

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: cap. ΚΑΡΑΟΥΛΑΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

**ΘΕΜΑ: ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ-ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ ΔΙΑ ΤΗΣ
ΚΑΤΑΣΤΟΛΗΣ-ΑΠΟΤΡΕΠΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ
ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ**

**ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΚΟΥΚΟΥΝΑΡΗ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ
Α.Γ.Μ:3528**

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας: 09-05-2017

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

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

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ :

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ-ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ
ΔΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΟΛΗΣ-ΑΠΟΤΡΕΠΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ
ΚΑΙ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ**



**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΣΑΡ. ΚΑΡΑΟΥΛΑΝΗΣ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ**

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: ΚΟΥΚΟΥΝΑΡΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ

Α.Γ.Μ: 3528

ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΟ ΕΤΟΣ: 2017-2018

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ.....	2
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1</u> ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	4
1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....	5
1.2 ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ Ή ΕΝΟΠΛΗ ΛΗΣΤΕΙΑ;	6
1.3 Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΣΤΑ ΑΡΧΑΙΑ ΧΡΟΝΙΑ.....	7
1.4 ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΟΚΡΑΤΙΑΣ.....	7
1.5 ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΚΑΙ Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ ΣΤΟΝ ΚΟΛΠΟ ΤΟΥ ΑΝΤΕΝ.....	8
1.6 ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΣΕ ΑΛΛΑ ΚΡΑΤΗ.....	10
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2</u> ΑΡΙΘΜΟΙ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....	12
2.1 ΙΜΟ ΚΑΙ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ.....	12
2.2 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....	13
2.3 ΔΙΕΘΝΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ (International Maritime Bureau) (IMB).....	14
2.4 ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΤΟΛΗ ΠΑΡΑΝΟΜΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ.....	15
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3</u> ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΩΝ ΠΕΙΡΑΤΩΝ.....	16
3.1 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΕΙΡΑΤΩΝ.....	16
3.2 ΤΡΟΠΟΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ ΜΕ ΧΡΗΣΗ ΑΠΟΤΡΕΠΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ.....	18
3.3 ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΑΤΛΑΝΤΑ.....	23
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4</u> ΧΡΗΣΗ ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑΣ ΒΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΤΙΣ PSC's.....	24
4.1 ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΠΟ ΕΝΟΠΛΟΥΣ ΙΔΙΩΤΕΣ ΦΡΟΥΡΟΥΣ ΣΕ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ.....	25

4.2 ΣΧΕΣΗ ΤΩΝ ΠΕΙΡΑΤΩΝ ΜΕ ΤΗΝ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ.....	26
4.3 ΑΞΙΟΣΗΜΕΙΩΤΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....	27
4.4 ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ ΠΟΥ ΚΑΤΑ ΠΑΣΑ ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΣΥΝΔΕΟΝΤΑΙ ΜΕ ΠΕΙΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ.....	30

<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5</u> Η ΓΝΩΜΗ ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΩΣΤΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΕΝΟΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟΥ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ.....	32
5.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	33
5.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΙ ΤΡΟΠΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΛΥΣΗ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ.....	34
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	36

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η πειρατεία αποτελεί τεράστιο πρόβλημα για την παγκόσμια ναυτιλία στις μέρες μας, καθιστώντας το επάγγελμα του ναυτικού επικίνδυνο και πάρα πολύ απαιτητικό. Για την παρεμπόδισή της χρησιμοποιούνται αρκετοί τρόποι (θα αναλυθούν στα επόμενα κεφάλαια) που έχουν ως φυσικό επακόλουθο την αύξηση του κόστους της ναυσιπλοΐας. Επιπλέον παρεμποδίζεται μεγάλος αριθμός φορτίων ανθρωπιστικής βοήθειας και φορτία του παγκόσμιου προγράμματος σίτισης, θέτοντας έτσι το θέμα καταστολής της πειρατείας υψίστης σημασίας.

Η επιλογή της συγκεκριμένης πτυχιακής έγινε ύστερα από προσωπική επιλογή με την συναίνεση του επιβλέποντος καθηγητή, διότι η πειρατεία είναι ένα πρόβλημα που μπορεί στο μέλλον να χρειαστεί να το αντιμετωπίσουμε ως ναυτικοί.

Δυστυχώς εκτός από τον κόλπο του Άντεν το φαινόμενο έχει εξαπλωθεί και σε άλλες περιοχές της γης όπως στον κόλπο της Γουινέας, στο Μεξικό και σε αρκετές χώρες της Ασίας (Μπαγκλαντές, Ινδονησία, Μαλαισία, Κίνα κ.α.), παρά την παρουσία στρατιωτικής δύναμης.

Στην εργασία θα αναλύσω τους τρόπους που έχουν χρησιμοποιηθεί για την καταστολή της πειρατείας (κοινούς και ανορθόδοξους) καθώς και την δική μου γνώμη για την αντιμετώπιση της πειρατείας. Επιπλέον θα αναφερθούν προτάσεις και εναλλακτικοί τρόποι για την επίλυση του φαινομένου.

Τελειώνοντας, θα ήθελα να πω ότι με την εμπειρία και την σωστή γνώση, ενημέρωση και πρακτική ο Έλληνας ναυτιλόμενος είναι κατάλληλα εφοδιασμένος για να αντιμετωπίσει οποιαδήποτε απειλή στην θάλασσα κάνοντάς τον έτσι άξιο συνεχιστή του Ελληνικού ναυτιλιακού θαύματος.

1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Η πειρατεία είναι μια μορφή ληστείας που ασκείται στη θάλασσα από ναύτες που ονομάζονται πειρατές. Ωστόσο, οι πειρατές δεν περιορίζονται απλώς σε λεηλασίες πλοίων ,μερικές φορές επιτίθενται και σε μικρές παράκτιες πόλεις.

NOMΙΚΗ ΕΝΝΟΙΑ: Σύμφωνα με το άρθρο 100, 101, της Σύμβασης των Η.Ε. (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 , και στρέφεται εναντίον προσώπων ή ιδιοκτησίας που μεταφέρονται με ένα άλλο σκάφος

ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ: Η διάπραξη τέτοιων ενεργειών από της αρχές ενός κράτους για την άσκηση των καθηκόντων τους όπως: Εντολή κατασχέσεως πλοίου, το οποίο μεταφέρει παράνομα εμπορεύματα ή σκάφος το οποίο έχει εισέλθει παράνομα στα χωρικά ύδατα.

ΕΤΥΜΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ: Η λέξη «πειρατής» προέρχεται από την λατινική λέξη pirata, δηλαδή «ληστής, που είναι στις θάλασσες για να επιτεθεί σε πλοία,». Δεν πρέπει ο πειρατής να συγχέεται με τον Κουρσάρο διότι ο δεύτερος λαμβάνει εξουσιοδότηση από το κράτος του για την διάπραξη πειρατικών ενεργειών εναντίον αντιπάλων ενώ ο πρώτος διαπράττει πειρατικές ενέργειες εν καιρώ ειρήνης για την απόσπαση πολύτιμων αγαθών.



Η μαύρη σημαία με την νεκροκεφαλή είναι ένα σύμβολο το οποίο προήλθε από την τέχνη. Η χρήση αυτού του συμβόλου από τους πειρατές δεν θα ήταν συνετή κίνηση διότι παλαιότερα η ποινή που υπήρχε για τους πειρατές ήταν εκτέλεση.

1.2 ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ Ή ΕΝΟΠΛΗ ΛΗΣΤΕΙΑ ;

Πολλές φορές οι δύο έννοιες συγχέονται λανθασμένα

ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

Πειρατεία θεωρείται οποιαδήποτε από τις ακόλουθες πράξεις:

α) οποιεσδήποτε παράνομες πράξεις βίας ή κράτησης ή οποιαδήποτε πράξη καταστροφής που διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ενός ιδιωτικού πλοίου ή ενός ιδιωτικού αεροσκάφους και κατευθύνεται:

(i) στην ανοικτή θάλασσα, έναντι άλλου πλοίου ή αεροσκάφους, ή κατά προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων επί του πλοίου ή του αεροσκάφους .

II) έναντι πλοίου, αεροσκάφους, προσώπων ή περιουσίας σε χώρο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε Κράτους

β) κάθε πράξη εκούσιας συμμετοχής στη λειτουργία πλοίου ή αεροσκάφους με γνώση γεγονότων που την καθιστούν πειρατικό πλοίο ή αεροσκάφος.

γ) κάθε πράξη υποκίνησης ή σκόπιμης διευκόλυνσης πράξης που περιγράφεται στο στοιχείο α) ή β).

ΕΝΟΠΛΗ ΛΗΣΤΕΙΑ

Άρθρο 380 - Ποινικός Κώδικας – Ληστεία

1. Όποιος με σωματική βία εναντίον προσώπου ή με απειλές ενωμένες με επικείμενο κίνδυνο σώματος ή ζωής αφαιρεί από άλλον ξένο (ολικά ή εν μέρει) κινητό πράγμα ή τον εξαναγκάζει να του το παραδώσει για να το ιδιοποιηθεί παρανόμως, τιμωρείται με κάθειρξη. Η τέλεση της πράξης του προηγούμενου εδαφίου με κάλυψη ή αλλοίωση των χαρακτηριστικών του προσώπου του δράστη συνιστά επιβαρυντική περίπτωση. Αν ο υπαίτιος της πράξεως αυτής έφερε πολεμικό τυφέκιο ή πυροβόλο όπλο που φέρει φυσίγγιο των 40 χιλιοστών και άνω ή πολυβόλο ή υποπολυβόλο ή χειροβομβίδα ή εκρηκτικό μηχανισμό ή βαρύ όπλο ή όπλο πυροβολικού, τιμωρείται με κάθειρξη τουλάχιστον δέκα ετών.

2. Αν από την πράξη προήλθε ο θάνατος κάποιου προσώπου ή βαριά σωματική βλάβη ή αν η πράξη εκτελέστηκε με ιδιαίτερη σκληρότητα εναντίον προσώπου ή αν ο δράστης έκανε χρήση πολεμικού τυφεκίου ή πυροβόλου όπλου που φέρει φυσίγγιο των 40 χιλιοστών και άνω ή πολυβόλου ή υποπολυβόλου ή χειροβομβίδας ή εκρηκτικού μηχανισμού ή βαρέως όπλου ή όπλου πυροβολικού, επιβάλλεται ισόβια κάθειρξη.

3. Οι ίδιες ποινές (παρ. 1 και 2) επιβάλλονται σ' εκείνον που καταλήφθηκε επ' αυτοφώρω να κλέβει και μεταχειρίζεται σωματική βία εναντίον προσώπου ή απειλές ενωμένες με επικείμενων κίνδυνο σώματος ή ζωής για να διατηρήσει το κλοπιμαίο.

1.3 Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΣΤΑ ΑΡΧΑΙΑ ΧΡΟΝΙΑ

Η πειρατεία στην μεσόγειο θάλασσα είναι ίσως η αρχαιότερη καταγεγραμμένη δραστηριότητα πειρατείας παγκοσμίως. Γι' αυτήν έχουν αναφερθεί ο Όμηρος ,ο Ηρόδοτος , ο Θουκυδίδης κ.α. Η ιστορία της πειρατείας ξεκινάει ταυτόχρονα με την ιστορία της ναυτιλίας όταν οι Έλληνες, οι Αιγύπτιοι και άλλοι λαοί ξεκίνησαν εμπορικές δραστηριότητες δια θαλάσσης. Το σίγουρο είναι ότι τα πρώτα περιστατικά πειρατείας έγιναν στην Μεσόγειο Θάλασσα διότι:

-Υπήρχε ναυτική πείρα σχεδόν από όλους τους πολιτισμούς στην Μεσόγειο

-Ο πληθυσμός αυξανόταν, η πατρώα γη ήταν πετρώδης και η αλιεία δεν αρκούσε από μόνη της.

-Τα πλοία έπλεαν κοντά στην στεριά και ήταν ευάλωτα από πειρατικές επιθέσεις.

Η πρώτη επιχείρηση για την καταστολή (Γαβίνειος νόμος) της πειρατείας έγινε το 67 π.Χ. από τους Ρωμαίους και οδήγησε την οριστική εκκαθάριση όλων των πειρατών από την Μεσόγειο, παρόλο που η Ρώμη διέθετε την μικρότερη ναυτική παράδοση.

Η επιχείρηση διήρκεσε λιγότερο από τρεις μήνες και χρησιμοποιήθηκαν 500 πλοία, 120.000 στρατιώτες και 6.000 τάλαντα ποσό μεγαλύτερο του μισού ετήσιου προϋπολογισμού των Η.Π.Α και είχε ως αποτέλεσμα την καταστροφή 120 πειρατικών βάσεων , καταστροφή 500 πειρατικών πλοίων , και θάνατος ή αιχμαλωσία 10.000 πειρατών. Πολλοί άλλοι έκαψαν τα πλοία τους και διέφυγαν στην στεριά ή έγιναν πληροφοριοδότες με αντάλλαγμα την ελευθερία τους.

Τα επόμενα χρόνια η ναυσιπλοΐα στην Μεσόγειο συνεχιζόταν χωρίς κανένα πρόβλημα και οι συνεχείς προσπάθειες αναβίωσής της καταστέλλονταν από το Ρωμαϊκό ναυτικό με μεγάλη ευκολία.

Η επανεμφάνιση της έγινε κατά την κρίση του 3^{ου} αιώνα από επιδρομές Γότθων και Ερουλων.

1.4 Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΟΚΡΑΤΙΑΣ

Μετά την Άλωση της Κωνσταντινούπολης το 1453 οι Οθωμανοί περνούν στην επίθεση στο Αιγαίο. Από τις αρχές του 16ου αιώνα και ως το 1537, το Αιγαίο υποφέρει από τις λεηλασίες του Μπαρμπαρόσα, Βορειοαφρικανού Μουσουλμάνου πειρατή Ελληνικής καταγωγής, που είχε μπει στην υπηρεσία του Σουλτάνου. Ληλατεί περίπου 80 παραθαλάσσιες πόλεις και μεταφέρει στα σκλαβοπάζαρα γύρω στους 30.000 ανθρώπους. Νησιά όπως η Αίγινα, τα Ψαρά, η Κύθνος, η Ικαρία και η Σάμος δέχονται τεράστια δημογραφικά πλήγματα.

Μετά το 1537, όταν δηλαδή καταλαμβάνεται και το Δουκάτο της Νάξου, αρχίζουν οι προσπάθειες επανεποικισμού από την Πύλη. Με αυτή τη νίκη το Αιγαίο γίνεται Τουρκική λίμνη και, ως τη ναυμαχία της Ναύπακτου το 1571, η πειρατεία είναι σαφώς ηπιότερη και πιο ελεγχόμενη. Με την ήττα του Τουρκικού στόλου από τους συνασπισμένους χριστιανικούς πληθυσμούς το 1571 αλλάζει πάλι το σκηνικό στο Αιγαίο. Ο Οθωμανικός στόλος για προληπτικούς λόγους αποσύρεται στα Δαρδανέλια, ενώ χριστιανοί πειρατές κάνουν την εμφάνισή τους στην περιοχή, ασκώντας πειρατεία παράλληλα με μουσουλμάνους, Βορειοαφρικανούς και Οθωμανούς πειρατές.

Οι χριστιανοί πειρατές βρίσκονται συνήθως στην υπηρεσία του Πάπα, των Ισπανών και των Μεδίκων. Παρά την έντονη πειρατική δράση στα 30 χρόνια που ακολουθούν ως τις αρχές του 17ου, ξεκινούν πιο συστηματικά ο επανεποικισμός, με πρωτοβουλία κατά κύριο λόγο της Πύλης, από χριστιανικούς πληθυσμούς, Ελληνικούς και Αλβανικούς, καθώς και η οικιστική ανοικοδόμηση στο Αιγαίο.

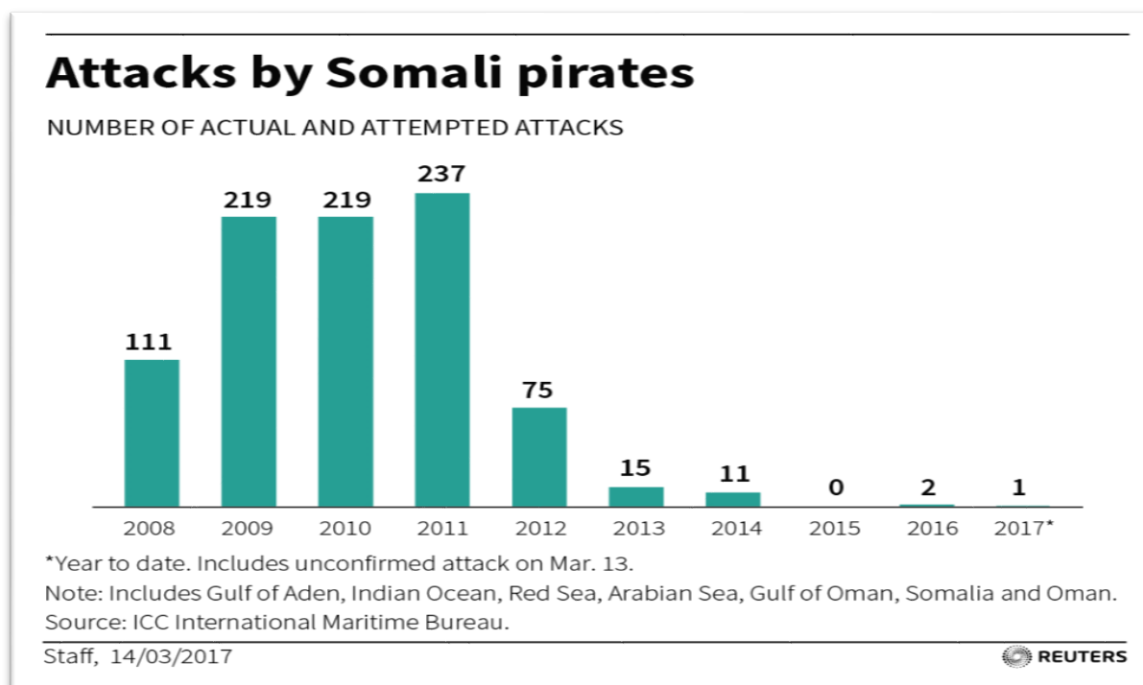
Ο 17ος αιώνας χαρακτηρίζεται από τη μεγάλη Βενετοοθωμανική σύγκρουση, με επίκεντρο πλέον το νησί της Κρήτης. Στο πλαίσιο των Βενετοοθωμανικών πολέμων, πολλοί πειρατές, ανάμεσά τους και ντόπιοι νησιώτες, χρησιμοποιούνται εκατέρωθεν ως ένας διαφορετικός τρόπος ναυτικού πολέμου. Στον αιώνα αυτό τρεις κυριαρχίες λειτουργούν παράλληλα και ανταγωνιστικά στο Αιγαίο: των Οθωμανών, των Βενετών και των πειρατών. Αυτή η ρευστή κατάσταση διαμορφώνει ένα πλαίσιο αυτονομίας για τα νησιά του Αιγαίου. Αναπτύσσεται ένα δια νησιωτικό πλέγμα επικοινωνίας και εμπορικής κίνησης, που συνυφαίνεται με την πειρατεία.

1.5 ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΚΑΙ Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ ΣΤΟΝ ΚΟΛΠΟ ΤΟΥ ΑΝΤΕΝ

Μετά το ξέσπασμα του εμφυλίου πολέμου στην Σομαλία το 1991, το ναυτικό της αποδυναμώθηκε και ξένες, κυρίως δυτικές εταιρίες αποφάσισαν να ξεκινήσουν επιχειρηματικές δραστηριότητες στα χωρικά ύδατα της χώρας παράνομα. Αυτές οι δραστηριότητες ήταν κυρίως αλιεία με υπερσύγχρονα πλοία και πόντιση ιατρικών, πυρηνικών και βιομηχανικών αποβλήτων μειώνοντας δραματικά την θαλάσσια πανίδα και οδηγώντας τους ντόπιους ψαράδες σε απόγνωση.

Τα πρώτα κρούσματα που καταγράφηκαν δεν ήταν πειρατείας αλλά επιθέσεων θέλοντας έτσι να εκδιώξουν τα αλιευτικά πλοία που αλώνιζαν ανενόχλητα στην περιοχή τους. Παρά τις επιθέσεις των ψαράδων στα πλοία, οι αλιευτικές εταιρίες συνέχισαν τις δραστηριότητές τους, κάνοντας έτσι τους ντόπιους ψαράδες να αποφασίσουν ομόφωνα την κατάληψη των πλοίων και φέροντας το αρχαίο φαινόμενο της πειρατείας ξανά στην επιφάνεια.

Η πρώτη οργανωμένη επίθεση έγινε από σομαλούς πειρατές το 2005 κατά την δεύτερη φάση του Σομαλικού εμφυλίου πολέμου σε πλοίο LPG σημαίας ΧΟΝΚ ΚΟΝΓΚ αποσπώντας από τον πλοιοκτήτη το πόσο των 315.000\$ για την απελευθέρωση πληρώματος, φορτιού και πλοίου.



ΠΗΓΗ REUTERS: Στον πίνακα βλέπουμε τον αριθμό των επιθέσεων από σομαλούς πειρατές να αυξάνεται σημαντικά μετά το 2008 και να μειώνεται δραστικά το έτος 2012 εξ αιτίας των ισχυρών στρατιωτικών δυνάμεων στην περιοχή και την καθιέρωση ενόπλων και μη φρουρών σχεδόν σε όλα τα πλοία που πλέουν στην περιοχή.

Εν συνεχεία ντόπιοι φύλαρχοι αντιλήφθηκαν τα τεράστια κέρδη που μπορούν να αποκομίσουν από την πειρατεία, εξοπλίστηκαν με στρατιωτικά τυφέκια, γρηγ, και ταχύτατα βαρκάκια (skiffs) για να κάνουν τις επιθέσεις περισσότερο αποτελεσματικές. Μετά την πλέον επιτυχή έκβαση της πρώτης πειρατείας των φύλαρχων ανέβασαν το επίπεδο ένα σκαλοπάτι παραπάνω αγοράζοντας σκάφη Μάνες (motherships), έχοντας έτσι την δυνατότητα να στοχεύουν πλοία σε μεγάλη απόσταση από την ακτογραμμή και για να κάνουν την δουλειά τους ανενόχλητοι κάτω από την μύτη της σομαλικής ακτοφυλακής.

Τα τελευταία χρόνια η πειρατεία στον κόλπο του Άντεν έχει μειωθεί λόγω της ισχυρής στρατιωτικής παρουσίας στην περιοχή και της καθιέρωσης αποτρεπτικών μέσων από τους ναυτικούς. Παρόλα αυτά παλαιότερα περιστατικά πειρατείας μας έχουν δείξει ότι αυτό το φαινόμενο μπορεί να αναζωπυρωθεί ανά πάσα στιγμή.

1.6 ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΣΕ ΑΛΛΑ ΚΡΑΤΗ

Εκτός από τον κόλπο του Άντεν το φαινόμενο έχει ισχυρή παρουσία στην δυτική Αφρική, σε χώρες της Ασίας και σε χώρες της λατινικής Αμερικής.

ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ

Η πειρατεία στην δυτική Αφρική ενδυναμώθηκε όταν ανέλαβε καθήκοντα προέδρου ο Μουχάμαντου Μπουχάρι το 2015. Η παραστρατιωτική οργάνωση NIGER DELTA AVENGERS (ΤΙΜΩΡΟΙ ΤΟΥ ΔΕΛΤΑ ΝΙΓΗΡΑ) κατηγορήθηκε για αρκετές επιθέσεις από την αρχή του έτους με κύριο αίτημα τον δικαιότερο διαμοιρασμό του πλούτου της χώρας στους πολίτες. Η πειρατεία στην δυτική Αφρική επηρεάζεται σε μεγάλο ποσοστό από την μαύρη αγορά. Η οικονομία της Νιγηρίας βασίζεται στην εξαγωγή πετρελαίου και έτσι η κλοπή του είναι πολύ κερδοφόρα. Παρ'όλο που το 95% της οικονομίας βασίζεται στο αργό πετρέλαιο, βρίσκεται πολύ χαμηλά στην κατάταξη 156 από 187 σε θέμα ανάπτυξης κάνοντάς την μια από τις φτωχότερες χώρες παγκοσμίως.

Οι πειρατές στοχεύουν κυρίως πλοία τάνκερ αποσπώντας ολόκληρο ή μέρος του φορτίου με σκοπό την πώλησή του στην μαύρη αγορά. Αξίζει να σημειωθεί ότι το κράτος της Νιγηρίας απαγόρευε ρητά την πρόσληψη ξένων ενόπλων φρουρών στα χωρικά της ύδατα διότι θεωρούσε ότι το πολεμικό ναυτικό προστατεύει τα πλοία πιο αποτελεσματικά.

Σύμφωνα με των Matt Walje (ειδικός σε θέματα πειρατείας) η Νιγηρία θεωρείται το πιο επικίνδυνο μέρος για τους ναυτικούς επειδή χρησιμοποιούν περισσότερη βία σε σχέση με άλλες εθνικότητες. Σε μια επίθεση που σημειώθηκε στα μέσα του 2016 η ανταλλαγή πυρών μεταξύ ενόπλων φρουρών και πειρατών κράτησε περίπου 20 λεπτά. Τα στοιχεία της μη κυβερνητικής οργάνωσης OCEANS BEYOND PIRACY αποκαλύπτουν ότι στο πρώτο πεντάμηνο του 2016 έγιναν περισσότερες απαγωγές από ότι σε όλο το έτος 2015 με τους απαχθέντες να ξεπερνούν τους 40.

ΑΣΙΑ

Στην αχανή ήπειρο της Ασίας η πειρατεία αρχίζει και γίνεται ολοένα και πιο έντονη. Συγκεκριμένα στο Malacca strait οι επιθέσεις αυξήθηκαν σε μεγάλο ποσοστό το 2017. Το προφίλ των Ασιατών πειρατών είναι τελείως διαφορετικό από των σομαλών και των νιγηριανών. Συνήθως δεν κρατούν τους ναυτικούς ομήρους για λύτρα αλλά επιβιβάζονται στο πλοίο με σκοπό την κλοπή (κάβων, μπιγιάς, χρημάτων, ηλεκτρονικών συσκευών, χρημάτων, λιπαντικών κ.α.). π.χ. στο Μπαγκλαντές και στην Ινδονησία επιβιβάζονται κυρίως νυχτερινές ώρες και σε αγκυροβόλι, ώστε να μην γίνουν αντιληπτοί από το πλήρωμα .



ΠΗΓΗ MARITIME CYPRUS: Τα περιστατικά ένοπλης ληστείας στην Ασία είναι 18 ενώ πειρατείας μόλις 2 στο πρώτο τρίμηνο του 2017

Το τελευταίο διάστημα οι πειρατές στοχεύουν μικρά δεξαμενόπλοια με σκοπό να αποσπάσουν ολόκληρο ή μέρος του φορτίου με την βοήθεια ναυτικών πρακτόρων ακόμα και των αρχών της χώρας. Το αργό πετρέλαιο στην μαύρη αγορά κοστίζει 50% λιγότερο, γι' αυτό η κλοπή του είναι μια πολύ επικερδής δραστηριότητα. Πρέπει να αναφερθεί ότι η επάνδρωση των πλοίων με ένοπλους φρουρούς στην Ασία δεν απαγορεύεται αλλά είναι πολύ σπάνια λόγω του χαμηλού ρίσκου πλοίου φορτίου και πληρώματος. Κυρίως στο Μπαγκλαντές τα πλοία επανδρώνονται με ομάδα security σε αγκυροβόλια για την αποφυγή κλοπών κάβων, χρωμάτων και λιπαντικών.

ΛΑΤΙΝΙΚΗ ΑΜΕΡΙΚΗ ΚΑΙ ΜΕΞΙΚΟ

Τα περιστατικά πειρατείας στο Μεξικό και στην Λατινική Αμερική είναι πολύ σπάνια. Συνήθως οι πειρατές προσεγγίζουν μικρά ιστιοφόρα ή τουριστικά σκάφη ζητώντας νερό αλλά ληστεύουν τους επιβαίνοντες. Έχουν καταγραφεί μόνο 2 περιστατικά απαγωγής σε αυτές τις περιοχές με σκοπό την διαφυγή τους και ελευθερώνοντας ομήρους αμέσως μόλις φτάσουν στην στεριά .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΟΙ ΑΡΙΘΜΟΙ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

ΣΟΜΑΛΙΑ : Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία που εκδίδονται από την Παγκόσμια Τράπεζα σε μια δήλωση που κυκλοφόρησε από την πρωτεύουσα της Σομαλίας (Μογκαντίσου) στις 11 Απριλίου του 2013, έχουν καταληφθεί στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας 149 εμπορικά πλοία από το 2005 και έχουν τεθεί υπό κράτηση 3741 άτομα με μέσο όρο κράτησης τρία χρόνια, **97** ναυτικοί σκοτώθηκαν ως αποτέλεσμα των επιθέσεων των Σομαλών πειρατών.

Σε λεπτομερή ετήσια στοιχεία, πανομοιότυπες πηγές δείχνουν ότι οι πειρατικές επιθέσεις σε πλοία κατά την περίοδο 1991-2006 εκτιμήθηκαν σε μόλις 30. Ενώ δεν υπήρξαν περισσότερες από 10 επιθέσεις το 2004, διπλασιάστηκαν το 2007 και τριπλασιάστηκαν το 2008 .Η Washington Post ανέφερε τον Μάιο του 2013 ότι ο αριθμός των ομήρων από πειρατές μόνο το 2009 ήταν 46, και έφτασε 47 το 2010, μειώθηκε σε 25 το 2011.

Με έκθεση που εκδόθηκε από την Ευρωπαϊκή ναυτική δύναμη που είναι επιφορτισμένη με την καταπολέμηση της πειρατείας στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, υπάρχει μια απότομη μείωση του αριθμού των πλοίων που έχουν καταληφθεί από Σομαλούς πειρατές τον Νοέμβριο του 2011 (12 επιθέσεις) με τον Νοέμβριο του 2010 που καταγράφηκαν 35 επιθέσεις .

Ο ανταποκριτής ασφαλείας BBC Frank Gardner αναφέρει ότι ο λόγος της μείωσης οφείλεται εν μέρει σε ορισμένα μέτρα ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης της αύξησης του αριθμού των ένοπλων φρουρών επί του σκάφους.

ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ: Το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο, δήλωσε ότι πειρατικές επιθέσεις στα ανοικτά των ακτών της Νιγηρίας αυξήθηκαν κατά ένα τρίτο(2013), καθώς τα πλοία που πλέουν στον Κόλπο της Γουινέας, απειλούνται συνεχώς από συμμορίες που θέλουν να αρπάξουν φορτία και να απαγάγουν τα πληρώματα για λύτρα. Έχουν σημειωθεί τέσσερις ξεχωριστές επιθέσεις κοντά στην Ακτή Ελεφαντοστού το 2013, έναντι τριών το 2012.

Σε μια ξεχωριστή έκθεση που κυκλοφόρησε την περασμένη εβδομάδα, η εταιρεία Intelligence της Δανίας υπολογίζει ότι πειρατικές συμμορίες έχουν κλέψει 117 χιλ. τόνους προϊόντων πετρελαίου αξίας περίπου εκατό εκατομμύρια δολάρια στον Κόλπο της Γουινέας από το 2010.

2.1 IMO ΚΑΙ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

IMO:INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ)

Η απειλή που προκαλείται από την πειρατεία και την ένοπλη ληστεία κατά των πλοίων βρίσκεται στην ατζέντα του IMO από τις αρχές της δεκαετίας του 1980. Στα

τέλη της δεκαετίας του 1990 και στις αρχές της δεκαετίας του 2000, δόθηκε έμφαση στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας και στα στενά της Μαλάκα και Σιγκαπούρης. Πιο πρόσφατα, από το 2005, ο IMO επικεντρώθηκε στην πειρατεία στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, στον Κόλπο του Άντεν και στον ευρύτερο Ινδικό Ωκεανό και εφαρμόζει επί του παρόντος μια στρατηγική για την ενίσχυση της ασφάλειας στη ναυτιλία της Δυτικής και Κεντρικής Αφρικής. Ο Οργανισμός, με την υποστήριξη και τη συνεργασία του ναυτιλιακού κλάδου, έχει με την πάροδο των χρόνων αναπτύξει και υιοθετήσει μια σειρά αντιπειρατικών μέτρων, τα οποία συνέβαλαν στην άμβλυση των αρνητικών επιπτώσεων της παγκόσμιας πειρατείας. Οι πληροφορίες σχετικά με τις πράξεις πειρατείας και ένοπλης ληστείας κατά πλοίων είναι διαθέσιμες στο κοινό (υπό την προϋπόθεση καταχώρισης) στη μονάδα πειρατείας και ένοπλης ληστείας του IMO στο πλαίσιο του Παγκόσμιου Ολοκληρωμένου Συστήματος Πληροφοριών Ναυτιλίας (GISIS) του Οργανισμού.

Επιπλέον, ο IMO παρέχει βοήθεια στα κράτη μέλη που επιδιώκουν να αναπτύξουν τα δικά τους εθνικά ή περιφερειακά μέτρα για την αντιμετώπιση της απειλής της πειρατείας, της ένοπλης ληστείας κατά των πλοίων και άλλων παράνομων θαλάσσιων δραστηριοτήτων, εφόσον και όταν τους ζητηθεί. Αυτή ήταν η περίπτωση του κώδικα δεοντολογίας για την καταστολή της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας κατά των πλοίων στον δυτικό Ινδικό Ωκεανό και στον κόλπο του Άντεν (κώδικας δεοντολογίας του Τζιμπουτί), που συμφωνήθηκε μεταξύ των χωρών του Δυτικού Ινδικού Ωκεανού και την παράνομη ναυτιλιακή δραστηριότητα στη Δυτική και Κεντρική Αφρική, στον Κόλπο της Γουινέας.

Ο IMO δεν λαμβάνει θέση σχετικά με τη μεταφορά όπλων επί των πλοίων. Είναι ευθύνη των επιμέρους κρατών σημαίας και των παράκτιων κρατών να καθορίσουν εάν η χρήση του προσωπικού ένοπλης ασφάλειας PSC's είναι κατάλληλη, νόμιμη και υπό ποιες προϋποθέσεις. Ο Οργανισμός έχει εκδώσει οδηγίες προς τις σημαίες, τα λιμάνια και τα παράκτια κράτη, καθώς και στους εφοπλιστές και τους πλοιοκτήτες σχετικά με τη χρήση του PSC's σε πλοία στην περιοχή υψηλού κινδύνου του Δυτικού Ινδικού Ωκεανού και στον κόλπο του Άντεν, πέραν της καθοδήγησης για τις ιδιωτικές εταιρείες θαλάσσιας ασφάλειας. Για τις τελευταίες κατευθυντήριες γραμμές που υιοθετήθηκαν από τον IMO σχετικά με τα PSC's και άλλα θέματα που σχετίζονται με την πειρατεία.

2.2 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) παρέχει το πλαίσιο για την καταστολή της πειρατείας στο πλαίσιο του διεθνούς δικαίου, ιδίως στα άρθρα 100 έως 107 και 110. Το Συμβούλιο Ασφαλείας επανειλημμένα επιβεβαίωσε ότι «το διεθνές δίκαιο, στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας της 10ης Δεκεμβρίου 1982 («Σύμβαση»), ορίζει το νομικό πλαίσιο που ισχύει για την καταπολέμηση της πειρατείας και της ένοπλης

ληστείας στη θάλασσα, καθώς και άλλες θαλάσσιες δραστηριότητες »(απόφαση 1897 2009), που εγκρίθηκε στις 30 Νοεμβρίου 2009). Το άρθρο 100 της UNCLOS ορίζει ότι "Τα κράτη συνεργάζονται στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό στην καταστολή της πειρατείας στην ανοικτή θάλασσα ή σε οποιοδήποτε άλλο μέρος εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους".

Η Γενική Συνέλευση έχει επίσης επανειλημμένα ενθαρρύνει τα κράτη να συνεργάζονται για την αντιμετώπιση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στη θάλασσα, στα ψηφίσματά του για τους ωκεανούς και το δίκαιο της θάλασσας. Για παράδειγμα, στο ψήφισμά του 64/71 της 4ης Δεκεμβρίου 2009, η Γενική Συνέλευση αναγνώρισε "τον κρίσιμο ρόλο της διεθνούς συνεργασίας σε παγκόσμιο, περιφερειακό, υποπεριφερειακό και διμερές επίπεδο για την καταπολέμηση, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, απειλών για την ασφάλεια στη θάλασσα.

Το τμήμα θαλάσσιων υποθέσεων και το δίκαιο της θάλασσας, ως γραμματεία της UNCLOS, έχει εντολή να παρέχει πληροφορίες και συμβουλές σχετικά με την ενιαία και συνεπή εφαρμογή των διατάξεων της UNCLOS, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν την καταστολή της πειρατείας. Έχει επίσης εντολή να παρέχει πληροφορίες σχετικά με τις σχετικές εξελίξεις στους ωκεανούς και το δίκαιο της θάλασσας στη Γενική Συνέλευση, καθώς και στη συνάντηση των συμβαλλομένων μερών της UNCLOS, στις ετήσιες εκθέσεις του Γενικού Γραμματέα για τους ωκεανούς και του νόμους της θάλασσας. Οι εκθέσεις αυτές παρέχουν ενημερωμένες πληροφορίες σχετικά με τις εξελίξεις όσον αφορά την πειρατεία και άλλα εγκλήματα στη θάλασσα.

United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS): Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS), που ονομάζεται επίσης Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας ή η Συνθήκη για το δίκαιο της θάλασσας, είναι η διεθνής συμφωνία που προέκυψε από την τρίτη διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS III) που διεξήχθη μεταξύ του 1973 και του 1982. Η σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας ορίζει τα δικαιώματα και τις ευθύνες των εθνών σε σχέση με τη χρήση των ωκεανών στον κόσμο, καθορίζοντας κατευθυντήριες γραμμές για τις επιχειρήσεις, το περιβάλλον και τη διαχείριση των θαλάσσιων φυσικών πόρων. Η σύμβαση, που συνήφθη το 1982, αντικατέστησε τέσσερις συνθήκες 1958. Η UNCLOS τέθηκε σε ισχύ το 1994, ένα χρόνο μετά τη Γουιάνα έγινε το 60ο έθνος που επικύρωσε τη συνθήκη

2.3 Διεθνές Γραφείο Ναυσιπλοΐας, (International Maritime Bureau), (IMB)

Το Διεθνές Γραφείο Ναυσιπλοΐας (IMB) είναι ένα εξειδικευμένο τμήμα του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου (μη κερδοσκοπικός οργανισμός) που ιδρύθηκε το 1981 και λειτουργεί για την καταπολέμηση όλων των μορφών θαλάσσιων εγκλημάτων και παρατυπιών.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) προέτρεψε μεταξύ άλλων τις κυβερνήσεις και τους οργανισμούς να συνεργάζονται και να ανταλλάσσουν πληροφορίες μεταξύ τους με σκοπό τη διατήρηση και την ανάπτυξη μιας συντονισμένης δράσης για την καταπολέμηση της απάτης στη θάλασσα. Το IMB έχει

μνημόνιο συμφωνίας με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τελωνείων (WCO) και έχει καθεστώς επιτήρησης από την Interpol.

Το κύριο καθήκον του ΙΜΒ είναι να προστατεύσει την ακεραιότητα του διεθνούς εμπορίου αναζητώντας απάτες και παραλείψεις. Για περισσότερα από 25 χρόνια έχει χρησιμοποιήσει τις γνώσεις, την εμπειρία και την πρόσβαση σε μεγάλο αριθμό επαφών παγκοσμίως εντοπίζοντας και διερευνώντας απάτες και νέες εγκληματικές μεθόδους -τάσεις επισημαίνοντας απειλές για το εμπόριο που θα μπορούσαν να εμφανιστούν στο μέλλον.

2.4 Σύμβαση για την καταστολή των παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA)

Η SUA ποινικοποιεί τα ακόλουθα:

-Καταστροφή πλοίου η φορτίου η οποιαδήποτε άλλη πράξη που κατά τρόπο θέτει σε κίνδυνο την ασφαλή ναυσιπλοΐα.

-Τοποθέτηση επί του πλοίου ουσίας ή μηχανισμού που μπορεί να προκαλέσει βλάβη και απώλεια ζωής

-Πρόκληση εσκεμμένης βλάβης σε εγκατάσταση του πλοίου με σκοπό την μη αποτελεσματική λειτουργία του

-Γνωστοποίηση πληροφοριών που είναι γνωστό ότι είναι ψευδείς, θέτοντας έτσι σε κίνδυνο την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας ενός πλοίου

-Συνέργεια προσώπου σε κάποιο από τα παραπάνω

-Παραμπόδιση της λειτουργίας του πλοίου με οποιονδήποτε τρόπο

Η Συνέλευση έχει 166 κράτη, τα οποία περιλαμβάνουν 164 κράτη μέλη του ΟΗΕ συν τα Νησιά Κουκ και το Νιούε. Τα 166 κράτη αντιπροσωπεύουν το 94,5% της ολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Ακολουθούν τα 29 κράτη μέλη του ΟΗΕ που δεν είναι μέλη της Σύμβασης. Ένας αστερίσκος δίπλα στο κράτος δείχνει ότι διαθέτει ακτογραμμή:

Αγκόλα *,Μπελίζε *,Μπουτάν, Μπουρούντι ,Καμερούν *, Δημοκρατία Κεντρικής Αφρικής, Τσαντ, Κολομβία*, Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό*, Ανατολικό Τιμόρ*, Ερυθραία *, Γκαμπόν *, Αίτη*, Ινδονησία *, Κιργιζιστάν, Μαλαισία *, Νεπάλ, Βόρεια Κορέα*, Παπούα Νέα Γουινέα* , Ρουάντα, Σιέρρα Λεόνε*, Νησιά του Σολομώντα*,Σομαλία *, Νότιο Σουδάν, Σουρινάμ *, Ταϊλάνδη*,Βενεζουέλα* Ζάμπια, Ζιμπάμπουε,

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΩΝ ΠΕΙΡΑΤΩΝ

Σε αυτό το κεφάλαιο θα αναλυθούν τα είδη πειρατών που υπάρχουν καθώς και ο οπλισμός, οι συνήθειες και ο τρόπος δράσης τους.

Ντόπιοι ψαράδες: Αυτή η κατηγορία πειρατών είναι η πιο συχνή παγκοσμίως. Πολλοί ψαράδες οι οποίοι δεν μπορούν να βγάλουν τα προς το ζην καταφεύγουν στην πειρατεία. Στην Σομαλία όταν άρχισαν τα πρώτα κρούσματα οι πειρατές όχι μόνο έπαιρναν λύτρα από πλοιοκτήτες για τα πλοία και τους ναυτικούς αλλά λήστευαν από ντόπιους σομαλούς ψαράδες την ψάρια τους, καύσιμα κ.α. Το Σομαλικό κράτος έλαβε υπόψη το πρόβλημα εξοπλίζοντάς τους με πολεμικά τυφέκια τύπου AK47. Τελικά αποδείχθηκε ότι ο οπλισμός των ψαράδων αντί να πατάξει την πειρατεία έφερε τα αντίθετα αποτελέσματα. Γνώριζαν πολύ καλά ότι η πειρατεία μπορεί να τους αποδώσει πάρα πολλά χρήματα και έτσι ξεκίνησαν αυτή την δραστηριότητα. Θα μπορούσαμε να αποκαλέσουμε τους ψαράδες οπορτουνιστές αφού δεν οργανώνουν τα χτυπήματα τους, ούτε έχουν γνώσεις στο αντικείμενο. Ανεβαίνουν σε πλοία μόνο όταν οι συνθήκες για αυτούς είναι ευνοϊκές π.χ. χαμηλό freeboard, χαμηλός κυματισμός. Συνήθως δεν είναι και τόσο αποτελεσματικοί λόγω της έλλειψης γνώσεων που έχουν στον χειρισμό των όπλων και στο πώς λειτουργούν τα πλοία.

Επαγγελματίες πειρατές: Είναι οργανωμένοι και απαρτίζονται από μικρές ομάδες όπου το κάθε μέλος έχει γνώσεις επάνω στο αντικείμενο. Είναι εξοπλισμένοι με πολεμικά τυφέκια, χειροβομβίδες, αντιαρματικά τύπου irg καθώς και συστήματα ais, vhf, mf για την παρακολούθηση των πλοίων. Επίσης έχουν και Motherships (Μάννες) που τους επιτρέπουν να επιτίθενται σε πλοία σε αρκετά μεγάλη απόσταση από την ακτογραμμή και φυσικά χωρίς να γίνονται αντιληπτοί από την ακτοφυλακή. Όταν εντοπίσουν έναν πιθανό στόχο (πλοίο) πριν επιτεθούν λαμβάνουν σημαντικές πληροφορίες μέσω του συστήματος AIS* (*AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM*) σύστημα αυτόματης αναγνώρισης και την υπηρεσία marine traffic (όπως τύπος φορτίου, εάν έχει ένοπλους φρουρούς, freeboard,) αλλά και πληροφορίες όπως εθνικότητα πλοίου και πλοιοκτήτη μέσω διαδικτύου.

Η τελευταία κατηγορία είναι απλοί πολίτες οι οποίοι μπορεί έχουν κάποια χρέη στον φύλαρχο και απαγάγουν κάποιο μέλος της οικογενείας του οφειλέτη. Υπό την απειλή της σωματικής ακεραιότητας του απαχθέντος μέλους, ο φύλαρχος απαιτεί τη καταβολή υπέρογκου ποσού για την απελευθέρωση του πρώτου. Κατά συνέπεια ο οφειλέτης για την αποπληρωμή του χρέους που έχει ορίσει ο φύλαρχος, στρέφεται στην πειρατεία. **Λόγω της απελπισίας και της θλίψης που αισθάνεται κατά την γνώμη μου τον κατατάσσει στην πιο επικίνδυνη κατηγορία πειρατή από όλες.**

3.1 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΕΙΡΑΤΩΝ

MOTHERSHIPS Ή MANES: Οι μάνες χρησιμοποιούνται από τους πειρατές για:

-Την αύξηση της απόστασης των επιθέσεων από την ακτογραμμή διότι τα εμπορικά πλοία πλέουν όσο το δυνατόν πιο μακριά από τις ακτές της Σομαλίας.

-Αύξηση των ευκαιριών κατάληψης όλο και μεγαλύτερων πλοίων.

-Χρήση των motherships σαν βάση για αποθήκευση όπλων, skiffs , συστημάτων radar/ais και για την ενδιαίτησή τους καθώς παραμένουν στα ανοιχτά για μεγάλα χρονικά διαστήματα.

Συνήθως οι μανές είναι παλιά αλιευτικά πλοία και μικρά motor ships. Τον τελευταίο καιρό έχει παρατηρηθεί ότι οι πειρατές έχουν αρχίσει να χρησιμοποιούν τα πλοία τα οποία είναι ήδη υπό κατάληψη.



Στην φωτογραφία μπορούμε να διακρίνουμε ένα mothership που ρυμουλκεί 3 skiffs στον κόλπο του Άντεν

SKIFFS: Είναι βάρκες μικρών διαστάσεων με μια εξωλέμβια μηχανή συνήθως 60 ίππων οι δύο μικρότερες. Είναι πάρα πολύ γρήγορες και ευέλικτες πιάνοντας ταχύτητες μέχρι και 25 κόμβων (45 χλμ. ανά ώρα) χρησιμοποιούνται από τους πειρατές για την προσέγγιση εμπορικών πλοίων.

ΟΠΛΑ: Το πολεμικό τυφέκιο που χρησιμοποιούν οι πειρατές και έχει γίνει πλέον σύμβολο είναι το **Avtomat Kalashnikova 47 η AK47** εν συντομία. Χρησιμοποιείται ευρέως διότι:

-Έχει πολύ χαμηλή τιμή, στην πρωτεύουσα της Σομαλίας (Μογκαντίσου) κυμαίνεται στα 120\$.

-Είναι πάρα πολύ αξιόπιστο.

-Είναι εύκολο στην χρήση.

-Μπορεί να το προμηθευτεί ο καθένας στην μαύρη αγορά σχεδόν σε όλες τις περιοχές του κόσμου.

-Έχει μέγιστο βεληνεκές 1000μ και διαμέτρημα 7.62mm

Το **RPG 7 (αντιαρματικό ρουκετοβόλο)** εκτοξεύει ρουκέτες με εκρηκτική κεφαλή και στηρίζεται στον ώμο. Χρησιμοποιούνται ευρέως στον ανταρτοπόλεμο και στον ανορθόδοξο πόλεμο. Οι πειρατές το χρησιμοποιούν για χτυπήματα στην γέφυρα και στο ακομοδέσιο του πλοίου με σκοπό να εξαναγκάσουν τον πλοίαρχο να ελαττώσει ταχύτητα και να επιβιβαστούν με ευκολία.

Σε πολλές περιοχές του κόσμου πολλοί πειρατές χρησιμοποιούν μασέτες ή μαχαίρια για τον εκφοβισμό του πληρώματος.

ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΠΙΒΙΒΑΣΕΩΣ: Μόλις προσεγγίσουν το πλοίο στην επιθυμητή απόσταση για επιβίβαση οι πειρατές χρησιμοποιούν σιδερένιες σκάλες ή γάντζους με ανεμόσκαλα.



3.2 ΤΡΟΠΟΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ ΜΕ ΧΡΗΣΗ ΑΠΟΤΡΕΠΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

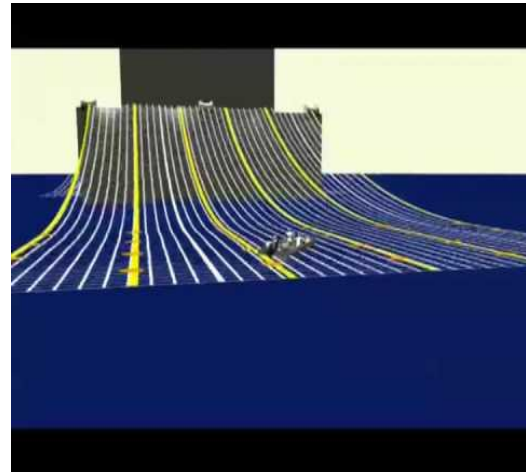
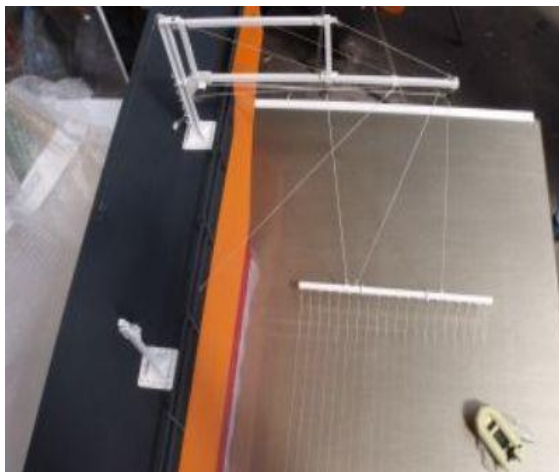
ΟΛΕΣ ΟΙ ΕΙΚΟΝΕΣ ΑΥΤΟΥ ΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΒΡΙΣΚΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑ WWW.MARINEINSIGHT.COM

RAZOR WIRE (ΛΕΠΙΔΟΦΟΡΟ ΣΥΡΜΑ): Τοποθετείται γύρω από το πλοίο και ασφαρίζεται στα ρέλια συνήθως δυο σειρές μαζί με συρματοπλέγμα. Για να περάσουν



οι πειρατές το λεπιδοφόρο σύρμα συνήθως το κόβουν ή χρησιμοποιούν ζωικά δέρματα δίνοντας στο πλήρωμα πολύτιμο χρόνο για κρυφτεί στο δωμάτιο ασφαλείας (citadel). Οι Λεπίδες που έχει είναι πάρα πολύ κοφτερές και αιχμηρές και σε κάποιες περιπτώσεις μπορεί να αποτρέψει ολοκληρωτικά μια επίθεση εάν οι πειρατές δεν είναι κατάλληλα προετοιμασμένοι.

P-TRAP



Είναι ένα μη θανατηφόρο αποτρεπτικό μέσο για τα πειρατικά skiffs. Αποτελείται συνήθως από δύο μπούμες στην πλώρη του πλοίου όπου η μια εκτείνεται στα αριστερά και η άλλη δεξιά 3-4 μέτρα κάθετα πάντα προς το πλοίο. Στην άκρη τους έχουν δεμένα συνήθως 20 σειρές από σχοινιά υψηλής αντοχής τα οποία έχουν μήκος όσο το πλοίο και είναι παράλληλα με αυτό όταν κινείται. Όταν τα skiffs πλησιάσουν στο πλοίο τα σχοινιά αυτά μπερδεύονται στις προπέλες των εξωλέμβιων σταματώντας έτσι την μηχανή τους. Το p-trap μπορεί να μπει και στην πρύμη του πλοίου όπως φαίνεται επάνω στην δεξιά εικόνα.

Anti Piracy Curtain ή αντιπειρατική κουρτίνα νερού:



Σχεδιάστηκε από συνεργασία της Ιαπωνικής ναυτιλιακής εταιρείας NYK LINE με την εταιρεία YOKOI που κατασκευάζει μάνικες. Είναι μάνικες οι οποίες κρέμονται αριστερά και δεξιά του πλοίου εκτοξεύοντας νερό με δύναμη τάξεως 0.2 mega Pascal ικανή να τραυματίσει ελαφρά όποιον σταθεί μπροστά.

SLIPPERY FOAM: Είναι βιομηχανικός, φυτικός, ή ζωικός αφρός ο οποίος απλώνεται δεξιά και αριστερά επάνω στο κατάστρωμα με σκοπό την καθυστέρηση των πειρατών. Είναι πάρα πολύ ολισθηρός εάν κάποιος πατήσει επάνω του.

LIQUID DETERRENT SYSTEM: Είναι βιομηχανικό υγρό πράσινου χρώματος, δύσοσμο και ελαφρώς καυστικό με το οποίο το πλήρωμα περιχύνει τους πειρατές αναγκάζοντας τους να πέσουν στην θάλασσα.

NETS- BOAT TRAPS Ή ΔΙΧΤΥΑ: Παρόμοιο με το p-trap. Είναι ένα δίχτυ το οποίο εκτοξεύεται από ένα μικρό πλαστικό κανονάκι με σκοπό να καθυστερήσει τους πειρατές ή να σταματήσει την προπέλα της εξωλέμβιας.

WATER CANON (KANONAKI NEPOY):



Είναι ένα σύστημα το οποίο στερεώνεται σε κάποιο σταθερό σημείου του πλοίου. Εκτοξεύει νερό με πάρα πολύ μεγάλη πίεση και χρησιμοποιείται για την απώθηση των πειρατών. Επίσης ο χειριστής του κανονιού μπορεί να στοχεύσει το skiff ώστε να το πλημμυρίσει με νερό και να το βουλιάξει.

Long Range Acoustic Device (LRAD):



Είναι ένα μη θανατηφόρο σύστημα εκπομπής ηχητικών κυμάτων σε τέτοια συχνότητα και ένταση ώστε να προκαλεί πόνο. Συνήθως χρησιμοποιείται στα κρουαζιερόπλοια .

ANTI PIRACY LASER DEVICE: Είναι ένα laser που εκπέμπει μια ακτίνα φωτός πολύ υψηλής ενέργειας αποπροσανατολίζοντας προσωρινά τους πειρατές. Είναι μη θανατηφόρο.

ELECTRIC FENCE (ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΣ ΦΡΑΚΤΗΣ): Είναι φράκτης ο οποίος μπαίνει περιμετρικά του πλοίου και διαρρέεται από υψηλή τάση (20.000v) δεν είναι θανατηφόρο διότι το αμπέρ είναι πάρα πολύ λίγα. Όταν ο πειρατής αγγίζει τον φράκτη δέχεται ένα πολύ ισχυρό ηλεκτρικό σοκ ρίχνοντας τον από το πλοίο.

COMPRESSED AIR CANON (ΕΚΤΟΞΕΥΤΗΡΑΣ ΒΛΗΜΑΤΩΝ ΣΥΜΠΙΕΣΜΕΝΟΥ ΑΕΡΑ):



Είναι μια συσκευή που χρησιμοποιεί συμπιεσμένο αέρα από το κομπρεσέρ του πλοίου με σκοπό την εκτόξευση διαφόρων βλημάτων. Σε κάποιες περιπτώσεις αυτή η συσκευή μπορεί να αποβεί μοιραία για έναν άνθρωπο και εξαρτάται από το βλήμα την απόσταση και την πίεση του αέρα που δίνει ο χειριστής. Κατασκευάζεται στην Αγγλία.

Rubber Ball Grenade (ΧΕΙΡΟΒΟΜΒΙΔΑ ΠΛΑΣΤΙΚΩΝ ΒΛΗΜΑΤΩΝ): Οι χειροβομβίδες αυτού του τύπου δεν είναι θανατηφόρες αλλά εκτοξεύουν πλαστικά βλήματα τα οποία είναι πάρα πολύ επώδυνα. Επίσης ο κρότος που παράγουν τους αποπροσανατολίζει προσωρινά.

ARMED GUARDS (ΕΝΟΠΛΟΙ ΦΡΟΥΡΟΙ): Οι ένοπλοι φρουροί ή αλλιώς μισθοφόροι είναι συνήθως απόστρατοι στρατιωτικοί και έφεδροι φαντάροι που έχουν τελειώσει την θητεία τους στις ειδικές δυνάμεις. Επιβιβάζονται στο πλοίο πριν την πειρατική ζώνη και αναλαμβάνουν την φύλαξη του πλοίου κάτω από τις εντολές του πλοιάρχου. Μια ομάδα φρουρών αποτελείται από 3-4 άτομα εκ των οποίων ο ένας είναι ο επικεφαλής της ομάδας. Φέρουν μαζί τους οπλισμό όπως κράνη τύπου κέβλαρ, αλεξίσφαιρα γιλέκα, πολεμικά τυφέκια διαμετρήματος 7.62, ασυρμάτους, και αρκετά πυρομαχικά. Αξίζει να αναφερθεί ότι οι Έλληνες ένοπλοι φρουροί είναι πρώτοι στις προτιμήσεις αρκετών εφοπλιστών λόγω της άρτιας εκπαίδευσης και χαμηλού μισθολογίου σε σύγκριση Βρετανών και Αμερικανών. **Οι ένοπλοι φρουροί έχουν την δικαιοδοσία να τραυματίσουν ακόμα και να αφαιρέσουν την ζωή πειρατή μόνο σε διεθνή ύδατα και μόνο εάν ο πειρατής επιβιβαστεί επάνω στο πλοίο οπλισμένος.** Εάν η πειρατεία πραγματοποιηθεί σε λιμάνι ή στα εσωτερικά ύδατα κράτους τότε αναλαμβάνει την καταστολή το πολεμικό ή λιμενικό σώμα της χώρας.

UNARMED GUARDS (ΑΟΠΛΟΙ ΦΡΟΥΡΟΙ): Όπως και οι ένοπλοι φρουροί, είναι μια ομάδα που αποτελείται από 3-4 άτομα με σκοπό την απώθηση των πειρατών κατά την επιβίβαση τους. Είναι εξοπλισμένοι με κοντάρια 2-3 μέτρων που τα χρησιμοποιούν για την απαγκίστρωση της σκάλας ή του γάντζου. Τώρα πλέον που οι περισσότερες σημαίες των πλοίων έχουν εγκρίνει την επιβίβαση ένοπλων φρουρών στα πλοία, η πρόσληψή τους είναι πάρα πολύ σπάνια.

MOLOTOV COCKTAILS (ΒΟΜΒΕΣ ΜΟΛΟΤΟΒ):



Το 2008 το πλοίο Zhenhua 4 δέχθηκε επίθεση από Σομαλούς πειρατές στον Κόλπο του Άντεν. Οι 7 από τους 9 πειρατές επιβιβάστηκαν επιτυχώς φέροντας βαρύ οπλισμό, στο πλοίο δεν υπήρχε κανένα αποτρεπτικό μέσω εκτός από άδεια μπουκάλια μύρας, μάνικες και αυτοσχέδιες βόμβες μολότοφ. Με αυτά τα λιγοστά μέσα οι πειρατές αναγκάστηκαν να ζητήσουν ανακωχή και παρέμειναν στο πλοίο έως ότου τους συνέλαβε το πολεμικό ναυτικό της Μαλαισίας με ελικόπτερο.

CITADEL: Το citadel είναι ένα δωμάτιο με θωρακισμένη πόρτα στο οποίο μπορεί να κρυφτεί το πλήρωμα ενός πλοίου εάν γίνει επίθεση από πειρατές. Συνήθως βρίσκεται στο μηχανοστάσιο του πλοίου όπου από εκεί το πλήρωμα μπορεί να κάνει όλες τις απαραίτητες κινήσεις για την ασφάλεια τους όπως:

-Διακοπή της τροφοδοσίας ρεύματος στο ακομοδέσιο, στην γέφυρα και στο κατάστρωμα διότι έχει αναφερθεί ότι οι πειρατές χρησιμοποιούν τους γερανούς του πλοίου σε συνδυασμό με εργαλεία για να αφαιρέσουν τις πόρτες του ακομοδεσίου.

-Επικοινωνία με παράκτιο σταθμό ή πλοίο εμπορικό/πολεμικό και φυσικά εκπομπή σήματος κινδύνου από τα μέσα επικοινωνίας που υπάρχουν διαθέσιμα στο citadel για την αποστολή στρατιωτικών δυνάμεων.

Σε περίπτωση που ένα μέλος του πληρώματος δεν προλάβει να μπει στο citadel και πιαστεί όμηρος τότε η διαδικασία ακυρώνεται διότι είναι αδύνατη η αποστολή στρατιωτικών δυνάμεων.

3.3 ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΑΤΛΑΝΤΑ

Η επιχείρηση Atlanta είναι μια πολυεθνική αποστολή της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) που ξεκίνησε το 2008 για την προστασία της ανθρωπιστικής βοήθειας στη Σομαλία, την ελεύθερη ναυσιπλοΐα και την πειρατεία στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας στον κόλπο του Άντεν). Είναι η πρώτη ναυτική επιχείρηση της ΕΕ. Η κύρια αποστολή της είναι η προστασία της ανθρωπιστικής βοήθειας από το Παγκόσμιο Επισιτιστικό Πρόγραμμα του ΟΗΕ στη Σομαλία και η προστασία των θαλάσσιων μεταφορών.

Άλλα στοιχεία της αποστολής περιλαμβάνουν την προστασία της εμπορικής ναυτιλίας στον κόλπο του Άντεν και την καταπολέμηση της πειρατείας, καθώς και τη συμμετοχή στην παρακολούθηση της αλιείας στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας. Σύμφωνα με την απόφαση του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 10ης Νοεμβρίου 2008, η αποστολή αποτροπής των επιδρομών στη θάλασσα έχει το δικαίωμα να χρησιμοποιήσει όλα τα απαραίτητα μέσα για την εκτέλεση των καθηκόντων της.

Η Ελλάδα πήρε μέρος στην επιχείρηση με την φρεγάτα Ψαρά και ανέλαβε την τακτική διοίκηση της επιχείρησης από ανώτατο αξιωματικό για τους πρώτους τέσσερις μήνες με επικεφαλή τον Αρχιπλοίαρχο Αντώνιο Παπαϊωάννου. Μετά το πέρας του τετράμηνου τον διαδέχθηκε στα καθήκοντα του Ισπανός πλοίαρχος επί

Ισπανικής φρεγάτας συνεχίζοντας όμως η χώρα μας να στελεχώνει θέσεις τόσο στο επιχειρησιακό στρατηγείο όσο και στη βάση υποστήριξης της επιχείρησης. Όσο η επιχείρηση ήταν υπό Ελληνική διοίκηση το ποσοστό των κρουσμάτων μειώθηκε κατά 95% και έτσι τα πλοία του επισιτιστικού προγράμματος διέπλευσαν την περιοχή με ασφάλεια και παρέδωσαν 130.000 τόνους τροφίμων στον κράτος της Σομαλίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΧΡΗΣΗ ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑΣ ΒΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΤΙΣ PSC's

Η χρήση των PSC's private security companies έχει καθιερωθεί από πολλές ναυτιλιακές εταιρίες ανά τον κόσμο ειδικά στον κόλπο του Άντεν και έχει αποδειχθεί ότι είναι μια πάρα πολύ αποτελεσματική τακτική για την επαύξηση της ασφάλειας πλοίου και πληρώματος.

Όμως είναι ένα θέμα που έχει πάρει σοβαρές νομικές και πολιτικές προεκτάσεις. Η κάθε χώρα αντιμετωπίζει διαφορετικά την χρήση θανατηφόρας βίας και η δυνατότητα της εξαρτάται από τους νόμους: της σημαίας του πλοίου, της εθνικότητας των προσώπων που διεξάγουν την φύλαξη καθώς και του λιμανιού αφίξεως. Η πλειονότητα των κρατών υποστηρίζει ότι μπορεί να χρησιμοποιηθεί θανατηφόρα βία από τους ένοπλους φρουρούς και το πλήρωμα εφόσον τίθεται θέμα αυτοάμυνας.

ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ PSC's

Ένα μεγάλο πρόβλημα όσον αφορά τις psc's είναι ότι οι τακτικές που χρησιμοποιούν είναι αυθαίρετες διότι δεν έχουν συγκεκριμένο τρόπο λειτουργίας σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο. Σε περίπτωση που η φύλαξη ενός πλοίου γίνεται με συνοδεία ταχυπλόου από ιδιωτική εταιρεία τα πράγματα γίνονται αρκετά περίπλοκα και ακόμα περισσότερο εάν το ταχύπλοο και το πλοίο έχουν διαφορετική σημαία. Γι' αυτό είναι απαραίτητη η ύπαρξη ενός νομικού πλαισίου και πιστοποίησης των εταιριών αυτών ώστε ο πλοιοκτήτης να είναι σίγουρος ότι οι υπηρεσίες τους δεν θα του δημιουργήσουν πρόβλημα.

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ PSC's

Πέρα από την έλλειψη πιστοποιήσεων και νομικών πλαισίων οι ιδιωτικές εταιρίες παίζουν καθοριστικό ρόλο στην μείωση της πειρατείας. Έχει αναφερθεί πολλές φορές ότι μόνο η ύπαρξη ορατού όπλου επάνω στο πλοίο αποθαρρύνει τους πειρατές και εάν γίνει ανταλλαγή πυρών συνήθως αποσύρονται σε λίγα δευτερόλεπτα. Σχεδόν όλα τα πλοία που καταλήφθηκαν από πειρατές δεν διέθεταν φρουρούς πράγμα που μας εξηγεί ότι η κατοχή όπλων και πυρομαχικών επάνω στο πλοίο είναι ένα από τα καλύτερα αποτρεπτικά μέσα. Ένα άλλο πλεονέκτημα σε σχέση με τις παράκτιες δυνάμεις του πολεμικού ναυτικού στην περιοχή είναι ότι οι ιδιωτικές εταιρίες προστατεύουν ένα πλοίο ενώ το ναυτικό προστατεύει μια ολόκληρη περιοχή.

4.1 ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΠΟ ΕΝΟΠΛΟΥΣ ΙΔΙΩΤΕΣ ΦΡΟΥΡΟΥΣ ΣΕ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Παρακάτω παραθέτω κάποια τμήματα του νομοσχεδίου περί παροχής υπηρεσιών από ενόπλους φρουρούς σε εμπορικά πλοία που εκδόθηκε από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος -Ελληνικής Ακτοφυλακής στην εφημερίδα της κυβερνήσεως το 2011.

Άρθρο 1

Παροχή υπηρεσιών από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς

Επιτρέπεται με άδεια που εκδίδεται από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, η παροχή υπηρεσιών από μέχρι έξι ένοπλους ιδιώτες φρουρούς σε υπό ελληνική σημαία εμπορικό πλοίο που δεν εκτελεί πλόες θαλασσιών ενδομεταφορών, για άμυνα σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης από επιθέσεις που συνιστούν πειρατεία κατά την έννοια του όρου αυτού σύμφωνα με τα άρθρα 101, 102 και 103 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας

Άρθρο 3

Δικαιώματα ναυτικών

Οι ένοπλοι ιδιώτες φρουροί του παρόντος νόμου δεν αποτελούν μέλη του πληρώματος του πλοίου.

Άρθρο 4

Χρήση όπλων

1. Οι ένοπλοι ιδιώτες φρουροί που παρέχουν υπηρεσίες επί του πλοίου σύμφωνα με τον παρόντα νόμο, τελούν υπό την εξουσία του πλοίαρχου και ενεργούν μετά από σύμφωνη γνώμη του, που εκφράζεται αφού ληφθεί υπόψη ο κίνδυνος που απειλείται, ιδιαιτέρως εφόσον αυτός είναι άμεσα επικείμενος και δεν μπορεί αλλιώς να αποφευχθεί, σύμφωνα με διαδικασία που καθορίζεται στο Σχέδιο Ασφαλείας του πλοίου.
2. Τα όπλα και τα πυρομαχικά των ενόπλων ιδιωτών φρουρών φυλάσσονται εντός του πλοίου σε χώρο όπου έχουν πρόσβαση από κοινού ο πλοίαρχος ή ο αντικαταστάτης του και ο επικεφαλής των ενόπλων ιδιωτών φρουρών ή ο αντικαταστάτης του που αναφέρονται ονομαστικά στην άδεια.
3. Σε περίπτωση που το πλοίο πλέει σε περιοχές εκτός των περιοχών υψηλού κινδύνου για πειρατική επίθεση, όπως αυτές καθορίζονται στην άδεια, δεν επιτρέπεται οποιαδήποτε χρήση των όπλων και των πυρομαχικών ενόπλων ιδιωτών φρουρών, συμπεριλαμβανομένης και της συντήρησης αυτών.
4. Κατά τον διάπλου πλοίου από περιοχές υψηλού κινδύνου για πειρατική επίθεση, η χρήση των όπλων και των πυρομαχικών ενόπλων ιδιωτών φρουρών δύναται να απαγορευθεί αν δοθούν οδηγίες από το Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής ή άλλη ελληνική στρατιωτική αρχή ή αλλοδαπή στρατιωτική αρχή που δρα στις περιοχές αυτές ή αν ο πλοίαρχος άρει τη σύμφωνη γνώμη του.

Άρθρο 7

Γενική απαγόρευση

1. Απαγορεύεται εντός της ελληνικής επικράτειας οποιαδήποτε χρήση όπλων και πυρομαχικών, συμπεριλαμβανομένης και της συντήρησης αυτών, που μεταφέρονται ή βρίσκονται σε πλοίο υπό ξένη σημαία.

2. Υπό την επιφύλαξη της παραγράφου 6 του άρθρου 2 και του άρθρου 6 όσον αφορά τη συμμόρφωση με χορηγούμενες από Λιμενική Αρχή οδηγίες, όπλα και πυρομαχικά που βρίσκονται σε κάθε πλοίο και σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών ενόπλων ιδιωτών φρουρών πρέπει να είναι σε ειδικό κλειδωμένο χώρο επί αυτού, όταν το πλοίο βρίσκεται εντός της ελληνικής επικράτειας.

Όπως ανέφερα σε προηγούμενο κεφάλαιο υπάρχει νομοσχέδιο επιβίβασης φρουρών αλλά δεν υπάρχει νομικό πλαίσιο όσο αφορά τις τακτικές, την χρήση βίας, και της ανταλλαγής πυρών αφήνοντας τον ένοπλο φρουρό σε διλήμματα διότι μια λάθος κίνηση μπορεί να τον στείλει στην φυλακή.

Π.χ. ένα skiff που πλησιάζει ένα εμπορικό πλοίο με φρουρούς δεν είναι σίγουρο 100% ότι είναι πειρατές, μπορεί να είναι ψαράδες που θέλουν να πουλήσουν την ψαριά τους στους ναυτικούς, είναι μια πρακτική που λίγο παλαιότερα (πριν την έξαρση της πειρατείας) γινόταν συνεχώς, ακόμα και να είναι πειρατές σε περίπτωση που οι φρουροί πυροβολήσουν και τους τραυματίσουν μπορούν να πετάξουν τα όπλα στη θάλασσα, να ισχυριστούν ότι είναι ψαράδες και να λάβουν αποζημίωση.

Σε περίπτωση που γίνει ένα τέτοιο ατύχημα υπαίτιος είναι ο ένοπλος φρουρός διότι η σύμβαση που υπογράφει στην ιδιωτική εταιρεία τον προσλαμβάνει κατά κάποιο τρόπο σαν εξωτερικό συνεργάτη και για τις πράξεις του δεν αναλαμβάνει κάποια έννομη συνέπεια, σε τέτοιες περιπτώσεις η εταιρία του εξασφαλίζει δικηγόρο και λοιπά δικαστικά έξοδα.

4.2 ΣΧΕΣΗ ΤΩΝ ΠΕΙΡΑΤΩΝ ΜΕ ΤΗΝ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ

Ένας πολύ σημαντικός παράγοντας που βοηθάει την πειρατεία είναι το καθεστώς ατιμωρησίας που υπάρχει. Σε μια τριτοκοσμική Χώρα όπως η Σομαλία, η δικαιοσύνη και τα δικαστήρια υπολειπονται αφήνοντας έτσι τους πειρατές και άλλους εγκληματίες ελεύθερους να συνεχίζουν ανενόχλητοι τις παράνομες δραστηριότητες τους. Η άλλη πλευρά του νομίσματος είναι ότι το διεθνές δίκαιο δεν έχει καμία ασάφεια και αβεβαιότητα σε σχέση με την σύλληψη και την δίωξη πειρατών. Δηλώνει ξεκάθαρα ότι κάθε χώρα έχει το δικαίωμα να διώξει όποιον πειρατή συλλάβει. Αρά γιατί υπάρχει καθεστώς ατιμωρησίας; Διότι δεν εφαρμόζεται οικουμενική δικαιοδοσία*. Σύμφωνα με μια μελέτη από τα περιστατικά που αναφέρθηκαν στον IMO εφαρμόστηκε σε κάτω από το 1%. Πρέπει να δοθεί μεγάλη προσοχή σε αυτή την μελέτη επειδή συλλαμβάνεται ένα μικρό ποσοστό και ακόμα μικρότερο δικάζεται, έτσι από την πλευρά των πειρατών υπάρχει εντύπωση ότι δεν θα οδηγηθούν στην δικαιοσύνη με αποτέλεσμα να προβαίνουν ανενόχλητοι σε πειρατείες, απαγωγές κ.τ.λ. Από την άλλη πλευρά οι στρατιωτικές δυνάμεις γνωρίζουν ότι δεν θα δικαστούν για τα εγκλήματα που διαπράττουν γι' αυτό πολλές φορές αποφεύγουν την σύλληψη τους.

Οι λόγοι για το καθεστώς ατιμωρησίας είναι:

- Έλλειψη νομοθεσίας για την εκδίκαση υποθέσεων πειρατείας
 - Η νομοθεσία αρκετών χωρών δεν επιτρέπει την ποινική εκδίωξη σε χωρικά ύδατα της Σομαλίας.
 - Έλλειψη πολιτικής βούλησης για άσκηση ποινικής διώξεως
 - Δυσχέρεια στη περισυλλογή αποδεικτικών στοιχείων
 - Καταστροφή αποδεικτικών στοιχείων από τους πειρατές.
 - Υπάρχει συνήθως έλλειψη γνώσεων από την αρχή που συλλαμβάνει τους πειρατές σε θέματα έρευνας και ανακρίσεων.
 - Έλλειψη υποστήριξης της δικαστικής διαδικασίας (π.Χ. απαιτούνται αρκετός χρόνος και μεγάλες δαπάνες για την παρουσία του πληρώματος και την κατάθεση προφορικών και γραπτών μαρτυριών)
- Από τα παραπάνω καταλαβαίνουμε ότι εκτός από την εφαρμογή της οικουμενικής δικαιοδοσίας χρειάζεται και περισσότερη συνεργασία μεταξύ των κρατών, ναυτιλιακών, πληρωμάτων και στρατιωτικών δυνάμεων.
- οικουμενική δικαιοδοσία*: είναι μία προσπάθεια των κρατών να τερματίσουν την ατιμωρησία κατά τη διάπραξη διεθνών εγκλημάτων, και να ασκήσουν δίωξη εναντίον των υπευθύνων

4.3 ΑΞΙΟΣΗΜΕΙΩΤΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

MAERSK ALABAMA

Στις 8 Απριλίου 2009, το Maersk Alabama δέχθηκε επίθεση από Σομαλούς πειρατές στην στις 07:30 τοπική ώρα, 310 μίλια από τις ακτές της Σομαλίας. Αυτή ήταν ήδη η έκτη επίθεση στην περιοχή μέσα σε μια εβδομάδα. Σαν mothership εκμεταλλεύτηκαν το σκάφος Win 161, ένα ταϊβανέζικο αλιευτικό σκάφος με 30 άτομα πλήρωμα, που είχαν φέρει δύο ημέρες νωρίτερα από τις Σεϋχέλλες. Ο Καπετάνιος του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, Richard Phillips, είχε προηγουμένως λάβει αρκετές προειδοποιήσεις μέσω NAVTEX και INMARSAT σχετικά με πειρατικές επιθέσεις, οι οποίες ανήγγειλαν επείγουσα σύσταση να διατηρηθεί απόσταση τουλάχιστον 600 ναυτικών μιλίων από τις ακτές της Σομαλίας. Ωστόσο, ανέθεσε στο πλήρωμά του να μην αλλάξει πορεία. Το πλοίο απέπλευσε από τη Salalah στο Ομάν και ταξίδευε στην Κένυα. Το φορτίο αποτελείτο κυρίως από τρόφιμα για το Παγκόσμιο Επισιτιστικό Πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών για αρκετές χώρες της Ανατολικής Αφρικής.

Όταν οι πειρατές πλησίασαν το πλοίο ο καπετάνιος έστειλε όλα τα μέλη του πληρώματος στο citadel και ο ίδιος παρέμεινε στην γέφυρα του πλοίου μαζί με τρεις ακόμη ναυτικούς εκτοξεύοντας φωτοβολίδες προς τους πειρατές και στον αέρα για να τραβήξει την προσοχή στρατιωτικών μονάδων που μπορεί να παρέπλεαν στην περιοχή. Δυστυχώς παρά τις προσπάθειες αποτροπής, οι πειρατές επιβίβαστηκαν στο πλοίο με την βοήθεια μιας μεταλλικής σκάλας και κατευθύνθηκαν στην γέφυρα όπου την κατέλαβαν χωρίς καμία αντίσταση.

Κάτω από το κατάστρωμα, το πλήρωμα πήρε τον έλεγχο του μηχανοστασίου και του πηδαλίου. Το προσωπικό μηχανής σταμάτησε την παροχή ρεύματος σε όλο το πλοίο καθώς και την παροχή ρεύματος από την γεννήτρια έκτακτης ανάγκης προς το πλοίο

ώστε να μην μπορεί να πραγματοποιηθεί καμία λειτουργία. Οι πειρατές διέταξαν έναν ναυτικό να βρει και να φέρει τους υπόλοιπους ναυτικούς που ήταν κρυμμένοι. Η τακτική αυτή δεν είχε κανένα αποτέλεσμα διότι ο ναυτικός παρέμεινε με τους υπόλοιπους και εν 'συνεχεία έστειλαν έναν όμοιο τους να τους βρει. Το πλήρωμα έστησε ενέδρα στον πειρατή και τον συνέλαβαν αφού πρώτα τον αφόπλισαν. Ο πειρατής κρατήθηκε από το πλήρωμα για δώδεκα ώρες.

Αφού έγιναν διαπραγματεύσεις μεταξύ των πειρατών και το πλήρωμα για ανταλλαγή των ομήρων που κρατούνται από τις δύο πλευρές κατέληξαν στην ανταλλαγή του καπετάνιου και των ναυτικών με 30.000\$ και την σωσίβια λέμβο ώστε να διαφύγουν.

Όταν ο καπετάνιος μπήκε στην λέμβο για να τους δείξει πώς λειτουργεί, οι πειρατές την ενεργοποίησαν και διέφυγαν κρατώντας τον όμηρο. Το βράδυ της 12^{ης} Απριλίου 2009 μέλη των ειδικών δυνάμεων SEAL κατέφθασαν στην περιοχή και με συντονισμένα πυρά σκότωσαν τους πειρατές.

ΚΑΛΑΜΟΣ

(ΠΗΓΗ: ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ)

Τη ζωή του έχασε ο Έλληνας υποπλοίαρχος του πλοίου Κάλαμος μετά από επίθεση ομάδας ένοπλων πειρατών στη θαλάσσια περιοχή μεταξύ Νιγηρίας και Καμερούν. Οι πειρατές απήγαγαν τρία άτομα εκ των οποίων οι δύο είναι Έλληνες. Για βαρύ πλήγμα κάνει λόγο ο αναπληρωτής υπουργός Ναυτιλίας και σημειώνει ότι «η περαιτέρω διαχείριση απαιτεί ιδιαίτερα προσεχτικούς χειρισμούς για να επιτευχθεί η απελευθέρωση των απαχθέντων».

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. Σύμφωνα με τις πρώτες πληροφορίες από το θάλαμο επιχειρήσεων του υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου υπήρξε ανταλλαγή πυροβολισμών μεταξύ των ένοπλων πειρατών και κάποιας ομάδας από το πλοίο. Οι πειρατές κατάφεραν να απαγάγουν τρία άτομα από το πλήρωμα μεταξύ των οποίων βρίσκονται και δύο Έλληνες.

SKYLIGHT

(ΠΗΓΗ:ESPRESSO)

Παρά τα επιπλέον μέτρα που έχουν πάρει τόσο οι κυβερνήσεις, με στρατιωτική επιτήρηση, όσο και οι πλοιοκτήτριες και διαχειρίστριες ναυτιλιακές εταιρίες, με προσωπικό ασφαλείας, η πειρατεία καλά κρατεί. Οι πειρατές που δρουν στα νερά του τρόμου, στη Νιγηρία, κατάφεραν ακόμα ένα χτύπημα σε πλοίο ελληνικών συμφερόντων.

Το ελληνικό φορτηγό πλοίο «SKYLIGHT» της εταιρίας TECHNOMAR SHIPPING INC του εφοπλιστή Γιώργου Γιουρούκου δέχτηκε καταδρομική επίθεση πάνοπλων

πειρατών, οι οποίοι το προσέγγισαν και έκαναν ρεσάλτο το πρωί της 14ης Δεκεμβρίου, ενώ βρισκόταν ανοιχτά της Μπιάφρα. Για περίπου μία ώρα το «SKYLIGHT» βρισκόταν υπό την κατοχή τους, χωρίς κανείς από το τρομοκρατημένο πλήρωμα να μπορεί να αντιδράσει. Στη συνέχεια οι πειρατές ανάγκασαν με προτεταμένα τα όπλα 10 από τα μέλη του πληρώματος να τους ακολουθήσουν προς άγνωστη κατεύθυνση, όπως μεταδίδουν εξειδικευμένες ιστοσελίδες του εξωτερικού.

Μεταξύ των απαχθέντων ναυτικών, όπως αναφέρουν τα σχετικά ρεπορτάζ, φέρεται ότι είναι ο καπετάνιος και ανώτεροι αξιωματικοί του πληρώματος. Τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος ανέλαβαν να οδηγήσουν το πλοίο στο Port Harcourt, όπου ήταν και ο αρχικός προορισμός του όταν αναχώρησε από το Λάγκος. Ως τις 18 Δεκεμβρίου το φορτηγό πλοίο παρέμενε στο συγκεκριμένο λιμάνι, αλλά δεν έχει γίνει γνωστό αν υπάρχει επαφή με τους πειρατές απαγωγείς, που συνήθως απαιτούν λύτρα για την απελευθέρωση των ναυτικών.

Σύμφωνα με ανεπιβεβαίωτες πληροφορίες, κανείς από τους ομήρους δεν είναι Έλληνας και πιθανολογείται ότι κατάγονται από Ινδία, Ρωσία, Φιλιππίνες και Ουκρανία. Σε αντίστοιχες περιπτώσεις, για ευνόητους λόγους τηρείται άκρα μυστικότητα για τους χειρισμούς και τη διαπραγμάτευση με τους πειρατές... Οι απαγωγείς συνήθως ξεκινούν από ιλιγγιώδη ποσά και στο τέλος ρίχνουν κάθετα τις απαιτήσεις τους, απελευθερώνοντας τους ναυτικούς.

Πηγή: Πειρατεία σε πλοίο ελληνικών συμφερόντων | iefimerida.gr

Πειρατεία εκδηλώθηκε πρωινές ώρες της 05/03/2016 σε Μ/Τ πλοίο ελληνικών συμφερόντων, σημαίας Παναμά, ενώ έπλεε 15 ναυτικά μίλια ανοιχτά του 'BONEY RIVER' Νιγηρίας, με είκοσι δύο (22) άτομα πλήρωμα και επιβάτη έναν (01) εκπρόσωπο της πλοιοκτήτριας εταιρείας, μεταξύ των οποίων τρεις (03) Έλληνες, ο Πλοίαρχος και ο Α' Μηχανικός του πλοίου, καθώς και ο εκπρόσωπος της πλοιοκτήτριας εταιρείας. Το ανωτέρω πλοίο έπλεε στην ανωτέρω θαλάσσια περιοχή άφορτο με προορισμό το LOME TONGO. Σύμφωνα με την πλοιοκτήτρια εταιρεία, άγνωστος αριθμός ενόπλων, επιβιβάστηκαν στο ανωτέρω πλοίο και έπειτα αποβιβάστηκαν κρατώντας ομήρους τέσσερα (04) άτομα, τους τρεις (03) Έλληνες και έναν (01) υπήκοο Φιλιππίνων. Το πλοίο συνέχισε τον πλου του και απομακρύνθηκε από την ανωτέρω θαλάσσια περιοχή.

Με το που περιήλθε η πληροφορία στο Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής, ενεργοποιήθηκε η Ομάδα Διαχείρισης Κρίσεων που έχει συσταθεί για την αντιμετώπιση ανάλογων περιστατικών. Η Ομάδα Διαχείρισης Κρίσεων ενημέρωσε τα Υπουργεία Εθνικής Άμυνας και Εξωτερικών, καθώς και τα Διεθνή Κέντρα για την καταπολέμηση περιστατικών πειρατείας. Το ΕΚΣΕΔ/Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. βρισκόταν σε συνεχή επαφή με τα αρμόδια για τη σχετική επιτήρηση Κέντρα, καθώς επίσης και με τη διαχειρίστρια εταιρεία του πλοίου, από την οποία πληροφορήθηκε τελικά ότι, στις 28/03/2016 οι τέσσερις (04) όμηροι ελευθερώθηκαν και επέστρεψαν καλά στην υγεία τους, οι τρεις

(03) Έλληνες στην Ελλάδα και ο Φιλιππινέζος στις Φιλιππίνες. Το Αρχηγείο Λ.Σ – ΕΛ.ΑΚΤ. και το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής εκφράζουν την ικανοποίησή τους για την ευτυχή κατάληξη του συμβάντος και συγχαίρουν όσους συνετέλεσαν σε αυτήν».

4.4 ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ ΠΟΥ ΚΑΤΑ ΠΑΣΑ ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΣΥΝΔΕΟΝΤΑΙ ΜΕ ΠΕΙΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ

Al shabaab

Al shabaab: ' Η Νεολαία " ή 'Οι Νέοι', αλλά μπορεί να μεταφραστεί ως "Τα παιδιά", είναι μια τζιχάντ ομάδα που εδρεύει στην Ανατολική Αφρική. Το 2012, υποσχέθηκε την υπακοή στον μαχητικό ισλαμικό οργανισμό Al-Qaeda. Τον Φεβρουάριο του έτους, μερικοί από τους ηγέτες της ομάδας διαμάχη σαν με την Αλ Κάιντα για την ένωση και έχασαν γρήγορα έδαφος. Η δύναμη των στρατευμάτων της Al-Shabaab υπολογίστηκε σε 7.000 έως 9.000 μαχητές το 2014. Από το 2015, η ομάδα έχει υποχωρήσει από τις μεγάλες πόλεις, ελέγχοντας μερικές αγροτικές περιοχές. Έρευνες που έχουν διεξαχθεί από τα Ηνωμένα έθνη και από τις Η.Π.Α υποστηρίζουν οι πειρατές παρέχουν οικονομική βοήθεια σε αυτήν την οργάνωση.

Boko haram: Είναι μια μαχητική οργάνωση τζιχάντ που εδρεύει στη βορειοανατολική Νιγηρία και δραστηριοποιείται επίσης στο Τσαντ, στον Νίγηρα και στο βόρειο Καμερούν. Ιδρύθηκε από τον Mohammed Yusuf το 2002, ενώ η ομάδα καθοδηγείται από τον Abubakar Shekau από το 2009. Από τον Μάρτιο του 2015 έως τον Αύγουστο του 2016, η ομάδα ευθυγραμμίστηκε με το Ισλαμικό Κράτος του Ιράκ και του Λεβάντ.

Από τότε που ξεκίνησε η τρέχουσα εξέγερση το 2009, η Boko Haram σκότωσε δεκάδες χιλιάδες και εκτόπισε 2,3 εκατομμύρια από τα σπίτια τους κάνοντας αυτή την πιο θανατηφόρα τρομοκρατική ομάδα παγκοσμίως από στον Παγκόσμιο Δείκτη Τρομοκρατίας το 2015. Από τα 2,3 εκατομμύρια άτομα που εκτοπίστηκαν από τη σύγκρουση τον Μάιο του 2013, τουλάχιστον 250.000 άνθρωποι εγκατέλειψαν τη Νιγηρία και κατέφυγαν στο Καμερούν, στο Τσαντ ή στον Νίγηρα. Η Boko Haram σκότωσε πάνω από 6.600 ανθρώπους το 2014. Η ομάδα πραγματοποίησε μαζικές απαγωγές συμπεριλαμβανομένης της απαγωγής 276 μαθητών από το Τίμποκ τον Απρίλιο του 2014. Η διαφθορά στις υπηρεσίες ασφαλείας και οι παραβιάσεις των ανθρωπίνων δικαιωμάτων που διαπράττονται από αυτούς έχουν παρεμποδίσει τις προσπάθειες για την αντιμετώπιση των αναταραχών.

Abu Sayyaf: είναι μια μαχητική τζιχάντ ομάδα που ακολουθεί το δόγμα του Wahhabi του Σουνιτικού Ισλάμ που βρίσκεται μέσα και γύρω από τα νησιά Jolo και Basilan στο νοτιοδυτικό τμήμα των Φιλιππίνων όπου για περισσότερο από τέσσερις δεκαετίες, οι ομάδες Moro ασχολήθηκαν με μια εξέγερση για μια ανεξάρτητη επαρχία στη χώρα. Η ομάδα θεωρείται βίαιη και ήταν υπεύθυνη για τη χειρότερη τρομοκρατική επίθεση των Φιλιππίνων, τον βομβαρδισμό του Superferry 14 το 2004, ο οποίος σκότωσε 116 άτομα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Η ΓΝΩΜΗ ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΩΣΤΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΕΝΟΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟΥ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Ο πιο σημαντικός παράγοντας για την αντιμετώπιση ενός περιστατικού πειρατείας είναι πρώτα απ' όλα η διατήρηση της ψυχραιμίας. Έχει αποδειχθεί στην πράξη ότι όταν ένας άνθρωπος βρίσκεται σε κατάσταση πανικού οι αποφάσεις που παίρνει είναι λανθασμένες και οδηγούν σε απώλειες. Πρέπει συνεχώς να θυμόμαστε ότι οι πειρατές δεν καταλαμβάνουν ένα πλοίο για τρομοκρατικό σκοπό αλλά για οικονομικό όφελος, εφόσον το αποκομίσουν αφήνουν ελεύθερο το πλήρωμα και το πλοίο.

Ένας από τους πιο αποτελεσματικούς τρόπους για την διατήρηση της ψυχραιμίας είναι η σωστή εκπαίδευση του πληρώματος, οι συντονισμένες κινήσεις των μελών σε συνδυασμό με άρτια εκπαίδευση οδηγούν σε πράξεις οι οποίες μπορούν εξ αρχής να σταματήσουν ένα περιστατικό ή να αποτρέψουν την ομηρία μέλους ή μελών του πληρώματος.

Η καλύτερη άμυνα σε οποιοδήποτε επικίνδυνο περιστατικό είναι η πρόληψη, η χρήση razor wire σε συνδυασμό με μάνικες νερού υψηλής πίεσης δίνουν στο πλήρωμα πολύτιμο χρόνο για την προσφυγή τους στο citadel. Γι' αυτό το λόγο είναι απαραίτητο να γίνονται γυμνάσια (DRILLS) ώστε αυτή η διαδικασία να γίνεται το ταχύτερο δυνατό και να μην δημιουργηθεί σύγχυση.

Σε περίπτωση που επιβιβαστούν πειρατές και το πλήρωμα δεν πρόλαβε να καταφύγει στο citadel απαιτείται συνεργασία στις προσταγές των πειρατών. Δεν πρέπει να γίνουν απότομες κινήσεις και κανένα μέλος του να εκφέρει αντιλογία διότι μπορεί να οδηγήσει σε γενική αναστάτωση. Το πιο ψύχραιμο μέλος του πληρώματος πρέπει να ενεργοποιήσει τον SSAS ship security alarm system ώστε να ειδοποιηθεί η ναυτιλιακή εταιρεία και εν συνεχεία οι αρμόδιες αρχές.

Τελειώνοντας οι αποφάσεις που θα παρθούν από τον Πλοίαρχο σε σχέση με τους ελιγμούς που θα γίνουν όταν ένα skiff πλησιάσει το πλοίο, τα αποτρεπτικά μέσα που θα χρησιμοποιηθούν κατά τον διάπλου της πειρατικής ζώνης καθώς και η εντολή προσφυγής του πληρώματος στο citadel, θα συμβάλλουν στην τραγική ή νικηφόρα έκβαση του αποτελέσματος.

ΣΗΜΕΙΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΘΥΜΟΜΑΣΤΕ:

ΠΡΟΛΗΨΗ-ΑΡΤΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ-ΨΥΧΡΑΙΜΙΑ

5.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στο μεγαλύτερο ποσοστό της πτυχιακής εργασίας γίνονται αρκετές αναφορές για την πρόληψη της πειρατείας με αποτρεπτικά μέσα όπως μάνικες, όπλα, φρουροί κ.α. αλλά δεν αναφέρθηκε ακόμα πουθενά το ένα και μοναδικό μέσο το οποίο θα μπορούσε να πατάξει την πειρατεία για πάντα. Ποιο είναι αυτό; Η εξάλειψη της φτώχειας. Τα περιστατικά πειρατείας χωρίζονται σε δύο κατηγορίες αυτά που γίνονται για βιοποριστικούς λόγους και αυτά που γίνονται για τρομοκρατικούς σκοπούς ή για υποστήριξη αυτών.

Το μεγαλύτερο ποσοστό πειρατικών επιθέσεων γίνεται εξαιτίας της πρώτης κατηγορίας γι' αυτό εάν εξαλειφθεί η φτώχεια και δοθεί ελπίδα στην νεολαία που κατοικεί σε τριτοκοσμικές χώρες για εργασία που θα τους αποφέρει τα προς το ζην , ιατρική περίθαλψη και υψηλό βιοτικό επίπεδο, τότε η πειρατεία μαζί με σωρεία παράνομων δραστηριοτήτων θα εξαλειφθεί σε τεράστιο βαθμό. Επιπλέον πολύ σημαντικός παράγοντας είναι η μόρφωση. Όταν ένας άνθρωπος έχει λάβει την απαραίτητη μόρφωση και τα εφόδια ώστε να εργαστεί επάνω στο πεδίο που αρέσκεται τότε είναι σχεδόν αδύνατο να αναμιχθεί σε κάποια εγκληματική δραστηριότητα.

Στην δεύτερη κατηγορία έχουμε τους κατά συρροή εγκληματίες ή τρομοκράτες. Οι εγκληματικές τους δραστηριότητες έχουν ως σκοπό την χρηματοδότηση τρομοκρατικών οργανώσεων ή τον πλουτισμό φύλαρχων. Δυστυχώς όπως γνωρίζουν και οι ίδιοι, υπάρχει καθεστώς ατιμωρησίας γι' αυτούς και συνεχίζουν ανενόχλητοι τις δραστηριότητες τους. Για την εξάλειψη των πειρατών αυτής της κατηγορίας πρέπει:

- Να εφαρμοστεί οικουμενική δικαιοδοσία.
- Οι ποινές φυλάκισης για τους πειρατές αυτής της κατηγορίας να γίνουν αυστηρότερες.
- Αύξηση των αποτρεπτικών μέσων επάνω στα πλοία .
- Καταστολή της τρομοκρατίας.

Πολλοί αναλυτές υποστηρίζουν ότι αυτή η κατηγορία πειρατών έχει σχέσεις με τις τρομοκρατικές οργανώσεις Al shabaab (Σομαλία) και Boko haram (Νιγηρία).

5.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΙ ΤΡΟΠΟΙ ΓΙΑ ΕΠΙΛΥΣΗ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ

Σε αυτό το υποκεφάλαιο θα αναλυθούν προτάσεις για την επίλυση της πειρατείας και θα ακολουθήσει εκτενής ανάλυση για κάθε μια από αυτές.

ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΜΟΝΙΜΑ ΟΠΛΑ ΚΑΙ ΠΥΡΟΜΑΧΙΚΑ

Είναι ίσως η πιο αμφιλεγόμενη πρόταση για την αντιμετώπιση της πειρατείας που υπάρχει. Αυτή περιλαμβάνει την τοποθέτηση όπλων και πυρομαχικών επάνω στα πλοία για την άμυνα των ναυτικών έναντι πειρατικών επιθέσεων. Τα ερωτήματα που εγείρονται περί αυτής της προτάσεως είναι τα εξής.

- Ποια μέλη του πληρώματος θα χρησιμοποιήσουν τα όπλα σε περίπτωση πειρατείας;
- Τι εκπαίδευση και πιστοποιητικά είναι απαραίτητα να κατέχουν οι ναυτικοί για την κάλυψη των απαιτήσεων;
- Είναι εφικτό να καθιερωθεί ένα τέτοιο αποτρεπτικό μέσο; (από νομικής απόψεως)
- Τι συνέπειες θα επακολουθήσουν εφόσον οι πειρατικές ομάδες γνωρίζουν την μόνιμη αποθήκευση όπλων και πυρομαχικών επάνω σε εμπορικά πλοία;
- Ποια είναι τα μέτρα που πρέπει να παρθούν για την σωστή και ασφαλή αποθήκευση όπλων-πυρομαχικών.

Διαβάζοντας αυτά τα ερωτήματα μπορούμε να δούμε ότι μια τέτοια κίνηση μπορεί να δημιουργήσει σωρεία προβλημάτων, τόσο σε θέμα ασφαλείας όσο και νομικά. Εφόσον μια πειρατική ομάδα γνωρίζει την ύπαρξη οπλισμού και την χρήση του από μη επαγγελματίες μπορεί να έχουμε ως αποτέλεσμα πιο βίαιες επιθέσεις με πιο βαρύ οπλισμό.

Αυτό που σίγουρα πρέπει να αναλογιστούμε είναι ότι ένας ένοπλος φρουρός σε αντίθεση με έναν ναυτικό λαμβάνει άρτια εκπαίδευση σε θέματα οπλισμού και τακτικών για να μπορέσει να ανταπεξέλθει σε μια κρίσιμη κατάσταση, για να μπορέσει και ο ναυτικός να φτάσει σε αυτό το επίπεδο πρέπει να λάβει χρονοβόρα και πιθανόν κοστοβόρα εκπαίδευση για να μπορέσει και ο ίδιος να βγάλει μια τέτοια αποστολή εις πέρας.

Η φύλαξη και η αποθήκευση όπλων-πυρομαχικών επάνω σε εμπορικό πλοίο και η χρήση τους από το πλήρωμα προϋποθέτει να μην υπάρχει καμία ασάφεια νόμου για τις τακτικές που θα χρησιμοποιηθούν.

Η υιοθέτηση μιας τέτοιας πρότασης για τα εμπορικά πλοία μπορεί να έχει το τεράστιο πλεονέκτημα της αυτοπροστασίας των ναυτικών αλλά αντισταθμίζεται με τα παρακάτω μειονεκτήματα:

-Σοβαρά νομικά προβλήματα που καθιστούν την υιοθέτηση μιας τέτοιας πρότασης σχεδόν αδύνατη

-Επιθέσεις με βαρύτερο οπλισμό

-Μεγαλύτερο αριθμό skiff και πειρατών

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΤΡΟΠΟΥΣ ΚΑΙ ΜΕΣΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΘΑ ΚΑΘΙΣΤΟΥΝ ΤΗΝ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ ΠΕΙΡΑΤΩΝ ΑΔΥΝΑΤΗ

Σε πλοία τα οποία έχουν χαμηλό freeboard θα μπορούσαν να κατασκευαστούν ρέλια (πλευρικά κιγκλιδώματα) τα οποία θα επεκτείνονται αρκετά μέτρα ψηλά, με την προϋπόθεση να είναι αποσπώμενα ώστε να μην παρεμποδίζεται η φορτοεκφόρτωση.

Σε πλοία που έχουν υψηλό freeboard, αποσπώμενα καλύμματα για τα πλευρικά κιγκλιδώματα που θα καθιστούν αδύνατη την αγκίστρωση σκάλας ή γάντζου. Το υλικό θα μπορούσε να είναι πλαστικό διότι είναι ελαφρύ και ανθεκτικό.

Πλευρικά κιγκλιδώματα τα οποία θα διαρρέονται από υψηλή ηλεκτρική τάση.

Οι παραπάνω προτάσεις έχουν την δυνατότητα συνδυασμού μεταξύ τους π.Χ. επέκταση των πλευρικών κιγκλιδωμάτων καθ' ύψους και εγκατάσταση καλυμμάτων στην κορυφή. Μπορούν επίσης να υλοποιηθούν σχετικά εύκολα και με χαμηλό κόστος .

ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΜΕ ΣΚΟΠΟ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΚΡΟΥΣΜΑΤΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Διεθνής σύμβαση είναι κάθε συμβατική σχέση που συνάπτεται μεταξύ κρατών και διεθνών οργανισμών με σκοπό την παραγωγή έννομων αποτελεσμάτων. Με τις τεράστιες διαστάσεις που έχει πάρει το θέμα της πειρατείας τα τελευταία χρόνια θα ήταν πολύ λογικό να εγκριθεί μια σύμβαση που θα ασχολείται αποκλειστικά με την προστασία του παγκόσμιου εμπορικού στόλου από αυτό το φαινόμενο. Θα μπορούσε να περιλαμβάνει:

-Τεχνικές προδιαγραφές για την κατασκευή των εμπορικών πλοίων με σκοπό την αποτροπή επιβίβασης πειρατών

-Εκπαίδευση των πληρωμάτων σε θέματα κατά της πειρατείας

-Ερευνες για την εξέλιξη των ήδη υπάρχων αποτρεπτικών μέσων

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

www.marineinsight.com

www.wikipedia.org

www.wordatlas.com

www.ukmto.org

www.cnn.com

www.bbc.com

www.kathimerini.gr

www.naftemporiki.gr

human cost of Somali pirates

piracy golf of guinea

the pirates of somalia

un Somali pirates

Strategy for the Danish measures against piracy and armed robbery