

# MODERNO PIRATSTVO 21. STOLJEĆA

## *Modern Piracy in the 21<sup>st</sup> Century*

Jurica Brajčić, kap. d. pl.

UDK 347.79:341.362"21"

Otkad je brodova i plovidbe morima, otad postoji i piratstvo, koje se je mijenjalo s razvojem tehnologije.

Jedan od poznatijih primjera piratstva u antičko doba je zarobljavanje Julija Cezara, za kojega je tražena otkupnina, tako da se taj način stjecanja bogatstva nije promijenio ni danas, nakon tisuće godina, kad djeluju somalski pirati.

Piratstvo doživljava svoj procvat u 17. stoljeću, i to u Novom svijetu – Karibima, na temelju čega su mnogi današnji filmovi nastali.

Danas piratstva još uvijek ima u Aziji, Središnjoj i Južnoj Americi, zapadnoj i istočnoj Africi.

Piratstvom se drži svaki ilegalni ulazak na brod poradi otuđivanja imovine broda, posade ili putnika.

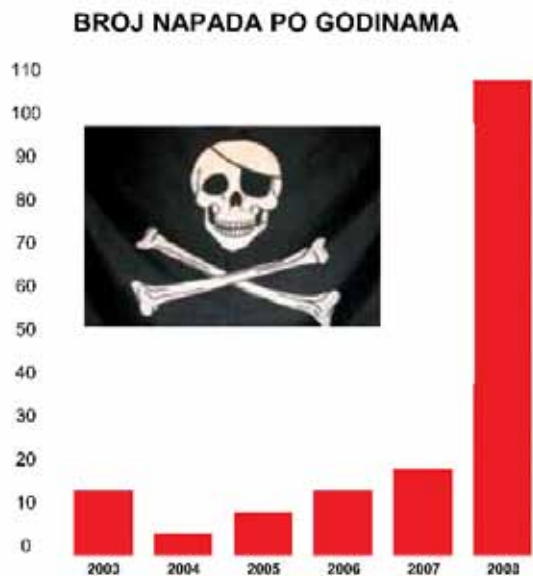
Sljedeći zemljovid označava dijelove svijeta gdje je piratstvo danas zastupljeno, s naznakom vrlo aktivnog djelovanja u predjelu Azije koji uključuje područje Malake, Južnoga kineskog mora i vodâ Indonezije, te danas u tomu vrlo aktivne obale Somalije.

Početak 90-ih godina prošlog stoljeća u Somaliji se budi piratstvo, kojemu smo svjedoci, a rezultat je ekonomsko-političke situacije u toj zemlji uz dugogodišnji rat, čime su se koristile mnoge zemlje, tako je more vrlo bogato ribom osiromašilo jer se nisu poštovale nikakve kvote. Tu je čimbenik bio i pomor ribe zbog odlaganja otrovnog otpada zapadnih zemalja u somalijskim vodama za vrijeme rata, kad nije bilo nikakve pomorske vlasti ni kontrole.

Od 90-ih godina prošlog stoljeća aktivnost somalskih pirata varira ovisi o političkoj situaciji na kopnu, tako da je 2008. godine ona dosegla alarmantne razmjere, a početkom ove godine tijekom siječnja i veljače stagnira, i u ožujku i travnju raste za desetak puta više nego u isto vrijeme protekle godine. Ovdje je potrebno naglasiti da u Adenskom zaljevu uz piratstvo postoje i druge ilegalne aktivnosti, kao trgovina ljudstvom i krijumčarenje droge, alkohola, cigareta, sve do elektronike. Pritom je uz te zabranjene aktivnosti vrlo aktivno ribarstvo, pa je time otežano izolirati piratske od ostalih brojnih čamaca.



Slika 1. Krizna područja u svijetu  
*Fig. 1. World's crises areas*



Slika 2. Statistika napada tijekom prošlih godina  
 Fig. 2. Attacks statistics during the past years

Danas uz obalu Somalije čeka više od 20 brodova, s više od 350 članova posade, da otkupnina bude plaćena. Od siječnja 2008. do svibnja ove godine bilo je 216 napada na brodove, od kojih je 69 bilo oteto.

Adenski zaljev vrlo je važan pomorski prolaz koji spaja Zapad s Istokom preko Crvenog mora i Sueskog kanala. Tijekom godine njime prođe više od 20.000 brodova. S obzirom na njegovu važnost Europska unija osnovala je prošloga prosinca EU NAVFOR ATLANTA,

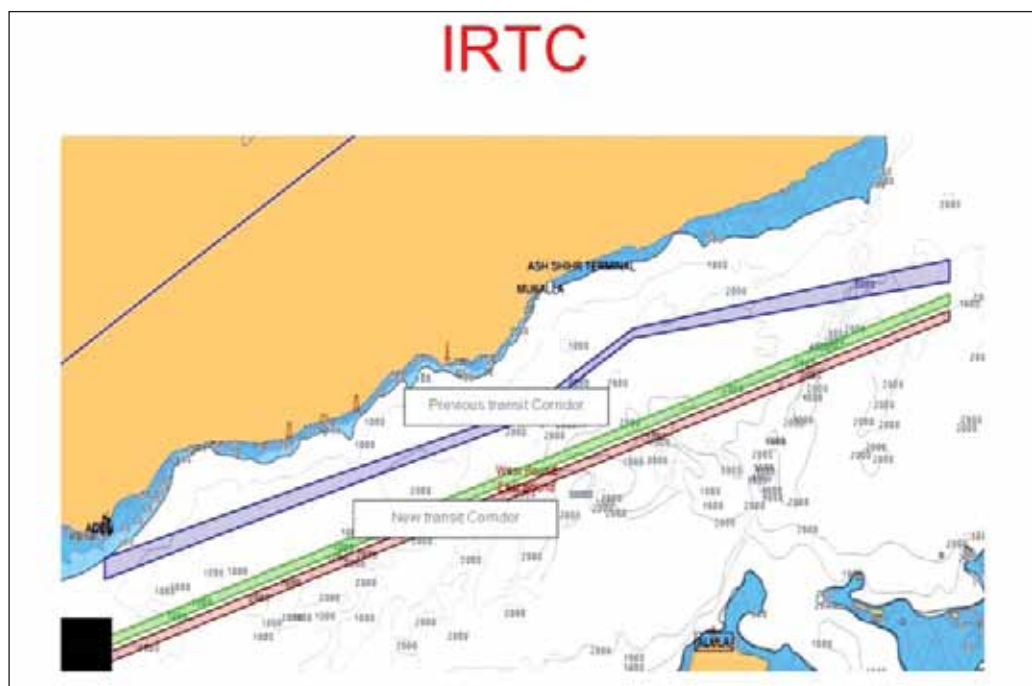
i tako prvi put u povijesti vojno djeluje izvan europskih voda. Uz EU NAVFOR ATLANTA još mnoge države šalju brodove u područje Adenskog zaljeva i afričke istočne obale, pa danas više od 25 ratnih brodova djeluje u tom području.

S obzirom na tako veliki broj zemalja, koristi se zajedničkim zapovjedništvom sa sjedištem u Velikoj Britaniji, pod imenom MSC Horn of Africa, i logistikom američke mornarice MARLO Bahrain i Velike Britanije UKMTO iz Dubaja.

MARLO je neposredni koordinator s brodovlasnicima, brodovima i međunarodnim snagama na moru, dok je UKMTO ured koji surađuje s brodovima u području Indijskog oceana i Adenskog zaljeva na osnovi javljanja zapovjednika trgovačkih brodova u slučaju napada.

Do ove godine koristilo se koridorom za prolazak kroz Adenski zaljev pod nazivom MSPA (*Maritime Safety Protected Area*), koji je prolazio kroz ribarsko područje Jemena, a početkom se ove godine odredio novi koridor pod nazivom IRTC (*Internationally Recommended Transit Corridor*), koji je pomaknut prema sredini Adenskog zaljeva. On je 12 milja širok, po 5 nautičkih milja istočno i zapadno, sa separacijom od dvije nautičke milje.

Koridor je dug 500 nautičkih milja s početnom točkom „A“ južno od Adena i s točkom „B“ jugozapadno od luke Salalah u Omanu. Međunarodne snage kontroliraju koridor i organiziraju grupni tranzit (GT) tako da brodovi različitih brzina prolaze kroz točke „A“ i „B“ u različito vrijeme.



Slika 3. Sigurnosni koridor u Adenskom zaljevu  
 Fig. 3. Safety corridor in the Gulf of Aden

Jedno je ovdje važno napomenuti - pirati napadaju samo danju (protekle godine bio je samo jedan napad tijekom noći, i to kad je bio pun mjesec). Zbog te činjenice grupni se tranzit planira kroz najopasnije područje tijekom noći i međunarodne snage su pozicionirane u tom području, pa posebno u sumrak i zoru nadziru i čiste ulaz i izlaz iz zone mraka.



Slika 4. Grupni tranzit od Istoka prema Zapadu  
Fig. 4. Group transit from the east to the west

Na slici je prikazan GT (grupni tranzit) iz istočne točke „B“ prema zapadnoj točki „A“, različitim brzinama, i kako se pozicija brodova mijenja s obzirom na njihovu različitu brzinu.

Pirati obično napadaju danju, i to u dva glisera - obično oko 6 m duljine, napravljena od plastike, sa zaobljenim pramcem i vanbrodskim motorima od svojim 80 KW koji razvijaju brzinu od oko 25 čv. U njima su četiri ili više pirata. Naoružani su puškama MK 47 i ručnim bacačima RPG te aluminijskim ljestvama s kukama na jednom kraju za kvačenje za brodsku palubu.



Slika 5. Somalijski pirati  
Fig. 5. Somali pirates

Budući da je velik broj ratnih brodova u Zaljevu, pirati odnedavno mijenjaju taktiku i prelaze na otvoreno more, istočno od Somalije, duboko u Indijski ocean, gotovo do samih Sejšelskih otoka. Tu veliku udaljenost prevažuju s pomoću matičnih brodova koji su veće ribarice također otete skupa s ribarima kao taocima na njima.

Kad je brod otet, on se dovodi u somalske vode, gdje se sidri i tada započinju pregovori koji obično traju oko tri mjeseca. Sve je organizirano pa isporuke goriva i hrane dolazi iz Kenije, i to na kraju plaća brodovlasnik. Pirati koji dovedu brod u Somaliju zamijene drugi pirati koji čuvaju brod.

Jedan od velikih problema je dostava otkupnine, koja je uvijek u gotovini. U početku su se unajmljivali manji brodovi sa specijalnim zaštitarima koji su isporučivali otkupninu, i taj proces ponekad košta gotovo kao i otkupnina sama. Odnedavno se za to koristi manjim zrakoplovima i oni bacaju novac padobranom; obično se s novcem dostavlja i stroj za brojenje novca.

Brodovi koje otimaju uglavnom plove s manje od 14 čv brzine i s nižim su nadvođem.

Pojavile su se mnoge zaštitarske kompanije koje nude zaštitu brodova što prolaze Adenskim zaljevom, ali je tu problem uporabe oružja, suprotno međunarodnim zakonima i samoj pomorskoj praksi, a zaštitari bez oružja ne mogu puno pomoći.

Također, kompanije nabavljaju specijalne naprave LRAD (*long range acoustic device*) koje proizvode visokofrekventne zvukove što ih ljudsko uho ne može podnijeti. Zatim, posade rade raznovrsne prepreke da onemoguće pristup brodskoj palubi, kao bodljikavu žicu, priključuju visoki napon na brodsku ogradu, polijevaju uljem pristupe palubi, koriste se šmrkovima protupožarnog voda itd.



Slika 6. Uređaj dalekosežnog zvuka  
Fig. 6. Long Range Acoustic Device



Slika 7. Šmrkovi za odbijanje pirata  
*Fig. 7. Hoses for repulsing the pirates*



Slika 8. Bodljikava žica za obranu  
*Fig. 8. Barked wire for defence*



Prošle godine, 30. studenoga bio sam zapovjednik putničkog broda „Nautica“, koji je bio napadnut u Adenskom zaljevu na putovanju iz Rima u Singapur. Plovio sam MSPA (*Maritime Safety Protected Area*) koridorom pod zaštitom međunarodnih snaga i bili smo u svakodnevnom kontaktu s UKMTO Dubaj i MARLO Bahrain.

Budući da smo bili u kritičnoj zoni, toga sam jutra bio na zapovjedničkom mostu već prije sunčeva izlaska i tamo sam ostao cijeli dan. Tijekom jutra susreli smo velik broj jemenskih ribara - njihovi se čamci razlikuju od piratskih; obično su drveni s oštrim uzdignutim pramcem.



Slika 9. Jemenski ribarski čamac u Adenskom zaljevu  
*Fig. 9. Yemen fishing boat in the Gulf of Aden*

Napad se je dogodio u jutarnjim satima 40 nautičkih milja južno od jemenske luke Mukale u kontroliranom koridoru (MSPA).

Negdje oko 9,35 sati ujutro s desne su se strane pojavila dva brza čamca: jedan je presijecao kurs broda po pramcu, a drugi je išao ravno na nas. Čim smo ustanovili da su to piratski brodovi, procedura za protupiratstvo je krenula. Generalni je alarm pozvao osoblje da evakuira sve putnike u sredinu broda i naredi im da sjede na podu. Šmrkovi na palubi su aktivirani, mornar zadužen za LRAD na zapovjedničkom mostu obukao je zaštitnu odjeću i zauzeo mjesto na desnoj strani mosta. Glavni se je pogon pojačao do maksimuma i pramac se usmjerio prema valovima. U isto vrijeme na VHF kanalu 16 i 8 pokušavali smo stupiti u kontakt s ratnim brodovima u Zaljevu. Preko satelitske veze dobiven je UKMTO u Dubaju i s njim su razmijenjene sve informacije u vezi s napadom.

Nekoliko minuta nakon što su opaženi pirati i sve su predradnje obavljene prema protokolu za obranu od pirata, vidjeli smo da čamac koji ide prema nama, ne smanjuje razmak i da nas nije u stanju pratiti, dok se

drugi približava našem kursu po pramcu. Nakon nekih 10-ak minuta pokušaja da nam se približe, čamac koji je išao prema nama počinje zaostajati i započinje rafalnu paljbu iz automatske puške slične MK 47. U tom trenutku drugi čamac, koji je bio po pramcu, okreće prema nama, ali shvativši da smo spremni za njihov napad, započinje pucati kad je došao na nekih dvjestotinjak metara od nas, te se usmjerio prema zaostalom čamcu, koji je možda imao i problem s motorom.

Nakon desetak minuta pojavio se je helikopter međunarodnih snaga i krenuo je prema čamcima što smo ih ostavili iza nas.

Naš sustav obrane i sve pripreme koje smo imali prije napada pokazale su se učinkovitima. Ovdje moram naglasiti da smo imali stalnu stražu za motrenje tijekom 24 sata s najviše krmene palube i s palube za čamce lijevo i desno, te stražu na mostu - časnika i dva kormilara. Vjerujem da takav luksuz s toliko ljudstva teretni brod nije u mogućnosti imati. Za ovaj prolazak i mi smo bili zaposlili tri zaštitara samo za motrenje.

Na slici je prikazan piratski čamac koji ide prema brodu i posustaje; sliku je napravio jedan od putnika s balkona kabine.



Slika 10. Napad na *cruiser* „Nautica“  
*Fig. 10. Attack on a cruiser „Nautica“*

Prije početka ovoga putovanja britanski kapetan koji je radio uz UKMTO u Dubaju, održao je bio na brodu za časnike predavanje koje sam ja nastavio prenositi ostaloj posadi i pripremati je za ovakav događaj. Moram istaknuti da su, kako se pokazalo, predavanje i konstantni trening bili učinkoviti. Naime, poslovi moraju biti raspoređeni na što više osoba, jer kad dođe do iznenadnog napada, nema puno vremena za sve radnje ako je malo ljudi uključeno.

Što se tiče moga broda i sličnih, moram naglasiti da pirati nemaju neku veliku šansu oteti *cruiser* ove veličine, ili veći. Mi imamo dva velika „oružja“ a to je brzina i visina prve otvorene palube a zatim dolazi sve ostalo: LRAD, šmrkovi, cik-cak vožnja, te posada s mnogim drugim izumima za sprečavanje pristupa na brod. Ja još smatram da je posada najbolji zaštitar i da jedino ona može zaustaviti pokušaj otmice broda. U svemu je vrlo bitno motrenje da bi se napad uočio prije nego pirati dođu pod brod, i važno je da znadu kako su viđeni i da je posada spremna, jer oni ne znaju što ih čeka na nepoznatom brodu.

Mene je jedino strah od pucnjave, koja može ubiti, raniti članove posade ili putnike, a posebice ručni bacači RPG koji su u stanju zapaliti brod.

Jedino pravo rješenje u ovoj situaciji je sređivanje političke situacije u Somaliji, a onda i ekonomske. Na našu sreću, svi ovi napadi su samo za dobivanje

otkupnine i nema terorističkih pobuda, ali ako se to promijeni, onda će situacija biti puno ozbiljnija i opasnija, jer dosad nije bilo izgubljenih života i mali je broj pomoraca stradao.

Ja sam ove godine 1. srpnja ponovno prošao Adenski zaljev istim *cruiserom* iz Hong Konga put Pireja i koristio sam se novim koridorom IRTC uz kontakte s UKMTO Dubaj i MARLO Bahrain. Ovaj put nije bilo toliko ribarskih brodica kao prošle i imali smo stalno na vidiku neki ratni brod ili helikopter. I to je jedan od razloga da se piratska aktivnost prebacila na Indijski ocean i da se njihova taktika mijenja. Dok ovo pišem, dogodio se prvi napad u Crvenom moru 50 nautičkih milja sjeverno od Bab Al Mandeba, što je novost u tom području.

Sve ovo iznosim da bih istaknuo kako se slični napadi mogu dogoditi u bilo kojemu dijelu svijeta gdje politička situacija nije stabilna.

---

Rukopis primljen: 2. 7. 2009.

