

ø ø β ρ ÿüø ÿ ø ÿ
ø ü ø ü β ÿ

ü ÿæ ü ø , ρ + ρ ρ ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΣΙΑΦΛΙΑΚΗΣ
, ü ø ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΠΛΟΙΑ.

β ø : ΧΡΗΣΤΟΥ ΤΣΟΥΚΑΛΑ

ø + : 4033

ρ ο ! . . %2 "ο ! . 1

ρ ο ! . ! / 2 ο ! . 1:

ø (C r x	5 w	o	l v r
1				
2				
3				
H 5 ? ; > B; C ? C				

β ÿü , ρ ρ : ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΛΗΣ

_____ ÿ ø þ ÷ + ø _____

_, ü ø: 0 !. 2 0 .* \$! . . .



ü & : & 2 ! " 3

/ . : ! 1 2 1 # .

ø + : 403

ø . / . 'ò ð : 2016 - 20

ÿ ÿ ø +

Στην παρούσα πτυχιακή εργασία γίνεται προσπάθεια να καταγραφεί η εξέλιξη και η σημερινή τροπή που έχει πάρει το φαινόμενο της πειρατείας. Ταυτόχρονα σχεδόν με την έναρξη της ναυτιλίας και την ενασχόληση του ανθρώπου με την θάλασσα, ξεκίνησε και η πειρατεία. Είναι λοιπόν σημαντική η διερεύνηση του τομέα αυτού που ακόμα και σήμερα ταράσσει τις ισορροπίες στις θαλάσσιες μεταφορές και προκαλεί τριγμούς στην οικονομία και αγανάκτηση σε όσους εμπλέκονται.

Η επάνοδος της πειρατείας στο προσκήνιο και η ενεργός δράση των πειρατών απεικονίζουν μια δράση η οποία χαρακτηρίζεται από οργανωτικότητα, αποφασιστικότητα και, σε πολλές περιπτώσεις, ιδιαιτέρως βίαιες ενέργειες κατά του πληρώματος των καταληφθέντων πλοίων. Με την εδραίωση της θέσης τους σε περιοχές στρατηγικής, για την ναυτιλία και την οικονομία, θέσης οι πειρατές επιδιώκουν, και σε μεγάλο ποσοστό επιτυγχάνουν, να αποκομίσουν περιουσιακά οφέλη είτε μέσω της κατάληψης και ιδιοποίησης των πλοίων και του εξοπλισμού αυτών είτε με τη μέθοδο της ομηρίας του πληρώματος και την είσπραξη υπέρογκων χρηματικών ποσών ως λύτρα.

Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται μία ιστορική αναδρομή του φαινομένου της πειρατείας, από τα αρχαία χρόνια της έξαρσης του φαινομένου έως τη σύγχρονη εποχή. Αναλύεται εκτενώς ο τρόπος δράσης των πειρατών και οι συνέπειες της δράσης τους αυτής, από τα βάθη της ιστορίας μέχρι σήμερα, για όλα τα μήκη και τα πλάτη του κόσμου.

Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται μία προσπάθεια ορισμού του προβλήματος της πειρατείας και του αντίκτυπου που έχει στο παγκόσμιο εμπόριο, εφόσον πλήττει τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. Επιπρόσθετα γίνεται παρουσίαση των διάφορων οργανισμών που λειτουργούν προς την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών και στη σημασία αυτών για τις παγκόσμιες μεταφορές.

Στο τρίτο κεφάλαιο αναλύονται οι κατηγορίες και οι πρακτικές των σύγχρονων πειρατικών επιθέσεων, καθώς και το προφίλ των πειρατών. Επιπλέον γίνεται αναφορά των επιθέσεων σε πλοία του ελληνικού στόλου και παρατίθενται στατιστικά στοιχεία σχετικά με τις λεπτομέρειες των περιστατικών πειρατείας που έλαβαν χώρα διεθνώς κατά την τελευταία πενταετία. Επί πλέον, θα εξετάσουμε πόσο έχει επηρεαστεί η ναυτιλία, συγκεκριμένα στην Ελλάδα, από το φαινόμενο της πειρατείας και κατά πόσο συμμετέχει η χώρα μας στην προσπάθεια πάταξής της.

Τέλος, στο τέταρτο κεφάλαιο παραθέτονται κάποιες προτάσεις, οι οποίες βάση ερευνών θεωρούνται πιο αποτελεσματικές για την προστασία ενός εμπορικού πλοίου.

ü ÿ ü ü

ü 1 	3
0 3 1: β 1 2 ϐ ." 0 ! . 2	
1.1 Ιστορική αναδρομή.....	5
1.2 Περιοχές σύγχρονης πειρατείας.....	9
1.3 Επανεμφάνιση του φαινομένου της πειρατείας.....	10
1.4 Η νομική διάσταση του φαινομένου της πειρατείας.....	12
0 3 ζ: ! 1 ϐ" # . 2 #0 ! . 2	
2.1 Ορισμός της πειρατείας.....	14
2.2 Το πρόβλημα της πειρατείας.....	16
2.3 Το εμπόριο και η σημασία των μεταφορών για την παγκόσμια οικονομία.....	17
2.4 Κύριοι εμπορικοί δρόμοι και Διεθνής Ναυτιλιακοί Οργανισμοί.....	18
2.5 Ορισμός της ασφάλειας στη θάλασσα.....	22
0 3 ξ: . 2 ! 0 "! . 2 0 +	
3.1 Το προφίλ των πειρατών.....	23
3.2 Τα κίνητρα και η τακτική των πειρατών.....	26
3.3 Σύγχρονα περιστατικά πειρατείας.....	28
3.4 Επιθέσεις σε ελληνόκτητα πλοία.....	32
0 3 4: ! 2 1.0 2" 0 2	
4.1 Αποτελεσματικότερες προτάσεις αντιμετώπισης.....	33
4.2 Security Guards/ Armed Guards.....	39
0 3 5: + / ISPS . 0 0 0 Υ 3 . (
5.1 Εισαγωγή στον Κώδικα ISPS.....	43

5.2 Σχέδιο ασφάλειας πλοίου, Αξιωματικός Ασφαλείας Πλοίου, Αξιωματικός Ασφαλείας Εταιρίας.....48

5.3 Γυμνάσια ασφαλείας και ασκήσεις.....50

οε ÿ οε ÿ +52

0 3 1: ϐ 1 2 ϐ ." 0 ! . 2

1.1 ÿ 1 2 ! . . / ! .

Ιστορικά η πειρατεία φαίνεται να χρονολογείται από την αρχαία περίοδο , τον 13ο αιώνα π.Χ . Η εμφάνιση της πειρατείας φαίνεται να έγινε συγχρόνως με την εμφάνιση των θαλάσσιων μεταφορών. Έτσι η πρώτη περιοχή στην οποία εμφανίστηκε η πρώτη πειρατική επίθεση , αποτελούσε ταυτόχρονα την περιοχή με την πιο έντονη θαλάσσια δραστηριότητα, τη Μεσόγειο. Δεν είναι τυχαίο το γεγονός, πως οι περισσότεροι αρχαίοι Έλληνες λογοτέχνες επέλεξαν ως θέμα τους την πειρατεία. Με το πέρασμα του χρόνου όλο και περισσότεροι λαοί κατέφευγαν στην πειρατεία. Οι πειρατές ήταν ο τρόμος των ναυτικών, ωστόσο συχνά γίνονταν οι ήρωες των φτωχών.

Οι πειρατές στην αρχαιότητα έκαναν επιθέσεις τόσο σε πλοία όσο και σε πόλεις, με σκοπό την απόκτηση υλικών αγαθών αλλά και δούλων. Τους βασικούς λαούς της Μεσογείου που φαίνεται να εμπλέκονταν με την πειρατεία , αποτελούσαν οι Θράκες, οι Ετρούσκοι, οι Ιλλυριοί, οι Κύλικες, οι Έλληνες και οι Φοίνικες. Ωστόσο τα πειρατικά φαινόμενα διαδραματίζονταν συχνά εντός του ίδιου κράτους.

Τα κράτη στα οποία αναπτύχθηκε η πειρατεία διέθεταν ορισμένα κοινά χαρακτηριστικά. αρχικά οι περισσότερες θαλάσσιες μεταφορές διεζάγονταν μέσω της Μεσογείου. Επίσης τα πλοία κινούνταν αργά και κοντά σε ακτές ώστε να προσανατολίζονται, με αποτέλεσμα να είναι εύκολη η πρόσβαση τους στους πειρατές. Επιπλέον οι κοινωνίες όπου αναπτύχθηκε η πειρατεία, είχαν έντονο ιστορικό θαλάσσιας δραστηριότητας. Αυτό αφενός έδινε κίνητρο για την ανάπτυξη των επιδέξιων λιστών. Αφετέρου το έδαφος των παραθαλάσσιων περιοχών δεν ευνοούσε για την αγροτική παραγωγή σε ευρεία κλίμακα. Έτσι για βιοποριστικούς λόγους πολλές φορές οι λαοί στρέφονταν προς την πειρατεία.

Έχει βρεθεί πως στον αρχαίο ελληνικό κόσμο η πειρατεία ήταν κοινωνικά αποδεκτή. Αυτό αποδεικνύεται μέσα από αρχαία κείμενα που έχουν διασωθεί, βάσει των οποίων η πειρατεία

αποτελεί βασική μέθοδο ικανοποίησης των βιολογικών αναγκών του ανθρώπου, όπως για παράδειγμα η γεωργία. Εντούτοις διωκόταν η πειρατεία σε βάρος συμπολιτών.

Επιπλέον στην αρχαία Ελλάδα εντοπίζονται οι ονομαζόμενοι «ναυαγιστές». Η δράση των ναυαγιστών γινόταν στην ξηρά. Οι ναυαγιστές με ειδικά τεχνάσματα μπέρδευαν τα πλοία, με σκοπό να νομίζουν πως προσεγγίζουν κάποιο λιμάνι. Έτσι τα πλοία στάθμευαν και οι ναυαγιστές τα λεηλατούσαν. Η τεχνική αυτή φαίνεται να εξαπλώθηκε και στον υπόλοιπο κόσμο, εφόσον το τελευταίο κρούσμα καταγράφεται το 19 αιώνα μετά Χριστό. Οι Φοίνικες συχνά διέπρατταν πειρατικές επιθέσεις με απώτερο στόχο την αιχμαλώτιση και το εμπόριο νέων ανθρώπων ως σκλάβων.

Ακόμη στη δυτική Μεσόγειο υπήρχε έντονη πειρατική δράση. Σε αρχαιολογικά ευρήματα που εντοπίζονται στην Αίγυπτο, αναδεικνύεται η έντονη δράση πειρατικού λαού που ήταν εγκατεστημένος στη σημερινή Σαρδηνία. Οι πρώτοι πειρατές που εντοπίζονται στην περιοχή ανήκουν στη Σικελία.

Διάσημοι πειρατές της δυτικής Μεσογείου



αποτελούσαν και Οι Ετρούσκοι. Οι Ετρούσκοι ήταν λαός που εντοπίζεται στις ακτές της Τυρρηνικής θάλασσας στη σημερινή δυτική Ιταλία. Θεωρείται ότι βάσισαν την ανάπτυξη του πολιτισμού τους, εκτός των άλλων και στην πειρατεία. Βάσει αρχαιολογικών ευρημάτων, η δράση τους δυτικά επεκτάθηκε έως τη Μαύρη θάλασσα και αποτελούσαν κίνδυνο για όλους τους ενδιάμεσους λαούς. Τις περισσότερες επιθέσεις Ετρούσκων πειρατών δέχονταν οι Ρωμαίοι. Ακόμη επεκτάθηκαν και ανατολικά. Το κράτος τους ωστόσο διαλύεται τον 3ο αι. π.Χ. . Μετά την πτώση τους, στην περιοχή αυτή αυξήθηκε ο αριθμός των Ελλήνων πειρατών.

Οι Ρωμαίοι και οι Καρχηδόνιοι φαίνεται πως δεν διέπραξαν ποτέ κάποια πειρατική δράση, ενώ αντίθετα τάσσονταν κατά της πειρατείας. Οι Ρωμαίοι αφενός αποτελούσαν λαό ο οποίος δεν είχε ποτέ κάποια επίδοση στη θάλασσα. Από την άλλη ανέπτυξαν πανίσχυρο στρατό ξηράς. Επιπλέον οι Ρωμαίοι είχαν καταδικάσει την πειρατεία νομικά και ο πειρατής θεωρούταν ως

εχθρός της ανθρωπότητας. (De Souza , 2002). Τον 1 ο αι. π.Χ. με την κυριαρχία του πανίσχυρου στρατού τους σε όλη τη Μεσόγειο , κατάφεραν να καταστείλουν ολοκληρωτικά την πειρατεία του αρχαίου κόσμου. Οι Καρχηδόνιοι αφετέρου, επιδόθηκαν στο θαλάσσιο εμπόριο το οποίο και άκμασε. Συνεπώς αν και κατάγονταν από τους Φοίνικες , τάχθηκαν κατά της πειρατείας εφόσον ήθελαν να εμπορεύονται χωρίς προβλήματα. Για την προστασία τους από τους υπόλοιπους πειρατές είχαν συνάψει σχέσεις με τους Ετρούσκους.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει η ιστορία απαγωγής του Ιούλιου Καίσαρα από τους Κύλικες πειρατές. Οι Κύλικες μη γνωρίζοντας ποιος ήταν , τον αιχμαλώτισαν με στόχο την απόσπαση λύτρων. Ο Ιούλιος Καίσαρας κράτησε μυστική την ταυτότητά του τους έδωσε τα χρήματα και εκείνοι τον απελευθέρωσαν. Με την επιστροφή του στη Ρώμη αποφάσισε να ηγηθεί του στόλου και να κυνηγήσει τους πειρατές που τον αιχμαλώτισαν. Έτσι τους κυνήγησε και όταν τους εντόπισε τους σκότωσε.

Ο “χρυσός αιώνας” (1650- 1720)

Θα μπορούσαμε να διαχωρίσουμε την περίοδο αυτή σε τρεις υποπεριόδους:

Την περίοδο δράσης των λεγόμενων buccaneers (1650- 1680). Ουσιαστικά είναι κουρσάροι που επιτίθετο σε ισπανικά πλοία στην Καραϊβική κατά τα τέλη του 17 ου αιώνα. Ο όρος προέρχεται από την γαλλική λέξη boucane και το boucanier , που υποδηλώνει τους Γάλλους κυνηγούς που χρησιμοποιούσαν κάποια ξύλινα περιβλήματα, ούτως ώστε να καπνίζουν το κρέας που είχαν καταφέρει να έχουν ως λεία από το κυνήγι τους. Γύρω στο 1630, κάποιοι Γάλλοι εκδιωγμένοι κατέφυγαν στο νησί Tortuga. Οι Ισπανοί προσπάθησαν να τους απομακρύνουν, εκείνοι όμως, αφού συμάχησαν και με άλλους Γάλλους, Άγγλους αλλά και Γερμανούς, στράφηκαν στην πειρατεία ενάντια στα ισπανικά πλοία, με τα μικρά σκάφη που διέθεταν. Από την αγγλική πλευρά λοιπόν μπορούμε να πούμε ότι ήταν ένας τρόπος να αναχαιτίζουν τους ισπανούς αντιπάλους τους, χωρίς να επιβαρύνεται το κράτος με επιπλέον κόστος. Το 1690 οι παλιές μέθοδοι που χρησιμοποιούσαν οι κουρσάροι αυτοί αρχίζουν πλέον να διανύουν την περίοδο της παρακμής τους, αφού οι ευρωπαϊκές κυβερνήσεις εγκαταλείπουν την πολιτική που συνήθιζαν ν’ ακολουθούν έως τότε. Οι κουρσάροι ήταν πολύ δύσκολο να ελεγχθούν και θα μπορούσαν εύκολα να εμπλέξουν τις αποικίες τους σε ανεπιθύμητους πολέμους. Έτσι αναγκαστικά, κράτη και πειρατές έκαναν συμφωνίες μεταξύ τους, συνήθως με βαρείς όρους για τις κυβερνήσεις.

- Η πειρατική περίοδος γύρω στα 1690, περιλαμβάνει μεγάλα ταξίδια, από την Αμερική ως την Ινδία και την ερυθρά θάλασσα.
- Η διάδοχος της προαναφερθείσας περιόδου, καθορίζεται από τον Marcus Rediker να διαρκεί από το 1716 έως το 1726, όταν οι Αγγλο-Αμερικάνοι ναυτικοί και πειρατές έμειναν χωρίς καθόλου απασχόληση, λόγω της λήξης του πολέμου για την ισπανική διαδοχή, στράφηκαν μαζικά στην πειρατεία στην Καραϊβική, στην ανατολική

ακτογραμμή της Αμερικής στην δυτική πλευρά της αφρικανικής ηπείρου και στον ινδικό ωκεανό.

Οι παράγοντες οι οποίοι συντέλεσαν ώστε να είναι η συγκεκριμένη περίοδος τόσο πρόσφορη ώστε να αναπτυχθεί η πειρατεία είναι κυρίως οι εξής:

1. Η αύξηση σε ποσότητα των μεταφερόμενων μέσω θαλάσσης, πολύτιμων αγαθών. Πολλά προϊόντα μεταφέρονταν την περίοδο εκείνη από και προς την Ευρώπη, μέσω μεγάλων θαλάσσιων διόδων.
2. Οι ναυτικές ευρωπαϊκές δυνάμεις ήταν αρκετά ασθενείς σε ορισμένες περιοχές.
3. Πολλοί ναυτικοί είχαν κερδίσει τεράστια ναυτική εμπειρία συμμετέχοντας στις ευρωπαϊκές ναυτικές δυνάμεις, κάτι που τους έκανε κ πολύ ικανούς ν' ασχοληθούν και με την πειρατεία.
4. Επίσης οι αποικιακές δυνάμεις ασφαλείας δεν ήταν καθόλου αποτελεσματικές.

Η πειρατεία στις πιο χρυσές εποχές της γίνεται ένα από τα σημαντικότερα κομμάτια της ιστορίας, αλλά ακόμα και στις λιγότερο ένδοξες περιόδους, η πειρατεία προκαλεί πάντα ιστορικό αλλά και γενικότερο ενδιαφέρον. Ο ηγέτης πειρατής θα έπρεπε να χαρακτηρίζεται από πολλές αρετές και μεγάλη πνευματική δύναμη. Ένας άξιος πειρατής έπρεπε να είναι απολύτως ικανός να διαχειριστεί το πλοίο του (στην αρχή μάλιστα της δράσης του συνήθως χρησιμοποιείτο ένα πλοίο μη αξιόπλοο, ωστόσο να κλαπεί κάποιο άλλο καλύτερης κατάστασης), να βρίσκει εύκολα καταφύγιο σε ασφαλή λιμάνια, να ξέρει να διαχειρίζεται τους προδότες που τυχόν εμφανίζονταν μέσα απ' το πλήρωμά του. Θα έπρεπε, επίσης, να είναι πολύ καλός διπλωμάτης ώστε να δημιουργεί μια ασφαλή αγορά στην ακτή ώστε να μπορεί εύκολα να προωθεί και να πουλάει τα κλοπιμαία του. Άντρες, λοιπόν, σαν και αυτούς είναι πολύ σπάνιοι και πολλοί λίγοι επαγγελματικοί κλάδοι μπορούν να αναδείξουν τόσο σπουδαίες προσωπικότητες, όσο αυτές που βρίσκονται στην κορυφή της πειρατικής "πυραμίδας". Κάποια από τα σπουδαιότερα και διασημότερα πειρατικά πλοία που χρησιμοποιήθηκαν στις εξορμήσεις των προηγούμενων πειρατών ήταν μονοκάταρτα καΐκια, σκούνες, μπρατσέρες και άλλα πλοία, των οποίων οι γραμμές θεωρούνται πιο κλασσικές και ρομαντικές. Όπως λοιπόν παρατηρούμε, η περιοχή της Καραϊβικής έσφυζε από πειρατική δραστηριότητα τα χρόνια εκείνα. Η περιοχή ήταν ένα σταυροδρόμι λαών την εποχή εκείνη, οι Ευρωπαίοι ασχολούνταν με την εξερεύνηση της , με βρετανικά, γαλλικά, ισπανικά και γερμανικά πλοία να ταξιδεύουν στα νησιά της περιοχής και να εμπορεύονται προϊόντα.

Η Ινδονησία αποτελεί την επόμενη χώρα σε αριθμό περιστατικών. Τα εμπορικά πλοία που διέρχονται από το πέλαγος της δέχονται επιθέσεις από τα τοπικά νησιά. Τα πειρατικά φαινόμενα που εντοπίζονται κυρίως, είναι ένοπλες ληστείες από συμμορίες.

Το στενό της Μάλακα το οποίο αποτελεί τη θαλάσσια οδό μεταξύ Κίνας και Ινδίας είναι ιδιαίτερα ευάλωτο σε πειρατικές δράσεις, εφόσον συχνά αποτελεί εμπόλεμη ζώνη. Ωστόσο οι χώρες που εμπλέκονται με το τοπικό θαλάσσιο εμπόριο, αύξησαν τις περιπολίες των αρχών προκειμένου να αυξήσουν την ασφάλεια του στενού.

Τα νησιά της Τανζανίας εντοπίζονται σε μία επίσης κύρια οδό , μέσω της οποίας διεξάγεται το ένα δεύτερο του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου με πλοία μεταφοράς container αλλά και των πετρελαιοφόρων πλοίων. Συνεπώς τα πολυάριθμα νησιά της Τανζανίας αποτελούν πλεονέκτημα για τους πειρατές, οι οποίοι συχνά παρασύρουν τα πλοία και τα λεηλατούν.

Στην περιοχή του Μπαγκλαντές εντοπίζεται μία ακόμα εστία πειρατικών επιθέσεων. Στο λιμάνι της Κιταγκόνγκ έχουν καταγραφεί πολυάριθμες επιθέσεις , σε πλοία που μόλις έχουν εισέλθει στο λιμάνι. Οι τοπικές αρχές έχουν κατορθώσει να περιορίσουν σε μικρό βαθμό τις επιθέσεις.

Δύο ακόμη χώρες οι οποίες πλήττονται σε μεγάλο βαθμό από την πειρατεία, αποτελούν η Μαλαισία και το Περού. Η Μαλαισία βρέχεται από τη θάλασσα της νότιας Κίνας. Το Περού εντοπίζεται ενδιάμεσα της Νότιας και της Βόρειας Αμερικής. Χάρη στο μεγάλο δίκτυο διακίνησης ναρκωτικών που ανέπτυξε , αποτελεί κεντρικό σημείο πειρατικών επιθέσεων οι οποίες απειλούν ολόκληρη την Αμερική.

Οι ακτές της Βραζιλίας εκτείνονται έως την Αργεντινή, συνεπώς η Βραζιλία αποτελεί σημαντικό σημείο για τη διεξαγωγή του θαλάσσιου εμπορίου στην Αμερική. Αρκετά κρούσματα πειρατείας έχουν καταγραφεί και στη Βραζιλία, ενώ οι πειρατές, όπως και στην περίπτωση της Αφρικής, είναι κυρίως φτωχοί ψαράδες. Οι επιθέσεις των πειρατών έχουν ως στόχο τους εμπορικά πλοία αλλά και μικρότερα πλοία γιοτ. Οι πιο επικίνδυνες περιοχές θεωρούνται οι περιοχές κοντά στις εκβολές του Αμαζονίου.

Ωστόσο πειρατικές επιθέσεις έχουν καταγραφεί και σε κάποιες περιοχές της Ευρώπης σε μικρότερο βαθμό. Τα περισσότερα κρούσματα πειρατικών επιθέσεων στην Ευρώπη έχουν καταγραφεί στη θάλασσα της Μάλτας , ενώ ακολουθούν η Ιταλία και η Ολλανδία. Λίγα κρούσματα έχουν καταγραφεί στη Μεσόγειο , τη Μαύρη και την Κασπία θάλασσα. Η Μεσόγειος επίσης αποτελεί κομβικό σημείο στη μεταφορά των πειρατών και του οπλισμού τους.

1.3 ü . 0 3 2 13 . 2 #0 ! . 2

Το φαινόμενο της πειρατείας άρχισε να εμφανίζεται μαζί με τις πρώτες προσπάθειες του ανθρώπου να εκμεταλλευτεί τη θάλασσα προκειμένου να διεκπεραιώσει αποτελεσματικότερα τις μεταφορικές δραστηριότητες που είναι αναγκαίες για το εμπόριο. Κατά συνέπεια χαρακτηρίζεται με ευκολία ως το αρχαιότερο διεθνές έγκλημα, ενώ διαχρονικά αποτέλεσε μια μάλιστα που έντονα ταλαιπώρησε τις θαλάσσιες μεταφορές.

Οι ρίζες της ναυτικής πειρατείας δηλαδή βρίσκονται τόσο παλιά όσο και της εμπορικής ναυτιλίας ωστόσο οι πειρατικές επιθέσεις έχουν αυξηθεί δραματικά μετά το 2000. Ως βασικοί λόγοι που μπορούν να εντοπιστούν σε κάθε περίπτωση πειρατείας και να δικαιολογήσουν τον πολλαπλασιασμό των επιθέσεων τα τελευταία χρόνια, κρίνονται η έντονη και συνεχώς αυξανόμενη κινητικότητα εμπορικών φορτίων μέσω θάλασσας, η κίνηση των εμπορικών πλοίων μέσω διαδρόμων που χαρακτηρίζονται από υψηλά ποσοστά επικινδυνότητας, καθώς λόγω της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της μορφολογίας της περιοχής δημιουργούνται οι κατάλληλες συνθήκες για ενέδρες και αποκλεισμό των πλοίων κατά τη διέλευση τους, και τέλος η επιθυμία των πλοιοκτητών να καταβάλουν μεγάλα χρηματικά ποσά ώστε να τους επιστραφεί το φορτίο και το πλοίο τους, πρακτική που λειτουργεί ως κίνητρο για την περαιτέρω πειρατική δράση.

Ενώ λοιπόν στη μεγαλύτερη διάρκεια του 20ου αιώνα τα κρούσματα πειρατείας είναι σπάνια και μεμονωμένα, με την έλευση του 21ου αιώνα η πειρατεία εδραιώνεται στα διεθνή ύδατα λαμβάνοντας “πρωταγωνιστικό ρόλο” στο χάρτη των εμπορικών μεταφορών σε όλο τον κόσμο και βασικότερες εστίες εμφάνισής της, τον κόλπο του Άντεν και το Κέρασ της Αφρικής, τον κόλπο της Γουινέας ανοιχτά της Νιγηρίας, την Ερυθρά Θάλασσα και την ευρύτερη περιοχή της Ινδονησίας και των Φιλιππίνων. Εντούτοις εντονότερο εμφανίζεται διαχρονικά το φαινόμενο της πειρατείας στην ευρύτερη λεκάνη της Σομαλίας, παρά την σταδιακή πτωτική τάση που παρουσιάστηκε ιδιαίτερα κατά τα έτη 2012-2013, με την πειρατεία να “κερδίζει” συνεχώς έδαφος και να εδραιώνεται στην πραγματικότητα των ναυτικών μεταφορών και της ασφάλειας των θαλασσών, παρουσιάζοντας δε ανοδικές τάσεις τόσο στον Κόλπο του Άντεν όσο και στο δυτικό κομμάτι της Ερυθράς θάλασσας, μέχρι και τον Ινδικό Ωκεανό. Ενώ δηλαδή τα βλέμματα είχαν στραφεί προς τον Κόλπο της Γουινέας λόγω της συχνότερης εμφάνισης περιστατικών πειρατείας κατά τα έτη 2012-2013, το πρόβλημα στην ευρύτερη λεκάνη της Σομαλίας είναι ακόμη “παρόν” και σε καμία περίπτωση δεν έχει επιτευχθεί η πλήρης εξάλειψή του.

Τα πρωτεία λοιπόν κατέχει και διατηρεί η θαλάσσια περιοχή ανοιχτά της Σομαλίας, στο Κέρασ της Αφρικής και στον κόλπο του Άντεν με τα περισσότερα και τα σημαντικότερα των περιστατικών πειρατείας να λαμβάνουν χώρα στη συγκεκριμένη περιοχή.



Γεωγραφική θέση του Κόλπου του Άντεν

1.4 Η νομική διάσταση του φαινομένου της πειρατείας.

Η Κυβέρνηση της Σομαλίας για την εξάλειψη του φαινομένου της πειρατείας, επέτρεψε στα ξένα πολεμικά πλοία να κάνουν ελέγχους και επιδρομές στα εγχώρια ύδατα της Σομαλίας. Συγκεκριμένα το 2008 το κράτος της Πουντλάνδη ζήτησε από τον ΟΗΕ έμπρακτη βοήθεια, προκειμένου να αντιμετωπιστεί διεθνικά το ζήτημα της πειρατείας. Ο ΟΗΕ ανταποκρίθηκε στο αίτημα της χώρας δίνοντας την άδεια στα ξένα κράτη, να επιληφθούν του φαινομένου στέλνοντας πλοία στον Κόλπο του Άντεν.

Οι πρώτες χώρες που ανταποκρίθηκαν στο κάλεσμα της Σομαλίας, αποτελούν οι ΗΠΑ, ο Παναμάς και η Γαλλία. Επιπλέον υπήρξαν προτάσεις για παρέμβαση των ξένων κρατών και στις υπόλοιπες περιοχές της Αφρικής, στις οποίες παρατηρούνται έντονα φαινόμενα πειρατείας, ωστόσο οι προτάσεις αυτές σύντομα καταρρίφθηκαν από την αρνητική στάση κυρίως των ασιατικών χωρών. Λίγο αργότερα το ναυτικό της Ινδίας συμμετείχε επίσης στις επιχειρήσεις του ΟΗΕ κατά της πειρατείας. Τον Δεκέμβρη του 2008 το συμβούλιο ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών ψηφίζει το άρθρο UNSCR 1846 (2008), με το οποίο οργανώνονται οι διεθνείς δράσεις κατά της πειρατείας και εδραιώνεται η ουσιαστική καταπολέμησή της και από το ίδιο το κράτος της Σομαλίας αλλά και από τα υπόλοιπα κράτη, στα οποία ευδοκιμεί η πειρατεία.

Γενικά το κράτος της Σομαλίας φαίνεται να μην μπορεί να ασκήσει επαρκή καταστολή των πειρατών. Αρχικά η πολιτεία της Πούντλαντ, η οποία διαθέτει και τις περισσότερες πειρατικές βάσεις δηλώνει αδυναμία για έλεγχο της πειρατείας. Εντούτοις ο Ο.Η.Ε. έχει λάβει πληθώρα μέτρων, τα οποία η πολιτεία αδυνατεί να εφαρμόσει. Η αδυναμία ελέγχου δίνει έναυσμα για

υποψίες, οι οποίες θέλουν τους πειρατές να υποκινούνται από άλλες ισχυρές οργανώσεις, που πιθανώς να βρίσκονται εκτός του κράτους της Σομαλίας.

Σύμφωνα με το νομικό πλαίσιο των Η.Π.Α. οι πειρατές τιμωρούνται με ισόβια κάθειρξη. Ωστόσο η εφαρμογή του νόμου είναι ελλιπής, διότι έως τώρα δεν υπάρχει κάποιος συγκεκριμένος ορισμός της πειρατείας. Επιπλέον ο νόμος περιλαμβάνει μόνο περιστατικά εντός της επικράτειας των Η.Π.Α.

Σύμφωνα με το άρθρο 101 της διεθνούς σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας (ΔΘ) που δίνεται παρακάτω, η πειρατεία συνίσταται στις εξής πράξεις:

1. Κάθε παράνομη πράξη βίας ή κρατήσεως ή αρπαγής που διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς από πλήρωμα ή επιβάτες ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους και έχει στόχο :
 - a. πλοίο ή αεροσκάφος ή άλλα άτομα ή περιουσία επί του πλοίου ή αεροσκάφους
 - b. πλοίο ή αεροσκάφος ή άτομα ή περιουσία σε τόπο που είναι εκτός της δικαιοδοσίας κάθε κράτους
2. Κάθε πράξη ηθελημένης συμμετοχής στην λειτουργία πλοίου με γνώση των πραγμάτων που το καθιστούν πειρατικό πλοίο ή αεροσκάφος.
3. Κάθε πράξη με την οποία υποκινούνται οι πράξεις των παραγράφων 1. ή 2. (Ο.Η.Ε.)

Δεδομένης της έξαρσης της πειρατείας τα τελευταία χρόνια, το δίκαιο της θάλασσας αναδιαρθρώνεται και ορίζει νέες παραμέτρους. Έτσι δημιουργούνται περιφερειακά κέντρα δίωξης των Σομαλών πειρατών, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις επιτρέπεται η καταδίωξη και στην στεριά της Σομαλίας. Επιπλέον τα κράτη έχουν δικαίωμα να δικάζουν τους Σομαλούς πειρατές, τους οποίους έπειτα πρέπει να αποστέλλουν στη Σομαλία, ώστε να εκτίσουν την ποινή τους.

Συνεπώς βάσει του νόμου στα ύδατα που δεν βρίσκονται υπό κάποια επικράτεια , κάθε κράτος μπορεί να χειριστεί τα πειρατικά φαινόμενα βάσει της δικής του νομοθεσίας. Αυτό στην πράξη επιφέρει κάποιες δυσκολίες , εξαιτίας των διαφορών στα νομικά πλαίσια κάθε κράτους.

Ωστόσο το νομικό πλαίσιο που καταδικάζει τις πειρατικές ενέργειες συχνά δεν είναι ξεκάθαρο και δεν μπορεί να εφαρμοστεί. Έχουν καταγραφεί περιστατικά στα οποία , ένα κράτος απελευθέρωσε κρατούμενους ξένους πειρατές , διότι ο νόμος αφορούσε τους υπηκόους του κράτους. Ακόμη τα διεθνή δικαστήρια , δεν αναλαμβάνουν υποθέσεις πειρατείας. Για τους λόγους αυτούς οι πειρατές που συλλαμβάνονται στην Ευρώπη ή στην Αμερική, συχνά αποστέλλονται στην Κένυα όπου και δικάζονται.

Το Συμβούλιο Ασφαλείας του Ο.Η.Ε. δεν έχει ορίσει ουσιαστικά μέτρα κατά της πειρατείας. Όπως προαναφέρθηκε ενώ έχει λάβει μια σειρά μέτρων αντιμετώπισης από τη Σομαλία, το

κράτος της Σομαλίας αδυνατεί να εκπληρώσει τα μέτρα αυτά. Επιπλέον δεν έχει ορισθεί κάποιο εξουσιοδοτημένο όργανο το οποίο να επιμελείται τα διεθνή περιστατικά πειρατείας. Εντούτοις κάθε μεμονωμένο κράτος καταδικάζει την πειρατεία και έχει προνοήσει νομικά για περιστατικά εντός της επικράτειάς του.

Πλέον τα περισσότερα πλοία που διασχίζουν τους επικίνδυνους θαλάσσιους δρόμους, διαθέτουν συγκεκριμένο εξοπλισμό και ακολουθούν τις λεγόμενες βέλτιστες πρακτικές διαχείρισης, για να αντιμετωπίσουν τους πειρατές. Αρχικά όλα τα πλοία περιβάλλονται με συρματόπλεγμα, ορισμένες φορές ηλεκτροφόρο, προκειμένου να μην μπορούν οι πειρατές να αναρριχηθούν. Ακόμη πλευρικά του πλοίου, τοποθετούνται ειδικοί αγωγοί νερού, οι οποίοι εκτοξεύουν μεγάλες ποσότητες νερού με πίεση προς τους πειρατές. Εντός του μηχανοστασίου του πλοίου συνιστάται ο σχεδιασμός ειδικού δωματίου ασφάλειας, το οποίο θα χρησιμεύει για την προστασία του πληρώματος σε περίπτωση εισβολής στο πλοίο. Οι διάφοροι χώροι του πλοίου πρέπει ασφαλιζονται και να υπάρχουν μεταξύ τους ειδικές πόρτες ασφαλείας, καθώς επίσης και να παρακολουθούνται με κατάλληλο σύστημα βιντεοσκόπησης. Επιπλέον τα πλοία βρίσκονται σε συνεχή επικοινωνία με τα πολεμικά πλοία, που περιπολούν τον Κόλπο του Άντεν και το πλήρωμα υπόκειται σε διαδικασίες προσομοίωσης πειρατικών επιθέσεων, ώστε να είναι σε ετοιμότητα ανά πάσα στιγμή. Επίσης συνιστάται η σύμπλευση των πλοίων με τους ομαδικούς διάπλους των διάφορων πολεμικών πλοίων.

Κεφάλαιο 2^ο: Ορισμός του φαινομένου της πειρατείας.

2.1 Ορισμός της πειρατείας.

Σύμφωνα με τον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών (Ο.Η.Ε.) με τον όρο πειρατεία χαρακτηρίζεται γενικότερα η άσκηση βίας από ένα σκάφος προς ένα άλλο στα διεθνή ύδατα. Συγκεκριμένα πειρατεία χαρακτηρίζεται η ληστεία, η αιχμαλώτιση και γενικότερα οποιαδήποτε άλλη πράξη βίας από το πλήρωμα του ενός σκάφους στο πλήρωμα του άλλου.

Ωστόσο υπάρχουν περιπτώσεις όπου οι πειρατικές πράξεις δεν θεωρούνται ως πειρατεία. Αυτό συμβαίνει στην περίπτωση όπου οι κρατικές αρχές αναγκάζονται να χρησιμοποιήσουν τέτοια μέσα για τον έλεγχο ενός παράνομου σκάφους. Επιπλέον μεταξύ κρατών που βρίσκονται σε πόλεμο, η πράξη της πειρατείας θεωρείται ως φυσική συνέπεια και δε χαρακτηρίζεται ως πειρατεία.

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

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

1. Κάθε παράνομη πράξη άσκησης βίας ή κράτησης ή πράξη διαρπαγής που τελείται για ιδιωτικούς σκοπούς υπό του πληρώματος, ή επιβατών ενός πλοίου ή αεροσκάφους και στρέφεται : α) εις μεν τις ανοιχτές θάλασσες εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους ή εναντίον προσώπων ή περιουσίας επί του ίδιου σκάφους ή αεροσκάφους, β) Εναντίον πλοίου ή αεροσκάφους, προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων σε τόπο μη υποκείμενο σε δικαιοδοσία κάποιου κράτους.
2. Κάθε πράξη εκούσιας συμμετοχής σε παραπάνω δράση του πλοίου ή αεροσκάφους με πλήρη γνώση ότι καθίσταται αυτό πειρατικό.
3. Κάθε πράξη υποκίνησης ή εκ προθέσεως διευκόλυνσης μίας εκ των παραπάνω πράξεων.

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

1. Επιβίβαση στο πλοίο.
2. Εκβιαστική απόσπαση χρημάτων.
3. Κράτηση ομήρων.
4. Απαγωγή ατόμων, μελών του πληρώματος, για λύτρα.
5. Δολοφονίες.
6. Ληστείες γενικής φύσεως.
7. Σαμποτάζ του πλοίου το οποίο συχνά καταλήγει σε βύθιση του.
8. Καταστροφή μερών του πλοίου και πρόκληση υλικών ζημιών.
9. Βύθιση του πλοίου (σκόπιμα).



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

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

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

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

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

2.2 Το πρόβλημα της πειρατείας.

Το φαινόμενο της πειρατείας απασχολούσε τους ναυτικούς μέχρι το μεσαίωνα. Έκτοτε για τις επόμενες δεκαετίες είχε υποχωρήσει , ενώ καταγράφηκαν ελάχιστα περιστατικά. Τα χαρακτηριστικά των πειρατικών επιθέσεων αποτελούν, η επιβίβαση στο πλοίο, η ληστεία του εμπορεύματος, η απόσπαση χρηματικών ποσών, ο εκβιασμός και η ομηρία του πληρώματος, οι επιτηδευμένες φθορές στο πλοίο, ενώ πολλές φορές παρατηρήθηκαν δολοφονίες των ομήρων και η βύθιση ολόκληρων πλοίων.

Στη σύγχρονη εποχή ωστόσο η πειρατεία φαίνεται να αποτελεί σοβαρό κίνδυνο για πολλές περιοχές του πλανήτη, και αποδίδεται κυρίως στους Σομαλούς πειρατές. Η ραγδαία επέκταση του φαινομένου επέφερε αναστάτωση, σε βαθμό που οι παγκόσμιες υπηρεσίες πληροφοριών (C.I.A.) υποστηρίζουν την πιθανότητα για σύνδεση των πειρατών με τρομοκρατικές οργανώσεις.

Οι Σομαλοί πειρατές σήμερα αποτελούν σοβαρό πρόβλημα για την οικονομία των εμπορικών χωρών. Κύριο στόχο των επιθέσεών τους αποτελούν, τα πετρελαιοφόρα πλοία και τα φορτηγά πλοία μεταφοράς προϊόντων. Επίσης συχνά οι πειρατές αποσκοπούν στην απόσπαση χρηματικών ποσών και επιτίθενται σε ιδιωτικά σκάφη ή κρουαζιερόπλοια.

Ωστόσο οι συνέπειες δεν είναι μόνο εμπορικές. Οι Σομαλοί πειρατές φαίνονται εξαιρετικά βίαιοι σε σύγκριση με το παρελθόν. Εκτός από την κλοπή του φορτίου, συχνά προβαίνουν στην αιχμαλώτιση των επιβατών με σκοπό την απόσπαση υπέρογκων χρηματικών ποσών. Οι συνέπειες για τους ομήρους μπορεί να είναι τραγικές, καθώς δεν είναι λίγες οι φορές που καταγράφηκαν θάνατοι.

Οι περιοχές που θεωρούνται ως οι πιο επικίνδυνες για τα πλοία είναι ο κόλπος του Άντεν καθώς και οι περιοχές μεταξύ της νοτιοανατολικής Ασίας και της δυτικής Αφρικής. το φαινόμενο είναι τόσο σύννηθες, που πολλές φορές τα πλοία αναζητούν παρακαμπτήριους δρόμους για να αποφύγουν τους δρόμους αυτούς.

Οι διαστάσεις του προβλήματος μπορούν να εκτιμηθούν αν λάβουμε υπόψη το γεγονός πως το 20% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου, εκτελείτε μέσω των περιοχών αυτών. Επιπλέον εκτιμάται, πως το ένα τρίτο των πλοίων που διασχίζουν τον κόλπο του Άντεν, σχετίζεται με μεταφορές στην Ελλάδα.

Συνεπώς η πειρατεία αποτελεί σοβαρότατο κίνδυνο για το θαλάσσιο εμπόριο και για τους θαλασσοπόρους. Ωστόσο η θαλάσσια ασφάλεια είναι σημαντική για όλους τους πολίτες. Έτσι ένα σύνολο ατόμων δραστηριοποιούνται στη λήψη μέτρων αντιμετώπισης. Σήμερα δραστηριοποιούνται τόσο τα κράτη που ανήκουν στον παγκόσμιο οργανισμό θαλάσσιου εμπορίου όσο και ιδιώτες ασφαλιστές ή πλοιοκτήτες στη λήψη μέτρων καταπολέμησης της πειρατείας.

2.3 Το εμπόριο και η σημασία των μεταφορών για την παγκόσμια οικονομία.

Οι θαλάσσιες μεταφορές επηρεάζουν άμεσα το παγκόσμιο εμπόριο και συνεπώς την παγκόσμια οικονομία. Οι θαλάσσιες μεταφορές σήμερα αποτελούν τον πιο διαδεδομένο τρόπο μεταφοράς παντός τύπου φορτίων, χάρη στην ικανότητα μεταφοράς μεγάλων ποσοτήτων με ασφάλεια και μεταξύ μεγάλων αποστάσεων.

Η παγκόσμια οικονομία στηρίζεται στο διεθνές εμπόριο. Πρόσφατα στατιστικά στοιχεία δείχνουν ότι συγκριτικά με την προηγούμενη πενηκονταετία, στις μέρες μας η αξία του εμπορίου είναι είκοσι φορές μεγαλύτερη. Παράλληλα το διεθνές εμπόριο διεξάγεται κατά 80% μέσω των θαλάσσιων μεταφορών, ενώ τα συνολικά κέρδη από τις εισπράξεις των ναύλων διεθνώς, ανέρχονται έως και στα 700 δισεκατομμύρια δολάρια ετησίως.

Σύμφωνα με έρευνες τα θαλάσσια μέσα μεταφοράς προτιμώνται, εφόσον θεωρείται ότι έχουν τη μικρότερη συνεισφορά στη ρύπανση του περιβάλλοντος. Οι εκπομπές καυσαερίων των πλοίων συνολικά, είναι στατιστικά πολύ μικρότερες σε σχέση με τα αεροσκάφη και με τα χερσαία μέσα μεταφοράς. Συνεπώς οι θαλάσσιες μεταφορές εξασφαλίζουν τη μεταφορά του

μέγιστου όγκου των εμπορευμάτων και ταυτόχρονα την ελάχιστη παραγωγή ρύπων. Ωστόσο η ρύπανση που προκαλούν τα πλοία στη θάλασσα, μπορεί να γίνει ανεξέλεγκτη, όπως για παράδειγμα στην περίπτωση ατυχήματος ενός πετρελαιοφόρου δεξαμενόπλοιου.

Σε γενικές γραμμές οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν προσφέρει πολλά στην παγκόσμια οικονομία. Τα μεταφορικά πλοία συνεχώς βελτιώνονται με αποτέλεσμα τη μεταφορά όλο και μεγαλύτερων φορτίων, ταχύτατα και με ασφάλεια. Έτσι αναπτύχθηκε η οικονομική δύναμη διάφορων χωρών παγκοσμίως, όπως η περίπτωση της Ινδίας και της Κίνας. Πλέον διάφορα είδη που δε μπορούσαν να μεταφερθούν εύκολα, γίνονται εμπορεύσιμα και η αγορά μεγαλώνει. Επιπλέον οι διεθνείς αγορές ενώνονται και αποκτούν κοινά συμφέροντα.

Πριν την παγκόσμια οικονομική κρίση οι θαλάσσιες μεταφορές γνώρισαν μεγάλη άνθιση που οφείλεται στην αύξηση της παραγωγής προϊόντων σε χώρες της Ανατολής όπως η Ρωσία, η Κίνα, η Ινδία αλλά και στη Βραζιλία. Έτσι οι νέες παραγωγικές χώρες, αύξησαν την εμβέλεια του διεθνούς εμπορίου με συνακόλουθη αύξηση των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των χωρών αυτών με την Ευρώπη και τις Η.Π.Α.

Συνέπεια αυτού του φαινομένου ήταν όλο και μεγαλύτερη ζήτηση των νέων προϊόντων. Τα προϊόντα αυτά αφορούσαν από τρόφιμα, μέχρι παράγωγα του πετρελαίου, μεταλλεύματα, διάφορα υλικά και γενικά οποιοδήποτε άλλο εμπόρευμα.

2.4 Κύριοι εμπορικοί δρόμοι και Διεθνής Ναυτιλιακοί Οργανισμοί.

Κύριοι εμπορικοί δρόμοι

Οι θαλάσσιες μεταφορές διεξάγονται μέσω ορισμένων θαλάσσιων δρόμων. Η συχνότητα των μεταφορών μεταξύ των διάφορων δρόμων ποικίλλει. Οι θαλάσσιοι δρόμοι οι οποίοι συνδέουν περισσότερα από δύο σημεία του κόσμου, έχουν περισσότερη σημασία για το διεθνές εμπόριο.

Οι περισσότεροι από αυτούς τους δρόμους αποτελούν τεχνητοί δίαυλοι, που ονομάζονται διώρυγες. Οι πιο σημαντικές διώρυγες της εποχής μας για το διεθνές εμπόριο είναι η διώρυγα του Παναμά, η διώρυγα του Σουέζ και η διώρυγα του Κιέλου. Έτσι έχουν προκύψει και οι αντίστοιχοι τύποι πλοίων, οι οποίοι έχουν προσαρμοστεί της διαστάσεις τους στους δρόμους αυτούς. Τα πλοία αυτά αποτελούν το πλοίο Panamax χωρητικότητας 70.000 DWT (τόνοι νεκρού βάρους), το πλοίο Suezmax χωρητικότητας 150.000 DWT. Παρακάτω γίνεται αναφορά στους σημαντικότερους θαλάσσιους δρόμους για το παγκόσμιο εμπόριο.

Η διώρυγα του Παναμά βρίσκεται στην Καραϊβική θάλασσα και ενώνει τους δύο μεγάλους ωκεανούς Ατλαντικό και Ειρηνικό. Συνεπώς αποτελεί ένα από τους σημαντικότερους

θαλάσσιους δρόμους . επιπλέον εξαιτίας του μεγάλου μήκους του είναι δύσκολος ο έλεγχος των πειρατικών επιθέσεων.

Η διώρυγα του Σουέζ έχει ιδιαίτερη σημασία διότι ενώνει τη Μεσόγειο με τη Μαύρη θάλασσα. Ωστόσο σήμερα είναι στο επίκεντρο πειρατικών επιθέσεων, με αποτέλεσμα τα πλοία πολλές φορές να αναζητούν παρακαμπτήριους οδούς. Τα πλοία που διέρχονται από τη διώρυγα του Σουέζ συχνά διασχίζουν και το στενό του Μπαμπ ελ Μαντάμπ, το οποίο αποτελεί πέρασμα για την Αφρική. Το στενό αυτό σήμερα αποτελεί ένα από τα πιο επικίνδυνα σημεία , εξαιτίας των πειρατικών επιθέσεων από Σομαλούς.

Το Στενό της Μάλακα είναι επίσης δρόμος που συνδέει δύο ωκεανούς, τον Ειρηνικό και τον Ινδικό. πολύ σημαντικό γιατί συνδέει τον Ειρηνικό και τον Ινδικό Ωκεανό, μέσω της Θάλασσα της Νότιας Κίνας. Η σημασία του είναι ιδιαίτερη διότι επιτρέπει το εμπόριο μεταξύ της Ινδονησίας , της Σιγκαπούρης, της Κίνας και της Μαλαισίας. Επιπλέον αποτελεί ένα από τα σημεία με τις περισσότερες πειρατικές επιθέσεις.

Η Διώρυγα του Κιέλου ενώνει τη Βόρεια και τη Βαλτική θάλασσα. Εξυπηρετεί κυρίως το εμπόριο μεταξύ των χωρών που βρέχονται από τη Βαλτική θάλασσα και της Γερμανίας. Τι Κιέλο αποτελεί σημαντικό δρόμο για τη διεξαγωγή του εμπορίου του πετρελαιοφόρου. Επιπλέον το πιο σημαντικό χαρακτηριστικό του είναι ότι επιτρέπει το εμπόριο με προϊόντα που μεταφέρονται μέσω του Υπερσιβηρικού. Ο Υπερσιβηρικός Σιδηρόδρομος ενώνει τη Ρωσία με την Κίνα με την Ιαπωνία , με τη Μογγολία και γενικά με τις χώρες τις Άπω Ανατολής .

Τα στενά της Δανίας έχουν την ίδια σημασία για το θαλάσσιο εμπόριο και κυρίως για τη μεταφορά πετρελαίου, όσο και τα στενά του Κιέλου. Ενώνουν τη Βόρεια με τη Βαλτική θάλασσα και επιτρέπουν το εμπόριο μεταξύ Ρωσίας και Ευρώπης μέσω του Υπερσιβηρικού Σιδηρόδρομου.

Το Στενό Ορμούζ συνδέει τον Κόλπο του Ομάν με τον Περσικό κόλπο. Η σημασία του προκύπτει από το γεγονός ότι επιτρέπει το εμπόριο μεταξύ Δύσης και Ανατολής. Από πολλούς θεωρείται ίσως ο πιο σημαντικός δρόμος. Το μεταφορικό σύστημα του Αγίου Λαυρεντίου αποτελεί έναν σημαντικό δρόμο για το εμπόριο της Βόρειας Αμερικής. Τα μοναδικά πλοία με ικανότητα να διασχίσουν το δρόμο αυτό είναι τα ειδικά πλοία Lakers χωρητικότητας 30.000 DWT. Το χειμώνα τα νερά παγώνουν με αποτέλεσμα το εμπόριο να είναι αδύνατο, έτσι στους θερινούς μήνες υπάρχει ιδιαίτερα έντονη κινητικότητα.

Το Στενό του Βοσπόρου είναι επίσης διεθνούς σημασίας διότι ενώνει τη Μαύρη Θάλασσα με τη Μεσόγειο Θάλασσα και τη θάλασσα του Μαρμαρά. Συνεπώς επιτρέπει το εμπόριο μεταξύ Ευρώπης και Ασίας.

Οι παραπάνω θαλάσσιοι δρόμοι αλλά και άλλοι αποτελούν κομβικά σημεία στη διεξαγωγή του παγκόσμιου εμπορίου. Συνεπώς είναι αναγκαίο να διατηρείται η ασφάλεια τους με σκοπό την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών. Ένας σημαντικός κίνδυνος είναι η πειρατεία , η οποία

αν δεν περιοριστεί μπορεί να έχει οδυνηρές συνέπειες για την παγκόσμια οικονομία. Ένας άλλος σημαντικός κίνδυνος είναι οι εμφύλιες συγκρούσεις μεταξύ των λαών των αναπτυσσόμενων χωρών που βρέχονται από τους κύριους θαλάσσιους δρόμους. Συχνά οι περιοχές της Αφρικής όπως η Σομαλία, αλλά και περιοχές όπως το Ιράκ βρίσκονται σε κατάσταση πολέμου ή τρομοκρατικών επιθέσεων. Συνεπώς οι επιρροές στην παγκόσμια οικονομία είναι σημαντικές, εφόσον εμποδίζεται το εμπόριο μέσω των σχετικών δρόμων.

Διεθνείς Ναυτιλιακοί Οργανισμοί

Ο **Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός** (IMO – International Maritime Organization), είναι μια εξειδικευμένη υπηρεσία του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών και είναι αρμόδιος για τον έλεγχο της ναυτιλίας. Ο IMO ιδρύθηκε στη Γενεύη το 1948 και τέθηκε σε ισχύ δέκα χρόνια αργότερα, το 1959. Με έδρα το Λονδίνο, ο IMO έχει 171 κράτη μέλη και τρία συνδεδεμένα μέλη (« Introduction to IMO », International Maritime Organization).

Πρωταρχικός σκοπός του IMO είναι να αναπτύξει και να διατηρήσει ένα συνολικό κανονιστικό πλαίσιο για τη ναυτιλία και η αποστολή του σήμερα περιλαμβάνει την ασφάλεια, τις περιβαλλοντικές ανησυχίες, τα νομικά θέματα, την τεχνική συνεργασία, τη ναυτιλιακή ασφάλεια και την αποδοτικότητα της ναυτιλίας. Ο IMO λειτουργεί μέσα από μια συνέλευση των μελών του, η οποία εκλέγει τα μέλη τα οποία θα διαχειρίζονται τα οικονομικά. Το έργο του IMO διεξάγεται μέσα από πέντε επιτροπές και αυτά υποστηρίζονται από τις τεχνικές υποεπιτροπές. Οι ενέργειες του IMO συχνά επιτηρούνται από εξειδικευμένες μη κυβερνητικές οργανώσεις του Ο.Η.Ε. Ο IMO υποστηρίζεται από μια μόνιμη γραμματεία εκπροσώπων των μελών της οργάνωσης. Η γραμματεία αποτελείται από ένα Γενικό Γραμματέα ο οποίος περιοδικά εκλέγεται από τη συνέλευση, καθώς και διάφορα τμήματα, όπως το τμήμα θαλάσσιας ασφάλειας, το τμήμα προστασίας του περιβάλλοντος και το τμήμα συνεδρίων.

Ο IMO διαθέτει περίπου 60 νομικά όργανα που καθοδηγούν την ανάπτυξη του κανονιστικού πλαισίου των κρατών μελών του, για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα, τη διευκόλυνση του εμπορίου μεταξύ των κρατών ναυτιλία και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Τα πιο γνωστά όργανα που υπάγονται στον IMO είναι η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS), καθώς και η Διεθνής Σύμβαση για την Πετρελαϊκή Ρύπανση (OPRC).

Ο IMO θεσπίζει τακτικά κανονισμούς, οι οποίοι επιβάλλονται από τις εθνικές και τοπικές ναυτιλιακές αρχές στις χώρες μέλη, όπως ο Διεθνής Κανονισμός Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα (COLREG). Ο IMO έχει επίσης θεσπίσει ένα στοιχείο ελέγχου των λιμένων (PSC), επιτρέποντας στις εγχώριες ναυτιλιακές αρχές, όπως η ακτοφυλακή να επιθεωρήσουν πλοία ξένης σημαίας εντός του λιμένα δικαιοδοσίας του κράτους τους. Μνημόνια Συνεργασίας

(πρωτόκολλα) έχουν υπογραφεί από ορισμένες χώρες ενοποιώντας τις διαδικασίες ελέγχου του λιμένα μεταξύ των υπογραφόντων.

Η **Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS)** είναι μια διεθνής ναυτιλιακή συνθήκη που απαιτεί από τα μέλη της, να εξασφαλίζουν πως τα πλοία της κυριαρχίας τους συμμορφώνονται με τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας στην κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία. Αποτελεί την πρώτη διεθνή προσπάθεια για την ασφάλεια των ανθρώπων στη θάλασσα (International Maritime Organization).

Η πρώτη έκδοση της SOLAS ψηφίστηκε το 1914 ως απάντηση στο ναυάγιο του Τιτανικού. Η σύμβαση προέβλεπε τον εφοδιασμό των πλοίων με πολυάριθμες σωσίβιες λέμβους και με εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης, καθώς και τη συνεχή παρακολούθηση του πλοίου. Η Συνθήκη του 1914 δεν τέθηκε ποτέ σε ισχύ λόγω του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου. Η τρέχουσα έκδοση της σύμβασης SOLAS, γνωστή ως SOLAS του 1974, τέθηκε σε ισχύ το Μάιο του 1980 και έως το 2016 έχει συμπληρώσει 162 κράτη μέλη. Οι διαδοχικές μορφές της συμβάσεως SOLAS θεωρούνται γενικά ως οι σημαντικότερες όλων των διεθνών συνθηκών, που αφορούν την ασφάλεια των εμπορικών πλοίων.

Το **σύστημα παγκόσμιου ναυτιλιακού κινδύνου και ασφαλείας (GMDSS)** είναι ένα διεθνώς υιοθετημένο σύνολο διαδικασιών ασφαλείας, εξοπλισμού και πρωτόκολλων επικοινωνίας που χρησιμοποιούνται για την αύξηση της ασφάλειας και της ευκολίας στη διάσωση προβληματικών πλοίων και αεροσκαφών.

Το GMDSS σχεδιάστηκε για την εκτέλεση των ακόλουθων λειτουργιών : την προειδοποίηση (συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού της θέσης της μονάδας που βρίσκεται σε κίνδυνο), τον συντονισμό αναζήτησης και διάσωσης, τον εντοπισμό, την εκπομπή πληροφοριών σχετικά με τη θαλάσσια ασφάλεια, τις γενικές επικοινωνίες, και την επικοινωνία από γέφυρα προς. Για το σκοπό αυτό το GMDSS απαρτίζεται από πολλά επιμέρους συστήματα. Οι ειδικές ραδιοφωνικές απαιτήσεις του πλοίου εξαρτώνται από το δρομολόγιο του πλοίου, παρά από τη χωρητικότητά του. Το σύστημα παρέχει επίσης μέσα προειδοποίησης κινδύνου, καθώς και πηγές ενέργειας έκτακτης ανάγκης.

Τα σκάφη αναψυχής δεν χρειάζεται να συμμορφώνονται με τις ραδιοφωνικές απαιτήσεις του GMDSS, αλλά θα χρησιμοποιούν όλο και περισσότερο τη ραδιοφωνική VHF, ψηφιακή επιλεκτική κλήση (DSC). Σκάφη ολικής χωρητικότητας κάτω των 300 τόνων (GT) , δεν υπόκεινται σε απαιτήσεις GMDSS.

Το **Διεθνές Γραφείο Ναυσιπλοΐας** (International Maritime Bureau, IBM) αποτελεί διεθνή ναυτιλιακό οργανισμό, που ιδρύθηκε το 1981 με σκοπό την καταπολέμηση των εγκλημάτων που πλήττουν την ναυτιλία. Στα εγκλήματα αυτά σύμφωνα με το διεθνές ναυτικό δίκαιο υπάγονται η πειρατεία, η φοροδιαφυγή και διάφοροι κίνδυνοι που μπορεί να αντιμετωπίσει το πλήρωμα. Το IBM καταγράφει τα περιστατικά της πειρατείας ή της ένοπλης ληστείας, των απαγωγών και των θυμάτων, καθώς και το οικονομικό κόστος της πειρατείας για τη ναυτιλία των χωρών παγκοσμίως. Οι αναφορές σχετικά με αυτά τα περιστατικά δημοσιοποιούνται εβδομαδιαία στο κέντρο αναφορών του IBM, το οποίο βρίσκεται στην Κουάλα Λουμπουρ της Μαλαισίας.

Στο **Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο** (International Chamber of Commerce, ICC) εντάσσονται χιλιάδες εταιρείες από όλες τις χώρες του κόσμου και συνεπώς αποτελεί τον μεγαλύτερο επιχειρηματικό οργανισμό παγκοσμίως. Ο οργανισμός διαθέτει εξειδικευμένο προσωπικό και η έδρα του είναι στο Παρίσι. Το ICC παρακολουθεί τις εξελίξεις στο διεθνές εμπόριο και παρέχει πληροφορίες για τις σύγχρονες τάσεις των επιχειρήσεων διεθνώς. Ο οργανισμός αυτός για την πάταξη της πειρατείας αλλά και άλλων παράνομων δραστηριοτήτων, που απειλούν το διεθνές εμπόριο, παρέχει τις δικές του υπηρεσίες κατά του εμπορικού εγκλήματος, γνωστές ως Commercial Crime Services (CCS) με έδρα τους το Ηνωμένο Βασίλειο. Το CSS παρέχει πληροφορίες σχετικά με τις διάφορες παραμέτρους, που αφορούν τη σύγχρονη πειρατεία.

Η **Οργάνωση Global Rescue**. Οι συνδρομητές της οργάνωσης αυτής επωφελούνται από την απαραίτητη φροντίδα του πληρώματος, που έχει υποστεί πειρατική επίθεση. Η οργάνωση αυτή φροντίζει για την περίθαλψη των θυμάτων και παρέχει ψυχολογική και σωματική υποστήριξη στα θύματα. Μετά από μία βίαιη πειρατική επίθεση τα μέλη του πληρώματος είναι φυσικό επακόλουθο να χρήζουν ιατρικής βοήθειας σε πολλαπλά επίπεδα. Ο ρόλος λοιπόν αυτής της οργάνωσης είναι να καθοδηγεί σωστά τα θύματα των πειρατών και να τα βοηθά να αναρρώσουν.

2.5 Ορισμός της ασφάλειας στη θάλασσα.

Σύμφωνα με το διεθνές θαλάσσιο δίκαιο ,ένα πλοίο στην Ανοικτή Θάλασσα βρίσκεται υπό την αποκλειστική δικαιοδοσία του Κράτους της σημαίας του. Συνεπώς κάθε κράτος πρέπει να αποδίδει εθνικότητα στα πλοία του σύμφωνα με τη δική του νομοθεσία. Επιπλέον κάθε πλοίο έχει μία και μοναδική εθνικότητα. Σύμφωνα με το δίκαιο ένα πλοίο πλεούμενο με δύο σημαίες, θεωρείται ως πλοίο χωρίς εθνικότητα.

Έτσι το Κράτος σημαίας του πλοίου οφείλει να επιμελείται για τα διάφορα ζητήματα του πλοίου. Επιπλέον είναι υπεύθυνο για τον έλεγχο και τη συμμόρφωση του πλοίου με τη διεθνή νομοθεσία. Το κράτος σημαίας είναι αρμόδιο, σύμφωνα με το δίκαιο, για την ασφάλεια και τη διάσωση στη θάλασσα, για την έρευνα, για την καταστολή του δουλεμπορίου και του λαθρεμπορίου.

Ωστόσο ο κανόνας σε ορισμένες περιπτώσεις εξαιρείται και έτσι ένα ξένο κράτος μπορεί να έχει δικαιοδοσία σε πλοίο με διαφορετική σημαία, ή αλλιώς έχει δικαίωμα νηοψίας. Έτσι σύμφωνα με το άρθρο 110 το δικαίωμα νηοψίας δίνεται στην περίπτωση που ένα πλοίο στην ανοιχτή θάλασσα εμπλέκεται σε παράνομες εκπομπές, παράνομο εμπόριο, έλλειψη εθνικότητας ή πειρατεία. Οι φορείς του δικαιώματος νηοψίας είναι τα πολεμικά πλοία καθώς και τα κρατικά πλοία όλων των κρατών με ειδική εξουσιοδότηση. Ακόμη σύμφωνα με το άρθρο 111 του θαλάσσιου δικαίου, τα παράκτια κράτη σε ορισμένες περιπτώσεις, έχουν το δικαίωμα της συνεχούς καταδίωξης πλοίων που συνεχόμενα παραβιάζουν τη νομοθεσία τους.

Ακόμη σε ότι αφορά το έγκλημα της πειρατείας τα κράτη υποχρεούνται να συνεργάζονται για την καταπολέμησή της. Επίσης για την αντιμετώπιση των περιστατικών ένοπλης ληστείας των πλοίων, που παρατηρούνται κυρίως στη Σομαλία, υπάρχει δυνατότητα άσκησης νομοθετικής και εκτελεστικής ποινικής αρμοδιότητας βάσει της αρχής της παγκοσμίου δικαιοσύνης, σύμφωνα με το άρθρο 105.

Κεφάλαιο 3^ο: Κατηγορίες πειρατικών επιθέσεων.

3.1 Το προφίλ των πειρατών.

Ως πειρατές δραστηριοποιούνται πρώην ψαράδες, οι οποίοι γνωρίζουν καλά την περιοχή που δρουν οι πειρατές, και από άτομα με προηγούμενη στρατιωτική εμπειρία, οι οποίοι τουλάχιστον θα γνωρίζουν το πως να χειρίζονται τον φορητό οπλισμό που θα χρησιμοποιήσουν για να καταλάβουν το πλοίο και τον τρόπο που θα το προσεγγίσουν. Ανάμεσα σε αυτούς και πολλά νεαρά αγόρια των οποίων οι επιλογές είναι περιορισμένες εξαιτίας της προαναφερθείσας κατάστασης στο εσωτερικό της χώρας τους αλλά κυρίως εξαιτίας της παράνομης απόρριψης τοξικών αποβλήτων και το ιδιαίτερος οξυμένο πρόβλημα της παράνομης αλιείας (irregular fishing), δεδομένης της σπουδαιότητας της θάλασσας, και των πρώτων υλών που αυτή φέρει, για την ανάπτυξη της οικονομικής τους δραστηριότητας.

Αρχικά οι επιθέσεις ελάμβαναν χώρα υπό τη μορφή προστασίας των παραγωγικών πηγών στα ανοικτά των σομαλικών ακτών και εισπραξης χρηματικών ποσών εν είδη φορολογίας από τα

ξένα αλιευτικά πλοία με σκοπό να δοθεί ένα τέλος στην ατιμωρησία των ξένων αλιευτικών και της καταχρηστικής άσκησης της αλιείας. Για να επιτύχουν το επιθυμητό αποτέλεσμα χρησιμοποιούσαν μικρές βάρκες (skiffs) και βασικό οπλισμό και για το λόγο αυτό οι λειτουργίες και οι επιχειρήσεις τους ήταν περιορισμένες. Ωστόσο οι επιθέσεις δεν άργησαν να λάβουν έναν διαφορετικό χαρακτήρα, περισσότερο επιθετικό και στοχευόμενο, και οι δράστες προχώρησαν σε καταλήψεις πλοίων και ομηρία πληρωμάτων με απώτερο στόχο τους την είσπραξη μεγάλων χρηματικών ποσών ως λύτρα. Στην επιτυχία με την οποία έχει στεφθεί το εγχείρημά τους αυτό βοήθησε από την μία μεριά η υλικοτεχνική βελτίωση των δράσεών τους και από την άλλη η “ομάδα υποστήριξης” που τους επικουρεί.

Ο τρόπος δράσης των πειρατών είναι απλός: οι Σομαλοί πειρατές κινούνται έξω από τα λιμάνια της Σομαλίας, εξοπλισμένοι με ισχυρά όπλα και γρήγορα πλοία, επιτίθενται στα πλοία πυροβολώντας προς αυτά και, χρησιμοποιώντας σχοινιά και σκάλες εφοδιασμένες με μεγάλους γάντζους ως μέσο αναρρίχησης, επιβιβάζονται και κρατούν ως ομήρους το πλήρωμα του εκάστοτε πλοίου. Μετά την κατάληψη, οι Σομαλοί πειρατές υποχωρούν και οδηγούν το πλοίο σε λιμάνια της Σομαλίας και παράκτιες πόλεις, μέχρι την ολοκλήρωση των διαπραγματεύσεων και την είσπραξη των λύτρων. Οι Σομαλοί πειρατές είναι υπεύθυνοι για το μεγαλύτερο ποσοστό της πειρατείας καθώς η πρόσβασή τους στα ασφαλή καταφύγια διασφαλίζει την ασφαλή παραμονή των καταληφθέντων πλοίων και των πληρωμάτων για όσο χρειαστεί.

Σταδιακά, οι πειρατές προχώρησαν και στην κατάληψη μεγαλύτερων πλοίων με σκοπό να τα χρησιμοποιήσουν ως “πλοία - βάσεις” ή “μητρικά - πλοία” (mother ships) ώστε να καθέλκουν τα μικρά πλοία σε μεγαλύτερες αποστάσεις προσεγγίζοντας περισσότερο τον Ινδικό Ωκεανό. Η χρήση των “μητρικών - πλοίων” επεκτείνει την ακτίνα εργασιών πολύ πέρα από τα παράκτια ύδατα στα ανοιχτά της Σομαλίας. Οι πειρατές μπορούν πλέον να κινούνται απαρατήρητοι σε όλους τους ναυτικούς “διαδρόμους” και να μην περιορίζουν τη δράση τους λόγω έντονων καιρικών φαινομένων, όπως συνέβαινε παλαιότερα την εποχή των μουσώνων. Σημειωτέον για το έτος 2012 καταγράφηκε μεγάλος αριθμός επιθέσεων στα 1800 ν.μ. μακριά από τις ακτές της Σομαλίας. Ο εξοπλισμός των πειρατών ωστόσο δεν περιορίστηκε στη χρήση των “μητρικών - πλοίων” αφού πλέον διαθέτουν δορυφορικά τηλέφωνα και σύστημα εντοπισμού γεωγραφικής θέσης (GPS) τα οποία τους επιτρέπουν να κινούνται με μεγαλύτερη άνεση στα διεθνή ύδατα, να πραγματοποιούν τις απαραίτητες τηλεφωνικές επικοινωνίες και να εντοπίζουν τη δική τους αλλά και τη θέση των πλοίων-στόχων. Τέλος, οι Σομαλοί πειρατές φέρουν βαρύ οπλισμό, τον οποίο σπάνια μεν χρησιμοποιούν αλλά καταδεικνύει την εγκληματική διάθεση που τους διακρίνει. Ανάμεσα στο οπλισμό που φέρουν είναι αυτόματα όπλα τύπου ΑΚ ή πολυβόλα ΡΚΜ, κάποια πλοία φέρουν εκτοξευτές χειροβομβίδων, τα οποία όμως σπάνια χρησιμοποιούνται, ενώ έχουν εντοπιστεί και πλοία με ειδική εγκατάσταση βαρέων πολυβόλων όπλων 12,7 χιλ.

Αντιλαμβάνεται κανείς ότι η βασική τακτική των πειρατών παραμένει η ίδια αλλά έχουν αποκτήσει μεγαλύτερη ευελιξία κινήσεων και καλύτερη οργάνωση μιας και όχι απλά διευκολύνεται η μετακίνησή τους ανεξαρτήτως καιρικών συνθηκών αλλά έχουν τη δυνατότητα

να κινούνται με ένα πλήρως εξοπλισμένο πλοίο για την πλεύση τους στα διεθνή ύδατα και την επίτευξη του στόχου τους. (Παράρτημα - Εικόνα 1) Αποτέλεσμα όλων αυτών είναι η ισχυροποίηση της θέσης τους στα διεθνή ύδατα και η κατακόρυφη αύξηση των εσόδων τους.

Στην πραγματικότητα ολόκληρες παράκτιες πόλεις της Σομαλίας ζουν από τα έσοδα της πειρατείας. Οι πειρατές φαίνεται πως κρατούν το “τιμόνι” της τοπικής οικονομίας και γι' αυτό το λόγο απολαμβάνουν της προστασίας του κοινωνικού συνόλου. Κανείς δεν προτίθεται να συμμετάσχει σε μια επιχείρηση καταστολής του φαινομένου καθώς το επίπεδο της φτώχειας βρίσκεται σε τραγικά επίπεδα και τα χρήματα που μπορούν να προσφέρουν οι πειρατές αποτελούν τους απαραίτητους πόρους για τη διαβίωση των Σομαλών πολιτών. Τα χωριά που λειτουργούν ως ορμητήρια των πειρατών τους προμηθεύουν με φαγητό και είδη πρώτης ανάγκης, οι σύζυγοι των δραστών που θα συμμετάσχουν σε μία ριψοκίνδυνη περίπτωση πειρατείας δικαιούνται προκαταβολικά αποζημίωσης. Σύμφωνα δε με έκθεση που συνέταξε η Παγκόσμια Τράπεζα (World Bank), το Γραφείο των Ηνωμένων Εθνών για τα ναρκωτικά και τα εγκλήματα (UNODC) και η ειδική ναυτική αποστολή της Interpol (Interpol's Maritime Task Force), η οποία βασίστηκε και σε συνεντεύξεις πρώην ναυτικών, πειρατών, κυβερνητικών στελεχών, τραπεζιτών και ειδικών για την αντιμετώπιση του εγκλήματος, εκτιμάται ότι από το 2005 έως και το 2012 δέχθηκαν επίθεση πειρατών 179 πλοία από τα οποία εισπράχθηκε ως λύτρα συνολικό ποσό, κατά προσέγγιση, από 339 εκατ. δολάρια έως 413 εκατ. δολάρια, ή μέσος όρος ποσού ανά πλοίο περίπου 2.3 εκατ. Δολάρια.

Εντούτοις οι πειρατές αποτελούν μέρος μόνο της ευρείας αλυσιδωτής δράσης προς την εξυπηρέτηση της πειρατείας δεδομένου ότι το παζλ συμπληρώνουν χρηματοδότες, επενδυτές, πληρώματα υποστήριξης, ναύτες, μηχανικοί και λογιστές, διαχειριστές μεταφοράς χρημάτων, προμηθευτές προϊόντων κ απαραίτητων εφοδίων, δομές παροχής ασφάλειας στη στεριά, κυβερνητικά στελέχη και φυσικά οι υπεύθυνοι για τη διενέργεια των διαπραγματεύσεων με τις ναυτιλιακές εταιρίες. Η πληθώρα των αναγκών μιας πειρατικής επίθεσης και τα οικονομικά οφέλη που έπονται δικαιολογούν την εμπλοκή πολλών και διαφορετικών επαγγελματικών ομάδων.

Εκτός από τις δαπάνες για τον βασικό εξοπλισμό, όπως κατάλληλα εξοπλισμένα πλοία (skiffs), “μητρικά - πλοία” (mother ships), καύσιμα, όπλα και πυρομαχικά, θα πρέπει να προβλέπουν την ανάγκη για συντήρηση τόσο του δικού τους πληρώματος όσο και των ομήρων κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων . Οι όμηροι πρέπει να τρέφονται καλά και να φρουρούνται από ικανό αριθμό πειρατών ώστε να αποφευχθεί τυχόν απελευθέρωση των ομήρων από ξένες δυνάμεις ή απαγωγή από αντίπαλες οργανώσεις. Επιπρόσθετα, οι πειρατές θα πρέπει να διατηρούν επαρκείς δομές ασφαλείας στη στεριά ώστε να συνεπικουρούν το έργο τους και να διασφαλίζουν την , ήδη παγιωμένη, θέση τους στα μάτια της τοπικής κοινωνίας, ενώ παράλληλα διασφαλίζουν την προσωπική τους ασφάλεια αλλά και την ασφάλεια της επιχείρησής τους πληρώνοντας ντόπιους στρατιωτικούς περίπου 10.000 δολάρια το μήνα για να τους προστατεύουν από αντίπαλες δυνάμεις και από εξωτερικούς κινδύνους.

Για προγραμματισμένες επιθέσεις, ορισμένοι επενδυτές αγοράζουν μετοχές, το κόστος των οποίων ανέρχεται περίπου στα 10.000 δολάρια ανά μετοχή. Ο μέσος όρος των αρχικών δαπανών μιας πειρατείας ανέρχεται, κατά προσέγγιση, στο ποσό των 50.000 δολαρίων και οι επενδυτές αναμένουν 20-πλάσια απόδοση των μετοχών τους, με αποτέλεσμα η ελάχιστη είσπραξη ποσοστού από τα εισπραχθέντα λύτρα για την ικανοποίηση των μετόχων να ανέρχεται σε 1 εκ. Δολάρια.

Οι επενδυτές είναι συνήθως πρώην στρατιωτικοί, Σομαλοί με επαρκείς πόρους ώστε να μπορούν να επενδύσουν για αρχή το ποσό των 10.000 δολαρίων ή Σομαλοί της διασποράς. Υπεύθυνοι για τις διαπραγματεύσεις είναι συνήθως τρίτα πρόσωπα με ειδικές γνώσεις και διαπραγματευτικές ικανότητες με τους καλύτερους εξ αυτών να εμφανίζονται συχνά σε περιπτώσεις πειρατικών επιθέσεων λαμβάνοντας ποσοστό έως και 5% επί του συνολικού ποσού των λύτρων. Πολλές φορές τα πρόσωπα αυτά προέρχονται από το χώρο της πειρατείας, όπου ενεργούσαν στο παρελθόν και οι ίδιοι ως πειρατές, ή πρόκειται για πρώην εργαζομένους σε μεγάλες ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρίες, οι οποίοι εξαιτίας της εμπειρίας του σε αντίστοιχη διαπραγματευτική διαδικασία επιτυγχάνουν το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα. Ωστόσο οι πειρατές πληρώνονται συνήθως μόνο με ένα μικρό μέρος των λύτρων, και το μερίδιο που λαμβάνει ο μέσος πειρατής είναι ιδιαίτερος μικρό, περίπου από 30.000 έως 60.000 δολάρια, αναλογικά με τα υπέρογκα ποσά που εισπράττονται συνολικά ως λύτρα για μία και μόνο πειρατική επίθεση. Ο αρχηγός της ομάδας των πειρατών συνήθως αμείβεται κατά διπλάσιο ποσοστό ενώ συμπληρωματικές αμοιβές προβλέπονται για πειρατές με δεξιοτεχνία και ζήλο για την επίθεση που πραγματοποιούν, όπως παραδείγματος χάριν όταν κάποιος επιβιβάζεται πρώτος στο σκάφος-στόχο ή όταν χρησιμοποιεί προσωπικό όπλο και εργαλεία προσέγγισης του στόχου. Σημειωτέον ότι κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων, η οποία μπορεί να διαρκέσει ένα χρόνο ή και περισσότερο, οι πειρατές ζουν υπό καθεστώς πίστωσης του μεριδίου τους υπό την έννοια ότι αφαιρείται ποσοστό αντίστοιχο με την κατανάλωση που πραγματοποιούν ενόσω βρίσκονται στο πλοίο.

Το μέσο χρηματικό ποσό που καταβάλλεται ως λύτρα είναι συνήθως αρκετά υψηλότερο από τα 5 εκ. δολάρια. Ωστόσο τη μερίδα του λέοντος απολαμβάνουν οι επενδυτές-επιχειρηματίες οι οποίοι και κρατούν το 60% του συνολικού ποσού, το 5% επενδύεται στις δομές ασφαλείας της στεριάς ενώ μόλις το 35% των λύτρων μοιράζεται μεταξύ του πληρώματος και των άλλων ενδιαφερόμενων μερών. Εντούτοις οι πειρατές είναι ικανοποιημένοι από τα κέρδη τα οποία τους αποφέρει η παράνομη αυτή δραστηριότητα και με μεγάλο μέρος των χρημάτων να προορίζεται για την επέκταση και βελτίωση των πειρατικών δράσεων, η πειρατεία αποτελεί αδιαμφισβήτητα μία συνεχώς αναπτυσσόμενη αγορά.

3.2 Τα κίνητρα και η τακτική των πειρατών.

Μέχρι και τον εικοστό αιώνα η πειρατεία αποσκοπούσε στη ληστεία του εμπορεύματος ενός πλοίου και στην απόσπαση μετρητών. Ωστόσο πολλές φορές τα πλοία θύματα εξαφανίστηκαν, ενώ άλλες φορές το πλήρωμα δολοφονήθηκε. Τα δύο τελευταία φαινόμενα εντούτοις απασχόλησαν λίγες περιπτώσεις, κυρίως όταν τα πλοία θύματα βρέθηκαν εκτεθειμένα σε θάλασσες οι οποίες δεν ελέγχονταν από κάποιο κράτος.

Από τον εικοστό πρώτο αιώνα με την έξαρση των Σομαλών πειρατών, οι πειρατικές επιθέσεις πήραν πιο βίαιες διαστάσεις. Αυτό οφείλεται στο γεγονός πως οι Σομαλοί προβαίνουν κυρίως σε αιχμαλώτιση του πληρώματος. Έπειτα βασανίζουν τους ομήρους με σκοπό την απόσπαση μεγάλων χρηματικών ποσών και πολλές φορές δολοφονούν τα θύματά τους.

Τα όπλα που έχουν κατασχεθεί από Σομαλούς πειρατές, αποτελούν τα όπλα Καλάσνικοφ, διάφοροι εκτοξευτές χειροβομβίδων και εκτοξευτές ρουκετών καθώς και μεγάλα πολυβόλα. Οι στόχοι των επιθέσεών τους κυρίως είναι πλοία τα οποία δεν έχουν ικανότητα γρήγορων ελιγμών και που δεν αναπτύσσουν μεγάλες ταχύτητες. Επίσης προσέχουν αν το πλοίο διαθέτει περιφρούρηση.

Οι πειρατές συνήθως οργανώνονται και επιτίθενται μαζικά. Ένα μεγάλο μητρικό πλοίο πλέει έως τα ανοιχτά της θάλασσας, και οι πειρατές εξορμούν με μικρότερα και ταχύτατα σκάφη, κατευθυνόμενοι προς το πλοίο στο οποίο θα επιτεθούν. Οι Σομαλοί πειρατές καταλαμβάνουν συνήθως τα πλοία ταυτόχρονα ενώ αυτά κινούνται. Αρχικά αναρριχώνται στα πλοία με τη βοήθεια εξοπλισμού όπως γάντζοι και σκάλες αναρρίχησης. Έπειτα με τη χρήση όπλων αιχμαλωτίζουν το πλήρωμα. Μετά την αιχμαλώτιση ακολουθεί η οδήγηση του πλοίου από τους πειρατές στις πειρατικές τους βάσεις στη Σομαλία. Διάσημες πειρατικές βάσεις



απαντώνται κοντά στο Μογκαντίσου και στην πολιτεία της Πούτλαντ. Συνήθως οι πειρατές δε βλάπτουν τους ομήρους και για όσο διαρκέσει η ομηρία τους παρέχουν τα απαραίτητα.

Οι πειρατές συνήθως χρησιμοποιούν μικρά σκάφη για τις επιθέσεις τους, ωστόσο τελευταία χρησιμοποιούν και κάποια εμπορικά πλοία ως μητρικά και έτσι επεκτείνουν την ακτίνα δράσης τους. Τα μητρικά πλοία χρησιμοποιούνται για τη διαμονή των πειρατών αλλά και ως αποθήκες για την εξυπηρέτηση των πειρατών, όσο αυτοί παραμένουν στη θάλασσα. Η χρήση των μητρικών πλοίων βελτίωσε κατά πολύ την οργάνωση και τις δυνατότητες των πειρατικών επιθέσεων. Πλέον οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες σε αντίθεση με το παρελθόν, δεν εμποδίζουν τους πειρατές. Όπως προαναφέρθηκε οι πειρατές μπορούν να επιτίθενται και στα ανοιχτά του κόλπου του Άντεν. Η χρήση των μητρικών πλοίων

ήταν το μέσο που ωγών από τους πειρατές με σκοπό την αμοιβή τους με λύτρα.

Μόλις οι πειρατές καταλάβουν το πλοίο, καταγράφουν τον αριθμό των μελών, που αποτελούν το πλήρωμα. Έπειτα οι πειρατές συνηθίζεται να κατευθύνουν το πλοίο προς τη στεριά, ώστε να εξασφαλίσουν ότι σε περίπτωση κινδύνου, θα μπορούν εύκολα να εγκαταλείψουν το πλοίο και να απομακρυνθούν εγκαίρως. Ακόμη στη στεριά τους παρέχεται η δυνατότητα επικοινωνίας, προκειμένου να αρχίσουν οι διαπραγματεύσεις των λύτρων. Στα περισσότερα περιστατικά πειρατείας οι πειρατές δεν βλάπτουν το πλήρωμα, ωστόσο πολλές φορές κάποιοι ναυτικοί κατά τη διάρκεια της επίθεσης έχασαν τη ζωή τους. Οι πειρατές έχουν εικοσιτετράωρη περιφρούρηση του πλοίου. Πιο αναλυτικά τουλάχιστον δύο πειρατές είναι υποχρεωμένοι να περιφρουρούν το πλοίο κάθε λεπτό της ημέρας, και οι ομάδες περιφρούρησης εναλλάσσονται ανά λίγες ώρες. Για την κάλυψη των αναγκών τους οι πειρατές, κατά τη διάρκεια της ομηρίας του πλοίου χρησιμοποιούν τα αποθέματα του πλοίου, αλλά προμηθεύονται εφόδια και από τις τοπικές επιχειρήσεις. Οι πειρατές προκειμένου να επικοινωνήσουν και να διαπραγματευτούν με τις πλοιοκτήτριες εταιρείες για την αμοιβή τους, χρησιμοποιούν την αγγλική γλώσσα και συχνά έχουν κάποιον διερμηνέα.

3.3 Σύγχρονα περιστατικά πειρατείας.

Πειρατεία στο lough Foyle

Τον Φεβρουάριο του 1981 και τον Μάρτιο του 1982 ο IRA 12 πραγματοποίησε δύο βομβιστικές επιθέσεις σε έναν μεγάλο κόλπο ανάμεσα στην Βόρειο Ιρλανδία και την επαρχία Donegal. Και τα δύο πλοία, το Nellie M. και το St. Bedan βυθίστηκαν αλλά το πλήρωμά τους τα κατάφερε φτάνοντας, χάρη στις σωστικές λέμβους, στις ακτογραμμές. Σκοπός του IRA ήταν να διακόψει το λαθρεμπόριο των πλοίων, από και προς το λιμάνι Londonderry στην ανατολική όχθη του Lough, καθώς και να πιέσει τις Ιρλανδικές και Βρετανικές αρχές να παρατάξουν φρουρούς ασφαλείας στα εμπορικά πλοία. Αυτές ήταν και οι τελευταίες πειρατικές επιθέσεις του IRA, καθώς οι αρχές διπλασίασαν την επιτήρηση στην ιρλανδική πλευρά του Lough και έτσι εμπόδισαν την πειρατική δραστηριότητα.

Κινέζοι πειρατές

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

Σομαλοί πειρατές

Στις 19 Νοεμβρίου 2008, το φορτωμένο με δύο εκατομμύρια βαρέλια αργού πετρελαίου, ποσότητα ίση με την ημερήσια κατανάλωση της Γαλλίας, το Σαουδαραβικό Sirius Star, γίνεται το πρώτο υπερδεξαμενόπλοιο που πέφτει στα χέρια των όλο και αποτελεσματικότερων Σομαλών πειρατών. Η αξία την λείας τους ανέρχεται σε 150 εκ. δολάρια, το κόστος του πλοίου και 100 εκ. δολάρια το κόστος του φορτίου. Πρόκειται για το μεγαλύτερο πλοίο που καταλαμβάνεται από πειρατές στην ιστορία, μιας και το μήκος του ξεπερνάει τα 300 μέτρα ενώ το πλάτος του είναι τρεις φορές μεγαλύτερο από το πλάτος ενός αεροπλανοφόρου Nimitz 13 - τα μεγαλύτερα ναυτικά πλοία στον κόσμο. Οι Σομαλοί πειρατές δεν σταμάτησαν εκεί. Λίγες ώρες αφότου υποχρέωσαν το υπερδεξαμενόπλοιο Sirius Star να αγκυροβολήσει στο πειρατικό λιμάνι του Χαραντίρ, εξαπέλυσαν ένα ακόμη πλήγμα, καταλαμβάνοντας ένα ακόμη πλοίο στ' ανοιχτά του κόλπου του Άντεν. Από τότε η δράση τους παραμένει ακλόνητη.



Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία του διεθνούς ναυτιλιακού γραφείου, IMB , τα περιστατικά πειρατείας που καταγράφηκαν κατά το έτος 2016, παρατίθενται στους παρακάτω πίνακες.

Πίνακας 1: περιοχές πειρατικών επιθέσεων από το 2011 έως το Μάρτιο του 2016

Locations of ACTUAL and ATTEMPTED attacks January - March 2011 – 2016

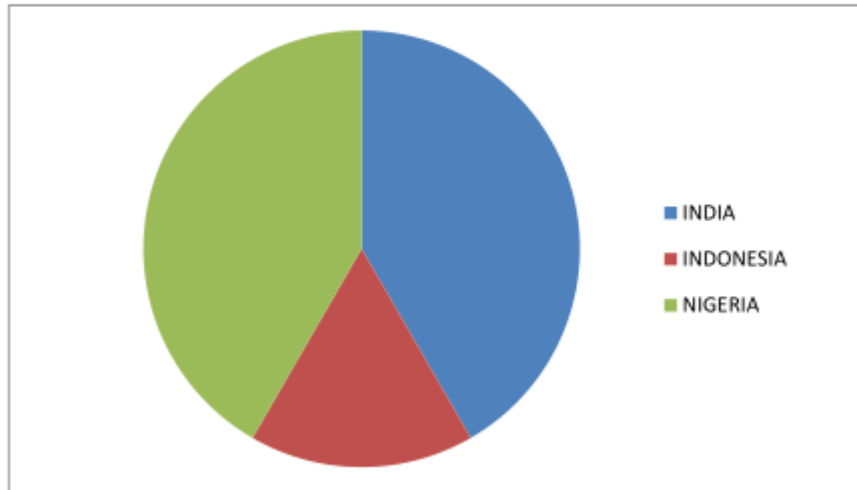
LOCATIONS	2011	2012	2013	2014	2015	2016
S E ASIA						
Indonesia	5	18	25	18	21	4
Malacca Straits					1	
Malaysia	9	2			3	
Philippines	1	2	1		2	2
Singapore Straits	4	2	2	5	2	
Thailand					1	
FAR EAST						
China						1
South China Sea	4		1			
Vietnam	2	3	1		8	2
INDIAN						
Bangladesh	4	3	4	4	1	
SUB CONTINENT						
India	3	3	4	2	2	10
AMERICAS						
Brazil	1	1				
Colombia		1	2		1	
Costa Rica	2					
Haiti		1				

ΑΕΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ
ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΤΣΟΥΚΑΛΑ ΧΡΗΣΤΟΥ

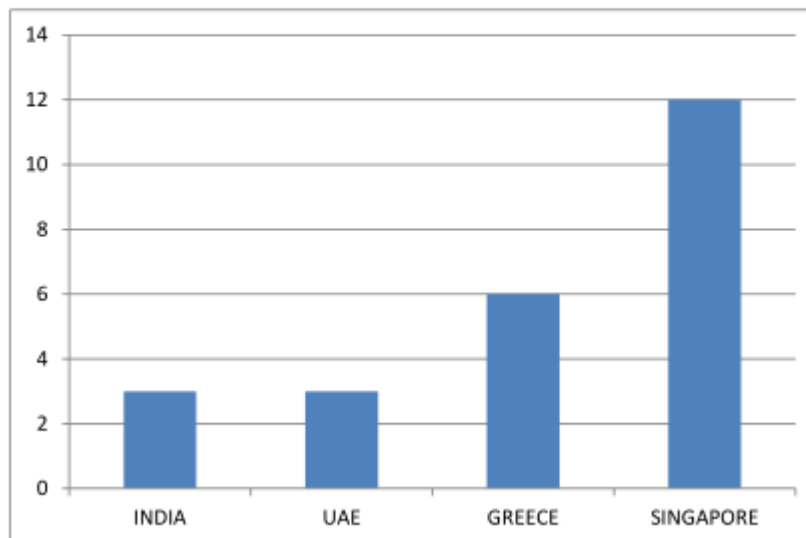
Peru	1	2	2			2
Venezuela						1
Guyana			1			1
AFRICA						
Angola				1		
Benin	1	1				
Cameroon				1		
Dem. Rep. of Congo		1			2	
Egypt			1			
Gabon				1		
Ghana		2			2	
Guinea	1					
Gulf of Aden*	10	8	2	2		
Ivory Coast	1	3	3		1	1
Kenya						1
Liberia				1		
Mauritania			1			
Mozambique		1				
Nigeria	5	10	11	6	7	10
Red Sea*	2	7		1		
Somalia	85	28	3	2		
Tanzania		1	1	1		
The Congo		2	1	3	1	
REST OF WORLD						
Mediterranean Sea						
Oman						
Papua New Guinea						
Sub total	142	102	66	49	54	37
Total at year end	439	297	264	245	246	

All incidents with * above are attributed to Somali pirates

Πίνακας 2: οι περιοχές που ευθύνονται για τα δύο τρίτα των πειρατικών επιθέσεων από το 2011 έως το Μάρτιο του 2016



Πίνακας 3: Χώρες που τα πλοία τους δέχτηκαν πειρατική επίθεση, πάνω από τρεις φορές από τον Ιανουάριο έως το Μάρτιο του 2016



3.4 Επιθέσεις σε ελληνόκτητα πλοία.

Από το 2008 ανάμεσα στις πολυάριθμες πειρατικές επιθέσεις, έχει καταγραφεί μεγάλος αριθμός επιθέσεων σε πλοία του ελληνικού στόλου. Ενδεικτικά αναφέρονται κάποια περιστατικά που έχουν καταγραφεί.

Το 2009 το φορτηγό πλοίο Blue Star δέχθηκε επίθεση στον Ινδικό Ωκεανό, από Σομαλούς. Το πλοίο είχε πλήρωμα είκοσι οχτώ άτομα και μετέφερε λίπασμα. Οι πειρατές αφού κατέλαβαν το πλοίο, το μετέφεραν στις ακτές της Σομαλίας.

Τον Οκτώβριο του 2012 το πετρελαιοφόρο δεξαμενόπλοιο Ορφέας έπεσε θύμα πειρατείας. Το πλοίο είχε προορισμό το Αμπιτζάν, στην Ακτή Ελεφαντοστού, όπου και θα εκφόρτωνε το φορτίο του. Ωστόσο το πλοίο πριν την εκφόρτωση του φορτίου, χωρίς κάποια εντολή απέπλευσε. Αρχικά η τύχη του πλοίου αγνοούταν. Έπειτα αποδείχθηκε ότι το πλοίο είχε καταληφθεί από πειρατές. Το πλοίο και το πλήρωμα αφέθηκαν ελεύθεροι μετά από την παράδοση λύτρων στους πειρατές από την εταιρεία του πλοίου.

Τον Φεβρουάριο του 2012 επίσης το ελληνόκτητο φορτηγό πλοίο Φρι Γκόντες με σημαία Λιβύης, είχε καταληφθεί από Σομαλούς πειρατές και οδηγήθηκε σε λιμάνι της Πούτλαντ. Η κατάληψη του πλοίου και η ομηρία του πληρώματος διήρκεσαν οχτώ μήνες. Τον Οκτώβρη ένα αεροσκάφος έριξε στον πλοίο ειδική τορπίλη, στην οποία υπήρχαν περίπου 6 εκατομμύρια δολάρια. Αφού έλεγξαν τα λύτρα οι πειρατές, άφησαν το πλοίο και το πλήρωμα ελεύθερους.

Το Δεκέμβρη του 2014 το ελληνόκτητο πετρελαιοφόρο Αλθαία, δέχτηκε επίθεση στον κόλπο της Γουινέας από ομάδα δέκα πειρατών. Οι πειρατές απήγαγαν τον πλοίαρχο και τον μηχανικό. Το πλοίο είχε σημαία Νήσων Μάρσαλ. Οι όμηροι και πάλι αφέθηκαν ελεύθεροι μετά από κάποιες μέρες, αφού οι πειρατές δέχτηκαν λύτρα.

Το 2015 το ελληνόκτητο πετρελαιοφόρο Κάλαμος δέχτηκε επίθεση από ένοπλους πειρατές κοντά στη Νιγηρία. Το πλήρωμα του πλοίου απάντησε επίσης με πυροβολισμούς, με αποτέλεσμα τον τραγικό θάνατο του υποπλοίαρχου. Ωστόσο οι πειρατές δεν κατάφεραν να κάνουν κατάληψη του πλοίου, αλλά κατάφεραν να πάρουν τρεις όμηρους, τους οποίους άφησαν ελεύθερους αφού έλαβαν τα λύτρα.

Κεφάλαιο 4^ο: Προτάσεις αντιμετώπισης.

4.1 Αποτελεσματικότερες προτάσεις αντιμετώπισης.

Ναυτική Επιχείρηση “ΑΤΑΛΑΝΤΑ”(EUNAVFOR Operation “ATALANTA”)

Τον Δεκέμβριο του έτους 2008 η ναυτική επιχείρηση “ΑΤΑΛΑΝΤΑ” έκανε την εμφάνισή της ως επακόλουθο των μεμονωμένων αποστολών των κρατών για την προστασία των πλοίων του Παγκόσμιου Επισιτιστικού Προγράμματος (World Food Program - WFP), για το οποίο σε απευθείας συνεργασία με την “ΑΤΑΛΑΝΤΑ” εξασφαλίζεται η ασφάλεια των σκαφών κατά την είσοδο σε επικίνδυνα νερά.

Νομιμοποιητική βάση της ευρωπαϊκής δύναμης - επιχείρησης “ΑΤΑΛΑΝΤΑ” αποτέλεσε μια σειρά Ψηφισμάτων του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών (υπ’ αριθμ. 1814/2008, 1816/2008, 1838/2008 , 1846/2008) με τα οποία ο ΟΗΕ ενθάρρυνε επανειλημμένα την ανάληψη πρωτοβουλιών από τα κράτη που ενδιαφέρονται για την ασφάλεια των θαλάσσιων οδών⁶⁷. Τα εν λόγω Ψηφίσματα ήταν αποτέλεσμα των ενεργειών του ΙΜΟ, τον Νοέμβριο του 2007, ο οποίος ζήτησε από τη TFG της Σομαλίας και το Συμβούλιο Ασφαλείας των ΗΕ να λάβουν επείγοντα μέτρα σχετικά με την πειρατεία· η TFG έδωσε τελικά τη συγκατάθεσή της για τα εν λόγω μέτρα στις 27 Φεβρουαρίου 2008.

Η συναίνεση της TFG είναι κομβικής σημασίας για την έκδοση των Ψηφισμάτων του ΣΑ και της περαιτέρω συνεργασίας των κρατών για την αντιμετώπιση της πειρατείας. Όπως δηλαδή χαρακτηριστικά αναφέρεται στην παράγραφο 9 του Ψηφίσματος 1816/2008, ο Μόνιμος Αντιπρόσωπος της Σομαλίας στα ΗΕ γνωστοποίησε τη συναίνεση της χώρας του στον Πρόεδρο του ΣΑ μέσω επιστολής, η οποία και αποτέλεσε το νομιμοποιητικό έγγραφο για την έκδοση του συνόλου των Ψηφισμάτων που επακολούθησαν καθώς χωρίς την έγκριση αυτή, δεν θα είχε επιτευχθεί η ομοφωνία στο ΣΑ. Σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, τα κράτη είναι ελεύθερα να διαθέσουν τους δικαιώματα στα χωρικά τους ύδατα, για παράδειγμα επιτρέποντας άλλα κράτη να διενεργούν δραστηριότητες αστυνόμευσης σε αυτές. Η σημασία της συναίνεσης του παράκτιου κράτους καταδεικνύεται από το γεγονός ότι, σε αντίθεση με τους κανόνες του Διεθνούς Δικαίου για την πειρατεία στην ανοιχτή θάλασσα οι οποίοι επιτρέπουν την κατάσχεση πειρατικών πλοίων από “κάθε κράτος”, τα Ψηφίσματα του ΣΑ δύναται να περιορίσουν τις παρεχόμενες άδειες σε “εκείνα τα κράτη που συνεργάζονται με την TFG” και “εφόσον σχετική συγκατάθεση έχει δοθεί στο Γ.Γ. των Η.Ε. από την TFG της Σομαλίας”. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται, για το παράκτιο κράτος, η διατήρηση του ελέγχου όσον αφορά τα κράτη που είναι εξουσιοδοτημένα να εισέλθουν στα χωρικά του ύδατα για την καταπολέμηση της πειρατείας και ένοπλης ληστείας.

Η βαρύτητα δε που δίνεται στη συναίνεση του παράκτιου κράτους φαίνεται πως σχετίζεται με τρεις βασικές επιδιώξεις ήτοι την αναγνώριση και το σεβασμό της κρατικής κυριαρχίας και την ενίσχυση της TFG της Σομαλίας, η οποία αν και μετέχει στις εργασίες των ΗΕ, δεν δύναται να ασκήσει ουσιαστική κυβερνητική πολιτική για την αντιμετώπιση των πειρατικών δραστηριοτήτων στα ανοικτά των ακτών της. Παράλληλα, με την αναγνώριση εξουσίας στην TFG, μέσω της απαιτούμενης για την ολοκλήρωση των διαδικασιών συναίνεσής της, επιτυγχάνεται ο περιορισμός των ξένων ναυτικών δυνάμεων οι οποίες δύνανται να έχουν φυσική παρουσία και εμπλοκή στην αντιμετώπιση του προβλήματος στις ακτές της Σομαλίας, με σκοπό την αποσυμφόρηση της περιοχής και την ουσιαστική και αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ των κρατών.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι είχε προηγηθεί τον Οκτώβριο του 2008, ύστερα από αίτηση του Γ.Γ. του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών Μπαν Κι - Μουν, η επιχείρηση του NATO “Allied Provider” . Με βάση τα Ψηφίσματα 1814, 1816 και 1838 του έτους 2008 το NATO είχε εξουσιοδοτηθεί να συνοδεύει τα πλοία που μετέφεραν φορτία του Παγκόσμιου Επισιτιστικού Προγράμματος (World Food Program-WFP), τα οποία διέσχιζαν τον κόλπο του Άντεν και τη σομαλική λεκάνη του Ινδικού Ωκεανού, κατευθυνόμενα προς τη Σομαλία. Η συγκεκριμένη ναυτική επιχείρηση του NATO είχε ως αφετηρία τα μέσα Οκτωβρίου του 2008 και ολοκληρώθηκε τον Δεκέμβριο του 2008, οπότε στο προσκήνιο εμφανίστηκε η επιχείρηση “ΑΤΑΛΑΝΤΑ” της ΕΕ. Ωστόσο τον Μάρτιο του 2009, το NATO ενεπλάκη εκ νέου με την έναρξη μίας ακόμη επιχείρησης , της επονομαζόμενης “Allied Protector” , την διεξαγωγή της οποίας ανέλαβε δύναμη πέντε ναυτικών μονάδων που ήταν μέρος της Μόνιμης Ναυτικής Μονάδας 1 του NATO (Standing Maritime Group 1- SNMG1). Μετά την λήξη της , τον Ιούνιο του 2009, και ύστερα από σχετική απόφαση των Υπουργών Άμυνας του NATO αντικαταστάθηκε από την επιχείρηση “Ocean Shield”.

Στο πλαίσιο της Κοινής Ευρωπαϊκής Πολιτικής Ασφαλείας και Άμυνας (ΚΕΠΑΑ) και σύμφωνα με τα σχετικά Ψηφίσματα του ΣΑ των Ηνωμένων Εθνών και το διεθνές δίκαιο, η “ΑΤΑΛΑΝΤΑ” δρα μέσω της αποστολής ειδικών σκαφών που συνοδεύουν τα πλοία του Παγκόσμιου Επισιτιστικού Προγράμματος και έχει συμβάλει στη βοήθεια του προγράμματος για τη διατήρηση των ζωτικής σημασίας μεταφορών και παραδόσεων στη Σομαλία και την ευρύτερη περιοχή του Κέρατος της Αφρικής.

Στο πλαίσιο της Κοινής Δράσης 851 του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EU Council Joint Action 851), το οποίο βασίζεται σε μία σειρά ψηφισμάτων των Ηνωμένων Εθνών, η επιχείρηση ΑΤΑΛΑΝΤΑ έχει ως στόχο την προστασία των πλοίων του Παγκόσμιου Επισιτιστικού Προγράμματος (WFP), της αποστολής της Αφρικανικής Ένωσης στη Σομαλία (AMISOM) και άλλων ευάλωτων ναυτιλιακών αποστολών. Παράλληλα επιδιώκει τον εντοπισμό και την καταστολή φαινομένων πειρατείας και ένοπλης ληστείας στη θάλασσα αλλά και τον έλεγχο των αλιευτικών δραστηριοτήτων στα ανοικτά της Σομαλίας , επιδιώκοντας έτσι την προστασία των εμπορικών πλοίων αλλά και των αλιευτικών σκαφών. Τέλος, υποστηρίζει και

άλλες αποστολές της ΕΕ και διεθνών οργανισμών που εργάζονται προς την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα και της ανάπτυξης των δυνατοτήτων της περιοχής. Η ανάγκη συνέχισης της εν λόγω επιχείρησης επιβεβαιώνεται από την απόφαση του Συμβουλίου της ΕΕ, στις 21/11/2014, να παρατείνει την εντολή για την δράση της “ΑΤΑΛΑΝΤΑ” έως τις 31/12/2016.

Προς επίτευξη του σκοπού τους τα μέλη της επιχείρησης είναι εξουσιοδοτημένα να “χρησιμοποιούν τα απαραίτητα μέσα συμπεριλαμβανομένης της χρήσης βίας ώστε να εντοπίζουν και να καταστέλλουν το φαινόμενο με σκοπό να δοθεί ένα τέλος στις πράξεις πειρατείας και ένοπλης ληστείας που λαμβάνουν χώρα στις περιοχές αυτές”. Προς διατήρηση της ισορροπίας ωστόσο η Επιτροπή Πολιτικής και Ασφάλειας της ΕΕ (Political and Security Committee -PSC) είναι επιφορτισμένη με τον καθημερινό πολιτικό έλεγχο και την στρατηγική καθοδήγηση της στρατιωτικής επιχείρησης της ΕΕ, υπό την ευθύνη του Συμβουλίου της ΕΕ. Από την πλευρά της, η Στρατιωτική Επιτροπή της ΕΕ (European Union Maritime Committee - EUMC) ελέγχει την ορθή εκτέλεση των εργασιών που διενεργούνται υπό την ευθύνη και επίβλεψη του διοικητή της επιχείρησης, ο οποίος εκτελεί τα καθήκοντά του από τα κεντρικά γραφεία της “ΑΤΑΛΑΝΤΑ”, στο Νόρθγουντ του Ηνωμένου Βασιλείου. Εκεί ακριβώς είναι που υλοποιείται ο σχεδιασμός και η τελειοποίηση των λειτουργικών της χαρακτηριστικών βάσει των οδηγιών που παρέχουν τα όργανα της ΕΕ.

Η επιχείρηση ΑΤΑΛΑΝΤΑ ήταν η πρώτη που καθιέρωσε ένα διαδικτυακό κέντρο ενημέρωσης για τα πλοία που κινούνται μέσω του κόλπου του Άντεν γνωστό ως Κέντρο Ναυτικής Ασφάλειας για το Κέρασ της Αφρικής (MSC-HOA), το οποίο αποτέλεσε τη συνέχεια μιας αντιπειρατικής ναυτικής συντονισμένης δράσης στις Βρυξέλλες (European Union Naval Coordination Cell -EUNAVCO) και δημιουργήθηκε με σκοπό να αποτελέσει σημείο επαφής για τους συμμετέχοντες στην ναυτική επιχείρηση. Το Κέντρο Ναυτικής Ασφάλειας (MSC-HOA) συστάθηκε με σκοπό την καταγραφή όλων των κινήσεων των πλοίων, την αιτήσεις για παροχή βοήθειας καθώς και της συγκέντρωσης και δημοσίευσης ενημερωμένων οδηγιών σχετικά με τους ελλοχεύοντες κινδύνους και τους τρόπους χειρισμού καταστάσεων έκτακτης ανάγκης. Σύμφωνα δε με αξιωματικό της επιχείρησης “ΑΤΑΛΑΝΤΑ”, τον διοικητή Lintern, τα πλοία που συμβουλευόταν το Κέντρο Ναυτικής Ασφάλειας διατρέχουν σημαντικό μικρότερο κίνδυνο να πέσουν θύματα επίθεσης. Παράλληλα, δύο κέντρα συλλογής πληροφοριών και αναφορών, το Βρετανικό Κέντρο Ναυτικών Εμπορικών Επιχειρήσεων στο Ντουμπάι (UK Maritime Trade Operations- UKMTO) και το Γραφείο Διασύνδεσης του Πολεμικού Ναυτικού των Η.Π.Α. στο Μπαχρέν (US Navy's Maritime Liaison Office -MARLO) προωθούν όλα τα στοιχεία που συγκεντρώνουν στο MSC-HOA για την πληρέστερη ενημέρωση και προστασία της εμπορικής βιομηχανίας.

Συγκεντρώνει δε και οργανώνει όλα τα αιτήματα για βοήθεια τα οποία αποστέλλονται από τις ναυτιλιακές εταιρίες και καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια από την ΕΕ, το NATO και των Συμμαχικών Δυνάμενων (CTF 151) ώστε να κατευθύνουν τα εμπορικά πλοία προς μία

ασφαλή διαδρομή, δηλαδή να κινηθούν μέσω του Διεθνούς Διαδρόμου Προτεινόμενης Διέλευσης (IRTC).

Ο IRTC αποτελεί μία ακόμη πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στα πλαίσια της επιχείρησης “ΑΤΑΛΑΝΤΑ” που έχει ως σκοπό “ να μειώσει αισθητά τους κινδύνους που διατρέχουν τα εμπορικά πλοία κατά την μετακίνησή τους και να ελέγχει την κίνηση και δραστηριότητα στον τομέα της αλιείας της Υμενής προσφέροντας ένα είδος διαχωρισμού της κυκλοφορίας , και επιτρέποντας -κατ' αυτόν τον τρόπο- στις ναυτικές δυνάμεις να χρησιμοποιούν με μεγαλύτερη ευελιξία την συγκεκριμένη περιοχή (τον κόλπο του Άντεν) ώστε να εφαρμόζουν τις προληπτικές και κατασταλτικές τους δράσεις”. Ο IRTC χωρίζεται σε ένα δυτικό και ένα ανατολικό τμήμα τα οποία διαχωρίζονται από μία ζώνη έκτασης 5 μιλίων κ υποδιαιρούνται σε περισσότερες μικρότερες περιοχές τον έλεγχο των οποίων αναλαμβάνουν, ανάλογα με την ικανότητα δράσης, το σχέδιο, τη διαθεσιμότητα της κάθε ομάδας και τις πληροφορίες σχετικά με τις παρούσες απειλές, οι ομάδες που εκπροσωπούν στην περιοχή τις ναυτικές επιχειρήσεις της ΕΕ, του ΝΑΤΟ και τις CTF 151. Οι θέσεις της κάθε δύναμης επιλέγονται έτσι ώστε να μπορούν να φτάσουν το πλοίο που διατρέχει κίνδυνο εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος, ήτοι 15-20 λεπτών. Παράλληλα, χώρες όπως η Ρωσία και η Κίνα συμμετέχουν ως “συνοδεία” (escorted convoys) σε απόσταση περίπου 5 ναυτικών μιλίων βόρεια και νότια του IRTC. Συνήθως , οι συγκεκριμένες πλεύσεις (συνοδείας) έχουν ως προτεραιότητα την προστασία των πλοίων που φέρουν τη σημαία του δικού τους κράτους ή υπηκόων τους οι οποίοι ταξιδεύουν υπό τη σημαία τρίτου κράτους, αλλά πολλές φορές συνδράμουν και σε αιτήματα βοήθειας τρίτων κρατών. Τα αποτελέσματα είναι θετικά καθώς έχει διασφαλιστεί, κατά το δυνατόν, η προστασία των πλοίων που διέρχονται τον IRTC χωρίς βέβαια να λείπουν και οι περιπτώσεις επιθέσεων που έλαβαν χώρα εντός των ορίων του.

Με την πάροδο του χρόνου , όλο και περισσότερα κράτη αποφασίζουν να συμμετάσχουν στην πρωτοβουλία αυτή της ΕΕ αντιλαμβανόμενα την αδήριτη ανάγκη συλλογικής δράσης και αλληλοβοήθειας ενώ είναι η πρώτη φορά που εκφράζεται τόσο έντονο ενδιαφέρον από μη κράτη μέλη της ΕΕ, συγκεκριμένα η Νορβηγία, το Μαυροβούνιο, η Ουκρανία, η Κύπρος και η Σερβία, για τη συμμετοχή τους σε δράση της ΕΕ. Αξίζει να σημειώσουμε σε αυτό το σημείο ότι πρώτος Διοικητής της πολυεθνικής Ευρωπαϊκής Επιχείρησης “ΑΤΑΛΑΝΤΑ” που ενεργοποιήθηκε για πρώτη φορά αναβαθμίζοντας τον γεωστρατηγικό ρόλο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ήταν από 8 Δεκεμβρίου 2008 έως 6 Απριλίου 2009, ο Αρχιπλοίαρχος Α. Παπαϊωάννου Π.Ν., ο οποίος επενέβαινε επί της φρεγάτας ΨΑΡΑ (F-454). Παράλληλα, ενδιαφέρον προκαλεί το γεγονός ότι πολύ πρόσφατα δύο ακόμη χώρες (μη κράτη μέλη της ΕΕ αλλά μάλιστα κράτη εκτός της Ευρωπαϊκής Ηπείρου) εκδήλωσαν την πρόθεσή τους να συνεισφέρουν με τις ναυτικές τους δυνάμεις στην αντιμετώπιση της πειρατείας, πρόκειται συγκεκριμένα για την Χιλή , η οποία απέστειλε ένα πλοίο στον Ινδικό Ωκεανό ώστε να συμμετάσχει στην επιχείρηση “ΑΤΑΛΑΝΤΑ” στις 25 Μαρτίου του 2015, και για την Κολομβία , η οποία μόλις στις 3 Οκτωβρίου του 2015 προσχώρησε στην “πολυεθνική” πλέον ναυτική επιχείρηση.

Κλείνοντας, αξιοσημείωτο είναι το θέμα της χρηματοδότησης της ναυτικής δύναμης της ΕΕ, αν αναλογιστεί κανείς το υψηλό κόστος μιας επιχείρησης τέτοιου βεληνεκούς και διάρκειας. Τα στρατιωτικά μέσα και το προσωπικό παρέχονται από τα συμβαλλόμενα κράτη, με το αντίστοιχο κόστος λειτουργίας και τα έξοδα του προσωπικού να βαραίνουν τον κρατικό προϋπολογισμό κάθε μέρους. Επιπρόσθετα, έχει προβλεφθεί η ύπαρξη ενός κοινού “ταμείου” για την κάλυψη των πρόσθετων δαπανών οι οποίες είναι ,συναφείς με τη λειτουργία και τους στόχους της επιχείρησης, όπως ταξίδια στα πλαίσια της επιχείρησης, συγκεκριμένες δαπάνες για τον τομέα των πληροφοριακών συστημάτων και των τηλεπικοινωνιών, καθώς και κάλυψη ιατρικών εξόδων. Ο κοινός αυτός προϋπολογισμός έχει συμφωνηθεί και παρακολουθείται από επιτροπή που έχουν συστήσει τα κράτη μέλη, την Επιτροπή Αθηνά σε ετήσια βάση. Σημειωτέον ότι για το 2016 ο προϋπολογισμός ανέρχεται στα 6,3 εκατομμύρια ευρώ για τις κοινές δαπάνες της επιχείρησης.

Επιχείρηση EU Training Mission Somalia (EUTM Somalia)

Η ευρωπαϊκή εκπαιδευτική αποστολή στη Σομαλία ξεκίνησε στις 10 Απριλίου 2010, όταν η Ευρωπαϊκή Ένωση αποφάσισε πως μία τέτοιους είδους στρατιωτική εκπαιδευτική αποστολή στη Σομαλία θα συνέβαλε στην ενίσχυση της Μεταβατικής Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης (ΜΟΚ) και των θεσμικών οργάνων της Σομαλίας, με απώτερο σκοπό σαφώς την επίτευξη πολιτικής σταθερότητας και δημιουργία οργανωτικών δομών στο έδαφος της Σομαλίας. Στις 22 Ιανουαρίου 2013, το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης παρέτεινε την διάρκεια δράσης της EUTM στη Σομαλία έως τον Μάρτιο του 2015. Από τον Απρίλιο του 2015, δόθηκε μία ακόμη παράταση στην διάρκεια της αποστολής μέχρι το Δεκέμβριο του 2016. Σκοπός πλέον είναι η αποστολή να επικεντρώνεται ολοένα και περισσότερο σε συμβουλευτικές και καθοδηγητικές μεθόδους έτσι ώστε να τεθούν οι βάσεις για μακροπρόθεσμη σταθερότητα και βελτίωση των δυνατοτήτων του Υπουργείου Άμυνας της Σομαλίας και του Γενικού Επιτελείου Στρατού της χώρας. Η εν λόγω συμβουλευτική τάση του προγράμματος περιλαμβάνει κυρίως τους τομείς της οργάνωσης και διοίκησης επιχειρήσεων, διαχείρισης προμηθειών, καθώς και διαχείρισης και επιμόρφωσης σχετικά με νομικά ζητήματα , όπου περιλαμβάνονται ειδικές ενότητες για το διεθνές ανθρωπιστικό δίκαιο και τα ανθρώπινα δικαιώματα, καθώς και την προστασία των αμάχων. Η ευρωπαϊκή εκπαιδευτική αποστολή στη Σομαλία ελέγχεται από την Επιτροπής Πολιτικής και Ασφάλειας (Political and Security Committee -PSC), η οποία ασκεί τον πολιτικό έλεγχο και την στρατιωτική καθοδήγηση της EUTM , υπό την αρμοδιότητα του Συμβουλίου της ΕΕ. Παράλληλα, η Στρατιωτική Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EUMC) ελέγχει την ορθή εκτέλεση της αποστολής που διεξάγεται, υπό την ευθύνη του Διοικητή της αποστολής.

Επιχείρηση EUCAP Nestor

Την τελευταία προσθήκη στη σειρά δράσεων για την καταπολέμηση της πειρατείας από την ΕΕ αποτέλεσε η περιφερειακή εκπαιδευτική αποστολή EUCAP Nestor. Τον Ιούλιο του 2012, το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποφάσισε να δημιουργήσει μια αποστολή (διετούς διάρκειας) ώστε να επικουρεί και να συμπληρώνει τη ναυτική επιχείρηση “ΑΤΑΛΑΝΤΑ” της ΕΕ με την παράλληλη δράση της στην ξηρά.

Η EUCAP Nestor αποτελεί μη στρατιωτική αποστολή η οποία βοηθά τις χώρες στο Κέρασ της Αφρικής και την δυτική περιοχή του Ινδικού Ωκεανού συγκεκριμένα το Τζιμπουτί, την Κένυα, τη Σομαλία, τις Σεϋχέλλες και την Τανζανία, να αναπτύξουν την ικανότητα για ένα αυτόνομο σύστημα διασφάλισης της ασφάλειας στη θάλασσα, για την ασφάλεια στη θάλασσα, περιλαμβανομένης της καταπολέμησης της πειρατείας, της θαλάσσιας διακυβέρνησης και την ενίσχυση της ποινικής δικαιοσύνης για τη διαχείριση των υποθέσεων της θαλάσσιας πειρατείας.

Αυτό απαιτεί την επίτευξη συνεργασίας με τους κύριους παράγοντες που είναι υπεύθυνοι για την ασφάλεια στη θάλασσα σε κάθε χώρα υποδοχής. Συνήθως πρόκειται για την ακτοφυλακή, το ναυτικό, την αστυνομική δύναμη των παράκτιων περιοχών, εισαγγελείς, δικαστές και άλλους φορείς. Οι εμπειρογνώμονες της αποστολής παρέχουν συμβουλές, καθοδήγηση και εκπαίδευση.

Στη Σομαλία, η EUCAP Nestor έχει ως στόχο να υποστηρίξει την ανάπτυξη του δικαστικού συστήματος της Σομαλίας και την ικανότητα επιβολής του νόμου, τα οποία να υποστηρίζονται από ένα ολοκληρωμένο νομικό και κανονιστικό πλαίσιο. Η αποστολή συνεργάζεται τόσο με την ομοσπονδιακή κυβέρνηση όσο και με τις περιφερειακές οντότητες, π.χ.. Puntland και Somaliland. Στο Τζιμπουτί, την Κένυα και τις Σεϋχέλλες, η EUCAP Nestor επιδιώκει να βοηθήσει τις αρχές να επιτύχουν την αποτελεσματική οργάνωση των υφιστάμενων οργανισμών που δρουν, εν είδη, ακτοφυλακής, ενώ παράλληλα παρέχει μαθήματα κατάρτισης και τεχνολογίας.

Σε περιφερειακό επίπεδο, η αποστολή συγκεντρώνει εμπειρογνώμονες για να βοηθήσουν στη δημιουργία περιφερειακών δικτύων και να επιτύχει την καλύτερη κατανόηση των αναγκών θαλάσσιας ασφάλειας στην περιοχή.

4.2 Security Guards/ Armed Guards.

Και στο ζήτημα των security guards οι απόψεις δίστανται. Η BIMCO αντιτίθεται σε κάποιο βαθμό πάνω στο μέσω αυτό και έχει κατακρίνει την όλο και αυξανόμενη χρήση των φρουρών πάνω στα πλοία, από την άλλη, ο ICS υποστηρίζει ότι μπορεί το μετρό αυτό να φανεί αρκετά αποτελεσματικό και το αφήνει στην διακριτική ευχέρεια των πλοιοκτητών.

Πριν αποφασιστεί το αν θα τοποθετηθούν ένοπλοι φρουροί στο πλοίο είναι απαραίτητο να εξεταστούν κάποιες βασικές παράμετροι.

1)Είναι νομικά αποδεκτό να τοποθετηθούν ένοπλοι φρουροί στο πλοίο;

2)Είναι όλοι οι εμπλεκόμενοι πλήρως ενημερωμένοι για τις απαραίτητες άδειες που απαιτούνται στις περιπτώσεις απασχόλησης ενόπλων φρουρών;

3)Σε περίπτωση επίθεσης ποια είναι τα όρια των ομάδων αυτών από άποψη δύναμης και βιαιότητας;

4)Επηρεάζει η χρήση των ατόμων αυτών θέματα ασφάλισης;

Αναλυτικότερα :

1.Νομιμότητα

Είναι απαραίτητο η απασχόληση ενόπλων δυνάμεων να συμβαδίζει με το νομικό πλαίσιο που επικρατεί. Πιο συγκεκριμένα αυτό το νομικό πλαίσιο αναλύεται σε τρεις συνιστώσες:

- Η νομοθεσία του flag state

Η παράμετρος αυτή είναι η πιο σημαντική, αφού καθορίζει το αν επιτρέπεται να υπάρχουν όπλα μέσα στο πλοίο. Ο IMO έχει τονίσει ότι το θέμα αυτό πρέπει να εναπόκειται κυρίως στο Flag State (άρθρο 94(1) UNCLOS). Η σημαία, λοιπόν, καθορίζει το αν επιτρέπεται η όχι η μεταφορά όπλων, καθώς και το είδος των όπλων που μπορεί να υπάρχουν σ' ένα πλοίο. Σε οποιαδήποτε από τις παραπάνω περιπτώσεις, ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να ακολουθεί τις επιταγές του flag state. Κάποιες σημαίες παρουσιάζουν μεγαλύτερη αυστηρότητα από άλλες. Τον τελευταίο καιρό, παρατηρείται μια τάση να γίνονται πιο ευέλικτες πάνω στο θέμα. Οι Bahamas και τα Marshall Islands έχουν υποβάλει προτάσεις στην Maritime Safety Committee ζητώντας υποστήριξη και δημιουργία διάφορων ομάδων προστασίας (independent maritime security providers). Ο Παναμάς και η Λιβερία φαίνεται να υποστηρίζουν την τάση αυτή. Η νομοθεσία φυσικά διαφέρει από χώρα σε χώρα. Τα Marshall Islands, δεν απαγορεύουν την χρήση ένοπλων φρουρών, αλλά ταυτόχρονα δεν την επικροτούν (τουλάχιστον, χωρίς να έχει προηγηθεί ανάλυση και προγραμματισμός). Το ίδιο ισχύει και για τις Bahamas και πρόσφατα για την Λιβερία.

- Η νομοθεσία της έδρας του πλοιοκτήτη ή των managers

Μπορεί η νομοθεσία της σημαίας να έρχεται σε σύγκρουση με την νομοθεσία του κράτους, στο οποίο βρίσκεται η έδρα του πλοιοκτήτη ή των managers. Αυτό προκαλεί προβλήματα στην σωστή λειτουργία της διαδικασίας και θα πρέπει ν' αποφεύγεται.

- Η νομοθεσία των τοπικών αρχών και τον λιμανιών στα οποία θ' απευθυνθεί το πλοίο

Το άρθρο 17 του UNCLOS καθορίζει το 'innocent passage' ενός πλοίου από τα χωρικά ύδατα μιας χώρας ως εξής: «δεν έχει σκοπό την διατάραξη της ειρήνης, της τάξης και της ασφάλειας της χώρας». Το άρθρο 27 του UNCLOS δίνει δικαιοδοσίες στις αρχές των ακτών ενός κράτους σε συγκεκριμένες περιπτώσεις. Για κάποια κράτη, ο θάνατος ενός πειρατή συγκαταλέγεται ως αμυντικός μηχανισμός του πλοίου, σε άλλα, μπορεί να γίνει και κατάσχεση του πλοίου. Η νομοθεσία των τοπικών αρχών είναι αυτή που καθορίζει και το τι είδους όπλα μπορεί να προμηθευτεί η να αποβιβάσει ένα πλοίο στα λιμάνια από τα οποία θα περάσει. Ενώ κάποια όπλα μπορούν να βρίσκονται πάνω στο πλοίο χωρίς ιδιαίτερους περιορισμούς, άλλα πρέπει να καταγράφονται και να περνούν από εξονυχιστικούς ελέγχους σε τελωνεία κλπ.

2.Απαραίτητες άδειες

Σε περίπτωση που η απασχόληση ένοπλων φρουρών θεωρείται νομικά συμβατή, είναι αναγκαίο ο πλοιοκτήτης να εξασφαλίζει ότι οι ένοπλοι φρουροί που απασχολεί έχουν όλες τις απαραίτητες άδειες και πιστοποιητικά. Ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλα τα όπλα τα οποία βρίσκονται στο πλοίο συμβαδίζουν με την νομοθεσία των:

- Flag state
- Λιμάνι επιβίβασης
- Περιοχές διάβασης
- Οποιοδήποτε λιμάνι προσάραξης
- Λιμάνι αποβίβασης

Μερικά ασφαλιστικά καθεστώτα είναι πάρα πολύ αυστηρά, όπως αυτό του Ηνωμένου Βασιλείου. Υπάρχουν πολλά και διαφορετικά νομοθετικά πλαίσια, όσων αφορά τόσο στην εισαγωγή όσο και στην εξαγωγή όπλων και δεν είναι καθόλου εύκολο κανείς να συμβαδίζει με όλα. Είναι, λοιπόν, απαραίτητο κάθε εταιρία security να διαθέτει όλα τ' απαραίτητα πιστοποιητικά και ο πλοιοκτήτης να ελέγχει ότι ο οπλισμός που θα χρησιμοποιηθεί είναι νόμιμος.

3.Επιτρεπόμενη χρήση βίας

Όλοι οι εμπλεκόμενοι θα πρέπει να έχουν πλήρη γνώση όσων αφορά των βαθμό στον οποίο επιτρέπεται ,οι ένοπλοι φρουροί, να κάνουν χρήση βίαιων τακτικών. Θα πρέπει αυτό να είναι ξεκάθαρο, ήδη από την υπογραφή του αρχικού συμβολαίου συνεργασίας μεταξύ του πλοιοκτήτη

και της εταιρίας security. Και εδώ τίθεται το νομικό θέμα, καθώς σε κάποια καθεστάτα, σε περίπτωση που ο κίνδυνος είναι πολύ μεγάλος και απειλούνται ζωές, είναι νομικά «αποδεκτό» να χρησιμοποιηθούν ακόμα και θανάσιμα μέτρα αυτοπροστασίας.

4. Ασφάλιση

Όταν ο πλοιοκτήτης πρέπει να πάρει την απόφαση για το αν θα τοποθετήσει τις ομάδες ένοπλων φρουρών θα πρέπει να λάβει πολύ σοβαρά υπ' όψιν του τις στρατηγικές των ασφαλιστικών εταιριών. Εδώ συμπεριλαμβάνονται οι ασφάλειες H&M, War Risk και P&I. Ο διεθνής οργανισμός των P&I clubs, στην τοποθέτηση του «piracy FAQs» που δημοσιεύτηκε το 2009, αναφέρει ότι το κατά πόσο επηρεάζονται τ' ασφάλιστρα από την απασχόληση ένοπλων ομάδων είναι μια υπόθεση περισσότερο υποκειμενική και δεν μπορεί ν' απαντηθεί συλλογικά. Σε περίπτωση που η πρόσληψη των ομάδων προστασίας δεν είναι καθ' όλα νόμιμη, αυτό προκαλεί πολλά προβλήματα στην δράση των ασφαλιστικών εταιριών και ειδικά για δύο λόγους.

- Δεν θα μπορούσε να είναι νόμιμο ένα claim το οποίο βασίζεται σε ένα μη νόμιμο αρχικό συμβόλαιο.
- Δεν θα μπορούσε επίσης να είναι αποδεκτό ένα claim, όταν αυτό προσφέρει κέρδος σε κάποιον που δεν συμβαδίζει με την νομιμότητα.

Πολλές στρατηγικές P&I περιέχουν κάποιους περιορισμούς σχετικά με την χρήση των «weapons of war», που υπάρχει ειδική κατηγορία ασφάλειας σχετικά με οποιαδήποτε ζημιά προκληθεί από τέτοιου είδους όπλα.

UNARMED GUARDS

Όπως είδαμε και παραπάνω, πολλά καθεστάτα και νομοθετικά πλαίσια δεν επιτρέπουν την χρήση ένοπλων φρουρών (όπως και το ελληνικό flag state). Στην περίπτωση αυτή, συχνά γίνεται χρήση μη ένοπλων εξειδικευμένων δυνάμεων. Είναι μια καλή εναλλακτική επιλογή καθώς προσφέρει τα εξής οφέλη:

- Βρίσκονται στο πλοίο άντρες, οι οποίοι γνωρίζουν πολύ καλά να ανταποκρίνονται κάτω από τόσο μεγάλη πίεση και βοηθούν στο να διατηρηθεί η ψυχραιμία του πληρώματος και να λειτουργήσουν με βάση την προδιαγεγραμμένη διαδικασία.
- Μπορούν σε ένα πρώτο επίπεδο να εμποδίσουν την πρόσβαση των πειρατών στο πλοίο με εναλλακτικούς τρόπους, πέραν της χρήσης όπλων.
- Λειτουργούν ευεργετικά στην γενικότερη ψυχολογία του πληρώματος, το οποίο νοιώθει προστατευμένο.

Πρόσθετα μέτρα

Φυσικά, θα πρέπει εδώ να υπερτονίσω την σημασία του BMP4, το οποίο έχει αποτελέσει γνώμονα όλης της διπλωματικής μου εργασίας. Ο οδηγός των Best Management Practices συνοπτικά περιλαμβάνει:

- Χρήση razor wire ή electrowelded galvanized mesh
- Ενίσχυση της προστασίας της γέφυρας
- Κανόνια νερού
- Εγκατάσταση και χρήση των ship alarms
- Κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης CCTV

Όσο περισσότερα μέτρα προστασίας λαμβάνονται από τον πλοιοκτήτη τόσο ασφαλέστερο καθίσταται το πλοίο. Εκτός όμως από την προστασία που παρέχεται στο πλοίο με την χρήση των πρακτικών μέτρων προστασίας, υπάρχει και ένα ακόμα όφελος. Οι ασφαλιστικές εταιρίες που συνεργάζονται με τις πλοιοκτήτριες εταιρίες, προσφέρουν κίνητρα για την εγκατάσταση του εξοπλισμού κατά της πειρατείας, αφού μειώνουν κατά πολύ το επιπλέον κόστος της ασφάλισης (additional premium) κατά την πλεύση από το Άντεν, όταν υπάρχουν στο πλοίο τα παραπάνω.



Τελευταίο επίπεδο προστασίας

Το τελευταίο στάδιο και ίσως το πιο σημαντικό είναι τα μέτρα τα οποία πρέπει να λαμβάνονται κατά την στιγμή της επίθεσης, τα οποία έχουν προκαθοριστεί, είναι απολύτως

γνωστά σε όλο το πλήρωμα και έχουν δοκιμαστεί πολλές φορές από τα μέλη του, ώστε να μην υπάρχουν καθυστερήσεις και λάθη (training/ pirate attack drills/ ship security plan).

Επιγραμματικά είναι πολύ σημαντικό:

- Να διατηρείται υψηλό freeboard.
- Να αυξάνεται η ταχύτητα στο μέγιστο δυνατό.
- Να πραγματοποιούνται συνεχείς και απότομοι ελιγμοί.

Αν καταφέρουν να επιβιβαστούν στο πλοίο πρέπει να:

- Ακολουθείται κατά γράμμα το security plan
- Να μαζεύονται γρήγορα και να οργανώνονται όλα τα μέλη του πληρώματος στα muster points.
- Κατά την μετάβαση τους εκεί (συνήθως στην γέφυρα) να κλείνουν όλες τις πόρτες – εσωτερικά – και να κατακρημνίζουν τις σκάλες πίσω τους ώστε να καθυστερούν την πρόσβαση των πειρατών στην γέφυρα.
- Μέσα από κατάλληλες δράσεις να καταλήγουν όλοι στα citadels.
- Να αναφέρουν αμέσως το περιστατικό σε όλους τους εμπλεκόμενους.

Κεφάλαιο 5^ο: Κώδικας ISPS και γενικά επίπεδα ασφαλείας.

5.1 Εισαγωγή στον Κώδικα ISPS.

Η 11 /09 /2001 ημέρα ορόσημο σε όλο τον κόσμο σηματοδότησε και αρχή εξελίξεων και στην ναυτιλία ,σε θέματα ασφαλείας (security). Οι πρώτοι κανονισμοί για την αντιμετώπιση παρανόμων και τρομοκρατικών ενεργειών δημιουργήθηκαν από τον IMO αμέσως μετά την τρομοκρατική ενέργεια κατά του ιταλικού κρουαζιερόπλοιου ACHILLE LAURO το 1985 χωρίς όμως να λάβουν την μορφή ενός πλήρους κώδικα.



Τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου αποτέλεσαν την αφορμή για την δημιουργία ενός κώδικα για την προστασία των θαλασσιών μεταφορών αλλά και των

λιμένων σε θέματα ασφαλείας Πραγματοποιήθηκε λοιπόν μια διάσκεψη υπό την αιγίδα του ΙΜΟ και κατά την διάσκεψη αυτή υιοθετήθηκε μια σειρά τροποποιήσεων στην SOLAS(1974) σχετικά με θέματα ασφαλείας.

Επιγραμματικά λοιπόν η SOLAS τροποποιήθηκε θέτοντας τα παρακάτω:

1. Υποχρεωτικά πάνω στο πλοίο θα υπάρχει συσκευή AIS (automatic identification system) έτσι ώστε ανά πάσα στιγμή να είναι γνωστή η ακριβής θέση του πλοίου, μέσα βέβαια στα όρια της εμβέλειας της συσκευής.
2. Το διεθνές διακριτικό σήμα του πλοίου η το IMO NUMBER να είναι γραμμένο και εύκολα αναγνωρίσιμο πάνω στο πλοίο.
3. Πρέπει να υπάρχει πάνω στο πλοίο το (Ship Security Alert System) ένας συναγερμός δηλαδή που θα ειδοποιεί τις Αρχές και την ναυτιλιακή εταιρεία ότι κάτι δεν πάει καλά στο πλοίο ,ότι έχει γίνει πάνω στο πλοίο κάποια παραβίαση της ασφάλειας, κάποια τρομοκρατική η πειρατική ενέργεια.
4. Πρέπει στο υπάρχει πλοίο ένα αρχείο το Continuous Synopsis Record (Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης)το αρχείο αυτό είναι το μητρώο του πλοίου, η ιστορία του πλοίου και πρέπει επίσης να είναι ενημερωμένο.

Αυτά τα ανωτέρω μαζί με μία σειρά συμπληρωματικών αποφάσεων οδήγησαν στις 17 /12/2002 την δημιουργία ενός πλήρους πλέον κώδικα για την προστασία των πλοίων και των λιμένων από παράνομες και τρομοκρατικές ενέργειες Τον κώδικα ISPS(International Ship and Port Facility Security Code).

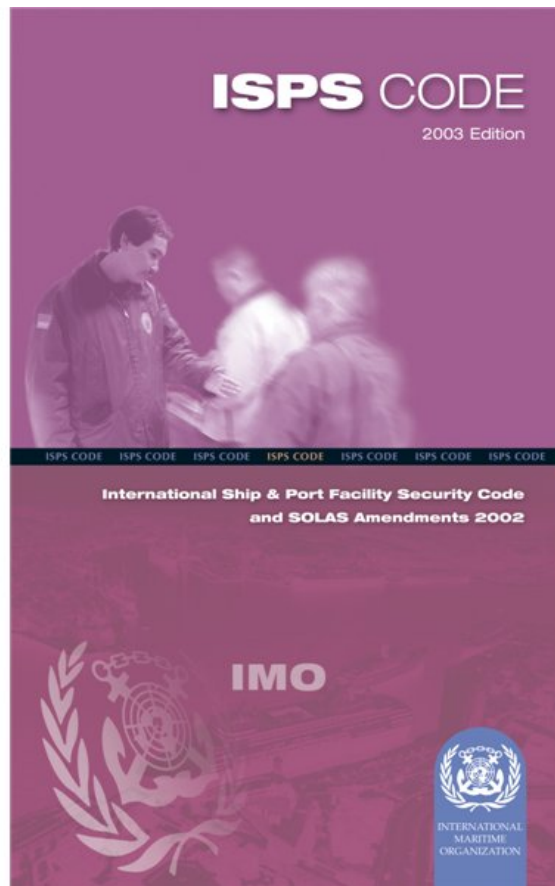
Οι στόχοι του κώδικα ISPS είναι οι εξής:

1. Καθιερώνει ένα διεθνές πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ των Συμβαλλομένων κρατών , λιμένων , πλοίων προκειμένου να μπορεί να ανιχνεύει να εκτιμά τους κινδύνους και να μπορεί να λαμβάνει μέτρα αποτροπής και αντιμετώπισης περιστατικών που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών ,των λιμένων και των πλοίων.
2. Εξασφαλίζει μεθόδους οι οποίες επιτρέπουν την γρήγορη και αποτελεσματική ανταλλαγή πληροφοριών που αφορούν θέματα ασφαλείας ,καθώς και μέθοδοι για εκτίμηση του επιπέδου της ασφάλειας έτσι ώστε να υπάρχουν διαδικασίες οι οποίες μπορούν να τεθούν σε εφαρμογή σε περίπτωση αλλαγής του επιπέδου ασφάλειας.
3. Ο τελευταίος σκοπός του κώδικα είναι η εξασφάλιση και η τήρηση όλων των καταλλήλων μέτρων προστασίας της ασφάλειας του πλοίου και του λιμένα.

Ο ΚΩΔΙΚΑΣ ISPS ΕΦΑΡΜΟΖΕΤΑΙ:

1. Επιβατηγά πλοία, περιλαμβανομένων και επιβατηγών ταχυπλόων σκαφών,
2. Φορτηγά πλοία, περιλαμβανομένων και ταχυπλόων σκαφών, 500 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω
3. Κινητές μονάδες γεώτρησης ανοικτής θαλάσσης
4. Σε λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες εξυπηρετούν πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες.

Είναι υποχρεωτικός να τηρείται στα πλοία και στα λιμάνια από το 2004.



Τα επίπεδα ασφαλείας σύμφωνα με τον κώδικα ISPS είναι τα εξής:

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 1

Πρέπει να λαμβάνονται τα ελάχιστα μέτρα ασφαλείας
Δεν υπάρχει συγκεκριμένος κίνδυνος
Τά μέτρα που λαμβάνονται είναι μέτρα που λαμβάνονται
καθημερινά μέτρα ρουτίνας

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 2

Σε αυτό το επίπεδο αυξάνουν οι πιθανότητες και υπάρχει
κίνδυνος να συμβεί κάποιο περιστατικό άρα πρέπει να ληφθούν
και λαμβάνονται πρόσθετα μέτρα από αυτά του επιπέδου 1

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 3

Σε αυτό το επίπεδο πρέπει να ληφθούν επιπλέον και
συγκεκριμένα προστατευτικά μέτρα διότι ένα σοβαρό
περιστατικό έχει γίνει ή είναι παρα πολύ πιθανόν να γίνει η
επικείμενο

Τα επίπεδα λοιπόν ασφαλείας που είδαμε (Security Levels) αναφέρονται στις διαδικασίες που πρέπει να γίνουν η με άλλα λόγια στα μέτρα που πρέπει να ληφθούν ανάλογα με τον βαθμό κινδύνου που θα πρέπει να προληφθεί και να αντιμετωπισθεί . Άρα λοιπόν σε κάθε επίπεδο ασφαλείας πρέπει να παίρνομαι τα ανάλογα με το επίπεδο ασφαλείας μέτρα και διαδικασίες που ορίζει ο κώδικας ISPS.

Έτσι στο επίπεδο ασφαλείας 1 παίρνομαι τέτοια μέτρα που εξασφαλίζουν την συνεχή προστασία του πλοίου η του λιμανιού σε ομαλές συνθήκες. Στο επίπεδο ασφαλείας 2 που υπάρχουν πιθανότητες να υπάρξει κίνδυνος και να συμβεί κάποιο περιστατικό παίρνομαι τα μέτρα του επιπέδου 1 αλλά και επιπρόσθετα μέτρα λόγω της κατάστασης. Στο επίπεδο ασφαλείας 3 που σε αυτήν την περίπτωση υπάρχει κάποιο σοβαρό περιστατικό έτσι λοιπόν λαμβάνονται τα μέτρα του επιπέδου 1 τα πρόσθετα μέτρα του επιπέδου 2 και αλλά πρόσθετα μέτρα και διαδικασίες ειδικά για το επίπεδο ασφαλείας 3.

Αναλυτικά λοιπόν αυτά έχουν ως εξής:

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 1

Οι διαδικασίες συνήθως είναι οι εξής:

1. Έλεγχος της ταυτότητας όλων των ατόμων που θέλουν να επιβιβασθούν στο πλοίο και εξακρίβωση των λόγων επιβίβασης , για τον σκοπό αυτό στην είσοδο του πλοίου γίνεται έλεγχος και εξακρίβωση των στοιχείων των επισκεπτών από εξουσιοδοτημένο άτομο του πληρώματος το οποίο καταγράφει τα στοιχεία του επισκέπτη την ώρα εισόδου .το λόγο της επίσκεψης, εάν του έγινε έλεγχος στο πλοίο, αλλά και την ώρα εξόδου σε ένα βιβλίο το οποίο ονομάζεται ημερολόγιο επισκεπτών (Visitors log book). Παράλληλα δίδει στον επισκέπτη μία πλαστική κάρτα (συνήθως ο επισκέπτης την φορά στο λαιμό του η την καρφίτσώνει στο στήθος του) την λεγόμενη (visitors card). Επίσης ο επισκέπτης παραδίδει στην είσοδο του πλοίου στο υπεύθυνο άτομο την ταυτότητα του η το διαβατήριό του και τα παίρνει πίσω όταν αναχωρεί από το πλοίο και παραδώσει στο υπεύθυνο εξουσιοδοτημένο άτομο την visitor card.

2. Σε συνεργασία με τις λιμενικές Αρχές το πλοίο πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα οχήματα τα οποία πρόκειται να φορτωθούν στο πλοίο έχουν ελεγχθεί σε ποσοστό 5 έως 25% στα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία.

3. Ταυτοποίηση των σημείων πρόσβασης τά οποία πρέπει να ασφαρίζονται η να επιτηρούνται ώστε να αποφεύγεται η μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση.

4. Όλοι όσοι πρόκειται να επιβιβασθούν στο πλοίο πρέπει να υπόκεινται σε έλεγχο. Η συχνότητα ελέγχου είναι από 5-25% και ορίζονται από το κράτος της σημαίας του πλοίου. Τέτοιοι Έλεγχοι είναι καλύτερα να γίνονται από το λιμάνι σε συνεργασία με το πλοίο.

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 2

Γίνονται όλες οι ανωτέρω διαδικασίες και επιπρόσθετα τα εξής:

1. Διορισμό προσθέτου πληρώματος για περιπολίες στο κατάστρωμα έτσι ώστε να αποφεύγεται η μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση .

2. Παρεμπόδιση της εισόδου στο πλοίο από την θάλασσα σε συνεργασία με το λιμάνι παροχή λέμβων που εκτελούν περιπολίες.
3. Οι επισκέπτες θα συνοδεύονται από μέλη του πληρώματος.
4. Παροχή πρόσθετων εντολών ασφαλείας σε όλο το πλήρωμα.
5. Αύξηση της συχνότητας του ελέγχου συνήθως είναι 50% και της λεπτομέρειας αυτού ως προς τον έλεγχο των ατόμων, των αντικειμένων τους των οχημάτων που φορτώνονται στο πλοίο.
6. Διεξαγωγή καθολικής ή μερικής έρευνας στο πλοίο.

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 3

Και σε αυτό το επίπεδο γίνονται οι ανωτέρω διαδικασίες και επιπρόσθετα τα εξής:

1. Πρόσβαση στο πλοίο θα έχουν μόνο όσοι έχουν να κάνουν με την αντιμετώπιση του περιστατικού.
2. Αναστολή επιβίβασης και αποβίβασης.
3. Αναστολή εργασιών χειρισμού φορτίου, προμηθειών κ.λ.π.
4. Πιθανή εκκένωση του πλοίου.
5. Πιθανή μετακίνηση του πλοίου.
6. Προετοιμασία για καθολική ή μερική έρευνα πάνω στο πλοίο.

5.2 Σχέδιο ασφαλείας πλοίου, Αξιοματικός Ασφαλείας πλοίου, Αξιοματικός Ασφαλείας Εταιρίας.

Σχέδιο Ασφαλείας Πλοίου (Ship Security Plan - SSP)

Σύμφωνα με τον κώδικα κάθε πλοίο θα φέρει και ένα σχέδιο ασφαλείας το οποίο πρέπει να είναι εγκεκριμένο από το κράτος της σημαίας που έχει το πλοίο. Το σχέδιο ασφαλείας ενός πλοίου θα περιλαμβάνει τα μέτρα που είδαμε παραπάνω που πρέπει να λάβει το πλοίο στα τρία επίπεδα ασφαλείας, περισσότερο αναλυτικά .

Το σχέδιο ασφαλείας του πλοίου πρέπει να εξετάζει αναλυτικά τα παρακάτω στοιχεία:

1. Μέτρα με σκοπό να αποτρέψουν όπλα, επικίνδυνες ουσίες και συσκευές που προορίζονται για χρήση ενάντια στους ανθρώπους, τα πλοία ή τους λιμένες.
2. Προσδιορισμό των απαγορευμένων περιοχών πάνω στο πλοίο και μέτρα για την πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης στο πλοίο.
3. Μέτρα για πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης στο πλοίο.

4. Διαδικασίες για εκκένωση του πλοίου σε περίπτωση απειλών ασφάλειας ή παραβιάσεων ασφαλείας.

5. Καθήκοντα του πληρώματος με καθορισμένες ευθύνες από πλευράς ασφαλείας.

6. Διαδικασίες για την εκπαίδευση, τα γυμνάσια και τις ασκήσεις που συνοδεύονται με το σχέδιο.

7. Διαδικασίες για να υπάρχει πάντα επαφή με τις λιμενικές εγκαταστάσεις.

8. Προσδιορισμό του Αξιωματικού ασφαλείας του πλοίου.

9. Προσδιορισμό του Αξιωματικού ασφαλείας της Εταιρείας και πληροφορίες για επαφή μαζί του όλο το εικοσιτετράωρο.

10. Διαδικασίες για να εξασφαλισθεί η επιθεώρηση και η συντήρηση του εξοπλισμού ασφαλείας που υπάρχει στο πλοίο.

11. Πού ακριβώς τις θέσεις δηλαδή πού βρίσκεται ο συναγερμός ασφαλείας του πλοίου τα κουμπιά ενεργοποίησης δηλαδή.

12. Οδηγίες σχετικά με την χρήση του συναγερμού ασφαλείας του πλοίου, καθώς επίσης και κάθε πότε πρέπει να δοκιμάζετε.

Από ότι λοιπόν καταλαβαίνουμε το σχέδιο ασφαλείας του πλοίου είναι πολύ σημαντικό. Όλο το σύστημα της ασφάλειας του πλοίου στηρίζεται στο σχέδιο ασφαλείας του πλοίου το οποίο είναι συγκεκριμένο για κάθε πλοίο. Το σχέδιο ασφαλείας πρέπει να προστατεύεται από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση και κοινοποίηση.

Αξιωματικός Ασφαλείας Πλοίου (Ship Security Officer - SSO)

Ο Αξιωματικός ασφαλείας του πλοίου (ship security officer) είναι ένας Αξιωματικός του πλοίου συνήθως ο Υποπλοίαρχος ο οποίος είναι υπεύθυνος για την τήρηση του κώδικα ISPS πάνω στο πλοίο σύμφωνα πάντα με το σχέδιο ασφαλείας του πλοίου. Ποίο συγκεκριμένα αυτός είναι υπεύθυνος για την εξοικείωση του πληρώματος πάνω στο πλοίο σε θέματα ασφαλείας, υπεύθυνος επίσης για την εκτέλεση γυμνασίων εκπαίδευση και ασκήσεων πάνω στο πλοίο, αλλά και για το έλεγχο και την συντήρηση του εξοπλισμού της ασφάλειας, αλλά και του συστήματος συναγερμού (security alert system).

Ο αξιωματικός ασφαλείας του πλοίου συνεργάζεται και επικοινωνεί με τις Αρχές των λιμένων, και συνεργάζονται μαζί σε θέματα ασφαλείας για παράδειγμα συμπληρώνουν μαζί το δηλωτικό της ασφάλειας το λεγόμενο (declaration of security).

Τέλος, επικοινωνεί και συνεργάζεται με τον Αξιωματικό ασφαλείας της ναυτιλιακής εταιρίας.

Αξιωματικός Ασφαλείας Εταιρίας (Company Security Officer - CSO)

Η ναυτιλιακή εταιρία θα πρέπει να ορίσει έναν αξιωματικό ασφαλείας (Company security officer C.S.O) ο οποίος μπορεί να ενεργεί για ένα ή περισσότερα πλοία της εταιρείας . Τα καθήκοντα και οι υποχρεώσεις του C.S.O. είναι τα εξής :

Μεριμνά να εφαρμόζεται ο κώδικας στα πλοία.

Ελέγχει και συμβουλεύει τον αξιωματικό ασφαλείας πλοίου.

Σε εικοσιτετράωρη βάση πρέπει να είναι εφικτή η επικοινωνία αυτού με το πλοίο η τα πλοία ,και αντίστροφα.

Εκτελεί κανονικές επιθεωρήσεις ασφάλειας στο πλοίο ή τα πλοία της αρμοδιότητος του. Διατηρεί και εποπτεύει την εφαρμογή του σχεδίου ασφαλείας στο πλοίο.

Ελέγχει τον αξιωματικό ασφαλείας πλοίου σχετικά με τα γυμνάσια τις ασκήσεις και τις εκπαιδεύσεις πού πρέπει να γίνονται στο πλοίο

5.3 Γυμνάσια ασφαλείας και ασκήσεις.

Για να εξασφαλισθεί η αποτελεσματική εφαρμογή του κώδικα πάνω στο πλοίο πρέπει όπως ακριβώς και στο safety να γίνονται γυμνάσια και ασκήσεις ασφαλείας, γυμνάσια τουλάχιστον μία φορά κάθε μήνα .

Επιπλέον αν σε περιπτώσεις όπου το 25 τοις εκατό του πληρώματος έχει αλλάξει θα πρέπει να διεξαχθεί ένα γυμνάσιο μέσα σε μία εβδομάδα από την αλλαγή.

Τα γυμνάσια πρέπει να εξετάζουν τις απειλές ασφαλείας πού αναφέρονται παρακάτω σύμφωνα πάντα με το σχέδιο ασφαλείας του πλοίου

1. ζημιά καταστροφή στο πλοίο ,
2. πειρατεία – κατάληψη του πλοίου ,
3. επέμβαση στο φορτίο ,
4. μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ύπαρξη λαθρεπιβατών ,
5. λαθραία διακίνηση όπλων ,

6. χρήση του πλοίου ως όπλο η ως μέσο να προκληθεί ζημιά,
7. επιθέσεις από την θάλασσα στο λιμάνι η στο αγκυροβόλιο,
8. επιθέσεις εν πλω.

Οι ασκήσεις ασφαλείας θα πρέπει να γίνονται κάθε ημερολογιακό έτος και εξετάζουν τις επικοινωνίες, τον συντονισμό την απόκριση στα περιστατικά ασφαλείας. Στις ασκήσεις μπορούν να περιλάβουν την συμμετοχή των αξιωματικών ασφαλείας του πλοίου , της εταιρείας και της λιμενικής εγκατάστασης.

Οι ασκήσεις μπορεί να είναι:

1. πλήρους κλίμακας ,
- 2 .σεμινάρια ,
3. συνδυασμένες με άλλες ασκήσεις .

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Πηγές

- BMP 3-Best Management Practices to Deter Piracy off the Coast of Somalia and in the Arabian Sea Area (Version 3 – June 2010)
- BMP 4-Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy (Version 4 – August 2011)
- The Economic Cost of Maritime Piracy-One Earth Future Working Paper (December 2010) Project Manager: Anna Bowden/Project Team: Kaija Hurlburt, Eamon Aloyo, Charles Marts, Andrew Lee
- Η ιστορία της εξέλιξης της πειρατείας στα νερά της Σομαλίας ‘Πώς ξεκίνησαν όλα’, ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΓΚΑΒΕΑΣ
- SURVIVING PIRACY-Off the coast of Somalia, EU NAVFOR
- INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION- PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS IN WATERS OFF THE COAST OF SOMALIA
- Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia developed by the industry
- Use of armed security personnel on board vessels Submitted by Liberia
- OCIMF- PRACTICAL MEASURES TO AVOID, DETER OR DELAY PIRACY ATTACKS
- ΓΕΝΙΚΟ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ-Νομικές παράμετροι επιχειρήσεων θαλάσσιας ασφάλειας , Τχης (ΔΓ) Ευαγγελία Σιοτρόπου, Τμηματάρχης ΓΕΝ/Α2-IV Δικαίου της Θάλασσας και Δικαίου των Ενόπλων Συγκρούσεων
- Γιώργος Γκορέζης, « ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ »
- «Δίκαιο της θάλασσας», Ευθύμιος Παπαστρατίδης, 2015
- Angus Konstam , A Complete History of Piracy, Osprey, 2008
- . Α. Δημητρίου, «Η σύγχρονη πειρατεία στο κέρασ της Αφρικής» , Εκδότης: Bookstars - Γιωγγαράς , 2012
- «Σύγχρονες θαλάσσιες μεταφορές και το φαινόμενο της πειρατείας Παγκοσμιοποίηση, Ευρωπαϊκή Ένωση και το Διεθνές Δίκαιο», Δαλακλής Δημήτριος, Σιούσιουρας Πέτρος, Εκδόσεις: Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, 2011
- ICC- IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – First Quarter 2016
- ΓΕΝΙΚΟ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ, Νομικές παράμετροι επιχειρήσεων θαλάσσιας ασφάλειας, Ευαγγελία Σιοτρόπου

Διαδίκτυο

- ❖ www.wikipedia.org
- ❖ www.piratemaster.wetpaint.com
- ❖ “The history of piracy”, Philip Gosse
- ❖ www.kathimerini.gr
- ❖ www.saveourseafarers.com
- ❖ www.guardian.co.uk
- ❖ www.tovima.gr
- ❖ www.yen.gr
- ❖ www.naftemporiki.gr
- ❖ www.thewayofthepirates.com
- ❖ ICC international maritime bureau “piracy and armed robbery against ships”
- ❖ Maritime labour convention, “International Labour Organisation”, 2006
- ❖ www.eunavfor.eu
- ❖ www.somaliareport.com

Διπλωματικές Εργασίες

- ✓ Διπλωματική Εργασία "Πειρατεία στις θαλάσσιες μεταφορές, επικρατούσα κατάσταση, η συμμετοχή της Ελλάδας και τρόποι αντιμετώπισης" Τμήμα Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών ΚΡΗΤΙΚΟΥ ΕΛΕΝΗ
- ✓ Διπλωματική Εργασία "Οι οικονομικές επιπτώσεις στην ελληνική ναυτιλία από την πειρατεία στον κόλπο του Άντεν" Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ΚΑΛΟΦΟΥΤΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ
- ✓ Διπλωματική Εργασία "Σύγχρονη πειρατεία: Προκλήσεις και Λύσεις - Η χρήση των ιδιωτών ενόπλων φρουρών για την προστασία της εμπορικής ναυτιλίας" Δημόκριτειο Πανεπιστήμιο Θράκης Τομέας Διεθνών Σπουδών ΑΝΔΡΙΑΝΑ ΕΥΘΥΜΙΑΔΟΥ

