

GVINEJSKI ZALJEV – ŽARIŠTE PIRATSKIH NAPADA I NOVA PRIJETNJA MEĐUNARODNOJ SIGURNOSTI PLOVIDBE

Prof. dr. sc. PETRA AMIŽIĆ JELOVČIĆ*

UDK 347.799.4(261.76)

DOI

Pregledni znanstveni rad

Primljeno: 17. travnja 2023

Prihvaćeno za tisak: 26. travnja 2023.

Moderno piratstvo predstavlja jednu od najvećih ugroza sigurnosti pomorske plovidbe. Posljednjih se godina njegovo žarište premjestilo iz Adenskog zaljeva u Gvinejski zaljev koji je danas najrizičnije plovno područje u svijetu. Po uzoru na aktivne i pasivne mjere primijenjene pri suzbijanju piratstva u Adenskom zaljevu, države regije, kao i međunarodna zajednica, donijele su niz propisa i ugovora kojima žele ograničiti i onemogućiti daljnje piratske napade. U tome kontekstu svakako treba spomenuti relevantne rezolucije Ujedinjenih naroda – Pravilnik o postupanju Yaoundé, Afričku povelju o pomorskoj sigurnosti i razvoju u Africi, Zakon o suzbijanju piratstva i drugih pomorskih kaznenih djela Savezne Republike Nigerije te Priručnik BMP WA. Važan doprinos u borbi protiv piratstva u Gvinejskom zaljevu dali su NATO i EU kroz brojne pomorske operacije koje provode i nadziru radi podizanja stupnja pomorske sigurnosti u ovom rizičnom području. Kao nezamjenjiv partner zemalja regije Gvinejskog zaljeva istaknuo se EU koji kroz čitav niz dokumenata i operacija na moru, u kojima aktivno sudjeluje, pokušava onemogućiti daljnje piratske napade i pridonijeti postizanju željene pomorske sigurnosti u ovom dijelu svijeta te tako zaštititi zajedničke interese. U ovom radu, autorica daje pregled najvažnijih međunarodnih dokumenata donesenih radi suzbijanja piratskih napada u Gvinejskom zaljevu, s posebnim naglaskom na ulogu EU-a.

Ključne riječi: *piratstvo; Gvinejski zaljev; Pravilnik o postupanju Yaoundé; Afrička povelja o pomorskoj sigurnosti i razvoju u Africi; Zakon o suzbijanju piratstva i drugih pomorskih kaznenih djela Savezne Republike Nigerije; Priručnik BMP WA; Strategija EU-a za Gvinejski zaljev; Akcijski plan EU-a za Gvinejski zaljev; Strateški kompas EU-a.*

* Prof. dr. sc. Petra Amižić Jelovčić, redovita profesorica Pravnog fakultet Sveučilišta u Splitu, Domovinskog rata 8, 21000 Split, e-adresa: petra.amizic@pravst.hr.

1. UVOD

Kako bi se osigurala nesmetana međunarodna trgovinska razmjena te održao međunarodni mir i sigurna pomorska plovidba, nužno je stvoriti sigurno pomorsko okruženje. Piratstvo je od pamtivijeka pratilo trgovinu i pomorsku plovidbu. Iako je klasično piratstvo suzbijeno početkom devetnaestog stoljeća, ono nikada nije u potpunosti iskorijenjeno.¹ Moderno se piratstvo pojavilo devedesetih godina prošlog stoljeća, a kulminaciju je doživjelo u prvom desetljeću dvadeset prvog stoljeća u Adenskom zaljevu. Zahvaljujući međunarodnoj zajednici koja je poduzela aktivne i pasivne mjere, posljednjih je godina došlo do suzbijanja piratstva i oružane pljačke u tom području te se žarište piratskih napada premjestilo u Gvinejski zaljev, osobito na područje Nigerije.² Prema izvješću Međunarodnog pomorskog ureda (u nastavku: IMB)³ za 2022. godinu, broj prijavljenih piratskih napada i oružanih pljački u svijetu najniži je od 1992. godine.⁴ Međutim, piratstvo i dalje predstavlja jednu od najopasnijih modernih pomorskih ugroza te je prisutno na frekventnim pomorskim putevima, osobito u područjima pod nadležnošću siromašnih i slabije razvijenih obalnih država.

Gvinejski zaljev je strateški važna pomorska regija, ključna za transport nafte, plina i robe u/iz središnje i južne Afrike, poznata po plavoj ekonomiji. Zaljev obuhvaća približno šest tisuća kilometara obale Liberije, Obale Bjelokosti, Gane, Benina, Toga, Nigerije, Kameruna, Svetog Toma i Principa, Ekvatorijalne Gvi-

¹ Pogledati Rubin, A. P., *The Law of Piracy*, 2. izdanje, Transnational Publishers, Irvington-on-Hudson, New York, 1998., str. 92.

² Iako je tijekom 2022. godine broj piratskih napada u Gvinejskom zaljevu znatno opao, te je veći broj napada zabilježen u Singapurskom prolazu, navedeni podatak ne umanjuje opasnost koja vlada tijekom plovidbe tim područjem, kao ni ozbiljnost prijetnje za pomorsku sigurnost. IMB smatra kako je realni broj napada za dvije trećine veći od broja prijavljenih napada. Vidi Anyimadu, A., *Maritime Security in the Gulf of Guinea: Lessons Learned from the Indian Ocean*, Chatham House, Africa 2013/02, str. 10, https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/public/Research/Africa/0713pp_maritimesecurity_0.pdf (pristup 2. veljače 2023.).

³ Engl. *International Maritime Bureau*. Međunarodni pomorski ured specijalizirana je podružnica Međunarodne trgovačke komore – ICC (engl. *International Chamber of Commerce*), osnovana 1981. godine radi suzbijanja svih oblika kaznenih djela na moru, a osobito piratstva. Više o tome vidi <https://www.icc-ccs.org/> (pristup 15. siječnja 2023.).

⁴ U prvih devet mjeseci 2022. godine zabilježeno je tek devedeset piratskih napada i slučajeva oružanih pljački. Od ukupno devedeset zabilježenih napada, trinaest ih se dogodilo u Gvinejskom zaljevu. Više o tome vidi <https://www.icc-ccs.org/index.php/1321-no-room-for-complacency-says-imb-as-global-piracy-incidents-hit-lowest-levels-in-decades> (pristup 15. siječnja 2023.).

neje i Gabona, te je područje u kojem se nalaze najveći afrički naftni resursi.⁵ Nalazišta nafte smještena su u dubokom moru Gvinejskog zaljeva i na obalnim područjima delte Nigera, čineći tako Nigeriju osmom državom s najvećim izvozom nafte na svijetu.⁶ Unatoč tomu, Nigerija je jedna od najsiriromašnijih država svijeta, a upravo zbog nejednake raspodjele velikog bogatstva ostvarenog proizvodnjom i izvozom nafte potiče nestabilnost na tom prostoru. Naime, samo su Vlada, gospodarska elita i naftne kompanije profitirale od proizvodnje i izvoza nafte, dok je ostatak društva marginaliziran i isključen iz dobiti. Osim toga, tijekom godina dogodila su se znatna izlivanja nafte koja su onečistila deltu Nigera i gotovo uništila tamošnje gospodarstvo, što je dovelo i do rasta broja nezaposlenih. Zbog velikog siromaštva, nezaposlenosti, nefunkcioniranja državnih institucija te nepostojanja regionalne koordinacije, dio lokalnog stanovništva delte Nigera opredijelio se za počinjenje pomorskih kaznenih djela, smatrajući da je takvo ostvarenje ekonomskog profita vrijedno rizika kojem se izlažu.⁷ Rast piratskih napada zabilježen je početkom dvadeset prvog stoljeća i usko je povezan s osnivanjem Pokreta za oslobođenje delte Nigera (u nastavku: MEND) 2005. godine. MEND je, naizgled, tražio veći udio u dobiti ostvarenoj proizvod-

⁵ González, Y. S., *The Gulf of Guinea: The Future African Persian Gulf?*, *Brazilian Journal of African Studies*, god. 1 (2016.), br. 1, str. 86.

⁶ Ured Ujedinjenih naroda za droge i kriminal – UNODC (engl. *United Nations Office on Drugs and Crimes*). Tijekom 2011. godine prihodi od naftne industrije iznosili su više od 52 milijarde američkih dolara. Više o tome vidi https://www.unodc.org/documents/toc/Reports/TOCTAWestAfrica/West_Africa_TOC_PIRACY.pdf (pristup 16. siječnja 2023.).

⁷ Nigerija je zemlja s velikim brojem stanovništva, otprilike 212.389.018 stanovnika, koji se većinom bave poljoprivredom i ribolovom. Pronalazak nafte na tom području poremetio je osjetljiv ekosustav jer nije postojala odgovarajuća infrastruktura koja je trebala spriječiti ili barem minimalizirati štetne posljedice po okoliš. Stoga, otpad koji je nastao kao nusprodukt proizvodnje i izlivanja nafte često završi u vodi ili u tlu te se takvim onečišćenjem onemogućuje njihova uporaba za poljoprivredu i ribolov. Vidi *Worldometer – Nigeria Population*, <https://www.worldometers.info/world-population/nigeria-population/> (pristup 11. siječnja 2023.). Više od 60 % mladih je nezaposleno. U potrazi za zaposlenjem oni migriraju iz ruralnih sredina u gradove čime dodatno opterećuju ionako nedovoljno razvijenu gradsku infrastrukturu i povećavaju tenzije među urbanom populacijom. Upravo tako veliki postotak nezaposlenih mladih ljudi potiče ih na kriminalne aktivnosti u kojima vide jedini način osiguranja egzistencije za sebe i svoje obitelji. Vidi Council of the European Union, *EU Strategy on the Gulf of Guinea*, FOREIGN AFFAIRS Council meeting Brussels, od 17 ožujka 2014., <https://www.consilium.europa.eu/media/28734/141582.pdf> (pristup 11. siječnja 2023.); Arifin, J. A.; Juned, M., *Nigeria's Compliance with the Yaoundé Code of Conduct in the Cases of Piracy and Armed Piracy of the Nigerian State in the Gulf of Guinea in 2016-2021*, *Journal of Social and Political Sciences*, god. 6 (2023.), br. 1, str. 111.

njom i izvozom nafte.⁸ Međutim, dominacija njegovih kriminalnih aktivnosti brzo je ukazala na stvarne motive djelovanja. U početku su bili usmjereni prema petro-piratstvu koje je, uz piratstvo na moru, najzastupljenije kazneno djelo u ovom području.⁹ Cilj je petro-pirata krađa sirove nafte iz tankera ili cjevovoda, koja se zatim obrađuje u ilegalnim rafinerijama i na koncu prodaje na ilegalnom tržištu nafte.¹⁰ Njihove su se aktivnosti vrlo brzo preselile s kopna na more te su zabilježeni česti slučajevi krađe nafte i otmica članova posade na brodovima i naftnim platformama u Gvinejskom zaljevu. Nakon gotovo četiri godine neprestanih pobunjeničkih napada, Federalna vlada Nigerije započela je pregovore s MEND-om koji su okončani tijekom lipnja 2009. godine proglašenjem amnestije pobunjenika. Pobunjenici su se obvezali na predaju oružja u zamjenu za redovita mjesečna primanja i obuku.¹¹ Amnestija je dovela do demobilizacije pobunjeničkih snaga i organizacijske strukture MEND-a te je, posljedično, došlo do opadanja broja piratskih napada. Međutim, ispostavilo se kako je samo dio pripadnika MEND-a financijski profitirao postignutim sporazumom s Vladom, što je rezultiralo frakcijama unutar pokreta. Odcijepljene su skupine nastavile s napadima, ali zbog nedostatka prijašnjih oružanih resursa i logistike više nisu bile u mogućnosti organizirati veće napade na *offshore postrojenja i posadu na njima, nego su se usmjerile na manje, ali češće piratske napade. Eskalacija piratskih napada*

⁸ Engl. *Movement for the Emantipation of the Niger Delta*. Vidi Enemugwem, J. H., *The Niger Delta of Nigeria: A World Class Oil Region in Africa, 2000-2006*, *AFRICANA JOURNAL*, GOD. 4 (2010.), BR. 1, STR. 166.

⁹ Krađa nafte ili petro-piratstvo uključuje »pohranjivanje« te otimanje tankera radi krađe goriva. Nedavno je procijenjeno da Nigerija gubi otprilike sto tisuća barela nafte dnevno koji se onda preprodaju na crnom tržištu. Brodovi-tegljači koji prevoze radnike na naftne platforme također su na meti pirata i naoružanih razbojnika. Ove aktivnosti povećaju troškove sigurnosti i obeshrabruju daljnja ulaganja. Izlijevanje nafte, povezano s krađom nafte, često nanosi dodatnu štetu obalnom području, a time i ribolovu i poljoprivrednom načinu života. Vidi Europska komisija i Visoki predstavnik Europske unije za vanjske poslove i sigurnosnu politiku, *Zajednička komunikacija Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija – Elementi strateškog odgovora EU-a izazovima u Gvinejskom zaljevu*, JOIN(2013) 31 final, Bruxelles, od 18. prosinca 2013., str. 4, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013JC0031> (pristup 13. siječnja 2023.).

¹⁰ Petro-piratstvo se u današnje vrijeme najčešće odvija na kopnu. Vidi Pichon, E.; Pietsch, M., *Piracy in the Gulf of Guinea: EU and International Action*, Briefing, EPRS | European Parliamentary Research Service, 2020., [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/649333/EPRS_BRI\(2020\)649333_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/649333/EPRS_BRI(2020)649333_EN.pdf) (pristup 15. siječnja 2023.).

¹¹ Detaljnije o razvoju piratstva u Gvinejskom zaljevu vidi Kamal-Deen, A., *The Anatomy of Gulf of Guinea Piracy*, *Naval War College Review*, god. 68 (2015.), br. 1, str. 98, <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1183&context=nwc-review&httpsredir=1&referer=> (pristup 15. siječnja 2023.).

u ovom području započela je u drugom desetljeću dvadeset prvog stoljeća i danas ozbiljno ugrožava sigurnost plovidbe u zaljevu, kroz koji svakodnevno prolazi više od tisuću petsto ribarskih brodova, tankera i teretnih brodova.¹²

Osobito zabrinjava podatak o premještanju mjesta počinjenja piratskih napada i oružane pljačke izvan obalnog mora Nigerije. Naime, ovaj podatak potvrđuje da tamošnji pirati ponovno raspolažu brzim brodicama i modernom tehnologijom te da čak ni trgovački brodovi koji plove na većoj udaljenosti od obale, kao ni *offshore* postrojenja, nisu sigurni.¹³ Unatoč smanjenju broja napada tijekom razdoblja od 2020. do 2022. godine, vjerojatno zbog smanjenja trgovinske razmjene uzrokovane epidemijom koronavirusa, Gvinejski zaljev i dalje se smatra najopasnijim plovnim područjem na svijetu, kad je riječ o ovoj modernoj pomorskoj ugrozi, te se očekuje ponovni porast napada.

2. POJAM PIRATSTVA

Piratstvo je institut međunarodnog prava mora, definiran Konvencijom o pravu mora iz 1982. godine (u nastavku: UNCLOS).¹⁴ Prema članku 101. UNCLOS-a, piratstvom (engl. *piracy*, fr. *piraterie*, šp. *pirateria*) se smatra:

1. Svaki nezakoniti čin nasilja ili zadržavanja ili bilo kakva pljačka, koje za osobne svrhe izvrši posada ili putnici privatnog broda ili privatnog zrakoplova¹⁵ i usmjeren:

¹² European Union External Action Service (EEAS), EU Maritime Security Factsheet: The Gulf of Guinea, https://www.eeas.europa.eu/eeas/eu-maritime-security-factsheet-gulf-guinea_en (pristup 11. siječnja 2023.).

¹³ Tijekom 2020. godine, 47 % od ukupno sto šest piratskih napada dogodila su se izvan obalnog mora. Vidi Bell, C.; Huggins, J.; Benson, J.; Joubert, L.; Okafor-Yarwood, I.; Marclint Ebiede, T., *Pirates of the Gulf of Guinea: A Cost Analysis for the Coastal States, Stable Seas Report*, studeni 2021., str. 3.

¹⁴ Opširnije Degan, V. Đ., *Međunarodno pravo mora u miru i oružanim sukobima*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2002., str. 17, 28; Ibler, V., *Međunarodno pravo mora i Hrvatska*, Barbat, Zagreb, 2001., str. 39, 43. Tekst Konvencije na hrvatskom jeziku vidi Rudolf, D., *Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora (1982)*, Književni krug, Pravni fakultet Split, Split, 1986. Tekst Konvencije na engleskom jeziku vidi https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (pristup 4. travnja 2023.).

¹⁵ Osim privatnog broda ili zrakoplova, piratstvo može počiniti ratni brod ili javni brod ili javni zrakoplov čija se posada pobunila i preuzela kontrolu nad brodom ili zrakoplovom. U tom će se slučaju djela piratstva počinjena ratnim ili javnim brodom ili javnim zrakoplovom izjednačiti s djelima koja je počinio privatni brod ili zrakoplov (čl. 102. Konvencije). Vidi Amižić Jelovčić, P., *Mjere suzbijanja piratstva u Adenskom zaljevu*, Buklijaš, B. (ur.), *Zbornik radova sa znanstveno-stručnog skupa »In memoriam prof. dr. sc. Vjekoslav Šmid«*, Rab, 2012., str. 137.

a) na otvorenom moru protiv drugog broda ili zrakoplova ili protiv osoba ili imovine na njima;¹⁶

b) protiv broda ili zrakoplova, osoba ili imovine na mjestu izvan jurisdikcije bilo koje države.¹⁷

2. Svaki čin dobrovoljnog sudjelovanja u upotrebi broda ili zrakoplova, ako počinitelj zna za činjenice koje tom brodu ili zrakoplovu daju značenje piratskog broda ili zrakoplova.

3. Svaki čin kojemu je svrha poticanje ili namjerno olakšavanje nekog djela opisanog u stavcima 1 ili 2.¹⁸

Iako je ova konvencijska definicija piratstva i danas najraširenija, sadržava brojne nedostatke zbog kojih se teško može primijeniti na moderno piratstvo. Prema definiciji, piratstvo treba biti motivirano osobnom koristi ili nekom drugom osobnom pobudom,¹⁹ a ne političkim ciljem koji motivira terorizam. Upravo motiv napada predstavlja ključnu razliku između piratstva i pomorskog terorizma.²⁰ Naime, terorizam, uključujući i pomorski terorizam,²¹ vođen je prven-

¹⁶ Piratstvo pretpostavlja postojanje dva broda u suprotstavljenom odnosu – brod čija posada poduzima nezakonite radnje protiv drugog broda. Konvencijskom definicijom nije obuhvaćen slučaj kada se, na primjer, posada ili putnici na brodu pobune i preuzmu vlast nad tim brodom ili kada putnik na brodu opljačka drugog putnika. Jasno je da se sitne krađe koje počinje posada ili putnici tijekom plovidbe ne mogu smatrati piratstvom u smislu odredbi Konvencije, ali ako nezakonite radnje poprime veće razmjere i imaju obilježja nasilja, pljačke, zadržanja ili neke druge prijetnje počinjene radi osobne koristi, tada bi se i takvi slučajevi trebali smatrati piratstvom. *Ibid.*, str. 137, 138.

¹⁷ To područje podrazumijeva zračni prostor iznad otvorenog mora te Antarktika sa svojim zračnim prostorom, Degan, V. Đ., *Međunarodno pravo mora...*, *op. cit.*, str. 150.

¹⁸ Dobrovoljno sudjelovanje, poticanje i pomaganje djela piratstva izjednačeno je, dakle, s njegovim počinjenjem. Pri tome nije važno je li sudjelovanje, poticanje ili pomaganje počinjeno na moru ili ne. Naime, jednako je kažnjiva ista radnja počinjena s kopna. Opširnije Amižić Jelovčić, P., *Mjere suzbijanja piratstva...*, *op. cit.*, str. 135.

¹⁹ Misli se prvenstveno na mržnju ili osvetu, vidi Degan, V. Đ., *Međunarodno pravo mora...*, *op. cit.*, str. 151. Iz konvencijske definicije pojma piratstva proizlazi da nije nužna namjera pljačkanja (lat. *animus furandi*), što znači da se djelo piratstva može počiniti iz mržnje ili osvete, a da pri tome nije cilj ostvariti ekonomsku korist. Međutim, mora postojati namjera nanošenja štete (lat. *animus nocendi*). Opširnije vidi Grabovac, I., *Piratstvo – suvremena prijetnja sigurnosti plovidbe i događaj koji utječe na odgovornost pomorskog prijevoznika u prijevozu stvari*, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 48 (2011.), br. 3, str. 463.

²⁰ Nilasari, N.; Steele, L., *UNCLOS Definition of Piracy: Is it still Relevant for Modern Piracy?*, *Mulawarman Law Review*, god. 7 (2022.), br. 2, str. 93.

²¹ Opširnije o pomorskom terorizmu vidi Amižić Jelovčić, P.; Bolanča, D., *Pravni okvir borbe protiv pomorskog terorizma s posebnim osvrtom na Obalnu stražu Republike Hrvatske*, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 57 (2018.), br. 172, str. 356.

stveno političkim ciljevima.²² Međutim, moderni pirati raspolažu naprednom tehnologijom,²³ a njihovi napadi postaju sve okrutniji te se bilježi sve veći broj piratskih napada vođenih političkim motivima ili radi raspodjele ostvarenih otкупnina s pripadnicima korumpiranih vlada država. Stoga je gotovo nemoguće u konkretnom slučaju razlučiti čin piratstva od čina pomorskog terorizma.²⁴ Zbog svega navedenog, danas je definicija piratstva neodrživa u dijelu u kojem se kao pretpostavka podvođenja nezakonitog čina pod pojam piratstva ističe osobna pobuda počinitelja.

Nadalje, UNCLOS izričito navodi da piratski napad mora biti poduzet ili na otvorenom moru ili na mjestu izvan jurisdikcije bilo koje države. Iz ove odredbe proizlazi kako se na iste nezakonite radnje počinjene u obalnom moru neke države ne primjenjuju odredbe međunarodnog prava, nego isključivo kazneni propisi te obalne države. Spomenute radnje počinjene u obalnom moru države mogu se smatrati piratstvom samo ako ih tako proglasi kazneno zakonodavstvo odnosne države. U suprotnom, bit će podvedene pod pojam oružane pljačke²⁵

²² Nezakonita djela otmice, nasilja i pljačke počinjena zbog političkih ciljeva regulirani su Konvencijom o suzbijanju nedopuštenih akata protiv sigurnosti pomorske plovidbe – SUA (engl. *Convention for the Suppression of the Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation*). Dopunjena je Protokolom o suzbijanju nedopuštenih akata protiv sigurnosti fiksnih platformi smještenih iznad epikontinentnog pojasa – Protokol SUA (engl. *Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf*). Konvencija i Protokol usvojeni su 10. ožujka 1988. godine na Konferenciji u Rimu, a stupili su na snagu 1. ožujka 1992. godine. Konvencija i Protokol izmijenjeni su 2005. godine pripadajućim protokolima usvojenim 14. listopada 2005. godine, koji su stupili na snagu 28. srpnja 2010. godine. Tekst Konvencije i Protokola iz 1988. godine na hrvatskom jeziku, vidi *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 4/2005.

²³ Opširnije Spicijarić, I., Piraterija: žig srama na modernom pomorstvu, *Hrvatski vojnik*, br. 219-220, 2008., str. 7, <https://hrvatski-vojnik.hr/piraterija-zig-srama-na-modernom-pomorstvu/> (pristup 26. siječnja 2023.).

²⁴ Evidentirani su brojni piratski napadi u kojima su pirati oteli posadu napadnutog broda te im prijetili smrću, a upravo se piratski napadi počinjeni na području delte Nigera navode kao primjer isprepletenosti osobnih i političkih motiva pri poduzimanju piratskih napada. Opširnije Isanga, J. M., Countering Persistent Contemporary Sea Piracy: Expanding Jurisdictional Regimes, *American University Law Review*, god. 59 (2010.), br. 5, str. 1283, 1285.

²⁵ Prema međunarodnom pravu, svaki nezakoniti čin nasilja i zadržavanja počinjen unutar obalnog mora države potpada pod pojam oružane pljačke usmjerene protiv brodova. U Priručniku o istrazi kaznenih djela piratstva i oružane pljačke usmjerene protiv brodova (engl. *Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships*), usvojenom Rezolucijom A.1025(26) IMO-a u prosincu 2009. godine, oružana pljačka protiv brodova definirana je kao »svaki nezakoniti čin nasilja ili zadržanja ili pljačke, ili druge prijetnje, a koji nije piratstvo, usmjeren protiv broda ili osoba ili imovine na tom brodu, počinjen unutar područja unutrašnjih morskih voda, arhipelaškog mora ili teritori-

koja predstavlja nacionalnu inačicu međunarodnog kaznenog djela piratstva. Naime, iako je prema stvarnim značajkama radnji i posljedicama jednaka piratstvu, oružana pljačka ne sadržava sve bitne elemente piratstva kako je predviđeno UNCLOS-om. Slijedom toga, samo je obalna država nadležna suzbijati i kažnjavati akte oružane pljačke u obalnom moru odnosno države. Nažalost, brojne obalne države nisu u mogućnosti nadzirati područje svog obalnog mora ni na njemu učinkovito provoditi nadležnost, što u konačnici rezultira češćim pljačkama i nasiljem u obalnom moru država, nego na otvorenom moru.^{26 27}

Međunarodno pravo ovlašćuje svaku državu da može, na otvorenom moru ili na bilo kojem drugom mjestu koje ne potpada pod vlast nijedne države, uzapitati²⁸ piratski brod ili zrakoplov ili brod ili zrakoplov koji su pirati oteli i koji se nalazi u vlasti pirata te uhititi osobe i oduzeti dobra na njima.²⁹ Pritom, znatnu prepreku predstavljaju odredbe UNCLOS-a koje se odnose na pravo progona, a prema kojima brod mora prestati s progonom kada progonjeni brod uđe u teritorijalno more svoje ili treće države. Time se bitno umanjuje vjerojatnost da će progonjeni piratski brod biti uistinu uzapćen i procesuiran, s obzirom na to da UNCLOS ovlašćuje države na procesuiranje pirata, ali ih na to ne obvezuje. U praksi, države često zbog gospodarskih ili političkih razloga izbjegavaju ili odgađaju pokretanje kaznenog postupka protiv pirata i izricanje primjerenih kazni. Hoće li pokrenuti kazneni postupak protiv pirata ovisi i o domaćem pravu te države. Naime, ako piratstvo nije uređeno kaznenim zakonom odnosno države kao kazneno djelo koje treba procesuirati, izvjesno je da će uhićeni pirati biti pušteni na slobodu. Radi suzbijanja piratstva u svim rizičnim područjima mora, postojeću konvencijsku odredbu trebalo bi izmijeniti i države obvezati na uzapćenje piratskog broda ili zrakoplova te na uhićenje i procesuiranje osoba koje

jalnog mora države. Oružanom se pljačkom smatra i svaka radnja poticanja i pomaganja neke od ranije navedenih radnji.«

²⁶ Amižić Jelovčić, P., *Mjere suzbijanja piratstva...*, *op. cit.*, str. 139.

²⁷ Vidi Kimball, J. D., *The Prosecution of Pirates under United States Law*, *Il diritto marittimo*, Genova, god. 2 (2010.), str. 615–622; Degan, V. Đ.; Pavišić, B., *Međunarodno kazneno pravo*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2005., str. 260.

²⁸ Rudolf, D., *Konvencija Ujedinjenih naroda...*, *op. cit.*, str. 428.

²⁹ Uhićeni pirati imaju pravo na sudski postupak pred sudovima države zastave ratnog broda koji ih je lišio slobode. Države često predviđaju stroge kazne za počinjenje piratskih djela. Na primjer, Sjedinjene Američke Države intervenirale su nakon što su u travnju 2009. godine četiri pirata zaplijenila američki brod. Trojica su pirata pritom ubijena, a četvrtom se sudilo na sudu u New Yorku. Osuđen je na temelju američkih propisa na trideset tri godine i devet mjeseci zatvora. Opširnije Kimball, J. D., *The Prosecution of Pirates...*, *op. cit.*, str. 618.

su počinile kazneno djelo. Ratni brodovi ili vojni zrakoplovi ili drugi brodovi ili zrakoplovi koji su u vladinoj službi i koji su kao takvi jasno označeni i prepoznatljivi, jedini su ovlašteni izvršiti uzapćenje piratskog broda ili zrakoplova. Stoga, u skladu s odredbama međunarodnog prava, napadnutom trgovačkom brodu nije dozvoljeno u samoobrani uzaptiti piratski brod.³⁰ Sudovi države koja je brod ili zrakoplov uzaptila mogu odlučiti³¹ o kaznama koje treba izreći i o poduzimanju mjera prema brodovima, zrakoplovima ili dobrima, što ne utječe na prava trećih osoba koje postupaju u dobroj vjeri (UNCLOS, čl. 105.).³² Dakle, ne samo što UNCLOS ne obvezuje države na procesuiranje pirata, nego ostavlja na diskreciju državi koja je uzaptila brodove, način na koji će i u kojoj mjeri kazniti počinitelje piratskog napada.³³

Može se zaključiti kako, uz nedostatke postojećih odredbi UNCLOS-a koje nemaju obvezujući karakter, i sama definicija piratstva ima nekoliko nedostataka. U prvom redu, problem predstavlja odredba koja iz primjene isključuje nezakonite radnje koje nisu motivirane osobnom pobudom. Nadalje, preduvjet primjene odredbi o piratstvu jest postojanje dva broda u suodnosu te se naposljetku odredba primjenjuje isključivo na nasilje, zadržavanje i pljačku počinjenu u području otvorenog mora. Upravo potonje konvencijsko rješenje, u praksi, predstavlja najveću prepreku u učinkovitoj borbi protiv modernih pirata, s obzirom na to da se nezakonite radnje nasilja, zadržavanja i pljačke danas češće događaju na području obalnog mora, nego na otvorenom moru. Naime, kako je već istaknuto, prema odredbama međunarodnog prava, ratni brodovi i zrakoplovi nemaju pravo uzapćenja, uhićenja i procesuiranja pirata u obalnom moru, nego samo u području otvorenog mora. Stoga, većina spomenutih kaznenih djela i njihovih počinitelja prolazi nekažnjeno. Međunarodna pomorska organizacija pridonijela je ispravljanju dijela navedenih nedostataka donošenjem Konvencije o suzbijanju nezakonitih akata protiv sigurnosti pomorske plovidbe – Konvenci-

³⁰ Isanga, J. M., *Countering Persistent Contemporary Sea...*, *op. cit.*, str. 1291.

³¹ Na međunarodnoj se razini čak predlaže da se ostvarivanje te obveze osigura osnivanjem UN-ova *ad hoc* suda, koji bi odlučivao o kažnjavanju i naknadi štete. Vidi Hart Dubner, B.; Greene, K., *On the Creation of a New Legal Regime to Try Sea Pirates*, *Journal of Maritime Law & Commerce*, god. 41 (2010.), br. 3, str. 452.

³² Ako se radi, na primjer, o otetom brodu ili zrakoplovu koji je upotrijebljen u piratske svrhe, njegovo se vlasništvo mora poštovati, kao i vlasništvo robe koju su opljačkali pirati. Vidi Degan, V. Đ., *Međunarodno pravo mora...*, *op. cit.*, str. 151. Zaplijenjeni brod i teret vraćaju se vlasnicima, a ako se ne bi znalo tko je vlasnik, brod i teret dodjeljuju se pljenitelju. Vidi Rudolf, D., *Terminologija međunarodnog prava mora*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 1980., str. 196.

³³ Isanga, J. M., *Countering Persistent Contemporary Sea...*, *op. cit.*, str. 1301, 1304.

je SUA,³⁴ koja se primjenjuje na iste nezakonite radnje neovisno o motivu njihova poduzimanja bez obzira na to koliko brodova sudjeluje u njihovu počinjenju. Konvencija SUA je, po svom donošenju, postala bitan međunarodni instrument koji se primjenjuje pri provođenju istrage, uhićenja i procesuiranja počinitelja pomorskih kaznenih djela te, kad je riječ o međunarodnoj suradnji, kod izručenja počinitelja. Međutim, ni SUA nije uspjela utjecati na područje primjene, pa se i njezine odredbe ne primjenjuju na djela poduzeta u području obalnog mora.³⁵

3. PRAVNI OKVIR BORBE PROTIV PIRATSTVA U GVINEJSKOM ZALJEVU

U borbi protiv piratskih napada koriste se brojne aktivne i pasivne mjere. Među najučinkovitije aktivne mjere svakako ubrajamo naoružanu pratnju na pomorskim brodovima te razne oblike nadzora koji pomorski brodovi država članica NATO-a i EU-a čine nad rizičnim područjem. Naoružana pratnja pokazala se kao iznimno učinkovita mjera u suzbijanju piratskih napada u Somaliji. Međunarodna pomorska organizacija (engl. *International Maritime Organization*, u nastavku: IMO) donijela je smjernice i preporuke kojima državama prepušta odluku o tome hoće li i pod kojim uvjetima predvidjeti svojim propisima korištenje usluga naoružane pratnje na brodovima koji viju njihovu zastavu te brodarima i posadama brodova odluku o potrebi njihova angažiranja u svakom pojedinom slučaju.³⁶ Unatoč prednostima koje ovaj oblik zaštite brodova nosi, same aktivnosti privatne naoružane pratnje na trgovačkim brodovima mogu potencijalno dovesti do niza problema, poput preklapanja jurisdikcija. Naime, privatna naoružana pratnja mora poštovati propise države zastave broda, ali i odredbe međunarodnog prava, kao i prava obalne države čijim vodama plovi brod. Shodno tome, prijeko je potrebno stvoriti obvezujući međunarodni regula-

³⁴ Nonso Enebeli, V.; Chibuike Njoku, D., A Critical Appraisal of the Anti-piracy Law of Nigeria, *Journal of Law, Policy and Globalization*, god. 113 (2021.), str. 54.

³⁵ Amižić Jelovčić, P., Mjere suzbijanja piratstva..., *op. cit.*, str. 141.

³⁶ Vidi 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, od 23. svibnja 2011.; Revised Interim Recommendations, MSC.1/Circ.1406/Rev.1, od 16. rujna 2011.; Interim Guidance to Ship Owners and Ship Operators, Shipmasters and Crews on the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in the High Risk Area, MSC.1/Circ.1405, od 23. svibnja 2011.; Revised Interim Guidance, MSC.1/Circ.1405/Rev.1, od 16. rujna 2011. Opširnije o tome Amižić Jelovčić, P., Naoružana pratnja na hrvatskim pomorskim brodovima, Radić, Ž. (ur.), *Zbornik radova sa znanstveno-stručnog skupa »In memoriam prof. dr. sc. Vjekoslav Šmid«*, Rab, 2013., str. 130.

torni okvir koji bi se primjenjivao na privatnu naoružanu pratnju na trgovačkim brodovima.³⁷

Pozitivno zakonodavstvo u državama Gvinejskog zaljeva ne predviđa mogućnost ukrcanja privatne naoružane pratnje na brodove trgovačke mornarice tijekom plovidbe njihovim obalnim morima.³⁸ Međutim, postoji mogućnost korištenja njihovih usluga pod uvjetom da su ukrcani na brodove koji plove u pratnji trgovačkih brodova kojima je potrebna zaštita. Pojedine države iznimno dopuštaju ukrcaj naoružane pratnje na brodove trgovačke mornarice dok se nalaze na sidrištu. Ovakvo je rješenje propisano jer u području Gvinejskog zaljeva nacionalne vojske država i policijski službenici pružaju uslugu pratnje brodovima te je privatnim zaštitarskim tvrtkama onemogućeno korištenje istih usluga.³⁹ Pridržavanje i primjena zakonskih odredbi koje reguliraju pitanje naoružane pratnje nadzire se redovito, a svako njihovo kršenje kažnjava se rigorozno.

Suzbijanju piratskih napada pridonosi i svakodnevna prisutnost vojnih brodova koji plove žarišnim područjem, u sklopu raznih pomorskih operacija država regije Gvinejskog zaljeva koje pokreću u regionalnoj suradnji ili s državama EU-a.⁴⁰ U tom je kontekstu važnu ulogu imala Operacija *Prosperity* koju su 2011. godine pokrenule države Benin i Nigerija, nakon što su se napadi pirata iz delte Nigera proširili i na države regije. Operacijom su se željeli spriječiti budući piratski napadi te zaštititi morski okoliš. Sporazumom se Nigerija obvezala staviti na raspolaganje svoju mornaricu, ljudske resurse i logističku pomoć, dok je Benin pristao otvoriti granice svog teritorijalnog mora kako bi nigerijska mornarica mogla nesmetano provoditi protupiratske akcije. Operacija je postigla željene rezultate te je produžena na daljnjih šest mjeseci. Iskustvo stečeno tijekom trajanja Operacije *Prosperity* ukazalo je na prednosti i nedostatke zajedničke suradnje u ovom području. Zaključeno je da se međudržavna suradnja preporučuje i u budućnosti jer se jedino putem zajedničke akcije i razmjenom podataka mogu

³⁷ Ahmad, M., *Maritime Piracy Operations: Some Legal Issues*, *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs and Shipping*, god. 4 (2020.), br. 3, str. 64.

³⁸ Protection Vessels International West Africa – PVI's West Africa najpoznatija je privatna zaštitarska kompanija koja nudi uslugu naoružane pratnje u Adenskom i Gvinejskom zaljevu, kao i u drugim rizičnim plovnim područjima. Vidi *Compliance in the Gulf Of Guinea: What Does it Mean for Ship Operators Hiring Security Services?*, <https://www.pviltld.com/compliance-in-the-gulf-of-guinea-what-does-it-mean-for-ship-operators-hiring-security-services/> (pristup 19. siječnja 2023.).

³⁹ Protection Vessels International West Africa – PVI's West Africa, <https://www.pviltld.com/services/west-africa/> (pristup 19. siječnja 2023.).

⁴⁰ Arifin, J. A.; Juned, M., *Nigeria's Compliance with the Yaoundé Code...*, *op. cit.*, str. 114.

onemogućiti budući napadi i onečišćenje mora. Međutim, također je utvrđeno kako logistička pomoć ne može biti odgovornost samo jedne ugovorne strane te da je za uspjeh operacija na moru nužna spremnost bolje opremljene mornarice da svoje resurse podijeli s državama s kojima surađuje.⁴¹

Nigerijska je mornarica 2016. godine pokrenula protupiratsku Operaciju *Tsare Teku* radi otklanjanja opasnosti od oružane pljačke, sabotiranja plinskih i naftnih cjevovoda te zaštite domaćih i međunarodnih trgovačkih brodova od piratskih napada, kao i *offshore* platformi. Operacija se provodila osam mjeseci i odvijala se u tri faze. Iako je u početnim fazama bilježila pozitivne rezultate, potkraj 2016. godine naglo je skočio broj napada.

Gotovo istodobno s Operacijom *Tsare Teku*, u lipnju 2016. godine Zapovjedništvo obrane Nigerije započelo je s Operacijom *Delta Safe* radi povećanja učinkovitosti primjene postojećih odredbi o pomorskoj sigurnosti.⁴²

Službene su statistike za 2021. godinu zabilježile opadanje broja piratskih napada za gotovo 60 %, nakon što su na tom području počeli aktivno djelovati Nigerijska mornarica i Nigerijska agencija za pomorsku sigurnost (u nastavku: NIMASA)⁴³ u sklopu projekta *Deep Blue*⁴⁴ u borbi protiv piratstva, ali i zbog pojačane prisutnosti međunarodnih snaga u Gvinejskom zaljevu. Nigerijski projekt *Deep Blue* započeo je u lipnju 2021. godine. Središnje zapovjedništvo i kontrolni centar nalaze se u Lagosu odakle se upravlja brodovima, zrakoplovima, helikopterima, dronovima i drugom imovinom pod okriljem projekta, a koja pridonosi nadzoru regije sedam dana u tjednu i dvadeset četiri sata dnevno. Projekt *Deep Blue* smatra se prvom integriranom nacionalnom pomorskom sigurnosnom strategijom u zapadnoj i središnjoj Africi. Cilj je projekta, kroz strateško partnerstvo NIMASA-e i međunarodnih organizacija, unaprijediti regionalni pristup u suzbijanju pomorskih sigurnosnih ugroza u Gvinejskom zaljevu.

⁴¹ Osei-Tutu, J. A., Lowering the Anchor on Maritime Insecurity along the Gulf of Guinea: Lessons from Operation Prosperity, Kofi Annan International Peacekeeping Training Centre (KAIPTC), Policy Brief 11/2013, Africa Portal, 2013., <https://www.africaportal.org/publications/lowering-the-anchor-on-maritime-insecurity-along-the-gulf-of-guinea-lessons-from-operation-prosperity/> (pristup 7. travnja 2023.).

⁴² Arifin, J. A.; Juned, M., Nigeria's Compliance with Yaoundé Code..., *op. cit.*, str. 114.

⁴³ Engl. *Nigerian Maritime Safety Agency*. Više o tome vidi <http://nimasa.gov.ng/about-us/> (pristup 27. siječnja 2023.).

⁴⁴ Lamai, S., Deep Blue Project to Tackle Insecurity in Gulf of Guinea – FG, Federal Ministry of Information & Culture of Federal Republic of Nigeria, 2021., <https://fmic.gov.ng/deep-blue-project-to-tackle-insecurity-in-gulf-of-guinea-fg/> (pristup 18. siječnja 2023.).

Osim spomenutih aktivnih mjera, znatan doprinos u borbi protiv modernih pomorskih ugroza predstavljaju brojne pasivne mjere, poput povećanog motrenja, noćnog tranzita opasnim područjem, uporabe vatrogasnih mlaznica, pare, pjene, povećanja brzine i izvođenja upravljačkih manevara brodom.⁴⁵ Posebno učinkovit oblik pasivnih mjera zasigurno su brojni međunarodni i nacionalni dokumenti doneseni radi prevencije i represije piratskih napada na moru. U tom su segmentu ključnu ulogu odigrali IMO i UN.

Vodeći se pozitivnim iskustvima u borbi protiv piratstva u Adenskom zaljevu⁴⁶ te njegovom uspješnom suzbijanju proteklih godina, Vijeće sigurnosti UN-a odgovorilo je na piratske napade u Gvinejskom zaljevu donošenjem rezolucija:⁴⁷

1) S/RES/2018 od 31. listopada 2011. godine, kojom je osuđeno djelo piratstva i oružane pljačke u Gvinejskom zaljevu te su pozvani regionalni akteri da poduzmu snažne mjere protiv počinitelja. Također, pozvani su na međusobnu suradnju te na suradnju s državama čiji su državljani žrtve piratskog napada ili oružane pljačke, u progonu počinitelja navedenih kaznenih djela.⁴⁸

2) S/RES/2039 od 29. veljače 2012. godine, kojom je izražena duboka zabrinutost zbog stanja pomorske sigurnosti u regiji te se pozivaju države na sazivanje konferencije radi izrade zajedničke pomorske strategije.⁴⁹ Države regije Gvinejskog zaljeva upozoravaju se na hitnost poduzimanja akcija, na nacionalnoj i regionalnoj razini, uz pomoć međunarodne zajednice. Rezolucija, također, ističe potrebu donošenja i implementacije Strategije pomorske sigurnosti, kao i stvaranje

⁴⁵ Belamarić, G., *Model zaštite broda od piratskih napada, doktorska disertacija*, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, 2015., str. 62.

⁴⁶ Anyimadu, A., *Maritime Security in the Gulf of Guinea...*, *op. cit.*, str. 5.

⁴⁷ Amižić Jelovčić, P., *Mjere suzbijanja piratstva...*, *op. cit.*, str. 146.

⁴⁸ Vijeće sigurnosti u ovoj Rezoluciji pozdravlja intenciju organiziranja sastanka šefova država u ovoj regiji kako bi pronašli zajednički odgovor na ovu sigurnosnu prijetnju te ohrabruje države članice ECOWAS-a, ECCAS-a i GGC-a na razvijanje sveobuhvatne strategije kroz donošenje nacionalnih propisa kojima se kriminaliziraju piratski napadi i oružana pljačka te nacionalnih propisa kojima će se u nacionalno zakonodavstvo implementirati odredbe i rješenja relevantnih međunarodnih propisa o sigurnosti pomorske plovidbe. Ovom se Rezolucijom, također, potiče i razvoj regionalnog okvira u borbi protiv piratstva i oružane pljačke na moru. Tekst Rezolucije 2018 (2011) na engleskom jeziku vidi <https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/UNOWA%20S%20RES%202018.pdf> (pristup 21. siječnja 2023.).

⁴⁹ Rezolucijom se ohrabruje države regije te ECOWAS, ECCAS i GGC za razvoj i implementaciju transnacionalnih i transregionalnih koordinacijskih centara za sigurnost pomorske plovidbe koji bi pokrivali cijelo područje Gvinejskog zaljeva. Tekst Rezolucije 2039 (2012) na engleskom jeziku vidi <https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/UNOCA%20SRES%202039.pdf> (pristup 21. siječnja 2023.).

pravnog okvira za prevenciju i represiju piratstva i oružane pljačke na moru te kazneni progon osoba koje su sudjelovale u počinjenju ovih kaznenih djela.

3) S/RES/2634 od 31. svibnja 2022. godine, kojom se osuđuje piratstvo i oružana pljačka u području Gvinejskog zaljeva te se pozivaju države regije da kriminaliziraju piratstvo i oružanu pljačku na moru u sklopu svog domaćeg zakonodavstva te da u skladu s tim procesuiraju ili, ako je potrebno, izruče počinitelje spomenutih kaznenih djela.⁵⁰

Posljednjom rezolucijom iz svibnja 2022. godine, Vijeće sigurnosti ponovno ističe ozbiljnost prijetnje za sigurnost plovidbe u regiji Gvinejskog zaljeva. Pri tom navodi kako je odgovornost za suzbijanje ove sigurnosne ugroze prvenstveno na zemljama regije koje piratstvo mogu ograničiti jedino ako pozitivno djeluju na sam uzrok problema.⁵¹ Također, Rezolucijom se savjetuje države članice UN-a da podijele korisne podatke, s kojima raspolažu s Interpolom, kako bi oni bili dostupni državama regije kroz ugovorom reguliranu razmjenu informacija. Iz navedenog je očito kako podrška međunarodne zajednice u suzbijanju piratstva u Gvinejskom zaljevu ne uključuje vojnu pomoć, nego je aktivna borba prepuštena državama regije. U tom je ključna razlika prema rezolucijama UN-a koje su se odnosile na Adenski zaljev. Naime, te su rezolucije UN-a, iako vremenski ograničeno, proširile područje primjene UNCLOS-ove definicije piratstva i na teritorijalno more Somalije te time dozvolile stranim vojnim brodovima plovidbu i uzapćenje piratskih brodova u somalijskim teritorijalnim vodama. Međutim, ohrabrujući je podatak iz izvješća o provedbi Rezolucije 2634 iz studenoga 2022. godine koji navodi kako nije zabilježena operativna, organizacijska ni ideološka veza između pirata, ekstremista i terorista u Gvinejskom zaljevu.⁵² Naime, postojala je bojazan od suradnje tamošnjih pirata i pripadnika teroristič-

⁵⁰ Rezolucija 2634 donesena je nakon deset godina od posljednje Rezolucije 2039 koja se odnosi na problem piratstva i oružane pljačke u Gvinejskom zaljevu. Tekst Rezolucije 2634 (2022) na engleskom jeziku vidi https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/S_RES_2634.pdf (pristup 23. siječnja 2023.).

⁵¹ Međunarodna zajednica, međutim, svjesna je da problem siromaštva, nerazvijenog gospodarstva, niskog stupnja obrazovanja i nepostojanja demokracije u zemljama trećeg svijeta, pa tako i u regiji Gvinejskog zaljeva, nije moguće riješiti u potpunosti. Slijedom toga, potiče se suradnja država regije Gvinejskog zaljeva s razvijenim državama, prvenstveno iz EU-a, vjerujući kako će se kroz kontinuiranu i stabilnu suradnju u dogledno vrijeme dogoditi ekonomski i kulturni iskorak nužan za suzbijanje piratstva u Gvinejskom zaljevu.

⁵² UN Security Council, Situation of Piracy and Armed Robbery at Sea in the Gulf of Guinea and its Underlying Causes, Report of the Secretary-General, S/2022/818 od 1. studenoga 2022., https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/S_2022_818.pdf (pristup 7. travnja 2023.).

ke skupine Boko Haram. U izvješću se izričito navodi kako ne postoje nikakvi empirijski dokazi o tome.

Nakon što su godinama zanemarivali pitanje pomorske sigurnosti u svojim obalnim državama, čelnici država u regiji Gvinejskog zaljeva prepoznali su ozbiljnost problema s kojim se suočavaju te su pokazali spremnost u poduzimanju odgovarajućih radnji kako bi suzbili kriminalne aktivnosti u tom području.⁵³ Potaknuti spomenutim rezolucijama, čelnici Gospodarske zajednice zapadnoafričkih država – ECOWAS (engl. *Economic Community of West African States*), Gospodarske zajednice srednjoafričkih država – ECCAS (engl. *Economic Community of Central African States*) i Komisije Gvinejskog zaljeva – GGC (engl. *Gulf of Guinea Commission*) okupili su se 25. lipnja 2013. godine u Yaoundéu u Kamerunu. Na tom su sastanku postavljeni temelji zajedničke regionalne strategije za sprječavanje i kazneni progon kriminalnih aktivnosti u vodama Gvinejskog zaljeva donošenjem *Pravilnika o postupanju radi suzbijanja piratstva, oružane pljačke protiv brodova i nezakonitih pomorskih aktivnosti u zapadnoj i središnjoj Africi, tzv. Pravilnik o postupanju Yaoundé*.⁵⁴ U izradi Pravilnika sudjelovao je i IMO, koji je tako pokazao svoju odlučnost u pružanju doprinosa u borbi protiv piratstva u području zapadne Afrike.

3.1. Pravilnik o postupanju Yaoundé

Pravilnikom o postupanju Yaoundé, države potpisnice obvezale su se surađivati u suzbijanju međunarodnog organiziranog pomorskog kriminala, uključujući piratstvo, pomorski terorizam i nezakoniti, neprijavljeni i neregularni ribolov, tzv. IUU-ribolov.^{55 56} Dakle, Pravilnik se ne primjenjuje isključivo na pi-

⁵³ Pichon, E.; Pietsch, M., *Piracy in the Gulf of Guinea...*, *op. cit.*, str. 2.

⁵⁴ Ovaj je Pravilnik rezultat suradnje država regije te je donesen uz pomoć IMO-a, a u skladu s UN Rezolucijama S/RES/2018 (2011) i S/RES/2039 (2012).

⁵⁵ Engl. *Illegal, Unreported and Unregulated Fishing*. Nezakoniti, neprijavljeni i neregularni ribolov u Gvinejskom zaljevu košta obalne države otprilike 350 milijuna američkih dolara godišnje i predstavlja ozbiljnu ekološku prijetnju za riblji fond te mogući sveukupni pad ribarske industrije. Smatra se kako su ukupni procijenjeni ulovi na obali Gvinejskog zaljeva do 40 % veći nego što je zabilježeno. Kao rezultat toga, izgubljeni su znatni resursi, prihodi, hrana i sredstva za život. Vidi Europska komisija i Visoki predstavnik Europske unije za vanjske poslove i sigurnosnu politiku..., *op. cit.*, str. 4, 5.

⁵⁶ Važnu ulogu u unapređenju suradnje država Gvinejskog zaljeva ima i organizacija Prijatelji G7++Gvinejskog zaljeva – G7++FOGG (engl. *G7++Gulf of Guinea Friends*). Organizacija je formirana 2008. godine tijekom summita G8 kako bi se reagiralo na piratske cijene u Gvinejskom zaljevu. Nakon isključenja Rusije, države G7 odlučile su uključiti i druge države i institucije, stvarajući tako G7++FOGG koja okuplja privatne, javne, regionalne i međunarodne institucije. Tvore je Belgija, Danska, Nizozemska, Norveška, Portugal,

ratske napade i oružanu pljačku, nego i na slučajeve međunarodnog organiziranog pomorskog kriminala. Pravilnik u članku 1., u slučajeve međunarodnog organiziranog pomorskog kriminala izričito ubraja: pranje novca, nezakonito trgovanje oružjem i narkoticima, piratstvo i oružanu pljačku, krađu nafte, trgovanje i krijumčarenje ljudima, nezakoniti, neprijavljeni i neregularni ribolov, onečišćenje morskog okoliša, nezakonito odlaganje otrovnog otpada u more, pomorski terorizam i otmice te vandalizaciju *offshore postrojenja*. Šire područje primjene je ključna razlika u odnosu na Pravilnik Djibouti iz 2009. godine koji je prvenstveno usmjeren na suzbijanje piratstva u Adenskom zaljevu, a koji je poslužio kao predložak za sastavljanje ovog Pravilnika.⁵⁷

U skladu s Pravilnikom, države potpisnice obvezuju se surađivati, u najvećoj mogućoj mjeri, pri uhićenju, istrazi i procesuiranju osoba koje su, ili za koje se opravdano sumnja, počinile djelo piratstva ili neko drugo prethodno navedeno kazneno djelo. Nadalje, obvezuju se na suradnju i pri zapljeni piratskog broda i/ili zrakoplova i imovine na njima te u spašavanju brodova, osoba i imovine pod piratskim napadom. Kako bi se postigla visoka razina informiranosti, države se obvezuju čuvati povjerljivost zaprimljenih podataka te se dogovoriti oko jedinstvenog kriterija prijave napada, sve radi postizanja vjerodostojne procjene rizika od piratskog napada i oružane pljačke u području zapadne i središnje Afrike. Pravilnikom se države obvezuju razviti i implementirati odgovarajuće nacionalne sigurnosne mjere kojima bi zaštitile sigurnost pomorske plovidbe i trgovine od svih oblika nezakonitih akata koje ih mogu ugroziti, kao i razviti i implementirati nacionalno zakonodavstvo, praksu i procedure potrebne za sigurnost brodova i luka te za zaštitu morskog okoliša. Veliki nedostatak Pravilnika jest taj što predviđa samo namjeru, ali ne i obvezu, država potpisnica na procesuiranje počinitelja piratskih napada i svih drugih nezakonitih akata počinjenih protiv pomoraca, brodova, luka i osoba zaposlenih u lukama, pred domaćim sudovima u skladu s njihovim nacionalnim pravom.

Zahvaljujući Pravilniku Yaoundé, utemeljena je hijerarhijska mreža pomorskih operativnih centara, tzv. YAMS⁵⁸ čija je glavna zadaća ubrzanje međuregio-

Španjolska i Švicarska te EU, UNODC i Interpol. Vidi EU Maritime Security Factsheet..., *op. cit.*, str. 23.

⁵⁷ Vidi Amižić Jelovčić, P., *Mjere suzbijanja piratstva...*, *op. cit.*, str. 148, 151. Tekst Pravilnika na engleskom jeziku vidi <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Code-of-Conduct-against-illicit-maritime-activity.aspx> (pristup 14. siječnja 2023.).

⁵⁸ Engl. *Yaoundé Architecture for Maritime Security*. Vidi Bell, C. et. al., *Pirates of the Gulf of Guinea...*, *op. cit.*, str. 24. Obalno područje podijeljeno je na pet pomorskih operativnih zona čijim aktivnostima koordiniraju i upravljaju pet pomorskih operativnih centara, tzv. MMCC (engl. *Maritime Multinational Coordination Centres*).

nalne razmjene informacija i koordinacije odgovora u hitnim slučajevima. Radi unapređenja suradnje između postojeća dva pomorska sigurnosna centra zapadne i središnje Afrike, 2014. godine uspostavljen je Međuregionalni koordinacijski centar (u nastavku: ICC),⁵⁹ kao krovno tijelo zaduženo za jačanje aktivnosti usmjerenih na koordinaciju, suradnju i funkcioniranje uspostavljenog sustava te provedbu regionalne suradnje o sigurnosti unutar područja zajedničkog pomorskog prometa.⁶⁰ Iznimnu potporu u obuci pri provođenju istraga i prikupljanju informacija dao je Interpol kroz svoja dva projekta: AGWE West Afrika i WATA. Prvim projektom, koji je započeo 2015. godine i koji bi trebao biti okončan ove godine, nastoji se unaprijediti provedba pomorskih propisa u Beninu, Obali Bjelokosti, Gani, Nigeriji i Togu. Sudionici projekta usvojili su, kroz razne vježbe, nova znanja o provođenju istraga kaznenih djela i koordinaciji između nadležnih agencija.⁶¹ WATA projekt započeo je 2022. godine, a njegovo je trajanje predviđeno do 2026. godine. Nastavlja se na prethodni Interpolov projekt i usmjeren je na iste države regije. Aktivnosti predviđene projektom uključuju unapređenje sposobnosti mornarica pri osiguravanju mjesta zločina, provođenju istraga te jačanje lučke infrastrukture i njezinih kapaciteta, što može pomoći pri ranom prepoznavanju počinitelja kaznenih djela.⁶²

Iako promiče regionalnu suradnju, Pravilnik ističe kako se njime, ni u kom smislu, ne osporava suverenitet država potpisnica, kao ni njihova teritorijalna cjelovitost, te se njime ne dopušta intervencija u vezi s nacionalnim pitanjima pojedinih država potpisnica. Štoviše, Pravilnikom se izrijekom navodi kako su sve operacije koje su poduzete u području obalnog mora obalne države, radi suzbijanja međunarodnih kaznenih djela na koja se Pravilnik odnosi, pod isključivom jurisdikcijom te države. Tek izvan teritorijalnog mora obalne države, druge su države ovlaštene zaplijeniti piratski brod i uhititi počinitelje.

⁵⁹ Engl. *Interregional Coordination Centre*. Vidi <https://www.icc-gog.org> (pristup 13. siječnja 2023.).

⁶⁰ Centar je ustanovljen kako bi nadzirao tri regionalne organizacije u implementaciji Pravilnika te je ovlašten usmjeriti sredstva potrebna u borbi protiv pomorskog kriminala, iz jedne regije u drugu. Pod okriljem ICC-a djelovat će posebni regionalni centri: jedan za zapadnu, a drugi za središnju Afriku – CRESMAC (engl. *Regional Centre for Maritime Security in Central Africa*) i CRESMAO (engl. *Regional Maritime Security Centre of West Africa*). *Ibid.*

⁶¹ Project AGWE, West Africa, <https://www.interpol.int/Crimes/Maritime-crime/Project-AGWE-West-Africa> (pristup 10. travnja 2023.).

⁶² Project WATA, <https://www.interpol.int/Crimes/Maritime-crime/Project-WATA> (pristup 10. travnja 2023.).

Pravilnik prepoznaje važnost i doprinos koji sustavna i sveobuhvatna pravna regulativa pojedine države ima u borbi protiv piratstva i modernih pomorskih prijetnji. Naime, samo ako sve države regije uspostave zadovoljavajući pravni okvir za suzbijanje i represiju međunarodnih kaznenih djela na koja se Pravilnik o postupanju poziva, može se očekivati kako će ova međuregionalna suradnja, u konačnici, biti učinkovita. U članku 4. Pravilnika, ističe se nužnost napretka na razini svake pojedine države kroz donošenje i razvijanje modernih nacionalnih propisa, praksi i procedura radi postizanja sigurnosne zaštite luka, brodova i morskog okoliša. Također, s istim se člankom potiče i na donošenje nacionalnih planova sigurnosti plovidbe kako bi uspješnije uskladili i koordinirali implementaciju sigurnosnih mjera te kako bi se, u konačnici, unaprijedila sigurnost u međunarodnom pomorskom prometu.

Iako je donošenje Pravilnika rezultiralo pozitivnim pomakom u borbi protiv pirata, desetljeće njegove primjene ukazalo je i na njegove nedostatke. Kao ključna prepreka u učinkovitoj primjeni pokazao se nedostatak odgovarajućeg osoblja, opreme i logističke potpore, kao i nepostojanje redovitog financiranja.⁶³ Tome su, također, pridonijele i nedovoljno jasne odredbe o nadležnosti pojedinih regionalnih tijela te inertnost država regije u donošenju nužnih nacionalnih propisa u skladu s preporukama. Svakako je i neobvezujući karakter Pravilnika pridonio porastu broja piratskih napada i oružanih pljački nakon njegova donošenja. Bez odgovarajućeg pravnog okvira na razini ugroženih država u regiji te njihove čvršće suradnje ne može se očekivati veći napredak u suzbijanju piratskih napada u Gvinejskom zaljevu.

3.2. Afrička povelja o pomorskoj sigurnosti i razvoju u Africi (Povelja Lomé)

Države članice Afričke unije usvojile su 2016. godine Afričku povelju o pomorskoj sigurnosti i razvoju u Africi⁶⁴ koja sadržava mjere zaštite mora i obale afričkog kontinenta, potičući pritom održivo gospodarsko iskorištavanje mora i podmorja. Poveljom se svaka država članica obvezuje poduzeti sve potrebne mjere radi unapređenja razine sigurnosti na svom pomorskom dobru. Navedeno je moguće ostvariti jačanjem postojećih kapaciteta, usklađivanjem nacionalnog zakonodavstva te uspostavljanjem nacionalnih agencija za pomorsku koordinaciju.

⁶³ UN Office on Drugs and Crime, *Maritime Piracy...*, *op. cit.*, str. 50.

⁶⁴ Engl. *African Union Charter on Maritime Security and Safety and Development in Africa*. Više o tome vidi https://au.int/sites/default/files/treaties/37286-treaty-african_charter_on_maritime_security.pdf (pristup 6. veljače 2023.).

Povelja definira piratstvo u skladu s odredbama UNCLOS-a, a kao ključan cilj svog donošenja navodi prevenciju i suzbijanje nacionalnih i transnacionalnih kaznenih djela, uključujući terorizam, piratstvo, oružanu pljačku protiv pomorskih brodova, krijumčarenje droge i migranata, trgovanje ljudima te nezakoniti, neprijavljeni i neregularni ribolov (čl. 3. Povelje). U tom smislu, ističe se potreba za osnivanjem nacionalnih, regionalnih i kontinentalnih institucija te implementacijom rješenja kojima se potiče postizanje sigurnosti na moru. Također se ističe važnost međuagencijske i međunarodne suradnje, kao i suradnje među državama članicama Afričke unije. Kako bi spriječila počinjenje kaznenih djela na moru, svaka se država obvezuje aktivno nadzirati i štititi svoje more te pružiti potporu drugim državama članicama, ako je to potrebno. Nadalje, u skladu s odredbom čl. 6. Povelje, svaka je država dužna ojačati provedbu zakona na moru uz pomoć mornarice, obalne straže, agencija nadležnih za pomorsku sigurnost, carinske vlasti i lučkih kapetanija.

Države članice obvezuju se uskladiti svoje nacionalno zakonodavstvo s UNCLOS-om, SOLAS-om te Protokolom iz 2005. godine uz Konvenciju SUA te obučiti osoblje zaduženo za njihovu implementaciju, osobito unutar pravosudnog sustava (čl. 8. Povelje). Prema izvješću UNODC-a, samo je trećina država kriminalizirala piratstvo unutar svojih nacionalnih propisa te uskladila njihove odredbe s definicijom piratstva iz UNCLOS-a. Navedeno je nužno za uspostavljanje univerzalne jurisdikcije. Kako bi se pak otklonio problem trajnog i stabilnog financiranja, koji je identificiran kao ključna prepreka provedbi Pravilnika Yaoundé, Poveljom se države članice obvezuju osigurati potrebna financijska sredstva kroz javne fondove i privatna partnerstva te osnovati Fond za pomorsku sigurnost (čl. 11). Odredbama Povelje nameće se državama članicama obveza donošenja potrebnih pravnih propisa i stvaranja pravnog okvira koji će omogućiti učinkovitu provedbu zadanih ciljeva, kao i obveza suradnje u zaštiti, istragama i procesuiranju počinitelja kaznenih djela na moru (čl. 40. Povelje).

Osobita važnost ove Povelje jest što je obvezujućeg karaktera te je time pravni okvir pomorske sigurnosti u Africi, koji su do tada tvorile odredbe mekog prava, dodatno osnažen.

3.3. Zakon o suzbijanju piratstva i drugih pomorskih kaznenih djela (Zakon SPOMO)

U skladu s člankom 4. Pravilnika Yaoundé, Nigerija je 2019. godine donijela Zakon o suzbijanju piratstva i drugih pomorskih kaznenih djela (u nastavku:

Zakon SPOMO),⁶⁵ radi prevencije i suzbijanja piratstva, oružane pljačke i drugih nezakonitih djela počinjenih protiv broda, zrakoplova ili pomorskog objekta, uključujući fiksnu i plutajuću platformu. Zakon SPOMO je prvi specijalizirani propis u području regije koji je usmjeren protiv piratstva, a čije su odredbe usklađene s odredbama UNCLOS-a i Konvencije SUA. Međutim, u učinkovitoj borbi protiv počinitelja kaznenih djela nije dovoljno propisati ta kaznena djela unutar svog nacionalnog zakonodavstva. Nužno je stvoriti i kvalitetan pravni okvir koji jamči procesuiranje njihovih počinitelja. Većina država, uz iznimku Liberije i Toga, nije implementirala odredbe relevantnih međunarodnih konvencija u svoje nacionalno zakonodavstvo, što znatno otežava njihovu borbu protiv počinitelja međunarodnih zločina na moru. Donošenjem Zakona SPOMO, Nigerija je napravila bitan iskorak u tom smjeru. Ne samo da je pravno regulirala piratstvo u skladu s odredbama UNCLOS-a, nego je svojim područjem primjene obuhvatila i počinitelje drugih pomorskih kaznenih djela, kako je propisano Konvencijom SUA, te omogućila njihovo procesuiranje za što je propisana isključiva nadležnost Federalnog visokog suda. Zakonom se ujedno pokušala otkloniti velika prepreka u uspješnoj primjeni Pravilnika Yaoundé, a to je problem stabilnog financiranja. Naime, članak 19. Zakona SPOMO propisuje da će NIMASA osnovati tzv. SPOMO-fond kojim će ujedno i upravljati. Fond bi se koristio za implementaciju Zakona, a trebao bi biti financiran sredstvima koja u tu svrhu odobri Federalna vlada Nigerije i financijskim doprinosima korisnika usluga agencija za pomorsku sigurnost. Također, 35 % dobiti od prodaje imovine zaplijenjene počiniteljima kaznenih djela propisanih Zakonom, kao i druge dobiti ostvarene počinjenjem tih djela, trebalo bi biti uplaćeno u Fond.⁶⁶

Nedostatkom Zakona SPOMO smatraju se nedovoljno jasne formulacije, poput one iz čl. 17. st. 3. koje nameću odgovornost za prikupljanje podataka, nadzor i istragu kaznenih djela agencijama za provedbu zakona i sigurnosti, a da, pritom, izričito ne navodi koje su to agencije. U praksi takve neprecizne formulacije često dovode ili do preklapanja ili pak do izbjegavanja nadležnosti. Nesklad između odredbi Zakona SPOMO i pozitivnog prava Nigerije predstavlja još jedan problem u primjeni. Primjer je takve neusklađenosti odredba Zakona SPOMO koja imenuje Nigerijsku agenciju za pomorsku upravu i sigurnost kao koordinacijsko tijelo nadležno za sve pomorske aktivnosti i sigurnost, uključujući prevenciju piratstva, pomorskih kaznenih djela i drugih nezakonitih čina

⁶⁵ Engl. *Suppression of Piracy and Other Maritime Offences Act*. Više o tome vidi <https://placbillstrack.org/8th/upload/Suppression%20of%20Piracy%20and%20Other%20Maritime%20Offences%20Act%202019.pdf> (pristup 6. travnja 2023.).

⁶⁶ Nonso Enebeli, V.; Chibuike Njoku, D., *A Critical Appraisal...*, *op. cit.*, str. 60.

zabranjenih Zakonom. Međutim, navedena je odredba u koliziji s odredbom Zakona o oružanim snagama iz 1993. godine koja za te poslove ovlašćuje Nigerijsku mornaricu.⁶⁷

Donošenjem Zakona željelo se sveobuhvatno pristupiti problemu piratstva i drugim pomorskim kaznenim djelima, tako da Zakon sadržava i odredbe o procesuiranju počinitelja, što je svakako pohvalno. Ipak, Zakon nije pravno regulirao odgovornost za ona kaznena djela koja prethode počinjenju kaznenih djela piratstva, otmica i oružane pljačke, kao ni ona koja uslijede nakon njih. Primjerice, počinjenju piratstva redovito prethodi kazneno djelo krijumčarenja oružjem, dok nakon piratskog napada često dolazi do pranja novca, korupcije i utaje poreza. Nakon donošenja Zakona SPOMO zabilježen je pad broja piratskih napada u tom području. Međutim, pokazalo se kako pad broja piratskih napada nije rezultat učinkovitosti ovog propisa, nego činjenice da njegovim područjem primjene nisu obuhvaćena kaznena djela koja uslijede nakon počinjenja piratskog napada. Naime, nakon donošenja Zakona SPOMO, pirati su se u većoj mjeri opredijelili za počinjenje drugih pomorskih kaznenih djela, poput otmica uz traženje visokih otkupnina, regulirani drugim propisima koji ne predviđaju mogućnost njihova procesuiranja. Istodobno, Zakon SPOMO se ne odnosi ni na kazneno djelo ilegalnog ribarstva koje predstavlja jednako ozbiljan problem za gospodarstvo Nigerije.

Iako donošenje Zakona SPOMO predstavlja važan doprinos u borbi protiv modernih pomorskih ugroza, u području ne samo Nigerije nego i cijele regije, te prvi korak pri stvaranju odgovarajućeg pravnog okvira, nažalost, sam Zakon nije postigao željene rezultate. Neučinkovita implementacija i provedba zakona te činjenica da ne postoje drugi odgovarajući zakonski i podzakonski propisi koji bi omogućili i olakšali primjenu odredbi Zakona SPOMO, kao i neusklađenost Zakona SPOMO s postojećim relevantnim pravnim propisima, negativno su utjecali na njegovu učinkovitost u primjeni. Stoga se preporučuje izmjena Zakona jer se samo sustavnim pristupom problemu piratstva i drugih kaznenih djela u regiji, te usklađivanjem s postojećim propisima, može postići uspjeh u njihovoj prevenciji i suzbijanju.

⁶⁷ Ogbonnaya, M., *Nigeria's Anti-piracy Law Misses the Mark*, Institute for Security Studies, 2020., <https://issafrica.org/iss-today/nigerias-anti-piracy-law-misses-the-mark> (pristup 5. travnja 2023.).

3.4. BMP WA

Po uzoru na Priručnik BMP5,⁶⁸ koji se pokazao vrlo koristan i učinkovit u borbi protiv pirata u Adenskom zaljevu, 2020. godine donesen je Priručnik BMP WA (u nastavku: Priručnik).⁶⁹ Priručnik sadržava gotovo identična rješenja kao i BMP5, osim geografskog područja primjene,⁷⁰ te preporuke za javljanje koordinacijskom centru MDAT-GoG-u.⁷¹ Baš kao i BMP5, BMP WA donesen je kao priručnik koji nije obvezujući za kompaniju, ali se preporučuje pridržavanje njegovih uputa tijekom prolaska kroz rizično područje. Priručnik služi isključivo kao smjernica u postupanju te se autori izuzimaju od svake odgovornosti koja bi za njih mogla proizaći zbog pridržavanja uputa iz Priručnika. Štoviše, već u samom uvodu Priručnika ističe se kako smjernice sadržane u njemu ne umanjuju ovlasti niti oslobađaju zapovjednika broda odgovornosti za sigurnost broda te osoba i tereta na njemu. Svrha ovog Priručnika jest pružiti pomoć brodovima pri planiranju putovanja kroz rizična područja, pri otkrivanju, izbjegavanju, onemogućavanju i odgađanju piratskog napada te, naposljetku, o njegovom izvješćivanju. S obzirom na to da su pomorske ugroze, uključujući piratstvo, izuzetno dinamične i nepredvidive, od ključne je važnosti za odbijanje napada na brod razumijevanje same sigurnosne prijetnje i raspolaganje aktualnim informacijama o njoj. Priručnik je usmjeren na pomorska kaznena djela koja predstavljaju izravnu prijetnju članovima posade i teretu koji se prevozi brodom, ističući, prije svega, piratstvo, oružanu pljačku, krađu tereta, otmicu broda i članova posade.

Kako bi se spriječile potencijalne ugroze, ključno je razumijevanje prijetnje, provedba procjene rizika, implementacija mjera sigurnosne zaštite broda, izvje-

⁶⁸ Posljednja peta verzija Priručnika datira iz lipnja 2018. godine. Tekst na engleskom jeziku vidi https://www.maritimelogbalsecurity.org/media/1037/bmp5-low_res.pdf (pristup 12. siječnja 2023.).

⁶⁹ Engl. *Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security off the Coast of West Africa including the Gulf of Guinea*. Priručnik su u ožujku 2020. godine priredili u koautorstvu ICS, BIMCO, IGP&I Clubs, INTERCARGO, INTERTANKO i OCIMF. Tekst BMP WA na engleskom jeziku vidi <https://www.westpandi.com/getmedia/e913f6ec-61ef-40da-b40f-1adeafee3c6c/BMP-West-Africa.pdf> (pristup 20. siječnja 2023.).

⁷⁰ Priručnik BMP WA primjenjuje se na područje zapadne Afrike, a osobito na područje Gvinejskog zaljeva.

⁷¹ Engl. *Maritime Domain Awareness Trade – Gulf of Guinea*. MDAT – GoG je koordinacijski centar Pomorske trgovačke operacije Ujedinjenog Kraljevstva (UKMTO) i Francuske mornarice (MICA Center) od lipnja 2016. godine. Centar doprinosi sigurnosti pomorske plovidbe središnje i zapadne Afrike tako što potiče brodare na javljanje i prijavljivanje incidenata ili sumnjivih aktivnosti te osigurava vezu između broda i vojnih snaga u regiji (odjeljak 6. Priručnika). Više o tome vidi <https://gog-mdat.org/home> (pristup 24. siječnja 2023.).

štavanje o tome, kao i suradnja. Kompanije bi trebale provoditi procjenu rizika i odrediti zaštitne mjere za brod, poput ojačavanja fizičke zaštite broda, dodatne obuke posade broda te jačanje straže. Brodovi se tijekom plovidbe rizičnim područjem moraju redovito javljati koordinacijskom centru MDAT-GoG-u kako bi prijavili svaku sumnjivu aktivnost, pokušaj napada ili ostvareni napad te uputili poziv u pomoć u slučaju konkretnog napada na brod. Važnu ulogu u primjeni svih preporučenih preventivnih mjera ima zapovjednik broda koji prije ulaska u rizično područje treba prikupiti sve relevantne informacije te, ako je to uobičajena praksa, angažirati naoružanu pratnju. Također, zapovjednik bi trebao prije ulaska u rizično područje obavijestiti posadu o provedenim radnjama, organizirati vježbe simulacije napada i provjeriti ispravnost pogonskih uređaja na brodu. Po ulasku u rizično područje, zapovjednik broda prijaviti će svoj ulazak koordinacijskom centru, ažurirati i pratiti nove informacije, pobrinuti se da su sve pristupne točke na brodu osigurane tako da onemogućuju ukrcaj pirata na brod te minimalizirati uporabu VHF-a i elektroničke pošte tijekom plovidbe tim područjem. U tom smislu, zapovjednik broda treba pripremiti i testirati Komunikacijski plan za hitne slučajeve. BMP WA preporučuje da sustav za automatsku identifikaciju broda, tzv. AIS⁷² ostane aktiviran tijekom plovidbe rizičnim područjem kako bi centri za prijavu i vojni brodovi u blizini mogli locirati brod. Pritom, dostupni podaci trebaju biti ograničeni na ime broda, poziciju broda, rutu, brzinu, plovidbeni status te na informacije vezane za sigurnost. Također se preporučuje minimalno zadržavanje na sidrištu kada su brodovi najranjiviji i najizloženiji potencijalnom napadu.

Zapovjednik broda dužan je primijeniti mjere za zaštitu broda. U najučinkovitije mjere zaštite svakako se ubraja stražarenje, zahvaljujući kojem se u ranoj fazi mogu primijetiti sumnjive radnje te pravodobno poduzeti odgovarajuće mjere za odbijanje piratskog napada. Ako brodu prijeti napad, Priručnik

⁷² Engl. *Automatic Identification Ship System*. AIS je primopredajni uređaj koji koristi VHF-frekvenciju (engl. *Very High Frequency*) za izmjenu podataka s brodovima te omogućava identifikaciju brodova koji se nalaze u njihovoj blizini. Primljene i odaslane informacije sadržavaju osnovne navigacijske podatke o tim brodovima. Sustav AIS poboljšava sigurnost ljudskog života na moru, sigurnost u vođenju navigacije te pridonosi zaštiti morskog okoliša. Vidi Baturina, E., *Automatski identifikacijski sustav – AIS*, *Pomorski zbornik*, god. 40 (2002.), br. 1, str. 79. Sustav automatske identifikacije broda počeo se primjenjivati u Republici Hrvatskoj 2005. godine. Pomoću njega osigurava se identifikacija brodova, praćenje i nadzor odvijanja pomorskog prometa u morskom prostoru pod hrvatskom nadležnošću. Vidi Čorić, D., *Onečišćenje mora s brodova: međunarodna i nacionalna pravna regulativa*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2009., str. 36; Bolanča, D., *Prometno pravo Republike Hrvatske*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 39.

savjetuje aktivaciju alarma kako bi se članovi posade upozorili na to da je brod napadnut. Tako se istodobno upozoravaju i pirati da je napad prepoznat te da će se brod i članovi posade ponašati u skladu s tim. Manevri za izbjegavanje napada kao i različite fizičke barijere, poput žilet-žice te prepreka pozicioniranih preko najviše oplate trupa broda, dokazano su učinkoviti oblici sprječavanja neželjenog ukrcaja na brod. U iste svrhe, u praksi, koriste se vođeni topovi i pjena. Poseban napor treba uložiti kako bi se onemogućio pristup brodomskom mostu, strojarnici i smještajnim prostorijama posade. Na brodu mora postojati mjesto sigurnog okupljanja⁷³ i/ili *citadela*,⁷⁴ o čijoj uporabi odlučuje zapovjednik broda.

BMP WA ne preporučuje ukrcaj naoružane pratnje na brod, nego odluku o tome u potpunosti prepušta kompaniji. U Priručniku se ističe kako pri donošenju te odluke treba uzeti u obzir stupanj prijetnje i analizu rizika, zakonodavstvo obalne države te stupanj zaštite koju pružaju obalna straža, pomorska policija i ratna mornarica u tom području.⁷⁵

Priručnik također sadržava smjernice za postupanje posade broda u slučaju objektivne opasnosti za brod. Prvenstveno bi trebalo oglasiti alarm te putem VHF-kanala 16 uputiti poziv u pomoć. Ako brod ne plovi punom brzinom treba povećati brzinu, koliko je to moguće, pokrenuti postupak za hitne slučajeve te aktivirati Komunikacijski plan za hitne slučajeve. Sustav AIS treba biti uključen, a preporučuje se i aktivacija svih dostupnih oblika fizičke zaštite broda te okupljanje članova posade na mjestu sigurnog okupljanja ili u *citadeli*, odakle bi trebalo ostvariti kontakt s koordinacijskim centrom MDAT-GoG i kompanijom. Priručnik sadržava konkretne upute za posadu u slučaju da pirati preuzmu kontrolu nad brodom, kao i za slučaj otmice.⁷⁶ U posljednjem je dijelu Priručnika obrađen postupak istrage i prikupljanja i čuvanja dokaza o kaznenom djelu,⁷⁷ kao i obveza kompanije za pružanje svakog oblika pomoći članovima posade koji su pretrpjeli napad.

⁷³ Engl. *Safe Muster Point*. Mjesto sigurnog okupljanja je mjesto koje je određeno Planom sigurnosne zaštite broda i s kojim su upoznati svi članovi posade. Radi se o mjestu koje zadovoljava uvjet fizičke zaštite članova posade od napadača. Na navedenom će se mjestu, u slučaju napada, okupiti svi članovi posade čije prisustvo nije neophodno na mostu ili u strojarnici. Vidi BMP WA, *Best Management Practices...*, *op. cit.*, str. 21.

⁷⁴ Amižić Jelovčić, P., *Mjere suzbijanja piratstva...*, *op. cit.*, str. 156, 157.

⁷⁵ Vidi BMP WA, *Best Management Practices...*, *op. cit.*, str. 27.

⁷⁶ *Ibid.*, str. 33, 34.

⁷⁷ Zapovjednik broda i članovi posade trebali bi se držati IMO-vih Smjernica o čuvanju i prikupljanju dokaza, A 28/Res. 1091 (engl. *IMO Guidelines on Preservation and Collection of Evidence*). Vidi [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1091\(28\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1091(28).pdf) (pristup 19. siječnja 2023.).

4. DOPRINOS EUROPSKE UNIJE U BORBI PROTIV PIRATSTVA U GVINEJSKOM ZALJEVU

Zbog svog geostrateškog položaja te blizine sjevernoameričkog i europskog kontinenta, Gvinejski zaljev preuzeo je mjesto među izvoznicama nafte i plina, čak i ispred zemalja Bliskog istoka. Njegova važnost za EU dodatno je porasla početkom rata u Ukrajini kada je Europa, koja je do tada ovisila o uvozu ugljikovodika iz Rusije, upravo u Gvinejskom zaljevu pronašla zamjenskog dobavljača potrebnih energenata. Shodno tome, Gvinejski zaljev i zemlje EU-a imaju zajedničke interese za ekonomskom stabilnošću i pomorskom sigurnošću u ovom dijelu svijeta.⁷⁸ Regija ima dugu obalnu liniju i bogata je resursima koji su važni za zapošljavanje lokalnog stanovništva i potrošnju, kao i za trgovinu s Europom. Sigurni plovni putovi preduvjet su za sigurnu trgovinu i održivost svih pomorskih resursa, uključujući ribarstvo, što je od neprocjenjive važnosti za lokalnu zajednicu, ali i za europske korisnike. Međutim, međunarodni zločini na moru,⁷⁹ trgovina narkoticima i ostala ilegalna roba koja se krijumčari uzduž obale i diljem kopnenih granica sve više oštećuju lokalne zajednice država regije i potiču probleme u Europi.⁸⁰

EU je podržao ciljeve Pravilnika o postupanju Yaoundé, usvojivši 2014. godine Strategiju EU-a za Gvinejski zaljev⁸¹ u kojoj se definiraju potencijalni

⁷⁸ Afričke zemlje i EU surađuju putem višestrukih okvira poput Sporazuma iz Cotonoua te zajedničke strategije Afrike i EU-a. Osim tih okvira, Vijeće je usvojilo i tri regionalne strategije za Afrički rog, Gvinejski zaljev i Sahel. Sporazum iz Cotonoua sveobuhvatan je okvir za odnose EU-a s afričkim, karipskim i pacifičkim (AKP) zemljama. Njime su obuhvaćeni odnosi EU-a sa sedamdeset devet zemalja, uključujući i četrdeset osam zemalja supsaharske Afrike. Zajednička strategija Afrike i EU-a usvojena je 2007. godine kao formalni kanal za odnose EU-a s afričkim zemljama. U ožujku 2020. godine Europska komisija (EC) i Europska služba za vanjsko djelovanje (ESVD) izdale su zajedničku komunikaciju naslovljenu »Put prema sveobuhvatnoj strategiji s Afrikom«. Njome se predlaže suradnja u nekoliko ključnih područja: zelenoj tranziciji i pristupu energiji, digitalnoj transformaciji, održivom rastu i otvaranju novih radnih mjesta, postizanju mira, sigurnosti i upravljanju migracijama i mobilnošću. Vidi Vijeće Europske unije, Odnosi EU i Afrike, <https://www.consilium.europa.eu/hr/policies/eu-africa/> (pristup 27. siječnja 2023.).

⁷⁹ Bolanča, D., *Odgovornost brodara za izuzete slučajeve*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 1996., str. 78, 83.

⁸⁰ Vidi Europska komisija i Visoki predstavnik Europske unije za vanjske poslove i sigurnosnu politiku..., *op. cit.*, str. 2.

⁸¹ U Strategiji se kao ključne prijetnje stabilnosti regije i uspješnog gospodarskog razvoja navode: nezakoniti ribolov, nedopušteno odlaganje otpada u more, piratstvo i oružana pljačka, otmice, trgovanje ljudima, narkoticima, oružjem i krivotvorinama, krijumčarenje migrantima, krađa nafte te kriminalne radnje u lukama. Vidi Council of the European Union, *EU Strategy...*, *op. cit.*, str. 2.

potezi koje EU može poduzeti putem sveobuhvatnog pristupa podrške akcijama afričke regije i u suradnji s međunarodnim partnerima. Ovi bi potezi pridonijeli rješavanju problema s kojima se suočavaju zemlje Gvinejskog zaljeva i njihove regionalne organizacije te bi im pomogli u borbi protiv pomorskih prijetnji. Strategijom se žele postići četiri temeljna cilja: razvoj, dobro upravljanje i rješavanje unutarnjih sukoba, politička i diplomatska sigurnost, vladavina prava te, na koncu, suzbijanje nasilnog ekstremizma. Iako je Strategijom jasno iskazana spremnost EU-a za pružanje pomoći zemljama regije, očito je da ta pomoć ne uključuje i prisutnost vojnih snaga, kao što je to bio slučaj u Adenskom zaljevu.

Već sljedeće godine, Vijeće EU-a donijelo je Akcijski plan za Gvinejski zaljev za razdoblje od 2015. do 2020. godine u kojem je razrađen plan podrške EU-a, nastojanjima regije i njezinih obalnih država, u neutraliziranju različitih ugroza sigurnosne zaštite u pomorstvu i organiziranog kriminala. Akcijskim se planom želi ojačati međuregionalna suradnja država središnje i zapadne Afrike te povećati razina koordinacije između EU-a i njezinih država članica te međunarodnih partnera.⁸² Cilj je EU-a pružiti pomoć državama regije u postizanju mira, sigurnosti i prosperiteta kroz legitiman razvoj ekonomije i pravnih institucija.⁸³ Suradnjom između EU-a i država regije štite se njihovi zajednički interesi u području ekonomije, razvoja, trgovine i sigurnosti, jer se većina pomorske trgovinske razmjene Gvinejskog zaljeva odvija upravo s Europom.⁸⁴ Dokaz su tome razni projekti u kojima je sudjelovao i EU i koji je financijski

⁸² Cilj je Akcijskog plana pružiti podršku i na regionalnoj i na nacionalnoj razini postojećim nastojanjima Gospodarske zajednice zapadnoafričkih država (ECOWAS), Gospodarske zajednice srednjoafričkih država (ECCAS) i Komisije Gvinejskog zaljeva (GGC), kao i državama potpisnicama Pravilnika o postupanju Yaoundé iz 2013. godine.

⁸³ Osobita je pažnja posvećena održivosti ribljeg fonda i prirodnih resursa u području Gvinejskog zaljeva.

⁸⁴ U svakom trenutku u području Gvinejskog zaljeva nalazi se barem trideset brodova koji plove pod zastavama država EU-a ili su u njihovom vlasništvu. EU uvozi gotovo polovinu potrebne mu energije, od čega 10 % nafte i 4 % prirodnog plina potječe iz Gvinejskog zaljeva koji zbog svog geografskog položaja i blizine Europi ima komparativnu prednost u odnosu na Bliski istok. Vidi Council of the European Union, *EU Strategy...*, *op. cit.* u bilj. 7. EU uvozi 13 % nafte i 6 % plina iz zapadne Afrike. Vidi Vijeće Europske unije, Zaključci Vijeća o Akcijskom planu za Gvinejski zaljev za razdoblje od 2015. do 2020., od 16. ožujka 2015., <https://www.consilium.europa.eu/hr/press/press-releases/2015/03/16/council-conclusions-gulf-guinea-action-plan-2015-2020/> (pristup 19. siječnja 2023.).

podržao, poput SEACOP-a,⁸⁵ GoGIN-a,⁸⁶ PESCAO-a,⁸⁷ SWAIMS-a,⁸⁸ WeCAPS-a⁸⁹ i drugih.

EU je u Africi pokrenuo više vojnih i civilnih misija i operacija kao dio Zajedničke sigurnosne i obrambene politike. Jedna od poznatijih jest svakako Afrički NEMO,⁹⁰ koji koordinira francuska ratna mornarica. Afrički NEMO je operacija utemeljena radi unapređenja operabilnosti obalnih država Gvinejskog zaljeva te kao podrška primjeni Pravilnika o postupanju Yaoundé iz 2013. godine. Važan doprinos operaciji NEMO dala je i Europska agencija za pomorsku sigurnost (EMSA)⁹¹ kroz svoj satelitski program *Copernicus*, koji je osmišljen kako bi osigurao dostupnost svih potrebnih operativnih podataka i usluga vezanih za okolišna i sigurnosna pitanja.⁹² Osim Francuske, i druge europske države, poput Portugala, Španjolske, Italije, Ujedinjenog Kraljevstva, Belgije i Danske, pružaju pomoć u borbi protiv piratstva u Gvinejskom zaljevu.⁹³

⁸⁵ Engl. *Seaport Cooperation Project*. Projekt je pokrenut je 2015. godine radi rješavanja problema nezakonitog pomorskog prometa u regiji. Vrijednost projekta iznosi 6 milijuna eura. Vidi *The Gulf of Guinea and Maritime Security*, NATO Open Publications, god. 7 (2022.), br. 1, str. 20, https://issuu.com/spp_plp/docs/the_gulf_of_guinea_gog_and_maritime_security?fr=sOTBhMDQ1MTE0NTU (pristup 27. siječnja 2023.).

⁸⁶ Engl. *The Gulf of Guinea Inter-Regional Network*. Projekt je započeo s radom 2016. godine radi unapređenja pomorske sigurnosti u devetnaest država regije. Vrijednost projekta iznosi 9.3 milijuna eura. *Ibid.*

⁸⁷ Engl. *Improved Regional Fisheries Governance in Western Africa*. Projekt je pokrenut 2018. godine kako bi se poboljšao i osigurao održivi ribolov, a onemogućio nezakoniti, neprijavljeni i neregularni ribolov. Vrijednost projekta iznosi 15 milijuna eura. *Ibid.*

⁸⁸ Engl. *The West Africa Integrated Maritime Security*. Projekt je započeo s radom 2019. godine i posebnu pozornost posvećuje unapređenju pravnog okvira upravljanja, primjene i implementacije pravnih propisa. Vrijednost projekta iznosi 28 milijuna eura. *Ibid.*

⁸⁹ Engl. *West and Central Africa Port Security*. Projekt je pokrenut 2019. godine kako bi unaprijedio sigurnost luka u regiji zapadne i središnje Afrike. Vrijednost projekta iznosi 8.5 milijuna eura. *Ibid.*

⁹⁰ Engl. *African Navy's Exercise for Maritime Operations – African NEMO*. Partner u nizu vježbi koje su održane u sklopu ove operacije je UN-ov Ured za droge i kriminal – UNODC (engl. *The United Nations Office on Drugs and Crimes*). *Ibid.*

⁹¹ Engl. *European Maritime Safety Agency*. Vidi Europska agencija za pomorsku sigurnost, https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/institutions-and-bodies-profiles/ems_a_hr (pristup 12. siječnja 2023.).

⁹² Satelitski program *Copernicus* korišten je kroz niz pokaznih vježbi koje su održane pokraj Obale Bjelokosti, Svetog Tome i Principa, Senegala, Toga i Zelenortskih Otoka. Vidi Programme of the European Union »Copernicus«, <https://www.copernicus.eu/en/access-data> (pristup 12. siječnja 2023.).

⁹³ *The Gulf of Guinea and Maritime Security...*, op. cit., str. 23.

Potvrđujući važnost suradnje u borbi protiv piratstva, Vijeće Europske unije odobrilo je u siječnju 2021. godine zaključke o pokretanju prvog pilot projekta o konceptu koordinirane pomorske prisutnosti u Gvinejskom zaljevu (CMP), kojom se obvezuje osigurati prisutnost barem jedne države članice EU-a u svakom trenutku.⁹⁴ Vijeće njime ističe stratešku važnost Gvinejskog zaljeva, ističući iznova dugogodišnju predanost EU-a u pružanju podrške državama regije, kao i namjeru daljnjeg jačanja kooperacije. Slijedom toga, utvrđuje Gvinejski zaljev kao pomorsko područje od interesa (MAI)⁹⁵ i pozdravlja uspostavljanje Jedinice za koordinaciju pomorskog područja od interesa (MAICC).⁹⁶ Ono što države regije zamjeraju državama EU-a jest njihova usmjerenost u borbi isključivo protiv piratstva u ovom dijelu svijeta. Naime, druga kaznena djela, poput krijumčarenja i nezakonitog ribolova, imaju čak negativniji utjecaj na lokalno stanovništvo i gospodarstvo regije.

Kako je u međuvremenu cjelokupno sigurnosno okruženje postalo nestabilnije, složenije i rascjepkanije nego ikad, EU je odlučio pripremiti akcijski plan za jačanje svoje sigurnosne i obrambene politike do 2030. godine. Plan je detaljno razrađen unutar Strateškog kompasa EU-a,⁹⁷ koji je donesen u ožujku 2022. godine, kako bi EU postao još snažniji i sposobniji pružatelj sigurnosti, s obzirom na aktualne sigurnosne prijetnje u susjedstvu, a osobito zbog rata u Ukrajini. Kompas obuhvaća sve aspekte sigurnosne i obrambene politike te se temelji na četiri stupa, a to su: djelovanje, ulaganje, partnerstvo i sigurnost. Kao jedan od ciljeva, čijoj se realizaciji teži, ističe se i jačanje uloge EU-a kao aktera u području

⁹⁴ Engl. *Co-ordinated Maritime Presence*. Vidi Zaključci Vijeća o pokretanju pilot projekta o konceptu koordinirane pomorske prisutnosti u Gvinejskom zaljevu, br. 5387/21, Bruxelles, od 25. siječnja 2021., <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-5387-2021-INIT/hr/pdf> (pristup 20. siječnja 2023.). U siječnju 2022. godine odlučeno je da će navedeni projekt nastaviti s radom i naredne dvije godine, do siječnja 2024. godine.

⁹⁵ Engl. *Maritime Area of Interest*.

⁹⁶ Engl. *Maritime Area of Interest Coordination Cell*. Ono što države regije zamjeraju državama EU-a jest njihova usmjerenost u borbi isključivo na piratstvo u ovom dijelu svijeta. Naime, druga kaznena djela, poput krijumčarenja i nezakonitog ribolova, predstavljaju jednako veliki problem u ovoj regiji i imaju čak veći negativni utjecaj na lokalno stanovništvo i gospodarstvo. EU rješava nezakoniti, neprijavljeni i neregulirani ribolov (IUU-ribolov) provođenjem Uredbe o nezakonitom, neprijavljenom i nereguliranom ribolovu i Sporazumima o partnerstvu u ribarstvu EU-a, pri čemu mnoge obalne zemlje zapadne i središnje Afrike pomažu regulirati ribolov, uključujući brodove EU-a, te tako doprinose razvoju uprave i boljoj kontroli sektora ribarstva. Vidi Europska komisija i Visoki predstavnik Europske unije za vanjske poslove i sigurnosnu politiku..., *op. cit.*, str. 6.

⁹⁷ Tekst na hrvatskom jeziku vidi <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7371-2022-INIT/hr/pdf> (pristup 23. siječnja 2023.).

pomorske sigurnosti. S obzirom na to da je pomorsko okruženje sve konfliktnije, EU planira proširiti svoju koordiniranu pomorsku prisutnost na područja od pomorskog interesa, koja utječe na sigurnost EU-a, i prema potrebi nastojati povezati relevantne partnere. Kako bi EU u tome uspio, potrebno je ojačati suradnju sa strateškim partnerima, kao što su NATO, UN i regionalni partneri, te razviti prilagođenija bilateralna partnerstva sa zemljama istomišljenicama i strateškim partnerima, poput SAD-a, Kanade, Norveške, ali i sa zemljama na zapadnom Balkanu, u našem istočnom i južnom susjedstvu, Africi, Aziji i Latinskoj Americi, kroz jačanje dijaloga i suradnje, te osobito promicanjem sudjelovanja u misijama i operacijama iz domene sigurnosti i obrane. Pritom, kao pozitivan primjer dosadašnjih akcija i pomorskih operacija u kojima je sudjelovala ističe se upravo Adenski i Gvinejski zaljev.⁹⁸

5. ZAKLJUČAK

Broj piratskih napada u Gvinejskom zaljevu počeo je rasti početkom dvadeset prvog stoljeća, da bi posljednjih godina navedeno područje postalo njegovim glavnim svjetskim žarištem. Tome su pridonijeli brojni razlozi: dugogodišnja nebriga za zaštitu morskog okoliša koja je postepeno dovela do visokog stupnja nezaposlenosti, nesrazmjerna raspodjela dobiti ostvarene proizvodnjom i izvozom nafte što je izazvalo organiziranje pobunjeničkih skupina, nefunkcioniranje državne uprave, nepostojanje odgovarajućeg pravnog okvira, neučinkovita implementacija propisa i nemogućnost njihove provedbe te, na koncu, sustavno zanemarivanje značenja sigurnosti pomorske plovidbe.

Gvinejski zaljev je zbog svoje geostrateške pozicije i blizine europskog i sjevernoameričkog kontinenta postao jedan od ključnih izvoznika energetske resursa prema spomenutim kontinentima. Rizici kojima su izloženi trgovački brodovi tijekom plovidbe tim područjem ili boravka u njemu ne ugrožavaju, međutim, samo sigurnost tog broda i njegove posade, kao i tereta koji se njime prevozi. Posljedice su mnogo opsežnije te zadiru i u gospodarski aspekt pomorskog prijevoza. Naime, navedeni rizici dovode do povećanja troškova prijevoza, povećanja vozarine, povišenja premija osiguranja te nužnosti angažiranja usluga privatne naoružane pratnje. Piratstvo negativno utječe na nacionalnu sigurnost.

⁹⁸ Vijeće Europske unije, *Strateški kompas za snažniju sigurnost i obranu EU u sljedećem desetljeću*, <https://www.consilium.europa.eu/hr/press/press-releases/2022/03/21/a-strategic-compass-for-a-stronger-eu-security-and-defence-in-the-next-decade/> (pristup 22. siječnja 2023.).

nost Nigerije i dovodi u pitanje sigurnost ulaganja u naftnu industriju te tako ugrožava globalnu energetske sigurnost i sigurnost plovidbe. Stoga ne iznenađuje činjenica kako čitava međunarodna zajednica, uključujući dionike svjetske pomorske industrije, ima potrebu zaštititi zajedničke interese u navedenoj regiji, sačuvati mir i omogućiti sigurnu pomorsku plovidbu u tom dijelu svijeta.

Po uzoru na pravne instrumente međunarodnih organizacija i institucija EU-a, radi suzbijanja i ograničavanja piratskih napada u Adenskom zaljevu, donesen je čitav niz propisa kako bi se onemogućila ili barem umanjila aktivnost pirata u Gvinejskom zaljevu. Od donesenih instrumenata treba prvenstveno izdvojiti relevantne međunarodne konvencije koje sadržavaju temeljne odredbe u vezi s piratstvom i drugim međunarodnim pomorskim kaznenim djelima, a pri čijem su donošenju ključnu ulogu imali UN i IMO. UN je donio, sada već davne 1982. godine, Konvenciju UNCLOS koja sadržava općeprihvaćenu definiciju piratstva. Sama Konvencija zbog svog neobvezujućeg karaktera otežava suzbijanje piratstva u praksi, dok i definicija piratstva sadržava niz nedostataka od kojih je svakako najveći onaj koji se odnosi na područje primjene. Stoga se preporučuje revizija UNCLOS-a, osobito u dijelu same definicije piratstva i instituta progona brodova. UN je donio i brojne rezolucije u kojima se izražava zabrinutost zbog stanja pomorske sigurnosti u regiji i potiče države Gvinejskog zaljeva na međusobnu suradnju te donošenje i implementaciju propisa kojima bi se doprinijelo suzbijanju piratskih napada i procesuiranju pirata. S druge strane, IMO je donio Konvenciju SUA iz 1988. godine s Protokolom iz 2005. godine. Konvencija SUA se odnosi na druga pomorska kaznena djela i propisuje procesuiranje njihovih počinitelja. IMO je donio i niz protupiratskih mjera te smjernica i preporuka poput onih koje se odnose na ukrcaj privatne naoružane pratnje na trgovačke brodove. Također je pružio pomoć u pripremi i izradi nacionalnih i regionalnih pravnih instrumenata afričkih država te asistirao u obuci njihova osoblja zadužena za implementaciju i provedbu relevantnih propisa. Osim navedenih međunarodnih instrumenata, čije se odredbe primjenjuju i na gvinejsko piratstvo, važan pomak u pravnom reguliranju ovog sigurnosnog problema ostvaren je putem brojnih instrumenata nacionalnog ili regionalnog karaktera koje su donijele države regije Gvinejskog zaljeva. Osobito važnost ima Pravilnik o postupanju radi suzbijanja piratstva, oružane pljačke protiv brodova i nezakonitih pomorskih aktivnosti u zapadnoj i središnjoj Africi, tzv. Pravilnik o postupanju Yaoundé iz 2013. godine. Pravilnikom su se države regije obvezale surađivati u suzbijanju međunarodnog organiziranog pomorskog kriminala, uključujući piratstvo, pomorski terorizam i nezakoniti, neprijavljeni i neregularni ribolov. Unatoč dobrim rješenjima koje Pravilnik sadržava, nije postigao željene rezultate.

tate u primjeni. Naime, radi se o Pravilniku koji nema obvezujući karakter te za njegovu implementaciju i provedbu nedostaju potrebni pravni i financijski preduvjeti. Ono što je spriječilo kvalitetnu primjenu Pravilnika u praksi, pokušalo se popraviti donošenjem propisa koji su uslijedili. Afrička povelja o pomorskoj sigurnosti i razvoju u Africi ima obvezujući karakter te državama članicama nameće obvezu donošenja potrebnih pravnih propisa i stvaranja pravnog okvira koji će omogućiti učinkovitu provedbu zadanih ciljeva, kao i obvezu suradnje u zaštiti, istragama i procesuiranju počinitelja kaznenih djela na moru. Prvi korak u tom smjeru napravila je upravo Nigerija koja je 2019. godine donijela Zakon o suzbijanju piratstva i drugih pomorskih kaznenih djela, tzv. Zakon SPOMO. Radi se o prvom specijaliziranom propisu za piratstvo među državama regije koji je uskladio svoje odredbe s odredbama UNCLOS-a i Konvencije SUA. Međutim, Zakonu se već sada zamjera neučinkovita implementacija i provedba te neusklađenost s postojećim relevantnim pravnim propisima u Nigeriji. Preporuka je izmijeniti i dopuniti postojeći Zakon kako bi se omogućila njegova primjena i na kaznena djela koja prate kazneno djelo piratstva, poput otmica, pranja novca te utaje poreza.

Sigurnosti plovidbe u Gvinejskom zaljevu pridonosi i BMP WA, poseban priručnik koji sadržava niz korisnih savjeta za brodove tijekom plovidbe visokorizičnim područjem te je u slučaju piratskog napada, a koji je donesen po uzoru na istovjetan Priručnik BMP5, primjenjiv na Adenski zaljev.

EU se također vrlo aktivno uključio u borbu protiv piratstva u Gvinejskom zaljevu, vodeći se interesom za stabilizacijom stanja u Gvinejskom zaljevu i suzbijanjem prijetnji pomorskoj plovidbi, brodovima i posadi u tom području. EU je, u tom smislu, dao golem doprinos pomažući državama u jačanju vladavine prava i učinkovitom upravljanju cijelom regijom kroz razvoj pomorske uprave. Postizanje tog cilja otežano je zbog nemogućnosti kvalitetnog nadzora granica. Budući da pomorske granice još uvijek nisu potpuno određene, od presudne se važnosti pokazala suradnja među obalnim državama te novi mehanizmi regionalne koordinacije kojima se pridonosi smanjenju prijetnji i na moru i na kopnu. Statistika potvrđuje da prisutnost brodova oružanih snaga država EU-a i NATO-a, koji djeluju u suradnji s državama regije, rezultira drastičnim smanjenjem broja piratskih napada u Gvinejskom zaljevu, te bi svakako trebalo nastaviti s tom praksom i u budućnosti.

Preduvjet postizanja željenih rezultata u borbi protiv piratstva je, prije svega, revizija UNCLOS-ove definicije piratstva, osobito u dijelu koji se tiče područja primjene. Neophodno je definicijom obuhvatiti i teritorijalno more obalnih drža-

va. UNCLOS je donesen u vrijeme kada je međunarodna zajednica bila uvjerena da sve države potpisnice imaju sposobnost, resurse i volju štititi svoje obalno more i spriječiti piratske napade u njemu. To se uvjerenje pokazalo pogrešnim, osobito u vezi s nerazvijenim državama koje nemaju potrebna znanja ni mogućnosti suzbiti piratstvo, a upravo se u obalnim morima tih država bilježi najveći broj napada. Iako se proširivanjem područja primjene definicije i na teritorijalno more otvara mogućnost zadiranja drugih država u suverenitet obalne države u kojoj se dogodio napad, proširenje je nužno s obzirom na kontinuirani rast napada u tom području mora. Shodno tome, preporučuje se donošenje Protokola uz UNCLOS ili Smjernica za tumačenje piratstva.

Uz pravnu reformu koja je potrebna, bitan je i daljnji razvoj suradnje među državama regije kroz donošenje novih bilateralnih ugovora ili čak na međunarodnoj razini. Osim suradnje, potrebno je u većoj mjeri financijski poduprijeti države Gvinejskog zaljeva u njihovoj borbi. Koordinirana je suradnja među državama ključna, posebno kod uhićenja i procesuiranja pirata što, također, predstavlja prepreku u borbi protiv ove pomorske ugroze. Naime, uzapćenju piratskog broda redovito prethodi progon koji, u skladu s odredbama UNCLOS-a, mora prestati kada progonjeni brod uđe u svoje teritorijalno more ili teritorijalno more treće države. Međutim, ako jedna od tih država nije sposobna ili voljna uzaptiti piratski brod, izvjesno je da ni pirati neće biti procesuirani. Zbog toga je iznimno važno pravno regulirati suradnju među državama te ih na nju obvezati. Postojeći ugovori na razini preporuke, nažalost, ne mogu postići očekivani uspjeh.

Iako se neke od mjera korištene u borbi protiv piratstva u Adenskom zaljevu gotovo zrcalno mogu primijeniti i u Gvinejskom zaljevu, jasno je da ovo područje ima svoje specifičnosti i da zahtijeva individualni pristup. Za razliku od područja Somalije, delta Nigera je regija koja je izuzetno bogata prirodnim resursima. U tom području postoje druge okolnosti, poput nepravedne raspodjele bogatstva, neučinkovite primjene pravnih propisa i dijela korumpirane vlasti koje su doprinijele porastu tamošnjeg piratstva. Stoga je potrebno, uz uvažavanje pozitivnih iskustava u borbi protiv piratstva u drugim područjima, pri suzbijanju problema piratstva u Gvinejskom zaljevu primijeniti mjere prilagođene specifičnim okolnostima koje tamo vladaju. Nesporna je činjenica da je piratstvo jedno od najvećih problema s kojim se susreću zemlje regije Gvinejskog zaljeva te predstavlja najveću prijetnju međunarodnoj pomorskoj plovidbi u tom području. Međutim, bilo bi pogrešno zanemariti i druge ugroze pomorske sigurnosti koje prijete tim obalnim državama, poput petro-piratstva, krijumčarenja i IUU-ribolova, koji ugrožavaju nacionalna gospodarstva država regije i onemogućuju njihov prosperitet. Za postizanje željenog pozitivnog iskoraka i napretka

u suzbijanju svih pomorskih ugroza u Gvinejskom zaljevu, uključujući i piratstvo na moru, ključno je, prije svega, stvoriti učinkovit pravni okvir s funkcionalnom državnom upravom te poduprijeti daljnji razvitak gospodarstva u regiji, u skladu s postojećim strategijama razvoja. Tako bi se otvorila nova radna mjesta i pružila potpora slabije razvijenim zajednicama da se odupru kriminalnim ili nasilnim aktivnostima.

BIBLIOGRAFIJA

Knjige:

1. Bolanča, D., *Odgovornost brodara za izuzete slučajeve*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 1996.
2. Bolanča, D., *Prometno pravo Republike Hrvatske*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017.
3. Ćorić, D., *Onečišćenje mora s brodova: međunarodna i nacionalna pravna regulativa*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2009.
4. Degan, V. Đ., *Međunarodno pravo mora u miru i oružanim sukobima*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2002.
5. Degan, V. Đ.; Pavišić, B., *Međunarodno kazneno pravo*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2005.
6. Ibler, V., *Međunarodno pravo mora i Hrvatska*, Barbat, Zagreb, 2001.
7. Rubin, A. P., *The Law of Piracy*, 2. izdanje, Transnational Publishers, Irvington-on-Hudson, New York, 1998.
8. Rudolf, D., *Enciklopedijski rječnik međunarodnog prava mora*, Književni krug, Split, 1989.
9. Rudolf, D., *Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora (1982)*, Književni krug, Pravni fakultet Split, Split, 1986.
10. Rudolf, D., *Terminologija međunarodnog prava mora*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 1980.

Članci i doktorske disertacije:

1. Ahmad, M., Maritime Piracy Operations: Some Legal Issues, *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs and Shipping*, god. 4 (2020.), br. 3, str. 62-69.
2. Amižić Jelovčić, P.; Bolanča, D., Pravni okvir borbe protiv pomorskog terorizma s posebnim osvrtom na Obalnu stražu Republike Hrvatske, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 57 (2018.), br. 172, str. 355-406.

3. Amižić Jelovčić, P., Mjere suzbijanja piratstva u Adenskom zaljevu, Buklijaš, B. (ur.), *Zbornik radova sa znanstveno-stručnog skupa »In memoriam prof. dr. sc. Vjekoslav Šmid«*, Rab, 2012., str. 133-169.
4. Amižić Jelovčić, P., Naoružana pratnja na hrvatskim pomorskim brodovima, Radić, Ž. (ur.), *Zbornik radova sa znanstveno-stručnog skupa »In memoriam prof. dr. sc. Vjekoslav Šmid«*, Rab, 2013., str. 129-148.
5. Arifin, J. A.; Juned, M., Nigeria's Compliance with the Yaoundé Code of Conduct in the Cases of Piracy and Armed Piracy of the Nigerian State in the Gulf of Guinea in 2016-2021, *Journal of Social and Political Sciences*, god. 6 (2023.), br. 1, str. 110-120.
6. Baturina, E., Automatski identifikacijski sustav – AIS, *Pomorski zbornik*, god. 40 (2002.), br. 1, str. 79-94.
7. Belamarić, G., *Model zaštite broda od piratskih napada*, doktorska disertacija, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, 2015.
8. Enemugwem, J. H., The Niger Delta of Nigeria: A World Class Oil Region in Africa, 2000-2006, *Africana Journal*, god. 4 (2010.), br. 1, str. 165-181.
9. González, Y. S., The Gulf of Guinea: The Future African Persian Gulf?, *Brazilian Journal of African Studies*, god. 1 (2016.), br. 1, str. 85-105.
10. Grabovac, I., Piratstvo – suvremena prijetnja sigurnosti plovidbe i događaj koji utječe na odgovornost pomorskog prijevoznika u prijevozu stvari, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 48 (2011.), br. 3, str. 461-474.
11. Hart Dubner, B.; Greene, K., On the Creation of a New Legal Regime to Try Sea Pirates, *Journal of Maritime Law & Commerce*, god. 41 (2010.), br. 3, str. 439-463.
12. Isanga, J. M., Countering Persistent Contemporary Sea Piracy: Expanding Jurisdictional Regimes, *American University Law Review*, god. 59 (2010.), br. 5, str. 1267-1319.
13. Kamal-Deen, A., The Anatomy of Gulf of Guinea Piracy, *Naval War College Review*, god. 68 (2015.), br. 1, str. 93-119.
14. Kimball, J. D., The Prosecution of Pirates under United States Law, *Il diritto marittimo*, Genova, god. 2 (2010.), str. 615-622.
15. Nilasari, N.; Steele, L., UNCLOS Definition of Piracy: Is it still Relevant for Modern Piracy?, *Mulawarman Law Review*, god. 7 (2022.), br. 2, str. 89-101.
16. Nonso Enebeli, V.; Chibuike Njoku, D., A Critical Appraisal of the Anti-piracy Law of Nigeria, *Journal of Law, Policy and Globalization*, god. 113 (2021.), str. 47-62.

Propisi i dokumenti:

1. African Union, African Union Charter on Maritime Security and Safety and Development in Africa (Lomé Charter), Lomé, Togo, 2016., https://au.int/sites/default/files/treaties/37286-treaty-african_charter_on_maritime_security.pdf (pristup 6. veljače 2023.).

2. Best Management Practices 5, https://www.maritimeglobalsecurity.org/media/1037/bmp5-low_res.pdf (pristup 12. siječnja 2023.).
3. BMP WA, Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security off the Coast of West Africa including the Gulf of Guinea, 2020., <https://www.westpandi.com/getmedia/e913f6ec-61ef-40da-b40f-1adeafee3c6c/BMP-West-Africa.pdf> (pristup 20. siječnja 2023.).
4. Council of the European Union, EU Strategy on the Gulf of Guinea, FOREIGN AFFAIRS Council meeting Brussels, od 17 ožujka 2014., <https://www.consilium.europa.eu/media/28734/141582.pdf> (pristup 11. siječnja 2023.).
5. Convention on the High Seas, <https://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20II/Chapter%20XXI/xxi-2.en.pdf> (pristup 20. siječnja 2023.).
6. Europska komisija i Visoki predstavnik Europske unije za vanjske poslove i sigurnosnu politiku, Zajednička komunikacija Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija – Elementi strateškog odgovora EU-a izazovima u Gvinejskom zaljevu, JOIN(2013) 31 final, Bruxelles, 18. prosinca 2013., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013JC0031> (pristup 13. siječnja 2023.).
7. IMO, Interim Guidance to Ship Owners and Ship Operators, Shipmasters and Crews on the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in the High Risk Area, MSC.1/Circ.1405 od 23. svibnja 2011.
8. IMO, 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 od 23. svibnja 2011.
9. IMO Resolution A.1025(26), A 26/Res.1025 od 18. siječnja 2010., <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/A.1025.pdf> (pristup 19. siječnja 2023.).
10. IMO Resolution A.1091(28), A 28/Res.1091 od 28. ožujka 2014., [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1091\(28\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1091(28).pdf) (pristup 19. siječnja 2023.).
11. IMO, Revised Interim Guidance, MSC.1/Circ.1405/Rev.1 od 16. rujna 2011.
12. IMO, Revised Interim Recommendations, MSC.1/Circ.1406/Rev.1 od 16. rujna 2011.
13. IMO, The Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships, and Illicit Maritime Activity in West and Central Africa – June 2013, <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Code-of-Conduct-against-illicit-maritime-activity.aspx> (pristup 14. siječnja 2023.).
14. Konvencija o suzbijanju nedopuštenih akata protiv sigurnosti pomorske plovidbe, *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 4/2005.
15. National Assembly of the Federal Republic of Nigeria, Suppression of Piracy and Other Maritime Offences Act, 2019., <https://placbillstrack.org/8th/upload/Suppression%20of%20Piracy%20and%20Other%20Maritime%20Offences%20Act%202019.pdf> (pristup 6. travnja 2023.).

16. The Gulf of Guinea and Maritime Security, *NATO Open Publications*, god. 7 (2022.), br. 1, https://issuu.com/spp_plp/docs/the_gulf_of_guinea_gog_and_maritime_security?fr=sOTBhMDQ1MTE0NTU (pristup 27. siječnja 2023.).
17. United Nations Convention on the Law of the Sea, https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (pristup 4. travnja 2023.).
18. UN Office on Drugs and Crime, Maritime Piracy in the Gulf of Guinea, Transnational Organized Crime in West Africa, https://www.unodc.org/documents/toc/Reports/TOCTAWestAfrica/West_Africa_TOC_PIRACY.pdf (pristup 16. siječnja 2023.).
19. UN Security Council, Situation of Piracy and Armed Robbery at Sea in the Gulf of Guinea and its Underlying Causes, Report of the Secretary-General, S/2022/818 od 1. studenoga 2022., https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/S_2022_818.pdf (pristup 7. travnja 2023.).
20. UN Security Council Resolution 2018 (2011), S/RES/2018 (2011) od 31. listopada 2011., <https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/UNOWA%20S%20RES%202018.pdf> (pristup 21. siječnja 2023.).
21. UN Security Council Resolution 2039 (2012), S/RES/2039 (2012) od 29. veljače 2012., <https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/UNOCA%20SRES%202039.pdf> (pristup 21. siječnja 2023.).
22. UN Security Council Resolution 2634 (2022), S/RES/2634 (2022) od 31. svibnja 2022., https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/S_RES_2634.pdf (pristup 23. siječnja 2023.).
23. Vijeće Europske unije, Strateški kompas za sigurnost i obranu – za Europsku uniju koja štiti svoje građane, vrijednosti i interese te doprinosi međunarodnom miru i sigurnosti, br. 7371/22, Bruxelles, od 21. ožujka 2022., <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7371-2022-INIT/hr/pdf> (pristup 23. siječnja 2023.).
24. Vijeće Europske unije, Zaključci Vijeća o Akcijskom planu za Gvinejski zaljev za razdoblje od 2015. do 2020., od 16. ožujka 2015., <https://www.consilium.europa.eu/hr/press/press-releases/2015/03/16/council-conclusions-gulf-guinea-action-plan-2015-2020/> (pristup 19. siječnja 2023.).
25. Vijeće Europske unije, Zaključci Vijeća o pokretanju pilot-projekta o konceptu koordinirane pomorske prisutnosti u Gvinejskom zaljevu, br. 5387/21, Bruxelles, od 25. siječnja 2021., <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-5387-2021-INIT/hr/pdf> (pristup 20. siječnja 2023.).

Mrežni izvori:

1. Anyimadu, A., *Maritime Security in the Gulf of Guinea: Lessons Learned from the Indian Ocean*, Chatham House, Africa 2013/02, https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/public/Research/Africa/0713pp_maritimesecurity_0.pdf (pristup 2. veljače 2023.).
2. Bell, C. et. al., *Pirates of the Gulf of Guinea: A Cost Analysis for the Coastal States, Stable Seas Report*, studeni 2021., https://www.unodc.org/documents/Maritime_crime/UNODC_Pirates_GoG_A_Cost_Analysis_for_Coastal_States.pdf (pristup 2. veljače 2023.).
3. European External Action Service (EEAS), *EU Maritime Security Factsheet: The Gulf of Guinea*, https://www.eeas.europa.eu/eeas/eu-maritime-security-factsheet-gulf-guinea_en (pristup 11. siječnja 2023.).
4. Europska agencija za pomorsku sigurnost, https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/institutions-and-bodies-profiles/emsa_hr (pristup 12. siječnja 2023.).
5. ICC Commercial Crime Services (CCS), <https://www.icc-ccs.org/> (pristup 15. siječnja 2023.).
6. ICC Commercial Crime Services (CCS), *No Room for Complacency, Says IMB, as Global Piracy Incidents Hit Lowest Levels in Decades*, <https://www.icc-ccs.org/index.php/1321-no-room-for-complacency-says-imb-as-global-piracy-incidents-hit-lowest-levels-in-decades> (pristup 15. siječnja 2023.).
7. ICC Commercial Crime Services (CCS), *Piracy and Armed Robbery Incidents at Lowest Level in Decades, but IMB Cautions against Complacency*, <https://www.icc-ccs.org/index.php/1312-piracy-and-armed-robbery-incidents-at-lowest-level-in-decades-but-imb-cautions-against-complacency> (pristup 13. siječnja 2023.).
8. International Chamber of Commerce (ICC), *Gulf of Guinea Remains World's Piracy Hotspot in 2021, According to IMB's Latest Figures*, <https://iccwbo.org/news-publications/news/gulf-of-guinea-remains-worlds-piracy-hotspot-in-2021-according-to-imbs-latest-figures/> (pristup 16. siječnja 2023.).
9. Interpol, *Project AGWE, West Africa*, <https://www.interpol.int/Crimes/Maritime-crime/Project-AGWE-West-Africa> (pristup 10. travnja 2023.).
10. Interpol, *Project WATA*, <https://www.interpol.int/Crimes/Maritime-crime/Project-WATA> (pristup 10. travnja 2023.).
11. Interregional Coordination Centre (ICC), <https://www.icc-gog.org> (pristup 13. siječnja 2023.).
12. Lamai, S., *Deep Blue Project to Tackle Insecurity in Gulf of Guinea – FG*, Federal Ministry of Information & Culture of Federal Republic of Nigeria, 2021., <https://fmic.gov.ng/deep-blue-project-to-tackle-insecurity-in-gulf-of-guinea-fg/> (pristup 18. siječnja 2023.).

13. Maritime Domain Awareness for Trade – Gulf of Guinea (MDAT-GoG), <https://gog-mdat.org/home> (pristup 24. siječnja 2023.).
14. Nigerian Maritime Safety Agency (NIMASA), <http://nimasa.gov.ng/about-us/> (pristup 27. siječnja 2023.).
15. Programme of the European Union »Copernicus«, <https://www.copernicus.eu/en/access-data> (pristup 12. siječnja 2023.).
16. Ogonnaya, M., Nigeria's Anti-piracy Law Misses the Mark, Institute for Security Studies, 2020., <https://issafrica.org/iss-today/nigerias-anti-piracy-law-misses-the-mark> (pristup 5. travnja 2023.).
17. Osei-Tutu, J. A., Lowering the Anchor on Maritime Insecurity along the Gulf of Guinea: Lessons from Operation Prosperity, Kofi Annan International Peacekeeping Training Centre (KAIPTC), Policy Brief 11/2013, Africa Portal, 2013., <https://www.africaportal.org/publications/lowering-the-anchor-on-maritime-insecurity-along-the-gulf-of-guinea-lessons-from-operation-prosperity/> (pristup 7. travnja 2023.).
18. Pichon, E.; Pietsch, M., Piracy in the Gulf of Guinea: EU and International Action, Briefing, EPRS | European Parliamentary Research Service, 2020., [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/649333/EPRS_BRI\(2020\)649333_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/649333/EPRS_BRI(2020)649333_EN.pdf) (pristup 15. siječnja 2023.).
19. Protection Vessels International West Africa – PVI's West Africa, <https://www.pvilt.com/services/west-africa/> (pristup 19. siječnja 2023.).
20. Protection Vessels International West Africa – PVI's West Africa, Compliance in the Gulf of Guinea: What Does it Mean for Ship Operators Hiring Security Services?, <https://www.pvilt.com/compliance-in-the-gulf-of-guinea-what-does-it-mean-for-ship-operators-hiring-security-services/> (pristup 19. siječnja 2023.).
21. Spicijarić, I., Piraterija: žig srama na modernom pomorstvu, *Hrvatski vojnik*, br. 219-220, 2008., <https://hrvatski-vojn timer.hr/piraterija-zig-srama-na-modernom-pomorstvu/> (pristup 26. siječnja 2023.).
22. Uchenna, O., Piracy in the Gulf of Guinea, 2020., https://www.academia.edu/49355340/Piracy_in_the_Gulf_of_Guinea (pristup 1. veljače 2023.).
23. Vijeće Europske unije, Odnosi EU i Afrike, <https://www.consilium.europa.eu/hr/policies/eu-africa/> (pristup 27. siječnja 2023.).
24. Vijeće Europske unije, Strateški kompas za snažniju sigurnost i obranu EU u sljedećem desetljeću, <https://www.consilium.europa.eu/hr/press/press-releases/2022/03/21/a-strategic-compass-for-a-stronger-eu-security-and-defence-in-the-next-decade/> (pristup 22. siječnja 2023.).
25. World Bank Group and UN Department of Economic and Social Affairs (DESA), The Potential of the Blue Economy: Increasing Long-term Benefits of the Sustainable Use of Marine Resources for Small Island Developing States and Coastal Least Developed Countries, Washington DC, 2017., <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/26843/115545.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (pristup 11. siječnja 2023.).

26. Worldometer – Nigeria Population, <https://www.worldometers.info/world-population/nigeria-population/> (pristup 11. siječnja 2023.).

Summary:

THE GULF OF GUINEA: A PIRACY HOT SPOT AND A NEW THREAT TO THE INTERNATIONAL SAFETY OF NAVIGATION

Contemporary piracy is one of the most significant threats to the safety of navigation. In recent years, the piracy hot spot has moved from the Gulf of Aden to the Gulf of Guinea, which is nowadays known as the most dangerous navigation area in the world. Based on the experience of active and passive measures applied in the Gulf of Aden, countries from the Gulf of Aden region, in cooperation with the international community, have adopted a series of regulations and agreements with the goal of suppressing piracy in the aforementioned area. The most important among them are UN resolutions on the Gulf of Guinea, the Yaoundé Code of Conduct, the African Union Charter on Maritime Security and Safety and Development in Africa, the Act on the Suppression of Piracy and Other Maritime Offences of the Federal Republic of Nigeria, and the Best Management Practices, West Africa. Furthermore, marine security operations undertaken in this region, under the auspices of NATO and the EU, have made an immeasurable contribution to combating marine piracy. The EU has proven to be an irreplaceable partner to the countries of the region in the fight not only against piracy but also against other international crimes that occur there on a daily basis. Consequently, in order to protect its interests in that part of the world and to contribute to international maritime security, the EU is making great efforts to prevent piracy attacks and armed robbery through the adoption of different legal instruments and through active participation in marine operations. In this article, the author gives an overview of the most relevant international documents adopted for the purpose of suppressing pirate attacks in the Gulf of Guinea, with special regard to the role of the EU.

Keywords: *the Gulf of Guinea; Yaoundé Code of Conduct; African Union Charter on Maritime Security and Safety and Development in Africa; Act on the Suppression of Piracy and Other Maritime Offences of the Federal Republic of Nigeria; BMP WA; EU Strategy on the Gulf of Guinea; EU Action Plan on the Gulf of Guinea; Strategic Compass of the EU.*

