

UDK: 343.52:656.61

**Doc. dr Zdravko Skakavac,
Mr Tatjana Skakavac¹**

POMORSKA PIRATERIJA – RASPROSTRANJENOST POJAVE I NAČINI SUPROTSTAVLJANJA

Rezime

Pomorska piraterija je fenomen za koji se smatralo da već pripada istoriji, odnosno da je iščezao u XIX veku. Međutim, ova pojava je ponovo aktuelizovana na kriminalnoj sceni sedamdesetih godina prošlog veka u Karipskom moru, u sidrištu nekoliko zapadnoafričkih luka, u južnoameričkim lukama i u Malaka moreuzu. Piraterijom su se najčešće bavile lokalno organizovane grupe, koje su ozbiljno uticale na morsku trgovinu i uzrokovale znatnu imovinsku štetu sa negativnim ekonomskim ishodom, ali i sa gubicima ljudskog života. U poslednje vreme ova pojava dobija dramatične razmere, pre svega u Adenskom moru, gde dolaze do izražaja dobro organizovani i savremeno naoružani somalijski pirati. Statistički podaci o piratskim napadima u poslednjim godinama, zabrinjavaju su. Pojava je u današnje vreme toliko aktuelizovana, da su se pojedine zemlje u nekim slučajevima samoorganizovale u zaštiti sopstvene imovine i ljudi na brodovima, da bi početkom 2009. godine i međunarodna zajednica počela preduzimati energičnije mere na njenom suprotstavljanju.

Ključne reči: pomorska piraterija, piraterstvo, pirati, gusari, organizovani kriminalitet, piratski napadi, kriminalne bande, „fantomski brodovi“.

¹ Fakultet za pravne i poslovne studije Novi Sad

Abstract

Seaborne piracy is a phenomenon previously considered to be history, that it had disappeared in the 19th century. However, it has reappeared as a form of crime during the seventies of the 20th century, on the Caribbean sea, at the anchorages of west-african harbors, south american ports and in the Malacca Straits. Usually, local criminal groups were the ones involved in piracy, considerably affecting maritime trade, causing material damages resulting in negative economic consequences and even losses of human life. Recently, piracy has appeared in dramatic proportions in the Gulf of Aden, where the well armed and organized Somali pirates operate. These days this phenomenon is so apparent that some countries had to organize themselves to protect the crew and cargo on their ships. Since the beginning of 2009, the international community has also started to undertake serious measures in fighting piracy.

Key words: seaborne piracy, piracy, pirates, organized crime, pirate attack, crime gangs, „phantom ships“

1. UVODNE NAPOMENE I TERMINOLOŠKO RAZGRANIČENJE

Pojam pirat (lat. pirata), u prevodu znači morski razbojnik, gusar. Piraterija (lat. piraterie), što znači razbojništvo na moru, gusarstvo.² Piraterija i gusarstvo dve su kriminalne pojave, poznate i prisutne na svetskoj istorijskoj sceni otkad se, valjda, čovek otisnuo ma more. Na početku etimološkog uvoda o ovoj temi, potrebno je prvo razjasniti koja je semantička razlika između ova dva pojma. U suštini, posledice njihovog delovanja na moru bile su podjednako štetne i razorne. Različita su mišljenja o pojmovima pirat, odnosno gusar, od onih, da su to potpuno različiti pojmovi, do onih, da među tim terminima ne postoji nikakva razlika. Tako, prema knjizi „Veliki jedrenjaci 18. stoljeća“, koja je štampana u Ljubljani 1991. godine, na srpskohrvatskom jeziku, ti pojmovi se itekako razlikuju. Pirati, prema toj knjizi, napadaju svaki brod, bilo koje pripadnosti, i znaju samo za jedan zakon, svoj vlastiti. Pirati su za sve zemlje izvan zakona. Naprotiv, gusari deluju samo u ratnim vremenima i protiv brodova neprijateljske zemlje, a uvek poseduju ovlašćenja kojima ih kraljevi opunomoćuju za gusarenje. Reč je dakle, o ratnicima, te se s njima tako i postupa. Zarobljeni pirat će biti obešen po kratkom postupku, dok se gusari drže ratnim zarobljenicima, te ih najčešće oslobađaju uz otkup ili razmenu. Prema britanskim pomorskim tradicijama i zakonima, koje su kasnije u najvećoj meri prihvatile i sve ostale pomorske sile i uvele ih u svoju pomorsku legislativu, pirati su bili obični razbojnici, koji su pljačkali na moru isključivo radi sopstvenog interesa i za svoj račun. S druge strane, gusari su takođe bili pomorski pljačkaši, ali u službi određene države i vladara. Kapetani gusarskih brodova dobijali su od svojih gospodara neki oblik

² Vujaklija, M., *Leksikon stranih reči i izraza*, 2004.

jemstvenog pisma, tzv. Letter of Marque. Taj dokument je bio njihova dozvola za gusarenje, ali i garant da, dopadnu li u zarobljeništvo, neće biti obešeni o jarbole kao obični razbojnici već da će uživati tretman ratnog zarobljenika, s mogućnošću njihovog otkupa ili razmene. Gusarska služba pod zastavom određene države obavezivala je gusare da deo svog plena predaju u riznicu države koja im je pružala pravnu zaštitu i izdala pomenuto jemstveno pismo. Ipak, čini se da preovlađuje mišljenje stručnjaka da su to potpuno identični pojmovi i da tu ne treba praviti nikakvu razliku.

Pomorska piraterija je veoma unosan posao. Procenjuje se da su tokom 2008. godine somalijski pirati "naplatili" između 50 i 150 miliona dolara. Suprotno očekivanjima i prognozama da je ova pojava zaustavljena, pa čak i iskorenjena, itekako je demantovana poslednjih decenija i godina, kada dominiraju mnogo bolje organizovane piratske grupe kao druga vrsta piratstva. Klasične forme organizovanog kriminaliteta sasvim su evidentne kod ove pojave. Pomorsko piratstvo – napadi na brodove u međunarodnim vodama i pljačke brodova – pljačke u međunarodnim vodama, uključujući i morske luke – beleže povećanje.³ Oblast jugoistočne Azije podložnija je tim napadima od ostalih regiona, ali su i delovi Južne Amerike, Kariba, Meksičkog zaliva i Afričkog roga i dalje veoma rizični region.

Radi zaštite svojih brodova i članova posada, pojedine zemlje, poput Francuske, Rusije i Sjedinjenih Američkih Država i drugih, tokom 2008. i 2009. godine počele su preduzimati individualne akcije u kojima su uključivani i delovi oružanih snaga, kako bi bili oslobođeni zarobljeni brodovi i taoci. Sve je to dovelo do objedinjavanja napora međunarodne zajednice u suprotstavljanju i

³ Godine 1997, registrovano je 229 napada na brodove na morima ili u lukama a 1999. godine je zabeleženo 285 napada. Podaci Međunarodnog pomorskog biroa (IMB) pokazali su da su u 68 slučajeva pirati bili naoružani, što je više nego dvostruko u odnosu na 32 takva slučaja zabeležena 1996. godine. Biro je takođe izjavio da je ubijeno 51 lice u napadima izvršenim tokom 1997. godine, u poređenju sa 26 poginulih tokom prethodne godine. Preko 400 članova posada uzeti su kao taoci tokom 1997. godine, u poređenju sa 194 tokom 1996. godine.

sprečavanju pojave, jer je očigledno da u suzbijanju pomorske piraterije moraju da učestvuju sve zainteresovane zemlje i međunarodna zajednica u celini.⁴

2. ETIOLOŠKI ASPEKTI POJAVE

Istorijski posmatrano pomorska piraterija je bila rasprostranjena i poznata na svim svetskim morima. Još od zlatnog doba piratstva od pre tristo i više godina, potvrđuje se jedna zakonitost. Piratstvo se rađa i održava upravo u onim delovima sveta koja obiluju siromaštvom, nedostatkom osnovnih uslova za život, odsustvom obrazovanja i teškom degradacijom pravnog sistema. Tim faktorima u savremeno doba treba svakako dodati i neke druge faktore koji takvu situaciju samo još više pogoršavaju. Tu, u prvom redu treba spomenuti brzonarastajuće nacionalne populacije, rastuću nezaposlenost te krah nacionalnih ekonomija, često potpomognute ratnim ili poluratnim stanjem u kojem se pojedine zemlje nalaze. Konačno, treba i konstatovati da u nekim obalnim područjima sveta piratstvo i šverc su jedini oblik preživljavanja i lokalno prihvaćeni oblik ekonomije. Prema izveštajima IMB-a (International Maritime Bureau), odnosno Međunarodnog pomorskog biroa, na pomorskoj karti sveta označeno je nekoliko piratskih "crnih zona" u kojima je u poslednjih desetak godina registrovano preko 95 % svih prijavljenih slučajeva napada na brodove svih veličina i namena. Te zone su:⁵

- Južno kinesko more, s posebnim naglaskom na Indonezijski arhipelag i Sundski prolaz;
- zapadnoafrička obala, posebno delta Nigera;

⁴ Bošković, Milo, Skakavac, Z., *Organizovani kriminalitet – karakteristike i pojavni oblici*, Fakultet za pravne i poslovne studije, Novi Sad, 2009.

⁵ <http://www.hrvatski-vojniki/2192202008/pirati.asp>

- istočnoafrička obala, posebno akvatorij oko Roga Afrike (Somalija);
- Bengalski zaliv i obale Bangladeša;
- Filipinsko otočje;
- jug Arapskog zaliva (Jemen);
- obalni pojas Brazila, Venecuele i Kolumbije;
- tzv. "Moskito Bay" - akvatorij između Nikaragve, Kostarike, Paname i Jamajke.

Svaka od nabrojanih piratskih crnih zona specifična je na svoj način. Za neka od tih područja moglo bi se reći da su tradicionalno leglo piratstva, poput Sundskog prolaza, Bornea i ostatka Indonezijskog arhipelaga ili Kariba. Za svaku od tih zona karakterističan je drugačiji tip pomorskih kriminalnih aktivnosti. Dok je za somalijske vode karakterističan napad i na najveće brodove i traženje otkupnine za brod i posadu, u delti Nigera je među kriminalcima popularno otimanje radnika s naftnih platformi. Najveći dio južnoameričkih i karipskih piratskih aktivnosti povezan je s trgovinom narkoticima i klasičnim kriminalom. Kod piratskih aktivnosti u indonezijskim vodama (koje predstavljaju prirodnu vezu i najkraći put između Evrope i Dalekog istoka i kojima godišnje prođe skoro 60.000 brodova i dve trećine od ukupne svetske pomorske trgovine), ima svega: od klasičnog kriminala, čiste piraterije pa čak do piratskih akcija s jasno prepoznatljivim obeležjima terorizma.

3. RASPROSTRANJENOST POJAVE I TAKTIKE PIRATSKIH NAPADA DANAS

Piratstvo faktički nikada nije potpuno nestalo, mada je tako izgledalo bar u većem delu 20. veka, kada su Karibi i Daleki istok očišćeni krajem 19. veka. Ipak, usledilo je prilično zatišje ozbiljnijeg piratskog delovanja, koje je trajalo skoro jedan vek. Savremeno piratsko delovanje nastaje od 1980. godine, a novi talas piratstva se proširio vodama Indonezijskog arhipelaga. Ostali piratski incidenti beleženi su na Karibima, uz obale Afrike, te u rekama i lukama Brazila. Poslednjih desetak godina dolazi do kulminacije pomorske piraterije. Samo od 2002. godine, Međunarodni pomorski ured je evidentirao 258 piratskih napada u Malajskom prolazu i okolnim vodama, uključujući i više od 200 pomoraca koji su zadržani kao taoci, kao i osam ubijenih. Savremeni pirati nisu više naoružani sabljama nego automatskim oružjem, ne ističu crne zastave sa kosturima, ali koriste mobilne telefone, glisere, radare... Mnogi od njih su obični ribari koji se time bave zbog siromaštva, ali većina su organizovane bande kojima je to jedino zanimanje. Vrlo su opasni i jednako okrutni kao i njihovi prethodnici od pre 300 godina. Trenutno najveće piratsko utočište je obala Somalije, gde pirati otimaju tankere koje oslobađaju nakon što prime otkupninu. Štete koje se nanose nacionalnim ekonomijama oštećenih zemalja već odavno se mere sumama koje prelaze nacionalni proizvod mnogih zemalja sveta. Današnje, najgrublje procene govore o kriminalnom "biznisu" teškom između 25–30 milijardi američkih dolara, na godišnjem nivou.

Postoje dve vrste piratstva. Prva, jednostavnija, dešava se najčešće pri obali, i u njoj učestvuju siromašni ribari, slabo organizovane bande huligana, a napadi se najčešće izvode gliserima. Napadi su uglavnom loše isplanirani, dešavaju se u vodama onih zemalja čiji su zakoni neefikasni, ili je korupcija duboko ukorenjena,

a promet brodova veliki. Tako dinamičan i gust brodski saobraćaj evidentan je kroz tesnac Malaka, između Indonezije i Malezije, u vodama Singapura, u Južnom kineskom moru, po utvrđenim brodskim putevima za Hong Kong, Tajvan, Južnu Koreju i Japan. Pri tom, veliki teretni brodovi, najčešće kada su usidreni u lukama, postaju lak plen raznih piratskih bandi. Pirati uglavnom napadaju noću, malim gliserima koji su za brodske radare nevidljivi. Napadi su iznenadni i toliko munjeviti, da posada ne uspeva da oglasi uzbunu, a na brod se po pravilu ulazi otpozadi.

U novije vreme, prilikom napada na brodove, pirati koriste brze, dobro opremljene glisere i naoružani mačetama, raketnim bacačima i kalašnjikovima, otimaju bukvalno sve do čega dođu. Napadači su dobro organizovani, najčešće sa većim brojem napadača, kod kojih nimalo ne manjka beskrupuloznosti, nasilja i bezobzirnosti, pri čemu fizičko maltretiranje, pa i ubistva članova posada i putnika nisu retka pojava. Klasične forme organizovanog kriminaliteta sasvim su evidentne. Upravo ta nova vrsta pirata najviše i brine brodovlasnike i brodske kompanije u poslednje vreme. Prva upozorenja organizovanog kriminalnog delovanja stigla su 1998. godine, sa slučajem tankera „Petro Ranger“ koji je iz Singapura prevezio dizel i parafin za Vijetnam. Napad je bio veoma dobro isplaniran, što je ukazivalo na to da iza napadača stoje organizovani kriminal i mafija.⁶ Inače, na ovom području Azije do sada su identifikovane četiri velike organizacije koje se organizovano bave piratstvom. Njihova sedišta su u Indoneziji, Hong Kongu, Kini i

⁶ Brod je zaposela grupa od tridesetak do zuba naoružanih i maskiranih napadača 16. aprila 1998. godine. Napadači su, prislonivši mačetu uz grlo kapetanu broda, primorali ga da naredi svojoj dvadesetočlanoj posadi da se preda bez borbe. Kapetanu su nakon toga saopštili da su unajmljeni od multinacionalne mafije, čiji su šefovi u Indoneziji, Singapuru, Kini i Hong Kongu. Nakon pet dana do tankera su stigla dva teretnjaka i istovarili kargo, čija je vrednost iznosila preko tri miliona dolara. Tada se pojavljuje kineski patrolni čamac koji optužuju kapetana i posadu za šverc, zbog čega su kineske vlasti kapetanu broda odredile jednomesečni pritvor, a naoružani pljačkaši su pušteni. Vlasniku tovara nikad nije nadoknađen gubitak. Zbog ovog i još nekih sličnih slučajeva, brodovlasnici i direktori brodskih kompanija ukazali su na umešanost kineskih vlasti u ovakvu vrstu piraterije, odnosno organizovanog kriminala. (www.vreme.com/arhiva_html).

na Filipinima. Mafija koja stoji iza piratstva često kupuje brodove na otpadu, za njih izrađuje lažne dokumente i dozvole i na taj način oni postaju tzv. „fantomski“ brodovi, vrlo često menjaju imena i zastave, skoro pri svakom izlasku iz nove luke, a procenjuje se da vlasnicima godišnje donesu i do 50 miliona dolara zarade.⁷

Statistički podaci o piratskim napadima samo u poslednje vreme su zabrinjavajući. Od 1992. godine, zabeležena su 3.583 piratska napada, u kojima je ubijeno čak 340 članova posade ili putnika. U 2006. godini zabeleženo je 239 piratskih napada, a tokom 2007. registrovana su 263 napada i otimanja brodova Danske, Francuske, Španije i Japana. U prva četiri meseca 2008. godine, evidentirano je 49 piratskih napada u različitim vodama sveta. Najviše piratskih napada u prvoj polovini 2008. godine bilo je u vodama Indonezije. Pirati su, prema saopštenju Međunarodnog pomorskog biroa, na ovom području napali 33 puta, što je četvrtina svih takvih napada u svetu. Piraterija je u 2007. godini porasla za deset, a u 2008. godini za 20 odsto. Najopasnije oblasti su moreuz Malaka, obala Somalije, Južno kinesko more, obala Iraka i delta reke Niger. Južno more je izuzetno pogodno za piratske napade, pre svega zbog činjenice da čak sedam država polaže pravo na suverenitet, što istrage značajno otežava. Pored toga, mnoge države u ovom regionu nemaju nikakve zakone koji sankcionišu piratstvo. Ova pojava je aktuelizovana i u najnovije vreme kada je na morskim pučinama širom sveta izvršeno više oružanih razbojništava organizovanih kriminalnih bandi.

Međutim, najveća opasnost u poslednje vreme pretila u vodama oko obale Nigerije i pogotovo Somalije, koja je sa svojih tri hiljade kilometara, najduža u Africi. Napadi pirata u porastu su širom sveta od početka godine, s tim što je Nigerija zamenila Indoneziju na listi omiljenih meta njihovih napada, navodi se u saopštenju Međunarodne kancelarije za pomorstvo sa sedištem u Londonu. "U periodu između januara i marta 2008. godine, bilo je 49 napada na

⁷ www.vreme.com/arhiva_html.

pomorce, što je za 20 odsto više nego u isto vreme prošle godine", navodi se u u izveštaju te međunarodne kancelarije, koja se poziva na informacije Centra za praćenje piraterije u Maleziji. U izveštaju se takođe navodi da je Nigerija, sa deset prijavljenih napada, na prvom mestu po ugroženosti i po neprimenjivanju zakona protiv piraterije, kao i da se većina napada dogodila oko glavnog grada Lagosa. Naoružane grupe haraju deltom Nigera, zbog čega je došlo do smanjenja proizvodnje nafte i povećanja cene tog derivata. U Indiji su to najčešće krađe, dok u Adenskom zalivu dolazi i do otmica. Prema podacima u izveštaju, pomorska teritorija Indonezije dugo je bila najugroženija piratska tačka na svetu, ali je broj napada u prvom kvartalu ove godine opao od devet prošle godine, do četiri u toku ove godine. Tokom prvog kvartala ove godine, piratski napadi zabeleženi su i u drugim zemljama, kao što su: Tanzanija, Filipini, Bangladeš, Peru, Gana i Mozambik, sa po dva registrovana napada u svakoj od ovih zemalja.⁸

Ne samo da je put pored Somalije glavna trasa između Crvenog mora i Indijskog okeana, zbog čega se tu uvek nalazi puno brodova, nego je i ova zemlja već 17 godina bez centralne vlasti, što omogućava povoljne uslove za pirate. Samo tokom 2007. godine prijavljeno je više od 30 takvih napada, dok su tokom 2008. godine zabeležene 23 akcije somalijskih pirata. Najbogatiji ulov donela im je otmica ledolomca koji je posle 47 dana oslobođen za 1,6 miliona dolara. Na činjenicu koliko je ovo profitabilan kriminalni posao, ukazuju i procene da se za godina dana rada kod pirata iz Somalije zaradi oko 30 hiljada dolara. Krajem maja 2008. godine, izvršen je jedan od najnovijih piratskih napada u obalama Somalije. Somalijski pirati oteli su holandski brod „MV Amija Scen“, koji je 19. maja isplovio iz kenijske luke Mombasa za Rumuniju. Brod je prenosio šećer za Mogadiš, somalijsku prestonicu.⁹ Ipak, najspektakularniji

⁸ Prema saopštenju Međunarodne kancelarije za pomorstvo sa sedištem u Londonu od 16.03. 2008. godine, a prema informacijama Centra za praćenje piraterije u Maleziji (Danas, 17.04.2008. godine).

⁹ Tanjug, 27. 05.2008. godine.

slučaj piraterije desio se u aprilu 2008. godine, kada je izvršena otmica luksuzne francuske jahte. Pirati su pokušali da dobiju veliku otkupninu, ali zahvaljujući intervenciji francuske vojske, taoci su oslobođeni, a šest pirata je uhvaćeno. Prema nekim mišljenjima, Indijski okean je danas najopasnija pomorska destinacija, ali su somalijski pirati trenutno najopasniji. U vodama afričkog kontinenta pirati uglavnom napadaju trgovačke brodove, jer im je to najunosniji posao, zbog toga što se opljačkana roba vrlo brzo raskrčmi u siromašnim afričkim zemljama. Prema tvrdnjama nekih britanskih medija, somalijski pirati podeljeni su u nekoliko grupa, među kojima je započeo rat oko teritorije, robe, oružja, nafte.

Gledajući u celini, piratski napadi imaju nekoliko opštih karakteristika:

- visok stepen nasilja, koje demonstriraju kriminalci koji upadaju na brodove, pri čemu su i ljudske žrtve na strani članova posada ili putnika sve češća pojava;
- traženje enormnog otkupa za članove posade, brodove i tovar, što je posebno karakteristično za somalijske pirate;
- veći broj piratskih napada izvrši se u priobalju i lukama zemalja gde lokalne vlasti ne funkcionišu, gde vlada anarhija, poput Somalije;
- mete na brodu nisu samo novac i stvari koje mogu da se dobro prodaju, već i tovar i brodska oprema;
- pirati najčešće napadaju u grupama 5–15 članova, savremeno su opremljeni i naoružani i poseduju veoma brze glisere;
- prosečna starost pirata je između 20 i 35 godina;
- ukupna vrednost pljačke na brodovima je skoro neprocenjiva;
- pojedine pljačke i napadi na brodove se i ne prijavljuju;
- kriminalističke službe u mnogim zemljama gde dolazi do piratskih napada pokazuju totalnu nespremnost da se

suprotstave u takvim slučajevima;

- mete napada su kako brodovi u kretanju, tako i oni koji su usidreni;

Piratski napadi se u poslednje vreme dešavaju i na rekama. Na mestu gde se Dunav uliva u Crno more, rumunski pirati vrebaju bogate turiste sa zapada. Rečni pljačkaši kojima je nekada glavni plen bio teret, danas su više opredeljeni na pljačku putnika od kojih oduzimaju novac, dragocenosti, prtljag. Tako je krajem jula 2006. godine u kanalu Černe vode, već uobičajenom mestu za piratske napade, izvršen napad na bugarski brod „Petar Beron“, kada su putnici i sam brod bili potpuno opljačkani. U akcijama rumunskih pirata, pored Bugara, stradali su i Ukrajinci, Slovaci, Rumuni... Pljačkanje brodova na Dunavu, prilikom čega je oduziman teret, evidentirano je i na području Srbije, kod Smedereva, Pančeva i na relaciji između Beograda i Novog Sada.¹⁰ Kod Smedereva je sa jednog broda skinuto 35 tona veštačkog đubriva, a s drugog 35 tona lima.

U vezi sa pomorskom piraterijom su i pomorske prevare. Primera te vrste je više, ali je slučaj „Salem“ poznat u istoriji prekookeanskih prevara. Međunarodna trgovina povezuje ljude različitih tradicija, zakona i institucija. Odnosi se zasnivaju na poverenju. U slučajevima kada se poverenje izgubi, ili nešto drugo krene naopako, nastaju i teškoće kojih do tada nije bilo između partnera u trgovini, tj. kada brod jednom napusti luku, nije lako znati šta se sa njim dalje dešava.¹¹ Put i način prekookeanskih prevara je

¹⁰ Kod Smedereva je sa jednog broda skinuto 35 tona veštačkog đubriva, a s drugog 35 tona lima.

¹¹ U decembru 1979. godine, prekookeanski brod „Salem“ isplovio je iz Kuvajta sa tovarom sirove nafte vrednim pedeset osam miliona američkih dolara, namenjenog tržištu Italije. Nafta, ipak, nikada nije stigla do Italije; umesto toga brod je skrenuo prema južnoj Africi i tajno iskrcao tovar uprkos postojećim sankcijama. Nastavio je uz obale Afrike, dok ga njegova posada nije potopila nedaleko od Senegala. Na ovoj tački, minuciozno planiranje i izvršenje su počeli da se degenerišu u farsu. „Salem“ je potonuo pred očima posade drugog broda i nije ostavio nikakve veće tragove nafte. Posada, koja je prihvaćena sa čamca za spasavanje, tvrdila je da je provela sate boreći se sa požarom u sobi motora, ali su bili čisti i

raznovrstan, i poput ostalih vrsta kriminala, stalno se proširuje u skladu sa talentom i maštom ljudi koji praktikuju te aktivnosti. Dakle, preookeanske prevare se mogu definisati kao kombinacija raznih kriminalnih dela, kao što su falsifikovanje, piraterija, krađa, šteta koju brodu nanese njegov službenik, podmetanje požara itd., u kojima jedna ili više učesnica gube novac, robu, čak i brodove. „Morski“ kriminal i prevare mogu se podeliti na prevare: sa dokumentima; ugovorima o najmu broda; osiguranju; prevare u vezi sa prevozom kontejnera sa robom fantomskim brodovima i piraterijom.¹²

4. MERE SUPROTSTAVLJANJA

Pomorska piraterija se enormno širi i pretila opasnost da ako se ne preduzmu neke pozitivne akcije, poprimi dramatične razmere. Koliko je pomorska piraterija uzela maha i kakve sve posledice proizvodi, naterala je pojedine zemlje da počnu preduzimati i radikalnije mere suprotstavljanja ovom vidu nasilja i kriminala. Već je pomenut jedan od najspektakularnijih slučajeva piraterije, koji se desio u aprilu 2008. godine, kada je izvršena otmica luksuzne francuske jahte, pri čemu su somalijski pirati uobičajeno pokušali da dobiju veliku otkupninu. Međutim, možda po prvi put u istoriji, u spasavanju ljudi i imovine upotrebljene su regularne oružane snage. Zahvaljujući intervenciji francuske vojske, taoci su oslobođeni, a šest pirata je uhvaćeno. Krajem 2008. godine otet je dosad najveći brod, saudijski supertanker "Sirijus star", za čije oslobađanje pirati traže otkupninu od 25 miliona dolara. Jedna islamistička somalijska grupa najavila je da će napasti otmičare jer je oteti brod "muslimanski".

uredno obučeni, svi su nosili svoje pasoše u uniformama, ali ne i brodski dnevnik. Devet nezavisnih istraga o slučaju "Salem" sprovedenih širom sveta, dovelo je do krivičnih procesa u Velikoj Britaniji, SAD-u, Grčkoj i u Holandiji. Zakonske posledice u vezi sa tim slučajem pokazale su se jedino 1987. godine, kada je holandski sud povukao optužbe protiv holandskog bizmismena, koji je navodno bio jedan od članova mafijaškog kruga. Nedostatak dokaza u ovom slučaju bio je rezultat, barem delimično, nerade saradnje južnoafričkih vlasti sa vlastima u Holandiji.

¹² Abhjankar, Dž., *Prekomorske prevare i piraterija*.

Naoružana islamistička grupa došla je do luke Haradhir kako bi napala pirate koji su oteli saudijski supertanker. "Islamisti tvrde da će napasti pirate zbog toga što su oteli muslimanski brod". Saudijski ministar spoljnih poslova princ Saud al Fejsal, usprotivio se pregovorima s piratima, ocenivši da je pomorska piraterija podjednako opasna kao i terorizam. Saudijski ministar je rekao da saudijska vlada ne pregovara sa otmičarima i potvrdio je da je njegova zemlja spremna da učestvuje u međunarodnoj pomorskoj misiji protiv pirata.

Evropska unija je krajem 2008. godine odlučila da se suprotstavi piratima u vodama Indijskog okeana u blizini Somalije. Misija pod nazivom „Atalanta“ počela je u decembru 2008. godine, a u akciju je uključeno šest ratnih brodova i četiri izviđačka aviona. Misija EU trebalo bi traje godinu dana. Pre toga, više zemalja među kojima su Francuska, Rusija, Kina, Japan, Nemačka, Danska i druge, odlučilo je da u borbi protiv savremenih pirata angažuju svoje ratne brodove. Ministri EU odobrili su upućivanje patrola za sprečavanje napada pirata u blizini obale Somalije. Ovom misijom EU će zameniti NATO koji već patrolira tim vodama, a uglavnom je pratio brodove koji prevoze humanitarnu pomoć u Somaliju ili druge afričke zemlje. Međutim, i pored do sada preduzetih akcija, i NATO i EU su svesni da to još uvek nije dovoljno kako bi se definitivno rešio problem piratskih napada širom sveta. Zbog toga, članice NATO-a razmišljaju o pokretanju jedne dugoročne antipiratske misije.¹³ Nemačka, čijih 1.400 vojnika će učestvovati u misiji EU „Atalanta“, pozvala je na osnivanje međunarodnog suda koji bi procesuirao somalijske pirate.

Krajem 2008. godine, Savet bezbednosti UN-a jednoglasno je glasao za nametanje sankcija piratima i krijumčarima oružja u Somaliji, u najnovijem pokušaju da se zaustavi haos i bezakonje na Rogu Afrike.¹⁴ Savet bezbednosti je prihvatio britanski plan, u kojem se navode imena osoba i grupa čija će finansijska sredstva biti

¹³ Press, 13.novembar 2008.

¹⁴ Rezolucija Saveta bezbednosti UN doneta je 16.12.2008.

zamrznuta i kojima će biti zabranjeno putovanje van zemlje. U odluci UN-a, takođe, ponovno je potvrđeno nametanje embarga na uvoz oružja u Somaliju. Sankcije će, međutim, biti teško sprovesti, budući da većina odgovornih za anarhiju u Somaliji deluje van bilo kakvih tradicionalnih finansijskih sistema. Glavni cilj je obezbediti okvir za prekidanje dopremanja oružja, koje je odgovorno za kaos u zemlji", izjavio je britanski ambasador pri UN-u Džon Sojers. Pored piratstva uz obale Somalije, postoje i problemi u samoj Somaliji. Somalija je od 1991. bez centralne vlade, otkad su lokalne naoružane grupe svrgnule dugogodišnjeg diktatora. Sadašnja vlada, sastavljena 2004. uz pomoć UN-a, ne uspeva da uvede red u zemlji i zaštititi građane, dok se istovremeno bori protiv islamističke pobune. Odluka Saveta bezbednosti usledila je nakon pogoršanja situacije u Somaliji, posebno nakon porasta broja otmica stranih trgovačkih brodova u somalijskim vodama.

U poslednjoj godini, oružane snage pojedinih zemalja uspele su da spreče neke piratske napada u blizini Somalije, ali i na drugim područjima širom sveta. Tako je ruski razarač „Admiral Paneljev“, krajem aprila 2009. godine, zarobio brod sa 29 somalijskih pirata u blizini Somalije. Na brodu je pronađeno sedam kalašnjikova, veća količina pištolja, oprema za navigaciju i mnogo municije. Do te akcije ruskog razarača, ukupno 16 brodova s više od 250 mornara nalazilo se u rukama somalijskih pirata do završetka pregovora o isplati otkupnina. S tim u vezi, međunarodna zajednica je uputila dvadesetak ratnih brodova u ugroženo područje, ali aktivnosti pirata još uvek nisu presečene.¹⁵ Francuska fregata „Nivose“, zarobila je početkom maja 2009. godine u vodama Somalije 11 pirata koji su se nalazili u dva čamca. Pre toga, ista fregata je u istom području, 15. aprila 2009. godine, zarobila 11 pirata koji su napali trgovački brod „Safmarine Asia“ koji je plovio pod zastavom Liberije.¹⁶ Američka ratna mornarica oslobodila je polovinom aprila 2009. godine, kapetana broda „Maersk Alabama“ Ričarda Filipisa, kojeg su četvorica

¹⁵ <http://www.hrt.hr/index.php>

¹⁶ <http://www.hrt.hr/index.php>

pirata otela sa broda i držala zatočenog u čamcu za spasavanje, pri čemu su tri pirata ubijena a jedan je uhapšen.¹⁷ Dakle, rezultati akcija pojedinih oružanih snaga nekih zemalja su vidljivi, ali još uvek nedovoljni da se potpuno i konačno iskorene piratski napadi, posebno oni uz obale Somalije.

5. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Pomorska piraterija je fenomen za koji se smatralo da već pripada istoriji. Međutim, ova pojava je ponovo aktuelizovana na kriminalnoj sceni sedamdesetih godina prošlog veka u Karipskom moru, u sidrištu nekoliko zapadnoafričkih luka, u južnoameričkim lukama i u Malaka moreuzu. U poslednje vreme, ova pojava dobija dramatične razmere, pre svega u Adenskom moru, gde dolaze do izražaja dobro organizovani i savremeno naoružani somalijski pirati. Statistički podaci o piratskim napadima samo u poslednjim godinama su zabrinjavajući. Suprotno očekivanjima i prognozama da je ova pojava zaustavljena, pa čak i iskorenjena, itekako je demantovana poslednjih decenija i godina, kada dominiraju mnogo bolje organizovane piratske grupe kao druga vrsta piratstva. Klasične forme organizovanog kriminaliteta sasvim su evidentne kod ove pojave. Oblast jugoistočne Azije podložnija je tim napadima od ostalih regiona, ali su i delovi Južne Amerike, Kariba, Meksičkog zaliva i Afričkog roga i dalje veoma rizični regiona. Pojava je u današnje vreme toliko aktuelizovana da su se pojedine zemlje u nekim slučajevima samoorganizovale u zaštiti sopstvene imovine i ljudi na brodovima, da bi krajem 2008. i početkom 2009. godine i Međunarodna zajednica počela preduzimati energičnije mere na njenom supzbijanju. Radi zaštite svojih brodova i članova posada, pojedine zemlje, poput Francuske, Rusije, Sjedinjenih Američkih Država i drugih, tokom 2008. i 2009. godine počele su preduzimati individualne akcije u kojima su uključivani i delovi oružanih snaga,

¹⁷ <http://www.vesti.rs/Vesti>

kako bi bili oslobođeni zarobljeni brodovi i taoci. Sve je to dovelo do objedinjavanja napora Međunarodne zajednice u suprotstavljanju i sprečavanju pojave, jer je očigledno da u suzbijanju pomorske piraterije moraju da učestvuju sve zainteresovane zemlje i Međunarodna zajednica u celini. Međutim, mora se konstatovati, da za sada preduzete mere Međunarodne zajednice, i pored nekih početnih rezultata, još uvek nisu nanele ozbiljniji udarac veoma dobro organizovanim i naoružanim savremenim piratima, pre svega onim koji svoje kriminalne aktivnosti sprovode duž obale Somalije.

LITERATURA:

1. Abhjankar, Dž., Prekomorske prevare i piraterija.
2. Bošković, Milo, Skakavac, Z., Organizovani kriminalitet – karakteristike i pojavni oblici, Fakultet za pravne i poslovne studije, Novi Sad, 2009.
3. Konstam, A., Povijest pirata, 1999.
4. Lucie-Smith, E., Morski prognanici: Pirati i piratstvo, 1978.
5. Matthews, J., Pirati, 2006.
6. Vujaklija, M., Leksikon stranih reči i izraza, 2004.

Internet adrese:

<http://www.hrvatski-vojn timer/2192202008/pirati.asp>

http://www.vreme.com/arhiva_html.

<http://www.hrt.hr/index.php>

<http://www.vesti.rs/Vesti>