



# ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΠΡΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Α.Ε.Ν. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΣΧΟΛΗ  
ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: ΝΟΤΟΥ  
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ  
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΤΣΟΥΛΗΣ  
ΝΙΚΟΛΑΟΣ

**Ν. ΜΗΧΑΝΙΩΝΑ**  
**ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 2016**  
**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ**  
**ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**  
**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ**

**- ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΩΝ  
ΦΟΡΤΙΩΝ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ -**

**ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΝΟΤΟΥ ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ**

**Α.Γ.Μ.: 3238**

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

Α/Α	Όνοματεπώνυμο	Ειδικότης	Αξιολόγηση	Υπογραφή
1	ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΠΟΥΔΩΝ		
2	ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Α΄ Ε.Ν.		
3				
<b>ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ</b>				

**Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΠΟΥΔΩΝ: ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ**

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Με την συγκεκριμένη πτυχιακή εργασία, γίνεται μια προσπάθεια καταγραφής των επιπτώσεων του φαινομένου της πειρατείας στην ναυτιλία και ως εκ τούτου στην οικονομία, μιας που υπάρχει αλληλοσύνδεση των δύο. Καθώς τα κρούσματα πειρατείας είναι τόσο παλιά όσο σχεδόν και η ενασχόληση του ανθρώπου με την θάλασσα, γίνεται και μια ιστορική αναδρομή της δράσης των πειρατών για όλα τα μήκη και τα πλάτη του πλανήτη μας. Ταυτόχρονα, επιχειρούμε να αναδείξουμε τις συγκυρίες αλλά και τις συνθήκες εγκαθίδρυσης ενός πλαισίου πειρατικής δράσης και αναλύουμε τις συνέπειες σε φορείς που τυχόν εμπλέκονται, όπως η ναυτιλία, η οικονομία, τοπική και εθνική, η κοινωνία, το ανθρώπινο στελεχιακό δυναμικό, το οικογενειακό περιβάλλον κτλ. Στην συνέχεια παραθέτουμε μια περιγραφή της εξέλιξης του φαινομένου στην λεκάνη της Μεσογείου αλλά και στην Ελλάδα, ενώ αναφέρουμε το βαθμό που η χώρα μας επηρεάζεται, εστιάζουμε στα μέτρα που έχουν ληφθεί και συνοψίζουμε με προτάσεις για μελλοντικό περιορισμό του φαινομένου και την γενικότερη προστασία του εμπορικού πλοίου από ανάλογη παράνομη δράση.

## Πίνακας περιεχομένων

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup></b> .....	<b>4</b>
1.1. ΟΡΙΣΜΟΣ .....	4
1.2. ΔΙΑΚΡΙΣΗ.....	4
1.3. ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ .....	5
1.4. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ .....	5
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup></b> .....	<b>8</b>
2.1 ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΕΙΡΑΤΩΝ.....	8
2.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΠΕΙΡΑΤΩΝ.....	8
2.3 ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΤΩΝ ΠΕΙΡΑΤΩΝ .....	9
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup></b> .....	<b>12</b>
3.1 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ .....	12
3.2 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ.....	15
3.3 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ .....	16
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup></b> .....	<b>19</b>
4.1 ΑΜΕΣΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ.....	19
4.2 ΕΜΜΕΣΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ .....	20
4.3 ΜΕΛΕΤΗ ΚΟΣΤΟΥΣ.....	27
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup></b> .....	<b>29</b>
5.1 ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ.....	29
5.2 ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΕΝΗ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ .....	38
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6<sup>ο</sup></b> .....	<b>40</b>
6.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	40
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7<sup>ο</sup></b> .....	<b>42</b>
7.1 ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	42

## Κεφάλαιο 1<sup>ο</sup>

### 1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ - ΕΤΥΜΟΛΟΓΙΑ

Οι λέξεις «πειρατεία» και «πειρατής» προέρχονται από το αρχαίο ελληνικό ρήμα πειράω-ῶ, το οποίο σημαίνει προσπαθώ, δοκιμάζω. Η πρώτη γραπτή εμφάνισή τους (τοῖς πειραταῖς) γίνεται σε ένα αθηναϊκό ψήφισμα της ελληνιστικής περιόδου προς τιμήν του στρατηγού Επιχάρους, ο οποίος κατά το Χρεμωνίδειο πόλεμο διακρίθηκε στη φύλαξη των ακτών της πόλης.<sup>1</sup>

Η πειρατεία είναι ένα από τα σοβαρότερα εγκλήματα του Διεθνούς Δικαίου. Αν και σαν ορισμός παραπέμπει σε πράξεις άλλων εποχών, εντούτοις σήμερα έχει πάρει άλλη μορφή και είναι ακόμη δυστυχώς επίκαιρη με άπειρες συνέπειες, αφού το 80% των εμπορικών μεταφορών γίνεται με πλοία.

Προσπαθώντας να δώσουμε τον ορισμό της πειρατείας διαπιστώνουμε ανυπαρξία σύμφωνης γνώμης των διεθνολόγων. Κατά τον επίσημο ορισμό του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, όπως περιλαμβάνεται στο άρθρο 100, 101, της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών (έτος 1982), (“περί ανοικτών θαλασσών”), πειρατεία ονομάζεται κάθε πράξη βίας ή αιχμαλώτισης ή απόσπασης, η οποία διαπράττεται στην ανοιχτή θάλασσα ή τα διεθνή ύδατα από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ενός ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους (εάν πρόκειται για αεροπειρατεία), και στρέφεται εναντίον προσώπων ή ιδιοκτησίας που μεταφέρονται μ’ ένα άλλο σκάφος<sup>2</sup>.

### 1.2 ΔΙΑΚΡΙΣΗ

Κατά την επικρατούσα άποψη και την σύγχρονη πρακτική η πειρατεία συνίσταται από τις ακόλουθες πράξεις:

1. Κάθε παράνομη πράξη άσκησης βίας ή κράτησης ή πράξη διαρπαγής που τελείται για ιδιωτικούς σκοπούς υπό του πληρώματος, ή επιβατών ενός πλοίου ή αεροσκάφους και στρέφεται: α) εις μεν τις ανοιχτές θάλασσες εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους ή εναντίον προσώπων ή

<sup>1</sup>Philip De Souza, Piracy in the Graeco-Roman World, σελ. 3. Εκδότης Cambridge University Press, 2002

<sup>2</sup>ΟΗΕ, Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982, άρθρο 101

περιουσίας επί του ίδιου σκάφους ή αεροσκάφους, β) Εναντίον πλοίου ή αεροσκάφους, προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων σε τόπο μη υποκείμενο σε δικαιοδοσία κάποιου κράτους. 2. Κάθε πράξη εκούσιας συμμετοχής σε παραπάνω δράση του πλοίου ή αεροσκάφους με πλήρη γνώση ότι καθίσταται αυτό πειρατικό. 3. Κάθε πράξη υποκίνησης ή εκ προθέσεως διευκόλυνσης μίας εκ των παραπάνω πράξεων.

### 1.3 ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ

Σύμφωνα με τα παραπάνω, πειρατεία δεν θεωρείται η διάπραξη τέτοιων ενεργειών από τις νόμιμες αρχές ενός κράτους στα πλαίσια άσκησης των καθηκόντων τους, π.χ. στο ενδεχόμενο που μεταφέρονται με αυτό παράνομα εμπορεύματα, έχει εισέλθει παράνομα στα χωρικά ύδατα ή έχει εκδοθεί εντολή κατάσχεσής του. Είναι όμως πειρατεία η διάπραξη τέτοιων ενεργειών από πλήρωμα σκάφους που ανήκει μεν στις νόμιμες αρχές, αλλά έχει στασιάσει το πλήρωμά του, εξομειούμενο έτσι σε ιδιωτικό<sup>3</sup>.

Επίσης, σε καμιά περίπτωση δεν χαρακτηρίζεται πειρατεία η αιχμαλώτιση ή καταλήστευση ενός σκάφους από τις Ένοπλες Δυνάμεις μιας εχθρικής χώρας σε καιρό πολέμου - σε αυτήν την περίπτωση ομιλούμε περί απόσπασης λείας, αντίστοιχης της λαφυραγωγής στον κατά ξηράν πόλεμο<sup>4</sup>.

### 1.4 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Η γραπτή εμφάνιση της πειρατείας για πρώτη φορά στους ελληνιστικούς χρόνους δεν σημαίνει ότι ήταν ανύπαρκτη πριν τα ελληνιστικά χρόνια - αντιθέτως, από τις απαρχές της ιστορίας συναντάμε το φαινόμενο σε πολλά μέρη της Μεσογείου. Η αρχαία ελληνική γραμματεία βρίθει αναφορών από τα ομηρικά κίολας έπη, για ομάδες που επέδραμαν από την θάλασσα εναντίον ξένων πλοίων ή παραλιακών πόλεων με σκοπό τον προσπορισμό πλούτου και σκλάβων. Χρησιμοποιούσε όμως τη λέξη «ληστής», για να περιγράψει την ληστεία που συνέβαινε στην ξηρά αλλά και στην κατά θάλασσα.

<sup>3</sup> ΟΗΕ, ό.π., άρθρο 102

<sup>4</sup><https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%B1%CF%84%CE%B5%CE%AF%CE%B1>

Αλασγικές, Αιγυπτιακές και Ουγκαριτικές πηγές της 2ης π.Χ. χιλιετίας, Ο Όμηρος, Ο Ηρόδοτος, ο Θουκυδίδης, ο Λίβιος και ο Πλούταρχος, οι περισσότεροι συγγραφείς της αρχαιότητας ασχολήθηκαν με τη δράση των πειρατών.

Πέραν όμως των καταγραφών, όλοι οι ιστορικοί συγκλίνουν πως η Μεσόγειος Θάλασσα υπήρξε ο πρώτος ευρύς γεωγραφικός χώρος στον οποίο η πειρατεία ως φαινόμενο απέκτησε μαζικά χαρακτηριστικά. Αξιοποιήθηκε από όλους τους λαούς της Θαλάσσιας Λεκάνης ως ένας τρόπος απόκτησης υλικού πλούτου και δούλων, ξεκινώντας από τους προϊστορικούς Λαούς της Θάλασσας και τους Ετρούσκους μέχρι τους Ιλλυριούς, τους Κίλικες, ακόμα και τους Έλληνες που μαζί με τον κλασικό πολιτισμό γέννησαν κάποιους από τους πιο δραστήριους πειρατές του τότε γνωστού κόσμου. Σε περιόδους ισχυρής ηγεμονίας λαών σε ευρύτερα τμήματα της θάλασσας (Αιγύπτιοι, Μινωίτες, Αθηναίοι) περιόριζε προσωρινά τη δράση των πειρατών, αλλά αυτό δεν σήμαινε και την οριστική εξάλειψή τους. Οι Ρωμαίοι ήταν αυτοί που τελικά πέτυχαν την καταστολή της πειρατείας τον 1ο αι. π.Χ. με το Γαβίνειο Νόμο, κάτι που οφείλεται σε δύο κυρίως λόγους: την στρατιωτική δύναμη, αφού μόνο τότε κάποιο κράτος κατέκτησε τέτοια ισχύ ώστε να μπορεί να επιβάλει το νόμο του σε ολόκληρη τη Μεσόγειο, και την πολιτική ισχύ, με τη μετατροπή της Μεσογείου σε ρωμαϊκή θάλασσα.

Για τους επόμενους αιώνες η ναυσιπλοΐα στη Μεσόγειο θα διεξαγόταν αδιατάρακτα, χωρίς το φόβο της πειρατείας, και οι λίγες προσπάθειες αναβίωσής της θα καταστέλλονταν εύκολα από τους Ρωμαίους (π.χ. Δυτικό Τυρρηνικό, 6 μ.Χ).<sup>5</sup> Η επανεμφάνισή της έγινε πια κατά την κρίση του 3ου αιώνα και αργότερα κατά το πέρασμα από την Αρχαία Εποχή στο Μεσαίωνα, όταν γερμανικά φύλα επέδραμαν κατά εδαφών της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας.

Το 439, η κατάληψη της Καρχηδόνας από τους Βανδάλους σηματοδότησε την απώλεια των βορειοαφρικανικών επαρχιών και την έναρξη εκτεταμένης πειρατικής δραστηριότητας αυτού του γερμανικού φύλου, η οποία ταλαιπώρησε την ιταλική χερσόνησο και έφθανε ακόμη και στις ακτές του ανατολικού τμήματος της αυτοκρατορίας.<sup>6</sup> Σε μια από τις επιδρομές τους, κατέλαβαν και λεηλάτησαν την ίδια τη Ρώμη (455), ενώ το

<sup>5</sup> Cambridge Ancient History, vol. x, σελ. 384 & 443

<sup>6</sup> Treadgold, σελ. 92

βασίλειό τους θα καταλυθεί μόλις το 534, όταν ο αυτοκράτορας Ιουστινιανός έστειλε εναντίον τους το στρατηγό Βελισσάριο.<sup>7</sup>

Γενικά - και με αραιές εξαιρέσεις - το ανατολικό τμήμα της αυτοκρατορίας (γνωστό στις μέρες μας ως Βυζαντινή Αυτοκρατορία) διατήρησε την ασφάλεια στην Ανατολική Μεσόγειο έως την εμφάνιση των Αράβων πειρατών, σε αντίθεση με το δυτικό που κατέρρευσε και μαζί του η ειρήνη στις θάλασσες που εξουσίαζε.

Κατά τον μεσαίωνα εμφανίσθηκε στη Δυτική Ευρώπη ένας νέος εννοιολογικός διαχωρισμός, όσον αφορά το ηθικό και νομικό περιεχόμενο της πειρατείας. Ως πειρατής περιγραφόταν πια ο παράνομος που λήστευε πλοία τόσο σε καιρό ειρήνης όσο και σε καιρό πολέμου, ενώ ως κουρσάρος (από τη γαλλική λέξη corsaire) ο ιδιώτης που εξουσιοδοτούνταν από τις αρχές ενός κράτους να διαπράττει πειρατικές ενέργειες εναντίον εχθρικών, (προς το κράτος εντολέα), πλοίων και πόλεων σε καιρό πολέμου («κούρσα»). Βεβαίως ο κουρσάρος της μιας αντιμαχόμενης πλευράς, όσες εξουσιοδοτήσεις κι αν διέθετε, δεν έπαυε να θεωρείται πειρατής για την άλλη.<sup>8</sup>

Σήμερα, οι περιοχές που το φαινόμενο παρουσιάζει έξαρση είναι είναι χώρες υπό ανάπτυξη (Βραζιλία, Ινδονησία, Φιλιππίνες) όπως και τριτοκοσμικές χώρες (Νιγηρία, Σομαλία, Ιράκ, Ομάν). Οι τελευταίες έχουν και την μεγαλύτερη εγκληματική δραστηριότητα καθώς σύμφωνα με στατιστικές και διεθνείς παρατηρήσεις, όσο πιο πολύ αναπτύσσεται η οικονομία μιας χώρας τόσο μειώνονται τα κρούσματα πειρατικής δράσης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Βραζιλία, η οποία αν και πριν από 2 με 3 δεκαετίες ήταν επικίνδυνος προορισμός, κυρίως στα αγκυροβόλια, σήμερα τα περιστατικά έχουν μειωθεί σημαντικά.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί πως τα καρτέλ της πειρατείας σήμερα είναι πολύ καλά οργανωμένα τόσο σε επιχειρηματικό επίπεδο, όσο και σε επίπεδο διασυνδέσεων. Φαίνεται να διατηρούν επαφές με τις τοπικές λιμενικές αστυνομικές, τελωνειακές, ναυτιλιακές αρχές, προκειμένου να εξασφαλίσουν τις απαραίτητες πληροφορίες για την κίνηση των πλοίων στο λιμάνι δράσης τους.

<sup>7</sup> Treadgold, σελ. 153, 185

<sup>8</sup><https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%B1%CF%84%CE%B5%CE%AF%CE%B1>



## Κεφάλαιο 2<sup>ο</sup>

### 2.1. ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΕΙΡΑΤΩΝ

Κατά την διάρκεια της πειρατείας συμβαίνουν κάποια γεγονότα σε αλληλουχία, είτε μεμονωμένα. Ενδεικτικά, οι δράσεις όπως αυτές έχουν σημειωθεί μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

1. Επιβίβαση αγνώστων-πειρατών στο πλοίο
2. Βίαιη απόσπαση αντικειμένων και χρημάτων
3. Απαγωγή μέλων του πληρώματος για λύτρα και συνακόλουθη κράτηση ομήρων
4. Δολοφονίες και βιαιοπραγίες
5. Καταστροφές γενικής φύσεως για εκφοβισμό
6. Βλάβες και σαμποτάζ στο πλοίο με συνέπεια σε κάποιες περιπτώσεις την βύθιση του
8. Καταστροφή τμημάτων του πλοίου
9. Εσκεμμένη βύθιση του πλοίου

### 2.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΠΕΙΡΑΤΩΝ

Οι πειρατές σήμερα ανάλογα με τον τρόπο και την ακτίνα δράσης τους μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε δύο μεγάλες ομάδες:

A) Τους ερασιτέχνες ή αλλιώς ομορτουμιστές, που δρούν σχετικά κοντά στις ακτές, σε απόσταση λιγότερη των 100 μιλίων από αυτές.

B) Τους οργανωμένους και με περισσότερο επαγγελματισμό που ανοίγονται σε μεγαλύτερες αποστάσεις από την ακτή και συγκεκριμένα ως τα 500-600 μίλια.

Παρατηρούμε επίσης πως ανάλογα με το παρελθόν και το υπόβαθρο τους ανήκουν σε κάποιες κατηγορίες. Αυτό δεν σημαίνει πως η κάθε κατηγορία δρα μόνη της αλλά ότι οργανώνονται όλοι μαζί σε ομάδες με σκοπό την καλύτερη εκτέλεση της εγκληματικής πράξης. Έχουμε λοιπόν τις κάτωθι ομάδες:

- Τους παλιούς ψαράδες, οι οποίοι θεωρούνται οι ενορχηστρωτές των επιχειρήσεων καθώς είναι άριστοι γνώστες της θάλασσας.
- Τους παλιούς στρατιωτικούς, οι οποίοι κατέχουν την ικανότητα άμεσης επιβολής της στρατιωτικής δύναμης και εκπαίδευσης τους.
- Τους τεχνικούς ειδήμονες, που είναι άριστοι γνώστες των τεχνολογικών θεμάτων.

Μπορούν να χειριστούν υπολογιστές και τον γενικότερο εξοπλισμό όπως δορυφορικά τηλέφωνα, συσκευές GPS και κάθε άλλου είδους παρόμοιο τεχνολογικό εργαλείο.

Έχει παρατηρηθεί πως αυτές οι ομάδες συνδυάζουν τις ικανότητες τους, συγκροτούν κυκλώματα και με βίαιες πρακτικές επιτίθενται στον εμπορικό στόλο με σκοπό να αρπάξουν λύτρα τα οποία και εν συνεχεία μοιράζονται.

### 2.3 ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΤΩΝ ΠΕΙΡΑΤΩΝ

Η πρόσφατη οικονομική κρίση στην παγκόσμια οικονομία και η συνακόλουθη αύξηση της φτώχειας των χωρών του τρίτου κόσμου έχουν συμβάλλει ανησυχητικά στην αύξηση της πειρατείας. Επίσης η πολιτική αποσταθεροποίηση των περιοχών της ανατολικής κυρίως πλευράς του πλανήτη όπου και εστιάζονται τα περισσότερα κρούσματα, βοηθά περισσότερο προς αυτή την κατεύθυνση. Αποτέλεσμα, η ολοένα και αυξανόμενη κίνηση από πλευράς πειρατών, οι οποίοι μοιάζουν να περιφέρονται ανενόχλητοι σε διάφορα σημεία αναζητώντας λεία.

Οι ομάδες αυτές αναζητούν και επιτίθενται σε όλα τα πλοία, κάθε τύπου, είτε αυτό είναι αλιευτικό πλοιάριο είτε και γιοτ πολυτελείας. Επίσης φαίνεται να προτιμούν πετρελαιοφόρα και χημικά πλοία, λόγω του μεγάλου κόστους του φορτίου τους, ενώ ιδιαίτερο ρόλο παίζει ο αριθμός των μελών του πληρώματος. Όσο λιγότερα άτομα εργάζονται σε ένα πλοίο τόσο πιο ευάλωτο φαίνεται να είναι στις διαθέσεις των πειρατών και γι αυτό διαπιστώνουμε πως αγνοούν τα κρουαζιερόπλοια λόγω του αριθμού πληρώματος. Ας σημειώσουμε εδώ πως η τάση να υπάρχει όλο και λιγότερο προσωπικό στα πλοία λόγω της αυτοματοποίησης των εργασιών, σαφώς και επιδεινώνει τις προοπτικές για το μέλλον.

Οι πειρατές επιτίθενται με πυροβόλα όπλα, και περιστασιακά, με δυναμίτη. Οι πιο επικίνδυνοι χρησιμοποιούν αυτόματα οπλοπολυβόλα

(τύπου UZIS), φέρουν εξελιγμένο τεχνολογικό υλικό εξοπλισμό και επιτίθενται με ταχύπλοα ντυμένοι στα μαύρα, κυρίως τη νύχτα.

Οι ως τώρα αναφορές δείχνουν ότι ένα μεγάλο μέρος των λύτρων που εισπράττονται χρησιμοποιείται από τους πειρατές για τον εξοπλισμό και το γενικότερο κόστος των μελλοντικών επιχειρήσεων τους. Συμπεριλαμβάνονται λειτουργικά, λογιστικά και κόστη προσωπικού. Στον πίνακα που παρατίθεται γίνεται μια προσπάθεια να τα συνοψίσουμε:

Άτομα ή Ομάδες	Ποσοστά όπως Κατανέμονται
ΑΦΕΝΤΙΚΑ	20%
ΠΕΙΡΑΤΕΣ	30%
ΚΡΑΤΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ	30%
ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ	20%

Πηγή: EU NAVFOR

Ο πρώτος τη τάξει πειρατής παίρνει μεγαλύτερο μερίδιο σε σχέση με τους υπόλοιπους και όποιος παρακούσει διαταγές της οργάνωσης πληρώνει πρόστιμο. Σε περίπτωση που κάποιος από την εγκληματική ομάδα χάσει την ζωή του σε κάποια επιχείρηση, η οικογένεια του αποζημιώνεται οικονομικά από τους υπόλοιπους.

Διαπιστώνεται επίσης πως ακολουθούν ένα στοιχειώδες πλαίσιο οργάνωσης και κρατούν ακόμη και βιβλία σχετικά με τις επιθέσεις στις οποίες έχουν προβεί και τα χρήματα τα οποία δαπανούν και εισπράττουν. Το λειτουργικό κόστος των επιχειρήσεων τους είναι δύσκολο να εκτιμηθεί και ποικίλει ανάλογα με τον εξοπλισμό που χρησιμοποιούν αλλά και την περίπτωση.

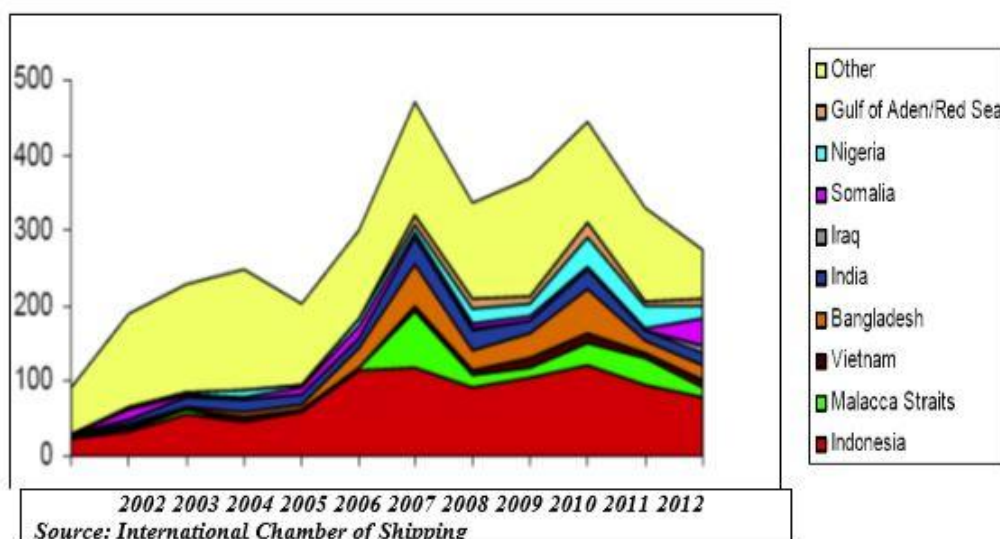
Δυστυχώς η τοπική κοινωνία είναι συνένοχη πολλές φορές, με τους τοπικούς επιχειρηματίες να επωφελούνται από τις δραστηριότητες των πειρατικών ομάδων αφού τους προμηθεύουν με τρόφιμα και ό,τι άλλου είδους εξοπλισμό μπορεί να χρειαστούν. Ακόμη, από τα χρήματα που εισπράττονται από τις πειρατείες, επιπλέον απασχολούνται σε διάφορες δραστηριότητες στην στεριά, όπως το κτίσιμο νέων κατοικιών, αγορά αυτοκινήτων, εστιατόρια κλπ στα οποία επιδίδονται μετά από κάποια νέα είσπραξη.

Τέλος, ένα άλλο μελανό σημείο είναι η προμήθεια από τους εμπόρους προς τους πειρατές του ναρκωτικού khat, που πωλείται στις περιοχές δράσης των πειρατών έναντι 60 δολαρίων σε αντίθεση με άλλες περιοχές που στοιχίζει γύρω στα 15 δολάρια.

## Κεφάλαιο 3<sup>ο</sup>

### 3.1 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ

Το φαινόμενο της πειρατείας στη θάλασσα παρουσιάζει μια συχνότητα κρουσμάτων σε ορισμένες περιοχές και παντελή έλλειψη εμφάνισης σε κάποιες άλλες. Όπως φαίνεται παρακάτω,<sup>9</sup> οι περιοχές με την μεγαλύτερη επικινδυνότητα σε σχέση με την εμφάνιση κρουσμάτων πειρατείας, μπορούν να χωριστούν σε 3 γεωγραφικούς τομείς:



Εικόνα 1: Κρούσματα πειρατείας ανά περιοχή

- **Νοτιοανατολική Ασία και Ινδική υποήπειρος.** Στην περιοχή αυτή εντάσσονται το Μπαγκλαντές, η Ινδία, η Ινδονησία, τα στενά της Μάλακα, τα στενά της Σιγκαπούρης, η Αφρική, η Ερυθρά Θάλασσα.

Αναφορικά με την πρώτη γεωγραφική περιοχή, έχουμε να επισημάνουμε την σημασία των στενών της Μάλακα, μιας στενής ζώνης ναυσιπλοΐας που εκτείνεται σχεδόν εξακόσια ναυτικά μίλια από τη θάλασσα Ανταμάν στην Θάλασσα της Νότιας Κίνας, ανάμεσα στην Μαλαισία και την Ινδονησία. Το στενό αυτό παρέχει μια ζωτικής σημασίας ναυτιλιακή λωρίδα για τα πλοία που πλέουν από την Ευρώπη και τη Μέση Ανατολή προς την Ανατολική

<sup>9</sup> Γράφημα 1

Ασία, καθώς και για τα μικρότερα σκάφη σε τοπικές πλώες. Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί ως προς το θέμα της κυριαρχίας, μια αρχή ύψιστης σημασίας στη Νοτιοανατολική Ασία, που έχει επηρεάσει τις πολυμερείς και διμερείς προσπάθειες συνεργασίας για την αντιμετώπιση του διακρατικού προβλήματος της πειρατείας<sup>10</sup>, καθώς είναι δύσκολος ο συντονισμός των χωρών στην εν λόγω περιοχή. Ανάμεσα στις προσπάθειες αυτές συγκαταλέγεται μια σειρά συνεδριάσεων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) οι οποίες συγκαλούνται για την αντιμετώπιση πιεστικών ζητημάτων που επηρεάζουν την ασφάλεια και την προστασία της ναυτιλίας στην εν λόγω περιοχή.

The Trilateral Coordinated Patrol was launched by top military officials of Indonesia, Singapore, and Malaysia with the goal of patrolling the Straits of Malacca.

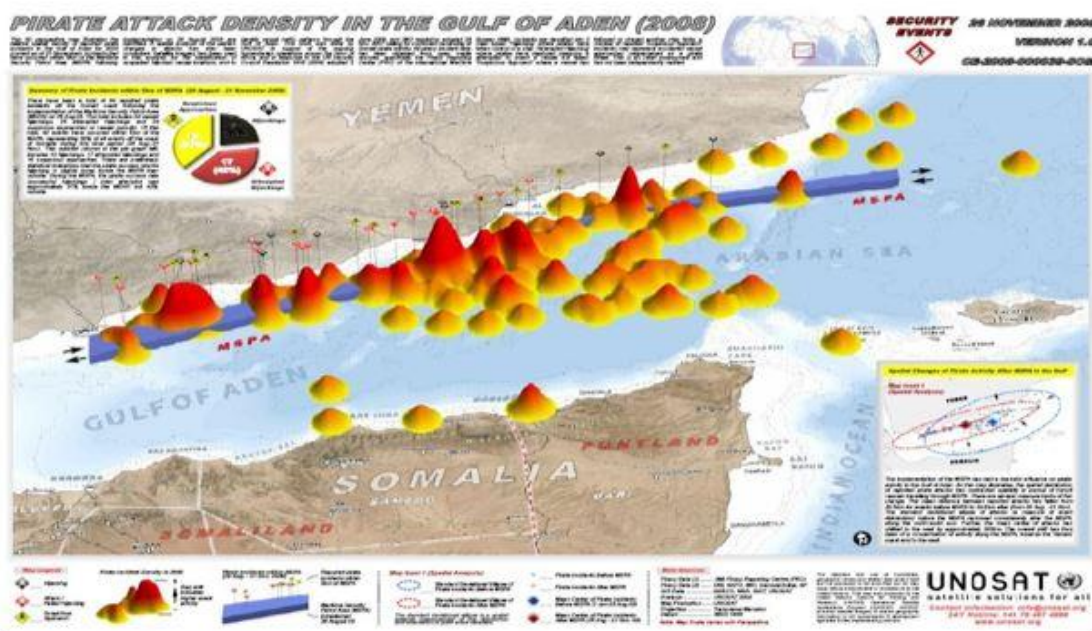


Εικόνα 2: Η πρώτη επιτυχημένη διακρατική προσπάθεια Ινδονησίας, Σιγκαπούρης και Μαλαισίας

• **Κόλπος του Άντεν και Νότια Ερυθρά Θάλασσα.** Εδώ μιλάμε για περιστατικά που λαμβάνουν χώρα στα ύδατα της Σομαλίας και στην Δυτική Αφρική.<sup>11</sup>

<sup>10</sup> Εικόνα 2

<sup>11</sup> Εικόνα 3



Όταν καθαιρέθηκε το καθεστώς Siad Barre στην Σομαλία στις αρχές του 1990, το κράτος έχασε τον έλεγχο των παράκτιων υδάτων του με αποτέλεσμα σκάφη άλλων χωρών να αλιεύουν στα ύδατα της Σομαλίας. Οι τοπικοί ψαράδες ήταν περισσότερο ή λιγότερο ανυπεράσπιστοι έναντι των μεγάλων ξένων σκαφών και πολλοί από αυτούς στράφηκαν στην πειρατεία ενώ και οι συγκρούσεις μεταξύ πολεμάρχων επεκτάθηκαν στη θάλασσα. Εάν σε αυτά προστεθεί η εύκολη πρόσβαση σε όπλα, η έλλειψη μιας κεντρικής κυβέρνησης και η στρατηγική θέση της Σομαλίας στο Κέρασ της Αφρικής, αντιλαμβανόμαστε γιατί δημιουργήθηκε η κατάσταση που καθιστά την περιοχή αυτή υψηλής επικινδυνότητας<sup>12</sup>.

Σε απόσταση μέχρι και 350 ναυτικά μίλια από τις ακτές, ένα πλοίο που κινείται αργά ή σταματά, λόγω βλάβης του κινητήρα για παράδειγμα, υπάρχει μεγάλη πιθανότητα να υποστεί πειρατεία και να χάσει φορτίο ή ακόμη και πλήρωμα. Από το 2008 ο ΟΗΕ ενέκρινε ψήφισμα το οποίο ανανεώνεται κάθε χρόνο και που επιτρέπει στα διεθνή πολεμικά πλοία να περιπολούν για πειρατές στα χωρικά ύδατα της Σομαλίας.

Σύμφωνα με τον Globalsecurity.org<sup>13</sup>, υπάρχουν τέσσερις κύριες ομάδες που δραστηριοποιούνται στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας. Η Εθνική Εθελοντική Ακτοφυλακή, που ειδικεύεται στην αναχαίτιση μικρών βαρκών

<sup>12</sup> Sep 22, 2006 - Piracy – Threat at sea. A risk analysis. Knowledge series. Knowledge series. Piracy – Threat at sea. Münchener Rück Munich Re Group

<sup>13</sup> <http://www.globalsecurity.org/military/world/para/pirates.htm>

και αλιευτικών σκαφών γύρω από το Κισμάγιο, στη νότια ακτή. Η ομάδα Marka, που αποτελείται από πολλά διάσπαρτα και λιγότερο οργανωμένα τμήματα που δραστηριοποιούνται γύρω από την πόλη της Marka. Η τρίτη σημαντική ομάδα αποτελείται από παραδοσιακούς Σομαλούς αλιείς που δραστηριοποιούνται γύρω από το Puntland και αναφέρονται ως ομάδα Puntland. Τέλος, υπάρχουν και οι πεζοναύτες της Σομαλίας, φημισμένοι ως οι πιο ισχυροί από τις πειρατικές ομάδες, με στρατιωτική δομή. Η συμπεριφορά μιας τυπικής πειρατικής επίθεσης έχει αναλυθεί και δείχνει ότι ενώ οι επιθέσεις μπορεί να αναμένονται ανά πάσα στιγμή, τα περισσότερα κρούσματα συμβαίνουν κατά τη διάρκεια της ημέρας, συχνά τις πρώτες πρωινές ώρες.

- **Νότια & Κεντρική Αμερική καθώς και τα νερά της Καραϊβικής.** Εδώ εντάσσουμε τη Βραζιλία, την Αϊτή (Port Au Prince), τη Δομινικανή Δημοκρατία, την Βενεζουέλα (Puerto La Cruz), την Τζαμάικα και τέλος, το Περού (Callao). Σύμφωνα με τις επίσημες αναφορές<sup>14</sup>, στην Βραζιλία και στο Vila do Conde οι επιθέσεις έχουν αυξηθεί, κυρίως σε περιοχές αγκυροβολίου ενώ στο Santos, τα πλοία συνιστάται να παραμένουν σε εγρήγορση αν και υπάρχει μείωση στα περιστατικά.

### 3.2 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ

Το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (IMB) διατηρεί στατιστικά στοιχεία σχετικά με τις επιθέσεις των πειρατών που χρονολογούνται από το 1995, ενώ ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός διατηρεί εκθέσεις από το 1984. Παρ'όλα αυτά, μπορεί τα δημοσιευμένα στοιχεία να μην αντικατοπτρίζουν την πραγματική έκταση του προβλήματος. Ορισμένοι ειδικοί πιστεύουν ότι ο πραγματικός αριθμός των πραγματικών πειρατικών επιθέσεων θα μπορούσε να είναι σχεδόν διπλάσιος από τους επίσημους αριθμούς. Το κέντρο αναφοράς της πειρατείας του IMB υποθέτει ότι ίσως το τεράστιο ποσοστό του 50% να παραμένουν στη σκιά. Σύμφωνα με τον Διεθνή Οργανισμό Ναυτιλίας (IMO), εκτιμάται ότι μόνο το ένα τρίτο των περιστατικών πειρατείας έχουν αναφερθεί και σύμφωνα με τον Daniel (2000) ίσως μόνο το 10% να έχουν αναφερθεί από τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Πολιτικοί λόγοι θα μπορούσαν να αποτρέψουν ναυτιλιακές εταιρείες από το να βοηθήσουν και να κινητοποιήσουν τις τοπικές αρχές.

<sup>14</sup> <http://www.iccwbo.org/products-and-services/fighting-commercial-crime/imb-piracy-reporting-centre/piracy-prone-areas-and-warnings/>



Σύμφωνα με τον Munich Re Group (2006) ανέφεραται ότι υπήρξαν περιπτώσεις στις οποίες τα θύματα ανέφεραν τις επιθέσεις και στη συνέχεια εμπλέχθηκαν σε ύποπτες έρευνες ή και θεωρήθηκαν να ευθύνονται και οι ίδιοι.

Ακόμη, η απώλεια χρόνου οδηγεί ναυτιλιακές εταιρείες να μην αναφέρουν μια επίθεση. Συνεπώς, είναι δύσκολο να πούμε πως διαθέτουμε ακριβή στοιχεία για τον αριθμό των επιθέσεων. Λόγω εμπειριών του παρελθόντος, δεν είναι περίεργο το γεγονός ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες προτιμούν να διαπραγματευτούν οι ίδιες την απελευθέρωση των μελών του πληρώματος, του πλοίου και του φορτίου τους, αντί να απορροφήσουν το κόστος, τόσο σε χρόνο και χρήμα, της αναφοράς των πειρατικών επιθέσεων στις τοπικές αρχές. Η αναφορά μιας επίθεσης σε ορισμένες τοπικές αρχές είναι χρονοβόρα και μπορεί να οδηγήσει σε καθυστέρηση αρκετών ημερών. Σύμφωνα με εκτιμήσεις, Percival (2005), τα τρεχούμενα εφάπαξ κόστη ενός πλοίου είναι περίπου US \$ 25.000 ανά ημέρα. Λόγω αυτού του γεγονότος είναι, ειδικά σε μικρότερες υποθέσεις, πιο συμφέρον για την εταιρία να μην αναφέρει το γεγονός. Τέλος, σε κάποιες περιοχές, οι ίδιοι οι τοπικοί φορείς, δεν αναφέρουν τα συμβάντα ώστε να μην αμαυρωθεί η φήμη της διαδρομής και των λιμανιών τους.

Ένα καλό παράδειγμα δίνεται από τον Hand (2008). Περιέγραψε ότι ορισμένοι πλοιοκτήτες με σημαία Σιγκαπούρης, δέχθηκαν πιέσεις να μην δηλώσουν τις επιθέσεις που δέχτηκαν στο κέντρο αναφοράς της πειρατείας στην Κουάλα Λουμπόρ. Επιπλέον, το IMB βρίσκει ότι οι επιθέσεις δεν έχουν αναφερθεί σε αυτό από τα κέντρα διάσωσης στην περιοχή της Ασίας, αλλά δηλώνονται στο κέντρο ανταλλαγής πληροφοριών (ISC) στη Σιγκαπούρη μετά τη συμφωνία περιφερειακής συνεργασίας για την καταπολέμηση της πειρατείας και ένοπλης ληστείας εναντίον πλοίων στην Ασία.

### 3.3 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

Έντονη συζήτηση υπάρχει γύρω από το αν οι ναυτιλιακές εταιρίες αναφέρουν όλα τα συμβάντα ή αν αυτά που καταγράφονται είναι αρκετά λιγότερα από όσα συμβαίνουν πραγματικά. Οι λόγοι για τους οποίους ενδεχομένως κάποιες ναυτιλιακές εταιρίες δεν δηλώνουν ανάλογα περιστατικά μπορούν να συνοψιστούν παρακάτω:

- Οι τοπικές κρατικές αρχές συχνά δεν αναφέρουν περιστατικά που συνέβησαν υπό την επιτήρηση τους στους αντίστοιχους διεθνείς οργανισμούς, προσπαθώντας να ελαχιστοποιήσουν τον κίνδυνο να βλάψουν τη φήμη του λιμανιού τους και να θέσουν σε κίνδυνο τις θαλάσσιες διαδρομές τους.
- Λόγω του γεγονότος ότι υπάρχουν διαφορές στους επίσημους ορισμούς της πειρατείας, οδηγούμαστε σε αδήλωτο των περιστατικών στα χωρικά ύδατα περιοχών, εάν οι καπετάνιοι ή/και κρατικοί αξιωματούχοι ενεργούν σύμφωνα με τον ορισμό του UNCLOS (United Nations Convention on Law of the Sea) και κρίνουν πως δεν πρέπει να τα αναφέρουν στις αρχές.
- Ορισμένες ναυτιλιακές εταιρείες αναφέρουν τα περιστατικά μόνο σε τοπικούς οργανισμούς.
- Κάποιοι πλοίαρχοι δεν αναφέρουν τις πειρατικές επιθέσεις καθώς αναμένουν ότι οι εκπρόσωποι της χώρας ούτως ή άλλως δεν μπορούν να τους βοηθήσουν.
- Ο φόβος των εταιρειών όσον αφορά στην κακή δημοσιότητα που μπορεί να προκύψει σε πελάτες από την προσοχή των μέσων ενημέρωσης.
- Όταν υπάρχει επίθεση σε μικρά σκάφη, που ανήκουν σε μικρές εταιρείες, δεν υπάρχει κανένα ενδιαφέρον για την αναφορά τέτοιου είδους επιθέσεων, ή ακόμη και δεν ξέρουν ότι οι επιθέσεις αυτές μπορούν να καταγγεληθούν.
- Σε ορισμένες περιπτώσεις, όταν γίνεται πειρατεία, μπορεί να σκοτωθούν όλοι οι επιβαίνοντες και το σκάφος να κατασχεθεί. Σε περίπτωση δε που είναι και αλιευτικό, κανείς δεν θα ακούσει για αυτό το συμβάν.
- Στην άκρως ανταγωνιστική ναυτιλιακή βιομηχανία, υπάρχει απροθυμία για τους ναυλωτές να αναφέρουν τα περιστατικά πειρατείας φοβούμενοι απώλεια μελλοντικών συμβάσεων μιας που οι πελάτες μπορεί να χάσουν την εμπιστοσύνη τους.
- Οι Εμποροπλοίαρχοι έχουν επίγνωση του γεγονότος ότι όσο περισσότερα περιστατικά έχουν αναφερθεί, τόσο μεγαλύτερο θα είναι το κόστος των μελλοντικών ασφάλιστρων κινδύνου για τις αντίστοιχες θαλάσσιες οδούς.

- Οι κυβερνήτες των πλοίων φοβούνται όταν πέφτουν θύματα πειρατείας πως αυτό αντανakλά αρνητικά στην επίδοση τους όσον αφορά στην πειθαρχία και την πρόβλεψη κινδύνων.
- Οι ναυτιλιακές εταιρείες πιστεύουν ότι αν προβληθούν με ανάλογο τρόπο, υπάρχει κίνδυνος περαιτέρω επιθέσεων στο μέλλον.
- Ορισμένες ναυτιλιακές εταιρείες αναφέρουν μόνο τα μεγαλύτερα και πιο σοβαρά περιστατικά, επειδή καθημερινές μικρές απόπειρες επιθέσεων είναι πολύ χρονοβόρο να αναφέρονται στους αρμόδιους φορείς.

## Κεφάλαιο 4<sup>ο</sup>

### 4.1 ΑΜΕΣΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ

Η συνεχιζόμενη απειλή της πειρατείας αυξάνει το κόστος της επιχείρησης εμπορίου μέσω μιας σειράς των έμμεσων και άμεσων αποτελεσμάτων. Στα άμεσα αποτελέσματα μιας πειρατείας συγκαταλέγονται η ληστεία καθεαυτή, η πληρωμή λύτρων, οι απώλειες των πλοίων και των φορτίων τους, τα κόστη επισκευής ζημιών, καθώς και οι πρόσθετες αμοιβές για τα πληρώματα. Αναλυτικά λοιπόν παραθέτουμε μια σειρά άμεσων συνεπειών.

- Καθυστερήσεις που προκλήθηκαν από απόπειρα ελιγμών διαφυγής μετά από επίθεση
- Βλάβη στο πλοίο ή το φορτίο του μετά από πραγματοποιούμενη επίθεση
- Απώλεια του χρηματοκιβωτίου και των μετρητών που διαθέτει το πλοίο
- Απώλεια του ίδιου του φορτίου μεταφοράς
- Απώλεια της σύμβασης μεταφοράς του φορτίου
- Διακοπή εργασιών και της λειτουργίας κατά τη διάρκεια της επίθεσης αλλά και των διαδικασιών της έρευνας
- Απώλεια του ίδιου του πλοίου σε περίπτωση κατάληψης του από τους πειρατές εισβολείς
- Απαγωγή και λύτρα τόσο για το πλοίο όσο και για τους ναυτικούς
- Τα έξοδα διεξαγωγής της έρευνας
- Το κόστος της διαπραγμάτευσης και παράδοσης των χρημάτων
- Ενεργοποίηση ρήτρας στη σύμβαση και πληρωμή εξαιτίας καθυστέρησης ή φθοράς του προς παράδοση εμπορεύματος
- Απάτη με πλοίο φάντασμα και απώλεια φορτίου

Για να γίνει αντιληπτό το κόστος από την καθυστέρηση κατά την διάρκεια των διαδικασιών έρευνας θα παραθέσουμε κάποια στοιχεία. Με την κοστολόγηση του καθημερινού λειτουργικού κόστους ενός πλοίου από US

\$ 10.000 έως US \$ 50.000 ή και περισσότερο, αντιλαμβανόμαστε την σημασία της ακινητοποίησης του για μια εβδομάδα σε ένα λιμάνι. Δεν είναι καθόλου υπερβολικό να πούμε ότι μερικές φορές η διεξαγωγή ερευνών από προσωπικό χαμηλής εμπειρίας και αποτελεσματικότητας από την τοπική αστυνομία, μπορεί να κοστίζει πολύ περισσότερο σε χαμένο χρόνο από μια μικρής έκτασης πειρατική επίθεση. Ακόμη, υπάρχουν παραδείγματα περιπτώσεων στις οποίες τα θύματα ανέφεραν τις επιθέσεις και στη συνέχεια ενεπλάκησαν στην διαδικασία των ερευνών ή και κηρύχθηκαν οι ίδιοι παραβάτες. Αυτό το φαινόμενο παρουσιάζεται στο παρακάτω περιστατικό, όπου βλέπουμε μια περίπτωση μη εξιχνίασης υπόθεσης αλλά και επιβολής ποινής στους ίδιους τους αξιωματικούς.

Ένα πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων υπό γερμανική σημαία έφτασε στο Port Harcourt (Νιγηρία). Οι πειρατές επιβιβάστηκαν στο πλοίο, υπό την κάλυψη του σκότους και ανέλαβαν δράση καθώς αυτό εκφορτώνονταν. Έσπασαν ένα κιβώτιο 40-Ft. γεμάτο με ανταλλακτικά για εμπορικά οχήματα και έκλεψαν τα περισσότερα. Όταν το πλήρωμα παρατηρήσε τι συνέβαινε και χτύπησε ο συναγερμός, οι ληστές επιβιβάστηκαν στις βάρκες τους και εξαφανίστηκαν. Οι αξιωματικοί του πλοίου ανέφεραν άμεσα την επίθεση στις τοπικές αρχές. Μετά τον έλεγχο των εγγράφων, οι αρχές χρέωσαν τους αξιωματικούς με την κατηγορία παράνομης εισαγωγής αγαθών και κατοχή αδήλωτων προϊόντων - ένα αδίκημα για το οποίο επιβλήθηκε ένα μεγάλο πρόστιμο. Αναφορικά με τη ληστεία, δεν έδωσαν καμία σημασία ενώ μέχρι στιγμής, όπως είναι γνωστό, κανείς δεν συνελήφθη και τα κλεμμένα εμπορεύματα δεν βρέθηκαν ποτέ.<sup>15</sup>

#### 4.2 ΕΜΜΕΣΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ

**Δαπάνες για την ασφάλεια.** Για να ελαχιστοποιηθούν οι κίνδυνοι, οι ναυτιλιακές εταιρείες επωμίζονται με το επιπλέον κόστος της μεταφοράς λόγω πρόσθετων μέτρων ασφαλείας. Η πειρατεία πιέζει για λήψη δαπανηρών μέτρων, όπως η πρόσληψη φυλάκων και κατάρτιση τους, καθώς επίσης και αγορά αμυντικού εξοπλισμού. Το κόστος αυτός πιθανότατα θα καταλήξει να επιφέρει επιπτώσεις στην τιμή των μεταφορών. Πιθανές επιπτώσεις που μπορούν να αναφερθούν:

<sup>15</sup> (Munich Re Group, 2006)

- Οι δαπάνες που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο της καταπολέμησης της πειρατείας
- Πρόσθετα μέτρα ασφαλείας
- Πρόσθετες δαπάνες για την ασφάλεια
- Αύξηση των τιμών των μεταφορών

**Το κόστος ασφάλισης.** Σε ορισμένες περιοχές, το κόστος ασφάλισης μπορεί να αυξηθεί λόγω της απειλής της πειρατείας. Ένα παράδειγμα θα μπορούσε να αναφερθεί με την περίπτωση της «επίθεσης Limburg» , καθώς μετά την επίθεση, οι ασφαλιστές τριπλασίασαν τα ασφάλιστρα για τα πλοία που καταπλέουν σε λιμάνια της Υεμένης. Ακόμη και οι πλοιοκτήτες αλλά και οι ίδιοι οι ιδιοκτήτες του φορτίου ασφαλίζονται για την περίπτωση επίθεσης των πειρατών. Σύμφωνα με την Munich Re Group (2006), είναι πολύ πιο δύσκολο για τις ασφαλιστικές εταιρείες να μειώσουν την απώλεια από τα ασφάλιστρα που καλούνται να καταβάλλουν απ'ότι οι πελάτες τους. Εάν οι ασφαλιστικές εταιρείες αντιληφθούν μια νέα αύξηση κρουσμάτων της πειρατείας σε λεγόμενα επικίνδυνα νερά, τότε είναι γεγονός ότι τα ασφάλιστρα για αυτή την περιοχή θα αυξηθούν.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν και είχαν πάντα ασφάλιση, αλλά σύμφωνα με το IMB, τα ασφάλιστρα για απαγωγή και λύτρα αυξάνονται όλο και ψηλότερα. Σήμερα, σύμφωνα με τον IMO, το ποσό του US \$1,5 εκατομμυρίου, υπολογίζεται για λύτρα ανά επίθεση. Η τιμή των μεταφορών θα μπορούσε να αυξηθεί, λόγω αυτού του φαινομένου. Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία, πως όλη αυτή η κατάσταση έχει κάνει την ναυτιλία πιο ακριβή, καθώς οι εταιρείες άρχισαν να πληρώνουν τόσο τα λύτρα όσο και τα υψηλότερα ασφάλιστρα για την προστασία των πλοίων, των φορτίων και των πληρωμάτων τους. Πιθανές επιπτώσεις σε σχέση με το κόστος ασφάλισης είναι οι εξής:

- Υψηλότερο ασφάλιστρο σε περιοχές επιρρεπείς σε πειρατεία
- Πρόσθετα λύτρα απαγωγής και ασφάλισης
- Πρόσθετο κόστος
- Αύξηση των τιμών των μεταφορών

**Τροποποίηση των θαλάσσιων εμπορικών διαδρομών.** Μια πιθανή επίπτωση επίσης, θα μπορούσε να είναι ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες μπορεί να αποφεύγουν την εξυπηρέτηση στις περιοχές που είναι επικίνδυνες για εκδήλωση πειρατείας. Εάν οι κίνδυνοι ενταθούν και συνεχίσουν να υφίστανται στη Νοτιοανατολική Ασία, τα φορτηγά πλοία μπορεί, αντί να πλεύσουν νότια της Ινδονησίας, να αποφύγουν την επικίνδυνη περιοχή και να αυξήσουν τις τιμές τους για να καταφέρουν να χρηματοδοτήσουν μακρύτερες διαδρομές. Οι διαδικασίες και οι συστάσεις των φορέων όπως ο IMO αλλάζουν συνεχώς. Η επίσημη προειδοποίηση σήμερα είναι τα πλοία να πλέουν σε απόσταση 250 ναυτικών μιλίων από την ανατολική ακτή της Αφρικής. Όλο αυτό όμως μοιραία θα οδηγήσει σε μη-βέλτιστες από πλευράς κόστους διαδρομές και αύξηση των τιμών των θαλάσσιων μεταφορών. Επιπτώσεις της αλλαγής των διαδρομών στον τομέα της ναυτιλίας είναι:

- Μεγαλύτερη απόσταση
- Μεγαλύτερο χρονικά ταξίδι
- Αποφυγή κάποιων λιμανιών που χρειάζονται εξυπηρέτηση
- Αύξηση του κόστους
- Αύξηση των τιμών των μεταφορών

**Αυθαιρεσία της πειρατείας.** Σύμφωνα με υπολογισμούς, πολλά έγκυρα δημοσιεύματα αναφέρουν το τεράστιο κόστος της πειρατείας για τις αγορές ενέργειας.<sup>16</sup> Εκτιμήθηκε για το 2011 στο αστρονομικό ποσό των \$12 δισεκατομμυρίων το χρόνο, με το πετρέλαιο να είναι ο No.1 στόχος. Οι μεγαλύτερες σε παραγωγή πετρελαίου και φυσικού αερίου χώρες, βρίσκονται γεωγραφικά κοντά σε επικίνδυνες περιοχές, άρα η μεταφορά τους αναγκαστικά πραγματοποιείται υπό το καθεστώς αυτού του κινδύνου. Σαφώς στους στόχους των επιθέσεων πειρατείας περιλαμβάνονται οι περισσότερες κατηγορίες των πλοίων αλλά, όταν πρόκειται για φορτηγά, τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών προϊόντων είναι ο μεγαλύτερος τους στόχος. Σε σχέση με την αύξηση του ανταγωνισμού στις αγορές ενέργειας, αυτό μπορεί επίσης να έχει επιπτώσεις στην παγκόσμια τιμή του πετρελαίου. Δεν θα έπρεπε επίσης να

<sup>16</sup> <http://oilprice.com/Energy/General/Global-Cost-Of-Piracy-Is-Now-12-Billion-Per-Year-Oil-Industry-No.1-Target.html>

παραβλεφθεί το γεγονός πως με την κατοχή πετρελαίου, διευκολύνονται στην περαιτέρω εκτέλεση των πειρατικών ενεργειών τους, κάτι που δημιουργεί μεγαλύτερη ανησυχία. Σήμερα, αυτή η πρακτική έχει υιοθετηθεί στο ανατολικό τμήμα της Αφρικής. Τα επιπρόσθετα κόστη από αυτή την κατάσταση, στο τέλος, θα τα επιβαρυνθεί ο καταναλωτής, με ποικίλλες συνέπειες σε τομείς της οικονομίας.

Μεγάλα πλοία με έξαλα (απόσταση από τη γραμμή του νερού στο κατάστρωμα) άνω των 10 μέτρων και ταχύτητα άνω των 20 κόμβων (37 km/u) είναι πιο δύσκολο να αποτελέσουν λεία για τους πειρατές. Εύκολοι στόχοι είναι μικρά πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με χαμηλή ταχύτητα και μικρό ύψος των εξάλων. Το ερώτημα που τίθεται είναι, εάν η πειρατεία έχει μεγαλύτερη επίδραση στις ναυτιλιακές εταιρείες με μικρότερα σκάφη ή ότι σε γενικές γραμμές οι ισχυρότεροι παίκτες θα επιβιώσουν. Σε αυτή την περίπτωση, σύμφωνα με ανάλυση του Bulkily (2003), μόνο τα πιο ακριβά και καλά εξοπλισμένα πλοία θα θεωρούν εφικτό να πραγματοποιήσουν δρομολόγια σε περιοχές υψηλού κινδύνου.

Ως εκ τούτου, λόγω της πιθανής αυθαιρεσίας των πειρατών, μπορούν να συνοψισθούν και να αναφερθούν τα ακόλουθα αποτελέσματα:

- Αυξημένος ανταγωνισμός στις ενεργειακές αγορές
- Αύξηση στην παγκόσμια τιμή του πετρελαίου
- Γενικότερη αύξηση των γενικών επιπέδων τιμών
- Αλλαγή στους ίσους όρους ανταγωνισμού

**Επιπτώσεις στο κύρος της ναυτιλίας.** Η ναυτιλία είναι μια εξαιρετικά επικερδής επιχειρηματική δραστηριότητα, και η έκθεση της σε ένα πιο επικίνδυνο περιβάλλον θα μπορούσε να οδηγήσει σε υψηλότερα ασφάλιστρα κινδύνου των επενδύσεων. Επιπλέον, οι επιπτώσεις της πειρατείας στο πλήρωμα μπορεί να είναι τεράστιες. Επιθέσεις, αρπαγή ομήρων, τραυματισμοί, κίνδυνος να σκοτωθούν κάποιιοι ή και να τραυματιστούν τόσο σοβαρά που θα οδηγηθούν σε πιθανές αξιώσεις για αποζημίωση από τις εταιρίες. Επίσης, η εργασία τους σε τέτοιο περιβάλλον θα είναι λιγότερο ευχάριστη και μπορεί να οδηγήσει σε μια συρρίκνωση της αγοράς εργασίας για τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Τέλος, επειδή το μικρό πλήρωμα είναι πιο εύκολος στόχος σε σύγχρονα φορτηγά πλοία, οι ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να ξανασκεφτούν αναφορικά με το μέγεθος των πληρωμάτων τους. Πιθανές επιπτώσεις είναι οι εξής:



- Η αύξηση των ασφαλιστρών κινδύνου των επενδύσεων
- Επιπτώσεις στο πλήρωμα
- Απαιτήσεις του πληρώματος και της οικογένειας
- Μικρότερο εργατικό δυναμικό
- Λιγότερη ποιότητα στις υπηρεσίες θαλασσιών μεταφορών
- Αύξηση του φόρτου εργασίας επί του πλοίου
- Διπλασιασμό αμοιβής εξαιτίας του μεγαλύτερου κινδύνου
- Πρόσθετο κόστος
- Αύξηση των τιμών των μεταφορών

#### **Αλλαγή στον τρόπο πραγματοποίησης των θαλάσσιων μεταφορών.**

Σύμφωνα με τον ΟΟΣΑ (2003), οι πειρατικές επιθέσεις κατά των πλοίων μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως πρόσχημα για να αλλάξουν τα θαλάσσια δρομολόγια και η διέλευση σκαφών μέσω ορισμένων θαλάσσιων διαδρόμων που εμφανίζουν συμφόρηση. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα στην περίπτωση των στρατηγικής σημασίας Στενών της Malacca, από όπου περνάνε οι περισσότερες εξαγωγές πετρελαίου της Μέσης Ανατολής προς την Ασία και το εμπόριο μεταξύ Ασίας και Ευρώπης. Οι εταιρίες θα μπορούσαν να επικαλεστούν ανησυχία διέλευσης μέσω σημείων συμφόρησης και την πιθανότητα επίθεσης, και έτσι να μειώσουν δραστικά την συχνότητα των θαλάσσιων μεταφορών. Κάτι τέτοιο μοιραία θα μπορούσε να δημιουργήσει την ανάγκη διατήρησης υψηλότερων επιπέδων σε αποθέματα προϊόντων και κατ'επέκταση συμφόρηση στα παγκόσμια συστήματα διανομής. Μακροπρόθεσμα, μηδενίζονται τα οφέλη των «just-in-time» διαδικασιών παραγωγής και υπονομεύεται η διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Οι επιπτώσεις συνοψίζονται παρακάτω:

- Λιγότερα διαθέσιμα θαλάσσια δρομολόγια
- Μεγάλα κόστη λόγω των υψηλότερων επιπέδων αποθεμάτων.

**Περιβαλλοντικές επιπτώσεις.** Η πειρατεία θα μπορούσε να οδηγήσει σε περιβαλλοντικές καταστροφές λόγω εμπλοκής με πετρελαιοφόρα. Υπάρχουν καταγεγραμμένες περιπτώσεις όπου η γέφυρα έμεινε χωρίς πλήρωμα μετά από μια επίθεση και τυχόν σύγκρουση με άλλο σκάφος θα

μπορούσε να οδηγήσει σε περιβαλλοντικές καταστροφές. Το κόστος αυτού του είδους των καταστροφών μπορεί να θεωρηθεί ως τεράστιο. Αποτελέσματα είναι:

- Περιβαλλοντική και οικολογική καταστροφή
- Σημαντικά σημεία ελέγχου κλειστά για μεγάλο χρονικό διάστημα
- Πολιτική αναταραχή και οικονομική συρρίκνωση για την περιοχή

Παρόμοιες με την πειρατία αναταραχές, θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε μακροπρόθεσμη οικονομική ύφεση στην περιοχή, όπου υπάρχουν χώρες με ήδη διαταραγμένη οικονομία. Επίσης, η παρεμπόδιση μεταφορών μπορεί να επηρεάσει την σταθερότητα στα κράτη αυτά, αφού πολλά εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την εισαγωγή ξένων εμπορευμάτων και αγαθών. Κάποιες χώρες εξαρτώνται ακόμη και σε άμεσο επισιτιστικό επίπεδο, όπως η Σομαλία, όπου είχε σημειωθεί επίθεση σε πλοία του ΟΗΕ που μετέφεραν βοήθεια σε τρόφιμα. Η οικονομική απώλεια για μια περιοχή, αποτυπώνεται καθαρά στην υπόθεση «Limburg» που παραθέτουμε παρακάτω.

#### Υπόθεση LIMBURG: 2002

<b>Οργάνωση</b>	<b><u>Al-Qaeda</u></b>
Μέσο επίθεσης	Βάρκα αυτοκτονίας
Στόχος	MV Limburg, 157,000-ton δεξαμενόπλοιο αργού πετρελαίου
Τοποθεσία	Αραβική Θάλασσα, Κόλπος του Άντεν
Ημερομηνία	6 Οκτωβρίου, 2002
Θύματα	1
Τραυματισμοί	4
Δράστες	1-2 (νεκροί)

Πηγή:

[http://www.globalsecurity.org/security/profiles/limburg\\_oil\\_tanker\\_attacked.htm](http://www.globalsecurity.org/security/profiles/limburg_oil_tanker_attacked.htm)

Στην περίπτωση αυτή, που θεωρείται θεμελιώδους σημασίας καθώς ήταν η πρώτη επιτυχημένη απόπειρα της al-Qaeda εναντίον πετρελαιοφόρων, ένα μικρό σκάφος, εμβόλισε το MV Limburg ανοιχτά των ακτών της

Υεμένης καταστρέφοντας το κήτος του και σκοτώνοντας ένα μέλος του πληρώματος, Βουλγαρικής καταγωγής.<sup>17</sup> Παρουσιάστηκε μερική διαρροή πετρελαίου, αλλά το πλοίο δεν έπαθε ανεπανόρθωτη βλάβη. Το περιστατικό χρεώνεται σε παρακλάδι της al-Qaeda με έδρα την Υεμένη.<sup>18</sup>

Αμέσως μετά την επίθεση, οι ασφαλιστικές εταιρίες έσπευσαν να τριπλασιάσουν τα ασφάλιστρα για πλοία που καταπλέουν σε λιμένες της Υεμένης. Αυτά τα ασφάλιστρα, φτάνοντας τα USD \$ 300.000 ανά πλοίο, (και USD \$ 250 ανά TEU), οδήγησε μερικές εταιρίες να αφαιρέσουν την Υεμένη από τα προγράμματά τους ή/και να στραφούν σε λιμάνια γειτονικών χωρών, παρά τις προσπάθειες της κυβέρνησης να θέσει σε εφαρμογή ένα πρόγραμμα εγγύησης σε περίπτωση απώλειας. Ως αποτέλεσμα, η διακίνηση κατρακυλησε (από 43.000 TEU το Σεπτέμβριο του 2002 έως 3000 TEU το Νοέμβριο του 2002) και αναγκάστηκαν να απολύσουν εργαζομένους. Τοπικές πηγές ισχυρίζονται ότι 3.000 άνθρωποι έχασαν την εργασία τους και η κυβέρνηση εκτιμησε τις ζημίες από την επίθεση στα 15 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ ανά μήνα. Αν υποθέσουμε ότι αυτές οι απώλειες που υπέστησαν είχαν τη διάρκεια μιας περιόδου 6 μηνών, θα ισοδυναμούσαν σχεδόν με το ΑΕΠ της Υεμένης για το 2001.<sup>19</sup>

Πιθανές επιπτώσεις που σχετίζονται με το θέμα αυτό είναι οι εξής:

- Η διακοπή των εισαγωγών/εξαγωγών
- Κίνδυνος για τον τοπικό αλιευτικό στόλο
- Κίνδυνος για την παράδοση τροφίμων (ανθρωπιστική βοήθεια)
- Κίνδυνος για την πολιτική σταθερότητα
- Οικονομική ζημία για την περιοχή.

Ανακεφαλαιώνοντας, τονίζουμε ότι παραπάνω αναφέρθηκαν οι σημαντικότερες επιπτώσεις που σχετίζονται με τις επιθέσεις της πειρατείας στις θαλάσσιες μεταφορές. Οι επιδράσεις αυτές χωρίζονται σε άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις, όπως δαπάνες για την ασφάλεια, το κόστος ασφάλισης, την πιθανότητα αλλαγής σε διαδρομές, βλάβη του κύρους των θαλάσσιων μεταφορών κ.α.. Οι άμεσες επιδράσεις σχετίζονται άμεσα με αυτό και μόνο το ξεχωριστό περιστατικό, ενώ οι έμμεσες επιδράσεις αφορούν το σύνολο της αλυσίδας, όπως και το σύνολο του

<sup>17</sup> Counterterrorism 2006.' Calendar published by National Counterterrorism Center.

<sup>18</sup> Detainee Biographies,' press release, Director of National Intelligence, Sept. 6, 2006.

<sup>19</sup> (OECD, 2003)

κλάδου της ναυτιλίας, εφοπλιστές και ναυλωτές (ιδιοκτήτες του φορτίου που μεταφέρεται).

Τα αποτελέσματα και ως εκ τούτου το πραγματικό κόστος της πειρατείας μπορεί να μετρηθεί με διάφορους τρόπους σε ανθρώπινο, πολιτικό, οικονομικό επίπεδο, ενώ σε κάθε περίπτωση υπάρχουν ισχυρά και σοβαρά επιχειρήματα.

Ωστόσο, κατά τη γνώμη μου, οι παράγοντες της ευθύνης των θαλάσσιων μεταφορών καθώς και το περιβαλλοντικό κόστος είναι δύσκολο να εκτιμηθούν με αυστηρά χρηματοοικονομικούς όρους. Από κάποιους ίσως θεωρηθεί πως δεν είναι εξ'ολοκλήρου συνδεδεμένα με την πειρατεία. Επίσης, μερικά αποτελέσματα έχουν δύο όψεις, όπως η πολιτική και οικονομική σταθερότητα. Το χαμηλό επίπεδο της πολιτικής και οικονομικής σταθερότητας είναι ένας από τους λόγους που δημιουργήθηκε ως φαινόμενο η πειρατεία, ενώ η αύξηση της πειρατείας μπορεί να προκαλέσει περαιτέρω αύξηση αυτής της αρχικής αστάθειας που γέννησε το φαινόμενο καθ'αυτό. Ακόμη, η ευθύνη διεξαγωγής της μεταφοράς φορτίων δια θαλάσσης, είναι θεμελιώδης αρχή για το οικονομικό σύστημα και κάθε διαταραχή της επιφέρει πολλές συνέπειες. Οι επιπτώσεις αυτές και το σχετικό κόστος τους, όπως η ανάγκη διατήρησης υψηλότερων εμπορικών αποθεμάτων καθώς και οι περιβαλλοντικές καταστροφές, είναι πολύ δύσκολο να μετρηθούν, ενώ η κοστολόγηση μιας αλλαγής στον τρόπο τέλεσης της επιχειρηματικής δραστηριότητας στο παγκόσμιο οικονομικό σύστημα είναι πραγματικά ανυπολόγιστη.

### 4.3 ΜΕΛΕΤΗ ΚΟΣΤΟΥΣ

#### Απώλεια Φορτίου και Μισθώματος

Εδώ τα κόστη ποικίλλουν καθώς το κάθε φορτίο είναι διαφορετικής αξίας. Παρόλα αυτά, αρκετοί έχουν κάνει προσπάθειες να υπολογίσουν το ποσό που κοστίζει κάθε επιτυχημένη πειρατεία. Συγκεκριμένα, ο διεθνής οργανισμός IUMI<sup>20</sup> το 2012, μιλάει για Μ.Ο. μισθώματος US \$12,239 την ημέρα, ενώ ο Kraska<sup>21</sup> το 2010 υπολογίζει US \$50,000 US. Ο Seltmann<sup>22</sup> (2007) εκτιμά την ζημιά μετά από μια επιτυχημένη πειρατεία από \$50,000

<sup>20</sup> IUMI, shipping statistics, 2012

<sup>21</sup> KRASKA J., 'Freakonomics' 2010, pg114

<sup>22</sup> Seltmann A., 'Global Marine Insurance Report', 2007

εως US \$1,000,000. Εάν στα ποσά αυτά αθροίσουμε και τυχόν λύτρα που δόθηκαν, το κόστος ανεβαίνει σε πολύ μεγάλα νούμερα.

### **Λύτρα**

Ο μη Κερδοσκοπικός Οργανισμός ONE EARTH FUTURE FOUNDATION<sup>23</sup>, αναφέρει πως τα ποσά που δαπανήθηκαν σε λύτρα ήταν US \$177,000,000 και US \$238,000,000 για τα έτη 2009 και 2010 αντίστοιχα.

### **Απώλεια πλοίου**

Αναφορικά με την οικονομική ζημιά σε περίπτωση απώλειας του πλοίου, αρκεί να σκεφτούμε πως ένα νεόκτιστο δεξαμενόπλοιο χωρητικότητας 300,000 DWT κόστιζε το 2010 US \$90,000,000<sup>24</sup> ενώ ένα μεταχειρισμένο 52,000 DWT US \$33,000,000. Αντιλαμβανόμαστε το μέγεθος της ζημιάς για την πλοιοκτήτρια εταιρεία, χωρίς να μετρήσουμε τα μελλοντικά διαφυγόντα κέρδη.

### **Μέτρα αντιμετώπισης**

Το κόστος προμήθευσης και εφαρμογής των μέτρων αυτοπροστασίας πληρώματος, μόνο για το 2010 σύμφωνα με τον EOF ανήλθε συνολικά για όλα τα πλοία σε US \$363,000,000 έως US \$2,5 δις ενώ για το 2011 από US \$1,064 δις έως US \$1,16 δις , ανάλογα με τον τύπο του πλοίου και τα μέτρα που υιοθετήθηκαν<sup>25</sup>.

<sup>23</sup> Bowden A., 'The economic costs of maritime piracy', Broomfield: Oceans Beyond Piracy, 2010

<sup>24</sup> Clarksons: Shipping Intelligence Network 2010, www.Clarksons.net

<sup>25</sup> Bowden A., 'The economic costs of maritime piracy', Broomfield: Oceans Beyond Piracy, 2010

## Κεφάλαιο 5<sup>ο</sup>

### 5.1 ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ

Η έμφαση σε αυτό το κεφάλαιο επικεντρώνεται κυρίως στις προετοιμασίες που έχει το ίδιο το πλήρωμα του πλοίου τη δυνατότητα να κάνει, χρησιμοποιώντας εξοπλισμό και μέσα που σε κάθε περίπτωση πρέπει να είναι άμεσα. Οι ενέργειες που θα περιγράψουμε, βασίζονται στην εμπειρία που έχει αποκτηθεί από τον τρόπο εκτέλεσης των πειρατικών επιθέσεων μέχρι σήμερα και ενδεχομένως να απαιτηθεί τροποποίηση τους με την πάροδο του χρόνου, σε ενδεχόμενη αλλαγή του τρόπου δράσης των πειρατών. Οι πλοιοκτήτες που διαθέτουν σκάφη με υψηλό αριθμό διελεύσεων μέσα από τις περιοχές υψηλού κινδύνου, θα έπρεπε να εξετάσουν το ενδεχόμενο περαιτέρω αλλαγών στα πλοία, ή/και να παράσχουν πρόσθετο εξοπλισμό, ή/και το ανθρώπινο δυναμικό ως μέσο για την περαιτέρω μείωση του κινδύνου προσβολής της πειρατείας.

#### 1. Επιφυλακή και αυξημένη επαγρύπνηση

Πριν από την διέλευση διαμέσου θαλάσσιου τομέα υψηλού κινδύνου, συνιστάται να γίνουν όλες οι απαιτούμενες προετοιμασίες για την υποστήριξη της απαίτησης για αυξημένη επαγρύπνηση. Συγκεκριμένα:

- Οφείλουμε να έχουμε επιπλέον παρατηρητές σε κάθε βάρδια, και να γίνεται πλήρης ενημέρωση στην αλλαγή της κάθε μιας από αυτές
- Να εξασφαλίσουμε τον απαραίτητο αριθμό σε κιάλια για την πιο ενισχυμένη ομάδα παρουσίας στην γέφυρα
- Να φροντίσουμε για την απόκτηση μέσων νυχτερινής όρασης, αν είναι δυνατόν



## 2. Κλειστό Κύκλωμα Τηλεόρασης (Closed Circuit Television-CCTV)

Κατά την διάρκεια εξέλιξης μιας ένοπλης επίθεσης και προφανώς εν μέσω πυροβολισμών, είναι δύσκολο εως αδύνατο να δούμε εάν οι εισβολείς έχουν αποκτήσει πρόσβαση στο πλοίο. Με την ύπαρξη κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης μπορούμε να παρακολουθήσουμε όλη την εξέλιξη του συμβάντος από ασφαλή θέση. Για τον λόγο αυτό θα πρέπει να φροντίσουμε ώστε:

- Να υιοθετηθεί η χρήση των καμερών CCTV για να εξασφαλιστεί η κάλυψη των ευάλωτων περιοχών, ιδιαίτερα στο κατάστρωμα της πρύμνης
- Να εξεταστεί η χρησιμότητα της τοποθέτησης οθονών CCTV στο πίσω μέρος της γέφυρας και σε προστατευμένη θέση
- Να φροντίσουμε για την ύπαρξη περαιτέρω μόνιτορ CCTV σε ασφαλή σημεία του πλοίου, όπως για παράδειγμα στο Muster Point/Citadel
- Να γίνεται καταγραφή μέσω βίντεο CCTV έτσι ώστε να είμαστε σε θέση να επεξεργαστούμε τα συμβάντα μετά από μια επίθεση που κατά πάσα πιθανότητα θα παρέχουν αρκετά χρήσιμα στοιχεία

## 3. Ελιγμοί

Οι καπετάνιοι ενθαρρύνονται, να εξετάζουν μια σειρά ελιγμών στα πλοία τους προκειμένου να διαπιστωθεί με ποια σειρά εντολών δημιουργούνται οι πιο δύσκολες συνθήκες για τους πειρατές, χωρίς φυσικά να τίθεται σε κίνδυνο το σκάφος. Έτσι, σε περίπτωση επίθεσης, ο κυβερνήτης θα είναι σε θέση να τις εκτελέσει και να δυσκολέψει το έργο των πειρατών, χωρίς να προκληθεί σημαντική μείωση της ταχύτητας του πλοίου.

## 4. Συναγερμός

Σε ένα υπό επίθεση πλοίο, το άκουσμα της σειρήνας/συναγερμού χρησιμεύει ώστε να ενημερωθεί άμεσα το πλήρωμα για την κατάσταση. Ταυτόχρονα όμως, δείχνει σε κάθε δυνητικό εισβολέα ότι το πλοίο έχει επίγνωση της επίθεσης και αντιδρά σε αυτήν. Είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι:

- Τα μέλη του πληρώματος είναι εξοικειωμένα με κάθε ήχο συναγερμού και την κατάλληλη αντίδραση σε αυτόν, είτε

πρόκειται για επικείμενη επίθεση είτε για λήξη επικίνδυνου συμβάντος

- Ο ήχος που ενημερώνει για επικείμενη πειρατική επίθεση πρέπει να είναι ευδιάκριτος έτσι ώστε να αποφεύγεται η σύγχυση του με άλλους ήχους που μπορεί να έχει σαν αποτέλεσμα λάθος σύναξη του πληρώματος και ακατάλληλες για την κατάσταση ενέργειες
- Όλες οι σχετικές ασκήσεις πρέπει να διεξάγονται πριν από την είσοδο του πλοίου σε περιοχή υψηλού κινδύνου

#### **5. Φωτισμός Άνω Καταστρώματος**

Συνιστάται ότι τα ακόλουθα φώτα βρίσκονται στο πλοίο και είναι δοκιμασμένη η λειτουργία τους.

- Φωτισμός αναζήτησης για άμεση χρήση όταν απαιτείται
- Φωτισμός καιρού καταστρώματος γύρω από το μπλοκ διαμονής και πίσω φωτισμός στο πρυμναίο κατάστρωμα, σύμφωνα με το άρθρο 20 (β) των Διεθνών Κανονισμών για την Πρόληψη Θαλασσιών Συγκρούσεων
- Τα φώτα πλοήγησης να μην σβήνουν τη νύχτα
- Συνιστάται τα πλοία να προχωρούν με τα φώτα πλοήγησης, ενώ σε περίπτωση επίθεσης η αλλαγή στο φωτισμό με την ενεργοποίηση όλων των άλλων τύπων φωτισμού, καταδεικνύει στους πειρατές πως έχουν γίνει αντιληπτοί

#### **6. Άρνηση χρήσης εργαλείων και εξοπλισμού του πλοίου**

Έχει παρατηρηθεί ότι οι πειρατές ανεβαίνουν στα πλοία με λίγα προσωπικά όπλα, γι αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό το πλήρωμα να μην τους επιτρέψει την πρόσβαση σε περαιτέρω εργαλεία κι εξοπλισμό που μπορεί να τους βοηθήσει στο έργο τους. Είναι πολύ σημαντικό τέτοια αντικείμενα να αποθηκεύονται σε ασφαλή τοποθεσία.

#### **7. Προστασία του εξοπλισμού που βρίσκεται αποθηκευμένος στο άνω κατάστρωμα**

Είναι γνωστό ότι μικρά όπλα και άλλα σχετικά αντικείμενα που συχνά απευθύνονται στο σκάφος, βρίσκονται στην γέφυρα, κοντά στο τμήμα διαμονής και στο πρυμναίο κατάστρωμα. Επομένως:

- Θα πρέπει να δοθεί έμφαση στην παροχή προστασίας με τη μορφή σακκιών άμμου, κουβερτών Kevlar, φιαλών αερίου



(δηλαδή οξυασετιλίνη) ή δοχείων εύφλεκτων υγρών που πρέπει να αποθηκεύονται σε αυτές τις θέσεις

- Να εξασφαλιστεί η προστασία των επιπρόσθετων δοχείων εύφλεκτων υλικών ή φιαλών αερίου και η ασφαλής τους αποθήκευση

#### **8. Έλεγχος εισόδου σε χώρους στέγασης και μηχανολογικού εξοπλισμού**

Είναι ιδιαίτερος σημαντικό να παρεμποδιστούν ή και να καθυστερήσουν οι πειρατές σε περίπτωση ανόδου τους στο πλοίο από το να εισέλθουν στους χώρους στέγασης ή μηχανοστασίου.

- Όλες οι πόρτες και οι θυρίδες πρόσβασης στους χώρους ενδιαίτησης και σε χώρους όπου βρίσκονται μηχανήματα, πρέπει να ασφαλιζονται ώστε να μην μπορούν να ανοιχθούν από τους πειρατές
- Πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στα μέτρα στερέωσης των θυρών και καταπακτών
- Συνιστάται, από την στιγμή που οι πόρτες και οι καταπακτές ασφαλιστούν, να είναι περιορισμένος ο αριθμός αυτών που χρησιμοποιούνται και μόνον όταν απαιτείται, όπως θα υποδειχθεί από τον υπεύθυνο της βάρδιας
- Προσοχή πρέπει να δοθεί στις εξωτερικές σκάλες που οδηγούν σε καίρια σημεία, καθώς αυτές θα πρέπει να σηκώνονται ή να ασφαλιζονται, για την αποφυγή χρήσης από πειρατές και διευκόλυνση για πρόσβαση τους στην γέφυρα
- Για μια θύρα ή καταπακτή που βρίσκεται σε οδό διαφυγής είναι επιτακτικό να μπορεί να ανοίξει από τον ναυτικό που επιχειρεί να πραγματοποιήσει έξοδο από την εν λόγω διαδρομή. Όταν αυτές είναι κλειδωμένες, είναι απαραίτητη η ύπαρξη ενός διαθέσιμου κλειδιού σε συγκεκριμένο σημείο εκεί κοντά και το οποίο θα γνωρίζει το προσωπικό
- Οι πόρτες και οι καταπακτές που είναι κλειστές για την εξασφάλιση στεγανότητας, πρέπει να είναι σωστά ασφαλισμένες με όλα τα κλιπ στην σωστή θέση

#### **9. Ενίσχυση στην προστασία της γέφυρας**

Η γέφυρα είναι συνήθως το επίκεντρο για κάθε πειρατική επίθεση. Στην αρχή της επίθεσης, οι πειρατές στοχεύουν άμεσα στη γέφυρα για να προσπαθήσουν να εξαναγκάσουν το πλοίο να σταματήσει. Μόλις

επιβιβαστούν στο σκάφος, αμέσως εφορμούν και πάλι στην γέφυρα, προσπαθώντας να πάρουν με αυτό τον τρόπο υπό τον έλεγχο τους το πλοίο. Εξέταση των ακόλουθων μέτρων για περαιτέρω βελτιώσεις προστασίας συνιστάται:

- Στην ομάδα της γέφυρας να διατίθενται σακάκια Kevlar και κράνη για να παρέχεται ένα επίπεδο προστασίας για εκείνους που βρίσκονται στη γέφυρα κατά τη διάρκεια μιας επίθεσης. (Αν είναι δυνατόν, μπουφάν και κράνη θα πρέπει να είναι σε ένα μη στρατιωτικό χρώμα)
- Ενώ τα περισσότερα παράθυρα στις γέφυρες είναι κατασκευασμένα με περισσότερες από μια διαδοχικές στρώσεις, για περαιτέρω προστασία ενάντια σε πυροβολισμούς συνιστάται και επιπρόσθετα εφαρμογή ειδικών ταινιών ασφαλείας
- Τοποθέτηση μεταλλικών πλακών από χάλυβα ή αλουμίνιο για τα πλαϊνά και πίσω παράθυρα της γέφυρας καθώς και τα παράθυρα της πόρτας, οι οποίες να μπορούν να στερεωθούν γρήγορα στη θέση τους σε περίπτωση επίθεσης
- Τοίχος από σακιά για το μέρος που είναι ανοιχτό

## 10. Τοποθέτηση φυσικών εμποδίων

Οι πειρατές συνήθως χρησιμοποιούν σκάλες και γάντζους με σχοινί που συνδέονται με το πλοίο ενώ είναι εν κινήσει, επομένως φυσικά εμπόδια θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν για να το κάνουν δύσκολο. Πριν από την κατασκευή τέτοιων φυσικών εμποδίων, συνιστάται η διεξαγωγή μιας έρευνας για τον εντοπισμό τμημάτων που είναι ευάλωτα σε ενέργειες πειρατών που προσπαθούν να αποκτήσουν πρόσβαση στο πλοίο. Κάτι τέτοιο μπορεί να απαιτήσει την κατασκευή εμποδίων σημαντικού μήκους για την προστασία του πλοίου. Ένα ισχυρό εμπόδιο μπορεί να είναι η τοποθέτηση σύρματος-ξυραφού, που έχει αποδειχθεί ιδιαίτερα αποτελεσματικό είτε εάν κατασκευαστεί εξωτερικά, είτε προεξέχοντας, έτσι ώστε να είναι δύσκολο για τους πειρατές να συνδέσουν την κλίμακα επιβίβασης τους ή γάντζους στο πλοίο. Τέτοια φυσικά εμπόδια είναι:

- Ειδικό σύρμα ξυράφι (επίσης γνωστό ως αγκαθωτή ταινία) το οποίο δημιουργεί ένα αποτελεσματικό εμπόδιο όταν εφαρμοστεί με προσοχή. Οι ακίδες στο σύρμα είναι έτσι σχεδιασμένες ώστε να προκαλούν τόσο διάτρηση όσο και πιασίμο-παρεμπόδιση-ακινητοποίηση. Πρέπει να λαμβάνεται

μέριμνα κατά την επιλογή των κατάλληλων καλωδίων ξυραφιών, αναφορικά με την ποιότητα και τον τύπο τους. Κατώτερης ποιότητας σύρμα είναι πιθανό να είναι λιγότερο αποτελεσματικό. Τρεις βασικοί τύποι αυτού του σύρματος είναι διαθέσιμοι: ίσιο (αυτό με το ευθύγραμμο σκέλος), σπιδάλ (όπως ένα καλώδιο τηλεφώνου) και Concertina (που οι σπείρες είναι συνδεόμενες). Το τελευταίο είναι και το πιο αποτελεσματικό. Αναφορικά με τις απαιτήσεις, θα πρέπει να είναι κατασκευασμένα από σύρμα με μεγάλη αντοχή σε εφελκυσμό, το οποίο είναι δύσκολο να κοπεί με εργαλεία χειρός. Οι διάμετροι σπειρών σύρματος συνιστάται να είναι από 730 έως 980 χιλιοστά

- Είναι σημαντικό οι αγκαθωτές ταινίες να είναι κατάλληλα ασφαλισμένες και συνιστάται οι συνδετήρες ή δεσμοί καλωδίων που χρησιμοποιούνται κάθε 50 cm, να εναλλάσσονται μεταξύ τους άνω και κάτω. Ακόμη, πρέπει να προσπαθήσουμε να μην αφήνουμε ακάλυπτα τμήματα ή κενά καθώς είναι πιθανό να αξιοποιηθούν από τους πειρατές. Ένα διπλό ρολό με σύρμα τύπου Concertina, παρέχει μια πολύ αποτελεσματική προστασία. Κατά την τοποθέτηση του πλέγματος είναι απαραίτητη η χρήση μέσων ατομικής προστασίας για την προστασία των χεριών, αλλά και του προσώπου. Η μετακίνηση του αγκαθωτού σύρματος είναι καλό να γίνεται πιάνοντας το με άγκιστρα (όπως αγκίστρια για το κρέας) και όχι με το χέρι, ακόμη κι αν φοράμε γάντια, καθώς είναι αποδεδειγμένο ότι μειώνει τον κίνδυνο τραυματισμού. Συνιστάται η ταινία να αγοράζεται σε μικρότερα τμήματα (π.χ. τμήμα 10 μέτρων) καθώς είναι πολύ πιο ελαφρύ και ασφαλέστερο στη χρήση από ότι τα μεγαλύτερα τμήματα τα οποία μπορεί να είναι πολύ βαριά και δύσχρηστα
- Η επίστρωση στην κουπαστή καθώς και σε άλλα ευάλωτα σημεία με μπογιά «αντι-ανόδου», μπορεί επίσης να θεωρηθεί ένα καλό φυσικό εμπόδιο σε περίπτωση επίθεσης
- Τα ηλεκτροφόρα εμπόδια δεν συνιστώνται για τα πλοία μεταφοράς υδρογονανθράκων, αλλά μετά από αξιολόγηση της ασφάλειας μπορεί να είναι κατάλληλα και αποτελεσματικά για μερικούς άλλους τύπους πλοίων
- Συνιστάται ότι τα προειδοποιητικά σημάδια για την ύπαρξη ηλεκτροφόρου φράχτη ή εμποδίου, είναι απαραίτητο να εμφανίζονται σε δύο γλώσσες, προς τα μέσα στα

Αγγλικά/γλώσσα του πληρώματος, ενώ προς τα έξω στην γλώσσα της Σομαλίας ή κάποιας άλλης εθνότητας που θεωρείται πιθανόν να επιτεθεί κατά την διέλευση του πλοίου από ζώνη κινδύνου

- Τελος, δεν θα ήταν υπερβολικό να αναφέρουμε πως συνιστάται η χρήση τέτοιων, προσανατολισμένων προς το εξωτερικό προειδοποιητικών σημαδιών, ακόμη και αν κανένα τμήμα του φράγματος δεν είναι στην πραγματικότητα ηλεκτρισμένο, για αποτρεπτικούς λόγους



### 11. Ψεκασμός με νερό σπρέϊ και αφρό

Η χρήση του σπρέϊ νερού ή/και αφρού έχει βρεθεί ότι είναι αποτελεσματική στην αποτροπή ή την καθυστέρηση των πειρατών που προσπαθούν να επιβιβαστούν σε ένα πλοίο. Η χρήση του νερού καθιστά δύσκολο για έναν πειρατή να παραμείνει παράλληλα και είναι ακόμη πιο αποτελεσματική σε περίπτωση που ένας πειρατής θα προσπαθήσει να ανέβει στο σκάφος. Η χειροκίνητη λειτουργία των εύκαμπτων σωλήνων αφρού δεν συνιστάται, καθώς αυτό είναι πιθανό να τοποθετήσει το χειριστή σε μια ιδιαίτερα εκτεθειμένη θέση κι έτσι να κινδυνεύσει.



Πηγή: NATO

- Συνιστάται ότι θα πρέπει οι σωλήνες παροχής νερού και αφρού να βρίσκονται σε θέση ικανή να καλύψει τις πιθανές οδούς

πρόσβασης από πλευράς των πειρατών. Ορισμένα πλοία έχουν δοκιμάσει αποτελεσματικά σιδηροτροχιές με ψεκασμό χρησιμοποιώντας GRP (Glas Reinforced Plastic) , με ακροφύσια ψεκασμού, με τέτοιο τρόπο ώστε να παράγεται μια κουρτίνα νερού ικανή να καλύψει μεγαλύτερες περιοχές

- Η θέρμανση του νερού που χρησιμοποιείται για να αποτρέψει τους πειρατές, έχει επίσης βρεθεί να είναι πολύ αποτελεσματική για την αποτροπή επιθέσεων
- Αφού στηθούν και στερεωθούν στη θέση τους, συνιστάται οι σωλήνες να ελέγχονται σε τακτά διαστήματα πως είναι σε κατάσταση ετοιμότητας, έτσι ώστε σε περίπτωση ανάγκης να απαιτείται μόνο η απομακρυσμένη ενεργοποίηση των πυροσβεστικών αντλιών για να αρχίσει η κίνηση του νερού. Ο αφρός δεν πρέπει να χρησιμοποιείται ασκόπως (εκτός και αν υπάρχει μια πρόσθετη ποσότητα για αυτό το συγκεκριμένο σκοπό), καθώς αυτό θα εξαντλούσε σχετικά γρήγορα τα αποθέματα και θα άφηνε το σκάφος εκτεθειμένο στην περίπτωση που η παροχή του αφρού απαιτείται για σκοπούς πυρόσβεσης
- Έλεγχος της κίνησης σπρέι νερού και αφρού τη στιγμή που καθορίζεται η θέση του, για να διασφαλιστεί η όσο το δυνατόν πιο αποτελεσματική κάλυψη των ευάλωτων περιοχών
- Βελτιωμένη κάλυψη νερού μπορεί να επιτευχθεί με τη χρήση σταθερών πλακών κατεύθυνσης σε μικρή απόσταση μπροστά από το ακροφύσιο

## 12. Επιβιβασμός πειρατών στο πλοίο

Αν επιβιβάστηκαν ήδη οι πειρατές στο πλοίο, οι ενδεδειγμένες ενέργειες είναι οι ακόλουθες:

- Παρόλο που είναι δύσκολο, το πλήρωμα πρέπει να προσπαθήσει να παραμείνει ήρεμο
- Προτού καταφέρουν οι πειρατές να αποκτήσουν πρόσβαση στην γέφυρα, είναι επιτακτικό να ενημερωθεί το UKMTO<sup>26</sup>, η υπηρεσία του NATO που καταγράφει και επεμβαίνει σε

<sup>26</sup> NSC - NATO Shipping Centre  
[www.shipping.nato.int/operations/OS/Pages/BMP.aspx](http://www.shipping.nato.int/operations/OS/Pages/BMP.aspx)

καταστάσεις κινδύνου των εμπορικών πλοίων και αν είναι εφικτό, η εταιρία

- Μην αντιστέκεστε στους πειρατές τη στιγμή που θα φτάσουν στη γέφυρα. Μόλις εμφανιστούν στην γέφυρα είναι πιθανό να είναι ιδιαίτερα ταραγμένοι, οπότε εάν το πλήρωμα παραμείνει ήρεμο και συνεργαστεί πλήρως θα μειώσει σημαντικά τον κίνδυνο της επερχόμενης ζημιάς
- Εάν το δωμάτιο γέφυρας/κινητήρα πρέπει να εκκενωθεί, η κύρια μηχανή πρέπει να σταματήσει με κάθε τρόπο. Όλα τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος πρέπει να προχωρήσουν στον καθορισμένο ασφαλή χώρο-σημείο καταφυγής, με τα χέρια τους ορατά και στα κεφάλια τους
- Εάν το πλοίο είναι κατασκευασμένο με ένα citadel και το σχέδιο ασφαλείας του πλοίου (SSP) περιλαμβάνει την εκκένωση όλων των χώρων και προώθηση των ατόμων σε αυτό, βεβαιωθείτε ότι ο κύριος κινητήρας έχει σταματήσει, το σκάφος διαθέτει επαρκή χώρο στη θάλασσα και ο χώρος citadel είναι κατάλληλα ασφαλισμένος
- Οι ιδιοκτήτες και οι ναυτικοί θα πρέπει να επισκέπτονται άμεσα το Κέντρο Ασφάλειας Ναυτιλίας για το Κέρασ της Αφρικής (Maritime Security Centre Horn Of Africa) MSCHOA<sup>27</sup>, και να ενημερώνονται σχετικά με τις τελευταίες οδηγίες που αφορούν χρήση των citadels. Ανεξάρτητα από τις τελευταίες οδηγίες, θα πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι η όλη ιδέα μιας προσέγγισης Citadel χάνεται εάν οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος έχει μείνει έξω προτού αυτό να ασφαλιστεί
- Αφήστε οποιαδήποτε κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης CCTV σε λειτουργία. Είναι πολύ χρήσιμο να καταγραφούν όσο το δυνατόν περισσότερες λεπτομέρειες
- Μην χρησιμοποιείτε πυροβόλα όπλα, ακόμη κι αν είναι διαθέσιμα
- Μην κάνετε απότομες κινήσεις γύρω από τους πειρατές
- Μην χρησιμοποιείτε φωτογραφίες με φλας
- Μην χρησιμοποιείτε φωτοβολίδες ή άλλα βεγγαλικά ως όπλα

---

<sup>27</sup> MSC-HOA

[www.mschoa.org/on-shore/home](http://www.mschoa.org/on-shore/home)

## 5.2 ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΕΝΗ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ

Η στρατιωτική απάντηση στις επιθέσεις πειρατών έχει επιφέρει μια σπάνια επίδειξη ενότητας από χώρες που είναι είτε ανοιχτά εχθρικές μεταξύ τους, ή τουλάχιστον παραδοσιακά φαίνονται να είναι πολύ δύσπιστες όσον αφορά στη συνεργασία, είτε στρατιωτική είτε με άλλο τρόπο. Αυτή τη στιγμή υπάρχουν τρεις διεθνείς ναυτικές δυνάμεις στην περιοχή, με πολλά εθνικά πλοία και μέσα, που εισέρχονται και εξέρχονται από την περιοχή, συμμετέχοντας σε δραστηριότητες αντι-πειρατείας για διάφορα χρονικά διαστήματα. Οι τρεις διεθνείς ομάδες εργασίας που επωμίζονται τον κύριο όγκο των εργασιών κατά της πειρατείας είναι η Task Force 150<sup>28</sup> (με πρωταρχική αποστολή την Επιχείρηση Enduring Freedom), η Task Force 151<sup>29</sup> (η οποία ιδρύθηκε το 2009 ειδικά για να διευθύνει τις επιχειρήσεις πειρατείας) και η ναυτική δύναμη απεσταλμένη της ΕΕ<sup>30</sup> που δραστηριοποιείται στο πλαίσιο της επιχείρησης Atalanta.

Όλες οι πράξεις αντι-πειρατείας συντονίζονται μέσω μιας μηνιαίας διάσκεψης σχεδιασμού που ονομάζεται SHARED AWARENESS AND DECONFLICTION (SHADE). Αρχικά, συμμετείχαν εκπρόσωποι μόνο από το NATO, την ΕΕ και τις COMBINED MARITIME FORCES (CMF) με έδρα στο Μπαχρέιν, ενώ τώρα προσελκύει τακτικά εκπροσώπους από περισσότερες από 20 χώρες. Οι χώρες αυτές είναι η Γαλλία, η Ισπανία, η Γερμανία, η Ελλάδα, η Σουηδία, η Ολλανδία, η Ιταλία, το Βέλγιο, το Ηνωμένο Βασίλειο (επίσης φιλοξενεί το Επιχειρησιακό Στρατηγείο της ΕΕ NAVFOR), η Πορτογαλία, το Λουξεμβούργο, η Μάλτα και η Εσθονία. Άλλα 9 κράτη μέλη της ΕΕ έχουν συμμετάσχει στην προσπάθεια παρέχοντας στρατιωτικό προσωπικό για να εργαστεί στο Επιχειρησιακό Στρατηγείο της ΕΕ NAVFOR (Northwood Έδρα - UK) ή στις εν πλω μονάδες. Αυτά τα κράτη είναι η Κύπρος, η Ρουμανία, η Βουλγαρία, η Σλοβενία, η Τσεχική Δημοκρατία, η Ουγγαρία, η Πολωνία, η Ιρλανδία και η Φινλανδία. Τέλος, 4 μη κράτη μέλη της ΕΕ, η Νορβηγία (η οποία έχει επίσης σοβαρή λειτουργική συμβολή με ένα πολεμικό πλοίο), η Κροατία, η Ουκρανία και το Μαυροβούνιο έχουν μέχρι στιγμής ενισχύσει τη συμβολή τους στην ΕΕ NAVFOR.

<sup>28</sup> <https://combinedmaritimeforces.com/ctf-150-maritime-security/>

<sup>29</sup> <https://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/>

<sup>30</sup> <http://eunavfor.eu/>



2 πλοία της EUNAVFOR σε επιχείρηση

Ανά πάσα στιγμή, η Ευρωπαϊκή δύναμη κινείται ανάλογα με τις εποχές των μουσώνων, που καθορίζουν το επίπεδο της πειρατείας. Είναι μια δύναμη που συνήθως αποτελείται από 5 έως 10 Ναυτικά πλοία, 1-2 Βοηθητικά πλοία και 2 έως 4 πλοία θαλάσσιας περιπολίας και αναγνωριστικά αεροσκάφη. Συμπεριλαμβανομένου και του προσωπικού ξηράς, η επιχείρηση Atalanta αποτελείται από ένα σύνολο περίπου 2.000 ατόμων σε στρατιωτικό προσωπικό.

Η NAVFOR EE λειτουργεί σε μια ζώνη που περιλαμβάνει το νότιο τμήμα της Ερυθράς Θάλασσας, τον Κόλπο του Άντεν και το δυτικό τμήμα του Ινδικού Ωκεανού, συμπεριλαμβανομένων των Σεϋχελλών, η οποία αντιπροσωπεύει μια έκταση 2.000.000 τετραγωνικών ναυτικών μιλίων.

#### ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗΣ ΔΡΑΣΗΣ

Τα αποτελέσματα από την δράση των στρατιωτικών πλοίων είναι πραγματικά πολύ ικανοποιητικά. Από τότε που ξεκίνησε η συνοδεία, στα τέλη του 2007, κανένα πλοίο που μετέφερε τρόφιμα ή άλλη ανθρωπιστική βοήθεια σε λιμάνια στη Σομαλία δεν έχει υποστεί επίθεση από πειρατές. Στο πλαίσιο της πράξης NAVFOR της ΕΕ, η οποία ξεκίνησε το Δεκέμβριο του 2008, και μέχρι το Νοέμβριο του 2010, αναφέρουμε ενδεικτικά, πως έχουν παραδωθεί περισσότεροι από 480.000 τόνους τροφίμων στη Σομαλία μέσω των λιμένων Μογκαντίσου, Μέρκα, Μποσσάσο, Μπερμπέρα.

Το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο, στις ετήσιες εκθέσεις του, επανειλημμένα τονίζει την σημασία της συντονισμένης αυτής δράσης που επέφερε δραστική μείωση των ποσοστών της πειρατείας.



## Κεφάλαιο 6°

### 6.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Είναι γεγονός ότι οι θάλασσες και οι ωκεανοί αποτέλεσαν ανέκαθεν έναν κατεξοχήν προνομιακό χώρο ανάπτυξης παράνομων πράξεων. Και αυτό λόγω της αποδοχής της παντελούς έλλειψης άσκησης κρατικής κυριαρχίας. Από την άλλη πλευρά, η ασφάλεια στη θάλασσα, με δεδομένη την απεραντοσύνη της σε σχέση με την επιφάνεια του πλανήτη, αποτέλεσε ανέκαθεν σημείο διαδήλωσης αποτελεσματικής θεσμικά συναίνεσης των κρατών της διεθνούς κοινότητας. Δυστυχώς όμως η θαλάσσια πειρατεία στις μέρες μας έχει γίνει πιο βίαιη και πλέον έχει καταλήξει να είναι "δουλειά ρουτίνας" για τους πειρατές οι οποίοι εκπαιδεύονται στο να μάχονται ενάντια κυρίως των εμπορικών πλοίων. Μέσα σε ενήλικες υπάρχουν και πολλοί νέοι οι οποίοι εμπλέκονται με ναρκωτικά, έχουν στην κατοχή τους ταχύπλοα σκάφη που είναι εξοπλισμένα με δορυφορικά τηλέφωνα και παγκόσμια συστήματα εντοπισμού θέσης ενώ είναι και οπλισμένοι με αυτόματα όπλα και χειροβομβίδες.

Ο κύριος στόχος αυτής της έρευνας ήταν να προσδιορίσουμε αν η πειρατεία έχει σημαντική επιρροή στα πρότυπα συμπεριφοράς των ναυτιλιακών εταιρειών και κατά πόσο μπορεί να βρεθούν σημαντικές οικονομικές επιπτώσεις στην επιχειρηματική τους δραστηριότητα. Ο στόχος αυτός έχει μεταφραστεί σε μια κύρια ερευνητική ερώτηση: Ποια είναι η επίδραση της πειρατείας στις θαλάσσιες εμπορικές μεταφορές; Για να πάρουμε μια απάντηση στο ερώτημα αυτό ερεύνησα την πραγματική κατάσταση των σύγχρονων θαλάσσιων πειρατειών, τις πιθανές επιπτώσεις, τις άμεσες και έμμεσες συνέπειες για τις ναυτιλιακές εταιρείες καθώς και το οικονομικό κόστος στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Με αφορμή όλα τα παραπάνω που προκάλεσε η ανησυχητική αύξηση επεισοδίων ειδικά στο Κέρασ της Αφρικής, η διεθνής κοινότητα οδηγήθηκε να αναλάβει συντονισμένες πρωτοβουλίες για την καταπολέμηση του φαινομένου που εξελίχθηκε σε εφιάλτη για τη ναυτιλιακή κοινότητα. Παρόλο που η στρατιωτική δραστηριότητα με αντικείμενο την καταστροφή των πειρατικών βάσεων της Σομαλίας θα ήταν ο πιο

αποτελεσματικός τρόπος αντιμετώπισης του προβλήματος, καμία από τις μεγάλες στρατιωτικές δυνάμεις δεν ενδιαφέρεται να κινηθεί μονομερώς, έχοντας υπόψη ότι είναι ελάχιστα εκτεθειμένες, την σχετικά μικρή υλική ζημία που έχουν υποστεί, και το σχετικά μεγάλο πολιτικό κόστος μιας αποτυχημένης παρεμβάσεως.

Παρά ταύτα διαφαίνονται και ορισμένες ελπίδες. Υπάρχουν ενδείξεις ότι ένας αποκλεισμός ή μπλοκάρισμα των πειρατικών βάσεων από τις δυνάμεις της EU NAVFOR στους ερχόμενους μήνες ίσως αποτελέσει την αναγκαία προληπτική δράση από την θαλάσσια πλευρά που μπορεί να περιορίσει την επιχειρησιακή έκταση και αποτελεσματικότητα των πειρατών. Εν τω μεταξύ κάθε πρόσφορο προληπτικό μέτρο για τον διάπλου του Κόλπου του Άντεν, καθώς και σε πολλά άλλα επικίνδυνα περάσματα, θα πρέπει να εφαρμόζεται.

Σε κάθε περίπτωση, η εμπειρία δείχνει ότι πέρα από την κινητοποίηση της διεθνούς κοινότητας σε επίπεδο μέτρων πρόληψης καθώς και τις δυνατότητες ποινικής καταστολής, ιδίως μέσα από την άσκηση οικουμενικής δικαιοδοσίας, η σοβαρή αντιμετώπιση του ζητήματος της πειρατείας απαιτεί την εξασφάλιση πολιτικής και οικονομικής σταθερότητας και ομαλής λειτουργίας των κρατών στη θαλάσσια περιοχή των οποίων εκδηλώνεται το πρόβλημα, και εν προκειμένω της Σομαλίας. Χωρίς αυτά, πειρατές-θρύλοι θα στοιχειώνουν τις θάλασσες και τους ωκεανούς, μακριά από την ασφάλεια που παρέχει το διεθνές δίκαιο για τα πλοία στην ανοιχτή θάλασσα.

## Κεφάλαιο 7<sup>ο</sup>

### 7.1 ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. International Maritime Organization (IMO)

<http://www.imo.org/>

2. ICC International Maritime Bureau (ICC-IMB)

<http://www.icc-ccs.org/imb/>

3. International Transport Workers Federation (ITF)

<http://www.itfglobal.org/seafarers/>

4. ICC-IMB Piracy and armed robbery against ships reports

<http://www.icc-ccs.org/>

5. European Sea Port Organization

<http://www.espo.be/Home.aspx>

6. International Union of Marine Insurance (IUMI)

<http://www.iumi.com/>

7. National Union Marine Aviation Shipping Transport

<http://www.nautilusuk.org/>

8. Frank, J. (2008b) Somali pirates strike deeper on the high seas. Lloyd List, August 28, 2008.

9. Ellen, E. (1997) Piracy: a myriad of reasons, but a simple solution. BIMCO Bulletin, 1997, No. 1, 50

10. DFAT (2003) Costs of maritime terrorism and piracy. Paper presented by Australian Government, Department of Foreign Affairs and Trade (DFAT) to APEC high-level meeting on maritime security and cooperation, Makati City, Manila, 8-9 September 2003.

11. FOREIGN AFFAIRS ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ

<http://foreignaffairs.gr/articles/68904/georgios-s-koymoytsakos/oi-peirates-epimenoyrn?page=show>

12. EUROPEAN PARLIAMENT

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+TA+P7-TA-2012-0203+0+DOC+PDF+V0//EL>

13. ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ

<http://www.peals.gr/component/content/article/1-category-1/769>

14. ΕΝΩΣΗ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

<http://www.nee.gr/downloads/139EEE%20REPORT%2011-12.pdf>

15. Βλάχου, Γ.Π., Νικολαΐδη, Ε. Ναυτιλιακή Οικονομική  
Γεωγραφία. Πειραιάς: Τζέι & Τζέι Ελλάς, 2002

16. HELLENIC SHIPPING NEWS REPORTS

<http://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2016/02/2015-Annual-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf>

17. NSC - NATO Shipping Centre

[www.shipping.nato.int/operations/OS/Pages/BMP.aspx](http://www.shipping.nato.int/operations/OS/Pages/BMP.aspx)

18. TASK FORCE 151

<https://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/>

19. TASK FORCE 150

<https://combinedmaritimeforces.com/ctf-150-maritime-security/>

20. NAVAL FORCES EU

<http://eunavfor.eu/>