

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΣΡΤ ΚΑΡΑΟΥΛΑΝΗΣ Δ.

**ΘΕΜΑ
ΝΑΥΣΙΟΠΛΟΙΑ ΣΕ ΕΜΠΟΛΕΜΕΣ ΖΩΝΕΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ**

**ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΔΗΜΟ ΝΙΚΟΛΑΟΥ
Α.Γ.Μ: 4275**

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας: 16/05/2020

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας: /09/2021

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ: ΣΡΤ ΤΣΟΥΛΗΣ Ν.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	3
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	
-Παρουσίαση των εμπόλεμων ζωνών.....	5
-Ο ρωσοιαπωνικός πόλεμος και η εξέλιξη των εμπόλεμων ζωνών.....	6
-Συμμετοχή της Γαλλίας, της Μ.Βρετανίας και Ρωσίας στην τοποθέτηση ναρκών.....	6
-Ο τορπιλισμός των επιβατηγών η αρχή των εμπόλεμων ζωνών.....	7
-Νότια Σινική θάλασσα μία ακόμη περιοχή εμπόλεμης ζώνης.....	9
-Οι επιπτώσεις των εμπόλεμων ζωνών στην ναυτιλία.....	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	
Ναυσιοπλοία σε πειρατικές ζώνες	11
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	12
-Η σημασία της ναυτιλίας και η εξέγερση της πειρατείας.....	13
-Οι χώρες με το μεγαλύτερο ποσοστό πειρατείας.....	14
α) Ακτές της Σομαλίας.....	14
β)Ο κόλπος της Γουινέας.....	15
γ)Νότια και Ανατολική Ασία.....	16
-Τύποι της πειρατείας.....	17
-Ορισμός της πειρατείας.....	18
-Βασικές δράσεις κατά την άσκηση της πειρατείας.....	19
-Ιστορική αναδρομή της πειρατείας.....	19
-Είδη πειρατών.....	20
-Τρόποι Καταπολέμησης της πειρατείας.....	21
-Ναυσιοπλοία σε πειρατικές ζώνες.....	22
-Αιτίες αύξησης της πειρατείας.....	23
-Διέλευση έξω από πειρατικές ζώνες.....	24
-Επιπρόσθετα μέτρα της ασφάλισης του πληρώματος.....	26
-Διεθνής Δράση.....	27
-Οι επιπτώσεις στη ναυτιλία λόγω της πειρατείας.....	30
ΕΠΙΛΟΓΟΣ	34
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	36

ΠΕΡΙΛΗΨΗ



Το ναυτικό επάγγελμα αποτελούσε από την ιστορία και αποτελεί ένα από τα δυσκολότερα επαγγέλματα λόγω των συνθηκών που επικρατούν. Συγκεκριμένα θα αναφερθούμε σε δύο σημαντικές υπαιτιότητες την ναυσιπλοία σε εμπόλεμες ζώνες όσο και σε πειρατικές. Οι εμπόλεμες ζώνες εδώ και δεκαετίες συνεχίζουν να παραμένουν ένα άλυτο μυστήριο καθώς επωφελούνται διάφοροι νομικοί τομείς. Στις περιοχές όπου τυχόν υπάρχει πολεμική έξαρση δίνεται παγκοσμίως το δικαίωμα στα πολεμικά πλοία την διακοπή της τέλεσης του δρομολογίου του για εξακρίβωση στοιχείων, λεγόμενη και ως **νηοψία**. Η νηοψία μπορεί να ξεκινήσει εφόσον το εμπορικό πλοίο αρνηθεί να επικοινωνήσει μαζί τους ή την άρνηση απάντησης στοιχείων. Ο πλοίαρχος έχει την υποχρέωση σύμφωνα με τον ΟΗΕ και το δίκαιο της θάλασσας να αποδώσει όλα τα στοιχεία στους αξιωματικούς του πολεμικού πλοίου. Επιπλέον δίνεται το δικαίωμα σε μια χώρα την αναστολή της διέλευσης εμπορικών πλοίων για την αποφυγή ανεπιθύμητης σύγκρουσης. Στη συνέχεια με την έναρξη του Β παγκοσμίου πολέμου θεωρήθηκαν όλες οι περιοχές ανοιχτές με τον κίνδυνο όμως καταστροφής από πυρά. Σύμφωνα με τα σημερινά δεδομένα το σύστημα των εμπόλεμων ζωνών προστατεύει τα εμπορικά πλοία και τις ζωές των ανθρώπων. Παρόλα αυτά υπάρχει μια εξαίρεση σε ορισμένες χώρες όπου θεωρείται νόμιμο η καταστροφή ενός εμπορικού πλοίου δίχως όμως την απώλεια ζωών.

Η πειρατία είναι ένα φαινόμενο που παρατηρείται από τα αρχαία χρόνια χωρίς ακόμα να έχει δοθεί κάποια λύση στο σημαντικό πρόβλημα που αντιμετωπίζει η διεθνής ναυσιπλοία. Μία από τις σημαντικότερες περιοχές που άρχισε να αναπτύσσεται η θαλάσσια εγκληματικότητα είναι η Σομαλία. Παρόλα αυτά μέτρα παίρνονται συνεχώς για την πρόληψη και την καταπολέμηση της, τόσο από το ίδιο το κράτος αλλά και από τις ναυτιλιακές εταιρίες και οργανισμούς. Η πειρατία είναι ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα που απασχολεί την ναυτική κοινωνία καθώς πολλές φορές μπορεί να κοστίσει ακόμα και τη ζωή των ναυτικών. Τα εμπορικά πλοία λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα, τα οποία θα αναλύσουμε και παρακάτω με στόχο την αποφυγή ανεπιθύμητους γεγονότος, αλλά και την εξάλειψη της. Ταυτόχρονα μέρος παίρνουν οι παράκτιες χώρες με την ανάμειξη του ναυτικών τις στόλων και την

συνεχής παρακολούθηση των χωρικών υδάτων. Επιπλέον σε επαγρύπνηση βρίσκονται οι παράκτιοι σταθμοί για την επικοινωνία μεταξύ των πλοίων και την ομαλή διεκπαιρέωση του ταξιδιού τους. Επιπλέον τα τελευταία χρόνια άρχισε να παρατηρείται έντονη πειρατία στις ακτές του δυτικού άκρου της Αφρικής και συγκεκριμένα στην Νιγηρία. Επομένως αντί να εξαλείφεται αυτό το φαινόμενο αποκτάει δράση και σε άλλες τριτοκοσμικές χώρες, λόγω της φτώχειας και των αντίξοων συνθηκών που επικρατούν. Ας σημειωθεί ότι πολλές είναι οι φορές που δημιουργούνται υποψίες ότι στο υπόβαθρο των πειρατιών κρύβονται άλλες οργανώσεις ή ασφαλιστικές εταιρίες για οικονομικά συμφέροντα. Στη συνέχεια θα αναλύσουμε τις περιοχές που συμβαίνουν τέτοια περιστατικά και πρέπει να προσέχουμε ιδιαίτερος εμείς οι ναυτικοί εκτός από την ασφάλεια του φορτίου μας και του ίδιου του πλοίου, για την ατομική μας ακαιρεότητα. Θα συζητήσουμε τους τρόπους και τις ενέργειες που πρέπει να ακολουθούν όλα τα καράβια για την αποτελεσματική εξάλειψη και αλλοτροίωση της πειρατίας.

Μέσα από την προσωπική μου ζωή θα αναφερθώ και σε ένα περιστατικό που συνέβη σε έναν συνάδελφο μου που βασίζεται σε αληθινά γεγονότα και υπέστη όμηρος των πειρατών.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ: «Ο ρόλος των εμπόλεμων ζωνών»

Αρχικά οι εμπόλεμες ζώνες μπορούν να γίνουν όλες οι περιοχές καθώς στα ύδατα του κάθε κράτους μπορεί να πλέει ο πολεμικός του στόλος και να πλέει στις ανοιχτές θάλασσες μετατρέποντας τις σε πολεμικές ζώνες. Όμως σημαντικό θεωρείται χωρίς να ξεπερνάν τα ύδατα που έχουν συμφωνηθεί βάση διεθνών συμβάσεων. Επομένως μια εμπόλεμη ζώνη είναι περιορισμένη και δεν μπορεί να επεκταθεί πέρα από

αυτά τα όρια. Σημαντικό θεωρείται ότι πέραν των πολεμικών σκαφών ενός κράτους, ούτε και οι κάτοικοι ή άλλα σκάφη πρέπει να προσεγγίζουν με εχθρικές διαθέσεις τα εν λόγω εμπορικά πλοία. Έτσι έχει υιοθετηθεί έως σήμερα ακριβής γεωγραφικές συντεταγμένες όπου περιορίζουν τα πολεμικά σκάφη, έτσι ώστε να

μειωθούν οι καταστροφές άμαχου στόλου και χωρίς να κινδυνεύουν οι ναυτικοί. Αυτός ο ορισμός γνωστός και ως η έννοια της εγγύτητας προστατεύει τα εμπορικά πλοία και τα κρατά σε ουδετερότητα από τις εχθρικές ενέργειες των εμπόλεμων κρατών.



Ας αναφερθούμε χρονολογικά στα γεγονότα που συνέβησαν για τις εμπόλεμες ζώνες. Στο πρώτο παγκόσμιο πόλεμο τα κράτη διεξήγαν τους πολέμους σε οποιαδήποτε χωρικά ύδατα δίχως να κρατάν ουδετερότητα στα εμπορικά αλλά και καταστρέφοντας τα. Το κόστος είναι τεράστιο τόσο ζημιά σε υλικό όσο και σε ανθρώπινες ψυχές. Η Γερμανία ακολουθούσε το μοτίβο παράλληλα με τους τύπους πλοίων U και υποβρύχια εξολοθρεύοντας εμπορικά πλοία. Ας σημειωθεί ότι τα γερμανικά U βύθιζαν οποιοδήποτε εμπορικό εχθρικό σκάφος χωρίς καν να το ελέγχουν.

Με την έναρξη του Β παγκοσμίου δημιουργείται μια ασφαλιστική δικλίδα όπου τα πλοία που πραγματοποιούν εμπορικούς σκοπούς να μην μπαίνουν σε στόχο. Κατά δεκαετίες συνεχίστηκε το πρότυπο των πολέμων αυτών και εφαρμόστηκαν εμπόλεμες ζώνες με την προστασία των εμπορικών σκαφών. Ένα γνωστό περιστατικό εμπόλεμης ζώνης ήταν τη δεκαετία του 1980 ο Αργεντινό αγγλικός πόλεμος. Σύμφωνα με τις απόψεις οποιοδήποτε πλοίο περνούσε από εκεί κινδύνευε από επίθεση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

«Ο ΡΩΣΟΙΑΠΟΝΙΚΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ ΚΑΙ Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΛΕΜΩΝ ΖΩΝΩΝ»

Ο Ρωσοϊαπωνικός πόλεμος είχε ως συνέπεια την μετατροπή θαλάσσιων περιοχών σε εκτάσεις ναρκών με αποτέλεσμα να κινδυνεύουν τα εμπορικά πλοία. Η Ιαπωνία δεν απέκλεισε την κυκλοφορία των ουδέτερων σκαφών αλλά με τη τοποθέτηση ναρκών αύξησε τον κίνδυνο διέλευσης των σκαφών. Έπειτα οι ΗΠΑ ακολούθησε τη στρατηγική της Ιαπωνίας γεμίζοντας στρατιωτικές ζώνες οι άλλες κρίσιμες περιοχές με νάρκες.

«ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΗΣ Μ.ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ, ΓΑΛΛΙΑΣ ΚΑΙ ΡΩΣΙΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΝΑΡΚΩΝ»

Στις αρχές του 1914 η Αγγλία προχωράει στο κλείσιμο κάποιων λιμανιών της στην Ολλανδική ακτή με τη τοποθέτηση ναρκών για την προστασία της. Το πρώτο γεγονός ήταν με την ναρκοθέτηση του στενού του Ντόβερ. Στη συνέχεια έγιναν παρόμοιες κινήσεις από τη Γαλλία στα χωρικά ύδατα του αυστρουγγρικού βασιλείου, αλλά και η Ρωσία στο αρχιπέλαγος Άλαντ. Έπειτα η Βρετανική κυβέρνηση θεώρησε όλη τη Βόρεια θάλασσα σε στρατιωτική περιοχή, όπου όλα τα εμπορικά πλοία και αλιευτικά θα αντιμετώπιζαν κινδύνους. Μετά από λίγο καιρό ανακοίνωσε η Γερμανία ότι όλα τα εμπορικά σκάφη που διέρχονται έξω από την Αγγλία θα καταστρέφονται ακόμα και αν πρόκειται να τεθούν σε κίνδυνο οι ανθρώπινες ζωές. Το Αγγλικό ναυαρχείο εξέπεμψε διάταγμα πολεμικής περιοχής από το βόρειο σημείο του Hebrides μέσω των νήσων Φαρόι. Η Αγγλία είχε στόχο τα εμπορικά σκάφη να διέρχονται μέσω του αγγλικού καναλιού γνωστό στις μέρες μας ως και «English Channel». Η στάση της Γερμανίας έρχεται σε αντίθεση με αυτή της Βρετανίας για το ποιος θα έχει τον έλεγχο.

«Ο τορπιλισμός των επιβατηγών, η αρχή των εμπόλεμων ζωνών»

Ο γερμανικός στόλος τη δεκαετία του 1915 τορπίλισε το επιβατηγό υπερατλαντικό πλοίο Lusitania, όπου χάθηκαν 1000 ζωές, δημιουργώντας το πρώτο κρίσιμο περιστατικό των εμπόλεμων ζωνών. Έπειτα έχουμε τα πλοία Hesperian και Arabic καθώς η Γερμανία ήθελε να δείξει την συμμόρφωση των ΗΠΑ απέναντι της, αποζημιώνοντας για τις ανθρώπινες ζωές που χάθηκαν. Μετά από λίγους μήνες υπογράφεται η σύμβαση Modus Vivendi μεταξύ ΗΠΑ-Γερμανίας σχετικά με την ελεύθερη ναυσιπλοΐα των εμπορικών και επιβατηγών σκαφών που θα έπλεαν στις στρατιωτικές περιοχές. Παρόλα αυτά η Γερμανία δείχνει να μην συμμορφώνεται και προχωράει στην βύθιση των επιβατηγών Ancona και Persia στη μεσόγειο θάλασσα χωρίς να γίνει ποτέ εμφανής η κίνηση τους.

Αργότερα η Γερμανία προβαίνει σε νέες ενέργειες αύξησης των εμπόλεμων ζωνών. Δημιούργησε τον νέο χάρτη της όπου επεκτάθηκε γύρω από τα Βρετανικά νησιά και τις Γαλλικές ακτές. Οι αμερικανοί ειδοποιούνται για αυτό το γεγονός και κάνουν έκκληση στα επιβατηγά σκάφη τους να αποφεύγουν εκείνα τα νερά έξω από την Ευρώπη. Επομένως η ΗΠΑ απομακρύνεται και κρατά ουδετερότητα απέναντι στις εχθρικές διπλωματικές της Γερμανίας. Μάλιστα το 1940 διευκρινίζει μόνη της τις νέες εμπόλεμες ζώνες που δημιουργεί ΒΑ της Σκωτίας. Επομένως με αυτή τη στάση καταφέρνει την ουδετερότητα ανοιχτής ναυσιπλοΐας σε απόσταση 100 ν.μ. από τις Γαλλικές και Βρετανικές ακτές. Παρόλα αυτά κάποια επιβατηγά συμμαχικών



δυνάμεων με την Γερμανία περνούν ανενόχλητα. Το βρετανικό ναυαρχείο αντιδρά άμεσα και ζητά να βυθίζεται οποιοδήποτε γερμανικό σκάφος ή άλλο συμμαχικό διαπερνά ανοιχτά από τις ακτές της Βρετανίας. Όμως δεν καθιερώθηκε αυτό το

ζήτημα αλλά ελεγχόταν τα στοιχεία της φόρτωσης σε διαφορετική περίπτωση θα στοίχιζε το σκάφος. Επιπλέον από το άλλο άκρο η Αμερική θέλει να δώσει αντίποινα στην Ιαπωνία και επεκτείνει τις θαλάσσιες ζώνες της περί 1.000.000 τ.ν.μ. στον Ειρηνικό. Επομένως κατά τη διάρκεια του Β παγκοσμίου πολέμου καθιερώνεται το έθιμο βύθισης οποιοδήποτε πλοίου από την πρώτη στιγμή χωρίς τον έλεγχο τους. Προφανώς αυτό συνέβη λόγω του απεριόριστου μίσους για εκδίκηση μεταξύ των εχθρικών κρατών. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την έξαρση επεισοδίων που λάμβαναν σε ένα διεθνές επίπεδο, πολύ περισσότερων περιστατικών από εκείνα που πραγματοποιήθηκαν στον Α παγκόσμιο πόλεμο.

Από την άλλη μεριά στον ειρηνικό ωκεανό η Κορέα επεκτείνει περί 500 ν.μ τα όρια της εμπόλεμης ζώνης της προκαλώντας την αντίδραση στους αμερικανούς. Η ΗΠΑ διατάζει αμέσως όλα τα εμπορικά και επιβατικά της σκάφη να μην πλέουν κοντά από τις κινεζικές και κορεάτικες ακτές καθώς θα βρισκότουσαν σε θανάσιμο κίνδυνο. Έπειτα ο Ο.Η.Ε προειδοποιεί τους πολίτες της Κορέας και ιδιαίτερα τους κατοίκους των παραθαλάσσιων περιοχών που ασχολούνταν με την αλιεία, ότι αν δεν σταματήσουν οι βομβαρδισμοί πλοίων από τους Κορεάτες θα υπάρχουν σοβαρές συνέπειες στα αλιευτικά τους σκάφη. Πράγματι οι ΗΠΑ ναυάγησαν πολλά ψαράδικα δημιουργώντας σύγχυση καθώς κρατούσαν και πολλά για πληροφοριακούς σκοπούς. Στη συνέχεια το 1952 συνεργάζονται οι ΗΠΑ με το Βιετναμέζικο κράτος απλώνοντας τα χωρικά τους ύδατα στα 12 ν.μ κάνοντας σχολαστικούς ελέγχους σε πιθανόν ύποπτα σκάφη που μετέφεραν πολεμικά υλικά.

Οι εμπόλεμες ζώνες δεν σταμάτησαν εκεί αλλά συνεχίστηκαν στις ακτές την Ινδικής πρωτεύουσας και του Πακιστάν. Η Ινδία διέθετε πανίσχυρο ναυτικό στόλο και είχε χωρίσει την ναυτική της δύναμη σε δύο μέρη. Το ένα βρισκόταν σε διαρκώς επιθέσεις στην Αραβική θάλασσα και το άλλο στα ανατολικές ακτές του Πακιστάν. Καθιερώθηκε μια ακτογραμμή περί των 200 ν.μ. Το Ινδικό ναυτικό εξέπεμψε 24 ώρες χάριτος σε όλα τα εμπορικά σκάφη να απομακρυνθούν, ενώ βύθισαν κάποια σκάφη που δεν συμμορφώθηκαν με τους κανονισμούς τους και άλλα παρακρατήθηκαν. Ας σημειωθεί ότι καμία ανταμοιβή δεν έγινε μετά το πέρας των καταστροφών και των παρακρατισμών από τις Ινδικές αρχές. Πολεμικά σκάφη των Ηνωμένων Πολιτειών στράφηκαν στην Ινδία νομίζοντας πως θα σταματήσουν τις ενέργειες τους, όμως παρέμειναν στις ακτές της Σρι Λάνκα. Η Ινδία προχώρησε σε εκστρατείες στο λιμάνι του Καράτσι βυθίζοντας αρκετά Πακιστανικά σκάφη αλλά και άλλων φορτηγών πλοίων ανάμεσα τους και ένα Ελληνικό δεξαμενόπλοιο.

Στη συνέχεια στις αραβικές ακτές δημιουργείται σύγχυση μεταξύ του Ισραήλ και της Σαουδικής Αραβίας. Η διώρυγα του Σουέζ αυτό το τόσο εμπορικό πέρασμα παραμένει κλειστό από το 1948 έως το 1975 για τα Ισραηλινά σκάφη που μετέφεραν πρώτες ύλες.

ΝΟΤΙΑ ΣΙΝΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΜΙΑ ΑΚΟΜΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΜΠΟΛΕΜΗΣ ΖΩΝΗΣ



Η Νότια σινική θάλασσα η οποία απαρτίζεται στον Ειρηνικό ωκεανό είναι ένα σταυροδρόμι της εμπορικής ναυτιλίας καθώς διέρχεται ένα μεγάλο ποσοστό των εμπορικών πλοίων. Επιπλέον είναι ένα πλούσιο μέρος σε κοιτάσματα αερίου και πετρελαίου. Η περιοχή απαρτίζεται από τα λεγόμενα 9 σημεία, κατά κύριο λόγο από την Κίνα, τα υπόλοιπα κράτη είναι η Ινδονησία, η Μαλαισία, Μπρούνι, Φιλιππίνες, Ταιβάν και Βιετνάμ. Ο ΟΗΕ κρατάει ουδετερότητα ως προς τις διατάξεις των συνοριακών γραμμών των κρατών, καθώς δεν υπάρχουν ιδιαίτερες εντάσεις μεταξύ τους. Το κινεζικό κράτος ισχυρίζεται πως ένα μεγάλο κομμάτι ανήκει στην Κίνα, διότι τα τελευταία χρόνια είναι γνωστή η ύπραξη Κινέζων ψαράδων, χωρίς αυτό να τεκμηριώνεται σε κάποια διεθνή σύμβαση. Αργότερα η Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας ανακοινώνει έναν χάρτη με την προέκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης στα 12ν.μ με βάση βραχονησίδων και νησιών. Μάλιστα το 1992 προχωράει εκδίδοντας νόμο περί των ναυτικών μιλίων της. Έπειτα το 1998 επικυρώνει διάταγμα με ΑΟΖ εύρους 200ν.μ από τις ακτές των βάσεων των νησιών της. Με το πέρασμα των χρόνων άρχισαν να δημιουργούνται συγκρούσεις μεταξύ των κρατών που ανήκαν στα 9 σημεία και ο λόγος ήταν ότι ανακαλύφθηκαν μεγάλα κοιτάσματα πετρελαίου και φυσικού αερίου. Η Μαλαισία και το Βιετνάμ ζητάνε για αναθεώρηση των υφαλοκρηπίδων Η Κίνα δεν φαίνεται να πτοείται και διατηρεί σταθερή την στάση της δημοσιεύοντας έναν χάρτη όπου τις ανήκουν τα νησιά και οι υφαλοκρηπίδες παγιώνοντας το γεγονός. Παρόλα αυτά βάση του δικαίου της θάλασσας οι αναρτήσεις και οι δημοσιεύσεις της Κίνας προκαλούν ένα νομικό αίνιγμα.

Οι επιπτώσεις των εμπόλεμων ζωνών στην ναυτιλία

Οι εμπόλεμες ζώνες έχουν λειτουργήσει θετικά στην εμπορική ναυτιλία καθώς διεξάγεται το εμπόριο προς όλους τους θαλάσσιους δρόμους χωρίς περιορισμούς. Αυτό σημαίνει πως σε μία περιοχή που συμβαίνει ένας πόλεμος υπάρχει η ελευθερία διελεύσεως σύμφωνα με νόμους και τις διατάξεις που έχουν υπογραφεί από όλα τα κράτη και τον ΟΗΕ. Έτσι τα εμπορικά πλοία συνεχίζουν τις εμπορικές συναλλαγές χωρίς να χρειάζεται να διασχίζουν μεγαλύτερες αποστάσεις προκειμένου να διασχίσουν ένα ναυτιλιακό πέρασμα. Επιπλέον υπάρχει ασφάλεια κατά την ναυσιπλοία καθώς τα πλοία έχουν ουδέτερο χαρακτήρα, χωρίς προκλητικότητες και πιέσεις από τα πολεμικά στρατιωτικά σκάφη.

Σίγουρα ο πόλεμος έχει κατασταλτική μορφή για το διεθνές εμπόριο και την ναυτιλία. Αρχικά κατά τη διάρκεια ενός πολέμου παγώνουν οι εμπορικές συναλλαγές η ελαχιστοποιούνται στον μέγιστο βαθμό. Επιπλέον μειώνεται η ζήτηση των εισαγόμενων προϊόντων και σταματάει η ανάπτυξη μιας χώρας, καθώς τα πάντα σταματάν να λειτουργούν. Παρόλα αυτά το εμπόριο και διακίνηση των προϊόντων και των πρώτων υλών δεν σταματάει ποτέ, διότι είναι απαραίτητα για την επιβίωση της ανθρωπότητας.

Όσον αφορά τα επιβατηγά πλοία που υπέστησαν θύματα στις αρχές του 19 αιώνα, πλέον προστατεύονται αυστηρά και οποιοδήποτε χτύπημα εναντίον τους θα φέρει τεράστιες κυρώσεις και προβλήματα σε μία χώρα. Όμως υπάρχουν ακόμα αμφιβολίες και ανησυχίες κατά την ναυσιπλοία από μία περιοχή που δημιουργούνται εντάσεις και εχθροπραξίες. Συγκεκριμένα κατά τη διάρκεια του Α και Β παγκοσμίου πολέμου πολλά ήταν τα περιστατικά που επηρέασαν την άνθιση της ναυσιπλοίας και είχε τεράστιο κόστος για χιλιάδες ανθρώπινες ζωές που χάθηκαν άδικα εξαιτίας των προκλητικών επιθέσεων. Έκτοτε έχουν ληφθεί και αποφασιστεί αποφάσεις από τα κράτη μέλη που ανήκουν στον ΟΗΕ, ότι κανένα κράτος δεν θα παραβιάσει τους κανόνες της ασφαλούς διελεύσεως κατά των εμπορικών και επιβατηγών πλοίων που κρατούν ουδετερότητα.

Επομένως υπάρχει το δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοίας και της ελεθερούς διελεύσεως, πράγμα που διευκόλυνε την παγκόσμια ναυτιλία και ανακούφισε από τον φόβο και τον τρόμο του πολέμου τους ναυτικούς. Πάντως δεν είναι λίγες οι φορές που ακόμα οι αξιωματικοί είναι δυσανεσχετισμένοι καθώς το μίσος και η βία του πολέμου για εκδίκηση δεν έχει τέλος. Έτσι διατηρούν ασφαλείς αποστάσεις από περιοχές που παρατηρείται έντονες πολεμικές δραστηριότητες, χωρίς να θέλουν να διακινδυνέψουν την ίδια τους την ζωή του πλοίου και του φορτίου.

Έτσι κρίνεται αναγκαίο από τους διεθνείς οργανισμούς να λάβουν δράση να σταματήσει το φαινόμενο των απειλιτικών κινήσεων έναντι των πλοίων που έχουν εμπορικούς σκοπούς και να τηρείται αυστηρά από όλα τα κράτη, με βαρύτερες ποινές για όποια χώρα δεν ακολουθήσει.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Ναυσιπλοία σε πειρατικές ζώνες

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ναυτιλία αποτελεί εδώ και χιλιάδες χρόνια το κυριότερο μέσο για την μεταφορά πρώτων υλών αλλά και την ανάπτυξη του εμπορίου. Επιπλέον μέσω των θαλάσσιων μεταφορών, μεταφέρονται νέες ιδέες και νοοτροπίες, και πολιτιστικών στοιχείων. Έτσι το μεγαλύτερο μέρος του εμπορίου μεταφέρεται δια θαλάσσης καθώς η γη αποτελείται από 80% νερού, με αποτέλεσμα να είναι ένας από τους ευκολότερους, οικονομικούς και αξιόπιστους τρόπους μεταφοράς.

Απο τα αρχαία χρόνια όμως η ναυτιλία αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα όπως την πειρατία. Ο λόγος που οδήγησε αυτούς τους λαούς στην εγκληματικότητα είναι οικονομικοί κοινωνικοί αλλά και πολιτικοί. Επομένως προκειμένου να βρουν έναν τρόπο να αντέξουν στην φτώχεια και την εξαθλίωση ενεπλάκηκαν σε εχθρικές και εγληματικές ενέργειες, την πειρατία εμπορικών πλοίων. Τέτοιες τριτοκοσμικές χώρες που υπάρχει αυτό το φαινόμενο είναι η Σομαλία, η Δυτική Αφρική και συγκεκριμένα ο κόλπος της Γουινέας και του Άντεν, η νότια Αμερική, τα στενά της Μαλάκκας. Ειδικότερα στην περιοχή της Σομαλίας σημειώθηκαν πολλά περιστατικά με τη βοήθεια ηλεκτρονικών συσκευών να παρακολουθούν εμπορικά πλοία. Έπειτα με γρήγορες και μικρές βάρκες επιβιβάζονταν και με την απειλή όπλων κρατούσαν όμηρους το πλήρωμα καθώς και το ίδιο το πλοίο με το φορτίο του.

Σύμφωνα με τη σύμβαση του Montego Bay το 1982 κάθε παράνομη πράξη στην ναυτιλία αποτελεί πειρατία. Η πειρατία στη Σομαλία αποτελεί μία από τις σοβαρότερες υποθέσεις τις παγκόσμιας ναυτιλίας καθώς κάθε χρόνο λάμβανε δράση. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα ένα τεράστιο οικονομικό πρόβλημα στις ναυτιλιακές εταιρίες. Ο ΟΗΕ και οι άλλοι διεθνείς οργανισμοί ενίσχυσαν την ναυτική δύναμη με στόχο την καταπολέμηση της πειρατίας.

Το φαινόμενο της πειρατίας συμβαίνει συχνά όταν υπάρχει έντονη παγκόσμια οικονομική κρίση ή λόγω ότι τα αρμόδια κράτη δεν μπορούν να ελέγχουν τα θαλάσσια σύνορα τους. Η Σομαλία κατά κύριο λόγο βρίσκεται σε τέτοια γεωγραφική θέση, από την οποία διέρχονται ένα μεγάλο ποσοστό του θαλάσσιου εμπορίου. Επομένως είναι ένας βασικός παράγοντας που οι Σομαλοί πειρατές όλο και αυξάνονται.

Έτσι οι ναυτιλιακές εταιρίες αρχικά έσπευσαν σε πιο δραστήρια μέτρα για την αποφυγή της σε συνδυασμό με τους διεθνείς οργανισμούς. Στα κόστη συμπεριλαμβάνονται η ανοιχτή πλευση από τα χωρικά ύδατα, η αυξημένη ταχύτητα,

οι ένοπλοι φρουροί, οι ασφαλιστικές καλύψεις που απαιτούνται, για την αφάλεια των ναυτικών αλλά και της παρουσίας του πλοιοκτήτη. Με το πέρασμα των χρόνων φαίνεται να περιορίζεται η πειρατία, όχι όμως να αδρανοποιείται. Ο συνδυασμός των μισθοφόρων με τις ναυτικές στρατιωτικές επιχειρήσεις των παράκτιων κρατών αλλά και του ίδιου του κράτους έχουν κατασταλτικό χαρακτήρα. Καθώς η πειρατία μειώνεται, από την άλλη πλευρά αυξήθηκαν οι ένοπλες ληστείες στις ακτές της νοτιανατολικής Ασίας, και συγκεκριμένα στα στενά της Μαλάκκας. Αυτό παρατηρείται συχνά όταν τα πλοία βρίσκονται αγκυροβολημένα, γιατί τα πληρώματα και οι αξιωματικοί βρίσκονται συνεχώς σε επιφυλακή, κάνοντας τακτικούς ελέγχους γύρω από το κατάστρωμα.



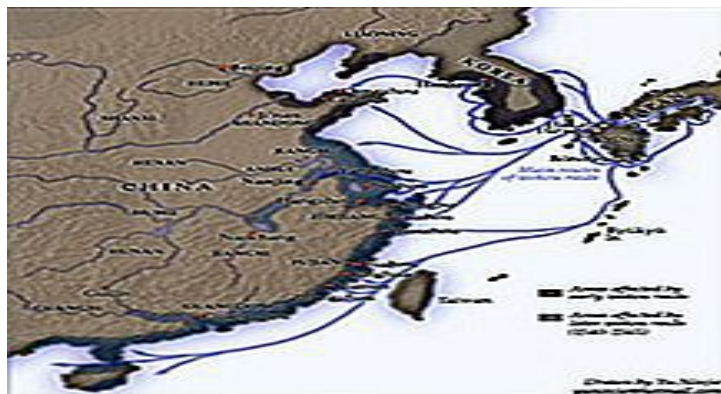
“ Η σημασία της ναυτιλίας και η αιτία της εξέγερσης της πειρατίας”

Το θαλάσσιο εμπόριο αποτελεί πυρήνα των παγκόσμιων μεταφορών καθώς ένα τεράστιο ποσοστό αγαθών και πρώτων υλών μεταφέρονται δια θαλάσσης. Μέσω της θάλασσας διευκολύνεται η μεταφορά του εμπορίου καθώς τα πλοία έχουν τεράστιες χωρητικές ικανότητες, πράγμα που δεν μπορεί να συμβεί στη στεριά ή στον αέρα. Το κόστος επιπλέον είναι αρκετά χαμηλό και υπάρχει αξιοπιστία και ασφάλεια κατά την παράδοση. Σταδιακά άρχισαν να επωφελούνται αρκετές χώρες και να αναπτύσουν το βιοτικό τους επίπεδο. Όμως η ανάπτυξη και ο καταμερισμός του πλούτου δεν ήταν ισάξιος με αποτέλεσμα αρκετές χώρες να υποφέρουν από την φτώχεια και την εξαθλίωση. Αυτό έθεσε τις τοπικές κοινωνίες θέλοντας ή μη, να καταφύγουν σε άλλες παράνομες και εγκληματικές μεθόδους, για να μπορέσουν να επιβιώσουν. Ένα από αυτά ήταν η στροφή στην πειρατία και στην ναυτική εγκληματικότητα. Κύριο αίτιο λοιπόν για την έξαρση της είναι η άνιση κατανομή του πλούτου και της ανάπτυξης της βιοσημότητας.

“Οι χώρες με το μεγαλύτερο ποσοστό πειρατίας”

Ακτές της Σομαλίας

Η περιοχή της Σομαλίας θα την χαρακτηρίζαμε και ως μάνα του φαινομένου της



πειρατίας καθώς ήταν η γεννέτηρα αυτού του ναυτικού εγκλήματος. Όλα ξεκίνησαν από την πτώση του σοσιαλιστικού κινήματος, όπου μετατράπει ένα χάος διακυβέρνησης στην χώρα. Η σομαλία ανήκε στην Σοβιετική Ένωση, όπου μετή την έξοδο της ο λαός διχάστηκε και υπήρξε εμφύλιος πόλεμος, διότι υπήρχαν πολλές φυλετικές ομάδες. Ο πόλεμος έφερε την φτώχεια και η φτώχεια την ανάγκη για πειρατία. Ως ξεκίνημα της αντίδρασης των Σομαλών πειρατών μία από τις αιτίες ήταν η εκμετάλευση των γεωφυσικών τους ορυκτών από άλλες υπερδύναμες χώρες και η ρίψη αποβλήτων στα χωρικά τους ύδατα με αποτέλεσμα την καταστροφή του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα πολλοί κάτοικοι που ασχολούνταν με την αλιεία να χάσουν το επάγγελμα τους.

Οι πειρατές της Σομαλίας διακρίνονται σε κατηγορίες. Κάποιοι από αυτούς ήταν πρώην στρατιωτικοί με μεγάλη οξυδέρκεια στον πολεμικό εξοπλισμό. Άλλοι ήταν ναυτικοί και ασυρματιστές με μεγάλη εμπειρία στις τηλεπικοινωνίες. Η τελευταία κατηγορία ανήκουν ψαράδες οι οποίοι γνώριζαν καλά τους θαλάσσιους δρόμους που συχνάζουν τα εμπορικά πλοία. Η πειρατία στη Σομαλία άρχισε να αυξάνεται με ραγδαίους ρυθμούς και συγκεκριμένα το 2011 έφτασε την κορύφωσή της. Έπειτα και μετά μειώθηκε κατακόρυφα χάρη την πρόσληψη και τις αντιπειρατικές ενέργειες. Όμως εξαιτίας της πειρατίας αυξήθηκε το κόστος του θαλάσσιου εμπορίου καθώς μεγάλωσαν τα ασφάλιστρα των πλοίων και χρησιμοποιούνται τόσοι μισθοφόροι στα πλοία αλλά και συνεχείς καταδρομές από πολεμικά πλοία των παράλιων κρατών. Οι διεθνείς δυνάμεις έκαναν αρκετές προσπάθειες για να λύσουν το επισιτιστικό πρόβλημα χωρίς να έχουν επιτυχία καθώς οι πειρατές τους επιτίθονταν. Παρόλα αυτά υπάρχουν ελεγχόμενες περιπολίες απο το ΝΑΤΟ, τις ΗΠΑ, την Ε.Ε και τις μεγάλες χώρες της Κίνας, της Ρωσίας και της Ινδίας. Στα σημερινά χρόνια η κυβέρνηση της χώρας της Σομαλίας διοικείται από μια ομοσπονδιακή κυβέρνηση με ένα πρόχειρο σύνταγμα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την κατά μέρους λύση του οικονομικού και επισιτιστικού προβλήματος όχι όμως και την ολοτελής παύση της πειρατίας.

Ο κόλπος της Γουινέας

Τα τελευταία χρόνια άρχισε να παρατηρείται έντονη δραστηριότητα της πειρατίας στις δυτικά ύδατα της Αφρικής, με τους πειρατές να στοχεύουν πλοία τόσο στην ανοιχτή θάλασσα όσο και κοντά σε λιμένες. Η εμπλοκή τους εκτείνεται από δυτικά της Σιέρα Λεόνε έως και την περιοχή της Ανγκόλα, αλλά και στο δέλτα του Νίγηρα. Στις ακτές της Αφρικής η κυβέρνηση δεν επιτρέπει στα εμπορικά σκάφη να είναι εφοδιασμένα με μισθοφόρους από άλλη χώρα εκτός από την ίδια για την ασφάλεια του πλοίου και του φορτίου. Όμως οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρίες δεν προτιμούν τους Αφρικανούς μισθοφόρους καθώς έχουν συμβεί διάφορα περιστατικά όπου αποδείχθηκαν μοιραία για την ασφάλεια του πλοίου καθώς υπάρχει μεγάλη διαφθορά.

Επομένως ένας άλλος τρόπος που επιτρέπει η Αφρική είναι η συνωδία του εμπορικού σκάφους από πολεμικά πλοία ή της ακτοφυλακής της χώρας. Ο λόγος που παρατηρείται συχνά το φαινόμενο σε αυτή την περιοχή είναι η γεωπολιτική κατάσταση της. Αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες πετρελαιοπηγές διεθνώς γιαυτό και πολυσύχναστες από τα δεξαμενόπλοια, να μπαίνουν πολλές φορές στόχος των πειρατών. Με τις συνεχείς περιπολίες και ελέγχους του πολεμικού ναυτικού της Νιγηρίας έχει μειωθεί μαζικά η πειρατία στα χωρικά ύδατα εξαπλώνοντας την όμως σε διεθνή τομέα. Στα στενά του δέλτα του Νίγηρα γίνεται ορατό έντονη δραστηριότητα της πειρατίας λόγω της φτώχειας και των αντίξοων συνθηκών που επικρατούν στην τριτοκοσμική περιοχή. Σημαντικό θεωρείται ότι μετά την ανάληψη της ηγεσίας από τον προθυπουργό της Muhammadu Buhari σύμφωνα με έρευνες έχει αυξηθεί σημαντικά ο αριθμός ζτων επιθέσεων λόγω της λανθασμένης διαχείρισης της οικονομίας που επικρατεί.

Νοτια και Ανατολική Ασία

Από τις αρχές του 19ου αιώνα παρατηρείται στα στενά της Μαλλάκα επιθέσεις θα τις χαρακτηρίσαμε πειρατικές μεν αλλά οι περισσότερες αναφέρονται σε ληστείες ή άλλες εγκληματικές πράξεις. Πιο συγκεκριμένα οι πειρατές αυτοί είναι συνήθως ψαράδες της περιοχής της Ινδονησίας και επιτίθονται σε μικρά εμπορικά πλοία της τοπικής κοινωνίας. Επίσης συχνή λεία των πειρατών είναι μικρά σκάφη αναψυχής ή αλιευτικά σκάφη που δραστηριοποιούνται εκεί. Οι πειρατές πλέον έχουν ενισχύσει τον πολεμικό τους εξοπλισμό και μάλιστα δεν είναι λίγες οι φορές που ανήκουν σε συμμορίες οργανωμένες, οι οποίες τους πληρώνουν με ένα ποσοστό από τα κλοπιμαία. Επιπρόσθετα αυτές οι συμμορίες ζητάνε από ψαράδες της περιοχής κόμιστρα για να αλιεύουν ελεύθερα χωρίς να τους ενοχλούν με κάποια εγκληματική ενέργεια. Τέλος υπάρχουν κάποιες πολύ μεγάλες οργανωμένες συμμορίες που πληρώνουν πειρατές για να τους φέρνουν δεξαμενόπλοια μεγάλα ή container ships. Στη συνέχεια αφού τα καταβάλλουν τους αλάλαζουν χρώμα όνομα και νηολόγιο και έπειτα τα πουλάνε στην αγορά. Η οικονομική δυσχέρεια του κράτους της Ινδονησίας έστρεψε τους ανθρώπους να καταφύγουν στην πειρατία για να μπορέσουν να επιβιώσουν.

Επιπλέον μετά την επίθεση στους δίδυμους πύργους στις ΗΠΑ, αποτέλεσε ένα παγκόσμιο γεγονός όπου πάρθηκαν πολύ αυστηρά μέτρα σε όλους τους τομείς του εμπορίου, με την προϋπόθεση ότι μέσα από τα μέσα αυτά μπορεί να παρουσιαστεί κάποια τρομοκρατική ενέργεια.

Τύποι της πειρατίας

Ο πρώτος τύπος πειρατίας ονομάζεται μικρής κλίμακας ή έντασης, καθώς δεν υπάρχει μεγάλη εμπλοκή από τους πειρατές και η δράση τους περιορίζεται στο κλέψιμο διάφορων αντικειμένων απο το πλοίο ή καποιου χρηματικού ποσού. Το φαινόμενο αυτο παρατηρείται συνήθως σε λιμένες ή αγκυροβόλια.

Ο δεύτερος τύπος πειρατίας ονομάζεται μεσαίας κλίμακας ή έντασης αφορά περισσότερο το φορτίο που μεταφέρει ένα πλοίο παρά κάποιο μικρό χρηματικό ποσό. Συγκεκριμένα οι πειρατές είναι καλά οργανωμένοι και επιτίθονται σε τέτοιες περιοχές όπου τους είναι εύκολη η πρόσβαση, με αποτέλεσμα την καταστολή του φορτίου. Στη συνέχεια αφήνεται ελεύθερο το πλοίο και το πλήρωμα.

Ο τρίτος τύπος πειρατίας ονομάζεται μεάλης κλίμακας ή έντασης και είναι ο πιο διαδεδομένος διότι οι πειρατές καταλαμβάνουν το φορτίο μαζί με το ίδιο το πλοίο. Έπειτα ξεφορτώνουν σε δικά τους λιμάνια το πλοίο, το ξαναβάφουν με άλλα πιστοποιητικά πλαστά και το βγάζουν στις ναυλαγορές ως πλοίο φάντασμα. Επιπλέον οι πειρατές οδηγούν το εμπορικό πλοίο σε δικά τους λιμάνια η θαλάσσιες περιοχές, ώστε να ζητήσουν χρήματα από την ναυτιλιακή εταιρία.

Ορισμός της πειρατίας

Ο όρος πειρατία δεν έχει αποδοθεί ακόμη με την ολοκληρωμένη διατύπωση την ακριβής σημασία της έννοιας της. Συγκεκριμένα σύμφωνα με τον Οργανισμό των Ηνωμένων Εθνών πειρατία καλείται κάθε πράξη βίας ή απόσπασης ή αιχμαλώτισης, η οποία διενεργείται στην ανοιχτή θάλασσα ή σε διεθνή ύδατα από οποιαδήποτε πλεούμενο σκάφος απέναντι σε ένα άλλο με στόχο την κατάλλειψη του.

Με βάση τα τωρινά δρώμενα πειρατία θεωρείται κάθε παράνομη πράξη βίας η



διαρπαγής για οικονομικά συμφέροντα ή άλλον ιδιωτικό σκοπό κατά του πληρώματος ή των επιβαινόντων, είτε σε διεθνή η χωρικά ύδατα.

Βασικές δράσεις κατά την άσκηση πειρατίας

- Παράνομη επιβίβαση σε πλοίο χωρίς την άδεια του ιδιοκτήτη
- Κρατήση ομήρων τόσο το πλήρωμα όσο και τους επιβάτες εάν υπάρχουν
- Απαγωγή ατόμων για τον εκβιασμό λύτρων
- Δολοφονίες
- Ληστείες γενικές επί του πλοίου
- Σκόπιμη βύθιση του πλοίου η σαμποτάζ

Ιστορική αναδρομή της πειρατίας

Το φαινόμενο της πειρατίας παρατηρήθηκε αρκετά νωρίς ξεκινώντας σύμφωνα με τις ιστορικές αναφορές από τον αρχαίο μεσογειακό κόσμο, αρχίζοντας από αλασγικές, αιγυπτιακές και ουγκαριτικές περιοχές. Η πειρατία ήταν συχνή ειδικά στις ακτές της Μεσογείου, όπου λήστευαν εμπορικά πλοία ή παίρναν τους ναυτικούς για δούλους. Το γεγονός που έστρεψε από τότε τους ψαράδες στην πειρατία είναι λίγο πολύ κοινές με τις σημερινές. Αρχικά γιατί καταγόντουσαν από ναυτικές οικογένειες και διέθεταν ναυτικές δεξιότητες. Έπειτα η γη τους δεν επωφελούσαι ώστε να τους παρέχονται παραγωγή και καλλιέργεια αγροτικών προϊόντων, με αποτέλεσμα να γίνονται κυνηγοί των εμπορικών σκαφών που μετέφεραν πρώτες ύλες. Το ψάρεμα δεν τους έφτανε ώστε να καλύψουν τα έξοδα των οικογενειών τους έτσι βρήκαν μία άλλη διέξοδο παράνομη μεν αλλά αποτελεσματική.

Στην αρχαία ελληνιστική κοινωνία ειδικά στην μυκηναϊκή εποχή θεωρούνταν επίτευγμα η πειρατία και άξια πράξη. Σύμφωνα με τον αρχαίο ιστορικό Όμηρο αποκαλούσε με θαυμασμό την πειρατία από τις ελληνικές περιοχές στα ξένα εμπρικά πλοία. Επισημάνει ότι κάποιες περιοχές ζούσαν αποκλειστικά από αυτό το φαινόμενο. Με το πέρασμα των χρόνων όμως άρχισαν να περιορίζονται οι πειρατικές ενέργειες καθώς λήφθηκαν μέτρα αντιμετώπισης και περισσότερη θωράκιση των εμπορικων πλοίων.

Είδη πειρατών

Πολύ σημαντικό θεωρείται η κατάταξη των πειρατών αναλόγως με τον πρώην επάγγελμα τους. Μία κατηγορία πειρατών είναι οι παλαιοί ψαράδες , οι οποίοι θεωρούνται και αρχηγοί της πειρατίας καθώς έχουν άριστη γνώση των θαλάσσιων εμπορικών δρόμων. Στη συνέχεια έχουμε μια άλλη ομάδα τους στρατιωτικούς του πολεμικού ναυτικού , οι οποίοι έχουν πολεμικές δεξιότητες και γνωρίζουν άπταιστα τον τρόπο για μια σωστή επίθεση εναντίον ενός άλλου σκάφους. Τέλος υπάρχουν και οι ασυρματιστές οι λεγόμενοι τεχνικοί ειδήμονες, όπου κατέχουν γνώσεις ραδιοεπικοινωνιών και άλλων δορυφορικών συστημάτων με στόχο την ανίχνευση πλοίων. Όσο για τη διάκριση των πειρατών έχουμε τους ομορτυνιστές όπου δρουν σε μικρές αποστάσεις από τις ακτές και αυτολυσ που επιτίθενται ανοιχτά τους πολυ οργανωμένους.

Τρόποι καταπολέμησης της πειρατίας

Λόγω του αυξημένου εγκλήματος όλο και σκληρότερα μέτρα πρόληψης άρχισαν να λαμβάνονται από διάφορους οργανισμούς κυρίως τον ΟΗΕ, για την καταπολέμηση και την αποτελεσματική αντιμετώπιση του ευραίου προβλήματος.

Μία μέθοδος είναι η φρούριση των εμπορικών πλοίων από έμπειρα και κατάλληλα και επανδρωμένα άτομα που έχουν στρατιωτικές γνώσεις και δεξιότητες για την προστασία του πληρώματος και του φορτίου. Επομένως τα τελευταία χρόνια εγκαθίστανται μισθοφόροι, όταν αυτά είναι να εισέλθουν από περιοχές υψηλού κινδύνου πειρατίας. Είναι εφοδιασμένοι με όπλα και βαρύ πυρομαχικό εξοπλισμό, ώστε να αποτρέψουν κάθε κακόβουλη παράνομη ενέργεια από τους πειρατές. Έχουν δημιουργήσει βάσεις όπου είναι εύκολη η πρόσβαση τους όταν τα πλοία τείνουν να



πέρασουν από μια πειρατική ζώνη.

Έχουν συμβεί πολλά γεγονότα όπου επέμβησαν οι μισθοφόροι αποτελεσματικά και έσωσαν το ίδιο το πλοίο από κάθε κακόβουλη ενέργεια. Είναι ο πιο αποτελεσματικός τρόπος προστασίας του πλοίου κατά τη διάρκεια παραμονής από αυτές τις περιοχές.

Επιπλέον ένας άλλος τρόπος προστασίας του φορτίου και του πλοίου πολύ συχνώς η τοποθέτηση συρματοπλεγμάτων και μανικών στην περίμετρο του πλοίου. Με τη χρήση αυτών επιτυγχάνεται η δυσκολότερη πρόσβαση και επιβίβαση των πειρατών καθώς τους εμποδίζουν σημαντικά. Η χρήση συρματοπλεγμάτων φαίνεται να είναι αποτελεσματική καθώς καθυστερεί αρκετά και δυσκολεύει τους ένοπλους ληστές να εισέλθουν στο πλοίο. Έπειτα με τις μάνικες να εκτοξεύουν με μεγάλη πίεση νερό δεν τους επιτρέπεται εύκολα να τοποθετήσουν τις δικές τους σκάλες. Με την εξέλιξη της τεχνολογίας έχουν ανανεωθεί τα δορυφορικά συστήματα επικοινωνιών, με αποτέλεσμα την γρήγορη ανταπόκριση από εθνικούς οργανισμούς για την παροχή βοήθειας.

Από την πλευρά των διεθνών οργανισμών για την καταπολέμηση της πειρατίας, σε παγκόσμιο επίπεδο γίνονται συνεργασίες για την καταστολή της ένοπλης ληστείας. Ένα επίτευγμα της τεχνολογίας τα τελευταία χρόνια είναι από την JRC (Κοινού ερευνητικού κέντρου της Ευρώπης), την δημιουργία ενός προγράμματος ανίχνευσης μικρών σκαφών, γνωστό ως και SUMO. Με αυτό το δορυφορικό λογισμικό εντοπίζονται και παρακολουθούνται ύποπτα σκάφη που δημιουργούν υπόνοιες για πράξεις πειρατίας ή ληστείας. Έχει τη δυνατότητα να εντοπίζει σκάφη πολύ μικρής εμβέλειας μέχρι και ενός μέτρου σε οποιαδήποτε καιρική στιγμή.

] Ναυσιπλοία στις πειρατικές ζώνες

Κατά την ναυσιπλοία κοντά σε πειρατικές περιοχές πρέπει να τηρούνται αποστάσεις ασφαλείας από τον χάρτη των περιοχών High Risk Areas. Οι αποστάσεις από τις ακτές της Σομαλίας αγγίζουν περί τα 400 ναυτικά μίλια για ασφαλής διέλευση. Είναι αναγκαίο να γίνονται βάρδιες για συνεχή επιτήρηση και αν υπάρξει κάποια παραμικρή αμφιβολία για ύποπτο σκάφος να αναφέρεται στο κεντρο επικοινωνίας με τους παράκτιους σταθμούς. Να μην προσεγγίζουν στα 40 ναυτικά μίλια από τις ακτές της Υεμένης και του νησιού Socotra. Επίσημ έχει δημιουργεί ο διεθνής διάδρομος UTC Transit Corridor και προτείνει να τον ακολουθούν όλα τα εμπορικά πλοία ώστε να ταξιδεύουν στην ίδια πορεία. Κατά την εκτέλεση ενός τέτοιου ταξιδιού πρέπει να υπάρχει σχέδιο πλου και αξιολόγησης κινδύνου. Να υπάρχουν οι κατάλληλες προδιαγραφές για το ύψος εξάλλων του πλοίου και οι δυνατότητες αντοχής σε ανάλογες απειλές. Ακόμη τα μέλη του πληρώματος να είναι εξικοιωμένα με διάφορα γυμνάσια και να ξέρουν τα καθήκοντα τους σε περίπτωση πειρατίας. Τα μέλη πρέπει να γνωρίζουν εξαρχής όλα τα μέτρα που θα τηρηθούν να μην βγαίνουν συχνά έξω στο κατάστρωμα και όλες οι πόρτες να είναι κλειδωμένες και θωρακισμένες. Η επικοινωνία με τους ναυλωτές, το γραφείο και οποιαδήποτε άλλη επικοινωνία πρέπει να γίνονται στο ελάχιστο κατά την έπαρση τους, για να μην γίνονται αντιληπτοί από τους πειρατές που παρακολουθούν τα πλοία.

Στις πρακτικές BMP περιέχονται σημειώσεις για την και μέτρα πρόληψης κατά της πειρατίας.

- Συνεχής επιτήρηση (look out) με στόχο τον έγκαιρο εντοπισμό κάποιου κακόβολου σκάφους και την αποτροπή αποφυγής του.

- Τοποθέτηση συρματοπλέγματος και μανικών με το σύστημα της fire σε λειτουργία stby σε περίπτωση πιθανής ενέργειας.

- Προστασία της γέφυρας και με την τοποθέτηση χαλύβδινων ελασμάτων

- Άμεση πρόσβαση και γνώση σε όλους του δωματίου CITADEL , όπου εκεί γίνεται η συγκέντρωση όλου του πληρώματος και είναι το ασφαλέστερο σημείο στο καράβι

- Ένοπλοι μισθοφόροι και εξοπλισμένοι με πυρομαχικό εξοπλισμό

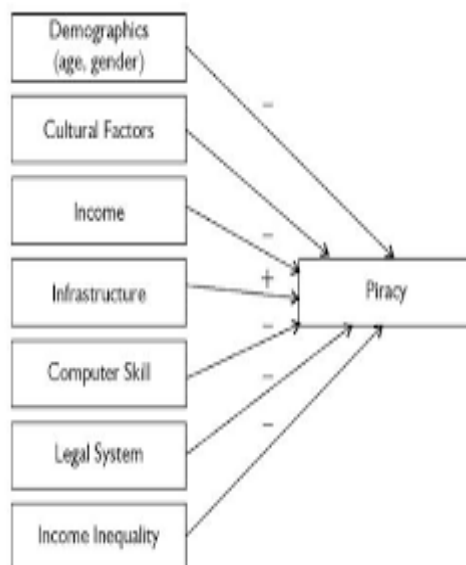
Αιτίες αύξησης της πειρατίας

-Πολιτικές αστάθειες : Πολλά από τα κράτη που τείνουν στην πειρατική δραστηριότητα αντιμετωπίζουν εσωτερικές διαμάχες ή εμφύλιους πολέμους πράγμα που τους καθιστά αδύνατον να επιβιώσουν με κάποιον άλλον τρόπο.

-Οικονομικά προβλήματα: Οι λαοί αυτοί έχουν μάθει να μεγαλώνουν στη φτώχεια και στην πείνα, με αποτέλεσμα να αναζητούν οι άνθρωποι μια ευκαρία να βελτιώσουν το βιωτικό τους επίπεδο. Επομένως μέσα απο την πειρατία αυξάνουν τα έσοδα τους και τείνουν για μια καλύτερη ζωή ,όμως με λάθος τρόπο.

-Γεωγραφική θέση : Εξαιτίας της καλής γεωγραφικής περιοχής που βρίσκονται οι πειρατικές περιοχές, όπως για παράδειγμα η Σομαλία και η διώρυγα του Σουέζ, αποτελούν σταυροδρόμι ηπείρων και εμπορικών δρόμων.Επίσης η έλλειψη ακτοφυλακής σε αυτά τα μέρη, είναι ένας σημαντικός λόγος που παρακινεί τους πειρατές να κάνουν συνεχείς εφόδους.

-Εξάλλειψη της αλιείας: Μερικές ανεμότρατες από ευρωπαϊκές χώρες με παράνομες εισόδους στα ύδατα του Άντεν και άλλων πλούσιων περιοχών σε ψάρια, καταστρέφουν καθημερινά με την υπεραλίευση το επάγγελμα των ψαράδων. Έτσι και αυτοί για να επιβιώσουν αναγκάζονται σε παράνομες πειρατικές πράξεις.



Διέλευση έξω από τις πειρατικές ζώνες

Στη σημερινή εποχή κατά την ναυσιπλοία στις πειρατικές περιοχές προτείνεται από τον IMB και τους άλλους διεθνείς οργανισμούς όλα τα εμπορικά πλοία να πλέουν σύμφωνα με τις αποστάσεις των θαλάσσιων διαδρόμων IRTC(International Recommended Transit Corridor). Έπειτα έχουμε τις διαδικασίες αναφοράς, όπου τα πλοία αναφέρουν την θέση τους και την διέλευση τους στην ομάδα των UK royal maritime trade operations. Οι συγκεκριμένες συντεταγμένες είναι για το σημείο του Σουέζ, για αυτά που διασχίζουν την είσοδο και την έξοδο της Ερυθράς. Στην πλευρά του Ινδικού έχουμε το στίγμα 5S και 78 E για την είσοδο η έξοδο τους.

Το εμπορικό πλοίο που διασχίζει αυτές τις περιοχές θα πρέπει να αναφέρει μερικά στοιχεία όπως:

1)Όνομα και ΔΔΚΣ, 2)σημαία, 3)MMSI, 4)telex και αριθμό του inmarsat 5) τύπος του πλοίου 6) ταχύτητα, πορεία, στίγμα και λιμένας απόπλου.

Πέρα από την UK έχουμε και την ομάδα του EU NAVFOR ATALANTA με την επωνυμία MSCHOA. Συγκεκριμένα συμπληρώνουν μια φόρμα με τα στοιχεία τους και την αποστέλλουν σε email ή fax για την συνεχή παρακολούθηση και επικοινωνία με το πλοίο. Ο IMO έχει διαδραματίσει 2 βασικούς οργανισμούς το IMB REPORTING CENTER και το IMB MARITIME SECURITY HOTLINE, όπου υπάρχει πρόσβαση και επικοινωνία και την αναφορά κκάθε ύποπτης κίνησης.

Στην περιοχή του κόλπου του Άντεν αναφέρεται πως τα πλοία είναι καλό να πλέουν με ομάδες αναλόγως την ταύτητάς τους, καθώς γίνονται δυσκολότερο για τους πειρατές να επιτεθούν σε μια ομάδα πλοίων. Επιπλέον επιτυγχάνεται η συνεργασία με την ακτοφυλακή και τα πολεμικά πλοία με αποτελεσματικότερη την δράση τους σε περίπτωση κάποιου συμβάντος.

Οι αναφορές δείχνουν ότι οι πειρατές επιτίθονται κατά την διάρκεια της ημέρας, οπότε καλό είναι τα πλοία με χαμηλό ύψος εξάλλων και ταχύτητα α ταξιδεύουν από τα περάσματα μεταξύ 47 E– 50 E κατά την διάρκεια της νύχτας. Όσον αφορά την ταχύτητα τους τα εμπορικά πλοία προτείνεται να πλέουν με την μέγιστη ταχύτητα τους ώστε να είναι δύσκολο να τα φτάσουν οι πειρατές. Ένα άλλο πολύ σημαντικό μέτρο είναι η ικανότητα ελιγμών, καθώς κατά την επάνδρωση τους στο πλοίο από τις μπάντες τους δυσκολεύει να ανέβουν, μέχρι που μπορεί να τους απομακρύνουν να ανέβουν και να τα παρατήσουν. Επίσης 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: α)έναν αριθμό τηλεφώνου όπου θα καλείται σε περίπτωση βοήθειας, β)καθώς το πλοίο εισέρχεται στην περιοχή, θα πρέπει να κρατάει επικοινωνία με τις ναυτικές δυνάμεις, γ)Συνεχής επιτήρηση από οπτήρα look out αλλά και στα radar και τα υπόλοιπα ναυτικά όργανα δ) να υπάρχει σταθερότητα και αυξημένη ταχύτητα και ελιγμοί αν χρειαστούν, ε).τα πλοία που ταξιδεύουν από τα ανατολικά της Σομαλίας θα πρέπει να συνεχίζουν προς τ'

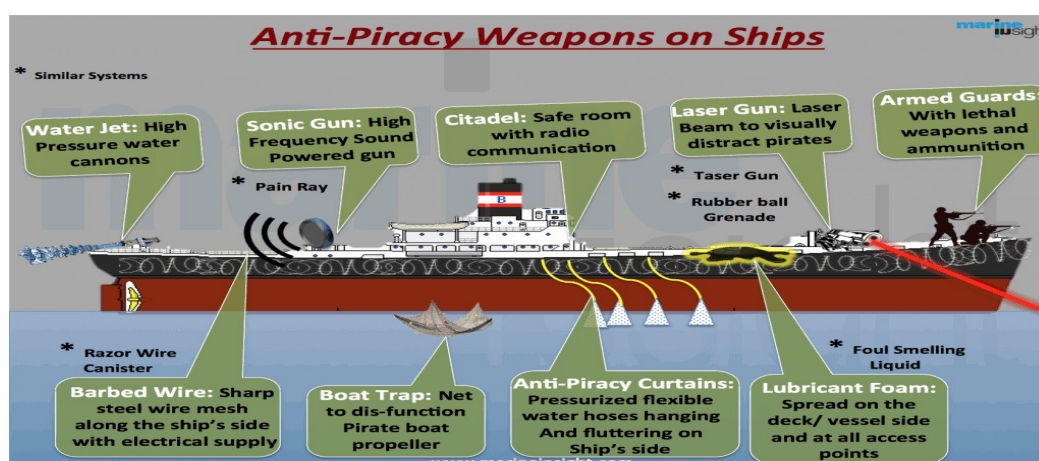
ανατολικά της Μαδαγασκάρης ή να διατηρούν απόσταση τουλάχιστον 450 ναυτικών μιλίων από τις ακτές.

Ένας ακόμα πολύ γνωστός αντιπρόσωπος σε θέματα ναυτικής ασφάλειας είναι ο IUA (international underwriting association). Είναι η μεγαλύτερη αντιπρόσωπος εταιρία σε θέματα ασφαλιστικών και βρίσκεται στον Λονδίνο.

Πριν από τον απόπλου ο πλοίαρχος είναι υποχρεωμένος να ενημερώσει το πλήρωμα το σχέδιο ή πλάνο που θα ακολουθήσουν κατά τη διάρκεια της παρουσίας στις επικίνδυνες περιοχές και τα μέτρα που θα ληφθούν. Όλοι χρειάζεται να γνωρίζουν το μέρος έκτακτης ανάγκης που θα μαζευτούν και θα προστατευθούν από τους πειρατές. Μεγάλη προσοχή στους αξιωματικούς και τους οπτήρες κατά την διάρκεια της βάρδιας στη γέφυρα καθώς μπορεί να ακολουθήσουν πυροβολισμοί επάνω τους.

Οι κύριες προτάσεις που γίνονται από την EU NAVFOR είναι οι εξής:

- τα πλοία δεν θα σβήνουν τα φώτα πορείας τους κατά την διάρκεια της νύχτας σε καμία περίπτωση
- η ναυσιπλοία να επιτυγχάνεται με την μέγιστη ταχύτητα πλεύσης
- να ακολουθείται πιστά το ship security plan
- να αποφεύγεται η ναυσιπλοία εφόσον γίνεται κοντά από τις κόκκινες ζώνες
- αν το ais απενεργοποιηθεί να ενεργοποιείται κατευθείαν σε περίπτωση πειρατίας
- να ηχούν alarms και άλλοι ήχοι που δρουν αρνητικά για τους πειρατές
- να υπάρχει συνεχής επιτήρηση 360 μοίρες και ειδικά στην πρύμνη του πλοίου
- να ενημερώνονται οι ναυτικοί από τον IMB για τυχόν άλλα περιστατικά
- οι ναυτιλιακές ενημερώνουν τον MSC όταν το πλοίο εισέρχεται σε high risk area
- να αποφεύγονται εργασίες του καταστρώματος



Επιπρόσθετα μέτρα ασφάλισης του πληρώματος

1) citadel room

Το δωμάτιο αυτό είναι το πιο ασφαλές σε όλο το πλοίο και αποτελεί τον χώρο συγκέντρωσης σε περίπτωση πειρατίας. Βρίσκεται στο χώρο του μηχανοστασίου στο τιμονάκι συνήθως και είναι τελείως υδατοστεγανός και αεροστεγής με μεγάλη ανθεκτική πόρτα ασφαλείας. Έχει όλο τον κατάλληλο εξοπλισμό για να βιώσει κάποιος καθώς υπάρχουν τρόφιμα, νερά κουβέρτες. Ακόμη γίνεται ο έλεγχος του πλοίου και της πρόωσης του αφού υπάρχουν χειριστήρια και από εκεί. Δυνατότητα Εποικοινωνίας με σταθμούς της ξηράς και δορυφορικού συστήματος.

2) Ηλεκτρικοί φράχτες

Είναι ένα είδος φράχτη που τοποθετείται στην εξωτερική πλευρά του πλοίου και δεν επιτρέπει στους πειρατές να ανέβουν εύκολα καθώς παράγει τάση 9000V

3) Ειδικά σύρματα

Τα ειδικά σύρματα έχουν σφαιρικό σχήμα με τοποθετημένες κοφτερές λεπίδες και τοποθετούνται περιμετρικά του πλοίου, εμποδίζοντας την πρόσβαση σε αυτούς. Υπάρχουν 3 τύποι συρμάτων 1) τα spiral 2) το ευθύ πλέγμα 3) τα συνδεδεμένα spirals, τα οποία καθίστονται και τα πιο αποτελεσματικά.

4) Ship Security Alert System (SSAS): Είναι ένα σύστημα όπου συνδέεται με την εταιρία και εκπέμπει συναγερμό κινδύνου δίνοντας τις συντεταγμένες του πλοίου.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΡΑΣΗ -ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Για την καταστολή της πειρατείας η UNCLOS τέθει σε ισχύ κάποιους νόμους για την καταπολέμηση της σε εθνικό επίπεδο με βάση τα άρθρα 100 , 107 και 110. Σύμφωνα με αυτό το συμβούλιο τίθεται πως αν τηρηθούν πιστά και ορθά οι νόμοι θα εξαλειφθεί σε μεγάλο βαθμό το φαινόμενο της πειρατείας. Για παράδειγμα στο άρθρο 100 του UNCLOS , τονίζει ότι όλα τα κράτη μέλη πρέπει να συνεργάζονται μεταξύ τους για την επιτυχία του σκοπού.

Επιπλέον στόχος του η παροχή πληροφοριών σχετικά με τις διάφορες δράσεις ανάπτυξης, 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.

Ποιο συγκεκριμένα παρακάτω δίνονται οι διάφορες αναφορές των ηνωμένων εθνών και του UNCLOS πάνω στο θέμα της πειρατείας στις θαλάσσιες μεταφορές :

-General Assembly Resolutions on Oceans and the Law of the Sea Sections of the Reports of the Secretary

-General Addressing Piracy 2011 Report of the Secretary

-General on the modalities for the establishment of specialized Somali anti-piracy courts S/ 2011/360 2011 Letter dated 24 January 2011 from the Secretary

-General addressed to the President of the Security Council (Somalia - Report of the Special Adviser to the Secretary

-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia) S/2011/30 2010 Report of the Secretary

-General pursuant to Security Council resolution 1897 (2009) S/2010/556 2010 Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea A/65/69/Add.2 97-122 24-29 2010 Report of the Secretary

-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia, including, in particular, options for creating special domestic chambers possibly with international components, a regional tribunal or an international tribunal and corresponding imprisonment arrangements, taking into account the work of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia, the existing practice in establishing

international and mixed tribunals, and the time and resources necessary to achieve and sustain substantive results S/2010/394 2010 Report of the Secretary

-General on oceans and the law of the sea A/65/69 128-134 38-40 2009 Report of the Secretary

-General pursuant to Security Council resolution 1846 (2008) S/2009/590 2009 Report of the Secretary

-General pursuant to Security Council resolution 1846 (2008) S/2009/146 2009 Report of the Secretary

-General on oceans and the law of the sea (Addendum) A/64/66/Add.1 119-129 31-36 2009 Report of the Secretary

-General on oceans and the law of the sea A/64/66 128-134 38-40 2008 Report of the Secretary

-General on oceans and the law of the sea (Addendum) A/63/63/Add.1 95-101 28-29 2008 Report of the Secretary

-General on oceans and the law of the sea A/63/63 54-62, 114-160, 18-20, 33-44 2007 Report of the Secretary

-General on oceans and the law of the sea (Addendum) A/62/66/Add.1 103-105, 27-28 2007 Report of the Secretary

-General on oceans and the law of the sea A/62/66 86-89, 29-30 2006 Report of the Secretary\

-General on oceans and the law of the sea (Addendum) A/61/63/Add.1 71-76, 24-25 2006 Report of the Secretary

-General on oceans and the law of the sea A/61/63 102-105, 30-31 2005 Report of the Secretary-

-General on oceans and the law of the sea (Addendum) A/60/63/Add.2 52-53, 17-18 2005 Report of the Secretary

-General on Oceans and the law of the sea A/60/63 94-98, 27-28 2004 Report of the Secretary

-General on oceans and the law of the sea (Addendum) A/59/62/Add.1 88-91, 26-27 2004 Report of the Secretary

-General on oceans and the law of the sea A/59/62 163-166, 41-42 2003 Report of the Secretary

-General on oceans and the law of the sea (Addendum) A/58/65/Add.1 53-56, 17-18
2003 Report of the Secretary

-General on oceans and the law of the sea A/58/65 108, 35 2002 Report of the
Secretary

-General on oceans and the law of the sea A/57/57 142-155, 27-30 2001 Report of the
Secretary

-General on oceans and the law of the sea (Addendum) A/56/58/Add.1 63-66, 11
2001 Report of the Secretary

-General on oceans and the law of the sea A/56/58 174-223, 35-43 2000 Report of the
Secretary

-General on oceans and the law of the sea A/55/61 96-102 20-21 Reports of the
United Nations Open-ended Informal Consultative Process on Oceans and the Law of
the Sea focusing, inter alia, on piracy 2008 Report on the work of the United Nations
Open-ended Informal Consultative Process on Oceans and the Law of the Sea at its
ninth meeting A/63/174 and Corr.1. "Maritime Security and Safety" 2001 Report on
the work of the United Nations Open-ended Informal Consultative Process on Oceans
and the Law of the Sea at its second meeting A/56/121 (a) Marine science and the
development and transfer of marine technology as mutually agreed, including
capacity-building in this regard(b) Coordination and cooperation in combating piracy
and armed robbery at sea



Οι επιπτώσεις στη ναυτιλία λόγω της πειρατείας

Λόγω της αυξημένης πειρατείας δημιουργήθηκαν αρκετά προβλήματα στον διεθνή εμπορικό κόσμο της ναυτιλίας τόσο οικονομικά όσο και κοινωνικά. Οι ναυτικοί γίνονται συχνά θύματα των πειρατών και αποτελούν όμηρους για αυτούς καθώς είναι ο μόνος τρόπος για να αποκτήσουν αυτό που θέλουν από τις ναυτιλιακές εταιρίες. Δεν είναι λίγες οι φορές που μας ομολογούν ότι συχνά βανδαλίζονται από τους πειρατές ή ασκούν βία προς αυτούς ή μένουν ακόμα και νηστικοί για πολύ καιρό. Η θλίψη της οικογένειας και των συγγενών τους, είναι τεράστια, καθώς η απουσία τους δεν μπορεί να αναπληρωθεί με κανένα χρηματικό ποσό ή αγαθό. Έτσι σιγά σιγά παρατηρείται μείωση του ανθρώπινου δυναμικού, και ειδικότερα τα τελευταία χρόνια μείωση των αξιωματικών, λόγω του πολυσύχναστου φαινομένου. Συγκεκριμένα θα παρουσιάσουμε μια σειρά από κόστη που εμφανίζονται λόγω της πειρατείας.

-Κόστος από απροθυμία ναυτικών να μπαρκάρουν στην ποντοπόρο ναυτιλία: Μια περίπτωση είναι η απροθυμία των ναυτικών αξιωματικών και πληρώματος να ταξιδεύουν σε αυτές τις περιοχές λόγω αυξημένης επικινδυνότητας. Τις περισσότερες φορές γίνεται αλλαγή πορείας, παραπλέοντας ανοιχτά από τις παράκτιες χώρες, αυξάνοντας μεν τα μίλια και την απόσταση που είναι να διανύσουν. Όμως οι ναυτιλικές εταιρίες δεν είναι λίγες οι φορές που ρισκάρουν να περάσουν κοντά από τις πειρατικές ζώνες ώστε να γλιτώσουν καύσιμα και χρήματα. Επιπλέον μεγάλο είναι και το κόστος της ακτοφυλακής και των πολεμικών πλοίων που χρησιμοποιούνται για την παρακολούθηση πλοίων και των τακτικών ελέγχων.

-Κόστος για το τοπικό εμπόριο: Συχνό φαινόμενο παρατηρείται αύξηση στις τιμές των προϊόντων και ειδικά στις δε περιοχές της Αφρικής αλλά και στο παγκόσμιο εμπόριο. Το κόστος συμβαίνει διότι τα εμπορικά πλοία καταφεύγουν σε αλλαγή πορειών με αυξημένα κόστη πετρελαίων αλλά και επειδή τα πλοία ασφαλιζονται με υψηλά ασφάλιστρα που θα τους παρέχουν αποζημιώσεις σε περίπτωση ανεπιθύμητης ενέργειας. Ακόμη οι βάρδιες των ναυτικών δυνάμεων αυξάνονται σημαντικά, ένα πρόσθετο έξοδο μαζί με την παροχή ένοπλων φρουρών.

-Κόστος στη βιομηχανία πετρελαίου και αλλοειάς: Το ψάρεμα αποτελεί πρωτογενή τομέα για τους κατοίκους των περιοχών, όμως οι πειρατές προκαλούν φόβο και τρόμο για τους ψαράδες. Έτσι οι τιμές των ψαριών συνεχώς αυξάνεται παροδικά καθώς

υπάρχει ζήτηση χωρίς να υπάρχει παραγωγή. Όσον αφορά τις βιομηχανίες πετρελαίου έχουν παρουσιασθεί αισθητές μειώσεις, εξαιτίας των επανηλημένων επιθέσεων των πειρατών στις πλατφόρμες πετρελαίων, ειδικά στις περιοχές της Δυτικής Αφρικής. Σύμφωνα με τις στατιστικές η παραγωγή πετρελαίου ημερησίως έχει μειωθεί κατά 20%, ενώ ένα 10% ενεκλάπη σε καθημερινή βάση. Συνοπτικά το κόστος τα τελευταία χρόνια αγγίζει 300 δισεκατομύρια δολάρια.

- Κόστος από τον πληθωρισμό των τροφίμων: Αγαπητή λεία των πειρατών είναι οι επιθέσεις σε πλοία γενικών φορτίων είτε αυτών που μεταφέρουν χύδην φορτία είτε των εμπορευματοκιβώτιων. Επομένως έχουν πολύ μεγάλο αντίκτυπο στις τιμές των τροφίμων ειδικά στις χώρες που εμπορεύονται την πλειονότητα των εισαγόμενων προϊόντων τους. Το κόστος στα προϊόντα δημιουργείται ακόμη και από την ληστεία των φορτίων που γίνονται αλλά και των καθυστερήσεων που συμβαίνουν.

-Κόστος από την μείωση ξένου εισοδήματος: Μεγάλο ζήτημα τίθεται και το πρόβλημα που δημιουργείται από τους επενδυτές ξένων χωρών στις χώρες που υπάρχει πειρατεία, με αποτέλεσμα να χάνονται πολλά κεφάλαια που σε διαφορετική περίπτωση θα αναχετίζαν την οικονομία και την ανάπτυξη της χώρας. Είναι πολύ βασικό για μία κοινωνία να υπάρχουν επενδυτές που να στηρίζουν τα χρήματά τους και να τα εμπιστεύονται σε μία χώρα δημιουργώντας άνοιγμα αγορών.

-Έμμεσο Κόστος: Πέρα από τα άμεσα κόστη χρειάζεται να συνυπολογίσουμε και μερικά κόστη που προκύπτουν από ένα ευρύτερο πλαίσιο γεγονότων. Ας σημειωθεί ότι υπάρχουν και χώρες που επωφελούνται από την άνθιση της πειρατείας, καθώς οι επενδυτές κεφαλαίων στρέφονται σε αυτές.

Παρακατάτω θα αναλύσουμε τις άμεσες και τις έμμεσες επιδράσεις που απειλούν την ναυτιλία.

Στα άμεσα αποτελέσματα ερμηνεύονται η πληρωμές λύτρων, οι απώλειες των πλοίων και των φορτίων, τα κόστη επισκευής κάποιας ζημιάς, καθώς και οι ληστείες. Ειδικότερα θα αναφερθούμε σε μια σειρά συνεπειών που προκύπτουν:

- Αρπαγή του φορτίου μεταφοράς που κατείχε κατά την ιδιοκτησία του το εμπορικό πλοίο

-Αρπαγή της σύμβασης μεταφοράς του φορτίου

-Απώλεια των χρημάτων ή του χρηματοκιβώτιου του πλοίου

-Απώλεια του ίδιου του σκάφους από τους πειρατές

-Χρονοδιατριβές που αναγκάστηκαν να συμβούν ύστερα από κάποιο περιστατικό

- Μηχανική βλάβη στο πλοίο μετά από αυξημένη ταχύτητα και ελιγμούς
- Εξαπάτηση με πλοίο φάντασμα και απώλεια φορτίου
- Τα έξοδα διαπραγμάτευσης και παράδοσης των χρημάτων
- Το κόστος για την πραγματοποίηση της έρευνας

Οι έμμεσες επιδράσεις που απασχολούν την ναυτιλία και το διεθνές εμπόριο είναι οι εξής:

- Τα λειτουργικά έξοδα που δημιουργούνται για την καταπολέμηση της πειρατίας
- Επιπρόσθετες χρηματικές δαπάνες για την ασφάλεια των караβιών
- Πρόσθετα μέτρα ασφάλισης
- Αύξηση στις αγορές των προϊόντων

Επιπλέον έξοδα λύτρα απαγωγής

- Μεγαλύτερη απόσταση
- Μεγαλύτερο ταξίδι
- Αύξηση στην διεθνή αγορά του βαρελιού του πετρελαίου και γενικλη αλυξηση τις τιμές των αγορών
- Αύξηση των τιμών των μεταφορών
- Αύξηση του φόρτου εργασίας
- Αρνητικές συνέπειες στο πλήρωμα
- Έλλειψη επιστοσύνης στις θαλάσσιες μεταφορές
- Πολιτική αναταραχή και οικονομικός πόλεμος για αυτήν την περιοχή

Επομένως βασικό για την παγκόσμια ναυτιλία και του διεθνούς εμπορίου είναι να σταματήσει με κάθε τρόπο να περιοριστεί η πειρατεία. Εξαιτίας αυτού του φαινομένου γίνεται αισθητή η άνοδος των προϊόντων σε παγκόσμιο επίπεδο με αποτέλεσμα και την αύξηση στις μεταφορές. Η μεταφορά των εμπορευμάτων διά θαλάσσης είναι ο πιο εύκολος οικονομικός και ασφαλής τρόπος και πρέπει να παραμείνει στην κορυφή, γιαυτό το λόγο πρέπει να ληφθούν επιπλέον μέτρα από τους διεθνείς οργανισμούς όχι μόνο στην πρόληψη αλλά και να εμπλακούν περισσότερο στα εσωτερικά πολιτικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν αυτές οι χώρες. Είναι φανερό πως μια καλή διαχείριση της οικονομίας και της ανάπτυξης των υποδομών και της αύξησης των εργασιών θα εξομαλύνει ριζικά το πρόβλημα αυτό, δίνοντας χιλιάδες θέσεις εργασίας σε οικογένειες που πεθαίνουν από την πείνα. Οι πολιτικές αστάθειες που επικρατούν στις τριτοκοσμικές χώρες και η αδυναμία καλής διαχείρισης των πολιτών προωθεί τους φτωχούς με κάθε μέσο να επιβιώσουν μέσα από παρανομίες.

Από την πλευρά των εταιριών πρέπει να εκτιμηθεί η σοβαρότητα της κατάστασης και να μην είναι προεραϊτική η χρήση των μισθοφόρων αλλά υποχρεωτική καθώς διέρχονται τα πλοία τους από επικίνδυνες περιοχές, καθώς οι ζωές των ναυτικών είναι ανυπολόγιστες και άνευ χρημάτων. Επιπλέον να μην κάνουν οικονομία στα πετρέλαια προκειμένου να πλεύσουν κοντά στις πειρατικές ζώνες αλλά να κρατούν μεγαλύτερη απόσταση από αυτήν που συστήνουν ο ΟΗΕ και οι διεθνείς οργανισμοί.

Από την πλευρά των παράκτιων κρατών και των ναυτικών δυνάμεων όλων των επιμέρων, είναι αναγκαίο η μεγαλύτερη και τακτικότερη πλεύση των στρατιωτικών πλοίων. Όσο πιο συχνή είναι η κυκλοφορία τόσο εξαλείφεται η πειρατία και τρομοκρατούνται οι πειρατές περιορίζοντας τους σημαντικά.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Σύνοψη της σημασίας της ναυσιπλοΐας στις πειρατικές και τις εμπόλεμες ζώνες

Η ναυσιπλοΐα στις εμπόλεμες ζώνες ξεκίνησε από τις δεκαετίες του 19 αιώνα έως και σήμερα και έχουν θεσμοθετηθεί τέτοιοι κανονισμοί που να προστατεύουν τα παραπλέοντα εμπορικά πλοία, από κάποια ξαφνική επίθεση. Παρόλα αυτά έχουν υπάρξει σίγουρα και ατυχήματα είτε εκούσια είτε από κάποιο λάθος. Οι εμπόλεμες ζώνες καθορίζονται στα ύδατα των χωρών αυτών και επιτρέπουν μόνο την πρόσβαση ύστερα από επικοινωνία και αφού τελεί καθαρά εμπορικούς σκοπούς. Οι παγκόσμιοι οργανισμοί έχουν οριοθετήσει αυτές τις επικίνδυνες περιοχές τοποθετώντας όρια στα πολεμικά σκάφη για την αποφυγή εμπλοκών με τα εμπορικά. Ακόμα τα εμπορικά πλοία ενημερώνονται για τις ασκήσεις όπου γίνονται δια θαλάσσης σε συνδυασμό κάποιες φορές με του εναέριου χώρου. Η αρχή των εμπόλεμων ζωνών ξεκίνησε το 1915 με τον βομβαρδισμό ενός υπερωνεάνιου επιβατηγού. Έκτοτε υπήρξαν και άλλα παρόμοια περιστατικά με το κόστος χιλιάδων αθώων ψυχών. Επομένως η κάθε χώρα έπειτα δημιούργησε τα δικά της χωρικά ύδατα και οριοθέτησε τις εμπόλεμες της ζώνες. Ήταν, είναι και θα υπάρξει ένα φαινόμενο που θα προβληματίζει συχνά τα κράτη τα οποία παρααβιάζουν τους κανονισμούς και εμπλέκονται μεταξύ τους περί των εμπόλεμων ζωνών.

Επομένως η ναυσιπλοΐα τα τελευταία χρόνια αποτελεί ένα δύσκολο εγχείρημα για τους ναυτικούς καθώς θυσιάζουν ακόμα και την ίδια τους την ζωή, κατά την διάρκεια των ταξιδιών κοντά από πειρατικές περιοχές. Ο ΟΗΕ και άλλοι διεθνείς οργανισμοί προσπαθούν με κάθε τρόπο να βρουν λύσεις στα προβλήματα αυτά, μπορεί όχι με την εξάλειψη της αλλά τουλάχιστον με τον περιορισμό. Μέτρα αντιμετώπισης του φαινομένου λαμβάνονται συνεχώς όπως η είσοδος μισθοφόρων εν πλω, η συνοδεία στρατιωτικών σκαφών και οι διάφοροι εξοπλισμοί που μπορούν να σταματήσουν την παράνομη είσοδο των πειρατών. Τα μέτρα αυτά λειτουργούν αποτελεσματικά, όμως και οι πειρατές τον τελευταίο καιρό έχουν εξελιχθεί σημαντικά. Καθημερινά γίνονται αρκετά περιστατικά με αρπαγή ομήρων ναυτικών ή ληστείες στα εμπορικά πλοία. Οι χώρες που πλήττουν κυρίως από την πειρατία είναι η Σομαλία, οι δυτικές ακτές της Αφρικής, το πέραςμα της διώρυγας του Σουέζ και ο κόλπος του Άντεν. Συγκεκριμένα σε αυτές τις χώρες λόγω της οικονομικής δυσχέρειας και των πολιτικών φασμάτων οι άνθρωποι αναζητούν έναν τρόπο για να καλύψουν τις ζωτικές τους ανάγκες και να επιβιώσουν. Εάν λοιπόν δεν λυθεί πρώτα το πρόβλημα στο εσωτερικό σύστημα των τριτοκοσμικών κρατών δεν θα σταματήσει εύκολα το σοβαρό πρόβλημα που ταλαιπωρεί χιλιάδες ναυτικούς συναδέλφους. Το φαινόμενο της πειρατείας φαίνεται να εξαλείφεται σιγά σιγά χωρίς όμως να εξαφανίζεται. Πολλά είναι τα περιστατικά καθημερινώς που συμβαίνουν σε διάφορα παράκτια κράτη. Ένα από τα πολύ σημαντικά μέτρα αντιμετώπισης που λαμβάνονται είναι η τοποθέτηση μισθοφόρων στα πλοία. Οι οπλισμένοι φρουροί

προστατεύουν αποτελεσματικά το πλοίο , το φορτίο και το πλήρωμα 24 ώρες το 24ωρο. Είναι αρκετά δύσκολο ένα πλοίο επανδρωμένο και με πολεμικό εξοπλισμό να καθιστεί υπό την ομηρεία των πειρατών. Επιπρόσθετα με την εξέλιξη και την ανάπτυξη της τεχνολογίας έχουν δημιουργηθεί τέτοιες συσκευές που να επιτυγχάνουν σε περίπτωση ανάγκης την άμεση επικοινωνία του πλοίου με τους παράκτιους σταθμούς και την ακτοφυλακή. Η πειρατεία είναι ένα φαινόμενο που για να σταματήσει θα πρέπει πρώτα να γίνουν ενέργειες πρώτα από το εσωτερικό των χωρών αυτών. Συγκεκριμένα μία καλύτερη και ικανή κυβέρνηση όπου μέσα από μέτρα θα περιορίσει την πειρατεία. Οι πειρατές ας μην ξεχνάμε ότι είναι πολύ φτωχοί ψαράδες ή πρώην ναυτικοί ή στρατιωτικοί που εξαιτίας της φτώχειας και της εξαθλίωσης ενεπλάκησαν σε τέτοιες καταστάσεις για να μπορέσουν να επιβιώσουν. Επιπλέον εαν ποτέ υπάρξει κάποιο περιστατικό σε κάποιον συνάδελφο να θυμόμαστε ότι δεν χρειάζονται επιπόλαιες κινήσεις και επιθετικότητα προς αυτολυσ , παρά μόνο συμφωνία και θετικότητα σε οποιοδήποτε εντολή τους. Οι λαοί αυτοί είναι αμόρφωτοι άνθρωποι που δεν έχουν πολιτιστικά στοιχεία και είναι εύκολο για αυτούς να αφαιρούν ζωές χωρίς λόγο και αιτία. Πάντως ο ΟΗΕ και άλλοι διεθνείς οργανισμοί μέσα από μέτρα που λαμβάνονται και διατάξεις προσπαθούν καθημερινά να προστατέψουν τους ναυτικούς και να εξαλείψουν την πειρατεία. Απαραίτητη προϋπόθεση για να πραγματοποιηθούν οι παραπάνω στόχοι είναι η τελειοποίηση και αποτελεσματική εφαρμογή ορισμένων απαραίτητων δράσεων που σχετίζονται με:

- Επαρκή νομοθεσία
 - Εκπαίδευση και Εξοικίωση των πληρωμάτων
 - Θαλάσσιος εξοπλισμό και
 - Ασφαλής πλεύση όλων των εμπορικών πλοίων
 - Έλεγχο από το κράτος λιμένα και από την εκάστοτε ακτοφυλακή
 - Ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων
 - Παρακολούθηση και έλεγχο της εθνικής και παγκόσμιας ναυσιπλοΐας

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

-ΚΟΝΤΟΥΛΗΣ Ι. Η ΠΕΙΡΑΤΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΔΙΑΤΡΙΒΗ 2010

-ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΙΑΣ ΑΘΗΝΑ ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΙΔΕΡΗΣ 2010

-ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ Η ΝΟΜΙΜΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΕΜΠΟΛΕΜΩΝ ΖΩΝΩΝ

-ΝΟΤΙΑ ΣΙΝΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΜΙΑ ΕΜΠΟΛΕΜΗ ΖΩΝΗ /POWER POLITICS

-ΣΙΟΥΣΟΥΡΑΣ Π. ΔΑΛΑΚΛΗΣ Δ,(2011), ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ, ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ, ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΈΝΩΣΗ ΚΑΙ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ, Ι. ΣΙΔΕΡΗΣ.

Βιβλιογραφία Links

<https://www.isalos.net/2018/04/se-yfesi-i-peirateia-stin-na-asia/>

http://www.somalilandhorta.com/news/2010/Jan/WPF_Piracy_PolicyBrief_11.pdf

https://dspace.lib.ntua.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/6387/kritikoue_piracy.pdf?sequence=1

<http://www.sascv.org/ijcjs/clarkijcjs2009.pdf>

<https://www.taylorfrancis.com/books/e/9781135926472/chapters/10.4324%2F9780203943489-9>