

FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE

PIRATSTVO NA MORU
SPECIJALISTIČKI RAD

Predmet: Sigurnost i bezbjednost jahti i marina

Mentor: Prof. dr Vesna Vučković

Student: Avgustin Gudelj

Smjer: Nautički turizam i upravljanje
marinama

Broj indeksa: s 22/13

Tivat, septembar 2014.

Sadržaj

Uvod	3
1. Istorijski razvoj piratstva	5
1.1. Piratstvo u antici	6
1.1.1. Pirati stare Grčke	6
1.1.2. Rimski pirati	7
1.2. Piratstvo u srednjem vijeku	9
1.2.1. Vikinzi	10
1.2.2. Berberski korsari	12
1.2.3. Malteški korsari	13
1.3. Piratstvo novog vijeka	13
1.3.1. Privatiri	14
1.3.2. Bukaniri	16
1.3.3. Karipski pirati	17
1.3.4. Pirati u Indijskom okeanu	17
1.3.5. Kineski pirati	18
2. Piratstvo kao oblik života	19
3. Piratstvo i gusarstvo na istočnoj Jadranskoj obali	23
3.1. Omiški gusari i senjski uskoci	23
3.2. Piratstvo i gusarstvo od Boke do Ulcinja	24
3.2.1. Ulcinj i Herceg Novi kao glavna piratska uporišta	25
4. Savremeno piratstvo i mjere zaštite	30
4.1. Somalijski pirati	35
4.2. Pravni okviri za suzbijanje savremenog piratstva	40
Zaključak	46
Literatura i izvori	48

Uvod

Postavlja se pitanje, ko su pirati i gusari? Smjeli napadači na brodove pune vrijednog tereta? Odvažni avanturisti koji troškove svojih putovanja pokrivaju pomorskom otimačinom? Okrutni morski pljačkaši koji nemaju milosti prema svojim žrtvama? Najispravniji odgovor bio bi, od svega po malo. Pa i više od toga.

U stručnoj literaturi se zahtijeva da se ova dva pojma odvoje. Naime, pojam pirat (grč. *πειρατής*, *peiratés* ili lat. *pirate*)¹ predstavlja napadača, to jest pljačkaša koji vrši razbojništvo na moru, a ponekad i na kopnu. Pirati su razbojnici koji napadaju sve što im se učini kao dobar plijen. To su većinom siromašni odmetnici koji se time bave da bi preživjeli. Pojam gusar (ngrč. *Goursárēs* ili lat. *cursarius*)² označava nekog ko se upušta u pustolovinu i u suštini radi isto što i pirat. Razlika je samo što se gusari izdvajaju kao pomorci koji su pljačkali i plijenili neprijateljsko brodovlje isključivo kao najamnici, što znači ne za svoj račun, već za račun države koja im je čak izdavala dokument koji nije bio ništa drugo nego, dozvola za pljačkanje. Tako je dolazilo do situacija gdje je ista osoba za jednu državu bila razbojnik, a za drugu heroj. Pojam gusar je danas, može se reći, istorijski termin. Razlika između ova dva pojma je u našem jeziku zaživjela taman koliko i u svijesti svih onih koji su bili meta ovih prestupnika. Pojedini riječnici pojmova ih čak predstavljaju kao sinonime. I u stvarnosti, iako je razlika postojala, ona je uvijek bila jako mala jer su mnogi gusari prije ili kasnije znali otkazati poslušnost svojim najamnicima. Sve veći dio plijena bi prisvajali za sebe, i tako u suštini postajali ali i ostajali pirati.

Pirati i gusari su pomorski razbojnici koji su se pojavili čim su ljudi naučili da upravljaju brodovima. Piratstvo se pojavilo još u antičko doba ali je procvat doživjelo u novom vijeku, tačnije tokom XVII vijeka, umnogome zahvaljujući otkriću novog svijeta. Iako je početkom XIX vijeka maltene iskorijenjeno, početkom XX vijeka, ponovo se javlja. Danas je najviše rasprostranjeno na Indijskom i Tihom okeanu.

Piratstvo je oduvijek predstavljalo veliku problematiku u svim priobalnim područjima gdje se pojavljivalo, a to znači skoro svuda u svijetu. Piratstvo se najčešće pojavljivalo ili se pojavljuje kao krajnja refleksija raznih društvenih problema određene oblasti. I tako sve do današnjeg piratstva koje se po pravilu vezuje za siromašna područja ili još pravilnije, za korupciju u priobalnim državama. Najpoznatiji pirati današnjice su somalijski pirati koji ne prezaju da napadnu i velike trgovačke brodove.

Nećemo puno pogriješiti ako kažemo da ova pojava na moru može konkurisati kao jedan od najstarijih zanata na svijetu, i bez obzira na sve promjene koje su se tokom vremena u svijetu dešavale opstajalo je, i opstaje i danas.

¹ <http://hjp.novi-liber.hr/index.php?show=search>

² Ibid.

Svrha ovoga rada jeste da obradi piratstvo odnosno gusarenje na moru od antičkog do današnjeg doba, kako u svijetu tako i kod nas, da se ukaže na uzroke zbog kojih nastaje, posljedice koje proizvodi, kao i na mjere zaštite, odnosno prevencije u njihovom spriječavanju.

Rad je strukturno podijeljen na četiri poglavlja i zaključak.

U prvom poglavlju se ova pojava analizira kroz istorijske aspekte u Evropi i svijetu.

U drugom poglavlju se objašnjava ova pojava bez obzira na vrijeme i mjesto djelovanja.

Treće poglavlje se bavi piratstvom, odnosno, gusarenjem na našem području.

U četvrtom poglavlju je obrađeno savremeno piratstvo, odnosno piratstvo u današnje vrijeme, kao i mjere zaštite.

I na kraju, dat je zaključak sa određenim predlozima, mjerama koje treba preduzeti u suzbijanju ove pojave.

1. Istorijski razvoj piratstva

Ljudi su preko vode prvi put zaplovili prije više desetina hiljada godina. Njihova prva plovila vjerovatno su bila debla koja su koristili da bi se održali na vodi. Kasnije su ta debla povezivali kako bi napravili splavove, ili su ih dubili i tako dobijali primitivna plovila. U predjelima gdje nije bilo velikog drveća pravili su ih od materijala koji im je bio dostupan, na primjer od trske ili životinjske kože. Pokretala su ih jednostavna vesla ili motke kojima su se odupirali o dno. Ova prva plovila omogućavala su im da plove rijekama i jezerima kako bi tražili bolja mjesta za ribolov. Ljudi su veoma rano uočili značaj mora i svih bogatstava koje ono pruža. Iako su podaci o prvim brodovima, o počecima brodogradnje i plovidbe morima i rijekama obavijeni velom praistorije i maglom legendi, sasvim je izvjesno da se plovidba najprije razvila u drevnoj Kini, Polineziji, Mesopotamiji i Egiptu. Polinezija se sastoji od brojnih ostrva u Tihom okeanu, koja su međusobno jako udaljena. Preci današnjih Polinežana gradili su velika plovila u cilju istraživanja i naseljavanja ovih ostrva. Na putu su se orijentisali posmatranjem zvijezda a ostrva su postepeno otkrivali. Prošlo je više hiljada godina prije nego što su sva naseljena. Kineska civilizacija koja je nastala prije više od 5000. godina na obalama rijeke Hoangho (Žute rijeke) i razvijala se maltene odvojeno od ostatka svijeta, zaslužna je za mnoge pronalaskе i izume u koje između ostalog spadaju prevodnica na kanalu, kormilo postavljeno na krmi broda i kompas. Egipćani su na Nilu gradili brodove od snopova biljke papirusa još u IV. milenijumu, a kasnije početkom III. milenijuma i drvene brodove. Mada su pretežno bili upotrebljavani na svetoj rijeci Nilu, ovi brodovi su plovili i Crvenim morem sve do Somalije, kao i Sredozemnim morem od delte Nila do palestinskih i feničanskih obala. Za vrijeme starog carstva (3200-2270 prije nove ere) pominje se četrdeset brodova upućenih u Fenikiju po kedrovo drvo sa Libanskog gorja, čuveni brodograđevinski materijal. U to vrijeme Egipat je imao organizovanu ratnu mornaricu podijeljenu na dvije flote, jednu na gornjem i jednu na donjem dijelu Nila, a operisali su i na Sredozemnom i Crvenom moru. Jedan od najboljih primjera vještine egipatskih brodograditelja jeste brod duži od četrdeset metara sagrađen za faraona Keopsa, prije oko 4500. godina. Bila je to barka sa kabinom za vladara, vjerovatno namjenjena njegovom putovanju u zagrobnom životu³.

Arheološka istraživanja vršena na području Nila, Tigra i Eufrata pružila su dovoljno pouzdanih podataka o brodovima starog Orijenta. Razvojem robne proizvodnje i trgovine pomorski i riječni saobraćaj bivao je sve intenzivniji i poprimao sve šire dimenzije. Potreba za razmjenom dobara, kao i lakši i jeftiniji prevoz morem usloveli su snažan razvoj pomorstva i trgovine. Mnogi narodi i gradovi-države sve se više okreću moru a razvijena pomorska trgovina omogućila je nekim antičkim zemljama put do svjetske moći. Uporedo s ekspanzijom pomorstva javlja se potreba da se pomorski saobraćaj kao i pomorske granice zaštite od grabežljivih protivnika. Pljačka dobara i lov na robove bili su karakteristični za to doba i bili su redovan izvor prihoda. U tim borbama protiv pirata, odnosno svih onih koji su

³ HART, George: «Stari Egipat», u: Enciklopedija sveznanje, Beograd, Knjiga-komerc, 2006., vol. 17., str. 38.

vršili smjele pljačkaške prepade na moru razvili su se prvi ratni brodovi i oni predstavljaju začetak ratnih mornarica.

Među narodima Sredozemnog mora, prvi koji su izgradili moćnu državu zasnovanu u prvom redu na pomorskoj sili bili su Krićani. Ostrvo Krit je već u III. milenijumu p.n.e. održavalo pomorsko-trgovačke veze sa Grčkom, Kiprom, Egiptom i cijelim istočnim Sredozemljem. U razdoblju od XV do XIV vijeka p.n.e. na vrhuncu svoje pomorske moći, kritski brodovi su plovili sve do obala Španije i održavali čuveni jantarski (ćilibarski) put koji je vodio preko Jadranskog mora. Taj razvoj je naglo prekinut oko 1400. godine p.n.e. vjerovatno ahajskom (jedno od grčkih plemena) najezdom. A možda su i iščezli poslije erupcije na obližnjem vulkanskom ostrvu. Uspomenu na pomorsku moć Krita sačuvali su stari Grci posebno Homer, Herodot i Tukidid.

Pad kritske moći kao i slabljenje pomorske moći Egipta krajem XII vijeka p.n.e. omogućili su uspon Fenikije kao pomorske sile. Feničani su naseljavali istočne obale Sredozemnog mora a bili su vješti i hrabri moreplovci. Izgradili su velike luke i kolonije od kojih je najveća i najčuvenija kolonija bila Kartagina na sjevernoj obali Afrike (današnji Tunis). Gradili su brze ratne brodove koji su pratili i čuvali njihove trgovačke brodove od raznih morskih pustahija. Feničani su imali vrlo pogodne luke, geografski položaj na raskršću najmoćnijih tržišta, a u neposrednom zaleđu prostrane kedrove šume, veoma pogodnog drveta za brodogradnju. Njihovi brodovi plovili su i dijelom Atlantskog okeana. Na Sredozemnom moru oni postepeno uspostavljaju monopol trgovine i grade svoja uporišta od Kipra, preko Sicilije i Kartagine sve do španskih obala. Krajem VII vijeka p.n.e. Feničani su u službi faraona Neka II oplovili i Afriku.

1.1. Piratstvo u antici

1.1.1. Pirati stare Grčke

Oko Sredozemnog i Egejskog mora nastale su neke od najvećih svjetskih civilizacija. Za nevolju ljudi starog vijeka, ta ista mora su bila dom i raznih morskih razbojnika. U središtu grčkog svijeta, Egejsko more je piratima savršeno odgovaralo. Skrivali su se među njegovim mnogobrojnim uvalama i ostrvcima, odakle su iz sigurnosti mogli da vrebaju trgovačke brodove koji su bili u prolazu. Nalazeći se na putevima koji su spajali bogate predjele na obalama Crnog mora i Male Azije sa Egiptom, kopnenom Grčkom i kolonijama na Siciliji i u Italiji, bilo je dovoljno sa najvećeg vrha spaziti brod i isploviti mu u susret. Ovim drevnim razbojnicima posao je umnogome bio olakšan time što su se trgovački brodovi tog vremena držali obale i nisu izlazili na otvoreno more. Piratima je dakle bilo dovoljno da samo strpljivo čekaju na prometnom trgovačkom putu i vrijedna nagrada bi se prije ili kasnije pojavila. Može se reći da je to period koji jednim dijelom predstavlja prekretnicu od koje se pojmovi piratstva i gusarstva počinju razlikovati. Kada je uzimanje danka od prolaznika postalo stvar uređene države, koja naravno ni u tako davno vrijeme nije voljela konkurenciju, pojavili su se preduzimljivi pojedinci i grupe koji su se u posao upuštali za svoj račun i o svom trošku. To njihovo djelovanje je predstavljalo piratstvo. Ali kada je država iz svojih razloga radila istu stvar, to je predstavljalo gusarstvo.

Stari Grci su posjedovali ratne brodove (trireme)⁴ koji su imali četvrtasta lanena jedra ali i tri reda vesala koje su koristili tokom borbi. Na pramcu broda imali su udarnu gredu za probijanje rupa neprijateljskim brodovima. Pirati starog svijeta nisu gradili neko posebno brodovlje, već su koristili sve ono što im je bilo nadohvat ruke. Najčešće su se služili lakim brodovima plitkog gaza, brzim i jednostavnim za upravljanje. Takvi brodovi su im omogućavali da, ako bi se našli u bjekstvu, mogu ploviti preko podvodnih stijena sasvim blizu obale, kuda obično veći brodovi progonitelja nisu mogli da ih prate. Može se reći da su piratski napadi prije 2500. godina bili sasvim uobičajena pojava po čitavom Egejskom moru. Piratima nije bilo strano čak ni napadanje sela i otimanje ljudi, kako bi potom za njih tražili otkup ili ih prodavali u roblje.

Tokom VII i VI vijeka prije naše ere Feničani koji su razvili unosnu pomorsku trgovinu iz gradova Tira i Sidona na području današnjeg Libana, bili su najčešća žrtva pirata. Njihovi trgovački brodovi nosili su skupocijene toware srebra, bakra, kalaja i ćilibara u sve krajeve Sredozemlja. Grčki pirati bili su im najozbiljnija prijetnja, a tako puni vrijedne robe nije ni čudno što su bili prirodna meta drevnih razbojnika. Piratima je uz malo sreće moglo da se dogodi i da se dočepaju srebra iz Španije, namjenjenog za kovanje feničanskih novčića. Pirati su vršljali po Sredozemlju i u doba kada je Aleksandar Veliki (356-323 godine p.n.e.) vladao Grčkom. Predanje kaže da im je 331. godine p.n.e. naredio da nestanu s mora, a navodno je veliki vojskovođa i vladar upitao jednog zarobljenog pirata zbog čega ugrožavaju one što plove morem. On mu je na to odgovorio: „Zbog čega i ti, kad ne daš mira čitavom svijetu. Ali budući da ja to radim u malenoj lađi, mene zovu piratom. A tebe, koji isto činiš sa ogromnom flotom, tebe zovu kraljem.“⁵ Jedan grčki mit govori o bandi lakomislenih pirata koji su zarobili Boga vina Dionisa, nadajući se da će za njega dobiti otkup. Ali Dionis je poprimio oblik lava, na što su se prestravljeni pirati bacili u more. Dionis ih je za kaznu pretvorio u jato delfina. U rimskoj mitologiji se javlja ista priča, razlika je samo što se u rimskoj mitologiji Bog vina zove Bahus.⁶

1.1.2. Rimski pirati

Grupe naroda iz Azije počele su da naseljavaju oblast koju danas zovemo Italija oko 1500. godine p.n.e. Jedna od tih grupa, malo pleme po imenu Latini, udarilo je temelje moćne imperije koja se prostirala od Britanije do Arabije i od sjeverne Afrike do Rusije. Pod vlašću rimske imperije čitavo sredozemlje je bilo u miru. Trgovački brodovi su prevozili toware iz Italije i Hispanije (Španije) do Galije (Francuske) i Britanije, a veliki teretni brodovi su iz sjeverne Afrike prevozili žito za potrebe stanovnika Rima. Ljeti su išli čak i do Indije. Kretali su se uz obalu, ali ne isuviše blizu kako se ne bi nasukali. Plovidba je

⁴ HARRIS, Nicholas: «The Flowering of Civilisation», u: Dečja ilustrovana enciklopedija, Beograd, Knjiga-komerc, 2005., vol. 11., str. 5.

⁵ PLATT, Richard: «Gusari», u: Enciklopedija sveznanje, Beograd, Knjiga-komerc, 2006., vol. 6., str. 9.

⁶ Ibid.

bila izuzetno opasna pa je tokom zime gotovo zamirala.

„Uplovljavaj i istovaruj, vaš je tovar već prodat!“⁷ Ovo je poruka kojom je egejska luka Delos koja je bila dio velikog rimskog carstva privlačila trgovačke brodove, ali i pirate. Tu su pirati prodavali ukradene toware i otete robove bogatim Rimljanima koji nisu postavljali suvišna pitanja. Piratstvo je donosilo veliki profit, pomorski putevi su bili prilično nesigurni a aktivnost trgovaca bila je u konstantnoj opasnosti. Otmice uglednih ljudi i njihovo otkupljivanje takođe je bilo na repertoaru piratskih djelatnosti. Pirati se nisu ustručavali čak ni otvorenih napada širokog obima, opkoljavali su gradove, pustošili ostrva i primoravali stanovnike nekih gradova da im plaćaju danak. Mnoga priobalna naselja i zajednice oko mediteranske obale su imale neke mle operativne flotile radi odbrane trgovine ali i napada na druge zajednice. Često su te zajednice stvarale savezništva radi efikasnije odbrane.

Pirati rimskog svijeta su poput grčkih morskih razbojnika bili naklonjeni brzim i pokretljivim plovilima. Slikali su oči na pramcu broda vjerujući da će tako bolje vidjeti svoj plijen. Trgovački brodovi koji su plovili Sredozemnim morem nudili su piratima raznovrstan plijen. Rimljani su uvozili ogromne količine skupocijenog vina i maslinovog ulja, koje se prenosilo u glinenim posudama, to jest amforama. Pirati bi napadom na rimski trgovački brod često bili prijatno iznenađeni otkrićem tajnog spremišta emera, vrste pšenice koja se gajila u starom vijeku. Pirati Sredozemlja nisu imali velikih muka pri zarobljavanju teških i sporih teretnih brodova na njihovom putu od Aleksandrije i Kartagine do rimskih luka.

Oko 75. godine p.n.e. na putu za Rodos gdje je krenuo da uči, pirati su zarobili i mladog Julija Cezara (oko 102-44 godine p.n.e.). Držali su ga u zarobljeništvu na malom jonskom ostrvu nekoliko nedjelja, sve dok nije isplaćen otkup. On ih je kasnije pohvatao i osvetio se. Da bi se borio protiv svog političkog suparnika Oktavijana, Sekst Pompej (67-36 godine p.n.e.) sin velikog lovca na pirate Gneja Pompeja je i sam postao pirat. Iz svog uporišta na Siciliji je napadao i držao pod opsadom cijelu italijansku obalu. Nazivao se vladarem mora sve dok ga stari suparnik Oktavijan nije porazio. Rimljani nisu bili poput Grka, rođeni pomorci koje je život po mnogobrojnim ostrvima prosto usmjeravao na more. Rimski brodograditelji nisu uijeli mnogo novina u osnovni oblik ratnog broda. Na brodove, koje su pravili za pohod rimske mornarice protiv pirata, jednostavno su primjenjivali najbolja rješenja iz prošlosti. Ti brodovi koje je Rim slao na pirate bili su jako slični grčkim brodovima. Osnovna vrsta rimskog ratnog broda bila je takođe trirema, sa kojom su se Rimljani upoznali preko sicilijanskih Grka. Da bi što bolje iskoristili ukrcane rimske legionare koji su bili nenadmašni u abordažnoj borbi, Rimljani su jedno vrijeme na pramac trireme ugrađivali abordažni most koji je služio da stvori što povoljnije uslove za abordažnu borbu. Kasnije je taj most ipak uklonjen, jer je uticao negativno na stabilitet i pokretljivost broda. I Rimljani su poput Grka na pramcu imali udarnu gredu kojom su potapali neprijateljske brodove udarom u njihov bok.

⁷ Ibid., str. 10.

Taj karakteristični taktički postupak bio je poznat kao kljunov udar.⁸

U I. vijeku p.n.e. pirati su postali ozbiljna prijetnja za sve trgovačke brodove na Sredozemnom moru. Konačno, pirati su ugrozili čak i prevoz žita u Rim, pa je narod zahtijevao da se nešto hitno preduzme. Tako je 67. godine p.n.e. ogromna flota sa 500 ratnih brodova pod zapovjedništvom već pomenutog Gneja Pompeja, krenula u pohod protiv pirata, a kopnena vojska je udarila na njihovo uporište u Kalikiji. Ovaj pohod je na jedno određeno vrijeme riješio nevolje Rimljana, ali su pirati ostali stalna opasnost po Rimljane sve do pada rimskog carstva.⁹

1.2. Piratstvo u srednjem vijeku

Teško je sa sigurnošću ustanoviti kada je tačno započeo srednji vijek. U stvari, ni sam termin nije postojao sve do 1722. godine. U svakom slučaju bilo je to razdoblje prelaza iz civilizacije antičkog svijeta u srednjovjekovni civilizacijski tok. Srednji vijek je u suštini započeo raspadom Rimskog carstva a završio se početkom renesanse. Velike grupe raseljenih germanskih naroda, Saksonci, Franci, Vizigoti, Ostrogoti, Lombardi i drugi, migrirale su u Rimsko carstvo, podjelile ga i stvorile sopstvena kraljevstva. Međutim, na istoku, dok se teritorija Zapadnog rimskog carstva dijelila između germanskih migranata i osvajača, grad Konstantinopolj (Istanbul) postaje centar Istočnog rimskog carstva, odnosno Vizantije.¹⁰ U početku su vizantijski carevi pokušavali sačuvati rimski način života, ali je vremenom on ipak iščezao. U toku tog perioda je i prorok Muhamed utemeljio islamsku religiju u Arabiji. Bilo je to doba sukoba kultura. Stare religije su nestajale a nove nastajale, napadači postajali naseljenici, a pljačkaši trgovci. Početak srednjeg vijeka označen je i kao mračno doba. Obilježili su ga narodi poput Anglosaksonaca i Vikinga. Kasnije je sve više bilo ratova između evropskih kraljevstava ali i krstaških ratova. Srednji vijek je obilježila i kuga, bolest poznata kao „crna smrt“. Italijanski brodovi su iz Azije prenijeli bolest do Đenove, Venecije i mnogih drugih luka. Vrlo brzo se proširila cijelim Mediteranom, a za samo nekoliko godina stigla je i na krajnji sjever Evrope, u Skandinaviju. Od ove strašne bolesti umrli su milioni ljudi.

No ipak, generalno gledano, u srednjem vijeku je došlo do porasta proizvodnje, porasta trgovine, a samim tim i porasta broja stanovništva. Gradovi su bili važna središta napretka, posebno oni koji su bili na glavnim trgovačkim putevima. Nekoliko gradova u Njemačkoj je udružilo svoje snage, i tako je stvoren trgovinski savez koji je bio poznat pod

⁸ Vasiljević, J. i Visković, B. (1975), *Velike pomorske bitke i operacije kroz istoriju*. Beograd: Beogradski izdavačko-grafički zavod, str. 14.

⁹ Platt Richard, *op.cit.*, vol. 6., str. 10.

¹⁰ MALAM, John: «Early Medieval Times(History of the World)», u: *Ilustrovana istorija svijeta*, Podgorica, Daily Press, 2008., vol. 7., str. 5.

imenom Hanza¹¹. Južnije, na Sredozemnom moru, gradovi kao što su Đenova i Venecija postali su središta za trgovinu sa sjevernom Afrikom i Azijom. Đenovljani su trgovali duž obale Crnog mora i otvorili su pomorski put od Mediterana do Sjevernog mora. Venecija je kontrolisala puteve koji su vodili na istok. U kasnom srednjem vijeku trgovačka aktivnost se znatno uvećala i proširila. Trgovci su se okupljali i putavali u grupama radi bolje sopstvene zaštite.

1.2.1. Vikinzi

Pet vijekova prije nego što su Vikinzi počeli harati sjevernom Evropom, pošast za sve brodove i obale tog područja bili su saksonski pirati sa Baltičkog mora. Oni su primorali rimske upravljače da ojačaju svoje flote i utvrde veći dio istočne obale kako bi se odbranili. Tako da Vikinzi nisu bili ni prvi ni posljednji pljačkaši sa sjevera. Vikinzi su bili pomorski narod koji je naseljavao područje sjeverne Evrope, odnosno Skandinavije (današnja Danska, Švedska i Norveška). Još u davna vremena skandinavska plemena koja su živjela na obali pljačkala su trgovačke brodove u prolazu. Kada su počeli prelaziti otvoreno more, bilo je za očekivati da će se ustremiti i na obale drugih zemalja. Napadali su i pljačkali mnoge dijelove Evrope u periodu od 700. godine do 1100. godine nove ere. Takođe su bili i kolonizatori koji su sijali strah i trepet za sve narode koje su napadali, ali su se kasnije sa tim istim narodima stapali. Kultove svojih Bogova su dugo zadržali i bili su među posljednjima u Evropi koji su prihvatili hrišćanstvo. Sa druge strane bili su među prvim Evropljanima koji su došli do obala Sjeverne Amerike, čak pet stotina godina prije Kolumba. Vikinzi su napuštali svoju domovinu i migrirali u druga područja najčešće iz dva razloga. Prvi je bio veliki priraštaj stanovništva koji je doveo i do prenaseljenosti a što je za posljedicu imalo, nedostatak obradive površine. Oni su zato bili primorani da napuštaju Skandinaviju i da traže novu zemlju, pa čak i ako moraju da se bore za nju. Drugi razlog je bila trgovina. Skandinavija je bila izvor luksuznih roba poput morževih kljova i bundi koje su Vikinzi razmjenjivali za srebro. Vikinzi su bili poznati po robi koju su pravili za sebe i za razmjenu. Na sjeveru su trgovali za krzna, a na jugu za svilu i začine.

Sedmog juna 793. godine Vikinzi iz zapadne Norveške su napali anglosaksonski manastir na ostrvu Lindisfarn, u blizini sjevernoistočne obale Engleske. Opljačkali su crkvu, odnijeli dragocijenosti i uništili oltar i svete relikvije. Neki monasi su ubijeni a neki zadržani kao zarobljenici. Ovo je bio jedan od prvih vikinških napada čiji je datum poznat, a dogodio se u prvom naletu napada na Britaniju, Irsku i sjevernu Evropu. U početku, broj napada je bio zanemarljiv, međutim kasnije su stigle velike flote koje su napadale Englesku i podijelile je na pola. Vikinzi su vladali u istočnoj i sjevernoj Engleskoj, a Anglosaksonci su zadržali južni dio zemlje. Prijestonica Vikinga bio je grad Jorvik (Jork). Prvi vikinški napad na teritoriju koja je obuhvatala današnju Francusku, Holandiju, Belgiju i zapadnu Njemačku desio se krajem XI vijeka. Ta franačka teritorija na čelu sa kraljem Karlom Velikim razvila

¹¹ HARRIS, Nicholas: «The Middle Ages», u: Dečja ilustrovana enciklopedija, Beograd, Knjiga-komerc, 2005., vol. 12., str. 20.

je odbrambenu strategiju koja se zasnivala na zaštiti priobalnog pojasa. Nakon smrti Karla Velikog, Vikinzi su uspjeli da formiraju svoju bazu unutar franačke teritorije. Plovili su rijekama i pljačkali gradove sve dok otpor franačkog naroda nije isuviše porastao, a napadi prestali.¹²

Vikinzi su po prirodi bili veliki pustolovi i mnogi njihovi mladi ljudi su na napade i pljačke gledali kao na dobar način da se dođe do bogatstva i slave. Najčešće su napadali iznenada a pljačkali su sve na što su nailazili, a ono što nisu mogli ponijeti obično su palili. Vikinzi se ubrajaju u najvještije moreplovce i graditelje brodova svog vremena. Njihovi brodovi bili su poznati kao *Dugi brodovi* ili *Brodovi-zmajevi* i bili su skladni, brzi, i jednostavni za upravljanje. Bili su napravljeni od drveta i imali su kobilicu dužinom cijelog broda koja je sjekla vodu i spriječavala naginjanje broda. Imali su četvrtasta jedra koja su ih pokretala, a ako ne bi bilo vjetra imali su vesla i bili osposobljeni i za takvu vrstu plovidbe. Na pramcu su često imali izrezbarene ukrase kao što su zmajeve glave ili slično. Vikinzi su bili odlični navigatori. Prilikom prelaska otvorenog mora upravljali su se prema suncu i prema zvijezdama. Njihove ratne galije bile su lagane i mogle su ploviti tik uz obale mora i rijeka. Trgovački brodovi bili su kraći od ratnih ali su imali širu osnovu. Imali su i prostoriju za skladištenje tovara.

Ratnička slava je bila jako značajna vikinškim piratima, pa je i žestina njihovih napada ulazila u legendu. Njihov izgled samo je pothranjivao glas o njima kao strašnim varvarima. Borili su se sjekirama, kopljima, mačevima i lukovima sa strijelama. Sjekira je bila njihovo omiljeno oružje. Za borbu na moru koristili su manje sjekire od uobičajenih kako bi njima lakše rukovali prilikom upada na tuđi brod. Služili su se i dvosjeklim mačevima. Po nekim predanjima, Vikinzi su bili poznati i po tome što su mogli uhvatiti koplje u letu i hitnuti ga nazad iznenađenom protivniku. Riznice Vikinga otkrivaju sa kim su trgovali i koga su pljačkali. Uglavnom sadrže srebro, međutim ima tu i predmeta od zlata, stranog novca, nakita, perli, vaza i druge grnčarije. Odjeća Vikinga bila je jednostavna i praktična. Izrađivana je od lanenih i vunelih tkanina, a izrađivale su je žene koje su u vikinškom društvu imale status koji je bio viši nego bilo gdje drugo u Evropi. Udata vikinška žena mogla je da posjeduje zemlju i drugu imovinu, a imala je i pravo da se razvede od muža ukoliko brak nije bio uspješan. Bile su zadužene za dom, podizanje djece, kuvanje i varenje piva. Iako su naselili mnoga područja, oko 1500. godine na Grenlandu izumire i posljednja vikinška kolonija.¹³

¹² Malam John, *op. cit.*, vol. 7., str. 31.

¹³ DUPRÉ, Ben: «Oxford Children Encyclopedia», u: Oxfordska školska enciklopedija, Beograd, Knjiga-komerc, 2007., vol. 2., str. 93.

1.2.2. Berberski korsari

Arapski muslimani su osvojili sjevernu Afriku u VII vijeku. Evropljani su ove muslimanske neprijatelje nazivali varvarima, tako da su oni dobili ime berberski (varvarski) korsari (nastalo od riječi *cursus* što znači vožnja, plovidba). Južna obala Sredozemnog mora je bila poznata kao berberska obala. Kraj XI vijeka je bilo vrijeme kada su počeli krstaški ratovi između hrišćana i muslimana. Berberski korsari su svojim vitkim i brzim brodovima napadali trgovačke brodove Đenove i Venecije. Njihov najmiliji plijen bili su ljudi koje su mogli prodati u roblje. Vodili su žestoke borbe i zarobljavali bogate hrišćanske vitezove. Njihovi podvizi su ih u islamskom svijetu učinili junacima. Korsari su imali dozvolu za gusarenje koja je bila u obliku kraljevskog ili gusarskog pisma, i ona im je omogućavala da u slučaju zarobljavanja neće biti obješeni, već će se prema njima ophoditi kao prema ratnim zarobljenicima koji će biti pušteni kroz otkup ili razmjenu. Djelovali su po cijelom Sredozemnom moru, a bilo je i onih koji su izlazili na Atlantski okean.

Brodove berberskih gusara pokretali su robovi veslači, a svakim veslom rukovalo je do šest robova. Njihov život na berberskom brodu bio je jako težak, često su dobijali batine a rijetko hranu. Takva vrsta života ubila je mnoge robove, ali su ih berberski gusari mijenjali čim bi našli novu žrtvu. Jedna jedina stvar koja se robovima berberskih korsara može uzeti kao olakšavajuća okolnost, ako se to u uslovima u kojima su živjeli uopšte može zvati olakšavajuća okolnost, bila je ta što nisu učestvovali u bitkama. Za bitke na brodovima bili su zaduženi muslimani, janjičari. To su bili jako disciplinovani i veoma uvježbani profesionalni vojnici. Ponekad je i do stotinu janjičara napadalo posadu hrišćanskog broda, tako da je takva vrsta napada bila izuzetno uspješna, i mnogi hrišćanski brodovi nisu znali kako da se odbrane. Berberski korsari su bili potomci velike civilizacije tako da im je odavnina poznata arapska vještina obrade metala omogućavala da u borbama koriste izuzetne mačeve, neobične ljepote. Berberski gusarski brodovi su se na moru zadržavali samo šest ili sedam nedjelja. Za otprilike toliko vremena ostajanja na moru su uzimali boraca, robova i zaliha hrane i vode. Vrhovni zapovjednik na brodu u toku pohoda bio je janjičarski aga, a kapetan odnosno reis bio je zadužen za navigaciju. Tako je bilo sve dok se brod ne bi vratio u luku. Robove koje bi nakon tih pohoda prodavali, otkupljivali su ljudi koje su se zvali trinitarci ili oci otkupnici, i takve grupe ljudi su bile česta pojava tokom viševjekovnog perioda berberskih gusara. Kasnije su pojedine zemlje uspjevale sklopiti sporazum sa korsarskim državama, i tako omogućavale svojim podanicima bezbjednost. Mnogi Evropljani koji su bili vješti moreplovci pridruživali su se Korsarima. Imali su zaštitu berberskih vlastodržaca, a zauzvrat su plaćali porez na svoj plijen. Ponekad su primali i islamsku vjeru.¹⁴

Najpoznatiji muslimanski korsari bili su Hajrudin i Arudž Barbarosa ili braća Barbarosa kako su ih Evropljani prozvali zbog njihovih riđih brada. Oni su u ime Osmanlijskog carstva preuzeli kontrolu nad Alžirom. Arudž je poginuo, a Hajrudin je proširio osvajanja na Tunis i preuzeo sva mletačka ostrva u Egejskom moru. Porazio je i savezničku hrišćansku flotu kojom je komandovao denovljanski admiral Andrea Doria. Kad

¹⁴ Platt Richard, *op. cit.*, vol. 6., str. 14.

su evropske mornarice svojim sve većim brodovima i sve boljim naoružanjem, počele tjerati berberske države na sjeveru Afrike da suzbijaju gusarske aktivnosti, korsarska aktivnost počinje opadati. Međutim ona se ne gasi i traje sve do početka XIX vijeka, kada je okončana francuskim osvajanjem Alžira.¹⁵

1.2.3. Malteški korsari

Pored berberskih postojali su i Malteški korsari koji su se isticali u borbi protiv berberskih gusara. Dok su Malteški vitezovi kao zaštitnici korsara sami zapovijedali brodovima, pohodi na berberske neprijatelje su napredovali i smatrali su se pohodima u cilju odbrane hrišćanske vjere. Međutim, kad su posadu počeli sačinjavati ostali Maltežani, Francuzi i Korzikanci glavni cilj je postao gusarski plijen. Kako je rasla Malteška flota tako je rastao i broj stanovnika na ovom ostrvu, uključen u gusarenje. Brodovi Malteških korsara bili su slični brodovima koje su koristili njihovi neprijatelji, berberski korsari. Razlika je bila što su Malteški brodovi imali više topova a manje robova, kao i dva jedra umjesto jednog. Malteški korsari su Malti donijeli veliko bogatstvo.

1.3. Piratstvo novog vijeka

Krajem XV vijeka dolazi do povećanja proizvodnje, trgovine, pa tako i kompletnog društveno-ekonomskog razvoja Evrope. Posebno nakon krstaških ratova dolazi do povećane trgovine sa istokom, u čemu prednjače italijanski pomorsko-trgovački gradovi Đenova i Venecija. Vjerovalo se da su najveća bogatstva na istoku, u Indiji, Kini i Japanu, pa je otkrivanje direktnog pomorskog puta do tih zemalja bio cilj razvijenih država zapadne Evrope. Portugalija i Španija u prvom redu počinju organizovati pomorsko-istraživačke ekspedicije radi otkrića ovog puta. Stepem razvoja brodogradnje u to vrijeme je pružao objektivne preduslove za realizaciju tako dalekih i opasnih putovanja. Portugalci prvo plove oko Afrike i dolaze do Indijskog okeana. Sa druge strane Španci preko čuvenog Kristofora Kolumba, misleći da su došli do Indije, otkrivaju Ameriku.¹⁶

Velika pomorska geografska otkrića bitno su uticala na društveni i ekonomski život Evrope tog vremena. To je bilo takozvano zlatno doba pirata i gusara. Nove otkrivene kolonije su surovo i sistematski pljačkane, prvo od strane Španije, a ubrzo i ostalih evropskih zemalja, prije svih Engleske, Francuske i Holandije. Naravno, kako se taj vrijedni teret prevezio morem, nije ni čudno što je došlo i do razvoja piratstva na moru, odnosno gusarenja. Ovo je doba kada se piratstvo i gusarenje sa jedne strane počinju bitno odvajati, dok se sa druge strane cjelokupna aktivnost odvijala u međusobnoj povezanosti interesa, na-

¹⁵ Vasiljević, J. i Visković, B., *op. cit.*, str. 24.

¹⁶ Dupre Ben, *op. cit.*, vol. 3., str. 77.

staje prava, pa čak i pravna konfuzija. Strana koja je izdavala pismenu dozvolu za gusarenje tvrdila je da je to legitimna radnja, dok je strana koja je bila u nezavidnom položaju žrtve tvrdila da se radi o razbojništvu, to jest pirateriji. Svemu tome pogodovalo je i teško uređivanje odnosa na moru, za razliku od kopna. Tada nastaju i moderna međunarodna prava, posebno u zemljama koje su bile velike pomorske sile kao što je Holandija. Mnogi francuski gradovi koji su izlazili na atlantski okean živjeli su od pomorske pljačke. Ni Englezi nisu zaostajali i imali su ogromne prihode od gusarenja. Pljačkalo se od Kariba do Indijskog okeana. U Sredozemnom moru, koje je oduvjek poznavalo pomorsku otimačinu, slabljenjem Otomanskog carstva, postojala su neka od najrazvijenijih piratskih gnijezda u historiji, od kojih je najviše prednjačio Alžir. Kao što je već rečeno, sve je prekinuto francuskim osvajanjem Alžira. Što se tiče ostalih dijelova svijeta, piratstvo je bilo razvijeno i u Persijskom zalivu gdje i danas postoji obala koja se zove piratska. Treba istaći i obalu Kine koja je svojim bogatstvom uvijek bila interesantna Japanskim piratima. A raj za pirate bilo je područje današnje Malezije i Indonezije, sa bezbroj ostrva koja su bila idealno skrovište za sve one pretežno siromašne koji su se bavili nelegalnim radnjama na moru.¹⁷

Krajem novog vijeka piratstvo i gusarstvo su se definitivno razišli. Svijetom su zavladaile ratne mornarice uređenih, uglavnom, zapadnoevropskih država koje su gusarenje prevele u što je više moguće pravne okvire. Za to vrijeme piratstvo je bilo i ostalo nasilni čin, razbojništvo, otimačina, pobuna, sve u zavisnosti od zakonodavstva do zakonodavstva određene države.

1.3.1. Privatiri

Među prvim dozvolama za gusarenje, takozvanim „gusarskim listovima“ (*letters of marque*) bila je dozvola izdata od strane engleskog kralja Henrija trećeg još 1243. godine. Izdavana je na obostrano zadovoljstvo jer je posadi data mogućnost da pljačka bez straha od kazne, dok je kralj besplatno dobijao ratni brod, kao i dio plijena. Postojale su dvije vrste ovih dozvola. Za vrijeme rata kralj je izdavao opšte gusarske dozvole, omogućavajući otuđivanje neprijateljskih brodova. Međutim dok je trajao mir, svi oni kojima su pirati otuđili brod ili tovar, imali su mogućnost da zatraže posebnu gusarsku dozvolu kojom su mogli izvršavati određene kontramjere, kako bi nadoknadili gubitak. U suštini, napadali su brodove onih zemalja čiji su gusari opljačkali njih. U početku su ove gusarske brodove zvali privatnim ratnim brodovima, ali se kasnije za njih, odnosno za članove njihovih posada ustalio naziv privatiri. Privatiri su harali od XVI do XVIII vijeka u vremenu kada su se evropski narodi često sukobljavali. Ideja je bila da privatiri napadaju samo brodove neprijateljskih država, ali su se mnogi od njih odlučivali na pljačku za svoj račun. Prvi privatiri plovili su u manjim brodovima, a kasnije su koristili veće trgovačke brodove prenatrpene dodatnom posadom koja je trebala upravljati zarobljenim brodovima. Privatiri su najčešće koristili lažnu zastavu kao prevaru kojom su svoje žrtve dovodili u zabludu da je

¹⁷ Vasiljević, J. i Visković, B., *op. cit.*, str. 29.

pred njima brod iz prijateljske države. Dok bi prevara bila otkrivena oni su svojim brzim brodovima već bili dovoljno blizu ali ipak, najradije nisu napadali. Mnogi privatirski kapetani su koristili nešto slično današnjim megafonima, kojima su pojačavali zvuk. Slično piratima i privatiri su više voljeli postići sporazum oko mirne predaje žrtava i plijena. A ako bi već moralo doći do borbe, uobičajena španska borbena taktika prelaska na neprijateljsku palubu, bila je onemogućena poboljšanjima u pomorskoj artiljeriji privatira koji su već tada koristili topove.¹⁸

Jedan od prvih gusara u službi engleske bio je Džon Hokins, bogati brodovlasnik koji je najčešće trgovao crnim robljem iako su mu Španci i Portugalci prijetili smrću. On se nije obazirao na to, već je nakon nekog vremena za svoje pohode opremio šest brodova, među kojima i dva kraljičina. Ipak, Španci su ih na sidrištu iznenadili i napali a malo je onih koji su uspjeli izvući živu glavu. Među malobrojnima i Frensis Drejk, kasnije jedan od najpoznatijih privatira Engleske. On je u tri uzastopna pohoda popljačkao španska naselja i gradove u Indiji. Kasnije je odlučio da zaplovi i Pacifikom. Krenuo je sa pet brodova ali je tokom plovidbe, zbog bještva i brodoloma ostao sa samo jednim. Tim jednim brodom je iznenadio slabo branjene španske luke na obalama Perua i Čilea i došao sve do obala Kalifornije. Prešao je Pacifik i oko Afrike kroz Atlantski okean nakon tri godine uplovio u Englesku. Plijen koji je donio sa sobom bio je ogromne vrijednosti, tako da ga je kraljica Elizabeta I proglasila za viteza.¹⁹

Privatirstvo je uvijek bilo patriotski obojeno. Tako su uz pomoć Kraljeva i Kraljica ovi gusari sticali ogromno bogatstvo, a u svojim državama i veliku naklonost i slavu. Uz sve to, potpomagali su slabljenje španskog kolonijalnog carstva, pripremajući se za otvoreni rat protiv Španije. Pored engleskih, španske brodove i kolonije pljačkali su i holandski gusari, kojima je njihov princ Vilem I Oranski izdao „Gusarsko pismo“ još 1567. godine. A pored engleskih i holandskih gusara, bili su tu i francuski gusari.²⁰

Francuski gusari, privatiri su se pojavili još u IX vijeku kako bi se bretonski trgovački brodovi branili od vikinških napada. I posle okončanja vikinške najezde nastavili su da djeluju s obzirom da je Francuska često bila u ratu. Francuska luka Sen Malo se u VXII vijeku obogatila prihodima od privatirstva. Mnogi stanovnici ovog kraja prenosili su gusarski zanat sa oca na sina. Ova luka vremenom se toliko obogatila da je pozajmljivala novac francuskim kraljevima, kako bi ovi plaćali svoje ratove. Najpoznatiji francuski privatir bio je Dige-Truen koji je imao samo dvadest jednu godinu kada je posatao zapovjednik broda sa četrdest topova. Tokom svoje višegodišnje karijere zarobio je petnaestak ratnih i oko tristo trgovačkih brodova. Još jedan gusar Žan Bar, patrolirao je po Lamanšu i Sjevernom moru, a kad su ga zarobili Englezi, predanje kaže da je preveslao 150

¹⁸ Platt Richard, *op. cit.*, vol. 6., str. 18.

¹⁹ Vasiljević, J. i Visković, B., *op. cit.*, str. 58.

²⁰ *Ibid.*, str. 55.

milja kako bi pobjegao i vratio se u Francusku. Rober Sirkuf koji je rođen vijek kasnije i koji je gusario daleko od Francuske na Indijskom okeanu. On je na ostrvu Mauricijus koje je bilo francusko imao bazu odakle je napado britanske brodove.²¹

Možda se najveća moć privatirstva pokazala u toku američke revolucije u vremenu od 1775. do 1783. godine. Amerika se borila protiv Engleza sa jako malom mornaricom, ali su zato privatirski brodovi napadali trgovačke brodove Engleske do te mjere da su je doveli do propasti, kada je trgovina sa Amerikom u pitanju. Američki privatiri koristili su naročito izgrađene brodove, takozvane škunere, koji su imali dva jarbola od kojih je pramčani bio kraći i imao krstasta jedra pri vhu, što mu je omogućavalo veću brzinu sa vjetrom u krmu. Glavne luke bile su Filadelfija, Baltimor i Nju Orleans. Brodovi koje su američki privatiri zarobljavali nisu uvijek imali skupocjen teret. Često su to bile namirnice kao što je pirinač, kojim su se hranili američki revolucionari. Naravno, kao i u svim prethodnim ratovima, Englezi kao žrtve, američke privatire su zvali piratima. Čak su ovaj pojam koristili i za oficire američke ratne mornarice. Jedan od takvih bio je i Džon Pol Džouns. Ovaj rođeni Škot bio je ustvari najvjerojatnije i pirat i privatir. U engleskoj, zemlji u kojoj je rođen, bio je predstavljan kao pirat, dok su ga u Americi zbog zbog istih poduhvata slavili. Braća Lafit, Žan i Pjer bili su takođe i privatiri i pirati ali i trgovci robljem i krijumčari. Njihova baza bila je Nju Orleans odakle su napadali uglavnom španske brodove u Meksičkom zalivu.²²

1.3.2. Bukaniri

Opšti haos koji su stvorili privatiri u Karipskom moru, doveo je do toga da je engleski kralj Džejms I povukao sve gusarske listove. Međutim to je imalo kontra efekat. Družine bivših privatira, robijaša, odbjeglih robova i običnih ljudi koji su bili protjerani iz Evrope, naselili su se na ostrvu Hispanola (današnji Haiti). Indijanci su ih naučili kako da suše meso. Po tim sušionicama „Bukanima“ (boucan) su i dobili ime Bukaniri. Prvi bukaniri snabdijevali su brodove u prolazu namirnicama i bili su na lošem glasu kao divljaci. Kada su Španci u želji da ih otjeraju uništili i potamanili ono od čega su živjeli, oni su se u znak odbrane udružili u takozvano „Bratstvo obale“. Bukaniri su bili poznati po okrutnosti i mučenju svojih zarobljenika. Najpoznatiji bukanir bio je Henri Morgan koji je uspostavio pravu vojničku disciplinu svojoj posadi. Jednom prilikom je oko osamsto njegovih ljudi porazilo španske vojnike na Kubi i opljačkalo stanovništvo. Bio je pravi vođa a iako je i on bio okrutan i svirep, zbog njegovih napada na španske kolonije dobio je titulu engleskog viteza, kao i mjesto guvernera na Jamajci. Pored njega među najokrutnijim bukanirima bio je Francuz Fransoa Olonjanin čije je pravo ime ustvari bilo Žan David No. Predanje kaže da su Španci radije ginuli nego padali njemu u zarobljeništvo. Dalje, Bartolomeo Portugalac koji je bio izuzetno snalažljiv i pun smjelosti.²³

²¹ Platt Richard, *op. cit.*, vol. 6., str. 51.

²² Ibid., str. 53.

²³ Ibid., str. 27.

Smatra se da je kratki mornarski mač koji su kasnije koristili svi pomorci, nastao upravo za vrijeme bukanira kojima je služio za komadanje mesa. Vrijeme bukanira je počelo prolaziti pod francuskom vlašću, kada su mnogi od ovih gusara odlučili preći u službu Francuskog kraljevstva.

1.3.3. Karipski pirati

Pirati sa Kariba bili su gusari koji su naslijedili bukanire. Neka karipska ostrva su ih rado prihvatila. Na Bahamima i cijelom američkom tlu nicali su nove piratske luke. Neka od ostrva u bahamskom arhipelagu bila su izvjesno vrijeme živa gusarska mjesta u kojima je cvijetalo bezakonje. Ovi pirati plovili su najčešće blizu obale, tako da nisu koristili velike brodove. Koristili su uglavnom manje jedrenjake koji su bili brzi i okretni. Jedan od najčuvenijih pirata među njima bio je Edvard Tič, mada je koristio još mnogo imena, a bio je najpoznatiji kao „Crnobradi“.²⁴ Za ovog pirata vezano je mnogo mitova iako je djelovao samo par godina. Bojali su ga se i članovi njegove sopstvene posade, pio je rum pomiješan sa barutom, uvijao bradu oko ušiju kako bi izgledao strašnije i palio pramenove kose prije borbe. Tokom svoje kratke karijere opljačkao je četrdesetak brodova, većinu posade i putnika pobio, a ostao je upamćen i po opsadi grada Čarlstona u Južnoj Karolini gdje je zarobio jednog od članova gradskog vijeća i njegovog četvorogodišnjeg sina. Za otkup je tražio lijekove. Interesanto je da je za razliku od Južne Karoline u Sjevernoj Karolini bio dobrodošao gost. Članovi britanske mornarice nisu željeli dijeliti more sa takvim zlikovcem pa su ga ubili. Pored njega vjerovatno među najuspješnijim piratima po broju zarobljenih brodova bio je Velšanin Bartolomju Roberts. Interesanto je da se ovaj pirat počeo baviti ovim poslom sasvim slučajno kada su mu zarobili brod. Dva najpoznatija uporišta ovih pirata bila su Tortuga i Port Rojal. Većina stanovnika ova dva mesta bili su u najmanju ruku sumnjivog morala. Port Rojal, grad koji je bio poznat i kao „Sodoma novog svijeta“. Početak kraja ovog i ovakvog grada uslijedio je nakon razornog zemljotresa. Poginula je skoro trećina stanovništva.²⁵

1.3.4. Pirati u Indijskom okeanu

Plijen španskih kolonija po Americi počeo se smanjivati, i pirati su se tada uputili na Indijski okean. Tamo su napadali britanske, francuske i holandske trgovačke brodove kao i brodove istočnoindijskih kompanija. Ovi trgovački brodovi su pošto bi oplovili oko Rta dobre nade, to jest Afrike, obično uzimali jedan od dva kursa na putu ka Indiji i Kini. Međutim, oba pravca su vodila na samo par stotina milja od velikog ostrva Madagaskar nadomak istočne obale Afrike koje je bilo pravi tropski, piratski raj. Položaj ovog ostrva bio je idealan za piratske napade. Nisu ga bili naselili Evropljani pa je zato bilo i sigurno za ove

²⁴ <http://www.medias.rs/2013/03/06/strah-i-trepet-sedam-mora/>

²⁵ Platt Richard, *op. cit.*, vol. 6., str. 30.

razbojnike. Ali bez obzira na sve pirati su stvorili jedno utvrđenje na ostrvu Svete Marije blizu Madagaskara koje je u slučaju nužde moglo lakše da se odbrani. Plijen pirata na ovom području bio je raznolik, od zlata, srebra, dragulja do začina, svile, porcelana. Bilo je slučajeva da su pirati pošto bi zarobili brod sa tovarom začina, bacali u more taj plijen jer je ovaj teret bio najčešće u rasutom stanju što je otežavalo prenos, a i bilo ga je teško prodati. Pirati su više voljeli kad bi dokopali vino ili brendi. Najznačajnije piratsko ime ovog područja, bio je Britanac Henri Ejveri. Loš glas o njemu proširio se zbog surovog postupanja sa putnicima broda koji je prevozio hodočasnike do Meke. Uz njega, i Tomas Tju iz Amerike je imao piratskog uspjeha u ovom području. Od britanskih vlasti se zahtijevalo da nešto preduzmu. Vilijam Kid, rođeni Škotlanđanin koji se nastanio i poslovao po Americi, trebalo je da uhvati Henrija Ejverija ali se i on povučen pohlepom upustio u pljačkanje zbog čega je kasnije obješen kao pirat.²⁶

1.3.5. Kineski pirati

Gdje god je na svjetskim morima bilo mnoštvo ostrva i kanala, bilo je i pirata. Jugoistočna Azija spada u takvo područje. Kineski gusari su koristili ovo područje još prije V vijeka, kako za pljačku tako i za ratovanje. Nekad im ni Kina ni Japan zajedno nisu mogli ništa. Najgore je ipak bilo u XVI i XVII vijeku kad su se pojavili Evropljani. Kineski pirati su imali ogromne flote koje su pokrivale skoro cijelu istočnu Aziju, a bilo je i manjih plemenskih grupa koje su pokrivale ograničena područja. Najviše su se bavili iznuđivanjem novca od priobalnih naselja, prijeteći uništavanjem svega i zarobljavanjem svih. Koristili su prepravljene teretne brodove sa po desetak topova. Njihovo tradicionalno oružje bio je dugačak i težak mač koji se morao držati sa dvije ruke, a bio je toliko oštar da je mogao presjeći i metalni oklop. Kineski pirati raspolagali su ogromnim flotama, jedan od njih Čing Či Ling raspolagao je flotom od preko hiljadu brodova. Jedna o najozloglašnijih piratskih flota bila je ona kojom je komandovao Ša Peng Zaj, a harala je sjevernim Vijetnamom. Ipak, uz dosta muke, Evropljani su polovinom XIX vijeka uspjeli da se oslobode ovih pirata.²⁷

²⁶ Ibid., str. 46.

²⁷ MORRIS, Neil : « Asian Civilisations (History of the World)», u: Ilustrovana istorija svijeta, Podgorica, Daily Press, 2008., vol.5., str. 32.

2. Piratstvo kao oblik života

Život pirata bio je pun kontradiktornosti. Ploveći u potrazi za plijenom moglo je proći po nekoliko sedmica. To je stvaralo dosadu, pa su sukobi na brodu bili česti. Pored toga pirati su često glasali, bilo zbog pravca kojim se treba ići, bilo zbog podijele plijena ili slično. Sigurnost kapetana nikad nije bila na nivou. Njegov opstanak na tom položaju umnogome je zavisio od strahopoštovanja, ali i pored toga znao je biti zamijenjen. Većina pirata pridržavalo se nekih osnovnih pravila na brodu. Svako je imao pravo glasa i istu količinu hrane i pića. Bilo je zabranjeno kockanje kako ne bi izbijali sukobi. Oružje je uvijek trebalo biti spremno za upotrebu. Napuštanje borbe kažnjavalo se smrću ili izbacivanjem na pusto ostrvo. U današnje vrijeme često korišćena priča o hodanju po dasci, bila je izuzetno rijetka, možda čak na ivici mašte. Crni povez preko oka je recimo bio češći motiv. Posada je morala biti vješta sa konopcima i jedrima, jer je poslije borbe obično trebalo sanirati štetu. Najviše su voljeli iskoristiti opremu sa zaplijenjenog broda. Kako zbog poziva koji su odabrali ali i divlje naravi, pirati su cijenili usluge ljekara, iako je on u takvim uslovima mogao malo toga učiniti.²⁸

Pirati su bili veoma vješti navigatori. Rani pirati su za određivanje geografske širine najčešće koristili jedan krstasti štap kojeg su zvali i Jakovljevi štap, a kojim su gledanjem u sunce, ravnanjem sa horizontom i odgovarajućim tablicama, određivali geografsku širinu. Kasnije je u XV vijeku osmišljen drugi štap, poznat kao leđni štap ili Dejvisov kvadrant. Njime se nije moralo gledati u sunce kao kod krstastog štapa da bi se odredio njegov ugao prema horizontu, već su se suncu okretala leđa a mjerilo se pomoću sjenke. Posebno posle otkrića Amerike koju su Španci istražili i ucrtali u karte, pirati su se trudili da se dokopaju što više karata i instrumenata za navigaciju kako bi olakšali i unaprijedili posao. Navigacija je bila koliko toliko laka dok su se držali obale, koristili su jednostavne instrumente kao što su karta, kompas i šestar. Kompas su pravili trljajući iglu o prirodni magnet kojeg su zvali putovodni kamen. Durbin je takođe bio jedan od osnovnih instrumenata. Situacija se mijenjala ako bi izlazili dublje na otvoreno more gdje su im bili potrebni instrumenti za astronomsku navigaciju, jer su ovi instrumenti imali i veću vrijednost pa su ih pirati radije prodavali a služili se prostijim i grubljim instrumentima. Pirati su najviše voljeli da dogovore mirnu primopredaju plijena. Ali se nisu ustručavali da napadnu. Koristili su topove, puške, pištolje, mačeve, sjekire, noževe i sve drugo što im je moglo poslužiti kao oružje. Topovsku đulad koristili su da zaplaše protivnika i natjeraju ga na predaju, da naprave rupu u brodu, a vezivali su i lance za đulad kako bi lakše obarali jarbole i jedra. Služili su se i bombama koje su sami pravili a čije je punjenje bilo od katrana i tkanine što je stvaralo svojevrsnu dimnu zavjesu. Puška je obično bila namjenjena kako bi se izdaleka pogodio kormilar drugog broda. Kraće puške i pištolje koristili su prilikom borbe prsa u prsa, iako je to oružje znalo zatajiti zbog morskog vazduha koji bi ovlažio barut. Ponovo punjenje je dugo trajalo tako da su u tom slučaju koristili kundak i njime udarali protivnika. Sjekirama su se peli uz brod i sjekli konope i jedra. Kratki mačevi bili su im najdraže oružje,

²⁸ Platt Richard, *op. cit.*, vol. 6., str. 40.

a kratili su ih kako im se ne bi zapetljali u konope. U potpalublju, gdje je prostor bio ograničen koristili su noževe. Interesantno je da su francuski pirati koristili i male zaprečne klinove nalik na ptičije noge, koje su bacali po palubi protivničkog broda i njima onesposobljavali mornare koji su najčešće radili bosu. Posebnu priču imaju piratske zastave koje se možda mogu uzeti i kao prvo oružje pirata. Piratska zastava koju su neki zvali i veseli Rodžer (Jolly Roger) a čiji naziv potiče vjerovatno od francuskog naziva za crvenu zastavu (Jolie Rouge), služila je da zaplaši protivnika i privoli ga na mirnu predaju. Pirati su se često koristili trikom kojim bi dok bi se približavali nekom brodu prvo isticali prijateljsku zastavu, a potom kad bi se dovoljno približili, piratsku. Svaki piratski brod je imao svoju zastavu a ona je na sebi obično imala sliku lobanje sa ukrštenim kostima ili mačevima kako bi protivniku stavili do znanja da će ne budu li se predali svi izginuti. Čest motiv bio je i nacrtani pješćani sat koji bi upozoravao da je vrijeme za mirnu predaju ograničeno. Piratske zastave izrađivali su brodski jedrari ali i bilo koji član posade vješt s iglom. Piratski plijen moglo je biti sve što je imalo neku vrijednost, ne uvijek i materijalnu. Današnje priče o njihovom velikom blagu više su plod mašte nego ondašnje realnosti. A realnost je bila da su bogati ulovi predstavljali rijetkost. Pirati su naravno najviše voljeli zlato, srebro i drago kamenje, odnosno dijamante. Plijen su dijelili na skoro jednake dijelove, iako su kapetan i njegovi pomoćnici često dobijali više od ostalih. Po nekom piratskom pravilu kapetan je dobijao dva ipo puta više od mornara, ljekar tek malo više od mornara, a mali od palube polovinu mornarskog udjela. Najmanje je dobijao drvodelja jer nije aktivno učestvovao u bitkama. Iako se podjela odvijala prema činu i nakon povratka u matičnu luku, sav sitan nakit, prstenje i slično, najčešće su završavali u džepovima posade. Poslije raznoraznog blaga, najvrijedniji piratski plijen bilo je oružje i municija. Naravno trebalo im je za naredne poduhvate, mada, ako bi se među zaplijenjenim oružjem našao neki komad oružja koji je bio lijepo i bogato ukrašen, prodavao bi se, a dostizao je velike cijene. U suštini, pirati su razmišljali da će sve svoje svakodnevne potrebstine jednostavno zadovoljiti tako što će ih oteti od svojih žrtava. Tu se ubrajaju hrana, piće i iznad svega lijekovi. Iako su priče o skrivenom zakopanom piratskom blagu, uglavnom plod mašte današnjih ljudi, ima slučajeva da su ga naši savremenici nalazili. Nisu rijetki slučajevi u kojima je piratstvo išlo ruku pod ruku sa trgovinom roblja, a to je najviše bilo izraženo u XVII i XVIII vijeku, kad je cijena jednog roba u Americi bila deset do petnaest puta veća nego u Africi odakle su oni najčešće dolazili. Robovi su u Africi kupovani od afričkih poglavica i to najjeftinijim predmetima kao što su šipke od gvožđa, bakra i bronzne, koje su služile kao novac u zapadnoj Africi. Brodovi koji su prevozili robove bili su krcati tim napaćenim ljudima. Mnogi su umirali tokom samog puta, najviše jer su se zaraze u takvim uslovima brzo širile. Robovi su na brodu bili okovani kako bi se spriječila pobuna ili bjekstvo, iako veće šanse za bijeg su bile sa kopna. Bilo je i pokušaja samoubistava. Posade piratskih brodova bile su u stalnoj strijepnji od pobune brojčano nadmoćnijih robova. Svi takvi pokušaji bili su surovo kažnjavani. Nije bila rijetka pojava ni da se odbijegli robovi pridruže piratskoj posadi. Već smo pomenuli kroz istoriju da je među robovima bio i mladi Julije Cezar, a interesatno je da je i čuveni španski pisac Miguel De Servantes bio otet, a kao otimači pominju se ulcinjski gusari.²⁹

²⁹ Ibid., str. 38.

Hrana na piratskom brodu se sastojala bukvalno od svega i svačega. Najbolji dani bili su oni nakon napada drugog broda i otimačine hrane sa njega. Ali ti dani i te zalihe nisu dugo trajali. Zato su bili prinuđeni da tokom plovidbe ribaju, a na pustim ostrvima su, ako bi na nju naišli, hvatali raznu živinu koja se nenaviknuta da je neko lovi mogla uhvatiti i golim rukama. Karipski pirati su najviše hvatali kornjače kojih je oko tih ostrva bilo u izobilju. Jednostavno bi je kad izađe na obalu okretali na leđa i tako ostavljali živu i nemoćnu sve do njihovog ponovnog odlaska na more. Meso kornjače je za pirate bilo bolje od mnogo čega s obzirom da ih je brodski kuvar mogao i na brodu održavati žive. Pretpostavlja se da su pirati sa sobom na brod nosili i kokoške kako bi imali svježja jaja i meso. Jedna od osnovnih namirnica bio je i dvopek koji se mogao dugo očuvati. Prije XVI vijeka najveća opasnost piratima na dugim putovanjima predstavljala je bolest nedostatka vitamina C, poznatija kao skorbut. Ali tada je otkriveno da svježije voće, naročito limun može spriječiti pojavu skorbuta. Treba istaći da pirati, naravno nisu bili ljubitelji lijepih manira za stolom. Zbog nemogućnosti da tokom putovanja očuvaju namirnice svježima, naročito vodu koja bi se ustajala, pirati su pili alkohol. Pored pomenute zabrane kockanja na brodu, piratima je bio zabranjen i duvan, kako ne bi dolazilo do požara na brodovima koji su, podrazumjeva se za ranije vrijeme, bili od drveta. Zato su ga oni žvakali dok se ne bi dokopali kopna. A kad bi se napokon, nakon duge plovidbe, dokopali neke luke koja ih je s obzirom na zanat kojim su se bavili primala, bili su apsolutno nezasićeni u svemu. Može se reći da su većinom i današnji pomorci, koji se doduše ne bave piratstvom, slični u tome. Jednostavno žele da svo vrijeme provedeno na moru nadoknade dok su na kopnu, posebno zbog svijesti o tome da će ubrzo morati opet na more. Dakle, pirati dok su bili na kopnu, znali su svu svoju zaradu da spiskaju za kratko vrijeme na provod. Tu se ne ubraja vrijeme koje su provodili na reparaciju i pripremu broda za slijedeći pohod. S obzirom da su se alge i školjke taložile po koritu broda i time smanjivale brzinu koja je ovim razbojnicima bila prijeko potrebna, što zbog hvatanja, što zbog biježanja, korito je trebalo biti uvijek čisto. Ipak veći dio vremena su posvećivali provodu a to je podrazumjevalo piće, kocku i prostituciju, ovo posljednje naravno jer je i ženama na brodu pristup bio zabranjen. Međutim, i tu kao i u svemu drugom što se tiče pirata i gusara ima izuzetaka. Iako je svijet mora, brodova i pomorske otimačine bio vezan uglavnom za muški rod, bilo je žena koje dokazuju suprotno. Mnoge od njih su se oblačile i ponašale kao muškarci pa nisu zabilježene u istoriji, a bilo je i onih koje je istorija upamtila. Jedna od njih, možda i prva žena među piratskim kapetanima, bila je Alvilda sa juga Švedske. Ona je okupila posadu koju su takođe činile žene, i plovila morem pljačkajući, a sve iz razloga da bi izbjegla prisilni brak sa danskim princom. Šarlot De Beri, rođena u engleskoj voljela je život na moru pa je preobučena u muškarca zajedno sa mužem prvo pristupila mornarici, da bi kasnije na jednom brodu izvela pobunu i okupila posadu kojom je zapovijedala i pljačkala brodove duž afričke obale. Možda najpoznatije žene pirati bile su En Boni i Meri Rid. Njih dvije su se pukom slučajnošću našle na istom brodu, gdje su nakon nekog vremena otkrile jedna drugoj svoju tajnu i postale nerazdvojne prijateljice i saborci. Na drugom kraju svijeta, na dalekom istoku u kineskom moru, početak XIX vijeka obilježila je nevjerojatna piratska flota od preko hiljadu brodova kojom je zapovijedala neustrašiva žena Čing Ši.³⁰

³⁰ Ibid., str. 32.

Ona nije bila jedina žena pirat tog područja ali svakako jeste najznačajnija s obzirom na broj brodova kojima je komandovala. A vjerovatno posljednja žena pirat bila je Kineskinja Hon Čon Lo koja je strijeljana 1922. godine, i to tek nakon neuspješnog izleta u politici. Inače, kazna kojom su pirati i gusari najčešće podlijegali ako bi bili uhvaćeni, bila je vješanje. Vješanje je najčešće izvedeno javno kako bi upozorilo sve ostale da ne kreću tim putem. Zatvorski uslovi u kojima su čekali izvršenje kazne bili su užasni. Britanci su čak imali brodove zatvora kojih su se najviše bojali francuski korsari. Zatvorske ćelije su u svim zatvorima bile prenatrpane, vlažnost velika, a neki zatvorenici ne bi ni dočekali suđenje. Međutim, mnogi su izbjegli tu sudbinu i, ili su stradali još u boju ili su kasnije pomilovani. U svakom slučaju, najsuroviju kaznu pirati ranijih vremena imali su jedni za druge. Bila su to pusta ostrva. Pirati koji su napuštali bojno polje ili potkradali sopstvenu posadu bili su najčešće stanovnici takvih ostrva. Mnogi od njih ostavljani su bez igdje ičega, a ako se to može reći oni srećniji su dobijali pištolj kako bi sebi prekratili muke. Naravno, bilo je slučajeva i onih koji su i pusto ostrvo preživjeli. Najpoznatiji takav slučaj bio je škotski privatir Aleksandar Selkirk koji je zbog čestih sukoba na brodu sam zatražio da ga ostave na jednom takvom ostrvu. Ispostavilo se da je ostrvo bilo puno divljih koza i svinja a imalo je i dovoljno svježe vode, tako da je on nakon nekoliko godina nađen živ i zdrav i kako predanje kaže nimalo raspoložen da napusti to ostrvo. Interesantno je da je on poslužio kao inspiracija engleskom piscu Danijelu Defou za čuveni lik Robinzona Krusoa. Kasnije su i mnogi drugi pisci morske razbojnice predstavljali kao romantične junake ili nestašne pustolove. Među malobrojnim svjedočanstvima koja su se do danas sačuvala su spisi Francuza Aleksandra Ekskemelena koji je plovio sa karipskim piratima, i dnevnik koji je vodio ljekar Bezil Ringrouz na brodu bukanira Bartolumja Šarpa na njegovim pustolovinama po južnom Pacifiku.³¹

Pirateriji i gusarenju u velikom obimu napokon je došao kraj u XIX vijeku. Većina pomorskih sila tog vremena je potpisala sporazum, parisku deklaraciju, kojom se zabranjuju gusarski listovi. Industrijska revolucija naglo je izmjenila ratne mornarice mnogih država. Mjesto drvenog broda zauzimaju brodovi na parni pogon. Prvi ovakvi brodovi imali su i jedra i parni pogon. Ovakvi brodovi lako su hvatali piratske brodove koji su još uvijek išli na jedra. Posebno se isticala britanska mornarica koja je bila odlučna u namjeri da morske razbojnice potpuno iskorijeni. Do sredine XIX vijeka opstale su samo neke manje piratske grupe, koje se i do današnjih dana povremeno javljaju i imaju mnoge zajedničke osobine ali o njima će biti više riječi kasnije.³²

³¹ Ibid., str. 48.

³² Vasiljević, J. i Visković, B., *op. cit.*, str. 89.

3. Piratstvo i gusarstvo na istočnoj Jadranskoj obali

Početakom VII vijeka Sloveni su nastanjivali veliki dio Balkanskog poluostrva. Južni Sloveni izbijaju na Jadransko more i naseljavaju cijelu istočnu obalu Jadrana. Zahvaljujući naslijeđu koje su ostavili Iliri, Grci i Rimljani brzo su se prilagodili životu na moru. Bavili su se ribanjem, trgovinom ali i gusarenjem. Njihovi gusarski brodovi stizali su do Krita i obala male Azije. Može se reći da je pomorska otimačina koja se tada pojavila kod južnih slovena bila jedna vrsta otpora prema nadmoćnijim protivnicima koji su željeli potpuni monopol na tom području koje su nastanjivali Sloveni. Spriječavajući tako trgovinu drugih došli su u sukob, u prvom redu sa Venecijom i Vizantijskim gradovima u Dalmaciji. Zbog toga su ih Mlečani u više navrata napadali, ali bez uspjeha. Treba istaći da je iza južnoslovenskih gusara uvijek stajao i neko iz vlasti, knez ili neki drugi plemenski poglavar zbog čega ih i nazivamo gusari. Međutim, sa druge strane za Veneciju su oni bili pirati, čime se priča o sličnostima i razlikama između pirata i gusara i ovdje prepliće i ponavlja. U srednjem vijeku se u pojedinim primorskim gradovima na istočnoj obali Jadrana, i u statutima i zakonicima, ova dva izraza često uporedo spominju.

3.1. Omiški gusari i senjski uskoci

Sredinom IX vijeka u Jadransko more pojavljuju se arapski gusari. Oni su najprije porazili vizantijsko-mletačku flotu da bi potom sistematski plačkali jadransku obalu. Slabljenje Venecije na moru iskorišćavaju i gusari koji su zauzimali pomorski prostor između ušća rijeka Neretve i Cetine. Oni su preplivljavali Jadran i pljačkali mletačke posjede. Mlečani su morali priznati sebi da više nemaju vlast u vodama istočnog Jadrana pa su se obavezali na plaćanje stalnog godišnjeg danka. Ali oblast između ove dvije rijeke nije bila obuhvaćena sporazumom pa su gusari ovog kraja nastavili da vrše gusarske napade na mletačke brodove. Početkom X vijeka južnoslovenska pomorska moć je ojačala što je dovelo do slabljenja gusarskih aktivnosti ali samo na kratko. Jer već sredinom X vijeka ta moć je zbog unutrašnjih sukoba ponovo opala, što je ponovo oživjelo i gusarske aktivnosti. Narednih par vijekova se vlast nad istočnom jadranskom obalom stalno mijenjala sve do XIII i XIV vijeka kad je većina gradova konačno priznala vrhovnu vlast Venecije. Međutim, za to vrijeme su se pojavili i Omiški gusari ili Kačići koji su gusarili od obala Istre do Crnogorskog primorja. Oni su od trgovačkih brodova naplaćivali neku vrstu poreza za slobodnu plovidbu. Brodovima su izlazili iz ušća rijeke Cetine i napadali, a rijeka im je služila i kao spas prilikom povlačenja. Izgradili su podvodne bedeme na samom ušću rijeke koji su spriječavali velike neprijateljske brodove da pođu za njima, tako da su i oni što su ih progonili, na tim bedemima nasukani, postajali gusarski plijen. Izvori navode da su vrlo vjerovatno neki omiški brodovi na pramcu imali kljun kojim su probijali neprijateljske brodove, jer u jednom ugovoru iz tih godina Mlečani traže da se omiški brodovi ne približavaju Mletačkim brodovima pramcem. Iako su Omiški gusari predstavljali stalnu opasnost po Mlečane, njihova aktivnost je oslabila nakon što u ovoj oblasti više nisu gospodarili Kačići.

U istom periodu Turci, pošto su osvojili Bosnu i Hercegovinu, prvi put izbijaju na more kod Herceg Novog. Vremenom su se učvrstili na većem dijelu Jadranskog mora što je natjeralo mnogo stanovnika ovog područja da prebjegne na teritoriju Austrije ili Venecije odakle su nastavili borbu protiv Turaka. Ovi ljudi su zbog toga nazivani uskoci jer su iz Turske, narodski rečeno, uskočili na susjednu teritoriju. Jedna takva grupa odlazi u Senj odakle vrši uskočke akcije, prvo samo protiv Turaka a kasnije i protiv Mlečana. Napade su vršili prvo na kopnu, ali su ubrzo uvidjeli sve prednosti mora po tom pitanju tako da je gusarenje postalo glavna karakteristika senjskih uskoka. Njihova taktika napada svodila se na prepad i blisku borbu u kojoj su koristili najčešće sjekire, noževe, luk i strijelu. Koristili su male okretne brodove i vrebali plijen iza grebena, uvala, manjih ostrva. Obično su napadali noću i za vrijeme tmurnog i olujnog vremena. Imali su široku mrežu saradnika, doušnika i simpatizera koja im je davala obavještenja o protivniku. A imali su razvijenu i sopstvenu osmatračku službu, posebno na ostrvima šibenskog i zadarskog arhipelaga. Ali, kako je njihova aktivnost jačala, jačala je i želja njihovih protivnika, u prvom redu Mlečana da im stanu na put. Međutim, ta želja nije u potpunosti ispunjena sve do 1617. godine kad su se velike sile radi mira u regionu konačno sporazumjele. Uskoci su morali napustiti Senj a njihovi brodovi su spaljeni. Iako vođena željom za plijenom, uskočka borba u cjelini predstavlja jednu od najsajnijih stranica pomorske istorije na obalama istočnog Jadrana.³³

3.2. Piratstvo i gusarstvo od Boke do Ulcinja

Prva naselja na području Boke Kotorske nalazila su se podalje od mora, što ukazuje na opasnost koja je još u antičko doba dolazila sa mora. Prije više od dvije hiljade godina na području današnjeg Risna postojao je grad Risinium, koji je ilirska kraljica Teuta kao jedan vid odbrane od Rimljana pretvorila u gusarsku bazu. Bokokotorski zaliv je najviše zbog same konfiguracije terena bio savršeno mjesto za takvu bazu koja je u to vrijeme bila jedna od najvećih na Sredozemnom moru. Rimljani, koji su od strane ovih gusara bili stalno napadani, ilirskoj su kraljici postavili uslove u kojima su joj tražili da zabrani svojim gusarima da plove. Naravno, ona je to odbila što je bio uvod u ilirsko-rimski rat, koji je na kraju zapečatio sudbinu ovih gusara. Interesantno je da su se priče o velikom blagu ilirske kraljice Teute i njenih gusara sačuvale do današnjih dana, ali to blago nije nikad pronađeno. Dolaskom Rimljana ovaj grad prestaje biti gusarska luka ali se nastavlja razvijati kao pomorska luka. Prestalo je pljačkanje brodova po zalivu, a Rimljani su u ovom gradu stacionirali i veliku pomorsku flotu koja je trebala da štiti jadransko i egejsko more od napada gusara. Tako je bilo sve do propasti rimskog carstva kada je ovo područje opet postalo privlačno raznim pomorskim pljačkašima. U periodu od IX do XV vijeka o gusarskom djelovanju sačuvani su skromni podaci, ali ipak ih ima dovoljno da se može ustvrditi kako su gradovi na Južnom Jadranu često bili meta gusara što ih je donekle omelo u razvoju.³⁴

³³ Ibid., str. 44.

³⁴ http://www.montenegrina.net/pages1/istorija/bokelji_u_borbi_protiv_gusara_i_pirata_t_grgurevic.html

Pomorstvo se u Boki Kotorskoj naglo razvilo u XV vijeku. Mlečani su okupacijom ovog područja ograničili samostalnost kotorske opštine i preknuli veze sa zaleđem što su iskoristili preduzimljivi pomorci i trgovci i uspostavili veze sa mnogim lukama na Sredozemnom moru. Bratstvo pomoraca poznato kao bokeljska mornarica, radilo je na razvoju pomorstva i štitilo interese pomoraca. Bratstvo je imalo i vojni odred za slučaj odbrane grada. Interesantno je da se ovo bratstvo sačuvalo do današnjih dana, iako danas više ima kulturno-istorijski značaj. U tom periodu nastala je i tvrđava Herceg Novi kao konkurentna luka Dubrovniku. Balšići su na primorju držali nekoliko ratnih galija, a naoružani brodovi Budve su se bavili gusarenjem. Kada su Turci krajem XV vijeka zauzeli primorski pojas Boke Kotorske od Herceg Novog do Risna, plovidba u samom zalivu bila je ugrožena. Vojnopomorski začaj Perasta raste i on postaje glavno uporište za borbu protiv Turaka. Međutim Turci su zauzimali sve veći dio crnogorskog primorja i tako još više stezali obruč oko Boke Kotorske. Čuveni turski gusar Uluh Alija je u Ulcinju naselio stotine berberskih korsara koji su gusarili po cijelom Jadranu i Sredozemlju, a time su bili konstantna opasnost i za bokeljske pomorce. Boka Kotorska je stalno bila stisnuta između tada dva glavna gusarska gnijezda, Herceg Novog i Ulcinja. Od početka XVI vijeka dolazi do naglog razvoja Turskog pomorstva. Pomorski ali i gusarski centri Alžir i Tunis sve se više uklapaju u Tursku državu ali rade i na svoju ruku, što opet dovodi u pitanje pojam piratstva i gusarstva. U to doba i već pomenuti berberski korsar Hajrudin Barbarosa osvaja Herceg Novi, a pokušao je i Kotor ali bez uspjeha. Interesantno je da je on tada nastupao kao admiral (kapudan paša) turske flote. A Turska koliko god da je pokušavala centralizovati i ojačati svoju moć, područja poput Alžira i Tunisa su produbljivala proces decentralizacije. Ta decentralizacija je svakako uticala i na akcije Ulcinja i Herceg Novog.

3.2.1. Ulcinj i Herceg Novi kao glavna piratska uporišta

Pošto je Turska 1571. godine osvojila Ulcinj, on je postao glavno piratsko uporište na Jadranu, koje je bilo u bliskoj vezi sa glavnim piratskim uporištem na Mediteranu, Alžinom. Bez obzira što su se od Boke Kotorske do Ulcinja piraterija i gusarenje javljali i u drugim mjestima, Ulcinj je u tome zasigurno prednjačio od XVI do XVIII vijeka. Odlučujući trenutak koji je najavio preobražaj Ulcinja u jedno piratsko gnijezdo, bio je dolazak i naseljavanje Alžiraca u njemu. Oni su svojim laganim i brzim fustama, fregatama i brigantinima napadali sve na Jadranu, a najviše brodove koji su trgovali albanskim žitaricama. Za skrivanje su koristili prirodna skloništa poput ostrva Stari Ulcinj ili uvala Valdanos i Đeran. Ulcinjski pirati su plijenili raznu robu ali i robove, za koje su kasnije tražili visoki otkup. Zvanična Turska vlast je prema Ulcinju imala različiti stav koji se mijenjao u zavisnosti od istorijskog trenutka. U vrijeme rata Turska je djelatnost Ulcinjana doživljavala kao legalan akt, čak ga i podsticala, pa su tako piratski brodovi učestvovali u ratnim dejstvima. Za vrijeme mira, Ulcinjani najčešće nisu željeli da poštuju mirovne sporazume i pokoravaju se naredbama turske. Imali su svoje lokalne upravne organe o kojima se zbog nedostatka izvora danas malo zna, ali se pretpostavlja da su ti lokalni organi

funkcionisali slično kao oni u Alžiru. Turske vlasti su u više navrata organizovale kaznene akcije kako bi pokušale suzbiti ovu djelatnost Ulcinjana, ali su te akcije bile bez uspjeha. Posebno iz razloga što je piratstvo donosilo ogromnu zaradu kojom su nadoknađivali štetu, koju bi im Turska paljenjem brodova nanijela. Sačuvano je jedno svjedočanstvo Marijana Bolice po kojem su glavni plijen ulcinjskih pirata, bili brodovi koji su prevozili žito od Albanije do Kotora. U tom svjedočanstvu se još navodi kako su zbog pirata, Peraštani i Kotorani za prevoz namirnica radije koristili put preko Skadarskog jezera. Mnogi trgovci su, da bi izbjegli napade ulcinjskih pirata isticali zastave neutralnih zemalja, posebno onih koje Turska nije imala interes da izaziva. Turska vlast, iako je zvanično bila protiv ove djelatnosti Ulcinjana, nije činila ništa kako bi je suzbila. Venecija sa druge strane nije željela rat, pa ni ona nije preduzimala nikakve akcije protiv ovih pirata, kako time Turskoj ne bi dala povoda za objavu rata. Naravno, sve to je izuzetno pogodovalo Ulcinjskim piratima koji su pljačkali sve do Venecije i Istre. Ulcinjski gusari su donekle i selektivno napadali brodove. Najčešće su napadali Mletačke brodove i brodove njihovih podanika, Kotorana i Peraštana. Ometali su trgovinu po cijelom južnom Jadranu, pa se i pomorska ruta od Bokokotorskog zaliva, preko Budve, do albanskih obala, odvijala uz dosta poteškoća i smetnji. Interesantna je veza ulcinjskih gusara i Dubrovnika koja je u početku imala trgovački karakter. Dubrovčani su od ulcinjskih gusara kupovali prehrambene artikle, najviše pšenicu, a za uzvrat su im dozvoljavali i pomagali izgradnju brodova. Međutim ova sraradnja je bila kratkog daha jer su Ulcinjani počeli napadati i Dubrovčane. U jednom od prvih takvih napada zaplijenili su brod sa više hiljada dukata kojim je trebalo biti kupljeno žito u Albaniji. Tokom vremena Ulcinjani i Dubrovčani su sklapali povremena primirja ali se u suštini nisu prestajali međusobno napadati i optuživati. Koliko je u to doba Ulcinj bio veliki grad govore podaci mletačkog konzula u Draču po kojem Ulcinj tada broji oko pet hiljada stanovnika. Ulcinjani u svom djelovanju nisu birali ni protivnika ni teritoriju, već su napadali svuda gdje im se to moglo više isplatiti. Tako su Mlečani da bi sačuvali južni Jadran i onemogućili gusarske napade ulagali velika sredstva u izgradnju i obnovu zidina Budve, Svetog Stefana, Kotora i Perasta koji doduše nikad nije bio potpuno opasan zidinama. Mlečanima je za odbranu od ulcinjskih gusara posebno bio važan Sveti Stefan, čije su zidine obnavljali kotorski zidari, stručnjaci za izgradnju utvrđenja. Pored Svetog Stefana važnu ulogu u odbrani od gusara je imala i tvrđava Spič poznatija u narodu kao tvrđava Haj-Nehaj, kako je i danas zovemo. Izgrađena na izvanrednom položaju između Bara i Petrovca ova tvrđava se od strane predstavnika mletačkih vlasti često spominjala kao jako bitna za odbranu od gusara. Požarevačkim mirom Mlečani su tražili da im Turska ustupi Bar, Skadar i Ulcinj kako bi definitivno iskorijenili piratstvo, ali Turska to nije željela da prihvati jer su za nju Bar i Ulcinj imali poseban značaj, posebno u ratno doba. Požarevačkim mirom je Ulcinjanima zabranjeno da grade brodove, a oni postojeći trebalo je da se oduzmu. Sva oduzeta imovina trebala je da se vrati, a svi robovi oslobode. Ovim mirovnim sporazumom, kao i mnogim sličnim sporazumima prije i posle njega, nije se ništa

suštinski promjenilo po pitanju ulcinjskih pirata. Zvanično, Turska ih nije odobravalala i sve što je radila kako bi ih suzbila, bilo je bez nekog bitnijeg efekta. Stvari su se počele bitnije mijenjati tek pred kraj Mletačke vladavine. Mlečani su shvatili da mirnim putem ne mogu ništa riješiti, pa su se sve više odlučivali da na silu iskorijene ulcinjske pirate. Sve više su napadali ulcinjske gusare, a za te akcije su često bili angažovani istaknuti pomorci. Jedan od njih bio je i Peraštanin Vicko Bujović koji je za račun Mlečana tražio i napadao piratske brodove po Jadranu. Za odbranu od pirata bili su angažovani i hajduci. Hajduci su čak ukrcavani na trgovačke brodove kao pojačanja. Sve to dovelo je do konačnog slabljenja piraterije u Ulcinju. Arhive mnogih sredozemnih zemalja tog perioda čuvaju podatke o napadima ulcinjskih gusara, što ukazuje na činjenicu da su ovi razbojnici imali uticaja ne samo na saobraćaj u akvatorijumu jadranskog mora, nego i cijelog Mediterana. Posebno se u nacionalnom arhivu francuske, kao i arhivu ministarstva inostranih poslova te zemlje spominju ulcinjski gusari kao najveća prijetnja slobodnoj trgovini. U tom arhivu spominje se i borba Crnogoraca koji su se pomognuti Rusima borili protiv ovih gusara. Treba istaći da je i u Baru bilo piraterije i gusarstva, ali samo povremeno.³⁵

Pirati iz Herceg Novog pominju se još 1499. godine. Već 1511. godine Kotorani su tražili da im Mletačka republika pošalje brodove za odbranu od ovih pirata. Može se reći da je svo vrijeme vladavine mletačke republike većim dijelom Bokokotorskog zaliva postojala opasnost od napada na moru. Te napade najčešće su vršili pirati iz Herceg Novog koji je kao i Risan bio turska teritorija. To nikako nije odgovaralo Kotoru i Perastu koji su kao mletački gradovi morali koristiti isti ulaz u zaliv i iste plovne puteve. Od posebnog značaja za Mlečane bio je Kotor naročito posle pada Skadra i prelaska u turske ruke. Kotor je imao jaku flotu i fantastičnu poziciju u zalivu tako da su se Turci i njihovi gusari rijetko odlučivali da ga napadnu. Zato su ovi gusari napadali kotorske brodove izvan matične luke i obližnjeg akvatorijuma. Sa Perastom nije bio takav slučaj. Ovo mjesto nalazilo se na granici sa turskom teritorijom. Nije nikad utvrđeno kao Kotor, već su stanovnici ovog mjesta koristili ostrvo Sveti Đorđe nadomak grada kao odbrambeni bastion. U mjestu Verige, najužem dijelu Bokokotorskog zaliva, na samom ulazu u kotorsko-risanski zaliv, jedno vrijeme navodno su bili postavljeni lanci (verige) sa jedne na drugu stranu kopna, a ispod same površine mora kako se ne bi vidjeli i kako bi spriječili prolaz neprijateljima. Sve to bilo je nedovoljno pa su Kotorani i naročito Peraštani znali da se jedino osvajanjem Herceg Novog od strane mletačke republike mogu sačuvati i opstati. Pirati iz Herceg Novog su napadali uglavnom noću, a vremenom su postali toliko izraženi da su i mletački izaslanici u Kotor više voljeli dolaziti kopnom. Kotorani i Peraštani koji su živjeli od pomorstva bili su u nezavidnom položaju. Ali ovi pirati nisu se libili da napadnu i druge pa je tako ostalo zabilježeno da su opljačkali jedan francuski brod. Kao i u slučaju ulcinjskih pirata, Mletačka

³⁵ Milošević. M. (2013), *Dvanaest vjekova bokeljske mornarice*. Kotor: Bokeljska mornarica 809., str. 116.

republika je tražila od turskih vlasti da se uključi i da ih suzbije, ali oni su samo izdavali zabrane na papiru, kao i naredbe da se piratski brodovi spale, što se u praksi teško ostvarivalo. Pirati iz Herceg Novog ostali su najviše upamćeni po velikom napadu na Perast 1624. godine. Doduše odgovorni za taj napad bili su pirati iz Alžira i Tunisa ali najvjerojatnije uz pomoć pirata iz Herceg Novog. Perast je bio privlačan zbog silnog bogatstva koje su donosili poznati peraštanski pomorci. Napad je bio dobro isplaniran, izvršen je u periodu kad je većina muškaraca sposobnih za odbranu bila na trgovačkim putovanjima. Oni koji su ostali, žene, djeca i starci, opljačkani su i odvedeni u roblje. Iako je, dakle, zbog toga što su većinom bili na more, sačuvano brodovlje, ovaj napad je moralno povrijedilo Peraštane koji su ostali bez svojih najbližih. Težnja Bokelja da protjeraju pirate iz Herceg Novog samo se intenzivirala. Peraštani su uz pomoć Mlečana u Alžir i Tunis poslali svoje izaslanike da pregovaraju o otkupu, ali su pirati samo odugovlačili te pregovore. Do odugovlačenja je došlo zato što je Venecija smatrala da se povraćaj opljačkane imovine, kao i oslobađanje robova treba postići bez materijalne naknade. Međutim, pirati su se pravdali da od Turskog cara ne primaju nikakve prihode pa su zbog toga prinuđeni na pirateriju. Oni su se takođe pozivali na jedno staro pravo da mogu napasti svaki brod koji im na moru ne iskaže poštovanje spuštanjem jedara. Alžir i Tunis su smatrali da im neprijatelji nisu samo one države sa kojima je turska sklopila ugovore. U vrijeme pljačke Perasta bili su to Englezi, Francuzi, ali ne i Mletačka republika. Ugovor sa Venecijom bilo je teško postići najviše zbog činjenice da su na Mletačkim brodovima uhvaćenim Alžirskim i Tuniškim piratima, odmah odrubljivane glave, bez ikakve mogućnosti otkupa ili zamjene. Pored toga, pirati su tokom pljačke i sami vidjeli da je Perast, iako malo, veoma bogato mjesto, zbog čega su očekivali veliki otkup. Sve je ovo toliko teško palo Peraštanima da su čak htjeli napustiti grad. Venecija to nije dozvolila pa je sve češće slala pomoć, da bi četrnaest godina poslije pohare Perasta konačno došao dan za osvetu. Piratski brodovi su se našli ispred Herceg Novog spremni za još jedan napad. Ali akciju je spriječilo nevrijeme koje je natjeralo pirate da se povuku iz zaliva na otvoreno more, gdje su ih pronašle mletačke galije koje su ih blokirale u blizini Albanije i nakon četrdest dana opsade napale. U ovom napadu posebno su se istakli Peraštani koji su dočekali osvetu. Interesanto je istaći i da je jedan bivši aga Herceg Novog odlučio prvo preći u Ulcinj i pridružiti se njihovim piratima, da bi nakon nekog vremena u blizini Herceg Novog sagradio svoju kulu, iz koje se sam upuštao u napade. Sve ovo ne bi bilo interesantno da nije ostalo zabilježeno kako je on više napadao turske brodove a štedio mletačke. Zbog toga mu nakon što su ga mletačke galije uhvatile, nije bilo suđeno. Bilo je i poznatih hajduka koji su se kasnije vješto transformisali u gusare, a koji su za račun Mlečana napadali turske brodove. Među njima najviše su se istakli braća Popović i Bajo Nikolić - Pivljanin. I danas postoji mala kula u Risanskom zalivu koja se zove kula Bajе Pivljanina.³⁶

³⁶ Milošević, M. (2002). *Pomorski trgovci, ratnici i mecene*. Podgorica: CID, Podgorica., str. 120 - 124.

Piratstvo na našem području nije bilo samo pojava koja se javljala u mjestima koja su bila na Turskoj teritoriji. Povremeno su se ovom nečasnom djelatnošću bavili i pomorci Kotora, Perasta, Budve, Paštrovića, Tople i drugih mjesta. O njihovim akcijama nije ostalo mnogo toga zabilježeno ali se zna da su povremeno sarađivali i sa piratima Ulcinja i Herceg Novog. Neki turski pirati su čak prelazili na njihove brodove u nadi da neće biti kažnjeni ako budu uhvaćeni. Ostalo je zabilježeno i to da su Peraštani pomagali Senjskim uskocima u napadima na francuske trgovačke brodove. Poznati peraštanski pirati bili su Vicko Ivanov Marković i Grila Cvjetković. Kod Paštrovića se sredinom XVII vijeka pominje bratstvo Kažanegra i Perazića, a pominje se i bratstvo Mitrovića koje je djelovalo početkom XVIII. vijeka. Iako nema podataka o akcijama i ličnostima koje su vršili pirati iz Tople, oni su se spominjali i na međunarodnom planu kao vinovnici raznih nereda. Neizbježno je bilo da su se sa piraterijom morali suočavati svi oni koji su se bavili pomorskom trgovinom na Jadranu. Od XVI do XVIII vijeka pomorska mjesta u Boki Kotorskoj imala su više stotina sukoba sa piratima od kojih je najveći broj završio tragično po pomorske trgovce. Kompletna situacija kako u bokokotorskom zalivu tako i na cijelom Jadranu definitivno se promijenila padom Ulcinja i oslobađanjem Herceg Novog od Turaka. Ulcinjski i novljanski pirati su prestali da djeluju, a prestaju i hajdučke akcije.³⁷

³⁷ Ibid., str. 125 - 127.

4. Savremeno piratstvo i mjere zaštite

Iako je razvojem svijesti o piratstvu kao međunarodnom problemu, unaprijeđenjem međunarodne legislative, razvojem tehnologije, kao i sve većim prisustvom ratnih mornarica na značajnim pomorskim putevima, piratstvo kakvo je oduvijek bilo poznato maltene iskorišteno, ono nije nikad u potpunosti nestalo. Može se reći da se samo transformisalo shodno vremenu u kojem je živjelo, pa su se tako mijenjale i metode napada, planiranje i organizacija, ali je cilj bio i ostao isti, plačka i otimačina. Interesantno je da su I i II Svjetski rat povratili iz zaborava ne piratstvo već gusarstvo kao oblik ratovanja, ali to je bilo kratkog daha. Nakon toga, u hladnoratovskom periodu koje je trajalo od kraja II. svjetskog rata pa sve do početka devedesetih, piratstvo odnosno gusarstvo je suzbijeno, može se reći, najefikasnije u historiji. Međutim, promjene međunarodnih strateških okolnosti u posthladnoratovskom periodu, dovele su do ponovnog oživljavanja piratstva. Pojavljuje se neokolonijalizam, globalizacija, siromaštvo, istovremeno dolazi do slabljenja državnih institucija pojedinih država čime se povećava i korupcija u njima. Uz to dolazi do sve većeg iskorišćavanja i uništavanja tradicionalnih, prirodnih resursa, tih istih ionako siromašnih država. Naravno, time se stvaraju uslovi za eskalaciju raznih ilegalnih pomorskih aktivnosti, naročito piratstva. Pravilo još iz zlatnog doba piratstva, po kojem se ono javlja u dijelovima svijeta koja obiluju siromaštvom, slabim obrazovanjem i slabim institucijama sistema, i u savremenom piratstvu je potvrđeno. Piratstvo je tako našlo pogodno tlo u mnogim novostvorenim državama, koje su nakon svjetskih ratova stekle nezavisnost, ali su ostale zavisne od dojučerašnjih vladara. U tim državama nisu riješena politička, socijalna i vjerska pitanja, trzavice i nestabilnost su stalno prisutni na mnogim poljima, česti su međuplemenski ratovi, a vlade su skoro uvijek na ivici bankrotstva. Sve ovo imalo je za posljedicu okretanje siromašnog dijela stanovništva piratstvu. Žalosno ali istinito, dojučerašnji ribari postali su pirati.³⁸

Prema Konvenciji Ujedinjenih nacija o pravu mora iz 1982. godine, piratsko djelo je svaki nezakoniti čin nasilja, zadržavanja ili bilo kakve pljačke, počinjen u lične svrhe od posade ili putnika privatnog broda ili privatnog vazduhoplova i usmjeren na otvorenom moru, ili na mjestu koje ne pripada pod vlast nijedne države, protiv drugog broda ili vazduhoplova ili protiv osoba ili dobara na njima. Piratski je isto tako svaki čin dobrovoljnog učestvovanja u upotrebi broda ili vazduhoplova, ako počinitelj zna za činjenice koje tom brodu ili vazduhoplovu daju značenje piratskog broda ili vazduhoplova.

³⁸ Vučković V. i Vučković B. (2012). *Sigurnost i bezbjednost jahti i marina* (skripta). Fakultet za mediteranske poslovne studije, Tivat., str. 124-126.

Piratski je, i čin kojem je svrha podsticanje ili namjerno olakšavanje označenih piratskih djela. Opisana djela piratstva, koja počinu ratni brod ili državni brod (vazduhoplov), čija se posada pobunila i preuzela nadzor nad brodom (vazduhoplovom), izjednačena su sa djelima koja počinu privatni brod (vazduhoplov). Brod ili vazduhoplov smatra se piratskim ako su ga osobe, u čijoj se vlasti stvarno nalazi, namijenile upotrijebiti za jedno od spomenutih djela, isto se primjenjuje ako je brod ili vazduhoplov upotrijebljen za takvo djelo dokle god je u vlasti osoba krivih za to djelo. Svaka država može na otvorenom moru, ili na bilo kom drugom mjestu koje ne pripada pod vlast nijedne države, zaplijeniti piratski brod (vazduhoplov), ili brod (vazduhoplov) koji je otet djelom piratstva i u vlasti je pirata, te uhapsiti osobe i oduzeti dobra na njima. Sudovi države koja je brod ili vazduhoplov zaplijenila mogu odlučiti o kaznama koje valja izreći i o preduzimanju mjera prema brodovima, vazduhoplovima ili dobrima, podložno pravima trećih osoba koje postupaju u dobroj vjeri. Piratski brod mogu zaplijeniti samo ratni brodovi ili vojni vazduhoplovi, ili drugi brodovi ili vazduhoplovi, jasno označeni i koje je moguće prepoznati kao brodove i vazduhoplove u vladinoj službi i koji su za to ovlašćeni. Činom piratstva piratski brod se ne denacionalizuje, ne gubi državnu pripadnost. Država zastave dalje zadržava svoju jurisdikciju nad takvim brodom, osim ako je zakonom države koja je podijelila državnu pripadnost piratstvo temelj za gubitak državne pripadnosti. Ipak, piratskim djelom pirati i brod gube zaštitu države zastave.³⁹

Iz ove konvencije i njene definicije pojma piratstva mogu se izvesti slijedeći elementi tog međunarodnog zločina:

- Protivpravno nasilje, zadržavanje ili pljačka
- Neovlašćen zločin od strane bilo koje države
- Zločin počinjen u lične svrhe ili privatnu korist
- Zločin počinjen od strane nekog drugog broda ili vazduhoplova
- Zločin počinjen na otvorenom moru ili nekom drugom mjestu koje ne pripada pod jurisdikciju niti jedne države

Dalje, iz ovoga proizilazi da je za razliku od terorizma na moru, koji pretpostavlja neke vjerske i političke ciljeve, svrha piratstva isključivo privatna korist. To ne znači da je u pitanju samo finansijska korist i zarada, već može uključivati neku ličnu osvetu ili mržnju. Piratski napad mora uključivati dva broda, a pobuna posade ili putnika ne smatra se piratskim činom. Ako nešto nedozvoljeno počinu ratni brod ne radi se o piratstvu, ali ako po-

³⁹ Grabovac I. (2011). *Piratstvo-suvremena prijetnja sigurnosti plovidbe i događaj koji utječe na odgovornost pomorskog prijevoznika u prijevozu stvari*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, br. 48(3) str. 463.

bunjena posada na takvom brodu preuzme kontrolu nad njim i počini neko djelo protiv drugog broda, takvo djelo smatraće se piratskim činom. Konvencija iz 1982. godine se odnosi na piratstvo počinjeno na otvorenom moru, uključujući i područje ekonomskog pojasa. Tako da, ako se čin nasilja, zadržavanja, pljačke protiv broda ili osoba i imovine na brodu desi u luci, unutrašnjim vodama ili teritorijalnom moru neke države, neće se smatrati piratstvom na moru u smislu međunarodnog prava, već oružanom pljačkom. Suzbijenje navedenog zločina pripada obalnim državama u čijim vodama se zločin desio. Takođe treba istaći da se napadnuti trgovački brod ima pravo braniti, čak i upotrebiti oružanu silu, ali nema pravo suzbijati piratstvo kao takvo i hapsiti piratski brod. To pravo ima samo vojni brod.

Međunarodni pomorski biro je na pomorskoj karti svijeta označio nekoliko opasnih zona u kojima je registrovano preko 95% svih prijavljenih slučajeva napada na brodove svih veličina i namjena, a to su:

- Južnokinesko more, posebno indonezijski arhipelag i sundski prolaz
- Afrička obala, posebno Somalija i delta rijeke Niger
- Bengalski zaliv i obale Bangladeša
- Filipinski arhipelag
- Jug arapskog zaliva – Jemen
- Obalni pojas Brazila, Kolumbije i Venecuele
- Akvatorijum između Nikaragve, Kostarike, Paname i Jamajke.

Dakle, sasvim je očigledno da je savremeno piratstvo danas najizraženije u morima jugoistočne Azije, zapadne i istočne Afrike, kao i srednje i južne Amerike. Savremeni pirati koriste metode napada koje sve više ugrožavaju sigurnost međunarodne plovidbe kao i živote pomoraca. Koriste automatsko naoružanje i rakete, imaju brze glisere a nerijetko i manje brodove koji služe kao baza za što duži boravak na otvorenom moru. Prema podacima međunarodnog pomorskog biroa, godišnje se u prosjeku prijavi oko četiristotine piratskih napada, pedesetak otmica brodova, a oko osamstotina članova posade bude zarobljeno, od čega velika većina na kraju bude oslobođena. To je ipak slaba utjeha za sve one koji izgube svoje najmilije, a takvih godišnje bude desetak. Treba istaći i da gotovo pa polovinu svih ovih zločina počine somalijski pirati.⁴⁰

⁴⁰ Vučković V. i Vučković B. (2012). *op. cit.*, str. 127-129.



Slika 1. Krizna područja u svijetu

Analizom svih prijavljenih zločina u posljednjih desetak godina, savremeni pirati se ugrubo mogu podijeliti u dvije grupe:

I. Prva grupa su uobičajeni kriminalci i lopovi koji čine najrasprostranjeniju grupu na koju otpada i najveći dio prijavljenih napada. Njihove mete napada su uglavnom manji i usamljeni turistički brodovi, gliseri, jahte, jedrilice i slično. Napadi se uglavnom odigravaju u priobalnom području i to najčešće onih država koje imaju fleksibilne zakone, izraženu korupciju i neefikasne metode odbrane, a uz to imaju veliki brodski promet. To je također pretežno oblast koja ima mnogo ostrva, poluostrva i uvala, što se i danas kao i mnogo puta kroz istoriju pokazalo kao idealno mjesto za pomorsku otimačinu i pljačku. U ovoj vrsti piratstva, dakle, uglavnom učestvuju siromašni pojedinci i ribari ili lokalne bande huligana koje su najčešće slabo organizovane ali izuzetno opasne i spremne da ubiju ili poginu za bijednu nagradu u vidu brodske opreme ili novca iz brodske kase. Često napadaju noću i to usidrene brodove, umnogome oslanjajući se na faktor iznenađenja pa su napadi brzi i munje-

viti, a i tako posadi napadnutog broda ostavljaju što manje vremena za reakciju. Strategija odbrane od ovih napada leži isključivo u prevenciji. Na prvom mjestu to znači neprekidnu pripravnost i stražu brodske posade kao i reflektorsko osvjetljenje. A ukoliko pirati ipak dospiju na brod, najbolja strategija odbrane jeste saradnja.

2. Za razliku od prve grupe, druga je mnogo ozbiljnija i organizovanija vrsta piratstva, događa se daleko od obala. Naime, riječ je o napadu odnosno otimanju velikih trgovačkih brodova i njihovog tereta. Prvi primjer upozorenja desio se 1998. godine napadom pirata na tanker *Petro Ranger* koji je prevezio naftu i parafin iz Singapura za Vijetnam. Brod je zaposjela grupa od tridesetak maskiranih i do zuba naoružanih napadača. Pod prijetnjom oružja primorali su kapetana broda, Australijanca Kena Blita da naredi svojoj dvadesetočlanoj posadi da se preda bez borbe. Saopštili su mu da su unajmljeni od multinacionalne mafije čiji su šefovi u Singapuru, Indoneziji, Kini i Hong Kongu. Posle nekoliko dana opsade do *Petro Rangera* su došla dva teretnjaka i pretovarila tovar čija se vrijednost procjenjivala na tri miliona dolara. Interesantno je da su u jednom trenutku opsade kapetan Blit i njegova posada pomislili čak i da su spašeni, jer se odnekud pojavio kineski patrolni brod. Međutim, patrola je došla da pregleda dokumente posade broda *Petro Ranger* nakon čega su kapetana Blita uhapsili i držali u pritvoru na jednom ostrvu cijelih mjesec dana a posadu broda optužili za šverc. Pirate su pustili bez posljedica. Kompanija *Petroships* koja je bila vlasnik tankera morala je da plati kineskim vlastima poveću sumu novca kako bi povratila tanker, a vlasniku tovара gubitak nikad nije nadoknađen, iako je umiješanost kineskih vlasti bila očigledna. Septembra iste godine u južnokineskom moru nestao je brod *Tenyu* koji je plovio pod panamskom zastavom, a prevezio je aluminijum za Južnu Koreju. Vlasnik broda je digao uzbunu duž cijele kineske obale i brod je nakon opsežne potrage pronađen u jednoj kineskoj luci. Bio je prefarban i preimenovan u *Sanei 1* a stavljena mu je zastava Hondurasa. Šesnaest Indonežana koji su nađeni na njemu pušteni su bez istrage iako su dvojicu od njih prepoznali pomorski agenti kao učesnike ranijih piratskih zločina. Nekolicina legitimnih članova posade tog broda do danas nisu nađeni. Po svemu, izgleda nevjerovatno da je moguće sakriti tako velike brodove. Ipak to je lako učiniti s obzirom da brodovi često mijenjaju ime samom promjenom vlasnika. Dakle, dovoljno ga je prefarbati, preimenovati i registrovati u nekoj od zemalja koje su poznate po velikodušnom izdavanju takvih papira bez suvišnih pitanja. Za preregistraciju dovoljna je samo faks mašina, internet i određena suma novca.⁴¹

Južnokinesko more je posebno pogodno za pirateriju i zbog toga što čak sedam država polaže pravo na suverenitet, što dodatno otežava bilo kakvu istragu. Mnoge države u ovom regionu nemaju zakone koji na adekvatan način sankcionišu piratstvo. Predlagalo se i da se

⁴¹ Anastasijević D. (2000), *Pod gusarskom zastavom-pirati novog doba.*, http://www.vreme.com/arhiva_html/471/24.html

zemlje jugoistočne Azije počnu pridržavati rimske konvencije (SUA-konvencija) usvojene 1988. godine nakon terorističkog napada na luksuznu jahtu *Achille Lauro*, a koja reguliše pomorske zakone. Međutim u regionu jugoistočne Azije ovu konvenciju potpisali su samo Japan, Kina i Australija, ali je ni oni ne koriste adekvatno za suzbijanje piratstva. Brodovlasnici su predlagali i regionalne sporazume koji bi omogućili obalskim stražama da gone pirate i van granica svojih zemalja, ali su o takvom sporazumu razgovarali jedino Indonezija i Singapur. Bilo je predloga i da zemlje u čijim morima ima pirata neprekidno izdaju prognozu o tome koji su dijelovi njihove teritorije bezbjedni od pirata, što bi ličilo na neku vremensku prognozu, a svi znamo koliko te prognoze mogu biti nepredvidljive i netačne. Na kraju, postoji i ona najmanje popularna metoda da brodovi odnosno brodovlasnici unajmljuju oružanu pratnju koja bi ih štitila u slučaju ugroženosti. Čak su se pojavile i kompanije koje upošljavaju takve plaćenike. Mnoge zemlje ipak nijesu spremne tolerisati privatnu vojsku na svojoj teritoriji, a ako je suditi kroz istoriju, to je i pametno s obzirom da je linija između plaćenika od strane neke države i pirata, uvijek bila tanka.⁴²

4.1. Somalijski pirati

Ako u savremenom piratstvu, naročito posljednjih godina, treba izdvojiti samo jednu grupu pirata, onda su to somalijski pirati. Somalija je i odličan primjer zemlje u tranziciji u kojoj je došlo do pada institucionalnog sistema, a sa druge strane rasta raznoraznih zločina. Niz faktora koji svoje korjene imaju na kopnu, doprinjeli su sadašnjem stanju na moru uz obalu Somalije. Maltene još od svoje nezavisnosti 1960. godine, Somalija je pogađana ratovima i unutrašnjim borbama između raznih islamističkih frakcija, što je konačno dovelo do sloma centralne vlade 1991. godine. Skoro tri miliona ljudi, posebno ribara a i državnih službenika koji su bili zaposleni u mornarici, vojsci i policiji ostaje bez posla. Međunarodna vojna intervencija misije ujedinjenih nacija koja je trajala od 1992. do 1995. godine, a kojom se trebao zvesti red i osigurati humanitarna pomoć, završava neuspjehom. Nastavlja se borba među samim klanovima, kao i između klanova i tranzicijske federalne vlade koja nema neki veći uticaj u zemlji. Sa više od 15% stanovnika pogođenih gladu, nestašicom vode i humanitarne pomoći, sa desetinom hiljada ljudi ubijenih u borbama i sa više od milion raseljenih stanovnika, Somalija postaje humanitarno najviše pogođena zemlja na svijetu. Kao posljedica svega ovog dolazi do potpunog bezvlašća, pravni sistem ne postoji već više od dvadeset godina, a obala Somalije duga 3025 km. potpuno je van kontrole. Takvu situaciju u Somaliji iskoristile su pojedine zapadne zemlje za prekomjerni izlov ribe, što je umnogome pogoršalo ionako tešku ekonomsku sliku zemlje. Razorni cunami koji se desio 2004. godine otkrio je veliku količinu raznog otrovnog

⁴² Ibid.

otpada, koji se u teritorijalnim vodama Somalije ilegalno odlagao.

Neminovno se u takvim okolnostima počinju javljati i raznorazni zločini na moru. U početku se sve svodilo na pljačku stranih ribarskih brodova i brodova iz zamalja u okruženju, njihove opreme i ulovljene ribe što je predstavljalo neku vrstu takse koja se morala platiti za lov u somalijskim vodama. Međutim, vrlo brzo mete napada postaju i trgovački brodovi, posebno oni sa hranom iz svjetskog humanitarnog programa kaja je namjenjena upravo Somaliji. S obzirom da su se piratski napadi u početku odvijali isključivo u teritorijalnom moru Somalije, izostala je pravovremena i odgovarajuća reakcija na taj rastući roblem, što je pirate ohrabrilo i usmjerilo da napadaju brodove bez obzira na njihovu veličinu i namjenu. Zarobljavaju posadu i drže ih kao taoce tražeći visoke otkupnine za njihovo oslobađanje. Priprema i sprovođenje takvih akcija ne zahtijevaju velika ulaganja, pa bavljenje piratstvom postaje sve poželjnije zanimanje sve siromašnijeg stanovništva. Takođe, vremenom se područje napada proširuje na Adenski zaliv i Indijski okean. Napadi postaju sve organizovaniji, učestaliji i brutalniji i nanose štetu cijeloj međunarodnoj zajednici, s obzirom da se radi o veoma frekventnom pomorskom putu kojim se preveze preko 20% strateški bitnih sirovina svjetske trgovine. Pirati Somalije imaju sigurno utočište u svom teritorijalnom moru, kao i na kopnu Somalije. Može se reći da je sve ovo iznenadilo međunarodnu zajednicu, posebno jer se najizraženije javilo u periodu svjetske ekonomske krize i globalne recesije što pokazuju slijedeći statistički podaci.⁴³

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Sumnjivi susreti	8	59	99	166	73	20	3
Uspješni napadi	24	163	174	176	35	7	2
Neuspješni napadi	0	14	65	28	16	5	1

Tabela 1. Akcije savremenih pirata

⁴³ <http://www.sph.hr/piratstvo>

Međunarodna pomorska organizacija IMO (*International Maritime Organization*) kao specijalna ustanova Ujedinjenih Nacija za pitanja pomorstva vodi statistiku piratskih i oružanih napada još od 1984. godine. Izvještaji su mjesečni, tromjesečni i godišnji i obuhvataju sve izvršene napade kao i pokušaje napada po regijama. Tako godišnji izvještaji za 2008., 2009. i 2010. godinu pokazuju da se u 2010. godini desilo 20% više napada nego u 2009. godini, a u 2009. godini čak 24% više napada nego u 2008. godini. Treba istaći da se u 2010. godini više od polovina ukupnog broja napada u svim dijelovima svijeta, desila u vodama istočne Afrike. Takođe treba istaći i da je već od 2011. godine primjetan pad piratskih napada, ali je primjetan i sve veći rast pokušaja napada, odnosno neuspješnih napada što dovodi do zaključka da je međunarodna zajednica pojačala kontrolu na tom području, kao i da su se pojačale i mjere sigurnosti na brodovima. Potpuni gubici u pomorstvu i cijeloj svjetskoj ekonomiji nisu tačno poznati, ali se procjenjuje da su troškovi od piratstva između 7 i 12 milijardi dolara godišnje. Ti troškovi nastaju zbog preusmjerenja brodova na druge i sigurnije rute kako bi se pirati izbjegli, zbog dodatne opreme brodova koja služi za odbranu od napada. Povećavaju se i troškovi premija od osiguranja za piratske napade, troškovi isplate otkupnina za zarobljeno brodovlje posadu i teret. Trošak ratnih brodova koji štite i prate trgovačke brodove u tim područjima se takođe povećava, a povećava se i trošak suđenja uhvaćenim piratima u raznim državama. Pored svega ovoga tu su i troškovi koji otpadaju na razne antipiratske organizacije kojih je u svijetu sve više. Sa druge strane pirati, posebno somalijski, zarade više od 100 miliona dolara godišnje od otkupnine za oduzeto brodovlje i posadu, a svaki pirat po jednom napadu zaradi od 10 do 15 hiljada dolara. Mnoge države su podijeljene po pitanju plaćanja otkupnine piratima. Amerika i UN su protiv plaćanja otkupa jer se po njima tako samo ohrabruje i povećava broj pirata a i cijena otkupa. Velika Britanija je suprotnog mišljenja jer otkup smatraju jedinim načinom da se povrate oduzeta imovina i ljudstvo. Pri ovome treba istaći i da se glavni pregovarački timovi cijelog svijeta nalaze u Londonu, tako da bi zabranom otkupnine njihov rad bio znatno otežan. I filipinska vlada, pored toga što predviđa obaveznu obuku posade za odbranu od pirata, daje brodarima slobodu pregovaranja i plaćanja otkupa što je sasvim razumljivo uzimajući u obzir činjenicu da trećinu posade na svim svjetskim trgovačkim brodovima čine Filipinci.⁴⁴

I mnogi drugi subjekti koji učestvuju u suzbijanju piratstva su podijeljeni po ovom pitanju, dajući argumente za i protiv otkupa. Najčešći argumenti kojima se opravdava plaćanje otkupnine su da se trebaju upotrijebiti sva moguća sredstva kojima bi se spriječila opasnost od nasilja. Jer za brod koji je već otet ne postoji bolje rješenje nego otkup čime se čuvaju brodovi i naročito životi pomoraca. Ukazuje se i na to da somalijski pirati čuvaju živote talaca, iako ne iz humanitarnih razloga, već kako bi za njih dobili otkup, ali i to utiče

⁴⁴ <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Pages/Default.aspx>

na činjenicu da se neplaćanjem otkupa ne bi smanjio broj napada već bi se samo povećao teror i nasilje nad taocima. Plaćanje otkupnine se i sa ekmonomske tačke gledišta čini povoljnije od troškova koji nastaju plaćanjem naoružane pratnje, gubicima koji nastaju stajanjem brodova, kao i premijama od osiguranja kojima se zbrinjavaju porodice pomoraca koji su izgubili živote od strane pirata. Ističe se da plaćanje otkupnine smanjuje rizik i od potencijalnih ekoloških šteta koje bi mogli nanijeti veliki trgovački brodovi čiji su tankovi puni nafte i ulja, kao i njihovi potencijalno opasni tereti.

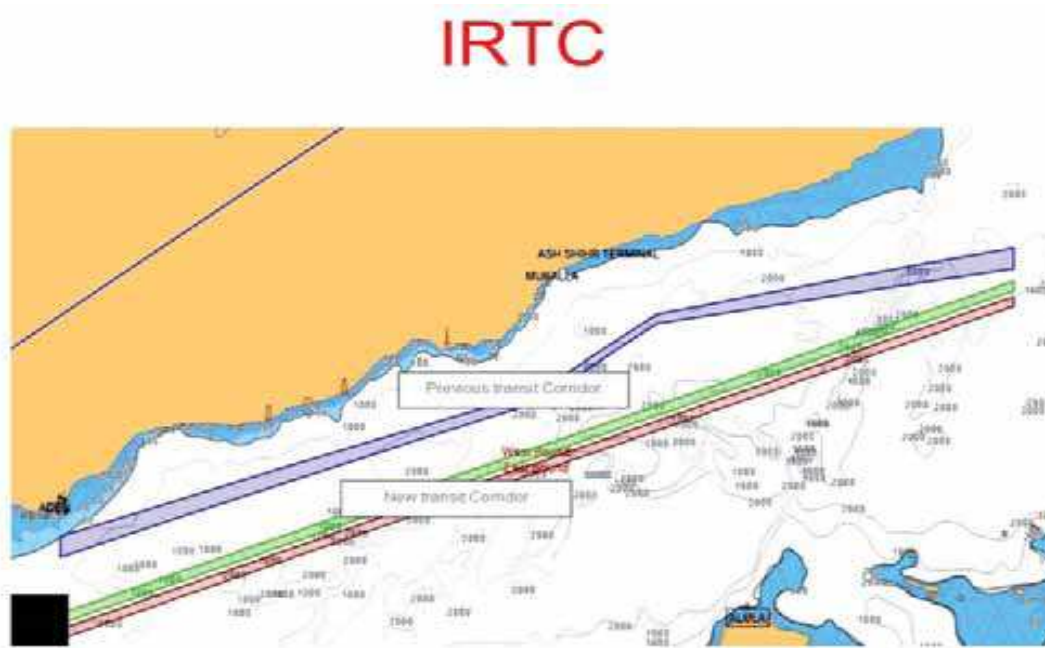
Sa druge strane oni koji su protiv plaćanja otkupa, zagovaraju upotrebu svih mogućih sredstava za spriječavanje piratstva na duži period, smatrajući da se otkupom samo povećava, proširuje i modernizuje piratska aktivnost. Zabrana plaćanja otkupnine dugoročno gledano može imati rezultata jer se time gubi motiv napada. Što se humanitarnih razloga tiče, zagovornici ovog modela ističu da svako zarobljavanje posade broda kao i samog broda započinje nasiljem i ostaje nasilno, tako da što se više piratskih aktivnosti dozvoli, sve će veći broj pomoraca biti izložen tom nasilju. Uprkos tome što pirati nastoje sačuvati živote posade zbog otkupa, posada je često traumatizovana samim zarobljavanjem koje u prosjeku traje preko 80 dana. Takođe, plaćanjem otkupa koncentriše se moć u rukama malog broja ljudi koji kao vođe pirata održavaju bezakonje u zemljama kao što je Somalija.

Kao jedan od vjerovatno najspektakularnijih primjera napada Somalijskih pirata, među mnogima u posljednjim godinama, bilo je otimanje saudijskog supertankera *Sirius Star* 450 nautičkih milja od kenijskog grada Mombase. Ono što se može smatrati spektakularnim u ovom napadu jeste sama veličina napadnutog broda koji je težak kao tri nosača aviona i dugačak 300 metara. U trenutku napada brod je bio natovaren sa dva miliona barela sirove nafte čija je vrijednost procjenjena na sto miliona dolara. Informativne agencije su došle do informacije, po kojoj je za otkup ovog broda somalijskim piratima isplaćeno nevjerovatnih tri miliona dolara. Ipak, nisu svi piratski napadi ovako uspješni što govori i primjer putničkog broda *Nautica* koji je ploveći od Rima do Singapura, u adenskom zalivu samo 40 nautičkih milja od jemenske luke Mukale neuspješno napadnut. U napadu su učestvovala dva piratska glisera, a ustvari najveći problem za posadu broda bila je procijena da li se uopšte radi o piratima, s obzirom da su u adenskom zalivu česti i jemenski ribari čiji se gliseri ne razlikuju puno od piratskih. Nakon što je utvrđeno da se radi o piratima, preduzete su sve protivpiratske mjere koje na jednom putničkom brodu podrazumjevaju slijedeće:

- Generalni alarm (koji poziva osoblje da evakuiše sve putnike ka sredini broda i naredi im da sjednu na pod);
- Osoblje na komandnom mostu oblači zaštitnu odjeću;
- Aktiviraju se šmrkovi sa vodom na palubi;

- Pojačava se glavni pogon broda do maksimuma i pramac usmjerava prema valovima (cik-cak vožnja);
- Na VHF kanalu se automatski pokušava uspostaviti kontakt sa svim vojnim brodovima u zalivu;
- Preko satelita se uspostavlja kontakt sa kopnom i razmjenjuju informacije u vezi sa napadom.

Sve preduzete mjere dovele su do konačnog odustajanja pirata, koji su nakon nekoliko uzaludnih pokušaja da se približe brodu i popnu na palubu, ispalili nekoliko metaka iz vatrenog oružja i udaljili se. Vrlo brzo, na nebu se pojavio i vojni helikopter koji je ulio dodatno samopouzdanje članovima posade broda, ali i putnicima. Treba istaći da je pored svega navedenog za prolaz kroz Adenski zaliv neophodno pridržavati se sigurnosnih koridora, koje kontrolišu međunarodne snage bezbjednosti.⁴⁵



Slika 2. Sigurnosni koridor u Adenskom zalivu

⁴⁵ Šošić I. (2011). *Somalski pirati – rastući međunarodni problem.*, "Naše more" 58 (1-2) str. 83-85.

U početku se za prolaz kroz Adenski zaliv koristio koridor pod nazivom MSPA (*Maritime Safety Protected Area*), koji je prolazio kroz ribarsko područje Jemena (na slici gornji). Kasnije je određen novi koridor pod nazivom IRTC (*Internationally Recommended Transit Corridor*) koji je pomjeren prema sredini adenskog zaliva (na slici donji). Koridor je dug 500 nautičkih milja i konstantno ga kontrolišu međunarodne snage koje organizuju grupni tranzit, tako da brodovi različitih brzina prolaze u različito vrijeme. Mnoge države svojim vojnim prisustvom učestvuju u zaštiti trgovačkih brodova, kao i brodova sa humanitarnom pomoći, prilikom prolaska kroz ovo visokorizično područje Adenskog zaliva.

Očigledno je da se mehanizmi i taktika odbrane moraju stalno mijenjati i usavršavati, ali isto se tako mijenjaju i mehanizmi i taktika napada kod pirata. Kad je odbrana u pitanju, današnji pomorci i njihove kompanije koriste raznorazne kombinacije zaštitnih mehanizama koje su se u praksi pokazale kao efikasne, a među njima spadaju specijalne naprave LRAD (*Long Range Acoustic Device*) koje proizvode visokofrekventne zvukove koje ljudsko uho ne može podnijeti. Svaka posada broda se trudi na sve moguće načine kako bi se onemogućio pristup piratima na palubu. Razvlači se bodljikava žica, priključuje se visoki napon struje za ogradu broda, pristupi palubi se polivaju uljem, i mnogo toga sličnog. Međutim i pored svih mjera zaštite, današnji pirati opstaju i dalje.⁴⁶

4.2. Pravni okviri za suzbijanje savremenog piratstva

Pored Konvencije o pravu mora iz 1982. godine kojom se definišu piratstvo i oružana pljačka protiv broda, kada je riječ o piratstvu bitno je istaći i Konvenciju o suzbijanju nezakonitih akata protiv sigurnosti pomorske plovidbe iz 1988. godine. (*Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation*), odnosno SUA konvencija. Iako je povod za donošenje ove konvencije bio teroristički napad na brod *Achille Lauro*, ona nije posvećena samo suzbijanju terorizma na moru. Konvencija krivičnim djelom smatra svaki nasilan i protivpravan čin sile ili prijetnje silom, ili bilo koji drugi oblik zastrašivanja, zauzimanja broda ili nasilnog uspostavljanja kontrole nad njim, kao i čin nasilja protiv osobe na brodu, ako takav čin može ugroziti sigurnost plovidbe. Pri tom je nebitno da li je počinjeno u lične svrhe, ili radi nekog vjerskog ili političkog cilja. Za razliku od Konvencije o pravu mora iz 1982. godine, SUA konvencija se primjenjuje i na području unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora. SUA konvencija obavezuje države potpisnice da u svojim nacionalnim zakonodavstvima, za bilo koji čin nasilja kojim se ugrožava međunarodna plovidba, propišu krivična djela i omogućće hapšenje ili izručenje lica koja ta djela počine. Konvencija o pravu mora iz 1982. godine prihvata takozvanu univ-

⁴⁶ Ibid.

erzalnu nadležnost, koja se temelji na shvatanju piratstva kao međunarodnog zločina, kojem može suditi bilo koja država. SUA Konvencija međutim traži od država potpisnica da preduzmu mjere kojima se uspostavlja vlastita krivična odgovornost nad djelima koja su počinjena: na brodu ili protiv broda koji plovi pod zastavom te države u vrijeme izvršenja krivičnog djela; na teritoriji te države uključujući njeno otvoreno more; od državljana te države; ako je počinitelj ili pretpostavljeni počinitelj na teritoriji te države. Države potpisnice se sve više podstiču da koriste konvenciju kao instrument za krivično gonjenje pirata. Najpoznatiji primjer za to je pružio američki sud u postupku koji je vođen povodom piratskog napada na kontejnerski brod *Maersk Alabama*. Naime, u aprilu 2009. godine somalijski pirati su oteli taj brod i zarobili kapetana Ričarda Filipsa. U akciji spašavanja koju su izveli američki marinci, troje pirata je ubijeno a jedan od napadača (A. Muse) je uhapšen i prebačen u Ameriku na suđenje. Federalni sud u Njujorku ga je proglasio krivim i osudio na 34 godine zatvora. Proglašen je krivim za nasilno zauzimanje broda, otmicu i držanje u zarobljeništvu kapetana broda, kao i za podstrekivanje na izvršenje tih djela (po ovom događaju 2013. godine, u američkoj produkciji snimljen je film *Kapetan Filips*, kojeg je glumio poznati američki glumac Tom Hanks).

Zbog eskalacije piratskih napada u obalnom području Somalije, vijeće sigurnosti UN-a je od 2008. godine do danas donijelo niz rezolucija u vezi sa suzbijanjem piratstva na tom opasnom području. Rezolucija 1816 daje privremeno ovlaštenje ratnim brodovima svih zastava da, uz pristanak prelazne savezne vlade Somalije, ulaze u teritorijalno more Somalije i tamo suzbijaju napade i oružane pljačke trgovačkih brodova. Pri tom se u rezoluciji jasno naglašava ugroženost dostave humanitarne pomoći Somaliji, sigurnost pomorskih puteva i međunarodne plovidbe, pa time i međunarodnog mira i sigurnosti u regiji. Rezolucija 1851 daje ovlaštenje za djelovanje i na kopnenom području Somalije. Ova rezolucija se smatra jednom od najstrožih s obzirom da državama daje pravo hapšenja pirata i na teritoriji neke druge suverene države. Zbog toga je nekoliko država prilikom donošenja ove rezolucije tražilo naglasak da se radi o izuzetku koji je nastao zbog veličine problema u Somaliji. Pored ovih, vijeće sigurnosti UN-a donijelo je niz daljnjih rezolucija kojima se države između ostalog pozivaju na stvaranje pretpostavke za suđenje uhapšenim piratima, uhvaćenim u tim državama, kao i na zaključivanje dvostranih ili višestranih ugovora za izručenje i suđenje. Rezolucija 1918 se odnosi na spriječavanje ilegalnog izlova ribe i ilegalnog odlaganja štetnih i opasnih materija, kao i na suđenje osobama odgovornim za takva djela. Ovom rezolucijom se također stvara mogućnost suđenja inicijatorima i finansijerima piratskih napada, kao i osobama koje pomažu u pranju novca od otkupnina. Rezolucija 1950 se odnosi na saradnju za osnivanje specijalnih sudova i izgradnju zatvorskih kapaciteta u Somaliji i regiji. Rezolucije 1976 ; 2020 i 2015 tiču se pomoći pomorcima i njihovim porodicama, kao i puštanju na slobodu svih pomoraca koji su zarobljeni.

Zbog nemogućnosti država ovog regiona da prihvate suđenje u svim slučajevima piratstva, raspravljalo se i o nizu drugih opcija kojima bi se piratima što efikasnije stalo na put. Bilo je prijedloga da se uspostavi poseban međunarodni sud za suđenje piratima, ili mješoviti sud regionalnih država, ili sud za suđenje u samoj Somaliji, pa čak i stvaranje nacionalnih somalijskih sudova u drugim susjednim državama. Međutim, ispostavilo se da nijedan koncept nije u potpunosti prihvatljiv, najčešće zbog dugog vremenskog perioda i prevelikih finansijskih sredstava potrebnih za njihovo ostvarivanje. Pri ovome treba dodati i veliki broj osumnjičenih za piratstvo, troškove suda posebno u slučajevima osnivanja novih međunarodnih sudova, kao i ustanovljavanje propisa po kojima bi ti sudovi trebali suditi. Sve ovo dovelo bi do kašnjenja i sporog djelovanja ovakvih sudova.

Međunarodna pomorska organizacija (IMO) radi na suzbijanju piratstva već tridesetak godina. Ranih osamdesetih centar piratskih dešavanja bilo je područje gvinejskog zaliva, a krajem devedesetih to postaje područje južnokineskog mora. IMO je 2005. godine među prvima skrenuo pažnju UN-a na ozbiljnost problema piratstva na obalama Somalije, zalažući se za zajedničku akciju svih međunarodnih faktora, posebno onih država koje raspolažu mogućnostima i sredstvima za to. Skupština IMO-a je 2009. godine usvojila rezoluciju A. 1025(26) kojom su usvojena pravila u vezi sa istragama zločina piratstva i oružanih napada protiv brodova (*Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships*). Radi bolje implementacije ove rezolucije, IMO je utvrdio i smjernice koje bi trebale pomoći u istrazi, očuvanju i razmjeni dokaza, što bi dovelo do lakšeg i efikasnijeg suđenja. Pored toga IMO je inicirao zaključenje regionalnog ugovora u vezi suzbijanja piratstva i oružanih napada protiv brodova u području zapadnog Indijskog okeana i Adenskog zaliva, (*The Djibouti Code of Conduct concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden*) kojim se države potpisnice obavezuju da saraduju radi razmjene informacija, zaustavljanja brodova i vazduhoplova pod sumnjom da se bave piratstvom, kao i hapšenja i suđenja osobama koje izvrše ove zločine. Odlučnost u suzbijanju somalijskog piratstva, IMO je pokazao označavajući 2011. godinu kao godinu zajedničke usklađene borbe protiv piratstva, a ciljevi te akcije dati su u šest tačaka:

1. Povećati pritisak na političkom nivou radi puštanja svih talaca koje drže pirati;
2. Preispitati i poboljšati IMO preporuke državama i pomorcima i podsticati postupanje u skladu sa smjericama najbolje prakse (*Best Management Practice - BMP*), i preporučenim preventivnim mjerama izbjegavanja i odbrane koje brodovi trebaju slijediti;
3. Podsticati veću podršku mornarice i bolju saradnju sa njom;

4. Podsticati koordinaciju i saradnju u protivpiratskim postupcima među državama, regijama, organizacijama i industrijom;
5. Pomagati države da u piratstvom zahvaćenim regijama svijeta poboljšaju mogućnost odvracanja i suđenja osobama koje vrše djela piratstva i oružane napade na brodove i
6. Pružiti brigu u posttraumatskom periodu, onima koje su pirati napali ili oteli, kao i njihovim porodicama.

Međutim sve ovo možda je dovelo do suzbijanja piratstva, ali ne i njegovog potpunog iskorišćavanja, što je navelo IMO da promjeni stav po pitanju upotrebe naoružane pratnje na brodovima. Zastupajući i dalje primjenu smjernica najbolje prakse (*BMP*) kao najvažnijeg faktora u spriječavanju uspješnosti pirata, i protiveći se i dalje naoružavanju same posade, IMO se sada prestaje protiviti da države, brodari i posade angažuju naoružanu pratnju za odbranu od pirata, ukoliko to smatraju neophodnim prilikom prolaska kroz opasna područja kakav je Adenski zaliv. Pri ovome, treba istaći da su zakoni mnogih država nedorečeni po ovom pitanju. Među prvim državama koje su donijele poseban zakon kojim se dozvoljava privatna naoružana pratnja na brodovima bila je Španija, koja je takav zakon donijela 2009. godine. Slijedile su je mnoge druge. Čak su i države koje su u početku imale negativan stav po ovom pitanju, počele preispitivati svoje stavove, a pod pritiskom IMO-a i mijenjati ih. Jedna od njih je Velika Britanija, koja je od izričitog protivljenja u svojim stavovima došla do izričitog prihvatanja naoružane pratnje na brodovima, ali samo u izuzetnim okolnostima prolaska broda kroz visoko rizično područje, poštujući propise države zastave i obalne države. Sjedinjene Američke Države takođe dozvoljavaju upotrebu naoružane pratnje po principu samoodbrane i odbrane drugih, a o angažovanju naoružane pratnje odlučuje vlasnik broda. Takva pratnja mora biti dio ISPS plana⁴⁷, koji se podnosi na odobrenje obalnoj straži. I ne samo da su brodari ovlašćeni angažovati oružanu pratnju na brodovima koji plove pod američkom zastavom, nego i naoružati posadu i upotrijebiti vatreno oružje radi odbrane od neposredne opasnosti, a sve po uputama kapetana. Uz sve ovo treba istaći i da Egipat recimo zabranjuje oružje na brodu za vrijeme prolaska kroz Suecki kanal. Egipat zahtijeva prijavljivanje i predaju oružja na ulasku u kanal, radi njegovog transporta kopnenim putem, uz vraćanje na brod na izlasku iz kanala. Iako su neki i dalje skeptični po pitanju upotrebe oružja i oružane pratnje na brodu, podaci govore da do sada, ne postoji zabilježen slučaj broda koji je koristio ove metode odbrane, a da je uspješno napadnut. Međutim, tu dolazi do nekih drugih problema kao što je pitanje odgovornosti u slučaju napada. Na primjer, ko odlučuje o pružanju otpora ili upotrebi oružja i ko će snositi

⁴⁷ Brodovi su dužni imati ISPS plan u skladu sa International Ship and Port Facility Security Codom, usvojenim u decembru 2002. godine

posljedice ukoliko dođe do smrtnog ishoda u slučaju prekoračenja nužne odbrane, zapovjednik broda ili zapovjednik oružane pratnje. Neka od ovih pitanja su se pokušala riješiti izrađivanjem standardnih obrazaca ugovora o zapošljavanju oružane pratnje, po kojima bi naoružani trgovački brodovi dok plove otvorenim morem bili podvrgnuti propisima države zastave, a kad bi uplovili u stranu luku bili bi podvrgnuti propisima države u kojoj se nalaze. Međutim ni ovo se nije pokazalo kao idealno rješenje, o čemu svjedoči primjer pripadnika italijanske mornarice koji su ukrcani na tanker *Enrica Lexie* kao oružana pratnja, ubili dva indijska ribara misleći da se radi o piratima. Uhapšeni su, osuđeni za ubistvo i zatvoreni u indijskom gradu Kerala. Ovaj događaj izazvao je veliku medijsku pažnju i spor ove dvije države. Naime, indijske vlasti smatraju da se nemili događaj desio u indijskom teritorijalnom moru, pa da je zbog toga nadležan indijski sud. Sa druge strane, italijanske vlasti navode da se brod nalazio van teritorijalnih voda Indije, pa s obzirom da se radi o pripadnicima italijanske mornarice i brodu italijanske državne pripadnosti, smatraju da sud koji bi trebao biti nadležan, jeste italijanski. Rješavanju ovog spora zasigurno bi doprinio VDR (*Voyage Data Recorder*) snimak, koji bi trebao pružiti dokaz o poziciji broda, ali on je prebrisan novim snimcima.⁴⁸

Kad je riječ o Evropi, otprilike 90% spoljne trgovine Evropske unije odvija se morskim putem. Evropska unija je treći najveći uvoznik i peti svjetski proizvođač ribarstva i akvakulture. Svake godine kroz luke Evropske unije prođe više od 400 miliona putnika. Evropska unija umnogome zavisi od sigurnih i otvorenih mora i okeana, slobodnih za ekonomski razvoj, promet, trgovinu i turizam. Nedostatak zaštite od niza pomorskih prijetnji i rizika mogu prouzrokovati da mora i okeani postanu poprišta međunarodnih sukoba, terorizma ili organizovanog kriminala. Neke pomorske zone ili područja u okviru globalnih pomorskih puteva su od posebne važnosti za Evropsku uniju i njene države članice. Sredozemno more, Atlantski okean i globalna mreža plovnih puteva prema Aziji, Africi i Sjevernoj i Južnoj Americi su za Evropsku uniju od presudne važnosti. Prema evropskoj bezbjednosnoj strategiji, pet glavnih prijetnji evropskoj bezbjednosti su: terorizam, širenje oružja za masovno uništenje, regionalni konflikti, slabe države i organizovani kriminal. Njima su 2008. godine u dopuni evropske bezbjednosne strategije dodati informatički napadi, piratstvo, krijumčarenje malog i lakog oružja, međuzavisnost bezbjednosti i razvoja i napadi na energetska bezbjednost. Zato Evropska unija posvećuje posebnu pažnju i borbi protiv savremenog piratstva, sprovodeći operacije u okviru zajedničke bezbjednosne i odbrambene politike, sa posebnim osvrtom na Somaliju i adenski zaliv.⁴⁹

⁴⁸ <http://ilcurry.wordpress.com/2012/02/27/theenrica-lexie-incident-and-international-law>

⁴⁹ Radojević S. *Slučaj somalijskih pirata*, Vojno delo, Beograd, vol. 64. Br. 1. str. 71-82.

Ipak, nakon svega izloženog, na žalost, može se donijeti zaključak da ni sve udružene pomorske snage CMF (*Combined Maritime Forces*) koje djeluju na području Adenskog zaliva i Somalije, (uz podršku susjednih azijskih zemalja Indije, Kine i Japana) kao ni evropske vojne snage (*EU NAVFOR Somalia – ATALANTA*), pa ni američke (*Task Force 151*), i NATO-ve (*Operations ALLIED PROTECTOR and OCEAN SHIELD*), nisu dovoljne da iskorijene savremeno piratstvo. Ni privatne oružane pratnje koje su se pokazale dosta efikasne nisu u potpunosti rješile ovu problematiku. Na kraju, ni pravni okviri koje u prvom redu čine Konvencija o pravu mora iz 1982. godine i SUA konvencija, a koje doduše rješavaju probleme savremenog piratstva na otvorenom moru, ne rješavaju problem suzbijanja piratstva u teritorijalnom moru ili kopnenom području. Sve u svemu, broj napada savremenih pirata jeste se minimalizovao, ali pirati nisu nestali.

Zaključak

Sasvim je očigledno da su se piraterijom i gusarenjem kroz historiju bavili svi bez obzira na pol, godine starosti, pripadnost vjeri ili naciji, i društveni položaj. Takva vrsta pustolovine jednostavno nema ni tačno mjesto, ni tačno vrijeme. Ona je prosto zanat, način života. Jedina veza piratstva, odnosno gusarstva, gdje god i kad god se odvijali, i ko god ih obavljao, jeste veza sa morem. A more je svačije. Oduvjek je bilo. I dok bude mora, biće i uslova za morsko razbojništvo. Posebno zbog činjenice da je more najpogodnije mjesto za transport roba i usluga, ali i za takvu vrstu zločina. Koliko je more bitno, naročito onima koji od njega žive govori i stara latinska izreka koja je danas postala geslo svih mornara: „Navigare necesse est, vivere non est necesse“, koja znači, „Ploviti se mora, živjeti ne mora.“

Da bi se održala i očuvala sloboda mora, neophodno je cjelokupno djelovanje međunarodne zajednice usmjeriti na uklanjanje uzroka pojave razbojništva na moru. A uzroci pojave razbojništva na moru oduvjek su bili povezani sa političkim, ekonomskim i socijalnim okolnostima na kopnu. Što je neka zajednica više institucionalno slabila, sve su više jačale ilegalne aktivnosti u njoj. Svako je vrijeme vodilo svoje ratove protiv morskih razbojnika, a samo su zajedničkim i udruženim snagama više faktora ti ratovi uspješno okončavani. Rat protiv, nazovimo starog piratstva, odavno je dobijen, razvojem industrije i ratne mornarice u XIX vijeku, a interesantno je da ti stari pirati već danas levitiraju između pozitivaca i negativaca, što na primjer pokazuju mnoga filmska i pozorišna ostvarenja urađena na tu temu. To pokazuju i maskembali na kojima je jedna od najpopularnijih maski, upravo maska pirata. Vrijeme tek treba da pokaže kako će u budućnosti biti prikazani današnji savrereni pirati protiv kojih naša zajednica još vodi rat. A može ga dobiti samo ako većinu svog potencijala usmjeri na rješavanje uzroka nastanka piratstva, gdje je prvi uzrok siromaštvo, odnosno sve veći jaz između bogatih i siromašnih. U prilog tome, iako možda nije najbolji primjer jer je lični, govori situacija u kojoj sam se našao šetajući novoizgrađenom marinom za jahte *Porto Montenegro* u Tivtu, gdje sam zastavši pored jedne od najvećih jahti čuo razgovor nekolicine tinejdžera koji su, onako u šali konstatovali kako bi mogli uzeti jedan mali gumanjak koji se nalazio na palubi te velike jahte, uz komentar: „Oni to sigurno ne bi ni osjetili, a nama bi puno značio“.

Jedno je sigurno, možemo mi ispisivati stranice i stranice pravila, propisa, zakona i koristiti se raznoraznim mjerama zaštite i odbrane, srž problema leži u prevenciji. Prevenciji na prvom mjestu u onim djelovima svijeta gdje piratstva još nema, ali se sve više ispunjavaju uslovi da se pojavi. Što se tiče sadašnje situacije i konkretno Somalije, potrebni su aktivniji i sveobuhvatniji pristupi rješavanja problema unutrašnjeg uređenja Somalije a to

podrazumjeva, razoružavanje klanovski podijeljenog stanovništva, uspostavljanje demokratski izabrane vlasti i jakih bezbjednosnih institucija, poštovanje svih ljudskih i manjinskih prava, ekonomskog i kulturnog napretka zemlje. Da bi se izgradilo iole stabilno i sigurno pomorsko okruženje, potrebno je zajedničko djelovanje cijele međunarodne zajednice. Piratstvo je danas već složen problem i njegovo rješavanje mora imati internacionalni pečat na svakoj preduzetoj akciji, bila ona vojna ili ne. Jer djelovanje savremenih pirata nije usmjereno na povredu interesa jedne države posebno, nego prema svim brodovima, bez obzira na njihovu državnu pripadnost. Ako se tome doda da je u današnje vrijeme vlasnik broda najčešće državljanin jedne države, da brod vije zastavu druge države, da je brodar iz treće države, da posada broda može biti iz više različitih država, kao i vlasnici tereta, jasno je koliko je komplikovano rješavanje problema savremenog piratstva.

Možemo konstatovati da se piratstvo na moru od antičkog doba pa sve do danas javljalo prvenstveno kao nužna potreba, a ne neki objesni hir određene grupe ljudi ili naroda.

Na kraju, možemo zaključiti da piratstvo ostaje pojava na koju se gleda iz dva različita ugla, onih koji se bave piratstvom, i onih koji su žrtve piratstva.

Literatura i izvori

Literatura

- HART, George: «Stari Egipat», u: Enciklopedija sveznanje, Beograd, Knjiga-komerc, 2006., vol.17.
- HARRIS, Nicholas: «The Flowering of Civilisation», u: Dečja ilustrovana enciklopedija, Beograd, Knjiga-komerc, 2005., vol.11.
- PLATT, Richard: «Gusari», u: Enciklopedija sveznanje, Beograd, Knjiga-komerc, 2006., vol.6.
- Vasiljević, J. i Visković, B. (1975), *Velike pomorske bitke i operacije kroz istoriju*. Beograd: beogradski izdavačko-grafički zavod.
- MALAM, John: «Early Medieval Times(History of the World)», u: Ilustrovana istorija svijeta, Podgorica, Daily Press, 2008., vol.7.
- HARRIS, Nicholas: «The Middle Ages», u: Dečja ilustrovana enciklopedija, Beograd, Knjiga-komerc, 2005., vol.12.
- DUPRÉ, Ben: «Oxford Children Encyclopedia», u: Oxfordska školska enciklopedija, Beograd, Knjiga-komerc, 2007., vol.2.
- DUPRÉ, Ben: «Oxford Children Encyclopedia», u: Oxfordska školska enciklopedija, Beograd, Knjiga-komerc, 2007., vol.3.
- MORRIS, Neil : « Asian Civilisations (History of the World)», u: Ilustrovana istorija svijeta, Podgorica, Daily Press, 2008., vol.5.
- Milošević. M. (2013), *Dvanaest vjekova bokeljske mornarice*. Kotor: Bokeljska mornarica 809.
- Milošević, M. (2002). *Pomorski trgovci, ratnici i mecene*. Podgorica: CID, Podgorica.
- Vučković V. i Vučković B. (2012). *Sigurnost i bezbjednost jahti i marina (skripta)*. Fakultet za mediteranske poslovne studije, Tivat.
- Grabovac I. (2011). *Piratstvo-suvremena prijetnja sigurnosti plovidbe i događaj koji utječe na odgovornost pomorskog prijevoznika u prijevozu stvari*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, br. 48(3)
- Šošić I. (2011). *Somalski pirati – rastući međunarodni problem.*, “Naše more” 58 (1-2)
- Radojević S. *Slučaj somalijskih pirata*, Vojno delo, Beograd, vol. 64. Br. 1.

Izvori

- <http://hjp.novi-liber.hr/index.php?show=search>
- <http://www.medias.rs/2013/03/06/strah-i-trepet-sedam-mora/>

- http://www.montenegrina.net/pages1/istorija/bokelji_u_borbi_protiv_gusara_i_pirata_t_grgurevic.html
- http://www.vreme.com/arhiva_html/471/24.html Anastasijević D. (2000), *Pod gusarskom zastavom-pirati novog doba.*
- <http://www.sph.hr/piratstvo>
- <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Pages/Default.aspx>
- <http://ilcurry.wordpress.com/2012/02/27/theenrica-lexie-incident-and-international-law>