

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**  
**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ**  
**ΣΠΟΥΔΩΝ στη ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΣ**  
**ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ**

**ΘΕΟΦΑΝΙΑ ΚΑΛΛΙΩΡΑ**

*Διπλωματική εργασία*

*που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών  
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των  
απαιτήσεων για την απόκτηση του  
Διπλώματος Μεταπτυχιακών Σπουδών  
στη Ναυτιλία*

Πειραιάς

Μάιος 2023

## **ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (COPYRIGHT)**

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στη βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (μη-εμπορικός, μη κερδοσκοπικός, εκπαιδευτικός, ερευνητικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής:

-Καθηγητής κ. Ιωάννης Θεοτοκάς (Επιβλέπων)

- Επίκουρος καθηγητής κ. Γεώργιος Δανιήλ

- Επίκουρος καθηγητής κ. Ιωάννης Λαγούδης

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των απόψεων του συγγραφέα.

Ευχαριστώ την οικογένεια μου που με βοήθησε να ακολουθήσω τα όνειρά μου.

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ, ΣΧΗΜΑΤΩΝ , ΧΑΡΤΩΝ, ΕΙΚΟΝΩΝ .....	VIII
ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ.....	X
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	XIII
ABSTRACT .....	XIV
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	σ. 1

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1**

#### **ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ**

<b>1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....</b>	<b>σ.5</b>
<b>1.2 ΠΡΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΘΕΩΡΟΥΝΤΑΙ ΠΕΙΡΑΤΙΚΕΣ.....</b>	<b>σ.6</b>
<b>1.3 ΤΥΠΟΙ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....</b>	<b>σ.8</b>
<b>1.4 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΕΙΡΑΤΩΝ.....</b>	<b>σ.10</b>
<b>1.5 ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΙΡΑΤΩΝ.....</b>	<b>σ.10</b>

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2**

#### **ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ**

<b>2.1 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ.....</b>	<b>σ.12</b>
<b>2.1.1 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΑΠΟ ΙΜΒ .....</b>	<b>σ.12</b>
<b>2.1.2 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΑΠΟ ΙΜΟ.....</b>	<b>σ.17</b>
<b>2.1.3 Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΣΗΜΕΡΑ.....</b>	<b>σ.19</b>
<b>2.2 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΥΨΗΛΟΥ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ.....</b>	<b>σ.21</b>
<b>2.3 ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....</b>	<b>σ.24</b>
<b>2.3.1 Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ASTRO LIBRA.....</b>	<b>σ.24</b>
<b>2.3.2 Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ MARAN CENTAURUS .....</b>	<b>σ.28</b>
<b>2.3.3 Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ SIRIUS STAR.....</b>	<b>σ.31</b>
<b>2.3.4 Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ MOZART.....</b>	<b>σ.36</b>
<b>2.3.5 Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ SEA PHANTOM.....</b>	<b>σ.38</b>

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**

### **ΑΙΤΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ**

<b>3.1 ΑΙΤΙΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ</b> .....	σ.40
<b>3.1.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΝΙΣΟΤΗΤΑ</b> .....	σ.40
<b>3.1.2 ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΣΤΑΘΕΙΑ</b> .....	σ.40
<b>3.1.3 ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ</b> .....	σ.40
<b>3.1.4 ΝΟΜΙΚΟΙ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ</b> .....	σ.41
<b>3.1.5 ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ</b> .....	σ.41
<b>3.1.6 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΡΙΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ</b> .....	σ.41
<b>3.1.7 ΥΠΕΡΑΛΙΕΙΑ</b> .....	σ.42
<b>3.2 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΣΕ ΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ</b> .....	σ.43
<b>3.2.1 ΑΜΕΣΑ ΚΟΣΤΗ</b> .....	σ.43
<b>3.2.1.1 ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΛΥΤΡΩΝ</b> .....	σ.43
<b>3.2.1.2 ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ ΚΟΣΤΗ</b> .....	σ.43
<b>3.2.1.3 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ</b> .....	σ.44
<b>3.2.1.4 ΑΛΛΑΓΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ</b> .....	σ.45
<b>3.2.1.5 ΑΥΞΗΣΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ</b> .....	σ.45
<b>3.2.1.6 ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ</b> .....	σ.45
<b>3.2.2 ΕΜΜΕΣΑ ΚΟΣΤΗ</b> .....	σ.47
<b>3.2.2.1 ΚΟΣΤΟΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ</b> .....	σ.47
<b>3.2.2.2 ΚΟΣΤΟΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΛΗΘΩΡΙΣΜΟ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ ΤΩΝ ΤΡΟΦΙΜΩΝ</b> .....	σ.47
<b>3.2.2.3 ΚΟΣΤΟΣ ΜΕΙΩΣΗΣ ΞΕΝΩΝ ΕΣΟΔΩΝ</b> .....	σ.47
<b>3.3 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ</b> .....	σ.49

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4**

### **ΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ**

<b>4.1 ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ – ΕΘΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ</b> .....	σ.54
<b>4.2 ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ</b> .....	σ.57
<b>4.2.1 ΨΗΦΙΣΜΑ 2011/2962 RPS</b> .....	σ.57
<b>4.2.2 ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΑΤΑΛΑΝΤΑ</b> .....	σ.59

<b>4.3 ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ</b> .....	σ.61
<b>4.3.1 ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΗΣ ΓΕΝΕΥΗΣ</b> .....	σ.62
<b>4.3.2 ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ (1982)</b> .....	σ.63
<b>4.3.3 ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΗΣ ΡΩΜΗΣ ΤΗΣ 10<sup>ΗΣ</sup> ΜΑΡΤΙΟΥ 1988</b> .....	σ.64
<b>4.4 ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ</b> .....	σ.66
<b>4.4.1 Ο.Η.Ε</b> .....	σ.66
<b>4.4.2 ΙΜΟ</b> .....	σ.66
<b>4.4.3 Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΤΟΛΗ ΠΑΡΑΝΟΜΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ ΣΤΗΝ ΑΝΟΙΚΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΤΟΥ 1988 (SUA)</b> .....	σ.67
<b>4.4.4 Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΟΗΕ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΟΜΗΡΙΑΣ</b> .....	σ.67
<b>4.4.5 Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ (SOLAS)</b> .....	σ.68

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5**

### **ΜΕΤΡΑ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ**

<b>5.1 ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ</b> .....	σ.69
<b>5.1.1 ΟΛΗΓΟΣ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ (BMP 5)</b> .....	σ.69
<b>5.1.1.1 ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ</b> .....	σ.70
<b>5.1.1.2 ISPS</b> .....	σ.71
<b>5.1.1.3 SHIP PROTECTION MEASURES</b> .....	σ.73
<b>5.1.1.4 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ</b> .....	σ.74
<b>5.1.1.5 PRIVATE MARITIME SECURITY COMPANY</b> .....	σ.75
<b>5.2 ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ (BMP) ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑ</b> .....	σ.77
<b>5.2.1 ΠΕΡΙΠΟΛΙΑ</b> .....	σ.77
<b>5.2.2 ΕΛΙΓΜΟΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ</b> .....	σ.77
<b>5.2.3 ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΣ</b> .....	σ.78
<b>5.2.4 ΦΥΣΙΚΑ ΕΜΠΟΔΙΑ</b> .....	σ.78
<b>5.2.5 ΟΘΟΝΕΣ ΨΕΚΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΦΡΟΥ</b> .....	σ.79
<b>5.2.6 ΒΕΛΤΙΩΜΕΝΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΓΕΦΥΡΑΣ</b> .....	σ.79

5.2.7	ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΣΕ ΧΩΡΟΥΣ ΔΙΑΜΟΝΗΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ	σ.80
5.2.8	ΑΣΦΑΛΗ ΣΗΜΕΙΑ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΚΑΙ ΑΚΡΟΠΟΛΕΙΣ	σ.81
5.2.9	ΚΛΕΙΣΤΟ ΚΥΚΛΩΜΑ ΤΗΛΕΟΡΑΣΗΣ	σ.81
5.2.10	ΦΩΤΙΣΜΟΣ	σ.82
5.2.11	ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ	σ.83
5.2.12	ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	σ.83
5.3	<u>ΠΛΗΡΩΜΑ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΠΕΙΡΑΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΣΗ</u>	σ.85
5.3.1	ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΑΠΟΦΥΓΗ ΠΕΙΡΑΤΩΝ	σ.85
5.3.2	ΜΕΤΡΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΜΦΙΒΟΛΙΑΣ Η ΟΤΑΝ ΠΡΟΣΕΓΓΙΖΕΙ ΤΟ ΠΕΙΡΑΤΙΚΟ ΣΚΑΦΟΣ	σ.85
5.3.3	ΜΕΤΡΑ ΠΟΥ ΛΑΜΒΑΝΕΙ ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ ΚΑΤΑ ΤΟ ΣΤΑΔΙΟ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΣΗΣ	σ.86
5.3.4	ΜΕΤΡΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΑΡΑΝΟΜΗΣ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ	σ.86
5.3.5	ΜΕΤΡΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΠΩΛΕΙΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	σ.87
5.3.6	ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΟΜΗΡΙΑΣ	σ.88
5.3.7	ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗ ΕΠΕΜΒΑΣΗ	σ.88
5.3.8	ΛΗΞΗ ΠΕΙΡΑΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΣΗΣ	σ.89
5.4	<u>ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΑΛΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ</u>	σ.90
5.4.1	ΙΜΟ	σ.90
5.4.2	Ο.Η.Ε	σ.91
5.4.3	ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ (ΕΕ)	σ.92
5.4.4	ΝΑΤΟ (NORTH ATLANTIC TREATY ORGANIZATION)	σ.93
5.4.5	INTERNATIONAL MARITIME BUREAU (IMB)	σ.93
	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ	σ.95
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	σ. 98



## **ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ, ΣΧΗΜΑΤΩΝ, ΧΑΡΤΩΝ, ΕΙΚΟΝΩΝ**

### **ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΕΙΚΟΝΩΝ**

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

- ΕΙΚΟΝΑ 1: Πειρατικές επιθέσεις από το 1994 μέχρι το 2022, σελ. 19
- ΕΙΚΟΝΑ 2: Πλοίο Astro Libra, σελ. 24
- ΕΙΚΟΝΑ 3: Πλοίο Sirius Star, σελ. 31
- ΕΙΚΟΝΑ 4: Μέλος πληρώματος του πλοίου Mozart, σελ. 37

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

- ΕΙΚΟΝΑ 6: Μέτρα προστασίας ενός πλοίου, σελ. 73
- ΕΙΚΟΝΑ 7: Προληπτικά μέτρα κατά πειρατείας, σελ. 77
- ΕΙΚΟΝΑ 8: Ελιγμός πλοίου, σελ. 78
- ΕΙΚΟΝΑ 9: Συναγερμός πλοίου, σελ. 78
- ΕΙΚΟΝΑ 10: Συρματοπλεγμα, σελ. 79
- ΕΙΚΟΝΑ 11: Οθόνες ψεκασμού νερού, σελ. 79
- ΕΙΚΟΝΑ 12: Προστασία γέφυρας, σελ. 80
- ΕΙΚΟΝΑ 13: Προστασία χώρων διαμονής και μηχανοστασίου, σελ. 81
- ΕΙΚΟΝΑ 14: Ακρόπολη του πλοίου, σελ. 81
- ΕΙΚΟΝΑ 15: Κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης, σελ. 82
- ΕΙΚΟΝΑ 16: Φωτισμός πλοίου, σελ. 83
- ΕΙΚΟΝΑ 17: Όλα τα μέτρα προστασίας του πλοίου, σελ. 84

### **ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ**

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

- ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Περιστατικά πειρατικών επιθέσεων και ένοπλων ληστειών από ΙΜΒ, 2018 έως 2022, σελ. 16
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2: Περιστατικά πειρατικών επιθέσεων και ένοπλων ληστειών από ΙΜΟ, 2022, σελ. 17

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

- ΠΙΝΑΚΑΣ 3: Είδη κακοποίησης κατά τη διάρκεια μίας ομηρείας, σελ. 52

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

- ΠΙΝΑΚΑΣ 4: Τι πρέπει να κάνουν οι ναυτικοί σε περίπτωση απώλειας ελέγχου του πλοίου, σελ. 87
- ΠΙΝΑΚΑΣ 5: Τι δεν πρέπει να κάνουν οι ναυτικοί σε περίπτωση απώλειας ελέγχου του πλοίου, σελ. 87
- ΠΙΝΑΚΑΣ 6: Τι πρέπει να κάνουν οι ναυτικοί σε περίπτωση ομηρείας, σελ. 88
- ΠΙΝΑΚΑΣ 7: Τι δεν πρέπει να κάνουν οι ναυτικοί σε περίπτωση ομηρείας, σελ. 88
- ΠΙΝΑΚΑΣ 8: Τι πρέπει να κάνουν οι ναυτικοί σε περίπτωση στρατιωτικής επέμβασης, σελ. 88
- ΠΙΝΑΚΑΣ 9: Τι δεν πρέπει να κάνουν οι ναυτικοί σε περίπτωση στρατιωτικής επέμβασης, σελ. 89

## **ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΧΑΡΤΩΝ**

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2**

- ΧΑΡΤΗΣ 1: Πειρατικές επιθέσεις, Ιανουάριος 2023, σελ. 15
- ΧΑΡΤΗΣ 2: Διαγράμματα Ναυτιλιακής ασφάλειας, σελ. 22
- ΧΑΡΤΗΣ 3: Τα όρια της νέας HRA στον Ινδικό Ωκεανό, σελ. 23
- ΧΑΡΤΗΣ 4: Σημείο πειρατικής επίθεσης στο πλοίο Maran Centaurus, σελ. 28
- ΧΑΡΤΗΣ 5: Σημείο πειρατικής επίθεσης στο πλοίο Sirius Star, σελ. 32
- ΧΑΡΤΗΣ 6: Η βάση των πειρατών στις ακτές της Σομαλίας, σελ. 32
- ΧΑΡΤΗΣ 7: Σημείο πειρατικής επίθεσης στο πλοίο Sea Phantom, σελ. 38

## ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

### Συντομογραφίες στα Αγγλικά

**AIS** – Automatic Identification System

**AMISOM** - African Union Mission to Somalia

**BIMCO** - Baltic and International Maritime Council

**BMP** - Best Management Practices

**CCTV** - Closed Circuit Television

**CFMCC/TS** - Combined Force Maritime Component Commanders/ Task Force

**CMF** - Combined Maritime Forces

**CSO** – Company Security Officer

**CTF** – Combined Task Forces

**DWT** – Dead Weight Tonnage

**EMSA** - European Maritime Safety Agency

**EU NAVFOR** - European Union Naval Force

**EUTM** – European Union Training Mission (Somalia)

**GISIS** - Global Integrated Shipping Information System

**GPS** – Global Positioning System

**HRA** – High Risk Area

**ICC** – International Chamber of Commerce

**ICS** - International Chamber of Shipping

**IMB** – International Maritime Bureau

**IMCA** - International Marine Contractors Association

**IMCO** - Inter-Governmental Maritime Consultative Organization

**IMO** – International Maritime Organization

**ISM** - International Safety Management (Code)

**ISPS** - International Ship and Port Facility (Code)

**ITF** – International Transport Worker’s Federation

**K&R** – Kidnap and Ransom

**LRIT** - Long-Range Identification and Tracking

**MARPOL** - International Convention for the Prevention of Pollution from ships

**mm** – millimeter

**MSCHOA** - Maritime Security Centre- Horn of Africa

**NATO** - North Atlantic Treaty Organization

**OCIMF** - Oil Companies International Marine Forum

**OEF** – One Earth Future Foundation

**PCASP** – Privately Contracted Armed Security Personnel

**PMSC** – Private Maritime Security Companies

**PRC** – Piracy Reporting Center

**RPG** - Rocket-Propelled Grenades

**RSP** – European’s Parliament Resolution on topical subjects

**PTSD** - Post-Traumatic Stress Disorder

**SOLAS** - Safety of Life at Sea

**SPM** – Ship Protection Measures

**SSA** – Ship Security Assessment

**SSAS** – Ship Security Alert System

**SSO** – Ship Security Officer

**SSP** – Ship Security Plan

**STCW** - Standards of Training, Certification and Watchkeeping

**SUA** - Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation

**TF** – Task Force

**UKHO** - UK Hydrographic Office

**UKMTO** - United Kingdom Marine Trade Operations

**UNCLOS** - United Nations Convention on the Law of the Sea

**UNODC** - United Nations Office on Drugs and Crime

**VDR** - Voyage Data Recorders

**VLCC** – Very Large Crude Carrier

**VRA** – Voluntary Reporting Area

**WFP** – World Food Program

### **Συντομογραφίες στα Ελληνικά**

**ΔΝΟ** – Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο

**Ε.Ε** – Ευρωπαϊκή Ένωση

**ΕΠΑΑ** – Ευρωπαϊκή Πολιτική Ασφάλειας και Άμυνας

**Η.Π.Α** – Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής

**ΚΔΝΔ** – Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου

**Ν.** – Νόμος

**ν.δ** – νομοθετικό διάταγμα

**Ο.Η.Ε** – Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών

**παρ.** – παράγραφος

**περ.** - περίπτωση

**ΦΕΚ** – Φύλλα Εφημερίδας της Κυβέρνησης

**χλμ** – χιλιόμετρο/α

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το θέμα που πραγματεύεται η εν λόγω διπλωματική αφορά τη πειρατεία και τον ανθρώπινο παράγοντα, φαινόμενο το οποίο επηρεάζει τη ναυτιλία και γενικότερα το διεθνές εμπόριο μέχρι και σήμερα.

Πιο συγκεκριμένα, στο πρώτο κεφάλαιο θα αναφερθεί ο ορισμός της πειρατείας και θα γίνει μία διάκριση στις διάφορες κατηγορίες της πειρατείας, των πειρατών και στις δράσεις στις οποίες αυτοί προχωρούν.

Στο δεύτερο κεφάλαιο θα γίνει μία γεωγραφική κατανομή και ένας διαχωρισμός στις περιοχές που θεωρούνται υψηλού και χαμηλού κινδύνου. Στη συνέχεια, θα καταγραφούν πειρατικές επιθέσεις και καταστάσεις ομηρίας και θανάτου στα πληρώματα τα οποία επηρεάζουν το ανθρώπινο δυναμικό του πλοίου και τα οποία γεγονότα έχουν τελεστεί σε διάφορες περιοχές του κόσμου.

Στο τρίτο κεφάλαιο θα καταγραφούν τα αίτια και οι επιπτώσεις που παρατηρούνται λόγω των δράσεων των πειρατών. Σε πρώτη ανάλυση θα εντοπιστούν οι επιπτώσεις που επέρχονται στους ναυτικούς και πώς επηρεάζονται σε επαγγελματικό και ψυχολογικό επίπεδο και σε δεύτερη ανάλυση θα εντοπιστεί η αρνητική επίδραση του φαινομένου ως προς μία ναυτιλιακή εταιρεία.

Στο τέταρτο κεφάλαιο θα εξετάσουμε τη νομική διάσταση της πειρατείας. Θα δοθεί μία αναλυτική περιγραφή των μέτρων, των νόμων και κανονισμών (εθνικό, διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο) που έχουν ληφθεί για να περιοριστεί το εν λόγω φαινόμενο.

Στο πέμπτο κεφάλαιο θα προταθούν μέτρα πρόληψης, καταστολής και αντιμετώπισης της πειρατείας, μέτρα τα οποία πρέπει να λάβει μία ναυτιλιακή εταιρεία αλλά και το πλήρωμα που επανδρώνει ένα πλοίο.

Στο έκτο κεφάλαιο θα παρατεθούν κάποια συμπεράσματα για το υπό εξέταση ζήτημα.

**ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ:** πειρατεία, γεωγραφική κατανομή, αίτια, επιπτώσεις στους ναυτικούς και στην ναυτιλιακή εταιρεία, νομική διάσταση της πειρατείας, μέτρα πρόληψης και αντιμετώπισης της πειρατείας.

## **ABSTRACT**

The issue addressed in this dissertation is related to piracy and the human factor, a phenomenon that affects shipping and international trade ceaselessly.

Specifically, in the first chapter, the definition of piracy will be mentioned, and a distinction will be made between the different categories of piracy, pirates, while also emphasizing their actions.

The second chapter concerns the geographical distribution and the separation of the areas considered high and low risk. Then, pirate attacks, hostage conditions, and death of the crews will be documented which have an impact on the workforce of the ship and which events have taken place in different parts of the world.

In the third chapter, the causes, and effects due to the actions of the pirates will be examined. In the first analysis, the effects on seafarers on a professional and psychological level will be identified, and in the second analysis, the negative effect of the phenomenon on a shipping company will be explored.

In the fourth chapter we will assess the legal dimension of piracy. There will be a thorough description of the measures, laws, and regulations (on national and international level) that have been used to regulate this phenomenon.

In the fifth chapter, measures to prevent, suppress and deal with piracy will be proposed, measures which must be taken by a shipping company and by the crew manning a ship.

In the sixth chapter, conclusions will be drawn on the issue.

**Key words:** piracy, geographical distribution, causes, effects on seafarers and on a shipping company, legal dimension of piracy, measures to prevent and deal with piracy.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η θαλάσσια πειρατεία είναι ένα έγκλημα με διεθνή έκταση το οποίο επηρεάζει τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, τα πληρώματα που επανδρώνουν τα ποντοπόρα πλοία και γενικότερα το διεθνές εμπόριο. Το ζήτημα της πειρατείας θεωρείται ένα από τα πιο φλέγοντα θέματα που απασχολούν τις ναυτιλιακές εταιρείες, τις κυβερνήσεις Κρατών και τους αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς.

Οι επιπτώσεις της πειρατείας εντοπίζονται στο διεθνές εμπόριο, πλήττοντας την παγκόσμια ναυτιλία σε οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο. Η εμφάνιση των πειρατικών επιθέσεων έχει αποδυναμώσει την παγκόσμια ανθρώπινη ασφάλεια και αυτό το ζήτημα έχει απασχολήσει ιδιαίτερα τη παγκόσμια κοινή γνώμη.

Στόχος της εργασίας είναι ο εντοπισμός των επιπτώσεων της θαλάσσιας πειρατείας όσο αφορά τον ανθρώπινο παράγοντα. Ως γνωστόν η πειρατεία θεωρείται ένα έγκλημα κατά της ανθρωπότητας. Έχουν καταγραφεί αμέτρητα περιστατικά πειρατικών επιθέσεων, ληστείας και ομηρίας σε περιοχές υψηλού κινδύνου. Κάθε ένα από αυτά τα περιστατικά έχουν ως κοινό παρονομαστή τα μέλη του πληρώματος ενός πλοίου. Οι ναυτικοί είναι αυτοί που πρέπει να διαχειριστούν σε ψυχολογικό και πρακτικό επίπεδο τέτοιες καταστάσεις.

Κάθε περίπτωση πειρατικής επίθεσης διαφέρει η μία από την άλλη. Υπάρχουν καταγεγραμμένα γεγονότα απόπειρας πειρατικών επιθέσεων, γεγονότα πειρατικών επιθέσεων κατά τη διάρκεια των οποίων οι πειρατές είχαν σκοπό να κλέψουν και να ιδιοποιηθούν τα αναλώσιμα αντικείμενα του πλοίου, αλλά και περιπτώσεις πειρατείας που είναι άμεσα συνυφασμένες με βίαιες και απάνθρωπες καταστάσεις.

Κάθε ναυτικός γνωρίζει ποια είναι τα προληπτικά αλλά και κατασταλτικά μέτρα που πρέπει να λάβει για την αντιμετώπιση μίας τυχόν πειρατικής επίθεσης. Στις απλές περιπτώσεις πειρατείας κατά τις οποίες οι δράστες στοχεύουν στην κλοπή αντικειμένων και όχι στην απόκτηση ελέγχου του πλοίου και του πληρώματος, οι ναυτικοί γνωρίζουν ότι δεν πρέπει να προκαλέσουν μεγαλύτερα προβλήματα και δέχονται την έκβαση αυτής της κατάστασης. Σε μία τέτοια περίπτωση ο ναυτικός δεν έχει τραυματιστεί ανεπανόρθωτα και μόνο η κλοπή αντικειμένων δεν είναι καταλυτικός παράγοντας για να απομακρυνθούν από το επάγγελμά τους. Είναι ένας κίνδυνος τον οποίο αποδέχονται και είναι προετοιμασμένοι γι' αυτόν.

Υπάρχουν όμως και περιπτώσεις πειρατείας όπου οι ναυτικοί βιώνουν συνθήκες ομηρίας, πολύμηνες συνήθως, κατά τις οποίες πρέπει να αποχωριστούν την ελευθερία



τους και να έρθουν αντιμέτωποι με την ψυχική οδύνη, το άγχος και τον τρόμο τους. Κανένα σεμινάριο και καμία εκπαίδευση δεν μπορεί να προετοιμάσει τον ναυτικό για την διαχείριση μία τέτοιας κατάστασης. Οι πειρατές γνωρίζουν ότι δεν πρέπει να τραυματίσουν ή θανατώσουν κάποιο μέλος του πληρώματος ώστε να είναι σε θέση να διαπραγματευτούν με την εταιρεία για την καταβολή των ζητηθέντων λύτρων. Αυτή τους η στάση όμως δεν είναι και απόλυτη. Έχουν δημοσιευθεί μαρτυρίες ανθρώπων που έζησαν μεγάλες κακουχίες υπό τον έλεγχο των πειρατών, όπως είναι ξυλοδαρμός, πείνα, λεκτικός εκφοβισμός κ.α.

Οι ναυτικοί που βρέθηκαν στην δυσμενή θέση να ζήσουν τέτοιες συνθήκες ομηρίας καταβλήθηκαν ψυχολογικά και βασανίστηκαν από τις Διαταραχές Μετατραυματικού Στρες. Η επικινδυνότητα του επαγγέλματος δύναται να αποτρέψει τους ναυτικούς από το να ακολουθήσουν το συγκεκριμένο επάγγελμα. Από την άλλη, κάποιος μπορεί να το συνεχίσουν, αλλά βρίσκονται σε επιφυλακή και εγρήγορση ότι μπορεί να ξανά βιώσουν μία αντίστοιχη κατάσταση. Κάθε ναυτικός, που έρχεται αντιμέτωπος με απάνθρωπες και βίαιες καταστάσεις, διακατέχεται από άγχος, στρες και αλλαγές στην συμπεριφορά του, καθώς γίνονται πιο απότομοι και απόμακροι.

Η πειρατεία είναι ένα φαινόμενο το οποίο εξελίσσεται κάθε μέρα. Υπάρχουν χρονικοί περίοδοι όπου η έξαρση της πειρατείας εντοπίζεται έντονα σε διάφορα σημεία του κόσμου και άλλες περίοδοι όπου με τη συμβολή κυβερνήσεων και διεθνών οργανισμών το ζήτημα της πειρατείας περιορίζεται και τα περιστατικά που δηλώνονται είναι λιγότερα. Μέσω της εθνικής και διεθνής νομοθεσίας καθώς και μέσω των δράσεων αρμόδιων οργανισμών, το φαινόμενο της πειρατείας δεν έχει την ίδια ένταση και συχνότητα σε σχέση με το παρελθόν. Έχουν προταθεί ποικίλα μέτρα και έχουν εφαρμοστεί διάφοροι νόμοι που στοχεύουν στην αντιμετώπιση του φαινομένου και κατ' επέκταση στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

Καταληκτικά, στα πλαίσια της εργασίας θα καταγραφούν συμπληρωματικά οι αρνητικές επιπτώσεις που έχει το φαινόμενο της πειρατείας στις ναυτιλιακές εταιρείες καθώς και τα μέτρα πρόληψης και καταστολής που συμβουλεύουν και προτρέπουν τα πλοία τους να ακολουθούν για να αντιμετωπίσουν τη πειρατεία. Σε περίπτωση κατάληψης ενός πλοίου από πειρατές, οι εταιρείες προσπαθούν να κάνουν τα αδύνατα δυνατά για να απελευθερώσουν το πλοίο τους και το πιο σημαντικό να σώσουν το πλήρωμα. Έρχονται απευθείας σε τηλεφωνική επαφή με τους πειρατές και φροντίζουν να διαπραγματευτούν μαζί τους για τα λύτρα που πρέπει να τους δώσουν. Καμία εταιρεία δεν την συμφέρει να παραμένει το πλοίο της υπό τον έλεγχο των πειρατών για

μεγάλα χρονικά διαστήματα γιατί το πλοίο είναι το έσοδο κάθε ναυτιλιακής επιχείρησης. Επίσης, θέλει να φροντίσει το πλήρωμά της, το οποίο βρίσκεται υπό καθεστώς ομηρείας και να το απελευθερώσει ώστε να επιστρέψει με ασφάλεια πίσω στην πατρίδα και στις οικογένειες τους.

Η εν λόγω εργασία ολοκληρώνεται με τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την παραπάνω ανάλυση, ενώ παράλληλα τίθεται ο προβληματισμός και η ανησυχία που προκύπτει όσο αφορά την πειρατεία η οποία επηρεάζει σε μέγιστο βαθμό τον ανθρώπινο παράγοντα.



**Πηγή:** [https://www.google.com/search?q=piracy+map&tbm=isch&hl=el&sa=X&ved=2ahUKEwjNw-\\_BIYj7AhVE0YUKHVFIaKYQrNwCKAB6BQgBEMsB&biw=1519&bih=688#imgrc=I-f8vq\\_JgCbxtM](https://www.google.com/search?q=piracy+map&tbm=isch&hl=el&sa=X&ved=2ahUKEwjNw-_BIYj7AhVE0YUKHVFIaKYQrNwCKAB6BQgBEMsB&biw=1519&bih=688#imgrc=I-f8vq_JgCbxtM)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ – ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

#### 1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Ο χαρακτηρισμός μίας πράξης ως πειρατικής πηγάζει από το άρθρο 101 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας το οποίο προβλέπει συγκεκριμένες προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για να θεωρηθεί ότι μία πειρατική επίθεση λαμβάνει χώρα σε ένα ποντοπόρο πλοίο. (Στρατή, Α. και Ιωάννου, Κ., 2013)

Το εν λόγω άρθρο αναφέρει ότι μία πράξη για να χαρακτηριστεί ως πειρατική σημαίνει ότι τα πρόσωπα που επανδρώνουν ένα ιδιωτικό πλοίο ή οι επιβάτες αυτού οδεύουν προς την ανοικτή θάλασσα ή σε τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους, με σκοπό να ικανοποιήσουν τους ιδιωτικούς τους σκοπούς και επιθυμίες. Πιο συγκεκριμένα, τα πρόσωπα που προχωρούν στην τέλεση μίας παράνομης πράξης, μέσω της βίας ή στην παράνομη κράτηση ανθρώπων ή ακόμη και στην βίαιη αφαίρεση και οικειοποίηση ξένου πράγματος, εναντίον πλοίων, προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων, τελούν το έγκλημα της πειρατείας. Επίσης, κάθε πρόσωπο που γνωρίζει ότι αυτό το πλοίο είναι πειρατικό και οικειοθελώς συμμετέχει σε κάθε πειρατική πράξη πλοίου ή σε περίπτωση που αυτό το πρόσωπο διευκολύνει ή υποκινεί τα συγκεκριμένα πλοία να προχωρούν στις προ αναφερόμενες παράνομες πράξεις, τελεί και αυτός το έγκλημα της πειρατείας (ΟΗΕ, Convention on the law of the sea, 1982).

Τα στοιχεία που συνθέτουν την νομοτυπική μορφή του εγκλήματος (της πειρατείας) είναι τέσσερα (4): (1) βίαιη πράξη (2) να τελείται για ιδιωτικούς σκοπούς (3) στην ανοικτή θάλασσα (4) και να διαπράττεται από ένα πλοίο προς ένα άλλο. (Στρατή, Α. και Ιωάννου, Κ., 2013)

Είναι σημαντικό να αναφερθεί σε αυτό το σημείο και η ετυμολογία του λήμματος «πειρατεία». Η πειρατεία προέρχεται από το αρχαίο ελληνικό ρήμα πειράω-ῶ, το οποίο μεταφράζεται ως προσπαθώ/ δοκιμάζω. (Philip De Souza, 2002)

Η πειρατεία είναι μία λέξη που “κρύβει” από πίσω της μία μεγάλη ιστορία η οποία είναι οδυνηρή και έχουν καταγραφεί αμέτρητα περιστατικά από την αρχαιότητα μέχρι και σήμερα. Η πρώτη καταγεγραμμένη εμφάνιση των πειρατών είναι το 2000 π.Χ. με τους Φοίνικες και τους Κάρες. Στην αρχαιότητα η πειρατεία δεν είχε την αρνητική χροιά που έχει την τωρινή εποχή. Οι πράξεις στις οποίες προχωρούσαν οι πειρατές δεν είχαν ατιμωτικό χαρακτήρα και ο κόσμος δεν προσπαθούσε να τους καταστείλει. Αντιθέτως, ένας άνθρωπος θεωρείτο ότι μπορούσε να γίνει πειρατής μόνο αν διέθετε το στοιχείο της γενναιότητας και του ηρωισμού, καθώς επίσης έπρεπε να είναι και ένας εξαιρετικός

ναυτικός. Την ίδια άποψη συμμεριζόταν και ο Όμηρος ο οποίος έχει καταγράψει σε έργα του πως ένας πειρατής πρέπει να είναι ‘εξοπλισμένος’ με ψυχική δύναμη και να μην δείχνει καμία αδυναμία ως προς τους κινδύνους που ενέχει το επάγγελμά του. (Αλέξανδρος Λαγκαδάς, 1999).

Έκτοτε η πειρατεία έχει εξελιχθεί και αποτελεί μεγάλο μέρος της ναυτιλιακής ιστορίας. Έχουν καταγραφεί γεγονότα από την ομηρική εποχή, την κλασσική αρχαιότητα – ρωμαϊκά χρόνια, τα μεσαιωνικά – αναγεννησιακά χρόνια, από την Οθωμανική κατοχή και τη Νεότερη Ελλάδα (Gosse P., The History of Piracy). Αξίζει να τονιστεί φυσικά πως η σύγχρονη πειρατεία δεν αντιμετωπίζεται όπως στην αρχαιότητα. Πλέον η πειρατεία είναι ένα έγκλημα κατά της ανθρωπότητας και έχει πάρει διεθνείς διαστάσεις. (Rubin A., The Law of Piracy). Πολλά κράτη και διεθνείς οργανισμοί έχουν αφιερώσει χρόνο και έχουν καταβάλει προσπάθειες για να αντιμετωπίσουν και να περιορίσουν ή/και να καταστείλουν το φαινόμενο της πειρατείας. Κάθε δράση των πειρατών είναι παράνομη και καταδικαστέα γιατί αν αφεθούν ελεύθεροι οι πειρατές, χωρίς περιορισμούς και εμπόδια ως προς τις δράσεις τους, τότε η έννοια της ασφαλούς ναυσιπλοΐας θα ξεχαστεί τελείως και το διεθνές εμπόριο θα επηρεαστεί συθέμελα.

## 1.2 ΠΡΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΘΕΩΡΟΥΝΤΑΙ ΠΕΙΡΑΤΙΚΕΣ

Υπάρχουν διάφορες περιπτώσεις όπου ένα πλοίο καταφεύγει στη χρήση βίας εναντίον ενός άλλου πλοίου στην ανοιχτή θάλασσα, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει ότι οι συγκεκριμένες περιπτώσεις εμπίπτουν στον ορισμό της πειρατείας. Παρόλο που οι εθνικές κυβερνήσεις έχουν προσπαθήσει να συμπεριλάβουν αυτές τις περιπτώσεις στο άρθρο 101 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών και να επιτύχουν ομόφωνη διεθνή καταδίκη, μέχρι σήμερα αυτές τους οι προσπάθειες έχουν παραμείνει άκαρπες.

Πράξεις οι οποίες δεν χαρακτηρίζονται ως πειρατικές είναι οι ακόλουθες (ΟΗΕ, Convention on the law of the sea, 1982):

1.Στάση σε πλοίο: Το πλήρωμα ενός πλοίου μπορεί να έρθει αντιμέτωπο με την νόμιμη αρχή, όπου στην προκείμενη περίπτωση είναι ο πλοίαρχος ή και η ίδια η ναυτιλιακή εταιρεία, και να αμφισβητήσει την εξουσία του/της. Υπάρχουν διάφορα γεγονότα τα οποία μπορεί να πυροδοτήσουν τις αντιδράσεις του πληρώματος και να επιλέγουν το δρόμο της στάσης. Όταν ο πλοίαρχος καταχράται την εξουσία του ή η εταιρεία δεν είναι συνεπής στις υποχρεώσεις της απέναντι στο πλήρωμα (πχ δεν καταβάλλει τον μηνιαίο τους μισθό) τα μέλη του πληρώματος δεν θα μείνουν στην απραγία. Η στάση

όμως σε πλοίο δεν εξομοιώνεται με την πειρατεία. Οπότε δεν εφαρμόζεται το ίδιο θεσμικό/νομικό πλαίσιο. (Παναγιώτης, Περ. Λυκούδης, 2014)

2. Κατάληψη πλοίου από αντάρτες: Οι αντάρτες έχουν αντιμετωπιστεί σε κάποιες περιπτώσεις ως πειρατές και σε κάποιες άλλες όχι. Η περίπτωση τους παρουσιάζει μία περιπλοκότητα. Πριν το 1936 – 1939 όπου έλαβε χώρα ο Ισπανικός Εμφύλιος, οι αντάρτες αναγνωρίζονταν ως εμπόλεμοι. Την περίοδο όμως του Ισπανικού Εμφυλίου δεν ήξεραν πως θα έπρεπε να αντιμετωπιστούν οι αντάρτες, οι οποίοι, ενώ προχωρούσαν σε κατάληψη ενός πλοίου, δεν ήταν αναγνωρισμένοι ως εμπόλεμοι. Ακόμα όμως και σε αυτή την περίπτωση δεν γίνεται οι αντάρτες να ενταχθούν στην ίδια κατηγορία με τους πειρατές. Από την άλλη, στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, έχουν εξισώσει, σε κάποιες υποθέσεις, τους αντάρτες με πειρατές. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η υπόθεση ‘Ambrose Light’ η οποία επελήφθη από Αμερικανικό Δικαστήριο. Το 1885 το πλοίο Ambrose Light ηγούνταν από Κολομβιανούς Αντάρτες. Το Περιφερειακό Δικαστήριο της Χάγης απεφάνθη ότι οι πράξεις βίας που προχώρησαν οι αντάρτες τελέστηκαν στην ανοιχτή θάλασσα και το Δικαστήριο έκρινε ότι οι πράξεις τους αυτές είναι πειρατικές. Στην εν λόγω απόφαση του Δικαστηρίου έγινε δεκτό πως η διεθνή κοινότητα αναγνωρίζει ότι συγκεκριμένες ομάδες ανθρώπων που προχωρούν σε διαπραγές, οι οποίες δεν σχετίζονται με την ανταρσία, αντιμετωπίζονται ως πειρατές. Από την άλλη, αν η πράξη διαπραγής τελείται στα πλαίσια της ανταρσίας, δεν θεωρείται πειρατική. Στη συνέχεια, το Ανώτατο Δικαστήριο ανέτρεψε την παραπάνω απόφαση και δεν τους εξομοίωσε με πειρατές. (Καπούλα & Βούλγαρης, 2011)

3. Βία προερχόμενη από επιβάτες του ίδιου πλοίου: Για να θεωρηθεί ότι μία πράξη είναι πειρατική απαιτείται η ύπαρξη ενός δεύτερου πλοίου. Σε περίπτωση που οι πράξεις βίας δεν προέλθουν από τα μέλη ενός δεύτερου πλοίου αλλά τελούνται από επιβάτες του υπό επίθεση πλοίου, αυτές οι πράξεις δεν αποτελούν πειρατεία. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση του κρουαζιερόπλοιου Santa Maria. Το 1961, το κρουαζιερόπλοιο το οποίο βρισκόταν υπό το καθεστώς της πορτογαλικής σημαίας, καταλήφθηκε από ενόπλους υποστηρικτές του Στρατηγού Delgado, αντιπάλου του Προέδρου Salazar, οι οποίοι υποστήριζαν ότι δρούσαν για λογαριασμό της «Εθνικής Απελευθερωτικής Κίνησης». Οι συγκεκριμένοι υποστηρικτές παρίσταναν τους επιβάτες και κατέληξαν να σκοτώνουν κάποια μέλη του πληρώματος. Η Πορτογαλική Κυβέρνηση χαρακτήρισε την πράξη των υποδουμένων επιβατών ως πειρατική, η Η.Π.Α και η Βρετανία όμως δεν συμμερίζονταν την ίδια

άποψη. Είχαν την προθυμία να σταματήσουν το πλοίο με την προϋπόθεση όμως ότι δεν θα έθεταν σε κίνδυνο τη ζωή του πληρώματος και των επιβατών. Το πλοίο συνελήφθη από τις Η.Π.Α και κατόπιν αμερικανικής πρότασης το πλοίο κατέληξε σε Βραζιλιάνικο λιμάνι. Εκεί οι επιβάτες αποβιβάστηκαν και τους δόθηκε πολιτικό άσυλο από την Κυβέρνηση της Βραζιλίας. Το πλοίο επιστράφηκε στην Πορτογαλία, ενώ κρίθηκε τελικά ότι δεν συνέτρεχαν οι προϋποθέσεις για να χαρακτηριστεί το επεισόδιο αυτό ως πειρατεία. (Καπούλα & Βούλγαρης, 2011).

4. Πειρατεία και εσωτερικό δίκαιο: Η πειρατεία κατά το διεθνές δίκαιο (*jure gentium*) διακρίνεται από εκείνη του εσωτερικού δικαίου. Η εφαρμογή της οικουμενικής δικαιοδοσίας είναι πλέον αποδεκτή από τη διεθνή κοινότητα από τον 16<sup>ο</sup> αιώνα και αποτελεί εθιμικό κανόνα ο οποίος έχει ενταχθεί στις διατάξεις της *Σύμβασης της Γενεύης του 1958 για την Ανοιχτή Θάλασσα* (Άρθρο 19) και της *Σύμβασης Δικαίου της Θάλασσας του 1982* (Άρθρο 105 περί «Σύλληψης πλοίου ή αεροσκάφους»). Η πειρατεία *jure gentium* επιτρέπει σε όλα τα κράτη να επέμβουν, ακόμα και όταν η πειρατεία λαμβάνει χώρα εκτός δικαιοδοσίας κάποιου κράτους, ενώ στην πειρατεία κατά το ουσιαστικό δίκαιο μπορεί να επέμβει μόνο το παράκτιο Κράτος. Επίσης, στη δεύτερου τύπου πειρατεία, εξ ορισμού αναφερόμαστε σε συγκεκριμένες ζώνες, όπως είναι η αιγιαλίτιδα ζώνη, τα αρχιπελαγικά ύδατα και τα εσωτερικά ύδατα. (Στρατή, Α. και Ιωάννου, Κ., 2013)

### 1.3 ΤΥΠΟΙ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Η πειρατεία μπορεί να διακριθεί σε περισσότερες κατηγορίες, καθώς οι δράσεις και οι σκοποί των πειρατών διαφέρουν. Να σημειωθεί πως υπάρχουν τρεις (3) τύποι πειρατείας οι οποίοι αναφέρονται αναλυτικά παρακάτω:

Α. Ο πιο διαδεδομένος τύπος πειρατείας είναι γνωστός και ως μικρής κλίμακας. Στην πρώτη αυτή περίπτωση οι πειρατές προσεγγίζουν ένα πλοίο με σκοπό να κλέψουν αντικείμενα των οποίων η αξία είναι μικρή. Αυτά τα αντικείμενα βρίσκονται στον χώρο του καταστρώματος και της μηχανής και είναι πράγματα τα οποία μπορούν οι πειρατές να μετακινήσουν εύκολα με τα χέρια τους. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι οι μπογιές του πλοίου, κάβοι, φόρμες εργασίας, γάντια, φακοί, σχοινιά πρόσδεσης κ.α. Τέτοια γεγονότα λαμβάνουν χώρα, επί το πλείστο, όταν το πλοίο βρίσκεται σε αγκυροβόλιο ή μέσα στο λιμάνι. (Τσάλτας Γ., Πλατιάς Χ., Περράκης Σ. 2006)

Β. Ο δεύτερος τύπος πειρατείας είναι γνωστός και ως πειρατεία μεσαίας κλίμακας. Πειρατές αυτής της κατηγορίας επιδιώκουν να μην να αρπάξουν τα προσωπικά αντικείμενα του πληρώματος αλλά στοχεύουν και στην απόκτηση μίας μεγαλύτερης λείας που είναι το φορτίο του πλοίου. Το φορτίο το οποίο αποτελεί στόχο των πειρατών είναι τα επεξεργασμένα προϊόντα πετρελαίου. Το σχέδιο των πειρατών χαρακτηρίζεται ως φιλόδοξο, συγκριτικά με το πρώτο τύπο πειρατείας, και απαιτεί προγραμματισμό και έναν καλά οργανωμένο σχεδιασμό στις κινήσεις που πρέπει να κάνουν για να αποκτήσουν το φορτίο. Συνήθως όταν λαμβάνουν χώρα τέτοια περιστατικά το πλήρωμα και το πλοίο αφήνεται ελεύθερο τη στιγμή που οι πειρατές καταφέρουν και πάρουν το φορτίο του πλοίου. (Σιούσουρας & Δαλακλής, 2011)

Γ. Ο τρίτος τύπος πειρατείας είναι μία πρόσφατη κατηγορία και θεωρείται μάλλον ο πλέον αποδοτικός για τους πειρατές σε σχέση με τους δύο προηγούμενους τύπους. Σε αυτή την περίπτωση οι πειρατές προχωρούν στην κλοπή ολόκληρου του πλοίου με το φορτίο. Καταλαμβάνουν το πλοίο και μόλις αποκτήσουν τον πλήρη έλεγχο, το οδηγούν σε δικό τους λιμάνι. Μόλις φτάσουν στον προορισμό τους, ξεφορτώνουν το φορτίο και στη συνέχεια το πωλούν. Παράλληλα ξανά βιάζουν το πλοίο, προμηθεύονται άλλη σημαία και πλαστογραφούν νέα έγγραφα για να επαναφέρουν το πλοίο στην αγορά για την μεταφορά φορτίων. Στα πλαίσια αυτής της κατάστασης η ζωή του πληρώματος βρίσκεται σε κίνδυνο. Υπάρχουν περιπτώσεις όπου οι πειρατές ρίχνουν τα μέλη του πληρώματος στη θάλασσα και περιπτώσεις όπου τους ‘φυλακίζουν’ μέσα στο πλοίο και κρατούνται σε καθεστώς ομηρείας με σκοπό να δοθούν λύτρα στους θύτες. Να σημειωθεί σε αυτό το σημείο πως, πλέον, η πιο διαδεδομένη πρακτική των πειρατών είναι η δολοφονία ολόκληρου του πληρώματος. (Σιούσουρας & Δαλακλής, 2011)

Δ. Υπάρχει και μία ιδιαίτερη κατηγορία της πειρατείας, η σομαλική πειρατεία. Κατά τη εξέλιξη της σομαλικής πειρατείας, οι Σομαλοί πειρατές καταλαμβάνουν το πλοίο και αφού πάρουν τον έλεγχο στα χέρια τους, οδηγούν το σκάφος σε ακτές που αποτελούν για τους ίδιους ασφαλή καταφύγια. Στόχος των πειρατών είναι να έρθουν σε επικοινωνία με την πλοιοκτήτρια ναυτιλιακή εταιρεία του πλοίου και να ζητήσουν λύτρα ως αντάλλαγμα για την επιστροφή του πλοίου και του πληρώματος. Μόλις δοθούν τα λύτρα αφήνουν το πλοίο και το πλήρωμα ελεύθερο ώστε να συνεχίσουν το δρομολόγιό τους. (Σιούσουρας & Δαλακλής, 2011)



## 1Α ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΕΙΡΑΤΩΝ

Οι πειρατές εξελίσσονται και πλέον παρατηρείται μία τάση να γίνονται πιο επιθετικοί με το πέρασμα του χρόνου. Οι τακτικές τους γίνονται πιο βίαιες και οι ίδιοι γίνονται πιο αδίστακτοι με σκοπό να καταφέρουν να αποκτήσουν όσα θέλουν.

Οι κατηγορίες στις οποίες εμπίπτουν οι πειρατές είναι τρεις (3) (Νικητάκος, 2018):

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

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

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

## 1Ε ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΙΡΑΤΩΝ

Οι πειρατές έχουν ως στόχο να ικανοποιήσουν τους ιδιωτικές τους επιθυμίες εκμεταλλεύοντας ξένα εμπορικά πλοία με τη χρήση βίαιων και παράνομων πρακτικών. Η δράση κάθε πειρατή είναι ξεχωριστή γιατί εξαρτάται από τον τύπο πειρατείας στον οποίο αυτοί εμπίπτουν και στο τι είδους πειρατής αυτός ισχυρίζεται ότι είναι. Με βάση αυτά τα στοιχεία κάθε πειρατής δρα με ανάλογο τρόπο γιατί με την επιλογή συγκεκριμένων δράσεων θα αποκτήσουν τα αγαθά που αυτοί επιθυμούν και θα επιτύχουν και τους ανάλογους στόχους.

Σε κάθε μορφή πειρατείας η πρώτη κίνηση είναι οι πειρατές να επιβιβαστούν στο πλοίο. Σε επόμενο στάδιο πρέπει να αποκτήσουν τον έλεγχο της κατάστασης και κυρίως του πληρώματος. Κάποιες ομάδες πειρατών επιλέγουν να κρατήσουν τα μέλη του πληρώματος ως ομήρους ή τους απαγάγουν για να εκβιάσουν τις ναυτιλιακές εταιρείες ώστε να λάβουν λύτρα ή καταφεύγουν σε δολοφονίες. Από την άλλη, υπάρχουν

περιπτώσεις που οι πειρατές προχωρούν στην κλοπή αντικειμένων χαμηλής αξίας ή στην κλοπή αντικειμένων μεγάλης αξίας, όπως είναι αυτή του φορτίου ή/και του πλοίου. Φυσικά, άλλες φορές, επιλέγουν να σαμποτάρουν το πλοίο το οποίο συχνά καταλήγει σε βύθισή του ή το βυθίζουν σκόπιμα οι ίδιοι αμέσως. Διαφορετικά, στην καλύτερη των περιπτώσεων, απλά καταστρέφουν κάποια μέρη του πλοίου και προκαλούν υλικές ζημιές.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2**

### **ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ**

#### **2.1 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ**

Το φαινόμενο της πειρατείας δεν παραμένει ποτέ στάσιμο. Η συχνότητα και η ένταση με την οποία εμφανίζεται η πειρατεία διαφέρει από περιοχή σε περιοχή και από χρονική περίοδο σε άλλη.

Τα κρούσματα της πειρατείας καταγράφονται σε μία αρμόδια υπηρεσία, η οποία είναι γνωστή και ως ‘Κέντρο Αναφοράς της Πειρατείας του Διεθνές Ναυτιλιακού Γραφείου (IMB – Piracy Reporting Center)’, η οποία ιδρύθηκε το 1992 και αποκλειστική του αρμοδιότητά είναι η καταστολή της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στα πλοία. Συγκεκριμένα, όταν ένα πλοίο δεχθεί επίθεση, ο πλοίαρχος συντάσσει μία αναφορά του συμβάντος η οποία διαβιβάζεται στο Κέντρο Αναφοράς. Το Κέντρο λειτουργεί ως διαμεσολαβητής ανάμεσα στον πλοίαρχο και στις αρμόδιες τοπικές αρχές. Μόλις, δηλαδή, το Κέντρο λάβει την αναφορά, θα στείλει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες στις αρμόδιες τοπικές αρχές για να λάβουν αμέσως γνώση του γεγονότος και να προσφέρουν την βοήθειά τους. Παράλληλα, το περιεχόμενο της αναφοράς θα γνωστοποιηθεί και στα πλοία που βρίσκονται σε κοντινή απόσταση από εκεί που έλαβε χώρα η πειρατεία ώστε να είναι σε εγρήγορση και επιφυλακή. (ICC/IMB)

#### ***2.1.1 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΑΠΟ IMB***

Οι περιοχές στις οποίες εντοπίζεται το φαινόμενο της πειρατείας, σύμφωνα με το IMB (1 Ιανουαρίου έως 30 Σεπτεμβρίου), διακρίνονται σε τρεις (3) κατηγορίες οι οποίες συνδέονται με τις τρεις (3) ηπείρους του κόσμου (ICC/IMB Report, 2022):

**Στην πρώτη κατηγορία** εντάσσεται η Νοτιοανατολική Ασία με την Ινδική υποήπειρο – συγκεκριμένα Ινδονησία, στενά της Μαλάκα, Μαλαισία, Φιλιπίνες, στενά της Σιγκαπούρης, Ταϊλάνδη, Κίνα, Βιετνάμ, Μπαγκλαντές, Ινδία.

Στην Ινδονησία (Belawan, Tanjung Priok, Τζακάρτα και γύρω νερά), στις Φιλιπίνες, στην Μανίλα/Μπατάνγκας/Ταμπάνγκας και στα στενά της Σιγκαπούρης έχουν λάβει χώρα αρκετά επεισόδια πειρατικών επιθέσεων και ένοπλων ληστειών. Πιο συγκεκριμένα, στην Ινδονησία για να αντιμετωπιστεί το φαινόμενο της πειρατείας και να μειωθεί ο κίνδυνος που υπήρχαν στα ύδατα της Σιγκαπούρης υπήρξε μία συνεργασία μεταξύ της Ινδονησιακής Ναυτικής Αστυνομίας και του International Maritime Bureau. Λόγω των δράσεων που έχει λάβει η Ινδονησιακή Ναυτική Αστυνομία τα περιστατικά σημειώνουν κάποια μείωση χρόνο με τον χρόνο. Σε κάθε

περίπτωση όμως τα πλοία οφείλουν να προχωρούν σε διαρκή παρακολούθηση του πλοίου από τα αρμόδια μέλη του πληρώματος.

Στις Φιλιππίνες έχουν καταγραφεί διάφορες πειρατικές επιθέσεις σε πλοία μέσα και έξω από το πέραςμα Sibutu, έξω από το νησί Sibutu, Tawi Tawi, Sulu θάλασσα, Celebes θάλασσα και στα ανοιχτά της ανατολικής Sabah. Το 2017 είχαν σημειωθεί αρκετές επιθέσεις σε εμπορικά πλοία και απαγωγές πληρωμάτων με σκοπό την καταβολή λύτρων. Το 2018 καταγράφηκαν δύο (2) περιστατικά απαγωγής στα ανοιχτά της Sabah, το 2019 υπήρξαν πάλι δύο (2) περιστατικά απαγωγής και ένα (1) το 2020 όπου στοχοποιήθηκαν μικρότερα ρυμουλκά και αλιευτικά. Για να αντιμετωπιστεί αυτή η κατάσταση, οι τοπικές αρχές ενίσχυσαν τις περιπολίες τους.

Στα Στενά της Σιγκαπούρης τα περιστατικά αυξάνονται και έχει εκδοθεί μία γενική προειδοποίηση στα πλοία να προσέχουν, ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια της νύχτας, καθώς οι πειρατές επιβιβάζονται στα πλοία είτε αυτά είναι αγκυροβολημένα είτε εν πλω. Μέχρι στιγμής δεν έχει καταγραφεί κάποια επίθεση ή απαγωγή μελών του πληρώματος καθώς μόλις οι πειρατές γίνουν αντιληπτοί και ηχήσει ο συναγερμός του πλοίου αποβιβάζονται από αυτό και φεύγουν. Οι αρχές γνωρίζουν την κατάσταση, όμως τα περιστατικά δεν έχουν μειωθεί στο ελάχιστο.

Στο Μπαγκλαντές και στα στενά της Malacca τα περιστατικά πειρατείας έχουν μειωθεί. Και στις δύο περιοχές έχουν καταγραφεί στο παρελθόν αρκετά περιστατικά πειρατικών επιθέσεων, χάρις όμως της συμβολής των αρμόδιων αρχών έχουν μειωθεί.

Στη Μαλαισία (Bandar, Penawar, Johor) και στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας (Tioman, Pulau Aur, ανοιχτά των νησιών Anambas, Natuna, Mangkai, Subi Besar, Merundung) και στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας οι πειρατικές επιθέσεις, αυτή τη στιγμή, έχουν σταματήσει. Η κατάσταση είναι καλύτερη μετά την ενίσχυση των περιπολιών, αλλά το IMB PRC εξακολουθεί να παρακολουθεί την κατάσταση και οι τοπικές αρχές συμβουλεύουν τα πλοία να μην εφησυχάζουν και να συνεχίσουν να λαμβάνουν τα αναγκαία προληπτικά μέτρα.

**Στην δεύτερη κατηγορία** εντάσσονται περιοχές της Αφρικής, δηλαδή Κόλπος του Άντεν, Κένυα, Ισημερινή Γουινέα, Λιβερία, Σομαλία, Αίγυπτος, Γκάνα, Νιγηρία, Αγκόλα, Μπενίν, Καμερούν, Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό, Γκαμπόν κλπ.

Στην Αγκόλα (Λουάντα), στη Γκαμπόν (Port Gentil/ αγκυροβόλιο Owendo), στην Γκάνα (Takoradi/Tema), στην Γουινέα (Κονάκρυ), στο Κονγκό (Pointe Noire), στο Σάο Τομέ & Πρίνσιπε και στη Νιγηρία (Lagos/ Arapa/ Off Bayelsa/ Brass/ Bonny Island/ Port Harcourt) έχουν αναφερθεί διάφορα περιστατικά πειρατείας και ένοπλης

ληστείας. Τα ύδατα δεν θεωρούνται ασφαλή και τα πλοία πρέπει να λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα που προβλέπονται σε τέτοιες περιπτώσεις.

Μέχρι στιγμής, σύμφωνα με τα στοιχεία του ΙΜΒ, στην Ερυθρά Θάλασσα, στον Κόλπο του Άντεν, στη Σομαλία, στην Αραβική Θάλασσα και στον Ινδικό Ωκεανό δεν έχουν καταγραφεί πρόσφατες πειρατικές επιθέσεις, μόνο κάποιες ύποπτες αναφορές. Αν και τα περιστατικά πειρατείας έχουν μειωθεί δραματικά σε αυτές τις περιοχές, οι Σομαλοί πειρατές διαθέτουν όλα τα μέσα και την ικανότητα να καταφύγουν σε πράξεις παράνομες και βίαιες.

Στο Μπενίν (Κοτονού), στην Ισημερινή Γουινέα και στην Ακτή του Ελεφαντοστού (Αμπιτζάν) τα κρούσματα πειρατικών επιθέσεων έχουν μειωθεί, αλλά όχι εξαλειφθεί. Ο κίνδυνος παραμένει, οπότε και τα πλοία με τη σειρά τους πρέπει να είναι καταλλήλως προετοιμασμένα.

Τέλος, στο Καμερούν (Ντουάλα) και στο Τόγκο (Λομέ) τα επεισόδια πειρατείας έχουν σταματήσει καθώς δεν έχει σημειωθεί καμία πρόσφατη πειρατική επίθεση. Να σημειωθεί όμως πως στο παρελθόν είχαν καταγραφεί επιθέσεις κατά των εμπορικών πλοίων και απαγωγές πληρωμάτων.

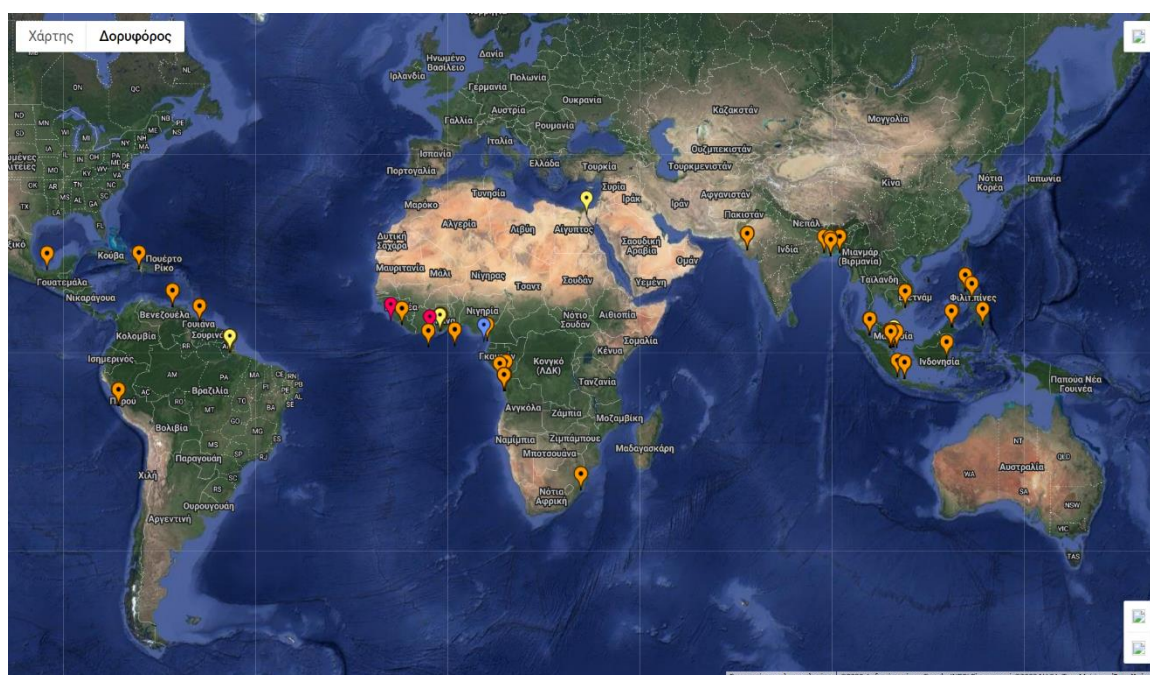
**Στην τρίτη κατηγορία** εντάσσονται περιοχές της Αμερικής, οι οποίες είναι: Βραζιλία, Κολομβία, Δομινικανή Δημοκρατία, Εκουαδόρ, Μεξικό, Παναμάς, Περού, Βενεζουέλα, Αϊτή, Γουιάνα.

Στη Βραζιλία (Μακάπα), την Αϊτή (Port au Prince) και στο Περού (Callao) τα περιστατικά αυξάνονται και τα νερά παραμένουν επικίνδυνα καθώς έχουν καταγραφεί περιστατικά πειρατείας και ένοπλης ληστείας. Επομένως, τα πλοία πρέπει να βρίσκονται σε επιφυλακή και εγρήγορση και να εφαρμόζουν προληπτικά μέτρα κατά της πειρατείας.

Από την άλλη, στην Κολομβία (Cartagena) και στο Μεξικό (Πουέρτο – Ντος Μπόκας) τα περιστατικά πειρατείας έχουν μειωθεί, αν και στις δύο περιοχές έχουν λάβει χώρα πειρατικές επιθέσεις σε προγενέστερο χρόνο.

Τέλος στον Ισημερινό (Γκουαγιακίλ) και στη Βενεζουέλα (Πουέρτο Λα Κρουζ/Πουέρτο Χοσέ) τα διάφορα επεισόδια πειρατείας έχουν σταματήσει. Έχουν εμφανιστεί και σε εκείνες τις περιοχές πειρατές οι οποίοι είναι οπλισμένοι αλλά πλέον δεν έχει σημειωθεί κάποιο γεγονός. Τα πλοία όμως και σε αυτή την περίπτωση οφείλουν να είναι προσεκτικά.

## ΧΑΡΤΗΣ 1: ΠΕΙΡΑΤΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΣΕΙΣ 2023



Πηγή: International Maritime Bureau<sup>1</sup>

Ο πίνακας παρακάτω αναγράφει τα δηλωθέντα περιστατικά πειρατείας του 2022, στοιχεία που έχουν αντληθεί από το IMB. Φυσικά τα δεδομένα αυτά δεν αντικατοπτρίζουν την πλήρη εικόνα του φαινομένου της πειρατείας. Τα πλοία που είναι αντιμέτωπα με τις δράσεις των πειρατών είναι περισσότερα αλλά όχι και δηλωμένα. Αξίζει να σημειωθεί πως το 2022 τα κρούσματα πειρατείας είναι πολύ λιγότερα συγκριτικά με τις προηγούμενες χρονιές και η κατάσταση αυτή αντικατοπτρίζει την αποτελεσματική αντιμετώπιση του φαινομένου της πειρατείας. (Munich Re Group, 2006). Μοναδική εξαίρεση αποτελούν κυρίως τα στενά της Σιγκαπούρης και το Περού όπου υπάρχει μέχρι και σήμερα έξαρση των πειρατικών επιθέσεων.

<sup>1</sup> Αυτός ο ζωντανός χάρτης δείχνει όλα τα περιστατικά πειρατείας και ένοπλης ενημέρωσης που αναφέρθηκαν στο Κέντρο Αναφορών Πειρατείας του IMB κατά τη διάρκεια του 2023. Τελευταία επίσκεψη 9/1/2023.

(Κίτρινη Κουκίδα = Απόπειρα Επιβίβασης // Πορτοκαλί κουκίδα = Επιβιάστηκε // Κόκκινη Κουκίδα = Πειρατεία// Μπλε κουκίδα = Πυροβολήθηκε

<b>Locations</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
<b>SE ASIA</b>	31	20	23	6	9
Indonesia					
Malacca Straits				1	
Malaysia	9	10	4	1	2
Philippines	6	4	8	9	6
Singapore Straits	3	1	15	20	31
Thailand			1		
<b>EAST ASIA</b>	2	3			
China					
<b>ASIA VIETNAM</b>	2	2	3	1	
Vietnam					
<b>INDIAN SUB-CONT</b>	11		2		6
Bangladesh					
<b>INDIA</b>	3	3	6	1	2
<b>AMERICAS</b>	4	2	4	3	5
Brazil					
Colombia	1	3	1	5	
Dominican Republic		1			
Ecuador	4	3	4	2	
Guyana	2				2
Haiti	3	1	4	2	1
Mexico		1	4	1	
Panama		1			
Peru	3	5	5	15	18
Venezuela	8	6			2
<b>AFRICA</b>			5	3	5
Angola					
Benin	5	1	7	2	
Cameroon	2	5		1	
Dem. Rep of Congo	1	1		1	1
Dem. Rep. of Tome & Principe			1	5	
Egypt					1
Equatorial Guinea		2	2		
Gabon			2	3	
Ghana	8	3	5	5	6
Guinea	2	2	1	3	
Gulf of Aden	1			1	
Ivory Coast	1	1	2		1
Kenya		1			
Liberia		2			1
Morocco		1			
Mozambique	1	2	3	1	
Nigeria	41	29	17	4	
Sierra Leone		1			
Somalia	1				

South Africa					1
The Congo			1	1	
Tongo	1	2	1		
<b>REST OF THE WORLD</b>			1		
Iraq					
<b>Subtotal of nine months</b>	<b>156</b>	<b>119</b>	<b>132</b>	<b>97</b>	90
<b>Total at year end</b>	<b>201</b>	<b>162</b>	<b>195</b>	<b>132</b>	

**ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΙΡΑΤΙΚΩΝ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ 2018-2022**

Πηγή: ICC – IMB Piracy and Armed Robbery Against Ship Report – Report for the Period 1 January – 30 September 2022 (ΠΙΝΑΚΑΣ 1)

*2.1.2 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΑΠΟ ΙΜΟ*

Πέρα από το IMB, υπάρχει και ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) όπου παρέχει τις υπηρεσίες του σχετικά με την πειρατεία και την ένοπλη ληστεία. Πιο αναλυτικά, έχει δημιουργηθεί μία ηλεκτρονική πλατφόρμα στην οποία καταγράφονται περιστατικά πειρατείας, είτε απόπειρες πειρατικών επιθέσεων ή τετελεσμένες πράξεις. Ο ιστότοπος ονομάζεται «Παγκόσμιο Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα Ναυτιλίας (GISIS)».

Το εν λόγω σύστημα διακρίνεται σε διάφορες υποκατηγορίες και μία από αυτές είναι η πειρατεία και ένοπλη ληστεία. Συγκεκριμένα, υπάρχουν λίστες οι οποίες αναγράφουν τα γεγονότα πειρατείας που έλαβαν χώρα στα επιτιθέμενα πλοία, καταγράφοντας την ώρα, την ημέρα, τον τόπο, το όνομα του πλοίου, τη σημαία που έφερε, και τι ακριβώς έγινε. Στο σύστημα υπάρχουν καταγεγραμμένα γεγονότα μέσω εκθέσεων από το 1982 και γνωστοποιούνται στο κοινό ώστε τα υπόλοιπα πλοία που βρίσκονται κοντά σε πειρατικές περιοχές να εξασφαλίζουν μία καλύτερη πλοήγηση (GISIS/ ΙΜΟ).

**REGIONAL ANALYSIS OF REPORTS ON ACTS OF PIRACY AND ARMED ROBBERY 2022**

<b>LOCATION OF INCIDENT</b>	<b>In international Waters</b>	<b>In territorial waters</b>	<b>In port areas</b>
Far East	0	0	0
South China Sea	2	1	1
China Sea	0	0	0
Malacca Strait	64	11	3



North Pacific Ocean	0	0	0
Yellow Sea	0	0	0
Indian Ocean	4	1	4
Persian Gulf	0	0	0
Arabian Sea	0	0	1
East Africa	0	0	0
Mediterranean Sea	0	0	0
North Atlantic Ocean	0	0	0
South America (c)	3	1	0
South America (a)	4	1	0
West Africa	15	5	1
North Sea	0	0	0
South America (p)	12	1	5
<b>Total number of incidents reported</b>	<b>104</b>	<b>21</b>	<b>15</b>

Πηγή: IMO – GISIS, REPORTS ON ACTS OF PIRACY AND ARMED ROBBERY 2022. (ΠΙΝΑΚΑΣ 2)

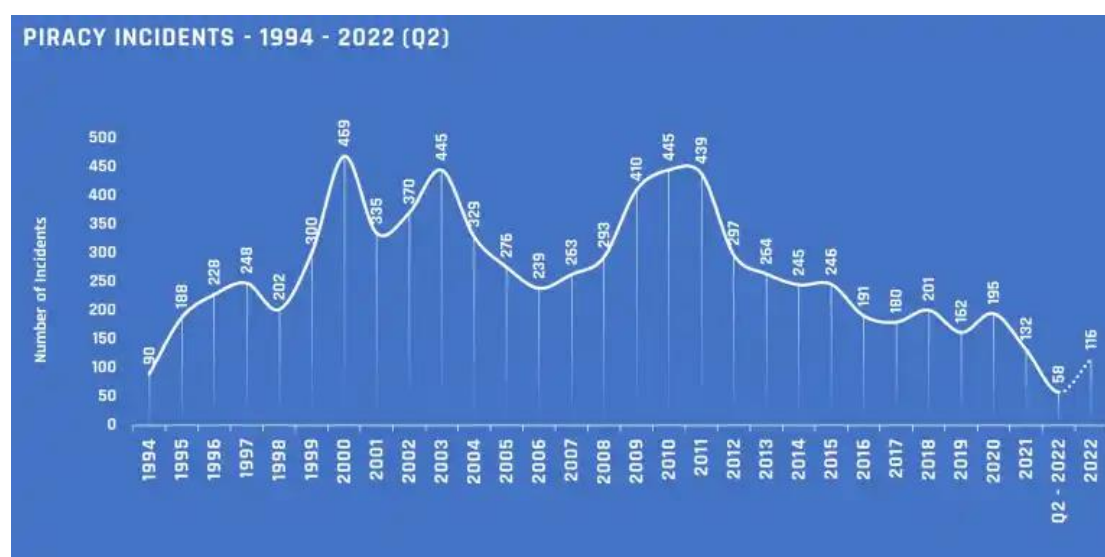
Παραπάνω ο πίνακας απεικονίζει τα διάφορα κρούσματα πειρατείας που έχουν λάβει χώρα στα ύδατα παγκοσμίως για το έτος 2022. Συγκεκριμένα, έχει παρατηρηθεί μεγάλη συγκέντρωση πειρατικών επιθέσεων ή ύποπτων κινήσεων στα χωρικά ύδατα της Νότιας Κινεζικής Θάλασσας, στα ύδατα της Μαλάκκα, στον Ινδικό Ωκεανό, στην Δυτική Αφρική και σε κάποια σημεία της Αμερικής.

Ο εν λόγω πίνακας δεν αντικατοπτρίζει την πραγματική έκταση του προβλήματος. Πολλοί ειδικοί υποστηρίζουν ότι ο πραγματικός αριθμός των επιθέσεων είναι πολύ μεγαλύτερος, σχεδόν ο διπλάσιος από ότι είναι τώρα. Την ίδια άποψη συμμερίζεται και το IMB το οποίο θεωρεί ότι έως και το 50% των περιπτώσεων πειρατείας δεν καταγράφονται και δεν δημοσιοποιούνται. Επίσης, σύμφωνα με τον IMO εκτιμάται ότι μόνο το ένα τρίτο των περιστατικών πειρατείας έχουν αναφερθεί. Η απόκλιση των πραγματικών περιστατικών με αυτών που έχουν καταγραφεί είναι μεγάλη, οπότε ο κύκλος της ναυτιλίας δεν έχει καθαρή εικόνα για το ποια είναι η πραγματική έκταση του προβλήματος. (Munich Re Group, 2006)

Οι λόγοι που δεν δημοσιεύονται όλα τα περιστατικά πειρατείας ποικίλουν. Ευθύνη για αυτή την κατάσταση φέρουν και οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις και οι κρατικές αρχές των διαφόρων χωρών. Υπάρχουν περιπτώσεις όπου οι τοπικές αρχές δεν αναφέρουν τα περιστατικά τα οποία τελέστηκαν υπό την επιτήρησή τους για να μην βλάψουν την φήμη του λιμανιού. Επιπροσθέτως, οι ναυτιλιακές εταιρείες μπορεί να αναφέρουν τα πειρατικά κρούσματα μόνο στους τοπικούς οργανισμούς, και όχι στις αρμόδιες αρχές, ή δεν κάνουν λόγο για κάποια τυχόν πειρατική επίθεση ώστε να προστατεύσουν το όνομα της εταιρείας. Ορισμένες ναυτιλιακές εταιρείες δηλώνουν μόνο σημαντικά περιστατικά πειρατείας, ενώ τις απόπειρες ή τα κρούσματα πειρατείας τα οποία δεν είχαν κάποιο αντίκτυπο στο πλοίο και το πλήρωμα ‘τα αφήνουν στο σκοτάδι’. Επίσης, ένας ακόμη λόγος που δεν δηλώνουν κάθε περιστατικό είναι λόγω της αύξησης των μελλοντικών ασφαλιστρών που θα τους επιβληθούν από τις ασφαλιστικές εταιρείες ή σε κάποιες άλλες περιπτώσεις, όταν οι πειρατές επιτίθενται σε μικρά σκάφη, τα οποία ανήκουν σε μικρές ναυτιλιακές εταιρείες, δεν υπάρχει κανένα ενδιαφέρον για την αναφορά τέτοιου είδους επιθέσεων. (Munich Re Group, 2006)

### 2.1.3 Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΣΗΜΕΡΑ

Το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο ανακοίνωσε πως, για τους μήνες Ιανουάριο έως και Ιούνιο 2022, σημειώθηκαν 58 κρούσματα πειρατείας και παρόλο που εξακολουθεί αυτός ο αριθμός να είναι ψηλός, είναι σίγουρα χαμηλότερος από το έτος 1994. Το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο κατάφερε με την συμβολή του να καταστήσει πιο ασφαλή την πλοήγηση των πλοίων στα παγκόσμια ύδατα. (ICC/IMB)



Πηγή: ICC – IMB (ΕΙΚΟΝΑ 1)

Ο διευθυντής του IMB, Michael Howlett, δήλωσε ότι «Δεν είναι μόνο καλά νέα για τους ναυτικούς και τη ναυτιλιακή βιομηχανία, αλλά και θετικά νέα για το εμπόριο που προάγει την οικονομική ανάπτυξη.....Αλλά οι τομείς κινδύνου αλλάζουν και η ναυτιλιακή κοινότητα πρέπει να παραμείνει σε επαγρύπνηση. Ενθαρρύνουμε τις κυβερνήσεις και τις αρμόδιες αρχές να συνεχίσουν τις περιπολίες τους που δημιουργούν αποτρεπτικό αποτέλεσμα.» (Hariesh Manaadiar, 2022)

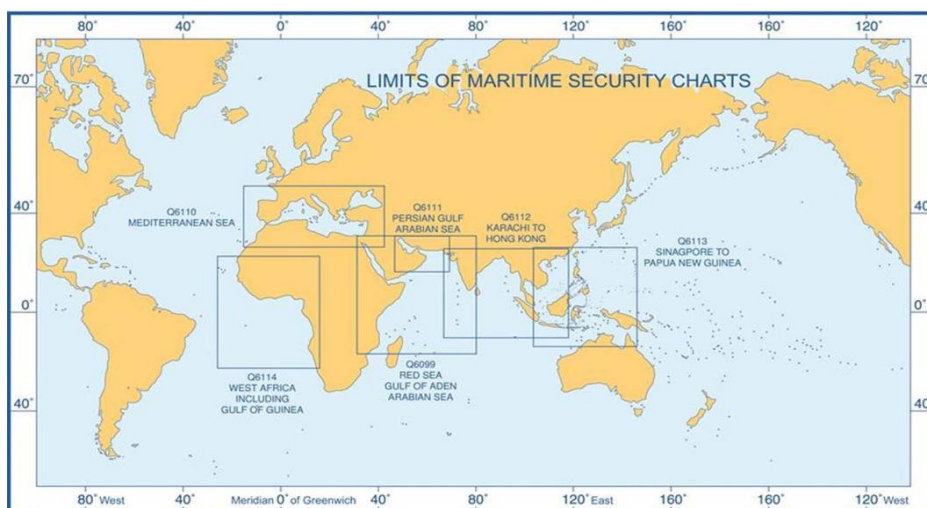
Αξίζει να σημειωθεί πως ο αριθμός των πειρατικών επιθέσεων για το 2021 ανέρχεται στα 132 περιστατικά, σύμφωνα με τα στοιχεία που δόθηκαν από το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο. Είναι ξεκάθαρο πως τα κρούσματα πειρατείας το 2021 είναι πολύ χαμηλότερα από το 2022 που καταγράφηκαν 174 περιπτώσεις και από το 2020 που δηλώθηκαν 195. Φαίνεται πως το φαινόμενο της πειρατείας τα τελευταία 2 χρόνια δεν παρουσιάζει καμία άνοδο. Αντιθέτως, χρόνο με το χρόνο, τα δηλωμένα περιστατικά μειώνονται.

## 2.2 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΥΨΗΛΟΥ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Ο κόσμος της ναυτιλίας έχει κατηγοριοποιηθεί σε περιοχές υψηλού κινδύνου και σε περιοχές χαμηλού κινδύνου. Οι περιοχές υψηλού κινδύνου, γνωστές και ως HRAs (High Risk Areas), εντοπίζονται εντός της VRA (Voluntary Reporting Area). Τα όρια των HRAs ορίζονται από τη ναυτιλιακή βιομηχανία και απεικονίζονται στα Διαγράμματα Ναυτιλιακής Ασφάλειας τα οποία είναι απαραίτητο να ενημερώνονται κάθε φορά που αλλάζουν οι περιοχές υψηλού κινδύνου (Admiralty Maritime Data Solutions, 2023):

- Το διάγραμμα Q6099 UKMTO περιλαμβάνει τις περιοχές της Κόκκινης Θάλασσας, του Κόλπου του Άντεν και της Αραβικής Θάλασσας.
- Το Q6110 δείχνει το στενό του Γιβραλτάρ στη Μεσόγειο Θάλασσα,
- Το Q6111 αφορά τον Περσικό κόλπο και τα στενά του Ορμούζ στην Αραβική Θάλασσα,
- Το Q6112 αφορά το Καραάτι προς Χονγκ Κονγκ,
- Το Q6113 απεικονίζει τη Σγκαπούρη προς Παπούα, Νέα Γουινέα, Θάλασσα Sulu και Celebs και
- Το Q6114 δείχνει τη Δυτική Αφρική συμπεριλαμβανομένου του κόλπου της Γουινέας.

Όλες οι πληροφορίες που σχετίζονται με την ασφαλή διέλευση του πλοίου συγκεντρώνονται από το Υδρογραφικό Γραφείο Ηνωμένου Βασιλείου (UKHO) το οποίο συνεργάζεται με το NATO και άλλους κυβερνητικούς οργανισμούς ώστε να διασφαλίσουν ότι κάθε διάγραμμα θα έχει ενημερωμένες και ακριβείς πληροφορίες. Κάθε διάγραμμα περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, πληροφορίες σχετικά με τους κινδύνους για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας (π.χ. πειρατεία) και γενικές συμβουλές και διαδικασίες ασφαλείας, μέτρα αυτοπροστασίας και περιφερειακές επαφές. Το διάγραμμα σε συνδυασμό με τους επίσημους χάρτες πλοήγησης διασφαλίζουν την ασφάλεια του πληρώματος, του πλοίου και του φορτίου.



Πηγή: Admiralty Maritime Data Solutions, Maritime Security Charts (ΧΑΡΤΗΣ 2)

Όταν ένα πλοίο εισέλθει σε περιοχή υψηλού κινδύνου η πιθανότητα μίας πειρατικής επίθεσης αυξάνεται ραγδαία. Επομένως, το πλοίο πρέπει να βρίσκεται σε επιφυλακή και να έχει μεριμνήσει να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα για την αντιμετώπιση μίας τέτοιας κατάστασης. Κρίνεται μείζονας σημασίας ένα πλοίο να χρησιμοποιεί και να συμβουλευέται τις πιο πρόσφατες πληροφορίες για τις τρέχουσες απειλές, κατά τον σχεδιασμό του ταξιδιού του, ώστε να αποφύγει τυχόν κινδύνους στη διαδρομή του. Επίσης, πρέπει να έτοιμο να αλλάζει την πορεία του ταξιδιού του και να παρεκκλίνει από την καθορισμένη διαδρομή του σε σύντομο χρονικό διάστημα, όταν το απαιτούν οι συνθήκες. (Admiralty Maritime Data Solutions, 2023)

Όσο αφορά τις περιοχές υψηλού κινδύνου είναι πολύ σημαντικό να αναφερθεί ότι μειώθηκαν τα όρια της περιοχής υψηλού κινδύνου στον Ινδικό Ωκεανό. Το International Chamber of Shipping (ICS) ανακοίνωσε τον αποχαρκτηρισμό του Ινδικού Ωκεανού ως περιοχή υψηλού κινδύνου, αφού πρώτα το αποφάσισαν διάφοροι διεθνείς φορείς της βιομηχανικής ναυτιλίας, όπως είναι το ICS, BIMCO, IMCA, INTERCARGO, INTERTANKO και OCIMF. Η απόφαση τους προβλέπεται να τεθεί σε ισχύ από το 2023. Συγκεκριμένα, οι περιοχές που δεν αποτελούν μεγάλο κίνδυνο για την ασφαλή ναυσιπλοΐα των πλοίων είναι η Ερυθρά θάλασσα (ανοικτά Ερυθραίας και Υεμένης στο ύψος των συνόρων Υεμένης και Σαουδικής Αραβίας), ο κόλπος του Άντεν (ανοικτά Τζιμπουτί, Υεμένης και Σομαλίας μέχρι τα σύνορα της Υεμένης με το Ομάν) καθώς και τα υπόλοιπα ύδατα ανοικτά της Σομαλίας (μέχρι τα σύνορά της με την Κένυα). Δεν έχει καταγραφεί κάποιο κρούσμα πειρατικής επίθεσης από Σομαλούς πειρατές από το 2018, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει πως τα πλοία δεν πρέπει να είναι

και πάλι σε επιφυλακή και ετοιμότητα. (Admiralty Maritime Data Solutions, Report 2021)



Πηγή: Nicolas Nelson/ ΑΠΕ – ΜΠΕ (ΧΑΡΤΗΣ 3)

Από την άλλη, υπάρχουν και περιοχές με χαμηλό κίνδυνο πειρατείας, γνωστές και ως VRA (Εθελοντική Περιοχή Αναφοράς). Η Εθελοντική Περιοχή Αναφοράς προσδιορίζεται στα διάφορα διαγράμματα Ναυτιλιακής Ασφάλειας και η απεικόνιση των περιοχών χαμηλού κινδύνου βοηθά τα πλοία να λαμβάνουν τα ανάλογα μέτρα. Τα πλοία που βρίσκονται εντός της VRA ενθαρρύνονται να εγγραφούν στο UKMTO και στο MSCHOA που αφορά το Κέρασ της Αφρικής ώστε να αναφέρουν τυχόν ύποπτα περιστατικά. (BMP)

### 2.3 ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Υπάρχουν αμέτρητα καταγεγραμμένα περιστατικά πειρατείας τα οποία επηρεάζουν τον κόσμο της ναυτιλίας και δυσχεραίνουν τη ζωή των ναυτικών και κατ' επέκταση τη δουλειά των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Η πειρατεία έχει διάφορες εκφάνσεις και οι πειρατικές επιθέσεις έχουν διαφορετική ένταση από εμπορικό πλοίο σε εμπορικό πλοίο. Από τη μία πλευρά, υπάρχουν περιπτώσεις όπου ο κίνδυνος της πειρατείας είναι εύκολα διαχειρίσιμος, ενώ από την άλλη, απειλεί την ασφάλεια του πλοίου και τη ζωή των μελών του πληρώματος.

Οι υποθέσεις που επιλέχθηκαν γι' αυτή τη διπλωματική δείχνουν αυτές τις διαφορετικές πτυχές του φαινομένου. Είναι φανερό πως κάθε έκφανση της πειρατείας αντιμετωπίζεται διαφορετικά από το πλήρωμα. Υπάρχουν περιπτώσεις όπου η πειρατεία δεν τους επηρεάζει άμεσα και δεν τους δημιουργεί αισθήματα φόβου και πανικού. Υπάρχουν όμως και περιπτώσεις όπου τα μέλη του πληρώματος αντιμετωπίζουν μία πλευρά της πειρατείας η οποία δεν είναι διαχειρίσιμη και δεν αποκλείεται η πιθανότητα δημιουργίας ενός ψυχικού τραύματος.

#### 2.3.1 Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ASTRO LIBRA <sup>2</sup>

##### ΥΠΟΘΕΣΗ ΜΙΚΡΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ

Το Μάρτιο του 2002 βρισκόταν στο λιμάνι Cilacap της Ινδονησίας το δεξαμενόπλοιο Astro Libra (DTW 300.000 - VLCC) με 25 άτομα πλήρωμα το οποίο αποτελούνταν από Έλληνες και Φιλιπινέζους.



---

<sup>2</sup> Πραγματική μαρτυρία από τον τότε υποπλοίαρχο του πλοίου Astro Libra την οποία κατέγραψα μετά από επικοινωνία μας.

Πηγή:[https://www.google.com/search?q=ASTRO+LIBRA+SHIP&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwjcuuzx1ur8AhUWZ\\_EDHf1UBbkQ\\_AUoAXoECAEQAw&biw=1536&bih=746&dpr=1.25#imgrc=2xehY2dztzKrNM](https://www.google.com/search?q=ASTRO+LIBRA+SHIP&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwjcuuzx1ur8AhUWZ_EDHf1UBbkQ_AUoAXoECAEQAw&biw=1536&bih=746&dpr=1.25#imgrc=2xehY2dztzKrNM) (EIKONA 2)

Το πλοίο ήταν προορισμένο να μεταφορτώσει το εμπόρευσμά του σε ένα άλλο πλοίο (transshipment). Κατά τη διάρκεια της μεταφόρτωσης και ενώ είχε αδειάσει το μισό φορτίο από το Astro Libra και το ύψος των εξάλων ήταν δεκαεπτά (17) μέτρα · μία ομάδα πειρατών κατόρθωσε να επιβιβαστεί από τη πρύμνη του πλοίου στις 22.00 μ.μ., χωρίς να γίνουν αντιληπτοί από το πλήρωμα. Οι πειρατές εκμεταλλεύτηκαν το γεγονός ότι οι ναυτικοί ήταν απασχολημένοι με την ασφαλή εκφόρτωση του φορτίου και προχώρησαν γρήγορα στη κλοπή αναλώσιμων αντικειμένων που βρίσκονται επί του πλοίου.

Είναι σημαντικό να τονιστεί σε αυτό το σημείο πως το συγκεκριμένο μέρος στην Ινδονησία θεωρείται χαμηλού κινδύνου, όποτε και τα μέτρα που είχαν ληφθεί για την αντιμετώπιση της πειρατείας ήταν ανάλογα. Σε περιοχές χαμηλής επικινδυνότητας εΐθισται οι εξωτερικοί χώροι του πλοίου να είναι κλειδωμένοι και ορίζονται βάρδιες για τους αξιωματικούς του πλοίου στην πλώρη, στη μέση του πλοίου και στην πρύμνη, ώστε να μην υπάρχει κανένα αδύναμο σημείο το οποίο θα εκμεταλλευτούν οι πειρατές για να ανέβουν στο πλοίο. Στην περίπτωση του πλοίου Astro Libra, οι εξωτερικοί χώροι ήταν κλειδωμένοι. Συγκεκριμένα, η εξωτερική πλευρά των πορτών ήταν κλειδωμένη με λουκέτο και στο εσωτερικό των πορτών αυτών υπήρχε δεμένο σκοινί σε μορφή ναυτικού κόμπου για επιπρόσθετη ασφάλεια. Επίσης, επειδή το πλοίο ήταν αγκυροβολημένο, υπήρχε ένας ναύτης ο οποίος ήταν υπεύθυνος να προσέχει την καδένα της άγκυρας του πλοίου ώστε να μην επιβιβαστεί κάποιος πειρατής από αυτό το σημείο. Επιπρόσθετα, είχαν οριστεί δεκατέσσερα (14) άτομα από την Ινδονησία ως προσωπικό ασφαλείας οι οποίοι ήταν υποχρεωμένοι να προσέχουν το πλοίο καθ' όλη τη διάρκεια την εκφόρτωσης.

Το πλοίο είχε λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα που προβλέπονται σε τέτοιες καταστάσεις. Παρόλα αυτά, ο αξιωματικός της βάρδιας (ανθυποπλοίαρχος), πριν προλάβει να ολοκληρώσει τον ωριαίο έλεγχο ασφαλείας στο κατάστρωμα, παρατήρησε τη στιγμή που βρέθηκε στην πρύμνη του πλοίου ότι το λουκέτο που οδηγούσε στις αποθήκες αναλώσιμων (γάντια, μπογιές, κάβοι, φακοί κλπ.) ήταν σπασμένο και όλα τα αναλώσιμα αντικείμενα είχαν εξαφανιστεί. Ο αξιωματικός της βάρδιας ενημέρωσε αμέσως τον πλοίαρχο και τον υποπλοίαρχο και επί τόπου σημάνθηκε συναγερμός.



Η διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί μετά την αποβίβαση των πειρατών από το πλοίο είναι πολύ συγκεκριμένη. Αρχικά, ο πλοίαρχος οφείλει να συγκεντρώσει όλα τα μέλη του πληρώματος για να βεβαιωθεί ότι είναι ασφαλή και δεν διατρέχουν κάποιο κίνδυνο στην υγεία τους λόγω σωματικής βλάβης που τυχόν μπορεί να προκλήθηκε από τους πειρατές. Στη συνέχεια, προχωρούν σε έναν ενδελεχή έλεγχο τόσο στους χώρους ενδιαίτησης των ναυτικών όσο και στο υπόλοιπο πλοίο, έτσι ώστε να γίνει μία καταγραφή ζημιών/απωλεσθέντων αντικειμένων. Στο τέλος ετοιμάζουν ένα έγγραφο που ονομάζεται “incident investigation”. Στο συγκεκριμένο έγγραφο καταγράφουν όλα τα γεγονότα που έλαβαν χώρα στο πλοίο και το στέλνουν στην εταιρεία για να ενημερωθεί αλλά και στα αρμόδια γραφεία της στεριάς στην οποία τελέστηκε το έγκλημα της πειρατείας.

Το πλήρωμα του Astro Libra, κατά τη διάρκεια του ελέγχου που έκαναν στο πλοίο μετά το συμβάν, ανακάλυψαν πως το σκοινί με το οποίο ήταν δεμένες οι πόρτες από την εσωτερική τους πλευρά ήταν κομμένο. Τα πρόσωπα που μπορούσαν να το έχουν κάνει αυτό ήταν αυτά που βρίσκονταν εξ’ αρχής μέσα στο πλοίο. Ακόμη, οι πειρατές κατάφεραν να ολοκληρώσουν την δουλειά τους μέσα σε τριάντα (30) λεπτά και δεν συνάντησαν κανένα εμπόδιο στο δρόμο τους, ούτε ήρθαν σε επαφή με κανέναν ναυτικό. Με βάση αυτά τα δεδομένα, το πλήρωμα του πλοίου κατέληξε στο συμπέρασμα πως οι πειρατές είχαν βοήθεια και από άτομα τα οποία βρίσκονταν μέσα στο πλοίο. Φαίνεται πως τα δεκατέσσερα άτομα (14) που λειτουργούσαν ως προσωπικό ασφαλείας ήταν μέρος του σχεδίου των πειρατών καθώς ήταν και αυτοί μέλη τους. Δώσανε όλες τις απαραίτητες πληροφορίες που χρειάζονταν οι πειρατές σχετικά με το ποιο είναι το αδύναμο σημείο του πλοίου για να ανέβουν από εκεί, ποια είναι η κατάλληλη ώρα για να κλέψουν το πλοίο και πού βρίσκονται οι αποθήκες. Γι’ αυτό το λόγο κίολας το προσωπικό ασφαλείας δεν φύλαγε το πλοίο, όπως αρμόζει σε τέτοιες περιοχές.

Οι πειρατές έγιναν αντιληπτοί από το πλήρωμα τη στιγμή που έφευγαν από το πλοίο. Οπότε δεν πρόλαβαν οι ναυτικοί να αντιδράσουν, αλλά ούτε και να προετοιμαστούν. Το θετικό της όλης κατάστασης ήταν πως οι πειρατές δεν είχαν ποτέ στόχο να βλάψουν το πλήρωμα ή να κλέψουν το φορτίο. Μοναδικός σκοπός τους ήταν να κλέψουν ορισμένα αντικείμενα χαμηλής αξίας τα οποία είναι και εύκολο να αναπληρωθούν. Ο πλοίαρχος του Astro Libra, αφού ολοκλήρωσε όλες τις απαιτούμενες διαδικασίες που προβλέπονται μετά την ‘επίθεση’ των πειρατών, ενημέρωσε αμέσως την εταιρεία και στη συνέχεια το θάλαμο επιχειρήσεων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Κατά την επιβίβαση των πειρατών σε ένα πλοίο πάντοτε υπάρχει ο φόβος να μην τραυματιστεί ή χειρότερα σκοτωθεί ένα ή περισσότερα μέλη του πληρώματος. Αυτό όμως δεν σημαίνει αυτόματα πως η εμφάνιση πειρατών σε ένα εμπορικό πλοίο εγκυμονεί κινδύνους που απειλούν την ζωή των ναυτικών. Οι στόχοι από μία ομάδα πειρατών σε μία άλλη διαφέρει και σε πολλά περιστατικά πειρατείας το ζητούμενο είναι η απόκτηση αντικειμένων χαμηλής αξίας χωρίς παράλληλα να διατρέχεται κανένας κίνδυνος για τη ζωή ή σωματική ακεραιότητα των ατόμων που επανδρώνουν ένα πλοίο.

Μετά από αυτό το συμβάν κανένας ναυτικός δεν παρουσίασε κάποια ανησυχητική συμπεριφορά και κανένας δεν κυριεύτηκε από άγχος, παρόλο που παραβιάστηκε ο 'ιδιωτικός τους χώρος'. Οι ναυτικοί φαίνεται να έχουν αποδεχθεί τους κινδύνους αυτού του επαγγέλματος και δεν θεωρούν το συγκεκριμένο συμβάν ως λόγο αποτροπής τους από την εν λόγω εργασία.

### 2.3.2 Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΜΑΡΑΝ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ <sup>3</sup>

#### ΥΠΟΘΕΣΗ ΜΕΓΑΛΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ

Το Νοέμβριο του 2009, το ελληνικό δεξαμενόπλοιο Maran Centaurus (VLCC) φόρτωσε στις δεξαμενές του τριακόσες χιλιάδες (300.000) τόνους πετρέλαιο το οποίο έπρεπε να μεταφέρει και να ξεφορτώσει στο Χιούστον στην Αμερική. Ο αριθμός των μελών του πληρώματος ανερχόταν στα είκοσι οκτώ (28) άτομα, εννιά (9) εκ των οποίων ήταν Έλληνες και οι υπόλοιποι ήταν Φιλιππινέζοι, Ουκρανοί και Ρουμάνοι. Στις 29 του μήνα το πλοίο βρισκόταν στον κόλπο του Άντεν, 762 ναυτικά μίλια μακριά από τις ακτές της Σομαλίας. Παρόλο που το πλοίο βρισκόταν μακριά από οποιαδήποτε ακτή και θεωρητικά δεν διέτρεχε κανέναν κίνδυνο από κάποια τυχόν πειρατική επίθεση, το μεσημέρι εκείνης της ημέρας το πλοίο Maran Centaurus κατελήφθη από Σομαλούς πειρατές.



Πηγή: Sources: ESRI; EU Naval Force (ΧΑΡΤΗΣ 4)

Ο κόλπος του Άντεν χαρακτηριζόταν τότε ως μία περιοχή υψηλής επικινδυνότητας και τα μέτρα που λάμβαναν τα πλοία για την αποτροπή ή αντιμετώπιση της πειρατείας ήταν ανάλογα με αυτά που επιτάσσει η σοβαρότητα της κατάστασης. Στην προκειμένη περίπτωση όμως το πλοίο δεν έλαβε όλα τα μέτρα που προβλέπονται σε μία τέτοια κατάσταση, πέρα από τη χρήση μανικών. Το Υπουργείο Ναυτιλίας τότε είχε εκδώσει μία οδηγία η οποία όριζε ότι όταν ένα πλοίο βρίσκεται 600 ναυτικά μίλια μακριά από εκείνη την περιοχή δεν χρειάζεται να λάβει επιπρόσθετα μέτρα προστασίας.

<sup>3</sup> Πραγματική μαρτυρία από την ΔΑΝΑΗ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΥ – τότε δόκιμο του πλοίου.

Το μεσημέρι εκείνο οι πειρατές πλησίασαν με τρεις (3) ψαρόβαρκες το δεξαμενόπλοιο, από την αριστερή του πλευρά, και τη στιγμή που έφτασαν σε μία σχετικά κοντινή απόσταση έγιναν αντιληπτοί καθώς χτύπησε ο συναγερμός του πλοίου. Εκείνη τη στιγμή οι ναυτικοί ετοίμασαν τις μάνικες για να καταβρέξουν τους ανεπιθύμητους επισκέπτες. Από την άλλη πλευρά, οι πειρατές, που βρίσκονταν στην μία από τις τρεις βάρκες, μόλις άκουσαν τον συναγερμό, ξεκίνησαν να πυροβολούν.

Μόλις ξεκίνησε αυτή η ‘εχθροπραξία’ ο πρώτος μηχανικός, ο οποίος τους έριχνε νερό, τραυματίστηκε εξαιτίας των πυροβολισμών. Αποφασίζει τότε ο πλοίαρχος και δίνει εντολή να παραδώσουν το πλοίο στους πειρατές, προκειμένου να μην υπάρξουν θύματα. Στη συνέχεια, ο πλοίαρχος έπραξε τα δέοντα. Ενεργοποίησε, δηλαδή, το σύστημα συναγερμού για να ενημερωθεί η εταιρεία διαχείρισης, η οποία με τη σειρά της έθεσε σε εφαρμογή το σχέδιο έκτακτης ανάγκης. Για την διαχείριση αυτής της κατάστασης συνεργάστηκαν η εταιρεία του πλοίου (MARAN TANKERS MANAGEMENT), το Υπουργείο Εμπορικού Ναυτικού, το Γενικό Επιτελείο Στρατού, το Υπουργείο Άμυνας και Εξωτερικών Υποθέσεων και τα προξενία των ξένων μελών του πληρώματος.

Η ελληνική φρεγάτα ADRIAS, που συμμετείχε στην διεθνή ομάδα διάσωσης, έσπευσε να βοηθήσει το δεξαμενόπλοιο, αλλά έλαβε ρητές εντολές να απομακρυνθεί, διαφορετικά οι πειρατές θα έθεταν τη ζωή του πλοίαρχου σε κίνδυνο. Με αυτό τον τρόπο κατάφεραν οι πειρατές να επιβιβαστούν στο πλοίο, μαζί τους και ο διαπραγματευτής. Η πρώτη τους κίνηση είναι να μεταφέρουν το πλοίο στο Harardhere στη Σομαλία και μετέπειτα ξεκίνησαν οι διαπραγματεύσεις με τον εφοπλιστή κ. Γιάννη Αγγελικούση ώστε να απελευθερωθεί το πλοίο και τα μέλη του πληρώματος. Οι πειρατές αιχμαλώτισαν του ναυτικούς για 50 ημέρες και καθ’ όλη τη διάρκεια της αιχμαλωσίας τους δέχθηκαν τεράστια ψυχολογική πίεση και βία. Τα 28 αυτά άτομα που επάνδρωναν τότε το πλοίο φοβόντουσαν για τη ζωή τους σε καθημερινή βάση καθώς βρίσκονταν υπό την απειλή όπλου. Τους είχε συμβουλέψει μάλιστα ο πλοίαρχος να μην αντιδράσουν σε καμία περίπτωση γιατί οι πειρατές θα τους σκότωναν. Ανάμεσα στα μέλη του πληρώματος βρισκόταν και μία γυναίκα δόκιμος η οποία σε συνέντευξη της δήλωσε ότι: *«Πίστευα ότι θα μας σκοτώνανε, υπήρχαν κάποιες στιγμές που ήταν πολύ τραγικές, πολύ δύσκολες. Μίλαγα με την αδερφή μου και της έλεγα ότι “είμαστε καλά” και με πλησιάζει ένας Σομαλός και μου δείχνει με το κινητό έναν μαύρο, που ήταν με μια λευκή γυναίκα. Δεν θέλω να συνεχίσω άλλο».*

Είναι σημαντικό να αναφερθεί πως τη περίοδο που το πλοίο βρισκόταν υπό την απειλή πειρατών, το πλήρωμα είχε περιοριστεί στα δωμάτια των αξιωματικών και ο πλοίαρχος με έναν αξιωματικό του καταστρώματος βρίσκονταν στη γέφυρα του πλοίου. Κάθε μέρα μέσα στο πλοίο υπήρχαν 25 έως και 60 πειρατές οι οποίοι δούλευαν με βάρδιες. Να σημειωθεί πως οι πειρατές δεν αρκέστηκαν στην πληρωμή των λύτρων που είχαν ζητήσει από τον εφοπλιστή, αλλά προχώρησαν και στην λεηλασία του πλοίου. Έκλεψαν όλες τις φορητές συσκευές που διέθετε το πλοίο και τα αναλώσιμα αντικείμενα, όπως κιάλια, κάμερες, φορητούς υπολογιστές, προσωπικά αντικείμενα του πληρώματος, λίγα τρόφιμα και φάρμακα κλπ. Τα λύτρα τα οποία ζήτησαν ανέρχονταν στα επτά (7) εκατομμύρια δολάρια. Ένα ποσό τεράστιο, το οποίο όμως καταβλήθηκε κανονικά μέσα σε έναν ειδικό κύλινδρο που έπεσε με αλεξίπτωτο από ένα μικρό αεροσκάφος κοντά στο πλοίο.

Η ναυτιλιακή εταιρεία έδρασε όσο πιο γρήγορα και μεθοδευμένα μπορούσε. Οι διαπραγματεύσεις ξεκίνησαν αμέσως και το ποσό που ζητούσαν ως λύτρα οι πειρατές δόθηκε σχετικά ταχύτατα. Επιπλέον, η εταιρεία είχε κάνει παράκληση στους πειρατές να μην πειράξουν την γυναίκα δόκιμο και να επιτρέψουν σε ολόκληρο το πλήρωμα να μιλήσει με τις οικογένειες τους. Οι πειρατές δέχθηκαν αυτή την συμφωνία, αλλά κάθε ένα από τα μέλη του πληρώματος κατάφερε να μιλήσει με τους δικούς του ανθρώπους 2 φορές για ελάχιστα λεπτά μέσα στις πενήντα (50) ημέρες. Το ψυχολογικό φορτίο ήταν μεγάλο, αλλά ο καπετάνιος κατάφερε να έχει μία υποδειγματική συμπεριφορά και προσπάθησε να είναι δίπλα στο πλήρωμα του.

Μετά την καταβολή του ποσού, το πλοίο απελευθερώθηκε στις 18 Ιανουαρίου 2010. Την ίδια ημέρα οι άνδρες των υποβρυχίων καταστροφών του πολεμικού ναυτικού που βρίσκονταν πάνω στην Ελληνική φρεγάτα “Σαλαμίς”, που επιχειρούσε στην περιοχή, ανέλαβαν την ασφαλή μεταφορά του πληρώματος και τους παρέιχαν την απαιτούμενη ιατρική βοήθεια.

Η κυρία Δανάη Μαρκοπούλου δήλωσε ότι συνέχισε την καριέρα της στη ναυτιλία και εξακολούθησε να ταξιδεύει μετά από αυτό το συμβάν, όπως και το υπόλοιπο πλήρωμα. Η εταιρεία από πλευρά της δεν πρόσφερε κάποιο πρόγραμμα ψυχολογικής υποστήριξης καθώς τα δεδομένα του 2009 ήταν πολύ διαφορετικά από τώρα. Ακόμα και έτσι όμως το πλήρωμα δεν άφησε τη δουλειά του. Ο φόβος και το άγχος ήταν συναισθήματα με τα οποία έπρεπε να συνυπάρξουν, όμως η αγάπη για τη θάλασσα ήταν μεγαλύτερη.

### 2.3.3 Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ SIRIUS STAR

#### ΥΠΟΘΕΣΗ ΜΕΓΑΛΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ



Πηγή: [https://www.google.com/search?q=sirius+star+piracy&tbm=isch&ved=2ahUKewiKuq2mxfL7AhWWNe\\_wKHW3bDnIQ2-cCegQIABAA&oq=sirius+star+piracy&gs\\_lcp=CgNpbWcQAZoFCAAQgAQ6BggAEAcQHjoICAAQCBAHEB5QxORYyBxg-x5oAHAeACAAXSIAcoKkgEEMi4xMZgBAKABAaoBC2d3cy13aXotaW1nwAEB&scient=img&ei=6E-WY4qmFpbrsAfttruQBw&bih=746&biw=1536#imgrc=kvHEqztEuD\\_UIM&imgdii=lv0PNlbXA07NUM](https://www.google.com/search?q=sirius+star+piracy&tbm=isch&ved=2ahUKewiKuq2mxfL7AhWWNe_wKHW3bDnIQ2-cCegQIABAA&oq=sirius+star+piracy&gs_lcp=CgNpbWcQAZoFCAAQgAQ6BggAEAcQHjoICAAQCBAHEB5QxORYyBxg-x5oAHAeACAAXSIAcoKkgEEMi4xMZgBAKABAaoBC2d3cy13aXotaW1nwAEB&scient=img&ei=6E-WY4qmFpbrsAfttruQBw&bih=746&biw=1536#imgrc=kvHEqztEuD_UIM&imgdii=lv0PNlbXA07NUM)  
(ΕΙΚΟΝΑ 3)

Στις 15 Νοεμβρίου 2008 το υπερδεξαμενόπλοιο Sirius Star (VLCC) το οποίο μετέφερε αργό πετρέλαιο (2 εκατομμύρια βαρέλια αργού πετρελαίου) από τη Σαουδική Αραβία στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας, βρέθηκε αιχμάλωτο από Σομαλούς πειρατές 450 ναυτικά μίλια (830 χλμ.) νοτιοανατολικά της ακτής της Κένυας. Τα μέλη του πληρώματος ήταν είκοσι πέντε (25) και αποτελούνταν από Βρετανούς, Φιλιππινέζους, Κροάτες, Πολωνούς και έναν (1) Σαουδάραβα. (Sarah More McCann, 2008)

Το πρωί εκείνης της μέρας οι πειρατές πλησίασαν το πλοίο με τις βάρκες τους και ενώ το πλήρωμα χρησιμοποίησε τις μάνικες νερού για να τους απομακρύνει, οι πειρατές κατάφεραν με αρκετούς άστοχους πυροβολισμούς να τρομάξουν το πλήρωμα και να ανέβουν στο πλοίο. Εκτιμήθηκε ότι οι πειρατές ταξίδευαν τρεις (3) ημέρες για να φτάσουν στο σημείο που βρισκόταν το υπερδεξαμενόπλοιο. Να σημειωθεί πως το πλοίο ήταν φορτωμένο (full capacity) και αυτό είχε ως αποτέλεσμα το βύθισμα του πλοίου να έχει αγγίξει τα είκοσι δύο (22) μέτρα και το ύψος από τη θάλασσα μέχρι το κύριο κατάστρωμα να έχει φτάσει τα εννιά (9) μέτρα. Αυτό σημαίνει πως το πλοίο ήταν προσβάσιμο προς τους πειρατές και μπορούσαν με μεγάλη ευκολία να επιβιβαστούν σε αυτό.



Πηγή: ICC commercial crime services/ Rich Clabaugh/ STAFF (ΧΑΡΤΗΣ 5)

Οι πειρατές επιβιβάστηκαν στο πλοίο και το μετέφεραν στις ακτές της Σομαλίας. Οι απόψεις δίστανται σχετικά με το πού αγκυροβόλησε το πλοίο. Οι αξιωματούχοι του Puntland υποστηρίζουν ότι το πλοίο σταμάτησε στο λιμάνι Harardhere, ενώ το Ναυτικό των Ηνωμένων Πολιτειών ισχυρίζεται ότι το πλοίο ήταν αγκυροβολημένο κοντά στο Eyl.



Πηγή: Google Maps (ΧΑΡΤΗΣ 6)

Ο δεύτερος αξιωματικός (James Grady) του πλοίου, σε μία του συνέντευξη, επιβεβαιώνει ότι το πλήρωμα αναγκάστηκε να παραδώσει το πλοίο στους πειρατές γιατί φοβήθηκαν τους πυροβολισμούς και την ίδια στιγμή είχαν ρίξει και μία ανεμόσκαλα για να ανέβουν. Όταν επιβιβάστηκαν στο πλοίο στις 8:55 π.μ. χρειάστηκαν επτά (7) λεπτά για να αποκτήσουν τον πλήρη έλεγχο του δεξαμενόπλοιου. Κανένα από τα μέλη του πληρώματος δεν σκεφτόταν ότι η ζωή τους βρισκόταν σε κίνδυνο γιατί υποστήριζαν ότι τα νερά, στα οποία βρίσκονταν, ήταν ασφαλή. Μόλις

επιβεβαίωσαν ότι οι πειρατές κατήθυναν το πλοίο προς τη Σομαλία, ο δεύτερος αξιωματικός είπε στη συνέντευξή του: *«We got the information from the bridge that we were heading for Somalia and our stomachs all dropped. It's pirates, they've got guns and we're going to Somalia, we've all seen the movies»*. (Auslan Cramb, 2009) Φοβήθηκαν πραγματικά μόλις άκουσαν ότι πήγαιναν στη Σομαλία και πως οι πειρατές οπλοφορούσαν. Ήταν μία κατάσταση την οποία δεν μπορούσαν να διαχειριστούν σε συναισθηματικό επίπεδο. Γι' αυτό κυριάρχησε ο φόβος και το άγχος.

Σε μία δεύτερη συνέντευξη μίλησε ο καπετάνιος του πλοίου, Μάρεκ Νίσκι. Περιέγραψε και εκείνος με τη σειρά του τα όσα γεγονόνα διαδραματίστηκαν από τη στιγμή που οι πειρατές επιβιβάστηκαν στο πλοίο. Όπως ο δεύτερος αξιωματικός, έτσι και ο καπετάνιος, αναφέρει ότι η θάλασσα ήταν ήρεμη και η κατάσταση αυτή ωφέλησε τους Σομαλούς πειρατές να εξαπολύσουν τις πειρατικές τους δράσεις κατά του πλοίου. Οι πειρατές κρατούσαν το πλήρωμα περιορισμένο υπό την απειλή όπλου. Ο Νίσκι υποστηρίζει ότι η θέαση των όπλων δημιουργούσε υπερβολικό άγχος ανάμεσα στα πληρώματα και το να διατηρήσουν την ψυχραιμία τους ή να σκεφτούν λογικά ήταν κάτι αδιανόητο εκείνη τη στιγμή. Παρόλα αυτά, ο καπετάνιος του πλοίου ήρθε σε επαφή με ένα από τα μέλη των πειρατών, ο οποίος αυτοαποκαλούσε τον εαυτό του "Captain Somali". Ο εν λόγω πειρατής διέταξε το πλοίο να αγκυροβολήσει σε ρηχά νερά κοντά στην ακτή της Σομαλίας. Ο καπετάνιος επέμενε ότι το πλοίο είναι φορτωμένο και δεν μπορεί να γίνει αυτό που έλεγε ο πειρατής γιατί η περιβαλλοντική ζημία που θα προκαλούσαν θα ήταν μεγάλη, σκεπτόμενος ότι το κύτος του πλοίου θα συρθεί στον πυθμένα της θάλασσας. Ο πειρατής όμως δεν ενδιαφερόταν να συζητήσει περαιτέρω και ήθελε το πλοίο να αγκυροβολήσει εκεί, όπως διέταξε. Ο καπετάνιος προσπαθούσε να του μιλήσει λογικά, αλλά εκείνος δεν έδειχνε να καταλαβαίνει τη σοβαρότητα της κατάστασης, μέχρι που ο πλοίαρχος άρχισε να ουρλιάζει από τα νεύρα του. *«Τότε κατάλαβαν και άλλαξαν τον προορισμό του πλοίου»* ανέφερε ο καπετάνιος στην συνέντευξή του. (Alexandra Stevenson, 2012)

Ο πλοίαρχος του πλοίου τονίζει τις δύσκολες στιγμές από ψυχολογικής απόψεως που πέρασαν όλα τα μέλη του πληρώματος. Ο ίδιος λέει πως: *«Είναι δύσκολο να εκφράσεις τα συναισθήματα όταν χάνεις για πρώτη φορά την ελευθερία σου»*. Το πλήρωμα δεν ήταν καθόλου προετοιμασμένο για την αντιμετώπιση μίας τέτοιας κατάστασης. Είχαν παρακολουθήσει διάφορα σεμινάρια από αξιωματικούς ασφαλείας, αλλά η θεωρία διαφέρει από την πραγματικότητα. Ο κος Νίσκι αναφέρει συγκεκριμένα ότι: *«Είχαμε παρακολουθήσει μαθήματα με αξιωματικούς ασφαλείας πλοίων, αλλά αυτό δεν είχε*



*σχεδόν καμία σχέση με κατάσταση ομηρίας. Ότι γίνεται για την προετοιμασία των ναυτικών για μια κατάσταση ομηρίας δεν είναι αρκετά για να προετοιμαστούν οι άνθρωποι για το άγχος που έρχεται.» (Alexandra Stevenson, 2012)*

Όταν το πλοίο αγκυροβόλησε στις ακτές της Σομαλίας, επιβιβάστηκαν σε αυτό και άλλοι άντρες με όπλα και στο σύνολο τους τα μέλη των πειρατών ανέρχονταν στα 25 άτομα. Όλοι βρίσκονταν υπό την επήρεια ναρκωτικών ουσιών και η συμπεριφορά τους ήταν επιθετική προς τους αξιωματικούς γιατί λάμβαναν τηλεφωνήματα από υπηρεσίες ασφαλείας. Συγκεκριμένα, ο καπετάνιος του πλοίου στη συνέντευξή του ανέφερε πως οι πειρατές έφεραν δικές τους προμήθειες στο πλοίο και σύντομα ο χώρος γέμισε με ζωντανά ζώα (κατσίκια) τα οποία έσφαζαν για να τα φάνε, τρόφιμα και φύλλα khat. Επίσης, παρατήρησε πως οι πειρατές δεν ήταν εξοικειωμένοι με την σύγχρονη τεχνολογία καθώς τη στιγμή που επιβιβάστηκαν στο πλοίο κατέλαβαν τον έλεγχο του τηλεφώνου που βρίσκεται στη γέφυρα θεωρώντας πως έχουν διακόψει με αυτό τον τρόπο εντελώς την επικοινωνία με τον έξω κόσμο. Ο πλοίαρχος εκμεταλλεύτηκε αυτό τους σφάλμα και μέχρι το πλοίο να αγκυροβολήσει στις ακτές της Σομαλίας είχε δημιουργήσει μία κρυφή επικοινωνία με τους εργοδότες του στο Ντουμπάι χρησιμοποιώντας το προσωπικό του κινητό και e-mail. (Alexandra Stevenson, 2012)

Παρόλα αυτά, οι πειρατές είχαν συμφωνήσει να μη κυκλοφορούν με Kalashnikovs στους χώρους ενδιαίτησης και πως θα έχουν περιορισμένη πρόσβαση στο μηχανοστάσιο. Ο πλοίαρχος μάλιστα του πλοίου έδειξε υποδειγματική συμπεριφορά και μεγάλο θάρρος απέναντι στους πειρατές καθώς πήγαινε να τους μιλήσει σχετικά με τα όπλα και να τους πείσει να μην κυκλοφορούν με αυτά στους χώρους ενδιαίτησης, όπως και έγινε δηλαδή. Επίσης, ο πλοίαρχος έπεισε τους πειρατές να επιτρέψουν στα 25 μέλη του πληρώματος να έχουν τηλεφωνική επικοινωνία με τις οικογένειες τους και να τους ενημερώσουν ότι είναι καλά. Οι πειρατές φαίνεται να το δέχθηκαν. Ακόμη είχαν τη δυνατότητα να κινούνται με μία ευκολία στο πλοίο όλα τα μέλη του πληρώματος και να κοιμούνται στα ίδια τους τα κρεβάτια.

Οι συνθήκες ομηρίας κατά κανόνα ήταν όσο πιο ευνοϊκές γίνεται. Φυσικά υπήρχαν και κάποιες σπάνιες/εξαιρετικές στιγμές όπου το πλήρωμα φοβήθηκε πραγματικά. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα που αναφέρουν ήταν την ημέρα που οι πειρατές είδαν ένα φως και νόμιζαν πως ερχόταν προς στο πλοίο μία ομάδα διάσωσης, ενώ στην πραγματικότητα αυτό που είδαν ήταν το φως από ένα φάρο. (Auslan Cramb, 2009)

Από τις πρώτες κιόλας ημέρες ξεκίνησαν οι διαπραγματεύσεις με την εταιρεία του πλοίου σχετικά με την καταβολή λύτρων. Στην αρχή οι πειρατές ζητούσαν την

καταβολή 25 εκατομμυρίων ως αντάλλαγμα για να απελευθερώσουν το πλοίο και το πλήρωμα. Να τονιστεί πως το πλοίο Sirius Star είχε αξία 250 εκατομμυρίων, συνυπολογίζοντας την αξία του φορτίου και την ίδια την αξία του πλοίου. Το πλοίο έμεινε πάνω από 50 ημέρες στην κυριαρχία των πειρατών και τα λύτρα που δόθηκαν εν τέλει είναι 3 εκατομμύρια, πολύ μακριά από την αρχική απαίτηση των 25 εκατομμυρίων δολαρίων. Στις 9 Ιανουαρίου 2009 το πλοίο αφέθηκε ελεύθερο στη Φουτζέιρα και το πλήρωμα αντικαταστάθηκε.

Μετά από αυτό το περιστατικό κανένα από τα μέλη του πληρώματος δεν τραυματίστηκε σωματικά ή έχασε τη ζωή του. Όλο το πλήρωμα επέζησε, αλλά η δοκιμασία που βίωσαν είχε αντίκτυπο στην ψυχολογική τους κατάσταση. Πολλοί από αυτούς βρέθηκαν αντιμέτωποι με τις επιπτώσεις της διαταραχής του μετατραυματικού στρες. Ο πλοίαρχος του πλοίου παραδέχθηκε πως: *«Νομίζω ότι ο ίδιος, όπως και οι άλλοι, ποτέ δεν θα απαλλαγούμε πλήρως από τις παρενέργειες αυτής της εμπειρίας. Είμαστε πιο ανυπόμονοι, θυμώνουμε πιο γρήγορα.»*. Κάποια μέλη του πληρώματος απομακρύνθηκαν από το επάγγελμα του ναυτικού και ξεκίνησαν νέες καριέρες. Η πειρατεία ήταν ο καταλυτικός παράγοντας που άφησαν πίσω τη δουλειά τους και έψαξαν για άλλες. Άλλοι συνέχισαν να ταξιδεύουν αλλά το άγχος για την ασφάλεια τους παρέμεινε. Συγκεκριμένα, ο κ. Niski παραδέχεται ότι δεν νιώθει ιδιαίτερα άνετα όταν πηγαίνει στη θάλασσα. *«Κανείς δεν είναι πραγματικά χαρούμενος που είμαι ακόμα [στη θάλασσα]»*, λέει. *«Η ζωή όμως υπαγορεύει τους δικούς της όρους»*. (Alexandra Stevenson, 2012)

### 2.3.4 Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ MOZART

#### ΥΠΟΘΕΣΗ ΜΕΓΑΛΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ

Στις 23 Ιανουαρίου 2021 το φορτηγό πλοίο Mozart (λιβεριανή σημαία, ιδιοκτησίας της εταιρείας Borealis Maritime) καταλήφθηκε από πειρατές στα ανοιχτά της Νιγηρίας (δέχθηκε επίθεση 160 χλμ. από το νησί Σάο Τομέ στον Κόλπο της Γουινέας). Το πλοίο εκτελούσε ένα δρομολόγιο από το Λάγκος (Νιγηρία) προς το λιμάνι του Κέιπ Τάουν (Νότια Αφρική) όταν υπέστη την επίθεση των πειρατών.

Τη στιγμή που οι πειρατές βρέθηκαν επάνω στο πλοίο, ολόκληρο το πλήρωμα βρισκόταν στο ειδικά εξοπλισμένο δωμάτιο, γνωστό και ως citadel. Οι πειρατές όμως κατάφεραν να το παραβιάσουν και να απαγάγουν 15 μέλη του πληρώματος Τουρκικής καταγωγής. Κατά τη διάρκεια μάλιστα αυτής της επίθεσης σκοτώθηκε και ένας συνάδελφος τους από το Αζερμπαϊτζάν. Το εν λόγω πλήρωμα κρατήθηκε αιχμάλωτο για τρεις (3) ολόκληρες εβδομάδες σε ένα δάσος της περιοχής εκείνης. Τα υπόλοιπα τρία μέλη του πληρώματος κατάφεραν να γλιτώσουν από αυτή την επίθεση.

Η ναυτιλιακή κοινότητα εξέφρασε την ανησυχία της ως προς την παραβίαση του citadel. Ο κόλπος της Γουινέας είναι μία περιοχή υψηλής επικινδυνότητας και έχουν λάβει χώρα αμέτρητα περιστατικά πειρατείας. Μάλιστα το 95% των περιπτώσεων αφορά απαγωγές πληρωμάτων με σκοπό να λάβουν οι πειρατές τα απαιτούμενα λύτρα. Η κα Sarah Knight, αναλύτρια της εταιρείας συμβούλων ασφαλείας, Dryad Global, με αφορμή αυτό το γεγονός, αναφέρει στο Reporter, τα χαρακτηριστικά της επίθεσης στο εν λόγω πλοίο και τονίζει την αποτελεσματικότητα των πειρατών στον Κόλπο της Γουινέας, γεγονός, που όπως τονίζει, απαιτεί μία «παγκόσμια αντίδραση». Συγκεκριμένα, η κα Knight τονίζει πως: *«Πρόκειται για μία ασυνήθιστη επίθεση πειρατών»* επισημαίνει αρχικά και εξηγεί: *«Πρώτον, συνέβη πολύ μακριά από την ακτή, στα 203 ναυτικά μίλια νότια της Beyelsa State, στη Νιγηρία. Είναι ένα από τα πιο απομακρυσμένα θαλάσσια περιστατικά στη Δυτική Αφρική. Επίσης, ιδιαίτερα ανησυχητική είναι η σοβαρότητα της επίθεσης, καθώς ένας ναυτικός σκοτώθηκε και 15 ακόμη απήχθησαν σε σύνολο 20 μελών του πληρώματος. Τα βίαια περιστατικά είναι κοινά, αλλά είναι εξαιρετικά ασυνήθιστο να υπάρχουν θύματα»*. (Γεωργίου, 2021)

Όσο αφορά στη παραβίαση του citadel, η κα Knight σημειώνει: *«Δεν υπάρχουν επιβεβαιωμένες αναφορές για τον τρόπο, με τον οποίο οι πειρατές κατάφεραν να εισέλθουν στο citadel. Αυτά τα δωμάτια είναι ειδικά σχεδιασμένα, ώστε να εξασφαλίζουν την ασφάλεια του πληρώματος σε περιστατικά όπως αυτό. Ωστόσο, δε γνωρίζουμε ούτε το πόσο ασφαλές ήταν το δωμάτιο του Mozart ούτε ποια γεγονότα οδήγησαν στην*

παραβίαση. Υπάρχουν ορισμένοι πιθανοί λόγοι. Μπορεί το δωμάτιο να μην ήταν κατάλληλα ασφαλισμένο και οι πειρατές να βρήκαν τρόπο να εισέλθουν. Είναι πιθανό, επίσης, κάποιο μέλος του πληρώματος να επέτρεψε την είσοδο, σε περίπτωση που απειλήθηκαν ναυτικοί, οι οποίοι έμειναν εκτός του *citadel*. Το πιο απίθανο σενάριο είναι το δωμάτιο να ήταν πλήρως θωρακισμένο και να παραβιάστηκε από τους πειρατές, καθώς όπως ανέφερα, σχεδιάζονται με πρώτη προτεραιότητα την ασφάλεια» (Γεωργίου, 2021)

Μετά το πέρας των τριών αυτών εβδομάδων, οι Τούρκοι ναυτικοί κατάφεραν να επιστρέψουν με ασφάλεια στην πατρίδα τους και πίσω στις οικογένειές τους. Ο πλοίαρχος Μουσταφά Καγιά ανέφερε σε συνέντευξή του ότι ο ίδιος και τα μέλη του πληρώματος κρατήθηκαν από τους ενόπλους σε ένα δάσος. «Δεν μας κακομεταχειρίστηκαν σωματικά, αλλά ζήσαμε πολύ δύσκολες στιγμές από ψυχολογικής άποψης», είπε. Τα υπόλοιπα τρία μέλη του πληρώματος έπλευσαν προς την Γκαμπόν και ο Ερντογάν, πρόεδρος της Τουρκίας, έδωσε εντολές στις αρμόδιες υπηρεσίες να λάβουν μέτρα για να σωθεί το πλήρωμα, σύμφωνα με ανακοίνωση. (Γεωργίου, 2021) Οι απαγωγείς ζητούσαν λύτρα για να τους αφήσουν, τα οποία η εταιρεία έδωσε για να απελευθερωθεί το πλήρωμα. Η τουρκική κυβέρνηση και η ιδιοκτήτρια εταιρεία δεν έχουν διευκρινίσει τις συνθήκες υπό τις οποίες απελευθερώθηκαν οι ναυτικοί.



Πηγή: iefimerida.gr (EIKONA 4)

### 2.3.5 Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ SEA PHANTOM

#### ΥΠΟΘΕΣΗ ΜΙΚΡΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ

Στις 6 Φεβρουαρίου 2021, το ελληνικό δεξαμενόπλοιο Sea Phantom (ιδιοκτησία του Γιάννη Περογιαννάκη, Petrochem General Management, σημαία: Νησιά Μάρσαλ) δέχθηκε επίθεση από πειρατές καθώς το πλοίο βρισκόταν 91 ναυτικά μίλια δυτικά από το λιμάνι της Μπάτα στην Ισημερινή Γουινέα. Μέσα στο πλοίο υπήρχαν δέκα εννιά (19) άτομα πλήρωμα, συγκεκριμένα, 18 Φιλιπινέζοι και 1 Έλληνας. Να σημειωθεί πως εκείνη τη στιγμή το Sea Phantom είχε αγγίξει τους 13 κόμβους και οι πειρατές κατέβαλαν πραγματική προσπάθεια για να ανέβουν σε αυτό. Ο καπετάνιος προσπάθησε μέσω των ελιγμών που πραγματοποίησε να αποτρέψει την εισβολή, παρόλα αυτά όμως δεν τα κατάφερε. Επάνω στο πλοίο ανέβηκαν 8 πειρατές και προσπάθησαν να αποκτήσουν τον έλεγχο ώστε να έχει το κίνητρο η εταιρεία να τους καταβάλει τα λύτρα που θα ζητήσουν. Τα μέλη όμως του πληρώματος κινήθηκαν αμέσως προς το ειδικό δωμάτιο (citadel) που βρίσκεται στον πύργο του πλοίου. Οι πειρατές προσπάθησαν να το διαρρήξουν αλλά αυτές τους οι προσπάθειες ήταν ανεπιτυχείς. Ο καπετάνιος και το υπόλοιπο πλήρωμα οδήγησαν το πλοίο στο λιμάνι Μαλάμπο στην Ισημερινή Γουινέα, όπου και έφτασαν στις 7 Φεβρουαρίου. Αφού οι πειρατές είδαν ότι το σχέδιο τους απέτυχε, εγκατέλειψαν το πλοίο και τα μέλη του πληρώματος σώθηκαν. (Θανάσης Γερασιμίδης, 2021)



Πηγή:<https://www.fleetmon.com/maritime-news/2021/32601/greek-tanker-attacked-gulf-guinea/> (ΧΑΡΤΗΣ 7)

Εφαρμόζοντας όσα ορίζονται στις Οδηγίες Βέλτιστων Πρακτικών τα μέλη του πληρώματος κατάφεραν να σωθούν χωρίς να τραυματιστούν ή να πέσουν θύματα ομηρείας των πειρατών. Τόσο ο ελιγμός που διενήργησε ο καπετάνιος όσο και η

ύπαρξη του ειδικού δωματίου επάνω στο πλοίο είναι κάποια από τα μέτρα που μπορούν να λάβουν οι ναυτικοί ώστε να αποτρέψουν τους πειρατές να αποκτήσουν τον πλήρη έλεγχο του πλοίου.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### ΑΙΤΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

#### 3.1 ΑΙΤΙΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Το ζήτημα της πειρατείας εξακολουθεί και απασχολεί τη διεθνή ναυτιλία μέχρι και σήμερα. Οι λόγοι όξυνσης του εν λόγω φαινομένου πηγάζουν από τα προβλήματα που εντοπίζονται στην ξηρά. Οι διακυμάνσεις οικονομικών συνθηκών, η οικονομική και κοινωνική ανισότητα, η πολιτική αστάθεια, είναι κάποιοι από τους λόγους που η πειρατεία θριαμβεύει σε διάφορες περιοχές του πλανήτη. (Πλατιάς, 2006)

Τα αίτια της πειρατείας ποικίλουν, τα οποία είτε συντρέχουν σωρευτικά είτε διαζευκτικά, εντείνουν το φαινόμενο της πειρατείας. Πιο αναλυτικά, είναι τα εξής:

**3.1.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΝΙΣΟΤΗΤΑ:** Είναι αρκετά σύννητες οι κάτοικοι μίας περιοχής που ζουν σε άθλιες συνθήκες διαβίωσης να καταφεύγουν σε πειρατικές επιθέσεις, καθώς οι πράξεις τους αυτές αποφέρουν μία σημαντική πηγή εσόδων για ένα τμήμα του τοπικού πληθυσμού που έχει πληγεί από την πενία, από την απόλυτη στέρηση των οικονομικών πόρων. Από τη στιγμή που ολοένα και περισσότεροι άνθρωποι επέλεξαν τον δρόμο της πειρατείας, ακολούθησε συνάμα και η αλλαγή της νοοτροπίας των ντόπιων κατοίκων ως προς τους πειρατές, τους οποίους αποδέχθηκαν ως νόμιμη δραστηριότητα. (Chalk, P. 2009)

**3.1.2 ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΣΤΑΘΕΙΑ:** Η αστάθεια στα καθεστώτα μίας χώρας ή/και η αστάθεια των πολιτικών οδηγούν σε ιδιαίτερα προβληματικές καταστάσεις. Η εμφάνιση βίας ή πολιτικής εξέγερσης μπορεί να οδηγήσει σε εμφύλιους πολέμους και τα σοβαρά εσωτερικά θέματα της χώρας δύνανται να δημιουργήσουν ένα εύφορο έδαφος για τους πειρατές. Οι διαμάχες που γεννώνται στο εσωτερικό μίας χώρας καταφέρνουν εύκολα να απολαμβάνουν μονοπωλιακά την προσοχή ενός κράτους με αποτέλεσμα οι πειρατές να στήνουν, χωρίς προβλήματα, τα καταφύγιά τους στην ξηρά.

**3.1.3 ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ:** Η γεωγραφία καθίσταται ένα εξίσου σημαντικό αίτιο όξυνσης του φαινομένου της πειρατείας. Τα πλοία είναι υποχρεωμένα να πλέουν σε θαλάσσιες οδούς όπου ο κίνδυνος της πειρατείας είναι αυξημένος. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί ο κόλπος του Άντεν. Στα ύδατα αυτά δεν είχε οργανωθεί καμία περιπολία από τα πλοία της ακτοφυλακής, οπότε οι πειρατές μπορούσαν να δράσουν χωρίς σημαντικά

εμπόδια. Από τη στιγμή που κυριαρχεί η ανεπάρκεια και η αδυναμία των κρατών αυτών να ασκήσουν έλεγχο στα χωρικά τους ύδατα μέσω των κρατικών αρχών τους, οι πειρατές είναι πιο εύκολο να ολοκληρώσουν το έργο τους. (Γεωργαντόπουλος και Βλάχος, 2003)

- 3.1.4 *ΝΟΜΙΚΟΙ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ*: Σε κάποιες χώρες είναι εμφανής η έλλειψη ισχυρών δικαστικών/νομικών μηχανισμών. Παράλληλα, χώρες – μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν ήταν πρόθυμες να υπογράψουν συμφωνίες κατά της πειρατείας με χώρες στις οποίες το φαινόμενο της πειρατείας βρισκόταν σε έξαρση. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Υεμένη. Οι περισσότερες πειρατικές επιθέσεις εντοπίζονται σε ένα στενό πέρασμα μεταξύ της Σομαλίας και της Υεμένης. Η γεωγραφία της Υεμένης είναι πολύ ελκυστική για τους πειρατές, λόγω της μακράς ακτογραμμής και της εγγύτητας σε διαδρόμους υψηλής θαλάσσιας κυκλοφορίας. (Νέλλα, 2011 -2012) Επίσης, στα πλαίσια των νομικών και πολιτικών παραμέτρων έχει παρατηρηθεί πως το δικαστικό σώμα και οι κρατικές αρχές κάποιων χωρών (πχ Σομαλία, Κόλπος της Γουινέας) αποτελούνται από ανθρώπους που είναι διεφθαρμένοι και διευκολύνουν με την ανοχή τους τα κυκλώματα των πειρατών. (Chalk P. 2009)
- 3.1.5 *ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ*: Η πειρατεία εντοπίζεται σε χώρες όπου επί σειρά ετών δεν ήταν εξοπλισμένες με τα κατάλληλα και απαραίτητα τεχνολογικά μέσα ώστε να προχωρούν σε αποτελεσματικές επιτηρήσεις. Τα τελευταία χρόνια η κατάσταση αυτή έχει αλλάξει προς το καλύτερο και τα κρούσματα πειρατείας έχουν μειωθεί. Από την άλλη πλευρά, η εξέλιξη της τεχνολογίας των πλοίων αποτελεί και αυτή έναν παράγοντα αύξησης του φαινομένου της πειρατείας. Τα εξελιγμένα συστήματα πλοήγησης των πλοίων οδήγησαν στη μείωση αριθμού των πληρωμάτων που απαιτείται για την αποτελεσματική και ασφαλή λειτουργία ενός πλοίου. Κατά συνέπεια, έχουν ελαττωθεί τα πόστα επιφυλακής, με αποτέλεσμα η ανάβαση και η ανάληψη ελέγχου ενός πλοίου να επιτυγχάνεται πιο εύκολα. (Chalk P. 2009)
- 3.1.6 *ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΡΙΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ*: Μία κοινή πολιτική των πλοιοκτητριών εταιρειών είναι η καταβολή λύτρων στους πειρατές ώστε αυτοί με τη σειρά τους να απελευθερώσουν το πλοίο και το πλήρωμα. Η πολιτική όμως αυτή αποτελεί έναν σημαντικό παράγοντα διατήρησης του φαινομένου της πειρατείας. Οι ναυτιλιακές εταιρείες προτιμούν να



διαπραγματεύονται με τους πειρατές το ποσό που πρέπει να τους καταβάλουν, από το να επωμισθούν το οικονομικό κόστος που προέρχεται από την παραμονή των πλοίων σε ομηρεία. (Τσάλτας Γ., Πλατιάς Χ., Περράκης Σ, 2006)

- 3.1.7 *ΥΠΕΡΑΛΙΕΙΑ*: Το 1991, η Σομαλική κυβέρνηση κατάρρευσε και λόγω της έλλειψης κεντρικής κυβέρνησης δεν υπάρχει καμία μέριμνα για τη φύλαξη των χωρικών τους υδάτων. Αυτό το γεγονός ώθησε αλιευτικά πλοία διάφορων εταιρειών από όλο τον κόσμο να λεηλατήσουν την πλούσια θαλάσσια πανίδα της χώρας. Πλοία από την Ιταλία, την Ισπανία και την Ταϊλάνδη εκμεταλλεύτηκαν σε μεγάλο βαθμό την βιοποικιλότητα αυτών των υδάτων, αλιεύοντας γαρίδες, αστακούς και τόνους. Κάθε χρόνο η περιοχή έχανε έως και 300 εκατομμύρια δολάρια εξαιτίας της υπεραλίευσης γαρίδων και αστακών και 90 εκατομμύρια από την παράνομη αλίευση τόνων. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα οι ντόπιοι ψαράδες να χάνουν την πηγή των εισοδημάτων τους. (United Nations, Monitoring Group on Somalia, Report, 2010)

### 3.2 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΣΕ ΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

Οι επιπτώσεις που επωμίζεται μία ναυτιλιακή επιχείρηση από την εμφάνιση πειρατικών επιθέσεων είναι κυρίως οικονομικής φύσεως. Το παθητικό κομμάτι κάθε εταιρείας αυξάνεται υπερβολικά για να αντιμετωπίσει μία επίθεση. Να σημειωθεί πως το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο υπολογίζει ότι το κόστος της πειρατείας ανέρχεται στα 13 με 16 δισεκατομμύρια δολάρια συμπεριλαμβάνοντας σε αυτό το ποσό όλες τις κατηγορίες που εμπíπτουν στο άμεσο κόστος μίας επιχείρησης. (Bowden Anna, 2010).

Ο οργανισμός One Earth Future (OEF) έχει παρατηρήσει πως ο περιορισμός δεδομένων είναι ένας από τους λόγους που δεν μπορεί να υπολογίσει κάποιος με ακρίβεια το κόστος της πειρατείας. Πολλά από τα περιστατικά πειρατείας δεν έχουν καταγραφεί στο Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο και στον IMO. Υπάρχουν περιπτώσεις όπου δεν γίνεται καμία δήλωση του περιστατικού ή οι πειρατικές επιθέσεις αναφέρονται μόνο στις τοπικές αρμόδιες αρχές ή οι ναυτιλιακές εταιρείες προτιμούν να αποκρύπτουν τέτοια στοιχεία προς όφελός τους. Επιπρόσθετα, η πειρατεία εμφανίζεται σε χώρες που χαρακτηρίζονται για την πολιτική τους αστάθεια, την απουσία οικονομικής ανάπτυξης και την φτώχεια. Επομένως, δεν δύναται να υπολογιστούν με ακρίβεια τα κόστη που προκύπτουν από την εμφάνιση της πειρατείας στις μακροοικονομικές μεταβλητές αυτών των χωρών(τουρισμός, πληθωρισμός τιμών βασικών εμπορευμάτων). (Bowden Anna, 2010)

#### *3.2.1 ΑΜΕΣΑ ΚΟΣΤΗ*

3.2.1.1 ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΛΥΤΡΩΝ: Η πολιτική των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι η καταβολή των απαιτούμενων λύτρων, μετά από διαπραγματεύσεις, στους πειρατές. Τα λύτρα αποτελούν άμεσο οικονομικό κόστος σε μία επιχείρηση η οποία προτιμά να δώσει το ζητηθέν χρηματικό ποσό στους πειρατές με αντάλλαγμα την άμεση απελευθέρωση του πλοίου και κατ' επέκταση του πληρώματος. Από τη μία η καταβολή λύτρων διασφαλίζει την ασφάλεια του πλοίου και του πληρώματος, από την άλλη όμως ευνοεί την διατήρηση αλλά και την ανάπτυξη της πειρατείας. (Bahadur, 2011)

3.2.1.2 ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ ΚΟΣΤΗ: Κάθε ναυτιλιακή εταιρεία επιχειρεί να ασφαλίζει τα πλοία της με τα εξής τέσσερα (4) είδη ασφάλισης κατά της πειρατείας: **κινδύνου πολέμου** (war risk), **απαγωγής και λύτρων** (kidnap and ransom), **φορτίου** (cargo) και **ζημιών στο σκάφος** (hull). Οι ναυτιλιακές εταιρίες είναι υποχρεωμένες να ενημερώνουν γραπτώς την ασφαλιστική εταιρία ότι το πλοίο τους είναι έτοιμο να διέλθει από μία περιοχή υψηλού

κινδύνου και να πληρώσουν το επιπλέον ασφάλιστρο, το οποίο αντιστοιχεί ανά πλοίο και ανά ταξίδι. Εάν η ναυτιλιακή εταιρεία δεν αποκαλύψει στην ασφαλιστική αυτό το γεγονός, τότε το πλοίο από ασφαλιστικής απόψεως μένει ακάλυπτο και αν βρεθεί αντιμέτωπο με μία πειρατική επίθεση, η ασφαλιστική δεν θα καλύψει καμία ζημία. Να σημειωθεί ότι οι ασφαλιστικές αύξησαν τα ναύλα και τα ασφάλιστρα λόγω του υψηλού κινδύνου στις διάφορες ζώνες πειρατείας. (Ploch et. al., 2011 and Guilfoyle, 2013)

- Η ασφάλιση κινδύνου πολέμου καλύπτει τη ζημία που επέρχεται σε περίπτωση που τραυματιστεί ένα μέλος του πληρώματος ή όταν το πλοίο διέρχεται από μία περιοχή υψηλού κινδύνου. Πολλές φορές στα πλαίσια αυτής της ασφάλισης καλύπτεται και η καταβολή λύτρων.
- Η K&R δημιουργεί ένα επιπρόσθετο στρώμα ασφαλιστικής προστασίας στην ασφάλιση κινδύνου πολέμου και χρησιμοποιείται συχνά για την κάλυψη των αμοιβών για δημόσιες σχέσεις, διαπραγματευτές, ιατρική και ψυχολογική θεραπεία, έξοδα αποζημιώσεων και έξοδα ταξιδιού για τις οικογένειες των ομήρων. Επίσης, η συγκεκριμένη ασφάλιση μπορεί να μειώσει τη χρονική περίοδο ομηρίας των ναυτικών.
- Η ασφάλιση φορτίου καλύπτει τη ζημία που επέρχεται στο φορτίο τη στιγμή που επέλθει ο ασφαλιστικός κίνδυνος. Αξίζει να σημειωθεί σε αυτό το σημείο πως η ασφάλιση του φορτίου βαρύνει τον ιδιοκτήτη του φορτίου και όχι την ναυτιλιακή επιχείρηση.
- Η ασφάλιση ζημιών του σκάφους περιλαμβάνει την κάλυψη καταστροφών του πλοίου σε περίπτωση που έρθει αντιμέτωπο με μία πειρατική επίθεση. Η ασφάλιση του σκάφους καλύπτει τη φυσική ζημία του πλοίου που μπορεί να προέλθει λόγω της βαριάς θάλασσας, σύγκρουσης, βύθισης, ανατροπής, γείωσης, πυρκαγιάς ή πειρατείας. Εκτιμάται ότι η πειρατεία έχει διπλασιάσει το κόστος της ασφάλισης κύτους.

3.2.1.3 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ: Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις εξοπλίζουν τα πλοία που διέρχονται από περιοχές υψηλού κινδύνου με ειδικό εξοπλισμό ασφαλείας και με ιδιωτικούς ένοπλους φρουρούς. Ο ειδικός εξοπλισμός ασφαλείας ενδεικτικά περιλαμβάνει την τοποθέτηση συρματοπλεγμάτων, κανονιών εκτόξευσης νερού, συναγερμών και κλειστών κυκλωμάτων

τηλεόρασης. Στον Οδηγό Βέλτιστων Πρακτικών Διαχείρισης (BMP 5) έχει συνταχθεί μία λίστα με μέτρα ασφαλείας τα οποία πρέπει να ακολουθεί ευλαβικά ένα πλοίο όταν διέρχεται από περιοχές που παραμονεύει ο κίνδυνος μίας πειρατικής επίθεσης.

3.2.1.4 ΑΛΛΑΓΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ: Τα πλοία για να αποφύγουν τον κίνδυνο της πειρατείας αλλάζουν την διαδρομή τους (retouring) και επιλέγουν θαλάσσιες οδούς που είναι πιο ασφαλείς για το πλοίο και το πλήρωμα. Τη στιγμή που το πλοίο αλλάζει διαδρομή είναι λογικό πως το κόστος αυτής της απόφασης αυξάνεται δραματικά. Η επιλογή της ασφαλέστερης αλλά πιο συμφέρουσας διαδρομής για τα εμπορικά πλοία εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια ναυλωτών και μεταφορέων. Αμφότερες οι επιλογές εγκυμονούν κινδύνους και κόστη: α) διέλευση μέσω της διώρυγας του Σουέζ ή β) ανακατεύθυνση του πλοίου και δρομολόγηση του ταξιδιού μέσω του γύρου της Αφρικής και του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας. Η δυνατότητα επιλογής μιας εκ των δύο προσφερόμενων διαδρομών συνεπάγεται και το αντίστοιχο οικονομικό κόστος των επηρεαζόμενων μερών. (Liu & Kronbak, 2010)

3.2.1.5 ΑΥΞΗΣΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ: Όταν ένα πλοίο διέρχεται από μία περιοχή υψηλού κινδύνου είθισται να αυξάνει την ταχύτητά του. Μία πλοιοκτήτρια εταιρεία θα συμβουλεύσει ένα πλοίο να επιταχύνει τον ρυθμό του καθώς αυτή η ενέργεια αποτελεί έναν τρόπο αποφυγής περιστατικού θαλάσσιας πειρατείας. Η αύξηση όμως της ταχύτητας συνεπάγεται με αύξηση του κόστους για την ίδια την εταιρεία. (Bowen A, 2010)

3.2.1.6 ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ: Κάθε ναυτιλιακή εταιρεία οφείλει να καταβάλει κάθε φορά ένα χρηματικό ποσό σε κάθε ναυτικό που διέρχεται με το πλοίο από μία περιοχή υψηλού κινδύνου (hazard pay). Όταν τα μέλη πληρώματος ενός πλοίου βρίσκονται εν πλω σε μία περιοχή υψηλού κινδύνου μπορεί να έρχονται αντιμέτωποι με αυξημένο άγχος, ψυχολογικές πιέσεις και τον κίνδυνο για την σωματική και ψυχική τους ακεραιότητα. Η εταιρεία οφείλει να αποζημιώσει αυτούς τους ναυτικούς για την παρεχόμενη εργασία τους. Επίσης, σε περίπτωση που μία πλοιοκτήτρια εταιρεία έχει κάνει συμφωνία με το ITF Seafarers τότε, εάν ένα πλοίο εισέλθει σε μία περιοχή υψηλού κινδύνου η εταιρεία υποχρεούται να αποζημιώσει τους ναυτικούς με το 100% του βασικού μισθού τους και σε περίπτωση θανάτου ή αναπηρίας είναι υποχρεωμένη να καταβάλει διπλή αποζημίωση. (ITF Seafarers)

Επίσης, σε περίπτωση που τα μέλη πληρώματος ενός πλοίου βρεθούν υπό καθεστώς ομηρίας, η εταιρεία δύναται να καταβάλει μία αποζημίωση για την ηθική βλάβη την οποία υπέστησαν τα μέλη (captivity pay). Τα μέλη του πληρώματος δικαιούνται να λάβουν τις βασικές αποδοχές τους με μία προσαύξηση της τάξεως του 35%.

### 3.2.2 ΕΜΜΕΣΑ ΚΟΣΤΗ

Το έμμεσο κόστος το επωμίζονται οι χώρες που βρίσκονται στην περιφερειακή ακτίνα δράσης των πειρατών. Το εν λόγω κόστος διακρίνεται σε τρεις (3) κατηγορίες (Bowen A, 2010):

3.2.2.1 ΚΟΣΤΟΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ: Μία από τις συνέπειες της πειρατείας είναι η αρνητική επίδραση που έχει στο κόστος του εμπορίου καθώς τα πλοία παρεμποδίζονται κατά την παράδοση αγαθών και είναι υποχρεωμένα να αλλάζουν ολόκληρες εμπορικές διαδρομές. Αυτή η ενέργεια επηρεάζει αυτόματα, παραδείγματος χάριν, τα ασφάλιστρα, τα οποία αυξάνονται κατακόρυφα, ή και τους φορτωτές οι οποίοι προσπαθούν να βρουν εναλλακτικά λιμάνια για να παραλάβουν και να παραδώσουν τα εμπορεύματά τους. Το φαινόμενο της πειρατείας έχει καταφέρει να επηρεάσει και τον αλιευτικό τομέα. Ορισμένα έθνη βασίζονται στα έσοδα που αποφέρει ο συγκεκριμένος κλάδος, όμως η εμφάνιση της πειρατείας σε αυτές τις περιοχές έχει αποτρέψει τη δραστηριοποίηση ορισμένων αλιευτικών στόλων στις περιοχές αυτές. (Σιούσουρας, 2011)

3.2.2.2 ΚΟΣΤΟΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΛΗΘΩΡΙΣΜΟ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ ΤΩΝ ΤΡΟΦΙΜΩΝ: Είχε παρατηρηθεί πως το 2010, το 40% των πειρατικών επιθέσεων στόχευαν σε πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου και πλοία γενικού φορτίου. Τα εν λόγω πλοία στην πλειοψηφία τους μεταφέρουν βασικά τρόφιμα, όπως είναι το ρύζι και τα σιτηρά. Όταν τέτοια πλοία δέχονταν επιθέσεις από πειρατές, αυτό σήμαινε αυτόματα πως επηρεάζονταν οι τιμές των τροφίμων, καθώς αυτά τα εμπορεύματα καθυστερούσαν να φτάσουν στο λιμάνι εκφόρτωσης ή χάνονταν στην πορεία του δρομολογημένου ταξιδιού του πλοίου. Το ακριβές κόστος του πληθωρισμού των τιμών είναι δύσκολο να εντοπιστεί, γι' αυτό και ο Ο.Ε.Φ κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν είναι δυνατό να εντοπιστούν επιστημονικά τις επιπτώσεις της πειρατείας λόγω της γενικής αστάθειας που υπάρχει στις χώρες που καθίστανται μόνιμη έδρα των πειρατών.

3.2.2.3 ΚΟΣΤΟΣ ΜΕΙΩΣΗΣ ΞΕΝΩΝ ΕΣΟΔΩΝ: Οι χώρες που 'φιλοξενούν' τους πειρατές παρουσιάζουν μία μείωση στα ξένα έσοδα τους. Τέτοιες χώρες πλήττονται λόγω της αστάθειας και της ρευστότητας που προκαλεί το φαινόμενο της πειρατείας, με αποτέλεσμα οι ξένοι επενδυτές να βρίσκουν εναλλακτικές περιοχές για να επενδύσουν ή να ξοδέψουν τα χρήματά τους. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση της Αιγύπτου. Η εν λόγω

χώρα αποτελεί μία ζώνη πειρατείας υψηλού κινδύνου και οι ναυτιλιακές εταιρείας ανακατηύθυναν τα πλοία τους από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας με αποτέλεσμα η Αίγυπτος να συλλέγει λιγότερα έσοδα. Παράλληλα, χώρες που έχουν πληγεί από την έξαρση της πειρατείας δεν προσελκύουν τουρίστες, με αποτέλεσμα να παρατηρείται μία μείωση στον τουριστικό κλάδο.

### 3.3 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ

Η πειρατεία επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό το διεθνές εμπόριο και γενικότερα τον κλάδο της ναυτιλίας. Οι συνέπειες όμως του φαινομένου αυτού δεν συγκρίνονται σε καμία περίπτωση με αυτές που αντιμετωπίζουν τα μέλη του πληρώματος ενός πλοίου. Οι ναυτικοί που ταξιδεύουν σε περιοχές υψηλού κινδύνου είναι πιθανό να πέσουν θύματα ομηρίας, να τραυματιστούν ή και να χάσουν την ζωή τους κατά την εξέλιξη μίας πειρατικής επίθεσης.

Η ψυχική οδύνη, η αγωνία και ο φόβος είναι λίγα από τα συναισθήματα που διακατέχουν τους ναυτικούς εκείνες τις δύσκολες ώρες της επίθεσης. Κανένα χρηματικό ποσό και καμία δικαστική οδός δεν μπορεί να αντισταθμίσει τον πόνο και τον τρόμο των ναυτικών καθώς και τη λύπη και την τυχόν απώλεια που βιώνουν οι οικογένειες αυτών των ανθρώπων. Η έξαρση της πειρατείας μπορεί να οδηγήσει πολλούς ναυτικούς να εγκαταλείψουν το επάγγελμα γιατί η αίσθηση φόβου και ανασφάλειας που έχει δημιουργήσει η θάλασσα δύναται να μην προσελκύει τον ναυτικό να συνεχίσει τα ταξίδια του. Η ανθρώπινη ζωή είναι ένα δικαίωμα ανεκτίμητης αξίας και είναι δικαιολογημένο οι ναυτικοί να μην το θυσιάσουν. Να σημειωθεί ότι πολλά θύματα πειρατείας βρίσκονται υπό τον έλεγχο των πειρατών για μήνες ολόκληρους, είτε επάνω στο πλοίο είτε στην ξηρά. Μία κατάσταση ομηρείας, ειδικά πολύμηνης, δημιουργεί στα μέλη του πληρώματος σοβαρά ψυχικά τραύματα..

Μία από τις συνέπειες της πειρατείας είναι το κοινωνικό πλήγμα που επιφέρει στην σημερινή παγκόσμια κοινωνία. Οι πειρατές δύναται να κρατήσουν τους ναυτικούς ως ομήρους τους για μεγάλο χρονικό διάστημα, το οποίο μπορεί να αγγίζει και τους 6 μήνες. Οι συνθήκες ομηρείας είναι απάνθρωπες καθώς τα πληρώματα περιορίζονται σε έναν χώρο του πλοίου, δεν έχουν ή έχουν ελάχιστη επικοινωνία με τις οικογένειές τους, πολλές φορές βρίσκονται υποσιτισμένοι και πάντα κυριεύει ο φόβος ότι θα τραυματιστούν ή θα χάσουν την ζωή τους γιατί οι πειρατές οπλοφορούν. Όταν καταφέρουν και απελευθερωθούν, μία μερίδα αυτών των ανθρώπων υποφέρει από μετατραυματικό στρες.

Το ίδρυμα One Earth Future Foundation είχε δημοσιεύσει τον Ιούνιο του 2016 μία μελέτη του στα πλαίσια της οποίας ερευνούσε το ζήτημα της μακροπρόθεσμης επίδρασης της πειρατείας στο ανθρώπινο δυναμικό. Η συγκεκριμένη μελέτη αναφέρει ότι από το 2001 υπήρξαν πάνω από 3.000 ναυτικοί όμηροι από Σομαλούς πειρατές. Επίσης, παραμένει άγνωστος ο αριθμός των ναυτικών που απήχθησαν σε διαφορετικά μέρη του πλανήτη. Τον Ιούνιο του 2016 που δημοσιεύθηκε η εν λόγω μελέτη είχαν



καταγραφεί 41 ναυτικοί που βρίσκονταν υπό καθεστώς ομηρίας. Οι χιλιάδες ναυτικοί που βρέθηκαν στην ατυχή θέση να κρατηθούν όμηροι, μόλις απελευθερώθηκαν, έπρεπε να αντιμετωπίσουν τις προκλήσεις της επανένταξής τους στην κανονική τους ζωή και να συμφιλιωθούν με τις τραυματικές τους εμπειρίες. (Conor Seyle, 2016)

Η έρευνα του ιδρύματος διερευνά 'τη μακροπρόθεσμη επίδραση της πειρατείας στην αποκατάσταση των ναυτικών και των οικογενειών τους'. Στα πλαίσια αυτής της έρευνας συλλέχθηκαν στοιχεία από 456 ναυτικούς διαφόρων χωρών, όπως είναι η Ινδία, οι Φιλιππίνες και η Ουκρανία, καθώς και από 38 μέλη οικογενειών ναυτικών. Να σημειωθεί πως εκατό ένα (101) από αυτούς τους ναυτικούς βρέθηκαν σε καθεστώς ομηρείας και οι υπόλοιποι 364 όχι.

Σύμφωνα με την έρευνα που έκανε το ίδρυμα, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το 25,77% των ναυτικών ομήρων παρουσίασαν συμπτώματα Διαταραχής Μετατραυματικού Στρες (PTSD). Τα τραυματικά βιώματα μπορεί να προκαλέσουν κατάθλιψη στους ναυτικούς, ανεξάρτητα ή και ταυτόχρονα με το PTSD. Επίσης, οι ναυτικοί μπορεί να παρουσιάσουν διάφορες διαταραχές στην φυσική τους ευεξία, στην ψυχική τους ευεξία, στην κοινωνική τους ευεξία ή στην γενική ευεξία. Κατά κανόνα, πάντως, οι ναυτικοί παρουσιάζουν μία ανθεκτικότητα στον χαρακτήρα τους και δεν εξασθενείται εύκολα η ψυχική και συμπεριφορική τους υγεία. Παρόλα αυτά, ένα ποσοστό αυτών βρίσκεται αντιμέτωπο με τις συνέπειες που επιφέρει το μετατραυματικό στρες.

Το μετατραυματικό στρες δύναται να επηρεάσει αρνητικά την ευημερία των ναυτικών. Οι τραυματικές εμπειρίες τείνουν να επηρεάσουν τις αποφάσεις των ναυτικών όσο αφορά το επάγγελμά τους. Η έρευνα, πριν καταλήξει σε οποιοδήποτε συμπέρασμα, έκανε μία σειρά από ερωτήσεις στους ναυτικούς. Ειδικότερα τους ρώτησε τα εξής: Σκεφτήκατε το ενδεχόμενο μίας πειρατικής επίθεσης όταν πήρατε τη δουλειά; Έχετε αρνηθεί ποτέ μία δουλειά επειδή υπήρχε ο κίνδυνος πειρατείας; Δεχθήκατε ποτέ κάποια δουλειά επειδή υπήρχε η δυνατότητα πληρωμής λόγω υψηλού κινδύνου; Άτομα τα οποία παρουσιάζουν πιο έντονα τα συμπτώματα μετατραυματικού στρες είναι πιθανόν να μην υπογράψουν μία σύμβαση εργασίας με μία ναυτιλιακή εταιρεία λόγω του φόβου που νιώθουν ότι μπορεί να ζήσουν μία τραυματική εμπειρία, όπως είναι αυτή της κατάστασης ομηρίας.

Μία κατάσταση ομηρίας επηρεάζει άμεσα τον ναυτικό και έμμεσα την οικογένειά του. Κάθε οικογένεια υποφέρει από άγχος και φόβο για την ζωή του ναυτικού που βρίσκεται στην θάλασσα. Περίπου το 50% των μελών της οικογένειας των ομήρων υποστηρίζουν

ότι είχαν καλές πληροφορίες για το τι συνέβαινε στον ναυτικό τους, και περισσότερο από το 30% των συζύγων των ναυτικών αναφέρουν ότι δεν έχουν ιδέα πώς θα λάβουν πληροφορίες εάν συνέβη κάτι κακό στον ναυτικό τους που βρίσκεται στη θάλασσα. Υπάρχουν και περιπτώσεις όπου ο ίδιος ο πειρατής έρχεται σε επικοινωνία με την οικογένεια του θύματος ώστε να απειλήσουν με αυτό τον τρόπο τον ναυτικό και να λειτουργήσει αυτό ως μέσο πίεσης στις εταιρείες για διαπραγμάτευση.

Η έκθεση του ιδρύματος, αφού σύγκρινε την έρευνα της με αντίστοιχα ευρήματα άλλων φορέων, τονίζει ότι το φαινόμενο της πειρατείας επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό το ανδρικό φύλλο. Ένα τέτοιο συμπέρασμα είναι εύλογο, αν αναλογιστεί κανείς ότι ο κλάδος της ναυτιλίας αποτελείται από περισσότερους άνδρες ναυτικούς από ότι γυναίκες. Επίσης, σχετικά με τις εθνικότητες που επηρεάζονται περισσότερο από μία ενδεχόμενη πειρατεία είναι ναυτικοί που προέρχονται από την Ινδία, τις Φιλιππίνες και την Ουκρανία και έχουν μέση ηλικία 35,92 έτη και μέσο όρο εργασίας τα δέκα έτη. Στα πλαίσια της έκθεσης έχουν καταγραφεί και τα είδη κακοποίησης που υπέστησαν οι ναυτικοί κατά τη διάρκεια της ομηρείας τους. (Conor Seyle, 2016)

TYPE OF ABUSE	N	RATE
Threatened with death or execution	88	87.13%
Given insufficient or inadequate food or water	81	80.20%
Threatened with beating or abuse	78	77.23%
Slapped, kicked, or punched by pirates	59	58.42%
Serious injury to other crew	56	55.45%
Beaten with an implement (for example a rod, stick, or gun)	47	46.53%
Ship used as “mother ship” for pirates to operate from	39	38.61%
Being hung by the tied hands or arms	36	35.64%
Other forms of extreme physical abuse	31	30.69%
Held by yourself with no other crew for long periods	30	29.70%
Death of other crew member	27	26.73%
Serious injury to self	25	24.75%

Forced to remain uncovered outside for extended periods	20	19.80%
Hung overboard	9	8.91%
Electric shock	0	0.00%

Πηγή: One Earth Foundation, Έκθεση 2016 (ΠΙΝΑΚΑΣ 3)

Ο εν λόγω πίνακας περιλαμβάνει κάθε μορφής κακοποίησης που βιώνουν οι όμηροι καθ' όλη τη διάρκεια που βρίσκονται υπό τον έλεγχο των πειρατών. Με βάση τα όσα ειπώθηκαν από τους ερωτηθέντες της έρευνας, φαίνεται πως οι συνθήκες με τις οποίες ζούσαν ήταν απάνθρωπες και τα παραπάνω στοιχεία δείχνουν την σοβαρότητα και την έκταση της κακοποίησης. Σύμφωνα με την μελέτη που ολοκληρώθηκε από το ίδρυμα, οι ναυτικοί που δέχθηκαν την περισσότερη κακοποίηση, είναι και εκείνοι που παρουσίαζαν και διαρκή μετατραυματική δυσφορία. Οι ναυτικοί της εν λόγω μελέτης τόνισαν πως κάποιες από τις μορφές κακοποίησης, όπως είναι ο ξυλοδαρμός ή η στέρηση τροφής, ήταν ιδιαίτερα δύσκολες για τους ίδιους. Τα δεδομένα που συλλέχθηκαν δεν είναι αρκετά σαφή για να υποστηρίξουν ότι οι ναυτικοί που βρέθηκαν σε ομηρία και εκτέθηκαν σε διάφορους τύπους κακοποίησης θα πρέπει να στοχεύονται για συγκεκριμένη υποστήριξη. Αντιθέτως, τα εν λόγω στοιχεία που συγκέντρωσε η συγκεκριμένη έρευνα απεικονίζουν τη σοβαρότητα της κατάστασης και τις τραυματικές εμπειρίες των ναυτικών που έχουν ως συνέπεια τη μακροχρόνια δυσφορία.

Τα αποτελέσματα της μελέτης έδειξαν ότι οι περισσότεροι ναυτικοί που έπρεπε να αντιμετωπίσουν μία πειρατική επίθεση δεν παρουσίασαν μακροπρόθεσμα προβλήματα ψυχολογικής φύσεως σε τέτοιο σημείο που επέρχεται σοβαρή εξασθένηση. Σε ορισμένες μάλιστα περιπτώσεις υπήρξαν και σημάδια βελτιωμένης ευεξίας. Επίσης, μία σχετικά μικρή μερίδα ναυτικών (26% των πρώην ομήρων) που βρέθηκαν υπό καθεστώς ομηρείας έδειξαν συμπτώματα Μετατραυματικού Στρες.

Η εν λόγω έρευνα δεν έδειξε αν η πειρατεία επηρεάζει την απόφαση των ναυτικών να μείνουν ή να αποχωρήσουν από το επάγγελμά τους. Η απόφαση να εγκαταλείψει ένας ναυτικός τη δουλειά του, αφού πέσει θύμα πειρατείας, θα εξαρτηθεί από το ίδιο το άτομο και τις προσωπικές του δυνάμεις. Μερικοί ναυτικοί μπορεί να επιλέξουν να αφήσουν τη δουλειά τους και να αναζητήσουν εναλλακτική απασχόληση λόγω της τραυματικής εμπειρίας που πέρασαν, ενώ άλλοι μπορεί να επιλέξουν να συνεχίσουν να εργάζονται ως ναυτικοί. Η πειρατεία μπορεί να είναι μια πολύ επικίνδυνη και τραυματική εμπειρία για όσους εμπλέκονται και οι ναυτικοί που έχουν πέσει θύματα

πειρατείας μπορεί να υποφέρουν από διαταραχή μετατραυματικού στρες (PTSD) ή άλλα ψυχολογικά προβλήματα ως αποτέλεσμα. Σε ορισμένες περιπτώσεις, το τραύμα μπορεί να είναι τόσο σοβαρό που ο ναυτικός μπορεί να μην μπορεί να συνεχίσει να εργάζεται στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Ωστόσο, πολλοί ναυτικοί μπορεί επίσης να θεωρούν την πειρατεία ως επαγγελματικό κίνδυνο και μπορεί να επιλέξουν να συνεχίσουν να εργάζονται στον κλάδο παρά τους κινδύνους. Είναι σημαντικό να αναφερθεί πως, ορισμένες ναυτιλιακές εταιρείες ενδέχεται να παρέχουν συμβουλευτικές και υποστηρικτικές υπηρεσίες για τους υπαλλήλους τους που έχουν πέσει θύματα πειρατείας, κάτι που μπορεί να τους βοηθήσει να αντιμετωπίσουν την εμπειρία και να συνεχίσουν να εργάζονται ως ναυτικοί. Τελικά, η απόφαση να εγκαταλείψει τη δουλειά του ένας ναυτικός, αφού πέσει θύμα πειρατείας, είναι προσωπική και θα εξαρτηθεί από τις μοναδικές περιστάσεις και τις εμπειρίες του ατόμου.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### ΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

#### 4.1 ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ – ΕΘΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Η πειρατεία προβλέπεται στο άρθρο 215 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου το οποίο χαρακτηρίζει μία πράξη ως πειρατική όταν το πρόσωπο που επιβαίνει σε άλλο πλοίο ασκεί σωματική βία ή απειλή ένα άλλο πρόσωπο με στόχο να ιδιοποιηθεί ξένα αντικείμενα. Επίσης, πειρατικό πλοίο θεωρείται εκείνο που προορίζεται από το άτομα που το κυβερνούν με σκοπό να διαπραχθούν οι παραπάνω πράξεις ή χρησιμοποιήθηκε για αυτές τις ενέργειες καθώς το κυβερνούσαν πειρατές.

Η ελληνική νομοθεσία αποτελείται από ένα συνονθύλευμα νόμων όπου κάθε ένας από αυτούς αντιμετωπίζουν το ζήτημα της πειρατείας.

1. Ο Ν. 3922/2011 (ΦΕΚ Α' 35/04.03.2011 – Σύσταση Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής και άλλες διατάξεις) άρθρο 2 παρ. 1 περ. β' και 4 περ. στ' αναθέτει στο Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή *«την πρόληψη και καταστολή του εγκλήματος και ιδίως του οργανωμένου που περιλαμβάνει την άσκηση δημόσιας και κρατικής ασφάλειας»*. Μία από τις αποστολές του Λιμενικού Σώματος είναι δηλαδή η αντιμετώπιση της πειρατείας στις περιοχές και τους χώρους όπου εκτείνεται η αρμοδιότητά του.
2. Ο Ν. 2321/1995 (ΦΕΚ 136/Α/23-6-1995) αφορά την Κύρωση της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας και της συμφωνίας που αφορά την εφαρμογή του μέρους XI της Σύμβασης. Η εν λόγω σύμβαση ορίζει ρητά τι εστί πειρατεία και τι όχι (άρθρα 101 και 102). Επίσης, το άρθρο 110 παρ. 1 προβλέπει ότι: *«Εκτός από περιπτώσεις επέμβασης δυνάμει εξουσιών που προβλέπονται από συνθήκη, πολεμικό πλοίο που συναντά στην ανοικτή θάλασσα ξένο πλοίο, εκτός από τα πλοία που απολαύουν πλήρους ετεροδικίας σύμφωνα με άρθρα 95 και 96, δεν δικαιούται να σταματήσει για έλεγχο εκτός αν υπάρχει βάσιμος λόγος υποψίας ότι: (α) το πλοίο επιδίδεται σε πειρατεία»*.
3. Το ν.δ 187/73 (ΦΕΚ Α-261/3-10-1973) άρθρο 215 του ΚΔΝΔ ρυθμίζει την ποινική δίωξη των πειρατών.
4. Ο ποινικός κώδικας καθιερώνει την παγκόσμια Δικαιοδοσία των Ελληνικών Ποινικών Δικαστηρίων. Συγκεκριμένα το άρθρο 7 του κώδικα ορίζει ότι: *« Οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι εφαρμόζονται και κατά αλλοδαπού για πράξη που τελέστηκε στην αλλοδαπή και χαρακτηρίζεται από αυτούς ως κακούργημα ή*

πλημμέλημα, αν η πράξη αυτή στρέφεται εναντίον Έλληνα πολίτη και είναι αξιόποινη, με τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά της, και κατά τους νόμους της χώρας όπου τελέστηκε ή αν διαπράχθηκε σε πολιτειακά ασύντακτη χώρα....». Επίσης, το άρθρο 8 περ. ζ προβλέπει ότι: «Οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι εφαρμόζονται σε ημεδαπούς και αλλοδαπούς, ανεξάρτητα από τους νόμους του τόπου τέλεσης, για τις εξής πράξεις που τελέστηκαν στην αλλοδαπή: .... ζ) πειρατεία, ...». Η πειρατεία χαρακτηρίζεται ως «delictum juris gentium» και καθιερώνεται το αξιόποινό της, ανεξάρτητα από το δίκαιο του τόπου τέλεσης. Καταληκτικά, σύμφωνα με το άρθρο 9 του Ποινικού Κώδικα: «1. Η ποινική δίωξη για πράξη που τελέστηκε στην αλλοδαπή αποκλείεται: α) αν ο υπαίτιος δικάστηκε για την πράξη αυτή στην αλλοδαπή και αθωώθηκε ή αν σε περίπτωση που καταδικάστηκε, έχει εκτίσει ολόκληρη την ποινή του, β) αν, σύμφωνα με τον αλλοδαπό νόμο, η πράξη έχει παραγραφεί ή η ποινή που επιβλήθηκε έχει παραγραφεί ή έχει χαριστεί, γ) αν σύμφωνα με τον αλλοδαπό νόμο, χρειάζεται έγκληση για τη δίωξη της πράξης και τέτοια έγκληση είτε δεν υποβλήθηκε είτε ανακλήθηκε. 2. Οι διατάξεις αυτές δεν εφαρμόζονται στις πράξεις που ορίζει το άρθρο 8».

5. Ν. 4058/2012 (ΦΕΚ Α'63/22.3.2012) ρυθμίζει το ζήτημα των ένοπλων φρουρών στα ελληνικά πλοία. Η επιβίβαση των ένοπλων φρουρών στα πλοία διασφαλίζει την προστασία που απολαμβάνει το πλοίο και κατ' επέκταση το πλήρωμα σε περίπτωση πειρατικής επίθεσης, σύμφωνα με τα άρθρα 101 και 103 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (άρθρο1). Ο νόμος ορίζει ρητά ότι η παροχή υπηρεσιών από ένοπλους σε πλοία ελληνικής σημαίας επιτρέπεται ύστερα από σχετική άδεια που δίδεται από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος και υπό την προϋπόθεση ότι το ελληνικό εμπορικό πλοίο δεν εκτελεί πλόες θαλάσσιων ενδομεταφορών και διαπλέει θαλάσσιες περιοχές εκτεθειμένες σε κίνδυνο πειρατείας. Στα πλαίσια του εν λόγω νόμου καθορίζονται παράλληλα οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται και οι διαδικασίες με βάση τις οποίες θα δίδεται άδεια στους φρουρούς να επιβιβαστούν στα πλοία, ποια είναι τα δικαιώματα των ναυτικών, ο χρόνος ισχύος της άδειας, πότε επιτρέπεται ή όχι η χρήση όπλων, οι απαγορεύσεις για τον ελλαδικό χώρο και οι κυρώσεις. Επιπρόσθετα, αξίζει να σημειωθεί, ότι έχει εκδοθεί και η με αριθμό 641.36- 2/12 Κανονιστική Κοινή Υπουργική Απόφαση, σύμφωνα με την οποία, περιοχές υψηλού κινδύνου

λογίζονται οι θαλάσσιες περιοχές που χαρακτηρίζονται ως τέτοιες στις εκάστοτε ισχύουσες Βέλτιστες Πρακτικές Διαχείρισης, καθώς και αυτές που χαρακτηρίζονται ανάλογα από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό.

## 4.2 ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

### *4.2.1 ΨΗΦΙΣΜΑ 2011/2962 RSP*

Η ΕΕ έχει κάνει σημαντικά βήματα για να αντιμετωπίσει το φαινόμενο της πειρατείας. Έχει εκδώσει διάφορα ψηφίσματα τα οποία στόχο έχουν να ρυθμίσουν την δράση των Κρατών μελών και να απαριθμήσουν τα αναγκαία μέτρα που πρέπει να λάβουν τα κράτη μέλη ώστε να περιοριστεί το ζήτημα της πειρατείας.

Ένα από τα σημαντικότερα ψηφίσματα είναι αυτό της 10<sup>ης</sup> Μαΐου του έτους 2012 (2011/2962 [RSP]) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Μέσα από αυτό το ψήφισμα εκφράζεται η σοβαρή ανησυχία που έχει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ως προς την επιδείνωση του φαινομένου της πειρατείας η οποία απειλεί πλοία τα οποία διέρχονται από τη Σομαλία, τον Ινδικό Ωκεανό, το Κέρασ της Αφρικής αλλά και σε ορισμένες άλλες περιοχές, περιλαμβανομένων της Νοτιοανατολικής Ασίας και της Δυτικής Αφρικής.

Η έξαρση του εν λόγω φαινομένου ήταν ακμάζουσα, οπότε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αποφάσισε τα εξής:

- Αιτήθηκε μεγαλύτερο συντονισμό της ΕΕ, του ΝΑΤΟ, της ηγεσίας των τριών βασικών αντιπειρατικών ναυτικών αποστολών στην περιοχή (EU NAVFOR, CTF150/151 και TF508 στο πλαίσιο της Επιχείρησης Ocean Shield του ΝΑΤΟ) και των διαφόρων διεθνών ναυτικών δυνάμεων στο πλαίσιο μηχανισμού SHADE.
- Αιτήθηκε μεγαλύτερη συνεργασία της ΕΕ, του ΝΑΤΟ, των ΗΠΑ, του ΟΗΕ και των ενδιαφερόμενων κρατών για το ζήτημα της αντιμετώπισης της πειρατείας στη Σομαλία και στην ευρύτερη περιοχή του Κέρατος της Αφρικής.
- Έκρινε σημαντική την ισχυροποίηση του στρατηγικού συντονισμού μεταξύ των επιχειρήσεων EU-NAVFOR ATALANTA, EUTM Σομαλία και λοιπών ενεργειών, στην ευρύτερη περιοχή του Κέρατος της Αφρικής.
- Ζήτησε την άμεση λήψη αποτελεσματικών μέτρων σχετικά με την δίωξη και την επιβολή ποινών σε όσα άτομα θεωρούνται ύποπτοι για πράξεις πειρατείας. Επίσης, τόνισε σε τρίτες χώρες και σε διάφορα κράτη μέλη να ενοποιήσουν στο εσωτερικό τους δίκαιο όλες τις διατάξεις της Σύμβασης του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας και της Σύμβασης του ΟΗΕ για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων Κατά της Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας, έτσι ώστε να αντιμετωπισθεί η ατιμωρησία των πειρατών.



- Ζήτησε από το Συμβούλιο και την Επιτροπή να εξετάσουν δυνατότητες εκδίκασης των περιστατικών της πειρατείας σε κάθε περιοχή που τελέστηκε το εκάστοτε συμβάν και να προχωρήσουν στην δημιουργία ειδικευμένων αντιπειρατικών δικαστηρίων στη Σομαλία και σε άλλα κράτη της περιοχής.
- Αιτήθηκε από τα κράτη μέλη να συντονίσουν τις ενέργειες τους με την Ευροπόλ και την INTERPOL σχετικά με το θέμα των ροών των χρημάτων και να κατάσχουν τα χρήματα που έχουν δοθεί ως λύτρα στους πειρατές. Επίσης, ζητά από τα κράτη μέλη να εντοπίσουν και να καταστρέψουν τα δίκτυα του οργανωμένου εγκλήματος που λυμαίνονται τα κέρδη από τις συγκεκριμένες ενέργειες.
- Ενθαρρύνει την EU NAVFOR, το NATO και τις Συνδυασμένες Ναυτικές Δυνάμεις (CMF) να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά την αυξανόμενη χρήση εμπορικών πλοίων που έχουν περιέλθει στα χέρια πειρατών ως «μητρικών», καθώς έχουν πλέον τα μέσα που χρειάζονται να πραγματοποιούν επιθέσεις σε ολόκληρο τον Ινδικό Ωκεανό.
- Τονίζει την ανάγκη συνέχισης της συνεργασίας του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) με την EU NAVFOR ATALANTA, παρέχοντάς της, με τη συγκατάθεση του κράτους σημαίας τα λεπτομερή δεδομένα LRIT (Σύστημα Αναγνώρισης και Εξ Αποστάσεως Παρακολούθησης Πλοίων) και τις δορυφορικές εικόνες των υπό σημαία ΕΕ σκαφών που διαπλέουν την περιοχή. Στα πλαίσια της απόφασης αυτής, αιτήθηκε από τα κράτη μέλη να επιτρέψουν στον ανωτέρω Οργανισμό να παρέχει τα σχετικά δεδομένα και πληροφορίες στην Επιχείρηση EU NAVFOR ATALANTA.
- Υπογράμμισε την σημασία εκπαίδευσης των ναυτικών οι οποίοι έρχονται αντιμέτωποι με τον κίνδυνο της πειρατείας.
- Ζήτησε από τις ναυτιλιακές εταιρείες να ακολουθήσουν τα όσα προβλέπονται στις «Βέλτιστες Μεθόδους Διαχείρισης για την προστασία έναντι των Πειρατών που έχουν ως βάση τη Σομαλία» (BMP4).
- Εκάλεσε όλα τα πλοία που πλέουν στην περιοχή να δηλώνονται στους αρμόδιους συντονιστικούς φορείς θαλάσσιας ασφαλείας και να ακολουθούν τις συστάσεις της EU NAVFOR ATALANTA, ενώ παράλληλα παρότρυνε και τα κράτη μέλη να μεριμνήσουν ώστε να δηλώνονται όλα τα πλοία τους.

- Ζήτησε από το Συμβούλιο, την Επιτροπή, τον ΟΗΕ και την Αφρικανική Ένωση να συνεχίσουν την συνεργασία τους, καθώς επανειλημμένα η Σομαλική Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση έχει αιτηθεί να δοθεί βοήθεια σε πλοία μεταφοράς ανθρωπιστικής βοήθειας, ώστε να αντιμετωπισθεί η πειρατεία στα ανοικτά της χώρας.
- Αποφάσισε να δοθούν ακόμη 100 εκατομμύρια ευρώ για την στήριξη του έργου της Αφρικανικής Ένωσης στη Σομαλία (AMISOM) και κάλεσε τα κράτη μέλη και τη διεθνή κοινότητα να βοηθήσουν στην προαγωγή της ειρήνης και της οικονομικής ανάπτυξης και στην οικοδόμηση ενός σταθερού δημοκρατικού καθεστώτος στη Σομαλία, που θα προωθήσει την ασφάλεια και τον αγώνα κατά της πειρατείας μακροπρόθεσμα.
- Ζήτησε από τα κράτη μέλη να εφαρμόσουν κάθε αναγκαίο μέτρο που διατηρεί την ασφάλεια ενός πλοίου, με την χρήση ένοπλων φρουρών και ταυτόχρονα κάλεσε την Επιτροπή και το Συμβούλιο να εργασθούν για τη διαμόρφωση μιας ευρωπαϊκής αντίληψης σχετικά με τη χρήση πιστοποιημένου ένοπλου προσωπικού επί των πλοίων, ώστε να διασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή των σχετικών κατευθυντήριων γραμμών του ΙΜΟ.
- Επισήμανε στα κράτη μέλη, ότι, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, πάντα στην ανοικτή θάλασσα και όταν πρόκειται για δράση στο πλαίσιο του αγώνα κατά της πειρατείας, τόσο τα πλοία όσο και το στρατιωτικό προσωπικό που είναι ανεπτυγμένο σε αυτά υπάγονται στην εθνική δικαιοδοσία του κράτους σημαίας, ενώ επιπροσθέτως ετόνισε ότι καμία άλλη αρχή, πλην εκείνων του κράτους σημαίας δεν μπορεί να διατάξει οποιαδήποτε σύλληψη ή κράτηση πλοίου, ακόμη και ως μέτρο για τη διενέργεια έρευνας.

#### 4.2.2 ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΑΤΑΛΑΝΤΑ

Μία ακόμα δράση της ΕΕ που έχει λειτουργήσει θετικά στην καταπολέμηση της θαλάσσιας πειρατείας είναι η επιχείρηση EU.NAVFOR/ATALANTA την οποία αποφάσισε να φέρει εις πέρας το Συμβούλιο Υπουργών Εξωτερικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αξίζει να σημειωθεί πως την 15 Μαΐου 2012 ο Διοικητής της επιχείρησης ανακοίνωσε ότι μαχητικά αεροπλάνα και ελικόπτερα της ΑΤΑΛΑΝΤΑ έπληξαν με στοχευμένα χτυπήματα παράκτιες βάσεις Σομαλών πειρατών. Η εν λόγω επιχείρηση τον Δεκέμβριο του 2008, δυνάμει των με αριθμούς 1814/2008, 1816/2008 και

1838/2008 αποφάσεων του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ. Στόχοι της επιχείρησης ήταν να αποτρέψει πειρατικές επιθέσεις και ένοπλες ληστείες στην περιοχή ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, ενώ παράλληλα ήθελε να ενισχύσει την ασφάλεια των κύριων θαλάσσιων οδών και να παρέχει προστασία στην ανθρωπιστική βοήθεια που προσφέρεται στη Σομαλία. (Geib R., Petrig A., 2011)

### 4.3 ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Το διεθνές δίκαιο διέπεται από την αρχή της παγκόσμιας δικαιοσύνης. Αυτό σημαίνει πως ο δράστης που βλάπτει διεθνώς αναγνωρισμένα έννομα αγαθά, καθίσταται αξιόποινος, ανεξάρτητα από το αν πράξει για την οποία κατηγορείται είναι κολάσιμη κατά τους νόμους της πατρίδας του ή της χώρας στην οποία διαπράχθηκε. (Βούλγαρης, 2002)

Αξίζει να σημειωθεί πως οι επιμέρους νομοθεσίες των κρατών απαγορεύεται, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, να χαρακτηρίσουν μία πράξη ως πειρατική από τη στιγμή που δεν εμπίπτει στην διεθνή έννοια της πειρατείας, ενώ αντίθετα επιτρέπεται να επιφυλάσσουν ηπιότερη μεταχείριση. Επίσης, το ποινικό δίκαιο ορισμένων Κρατών προβλέπει ότι ο χαρακτηρισμός μίας πράξης ως πειρατικής, που δεν εμπίπτει όμως στην διεθνή έννοια της πειρατείας, μπορεί να παράγει αποτελέσματα μόνο έναντι υπηκόων αυτού του κράτους και έναντι όσων εμπίπτουν στα τοπικά όρια ισχύος του ποινικού δικαίου του κράτους αυτού. Εάν ο ποινικός κώδικας των κρατών δεν περιλαμβάνει ειδικές διατάξεις που να τιμωρούν το έγκλημα της πειρατείας, ενδέχεται κάποιες από τις πειρατικές πράξεις να εμπίπτουν στα όρια των γενικών ποινικών διατάξεων του οικείου κράτους (λόγου χάρη στις διατάξεις περί ανθρωποκτονίας ή ληστείας) (Κρίσπη, 2010)

Συμπληρωματικά, όσο αφορά την οικουμενική δικαιοδοσία της πειρατείας έχουν ειπωθεί τα εξής: Η πειρατεία, με βάση το εθνικό δίκαιο, αφορά πράξεις που έχουν λάβει χώρα μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη ενός κράτους, ενώ για πράξεις που έχουν τελεστεί μέσα σε άλλες θαλάσσιες ζώνες η ποινική καταστολή πραγματοποιείται σύμφωνα με βάσεις διεθνούς δικαιοδοσίας, αναγνωρισμένες από το διεθνές δίκαιο (Στρατή – Ιωάννου, 2013). Το διεθνές δίκαιο αντιμετωπίζει την πράξη της πειρατείας ως ένα αδίκημα (*jure gentium*) για το οποίο ισχύει η λεγόμενη οικουμενική δικαιοδοσία (*universal jurisdiction*), δηλαδή η αρμοδιότητα όλων των χωρών του κόσμου. Πιο αναλυτικά, κάθε Κράτος μπορεί να καταστείλει το έγκλημα της πειρατείας ανεξάρτητα από το αν υπάρχει ή όχι συγκεκριμένος σύνδεσμος με την εθνική του έννομη τάξη.

Η οικουμενική δικαιοδοσία όμως αποτελεί εξαίρεση της αρχής της σημαίας. Η αρχή της σημαίας είναι μία βασική αρχή του Διεθνούς Δικαίου και ορίζει ότι σε κάθε πλοίο εφαρμόζονται οι ποινικοί νόμοι του Κράτους της Σημαίας, που φέρει. (Στρατή– Ιωάννου, 2013)

Να σημειωθεί ότι η Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας, στο άρθρο 100, θεσπίζει την υποχρέωση όλων των Κρατών, να συνεργαστούν «στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό» για

την καταστολή της πειρατείας στην ανοικτή θάλασσα ή σε τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε Κράτους. Η Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας αναγνωρίζει αποκλειστικά και μόνο τρεις (3) περιπτώσεις κατά τις οποίες τα πολεμικά πλοία ή εν γένει τα πλοία τα οποία ασκούν δημόσια εξουσία, έχουν τη δικαιοδοσία να ασκούν εξουσία, κατ' επιτρεπτή εξαίρεση από την αρχή της δικαιοδοσίας του κράτους της σημαίας: α. στη νηοψία, β. στην συνεχή καταδίωξη και γ. στην πειρατεία. (Στρατή – Ιωάννου, 2013)

#### 4.3.1 ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΗΣ ΓΕΝΕΥΗΣ

Η Σύμβαση της Γενεύης επί της ανοικτής θάλασσας του 1958 προβλέπει τον ορισμό της πειρατείας με έναν ευρύτερο τρόπο συγκριτικά με τον ορισμό που δίδεται στο διεθνές δίκαιο. Στα πλαίσια του ορισμού την εν λόγω συμβάσεως περιλαμβάνεται και μία επιπρόσθετη κατηγορία πράξεων που ισοδυναμούν με το έγκλημα της πειρατείας, όπως είναι της απλής κλοπής ή της προθέσεως διαπράξεως αυτής στην ανοικτή θάλασσα. *Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 15 της Σύμβασης της Γενεύης για την Ανοικτή Θάλασσα, «πειρατεία συνιστούν οι εξής πράξεις: 1) κάθε παράνομη πράξη βίας, κατάληψης ή κάθε καταστροφή που γίνεται για ιδιοτελείς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου ή αεροπλάνου και που στρέφονται α) στην ανοικτή θάλασσα εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους ή των προσώπων και των αγαθών που βρίσκονται σε αυτά, β) εναντίον πλοίου ή αεροσκάφους, προσώπων ή αγαθών σε τόπο που δεν υπόκειται στη δικαιοδοσία κανενός κράτους, 2) όλες οι πράξεις κατοχής ή χρησιμοποίησης ενός πλοίου ή αεροσκάφους, όταν εκείνος που τις διαπράττει γνωρίζει τα γεγονότα που δίνουν στο πλοίο ή στο αεροσκάφος αυτό χαρακτήρα πειρατικού πλοίου ή αεροσκάφους. Οποιαδήποτε πράξη που έχει στόχο την παρότρυνση ή που γίνεται με την πρόθεση να διευκολυνθούν αυτές οι πράξεις συνιστά επίσης πράξη πειρατείας».* Τέλος, να σημειωθεί πως το άρθρο 14 αναγράφει ότι όλα τα κράτη είναι υποχρεωμένα να συνεργάζονται στο μέγιστο για την καταστολή της πειρατείας, ενώ το άρθρο 16 εξομοιώνει τα πολεμικά πλοία και γενικότερα τα δημόσια πλοία με πειρατικά, μόνο όμως στην περίπτωση που το πλήρωμά τους στασιάζει, δεν έχει αρχηγό και προβαίνει εναντίον άλλου πλοίου σε πράξεις που αναφέρονται στο άρθρο 15. (Α. Γιόκαρης, 2006, και N. Douglas Joyner, 1974)

#### 4.3.2 ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ – 1982

Η Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας προβλέπει την συνεργασία όλων των κρατών με στόχο την καταστολή του φαινομένου της πειρατείας στην ανοικτή θάλασσα ή σε οποιοδήποτε άλλο μέρος που βρίσκεται έξω από τη δικαιοδοσία οποιουδήποτε Κράτους.

Το άρθρο 101 της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας προβλέπει τον ορισμό της πειρατείας και αναφέρει τα εξής: «πειρατεία συνιστούν οι ακόλουθες πράξεις: α) κάθε παράνομη πράξη βίας ή κράτησης ή κάθε πράξη διαρπαγής που διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους και που απευθύνεται: ι) στην ανοικτή θάλασσα, εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους ή εναντίον προσώπου ή περιουσιακών στοιχείων πάνω σε πλοίο ή το αεροσκάφος αυτό, ιι) εναντίον πλοίου, αεροσκάφους, προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων, σε τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους, β) κάθε πράξη εκούσιας συμμετοχής στη λειτουργία ενός πλοίου ή αεροσκάφους εν γνώσει των γεγονότων που καθιστούν το πλοίο ή το αεροσκάφος αυτό πειρατικό, γ) κάθε πράξη υποκίνησης ή σκόπιμης διευκόλυνσης πράξης που αναφέρεται στην παράγραφο (α) ή (β) αυτού του άρθρου».

Ο ορισμός αυτός θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως περιοριστικός καθώς υποστηρίζει ότι για να καταστούν κάποιες πράξεις πειρατικές πρέπει αυτές να διαπράττονται από το πλήρωμα ή τους επιβάτες του πλοίου και να στρέφονται κατά άλλου πλοίου στην ανοικτή θάλασσα. Αυτό σημαίνει πως αν μία πειρατική πράξη λάβει χώρα στην αιγιαλίτιδα ζώνη κάποιου κράτους, τότε οι πειρατές θα διώκονται και τιμωρούνται σύμφωνα με τα όσα ορίζει το εσωτερικό δίκαιο εκείνου του κράτους και αν δεν υπάρχει σχετική πρόβλεψη στο ποινικό του δίκαιο θα τιμωρείται με βάση κάποιο άλλο προβλεπόμενο αδίκημα. Σε αυτό το σημείο, όμως, έχει υποστηριχθεί ότι από τη στιγμή που η καταδίωξη του πειρατικού πλοίου έχει ξεκινήσει από την ανοικτή θάλασσα, μπορεί να συνεχιστεί και σε ξένη αιγιαλίτιδα ζώνη. (Ασωνίτης, 1996) Μάλιστα το άρθρο 105 της Σύμβασης προβλέπει ότι «Κάθε Κράτος μπορεί να κατάσχει ένα πειρατικό πλοίο ή αεροσκάφος στην ανοικτή θάλασσα ή σε άλλο μέρος έξω από τη δικαιοδοσία οποιουδήποτε άλλου Κράτους, ως και ένα πλοίο ή αεροσκάφος που έχει κυριευθεί και ελέγχεται από πειρατές και να συλλάβει τα πρόσωπα και να κατάσχει τα περιουσιακά στοιχεία τους πάνω στο πλοίο. Τα δικαστήρια του Κράτους που ενήργησε την κατάσχεση μπορούν να αποφασίσουν αφενός μεν για τις ποινές που θα επιβληθούν, αφετέρου δε για τα μέτρα που θα ληφθούν σχετικά με τα πλοία, τα αεροσκάφη ή τα

*περιοριστικά στοιχεία, επιφυλασσομένων των δικαιωμάτων τρίτων μερών που ενεργούν με καλή πίστη».* Το άρθρο τονίζει πως κάθε Κράτος είναι υπεύθυνο να αποφασίσει για τις ποινές που θα επιβληθούν στους πειρατές τους οποίους συνέλαβε. Είναι φανερό με αυτή τη διάταξη πως η Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας δεν προβλέπει συγκεκριμένες ποινές για το έγκλημα της πειρατείας. Αντιθέτως, αφήνει την ελευθερία στα κράτη να αποφασίσουν για την έκταση της ποινής. (Ιωάννου – Οικονομίδη – Ροζάκη – Φατούρου, 1990)

#### *4.3.3 ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΗΣ ΡΩΜΗΣ ΤΗΣ 10<sup>ΗΣ</sup> ΜΑΡΤΙΟΥ 1988*

Έναυσμα για την κατάρτιση της σύμβασης της Ρώμης υπήρξε η υπόθεση του πλοίου *Achille lauro*. Στις 7 Οκτωβρίου 1985 το ιταλικό κρουαζιερόπλοιο *Achille lauro* κατελήφθη από ένοπλη ομάδα του Μετώπου για την Απελευθέρωση της Παλαιστίνης. Η ένοπλη αυτή ομάδα είχε επιβιβασθεί στο πλοίο από το λιμάνι της Γένουας ως τουρίστες και κατάφεραν να κρατήσουν ως ομήρους τους επιβάτες και το πλήρωμα του πλοίου με την απειλή ότι θα τους εκτελέσουν όλους αν το Ισραήλ δεν απελευθέρωνε 50 από τους συντρόφους του. Το Ισραήλ δεν έκανε δεκτό το αίτημά τους και οι τρομοκράτες, ως αντίποινα, δολοφόνησαν τον παράλυτο αμερικανό πολίτη L. Klinghoffer και τον έριξαν στη θάλασσα μαζί με την αναπηρική καρέκλα του. Οι τρομοκράτες απήχθησαν από Αμερικάνους όταν ένα αιγυπτιακό αεροπλάνο τους μετέφερε στην Ιταλία, τελικά όμως παραδόθηκαν στις ιταλικές αρχές. Με βάση αυτό το γεγονός, η Ιταλία, στο πλαίσιο του IMO, συνέταξε την Σύμβαση της Ρώμης της 10ης Μαρτίου 1988 για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Θαλάσσιας Ναυσιπλοΐας. (Ζωή – Παπασιώπη - Πασιά, 2003)

Η εν λόγω Σύμβαση περιγράφει τις κολάσιμες πράξεις με τέτοιο τρόπο ώστε να αντιμετωπίζονται ως τρομοκρατικές πράξεις, που δεν μπορούν όμως να υπαχθούν στην έννοια της πειρατείας, ως διεθνές έγκλημα. Η Σύμβαση όμως δεν προβλέπει την Οικουμενική Δικαιοδοσία των Κρατών. Αντιθέτως, τα συμβαλλόμενα μέρη (άρθρο 3) είναι αρμόδια να υπαγάγουν στην ποινική τους δικαιοδοσία τις κολάσιμες αυτές πράξεις, σε περίπτωση, μεταξύ άλλων, που οι τρομοκρατικές πράξεις αποσκοπούν στο να εξαναγκάσουν το συγκεκριμένο Κράτος σε πράξη ή παράλειψη. Τα συμβαλλόμενα μέρη, σύμφωνα με το άρθρο 5, οφείλουν να ποινικοποιήσουν τα αδικήματα αυτά και να επιβάλλουν κατάλληλες ποινές, καθώς και να εγκαθιδρύσουν δικαιοδοσία σχετικά με τα εν λόγω αδικήματα, μεταξύ άλλων και όταν το αδίκημα διαπράττεται επί του

εδάφους του, το οποίο περιλαμβάνει και τα χωρικά του ύδατα. (Ζωή – Παπασιώπη - Πασιά, 2003)



#### 4.4 ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

Οι διεθνείς Οργανισμοί που ασχολούνται με την αντιμετώπιση του φαινομένου της πειρατείας είναι κυρίως ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) και ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ). Οι διεθνείς οργανισμοί δημιουργούνται με συμφωνίες των Κρατών, οι οποίες καλούνται 'ιδρυτικές συνθήκες'. Οι συνθήκες αυτές αποτελούν πράξεις του διεθνούς δικαίου, με τις οποίες δηλώνεται στη διεθνή κοινότητα η έναρξη της θεσμοθετημένης συνεργασίας μεταξύ των μελών και αφετέρου αποτελούν τον καταστατικό χάρτη.

*4.4.1 ΟΗΕ:* Το Συμβούλιο Ασφαλείας του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) θέλοντας να αντιμετωπίσει την όξυνση του φαινομένου της πειρατείας στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας προχώρησε στη λήψη διαφόρων αποφάσεων, όπως είναι οι 1814/2008, 1816/2008, 1838/2008, 1846/2008, 2125/2013, 2184/2014 και 2246/2015, όπου με την τελευταία απόφασή της ανανέωσε τα μέτρα για την καταπολέμηση της πειρατείας. Κάθε μία από αυτές τις αποφάσεις στόχο είχε την αντιμετώπιση της πειρατείας, ενώ αρκετά κράτη, μεταξύ των οποίων οι ΗΠΑ, η Κίνα, η Ρωσία, η Ινδία και άλλες, απέστειλαν ναυτικές δυνάμεις. Η αύξηση κρουσμάτων στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας συνέπεσαν με την έξαρση του φαινομένου και στον κόλπο της Γουινέας και της Δυτικής Αφρικής. Το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ προέτρεξε, με τις αποφάσεις 2018/2011 και 2039/2012, τη διεθνή κοινότητα να βοηθήσει τα κράτη στα οποία εντοπίζεται η πειρατεία και να λάβουν μέτρα κατά της πειρατείας σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο. (Παπανδρέου, 2011)

*4.4.2 Ι.Μ.Ο:* Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός ιδρύθηκε λόγω της ανάγκης που υπήρχε για θέσπιση κανόνων ασφαλείας στη διεξαγωγή θαλάσσιου εμπορίου. Με τη Σύμβαση της Γενεύης της 6ης Μαρτίου 1948, ιδρύθηκε ο Διακυβερνητικός Ναυτιλιακός Συμβουλευτικός Οργανισμός (Inter – Governmental Maritime Consultative Organization/ΙΜCΟ), όπου το 1982 μετονομάστηκε σε Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organization/ΙΜΟ). Η έδρα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού είναι στο Λονδίνο. Ο εν λόγω Οργανισμός, μετά από παρότρυνση της Ελλάδας, υιοθέτησε το Δεκέμβριο του 2013 απόφαση σχετικά με την πρόληψη και την καταπολέμηση της πειρατείας, της ένοπλης ληστείας κατά πλοίων και της παράνομης θαλάσσιας δραστηριότητας στον Κόλπο της Γουινέας. Η Ευρωπαϊκή Ένωση υιοθέτησε το 2015 Σχέδιο Δράσης για τον Κόλπο της Γουινέας (ΕΥ

Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020), με το οποίο θα συνεισφέρει στην οικοδόμηση περιφερειακών και εθνικών δυνατοτήτων, στην εκπόνηση εθνικών ναυτιλιακών στρατηγικών και στη βελτίωση των δυνατοτήτων ναυτικής επέμβασης. (Αλεξόπουλος & Φουρναράκης, 2015).

#### *4.4.3 Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΤΟΛΗ ΠΑΡΑΝΟΜΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ ΣΤΗΝ ΑΝΟΙΚΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΤΟΥ 1988 (SUA)*

Η Σύμβαση για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων στην Ανοιχτή Θάλασσα του 1988 (SUA Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation 1988) σκοπό έχει να δώσει το δικαίωμα στα συμβαλλόμενα μέλη να ασκήσουν ποινική δίωξη εναντίον των δραστών των εγκληματικών πράξεων, που αναφέρονται σε αυτή, καλύπτοντας έτσι θέματα που δεν προβλέπονται στη σύμβαση του 1982. Είναι όμως βασικό τα συμβαλλόμενα μέλη να έχουν επαρκή εθνική νομοθεσία και να έχουν ενσωματώσει την Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας και τη Σύμβαση για την καταστολή παράνομων πράξεων στην ανοιχτή θάλασσα, ώστε να προχωρήσουν στη δίωξη των υπόπτων τέλεσης αδικημάτων. Να σημειωθεί πως το άρθρο 8 προβλέπει τη διαδικασία έκδοσης υπόπτου σε άλλο κράτος, σύμφωνα με το οποίο, ο πλοίαρχος ενός πλοίου μπορεί να κατευθυνθεί σε λιμένα τρίτου κράτους ώστε να αποβιβάσει τον ύποπτο. Στη συνέχεια, το τρίτο κράτος είναι υποχρεωμένο να παραλάβει τον ύποπτο και να τον δικάσει για το αδίκημα το οποίο κατηγορείται, σύμφωνα με τα όσα προβλέπει η εθνική νομοθεσία. Εάν το τρίτο κράτος δεν δεχθεί τον ύποπτο και δεν τον παραλάβει πρέπει να αιτιολογήσει την άρνησή του αυτή.

#### *4.4.4 Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΟΗΕ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΟΜΗΡΙΑΣ*

Η Διεθνής Σύμβαση του ΟΗΕ κατά της ομηρίας επικυρώθηκε τη 17<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 1979 στα πλαίσια καταπολέμησης του εγκλήματος της θαλάσσιας πειρατείας. Το άρθρο 1 της Σύμβασης κατά της Ομηρίας αναφέρει ότι: «1. Κάθε πρόσωπο, το οποίο συλλαμβάνει ή κατακρατεί και απειλεί να φονεύσει, να βλάψει ή συνεχίζει να κρατεί σε ομηρία ένα άλλο πρόσωπο (αναφερόμενο ως κατωτέρω ως «όμηρος»), με σκοπό να εξαναγκάσει ένα Κράτος, ένα διεθνή οργανισμό, ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή μία ομάδα προσώπων να πράξει ή να παραλείψει να προβεί σε οιαδήποτε ενέργεια ως όρο για την απελευθέρωση του ομήρου, διαπράττει υπό την έννοια της παρούσης συμβάσεως, το έγκλημα της κατακρατήσεως των ομήρων. 2. Κάθε πρόσωπο, το οποίο: α) επιχειρεί να διαπράξει μία πράξη ομηρίας ή β) να συμμετάσχει ως συνεργός σε μία τέτοια πράξη

*ομηρίας, διαπράττει ομοίως έγκλημα συμφώνως προς τους σκοπούς της παρούσης συμβάσεως». Η Σύμβαση υπογραμμίζει την αξία του δικαιώματος της ζωής, της ελευθερίας και της ασφάλειας ενός προσώπου, η οποία αξία προβλέπεται και από την Οικουμενική Διακήρυξη των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων και του Διεθνούς Συμφώνου περί αστικών και πολιτικών δικαιωμάτων. Γι' αυτό ακριβώς τον λόγο η σύλληψη ομήρων θεωρείται και αντιμετωπίζεται ως ένα έγκλημα μείζονος σημασίας. (Μαγνήσαλη, 2017)*

#### *4.4.5 Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ (SOLAS)*

Τον Δεκέμβριο του έτους 2002, η Διεθνής Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS 1974/1978) δημιούργησε ένα νέο κεφάλαιο που αφορά αποκλειστικά σε θέματα ναυτικής ασφάλειας. Συγκεκριμένα, υποχρεώνει τα πλοία να συμμορφώνονται σύμφωνα με τα όσα προβλέπονται στον Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (International Ship and Port Facility Code, ISPS). Κάθε πλοίο οφείλει να έχει ένα Σχέδιο Ασφάλεια Πλοίου το οποίο να έχει εγκριθεί από την αρχή της σημαίας, να φέρει το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας πλοίου και να διαθέτει σύστημα συναγερμού ασφαλείας (SSAS). (Σταυριδάκη 2010)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### **ΜΕΤΡΑ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ**

Η θαλάσσια πειρατεία αποτελεί μία καθημερινή απειλή την οποία πρέπει να αντιμετωπίσουν τόσο τα μέλη του πληρώματος του πλοίου όσο και οι ναυτιλιακές εταιρείες. Η ύπαρξη του φαινομένου αυτού θέτει σε κίνδυνο τις διεθνείς εμπορικές ροές και μεταφορές, την οικονομική δραστηριότητα και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Ο κίνδυνος όμως της θαλάσσιας πειρατείας δε σταματά εκεί, καθώς απειλεί παράλληλα τις ζωές των ναυτικών, το πλοίο, το φορτίο και τα αναλώσιμα αντικείμενα του πλοίου. Λόγω της σοβαρότητας της κατάστασης και των εκτάσεων που μπορεί να λάβει το φαινόμενο της πειρατείας, είναι πολύ σημαντική η εφαρμογή **προληπτικών μέτρων** και **μέτρων αντιμετώπισης/καταστολής** αυτής.

Από τη μία, τα προληπτικά μέτρα εστιάζουν στον εντοπισμό του κινδύνου και στην αξιολόγηση αυτού ώστε να παρθούν τα κατάλληλα μέτρα στην περίπτωση που επέλθει μία κατάσταση που διαταράσσει την ασφάλεια του πλοίου και του πληρώματος. Από την άλλη, τα κατασταλτικά μέτρα στοχεύουν στην διαχείριση μίας κατάστασης κατά την ώρα που τελούνται τα γεγονότα. Αξίζει να σημειωθεί πως στα πλαίσια των κατασταλτικών μέτρων έχουν γίνει σημαντικά βήματα από τη Διεθνή Ναυτιλιακή Κοινότητα και τους αρμόδιους Διεθνείς Οργανισμούς οι οποίοι έχουν ψηφίσει διάφορα θεσμικά πλαίσια και έχουν συνάψει ποικίλες συμβάσεις που αφορούν την καταστολή αυτού του φαινομένου.

#### 5.1 ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

##### *5.1.1 ΟΔΗΓΟΣ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ (BMP 5)*

Η Διεθνής Ναυτιλία αναπροσαρμόζει τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνει ένα πλοίο που έρχεται αντιμέτωπο με τη θαλάσσια πειρατεία. Το 2018 εκδόθηκε ο νέος Οδηγός Βέλτιστων Πρακτικών Διαχείρισης, γνωστός και ως “BMP 5”. Κάθε ναυτιλιακή εταιρεία και κατά συνέπεια κάθε ναυτικός είναι σημαντικό να γνωρίζει τα μέτρα που προτείνει ο εν λόγω οδηγός καθώς εστιάζει σε ζητήματα τα οποία αφορούν την ασφαλή διέλευση ενός πλοίου από την Ερυθρά Θάλασσα, τον Κόλπο του Άντεν, τον Ινδικό Ωκεανό και την Αραβική Θάλασσα. (BMP 5, 2018)

Το BMP 5 παρουσιάζει ένα συγκεκριμένο μοντέλο το οποίο πρέπει να ακολουθηθεί από τα πλοία για να αντιμετωπίσουν τη πειρατεία. Συγκεκριμένα: (Μαμάλης, 2014)

- 1<sup>ο</sup> στάδιο: ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ. Για να εκτιμηθεί σωστά ένας κίνδυνος λαμβάνεται υπόψη η ασφάλεια και το ύψος του πληρώματος, η κατάσταση της θάλασσας και η ταχύτητα του πλοίου.
- 2<sup>ο</sup> στάδιο: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ από τις ναυτιλιακές εταιρείες και ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ που πρέπει να λάβει κάθε πλοίο. Ανάλογα το μέγεθος του κινδύνου, ανάλογες πρέπει είναι και οι αποφάσεις που πρέπει να ληφθούν για την αντιμετώπιση του.
- 3<sup>ο</sup> στάδιο: ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΜΕΤΡΩΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ στο πλοίο, όπως είναι η εκπαίδευση των μελών του πληρώματος σχετικά με την αντιμετώπιση της πειρατείας και λήψη μέτρων που αφορούν την ασφάλεια του πλοίου.
- 4<sup>ο</sup> στάδιο: ΑΝΑΦΟΡΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ. Σε περίπτωση που το πλοίο αντιληφθεί μία ύποπτη δραστηριότητα πρέπει να την αναφέρει ή τη στιγμή που δεχθεί πειρατική επίθεση να στείλει σήμα κινδύνου. Επίσης, όλα τα πλοία ενθαρρύνονται να ενημερώνουν τους στρατιωτικούς οργανισμούς UKMTO (Επιχειρήσεις Θαλάσσιου Εμπορίου του Ηνωμένου Βασιλείου) και το MSCHOA (Κέντρο Ναυτιλιακής Ασφάλειας – Κέρας της Αφρικής).
- 5<sup>ο</sup> στάδιο: ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ. Κρίνεται ωφέλιμη η συνεργασία με άλλες ναυτιλιακές και στρατιωτικές δυνάμεις καθώς με τις αρχές επιβολής του νόμου.

Έχουν καταγραφεί διάφορα μέτρα στον οδηγό βέλτιστων πρακτικών τα οποία πρέπει να λάβει μία ναυτιλιακή επιχείρηση και μέτρα τα οποία πρέπει να ακολουθήσει το πλήρωμα που επανδρώνει ένα πλοίο.

Σε πρώτη ανάλυση θα γίνει ο εντοπισμός των μέτρων που υιοθετεί μία εταιρεία σχετικά με την πρόληψη της πειρατείας.

5.1.1.1 Η ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΑΙ Η ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ (Μαμάλης, 2014) που εγκυμονούν για κάθε σκάφος, που εισέρχεται σε ύδατα τα οποία δεν θεωρούνται ασφαλή προς διέλευση, βοηθούν στην δημιουργία του σχεδιασμού του ταξιδιού. Ο σχεδιασμός κάθε ταξιδιού εξυπηρετεί στον εντοπισμό των τρωτών σημείων κάθε πλοίου καθώς και στον μετριασμό και πρόληψη κάθε μορφής πειρατείας. Κάθε εταιρεία είναι ωφέλιμο να επανεξετάζει σε τακτά χρονικά διαστήματα τα σχέδια κάθε ταξιδιού και να αναπροσαρμόζει, όποτε κρίνεται απαραίτητο, τις αποφάσεις που πρέπει να παίρνει για κάθε πλοίο. Να σημειωθεί ότι η επανεξέταση κάθε σχεδίου γίνεται αφού

πρώτα η εταιρεία προχωρήσει στην αξιολόγηση κάθε απειλής και κινδύνου. Το επόμενο βήμα είναι η ενημέρωση του πλοιάρχου κάθε πλοίου που διέρχεται από περιοχές υψηλού κινδύνου και να τον καθοδηγήσει ως προς τη διαδρομή που πρέπει να ακολουθήσει και παράλληλα να του παρέχει τα ενημερωμένα σχέδια του ταξιδιού. Να σημειωθεί πως για την εκτίμηση του κινδύνου πρέπει να λαμβάνεται υπόψη, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, η ασφάλεια και το ύψος του πληρώματος, η κατάσταση της θάλασσας και η ταχύτητα του πλοίου. Κάθε μία από αυτές τις παραμέτρους πρέπει να συνυπολογίζεται για την εκτίμηση του κινδύνου ώστε να παρθούν τα κατάλληλα μέτρα αποτροπής και αντιμετώπισης του κινδύνου.

5.1.1.2 ISPS: Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) δημιούργησε τον ISPS (ISPS/IMO, 2003) ο οποίος τέθηκε σε εφαρμογή από την 1<sup>η</sup> Ιουλίου 2004, τη στιγμή δηλαδή που ξεκίνησε να ισχύει το κεφάλαιο X1-2 της σύμβασης SOLAS'74 και αφορά υποχρεωτικά κάθε κράτος που τον αποδέχθηκε. Το περιεχόμενο του εν λόγω Διεθνούς Κώδικα αφορά τον εντοπισμό διάφορων απειλών κατά της ασφάλειας του πλοίου και του λιμένα και την εφαρμογή ανάλογων μέτρων ώστε να παρέχεται ένα συγκεκριμένο επίπεδο ασφάλειας. Επίσης, διευκρινίζει τις αρμοδιότητες που έχουν οι εμπλεκόμενες κυβερνήσεις, αξιωματικοί του κράτους, φορείς, η ναυτιλιακή και βιομηχανική βιομηχανία και τα στελέχη του πλοίου για την αντιμετώπιση απειλών που επηρεάζουν την ασφάλεια του πλοίου. Ο Διεθνής αυτός Κώδικας έχει συγκεντρώσει δεδομένα από τη ναυτιλιακή βιομηχανία σχετικά με τον κίνδυνο που διατρέχει η ασφάλεια ενός πλοίου και προσφέρει μία μεθοδολογία όσο αφορά τις αξιολογήσεις ασφάλειας ώστε να δημιουργηθούν κατάλληλα σχέδια και διαδικασίες για την άμεση και σωστή αντιμετώπιση τέτοιων καταστάσεων.

Κάθε ναυτιλιακή εταιρεία οφείλει να προχωρά σε μία αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου, γνωστή και ως SSA (Ship Security Assessment), η οποία προβλέπεται στον Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS – International Ship and Port Facility). Ο εν λόγω κώδικας περιλαμβάνει μία σωρεία/πλήθος μέτρων ώστε κάθε πλοίο να επιτύχει την ασφάλεια του πλοίου, του πληρώματος, του φορτίου και των λιμένων. Πρώτα από όλα, κρίνεται αναγκαία η δημιουργία ενός σχεδίου ασφαλείας (SSP – Ship Security Plan) μέσα στο οποίο περιλαμβάνονται όλα τα προστατευτικά μέτρα που πρέπει να λάβει κάθε πλοίο. Στη συνέχεια, διενεργείται και η Αξιολόγηση Ασφάλειας (SSA) του πλοίου από τον επικεφαλής Αξιωματικό Ασφαλείας, ο οποίος

ορίζεται από την Ναυτιλιακή Επιχείρηση, (CSO – Company Security Officer) για να διασφαλιστεί ότι τα πλοία ακολουθούν τα όσα ορίζει το SSP.

Παράλληλα ορίζεται μέσα στο πλοίο και ο υπεύθυνος ασφάλειας πλοίου (SSO – Ship Security Officer) του οποίου τα καθήκοντα σχετίζονται αυστηρά με την ασφάλεια του πλοίου και με την επίβλεψη των λοιπών μελών του πληρώματος οι οποίοι πρέπει να εκτελούν τα καθήκοντά τους σύμφωνα με τα όσα ορίζει ο ISPS.

Είναι σημαντικό να τονιστεί πως κάθε τοπική αρχή έχει συγκεκριμένες απαιτήσεις σχετικά με το επίπεδο ασφαλείας που πρέπει να υφίσταται σε κάθε πλοίο και ο SSO, και κατ' επέκταση η εταιρεία, είναι υπεύθυνος να το διατηρεί σε αυτή την κατάσταση.

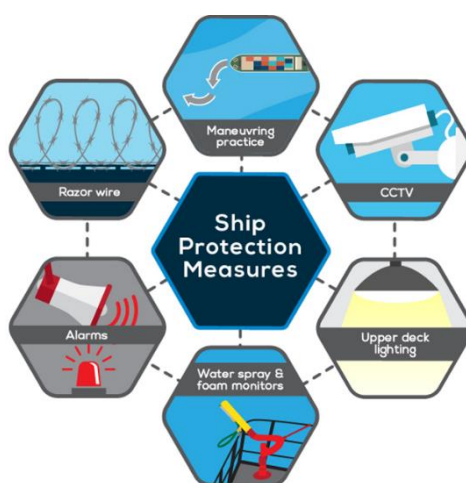
Τα επίπεδα ασφαλείας, σύμφωνα με το ISPS, είναι τρία (3):

- Επίπεδο ασφαλείας 1: Εφαρμογή των ελάχιστων μέτρων ασφαλείας του πλοίου.
- Επίπεδο ασφαλείας 2: Εφαρμογή επιπρόσθετων μέτρων ασφαλείας για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα λόγω της εμφάνισης αυξημένου κινδύνου.
- Επίπεδο ασφαλείας 3: Εφαρμογή ειδικών μέτρων ασφαλείας σε συνδυασμό με την τήρηση οδηγιών που εκδίδονται για την ασφάλεια του πλοίου, τις οποίες οδηγίες λαμβάνουν και οι λιμενικές αρχές, για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα λόγω της εμφάνισης ενός σημαντικού συμβάντος

Για να ολοκληρωθεί η Αξιολόγηση Ασφάλειας πλοίου θα πρέπει πρώτα να γίνει ένας έλεγχος στα βασικά εργαλεία του πλοίου στα πλαίσια του οποίου περιλαμβάνονται κρίσιμες διαδικασίες, όπως είναι ο χειρισμός του φορτίου και των μηχανημάτων, η ναυσιπλοΐα κ.α, καθώς και διάφοροι χώροι του πλοίου (η γέφυρα, το σύστημα ελέγχου διεύθυνσης και ο χώρος μηχανημάτων). Επίσης, αξιολογούνται τα μέτρα ασφαλείας που τίθενται σε εφαρμογή σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης. Στα πλαίσια των μέτρων ασφαλείας ελέγχεται η περιπολία ασφαλείας, τα συστήματα επικοινωνίας ασφαλείας και ο χειρισμός του εξοπλισμού επιτήρησης. Αναγκαίο είναι στη συνέχεια να εντοπιστούν αδυναμίες που σχετίζονται με τις υποδομές του πλοίου, με τις διαδικασίες και με τον ανθρώπινο παράγοντα (πχ η διασφάλιση της εκτέλεσης καθηκόντων ασφαλείας) ώστε να μην διακινδυνεύσει η ασφάλεια του πλοίου και του πληρώματος. Μετά το πέρας της αξιολόγησης συντάσσεται το σχέδιο ασφαλείας του πλοίου το οποίο περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων τις Διαδικασίες για την αντιμετώπιση απειλών ασφαλείας, τη Διαδικασία εκκένωσης χώρου, τη Διαδικασία για την εκπαίδευση των ναυτικών και τα γυμνάσιά τους, τη Διαδικασία για την αναφορά περιστατικών που σχετίζονται με την ασφάλεια του πλοίου κτλ.

Το σχέδιο ασφάλειας εγκρίνεται είτε από την αρχή του κράτους σημαίας ή από διαπιστευμένο οργανισμό ασφαλείας. Με την ολοκλήρωση της αξιολόγησης και του σχεδίου, η ναυτιλιακή εταιρεία πρέπει να προμηθεύει τα πλοία με ένα πιστοποιητικό, γνωστό και ως ‘Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφαλείας’ (International Ship Security Certificate) που εκδίδεται είτε από το κράτος σημαίας του πλοίου ή κάποιον αρμόδιο, αναγνωρισμένο οργανισμό ασφαλείας.

5.1.1.3 SHIP PROTECTION MEASURES: (BMP 5, 2018) Μία από τις αρμοδιότητες μίας ναυτιλιακής εταιρείας, σύμφωνα με τον BMP 5, είναι και η διασφάλιση εφαρμογής των μέτρων προστασίας ενός πλοίου (Ship Protection Measures/ SPM). Τα μέτρα προστασίας του πλοίου προσδιορίζονται στο στάδιο σύνταξης του σχεδίου ασφαλείας. Κάθε εταιρεία έχει τη διακριτική ευχέρεια να προβεί σε περαιτέρω τροποποιήσεις στο πλοίο πέρα από την εφαρμογή του BMP 5 και μπορεί να είναι διατεθειμένοι να παρέχουν επιπρόσθετο εξοπλισμό ή/και προσωπικό ώστε να μειωθεί ο κίνδυνος που μπορεί να διατρέξει η ασφάλεια του πλοίου. Επιγραμματικά, τα μέτρα προστασίας που προβλέπονται στο SPM είναι η χρήση συναγερμού, οι μάνικες νερού, συρματοπλέγματα, τα συστήματα παρακολούθησης, ο φωτισμός του καταστρώματος κλπ. Τα εν λόγω μέτρα προστασίας του πλοίου θα αναφερθούν αναλυτικά στο δεύτερο σκέλος αυτού του κεφαλαίου που αφορά τα μέτρα προστασίας που λαμβάνουν τα μέλη του πληρώματος.



Πηγή:<https://safety4sea.com/cm-enhancing-ship-security-onboard-six-equipment-related-measures/> (ΕΙΚΟΝΑ 6)



5.1.1.4 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: Ένα σημαντικό μέλημα μίας ναυτιλιακής εταιρείας είναι η εκπαίδευση των μελών του πληρώματος με στόχο την βελτίωση τεχνικών αυτοάμυνας. Η εκπαίδευση του πληρώματος είναι υποχρεωτική και προβλέπεται στο κεφάλαιο XI-2 της σύμβασης SOLAS και στους κανόνες ISPS. Στα πλαίσια αυτής της εκπαίδευσης οι ναυτικοί οφείλουν να γνωρίζουν οτιδήποτε σχετίζεται με την εξασφάλιση της ασφάλειας του πλοίου και να υιοθετούν δεξιότητες ώστε να επιτευχθεί αυτός ο στόχος. Συγκεκριμένα, μετά το πέρας των προγραμμάτων εκπαίδευσης που παρέχονται από κάθε ναυτιλιακή εταιρεία, οι ναυτικοί είναι σε θέση να αξιολογούν τους θαλάσσιους κινδύνους και μπορούν να εφαρμόζουν τα κατάλληλα μέτρα αποφυγής ή αντιμετώπισης. Αφού ολοκληρωθούν τα απαραίτητα μαθήματα, οι μαθητευόμενοι λαμβάνουν ένα πιστοποιητικό με το οποίο επιβεβαιώνεται ότι ο κάτοχος του εν λόγω πιστοποιητικού διαθέτει όλες τις απαραίτητες γνώσεις που σχετίζονται με την ασφάλεια του πλοίου σε περίπτωση πειρατικής επίθεσης. Εκτός από τα προγράμματα κατάρτισης, των οποίων η συμμετοχή και παρακολούθηση είναι υποχρεωτική και προσφέρονται από δημόσια ναυτιλιακά ιδρύματα, υπάρχουν και σεμινάρια τα οποία μπορούν να παρακολουθήσουν συμπληρωματικά οι ναυτικοί, αν και αυτά τα σεμινάρια είναι προαιρετικά. (Kraska, J. 2011).

Η συνδρομή των μελών του πληρώματος στην αποφυγή ή αντιμετώπιση μίας πειρατικής επίθεσης είναι μείζονος σημασίας. Όταν τα μέλη του πληρώματος ενεργήσουν μεθοδευμένα και γρήγορα οι πιθανότητες να επιβιβαστούν πειρατές στο πλοίο μειώνονται αρκετά. Συγκεκριμένα αν οι δράσεις των ναυτικών είναι γρήγορες και σωστές η πιθανότητα μίας επιτυχούς επιβίβασης μπορεί να μειωθεί από 99,42% σε 86,71%. (Jin, M., Shi, W., Lin, K. C., & Li, K. X. 2019) Επομένως, έχει προταθεί από τον Lewis (2015) οι ναυτικοί να συμμετέχουν σε εντατικά προγράμματα εκπαίδευσης ώστε να εμβαθύνουν τις δεξιότητές τους όσο αφορά στις τεχνικές αυτοάμυνας. Επίσης, να είναι σε θέση να εντοπίζουν τα τρωτά σημεία του πλοίου, να μπορούν να εφαρμόζουν σωστά τα απαραίτητα μέτρα που προβλέπονται σε μία τέτοια κατάσταση και να είναι γενικότερα σε επαγρύπνηση. Οι ενέργειες του πληρώματος είναι αυτές που μπορούν να αλλάξουν τελείως την έκβαση μίας κατάστασης. (Lewis, J. S., 2016). Τα πλοία μπορεί να είναι εφοδιασμένα με όλους τους απαραίτητους εξοπλισμούς και με συσκευές αποτροπής του κινδύνου, όμως το πλήρωμα θα είναι αυτό που θα καθορίσει το αποτέλεσμα μίας πειρατικής επίθεσης. Γι' αυτό κρίνεται αναγκαίο να συμμετέχουν

σε προγράμματα εκπαίδευσης όπου μέσω των οποίων θα μαθαίνουν να αντιμετωπίζουν επιθέσεις υψηλού κινδύνου ώστε να καταστήσουν πιο δύσκολο για τους πειρατές την επιβίβαση στο πλοίο. (Anyu, J. N., & Moki, S., 2009) Μάλιστα, θα ήταν ωφέλιμο οι μαθητευόμενοι να κάνουν προσομοιώσεις αυτών των κινδύνων σε εξοπλισμένες αίθουσες διδασκαλίας καθώς με αυτό τον τρόπο θα αυξηθεί η αυτοπεποίθησή τους και θα μπορούν στην πράξη να αξιολογήσουν τις δεξιότητές τους. (Jia-Mao, P. A. N. G., Zhi-Min, Y. U., & Xiao-Liang, Y. A. N. G., 2017) Τέλος, έχει προταθεί οι ναυτικοί να εκπαιδεύονται στο πώς να χρησιμοποιούν, θανατηφόρα και μη, όπλα, όπως είναι τα τείζερ ώστε να αυξήσουν τις πιθανότητες διατήρησης της ασφάλειας του πλοίου και κατ' επέκταση των ίδιων. (Dogarwa, L. B., 2013).

5.1.1.5 PRIVATE MARITIME SECURITY COMPANIES (PMSC): Ο Οδηγός Βέλτιστων Πρακτικών δεν υποστηρίζει τη χρήση του Ένοπλου Προσωπικού Ασφαλείας επί εμπορικών πλοίων. Είναι στη διακριτική ευχέρεια των φορέων εκμετάλλευσης πλοίων για το αν θα επιλέξουν ή όχι να χρησιμοποιήσουν ένοπλους επί του πλοίου, με την προϋπόθεση ότι το επιτρέπει το κράτος σημαίας του πλοίου και οποιαδήποτε παράκτια κράτη. Οι εταιρείες πρέπει να ελέγχουν τις άδειες των ένοπλων και να επιβεβαιώσουν ότι έχουν εκδοθεί από κατάλληλη αρχή και λειτουργούν νόμιμα έναντι εντοπισμένων απειλών. (Bowden Anna and Dr. Basnet Shikha, 2011)

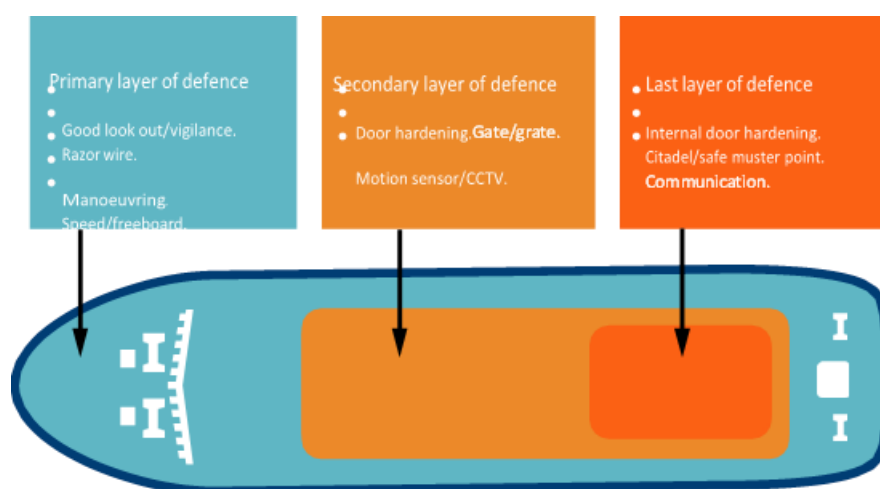
Το ιδιωτικά συμβεβλημένο ένοπλο προσωπικό ασφαλείας, γνωστό και ως ένοπλοι φρουροί διαφέρουν ανάλογα τον τύπο του πλοίου και τις λεπτομέρειες του ταξιδιού. Υποχρέωση τους είναι να υπερασπίζονται το πλοίο από κάθε πιθανή πράξη πειρατείας ή ένοπλης ληστείας και αρπαγής, επιδεικνύοντας όμως την εύλογη ικανότητα και δέουσα επιμέλεια. (Ευθυμιάδου Α.2016, & Plan van Hespren, 2014)

Κάθε ιδιωτικό γραφείο ασφάλειας πρέπει να είναι σε θέση να παρέχει στην ναυτιλιακή εταιρεία έγγραφα που περιλαμβάνουν τα αρχεία αρχικής κατάρτισης και επανεκπαίδευσης, στοιχεία που δείχνουν ότι το προσωπικό έχει εξοικειωθεί με το πλοίο και τα συστήματά επικοινωνίας του (εφόσον δύναται να το απαιτεί η Αρχή της σημαίας), το προσωπικό διαθέτει όλα τα προσόντα με τα τεκμηριωμένα πρότυπα της εταιρείας για την κατάλληλη χρήση βίας με βάση αρχές που αναγνωρίζονται από την Αρχή της σημαίας του πλοίου, το προσωπικό έχει εκπαιδευτεί στον χειρισμό όπλων και άλλων εξοπλισμών ασφαλείας, έχει λάβει ιατρική εκπαίδευση και γνωρίζει τον τύπο του πλοίου, τα δρομολόγια που θα εκτελέσει καθώς και τις διατάξεις του ISPS, ISM και του BMP. (Ευθυμιάδου Α. 2016, & Plan van Hespren, 2014)

Πριν την επιβίβαση των ενόπλων στο πλοίο θα πρέπει η εταιρεία να ενημερώσει τον πλοίαρχο και το πλήρωμα. Επίσης, πρέπει να σημειωθεί πως ο πλοίαρχος έχει την κυρίαρχη εξουσία στο πλοίο και εκείνος είναι που παραμένει στη διοίκηση. Είναι σημαντικό ότι οι ένοπλοι έχουν κατανοήσει πλήρως τους κανόνες για τη χρήση βίας, όπως αυτοί έχουν συμφωνηθεί από την ναυτιλιακή εταιρεία και τον πλοίαρχο. Η χρήση των όπλων επιτρέπεται αυστηρά όταν το πλοίο διέλθει από μία περιοχή υψηλού κινδύνου, μετά από εντολή του πλοίαρχου και μόνο στον βαθμό που χρειάζεται για να αποτραπεί ο κίνδυνος. Υπάρχει περίπτωση το Λιμενικό Σώμα ή ο Πλοίαρχος να διατάξει την απαγόρευση χρήσης όπλων κατά τη διέλευση μίας περιοχής υψηλού κινδύνου. (Ευθυμιάδου Α. 2016, & Pan van Hespren, 2014)

## 5.2 ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ (BMP) ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑ

Κάθε πλοίο το οποίο διέρχεται από περιοχές όπου ο κίνδυνος της πειρατείας ελλοχεύει πρέπει να είναι σε θέση να προφυλαχθεί ή/και να αντιμετωπίσει την απειλή. Τα μέλη του πληρώματος πρέπει να βρίσκονται σε επαγρύπνηση και να εφαρμόζουν ευλαβικά κάθε αναγκαίο μέτρο που προβλέπεται σε μία τέτοια κατάσταση. Η συνεργασία μεταξύ των ανθρώπων της ναυτιλιακής εταιρείας και των ανθρώπων του πλοίου κρίνεται απαραίτητη για τη σωστή αντιμετώπιση της πειρατείας, από τη στιγμή κιόλας που ο στόχος τους είναι κοινός.



Πηγή: BMP 5 (ΕΙΚΟΝΑ 7)

Ο οδηγός Βέλτιστων Πρακτικών Διαχείρισης περιλαμβάνει μία σειρά από μέτρα τα οποία πρέπει να λάβει ένα πλοίο ώστε να διασφαλιστεί η ασφάλεια του και του πληρώματος. Τα μέτρα αυτά γνωστά και ως ‘Ship Protection Measures’ είναι τα εξής (BMP 5, 2018):

**5.2.1 ΠΕΡΙΠΟΛΙΑ:** Η περιπολία μπορεί να αποτρέψει πολλές πειρατικές επιθέσεις καθώς ο άμεσος εντοπισμός των πειρατών δίνει τον απαιτούμενο χρόνο στα μέλη του πληρώματος να αντιμετωπίσουν κατάλληλα την επικείμενη απειλή.

**5.2.2 ΕΛΙΓΜΟΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ:** Ο πλοίαρχος και ο αξιωματικός πρέπει να είναι εξοικειωμένοι με τα χαρακτηριστικά χειρισμού του πλοίου ώστε ο ελιγμός που θα κάνουν να είναι αποτελεσματικός, διατηρώντας παράλληλα την καλύτερη δυνατή ταχύτητα.



Πηγή: [https://www.toddchart.com/Products/STC\\_Publishing\\_Group/BGITC009](https://www.toddchart.com/Products/STC_Publishing_Group/BGITC009)  
(ΕΙΚΟΝΑ 8)

5.2.3 ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΣ: Ο συναγερμός καθίσταται ένας σημαντικός εξοπλισμός σε κάθε πλοίο καθώς προειδοποιεί τους πειρατές ότι το πλήρωμα είναι ενήμερο για την επίθεση που πρόκειται να γίνει εναντίον τους και είναι και αυτοί έτοιμοι με τη σειρά τους να αντιδράσουν. Ο συνεχής αυτός ήχος που κάνει ο συναγερμός του πλοίου μπορεί να αποθαρρύνει, στην καλύτερη των περιπτώσεων, τους πειρατές να επιτεθούν ή έστω μπορεί να τους αποσπάσει την προσοχή.



Πηγή: <https://mfame.guru/faq-what-are-the-different-types-of-alarms-on-ships/>  
(ΕΙΚΟΝΑ 9)

5.2.4 ΤΑ ΦΥΣΙΚΑ ΕΜΠΟΔΙΑ αυξάνουν τη δυσκολία αναρρίχησης των πειρατών επάνω στο πλοίο. Ένα από αυτά τα εμπόδια είναι το συρματόπλεγμα, αλλιώς αγκαθωτή ταινία. Το συρματόπλεγμα, ειδικά καλής ποιότητας, δημιουργεί ένα αποτελεσματικό φράγμα το οποίο εμποδίζει την παράνομη επιβίβαση των πειρατών στο πλοίο.



Πηγή: BMP 5 (ΕΙΚΟΝΑ 10)

**5.2.5 ΟΘΟΝΕΣ ΨΕΚΑΣΜΟΥ ΝΕΡΟΥ ΚΑΙ ΑΦΡΟΥ** (επιπλέον φυσικό εμπόδιο): Οι οθόνες ψεκασμού νερού και αφρού μπορεί να επιβραδύνουν ή να αποτρέψουν εντελώς την παράνομη επιβίβαση των πειρατών επάνω στο πλοίο. Συνίσταται οι εν λόγω οθόνες να είναι τοποθετημένες σε όλες τις πιθανές διαδρομές πρόσβασης και να λειτουργούν εξ αποστάσεως, καθώς η χειροκίνητη ενεργοποίησή τους μπορεί να θέσει τη ζωή του χειριστή σε κίνδυνο. Για να είναι πιο αποτελεσματικό το μέτρο αυτό χρησιμοποιούνται πυροσβεστικοί εύκαμπτοι σωλήνες σε λειτουργία εκτόξευσης και πλάκες διαφράγματος που είναι στερεωμένες σε μικρή απόσταση μπροστά από το ακροφύσιο. Από την άλλη, μπορεί να χρησιμοποιούν μέσω των αντλιών που χρησιμοποιούν για την ρίψη του νερού, ειδικό αφρό ολισθηρότητας καθώς με αυτό τον τρόπο γίνεται δυσκολότερη η ανάβαση των πειρατών στο πλοίο.



Πηγή: BMP 5 (ράγες ψεκασμού νερού με ακροφύσια που παράγουν μία κουρτίνα νερού) (ΕΙΚΟΝΑ 11)

**5.2.6 ΒΕΛΤΙΩΜΕΝΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΓΕΦΥΡΑΣ:** Οι πειρατές συνήθως κατευθύνουν τα πυρά των όπλων τους προς τη γέφυρα του πλοίου ώστε να εκφοβίσουν το πλήρωμα να επιβραδύνει ή να σταματήσει το πλοίο, οπότε αυτή καθίσταται το επίκεντρο μίας

επίθεσης. Όταν επιβιβάζονται επάνω στο πλοίο, κατά κανόνα, οδεύουν προς τη γέφυρα για να αποκτήσουν τον απόλυτο έλεγχο. Επομένως, κρίνεται απαραίτητο στα παράθυρα της γέφυρας να εφαρμοστεί μία μεμβράνη η οποία είναι ανθεκτική σε εκρήξεις (Blast Resistance Film), να τοποθετηθούν μευαλλικές πλάκες από χάλυβα ή αλουμίνιο στα πλαϊνά ή πίσω παράθυρα της γέφυρας και στα παράθυρα της πόρτας της γέφυρας ώστε να είναι πλήρως ασφαλισμένα και να μειωθεί κατά αυτό τον τρόπο ο κίνδυνος τραυματισμού. Επίσης, συνίσταται να χρησιμοποιούνται σάκοι άμμου στα φτερά της γέφυρας για επιπρόσθετη προστασία ή να γίνει μία περίφραξη με σύνδεσμο αλυσίδας για να μειθούν οι επιπτώσεις ενός RPG.



Πηγή: BMP 5 (ΕΙΚΟΝΑ 12)

#### *5.2.7 ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΣΕ ΧΩΡΟΥΣ ΔΙΑΜΟΝΗΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ:*

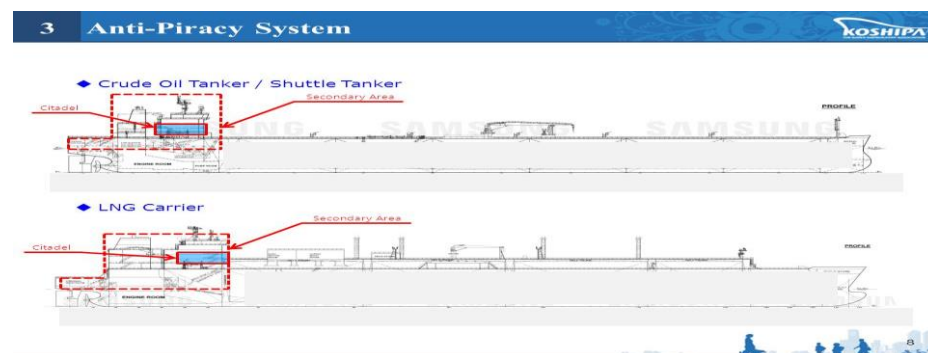
Οι χώροι διαμονής και μηχανοστασίου πρέπει να ελέγχονται ώστε να αποτραπεί ή να καθυστερήσει την είσοδο των πειρατών σε αυτούς τους χώρους. Οι οδοί διαφυγής είναι σημαντικό να είναι προσβάσιμες στους ναυτικούς όταν έρθει η ώρα έκτακτης ανάγκης. Επίσης, η πόρτα ή καταπακτή που είναι τοποθετημένη σε μία οδό διαφυγής είναι απαραίτητο να μπορεί να ανοίξει από μέσα και σε περίπτωση που είναι κλειδωμένη είναι αναγκαίο να υπάρχει ένα μέσο ανοίγματος. Είναι εξίσου σημαντικό να ελέγχουν τις εξωτερικές σκάλες ή να τις αφαιρέσουν ώστε να αποτρέψουν την χρήση τους από τους πειρατές και να χρησιμοποιούνται αφαιρούμενα εμπόδια γύρω από τα σημεία επιβίβασης πλότων, έτσι ώστε ένα πλοίο να μην χρειάζεται να αφαιρέσει μεγάλες περιοχές πριν από την άφιξή του στα λιμάνια.



Πηγή: BMP 5 (ΕΙΚΟΝΑ 13)

**5.2.8 ΑΣΦΑΛΗ ΣΗΜΕΙΑ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΚΑΙ/Η ΑΚΡΟΠΟΛΕΙΣ:** Ένα ασφαλές σημείο συγκέντρωσης είναι ένας χώρος όπου παρέχει προστασία στο πλήρωμα και επιλέγεται κατά τη διαδικασία σχεδιασμού. Κατά το σχεδιασμό του πλοίου λαμβάνεται υπόψη κάθε πιθανό σενάριο και κάθε κίνδυνος (πχ, πειρατική επίθεση, έκρηξη) για να βρεθεί το καλύτερο σημείο που θα φιλοξενήσει για λίγο τους ναυτικούς.

Η Ακρόπολη είναι μία περιοχή επάνω στο πλοίο όπου το πλήρωμα μπορεί να ανατρέξει σε περίπτωση που επιβιβαστούν πειρατές. Μία ακρόπολη έχει κατασκευαστεί με τέτοιο τρόπο όπου να αντιστέκεται στην αναγκαστική είσοδο. Κάθε τέτοιος χώρος έχει σύστημα επικοινωνίας, προμήθειες φαγητού, νερού και εγκαταστάσεις υγιεινής. Να σημειωθεί πως ο καπετάνιος είναι αυτός που θα κρίνει πότε πρέπει να χρησιμοποιηθεί η ακρόπολη.

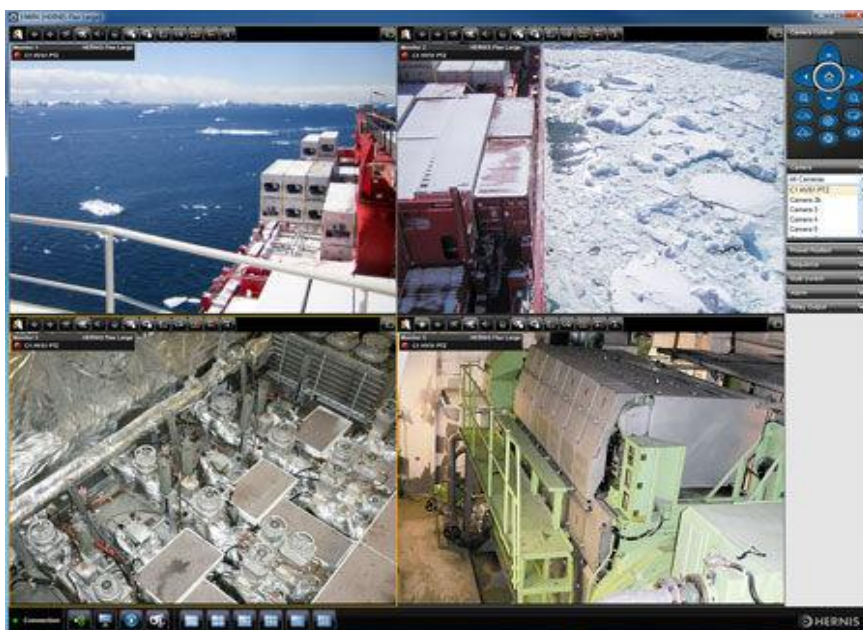


Πηγή: <https://slideplayer.com/slide/1461488/> (ΕΙΚΟΝΑ 14)

**5.2.9 ΚΛΕΙΣΤΟ ΚΥΚΛΩΜΑ ΤΗΛΕΟΡΑΣΗΣ:** Το κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης επιτρέπει στα μέλη του πληρώματος να παρακολουθούν ως ένα βαθμό την πρόοδο της επίθεσης των πειρατών επάνω στο πλοίο από μία λιγότερο εκτεθειμένη θέση. Θεωρείται απαραίτητο να υπάρχουν κάμερες για κάλυψη ευάλωτων περιοχών όπως είναι το κατάστρωμα και η γέφυρα, και οθόνες τηλεόρασης στο ασφαλές σημείο

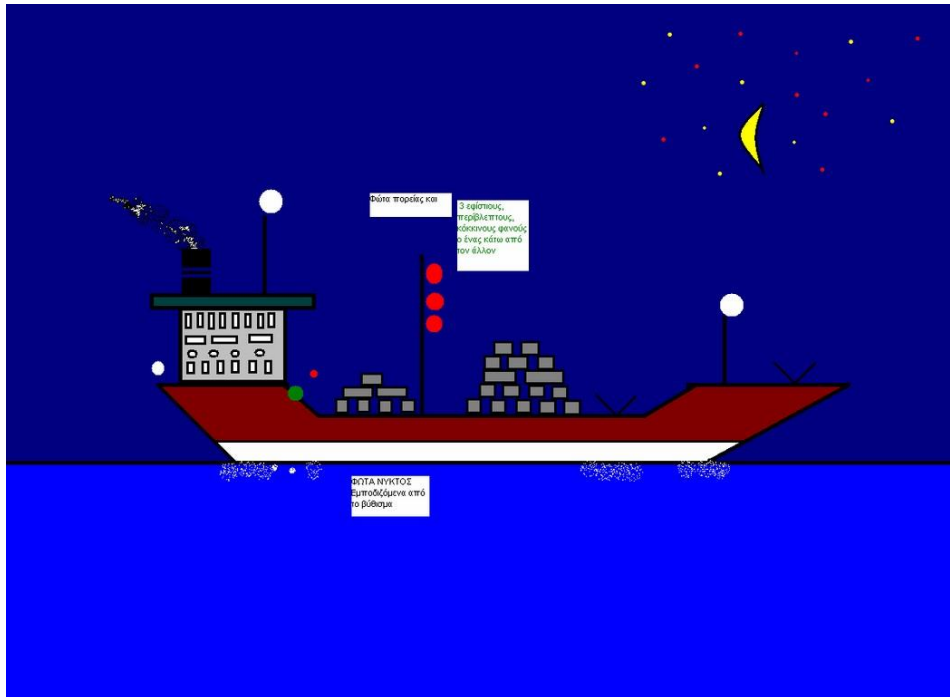


συγκέντρωσης και στην ακρόπολη. Να σημειωθεί πως τα πλάνα που δείχνει το κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης μπορεί να παρέχουν χρήσιμα στοιχεία μετά από μια επίθεση και θα πρέπει να διατηρούνται.



Πηγή: [https://img.nauticexpo.com/images\\_ne/photo-mg/31111-8651558.jpg](https://img.nauticexpo.com/images_ne/photo-mg/31111-8651558.jpg)  
(EIKONA 15)

**5.2.10 ΦΩΤΙΣΜΟΣ:** Είναι απαραίτητο να υπάρχει φωτισμός καταστρώματος καιρού γύρω από το τετράγωνο καταλυμάτων και φωτισμός με όψη στο πίσω μέρος στο κατάστρωμα για καταστρώματα για επίδειξη ευαισθητοποίησης, τα φώτα αναζήτησης πρέπει να είναι έτοιμα για άμεση χρήση, τα φώτα πλοήγησης δεν πρέπει να σβήνουν ποτέ γιατί αυτό θεωρείται παράβαση διεθνών κανονισμών και ο κίνδυνος για σύγκρουση είναι μεγάλος, τα φώτα πλοήγησης πρέπει αν εκτίθενται μόνο κατά τη διάρκεια της νύχτας, στην άγκυρα τα φώτα του καταστρώματος θα πρέπει να παραμένουν αναμμένα καθώς τα καλά φωτισμένα πλοία είναι λιγότερο ευάλωτα σε επίθεση και ο υπεράνω φωτισμός να ενεργοποιείται κατά τον εντοπισμό των πειρατών ή μόλις ξεκινήσει η επίθεση για να θαμπώσει τους επιτιθέμενους. Τέλος, είναι αναγκαίο να υπάρχει και δυνατότητα απενεργοποίησης όλων των εσωτερικών φώτων καταλυμάτων για να αποτρέψει τους πειρατές από την είσοδο ή να αποπροσανατολίσει αυτούς που μπορεί να έχουν ήδη εισέλθει.



Πηγή:[https://www.nautilus-](https://www.nautilus-ribclub.gr/images/images/nautika_kanonismous/faros16.jpg)

[ribclub.gr/images/images/nautika\\_kanonismous/faros16.jpg](https://www.nautilus-ribclub.gr/images/images/nautika_kanonismous/faros16.jpg) (ΕΙΚΟΝΑ 16)

**5.2.11 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ:** Είναι σημαντικό ο εξοπλισμός τα εργαλεία του πλοίου να ασφαρίζονται ώστε να μην χρησιμοποιηθούν από τους πειρατές. Πρέπει να αποθηκεύονται σε ασφαλή τοποθεσία γιατί μπορεί να φανεί μεγάλη η χρησιμότητα των εργαλείων και του εξοπλισμού του πλοίου στους δράστες.

**5.2.12 ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ:** Οι ένοπλοι φρουροί παρέχουν μία επιπρόσθετη προστασία στο πλοίο με τις υπηρεσίες τους. Η χρήση έμπειρων και ικανών φρουρών μπορεί να εμποδίσει τους πειρατές να επιβιβαστούν στο πλοίο. Σε κάθε όμως περίπτωση πρέπει να διευκρινίζεται με σαφήνεια η διαδικασία για τη χρήση βίας. Οι φρουροί δεν μπορούν να είναι ανεξέλεγκτοι. Ο πλοίαρχος είναι αυτός που θα αποφασίσει πότε είναι αναγκαίο οι φρουροί να καταφύγουν στη χρήση βίας.

**Private Maritime Security Companies**  
Check the credentials and permits of the PMSC. Check the PCASP, to ensure they have been issued by an appropriate authority and are operating legally against identified threats.

**Control of accommodation and machinery access**  
Control of access routes to accommodation and machinery spaces deters and delays entry. Deny access to these spaces.

**Lighting**  
Weather deck lighting around the accommodation block and rear facing lighting on the poop deck to demonstrate awareness and if fitted, search lights ready for immediate use.

**Alarms**  
Inform the ship's crew that an attack is underway and warn the attacker that the ship is aware and reacting. Continuous sounding of the ship's whistle may distract the attackers.

**Protection of equipment**  
Consider providing ballistic protection for gas cylinders or containers of flammable liquids.

**Ships tools and equipment**  
Secure ship's tools or equipment that may be used by attackers against crew or to gain entry to the ship.

**Razor Wire**  
Create an effective barrier if properly rigged and secured. The quality of razor wire varies considerably as does its effectiveness.

**Water spray and foam monitors**  
Deter and delay attempts to illegally board a ship. The use of water can make it difficult for an unauthorised boat to remain alongside and more difficult to climb aboard.

**Enhanced bridge protection**  
Attackers may direct their weapon fire at the bridge to intimidate the ship's crew to slow or stop the ship. If pirates board the ship, they usually make for the bridge to enable them to take control.

**Safe muster points**  
A safe muster point above the waterline must be identified. The central stairway may provide a safe location as it is protected by the accommodation block and is above the waterline.

**CCTV**  
Monitoring the progress of an attack from a less exposed position is extremely valuable and can be proved to the military.

**Watch keeping and enhanced vigilance**  
The most effective method of ship protection used to identify suspicious approaches or attacks early, allowing defences to be deployed.

**Citadel**  
Well-constructed citadels with reliable communications must be supplied with food, water and sanitation. Control of propulsion and steering can offer effective protection during an attack.

**Manoeuvring**  
Avoidance manoeuvres should only be practiced when it is safe to do so.

**SHIP PROTECTION MEASURES**  
www.dryadglobal.com

<sup>5</sup> (EIKONA 17)

<sup>5</sup> <https://dg.dryadglobal.com/ship-protection-measures> ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ DRYAD GLOBAL

### 5.3 ΠΛΗΡΩΜΑ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΣΤΟ ΣΤΑΔΙΟ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΣΗΣ

Ο Οδηγός Βέλτιστων πρακτικών έχει προτείνει διάφορα μέτρα τα οποία μπορούν να εφαρμόσουν οι ναυτικοί για να αποφύγουν μία επικείμενη πειρατική επίθεση και έχει συμπεριλάβει και μέτρα που μπορούν να λάβουν σε περίπτωση που οι πειρατές επιβιβαστούν επάνω στο πλοίο.

#### *5.3.1 ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΑΠΟΦΥΓΗ ΠΕΙΡΑΤΩΝ*

Τα βήματα που πρέπει να ακολουθήσει το πλήρωμα για να αποφύγει τους πειρατές οι οποίοι πλησιάζουν το πλοίο, είναι τα εξής:

- Το πλοίο πρέπει να αναπτύξει πλήρη ταχύτητα για να απομακρυνθεί από τις βάρκες των πειρατών.
- Συνίσταται να κατευθυνθεί το πλοίο σε ευθεία πορεία για να διατηρήσει την υψηλή ταχύτητά του.
- Έναρξη των απαραίτητων διαδικασιών έκτακτης ανάγκης του πλοίου.
- Ενεργοποίηση του σχεδίου επικοινωνίας έκτακτης ανάγκης.
- Έναρξη του συναγερμού έκτακτης ανάγκης και ανακοίνωση επίθεσης, όπως ορίζει το σχέδιο επικοινωνίας έκτακτης ανάγκης.
- Πραγματοποίηση ενός Mayday call στο VHF Ch. 16 και ένα μήνυμα κινδύνου μέσω του Digital Selective Calling (DSC) system and Inmarsat-C, κατά περίπτωση.
- Ενεργοποίηση του SSAS.
- Αναφορά επίθεσης στο UKMTO τηλεφωνικά
- Το πλήρωμα πρέπει να επιβεβαιώσει ότι το AIS είναι ενεργοποιημένο.

#### *5.3.2 ΜΕΤΡΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΜΦΙΒΟΛΙΑΣ Ή ΟΤΑΝ ΠΡΟΣΕΓΓΙΖΕΙ ΤΟ ΠΕΙΡΑΤΙΚΟ ΣΚΑΦΟΣ*

Εάν το πλοίο υποπεύεται ότι ένα πειρατικό σκάφος προσεγγίζει το πλοίο ή υπάρχει κάποια αμφιβολία, τα βήματα που πρέπει να ακολουθήσουν τα μέλη του πληρώματος είναι τα εξής:

- Επικοινωνία με το UKMTO χωρίς καθυστέρηση.
- Ενεργοποίηση του συστήματος ψεκασμού νερού.
- Έλεγχος των εξωτερικών πορτών και όπου αλλού είναι δυνατόν.

- Έλεγχος ότι οι κοινόχρηστοι χώροι και ο χώρος ενδιαίτησης είναι ασφαλισμένοι.
- Το πλήρωμα να είναι έτοιμο να συγκεντρωθεί στο ασφαλές σημείο συγκέντρωσης ή στην Ακρόπολη, σύμφωνα με τις οδηγίες του Πλοιάρχου.
- Αλλαγή πορείας, αν το επιτρέπει ο καιρός και οι συνθήκες της θάλασσας.
- Να ηχήσει ο συναγερμός του πλοίου ώστε να καταλάβουν ότι οι πειρατές ότι έχουν γίνει αντιληπτοί.
- Έλεγχος ότι η συσκευή εγγραφής δεδομένων σκάφους (VDR) καταγράφει.
- Το PCASP, εάν υπάρχει, θα λάβει συμφωνημένες ενέργειες για να προειδοποιήσει τους επιτιθέμενους.

### 5.3.3 ΜΕΤΡΑ ΠΟΥ ΛΑΜΒΑΝΕΙ ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ ΚΑΤΑ ΤΟ ΣΤΑΔΙΟ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΣΗΣ

Το BMP προτείνει και μέτρα τα οποία πρέπει να λάβουν τα μέλη του πληρώματος κατά το στάδιο επίθεσης, τη στιγμή που οι πειρατές πλησιάζουν. Τα βήματα που πρέπει να ακολουθήσουν είναι τα εξής:

- Συντονισμός του πληρώματος το οποίο πρέπει να βρίσκεται σε ασφαλές σημείο συγκέντρωσης ή στην Ακρόπολη, σύμφωνα με τις οδηγίες του πλοιάρχου.
- Το SSAS πρέπει να είναι ενεργοποιημένο.
- Αναφορά της επίθεσης αμέσως στο UKMTO, σε περίπτωση που δεν έχει γίνει αυτή η ενέργεια.
- Όταν πλησιάζουν οι πειρατές πολύ κοντά στο πλοίο, ο πλοίαρχος πρέπει να ξεκινήσει μικρές αλλαγές στο τιμόνι, ενώ διατηρεί παράλληλα την ταχύτητα του πλοίου. Στόχος είναι να εμποδίσει τους πειρατές από το να ανέβουν στο πλοίο.
- Οι αλλαγές στο τιμόνι πρέπει να γίνονται με φειδώ ώστε να επηρεαστεί η ταχύτητα του πλοίου.
- Έλεγχος του VDR ότι τα δεδομένα αποθηκεύονται.

### 5.3.4 ΜΕΤΡΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΑΡΑΝΟΜΗΣ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

Οι ενέργειες που πρέπει να λαμβάνονται σε περίπτωση που πραγματοποιηθεί παράνομη επιβίβαση επί του πλοίου, είναι οι εξής:

- Το πλήρωμα πρέπει να απομακρυνθεί από τους κοινόχρηστους χώρους του πλοίου και να φυλαχθεί στα ειδικά δωμάτια και να σταματήσουν οι κινητήρες.
- Το PCASP, εάν υπάρχει, θα ακολουθήσει διαδικασίες που έχουν συμφωνηθεί με την εταιρεία και τον Master.
- Έναρξη επικοινωνίας από την ακρόπολη με την UKMTO και την εταιρεία.
- Παραμονή του πληρώματος στην ακρόπολη μέχρι οι συνθήκες να τους αναγκάσουν να βγουν από αυτό ή ο στρατός τους συμβουλεύσει να φύγουν από εκεί.
- Εάν κάποιο μέλος του πληρώματος αιχμαλωτιστεί, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι πειρατές έχουν αποκτήσει την πλήρη έλεγχο του πλοίου.

### 5.3.5 ΜΕΤΡΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΠΩΛΕΙΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Σε περίπτωση που ο έλεγχος του πλοίου χαθεί, τότε πρέπει να γίνουν τα ακόλουθα: Οι κινήσεις των μελών του πληρώματος δεν πρέπει να είναι βεβιασμένες και τα χέρια τους πρέπει να βρίσκονται σε ορατή θέση. Είναι απαραίτητο να συμμορφώνονται πλήρως με τις διαταγές των πειρατών, ώστε να μειωθεί ο κίνδυνος βίας ως προς το πρόσωπό τους. Συνήθως οι πειρατές βρίσκονται υπό την επήρεια αλκοόλ ή ναρκωτικών ουσιών, όποτε η συμπεριφορά τους είναι επιθετική. Ο BMP προτείνει στους ναυτικούς τι πρέπει να κάνουν και τι όχι.

#### ✓ ΤΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΚΑΝΟΥΝ ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ (ΠΙΝΑΚΑΣ 4)

Υπομονή
Να μείνουν διανοητικά απασχολημένοι
Να μην χάσουν την αίσθηση του χρόνου
Να γαλουχήσουν το άγχος τους όσο είναι δυνατόν
Να παραμείνουν ήμεροι και να διατηρήσουν την αξιοπρέπειά τους
Να παραμείνουν θετικοί (η εταιρεία και οι αρμόδιες αρχές κάνουν ότι μπορούν για να τους σώσουν)
Να διατηρήσουν σε λειτουργία οποιοδήποτε CCTV ή κάποια συσκευή εγγραφής ήχου
Να συμμορφώνονται με τις οδηγίες των πειρατών

#### ☒ ΤΙ ΔΕΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΚΑΝΟΥΝ ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ (ΠΙΝΑΚΑΣ 5)

ΜΗΝ βάζουν φωτογραφίες
ΜΗΝ εμπλακούν με τους πειρατές
ΜΗΝ συγκρούονται με τους πειρατές
ΜΗΝ κάνουν επιθετικές κινήσεις
ΜΗΝ αντιστέκονται

### 5.3.6 ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΟΜΗΡΙΑΣ

Σε μία κατάσταση ομηρίας, πάλι ο ΒΜΡ προτείνει οδηγίες που πρέπει να ακολουθήσουν οι ναυτικοί ώστε να παραμείνουν όσο το δυνατόν περισσότερο ασφαλή. Στόχος των πειρατών είναι να λάβουν τα απαιτούμενα λύτρα από την ναυτιλιακή εταιρεία. Γνωρίζουν πολύ καλά ότι για να τους καταβληθούν τα χρηματικά ποσά που ζητάνε πρέπει να διατηρήσουν το πλοίο και το πλήρωμα ασφαλή.

#### ✓ ΤΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΚΑΝΟΥΝ ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ (ΠΙΝΑΚΑΣ 6)

Να παραμείνουν ψύχραιμοι και να διατηρήσουν τον αυτοέλεγχό τους
Να δείχνουν σεβασμό στους πειρατές
Να προσέξουν την ευημερία των συναδέλφων τους
Να παραμείνουν ενωμένοι ως μία ομάδα
Να αποδεχθούν την νέα πειρατική ηγεσία
Να διατηρήσουν την ιεραρχική τους κατάσταση
Να έρθουν σε επικοινωνία με τους πειρατές, όσο αυτό είναι εφικτό
Να τηρήσουν την προσωπική υγιεινή τους
Να εξοικονομήσουν νερό και είδη πρώτης ανάγκης
Να παραμείνουν θετικοί
Να κάνουν υπομονή και διατηρήσουν τη ρουτίνα τους (πχ να ικανοποιούν τις πνευματικές τους ανάγκες, όσο αυτό επιτρέπεται)
Να διατηρήσουν την αναπνοή τους κανονική
Να κάνουν διαλογισμό
Να σεβαστούν τη θρησκεία τη δική τους, των συναδέλφων τους και των πειρατών.

#### ☒ ΤΙ ΔΕΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΚΑΝΟΥΝ ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ (ΠΙΝΑΚΑΣ 7)

ΜΗΝ αντιστέκονται
ΜΗΝ μαλώσουν με τους πειρατές ή τους συναδέλφους τους
ΜΗΝ βγάζουν φωτογραφίες
ΜΗΝ κρύβουν πολύτιμα αντικείμενα
ΜΗΝ αντιδρούν με γνώμονα το συναίσθημα
ΜΗΝ καταναλώνουν αλκοόλ ή ναρκωτικά
ΜΗΝ διαπραγματεύονται με τους πειρατές για προσωπικά προνόμια

### 5.3.7 ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗ ΕΠΕΜΒΑΣΗ

Σε περίπτωση στρατιωτικής επέμβασης θα πρέπει το πλήρωμα να γνωρίζει τι πρέπει να κάνει και τι όχι και να ακολουθήσει συγκεκριμένα βήματα:

#### ✓ ΤΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΚΑΝΟΥΝ ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ (ΠΙΝΑΚΑΣ 8)

Να καλυφθούν και να κρύψουν το κεφάλι τους με τα χέρια
Να διατηρούν τα χέρια τους σε εμφανή σημείο
Να είναι έτοιμοι να τους ανακρίνουν για την ταυτότητά τους

Να συνεργαστούν πλήρως με τις στρατιωτικές δυνάμεις
---

**☒ ΤΙ ΔΕΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΚΑΝΟΥΝ ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ (ΠΙΝΑΚΑΣ 9)**

ΜΗΝ κάνουν κινήσεις που μπορεί να θεωρηθούν επιθετικές
ΜΗΝ βγάζουν φωτογραφίες
ΜΗΝ εμπλακούν με τις δράσεις των στρατιωτικών δυνάμεων, εκτός και αν τους έχουν δοθεί τέτοιες οδηγίες.

**5.3.8 ΛΗΞΗ ΠΕΙΡΑΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΣΗΣ**

Μετά τη λήξη της πειρατικής επίθεσης είναι απαραίτητο να εκτελούνται συγκεκριμένες ενέργειες. Είναι μείζονος σημασίας οι ναυτικοί να λάβουν τις απαραίτητες ιατρικές αξιολογήσεις, κατά τις οποίες θα ελέγχεται και η σωματική και η ψυχική τους ακεραιότητα. Η ευημερία των ναυτικών είναι το πρώτο μέλημα κάθε εταιρείας. Τόσο οι ίδιοι όσο και οι οικογένειες τους έζησαν καταστάσεις φόβου και άγχους. Γι' αυτό και η ιατρική τους αξιολόγηση κρίνεται απαραίτητη. Μπορεί σε κάποιες περιπτώσεις είναι αναγκαίο να παρέχεται ανεξάρτητη βοήθεια και υποστήριξη από τρίτους ανθρώπους, εκτός δηλαδή της εταιρείας. Οι πιο γνωστοί οργανισμοί που ειδικεύονται σε τέτοιες περιπτώσεις είναι το International Seafarers Welfare and Assistance Network και The Mission to Seafarers. Η εταιρεία συμπληρωματικά πρέπει να εφαρμόζει τα σχέδια διαχείρισης μίας έκτακτης ανάγκης ώστε να διαχειριστεί τις επιπτώσεις μίας τέτοιας επίθεσης.

Επίσης, είναι σημαντικό τα στοιχεία που άφησαν πίσω τους οι πειρατές να μην αλλοιωθούν, ώστε οι αρμόδιες αρχές να τα συλλέξουν και να καταφέρουν με αυτό τον τρόπο να συλλάβουν τους πειρατές. Η εταιρεία, ο πλοίαρχος και το πλήρωμα θα πρέπει να ανατρέξουν στις Κατευθυντήριες γραμμές του IMO για τη διατήρηση και τη συλλογή αποδεικτικών στοιχείων A28/ Res. 1091. Τα αποδεικτικά στοιχεία που θα συγκεντρώσουν οι αρμόδιες αρχές συμπεριλαμβανομένων και τα καταθέσεων που θα κάνουν οι μάρτυρες, θα τους βοηθήσουν στην δίωξη των δραστών.

Μετά από μία πειρατική επίθεση ή έστω και μετά από μία ύποπτη δραστηριότητα είναι αναγκαίο να συμπληρωθεί μία αναλυτική αναφορά όπου αντίγραφο της θα δοθεί στην εταιρεία, στο κράτος σημαίας του πλοίου και στις αρμόδιες αρχές.



#### 5.4 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΑΛΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

Η διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα έχει εστιάσει την προσοχή της στην επίλυση θεμάτων που έχουν να κάνουν με την ασφαλής ναυσιπλοΐα η οποία απειλείται από το φαινόμενο της πειρατείας. Η αντιμετώπιση της πειρατείας είναι πρωταρχικός στόχος της διεθνούς κοινότητας καθώς η πειρατεία απειλεί άμεσα την ασφάλεια του πλοίου και του πληρώματος και τα συμφέροντα μιας ναυτιλιακής επιχείρησης που έχουν να κάνουν με την αποκόμιση κέρδους από την διακίνηση των αγαθών στις διάφορες θαλάσσιες οδούς. (Αλεξόπουλος, Αρ. & Φουρναράκης, Ν., 2015)

##### *5.4.1 IMO*

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός ασχολείται καθ' αποκλειστικότητα με ναυτιλιακά ζητήματα παγκόσμιου επιπέδου. Στόχος της είναι η διασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα και την ξηρά, η πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης και η διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού της εμπορικής ναυτιλίας. Κάθε ένας από αυτούς τους στόχους συνδέεται και με μία αντίστοιχη διεθνή σύμβαση. (Αλεξόπουλος, Αρ. & Φουρναράκης, Ν., 2015).

Στα πλαίσια του IMO έχουν δημιουργηθεί διάφορες συμβάσεις οι οποίες προβλέπουν και από ένα ζήτημα που αφορά τον κόσμο της ναυτιλίας. Ενδεικτικά είναι: η Διεθνής Σύμβαση SOLAS που ασχολείται με τη ναυτική ασφάλεια και τη προστασία της ναυσιπλοΐας, η Διεθνής Σύμβαση STCW της οποίας το περιεχόμενο αφορά ζητήματα του προσωπικού του πλοίου και η Διεθνής Σύμβαση MARPOL η οποία εστιάζει σε ζητήματα που έχουν να κάνουν με τις μορφές ρύπανσης των υδάτων από τις θαλάσσιες μεταφορές και την προστασία αυτών. (Αλεξόπουλος, Αρ. & Φουρναράκης, Ν., 2015). Αξίζει να σημειωθεί πως μία από τις δράσεις του IMO είναι η συγκέντρωση και μελέτη όλων των στοιχείων που απέστειλαν όλα τα Κράτη μέλη του Οργανισμού και διάφοροι άλλοι Διεθνείς Οργανισμοί τα οποία αφορούσαν περιστατικά πειρατείας. Με αυτά τα στοιχεία ο IMO κατάφερε να καταλήξει σε συγκεκριμένα συμπεράσματα και ήταν σε θέση να προτείνει μέτρα για την από κοινού αντιμετώπιση της πειρατείας.

Παράλληλα, υπό την αιγίδα του IMO η International Maritime Bureau, International Chamber of Shipping, INTERTANKO, INTERCARGO, BIMCO έχουν καταφέρει να συντάξουν έναν Οδηγό Βέλτιστων Πρακτικών (BMP) ο οποίος προτείνει προληπτικά και κατασταλτικά μέτρα αντιμετώπισης της πειρατείας στις επικίνδυνες περιοχές του Κόλπου του Άντεν και της Σομαλίας.

Επίσης, ο ΙΜΟ παρατήρησε ότι το έργο αντιμετώπισης της πειρατείας δυσχεραίνει λόγω της έλλειψης επικοινωνίας και συνεργασίας με τους τοπικούς εμπλεκόμενους φορείς, οι οποίοι μπορεί ούτε να διώκουν τους πειρατές αλλά ούτε και να καταγράφουν τα διάφορα περιστατικά πειρατείας. Έτσι, το 2009, ο ΙΜΟ πήρε την πρωτοβουλία να συναντηθούν 17 χώρες της περιοχής στο Τζιμπουτί ώστε να υιοθετήσουν τον Djibouti Code of Conduct, σύμφωνα με τον οποίο προβλέπεται η ίδρυση τριών περιφερειακών κέντρων για την ενίσχυση της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των συνεργαζόμενων κρατών.

Τέλος, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, το 1981, συνέβαλε δημιουργία του Διεθνούς Γραφείου Ναυτιλίας, το οποίο αποτελεί ειδικευμένο τμήμα του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου (ICC). Το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο ασχολείται με την αντιμετώπιση όλων των τύπων ναυτιλιακού εγκλήματος. Για να προάγει την ενημέρωση στον κόσμο της ναυτιλίας εκδίδει κάθε εβδομάδα μία αναφορά σχετικά με την πειρατεία και έχει δημιουργήσει παράλληλα το Κέντρο Αναφορών Πειρατείας το οποίο προσφέρει 24ωρη επικοινωνία και παρέχει συμβουλές αντιμετώπισης της πειρατείας σε πραγματικό χρόνο.

#### *5.4.2 Ο.Η.Ε*

Ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών έχει θεσπίσει ένα πλαίσιο δράσης που αφορά την αντιμετώπιση του φαινομένου της πειρατείας. Η Γενική Συνέλευση του Οργανισμού έχει εκδώσει το ψήφισμα 64/91 το οποίο υποχρεώνει τις χώρες να εκφοβίζουν και τιμωρούν τους πειρατές μέσω του νομοθετικού τους πλαισίου, ενώ παράλληλα κρίνεται ωφέλιμο να συνεργάζονται με τον Ο.Η.Ε για την καταστολή του φαινομένου αυτού. Το εν λόγω ψήφισμα ορίζει ότι αρμόδιοι διεθνείς οργανισμοί, όπως ο ΙΜΟ και το United Nations Office on Drugs and Crime, είναι επιφορτισμένοι με τη σύνθεση διεθνών κανονισμών που αφορούν το ζήτημα της πειρατείας.

Το συμβούλιο Ασφαλείας του Ο.Η.Ε έχει προχωρήσει στην έκδοση διαφόρων ψηφισμάτων που αφορούν αποκλειστικά το φαινόμενο της πειρατείας. Ενδεικτικά, το ψήφισμα 1816/2008 προβλέπει ότι η Ε.Ε ιδρύει την European Union Military Coordination Action με στόχο η Ευρώπη να συμμετέχει ενεργά στις δράσεις του Ο.Η.Ε όσο αφορά την αντιμετώπιση της πειρατείας στην Σομαλία. Το ψήφισμα 1946/2008 προβλέπει τη συνεργασία των κρατών μελών και των τοπικών οργανώσεων με τη Σομαλική Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση για διάστημα ενός έτους με στόχο

την καταστολή του φαινομένου, έχοντας δικαίωμα οι πρώτοι να χρησιμοποιούν τα χωρικά ύδατα του κράτους. Το ψήφισμα 1976/2011 παρακινεί τα μέλη να ρυθμίσουν το ζήτημα του δικαστικού και σωφρονιστικού συστήματος στην Σομαλία το οποίο είναι διεφθαρμένο λόγω της οικονομικής και πολιτικής αστάθειας της χώρας, ώστε να τιμωρούνται οι πειρατές και να μην αφήνονται ελεύθεροι. Επίσης, ζητείτε από την Interpol και το UNODC να συμβάλουν στην ενδυνάμωση της πολιτικής της Σομαλίας για την πάταξη της πειρατείας. Επιπρόσθετα, βάσει του Κεφαλαίου VII<sup>19</sup> του καταστατικού Χάρτη του Ο.Η.Ε., που αφορά την χρήση ένοπλων μέσων για την διασφάλιση της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας

Ο Ο.Η.Ε έχει προχωρήσει στην έκδοση πολλών ψηφισμάτων και αποφάσεων που στοχεύουν στην καταπολέμηση του φαινομένου της πειρατείας. Έχει καταφέρει μέσα από τις αποφάσεις του να καταργήσει τα διεθνή ύδατα στην Σομαλία, και συνεπώς τώρα πια επιτρέπεται σε ξένες ναυτικές δυνάμεις να ενεργήσουν συνολικά σε ολόκληρη την περιοχή (απόφαση 1816 της 2/6/2008 και 1846 της 2/12/2008)

#### *5.4.3 ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ (Ε.Ε.)*

Η Ευρωπαϊκή Ένωση για να καταπολεμήσει την πειρατεία υιοθέτησε την 10<sup>η</sup> Μαΐου 2012 ένα ψήφισμα μέσω του οποίου παρότρυνε τα κράτη μέλη να ενισχύσουν την ναυτική τους δύναμη και να χρηματοδοτήσουν τις προσπάθειες που θα καταβληθούν για την αντιμετώπιση του φαινομένου της πειρατείας. Συμπληρωματικά, το κείμενο του ψηφίσματος ζήτησε από την ΕΕ και το Συμβούλιο να προχωρήσουν στην εναρμόνιση κανόνων δικαίου σχετικά με τη χρήση πιστοποιημένου ένοπλου προσωπικού επί των πλοίων. Επίσης, είναι απαραίτητο να υπάρξει μεγαλύτερος συντονισμός μεταξύ ΕΕ και NATO για να ρυθμιστεί αποτελεσματικά το ζήτημα της πειρατείας στα ανοικτά της Σομαλίας και στο Κέρασ της Αφρικής.

Επιπλέον, η ΕΕ δημιούργησε μία ναυτική επιχείρηση, γνωστή ως 'ATALANTA' (της EUNAVFOR) στο πλαίσιο της Κοινής Πολιτικής Ασφάλειας και Άμυνας, η οποία τέθηκε σε εφαρμογή στις 8 Δεκεμβρίου 2008. Η επιχείρηση βασίστηκε στα ψηφίσματα 1814, 1816, 1838 και 1846 του 2008 του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών. Στόχος της επιχείρησης είναι η αντιμετώπιση της πειρατείας η οποία δράση της είχε πάρει πολιτικές και ανθρωπιστικές διαστάσεις, πέρα από την ασφάλεια που ήθελε να επιτευχθεί. Στον τομέα ευθύνης της περιλαμβάνεται η Ερυθρά Θάλασσα, ο Κόλπος του Αδεν και μέρος του Ινδικού Ωκεανού.

Συγκεκριμένα η Πολιτική Επιτροπή και η Επιτροπή Ασφαλείας της ΕΕ επιθυμούσαν από την επιχείρηση να συμβάλει στην προστασία των πλοίων του Παγκόσμιου Προγράμματος Επισίτισης (World Food Program), τα οποία διανέμουν επισιτιστική βοήθεια στη Σομαλία, στην προστασία των εμπορικών πλοίων που διέρχονται στον κόλπο του Άντεν και στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας.

#### 5.4.4 NATO (*NORTH ATLANTIC TREATY ORGANISATION*)

Το NATO είναι μία στρατιωτική αμυντική συμμαχία όπου αντιμετωπίζει το ζήτημα της πειρατείας. Η συμμαχία υπογράφηκε το 1949 και αποτελούνται από δώδεκα (12) χώρες της Ευρώπης και της Βόρειας Αμερικής. Σήμερα η συμμαχία απαρτίζεται από 28 χώρες μέλη, μέλος των οποίων έγινε και η Ελλάδα από το 1952. Στόχος του οργανισμού είναι η προώθηση της συνεργασίας των χωρών μελών σε διαφορετικούς τομείς και από το 2008 συμμετείχε ενεργά στην καταπολέμηση του φαινομένου της πειρατείας.

Μία από τις δράσεις του NATO ήταν η προσφορά συνοδείας στα πλοία του UN World Food Programme (WFP), που διέρχονταν μέσω των επικίνδυνων θαλάσσιων οδών στις ακτές της Σομαλίας. Επίσης, σε συνεργασία με την επιχείρηση Allied Protector υπερασπίστηκε το διεθνές εμπόριο αποτρέποντας τις δραστηριότητες των πειρατών στον Κόλπο του Άντεν και στο Κέρας της Αφρικής. Στη συνέχεια, με συνεργασία με την Allied Provider συνόδευε τα πλοία του Παγκόσμιου Επισιτιστικού προγράμματος (WPF) και ήταν υπεύθυνη για την εκτέλεση περιπολιών στα ύδατα γύρω από τη Σομαλία. (Geib R., Petrig A., 2011)

#### 5.4.5 *INTERNATIONAL MARITIME BUREAU (IMB)*

Το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο λειτουργεί μέσα στα πλαίσια του Διεθνές Εμπορικού Επιμελητηρίου (ICC- International Chamber of Commerce). Το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο διαθέτει το τμήμα Piracy Reporting Center (PRC) το έχει εστιάσει τις ενέργειές της στην καταπολέμηση του φαινομένου της πειρατείας. Στόχος του Γραφείου είναι η προάσπιση της συνεργασίας των Κυβερνήσεων ώστε να αντιμετωπιστεί η πειρατεία, η συνεχής και άμεση ενημέρωση σε όποιον το επιθυμεί για τις εξελίξεις της πειρατείας και η παροχή στατιστικών στοιχείων αναφορικά με την πειρατεία.

Το Γραφείο ιδρύθηκε το 1981 και μέλη του αποτελούν όλα τα εμπορικά πλοία από 130 χώρες. Αξίζει να σημειωθεί πως το PRC δημοσιεύει κάθε εβδομάδα μία αναφορά σχετικά με την πειρατεία και τις νέες εξελίξεις. Επίσης, κάθε πλοίο έχει την δυνατότητα να αποστέλλει αναφορές που έχει συντάξει από περιστατικά πειρατείας ή περιπτώσεις απόπειρας πειρατικής επίθεσης και να τις αποστέλλει στο εν λόγω τμήμα οποιαδήποτε χρονική στιγμή. (IMB/ICC)

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Εξετάζοντας όλα όσα ειπώθηκαν στην ως άνω εργασία γίνεται αντιληπτό ότι η πειρατεία είναι ένα φαινόμενο το οποίο έχει τις ρίζες του από αρχαιοτάτων χρόνων. Έκτοτε η εμφάνιση της πειρατείας είναι αισθητή σε διάφορες περιοχές του πλανήτη και έχει πλήξει το παγκόσμιο εμπόριο και κατ' επέκταση την οικονομική δραστηριότητα. Το εν λόγω ζήτημα έχει ταρακουνήσει ιδιαίτερα τις Κυβερνήσεις των Κρατών, τους αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς, τις ναυτιλιακές εταιρείες αλλά και τα μέλη του πληρώματος των πλοίων.

Η πειρατεία έχει χαρακτηριστεί ως ένα έγκλημα κατά της ανθρωπότητας. Έχει εξελιχθεί σε μάστιγα που πλήττει σε μείζονα βαθμό τους ναυτικούς που ταξιδεύουν γύρω από το κόσμο και επιβαρύνονται με τις επιπτώσεις της πειρατείας. Συγκεκριμένα, οι ναυτικοί μπορεί να τραυματιστούν, να ζήσουν συνθήκες ομηρείας, να δεχθούν ψυχολογικό εκφοβισμό, μέχρι και να χάσουν την ζωή τους ως συνέπεια των παράνομων δραστηριοτήτων των πειρατών.

Στόχος της εργασίας ήταν η κατανόηση της επίδρασης του φαινομένου της πειρατείας στον ανθρώπινο παράγοντα. Για την ολοκλήρωση της ανάλυσης του εν λόγω ζητήματος δόθηκαν δύο συνεντεύξεις από ναυτικούς που περιέγραψαν τις προσωπικές τους εμπειρίες. Κάθε ένας από αυτούς τους ναυτικούς ήρθαν αντιμέτωποι με τις διάφορες εκφάνσεις της πειρατείας. Οι πειρατές, στις προκείμενες περιπτώσεις των δύο αυτών ναυτικών, είτε αποσκοπούν στην κλοπή αναλώσιμων αντικείμενων του πλοίου, χωρίς να τραυματίσουν στην πορεία κάποιο μέλος του πληρώματος, είτε αποσκοπούν στην απόκτηση του πλήρη ελέγχου του πλοίου και στον εξαναγκασμό των ναυτικών να γίνουν όμηροί τους με σκοπό να ζητήσουν την καταβολή λύτρων.

Στην πρώτη περίπτωση, οι ναυτικοί δεν έρχονται σε επαφή με τους πειρατές ή έρχονται σε ελάχιστη επαφή. Δεν υπάρχει φόβος, αλλά ούτε και κίνδυνος να τραυματιστούν σοβαρά ή να χάσουν την ζωή τους κατά τη διενέργεια των δραστηριοτήτων των πειρατών. Στη δεύτερη περίπτωση, οι πειρατές είναι πιο βίαιοι και οι ναυτικοί βρίσκονται, συνήθως, υπό την απειλή όπλων, στον έλεγχό τους. Τα μέλη του πληρώματος στερούνται αυτόματα κατοχυρωμένα συνταγματικά δικαιώματα, όπως είναι το δικαίωμα της αξιοπρέπειας, το δικαίωμα της ζωής και το δικαίωμα της ελευθερίας.

Στα πλαίσια της εν λόγω εργασίας καταγράφηκαν τα αποτελέσματα της έκθεσης του One Earth Future Foundation η οποία ερευνούσε το ζήτημα της μακροπρόθεσμης επίδρασης της πειρατείας στο ανθρώπινο δυναμικό. Η έρευνα βασίστηκε στα στοιχεία που συλλέχθηκαν από 456 ναυτικούς διαφόρων χωρών και από 38 μέλη οικογενειών ναυτικών. Να τονιστεί πως 101 ναυτικοί από τους 456 βρέθηκαν υπό καθεστώς ομηρείας. Κάθε ένας από αυτούς τους ναυτικούς περιέγραψε τα βασανιστήρια και την απάνθρωπη συμπεριφορά που αντιμετώπισαν το χρονικό διάστημα που βρίσκονταν υπό τον έλεγχο των πειρατών. Η έρευνα έδειξε πως ένα ποσοστό των ναυτικών ομήρων παρουσιάζουν συμπτώματα Διαταραχής Μετατραυματικού Στρες. Επίσης, τα τραυματικά τους βιώματα μπορεί να επηρεάσουν τη φυσική, ψυχική και κοινωνική ευεξία των ναυτικών. Κατά κανόνα όμως οι ναυτικοί είναι οπλισμένοι με μία ανθεκτικότητα στον χαρακτήρα τους και δεν επιτρέπουν οι δυσκολίες και οι κίνδυνοι του επαγγέλματος τους να είναι λόγοι που θα εξασθενήσουν το πνεύμα και την ψυχή τους. Επίσης, να τονιστεί πως οι μη όμηροι δεν αντιμετώπισαν κανένα από τα παραπάνω προβλήματα.

Επομένως, ένα βασικό ερώτημα που τίθεται είναι αν το φαινόμενο της πειρατείας είναι ικανό να αποτρέψει τους ναυτικούς να επιλέξουν ή να συνεχίσουν τα εμπορικά ταξίδια ανά τον κόσμο. Ύστερα από εκτενή έρευνα, δεν βρέθηκε κανένα στοιχείο και δεν έχει καταγραφεί κανένα ποσοστό που να δηλώνει πόσοι ναυτικοί εγκαταλείπουν ή όχι τη θάλασσα μετά την εμφάνιση κάποιας πειρατικής επίθεσης. Η επιλογή ενός ναυτικού να συνεχίσει το επάγγελμά του μετά τη συναναστροφή του με πειρατές έγκειται στην δύναμη της ψυχής του και στην ανθεκτικότητα του χαρακτήρα του. Κάθε ναυτικός γνωρίζει πως η δουλειά του εγκυμονεί κινδύνους. Όμως, καμία εκπαίδευση και κανένα σεμινάριο δεν μπορεί να τους προετοιμάσει για την σκληρή πραγματικότητα της πειρατείας. Οι ναυτικοί είναι ενημερωμένοι και μέχρι και κάποιο σημείο προετοιμασμένοι να έρθουν σε επαφή με τους πειρατές. Αυτό το γνωρίζουν από την στιγμή που επιλέγουν να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμά. Φυσικά, οι συνθήκες ομηρείας και τα βασανιστήρια που μπορεί να βιώσουν είναι πιθανό να τους αποτρέψουν, χωρίς όμως αυτό να είναι και δεδομένο.

Από τα λίγα δείγματα που συλλέχθηκαν για την ολοκλήρωση αυτής της εργασίας, όπως είναι οι συνεντεύξεις των ναυτικών των πλοίων Astro Libra και Maran Centaurus, φαίνεται ότι κανένα μέλος του πληρώματος δεν εγκατέλειψε το επάγγελμά του,

ανεξαρτήτως των δυσκολιών που βίωσαν. Η αγάπη για την θάλασσα ήταν μεγάλη και κανένας δεν θέλησε να θυσιάσει την καριέρα του.



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Αλεξόπουλος, Αρ. & Φουρναράκης, Ν., (2015), Διεθνείς κανονισμοί – Ναυτιλιακή πολιτική και δίκαιο της θάλασσα, . Γ έκδοση, Αθήνα: Ίδρυμα Ευγενίδου, Βιβλιοθήκη του ναυτικού.
2. Ασωνίτης Γ., (1996), Η Σύμβαση ΤΩΝ Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της θάλασσας, εκδότης Παπαζήσης.
3. Βούλγαρης Γ., (2011), “Το έγκλημα της πειρατείας *jure gentium*”, σελ. 3, ψηφιακή Νομική Βιβλιοθήκη, ΠΟΙΝΙΚΗ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ, Τεύχος 6/2011, Ιούνιος, Ενότητα: Δ΄ ΜΕΛΕΤΕΣ - ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΕΙΣ , σελ. 725.
4. Βούλγαρης Γ, (2002), Η ποινική δικαιοδοσία στα πλοία, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλας
5. Γεωργαντόπουλος, Ε. και Βλάχος, Γ.Π., (2003), Ναυτιλιακή Οικονομική, Πειραιάς, Τζέι και Τζέι Ελλάς.
6. Γιόκαρης Α., (2006), Οι διεθνείς ποινικές δικαιοδοσίες των κρατών, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλας.
7. Ευθυμιάδου Ανδριάνα, (2016), Σύγχρονη πειρατεία: Προκλήσεις και Λύσεις - Η χρήση των ιδιωτών ενόπλων φρουρών για την προστασία της εμπορικής ναυτιλίας, διπλωματική εργασία, Κομοτηνή.
8. Ιωάννου, Κρατερός Μ. Στρατή, Αναστασία Γ., (2013), Δίκαιο της θάλασσας, Αθήνα Κομοτηνή, Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα.
9. Ιωάννου, Κρατερός , Οικονομίδης, Κωνσταντίνος , Ροζάκης, Χρήστος Λ. , Φατούρος, Αργύρης, (1990), Σχέσεις Διεθνούς Και Εσωτερικού Δικαίου, Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλας.
10. Κρίσπη, Η., (2010), Ζητήματα εκ της θεωρίας του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου και σχέσεις αυτού προς το δημόσιον διεθνές δίκαιο, Αθήνα, Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα.
11. Λαγκαδάς Αλ., (1999), Οι Αρχαίοι Έλληνες και η Θάλασσα, Αθήνα, β έκδοση, εκδοτικός οίκος: Ιδιωτική Έκδοση.
12. Μαγνήσαλη Γ., (2017), Διεθνές και Ευρωπαϊκό νομικό πλαίσιο και οικονομικό κόστος της θαλάσσιας πειρατείας, διπλωματική εργασία, Πειραιάς.

13. Μαμάλης, Β., (2014), Σύγχρονη πειρατεία και ασφαλιστική αγορά, Μεταπτυχιακή διατριβή, Πανεπιστήμιο Πειραιώς: Τμήμα Στατιστικής και Ασφαλιστικής Επιστήμης.
14. Νικητάκος Ν., (2018), Θαλάσσια Πειρατεία: Φαινόμενο και επικρατούσα κατάσταση, Μεταπτυχιακή Διατριβή, Πανεπιστήμιο Πειραιώς: Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών.
15. Παπανδρέου Δ., (2011), Η αναγέννηση της πειρατείας στον 21ο αιώνα. Το φαινόμενο των πειρατικών επιθέσεων ανοικτά των ακτών της Σομαλίας και στον Ινδικό ωκεανό, εκδότης κίνητρο.
16. Πλατιάς Χαράλαμπος, (2006), Πειρατεία και ένοπλη ληστεία στη θάλασσα: Σε αναζήτηση μίας ευρωπαϊκής πολιτικής για την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας, Συλλογικό έργο Ασφάλεια και πειρατεία στην ανοικτή θάλασσα, επ. Στ. Περάκης – Γρ. Τσάλτας, εκδ. Ι. ΣΙΔΕΡΗΣ.
17. Σιούσουρας, Π. & Δαλακλής, Δ. (2011), Σύγχρονες Θαλάσσιες Μεταφορές και το Φαινόμενο της Πειρατείας. Αθήνα: Εκδόσεις Ι. Σιδέρης.
18. Σταυριδάκη Φ., (2010), SOLAS , εκδόσεις ναυτικών, τεχνικών βιβλίων.
19. Στρατή, Α. και Ιωάννου, Κ.( επιμ)., (2013), Δίκαιο της Θάλασσας. 4η. Αθήνα: ΝΟΜΙΚΗ.
20. Σκουρής Β., Κραβαρίτου Π και Παπασιώπη-Πασιά Ζ., (2003), Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΗΣ ΡΩΜΗΣ ΤΟΥ 1980 ΓΙΑ ΤΟ ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟ ΔΙΚΑΙΟ ΣΤΙΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΕΣ ΕΝΟΧΕΣ, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλας.
21. Τσάλτας Γ., Πλατιάς Χ., Περράκης Σ., (2006), Ασφάλεια και Πειρατεία στην Ανοικτή Θάλασσα, Εκδόσεις Ι. Σιδέρης.

#### ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Anyu, J. N., & Moki, S., (2009), Africa: The piracy hot spot and its implications for global security. *Mediterranean Quarterly*, 20(3), 95-121.
2. Bahadur, J. (2011). *The pirates of Somalia: Inside their hidden world*. Vintage.
3. Bendall, H. B. (2010). Cost of piracy: A comparative voyage approach. *Maritime Economics & Logistics*, 12(2), 178–195. doi:10.1057/mel.2010.1.
4. Bowen A., (2010), *The Economic Cost of Maritime Piracy*, OCEANS BEYOND PIRACY.

5. Bowden Anna and Dr. Basnet Shikha, (2011), The Economic Cost of Somali Piracy Piracy, Working Paper, One Earth Future Foundation.
6. Chalk, P. (2009). Maritime Piracy, Reasons, Dangers and Solutions. RAND Corp. CT-317.
7. Dubner B. H., & Pastorius C., (2013), On the Effectiveness of Private Security Guards on Board Merchant Ships off the Coast of Somalia-Where Is the Piracy; What Are the Legal Ramifications. *NCJ Int'l L. & Com. Reg.*, 39, 1029.
8. Geib R., Petrig A., (2011), Piracy and Armed Robbery at Sea – The Legal Framework for Counter – Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden.
9. Guilfoyle D., (2013), *Modern piracy: Legal challenges and responses*, Edward Elgar Publishing.
10. Ilan van Hespden, (2014), Protecting Merchant Ships from Maritime Piracy by PCASC: A comparative Analysis of flag State Legislation and Port and Coastal State Requirements, *International Journal of Maritime and Commerce*, Vol. 45, No.3.
11. ISPS CODE, 2003, International Ship and Port Facility, εκδότης IMO.
12. Jia-Mao, P. A. N. G., Zhi-Min, Y. U., & Xiao-Liang, Y. A. N. G., (2017), Training.
13. Jin, M., Shi, W., Lin, K. C., & Li, K. X, 2019, Marine piracy prediction and prevention: Policy implications. *Marine Policy*, 108, 103528.
14. Kraska, J., (2011), *Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea: International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea*. ABC-CLIO.
15. Lewis, J. S., (2016), Maritime piracy confrontations across the globe: Can crew action shape the outcomes?, *Marine Policy*, 64, 116-122.
16. Liu M., & Kronbak J., (2010), The potential economic viability of using the Northern Sea Route (NSR) as an alternative route between Asia and Europe. *Journal of transport Geography*, 18(3), 434-444.
17. N. Douglas Joyner, *Aerial Hijacking as an International Crime*, (1974), σχετικά με τον ορισμό της πειρατείας στη Σύμβαση της Γενεύης (1958), Oceana Publications.
18. Philip De Souza, (2002), *Piracy in the Graeco-Roman World*, Εκδότης Cambridge University Press.

19. Ploch L., Blanchard C. M., O'Rourke R., Mason R. C., & King R. O., (2011). Piracy off the Horn of Africa. LIBRARY OF CONGRESS WASHINGTON DC CONGRESSIONAL RESEARCH SERVICE.
20. United Nations, Monitoring Group on Somalia, Report, (Μαρ. 10, 2010,) παρ. 127.

#### ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

1. Προσωπική συνέντευξη από τον τότε Ανθυποπλοίαρχο του πλοίου Astro Libra, Ιωάννης Καλλιώρας, Δεκέμβριος 2022, ο οποίος περιέγραψε προσωπικά του βιώματα από μία επίθεση πειρατών μικρής επικινδυνότητας.
2. Προσωπική συνέντευξη από την τότε Δόκιμο του Εμπορικού Ναυτικού, Δανάη Μαρκοπούλου, Ιανουάριος 2023, η οποία περιέγραψε προσωπικά της βιώματα από τις συνθήκες ομηρείας που βίωσε από Σομαλούς πειρατές στο πλοίο Maran Centaurus.

#### ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

1. Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας, (Σεπτέμβριος 2010), Επιχείρηση EU NAVFOR ATALANTA, [https://geetha.mil.gr/wp-content/uploads/2019/11/atalanta\\_gr.pdf](https://geetha.mil.gr/wp-content/uploads/2019/11/atalanta_gr.pdf) τελευταία επίσκεψη 8/2/2023
2. Γερασιμίδης Θ., (2021), «Επίθεση από πειρατές σε ελληνόκτητο δεξαμενόπλοιο στη Γουινέα», εκδ. newsit <https://www.newsit.gr/ellada/epithesi-apo-peirates-se-ellinoktito-deksamenoploio-sti-gouinea/3217672/> τελευταία επίσκεψη 8/2/2023
3. Γεωργίου Γ. (2021), «Σε έξαρση η πειρατεία στη Ναυτιλία. Οι επικίνδυνες θάλασσες.», εκδ. capital.gr <https://www.capital.gr/epixeiriseis/3552439/se-exarsi-i-peirateia-sti-nautilia-oi-epikindunes-thalasses> τελευταία επίσκεψη 8/2/2023
4. Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Φ.Ε.Κ C 261 Ε/34), (10.9.2013), Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 10ης Μαΐου 2012 σχετικά με τη θαλάσσια πειρατεία (2011/2962(RSP)) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/el/txt/pdf/?uri=celex:52012ip0203&from=el> τελευταία επίσκεψη 8/2/2023

5. *Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 179 (23/06/1998)*, Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας / Σύμβαση του Μοντέγκο Μπαίου <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:21998A0623%2801%29> τελευταία επίσκεψη 8/2/2023
6. Λυκούδης Π., 2014, Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου, Ευγενίδιο ίδρυμα, σελ. 69, [https://www.eef.edu.gr/media/2553/e\\_j00106.pdf](https://www.eef.edu.gr/media/2553/e_j00106.pdf) τελευταία επίσκεψη 8/2/2023.
7. Νέλλας Ι. ΠΝ, (Δεκ. 2011 – Ιαν. 2012), «Ποια η βέλτιστη στρατηγική αντιμετώπισης της σύγχρονης πειρατείας;», εκδ. Ναυτική Επιθεώρηση, Τεύχος 579-Τόμος 172, σελ. 72 <http://www.yin.mil.gr/wp-content/uploads/2016/10/579.pdf> τελευταία επίσκεψη 8/2/2023
8. Ντέλικος Κ, (2006), «Η οικογενειακή δικαιοδοσία και οι εφαρμογές της», εκδ. Digesta <http://www.digestaonline.gr/index.php/24-2006/225-2006-delikos> τελευταία επίσκεψη 8/2/2023
9. Πολλάτος Μ., (2010), «Η πειρατεία στο Maran Centaurus», εκδ. Info gnomon Politics, <https://infognomonpolitics.gr/2010/01/maran-centaurus/> τελευταία επίσκεψη 8/2/2023
10. Τσούρης Γ., 2022, Αξιοματικός Ασφαλείας πλοίου (SSO) - ISPS, Αθήνα εκδ. ίδρυμα Ευγενίδου. [https://www.eef.edu.gr/media/9048/aksiomatikos-afaleias\\_isps\\_web.pdf](https://www.eef.edu.gr/media/9048/aksiomatikos-afaleias_isps_web.pdf) τελευταία επίσκεψη 8/2/2023
11. Χρύσα Χατζηβασιλείου., (2019), «Ναυτικό Δίκαιο: Η πειρατεία στις μέρες μας», εκδ. Off line Post <https://www.offlinepost.gr/2019/11/09/%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C-%CE%B4%CE%AF%CE%BA%CE%B1%CE%B9%CE%BF-%CE%B7-%CF%80%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%B1%CF%84%CE%B5%CE%AF%CE%B1-%CF%83%CF%84%CE%B9%CF%82-%CE%BC%CE%AD%CF%81%CE%B5%CF%82/> τελευταία επίσκεψη 8/2/2023
12. Admiralty, Maritime Data Solutions, (2021), Reduction of the high risk area limits to the Yemen and territorial seas and exclusive economic zones in its eastern and southern reaches, <https://assets.admiralty.co.uk/public/2022->

- [01/SRIM\\_Q6099\\_2021\\_001.pdf?VersionId=BVUo84sIYAFAH509IMY9Dxv6qvCIc1p](#) τελευταία επίσκεψη 8/2/2023
13. ADMIRALTY – Maritime Data Solutions (Επίσημη Ιστοσελίδα), ‘Maritime Security Chart’ <https://www.admiralty.co.uk/charts/planning-charts/maritime-security-charts> τελευταία επίσκεψη 8/2/2023
  14. Conor Seyle, “After the Release: The Long-Term Behavioral Impact of Piracy on Seafarers and Families”, One Earth Future, Annual Report, 2016 <https://oneearthfuture.org/publication/after-release-long-term-behavioral-impact-piracy-seafarers-and-families>
  15. Crab A., (2009), “Sailor tells of the moment pirates captured the Sirius Star”, εκδ. The telegraph <https://www.telegraph-co-uk.translate.goog/news/worldnews/africaandindianocean/somalia/4389151/Sailor-tells-of-the-moment-pirates-captured-the-Sirius-Star.html? x tr sl=en& x tr tl=el& x tr hl=el& x tr pto=sc> τελευταία επίσκεψη 8/2/2023
  16. [https://www.unodc.org/documents/Maritime\\_crime/UNODC\\_Pirates\\_GoG\\_A\\_Cost\\_Analysis\\_for\\_Coastal\\_States.pdf](https://www.unodc.org/documents/Maritime_crime/UNODC_Pirates_GoG_A_Cost_Analysis_for_Coastal_States.pdf) τελευταία επίσκεψη 8/2/2023
  17. e-Nautilia. Gr, (2020), “Η πειρατεία του δεξαμενόπλοιου «Sirius Star» – ΣΠΑΝΙΟ φωτογραφικό υλικό!”, <https://e-nautilia.gr/h-peirateia-tou-deksamenoploiu-sirius-star/> τελευταία επίσκεψη 8/2/2023
  18. GISIS/IMO (Επίσημη ιστοσελίδα)<https://gisis.imo.org/Public/PAR/Search.aspx> τελευταία επίσκεψη 8/2/2023
  19. ICC - IMB Piracy Reporting Center (Report 2022) <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre> τελευταία επίσκεψη 8/2/2023
  20. INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO/GISIS), Piracy and armed robbery against ships. <https://www-imo-org.translate.goog/en/OurWork/Security/Pages/PiracyArmedRobberydefault.aspx? x tr sl=en& x tr tl=el& x tr hl=el& x tr pto=sc> τελευταία επίσκεψη 8/2/2023.
  21. ITF Seafarers, “Warlike and high risk areas” <https://www.itfseafarers.org/en/your-rights/itf-warlike-and-high-risk-areas> τελευταία επίσκεψη 8/2/2023
  22. Munich, Re Group, 2006, Piracy – Threat at Sea. A risk analysis, pg. 17, <http://www.fortunes-de->

- [mer.com/mer/images/documents%20pdf/documents\\_piracy/MunichRe\\_Piracy\\_at\\_Sea\\_A\\_Risk\\_analysis\\_2006.pdf](http://mer.com/mer/images/documents%20pdf/documents_piracy/MunichRe_Piracy_at_Sea_A_Risk_analysis_2006.pdf) τελευταία επίσκεψη 8/2/2023.
23. Sarah More McCann, (2008), “Somali pirates attack tanker loaded with oil”, εκδ. The Christian Science Monitor [https://www-csmonitor-com.translate.google/World/terrorism-security/2008/1117/p99s04-duts.html? x tr sl=en& x tr tl=el& x tr hl=el& x tr pto=sc](https://www.csmonitor.com.translate.google/World/terrorism-security/2008/1117/p99s04-duts.html?x_tr_sl=en&x_tr_tl=el&x_tr_hl=el&x_tr_pto=sc) τελευταία επίσκεψη 8/2/2023
24. Stevenson Al., 2012, “Captain of a true pirate tale”, εκδ. Financial Times <https://www.ft.com/content/8d3fcae2-d644-11e1-b547-00144feabdc0> τελευταία επίσκεψη 8/2/2023
25. The Guardian, (2009), “Sirius Star hostages are well looked after, say pirates” <https://www.theguardian.com/world/2008/nov/25/sirius-star-hostages> τελευταία επίσκεψη 8/2/2023
26. USLEGAL, ‘Suppression of Unlawful Acts Convention Law and Legal Definition’ <http://definitions.uslegal.com/s/suppression-of-unlawful-acts-convention/> τελευταία επίσκεψη 8/2/2023