

Pravni okvir za suzbijanje piratstva na moru

Ćorić, Dorotea

Source / Izvornik: **Naše more : znanstveni časopis za more i pomorstvo, 2012, 59, 50 - 60**

Journal article, Published version

Rad u časopisu, Objavljena verzija rada (izdavačev PDF)

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:118:945331>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-26**

PRAVI

Pravni fakultet Faculty of Law



Sveučilište u Rijeci
University of Rijeka

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Law](#)
[- Repository University of Rijeka, Faculty of Law](#)

uniri DIGITALNA
KNJIŽNICA

DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

PRAVNI OKVIR SUZBIJANJA PIRATSTVA NA MORU

Legal Framework for Suppression of Maritime Piracy

Prof. dr. sc. Dorotea Ćorić

Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci
E-mail: dorotea.coric@pravri.hr

UDK 347.79:341.362

Sažetak

Problem piratstva od 2008. godine ozbiljno ugrožava međunarodnu plovidbu u obalnom području Somalije i širem području Indijskog oceana.

Trenutno ratni brodovi velikog broja država, udruženi u zajedničke pomorske snage, nadgledaju ta područja. Pod okriljem Međunarodne pomorske organizacije osnivaju se regionalni oblici suradnje i posebni informacijski centri poradi suzbijanja piratstva.

Kazneni progon pirata provodi se temeljem posebnih memoranduma u Keniji i Sejšelima. Pravni okvir za takvo djelovanje čine Konvencija UN-a o pravu mora iz 1982., SUA konvencija i odgovarajuće rezolucije Vijeća sigurnosti UN-a.

U radu se daje prikaz njihovih osnovnih odredbi u svezi s piratstvom i mjerama za njegovo suzbijanje.

Posebna pozornost posvećuje se pitanju ukrcaja oružane pratnje na trgovačke brodove. S tim u svezi analiziraju se odredbe Prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosnoj zaštiti trgovačkih brodova i luka. Izmjenama i dopunama Zakona reguliraju se uvjeti i postupak ukrcaja oružane pratnje na brodove hrvatske državne pripadnosti.

Autorica zaključuje da uz sve napore piratstvo i dalje ostaje ozbiljan problem za pomorsku industriju i cjelokupnu međunarodnu zajednicu.

Ključne riječi: piratstvo, terorizam, oružana pljačka, zaštitari, oružana pratnja.

Summary

Since 2008 the problem of piracy has been threatening international navigation in coastal waters of Somalia and wider Indian ocean region.

Presently a number of naval vessels from numerous countries, as a joint marine force, are monitoring these regions. Under the auspices of International Maritime Organisation regional co-operation has been instituted and special information centres have been established in order to suppress piracy.

In Kenya and the Seychelles pirates are being prosecuted pursuant to special memoranda. The legal framework for such action is based on the UN Convention on the Law of the Sea from 1982, SUA Convention and relevant UN Security Council resolutions.

The paper illustrates their main provisions with respect to piracy and measures of suppression.

Due attention is given to the issue of embarkation of armed guards on merchant ships. Consequently, stipulations of the Proposal of the Act on Amendments on the Act on Safety Protection of Merchant Ships and Ports are analysed. The amendments on the Law stipulate the conditions and armed guards embarkation procedure on board Croatian ships.

The author concludes that in spite of all the efforts piracy remains a serious issue in the maritime industry and international community as a whole.

Keywords: piracy, terrorism, armed robbery, security, armed guards

UVODNE NAPOMENE / *Introductory notes*

U novije vrijeme međunarodna je zajednica suočena sa značajnim porastom jednoga od najstarijih međunarodnih zločina – piratstvom.¹

Pojava parobroda u 19. stoljeću znatno je bila suzbila piratstvo, ali ono nije nikada potpuno iskorijenjeno, primjerice u Perzijskom zaljevu i u Južnom kineskom moru.

Danas neke obalne države, zbog svojih unutrašnjih neprilika, nisu u stanju suzbiti piratstvo na svojim obalama, lukama i teritorijalnome moru. Tako su napose na obalama Somalije, u Adenskom zaljevu i na širem području Indijskog oceana nastale zone visokoga rizika u kojima su učestali piratski napadi na trgovačke brodove u plovidbi.

Prema podacima Međunarodnog pomorskog ureda (International Maritime Bureau), u tijeku 2011. godine prijavljeno je 439 napada, izvršeno je 45 otmica i zatočena su 802 člana posade, od kojih je osam ubijeno. Od toga, 237 napada i 28 otmica izvršili su somalski pirati. U zatočeništvu drže 470 pomoraca.²

Moderni pirati ne ističu zastavu s bijelom lubanjom i prekrštenim kostima, već se koriste automatskim oružjem, raketama, brzim brodovima i traže milijunske otkupnine.³

Model njihovih napada postaje sve okrutniji i opasno ugrožava živote pomoraca i sigurnost međunarodne plovidbe.

Procjenjuje se da svjetsko pomorsko gospodarstvo zbog piratskih napada (preusmjeravanje ruta, povećanje premija osiguranja, otkupnine, dodatne zaštitne mjere, angažiranja vojnih snaga) godišnje gubi oko 7 – 12 milijarda \$.⁴

Sa svrhom suzbijanja piratskih napada međunarodna zajednica poduzima više koraka.

¹ Novi val piratstva datira od devedesetih godina prošlog stoljeća. Porast napada bilježi se od 2000. do 2004. godine. Prosječno je oko 350 – 450 napada godišnje. Tijekom 2005. godine dolazi do blagog pada, ali od 2007. godine uočava se značajan porast, čemu najviše pridonose učestali napadi somalskih pirata. Detaljnije v. UNSC, *Report of the Special Advisor of the Secretary General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia*, S/2011/30, January 24, 2011.

² IMB je poseban odjel Međunarodne trgovačke komore (*International Chamber of Commerce ICC Commercial Crime Services*). Osnovan je sa zadatkom suzbijanja svih oblika pomorskog kriminala. Podatci prema *Piracy attacks in East and West Africa dominate world report*, <http://www.icc-ccs.org/news/995-piracy-attacks-in-east-and-west-africa-dominate-wor> (posjećena 21. 02. 2012.)

³ Zastava pirata tijekom 17. i 18. stoljeća poznata je pod nazivom Jolly Roger. Koristilo se njome radi zastrašivanja protivnika, i značila je: „Predajte se bez borbe i poštedjet ćemo vas.“

U 2010. godini prosječna otkupnina po brodu iznosila je oko 5,4 milijuna \$. Za usporedbu, u 2005. bila je oko 150.000 \$. Najveća otkupnina plaćena je za oslobađanje korejskog tankera SAMHO DREAM u studenome 2010. – 9,5 milijuna \$.

⁴ Bowden, *The Economic Cost of Maritime Piracy*, One Earth Future Working Paper, One earth Future, 2010., pg. 2.

Različiti regionalni sporazumi promiču suradnju u provođenju antipiratskih mjera. Osnivaju se informacijski centri koji izdaju upozorenja i daju upute za poduzimanje sigurnosnih mjera u prolasku zonama visokog rizika od mogućnosti napada.

Uspostavljeni su sigurnosni koridori pod zaštitom ratnih brodova.

U novije vrijeme na brodove se ukrcava oružana pratnja.

Međutim, sve te mjere, bilo da su pod okriljem međunarodnih organizacija ili same pomorske industrije, daleko su od rješavanja problema.

Broj napada u tijeku 2011. godine u manjem je opadanju u usporedbi s prethodnom godinom.⁵ Ali još uvijek upozorava da će piratstvo i dalje ostati ozbiljan problem za sigurnost međunarodne plovidbe i živote pomoraca.

U ovom radu dat će kratak prikaz pravnog okvira unutar kojega se poduzimaju mjere za njegovo suzbijanje. Posebno će istaknuti najnovije prijedloge za promjene u hrvatskome pomorskom zakonodavstvu kojima je cilj zaštititi brodove hrvatske državne pripadnosti.

PIRATSTVO I ORUŽANA PLJAČKA BRODOVA / *Piracy and armed robbery against ships*

Konvencija UN o pravu mora iz 1982. / *UN convention on the law of the sea 1982*

Od davnine piratstvo se smatralo zločinom koji je svaka država svijeta imala pravo izravno suzbijati i kažnjavati, neovisno o tome je li sama pretrpjela štetu ili ne (*universal jurisdiction*).

Još u rimskom pravu pirati su bili smatrani neprijateljima čovječanstva – *hostes humani generis*.⁶

Treba ga razlikovati od gusarstva jer se ono smatralo zakonitim oblikom ratovanja na moru.⁷

⁵ U tijeku 2010. prema podacima IBM izvršena su 445 napada, a 1.181 član posade bio je otet. Podatci prema IMB report, op. cit. bilj. br. 2.

⁶ Više o piratstvu v. P. W. Birnie, *Piracy: Past, Present and Future*, Marine Policy, Jul. 1987., str. 163. – 183. Isto tako, *Pomorska enciklopedija*, JLZ, 1983., sv. 6, str. 44. – 51.

⁷ Gusari (eng. *corsairs*) naziv je za pljačkaše na moru koji su bili u službi države. Gusarstvo (korsarstvo) smatralo se zakonitim oblikom ratovanja na moru. Vlasnici su naoružavali i opremali privatne brodove po ovlasti svojeg ili stranog vladara (*lettres de marque*), koji su u doba rata poduzimali akcije protiv neprijateljskih ratnih i trgovačkih brodova i plijenili su ih u vlastitu korist. Nakon Pariške pomorske deklaracije iz 1856. takve prakse država više nema. Zbog toga je pogrešno koristiti se izrazom *gusarstvo* kao hrvatskom inačicom za pojam *piratstva*.

Piratstvo je definirano u člancima 101. do 103. Konvencije UN-a o pravu mora iz 1982. (Konvencija iz 1982.).⁸

Iz te definicije mogu se izvesti sljedeći elementi toga međunarodnoga zločina:

- protupravno nasilje, zadržavanje ili pljačka,
- koje nije ovlastila niti jedna država,
- počinjeni su u osobne svrhe ili u privatnu korist,
- koje počini neki privatni brod ili zrakoplov,
- počinjeni su protiv nekog drugog broda ili zrakoplova, osoba ili dobara na njima,
- počinjeni su na otvorenom moru ili na drugom mjestu koje ne potpada pod jurisdikciju niti jedne države.⁹

Za razliku od terorizma na moru, koji pretpostavlja neke političke ili vjerske ciljeve, svrha je piratstva privatna korist. Pri tomu ne znači samo financijsku korist ili zaradu već uključuje i osobnu osvetu ili mržnju.

Nadalje, piratski napad mora uključivati dva broda. Pobuna posade ili putnika na samome brodu nije piratstvo, ali se može raditi o terorističkom činu poput otmice putničkoga broda *Achille Lauro* 1985. godine.

Kada nedopušteno počini ratni brod ili vojni zrakoplov, ne radi se o piratstvu, ali za počinjena djela odgovornost snosi država zastave. Ipak se ratni brod pretvara u piratski ako pobunjena posada koja je nad njime preuzela kontrolu poduzima zabranjena djela protiv nekog drugog broda ili zrakoplova.¹⁰

Konvencija iz 1982. odnosi se na piratstvo počinjeno na otvorenome moru, uključujući i područje gospodarskog pojasa.¹¹

U dijelovima otvorenoga mora (i privremeno u teritorijalnom moru Somalije v. *infra* toč. 3.1.) svaka država može uhititi piratski brod (ili zrakoplov) ili brod oteat od pirata i dobra na njemu te uhititi osobe osumnjičene za piratstvo. U tome važno ograničenje sadržava članak 107. Konvencije iz 1982. godine. Temeljem navedenog članka uhićenje zbog piratstva mogu izvršiti samo ratni brodovi ili vojni zrakoplovi, ili drugi brodovi ili zrakoplovi koji nose vanjske znakove prema kojima se jasno raspoznaje da su u vladinoj službi i da su ovlaštteni za tu svrhu.

⁸ Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982., Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 11/95, 9/00.

⁹ Osim svih prostora otvorenoga mora druga su mjesta obala i more uz Antarktiku, koji je pod posebnim međunarodnim režimom.

¹⁰ V. čl. 102. Konvencije iz 1982. godine.

¹¹ Čl. 86. Konvencije iz 1982. navodi da se odredbe dijela VII. koji se odnosi na otvoreno more ne primjenjuje na gospodarski pojas. Ipak, temeljem čl. 58. Konvencije odredbe o piratstvu primjenjuju se u području gospodarskog pojasa u onoj mjeri u kojoj nisu nespojiva s dijelom Konvencije o gospodarskom pojasu i odgovarajućim propisima i zakonima koje je, za navedeni pojas, donijela obalna država.

V. Z. Keyuan, *Seeking Effectiveness for the Crackdown of Piracy at Sea*, Journal of International Affairs, 2005., str. 121.

Napadnuti trgovački brod ima se pravo braniti ako je potrebno i upotrebom oružane sile, ali nema pravo suzbijati piratstvo kao takvo, te uhititi piratski brod. Ta zadaća dopuštena je ratnim brodovima.

Svaka država na otvorenome moru ili na bilo kojem drugom mjestu koje ne potpada pod jurisdikciju nijedne države, može uhititi piratski brod ili brod koji je oteat djelom piratstva i nalazi se u vlasti pirata te uhititi osobe i zaplijeniti dobra na njemu.

Sudovi države koja je izvršila uhićenje mogu odlučiti o kaznama koje treba izreći i o poduzimanju mjera prema brodovima.¹²

Kada ratni brod na otvorenome moru sretne strani brod koji ne uživa pravo imuniteta, a sumnja da se bavi piratstvom, može ga pregledati.¹³

Oružana pljačka protiv broda / *Armed robbery against ships*

Ako se čin nasilja, zadržavanja, pljačke protiv broda ili osoba i imovine na brodu zbiju u luci, unutrašnjim vodama, teritorijalnom moru ili arhipelaškim vodama neke države, ne radi se o piratstvu na otvorenome moru u smislu međunarodnoga prava, nego o oružanoj pljački protiv broda (*armed robbery against ship*).¹⁴

Suzbijanje navedenog zločina pripada odnosnim obalnim državama.

Treba naglasiti da vode gospodarskoga pojasa ili one iznad epikontinentuskog pojasa obalne države ovdje nisu obuhvaćene jer ne čine dijelove njezina teritorija. U njima, kao i u zračnom prostoru iznad njih, vrijedi načelo slobodne plovidbe i prelijetanja brodova i zrakoplova svih zastava kao i na otvorenome moru. Stoga se zabranjena djela koja se počinju u tim prostorima, kao što smo već istaknuli, smatraju piratskim činima u smislu međunarodnoga prava.

Konvencija o suzbijanju nezakonitih akata protiv sigurnosti pomorske plovidbe / *Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of marine navigation*

Uz Konvenciju o pravu mora iz 1982. kao dodatni pravni izvor glede pitanja piratstva treba istaknuti i Konvenciju o suzbijanju nezakonitih akata protiv sigurnosti pomorske plovidbe iz 1988. (*Convention for the Suppression of*

¹² Čl. 105. Konvencije iz 1982. godine.

¹³ Čl. 110. Konvencije iz 1982. godine.

¹⁴ V. IMO Resolution A. 1025 (26), *Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships*, Annex, paragraph 2.2, Adopted on 2 December 2009.

Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation – SUA konvencija).¹⁵

Iako je izravan povod za donošenje SUA konvencije bila već spomenuta otmica broda *Achille Lauro*, ona nije posvećena samo suzbijanju terorizma na moru.

Konvencija, *inter alia*, kaznenim djelom smatra svaki namjeran i protupravan čin sile ili prijetnje silom, ili bilo koji drugi oblik zastrašivanja, poradi zauzimanja broda ili uspostavljanja kontrole nad njim, kao i čin nasilja protiv osobe na brodu ako takav čin može ugroziti sigurnu plovidbu.

Pri tomu je nebitno je li to počinjeno iz osobne koristi ili radi političkog cilja.¹⁶

To može biti teroristički čin, ali primjerice i otmica broda kao posljedica piratskog napada. Za primjenu je Konvencije bitno da se radi o namjernom i protupravnom činu koji ugrožava sigurnost pomorske plovidbe.¹⁷

Temeljem čl. 4., st. 1. SUA konvencija primjenjuje se kad brod plovi ili kada njegov plovidbeni red uključuje plovidbu u vodama, preko njih ili iz voda koje se nalaze izvan vanjske granice teritorijalnog mora pojedine države ili bočnih granica njezina teritorijalnog mora sa susjednim državama. Konvencija će se primjenjivati i onda ako se na teritoriju države stranke, različite od države iz spomenutog stavka, nalazi počinitelj ili pretpostavljeni počinitelj kaznenog djela.

Iz naznačenoga slijedi da se SUA konvencija, za razliku od Konvencije iz 1982. godine primjenjuje (pod navedenim uvjetima iz čl.4., st.1.) i na području unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora.

SUA konvencija može biti vrlo djelotvoran instrument u sankcioniranju otmica brodova i drugih nezakonitih postupaka koje ulaze u pojam piratstva.

Naime, Konvencija obvezuje države stranke da u svojim nacionalnim zakonodavstvima za takve čine nasilja kojima se ugrožava sigurnost međunarodne

plovidbe propiše kaznena djela, te osiguraju djelotvorni progon počinitelja navedenih djela.¹⁸

S tim u svezi države stranke trebaju poduzeti mjere kojima se uspostavlja vlastita kaznena sudbenost nad djelima koja su počinjena:

- (a) na brodu ili protiv broda koji plovi pod zastavom te države u vrijeme izvršenja kaznenog djela; ili
- (b) na teritoriju te države uključujući i njezino teritorijalno more; ili
- (c) od državljana te države, ili
- (d) ako se počinitelj ili pretpostavljeni počinitelj nalazi na njezinu području.¹⁹

Za usporedbu, Konvencija iz 1982. u svezi s uspostavljanjem kaznene sudbenosti koristi se blažim izričajem. U čl. 105. navodi da sudovi države koja je izvršila uhićenje mogu odlučiti o kaznama koje treba izreći. S obzirom na to da prema Konvenciji iz 1982. svaka država može na otvorenome moru ili na bilo kojemu drugom području što nije pod jurisdikcijom uhititi piratski brod, ne treba postojati poveznica između države koja vodi postupak i osumnjičenog počinitelja, piratskog broda ili napadnutog broda. Konvencija iz 1982. prihvaća tzv. *univerzalnu nadležnost* koja se temelji na shvaćanju piratstva kao međunarodnog zločina koji može suditi bilo koja država.

Nadalje, u skladu s čl. 7. SUA konvencije država stranka na teritoriju na kojem se nalazi počinitelj ili pretpostavljeni počinitelj, u skladu sa svojim pravom, ima obvezu lišiti ga slobode i pokrenuti kazneni postupak ili postupak za izručenje.

S obzirom na naznačeno, sve se više potiču države stranke da se Konvencijom koriste kao instrumentom za kazneni progon pirata.

Primjer je pružio američki sud u postupku što je vođen u povodu piratskog napada na kontejnerski brod *Maersk Alabama*.

Naime, u travnju 2009. somalski su pirati oteli taj brod i zatočili su njegova zapovjednika.

U akciji američkih marinaca, trojica su pirata ubijena, a jedan od napadača (*A. Muse*) uhićen je i prebačen u Ameriku na suđenje.

Federalni sud u New Yorku proglasio ga je krivim i osudio na 34 godine zatvora temeljem odredbi poglavlja 18 U. S. Kodeksa, čl. 2280 (a) (1) (A), kojim se u američkom pravu primjenjuje SUA konvencija. Proglašen je krivim za nasilno zauzimanje broda,

¹⁵ V. čl. 5. i 6. SUA konvencije.

¹⁵ Uz Konvenciju donesen je i Protokol o suzbijanju nezakonitih akata protiv sigurnosti nepokretnih platformi smještenih iznad epikontinentalnog pojasa. Konvencija i Protokol stupili su na snagu 1. ožujka 1992. Izmijenjeni su i dopunjeni Protokolom iz 2005., koji je stupio na snagu 28. srpnja 2010. Izmjene iz 2005. godine daju naglasak na suzbijanje terorističkih čina.

Republika Hrvatska potvrdila je Konvenciju i Protokol iz 1988. godine, Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 4/2005. Zakonski opis kaznenog djela iz čl. 223. Kaznenog zakona (Narodne novine, br. 125/2011.) obuhvaća sadržaje radnji koje su države stranke obavezne inkriminirati u skladu sa čl.3. SUA konvencije.

¹⁶ Čl. 3, toč. (a) SUA konvencije. Što se još smatra kaznenim djelom prema Konvenciji v. čl. 3. toč. (b) - (f).

¹⁷ Ugrožavanje sigurnosti plovidbe kao zahtjev jedino nije naveden u djelu iz čl. 3, toč. (a). Međutim, ako se uzme u obzir da piratstvo uključuje djela koja najčešće ugrožavaju sigurnost plovidbe, navedeni zahtjev ne bi trebao utjecati na primjenu SUA konvencije na piratske napade.

¹⁸ Čl. 6, st. 1. SUA konvencije. Čl. 6, st. 2, toč. (a) – (c) SUA konvencije naznačuje kada država stranka nije obvezna, ali *može* uspostaviti svoju sudbenost. Treba napomenuti da Konvencija ne isključuje kaznenu sudbenost utvrđenu nacionalnim zakonodavstvom.

otmicu i držanje u zatočeništvu zapovjednika broda, te za poticanje na izvršenje tih djela.²⁰

Kaznena sudbenost američkog suda nije bila upitna s obzirom na to da je to bio brod američke državne pripadnosti (v. *supra* čl. 6., st. 1. SUA konvencije).

SUZBIJANJE PIRATSTVA NA MEĐUNARODNOJ RAZINI / *Suppression of piracy at the international level*

Rezolucije Vijeća sigurnosti UN-a / *UN security council resolutions*

Već smo napomenuli da temeljem Konvencije iz 1982. mjere suzbijanja piratstva mogu u načelu poduzimati ratni i državni brodovi bilo koje zastave.

Međutim, situacija je u stvarnosti duboko različita. Neobalne države redovito nemaju ratne mornarice, već ratne mornarice i obalna straža većine drugih država nadgledaju njihove teritorijalne vode i veoma rijetko iz njih izlaze.

Samo nekoliko najjačih država svijeta ima ratne flote koje plove svim morima i oceanima. Ali se ni sve one ne upuštaju u suzbijanje piratstva u svim dijelovima otvorenoga mora jer to ne smatraju svojom pravnom obvezom.

Zbog eskalacije piratskih napada u obalnom području Somalije Vijeće sigurnosti UN-a donijelo je od 2008. godine do danas više rezolucija u svezi sa suzbijanjem piratstva na opasnome području.²¹

Rezolucijom Vijeća sigurnosti UN 1816 od 2. lipnja 2008. ratni brodovi svih zastava privremeno su ovlašteni, uz pristanak Prijelazne savezne vlade Somalije, da ulaze u njezino teritorijalno more i tamo suzbijaju napade i oružane pljačke trgovačkih brodova.²² Pritom se u Rezoluciji jasno ističe da su ugroženi dostava humanitarne pomoći Somaliji, sigurnost pomorskih puteva i međunarodna plovidba, pa time međunarodni mir i sigurnost u regiji. Zato se ovlašćuje Vijeće sigurnosti da, temeljem poglavlja VII. Povelje, poduzme mjere za uspostavljanje međunarodnog mira i sigurnosti.

²⁰ Sentencing Delayed for Somali Pirate in *Maersk Alabama* Hijacking, <http://fbi.gov/newyork/press.release/2011/somalian-pirate-sentenced-in-mar>, (posjećena 17. 03. 2012.). Američki sud odlučio se na sankcioniranje nezakonitih djela iz SUA konvencije iako navedeno poglavlje Kodeksa sadržava posebne odredbe o piratstvu kao međunarodnom zločinu (18. U. S. C. & 1651 – 1661). Detaljnije v. S. Hodgkinson, P. Noone, C. Fleming, J. Shapiro, K. Kelly, K. McTighe, P. Fluhr, R. Kotval, T. Van Horn, M. Arcati, J. Han, B. Divins, *Piracy: New Efforts in Addressing This Enduring Problem*, Tulane Maritime Law Journal, Vol. 36: 65, 2011.

²¹ Secretary Council Resolution on Piracy off the Coast of Somalia – 1816 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008), 1851 (2008), 1879 (2009), 1918 (2010), 1950 (2010), 1976 (2011), 2015 (2011), 2020 (2011).

²² Više o toj Rezoluciji v. K. Zou, *Current Legal Developments The United Nations Security Council*, The International Journal of Marine and Coastal Law 24 (2009), pg. 583 – 595.

Štoviše, Rezolucijom 1851 od 9. prosinca 2008. surađujuće države ovlaštene su djelovati i na kopnenom području Somalije.

Sa svrhom suzbijanja piratstva, države mogu poduzimati sve potrebno na što su ovlaštene temeljem odgovarajućih odredbi Konvencije iz 1982. ili drugoga, međunarodnog pravnog izvora koji se odnosi na piratstvo na otvorenome moru.

U listopadu 2008. Rezolucijom 1838 Vijeće sigurnosti poziva države članice da se aktivno uključe u borbu na otvorenome moru i području Somalije, posebice one koje imaju ratne brodove i vojne zrakoplove.

Ističući važnost sankcioniranja uhićenih pirata, Rezolucijom 1846 od 20. studenoga 2008. ističe se obveza država stranki SUA konvencije u djelotvornome kaznenom progonu počinitelja ili pretpostavljenih počinitelja kaznenih djela.

Nizom sljedećih rezolucija produžava se ovlaštenje za djelovanje vojnih snaga (trenutno do 22. studenog 2012.) i naglašava se važnost djelotvornog progona pirata.

U skladu s tim rezolucijama, na području Adenskog zaljeva i Somalskog bazena trenutno djeluju združene pomorske snage (*Combined Maritime Forces – CMF*) uz potporu susjednih azijskih država – Indije, Kine, Japana.²³

CMG čine europske vojne snage (*EU NAVFOR Somalia – ATALANTA*),²⁴ američke (*Task Force 151*) i NATO-ve (*Operations ALLIED PROTECTOR and OCEAN SHIELD*).

Suradnja u provedbi antipiratske politike / *Co-operation in implementation of counter-piracy policy*

Spremnost međunarodne zajednice da pruži podršku rješavanju problema potaknula je i suradnju među državama.

Tako je Rezolucijom 1851 osnovana Kontaktna skupina u svezi s piratstvom u obalnom području Somalije (*The Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia (CGPSC)*).²⁵ Njezin je zadatak olakšati i koordinirati progon pirata i razmjenu informacija o njihovim napadima i oružanim pljačkama na području Somalije.

²³ V. Combined Maritime Forces, U. S. Navy, <http://www.cusnc.navy.mil/cmfc/cmfc-command.html> (posjećena 15. 02. 2012.).

²⁴ EUNAVFOR Somalia, Council of the European Union, <http://www.consilium.europa.eu/eeas/security-defence/eu-operations/eunavfor-somalia.aspx?lang=en> (posjećena 15. 02. 2012.).

²⁵ UN Press Release SC/9541 (Dec. 16, 2008.).

U okviru Kontakta skupine djeluju posebne radne skupine koje rješavaju pitanja vojne intervencije, razmjene informacija, pravna pitanja, informiranje javnosti i druga.

Nadalje, pod okriljem Međunarodne pomorske organizacije (*International Maritime Organization – IMO*) osnovani su i posebni regionalni sporazumi posvećeni toj problematici.²⁶

U studenome 2004. šesnaest azijskih država potpisalo je regionalni sporazum o suradnji u svezi sa suzbijanjem piratstva u Aziji s posebnim Informacijskim centrom (*Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (RCAAP)*).

Djibouti kodeks ponašanja (*Djibouti Code of Conduct*) regionalni je sporazum donesen u siječnju 2009. godine.²⁷

Sporazum obvezuje države potpisnice da poduzimaju antipiratske mjere.

Očekuje se da će Djibouti kodeks:

- poboljšati suradnju između država,
- utjecati na uhićenja i kazneni progon pirata,
- poboljšati mogućnosti lokalnih tijela u borbi protiv piratstva.

Uz to, IMO redovito izdaje izvješća o piratskim napadima, direktive za centre spašavanja i upute o sigurnosnim mjerama.

Brodovima se preporučuju pri prolasku Adenskim zaljevom posebni preporučeni koridori (*Internationally Recommended Transit Corridor – IRTC*) koje nadgledaju međunarodne vojne snage.²⁸

Na inicijativu Europske unije i pomorske industrije, osnovan je Pomorski sigurnosni centar – Afrički rog (*Maritime Security Centre – Horn of Africa MSC-HOA*) koji omogućuje stalan nadzor brodova koji prolaze Adenskim zaljevom.²⁹

Memorandum u svezi s kaznenim progonom pirata / *Memoranda regarding prosecution of pirates*

Već smo spomenuli da primjenom načela univerzalnosti kazneni progon pirata za djela počinjena na otvorenom moru i privremeno, u teritorijalnom moru Somalije, može voditi bilo koja država.

U praksi države nisu sklone voditi takve kaznene postupke, posebice ako nisu pretrpjele nikakvu štetu. Međutim, u novije vrijeme stanje se mijenja.

Kenija i Sejšeli pokazale su se kao pogodne za kazneni progon pirata iako u stvarnosti nemaju nikakvu vezu s piratima ni njihovim zločinima.

Tako su SAD i Ujedinjeno Kraljevstvo, kao države kojih ratni brodovi sudjeluju u vojnoj intervenciji u Somaliji, skopili s Kenijom posebne memorandume o suradnji u kaznenom progonu pirata.³⁰

SAD – Kenija MOU predviđa da se nakon razumnog zahtjeva od američkih vlasti, Kenija obvezuje prihvatiti osobe koje su uhićene na američkim ratnim brodovima pod sumnjom izvršenja piratstva i provesti istražni postupak u skladu s domaćim pravom i preporukama IMO-a.

Nadalje, ovisno o rezultatima istrage, obvezuje se pokrenuti kazneni postupak ili postupak izručenja pirata.

O pokretanju kaznenog postupka kenijski sud dužan je obavijestiti mjerodavna američka tijela i njihovim predstavnicima omogućiti sudjelovanje u postupku.

Kao podršku tim sporazumima Ujedinjeni narodi preko svog Ureda za kriminal osnovali su posebne regionalne sudove u Keniji i Sejšelimima kojima pružaju pravnu, tehničku i financijsku pomoć.

Memorandum Ujedinjenog Kraljevstva i Kenije ponešto se razlikuje od američkoga. Zabranjuje se izricati smrtnu kaznu piratima i mjerodavna tijela Kraljevstva ne traže sudjelovati u postupku.³¹

UKRCAJ ORUŽANE PRATNJE NA TRGOVAČKE BRODOVE / *Embarkation of armed guards on merchant ships*

U novije vrijeme pri prolasku područjima visokog rizika na brodove se ukrcava oružana pratnja.

To se pokazalo dosta učinkovitim. Naime, nijedan brod na kojem su bili ukrcani zaštitari nije napadnut.

Istodobno, izazvalo je to oštu reakciju međunarodne zajednice zbog moguće opasnosti od eskalacije sukoba.

Uz to, nametnulo je i pitanje pravne osnovanosti upotrebe takve mjere.

²⁶ Detaljnije v. D. Guilfoyle, *Piracy off Somalia: UN Secretary Council Resolution 1816 and IMO Regional Counter-Piracy Efforts*, *International and Comparative Law Quarterly*, Vol. 57, July 2008, str. 690 – 699.

²⁷ Djibouti Code of Conduct, IMO, <http://www.imo.org/ourwork/security/piu/pages/dcoc.aspx> (posjećena 20. 02. 2012.).

²⁸ Circular, IMO, *Piracy and Armed Robbery against Ships in Waters off the Coast Somalia*, U. N. Doc. SN. 1/circ. 281 (Aug. 3, 2009.).

²⁹ *The Maritime Security Centre – Horn of Africa*, EUNAVFOR Somalia, <http://www.eunavfor.eu/about-us/mschoa> (posjećena 12. 03. 2012.).

³⁰ Memorandum of Understanding Concerning the Conditions of Transfer of Suspected Pirates and Armed Robbers and Seized Property in the Western Indian Ocean, the Gulf of Aden, and Red Sea, U. S. - Kenya, January 16, 2009. (U.S.- Kenya MOU), (U.K. – Kenya MOU), December 11, 2008.

³¹ Detaljnije v. J. A. Fawcett, *Challenges to apprehension and prosecution of East African pirates*, *Maritime Policy & Management*, Vol. 37, No. 7, 2010., pg. 753 – 765.

Već smo istaknuli (v. supra toč. 2. 1.) da napadnuti trgovački brod nema pravo suzbijati piratstvo niti uhititi piratski brod. To je zadaća samo za ratne brodove.

Međutim, kad su napadnuti, imaju se pravo braniti. Ako je potrebno i oružanom silom.

Svaka država ima pravo naoružavati trgovačke brodove pod svojom zastavom poradi samoobrane od piratskih napada. Nema pravila u općem međunarodnom pravu koje bi to naoružavanje zabranjivalo jer je pravo na samoobranu prirodno pravo, kako u međunarodnom, tako i u unutarnjem pravu svake države.

Moguće su različite vrste zaštite. Na brod se mogu ukrcati časnici nacionalne mornarice (tzv. *Vessel Protection Detachments – VPDs*). Može se postojeća posada trgovačkog broda naoružati i posebno obučiti za samoobranu.

Ipak, danas se za te potrebe najviše angažiraju specijalističke zaštitarske tvrtke kojih osoblje plovi na trgovačkim brodovima, posebice u zonama visoka rizika.

Pojam privatni zaštitari (*Privately Contracted Security Personnel – PCSP*)³² označava osobe za neposrednu sigurnosnu zaštitu posade, broda, tereta i druge imovine od piratstva i oružane pljačke, koje se u obavljanju poslova zaštite mogu koristiti vatrenim oružjem.

Ima argumenata u prilog i protiv naoružavanja trgovačkih brodova. Opasnost od porasta sukoba koji mogu dovesti do ranjavanja ili usmrćenja nekog člana posade ili pirata, oštećenja broda i tereta, onečišćenja najčešći su argumenti protiv takve mjere.

S druge strane, praksa pokazuje da prisustvo zaštitara na brodu odvraća pirate od napada. Predaja broda piratima dovodi posadu u životnu opasnost i veliku neizvjesnost. Uz to, većina naručitelja prijevoza kao uvjet naručivanja prijevoza zahtijeva naoružane zaštitare. I međunarodno tržište reosiguranja za pružanje pokriva tzv. rizika otmice i otkupnine, uvjetuje uporabu oružane pratnje.³³

Preporuke Međunarodne pomorske organizacije u svezi s ukrcajem oružane pratnje / *IMO recommendations regarding embarkation of armed guards*

Ukrcaj naoružane pratnje na trgovačke brodove, neovisno je li riječ o pripadnicima nacionalne mornarice ili privatnih zaštitarskih tvrtka, otvara više pravnih i praktičnih problema – kakav je pravni status zaštitara

³² V. 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, MCS. 1/circ. 1405, Annex page. 1.

³³ Više v. Mudrić, M., *Armed Guards on Vessels: Insurance and Liability*, Poredbeno pomorsko pravo, Zagreb, 2011., broj 165, str. 217.

na brodu, tko odlučuje o pružanju otpora i uporabi oružja – zapovjenik broda ili zapovjednik zaštitara, tko će biti odgovoran ako dođe do smrtne posljedice jer je došlo do prekoračenja nužne obrane, zatim postojanje pravila o uporabi oružja i držanju oružja na brodu.

Na međunarodnoj razini nema instrumenta koji rješava ta pitanja.

Posebne mjere sigurnosne zaštite brodova sadržava SOLAS Konvencija (poglavlje XI-2) i Međunarodni pravilnik o sigurnosnoj zaštiti brodova i lučkih prostora (*International Ship and Port Facility Security Code – ISPS*).³⁴

ISPS pravilnik nema odredbu o angažiranju privatnih zaštitara ili o upotrebi oružja na brodu. Ipak, kada je stupanj sigurnosne zaštite takav da postoji povećana opasnost od nastupanja događaja koji ugrožava sigurnost broda, mogu se primijeniti dodatne sigurnosne mjere koje su navedene u sigurnosnom planu broda ili luke. Između ostalih, to može biti angažiranje posebnog osoblja koji će pružiti zaštitu brodu.³⁵

Međutim, to se prvenstveno odnosi za vrijeme boravka broda u luci.

Međunarodna pomorska organizacija prvotno oštro protivljenje ukrcaju zaštitara zamijenila je stavom da svaka obalna država s trgovačkom flotom pod svojom zastavom mora odlučiti hoće li i pod kojim uvjetima, dopustiti takvu mjeru zaštite protiv piratstva.

Prije odluke morala bi pomno razmotriti sve argumente uz konsultacije s njezinim brodarskim kompanijama. U svakom slučaju, države zastave pozivaju se da slijede posebne Preporuke Međunarodne pomorske organizacije u svezi s ukrcajem oružane pratnje na brodove.³⁶

Preporuke ističu da nemaju svrhu institucionalizirati navedenu mjeru, kao niti riješiti sva pravna pitanja. Služe samo kao pomoć državama zastave pri reguliranju uvjeta i postupka izdavanja dozvole za ukrcaj oružane pratnje.

³⁴ ISPS Code, IMO Publications, Edition 2003. ISPS Pravilnik sadržava Dio A (preambulu i obvezne zahtjeve u svezi s odredbama poglavlja XI-2 SOLAS Konvencije), a Dio B su posebne Smjernice u svezi s ispunjavanjem zahtjeva dijela A Pravilnika i odredbi SOLAS konvencije kako je izmijenjena i dopunjena. Zahtjevi iz navedenih instrumenata u hrvatsko zakonodavstvo preuzeti su Zakonom o sigurnosti trgovačkih brodova i luka (Narodne novine, br. 124/2009.)

³⁵ V. odredbe 8. 5. 12, 9. 22, 9. 23. dijela B ISPS Pravilnika, U. N. Doc. SOLAS/CONF. 5/34 (17 December 2002.). Više, Hohenstein, H. J., *Private Security Companies at Sea: Unseen and Unregulated*, International Bar Association, Singapore 2007., Maritime and Aviation Law Section, Maritime and Transport Law Committee, Session: Piracy and Crimes at Sea including Pollution Liability.

³⁶ Revised interim recommendations for flag States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area, MSC. 1/circ. 1406/Rev. 1.

Uz to, naglašavaju da ukrcaj oružane pratnje na brodove treba biti dopuna, a ne zamjena drugim mjerama zaštite za koje su brodovi obvezni pri plovidbi zonama visoka rizika (povećana straža, veća brzina broda, stavljanje bodljikave zaštitne žice na ogradu broda, uporaba protupožarnih topova za polijevanje napadača i dr.).³⁷

Posebne Smjernice donesene su i za brodovlasnike, brodare i zapovjednike brodova.³⁸ Sadržavaju osnovne kriterije u svezi s ispitivanjem pouzdanosti i kvalitete zaštitarskih tvrtki i njihova osoblja.

Zaštitarsko osoblje, uz visoku obučenost i naoružanje, trebalo bi biti hijerarhijski ustrojeno sa zapovjednikom i njegovim zamjenikom na vrhu, ali podvrgnuto autoritetu zapovjednika broda. On bi osobno donosio odluku o upotrebi zaštitara uz obvezne konsultacije sa zapovjednikom zaštitarskog osoblja.

Kako bi se riješila brojna pitanja i izbjegla pravna nesigurnost, BIMCO je u suradnji s P&I klubovima i brodarima izradio standardizirani obrazac ugovora o zapošljavanju oružane pratnje – GUARDCON (*Standard Contract for the Employment of Security Guard on Vessels*).³⁹

Naoružani trgovački brod dok plovi područjima otvorenog mora, podvrgnut je propisima države zastave.

Međutim, kad uplovi u stranu luku, dužan je poštovati propise odnosne države.

U načelu bi za vrijeme boravka u njoj morao sve oružje držati zapečaćeno u kontejneru ili ga predati vlastima u luci.⁴⁰ To možda trenutno ne bi jedino vrijedilo za luke Somalije.

U svakom slučaju, vlasti države luke treba obavijestiti o zaštitarima na brodu. S tim u svezi, brodarske kompanije, zapovjednici i zaštitarske tvrtke trebaju poznavati i slijediti odgovarajuće propise država luke i obalnih država u svezi s držanjem oružja na brodu i s naoružanim zaštitarima.⁴¹ U protivnome, brod može biti

³⁷ Best Management Practice IV, dostupno na www.witherbyseamanship.com/best-management-practice-bmp4-downloadable-product.html. Podatak prema IMO MSC. 1/Circ. 1339 od 14. rujna 2011.

³⁸ 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, MSC. 1/Circ. 1405/Rev. 1.

³⁹ BIMCO publishes much anticipated GUARDCON Contract, v. na internetskim stranicama www.bimco.org/eu/News/2012/03/28-GUARDCON.aspx

⁴⁰ Na primjer, za ulaz u egipatsku luku sve oružje mora biti zapečaćeno u kontejneru, zapovjednik ga mora popisati i predati vlastima. Oružje se vraća pri odlasku broda. Isto vrijedi i za prolazak Suezom.

V. UK P & I Club, LP Bulletin, 811 -02/12 – Egyptian Arms Regulations-Egypt.

⁴¹ IMO doc. MSC-FAL. 1/Circ. 2 „Questionnaire on information on port and coastal state requirements related to privately contracted armed security personnel on board ship“.

zaustavljen, a zapovjednik i članovi posade zadržani.

Međunarodna pomorska organizacija donijela je i posebne preporuke državama luke i obalnim državama u svezi s ukrcajem, iskrcajem ili prisutnošću naoružane pratnje na trgovačkim brodovima.⁴²

Posebno se zahtijeva od država na obalama Indijskog oceana, Adenskog prolaza i Crvenog mora da objave pravila i postupke koje brodovi oružanom pratnjom trebaju poštovati.

Uz navedeno, zapovjednike brodova, članove posade i zaštitare treba upozoriti da bi upotreba oružja u unutrašnjim vodama i teritorijalnom moru drugih obalnih država mogla biti tretirana kao kazneno djelo, a u smrtnim posljedicama počinitelji kažnjeni za zločin ubojstva.

Nema pravila u međunarodnom pravu mora koje bi tome proturječilo jer i pravo na samoobranu ne derogira suverenost države na njezinu teritoriju, uključujući tu i njezino teritorijalno more.

U prilog tome i govori nedavni događaj u Indiji (*veljača 2012.*) kad su pripadnici talijanske mornarice ukrcani na tanker *Enrica Lexie* kao zaštitari ubili dva indijska ribara misleći da se radi o piratima.

Talijanski su marinci uhapšeni i nalaze se u pritvoru u indijskom gradu Kerala. Optuženi su za ubojstva dvojice ribara temeljem indijskog kaznenog zakona.

Nezгода i uhićenje talijanskih marinaca izazvali su veliku medijsku pozornost u obje države.

Uz pokušaj rješavanja nastalih pravnih pitanja diplomatskim putem, Indija i Italija trenutno vode spor o pravnoj ovlaštenosti.⁴³

Indijske vlasti smatraju da je indijski sud mjerodavan za vođenje kaznenog postupka jer se štetni događaj zbio 2 – 3 NM od obale, znači unutar granica indijskoga teritorijalnog mora.

Suprotno, talijanske vlasti navode da je brod u trenutku događaja bio 33 NM od obale; znači, izvan područja indijskog suvereniteta. Radi se o pripadnicima talijanske mornarice i brodu talijanske države pripadnosti pa smatraju da je za to mjerodavan talijanski sud.

Rješavanju spora svakako bi pridonijela VDR (*Voyage Data Recorder*) snimka, koja bi trebala bi pružiti dokaz o poziciji broda u trenutku nezgode. Međutim, ona je prebrisana novim snimkama.

⁴² Interim recommendations for port and coastal States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area, MSC. 1/circ. 1408.

⁴³ Detaljnije v. *The Enrica Lexie Incident and International Law: Some Preliminary Thoughts*, <http://ilcurry.wordpress.com/2012/02/27/the-enrica-lexie-incident-and-international-law> (posjećena 14. 03. 2011.)

Ukrcaj oružane pratnje na hrvatske brodove / *Embarkation of armed guards on board Croatian ships*

Sve više pomorskih država (Velika Britanija, Italija, Norveška) dopušta ukrcaj zaštitara na brodove nacionalne flote.⁴⁴ Jedan broj država priprema odgovarajuću akte. Među njima je i Republika Hrvatska.

Naime, Zaključkom Vlade Republike Hrvatske iz listopada 2011. prihvaća se opravdanost ukrcaja oružane pratnje na trgovačke brodove hrvatske državne pripadnosti za vrijeme plovidbe u područjima visoka rizika od piratskih napada sukladno propisanim uvjetima i postupcima iz spomenutih Preporuka i Smjernica Međunarodne pomorske organizacije.

Temeljem istog zaključka, Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture (Ministarstvo) dobilo je zadatak izraditi nacrt prijedloga izmjene odgovarajućih propisa radi pravnog uređenja ovog pitanja.

Mjere sigurnosne zaštite brodova i luka iz SOLAS konvencije i ISPS Pravilnika (v. supra toč. 4.) u hrvatsko zakonodavstvo preuzete su Zakonom o sigurnosnoj zaštiti brodova i luka (ZSZBL). Taj je Zakon odgovarajući pravni propis za reguliranje uvjeta pod kojima će se odobravati ukrcaj oružane pratnje na brodove hrvatske državne pripadnosti.

Prijedlog izmjena i dopuna ZSZBL-a (Prijedlog) sadržava novi dio (Dio 3. a) koji nosi naslov *Sigurnosna zaštita brodova hrvatske državne pripadnosti od piratskih napada i oružane pljačke*.

Članci 22. a – 22. e navedenog dijela rađeni su po uzoru na već spomenute Preporuke i Smjernice Međunarodne pomorske organizacije.

Temeljem čl. 22. a Prijedloga ministar pomorstva, uz prethodnu suglasnost ministarstva za unutarnje poslove, može rješenjem dopustiti ukrcaj naoružanih privatnih zaštitara na brodove hrvatske državne pripadnosti za vrijeme plovidbe morskim područjima u kojima postoji visoki rizik od piratskih napada ili oružane pljačke brodova. Koja su to područja, utvrđuje ministar pomorstva uz suglasnost ministra za vanjske poslove i ministra za unutarnje poslove.

Rješenje o dozvoli ukrcaja oružane pratnje izdaje se na zahtjev kompanije za sve ili pojedine njezine brodove navedene u zahtjevu i vrijedi godinu dana od dana izdavanja. Temeljem navedenog rješenja i prijave točnog

vremena i mjesta ukrcaja zaštitara na određeni brod, Ministarstvo izdaje dozvolu ukrcaja.

Troškove ukrcaja naoružanih privatnih zaštitara u cijelosti snosi kompanija.

Privatni naoružani zaštitari ukrcani na brod hrvatske državne pripadnosti dužni su poštovati propise Republike Hrvatske i propise države luke i obalne države.

Posebним podzakonskim propisom odredit će se uvjeti koje trebaju ispunjavati pravne osobe koje se ukrcavaju na brod kao oružana pratnja.⁴⁵

Člankom 22. navedene su dužnosti i obveze kompanije u svezi sa zaštitarima. Tako je kompanija, *inter alia*, dužna provesti i druge mjere zaštite od piratskih napada, surađivati s međunarodnim snagama zaštite u rizičnim područjima, izraditi procjenu rizika od piratskih napada i oružane pljačke, konzultirati svoga osiguravatelja, obavijestiti Ministarstvo o ukrcaju i iskrcaju zaštitara i drugo.

Prijedlog zakona sadržava i odredbe kojima se nastoji regulirati zakonita upotreba oružja. Članak 22. c navodi da zaštitari oružje mogu upotrijebiti samo za obranu posade, broda, tereta i druge imovine od istodobnog ili izravno mogućega piratskog napada ili oružane pljačke.

Suglasnost za uporabu oružja izdaje zapovjednik broda u mjeri kojoj je potrebno da se odbije napad.⁴⁶

Zapovjednik broda ne odgovara za prekoračenje nužne obrane što ga u obrani posade, broda i tereta počine naoružani zaštitari.

Vodeći računa o zaštiti hrvatskih pomoraca, čl. 22. e Prijedloga zakona određuje da oni moraju biti pravodobno informirani o ukrcaju oružane pratnje pa ako to ne žele, ne trebaju se ukrcati na taj brod, ili mogu tražiti iskrcaj.

Zbog takvih odluka pomorci neće snositi nikakve negativne posljedice.

ZAKLJUČNE NAPOMENE / *Conclusion*

Na kraju možemo zaključiti da međunarodni pravni okvir u svezi s poduzimanjem mjera za suzbijanje piratstva čine Konvencija o pravu mora iz 1982. godine i SUA konvencija.

Konvencija iz 1982. godine definira piratstvo kao međunarodni zločin, dok SUA konvencija ne spominje izričito piratstvo, već obuhvaća više nezakonitih djela protiv sigurnosti plovidbe. Većina njih ulazi u pojam piratstva.

⁴⁵ Čl. 22. d., Prijedloga.

⁴⁶ Čl. 22. c., st. 1. Prijedloga.

⁴⁴ Guidance to UK Flagged Shipping on Measures to Counter Piracy, Armed Robbery and Other Acts of Violence Against Merchant Shipping and Interim Guidance to UK Flagged Shipping in the use of Armed Guards to Defend Against the Threat of Piracy in Exceptional Circumstances, 30 October 2011.
Norveška – Regulation 904/2009 of 25 June 2011.
Italija – Decreto – Legge 12 luglio 2011, n. 107.

Ipak, ostaje problem suzbijanja piratstva u području teritorijalnog mora ili kopnenom području, što je pokazao primjer Somalije.

Naime, Konvencija iz 1982. kao i SUA konvencija prvenstveno se odnose na piratstvo počinjeno na otvorenom moru i području gospodarskog pojasa obalnih država,

Za Somaliju pravno je rješenje nađeno temeljem odgovarajućih rezolucija Vijeća sigurnosti UN-a kojima se odredbe navedenih instrumenata o piratstvu na otvorenom moru privremeno primjenjuju i na području teritorijalnog mora Somalije i njezina kopnenog područja.

Treba imati na umu da su rezolucije donesene na zahtjev Prijelazne vlade Somalije i ne predstavljaju međunarodno običajno pravo.

U svezi s djelotvornim progonom pirata države stranke trebaju poštovati svoje obveze iz navedenih instrumenata.

Iako se činilo da je SUA konvencija pogodniji instrument za kazneni progon pirata, dostupnost kaznene sudbenosti Kenije i Sejšela oživjele su primjenu načela univerzalnosti.

Valja istaknuti da su napori međunarodne zajednice u borbi protiv piratstva postigli znatne rezultate. Broj napada je smanjen.

Ipak, piratstvo nije iskorijenjeno i još uvijek je ozbiljna prijetnja za sigurnost plovidbe. Zbog toga i dalje treba poticati međunarodnu suradnju u poduzimanju odgovarajućih mjera za njegovo suzbijanje.

Uz navedeno, brodovima treba omogućiti upotrebu dodatnih mjera samoobrane, poput ukraja oružane pratnje.

Poradi zaštite brodova hrvatske državne pripadnosti i hrvatskih pomoraca koji plove na njima, treba što prije provesti odgovarajuće izmjene Zakona o sigurnosnoj zaštiti trgovačkih brodova i luka.

LITERATURA / References

Knjige i članci / Books and articles

- Birnie, P. W., *Piracy: Past, Present and Future*, Marine Policy, Jul 1987.
- Hodgkinson, S., Noone, P., Fleming, C., Shapiro, J., Kelly K., McTighe, K., Fluhr, P., Kotval, R., Van Horn, T., Arcati, M., Han, J., Divins, B., *Piracy, New Efforts in Addressing This Enduring Problem*, Tulane Maritime Law Journal, Vol. 36:65, 2011.
- Keyuan, Z., *Seeking Effectiveness for the Crackdown of Piracy at Sea*, Journal of International Affairs, 2005.

- Zou, K., *Current Legal Developments The United Nations Security Council*, The International Journal of Marine and Coastal Law 24, 2009.
- Guilfoyle, D., *Piracy off Somalia: UN Secretary Council Resolution 1816 and IMO Regional Counter-Piracy Efforts*, International and Comparative Law Quarterly, Vol. 57, July 2008.
- Fawcett, J. A., *Challenges to apprehension and prosecution of East African pirates*, Maritime Policy & Management, Vol. 37, No. 7, 2010.
- Mudrić, M., *Armed Guards on Vessels: Insurance and Liability*, Poredbeno pomorsko pravo, broj 165, Zagreb, 2011.
- Hohenstein, H. J., *Private Security Companies at Sea: Unseen and Unregulated*, International Bar Association, Singapore, 2007, Maritime and Aviation Law Section, Maritime and Transport Law Committee, Session: Piracy and Crimes at Sea including Pollution Liability
- *Pomorska enciklopedija*, JLZ, „Piratstvo“, 1983, sv. 6.

Pravni izvori / Legal sources

Međunarodni ugovori

- Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982., *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 11/95, 9/00.
- Konvencija o suzbijanju protupravnih čina usmjerenih protiv sigurnosti pomorske plovidbe iz 1988., *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 4/2005, 9/2005.
- Protokol iz 1988. o suzbijanju protupravnih čina usmjerenih protiv sigurnosti nepokretnih platformi smještenih iznad epikontinentalnog pojasa, *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 4/2005, 9/2005.
- ISPS Code, IMO Publications, Edition 2003.

IMO Smjernice i Preporuke

- IMO Resolution A.1025 (26), *Code of Practise for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships*, Adopted on 2 December 2009.
- IMO 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, MCS. 1/circ. 1405.
- IMO Revised interim recommendations for flag States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area, MSC. 1/circ. 1406/Rev. 1.

- IMO Interim recommendations for port and coastal States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area, MSC. 1/circ. 1408.

UN Rezolucije

- Secretary Council Resolution on Piracy off the Coast of Somalia – 1816 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008), 1851 (2008), 1879 (2009), 1918 (2010), 1950 (2010), 1976 (2011), 2015 (2011), 2020 (2011)

Domaći propisi

- Zakon o sigurnosti trgovačkih brodova i luka, *Narodne novine*, br. 124/2009.
- Kazneni zakon, *Narodne novine*, br. 125/2011.

Specijalni izvještaji i drugi dokumneti

- IBM, *Piracy attacks in East and West Africa dominate world report*, 2011.
- UNSC, *Report of the Special Advisor of the Secretary General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia*, S/2011/30, January 24, 2011.
- Bowden, *The Economic Cost of Maritime Piracy*, One Earth Future Working Paper, One earth Future, 2010., pg. 2.
- Circular, IMO, Piracy and Armed Robbery against Ships in Waters off the Coast Somalia, U. N. Doc. SN. 1/circ. 281 (Aug. 3, 2009.).

- IMO doc. MSC-FAL.1/Circ.2, *Questionnaire on information on port and coastal state requirements related to privately contracted armed security personnel on board ship*.

- Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy: Suggested Planning and Operational Practices for Ship Operators and Masters of Ships Transiting the High Risk Area, version 4 – August 2011, Witherby Publishing Group Ltd, 2011.

Internetske stranice

- The Enrica Lexie Incident and International Law: Some Preliminary Thoughts, <http://ilcurry.wordpress.com/2012/02/27the-enrica-lexie-incident-and-international-law>
- GUARDCON Contract, www.bimco.org/eu/News/2012/03/28-GUARDCON.aspx
- *The Maritime Security Centre – Horn of Africa*, EUNAVFOR Somalia, <http://www.eunavfor.eu/about-us/mschoa>
- EUNAVFOR Somalia, Council of the European Union, <http://www.consilium.europa.eu/eeas/security-defence/eu-operations/eunavfor-somalia.aspx?lang=en>
- Djibouti Code of Conduct, <http://www.imo.org/ourwork/security/piu/pages/dcoc.aspx>
- Combined Maritime Forces, U.S. Navy, <http://www.cusnc.navy.mil/cmfc/cmfc-command.html>

Rukopis primljen: 30. 3. 2012.

