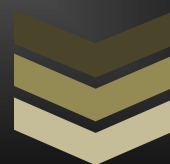


«Πειρατεία στις θαλάσσιες μεταφορές, επικρατούσα κατάσταση, η συμμετοχή της Ελλάδας και τρόποι αντιμετώπισης»



ΚΡΗΤΙΚΟΥ ΕΛΕΝΗ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΠΗΓΩΝ
ΜΗΧΝΟΛΟΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΑΘΗΝΑ, 2012

Υπ. Καθηγητής

Χ. Ψαράυτης

Σκοπός - Περίληψη

Στην παρούσα διπλωματική 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. Γίνεται λοιπόν μια γενική ανασκόπηση του φαινομένου αυτού. 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. Εντοπίζονται οι προϋποθέσεις και οι συγκυρίες που οδηγούν στην εγκαθίδρυση ενός πειρατικού καθεστώτος. Επίσης αναφέρονται και αναλύονται οι συνέπειες που προκαλούνται από την πειρατεία σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, όπως είναι η οικονομία, η ναυτιλία, η τοπική κοινωνία, οι εργαζόμενοι κλπ. Στην συνέχεια γίνεται μια αναφορά στην εξέλιξη που είχε το φαινόμενο στην περιοχή της Μεσογείου αλλά και τον ρόλο που έχει η Ελλάδα στην ιστορία της πειρατείας. Αλλά και όσων αφορά στη σημερινή εποχή, πόσο επηρεάζεται η χώρα μας και κατά πόσο συμμετέχει στην προσπάθεια πάταξής της. Στην συνέχεια, παρουσιάζω τα μέτρα που ήδη έχουν ληφθεί αλλά και αυτά που αναμένεται να ληφθούν για τον περιορισμό της επικρατούσας κατάστασης στις θαλάσσιες μεταφορές. Τέλος, συνοψίζω σε κάποιες δικές μου προτάσεις που σύμφωνα με την έρευνα που έχω κάνει είναι οι πιο αποτελεσματικές για την προστασία ενός εμπορικού πλοίου.

Κεφάλαιο Πρώτο – ΓΕΝΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ

Ορισμός της Πειρατείας

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

Για τον ακριβή ορισμό της πειρατείας δεν υφίσταται σύμφωνη γνώμη των διεθνολόγων. Κατά τον επίσημο ορισμό του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, όπως περιλαμβάνεται στο άρθρο 100, 101, της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών (1982), (“περί ανοικτών θαλασσών”), πειρατεία ονομάζεται κάθε πράξη βίας ή αιχμαλώτισης ή απόσπασης, η οποία διαπράττεται στην ανοιχτή θάλασσα ή τα διεθνή ύδατα από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ενός ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους (εάν πρόκειται για αεροπειρατεία), και στρέφεται εναντίον προσώπων ή ιδιοκτησίας που μεταφέρονται μ’ ένα άλλο σκάφος¹.



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

Διάκριση

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.

Εξαιρέσεις

Σύμφωνα με τα παραπάνω, δεν αποτελεί πειρατεία η διάπραξη τέτοιων ενεργειών από τις νόμιμες αρχές ενός κράτους στα πλαίσια άσκησης των καθηκόντων τους, π.χ. στο ενδεχόμενο που μεταφέρονται με το σκάφος παράνομα εμπορεύματα, έχει εισέλθει παράνομα στα χωρικά ύδατα ή έχει εκδοθεί εντολή κατάσχεσής του. Είναι όμως πειρατεία η διάπραξη τέτοιων ενεργειών από πλήρωμα σκάφους που ανήκει μεν στις νόμιμες αρχές αλλά έχει στασιάσει το πλήρωμά του, εξομοιούμενο έτσι σε ιδιωτικό².

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

²ΟΗΕ, ο.π., άρθρο 102

Ετυμολογία – βασικές έννοιες

Οι λέξεις «πειρατεία» και «πειρατής» προέρχονται από το αρχαίο ελληνικό ρήμα *πειράω-ᾶ*, το οποίο σημαίνει *προσπαθῶ, δοκιμάζω*. Η πρώτη γραπτή εμφάνισή τους (*τοῖς πειραταῖς*) γίνεται σε ένα αθηναϊκό ψήφισμα της ελληνοιστικής περιόδου³ προς τιμὴν του στρατηγού Επιχάρους, ο οποίος κατά το Χρεμωνίδειο πόλεμο διακρίθηκε στη φύλαξη των ακτῶν της πόλης⁴.

Αυτό δεν σημαίνει ότι η πειρατεία ήταν ανύπαρκτη πριν τα ελληνοιστικά χρόνια - τουναντίον, από τις απαρχές της ιστορίας είχε ενδημικό χαρακτήρα σε πολλά μέρη της Μεσογείου. Η αρχαία ελληνική γραμματεία βρίθει αναφορῶν από τα ομηρικά κίολας ἔπη, για ομάδες που επέδραμαν από θαλάσσης εναντίον ξένων πλοίων ή παραλιακῶν πόλεων με σκοπό τον προσπορισμὸ πλούτου και σκλάβων. Χρησιμοποιούσε ὁμως τη λέξη «ληστής», τόσο για την κατά ξηρά ὅσο και για την κατά θάλασσαν ληστεία.

Κατά το μεσαίωνα εμφανίσθηκε στη Δυτική Ευρώπη ἕνας νέος εννοιολογικός διαχωρισμὸς, ὅσον αφορά το ηθικό και νομικό περιεχόμενο της πειρατείας. Ὡς *πειρατής* περιγραφόταν πια ὁ παράνομος που λήστευε πλοία τόσο σε καιρὸ εἰρήνης ὅσο και πολέμου, ἐνῶ ως *κουρσάρος* (ἀπὸ το γαλλικό *corsaire*) ὁ ιδιώτης που ἐξουσιοδοτεῖτο ἀπὸ τις ἀρχές ἐνός κράτους να διαπράττει πειρατικές ἐνέργειες ἐναντίον ἐχθρικών, (προς το κράτος ἐντολέα), πλοίων και πόλεων σε καιρὸ πολέμου («κούρσα»). Βεβαίως ὁ κουρσάρος της μιας ἀντιμαχόμενης πλευράς, ὅσες ἐξουσιοδοτήσεις κι ἀν διέθετε, συνέχιζε να θεωρεῖται πειρατής για την ἄλλη.

Με την εμφάνιση των ἐναερίων μεταφορικών μέσων κατά τον 20ό αἰῶνα δημιουργήθηκε ἀκόμα ἕνας ὅρος: ἡ ἀεροπειρατεία, δηλαδή ἡ ἀνάληψη του ἐλέγχου ἐνός πολιτικού ἀεροσκάφους (ἢ τμήματός του) ἀπὸ άτομα διαφορετικά ἀπὸ το νόμιμο πλήρωμά του, ἢ ἀκόμα και ἡ χρήση ἐνός ἀεροσκάφους ἀπὸ το νόμιμο πλήρωμά του, ἀλλὰ με διαφορετικό σκοπὸ ἀπὸ αὐτὸν που εἶναι ἐντεταλμένο.

Τέλος, τα τελευταία χρόνια ἡ λέξη «πειρατεία» χρησιμοποιεῖται για να συνυποδηλώσει διάφορες παράνομες ἐνέργειες που δεν ἔχουν σχέση με το κυριολεκτικό νόημά της. Πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα εἶναι ἡ πειρατεία λογισμικού, δηλ. ἡ παράνομη χρήση, ἀντιγραφή ἢ διάδοση με ψηφιακὸ τρόπο υλικού που προστατεύεται ἀπὸ πνευματικά δικαιώματα.

³ **Ελληνοιστική περίοδος ἢ Ελληνοιστική εποχή:**(323 π.Χ. - 146 π.Χ.) καθιερώθηκε να λέγεται ἡ περίοδος της ἀρχαίας ελληνικής ιστορίας που ξεκινά με το θάνατο του Μεγάλου Ἀλεξάνδρου και τελειώνει με την κατάκτηση των βασιλείων της ελληνοιστικής Ἀνατολῆς ἀπὸ τὴ Ρώμη.

⁴ Philip De Souza, *Piracy in the Graeco-Roman World*, σελ. 3. Εκδότης Cambridge University Press, 2002

Βασικές δράσεις

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)



Τα είδη των πειρατών

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



Διαπραγματεύσεις

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

Επικοινωνία- Συνήθως χρησιμοποιείται δορυφορικό τηλέφωνο, αλλά πιο σπάνια telex ή e-mails.

Στρατηγική πειρατών-Οι βασικές στρατηγικές που χρησιμοποιούν είναι:

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

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

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

Τα λογιστικά των πειρατών

Οι ως τώρα αναφορές δείχνουν ότι ένα μεγάλο μέρος των λύτρων χρησιμοποιείται για των εξοπλισμό και το γενικότερο κόστος των μετέπειτα πειρατικών επιχειρήσεων.

Συμπεριλαμβάνονται λειτουργικά, λογιστικά και κόστη προσωπικού. Στον παρακάτω πίνακα γίνεται μια προσπάθεια να τα συνοψίσουμε:

Ατομα / Οργανώσεις	Ποσοστό
Αφεντικά	20%
Λογιστική υποστήριξη	20%
Πειρατές	30%
Κρατική υποστήριξη	30%

Πηγή: EU NAVFOR

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

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

Κεφάλαιο δεύτερο

ΠΑΡΕΛΘΟΝ

Ιστορία της πειρατείας

Η πειρατεία όπως και ο φόνος είναι μια από τις αρχαιότερες ανθρώπινες δραστηριότητες που έχουν καταγραφεί. Η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών ήδη από τα αρχαϊκά χρόνια σε συνδυασμό με την αδυναμία απόλυτου ελέγχου των θαλασσών επέφεραν την ανάπτυξη της πειρατείας. Οι πειρατές αρπάζοντας ως λάφυρα τα εμπορεύματα των εμπορικών πλοίων, τα οποία κατάφερναν να πιάσουν, αποκτούσαν συχνά σημαντικά πλούτη. Η ανάπτυξη του θαλάσσιου ελέγχου αρχικά από την βρετανική Αυτοκρατορία και αργότερα από τα σύγχρονα κράτη περιόρισαν σημαντικά την πειρατεία αλλά δεν την εξάλειψαν εντελώς. Ακόμα και στην νέα χιλιετία υπάρχουν περιοχές του κόσμου όπου οι επιθέσεις πειρατικών σκαφών σε εμπορικά πλοία δεν είναι σπάνιες. Οι πρώτες τεκμηριωμένες περιπτώσεις πειρατείας χρονολογούνται τον 13^ο αιώνα π.Χ. Κατά την κλασσική αρχαιότητα οι Τυρένιοι και οι Θράκες θεωρούνταν από τους πρώτους πειρατές. Επίσης οι φοίνικες αρκετές φορές κατέφευγαν στην πειρατεία κατά την διάρκεια των ταξιδιών τους, απάγοντας κυρίως μικρά αγόρια και κορίτσια, τα οποία στην συνέχεια πουλούσαν ως σκλάβους. Με την πάροδο των χρόνων ολοένα και περισσότερες φυλές κατέφευγαν στην πειρατεία τρομοκρατώντας τους κάθε λογής ταξιδιώτες και φυσικά γίνονταν ο φόβος και ο τρόμος των καπετάνιων. Ταυτόχρονα όμως, έγιναν οι ήρωες των καταπιεσμένων και φτωχών, κάτι που τους έκανε ίσως από τους πιο αγαπημένους “κακούς” της ιστορίας. Τα περιστατικά λοιπόν που αφορούν την πειρατεία είναι πάρα πολλά και χάνεται μεγάλο μέρος τους στα βάθη των αιώνων.

Αρχαιότητα

Στην Κλασσική Εποχή οι Ιλλύριοι και οι Τυρήνιοι ήταν διάσημοι πειρατές, ενώ υπάρχουν και πολλοί Έλληνες και Ρωμαίοι. Πειρατές κατά περιόδους υπήρξαν και οι Φοίνικες, οι οποίοι εκτός από τα εμπορικά αγαθά, μετέφεραν σκλάβους, κυρίως μικρά παιδιά, τα οποία άρπαζαν από παράκτιες περιοχές και στη συνέχεια τα πουλούσαν. Ωστόσο, ο 1ος αιώνας π.Χ. ήταν η κατεξοχήν περίοδος της πειρατείας, καθώς μέσα στην αναταραχή και τον πολιτικό κατακερματισμό της εποχής, δημιουργήθηκαν πολλά μικρά πειρατικά κράτη, κυρίως στις ακτές της νότιας Μικράς Ασίας. Ίσως η πιο ξακουστή εθνοτική ομάδα του βορρά ήταν οι Βίκινγκς. Οι Βίκινγκς εμφανίστηκαν κατά τα τέλη του 8ου αιώνα και άρχισαν να εκλείπουν κατά τον 11ο. Έδρασαν ως εξερευνητές, έμποροι, μισθοφόροι, αλλά και πειρατές (ή και τα τέσσερα μαζί) σε μεγάλο κομμάτι της Ευρώπης. Κοιτίδα τους ήταν η Σκανδιναβία.

Η εποχή της έξαρσης (1400-1830)

Σε όλες τις εποχές και σε όλες τις θάλασσες του κόσμου η πειρατεία έχει περάσει από συγκεκριμένες και απολύτως ξεκάθαρες περιόδους, οι οποίες θα μπορούσαμε να πούμε ότι επαναλαμβάνονταν κυκλικά. Αρχικά, κάποια μεμονωμένα άτομα που προέρχονταν συνήθως από τους φτωχότερους κατοίκους των παραθαλάσσιων περιοχών, συσπειρώνονταν σε ομάδες, χρησιμοποιούσαν πλοιάρια και επιτίθεντο στα πιο αδύναμα πλοία που έκαναν μεταφορές. Στην συνέχεια ακολουθεί η περίοδος της οργάνωσης, όπου οι δυνατότεροι πειρατές, είτε απορροφούσαν τους αδύναμους, είτε τους ανάγκαζαν ν' αποσυρθούν. Τέτοιου τύπου πειρατεία λάμβανε χώρα την περίοδο των βάρβαρων κουρσάρων, που δεν είχαν κανέναν ανταγωνισμό, και ακόμα και οι επίσημες αρχές της χώρας στέκονταν μπροστά τους αδύναμες. Το επόμενο στάδιο είναι αυτό κατά το οποίο οι διάφορες πειρατικές ομάδες, έχοντας αποκτήσει ανεξαρτησία, συνεργάζονται η μία με την άλλη και να δημιουργούν συνασπισμούς ενάντια στους εχθρούς τους. Οι κουρσάροι (privateers) είναι ουσιαστικά οι "νόμιμοι" πειρατές του μεσαίωνα. Ήταν οι ιδιώτες, που σε περίοδο πολέμου λάμβαναν από τις νόμιμες αρχές ενός κράτους το δικαίωμα να λαφυραγωγούν εμπορικά πλοία που έφεραν εχθρική σημαία. Η πράξη λαφυραγωγίας υπ' αυτές τις συνθήκες ονομαζόταν κούρσα, όπως και τα λάφυρα. Αυτοί λοιπόν διέθεταν την «άδεια καταδρομής»- ο αντίστοιχος όρος στα αγγλικά είναι «letter of marque». Η άδεια δινόταν μόνο από επίσημο κρατικό φορέα και συνήθως όριζε συγκεκριμένη χρονική διάρκεια ισχύος της, τις περιοχές που επιτρεπόταν η δράση, την εθνικότητα των πλοίων που μπορούσαν να «κουρσευθούν» και –το σημαντικότερο- το ποσοστό της λείας που θα έπρεπε ν' αποδοθεί από τον κουρσάρο στο κράτος, τον βασιλιά, ή τον φορέα που την εξέδωσε. Με την σημερινή λοιπόν ματιά ο κουρσάρος ήταν ένας πειρατής με κρατική υποστήριξη. Αξιοποιώντας την, ένα κράτος μπορούσε να προκαλεί προβλήματα στο εμπόριο και τον ανεφοδιασμό του εχθρού, χωρίς ν' απασχολεί το πολεμικό ναυτικό, καθώς και ν' αποκομίζει λάφυρα (πλοία, πολύτιμα μέταλλα, εμπορεύματα κλπ) ως ποσοστό. Η διάλυση της αυτοκρατορίας των Αλμοχάντ περί το 1400 δημιούργησε κενό εξουσίας, το οποίο προκάλεσε την άνοδο της πειρατείας στην περιοχή που έγινε αργότερα γνωστή ως Ακτή της Μπαρμπαριάς⁷. Οι παράκτιες πόλεις μίσθωναν κουρσάρους να λεηλατούν εμπορικά πλοία. Ο kheyred-din Barbarossa (περ. 1475–1546) είναι ίσως ο θρυλικότερος κουρσάρος στην ιστορία της πειρατείας. Θεωρείται ο κατεξοχήν οργανωτής του οθωμανικού στόλου, στον οποίο κατείχε τον βαθμό του ναυάρχου. Αργότερα έγινε Μπεϊλέρ Μπέης⁸ του Αιγαίου, ένα από τα μεγαλύτερα οθωμανικά αξιώματα.

⁷Θεωρείται η σημερινή Αλγερία

⁸**Μπεϊλερ Μπέης:** Ήταν ανώτατος τίτλος στην Οθωμανική αυτοκρατορία. Η λέξη προέρχεται από την τουρκική "Μπέγι", που σημαίνει νούς, και κατά γράμμα «ιθύνων νους» και σε επέκταση ηγεμόνας, μέγας, άρχοντας.

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, σκούνες⁹, μπρατσέρες¹⁰ και άλλα πλοία, των οποίων οι γραμμές θεωρούνται πιο κλασικές 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.



⁹ **Σκούνα:** ένας τύπος σκάφους που έχει στην πρύμνη και στην πλώρη, δύο ακόμα κατάρτια, με το μπροστινό να μην είναι μικρότερο από τα υπόλοιπα.


¹⁰ **Μπρατσέρα:** Ο τύπος αυτός σκάφους έκανε την εμφάνισή του τον μεσαίωνα και αποτελείτο από δύο κατάρτια.

Πειρατεία στην Μεσόγειο

Η πειρατεία στον αρχαίο μεσογειακό κόσμο αποτελεί την αρχαιότερη καταγεγραμμένη εμφάνιση του φαινομένου της πειρατείας. Θεωρείται βέβαιο ότι η Μεσόγειος Θάλασσα υπήρξε ο πρώτος ευρύς γεωγραφικός χώρος που η πειρατεία απέκτησε μαζικά χαρακτηριστικά. Ως μέθοδος προσπορισμού υλικού πλούτου και δούλων, αξιοποιήθηκε από σχεδόν όλους τους λαούς που κατοίκισαν τις ακτές της κατά την αρχαιότητα: από τους προϊστορικούς Λαούς της Θάλασσας και τους Ετρούσκους μέχρι τους Ιλλυριούς και τους Κύλικες των τελευταίων προχριστιανικών αιώνων, ακόμα και τους Έλληνες που μαζί με τον κλασικό πολιτισμό γέννησαν κάποιους από τους διασημότερους πειρατές του τότε γνωστού κόσμου. Συχνά η ηγεμονία κάποιων δυνάμεων σε ευρύτερα τμήματα της θάλασσας (Αιγύπτιοι, Μινωίτες, Αθηναίοι) περιόριζε προσωρινά τη δράση των πειρατών, αλλά αυτό δεν σήμαινε την εξάλειψή τους. Η πλήρης καταστολή της πειρατείας επιτεύχθηκε μόλις τον 1ο αι. π.Χ. από τους Ρωμαίους με το Γαβίνειο Νόμο και ήταν αποτέλεσμα διπλής ωρίμανσης: στρατιωτικής, αφού μόνο τότε κάποιο κράτος κατέκτησε τέτοια ισχύ ώστε να μπορεί να επιβάλει το νόμο του σε ολόκληρη τη Μεσόγειο, και πολιτικής με τη μετατροπή της Μεσογείου σε ρωμαϊκή θάλασσα.

Αυτό που παρακινούσε τον ψαρά ή τον έμπορο της Μεσογείου να γίνει πειρατής οφείλεται στον ακόλουθο συνδυασμό παραγόντων:



 Γεωφυσικός χάρτης των τριών μεγάλων χερσονήσων της Κεντρικής-Ανατολικής Μεσογείου. Οι δύσβατοι ορεινοί όγκοι έσπρωξαν τους εμπόρους στη θάλασσα, δημιουργώντας «υποψήφια θύματα» για τους πειρατές.

- Καταγόταν από κοινωνίες με ναυτική πείρα, άρα διέθετε τις απαραίτητες δεξιότητες για να καταλάβει ένα πλοίο.
- Επειδή τού ήταν απαραίτητο. Συνήθως η γη ήταν πετρώδης και απέφερε χαμηλή αγροτική παραγωγή και η αλιεία δεν αρκούσε από μόνη της για να εξασφαλίσει ευημερία.
- Επειδή υπήρχε πρόσφορο έδαφος. Το εμπόριο γίνονταν μέσω θαλάσσης, αφού οι τρεις μεγάλες χερσονήσοι (Μικρά Ασία, Βαλκανική, Ιταλική), με τις απότομες οροσειρές και την έλλειψη ποταμών, καθιστούσαν πολύ αργές και ακριβές τις χερσαίες μεταφορές. Όμως η ναυτική τέχνη δεν είχε ακόμα αναπτυχθεί, ώστε να είναι εφικτή η ναυσιπλοΐα στην ανοιχτή θάλασσα. Συνήθως τα πλοία έπλεαν κοντά στην ξηρά για να είναι εύκολος ο προσανατολισμός. Έτσι λοιπόν ήταν ευάλωτα σε πειρατικές ενέδρες.

Εξ' αιτίας των παραπάνω, η πειρατεία είχε ενδημικό χαρακτήρα στα περισσότερα ύδατα της Μεσογείου. Πρέπει να γνωρίζουμε όμως δύο παραμέτρους που όριζαν το ιδεολογικό πλαίσιο, εντός του οποίου μεμονωμένοι άνθρωποι ή ολόκληρες κοινότητες επιδίδονταν στη συγκεκριμένη δραστηριότητα:

- Πρώτον, στην αρχαιότητα δεν υφίστατο διάκριση μεταξύ πειρατείας και κούρσας, συνεπώς δύσκολα διακρινόταν ηθικά και πολιτικά η καθαρή πειρατεία.
- Δεύτερον, ο βιοπορισμός μέσω της ληστείας (τόσο στην ξηρά όσο και στη θάλασσα) θεωρείτο φυσιολογικός ακόμα και στις πλέον εξελιγμένες κοινωνίες.

Οι λαοί που έδρασαν κυρίως στην Μεσόγειο κατά την αρχαιότητα ήταν πολλοί και είχαν όλοι τρομερές ικανότητες. α)Ετρώσκοι, β)Έλληνες, γ)Ρωμαίοι και Καρχηδόνιοι

Πειρατεία στο Αιγαίο

Η πειρατεία στο Αιγαίο είναι γνωστή από την αρχαιότητα (από τους μινωικούς χρόνους). Στην Κλασική αρχαιότητα, καθώς και στους ρωμαϊκούς χρόνους η πειρατεία παρουσιάζει νέα έξαρση. Πολλά ψηφίσματα σε διάφορα νησιά (Σύρο, Αμοργό), χαραγμένα σε μαρμάρινες πλάκες επιβραβεύουν νέους, επειδή αντιμετώπισαν διάφορες πειρατικές επιδρομές. Από τον 7^ο μ.Χ. αιώνα μέχρι και την άλωση της Πόλης, τα νησιά και τα παράλια του Αιγαίου έπαθαν φοβερές καταστροφές και χάθηκαν πολλοί από τους Σαρακηνούς, που με ορμητήριά τους την Αφρική, Ασία και Κρήτη, ρήμαζαν τα πάντα. Ακόμα έχουν μείνει στα διάφορα νησιά, τα τοπωνύμια «Σαρακήνικα». Επίσης διάφοροι πειρατές, Ιταλοί, Ενετοί, Γενουάτες, Μαλτέζοι, Πισάτες¹¹, Καταλανοί, Νορμανδοί κ.α. όταν εξασθένησε η ναυτική δύναμη του Βυζαντίου, επωφελήθηκαν κι έγιναν ο φόβος και ο τρόμος σε όλο το Αιγαίο.

Μετά την άλωση της Κων/πόλης διάφοροι πειρατές και κουρσάροι, χριστιανοί και μουσουλμάνοι, οι Μπαρμπαρέζοι (όπως ήδη έχουμε κάνει αναφορά προηγουμένως), αλώνιζαν κυριολεκτικά το Αιγαίο όλο το 16^ο και 17^ο αιώνα. Πολλές φορές οι κάτοικοι σκέφτονταν να εγκαταλείψουν τα νησιά τους, ώστε αρκετές φορές μερικά από αυτά, τα πιο μικρά, ερήμωναν. Η πειρατεία κράτησε αρκετά, μέχρι και τα χρόνια της Επανάστασης, όπου ο Καποδίστριας της έδωσε το τελευταίο χτύπημα, αμέσως μετά την αυτονόμηση της Ελλάδας. Τα πλοία που ταξιδεύουν στη Μεσόγειο αυτή την εποχή είναι δύο διαφορετικών τύπων. Τα ιστιοφόρα και τα κωπήλατα. **Τα ιστιοφόρα** είναι ψηλά πλοία για να αντέχουν στις θάλασσες και φαρδιά για να αποθηκεύουν τα εμπορεύματα. Είναι γρήγορα πλοία, αλλά εξαρτώνται απόλυτα από τις καιρικές συνθήκες (τους ανέμους). Δεν μπορούν να κάνουν εύκολα μανούβρες και να μπαίνουν και να βγαίνουν σε κλειστά (μικρά λιμάνια). Μεγάλα ιστιοφόρα είναι οι κορβέτες και οι φρεγάτες, μικρότερα ιστιοφόρα είναι οι Πολάκες και τα μπριγκαντίνια. **Τα κωπήλατα** είναι τα λεγόμενα μακρά πλοία. Μακριά και χαμηλά, στενά και περισσότερο ευέλικτα. Στηρίζονται στην προωθητική δύναμη των κουπιών και βοηθητικά μόνο στα ιστία. Συνήθως κινούνταν σε παράκτιες περιοχές κι ήταν πλοία καταδίωξης, είχαν μεγαλύτερη ευελιξία. Η γαλέρα ήταν το βασικό δείγμα μακρού πλοίου. Όλοι αυτοί οι τύποι πλοίων κινούνταν με κουπιά αλλά είχαν και λίγα πανιά.

¹¹**Πισάτες:** Ιστορικός λαός της Πελοποννήσου.

Κεφάλαιο Τρίτο

ΠΑΡΟΝ

Σύγχρονη πειρατεία- Γενική αναφορά

Μετά την κλασική 'χρυσή' περίοδο της πειρατείας στην Καραϊβική, η πειρατεία αμβλύθηκε, συνεχίστηκε όμως. Οι λόγοι που η πειρατεία παρουσίασε μια κάμψη την περίοδο αυτή ήταν δύο :

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

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



Αξιοσημείωτα περιστατικά

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

Πειρατεία στο Lough Foyle

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

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 πουλώνοντας το εμπόρευμα του, το οποίο αποτελούνταν από μεταλλεύματα εξόρυξης για 300.000 δολάρια. Το εν λόγω πλοίο δεν εντοπίστηκε ποτέ.

¹²**Irish Republican Army:** ιρλανδικός, επαναστατικός, στρατιωτικός οργανισμός, που δημιουργήθηκε το 1913 ενάντια στην βρετανική ανάμειξη στα δρώμενα της χώρας.

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 Nimitz¹³- τα μεγαλύτερα ναυτικά πλοία στον κόσμο. Οι Σομαλοί πειρατές δεν σταμάτησαν εκεί. Λίγες ώρες αφότου υποχρέωσαν το υπερδεξαμενόπλοιο Sirius Star να αγκυροβολήσει στο πειρατικό λιμάνι του Χαραντέιρ, εξαπέλυσαν ένα ακόμη πλήγμα, καταλαμβάνοντας ένα ακόμη πλοίο στ' ανοιχτά του κόλπου του Άντεν. Άπο τότε η δράση τους παραμένει ακλόνητη.



¹³**USS Nimitz (CVN-68):** Υπέρπλοιο του αμερικάνικου ναυτικού. Ένα από τα μεγαλύτερα πολεμικά πλοία στον κόσμο. Το όνομα της CVN-68 σημαίνει nuclear-powered multimission aircraft carrier.

Περιοχές που παρουσιάζεται έξαρση

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

- Τα στενά της Μαλάκκα

Η περιοχή

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



Ιστορία

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

Σήμερα

Ο international maritime bureau (IMB)¹⁴, αναφέρεται σε μια πτώση της πειρατικής δραστηριότητας στην περιοχή, οι επιθέσεις στο 2006 έπεσαν στις 50, σε σχέση με το 2005 που έγιναν 76 επιθέσεις. Παρ' ολ' αυτά το 2004 η περιοχή φαίνεται να καταλάμβανε τα ινία αφού εκεί συνέβαινε το 40% των πειρατικών επιθέσεων. Τον Οκτώβριο του 2007 και πάλι η Ινδονησία συνέχισε να έχει τα πρωτεία με 37 επιθέσεις από τον Ιανουάριο. Η ήπια αυτή πορεία συνεχίστηκε και το 2008 και όπως αναφέρεται στην έκθεση του regional cooperation agreement on combating piracy and armed robbery against ships in Asia (ReCAAP) information sharing center, στην Σιγκαπούρη, μόνο μία επιτυχημένη προσπάθεια και άλλες τρεις απόπειρες έγιναν κατά το πρώτο μισό της χρονιάς. Αν αναλογιστεί κανείς τον αριθμό των πλοίων που διασχίζουν την περιοχή ετησίως, ο αριθμός αυτός δεν είναι και τόσο μεγάλος.



¹⁴ **Διεθνές Γραφείο Ναυσιπλοΐας, (International Maritime Bureau), (IMB)**, προφέρεται συνηθέστερα Άι-Εμ-Μπιρό, είναι ένας Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, (γ' κατηγορίας), που αποτελεί ειδικευμένο τμήμα του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου, (ICC), στον τομέα της ναυσιπλοΐας. Στις αρμοδιότητες του IMB συγκαταλέγεται η καταπολέμηση των εγκλημάτων του Διεθνούς Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, σχετικά με το ναυτιλιακό εμπόριο και τις θαλάσσιες μεταφορές, κυρίως της πειρατείας, της ναυταπάτης, της φοροδιαφυγής, καθώς επίσης και επί της προστασία των πληρωμάτων των πλοίων. Εκδίδει μια εβδομαδιαία αναφορά σχετικά με την πειρατεία, και διατηρεί σε 24ωρη βάση ένα κέντρο αναφορών στην Κουάλα Λουμπόρ της Μαλαισίας, σχετικά με την πειρατεία. Το IMB ιδρύθηκε το 1981 με πρωτοβουλία του Διεθνούς Οργανισμού Ναυσιπλοΐας, των Ηνωμένων Εθνών. Διατηρεί επαφές με την Ιντερπόλ και συνεργάζεται με τον Διεθνή Οργανισμό Τελωνείων. Σημερινός διευθυντής του Γραφείου είναι ο πλοίαρχος Ποτένγκαλ Μούκουντου.

Αιτίες

Με την Μαλαισία να βρίσκεται από την μία πλευρά και την Σουμάτρα από την άλλη, οι πολλοί αβαθείς ορμίσκοι που σχηματίζονται αλλά και η αδυναμία των συγκεκριμένων κρατών να επέμβουν, καθιστά το μέρος ιδανικό για τους πειρατές. Σίγουρα ένας από τους σπουδαιότερους παράγοντες είναι το γεγονός ότι το 1997 είχαμε μεγάλη ασιατική οικονομική κρίση, κάτι που επηρέασε και την περιοχή. Η κακή οικονομική κατάσταση των κατοίκων που ζούσαν στις ακτές της Ινδονησίας και της Μαλαισίας τους οδήγησαν στο να εξασκήσουν την πειρατεία. Φυσικά, όπως ανέφερα και παραπάνω, η οικονομική αυτή κρίση οδήγησε και σε διαταραχή του πολιτικού σκηνικού, και ιδιαίτερα στην Ινδονησία, με αποτέλεσμα να είναι πολύ ευκολότερο για τους ανθρώπους να εδραιώσουν την παρανομία. Το 1990 αρχίζουν πολύ καλά οργανωμένες πειρατικές επιθέσεις με αξιοσημείωτη, αυτή στο *Petro Ranger*¹⁵ το 1998.



¹⁵Το **MV Petro Ranger** καταλήφθηκε από πειρατές στην South China Sea στις 17 Απριλίου του 1998. Οι αρχές Χαϊκού έθεσαν το φορτίο του σε πλειστηριασμό. Ο ιδιοκτήτης του φορτίου ονόματι Petec μήνυσε την πλοιοκτήτρια εταιρία Petroships για παραβίαση του συμβολαίου, αφού το φορτίο τέθηκε σε πλειστηριασμό από τις αρχές έναντι 1,1 εκ. δολαρίων. Οι Petroships δεν δικαιώθηκε.

Τρόπος δράσης

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



Αντιμετώπιση

Από τα τέλη τη δεκαετίας του 1990, λόγω των αυξημένων αναφορών για πειρατικές επιθέσεις στην περιοχή, οι οποίες είχαν αυξηθεί από το μηδέν στο 75% η πειρατεία άρχισε πλέον να γίνεται αντιληπτή σαν ένας μεγάλος κίνδυνος στην περιοχή. Ιδιαίτερα μετά από το περιστατικό της 11ης Σεπτεμβρίου του 2001, έγινε ακόμα πιο μεγάλος ο φόβος και η ανασφάλεια ακόμα και για τις θαλάσσιες μεταφορές. Την περίοδο αυτή, η Ιαπωνία αλλά και οι Η.Π.Α εκδήλωναν την επιθυμία να ληφθούν μέτρα προκειμένου να ενδυναμωθεί η ασφάλεια στους θαλάσσιους δρόμους. Παρ' ολ' αυτά τα ουσιαστικά βήματα προς αυτή την κατεύθυνση έγιναν μετά το 2004. Η Ινδονησία και η Μαλαισία έβλεπαν το θέμα της πειρατείας ως καθαρά ενδοκρατικό ζήτημα. Επανειλημμένα τόνιζαν την επιθυμία τους να μην αλλοιωθεί η κυριαρχία τους στην περιοχή. Η Σιγκαπούρη έδειχνε πολύ πιο πρόθυμη να συνεργαστεί. Ο τότε πρωθυπουργός της Σιγκαπούρης Tony Tan σε συνέντευξη του το 2004 με θέμα την ασφάλεια στην θάλασσα υποστήριξε την οπτική της βοήθειας και από άλλες δυνάμεις. Συγκεκριμένα δήλωσε : 'It's not realistic to unilaterally confine such patrols only to countries in this part of the world.... We can do more if we galvanize the resources of extra- regional players.' Μια άλλη διαφωνία πάνω στο θέμα της συνεργασίας ήταν και το πώς θα αποδοθούν οι ευθύνες αντιμετώπισης για την κάθε χώρα. Η διαφωνία προήλθε κυρίως από την Ινδονησία, η οποία ακόμα προσπαθούσε να επανέλθει από την ασιατική οικονομική κρίση του 1997 και κάλυπτε μόνο το 25-30% τον στρατιωτικών της δαπανών από τον κρατικό προϋπολογισμό, τα υπόλοιπα φαίνεται να προέρχονταν από τις πειρατικές δραστηριότητες. Ακόμα και σήμερα η Ινδονησία δεν είναι σε θέση να αντιμετωπίσει με απόλυτη επιτυχία το πρόβλημα καθώς της λείπουν 262 πλοία, ώστε να καταφέρει να ελέγξει τα 17.000 νησιά της.

Επιπροσθέτως, από τα 114 πλοία που διαθέτει η χώρα, μόνο το 25% φαίνεται να είναι σε θέση να χρησιμοποιηθεί ανα πάσα στιγμή. Ακόμα και μέσα στα λιμάνια της η Ινδονησία παρουσιάζει μεγάλο πρόβλημα ακόμα και στο να εφαρμόσει τους βασικούς υποχρεωτικούς κανονισμούς. Τον Σεπτέμβριο του 2007, μάλιστα, η US coast guard προειδοποίησε την Ινδονησία για το γεγονός ότι σε 7 από τα λιμάνια της χώρας δεν πληρούνται οι απαιτούμενοι κανονισμοί του ISPS Code¹⁶.

¹⁶ **International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code:** αποτελείται από κάποιους κανονισμούς που σκοπό έχουν την ενδυνάμωση της ασφάλειας των πλοίων αλλά και των λιμανιών και είναι υποχρεωτική η τήρησή του σύμφωνα με την international convention of safety of life at sea (solas), της οποίας αποτελεί μέλος και η Ινδονησία.

Παρ' ολ' αυτά κατά το διάστημα 2004- 2007 κάποια μέτρα λήφθηκαν στην περιοχή. Το πρώτο έχει την ονομασία Trilateral Coordinated Patrol, ή MALSINDO, και αποτελεί μια σύμπραξη και των τριών εμπλεκόμενων χωρών δηλ. της Ινδονησία την Μαλαισία και την Σιγκαπούρη. Η συνθήκη αυτή περιλαμβάνει την περιφρούρηση της περιοχής από δυνάμεις οι οποίες προέρχονται και από τα τρία κράτη και θα την αναλύσουμε εκτενέστερα παρακάτω. Πέντε μήνες μετά από αυτή την συνθήκη η περιοχή δέχτηκε ένα πολύ γερό πλήγμα, ένας μεγάλος σεισμός έγινε στην δυτική ακτή της Σουμάτρα στην Ινδονησία. Ο σεισμός προκάλεσε καταστροφικά τσουνάμι τα οποία ισοπέδωσαν τις ακτές στον Ινδικό ωκεανό. Η περιοχή που επλήγη περισσότερο ήταν, η περιοχή του Ασεχ, στο βορειότερο άκρο της Σουμάτρα. Η περιοχή αυτή ήταν μία πολύ σημαντική βάση των πειρατών. Πολλά παραθαλάσσια χωριά στο Ασεχ, έχασαν την περίοδο αυτή μέχρι και το 70% του πληθυσμού τους. Μετά απ' αυτό οι αναφορές του ΙΜΒ, μερικές εβδομάδες μετά το τσουνάμι παρατηρήθηκε ότι οι πειρατικές επιθέσεις είχαν μειωθεί στο ελάχιστο. Η επίδραση του τσουνάμι ήταν ολοφάνερη. Ακόμα και οι μη επηρεασμένες περιοχές είχαν μηδενικά ποσοστά πειρατείας μετά απ' αυτό. Τα συγκριτικά αποτελέσματα με την προηγούμενη χρονιά έδειχναν συνολική μείωση της τάξης του 60%. Παρ' ολ' αυτά, το τσουνάμι δεν μπορεί να είναι υπεύθυνο για την μεγάλη μείωση του φαινομένου κατά την τριετία 2004- 2007 αφού οι ρυθμοί επανήλθαν κάποιο διάστημα μετά την καταστροφή αλλά δεν άγγιξαν ποτέ τα επίπεδα του 2004. Μια εξήγηση είναι η αλλαγή του πολιτικού κατεστημένου στο Ασεχ. Πριν από το τσουνάμι επικρατούσε μια ρευστή κατάσταση ανάμεσα στο free Aceh movement (GAM) και τις αρχές της Ινδονησίας. Περίπου 35.000 στρατεύματα από την Ινδονησία και 14.700 αστυνομικοί έδρευαν στην περιοχή με σκοπό να καταπνίξουν το ανεξάρτητο αυτό κίνημα. Έτσι, μετά από το τσουνάμι άρχισαν οι διαπραγματεύσεις μεταξύ των παρατάξεων αυτών και η συμφωνία επιτεύχθηκε τελικά τον Αύγουστο του 2005. Το GAM συμφώνησε να παραδώσει τα όπλα του και οι ινδονησιακές αρχές να αποσύρουν της μισές στρατιωτικές τους δυνάμεις από την περιοχή. Το αποτέλεσμα ήταν περίπου 800 όπλα να κατασχεθούν από τους επαναστάτες και πάνω από 25.000 στρατεύματα να αποσυρθούν. Σίγουρα αυτό ήταν ένα καθοριστικό χτύπημα στην πειρατεία αφού και οι δύο πλευρές φαίνεται να συνηγορούσαν στην διατήρησή του.

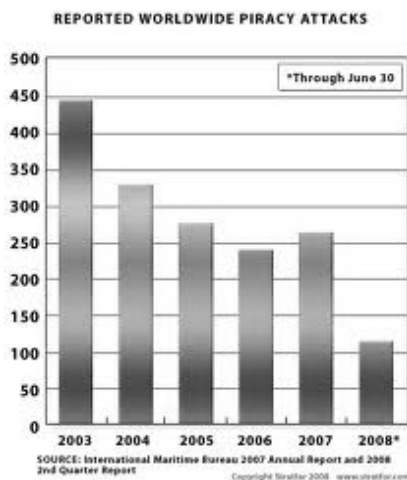
Ένας άλλος καθοριστικός παράγοντας στην μείωση αυτή ήταν και η συμμετοχή εναέριων δυνάμεων από τα παραθαλάσσια αυτά κράτη η οποία επιβλήθηκε τον Σεπτέμβριο του 2005. Κάθε ένα από τα τρία κράτη παραχώρησε 2 αεροπλάνα για την επίβλεψη της περιοχής, γνωστά ως «eye in the sky» planes (EiS). Το μέτρο αυτό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

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



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

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



Ο παραπάνω πίνακας μας δίνει μια πρώτη ποιοτική εικόνα για την πτώση που παρουσιάζεται παγκοσμίως στο ποσοστό των πειρατικών επιθέσεων έως το 2008, παρακάτω θα δούμε αναλυτικά όλα τα στατιστικά στοιχεία. Πηγή: International Maritime bureau και ICC

- Ο κόλπος του Άντεν

Η περιοχή

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



Ιστορία

Κατά την πρώιμη ιστορία, η πόλη του Κρατέρ, ανατολικά της σημερινής πόλης Άντεν, ήταν ένα σημαντικό λιμάνι του τοπικού εμπορίου. Ήταν το κύριο λιμάνι του βασιλείου του Αβσάν, και μετά την κατάκτησή του από τους Σαβαίους, έπαιξε σημαντικό ρόλο στην «επικοινωνία» της Αφρικής με την Αραβία. Η οργανωμένη μορφή πειρατείας ξεκίνησε την δεκαετία του 1980. Αρχικά οι πειρατές ισχυρίζονταν ότι δρούσαν με σκοπό να πατάξουν την παράνομη αλιεία. Η αναρχία που επικράτησε μετά την κατάρρευση της κεντρικής κυβέρνησης το 1991¹⁷, σε συνδυασμό με τη θέση της στο Κέρας της Αφρικής, έχει καταστήσει τη Σομαλία ιδανικό προορισμό για πολλές ευρωπαϊκές αλιευτικές εταιρίες. Υπερσύγχρονα πλοία εισέρχονται παράνομα στα αφύλακτα σομαλικά χωρικά ύδατα και απομυζούν το θαλάσσιο πλούτο της χώρας, αποκομίζοντας κέρδη άνω των 300 εκατομμυρίων δολαρίων ετησίως και οδηγώντας σε απόγνωση τους ντόπιους ψαράδες. Ακόμα χειρότερα, δυτικές εταιρίες επεξεργασίας αποβλήτων χρησιμοποιούσαν τα νερά της Σομαλίας επί μια δεκαετία για να ποντίζουν πυρηνικά, βιομηχανικά και νοσοκομειακά απόβλητα, κάτι που επιβεβαιωνόταν και από τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΟΗΕ. Η χειροπιαστή απόδειξη ήλθε μετά το σεισμό της 26ης Δεκεμβρίου 2004, όταν το τσουνάμι ξέβρασε ολόκληρα κοντέινερ με βαρέλια αποβλήτων. Μαρτυράται ότι χιλιάδες άνθρωποι ασθένησαν και τριακόσιοι πέθαναν από την επαφή με τα βαρέλια. Υπ' αυτές τις συνθήκες, μεγάλο τμήμα των επαγγελματιών αλιέων της περιοχής εξωθήθηκε στην πειρατεία από τις αρχές της περασμένης δεκαετίας. Αρχικά οι πειρατές ενδιαφέρονταν να εξασφαλίσουν τα νερά τους πριν εμπλακούν ξένοι επιχειρηματίες ή στρατιωτικές δυνάμεις. Τα κρούσματα μειώθηκαν προσωρινά με την άνοδο των Ηνωμένων Ισλαμικών Δικαστηρίων (UIC-Shabab) στην εξουσία (2006), αλλά η πειρατική δραστηριότητα ανέκαμψε μετά την εισβολή της Αιθιοπίας το Δεκέμβρη του ίδιου έτους, και έκανε τους ισλαμιστές να υποχωρήσουν βορειότερα και ν' αφήσουν την περιοχή του Μογκαντίσου στα χέρια τους. Αντιλαμβανόμενοι τα κέρδη της πειρατείας, μιας και τα λύτρα συνήθως αποδίδονταν, οι τοπικοί φύλαρχοι άρχισαν να συνεπικουρούν τους πειρατές, μοιραζόμενοι από κοινού τα κέρδη. Φυσικά, εφ' όσων οι διάφορες εταιρίες πλήρωναν εκατοντάδες χιλιάδες δολάρια για τα λύτρα, δεν θα μπορούσε εύκολα το φαινόμενο αυτό να λάβει τέλος.

¹⁷ Το 1991 κατέρρευσε η δικτατορία που είχε επιβάλλει στην χώρα ο αξιωματικός των πολεμικών δυνάμεων της Σομαλίας Barre, ο οποίος κυβέρνησε την χώρα για περίπου 20 χρόνια, από το 1967. Η δικτατορία που επέβαλλε ήταν ξακουστή για την βαρβαρότητά της και την καταπάτηση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Ο Barre είχε κατά την περίοδο της κυριαρχίας του, βοήθεια από την Ρωσία αλλά και τις ΗΠΑ.

Σήμερα

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



Αιτίες

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

- 1) Πτώση του καθεστώτος: Όπως ήδη έγινε αναφορά, η πτώση του Barre το 1991 οδήγησε την χώρα σε κατάσταση αναρχίας, κάτι που καθιστά μια περιοχή επιρρεπή σε παράνομες δραστηριότητες, όπως είδαμε και στην περίπτωση της Ινδονησίας.
- 2) Η οικονομική εξαθλίωση: Οι κάτοικοι της περιοχής ζουν σε άθλιες συνθήκες διαβίωσης, κάτι που εύκολα τους κάνει αδίστακτους. Οι λόγοι της εξαθλίωσης αυτής είναι:
 - Τα αφύλαχτα χωρικά ύδατα της Σομαλίας, έγιναν το Ελντοράντο κρατών και εταιρειών. Εκατοντάδες αλιευτικά από την Ιταλία, την Ισπανία, τη Ταϊλάνδη και αλλού, υπερεκμεταλλεύτηκαν ένα από τους πλουσιότερους σε βιοποικιλότητα ωκεανούς. Όταν από γεωλογικής απόψεως μια σχετικά «νέα» μάζα νερού, ο Κόλπος του Άντεν έχει μοναδική βιοποικιλότητα που περιέχει πολλά είδη ψαριών, κοραλλιών, θαλάσσιων πτηνών, και ασπόνδυλων. Παράνομες μηχανότρατες, αφού εξάντλησαν τα αλιευτικά αποθέματα στις ευρωπαϊκές θάλασσες κατέπλευσαν στη Σομαλία όπου κλέβουν κάθε χρόνο τόνους γαρίδες, και αστακούς αξίας άνω των 300 εκατομμυρίων δολαρίων. Συνεπώς οι ντόπιοι ψαράδες χάνουν την πηγή των εισοδημάτων τους. Ο Mohammed Hussein, ένας ντόπιος ψαράς από την πόλη Μάρκα που απέχει 100 Km από το Μογκαντίσου δήλωσε στο πρακτορείο Reuters : «Αν δεν γίνει τίποτα, σύντομα δεν θα μείνει ούτε λέπι στις θάλασσές μας».
 - Υπάρχουν μαρτυρίες που επιβεβαιώνονται και από τα Ηνωμένα Έθνη ότι η ρίψη τοξικών, πυρηνικών, βιομηχανικών ακόμη και νοσοκομειακών αποβλήτων ήταν συνήθης διαδικασία για πολλά δυτικά κράτη για τουλάχιστον μια δεκαετία και αποκαλύφθηκε με το μεγάλο τσουνάμι του 2004. Τα κύματα ξέβρασαν στην ακτή του Πούντλαντ, κοντέινερ με κάθε είδους τοξικά απόβλητα. Αρκετοί πέθαναν και εκατοντάδες κάτοικοι μολύνθηκαν και εμφάνισαν αιμορραγίες, δερματικά προβλήματα και μια σειρά ασθενειών με τις οποίες ήταν καταδικασμένοι να ζήσουν το υπόλοιπο της ζωής τους.

Εταιρείες βιτρίνες, είχαν συνάψει συμφωνίες με την κυβέρνηση, αλλά και πολέμαρχους, όπου έναντι μικρής αμοιβής είχαν το δικαίωμα να εκμεταλλεύονται κατά αυτό τον τρόπο τα νερά της Σομαλίας. Αναφορές υπάρχουν και για το ρόλο της Μαφίας στην περιοχή. Σύμφωνα με δημοσιεύματα, η Μαφία, η οποία διαχειρίζεται περισσότερο από το 30% των αποβλήτων της Ιταλίας, δραστηριοποιούνταν από το 1989 στην περιοχή. Υπάρχουν μαρτυρίες, όπου ιταλικά πλοία άδειαζαν τα παράνομα φορτία τους στα ανοιχτά της Σομαλίας και έφευγαν φορτωμένα με τόνους ψαριών, κυρίως τόνο. Όταν οι ψαράδες κάτοικοι της περιοχής συνειδητοποίησαν τι συμβαίνει και ενθαρρυμένοι από την αναποτελεσματική κυβέρνηση πήραν τα όπλα τους και ένωσαν τις δυνάμεις τους με τις τοπικές εγκληματικές οργανώσεις. Οι φιλήσυχοι ψαράδες, μετετράπησαν σε κοινούς εγκληματίες.

- 3) Μορφολογία: Φυσικά δεν θα μπορούσαμε να παραβλέψουμε το γεγονός ότι η μορφολογία της περιοχής είναι ιδανική για την ανάπτυξη του φαινομένου. Είναι ένα στενό πέρασμα που παρουσιάζει πολύ μεγάλη κινητικότητα πλοίων. Τα πλοία περνούν απ' την περιοχή ώστε να μεταφέρουν το φορτίο τους από την Ευρώπη στη Ασία και αντίστροφα, χωρίς να χρειάζεται να κάνουν τον γύρο της αφρικανικής Ηπείρου, κάτι που θα ήταν εντελώς ασύμφορο από άποψη χρόνου και κόστους.
- 4) Εμπειρία: Σημαντικός παράγοντας είναι και η μεγάλη ναυτική εμπειρία των κατοίκων της περιοχής καθώς και η γνώση της θαλάσσιας περιοχής του κόλπου που τους κάνει πολύ ευέλικτους και γρήγορους.
- 5) Τρόπος διαχείρισης: Ένας παράγοντας ο οποίος ενθαρρύνει το φαινόμενο, είναι και η δεκτικότητα των εταιριών σε διαπραγματεύσεις καθώς και η καταβολή των λύτρων που ζητούν οι πειρατές τα οποία μπορεί να είναι δεκάδες, εκατοντάδες η και χιλιάδες δολάρια.

Τρόπος δράσης

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

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

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

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



Α) Οπλισμένοι πειρατές, β) λύτρα που κατεβλήθησαν



Εξοπλισμός πειρατών (όπλα, μαχαίρια, κινητά τηλέφωνα)

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

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



Αντιμετώπιση

Η Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση της Σομαλίας, έκανε κάποιες περιστασιακές προσπάθειες για να περιορίσει την πειρατεία, αφήνοντας ξένα πολεμικά σκάφη να περνούν από την περιοχή. Οι ενέργειες της κυβέρνησης της Πουντλάνδης υπήρξαν πιο αποτελεσματικές. Στις 7 Οκτωβρίου του 2008, μετά από επιστολή της Μεταβατικής Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης στον Πρόεδρο του Συμβουλίου Ασφαλείας, η οποία ζητούσε βοήθεια από τη διεθνή κοινότητα για να περιορίσει την πειρατεία και τις ένοπλες ληστείες εναντίων πλοίων στην ακτή της Σομαλίας, το Συμβούλιο Ασφαλείας του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών ομοφώνως εξέδωσε την Οδηγία 1838 (UNSCR) με την οποία διδόταν άδεια από την Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση σε άλλα κράτη να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της Σομαλίας και να αντιμετωπίσουν τους πειρατές. Οι επιχειρήσεις αυτού του είδους, στις οποίες πρωτοστατούν η Γαλλία, οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και ο Παναμάς, θα διαρκέσουν 6 μήνες. Η Γαλλία μάλιστα πρότεινε την επέκταση των επιχειρήσεων και σε άλλες περιοχές που αντιμετωπίζουν προβλήματα με την πειρατεία, όπως η Δυτική Αφρική, κάτι στο οποίο αντιτάχθηκαν το Βιετνάμ, η Λιβύη και κυρίως η Κίνα. Στις 21 Νοεμβρίου 2008 το BBC ανακοίνωσε ότι το Ινδικό Ναυτικό έλαβε άδεια από τα Ηνωμένα Έθνη να συμμετάσχει στις επιχειρήσεις στην περιοχή. Η κυβέρνηση της Αντίς Αμπέμπα κατηγόρησε την Ασμάρα¹⁸ ότι υποθάλλπει τους Σομαλούς πειρατές, το Νοέμβριο του 2008. Στις 2 Δεκεμβρίου του 2008 το UN Security Council υιοθέτησε το ψήφισμα UNSCR 1846 (2008) για να ενδυναμώσει τις διεθνείς προσπάθειες για την καταπολέμηση της πειρατείας στις ακτές της Σομαλίας, με την ενίσχυση του ρόλου των περιοχών που εμπλέκονταν και της οργάνωσης των διαδικασιών.

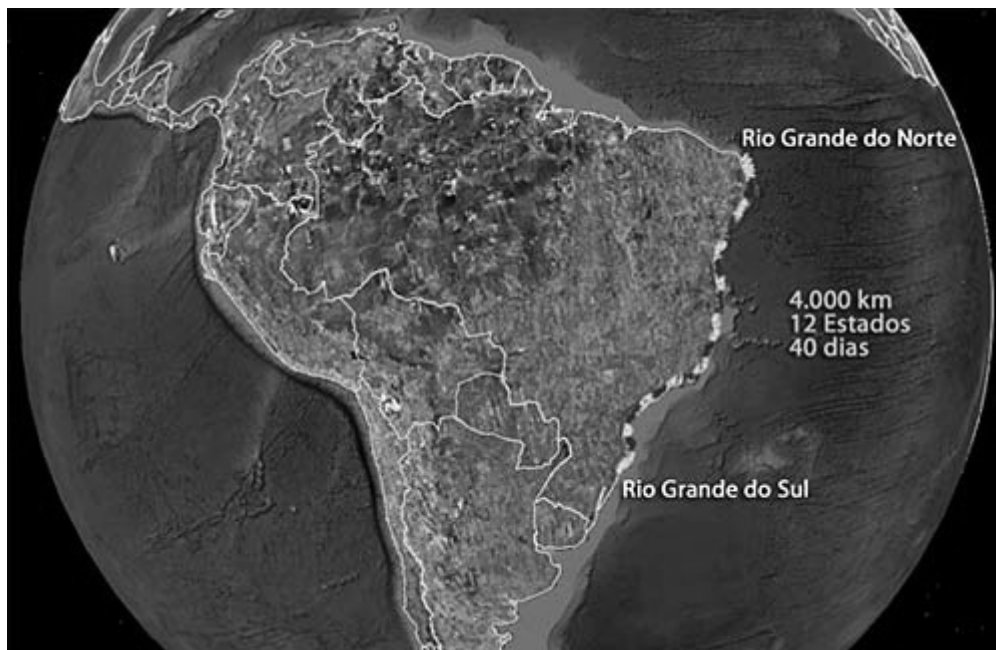
Και η ευρωπαϊκή ένωση ευαισθητοποιήθηκε από το θέμα με το ευρωπαϊκό συμβούλιο να δημιουργεί την European Union military coordination action (EU NAVCO), τον Σεπτέμβριο του 2008, για να υποστηρίξει την επιβίωση και την προστασία των επιχειρήσεων στην Σομαλία και τις ακτές της. Η EU NAVCO δημιουργήθηκε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

¹⁸ Η Ασμάρα ("Άσμερα") είναι η πρωτεύουσα και η μεγαλύτερη πόλη της Ερυθραίας και έχει γύρω στους 579.000 κατοίκους. Είναι χτισμένη ανάμεσα στους ποταμούς Μπαράκα και Ανσέμπα και είναι έδρα του πανεπιστημίου της χώρας. Επίσης είναι έδρα διεθνούς αεροδρομίου και συνδέεται σιδηροδρομικώς με το λιμάνι της Μασάουα και την Αντίς Αμπέμπα.

- Βραζιλία

Η περιοχή

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



Σήμερα

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

- Άλλες περιοχές

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

1. Αφρική

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

Conakry (Guinea) : Οι πειρατές εδώ είναι εξοπλισμένοι με αυτόματα όπλα και είναι πολλοί βίαιοι και επιθετικοί στην δράση τους. Πολύ συχνά χρησιμοποιούν και στρατιωτική περιβολή κατά τις επιθέσεις.

Douala Outer Anchorage (Cameroon) : δύο επιθέσεις με απαγωγή έχουν σημειωθεί στην περιοχή.

Benin (Cotonou): Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται όλο και μεγαλύτερη πειρατική δραστηριότητα στην περιοχή.

2. Νότια και κεντρική Αμερική

Peru : Callao : Οι περισσότερες επιθέσεις γίνονται σε αγκυροβολημένα πλοία παρ' όλο που αυτά διαθέτουν άνδρες ασφαλείας.

Venezuela : Puerto La Cruz

Haiti : Port Au Prince : Εδώ οι επιθέσεις έχουν αυξηθεί κυρίως στα αγκυροβολημένα πλοία.

3.Υπόλοιπος κόσμος – middle east

Εδώ βρίσκονται τρία από τα πιο στρατηγικά σημεία της ναυτιλίας (Bab el-Mandab, Straits of Hormuz, Suez Canal)

Arabian Sea / Off Oman: Διάφορα περιστατικά έχουν αναφερθεί στην περιοχή αυτή. Σε πολλές περιπτώσεις πλοία ακολουθούνται από πειρατές χωρίς κάποιο συγκεκριμένο σκοπό. Οι πειρατές αυτοί πιστεύεται ότι είναι Σομαλοί που έχουν επεκτείνει την περιοχή της δράσης τους.

Indian Ocean / Off Seychelles / Off Madagascar / Off west Maldives / Off

Mozambique/Bagladesh : και εδώ πιστεύεται ότι οι πειρατές είναι Σομαλοί. Χρησιμοποιούν αλιευτικά πλοία τα οποία έχουν ήδη κλέψει ή εμπορικά κλεμμένα πλοία τα οποία χρησιμοποιούν ως "mother vessels" ώστε να διεξάγουν την διαδικασία της πειρατείας. Είναι

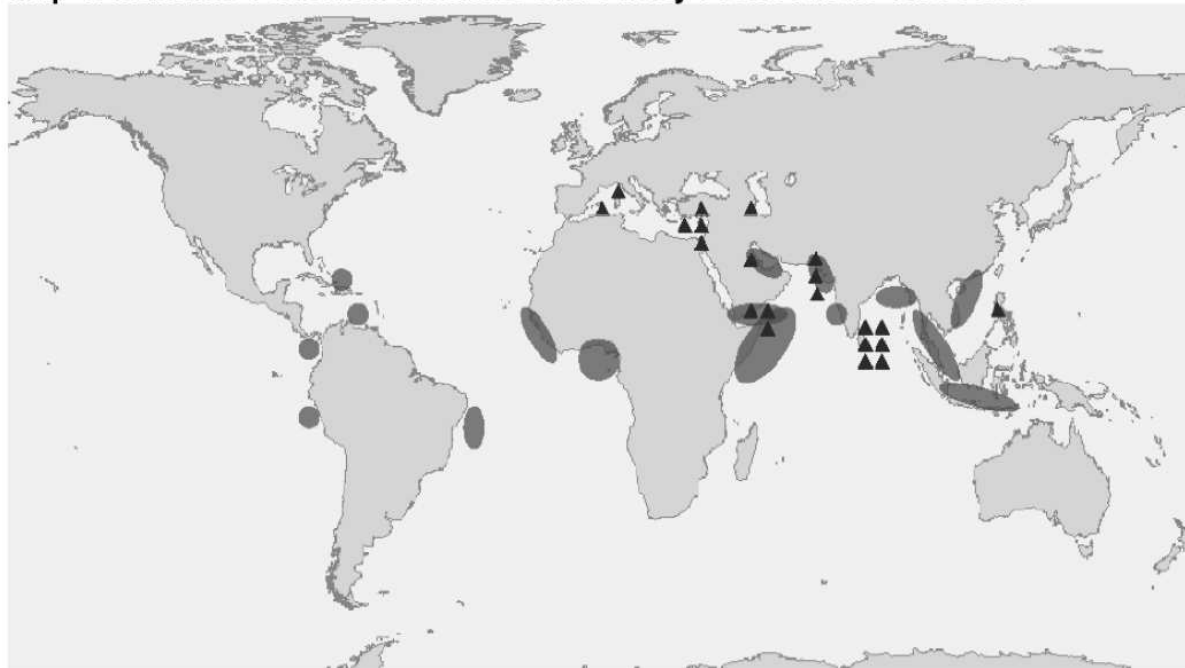
βαρύτητα οπλισμένοι με αυτόματα όπλα και RPG (rocket-propelled grenade). Στο Bagladesh υπολογίζεται ότι το 75% των επιθέσεων σημειώνεται σε λιμάνια (Chittagong, mongla).

4. Europe & central Asia

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

Πιο κάτω φαίνονται με μωβ χρώμα οι περιοχές που είναι επιρρεπείς σε πειρατική δραστηριότητα και με τρίγωνα οι περιοχές με αξιοσημείωτα περιστατικά πειρατείας κατά το διάστημα 1990- 2006. Διακρίνονται λοιπόν όλες οι προαναφερθείσες περιοχές.

Map 1: Maritime Terrorism Incidents and Piracy Prone Areas 1990-2006



Pink shaded areas denote piracy prone areas; blue triangles denote terrorist incidents.
Source: ICC IMB & MIPT

Πηγή: ICC IMB & MIPT

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

Map 2: World Maritime Oil Chokepoints



Key to Map 2:

1. Suez Egypt - connects the Red Sea and Gulf of Suez with the Mediterranean;
2. Bab el-Mandab Djibouti/Eritrea/Yemen - connects Red Sea with Gulf of Aden and Arabian Sea;
3. Straits of Hormuz - The world's most important oil chokepoint, with 15 million barrels of oil shipped through it daily. Only 1.5 miles wide at its narrowest point. Connects Persian Gulf with Gulf of Oman and Arabian Sea;
4. Bosphorous- 17-mile long waterway connects the Black Sea and Mediterranean. Oil destined for Western and Southern Europe;
5. Malacca Straits - Connects Indian Ocean with South China Sea and Pacific. Transited annually by 63,000 ships. Lloyd's Joint War Committee in January 2006 rejected lobbying by Singapore, Indonesia and Malaysia and kept Malacca on its

list of at-risk areas;

6. Panama Canal - 50 miles long; connects the Pacific with the Caribbean Sea and Atlantic Ocean. US the dominant point of origin and destination for all commodities.

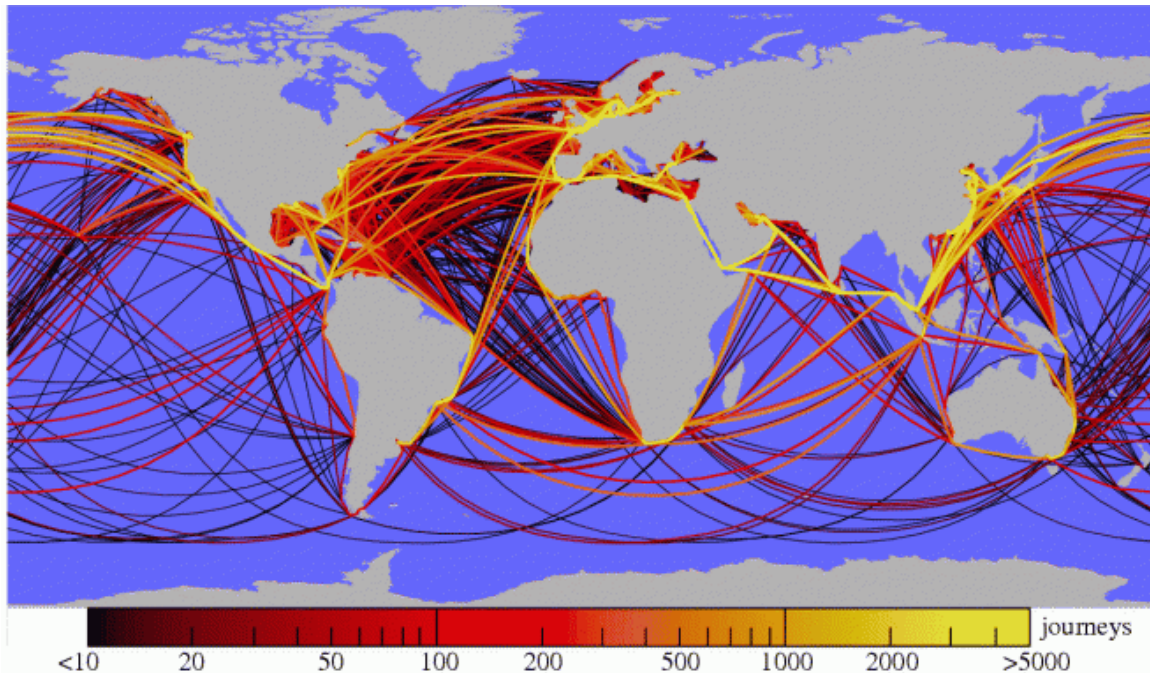
Πηγή: ICC IMB & MIPT

Πορείες- ship routes

Στο κεφάλαιο αυτό θ' αναφερθώ στις συνήθεις πορείες που ακολουθούν τα εμπορικά πλοία σήμερα. Παλαιότερα για να γίνει σωστά η μεταφορά των φορτίων απαιτούνταν από τους καπετάνιους των πλοίων να ακολουθούν συγκεκριμένες κατευθύνσεις χρησιμοποιώντας διάφορα προκαθορισμένα 'σημεία' στην στεριά. Σήμερα η χαρτογράφηση, η πλοήγηση και γενικά η τεχνολογία έχει εξελιχθεί τόσο πολύ που η διαδικασία της μεταφοράς έχει γίνει μια σχετικά απλή υπόθεση. Τώρα το κάθε πλοίο είναι σε θέση να ακολουθήσει την συντομότερη, την ασφαλέστερη και την λιγότερο χρονοβόρα και δαπανηρή διαδρομή με μεγάλη ακρίβεια πορείας. Το μέγεθος του πλοίου είναι καθοριστικός παράγοντας για την πορεία που θ' ακολουθήσει π.χ ένα πλοίο που έχει σχεδιαστεί για να διέρχεται από την διώρυγα του Σουέζ της Αφρικής με το μέγιστο φορτίο, δεν θα μπορεί να διέλθει από την διώρυγα του Παναμά στην κεντρική Αμερική, με πλήρες φορτίο, ενώ το αντίστοιχο πλοίο που έχει σχεδιαστεί με μέγιστη χωρητικότητα για τον Παναμά, δεν θα μπορεί να διέλθει από το Welland Canal μεταξύ της Lake Ontario και της Lake Erie. Το 2009 ξεκίνησε αρχικά με δοκιμαστικά πλοία και το 2010 με τα πρώτα εμπορικά η Northern Sea Route, ένα πέρασμα μεταξύ του Arctic Ice Cap και των ακτών της Σιβηρίας. Αυτό το μονοπάτι είναι πολύ σημαντικό διότι επιτρέπει σε πλοία τα οποία έρχονται από την Ευρώπη και δεν χωράνε από την διώρυγα του Παναμά να φτάσουν στην δυτική πλευρά της Αμερικής.

Φυσικά, οι πορείες των εμπορικών πλοίων είναι πολύ πιο πυκνές στις περιοχές όπου το εμπόριο ανθίζει και η ζήτηση είναι μεγαλύτερη. Πολύ εύκολα λοιπόν βγάζουμε το συμπέρασμα ότι και οι περιοχές που έχουμε αναφέρει παραπάνω και κατακλύζονται από πειρατές θα παρουσιάζουν μεγάλη κινητικότητα σε εμπορικά πλοία.

Στο σχήμα που ακολουθεί θα μπορέσουμε να καταλάβουμε καλύτερα τις πορείες των εμπορικών πλοίων καθώς και την σημασία που έχουν οι περιοχές στις οποίες παρουσιάζεται έξαρση της πειρατείας, στις παγκόσμιες μεταφορές.



Πορείες πλοίων χαρτογραφημένες με συστήματα GPS. Πηγή:Lloyd's register

Μια ομάδα επιστημόνων κατάφερε να συλλέξει όλα τα στοιχεία από τα δρομολόγια των εμπορικών πλοίων ενός ολόκληρου χρόνου. Οι πληροφορίες αναφέρονται σε 16.693 εμπορικά πλοία χρησιμοποιώντας δεδομένα από το Lloyd's Register Fairplay και το Automatic Identification System, το οποίο καταγράφει τα πλοία χρησιμοποιώντας VHF receiver και GPS. Υπάρχουν κάποια εμφανή σημεία τα οποία φαίνεται να είναι τα πιο πολυσύχναστα. Την πρώτη θέση καταλαμβάνει η διώρυγα του Παναμά και αμέσως μετά ακολουθεί η διώρυγα του Σουέζ και η Σανγκάη. "There is a strong similarity of statistical properties between shipping and aviation networks," ο Bernd Blasius, μαθηματικός στο Carl von Ossietzky University, έγραψε σε ένα e-mail του. "But different ship types (e.g., container ships vs. bulk carriers or oil tankers) are characterized by different movement patterns." Θα μπορούσαμε επίσης από εδώ να εξάγουμε συμπεράσματα και για τα σημαντικότερα λιμάνια και περάσματα παγκοσμίως. Αυτά είναι : Panama Canal, Suez Canal, Shanghai, Singapore, Antwerp, Piraeus, Terneuzen, Plaquemines, Houston, Ijmuiden, Santos, Tianjin, New York and New Jersey, Europort, Hamburg, Le Havre, St Petersburg, Bremerhaven, Las Palmas, Barcelona. Τέλος, παρατηρούμε ότι οι περιοχές που μας ενδιαφέρουν, στο σχήμα είναι σχεδιασμένες με κίτρινο χρώμα κάτι που δείχνει την τεράστια διέλευση πλοίων από αυτές.

Στατιστικά στοιχεία

Πριν το 1992, όσοι σχετίζονταν με τις θαλάσσιες μεταφορές δεν είχαν πουθενά ν' απευθυνθούν όταν το πλοίο τους έπεφτε στα χέρια πειρατών σε κάποιο λιμάνι ή στην ανοιχτή θάλασσα. Οι τοπικές αρχές είτε έκαναν τα στραβά μάτια, είτε αγνοούσαν την σημαντικότητα της κατάστασης. Το International Maritime Bureau (IMB) γνωρίζοντας καλά την σημαντικότητα του προβλήματος της πειρατείας, θέλησε να προσφέρει ανιδιοτελή βοήθεια στους εμπλεκόμενους και έτσι ίδρυσε το 24ωρο IMB Piracy Reporting Centre (PRC) στην Kuala Lumpur, της Malaysia. Ο πρώτος στόχος του PRC είναι να είναι το πρώτο σημείο για τον καπετάνιο του πλοίου που θα δηλώσει μια επίθεση ή μια απόπειρα επίθεση ή ακόμα και ύποπτες κινήσεις που τυχόν παρατηρεί. Στοχεύει στο να αυξηθεί η γνώση επί του θέματος στην ναυτική βιομηχανία, η οποία περιλαμβάνει τον καπετάνιο, τον ιδιοκτήτη του πλοίου, τις ασφαλιστικές εταιρίες, τους εμπόρους, τους μεσολαβητές κλπ. Για τις περιοχές που παρουσιάζουν έξαρση της πειρατείας καθώς και για συγκεκριμένα λιμάνια στα οποία εμφανίζονται αυξημένα ποσοστά ένοπλων ληστειών και εγκληματικών ενεργειών. Το PRC συνεργάζεται με διάφορες κυβερνήσεις κρατών με σκοπό την καλύτερη ενημέρωση και την ανταλλαγή πληροφοριών ώστε να καταπολεμηθεί αποτελεσματικότερα το πρόβλημα. Το IMB Piracy Reporting Centre ιδρύθηκε με εθελοντική συνεισφορά. Χωρίς την συνεισφορά αυτή το PRC δεν θα μπορούσε να λειτουργήσει.

Σ' αυτό το σημείο θα παραθέσω τους 'χάρτες τις πειρατείας' όπως αυτοί φαίνονται επίσημα στο IMB reporting center για τα έτη 2005- 2011.

- 2005



- 2006



239 πλοία δεχονται επίθεση.

- 2007



263 πλοία βρίσκονται θύματα πειρατικής επίθεσης.

- 2008

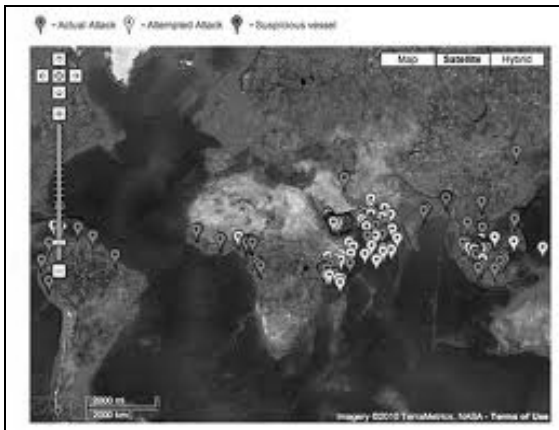
Τα περιστατικά εμφανίζονται κυρίως στην Σομαλία στον κόλπο του Άντεν, και στα στενά της Μαλάκκα. Υπολογίζεται ότι περίπου από τα 293 πλοία που έπεσαν θύματα πειρατείας την χρονιά αυτή, τα 111 ήταν στην Σομαλία. Παρουσιάστηκε αύξηση κατά 200% σε σχέση με το 2007. Πολλά από τα περιστατικά εμφανίστηκαν αυτή τη χρονιά και στην Νιγηρία.

- 2009



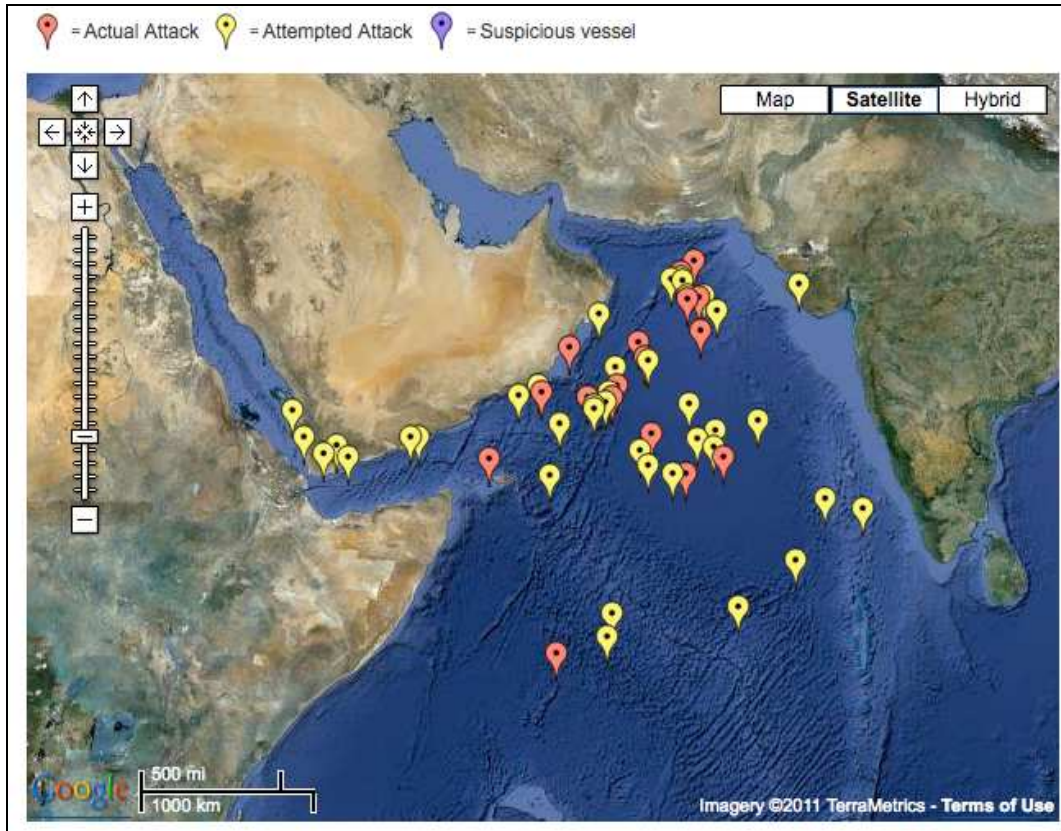
Το ΙΜΒ αναφέρει ότι το 2009 πραγματοποιήθηκαν 214 (Από σύνολο 406, παγκοσμίως) πειρατικές απόπειρες στον κόλπο του Άντεν, από τις οποίες οι 47 κατέληξαν σε πειρατεία. Δώδεκα από τα πλοία αυτά με αριθμό πληρώματος 263 ατόμων, κρατήθηκαν από τους πειρατές για λύτρα.

- 2010



Τα στατιστικά στοιχεία του ΙΜΟ για το 2010 δίνουν 445 περιστατικά πειρατείας παγκοσμίως. Αυτό ανέρχεται σε μια αύξηση της τάξης του 20% σε σχέση με τα 406 του 2009. Δύο άτομα σκοτώθηκαν και τριάντα άτομα τραυματίστηκαν, ενώ περίπου 1000 μέλη πληρωμάτων απήχθησαν και κρατήθηκαν όμηροι.

- 2011



Πηγή: *IMB, International Maritime Bureau*

Για το 2011 μέχρι και τον Νοέμβριο από τις πληροφορίες που προκύπτουν από τον IMB piracy reporting center έχουμε:

Συνολικά περιστατικά: 386

Στην περιοχή της Σομαλίας : 217

Καταλήψεις πλοίων: 39

Στην περιοχή της Σομαλίας : 26

Όμηροι στην Σομαλία: 450

Νεκροί: 15

Συγκεντρωτικά έχουμε:

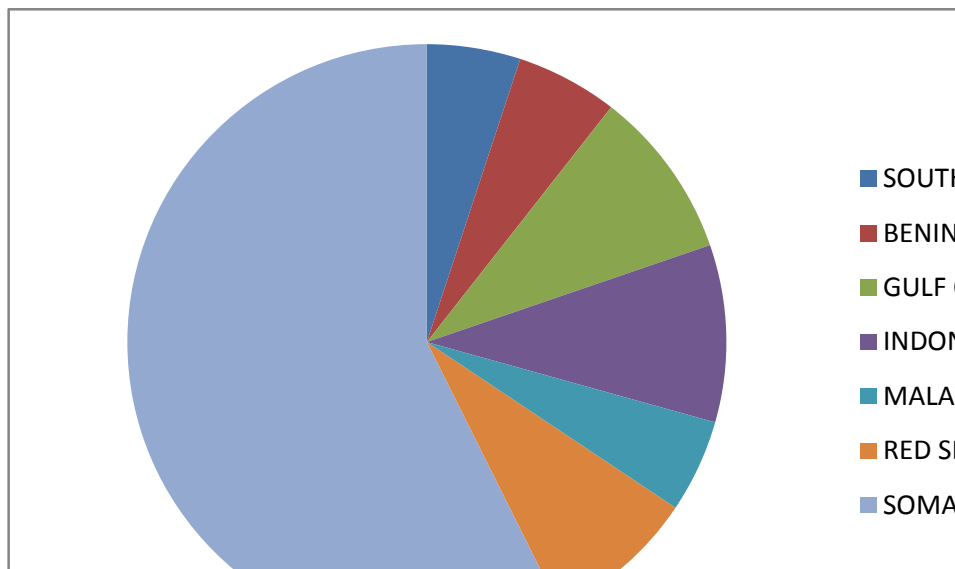
Locations	2006	2007	2008	2009	2010	2011
SE ASIA						
Indonesia	33	24	13	3	16	21
Malacca straits	3	2	2	2	1	0
Malaysia	9	6	6	9	9	11
Myanmar			1	1		1
Philippines	2	1	4	1	2	1
Singapore straits	3	3	2	2	1	7
thailand	1	2		1	1	
FAR EAST						
China/Macau	1				1	
South China Sea	1	1		7	15	11
Vietnam	1	3	3	5	7	4
INDIAN SUB						
Bagladesh	22	5	7	5	8	4
CONTINENT						
India	3	5	7	6	4	5
Sri Lanka		2	1			
AMERICA						
Brazil	1	1		3		1
Colombia	2			4	1	1
Costa Rica				1		3
Ecuador	1				2	1
Guyana		1			1	1
Haiti			1	3	2	
Jamaica	3					
Peru	4	2	2	10	6	1
Suriname		1				
Venezuela	1	1	1	1	3	1
AFRICA						
Angola		1	2			
Benin						12
Cameroon				2	2	
Congo			1		1	
Dem. Rep. Of Congo	2	2	1	1	1	4
Egypt		1				1
Equatorial quinea			1			
Eritrea		1				
Ghana		1	3	2		2
Guinea Bissau				1		
Guinea					1	2
GULF OF ADEN	9	7	19	100	33	20
Ivory coast	1		1	1	3	1
Kenya		3	1	1		
Liberia		1	1		1	
Morocco			1			
Mozambique			2			
Nigeria	7	19	18	13	6	6
Red Sea					14	18
Sierra Leone	1					
SOMALIA	8	17	5	44	51	125
Tanzania	1	7	7	5	1	
Togo		1	2			
REST OF						
Arabian Sea	1	4		1	2	
WORLD						
Indian Ocean				1		
Iraq	2					
Med Sea						1
Oman		2			2	
total at year end	239	263	293	406	445	266(1ο Εξ.)

Πηγή: ICC-IMB Piracy and armed robbery report 1 Jan 2006-30 Jun 2011

Πιο κάτω φαίνονται οι επτά περιοχές που αποτέλεσαν τα σημεία με την πιο συζητημένη πειρατεία κατά το πρώτο εξάμηνο του 2011:

SOUTH CHINA SEA	11
BENIN	12
GULF OF ADEN	20
INDONESIA	21
MALAYSIA	11
RED SEA	18
SOMALIA	125

Πηγή: ICC-IMB Piracy and armed robbery report 1 Jan 2006-30 Jun 2011



Πηγή: ICC-IMB Piracy and armed robbery report 1 Jan 2006-30 Jun 2011

Σημειώνουμε ότι τα περιστατικά στην περιοχή της Σομαλίας αναφέρονται ως πολύ βιαιότερα σε σχέση με τις επιθέσεις σε οποιαδήποτε άλλη περιοχή.

Παρακάτω φαίνονται τα περιστατικά κατανεμημένα ανάλογα με το πού βρισκόταν το πλοίο κατά την διάρκεια που έλαβαν χώρα. Αναφερόμαστε στις επιτυχείς επιθέσεις (Actual attacks)

ACTUAL ATTACKS

Locations	BERTHED	ANCHORED	STEAMING
SE ASIA			
Indonesia		17	3
Malacca straits		4	6
Malaysia		1	
Myanmar		1	
Philippines			6
Singapore straits			8
FAR EAST			
South China Sea			
Vietnam		4	
INDIAN SUB			
Bagladesh		4	
INDIAN SUB			
India		5	
AMERICA			
Brazil		1	
Colombia		1	
Costa Rica		3	
Ecuador		1	
Guyana		1	
Peru		1	
Venezuela		1	
AFRICA			
Benin		8	3
Dem. Rep. Of Congo		4	
Egypt		1	
Ghana		2	
Guinea		2	
GULF OF ADEN			1
Ivory coast		1	
Nigeria		2	1
Red Sea			1
SOMALIA			33
Tanzania			1
RED SEA			
Med. Sea			
total at year end		65	63

Πηγή: ICC-IMB Piracy and armed robbery report 1 Jan 2006-30 Jun 2011

Τέλος παραθέτω και έναν ακόμα αντίστοιχο πίνακα με τις απόπειρες

ATTEMPTED ATTACKS

Locations	BERTHED	ANCHORED	STEAMING
SE ASIA			
Indonesia	1		
Malaysia			1
Singapore straits			1
FAR EAST			
South China Sea			3
AFRICA			
Benin		1	
GULF OF ADEN			19
Nigeria		1	2
Red Sea			17
SOMALIA			92
total at year end	1	2	135

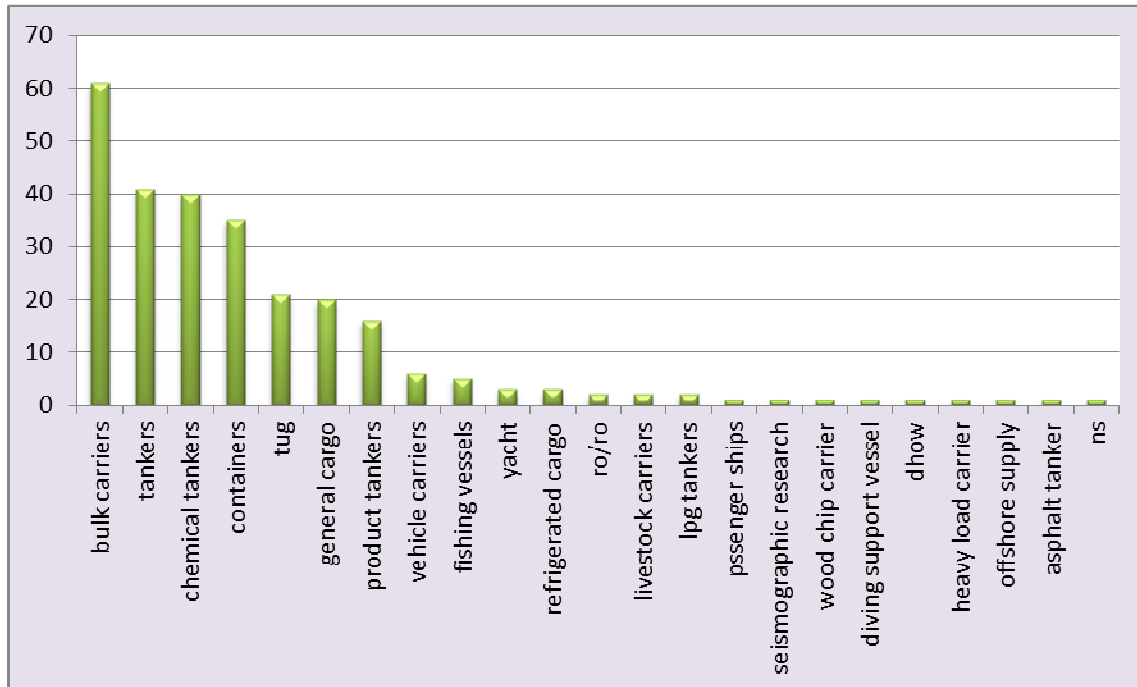
Πηγή: ICC-IMB Piracy and armed robbery report 1 Jan 2006-30 Jun 2011

Στον επόμενο πίνακα φαίνονται οι τύποι των όπλων που χρησιμοποιήθηκαν από τους πειρατές το ίδιο διάστημα:

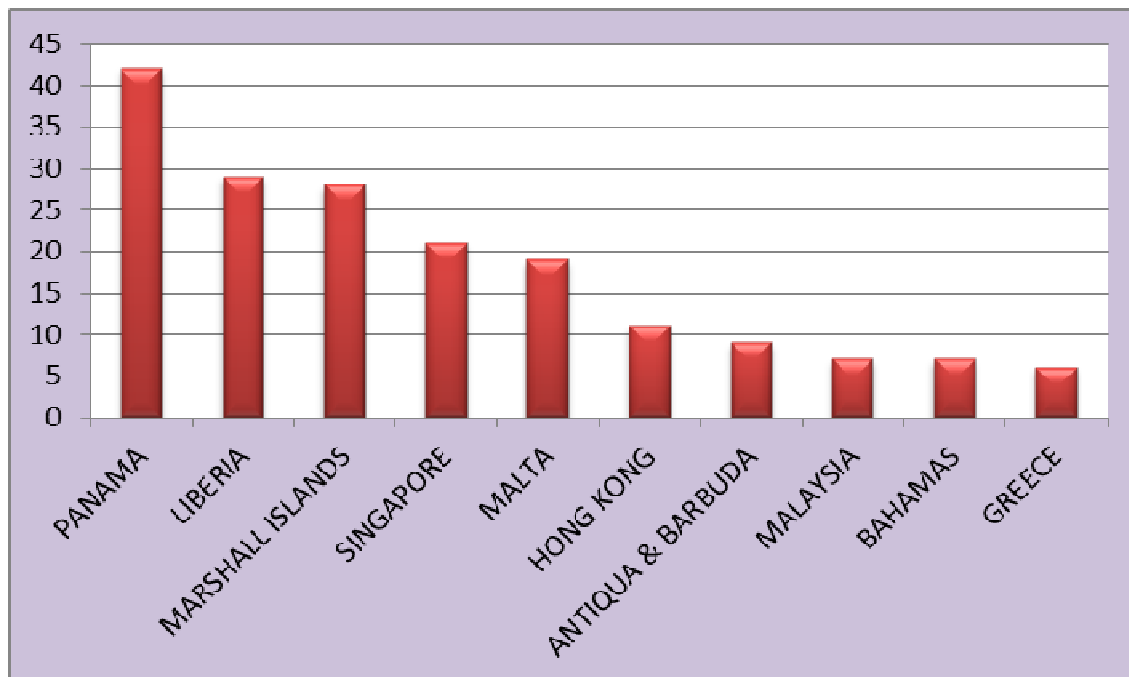
ΤΥΠΟΙ ΟΠΛΙΣΜΟΥ	2006	2007	2008	2009	2010	2011
GUNS	34	37	39	151	100	160
KNIVES	41	29	31	36	35	35
OTHER WEAPONS	6	5	2		2	3
NOT STATED	46	55	42	53	59	68
TOTAL	127	126	114	240	196	266

Πηγή: ICC-IMB Piracy and armed robbery report 1 Jan 2006-30 Jun 2011

Τύποι πλοίων που δέχθηκαν πειρατικές επιθέσεις την περίοδο 2006-2011



Οι σημαίες που είχαν τα πλοία τα οποία δέχτηκαν τις πειρατικές επιθέσεις



Πηγή: ICC-IMB Piracy and armed robbery report 1 Jan 2006-30 Jun 2011

Σαν συμπλήρωμα, θα ήθελα να συμπεριλάβω και κάποια ακόμα στατιστικά στοιχεία τα οποία συνδέουν τις πειρατικές επιθέσεις στην Σομαλία και την περίοδο του έτους που αυτές συμβαίνουν. Αναφερόμαστε στην περίοδο των Μουσώνων (Με την ονομασία Μουσώνες φέρονται ισχυροί εποχικοί άνεμοι που δημιουργούνται κυρίως στον Ινδικό Ωκεανό και στη Ν. Σινική θάλασσα).

Σύμφωνα με έρευνα που πραγματοποιήθηκε από τους Dr Risto Talas, research fellow στο hull university logistics institute και τον Κωνσταντίνο Κασάπογλου, MSc student στο τμήμα engineering & mathematical sciences, του city university, επιβεβαιώνεται μια στενή σχέση ανάμεσα στις καιρικές συνθήκες και την δράση των πειρατών. Παρατηρείται ότι τα περιστατικά μειώνονται σημαντικά τον Αύγουστο και αυξάνονται πολύ το Φθινόπωρο, κατά την περίοδο των μουσώνων. Η σχέση, λοιπόν ανάμεσα στις δυνάμεις των ανέμων που πνέουν στην περιοχή και στον αριθμό των πειρατικών επιθέσεων είναι άρρηκτα συνδεδεμένες. Παρ' ολ' αυτά, εντός του κόλπου του Άντεν οι διακυμάνσεις δεν έχουν και πολύ μεγάλη απόκλιση. Στην ίδια έρευνα φαίνεται και η συσχέτιση της ώρας της ημέρας και των πειρατικών επιθέσεων. Παρατηρείται έξαρση του φαινομένου κατά τις απογευματινές ώρες, συγκεκριμένα στον κόλπο του Άντεν φαίνεται το φαινόμενο να ηρεμεί μετά τις 17.00hrs ενώ στην ευρύτερη περιοχή του Ινδικού, μετά τις 19.00hrs. Ένας επιπλέον παράγοντας είναι και η απόδοση των λύτρων σε κάποια απ' τα πλοία, οπού αμέσως μετά παρατηρείται καταστολή των επιθέσεων. Έχουμε λοιπόν δύο κύκλους :

- Την περίοδο των μουσώνων που συνοδεύεται από έξαρση των πειρατικών δραστηριοτήτων
- Την περίοδο που ακολουθεί μετά την απόδοση λύτρων, που παρατηρούμε καταστολή.

Εδώ έγκειται και η διαφοροποίηση του φαινομένου μεταξύ του κόλπου του Άντεν και του ευρύτερου Ινδικού ωκεανού. Την περίοδο των χειμερινών μουσώνων 2009/2010 παρατηρείται μεγάλη δραστηριότητα στον Ινδικό. Όταν η περίοδος αυτή τελειώνει έχουμε αποχώρηση των πειρατών από τον Ινδικό ωκεανό . Κατά τους θερινούς μουσώνες ο Ινδικός εγκαταλείπεται πλήρως και οι πειρατές επιστρέφουν στον κόλπο του Άντεν- το 2010, και κυρίως στην περιοχή του bab-el-Mandeb. Συγκεντρωτικά έχουμε:

	GULF OF ADEN	INDIAN OCEAN	TOTAL
2008	170	25	195
2009	153	127	280
2010	115	238	353

Πηγή: BERGENRISK SOLUTIONS, advisors on security and geopolitical risk

Κεφάλαιο Τέταρτο- ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΡΑΣΗ

Νομοθεσία

Το 1982 η UNCLOS¹⁹ θεσπίζει κάποιους διεθνείς κανονισμούς με σκοπό την καταπολέμηση του φαινομένου της πειρατείας σε παγκόσμιο επίπεδο, με τα άρθρα 100- 107 και 110²⁰. Το συμβούλιο ασφαλείας επιβεβαιώνει ότι “Οι διεθνείς κανονισμοί του UNCLOS, που θεσπίστηκαν στις 10 Δεκεμβρίου 1982, καθιστούν την νόμιμη βάση, η οποία, αν εφαρμοστεί από τους αρμόδιους φορείς, θα εξαλείψει κάθε ένοπλη ληστεία στις θάλασσες καθώς και οποιαδήποτε άλλη παράνομη δραστηριότητα μπορεί να υπάρξει στους ωκεανούς” (Security Council resolution 1897 (2009), τέθηκε σε ισχύ στις 30 Νοεμβρίου 2009). Το άρθρο 100 του UNCLOS περιλαμβάνει ότι όλα τα μέλη θα πρέπει να συνεργάζονται στον μέγιστο δυνατό βαθμό για την καταπολέμηση της πειρατείας στις High Seas ή σε οποιαδήποτε άλλη περιοχή. Η γενική συνέλευση έχει επίσης υπερτονίσει το θέμα της συνεργασίας όλων των εμπλεκόμενων μελών για την πάταξη της πειρατείας. Για παράδειγμα στην διακήρυξη του 64/71 στις 4 Δεκεμβρίου 2009, Η γενική συνέλευση αναφέρθηκε συγκεκριμένα: “the crucial role of international cooperation at the global, regional, subregional and bilateral levels in combating, in accordance with international law, threats to maritime security, including piracy”. Η υποδιαίρεση των θαλάσσιων ζητημάτων, όπως έχουν ρυθμιστεί με τον UNCLOS, έχει σκοπό την τροφοδότηση με πληροφορίες και συμβουλές για κάθε θέμα που αφορά την διαχείριση των θαλάσσιων περιοχών, συμπεριλαμβανομένου φυσικά, και του προβλήματος της πειρατείας. Επίσης έχει ως σκοπό και την παροχή πληροφοριών σχετικά με τις διάφορες δράσεις ανάπτυξης, στην γενική συνέλευση, καθώς και στην συνάντηση των κρατών μελών της UNCLOS, με τις ετήσιες αναφορές του. Οι αναφορές αυτές περιλαμβάνουν όλες τις εξελίξεις πάνω στον τομέα της πειρατείας αλλά και σε οποιαδήποτε άλλα εγκλήματα διαπράττονται στην θάλασσα.

¹⁹ **United Nations Convention on the Law of the Sea** ή αλλιώς **law of the sea convention** ή **law of the sea treaty**: Είναι μια διεθνής συμφωνία που προέκυψε μετά από την Τρίτη διάσκεψη των ηνωμένων εθνών για την θέσπιση των νόμων στις θάλασσες (UNCLOS 3), η οποία έλαβε χώρα το 1973 έως το 1982. Η συνθήκη αυτή καθορίζει τα χωρικά ύδατα της κάθε χώρας, καθώς και οδηγίες για την διαχείριση του περιβάλλοντος και των διάφορων εμπορικών διαδικασιών στις θάλασσες. Τέθηκε σε ισχύ το 1994. Σήμερα συμμετέχουν 161 χώρες, καθώς και η ευρωπαϊκή κοινότητα.

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

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



Με σκούρο πράσινο φαίνονται οι χώρες που έχουν επικυρώσει την συνθήκη, με ανοιχτό πράσινο αυτές που έχουν υπογράψει αλλά δεν έχουν επικυρώσει και με γκρι αυτές που δεν έχουν υπογράψει.

Πηγή: United Nations

²⁰Τα άρθρα 100- 107 και 110 του UNCLOS, βρίσκονται σε παράρτημα στο τέλος ακριβώς με την μορφή που έχουν διατυπωθεί.

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

General Assembly Resolutions on Oceans and the Law of the Sea

Sections of the Reports of the Secretary-General Addressing Piracy

2011 Report of the Secretary-General on the modalities for the establishment of specialized Somali anti-piracy courts [S/2011/360](#)

2011 Letter dated 24 January 2011 from the Secretary-General addressed to the President of the Security Council

Council (Somalia - Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia) [S/2011/30](#)

2010 Report of the Secretary-General pursuant to Security Council resolution 1897 (2009) [S/2010/556](#)

2010 Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea [A/65/69/Add.2](#) 97-122 24-29

2010 Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia, including, in particular, options for creating special domestic chambers possibly with international components, a regional tribunal or an international tribunal and corresponding imprisonment arrangements, taking into account the work of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia, the existing practice in establishing international and mixed tribunals, and the time and resources necessary to achieve and sustain substantive results [S/2010/394](#)

2010 Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea [A/65/69](#) 128-134 38-40

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

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

2009 Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea (Addendum)

- A/64/66/Add.1 119-129 31-36
- 2009 Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea
A/64/66 128-134 38-40
- 2008 Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea (Addendum)
A/63/63/Add.1 95-101 28-29
- 2008 Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea
A/63/63 54-62, 114-160, 18-20, 33-44
- 2007 Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea (Addendum)
A/62/66/Add.1 103-105, 27-28
- 2007 Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea
A/62/66 86-89, 29-30
- 2006 Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea (Addendum)
A/61/63/Add.1 71-76, 24-25
- 2006 Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea
A/61/63 102-105, 30-31
- 2005 Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea (Addendum)
A/60/63/Add.2 52-53, 17-18
- 2005 Report of the Secretary-General on Oceans and the law of the sea
A/60/63 94-98, 27-28
- 2004 Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea (Addendum)
A/59/62/Add.1 88-91, 26-27
- 2004 Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea
A/59/62 163-166, 41-42
- 2003 Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea (Addendum)

A/58/65/Add.1 53-56, 17-18

2003 Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea

A/58/65 108, 35

2002 Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea

A/57/57 142-155, 27-30

2001 Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea (Addendum)

A/56/58/Add.1 63-66, 11

2001 Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea

A/56/58 174-223, 35-43

2000 Report of the Secretary-General on oceans and the law of the sea

A/55/61 96-102 20-21

Reports of the United Nations Open-ended Informal Consultative Process on Oceans and the Law of the Sea focusing, inter alia, on piracy

2008

Report on the work of the United Nations Open-ended Informal Consultative Process on Oceans and the Law of the Sea at its ninth meeting A/63/174 and Corr.1. "Maritime Security and Safety"

2001

Report on the work of the United Nations Open-ended Informal Consultative Process on Oceans and the Law of the Sea at its second meeting A/56/121 (a) Marine science and the development and transfer of marine technology as mutually agreed, including capacity-building in this regard(b) Coordination and cooperation in combating piracy and armed robbery at sea

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

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

Australia, Italy, South Africa, Bahamas, Jamaica, Spain, Bahrain, Kenya, Sri Lanka, Belgium, Latvia, Suriname, Chile, Liberia, Thailand, Cuba, Malta, Togo, Cyprus, Mexico, United Republic of Tanzania, Czech Republic, Norway, United Arab Emirates, Ecuador, Peru, United States of America, Philippines, Uruguay, Guatemala, Singapore, Zambia, Argentina, New Zealand, Austria, Grenada, Oman, Brazil, Iran, Poland, Bulgaria, Israel, Republic of Korea, Comoros, Italy , Russian Federation, Denmark , Japan, Spain, Estonia, Morocco, Turkey, Finland, Norway, Ukraine, Greece²¹



²¹Συγκεκριμένα για την Ελλάδα και το νομοθετικό της πλαίσιο θ' αναφερθώ εκτενέστερα στο επόμενο κεφάλαιο

Φυσικά, όπως ήδη έχουμε δει και πιο πάνω σε συνδυασμό με τον UNCLOS δρα και ο UNODC (United Nations Office on Drugs and Crime)²². Το UNODC counter-piracy programme (CPP) ξεκίνησε το 2009 με στόχο να βοηθήσει μια συγκεκριμένη χώρα –την Κένυα- να καταπολεμήσει τις αυξανόμενες πειρατικές επιθέσεις των Σομαλών. Αυτός λοιπόν ο αρχικός στόχος έχει πλέον επεκταθεί και ο UNODC CPP κινείται πλέον σε έξι χώρες κυρίως κατά της Σομαλικής πειρατείας. Το CPP λοιπόν, έχει αποδειχτεί αποτελεσματικό στο να υποστηρίξει τις προσπάθειες για τον εντοπισμό και την τιμωρία των πειρατών σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς και με απόλυτο σεβασμό στα ανθρώπινα δικαιώματα. Το CPP κυρίως εστιάζει σε δίκαιες και αποτελεσματικές δίκες και ποινές φυλάκισης για τους κατηγορούμενους σε διάφορες περιοχές της Σομαλίας, κάτω από ανθρώπινες και ασφαλείς συνθήκες. Οι προσπάθειες του UNODC και των υπόλοιπων συνεργατών έχουν προσφέρει σημαντικά αποτελέσματα στον τομέα της δικαιοσύνης. Στην Κένυα, έχουν ήδη καταδικαστεί 50 ύποπτοι, ενώ στις Σεϋχέλλες, παρά το μικρό τους μέγεθος, ο αντίστοιχος αριθμός αγγίζει τους 22. Αυτές οι χώρες, καθώς και η Τανζανία και οι Μαλδίβες, συνεχίζουν να βοηθούνται από τον UNODC με προγράμματα βελτίωσης των δικαστικών διαδικασιών και των αστυνομικών δυνάμεων. Φυλακές και άλλα κτίρια παρέχονται επίσης σε μερικές χώρες, καθώς και εξοπλισμός γραφείου, νομικά βιβλία, και ειδικός εξοπλισμός ακτοφυλακής. Σήμερα ο οργανισμός απασχολεί αφοσιωμένο προσωπικό σε χώρες όπως η Κένυα, ο Μαυρίκιος και η Σεϋχέλλες που κάνουν το έργο του ακόμα πιο αποτελεσματικό. Ο διευθύνων σύμβουλος της UNODC, κος Yury Fedotov, έχει ζητήσει υποστήριξη προκειμένου να επεκταθεί το πρόγραμμα σε ακόμα περισσότερες χώρες, να βοηθήσει την Σομαλία να αναβαθμίσει τις φυλακές και τα δικαστήρια της, να εξασφαλίσει ότι οι πειρατές οι οποίοι έχουν καταδικαστεί σε κάποια άλλη χώρα μπορούν να εκτίσουν την ποινή τους στην πατρίδα τους. Οι ποινές κυμαίνονται από 5 έως 20 χρόνια φυλάκισης. Το σύστημα φυλάκισης στην Σομαλία χρονικά δεν έχει λάβει τις απαιτούμενες επιδοτήσεις ώστε να λειτουργήσει σωστά και για τον λόγο αυτό χρειάζεται οπωσδήποτε να ενδυναμωθεί. Ο UNODC έχει ήδη κάνει πρόοδο σ' αυτόν τον τομέα με μια νέα φυλακή στην Hargeisa, στην σομαλική ενδοχώρα. "It is clear that the only viable long-term solution to the Somali piracy problem is to restore law and order in Somalia (including in its waters)," δήλωσε ο κος Fedotov. "It is also clear that this solution is some years off and will require concerted and coordinated international effort." Η πειρατεία τροφοδοτεί και τροφοδοτείται από την αστάθεια την αδύναμη κυβέρνηση και την φτώχεια που πλήττει το σομαλικό κράτος. Με το να ενδυναμώσουμε το γράμμα του νόμου, είναι προφανές ότι βοηθείται η χώρα να γίνει σταθερότερη και πιο αξιόβιωτη από τους κατοίκους της. Οι βασικοί στόχοι είναι οι εξής: α)Αποτελεσματικές εκδικάσεις των υποθέσεων πειρατείας στις τοπικές χώρες β)ανθρώπινες συνθήκες φυλάκισης των κατηγορούμενων γ)Μακροπρόθεσμα υγιές σωφρονιστικό περιβάλλον εντός της Σομαλικής επικράτειας.

²² Το United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC) είναι ένα παρακλάδι των ηνωμένων εθνών που θεσπίστηκε το 1997 σαν το γραφείο για Drug Control and Crime Prevention συδιάζοντας δύο προγράμματα, το International Drug Control Program (UNDCP) και το Crime Prevention and Criminal Justice Division στην έδρα των ηνωμένων εθνών, στην Βιέννη. Μετονομάστηκε σε United Nations Office on Drugs and Crime το 2002.

Διεθνείς οργανισμοί

ΗΝΩΜΕΝΑ ΕΘΝΗ

Όπως είδαμε και προηγουμένως ο σημαντικότερος διεθνής οργανισμός που εμπλέκεται και συμβάλει στην αντιμετώπιση και την καταστολή του φαινομένου, είναι τα ηνωμένα έθνη (UN) τα οποία ουσιαστικά έχουν θεσπίσει το γενικότερο πλαίσιο δράσης και έχουν καταφέρει να εντάξουν σ' αυτό 161 χώρες, όπως είδαμε και προηγουμένως. Μέσα σ' αυτή την γενικότερη νομοθεσία λοιπόν, είναι φυσικό να δίνεται μια μεγαλύτερη έμφαση στις περιοχές αυτές των διεθνών υδάτων όπου παρουσιάζονται τα περισσότερα κρούσματα και για τις οποίες έχει γίνει λόγος παραπάνω. Η Σομαλία καθώς και όλη η περιοχή ανατολικά της αφρικανικής ηπείρου και νότια της ασιατικής καθιστούν την επικινδυνότερη ζώνη πειρατικών επιθέσεων αυτή τη στιγμή, συνεπώς, τα εξειδικευμένα μέτρα δεν θα μπορούσαν να λείπουν. Η δράση των ηνωμένων εθνών στην Σομαλία περιλαμβάνει γραφεία, πρακτορεία, ταμεία και προγράμματα. Είναι ενεργά στη περιοχή από το 1991, προσφέροντας ανθρωπιστική βοήθεια, εφαρμόζοντας προγράμματα ανακατάταξης και ανάπτυξης απ' ευθείας, μέσω κρατικών μη κυβερνητικών οργανισμών. Ο επικεφαλής του προγράμματος UN Political Office for Somalia (UNPOS) είναι και ο επίτιμος αντιπρόσωπος του γενικού γραμματέα των ηνωμένων εθνών.

Πολλές λοιπόν είναι οι δράσεις του UNPOS για την πειρατεία.

UN Security Council Meeting

Το συμβούλιο ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών συνεδριάζει ανά τακτά χρονικά διαστήματα και εκδίδει διάφορες αποφάσεις σχετικές με την κατάσταση που επικρατεί στον κόλπο του Άντεν αλλά και τους τρόπους με τους οποίους τα κράτη μέλη μπορούν να συνεισφέρουν. Νέα Υόρκη, 18 Νοεμβρίου 2009 – Τα μέλη του συμβουλίου ασφαλείας έκρουσαν τον κώδωνα του κινδύνου για την περιοχή της Σομαλίας και καταδίκασαν την τακτική της διεκδίκησης λύτρων. Τα μέλη τόνισαν κατά την διάρκεια της διάσκεψης ότι ακόμα και η συντονισμένη δράση των στρατιωτικών δυνάμεων απέτυχε να εξουδετερώσει τους πειρατές. Τα μέλη του συμβουλίου απαίτησαν πιο δραστικά μέτρα για να τους καταπολεμήσουν. Την περίοδο εκείνη οι πειρατές κατείχαν 11 πλοία με 254 μέλη πλήρωμα. Το πιο πρόσφατο πραγματοποιήθηκε τον Απρίλιο του 2011 με την 6512^η συνάντησή τους, επιβεβαίωσαν εκ νέου την συνθήκη United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 (Convention) και πιο συγκεκριμένα τα άρθρα 100, 101, 105. Διατυπώθηκαν επίσης ανησυχίες σχετικά με κάποιους συλληφθέντες πειρατές οι οποίοι κατάφεραν να ξεφύγουν τιμωρίας κάτω από αδιευκρίνιστες συνθήκες.

Meeting on Piracy

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

Secretary-General's Report on Piracy

Ο γενικός γραμματέας έγραψε αναφορά (S/2009/146) στο συμβούλιο ασφαλείας στις 16 Μαρτίου του 2009, αναλύοντας :“piracy situation, examines the political, legal and operational activities that have been undertaken by Member States, regional organizations, the UN and its’ partners in the fight against piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia and concludes with observations on ways in which the long-term security of international navigation off the coast of Somalia, including seaborne humanitarian deliveries to Somalia, can be secured and outlines the role that the United Nations can play at this stage.” Η αναφορά λοιπόν του γενικού γραμματέα οδήγησε, όπως έχουμε ήδη δει και προηγουμένως στην Security Council Resolution 1846 (UNSCR) στις 2 Δεκεμβρίου του 2008 κατά το οποίο το συμβούλιο ζήτησε την αναφορά του γενικού γραμματέα για μία μακροπρόθεσμη προστασία από τους πειρατές στην Σομαλία, συμπεριλαμβανοντας και την ασφάλεια του World Food Programme που στέλνει τρόφιμα στην περιοχή και κάποιο πιθανό συντονισμό και αρχηγικό ρόλο των ηνωμένων εθνών σ’ αυτή την κατεύθυνση. Στην αναφορά του, ο γενικός γραμματέας παρατηρεί: “the issue of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia will be resolved only through an integrated approach that addresses the conflict, lack of governance and absence of sustainable livelihoods on land in Somalia”. Επιπροσθέτως, ο γενικός γραμματέας σημειώνει ότι η μη ανάληψη ευθύνης, η οποία έχει οδηγήσει σε ατιμωρησία στην περιοχή, θα πρέπει να αντιμετωπιστεί. Ενθάρρυνε τις προσπάθειες των κρατών μελών και των τοπικών οργανώσεων που μάχονται κατά της πειρατείας.

International Conference on Piracy

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

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

- **SC Resolution 1846**

Στις 2 Δεκεμβρίου του 2008, το συμβούλιο ασφαλείας υιοθέτησε το ψήφισμα 1846 (2008), στο οποίο αποφασίστηκε ότι κατά το διάστημα των 12 μηνών τα κράτη μέλη, καθώς και οι τοπικές οργανώσεις θα βρίσκονται σε συνεργασία με το σομαλικό Transitional Federal Government (TFG)²³ και θα μπορούν να χρησιμοποιούν τα χωρικά ύδατα της Σομαλίας και να χρησιμοποιούν όλα τα απαραίτητα μέτρα, όπως την ανάπτυξη ναυτικών δυνάμεων και στρατιωτικών αεροσκαφών καθώς επίσης και την κατάσχεση των πλοιαρίων, των βαρκών και του οπλισμού που χρησιμοποιείται για την πειρατεία. Το συμβούλιο ανακοίνωσε και καλωσόρισε την απόφαση της Ευρωπαϊκής ένωσης στις 8 Δεκεμβρίου του 2008 για την ναυτική επιχείρηση ATALANTA, για μια περίοδο 12 μηνών από τον Δεκέμβριο του 2008 να παρέχει προστασία στην επιχείρηση World Food Programme (WFP) καθώς και να προσφέρει ναυτική αλλά και ανθρωπιστική βοήθεια.

- **SC Resolution 1816 (2008)**

Τον Σεπτέμβριο του 2008, η Ευρωπαϊκή ένωση ευαισθητοποιείται από το θέμα και δημιουργείται, μέσα στα πλαίσια του SC Resolution 1816 (2008) το European Union Military Coordination Action (EU NAVCO), για να υποστηρίξει την επιβεβαίωση και την συμμετοχή της Ευρώπης στην παγκόσμια προσπάθεια για την καταπολέμηση της πειρατείας στις ακτές της Σομαλίας.

²³ **The Transitional Federal Government (TFG)** είναι η διεθνώς αναγνωρισμένη κυβέρνηση του κράτους της Σομαλίας. Θεσπίστηκε σαν ένας από τους Federal Institutions (TFIs) της κυβέρνησης όπως καθορίστηκε στο Transitional Federal Charter (TFC) που υιοθετήθηκε τον Νοέμβριο του 2004 από το Transitional Federal Parliament (TFP).

Οι πιο πρόσφατες διατάξεις όπως αναφέραμε και προηγουμένως είναι:

- **Resolution 1976 (2011)**

Πραγματοποιήθηκε στις 11 Απριλίου 2011. Εδώ δίνεται έμφαση στις προηγούμενες αποφάσεις (resolution 1918/1950) του 2010 και συνεχίζεται να διατηρείται το κλίμα ανησυχίας για την αύξηση των πειρατικών επιθέσεων στην περιοχή της Σομαλίας αλλά και για την έξαρση της βίας στην περιοχή. Τονίζεται η ανάγκη εύρεσης μιας αποτελεσματικής λύσης στο πρόβλημα μέσω της αντιμετώπισης από την ρίζα του, δηλαδή από την πολύ κακή οικονομία της Σομαλίας κυρίως λόγω του φαινομένου της παράνομης αλιείας. Το βασικό πλαίσιο είναι για μια ακόμη φορά τα άρθρα 100, 101, 105 της Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982. Εδώ προτρέπονται τα μέλη να λάβουν ενεργό συμμετοχή στην πάταξη του φαινομένου, συμμετέχοντας στα προγράμματα των ηνωμένων εθνών με την συμμετοχή στις στρατιωτικές δυνάμεις, την προσφορά πλοίων και εξοπλισμού κλπ. Επιδιώκεται να διαμορφωθεί ένα νέο δικαστικό σύστημα στην ευρύτερη περιοχή ώστε να τιμωρούνται οι εγκληματίες με προτροπή στην Κένυα, της Σεϋχέλλες και άλλα μέλη της ευρύτερης περιοχής να εφαρμόζουν τον νόμο και να δέχονται την προσαγωγή κατηγορούμενων για πειρατεία. Εκφράζονται σοβαρές ανησυχίες, λοιπόν από το συμβούλιο των Ηνωμένων Εθνών για τους πειρατείες εκείνους οι οποίοι ξεφεύγουν την τιμωρία λόγω του πολύ αδύναμου ή και διεφθαρμένου σωφρονιστικού συστήματος της Σομαλίας. Τέλος υπογραμμίζεται ένας ακόμα πολύ σημαντικός παράγοντας που θα πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν. Πρέπει να εντοπισθούν αυτοί οι οποίοι επωφελούνται από την πειρατική δραστηριότητα στις ακτές της Σομαλίας και όχι μόνο αυτοί καθ' αυτοί οι πειρατές. Καλείται τέλος ο UNODC και η INTERPOL να δώσουν βοήθεια στην Σομαλία, καθώς και στις γειτονικές περιοχές ώστε να ενδυναμώσουν την αντιπειρατική πολιτική τους και τις δυνατότητές τους.

- **Resolution 1972 (2011)**

Η απόφαση αυτή υιοθετήθηκε στις 17 Μαρτίου 2011 και αφορά στο embargo των όπλων στην περιοχή. Επιβεβαιώνονται οι resolution 733 (1992), που αναφέρονταν σε embargo της αποστολής όπλων και στρατιωτικού εξοπλισμού στην Σομαλία ("Somalia arms embargo"), καθώς και οι resolutions 1844 (2008) και 1916 (2010).

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



Hardeep Singh Puri, πρεσβευτής και προσωρινός εκπρόσωπος της Ινδίας, βρέθηκε στην προεδρία τον Ιανουάριο του 2011.

Το CTC επικουρείται από το Counter-Terrorism Committee Executive Directorate (CTED), το οποίο κυρίως διεκπεραιώνει τις στρατηγικές αποφάσεις του οργανισμού, διεξάγει ακριβείς και έγκυρες αξιολογήσεις για κάθε κράτος- μέλος, και προσφέρει πολιτικές αντιμετώπισης κάθε μορφής εγκληματικότητας. Η απόφαση 1373 (2001), υιοθετήθηκε ομόφωνα στις 28 Σεπτεμβρίου του 2001, και προτρέπει τα κράτη- μέλη να εφαρμόσουν έναν αριθμό μέτρων προκειμένου να τονώσουν την νομική και θεσμική ικανότητά τους να καταπνίγουν εγκληματικές επιθέσεις. Τα βήματα που απαιτούνται είναι:

- * Καθορίζεται παράνομη κάθε χρηματοδότηση σε εγκληματική ενέργεια
- * Παγώνουν, χωρίς καμία καθυστέρηση οποιοδήποτε λογαριασμοί έχουν να κάνουν με άτομα που εμπλέκονται σε εγκληματική πράξη.
- * Άρνηση οποιασδήποτε οικονομικής ενίσχυσης σε ομάδες εγκλήματος.
- * Καταστολή της διάταξης για ασφαλές καταφύγιο, τροφή ή βοήθεια στους τρομοκράτες.
- * Να μην δίνονται πληροφορίες σε άλλες κυβερνήσεις ή οργανώσεις που τυχόν σχεδιάζουν κάποια τρομοκρατική ενέργεια.
- * Συνεργασία με άλλες κυβερνήσεις στην διερεύνηση, την εξάρθρωση, την σύλληψη και την έκδοση των εμπλεκόμενων σε τρομοκρατικές ενέργειες.

* Τίθεται ως εγκληματική κάθε ενεργητική ή παθητική βοήθεια προς τους εγκληματίες σύμφωνα με τους εθνικούς νόμους και όποιος το παραβιάζει βρίσκεται αντιμέτωπος με την δικαιοσύνη.

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

Η απόφαση 1624 (2005) αφορά και στην υποκίνηση για τρομοκρατικές πράξεις, προτρέποντας τα μέλη των ηνωμένων εθνών να την απαγορεύσουν δια νόμου, και να απαγορεύουν το ασφαλές καταφύγιο σε όλους "with respect to whom there is credible and relevant information giving serious reasons for considering that they have been guilty of such conduct."

Μέθοδοι εργασίας

Εν συντομία, η δραστηριότητα του CTC και CTED περιλαμβάνει:

*Επισκέψεις στις χώρες οι οποίες το ζητούν, με σκοπό την επίβλεψη της προόδου που κάνουν καθώς και την εκτίμηση της φύσης και του βαθμού της τεχνικής υποστήριξης που μπορεί να χρειάζονται έτσι ώστε να εφαρμόζουν το ψήφισμα 1373 (2001).

*Τεχνική υποστήριξη- ώστε να έχουν οι χώρες τα απαιτούμενα τεχνικά, οικονομικά, νομικά και θεσμικά προγράμματα υποστήριξης.

*Αναφορές για κάθε χώρα- ώστε να παρέχονται ξεκάθαρα τα δεδομένα από την εφαρμογή των αντιτρομοκρατικών προγραμμάτων και να χρησιμεύουν ως πηγές διαλόγου μεταξύ του οργανισμού και των κρατών μελών.

*Βέλτιστες πρακτικές- Όστε να ενθαρρύνονται οι χώρες να εφαρμόζουν τις καλύτερες αντιτρομοκρατικές μεθόδους, πάντα λαμβάνοντας υπ' όψιν τα δικά τους δεδομένα και ανάγκες.

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

ICC- INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE (Διεθνές εμπορικό επιμελητήριο)

- CCS- Commercial Crime Services

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



- IMB- International Maritime Bureau

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

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

Το ΙΜΒ ιδρύθηκε το 1981 με πρωτοβουλία του Διεθνούς Οργανισμού Ναυσιπλοΐας²⁴, των Ηνωμένων Εθνών. Διατηρεί επαφές με την Ιντερπόλ²⁵ και συνεργάζεται με τον Διεθνή Οργανισμό Τελωνείων. Σημερινός διευθυντής του Γραφείου είναι ο πλοίαρχος Ποτένγκαλ Μούκουντου.



²⁴ Ο Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας (International Maritime Organization) (IMO), είναι ένας πολυεθνικός, διακυβερνητικός Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, ο οποίος επιβλέπει την σωστή και ασφαλή επικοινωνία και συνεργασία μεταξύ των χωρών-μελών του στον τομέα της ναυσιπλοΐας. Αποτελεί οργανισμό του ΟΗΕ, διακρατικού χαρακτήρα, και ιδρύθηκε στην Γενεύη το 1948 ως ΙΜΣΟ (International Maritime Cooperation Organization) και που μετονομάστηκε σε ΙΜΟ το 1982, με έδρα το Λονδίνο. Ο Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας (για συντομία ΙΜΟ), καλύπτει τους τομείς της ασφάλειας στα πλοία και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ρύπανση που προκαλεί ο ανθρώπινος παράγοντας, κατά την διάρκεια των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων του.

²⁵ Με την διεθνή ονομασία Ιντερπόλ της οποίας το πλήρες όνομα είναι International Criminal Police Organization (ICPO) – INTERPOL, Διεθνής Οργάνωση Εγκληματολογικής Αστυνομίας, φέρεται σήμερα ένας σημαντικός μη κυβερνητικός διακρατικός οργανισμός, ο μεγαλύτερος σε παγκόσμια κλίμακα μετά τον ΟΗΕ. Σκοπός της σύστασης αυτού του οργανισμού είναι κυρίως η πρόωθηση της αμοιβαίας συνεργασίας των διαφόρων «εθνικών» αστυνομικών Αρχών των χωρών – μελών που τον απαρτίζουν προκειμένου η πρόληψη της εγκληματικότητας να είναι περισσότερο αποτελεσματική με στόχο σε παγκόσμιο επίπεδο. Η μόνιμη διοικητική έδρα της Ιντερπόλ είναι στη Λυών της Γαλλίας. Τη διοίκησή της ασκεί η Γενική Συνέλευση του οργανισμού που συνεδριάζει σε ετήσια βάση και η οποία εκλέγει την εκτελεστική επιτροπή την οποία αποτελούν ο Πρόεδρος, 3 αντιπρόεδροι και 9 μέλη αντιπρόσωποι διαφορετικών εθνικοτήτων. Η Ιντερπόλ χρηματοδοτείται από τις 187 χώρες μέλη της. Το 1997 ο προϋπολογισμός της έφθανε τα 27 εκατομμύρια δολάρια, ενώ το 2008 ξεπέρασε τα 47 εκατομμύρια δολάρια. Σε κάθε μία από τις 187 χώρες μέλη λειτουργεί Εθνικό Κεντρικό Γραφείο National Central Bureau (NCB) το οποίο διασφαλίζει την επικοινωνία και την ανταλλαγή πληροφοριών και το οποίο λειτουργεί επί 24ώρου βάσεως.

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

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

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

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

Στο παράρτημα, στο τέλος της εργασίας φαίνεται η φόρμα την οποία καλείται να συμπληρώσει από τον IMB το πλήρωμα.

- IMO- International Maritime Organisation

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

Όργανα του IMO

International Convention for the Safety of life at Sea, 1974

Μετά από τα γεγονότα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001 στις ΗΠΑ υιοθετήθηκε ο ISPS code (International ship & port facility security) ώστε να τονισθεί η ανάγκη αποτελεσματικότερης ασφάλειας κατά τον πλου. Ο ISPS code, λοιπόν, παρέχει ένα συγκεκριμένο πλαίσιο διαχείρισης πιθανού κινδύνου και προωθεί την διαδικασία ανταλλαγής χρήσιμων πληροφοριών μεταξύ των κρατών, των εταιριών, των λιμένων και των πλοίων. Τον ISPS code συμπληρώνει και ο ILO/IMO Code of practice on security in ports, ο οποίος εστιάζει κυρίως στην ασφάλεια των εμπορικών πλοίων όταν βρίσκονται εντός των λιμένων. Συμπληρωματικά ο IMO έχει θεσπίσει και ένα επιπλέον και την Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, 1988 με σκοπό να διασφαλίσει ότι λαμβάνονται τα απαραίτητα μέτρα κάθε φορά που κάποια παράνομη πράξη λαμβάνει χώρα.

Ο IMO επίσης δραστηριοποιείται και στην τεχνική υποστήριξη του πληρώματος. Διοργανώνει σεμινάρια ανά τακτά χρονικά διαστήματα και σε διάφορα μέρη με σκοπό την ενημέρωση των εμπλεκόμενων αυτά χωρίζονται σε security seminars και train the trainer courses.

Φυσικά ο IMO συμμετέχει και και με άλλους τρόπους εκτός από την οργάνωση των διαδικασιών. Το τελευταίο διάστημα αρχίζουν να χρησιμοποιούνται όλο και περισσότεροι ένοπλοι φρουροί πάνω στα εμπορικά πλοία κάτι που δεν αφήνει αμέτοχο τον IMO που μετά από διάσκεψη στις 13-15 Σεπτεμβρίου 2011, κατέληξε στις εξής εγκυκλίους με σκοπό να δώσει τις απαραίτητες συστάσεις ώστε να γίνεται σωστή εφαρμογή αυτού του μέτρου:



IMO's London HQ – scene of the latest anti-piracy discussions

- **MSC.1/Circ.1408 on Interim recommendations for port and coastal States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area;**
- **MSC.1/Circ.1406/Rev.1 on Revised interim recommendations for flag States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area;**
- **MSC.1/Circ.1405/Rev.1 on Revised interim guidance to shipowners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area and**
- **a joint MSC and Facilitation Committee (FAL) circular : **Questionnaire on information on port and coastal State requirements related to privately contracted armed security personnel on board ships**, which is aimed at gathering information on current requirements.**



ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ



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

Σκοπός του είναι να συνεισφέρει:

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

Η συγκεκριμένη επιχείρηση είναι η πρώτη ναυτική επιχείρηση της ευρωπαϊκής ένωσης στην ιστορία της και διεξάγεται κάτω από το γενικότερο πλαίσιο της European Security and Defence Policy (ESDP)²⁶.

²⁶ **European Security and Defence Policy (ESDP)**, είναι ο βασικός φορέας του Common Foreign and Security Policy of the European Union (EU) και είναι ο τομέας της ευρωπαϊκής πολιτικής που καλύπτει

την άμυνα και τον στρατό. Το ESDP είναι ο διάδοχος του European Security and Defence Identity υπο το NATO, αλλά διαφέρει στο ότι αυτό υπόκειται μόνο στην ευρωπαϊκή ένωση, συμπεριλαμβάνοντας χώρες εκτός NATO.



Η Rheinland-Pfalz Frigate αποκρούει πειρατική επίθεση (Πηγή: EU NAVFOR/German Navy)

Στόχος

Η επιχείρηση ATALANTA στοχεύει:

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

Λειτουργικές παράμετροι

Η Political and Security Committee (PSC) ασκεί τον πολιτικό έλεγχο και ελέγχει τις στρατηγικές κατευθύνσεις της ευρωπαϊκής στρατιωτικής επιχείρησης. Η European Union Military Committee (EUMC) ελέγχει την σωστή διεκπεραίωση της επιχείρησης κάτω από την ευθύνη του Operation Commander.

Ο υποναύαρχος Philip Jones (UK) δίνει εντολή για την επιχείρηση από το αρχηγείο (ΟΗQ) στο Northwood, της Αγγλίας. Εκεί σχεδιάζεται και διεξάγεται η επιχείρηση σε συνεργασία με την ευρωπαϊκή ένωση. Ο ανώτερος αξιωματικός του ναυτικού Juan Garat Caramé (ES) (πριν: Αντώνιος Παπαϊωάννου (EL)) δίνει εντολές στο ευρωπαϊκό ναυτικό από το στρατιωτικό αρχηγείο (FHQ) στα πλοία. Η επιχείρηση σχεδιάζεται για μια περίοδο 12 μηνών. Στην περίοδο αυτή περισσότερα από 20 πλοία και αεροσκάφη θα λάβουν μέρος στην EU NAVFOR. Σήμερα, 5 κράτη μέλη της ευρωπαϊκής ένωσης συνεισφέρουν σε μόνιμη βάση στις επιχειρήσεις: Ελλάδα, Γαλλία, Ισπανία, Γερμανία και Ιταλία. Θα συμπεριληφθούν και η Σουηδία, το Βέλγιο και η Ολλανδία στο προσεχές μέλλον. Αναμένεται επίσης συνεισφορά και από τρίτες χώρες όπως η Νορβηγία. Τέλος, αρκετό είναι και το ανθρώπινο δυναμικό από την Κύπρο, την Μάλτα και την Φιλανδία.

Το κοινό ταμείο της επιχείρησης αγγίζει τα 8,3 εκ ευρώ. Αυτό το ποσό, το οποίο διαμοιράζεται στα κράτη- μέλη της ευρωπαϊκής ένωσης, είναι συνάρτηση του ΑΕΠ (GDP) της κάθε χώρας. Τα χρήματα αυτά χρησιμοποιούνται κυρίως για τα λειτουργικά έξοδα. Τα έξοδα των επιχειρήσεων (κόστος ανάπτυξης, λογιστική κάλυψη, αμοιβές) καλύπτονται κυρίως από τις χώρες που συνεισφέρουν σ' αυτές, ανάλογα με το πόσο εμπλέκονται στο θέμα.

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

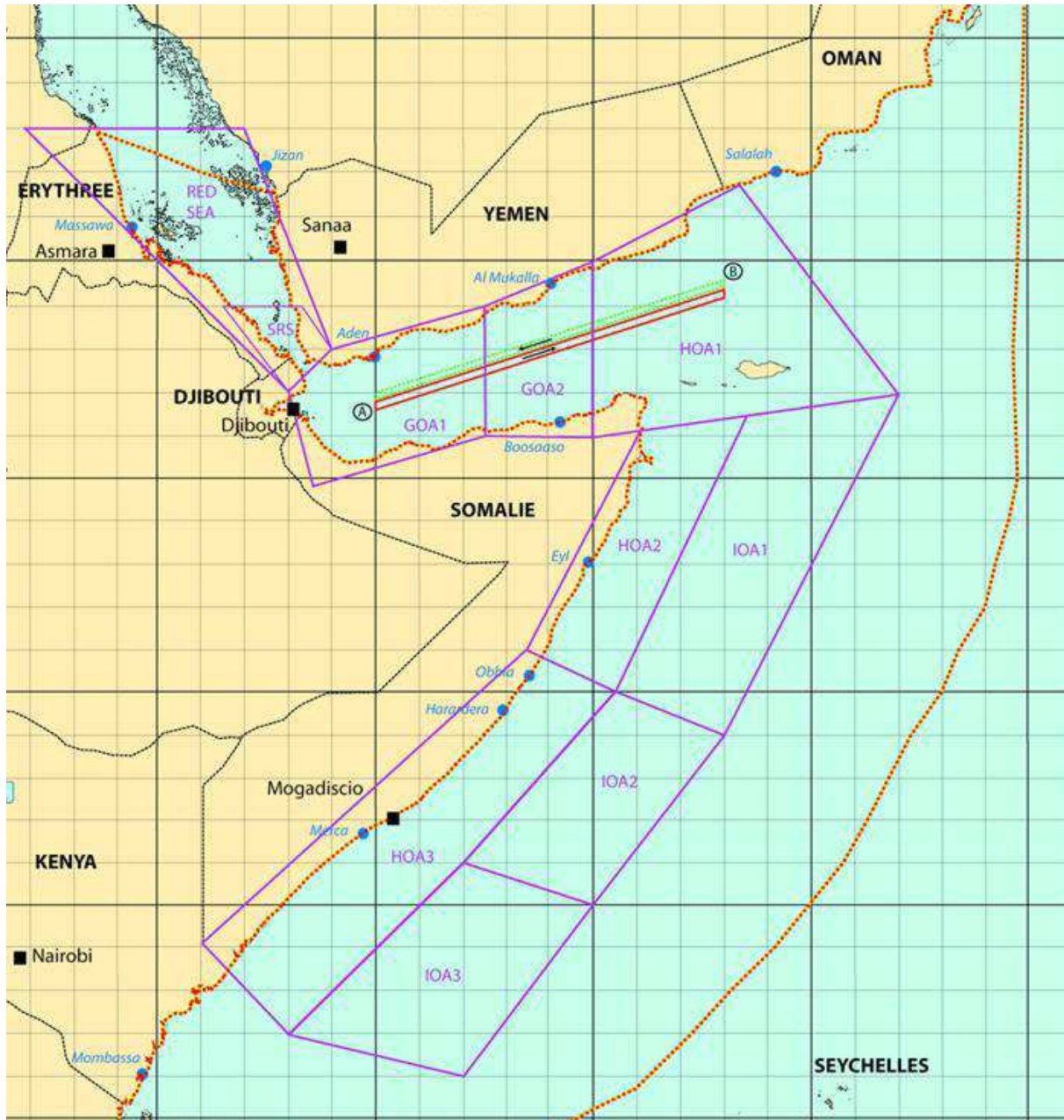


Υπογραφή συμφωνίας μεταξύ Ευρωπαϊκής ένωσης και Κένυας στις 6 Μαρτίου 2009

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

²⁷ **Combined Task Force 151 ή CTF-151 or Combined Task Force One Five One** είναι μια διεθνής ναυτική δύναμη, η οποία δημιουργήθηκε για την αποκατάσταση της ασφάλειας έξω από τις ακτές της

Σομαλία, καλύπτοντας μια περιοχή του 1,1 εκ τετραγωνικών μιλίων. Ιδρύθηκε το 2009 κάτω από την εποπτεία των Combined Maritime Forces (CMF).



Πηγή: EU NAVFOR

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Το NATO προέρχεται από τ' αρχικά των αγγλικών λέξεων North Atlantic Treaty Organization (ελληνικά: Οργανισμός Βορειοατλαντικού Συμφώνου, κατά λέξη Οργανισμός Συνθήκης Βορείου Ατλαντικού). Αποτελεί στρατιωτική αμυντική συμμαχία χωρών της Δύσης που έχει σκοπό την ανάπτυξη της συνεργασίας μεταξύ των χωρών-μελών σε διάφορους τομείς (στρατιωτικό, πολιτικό, οικονομικό, κοινωνικό, μορφωτικό), την προώθηση των γεωπολιτικών συμφερόντων και την αποτροπή της ένοπλης επίθεσης εναντίον κάποιας χώρας-μέλους από άλλες.

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

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

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

ΑΦΡΙΚΗ



African Union Mission for Somalia (AMISOM)

Η Αφρική και η αφρικανική ένωση δεν θα μπορούσαν να μην συμμετέχουν στην καταπολέμηση του φαινομένου, αφού η κρίσιμη περιοχή της πειρατείας είναι στ' ανοιχτά της αφρικανικής ηπείρου. Συγκεκριμένα ο αρμόδιος φορέας είναι η African Union Mission in Somalia (AMISOM) που είναι μια ενεργή, τοπική αποστολή, με σκοπό την διαφύλαξη της ασφάλειας από την αφρικανική ένωση. Η AMISOM στοχεύει στην υποστήριξη των κυβερνητικών δομών, την εφαρμογή του του εθνικού σχεδίου ασφάλειας, στην εκπαίδευση των σομαλικών στρατιωτικών δυνάμεων, στην υποστήριξη της δημιουργίας ενός ασφαλούς περιβάλλοντος για την παράδοση ανθρωπιστικής βοήθειας. Δημιουργήθηκε από το συμβούλιο ειρήνης και ασφάλειας της αφρικανικής ένωσης στις 19 Ιανουαρίου του 2007 με μια αρχική εννεάμηνη δράση. Στις 21 Φεβρουαρίου του 2007 το συμβούλιο ασφαλείας των ηνωμένων εθνών επικύρωσε την συνέχιση της αποστολής.



Η ανθρωπιστική βοήθεια της AMISOM την έχει κάνει πολύ δημοφιλή για τους Σομαλούς.

ΑΛΛΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

- www.SAVEOURSEAFARERS.com

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

Τα μέλη της προσπάθειας αυτής είναι οι παρακάτω διεθνείς οργανισμοί:

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

Το γενικό πλαίσιο δράσης συνοψίζεται ως εξής:

1. Να μειωθεί η αποτελεσματικότητα των πλοίων που χρησιμοποιούνται ως βάσεις των πειρατών (mothervessels) και είναι εύκολα εντοπίσιμα.
 2. Να δοθεί νομικά η δυνατότητα στις ναυτικές δυνάμεις να συλλαμβάνουν τους πειρατές και να τους προσάγουν στην δικαιοσύνη.
 3. Να ποινικοποιηθεί εντελώς η διάπραξη πειρατείας κάτω από διεθνείς νόμους και να γίνει υποχρεωτική η συνεισφορά όλων των κρατών στην πάταξη του φαινομένου, με την θέσπιση διεθνών συμβάσεων.
 4. Να ενισχυθούν οι ναυτικές δυνάμεις στην περιοχή.
 5. Να παρέχεται καλύτερη προστασία και να διασφαλίζονται οι ναυτικοί σε κάθε περίπτωση.
 6. Να εντοπισθούν και να καταδικαστούν οι διοργανωτές καθώς και οι οικονομικοί συνεργάτες που κρύβονται πίσω από τις πειρατικές δραστηριότητες.
- BMP (BEST MANAGEMENT PRACTICES FOR PROTECTION AGAINST PIRACY)

Είναι κάποιες εκδόσεις που παρέχουν τις πλέον σημαντικότερες πληροφορίες που χρειάζεται κανείς να γνωρίζει αναφορικά με την πειρατεία και την αντιμετώπιση της. Ο οδηγός αυτός παρέχεται δωρεάν σε όποιον ενδιαφέρεται και τον χρησιμοποιώ σε όλη την έκταση της διπλωματικής μου εργασίας. Οι συντελεστές του είναι:

BIMKO, INTERCARGO, INTERTANKO, OCIMF, IGP&I club, ISC, IMB, IPTA, IMEC, CLIA, Joint Hull, InterManager, World Shipping Council, UKMTO, EUNAVFOR.

Κεφάλαιο πέμπτο- ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΣΗΜΕΡΑ

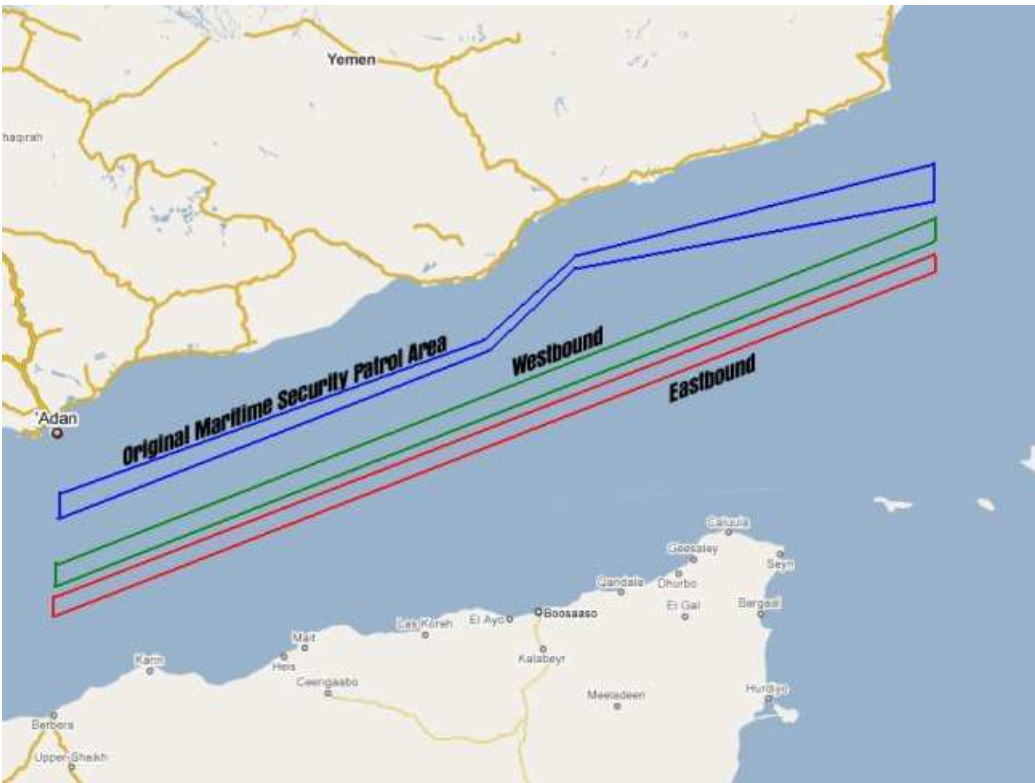
Πλεύση στις επικίνδυνες ζώνες

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

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

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

Παρακάτω λοιπόν μπορούμε να δούμε έναν αντιπροσωπευτικό χάρτη του διαδρόμου:



Πηγή: *Maritime Information center*

Οι συντεταγμένες του UKMTO transit corridor δίνονται:

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

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

Reporting procedures

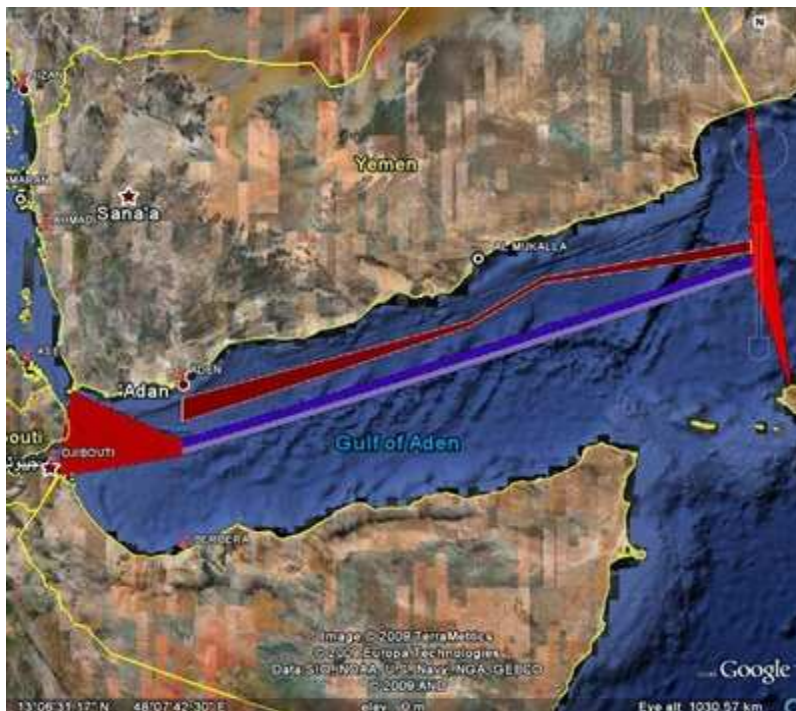
Δύο είναι οι βασικές διαδικασίες που μπορούν να κάνουν τα εμπορικά πλοία ώστε να καταγράφονται οι κινήσεις τους σε μια παγκόσμια βάση και να γίνεται ευκολότερη η προστασία τους :

UK maritime trade operations (MTO) middle east:

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

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

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



Η αρχική αναφορά θα πρέπει να περιλαμβάνει τα εξής :

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

²⁸ **Maritime Mobile Service Identity (MMSI)** είναι μια σειρά από εννιά ψηφία τα οποία αποστέλλονται σε ψηφιακή μορφή από ένα κανάλι ραδιοσυχνοτήτων, έτσι ώστε να αναγνωρίζεται οποιοδήποτε πλοίο και να ταυτοποιείται. Οι αριθμοί αυτοί μπορούν να χρησιμοποιηθούν και από συνδρομητές τηλεφώνου στο γενικό τηλεπικοινωνιακό δίκτυο ώστε να έρθουν σ' επαφή με το πλοίο.

²⁹ **International Maritime Satellite (INMARSAT):** κατέχει και θέτει σε λειτουργία ένα παγκόσμιο δορυφορικό δίκτυο και προσφέρει υπηρεσίες ασύρματης δορυφορικής επικοινωνίας σε όλους τους χρήστες της ναυτιλίας.

EU NAVFOR ATALANTA:

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

IMO:

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

1. Το IMB Piracy Reporting Center με έδρα το Κουάλα Λουμπούρ της Μαλαισίας, στο οποίο έχουμε αναφερθεί εκτενέστερα προηγουμένως.
2. Το IMB Maritime Security Hotline, σαν συμπληρωματικό του IMB Reporting Center, το οποίο προσφέρει εμπιστευτική επικοινωνία που επιτρέπει τους ναυτικούς και όλους τους εμπλεκόμενους στην ναυτική βιομηχανία να αναφέρουν κάθε ύποπτη πληροφορία.

Group protection- Ομαδική προστασία

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

Gulf of Aden Group Transits

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

Daily GOA GT schedule:

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

Κατά την πλεύση στον UTC συνίσταται στην eastbound πλευρά να πλέουν τα πλοία που κινούνται προς τα νότια του διαδρόμου ενώ στην westbound αυτά που κινούνται προς την βόρεια. Φυσικά, όλα τα πλοία ανά πάσα στιγμή θα πρέπει να συμμορφώνονται με τους διεθνείς κανόνες του prevention of collision at sea³⁰.

³⁰ **International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972 (COLREGS)** θεσπίστηκε από τον IMO και ουσιαστικά καθορίζει τους κανόνες της πλεύσης που πρέπει να ακολουθούν τα πλοία και άλλα οχήματα στην θάλασσα ούτως ώστε να έχουμε ασφαλείς μεταφορές.

Αλλαγή πορείας- re routing

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



Μια σύντομη παρουσίαση όλων των προηγούμενων φαίνεται σ' έναν ειδικό χάρτη που έχει δημιουργηθεί, σε συνεργασία με τον υδρογραφικό οργανισμό της Αγγλίας UKHO (United Kingdom hydrographic office), με σκοπό κυρίως την διευκόλυνση όλων των εμπλεκόμενων φορέων, τον οποίο μπορεί κανείς να βρει με τον τίτλο antipiracy chart.

Άλλα μέτρα προστασίας

1.Ωρες πλεύσης

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

2.Ταχύτητα

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

3.Ελιγμοί

Καθώς οι πειρατές φτάνουν πολύ κοντά στο πλοίο, προσκολλώνται στα πλάγια του έτσι ώστε να εμποδίσουν το πλήρωμα να κάνει ζικ ζακ μανούβρες. Αυτό πολύ συχνά συνοδεύεται και από κροτίδες και τουφεκισμούς ή χρήση RPG οπλισμών. Αυτές οι επιθετικές τακτικές είναι σχεδιασμένες έτσι ώστε να τρομάζουν το πλήρωμα και να παραδίδει το πλοίο. Όμως τα πληρώματα τα οποία έχουν καταφέρει να ανταπεξέλθουν και συνεχίζουν τις μανούβρες κατά την διάρκεια μιας τέτοιας επίθεσης δηλώνουν ότι συχνά οι πειρατές εγκαταλείπουν τις προσπάθειες.

4.Freeboard

Το πιθανότερο είναι ότι οι πειρατές θα επιχειρήσουν να επιβιβαστούν στο πλοίο από το πιο χαμηλό σημείο σχετικά με την ίσαλο, προκειμένου να είναι πιο εύκολη η πρόσβαση. Τα σημεία αυτά συνήθως βρίσκονται στα πλάγια ή στην πρύμνη. Η εμπειρία έχει δείξει ότι πλοία με minimum freeboard μεγαλύτερο των 8 μέτρων έχουν πολύ μεγάλες πιθανότητες να ξεφύγουν

με επιτυχία από μια πειρατική επίθεση. Βέβαια ένα μεγάλο freeboard δεν είναι αρκετό, αν κατά τ' άλλα δίνεται από την κατασκευή του πλοίου δυνατότητα στους πειρατές να σκαρφαλώσουν και για τον λόγο αυτό, όπως θα δούμε και παρακάτω, χρειάζονται πρόσθετα μέτρα.

5. Κατάσταση θάλασσας

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

6. Joint war committee

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

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

³⁰ Το International Underwriting Association (IUA) του Λονδίνου ιδρύθηκε στις 31 Δεκεμβρίου του 1998. Είναι η μεγαλύτερη αντιπρόσωπος εταιρία στον κόσμο σε θέματα ασφάλισης. Προωθεί και

τονώνει το επιχειρηματικό περιβάλλον για την παγκόσμια ασφάλιση και τις ασφαλιστικές εταιρίες που λειτουργούν στο Λονδίνο ή μέσω Λονδίνου.

³¹**Lloyd's Market Association (the LMA)**, Βρίσκεται στην καρδιά του Λονδίνου, στο βασικό κτίριο της Lloyd's και προσφέρει επαγγελματική, τεχνική υποστήριξη στην Lloyd's underwriting community και εκπροσωπεί τα συμφέροντα της. Το εισόδημα που διαχειρίζεται η εταιρία φαίνεται ν' αγγίζει τα 23 δις δολάρια.

7.Οπτική επαφή

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

8.Πριν την πλεύση

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

Επιμέρους προτάσεις γίνονται από την EU NAVFOR :

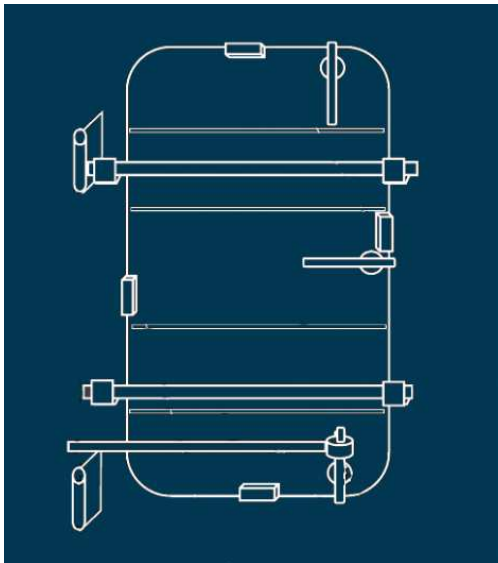
- Να χρησιμοποιείται ο UKMTO transit corridor
- Να ενημερώνονται οι εμπλεκόμενοι για τις θαλάσσιες περιοχές και τα λιμάνια τα οποία πλήττονται από πειρατικές επιθέσεις (Τέτοιες πληροφορίες δίνονται από το IMB PRC μέσω του live piracy map)
- Τα πλοία θα πρέπει πάντα να συμβαδίζουν με τους κανονισμούς του international rules of preventing collision at sea ανά πάσα στιγμή. Τα φώτα δεν θα πρέπει να σβήνονται κατά την διάρκεια της νύχτας σε καμία περίπτωση.
- Όποτε είναι δυνατό να αποφεύγεται η πλεύση από τις περιοχές υψηλού κινδύνου.
- Να υπάρχει πάντα ένα ακριβές σχέδιο που θα πρέπει ν' ακολουθηθεί σε περίπτωση επίθεσης και να γίνεται συχνά μια σύντομη υπενθύμιση στο προσωπικό για τα καθήκοντα του.
- Αν το αυτόματο σύστημα εντοπισμού (AIS) τεθεί εκτός λειτουργίας κατά την διέλευση από επικίνδυνη ζώνη, θα πρέπει να ξανά τεθεί σε λειτουργία σε περίπτωση πειρατικής επίθεσης. Αν και προτιμάται το AIS GPS να είναι ανοιχτό.
- Να γίνεται η πλεύση στην μέγιστη δυνατή ταχύτητα. Κάθε επισκευή της κύριας μηχανής θα πρέπει να γίνεται πριν την είσοδο στην θαλάσσια περιοχή.
- Να υπάρχει πάντα καλός οπτικός έλεγχος κυρίως από την πρύμνη.
- Να χρησιμοποιούνται αλαρμς, φώτα, προειδοποιητικοί ήχοι οι οποίοι δρουν κατασταλτικά για τους πειρατές (Drills and Ship Security Plan)
- Ενώ λαμβάνονται τα απαραίτητα μέτρα προστασίας, δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να παραμελείται η ασφάλεια του πληρώματος και των επιβατών.
- Ν' ακολουθείται πάντα το Ship Security Plan του πλοίου και πάντα να διευθετείται ένα ασφαλές σημείο σ' αυτό (συχνά χρησιμοποιείται το μηχανοστάσιο).
- Οι εταιρίες θα πρέπει να ενημερώνουν το MSC όταν εισέρχονται στις περιοχές υψηλού κινδύνου.
- Προσπάθεια να εφαρμόζουν διακοπή των ραδιοσυχνοτήτων (VHF, UHF handsets) 18 ώρες πριν την είσοδο, έκτος από ειδικές περιπτώσεις.
- Καμία εργασία δεν θα πρέπει να πραγματοποιείται έξω από τις εγκαταστάσεις ενδιαίτησης, εκτός αν αυτό είναι απαραίτητο.
- Οι διάφορες αντλίες και οι σωλήνες εκτόξευσης νερού θα πρέπει να είναι σε ετοιμότητα κατά την πλεύση σε επικίνδυνες ζώνες.
- Προσπάθεια χρήσης τουλάχιστον δύο γεννητριών
- Προσπάθεια χρήσης τουλάχιστον δύο περιστροφικών κινητήρων
- Αύξηση του πληρώματος στην γέφυρα.
- Επάνδρωση του μηχανοστασίου.
- Σε περίπτωση συνασπισμού πολεμικών πλοίων θα πρέπει να είναι συντονισμένα στο VHF Ch. 16 / Ch. 08

Πρόσθετα μέτρα

1. Citadels/ safe rooms

Είναι ένας χώρος σε μία συγκεκριμένη περιοχή του πλοίου (συχνά εντός του μηχανοστασίου), ειδικά διαμορφωμένος, έτσι ώστε σε περίπτωση εισβολής των πειρατών στο πλοίο, όλα τα μέλη του πληρώματος να συγκεντρωθούν εκεί και να το χρησιμοποιήσουν ως καταφύγιο. Προσφέρει επαρκή προστασία για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, καθώς επίσης πρόσβαση στο σύστημα πρόωσης του πλοίου.

Τα υλικά που χρησιμοποιούνται στην κατασκευή του επιβάλλεται να είναι ανθεκτικά σε βαλλιστικές επιθέσεις και το πάχος τους επαρκές και οι πόρτες θα πρέπει να κλείνουν υδατοστεγώς. Οι κλειδαριές θα πρέπει να είναι εύκολες στην χρήση από το πλήρωμα.



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

Εξοπλισμός των citadels:

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

- Τηλεπικοινωνίες : Ένα αμφίδρομο σύστημα δορυφορικής επικοινωνίας είναι απολύτως απαραίτητο ώστε να καθίσταται δυνατή η επικοινωνία του καπετάνιου με τον έξω

κόσμο και να μπορεί να γίνει επιτυχώς η επέμβαση των ναυτικών δυνάμεων σε περίπτωση που αυτό χρειαστεί.

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

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

Για να επέμβουν οι ναυτικές δυνάμεις θα πρέπει:

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

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

2. Electrified galvanized welded mesh

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



3.Ειδικά σύρματα- Barbed wire, razor wire



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



Οι βασικοί τύποι είναι τρεις:

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



Ο τρίτος τύπος είναι ο πλέον αποτελεσματικός και το σύρμα έχει διάμετρο περίπου 730-980mm. Για να είναι σωστή η εγκατάστασή τους θα πρέπει:

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

4. Σάκοι, Kevlar



Υφή του ανθεκτικού υλικού Kevlar

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

5. Ηλεκτρικός φράχτης- electrified fence



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

νερό. "All but the most determined pirates will quickly take their activities elsewhere when faced with an electric fence," είπε ο Captain Mukundan. "This anti-boarding device will also prevent stowaways, deterring illegal immigration and possibly thwarting would-be terrorists".



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

6. LRAD (Long Range Acoustic Device), (sonic weapons)



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

7. ShipLoc

Είναι ουσιαστικά ένα σύστημα εντοπισμού που λειτουργεί ως εξής :

* Το ShipLoc παρέχει στους πλοιοκτήτες μόνιμη ενημέρωση για τα ίχνη των πλοίων 6 ή 24 φορές την ημέρα.

* Το σύστημα είναι εγκαταστημένο στο πλοίο. Από την στιγμή που τίθεται σε λειτουργία αρχίζει να στέλνει αναφορές στον πλοιοκτήτη.

* Πληροφορίες όπως η ταχύτητα, η κατεύθυνση, η θέση του πλοίου, αλλά και μετεωρολογικά στοιχεία (κυματισμοί, πίεση αέρα, άνεμος..) δίνονται στο website.

Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης:

Συναγερμός στέλνεται μόνο από το πλοίο στην ακτή και όχι σε άλλα πλοία. Ο συναγερμός γίνεται αντιληπτός στην ακτή, χωρίς να γίνεται απαραίτητα αντιληπτός απ' όσους βρίσκονται πάνω στο πλοίο.

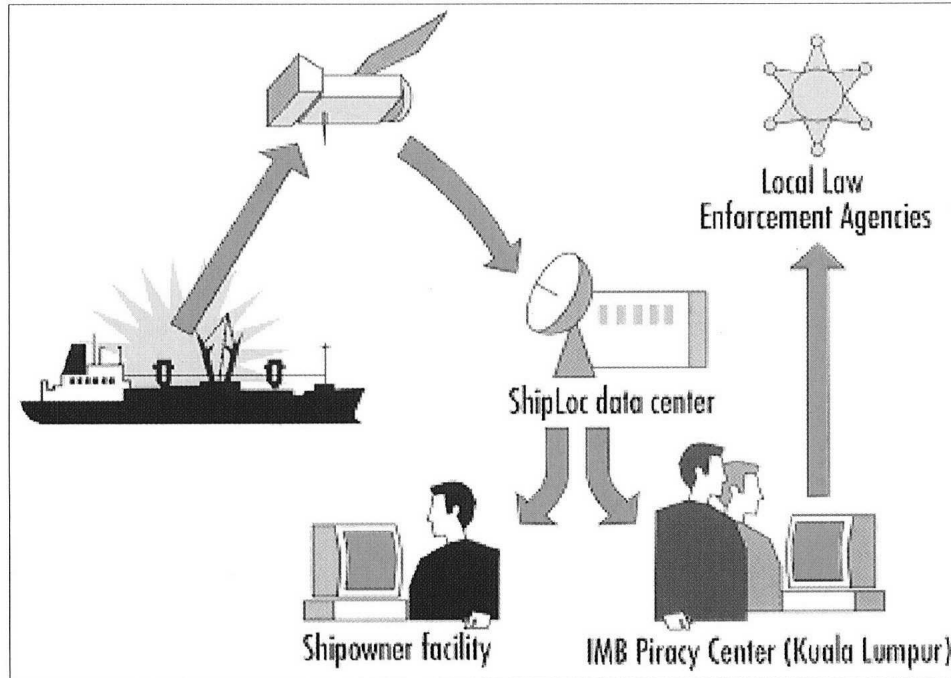
Αυτή η κατάσταση ενεργοποιείται με το πάτημα του panic button, και οι αναφορές στέλνονται απ' ευθείας στον πλοιοκτήτη, τον IMB και τις αρμόδιες αρχές.

Τα στοιχεία είναι πάντα διαθέσιμα στο ShipLoc Website.



Πηγή: ShipLoc website

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



Πηγή: IMO

8. Ship Security Alert System (SSAS)

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

Λειτουργεί ως εξής:

- Όταν το προσωπικό αντιληφθεί κάποιο ενδεχόμενο κίνδυνο πειρατικής επίθεσης ενεργοποιεί τον συναγερμό SSAS
- Εκπέμπεται ένα σήμα από τον πομπό που αναφέρει ακριβώς τις συντεταγμένες του πλοίου.
- Καθώς οι εθνικές αρχές λάβουν το σήμα ενεργοποιούν την αντίδραση των στρατιωτικών δυνάμεων που σπεύδουν να καταπολεμήσουν την επίθεση.

Πλεονεκτήματα:

- Καθαρά προορίζεται για την ναυτιλία
- Χρήση των Inmarsat C, mini-C, D+ satellite
- Παγκόσμια κάλυψη
- Καθημερινές αναφορές
- Συμμορφώνεται με τους κανονισμούς του IMO και τις απαιτήσεις SOLAS XI-2/6

9. Φως υψηλής έντασης- High Intensity Lightening

10. Κανόνια νερού

Τα κανόνια νερού αποτελούν ένα νέο εύρημα αντιμετώπισης πειρατικών επιθέσεων από την εταιρία Scanjet. Μεγάλος αριθμός πλοίων είναι εξοπλισμένα με το σύστημα MPS της Scanjet, η πλειοψηφία των οποίων είναι δεξαμενόπλοια: από μικρά πλοία μεταφοράς χημικών έως μεγάλα VLCC. Πλοία πολλών άλλων τύπων έχουν επίσης εξοπλιστεί με την συγκεκριμένη τεχνολογία, όπως πλοία LNG και επιβατηγά. Η εγκατάσταση του συστήματος γίνεται με βάση την ικανότητα των αντλιών του εκάστοτε πλοίου. Το MPS αποτελεί έναν αρκετά αποτελεσματικό και φιλικό προς το περιβάλλον, τρόπο προστασίας των πλοίων και των πληρωμάτων. Τα κανόνια νερού είναι αποτελεσματικά στην πρόληψη των συγκρούσεων, καθώς διακρίνονται από μακριά απ' τους πειρατές και κάνουν φανερό ότι το πλοίο είναι προστατευμένο. Πρόκειται επίσης, για μια μη επιθετική μορφή προστασίας καθώς οι πίδακες νερού που παράγονται δεν είναι θανατηφόροι και απλά απωθούν το πειρατικό σκάφος και ακόμα περισσότερο τον επίδοξο εισβολέα.

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

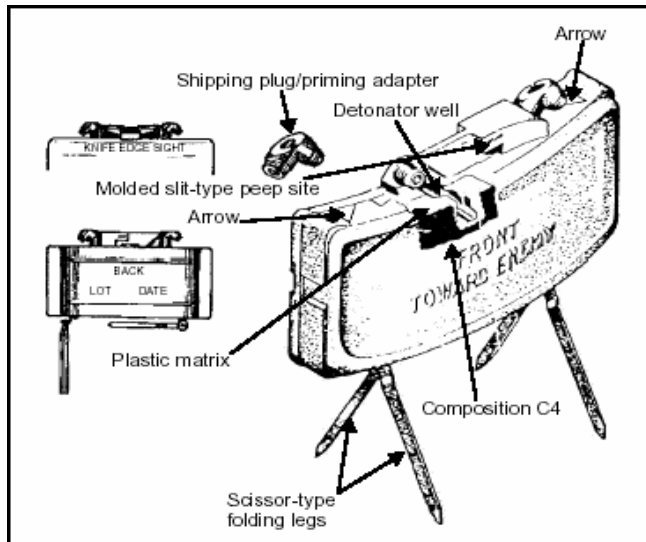


Συχνά χρησιμοποιούνται και οι ballast pumps με παρόμοιο τρόπο ώστε να δημιουργούν μια προστατευτική κουρτίνα νερού γύρω από το πλοίο.

11. Modular Crowd Control Muniton

Το MCCM είναι ένα μη θανατηφόρο μέσο αντιμετώπισης των πειρατικών επιθέσεων. Παρέχει έλεγχο και προσωρινή προστασία στο πλοίο χωρίς να απειλεί την ζωή των ατόμων στα οποία εφαρμόζεται. Προσφέρει επίσης την δυνατότητα στο πλήρωμα να

εφαρμόσει μια πρώτη γραμμή άμυνας απέναντι στους επίδοξους πειρατές. Το MCCM είναι γεμάτο με 600 λαστιχένιες σφαίρες με εμβέλεια της τάξης των 15 μέτρων.



Πηγή: <http://mikeferner.org/with-shot-and-shell-or-modular-crowd-control-munitions>

12. Αφρός

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



13. Δίχτυα (boat trap)

Η ακτοφυλακή των Ηνωμένων Πολιτειών στην προσπάθεια της να δημιουργήσει κάποια μέσα αναχαίτισης των πειρατικών επιθέσεων που να έχουν ήπιο χαρακτήρα έκανε μια επίδειξη του συστήματος boat trap. Η φιλοσοφία του είναι η ρίψη ενός

είδους δικτυού από ελικόπτερο πάνω σε κάποιο σημείο της πορείας του πειρατικού σκάφους. Το αποτέλεσμα είναι να μπλεχτεί το δίκτυ στην προπέλα του σκάφους και αυτό να οδηγηθεί σ' ένα ασφαλές σταμάτημα.



14. Όπλα λάμψης (blinding weapons/ dazzle weapons)



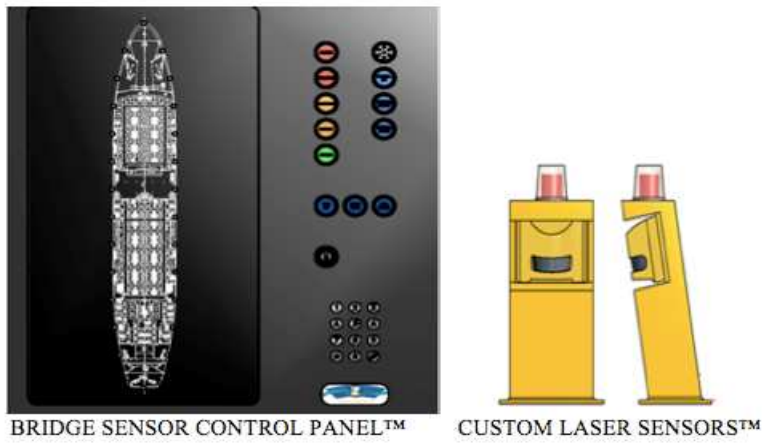
Πηγή: <http://io9.com/5728888/new-laser-to-dazzle-pirates-on-the-high-seas>

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

15. Σύστημα έγκαιρου εντοπισμού (early detection system)

Είναι ένα σύστημα νέας τεχνολογίας το οποίο αποτελείται από ένα περιμετρικό δίκτυο από αισθητήρες και ένα σύνολο από κάμερες ημέρας και νυκτός. Υπάρχει λοιπόν ένα

ολοκληρωμένο δίκτυο ελέγχου του πλοίου που καθιστά την παρακολούθηση ευκολότερη και συμπληρωματικά ελέγχεται και από στεριάς μέσω δορυφόρου με τον τρόπο αυτό.



Πηγή: <http://www.marinebuzz.com/2008/01/06/china-plans-for-underwater-observation-station/>

16. Μη επανδρωμένο εναέριο μέσο

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



Πηγή: <http://qcaptain.com/10-more-anti-piracy-weapons-for-use-in-somalia?5715>

17. Ενισχυμένη προστασία της γέφυρας



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

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

18.Global Rescue



Δεν θεωρείται μέτρο αντιμετώπισης της πειρατείας, παρ' ολ' αυτά το αναφέρω διότι παίζει καταλυτικό ρόλο στην αποφυγή τραγικών καταστάσεων για το πλήρωμα. Η Global Rescue συμβουλεύει, φροντίζει ή και μεταφέρει το πλήρωμα στις πλησιέστερες νοσοκομειακές εγκαταστάσεις σε κάθε περίπτωση τραυματισμού ή ακόμα και ασθένειας. Λειτουργεί με βάση μια ετήσια συνδρομή και δεν απαιτείται επιπλέον χρέωση στην περίπτωση που είναι απαραίτητη η επέμβαση της.

19.Ειδικά εκπαιδευμένοι άντρες- Licensed security guards/marine security guards

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

- Άοπλη φρουρά

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

- Ένοπλη φρουρά

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

	ποσοστό εγγεγραμμένων MVs με private armed security guards	ποσοστό εγγεγραμμένων MVs με unarmed security guards
Mar-11	14%	9%
Apr-11	15%	9%
May-11	15%	9%
Jun-11	16%	7%
Jul-11	17%	6%
Aug-11	19%	6%

Πηγή: EU NAVFOR

20. Closed Circuit Television (CCTV)

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

21. Πρακτική, παρατήρηση και δοκιμές

Φυσικά, ένα απ' τα σημαντικότερα μέτρα προστασίας για ένα εμπορικό πλοίο είναι να ελέγχει σε τακτά χρονικά διαστήματα την κατάσταση στην οποία βρίσκεται ο μηχανισμός της άμυνας του και να φροντίζει να είναι πάντα αποτελεσματικοί και σε άριστη κατάσταση.



Ίσως το σημαντικότερο κομμάτι όσων αφορά την πρόληψη από πειρατική επίθεση είναι να υπάρχει ένα ολοκληρωμένο σχέδιο δράσης, το οποίο καταστρώνεται πριν από την πλεύση και ακολουθείται πιστά από το πλήρωμα, σε περίπτωση που εισβάλλουν πειρατές.

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

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

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

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

Σε περίπτωση επίθεσης

Θα πρέπει:

- Να ακολουθείται το σχέδιο έκτακτης ανάγκης
- Να ενεργοποιείται το σύστημα εγρήγορσης έκτακτης ανάγκης, το οποίο ενημερώνει τον υπεύθυνο ασφάλειας της πλοιοκτήτριας εταιρίας
- Να ενεργοποιείται ο συναγερμός και να γίνεται η PA ανακοίνωση «Pirate Attack»
- Να επιστρατεύεται το πλήρωμα σε κάποιο ασφαλές μέρος εντός του πλοίου
- Να διενεργούνται μικρές ζικ ζακ μανούβρες, όχι μεγαλύτερες από 7- 10 μοίρες ώστε να μην μειώνεται η ταχύτητα. Να αποφεύγεται να δίνεται χώρος για πρόσβαση από τους πειρατές και αν είναι δυνατόν να τους κρατάνε σε θέση με υψηλούς ανέμους ή κύματα.
- Να γίνεται κλήση 'mayday' στις συχνότητες VHF Ch. 16 και Ch.8
- Να αποστέλλεται σήμα ανάγκης μέσω του Inmarsat
- Να αυξάνεται ή να διατηρείται η ταχύτητα αν αυτό είναι εφικτό. Από στατιστικά στοιχεία είναι γνωστό ότι οι πειρατές εγκαταλείπουν την προσπάθεια αν δεν έχουν καταφέρει να επιβιβαστούν στο πλοίο μέσα σε διάστημα 30- 45 λεπτών.
- Να καλείται το maritime security center Horn of Africa (MSCHOA)
- Να καλείται το UK Maritime Trade Operation (UKMTO) της ανατολής.

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

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

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

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



Όταν οι πειρατές βρίσκονται στο πλοίο

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

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

Σε γενικές γραμμές οι πειρατές δεν είναι εχθρικοί προς το πλήρωμα αλλά πολλές φορές μπορεί να γίνονται και πιο σκληροί. Μερικές περιπτώσεις φαίνονται πιο κάτω:

ΠΛΟΙΟ	HIJACK DATE/ RELEASE DATE	Modus Operandi
<i>Danica White</i>	1 JUN 07/22 AUG 07	όλο το πλήρωμα ήταν ελεύθερο να χρησιμοποιήσει τις καμπίνες του εκτος από τον καπετάνιο.
<i>BBC Trinidad</i>	12 AUG 08/11 SEPT 08	Το πλήρωμα ήταν τελείως ελεύθερο να εξασκεί τις καθημερινές του δραστηριότητες.
<i>Thor Star</i>	12 AUG 08/16 OCT 08	22 μέλη του πληρώματος ήταν αναγκασμένα να παραμένουν στην γέφυρα, ανώ 6 ήταν κρατούμενα στο μηχανοστάσιο

Πηγή: EU NAVFOR

Ο αριθμός των πειρατών που βρίσκονται πάνω στο πλοίο την περίοδο κατά την οποία αυτό βρίσκεται υπό κατάληψη δεν υπαγορεύεται κάτω από συγκεκριμένους κανόνες και αυτό μπορεί να γίνει αντιληπτό μέσω της παρατήρησης και της καταγραφής περιστατικών. Ενδεικτικά:

ΟΝΟΜΑ	ΜΕΛΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	ΠΕΙΡΑΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΙΒΙΒΑΣΤΗΚΑΝ
ACTION	19	10~32
BBC TRINIDAD	13	NFI
CEC FUTURE	13	25~30
KARAGOL	13	30
STELLA MARIS	21	40+
THOR STAR	28	14

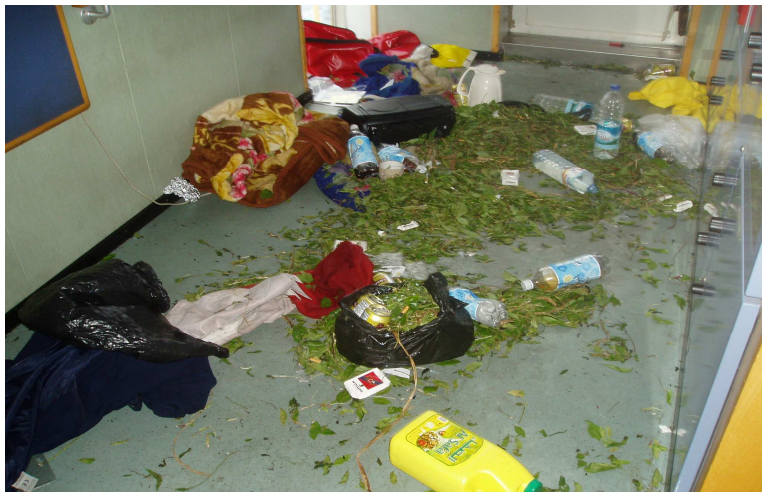
Πηγή: EUNAVFOR

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

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

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

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



Σε περίπτωση στρατιωτικής επέμβασης

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

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



Στρατιωτική επέμβαση

Υποχρεώσεις ναύλωσης και φόρτωσης

Οι υποχρεώσεις των μελών όσων αφορά στην ναύλωση και την φόρτωση πάντα εξαρτώνται από το σχετικό συμβόλαιο της ναύλωσης ή της φόρτωσης αντίστοιχα, τις συνθήκες που επικρατούν την στιγμή που υπογράφεται το συμβόλαιο και η θέση στην οποία ξεσπά η οποιαδήποτε διαφωνία.

Ασφάλιση πλοίων

Στην ναυτιλία παρατηρούμε κυρίως τους εξής τύπους ασφάλισης:

1. War risk: είναι ένας τύπος ασφάλισης που καλύπτει τις ζημιές που παρουσιάζονται λόγω κάποιου πολεμικού επεισοδίου, συμπεριλαμβανομένης της εισβολής, εξέγερσης, ανταρσίας και πειρατείας. Κάποιου τύπου ασφάλειες καλύπτουν και περιπτώσεις μαζικών καταστροφών. Αποτελείται από δύο κυρίως μέρη: α) War Risk Liability, που καλύπτει τους ανθρώπους και τ' αντικείμενα μέσα στο πλοίο και αφορά κυρίως αποζημιώσεις και β) War Risk Hull, που καλύπτει κυρίως το σκάφος και βασίζεται στην πραγματική αξία του. Τα ασφάλιστρα υπολογίζονται ανάλογα με την αξία του πλοίου καθώς και με τις διαδρομές που ακολουθεί το κάθε πλοίο, καθώς για τις περιοχές υψηλού κινδύνου τα ασφάλιστρα θα είναι αυξημένα.
2. Kidnap & Ransom (K&R): Γενικά, η ασφάλεια αυτή καλύπτει τα λύτρα που ζητούνται για το πλήρωμα αλλά όχι για το πλοίο ή το φορτίο και για τις περιοχές υψηλού κινδύνου, όπως η Σομαλία, η Βενεζουέλα, η Νιγηρία, το Μεξικό. Ουσιαστικά καλύπτεται κίνδυνος απαγωγής, παράνομης κράτησης, εκβιασμού. Έχει αποζημιωτική πολιτική-επιστρέφουν ουσιαστικά ότι χάνει ο ασφαλιζόμενος. Ο ασφαλιζόμενος πρώτα θα πρέπει να πληρώσει τα λύτρα και μετά να ζητήσει την αποζημίωση από την ασφάλεια του. Καλύπτουν κυρίως το κόστος για τα λύτρα και κάποια πρόσθετα κόστη, όπως ιατρική κάλυψη ή πιθανή απώλεια των λύτρων κατά την μεταφορά. Επίσης καλύπτει και άλλες περιπτώσεις, όπως τραυματισμούς ή ακόμα και θάνατο κάποιου μέλους του πληρώματος.
3. Cargo: Η ασφάλεια για το φορτίο που μεταφέρει ένα πλοίο. Καλύπτει την αξία του φορτίου σε περίπτωση που υπάρξει απώλειά του.
4. Hull Insurance: Είναι ουσιαστικά η ασφάλεια για το πλοίο σαν κατασκευή και για την μηχανολογική του εγκατάσταση.

Κεφάλαιο Έκτο

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

Γενικά στοιχεία

Έχουν γίνει κάποιες αξιολογήσιμες προσπάθειες προκειμένου να υπολογιστεί το κόστος από το φαινόμενο της πειρατείας. Οι πιο σημαντικές είναι αυτές του Peter Chalk, του RAND institute³², καθώς και του IMB (International Maritime Bureau), που έχουν υπολογίσει το κόστος αυτό μεταξύ 1 έως 16 δις δολάρια.

Δυσκολίες και εμπόδια

Κάποιες από τις δυσκολίες που εμφανίζονται στον υπολογισμό του κόστους από την πειρατεία είναι οι εξής :

- Ελλιπής πληροφόρηση: Δυστυχώς υπάρχουν πάρα πολλά κενά πάνω στις πληροφορίες που έχουμε για το θέμα τα οποία μπορεί να κάνουν μια οικονομική μελέτη να χάνει στην ακρίβειά της. Πολύ συχνά τα πραγματικά γεγονότα αντικαθιστώνται από μελέτες, στατιστικές και εκτιμήσεις.
- Ατελείς πειρατικές αναφορές: Το IMB θεωρείται η βασική πηγή πληροφοριών πάνω στην πειρατεία. Παρ' ολ' αυτά η δράση του περιορίζεται από τον μεγάλο όγκο των πειρατικών επιθέσεων. Υπολογίζεται ότι το 50% των πειρατικών επιθέσεων δεν αναφέρονται, ενώ μόνο ένα 30- 40% των επιθέσεων σε εμπορικά πλοία αναφέρεται.
- Αποτελέσματα από την γενική οικονομική και πολιτική αστάθεια: Είναι δύσκολη η εξατομίκευση των αποτελεσμάτων της πειρατείας με μακροοικονομικές μεταβλητές όπως οι μείωση του τουρισμού, οι αυξομειώσεις των τιμών των εμπορευμάτων κλπ. Καθώς λοιπόν η πειρατεία συνήθως εμφανίζεται σε περιοχές με πολιτική αστάθεια, είναι σχεδόν φυσικό να πρέπει να γίνουν εικασίες για τις επιπτώσεις του φαινομένου εκεί. Η σημερινή οικονομική κρίση είναι ένα ακόμα πολύπλοκος παράγοντας. Διότι είναι ένα γενικό επιβαρυντικό πλαίσιο για την ναυτιλία που θα μπορούσε να προκαλέσει σύγχυση σε πολλά σημεία της ανάλυσης.

³²Μη κερδοσκοπική ερευνητική εταιρία.

Τα κόστη θα μπορούσαμε να τα χωρίσουμε σε δύο κατηγορίες

- Τα άμεσα (direct costs)
- Τα έμμεσα (macroeconomic costs)

Θα τα δούμε λοιπόν αναλυτικά:

Κόστη

- Άμεσο (direct) κόστος

I. Το κόστος των λύτρων

Τα τελευταία χρόνια, τα ποσά που ζητούν οι πειρατές για λύτρα έχουν εκτοξευθεί στα ύψη. Η διαδικασία απαίτησης λύτρων εφαρμόζεται κυρίως από τους Σομαλούς πειρατές. Οι πειρατές άλλων περιοχών συχνότερα κλέβουν το φορτίο ή ολόκληρο το πλοίο χωρίς να ζητάνε λύτρα για την ζωή του πληρώματος και του πλοίου. Τον Νοέμβριο του 2010, σημειώθηκε η υψηλότερη απαίτηση λύτρων από ποτέ, η οποία ανήρχετο σε 9,5 εκ. δολάρια, και ζήτησαν οι Σομαλοί πειρατές προκειμένου να ελευθερώσουν το ‘Samho Dream’, ένα πετρελαιοφόρο από την Νότιο Κορέα. Αξιοσημείωτη είναι και η περίπτωση του ελληνικού σούπερτάνκερ MV Maran Centaurus, όπου ζητήθηκαν και πληρώθηκαν 7 εκ δολάρια. Το πλοίο μετέφερε βαρύ πετρέλαιο από την Σαουδική Αραβία στη Αμερική αξίας 162 εκ δολαρίων. Η αύξηση είναι τεράστια αν αναλογιστεί κανείς ότι το 2005 τα ποσά κυμαίνονταν στα 150.000 δολάρια, ενώ το 2009 στα 3,4 εκ. δολάρια. Η αύξηση αυτή οδηγεί και σε αύξηση των διαδικασιών διαπραγματεύσεως με τους πειρατές, κάτι που με την σειρά του οδηγεί σε μεγαλύτερο χρονικό διάστημα κατά το οποίο το πλοίο παραμένει υπό πειρατική κατοχή. Πολλές φορές το διάστημα κατά το οποίο το πλοίο είναι δεσμευμένο ξεπερνά τις 100 ημέρες. Το συνολικό κόστος από τα λύτρα υπολογίζεται να είναι το διπλάσιο από αυτά που ζητούνται από τους πειρατές αν συμπεριλάβουμε και κάποιους επιπλέον παράγοντες: Το κόστος των διαπραγματεύσεων, Την επισκευή του πλοίου από τις ζημιές, Την ψυχική συμβουλευτική, την μεταφορά των λύτρων που στις περισσότερες των περιπτώσεων γίνεται με ελικόπτερο, καθώς επίσης και το μεγάλο κόστος των πλοίων όταν αυτά παραμένουν δεσμευμένα από τους πειρατές και δεν είναι εκμεταλλεύσιμα.

	Average Ransom	Total Number of Successful Hijackings	Cost of Ransoms
2009	\$3.4 million	52	\$177 million
2010	\$5.4 million	44	\$238 million
Cost of Ransoms 2009 and 2010			\$415 million

Πηγή: The Economic Cost of Maritime Piracy

One Earth Future Working Paper, December 2010, Anna Bowden, Kaija Hulburt, Eamon Aloyo, Charles Marts, Andrew Lee.

Με τον διπλασιασμό λοιπόν του παραπάνω κόστους, προκύπτει ένα τελικό συνολικό κόστος για τα λύτρα της τάξης των 830 εκ δολαρίων για τα έτη 2009- 2010.

II. Κόστος ασφάλισης

Όπως είδαμε προηγουμένως η ασφάλιση των πλοίων χωρίζεται σε κάποιους βασικούς τύπους.

1. War risk: Από το 2008 μέχρι σήμερα το κόστος ασφάλισης για τα πλοία που διασχίζουν τον κόλπο του Άντεν έχει 300πλασιαστεί, από 500 δολάρια ανά πλοίο, ανά ταξίδι έχει φτάσει στα 150.000 δολάρια ανά πλοίο, ανά ταξίδι το 2010. Φυσικά, η δεύτερη πιο επικίνδυνη περιοχή είναι τα στενά της Μαλάκκα, που και εκεί η ασφάλειες είναι αυξημένες.
2. Kidnap & Ransom (K&R): Γενικά, η ασφάλεια αυτή καλύπτει τα λύτρα που ζητούνται για το πλήρωμα αλλά όχι για το πλοίο ή το φορτίο. Και σε αυτόν τον τομέα η αύξηση ήταν τεράστια από το 2008 στο 2009, συγκεκριμένα, το κόστος δεκαπλασιάστηκε.
3. Cargo: Η ασφάλεια για το φορτίο. Η αύξηση εδώ είναι από 25 δολάρια/TEU (εμπορευματοκιβώτιο) το 2008 σε περίπου 100 δολάρια/ TEU σήμερα.
4. Hull Insurance: Φαίνεται ότι η έξαρση της πειρατείας έχει διπλασιάσει το κόστος αυτού του είδους της ασφάλισης.

Στον υπολογισμό, τώρα, του κόστους της ασφάλισης θα συμπεριλάβουμε τους σημαντικότερους τύπους ασφάλισης έναντι στην πειρατεία (war risk and K&R) για το 90% των πλοίων που διέρχονται από τις περιοχές υψηλού κινδύνου (περίπου 30.000 πλοία). Το 10% εξαιρείται διότι θεωρούμε ότι αυτό το ποσοστό αντιστοιχεί στα πλοία που εφαρμόζουν το «re-routing» γύρω από το ακρωτήριο της καλής ελπίδας, οπότε και δεν έχουν τέτοια ασφάλιση. Επίσης κάνουμε και μία υπόθεση, ότι δεν κάνουν όλα τα πλοία που πλέουν στις επικίνδυνες περιοχές ασφάλιση οπότε υπολογίζω 2 διαφορετικά ποσοστά ένα χαμηλότερο με το 10% των πλοίων ν' ασφαλίζονται και ένα υψηλότερο με το 70% των πλοίων.

Έτσι προκύπτει για τα έτη 2009- 2010:

	2009	2010
Kidnap & Ransom Surcharge	\$540 million	\$540 million
War Risk Premium Surcharge	\$4.05 billion	\$4.05 billion
TOTAL INSURANCE COSTS (if all ships purchased)	\$4.59 billion	\$4.59 billion
Lower Bound Estimate (10%)	\$459 million	\$459 million
Upper Bound Estimate (70%)	\$3.213 billion	\$3.213 billion

Πηγή: The Economic Cost of Maritime Piracy
One Earth Future Working Paper, December 2010, Anna Bowden, Kaija Hulburt, Eamon Aloyo, Charles Marts, Andrew Lee

Πρέπει να σημειωθεί ότι καθώς το φαινόμενο της πειρατείας συνεχίζει να ακμάζει και η ανάγκη για ασφάλιση γίνεται όλο και εντονότερη, οι τιμές στα ασφαλιστρα μπορεί να μειωθούν καθώς όλο και περισσότερες ασφαλιστικές αναδύονται και ο ανταγωνισμός μεταξύ τους αυξάνεται. Σήμερα η ασφάλιση war risk, κατά την διέλευση από τον κόλπο του Άντεν, κυμαίνεται περίπου στα 20.000 δολάρια.

III. Το κόστος της αλλαγής της πορείας (re- routing)

Η AP Moller-Maersk, η μεγαλύτερη πλοιοκτήτρια εταιρία της Ευρώπης, εφαρμόζει την τακτική αυτή σε 83 τάνκερς, καθώς και η νορβηγική Odfjell shipping group (με στόλο 90 τάνκερς) και η Frontline.



Πηγή: UNCTAD world shipping report

Τα έσοδα στην διώρυγα του Σουέζ από τις διελεύσεις πλοίων έχουν μειωθεί κατά 20% τα τελευταία δύο χρόνια. Υπολογίζεται ότι το 10% οφείλεται στις επιπτώσεις της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης και το υπόλοιπο 10% στο γεγονός ότι κάποιος αριθμός πλοίων αποφεύγει την διέλευση από την περιοχή λόγω της πειρατείας. Το re-routing, φυσικά, έχει και το κόστος του. Το να πλεύσει ένα τάνκερ από την Σαουδική Αραβία στην Αμερική μέσω του ακρωτηρίου της καλής ελπίδας προσθέτει περίπου 2.700 μίλια στο ταξίδι του. Από την Ευρώπη στην Ασία

προσθέτονται 15 με 20 ημέρες για ένα cargo ship. Αυτή λοιπόν η παράταση του χρόνου του ταξιδιού μειώνει τα ετήσια ταξίδια ενός πλοίου από 6 σε 5 δηλαδή, μείωση 17% στην ετήσια μεταφορική του ικανότητα. Το μοντέλο για το κόστος από την πειρατεία OEF Cost of Piracy Model χρησιμοποιεί δεδομένα από το αμερικάνικο Department of Transport Maritime Administration (MARAD) και το Baltic and International Marine Council (BIMCO) για 10.000 TEU (Twenty Foot Equivalent Units shipping container) και με εκτόπισμα 300,000 DWT (Dead Weight Tonnage) VLCC (Very Large Crude Carrier), για εκτίμηση του κόστους του re-routing για κάθε πλοίο, κάθε μέρα, όπως φαίνεται παρακάτω. Μετά τα μεγέθη πολλαπλασιάζονται με τον μέσο αριθμό των ημερών που χρειάζονται για ένα τέτοιο ταξίδι, δηλαδή, περίπου 10 ημέρες.

Χρησιμοποιούμε λοιπόν την εκτίμηση το 10% των πλοίων ακολουθούν την μεγαλύτερη διαδρομή και υπολογίζουμε το πάνω και το κάτω όριο με το φθηνότερο πλοίο που κάνει re-routing (the 300.000 DWT VLCC) παίρνοντας το ποσοστό 10% των πλοίων που διέρχονται από τον κόλπο του Άντεν (3.000 πλοία), κάτι που αντικατοπτρίζεται σε 2.34 δις δολάρια το χρόνο. Στην συνέχεια κάνω το ίδιο για το ακριβότερο πλοίο (10.000 TEU ship), όπου το κόστος ανέρχεται στα 2.95 δις δολάρια το χρόνο (θεωρούμε ακριβότερη διαδικασία την αλλαγή πορείας ενός containership διότι λόγω της μεγαλύτερης ταχύτητας του θα παρουσιάζει πολύ μεγαλύτερη κατανάλωση καυσίμου). Συμπερασματικά, διαπιστώνουμε ότι η ναυτική βιομηχανία ξοδεύει 2.3- 3 δις δολάρια το χρόνο προκειμένου να εφαρμόσει την διαδικασία του re-routing. Μελέτες επισημαίνουν ότι αν δεν αντιμετωπιστεί εγκαίρως η πειρατεία στον κόλπο του Άντεν ο αριθμός των πλοίων που διασχίζουν την περιοχή πρόκειται να μειωθεί κατά 30%. Μακροοικονομικά υπολογίζεται μία συνολική ζημιά της παγκόσμιας οικονομίας κατά 30 δις δολάρια.

Ship Cost: Hire and Fuel	Cost per day	Excess Cost for 10 day voyage	Cost if 10% of ships re-route
300,000 DWT VLCC Charter Hire	\$30,000	\$300,000	\$900 million
300,000 DWT VLCC Fuel	\$48,500	\$480,000	\$1.44 billion
Total Cost Per Day: 300,000 DWT VLCC	\$955,000	\$9,550,000	\$2.34 billion
10,000 TEU Containership Charter Hire	\$40,000	\$400,000	\$1.2 billion
10,000 TEU Containership Fuel	\$58,200	\$582,000	\$1.75 billion
Total Cost Per Day: 10,000 TEU	\$100,000	\$1,000,000	\$2.95 billion

Πηγή: The Economic Cost of Maritime Piracy

One Earth Future Working Paper, December 2010, Anna Bowden, Kaija Hulburt, Eamon Aloyo, Charles Marts, Andrew Lee

IV. Το κόστος του εξοπλισμού ασφάλειας

Το μοντέλο για το κόστος της πειρατείας που έχει δημιουργηθεί από τον ΟΕΦ³³ υπολογίζει ότι εάν ένα πλοίο χρησιμοποιούσε όλο τον απαραίτητο εξοπλισμό ασφάλειας και το προσωπικό ασφάλειας, κατά μέσο όρο θα είχε κόστος περίπου 134.000 δολάρια ανά διαδρομή. Πολλαπλασιάζουμε τον αριθμό αυτό με το 90% των πλοίων που διέρχονται από τον κόλπο του Άντεν (Μειώνω κατά 10% λόγω του re- routing και του γεγονότος ότι αυτά τα πλοία δεν χρειάζονται τον εξοπλισμό). Επίσης υπολογίζω πάλι ένα κατώτερο και ένα ανώτερο όριο της τάξης του 10 και 70%. Έτσι τελικά, υπολογίζεται το συνολικό κόστος περίπου από 360εκ δολάρια έως 2.5 δις δολάρια, κάθε χρόνο.

Equipment	Cost
Licensed Security Guards	\$80,000 ³⁸
Sonic Deterrent Equipment	\$1,250 ³⁹
Barbed/Razor Wire	\$12,000 ⁴⁰
Sandbags	\$1,200 ⁴¹
Electric Fences	\$40,000 ⁴²
Total Per Ship, Per Transit	\$134,450
Total Security Costs If All Purchased Per Year	\$3.6 billion
Lower Bound Estimate Per Year	\$363 million
Upper Bound Estimate Per Year	\$2.5 billion

Πηγή: The Economic Cost of Maritime Piracy

One Earth Future Working Paper, December 2010, Anna Bowden, Kaija Hulburt, Eamon Aloyo, Charles Marts, Andrew Lee

³³ **Operation Enduring Freedom** – Horn of Africa (OEF-HOA) είναι η στρατιωτική επιχείρηση εκ μέρους των ηνωμένων πολιτειών της Αμερικής με σκοπό την καταπολέμηση της πειρατείας και της τρομοκρατίας στην Αφρική.

V. Το κόστος των ναυτικών δυνάμεων

Περίπου 27 χώρες συμμετέχουν στην καταπολέμηση της πειρατείας με ναυτικές δυνάμεις. Φυσικά, η προσοχή είναι στραμμένη στον κόλπο του Άντεν, όπου δρουν 3 κυρίως αντι-πειρατικές αποστολές γνωστές ως “the big three”: Operation Atalanta, Operation Ocean Shield, και Combined Task Force (CTF) 151. Όλες οι επιχειρήσεις μαζί προσφέρουν ένα στόλο 43 πλοίων που δρουν στον Ινδικό ωκεανό. Το Government Accountability Office (GAO) των Η.Π.Α αναφέρει για την περίπτωση ότι ένα πλοίο του αμερικάνικου ναυτικού κοστίζει περίπου 82.794 δολάρια κάθε μέρα. Πολλαπλασιάζουμε με τα 43 πλοία και 365 ημέρες που έχει ένα έτος και προκύπτει το κόστος λειτουργίας τους 1.3δισ δολάρια τον χρόνο. Προσθέτοντας και τα υπόλοιπα λειτουργικά και οργανωτικά έξοδα των αποστολών προκύπτει ένα συνολικό κόστος 2 δισ δολαρίων.

VI. Το κόστος των πειρατικών συλλήψεων

Κάτω από την παγκόσμια δικαιοδοσία για την πειρατεία, οποιαδήποτε χώρα μπορεί να διενεργήσει σύλληψη, ανεξάρτητα με το αν πρόκειται για ένα απ’ ευθείας πλέγμα (π.χ εθνικότητα του πλοιοκτήτη, εθνικότητα των πειρατών, εθνικότητα των μελών του πληρώματος), λόγω του χαμηλού εισαγγελικού όγκου των χωρών από τις οποίες προέρχονται οι πειρατές (όπως η Σομαλία), η διεθνής κοινότητα προσφέρει οικονομική ενίσχυση σε πολλές χώρες της περιοχής, προκειμένου να διεξάγουν δίκες για τους πειρατές και σε πολλές περιπτώσεις και φυλακίσεις. Π.χ τα τελευταία χρόνια, κάποιες χώρες όπως η Κένυα και οι Σεϋχέλλες έχουν υπογράψει κάποιες συμφωνίες, ή αλλιώς Memorandums of Understanding (MoUs) με την ευρωπαϊκή ένωση, τις Ηνωμένες Πολιτείες, το Ηνωμένο Βασίλειο, τον Καναδά, την Δανία και την Αυστραλία, δηλώνοντας την πρόθεσή τους να δεχτούν πειρατεία προς εκδίκαση των υποθέσεών τους. Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται οι συλλήψεις Σομαλών πειρατών που διεξήχθησαν από διάφορες χώρες.

Country	Trial Suspects	Prosecutions
Kenya	136	136 ⁵⁰
Seychelles	40	22
Somalia/Puntland	260	235
Somaliland	100	78
Maldives	27	
Tanzania	1	
Yemen	120	12
Netherlands	25	5
France	6	6
Germany	10	10
USA	11	3
TOTAL	752	507

Πηγή: *The Economic Cost of Maritime Piracy One Earth Future Working Paper, December 2010, Anna Bowden, Kaija Hulburt, Eamon Aloyo, Charles Marts, Andrew Lee*

Φυσικά η εκτενέστερη αυτή δυνατότητα συλλήψεων έχει και το κόστος της. Τον Μάιο του 2009, το γραφείο για έγκλημα και ναρκωτικά των ηνωμένων εθνών ή αλλιώς Office of Drugs and Crime (UNODC) για την δράση του τμήματος αντιμετώπισης της πειρατείας, έλαβε 10 εκ. δολάρια από χορηγίες τα οποία διέθεσε στο χτίσιμο φυλακών για τους πειρατές, όπως ή φυλακή Shimo La Tewa στην Mombasa, της Kenya, καθώς και στην γενικότερη ανάπτυξη του νομικού πλαισίου πάνω στην πειρατεία.

Υπολογίζεται ότι το κόστος των πειρατικών συλλήψεων κάθε χρόνο συνυπολογίζοντας το μέσο κόστος τους για κάθε χώρα ξεχωριστά (π.χ Κένυα, Σεϋχέλλες, Υεμένη κλπ), και πολλαπλασιάζοντας τον με τις αντίστοιχες συλλήψεις όπως φαίνονται στον παραπάνω πίνακα. Τελικά προκύπτει ένα κόστος για το 2010 της τάξης των 31 εκ. δολαρίων.

Region	Prosecutions	Average Cost	Total Cost of Prosecutions
Regional	483	\$52,000 ⁵¹	\$25,116,000
Europe	21	\$246,000 ⁵²	\$5,166,000
North America	3	\$335,733 ⁵³	\$1,007,199
Total Cost of Prosecutions 2010			\$31,289,199

Πηγή: *The Economic Cost of Maritime Piracy*

One Earth Future Working Paper, December 2010, Anna Bowden, Kaija Hulburt, Eamon Aloyo, Charles Marts, Andrew Lee

VII. Το κόστος των αντι- πειρατικών οργανώσεων

Αν εξαιρεθεί το κόστος των ευκαιριών των εργαζόμενων σ' αυτούς τους οργανισμούς (Τι θα μπορούσαν να κάνουν εάν δεν δούλευαν εκεί) μπορούμε να κάνουμε έναν υπολογισμό για το κόστος τους, στηριζόμενοι στους ετήσιους προϋπολογισμούς τους, όπως φαίνονται παρακάτω.

Organization	Funds
UN Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia	\$3.7 million ⁵⁵
IMO Djibouti Code	\$13.8 million ⁵⁶
Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP)	\$2 million ⁵⁷
UNODC	\$5 million
Total Cost of Anti-Piracy Organizations	\$24.5 million

Πηγή: *The Economic Cost of Maritime Piracy*

One Earth Future Working Paper, December 2010, Anna Bowden, Kaija Hulburt, Eamon Aloyo, Charles Marts, Andrew Lee

- Έμμεσο (macroeconomic) κόστος

Εκτός από τα άμεσα κόστη είναι χρήσιμο να υπολογίσουμε και κάποια κόστη τα οποία προκύπτουν κάτω από ένα γενικότερο πλαίσιο παραγόντων, για τις εμπλεκόμενες χώρες. Υπάρχουν φυσικά και χώρες οι οποίες επωφελούνται από την πειρατεία. Π.χ αν οι ξένες επενδύσεις μειωθούν σε μία χώρα εξ' αιτίας της αστάθειας που προσφέρει η πειρατεία, οι επενδύσεις θα στραφούν προς κάποια άλλη χώρα η οποία θα επωφεληθεί. Αυτό περιπλέκει τα πράγματα και δεν είναι αντικείμενο της συγκεκριμένης μελέτης.

I. Κόστος για το τοπικό εμπόριο

Η πειρατεία έχει ένα γενικότερο αντίκτυπο στις οικονομίες των χωρών της ανατολικής Αφρικής αλλά και στο διεθνές εμπόριο. Το εμπόριο στην περιοχή και η μεταφορά αγαθών επηρεάζεται σε τεράστιο βαθμό από την πειρατεία, κάτι που οδηγεί σε αύξηση της τιμής των προϊόντων. Αυτό γίνεται ακόμα εντονότερο λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Η πειρατεία, όπως έχουμε δει επηρεάζει σ ένα γενικότερο πλαίσιο το εμπόριο, όχι μόνο λόγω της πιθανότητας να καταληφθεί ένα πλοίο από πειρατές αλλά και γιατί οι περιοχές στις οποίες εμφανίζεται το φαινόμενο αυτό είναι τρομερά ασταθείς, αλλάζουν οι πορείες που ακολουθούν τα πλοία, αυξάνονται τα κόστη των ασφαλίσεων των πλοίων, χρησιμοποιούνται άλλα λιμάνια ανεφοδιασμού κλπ. Το συμβούλιο των πλοιοκτητών της Κένυα (Kenyan Shippers Council (KSC)) υπολογίζει ότι το κόστος των εισαγωγών αυξάνεται λόγω της πειρατείας κατά 23.8 εκ δολάρια το μήνα, ενώ οι εξαγωγές κατά 9.8 εκ. το μήνα. Τα κόστη λοιπόν αυτά, στην συνέχεια μεταφέρονται στους καταναλωτές της Κένυας. Προκύπτει ότι οι τιμές των εισαγόμενων προϊόντων στην Κένυα αυξάνονται κατά 10%. Επίσης σημαντικό είναι και το κόστος του γεγονότος ότι έχει μειωθεί κατά πολύ η δραστηριότητα του ψαρέματος στην περιοχή. Κάποια στοιχεία φαίνονται στον πίνακα:

Country	Effects on Trade
Yemen	In 2009, Prime Minister Al Mohammed Mujawar announced that the Yemeni fishing sector had lost \$150 million as a result of piracy and armed robbery against vessels. ⁶¹
Seychelles	Seychellois Minister for the Environment and Natural Resources, Joel Morgan, has stated that "Maritime attacks...[pose] a direct threat to our fishing and tourism industries, the two main pillars of our economy," reducing the Seychelles economy by around four percent of GDP every year. Impacts on fishery and other sectors are estimated to cost the Seychelles economy up to \$10.5 billion per year. ⁶²

Taiwan	According to a Taiwanese delegate at a fisheries meeting in November 2010, more than a third of Taiwan's fishing fleet has been scared off by the threat of piracy. One document stated that 66 of 141 vessels equipped to fish bigeye tuna "have ceased their operations due to the escalating situation." ⁶³
Nigeria	One 2008 study states that over 170 Nigerian fishing vessels were fearful of going to sea due to the piracy risk, threatening approximately 50,000 jobs. It estimates that Nigeria has lost around \$600 million in export earnings due to piracy threats to its fisheries. ⁶⁴

Πηγή: *The Economic Cost of Maritime Piracy*

One Earth Future Working Paper, December 2010, Anna Bowden, Kaija Hulburt, Eamon Aloyo, Charles Marts, Andrew Lee

Το ψάρεμα είναι πολύ σημαντικό για τα άτομα των περιοχών αυτών, παρ' ολ' αυτά είναι πολύ δύσκολο να υπολογιστεί το ακριβές κόστος που δημιουργεί η πειρατεία στην βιομηχανία του ψαρέματος. Αυτό έγκειται κυρίως στο γεγονός ότι η τιμή των ψαριών αυξάνεται καθώς η ποσότητα τους μειώνεται. Έτσι το γενικότερο μοντέλο της προσφοράς και της ζήτησης των ψαριών προσαρμόζεται στα νέα δεδομένα και η τιμή τους αυξάνεται, κάτι που πιθανότατα ευνοεί την βιομηχανία του ψαρέματος. Για τον λόγο λοιπόν αυτό, δεν θα υπολογίσω το κόστος για βιομηχανία του ψαρέματος σ' αυτή την έρευνα. Οι βιομηχανίες πετρελαίου επίσης επηρεάζονται σημαντικά από την πειρατεία. Για παράδειγμα η βιομηχανία πετρελαίου της Νιγηρίας έχει στοχοποιηθεί από τους πειρατές που στοχεύουν κυρίως στις πλατφόρμες πετρελαίου. Έρευνες δείχνουν ότι η παραγωγή πετρελαίου στην Νιγηρία έχει μειωθεί κατά 20% από το 2006, ως αποτέλεσμα των πειρατικών επιθέσεων. Επίσης έχει υπολογιστεί ότι 10% της ημερήσιας παραγωγής πετρελαίου της Νιγηρίας (περίπου 100.000 βαρέλια), αξίας 1.5 εκ δολαρίων, ληστεύεται κάθε μέρα από τους πειρατές. Τα τελευταία 50 χρόνια λοιπόν το κόστος φτάνει τα 300- 400 δις δολάρια.

II. Κόστος από τον πληθωρισμό των τιμών των τροφίμων

Περίπου το 40% των πειρατικών επιθέσεων έχουν γίνει σε bulk carriers και σε πλοία γενικού φορτίου. Μαζί και τα δύο αυτά είδη πλοίων μεταφέρουν την πλειονότητα του όγκου των τροφίμων (ρύζι, σιτάρι). Οι πειρατικές επιθέσεις έχουν μεγάλο αντίκτυπο στην τιμή των τροφίμων καθώς πολλές φορές υπάρχουν καθυστερήσεις στην παράδοση τους, ή ακόμα και απώλεια του φορτίου. Από την στιγμή που η πειρατεία ανθίζει σε κράτη αναπτυσσόμενα ή και τελείως διαλυμένα, τα αποτελέσματα της έχουν τεράστιο αντίκτυπο στην τιμή του φαγητού. Π.χ σε κάποιες χώρες, όπως η Σομαλία, όπου περίπου το μισό από το φαγητό που καταναλώνεται προέρχεται από εισαγωγές (μαζί με την ανθρωπιστική βοήθεια που προσφέρει το φαγητό), ο πληθωρισμός στην τιμή του φαγητού έχει τεράστιο οικονομικό και κοινωνικό αντίκτυπο. Ο Abdinasir Aw Kombe, ένας Σομαλός επιχειρηματίας που το σκάφος του

καταλήφθηκε από πειρατές, τονίζει ότι οι πειρατές έχουν αρχίσει να αυξάνουν τις επιθέσεις τους σε πλοία μεταφοράς τροφίμων, οι πλοιοκτήτες αρνούνται να μεταφέρουν τρόφιμα στην περιοχή, αυτό δημιουργεί μεγάλες απώλειες σε βασικά αγαθά, όπως ρύζι, αλεύρι, ζάχαρη. Τον Απρίλιο του 2010, ένας εισαγωγέας τροφίμων στην Σομαλία τονίζει ότι σε λιγότερο από ένα μήνα παρουσιάστηκε αύξηση στην τιμή ενός σάκου 50 κιλών ζάχαρης, από 30 σε 34 δολάρια, και του ρυζιού από 25 σε 28.68 δολάρια.

Αυτή η ταχύτατη αύξηση των τιμών στα τρόφιμα, στα κράτη αυτά, πολύ συχνά μπορεί να γίνει η αιτία διαφόρων εξεγέρσεων και διαμαχών. Τον Αύγουστο του 2010, οι αφρικανικές χώρες, όπως η Σομαλία και η Μοζαμβίκη έδειχναν μια τεράστια ανησυχία για την κοινωνική αστάθεια που προήλθε από την τεράστια αύξηση των τιμών, από τον Νοέμβριο του 2009. Ο οργανισμός γεωργίας και τροφίμων των Ηνωμένων Εθνών (FAO) τονίζει ότι οι τιμές του σιταριού και του αραβοσίτου έχουν ξεπεράσει κατά πολύ το μέγιστο του 2009 και τα το έτος 2010, και αν δεν αυξηθεί σύντομα η παραγωγή το 2011, τότε τ' αποτελέσματα είναι αμφίβολα για τα επόμενα 2 χρόνια. Οι διεθνείς εισαγωγές τροφίμων κατά το 2010 ξεπερνούν το ένα τρις δολάρια. Υπάρχουν κάποιες ζωτικές δυσκολίες στην προσπάθεια να βγει κάποιο συμπέρασμα στο κατά πόσο επηρεάζει η πειρατεία τις τιμές των τροφίμων, που το καθιστούν σχεδόν αδύνατο.

III. Κόστος από την μείωση ξένου εισοδήματος

Ένα άλλο πολύ σημαντικό κόστος για τις χώρες αυτές που βρίσκονται στις περιοχές υψηλού κινδύνου είναι η μείωση του ξένου εισοδήματος. Λόγω της μεγάλης αστάθειας που παρουσιάζουν οι περιοχές αυτές, οι ξένοι επενδυτές προτιμούν κάποιες εναλλακτικές περιοχές για να κάνουν επενδύσεις και να διαθέσουν κεφάλαια. Το αποτέλεσμα των ξένων επενδύσεων γίνεται αντιληπτό σε διάφορες μορφές. Ένα προφανές κόστος που θα πρέπει να υπολογιστεί είναι το εισόδημα που χάνει η Αίγυπτος από τον φόρο των πλοίων λόγω της διέλευσης τους από την διώρυγα του Σουέζ. Καθώς πολλά πλοία επιλέγουν να αποφύγουν την περιοχή και προτιμούν να κάνουν τον γύρο της Αφρικής, τόσο λιγοστεύει το κέρδος της Αιγύπτου. Ο φόρος για την διέλευση από το Σουέζ κυμαίνεται σε 200.000- 600.000 δολάρια ανά πλοίο, ανάλογα με το μήκος του. Χρησιμοποιώντας τα ίδια ποσοστά με προηγουμένως, ότι δηλαδή ένα 10% των πλοίων επιλέγουν το re- routing, υπολογίζουμε ότι η Αίγυπτος χάνει περίπου 642 εκ. Δολάρια τον χρόνο, σαν ένα έμμεσο κόστος της πειρατείας. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι το εισόδημα από την διώρυγα του Σουέζ αντιστοιχεί στο 3.2% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της Αιγύπτου για το έτος 2008 κάνοντας το την Τρίτη μεγαλύτερη πηγή ξένου εισοδήματος για την χώρα.

Ένας άλλος τρόπος με τον οποίο οι ξένες επενδύσεις μειώνονται είναι φυσικά η μείωση του τουρισμού. Π.χ σε ποια έκταση έχει μειωθεί ο τουρισμός στην Κένυα, τις Σεϋχέλλες, την Ταϊλάνδη, την Σιγκαπούρη, την Μαλαισία, την Γκάνα? Είναι ένα πολύπλοκο θέμα, σε μεγάλο ποσοστό διότι είναι δύσκολες οι εκτιμήσεις για θέματα όπως το κατά πόσο οι τουρίστες προτιμούν τις μεταφορές με αεροπλάνο παρά τις ωκεάνιες κρουαζιέρες κλπ. Πως γνωρίζουμε τ' αποτελέσματα της πειρατείας στον τουρισμό όταν το γενικότερο περιβάλλον της οικονομικής κρίσης επηρεάζει την αγορά παράλληλα. Φυσικά, δεν μπορούμε ν' αποκλείσουμε τον ρόλο της. Τα κρουαζιερόπλοια αποφεύγουν σε μεγάλο βαθμό την περιοχή της Μομπάσσα,

εκτιμάται ότι οι τουρίστες που επισκέπτονται την Μομπάσσα με κρουαζιερόπλοια έχουν μειωθεί κατά 95% μεταξύ Ιανουαρίου και Απριλίου του 2010. Στις Σεϋχέλλες επίσης έχει παρουσιαστεί κάμψη του τουρισμού κυρίως λόγω της μείωσης των δραστηριοτήτων ναύλωσης πλοίων. Τα διάφορα κόστη φαίνονται στον παρακάτω πίνακα:

Country	Indicated Loss Per Year
Egypt	\$642 million
Kenya	\$414 million
Yemen	\$150 million
Nigeria	\$42 million
Seychelles	\$6 million
Total Macro Costs	\$1.25 billion

Πηγή: *The Economic Cost of Maritime Piracy*

One Earth Future Working Paper, December 2010, Anna Bowden, Kaija Hulburt, Eamon Aloyo, Charles Marts, Andrew Lee

Συνοπλογίζοντας τα κόστη

Η παραπάνω έρευνα είναι κυρίως προσανατολισμένη στη Σομαλική πειρατεία επειδή είναι η περιοχή που σήμερα εμφανίζει τα υψηλότερα ποσοστά σε πειρατεία σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη περιοχή στον κόσμο και τ' αποτελέσματα θα είναι αρκετά αντιπροσωπευτικά.

Cost Factor	Value (Dollars)
Ransoms: excess costs	\$176 million ⁷⁶
Insurance Premiums	\$460 million to \$3.2 billion
Re-Routing Ships	\$2.4 to \$3 billion
Security Equipment	\$363 million to \$2.5 billion
Naval Forces	\$2 billion
Prosecutions	\$31 million
Piracy Deterrent Organizations	\$19.5 million
Cost to Regional Economies	\$1.25 billion
TOTAL ESTIMATED COST	\$7 to \$12 billion per year

Πηγή: *The Economic Cost of Maritime Piracy*

One Earth Future Working Paper, December 2010, Anna Bowden, Kaija Hulburt, Eamon Aloyo, Charles Marts, Andrew Lee.

Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι το συνολικό κόστος από την πειρατεία κυμαίνεται στα 7- 12 δις δολάρια τον χρόνο. Τα αποτελέσματα αυτής της έρευνας έχουν κυρίως σκοπό να αναδείξουν το φαινόμενο και να εισάγουν τον αναγνώστη στο θέμα δίνοντας μια γενική εικόνα και κάποια μεγέθη επί του θέματος χωρίς να είναι απόλυτοι αριθμοί.

Περεταίρω έρευνες και εκτιμήσεις (One Earth – Future Study, 'the economic cost of piracy, Anna Bowden) εξάγουν την πρόβλεψη ότι το κόστος της πειρατείας θα κυμανθεί στα 13-15 δις δολάρια το έτος 2015.

Εκτιμάται επίσης ότι ένας πειρατής σε ένα διάστημα πέντε ετών μπορεί να αποκομίσει το ποσό των 168.000-394.000 δολαρίων. Προβλέπεται, σύμφωνα με τα ως τώρα δεδομένα, μια αύξηση των πειρατών κατά 200- 400 άτομα το χρόνο.

Ας δούμε, όμως τώρα, και το όφελος που μπορεί να προσφέρει η δραστηριότητα αυτή και ποιες είναι οι κατηγορίες των ατόμων και ομάδων που επωφελούνται.

Τα κέρδη από την πειρατεία

Σύμφωνα με την προαναφερθείσα μελέτη (One Earth – Future Study, ‘the economic cost of piracy, Anna Bowden), αναφέρω τα εξής συμπεράσματα:

Το ακαθάριστο, κατά κεφαλήν, εγχώριο προϊόν στην Σομαλία ανέρχεται σε 500-600 δολάρια ετησίως. Σε μια μέση περίοδο εργασιακής απασχόλησης της τάξης των 29 ετών, ένας Σομαλός μπορεί να φτάσει να κερδίζει 14,500 δολάρια.

Υπολογίζεται ότι ο μέσος χρόνος που ένας πειρατής δραστηριοποιείται στο πεδίο της πειρατείας είναι περίπου 3-5 χρόνια.

Η μελέτη βασίζεται σε μια βάση 1,500 και 3,000 πειρατών, με την υπόθεση ότι κάθε χρόνο χάνονται περίπου 200 ζωές.

Η σημαντικότερη υπόθεση εδώ είναι ότι τα λύτρα που πληρώνονται κυμαίνονται από 3,5 έως 4,5 εκ. δολάρια (η υπόθεση αυτή είναι βασισμένη στα καταγεγραμμένα περιστατικά του 2010), με το 30% αυτών να λαμβάνονται από τους ίδιους τους πειρατές και το υπόλοιπο 70% να πηγαίνει στους μεσάζοντες ή τους συνεργάτες από την στεριά (χρηματοδότες, sponsors, κυβερνητικούς αξιωματούχους).

Οι πειρατές, φυσικά, έχουν ν’ αντιμετωπίσουν το κόστος του θανάτου, του τραυματισμού ή της φυλάκισης. Το κόστος αυτού του ρίσκου που παίρνουν τοποθετείται περίπου από 1,666 δολάρια έως 3,333 δολάρια.

Παρακάτω, παραθέτω δύο πίνακες με τρία διαφορετικά σενάρια βασισμένα σε έναν όγκο 1,500 πειρατών και 3,000 πειρατών, αντίστοιχα. Τα ποσοστά επιτυχίας των πειρατικών επιθέσεων λαμβάνονται από την έρευνα 22-40% και στηρίζονται στα δεδομένα του 2010. Το συμπέρασμα, λοιπόν, που εξάγεται είναι ότι ένας πειρατής (στην υπόθεση των 1,500 πειρατών) μπορεί να κερδίσει σ' ένα χρόνο, από 33,726 έως 78,840 δολάρια. Αυτό, καθ' όλη τη διάρκεια της δράσης του, μεταφράζεται σε 168,630 έως 394,200 δολάρια, δηλαδή 67 έως και 157 φορές περισσότερα χρήματα από το ακαθάριστο (κατά κεφαλήν) εγχώριο προϊόν. Αντίστοιχα, ισχυριζόμενοι ότι οι πειρατές δεν είναι μόνο 1,500, αλλά 3,000 καταλήγουμε σ' ένα ετήσιο εύρος 30,660 έως 39,420 δολάρια (153,300 έως 197,100 δολάρια σ' όλη την περίοδο δράσης), δηλαδή, 61 έως 79 φορές περισσότερα χρήματα από το κατά κεφαλήν ακαθάριστο εγχώριο προϊόν.

ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΥΣ 1,500 ΠΕΙΡΑΤΕΣ (ΣΕ ΔΟΛΑΡΙΑ)			
	ΧΑΜΗΛΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ	ΜΕΣΑΙΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ	ΥΨΗΛΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ
ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΕΙΡΑΤΩΝ	1500	1500	1500
ΛΥΤΡΑ	3500000	4000000	4500000
ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙΤΥΧΙΑΣ	22%	30%	40%
ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ 2010	219	219	219
Κατά κεφαλήν ΑΕΠ	500	500	500
Μεσα εσοδα/πειρατη/ετος	33726	52560	78840
ΕΣΟΔΑ/ΑΕΠ	67	105	157
ΕΣΟΔΑ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΔΡΑΣΗΣ	168630	262800	394200

Πηγή: *One Earth – Future Study, ‘the economic cost of piracy, Anna Bowden*

ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΥΣ 3,000 ΠΕΙΡΑΤΕΣ (ΣΕ ΔΟΛΑΡΙΑ)			
	ΧΑΜΗΛΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ	ΜΕΣΑΙΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ	ΥΨΗΛΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ
ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΕΙΡΑΤΩΝ	3000	3000	3000
ΛΥΤΡΑ	3500000	4000000	4500000
ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙΤΥΧΙΑΣ	22%	30%	40%
ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ 2010	219	219	219
Κατά κεφαλήν ΑΕΠ	500	500	500
Μεσα εσοδα/πειρατη/ετος	30660	35040	39420
ΕΣΟΔΑ/ΑΕΠ	61	70	79
ΕΣΟΔΑ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΔΡΑΣΗΣ	153300	175200	197100

Πηγή: *One Earth – Future Study, ‘the economic cost of piracy, Anna Bowden*

Κεφάλαιο Έβδομο

Η ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

Πειρατεία και Έλληνες πλοιοκτήτες

Η χώρα μας είναι ένα από τα ισχυρότερα και πιο σημαντικά ναυτικά κράτη του κόσμου και η εμπορική της ναυτιλία είναι ο δυναμικότερος κλάδος της εθνικής μας οικονομίας. Σύμφωνα με πρόσφατα στατιστικά στοιχεία (Lloyd's 31-12-2006 για πλοία άνω των 100 gt) η Ελλάδα καταλαμβάνει την έβδομη θέση στον κόσμο, με βάση τη χωρητικότητα του υπό Ελληνική σημαία στόλου ο οποίος αριθμεί 1455 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 32.048.052 gt. Επίσης, με βάση τους Lloyd's (Φεβρουάριος 2007, για πλοία άνω των 1000 gt), ο Ελληνόκτητος εμπορικός στόλος διατηρεί υπό τον έλεγχό του 3.699 πλοία χωρητικότητας 129.765.470 gt., μεταφορικής ικανότητας 218.229.552 dwt και κατατάσσεται ως η σημαντικότερη πλοιοκτητική κοινότητα του κόσμου η οποία ελέγχει το 14,0% της παγκόσμιας χωρητικότητας (gt) και το 16,5% της μεταφορικής ικανότητας (dwt) του παγκόσμιου στόλου. Η Ελληνική ποντοπόρος φορτηγός ναυτιλία δραστηριοποιείται στο διεθνές θαλάσσιο μεταφορικό δίκτυο με αποτέλεσμα να εξυπηρετεί σε ποσοστό άνω του 95% της χωρητικότητας του στόλου της τις μεταφορικές ανάγκες τρίτων χωρών (cross-trade) . Επίσης, στα πλοία αυτά απασχολείται μεγάλος αριθμός εργαζομένων ο οποίος σήμερα ξεπερνά τους 25.000 ναυτικούς.

Είναι λοιπόν, κατανοητό ότι το φαινόμενο της πειρατείας επηρεάζει σημαντικά τους Έλληνες πλοιοκτήτες, τους Έλληνες ναυτικούς αλλά και την ελληνική οικονομία γενικότερα αφού επηρεάζει τις εισαγωγές και τις εξαγωγές σε παγκόσμιο επίπεδο.

Συμμετοχή της Ελλάδας

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ ΝΗΣΩΝ ΚΑΙ ΑΛΙΕΙΑΣ

Στην εποχή της παγκοσμιοποίησης, του οικονομικού φαινομένου της απελευθέρωσης των αγορών διεθνώς και της δημιουργίας ενιαίων κανόνων στο εμπόριο και, ευρύτερα, στην οικονομική ζωή, μέσω το οποίου δημιουργείται μία σχετικά ομοιογενής παγκόσμια αγορά προϊόντων και υπηρεσιών, οι ποιοτικές υπηρεσίες θαλασσίων μεταφορών παίζουν καταλυτικό ρόλο. Η Ελλάδα έχει καθαρή και δυνατή φωνή στους διεθνείς οργανισμούς όπου καθορίζονται ήδη και θα καθορίζονται σε ολοένα αυξανόμενο βαθμό οι «κανόνες του παιχνιδιού». Για αυτόν ακριβώς το λόγο η χώρα μας στους Διεθνείς και Ευρωπαϊκούς Οργανισμούς, που ασχολούνται με θέματα Μεταφορών και Ναυτιλίας, υποστηρίζει και υιοθετεί τις θέσεις εκείνες που προωθούν την απελευθέρωση των αγορών, τον υγιή και ελεύθερο ανταγωνισμό, ενώ παράλληλα αντιτίθεται σε κάθε είδους προστατευτικές ή περιφερειακές πρακτικές. Η διεθνής ναυτιλία προάγεται όταν οι σημαντικές γι' αυτήν αποφάσεις λαμβάνονται και υιοθετούνται στους αρμόδιους Διεθνείς Οργανισμούς και εφαρμόζονται ομοιόμορφα από όλα τα Κράτη της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας. Οι προκλήσεις, τις οποίες αντιμετωπίζει η Ελληνική Ναυτιλία, τόσο μέσα στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσο και στο παγκόσμιο περιβάλλον των θαλασσίων μεταφορών, στο οποίο δραστηριοποιείται είναι μεγάλες, γεγονός που θα πρέπει να λαμβάνεται σοβαρά υπόψη κατά τον σχεδιασμό αλλά και την υλοποίηση κάθε μορφής ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) κατά την Διπλωματική Διάσκεψη του Δεκεμβρίου 2002 υιοθέτησε μία σειρά ευρέως φάσματος μέτρων για την ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών ως τροποποιήσεις της SOLAS και με τη θέσπιση του «Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων» (ISPS code). Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στο πλαίσιο αυτό παρουσίασε πρόταση Κανονισμού για την βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις.



Ο κύριος σκοπός της πρότασης του Κανονισμού είναι η υλοποίηση και εφαρμογή κοινοτικών μέτρων για την βελτίωση της ασφάλειας των πλοίων που δραστηριοποιούνται στο διεθνές εμπόριο και αυτών που εκτελούν εσωτερικούς πλόες καθώς και των λιμενικών εγκαταστάσεων από απειλές σκόπιμων και παράνομων ενεργειών. Ως αποτέλεσμα της προσπάθειας αυτής θα είναι η ενσωμάτωση στην κοινοτική νομοθεσία των μέτρων που υιοθετήθηκαν από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) κατά την Διπλωματική Διάσκεψη στις 12 Δεκεμβρίου του 2002 ως τροποποιήσεις της SOLAS και με τη θέσπιση του ISPS κώδικα.

Μέσα σε ένα ασταθές διεθνές τοπίο, του οποίου οι ανισοροπίες επιτείνονται από κανόνες συμπεριφοράς μιας συνεχώς επεκτεινόμενης παγκοσμιοποίησης, οι μελλοντικές στρατηγικές και επιλογές του ΥΕΝΑΝΠ θα καθορίζονται και θα υλοποιούνται με βάση ένα γνώμονα: Την εξυπηρέτηση των μακροχρόνιων συμφερόντων του εθνικού νηολογίου και των Ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών και ναυτικών, το άθροισμα των οποίων οδηγεί στην ενδυνάμωση της ελληνικής ναυτιλίας σε παγκόσμια δύναμη. Από την κείμενη νομοθεσία προβλέπεται η διενέργεια ελέγχων- επιθεωρήσεων προκειμένου να διατηρηθούν σε ισχύ τα πιστοποιητικά που φέρουν τα πλοία ανάλογα με τον τύπο τους και τις πλόες που εκτελούν.

Η τεράστια ανησυχία για το θέμα της πειρατείας έχει οδηγήσει το ελληνικό κράτος σε μια νέα προσπάθεια να αντιμετωπίσει την κλιμάκωση με το σύνολο των διατιθέμενων θεσμικών, νομικών και μέσων, συμμετέχοντας και επιχειρησιακά σε αντίστοιχες διεθνείς δράσεις. Ωστόσο, η ένταση της πειρατείας, ιδιαίτερα στη θαλάσσια περιοχή ανοικτά της Σομαλίας, σε συνδυασμό με την αποκόμιση των αναγκαίων συμπερασμάτων από τη μέχρι σήμερα αντιμετώπιση των πειρατικών επιθέσεων, καταδεικνύει την ανάγκη λήψης ειδικών μέτρων για την οφειλόμενη, εκ μέρους της Πολιτείας, προστασία ναυτικών και ελληνικών πλοίων. Ένα νέο νομοσχέδιο, λοιπόν έχει τεθεί υπό διαβούλευση έως τις 8 Ιανουαρίου του 2012 και αφορά στην « ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΠΟ ΕΝΟΠΛΟΥΣ ΦΡΟΥΡΟΥΣ ΣΕ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ».

Η ελληνική νομοθεσία αντιμετωπίζει το ζήτημα της πειρατείας και της ποινικής δίωξης των πειρατών. Ειδικότερα :

1. Στο ν.2321/1995 που κύρωσε τη Διεθνή Σύμβαση για το δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (UNCLOS, άρθρα 101 και 110 παρ.1-στην τελευταία διάταξη προβλέπεται το δικαίωμα πολεμικών ή αντίστοιχων πλοίων οποιασδήποτε χώρας για επιβίβαση σε εμπορικό πλοίο άλλου Κράτους, στο οποίο έχει εκδηλωθεί πειρατεία).
2. Στο άρθρο 215 του ν.δ. 187/1973 (Κώδικας δημοσίου Ναυτικού δικαίου), προβλέπεται η ποινική δίωξη κατά των πειρατών.
3. Στα άρθρα 7 και 8 του Ποινικού Κώδικα, ορίζεται η παγκόσμια δικαιοδοσία των Ελληνικών Ποινικών δικαστηρίων για τέλεση, μεταξύ άλλων και του εγκλήματος της πειρατείας.
4. Στο άρθρο 2 του ν. 3922/2011 (σύσταση Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής), ορίζεται ως αρμοδιότητα του Σώματος η αντιμετώπιση της πειρατείας στο χώρο ευθύνης του.

Όσον αφορά το θέμα της επιβίβασης ενόπλων τμημάτων στα υπό ελληνική σημαία εμπορικά πλοία για την παροχή προστασίας, δεν υπάρχει μέχρι σήμερα σχετική νομοθεσία. Επίσης, αναφορικά με την ύπαρξη όπλων στα πλοία και τη μεταφορά τους σε αυτά, εφαρμόζονται οι διατάξεις της εθνικής μας νομοθεσίας (ν. 2168/1993) και η κατ' εφαρμογή αυτής εκδοθείσα Υ.Α. 3312.1/01/94/20.07.1994, σύμφωνα με την οποία επιτρέπεται σε ελληνικά πλοία να φέρουν μέχρι τέσσερα (4) περιστροφά ή πιστόλια, για την προστασία του πληρώματος, τα οποία χρησιμοποιούνται κατόπιν αδειάς του πλοιάρχου, σε περιπτώσεις ανάγκης και για όσο διαρκεί αυτή. Η διεθνής κοινότητα δεν έχει θεσμοθετήσει ιδιαίτερο νομικό πλαίσιο για την κάλυψη των σύνθετων και περίπλοκων ποινικών και αστικών θεμάτων που σχετίζονται με την αντιμετώπιση της πειρατείας. Κατά συνέπεια, η δράση κατά της πειρατείας εδράζει νομικά στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS). Σε επίπεδο τρίτων Κρατών παρουσιάζεται μια εικόνα προσαρμογής στα νέα δεδομένα προς αντιμετώπιση της κλιμάκωσης των πειρατικών επιθέσεων στον Κόλπο του Άντεν. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με δημοσιεύματα, ένας σημαντικός αριθμός χωρών (Δανία, Νορβηγία, Φινλανδία, Σουηδία, Ιταλία, Ισπανία, Πορτογαλία, Κύπρος, Ηνωμένο Βασίλειο) έχει θεσπίσει ή δρομολογήσει τη θέσπιση νομοθεσίας για την αντιμετώπιση του φαινομένου και την επιβίβαση ενόπλων στα υπό σημαία τους πλοία.

Ο ΝΕΟΣ ΝΟΜΟΣ

▪ ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ

Το προτεινόμενο σχέδιο νόμου λαμβάνει υπόψη την κλιμακούμενη αύξηση, σε ένταση και αριθμό, των πειρατικών επιθέσεων κυρίως στη θαλάσσια περιοχή του Κόλπου του Άντεν ενώ δεν παραβλέπεται η ανάγκη αποφυγής τυχόν διαρροών από το εθνικό νηολόγιο εξαιτίας υστέρησης της ελληνικής νομοθεσίας έναντι της αντίστοιχης νομοθεσίας ή των εφαρμοζόμενων πρακτικών εκ μέρους άλλων ναυτιλιακών κρατών, όσον αφορά την προστασία απέναντι στην πειρατεία. Ειδικότερα, με το παρόν σχέδιο νόμου ρυθμίζεται η παροχή υπηρεσιών ασφάλειας από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς σε εμπορικά πλοία υπό ελληνική σημαία. Με τον τρόπο αυτό διαμορφώνονται κανόνες δικαίου και συγκεκριμένο θεσμικό πλαίσιο που καλύπτει θέματα συναφή με τις προϋποθέσεις, τους όρους και τη διαδικασία επιβίβασης και δράσης ενόπλων ιδιωτών σε υπό ελληνική σημαία εμπορικά πλοία προς άμυνα για την προστασία των επιβαινόντων, του πλοίου και του φορτίου αυτού από επιθέσεις που συνιστούν πειρατεία. Παράλληλα με το παρόν σχέδιο νόμου, όπως είναι αντίστοιχα αναγκαίο, ρυθμίζονται και οι προϋποθέσεις και υποχρεώσεις σύμφωνα με τις οποίες είναι δυνατή η παραμονή ή ο διάπλους εμπορικών πλοίων υπό σημαία τρίτων κρατών, που έχουν λάβει ανάλογα μέτρα και επιτρέπουν την επιβίβαση σε αυτά ενόπλων φρουρών, από την ελληνική επικράτεια. Σαφώς, η ναυτιλία αποτελεί θύμα των απαραδέκτων σύγχρονων φαινομένων πειρατείας που, όπως προαναφέρθηκε, ήδη λαμβάνουν ανησυχητικές διαστάσεις ως προς την ένταση και τις χρησιμοποιούμενες μεθόδους, χωρίς ταυτόχρονα να μπορεί να αποτελέσει το μέσον για την αναγκαία πλήρη και οριστική εξάλειψή τους. Κατ' αναλογία, το παρόν σχέδιο νόμου δεν αποτελεί την απάντηση της Ελλάδας στα φαινόμενα αυτά αλλά, αντανακλά την

καταστατική υποχρέωση της Ελληνικής Πολιτείας για προστασία πρωτίστως των πληρωμάτων των ελληνικών εμπορικών πλοίων κατά τον διάπλου από θαλάσσιες περιοχές υψηλού πειρατικού κινδύνου. Ταυτόχρονα, η Χώρα μας θα συνεχίσει να υποστηρίζει μέσα στο πλαίσιο της συγκροτημένης διεθνούς κοινότητας τη λήψη αποφασιστικών μέτρων για ασφαλείς θάλασσες.

▪ ΕΙΔΙΚΟ ΜΕΡΟΣ- ΚΑΤ' ΑΡΘΡΟΝ ΑΝΑΛΥΣΗ

Στο άρθρο 1 κατ' αρχήν προσδιορίζεται ο σκοπός του νόμου, που είναι η παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς προς άμυνα για την προστασία των επιβαινόντων εμπορικού πλοίου, του ιδίου του πλοίου και του φορτίου αυτού από επιθέσεις που συνιστούν πειρατεία. Για τον ορισμό της έννοιας πειρατεία ισχύουν οι αντίστοιχες διατάξεις της νομοθεσίας και ειδικότερα τα άρθρα 101, 102 και 103 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (ν. 2321/1995 «Κύρωση της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τα δίκαιο της Θάλασσας και της Συμφωνίας που αφορά την εφαρμογή του μέρους XI της Σύμβασης», Α' 136) και το άρθρο 215 του ν.δ. 187/73 περί Κώδικα δημοσίου Ναυτικού δικαίου (Α' 261). Η παροχή των υπηρεσιών αυτών συνδέεται με την έκδοση άδειας από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, αφού σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία (ν. 3922/2011) η αντιμετώπιση περιστατικών πειρατείας εντάσσεται στην αποστολή του Σώματος αυτού. Τέλος, στο ίδιο άρθρο σαφώς και εμπράκτως αναγνωρίζεται η σημασία και η σπουδαιότητα εφαρμογής των συνιστώμενων Πρακτικών Βέλτιστης διαχείρισης, χωρίς να ανατρέπεται η μη υποχρεωτική φύση του περιεχομένου αυτών. Με το άρθρο 2 καθορίζονται τα περί έκδοσης, χρόνου ισχύος, ανανέωσης, ανάκλησης, αναστολής της άδειας που αφορά στην παροχή των υπηρεσιών που ρυθμίζει ο νόμος. Προβλέπεται η καταβολή τέλους υπέρ του ειδικού φορέα της Ελληνικής Υπηρεσίας διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων, για την υποστήριξη του έργου του φορέα αυτού που σχετίζεται άμεσα με την εξασφάλιση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και με τον τρόπο αυτό, ουσιαστικά το κόστος του τέλους λειτουργεί συνολικά προς όφελος της εμπορικής ναυτιλίας και όλων των εμπλεκόμενων με τη δραστηριοποίησή της και ιδιαιτέρως των πλοιοκτητών και των ναυτικών. Η έκδοση της άδειας συνδέεται πέραν από την αίτηση του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου και με ανάλυση του εκτιμώμενου κινδύνου, που διαμορφώνεται αφού ληφθούν υπόψη οι απόψεις του πλοίαρχου του πλοίου, προκειμένου να σταθμίζονται παράγοντες όπως κατασκευαστικά στοιχεία του πλοίου, κατηγορία του μεταφερόμενου φορτίου σε σχέση με την πιθανότητα χρήσης πυροβόλων όπλων κτλ. Η πρόβλεψη για έκδοση της άδειας και στην αγγλική γλώσσα συνδέεται με την ομοίως προβλεπόμενη ανάγκη επίδειξής της και σε αλλοδαπές αρχές. Η παροχή της δυνατότητας ανάκλησης ή αναστολής της ισχύος άδειας που έχει εκδοθεί με Απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη και Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας (παρ. 4), αντανακλά τη δυναμική του φαινομένου της πειρατείας και τη σκοπιμότητα έγκαιρης και αποτελεσματικής προσαρμογής προς συναφείς εξελίξεις. Καθορίζονται γενικές προϋποθέσεις που αφορούν τους ένοπλους ιδιώτες φρουρούς προς εξασφάλιση του αποδεκτού επιπέδου για την παροχή των υπόψη ιδιαίτερων και σημαντικών, εξ' απόψεως ανταπόκρισης σε νομικές υποχρεώσεις, υπηρεσιών στον εξειδικευμένο χώρο που αποτελεί το εμπορικό πλοίο. Η πρόβλεψη για σύναψη σύμβασης μεταξύ πλοιοκτήτη ή διαχειριστή πλοίου με εταιρεία η οποία είναι

εγκαταστημένη και λειτουργεί νομίμως σε κράτος και διαθέτει αναγνωρισμένη πιστοποίηση ποιότητας (ISO) για την παροχή των υπηρεσιών αυτών παραπέμπει στην ανάληψη εκ μέρους του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου του κόστους παροχής των υπηρεσιών αυτών και παρέχει τη δυνατότητα όπως, μέσω της σύμβασης αυτής, καθορισθούν θέματα αστικής ευθύνης ενώ ταυτόχρονα εξασφαλίζει υψηλά πρότυπα υπηρεσιών και διαδικασιών. Παράλληλα και προς εξασφάλιση εθνικού ενδιαφέροντος συμφερόντων, εφόσον απαιτηθεί, προβλέπεται η δυνατότητα με κοινή Απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη, Εξωτερικών και Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, να αποκλείεται η έκδοση άδειας για εταιρείες που είναι εγκαταστημένες και λειτουργούν σε συγκεκριμένα κράτη, που θα ορίζονται στην Απόφαση αυτή. Ομοίως και για τους ίδιους λόγους που αφορούν τη δυναμική του θέματος, αναγκαίες τεχνικές λεπτομέρειες που αφορούν την παροχή των υπηρεσιών που ρυθμίζει ο νόμος και την έκδοση της άδειας προβλέπεται να ρυθμίζονται με την Απόφαση της παραγράφου 6, στην οποία αναφέρονται, όχι εξαντλητικά, σημεία και στοιχεία που θα αφορά η Απόφαση αυτή. Διευκρινίζεται ότι ο αριθμός των ιδιωτών ενόπλων φρουρών σε κάθε πλοίο θα προσδιορίζεται στη βάση της ανάλυσης του εκτιμώμενου κινδύνου σε συνδυασμό με τα χαρακτηριστικά και τις δυνατότητες του πλοίου σε χώρους ενδιαίτησης και, κυρίως, διαθεσιμότητας σωστικών μέσων. Η πρόβλεψη να λαμβάνονται υπόψη οι εκάστοτε ισχύουσες σχετικές οδηγίες και εκθέσεις του διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού κατά την έκδοση της Απόφασης αυτής, αντανακλά εμπράκτως, πλέον της δυναμικής του θέματος και το σεβασμό στα διεθνή δρώμενα σε σχέση με το φαινόμενο της πειρατείας. Η παροχή της εξουσιοδότησης για την έκδοση των Αποφάσεων των παραγράφων 7 και 8 σχετίζεται με την ανάγκη ρύθμισης τεχνικών λεπτομερειών ασφάλειας καθώς και όρων και διαδικασιών για την άσκηση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών ασφάλειας από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς επί εμπορικών πλοίων, με έμφαση στη δυνατότητα άσκησης της δραστηριότητας αυτής από εταιρείες που λειτουργούν στην Ελλάδα. Με το άρθρο 3 ορίζεται ότι οι ένοπλοι ιδιώτες φρουροί δεν αποτελούν μέλη του πληρώματος του πλοίου, δηλαδή δεν έχουν σε αυτούς τους εργαζόμενους εφαρμογή οι διατάξεις περί ναυτικής εργασίας που διέπουν τους ναυτικούς - πληρώματα των πλοίων. Επίσης και χωρίς να παραβλέπεται ότι σκοπός του νόμου είναι η προστασία πρωτίστως των πληρωμάτων των ελληνικών εμπορικών πλοίων, με το άρθρο 3 παρέχεται δικαίωμα παλιννόστησης με δαπάνες του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου σε όσους ναυτικούς του πλοίου η διαμορφούμενη κατάσταση εμπνεύσει ανησυχίες. Συναφώς καθορίζεται και διαδικασία ενημέρωσης των ναυτικών αυτών προς άσκηση του δικαιώματός τους. Είναι αυτονόητο ότι οι υπό σύναψη σύμβασης ναυτολόγησης στο πλοίο ναυτικοί, θα ενημερώνονται περί της έκδοσης άδειας για παροχή υπηρεσιών και επιβίβασης στο πλοίο ενόπλων ιδιωτών φρουρών, πριν τη συνομολόγηση της σύμβασης και την αποστολή τους προς εργασία στο πλοίο. Το άρθρο 4 καθορίζει σαφές και συγκεκριμένο πλαίσιο για την παροχή των ουσιαστών υπηρεσιών εκ μέρους των ιδιωτών ενόπλων φρουρών επί του πλοίου, με αναγνώριση στις εξουσίες του πλοίαρχου ως διοικητού του πλοίου, σύμφωνα με την αντίστοιχη εσωτερική νομοθεσία. Το σύνολο των οριζόμενων στο άρθρο αυτό και ιδιαιτέρως η σύνδεση της παροχής των υπηρεσιών αυτών με κίνδυνο που απειλείται για τους επιβαίνοντες, το πλοίο ή το φορτίο, εφόσον αυτός είναι άμεσα επικείμενος και δεν μπορεί αλλιώς να αποτραπεί, σύμφωνα με διαδικασία που καθορίζεται στο Σχέδιο Ασφαλείας του

πλοίου, καταδεικνύει την αναγκαία οργάνωση και επισημαίνει το σκοπό του νόμου για προστασία και άμυνα. Ιδιαίτερα η πρόβλεψη για απαγόρευση της χρήσης των όπλων και των πυρομαχικών αν δοθεί εντολή από το Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής ή από άλλη ελληνική στρατιωτική αρχή ή αλλοδαπή στρατιωτική αρχή που δρα για την καταπολέμηση της πειρατείας ή αν ο πλοίαρχος δώσει προς τούτο εντολή, αντανακλά όπως και προηγούμενες ρυθμίσεις, τη δυναμική του θέματος χωρίς να εξαρτά την παροχή των προβλεπόμενων από το νόμο υπηρεσιών από την προηγούμενη ύπαρξη τέτοιων εντολών, πλην βέβαια της εντολής του πλοίαρχου. Επισημαίνεται ότι η προβλεπόμενη από το άρθρο αυτό εντολή του πλοίαρχου αποτελεί αναγκαίο μεν στοιχείο και δεν μπορεί να εκληφθεί ως δικαιολογία σε περίπτωση δράσης των ιδιωτών ενόπλων φρουρών κατά παράβαση του ισχύοντος σχετικού νομικού πλαισίου ακόμα και όταν υφίσταται η εντολή αυτή. Τα άρθρα 5 και 6 ρυθμίζουν υποχρεώσεις πλοίαρχου ελληνικού πλοίου και πλοίου υπό ξένη σημαία εντός της ελληνικής επικράτειας, στα οποία επιβαίνουν ένοπλοι ιδιώτες φρουροί προς παροχή των υπηρεσιών που ρυθμίζει ο νόμος, ενώ ανάλογες και οι αναγκαίες είναι οι ρυθμίσεις του άρθρου 7 για λόγους που σχετίζονται με την έννοια της αβλαβούς διέλευσης πλοίων, την τάξη και την εθνική ασφάλεια. Το άρθρο 8 εισάγει τις αναγκαίες ποινικές κυρώσεις σε περίπτωση παράβασης από υπόχρεους των επί μέρους διατάξεων του νόμου, επιφυλασσομένης βέβαια της επιβολής αυστηρότερων κυρώσεων σε περίπτωση παράβασης άλλων ουσιαστικών διατάξεων του ποινικού δικαίου, που σχετίζονται με τη χρήση όπλων και τα αποτελέσματα αυτής. Δεδομένου ότι πλοιοκτήτης, διαχειριστής πλοίου όπως και εταιρεία παροχής υπηρεσιών που προβλέπονται στο νόμο μπορεί να είναι νομικά πρόσωπα, το υποκείμενο για την επιβολή των ποινικών κυρώσεων φυσικό ή φυσικά πρόσωπα, θα ορίζονται στο πλαίσιο έκδοσης της Απόφασης της παραγράφου 6 του άρθρου 2. Το άρθρο 9 σκοπεύει στη διευκρίνιση της εξειδίκευσης των διατάξεων του υπόψη νόμου σε σχέση με τις ισχύουσες διατάξεις για τη ρύθμιση θεμάτων που αφορούν όπλα, πυρομαχικά, εκρηκτικές ύλες, εκρηκτικούς μηχανισμούς, ιδιωτικές επιχειρήσεις παροχής ασφάλειας και γραφεία ιδιωτικών ερευνών.

ΓΕΝΙΚΟ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ (ΓΕΝ)

Όπως έχουμε δει και προηγουμένως υπάρχει μια γενική υποχρέωση για όλα τα κράτη παγκοσμίως που συνοψίζεται στο εξής:

Άρθρο 100 UNCLOS 1982:

Όλα τα Κράτη πρέπει να συνεργάζονται στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό, για την καταστολή της πειρατείας στην Ανοικτή Θάλασσα ή σε οποιοδήποτε άλλο μέρος που βρίσκεται έξω από τη δικαιοδοσία ενός Κράτους.

Τα δικαιώματα ενός κράτους που καταστέλλει πράξεις πειρατείας είναι:

Άρθρα 105 & 106 UNCLOS 1982

- Κατάσχεση πειρατικού πλοίου.
- Σύλληψη πειρατών.
- Κατάσχεση των περιουσιακών στοιχείων πειρατών επί του πλοίου.
- Ποινικό & Αστικό μέρος
- Λήψη μέτρων με καλή πίστη
- Υποχρέωση καταβολής αποζημιώσεως

Διατάξεις πολεμικού ναυτικού:

Άρθρο 0825

«Διατάξεων του Πολεμικού Ναυτικού»
(Προεδρικό Διάταγμα 210 ΦΕΚ 89 Α΄/28 Μαΐου 1993)

«Στην Ανοικτή Θάλασσα, κατόπιν των εντολών του Υπουργού Εθνικής Αμύνης, (ο Κυβερνήτης Πολεμικού Πλοίου) δύναται να ενεργήσει σε περίπτωση αιτήσεως βοήθειας επί βεβαιωμένης πειρατικής ενεργείας, στρεφόμενης εναντίον Ελληνικού πλοίου, σύμφωνα με τα άρθρα 15 και 17 – 22 της Συμβάσεως της Γενεύης περί «ανοικτών θαλασσών» ή τα αντίστοιχα άρθρα της εκάστοτε ισχυούσης Συμβάσεως για το δίκαιο της Θαλάσσης. Παρομοίως ενεργεί κατόπιν αποφάσεως του Υπουργού Εθνικής Αμύνης, σε περίπτωση εκδηλώσεως πειρατικής ενεργείας κατά ξένου εμπορικού πλοίου».

Η Ελλάδα συμμετέχει και στο πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής ένωσης EU NAVFOR ATALANTA που είδαμε παραπάνω. Η επιχείρηση μάλιστα έχει ορίζοντα τουλάχιστον μέχρι το Δεκέμβριο του 2011 με την Ελλάδα να μετέχει διαδοχικά με τις Φρεγάτες «ΨΑΡΑ», «ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ ΦΩΚΑΣ», «ΑΔΡΙΑΣ», «ΣΑΛΑΜΙΣ», «ΕΛΛΗ», ενώ από το Δεκέμβριο του 2008 έως τον Απρίλιο του 2009 η Ελλάδα άσκησε την Τακτική Διοίκηση της επιχείρησης και παρέδωσε τη διοίκηση στην Ισπανία. Η τεράστια σημασία της συμμετοχής της ελληνικής φρεγάτας κατά το διάστημα συμμετοχής της χώρας μας στην «Ocean Shield» και ο ουσιαστικός ρόλος που διαδραμάτισε η Φ/Γ «Λήμνος» στη μείωση των πειρατικών επιθέσεων είναι ένα γεγονός που αναγνωρίστηκε από τη συμμαχία και φαίνεται από την ανακοίνωση Τύπου η οποία εκδόθηκε από τον επιχειρησιακό διοικητή και ανέφερε: «Η ελληνική φρεγάτα “ΛΗΜΝΟΣ”, η οποία συμμετέχει στην επιχείρηση του NATO εναντίον της πειρατείας με την ονομασία “OCEAN SHIELD” επιτυχώς αναχαίτισε και εξάρθρωσε συμμορία πειρατών, στον Ινδικό Ωκεανό στις 07 Απρ. 2010. Το NATOϊκό πλοίο περιπολούσε βόρεια των Σεϋχέλλων, όταν ένα φαλαινοθηρικό (whaler) που ρυμουλκούσε δύο λέμβους (skiff) εντοπίστηκαν από σουηδικό περιπολικό αεροσκάφος. Καθώς η Φ/Γ “Λήμνος” προσέγγισε τα σκάφη, απογειώθηκε το Ε/Π (σ.σ.: ελικόπτερο) της φρεγάτας και παρατήρησε τους πειρατές να πετούν στη θάλασσα όπλα, σκάλες και άλλο εξοπλισμό για πειρατεία. Με την άφιξη, η ομάδα ΟΥΚ της φρεγάτας γρήγορα

έθεσε υπό έλεγχο τους 10 πειρατές. Μια λεπτομερής έρευνα πραγματοποιήθηκε για να εξασφαλισθεί ότι οι πειρατές δεν αποτελούν πλέον απειλή για τα εμπορικά πλοία της περιοχής. Το ΝΑΤΟ είναι αποφασισμένο να αποτρέψει και να εξαρθρώσει την πειρατεία και η φρεγάτα “ΛΗΜΝΟΣ” είναι έτοιμη να αποδείξει αυτό, οπουδήποτε και οποτεδήποτε αυτό απαιτηθεί».



Pirates off the coast of Hobyo, Somalia. Photograph: Veronique De Viguerie/Getty Images

Ιδιωτική πρωτοβουλία

Από τον κόλπο του Αντεν περνούν ετησίως περίπου 25.000 πλοία από τα οποία περίπου τα 7000 έως 8000 είναι ελληνικά. Εντός του 2011 έχουν γίνει περισσότερες από 200 επιθέσεις πειρατών κι έχουν καταληφθεί 22 πλοία, που έχουν κρατήσει ομήρους περισσότερους από 400 ναύτες. Παρουσιάζεται αύξηση μεγαλύτερη του 30% σε σχέση με πέρυσι. Τουλάχιστον 2000 πειρατές караδοκούν στα στενά του Αντεν και η οργάνωσή τους ολοένα βελτιώνεται. Εκατοντάδες ναυτικοί τους τελευταίους μήνες έχουν βασανισθεί φρικτά από τους πειρατές προκειμένου να πιεστούν οι πλοιοκτήτες να καταβληθούν τα λύτρα που κυμαίνονται από 3 έως 13 εκατ. Δολάρια .Για τον λόγο αυτό, τουλάχιστον πέντε ελληνικές εταιρείες «ναυτιλιακής ασφάλειας» αναλαμβάνουν την προστασία ελληνικών ή ξένων πλοίων από τους πειρατές του Ινδικού Ωκεανού. Με αντίτιμο που κυμαίνεται από 25.000 έως 80.000 δολάρια, διαθέτουν δεκάδες εφέδρους ή εν αποστρατεία άνδρες των ΟΥΚ, καταδρομείς και άλλους με προϋπηρεσία στις Ειδικές Δυνάμεις του στρατού προκειμένου να αποτρέπουν τις ολοένα και περισσότερες επιθέσεις των πειρατών, κυρίως στον κόλπο του Αντεν. Εκτός από ενόπλους, προσφέρουν τεχνογνωσία και εξοπλισμό ώστε να μετατραπούν τα εμπορικά πλοία σε απόρθητα φρούρια χρησιμοποιώντας τις προαναφερθείσες τεχνικές προστασίας. Οι κομάντο διαμένουν συνήθως στην Μομπάσα, στο Νταρ ελ Σαλάμ κι άλλα λιμάνια της Αφρικής και επιβιβάζονται στο πλοίο για όσο διάστημα αυτό παραπλέει την επικίνδυνη ζώνη. Στο διάστημα αυτό αναλαμβάνουν την εκπαίδευση του πληρώματος ενώ παράλληλα βρίσκονται σε ετοιμότητα για την πιθανή επίθεση των πειρατών. Σύμφωνα με στοιχεία των ελληνικών εταιρειών ναυτιλιακής ασφάλειας σε κανένα από τα πλοία που είχαν ένοπλους φρουρούς δεν σημειώθηκε πειρατεία. Ωστόσο στα ελληνικά πλοία απαγορεύεται -επισήμως- επιβίβαση ενόπλων φρουρών.

Κεφάλαιο Όγδοο

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Αποτελεσματικότερες προτάσεις αντιμετώπισης

Εδώ θα ήθελα να τονίσω ότι ο λόγος που έχω εστιάσει την έρευνα μου στην Σομαλία αντικατοπτρίζεται στα παρακάτω:

- 23,000 εμπορικά πλοία διασχίζουν τον κόλπο του Άντεν ετησίως.
- Είναι η δεύτερη, σε κίνηση πλοίων, διαδρομή στον κόσμο.
- Περίπου ένα τρις δολάρια σε εμπορεύματα μεταφέρθηκαν από και προς την Ευρώπη μέσω του Άντεν.

Με βάση τα δεδομένα που έχω συλλέξει από την έρευνα μου πάνω στο φαινόμενο της σύγχρονης πειρατείας καθώς και μέσα από την παρατήρηση των τάσεων που παρουσιάζονται σήμερα, πάνω στα μέτρα αντιμετώπισης και προστασίας από την πειρατεία έχω καταλήξει στα εξής συμπεράσματα:

- Ένα εμπορικό πλοίο έχει, σε πρώτο επίπεδο, δύο επιλογές προκειμένου να αντιμετωπίσει το πρόβλημα της πειρατείας στην περιοχή του κόλπου του Άντεν

Μπορεί, λοιπόν είτε ν' αποφύγει την διέλευση από την περιοχή (rerouting) και να κάνει τον περίπλοο της Αφρικής, μέσω του Cape of good Hope, είτε να πάρει το ρίσκο και να διασχίσει τον κόλπο του Άντεν, ενισχύοντας όμως σημαντικά την οχύρωση και την γενικότερη ασφάλεια του πλοίου. Μπορούμε να συνοψίσουμε στο γεγονός ότι η λύση του rerouting είναι μια ασφαλής και ικανοποιητική λύση για πλοία τα οποία μεταφέρουν χαμηλού κόστους εμπορεύματα παρά για πλοία με εμπορεύματα μεγάλης αξίας, διότι για τα τελευταία, η λύση αυτή δεν συμφέρει καθόλου οικονομικά, αλλά και από άποψη χρονικής καθυστέρησης.

Για να γίνει πιο κατανοητό αναφέρω ένα παράδειγμα. Η αλλαγή στην πορεία ενός tanker, από την Σαουδική Αραβία, μέσω του ακρωτηρίου της καλής ελπίδας, προσθέτει περίπου 2,700 μίλια στο ταξίδι. Αυτή η διαφορά της απόστασης θ' αυξήσει το ετήσιο κόστος λειτουργίας του πλοίου, μέσω της μείωσης της μεταφορικής του ικανότητας κατά 5 με 6 ταξίδια, κάτι που μεταφράζεται περίπου σε μια μείωση 25%. Το επιπλέον κόστος για τα καύσιμα ανέρχεται περίπου σε 3,5 εκ. δολάρια ετησίως. Το κόστος γίνεται ακόμα πιο έντονο σε διαδρομές liner, καθώς θα είναι απαραίτητη και η συνεισφορά ενός ακόμα πλοίου προκειμένου να ισοσταθμίσει την απαίτηση σε χωρητικότητα (αυτό γίνεται κατανοητό αν λάβουμε υπ' όψιν ότι θα χάνονται τουλάχιστον 5,7 ημέρες για κάθε πλοίο).

Το κόστος για κάθε πλοίο που διέρχεται από τον κόλπο του Άντεν υπολογίζεται περίπου σε 20,000 δολάρια για κάθε διέλευση, εξαιρουμένων τραυματισμών και πιθανής απόδοσης λύτρων.

Σ' ένα συγκεντρωτικό πίνακα έχουμε τα εξής δεδομένα για μεγάλα πλοία:

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	ΜΕΣΩ ΣΟΥΕΖ	ΜΕΣΩ GOOD HOPE
war risk insurance	20000	όχι
suez canal toll	200000	όχι
crew cost	2*βασικό	βασικό
5,000 TEU charter hire per day	0	40000
5,000TEU fuel per day	0	125000
300,000 VLCC charter hire per day	0	48000
300,000 VLCC fuel per day	0	47500
licensed security guard for voyage	60000	0
sonic deterrent equipment per trip	20000-30000	0

Τα παραπάνω ποσά είναι σε δολάρια

Πηγή: *msnbc.com*

Στην περίπτωση που απορριφθεί η λύση του rerouting τίθεται ένα δεύτερο ζήτημα: Τι μέτρα προστασίας πρέπει να ληφθούν;

Πριν αναφερθώ στα πρακτικά μέτρα ασφάλειας τονίζω ότι κάθε πλοίο που κινείται διαμέσου του κόλπου του Άντεν να κινείται στον IRTC- International Recommended Transit Corridor που προτείνεται για όλα τα εμπορικά πλοία και να προστατεύεται μέσω της διαδικασίας group protection και τις ομάδες Gulf of Aden Group Transits (GOA GT) που περιγράψαμε σε προηγούμενο κεφάλαιο.

ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Σ' ένα πρώτο επίπεδο θα πρέπει να τονίσουμε ότι η ασφάλιση του πλοίου είναι απαραίτητη. Είναι η πρώτη δικλείδα ασφαλείας που θα πρέπει να έχει ένα πλοίο που πρόκειται να διασχίσει το Άντεν. Δυο είναι τα είδη της ασφάλισης που απαιτούνται στην περίπτωση αυτή, όπως είδαμε και προηγουμένως: η kidnap & ransom και η war risk insurance.

Ανακεφαλαιώνουμε ότι η war risk είναι ένας τύπος ασφάλισης που καλύπτει τις ζημιές που παρουσιάζονται λόγω κάποιου πολεμικού επεισοδίου, συμπεριλαμβανομένης της εισβολής, εξέγερσης, ανταρσίας και πειρατείας. Αποτελείται από δύο κυρίως μέρη: α) War Risk Liability, που καλύπτει τους ανθρώπους και τ' αντικείμενα μέσα στο πλοίο και αφορά κυρίως αποζημιώσεις και β) War Risk Hull, που καλύπτει κυρίως το σκάφος και βασίζεται στην πραγματική αξία του. Τα ασφάλιστρα υπολογίζονται ανάλογα με την αξία του πλοίου αλλά και

με τις διαδρομές που ακολουθεί το κάθε πλοίο, καθώς για τις περιοχές υψηλού κινδύνου τα ασφάλιστρα θα είναι αυξημένα (ADDITIONAL PREMIUM-περίπου της τάξης των 20.000). Η Kidnap & Ransom καλύπτει τα λύτρα που ζητούνται για το πλήρωμα αλλά όχι για το πλοίο ή το φορτίο. Ουσιαστικά καλύπτεται κίνδυνος απαγωγής, παράνομης κράτησης, εκβιασμού. Έχει αποζημιωτική πολιτική- επιστρέφουν ουσιαστικά ότι χάνει ο ασφαλιζόμενος. Ο ασφαλιζόμενος πρώτα θα πρέπει να πληρώσει τα λύτρα και μετά να ζητήσει την αποζημίωση από την ασφάλεια του. Καλύπτουν κυρίως το κόστος για τα λύτρα και κάποια πρόσθετα κόστη, όπως ιατρική κάλυψη ή πιθανή απώλεια των λύτρων κατά την μεταφορά. Επίσης καλύπτει και άλλες περιπτώσεις, όπως τραυματισμούς ή ακόμα και θάνατο κάποιου μέλους του πληρώματος. Μια επιπλέον μορφή ασφάλισης είναι η LOSS OF HIRE η οποία καλύπτει τον πλοιοκτήτη σε περίπτωση που το κατεϊλημμένο, από πειρατές πλοίο βρίσκεται ακινητοποιημένο για μεγάλο διάστημα στο πέλαγος, κατά συνέπεια χάνει πλευσίμες ημέρες (κάτι που δημιουργεί μεγάλη ζημιά).

CITADELS

Στο πέμπτο κεφάλαιο – πρόσθετα μέτρα, έχω κάνει ήδη μια αναφορά όσον αφορά στην χρήση των citadels, την οποία είναι βασικό να θυμόμαστε ότι την χαρακτηρίσαμε συμπληρωματική, αλλά ουσιαστική. Ο χώρος αυτός που γίνεται καταφύγιο για το πλήρωμα, σε περίπτωση που αυτό απειληθεί από πειρατές, μπορεί ν' αποβεί σωτήριος ή τουλάχιστον να καταπαύσει την μεγάλη έξαρση βίαιων επεισοδίων. Φυσικά οποιαδήποτε απόφαση για την χρήση ή όχι των citadels θα πρέπει να βασίζεται σ' ένα συγκεκριμένο risk assessment για το κάθε πλοίο ξεχωριστά και το σημαντικότερο είναι ότι ο καπετάνιος του πλοίου καθώς και όλο το πλήρωμα θα πρέπει να είναι πλήρως καταρτισμένοι και ενημερωμένοι πάνω στην χρήση του βοηθήματος αυτού και να κάνουν συχνά υποθετικές δοκιμές ώστε να μην προκληθούν συγχύσεις την ώρα μιας πραγματικής επίθεσης. Πρέπει να τονίσω ότι έστω και ένα άτομο του πληρώματος να βρεθεί εκτός του citadel σε περίπτωση συναγερμού, αυτομάτως το σύστημα αχρηστεύεται για δύο κυρίως λόγους:

- 1) Γιατί οι πειρατές ακόμα και ένα άτομο να έχουν στα χέρια τους, μπορούν κάλλιστα ν' απειλήσουν για λύτρα, χρησιμοποιώντας τον σαν θύμα
- 2) Οι ναυτικές δυνάμεις δεν θα σπεύσουν στην περιοχή για βοήθεια όταν έστω και ένα άτομο (συμπεριλαμβανομένων και των security guards) δεν βρίσκεται εντός του citadel.

Παραθέτω ένα υπόδειγμα επιτυχιών και αποτυχιών των citadels για τα έτη 2010-2011, που δείχνουν μια αρκετά ισχυρή αποτελεσματικότητα των citadels.

Name	Year	Citadel Location	Freed	BMP3	Success yes/no
<i>Ariella</i>	2010	E/R	NOT BOARD	YES	-
				MASTER NOT FOLLOW	
<i>Taipan</i>	2010	E/R	NAVY RESCUE	ADVICE	YES
<i>Yasin C</i>	2010	E/R	DEPARTED	UNKNOWN	YES
<i>Moscow University</i>	2010	GYM-adjacent to E/R	NAVY RESCUE	PARTLY	YES
Marida					
Marguerite	2010	UNKNOWN	HIJACKED	YES	NO
<i>Magellan Star</i>	2010	E/R	NAVY RESCUE	NO RAZOR WIRE	YES
<i>Lugela</i>	2010	E/R	DEPARTED	UNKNOWN	YES
<i>Ardmore Seafarer</i>	2010	UNKNOWN	DEPARTED	UNKNOWN	YES
York	2010	UNKNOWN	HIJACKED	UNKNOWN	NO
<i>Maido</i>	2010	E/R, BUT NO CITADEL	DEPARTED	YES	YES
			DEPARTED (jpn navy helicopter)		
<i>Go Trader</i>	2010	E/R		YES	YES
<i>Sichem Pandora</i>	2010	UNKNOWN	DEPARTED	YES	YES
<i>BBC orinoco</i>	2010	E/R	NOT BOARD	YES	-
<i>Tai an Kou</i>	2010	UNKNOWN	DEPARTED	UNKNOWN	YES
<i>Carmencita</i>	2010	UNKNOWN	NOT BOARD	YES	-
<i>MCL Bremen</i>	2010	UNKNOWN	DEPARTED	UNKNOWN	YES
<i>26 Augustos</i>	2010	UNKNOWN	DEPARTED	UNKNOWN	YES
<i>Iver Exact</i>	2010	E/R	NOT BOARD	UNKNOWN	-
Erms River	2010	UNKNOWN	HIJACKED	UNKNOWN	NO
				YES, but weak razor wire	
<i>CPO China</i>	2011	E/R	DEPARTED	wire	YES
Leopard	2011	E/R	HIJACKED	YES	NO
<i>Smeraldo</i>	2011	UNKNOWN	DEPARTED	YES	YES
			HIJACKED but retaken by Korean Navy		
Samho Jewellery	2011	UNKNOWN		UNKNOWN	NO
<i>Beluga Nomination</i>	2011	UNKNOWN	UNKNOWN	UNKNOWN	-

Πηγή: Risk Intelligence

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 ένοπλων 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 των 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 ή 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.

SOLAS – ISPS CODE

Τίθεται και ένα επιπλέον θέμα. Το ποίος είναι ο υπεύθυνος σε περίπτωση που ένα πλοίο δεχτεί επίθεση, για την ασφάλεια και την προστασία του πληρώματος- ο καπετάνιος ή ο αρχηγός της ομάδας των security-. Τόσο οι κανονισμοί SOLAS όσο και οι κανονισμοί του ISPS τονίζουν ότι ο καπετάνιος είναι αυτός που έχει τον πρώτο και τον κύριο λόγο.

UNARMED GUARDS

Όπως είδαμε και παραπάνω, πολλά καθεστώτα 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.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- 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
- www.icc-ccs.org
- Galletti-Piracy, Old and New Threats
- Maritime piracy & antipiracy measures, Wilfried A Herrmann
- www.aspida.org
- www.news.bbc.co.uk
- International Code for the Security of Ships and of Port Facilities
- www.secure-marine.com
- Υπουργείο οικονομίας ανταγωνιστικότητας και ναυτιλίας – γενική γραμματεία ναυτιλιακής πολιτικής- κλάδος ελέγχου εμπορικών πλοίων
- ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ -ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ-ΑΙΓΑΙΟΥ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ,ΔΕΔΑΠΛΕ – ΔΝΠΑ – ΔΑΝ
- 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

- GUIDANCE FOR COMPANY SECURITY OFFICERS (CSOs) – PREPARATION OF A COMPANY AND CREW FOR THE CONTINGENCY OF HIJACK BY PIRATES IN THE WESTERN INDIAN OCEAN AND THE GULF OF ADEN

- Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships

- Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships

- A preliminary brief on legal issues relating to the use of armed Security Services aboard vessels

- UN Security Council Resolution 1976 (2011)

- Use of armed security personnel on board vessels Submitted by Liberia

- Quarterly and monthly reports and statistical analysis of incidents of piracy and armed robbery reported to the Organization

- International Code of Conduct for Private Security Service Providers

-OCIMF- PRACTICAL MEASURES TO AVOID, DETER OR DELAY PIRACY ATTACKS

-DELHI UNIVERSITY LIBRARY

-ΓΕΝΙΚΟ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ-Νομικές παράμετροι επιχειρήσεων θαλάσσιας ασφάλειας , Της (ΔΓ) Ευαγγελία Σιοτρόπου, Τμηματάρχης ΓΕΝ/Α2-ΙV Δικαίου της Θάλασσας και Δικαίου των Ενόπλων Συγκρούσεων

- CONVENTION FOR THE SUPPRESSION OF UNLAWFUL ACTS OF VIOLENCE AGAINST THE SAFETY OF MARITIME NAVIGATION (SUA CONVENTION)

-www.wikipedia.org

-www.piratemaster.wetpaint.com

-www.piratetreasure.org

-www.piratesrealm.com

-www.channel4.com

-www.in2life.gr

-«Πειρατεία και πειρατές στην ελληνική αρχαιότητα», Γιούλη Βελισσαροπούλου, Εντεταλμένη υφηγήτρια ιστορίας δικαίου πανεπιστημίου Αθηνών.

-Ιδρυμα μείζονος ελληνισμού

-www.memory.loc.gov

-“The history of piracy”, Philip Gosse

-www.avgi.gr

-www.kathimerini.gr

-www.assosiatedcontent.com

-www.bnr.bg

-www.articles.cnn.com

-www.homeland1.com

-www.tanea.gr

-www.businesslink.gov.uk

-www.wordpress.com

-www.saveourseafarers.com

-www.guardian.co.uk

-www.allaboutshipping.co.uk

-www.ipezone.blogspot.com

-www.cns.miis.edu

-www.southasiaanalysis.org

-www.franman.gr

-www.tovima.gr

-www.nationalpride.wordpress.com

-www.yen.gr

-www.simsl.com

-www.imo.org

-www.skai.gr

-www.naftemporiki.gr

-www.newscode.gr

-www.weldedmeshfence.com

-www.itssjournalunclos-lost.blogspot.com

-www.un.org

-www.time.com

-www.assosiatedcontent.com

-www.kathimerini.gr

-www.ellinikos-stratos.com

-www.businesslink.gov.uk

-www.thewayofthe pirates.com

-www.solaceglobalmaritime.com

-www.museprogroup.com

-www.royalnavalmuseum.org

-www.cargolaw.com

-www.diplomatia.gr

-www.mfa.gr

-www.travelinsuranse.org

-www.insurancejournal.com

-www.oceansbeyondpiracy.org

-EUNAVFOR

-TM-Transport Malta

-www.oceanuslive.org

-Bergenrisk solutions, "Somali piracy and the monsoon seasons"

-"The economics of piracy", geopolicity,2011

- Diaplous maritime services

-Lloyd's list

-ICC international maritime bureau "piracy and armed robbery against ships"

-"The human cost of Somali piracy", oceans beyond piracy, Kaija Hulbert

-www.somaliareport.com

-Freeman, Colin, 'somali pirates raise ransom stakes', The Telegraph, April 10, 2011

-www.eunavfor.eu

-Maritime labour convention, "International Labour Organisation", 2006

-www.reuters.com

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ



ICC-INTERNATIONAL MARITIME BUREAU
(PIRACY REPORTING CENTRE)

PIRACY & ARMED ROBBERY ATTACK REPORT



ICC International Maritime B

The ICC - International Maritime Bureau (IMB) was established in 1981 to act as a focal point in the fight against all types of maritime fraud, malpractice and piracy. The United Nations (UN) International Maritime Organization (IMO) in its resolution A 504 (XII) (9) adopted on 20 November 1981, has among other things urged all governments, interests and organizations to exchange information and provide appropriate co-operation with the IMB. The IMB also has an observer status with the International Criminal Police Organization (ICPO – INTERPOL).

Please fill up ALL the requested data below. If vessel identity is not to be disclosed please indicate on form

VESSEL PARTICULARS / DETAILS

1	NAME OF SHIP:
2	IMO NO:
3	FLAG:
4	TYPE OF SHIP:
5	TONNAGES: GRT: NRT: DWT:
6	OWNERS (ADDRESS & CONTACT DETAILS):
7	MANAGERS (ADDRESS & CONTACT DETAILS):
8	LAST PORT/NEXT PORT:
9	CARGO DETAILS (TYPE/QUANTITY):

DETAILS OF INCIDENT

10	DATE & TIME OF INCIDENT:	LT	UTC
11	POSITION: LAT:	(N/S) LONG:	(E/W)
12	NEAREST LAND MARK / LOCATION:		
13	PORT /TOWN / ANCHORAGE AREA:		
14	COUNTRY /NEAREST COUNTRY:		
15	STATUS (BERTH /ANCHORED / STEAMING):		
16	OWN SHIP'S SPEED :		
17	SHIP'S FREEBOARD DURING ATTACK :		
18	WEATHER DURING ATTACK (RAIN/FOG/MIST/CLEAR/ETC.)		
19	WEATHER DURING ATTACK: WIND (SPEED & DIRECTION) ,		
20	WEATHER DURING ATTACK: SEA		
21	WEATHER DURING ATTACK: SWELL,		
22	TYPES OF ATTACK (BOARDED / FIRED UPON / ATTEMPTED):		
	CONSEQUENCES FOR CREW, SHIP AND CARGO:		
	ANY CREW INJURED / KILLED:		
23	ITEMS / CASH STOLEN :		
24	AREA OF THE SHIP BEING ATTACKED:		

DETAILS OF RAIDING PARTY

25	NUMBER OF PIRATES / ROBBERS:
26	DRESS / PHYSICAL APPEARANCE:
27	LANGUAGE SPOKEN:
28	DESTINCTIVE DETAILS:
29	CRAFT USED:
30	CLOSEST POINT OF APPROACH (CPA) :
31	METHOD OF APPROACH:
32	DURATION OF ATTACK:
33	AGGRESSIVE / VIOLENT:

DETAILS OF WEAPONS USED AND DAMAGE CAUSED

34	WEAPONS SIGHTED (YES / NO):
35	WEAPON TYPE :
36	WEAPONS USED (YES / NO):
37	DAMAGED CAUSED (YES / NO):
38	DETAILS OF DAMAGE (PLEASE GIVE AS MUCH INFORMATION AS POSSIBLE):
39	LADDERS SIGHTED (YES / NO):
40	OTHER BOARDING EQUIPMENT SIGHTED (PLEASE GIVE DETAILS):

FURTHER DETAILS

41	ACTION TAKEN BY MASTER AND CREW:
42	WAS INCIDENT REPORTED TO THE COASTAL AUTHORITY? IF SO TO WHOM?
43	ACTION TAKEN BY THE AUTHORITIES:
44	ANTI PIRACY MEASURES EMPLOYED (PLEASE SPECIFY) :
45	WAS PRIVATE ARMED SECURITY TEAM EMBARKED (YES / NO):
46	NUMBER OF CREW / NATIONALITY:
46	PLEASE ATTACH WITH THIS REPORT – A BRIEF DESCRIPTION / FULL REPORT / MASTER – CREW STATEMENT OF THE ATTACK / PHOTOGRAPHS TAKEN IF ANY.

ADDRESS: ICC-INTERNATIONAL MARITIME BUREAU
 PIRACY REPORTING CENTRE
 P.O. BOX 12559
 50782 KUALA LUMPUR,
 MALAYSIA

CONTACT DETAILS: TEL: 603 2031 0014 (24 HOUR MANNED HELP LINE)
 TEL: 603 2078 5763
 FAX: 603 2078 5769
 TELEX: MA 34199
 E-MAIL: imbkl@icc-ccs.org / piracy@icc-ccs.org

