

ANGAŽIRANJE CIVILNIH I VOJNIH SIGURNOSNIH TIMOVA U FUNKCIJI ZAŠTITE OD PIRATA UZ OBALU SOMALIJE

Ivana Ćosić *

UDK: 656.65(677)
355.46(677)
359(677)

Stručni rad

Primljeno: 2. III. 2018.

Prihvaćeno: 30. VIII. 2018.

SAŽETAK

Suvremeno piratstvo uz obalu Somalije nastalo je kao posljedica nemogućnosti obalne države da spriječi oružanu pljačku na moru. To je rezultiralo angažiranjem međunarodnih aktera na svim razinama, te uspostavljanjem niza mjera i aktivnosti s ciljem osiguranja sigurnosti plovidbe, zaštite brodova i onemogućavanja djelovanja pirata. Uz cijeli niz različitih antipiratskih aktivnosti, uspostavljan je sustav zaštite ukrcajem i angažiranjem civilnih i vojnih timova za zaštitu, odnosno angažiranjem naoružane pratnje na brodovima i samostalnih timova za sigurnosnu zaštitu broda. U radu je prikazana specifičnost suvremenog piratstva uz obalu Somalije, istražen je pravni okvir i mogućnosti angažiranja naoružane pratnje na brodovima i samostalnih timova za sigurnosnu zaštitu broda uz obalu Somalije. Analizom dosadašnjeg angažiranja dan je presjek stanja učinkovitosti u zaštiti brodova i borbi protiv piratstva. Sustavnom analizom došlo se do zaključka da je ovakav način zaštite učinkovit u pružanju trenutne zaštite odvracanjem, ali se ne može smatrati dugotrajnim rješenjem u borbi protiv piratstva.

Ključne riječi: Somalija, piratstvo, oružana pljačka na moru, naoružana pratnja na brodovima, samostalni tim za zaštitu broda.

UVOD: POJAM PIRATSTVA I ORUŽANE PLJAČKE NA MORU

„Piratstvo je kriminalna pojava, uz pojavu različitih pojavnih oblika, nazočna na svjetskim morima i oceanima odavno, već od antičkih vremena“ (Grabovac 2013: 7). Piratstvo (piraterija) (iz grčkoga: *peiratés* odnosno latinskoga: *pirata* pirat, morski razbojnik; njemački i francuski *Piraterie*) je razbojništvo na moru (nerijetko i na rijekama) radi pljačke i priskrbljivanja novca i drugih materijalnih dobara, odnosno

* Ivana Ćosić (i.c.ivana.cosic@gmail.com) uposlena je u Ministarstvu obrane Republike Hrvatske. Stajališta iznesena u radu osobni su stav autorice i nemaju veze s institucijom u kojoj je uposlena.

djelovanje pirata, morskih razbojnika koji rade za svoj račun (piratstvo, Proleksis enciklopedija), za razliku od gusara (korsari, iz srednjovjekovnoga latinskog: *cursearius*; talijanski *corsaro*), pomorskih ratnika koji su ovlašteno i u interesu svoje zemlje napadali i plijenili neprijateljske brodove (gusari, Proleksis enciklopedija). Gusarstvo je ukinuto odnosno zabranjeno Pariškom pomorskom deklaracijom (1856), dok se piratstvo i danas zadržalo na svjetskim morima i oceanima. Piratsko je djelo definirano člankom 101. Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora (UNCLOS) iz 1982. godine kao svaki nezakoniti čin nasilja, zadržavanja ili pljačke koju su za osobne svrhe izvršili posada ili putnici privatnog broda ili privatnog zrakoplova na otvorenom moru ili na mjestu koje nije pod vlašću nijedne države, protiv drugog broda, zrakoplova, osoba ili imovine na njima, kao i dobrovoljno sudjelovanje u uporabi broda ili zrakoplova ako postoji saznanje da se radi o piratskom brodu ili zrakoplovu, te svaki čin kojemu je svrha poticanje ili namjerno omogućavanje piratskog djela (Grabovac 2013: 7–8). Iz navedenog proizlazi da se piratstvo može počinuti jedino na otvorenom moru ili na mjestu koje je izvan granica nacionalne jurisdikcije. Člancima 105. i 107. UNCLOS-a definirano je kako svaka država na otvorenom moru ili na bilo kojem drugom mjestu izvan jurisdikcije bilo koje države može uzaptiti piratski brod ili zrakoplov, ili brod ili zrakoplov koji je otet djelom piratstva i nalazi se u vlasti pirata te uhititi osobe i zaplijeniti dobra na njima, uz uvjet da uzapćenje ne može izvršiti trgovački brod već samo ratni brod ili zrakoplov, ili brod ili zrakoplov koji nose vanjske znakove prema kojima se jasno raspoznaje da su u vladinoj službi i da su ovlašteno u tu svrhu.

Piratstvo je zločin međunarodnog prava podložan međunarodnim normama, pa se može počinuti jedino na otvorenome moru ili na mjestu koje je izvan granica nacionalne jurisdikcije. Ako se neko kazneno djelo počini u granicama državnog područja, u unutarnjim morskim vodama, teritorijalnom moru obalne države ili arhipelaškim vodama, tada podliježe kaznenom zakonodavstvu obalne države. Takvo se djelo, za razliku od pravoga piratskog djela *iuris gentium* (apsolutno piratstvo), u praksi uobičajava nazivati i *relativno piratstvo*, malo piratstvo ili piratstvo po analogiji. Djela koja su na brodu počinili članovi posade ili putnici broda usmjerena protiv *samoga* broda, osoba ili imovine na brodu, nisu piratska. (Grabovac 2013: 8)

Rezolucijom Međunarodne pomorske organizacije (International Maritime Organization – IMO) A1025(26) (*Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships*) pojam oružana pljačka na moru definiran je kao svaki nezakoniti čin nasilja, zadržavanja, pljačke, ili prijetnja njima, izuzev čina piratstva, izvršen za osobne svrhe i usmjeren prema brodu ili osobama i imovini na takvom brodu u unutarnjim vodama, arhipelaškim vodama i teritorijalnom moru, kao i svaki čin kojemu je svrha poticanje ili namjerno omogućavanje navedenoga. Suzbijanje oružane pljačke na moru u nadležnosti je obalne države.

SOMALIJSKO PIRATSTVO

S obzirom na razlike između piratstva i oružane pljačke na moru, a uslijed činjenice da oružana pljačka na moru u teritorijalnim vodama politički nestabilne države Somalije nije suzbijana u njenim začetcima, napadi su se ubrzo proširili i na Adenski zaljev i Indijski ocean te su počeli predstavljati ozbiljan problem sigurnosti plovidbe u tom području. Piratski napadi, koji su u početku bili usmjereni prvenstveno na ribarske brodove u teritorijalnim vodama Somalije i susjednih država, s vremenom postaju usmjereni na trgovačke brodove bez obzira na njihovu namjenu i veličinu, pri čemu od napada nisu bili pošteđeni ni brodovi koji prevoze humanitarnu pomoć pod okriljem Svjetskog programa za hranu (World Food Programme – WFP).

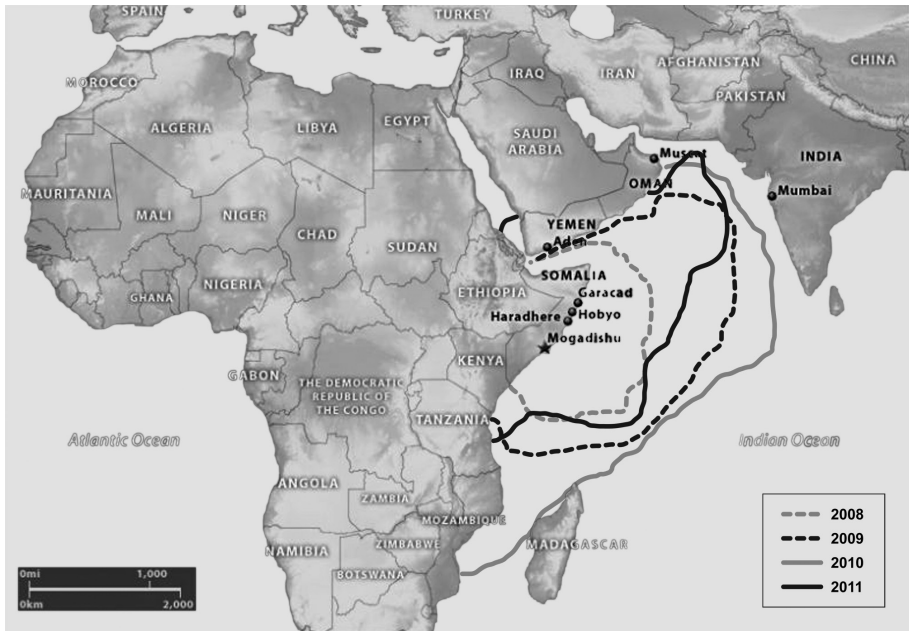
Priprema i provedba piratskih napada ne zahtijeva velika financijska ulaganja, a očekivana dobit je ogromna, pa bavljenje piratstvom postaje poželjno zanimanje za osiromašeno stanovništvo na granici preživljavanja. Napadi se vrlo brzo teritorijalno proširuju i na Adenski zaljev i Indijski ocean zahvaćajući sve veće područje otvorenog mora. Usmjeravaju se isključivo na iznuđivanje otkupnine otimanjem brodova i posade koji radi prolaska kroz Sueski kanal prolaze ovim pomorskim putem. Posljedice neposredno snosi posada broda i brodari koji plaćanjem otkupnine oslobađaju posadu i brod, a ne povrjeđuju se interesi niti jedne države posebno i izravno. Napadi postaju sve organiziraniji, sofisticiraniji, učestaliji i brutalniji, nanoseći velike štete cijeloj međunarodnoj zajednici jer se radi o vrlo frekventnom pomorskom putu s preko 33.000 brodova godišnje koji plove ovim područjem i koji prevezu preko 20% strateških sirovina svjetske trgovine. (Pospišil 2012: 63–64)

Somalijski pirati su proširili svoje djelovanje do Kenije, Tanzanije, Sejšela, Madagaskara, Mozambika (Mozambičkog kanala), Indijskog oceana i Arapskog mora (Oman, Omanski zaljev), zapadne obale Indije i zapadnih Maldiva. „Područja najviše izložena takvim vrstama ugroza su ona ispred obala Somalije, Adenski prolaz i veliki dio Indijskog oceana. Piratski napadi u Indijskom oceanu danas sežu do 1700 M od obale u površini oko 1,5 milijuna M² (2,6 milijuna km²) u smjeru zapadne i južne obale Indije“ (Belamarić 2015: 29).

Pirati svoje baze napuštaju u malim brzim brodicama od stakloplastike i drveta (*Skiffs*)¹, pogonjenima jednim ili dvama izvanbrodskim motorima snage 60 KS i više, sposobnih postići brzine od 25 do 45 čv. Ovakvi brzi čamci obično napadaju tijekom dana osjetljivu vrstu brodovlja koje plovi brzinama manjim od 18 čv i imaju nisko nadvođe (obično manje 8 metara) kao što su tankeri i teretni brodovi koji se sporije kreću, jahte, brodovi za krstarenje, teglenice i tegljači. Kada uoče brod, pirati obično koordiniraju dva ili tri napada iz različitih smjerova. Za pripremu napada upotrebljavaju veće brodove, duže od 10 metara (*Whalers*), koji u načelu služe za tegljenje *skiffa* na otvoreno more. Više piratskih brodova ili tzv. piratske grupe (*Pirate Action Groups – PAG*) vrše napade različitim konfigu-

¹ *Skiff* je naziv na engleskom jeziku za brzu brodicu duljine do 10 m koju somalski pirati najčešće koriste za napad.

racijama plovnih sredstava. Bez obzira na njihov sastav posljednju fazu napada izvode brzim brodicama (*Skiffs*). *PAG* se sastoji od dva *skiffa* i jedne veće brodice koja služi za smještaj pirata, hrane i pogonskog goriva. (Belamarić 2015: 36–37)



Slika 1. Zemljopisno područje djelovanja somalijskih pirata između 2008. i 2011. godine (prilagođeno prema: *Somali Pirate Activity, 2008-2011*).

„Pirati sve više tijekom napada koriste vatreno oružje manjega kalibra kao i ručne bacače granata (Rocket Propelled Grenades – RPG) s ciljem prisiljavanja zapovjednika brodova na usporavanje i zaustavljanje kako bi se uspele na brod. Uporaba oružja većinom je usmjerena prema nastambama i zapovjednom mostu” (Mišković, Antonić i Tomas 2012: 258). Napadi somalijskih pirata bili su najintenzivniji od 2009. do 2011. godine kada je izvršeno ukupno 511 piratskih napada i oteto 118 brodova (EU NAVFOR Somalia). Analizom piratskih napada utvrđeno je da vremenski uvjeti utječu na razinu piratskih aktivnosti odnosno da su napadi znatno rjeđi tijekom sezonskih monsunu. Evidentno je da se intenzitet napada mijenja ovisno o vremenskim uvjetima (stanje mora, jačina vjetrova, vidljivost) jer oni imaju značajan utjecaj na operativnu sposobnost pirata. Najčešće se napadaju brodovi koji su u plovidbi, dok je najviše napada i otmica izvršeno na brodove koji prevoze rasuti teret, što je vjerojatno u izravnoj vezi s njihovom relativno malom brzinom i niskim nadvođem. Nakon 2011. godine dolazi do smanjenja piratskih napada, no nakon što od 2013. do 2016. godine nije otet nijedan brod, aktivnosti piratskih skupina tijekom 2017. postaju pokazatelj da je piratstvo u ovom području privremeno zaustavljeno, ali ne i iskorijenjeno.

Kada se govori o problemu suzbijanja piratstva, osnovno pitanje odnosi se na nadležnost nad određenim područjem. Međutim, kada se napadi obavljaju u teritorijalnom moru Somalije ili drugih susjednih zemalja gdje intervencija stranih ratnih brodova predstavlja povredu suvereniteta obalne države, ratni brodovi su svojim angažmanom ograničeni za provođenje akcija. (Rukavina, Žuškin i Balen 2015: 59)

Budući da bi djelovanje stranih ratnih brodova protiv piratstva u teritorijalnim vodama Somalije predstavljalo povredu suvereniteta obalne države, a jedino se tako moglo pristupiti sveobuhvatnoj borbi protiv piratstva u tom području, Vijeće sigurnosti je donijelo niz rezolucija (1816 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008), 1851 (2008), 1879 (2009), 1918 (2010), 1950 (2010), 1976 (2011), 2015 (2011), 2020 (2011)) kojima su se prvo pozvale države da sukladno svojim sredstvima i mogućnostima sudjeluju u vojnopomorskim akcijama suzbijanja piratstva i oružanih pljački brodova, a potom se pravni okvir za navedene akcije proširio na teritorijalno more i kopno Somalije.

	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
Sumnjivi događaji (<i>suspicious events</i>)	8	59	99	166	74	20	5	1	2	6
Ukupno napada (<i>total attacks</i>)	24	163	174	176	34	7	2	0	1	7
Otmica broda (<i>pirated</i>)	14	46	47	25	4	0	0	0	0	2

Tablica 1. Somalija – pregled piratskih napada između 2008. i 2017. godine (prilagođeno prema: EU NAVFOR Somalia).

Metode obrane i zaštitu od somalskog piratstva možemo podijeliti na četiri glavne skupine: 1) vojnopomorske operacije i pratnja koridorom, 2) oružana pratnja na brodovima, 3) konstrukcijske preinake i fizičke barijere, te 4) navigacijsko-organizacijski aspekti (Rukavina, Žuškin i Balen 2015: 63). S ciljem zaštite brodova od napada pirata uz obalu Somalije, uz niz različitih antipiratskih aktivnosti, uspostavljan je sustav zaštite ukrcajem i angažiranjem civilnih i vojnih timova za zaštitu, odnosno angažiranjem naoružane pratnje na brodovima i samostalnih timova za sigurnosnu zaštitu broda.

NAORUŽANA PRATNJA NA BRODOVIMA

Naoružana pratnja na brodovima (*privately contracted armed security personnel – PCASP*) počela se koristiti zbog porasta piratstva u Indijskom oceanu i Adenskom zaljevu. Ukrcajem naoružane pratnje na brod zapravo se došlo u situaciju da se na trgovačkim brodovima prevozi vatreno naoružanje, što je zahtijevalo usklađivanje

normi i postupaka, kao i pravne regulative kako na međunarodnoj tako i na nacionalnim razinama. Međunarodnim pravom državama nije zabranjeno naoružavanje trgovačkih brodova s ciljem samozaštite od piratskih napada pri čemu treba imati na umu da se trgovački brod ima pravo braniti ako je napadnut, ali nema pravo suzbijati piratstvo niti uhititi piratski brod. Primjena naoružane pratnje na brodu u začetcima nije naišla na potpuno odobravanje upravo zbog bojazni da bi ona mogla dovesti do eskalacije sukoba. S druge strane se zbog sve većeg broja piratskih napada te nedorečenosti nacionalnih zakona i propisa po ovom pitanju sve veći broj država odlučio omogućiti brodarima uporabu naoružane pratnje donošenjem posebnih zakona.

Španjolska je bila među prvim zemljama koja je donijela zakon kojim se dopušta privatna naoružana pratnja na trgovačkim i ribarskim brodovima. Zakon je donesen 2009. godine s ciljem obrane od napada izvan njezinog teritorijalnog mora, dopuštao je angažman zaštitarskih tvrtki koje su registrirane pri nadležnom španjolskom ministarstvu za pružanje zaštitarskih usluga, a pokazao se učinkovitim za španjolske ribarske brodove koji ribare u vodama Sejšela (Pospišil 2012: 83).

Međunarodna pomorska organizacija (IMO) se problemom piratstva odnosno njegovim utjecajem na sigurnost plovidbe bavi zadnjih tridesetak godina, ali zbog sve učestalijih napada i otmica brodova od 2005. godine se uglavnom usredotočila na rješavanje problematike piratstva i oružane pljačke na području Somalije, Adenskog zaljeva i šireg Indijskog oceana. Po pitanju angažiranja naoružane pratnje na brodovima svoj stav, od negativnog prema pozitivom, tijekom godina je mijenjala i prilagođavala, što je utjecalo i na preispitivanje i promjenu stavova nekih država. „Jedna od tih država svakako je Ujedinjeno Kraljevstvo Velike Britanije i Irske (UK) za koje je zanimljivo da je izmijenilo svoje stajalište, od strogog protivljenja naoružanoj pratnji na brodovima do njihovog izričitog prihvaćanja, ali samo u izuzetnim okolnostima prolaska broda kroz visoko rizično područje² i uz poštovanje propisa države zastave i obalne države“ (Pospišil 2012: 84).

Međunarodna pomorska organizacija je 2011. godine potvrdila svoje stajalište da niti podržava, niti osuđuje uporabu naoružanog osoblja na brodovima, te je prihvatila da je to individualna odluka podložna zakonu države broda. Prihvaćeno je korištenje oružane pratnje na brodu uz napomenu da se njihova uporaba ne smije smatrati alternativom drugim zaštitnim mjerama propisanim u Smjernicama najbolje prakse za zaštitu od pirata (*Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy – BMP³*). Razvijene su, usvojene te ažurirane smjernice o korištenju naoružane pratnje na brodovima u području visokog rizika od napada (*Revised interim recommendations for flag States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area*), smjernice koje se odnose na brodovlasnike, brodare i zapovjednike brodova (*Revised interim guidance to shipowners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted*

² „Smatrajući kao visoko rizično područje ‘an area bounded by Suez and the Straights of Hormuz to the North, 10°S and 78°E’“ (Pospišil 2012: 84).

³ Na snazi je BMP4.

armed security personnel on board ships in the High Risk Area), smjernice za pravne osobe (*private maritime security companies – PMSC*) koje pružaju usluge oružane pratnje na brodovima (*Interim guidance to private maritime security companies providing privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area*), te preporuke državama luke i obalnim državama u svezi s ukrcajem, iskrcajem ili prisutnošću oružane pratnje na brodovima u području visokog rizika (*Interim recommendations for port and coastal States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area*).

Prevoženje naoružane pratnje i njihovog naoružanja podliježe zakonodavstvu i pravilima države zastave broda, čija je nadležnost da u koordinaciji s brodovlasnicima, brodarskim kompanijama i brodarima odredi hoće li i pod kojim uvjetima to biti dopušteno. Prilikom odlučivanja potrebno je uzeti u obzir mogućnost eskalacije sukoba zbog ukrcaja naoružane pratnje na trgovačke brodove (*Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy...*, 2015). Ako država svojim zakonodavstvom odobri korištenje naoružane pratnje na brodovima smatrajući je prikladnom i zakonitom mjerom, svojim propisima bi između ostaloga trebala regulirati i minimalne kriterije koje naoružana pratnja treba zadovoljavati, osigurati da pravne osobe koje pružaju usluge oružane pratnje na brodovima imaju valjane certifikate sukladno standardu ISO 28007-1:2015 ili ispunjavaju važeće nacionalne zahtjeve, procedure i uvjete odobrenja angažiranja te davanja ovlaštenja, kao i međusobne odnose naoružane pratnje i zapovjednika broda, način izvješćivanja te pohrane relevantnih događaja (*Revised interim recommendations...*, 2015). Brodovlasnici i brodari ukrcaj naoružane pratnje na brod trebaju uzeti u obzir samo nakon provedene procjene rizika, pri čemu je u proces donošenja odluke važno uključiti i zapovjednika broda (*Revised interim guidance...*, 2012). Ukrcaj naoružane pratnje treba promatrati kao dodatak potpunoj implementaciji Smjernica najbolje prakse za zaštitu od pirata (BMP) i ni u kojem slučaju ne smije biti njihova zamjena (*Interim Guidance...*, 2012: 6). Ako je naoružana pratnja ukrcana na brod, taj podatak treba biti sastavni dio izvješća prema centru za pomorske trgovačke operacije Velike Britanije (UK Maritime Trade Operations – UKMTO) i Pomorskom centru sigurnosti za rog Afrike (Maritime Security Centre Horn of Africa – MSCHOA) (*Best Management Practices...*, 2011: 40).

U suzbijanju piratstva javila se ekonomska korist jer je upotreba oružane pratnje na brodovima postala unosan posao. Gledajući s ekonomskog aspekta cijena angažiranja tročlanog tima za privatnu oružanu pratnju na brodovima stoji približno 25 tisuća USD za 30 dana na brodu. Cijenu povisuju dodatni troškovi, nepredviđeni uvjeti i aktivnosti te provizija privatne sigurnosne kompanije koja je uposlila tim za oružanu pratnju. Korisnost njihovog angažmana je plovidba kraćom rutom, umjesto iz sigurnosnih razloga izbjegavanja i obilaženja rizičnih područja, umanjena premija osiguranja, nedovođenje u situaciju otmice broda itd. (Rukavina, Žuškin i Balen 2015: 65)

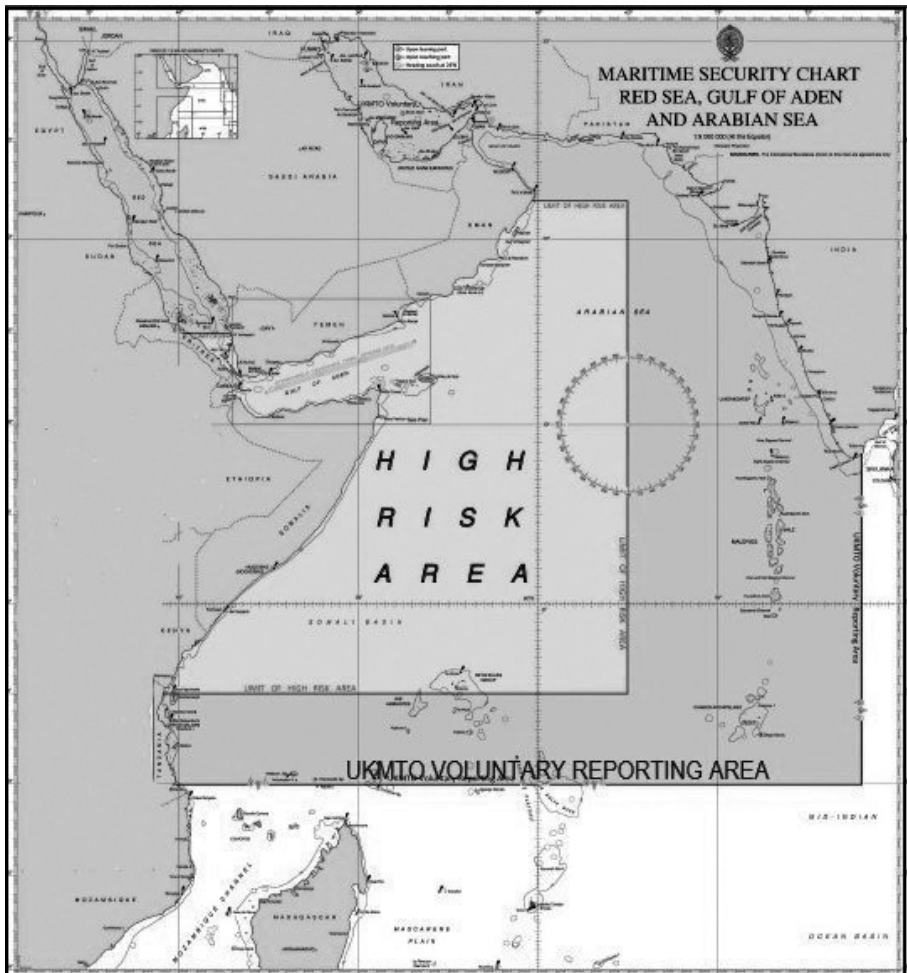
Temeljem standardiziranog ugovora o pružanju naoružane pratnje na brodovima (GUARDCON – *Standard Contract for the Employment of Security Guards on Vessels*)

kojeg je izradila Baltička i međunarodna pomorska savjetodavna organizacija (Baltic and International Maritime Consultative Organization – BIMCO) u suradnji s P&I klubovima (*Protecting and Indemnity Clubs*) i brodarima, sigurnosni tim bi se trebao sastojati od minimalno četiri člana kako bi se osigurala zahtijevana razina zaštite, a svako odstupanje od navedene brojke trebalo bi se ugovarati s posebnom pažnjom samo u posebnim slučajevima. Temeljem izvješća Oceans Beyond Piracy *The State of Maritime Piracy 2016*, trend angažiranja oružane pratnje na brodovima sastava od tri sigurnosna člana, koji je uočen u razdoblju od 2013. do 2015., nastavio se i 2016. godine. To se može pripisati odluci kompanija za smanjenjem troškova, koja je potaknuta percepcijom da je rizik od piratskih napada smanjen, čemu je svakako pridonijela i odluka o smanjenju područja visokog rizika (HRA⁴), koja je stupila na snagu 1. prosinca 2015.

Tijekom 2016. oružana pratnja na brodovima je bila ukrcana na 34% brodova koji su bili u tranzitu kroz područje visokog rizika (HRA) (*The State of Maritime Piracy 2017*).

Pojam i mogućnost uporabe naoružane pratnje na brodovima hrvatske državne pripadnosti u zakonodavstvo Republike Hrvatske uvedena je 2012. godine Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka. Zakonom o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka dana je mogućnost kompanijama da o svome trošku na brod hrvatske državne pripadnosti, koji će ploviti morskim područjem u kojem postoji visoki rizik od piratskog napada ili oružane pljačke, ukrcaju naoružanu pratnju u skladu s procjenom rizika. Ukrcaj naoružane pratnje na brodove hrvatske državne pripadnosti za vrijeme plovidbe morskim područjima u kojima postoji visok rizik od piratskih napada ili oružane pljačke brodova može dopustiti ministarstvo nadležno za poslove pomorstva, uz prethodnu suglasnost ministarstva nadležnog za unutarnje poslove, a temeljem zahtjeva kompanije, podnesenog na temelju procjene rizika, uz koji se prilažu propisane isprave i podatci.

⁴ Područje visokog rizika (HRA) je izmjenama koje su stupile na snagu 1. prosinca 2015. značajno smanjeno. Izmijenjene granice su u Crvenom moru: Latitude 15° N; u Omanskom zaljevu: Latitude 22° N; istočna granica: Longitude 65° E; južna granica: Latitude 5° S. Granice dobrovoljnog područja izvješćivanja nisu mijenjane (*Voluntary Reporting Area – VRA*). Granice dobrovoljnog područja izvješćivanja su do 1. prosinca 2015. bile i granice područja visokog rizika.



Slika 2. Prikaz područja visokog rizika i područja dobrovoljnog javljanja (prilagođeno prema: *Maritime security chart Red Sea, Gulf of Aden and Arabian Sea*).

Osoba za naoružanu pratnju nije član posade broda, već se ukrcava na brod radi obavljanja neposredne sigurnosne zaštite posade, broda, tereta i druge imovine na brodu od piratstva i oružane pljačke te prilikom obavljanja svojih poslova može koristiti vatreno oružje. Člankom 37. Zakona o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka propisano je da osobe za naoružanu pratnju moraju postupati u skladu s propisima Republike Hrvatske, preporukama Međunarodne pomorske organizacije i propisima države luke i obalne države, te slušati zapovijedi zapovjednika broda, te da vatreno oružje mogu upotrijebiti u svrhu nužne obrane isključivo uz suglasnost zapovjednika te u najmanjoj mjeri koja je potrebna da se odbije napad, a plan mjera i njihovog postupanja mora biti sadržan u planu sigurnosne zaštite broda.

(1) Brodar mora osigurati da su svi članovi posade broda prije svog ukrcaja na brod odnosno prije ukrcaja osoba za naoružanu pratnju obaviješteni o ukrcaju osoba za naoružanu pratnju i upoznati s primjenjivim propisima, mjerama i postupcima te im se mora dati mogućnost da se ne ukrcaju na takav brod odnosno da se s njega iskrcaju i osigurati im povratak u mjesto njihova prebivališta ili do sljedeće pogodne luke u kojoj mogu nastaviti plovidbu.

(2) U slučajevima korištenja mogućnosti odbijanja ukrcaja odnosno traženja iskrcaja iz stavka 1. ovoga članka pomorci ne smiju snositi nikakve negativne posljedice. (članak 40., Zakon o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka, NN 108/2017)

Člankom 38. Zakona o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka propisano je koje uvjete moraju zadovoljiti pravne osobe koje pružaju usluge ukrcaja osoba za naoružanu pratnju na brodovima hrvatske državne pripadnosti kako bi im se izdalo rješenje (dopusnica). Ministarstvo nadležno za poslove pomorstva će izdati dopusnicu domaćoj ili stranoj pravnoj osobi koja ispunjava sljedeće uvjete: obavljala je djelatnost privatne zaštite najmanje dvije godine prije podnošenja zahtjeva, registrirana je za obavljanje djelatnosti ukrcaja osoba za naoružanu pratnju brodova, posjeduje važeću policu osiguranja od profesionalne odgovornosti prema trećima u iznosu od najmanje 500.000 kuna po štetnom događaju, ima uveden i održavan sustav upravljanja kvalitetom sukladno ISO ili drugim jednakovrijednim međunarodno priznatim standardima, kojim su obuhvaćeni poslovi vezani za naoružanu pratnju brodova i koji mora ocijeniti nezavisna certifikacijska ustanova, ima sklopljene ugovore o radu ili druge odgovarajuće ugovore s odgovarajućim brojem osoba za obavljanje poslova ukrcaja naoružane pratnje i ostale detaljnije uvjete koje moraju ispunjavati pravne osobe koje pružaju usluge ukrcaja osoba za naoružanu pratnju na brodove hrvatske državne pripadnosti. Strane pravne osobe koje je neka od država članica Europske unije sukladno svom zakonodavstvu izričito ovlastila za pružanje usluga naoružane pratnje na brodovima svoje državne pripadnosti ne moraju imati gore navedenu dopusnicu. Domaća pravna osoba koja pruža usluge naoružane pratnje brodova prije dobivanja dopusnice mora ministarstvu nadležnom za poslove pomorstva dostaviti odluku kojom joj ministar nadležan za unutarnje poslove iznimno dopušta nabavu vatrenog oružja iz kategorije A i kategorije B Zakona o oružju, a strana pravna osoba mora dostaviti pisani dokaz o legalnoj nabavi oružja iz kategorije A i kategorije B Zakona o oružju u skladu sa zakonodavstvom u državi svog sjedišta (Zakon o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka, NN 108/2017).

SAMOSTALNI TIM ZA SIGURNOSNU ZAŠTITU BRODA

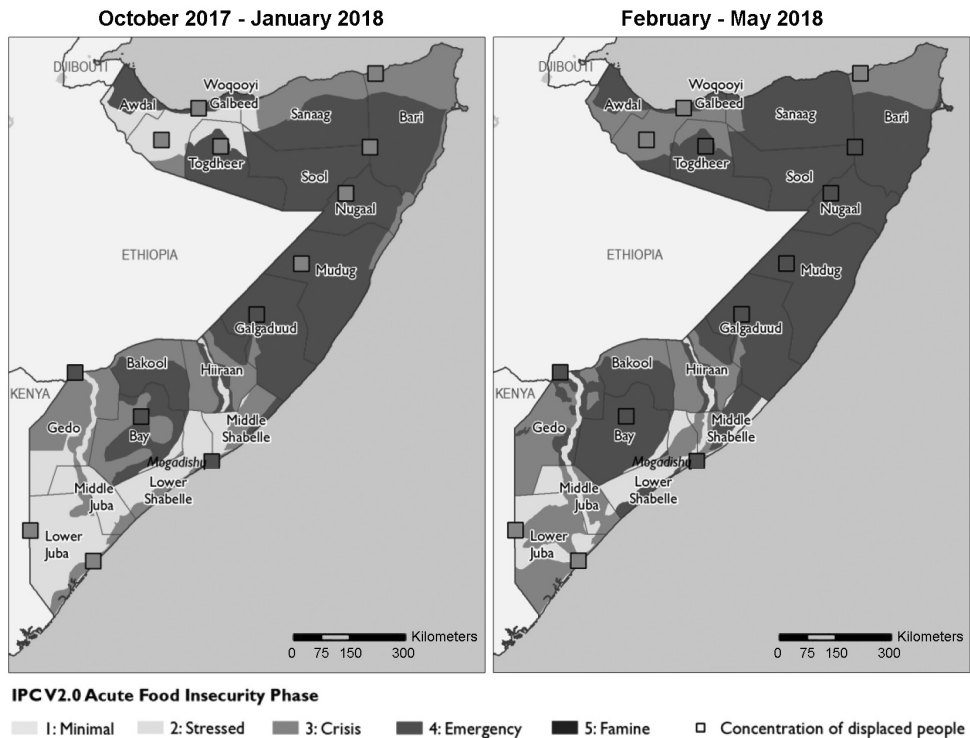
Samostalni timovi za sigurnosnu zaštitu broda (*Autonomous Vessel Protection Detachment – AVPD* tim) počeli su se koristiti u operaciji EU NAVFOR Somalija – Atalanta (*The European Union Naval Force Somalia – Operation Atalanta*) početkom 2012. godine s ciljem zaštite od pirata brodova koji prevoze humanitarnu pomoć pod okriljem Svjetskog programa za hranu, odnosno s ciljem zaštite tereta te osiguranja

sigurne dostave humanitarne pomoći u Somaliju. Primjenom ovakvog sustava zaštite brodovlja Svjetskog programa za hranu omogućeno je brodovima koji sudjeluju u operaciji da se angažiraju na izvršenju drugih zadaća na moru, od zaštite i pratnje brodova do sprečavanja i onemogućavanja djelovanja piratskih skupina. Samostalni tim za sigurnosnu zaštitu broda je u potpunosti autonoman i za razliku od timova za zaštitu broda (*Vessel Protection Detachment – VPD*), koji su se u operaciji koristili do kraja 2011. godine, ne ovisi niti se oslanja na jedan od brodova operacije koji se nalazi u neposrednoj blizini. Članovi tima se ukrcavaju izravno na brod kojeg štite i borave na njemu do primopredaje dužnosti sljedećem timu. Članove tima čine obučene i opremljene vojne osobe. Premda Svjetski program za hranu na području Somalije angažira više brodova za dostavu humanitarne pomoći, do studenog 2017. ovakva vrsta zaštite pružana je samo ukrcajem na jedan brod. Od svibnja 2017. samostalni tim za sigurnosnu zaštitu broda se ukrcava na brod *Esbjerg*, dok su ranijih godina to bili brodovi *Caroline Scan* (siječanj 2012. – travanj 2014.) i *Douro* (svibanj 2014. – siječanj 2017.). Sastav i brojnost tima (u prosjeku od 12 do 20 osoba), te dužina trajanja ukrcaja na brod ovisi o odluci zemlje davateljice snaga. Da bi se ispunili preduvjeti za sklapanje svih potrebnih ugovora o pružanju zaštite pod okriljem mandata operacije EU NAVFOR Somalija – Atalanta sva tri spomenuta broda prevoze humanitarnu pomoć Svjetskog programa za hranu temeljem brodarskog ugovora na vrijeme. Države koje su dosad u operaciji sudjelovale sa svojim samostalnim timovima za zaštitu broda su Nizozemska, Njemačka, Finska, Litva, Srbija, Crna Gora i Hrvatska. Od 2009. do studenog 2017. zaštitom⁵ brodova Svjetskog programa za hranu omogućena je dostava 1.587.023 tone hrane odnosno humanitarne pomoći u Somaliju (EU NAVFOR Somalia).

Temeljem podataka sa službene stranice Svjetskog programa za hranu (WFP), od rujna 2017. u Somaliji više od tri milijuna ljudi ne može zadovoljiti svoje dnevne potrebe za hranom, 800.000 ih je na rubu gladi, a još 3,3 milijuna treba podršku za život kako ne bi dospjeli u krizu. Njihove su procjene da je 388.000 djece mlađe od pet godina akutno pothranjeno, uključujući 87.000 ljudi koji su teško pothranjeni i suočeni s visokim rizikom od bolesti i smrti. Navedeno dodatno naglašava važnost sigurne dostave humanitarne pomoći pod okriljem Svjetskog programa za hranu u Somaliju, koristeći njezine glavne pomorske luke Mogadishu, Boosaaso, Berbera i Kismaayo.

S obzirom na to, a uzimajući u obzir procjene da će se zbog nepovoljnih vremenskih prilika potrebe za humanitarnom pomoći u Somaliji u narednom razdoblju povećati, za očekivati je da će se angažman Svjetskog programa za hranu nastaviti i tijekom 2018. godine. U ovom trenutku teško je utvrditi koja razina pomoći je potrebna da bi se spriječio daljnji gubitak ljudskih života te osigurala egzistencija, no stanje humanitarne katastrofe može postati dodatni poticaj za aktiviranje piratskih skupina u ovom području.

⁵ Zaštita uključuje sve vidove zaštite koji se pod okriljem operacije EU NAVFOR Somalija – Atalanta pružaju brodovima Svjetskog programa za hranu, a ne samo zaštitu ukrcajem samostalnih timova za sigurnosnu zaštitu broda.



Slika 3. Pregled stanja sigurnosti hrane, projekcije (prilagođeno prema: *A fifth consecutive below-average season likely; Famine (IPC Phase 5) risk continues*).

Sudjelovanjem u operaciji EU NAVFOR Somalija – Atalanta Hrvatska pridonosi borbi protiv piratstva, provedbi Svjetskog programa za hranu, kao i pružanju podrške drugim misijama i operacijama Europske unije i međunarodnim organizacijama koje djeluju u ovom području s ciljem jačanja pomorske sigurnosti. Hrvatska svojim sudjelovanjem ujedno potvrđuje svoju pomorsku tradiciju i identitet, te interes koji kao pomorska država ima u očuvanju plovnosti i sigurnosti trgovačkih putova. Isto tako, angažmanom u ovoj operaciji Hrvatska dokazuje svoju spremnost za aktivan doprinos jednom od dugoročnih ciljeva zajedničke vanjske i sigurnosne politike Europske unije, a to je potpora miru i sigurnosti na području Afrike (Prijedlog Odluke o sudjelovanju pripadnika Oružanih snaga Republike Hrvatske..., 2017: 3).

Hrvatska je u sklopu sudjelovanja u operaciji EU NAVFOR Somalija – Atalanta u područje operacije dva puta uputila samostalni tim za zaštitu broda (1. tim: prosinac 2014. – travanj 2015. i 2. tim: listopad 2016. – siječanj 2017.). Svaki tim se sastojao od 12 pripadnika Oružanih snaga Republike Hrvatske koji su tijekom sudjelovanja u operaciji bili ukrcani na brod *Douro* (Godišnje izvješće o obrani za 2015. godinu; Godišnje izvješće o obrani za 2016. godinu). Temeljem Odluke o sudjelovanju pripadnika Oružanih snaga Republike Hrvatske u operaciji potpore miru „EU NAVFOR Somalija – ATALANTA“ (2017), 2018. godine se u navedenu operaciju može uputiti do 25 pripadnika. To otvara mogućnost da će se tijekom 2018. u ovu operaciju uputiti i treći samostalni tim za zaštitu broda.

UČINKOVITOST ANGAŽIRANJA NAORUŽANE PRATNJE I SAMOSTALNIH TIMOVA ZA SIGURNOSNU ZAŠTITU BRODA

S ciljem zaštite brodova od piratskih napada i oružane pljačke na području Somalije, Adenskog zaljeva i šireg Indijskog oceana uspostavljena su dva modela zaštite brodova angažiranjem timova za zaštitu. Premda počivaju na istom cilju, te se njihova primjena pokazala učinkovitom, treba imati u vidu da se radi o dva neovisna sustava zaštite koja podliježu različitim normama, propisima i pravnim regulativama. Naoružana pratnja ukrcava se na trgovačke brodove temeljem procjene rizika u području u kojem postoji visoki rizik od piratskog napada, a sukladno propisima države broda, preporukama Međunarodne pomorske organizacije te propisima države luke i obalne države. Angažiranje naoružane pratnje ne predstavlja alternativu drugim zaštitnim mjerama propisanim u Smjernicama najbolje prakse za zaštitu od pirata. Zaštita se pruža temeljem sklopljenog ugovora o pružanju naoružane pratnje na brodovima kojim se između ostalog definira i brojnost sigurnosnog tima, a trošak angažiranja snosi brodar. Samostalni tim za zaštitu broda predstavlja dio snaga operacije EU NAVFOR Somalija – Atalanta koji se u području operacije ukrcava na brod koji temeljem brodarskog ugovora na vrijeme prevozi hranu odnosno humanitarnu pomoć pod okriljem Svjetskog programa za hranu. Članove tima čine obučene vojne osobe, dok njihov sastav, brojnost i opremljenost omogućava njihovu autonomnost te pruža sveobuhvatnu i cjelovitu zaštitu na moru i u lukama. Troškove angažiranja samostalnih timova za zaštitu brodova snose države davateljice snaga, dok se zaštita pruža temeljem sklopljenih ugovora o pružanju zaštite pod okriljem mandata operacije.

Sustav zaštite trgovačkih brodova ukrcajem naoružane pratnje pokazao se učinkovit jer dosad nijedan brod s ovakvom zaštitom nije otet. Iz navedenog možemo zaključiti da je angažiranje naoružane pratnje siguran način odvratanja pirata od napada. Praćenje trenda smanjenja članova sigurnosnog tima nameće pitanje kvalitete pružanja sveobuhvatne zaštite broda ako se ovaj trend i u budućnosti nastavi. Smanjenje veličine područja visokog rizika (HRA) imalo je za izravnu posljedicu smanjenje broja brodarskih kompanija koje angažiraju naoružanu pratnju. To je razumljivo jer je automatski stvorena percepcija da je rizik od napada smanjen. Premda je, temeljem dostupnih podataka, samo trećina brodova u tranzitu kroz

područje visokog rizika (HRA) imala ukrčanu naoružanu pratnju, ovu brojku ne treba smatrati zanemarivom, već treba imati u vidu da uz troškove nastale primjenom Smjernica najbolje prakse za zaštitu od pirata (BMP) angažiranje naoružane pratnje predstavlja dodatni trošak za brodare. Angažiranjem naoružane pratnje dodatna odgovornost stavlja se na zapovjednike broda, posebice u slučajevima ako dođe do uporabe naoružanja u većoj mjeri nego što je potrebno da se odbije napad, nepotrebne eskalacije sukoba ili djelovanja članova tima zbog nepredviđene zamjene aktivnosti lokalnih ribara s aktivnostima piratskih organiziranih skupina na moru (lokalni ribari često na brodovima, zbog osobne zaštite, imaju i naoružanje). S druge strane, nastavak angažiranja naoružane pratnje na brodovima otvara mogućnost da članovi piratskih skupina ovo vide kao novi način stjecanja izvora prihoda, pa se umjesto piratstva okrenu zakonskom načinu stjecanja financijskih sredstava ukrcajem na brodove susjednih država u svojstvu naoružane pratnje s ciljem zaštite od pirata.

Sustav zaštite brodovlja Svjetskog programa za hranu ukrcajem samostalnog tima za sigurnosnu zaštitu broda se pokazao učinkovit posebice jer se zaštita pruža na moru, ali i u lukama. Angažiranje timova omogućava adekvatnu zaštitu brodu odvracanjem pirata od napada, ali njihov dugoročniji utjecaj na pojavu piratstva u ovom trenutku nije moguće utvrditi. Ovakav sustav zaštite primjenjuje se samo na jedan brod Svjetskog programa za hranu (brodarski ugovor na vrijeme), dok se ostali brodovi Svjetskog programa za hranu štite na drugačije načine. S aspekta provedbe operacije EU NAVFOR Somalija – Atalanta uspješnost angažiranja sigurnosnih timova je višeznačna: sveobuhvatna zaštita broda, fleksibilnost uporabe brodova u operaciji, sprečavanje piratstva odvracanjem. Međutim, bez obzira na uspješnost provedenog, mora se uzeti u obzir da se trenutno ukrcajem samostalnih timova za sigurnosnu zaštitu štiti samo jedan brod. Ukrcajem civilnih i vojnih timova za zaštitu omogućena je zaštita ljudskih života te broda sa sveukupnim teretom, čime su njihova zadaća i svrha ispunjeni. Nažalost, ukoliko postoji potreba za ukrcajem sigurnosnih timova, u isto vrijeme postoji i mogućnost napada i djelovanja piratskih organiziranih skupina, što utječe na sigurnost plovidbe u ovom području.

Izmjenama postojećih propisa, čime je pojam i uporaba naoružane pratnje uveden u zakonodavstvo, te upućivanjem samostalnih timova za sigurnosnu zaštitu broda u operaciju EU NAVFOR Somalija – Atalanta, Hrvatska je potvrdila namjeru doprinosa očuvanju sigurnosti plovidbe u svim dijelovima svijeta, te uključivanja u sustavnu borbu protiv piratstva.

ZAKLJUČAK

Budući da oružana pljačka na moru u teritorijalnim vodama politički nestabilne države Somalije nije suzbijana u njenim začetcima, napadi su se proširili na Adenski zaljev i Indijski ocean, te su počeli predstavljati ozbiljan problem koji utječe na sigurnost plovidbe. To je rezultiralo angažiranjem međunarodnih aktera na svim razinama s ciljem uspostave mjera koje će osigurati sigurnost plovidbe te onemogućiti daljnje djelovanje piratskih skupina. Uz niz mjera koje su se počele provoditi s ciljem borbe

protiv piratstva, razvio se i sustav zaštite brodova angažiranjem civilnih i vojnih timova za zaštitu. Premda počivaju na istome cilju, te se vode istim temeljnim postavkama, ova dva sustava zaštite treba promatrati neovisno jer osim što podliježu različitim normama, propisima i pravnim regulativama, pružaju i različit stupanj zaštite za različite kategorije brodova.

Naoružana pratnja ukrcava se na trgovačke brodove temeljem procjene rizika, u području visokog rizika (HRA), od piratskog napada sukladno propisima države broda, preporukama Međunarodne pomorske organizacije, te propisima države luke i obalne države. Usluge zaštite angažiranjem naoružane pratnje na brodovima pružaju pravne osobe (*private maritime security companies* – PMSC) na teret brodarara. Ovaj vid zaštite ne predstavlja alternativu drugim zaštitnim mjerama propisanim Smjernicama najbolje prakse za zaštitu od pirata. Glavna prednost ovog modela zaštite broda je njegova dostupnost, ako nije u suprotnosti sa zakonodavstvom države broda, dok su njegove slabosti mogućnost eskalacije sukoba uslijed nepri-mjerene uporabe sile, te trošak angažiranja naoružane pratnje, čime se povećava ukupni trošak zaštite broda.

Samostalni tim za sigurnosnu zaštitu broda ukrcava se na brod koji temeljem brodarskog ugovora na vrijeme prevozi hranu odnosno humanitarnu pomoć pod okriljem Svjetskog programa za hranu. Zaštita se pruža na moru i u lukama u području operacije EU NAVFOR Somalija – Atalanta temeljem sklopljenih ugovora o pružanju zaštite pod okriljem mandata operacije. Zaštitu osigurava tim kojeg čine osposobljene i opremljene vojne osobe, a troškove angažiranja snosi država davaljica snaga. S aspekta provedbe operacije ovaj model zaštite ima sveobuhvatne i višeznačne pozitivne učinke, no, gledajući u širem kontekstu, glavna prednost ovog modela zaštite je stalna i sveobuhvatna zaštita broda na moru i u lukama, dok je njegovo ograničenje, detektirano dosadašnjim angažiranjem, mogućnost primjene sustava zaštite samo na određenom brodu.

Premda oba modela zaštite pokazuju određene slabosti u pojedinim segmentima, angažiranje timova za zaštitu se u praksi pokazalo učinkovitim jer nijedan brod pod zaštitom nije otet. Temeljem načina djelovanja može se utvrditi da je njihov učinak trenutnog karaktera jer nastaje odvrćanjem pirata od napada te nema dugotrajniji utjecaj na pojavu piratstva. Angažiranje sigurnosnih zaštitnih timova treba promatrati kao jedan segment aktivnosti na moru usmjerenih na borbu protiv piratstva, čiji je primarni cilj suzbiti, ali ne i iskorijeniti piratstvo. Uz poduzimanje svih postojećih sveobuhvatnih mjera i aktivnosti na moru, potrebno je pristupiti rješavanju uzroka problema na kopnu kako bi se izbjegao mogući scenarij da se povlačenjem sigurnosnih zaštitnih timova odnosno međunarodnih antipiratskih aktera iz tog područja stanje vrati na prvobitno.

LITERATURA

- Belamarić, Goran. 2015. *Model zaštite broda od piratskih napada*. Doktorska disertacija. Pomorski fakultet u Rijeci. https://bib.irb.hr/datoteka/844484.MODEL_ZATITE_BRODA_OD_PIRATSKIH_NAPADA_-_Goran_Belamari.pdf (pristupljeno 2. studenoga 2017.).
- Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy*. Version 4. 2011. Witherby Publishing Group. http://eunavfor.eu/wp-content/uploads/2013/01/bmp4-low-res_sept_5_20111.pdf (pristupljeno 9. studenoga 2017.).
- BIMCO. <https://www.bimco.org/> (pristupljeno 11. studenoga 2017.).
- Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships (2010) IMO Resolution A.1025(26). <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.1025.pdf> (pristupljeno 7. studenoga 2017.).
- Commercial Crime Services. <https://www.icc-ccs.org/> (pristupljeno 11. studenoga 2017.).
- EU NAVFOR Somalia. <http://eunavfor.eu/> (pristupljeno 9. studenoga 2017.).
- A fifth consecutive below-average season likely; Famine (IPC Phase 5) risk continues. Somalia Food Security Outlook. http://www.fews.net/sites/default/files/documents/reports/SOMALIA%20Food%20Security_102017_1.pdf (pristupljeno 9. studenoga 2017.).
- Godišnje izvješće o obrani za 2015. godinu. 2016. Vlada Republike Hrvatske. <https://vlada.gov.hr/UserDocsImages/Sjednice/2016/18%20sjednica%20Vlade/18%20-%208.pdf> (pristupljeno 10. studenoga 2017.).
- Godišnje izvješće o obrani za 2016. godinu. 2017. Vlada Republike Hrvatske. <https://vlada.gov.hr/UserDocsImages/Sjednice/2017/04%20travanj/35%20sjednica%20Vlade%20Republike%20Hrvatske//35%20-%2017.pdf> (pristupljeno 10. studenoga 2017.).
- Grabovac, Ivo. 2013. Piratstvo i sigurnosna zaštita brodova hrvatske državne pripadnosti. *Naše more* 60(1–2): 57–10. <http://hrcak.srce.hr/104449> (pristupljeno 2. studenoga 2017.).
- GUARDCON Standard Contract for the Employment of Security Guards on Vessels. BIMCO. https://static.mycoracle.com/igpi_website/media/article_attachments/GUARDCON_Explanatory_Notes.pdf (pristupljeno 11. studenoga 2017.).
- Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships. 2009. IMO MSC.1/Circ.1334. <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/MS.C.1-Circ.1334.pdf> (pristupljeno 7. studenoga 2017.).
- Gusari. Proleksis enciklopedija. <http://proleksis.lzmk.hr/24934/> (pristupljeno 2. studenoga 2017.).

Interim guidance to private maritime security companies providing contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area. 2012. IMO MSC.1/Circ.1443. <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/MSC.1-Circ.1443.pdf> (pristupljeno 7. studenoga 2017.).

Interim recommendations for port and coastal states regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area. 2011. IMO MSC.1/Circ.1408. <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/MSC.1-Circ.1408-Rev1.pdf> (pristupljeno 7. studenoga 2017.).

International Maritime Organization. <http://www.imo.org/en/> (pristupljeno 7. studenoga 2017.).

Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora i Završni akt Treće konferencije Ujedinjenih naroda o pravu mora s Prilozima I-VII. i Dodatkom i Sporazum o primjeni XI. dijela Konvencije Ujedinjenih naroda. 2000. *Narodne novine*, 9/2000.

Maritime Security Centre Horn of Africa. <http://www.mschoa.org/> (pristupljeno 9. 11. 2017.).

Maritime security chart Red Sea, Gulf of Aden and Arabian Sea. 2017. Admiralty Charts. https://www.admiralty.co.uk/AdmiraltyDownloadMedia/Security%20Related%20Information%20to%20Mariners/Q6099_A4.pdf (pristupljeno 11. studenoga 2017.).

Ministarstvo obrane Republike Hrvatske. <https://www.morh.hr/hr/> (pristupljeno 10. studenoga 2017.).

Mišković, Jakša, Radovan Antičić i Vinko Tomas. 2012. Učinkovitosti obrane trgovačkih brodova od piratskih napada s aspekta njihovih manevarskih sposobnosti. *Pomorstvo* 26(1): 251–267. <http://hrcak.srce.hr/83511> (pristupljeno 9. lipnja 2017.).

Oceans Beyond Piracy. <http://oceansbeyondpiracy.org/> (pristupljeno 11. studenoga 2017.).

Odluka o sudjelovanju pripadnika Oružanih snaga Republike Hrvatske u operaciji potpore miru „EU NAVFOR Somalija – ATALANTA“. 2017. *Narodne novine*, 121/2017.

Oružane snage Republike Hrvatske. <http://www.osrh.hr/> (pristupljeno 10. studenoga 2017.).

Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 2009. ICC International Maritime Bureau. http://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/imb_piracy_report_2009.pdf (pristupljeno 11. studenoga 2017.).

Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 2010. ICC International Maritime Bureau. http://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/imb_piracy_report_2010.pdf (pristupljeno 11. studenoga 2017.).

Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 2011. ICC International Maritime Bureau. http://psm.du.edu/media/documents/industry_initiatives/industry_reports/maritime_imb_annual-report-2011.pdf (pristupljeno 11. studenoga 2017.).

- Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia. 2007. IMO MSC.1/Circ.1233. <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/MSC.1-Circ.1233.pdf> (pristupljeno 7. studenoga 2017.).
- Piratstvo. Proleksis enciklopedija. <http://proleksis.lzmk.hr/58942/> (pristupljeno 2. studenoga 2017.).
- Pospišil, Marija. 2012. Somalsko piratstvo – od vojnopomorskih operacija do naoružavanja brodova. *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu* 49(1): 59–96. <http://hrcak.srce.hr/79124> (pristupljeno 2. studenoga 2017.).
- Prijedlog Odluke o sudjelovanju pripadnika Oružanih snaga Republike Hrvatske u operaciji potpore miru „EU NAVFOR Somalija – ATALANTA“. 2017. Vlada Republike Hrvatske. <https://vlada.gov.hr/UserDocsImages/Sjednice/2017/11%20studen/65%20sjednica%20Vlade%20Republike%20Hrvatske/65%20-%2011c.pdf> (pristupljeno 2. studenoga 2017.).
- Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships. 2015. IMO MSC.1/Circ.1333/Rev.1. [http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/ MSC.1-Circ.1333-Rev.1.pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/MSC.1-Circ.1333-Rev.1.pdf) (pristupljeno 7. studenoga 2017.).
- Revised interim guidance to shipowners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area. 2012. IMO MSC.1/Circ.1405/Rev.2. <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/SecDocs/Documents/Piracy/MSC.1-Circ.1405-Rev2.pdf> (pristupljeno 7. studenoga 2017.).
- Revised interim recommendations for flag States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area. 2015. IMO MSC.1/Circ.1406/Rev.3. [http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/ MSC.1-Circ.1406-Rev.3.pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/MSC.1-Circ.1406-Rev.3.pdf) (pristupljeno 7. studenoga 2017.).
- Revision to coordinates of the High Risk Area (HRA). 2015. IMO Circular Letter No.3606. <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/Circular%20Letter%20No.3606.pdf> (pristupljeno 7. studenoga 2017.).
- Rukavina, Biserka, Srđan Žuškin i Katarina Balen. 2015. Utjecaj piratstva na pomorsku industriju i učinkovitost obrane na trgovačkim brodovima. *Pomorski zbornik* 49–50(1): 57–73. <http://hrcak.srce.hr/138140> (pristupljeno 2. studenoga 2017.).
- Secretary Council Resolutions on piracy off the coast of Somalia. 2012. United Nations Documents on Piracy. http://www.un.org/depts/los/piracy/piracy_documents.htm (pristupljeno 7. studenoga 2017.).
- Somali Pirate Activity, 2008-2011. 2012. Stratfor worldview, 13. siječnja. <https://worldview.stratfor.com/article/somali-pirate-activity-2008-2011> (pristupljeno 11. studenoga 2017.).

The State of Maritime Piracy 2015. 2016. Oceans Beyond Piracy. http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/State_of_Maritime_Piracy_2015.pdf (pristupljeno 11. studenoga 2017.).

The State of Maritime Piracy 2016. 2017. Oceans Beyond Piracy. <http://oceansbeyondpiracy.org/publications/state-maritime-piracy-2016> (pristupljeno 11. studenoga 2017.).

United Kingdom Maritime Trade Operations. <https://www.ukmto.org/> (pristupljeno 11. studenoga 2017.).

Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka. 2012. *Narodne novine*, 59/2012.

Zakon o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka. 2017. *Narodne novine*, 108/2017.

World Food Programme. <http://www1.wfp.org/> (pristupljeno 9. studenoga 2017.).

ENGAGEMENT OF CIVILIAN AND MILITARY SECURITY TEAMS IN THE FUNCTION OF PIRATE PROTECTION ALONG THE SOMALIA'S COASTLINE

Ivana Čosić

SUMMARY

The modern piracy on Somalia's coastline is appeared as a result of the inability of the coastal state to prevent armed robbery at sea. This has resulted in the engagement of international actors at all levels and the establishment a series of measures and activities aimed to ensure the safety of navigation, ships protection and preventing pirate activities. Apart from series of defferent anti-piracy activities, has been established a system of protection by boarding and engagement of civilian and military teams for protection known as engagement of Privately Contracted Armed Security Personnel and Autonomous Vessel Protection Detachment. This paper is presented the specificity of modern piracy on Somalia's coastline, the legal framework was explored and the possibility of engaging Privately Contracted Armed Security Personnel and Autonomous Vessel Protection Detachment along the coast of Somalia. The analysis of the current engagement provides a cross-section of the effectiveness of ship protection and the fight against piracy. By systematic analysis it has been come to the conclusion that this kind of protection is effective in providing current protection by deterring but at the same time can not be considered as a long-term solution to the fight against piracy.

Keywords: Somalia, piracy, armed robbery at sea, Privately Contracted Armed Security Personnel, Autonomous Vessel Protection Detachment.