

# Analiza suvremenih prijetnji pomorskoj sigurnosti

---

Miloš, Frane

Master's thesis / Diplomski rad

2024

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Split, Faculty of Maritime Studies / Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:164:907042>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-11-22**

Repository / Repozitorij:

[Repository - Faculty of Maritime Studies - Split -  
Repository - Faculty of Maritime Studies Split for  
permanent storage and preservation of digital  
resources of the institution](#)



UNIVERSITY OF SPLIT



**SVEUČILIŠTE U SPLITU  
POMORSKI FAKULTET**

**FRANE MILOŠ**

**ANALIZA SUVREMENIH PRIJETNJI  
POMORSKOJ SIGURNOSTI**

**DIPLOMSKI RAD**

**SPLIT, 2024.**

SVEUČILIŠTE U SPLITU  
POMORSKI FAKULTET

STUDIJ: POMORSKA NAUTIKA

ANALIZA SUVREMENIH PRIJETNJI  
POMORSKOJ SIGURNOSTI

DIPLOMSKI RAD

KOMENTOR:

Doc. dr. sc. Jakša Mišković

MENTOR:

Izv. prof. dr. sc. Ivica Pavić

STUDENT:

Frane Miloš (MB: 0171276491)

SPLIT, 2024.

## SAŽETAK

Sigurnost međunarodnog pomorskog prometa od primarne je važnosti za pomorski sektor, a osobito za pomorce. Sigurnost se mijenjala tijekom vremena, te je zbog toga predmet konstantnog analiziranja. Prijetnje sigurnosti pomoraca, te robe koju prevoze imaju različit utjecaj na pomorsku industriju. Trenutačno najveće prijetnje svjetskoj floti trgovačkih brodova dolaze od piratskih napada, oružanih pljački, vojnih djelovanja u području Crnog mora, te teroristička djelovanja pobunjeničkih grupa u Adenskom zaljevu. S obzirom na vrstu, intenzitet i učestalost napada u svijetu postoji nekoliko regija. U radu se analizom pojedinačnih napada u tim regijama tijekom razdoblja od 2019. do travnja 2024. stvara generalna slika međunarodne sigurnosti pomorskog prometa. Svaki se prijavljeni napad raščlanjuje na niz karakteristika. Zapažaju se karakteristike koje se ponavljaju u različitim i neovisnim napadima. Na temelju ponavljajućih karakteristika stvara se obrazac iz kojega proizlaze specijalne preporuke karakteristične za pojedine regije. Preporuke su podređene dinamici promjena međunarodne sigurnosti pomorskog prometa, te bi se shodno tomu trebale aktivno mijenjati i prilagođavati.

**Ključne riječi:** *pomorska sigurnost, piratski napadi, oružane pljačke, terorizam*

## ABSTRACT

International maritime security is of paramount importance to the maritime sector, particularly seafarers. The perception and importance of maritime security have evolved and are the subject of ongoing analysis. The concept of maritime security is closely linked to potential threats that may pose a danger to crews, ships, or the cargoes they carry. These threats are also subject to change over time. Different types of threats can have different implications for maritime security. Currently, the greatest threats to the world merchant fleet come from pirate attacks, armed robbery, military operations in certain maritime regions, and terrorist operations by rebel groups in the Middle East. These threats vary in nature,

frequency, and motivation in different parts of the world, and so there are certain areas that are particularly vulnerable to such threats. This paper provides an analysis of maritime security from the perspective of piracy, armed robbery, and maritime terrorism by analysing individual attacks in different regions from 2019. to April 2024. Each reported attack is broken down into various characteristics. Recurring characteristics in different and unrelated attacks are observed. This results in a pattern from which specific recommendations characteristic of individual regions is derived. The recommendations are subject to the dynamics of changes in international maritime security and should be actively modified and adapted accordingly.

**Keywords:** *maritime security, pirate attacks, armed robberies, terrorism*

# SADRŽAJ

<b>1. UVOD</b> .....	<b>1</b>
<b>2. MEĐUNARODNA POMORSKA SIGURNOST</b> .....	<b>3</b>
2.1. PIRATSTVO I ORUŽANA PLJAČKA .....	4
2.2. TERORIZAM .....	5
<b>3. POSTOJEĆI SUSTAVI ZA PRIKUPLJANJE I OBRADU PODATAKA</b> .....	<b>7</b>
3.1. IMB .....	9
3.2. UKMTO .....	10
3.3. MSCHOA .....	12
3.4. MDAT-GOG.....	15
3.5. RECAAP.....	16
3.6. CSSN .....	16
3.7. PRIRUČNICI O NAJBOLJIM PRAKSAMA UPRAVLJANJA ZA SIGURNU MEĐUNARODNU PLOVIDBU .....	17
3.7.1. Priručnici za regiju Istočne Afrike.....	17
3.7.2. Priručnik za regiju Zapadne Afrike.....	18
3.7.3. Priručnici za regiju Jugoistočne i istočne Azije .....	19
<b>4. METODOLOGIJA</b> .....	<b>21</b>
<b>5. REZULTATI</b> .....	<b>24</b>
5.1. ANALIZA PRIJAVLJENIH ORUŽANIH PLJAČKI U PERIODU OD 2019. DO TRAVNJA 2024. ....	24
5.2. ANALIZA PRIJAVLJENIH PIRATSKIH NAPADA U PERIODU OD 2019. DO TRAVNJA 2024. ....	25
5.3. ANALIZA PRIJAVLJENIH TERORISTIČKIH NAPADA U PERIODU OD 2019. DO TRAVNJA 2024. ....	26
5.4. ANALIZA PRIJAVLJENIH NAPADA NA PODRUČJU JUGOISTOČNE I ISTOČNE AZIJE OD 2019. DO TRAVNJA 2024. ....	27

<b>5.5. ANALIZA PRIJAVLJENIH NAPADA NA SREDNJEAMERIČKOM PODRUČJU OD 2019. DO TRAVNJA 2024.</b> .....	<b>31</b>
<b>5.6. ANALIZA PRIJAVLJENIH NAPADA U ZAPADNOAFRIČKOM PODRUČJU OD 2019. DO TRAVNJA 2024.</b> .....	<b>34</b>
<b>5.7. ANALIZA PRIJAVLJENIH NAPADA NA PODRUČJU ROGA AFRIKE OD 2019. DO TRAVNJA 2024.</b> .....	<b>37</b>
<b>6. ZAKLJUČAK</b> .....	<b>41</b>
<b>LITERATURA</b> .....	<b>43</b>
<b>POPIS SLIKA</b> .....	<b>ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.</b>
<b>POPIS TABLICA</b> .....	<b>ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.</b>
<b>POPIS KRATICA</b> .....	<b>ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.</b>

## 1. UVOD

Sve industrije u svijetu teže standardizaciji kako bi povećale svoju produktivnost i sigurnost te smanjile moguće gubitke. Prema [23], pomorstvo je jedna od najreguliranijih industrija u svijetu. Svi aspekti i segmenti ove industrije nastoje se definirati konvencijama, kodeksima, propisima, smjernicama i preporukama kako bi se smanjile pogreške, a time i gubitci. Jedan od ključnih dokumenata koji postavlja standarde za sigurnost u pomorstvu je Međunarodni pravilnik upravljanja sigurnošću (engl. *The International Safety Management Code - ISM Code*). Njegov glavni cilj je osigurati globalne standarde za sigurno upravljanje i operacije brodova te za zaštitu okoliša od onečišćenja [19]. Općenito, pomorska sigurnost puno je bolje regulirana od sigurnosti pomorske plovidbe. U području sigurnosti pomorske plovidbe, Međunarodni pravilnik o sigurnosti brodova i luka (engl. *International Ships and Port Facility Security Code – ISPS*) predstavlja temelj sveobuhvatnog sigurnosnog sustava za međunarodnu plovidbu [21]. Ovi dokumenti su od izuzetne važnosti za osiguravanje sigurnosti i zaštite u pomorskom sektoru.

Međunarodna pomorska sigurnost mijenjala se tijekom vremena kao odgovor na prijetnje. Prijetnje su se mijenjale usporedno s razvojem prijevoza robe morem. Dinamička priroda promjene prijetnji predstavlja najveći izazov u razvoju pravila i preporuka. Također, brzi razvoj tehnologije i globalizacija trgovine dodatno kompliciraju sigurnosne izazove. Stoga je važno da pravila i preporuke budu fleksibilne i prilagodljive kako bi se adekvatno i pravovremeno odgovorilo na nove i nepredviđene prijetnje. Samo kontinuiranim praćenjem i analizom sigurnosnih trendova možemo unaprijediti mehanizme zaštite i osigurati siguran i održiv pomorski promet za buduće generacije.

Jedan od problema na teorijskoj, ali i na praktičnoj razini, jest činjenica da ne postoje jedinstvene i općeprihvaćene definicije pojmova za svaku vrstu pomorske sigurnosne prijetnje. Ova nedosljednost u definiranju pojmova mogu rezultirati nedostatkom jasnoće i koordinacije u provedbi sigurnosnih mjera, što može dovesti do propusta u zaštiti pomorskog prometa. Različita tumačenja i razumijevanja pojedinih prijetnji mogu otežati identifikaciju prioriteta i usklađivanje akcija među različitim državama i organizacijama. Stoga je važno uspostaviti mehanizme za usklađivanje definicija i standardizaciju terminologije kako bi se olakšala međunarodna suradnja i učinkovita provedba sigurnosnih mjera. Potrebno je



unificirati način prikupljanja i obrade podataka, te stvoriti jasne i sveobuhvatne definicije koje će olakšati identifikaciju pomorskih sigurnosnih prijetnji.

U radu se analiziraju svi prijavljeni napadi na trgovačke brodove od siječnja 2019. do travnja 2024. Daju se preporuke za poboljšanje sigurnosti pomoraca u međunarodnoj plovidbi. Rad se sastoji od šest poglavlja. U uvodu se daju osnovne odrednice pomorske sigurnosti. U drugom se poglavlju definira međunarodna pomorska sigurnost, te daje pregled prijetnji istoj. U trećem poglavlju opisuju se postojeći sustavi za prikupljanje i obradu podatak o napadima na brodove u međunarodnoj plovidbi, te se opisuju priručnici o najboljim praksama. U četvrtom se poglavlju predstavlja metodologija korištena prilikom analiziranja prijavljenih napada u razdoblju od 2019. godine do travnja 2024. godine. U petom se poglavlju daje analiza piratskih napada, oružanih pljački i terorističkih napada tijekom promatranog razdoblja, podijeljeno prema zemljopisnim regijama i posebnim kriterijima razvijenim s ciljem uspostavljanja obrazaca potrebnih za razvoj preporuka za poboljšanje razine pomorske sigurnosti. U šestom poglavlju prezentirani su zaključci rada.

## 2. MEĐUNARODNA POMORSKA SIGURNOST

Međunarodna pomorska sigurnost je ključna za očuvanje sigurnosti i zaštite pomorskog prometa diljem svijeta. Iako se kao pojam pojavljuje u brojnim izvorima ona nije jasno definiran. Dakle, ne postoji semantička sličnost između definicija, iako sve definicije sadrže isti korijen problema. Prema [46], pomorska sigurnost je: „Sigurnost od terorizma, piratstva i sličnih prijetnji, kao i učinkovito zabranjivanje svih nedopuštenih aktivnosti na moru kao što su onečišćenje morskog okoliša; nezakonito iskorištavanje morskih resursa; ilegalno useljavanje; krijumčarenje droge, osoba, oružja i drugih stvari koje se mogu koristiti za terorističke aktivnosti.“, dok je prema [23] pomorska sigurnost: „stanje u kojem su luke/brodarske tvrtke/plovila/posade sigurni ili se osjećaju sigurno, ili sigurnost luke/brodarske tvrtke/broda/posade protiv prijetnji poput terorizma, piratstva i drugih kriminalnih aktivnosti.“ Organizacije poput Međunarodne pomorske organizacije (engl. *International Maritime Organization* – IMO) igraju važnu ulogu u uspostavljanju standarda, propisa i smjernica kako bi se osigurala sigurna plovidba brodova, zaštita okoliša od onečišćenja te prevencija pomorskih nesreća. Suradnja među državama, pomorskim industrijama i organizacijama ključna je za postizanje međunarodne pomorske sigurnosti. Kroz provedbu sigurnosnih mjera koje organizacije donose, a odnose se na obuku posada, nadzor pomorskih ruta i borbu protiv prijetnji poput piratstva i terorizma na moru, može se osigurati sigurnost svih sudionika u pomorskoj industriji. Trenutno su najveće prijetnje pomorskoj sigurnosti terorizam, piratstvo, oružane pljačke, krijumčarenje droge i oružja, prijevoz ilegalnih migranata i kibernetički napadi [28]. Osim gore navedenih prijetnji, oružani sukobi u Crnom moru [1], te napadi jemenskih Huta u Adenskom zaljevu također destabiliziraju međunarodnu pomorsku sigurnost.

Sve navedene prijetnje utječu na sigurnost pomoraca, brodova i tereta. Kako bi se povećala sigurnost pomoraca te pokušali predvidjeti i spriječiti napadi, osnovane su razne organizacije. Razlikuju se po opsegu i djelovanju. Organizacije koje djeluju na međunarodnoj razini nastoje uspostaviti pravni okvir koji će na pravedan i objektivan način povećati pomorsku sigurnost i spriječiti onečišćenje mora i atmosfere brodovima [20]. Cilj regionalnih organizacija je uspostaviti suradnju između “zemalja partnera” uz omogućavanje brze razmjene podataka [47]. Brza razmjena podataka omogućuje izradu situacijske slike koja je neophodna za učinkovitiji i brži odgovor na incidente. Državne

organizacije obavljaju poslove organiziranja i koordinacije aktivnosti od zajedničkog značaja, što prije svega podrazumijeva odgovornost za pomorsku sigurnost u vodama pod nacionalnim suverenitetom i jurisdikcijom [48]. Međutim, nekoliko država nije u mogućnosti provesti mjere za postizanje odgovarajuće razine pomorske sigurnosti. Stoga se krši i ugrožava međunarodna plovidba. U cilju jačanja pomorske sigurnosti, međunarodna tijela osnovala su organizacije za prikupljanje i analizu podataka o piratskim napadima i oružanim pljačkama, te se na temelju tih podataka donose propisi, preporuke i priručnici.

## 2.1. PIRATSTVO I ORUŽANA PLJAČKA

Piratstvo postoji od početka pomorske plovidbe i predstavlja zločin protiv međunarodnog prava. U osnovi, možemo zaključiti da piratstvo nije ograničeno na određeno mjesto i vrijeme, već je postojalo kroz povijest i nastavit će postojati u različitim oblicima. Iako se tehnologija i društvo mijenjaju, motivacija pirata za pljačkom i krađom ostaje ista. U nekim državama gdje vladaju teški uvjeti poput siromaštva, korupcije i nestabilne političke situacije, piratstvo može naći na plodno tlo za svoj razvoj. Globalizacija i međunarodne trgovačke ruta pružaju piratima priliku da djeluju na širem području i povećavaju svoj utjecaj. U suvremenom svijetu, piratstvo se često povezuje s ilegalnim trgovinama, krijumčarenjem droge i oružja, otmicama i iznudama, što dodatno komplicira situaciju i čini borbu protiv piratstva izazovnijom. Pravni pojam piratstva definiran je u Konvenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora (engl. *United Nations Convention on the Law of the Sea - UNCLOS*). Članak 101. UNCLOS-a definira piratstvo kao bilo koji nezakoniti čin nasilja ili pritvaranja, ili bilo koji čin pljačke koji počini posada ili putnici privatnog broda ili privatnog zrakoplova na otvorenom moru (ili na mjestu izvan jurisdikcije bilo koje države) u privatne svrhe protiv drugog broda ili zrakoplova ili protiv osoba ili imovine na takvom brodu ili zrakoplovu. [45]

Stoga se piratstvom smatra djelo koje se događa samo u dijelovima mora izvan nacionalne jurisdikcije, dok se svaka aktivnost (piratskog karaktera) unutar voda pod nacionalnom jurisdikcijom ne smatra piratstvo. Prema Rezoluciji IMO-a A.1025(26), takvo kazneno djelo smatra se oružanom pljačkom, što je definirano kao bilo koji nezakoniti čin nasilja ili pritvaranja ili bilo koji čin otimanja, ili prijetnja istim, osim piratstva, počinjeno u privatne svrhe i usmjereno protiv broda ili protiv osoba ili imovine na takvom brodu u

unutarnjim vodama države, arhipelaškim vodama i teritorijalnim morima, te svaki čin koji potiče ili namjerno olakšava bilo koje od gore opisanih djela [18].

Iz navedenih definicija jasno se razlikuje piratstvo od oružane pljačke po pravnoj nadležnosti područja gdje se zločin dogodio. Dok je oružana pljačka obično pojedinačni incident koji se događa u područjima bližim kopnu i podleže zakonima te države, piratstvo je organizirana aktivnost na moru koja se može protezati preko mora više država i zahtijeva međunarodnu suradnju. Piratski napadi obično su rezultat organiziranog djelovanja skupina s određenom logistikom i planom, dok se oružana pljačka često događa izolirano i impulzivno. Za razliku od oružane pljačke, piratstvo često uključuje veći broj članova unutar skupine koji djeluju prema zajedničkom cilju, često s bazom u određenim područjima ili pristaništima. U tom smislu, piratstvo predstavlja složeniji oblik organiziranog kriminala na moru, dok je oružana pljačka manje strukturirana i obično se odvija na kopnu. Razumijevanje razlika između ova dva oblika kriminala važno je za pravilno provođenje zakona i suzbijanje takvih aktivnosti. Iako postoje jasne razlike između piratstva i oružane pljačke u praksi se susreće definicija koja objedinjuje te dvije vrste napada. Na primjer, Afrička agencija za pomorsku sigurnost i sigurnost plovidbe (engl. *African Maritime Safety & Security Agency - AMSSA*) i Herbert-Burns et al. u Lloyd's MIU priručniku o sigurnosti pomorske plovidbe, prepoznaju definiciju Međunarodnog pomorskog ureda (engl. *International Maritime Bureau - IMB*), koji piratstvo na moru definira kao čin ukrcanja ili pokušaja ukrcanja na bilo koji brod s jasnom namjerom izvršenja krađe ili drugih zločina te s jasnom namjerom ili sposobnošću korištenja sile radi izvođenja tog čina [3,12]. Ovo uključuje organizirane napade skupina na brodove radi pljačke ili iznude, često s ciljem ostvarivanja financijske dobiti ili ugrožavanja sigurnosti pomoraca i plovidbe na moru [3, 12]. Iz definicije osnovni elementi kaznenog djela su namjera, izvršenje, opseg i uporaba sile, a ne mjesto počinjenja. Također proširuje koncept razumijevanja nasilja kao i [24], koji za razliku od tradicionalnog shvaćanja nasilja, nasiljem ne smatra samo fizičke ozljede.

## **2.2. TERORIZAM**

Terorizam na moru predstavlja prijetnju sigurnosti i stabilnosti pomorstva i pomorske plovidbe. Ova vrsta terorizma obuhvaća napade na brodove, luke, naftne platforme i druge pomorske objekte s ciljem izazivanja straha, uništavanja imovine ili ostvarivanja političkih ciljeva. Teroristički napadi na moru mogu imati ozbiljne posljedice za ekonomiju, trgovinu, pomorsku industriju i sigurnost ljudi. Za razliku od piratstva i

oružane pljačke, terorizam nije ograničen na mjesto zločina. To je prijetnja koja se proteže na sva zemljopisna područja bez obzira na granice ili jurisdikciju. Borba protiv terorizma zahtijeva međunarodnu suradnju, jačanje obavještajnih kapaciteta, provedbu preventivnih mjera, jačanje sigurnosnih protokola i odgovarajuću zakonodavnu regulativu. Iz tog su razloga Ujedinjeni narodi pozvali sve države da poštuju svoje obveze prema međunarodnom pravu i poduzmu učinkovite i odlučne mjere za sprječavanje pomorskog terorizma [9]. Postoji nekoliko definicija terorizma, a jedna od najčešće korištenih je definicija koju je usvojilo Vijeće sigurnosti Ujedinjenih naroda 2004. godine, a koja kaže da je terorizam kazneno djelo, uključeno protiv civila, počinjeno s namjerom da prouzroči smrt ili teške tjelesne ozljede, ranjavanje ili uzimanje talaca, sa svrhom stvaranja stanja terora među općom javnošću ili skupinom osoba ili određenim pojedincima, zastrašivanjem stanovništva ili prisiljavanjem vlade ili međunarodnih organizacija da učine ili se suzdrže od izvršenja radnje [44].

Za razliku od opće definicije terorizma, pomorski terorizam se u osnovi definira kao prijetnja ljudskom životu, morskom okolišu i sigurnosti plovidbe [2]. S ciljem pružanja sveobuhvatnog odgovora na prijetnje sigurnosti pomorske plovidbe, IMO je izradio Konvenciju o suzbijanju nezakonitih radnji protiv sigurnosti pomorske plovidbe (engl. *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation* - SUA Konvencija) iz 1988. godine. Iako sam ugovor nije donesen 1988. godine, njegova provedba proizlazi iz UNCLOS-a. SUA je konvencija stvorena kao dopuna UNCLOS-u i definira protuzakonita djela protiv sigurnosti pomorske plovidbe, uključujući pomorski terorizam [22]. Konvencija je jedan od ključnih međunarodnih instrumenata koji regulira prava i dužnosti država na moru te pruža okvir za rješavanje sporova i promicanje suradnje između država. Osim toga, Konvencija također pruža smjernice za suzbijanje piratstva, terorizma na moru i drugih oblika pomorskog kriminala kako bi se osigurala sigurnost plovidbe i stabilnost pomorskog okoliša.

### **3. POSTOJEĆI SUSTAVI ZA PRIKUPLJANJE I OBRADU PODATAKA**

Piratstvo i oružana pljačka su aktivnosti organiziranog kriminala. Iako predstavljaju najveću prijetnju sigurnosti međunarodnog pomorskog prometa, oni nisu uzrok problema, već posljedica nestabilnosti na kopnenom teritoriju svojih država. Prema [13], za rješavanje problema piratstva potrebno je razlikovati radi li se o privatnom ili javnom problemu. Različito definiranje područja problema mijenja odgovornost u borbi protiv prijetnji međunarodnoj pomorskoj plovidbi. Prema [23], znanja potrebna za otkrivanje i odgovor na prijetnje stječu se primjenom odgovarajućih oblika upravljanja rizicima. Iz tog razloga se navedeni problemi pokušavaju izbjeći kroz preporuke sadržane u priručnicima. Priručnici su izrađeni na temelju podataka dobivenih od organizacija koje ih prikupljaju. Na temelju dosadašnjih istraživanja u znanstvenoj i stručnoj literaturi, autori nastoje ukazati na korijen problema i prezentirati rješenja u vidu preporuka koje bi, ukoliko bi se usvojile, mogle doprinijeti povećanju sigurnosti pomoraca.

U [4] metodom kvalitativne analize prikazani su uzroci nestabilnosti u regiji jugoistočne i istočne Azije, s povijesnog, filozofskog i pravnog aspekta. Kao rezultat analize daju se preporuke koje se temelje na jačanju obalne straže, uvođenju strožih sankcija za počinitelje, provođenju preventivne diplomacije u borbi protiv ilegalnog ribolova te jačanju suradnje između susjednih zemalja.

Autori u [5] analiziraju piratstvo i oružanu pljačku u regiji Srednje Amerike, fokusirajući se na Meksički zaljev. Rezultati pokazuju da meksička vlada ne izvještava u potpunosti o svim piratskim napadima. Za južno područje Meksičkog zaljeva preporučuje se trajna pojačana razina sigurnosti (Razina 2), a preporučuje se i procjena za klasificiranje područja kao visokorizičnog područja.

Prema [40] piratstvo se dijeli na obično i organizirano piratstvo. Metodom kvalitativne komparativne analize utvrđeno je da postoji izravna povezanost između ilegalnog ribolova, korupcije, geografskog područja i pojave organiziranog piratstva. Autor poziva na nastavak istraživanja organiziranog piratstva, istaknuvši važnost prilagodbe uvjeta i primjene novih metoda u tom području.

Autori u [30] raspravljaju o implikacijama za upravljanje pomorskom sigurnošću. Analizom prijavljenih napada u svijetu od 2011. do 2020. nastoje se utvrditi koeficijenti vjerojatnosti piratskih napada. Utvrđeno je da područje jugoistočne i istočne Azije dominira po broju napada s koeficijentom 0,4, najčešće napadani brodovi su kemijski tankeri s koeficijentom vjerojatnosti 0,26, a vjerojatnost traume nakon otmice člana posade je 0,76. Stoga se ovaj rad bavi specifičnom analizom po određenim geografskim regijama.

Primarni izvori ovog rada su službene stranice organizacija koje se bave prikupljanjem i analizom podataka. Prikupljaju podatke o piratskim napadima i oružanim pljačkama. Ove organizacije su IMB, Organizacija za pomorske i trgovačke operacije Ujedinjenog Kraljevstva (engl. *United Kingdom Maritime Trade Operations* - UKMTO), Pomorsko središte za suradnju u domeni trgovine u Gvinejskom zaljevu (engl. *Maritime Domain Awareness for Trade Gulf of Guinea* - MDAT-GoG), Središte za pomorsku sigurnost za Rog Afrike (MSCHOA), Regionalni sporazum o suradnji u borbi protiv piratstva i oružane pljačke brodova u Aziji (engl. *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia* - ReCAAP), Regionalno središte za razmjenu informacija o piratstvu i oružanoj pljački u Aziji (engl. *ReCAAP Information Sharing Centre* - ReCAAP ISC), Regionalno središte u Singapuru za objedinjavanje informacija (engl. *Singapor Information Fusion Centre* - Singapore IFC) i Mreža za pomorsku sigurnost i sigurnost plovidbe u Karipskom moru (engl. *Caribbean Safety and Security Net* - CSSN). Osim navedenih organizacija, web stranica Pomorske sigurnosne informacije - (engl. „*Maritime Safety Information*“) [25] se također koriste kao referentna literatura. Ona izvještava o globalnim prijetnjama pomorskom prometu, koji se tjedno sastavljaju i objavljuju, a pružaju kratki opis napada po geografskim regijama.

Organizacije koje se bave prikupljanjem i obradom podataka o piratstvu i oružanim pljačkama upravljaju tim podacima u načelu na slične, ali ne na standardizirane načine, što uzrokuje probleme u analizi i usporedbi podataka. Tako primjerice, u svom najnovijem godišnjem izvješću [16], IMB kategorizira piratstvo i oružanu pljačku kao „ukrcaj na brod – (engl. *boarded*)“, „otmica – (engl. *hijacked*)“, „pucanje na brod – (engl. *fired upon*)“, „pokušaj napada – (engl. *attempted attack*)“ i „aktivnost sumnjivog broda – (engl. *suspicious vessel*)“, te ih dijeli na tri razine sigurnosti ovisno o posljedicama za posadu, brod i teret, dok ih [25] kategorizira na „otmicu broda“, „otmicu posade“, „pucanj na brod“, „ukrcaj na brod“ i „pokušaj napada“. Iako u načelu vrlo slična podjela, zbog postojećih razlika ovi

podaci nisu usporedivi i ne podudaraju se. Jedan napad može u različitim agencijama za prikupljanje podataka završiti u različitim kategorijama, što u konačnici može rezultirati iskrivljenom slikom međunarodne pomorske sigurnosti u promatranom području.

Podaci se razlikuju ovisno o načinu klasifikacije događaja, sadržaju i formatu. Kako bi se osigurala usporedivost podataka o pomorskim sigurnosnim incidentima, važno je uspostaviti zajedničke standarde za prikupljanje, klasifikaciju i izvještavanje o tim incidentima. Također je važno redovito uspoređivati podatke iz različitih izvora i provoditi analize kako bi se identificirale eventualne razlike i nedosljednosti.

### **3.1. IMB**

IMB je specijalizirani odjel Međunarodne trgovinske komore (engl. *International Chamber of Commerce - ICC*), osnovan 1981. godine kako bi bio ključna točka u borbi protiv svih vrsta pomorskog kriminala i zloupotreba. Glavni zadatak IMB-a je zaštita integriteta međunarodne trgovine pronalaskom svih sumnjivih i ilegalnih radnji. Informacije prikupljene iz izvora i tijekom istraga pružaju se članovima u obliku pravovremenih savjeta putem različitih komunikacijskih ruta. Prepoznaje prijetnje i objašnjava kako kompanije i posada mogu smanjiti svoju izloženost prema njima. Tijekom godina, ovaj pristup je spriječio mnoge pokušaje ilegalnih radnji. IMB pruža i usluge provjere autentičnosti dokumenta, te istražuje i izvještava o nizu drugih tema, osobito prevari s dokumentarnim kreditima, prevari u ugovorima o najmu broda, krađi tereta, odstupanju broda i ilegalnim financiranjima brodova. Uz pomoć u sprječavanju kriminala, IMB također ima dužnost educiranja kako pomorske zajednice tako i šire publike koju čini gotovo svako tijelo koje se bavi trgovinom. Uz navedeno jedno od glavnih područja stručnosti IMB-a je suzbijanje piratstva. Od 1992. godine održava 24-satno nadgledanje svjetskih pomorskih ruta, prijavljujući napade pirata lokalnim vlastima i izdajući upozorenja za pomorce. Za razliku od ostalih organizacija koje su ciljano nastale za borbu protiv piratstva u određenim regijama, IMB ima globalno djelovanje i predstavlja krovno tijelo u dijeljenju informacija. Na svojim stranicama objavljuju mapu napada kategorizirajući napade na „ukrcaj na brod“, „otmica“, „pucanje na brod“, „pokušaj napada“ i „aktivnost sumnjivog broda“ [15].



### 3.2. UKMTO

UKMTO je instrument Kraljevske ratne mornarice s glavnim ciljem pružanja informacijskog kanala između vojnih snaga i šireg međunarodnog pomorskog trgovinskog sektora u regiji Istočne Afrike. Njegova uloga je pružiti informacijski kanal koji omogućava razmjenu informacija o pomorskoj sigurnosti, posebno kada je riječ o pomorskim incidentima ili brodovima koji se kreću unutar područja dobrovoljnog izvještavanja (VRA). Kroz prikupljanje informacija od različitih dionika, UKMTO omogućuje poboljšanu pomorsku situacijsku svijest koja pomaže u podršci globalnoj pomorskoj trgovini [41]. Prikupljanje podataka vrši se dobrovoljnom prijavom plovila i/ili registracijom na službenim stranicama organizacije. Komunikacija se odvija putem Početnog izvješća, Dnevnog izvješća i Završnog izvješća.

**Tablica 1. Obrazac za prijavu početnog izvješća prema UKMTO-u [42]**

1	Ime broda
2	Zastava
3	IMO broj
4	INMARSAT telefonski broj
5	Vrijeme
6	Kurs
7	Brzina plovidbe
8	Nadvođe
9	Teret
10	Destinacija i Procijenjeno vrijeme dolaska
11	Ime i kontakt osobe za sigurnosnu zaštitu kompanije
12	Nacionalnost kapetana i posade
13	Informacije o zaštitarima na brodu

**Tablica 2. Obrazac za prijavu dnevnog izvješća prema UKMTO-u [42]**

1	Ime broda
2	Pozivni broj i IMO broj
3	Vrijeme prijave (UTC)
4	Pozicija broda

5	Brzina i kurs broda
6	Bilo koje važne informacije (npr. promjena procijenjenog vremena dolaska, broj posade iz UK )
7	Procijenjeno vrije dolaska do točke A/B u preporučenom koridoru plovidbe

**Tablica 3. Obrazac za prijavu završnog izvješća prema UKMTO-u [42]**

1	Ime broda
2	Pozivni broj i IMO broj
3	Vrijeme prijave (UTC)
4	Pozicija napuštanja područja dobrovoljnog javljanja

U slučaju napada, dodatni obrasci poput Izvješća o sumnjivim/nepravilnim aktivnostima i Izvješća o praćenju/naknadnim radnjama se također popunjavaju [43, 6].

**Tablica 4. Obrazac za prijavu izvješća o sumnjivim/ nepravilnim aktivnostima prema UKMTO-u [42]**

1	Ime broda
2	Pozivni broj i IMO broj
3	Vrijeme prijave (UTC)
4	Pozicija broda
5	Kurs i brzina broda
6	Opis sumnjive aktivnost. Vrijeme, pozicija, broj počinitelja/plovila, opis aktivnosti

Tijekom registracije UKMTO ima savjetodavnu ulogu, dok je u slučaju incidenta njegova uloga služiti kao informacijski kanal između vojnih snaga i trgovačkih brodova.

Sve informacije primljene od strane UKMTO-a strogo su kontrolirane u sigurnom informacijskom sustavu. U kontekstu suvremenih pomorskih izazova poput piratstva i oružanih pljački UKMTO igra ključnu ulogu u održavanju sigurnosti i stabilnosti u pomorskom sektoru. Njegova sposobnost brze reakcije i pružanja informacija pomaže u minimiziranju rizika i štiti interese pomorskih operacija u regiji.

### 3.3. MSCHOA

MSCHOA također prikuplja podatke o piratstvu i oružanim pljačkama u regiji Istočne Afrike. Prikupljaju se podaci poput dimenzije broda, vrsta teret, broj članova posade, nacionalnosti članova posade, poduzete sigurnosne mjere, te jeli na brodu naoružana pratnja. Svi ovi podaci unose se u sustav koji proizvodi kategoriju ranjivosti za svako plovilo. Ove informacije koriste ratni brodovi i zrakoplovi diljem područja dobrovoljnog prijavljivanja, te nastoje spriječiti potencijalne incidente. Kroz sustavno prikupljanje i analizu podataka o sigurnosnim incidentima, MSCHOA pruža brodovima, vlasnicima i kapetanima potrebne alate i informacije za donošenje odluka s ciljem minimiziranja rizika te za osiguranje sigurnosti posade i plovila. Plovila registriraju svoje kretanje samo jednom prilikom ulaska u područje dobrovoljnog prijavljivanja prema Priručniku najbolje prakse (BMP). Registracija se provodi na gotovo identičan način kao i kod UKMTO-a, iako za razliku od UKMTO-a, koji ima savjetodavnu ulogu, MSCHOA nastoji prikazati procjene rizika što je točnije moguće [6, 29].

**Tablica 5. Obrazac za prijavu podataka o brodu prema MSCHOA [42]**

Ime broda*	Zastava*
IMO broj*	MMSI broj*
Pozivni broj*	Zapovjednik broda
E-mail*	Pomoćni e-mail
Brodski kontakt broj*	Brodski e-mail*
Ime vlasnika	Ime operatera
Adresa operatera	Telefonski broj operatera
E-mail operatera	DPA ime
DPA telefon	DPA e-mail

**Tablica 6. Obrazac za prijavu podataka o kretanju broda prema MSCHOA [42]**

Točka ulaska – MSCHOA REGISTRACIJA (78 <sup>0</sup> E/10 <sup>0</sup> S/Strait of Hormuz/Suez/Luka)	Datum i vrijeme ulaska – MSCHOA REGISTRACIJA (DD/MM/YYYY) (HH) (MM)
Točka izlaska – MSCHOA REGISTRACIJA	Datum i vrijeme izlaska – MSCHOA REGISTRACIJA

(78 <sup>0</sup> E/10 <sup>0</sup> S/Strait of Hormuz/Suez/Luka)	(DD/MM/YYYY) (HH) (MM)
Namjeravate li proći kroz preporučeni tranzitni koridor?	
Pretpostavljeno vrijeme dolaska u preporučeni tranzitni koridor (UTC)	
Smjer (zapad/istok)	
Namjeravate li se pridružiti tranzitu u grupi?	Namjeravate li se pridružiti nacionalnom konvoju?
	Kojem nacionalnom konvoju se pridruživate? (Kineskom, Indijskom, Japanskom, Korejskom, Ruskom, Turskom)
Broj posade i nacionalnost	Gaz
Visina u metrima najniže dostupne palube	Planirana brzina u tranzitu
Najveća brzina broda	Teret
	Opasni teret
Sljedeća luka ticanja	Zadnja luka ticanja

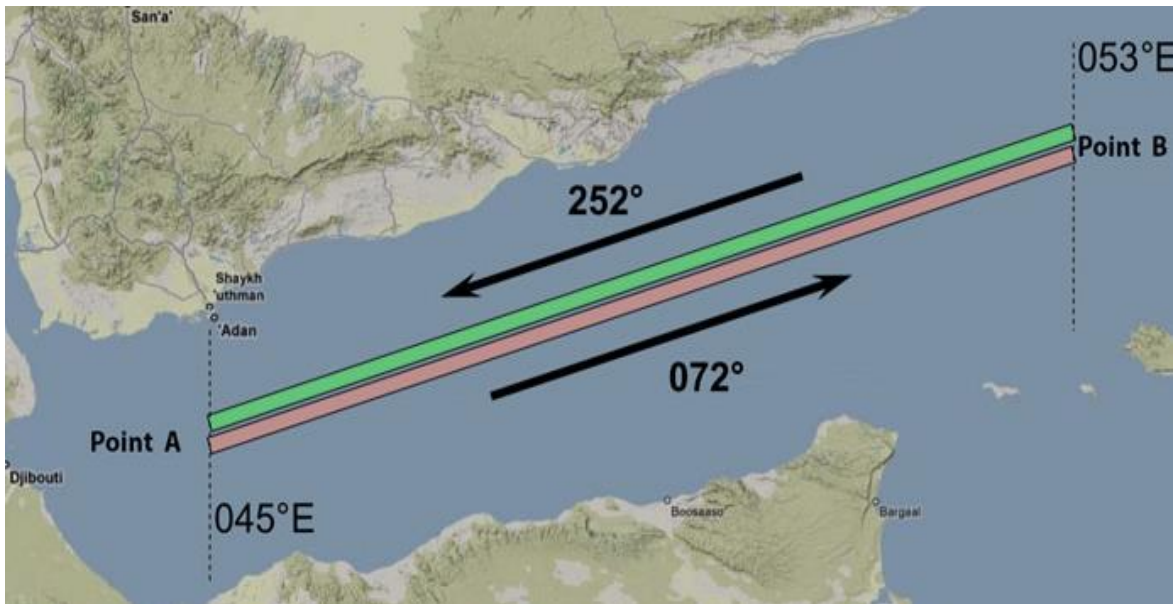
Prikupljeni podaci analiziraju se tijekom mjeseci i godina u svrhu podrške poboljšanjima i revizijama BMP-a. Cilj MSCHOA-e je djelovati kao poveznica između pomorske industrije i Operacije pomorskih snaga Europske unije Somalija-Atalanta. Obje organizacije djeluju na području južnog Crvenog mora, Adenskog zaljeva i dijela Indijskog oceana (uključujući otoke Sejše, Mauricijus i Komore). Granice UKMTO područja dobrovoljne prijave i područja dobrovoljne registracije MSCHOA prikazane su u karti pomorske sigurnosti Hidrografskog ureda Velike Britanije (Admiralty Chart Q6099) [42]. Neprekidno prikupljanje, analiza i dijeljenje informacija o sigurnosnim prijetnjama ključno je za održavanje sigurnosti na moru i sprječavanje incidenata koji bi mogli ugroziti ne samo pomorce i brodove, nego i trgovinu te gospodarstvo u cjelini.

**Tablica 7. Predložene mjere samozaštite od MSCHOA[42]**

AIS treba biti uključen tijekom prolaska kroz Adenski zaljev	AIS treba biti uključen tijekom prolaska kroz Afrički rog
Mjere protiv piratstva provedene?	

Brifing posade	Dodatno osmatranje
Protupožarne cijevi postavljene?	Protupožarne pumpe spremne
Bodljikava/žilet žica	Zaključana vrata
Plan vanjske komunikacije	Vanbrodske ljestve spremljene
Citadela	Lutke postavljene
Optika za gledanje noću	Strojarnica s posadom
Video nadzor pomoću kamera	Uvježbavanje posade obavljeno?
Nenaoružani sigurnosni tim	Naoružani sigurnosni tim
	Doktor na brodu?
Mjesto slijetanja helikoptera	Oružje na brodu?
Dodatne mjere	Ostale informacije koje mogu poslužiti u borbi protiv piratstva

Uz navedene mjere samozaštite MSCHOA je prepoznala pomorske sigurnosne koridore kao ključne element u održavanju sigurnosti i zaštite plovidbe u Adenskom zaljevu. Međunarodno preporučeni tranzitni koridor (IRTC), Slika 1., predstavlja pomorsku rutu u Adenskom zaljevu, koju nadziru međunarodne pomorske snage radi sprječavanja piratskih aktivnosti. Proteže se 490 nautičkih milja u dužinu i 20 nautičkih milja u širinu. IRTC služi kao određena putanja za brodove kako bi sigurno plovili kroz visokorizična područja. Pomorskim tvrtkama preporučuje se da registriraju prolazak svojih brodova kroz IRTC u sustav MSCHOA-e. Ovaj postupak registracije ima važnu ulogu u učinkovitom funkcioniranju IRTC-a, omogućujući preciznu koordinaciju i kvalitetnu komunikaciju među dionicima pomorske sigurnosti, pomorskim vlastima i brodovima koji plove kroz koridor. Znajući poziciju i brzinu svih brodova u tranzitnom koridoru omogućava se maksimalna sigurnosna zaštita svih brodova. Uspostava IRTC-a, zajedno s obveznim postupkom registracije uvelike je pridonijelo zaštiti pomorskih trgovačkih ruta i zaštiti brodova od potencijalnih sigurnosnih rizika [14].



**Slika 1. Međunarodni preporučeni tranzitni koridor (IRTC) [14]**

Danas je na snazi Pomorski sigurnosni tranzitni koridor (engl. *Maritime Security Transit Corridor* - MSTC) koji predstavlja preporučeni put za trgovačke brodove koji plove kroz Adenski zaljev, južno Crveno more, tjesnac Bab El Mandeb i povezane vode. U ovom koridoru je omogućen nadzor i pomoć međunarodnih pomorskih snaga u slučaju prijetnji trgovačkoj mornarici. Objava MSTC nije promijenila raspored grupnih ili eskortiranih tranzita IRTC-a.

### 3.4. MDAT-GoG

U regiji Zapadne Afrike, ulogu u prikupljanju podataka o sigurnosnim prijetnjama, uključujući piratstvo i oružanu pljačku, obavlja MDAT-GoG. Ova organizacija kontinuirano prati i analizira sigurnosnu situaciju u području, te pruža informacija i upozorenja pomorcima. MDAT-GoG ima gotovo identičan format izvješća kao UKMTO i MSCHOA, koji se bazira na dobrovoljnoj prijavi. Kao i kod prethodnih organizacija postoji područje dobrovoljnog javljanja. Isprava se ispunjava Početno izvješće, potom Dnevno izvješće i naposljetku Završno izvješće. U slučaju napada na brod ispunjavaju se dodatni obrasci. Ova organizacija također daje i preporuke za siguran prolazak kroz Gvinejski zaljev u vidu popisa provjere. Svrha organizacije je očuvanje pomorske situacijske svijesti u regiji Zapadne Afrike te pružanje informacija i upozorenja kako bi se pomorcima omogućila sigurna plovidba kroz vode Gvinejskog zaljeva.

### 3.5. ReCAAP

U regiji jugoistočne i istočne Azije podatke o piratstvu i oružanoj pljački prikupljaju ReCAAP ISC i Singapore IFC. ReCAAP ISC je centar za razmjenu informacija između država članica i drugih organizacija koje se bave sličnim problemima. Prikupljanje podataka vrši se putem 22 žarišne točke. Prikupljeni podaci prosljeđuju se ReCAAP ISC-u, gdje se analiziraju, obrađuju i po potrebi dijele među zemljama članicama [36-38]. Cilj organizacije je prikupljanje podataka za bolje razumijevanje situacije i povećanje situacijske svijesti o pomorskoj sigurnosti. Singapur IFC također je organizacija koja prikuplja podatke za poboljšanje pomorske sigurnosti, s fokusom na jugoistočnu i istočnu Aziju. Podaci se prikupljaju putem dobrovoljnog javljanja prilikom ulaska/izlaska iz unaprijed određenog područja. Cilj Singapur IFC-a je razmjena informacija s nacionalnim agencijama i savjetovanje brodova o pitanjima pomorske sigurnosti [17, 37]. Temeljna razlika između ReCAAP ISC-a i Singapore IFC-a je u tome što se brodovi prijavljuju ReCAAP ISC-u (putem središnjih točaka) samo u slučaju incidenta [33, 37]. Iako obje organizacije imaju isti cilj postoje različite metode prikupljanja i obrade podataka. Razmjena informacija pružaju potporu nacionalnim agencijama, pomorcima i svim dionicima u očuvanju sigurnosti pomorskog prometa. Njihov djelovanje doprinosi stvaranju sigurnijeg i stabilnijeg pomorskog okruženja u jugoistočnoj i istočnoj Aziji

### 3.6. CSSN

Za dio regije Srednje Amerike (Karipski bazen) prikupljanje i obradu podataka provodi organizacija CSSN. Njihov rad se temelji na podizanju svijesti o sigurnosti i rizicima plovidbe u ovom području. Osim prikupljanja i obrade podataka, organizacija također pruža informacije pomorcima o kriminalu u karipskom bazenu [11]. CSSN pokriva cijeli Karipski otočni lanac i Meksički zaljev. Funkcionira na način da se korisnici mogu besplatno pretplatiti na stranicu te u svakom trenutku dobivati podatke o incidentima u regiji. Također, postoji opcija visoke ili niske propusnosti podataka. Opcija visoke propusnosti uključuje tekst svakog primljenog upozorenja kao i grafički prikaz, dok opcija niske propusnosti daje sažetu poruku bez grafičkog prikaza. Članovi se mogu pretplatiti, odjaviti ili promijeniti vrstu upozorenja koje žele primati u bilo kojem trenutku. CSSN također pruža savjete i preporuke o preventivnim mjerama koje putnici i pomorci mogu poduzeti kako bi se zaštitili od potencijalnih prijetnji. Kroz suradnju s lokalnim vlastima, CSSN pomaže u istraživanju prijavljenih incidenata i pronalaženju rješenja za poboljšanje sigurnosnih standarda u tom

području. Također, putem svoje suradnje s drugim relevantnim organizacijama poput IMB-a, CSSN doprinosi promicanju svijesti o sigurnosti za plovila u Karipskom moru i Meksičkom zaljevu te potiče suradnju i razmjenu informacija radi poboljšanja sigurnosnih standarda za sve putnike u tim vodama.

### **3.7. PRIRUČNICI O NAJBOLJIM PRAKSAMA UPRAVLJANJA ZA SIGURNU MEĐUNARODNU PLOVIDBU**

Kako bi se smanjio utjecaj prijetnji međunarodnom brodarstvu i time poboljšala pomorska sigurnost, pomorska industrija razvila je nekoliko mjera koje se provode na brodovima. Ove mjere su kodificirane u priručnicima o najboljim praksama upravljanja. Zbog specifičnosti i regionalnih karakteristika piratskih napada i oružanih pljački, za različita područja koriste se različiti priručnici. Priručnici daju smjernice o smanjenju rizika od piratskih napada i jačanju pomorske sigurnosti, format izvješćivanja i jasno razgraničenje ovlasti zapovjednika u kriznim situacijama. Navedeni priručnici danas su u uporabi i u mnogočemu imaju sličan plan zaštite broda u kriznim situacijama. U svakom priručniku su iznesene preventivne mjere, ali i postupci u slučaju realizacije napada. Glavna razlika je opis zemljopisnog područja na kojem se primjenjuju i modus operandi napadača. Priručnici se u radu koriste kao referentna literatura kada se daju nove preporuke kako bi se što točnije nadopunile postojeće. Kroz primjenu ovih mjera i standarda, pomorska industrija nastoji smanjiti rizik od prijetnji međunarodnom brodarstvu i osigurati pomorsku sigurnost za sve sudionike u pomorskom prometu. Naglasak je na posvećenosti pridržavanju ovih mjera od strane brodarara, pomorskih agencija i pomorskih sila zbog suzbijanja prijetnji i poboljšanje pomorske sigurnosti.

#### **3.7.1. Priručnici za regiju Istočne Afrike**

Regionalni vodič za borbu protiv piratstva i oružane pljačke brodova u Africi BMP-4 i BMP-5 su priručnici o najboljim praksama upravljanja koje se koriste u pomorskoj industriji radi zaštite brodova od piratstva i oružanih pljački u određenim regijama. BMP 4 i BMP 5 se primarno koriste u regiji Somalijskog zaljeva i zapadnog Indijskog oceana. BMP 4 sadrži niz smjernica i preporuka za sudionike pomorskog prometa u svrhu povećanja sigurnosti brodova i posade u područjima pogođenim piratstvom. To uključuje metode za sprječavanje dolaska pirata na brod, taktike za izbjegavanje napada te postupke za pripremu i reakciju u slučaju incidenta. BMP 4 je rezultat suradnje između vlada, pomorskih agencija



i kapetana brodova kako bi se osigurala najbolja praksa za zaštitu pomorskih operacija u regiji Somalskog zaljeva. BMP-5 usmjeren je na odvracanje piratstva i poboljšanje pomorske sigurnosti u Crvenom moru, Adenskom zaljevu, Indijskom oceanu i Arapskom moru [6]. Prijetnje specifične za somalijski bazen zamijenjene su generičkim pojmom područja kako bi se uključile sve dodatne prijetnje piratstva koje predstavljaju drugi počinitelji u tom području (prijetnje koje predstavljaju Jemen, otvoreni Indijski ocean i Arapsko more). Priručnici daju smjernice o smanjenju rizika od piratskih napada i jačanju pomorske sigurnosti, format izvješćivanja i jasno razgraničenje ovlasti zapovjednika u kriznim situacijama.

Implementacija BMP 4 i BMP 5 ključna je za osiguravanje sigurnosti pomorskih operacija u područjima podložnima piratstvu i oružanim pljačkama. Kontinuirana obuka posade, primjena sigurnosnih protokola i suradnja s relevantnim sigurnosnim agencijama od velike su važnosti u sprječavanju incidenata i zaštiti pomorske industrije od ovih prijetnji. Kroz primjenu smjernica iz BMP 4 i BMP 5, pomorska industrija teži stvaranju sigurnog i stabilnog okruženja za plovību, promicanje međunarodne trgovine i očuvanje integriteta pomorskih operacija u regijama sklonim piratstvu.

### **3.7.2. Priručnik za regiju Zapadne Afrike**

Regionalni vodič za borbu protiv piratstva i oružane pljačke brodova u Africi (BMP-West Africa) je najvažniji dokument u osiguravanju sigurnosti pomorskih operacija na zapadnoj obali Afrike. Piratstvo i oružane pljačke na moru predstavljaju značajan izazov za sve sudionike u pomorskom prometu te predstavljaju ozbiljnu prijetnju sigurnosti pomorskih putovanja, međunarodne trgovine i globalne ekonomije. BMP-West Africa pruža smjernice i preporuke za pomorce i kompanije kako bi se povećala sigurnost brodova, posade i tereta u regiji pogođenoj ovim prijetnjama. Kroz primjenu preporučenih sigurnosnih mjera i protokola, brodovi mogu smanjiti rizik od piratskih napada i oružanih pljački. Ovaj vodič obuhvaća različite teme, uključujući preventivne mjere poput organiziranja sigurnosnih patrola, postavljanja fizičkih barijera, te uspostavu suradnje s lokalnim sigurnosnim tijelima. Također, vodič pruža smjernice o postupanju u slučaju napada, kao i o načinima komunikacije s pomorskim vlastima radi brze reakcije i primjene protuterorističkih mjera. Na temelju iskustava iz prošlosti te analiza prethodnih incidenata piratstva i oružanih pljački u regiji, BMP-West Africa redovito se ažurira i prilagođava novim sigurnosnim prijetnjama. Osim toga, vodič promovira suradnju među pomorskim operaterima, pomorskim vlastima i

sigurnosnim agencijama kako bi se osigurala učinkovita koordinacija i reakcija na sigurnosne incidente. Uporaba smjernica iz BMP-West Africa ključna je za stvaranje sigurnijeg pomorskog okruženja na zapadnoj obali Afrike, poticanje gospodarskog razvoja te očuvanje vitalne pomorske trgovine u regiji. Kontinuirana obuka posade, praćenje sigurnosnih trendova i primjena najboljih praksi u upravljanju sigurnošću pospješuju borbu protiv piratstva i oružanih pljački u regiji.

### **3.7.3. Priručnici za regiju Jugoistočne i istočne Azije**

ReCAAP priručnici za jugoistočnu Aziju uključujući Regionalni vodič 2 za borbu protiv piratstva i oružane pljačke brodova u Aziji (engl. *Regional Guide 2 to Counter Piracy Armed Robbery against Ships in Asia*), Regionalni vodič za borbu protiv piratstva i oružane pljačke brodova u Aziji (engl. *Regional Guide to Counter Piracy Armed Robbery against Ships in Asia*), Vodič za identifikaciju ribarskih brodova u azijskim vodama (engl. *Guide Book on Identification of Fishing Boats in Asian Waters*), Smjernice o otmici posade u morima Sulu-Celebes i vodama kod istočnog Sabaha (engl. *Guidance on Abduction of Crew in the Sulu-Celebes Seas and Waters off Eastern Sabah*), Vodič za tankere koji rade u Aziji protiv piratstva i oružane pljačke koja uključuje krađu tereta nafte, tegljači i teglenice (engl. *Guide for Tankers Operating in Asia Against Piracy and Armed Robbery Involving Oil Cargo Theft*), Vodič protiv piratstva i oružane pljačka i savjeti o izbjegavanju piratstva, pljačke i krađe (engl. *Tips on Avoiding Piracy, Robbery and Theft*) [8, 31-35, 37], koji analiziraju aspekte prijetnji i mjere za njihovo sprječavanje u jugoistočnoj i istočnoj Aziji.

Regionalni vodič 2 za borbu protiv piratstva i oružanih pljački na brodovima u Aziji, zajedno s Regionalni vodič za borbu protiv piratstva i oružane pljačke brodova u Aziji, predstavljaju važne alate za povećanje sigurnosti protiv sigurnosnih prijetnji na moru. Ovi priručnici pružaju smjernice i preporuke pomorskim operaterima kako bi se zaštitili brodovi, posada i teret od napada pirata i oružanih pljački u azijskim vodama. Svaka regija ima svoje specifične izazove, stoga ovi priručnici prilagođeni su potrebama i karakteristikama azijskih voda kako bi se osigurala optimalna sigurnost i zaštita pomorskih operacija [33, 37].

Vodič za identifikaciju ribarskih brodova u azijskim vodama ključan je za borbu protiv ilegalnog ribolova i pomorskih incidenata povezanih s njim. Prepoznavanje i praćenje ribarskih brodova omogućuje nadležnim tijelima bolju kontrolu nad pomorskim prostorom

te pravovremeno otkrivanje i suzbijanje ilegalnih aktivnosti, što pridonosi općoj sigurnosti mora i očuvanju morskih resursa [35].

Smjernice o otmici posade u morima Sulu-Celebes i vodama kod istočnog Sabaha važne su za prevenciju i reakciju na rizike povezane s otmicom posade. Ti specifični protokoli pružaju korake koje posada treba slijediti u slučaju otmice, zajedno s preporukama za suradnju s nadležnim sigurnosnim agencijama radi brze i koordinirane reakcije u tim kriznim situacijama [34].

Vodič za tankere koji rade u Aziji protiv piratstva i oružanih pljački koje uključuju krađu tereta nafte, tegljači i teglenice pruža posebne smjernice i savjete za zaštitu tankera od piratskih napada. Ovaj vodič obuhvaća strategije za sigurnosnu zaštitu tereta, postupke za upravljanje ugrozama i preventivne mjere kako bi se smanjio rizik od napada u specifičnom sektoru pomorskog prijevoza [31].

Vodič protiv piratstva i oružane pljačke te savjeti o izbjegavanju piratstva, pljačke i krađe pružaju sveobuhvatne smjernice za poboljšanje opće pomorske sigurnosti. Ovi vodiči ističu važnost obrazovanja i situacijske svjesnosti. Uporabom sigurnosnih protokola i suradnjom s relevantnim tijelima nastoji se učinkovito odgovoriti na sigurnosne prijetnje na moru i očuvati sigurnost pomorskih operacija.

Iako su svi navedeni priručnici slični i ukazuju na isti korijen problema, važno je naglasiti kako je svaki priručnik usmjeren ka rješavanju specifične prijetnje. Dakle, iako se temelje na sličnim problemima, svaki priručnik ima svoj jedinstveni fokus i svrhu kako bi pružio korisne smjernice za postizanje specifičnih ciljeva sigurnosti.

## 4. METODOLOGIJA

Istraživanje je provedeno pomoću dva metodološka pristupa: pregledom literature i analizom piratskih napada, oružane pljačke i pomorskog terorizma u tri geografske regije. Sustavni pregled literature temelji se na odgovarajućim izvorima iz područja međunarodnog prava, specijaliziranim međunarodnim organizacijama i agencijama za prikupljanje podataka o navedenim prijetnjama i njihovoj analizi, preporukama i smjernicama za pomorske sudionike, te knjigama i znanstvenim radovima koji se bave problematikom analiza prijetnji pomorskoj sigurnosti. U prikupljanju literature korištene su relevantne istraživačke baze podataka. Nakon odabira relevantnih dokumenata, ti dokumenti su detaljno analizirani i sažeti prema njihovom sadržaju, kontekstu i rezultatima istraživanja. Popis literature uključivao je 48 izvora (6 dokumenata međunarodnog prava - uključujući konvencije, kodekse i rezolucije; 9 preporuka i smjernica pomorskih dionika; 20 službenih dokumenata, izvješća i informacija specijaliziranih agencija i organizacija; 9 članaka; i 4 knjige). U radu su zabilježeni rezultati pregleda literature.

Drugi metodološki pristup je analiza piratskih napada, oružanih pljački i pomorskog terorizma. Podaci o prijetnjama prikupljeni su od relevantnih međunarodnih organizacija i agencija na temelju njihovih službenih izvješća za razdoblje od 2019. do travnja 2024. godine. Analiza podataka provodi se u dva koraka. U prvom koraku, napadi se odabiru prema geografskim regijama. Analizirane regije trenutna su žarišta piratskih napada. To su Zapadna Afrika, Jugoistočna i Istočna Azija te Srednja Amerika, dok se krajem 2023. godine javljaju teroristički napadi u području Istočne Afrike. U drugom koraku napadi se detaljno raščlanjuju na komponente.

Komponente su:

- vrsta napada (oružana pljačka, gusarski napad, terorizam);
- udaljenost napadačkog položaja od najbližeg kopna (manje od 5 NM, (na sidru/vezu), manje od 12 NM, više od 12 NM);
- broj napadača (1 do 3 napadača, 4 do 6 napadača, više od 6 napadača);
- motiv napada;
- razina korištene sile;
- tehnika i oprema korištena tijekom napada;
- kategorija uspješnog/neuspješnog napada.

Komponenta „razina upotrijebljene sile“ prikazana je u tablici 8. Težinske kategorije dodijeljene su razini korištene sile. Najvećom ocjenom ocjenjuju se napadi koji su završili smrću, a najnižom ocjenom uporaba sile koja u konačnici nije rezultirala teškom ili lakšom tjelesnom ozljedom, što je prikazano u tablici 1.

**Tablica 8. Razina upotrijebljene sile**

<b>KATEGORIJA INTEZITETA NAPADA</b>	<b>OPIS</b>
1	Napad koji nije uzrokovao teže ni lakše fizičke ozljede
2	Napad koji je uzrokovao lakše fizičke ozljede
3	Napad koji je uzrokovao teške fizičke ozljede
4	Napad koji je uzrokovao smrtni slučaj

Udaljenost napadačkog položaja od najbliže obale podijeljena je u tri kategorije. Kategorije pokazuju je li se napad dogodio dok je brod bio blizu kopna (manje od 5 NM), unutar teritorijalnih voda (manje od 12 NM) ili izvan teritorijalnih voda (više od 12 NM). Osim navedenih kategorija, postoji i potkategorija. Potkategorija "Na sidrištu/vezu" dio je kategorije "Napad" (manje od 5 NM), pa se smatraju jednom cjelinom. Svrha potkategorije je detaljnije opisati napade, što bi dovelo do točnijih preporuka. Nakon što je napad rastavljen na komponente, metodom sinteze spajaju se svi elementi koji se ponavljaju u pojedinoj regiji. Na taj način se stvara uzorak za svaku pojedinu regiju.

Za interpretaciju podataka korištena je deskriptivna statistika. Dijagrami prikazuju rezultate sinteze podataka. Regije su opisane tablicom i/ili dijagramima. U tablici su prikazani odnosi između vrste napada i uspješnosti/neuspješnosti napada, dok su u jednoj vrsti dijagrama prikazani odnosi između intenziteta napada, broja napadača i mjesta napada, a u drugoj vrsti promjena odnosa između vrsta napada tijekom promatranog razdoblja. Ovaj način se može koristiti za stvaranje uzorka koji napadači slijede u određenim regijama. Uzorak pokazuje koja vrsta napada dominira u određenoj regiji u odnosu na druge vrste napada. Nije nužno bitan postotak, već odnos prema drugim vrstama napada. U određenoj regiji, ako jedna vrsta napada ima veliku većinu (više od 50% ukupnog broja napada) i stoga dominira u odnosu na druge vrste napada, nazivamo je „Obrazac tipa 1“. Uzorci koji nemaju veliku većinu (ne više od 50% ukupnog broja napada), ali dominiraju u odnosu na druge

vrste napada, nazivaju se „Obrazac tipa 2“. Za svaku geografsku regiju utvrđuje se tip uzorka i njegove specifične karakteristike. Dakle, uzorci mogu biti iste vrste, ali imati određene različite specifične karakteristike. Karakteristike se razvijaju analizom podataka o radnjama napadača. Deskriptivna statistika opisuje podatke iz tablica i dijagrama. Poznavanje obrasca i specifičnih karakteristika koje napadači slijede povećava mogućnost davanja korisnih preporuka. Cilj ovog metodološkog pristupa je identificirati specifične preporuke karakteristične za pojedine regije, čijom bi se eventualnom primjenom povećala razina sigurnosti u međunarodnom pomorskom prometu.

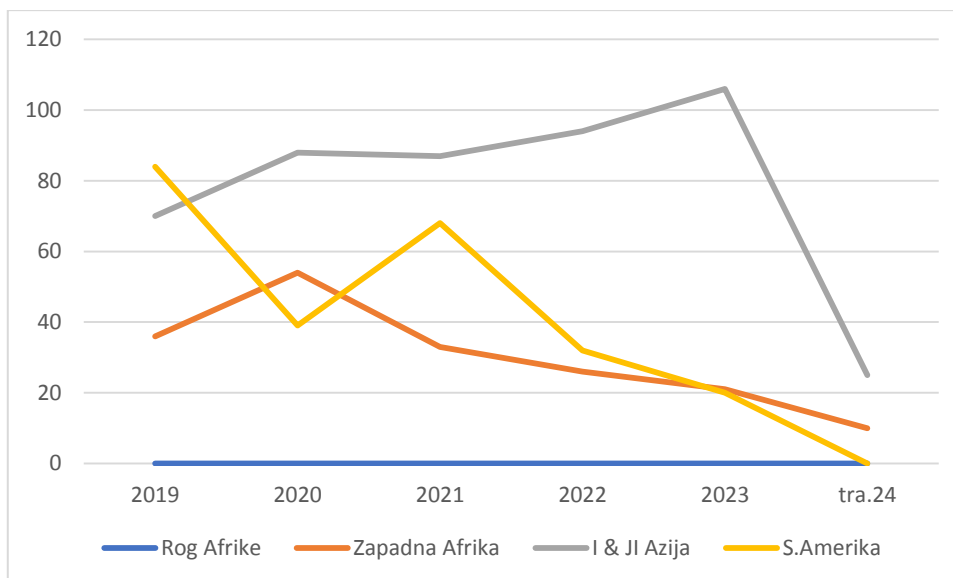
## **5. REZULTATI**

U razdoblju od siječnja 2019. do travnja 2024. u svijetu je prijavljeno 1174 slučajeva (piratstva, oružane pljačke i pomorskog terorizma) u kojima su počinitelji uspješno izveli ili imali jasnu namjeru izvršiti napad. Od ukupnog broja prijavljenih slučajeva, Zapadna Afrika, Jugoistočna i istočna Azija te Srednja Amerika čine 1110 (94,5%) [11, 25].

Budući da svaka od proučavanih regija ima svoje karakteristike, one se smatraju zasebnim entitetima. Regiju Jugoistočne i istočne Azije karakterizira broj prijavljenih napada, dok je regija Srednje Amerike značajna po postotku uspješnih napada. Regija zapadne Afrike razlikuje se po razini agresivnosti i motiviranosti napadača. Regija Istočne Afrike, područje u vodama oko Roga Afrike, okarakterizirano je kao najopasnije područje za pomorce zbog terorističkih napada.

### **5.1. ANALIZA PRIJAVLJENIH ORUŽANIH PLJAČKI U PERIODU OD 2019. DO TRAVNJA 2024.**

Oružana pljačka je najučestalija vrsta prijetnje sa čak 894 (76,2%) prijavljena napada u promatranom razdoblju. Jugoistočna i istočna Azija je regija u kojoj je ova vrsta napada najzastupljenija s 471 (52,7%) zabilježenim napadom. Karakteristike napada su manji broj napadača u skupini, te manja razina agresivnosti napadača. Najveći broj napada ove vrste dogodio se dok je brod bio na sidru/vezu ili na udaljenosti manjoj od 5NM. Postotak uspješnosti napada ovisi o promatranj regiji, a kreće se između 60% i 80% uspješno izvršenih pljački. Pod pojmom „uspješan napad“ smatra se svaki napad u kojem je ukraden teret, brodska oprema i/ili osobne stvari pomoraca.



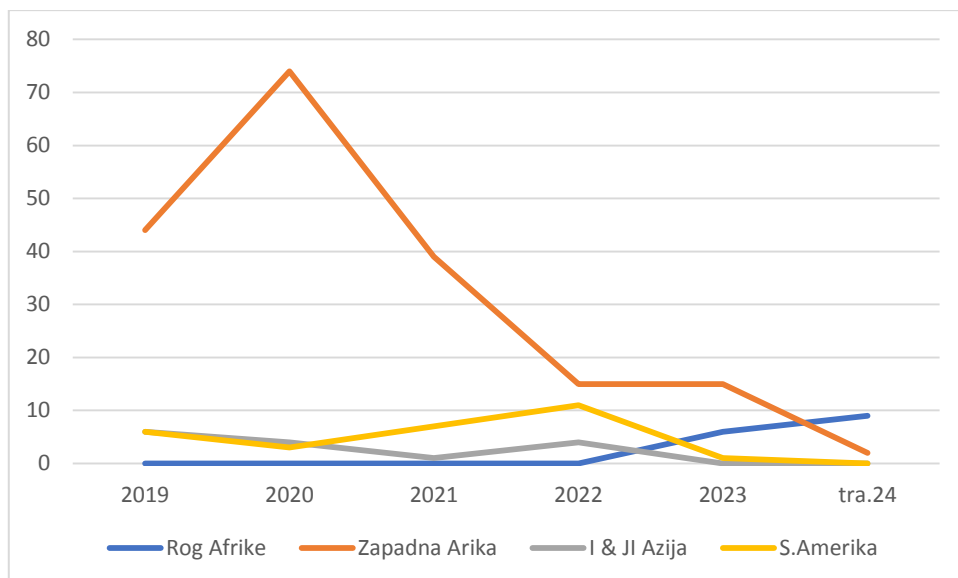
**Slika 2. Prikaz broja prijavljenih oružanih pljački po geografskim regijama od 2019. do travnja 2024. godine [10, 11, 25, 27, 39]**

Iz Slike 2 vidljivo je kako je ova vrsta napada u konstantnom porastu u regiji jugoistočne i istočne Azije, dok druge regije bilježe lagani pad prijavljenih slučajeva. Problem kod analize podataka ove vrste napada je potencijalno veći broj napada koji nije prijavljen zbog krađe predmeta manje vrijednosti i zbog uvriježenog mišljenja kako krivci neće biti uhvaćeni.

## **5.2. ANALIZA PRIJAVLJENIH PIRATSKIH NAPADA U PERIODU OD 2019. DO TRAVNJA 2024.**

Piratstvo je prijavljeno u 247 (21,0%) slučajeva tijekom promatranog razdoblja, a dominira u području Zapadne Afrike u kojoj je zabilježeno 189 (76,5%) napada. Za ovu vrstu napada karakteristične su velike skupine naoružanih napadača. Napadi su u pravilu brutalni s velikom dozom agresije. Cilj napada je oteti brod i zarobiti posadu, te tražiti otkupninu često ne mareći za ljudske živote. Postotak uspješnost napada ovisi o promatranj regiji, a kreće se između 53% i 66%. Problem kod analize ove vrste napada je veliki pojas djelovanja nigerijskih pirata koji nerijetko djeluju u teritorijalnim vodama susjednih država. Tada dolazi do otežane klasifikacije slučajeva jer se napadi događaju u području pod nacionalnom jurisdikcijom.



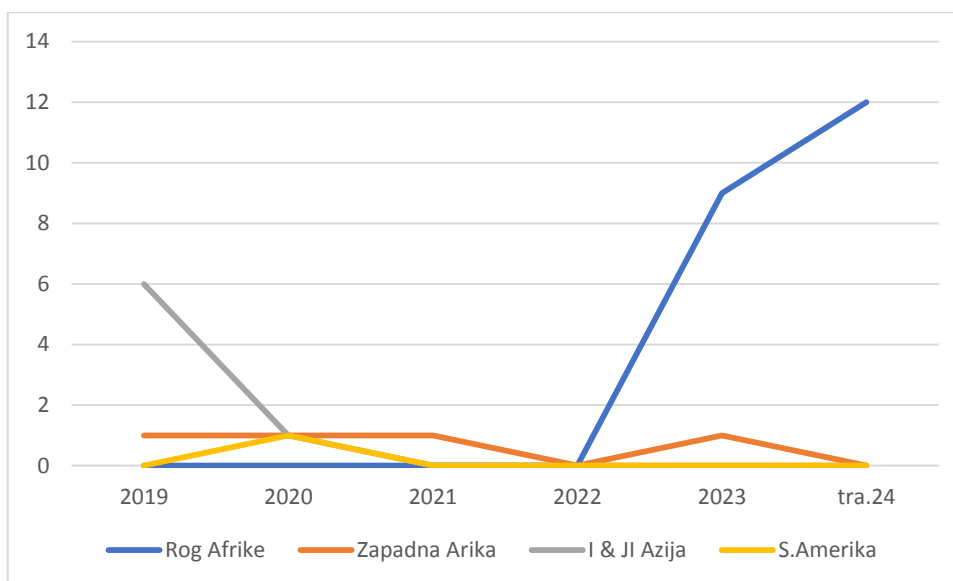


**Slika 3. Prikaz broja prijavljenih piratskih napada po geografskim regijama od 2019. do travnja 2024. godine [10, 11, 25, 27, 39]**

Iz Slike 3 vidljivo je kako je piratstvo u regiji zapadne Afrike imalo svoj vrhunac u 2020-toj godini sa čak 74 prijavljena slučaja. Piratstvo bilježi pad u svim regijama osim u regiji sjeveroistočne Afrike (Rog Afrike). Teroristički napadi militantnih skupina u Jemenu destabiliziraju sigurnost pomorskog prometa u području Crvenog mora, Perzijskog zaljeva i u vodama oko afričkog roga. Ovakvo paravojno djelovanje ohrabrilu je somalijske pirate, te je zabilježeno 15 otmica brodova od studenog 2023. do travnja 2024. godine.

### **5.3. ANALIZA PRIJAVLJENIH TERORISTIČKIH NAPADA U PERIODU OD 2019. DO TRAVNJA 2024.**

Terorizam je zabilježen u 33 (2,8%) napada u promatranom razdoblju. Terorizam se uvelike razlikuje od piratstva i oružane pljačke ne samo po svojoj namjeri, već i po svojim učincima i motivaciji. Dok su oružana pljačka i piratski napadi obično motivirani materijalnim koristima, poput krađe tereta ili otkupa za otete članove posade, terorizam je usmjeren na izazivanje terora, straha i postizanje političkih, ideoloških ili religijskih ciljeva. Pomorski terorizam posebno je izražen u vodama oko Roga Afrike i u Perzijskom zaljevu, gdje se teroristički napadi na brodove događaju svakodnevno, s ciljem pokazivanja nezadovoljstva situacijom na Bliskom istoku. Ova područja suočena su s izazovom održavanja sigurnosti, što čini pomorski promet u tim regijama vrlo nestabilnim i izloženim visokim rizicima.



**Slika 4. Prikaz broja prijavljenih terorističkih napada po geografskim regijama od 2019. do travnja 2024. godine [10, 11, 25, 27, 39]**

Iz slike 4 vidljiv je veliki skok u broju izvršenih terorističkih napada od studenog 2023. do travnja 2024. godine, gdje je zabilježen 21 napad u regiji Istočne Afrike. U tablici su prikazani napadi u kojima su brodovi pogođeni protubrodskim krstarećim i/ili protubrodskim balističkim raketama ili su pak napadnuti dronovima. S obzirom na opasnosti i složenost terorizma u pomorskom okruženju, nužno je jačati mjere sigurnosti, suradnju između relevantnih tijela i pridržavanje međunarodnih protuterorističkih standarda kako bi se zaštitili pomorci, plovila i teret od terorističkih prijetnji.

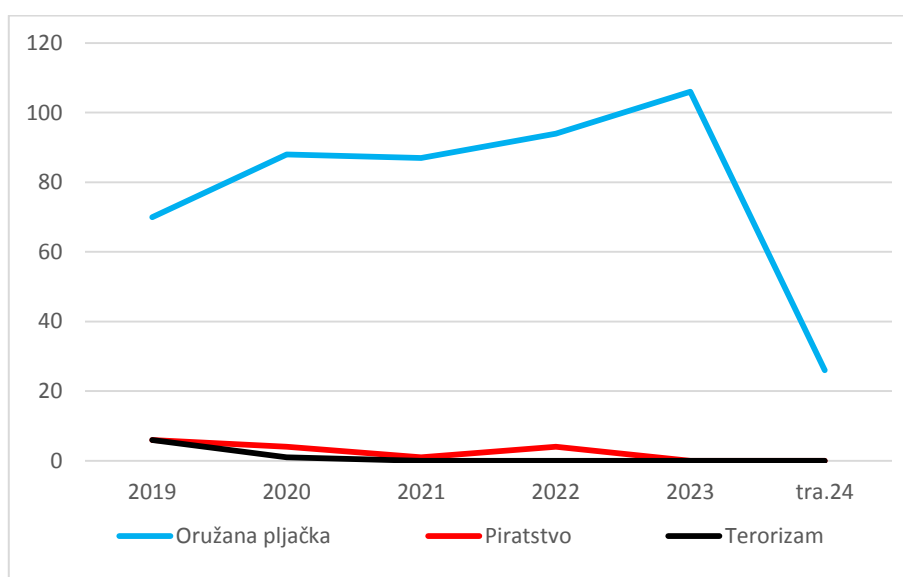
#### **5.4. ANALIZA PRIJAVLJENIH NAPADA NA PODRUČJU JUGOISTOČNE I ISTOČNE AZIJE OD 2019. DO TRAVNJA 2024.**

U regiji Jugoistočne i Istočne Azije prijavljeno je 493 napada (Tablica 9) od 2019. do travnja 2024. godine [10, 25, 39], od kojih je 300 (60,9%) bilo uspješno.

**Tablica 9. Odnos između vrsta napada i uspješnih/ neuspješnih napada u regiji Jugoistočne i istočne Azije od 2019. do travnja 2024. godine [10, 25, 39]**

Vrsta napada	Uspješan	Uspješan (%)	Neuspješan	Neuspješan (%)	Ukupno
Oružana pljačka	283	60,1%	188	39,9%	471
Piratstvo	10	66,7%	5	33,3%	15
Terorizam	7	100,0%	0	0,0%	7
<b>Ukupno</b>	<b>300</b>	<b>60,9%</b>	<b>193</b>	<b>39,1%</b>	<b>493</b>

U ovoj regiji, oružana pljačka je najčešći tip napada s 471 (95,5%) prijavljenih napada, od kojih je 283 (60,1%) bilo uspješno. Piratstvo je zabilježeno u 15 (3,0%) napada, od kojih je 10 (66,7%) bilo uspješno. Terorizam je prijavljen u 7 slučajeva, u kojima je 5 članova posade ubijeno.

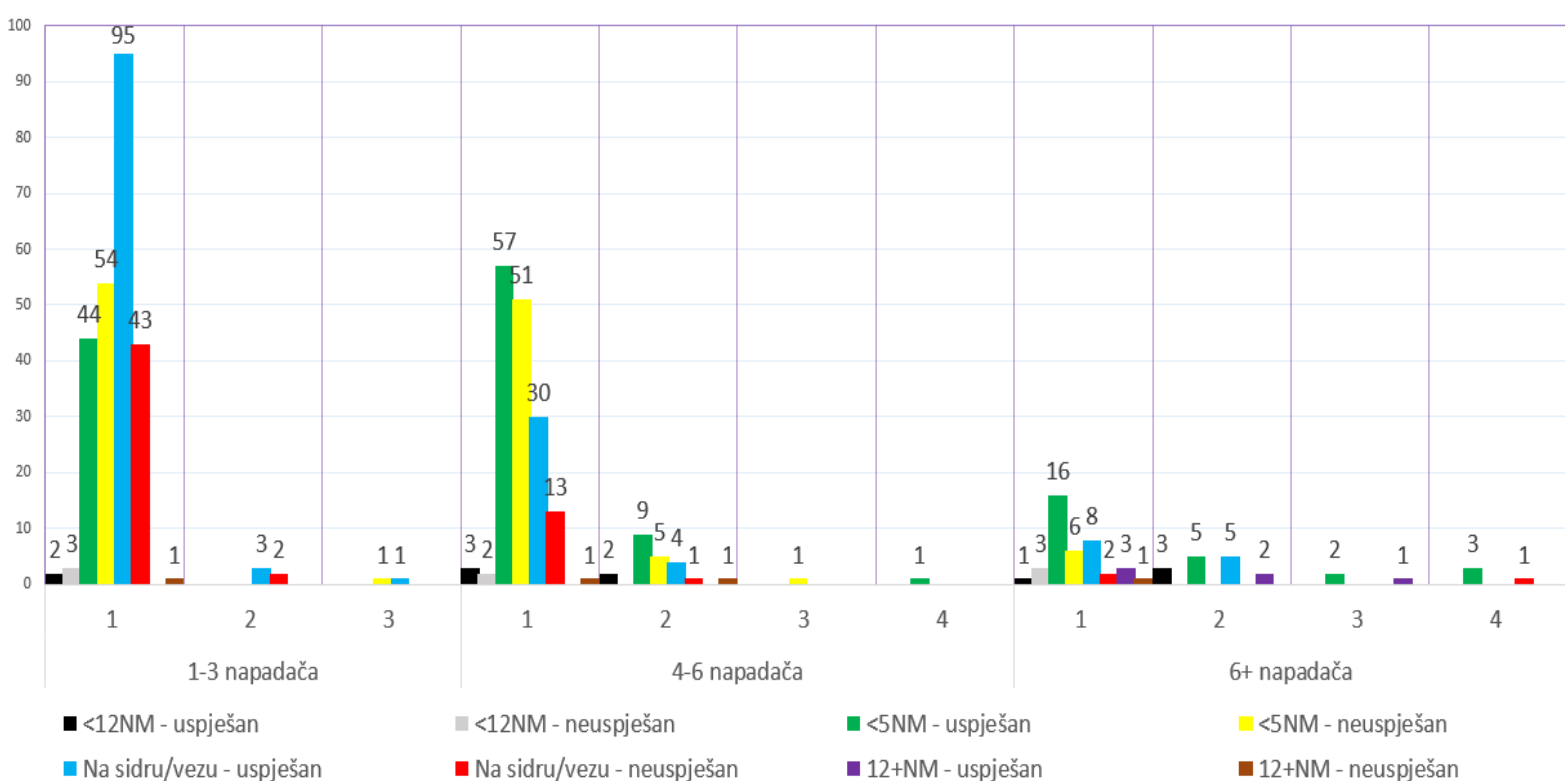


**Slika 5. Odnosi među vrstama napada u području Jugoistočne i istočne Azije od 2019. do travnja 2024. godine [10, 25, 39]**

Slika 5 prikazuje odnos među vrstama napada tijekom razdoblja od 2019. do travnja 2024. godine. Vidljiva je konstanta u trendovima i dominacija oružane pljačke kao najčešće vrste napada. Analiza 493 napada je provedena kako bi se bolje razumjeli uzorci i trendovi u vrstama napada na tom području tijekom navedenog vremenskog razdoblja. Klasifikacija

i analiza napada omogućila je identifikaciju dominantnih oblika napada, kao i njihovu učestalost i distribuciju tijekom godina.

Slika 6 prikazuje odnose između broja napadača, intenziteta napada, lokacije napada i uspješnosti/neuspješnosti napada u regiji jugoistočne i istočne Azije. Apscisa prikazuje broj napadača i intenzitet napada (kao u Tablici 8), dok je lokacija napada i kategorija uspješnosti/neuspješnosti napada prikazana na ordinati. Stupci pokazuju broj uspješnih/neuspješnih napada u odnosu na intenzitet napada i broj napadača.



**Slika 6. Odnos između intenziteta napada, broja napadača i mjesta napada u regiji Jugoistočne i istočne Azije od 2019. do travnja 2024. godine [10, 25, 39]**

Analiza podataka pokazuje da se većina napada dogodila unutar 5 nautičkih milja od obale. Ukupno 464 incidenata (94,1%) desilo se u tom području, uključujući 208 napada dok je plovilo bilo usidreno/vezano i 256 dok je bilo u kretanju, ali unutar 5 nautičkih milja od obale. 431 (87,4%) napada uključivalo je do 6 napadača. Budući da su napadači pobjegli više od 90% puta nakon što su čuli alarm na brodu ili kada ih je otkrio član posade, razumno je pretpostaviti da nisu bili visoko motivirani.

Tokom promatranog razdoblja, zabilježeno je 5 napada koji su rezultirali smrću, što čini 1,4% od ukupnog broja napada. Ukupno je 5 osoba izgubilo život, a svi smrtni slučajevi bili su posljedica terorističkih napada. Iz analize podataka, može se ustanoviti obrazac za ovu regiju. S obzirom da se 416 (84,4%) incidenata dogodilo unutar 5 nautičkih milja i uključivalo manje od 6 napadača, može se identificirati „Obrazac tipa 1“.

Specifične karakteristike za ovu regiju su:

- Oružana pljačka.
- Napad unutar 5 nautičkih milja od najbliže obale.
- Napadači se obično grupiraju u skupine do 6 napadača.
- Napadači su obično naoružani hladnim (oružjem za borbu iz blizine) oružjem (metalne cijevi, mačete, noževi).
- Napadači nisu visoko motivirani i/ili organizirani.
- Napad obično ne završava s ozbiljnim/težim fizičkim povredama.
- Najčešće ukradeni predmeti su alati, užad, hrana i staro željezo.

Cilj napadača je izvršiti pljačku što je brže moguće i izbjeći otkrivanje od strane članova posade.

Preporuka za ovu regiju je intenzivno nadgledanje palube putem kombinacije moderne tehnologije praćenja i patroliranja članova posade. Intenzitet patroliranja treba povećati kako se brod približava obali, posebno na udaljenostima manjim od 5 nautičkih milja. Preporuka se odnosi i na usidrena i privezana plovila. Članovi posade u patroli trebali bi biti u stalnoj komunikaciji s časnikom na straži. Ako se napadač primijeti na brodu, potrebno je odmah obavijestiti časnik na straži, nakon čega će on oglasiti glavni brodski alarm i postupiti u skladu s ReCAAP priručnicima. Ove preporuke treba zajedno primjeniti kako bi se poboljšala sigurnost pomorskih putovanja u ovoj regiji i smanjio broj incidenata na moru. Primjenom ovih preporuka i odgovarajućih sigurnosnih mjera i uspostavljanjem suradnje između pomorskih organizacija i sigurnosnih organa moguće je efikasno riješiti ovu prijetnju i smanjiti njen utjecaj na pomorsku sigurnost.

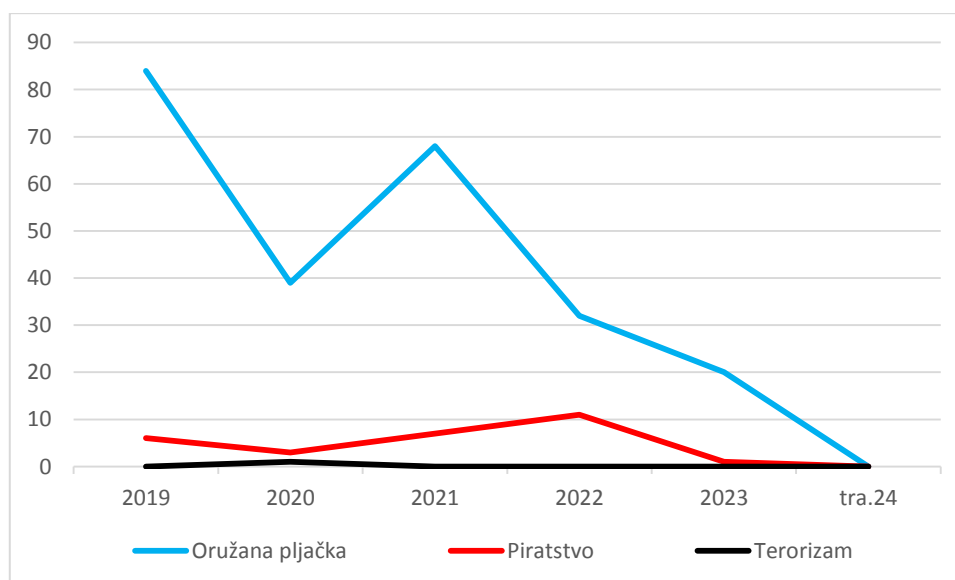
## 5.5. ANALIZA PRIJAVLJENIH NAPADA NA SREDNJEAMERIČKOM PODRUČJU OD 2019. DO TRAVNJA 2024.

U regiji Srednje Amerike, koja obuhvaća područja Latinske Amerike i Meksičkog zaljeva, zabilježeno je 272 napad od 2019. do travnja 2024. (Tablica 10), od kojih je 208 (76,5%) bilo uspješno.

**Tablica 10. Odnos između vrsta napada i uspješnih/ neuspješnih napada na srednjeameričkom području od 2019. do travnja 2024. godine [10, 11, 25]**

Vrsta napada	Uspješan	Uspješan (%)	Neuspješan	Neuspješan (%)	Ukupno
Oružana pljačka	190	78,2%	53	21,8%	243
Piratstvo	17	60,7%	11	39,3%	28
Terorizam	1	100,0%	0	0,0%	1
<b>Ukupno</b>	<b>208</b>	<b>76,5%</b>	<b>64</b>	<b>23,5%</b>	<b>272</b>

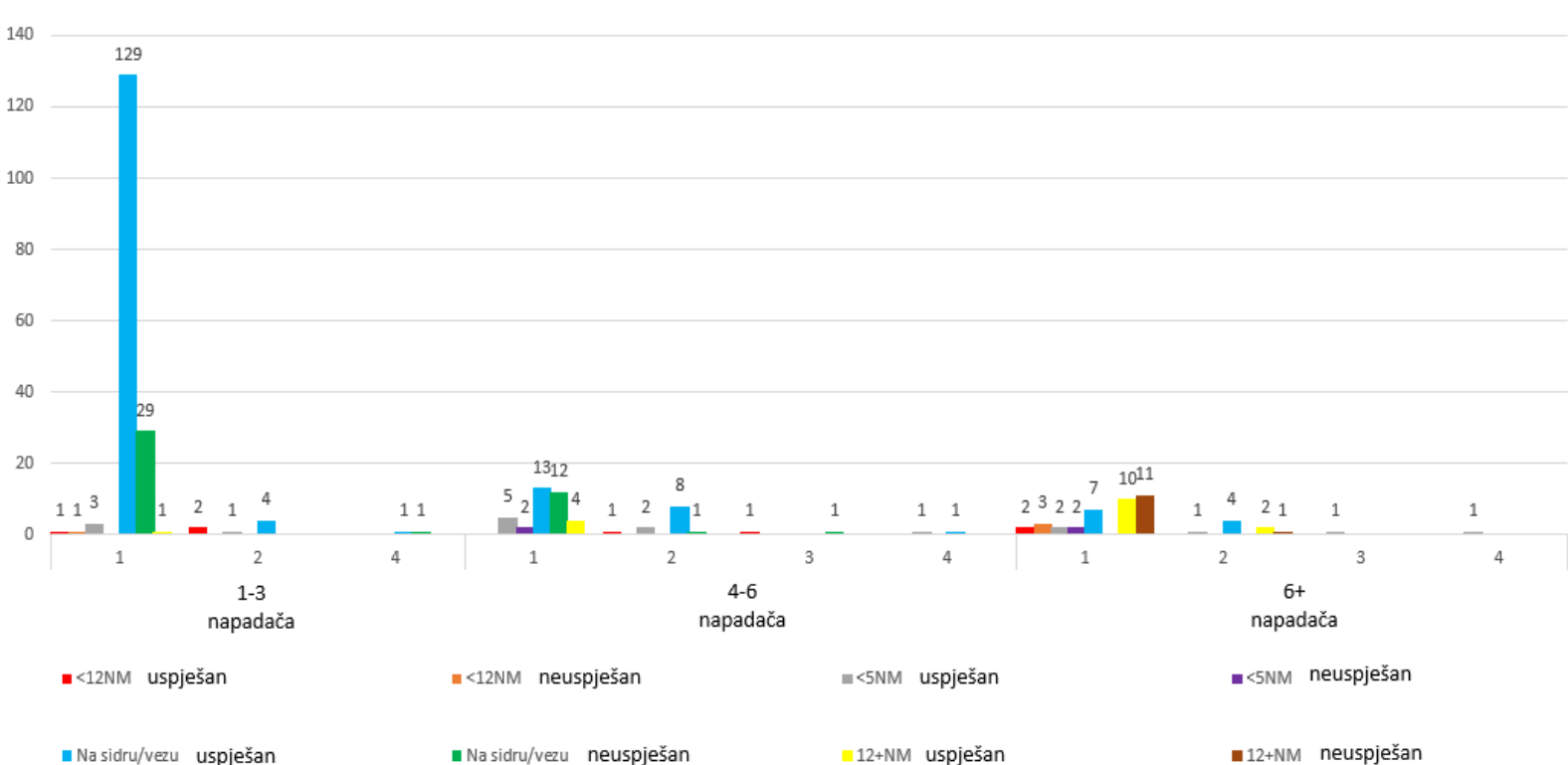
Ova regija je imala najveći broj uspješnih napada globalno u navedenom razdoblju. Poput regije Jugoistočne i istočne Azije, najčešći tip napada bio je oružana pljačka, s 243 (89,3%) prijavljena napada, od kojih je 190 (78,2%) bilo uspješno. Zabilježeno je i 28 (10,3%) piratskih napada, od kojih je 17 (60,7%) bilo uspješno. Nisu prijavljeni teroristički napadi.



**Slika 7. Odnosi među vrstama napada u srednjeameričkom području od 2019. do travnja 2024. godine [10, 11, 25]**

Slika 7 prikazuje odnos među vrstama napada tijekom promatranog razdoblja od 2019. do travnja 2024. godine. Vidljiv je promjenjiv broj prijavljenih napada po godinama i prednjačenje oružane pljačke kao najčešće vrste napada. Analiza 272 napada je provedena kako bi se bolje razumjeli uzorci i trendovi u vrstama napada na tom području tijekom navedenog vremenskog razdoblja. Klasifikacija i analiza napada omogućila je identifikaciju dominantnih oblika napada, kao i njihovu učestalost i distribuciju tijekom godina.

Kako bi se uspostavio uzorak u pogledu trendova napada u Srednjoj Americi, svaki od 272 napada je razložen i analiziran po komponentama. Na slici 8 prikazani su odnosi između broja napadača, intenziteta napada, lokacije napada te kategorije uspješnosti/neuspješnosti napada u regiji Srednje Amerike. Na vodoravnoj osi prikazan je broj napadača i intenzitet napada (kao u Tablici 8), dok je na okomici prikazana lokacija napada te kategorija uspješnosti/neuspješnosti. Stupci prikazuju broj uspješnih/neuspješnih napada u odnosu na intenzitet napada i broj napadača.



### **Slika 8. Odnos između intenziteta napada, broja napadača i mjesta napada u srednjeameričkom području od 2019. do travnja 2024. godine [10, 11, 25]**

Analiza podataka pokazala je da se većina napada dogodila dok je brod bio usidren ili privezan. Od ukupnog broja napada, 211 (77,6%) napada dogodilo se dok je brod bio usidren ili privezan, od kojih je 167 (79,2%) napada bilo uspješno. Slika 8 također pokazuje da obično do tri osobe napadaju brod dok je usidren ili privezan, s obzirom da je bilo 164 (77,7%) takvih napada. Iz analize podataka može se uspostaviti uzorak za ovu regiju. S obzirom na to da je oko 80% napada iste vrste, može se identificirati uzorak tipa 1. Njegove specifične karakteristike za ovu regiju su:

- Oružana pljačka.
- Napad se događa dok je brod usidren ili privezan.
- Obično je do tri osobe uključeno u napad.
- Napadači su naoružani vatrenim oružjem, koje obično nije korišteno.
- Napadači su ponekad motivirani, ali u principu nisu organizirani.
- Napadi obično završavaju bez ozbiljnih ili manjih fizičkih ozljeda.
- Najčešće ukradene stavke su: vanbrodski motori gumenjaka, gumenjaci i dragocjenosti.

Za razliku od regije Jugoistočne i istočne Azije, napadači u ovoj regiji su motiviraniji i često nose vatreno oružje. Međutim, općenito ga ne koriste, a korištenje vatrenog oružja karakteristično je za grupe od 4 ili više osoba. Tijekom promatranog razdoblja, ukupno je 5 osoba ubijeno. Uzrok smrti bio je oružana pljačka i piratstvo. Najčešći ciljevi su jahte, jedrilice i katamarani. Prijavljeno je 108 napada u kojima je cilj bila jahta, jedrilica ili katamaran, što čini 39,7% svih napada.

Preporučuje se da se gumenjak (tender) ukrca na brod preko noći, a ako je motor mali po snazi i veličini, trebao bi se smjestiti na sigurno mjesto. Kad gumenjak ide na obalu, preporučuje se da ga osoba koja upravlja gumenjakom ili član posade gumenjaka nadzire. Također se mogu koristiti taksi brodovi za prijevoz s usidrene jahte do obale, dok gumenjak ostaje na brodu. Za trgovačke brodove, preporučuje se stalni nadzor palube na što kraćim intervalima. Intenzitet ophodnje trebao bi se povećati kako brod prilazi obali, posebno u



lukama i sidrištima. Osoba u ophodnji bi trebala biti u stalnoj komunikaciji s časnikom na straži.

Ukoliko se primijete napadači na brodu, časnik na straži mora biti obaviješten, a on bi tada trebao upaliti opću brodsku uzbunu. Iako nije razvijen BMP za ovu regiju, moguće je primijeniti odgovarajuće mjere iz drugih BMP-a. Budući da napadači koriste vatreno oružje (što je rezultiralo smrću 5 članova posada), preporučuje se razmatranje buduće primjene preporuka iz postojećih BMP-a. Ova preporuka odnosi se na sve odgovarajuće mjere poduzete u drugim žarištima piratstva i prilagođena je za primjenu u ovoj regiji, uzimajući u obzir pravne ograničenja u tom području.

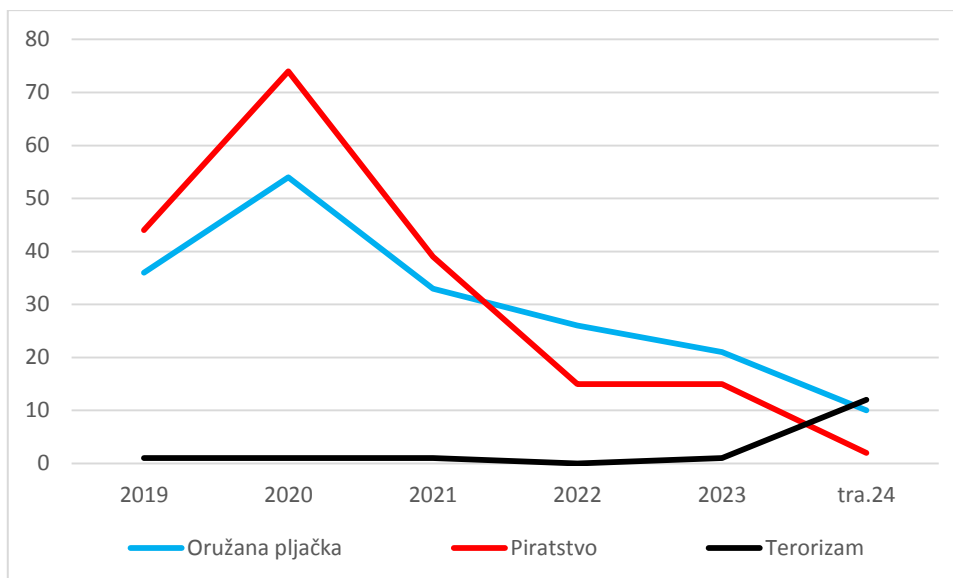
## **5.6. ANALIZA PRIJAVLJENIH NAPADA U ZAPADNOAFRIČKOM PODRUČJU OD 2019. DO TRAVNJA 2024.**

U regiji Zapadne Afrike, prijavljeno je 373 napada od 2019. do travnja 2024. godine [11, 25, 27] (Tablica 4), od kojih je 222 (59,5%) bio uspješno.

**Tablica 11. Odnos između vrsta napada i uspješnih/ neuspješnih napada na zapadnoafričkom području od 2019. do travnja 2024. godine [11, 25, 27]**

<b>Vrsta napada</b>	<b>Uspješno</b>	<b>Uspješno (%)</b>	<b>Neuspješno</b>	<b>Neuspješno (%)</b>	<b>Ukupno</b>
Oružana pljačka	117	65,0%	63	35,0%	180
Piratstvo	101	53,4%	88	46,6%	189
Terorizam	4	100,0%	0	0,0%	4
<b>Ukupno</b>	<b>222</b>	<b>59,5%</b>	<b>151</b>	<b>40,5%</b>	<b>373</b>

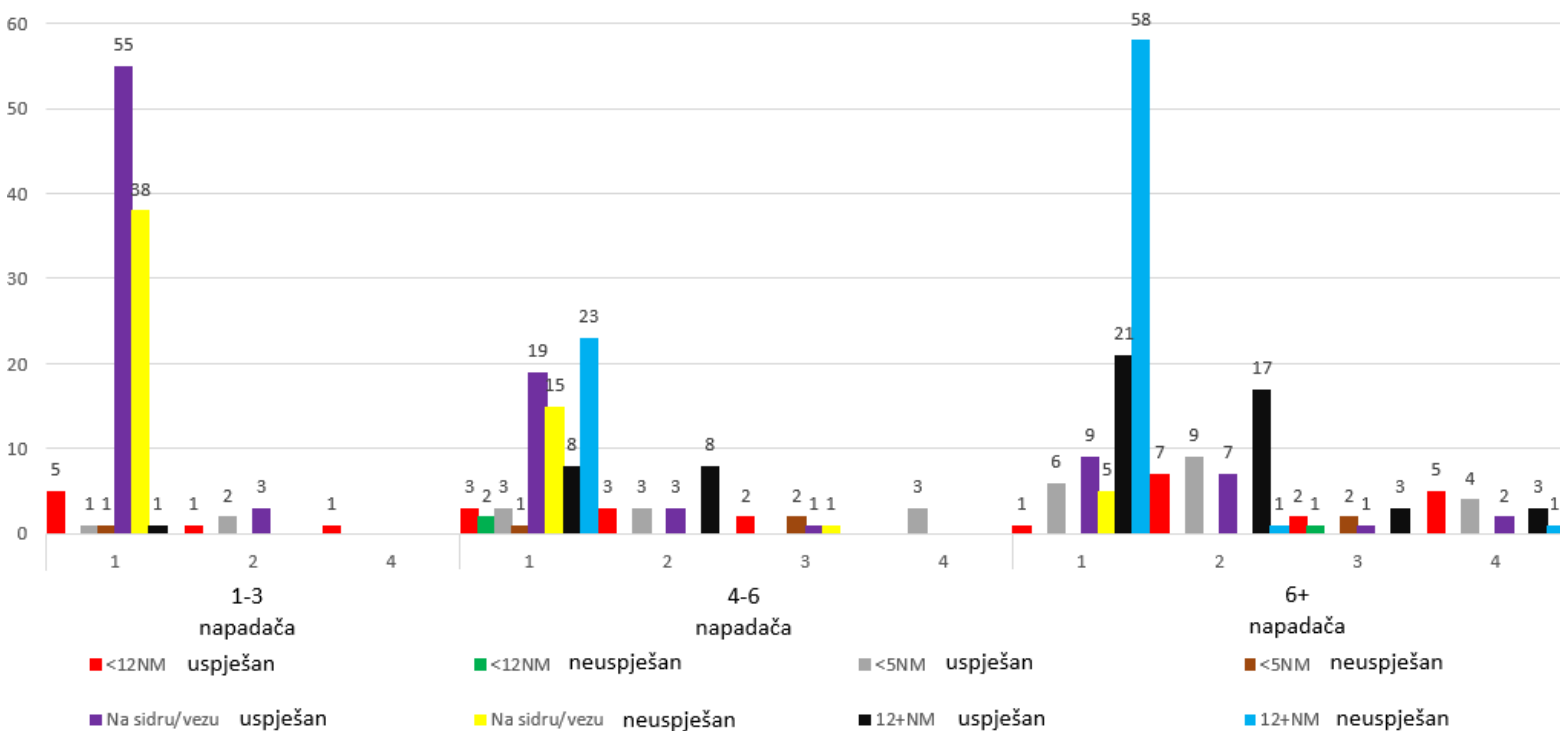
Iako je učinkovitost napada u ovoj regiji najmanja, oni predstavljaju najveću prijetnju sigurnosti pomoraca u međunarodnoj plovidbi. Najčešći tip napada su piratski napadi, od kojih je prijavljeno 189 (50,7%) i od kojih je 101 (53,4%) bilo uspješno. Oružane pljačke prijavljene su u 180 (48,3%) slučajeva, od kojih je 117 (65,0%) bilo uspješno. Također su zabilježena 4 (1,1%) teroristička napada tijekom navedenog razdoblja.



**Slika 9. Odnosi među vrstama napada u zapadnoafričkom području od 2019. do travnja 2024. godine [11, 25, 27]**

Slika 9 prikazuje odnos među vrstama napada tijekom promatranog razdoblja od 2019. do travnja 2024. godine. Vidljiv je pad broj prijavljenih napada po godinama, a i dalje prednjači piratstvo kao najčešće vrste napada. Analiza 373 napada provedena je kako bi se bolje razumjeli uzorci i trendovi u vrstama napada na tom području tijekom navedenog vremenskog razdoblja. Klasifikacija i analiza napada omogućila je identifikaciju dominantnih oblika napada, kao i njihovu učestalost i distribuciju tijekom godina

Kako bi se uspostavio uzorak u pogledu trendova napada u regiji Zapadne Afrike, svaki od 373 napada je razložen i analiziran po svojim komponentama. Slika 10 prikazuje odnose između broja napadača, intenziteta napada, lokacije napada te kategorije uspješnih/neuspješnih napada u regiji Zapadne Afrike. Na vodoravnoj osi prikazan je broj napadača i intenzitet napada (prema Tablici 8), dok je na okomici prikazana lokacija napada te kategorija uspješnih/neuspješnih napada. Stupci prikazuju broj uspješnih/neuspješnih napada u odnosu na intenzitet napada i broj napadača.



**Slika 10. Odnos između intenziteta napada, broja napadača i mjesta napada u zapadnoafričkom području od 2019. do travnja 2024. godine [11, 25, 27]**

Analiza podataka pokazala je da su napadi izvan 12 nautičkih milja i oni na sidru/vezu dominantni. Bilo je 303 (81,2%) takvih napada, od čega su bila 144 (38,6%) napada izvan 12 nautičkih milja i 159 (42,6%) napada na sidru/vezu. Promatrajući broj napadača, napadi s 6 ili više napadača dominiraju. Ukupno je bilo 165 takva napada (44,2%). U ovoj regiji, agresivnost i motivacija su najveći. Zabilježeno je 19 napada u kojima je najmanje jedna osoba ubijena, a više od 480 osoba je oteto u razdoblju od 2019. do travnja 2024. godine. U 98 (44,1%) od 222 uspješnih napada, napadi su završili fizičkim ozljedama ili smrću pomoraca (intenzitet napada 2, 3 ili 4) [11, 25, 27]. Pirati u ovoj regiji se ne ustručavaju napasti brodove s ukrcanim privatnim naoružanim osobljem za sigurnosnu zaštitu (engl. *Privately contracted armed security personnel* - PCASP), te kada se ukrcaju na brodove, krađu vrijedne predmete i otimaju članove posade u slučajevima kada nadvladaju PCASP. Rjeđe otimaju cijelu posadu. Češći su napadi u kojima su oteti članovi posade na upravljačkoj razini (časnici, glavni inženjer i kapetan). Nisu zabilježene otmice napadnutih brodova, osim ako su to ribarski brodovi koji bi mogli poslužiti kao matične brodice za nove napade. Na temelju analize podataka, nije moguće identificirati „Obrazac tipa 1“ u ovoj regiji. Međutim, moguće je oblikovati „Obrazac tipa 2“. Njegove specifične karakteristike za ovu regiju su:

- Piratski napad.
- Napad se događa izvan 12 nautičkih milja.
- U napadu sudjeluje 6 ili više osoba.
- Napadači su naoružani vatrenim oružjem.
- Napadači su jako motivirani i postoji jasna hijerarhija.
- Visoka razina nasilja (približno 44% uspješnih slučajeva završava fizičkim ozljedama ili smrću).
- Cilj napada je otmica radi otkupnine.

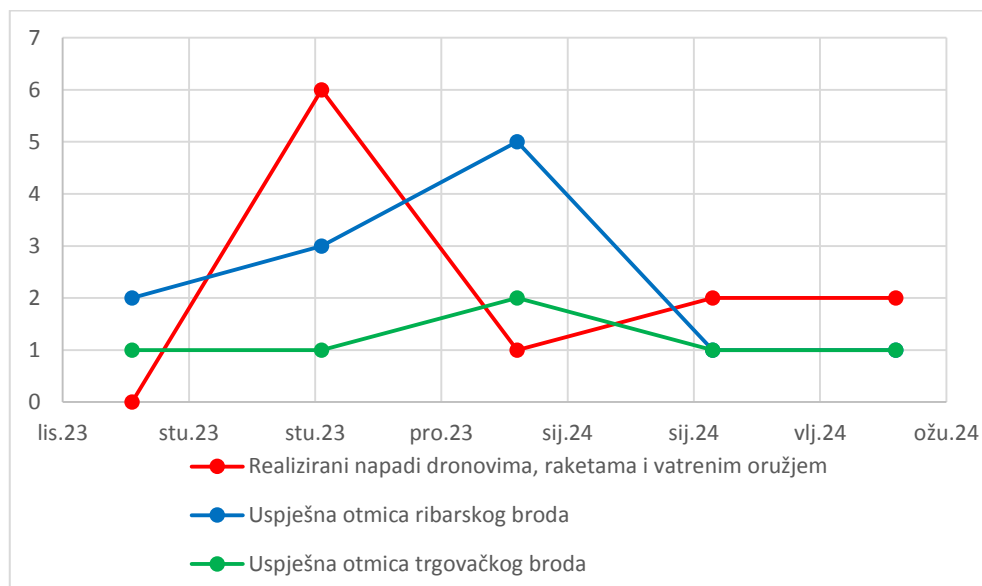
Trebalo bi također napomenuti da pirati napadaju brodove čak i na relativno velikoj udaljenosti od obale. Najudaljeniji napad izvršen je na 270 NM udaljenosti od najbliže obale od strane nigerijskih pirata koji su ujedno i najveće prijetnja u ovoj regiji.

Kako bi se spriječili napadi u regiji Zapadne Afrike, preporučuje se povećanje broja članova privatnog naoružanog sigurnosnog tima (engl. *Privately armed security team* - PAST) i, ako je potrebno, povećanje broja/kvalitete oružja koje se koristi kako bi se odvratili napadi na brodove i adekvatno odgovorilo na napad oružjem. Također se preporučuje povećanje broja osoblja na mostu radi lakšeg i što bržeg otkrivanja pirata. Nadalje, preporučuje se smanjenje broja osoba na palubi izloženih mogućem napadu. Ako postoje neodgovorni poslovi na palubi, preporučuje se obavljati ih uz dodatno osiguranje. To dodatno osiguranje uključuje stalno nadziranje osobe koja obavlja posao s mosta ili drugih kontrolnih položaja i fizičku prisutnost barem jedne osobe iz PAST. Nadzor osobe koja obavlja potrebne i hitne poslove osiguran je s najmanje dvije osobe, od kojih jedna mora biti član PAST-a. Osim toga, posadi se treba upozoriti i informirati o povećanju njihove situacijske svijesti o brutalnosti napada u regiji Zapadne Afrike.

## **5.7. ANALIZA PRIJAVLJENIH NAPADA NA PODRUČJU ROGA AFRIKE OD 2019. DO TRAVNJA 2024.**

U proteklim desetljećima područje istočne Afrike bilo je poprište brojnih prijetnji pomorskoj sigurnosti. Situacija se donekle smirila nakon 2012. godine, kada je međunarodna zajednica počela poduzimati određene mjere kako bi se riješio ovaj problem. Različite vojne, diplomatske i gospodarske akcije usmjerene su prema suzbijanju piratstva u ovom području, što je dovelo do privremenog smirivanja prijetnji pomorskoj sigurnosti. Period „mira“ u

istočnoafričkom području trajao je do sukoba između Hamasa i Izraela. Ovaj sukob se reflektirao na sigurnost međunarodnog pomorskog prometa u toj regiji. Jemenski Huti su intenzivirali terorističke napade na brodove u Adenskom zaljevu, potičući kaos u već destabiliziranom i opasnom području. Somalijski pirati koji su djelomično bili obuzdani prethodnim akcijama međunarodne zajednice, sada su se ponovno aktivirali i pojačali svoje napade na trgovačke brodove. Situacija u području istočne Afrike, posebno oko Adenskog zaljeva, postala je sve više napeta i opasna po sigurnost pomorskog prometa. Jemenski Hutisti, skupina pobunjenika koja djeluje protiv vladajućih snaga u Jemenu, preuzela je određene radnje koje su dovele do niza incidenata i napada na brodove u ovom pomorskom području.



**Slika 11. Realizirani teroristički napadi u istočnoafričkom području od 2019. do travnja 2024. godine [25, 29, 42]**

Slika 11 prikazuje sve realizirane terorističke napade u istočnoafričkom području u promatranom razdoblju. Prvi realizirani napad zabilježen je 19. studenog 2023., kada je otet brod za prijevoz automobila u vlasništvu izraelske grupacije s 25 članova posade. Napadi su se nastavili protubrodskim krstarećim raketama, a 11. prosinca 2023., nastradao je norveški tanker. Ovim činom jemenski Hutisti pokazali su agresivnost i spremnost na nasilje u svrhu postizanja političkih ciljeva. Slijedili su incidenti poput razmjene vatre s oružanim timovima na brodovima i ispaljivanja protubrodskih raketa prema trgovačkim brodovima, čime su ugrozili međunarodnu pomorsku sigurnost. Napadi su postajali sve češći i nekontrolirani, a uključivali su ispaljivanje balističkih protubrodskih raketa, što je rezultiralo dodatnim

povećanjem napetosti i straha među pomorcima. Prvi napad koji je izazvao potonuće broda zabilježen je 18. veljače 2024., britanski brod Rubymar pogođen je s više projektila u krmeni dio broda. Naposljedku se pokazalo kako su oštećenja bila prevelika i brod je potonu 2. ožujka 2024. godine. Najgori incident dogodio se 6. ožujka 2024. kada je protubrodski balistička raketa pogodila brod za rasuti teret True Confidence. Napad je rezultirao smrću tri člana posade, dok su tri člana posade zadobili teške ozljede [25, 29, 42].

Povezanost između somalijskih pirata i djelovanja jemenskih terorista predstavlja dodatni sloj kompleksnosti i međusobnog utjecaja između različitih prijetnji pomorskoj sigurnosti u području regije Istočne Afrike. Iako somalijski pirati i jemenski teroristi djeluju u različitim kontekstima i s različitim motivima, njihova aktivnost može imati kumulativni učinak na destabilizaciju ove regije. Nakon nekog perioda mira i smanjene aktivnosti somalijskih pirata, situacija se ponovno zaoštrila te su pirati počeli izvoditi nove napade na ribarske brodove i trgovačke brodove u vodama u blizini Somalije. Primjerice, 28. studenog 2023., somalijski pirati su oteli ribarski brod iranske zastave i zatražili otkupninu od 400.000 dolara, što manifestira njihovu ponovnu aktivnost i prijetnju za pomorsku sigurnost u regiji. Ipak, u nekim slučajevima, lokalne sigurnosne snage uspješno su djelovale i uspjele su uhvatiti počinitelje, vratiti otete brodove vlasnicima te osloboditi posadu. Unatoč uspješnim pothvatima lokalnih sigurnosnih snaga, somalijski pirati nisu prestali s napadima. U nastavku su se dogodile otimačine ribarskih brodova i brodova koji prevoze teret, a neki incidenti doveli su do ozljeđivanja članova posade [25, 29, 42].

Istočna Afrika, iako ne bilježi najveći broj napada niti najviše žrtava u usporedbi s drugim regijama, ističe se kao regija u kojoj je trenutačno najveća razina prijetnje sigurnosti međunarodnoj pomorskoj trgovini. U razdoblju od 2019. do travnja 2024., nije bilo kontinuiranog terorističkog djelovanja ni u jednoj regiji do trenutne krize u regiji Istočne Afrike. Stanje u regiji Istočne Afrike predstavlja ozbiljnu prijetnju globalnoj pomorskoj trgovini.

Ova ozbiljna situacija, koja ima duboke uzroke, upućuje na preporuku za kompanije da potpuno izbjegnu ovo područje radi izbjegavanja ljudskih žrtava, te zbog očuvanja brodova, tereta i okoliša. Budući da trgovački brodovi imaju minimalnu, ili nikakvu razinu mjera zaštite od ove vrste terorističkih napada poduzete su mjere zaštite koje provode ratni brodovi. Ratni brodovi djeluju u sklopu koalicije (predvođene Sjedinjenim Američkim

Državama) ili samostalno (radi zaštite nacionalnih interesa u pomorskoj trgovini). Druga moguća mjera je plovidba izvan ovog područja (oko obale Afrike), što produžuje putovanje i povećava cijenu pomorskog prijevoza. Trenutačno nije moguće predvidjeti trendove i razvoj situacije u ovoj geografskoj regiji.

## 6. ZAKLJUČAK

Razina sigurnosti u međunarodnom pomorskom prometu mijenja se kako se sigurnosne prijetnje razvijaju. Uobičajeno je da se odgovarajuće mjere poduzimaju kao odgovor na određene prijetnje tek nakon što se one pojave. Nakon što se prijetnje promijene, revidiraju se ili prilagođavaju mjere odgovora. Primarnu odgovornost za sprječavanje prijetnji imaju obalne države i države zastave. Iako bi trebala postojati državna tijela i organizacije koje provode zakone u vodama pod svojom jurisdikcijom, neke države nisu u mogućnosti provesti mjere za postizanje odgovarajuće razine pomorske sigurnosti. Posebno je važna sposobnost obalnih država da spriječe napade pirata, oružane pljačke i pomorski terorizam. Stoga je vrlo teško ili gotovo nemoguće spriječiti te prijetnje i poboljšati pomorsku sigurnost bez suradnje i potpore obalnih država.

Iako se piratski napadi i oružane pljačke događaju u mnogim regijama, tri se regije ističu. To su regije Jugoistočne i istočne Azije, Srednje Amerike i Zapadne Afrike. Više od 95% svih napada u svijetu od 2019. do travnja 2024. dogodilo se u ovim regijama. Učestalost napada u tim regijama je otprilike ista, ali se najviše razlikuju po karakteristikama obrasca napada. U regiji Jugoistočne i istočne Azije često se primjenjuje „tihi pristup” u napadima, pri čemu napadači nastoje djelovati neprimjetno i izbjeći privlačenje pažnje. Uobičajeno je da pobjegnu čim budu primijećeni, a često nisu niti motivirani niti organizirani. Preporuka iz analize prijavljenih napada je da članovi posade posvete pažnju nadzoru palube broda, posebno prilikom približavanja obali ili tijekom sidrenja. Napadi na jahte tipični su u regiji Srednje Amerike. Iako broj smrtno stradalih nije bio veći nego u regiji Jugoistočne i istočne Azije, napadači u ovoj regiji su više motivirani, ali u osnovi neorganizirani. Prema analizi, preporučuje se da jahte i katamarani osiguraju svoje gumenjake (tendere) i motore na brodu, dok se za trgovačka plovila preporučuje redoviti nadzor palube u što kraćim vremenskim intervalima. Zapadnoafrička regija trenutno predstavlja najveću prijetnju pomorskoj sigurnosti u međunarodnom brodarstvu u obliku piratstva i oružane pljačke. Napadači su visoko motivirani i u većini slučajeva dobro organizirani. Tijekom promatranog razdoblja više od 2/3 svih smrtnih slučajeva u svijetu bilo je zbog napada pirata ili oružane pljačke, a bilo je više od 480 otmica. Preporuke su usredotočene na povećanje broja članova PAST-a i broja/kvalitete oružja koje se koristi za odvratanje napada na brodove i odgovor silom primjerenom napadu.



Glavni alati na trgovačkim brodovima za sprječavanje sigurnosnih prijetnji su kombinacija čitavog niza organizacijskih i tehničkih mjera, kao i mjera sigurnosne zaštite. Ovi paketi mjera u pravilu se izrađuju nakon analize prijetnji i daju se u obliku preporuka. Osmišljeni su za sprječavanje prijetnji ili ublažavanje njihovih posljedica. Ovaj pristup upravljanju prijetnjama samo je djelomično uspješan jer djeluje retroaktivno i nema za cilj otklanjanje krojena problema. Dogodi li se nova vrsta napada, postoji vjerojatnost da preporuke neće pružiti odgovarajuću zaštitu pomorcima. Uklanjanje prijetnji poput piratstva i oružane pljačke relativno je složen i često teško rješiv problem na moru. Međutim, otklanjanje prijetnje dogodilo se u Istočnoj Africi kada su napadi počeli predstavljati značajnu prijetnju međunarodnoj plovidbi u tom području i kada su se problemi počeli rješavati istovremeno na moru i na kopnu. To potvrđuje i analiza prijavljenih napada od 2019. do studenog 2023. U tom razdoblju nije zabilježen niti jedan napad somalijskih pirata u istočnoj Africi. Danas, regija Istočne Afrike, iako ne bilježi najveći broj napada niti najviše žrtava u usporedbi s drugim regijama, ističe se kao najbrže rastuća prijetnja međunarodnoj pomorskoj trgovini. Ova ozbiljna situacija, koja ima duboke uzroke, upućuje na preporuku za kompanije da potpuno izbjegnu ovo područje radi očuvanja ljudskih života, brodova i okoliša.

U radu je razvijena metoda analize podataka za identifikaciju jedinstvenih karakteristika napada za svaku regiju. Metoda analize podataka temelji se na sedam komponenti koje čine obrazac. Kako bi se povećala sigurnost pomoraca, rad daje posebne preporuke za svaku razmatranu regiju koje bi mogle nadopuniti pakete mjera koje su već na snazi na brodovima. Ove preporuke odnose se na promjene u međunarodnoj pomorskoj sigurnosti te ih je, sukladno tome, potrebno pratiti i prilagođavati najnovijim izvješćima službenih organizacija. Iako se radi o relativno jednostavnim preporukama, njihova eventualna primjena može pomoći dionicima u pomorstvu u planiranju sigurnosnih mjera koje svakako mogu utjecati na povećanje razine sigurnosti pomorstva u spomenutim područjima.

## LITERATURA

- [1] Allianz. Impact of Ukraine War on Global Shipping. Preuzeto sa <https://www.agcs.allianz.com/news-and-insights/expert-risk-articles/shipping-safety-22-ukraine-war.html>. (pristupljeno 10.12.2022)
- [2] Amižić-Jelovčić, P.; Bolanča, D. (2018). Pravni okvir borbe protiv pomorskog terorizma s posebnim osvrtom na Obalnu stražu Republike Hrvatske, *Poredbeno pomorsko pravo*, 57 (2018), 172, pp. 355–406. Preuzeto sa <https://hrcak.srce.hr/file/288075> (pristupljeno 15.12.2022)
- [3] AMSSA. Piracy and Armed Robbery. Preuzeto sa <http://www.amssa.net/intelligence/PiracyandArmedRobbery.aspx> (pristupljeno 11.12.2022)
- [4] Angkasa D.; Rommy H.; Dhiana, P.; Nuddin H.; Dickry R. N. & Lukman Y. P. An Analysis Of The South China Sea Conflict: Indonesia's Perspectives, Contexts And Recommendations. *PalArch's Journal of Archaeology of Egypt/ Egyptology*, 17(4), 976-990.
- [5] Ávila-Zúñiga Nordfjeld, A.; Dalaklis, D. (2021). Repercussions of a weak ocean governance and a non-existent maritime security policy: The resurgence of piracy and Armed Robbery in the Gulf of Mexico. *Journal of international maritime safety, environmental affairs, and shipping*, Vol. 5, No. 2, 62–73. <https://doi.org/10.1080/25725084.2021.1925461> (pristupljeno 18.01.2023)
- [6] BIMCO, ICS, IGP&I Clubs, INTERTANKO & OCIMF. (2018). BMP5 – Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea. Witherby Publishing Group, United Kingdom, Preuzeto sa <https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2020/08/bmp5-hi-res-min.pdf> (pristupljeno 29.01.2023)
- [7] BIMCO, ICS, IGP&I Clubs, INTERTANKO & OCIMF. (2020). BMP–West Africa. Best Management Practices to Enhance Maritime Security for Vessels & Mariners Operating Off the Coast of West Africa including the Gulf of Guinea. Witherby Publishing Group, United Kingdom, Preuzeto sa <https://www.classnk.com/hp/pdf/activities/statutory/isps/BMP-West-Africa.pdf> (pristupljeno 01.02.2023)

- [8] BIMCO. (2008). Tips on Avoiding Piracy, Robbery and Theft. Preuzeto sa <https://www.recaap.org/resources/ck/files/guide/BIMCO%20ReCAAP%20IMB%20%20Pocket%20Guide.pdf> (pristupljeno 01.02.2023)
- [9] Canca, H. S. Defeating Terrorism, Piracy and Armed Robbery against Ships in a Collective Maritime Security System. *International Journal of Human Sciences*, vol. 11, no. 1, 2014, pp. 9–9.
- [10] Clearwater Dynamics Vessel Tracking. Our Latest Intelligence. Preuzeto sa <https://www.cwdynamics.com/alerts/> (pristupljeno 01.02.2023)
- [11] CSSN. Caribbean Safety and Security Net. Preuzeto sa <https://safetyandsecuritynet.org/> (pristupljeno 01.02.2023)
- [12] Hansen, H. T. (2009). Distinctions in the Finer Shades of Gray: The „Four Circles Model for Maritime Security Threat Assessment. In: Herbert-Burns, R, et al. (eds.) *Lloyd’s MIU Handbook of Maritime Security*, Taylor & Francis Group, Boca Raton, USA, 2009, pp. 75–75.
- [13] Herbert-Burns, R., et al. (2009). *Lloyd’s MIU Handbook of Maritime Security*. Taylor & Francis Group, Boca Raton, USA, pp. xxii.
- [14] <https://www.myseatime.com/blog/detail/gulf-of-aden-and-somalian-waters> (pristupljeno 05.04.2024)
- [15] ICC-IMB. (2023). IMB Piracy Reporting Centre. Preuzeto sa <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre> (pristupljeno 18.01.2023)
- [16] ICC-IMB. ICC International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery Against Ships- Report for the period 1 January – 31 December 2022. (2023, January 29). Preuzeto sa <https://maritimecyprus.com/wp-content/uploads/2023/01/2022-Annual-IMB-Piracy-and-Armed-Robbery-Report.pdf> (pristupljeno 18.01.2023)
- [17] IFC. “About IFC.” Preuzeto sa [https://www.ifc.org.sg/ifc2web/app\\_pages/User/commonv2/aboutus.cshtml](https://www.ifc.org.sg/ifc2web/app_pages/User/commonv2/aboutus.cshtml) (pristupljeno 01.02.2023)
- [18] IMO. IMO Resolution A.1025 (26), 2009. Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships. Preuzeto sa <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/A.1025.pdf> (pristupljeno 10.12.2022)
- [19] IMO. International Safety Management (ISM) Code. Preuzeto sa: <https://www.imo.org/en/ourwork/humanelement/pages/ISMCode.aspx> (pristupljeno 15.11.2022)

- [20] IMO. Maritime Security. Preuzeto sa [https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide\\_to\\_Maritime\\_Security](https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security). (pristupljeno 15.12.2022)
- [21] IMO. SOLAS XI-2 and the ISPS Code. Preuzeto sa: <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx> (pristupljeno 15.11.2022)
- [22] IMO. SUA Convention 2005 and Protocol to the convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation. Preuzeto sa <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/SUA-Treaties.aspx> (pristupljeno 15.12.2022)
- [23] Jones, S. (2012). Threats to Maritime Trade. Maritime Security, A Practical Guide, The Nautical Institute, London, England, pp. 1–1.
- [24] Logina, A. (2009). The International Law Related to Maritime Security: an Analysis of Its Effectiveness in Combating Piracy and Armed Robbery against Ship. World Maritime University, World Maritime University Dissertations, pp. 7–7. Preuzeto sa [https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1143&context=all\\_dissertations](https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1143&context=all_dissertations). (pristupljeno 15.12.2022)
- [25] Maritime Safety Information. Worldwide Threats to Shipping Reports. Preuzeto sa <https://msi.nga.mil/Piracy> (pristupljeno 18.01.2023)
- [26] MDAT GoG. About MDAT GoG. Preuzeto sa <https://gog-mdat.org/home> (pristupljeno 29.01.2023)
- [27] MDAT GoG. MDAT GoG Reports. Preuzeto sa <https://gog-mdat.org/reports> (pristupljeno 01.02.2023)
- [28] Melnyk, O.; Onyshchenko, S. & Koryakin, K. (2021). Nature and origin of major security concerns and potential threats to the shipping industry. *Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport*, 113, 145-153. ISSN: 0209-3324. <https://doi.org/10.20858/sjsutst.2021.113.11>. (pristupljeno 10.12.2022)
- [29] MSCHOA. About MSCHOA. Preuzeto sa <https://on-shore.mschoa.org/about-mschoa/> (pristupljeno 29.01.2023)
- [30] Nwokedi, T. C.; Anyanwu, J.; Eko-Rapheals, M.; Obasi, C.; Akpufu, I. D. & Bekesumowei Ogola, D. (2022). Probability Theory Analysis of Maritime Piracy and the Implications for Maritime Security Governance. *Journal of ETA Maritime Science*, 2022;10(2), 133-143. <https://doi.org/10.4274/jems.2022.37132> (pristupljeno 18.01.2023)

- [31] ReCAAP ISC. (2013). Tug Boats and Barges (TAB) Guide against Piracy and Sea Robbery Preuzeto sa [https://www.recaap.org/resources/ck/files/guide/Tug%20Boats%20and%20Barges%20\(TaB\)%20Guide%20\(Final\).pdf](https://www.recaap.org/resources/ck/files/guide/Tug%20Boats%20and%20Barges%20(TaB)%20Guide%20(Final).pdf) (pristupljeno 01.02.2023)
- [32] ReCAAP ISC. (2015). Guide for Tankers Operating in Asia against Piracy and Armed Robbery Involving Oil Cargo Theft. Preuzeto sa <https://www.recaap.org/resources/ck/files/guide/Guide%20for%20Tankers%20Operating%20in%20Asia%20Against%20Piracy%20and%20Armed%20Robbery%20Involving%20Oil%20Cargo%20Theft.pdf> (pristupljeno 01.02.2023)
- [33] ReCAAP ISC. (2016). Regional Guide to Counter Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia. Preuzeto sa [https://www.recaap.org/resources/ck/files/guide/Regional%20Guide%20to%20Counter%20Piracy%20and%20Armed%20Robbery%20Against%20Ships%20in%20Asia%20\(high-res\).pdf](https://www.recaap.org/resources/ck/files/guide/Regional%20Guide%20to%20Counter%20Piracy%20and%20Armed%20Robbery%20Against%20Ships%20in%20Asia%20(high-res).pdf) (pristupljeno 01.02.2023)
- [34] ReCAAP ISC. (2019). Guidance on Abduction of Crew in the Sulu-Celebes Seas and Waters off Eastern Sabah. Preuzeto sa [https://www.recaap.org/resources/ck/files/guide/Recaap\\_guidance\\_FA\(single\).pdf](https://www.recaap.org/resources/ck/files/guide/Recaap_guidance_FA(single).pdf) (pristupljeno 01.02.2023)
- [35] ReCAAP ISC. (2022). Guide Book on Identification of Fishing Boats in Asian Waters. Preuzeto sa <https://www.recaap.org/resources/ck/files/guide/Guide%20Book%20on%20Identification%20of%20Fishing%20Boats%20in%20Asian%20Waters%20Spread.pdf> (pristupljeno 01.02.2023)
- [36] ReCAAP ISC. (2022). ReCAAP ISC Annual report 2022 Piracy and armed robbery against ships in Asia. Preuzeto sa <https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/annual/ReCAAP%20ISC%20Annual%20Report%202022.pdf> (pristupljeno 01.02.2023)
- [37] ReCAAP ISC. (2022). Regional Guide 2 To Counter Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia. Preuzeto sa [https://www.recaap.org/resources/ck/files/guide/Regional%20Guide%202%20to%20Counter%20Piracy%20%20Armed%20Robbery%20against%20Ships%20in%20Asia%20\(HR\)%20v1.pdf](https://www.recaap.org/resources/ck/files/guide/Regional%20Guide%202%20to%20Counter%20Piracy%20%20Armed%20Robbery%20against%20Ships%20in%20Asia%20(HR)%20v1.pdf) (pristupljeno 01.02.2023)

- [38] ReCAAP ISC. About RECAAP Information Sharing Centre: Combating Maritime Robbery, Sea Piracy. Preuzeto sa [https://www.recaap.org/about\\_ReCAAP-ISC](https://www.recaap.org/about_ReCAAP-ISC) (pristupljeno 29.01.2023)
- [39] ReCAAP ISC. ReCAAP ISC Reports. Preuzeto sa <https://www.recaap.org/reports> (pristupljeno 01.02.2023)
- [40] Schäfer, D. F. (2022). Causes of piracy A Qualitative Comparative Analysis of piracy in Africa and Southeast Asia, Master Thesis, Radboud University, Nijmegen School of Management, Netherlands. Preuzeto sa <https://theses.ubn.ru.nl/server/api/core/bitstreams/a9099089-ced5-42b7-aaf5-01158ea8df21/content> (pristupljeno 18.01.2023)
- [41] UKMTO. About UKMTO. Preuzeto sa <https://www.ukmto.org/about-ukmto> (pristupljeno 29.01.2023)
- [42] UKMTO. Maritime security chart Red Sea, Gulf of Aden and Arabian Sea, Q6099. Preuzeto sa <https://www.ukmto.org/-/media/ukmto/images/qcharts/q6099.pdf?la=en> (pristupljeno 29.01.2023)
- [43] UKMTO. Reporting Formats. Preuzeto sa <https://www.ukmto.org/indian-ocean/reporting-formats> (pristupljeno 29.01.2023)
- [44] UN. UN Security Council Resolution 1566 (2004) on Threats to International Peace and Security Caused by Terrorist Acts – United Nations and the Rule of Law. Preuzeto sa <https://www.un.org/ruleoflaw/blog/document/security-council-resolution-1566-2004-on-threats-to-international-peace-and-security-caused-by-terrorist-acts/>.(pristupljeno 15.12.2022)
- [45] UNCLOS. Article 101: Definition of piracy. Preuzeto sa [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf) (pristupljeno 10.12.2022)
- [46] Urbanski, J.; Morgas, W. & Miesikowski, M. (2009). The present and expected changes in maritime safety, security and defense functions. In: Weintrit, A., Marine navigation and safety of sea transportation. pp 3-3, CRC, Boca Raton, USA
- [47] Vrus, D. (1995). Moderno piratstvo i sigurnost plovidbe. Naše more, Vol. 42, No. 3-4, 169-179. Preuzeto sa <https://hrcak.srce.hr/file/307937> (pristupljeno 18.01.2023)
- [48] Zec, D. (2001). Sigurnost na moru. Pomorski Fakultet u Rijeci, Rijeka.

## POPIS SLIKA

Slika 1. Međunarodni preporučeni tranzitni koridor (IRTC) [14].....	15
Slika 2. Prikaz broja prijavljenih oružanih pljački po geografskim regijama od 2019. do travnja 2024. godine [10, 11, 25, 27, 39].....	25
Slika 3. Prikaz broja prijavljenih piratskih napada po geografskim regijama od 2019. do travnja 2024. godine [10, 11, 25, 27, 39].....	26
Slika 4. Prikaz broja prijavljenih terorističkih napada po geografskim regijama od 2019. do travnja 2024. godine [10, 11, 25, 27, 39].....	27
Slika 5. Odnosi među vrstama napada u području Jugoistočne i istočne Azije od 2019. do travnja 2024. godine [10, 25, 39].....	28
Slika 6. Odnos između intenziteta napada, broja napadača i mjesta napada u regiji Jugoistočne i istočne Azije od 2019. do travnja 2024. godine [10, 25, 39] .....	29
Slika 7. Odnosi među vrstama napada u srednjeameričkom području od 2019. do travnja 2024. godine [10, 11, 25].....	32
Slika 8. Odnos između intenziteta napada, broja napadača i mjesta napada u srednjeameričkom području od 2019. do travnja 2024. godine [10, 11, 25].....	33
Slika 9. Odnosi među vrstama napada u zapadnoafričkom području od 2019. do travnja 2024. godine [11, 25, 27].....	35
Slika 10. Odnos između intenziteta napada, broja napadača i mjesta napada u zapadnoafričkom području od 2019. do travnja 2024. godine [11, 25, 27].....	36
Slika 11. Realizirani teroristički napadi u istočnoafričkom području od 2019. do travnja 2024. godine [25, 29, 42].....	38

## POPIS TABLICA

Tablica 1. Obrazac za prijavu početnog izvješća prema UKMTO-u [42].....	10
Tablica 2. Obrazac za prijavu dnevnog izvješća prema UKMTO-u [42].....	10
Tablica 3. Obrazac za prijavu završnog izvješća prema UKMTO-u [42].....	11
Tablica 4. Obrazac za prijavu izvješća o sumnjivim/ nepravilnim aktivnostima prema UKMTO-u [42] .....	11
Tablica 5. Obrazac za prijavu podataka o brodu prema MSCHOA [42] .....	12
Tablica 6. Obrazac za prijavu podataka o kretanju broda prema MSCHOA [42].....	12
Tablica 7. Predložene mjere samozaštite od MSCHOA[42].....	13
Tablica 8. Razina upotrijebljene sile .....	22
Tablica 9. Odnos između vrsta napada i uspješnih/ neuspješnih napada u regiji Jugoistočne i istočne Azije od 2019. do travnja 2024. godine [10, 25, 39] .....	28
Tablica 10. Odnos između vrsta napada i uspješnih/ neuspješnih napada na srednjeameričkom području od 2019. do travnja 2024. godine [10, 11, 25].....	31
Tablica 11. Odnos između vrsta napada i uspješnih/ neuspješnih napada na zapadnoafričkom području od 2019. do travnja 2024. godine [11, 25, 27] .....	34



## POPIS KRATICA

ISM Code (engl. <i>International Safety Management Code</i> )	Međunarodni pravilnik upravljanja sigurnošću
ISPS Code (engl. <i>International Ship and Port Facility Security Code</i> )	Međunarodni pravilnik o sigurnosti brodova i luka
IMO (engl. <i>International Maritime Organization</i> )	Međunarodna pomorska organizacija
UNCLOS (engl. <i>United Nations Convention on the Law of the Sea</i> )	Konvenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora
AMSSA (engl. <i>African Maritime Safety &amp; Security Agency</i> )	Afrička agencija za pomorsku sigurnost i sigurnost plovidbe
IMB (engl. <i>International Maritime Bureau</i> )	Međunarodni pomorski ured
SUA Convention (engl. <i>Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation</i> )	Konvencija o suzbijanju nezakonitih radnji protiv sigurnosti pomorske plovidbe
UKMTO (engl. <i>United Kingdom Maritime Trade Operations</i> )	Operacije trgovanja pomorskim putem Ujedinjenog Kraljevstva
MDAT-GoG (engl. <i>Maritime Domain Awareness for Trade Gulf of Guinea</i> )	Pomorska svijest o domeni trgovine - Gvinejski zaljev
MSCHOA (engl. <i>Maritime Security Centre – Horn of Africa</i> )	Centar za pomorsku sigurnost - Rog Afrike
ReCAAP (engl. <i>Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia</i> )	Regionalni sporazum o suradnji u borbi protiv piratstva i oružane pljačke brodova u Aziji
ReCAAP ISC (engl. <i>ReCAAP Information Sharing Centre</i> )	Centar za razmjenu informacija
Singapore IFC (engl. <i>Singapor Information Fusion Centre</i> )	Singapurski centar za sjedinjenje informacija
CSSN (engl. <i>Caribbean Safety and Security Net</i> )	Mreža za pomorsku sigurnost i sigurnost plovidbe u karipskom moru

ICC (engl. <i>International Chamber of Commerce</i> )	Međunarodna trgovinska komora
MSTC (engl. <i>Maritime Security Transit Corridor</i> )	Pomorski sigurnosni tranzitni koridor
VRA (engl. <i>Voluntary Reporting Area</i> )	Područje dobrovoljnog izvještavanja
BMP (engl. <i>Best Management Practice</i> )	Priručnik najbolje prakse
IRTC (engl. <i>International Recommended Transit Corridor</i> )	Međunarodno preporučeni tranzitni koridor
PCASP (engl. <i>Privately contracted armed security personnel</i> )	Privatno naoružano osoblje za sigurnosnu zaštitu
PAST (engl. <i>Privately armed security team</i> )	Privatni naoružani sigurnosni tim

