

## Stvarno stanje i pravni pogled na piratstvo danas

UDK 347.799+341.64»312«

### SAZETAK

*Kratkim osvrtom na piratstvo željeli smo objasniti i opisati razvojni put jedne nemile pojave od njenih početaka, koji, kako je spomenuto, datiraju od samih početaka pomorstva do danas. Dok je piratstvo iz doba jedrenjaka samo još povijesno-ekonomska kategorija, piratstvo danas predstavlja pravni pojam novog i sasvim određenog sadržaja koji ostaje predmet pomorsko pravnog razmatranja, kako u nacionalnim zakonodavstvima tako i u međunarodnom pravu.*

### POVIJESNI OSVRT

Piratstvo, oduvijek smatrano kao nečasna djelatnost uperena protiv općeg dobra, koja egzistira izvan prihvaćenih društvenih normi ponašanja, često, usprkos tome ili upravo zbog toga, vezuje se uz romantičnu predodžbu usamljenog broda sa bijelom mrtvačkom glavom i ukriženim kostima na crnoj zastavi.

Nekadašnji i današnji pomorci neposredno suočeni s piratskim (ne)djelima i njihovim izvršiteljima vrlo brzo uvide da i te nedaće čine dio od onoga niza kora pomoćnog kruha.

Početak aktivnosti koje po svojim karakteristikama možemo smatrati piratskim, teško je vremenski odrediti, ali vjerovatno se javljaju kad i organizirana plovidba svjetskim morima. Najraniji pouzdani podaci u obliku zapisa govore o Feničanima kao poznatim piratima u Mediteranu. Homerova »Odiseja« često spominje morske lutalice kojima je glavni izvor prihoda bio pljačka drugih brodova. Na sjeveru su od davnina poznati Vikinzi koji su se svojim brzim brodovima spuštali do obala Britanije, Irske i Francuske. Sjeverna obala Afrike stoljećima je središte organiziranog djelovanja morskih razbojnika. Razvojem trgovine i plovidbe u XVI i XVII stoljeću piratstvo se proširilo na sva mora, tako da je predstavljalo vrlo ozbiljnu prepreku za razvoj pomorske trgovine. Jedna od najpoznatijih piratskih baza bio je Madagaskar. Zbog svog zemljopisnog položaja predstavljao je idealno mjesto za iznenadne napade na brodove koji su putovali iz Engleske u Indiju i natrag, tako da su se neki poznati pirati proglasili kraljevima i vladarima otokom sve dok ne bi došao suparnik s bržim brodovima, spretnijom posadom i potjerao starog gospodara iz piratskog raja.

Otrpili se u to doba počinje se praviti razlika između piratstva i gusarstva. Naravno oštra granica se nije mogla povući, ali pojavom velikih gusara elizabetanske ere: Hawkins-a, Drake-a i Frobisher-a, koji su na svoju ruku ili češće s kraljičinim ovlaštenjem ugrožavali španjolski pomorski promet na putu od Zapadne Indije do Cadiza i pljačkali španjolska naselja u Zapadnoj Indiji (i tako položili temelje engleskom vladanju svjetskim morima) počelo se razlikovati piratstvo kao protupravno djelo i gusarstvo kao oružana akcija na moru usmjerena protiv neprijateljskih brodova i dobara. (Dakle u tom bi se smislu gusarima a ne piratima smatrali naši senjski, omiški i netrljanski uskoci.

Pojavom prvih parobroda u XIX st. piratstvo, zbog nesposobnosti jedrenjaka kojima su se služili razbojnici, da se nose s bržim i skupim parobrodima, stagnira.

### PIRATSTVO DANAS

Daljnji razvoj brodova u XX st. bio je uporište stavovima da su se: »Pojedini slučajevi piratstva degeneriranog tipa javljali ponegdje i u XX st. Ali teško je i pomisliti, da bi se piratstvo u dosadašnjem obliku moglo održati u sadašnje doba modernih ratnih brodova i aviona. (PE JLZ MCMLX)

Nesumljivo je da piratstvo iz vremena jedrenjaka danas ne može opstojati. Nažalost, međutim, u zadnjim desetljećima XX st. prije bismo mogli govoriti o regeneraciji, nego o degeneraciji piratstva. Oružani su napadi na trgovačke brodove u 70-tim i 80-tim godinama XX st. učestali u toj mjeri da izazivaju zabrinutost, kako kod vlada zainteresiranih država, tako i kod brodarskih kompanija. Zabrinutost se očituje u povećanom broju zahtjeva upućenih od strane udruženja brodovlasnika, sindikata pomoraca i drugih organizacija unutar brodarske industrije, specijaliziranim organizacijama vlada zbog ugroženosti života i dobara na moru.

Određeni konktakti učinjeni su i na međudržavnoj razini, ali svi su se naponi, bar za sad, pokazali bezuspješnim, jer se napadi i dalje nastavljaju.

Međunarodna pomorska organizacija (IMO) iz Londona je na zahtjev Švedske pokrenula raspravu o piratstvu i na 50-tom zasjedanju Skupštine organizacije 19. svibnja 1983. godine usvojen je dokument o problemu koji predstavlja: »fenomen koji postaje sve učestaliji u raznim dijelovima svijeta, često rezultirajući velikom opasnošću za brodove i njihove posade.

Ovaj dio teksta se temelji na podacima iznesenim u spomenutom dokumentu.

Izvjestaji o oružanim napadima na trgovačke brodove prikupljeni su iz više izvora, iako se nikako ne bi mogli smatrati potpunim, jer brodarske kompanije koje su na udaru iz razumljivih razloga ne žele davati prevelik publicitet problemu. U prvom redu postoji opravdan strah da bi slučajeve piratstva tisak tretirao senzacionalistički i takav pristup mogao bi imati negativnih posljedica po kompaniju čiji je brod napadnut.

Brodar bi, ukoliko se javno žali na uvjete plovidbe u određenim područjima, mogao biti suočen sa neslužbenom diskriminacijom lokalnih organa vlasti. Isto tako postoji neugoda brodaru u pogledu potencijalnih akcija sindikata pomoraca ukoliko bi neka područja bila proglašena kao neprihvatljivo opasna. Na kraju (naravno ne i najmanje važno) premije osiguranja za brodove i teret bi porasle u slučaju plovidbe u takvim područjima.

Zbog svega tog brodarske kompanije nerado prijavljuju slučaje oružanih napada, naročito ukoliko nije bilo znatnije štete. Ipak, na osnovi prikupljenih podataka mogu se odrediti najugroženija područja i najčešći oblici napada. Prema prikupljenim izvještajima najugroženije zone su Za-

padna Afrika i područje oko Singapura, naročito Filipov kanal. Ostali pomorski putovi se ne bi mogli smatrati opasnim, iako je bilo nekoliko prijava oružanih pljački u Južnoj Americi i Karibima.

Napadi su naročito česti oko i u lukama Gane i Nigerije. Premda je učestalost napada u 1982. g. pala, vjerojatno zahvaljujući akcijama vlade, ipak je u drugoj polovini te godine prijavljen 21 napad i najmanje još 10 u prva dva mjeseca 1983. g. Najnoviji pokazatelji ne upućuju da bi situacija danas bila bitno drugačija.

Karakteristični napad izvršava između 15 i 30 ljudi koji pristižu u nekoliko brzih čamaca. Uvijek su naoružani, ponekad samo noževima, ali je upotreba vatrenog oružja sve češća. Napadaju između ponoći i zore, prijeteći posadi oružjem i sprečavajući je da uputi poziv za pomoć. Napadači ostaju na brodu nekoliko sati provaljujući u skladišta i kontejnere, naročito ako su složeni na palubi. Krađe se sve što bi moglo biti od ikakve koristi, uključujući i osobne stvari posade. (Nedavno je zapovjednik s jednog našeg broda prijavio slučaj krađe u lukama Lagos i Warri u Nigeriji. Iz izvještaja zapovjednika citiramo dio koji opisuje način napada: »Kradljivci su savršeno organizirani — napadaju u momentima početka kiše kada su brodski »watchmeni« (pozornici) zaposleni brzim zatvaranjem skladišta ili im oslabi pažnja i u trenutku konop s broda. Naime, dođu brzim motornim čamcima pod pramac ili krmu. Jedan se popenje na brod, otpusti konop s bitava i skače u more. Drugi otpušta konop s bitve na obali i dodaje »gašu« u čamac. Treći u čamcu prihvaća »gašu«, inkapela je na svoju bitvu i zaveže čamcem. Isfila konop u vrlo kratkom periodu vremena i odvuče ga. Pod ovakvim okolnostima vrlo je teško sačuvati sve predmete inventara, osobito ako se vrše operacije iskrcanja tereta«.

Iako u ovom slučaju krađe konopa kojim je brod bio privezan za obalu nije došlo do izravne prijetnje posadi, opisani događaj slikovito ukazuje na organiziranost i uvježbanost pljačkaša u tom području. Brodovi su najranjiviji dok su na sidru, iako nisu rijetki ni napadi kad su uz obalu ili za vrijeme plovidbe.

Zapovjednicima je nedavno savjetovano da se, dok čekaju na ulazak u luku, udalje od obale 20-tak milja, premda ni tada nisu potpuno sigurni. U međuvremenu je nigerijska vlada pooštrila mjere sigurnosti u lukama, ali napadi i dalje traju.

Najugroženije područje na Dalekom istoku je dio Malajskog tjesnaca poznak kao Filipov kanal. To je vrlo važan i frekventan pomorski put koji povezuje Indijski ocean sa sjevernim i zapadnim dijelom Tihog oceana. Na svom je najdužem dijelu širok otprilike jednu milju. Brodovi u prolazu su primorani smanjiti brzinu i tako se stvara povoljna prilika za napad. U drugoj polovini 1982. g. prijavljeno je 38 napada, a u prva tri mjeseca 1983. još 27 napada. Najčešće brod napadaju dva do pet napadača naoružanih hladnim oružjem. Na brodu ostaju vrlo kratko vrijeme kradući osobne stvari posade. Zbog brzine i kratkoće vremena rijetko pokazuju interes za teret. Naročito su izloženi napadima nakrcani tankeri ili slični brodovi na koje se zbog niskog nadvoda lako popeti, čak i ako voze većom brzinom. Najčešće do napada dolazi u istočnom dijelu, na indonezijskoj strani kanala. Mnoštvo malih otočića predstavlja idealno sklonište za pirate. Singapurska policija uspješno suzbija razbojništvo na svojoj strani i primjerno je opremljena, ali iz razumljivih razloga ne može intervenirati van svojih teritorijalnih voda, u prostranijem indonezijskom dijelu.

Iz navedenih podataka je vidljivo da pomorsko razbojništvo danas u nekim područjima predstavlja znatnu smetnju normalnom odvijanju pomorske trgovine, iako nije uzelo toliko maha da bi je i ugrozilo. Nedostatak organizirane zaštite i kontrole od strane službenih organa naveli su određeni broj brodarskih kompanija i industrijskih grupa da predlože mjere koje bi pomorci morali poduzeti za vrijeme plovidbe u područjima povećane opasnosti od napada. Prvenstveno bi trebalo:

1. Udvostručiti straže, naročito noću i na krmu broda;
2. Dodatno osvijetliti palubu, bokove, pramac i krmu broda uključujući i krila zapovjedničkog mosta;
3. Postaviti barem tri protupožorna šmrka sa svake strane broda sa spremnim protupožarnim pumpama. Preporuča se upotreba tople vode iz pumpi da bi se odbio napad;
4. Zatvoriti i zaključati sve otvore i prolaze i nakon upotrebe podizati pilotske ljestve;
5. Stalno vršiti radarski nadzor bliže okoline;
6. Obavještavati se putem VHF-a o kretanju sumnjivih plovila;
7. Ukoliko se čeka na pilota ili na vez, udaljiti se najmanje 25 milja od obale u sumrak i vratiti se tek u zoru.
8. Ukoliko se na palubi prevoze kontejneri, slagati ih gdje je god moguće vrata do vrata. Kontejnere treba osigurati pomoću katanaca.

Teško je očekivati da bi današnje reducirane posade na modernim brodovima bile u stanju, nakon napornog dnevnog rada, efikasno noću obavljati poslove zaštite i osiguranja. Povodeći se tom pretpostavkom nekoliko profesionalnih firmi za pružanje usluga fizičkog osiguranja je ponudilo svoju pomoć brodarskim kompanijama, ali malo je vjerojatno da bi takve ponude dobile pozitivan odgovor.

Ukoliko bi se pomorci u ugroženim područjima pridržavali predloženih mjera, sigurno bi se donekle smanjio rizik od razbojničkih napada, ali to bez koordinirane akcije zainteresiranih vlada ni u kojem slučaju ne može biti dovoljno efikasno.

## PIRATSTVO I PRAVO

Protiv pirata su se odvajkada poduzimale drastične mjere. U XVI i XVII st., dobu najvećeg procvata razbojništava na moru, uobičajeni tretman pirata, u skladu s tadašnjim poimanjem pravde, bio je vješanje na jarbole broda.

Naglim razvojem društva i društvenih odnosa u XVIII i XIX st. mijenjaju se kanoni prava uopće, pa je nužno promjenama zahvaćena i regulativa razbojništva na moru.

Specifičnost piratstva je u tome što se pljačka odvija u pravilu na otvorenom moru, a režim otvorenog mora je dugo bio nedefiniran i sporan pa čak ni danas nije bez nepoznanica.

Iako svrha ovog prikaza nije obrađivanje problematike otvorenog mora, treba napomenuti da se među osnovne sadržaje pojma »sloboda mora« podrazumijevala i »sloboda od pirata« i njihovo odsustvo s mora i oceana. Osnovna pretpostavka tako shvaćene slobode bila je borba protiv pirata i ostvarenje općeprihvaćenog cilja — uništenja morskog razbojnika, jer su pirati bili (a i danas ih se slično tretira) »hostis generis humanis«. Za ostvarenje takvog cilja trebalo se prvenstveno boriti na međunarodnom planu. Čak ni najjače pomorske sile nisu mogle same kontrolirati ogromna prostranstva svjetskih mora. Stoga se kao nužnost javila potreba međunarodnog reguliranja problema



piraterije. Realizacija takvog programa često se spajala s ostvarivanjem vlastitih interesa na svjetskoj sceni. Koristeći se borbom protiv pirata kao izlikom, polovinom XIX st. carska Rusija je zahtijevala odobrenje za držanje svoje ratne flote u Sredozemlju. Jasno je da takav zahtjev nije bio motiviran suzbijanjem piratstva, nego prvenstveno ostvarenjem ruskog vojnog prisustva u Sredozemlju. To je očiti primjer zloupotrebe pojma slobode mora u političke svrhe.

Daljni problem u međunarodnom reguliranju piratstva javio se zbog sukoba normi međunarodnog prava i prava pojedinih država. Karakterističan problem pojavio se u sporu između Francuske i Turske u slučaju »Lotus« 1927. godine, kada je sudac Moore u izdvojenom mišljenju rekao: »Lokalno pravo mnogih zemalja regulira i kažnjava kao »piratstvo« mnoga djela koja u smislu međunarodnog prava ne predstavljaju piratstvo«.

U svjetlu ovakvog gledanja neophodno je utvrditi odnos međunarodnog javnog prava i lokalnog prava pojedinih zemalja i truditi se oko njihove unifikacije. Takva se nastojanja danas aktivno provode u krilu Ujedinjenih naroda donošenjem brojnih Konvencija o pravu mora u Ženevi 1958. i radom na nacrtu Konvencije o otvorenom moru Treće konferencije o pravu mora 1980. godine u New Yorku (UNCLOS III).

Tvorci nacrtu Konferencije o otvorenom moru 1980. g. suzdržali su se od proglašavanja piratstva međunarodnim zločinom. Umjesto toga dana je definicija piratstva i definicija piratskog broda:

»...na otvorenom moru ili na bilo kojem drugom mjestu izvan dohvata zakona bilo koje države, svaka država može uzaptiti piratski brod ili zrakoplov ili brod zarobljen od pirata koji je pod kontrolom pirata i uhvatiti osobe i zaplijeniti dobra na brodu. Sud države koja je izvršila uzapćenje može odlučiti o sankcijama koje će se primijeniti i može također odlučiti o mjerama koje će se poduzeti u odnosu na brod, zrakoplov ili dobra koja su predmet prava trećih osoba koje su u dobroj vjeri«. (čl. 19. Konvencije iz 1958. preuzet kao čl. 105 UNCLOS III)

Dakle, po nacrtu Konvencije o pravu mora iz 1980. g. isto kao i prije, kažnjavanje pirata i raspolaganje njihovom opremom prepušteno je reguliranju prava pojedinih država, tj. djela piratstva su podvrgnuta jurisdikciji bilo koje države koja uzapti piratski brod, odričući takvom brodu zaštitu države čiju zastavu eventualno vije. Neopravdan postupak obvezuje državu koja je izvršila uzapćenje na naknadu štete.

U čl. 101 UNCLOS-a (bivši čl. 15 Konvencije iz 1958) za piratstvo stoji:

- 1) Svaki nezakonit čin nasilja, zadržavanja ili bilo kakve pljačke učinjen u osobne svrhe od strane posade ili putnika privatnog broda ili privatnog zrakoplova i upravljen:
  - a) Na otvorenom moru, protiv drugoga broda ili zrakoplova ili protiv osoba ili dobara na njima;
  - b) Protiv broda, zrakoplova, osoba ili dobara na mjestu koje se ne nalazi pod vlašću nijedne države;
- 2) Svaki čin dobrovoljnog sudjelovanja u upotrebi broda ili zrakoplova ako počinitelj zna za činjenice koje tom brodu ili zrakoplovu daju značaj piratskog broda ili zrakoplova;
- 3) Svako djelovanje kojem je svrha da se potiču ili namjerno olakšavaju djelovanja opisana u stavovima 1) ili 2) ovog člana.

Iz citiranog člana je vidljivo da je jedna od osnovnih pretpostavki piratskog djela vršenje razbojništva u osobne

svrhe, dakle u nijednom slučaju se piratstvom ne bi mogao smatrati napad broda ili zrakoplova koji je izvršen po nalogu neke države, iako možda ima sve druge karakteristike piratskog nedjela. Isto tako piratstvo nikada ne može počiniti ratni ili javni brod neke države. (osim u slučaju pobune i preuzimanja broda od strane posade) čl. 16—1958 i čl. 102—1980).

U sastavu 1. istog člana (101) navedeno je da čin piratstva mora biti uperen »protiv drugog broda ili zrakoplova ili protiv osoba ili dobara na njima« tj. piratstvom se ne smatraju akcije posade ili putnika poduzete protiv broda, zrakoplova, ostalih putnika ili posade na istom brodu ili zrakoplovu. (Takav slučaj se zbio u noći između 21. i 22. siječnja 1961. godine, kada je grupa naruženih putnika, protivnika tadašnjeg portugalskog režima, zauzela putnički brod »Santa Maria« koji je plovio pod portugalskom zastavom u Karipskom moru. To je bio jedan od rijetkih slučajeva otmice broda u političke svrhe.) Do Konvencija o otvorenom moru potpisanih u Ženevi 1958. g. i takav čin se po vladajućim mišljenjima smatrao piratstvom, međutim danas se strogo razgraničavaju djela piratstva od ostalih protupravnih akcija na moru i u definiciji piratstva na otvorenom moru treba se držati relevantnih odredbi UNCLOS-a III.

Druga važna pretpostavka za procjenu piratskog djela je činjenica da se piratski čin dogodio na prostoru nad kojim nijedna država nema suverenitet, u protivnom primijenit će se propisi te države. Dakle, objekti piratstva mogu biti i druga mjesta nad kojima niti jedna država nema suverenost, a ne samo brodovi i zrakoplovi na otvorenom moru. U ovom slučaju međunarodna zakonodavna komisija imala je u vidu čin piratstva uperen protiv dijelova kopna koji su »terra nullius«. Komisija nije željela ostaviti područja na kojima nema suverene vlasti bez međunarodno pravne zaštite.

Preostali članovi nacrtu Konvencije o otvorenom moru UNCLOS III iz 1980. g. preuzeti iz Konvencije o otvorenom moru potpisane 1958. g. o piratstvu govore slijedeće:

čl. 100 iz 1980. i čl. 1 iz 1958.

»sve države moraju surađivati u najvećoj mjeri u suzbijanju piratstva na otvorenom moru ili bilo kojem drugom mjestu nad kojim niti jedna država nema suvereniteta«

čl. 103 iz 1980. i čl. 17 iz 1958.

»brod ili zrakoplov će se smatrati piratskim ukoliko osobe koje imaju vlast nad takvim brodom ili zrakoplovom namjeravaju njima vršiti djela iz čl. 101 (15). Na isti način će se tretirati i brod ili zrakoplov kojim su izvršena djela iz čl. 101 (15) tako dugo dok ostaju pod kontrolom osoba krivih za ta djela«.

Piratstvom se, dakle, smatra i sama namjera vršenja piratskih djela, a isto tako i pokušaj, jer stvarna pljačka nije bitni sastojak čina piratstva.

čl. 104 iz 1980. i čl. 18 iz 1958.

»brod ili zrakoplov može zadržati svoju nacionalnu pripadnost premda je postao piratski brod ili zrakoplov. Zadržavanje nacionalne pripadnosti se uređuje zakonom države odakle se takva pripadnost iznudi«.

čl. 106 iz 1980. i čl. 20 iz 1958.

»ukoliko je uzapćenje broda ili zrakoplova zbog sumnje na piratstvo izvršeno bez opravdanih razloga, država koja je izvršila uzapćenje bit će odgovorna državi

čiji je brod uzaptila za svu štetu i gubitke prouzročene takvim uzapćenjem»

čl. 107 iz 1980. i čl. 21 iz 1958.

»uzapćenje zbog piratstva mogu vršiti samo ratni brodovi ili zrakoplovi koji su ovlašteni za takvo postupanje«

Bez sumnje na otvorenom moru će i dalje biti akcija brodova usmjerenih protiv drugih brodova, koje iako su protuzakonite, u smislu UNCLOS-a III nisu piratske. Ipak postoji tendencija ekstenzivnog tumačenja definicije piratstva što je dijelom omogućila nepreciznost same definicije, a dijelom je izraz želje da se nedvosmisleno osigura pravna regulativa (protupravnost) određenih aktivnosti na moru.

#### PIRATSTVO U DOMAĆEM PRAVU

Mnoge države u reguliranju piratstva idu dalje od odredbi međunarodnog prava pa se kao piratska kažnjavaju mnoga djela koja nisu obuhvaćena definicijom piratstva »iure gentium«.

Jugoslavija je 1965. g. ratificirala Konvenciju o otvorenom moru potpisanu u Ženevi 1958. g. čije su odredbe preuzete u nacrt Konvencije o otvorenom moru UNCLOS-a III 1980. g. u New Yorku.

Naš Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1977. g. preuzima u dijelu Kaznene odredbe definiciju piratstva iz ženevskih konvencija o otvorenom moru.

čl. 1018 Zakona glasi:

»Član posade broda ili putnik na brodu koji nije javni brod, a koji u namjeri da sebi pribavi kakvu korist ili drugome nanese štetu, izvrši na moru ili na mjestu koje ne potpada pod vlast nijedne države, nasilje, pljačku ili kakvu drugu prisilu prema drugom brodu, osobama ili stvarima koje se na njemu nalaze, kaznit će se zatvorom najmanje dvije godine«.

U kvalificiranim slučajevima može se izreći i smrtna kazna, a djelo je kažnjivo i u pokušaju. Naš zakonodavac

je pridržavajući se odredbi međunarodnog prava (što je u ostalom bio i obvezan od 1965. nakon ratifikacije Konvencije o otvorenom moru iz 1958. g.) pristupio samo određivanju sankcija za piratska djela, a u ostalom dijelu prihvaćajući odredbe Konvencije tako da danas u našem pravnom sistemu možemo govoriti o primjermom reguliranju krivičnog djela piratstva.

Svrstavajući piratstvo (međunarodni zločin na moru) u izuzete događaje ZPUP oslobodio je brodar pomorskog broda pretpostavljene krivnje za štetu na teretu, ali samo ako prethodno dokaže da je šteta nastala upravo zbog djela piratstva. (čl. 556 tč. 2 Zakona)

Slično rješenje postoji i u anglosaksonskoj praksi, gdje, ukoliko je gubitku ili oštećenju uzrok piratski čin, brodar se oslobađa tereta dokaza da gubitak ili oštećenje nije izazvan njegovim nemarom, dakle, oslobađa se pretpostavljene krivnje za štetu.

U području plovidbenog osiguranja do donošenja stare SG police piratstvo je bilo uključeno u englesko pravo (i danas pravo koje implicitno, ili eksplicitno vlada poslovima plovidbenog osiguranja) kao pomorski rizik. Početkom primjene obrasca SG police piratstvo se svrstava u grupu političkih i ratnih rizika.

Revizijom klauzule Instituta za osiguranje brodova od 1. listopada 1983. napušten je stari obrazac SG police. U novom obrascu kao ratni rizik jedino je obuhvaćen rizik piraterije u odredbi 6.1.5.

#### UMJESTO ZAKLJUČKA

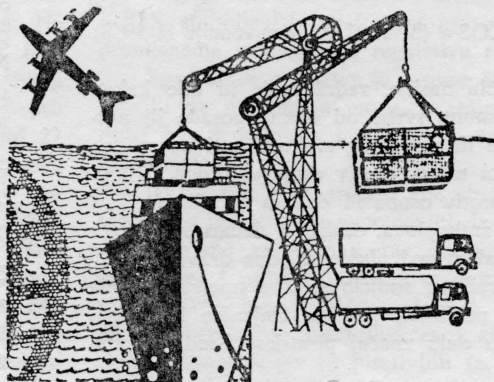
Na kraju ovog prikaza jednog krivičnog djela kroz povijest i njegovog suvremenog pravnog reguliranja, željeli bismo još samo ukazati na kontinuirani odnos ljudske svijesti (koji se naravno manifestira u povijesno danim okvirima), prema dobru i zlu uopće i nastojanje, bez obzira na mjesto i vrijeme, da se ostvari, makar i pravnim normama, sigurnost mora, a naročito sigurnost otvorenog mora kao općeg dobra cijelog čovječanstva.



**CROATIA**  
MARINE ASSOCIATION LTD.

**ZAJEDNICA  
RIZIKA OSIGURANJA  
TRANSPORTA I KREDITA**

41 000 ZAGREB  
Miramarska 22  
66 000 KOPER  
Ljubljanska 3  
52 000 PULA  
Laginjina 7  
51 000 RIJEKA  
Korzo Narodne revolucije 39  
57 000 ZADAR  
Branimirova obala 20  
58 000 SPLIT  
Šibenskih žrtava 1  
50 000 DUBROVNIK  
Maršala Tita 69  
11 000 BEGRAD  
Terazije 14  
54 000 OSIJEK  
Gajev trg 1



**OSIGURANJE ROBE U PREKOMORSKOM, KOPNENOM I  
AVIONSKOM TRANSPORTU. OSIGURANJE BRODOVA I  
USLUGE STRANIM OSIGURAVAJUĆIM DRUŠTVIMA.**