

MODERNO PIRATSTVO I SIGURNOST PLOVIDBE

MODERN PIRACY AND THE SAFETY OF NAVIGATION

UDK 347.799.4

Pregledni rad
Review

Sažetak

U ovom se radu govori o nekim aspektima sigurnosti plovidbe vezanim za pojavne oblike modernog piratstva. Daje se kraći povijesni pregled. Određuje se opseg pojma. Opisuju se rezultati međunarodnih akcija za razgraničenja i utvrđivanje pojma piratstva, te prikazuju evidentirane pojave. U poglavlju o preventivi piratskog napada navode se doprinosi međunarodnih institucija, te preporuke o mjerama sigurnosti raznih međunarodnih organizacija.

1. UVOD - Kratki povijesni pregled

INTRODUCTION - a short historical review

Piratstvo je stara pojava u ljudskom društvu. Razvijalo se paralelno s trgovinom i plovidbom. Karavane s robom i brodovi s teretom otimani su još početkom civilizacije. Tako se piratstvo Feničana spominje u Odiseji, a ploveći Sredozemljem, kao mladi čovjek, budući rimski car Julije Cezar, pada u ruke pirata. U Justinjanovom Digestu iz 529 g. spominju se pirati, a tako i u europskim zakonicima srednjeg i novog vijeka.

U prošlosti kao i u današnjosti pirati su se smatrali neprijateljima ljudskog roda (*hostes humani generis*), te kao takvi bili izvan zakona i zaštite. Intenzitet piratskih napada je tijekom povijesti varirao, ali nije iščezao. Piratstvo je cvjetalo pri bogatoj trgovini i slaboj zaštiti, a zastajalo ili privremeno zastalo kada bi svjetske sile odlučno štitile slobodu trgovine (Rimsko Carstvo, Britanski Imperij).

Piratstvo se uvijek smatralo zločinom na otvorenom moru. Tako je bilo u povijesti, a tako je i danas. Otvorena su mora, međutim, u prošlosti sezala do samog kopna, dok su danas od kopna udaljena mnogo milja. Problem u tretiranju modernog piratstva je u činjenici da unatoč tome što su pirati i nadalje smatrani

neprijateljima ljudskog roda, njihova aktivnost je gotovo sva unutar otvorenog mora, izvan jurisdikcije pomorskih država.

Današnje definicije piratstva u međunarodnim pravnim aktima ne mijenjaju suštinu zločina i ne redefiniiraju njegov djelokrug. Tako konvencije obuhvaćaju tek minorne pojavne oblike piratstva. Većina počinitelja piratskih napada su, dakle, samo obični kriminalci, nisu neprijatelji i ne treba ih silom zakona međunarodno goniti. Oni potpadaju u ovlaštenost obične slabe i nezainteresirane obalne države.

Evo nekih današnjih definicija o piratstvu: Piratstvo je definirano člankom 15 Ženevske konvencije o otvorenom moru iz 1958. godine i člankom 101 Konvencije UN o pravu mora iz 1982. Obje sadrže isti tekst:

“Piratstvo se sastoji od jednog od sljedećih čina:

a) Svaki protupravni čin nasilja ili zadržavanja ili svaki čin pljačke izvršene u privatne svrhe od strane posade ili putnika jednog privatnog broda ili privatnog zrakoplova, te izvršenog:

1. na otvorenom moru, protiv drugog broda ili zrakoplova ili protiv osoba ili imovine na takvom brodu ili zrakoplovu;

2. protiv broda, zrakoplova, osoba ili imovine, na prostoru izvan ovlaštenosti neke države.

b) Svaki čin dobrovoljnog sudjelovanja u operaciji broda ili zrakoplova uz poznavanje činjenica koje takav brod ili zrakoplov čine piratskim.

c) Svaki čin poticaja ili namjernog olakšavanja čina opisanih u paragrafima “a” i “b”.

Prema profesoru D. Rudolfu piratstvo se definira kao: “Svaki nezakoniti čin nasilja, zadržavanja ili pljačke koju u osobne svrhe počinje članovi posade ili putnici privatnog broda ili privatnog zrakoplova: a) na otvorenom moru, protiv drugog broda ili zrakoplova ili

* Dr. Duško Vrus, dipl. ing., kap. d. pl.
M. Tita 104
51410 Opatija

protiv osoba ili dobara na njima i b) na mjestu izvan jurisdikcije bilo koje države, protiv broda, zrakoplova, osoba ili imovine”.¹

Prema Encyclopaedia Britanica, Vol. 7, str. 1025 piratstvo se definira kao: “Svaka otimačina ili druga nasilna akcija u privatne svrhe bez odobrenja vlasti, počinjene na moru ili izvan (područja) ovlasti neke države”. Povijest je bogata zapisima o piratstvu, u Sredozemnom moru još od vremena Feničana, Grka, Kartažana, Rimljana, Arapa, Normana i drugih.

Prema profesoru Brajkoviću: “... nikada u prošlosti ni u sadašnjosti po važećem pravu, privatno vlasništvo neprijatelja na moru nije bilo izuzeto od oružanog zahvata, nego svagda, bez izuzetaka bilo izloženo zakonu plijena ili uništenja”.² Ne ulazeći u pravna razmatranja zašto i kako odnosi na moru nisu nikada bili istovjetni onima na obali, možemo utvrditi da pojam pirata ili drugih nasilnika na moru, koji su takva nasilja činili za neke više ciljeve, bio istovjetan sve do 16. stoljeća. Da ukažemo na specifičan pristup, sjetimo se *jus naufragi*, kojim se moglo prisvajati sve što more na obalu donosi.

U 16. stoljeću piratstvo se počelo tretirati kao razbojništvo na moru i korsarstvo kao nasilje nad brodovima tuđe zastave, po odobrenju i uputama državne vlasti. Ovakve upute i odobrenja izdavale su najprije feudalne ili gradske vlasti (“Prud’hommes de mer”) kojima je trebalo polagati račune predavanjem propisanog dijela plijena. Jačanjem centralističkih država počinju se izdavati represalijski listovi (Letters of reprisal) u ime individualnih namirenja, a zatim općenito, prema svim neprijateljima, korsarski listovi (Letters of marque). Od španjolskog naziva Patente de corso može se doći do latinske riječi cursarius, koja je izvorno označavala gusara. Umjesto gusar, riječi grčkog podrijetla, mi danas koristimo naziv korsar. Korsarstvo definiramo: “oružanim akcijama na moru, koje čine korsari napadajući i plijeneći inozemno brodovlje ili drugu neprijateljsku imovinu na moru radi represalija ili ovlaštenog sprečavanja pomorskog prometa”.³

Korsarstvo se razvilo naročito u 16. stoljeću, kad je postalo glavno sredstvo država za osvajanje i održavanje prevlasti na moru. U to vrijeme otvarali su se smjerovi putovanja kojima su brodovi plovili u prekomorske, novoootkrivene zemlje. U pomanjkanju ratnih mornarica, koje su se pojavile u pravom smislu riječi tek početkom prošlog stoljeća, takav oblik ometanja prekomorske plovidbe neprijatelju, te i sam plijen koji je bio znatan, bili su poticaji vladarima da se njima koriste.

U korsarstvu sudjelovale su uglavnom Engleska, Francuska i Nizozemska pretežno protiv Španjolske, ali često i međusobno. Zanimljivo je ukazati na dva ugovora o pravnom položaju korsara. Jedan iz 1632. između Engleske i Francuske i drugi iz 1646. između Francuske i Nizozemske. U njima su specificirani uvjeti koji su potrebni da bi korsarske akcije bile priznate kao legitimne. To su bili: novčani plog koji osigurava domaću imovinu; pismeno ovlaštenje privremene naravi; vojno mornarička sudbenost; plijen podložan pljevnom sudu; tretiranje neprijateljskih posada kao redovitih ratnika; davanje ovlaštenja samo domaćim brodarima.⁴

Naročito su bili poznati korsari koji su djelovali u drugoj polovici 17. stoljeća. Ti korsari, poznati pod imenom bukanijeri (engl. *buccaneers*) ili filibustijeri (fr. *filibustiers*), vrebali su u Karipskom moru na španjolske brodove. Tu je bilo Francuza, Engleza i Nizozemaca. S vremenom su se toliko ojačali da su napadali čak i utvrđene gradove, kao naprimjer Panamu, koju su opljačkali 1671. godine.

Na Sredozemlju, naročito na njegovom zapadnom dijelu arapski pirati sa bazama u Alžiru, Tunisu, Tripoliju, a i ondašnjem Rabatu, razvili su tijekom 16.-18. stoljeća organizirano korsarstvo, čiji je glavni posao bio zarobljavanje ljudi i njihovo oslabadanje nakon eventualnog iskupa. Ovom probitačnom poslu pridružili su se engleski i nizozemski korsari, koji su mirom između Engleske i Španjolske početkom 17. stoljeća ostali bez posla. Oni su uveli na Sredozemlje jedrenjake koji su imali radijus djelovanja kudikamo veći od 100 Nm, koliko su imale galije, a i mogli su za razliku od ovih posljednjih, raspolagati prostorom za opskrbu i eventualni plijen. Berberski korsari, kako su ih zvali, imali su dobre odnose sa vladarima Sjeverne Afrike. Alžir je na primjer od ukupno 30-40000 stanovnika u to vrijeme imao 8.000 “renegata” (pomuslimanjenih korsara iz Europe) i 15.000 robova, koji su morali raditi čekajući na otkup. U Livornu i Villefranchenu imali su vlastita skladišta iz kojih se oteta roba prodavala, često i pravim vlasnicima. Za uspješan rad pirati i korsari morali su imati na kopnu sigurna zakloništa. Aktivnost berberskih korsara završila je francuskom okupacijom Sjeverne Afrike 1830.

Korsari su se u svijetu održali sve do Napoleonskih ratova. Uspostavom ratnih mornarica, koje su zamijenile trgovačke brodove, naoružane i registrirane za ratne operacije (privateers), korsari nestaju. Pariškom pomorskom deklaracijom iz 1856. korsarstvo je konačno zabranjeno. Sredinom 19. stoljeća prestaje i

1 Rudolf D., Enciklopedski rječnik međunarodnog prava, Split 1989, str. 276.

2 Pomorska Enciklopedija, Vol. 3, 1956, str. 244.

3 Ibidem, str. 244.

4 Ibidem, str. 244.

piratstvo. Imperijalne sile čuvaju svoje pomorske puteve, korsarstvo nema, a piratstvo je potisnuto na marginalna područja izvan kolonijalnih interesa. Sedamdesetih godina 20. stoljeća piratstvo se vraća na scenu u drugačijem pojavnom obliku, što se može povezati izravno nestankom imperijalnih **mornarica**.

2. Moderno piratstvo

Modern Piracy

2.1. Određenje i opseg pojma

Definitions

U većini registriranih slučajeva, piratstvo se događa u teritorijalnim vodama država, uključujući područje luka. Počinitelji su bande razbojnika s bazama na kopnu, koje djeluju uz pomoć brodica ili brzih plovila, napadajući brodove tijekom plovidbe u teritorijalnim morima, morskim prolazima (moreuzima) ili u blizini luka. Dakle, danas piratstva na otvorenom moru praktično nema.

Zone piratstva nalaze se danas u Karipskom moru gdje su česti napadi na jahte s mnogo ljudskih žrtava; na Zapadnoj obali Afrike, većinom u mnogoljudnoj državi Nigeriji, zbog bezvlada na kopnu, u lukama i na sidrištima. U singapurskom prolazu naročito se napadaju brodovi koji plove sa zapadu prema istoku prolazeći kroz indonezijske teritorijalne vode; u Tailandskom zaljevu gdje napadaju brodove s vijetnamskim izbjeglicama; u Južnom kineskom moru, Južnoj Americi, naročito u Brazilu. Piratstvo je rjeđe na zapadnoj obali Južne Amerike, na zapadnoj obali Centralne Amerike te u Crvenom moru i na obalnom moru Somalije.

Modernom piratstvu treba pribrojiti i terorizam na moru. Encyclopaedia Britannica definira terorizam (u slobodnom prijevodu) kao: "... sustavna upotreba terora ... kao sredstvo za postizanje nekih političkih ciljeva ...".

Terorizmom se bave razne nasilne političke grupe. Takvu kriminalnu aktivnost danas podržava nekoliko država. Najpoznatiji slučaj je otmica talijanskog putničkog broda "Achille Lauro". Učestale otmice zrakoplova u zadnja dva desetljeća nisu se, na sreću, jednakom mjerom odrazila na sigurnost pomorske plovidbe.

Kao što smo već spomenuli, Konvencije iz 1958. i 1982. godine definiraju pojam piratstva kao akt nasilja na **otvorenom moru**. Kako se, međutim, nasilja danas gotovo uvijek događaju unutar teritorijalnih voda država, naročito u tjesnacima ili blizini luka, proizlazi

da obje spomenute konvencije nisu primjerene modernom vremenu, jer je piratstvo na otvorenom moru, prema statističkim podacima, danas zanemarivo. Od ukupnih piratskih napada, manje od 2% dešava se na otvorenom moru.

Zbog nepovredive ovlaštenosti država u međunarodnom pravu, problem borbe protiv piratstva prepušten je obalnim državama. Obalne države u kojima se piratski napadaji događaju su obično države trećeg svijeta, siromašne i neorganizirane, bez jakih ratnih ratnih mornarica i obalnih straža. Osim što nemaju novaca, nemaju ni mnogo želje da nešto učine. Citirajmo autora koji kaže: "Piracy therefore grows in an ideal breeding ground where poverty not only encourages men to steal, but prevents the authorities from having the forces to control them".⁵

Naveli smo definicije piratstva u povijesnom razvitku te pojave. Evo kako društvo reagira na pojavu piratstva:

- prema duhu konvencija, piratstvo je nasilje na otvorenom, međunarodnom moru. Njima se poziva međunarodnu zajednicu da se izravno sučeli s problemom;

- nacionalna zakonodavstva obalnih država definiraju piratske akte, počinjene u njihovim teritorijalnim vodama često suprotno konvencijama;

- Međunarodna unija pomorskih osiguratelja - IUMI (International Union of Marine Underwriters), ima vlastiti pristup problemu piratstva. Katkad se u svojim odnosima s klijentima osiguratelji točno drže konvencije i definicije u njoj, a ponekad iz oportunističke, što se pravda dobrom poslovnošću, drže se zakona obalne države u čijem se teritorijalnom moru piratski napad dogodio;

- građanstvo i tisak doživljavaju piratstvo kao akt nasilja bez obzira gdje se na moru dogodio, pa tako taj pojam dobija širi značaj nego što je restriktivno tumačenje specijaliziranih institucija.⁶

U osnovi, piratstvo se veoma razlikuje od naivnog poimanja pirata ili korsara kao romantičnih avanturista iz literature i filmova. U stvarnosti (počinitelji piratskih akata) čine zlodjela na okrutan i nemilosrdan način.

Prepuštanje piratstva obalnim državama pokazalo se neprimjereno problemu. Tijekom sedamdesetih i osamdesetih godina stručnjaci pomorske privrede, osiguratelji, pravnici i drugi raspravljali su o mogućnostima da se tom problemu stane na kraj. Svi se slažu da bi najbolji način bio, s obzirom na slabosti sadašnjeg sustava, da se problem prepusti onim pomorskim državama koje to mogu i žele. To bi, naravno, okrnjilo suverenitet obalnih država. Kako suvremeno piratstvo svojom učestalošću nije premašilo razinu tol-

5 Villar G.R., "Modern day Piracy", The Nautical Institute Institute Seminar, London, 31. 10. 1985, str. 6.

6 Hyslop I.R., "Contemporary Piracy", Piracy at Sea, ICC-IMB, London 1989, str. 5-6.

erancije gospodarstveno značajnijih društava i regija, a niti je osobito utjecalo na poslovanje osiguravajućih društava, ne može se očekivati napredak ni na planu međunarodnog prava. Da bi se donijela međunarodna konvencija, koja bi razriješila problem isključive ovlaštenosti obalnih država, morao bi problem piratstva biti daleko urgetniji i predstavljati veću opasnost za međunarodni poredak. Na takav je način konvencijom regulirano zračno piratstvo. O svemu tome o pomorstvu je bilo mnogo rasprava ali malo rezultata.

Evo nekih važnijih skupova, na kojima su ovi problemi razmatrani:

- Konferencija o sigurnosti, pomorskim prijevarama i terorizmu, Dvanaesto godišnje zasjedanje Međunarodne udruge Luka, Nagoya, 25-30. svibnja 1981.

- Pomorske prijave i prevencija zavjera i prešućivanja kriminala u lukama, Dvanaesta godišnja konferencija Međunarodne udruge policija morskih i zračnih luka, Seoul, 8. lipnja 1981.

- Konferencija o pomorskim prijevarama i piratstvu, organizirana od strane Udruga pomorskih knjižničara, London, 13-15. travnja 1983.

- Piratstvo, seminar organiziran od strane Nautičkog instituta, London, 31. listopada 1985.

- Konferencija o modernom piratstvu, organizirana od strane Centra za pomorsku politiku Woods Holeovog oceanografskog instituta i ICC - IMB-a, održanog Woods Hole, Massachusetts, u travnju 1985. i prosincu 1987.

2.2. Međunarodna akcija za utvrđivanje i razgraničenje pojma piratstva

International organizations and conferences dealing with modern piracy

Uz UNCTAD, istraživanjima se posljednjih desetak godina aktivno bavi i IMO. 17. studenog 1983. godine IMO je donio Rezoluciju A545(13) "Mjere za sprečavanje piratstva i oružane pljačke na brodovima" (*"Measures to Prevent Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships"*), kojom se vlade država pozivaju da, uz najveći prioritet, poduzmu sve potrebno da se uguši piratstvo i razbojništvo prema brodovima u teritorijalnim vodama ili njihovoj blizini, uključujući i pojačanje sigurnosnih mjera, te da dostave obavijest o mjerama poduzetim za primjenu te Rezolucije. Također se pozivaju vlade da izdaju naputke brodarima i posadama brodova o mjerama koje valja poduzeti da bi se smanjile posljedice tih nasilnih čina. Vlade se pozivaju da o svakom događaju detaljno obavijeste Međunarodnu pomorsku organizaciju.

Dvije godine kasnije, 20. studenoga 1985. IMO je donio Rezoluciju A584(14): "Mjere za sprečavanje protupravnih čina koji prijete sigurnosti brodova i

sigurnosti njihovih putnika i posade", (*"Measures to prevent unlawful acts which threaten the safety of ships and the security of their passengers and crew"*). Tom se Rezolucijom pozivaju vlade, lučke vlasti i uprave, brodari, poduzetnici brodova i posade, da poduzmu najbrže moguće korake da bi se povećala sigurnost luka i brodova. Nadalje, poziva se IMO-ov Odbor za sigurnost plovidbe da detaljno razradi praktične i tehničke mjere za obalu i brodove, kojima bi se mogle služiti vlade, lučke vlasti, brodari, zapovjednici brodova i posade da bi se poboljšala sigurnost putnika i posada na brodovima. Poziva se Odbor da u svojim razmatranjima uzme u obzir dostignuća Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva - ICAO (*International Civil Aviation Organisation*) u razvijanju standarda i preporuka za obavljanje poslova u svrhu sigurnosti zračnih luka i letjelica. Generalna skupština UN svojom Rezolucijom 40/61 od 9. prosinca 1985. "Mjere za sprečavanje međunarodnog terorizma i studije o razlozima i uzrocima terorizma", među inim traži od IMO-a da prouči problem terorizma na brodovima ili protiv brodova, sa svrhom donošenja preporuka za poduzimanje odgovarajućih mjera. IMO je na osnovi te odredbe pripremio studiju "Mjere za sprečavanje nezakonitih čina protiv putnika i posada na brodovima". Ovu je studiju IMO otposlao vladama država, međunarodnim tijelima i organizacijama pomorske privrede.

Na 57. zasjedanju Savjeta IMO-a odlučeno je da se pod pokroviteljstvom te Organizacije donese konvencija o navedenom problemu. Formiran je "ad hoc odbor za pripremu", sa zadaćom da pripremi nacrt takve konvencije. Taj je Odbor zasjedao dva puta tijekom 1987. godine i usuglasio Nacrt buduće konvencije. Skupština IMO-a prihvatila je Nacrt konvencije u svibnju 1987. Na diplomatskoj konferenciji održanoj u Rimu od 1.-10. ožujka 1988. godine, usvojena je "Konvencija o obuzdavanju protupravnih činova protiv sigurnosti pomorske plovidbe" (*"The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation"*). Uz Konvenciju je izlisan i "Protokol o obuzdavanju protupravnih činova protiv sigurnosti fiksnih platforma smještenih na epikontinentalnom pojasu" (*"The Protocol for the Suppression of Unlawful Acts the Safety of Fixed Platforms located on the Continental Shelf"*).

Najvažnije odredbe Konvencije su one koje nalažu obalnim državama i njihovim vlastima da samostalno interveniraju ukoliko je čin terorizma počinjen na jedan od sljedećih načina:

- protiv broda ili na brodu, pod zastavom te države;
- unutar granica države ili u njenom teritorijalnom moru;
- kada povredu nanosi državljanin te države;
- kada je povreda počinjena od osobe bez državljanstva, ali koja ima boravište u toj državi;

- kada su tijekom povrede uhvaćeni, izloženi prijetnjama, ranjeni ili ubijeni građani te države;

- kada je država ucijenjena da izvrši ili odustane od nekih radnji.

Te odredbe donekle proširuju ovlaštenost obalnih država, pa se mogu očekivati neka poboljšanja, iako se npr. u tjesnacima ne daje pravo obalnoj državi intervenirati u susjednoj državi, ukoliko su u pitanju građani treće države. Konvencija također obvezuje države da počiniteljima piratskih čina sude na svom teritoriju ili da ih ekstradiraju.

Konvencija je stupila na snagu 1992. godine, nakon što ju je ratificiralo 15 država.

Komentirajući ovu Konvenciju, "International and Comparative Law Quarterly", Vol. 39. Jan.90. pp. 52-56 (međunarodno i komparativno pravo, tromjesečnik Lloyd's of London Pressa), navodi da Konvencija veoma malo proširuje mogućnost borbe protiv modernog piratstva jer ne obuhvaća sve moguće varijacije, već ograničuje njihov broj na stanoviti popis prekršaja i jer ne rješava na međunarodnoj osnovi problem ekstradicije, koja ostaje, kao i do sada, uglavnom na bilateralnoj osnovi. Tako ni sama Konvencija nema značaj univerzalnog rješenja, jer problemima pristupa selektivno, u siječnju 1977. godine u Strasbourgu donesena Europska konvencija o obuzdavanju terorizma, ("The European Convention on the Suppression of Terrorism), koja odbacuje političke motive nasilja, izjednačavajući ih s običnim nasiljem, sve u svrhu eventualne ekstradicije.

U studenom 1991. godine Skupština IMO- prihvaća Rezoluciju A683(17) u kojoj se navodi: "S velikom zabrinutošću gledamo povećanje broja piratskih napada i oružanih pljački protiv brodova, te povećanog nasilja prema osoblju na brodovima". Nadalje se Rezolucijom pozivaju države da daju prvenstveno pravo koordinaciji akcija, te da brodovima koji tranzitiraju njihove teritorijalne vode pruža informacije o incidentima koji su se dogodili i metodama kojima se napadači služe. Vlade država pozivaju se da zahtijevaju od svojih brodova promptne informacije o svakom napadu, te da brodovi poduzmu mjere predostrožnosti kada ulaze u vode u kojima piratstvo predstavlja problem.

Od svibnja 1991. IMO analizira sve prijavljene slučajeve piratstva. Sve te mjere nisu pokazale veće rezultate, što ćemo vidjeti u nastavku.

2.3. Evidentirane pojava piratstva

Statistics

Navodimo IMB-ove podatke o prijavljenim slučajevima piratstva kroz šestogodišnje razdoblje i pritom se procjenjuje da više od polovine slučajeva nije nikome prijavljeno. Sukladno tome ostaje neistraženo preko 50% piratskih napada. Razlozi neobjavljenih piratskih napada slični su onima iz prijašnjih poglavlja

o prijevarama. Uz te "klasične" razloge treba dodati još ove, specifične za piratstvo:

- pirati ne govore o svojim pothvatima;

- brodovlasnici se ustručavaju prijaviti prijevare zbog bojazni da će imati poteškoća sa sindikatom pomoraca. Sindikat je jedini pokazao interes u zaštiti pomoraca;

- brodovlasnici se ustručavaju prijavljivati zbog bojazni da će im osiguratelji povećati premiju osiguranja;

- brodovlasnici se suzdržavaju prijavljivati da ne bi uvrijedili države s kojima stalno posluju. (Države trećeg svijeta su ponekad veoma osjetljive kad ih se suoči s istinom koju ne žele znati).

Statistika piratskih napada na trgovačke brodove vodi se pri IMB-u od 1981. godine. Analize i grafikoni odnose se na sedmogodišnje razdoblje od 1980. do 1987. godine.

U tablici 1. statistički su obrađeni najokrutniji ili najopasniji akti piratstva, smrtnih slučajeva i ranjavanja, te načini na koje su napadi izvršeni.

U tablici 2. prikazuju se motivi piratstva. Kolona "ostale krađe" ovdje znači da su pirati odnijeli brodski inventar, novac ili dobra u posjedu posade, ili kontejnizirani teret.

Prema posljednjim informacijama IMB-a tijekom je prvog polugodišta 1995, u cijelom svijetu registrirano 58 piratskih napada. To je 18 napada više nego u istom razdoblju 1994. Od ukupnog broja, 17 se napada dogodilo u indonezijskim vodama.

3. Preventiva piratskog napada

Prevention of pirate attacks

3.1. Doprinosi raznih međunarodnih organizacija i skupova

Contributions of various international organizations

Još uvijek ne postoji globalna (svjetska) služba koja bi pružala pomoć napadnutim brodovima. Paradoksalno zvuči već spomenuta činjenica da se najveći dio piratskih napada odigrava u teritorijalnim vodama, gdje bi bilo logično očekivati da će obalna država, suverena na tom prostoru, brinuti i za sigurnost plovidbe. Postojeće malobrojne organizacije koje se bave problemom piratstva zadovoljavaju se davanjem savjeta o tome kako bi se brodovi morali ponašati u opasnim zonama i kako tijekom napada umanjiti opasnost po živote posade. Nakon što se pročulo za piratske napade, posljednjih godina bilježimo stanoviti pomak, tako da jedna organizacija priprema stručne seminare, a ima i nekih konkretnih koraka. Problemom piratstva se bave i brojne stručne udruge, uključujući sindikate pomoraca.

Tablica 1. Statistika IMB-a za sedmogodišnje razdoblje o broju piratskih napada po geografskoj raspodjeli i načinu na koji su izvedene

Table 1. IMB statistics of pirate attacks according to geographic locations and modus operandi, for a 7 year period

		Smrtni slučaj	Ranjanje	Upotreba vatrenog oružja	Velika skupina pirata
Zapadna Afrika	1981.	1	3	1	6
Malajski prolaz i obližnje more		0	0	1	0
Ostatak svijeta		6	4	7	1
Zapadna Afrika	1982.	1	6	14	4
Malajski prolaz i obližnje more		0	1	1	0
Ostatak svijeta		3	1	4	1
Zapadna Afrika	1983.	0	6	11	7
Malajski prolaz i obližnje more		0	2	5	0
Ostatak svijeta		5	5	10	1
Zapadna Afrika	1984.	1	3	15	4
Malajski prolaz i obližnje more		0	2	3	0
Ostatak svijeta		6	2	6	0
Zapadna Afrika	1985.	1	0	9	6
Malajski prolaz i obližnje more		0	1	6	0
Ostatak svijeta		2	3	10	2
Zapadna Afrika	1986.	0	0	4	1
Malajski prolaz i obližnje more		0	5	3	0
Ostatak svijeta		1	2	6	3
Zapadna Afrika	1987.	0	1	0	0
Malajski prolaz i obližnje more		0	1	5	0
Ostatak svijeta		0	2	4	0

(Prema "Piracy at Sea", ICC-IMB, London 1989, str. 278-279)

IMB je 1992. osnovala Područni centar za piratstvo u Kuala Lumpur, Malaysia, (Regional Piracy Centre). Namjena mu je upozoravati brodove na sumnjive plovne objekte i njihovo kretanje, prikupljati i provjeravati izvješća o piratskim napadima, pružati brodovima obavijesti i upute kako izbjeći piratski napad te ih savjetovati i pružati im pomoć nakon napada. Kako IMB djeluje preko lokalnih policijskih vlasti (to mu je jedina mogućnost), RPC u Maleziji mora biti povezan s lokalnim policijskim službama, te onima u susjednoj Indoneziji i Singapuru. Takva suradnja posredno utječe na širenje obavijesti i pridonosi rješenju.

Zadaće centra su sljedeće:

- primati rutinska izvješća direktnim komunikacijama s brodova koji ulaze ili izlaze iz područja neposredne opasnosti-rizika;
- odgovoriti na svako pitanje s brodova u svezi s generalnom situacijom na području i preporučiti koje preventivne akcije poduzimati;

Tablica 2. Statistika IMB-a za sedmogodišnje razdoblje o broju piratskih napada po geografskoj raspodjeli i specifikaciji gubitaka

Table 2. IMB statistics of pirate attacks according to their numbers, geographic locations and losses, for a 7 year period

		Napadi na kontejnere	Krada novca preko 2000 USD	Ostale krađe
Zapadna Afrika	1981.	18	0	14
Malajski prolaz i obližnje more		0	3	12
Ostatak svijeta		2	0	8
Zapadna Afrika	1982.	3	1	15
Malajski prolaz i obližnje more		0	8	24
Ostatak svijeta		0	1	6
Zapadna Afrika	1983.	13	0	8
Malajski prolaz i obližnje more		0	9	34
Ostatak svijeta		1	3	22
Zapadna Afrika	1984.	13	0	7
Malajski prolaz i obližnje more		0	1	6
Ostatak svijeta		1	0	7
Zapadna Afrika	1985.	5	0	11
Malajski prolaz i obližnje more		0	6	18
Ostatak svijeta		0	1	9
Zapadna Afrika	1986.	3	0	7
Malajski prolaz i obližnje more		0	4	14
Ostatak svijeta		1	2	10
Zapadna Afrika	1987.	0	0	7
Malajski prolaz i obližnje more		0	2	21
Ostatak svijeta		0	3	7

(Prema "Piracy at Sea", ICC, IMB, London, 1989., str. 280-281)

- primati izvješća o sumnjivim i nerazjašnjenim kretanjima brodica u rizičnom području i upozoriti o tomu policijske snage i druge sigurnosne državne organizacije;

- priznavajući da je prva dužnost zapovjednika broda koji je u opasnosti nastojati da obavijesti o tome državne vlasti na neposredni način, Centar takve obavijesti prima i prosljeđuje i potvrđuje državnim organima vlasti, prema potrebi;

- upozoravati druge brodove o prisutnoj aktivnosti pirata;

- uspoređivati (kolacionirati) i analizirati sve informacije koje primi i redovno izdavati sveobuhvatno izvješće o piratskom stanju u regiji;

- surađivati i davati svu moguću pomoć državnim vlastima u regiji u svezi piratstva i oružane pljačke;

- tiskati regionalni piratski priručnik za sve brodove, ovaj će priručnik dati iscrpnu informaciju o piratstvu i

oružanim pljačkama i regiji, kao i savjete o prevenciji, operativnim procedurama, postupku nakon piratskog napada, te upute kako prikupiti podatke potrebne za istragu, brojeve telefona za direktnu komunikaciju i drugo.

Za svoja izvješća o piratskim napadima, ICC-IMB definira piratstvo kao: "čin ukrcavanja (osoba) na bilo koji brod, s namjerom počinjanja krađe ili kojeg drugog kriminalnog djela i s sposobnošću upotrebe sile u sprovedbi."

O doprinosu organizacije IMO već je bilo riječi, zato ovdje spominjemo samo posljednje napore u borbi protiv piratstva. IMO je na sastanku svog Savjeta za sigurnost, 17. 11. 1992. odlučio osnovati posebnu grupu stručnjaka (IMO Working Group), koja će se među inim baviti piratstvom, naročito u jugoistočnoj Aziji gdje je najviše piratskih napada.

Grupa je formirana u prosincu 1992, a za nju su zadužene Velika Britanija i USA.⁷ Grupa se sastala prvi put u Sjedištu IMO-a u siječnju 1993, a u veljači je otputovala u posjet svim trima obalnim državama - Singapuru, Malaziji i Indoneziji.

Na prvom sastanku grupe stručnjaka bili su prisutni predstavnici IMB-a, IALA-e - Međunarodne udruge svjetioničarskih vlasti (*International Association of Lighthouse Authorities*), IFSMA-e - Međunarodne federacije udruge zapovjednika brodova (*International Federation of Shipmaster Associations*), ICFTU - Međunarodne konfederacije slobodnih sindikata (*International Confederation of Free Trade Unions*) i drugi.

Zadaća grupe je sačiniti sveobuhvatno izvješće o piratstvu i svim aspektima problema, kao na primjer implikacija piratskog napada na tanker u najjužem dijelu singapurskog tjesnaca (Phillip Channel), kada nastaje mogućnost da takav brod nastavi ploviti bez ikoga na zapovjениčkom mostu. Problem je više nego ozbiljan. U grupu će biti uključeni i predstavnici triju obalnih država. Osim izvješća, grupa će nastojati formulirati specifične upute brodovima o tome kojim se specijalnim navigacijskim tehnikama treba poslužiti da bi se izbjegli piratski napadi, o mjerama opreza, o zaštiti posade, brodarka, poduzetnika, države zastave broda, obalne države i države luka.

Konferencije u Woods Hole-ovom oceanografskom institutu (Woods Hole Oceanographic Institution). Kao što je spomenuto, godine 1985. i 1987. su održane dvije konferencije u Centru za pomorsku politiku Instituta (Marine Policy Centre) u Woods Hole, Massachusetts, na kojima su sudjelovali istaknuti stručnjaci,

akademičari, pripadnici vladinih i nevladinih institucija, osiguratelj da bi razmotrili probleme piratstva i terorizma u svijetu.

Prvi i najteži zadatak skupa bio je definirati piratstvo u modernom vremenu. Definicija nije važna za sigurnosne službe. Njima može biti irelevantno definiraju li se krađa, terorizam, napad ili drugo nasilje kao piratstvo ili ne. Definicija je, međutim, vrlo važna za međunarodnu akciju. Dok ne bude u svijetu ujednačene terminologije i dok se ne bude znalo što zapravo piratstvo znači, ne može se očekivati bitan pomak u uspješnoj međunarodnoj suradnji. Piratstvo se manifestira na mnogo načina, a odsustvo definicije je velika prepreka za nacionalne zakonodavce pri stvaranju nacrtu zakona. Danas u propisima nema zadovoljavajuće definicije jer se pojavljuju dva nova čimbenika. Prvi, kada se napadi na brodove dešavaju u zoni ovlaštenosti obalne države, koju ta pojava ni najmanje ne oštećuje. Zato takva obalna država nije sklona da bude uvučena u istrage, naročito kada za to nema potrebe stručne osobe ni operativnu sposobnost. Drugi čimbenik je činjenica da se mnoga nasilja događaju u teritorijalnom moru i ne mogu se klasificirati kao piratstvo, pa se na njih konvencije na odnose.⁸ ovo potonje je donekle regulirano konvencijom IMO-a iz 1988. i njenim Protokolom⁹ u kojem se piratstvo proteže i na platforme locirane na epikontinentalnom pojasu, što uključuje ovlasti obalne države. Jedan autor ove probleme komentira ovako: "... there is thus an irresistible logic in arguing that all criminal acts committed in international waters should be within the jurisdiction of any and every state ...".¹⁰ Nažalost, takvi argumenti još nisu prihvatljivi vladama svih država.

Drugi problem o kojem se raspravljalo bio je pojam sudbene ovlasti, jurisdikcije. Do današnjih prilika nacionalne ovlasti uglavnom su zadovoljavale potrebe priobalnih država i sezale su do granica teritorijalnih mora. Ovlast se protezala na vlastite brodove koji viju državnu zastavu, kao i na druge slučajeve predviđene nacionalnim zakonima. Ukoliko bi se nasilje događalo izvan teritorijalnih voda, države bi usklađivale svoje postupke putem međunarodnih konvencija koje reguliraju akte nasilja na otvorenom moru.

Treći problem o kojem se raspravljalo bio je nedovoljna sposobnost nekih država da spriječe piratske napade na svom prostoru. Za primjer takve nesposobnosti navodi se Nigerija, koja zbog objektivnih razloga - razvedenosti obale (delta) i oskudnih financijskih

7 IMO News Publ. 236/93, London 1993, ostali problemi u kompetenciji Grupe stručnjaka su: "Search & Rescue" (USA), "Safety of Navigation (Grčka), "Radio communications (Norveška), "Ship's routing, Navigational Aids and Vessel traffic Systems" (Austr. i Japan), "Local Expertise" (Indonezija, Singapur), Finant. Impl. (NL)

8 Konvencija UN o pravu mora iz 1982

9 Konvencija o suzbijanju protupravnih akata protiv sigurnosti plovidbe, 1988 i njenog Protokola

10 Ellen E., "Piracy at Sea", ICC-IMB, London 1989, str. 234.

```

LP250.          Page 1      UTC Time: 92-11-05 09:16:15

Sentosa C LES imbpcc ma31080 5-NOV-1992 09:20:12 032004

1.0 last reported attacks

date 3.10.92 at approx 125 nm east of tawau (off sabah).
indonesian general cargo grt 3753. pirates overpowered
29 crew. all crew thrown overboard but saved by passing
ship. vessel grounded and was put on fire.

2.0 target areas

philipp channel - attacks concentrated between lat 01 02n
long 103 30e and 01 13n 103 55e. reported attacks have been
maximum in october and always at night.

3.0 reporting of attacks

vessels are advised to maintain anti piracy watches
throughout the area. any suspicious or unexplained craft
movements or incidents of piracy attacks should be
immediately reported to regional piracy centre based at
kuala lumpur - malaysia on following numbers. centre
operates 24 hours.

telephone : (603) 2010014
telex      : ma 31080
fax        : (603) 2305769

dated 24.10.92

nmnm
LP250.
-----

```

**Slika 1. Telex poruka o piratskom napadu
N.B. Poruka primljena 5.11.1992. u 091615 Z, na
Liberijskom M.B. "Olga Topić"**

*Figure 1. radio telex message of one pirate attack received
on board the Libeerian M.V. "Olga Topić" on 05.11.1992
at 091615 GMT*

sredstava u kombinaciji s nedjelotvornom (i korumpiranom) policijom - ne može pružati i primjerenu zaštitu brodovima, a još manje suprostaviti se piratstvu i iskorištenju ga. Tako zaključci svakog skupa, koji pozivaju na djelotvorniju zaštitu zakonitosti i veća financijska sredstva za to, često ostaju samo prazne riječi.

Konferencije su donijele neke smjernice za budućnost, kako bi se smanjili efekti piratstva. IMB ih je formulirao ovako: identificirati i razglasiti zaštitne mjere na temelju stečenog iskustva diljem cijelog svijeta, te stečevine takvog iskustva prenijeti na posade brodova; to se odnosi na komunikacije, postupke koje treba poduzeti i drugo;

- osnovati jedan pouzdani svjetski sustav izvješćivanja i centralni svjetski statistički centar, s podacima o mjestu piratskog napada (bilo to na otvorenom ili teritorijalnom moru), te o počinjenim štetama i ostalim relevantnim podacima. Takav svjetski centar mogao bi biti dio neke već priznate svjetske organizacije, direktno povezane s pomorskom privredom i vladama;

- uspostaviti sustav dojavljivanja i praćenja na temelju statističkih predviđanja (*Predictive intelligence*) jednog informacijskog centra, koji bi opslužio pomorsku privredu na temelju općih uputa, istovremeno sa

specifičnim upozorenjima i analizama opasnosti. "Predictive intelligence" je novi koncept kriminalistike, primjenjiv i na piratstvo;

- svaka država na čijem području se događaju piratski napadi dužna je doslovno primjenjivati međunarodne i nacionalne propise;

- prikupljati informacije u svrhu pomoći nacionalnim organizacijama zaduženim za primjenu pomorskih propisa;

- surađivati i razmjenjivati informacije na regionalnoj i svjetskoj osnovi, naročito među susjednim državama.

Valja spomenuti i inicijativu Inmarsata iz 1992, kojom se predviđa uvođenje sustava hitnih upozorenja pomoću Inmarsat-C da se piratski napad dogodio. Poruka bi se automatski otposlala centru za borbu protiv piratstva na kopnu. Jedan takav centar bio bi ogranak već spomenuti IMB-ov u Maleziji. Očekuje se da bi već saznanje na brodovima o postojanju takva sustava, smanjilo izloženost broda piratskim napadima. Takvo mišljenje ne dijeli autor ovog rada. Ova inicijativa se već primjenjuje. (vidi faksimil jedne karakteristične poruke primljene u 1992. godini na brodu na kojem je autor bio zapovjednik).

3.2. Preporuke o mjerama sigurnosti raznih međunarodnih organizacija

Recommendations of various international organizations as to what safety measures to undertake

Neke su međunarodne organizacije izdale upute pomorcima preporučujući im mjere koje će poduzeti za svoju zaštitu i sigurnost broda kada plove u opasnim vodama, kada ugledaju pirate, kada se pirati počnu penjati na brod, te kad se pirati popnu na brod. Da ne bismo ponavljali istovjetne preporuke, donosimo sažetak. Uključene su ove organizacije: ICC - IMB, Švedska udruga brodara (*Swedish Shipowners Association*), Međunarodna brodarska federacije (*Baltic and International Maritime Council*) i Pomorska administracija SAD - MARAD (*U.S. Maritime Administration*). Evo preporuka:

a) Općenite preventivne mjere

General preventive measures

- biti budan - predvidjeti nevolju;
- imati na brodu sustav opće uzbune za mobilizaciju cijele posade;
- držati pod tlakom protupožarne i ostale cijevi na mjestima mogućeg uspinjanja na brod, kako u luci tako i za vrijeme plovidbe;
- osvjetliti strane broda, pramac, krmu i prostorije posade dok se plovi u opasnim zonama ili stoji u opasnim lukama;
- odstraniti svu pokretnu imovinu s palube;
- sve ulaze u unutrašnjost broda zatvoriti i zaključati;

- imati spremne aldys lampe i brodske reflektore sa svake strane mosta;

- na brodu valja organizirati jedno utvrđeno zaklonište, dovoljno veliko za smještaj cijele posade; zaklonište mora imati čvrsta željezna vrata sa samozatvarajućim uređajem koji se izvana može otvoriti jedino ključem; zaklonište bi moralo biti opskrbljeno VHF radiom, signalnom lampom i raketama za opasnost; u takvoj prostoriji trebao bi se nalaziti i uređaj za automatsko zaustavljanje rada stroja i jedan kompas; zaklonište bi trebalo imati mogućnost nezaklonjene vidljivosti, a barem prednje prozore nedostupne i otporne na metke;

- instalirati brave koje se mogu s obje strane bez ključa zatvarati, bez ključa otvarati iznutra, a samo s ključem izvana, na svim vratima zapovjedničkog mosta, strojarnice, prostorija putnika i posade;

- spremiti za trenutačnu upotrebu cjelokupni pribor za signalizaciju, uključujući rakete i naprave za njihove ispaljivanje;

- valja pažljivo odabrati lokalne brodske agente;

- kontejneri bi trebali biti tako složeni na brodu da oni s teretom izloženim krađi budu ispod palube; ako to nije moguće, onda ih valja slagati da su im vrata okrenuta jedna drugima ili uklještena u nizu;

- sva vrata koja vode u unutrašnjost broda, osim jednih moraju biti zakračunata; vrata kazamata na palubi, ulazi u kaštel i otvori na krmu za ulazak u spremišta moraju biti zavareni;

- valja razraditi sigurnosne planove, upoznati s njima cilju posade, uvježbavati postupke za slučaj napada;

- uz postojeću, na brodu držati i dodatnu količinu sredstava za signalizaciju.

b) Akcija koje treba poduzeti u plovidbi opasnim zonama

Actions to undertake while navigating in dangerous waters

- osmatrati radarima, držati dvostruku vizualnu stražu na mostu, povrhu stražara na pramcu i krmu, držati na mostu čovjeka koji zna rukovati reflektorima;

- osim već spomenutih cijevi za gašenje požara i sprava za signalizaciju, pripremiti za trenutačnu upotrebu i plastične vreće napunjene bojom, pivske boce napunjene pijeskom;

- upotrebljavati prijenosni (baterijski) radio za komunikaciju između oficira na straži i palubnih stražara.

c) Akcije koje treba poduzeti u opasnim lukama i sidrišta

Actions to undertake while staying in harbours and anchorages

- uspostaviti radio vezu i dogovoriti signale opasnosti s brodovima u blizini, lokalnim vlastima (obalnom stražom, lučkom policijom, lučkim vlastima) i poslanstvom države kojoj brod pripada;

- držati prostor oko broda pod stalnom vizualnom i radarskom paskom;

- upaliti sva brodska svjetla i postaviti dodatna oko broda;

- pojačati stražu;

- organizirati zaštitnu službu tako da teško dostupnim dijelovima broda patroliraju stražari s VHF-om;

- podići na palubu sve sizove i ljestve;

- umjesto zadržavanja na sidrištu, gdje su brodovi najviše izloženi piratskom napadu, treba alternativno:

a) ploviti 20 - 40 Nm daleko od kopna tijekom noći, a vraćati se bliže kopnu u redovnim intervalima, da bi se omogućio VHF kontakt i primile eventualne upute lučkih vlasti ili agenata;

b) tijekom noći plutati sa spremnim strojem, izvan vidika kopna, odnosno 40 - 50 Nm udaljen od kopna.

- ukoliko je neophodno sidriti blizu obale, odabrati sidrište daleko od označenog plovnog puta, pogasiti cjelokupnu rasvjetu, a lokalnoj stanici ne dati točnu poziciju¹¹;

- dok se čeka na peljara, ploviti (umjesto plutati);

- izdavati najmanji mogući broj manifesta brodskog tereta, po mogućnosti samo sopćim opisom tereta;

- zatvoriti poklopcima sidrene cijevi (*Hawse pipes*) i pustiti da kroz cijevi teče voda tlakom;

- otjerati sve male brodiće i čamce prodavatelja koji se nalaze oko broda;

- urediti da straža na sizu može zvati u pomoć ostale članove posade (alarmno zvono) i omogućiti joj kontakt i poziv lokalnoj policiji ako je to moguće;

- postaviti prsten oko sidrenog lanca, učvršćen poteznim konopom, da bi se potezanjem moglo utvrditi ima li što na sidrenom lancu; postaviti paratope (*Rat quards*) na sve konope i osvijetliti ih;

- brodovi koji napuštaju luku da bi se usidrili na vanjskom sidrištu, ne bi nikome smjeli javljati svoju poziciju putem radija (VHF).

¹¹ Opaska autora: od prve do zadnje riječi ova uputa predstavlja sve što profesionalni pomorac smatra nekorektnim i protupravnim

d) Akcije koje treba poduzeti prije nego što se pirati popnu na brod

Actions to undertake before the pirates try to board the ship

- dati znak za uzburu - posada prelazi u stanje pripravnosti;
- uspostaviti radio ili VHF vezu s obalnom stanicom, lučkim vlastima i brodovima u blizini;
- pustiti vodu pod tlakom u protupožarne cijevi;
- poduzeti manevar izbjegavanja;
- ispaliti signalne rakete;
- upaliti sva svjetla, pretraživati more reflektorima i pokušati zaslijeptiti pirate.

e) Postupak u nuždi, kada se pirati penju na brod

Emergency procedures at the moment the pirates are boarding

- ako je nemoguć spriječiti pirate da se popnu na brod, sva posada se treba okupiti u prostorima posade;
- samo jedna vrata ostaviti otvorena dok se druga moraju zakračunati iznutra;
- stalna zvonjava alarma je signal za sve članove posade da siđu u strojarnicu, na najbrži mogući način; i ovdje samo jedna vrata ostaviti otvorena i čuvana;
- jedan član posade mora biti zadužen da provjeri je li cijela posada u strojarnici i jesu li jedina pristupna vrata čuvana; to znači da je cijela posada zatvorena u čeličnoj prostoriji strojarnice; generatori mogu biti pogašeni da brod ostane bez struje, ali to ovisi o prilika i o ventilaciji prostorije (strojarnice).
- bacati boce napunjene pijeskom, plastične vreće s bojom, štrcati vodom;
- upotrebiti jača sredstva zastrašivanja;

a) vatreno oružje - treba znati da cilj nije ubijati pirate, već odvratiti i zastrašiti one, koji se penju na brod; u slučaju da su pirati naoružani, tada nema drugog izbora već povući se u najsigurniji prostor na brodu, na primjer strojarnicu. U slučaju da su pirati nenaoružani, opaliti vatrenim oružjem u zrak s glavne palube bilo bi najbolje sredstvo zastrašivanja;

b) plinske bombe - plin suzavac bio bi jako učinkovito sredstvo protiv piratskih brodica. Čak i u vrijeme jakog vjetrova, kratkotrajna koncentracija plina, izazvala bi kaos i djelovala kao sredstvo zastrašivanja protiv penjača na brod.

f) Postupak nakon što su se pirati popeli na brod

What to do when the pirates are on board

- ne ponašati se herojski, ukoliko su pirati naoružani;
- zabarikadirati posadu u sigurnu prostoriju (unaprijed određenu);
- zabarikadirati zapovjednički most, ako je moguće;
- uputiti radijem cirkularnu obavijest o događaju i pozvati pomoć, ako je tko ima pružiti.

4. ZAKLJUČAK**CONCLUSION**

Pisac ovog rada, dugogodišnji zapovjenik brodova, koji je doživio piratski napad u blizini Singapura, ne može odoljeti blagom osjećaju ironije prenoseći ove mudre savjete svjetskih pomorskih organizacija o tome što da se poduzme prije, poslije ili za vrijeme piratskog napada. Da ih nisu sročili zapadni stručnjaci, rekli bismo da su to mjere pasivnog otpora istočnjačke provenijencije.¹² Javno objavljivanje ovakvih uputa samo je poziv da se nasilja nastave. Izgleda da su metode borbe protiv piratskog napada na ruskim brodovima najučinkovitije, a možda i one koje primjenjuju izraelski brodovi. Oni na nasilje odgovaraju još većim nasiljem. Ishod je da pirati i te kako izbjegavaju brodove tih zastava.¹³ Brodovima drugih zastava, kojih većina plovi s reduciranim brojem posade na 13 do 26 članova (koji s pravom smatraju da su plaćeni za rad na brodu, a ne za oružani otpor eventualnom piratskom napadu), trebalo bi u tjesnacima i opasnim sidrištima pridružiti oružanu pratnju. To bi bio jedini mogući djelotvoran način borbe protiv današnjeg piratstva.

Pratnja bi morala biti sastavljena od članova oružanih snaga obalne države, jer kad već ne mogu iskoristiti piratstvo na svom teritoriju, barem da se na taj način pokažu korisnim. Budući da se piratski napadi dešavaju uglavnom u teritorijalnom moru, oružana pratnja ne bi bila potrebna na otvorenom moru. Budući da moderno piratstvo još nije postalo nesnosnim problemom za međunarodnu trgovinu (naročito za one države koje bi brodovima trebale pružati sigurnost plovidbe i aktivno ih zaštititi u lukama i drugdje), nije bilo ni značajnijih međunarodnih pritisaka na priobalne države, npr. u vidu premija osiguranja, vozarinskih dodataka i drugog. Zbog toga se poduzimaju polumjere, koje samo formalno zadovoljavaju. Pomorske kompanije pokazuju začudujuće pomanjkanje interesa. Slično se ponaša i ITF - Međunarodna transportna federacija (*International Transport Federation*), koja bi kao međunarodni sindikat pomoraca morala više brinuti za sigurnost svojih članova. Međunarodna organizacija rada - ILO (International Labour

¹² Ili B. B. Ghalijeve preporuke za B i H.

¹³ ICC-IMB "Piracy at Sea", op. cit.

Organisation) morala bi preko UN djelovati da se situacija popravi, makar u Malajskom tjesnacu. Tamo je najviše napada i tamo je najviše mogućnosti da dođe do ekološke katastrofe, ukoliko se zbog piratskog napada jedan super-tanker nasuče na obalu.

Dokle god moderno piratstvo ostane marginalni problem (po koji provaljeni kontejner, pomorci opljačkani i ranjavani), odnosno dok se značajno ne ugrozi protok roba u svjetskoj trgovini, ništa se neće promijeniti. Moderna civilizacija ne ugrađuje svojim građanima u svijet ideju da bi potencijalne katastrofe trebalo preduhitriti. Društvo reagira tek nakon toga. Mogućnost za ekološku katastrofu u Singapurskom tjesnacu je zaista vrlo velika. Što znači kada super-tanker kreat teretom, ploveći Phillip Channel-om ostane sat vremena bez ikoga na zapovjedničkom mostu, valjda samo profesionalci razumiju. Ljudi obično uče svoj život na težak način, na vlastitim pogreškama i vlastitom nemaru. Civilizacija je ipak usadila ljudima osjećaj za pravednost. Taj osjećaj nije nažalost voditelj međunarodne politike ni međunarodne trgovine, čiji je dio i pomorstvo. Pravi je primjer problem Bosne, gdje zauzdavanje sukoba sprečava međunarodne implikacije, a za pravednost, budući da se ne narušava bitno sustav - vlada blaga indiferencija. Takav je svijet!

I da završimo jednom pozitivnom notom. prema posljednjim informacijama tri države u Singapurskom tjesnacu dogovorile su se da u potjeri za piratima mogu prijeći uzajamno svoje granice. Treba, međutim, vidjeti koliko će to pridonijeti sigurnosti plovidbe.

Summary

This paper discusses the problems of modern piracy and its implications on the safety of navigation. First it gives a short historical review, then it analyses the findings of various international meeting and seminars held in the eighties and nineties concerning modern piracy and it's impact on international commerce. It mentions the contributions of various international organizations, IMO, ICC-IMB and others, together with statistics of pirate attacks. Finally there are the recommendations of various international organizations (a compendium) as to how prevent a pirate attack and how to act after it has taken place.

LITERATURA

LITERATURE

1. "Piracy at Sea", ICC-IMB, London 1989.
2. Ellen E., "Violence at Sea, ICC-IMB, London 1986
3. Vrus D., "Prijevare o pomorstvu", doktorska disertacija, Rijeka 1994
4. Konferencija o pomorskim prijevarama i piratstvu, organizirana od strane Udruge pomorskih knjižničara, London 13-15 travnja 1983
5. Piratstvo, seminar organiziran od strane Nautičkog instituta, London 31. listopada 1985
6. Konferencija o modernom piratstvu, organizirana od strane centra za pomorsku politiku Woods Hole-ovog oceanografskog instituta i ICC-IMB, održanog u Woods Hole, Massachussets, u travnju 1985 i prosincu 1987.
7. "Special Report-Piracy", ICC-IMB, London 1992

Rukopis primljen: 21. 7. 1995.



OSIGURANJE d.d.

GENERALNA DIREKCIJA MAKARSKA

HR - 21300 MAKARSKA - OBALA K. TOMISLAVA 15
TEL/FAX: + 385(0)21 615 581, 615 599, 615 524

PODRUŽNICA DUBROVNIK

HR - 20000 DUBROVNIK - DR. A. STARČEVIĆA 72
TEL/FAX: ++ 385 (0) 20 411 - 647, 411 569

- * ljubazna usluga;
- * najpovoljnije cijene;
- * brza likvidacija šteta;
- * mogućnost besplatnog korištenja naših vozila;
- * prihvaćamo ranije stečeni bonus

"EUROHERC" daje uvijek više!!

Dodite s povjerenjem!

**Svi osiguranici sudjeluju u
VELIKOJ NAGRADNOJ IGRI!**