

**FAKULTET  
ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE  
TIVAT**

**DRAGAN ĐUROVIĆ**

**PIRATSTVO  
SPECIJALISTIČKI RAD**

**TIVAT, 2015.**

**FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE  
TIVAT**

**PIRATSTVO  
SPECIJALISTIČKI RAD**

**Predmet: Sigurnost i bezbjednost jahti i marina**

**Mentor: Prof. dr Vesna Vučković**

**Student: Dragan Đurović**

**Studijski program:**

**Nautički turizam i upravljanje  
marinama**

**Broj indeksa: S10/14**

**Tivat, novembar 2015.**

## **Sadržaj:**

Uvod.....	1
1.Pojam piratstva.....	1
2.Definicija piratstva.....	4
2.1.Osobine piratstva.....	6
2.2.Vrijeme i način napadanja.....	6
2.3.Područja ugrožena piratstvom.....	7
3.Piratstvo kroz istoriju .....	8
3.1.Pirati Sredozemlja .....	9
3.2.Piratstvo na Karibima.....	10
3.3.Port Royal.....	12
3.4.Somalijski pirati .....	13
3.5.Preventivne mjere na brodu za odbranu od pirata.....	17
3.5.1.Brodski sistem za uzbunjivanje .....	20
4.Zlatno doba piratstva.....	22
4.1.New Providence .....	23
4.2.Zapadna obala Afrike .....	23
4.3.Indijski okean .....	24
4.4.Madagaskar .....	25
4.5.Sredozemlje, Karibi i Meksički zaliv.....	25
4.6.Indijski okean i Jugoistočna Azija .....	26
5.Savremeni pirati .....	27
5.1.Piratski kodeks .....	27
5.2.Mitovi i zablude o piratima .....	29
5.3.Popularna kultura .....	31
5.4.Poznati pirati .....	32
5.5.Sankcije za piratska djela .....	41
Zaključak.....	42
Literatura.....	43

## **Uvod**

Riječ piratstvo potiče od grčke riječi *peirates*-pirat, od *peria*-napad. Piratstvo je kriminalna pojava koja je, mjenajući samo pojavnne oblike poznata na svjetskim morima i okeanima još od antičkih vremena.

U poslednje vrijeme, naročito od 2006.godine, drastično raste broj piratskih djela.

Otmice pirata su dosegla rekordan broj upravo u 2010.godini, uprkos povećanoj zaštiti na moru u područjima rizika od piratskih napada.

Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora sadrži norme o piratstvu, od obilježja do pravnih posledica piratskog čina.

Piratsko djelo je svaki nezakoniti čin nasilja, zadržavanje ili bilo kakve pljačke počinjene u lične svrhe od posade ili putnika privatnog broda usmjeren na otvorenom moru, ili mjestu koje ne pripada pod vlast nijedne države.

U prvom djelu ovog rada opisan je pojam piratstva i njegov razvoj kroz istoriju.

Zatim je opisano zlatno doba piratstva, osobine piratstva i piratski kodeks.

Pomenuti su i najznačajniji pirati i njihovo djelovanje kroz istoriju.

Svrha rada je obrada piratstva na moru od najstarijih vremena do danas, u svijetu, a nastojanje je bilo da se ukase na ovu negativnu pojavu, njene posljedice i posebno na prevenciju u njenom spriječavanju.

Rad je podjeljen u pet tematskih cjelina – uvod; definisanje piratstva; piratstvo kroz istoriju; zlatno doba piratstva; savremeni pirati; zaključak i na kraju dat je popis korišćene literature.

## **1. Pojam piratstva**

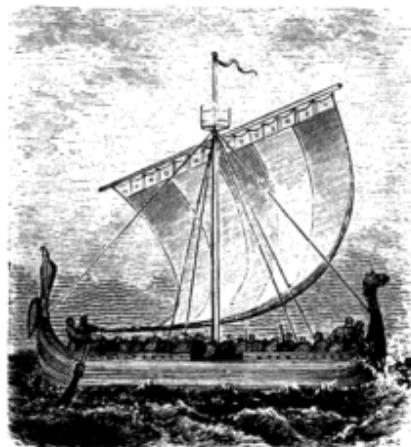
Piratstvo je međunarodni zločin na moru, kriminalna pojava, poznata i prisutna na svjetskoj istorijskoj sceni otkad se čovjek sa namjerom transporta dobara otisnuo na more.

Sa rastom pomorske trgovine i eksploatacije prekomorskih kolonija rasle su i piratske aktivnosti na pomorskim rutama kojima su se kretali dragocjeni tereti.

Istorija pirata pocinje u antičkom dobu, koje je obilovalo piratima, grčkim i rimskim.

Najviše su djelovali na Sredozemnom moru. Nakon pada zapadnog rimskog carstva kao pirati su se najviše isticali Vikinzi, pomorski narod sa sjevera Evrope. Vikinzi su svojim brzim brodovima tipa drakar stizali čak do Afrike, Rusije i Amerike. Na slici 1. je prikazan tip broda drakar.<sup>1</sup>

Slika 1.Drakar-brod pirata



Izvor: [www.pirates.com](http://www.pirates.com)

Klasično doba piratstva trajalo je od 1560. do 1720. godine. Pirati su najuspješniji bili od 1640. do 1680. godine. Suparništvo među kolonijama i želja za trgovačkom premoći dovodili su do čestih ratova. Pirati su pljačkali za ličnu dobit. U slučaju da bi ih uhvatili čekalo ih je vješanje. Svaki zapovjednik je imao svoju zastavu, a uopšteno su te zastave zvali Jolly Roger, a imali su isvoj piratski kodeks koji je za to vrijeme bio veoma revolucionaran.<sup>2</sup>

Za razliku od pirata koji su djelovali isključivo za ličnu dobit gusari su bili pirati koji su dobijali tzv. gusarsko pismo prema kojem su napadali određene brodove za račun vlasti.

Zvali su ih pirati džentlemeni, a u slučaju kad bi bili uhvaćeni suđeno im je po nekoj vrsti vojnog suda. Nosili su zastave države koja ih je štitila uz još neke posebne zastave.

<sup>1</sup> Charles, J., „A general history of the pyrates“, Prentice Hall, London, 2007. str. 13.

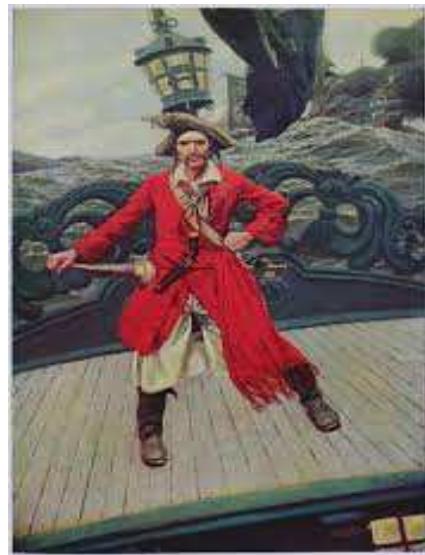
<sup>2</sup> Isto

Poznati gusari su bili Sir Frencis Drejk, a zanimljivo je čuti da su gusarili i Garibaldi i Washington. Gusarenje je kao zakonit oblik ratovanja ukinuto Pariskom deklaracijom 1856. godine. Od tada napad na moru smije izvršiti samo ratni brod.<sup>3</sup>

Prvu antipiratsku akciju je pokrenuo Pompej 67. god. p.n.e.

Na slici 2.prikazan je tip pirata.

Slika 2.Pirat



Izvor: [www.pirates.com](http://www.pirates.com)

Razvojem svijesti o piratstvu kao međunarodnom problemu, unapređenjem međunarodne legislative, razvojem tehnike i tehnologije i stalnim vojnim prisustvom na značajnim pomorskim komunikacijama, države su uspjele da do kraja 19. vijeka suzbiju piratstvo i udalje ga od značajnih pomorskih komunikacija.<sup>4</sup>

Drugi svjetski rat je piratstvo na određeni način donekle povratio iz zaborava, ali je zato hladnoratovski period ponovo doveo do, u istoriji najefikasnijeg, suzbijanja ovih pojava.

Promjene međunarodnih strateških okolnosti u posthladnoratovskom periodu, pogotovo u zadnjoj deceniji imale su direktni uticaj na ponovno oživljavanje piratstva.<sup>5</sup>

<sup>3</sup> Smith,E., „Outcast of the sea“, Prentice Hall, London, 2008. str. 12.

<sup>4</sup> Angus, K., „The history of pirates“, Prentice Hall, London, 2007. str. 13.

<sup>5</sup> Charles, J., „Pirates“, Prentice Hall, London, 2001.str.12.

Globalizacija, neokolonijalizam, rastuće siromaštvo uz istovremeno slabljenje državnih institucija, korupcija, vlade na ivici bankrotstva, uništeni prirodni, tradicionalni resursi za preživljavanje, sa jedne strane te bogat, lako dostupan i unosan “plijen” sa druge, doveli su do nevjerojatne eskalacije raznih ilegalnih pomorskih aktivnosti, a među njima i piratstva.

Na slici 3.prikazani su pirati koji su predstavljali strah i trepet Južnih mora.

Slika 3.Pirati



Izvor: [www.pirati.com](http://www.pirati.com)

Piratstvo starog tipa je početkom XX vijeka bilo u najvećoj mjeri suzbijeno, ali ne i u potpunosti uništeno, jer upravo u posljednjih desetak godina XX vijeka moderno piratstvo doživljava svojevrsni preporod.<sup>6</sup>

## 2. Definicija piratstva

Definiciju piratstva daje Konvencija Ujedinjenih nacija o međunarodnom pravu mora iz 1982. godine. U saglasnosti sa članom 101. pomenute konvencije piratstvo je svaka od radnji:

- ✓ bilo koji nezakoniti akt nasilja, zadržavanja ili bilo koja otmica izvršena zbog ličnih interesa od strane posade ili putnika bilo kog privatnog broda ili privatne letjelice i usmjerenja:
- ✓ na otvorenom moru protiv drugog broda, letjelice, protiv lica ili imovine, koja se nalazi na njima;

---

<sup>6</sup> Isto

- ✓ protiv bilo kog broda, letjelice, lica ili imovine u mjestima izvan jurisdikcije bilo koje države;
- ✓ svaki akt dobrovoljnog učešća u upotrebi broda ili letjelice, ako počinitelj zna za činjenice koje tom brodu ili letjelicu daju svojstvo piratskog broda ili letjelice;
- ✓ bilo koja radnja koja podstiče ili svjesno pomaže izvršenju navedenih radnji.

Piratske radnje iz člana 101., kada su one izvršene vojnim brodom ili državnim brodom ili državnom letjelicom čija se posada pobunila i preuzela vlast nad brodom ili letjelicom izjednačene su sa radnjama koje su napravili piratski brod ili letjelica.<sup>7</sup>

Na slici 4.dat je piratski kodeks.

Slika 4.Piratski kodeks



Izvor: [www.pirati.com](http://www.pirati.com)

Na taj način piratsvo je svaki nezakonit akt nasilja, zadržavanja ili bilo koja otmica izvršena zbog ličnog interesa od strane posade ili putnika bilo kog privatnog broda ili letilice i usmjerena na otvorenom moru ili drugom mjestu van jurisdikcije neke države protiv drugog broda, letjelice, a takođe protiv lica ili imovine.

Piratstvo je takođe učestvovanje u upotrebi broda ili letilice za navedene ciljeve kao i podsticanje na te radnje.<sup>8</sup>

---

<sup>7</sup> Isto

<sup>8</sup> Mathew, J., „Pirates“, Prentice Hall, London, 2009., str. 15.

## **2.1.Osobine piratstva**

Osobine piratstva su sledeće:

- izvršenje piratske radnje samo izvan jurisdikcije obalne države,
- primjena akata nasilja, zadržavanja, pljačke i drugih navedenih radnji,
- izvršenje akata piratstva privatnim brodom ili letjelicom, a takođe vojnim brodom, državnim brodom ili letjelicom cija je izšla iz jurisdikcije države pod čijom zastavom se plovilo ili letjelica nalaze,
- nezakonitost akata nasilja i protivvoljnog zadržavanja, to jeste izvršenje tih akata protiv principa i normi međunarodnog prava,
- usmjerenost piratskih radnji protiv drugog broda ili letjelice, a takođe lica ili imovine koja se nalazi na njima,
- izvršenje akata piratstva od strane posade ili putnika piratskog broda ili letjelice samo radi ličnih interesa.<sup>9</sup>

Na slici 5. su prikazani piratski brodovi.

Slika 5.Piratski brodovi



Izvor: [www.pirati.com](http://www.pirati.com)

## **2.2. Vrijeme i način napadanja**

---

<sup>9</sup> Isto

Po pravilu, pirati vrše napade noću i to najčešće to rade izmedju 01 i 06 sati ujutru. Za napad mogu upotrijebiti jedno ili više plovila primitivne konstrukcije, ali nekada i savremena brza plovila kao što je slučaj sa Somalijskim piratima koji napadaju u grupama malim,brzim čamcima.

Pirati napade najčešće vrše tako da pokušavaju da priđu brodu sa krme ili pramca, ako je brod u vožnji sa krme,a ako ima nisko nadgrađe sa bilo koje strane palube. Pri tom koriste kuke,"macke" i konope.<sup>10</sup>

### **2.3. Područja ugrožena piratstvom**

Danas, 60% svjetskih piratskih otmica u svijetu se događa na području obale Somalije, u Indijskom oceanu i Adenskom zalivu, upravo kuda se i prevozi 1/3 evropskih zaliha nafte.

Pored obala Somalije, Međunarodni pomorski biro je na pomorskoj karti svijeta označio nekoliko "crnih zona" u kojima je registrovano preko 95 % svih prijavljenih slučajeva napada na plovila svih veličina i namjena, i to:

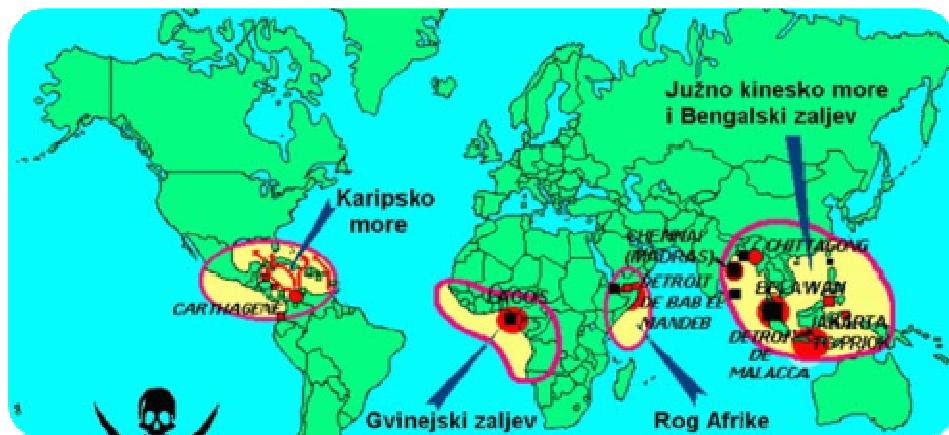
- Južno kinesko more, posebno indonezijski arhipelag i Sundski prolaz,
- Zapadnoafricka obala, posebno delta Nigera,
- Bengalski zaliv i obale Bangladeša,
- Filipinski arhipelag,
- jug Arapskog zaliva-Jemen,
- obalni pojas Brazila, Venecuele i Kolumbije,
- akvatorijum izmedju Nikaragve, Kostarike, Paname i Jamajke.

Na slici 6. se nalazi karta raširenosti svjetskog piratstva.

Slika 6. Karta raširenosti svjetskog piratstva

---

<sup>10</sup> Kostam, A., „Scourge of the Seas“, Prentice Hall, London, 2001.str.14.



Izvor: [www.pirati.com](http://www.pirati.com)

### 3. Piratstvo kroz istoriju

Antičko doba je obilovalo piratima koji su svojim brzim galijama terorizirali sve obale Sredozemnog mora. Još od vremena drevnih Egipćana oni su pljačkali trgovačke brodove. Grci, Egipćani, Kartagožani i Rimljani nisu bili u stanju da osiguraju prisutnost jakih flota na moru i piratske zajednice su postojale na mnogim otocima.<sup>11</sup>

Jednom prilikom je i Julije Cezar zarobljen od pirata i zadržan radi otkupa. Na istočnoj obali Jadrana kao pirati su se najviše istakli Iliri koji su pljačkali grčke kolonije i brodove.

Tek kada je rimski general Pompej Veliki 67. godine prije Hrista sa stotinama brodova proveo veliko anti-piratsko čišćenje, Sredozemlje je bilo sigurnije za trgovinu.<sup>12</sup>

Nakon pada Zapadnog Rimskog carstva kao pirati najviše su se isticali Vikinzi, pomorski narod sa sjevera Evrope. Oni su svojim brzim brodovima tipa drakar doplovili do Britanije, Rusije, Italije, Afrike i Amerike, pljačkajući sve na svom putu nekoliko vijekova.<sup>13</sup>

Na slici 7. su prikazani vikingi.

<sup>11</sup> Birnie, P., „Piracy“, Marine Policy, London, 2008. str. 12.

<sup>12</sup> Isto

<sup>13</sup> Shapiro, J., “Piracy-new efforts“, Maritime Law Journal, London, 2009. str. 14.

Slika 7. Vikanzi



Izvor: [www.pirati.com](http://www.pirati.com)

U drugoj polovini srednjeg vijeka morima sjeverne Evrope počinju ploviti pirati svih nacija i pljačkati trgovačke brodove i gradove. Nerijetko su to činili s ovlaštenjem pojedinih vladara i time se rađa gusarstvo (eng. privateering), pljačkanje na moru ovlašteno zakonom i smatrano dijelom regularnog ratovanja. 1392. godine njemački pirati osvajaju grad Bergen što dovodi do toga da trgovci i zemlje ojačavaju svoje brodove i stvaraju trgovačke i političke saveze poput Hanze što će na kraju dovesti do gušenja sjevernoevropskog piratstva.<sup>14</sup>

### 3.1. Pirati Sredozemlja

Korsarima su se u početku zvali svi pirati i gusari koji su djelovali na Sredozemlju tokom 15. i 16. vijeka, podjednako, hrišćani i muslimani, ali taj naziv kasnije je označavao samo francuske gusare. Za muslimanske korsare iz sjeverne Afrike se počinje koristiti naziv Berberski pirati.<sup>15</sup>

Berberski pirati/korsari su bili stanovnici sjevernoafričkih muslimanskih područja (Berberska obala) koji su pod zaštitom Otomanskog carstva pljačkali hrišćanske brodove na Sredozemlju. Vodeći vjerski rat smatrali su se gusarima, ali za Evropske države oni su bili obični pirati. Koristili su brze galije i svojim brojnim posadama lako savladavali protivničke brodove.<sup>16</sup>

Na slici 8. je lik Barbarose.

Slika 8. Barbarosa

<sup>14</sup> Piratstvo. [www.pirati.com](http://www.pirati.com) ( Ostvarena konekcija 06.05.2015. u 16.00h)

<sup>15</sup> Isto

<sup>16</sup> Pirat. [www.piratstvo.com](http://www.piratstvo.com) ( Ostvarena konekcija 06.05.2015. u 18.00h)



Izvor: [www.barbarosa.com](http://www.barbarosa.com)

Zarobljenike su prodavali u roblje ili ih ucjenjivali radi otkupa. Na vrhuncu moći su bili tokom 16. vijeka, a početkom 17. vijeka njihova snaga počinje opadati da bi do 1650. godine, gotovo potpuno nestali. Njihov najpoznatiji vođa je bio Hajreddin Barbarossa koji je imenovan za admirala u ratnoj mornarici Otomanskog carstva. Najveća utočišta su im bili Tripoli, Alžir i Tunis.

Zanimljivo je da je među njima ponekad bilo i bivših hrišćanskih gusara koji su završetkom ratova i ostavši bez posla, prelazili u redove sjevernoafričkih korsara i napadali brodove svojih bivših zaštitnika.<sup>17</sup>

### 3.2. Piratstvo na Karibima

Nakon Kolumbovog otkrića Amerike 1492. godine, najveće pomorske sile toga vremena Španija i Portugal krenule su da stvaraju kolonije u Srednjoj i Južnoj Americi (Zapadnoj Indiji, kako ju je Kolumbo nazvao).

Najviše kolonija je osnovala Španija dok se Portugal više orijentisao na trgovinu s Indijom i dalekim Istokom. Ipak, Portugal je osnovao nekoliko važnih i bogatih kolonija u Južnoj Americi te u dogовору sa Španijom prisvojio istočni dio Južne Amerike dok je Španija prisvojila zapadni.

Porobivši srednjoameričke domorodačke narode Inka, Maya i Asteca, Španci su stekli kontrolu nad brojnim rudnicima plemenitih metala koje su počeli dovoziti u Španiju.<sup>18</sup>

---

<sup>17</sup> Isto

<sup>18</sup> Zou, K., "Pirates", Maritime Law Journal, London, 2009. str. 10.

Zbog velikog rasta španskog bogatstva i druge evropske države počinju osnivati kolonije u Karibima radi iskorićavanja prirodnih bogatstava Novog svijeta.

Krajem 16. i početkom 17. vijeka duž Kariba nastaju kolonije Engleske, Francuske i Nizozemske a krajem 17. vijeka i Danske.

U poređenju sa španskim kolonijama sve druge su bile malobrojne i slabo razvijene.

Suparništvo među kolonijama i želja za trgovačkom premoći učinili su od Kariba područje neobjavljenog rata, što je doprinjelo razvoju razbojništva na moru. Veliko klasično doba piratstva trajalo je od 1560. do 1720. godine.

Grupa odmetnika i izbjeglica gotovo svih evropskih nacija (većinom Francuza) naselila se na otoku Hispanioli. Nazivali su se bukaniri (eng. "buccaneers") i prvo bitno su bili lovci na divlje životinje.

No željni brze zarade otiskivali su se na more i napadali španske brodove s blagom okrenuvši se otvorenom piratstvu. Tako su bukaniri, iako zadržavši staro ime, postali pirati, a najuspješniji su bili u razdoblju od 1640. do 1680. godine.

Na slici 9.dat je prikaz pirata koji tjeraju svoju žrtvu da sa daske padne u more.<sup>19</sup>

Slika 9. Postupak pirata sa žrtvom



Izvor: [www.pirati.com](http://www.pirati.com)

Najpoznatiji među bukanirima bili su L'Olonnais, Michel le Basque, Nicholas Van Horn, Michel de Grammont, i Laurens de Graff. Dva najpoznatija bukanirska sjedišta su bila otok Tortuga nakon 1640. godine i grad Port Royal na otoku Jamajka nakon 1655. godine. Bukanirsko doba je potrajalo do 1680. godine, kada su im francuske i engleske vlasti počele uskraćivati potporu.

---

<sup>19</sup> Isto

Posljednjom velikom akcijom bukanira smatra se pljačka Cartagene u Kolumbiji 1689. kada je 6500 bukanira i francuskih vojnika osvojilo bogati španski grad.<sup>20</sup>

### 3.3. Port Royal

Port Royal (engleski Kraljevska luka) je bio centar trgovačke aktivnosti na otoku Jamajka sve do potresa 1692. godine, koji je uzrokovao da dvije trećine grada potone u Karipsko more.

Bio je popularno mjesto za pirate koji su tu trošili svoja bogatstva stečena na moru.

Nakon što su Englezi 1655. godine preoteli Špancima otok Jamajku nisu imali dovoljno vojnih snaga da obrane otok u slučaju španjolskog ili francuskog napada.

Zbog toga je 1659. godine guverner Jamajke pozvao bukanire sa Tortuge da se nasele na otok i brane ga u slučaju potrebe. Rezultat je bio nastanak grada na južnoj obali Jamajke, Port Royala. Bukaniri i pirati su osnovali Port Royal iz više razloga. Nalazio se u blizini puteva španskih trgovачkih brodova pa je bio savršena baza za brze napade.

Luka je bila prostrana i dovoljno velika za smještaj velikog broja brodova te njihovo popravljanje i opskrbljivanje. Port Royal je bio početna tačka za mnoge piratske i gusarske napade na španske brodove i naselja u Novom svijetu. Iz Port Royala, engleski gusar Henry Morgan je napao Panamu, Portobello i Maracaibo. John Davis, Roche Brasiliiano, Edward Mansfield i ostali čuveni pirati su se naselili u Port Royalu.

Godine 1660., Port Royal je bio poznat kao "Sodoma Novog svijeta" gdje većinu stanovništva čine "pirati, koljači i prostitutke". Zahvaljujući bogatstvu koje su pirati otimali Špancima Port Royal je izrastao u jedan od najvećih gradova Novog svijeta i bio je ekonomski najvažnija engleska kolonija na Karibima.

Svega nekoliko godina nakon nastanka Port Royala, dotadašnji glavni grad Jamajke, Spanish Town, mu je morao prepustiti svoju funkciju. Na vrhuncu popularnosti grad je imao po jednu krčmu na svakih deset kuća.<sup>21</sup>

Tokom dvadesetogodišnjeg razdoblja koje je završilo 1692. godine u Port Royalu je živjelo 6500 ljudi. U gradu su se počeli naseljavati kovači, plemići, trgovci i zanatlije koji su živjeli u dvije stotine izgrađenih zgrada. Godine 1687. Port Royal je posjetilo 213 brodova, a gradsko bogatstvo se povećavalo iz dana u dan.

Nakon što je Henry Morgan 1674. godine postao zamjenik guvernera Jamajke, Port Royal se nekoliko godina kasnije počeo mijenjati. Pirati više nisu bili potrebni za obranu grada i otoka. Trgovina robljem postizala je sve veću važnost. Ugledni građani Port Royala su izjavili da je

---

<sup>20</sup> Hodginkson, S., „Pirates“, Prentice Hall, London, 2008. str. 12.

<sup>21</sup> Isto

dobar glas grada narušen. Godine 1681., Jamajka je donijela anti-piratske zakone. Umjesto da bude sigurno mjesto za pirate, Port Royal je postao mjesto njihovih smaknuća. Mnogi su pirati završili na vješalima u Port Royalu i bukaniri se premještaju na Bahamske otoke započevši s napadima i na engleske brodove.<sup>22</sup>

Godine 1692., razarajući potres je pogodio Port Royal. S obzirom da je većim dijelom bio smješten na pješčanom grebenu, dvije trećine grada je završilo na dnu mora. U kataklizmi je poginulo oko dvije hiljade stanovnika. Nakon toga Spanish Town je ponovno postao glavni grad Jamajke. Rađeni su pokušaji da se Port Royal obnovi jer je trećina grada još uvijek bila čitava i to je djelimično napravljeno. Port Royal je postao glavna engleska luka u tom dijelu Kariba ali 1704. godine grad je poharao razarajući požar. Nekoliko uragana tokom prve polovine 18. vijeka dokrajčilo je Port Royal, a preostali stanovnici su se naselili u obližnjem gradu Kingstонu.<sup>23</sup>

Na slici 10. prikazani su Karibi.

Slika 10.Karibi



Izvor: [www.caribi.com](http://www.caribi.com)

### 3.4. Somalijski pirati

<sup>22</sup> Zlatno doba. [www.pirati.com](http://www.pirati.com) (Ostvarena konekcija 06.05.2015. u 19.00h)

<sup>23</sup> Kingston. [www.piratstvo.com](http://www.piratstvo.com) (Ostvarena konekcija 06.05.2015. u 21.00h)

Piratstvo uz obalu Somalije je prijetnja međunarodnom brodarstvu, od druge faze somalijskog građanskog rata početkom 21. vijeka. Još od 2005. godine, mnoge međunarodne organizacije, uključujući i Međunarodnu pomorsku organizaciju i Svjetski program za hranu, izrazili su zabrinutost zbog porasta piratstva. Zbog piratstva su povećane cijene brodskog prometa i ometene su dostava pošiljki hrane jer se 90% te pomoći dovozi morem, te ti brodovi sada trebaju vojnu zaštitu.<sup>24</sup>

Prema izvještajima Ujedinjenih naroda piratstvo uz obalu Somalije je dijelom uzrokovano nezakonitim ribarenjem i odlaganjem otrovnog otpada u somalijskim vodama od strane stranih plovila. Prema somalijskim ribarima, to je oštro ograničilo sposobnosti mještana da zarade za život i natjeralo je mnoge da se okrenu piratstvu.

Između 2003.–2004. godine, Somalija je izgubila 100 miliona dolara zbog nezakonitog izlova tune i škampa u zaštićenom ekološkom pojasu od strane stranih brodova.

Somalijski pirati često otimaju tankere koje oslobađaju nakon što prime otkupninu od njihovih vlasnika. Zbog piratskih napada mnoge brodarske firme unajmljuju pripadnike zaštitarskih firmi radi osiguranja svojih brodova koji plove somalijskim vodama. Mnoge države su pojačale mornaričke patrole u vodama Indijskog okeana kako bi suzbile piratske napade. Godine 2008. započeta je Operacija Atalanta, vojna operacija članica EU radi sprječavanja i potiskivanja piratstva i oružane pljačke na obalama Somalije.<sup>25</sup>

Na slici 11. su prikazani somalijски pirati.

Slika 11. Somalijski pirati



Izvor: [www.pirati.com](http://www.pirati.com)

<sup>24</sup> Grabovac, I., "Plovidbeno pravo", Književni krug, Split, 2009. str. 17.

<sup>25</sup> Isto

Pravilo, potvrđeno još od zlatnog doba piratstva jeste da se ono rađa i održava upravo u djelovima svijeta koji obiluju siromaštvom, odsustvom obrazovanja i lošim pravnim i administrativnim kapacitetima.

Piratstvo na moru je jedan kompleksan fenomen koji se rađa u "prirodnom ratnom okruženju" gdje organizacije posvećene piratstvu prosperiraju obrnuto proporcionalno slabljenju državnih institucija.<sup>26</sup>

Najbolji primjer za to Somalija gdje je posljednjih 20 godina vidjen potpuni kolaps te države. Somalija se nalazi na afričkoj istočnoj strani obale uz Indijski ocean.

Statistički podaci govore da su napadi najčešći u ranojutarnjim časovima prije izlaska sunca i pri zalasku sunca.

Napadi se odvijaju u grupama, malim, brzim čamcima prilazeći brodu po krmi s lijeve i s desne strane, nastojeći da se popnu na brod na strani brodskih skala, gdje je inače brodsko nadvođe najniže i to upotrebom vatrenog oružja u cilju zaustavljanja broda.

Somalijske pirate, gotovo je nemoguće zaustaviti, iako je sve veća koncentracija u tom dijelu međunarodnih pomorskih snaga, to još uvijek nije uspješno, a njihova zona se sve više proširuje.

Na slici 12. prikazan je moderni pirat.

Slika 12. Moderni pirat I



Izvor: [www.somalia.com](http://www.somalia.com)

Adenski zaliv u kome djeluju je važan pomorski prolaz jer spaja Istok i Zapad preko Crvenog mora i Sueckog kanala.

Nakon građanskog rata 1991. godine i neuspješne misije UN i američke vojne intervencije, Zapad je reagovao iskorišćavanjem situacije u svoju korist.<sup>27</sup>

---

<sup>26</sup> Grabovac, I., "Piraterija", Kapetanov glasnik, Split, 2008. str. 16.

Krenulo je slobodnim, bez ikakvog ograničenja izlovljavanjem ribljeg fonda u zvanično proglašenoj ekonomskoj zoni Somalije.

Prema normama međunarodnoga prava obalna država koja nema kapaciteta za optimalno iskorišćavanje ekonomске zone dužna je izlov viška ribljeg fonda, prepustiti ribarima drugih zainteresovanih država na osnovu međunarodnog sporazuma i uz naknadu.

Evropljani su zanemarili suverena prava Somalije kao obalne države u njenoj ekonomskoj zoni. Kad su domaći ribari reagovali pokušajem istjerivanja evropskih ribarskih brodova, poslati su ratni brodovi u zaštitu "slobode otvorenoga mora", što uz ostalo uključuje i slobodu ribolova.

Nakon izlova ribe na red je došlo odlaganje radiološkog, hemijskog i medicinskog otpada.

Priobalno stanovništvo je počelo da obolijeva od nepoznatih bolesti kojih da tada nije bilo.

Početni simptomi su bili čudnovati osip i mučnina. Javljuju se i deformacije kod novorođenčadi. Oko trista ljudi umire od bolesti radiacije. Kao potvrda ovoga mogu poslužiti istrage koje se u Italiji vode nakon nedavnog priznanje jednog bivšeg pripadnika kalabrijske mafije o njihovom "poslovanju" s nekim vladama i industrijskim firmama u vezi sa odlaganjem odnosno potapanjem otrovnog otpada u Mediteranu.<sup>28</sup>

Na slici 13. je ilustracija Somalije.

Slika 13. Pirati - Somalija



Izvor: [www.somalia.com](http://www.somalia.com)

---

<sup>27</sup> Isto

<sup>28</sup> Somalia. [www.piratstvo.com](http://www.piratstvo.com) ( Ostvarena konekcija 06.05.2015. u 22.00h)

Očajni somalijski ribari pokušali su svojim brodovima da sprječe odlaganje otpada, ali ni u tome nijesu uspjeli. Nakon toga su krenuli u presrijetanje i otmicu trgovačkih brodova, kako bi otkupninom naplatili pretrpljenu štetu. Danas je to postao obrazac ponasanja i unosan “biznis”.

Danas, 60% svjetskih piratskih otmica u svijetu se događa na području obale Somalije, u Indijskom oceanu i Adenskom zalivu, upravo kuda se i prevozi 1/3 evropskih zaliha nafte.<sup>29</sup>

### **3.5. Preventivne mjere na brodu za odbranu od pirata**

Opasnost od piratskog napada može biti u značajnoj mjeri smanjena ako su na brodu preduzete elementarne mjere opreza. Treba imati u vidu da pirati obično ne napadaju brodove ako procijene da mogu imati znatnih problema. U tom slučaju oni obično očekuju lakši pljen.

Prije svega prije ulaska broda u opasno područje treba pravovremeno pripremiti i isprobati operativni plan borbe sa piratima. Njegov cilj je da se obezbijedi bezbjednost posade i putnika a takođe da ispunji sledeće osnovne zahtjeve:

1. sprječavanje mogućnosti upada pirata na palubu broda,
2. svodenje na minimum mogućnosti otmice tereta, brodske opreme, rezervi i lične imovine posade u slučaju da se pirati popnu na brod;<sup>30</sup>
3. blagovremeno otkrivanje sumnjivih brodova;
4. efikasna upotreba sredstava zvučne i svjetlosne signalizacije.

Na brodu ima dovoljno sredstava koja mogu biti upotrebljena za odbranu od napada, počevši od protivpožarnih sredstava, na primjer voda pod visokim pritiskom i završavajući sa pirotehnikom. Osim toga u današnje vrijeme imamo širok izbor sigurnosnih sredstava koje brodske kompanije mogu za svoje brodove na vrijeme obezbijediti-infracrvena aparatura, različite vrste signalizacije, suzavci, bodljikava žica koja se lako postavlja i skida itd. Ta sredstva mogu pomoći da se brod vrlo efikasno zaštiti prilikom prolaska kroz opasna područja.

U cilju sprječavanja mogućih napada, u područjima opasnim od pirata, kapetanima trgovačkih brodova se preporučuje da preduzmu sledeće mjere:

1. Pojačati budnost, posebno u noćno vrijeme. Pirati kao pravilo odustaju od pokušaja napada na brod ako vide da su ih na vrijeme primijetili i da je posada spremna da se brani. Mora biti dobro

---

<sup>29</sup> Isto

<sup>30</sup> Kimball, D., “The procesuscion of pirates“, Marittimo, Genova, 2008.str.19.

vidljivo da članovi posade stalno patroliraju brodom i da pravce kretanja patrola nije moguće predvidjeti.

2. Posebno treba obezbijediti stalni vizuelni radio lokacioni nadzor. Naročito treba obratiti pažnju na manje brodove i čamce.

3. Ne treba dozvoliti trgovinu uz bok broda sa čamcima i plovilima koje koristi mjesno stanovništvo.

4. Pojačati noćnu stražu. Obezbijediti patroliranje na brodu uz stalnu vezu pomoću prenosivih UKV stanica izmenju patrola i mosta broda. Posebnu pažnju treba obratiti na pramčani i krmeni dio broda.

5. Zatvoriti sve prostore na krmii, sva vrata kroz koje pirati mogu da unu na nadgrane broda. Sve kabine treba zaključati.

6. Održavati neprekidno UKV vezu sa brodovima koji se nalaze u blizini i kopnenim stanicama. Blagovremeno treba pripremiti prostor sa rezervnom UKV stanicom, računajući na to da kabina kapetana i radio kabina se podvrgavaju napadu u prvom redu.

7. Obezbijediti dobru rasvjetu kako na palubi (posebno na krmii i na pramcu), a takođe okolnu brodsku akvatoriju, kako bi se blagovremeno vizuelno zapazila sumnjiva plovila, a tako ne zaslijepili pirati, treba upotrijebiti reflektore na krilima mosta.<sup>31</sup>

Međutim, treba imati u vidu da prilikom plovidbe broda u cilju obezbjeđenja bezbjednosti plovidbe dodatna rasvjeta ne smije biti isuviše jaka, kako ne bi „sakrila“ brodsku rasvjetu prilikom plovidbe.

8. Obezbijediti stalni pritisak vode u protivpožarnoj magistrali, a u noćno vrijeme uključiti protivpožarnu pumpu stvarajući na taj način stalnu vodenu zavesu u rejonu krme – mjesta koje je najlakše napasti.

9. Spriječiti mogućnost pljačke, sklanjajući sa palube svu prenosivu opremu i brodske rezerve i zaključati ih u spremište.

10. U slučaju upada pirata na brod blagovremeno treba pripremiti prostor gdje će se posada bezbjedno sakriti.

11. Po mogućnosti treba izbjegavati sidrišta u rejonima opasnih od pirata. Bolje je ploviti ili plutati na udaljenosti od 2 do 4 milje od obale i držati mašinu u stalnoj pripravnosti.

Samo u slučaju potrebe dozvoljeno je da približavanje obali na udaljenosti koja dozvoljava održavanje veze putem UKV sa ciljem da se dobije neophodna informacija od agenta.

---

<sup>31</sup> Isto

12. Kada je potrebno da se sidri u blizini obale po mogućnosti treba izabrati mjesto za sidrenje dalje od plovnog puta.

Na slici 14. je ilustracija zaštite od pirata.

Slika 14. Zaštita od pirata



Izvor: [www.pirati.com](http://www.pirati.com)

Mjere koje preduzima Međunarodna zajednica su sledeće:<sup>32</sup>

Savremeno međunarodno pravo razmatra piratstvo u svojstvu međunarodnog zločina, koji je usmjerjen protiv slobode ploidbe kao sastavnog dijela slobode otvorenog mora, a Konvencija Ujedinjenih nacija o pravu mora 1982. godine.

Silom prilika na otvorenom moru ili na bilo kom drugom mjestu izvan jurisdikcije neke države, bilo koja država ima pravo da zaplijeni piratski brod.

Pri tome može da uhapsi lica koja se nalaze na tom brodu ili letjelici i zaplijeni imovinu koja se nalazi na njima.

Sudski organi države koja je zaplijenila piratski brod, mogu da donesu rješenje o kažnjavanju i daljoj sudbini takvih brodova, ali pri tome ne kršeći prava savjesnih trećih lica.

Drugim riječima ovdje se vrši univerzalna jurisdikcija. Zaplijenu zbog piratstva mogu da vrše samo vojni brodovi ili vojne letjelice ili drugi brodovi i letjelice koji imaju jasno istaknute

---

<sup>32</sup> Rudolf, D., "Međunarodno pravo mora", Hrvatska akademija, Zagreb, 2009. str. 18.

spoljne znakove, koji dozvoljavaju da ih prepoznaju kao brodove i letjelice koji se nalaze na državnoj službi i ovlašcene su za te aktivnosti.

Piratski napadi mogu biti priznati samo u slučaju ako su oni izvršeni na otvorenom moru ili bilo kom drugom mjestu van jurisdikcije neke države.

Smatrajući da se rizik napada na trgovačke brodove može smanjiti ukoliko trgovačkim brodovima osigura pratnju ratnih brodova u visokorizičnim područjima, Evropska Unija je u decembru 2008. godine pokrenula pomorsku operaciju nazvanu Atalanta, koja ima za cilj prevenciju, zastrašivanje, smanjivanje i zaustavljanje piratstva i pljačke sa Somalijske obale.

Takođe, NATO je 2009. godine pokrenuo još jednu protivpiratsku operaciju zvanu Saveznički zaštitnik sa zadatkom da pruža neposrednu zaštitu brodovima Svjetskog programa hrane i patrolirala rutama koje mogu biti meta pirata.

I druge zemlje su danas prisutne u ovim vodama sa istim ciljem, Rusija, Kina i Indija.

Do danas je dvadesetak zemalja poslalo ratne brodove u tzv. „crne zone“.

Na slici 15. je ilustrovan napad pirata.

Slika 15. Napad pirata



Izvor: [www.pirati.com](http://www.pirati.com)

### 3.5.1. Brodska sistem za uzbunjivanje

U skladu sa odredbama XI-2/6 SOLAS konvencije brod mora imati SSAS ili sistem uzbunjivanja sigurnosne zaštite broda.<sup>33</sup>

Uređaj mora na brodu biti instaliran na dva različita mjesta. Jedan je smješten na samom komandnom mostu dok je drugi smješten negdje tajno na nekom drugom mjestu na brodu, a to mjesto mora biti naznačeno SSP(Ship security plan). Za to mjesto znaju zapovjednik i SSO (*ship security officer*), međutim vrlo često i ostali oficiri posebno oficiri palube.

Tehnički gledano to je uređaj potpuno nezavisan od ostalih GMDSS koje brod ima što znači da ima svoj stalni izvor napajanja iz brodske mreže, zatim alternativni izvor napajanja iz baterija, svoj uređaj i antenu koja nije u vezi ni sa jednim drugim sistemom.

Uređaj ima samo jedan prekidač čijim se aktiviranjem odmah šalje znak za uzbunu.

Znak za uzbunu se sastoji od dvije informacije a to su: identifikacioni broj broda (MMSI) i pozicija broda koja se dobija preko GPS-a. Aktiviranjem ovog uređaja na brodu i bližoj okolini neće se ništa bitno dogoditi, dakle nema zvučnog alarma, a niti brodovi u dometu AIS-a neće primiti nikakve poruke. Poruku će samo dobiti centar koji je određen za primanje poruka od strane države pod čijom zastavom brod plovi i to 24 sata dnevno.<sup>34</sup>

U Crnoj Gori to je u nadležnosti MRCC Bar. Taj centar na osnovu svojih planova o postupanju i saradnji sa drugim državnim institucijama za navedene namjene postupa dajući uputstvo zapovjedniku komunicirajući preko sredstava koje brod ima, a takođe i sa regionalnim centrima iz područja gdje se brod nalazi radi eventualnog pružanja pomoći brodu koji se nalazi u njihovom području nadležnosti.

Na slici 16. je prikazan sistem za uzbunjivanje.<sup>35</sup>

Slika 16.Sirena za uzbunjivanje



Izvor: [www.pirati.com](http://www.pirati.com)

---

<sup>33</sup> Isto

<sup>34</sup> Brod. [www.piratstvo.com](http://www.piratstvo.com) ( Ostvarena konekcija 06.05.2015. u 23.00h)

<sup>35</sup> Isto

#### **4. Zlatno doba piratstva**

Iako su evropske sile krajem 17. vijeka upostavile veću kontrolu na Karibima pirati su i dalje djelovali. Upravo tada su pirati s Kariba počeli širiti svoju djelatnost na zapadnu obalu Afrike i Indijski okean. Završetak rata za špansko nasljeđe 1714. godine, ostavio je gusare bez posla i većina njih se pridružuje već ionako brojnim piratima.

Pirati počinju kao svoj simbol koristiti crnu ili crvenu zastavu sa zastrašujućim simbolom koji podsjeća na smrt, najčešće lobanju s prekriženim kostima ili u nekim slučajevima čitavog kostura. Ta zastava je bila poznata kao Jolly Roger. Kako su u ovom razdoblju djelovali neki od najpoznatijih pirata ono se naziva Zlatno doba piratstva. Većina njih je postala legendama još za života.

Na slici 17. Se nalazi Jolly Roger zastava.

Slika 17. Jolly Roger



Izvor: [www.pirati.com](http://www.pirati.com)

Pljačkali su trgovačke brodove koji su plovili na ruti između Amerike, Afrike, Kariba i Evrope. To Zlatno razdoblje potrajalo je od 1690. do 1730. godine, iako su pirati, mada u neuporedivo manjem broju, djelovali i nakon toga.<sup>36</sup>

---

<sup>36</sup> Pavlović, Š., „Piratstvo“, Libertin naklada, Rijeka, 2009. str. 14.

#### **4.1. New Providence**

Jedna od najboljih prirodnih luka na Karibima početkom 18. vijeka postala je utočište pirata i krijumčara. Kada ga je piratski kapetan Henry Jennings 1715. godine, odabrao za svoje utočište pirati počinju masovno dolaziti i otok se počinje razvijati. Pirati sa New Providencea su svoj plijen prodavali u malobrojnim i slabo razvijenim engleskim kolonijama na južnoj i jugoistočnoj obali Sjeverne Amerike.

Ondje su bili dočekivani s dobrodošlicom i zato je New Providence kao piratsko utočište opstao najduže na Karibima. Neki od najčuvenijih karipskih pirata su živjeli na New Providenceu; Crnobradi, Benjamin Hornigold, John Rackham, Samuel Bellamy i drugi. Početkom dvadesetih godina 18. vijeka Britanske vlasti postavljaju guvernera Woodesa Rogersa u gradiću Nassau na New Providenceu.

Rogers, bivši gusar, obećao je pomilovanje svim piratima koji odustanu od pljačkanja i stave se u službu britanskog kralja. Većina je tako i napravila, dio onih koji nisu prihvatali amnestiju premjestili su djelovanje na obalu susjedne Južne i Sjeverne Karoline, zapadnu obalu Afrike i Indijski okean, a većina onih koji su ostali na Bahamima su uhvaćeni i obješeni.

#### **4.2. Zapadna obala Afrike**

I zapadna obala Afrike je početkom 18. vijeka bila privlačno piratsko lovište. Trgovina robljem je bila na vrhuncu i odande su redovno plovili brodovi koji su robljem opskrbljivali kolonije Sjeverne i Južne Amerike. Natovareni ne samo robljem nego i slonovačom i zlatom, robovlasnički brodovi, pa čak i luke gdje su pristajali, su često bili napadani od pirata. Najpoznatiji pirati koji su pljačkali uz zapadnu obalu Afrike su bili Howell Davis, Bartholomew Roberts i Olivier Levasseur.<sup>37</sup>

Na slici 18. je Howell Davis.

---

<sup>37</sup> Divins, B., „Piracy“, Prentice Hall, London, 2008.str.17.

Slika 18. Howell Davis



Izvor: [www.pirati.com](http://www.pirati.com)

#### 4.3. Indijski okean

Krajem 17. vijeka pirati iz Evrope i Amerike dolaze na Indijski ocean koji je takođe bio privlačan kao veliko i bogato lovište. Oko rta Dobre nade i Indijskim oceanom redovno su plovili engleski, portugalski trgovački brodovi kao i arapski i indijski, svi natovareni mogućim pljenom. Istočnoindijska kompanija osnovana 1602. godine, bila je jedna od prvih evropskih trgovačkih udruženja koja su trgovala sa Indijom, Kinom i Japanom. Razne Istočnoindijske kompanije, nakon što su postigle monopol u trgovini s Istokom, počele su upućivati prema Evropi brodove s bogatim tovarima svile, začina, duhana, muslina, plemenitih metala i dragulja. Najpoznatiji među piratima koji su pljačkali na Indijskom oceanu bili su Henry Avery, Thomas Tew, William Kidd... Najpoznatije piratsko utočište na Indijskom oceanu bio je otok Madagaskar uz jugoistočnu obalu Afrike.

Među piratima koji su djelovali na Indijskom oceanu je bilo i samih Indijaca (Kanhoji Angre), iako manje poznatih ali mnogo uspješnijih od njihovih europskih i američkih kolega. Upravo oni su kolonijalnim vlastima zadali najviše muka. Kada su se Englezi početkom 18. vijeka utvrdili u Bombayu, počeli su ih napadati indijski pirati. Od mnogih Indijaca smatrani borcima protiv stranih osvajača (što su djelomično i bili), indijski su pirati vladali Indijskim oceanom pola vijeka natjeravši gotovo sve brodove evropskih sila da plaćaju prolaz do svojih kolonija. Tek su ujedinjene flote Britanske ratne mornarice, Britanske Istočnoindijske kompanije i indijskih vladara zavisnih o britanskoj kruni u oštrot akciji 1756. godine uništile indijske pirate.<sup>38</sup>

Na slici 19. je Butra, brod indijskih pirata.

<sup>38</sup> Piratstvo na moru. [www.pirati.com](http://www.pirati.com) ( Ostvarena konekcija 06.05.2015. u 17.00h)

Slika 19. Butra



Izvor: [www.pirati.com](http://www.pirati.com)

#### 4.4. Madagaskar

Madagaskar su još 1614. godine kao bazu koristili francuski gusari koji su djelovali na Crvenom moru. Oko 1650.godine ratne mornarice su napustile otok i on je postao odmorište piratskih posada. Sela na obali su se razvijala upravo zahvaljujući trgovanju s piratima. Pirati s Madagaskara su, osim na Indijskom oceanu, djelovali i na Crvenom moru. No kao i na Karibima pod uticajem širenja zakona 1720-ih, pirati ili bivaju većim dijelom zarobljavani i obješeni a manjim dijelom prelaze u gusare ili pristupaju indijskim piratima koji su se uspjeli duže održati.<sup>39</sup>

#### 4.5. Sredozemlje, Karibi i Meksički zaliv

Početkom 19. vijeka pojačava se gotovo ugašena aktivnost Berberskih pirata uz obalu sjeverne Afrike. Završetkom Napoleonskih ratova 1815. godine, ponovo je mnoštvo britanskih i francuskih gusara ostalo bez posla i oni su se okrenuli piratstvu na svim morima; ponajviše na Karibima. Napadali su sve brodove bez obzira kojoj su državi pripadali. Najveće piratsko i krijučarsko utoчиšte u Meksičkom zalivu je 1812. godine bio zaliv Barataria nedaleko New Orleansa a od 1815. do 1820. godine otok Galveston u Meksiku, pod zapovjedništvom Jeana Lafitte-a.

Problem piratstva se bio toliko razmahao da je Kongres SAD-a izdvojio 500.000 dolara za opremanje ekspedicije koja bi istrijebila pirate na Karibima. Prema podacima pomorskih vlasti

---

<sup>39</sup> Isto

SAD-a u razdoblju između 1824. i 1830. godine, dva zloglasna piratska uporišta su bili Srednja Amerika i Kuba. Velika Britanija, SAD i Španija su ujedinile snage i to je do 1835. još jednom uništilo piratstvo na Karibima. Berberski pirati su konačno uništeni akcijama Američke ratne mornarice 1824. godine.

#### 4.6. Indijski okean i Jugoistočna Azija

Godine 1819. snage Britanske ratne mornarice i Britanske Istočnoindijske kompanije uništile su arapske pirate na Crvenom moru. Lord James Brooke je 1840. godine u Malaji uništavao Dajake, domorodce koji su se bavili piratstvom. Godine 1849. Britanska ratna mornarica istrijebila je pirate na Borneu.

Početkom 19. vijeka svom silinom se razmahalo kinesko piratstvo. Kineski pirati su jedinstveni u svjetskoj istoriji jer su postigli takvu moć i bogatstvo da su utjecali na uspone i padove dinastija kineskih vladara. 1807. kineskim vodama je plovilo barem 600 piratskih džunki sa 30.000 kineskih pirata pod zapovjedništvom Ching Yiha, jednog od najuspješnijih pirata svih vremena.

Na slici 20. je Džunka, brod koji su pirati u Jugoistočnoj Aziji vjekovima koristili.

Slika 20.Džunka



Izvor: [www.pirati.com](http://www.pirati.com)

Bilo je i mnogo drugih kineskih pirata koji su posjedovali velike flote i pljačkali sve brodove, ali ponajviše strane. Kineske vlasti nisu uspijevale uništiti pirate i obično su ih se rješavale nudeći im oprost i visoke položaje u ratnoj mornarici kineskog cara, što bi ovi najčešće i prihvatali. Zbog svega toga, kineske vlasti su ponekad potajno podržavale kineske pirate koji su ugrožavali britansku trgovinu opijumom i nisu ih previše nastojali uništiti.<sup>40</sup> Ali do 1860-ih Britanska ratna mornarica, ojačana parobrodima i modernijim oružjem, uspjela je uništiti kinesko piratstvo. Povremena piratska djelatnost još se može primjetiti pedesetih godina devetnaestog vijeka oko rta Dobre Nade.

<sup>40</sup> Džunka. [www.brod.com](http://www.brod.com) ( Ostvarena konekcija 06.05.2015. u 17.00h)

## 5. Savremeni pirati

Piratstvo nikada nije potpuno nestalo kada su Karibi očišćeni 1830. godine, a Daleki istok 1860. godine. Nedostatak političkog i vojnog sastava bilo gdje u svijetu odmah rezultira razbojništvom, pa i onim na moru. Od 1980. godine novi val piratstva se proširio vodama Indonezijskog arhipelaga. Ostali piratski incidenti su zabilježeni na Karibima (gdje su gotovo svi povezani sa trgovinom drogom), uz obale Afrike te u rijekama i lukama Brazila.

Na slici 21. je ilustracija modernog pirata.

Slika 21. Moderni pirat II



Izvor: [www.pirati.com](http://www.pirati.com)

Od 2002. godine Međunarodni pomorski ured je zabilježio 258 piratskih napada u Malajskom prolazu i okolnim vodama, uključujući i više od 200 pomoraca koji su zadržani kao taoci te 8 ubijenih. Savremeni pirati nisu više naoružani sabljama nego automatskim oružjem, ne ističu crne zastave sa kosturima ali koriste mobilne telefone, glisere, radare... Mnogi od njih su obični ribari koji se time bave zbog siromaštva, ali većina su organizovane bande kojima je to jedino zanimanje. Vrlo su opasni i jednakokrutni kao i njihovi prethodnici od prije 300 godina.

Trenutno najveće piratsko utoчиšte je obala Somalije gdje pirati otimaju tankere koje oslobođaju nakon što prime otkupninu.<sup>41</sup>

### 5.1. Piratski kodeks

Neki piratski kapetani "Zlatnog doba" su na svojim brodovima primjenjivali neka pravila kako bi održali disciplinu među svojim divljim posadama. Ta su pravila nazivali Piratski kodeks (eng. Pirate Code). Ovo je kodeks Bartholomewa Robertsa:

<sup>41</sup> Doby, D., "Piracy", Maritime Law, London, 2008. str. 15.

1. Svaki čovjek učestvuje u rješavanju trenutnih problema; svaki čovjek ima jednaka prava na svježe namirnice i žestoka pića; sve dok radi opštег dobra ne bude nužno smanjiti porcije.
2. Svaki čovjek, nakon prozivanja, prelazi na zapljenjeni brod jer pored udjela u plijenu, ima pravo i na dio odjeće. Ali ako zataji samo jedan novčić više ili komadić robe, biće iskrcan na pustom otoku. Ako ko opljačka brodskog druga, biće mu odrezani nos i uši, te će biti iskrcan na kopno.
3. Nijednom članu posade nisu dozvoljene igre za novac dok je na brodu.
4. Sve svjetiljke i svijeće na brodu trebaju biti ugašene do osam sati uveče. Ukoliko neki članovi posade žele piti nakon tog vremena, moraju to činiti na palubi pod otvorenim nebom.
5. Svaki član posade dužan je čistiti i održavati svoje oružje tako da bude neprestano spremno za upotrebu.
6. Nijedan član posade ne smije dovoditi suprugu ili neku žensku osobu na brod. Ako neko prekrši to pravilo, biće kažnjen smrću.
7. Svako nedopušteno napuštanje broda ili položaja u borbi kažnjava se smrću ili iskrcavanjem na pustom otoku.
8. Svaki obračun na brodu je zabranjen. Sve svađe i razmirice se moraju rješavati na kopnu, bilo mačem ili pištoljem.
9. Nijedan čovjek ne smije napustiti posadu dok svaki član ne stekne imovinu u vrijednosti od hiljadu funti. Ako neko bude u borbi osakaćen, dobit će 100 srebrnjaka iz brodske blagajne, a za ostale ozlijede proporcionalno.
10. Kapetan i pomoćnik kormilara dobivaju dva dijela plijena, kormilar, vođa palube i topnici jedan i po dio, časnici jedan dio i četvrtinu dok svaki mornar dobija jedan dio.<sup>42</sup>
11. Imaju pravo na odmor subotom, a i drugim danima ako im posada dopusti.

Piratski kodeks se razlikovao od broda do broda, ali većinom se odnosio na raspodjelu plijena i na odnose kapetana, časnika i posade. Neubičajeno kod Kodeksa Bartholomewa Robertsa je što je dodan dio o financijskoj pomoći ozlijedenim članovima posade, dok su osakaćeni i otpušteni pripadnici ratnih mornarica bili osuđeni na prosjačenje na kopnu. Za svoje vrijeme, piratski Kodeksi su bili socijalno revolucionarni.

Na slici 22. je prikazan jedan od piratskih brodova.<sup>43</sup>

---

<sup>42</sup> Isto

<sup>43</sup> Isto

Slika 22. Piratski brod



Izvor: [www.pirati.com](http://www.pirati.com)

## 5.2. Mitovi i zablude o piratima

Kroz veliki broj filmova steklo se uvjerenje da su pirati zakopali svoja blaga, ali to je prije bila izuzetak nego pravilo. Pirati su željeli stečeni plijen potrošiti na piće i žene, a ne zakopavati ga. Samo je jedan poznati pirat (koliko je poznato), kapetan William Kidd zakopao blago i ono je pronađeno.

Takođe se kroz filmove proširilo uvjerenje da su pirati svoje žrtve prisiljavali da hodaju po dasci s čijeg bi ruba pali u more, ali u čitavoj istoriji piratstva je zabilježen samo jedan takav slučaj, i to u 19. vijeku, davno nakon završetka "zlatnog doba". Pirati su se radije služili različitim oblicima mučenja.

Kroz filmove se steklo uvjerenje da su pirati koristili velike galijune sa mnogo topova. Glavni razlog tome je što filmski reditelji žele velike palube za scene borbi. Ali istraživanja su pokazala da su pirati radije koristili male, brze brodove sa jednim ili najviše dva jarbola i mnogo jedara. Takvi brodovi, osim što su bili brži od velikih brodova ratnih mornarica koji su ih progonili, imali su plići gaz pa su mogli svojim progoniteljima pobjeći u plićake i kanale gdje ih ovi nisu mogli goniti. Pirati poput Crnobradog i Bartholomewa Robertsa su bili među najuspješnijim piratima pa su imali velike brodove, gotovo poput ratnih, ali prosječan pirat je želio mnogo manji brod.

Pirati nisu napadali samo brodove nego i gradove na obali. Najveća od takvih pljački se dogodila kada je Henry Morgan 1671. godine napao i spalio grad Panamu.

Na slici 23. je ilustracija Howarda Pylea gdje Kapetan Kidd nadgleda zakopavanje blaga.<sup>44</sup>

<sup>44</sup> Žuvić, M., „Savremeno piratstvo“, Novinski centar, Beograd, 2009. str. 10.

Slika 23. Kapetan Kidd



Izvor: [www.pirati.com](http://www.pirati.com)

U knjizi "A General History of the Pyrates" koju je 1724. godine napisao Kapetan Charles Johnson, za šta mnogi sumnjaju da je bio samo pseudonim Daniela Defoea, spominje se da su pirati pod vođstvom kapetana Jamesa Missona krajem 17. vijeka na Madagaskaru utemeljili utopijsku zajednicu pod nazivom Libertalia. To je navodno bila prva anarhistička zajednica u istoriji mjesto gdje su ljudi svih rasa, nacija, i religija mogli slobodno živjeti, bez straha od bilo kakvih predrasuda. Do danas nisu pronađeni materijalni dokazi da je Libertalia ikada zapravo postojala.

Među piratima ne samo da je bilo ljudi svih nacija nego i svih rasa. Neki su pirati tokom 18. vijeka, ako bi zarobili brod sa crnim robljem, robove oslobodili ili ih primili u posadu. Od 160 članova posade Bartholomewa Robertsa koji su zarobljeni 1722., 75 su bili crnci. Iako su neki piratski kapetani oslobađali crne robove, drugi se nisu ponašali ništa bolje od robovlasnika. Zarobili bi brod sa crnim robljem ali bi njegov ljudski teret prodali u svoju korist. Francuski pomorac Jean Lafitte je bio napoznatiji takav pirat.

Među piratima se prvi put u istoriji nije gledalo na rasne razlike ali i polne. Anne Bonny i Mary Read su bile najborbeniji članovi posade piratskog kapetana Johna Rackhama.

Tokom prvog i drugog svjetskog rata, Saveznički pomorci su nazivali piratima njemačke podmornice te pomoćne i lake krstarice koje su djelovale protiv savezničkog trgovackog brodovlja.

Na slici 24. je prikazan piratski kapetan sa posadom.

Slika 24. Piratski kapetan



Izvor: [www.pirati.com](http://www.pirati.com)

### 5.3. Popularna kultura

Od prvih romana na temu piratstva, pa sve do filmske industrije, pirati su više prikazivani kao romantični pustolovi nego krvoločni pljačkaši i ubice. Jedan od razloga za to je što su mnogi od pirata kroz istoriju u svojim zemljama imali status nacionalnih junaka (poput Francisa Drakea i Henryja Morgana) što je uticalo na iskrivljen prikaz stvarnih pirata.<sup>45</sup>

Romani poput Kapetana Blooda Rafaela Sabatinija i Crnog gusara Emilia Salgarija dali su čitateljstvu prikaz pirata koji su u biti časni i pošteni ljudi, ponekad čak i plemići, koji su prešli na drugu stranu zakona samo zato što im je u životu nanesena velika nepravda te se oni bore da ju isprave. To su likovi koji će ako zatreba i činiti junačka djela poput spašavanja dame u nevolji. Otok s blagom Roberta Louisa Stevensonona dao je malo realniji prikaz, ali i tu su pirati prikazani kao lukave osobe koje lako izigraju predstavnike zakona, a po potrebi izdaju i jedni druge, što se zapravo i znalo događati.

Nastankom filmske industrije, poraslo je zanimanje javnosti za pirate. Pisci filmskih scenarija su nastavili trend iz književnosti te su glumci poput Errola Flynna odigrali uloge pirata pozitivaca koji otimaju damu ali se ona u svog otmičara zaljubi te oni na kraju otplove u suton nakon što poraze "zle" predstavnike zakona i domognu se blaga. Disneyev filmski serijal Pirati s Kariba sa Johnnyjem Deppom u glavnoj ulozi još je više učvrstio stereotip koji je uvelike odmaknut od stvarnosti.

Osim filmova i knjiga, pirati su takođe popularni kroz brojne druge proizvode, kao što su stripovi i videoigre. Belgijski strip Ridobradi je stekao veliku popularnost u nekim evropskim zemljama, mada ne i na engleskog govornom području, gdje nikada nije izdavan. Serijal

<sup>45</sup> Isto

videoigara Monkey Island takođe je stekao veliku popularnost. Mnoge sportske momčadi u SAD-u nose nazine inspirirane piratima.<sup>46</sup>

Na slici 25. je prikazan crni gusar.

Slika 25. Crni gusar



Izvor: [www.pirati.com](http://www.pirati.com)

#### 5.4. Poznati pirati

Zlatno doba piraterije na Karibima je trajalo samo 40 godina, i krajem XVII vijeka su sve evropske zemlje prihvatile zakon protiv piraterije. Najpoznatiji pirati su bili:

Edvard Tič "Crnobradi" (Edward Teach "Blackbeard"; 1680. - 1718. god.) je ubjedljivo najpoznatiji pirat u istoriji. Rodio se u vrijeme kada se skoro završilo zlatno doba Bukanira na Karibima. Vrlo brzo je stekao slavu svojim drskim napadima na velike trgovačke brodove i svojom okrutnošću u borbi.

Gоворило се да је у косу и браду стављао запалjene фитиле и тако ускакао у борбу, вјероватно лићећи на самог дјавола противнику. Нјегов брод "Оsveta kraljice Ane" (Queen Anne's Revenge) је била француска трговаčка фрегата, коју је Crnobradi преурadio као ратни брод са чак 40 топова. Знajući да су тада фрегате биле најбржи бродови, и узевши у обзир број топова (више него већина ратних бродова који су бржали до 36), нје чудо што је Crnobradi дugo времена владао Карибима.

Na slici 26. je brod "Osveta kraljice Ane".

<sup>46</sup> Šošić, I., "Somalijski pirati", Novinski centar, Beograd, 2009. str. 19.

Slika 26.Osveta Kraljice Ane



Izvor: [www.queen.com](http://www.queen.com)

Za vrijeme svoje karijere opljačkao je i zapalio 40 brodova, većinu mornara i putnika je poubijao, a najveći šamar Engleskoj imperiji je zadao opsadom Čarlstona u kojoj je za taoce uzeo guvernera i njegovo dijete. Opsada je trajala 4 dana nakon čega je Crnobradi pustio taoce i sa velikim plijenom napustio područje obale Karoline. Zbog ovog čina raspisana je potjernica sa velikom nagradom za njegovu glavu i nedugo zatim je uhvaćen i ubijen 1718. godine.

Kapetan Kid (William "Captain" Kidd; 1645. - 1701. god.) je bio škotski moreplovac koji je ostao zapamćen po svom zakapanom blagu. Počevši kao gusar, lovac na pirate na obalama Afrike i sam je postao pirat prilikom povratka iz Indijskog okeana. Njegov najveći plijen je bio holandski trgovački brod Quedagh Merchant, koji putovao za Bengal.<sup>47</sup>

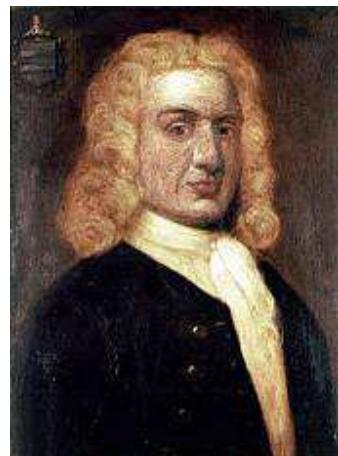
Kapetan Kid je kao plijen dobio pun brod pamuka, 1400 vreća smeđeg šećera, 84 bala sirove svile i 80 kovčega opijuma. Pritom je veliki trgovački brod naoružao topovima i primjenjivao posebnu taktiku za napad na druge brodove. Pošto mu je brod Adventure Prize, kao trgovački, bio spor za lov na druge brodove, prilazio bi im kao da mu je potrebna pomoć na moru.

Mornarski kodeks da se uvjek pritiče u pomoć drugim mornarima dovodio je žrtvu kapetanu Kidu na dohvati ruke bez problema. Ne zna se tačno koliko je brodova ovaj pirat porobio, ali je priča o njegovom blagu navela mnoge avanturiste da ga traže nakon njegove smrti. Kapetan Kid je uhvaćen blizu Njujorka, a zatim je prebačen u London gdje mu je suđeno. Njegovom pogubljenju je prisustvovalo preko 200 hiljada ljudi, a njegovi ostaci su pune 4 godine visili u kavezu na mjestu gdje se Temzom ulazilo u London sa mora.

Na slici 27. je lik Kapetana Kid-a.

<sup>47</sup> Isto

Slika 27. Kapetan Kid II



Izvor: [www.kapetankid.com](http://www.kapetankid.com)

"Blek Bart" Roberts (Bartholomew "Black Bart" Roberts; 1682.- 1722. god.) je bio najtraženiji, najkrvoločniji i najuspješniji pirat (ako se kao mjerilo uzme broj opljačkanih brodova) za vrijeme zlatnog doba piratstva. Karijeru pirata je počeo kada su drugi pirati oteli brod na kome se nalazio, a on im se priključio da bi spasao svoj život.

Vrlo brzo se probijao u hijerarhiji na brodu, te je nakon smrti svog kapetana Dejvisa, posada njega glasanjem izabrala za novog vođu. Bio je poznat kao krvoločan i nemilosrdan pirat, nikada nije konzumirao alkohol da bi bio bistre glave i imao je urođeni smisao za organizaciju. Na vrhuncu moći Roberts je pod svojom komandom imao 4 broda i preko stotinu mornara, plovio je duž istočne obale obe Amerike i na spisku opljačkanih brodova je dostigao cifru od preko 400 brodova.<sup>48</sup>

Najveća pljačka mu je bila na sjevernoj obali Brazila u zalivu Baia de Todos os Santos (Zaliv svih svetaca), kada je naišao na 42 portugalska trgovacka broda i 2 ratna broda u prtnji. Roberts je ušao u zaliv kao da je dio karavana, približio se najvećem i najljepšem trgovackom brodu i izvršio napad. Prije nego što su ratni brodovi uspjeli da odreaguju, Roberts je pobegao sa svojim plijenom.

Na zaplenjenom brodu pirati su našli oko 40 hiljada zlatnih moidora (portugalski zlatnik iz tog vremena), dosta nakita i dijamantima ukrašen veliki krst kao poklon kralju Portugala. Roberts je poginuo 10. februara 1722. godine u borbi sa engleskim ratnim brodovima koji su ga lovili, i tako izbegao vješala - sudbinu mnogih pirata.

Na slici 28. je lik Bleka Barta.

<sup>48</sup> Ćorić, D., „Pravni okvir suzbijanja piratsva na moru“, Nase more, Dubrovnik, 2008. str. 10.

Slika 28. Blek Bart



Izvor: [www.blackbart.com](http://www.blackbart.com)

Gusarenjem su se koristile mnoge države i kraljevine kroz istoriju. Gusari su mogli biti pirati ili civilni vlasnici naoružanih brodova. Za svoje napade su dobivali takozvana Kraljevska ili Gusarska pisma (eng. Letter of Marque) koja su im dozvoljavala napade na trgovачke i ratne brodove one zemlje koja je trenutno u ratu sa zemljom koja im je izdala Gusarsko pismo.

Pismo je onima koji su ga posjedovali jamčilo da u slučaju zarobljavanja neće biti obješeni kao pirati nego da će se prema njima odnositi kao prema ratnim zarobljenicima koji će biti pušteni uz otkup ili razmjenu. Pismom bi se oni koji su ga dobili takođe obvezali da će dio plijena koji steknu bez naknade predati zemlji koja im pruža zaštitu. Tokom mnogih ratova evropskih nacija koje su posjedovale kolonije na Karibima mnogi pirati su iskoristavali priliku da uzmju Pismo, postanu gusari, te se tako spase sudbine vješanja i zakonito steknu plijen.

Tokom borbi gusari su na svojim brodovima isticali zastave zemalja koje im pružaju zaštitu, a od 1694. godine, po naredbi Britanskog Admiraliteta, engleski gusari su uz nju isticali i potpuno crvenu zastavu.

Završetkom ratova gusari bi ostajali bez posla pa su često prelazili u pirate i napadali sve brodove, pa i one svojih bivših zaštitnika. Tokom mirnih vremena gusari su ponekad bili slani u lov na pirate. U govornom engleskom, riječ privateer ne označava samo gusara kao osobu nego može označavati i gusarski brod.<sup>49</sup>

Gusari su bili angažovani od strane neke države, najčešće Engleske protiv Španije, i uvijek su sa sobom imali tzv. "Gusarsko pismo" (eng. Letter of Marque) kojim su sticali pravo da se prilikom zarobljavanja sa njima postupa kao sa pripadnicima vojske države koja ih je angažovala. Gusari su napadali i brodove i priobalne gradove bez ikakve razlike, jer su za razliku od pirata imali uvek više od jednog broda, ponekad i cijelu flotu.

<sup>49</sup> Isto

Najpoznatiji gusari toga doba su bili Frensis Drejk, Henri Morgan i Martin Frobišer u službi engleske krune i Francuz Rene Duga-Truin. Iako su gusari pljačkali pod državnom zastavom, njihov način rada je bio sličan piratskom i pomorci ih nisu voljeli, čak i kada su to plovili pod zastavom iste zemlje. Britanski admiral Horacio Nelson je čak uputio pismo svom Admiralitetu u kojem je izjavio: "Zar da poštujem ove naše gusare iako sam duboko uvjeren da oni, uz nekoliko časnih izuzetaka, nanose sramotu svojoj zemlji?

Mislim da bi njihovo postojanje trebalo onemogućiti po svaku cijenu, jer oni su u svim djelovima svijeta počinili tako strašna razbojništva da je istinski sramotna zemlja koja ih podnosi." Gusarenje je Pariskom deklaracijom 1856. godine zabranjeno kao zakoniti način ratovanja na moru. Od tada napad na moru smije izvršiti samo ratni brod neke države. Najpoznatiji gusari su bili:

Frensis Drejk (Sir Francis Drake; 1540. - 1596. god.) je bio engleski viceadmiral, pomorski kapetan, trgovac robljem i gusar. Prvi njegovi pohodi na španske brodove i naselja bili su 1571. i 1572. godine ali sem zauzimanja grada Tierra Firme na panamskoj prevlaci i plena od 20 tona zlata i srebra, nije imao nekog većeg uspjeha.

Vraća se u Englesku 1973. godine, da bi već 1577. godine krenuo iz Engleske svojim brodom Pelikan, kojeg će kasnije preimenovati u Zlatna Košuta (eng. Golden Hide), i sa još 4 broda preko Atlantskog okeana ka Novom svetu sa zadatkom da presreće i napada španske brodove koji su prevozili dragocjeni teret iz Amerike u Španiju.

Najviše je napadao na zapadnoj obali Južne Amerike, gdje ih Španci nisu očekivali. Prošao je kroz Magelanov prolaz i opljačkao naselje Guatulco i nekoliko većih transportnih brodova. Najveći uspjeh je zarobljavanje broda Cacafuego, koji je prevozio zlato.<sup>50</sup>

Svoj gusarski pohod na sjever je završio na teritoriji današnjeg San Franciska, gdje je osnovao koloniju Novi Albion, a zatim krenuo na zapad preko Pacifika 1579. godine. Vratio se u Englesku 1580. godine kao prvi Englez koji je oplovio svijet i sa blagom vrijednim oko 500 hiljada funti. Proglašen je vitezom a prilikom napada Španaca na Englesku, bio je drugokomandujući u britanskoj floti. Kralj Filip od Španije je ucjenio njegovu glavu sa 20 hiljada dukata (oko 4 miliona funti po današnjim mjerilima).

Gusari su jednom prilikom zarobili Gaj Julije Cezara i držali ga kao taoca 38 dana. Za njega su tražili otkupninu od 20 talenata zlata (Talent = tadašnja merna jedinica), a on im se nasmijao i rekao da očigledno ne znaju ko je on, te ih posavjetovao da zatraže 50 talenata. Kasnije je naredio da se sve i jedan gusar koji ga je zarobio pronađe i razapne na krstu.

---

<sup>50</sup> Rahmonov, A., „Piratstvo“, Naše more, Dubrovnik, 2008. str. 10.

1800-tih godina, SAD je izdvajala oko 20% državnog budžeta kako bi platiti gusarima da ne napadaju njihove brodove (tada su već bili nezavisna država, zbog čega su ih Britanci prestali štititi).

Gusari su imali jako kratke karijere. Čak i najpoznatiji na svijetu, poput Blackbearda ili Bartholomew Roberts-a, uspješno su gospodarili morem samo par godina. Roberts, čija se karijera smatrala dugačkom i uspješnom – trajala je samo tri godine.

William Dampier (1651-1715) bio je gusar koji je u svoj dnevnik zapisivao sve geografske i prirodne detalje. Njegovi zapisi su bili toliko bogati da su vjekovima kasnije poslužili kao temelj za legendarno putovanje Charles Darwina.

Gusarske zastave nisu uvijek bile crne sa lobanjom i prekriženim kostima. Na primjer, na Blackbeardo-voj zastavi je bio cijeli skelet i srce koje krvari. Zastava koje su se svi najviše bojali bila je „Bloody Red“, zastava na kojoj je pisalo “no quarter” – što je značilo da nijedan život neće biti pošteđen.

Gusari su rijetko otimali “blago” (zlato, dragulje..). Većina plijena je bila hrana, voda, alkohol, oružje, odjeća i ljudi.

Tokom 17. vijeka alžirski pirati su zarobili i prodali kao roblje više od milion Evropljana.

Samo su dva gusara poznata sa drvenim nogama, čak se ni oni ne smatraju ‘pravim’ gusarima (François Le Clerc, poznat kao Jambe de Bois i Cornelis Corneliszoon Jol).

Karibi su bili idealno mjesto za gusare: tu je bilo malo ili nimalo zakona, bilo je dosta nenaseljenih otoka za skrovišta, a mnogi trgovачki brodovi su prolazili tom regijom. Ali gusari “zlatnog doba” nisu djelovali samo tu. Mnogi su prešli okean i organizovali napade na zapadnoj obali Afrike. Drugi su plovili sve do Indijskog oceana kako bi pljačkali brodove u blizini južne Azije.<sup>51</sup>

Iako rijetko dešavalo se da su žene bile gusari. Najpoznatiji primjeri su Anne Bonny i Mary Read, koje su plovile s “Calico Jack” Rackhamom 1719. godine. Bonny i Read su se oblačile kao muškarci, a navodno su se borile jednako dobro ili bolje od muškaraca. Kad su Rackham i njegova posada zarobljeni, Bonny i Read su izjavile da su obje trudne – što ih je spasilo od vješanja.

Nisu svi gusari “zlatnog doba” bili okorjeli neobrazovani siromašni kriminalci. Neki od njih su došli i iz viših društvenih slojeva i bogatih porodica. Jedan od najpoznatijih primjera bio je Major Stede Bonnet koji je bio bogati vlasnik plantaže na Barbadosu prije nego što je opremio

---

<sup>51</sup> Isto

brod i postao gusar 1717. godine. Legenda kaže da je to učinio kako bi pobjegao od svoje supruge koja mu je stalno nešto prigovarala.<sup>52</sup>

Na slici 29. je lik Frensisa Drejka.

Slika 29. Frencis Drejk



Izvor: [www.drejk.com](http://www.drejk.com)

Henri Morgan (Sir Henry Morgan; 1635. - 1688. god.) je bio engleski admirал и najpoznatiji gusar engleske krune koji je plovio samo zarad napada na španske brodove. Gusarsku karijeru je započeo 1668. godine kada je po nalogu guvernera Jamajke trebalo da zarobi nekoliko Španaca i od njih sazna planove za napad Španije na Jamajku. Morgan je sa 10 brodova i 500 ljudi osvojio i opljačkao grad Porto Prinsipe na Kubi, a zatim je napao i osvojio dobro utvrđeni grad Porto Belo u današnjoj Panami.

Po povratku na Jamajku dočekan je kao heroj, a od nagrade je kupio nekoliko plantaža šećerne trske. U sledećoj ekspediciji, opet po nalogu guvernera Jamajke, nastavio je pljačka brodove i naselja duž kubanske obale a 1669. godine Morgan je opljačkao Marakaibo u Venecueli, a po povratku na Jamajku je bio napadnut od 3 španska ratna broda. Morgan je uspio da dva uništi a jedan zarobi.

Od nagrade kupio je par plantaža na Jamajci i bio jedan od najbogatijih ljudi na tom ostrvu. Ovaj put je od guvernera dobio i oštru kritiku zbog surovosti prilikom pohoda, ali nije bio kažnjen. U svojoj trećoj ekspediciji protiv Španaca, 1670. godine, osvaja grad Santa Katalinu, tvrđavu San Lorenzo na panamskoj obali a zatim sa 1400 ljudi kreće na grad Panamu, duboko u unutrašnjosti kopna. Dana 28. 1. 1671. godine napada Panamu, slama otpor španskih branilaca i ljudi što nije našao blaga koliko je očekivao, u bijesu muči i ubija stanovništvo, a grad pali do temelja. Ovim svojim postupkom je pao u nemilost Engleske jer je prekršio dogovor o nenapadanju između dve zemlje.

---

<sup>52</sup> Isto

Uhapšen je po povratku na Jamajku i sproveden na suđenje u Englesku, gdje se branio da nije znao za potisali dogovor. Morgan nije osuđen, proglašen je za viteza i postavljen na mjesto guvernera Jamajke.

Na slici 30. je lik Henrija Morgana.

Slika 30. Henri Morgan



Izvor: [www.morgan.com](http://www.morgan.com)

Rene Dugua-Truin (René Duguay-Trouin; 1673. - 1736. god.) je bio francuski moreplovac i jedan od rijetkih poznatih gusara pod francuskom komandom. Karijeru je počeo sa 16 godina kao dobrovoljac na gusarskom brodu La Trinite, a samo dvije godine kasnije dobija komandu nad brodom Danycan.

Kao francuski oficir, dobija flotu od 17 gusarskih brodova, od čega su 5 bili linijski brodovi sa po čak 50 topova, i skoro 6000 ljudi. Sa tom silom on nakon tromešječne plovidbe napada Rio de Žaneiro, do tada na glasu kao neosvojiva portugalska tvrđava, i uspjeva da je osvoji nakon 11 dana borbe.

Portugal je platio ogroman otkup kako bi dobio nazad svoj grad, a Rene nakon dva mjeseca napada portugalsku flotu i potpuno je uništava. U Francusku se vratio sa preko 20 miliona franaka u zlatu, a kralj ga je proglašio admiralom pomorske vojske krune (Fr.Lieutenant-Général des armées navales du roi). U njegovu čast, 10 brodova savremene francuske ratne mornarice nose njegovo ime.<sup>53</sup>

Prvi poznati jadranski gusari su bili rani kvarnerski Liburni, pa potom u klasičnoj antici južni Iliri oko Boke Kotorske. Kasnije u srednjem vijeku, pojedina hrvatska plemena uz more bavila su se gusarstvom i neka su područja bila poznata po gusarstvu: Senj (Senjski uskoci), ušće Neretve (Neretvanski gusari) i Omiš (Omiški gusari).

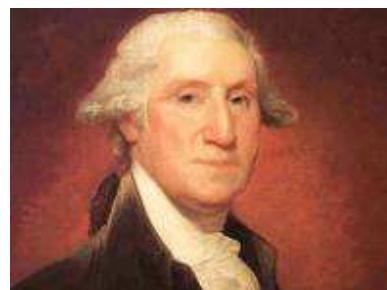
<sup>53</sup> Isto

Hrvatski vladari i velikaši koristili su se gusarstvom kao dodatnim izvorom prihoda napadajući venecianske i kasnije turske trgovačke brodove, što je bio običaj u tom vremenu. Ulcinj je bio grad turskih gusara, koji su imali baze širom sjeverne Afrike. Najveća baza im je bio Alžir a najveći od svih turskih gusara bio je Hayruddin Barbarossa (1478.-1546).

Tokom američkog rata za nezavisnost američki pobunjenici su se koristili gusarenjem protiv Britanaca. Poznato je kako je prvi američki predsjednik George Washington ranije bio vlasnikom jednoga gusarskog broda.<sup>54</sup>

Na slici 31. je lik Džordža Vašingtona.

Slika 31. Džordž Vašington



Izvor: [www.pirati.com](http://www.pirati.com)

U tom ratu najviše se kao gusar proslavio Škot John Paul Jones, koji se borio na strani Amerikanaca i gusario protiv Britanaca. Tokom američko-britanskog rata 1812.-1814. godine na američkoj strani se istakao i gusar Jean Lafitte, kada je pomogao obrani New Orleansa od puno nadmoćnijih britanskih snaga.

Na slici 32. data je ilustracija gusara.

Slika 32. Gusari



Izvor: [www.gusari.com](http://www.gusari.com)

<sup>54</sup> Gusari. [www.gusari.com](http://www.gusari.com) ( Ostvarena konekcija 06.05.2015. u 17.00h)

## **5.5. Sankcije za piratska djela**

Na temelju Konvencije o pravu mora (čl.105.) sudovi države koja je brod ili zrakoplov zaplijenila mogu odlučiti o kaznama koje valja izreći i o poduzimanju mjera prema brodovima, zrakoplovima ili dobrima podložno pravima trećih osoba koje postupaju u dobroj vjeri.

Zaplijenjeni brod i teret vraćaju se vlasnicima (u tom se slučaju često određeni postotak od vrijednosti dodjeljuje zaplijenitelju kao nagrada i ekvivalencija troškova, tzv. droit de rescousse). Ako se ne bi znalo za vlasnika, brod i teret dodijelili bi se zaplijenitelju.

Države u svojim kaznenim propisima redovno predviđaju stroge kazne za piratska djela. Kao primjer, Sjedinjene Američke Države koje strogo procesuiraju pirate.

Imamo najnoviji slučaj američkog broda «Maersk Alabama». 2009. godine američki su brod zaplijenila četiri somalijska pirata. Američke mornaričke snage su intervenisale, ubile tri pirata, a četvrtom se sudilo u sudu u New Yorku. Osuđen je na osnovu američkih propisa, na kaznu zatvora u trajanju od 33 godine i 9 mjeseci.

Naglašeno je da na osnovu Konvencije o pravu mora sudovi države koja je zaplijenila brod ili zrakoplov mogu odlučiti o kaznama i drugim mjerama. Treba obratiti pažnju na riječ «mogu». To bi moglo značiti da uvijek ne moraju sankcionisati piratska djela.<sup>55</sup> Države bi mogle taktizirati iz privrednih ili političkih razloga ili od straha o terorističkih napada, pa izbjegavati ili odgađati izricanje odgovarajućih kazni. Međutim, kako bi se spriječilo da djela piratstva, iz raznih razloga, ostanu nekažnjena na temelju Konvencije o pravu mora, u Rimu je 1988. godine donesena Konvencija o suzbijanju protvopravnih čina usmjerenih protiv pomorske plovidbe (Rimska konvencija iz 1988.). Tu je Konvenciju ratificirala i Republika Hrvatska, zajedno s Protokolom o suzbijanju protvopravnih čina usmjerenih protiv sigurnosti nepokretnih platformi smještenih iznad epikontinentalnog pojasa (Narodne novine, međunarodni ugovori, br. 4/2005.).

Rimska konvencija iz 1988. godine uspostavlja kaznenopravnu odgovornost za postupke ugrožavanja međunarodne pomorske plovidbe po uzoru na model odgovornosti ustanovljen u slučaju ugrožavanja međunarodne va zdušne plovidbe. Inkriminiše svaku osobu koja protvopravno i s namjerom silom, ili prijetnjom silom, ili bilo kojim drugim oblikom zastrašivanja, zauzme brod ili uspostavi nadzor nad njim ili nasiljem protiv osoba na brodu ugrozi sigurnost plovidbe, prouzrokuje štetu na brodu, uništi ili ozbiljno ošteti pomorske navigacijske uređaje i dr. (v. čl. 3.), a kojima se ugrožava sigurnost pomorske plovidbe.

---

<sup>55</sup> Isto

## Zaključak

Međunarodna *de lege lata* konstitutivna obilježja piratstva su: nezakoniti čin nasilja počinjen u lične svrhe od strane posade ili putnika privatnog broda na otvorenom moru protiv drugog broda ili protiv osoba ili dobara na brodu.

Pojam piratstva iz Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora podvrgava se kritici, te se u literaturi u cilju učinkovitije borbe protiv ovog međunarodnog zločina, predlaže promjene u definiciji, naročito kada je riječ o pravu progona koje bi se za piratski brod mogao odvijati čak i u teritorijalnom moru države koju pripadnostima piratski brod ili treće države.

Čin piraterije ima značajno pravno djelovanje i u prevozu stvari u slučaju štetnih posledica na teretu.

Piratstvom, istorijski posmatrano, bavili su se svi, bez obzira na godine starosti, rasu, pol, društveno – ekonomski položaj. Dok je mora, biće piratstva.

U cilju očuvanja slobode mora, neophodno je šire djelovanje međunarodne zajednice u cilju sprječavanja ove negativne pojave.

Uzroci piratstva vezuju se za političko – ekonomske prilike.

Suzbijanje piratstva, preventivno djelovanje protiv ove pojave, zakonska regulativa i mjere zaštite od naročitog su značaja. Međutim, i pored preduzetih mjera i propisanih sankcija, najvažnije je preventivno djelovati, ne samo na države, na region, već šire, na nivou međunarodne zajednice.

Možemo zaključiti da je ovo jedan od najstarijih zanata na svijetu, iako se pojavljivao u različitim oblicima i sistemima društveno – ekonomskog uređenja, ostao je sve do danas, kao jedan od načina života i ostvarivanja egzistencije. More kao najčešće korišćen način transporta, prevoza ljudi i roba, pogoduje ovoj vrsti “zločina”.

Zbog nastanka ove pojave, njenih posljedica, ona se može dvostruko posmatrati – sa aspekta onih koji se bave ovom djelatnošću, s jedne strane i – s druge strane, sa aspekta žrtve piratstva.

Ova pojava danas je složen problem i borba sa njim mora se odvijati djelovanjem cijele međunarodne zajednice, obzirom da je ono usmjereno ne na povredu jedne države posebno, već na brodove bez obzira na njihovu državnu pripadnost.

## **Literatura**

1. Angus, K., „The history of pirates“, Prentice Hall, London, 2007.
2. Birnie, P., „Piracy“, Marine Policy, London, 2008.
3. Charles, J., „A general history of the pyrates“, Prentice Hall, London, 2007.
4. Charles, J., „Pirates“, Prentice Hall, London, 2001.
5. Čorić, D., „Pravni okvir suzbijanja piratsva na moru“, Nase more, Dubrovnik, 2008.
6. Divins, B., „Piracy“, Prentice Hall, London, 2008.
7. Doby, D., “Piracy”, Maritime Law, London, 2008.
8. Grabovac, I., “Plovidbeno pravo”, Književni krug, Split, 2009.
9. Grabovac, I., “Piraterija“, Kapetanov glasnik, Split, 2008.
10. Hodginkson, S., „Pirates“, Prentice Hall, London, 2008.
11. Kimball, D., “The procesuscion of pirates“, Marittimo, Genova, 2008.
12. Kostam, A., „Scourge of the Seas“, Prentice Hall, London, 2001.
13. Pavlović, Š., „Piratstvo“, Libertin naklada, Rijeka, 2009.
14. Rudolf, D., “Međunarodno pravo mora“, Hrvatska akademija, Zagreb.
15. Mathew, J., „Pirates“, Prentice Hall, London, 2009.
16. Rahmonov, A., „Piratstvo“, Nase more, Dubrovnik, 2008.
17. Smith,E., „Outcast of the sea“, Prentice Hall, London, 2008.
18. Shapiro, J., “Piracy-new efforts“, Maritime Law Journal, London, 2009.
19. Shapiro, J., “Piracy-new efforts“, Maritime Law Journal, London, 2009.
20. Šošić, I., “Somalijski pirati“, Novinski centar, Beograd, 2009.
21. Zou, K., “Pirates“, Maritime Law Journal, London, 2009.
22. Žuvić, M., „Savremeno piratstvo“, Novinski centar, Beograd, 2009.