

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

”ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ,
ΕΠΙΚΡΑΤΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΗΣ
ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ”

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: ΓΙΑΝΝΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ

ΑΓΜ: 3354

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΔΗΜΟΣ ΓΕΩΡΓΙΤΣΗΣ



ΙΟΥΝΙΟΣ 2016

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΓΕΩΡΓΙΤΣΗΣ ΔΗΜΟΣ

ΘΕΜΑ

”Πειρατεία στις θαλάσσιες μεταφορές, επικρατούσα κατάσταση, η συμμετοχή της Ελλάδας και τρόποι αντιμετώπισης”

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΓΙΑΝΝΟΣ

Α.Γ.Μ: 3354

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας: 24/04/2015

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας: 03/06/2016

<i>A/A</i>	<i>Όνοματεπώνυμο</i>	<i>Ειδικότητα</i>	<i>Αξιολόγηση</i>	<i>Υπογραφή</i>
<i>1</i>				
<i>2</i>				
<i>3</i>				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ: ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΛΗΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ σελ 3

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΓΕΝΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ σελ 4

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ σελ 9

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΠΟΧΗ σελ 11

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΡΑΣΗ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ σελ 27

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΙΣΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ σελ 41

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΤΗ ΠΑΤΑΞΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ σελ 65

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ σελ 67

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην παρούσα πτυχιακή εργασία εξετάζονται, σε πολλαπλό επίπεδο, οι διάφορες πτυχές του φαινομένου της σύγχρονης πειρατείας, το οποίο εκδηλώνεται τα τελευταία χρόνια. Πρόκειται για ένα πρόβλημα ακανθώδες και πολυδιάστατο, του οποίου οι αιτίες ανάγονται στις πολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες που επικρατούν στις εν λόγω περιοχές όπου παρατηρείται το φαινόμενο αυτό, ενώ ταυτόχρονα οι δε συνέπειές του πλήττουν συνολικά τη διεθνή ναυτιλία. Είναι λοιπόν σημαντική η διερεύνηση του τομέα αυτού που ακόμα και σήμερα ταρασσει τις ισορροπίες στις θαλάσσιες μεταφορές και προκαλεί τριγμούς στην οικονομία και αγανάκτηση σε όσους εμπλέκονται. Η εργασία αναφέρεται σε διάφορες παραμέτρους. Αρχικά γίνεται μια γενική αναφορά σε ότι αφορά την πειρατεία. Ακολουθώς αναλύεται ο τρόπος δράσης των πειρατών και οι συνέπειες της δράσης τους αυτής, από την αρχαιότητα μέχρι και σήμερα, σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης. Επίσης, παραθέτονται οι προϋποθέσεις και οι ιδανικές συνθήκες που οδηγούν στην εγκαθίδρυση ενός καθεστώτος πειρατών. Στη συνέχεια αναφέρονται οι διάφοροι διεθνής οργανισμοί οι οποίοι εργάζονται τα τελευταία χρόνια με στόχο την καταπολέμηση και πάταξη του φαινομένου της πειρατείας ενώ ταυτόχρονα περιγράφεται σε βάθος ο τρόπος δράσης τους. Ακολουθώς, παρουσιάζεται ένα σύνολο αντί-πειρατικών μέτρων εκ των οποίων πολλά από αυτά εφαρμόζονται από τα πλείστα εμπορικά πλοία σήμερα καθώς επίσης και διάφορες ενέργειες που θα πρέπει να ακολουθηθούν για όσο το δυνατό αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση και απώθηση των πειρατών. Τέλος, παρουσιάζω πως από την δική της πλευρά η Ελλάδα συμμετέχει ενεργά στην αντιμετώπιση και καταπολέμηση ενός μείζονος θέματος το οποίο ονομάζεται πειρατεία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ-ΓΕΝΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ

ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Η πειρατεία είναι ένα από τα σοβαρότερα εγκλήματα του Διεθνούς Δικαίου. Αν αναλογιστούμε ότι πάνω από το 80% των εμπορικών μεταφορών γίνεται με πλοία μπορούμε εύκολα να αντιληφθούμε την βαρύτητα αυτού του φαινομένου.

Για τον ακριβή ορισμό της πειρατείας δεν υφίσταται σύμφωνη γνώμη των διεθνολόγων. Κατά τον επίσημο ορισμό του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, όπως περιλαμβάνεται στο άρθρο 100, 101, της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών (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 σκάφος¹.

ΔΙΑΚΡΙΣΗ

Κατά την κρατούσα 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 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.

ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ

Σύμφωνα με τα παραπάνω, δεν αποτελεί πειρατεία η διάπραξη τέτοιων ενεργειών από τις νόμιμες αρχές ενός κράτους στα πλαίσια άσκησης των καθηκόντων τους, π.χ. στο ενδεχόμενο που μεταφέρονται με το σκάφος 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, εξομοιούμενο έτσι σε ιδιωτικό².

¹ΟΗΕ, Convention on the law of the sea of 10 December 1982, άρθρο 101

²ΟΗΕ, οπ., άρθρο 102

Επίσης, δε χαρακτηρίζεται πειρατεία η αιχμαλώτιση και η καταλήστευση ενός σκάφους από τις ένοπλες δυνάμεις μιας εχθρικής χώρας σε καιρό πολέμου. Σε αυτήν την περίπτωση μιλάμε περί απόσπασης λείας, αντίστοιχης της λαφυραγώγησης στον κατά ξηρά πόλεμο.



Εικόνα 1: ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΠΛΟΙΟΥ ΑΠΟ ΠΕΙΡΑΤΕΣ

ΒΑΣΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ

Οι βασικές δράσεις που μπορεί να λάβουν χώρα κατά την διαδικασία της πειρατείας είναι οι ακόλουθες :

- Επιβίβαση στο πλοίο
- Εκβιαστική απόσπαση χρημάτων
- Κράτηση ομήρων
- Απαγωγή ατόμων, μελών του πληρώματος, για λύτρα
- Δολοφονίες
- Ληστείες γενικής φύσεως
- Σαμποτάζ του πλοίου το οποίο συχνά καταλήγει σε βύθιση του
- Καταστροφή μερών του πλοίου και πρόκληση υλικών ζημιών
- Βύθιση του πλοίου (σκόπιμα)

ΕΙΔΗ ΠΕΙΡΑΤΩΝ

Οι πειρατές ανήκουν κυρίως στις παρακάτω κατηγορίες με σκοπό να συγκροτούν οργανωμένες ομάδες που συνεργάζονται και αποδίδουν άψογα, αφού ο καθένας συμπληρώνει τον άλλο:

- **Παλιοί Ψαράδες:** θεωρούνται οι ‘εγκέφαλοι’ των επιχειρήσεων καθώς είναι άριστοι γνώστες της θάλασσας.
- **Παλιοί Στρατιωτικοί:** κατέχουν την δύναμη και την ικανότητα άμεσης επιβολής της δύναμης αυτής.
- **Οι Τεχνικοί Ειδήμονες:** γνωρίζουν πάρα πολύ καλά τα τεχνοκρατικά θέματα, έχουν άριστες ικανότητες στην χρήση υπολογιστών και του γενικότερου εξοπλισμού καθώς και στην χρήση δορυφορικών τηλεφώνων, συστημάτων GPS και στρατιωτικού εξοπλισμού.

Οι τρεις αυτές κατηγορίες μοιράζονται τα λύτρα τα οποία λαμβάνονται από τους πλοιοκτήτες. Γενικά παρατηρείται μια τάση, οι πειρατές, να γίνονται όλο και πιο επιθετικοί με το πέρασμα του χρόνου και να χρησιμοποιούν όλο και πιο βίαιες και άγριες τακτικές.

Δύο ευρύτερες κατηγορίες στις οποίες μπορούμε να κατατάξουμε τους δράστες είναι:

- Οι ‘οπορτουμιστές’ πειρατές που δρουν κοντά στην στεριά σένα εύρος 100 ναυτικών μιλίων.
- Οι πιο καλά οργανωμένοι και πειθαρχημένοι, που δρουν σ’ ένα εύρος 600 ναυτικών μιλίων.



Εικόνα 2: ΠΕΙΡΑΤΕΣ ΕΝ ΩΡΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΕΙΣ

Η περίοδος των διαπραγματεύσεων είναι συνήθως το πιο χρονοβόρο στάδιο μιας πειρατικής κατάληψης. Οι διαπραγματεύσεις αρχίζουν συνήθως από τις πρώτες 12-48 ώρες της κατάληψης, παρόλα αυτά υπάρχουν και κάποιες ελάχιστες περιπτώσεις που ξεκίνησαν μετά από 10 ημέρες. Τα δύο μέρη- πειρατές και πλοιοκτήτες- ή οι αντιπρόσωποί τους αντιπαρατίθενται για το ποσό των λύτρων. Η προσπάθεια μείωσης του χρόνου των διαπραγματεύσεων, πληρώνοντας πολύ γρήγορα τα λύτρα που ζητούνται από τους πειρατές δεν έχει αποδειχθεί ως η καλύτερη λύση. Η εμπειρία έχει δείξει πως μια βιαστική απόδοση των λύτρων, προτρέπει τους πειρατές, όχι απλά να μην εγκαταλείψουν το πλοίο, αλλά να παραμείνουν και να ζητήσουν εκ νέου λύτρα. Συμπερασματικά, είναι πολύ σημαντικό για την διαδικασία των διαπραγματεύσεων να εξαντλούνται οι αντοχές των πειρατών, έτσι ώστε να είναι πιθανότερο το ενδεχόμενο ν' αποχωρήσουν απ' το πλοίο μετά την είσπραξη των χρημάτων. Οι πειρατές έχουν ένα πάρα πολύ σημαντικό πλεονέκτημα- το γεγονός ότι οι εταιρίες και οι συγγενείς θέλουν να δουν το πλήρωμα να αφήνεται ελεύθερο, όσο το δυνατόν γρηγορότερα. Για τον λόγο αυτό, χρησιμοποιούν απειλές για την ζωή των μελών. Οι πειρατές ξεκινούν με μια απαίτηση, βασιζόμενη στο ποσό που υπολογίζουν ότι αξίζει το πλοίο και το φορτίο του καθώς επίσης και στον αριθμό των ατόμων που επιβαίνουν στο πλοίο αλλά και στην εθνικότητα του πλοιοκτήτη. Γενικά, ο διαπραγματευτής από την μεριά της πλοιοκτήτριας εταιρίας αντιπροτείνει ένα ποσοστό, της τάξης του 10% απ' αυτό που αρχικά ζήτησαν οι πειρατές. Εκείνοι είναι πάντα έτοιμοι να μειώσουν τις απαιτήσεις τους και συνήθως η συμφωνία κλείνει σ' ένα ποσοστό 20-30% από το αρχικό.

Επικοινωνία: Συνήθως χρησιμοποιείται δορυφορικό τηλέφωνο, αλλά πιο σπάνια telex ή emails.

Στρατηγική πειρατών: Οι βασικές στρατηγικές που χρησιμοποιούν είναι:

- ❖ Ο εκπρόσωπος τονίζει πως δεν ελέγχει εκείνος την κατάσταση.
- ❖ Πολύ συχνά γίνεται χρήση απειλών έναντι του καπετάνιου ώστε ν' αυξηθεί η πίεση.
- ❖ Τον τελευταίο καιρό μεταφέρονται συχνά οι όμηροι στην στεριά, με σκοπό να τρομοκρατηθούν οι θεατές.
- ❖ Πολύ συχνά, οι πειρατές επιτρέπουν στα μέλη του πληρώματος να επικοινωνήσουν με τους συγγενείς τους, προκειμένου αυτοί να ασκήσουν περισσότερη πίεση και να εμπλακούν τα Μ.Μ.Ε.
- ❖ Συχνά, μετακινούν το πλοίο από την θέση της επίθεσης, για μεγαλύτερη ασφάλεια καθώς φοβούνται τις τοπικές ομάδες διάσωσης.

Συμβιβασμός: Σε περίπτωση συμβιβασμού, οι εταιρίες έχουν ένα ευρύ φάσμα πληροφοριών και παρόμοιων περιστατικών σχετικά με τα έξοδα για τους διαπραγματευτές και τους couriers.

Παράδοση: Το 2008 η παράδοση γίνονταν από μια ουδέτερη αρχή. Αυτό πλέον έχει αντικατασταθεί από απευθείας παράδοση με εναέρια μέσα.

ΤΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΠΕΙΡΑΤΩΝ

Οι ως τώρα αναφορές δείχνουν ότι ένα μεγάλο μέρος των λύτρων χρησιμοποιείται για των εξοπλισμό και το γενικότερο κόστος των μετέπειτα πειρατικών επιχειρήσεων. Συμπεριλαμβάνονται λειτουργικά, λογιστικά και κόστη προσωπικού. Στον παρακάτω πίνακα γίνεται μια προσπάθεια να τα συνοψίσουμε:

<u>ΑΤΟΜΑ/ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ</u>	<u>ΠΟΣΟΣΤΟ</u>
ΑΦΕΝΤΙΚΑ	20%
ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ	20%
ΠΕΙΡΑΤΕΣ	30%
ΚΡΑΤΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ	30%

Πίνακας 1: ΠΗΓΗ EU NAVFOR

Γενικά, ο πρώτος πειρατής παίρνει μεγαλύτερο μερίδιο σε σχέση με τους υπόλοιπους και όποιος παρακούσει διαταγές πληρώνει πρόστιμο. Σε περίπτωση που κάποιος από την πειρατική ομάδα χάσει την ζωή του σε κάποια επιχείρηση, η οικογένεια του αποζημιώνεται οικονομικά από τους υπόλοιπους.

Έχουν κάποιο βαθμό οργάνωσης και κρατούν βιβλία σχετικά με τις διενεργηθείσες επιθέσεις και τα χρήματα τα οποία εισπράττουν, αλλά και δαπανούν. Το λειτουργικό κόστος των επιχειρήσεων είναι δύσκολο να εκτιμηθεί και ποικίλει ανάλογα με την περίπτωση. Οι τοπικοί επιχειρηματίες συχνά επωφελούνται από τις δραστηριότητες των πειρατών καθώς τους προμηθεύουν με τρόφιμα και εξοπλισμό αλλά επιπλέον απασχολούνται στις διάφορες δραστηριότητες των πειρατών στην στεριά, όπως το κτίσιμο νέων κατοικιών, αγορά αυτοκινήτων, εστιατόρια κλπ. Συνηθίζουν επίσης, να προμηθεύουν τους πειρατές και με το ναρκωτικό khat, που πωλείται στις περιοχές που βρίσκονται οι πειρατές έναντι 65 δολαρίων σε αντίθεση με τις άλλες περιοχές που στοιχίζει 15 δολάρια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2–Η ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΣΤΗΝ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑ

Η πειρατεία υπάρχει από την εποχή που ο άνθρωπος άνοιξε πανιά για να κάνει εμπόριο με άλλες περιοχές. Αναφορές για πειρατεία υπάρχουν από τον 13ο αιώνα π.Χ. στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου, όπου οι Λαοί της Θάλασσας παραμόνευαν τα εμπορικά πλοία στις θαλάσσιες διαδρομές της Μεσογείου και του Αιγαίου. Στην Κλασική Εποχή οι Ιλλύριοι και οι Τυρήνιοι ήταν διάσημοι πειρατές, ενώ υπάρχουν και πολλοί Έλληνες και Ρωμαίοι. Περιβόητοι πειρατές ήταν οι Θράκες, οι οποίοι με βάση τους τη Λήμνο λυμαίνονταν όλο το Αιγαίο. Πειρατές κατά περιόδους υπήρξαν και οι Φοίνικες, οι οποίοι εκτός από τα εμπορικά αγαθά, μετέφεραν σκλάβους, κυρίως μικρά παιδιά, τα οποία άρπαζαν από παράκτιες περιοχές και στη συνέχεια τα πουλούσαν. Ωστόσο, ο 1ος αιώνας π.Χ. ήταν η κατεξοχήν περίοδος της πειρατείας, καθώς μέσα στην αναταραχή και τον πολιτικό κατακερματισμό της εποχής, δημιουργήθηκαν πολλά μικρά πειρατικά κράτη, κυρίως στις ακτές της νότιας Μικράς Ασίας. Μάλιστα, θύμα των πειρατών έπεσε και ο Ιούλιος Καίσαρας σε ταξίδι του στο Αιγαίο το 75 π.Χ.. Οι πειρατές τον κράτησε φυλακισμένο στο Φαρμακονήσι και τον απελευθέρωσαν αφού ζήτησαν λύτρα 50 τάλαντα χρυσού. Ο Ιούλιος Καίσαρας έφτασε στη Ρώμη συγκέντρωσε στρατό και στόλο και επέστρεψε στο Φαρμακονήσι, όπου κατέστρεψε τη βάση τους. Το 68π.Χ. οι Ρωμαίοι καταλαμβάνουν την Ιλλυρία και παράλληλα καταστρέφουν τις βάσεις των Ιλλυρίων πειρατών εκεί, απαλλάσσοντας την Αδριατική από την δράση τους. Το 67 π.Χ. η ρωμαϊκή σύγκλητος οργάνωσε εκστρατεία υπό την ηγεσία του Πομπήιου, ο οποίος ύστερα από τρεις μήνες πολέμου κατατρόπωσε τους πειρατές στη Μεσόγειο. Για λίγους αιώνες η Μεσόγειος ησύχασε από την δράση των πειρατών. Ωστόσο, τον 3ο αιώνα μ.Χ. Γότθοι πειρατές αρχίζουν επιθέσεις στις παράκτιες πόλεις και χωριά στη θάλασσα του Μαρμαρά και τη Μαύρη Θάλασσα και από το 264 μΧ. κατεβαίνουν στο Αιγαίο. Οι Γότθοι αιχμαλώτισαν χιλιάδες ανθρώπους και τους έσυραν στα σκλαβοπάζαρα.

ΜΕΣΑΙΩΝΑΣ: ΒΙΚΙΓΚΣ ΚΑΙ ΣΑΡΑΚΗΝΟΙ

Τον 5ο - 6ο αι. μ.Χ. οι Σλάβοι που κατέβαιναν στην Βαλκανική αναβίωσαν το πειρατικό παρελθόν των Ιλλυρίων και ξεκίνησαν τη ληστρική τους δράση στην Αδριατική. Όσο περνούσαν τα χρόνια, οι Ιλλύριοι πειρατές επέκτειναν τη δράση τους, φτάνοντας στις αρχές του 9ου αι. έως τη Σικελία, απειλώντας ακόμη και την ίδια τη Βενετία. Ήταν τόσο έντονη η δράση τους, ώστε το εμπόριο και τα ταξίδια στην Αδριατική έγιναν επικίνδυνο και οι θαλάσσιες συγκοινωνίες παρέλυσαν. Τελικώς, η Βυζαντινή αυτοκρατορία έστειλε μεγάλο στόλο κατανακώντας τους πειρατές και φέροντας την ηρεμία στην περιοχή. Εν τω μεταξύ, η πειρατεία εξαπλώθηκε πλέον σε συστηματική βάση σε όλη την ευρωπαϊκή ήπειρο. Στη Βόρεια Ευρώπη οι Βίκινγκ γίνονται από τον 8ο αι. μ.Χ. ο τρόμος και ο φόβος πόλων, χωριών

και εμπόρων, καθώς καταστρέφουν και ληστεύουν ότι βρίσκονται στο διάβα τους και σέρνουν μαζί τους χιλιάδες αιχμαλώτους. Στη Μεσόγειο οι Άραβες ξεκίνησαν την πειρατεία τρομοκρατώντας τις παράλιες περιοχές. Κατέλαβαν μάλιστα την Κρήτη και τη Σικελία, οι οποίες έγιναν και οι βάσεις τους. Οι Σαρακηνοί Άραβες ήταν ιδιαίτερα δραστήριοι ως πειρατές και παράτολμοι στις πράξεις τους. Μάλιστα, δεν φοβήθηκαν να πολιορκήσουν το 905 μ.Χ. τη Θεσσαλονίκη την οποία κατέλαβα και λεηλάτησαν, ενώ πούλησαν αρκετές χιλιάδες κατοίκους της πόλης ως σκλάβους. Σημαντική πειρατική δράση είχαν επίσης οι Μανιάτες και αργότερα οι Τούρκοι και οι Αλγερινοί, ειδικότερα με τον Μπαρμπαρόσα, ο οποίος έγινε ο φόβος και ο τρόμος του Αιγαίου και της Μεσογείου γενικότερα τον 16ο αι. μ.Χ.



Εικόνα 3: ΟΙ ΒΙΚΙΓΚΣ

Η ΚΛΑΣΣΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

Η μεγάλη ακμή της πειρατείας ωστόσο ήρθε με την ανακάλυψη της Αμερικής και την ισπανική κατάκτηση. Οι πειρατές έδρασαν κυρίως στην Καραϊβική, τις δυτικές ακτές της Αμερικής και στον Ατλαντικό Ωκεανό από το 1620 έως το 1730. Στόχος τα γεμάτα χρυσό και εμπορεύματα πλοία των Ισπανών, οι οποίοι κατείχαν το μεγαλύτερο μέρος της Καραϊβικής. Οι πειρατές ήταν κυρίως Άγγλοι, Ολλανδοί και Γάλλοι, που είχαν έρθει στη Νέα Γη για να αναζητήσουν την τύχη τους και να κάνουν μία νέα αρχή ή συμμετείχαν στους ναυτικούς πολέμους των αποικιοκρατικών χωρών. Με το τέλος των πολέμων, πολλοί από αυτούς τους ναύτες ακολούθησαν αυτό το μονοπάτι της παρανομίας το οποίο ήταν ιδιαίτερα επικερδές. Οι κύριες βάσεις των πειρατών της Καραϊβικής ήταν το Νιου Πρόβιντενς στις Μπαχάμες και το Πορτ Ρόγιαλ. Οι μεγάλες ναυτικές δυνάμεις της εποχής χρησιμοποίησαν τους πειρατές, προκειμένου να προωθήσουν τα δικά τους εμπορικά συμφέροντα στην περιοχή, παρέχοντας κάλυψη και βοήθεια σε οπλισμό. Ο πιο γνωστός πειρατής της περιόδου αυτής ήταν ο Έντουαρτ Τιτς ή αλλιώς «Μαυρογένης», ο Χένρυ Μόργκαν και η Άνν Μπόνεϊ, οι οποίοι έγιναν λαϊκοί ήρωες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3-Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΠΟΧΗ

ΓΕΝΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ

Μετά την κλασσική ‘χρυσή’ περίοδο της πειρατείας στην Καραϊβική, η πειρατεία αμβλύνηκε, συνεχίστηκε όμως. Οι λόγοι που η πειρατεία παρουσίασε μια κάμψη την περίοδο αυτή ήταν δύο :

- Η ανάπτυξη της τεχνολογίας. Καθώς τα εμπορικά πλοία γίνονταν όλο και μεγαλύτερα και όλο και γρηγορότερα (τον 19ο αιώνα εφαρμόστηκαν τα συστήματα ατμού στα πλοία) , ήταν πολύ δυσκολότερο για τους πειρατές να εισβάλλουν.
- Η καλύτερη και πιο οργανωμένη φύλαξη των ακτών. Τα κράτη οργανώθηκαν καλύτερα και οι ισχυρές ναυτικές δυνάμεις που δημιουργήθηκαν δυσκόλεψαν πολύ τους πειρατές.

Σήμερα παρουσιάζεται και πάλι μια έξαρση του φαινομένου ειδικότερα στις ακτές της Αφρικής και της Ασίας. Αυτό οφείλεται από μια άποψη στην παγκοσμιοποίηση που προστάζει τις πάντως είδους μεταφορές και φυσικά από ιστορικής άποψης στο τέλος του ψυχρού πολέμου. Δεν υπάρχουν ναυτικές δυνάμεις να προστατεύσουν αρκετές περιοχές, με αποτέλεσμα να αναλαμβάνουν τα ινία οι πειρατές. Φυσικά, σημαντικό ρόλο παίζει και η μεγάλη αύξηση του παγκόσμιου στόλου και συνεπώς του εμπορίου, που κάνει την πειρατεία μια πάρα πολύ επικερδή δράση. Το χειρότερο είναι ότι πλέον δεν ξεφεύγουν από τους πειρατές ούτε και τα μικρότερα πλοία, όπως yachts και μικρά σκάφη, τα οποία πολύ συχνά δεν δηλώνουν ότι έπесαν θύματα πειρατών. Υπολογίζεται ότι ο αριθμός τους είναι δεκαπλάσιος από τα μεγάλα εμπορικά.

ΑΞΙΟΣΗΜΕΙΩΤΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Πριν όμως αναφερθώ εκτενέστερα στις χώρες αυτές που σήμερα κατακλύζονται από πειρατές, θα πρέπει να καταγράψω κάποια αξιοσημείωτα περιστατικά πειρατείας που έχουν διαδραματιστεί τα τελευταία χρόνια, παγκοσμίως.

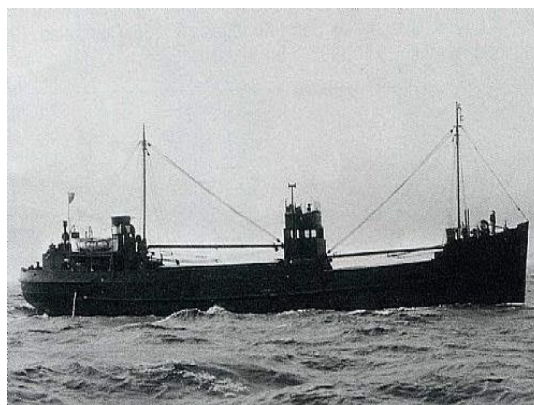
- **ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΣΤΟ LOUGH FOYLE**

Τον Φεβρουάριο του 1981 και τον Μάρτιο του 1982 ο IRA12 πραγματοποίησε δύο βομβιστικές επιθέσεις σε έναν μεγάλο κόλπο ανάμεσα στην Βόρειο Ιρλανδία και την επαρχία Donegal. Και τα δύο πλοία, το Nellie M. και το St. Bedan βυθίστηκαν αλλά το πλήρωμά τους τα κατάφερε φτάνοντας , χάρη στις σωστικές λέμβους, στις ακτογραμμές. Σκοπός του IRA ήταν να διακόψει το λαθρεμπόριο των πλοίων, από και προς το λιμάνι Londonderry στην ανατολική όχθη του Lough, καθώς και να πιέσει τις Ιρλανδικές και Βρετανικές αρχές να παρατάξουν φρουρούς ασφαλείας στα εμπορικά πλοία. Αυτές ήταν και οι τελευταίες πειρατικές επιθέσεις του IRA, καθώς οι

αρχές διπλασίασαν την επιτήρηση στην ιρλανδική πλευρά του Lough και έτσι εμπόδισαν την πειρατική δραστηριότητα.



Εικόνα 4: ΤΟ ΠΛΟΙΟ NELLY M



Εικόνα 5: ΤΟ ΠΛΟΙΟ ST. BEDAM

- **ΚΙΝΕΖΟΙ ΠΕΙΡΑΤΕΣ**

Έντονη η πειρατική δραστηριότητα και στ' ανοιχτά της Κίνας, αλλά φαίνεται πως οι αρμόδιες αρχές δεν το αφήνουν να περάσει έτσι. Το 2000 η κινεζική κυβέρνηση, μετά την μεγαλύτερη πειρατική δίκη όλων των εποχών, εκτέλεσε 13 άτομα στην νότια πόλη Shanwei. Οι πειρατές, 12 Κινέζοι και ένας Ινδονήσιος, καταδικάστηκαν επειδή αναχαίτισαν ένα φορτηγό πλοίο τον Νοέμβριο του 1998. Λέγεται ότι επιβιβάστηκαν στο πλοίο Cheung Son, μασκαρεμένοι ως κινέζοι αστυνομικοί και αφού σκότωσαν 23 ναύτες, πέταξαν τα πτώματά τους στην θάλασσα και το έσκασαν με το πλοίο πουλώντας το εμπόρευμα του, το οποίο αποτελούνταν από μεταλλεύματα εξόρυξης για 300.000 δολάρια. Το εν λόγω πλοίο δεν εντοπίστηκε ποτέ.

- **ΣΟΜΑΛΟΙ ΠΕΙΡΑΤΕΣ**

Στις 19 Νοεμβρίου 2008, το φορτωμένο με δύο εκατομμύρια βαρέλια αργού πετρελαίου, ποσότητα ίση με την ημερήσια κατανάλωση της Γαλλίας, το Σαουδαραβικό Sirius Star, γίνεται το πρώτο υπερδεξαμενόπλοιο που πέφτει στα χέρια των όλο και αποτελεσματικότερων Σομαλών πειρατών. Η αξία την λείας τους ανέρχεται σε 150 εκ. δολάρια, το κόστος του πλοίου και 100 εκ. δολάρια το κόστος του φορτίου. Πρόκειται για το μεγαλύτερο πλοίο που καταλαμβάνεται από πειρατές στην ιστορία, μιας και το μήκος του ξεπερνάει τα 300 μέτρα ενώ το πλάτος του είναι τρεις φορές μεγαλύτερο από το πλάτος ενός αεροπλανοφόρου Nimitz13- τα μεγαλύτερα ναυτικά πλοία στον κόσμο. Οι Σομαλοί πειρατές δεν σταμάτησαν εκεί. Λίγες ώρες αφότου υποχρέωσαν το υπερδεξαμενόπλοιο Sirius Star να αγκυροβολήσει στο πειρατικό λιμάνι του Χαραντίερ, εξαπέλυσαν ένα ακόμη πλήγμα, καταλαμβάνοντας ένα ακόμη πλοίο στ' ανοιχτά του κόλπου του Άντεν. Από τότε η δράση τους παραμένει ακλόνητη.

ΕΠΙΚΡΑΤΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΟΥ ΠΑΡΟΥΣΙΑΖΟΥΝ ΕΞΑΡΣΗ

Από τα τέλη του 20ου αιώνα η πειρατεία έκανε δυναμικά την εμφάνισή της στην Ασία. Τα στενά της Μαλάκκα, μεταξύ της Μαλαισίας και της Ινδονησίας έγιναν το επίκεντρο της πειρατικής δραστηριότητας από την δεκαετία του 1980 και ύστερα, με αποκορύφωμα το 2003. Το δεύτερο σημαντικό επίκεντρο της σύγχρονης περιόδου είναι η Σομαλία, όπου το φαινόμενο βρίσκεται σε έξαρση.

- **ΤΑ ΣΤΕΝΑ ΤΟΥ ΜΑΛΑΚΑ**

Η ΠΕΡΙΟΧΗ

Αυτή η περιοχή είναι μια στενή λωρίδα θάλασσας, 805 Km , μεταξύ της μαλαισιανής χερσονήσου, της Ινδονησίας και του νησιού της Σουμάτρα, από την Andaman Sea ως την South China Sea. Υπολογίζεται ότι κάθε χρόνο διασχίζουν την περιοχή 50.000- 90.000 πλοία, μεταφέροντας το μισό της ετήσιας παραγωγής πετρελαίου και το ένα τρίτο των εμπορευμάτων που μεταφέρονται παγκοσμίως.

ΙΣΤΟΡΙΑ

Ήδη από τον 18ο αιώνα άρχισε να εμφανίζεται η πειρατεία στην περιοχή και φυσικά σ' αυτό βοήθησε το εμπόριο των μπαχαρικών. Την εποχή εκείνη τα μπαχαρικά καθόριζαν την παγκόσμια οικονομία, όπως σήμερα την καθορίζει το πετρέλαιο.

ΣΗΜΕΡΑ

Ο International Maritime Bureau (IMB), αναφέρεται σε μια πτώση της πειρατικής δραστηριότητας στην περιοχή, οι επιθέσεις στο 2006 έπεσαν στις 50, σε σχέση με το 2005 που έγιναν 76 επιθέσεις. Παρ' όλα αυτά το 2004 η περιοχή φαίνεται να καταλάμβανε τα ινία αφού εκεί συνέβαινε το 40% των πειρατικών επιθέσεων. Τον Οκτώβριο του 2007 και πάλι η Ινδονησία συνέχισε να έχει τα πρωτεία με 37 επιθέσεις από τον Ιανουάριο. Η ήπια αυτή πορεία συνεχίστηκε και το 2008 και όπως αναφέρεται στην έκθεση του regional cooperation agreement on combating piracy and armed robbery against ships in Asia (ReCAAP) information sharing center, στην Σιγκαπούρη, μόνο μία επιτυχημένη προσπάθεια και άλλες τρεις απόπειρες έγιναν κατά το πρώτο μισό της χρονιάς. Αν αναλογιστεί κανείς τον αριθμό των πλοίων που διασχίζουν την περιοχή ετησίως, ο αριθμός αυτός δεν είναι και τόσο μεγάλος.

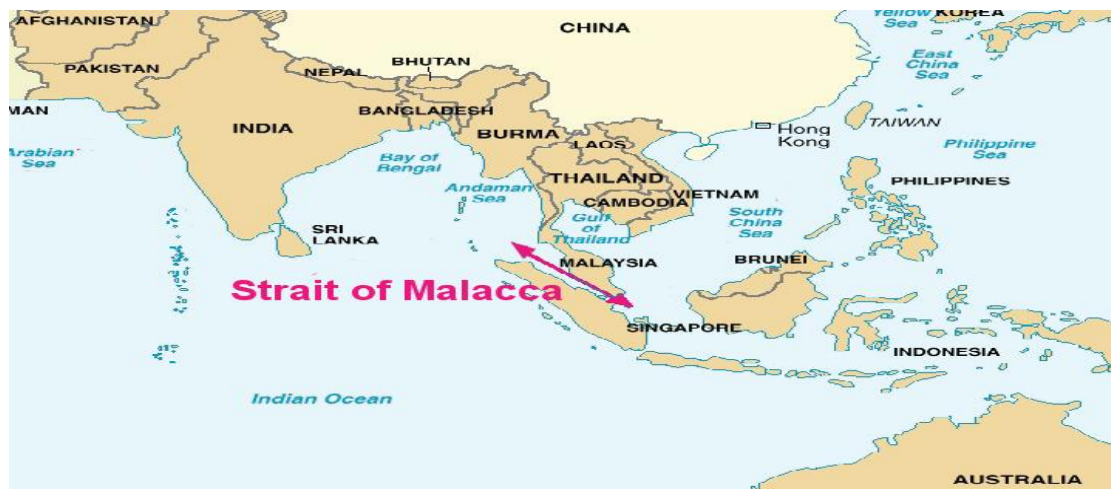
ΑΙΤΙΕΣ

Με την Μαλαισία να βρίσκεται από την μία πλευρά και την Σουμάτρα από την άλλη, οι πολλοί αβαθείς ορμίσκοι που σχηματίζονται αλλά και η αδυναμία των συγκεκριμένων κρατών να επέμβουν, καθιστά το μέρος ιδανικό για τους πειρατές.

Σίγουρα ένας από τους σπουδαιότερους παράγοντες είναι το γεγονός ότι το 1997 είχαμε μεγάλη ασιατική οικονομική κρίση, κάτι που επηρέασε και την περιοχή. Η κακή οικονομική κατάσταση των κατοίκων που ζούσαν στις ακτές της Ινδονησίας και της Μαλαισίας τους οδήγησαν στο να εξασκήσουν την πειρατεία. Φυσικά, όπως ανέφερα και παραπάνω, η οικονομική αυτή κρίση οδήγησε και σε διαταραχή του πολιτικού σκηνικού, και ιδιαίτερα στην Ινδονησία, με αποτέλεσμα να είναι πολύ ευκολότερο για τους ανθρώπους να εδραιώσουν την παρανομία. Το 1990 αρχίζουν πολύ καλά οργανωμένες πειρατικές επιθέσεις με αξιοσημείωτη, αυτή στο Petro Ranger το 1998.

ΤΡΟΠΟΣ ΔΡΑΣΗΣ

Διάφοροι είναι οι τρόποι και οι διαδικασίες με τις οποίες γίνονται οι πειρατικές επιθέσεις στα στενά της Μαλάκας. Συμπεριλαμβάνουν : ληστείες των πλοίων, κατάληψη των πλοίων, αλλά και απαγωγές με την ταυτόχρονη απαίτηση λύτρων. Ένα άλλο συχνό φαινόμενο είναι και η πειρατεία σε πλοία τα οποία βρίσκονται αγκυροβολημένα σε λιμάνια. Ωστόσο αυτός η μορφή επίθεσης δεν επηρεάζει τα πλοία που κάνουν διεθνή πλου διαμέσου των στενών. Στην περίπτωση αυτή ο πιο συχνός στόχος είναι μικρά πλοία που ειδικεύονται στις ακτές της Ινδονησίας, ή που κάνουν τοπικά ταξίδια όπως πχ. από το port Klang της Μαλαισίας, στο λιμάνι Belawan, της Ινδονησίας.



Εικόνα 6: ΤΑ ΣΤΕΝΑ ΤΟΥ ΜΑΛΑΚΑ

ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ

Από τα τέλη τη δεκαετίας του 1990, λόγω των αυξημένων αναφορών για πειρατικές επιθέσεις στην περιοχή, οι οποίες είχαν αυξηθεί από το μηδέν στο 75% η πειρατεία άρχισε πλέον να γίνεται αντιληπτή σαν ένας μεγάλος κίνδυνος στην περιοχή. Ιδιαίτερα μετά από το περιστατικό της 11ης Σεπτεμβρίου του 2001, έγινε ακόμα πιο μεγάλος ο φόβος και η ανασφάλεια ακόμα και για τις θαλάσσιες μεταφορές. Την περίοδο αυτή, η Ιαπωνία αλλά και οι Η.Π.Α εκδήλωναν την επιθυμία να ληφθούν μέτρα προκειμένου να ενδυναμωθεί η ασφάλεια στους θαλάσσιους δρόμους. Παρ' όλα αυτά τα ουσιαστικά βήματα προς αυτή την κατεύθυνση έγιναν

μετά το 2004. Η Ινδονησία και η Μαλαισία έβλεπαν το θέμα της πειρατείας ως καθαρά ενδοκρατικό ζήτημα. Επανειλημμένα τόνιζαν την επιθυμία τους να μην αλλοιωθεί η κυριαρχία τους στην περιοχή. Η Σιγκαπούρη έδειχνε πολύ πιο πρόθυμη να συνεργαστεί. Ο τότε πρωθυπουργός της Σιγκαπούρης Tony Tan σε συνέντευξη του το 2004 με θέμα την ασφάλεια στην θάλασσα υποστήριξε την οπτική της βοήθειας και από άλλες δυνάμεις. Συγκεκριμένα δήλωσε : 'It's not realistic to unilaterally confine such patrols only to countries in this part of the world.... We can do more if we galvanize the resources of extra- regional players.' Μια άλλη διαφωνία πάνω στο θέμα της συνεργασίας ήταν και το πώς θα αποδοθούν οι ευθύνες αντιμετώπισης για την κάθε χώρα. Η διαφωνία προήλθε κυρίως από την Ινδονησία, η οποία ακόμα προσπαθούσε να επανέλθει από την ασιατική οικονομική κρίση του 1997 και κάλυπτε μόνο το 25-30% τον στρατιωτικών της δαπανών από τον κρατικό προϋπολογισμό, τα υπόλοιπα φαίνεται να προέρχονταν από τις πειρατικές δραστηριότητες. Ακόμα και σήμερα η Ινδονησία δεν είναι σε θέση να αντιμετωπίσει με απόλυτη επιτυχία το πρόβλημα καθώς της λείπουν 262 πλοία, ώστε να καταφέρει να ελέγξει τα 17.000 νησιά της. Επιπροσθέτως, από τα 114 πλοία που διαθέτει η χώρα, μόνο το 25% φαίνεται να είναι σε θέση να χρησιμοποιηθεί ανά πάσα στιγμή. Ακόμα και μέσα στα λιμάνια της η Ινδονησία παρουσιάζει μεγάλο πρόβλημα ακόμα και στο να εφαρμόσει τους βασικούς υποχρεωτικούς κανονισμούς. Τον Σεπτέμβριο του 2007, μάλιστα, η US coast guard προειδοποίησε την Ινδονησία για το γεγονός ότι σε 7 από τα λιμάνια της χώρας δεν πληρούνται οι απαιτούμενοι κανονισμοί του ISPS Code.

Παρ' όλα αυτά κατά το διάστημα 2004- 2007 κάποια μέτρα λήφθηκαν στην περιοχή. Το πρώτο έχει την ονομασία Trilateral Coordinated Patrol, ή MALSINDO, και αποτελεί μια σύμπραξη και των τριών εμπλεκόμενων χωρών δηλ. της Ινδονησία την Μαλαισία και την Σιγκαπούρη. Η συνθήκη αυτή περιλαμβάνει την περιφρούρηση της περιοχής από δυνάμεις οι οποίες προέρχονται και από τα τρία κράτη και θα την αναλύσουμε εκτενέστερα παρακάτω. Πέντε μήνες μετά από αυτή την συνθήκη η περιοχή δέχτηκε ένα πολύ γερό πλήγμα, ένας μεγάλος σεισμός έγινε στην δυτική ακτή της Σουμάτρα στην Ινδονησία. Ο σεισμός προκάλεσε καταστροφικά τσουνάμι τα οποία ισοπέδωσαν τις ακτές στον Ινδικό ωκεανό. Η περιοχή που επλήγη περισσότερο ήταν, η περιοχή του Aceh, στο βορειότερο άκρο της Σουμάτρα. Η περιοχή αυτή ήταν μία πολύ σημαντική βάση των πειρατών. Πολλά παραθαλάσσια χωριά στο Aceh, έχασαν την περίοδο αυτή μέχρι και το 70% του πληθυσμού τους. Μετά απ' αυτό οι αναφορές του IMB, μερικές εβδομάδες μετά το τσουνάμι παρατηρήθηκε ότι οι πειρατικές επιθέσεις είχαν μειωθεί στο ελάχιστο. Η επίδραση του τσουνάμι ήταν ολοφάνερη. Ακόμα και οι μη επηρεασμένες περιοχές είχαν μηδενικά ποσοστά πειρατείας μετά απ' αυτό. Τα συγκριτικά αποτελέσματα με την προηγούμενη χρονιά έδειχναν συνολική μείωση της τάξης του 60%. Παρ' όλα αυτά, το τσουνάμι δεν μπορεί να είναι υπεύθυνο για την μεγάλη μείωση του φαινομένου κατά την τριετία 2004- 2007 αφού οι ρυθμοί επανήλθαν κάποιο διάστημα μετά την καταστροφή αλλά δεν άγγιξαν ποτέ τα επίπεδα του 2004. Μια εξήγηση είναι η αλλαγή του πολιτικού κατεστημένου στο Aceh. Πριν από το τσουνάμι επικρατούσε

μια ρευστή κατάσταση ανάμεσα στο free Aceh movement (GAM) και τις αρχές της Ινδονησίας. Περίπου 35.000 στρατεύματα από την Ινδονησία και 14.700 αστυνομικοί έδρευαν στην περιοχή με σκοπό να καταπνίξουν το ανεξάρτητο αυτό κίνημα. Έτσι, μετά από το τσουνάμι άρχισαν οι διαπραγματεύσεις μεταξύ των παρατάξεων αυτών και η συμφωνία επιτεύχθηκε τελικά τον Αύγουστο του 2005. Το GAM συμφώνησε να παραδώσει τα όπλα του και οι ινδονησιακές αρχές να αποσύρουν της μισές στρατιωτικές τους δυνάμεις από την περιοχή. Το αποτέλεσμα ήταν περίπου 800 όπλα να κατασχεθούν από τους επαναστάτες και πάνω από 25.000 στρατεύματα να αποσυρθούν. Σίγουρα αυτό ήταν ένα καθοριστικό χτύπημα στην πειρατεία αφού και οι δύο πλευρές φαίνεται να συνηγορούσαν στην διατήρησή του.

Ένας άλλος καθοριστικός παράγοντας στην μείωση αυτή ήταν και η συμμετοχή εναέριων δυνάμεων από τα παραθαλάσσια αυτά κράτη η οποία επιβλήθηκε τον Σεπτέμβριο του 2005. Κάθε ένα από τα τρία κράτη παραχώρησε 2 αεροπλάνα για την επίβλεψη της περιοχής, γνωστά ως «eye in the sky» planes (EiS). Το μέτρο αυτό προσφέρει επιπλέον ενίσχυση στις θαλάσσιες μονάδες αντιμετώπισης. Από πολιτικής άποψης, το μέτρο αυτό είναι πολύ σημαντικό διότι για πρώτη φορά τα τρία αυτά εμπλεκόμενα κράτη έβαλαν στην άκρη τα κυριαρχικά τους δικαιώματα προκειμένου να βοηθήσουν την κατάσταση.

Τον Απρίλιο του 2006 η συνθήκη MALSINDO και το EiS συμψηφίστηκαν σε ένα ευρύτερο πλαίσιο γνωστό ως Malacca Strait Patrols. Ίσως πρέπει να αναφέρουμε ότι το μέτρο αυτό κριτικάρεται από πολλούς. Οι ισχυρισμοί είναι ότι τα κράτη αυτά αποφάσισαν να συμφωνήσουν σ' αυτή την λύση μόνο και μόνο λόγω της διεθνούς πίεσης και ότι από τις 70 βάρδιες που θα πρέπει να γίνονται κάθε εβδομάδα για την απόλυτη φύλαξη της περιοχής, μόνο οι οχτώ πραγματοποιούνται. Επίσης υπάρχει μεγάλη έλλειψη στόλου σε περίπτωση που θα χρειαστεί άμεση επέμβαση στην θάλασσα.



Εικόνα 7: ΣΤΙΓΜΙΟΤΥΠΟ ΑΠΟ ΚΟΜΒΟΪ ΤΟΥ MALACCA STRAIT PATROL

Το πιο πρόσφατο μέτρο που έχει ληφθεί είναι το ReCAAP, το οποίο θεσπίστηκε το 2006. Η συμφωνία αυτή είχε ήδη προσχεδιαστεί από το 2004 αλλά απαιτούσε την συμμετοχή και την αποδοχή και των 10 συμμετεχουσών χωρών- που όλες είναι μέλη του Southeast Asian Nation, συμπεριλαμβανομένων και των Ιαπωνία, Κίνα, Κορέα, Ινδία, Μπαγκλαντές, Σρι Λανκα – προκειμένου να τεθεί σε ισχύ. Η συμφωνία αυτή είναι η πρώτη ουσιαστική συμφωνία σε κυβερνητικό επίπεδο για την εξάλειψη του φαινομένου. Συμπεριλαμβάνει μέτρα όπως η ανταλλαγή πληροφοριών, η συνεννόηση των κρατών, στρατηγικές συνεργασίας κλπ. (Θα αναφερθώ και παρακάτω αναλυτικά).

Πολύ σημαντική είναι και η δημιουργία του ISC (information sharing center), το οποίο συστάθηκε στην Σιγκαπούρη με σκοπό την καταγραφή των πορειών, των μεταφορών, την διευκόλυνση στην ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών, και την καταγραφή των αναφορών σχετικά με πειρατικές επιθέσεις όποτε αυτές προκύπτουν. (Το ISC και ο ρόλος του περιγράφονται εκτενέστερα πιο κάτω). Παρ' όλα αυτά η Μαλαισία και η Ινδονησία ακόμα δεν έχουν υπογράψει την συμφωνία αυτή, αν και έχουν υποστηρίξει ανεπίσημα την προσπάθεια. Αυτό προκαλεί αμφιβολίες για το πόσο πρόθυμα και ικανά είναι τα κράτη αυτά να εξαλείψουν το φαινόμενο. Η στάση αυτή κάνει ,ιδιαίτερα την Ινδονησία, την πιο «πειρατό-φιλη» χώρα στον κόσμο.

- **Ο ΚΟΛΠΟΣ ΤΟΥ ΑΝΤΕΝ**

Η ΠΕΡΙΟΧΗ

Ο Κόλπος του Άντεν βρίσκεται στην Αραβική Θάλασσα ανάμεσα στην Υεμένη της νότιας ακτής της Αραβίας και τη Σομαλία στο Κέρασ της Αφρικής. Στα βορειοδυτικά, συνδέεται με την Ερυθρά Θάλασσα μέσω του στενού Μπαμπ ελ Μαντέμπ. Ο κόλπος είναι επίσης γνωστός ως σοκάκι των πειρατών λόγω της Σομαλικής πειρατείας που πλήττει την περιοχή, πιο συγκεκριμένα η ζώνη υψηλού κινδύνου βρίσκεται στην περιοχή Suez και Strait of Hormuz απ' το Βορρά, 10°S and 78°E, οι επιθέσεις στο Νότο έχουν επεκταθεί μέχρι και το κανάλι της Μοζαμβίκης. Ο Κόλπος του Άντεν είναι μια σημαντική εμπορική ναυτική δίοδος, ειδικά για το πετρέλαιο του Περσικού Κόλπου, κάτι που τον καθιστά βασικότατο για την παγκόσμια οικονομία. Περίπου το 11% του πετρελαίου θαλάσσιων κοιτασμάτων περνά από τον Κόλπο του Άντεν στο δρόμο του για τη Διώρυγα του Σουέζ, ή κοντινά διυλιστήρια. Τα κυριότερα λιμάνια κατά μήκος του Κόλπου είναι το Άντεν στην Υεμένη, και η Ζέιλα, Βερβέρη και Μποσάσο στη Σομαλία.

ΙΣΤΟΡΙΑ

Κατά την πρόιμη ιστορία, η πόλη του Κρατέρ, ανατολικά της σημερινής πόλης Άντεν, ήταν ένα σημαντικό λιμάνι του τοπικού εμπορίου. Ήταν το κύριο λιμάνι του βασιλείου του Αβσάν, και μετά την κατάκτησή του από τους Σαβαίους, έπαιξε σημαντικό ρόλο στην «επικοινωνία» της Αφρικής με την Αραβία. Η οργανωμένη μορφή πειρατείας ξεκίνησε την δεκαετία του 1980. Αρχικά οι πειρατές

οι πειρατές ισχυρίζονται ότι δρουν με σκοπό να πατάξουν την παράνομη αλιεία. Η αναρχία που επικράτησε μετά την κατάρρευση της κεντρικής κυβέρνησης το 1991, σε συνδυασμό με τη θέση της στο Κέρασ της Αφρικής, έχει καταστήσει τη Σομαλία ιδανικό προορισμό για πολλές ευρωπαϊκές αλιευτικές εταιρίες. Υπερσύγχρονα πλοία εισέρχονται παράνομα στα αφύλακτα σομαλικά χωρικά ύδατα και απομυζούν το θαλάσσιο πλούτο της χώρας, αποκομίζοντας κέρδη άνω των 300 εκατομμυρίων δολαρίων ετησίως και οδηγώντας σε απόγνωση τους ντόπιους ψαράδες. Ακόμα χειρότερα, δυτικές εταιρίες επεξεργασίας αποβλήτων χρησιμοποιούσαν τα νερά της Σομαλίας επί μια δεκαετία για να ποντίζουν πυρηνικά, βιομηχανικά και νοσοκομειακά απόβλητα, κάτι που επιβεβαιωνόταν και από τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΟΗΕ. Η χειροπιαστή απόδειξη ήλθε μετά το σεισμό της 26ης Δεκεμβρίου 2004, όταν το τσουνάμι ξέβρασε ολόκληρα κοντίνερ με βαρέλια αποβλήτων. Μαρτυράται ότι χιλιάδες άνθρωποι ασθένησαν και τριακόσιοι πέθαναν από την επαφή με τα βαρέλια. Υπ' αυτές τις συνθήκες, μεγάλο τμήμα των επαγγελματιών αλιέων της περιοχής εξωθήθηκε στην πειρατεία από τις αρχές της περασμένης δεκαετίας. Αρχικά οι πειρατές ενδιαφέρονταν να εξασφαλίσουν τα νερά τους πριν εμπλακούν ξένοι επιχειρηματίες ή στρατιωτικές δυνάμεις. Τα κρούσματα μειώθηκαν προσωρινά με την άνοδο των Ηνωμένων Ισλαμικών Δικαστηρίων (UIC-Shabab) στην εξουσία (2006), αλλά η πειρατική δραστηριότητα ανέκαμψε μετά την εισβολή της Αιθιοπίας το Δεκέμβρη του ίδιου έτους, και έκανε τους ισλαμιστές να υποχωρήσουν βορειότερα και ν' αφήσουν την περιοχή του Μογκαντίσου στα χέρια τους. Αντιλαμβανόμενοι τα κέρδη της πειρατείας, μιας και τα λύτρα συνήθως αποδίδονταν, οι τοπικοί φύλαρχοι άρχισαν να συνεπικουρούν τους πειρατές, μοιραζόμενοι από κοινού τα κέρδη. Φυσικά, εφ' όσων οι διάφορες εταιρίες πλήρωναν εκατοντάδες χιλιάδες δολάρια για τα λύτρα, δεν θα μπορούσε εύκολα το φαινόμενο αυτό να λάβει τέλος.



Εικόνα 8: Ο ΚΟΛΠΟΣ ΤΟΥ ΑΝΤΕΝ

ΣΗΜΕΡΑ

Όπως είδαμε η κατάσταση της χώρας είναι πολύ άσχημη. Σήμερα οι περισσότεροι Σομαλοί ζουν κάτω από το όριο της φτώχειας σε συνθήκες εξαθλίωσης. Το καλοκαίρι του 2011, η χώρα πλήττεται από πείνα και ξηρασία, κάτι που οδηγεί 4000 Σομαλούς-περισσότερους από τον μισό πληθυσμό- σε 'κρίση', σύμφωνα με τα Ηνωμένα Έθνη. Η αγροτική παραγωγή πέφτει στο μισό. Τρόφιμα μεταφέρονται σ' αυτούς με πλοία, προκειμένου να τους παρασχεθεί κάποια βοήθεια. Το 90% των τροφίμων των κατοίκων της Σομαλίας προέρχεται από εκεί. Το διήμερο ταξίδι ξεκινάει από την Mombasa, της Κένυα και καταλήγει στο Μογκαντίσου. Σύμφωνα με τα ηνωμένα έθνη (UN world food program), 12.000 τόνοι φαγητού μεταφέρονται στην χώρα κάθε μήνα. Η κατάσταση χειροτερεύει τον Αύγουστο, οπότε και εμφανίζονται επιδημίες χολέρας στην χώρα. Εκατοντάδες χιλιάδες Σομαλοί καταφεύγουν στην Κένυα, την Αιθιοπία και σε κατασκηνώσεις στην Μομπάσσα. Τον Σεπτέμβριο ο λιμός πλήττει το 1/3 των κατοίκων. Εμφανίζεται ακόμα ένα ακόμα 'χτύπημα' για την χώρα καθώς παρουσιάζονται φαινόμενα κλοπών των τροφίμων που παρέχονται από τα Ηνωμένα έθνη. Η πειρατική δραστηριότητα είναι αυξημένη στην περιοχή και θα μπορούσαμε να πούμε ότι ο κόλπος του Aden σήμερα αποτελεί το σύγχρονο κέντρο της πειρατείας. Από την αρχή του 2008, ως τις 19 Νοεμβρίου 2008, σημειώθηκαν συνολικά 95 πειρατικές επιθέσεις, από τις οποίες οι 39 πέτυχαν του σκοπού τους. Το πρώτο μισό του 2009 οι πειρατικές επιθέσεις στην περιοχή έφτασαν τις 130 και παρουσίασαν μικρή μείωση τον Ιούνιο λόγω των κακών καιρικών συνθηκών. Οι περισσότερες επιθέσεις εμφανίζονται στην Puntland της Σομαλίας, σ' ένα στενό πέρασμα μεταξύ της Σομαλίας και της Υεμένης. Οι πειρατές επεκτείνουν την ακτίνα δράσης τους προς το νότο και τον Ινδικό Ωκεανό, αυτό κυρίως συμβαίνει επειδή καταλαμβάνουν κάποια εμπορικά πλοία στα οποία και εγκαθίστανται. Χρησιμοποιούν λοιπόν αυτά τα πλοία ως motherships με αποτέλεσμα να μην χρειάζεται να καταφεύγουν στην ακτή για ανεφοδιασμούς και να διευρύνουν έτσι το πεδίο της δράσης τους.

ΑΙΤΙΕΣ

Οι αιτίες της τόσο μεγάλης άνθισης της πειρατείας στην περιοχή είναι πολλές και χρίζουν ιδιαίτερης ανάλυσης.

1. Πτώση του καθεστώτος: Όπως ήδη έγινε αναφορά, η πτώση του Barre το 1991 οδήγησε την χώρα σε κατάσταση αναρχίας, κάτι που καθιστά μια περιοχή επιρρεπή σε παράνομες δραστηριότητες, όπως είδαμε και στην περίπτωση της Ινδονησίας.
2. Η οικονομική εξαθλίωση: Οι κάτοικοι της περιοχής ζουν σε άθλιες συνθήκες διαβίωσης, κάτι που εύκολα τους κάνει αδίστακτους. Οι λόγοι της εξαθλίωσης αυτής είναι:
 - ✓ Τα αφύλαχτα χωρικά ύδατα της Σομαλίας, έγιναν το Ελντοράντο κρατών και εταιρειών. Εκατοντάδες αλιευτικά από την Ιταλία, την Ισπανία, τη Ταϊλάνδη και αλλού, υπερεκμεταλλεύτηκαν ένα από τους πλουσιότερους σε

βιοποικιλότητα ωκεανούς. Όντας από γεωλογικής απόψεως μια σχετικά «νέα» μάζα νερού, ο Κόλπος του Άντεν έχει μοναδική βιοποικιλότητα που περιέχει πολλά είδη ψαριών, κοραλλιών, θαλάσσιων πτηνών, και ασπόνδυλων. Παράνομες μηχανότρατες, αφού εξάντλησαν τα αλιευτικά αποθέματα στις ευρωπαϊκές θάλασσες κατέπλευσαν στη Σομαλία όπου κλέβουν κάθε χρόνο τόνους γαρίδες, και αστακούς αξίας άνω των 300 εκατομμυρίων δολαρίων. Συνεπώς οι ντόπιοι ψαράδες χάνουν την πηγή των εισοδημάτων τους. Ο Mohammed Hussein, ένας ντόπιος ψαράς από την πόλη Μάρκα που απέχει 100 Km από το Μογκαντίσου δήλωσε στο πρακτορείο Reuters : «Αν δεν γίνει τίποτα, σύντομα δεν θα μείνει ούτε λέπι στις θάλασσές μας».

- ✓ Υπάρχουν μαρτυρίες που επιβεβαιώνονται και από τα Ηνωμένα Έθνη ότι η ρίψη τοξικών, πυρηνικών, βιομηχανικών ακόμη και νοσοκομειακών αποβλήτων ήταν συνήθης διαδικασία για πολλά δυτικά κράτη για τουλάχιστον μια δεκαετία και αποκαλύφθηκε με το μεγάλο τσουνάμι του 2004. Τα κύματα ξέβρασαν στην ακτή του Πούντλαντ, κοντέινερ με κάθε είδους τοξικά απόβλητα. Αρκετοί πέθαναν και εκατοντάδες κάτοικοι μολύνθηκαν και εμφάνισαν αιμορραγίες, δερματικά προβλήματα και μια σειρά ασθενειών με τις οποίες ήταν καταδικασμένοι να ζήσουν το υπόλοιπο της ζωής τους. Εταιρείες βιτρίνες, είχαν συνάψει συμφωνίες με την κυβέρνηση, αλλά και πολέμαρχους, όπου έναντι μικρής αμοιβής είχαν το δικαίωμα να εκμεταλλεύονται κατά αυτό τον τρόπο τα νερά της Σομαλίας. Αναφορές υπάρχουν και για το ρόλο της Μαφίας στην περιοχή. Σύμφωνα με δημοσιεύματα, η Μαφία, η οποία διαχειρίζεται περισσότερο από το 30% των αποβλήτων της Ιταλίας, δραστηριοποιούνταν από το 1989 στην περιοχή. Υπάρχουν μαρτυρίες, όπου ιταλικά πλοία άδειαζαν τα παράνομα φορτία τους στα ανοιχτά της Σομαλίας και έφευγαν φορτωμένα με τόνους ψαριών, κυρίως τόνο. Όταν οι ψαράδες κάτοικοι της περιοχής συνειδητοποίησαν τι συμβαίνει και ενθαρρυμένοι από την αναποτελεσματική κυβέρνηση πήραν τα όπλα τους και ένωσαν τις δυνάμεις τους με τις τοπικές εγκληματικές οργανώσεις. Οι φιλήσυχοι ψαράδες, μετετράπησαν σε κοινούς εγκληματίες.

3. Μορφολογία: Φυσικά δεν θα μπορούσαμε να παραβλέψουμε το γεγονός ότι η μορφολογία της περιοχής είναι ιδανική για την ανάπτυξη του φαινομένου. Είναι ένα στενό πέρασμα που παρουσιάζει πολύ μεγάλη κινητικότητα πλοίων. Τα πλοία περνούν απ' την περιοχή ώστε να μεταφέρουν το φορτίο τους από την Ευρώπη στη Ασία και αντίστροφα, χωρίς να χρειάζεται να κάνουν τον γύρο της αφρικανικής Ηπείρου, κάτι που θα ήταν εντελώς ασύμφορο από άποψη χρόνου και κόστους.
4. Εμπειρία: Σημαντικός παράγοντας είναι και η μεγάλη ναυτική εμπειρία των κατοίκων της περιοχής καθώς και η γνώση της θαλάσσιας περιοχής του κόλπου που τους κάνει πολύ ευέλικτους και γρήγορους.

5. Τρόπος διαχείρισης: Ένας παράγοντας ο οποίος ενθαρρύνει το φαινόμενο, είναι και η δεκτικότητα των εταιριών σε διαπραγματεύσεις καθώς και η καταβολή των λύτρων που ζητούν οι πειρατές τα οποία μπορεί να είναι δεκάδες , εκατοντάδες η και χιλιάδες δολάρια.

ΤΡΟΠΟΣ ΔΡΑΣΗΣ

Οι πειρατές είναι κυρίως φτωχοί Σομαλοί με μεγάλη ναυτική εμπειρία. Οι περισσότεροι πειρατές είναι ηλικίας 20-35 ετών και κατάγονται από την Πουντλάνδη της βορειοανατολικής Σομαλίας. Το Πρόγραμμα Υποστήριξης Ναυτικών Ανατολικής Αφρικής εκτιμά ότι υπάρχουν τουλάχιστον 4 διαφορετικές δρώσες ομάδες πειρατών, αριθμώντας συνολικά 1.000 ένοπλους άνδρες. Οι πειρατικές ομάδες είναι κυρίως οι ‘Tuqu’, που είναι και οι πιο δυνατοί, οι ‘Black Tigers’, που αποτελούνται από πρώην μέλη της πρώτης, οι ‘White Boys’ και οι ‘Thunders’.

Σύμφωνα με μια αναφορά του BBC, οι πειρατές μπορούν να διακριθούν στις 3 παρακάτω κατηγορίες :

- * Τοπικοί ψαράδες, που θεωρούνται οι οργανωτές των επιχειρήσεων, καθώς γνωρίζουν καλά τα γύρω ύδατα .
- * Πρώην μέλη της πολιτοφυλακής που μισθώνονταν από τους τοπικούς φύλαρχους
- * Τεχνικοί που εξειδικεύονται στη χρήση συστημάτων πλοήγησης GPS .

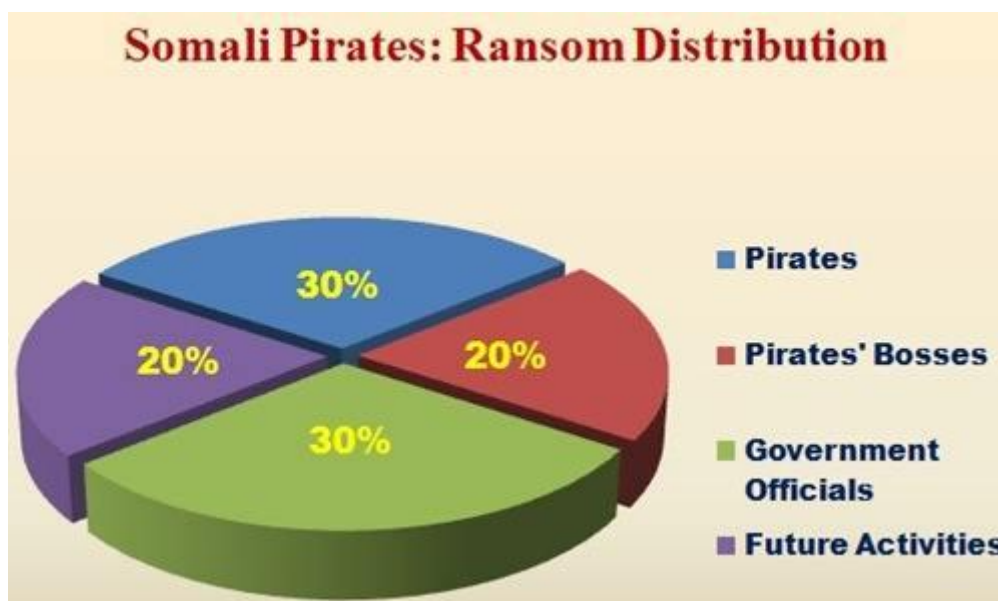
Οι πειρατές «προμηθεύονται» τα περισσότερα όπλα τους από την Υεμένη και το Μογκαντίσου, πρωτεύουσα της Σομαλίας. Οι λαθρέμποροι όπλων μεταφέρουν τα όπλα από το Μογκατίσου στην Γιουτλάνδη, όπου οι πειρατές πληρώνουν το αντίτιμο, μέσω μιας τοπικής διαδικασίας συναλλαγών (χαβάλα). Διάφορες φωτογραφίες των πειρατών «μαρτυρούν» ότι ο οπλισμός τους συνίσταται κυρίως σε τυφέκια εφόδου AK47, εκτοξευτές ρουκετών RPG-7, χειροβομβίδες, καθώς και ημιαυτόματα πιστόλια. Τα λύτρα ρίπτονται από ελικόπτερα, ή αφήνονται σε μικρότερα σκάφη. Για την καταμέτρησή των χρημάτων και την πιστοποίηση της αυθεντικότητάς τους, οι πειρατές χρησιμοποιούν μηχανήματα που προμηθεύονται από το Ντουμπάι, το Τζιμπουτί, και άλλες περιοχές.



Εικόνα 9: ΣΟΜΑΛΟΙ ΠΕΙΡΑΤΕΣ

Στις περισσότερες περιπτώσεις οι απαγωγείς δεν έβλαψαν τους ομήρους, ώστε να εξασφαλίσουν την απόδοση των λύτρων. Έχουν στηθεί ολόκληρες επιχειρήσεις και δίκτυα «παροχής υπηρεσιών» για την «περιποίηση» των ομήρων, με σταθερές προμήθειες σε ποτά και τσιγάρα. Σήμερα οι πειρατές συνδέονται με τοπικούς πολέμαρχους και σύμφωνα με αναφορές των υπηρεσιών πληροφοριών, οι συγκεκριμένες ομάδες συνδέονται και με δίκτυα τρομοκρατικών οργανώσεων. Εικάζεται ότι υπάρχει ένα ευρύ δίκτυο πληροφοριοδοτών στην Ευρώπη και τη Μέση Ανατολή, που παρέχει πληροφορίες ακόμη και συντονισμό στις επιχειρήσεις τους. Συνήθως χρησιμοποιούν μικρά σκάφη για την δράση τους. Τελευταία, χρησιμοποιούν και κάποια εμπορικά πλοία που έχουν καταλάβει σαν mothership με αποτέλεσμα να επεκτείνουν έτσι και την περιοχή που κινούνται. Στα πλοία αυτά μένουν πειρατές και αποθηκεύονται καύσιμα και άλλα αποθέματα προκειμένου να διευκολύνονται. Όταν το μέγεθος του mothership το επιτρέπει συχνά, το πειρατικό σκάφος ανεβαίνει στο πλοίο με σκοπό να καμουφλαριστεί κατάλληλα ώστε να μην γίνει αντιληπτό από τις στρατιωτικές δυνάμεις. Η χρήση των motherships έχει αλλάξει κατά πολύ τον τρόπο δράσης των πειρατών:

- Βοήθησε στο να μην εξαρτάται πια η δράση των πειρατών, σε τόσο μεγάλο βαθμό, από τις καιρικές συνθήκες.
- Έχει αυξηθεί σημαντικά το εύρος της δράσης τους.
- Πολύ συχνά τα motherships χρησιμοποιούνται απ' ευθείας σε επιθέσεις.
- Φυσικά, διεκδικούν λύτρα κρατώντας ως ομήρους τα μέλη του πλοίου για αρκετό διάστημα.



Εικόνα 10: ΠΟΣΟΣΤΑ ΔΙΑΝΟΜΗΣ ΤΩΝ ΛΗΤΡΩΝ ΣΤΟΥΣ ΔΙΑΦΟΡΟΥΣ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΥΣ
ΠΗΓΗ: <http://www.marinebuzz.com/>

ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ

Η Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση της Σομαλίας, έκανε κάποιες περιστασιακές προσπάθειες για να περιορίσει την πειρατεία, αφήνοντας ξένα πολεμικά σκάφη να περνούν από την περιοχή. Οι ενέργειες της κυβέρνησης της Πουντλάνδης υπήρξαν πιο αποτελεσματικές. Στις 7 Οκτωβρίου του 2008, μετά από επιστολή της Μεταβατικής Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης στον Πρόεδρο του Συμβουλίου Ασφαλείας, η οποία ζητούσε βοήθεια από τη διεθνή κοινότητα για να περιορίσει την πειρατεία και τις ένοπλες ληστείες εναντίων πλοίων στην ακτή της Σομαλίας, το Συμβούλιο Ασφαλείας του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών ομοφώνως εξέδωσε την Οδηγία 1838 (UNSCR) με την οποία δίδονταν άδεια από την Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση σε άλλα κράτη να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της Σομαλίας και να αντιμετωπίσουν τους πειρατές. Οι επιχειρήσεις αυτού του είδους, στις οποίες πρωτοστατούν η Γαλλία, οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και ο Παναμάς, θα διαρκέσουν 6 μήνες. Η Γαλλία μάλιστα πρότεινε την επέκταση των επιχειρήσεων και σε άλλες περιοχές που αντιμετωπίζουν προβλήματα με την πειρατεία, όπως η Δυτική Αφρική, κάτι στο οποίο αντιτάχθηκαν το Βιετνάμ, η Λιβύη και κυρίως η Κίνα. Στις 21 Νοεμβρίου 2008 το BBC ανακοίνωσε ότι το Ινδικό Ναυτικό έλαβε άδεια από τα Ηνωμένα Έθνη να συμμετάσχει στις επιχειρήσεις στην περιοχή. Η κυβέρνηση της Αντίς Αμπέμπα κατηγόρησε την Ασμάρα ότι υποθάλλει τους Σομαλούς πειρατές, το Νοέμβριο του 2008. Στις 2 Δεκεμβρίου του 2008 το UN Security Council υιοθέτησε το ψήφισμα UNSCR 1846 (2008) για να ενδυναμώσει τις διεθνείς προσπάθειες για την καταπολέμηση της πειρατείας στις ακτές της Σομαλίας, με την ενίσχυση του ρόλου των περιοχών που εμπλέκονταν και της οργάνωσης των διαδικασιών.

Και η ευρωπαϊκή ένωση ευαισθητοποιήθηκε από το θέμα με το ευρωπαϊκό συμβούλιο να δημιουργεί την European Union military coordination action (EU NAVCO), τον Σεπτέμβριο του 2008, για να υποστηρίξει την επιβίωση και την προστασία των επιχειρήσεων στην Σομαλία και τις ακτές της. Η EU NAVCO δημιουργήθηκε μέσα στα πλαίσια του UNSCR 1816 (2008). Αυτός ο οργανωτικός πυρήνας, λειτουργώντας στις Βρυξέλλες, δημιούργησε ένα ευρύτατο δίκτυο με την ναυτιλιακή κοινότητα και κατάφερε να παρέχει υπηρεσίες κυρίως οργανωτικές στις ευρωπαϊκές δυνάμεις που δρουν στην περιοχή. Τον Νοέμβριο του 2008, το συμβούλιο της ευρωπαϊκής ένωσης υιοθέτησε την συνδυασμένη δράση 2008/851/CFSP πάνω σε μια ευρωπαϊκή στρατιωτική επιχείρηση που συμβάλλει στην αποτροπή, την πρόληψη και την αποδυνάμωση των πειρατικών δραστηριοτήτων και των ένοπλων ληστειών στις σομαλικές ακτές.



Εικόνα 11: EU NAVCO

- [ΒΡΑΖΙΛΙΑ](#)

Η ΠΕΡΙΟΧΗ

Η έκταση των ακτών της Βραζιλίας φτάνει τα 8000 Km ξεκινάει από βόρεια στον Ισημερινό και καταλήγει νότια ως τα σύνορα με την αργεντινή. Μιλάμε λοιπόν για μία τεράστια ακτογραμμή.



Εικόνα 12: ΧΑΡΤΗΣ ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΗΣ ΤΗΣ ΒΡΑΖΙΛΙΑΣ

ΣΗΜΕΡΑ

Σίγουρα η κατάσταση στην Βραζιλία είναι πολύ ηπιότερη συγκριτικά με τις άλλες δύο περιπτώσεις. Παρ' όλα αυτά υπάρχουν και εδώ οργανωμένες συμμορίες που συχνά δρουν και απαρτίζονται κυρίως από φτωχούς ψαράδες και τον τελευταίο καιρό τα περιστατικά έχουν αυξηθεί. Εδώ οι πειρατές δεν απευθύνονται μόνο στα εμπορικά πλοία αλλά και σε μικρά yachts. Έκαναν επίθεση σε ένα megayacht 36 μέτρων και συγκεκριμένα του sir Peter Blake, με το όνομα 'Seamaster' και δεν ήταν εμπόδιο γι' αυτούς ούτε το 10 μελές πλήρωμά του. Η Βραζιλία παρ' όλα αυτά διαθέτει μια τεράστια ακτογραμμή και οι περισσότερες από τις εκατοντάδες παραλίες της θεωρούνται ασφαλείς. Οι πιο επικίνδυνες περιοχές φαίνεται να είναι στην περιοχή του 'στόματος' του Αμαζόνιου και στην περιοχή του Santos ή Fortaleza καθώς και στ Villa do Conte.

- **ΑΛΛΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ**

Εδώ θα αναφερθούμε σε κάποιες άλλες περιοχές του κόσμου που εμφανίζουν κάποια φαινόμενα πειρατείας, που όμως δεν είναι τόσο έντονα όσο στις προαναφερθείσες περιοχές.

1. ΑΦΡΙΚΗ

LAGOS AND BONNY RIVER (NIGERIA): Οι πειρατές εδώ είναι πολύ βίαιοι και έχουν επιτεθεί και κλέψει πολλά πλοία, έχουν απαγάγει πληρώματα σε θάλασσες αλλά και σε ποταμούς της περιοχής. Γενικά όλα τα νερά στην Νιγηρία είναι αρκετά επικίνδυνα. Τα πλοία που διέρχονται από την περιοχή συμβουλεύονται να βρίσκονται σε εγρήγορση, καθώς πολλές επιθέσεις δεν έχουν αναφερθεί και καταγραφεί.

CONAKRY (GUINEA): Οι πειρατές εδώ είναι εξοπλισμένοι με αυτόματα όπλα και είναι πολλοί βίαιοι και επιθετικοί στην δράση τους. Πολύ συχνά χρησιμοποιούν και στρατιωτική περιβολή κατά τις επιθέσεις. Douala Outer Anchorage (Cameroon) : δύο επιθέσεις με απαγωγή έχουν σημειωθεί στην περιοχή.

BENIN (COTONOU): Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται όλο και μεγαλύτερη πειρατική δραστηριότητα στην περιοχή.

2. ΝΟΤΙΑ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΑΜΕΡΙΚΗ

PERU (CALLAO): Οι περισσότερες επιθέσεις γίνονται σε αγκυροβολημένα πλοία παρ' όλο που αυτά διαθέτουν άνδρες ασφαλείας.

VENEZUELA (PUERTO LA CRUZ) - HAITI (PORT AU PRINCE): Εδώ οι επιθέσεις έχουν αυξηθεί κυρίως στα αγκυροβολημένα πλοία.

3. ΥΠΟΛΟΙΠΟΣ ΚΟΣΜΟΣ – MIDDLE EAST

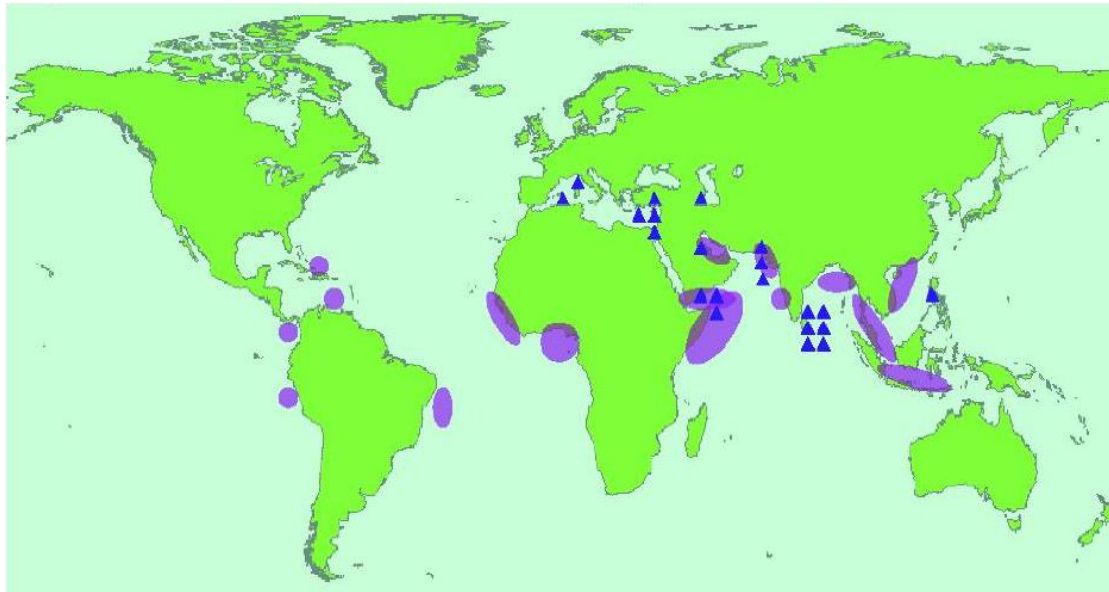
Εδώ βρίσκονται τρία από τα πιο στρατηγικά σημεία της ναυτιλίας (Bab el-Mandab, Straits of Hormuz, Suez Canal) Arabian Sea / Off Oman: Διάφορα περιστατικά έχουν αναφερθεί στην περιοχή αυτή. Σε πολλές περιπτώσεις πλοία ακολουθούνται από πειρατές χωρίς κάποιο συγκεκριμένο σκοπό. Οι πειρατές αυτοί πιστεύεται ότι είναι Σομαλοί που έχουν επεκτείνει την περιοχή της δράσης τους.

INDIAN OCEAN / OFF SEYCHELLES / OFF MADAGASCAR / OFF WEST MALDIVES / OFF MOZAMBIQUE/BAGLADESH: και εδώ πιστεύεται ότι οι πειρατές είναι Σομαλοί. Χρησιμοποιούν αλιεντικά πλοία τα οποία έχουν ήδη κλέψει ή εμπορικά κλεμμένα πλοία τα οποία χρησιμοποιούν ως "motherships" ώστε να διεξάγουν την διαδικασία της πειρατείας. Είναι βαρύτατα οπλισμένοι με αυτόματα όπλα και RPG (rocket-propelled grenade). Στο Bagladesh υπολογίζεται ότι το 75% των επιθέσεων σημειώνεται σε λιμάνια (Chittagong, Mongla).

4. EUROPE & CENTRAL ASIA

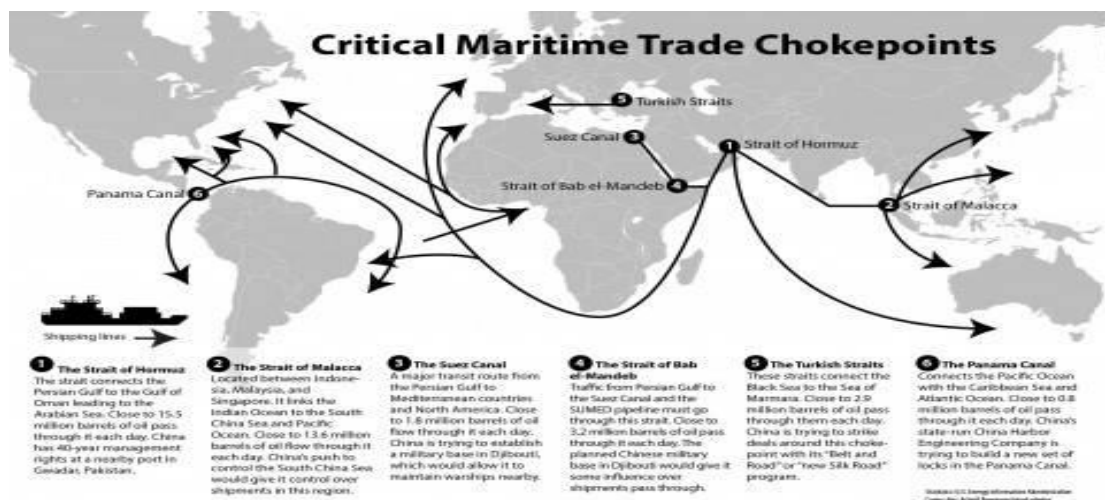
Υπάρχουν πολύ λίγες αναφορές για πειρατικές επιθέσεις στην Μεσόγειο, την Κασπία και την Μαύρη θάλασσα. Παρ' όλα αυτά η μεσόγειος παίζει ένα στρατηγικό ρόλο στις γενικότερες μεταφορές των πειρατών, ανθρώπων και όπλων.

Πιο κάτω φαίνονται με μωβ χρώμα οι περιοχές που είναι επιρρεπείς σε πειρατική δραστηριότητα και με τρίγωνα οι περιοχές με αξιοσημείωτα περιστατικά πειρατείας κατά το διάστημα 1990-2015. Διακρίνονται λοιπόν όλες οι προαναφερθείσες περιοχές.



Εικόνα 13: ΕΠΙΡΡΕΠΕΙΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1990-2015
Πηγή: ICC IMB & MIPT

Σημεία choke points τα οποία είναι πολύ μεγάλης στρατηγικής σημασίας για την παγκόσμια ναυτιλία καθώς και για την μεταφορά του πετρελαίου. Είναι πολύ στενά περάσματα καίριας σημασίας.



Εικόνα 14: CHOKEPOINTS

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ-ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΡΑΣΗ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Το 1982 η UNCLOS³ θεσπίζει κάποιους διεθνείς κανονισμούς με σκοπό την καταπολέμηση του φαινομένου της πειρατείας σε παγκόσμιο επίπεδο, με τα άρθρα 100- 107 και 11020. Το συμβούλιο ασφαλείας επιβεβαιώνει ότι “Οι διεθνείς κανονισμοί του UNCLOS, που θεσπίστηκαν στις 10 Δεκεμβρίου 1982, καθιστούν την νόμιμη βάση, η οποία, αν εφαρμοστεί από τους αρμόδιους φορείς, θα εξαλείψει κάθε ένοπλη ληστεία στις θάλασσες καθώς και οποιαδήποτε άλλη παράνομη δραστηριότητα μπορεί να υπάρξει στους ωκεανούς” (Security Council resolution 1897 (2009), τέθηκε σε ισχύ στις 30 Νοεμβρίου 2009). Το άρθρο 100 του UNCLOS περιλαμβάνει ότι όλα τα μέλη θα πρέπει να συνεργάζονται στον μέγιστο δυνατό βαθμό για την καταπολέμηση της πειρατείας στις High Seas ή σε οποιαδήποτε άλλη περιοχή. Η γενική συνέλευση έχει επίσης υπερτονίσει το θέμα τις συνεργασίας όλων των εμπλεκόμενων μελών για την πάταξη της πειρατείας. Για παράδειγμα στην διακήρυξη του 64/71 στις 4 Δεκεμβρίου 2009, Η γενική συνέλευση αναφέρθηκε συγκεκριμένα: “the crucial role of international cooperation at the global, regional, subregional and bilateral levels in combating, in accordance with international law, threats to maritime security, including piracy”. Η υποδιαίρεση των θαλάσσιων ζητημάτων, όπως έχουν ρυθμιστεί με τον UNCLOS, έχει σκοπό την τροφοδότηση με πληροφορίες και συμβουλές για κάθε θέμα που αφορά την διαχείριση των θαλάσσιων περιοχών, συμπεριλαμβανομένου φυσικά, και του προβλήματος της πειρατείας. Επίσης έχει ως σκοπό και την παροχή πληροφοριών σχετικά με τις διάφορες δράσεις ανάπτυξης, στην γενική συνέλευση, καθώς και στην συνάντηση των κρατών μελών της UNCLOS, με τις ετήσιες αναφορές του. Οι αναφορές αυτές περιλαμβάνουν όλες τις εξελίξεις πάνω στον τομέα της πειρατείας αλλά και σε οποιαδήποτε άλλα εγκλήματα διαπράττονται στην θάλασσα.

³United Nations Convention on the Law of the Sea ή αλλιώς law of the sea convention ή law of the sea treaty: Είναι μια διεθνής συμφωνία που προέκυψε μετά από την Τρίτη διάσκεψη των ηνωμένων εθνών για την θέσπιση των νόμων στις θάλασσες (UNCLOS 3), η οποία έλαβε χώρα το 1973 έως το 1982. Η συνθήκη αυτή καθορίζει τα χωρικά ύδατα της κάθε χώρας, καθώς και οδηγίες για την διαχείριση του περιβάλλοντος και των διάφορων εμπορικών διαδικασιών στις θάλασσες. Τέθηκε σε ισχύ το 1994. Σήμερα συμμετέχουν 161 χώρες, καθώς και η ευρωπαϊκή κοινότητα.

Χώρες οι οποίες έχουν υπογράψει αλλά δεν το έχουν επικυρώσει - (18)
Afghanistan, Bhutan, Burundi, Cambodia, Central African Republic, Colombia, El Salvador, Ethiopia, Democratic People's Republic of Korea, Libya, Liechtenstein, Niger, Rwanda, Swaziland, Thailand, United Arab Emirates, United States.

Χώρες που δεν έχουν υπογράψει - (16) Andorra, Azerbaijan, Ecuador, Eritrea, Israel, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Peru, San Marino, Syria, Tajikistan, Timor-Leste, Turkey, Turkmenistan, Uzbekistan, Venezuela.

Η γενική συνέλευση έχει επίσης διακηρύξει την αναγκαιότητα, οι χώρες που συμμετέχουν να κινήσουν τις κατάλληλες διαδικασίες και να συμπεριλάβουν στο νομοθετικό τους πλαίσιο μέτρα για τον εκφοβισμό αλλά και την τιμωρία σ' αυτούς οι οποίοι διώκονται με την κατηγορία της διάπραξης πειρατείας (resolution 64/71, paragraph 72), και υποχρεώνει όλες τις χώρες, σε συνεργασία με τον IMO (International Maritime Organization), να πολεμήσουν ενεργά την πειρατεία και τις ένοπλες επιθέσεις στην θάλασσα υιοθετώντας μέτρα και αφομοιώνοντας τα στην κρατική νομοθεσία (paragraph 74).

Όπως τονίζεται στην παράγραφο 75 της αναφοράς της γενικής συνέλευσης 64/71, η σύμπραξη ανάμεσα στον International Maritime Organization και στο United Nations Office on Drugs and Crime, συνθέτουν τους διεθνείς κανονισμούς πάνω στο θέμα της πειρατείας. Έτσι λοιπόν κάθε κράτος διαθέτει και την δική του ξεχωριστή νομοθεσία πάνω στο θέμα, και όλες αυτές μαζί είναι συγκεντρωμένες σε μία βάση δεδομένων γνωστή ως DOALOS database of national legislation. Πιο κάτω μπορούμε να δούμε ένα πίνακα με τα κράτη που συμμετέχουν.

Australia, Italy, South Africa, Bahamas, Jamaica, Spain, Bahrain, Kenya, Sri Lanka, Belgium, Latvia, Suriname, Chile, Liberia, Thailand, Cuba, Malta, Togo, Cyprus, Mexico, United Republic of Tanzania, Czech Republic, Norway, United Arab Emirates, Ecuador, Peru, United States of America, Philippines, Uruguay, Guatemala, Singapore, Zambia, Argentina, New Zealand, Austria, Grenada, Oman, Brazil, Iran, Poland, Bulgaria, Israel, Republic of Korea, Comoros, Italy, Russian Federation, Denmark, Japan, Spain, Estonia, Morocco, Turkey, Finland, Norway, Ukraine, Greece
--

Πίνακας 2: ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΤΟΥ UNODC

Φυσικά, όπως ήδη έχουμε δει και πιο πάνω σε συνδυασμό με τον UNCLOS δρα και ο UNODC (United Nations Office on Drugs and Crime). Το UNODC counter-piracy programme (CPP) ξεκίνησε το 2009 με στόχο να βοηθήσει μια συγκεκριμένη χώρα –την Κένυα- να καταπολεμήσει τις αυξανόμενες πειρατικές επιθέσεις των Σομαλών. Αυτός λοιπόν ο αρχικός στόχος έχει πλέον επεκταθεί και ο UNODC CPP κινείται πλέον σε έξι χώρες κυρίως κατά της Σομαλικής πειρατείας. Το CPP λοιπόν, έχει αποδειχτεί αποτελεσματικό στο να υποστηρίζει τις προσπάθειες για τον εντοπισμό και την τιμωρία των πειρατών σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς και με απόλυτο σεβασμό στα ανθρώπινα δικαιώματα. Το CPP κυρίως εστιάζει σε δίκαιες και αποτελεσματικές δίκες και ποινές φυλάκισης για τους κατηγορούμενους σε διάφορες περιοχές της Σομαλίας, κάτω από ανθρώπινες και ασφαλείς συνθήκες. Οι προσπάθειες του UNODC και των υπόλοιπων συνεργατών έχουν προσφέρει σημαντικά αποτελέσματα στον τομέα της δικαιοσύνης. Στην Κένυα, έχουν ήδη

καταδικαστεί 50 ύποπτοι, ενώ στις Σεϋχέλλες, παρά το μικρό τους μέγεθος, ο αντίστοιχος αριθμός αγγίζει τους 22. Αυτές οι χώρες, καθώς και η Τανζανία και οι Μαλδίβες, συνεχίζουν να βοηθούνται από τον UNODC με προγράμματα βελτίωσης των δικαστικών διαδικασιών και των αστυνομικών δυνάμεων. Φυλακές και άλλα κτίρια παρέχονται επίσης σε μερικές χώρες, καθώς και εξοπλισμός γραφείου, νομικά βιβλία, και ειδικός εξοπλισμός ακτοφυλακής. Σήμερα ο οργανισμός απασχολεί αφοσιωμένο προσωπικό σε χώρες όπως η Κένυα, ο Μαυρίκιος και η Σεϋχέλλες που κάνουν το έργο του ακόμα πιο αποτελεσματικό. Ο διευθύνων σύμβουλος της UNODC, κος Yury Fedotov, έχει ζητήσει υποστήριξη προκειμένου να επεκταθεί το πρόγραμμα σε ακόμα περισσότερες χώρες, να βοηθήσει την Σομαλία να αναβαθμίσει τις φυλακές και τα δικαστήρια της, να εξασφαλίσει ότι οι πειρατές οι οποίοι έχουν καταδικαστεί σε κάποια άλλη χώρα μπορούν να εκτίσουν την ποινή τους στην πατρίδα τους. Οι ποινές κυμαίνονται από 5 έως 20 χρόνια φυλάκισης. Το σύστημα φυλάκισης στην Σομαλία χρονικά δεν έχει λάβει τις απαιτούμενες επιδοτήσεις ώστε να λειτουργήσει σωστά και για τον λόγο αυτό χρειάζεται οπωσδήποτε να ενδυναμωθεί. Ο UNODC έχει ήδη κάνει πρόοδο σ' αυτόν τον τομέα με μια νέα φυλακή στην Hargeisa, στην σομαλική ενδοχώρα. "It is clear that the only viable long-term solution to the Somali piracy problem is to restore law and order in Somalia (including in its waters)," δήλωσε ο κος Fedotov. "It is also clear that this solution is some years off and will require concerted and coordinated international effort." Η πειρατεία τροφοδοτεί και τροφοδοτείται από την αστάθεια την αδύναμη κυβέρνηση και την φτώχεια που πλήττει το σομαλικό κράτος. Με το να ενδυναμώσουμε το γράμμα του νόμου, είναι προφανές ότι βοηθείται η χώρα να γίνει σταθερότερη και πιο αξιόβιωτη από τους κατοίκους της. Οι βασικοί στόχοι είναι οι εξής:

- 1) Αποτελεσματικές εκδικάσεις των υποθέσεων πειρατείας στις τοπικές χώρες
- 2) Ανθρώπινες συνθήκες φυλάκισης των κατηγορούμενων
- 3) Μακροπρόθεσμα υγιές σφραγιστικό περιβάλλον εντός της Σομαλικής επικράτειας.

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

• ΗΝΩΜΕΝΑ ΕΘΝΗ

Όπως είδαμε και προηγουμένως ο σημαντικότερος διεθνής οργανισμός που εμπλέκεται και συμβάλει στην αντιμετώπιση και την καταστολή του φαινομένου, είναι τα ηνωμένα έθνη (UN) τα οποία ουσιαστικά έχουν θεσπίσει το γενικότερο πλαίσιο δράσης και έχουν καταφέρει να εντάξουν σ' αυτό 161 χώρες, όπως είδαμε και



προηγουμένως. Μέσα σ' αυτή την γενικότερη νομοθεσία λοιπόν, είναι φυσικό να δίνεται μια μεγαλύτερη έμφαση στις περιοχές αυτές των διεθνών υδάτων όπου παρουσιάζονται τα περισσότερα κρούσματα και για τις οποίες έχει γίνει λόγος παραπάνω. Η Σομαλία καθώς και όλη η περιοχή ανατολικά της αφρικανικής ηπείρου και νότια της ασιατικής καθιστούν την επικινδυνότερη ζώνη πειρατικών επιθέσεων αυτή τη στιγμή, συνεπώς, τα εξειδικευμένα μέτρα δεν θα μπορούσαν να λείπουν. Η δράση των ηνωμένων εθνών στην Σομαλία περιλαμβάνει γραφεία, πρακτορεία, ταμεία και προγράμματα. Είναι ενεργά στη περιοχή από το 1991, προσφέροντας ανθρωπιστική βοήθεια, εφαρμόζοντας προγράμματα ανακατάταξης και ανάπτυξης απ' ευθείας, μέσω κρατικών μη κυβερνητικών οργανισμών. Ο επικεφαλής του προγράμματος UN Political Office for Somalia (UNPOS) είναι και ο επίτιμος αντιπρόσωπος του γενικού γραμματέα των ηνωμένων εθνών.

Πολλές λοιπόν είναι οι δράσεις του UNPOS για την πειρατεία.

- [UN SECURITY COUNCIL MEETING](#)

Το συμβούλιο ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών συνεδριάζει ανά τακτά χρονικά διαστήματα και εκδίδει διάφορες αποφάσεις σχετικές με την κατάσταση που επικρατεί στον κόλπο του Άντεν αλλά και τους τρόπους με τους οποίους τα κράτη μέλη μπορούν να συνεισφέρουν. Νέα Υόρκη, 18 Νοεμβρίου 2009 – Τα μέλη του συμβουλίου ασφαλείας έκρουσαν τον κώδωνα του κινδύνου για την περιοχή της Σομαλίας και καταδίκασαν την τακτική της διεκδίκησης λύτρων. Τα μέλη τόνισαν κατά την διάρκεια της διάσκεψης ότι ακόμα και η συντονισμένη δράση των στρατιωτικών δυνάμεων απέτυχε να εξουδετερώσει τους πειρατές. Τα μέλη του συμβουλίου απαίτησαν πιο δραστικά μέτρα για να τους καταπολεμήσουν. Την περίοδο εκείνη οι πειρατές κατείχαν 11 πλοία με 254 μέλη πλήρωμα. Το πιο πρόσφατο πραγματοποιήθηκε τον Μάιο του 2016 με την 7690η συνάντησή τους με θέμα **“Threats to international peace and security caused by terrorist acts”**

- [MEETING ON PIRACY](#)

Υπό την προεδρία της Ιαπωνίας, το γκρουπ για την καταπολέμηση της πειρατείας έξω από τις Σομαλικές ακτές διεξάγει το 4ο συμβούλιό του στην Νέα Υόρκη, τον Σεπτέμβριο του 2009.

- [SECRETARY-GENERAL'S REPORT ON PIRACY](#)

Ο γενικός γραμματέας έγραψε αναφορά (S/2009/146) στο συμβούλιο ασφαλείας στις 16 Μαρτίου του 2009, αναλύοντας :“piracy situation, examines the political, legal and operational activities that have been undertaken by Member States, regional organizations, the UN and its’ partners in the fight against piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia and concludes with observations on ways in which the long-term security of international navigation off the coast of Somalia, including seaborne humanitarian deliveries to Somalia, can be secured and outlines the role that the United Nations can play at this stage.” Η αναφορά λοιπόν του

γενικού γραμματέα οδήγησε, όπως έχουμε ήδη δει και προηγουμένως στην Security Council Resolution 1846 (UNSCR) στις 2 Δεκεμβρίου του 2008 κατά το οποίο το συμβούλιο ζήτησε την αναφορά του γενικού γραμματέα για μία μακροπρόθεσμη προστασία από τους πειρατές στην Σομαλία, συμπεριλαμβάνοντας και την ασφάλεια του World Food Programme που στέλνει τρόφιμα στην περιοχή και κάποιο πιθανό συντονισμό και αρχηγικό ρόλο των ηνωμένων εθνών σ' αυτή την κατεύθυνση. Στην αναφορά του, ο γενικός γραμματέας παρατηρεί: “the issue of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia will be resolved only through an integrated approach that addresses the conflict, lack of governance and absence of sustainable livelihoods on land in Somalia”. Επιπροσθέτως, ο γενικός γραμματέας σημειώνει ότι η μη ανάληψη ευθύνης, η οποία έχει οδηγήσει σε ατιμωρησία στην περιοχή, θα πρέπει να αντιμετωπιστεί. Ενθάρρυνε τις προσπάθειες των κρατών μελών και των τοπικών οργανώσεων που μάχονται κατά της πειρατείας.

- [INTERNATIONAL CONFERENCE ON PIRACY](#)

Κατά το διάστημα 10- 11 Δεκεμβρίου του 2008, ο UNPOS οργάνωσε μια διεθνή διάσκεψη πάνω στην πειρατεία, σε υπουργικό επίπεδο, στο Nairobi, όπου τονίστηκε η ανάγκη να εντοπισθούν οι ρίζες του φαινομένου από την διεθνή κοινότητα και να θεσπιστεί περιεκτική προσέγγιση.

Στο τέλος της διάσκεψης, οι υπουργοί καταδίκασαν κάθε πειρατική πράξη και κάθε ένοπλη απόπειρα σε πλοία στα χωρικά ύδατα της Σομαλίας., στον κόλπο του Άντεν και σε όλη την ανατολική ακτή της Αφρικής και καλωσόρισαν τις αποφάσεις 1814 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008) οι οποίες προσέφεραν ένα επαρκές νομικό πλαίσιο σε συνδυασμό με την UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea). Οι υπουργοί επέμειναν στην ανάγκη μίας επιστροφής στην ειρήνη, την σταθερότητα και στην λειτουργικότητα μίας ικανής διακυβέρνησης.

- **COUNTER TERRORISM COMMITTEE (UN CTC)**

Ο ευρύτερος τομέας λοιπόν των ηνωμένων εθνών που ως στόχο έχει την καταπολέμηση της εγκληματικότητας, ονομάζεται UN Counter Terrorism Committee (CTC). Καθοδηγείται ουσιαστικά, από τις αποφάσεις 1373 (2001) και 1624 (2005), του συμβουλίου ασφαλείας. Το CTC αναλαμβάνει να προστατεύσει την ικανότητα των κρατών μελών να αποτρέπουν οποιοσδήποτε εγκληματικές πράξεις, εντός και εκτός των συνόρων τους. Δημιουργήθηκε με αφορμή το φονικό χτύπημα στους διδύμους πύργους, στις 11 Σεπτεμβρίου του 2001 στις ηνωμένες πολιτείες Αμερικής.

- **COUNTER-TERRORISM COMMITTEE EXECUTIVE DIRECTORATE (CTED)**

Το CTC επικουρείται από το Counter-Terrorism Committee Executive Directorate (CTED), το οποίο κυρίως διεκπεραιώνει τις στρατηγικές αποφάσεις του οργανισμού, διεξάγει ακριβείς και έγκυρες αξιολογήσεις για κάθε κράτος- μέλος, και προσφέρει πολιτικές αντιμετώπισης κάθε μορφής εγκληματικότητας. Η απόφαση

1373 (2001), υιοθετήθηκε ομόφωνα στις 28 Σεπτεμβρίου του 2001, και προτρέπει τα κράτη- μέλη να εφαρμόσουν έναν αριθμό μέτρων προκειμένου να τονώσουν την νομική και θεσμική ικανότητά τους να καταπνίγουν εγκληματικές επιθέσεις. Τα βήματα που απαιτούνται είναι:

- ❖ Καθορίζεται παράνομη κάθε χρηματοδότηση σε εγκληματική ενέργεια
- ❖ Άρνηση οποιασδήποτε οικονομικής ενίσχυσης σε ομάδες εγκλήματος
- ❖ Παγώνουν, χωρίς καμία καθυστέρηση οποιοδήποτε λογαριασμοί έχουν να κάνουν με άτομα που εμπλέκονται σε εγκληματική πράξη.
- ❖ Καταστολή της διάταξης για ασφαλές καταφύγιο, τροφή ή βοήθεια στους τρομοκράτες.
- ❖ Να μην δίνονται πληροφορίες σε άλλες κυβερνήσεις ή οργανώσεις που τυχόν σχεδιάζουν κάποια τρομοκρατική ενέργεια.
- ❖ Συνεργασία με άλλες κυβερνήσεις στην διερεύνηση, την εξάρθρωση, την σύλληψη και την έκδοση των εμπλεκόμενων σε τρομοκρατικές ενέργειες.
- ❖ Τίθεται ως εγκληματική κάθε ενεργητική ή παθητική βοήθεια προς τους εγκληματίες σύμφωνα με τους εθνικούς νόμους και όποιος το παραβιάζει βρίσκεται αντιμέτωπος με την δικαιοσύνη.

Η απόφαση επίσης προτρέπει τα μέλη της, να γίνουν μέλη, όσο το δυνατόν γρηγορότερα, στους σχετικούς διεθνείς αντί-τρομοκρατικούς οργανισμούς.

ΜΕΘΟΔΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Εν συντομία, η δραστηριότητα του CTC και CTED περιλαμβάνει:

- Επισκέψεις στις χώρες οι οποίες το ζητούν, με σκοπό την επίβλεψη της προόδου που κάνουν καθώς και την εκτίμηση της φύσης και του βαθμού της τεχνικής υποστήριξης που μπορεί να χρειάζονται έτσι ώστε να εφαρμόζουν το ψήφισμα 1373 (2001).
- Τεχνική υποστήριξη- ώστε να έχουν οι χώρες τα απαιτούμενα τεχνικά, οικονομικά, νομικά και θεσμικά προγράμματα υποστήριξης.
- Αναφορές για κάθε χώρα- ώστε να παρέχονται ξεκάθαρα τα δεδομένα από την εφαρμογή των αντιτρομοκρατικών προγραμμάτων και να χρησιμεύουν ως πηγές διαλόγου μεταξύ του οργανισμού και των κρατών μελών.
- Βέλτιστες πρακτικές- Ωστε να ενθαρρύνονται οι χώρες να εφαρμόζουν τις καλύτερες αντιτρομοκρατικές μεθόδους, πάντα λαμβάνοντας υπ' όψιν τα δικά τους δεδομένα και ανάγκες.

- Ειδικές συνεδριάσεις ώστε να συνάπτουν μεταξύ τους ισχυρότερους δεσμούς και να αποφεύγονται πιθανές επικαλύψεις των προσπαθειών ή σπατάλη των πηγών, μέσω του καλύτερου συντονισμού.
- **ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ**

Το ICC είναι ο μεγαλύτερος επιχειρηματικός οργανισμός στον κόσμο. Έχει ως μέλη του εκατοντάδες χιλιάδες εταιρίες από 130 χώρες για όλους τους εμπορικούς κλάδους. Τα κεντρικά γραφεία του οργανισμού βρίσκονται στο Παρίσι. Πάνω από 2000 ειδικοί από τις εταιρίες-μέλη του ICC συνθέτουν καθημερινά τις γνώσεις και την εμπειρία τους έτσι ώστε να διαμορφώνονται οι πολιτικές του οργανισμού για κάθε περίπτωση. Τα ηνωμένα έθνη, ο παγκόσμιος οργανισμός εμπορίου και πολλοί άλλοι διακυβερνητικοί οργανισμοί, τόσο διεθνείς όσο και τοπικοί, ενημερώνονται για τα δρώμενα στις επιχειρήσεις διεθνώς μέσω του ICC. Δεν θα μπορούσε λοιπόν, ένας τόσο κολοσσιαίος οργανισμός να μην διαθέτει και το κατάλληλο τμήμα για την πειρατεία ,που πλήττει τις εμπορικές δραστηριότητες. Το ICC Commercial Crime Services (CCS), είναι ο αντί- εγκληματικός φορέας του ICC (International Chamber of Commerce). Η βάση του είναι στο Ηνωμένο Βασίλειο και ο στόχος του είναι η καταπολέμηση οποιουδήποτε είδους εμπορικού εγκλήματος. Το CCS περιλαμβάνει τρία ειδικευμένα γραφεία, τα οποία δρουν αυτόνομα προσφέροντας στα μέλη τους μία τεράστια ποικιλία πληροφοριών. Εταιρίες αλλά και ιδιώτες μπορούν να γίνουν μέλη κάθε ανεξάρτητου γραφείου, ανάλογα με το είδος της δραστηριότητάς τους ή και σε πιο πολύπλοκες περιπτώσεις μπορούν να γίνουν μέλη σε περισσότερα από ένα γραφεία.



International Chamber of Commerce

The world business organization

- **IMB-INTERNATIONAL MARITIME BUREAU**

Το Διεθνές Γραφείο Ναυσιπλοΐας, (International Maritime Bureau),(IMB), είναι ένας Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, που αποτελεί ειδικευμένο τμήμα του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου, (ICC), στον τομέα της ναυσιπλοΐας.

Στις αρμοδιότητες του IMB συγκαταλέγεται η καταπολέμηση των εγκλημάτων του Διεθνούς Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, σχετικά με το ναυτιλιακό εμπόριο και τις θαλάσσιες μεταφορές, κυρίως της πειρατείας, της ναυταπάτης, της φοροδιαφυγής, καθώς επίσης και επί της προστασία των πληρωμάτων των πλοίων.

Το IMB ιδρύθηκε το 1981 με πρωτοβουλία του Διεθνούς Οργανισμού Ναυσιπλοΐας, των Ηνωμένων Εθνών. Διατηρεί επαφές με την Ιντερπόλ και συνεργάζεται με τον Διεθνή Οργανισμό Τελωνείων. Σημερινός διευθυντής του Γραφείου είναι ο πλοίαρχος Ποτένγκαλ Μούκουντουν.

Το IMB εκδίδει μια εβδομαδιαία αναφορά σχετικά με την πειρατεία, και διατηρεί σε 24ωρη βάση ένα κέντρο αναφορών στην Κουάλα Λουμπόρ της Μαλαισίας, σχετικά με την πειρατεία. Ο φορέας ο οποίος εστιάζει στο φαινόμενο της πειρατείας ονομάζεται IMB Piracy Reporting Center και δημιουργήθηκε το 1992. Πριν το 1992, οι πλοίαρχοι και οι χειριστές των εμπορικών πλοίων δεν είχαν πουθενά ν' απευθυνθούν σε περίπτωση που πειρατές καταλάμβαναν το πλοίο τους. Έτσι ήταν μεγάλη η ανάγκη δημιουργίας του PRC (Piracy Reporting Center). Οι στόχοι του PRC είναι:

- ✓ να είναι ο άμεσος φορέας για τον καπετάνιο του πλοίου που θα δηλώσει μια επίθεση ή μια απόπειρα επίθεση ή ακόμα και ύποπτες κινήσεις που τυχόν παρατηρεί.
- ✓ Στοχεύει στο να αυξηθεί η γνώση επί του θέματος στην ναυτική βιομηχανία, η οποία περιλαμβάνει τον καπετάνιο, τον χειριστή, τον ιδιοκτήτη του πλοίου, τις ασφαλιστικές εταιρίες, τους εμπόρους, τους μεσολαβητές κλπ. Και βοηθά στην ενίσχυση του έργου του IMO.
- ✓ Για τις περιοχές που παρουσιάζουν έξαρση της πειρατείας καθώς και για συγκεκριμένα λιμάνια στα οποία εμφανίζονται αυξημένα ποσοστά ένοπλων ληστειών και εγκληματικών ενεργειών. Το PRC συνεργάζεται με διάφορες κυβερνήσεις κρατών με σκοπό την καλύτερη ενημέρωση και την ανταλλαγή πληροφοριών ώστε να καταπολεμηθεί αποτελεσματικότερα το πρόβλημα. Η συνεργασία αυτή συμβάλει και στην αποτελεσματικότερη ποινική εκδίωξη των δραστών πειρατείας.
- ✓ Μπορεί ανά πάσα στιγμή ο καθένας να ενημερωθεί μέσω του live piracy report για το που συμβαίνει τι στην περιοχή του Άντεν αλλά και να αναφέρει εύκολα και γρήγορα περιστατικά πειρατείας μέσω του report an accident.
- ✓ Το site του IMB είναι πάντα ενημερωμένο και παρέχει ακόμα και στατιστικές πληροφορίες συγκριτικά με τα περασμένα έτη.

Το IMB Piracy Reporting Centre ιδρύθηκε με εθελοντική συνεισφορά. Χωρίς την συνεισφορά αυτή το PRC δεν θα μπορούσε να λειτουργήσει. Η οικονομική υποστήριξη του οργανισμού προέρχεται από:

- ✚ Assuranceforeningen skuld
- ✚ Britannia steam ship insurance association limited
- ✚ Den norske krigsforsikring for skib
- ✚ European commission
- ✚ Japan P7I club
- ✚ Standard steam ship mutual P&I association
- ✚ Steam ship insurance management services limited
- ✚ The north of England P&I association Ltd
- ✚ Tsakos shipping

▪ IMO-INTERNATIONAL MARITIME ORGANISATION

Ο IMO παρέχει στα μέλη του πληρώματος των εμπορικών πλοίων όλες την απαραίτητη γνώση και πληροφόρηση ώστε να μειώνονται τα περιστατικά πειρατείας.



ISPS CODE

- Μέτα από τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 στις ΗΠΑ υιοθετήθηκε ο ISPS code (International ship & port facility security) ώστε να τονισθεί η ανάγκη αποτελεσματικότερης ασφάλειας κατά τον πλου. Ο ISPS code, λοιπόν, παρέχει ένα συγκεκριμένο πλαίσιο διαχείρισης πιθανού κινδύνου και προωθεί την διαδικασία ανταλλαγής χρήσιμων πληροφοριών μεταξύ των κρατών, των εταιριών, των λιμένων και των πλοίων. Τον ISPS code συμπληρώνει και ο ILO/IMO Code of practice on security in ports, ο οποίος εστιάζει κυρίως στην ασφάλεια των εμπορικών πλοίων όταν βρίσκονται εντός των λιμένων. Συμπληρωματικά ο IMO έχει θεσπίσει και ένα επιπλέον και την Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, 1988 με σκοπό να διασφαλίσει ότι λαμβάνονται τα απαραίτητα μέτρα κάθε φορά που κάποια παράνομη πράξη λαμβάνει χώρα. Ο IMO επίσης δραστηριοποιείται και στην τεχνική υποστήριξη του πληρώματος. Διοργανώνει σεμινάρια ανά τακτά χρονικά διαστήματα και σε διάφορα μέρη με σκοπό την ενημέρωση των εμπλεκόμενων αυτά χωρίζονται σε security seminars και train the trainer courses.

• ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

▪ EU NAVCO

Ήδη από τον Σεπτέμβριο του 2008 η Ευρωπαϊκή ένωση είχε δείξει την υποστήριξη της στην προσπάθεια των Ηνωμένων εθνών με την σύσταση του EU NAVCO, όπως είδαμε και παραπάνω. Από τον Δεκέμβριο του 2008 η ευρωπαϊκή ένωση διεξάγει μια στρατιωτική επιχείρηση με σκοπό να βοηθήσει, να εμποδίσει και να καταστείλει κάθε πειρατική δραστηριότητα στ' ανοιχτά των ακτών της Σομαλίας. Αυτή λοιπόν η στρατιωτική επιχείρηση ονομάζεται EU NAVFOR Somalia - Operation ATALANTA, και ξεκίνησε με σκοπό να υποστηρίξει τα ψηφίσματα 1814, 1816, 1838 and 1846, που είδαμε προηγουμένως



ΣΚΟΠΟΣ ΤΟΥ ΕΙΝΑΙ ΝΑ ΣΥΝΕΙΣΦΕΡΕΙ:

- Στην προστασία των πλοίων του World Food Programme (WFP) κατά το οποίο μεταφέρονται τρόφιμα στην Σομαλία.
- Την προστασία ευάλωτων πλοίων που πλέουν στην περιοχή του Άντεν και έξω από τις ακτές της Σομαλίας.

Η συγκεκριμένη επιχείρηση είναι η πρώτη ναυτική επιχείρηση της ευρωπαϊκής ένωσης στην ιστορία της και διεξάγεται κάτω από το γενικότερο πλαίσιο της European Security and Defence Policy (ESDP).

ΣΤΟΧΟΣ

Η επιχείρηση ATALANTA στοχεύει:

- Προσφορά προστασίας στα πλοία του WFP.
- Προστασία στα εμπορικά πλοία.
- Να χρησιμοποιεί ανά πάσα στιγμή όλα τα' απαραίτητα μέσα, συμπεριλαμβανομένης και της στρατιωτικής δύναμης ώστε ν' αποτρέψει κάθε απόπειρα πειρατείας.

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ

Η Political and Security Committee (PSC) ασκεί τον πολιτικό έλεγχο και ελέγχει τις στρατηγικές κατευθύνσεις της ευρωπαϊκής στρατιωτικής επιχείρησης. Η European Union Military Committee (EUMC) ελέγχει την σωστή διεκπεραίωση της επιχείρησης κάτω από την ευθύνη του Operation Commander. Το κοινό ταμείο της επιχείρησης αγγίζει τα 8,3 εκ ευρώ. Αυτό το ποσό, το οποίο διαμοιράζεται στα κράτη- μέλη της ευρωπαϊκής ένωσης, είναι συνάρτηση του ΑΕΠ (GDP) της κάθε χώρας. Τα χρήματα αυτά χρησιμοποιούνται κυρίως για τα λειτουργικά έξοδα. Τα έξοδα των επιχειρήσεων (κόστος ανάπτυξης, λογιστική κάλυψη, αμοιβές) καλύπτονται κυρίως από τις χώρες που συνεισφέρουν σ' αυτές, ανάλογα με το πόσο εμπλέκονται στο θέμα.

Το στρατιωτικό προσωπικό, που συμμετέχει στην επιχείρηση, μπορεί να συλλαμβάνει, να κρατάει και να μεταφέρει τους ύποπτους ή τους δράστες πειρατείας. Μπορούν να κατάσχουν τα πλοία των πειρατών ή τα πλοία τα οποία έχουν αποσπάσει οι πειρατές με κλοπή καθώς και τα υπόλοιπα κλοπιμαία. Οι ύποπτοι διώκονται, όπως ορίζεται, από οποιοδήποτε κράτος μέλος της ευρωπαϊκής ένωσης ή από την Κένυα, μετά την συμφωνία που υπογράφηκε στις 6 Μαρτίου του 2009 που δίνει την δικαιοδοσία αυτή στην Κένυα.

Η ευρωπαϊκή ναυτική δύναμη δρα κυρίως σε μία ζώνη που περιορίζεται από την ερυθρά θάλασσα, τον κόλπο του Άντεν και μέρος του ινδικού ωκεανού, η έκταση της οποίας είναι περίπου όσο η Μεσόγειος. Διάφορες ναυτικές δυνάμεις είναι εγκατεστημένες στην περιοχή και παρέχουν προσωρινή ή μόνιμη ενίσχυση στις

ευρωπαϊκές ναυτικές δυνάμεις. Η επιχείρηση EU NAVFOR είναι μόνιμα συνδεδεμένη με αυτές τις δυνάμεις (CTF-15127, NATO Maritime Group, Russian, Indian, Japanese and Chinese vessels). Κάθε εμπορικό πλοίο που μεταφέρει και κινείται στην περιοχή του κόλπου του Άντεν και έξω από τις ακτές της Σομαλίας είναι υποχρεωμένο να εγγράφεται εκ των προτέρων στο website του Maritime Security Center-Horn of Africa (www.mschoa.eu), το οποίο διαμορφώθηκε στην αρχή της επιχείρησης ούτως ώστε να συντονίζει την κίνηση των πλοίων στην θάλασσα. Αυτή λοιπόν η πρωτοβουλία, που ήταν καλοδεχούμενη από τους πλοιοκτήτες αλλά και από τα πληρώματα, καθιστά δυνατή την επαρκέστερη προστασία των πλοίων που ακολουθούν τους κανονισμούς του EU NAVFOR μειώνοντας τον κίνδυνο να δεχτούν οποιαδήποτε επίθεση. Πιο συγκεκριμένα πρέπει να αναφέρουμε ότι το EU NAVFOR κατά το διάστημα 8/12/2008 έως 28/2/2009 για το WORLD FOOD PROGRAMME κατάφερε να αποτρέψει 15 πειρατικές επιθέσεις και να διασώσει 81000 τόνους τροφίμων. Από την έναρξη της επιχείρησης αυτής έχει παρατηρηθεί μεγάλη μείωση του αριθμού των επιθέσεων. Αυτό είναι συνδυασμός και της αποτρεπτικής δράσης που έχει η παρουσία των δυνάμεων της EU NAVFOR ATALANTA στην περιοχή αλλά και τα μέτρα αυτοπροστασίας που πλέον χρησιμοποιούν τα εμπορικά πλοία κατά τις μετακινήσεις τους. Η ευρωπαϊκή ένωση γενικότερα πολλαπλασιάζει τις προσπάθειες της για την υποστήριξη της ειρήνης και της ανάπτυξης στην Σομαλία. Σε συνδυασμό με τα κράτη μέλη της προσφέρει τεράστια οικονομική υποστήριξη στον στρατό της αφρικανικής ένωσης (AMISOM), έτσι ώστε να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικότερα την μάλιστα των Σομαλών πειρατών και ν' αποτρέψουν βίαιες καταπατήσεις των ανθρώπινων δικαιωμάτων. Η κοινή στρατηγική για την Σομαλία για τα έτη 2008- 2013 παρέχει μια κατανομή της τάξης των 215,8 εκ ευρώ από το EC's 10th European Development Fund (EDF). Καλύπτει τρεις βασικούς τομείς συνεργασίας : διακυβέρνηση, μόρφωση, πολεοδομική ανάπτυξη. Το θέμα της ασφάλειας των ναυτικών διαδρομών επίσης καλύπτεται από την ευρωπαϊκή επιτροπή με εξειδικευμένο προγραμματισμό για τα έτη 2009- 2011. Επιπροσθέτως, πρέπει να τονίσουμε ότι η Ευρωπαϊκή ένωση είναι φανατικός υποστηρικτής του UKMTO transit corridor και συνιστά σ' όλα τα εμπορικά πλοία να τον ακολουθούν κατά γράμμα.

- **ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ**

- **NATO**

Το NATO προέρχεται από τ' αρχικά των αγγλικών λέξεων North Atlantic Treaty Organization (ελληνικά: Οργανισμός Βορειοατλαντικού Συμφώνου, κατά λέξη Οργανισμός Συνθήκης Βορείου Ατλαντικού). Αποτελεί στρατιωτική αμυντική συμμαχία χωρών της Δύσης που έχει σκοπό την ανάπτυξη της συνεργασίας μεταξύ των χωρών-μελών σε διάφορους τομείς



(στρατιωτικό, πολιτικό, οικονομικό, κοινωνικό, μορφωτικό), την προώθηση των γεωπολιτικών συμφερόντων και την αποτροπή της ένοπλης επίθεσης εναντίον κάποιας χώρας-μέλους από άλλες.

Η συμμαχία αυτή υπογράφηκε τον Απρίλιο του 1949 στην Ουάσινγκτον από 12 χώρες της Ευρώπης και της βόρειας Αμερικής (Βέλγιο, Μεγάλη Βρετανία, Γαλλία, Δανία, ΗΠΑ, Ισλανδία, Ιταλία, Καναδάς, Λουξεμβούργο, Νορβηγία, Ολλανδία, Πορτογαλία). Το 1952 προσχώρησαν στη συμμαχία η Ελλάδα και η Τουρκία και το 1955 η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας. Η προσχώρηση της τελευταίας προκάλεσε ως αντίδραση τη σύναψη του συμφώνου της Βαρσοβίας από τα κράτη της Ανατολικής Ευρώπης. Σήμερα, η Βορειοατλαντική Συμμαχία αριθμεί 28 χώρες μέλη.

Το ανώτατο όργανο του NATO είναι το Συμβούλιο του Βόρειου Ατλαντικού (North Atlantic Council), με έδρα τις Βρυξέλλες στο Βέλγιο. Αποτελεί το κύριο σώμα και αντιπροσωπεύεται από τους υπουργούς Εξωτερικών και Άμυνας των κρατών-μελών. Συνέρχεται δύο φορές το χρόνο, ενώ μία μόνιμη ομάδα είναι το εκτελεστικό του όργανο και συνέρχεται επί εβδομαδιαίας βάσης. Πρόεδρος του συμβουλίου είναι ο Γενικός Γραμματέας (πρώτος γραμματέας εκλέχτηκε ο Άγγλος λόρδος Ισμέι (Ismay) το 1952). Μία φορά κάθε δύο χρόνια διεξάγεται η σύνοδος κορυφής του NATO, στην οποία μετέχουν οι Αρχηγοί των Κρατών-Μελών (πρόεδροι και πρωθυπουργοί). Άλλο ανώτατο όργανο του NATO είναι η Στρατιωτική Επιτροπή (Military Committee), η οποία αποτελείται από τους Αρχηγούς των Γενικών Επιτελείων (Α/ΓΕΕΘΑ) όλων των κρατών-μελών και συνέρχεται δύο φορές το χρόνο, ενώ μία μόνιμη ομάδα είναι το εκτελεστικό όργανο της Στρατιωτικής Επιτροπής και συνέρχεται επί εβδομαδιαίας βάσης.

Το NATO λοιπόν έχει τόσες σημαντικές αρμοδιότητες, που δεν θα μπορούσε να μείνει αμέτοχο απέναντι στο φαινόμενο της πειρατείας. Το 2008, το NATO ξεκίνησε να προσφέρει συνοδεία στα πλοία του UN World Food Programme (WFP) τα οποία έπλεαν στα επικίνδυνα νερά των ακτών της Σομαλίας. Αυτή ήταν η πρώτη επιχείρηση στο διάστημα Οκτωβρίου- Δεκεμβρίου 2008. Ακολούθησε η επιχείρηση Protector (Μάρτιος- Αύγουστος 2009), η οποία συνέχισε να ενισχύει την ασφαλέστερη ναυσιπλοΐα στην περιοχή. Η τωρινή επιχείρηση - Operation Ocean Shield – διαφέρει από τις προηγούμενες διότι έχει μια εκτενέστερη αποστολή. Δεν παρέχει μόνο υπηρεσίες ασφάλειας στην περιοχή αλλά προσφέρει και όλη της απαραίτητη εκπαίδευση στις χώρες της περιοχής ώστε ν' αναπτύξουν τις δικές τους αντι- πειρατικές δραστηριότητες. Αναμένεται να σταματήσει το 2012.

• **ΑΦΡΙΚΗ**

Η Αφρική και η αφρικανική ένωση δεν θα μπορούσαν να μην συμμετέχουν στην καταπολέμηση του φαινομένου, αφού η κρίσιμη περιοχή της πειρατείας είναι στα ανοιχτά της αφρικανικής ηπείρου. Συγκεκριμένα ο αρμόδιος φορέας είναι η African



African Union Mission for Somalia (AMISOM)

Union Mission in Somalia (AMISOM) που είναι μια ενεργή, τοπική αποστολή, με σκοπό την διαφύλαξη της ασφάλειας από την αφρικανική ένωση. Η AMISOM στοχεύει στην υποστήριξη των κυβερνητικών δομών, την εφαρμογή του του εθνικού σχεδίου ασφάλειας, στην εκπαίδευση των σομαλικών στρατιωτικών δυνάμεων, στην υποστήριξη της δημιουργίας ενός ασφαλούς περιβάλλοντος για την παράδοση ανθρωπιστικής βοήθειας. Δημιουργήθηκε από το συμβούλιο ειρήνης και ασφάλειας της αφρικανικής ένωσης στις 19 Ιανουαρίου του 2007 με μια αρχική εννεάμηνη δράση. Στις 21 Φεβρουαρίου του 2007 το συμβούλιο ασφαλείας των ηνωμένων εθνών επικύρωσε την συνέχιση της αποστολής.

ΆΛΛΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

- [HTTP://WWW.SAVEOURSEAFARERS.COM/](http://www.saveourseafarers.com/)

Είναι μια διαδικτυακή προσπάθεια από τουλάχιστον 30 μέλη που ξεκίνησε τον Μάιο του 2011 προκειμένου να διευρυνθεί η γνώση πάνω στο φαινόμενο της πειρατείας αλλά και στο κόστος που αυτή έχει για την παγκόσμια ναυτιλία.

Τα μέλη της προσπάθειας αυτής είναι οι παρακάτω διεθνείς οργανισμοί:

BIMKO, INTERCARGO, INTERTANKO, ICS, BRITANIA, IGP&I, IMEC - International Maritime Employer's Committee Ltd, InterManager – International Association of Ship Managers, ITF – International Transport Workers' Federation, London P&I club, North of England P&I Association Ltd, SIGTTO, Standard Club (P&I Club), UK P&I club, WISTA UK - Women's International Shipping & Trading Association (UK)

Το γενικό πλαίσιο δράσης συνοψίζεται ως εξής:

1. Να μειωθεί η αποτελεσματικότητα των πλοίων που χρησιμοποιούνται ως βάσεις των πειρατών (mother vessels) και είναι εύκολα εντοπίσιμα.
2. Να δοθεί νομικά η δυνατότητα στις ναυτικές δυνάμεις να συλλαμβάνουν τους πειρατές και να τους προσάγουν στην δικαιοσύνη.
3. Να ποινικοποιηθεί εντελώς η διάπραξη πειρατείας κάτω από διεθνείς νόμους και να γίνει υποχρεωτική η συνεισφορά όλων των κρατών στην πάταξη του φαινομένου, με την θέσπιση διεθνών συμβάσεων.
4. Να ενισχυθούν οι ναυτικές δυνάμεις στην περιοχή.
5. Να παρέχεται καλύτερη προστασία και να διασφαλίζονται οι ναυτικοί σε κάθε περίπτωση.

6. Να εντοπισθούν και να καταδικαστούν οι διοργανωτές καθώς και οι οικονομικοί συνεργάτες που κρύβονται πίσω από τις πειρατικές δραστηριότητες.

▪ **BMP (BEST MANAGEMENT PRACTICES FOR PROTECTION AGAINST PIRACY)**

ΚΑΛΥΤΕΡΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Οι Καλύτερες Πρακτικές Διαχείρισης καλύπτουν μία σειρά ολόκληρη από προληπτικά μέτρα που αν εφαρμοστούν αποθαρρύνουν τους πειρατές να κάνουν το πλοίο στόχο κατάληψης.

Τα μέτρα αυτά συμπεριλαμβάνουν συστάσεις:

- για την ταχύτητα του πλοίου
- την ώρα της ημέρας για την εκτέλεση του διάπλου
- την καιρική κατάσταση που προσφέρει τις καλύτερες συνθήκες για αποφυγή πειρατείας
- την συνεχή επαφή με τα συντονιστικά κέντρα των δυνάμεων πολεμικού ναυτικού που περιπολούν τον Κόλπο του Άντεν
- την δημιουργία εντός του μηχανοστασίου ειδικού προστατευμένου χώρου ασφάλειας του πληρώματος, την δημιουργία τάξεως ετοιμότητας στο πλοίο με εκ των προτέρων σχεδιασμό και κατάλληλα γυμνάσια
- διάπλευση μέσω των καθιερωμένων διαδρόμων που έχουν οριοθετήσει οι συμπράττουσες ναυτικές δυνάμεις
- αύξηση των οπτήρων (σκάπουλων) στην διάρκεια του διάπλου• διασφάλιση των προσόδων προς γέφυρα μηχανοστάσιο, τιμονάκι
- εγκατάσταση εμποδίων από ξυραφωτό συρματοπλεγμα σε περιοχές όπου χαμηλά έξαλα διευκολύνουν την πρόσοδο
- χρήση τηλεοράσεως κλειστού κυκλώματος σε περιοχές όπου υπάρχει δυνατότητα προσόδου
- πλεύση με χειρισμούς τιμονιού ζιγκ-ζάγκ, χρήση πυροσβεστικών σωλήνων και πυροσβεστικών αντλιών.

Ορισμένες από αυτές τις πρακτικές είναι δοκιμασμένες και αποτελεσματικές, αλλά πρέπει να θυμόμαστε πως οι πειρατές είναι ένοπλοι και χρησιμοποιούν τα όπλα τους. Πολύ λίγα μπορεί να κατορθώσει ένας ναύτης οπλισμένος με μία σωλήνα νερού όταν αντιμετωπίζει πειρατή που έχει επιβιβαστεί και είναι οπλισμένος με ΑΚ-47, και οι Καλύτερες Πρακτικές Διαχείρισης, σοφότερα, συνιστούν σ' αυτό το σημείο να μη εμπλέκεται σε μάχη το πλήρωμα με τους πειρατές. Τελευταία έχουν εκδοθεί από τον IMO νέες βελτιωμένες οδηγίες(BEST MANAGEMENT PRACTICES 4) προς αντιμετώπιση των περιστατικών πειρατείας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ-ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΙΣΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

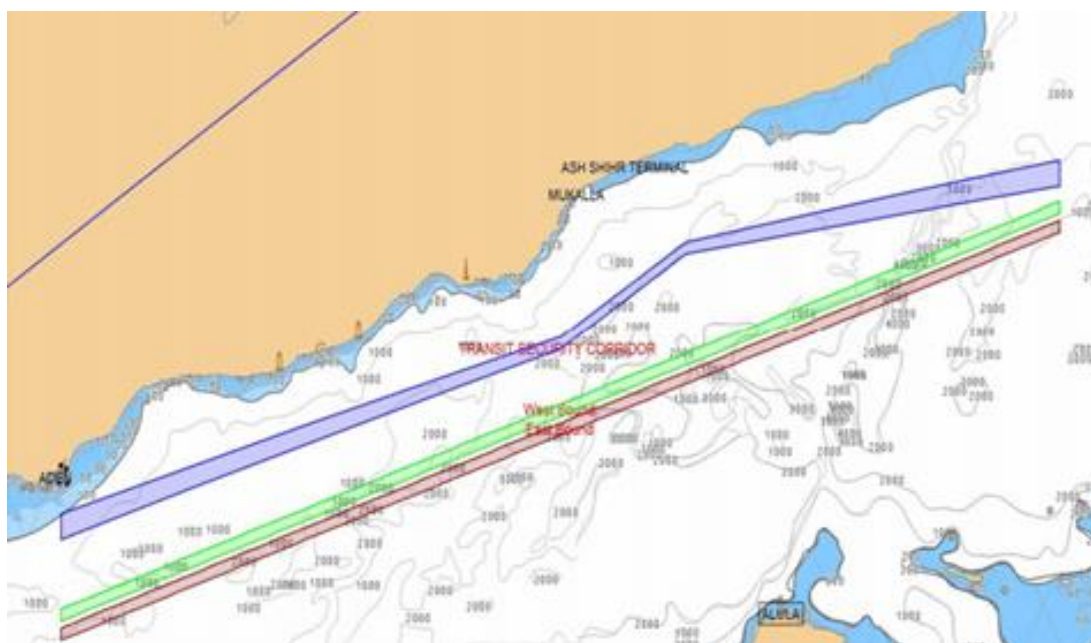
ΠΛΕΥΣΗ ΣΤΙΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΕΣ ΖΩΝΕΣ

Προτείνεται σήμερα από τον ΙΜΒ και από τους υπόλοιπους συνεργαζόμενους οργανισμούς, για τα πλοία να :

- ✓ Κρατούν κάποια μεγάλη απόσταση κατά την διέλευσή τους έξω από τις σομαλικές ακτές.
- ✓ Όταν μεταφέρονται από την ανατολική ακτή της Σομαλίας προς την ανατολική Μαδαγασκάρη προτείνεται να κρατούν απόσταση τουλάχιστον 450 ναυτικών μιλίων από τις ακτές
- ✓ Να μην πλησιάζουν πάνω από 35- 40 μίλια από τις ακτές της Υεμένης
- ✓ Να μην περνούν ανάμεσα από την Σομαλία και το νησί της Socotra
- ✓ Να παραμένουν 50 ναυτικά μίλια από την βόρεια ή την ανατολική ακτή της Socotra

Για να είναι πιο εύκολη η χρήση των παραπάνω περιορισμών έχει δημιουργηθεί ένας προτεινόμενος θαλάσσιος διάδρομος για τα πλοία (IRTC-International Recommended Transit Corridor). Ο διάδρομος αυτός έχει την ονομασία UKMTO Transit Corridor (UTC) και η EUNAVFOR συστήνει σε όλα τα εμπορικά πλοία να τον ακολουθούν. Τα πλοία της Westbound πρέπει να κινούνται στην βορειότερη πλευρά του διαδρόμου και τα Eastbound στην νοτιότερη. Τα πλοία επίσης θα πρέπει ν' αποφεύγουν να εισέρχονται στα χωρικά ύδατα της Υεμένης (TTWs) κατά την κίνησή τους. Αυτό συμβαίνει για λόγους διεθνούς δικαίου, καθώς θα είναι πολύ δύσκολο για την EUNAVFOR ATALANTA και τους άλλους οργανισμούς όταν τα πλοία βρίσκονται στον TTW.

Παρακάτω λοιπόν μπορούμε να δούμε έναν αντιπροσωπευτικό χάρτη του διαδρόμου:



Εικόνα 15: UKMTO TRANSIT CORRIDOR

Οι συντεταγμένες του UKMTO Transit Corridor δίνονται:

12 15N 045E 12 35N 045E 13 35N 049E 13 40N 049E 14 10N 050E

14 15N 050E 14 35N 053E 14 45N 053E

- **ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ**

Δύο είναι οι βασικές διαδικασίες που μπορούν να κάνουν τα εμπορικά πλοία ώστε να καταγράφονται οι κινήσεις τους σε μια παγκόσμια βάση και να γίνεται ευκολότερη η προστασία τους :

UK maritime trade operations (MTO) middle east:

Η συγκεκριμένη οργάνωση, αφορά σε ένα εθελοντικό σχέδιο καταγραφής των δρομολογίων των εμπορικών πλοίων.

Πλοία οποιασδήποτε σημαίας και οποιασδήποτε πλοιοκτησίας καλούνται ν' αναφέρουν, εθελοντικά, στην ομάδα του UK Royal Navy Maritime Trade Operations την διέλευση τους από τα παρακάτω σημεία αναφοράς:

1. Σουέζ: για τα πλοία τα οποία εισέρχονται ή εξέρχονται μέσω της ερυθράς θάλασσας
2. 5S για πλοία τα οποία εισέρχονται ή εγκαταλείπουν την περιοχή από τον Ινδικό ωκεανό (νότια)
3. 78E για πλοία τα οποία εισέρχονται ή εγκαταλείπουν την περιοχή από τον Ινδικό ωκεανό (ανατολικά)

Η αρχική αναφορά θα πρέπει να περιλαμβάνει τα εξής :

- ❖ Όνομα πλοίου
- ❖ IRCS (International Radio Call Sign)
- ❖ Σημαία
- ❖ Αριθμός IMO
- ❖ MMSI28
- ❖ Ο τηλεφωνικός αριθμός του INMARSAT29 συμπεριλαμβανομένου και του προθέματος του δορυφόρου
- ❖ Telex και αριθμός fax
- ❖ Διεύθυνση e-mail
- ❖ Όνομα της εταιρίας που έχει το καθημερινό management
- ❖ Τύπος του πλοίου
- ❖ Ημέρα/ώρα της συγκεκριμένης θέσης, πορεία και ταχύτητα
- ❖ Σχέδιο πλεύσης στην περιοχή και τον τελικό προορισμό
- ❖ Βρετανικό προσωπικό στο πλοίο (αν υπάρχει)

EU NAVFOR ATALANTA:

Εκτός από την παραπάνω διαδικασία αναφορές πρέπει να γίνονται όπως έχουμε ήδη δει και παραπάνω στο website της EUNAVFOR ATALANTA με την ονομασία MSCHOA. Προκειμένου να υπάρχει πρόσβαση σε μηνύματα έκτακτης ανάγκης και να υπάρχει πλήρης πληροφόρηση για την πορεία ενός εμπορικού πλοίου, συνιστάται στις εταιρίες να συμπληρώνουν μια on line φόρμα με τίτλο 'vessel movement registration form' όσο το δυνατόν συντομότερα ακόμα και μέσα απ' το πλοίο μέσω fax ή e-mail . Τα εμπορικά πλοία έτσι μπορεί να χρειάζονται κάποιες διορθώσεις της πορείας τους κατά την διάρκεια του πλου, ούτως ώστε να ακολουθούν τους προτεινόμενους κανονισμούς της MSCHOA.

IMO:

Ο IMO (International maritime organization), διαδραματίζει έναν πάρα πολύ σημαντικό ρόλο στον τομέα αυτό των αναφορών με δύο βασικά όργανα που διαθέτει:

1. Το IMB Piracy Reporting Center με έδρα το Κουάλα Λουμπόρ της Μαλαισίας.
2. Το IMB Maritime Security Hotline, σαν συμπληρωματικό του IMB Reporting Center, το οποίο προσφέρει εμπιστευτική επικοινωνία που επιτρέπει τους

ναυτικούς και όλους τους εμπλεκόμενους στην ναυτική βιομηχανία να αναφέρουν κάθε ύποπτη πληροφορία.

- **ΟΜΑΔΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ**

Ένα σταθερό ρεύμα κίνησης μέσω του διαδρόμου κυκλοφορίας του κόλπου του Άντεν παρουσιάζει μια μεγαλύτερη γκάμα ευκαιριών για την δράση των πειρατών. Τα πλοία τα οποία κινούνται σε μεγάλες ομάδες στις περιοχές υψηλού κινδύνου και κάτω από την αιγίδα των οργανώσεων προστασίας δεν προτιμώνται συνήθως από τους πειρατές.

GULF OF ADEN GROUP TRANSITS

Το EU NAVFOR προτρέπει τα εμπορικά πλοία να κινούνται διαμέσου του UKMTO Transit Corridor σχηματίζοντας ομάδες που βασίζονται κυρίως στην ταχύτητά τους. Είναι γνωστά ως Gulf of Aden Group Transits (GOA GT). Τα οχήματα τα οποία συμμετέχουν πρέπει να συναντώνται στα ανατολικά και δυτικά όρια του διάδρομου κυκλοφορίας UTC (points Alpha και Bravo) σε συγκεκριμένη χρονική στιγμή και να συνεχίζουν με συγκεκριμένη ταχύτητα. Η συμμόρφωση με τους κανονισμούς του πρωτοκόλλου αυτού θα τονώσουν την αμοιβαία προστασία των πλοίων, θα διευκολύνουν την συνεργασία και των συντονισμό της στρατιωτικής υποστήριξης και φυσικά θα μειώσουν τον κίνδυνο επίθεσης για το κάθε πλοίο. Οι στρατιωτικές δυνάμεις (ναυτικές και εναέριας) θα αναπτυχθούν στρατηγικά στην περιοχή και η επέμβαση τους στις περιοχές θα είναι αποτελεσματικότερη.

Καθημερινό Πρόγραμμα του GOA GT:

<u>Speed (kts)</u>	<u>Time to enter corridor eastbound (Z) (Point A)</u>	<u>Time to enter corridor eastbound (Local) (Point A)</u>	<u>Time to enter corridor westbound (Z) (Point B)</u>	<u>Time To enter corridor westbound (Local) (Point B)</u>
10	0100	0400	1500	1800
12	0530	0830	2100	0001
14	0830	1130	0100	0400
16	1100	1400	0530	0830
18	1300	1600	0700	1000

Κατά την πλεύση στον UTC συνίσταται στην eastbound πλευρά να πλέουν τα πλοία που κινούνται προς τα νότια του διαδρόμου ενώ στην westbound αυτά που κινούνται προς την βόρεια. Φυσικά, όλα τα πλοία ανά πάσα στιγμή θα πρέπει να συμμορφώνονται με τους διεθνείς κανόνες του prevention of collision at sea.

- **ΑΛΛΑΓΗ ΠΟΡΕΙΑΣ-RE ROUTING**

Μια επιπλέον τάση που επικρατεί προκειμένου να προστατευθούν τα πλοία από τις πειρατικές επιθέσεις είναι η αποφυγή της διέλευσής τους από τον κόλπο του Άντεν. Αυτό μεταφράζεται με την επιμήκυνση της διαδρομής ώστε να κάνει τον γύρο της Αφρικής διασχίζοντας το ακρωτήριο της καλής ελπίδας. Για κάποια πλοία, ειδικά για τα πιο αργοκίνητα, τα οποία είναι και ο πιο εύκολος στόχος για πειρατική επίθεση, το να αποφύγουν την διέλευση από επικίνδυνη περιοχή ίσως αποδεικνύεται φθηνότερο και φυσικά ασφαλέστερο. Πχ κάποια πλοία μπορεί να προσπαθήσουν να αποφύγουν τον κίνδυνο της διέλευσης από τον κόλπο του Άντεν, μέσω της διώρυγας του Σουέζ και εναλλακτικά να κάνουν ένα μακρύτερο αλλά ασφαλέστερο ταξίδι γύρω από την Αφρική μέσω του ακρωτηρίου της καλής ελπίδας.

- **ΆΛΛΑ ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ**

1. **Ώρες πλεύσης**

Στατιστικές δείχνουν πως η πλειοψηφία των πειρατικών επιθέσεων λαμβάνουν χώρα κατά την διάρκεια της ημέρας. Ο διάδρομος πλεύσης εκτείνεται 480 ναυτικά μίλια κάτι το οποίο μεταφράζεται σε 34,5 ώρες πλεύσης για ένα πλοίο το οποίο κινείται με ταχύτητα 14 κόμβων. Κάποια σημεία του περάσματος πρέπει απαραίτητα να διασχίζονται από τα πλοία κατά την διάρκεια της ημέρας. Μεταξύ γεωγραφικού μήκους 47ο και 50ο ανατολικά θεωρείται ότι είναι μια πολύ επικίνδυνη ζώνη και πλοία με πολύ μικρό ύψος εξάλων και με μέγιστη ταχύτητα μικρότερη από 15 κόμβους είναι τα πιο επιρρεπή σε επίθεση και συνίσταται να ταξιδεύουν κατά την διάρκεια της νύχτας.

2. **Ταχύτητα**

Ένας από τους πιο αποτελεσματικούς τρόπους αποφυγής μιας πειρατικής εισβολής είναι η αύξηση της ταχύτητας του πλοίου, ώστε να γίνει πιο δύσκολη η πρόσβαση από τους πειρατές. Μέχρι σήμερα δεν έχει γίνει καμία αναφορά για εισβολή σε πλοίο που η ταχύτητά του ξεπερνάει τους 18 κόμβους. Συνίσταται λοιπόν, στα πλοία να κινούνται με την μέγιστη ταχύτητα κατά την πλεύση από τις επικίνδυνες ζώνες. Με την αύξηση της ταχύτητας ο καπετάνιος καταφέρνει να μεγαλώσει την απόσταση του από τα πειρατικά σκάφη (Closest Point of Approach) διευκολύνοντας έτσι την θέση του. Παρ' όλα αυτά σε περίπτωση που το πλοίο είναι μέλος ενός 'Group Transit', η ταχύτητα του θα πρέπει να προσαρμοστεί ανάλογα.

3. **Ελιγμοί**

Καθώς οι πειρατές φτάνουν πολύ κοντά στο πλοίο, προσκολλώνται στα πλάγια του έτσι ώστε να εμποδίσουν το πλήρωμα να κάνει ζικ ζακ μανούβρες. Αυτό πολύ συχνά συνοδεύεται και από κροτίδες και τουφεκισμούς ή χρήση RPG οπλισμών. Αυτές οι επιθετικές τακτικές είναι σχεδιασμένες έτσι ώστε να τρομάζουν το πλήρωμα και να παραδίδει το πλοίο. Όμως τα πληρώματα τα οποία έχουν καταφέρει να

ανταπεξέλθουν και συνεχίζουν τις μανούβρες κατά την διάρκεια μιας τέτοιας επίθεσης δηλώνουν ότι συχνά οι πειρατές εγκαταλείπουν τις προσπάθειες.

4. **Freeboard**

Το πιθανότερο είναι ότι οι πειρατές θα επιχειρήσουν να επιβιβαστούν στο πλοίο από το πιο χαμηλό σημείο σχετικά με την ίσαλο, προκειμένου να είναι πιο εύκολη η πρόσβαση. Τα σημεία αυτά συνήθως βρίσκονται στα πλάγια ή στην πρύμνη. Η εμπειρία έχει δείξει ότι πλοία με minimum freeboard μεγαλύτερο των 8 μέτρων έχουν πολύ μεγάλες πιθανότητες να ξεφύγουν με επιτυχία από μια πειρατική επίθεση. Βέβαια ένα μεγάλο freeboard δεν είναι αρκετό, αν κατά τ' άλλα δίνεται από την κατασκευή του πλοίου δυνατότητα στους πειρατές να σκαρφαλώσουν και για τον λόγο αυτό, όπως θα δούμε και παρακάτω, χρειάζονται πρόσθετα μέτρα.

5. **Κατάσταση θάλασσας**

Οι πειρατές δρουν κυρίως με πολύ μικρά σκάφη, ακόμα και στην περίπτωση που έχουν mother vessel. Αυτό σημαίνει ότι είναι δύσκολη η δράση τους σε περίπτωση έντονων καιρικών φαινομένων. Υπολογίζεται ότι η δράση τους είναι πολύ περιορισμένη σε μια κατάσταση θάλασσας από 3 και πάνω.

6. **Joint war committee**

Η joint war committee είναι ένα όργανο του International Underwriting Association (IUA)³⁰ και του Lloyd's Market Association (LMA)³¹ το οποίο θεσπίστηκε πρόσφατα και είναι ουσιαστικά μια γκάμα συμβουλών και τακτικών που προτείνονται από τους ειδικούς σε θέματα ασφάλειας AEGIS. Αυτές οι συμβουλές περιλαμβάνουν:

- Έναν τηλεφωνικό σύνδεσμο, ο οποίος θα χρησιμοποιείται σε περίπτωση επίθεσης, ώστε να καλείται βοήθεια. Αυτό είναι ένα μέρος μιας γενικότερης διαδικασίας την οποία πρέπει να γνωρίζει πολύ καλά το πλήρωμα και να την εφαρμόζει σε κάθε ενδεχόμενη επίθεση.
- Καθώς το πλοίο εισέρχεται στην περιοχή, θα πρέπει να διατηρεί επαφή με τις ναυτικές δυνάμεις και με άλλα οχήματα. Το ανθρώπινο μάτι παραμένει το καλύτερο μέσο εντοπισμού, για τον λόγο αυτό θα πρέπει να υπάρχει στο πλοίο κάποιος που θα ασχολείται με την 24 ωρη παρακολούθηση γύρω από το πλοίο καθώς και τα απαιτούμενα τεχνολογικά μέσα, όπως ραντάρς και μόνιτορς.
- Η ταχύτητα θα πρέπει να διατηρείται ενώ ενδείκνυται να πραγματοποιούνται συγκεκριμένες μανούβρες αν αυτό χρειάζεται.
- Όλα τα πλοία τα οποία κινούνται από τα ανατολικά της Σομαλίας θα πρέπει να συνεχίζουν προς τ' ανατολικά της Μαδαγασκάρης ή να διατηρούν απόσταση τουλάχιστον 450 ναυτικών μιλίων από τις ακτές

7. Οπτική επαφή

Πολύ σημαντικό μέτρο από τους ναυτικούς είναι να προσπαθούν να διατηρούν μια συνεχή δυνατότητα οπτικής 360ο έτσι ώστε να μπορούν να εντοπίζουν εγκαίρως οποιαδήποτε απόπειρα επίθεσης και να καλούν ενισχύσεις προτού προλάβουν οι πειρατές να επιβιβαστούν. Η ικανότητα τους να διαχωρίσουν ένα αλιευτικό σκάφος από ένα πειρατικό είναι ένα πολύ σημαντικό στοιχείο το οποίο μπορεί να εμποδίσει λανθασμένους συναγερμούς και καθυστερήσεις. Τα αλιευτικά σκάφη έχουν 8- 10 μέτρα μήκος με παραδοσιακή μορφή πλήρωσης. Πλήρωμα 4/5 ατόμων για αλιεία τόνου, κινούνται με ταχύτητα μέχρι 25 κόμβους σε μια ασταθή πορεία (τελείως διαφορετική δηλαδή, απ' αυτήν που θα περίμενε κάποιος από κάποιο πειρατικό σκάφος). Πολύ συχνά λειτουργούν κατά ομάδες των 15 με 25 πλοίων κατά την διάρκεια της ημέρας. Τα πειρατικά πλοία έχουν κυρίως μια πιο μοντέρνα μορφή γάστρας με μία πιο ευθεία κουπαστή και η απόπειρα της επίθεσης γίνεται συχνά με την ενέδρα στο λιμάνι, την στιγμή που το πλοίο είναι στην δεξιά πλευρά στο λιμάνι και δεν είναι εύκολη η οπτική του. Πολύ συχνά γίνονται και βάρδιες από τα μέλη του πληρώματος με σκοπό την καλύτερη εποπτεία της περιοχής κάτι που επιπρόσθετα δείχνει ότι υπάρχουν και αρκετά μέλη στο πλοίο και τρομάζει τους επίδοξους πειρατές. Όσον αφορά το τελευταίο, χρησιμοποιούνται συχνά πολύ καλά κατασκευασμένα ανδρείκελα σε καίρια σημεία του πλοίου ώστε να δίνεται το μήνυμα ότι υπάρχει πολύ πλήρωμα.

8. Πριν την πλεύση

Πριν την πλεύση σε επικίνδυνη ζώνη, ο καπετάνιος θα πρέπει να διαμορφώσει κάποιες πληροφορίες και κανονισμούς (risk assessment) με σκοπό να καθορίσει την πιθανότητα και τις πιθανές συνέπειες μιας πειρατικής επίθεσης, βασισμένος στις πιο πρόσφατες πληροφορίες. Το αποτέλεσμα αυτό θα είναι ο σαφής καθορισμός των μέτρων προστασίας και αντιμετώπισης μιας επίθεσης, βάση πάντα μιας συγκεκριμένης πολιτικής που αναφέρεται αποκλειστικά στο συγκεκριμένο πλοίο και το συγκεκριμένο ταξίδι. Εδώ θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην ασφάλεια του προσωπικού του πλοίου. Σημαντικό είναι να διευκρινιστεί και το Safe Muster Point or Citadel, που αποτελεί το σημείο εκείνο του πλοίου θα συγκεντρωθεί το πλήρωμα σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Τέλος πολύ σημαντική είναι η βαλλιστική προστασία του πληρώματος, που συχνά καλούνται να παραμείνουν στην γέφυρα κατά την διάρκεια επίθεσης καθώς γίνεται συχνά χρήση όπλων.

Επιμέρους προτάσεις γίνονται από την EU NAVFOR :

- ❖ Να χρησιμοποιείται ο UKMTO transit corridor
- ❖ Να ενημερώνονται οι εμπλεκόμενοι για τις θαλάσσιες περιοχές και τα λιμάνια τα οποία πλήττονται από πειρατικές επιθέσεις (Τέτοιες πληροφορίες δίνονται από το IMB PRC μέσω του live piracy map)

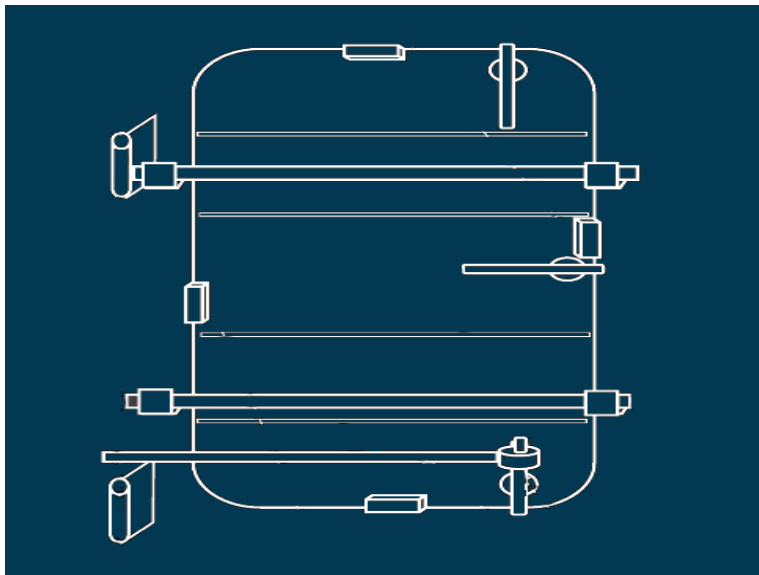
- ❖ Τα πλοία θα πρέπει πάντα να συμβαδίζουν με τους κανονισμούς του international rules of preventing collision at sea ανά πάσα στιγμή. Τα φώτα δεν θα πρέπει να σβήνονται κατά την διάρκεια της νύχτας σε καμία περίπτωση.
- ❖ Όποτε είναι δυνατό να αποφεύγεται η πλεύση από τις περιοχές υψηλού κινδύνου.
- ❖ Να υπάρχει πάντα ένα ακριβές σχέδιο που θα πρέπει ν' ακολουθηθεί σε περίπτωση επίθεσης και να γίνεται συχνά μια σύντομη υπενθύμιση στο προσωπικό για τα καθήκοντα του.
- ❖ Αν το αυτόματο σύστημα εντοπισμού (AIS) τεθεί εκτός λειτουργίας κατά την διέλευση από επικίνδυνη ζώνη, θα πρέπει να ξανά τεθεί σε λειτουργία σε περίπτωση πειρατικής επίθεσης. Αν και προτιμάται το AIS GPS να είναι ανοιχτό.
- ❖ Να γίνεται η πλεύση στην μέγιστη δυνατή ταχύτητα. Κάθε επισκευή της κύριας μηχανής θα πρέπει να γίνεται πριν την είσοδο στην θαλάσσια περιοχή.
- ❖ Να υπάρχει πάντα καλός οπτικός έλεγχος κυρίως από την πρύμνη.
- ❖ Να χρησιμοποιούνται αλαρμς, φώτα, προειδοποιητικοί ήχοι οι οποίοι δρουν κατασταλτικά για τους πειρατές (Drills and Ship Security Plan)
- ❖ Ενώ λαμβάνονται τα απαραίτητα μέτρα προστασίας, δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να παραμελείται η ασφάλεια του πληρώματος και των επιβατών.
- ❖ Ν' ακολουθείται πάντα το Ship Security Plan του πλοίου και πάντα να διευθετείται ένα ασφαλές σημείο σ' αυτό (συχνά χρησιμοποιείται το μηχανοστάσιο).
- ❖ Οι εταιρίες θα πρέπει να ενημερώνουν το MSC όταν εισέρχονται στις περιοχές υψηλού κινδύνου.
- ❖ Προσπάθεια να εφαρμόζουν διακοπή των ραδιοσυχνοτήτων (VHF, UHF handsets) 18 ώρες πριν την είσοδο, έκτος από ειδικές περιπτώσεις.
- ❖ Καμία εργασία δεν θα πρέπει να πραγματοποιείται έξω από τις εγκαταστάσεις ενδιαίτησης, εκτός αν αυτό είναι απαραίτητο.
- ❖ Οι διάφορες αντλίες και οι σωλήνες εκτόξευσης νερού θα πρέπει να είναι σε ετοιμότητα κατά την πλεύση σε επικίνδυνες ζώνες.
- ❖ Προσπάθεια χρήσης τουλάχιστον δύο γεννητριών
- ❖ Προσπάθεια χρήσης τουλάχιστον δύο περιστροφικών κινητήρων
- ❖ Αύξηση του πληρώματος στην γέφυρα.

- ❖ Επάνδρωση του μηχανοστασίου.
- ❖ Σε περίπτωση συνασπισμού πολεμικών πλοίων θα πρέπει να είναι συντονισμένα στο VHF Ch. 16 / Ch. 08

- **ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΜΕΤΡΑ**

- 1. **CITADELS/ SAFE ROOMS**

Είναι ένας χώρος σε μία συγκεκριμένη περιοχή του πλοίου (συχνά εντός του μηχανοστασίου), ειδικά διαμορφωμένος, έτσι ώστε σε περίπτωση εισβολής των πειρατών στο πλοίο, όλα τα μέλη του πληρώματος να συγκεντρωθούν εκεί και να το χρησιμοποιήσουν ως καταφύγιο. Προσφέρει επαρκή προστασία για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, καθώς επίσης πρόσβαση στο σύστημα πρόωσης του πλοίου. Τα υλικά που χρησιμοποιούνται στην κατασκευή του επιβάλλεται να είναι ανθεκτικά σε βαλλιστικές επιθέσεις και το πάχος τους επαρκές και οι πόρτες θα πρέπει να κλείνουν υδατοστεγώς. Οι κλειδαριές θα πρέπει να είναι εύκολες στην χρήση από το πλήρωμα.



Εικόνα 16: Citadel Door

Πηγή: <http://www.marsecreview.com/2011/10/class-acts>

Εξοπλισμός των citadels:

Για να είναι αποτελεσματική η χρήση αυτού του μέτρου, είναι πολύ βασικό να περιλαμβάνει τα εξής:

- ✚ Τηλεπικοινωνίες : Ένα αμφίδρομο σύστημα δορυφορικής επικοινωνίας είναι απολύτως απαραίτητο ώστε να καθίσταται δυνατή η επικοινωνία του καπετάνιου με τον έξω κόσμο και να μπορεί να γίνει επιτυχώς η επέμβαση των ναυτικών δυνάμεων σε περίπτωση που αυτό χρειαστεί.

- ✚ Contact list: Είναι αναγκαίο να υπάρχει μια ανανεωμένη λίστα με όλες τις χρήσιμες διευθύνσεις επικοινωνίας (UKMTO, MSCHOA, τον πλοιοκτήτη, την εταιρία management, τους operators, τους charterers).
- ✚ CCTV: Το κλειστό αυτό σύστημα παρακολούθησης είναι απαραίτητο ώστε το πλήρωμα να μπορεί να ελέγχει τι συμβαίνει στο υπόλοιπο πλοίο, ενώ βρίσκεται συγκεντρωμένο στα citadels.
- ✚ GPS: Ωστε να μπορούν να ελέγχουν πλήρως την πορεία του πλοίου και να βοηθήσουν το έργο των ναυτικών δυνάμεων.
- ✚ Φαρμακείο: εξειδικευμένο φαρμακείο που θα περιέχει και τα κατάλυμα βοηθήματα για την επούλωση πιθανών τραυματισμών.
- ✚ Τρόφιμα και νερό: Επαρκή ποσότητα, το λιγότερο για 5 ημέρες, ανάλογα με τα μέλη του πληρώματος.
- ✚ Λίστα των μελών του πληρώματος
- ✚ Διάφορα εργαλεία: φακοί, μπαταρίες, φορητά VHF radios
- ✚ Τουαλέτα: μια φορητή χημική τουαλέτα μπορεί να εξυπηρετήσει τις ανάγκες του πληρώματος
- ✚ Πρόσθετα: κουβέρτες, sleeping bags.

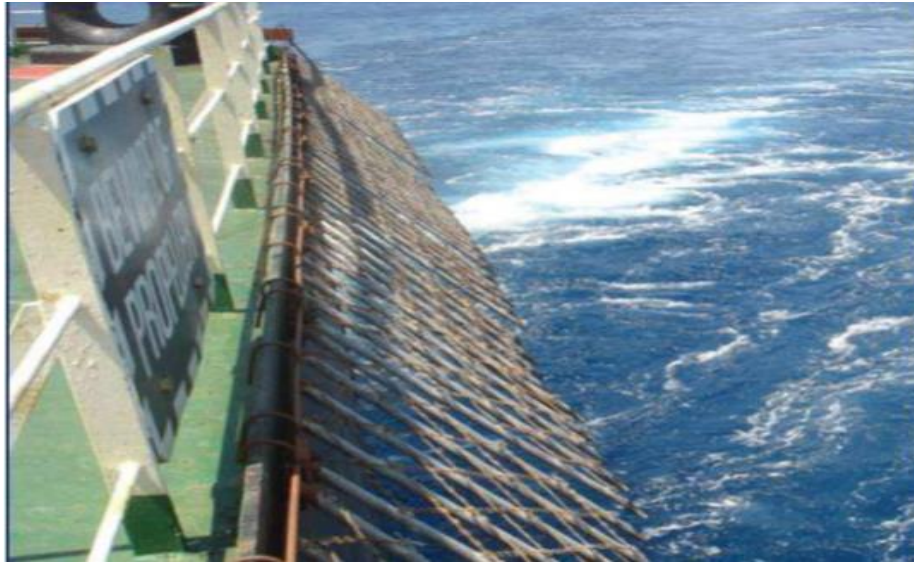
Για να γίνει αποτελεσματικό το μέτρο αυτό είναι απολύτως απαραίτητο να υπάρχει ένα καλά οργανωμένο πλάνο δράσης, το οποίο θα είναι κατανοητό από όλα τα μέλη του πληρώματος. Έστω και ένα μέλος του πληρώματος να μείνει εκτός του citadel σε περίπτωση συναγερμού, τότε όλο το σύστημα χάνει παντελώς την χρησιμότητά του και οι ναυτικές δυνάμεις δεν επεμβαίνουν σε καμία περίπτωση.

- ✓ Για να επέμβουν οι ναυτικές δυνάμεις θα πρέπει:
- ✓ Όλα τα μέλη του πληρώματος να βρίσκονται μέσα στα δωμάτια ασφαλείας.
- ✓ Θα πρέπει τα δωμάτια αυτά να είναι πλήρως εξοπλισμένα με τον προαναφερθέντα εξοπλισμό.
- ✓ Οι πειρατές είναι απαραίτητο να μην έχουν πρόσβαση στα συστήματα πρόωσης του πλοίου.

Το μέτρο αυτό είναι απολύτως αποδεκτό από τους εξής οργανισμούς : NATO, EUNAVFOR, CMF

2. ELECTRIFIED GALVANIZED WELDED MESH

Είναι ένα είδος επίπεδου συρμάτινου φράχτη που τοποθετείται εξωτερικά του μπουλμέ του πλοίου ώστε να μην μπορούν να τον προσπεράσουν οι πειρατές και επίσης να μην μπορούν να στερεώσουν την σκάλα στον μπουλμέ αφού δεν μπορεί να διαπεράσει τον φράχτη.



Εικόνα 17: ELECTRIFIED GALVANIZED WELDED MESH

3. ΕΙΔΙΚΑ ΣΥΡΜΑΤΑ-BARBED WIRE, RAZOR WIRE

Τα ειδικά αυτά σύρματα αποτελούνται από μοντέρνα υλικά ασφάλειας σε σχήματα κοφτερών λεπίδων από ανθεκτικό μέταλλο. Μπορεί να τοποθετηθεί περιμετρικά του πλοίου ώστε να λειτουργεί σαν εμπόδιο σε όποιον προσπαθήσει ν' ανέβει αφού θα προκαλέσουν τραυματισμό. Το μέταλλο είναι γαλβανισμένο ώστε ν' αποφεύγεται η διάβρωση.



Εικόνα 18: RAZOR BARBED WIRE

ΟΙ ΒΑΣΙΚΟΙ ΤΥΠΟΙ ΕΙΝΑΙ ΤΡΕΙΣ:

- Unclipped (ευθύ πλέγμα)
- Spiral
- Concertina (συνδεδεμένα spirals)

Ο τρίτος τύπος είναι ο πλέον αποτελεσματικός και το σύρμα έχει διάμετρο περίπου 730980mm. Για να είναι σωστή η εγκατάστασή τους θα πρέπει:

- Να είναι κατασκευασμένα ανεξάρτητα από το πλοίο
- Να είναι καλά τοποθετημένα ώστε να μην μπορούν να τα κόψουν ή να τα καταστρέψουν οι πειρατές

4. ΣΑΚΟΙ, KEVLAR

Σάκοι γεμάτοι άμμο ή από Kevlar (αποτελεσματικότερο και ανθεκτικότερο υλικό) που δρουν σαν φυσικό εμπόδιο.



Εικόνα 19: Η υφή του υλικού Kevlar

5. ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΣ ΦΡΑΧΤΗΣ- ELECTRIFIED FENCE

Είναι ένας υψηλή τάσης φράχτης για πλοία και είναι ένα όπλο το οποίο προτάθηκε από τον IMB για την απώθηση των πειρατών. Περίπου φτάνει τα 9000 volt η τάση και σχεδιάστηκε ώστε να προστατεύεται το κατάστρωμα. "Creating an impenetrable barrier of safety around a ship's perimeter is a goal which manufacturers have been pursuing for years," εξηγεί ο Captain Pottengal Mukundan του International Maritime Bureau (IMB) δείχνοντας πόσο σημαντική είναι η χρήση του προϊόντος. "The majority of previous products of this nature proved incapable of offering a ship both safety and utility simultaneously. This fence strikes that perfect balance, allowing ship captains to protect their vessels from pirate attacks without having to arm themselves." Ο φράχτης αυτός λοιπόν τοποθετείται γύρω απ' το πλοίο και στην πιο σύγχρονη μορφή του μπορεί να τοποθετηθεί και ν' αφαιρεθεί εύκολα από τους ναυτικούς, ακόμα και κατά την διάρκεια του ταξιδιού. Ένα ειδικό σύστημα αισθητήρων εντοπίζει κάθε πιθανή προσπάθεια εισόδου στο πλοίο και ενεργοποιεί

φώτα, σειρήνες και συναγερμούς. Αποδίδει λοιπόν τάση 9000 volt σε οτιδήποτε έρθει σε επαφή μαζί του, φόρτιση η οποία είναι επώδυνη αλλά όχι θανατηφόρα. Οι κατασκευαστές εγγυώνται πως το προϊόν είναι αποτελεσματικό σε όλες τις καιρικές συνθήκες και αντέχει σε διάβρωση από το θαλασσινό νερό. "All but the most determined pirates will quickly take their activities elsewhere when faced with an electric fence," είπε ο Captain Mukundan. "This anti-boarding device will also prevent stowaways, deterring illegal immigration and possibly thwarting would-be terrorists".

Φυσικά η χρήση του ηλεκτρικού αυτού φράχτη δεν ενδείκνυται σε tankers ή σε άλλα πλοία που μεταφέρουν εύφλεκτα υλικά. Τέλος, σε περίπτωση που γίνεται χρήση του μέτρου αυτού είναι απαραίτητο να τοποθετούνται και προειδοποιητικές πινακίδες σε εμφανή σημεία, στα αγγλικά ούτως ώστε ν' αποφεύγονται ατυχήματα.



Εικόνα 20: ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΣ ΦΡΑΧΤΗΣ

6. LRAD (LONG RANGE ACOUSTIC DEVICE), (SONIC WEAPONS)

LRAD είναι μια ευρέως φάσματος συσκευή προειδοποίησης σχεδιασμένη ώστε να επικοινωνεί με τις αρχές. Το LRAD πραγματοποιεί μια λεκτική πρόκληση με οδηγίες σ' ένα εύρος 500 μέτρων και έχει την ικανότητα να ακολουθεί ένα προειδοποιητικό τόνο ούτως ώστε να επηρεάζει την συμπεριφορά και να καθορίζει τους στόχους. Η ιδέα προέρχεται από τα την ανάπτυξη του LRAD για το αμερικανικό ναυτικό. Το LRAD επινοήθηκε με σκοπό να υποστηρίζονται και να προστατεύονται επαρκέστερα οι ζώνες γύρω από τα αμερικάνικα πολεμικά πλοία. Οι προειδοποιητικοί ήχοι του LRAD προσελκύουν την προσοχή από απόσταση 500 μέτρων ενώ οι ηχητικές οδηγίες γίνονται αναμφισβήτητα αντιληπτές από το πλήρωμα. Η ικανότητα του LRAD να επικοινωνεί απευθείας με τις αρχές είναι πολύ αποτελεσματική στο να διευκολύνει την επίλυση οποιουδήποτε προβλήματος παρουσιαστεί.



Εικόνα 21: Το LRAD

7. SHIPLOC

Είναι ουσιαστικά ένα σύστημα εντοπισμού που λειτουργεί ως εξής :

- ✓ Το ShipLoc παρέχει στους πλοιοκτήτες μόνιμη ενημέρωση για τα ίχνη των πλοίων 6 ή 24 φορές την ημέρα.
- ✓ Το σύστημα είναι εγκαταστημένο στο πλοίο. Από την στιγμή που τίθεται σε λειτουργία αρχίζει να στέλνει αναφορές στον πλοιοκτήτη.
- ✓ Πληροφορίες όπως η ταχύτητα, η κατεύθυνση, η θέση του πλοίου, αλλά και μετεωρολογικά στοιχεία (κυματισμοί, πίεση αέρα, άνεμος..) δίνονται στο website.

Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης:

- Συναγερμός στέλνεται μόνο από το πλοίο στην ακτή και όχι σε άλλα πλοία. Ο συναγερμός γίνεται αντιληπτός στην ακτή, χωρίς να γίνεται απαραίτητα αντιληπτός απ' όσους βρίσκονται πάνω στο πλοίο.
- Αυτή η κατάσταση ενεργοποιείται με το πάτημα του panic button, και οι αναφορές στέλνονται απ' ευθείας στον πλοιοκτήτη, τον IMB και τις αρμόδιες αρχές.
- Τα στοιχεία είναι πάντα διαθέσιμα στο ShipLoc Website.



Εικόνα 22: Διάγραμμα λειτουργίας του συστήματος ShipLoc

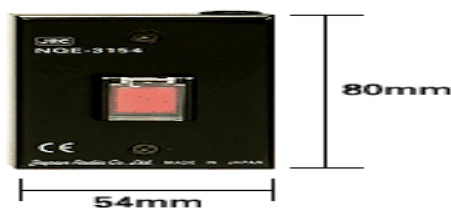
Ο κώδικας ISPS του IMO ουσιαστικά επιβάλλει την χρήση του συστήματος αυτού προκειμένου να λειτουργεί ορθότερα ένα πλοίο και να υπάρχει καλύτερη οργάνωση.

8. SHIP SECURITY ALERT SYSTEM (SSAS)

Είναι ένα σύστημα το οποίο αποτελεί τμήμα του ISPS code και βοηθάει στην καλύτερη προστασία του πλοίου από πειρατικές επιθέσεις. Η βασική ιδέα είναι ότι σε περίπτωση που το πλοίο δεχτεί οποιαδήποτε επίθεση το σύστημα θα ενεργοποιηθεί, με αποτέλεσμα την επέμβαση των στρατιωτικών δυνάμεων που είναι υπεύθυνες για την επιβολή της τάξης. Λειτουργεί ως εξής:

- Όταν το προσωπικό αντιληφθεί κάποιο ενδεχόμενο κίνδυνο πειρατικής επίθεσης ενεργοποιεί τον συναγερμό SSAS
- Εκπέμπεται ένα σήμα από τον πομπό που αναφέρει ακριβώς τις συντεταγμένες του πλοίου.
- Καθώς οι εθνικές αρχές λάβουν το σήμα ενεργοποιούν την αντίδραση των στρατιωτικών δυνάμεων που σπεύδουν να καταπολεμήσουν την επίθεση.
Πλεονεκτήματα:
- Καθαρά προορίζεται για την ναυτιλία
- Χρήση των Inmarsat C, mini-C, D+ satellite
- Παγκόσμια κάλυψη
- Καθημερινές αναφορές
- Συμμορφώνεται με τους κανονισμούς του IMO και τις απαιτήσεις SOLAS XI-2/6

**Security Button
(NOE-3154)**



**Depth : 24mm
Weight : 0.5kg**

Εικόνα 23: Το κουμπί SSAS

9. ΚΑΝΟΝΙΑ ΝΕΡΟΥ

Τα κανόνια νερού αποτελούν ένα νέο εύρημα αντιμετώπισης πειρατικών επιθέσεων από την εταιρία Scanjet. Μεγάλος αριθμός πλοίων είναι εξοπλισμένα με το σύστημα MPS της Scanjet, η πλειοψηφία των οποίων είναι δεξαμενόπλοια: από μικρά πλοία μεταφοράς χημικών έως μεγάλα VLCC. Πλοία πολλών άλλων τύπων έχουν επίσης εξοπλιστεί με την συγκεκριμένη τεχνολογία, όπως πλοία LNG και επιβατηγά.

Η εγκατάσταση του συστήματος γίνεται με βάση την ικανότητα των αντλιών του εκάστοτε πλοίου. Το MPS αποτελεί έναν αρκετά αποτελεσματικό και φιλικό προς το περιβάλλον, τρόπο προστασίας των πλοίων και των πληρωμάτων. Τα κανόνια νερού είναι αποτελεσματικά στην πρόληψη των συγκρούσεων, καθώς διακρίνονται από μακριά απ' τους πειρατές και κάνουν φανερό ότι το πλοίο είναι προστατευμένο. Πρόκειται επίσης, για μια μη επιθετική μορφή προστασίας καθώς οι πίδακες νερού που παράγονται δεν είναι θανατηφόροι και απλά απωθούν το πειρατικό σκάφος και ακόμα περισσότερο τον επίδοξο εισβολέα.

Με απλά λόγια είναι ένα κανόνι νερού υψηλής απόδοσης για την καταπολέμηση της πειρατείας των υδάτων και ενσωματώνει μηχανές πολλαπλών ακροφυσίων που οδηγούνται απ' την ροή του θαλασσινού νερού χρησιμοποιώντας τις υπάρχουσες αντλίες του πλοίου. Το σύστημα λειτουργεί αυτόματα, με τ' ακροφύσια να βρίσκονται σε συνεχή περιστροφική κίνηση κατά 360 μοίρες, χωρίς να απαιτείται κάποια χειροκίνητη διαδικασία, χημικές ουσίες ή πρόσθετα ατμού. Η ταχύτητα περιστροφής φτάνει τα 4- 6 rpm, για να μεγιστοποιηθεί η αποτελεσματικότητά του και η ροή του νερού έχει αυξηθεί στα 50- 100m³. Το σύστημα αποτελείται από τρία κύρια μέρη: μια μονάδα με κανόνι, έναν στροβιλοκινητήρα και έναν βραχίονα στήριξης. Είναι πολύ εύκολη η εγκατάσταση και η αφαίρεσή του και για την τοποθέτησή του δεν είναι απαραίτητες οι θερμές εργασίες.



Εικόνα 24: Χρήση κανονιών νερού με σκοπό την απώθηση των πειρατών

10. ΑΦΡΟΣ

Το αμερικάνικο ναυτικό έχει αναπτύξει ένα υλικό γνωστό ως Mobility Denial System (MDS), είναι ένας μη θανατηφόρος αφρός που γλιστράει σε επαφή με οποιοδήποτε σώμα (NLSF),(ATM). Το υλικό αυτό εφαρμόζεται στο κατάστρωμα του πλοίου, περιλαμβάνει νερό, ένα είδος λάσπης και μια ηλεκτρικά φωτιζόμενη ανάρτηση που βοηθάει στο να γίνεται το υγρό ακόμα πιο γλιστερό.

11. ΔΙΧΤΥΑ (BOAT TRAP)

Η ακτοφυλακή των Ηνωμένων Πολιτειών στην προσπάθεια της να δημιουργήσει κάποια μέσα αναχαίτισης των πειρατικών επιθέσεων που να έχουν ήπιο χαρακτήρα έκανε μια επίδειξη του συστήματος boat trap. Η φιλοσοφία του είναι η ρίψη ενός είδους δικτυού από ελικόπτερο πάνω σε κάποιο σημείο της πορείας του πειρατικού σκάφους. Το αποτέλεσμα είναι να μπλεχτεί το δίκτυ στην προπέλα του σκάφους και αυτό να οδηγηθεί σε ένα ασφαλές σταμάτημα.

12. ΟΠΛΑ ΛΑΜΨΗΣ (BLINDING WEAPONS/ DAZZLE WEAPONS)

Αποτελείται από σύστημα laser και κρατιέται στο χέρι. Το φως του laser στρέφεται στους επίδοξους πειρατές με αποτέλεσμα η εκτυφλωτική λάμψη που παράγει να τους αφαιρεί την ικανότητα να βλέπουν και έτσι να υποχωρούν.



Εικόνα 25: Όπλο Laser

13. ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΓΚΑΙΡΟΥ ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΥ (EARLY DETECTION SYSTEM)

Είναι ένα σύστημα νέας τεχνολογίας το οποίο αποτελείται από ένα περιμετρικό δίκτυο από αισθητήρες και ένα σύνολο από κάμερες ημέρας και νυκτός. Υπάρχει λοιπόν ένα ολοκληρωμένο δίκτυο ελέγχου του πλοίου που καθιστά την παρακολούθηση ευκολότερη και συμπληρωματικά ελέγχεται και από στεριάς μέσω δορυφόρου με τον τρόπο αυτό.



Εικόνα 26: ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΓΚΑΙΡΟΥ ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΥ

14. ΜΗ ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΟ ΕΝΑΕΡΙΟ ΜΕΣΟ

Το SuperFly είναι ένα μικρό, φορητό και ιπτάμενο σύστημα, το οποίο απογειώνεται χειροκίνητα και έχει την μοναδική ιδιαιτερότητα να προσφέρει πολύ σπουδαία υπηρεσία με σχετικά μικρό κόστος. Η ταχύτητά του μπορεί να φτάσει τους 65 κόμβους και μπορεί να συγκεντρώνει γρήγορα πληροφορίες και να ενημερώνει το πλήρωμα.



Εικόνα 27: ΜΗ ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΟ ΕΝΑΕΡΙΟ ΜΕΣΟ

15. ΕΝΙΣΧΥΜΕΝΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ

Η γέφυρα είναι συνήθως ο πρώτος στόχος των πειρατών οι οποίοι συχνά εκτοξεύουν πυρά. Κάποια προστατευτικά μέτρα είναι:

- ✚ Κράνη και γιλέκα Kevlar για το πλήρωμα που βρίσκεται στην γέφυρα (κατά προτίμηση όχι σε στρατιωτικά χρώματα).
- ✚ Αν και τα περισσότερα παράθυρα της γέφυρας είναι προστατευμένα (laminated), συχνά τοποθετείται ένα επιπλέον στρώμα γυαλιού γνωστό ως Blast Resistant Film.
- ✚ Ειδικά μεταλλικά κομμάτια από χάλυβα ή αλουμίνιο τα οποία τοποθετούνται εύκολα σε παράθυρα και πόρτες σε περίπτωση εισβολής.
- ✚ Περίφραξη του χώρου της γέφυρας με ειδικό φράχτη που φαίνεται και στην παραπάνω εικόνα.

16. GLOBAL RESCUE

Δεν θεωρείται μέτρο αντιμετώπισης της πειρατείας, παρ' όλα αυτά το αναφέρω διότι παίζει καταλυτικό ρόλο στην αποφυγή τραγικών καταστάσεων για το πλήρωμα. Η Global Rescue συμβουλεύει, φροντίζει ή και μεταφέρει το πλήρωμα στις πλησιέστερες νοσοκομειακές εγκαταστάσεις σε κάθε περίπτωση τραυματισμού ή

ακόμα και ασθένειας. Λειτουργεί με βάση μια ετήσια συνδρομή και δεν απαιτείται επιπλέον χρέωση στην περίπτωση που είναι απαραίτητη η επέμβαση της.



Εικόνα 28: Το λογότυπο της Global Rescue

17. ΕΙΔΙΚΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΜΕΝΟΙ ΑΝΤΡΕΣ-LICENSED SECURITY GUARDS/MARINE SECURITY GUARDS

Άντρες οι οποίοι βρίσκονται στο πλοίο με σκοπό να προσφέρουν ένα επιπλέον επίπεδο προστασίας προσφέροντας τις στρατιωτικές αλλά και οργανωτικές τους ικανότητες. Οι κατηγορίες σ' αυτή την περίπτωση είναι δύο: α) ένοπλοι και β) άοπλοι. Χαρακτηριστική είναι η αμερικανική Marine Security Guard Battalion επίσης γνωστή ως Marine Security Guards ή Marine Embassy Guards είναι ένας οργανισμός σε μορφή τάγματος. Ο αμερικάνικος αυτός οργανισμός συνδέεται με τις αμερικανικές πρεσβείες και τα προξενεία. Απασχολεί τουλάχιστον 1000 ναύτες.



Εικόνα 29: Στιγμιότυπο ένοπλων φρουρών εν ώρα επιχείρησης

Άοπλη φρουρά

Η χρήση άοπλων φρουρών είναι θέμα του εκάστοτε ship operator και των κανόνων του πλοίου. Η επιχείρηση υπόκειται στους εθνικούς νόμους του κράτους της σημαίας του πλοίου. Οι άνθρωποι αυτοί εφ' όσων είναι έμπειροι και καλά οργανωμένοι μπορούν ν' αποτελέσουν ένα αρκετά αποτελεσματικό μέτρο συμπληρωματικής προστασίας.

Ένοπλη φρουρά

Στην περίπτωση που γίνεται χρήση αυτής της κατηγορίας προστασίας θα πρέπει να αξιοποιούνται ως μια ακόμα προστατευτική ασπίδα για το πλοίο και όχι σαν αντικατάσταση των προαναφερθέντων μέτρων προστασίας. Εάν υπάρχουν ένοπλοι άντρες σε ένα εμπορικό πλοίο, αυτό θα πρέπει να συμπεριλαμβάνεται στις αναφορές προς τον UKMTO και MSCHOA. Ο IMO έχει εκδώσει ειδικές οδηγίες στις εγκυκλίους του για τους operators, τους καπετάνιους και τις σημαίες αναφορικά με την χρήση ένοπλων ομάδων στις ζώνες υψηλού κινδύνου. Υπολογίζεται ότι περίπου το 13% του παγκοσμίου στόλου των πλοίων χρησιμοποιούν φρουρούς -ενόπλους ή μη-για να αποφύγουν τους πειρατές κι εκτιμάται ότι το ποσοστό αυτό θα ανέλθει στο 20% στα τέλη του 2013. Οι κομάντο διαμένουν συνήθως στην Μομπάσα, στο Νταρ ελ Σαλάμ κι άλλα λιμάνια της Αφρικής και επιβιβάζονται στο πλοίο για όσο διάστημα αυτό παραπλέει την επικίνδυνη ζώνη. Στο διάστημα αυτό αναλαμβάνουν την εκπαίδευση του πληρώματος ενώ παράλληλα βρίσκονται σε ετοιμότητα για την πιθανή επίθεση των πειρατών

18. ΚΛΕΙΣΤΟ ΚΥΚΛΩΜΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ-CLOSED CIRCUIT TELEVISION (CCTV)

Η χρήση ενός κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης είναι πολύ σημαντική και βοηθάει το πλήρωμα να έχει έλεγχο των κινήσεων των πειρατών και να γνωρίζει ανα πάσα στιγμή που βρίσκονται στο πλοίο.

19. ΠΡΑΚΤΙΚΗ, ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΔΟΚΙΜΕΣ

Φυσικά, ένα απ' τα σημαντικότερα μέτρα προστασίας για ένα εμπορικό πλοίο είναι να ελέγχει σε τακτά χρονικά διαστήματα την κατάσταση στην οποία βρίσκεται ο μηχανισμός της άμυνας του και να φροντίζει να είναι πάντα αποτελεσματικοί και σε άριστη κατάσταση. Ίσως το σημαντικότερο κομμάτι όσων αφορά την πρόληψη από πειρατική επίθεση είναι να υπάρχει ένα ολοκληρωμένο σχέδιο δράσης, το οποίο καταστρώνεται πριν από την πλεύση και ακολουθείται πιστά από το πλήρωμα, σε περίπτωση που εισβάλλουν πειρατές.

Ο προγραμματισμός αυτός θα πρέπει πάντα να γίνεται μετά από εμπειρισταωμένη μελέτη, πάντα με κύριο γνώμονα το ανθρώπινο στοιχείο. Είναι λοιπόν βασικό να προσμετρούνται οι εξής παράγοντες:

- Ο αυξημένος αριθμός των επιθέσεων έχει οδηγήσει και σε μεγαλύτερη επίγνωση της κατάστασης τους ναυτικούς.
- Το πλήρωμα μπορεί να διακατέχεται από άγχος καθώς βρίσκεται στην περιοχή υψηλού κινδύνου.
- Έχουν ανησυχία, όχι μόνο για τους ίδιους, αλλά και για τις οικογένειες τους σε περίπτωση που δημιουργηθεί επεισόδιο.
- Μπορεί εύκολα να οδηγηθούν σε καταστάσεις απελπισίας, ιδιαίτερα σε περιπτώσεις που οι διαπραγματεύσεις έχουν πολύ μεγάλη διάρκεια και νιώθουν εκμηδενισμένοι σαν προσωπικότητες.

Κάποια στοιχεία τα οποία μπορούν να προσφέρουν ασφάλεια στο πλήρωμα και θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στην διαδικασία του training είναι:

- Να καθίσταται γνωστό στους ναυτικούς ότι η εταιρία συμβαδίζει με την τελευταία έκδοση των best management practices (BMP4).
- Η συμμετοχή σε group transits προσφέρουν μια αίσθηση ασφάλειας, καθώς και ένα πάρα πολύ καλό και οργανωμένο σχέδιο της χρήσης των citadels και όλως των muster points του πληρώματος.
- Ο πολύ καλά σχεδιασμένος τρόπος επικοινωνίας με την εταιρία και να είναι σε άριστη κατάσταση και πάντα διαθέσιμα όλα τα μέσα επικοινωνίας.
- Η διαβεβαίωση ότι η εταιρία θ' ακολουθήσει και ένα προϋπάρχον σχέδιο επικοινωνίας με τις οικογένειες του πληρώματος.
- Τέλος, η ξεκάθαρη ύπαρξη του αρχηγού του πληρώματος, ο οποίος θα διαθέτει ισχυρές ηγετικές ικανότητες και άριστη γνώση των πρακτικών, είναι ένα θέμα που βοηθάει πολύ το πλήρωμα να νοιώθει σιγουριά.

ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΕΠΙΘΕΣΗΣ

Θα πρέπει:

- ❖ Να ακολουθείται το σχέδιο έκτακτης ανάγκης
- ❖ Να ενεργοποιείται το σύστημα εγρήγορσης έκτακτης ανάγκης, το οποίο ενημερώνει τον υπεύθυνο ασφάλειας της πλοιοκτήτριας εταιρίας
- ❖ Να ενεργοποιείται ο συναγερμός και να γίνεται η ΡΑ ανακοίνωση «Pirate Attack»
- ❖ Να επιστρατεύεται το πλήρωμα σε κάποιο ασφαλές μέρος εντός του πλοίου
- ❖ Να διενεργούνται μικρές ζικ ζακ μανούβρες, όχι μεγαλύτερες από 7- 10 μούρες ώστε να μην μειώνεται η ταχύτητα. Να αποφεύγεται να δίνεται χώρος

για πρόσβαση από τους πειρατές και αν είναι δυνατόν να τους κρατάνε σε θέση με υψηλούς ανέμους ή κύματα.

- ❖ Να γίνεται κλήση 'mayday' στις συχνότητες VHF Ch. 16 και Ch.8
- ❖ Να αποστέλλεται σήμα ανάγκης μέσω του Inmarsat
- ❖ Να αυξάνεται ή να διατηρείται η ταχύτητα αν αυτό είναι εφικτό. Από στατιστικά στοιχεία είναι γνωστό ότι οι πειρατές εγκαταλείπουν την προσπάθεια αν δεν έχουν καταφέρει να επιβιβαστούν στο πλοίο μέσα σε διάστημα 30- 45 λεπτών.
- ❖ Να καλείται το maritime security center Horn of Africa (MSCHOA)
- ❖ Να καλείται το UK Maritime Trade Operation (UKMTO) της ανατολής.

Γενικά, ο IMO παρέχει στους πλοιοκτήτες, στους ναυτικούς αλλά και σε οποιουσδήποτε άλλους εμπλεκόμενους οδηγίες και εκτενείς πληροφορίες για τον συνιστώμενο τρόπο δράσης.

Κάποια μέτρα αυτοπροστασίας του πληρώματος τα οποία έχουν αποδειχθεί ιδιαίτερος αποτελεσματικά είναι συνοπτικά:

- Να διαφαίνεται από το πλήρωμα η θέληση να υπερασπιστεί το πλοίο του. Να μην φαίνεται ως εύκολος στόχος για τους πειρατές και να μην προβαίνουν σε παράδοση του πλοίου με τις πρώτες απειλές που θα δεχτούν.
- Να διατηρείται μία ολοκληρωμένη οπτική επαφή καθ' όλη την διάρκεια του ταξιδιού, κυρίως την ημέρα και να αποφεύγεται η πλεύση πολύ κοντά σε άλλα μικρά πλοία.
- Σε περίπτωση επίθεσης να γίνονται επιθετικές μανούβρες. Με αυτό τον τρόπο εκτοπίζονται τα μικρά πλοία των πειρατών. Σε περίπτωση που κάποιο τεχνικό πρόβλημα εμποδίζει την διατήρηση της ταχύτητας ή την αύξηση της, είναι καλό να ενεργοποιούνται τα διάφορα μέτρα προστασίας ώστε να μην είναι το πλοίο ευάλωτο σε επίθεση.
- Να χρησιμοποιούνται επιθετικά μέτρα προστασίας όσο οι πειρατές δεν έχουν επιβιβαστεί στο πλοίο. Εφ' όσων έχει γίνει η κατάληψη του πλοίου τα μέτρα προστασίας του πληρώματος θα πρέπει να γίνονται παθητικά.

Οι διάφοροι τοπικοί οργανισμοί, όπως ο MARLO (Bahrain), ο UKMTO-Middle East είναι οργανισμοί NCAGS (naval cooperation and guidance for shipping) και είναι ειδικά σχεδιασμένοι ώστε να παρέχουν άμεση βοήθεια στα πλοία και να λειτουργούν ως σύνδεσμοι μεταξύ αυτών και των στρατιωτικών δυνάμεων

ΟΤΑΝ ΟΙ ΠΕΙΡΑΤΕΣ ΒΡΙΣΚΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

Το πρώτο πράγμα που κάνουν οι πειρατές μόλις καταλάβουν ένα πλοίο είναι να καταμετρήσουν τα μέλη του πληρώματος συγκεντρώνοντας τους σε κάποιο σημείο του πλοίου. Πολύ συχνά επιβάλλουν στον καπετάνιο να κατευθυνθεί προς την στεριά, περίπου έως 12 μίλια μακριά από τις ακτές της Σομαλίας. Αυτό συμβαίνει για τους εξής λόγους:

- Οι πειρατές νοιώθουν πολύ μεγαλύτερη ασφάλεια κοντά στην στεριά και αν για οποιονδήποτε λόγο χρειαστεί να εγκαταλείψουν το πλοίο θα έχουν πολύ μικρότερη απόσταση να διανύσουν.
- Για να μπορούν να επικοινωνούν χρησιμοποιώντας κινητό τηλέφωνο.

Για την ασφάλεια τους οι πειρατές αναλαμβάνουν να περιφρουρούν το πλοίο με βάρδιες. Συγκεκριμένα, 2-10 πειρατές πρέπει να περιφρουρούν το πλοίο ανά πάσα στιγμή, με βάρδιες 2-6 ώρες. Τέλος, είναι πολύ συχνό οι πειρατές να χρησιμοποιούν τις προμήθειες του πλοίου σε τρόφιμα και νερό, αλλά παρ' όλα αυτά προμηθεύονται και από την στεριά κάτι που προωθεί κατά πολύ την μικροοικονομία των παράκτιων περιοχών.

Πριν ακόμα οι πειρατές καταλάβουν την γέφυρα, ο καπετάνιος θα πρέπει να έχει ενημερώσει την εταιρία του και/η τον ΙΜΟ. Θα πρέπει επίσης να εξασφαλίσει ότι η ένταση πάνω στο κατάστρωμα δεν θα είναι τεταμένη. Αυτό μπορεί να πραγματοποιηθεί, εάν δείξει πλήρη συνεργασία με τους πειρατές και αμυντική διάθεση.

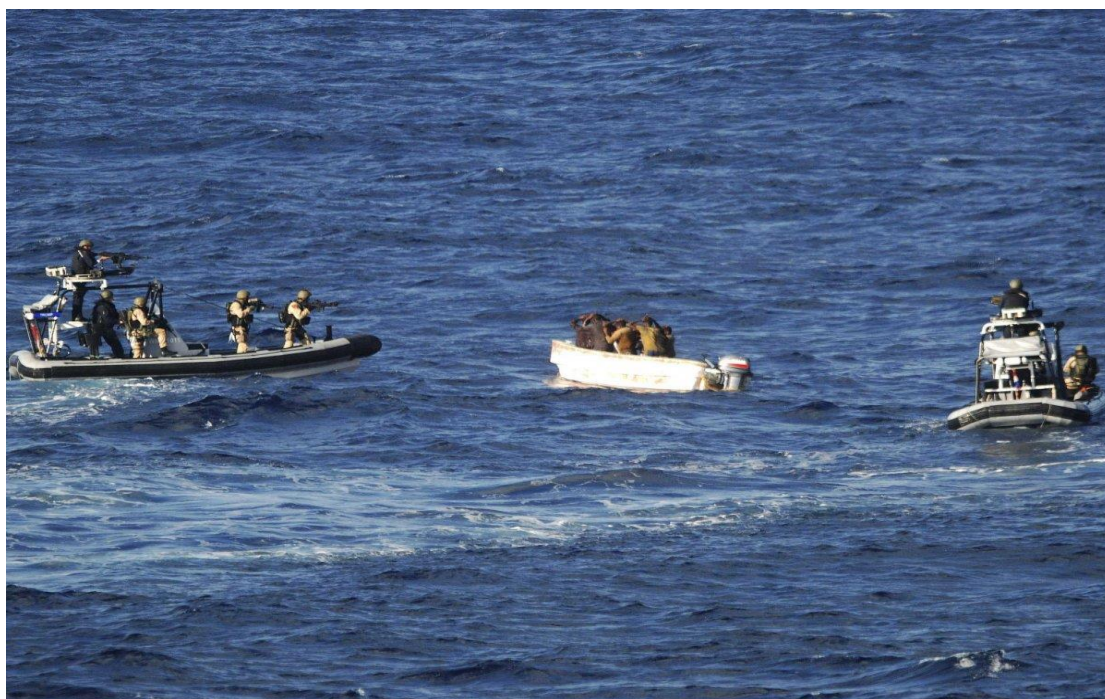
- Η ασφάλεια του πληρώματος είναι πάντα πρωταρχικής σημασίας για τον καπετάνιο
- Το πλήρωμα θα πρέπει να είναι εκπαιδευμένο ώστε να μην είναι καθ' όλη την διάρκεια μιας πειρατείας επιθετικό. Θα πρέπει να τους συμπεριφέρεται φιλικά ώστε να κερδίσει εμπιστοσύνη και καλύτερη μεταχείριση.
- Όσο το δυνατόν περισσότερο θα πρέπει να διατηρούνται στο πλοίο κανόνες υγιεινής, σωστή διατροφή και πιθανόν σωματική άσκηση, ώστε να παραμένουν σε εγρήγορση.
- Ο καπετάνιος θα πρέπει να υποστηρίζει το πλήρωμα και να κρατάει το ηθικό όλων ανεβασμένο.
- Οι πειρατές οι οποίοι θα φρουρούν το υπό κατάληψη πλοίο, πολύ συχνά θα πρέπει ν' αλλάζουν βάρδιες. Είναι πολύ σημαντικό να είναι φιλικό το πλήρωμα με όλους.
- Τέλος, θα πρέπει να γίνεται πολύ συχνά ενημέρωση του πληρώματος για της αρμοδιότητες που θα έχει ο καθένας σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

Από την μέχρι σήμερα εμπειρία, είναι γνωστό ότι οι πειρατές χρησιμοποιούν την αγγλική γλώσσα προκειμένου να επικοινωνήσουν και να κάνουν γνωστά τα αιτήματά τους, παρόλο που πολλοί απ' αυτούς μιλούν στοιχειωδώς την γλώσσα. Πολλές φορές, μάλιστα, στο παρελθόν, οι πειρατές προσλάμβαναν και κάποιο τρίτο πρόσωπο προκειμένου να κάνει τις διάφορες διαπραγματεύσεις με τους πλοιοκτήτες. Στον κόλπο του Άντεν, πολύ συχνά οι πειρατές βρίσκονται κάτω από την επήρεια ενός διεγερτικού ναρκωτικού, που ονομάζεται “khat” , κάτι που δυσχεραίνει ακόμα περισσότερο την επικοινωνία.

ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗΣ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ

Στην περίπτωση που επιστρατευθούν στρατιωτικές δυνάμεις με σκοπό την κατάπνιξη μιας πειρατικής απόπειρας, σε εμπορικό πλοίο, συνιστάται στους ναυτικούς να παραμένουν πολύ χαμηλά πάνω στο κατάστρωμα, να καλύπτουν τα κεφάλια τους με τα χέρια τους και ν' αποφεύγουν τις απότομες κινήσεις εκτός και αν τους δοθεί κάποια τέτοια οδηγία. Για να μπορέσει να επέμβει στρατιωτική δύναμη θα πρέπει να υπάρχουν κάποια κριτήρια:

- ✓ Όλο το πλήρωμα να βρίσκεται σε ασφαλές μέρος (citadels)
- ✓ Όλα τα μέλη του πληρώματος θα πρέπει να έχουν ανεξάρτητη ενδοεπικοινωνία (μόνο οι VHF επικοινωνία δεν είναι αρκετή)
- ✓ Οι πειρατές δεν έχουν πρόσβαση στο σύστημα πρόωσης του πλοίου



Εικόνα 30: Στιγμιότυπο στρατιωτικής επιχείρησης εναντίων των πειρατών

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ-Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΤΗ ΠΑΤΑΞΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

• Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗΣ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ

Η Ελλάδα είναι ιδρυτικό μέλος της Ομάδας Επαφής και άσκησε την Προεδρία της, κατά το πρώτο εξάμηνο του 2010. Επίσης, είχε αναλάβει τη διοίκηση της Επιχείρησης “Atalanta” (Δεκέμβριος 2008 - Απρίλιος 2009), στην οποία συμμετείχε η φρεγάτα «Υδρα», μέχρι τον Μάρτιο του 2012, καθώς και η φρεγάτα «Ψαρά» (Φεβρουάριος – Μάιος 2014).

Παράλληλα, βρίσκεται σε εξέλιξη συνεργασία του Κέντρου Ναυτικής Αποτροπής του NATO, στη Σούδα (KENAPI- NATO Maritime Interdiction Operational Training Centre (NMIOTC) με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας Djibouti Code of Conduct (DCoC), για παροχή εκπαίδευσης σε προσωπικό προερχόμενο από κράτη-μέλη του DCoC (Ιορδανία, Κένυα, Μαδαγασκάρη, Μαυρίκιος, Νησιά Κομορών, Νότια Αφρική, Τζιμπουτί, Σαουδική Αραβία, Σεϋχέλλες, Σομαλία και Υεμένη).

Σε επίπεδο εθνικής νομοθεσίας, οι ελληνικές Αρχές έχουν ασκήσει ποινικές διώξεις κατά ατόμων που κατέλαβαν πλοία υπό ελληνική σημαία. Ο Νόμος 4058/16.03.2012 ρυθμίζει το ζήτημα της παρουσίας ενόπλων ιδιωτικών φρουρών επί εμπορικών πλοίων. Η ύφεση του φαινομένου της πειρατείας στα ανοικτά της Σομαλίας συνέπεσε χρονικά με την έξαρση ιδιαίτερα βίαιων κρουσμάτων πειρατείας και ένοπλης ληστείας στην περιοχή του κόλπου της Γουινέας, στη Δυτική Αφρική. Στη συγκεκριμένη περιοχή καταγράφηκαν τους εννέα πρώτους μήνες του 2013, από το International Maritime Bureau, περισσότερες από 40 πειρατικές επιθέσεις, εκ των οποίων οι 7 εξελίχθηκαν σε καταλήψεις πλοίων, με 132 ναυτικούς ομήρους.

Το πρόβλημα ήταν τόσο οξύ, που το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ προέτρεψε τη διεθνή κοινότητα να υποστηρίξει έμπρακτα τα κράτη της περιοχής στην προσπάθειά τους να λάβουν μέτρα κατά της πειρατείας σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο.

Την ίδια στιγμή, στον Παναμά καταγράφηκαν για την περασμένη χρονιά 44 περιπτώσεις πειρατείας με τις αρχές να εντείνουν τις περιπολίες στην περιοχή, προκειμένου να θέσουν εμπόδια στη δραστηριότητα των πειρατών. Στη Σιγκαπούρη οι καταλήψεις πλοίων από πειρατές έφθασαν τις 32, με τις αρμόδιες αρχές να

δηλώνουν ότι κάνουν ότι μπορούν και όσα τους επιτρέπουν οι πόροι που έχουν στη διάθεσή τους για την αντιμετώπιση του φαινομένου.

Εδώ αξίζει να σημειωθεί ότι πολλές από τις χώρες που βρίσκονται αντιμέτωπες με το πρόβλημα δεν διαθέτουν επαρκείς πόρους για την αντιμετώπισή του, αλλά και για τις θαλάσσιες περιπολίες και τον εξοπλισμό. Μία από αυτές της χώρες είναι και η Λιβερία, όπου τα κρούσματα πειρατείας καταγράφονται στα 20.

Μάλιστα τον περασμένο Ιούνιο ελληνόκτητο πετρελαιοφόρο με 24μελές πλήρωμα, έγινε στόχος πειρατών, όταν έπλεε ανοικτά της Γκάνα.

Τον περασμένο Φεβρουάριο ακόμα ένα ελληνικό πλοίο έπεσε στα χέρια των πειρατών, αυτή τη φορά ανοικτά της Νιγηρίας και ο απολογισμός ήταν τραγικός, καθώς ένας Έλληνας καπετάνιος έχασε τη ζωή του. Συγκεκριμένα, το "Κάλαμος" είχε ξεκινήσει από την Κίνα κενό φορτίου με προορισμό τη Νιγηρία και βρισκόταν εν αναμονή φόρτωσης στη θαλάσσια περιοχή QUA IBOE. Συνολικά επέβαιναν 23 μέλη πλήρωμα μεταξύ των οποίων και δέκα Έλληνες, με τα Υπουργεία Εξωτερικών και Ναυτιλίας να μιλούν για σοβαρό πλήγμα και να τονίζουν την ανάγκη για ασφάλεια.

Στο πλαίσιο αυτό, πολλές ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες έχουν στραφεί στην Ασφάλιση των πλοίων τους από τους κινδύνους της πειρατείας, με σκοπό να μπορούν να αντιμετωπίσουν ανά πάσα στιγμή μια τέτοια περίπτωση, εξασφαλίζοντας άμεσα τις τυχόν δαπάνες για λύτρα που θα ζητηθούν για την απελευθέρωση του πλοίου και του πληρώματος, λιμενικά και νομικά έξοδα.



Εικόνα 31: Η ΦΡΕΓΑΤΑ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ "ΨΑΡΑ"

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

<http://www.in2life.gr>

<http://piracyandsea.blogspot.gr>

<http://www.security.gr>

<https://en.wikipedia.org>

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

<http://indiatoday.intoday.in/>

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

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

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

<http://unpos.unmissions.org/>

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

<http://www.europarl.europa.eu>

<http://www.nato.int/>

<http://www.ship-technology.com/>

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

<http://www.marsecreview.com>

<http://gr.dreamstime.com/>

<http://www.clsargos.co.id/>

<http://crdprotection.com/>

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

<http://news.bbc.co.uk/>

<http://english.chinamil.com.cn/>

<http://gcaptain.com/>

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ-ΚΡΗΤΙΚΟΥ ΕΛΕΝΗ

archive.mgmedia.gr/files/kritikoue_piracy-1.pdf

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

<http://sociologyalert.blogspot.gr/>

BEST MANAGEMENT PRACTICES FOR PROTECTION AGAINST. SOMALIA
BASED PIRACY (BMP 4)

<http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/piracy/Documents/1339.pdf>

<http://www.edc.uoc.gr/>

<http://www.yen.gr/>

<http://www.tovima.gr/>

<http://www.hellenicparliament.gr/>

<http://www.hellenicnavy.gr>

<http://www.pireas2day.gr/>

<http://www.mfa.gr/>

<http://m.news247.gr/>