

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ  
ΣΠΟΥΔΩΝ  
στην  
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**«ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ: ΠΡΟΔΗΠΤΙΚΟΙ ΚΑΙ  
ΚΑΤΑΣΤΑΛΤΙΚΟΙ ΜΕΘΟΔΟΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ  
ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ»**

**Σακελλαρίδης Ιωάννης**

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών  
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των  
απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού  
Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς  
Ιούλιος 2013

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), 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».

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΝ

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Καθηγητής Μιχάλης Ι. Παζαρζής (Επιβλέπων)
- Καθηγητής Βασίλειος Τσελέντης
- Επίκουρος Καθηγητής Γεώργιος Σαμιώτης

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

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

## Πρόλογος

Η παρούσα πτυχιακή εργασία πραγματοποιήθηκε στο Πανεπιστήμιο Πειραιά, στο τμήμα Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών στην Ναυτιλία στον Πειραιά Αττικής. Στόχος αυτής της πτυχιακής εργασίας είναι η μελέτη και ανάλυση των προληπτικών και κατασταλτικών μεθόδων προστασίας από την πειρατεία μέσα από μελέτη ελληνικής και ξένης βιβλιογραφίας, ιστοτόπους καθώς και έρευνα στοιχείων από ναυτιλιακή εταιρεία.

Θέλω αρχικά να ευχαριστήσω ιδιαίτερος τον επιβλέπων καθηγητή μου κ. Μιχάλη Ι. Παζαρζή για την πολύτιμη βοήθεια που προσέφερε για την εκπόνηση και την ολοκλήρωση της πτυχιακής εργασίας. Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω και τα υπόλοιπα μέλη της τριμελούς επιτροπής για την βοήθεια που μου πρόσφεραν τον Καθ. Βασίλειο Τσελέντη και τον Επίκ. Καθ. Γεώργιο Σαμιώτη.

Σεβασμό και ιδιαίτερες ευχαριστίες οφείλω και στους καπετάνιο Μπουρέκα Μιχαήλ (DPA στην εταιρεία Gaslog LNG Services), καπετάνιο Τοπαλίδη Δαμιανό (HSSE manager στην εταιρεία Gaslog LNG Services) και καπετάνιο Μπρούσκο Γεράσιμο (Operations manager στην εταιρεία Gaslog LNG Services) για τις πολύτιμες πληροφορίες και βοήθεια που μου προσέφεραν.

Τέλος , ευχαριστώ την οικογένειά μου και ιδιαίτερα τον πατέρα μου για την βοήθεια και την στήριξη που μου προσέφερε κατά την διάρκεια της εκπόνησης της διπλωματικής μου εργασίας.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

|   |            |
|---|------------|
| <b>ΠΕΡΙΛΗΨΗ</b> .....   | <b>VI</b>  |
| <b>SUMMARY</b> .....  | <b>VII</b> |
| <b>1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....  | <b>1</b>   |
| <b>2. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΝΝΟΙΑΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ</b> .....   | <b>2</b>   |
| 2.1 Το διεθνές δίκαιο ως προς την πειρατεία .....   | 3          |
| 2.2 Η έννοια της πειρατείας .....   | 5          |
| 2.3 Αναδρομή του φαινομένου της πειρατείας .....  | 8          |
| <b>3. ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ</b> .....  | <b>11</b>  |
| 3.1 Μορφές σύγχρονης πειρατείας .....   | 13         |
| 3.2 Αιτίες έξαρσης του φαινομένου .....   | 19         |
| 3.3 Οι κύριες πειροχές που απαντάται το πρόβλημα .....  | 23         |
| <b>4. ΜΕΘΟΔΟΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ</b> .....  | <b>29</b>  |
| 4.1 Περιοχές που χαρακτηρίζονται ως υψηλού κινδύνου .....                                       | 29         |
| 4.2 Κατηγορίες μεθόδων αντιμετώπισης της πειρατείας .....                                       | 31         |
| 4.3 Μέτρα αντιμετώπισης εντός του πλοίου .....  | 32         |
| 4.4 Επιπλέον προτεινόμενα επιθετικά μέτρα .....   | 60         |
| <b>5. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ: ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΚΑΙ<br/>    ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ</b> ..... | <b>65</b>  |
| 5.1 International Maritime Organisation (IMO).....  | 66         |
| 5.1.1 ISPS Code .....   | 68         |
| 5.2 Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών .....   | 71         |
| 5.2.1 Ψηφίσματα Συμβουλίου Ασφαλείας .....  | 71         |
| 5.2.2 UNODC (United Nation Office of Drugs and Crime) .....                                     | 74         |
| 5.2.3 UNCLOS (United Nation Convention fo the Law of the Sea) .....                             | 74         |
| 5.2.4 SUA Convention.....   | 75         |
| 5.3 ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ .....   | 76         |
| 5.3.1 Επιχείρηση ΑΤΑΛΑΝΤΑ .....   | 74         |
| 5.4 NATO .....  | 81         |
| 5.4.1 Επιχείρηση «ΩΚΕΑΝΙΑ ΑΣΠΙΔΑ» (Operation Ocean Shield) .....                                | 81         |
| 5.5 AMISOM (African Union Mission for Somalia) .....  | 82         |

|  |            |
|--|------------|
| 5.6 Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (IMB) .....                         | 82         |
| 5.7 Συνδιασμένες Ναυτικές Δυνάμεις (COMBINED MARITIME FORCES)..... | 84         |
| 4.7.3 Combined Task Force 150 (CTF-150).....                       | 85         |
| 4.7.4 Combined Task Force 151 (CTF-151).....                       | 85         |
| 4.7.5 Combined Task Force 152 (CTF-152).....                       | 86         |
| 5.8 Save Our Seafarers .....                                       | 87         |
| 5.9 Αποτελεσματικότητα διεθνών νομοθετικών παρεμβάσεων .....       | 88         |
| <b>6. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ .....</b>               | <b>92</b>  |
| 6.1 Καθορισμός της πειρατείας από το ελληνικό Ναυτικό Δικαιο ..... | 92         |
| 6.2 Ελληνική νομοθεσία για την αντιμετώπιση της πειρατείας .....   | 92         |
| <b>7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....</b>                                       | <b>96</b>  |
| <b>8. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....</b>                                       | <b>99</b>  |
| <b>9. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ .....</b>  | <b>104</b> |

## Περίληψη

Στην παρούσα διπλωματική εργασία γίνεται αρχικώς μια σύντομη ανάλυση της πολυσύνθετης έννοιας της πειρατείας. Έπειτα μελετάται το φαινόμενο της πειρατείας που χρονολογείται από αρχαιοτάτων χρόνων και καταλήγουμε στην σημερινή περίοδο μελετώντας τις μορφές και τις αιτίες έξαρσης του φαινομένου της σύγχρονης πειρατείας αλλά και τις κύριες περιοχές που απαντάται το πρόβλημα αυτό.

Σε δεύτερη φάση αναλύεται ο κύριος κορμός της εργασίας που είναι οι τρόποι αντιμετώπισης και καταστολής του φαινομένου τόσο από πλευράς παρεμβάσεων εντός του πλοίου και των πλοιοκτητών όσο και από πλευράς της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κοινότητας και των Διεθνών Οργανισμών μέσα από την ψήφιση θεσμικών πλαισίων και σύναψη συμβάσεων.

Τέλος αναλύεται το ερώτημα εάν όλες αυτές οι μέθοδοι είναι αρκετές για την πάταξη του φαινομένου και εάν λειτουργούν κατασταλτικά απευθείας στα αίτια δημιουργίας του φαινομένου και όχι απλά στις συνέπειες ενός υπάρχοντος φαινομένου.

# **Piracy: Preventive and Restraining Protection Measures from Piracy**

**Keywords:** piracy, protective measures, on board measures, International Organizations, military Interference, Somalia

## **SUMMARY**

Firstly, in my master thesis, is being conducted a short analysis of the composite term of piracy. Afterward, the subject of piracy, which is dated since the ancient years, is reviewed to a point where it finally leads to the current period. The forms of piracy and the main causes that leads people to conduct piracy are being studied and also the main regions where this modern phenomenon found

In a second phase, the main part of my thesis is analyzed which is basically the methods of prevention and repression of this phenomenon from the side of onboard and shipowner interventions and also from the point of view of the International shipping community and International Organizations who try to help by contracting institutional frames, conventions and military intervention.

Finally, the main question is being analyzed, if these methods are enough for cracking down the phenomenon of piracy or if those methods function repressively directly on the root cause of piracy and not only in the consequences of an existing phenomenon.



## 1. Εισαγωγή

Το αντικείμενο της παρούσης εργασίας έχει ως θέμα την πειρατεία και ιδιαίτερα τις μεθόδους προστασίας και καταστολής, από το φαινόμενο αυτό που μαστίζει τις παγκόσμιες θάλασσες και έχει μεγάλο οικονομικό και κοινωνικοπολιτικό αντίκτυπο στην διεθνή κοινότητα. Ο στόχος της εργασίας είναι αρχικώς να μελετήσει και να αναλύσει τις μεθόδους προστασίας από την πειρατεία και να δει το μέγεθος της αποτελεσματικότητά τους. Είναι γεγονός πως η σύγχρονη πειρατεία ασντιμετωπίστηκε και αντιμετωπίζεται καθημερινά με σύγχρονες μεθόδους, πρωτοεμφανιζόμενες για την μορφή αυτής της πειρατείας.

Το ερώτημα όμως που τίθεται είναι εάν όλα αυτά τα μέτρα και οι νομοθετικές συμβάσεις είναι αποτελεσματικά και αρκετά για την καταπολέμηση αυτού του φαινομένου που ονομάζεται σύγχρονη πειρατεία καθώς και εάν αυτά τα μέτρα στοχεύουν στην εξάλειψη του φαινομένου και όχι στην αντιμετώπιση μόνο των συνεπειών που μπορεί να προκαλεί μια πειρατική επίθεση.

Για το αντικείμενο της εργασίας συγκεντρώθηκε υλικό από ελληνική και ξένη βιβλιογραφία, ιστότοπους και άρθρα. Αναλύθηκε το υλικό αυτό και προστέθηκε στην εργασία επεξεργασμένο και προσαρμοσμένο για το είδος του αντικειμένου της εργασίας.

Η εργασία που ακολουθεί περιλαμβάνει στο πρώτο κεφάλαιο μια σύντομη περιγραφή και ανάλυση για το φαινόμενο της πειρατείας. Στο δεύτερο κεφάλαιο που ακολουθεί γίνεται ειδική μνεία στις μεθόδους αντιμετώπισης της πειρατείας από την μεριά του πλοίου και των διαχειριστών των πλοίων. Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται ανάλυση των διεθνών οργανισμών και των επιμέρους μέτρων και αποφάσεων που έχουν ληφθεί για την πειρατεία καθώς και των στρατιωτικών παρεμβάσεων. Στο τελευταίο κεφάλαιο, το τέταρτο, παρατίθενται τα εξαχθέν συμπεράσματα που αφορούν στην αποτελεσματικότητα των μέτρων και των παρεμβάσεων όλου του τύπου καθώς και οι προτάσεις που αφορούν την καταπολέμηση του φαινομένου της πειρατείας από την ρίζα του.

## 2. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΝΝΟΙΑΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Οι λέξεις «πειρατεία» και «πειρατής» προέρχονται από το αρχαίο ελληνικό ρήμα πειράω-ῶ, το οποίο σημαίνει προσπαθώ, δοκιμάζω. Η πρώτη γραπτή εμφάνισή τους (τοῖς πειραταῖς) γίνεται σε ένα αθηναϊκό ψήφισμα της ελληνοιστικής περιόδου προς τιμήν του στρατηγού Επιχάρους, ο οποίος κατά το Χρεμωνίδειο πόλεμο διακρίθηκε στη φύλαξη των ακτών της πόλης<sup>1</sup>.

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

Κατά το μεσαίωνα εμφανίστηκε στη Δυτική Ευρώπη ένας νέος εννοιολογικός διαχωρισμός, όσον αφορά το ηθικό και νομικό περιεχόμενο της πειρατείας. Ως πειρατής περιγραφόταν πια ο παράνομος που λήστευε πλοία τόσο σε καιρό ειρήνης όσο και πολέμου, ενώ ως κουρσάρος (από τογαλλικό corsaire) ο ιδιώτης που εξουσιοδοτείτο από τις αρχές ενός κράτους να διαπράττει πειρατικές ενέργειες εναντίον εχθρικών, (προς το κράτος εντολέα), πλοίων και πόλεων σε καιρό πολέμου («κούρσα»). Βεβαίως ο κουρσάρος της μιας αντιμαχόμενης πλευράς, όσες εξουσιοδοτήσεις κι αν διέθετε, συνέχιζε να θεωρείται πειρατής για την άλλη.

Με την εμφάνιση των εναερίων μεταφορικών μέσων κατά τον 20ο αιώνα δημιουργήθηκε ακόμα ένας όρος: η αεροπειρατεία, δηλαδή η ανάληψη του ελέγχου ενός πολιτικού αεροσκάφους (ή τμήματός του) από άτομα διαφορετικά από το νόμιμο πλήρωμά του, ή ακόμα και η χρήση ενός αεροσκάφους από το νόμιμο πλήρωμά του, αλλά με διαφορετικό σκοπό από αυτόν που είναι εντεταλμένο.

---

<sup>1</sup> Βικιπαίδεια: Πειρατεία, <http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%B1%CF%84%CE%B5%CE%AF%CE%B1> (τελευταία επίσκεψη 1/6/2013)

Τέλος, τα τελευταία χρόνια η λέξη «πειρατεία» χρησιμοποιείται για να συνυποδηλώσει διάφορες παράνομες ενέργειες που δεν έχουν σχέση με το κυριολεκτικό νόημά της. Πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η πειρατεία λογισμικού, δηλ. η παράνομη χρήση, αντιγραφή ή διάδοση με ψηφιακό τρόπο υλικού που προστατεύεται από πνευματικά δικαιώματα.

## 2.1 ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

Η πειρατεία είναι ένα από τα σοβαρότερα εγκλήματα του Διεθνούς Δικαίου και μπορούμε εύκολα να αντιληφθούμε την βαρύτητα αυτού του φαινομένου εάν αναλογιστούμε ότι το 80% του Διεθνούς εμπορίου διεξάγεται μέσω θαλάσσης. Όσον αφορά τον ακριβή ορισμό της πειρατείας δεν υφίσταται σύμφωνη γνώμη των διεθνολόγων. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός του Ο.Η.Ε. καθώς και το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο του Διεθνούς εμπορικού Επιμελητηρίου χρησιμοποιούν τον όρο πειρατεία συχνά για να περιγράψουν περιστατικά θαλάσσιας κλοπής (sea robbery).

Στις 10 Δεκεμβρίου 1982 στο Montego Bay της Τζαμάικας, υπογράφηκε η σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, από σύσσωμη την διεθνή κοινότητα (130 κράτη) με εξαίρεση τέσσερα κράτη που κατανήφισαν (ΗΠΑ, Ισραήλ, Βενεζουέλα και Τουρκία) και 17 αποχές. Η Σύμβαση που τέθηκε σε ισχύ 12 χρόνια αργότερα, στις 16 Νοεμβρίου 1994, στα άρθρα 100-107 αναλύει το ζήτημα της πειρατείας<sup>2</sup>.

Ο νομικός ορισμός της πειρατείας και κατ' επέκταση αυτός που χρησιμοποιείται περισσότερο είναι αυτός που αναφέρεται στο άρθρο 101 της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας του Montego Bay της 10ης Δεκεμβρίου του 1982 (UNCLOS).

Σύμφωνα με το άρθρο της σύμβασης αυτής, Πειρατεία συμβαίνει όταν έχουμε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες πράξεις:

---

<sup>2</sup> Wikipedia: United Nations Convention of the Law of the Sea, [http://en.wikipedia.org/wiki/United\\_Nations\\_Convention\\_on\\_the\\_Law\\_of\\_the\\_Sea](http://en.wikipedia.org/wiki/United_Nations_Convention_on_the_Law_of_the_Sea), (τελευταία επίσκεψη 29/6/2012)

1. Οποιαδήποτε παράνομη πράξη βίας ή κράτησης, ή πράξη λεηλασίας η οποία διαπράττεται από πλήρωμα ή επιβάτες ιδιωτικού πλοίου ή ιδιωτικού αεροσκάφους και λαμβάνει χώρα
  - Σε ανοιχτή θάλασσα, εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους, ή εναντίον ανθρώπων ή περιουσίας που βρίσκονται πάνω στο πλοίο ή αεροσκάφος.
  - Εναντίον πλοίου, αεροσκάφους, ανθρώπων ή περιουσίας σε μέρος εκτός δικαιοδοσίας οποιουδήποτε Κράτους.
2. Οποιαδήποτε πράξη οικειοθελούς συμμετοχής σε μια παράνομη λειτουργία ενός σκάφους με την γνώση ότι τα γεγονότα καθιστούν το πλοίο πειρατικό
3. Οποιαδήποτε πράξη υποκίνησης ή σκόπιμης διευκόλυνσης μιας ενέργειας που περιγράφεται στις παραπάνω πράξεις (1 και 2)

Επιπλέον σύμφωνα με το άρθρο 103 της σύμβασης ένα πλοίο ή αεροσκάφος μπορεί να θεωρηθεί πειρατικό εάν τα πρόσωπα που ασκούν τον πραγματικό έλεγχο στα μέσα αυτά έχουν ως σκοπό να διενεργήσουν με τα μέσα που ελέγχουν οποιαδήποτε από τις πράξεις έχουν αναφερθεί παραπάνω και συγκεκριμένα στο άρθρο 101.

Συνεπώς τα κύρια χαρακτηριστικά του εγκλήματος της πειρατείας, σύμφωνα με τη Σύμβαση για το Δίκαιο της θάλασσας, είναι:

1. Παράνομη πράξη βίας που διαπράττεται από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου στην ανοιχτή θάλασσα εναντίον άλλου πλοίου. Επομένως παράνομη βία από πολεμικό πλοίο ή δημόσιο πλοίο δε συνιστά πειρατεία. Ιδιωτικό πλοίο μπορεί να θεωρηθεί και το πολεμικό πλοίο (ή το πλοίο σε κρατική υπηρεσία) που έχει καταληφθεί από στασιαστές και προβαίνει σε πειρατικές πράξεις. Στάση του πληρώματος ενός πλοίου ή πράξεις βίας εκ μέρους επιβατών του ίδιου πλοίου δεν αποτελούν πειρατεία. Η τρομοκρατική επίθεση στο κρουαζιερόπλοιο Achille Lauro στις 7/10/1985 δεν αποτέλεσε πειρατεία καθώς το πλοίο κατελήφθη από ομάδα του Μετώπου για την Απελευθέρωση της Παλαιστίνης που επιβιβάστηκε από το λιμάνι της Γένουας. Για την ποινική κάλυψη τέτοιων πράξεων καταρτίστηκε η Σύμβαση της Ρώμης στις 10/3/1988 για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Θαλάσσιας Ναυσιπλοίας.

2. Η πράξη να διαπράττεται στην ανοικτή θάλασσα ή σε τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους (terra nulls, σπανιότατη περίπτωση σήμερα). Οι περισσότερες σύγχρονες εγκληματικές επιθέσεις στη θάλασσα διαπράττονται σε εθνικά χωρικά ύδατα και πολλές κυβερνήσεις προτιμούν τον όρο «ένοπλη ληστεία στην θάλασσα» από τον όρο «πειρατεία». Στο πλαίσιο όμως των Διεθνών Σχέσεων, ιδιαίτερα της μελέτης των συγκρούσεων και των προβλημάτων ασφαλείας, η πειρατεία απαιτεί ένα ευρύτερο ορισμό. Σύμφωνα με το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο ( International Maritime Bureau – IMB), πειρατεία ορίζεται ως: η με την βία ή την απειλή χρήσης βίας πράξη επιβίβασης σε σκάφος με την πρόθεση της διάπραξης κλοπής ή άλλου εγκλήματος. Οι πράξεις μάλιστα της πειρατείας κατά εμπορικών πλοίων κατατάσσονται, κατά τον IMB, σε τρεις κατηγορίες: εντός του λιμανιού, στο αγκυροβόλιο και την θάλασσα, ανεξάρτητα εάν πρόκειται για την χωρική θάλασσα ενός κράτους ή για τα διεθνή ύδατα.
3. Η πράξη γίνεται για ιδιωτικούς σκοπούς, ανεξάρτητα από την φύση τους (πλουτισμός, εκδίκηση κ.λ.π.). προβλήματα δημιουργεί ή υπαγωγή ή όχι των πολιτικών σκοπών στους ιδιωτικούς σε περιπτώσεις όπου π.χ. μέλη αντικαθεστωτικών ή αποσχιστικών κινημάτων προβαίνουν σε πειρατικές επιθέσεις για να χρηματοδοτίσουν τον αγώνα τους ή για να ιδιοποιηθούν φορτία όπλων ή άλλων κρίσιμων εφοδίων.

## 2.2 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Προκύπτει από το άρθρο 105 της σύμβασης UNCLOS και είναι ενδιαφέρον αυτό που αναφέρει, ότι<sup>3</sup>:

«Στα Διεθνή Ύδατα, ή σε οποιοδήποτε άλλο μέρος εκτός αρμοδιότητας οποιουδήποτε κράτους, κάθε κράτος μπορεί να καταλάβει ένα πλοίο πειρατών, η ένα πλοίο που τελεί υπό την πειρατεία και είναι υπό τον έλεγχο πειρατών, να συλλάβει τα πρόσωπα και να καταλάβει την ιδιοκτησία εν πλω. Τα δικαστήρια του κράτους που πραγματοποίησε την σύλληψη μπορούν να αποφασίσουν για τις ποινικές ρήτρες που θα επιβληθούν καθώς και να καθορίσουν τα μέτρα που θα ληφθούν όσον αφορά το

---

<sup>3</sup> <http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/4353/1/gkika.pdf>

πλοίο ή ιδιοκτησία, λαμβάνοντας υπ' όψιν τα δικαιώματα τρίτων που λειτουργούν εν καλή τη πίστη».

Αυτό το άρθρο δίνει έμφαση στις πράξεις που είναι εκτός δικαιοδοσίας ενός κράτους, επομένως οποιοσδήποτε ενέργειες που προκύπτουν μέσα στα όρια του κρατικού ελέγχου εξ' ορισμού δεν είναι πράξεις Πειρατείας. Από τα παραπάνω μπορούμε λοιπόν να συμπεράνουμε ότι ληστείες σε πλοία που βρίσκονται εντός λιμενικών συνόρων δεν θεωρούνται σύμφωνα με την Συνθήκη των Ηνωμένων Εθνών πράξεις πειρατείας. Είναι αυτονόητο ότι όλοι οι εμπλεκόμενοι πρέπει πρώτα να καταλάβουν σαφώς οποιοδήποτε καθορισμό της πειρατείας, έτσι ώστε να είναι αποτελεσματικοί στην μάχη της αστυνόμευσης του θαλάσσιου εγκλήματος.

Ο ορισμός της πειρατείας αυτός καθ' αυτός κατά την UNCLOS δημιουργεί κάποια ζητήματα. Αυτό συμβαίνει διότι θέτει τρεις προϋποθέσεις, οι οποίες προαναφέρθηκαν, για την στοιχειοθέτησή της ως διεθνούς εγκλήματος *jure gentium*<sup>4</sup>.

- Να υφίσταται πράξη παράνομης βίας ή κράτησης ή λεηλασίας. Η πράξη αυτή να διενεργείται από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ενός ιδιωτικού πλοίου.
- Να λαμβάνει χώρα «στην ανοικτή θάλασσα» ή σε «τόπο εκτός δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους».
- Η διάπραξη των παράνομων πράξεων να λαμβάνει χώρα από πλοίο σε πλοίο, αποκλείοντας έτσι, παράνομες πράξεις που εκδηλώνονται εξ' αρχής στο πλοίο-στόχο.

Έτσι, η στάση μελών του πληρώματος ή πράξεις βίας από τους επιβάτες δεν εντάσσονται στο εννοιολογικό πεδίο της πειρατείας των άρθρων 101 και 103. Επιπρόσθετα, η πειρατεία, σύμφωνα με τον ορισμό της UNCLOS, δε περιλαμβάνει πράξεις βίας που υποκινούνται ή υποστηρίζονται από εθνικούς δρώντες (κράτη-κυβερνήσεις), ενώ η νομοθεσία κάποιων κρατών όταν το έγκλημα της πειρατείας διαπράττεται για ιδεολογικούς ή πολιτικούς λόγους απαλλάσει τους δράστες από την ατομική τους ευθύνη (αν και από αφορά στην υποκειμενική υπόσταση του εγκλήματος που ρυθμίζεται από εθνικές νομοθεσίες). Καταδεικτική των ζητημάτων

---

<sup>4</sup> Bahar, M. 2007 σελ.16 «Attaining Optimal Deterrence at Sea: A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations». Vanderbilt Journal of Trnasational Law, Vol. 40, στο <http://www.vanderbilt.edu/jotl/manage/wp-content/uploads/Bahar.pdf>, ιστοσελίδα του Vanderbilt University (τελευταία επίσκεψη 29/6/2013)

που εγείρει ο ορισμός την UNCLOS είναι η περίπτωση του Santa Maria, κρουαζιερόπλοιου με σημαία Πορτογαλίας. Στις 22 Ιανουαρίου 1961 κατελήφθη από ενόπλους, οι οποίοι επιβιβάστηκαν αρχικά ως επιβάτες.

Αφού εκτέλεσαν τα μέλη του πληρώματος δήλωσαν ότι διεξάγουν επαναστατικό αγώνα απέναντι στο δικατορικό καθεστώς του Salazar της Πορτογαλίας. Μετά από διαπραγματεύσεις με αμερικάνικα πλοία που προσέγγισαν το Santa Maria, οι ένοπλοι αποβιβάστηκαν στην Βραζιλία, όπου και τους χορηγήθηκε πολιτικό άσυλο. Η πράξη τους δεν θεωρήθηκεως πειρατεία *jure gentium* γιατί ακριβώς έλαβε χώρα στο ίδιο το πλοίο και όχι έναντι πλοίου. Κατ' αυτό το τρόπο, όμως αποκλείεται μεγάλος αριθμός τρομοκρατικών πράξεων επειδή ακριβώς λαμβάνουν χώρα εξ αρχής στο ίδιο το πλοίο και όχι έναντι άλλου πλοίου. Επιπρόσθετα οι δράστες αυτών των πράξεων όταν δεν έχουν ιδιοτελή κίνητρα αλλά πολιτικά υπάρχει το ενδεχόμενο οι παράνομες πράξεις τους να μην θεωρηθούν ως πειρατικές.

Από τα παραπάνω συνάγουμε ότι υπάρχει ένα σημαντικό θέμα που εγείρεται γύρω από την πειρατεία και είναι το κατά πόσο η πράξη αυτή συνιστά τρομοκρατική ενέργεια. Σύμφωνα με το λεξικό της Οξφόρδης<sup>5</sup>, η τρομοκρατία αποτελεί πολιτική πρακτική που έχει ως στόχο να διασπείρει τον φόβο και τον τρόμο στους αντιπάλους κάποιας πολιτικής άποψης, χρησιμοποιώντας διάφορες μεθόδους εκφοβισμού. Παρόλο λοιπόν που και οι δύο έννοιες παρουσιάζουν πολλά κοινά σημεία δεν είναι ορθό να συγχέονται καθώς η βασική τους διαφορά έγκειται σε διαφορετικά κίνητρα. Ο πειρατής ενεργεί με βάση το ιδιωτικό όφελος και τα κίνητρα που τον οθούν στις καταλήψεις των πλοίων είναι καθαρά η ατομική επιδίωξη κέρδους. Επιδίδεται λοιπόν σε αυτές τις ληστρικές επιδρομές αποσκοπώντας την προσωπική του ευμάρεια. Ληστεύει, ασκεί βία, χρησιμοποιεί όπλα, εκβιάζει και λεηλατεί για έναν και μόνο λόγο, την επίτευξη του ευρύτερου στόχου που δεν είναι άλλος από το να ικανοποιηθεί οικονομικά.

Και οι δύο εγκληματικές ομάδες δρουν κάτω από τον κοινό παρανομαστή βίας. Ο τρομοκράτης όμως σε αντίθεση με τον ένοπλο ληστή των

---

<sup>5</sup> Το αγγλικό λεξικό της Οξφόρδης (OED), που δημοσιεύεται από τον Τύπο του Πανεπιστημίου της Οξφόρδης, είναι το αρχαιότερο βρετανικό λεξικό της αγγλικής γλώσσας. Η δημιουργία του λεξικού ξεκίνησε το 1857. (Wikipedia: Oxford Dictionary, [https://en.wikipedia.org/wiki/Oxford\\_English\\_Dictionary](https://en.wikipedia.org/wiki/Oxford_English_Dictionary) (τελευταία επίσκεψη 1/7/2013))

θαλασσών, έχει ως σκοπό με την χρήση αυτής της βίας, όπως προαναφέρθηκε, να προκαλέσει κατάρρευση κοινωνικών, πολιτικών, θρησκευτικών και οικονομικών θεσμών. Ενεργεί με βάση κάποιο ιδεολογικό υπόβαθρο και στρέφεται ενάντια σε όποιον αντιτίθεται σε αυτό. Οι τρομοκρατικές δραστηριότητες συχνότατα είναι εκφάνσεις θρησκευτικού φανατισμού και πλήτουν κυρίως στόχους ζωτικής σημασίας ώστε να προκαλέσουν χάος, πανικό και κοινωνική αντίδραση.

### 2.3 ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Η πειρατική δραστηριότητα παρατηρείται από την αρχαιότητα<sup>6</sup>. Το γεγονός ότι οι θαλάσσιες μεταφορές για εμπόριο και μη είχαν αναπτυχθεί από τα αρχαϊκά χρόνια και η έλλειξη πλήρους ελέγχου κατά την διάρκεια της μεταφοράς ήταν εμφανής, προώθησε την ανάπτυξη της πειρατείας. Έλεγχος στις θαλάσσιες μεταφορές παρατηρήθηκε



Εικόνα 1: από Newsbeast.gr, θέμα "οι πειρατές που κυριεύσαν τις θάλασσες"

αρχικά από την Βρετανική Αυτοκρατορία και αργότερα από άλλα σύγχρονα κράτη. Ο έλεγχος δεν ήταν τόσο αυστηρός για να εξαληφθεί η πειρατεία. Οι πρώτες περιπτώσεις πειρατείας εμφανίστηκαν τον 13ο αιώνα π.Χ. στην κλασική εποχή οι πρώτοι πειρατές ήταν οι Τυρέννιοι και οι Θράκες και λίγο αργότερα αναφορές υπάρχουν και για τους Φοίνικες. Ξακουστοί πειρατές υπήρξαν οι Ιλλύριοι, οι Έλληνες και οι Ρωμαίοι.

<sup>6</sup> Η πειρατεία στον αρχαίο μεσογειακό κόσμο αποτελεί την αρχαιότερη καταγεγραμμένη εμφάνιση του φαινομένου της πειρατείας, δηλαδή της καταλήστευσης πλοίων και πόλεων από ένοπλες ναυτικές ομάδες. Ξεκινώντας από αλασγικές, αιγυπτιακές και ουγκαριτικές πηγές της 2ης π.Χ. χιλιετίας, περνώντας απ' τον Όμηρο, τον Ηρόδοτο, το Θουκυδίδη και φτάνοντας ως το Λίβιο και τον Πλούταρχο, οι περισσότεροι συγγραφείς της αρχαιότητας ασχολήθηκαν με τα έργα και τις ημέρες των πειρατών. ( Βικιπαίδεια: «πειρατεία στον αρχαίο Μεσογειακό Κόσμο», [http://el.wikipedia.org/wiki/πειρατεία\\_στον\\_αρχαίο\\_μεσογειακό\\_κόσμο](http://el.wikipedia.org/wiki/πειρατεία_στον_αρχαίο_μεσογειακό_κόσμο) , (τελευταία επίσκεψη 10/6/2012))



Τα πειρατικά λάφυρα της εποχής τότε ήταν κυρίως τα μεταφερόμενα εμπορικά προϊόντα, αλλά πολλές περιπτώσεις υπάρχουν όπου οι πειρατές άρπαζαν γυναίκες και μικρά παιδιά για να τους πουλήσουν σαν σκλάβους. Ο 1ος αιώνας π.Χ. ήταν η κατεξοχήν περίοδος της πειρατείας καθώς λόγω των πολιτικών αναταραχών και της σύγκλισης που υπήρξε ευνοήθηκε η ανάπτυξη μικρών πειρατικών κρατών κυρίως στις ακτές της Μικράς Ασίας και της Σκανδιναβίας. Οι πρώτες ομάδες πειρατών απαρτιζόνταν από τους πιο φτωχούς κατοίκους των παραθαλάσσιων περιοχών. Αυτοί χρησιμοποιούσαν μικρά πλοία και είχαν ως στόχο τα πιο αδύναμα πλοία.

Στην συνέχεια εμφανίστηκαν οι πιο οργανωμένοι πειρατές που σαν δυνατότεροι αποροφούσαν τους αδύναμους ή τους ανάγκαζαν να αποσυρθούν με συνέπεια να εξαλειφθούν αυτές οι πρώτες ομάδες. Τέτοιου τύπου πειρατεία λάμβανε χώρα την περίοδο των βάρβαρων κουρσάρων, που δεν είχαν κανένα ανταγωνισμό καθώς ακόμα και οι επίσημες αρχές των χωρών στέκονταν μπροστά τους αδύναμες.

Το επόμενο στάδιο πειρατών αναπτύσσεται μετά και τον 13ο αιώνα και ιδιαίτερα την περίοδο από το 1589 έως το 1815. Η συνηθισμένη μορφή πειρατείας εκείνη την εποχή ήταν το κουρσαρικό ή καταδρομικό, ένα ιδιωτικό και εξοπλισμένο πλοίο, στο οποίο η κυβέρνηση μιας χώρας ανέθετε την αποστολή να προβαίνει σε αντίποινα, να εισπράττει αποζημιώσεις για συγκεκριμένες παραβάσεις σε καιρό ειρήνης ή να καταδιώκει τον εχθρό σε περίοδο πολέμου.

Ανάμεσα στους πειρατές και τους κουρσάρους υπήρχε διαφορά. Οι κουρσάροι ήταν μέλη του πληρώματος γρήγορων και εξοπλισμένων πλοίων που με εντολή ή έγκριση της χώρας τους, καταδίωκαν και κυριεύαν εμπορικά πλοία ανταγωνίστριας ή εχθρικής χώρας, τα οποία μετέφεραν φορτία από τις αποικίες την περίοδο της αποικιοκρατίας. Ο κυβερνήτης του κουρσαρικού χρησιμοποιούσε είτε εξοπλισμένο εμπορικό πλοίο είτε σκάφος του πολεμικού ναυτικού της χώρας που είχε τεθεί στην διάθεσή του. Η πράξη λαφυραγωγίας υπ' αυτές τις συνθήκες ονομαζόταν κούρσα, όπως και τα λάφυρα. Οι κούρσαροι διέθεταν την «άδεια καταδρομής» (letter of marque), η οποία δινόταν μόνο από επίσημο κρατικό φορέα και όριζε συγκεκριμένη χρονική διάρκεια ισχύος, τις περιοχές που επιτρεπόταν η δράση καθώς και το ποσοστό της λείας που έπρεπε να αποδοθεί στον Βασιλιά ή στον φορέα που εξέδωσε την άδεια.

Αντίθετα οι πειρατές ήταν ληστές των θαλασσών που ενεργούσαν για δικό τους λογαριασμό χωρίς να υπάγονται κάπου, χωρίς να έχουν δηλαδή κάποια δύναμη που να τους προστατεύει ενώ διενεργούσαν τις επιθέσεις τους. Η δράση τους περιελάμβανε επιθέσεις σε κάθε πλοίο που θα συναντούσαν, ακόμη και σε πλοία της ίδιας τους χώρας.

Η περίοδος 1650 έως το 1720, θεωρήθηκε ο 'χρυσός αιώνας' της πειρατείας. Αναλυτικότερα, αυτή η περίοδος διακρίνεται σε τρεις υποπεριόδους. Στην πρώτη περίοδο από το 1650 έως το 1680, έδρασαν σε μεγάλο βαθμό οι λεγόμενοι buccaneers. Αυτοί ήταν κουρσάροι που εκαναν επιθέσεις κυρίως σε ισπανικά πλοία στην Καραϊβική προς τα τέλη του 17ου αιώνα. Μετά το 1690 εμφανίστηκαν οι ισχυροί κουρσάροι. Για να μπορέσουν να γλιτώσουν οι λαοί από τις λεηλασίες τους, έκαναν συμφωνίες με τους πειρατές, υπό δυσμενείς όρους για τις κυβερνήσεις. Σε αυτήν την περίοδο οι διαδρομές των πειρατών απλώνονταν από την Αμερική ως την Ινδία και την Ερυθρά Θάλασσα. Η τρίτη και τελευταία περίοδος διήρκησε από το 1696 ως τα τέλη του 1720. Εκείνη την περίοδο λόγω της λήξης του πολέμου για την ισπανική διαδοχή, οι ναυτικοί από την Αμερική και την Αγγλία έμειναν χωρίς δουλειά και στράφηκαν προς την πειρατεία. Οι περιοχές που έδρασαν οι συγκεκριμένοι ναυτικοί αφού στράφηκαν μαζικά προς την πειρατεία ήταν οι περιοχές της Καραϊβικής, η ανατολική ακτογραμμή της Αμερικής, η δυτική πλευρά της Αφρικής και ο Ινδικός ωκεανός.

Η ανάπτυξη της πειρατείας στο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, οφείλεται στο γεγονός ότι οι ποσότητες των μεταφερόμενων φορτίων, μέσω της θαλάσσιας οδού, αυξήθηκαν κατά πολύ και κυρίως τα πολύτιμα αγαθά. Επίσης οι δυνάμεις ασφαλείας και οι ναυτικές ευρωπαϊκές δυνάμεις δεν ήταν τόσο ισχυρές έτσι ώστε να επιφέρουν το κατάλληλο αποτέλεσμα. Τέλος η πολυετής εμπειρία των ναυτικών, τους εφοδίαζε με τα κατάλληλα προσόντα ώστε να ασχοληθούν επιτυχημένα με την πειρατεία.

Τα πιο γνωστά πλοία που χρησιμοποιήθηκαν εκείνη την εποχή ήταν τα μονοκάτάρτα καΐκια, οι σκούνες, δηλαδή σκάφη τα οποία ελιχαν στην πρύμνη και την πλώρη δύο ακόμα κατάρτια, μπρατσέρες και άλλα πλοία, των οποίων οι γραμμές θεωρούνται πιο κλασικές.

### 3. ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

Καθ' όλη τη διάρκεια της ιστορίας λοιπόν, η πειρατεία έχει περάσει περιόδους αυξανόμενης δραστηριότητας και κερδών καθώς και εποχές χαμηλής δραστηριότητας. Τα χαμηλότερα σημεία της πειρατείας έχουν εμφανιστεί όταν ποικιλία παραγόντων συνδιάζονται. Τέτοιοι παράγοντες εξαιτάζονται κατωτέρω και ισχύουν κυρίως για το τέλος της «Χρυσής εποχής» της πειρατείας (18ος και 19ος αιώνας), αλλά μπορούμε να πούμε πως είχαν ανάλογη εφαρμογή στην αντιμετώπιση πειρατών από τους Έλληνες, τους Ρωμαίους και τους Κινέζους καθ' όλη τη διάρκεια της ιστορίας.



Εικόνα 2: Σύγχρονοι πειρατές

Οι κύριοι παράγοντες που επηρεάζουν την δράση των πειρατών μετά τον 20ο αιώνα είναι:

- ✓ Η ανάπτυξη της τεχνολογίας που συνέβαλε στην ανάπτυξη μεγαλύτερων και γρηγορότερων εμπορικών πλοίων, φέρνοντας έτσι σε σοβαρά μειονεκτική θέση τους πειρατές δεδομένου ότι αυτά τα σκάφη ήταν δυσκολότερο να κατεκτηθούν.
- ✓ Δημιουργία ομοιόμορφων κανονισμών που αναγνώριζαν την πειρατεία ως σοβαρότατη Διεθνής παράβαση
- ✓ Αυξημένη Ναυτική παρουσία με την συμβολή των περισσότερων κρατών, προσπαθώντας να υποστηρίξουν τις ανεπτυγμένες αποικίες τους, αυξάνοντας έτσι τις διεθνείς ναυτικές περιπόλους κατά μήκος βασικών ωκεάνιων διαδρομών.

- ✓ Αυξημένη και σταθερή Κυβερνητική διοίκηση με την έναρξη τακτικής αστυνόμευσης και διοίκησης των αποικισμένων νησιών και των γύρω περιοχών.

Περνώντας λοιπόν στην σύγχρονη περίοδο, η πειρατεία από την περίοδο της ανάκαμψης αμβλύνηκε κυρίως λόγω των προαναφερθέντων παραγόντων. Όμως μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και την απομάκρυνση της απειλής του 'ψυχρού πολέμου' οι τέσσερις παράγοντες που αναφέρθηκαν που ευνόησαν την καταπολέμηση της πειρατείας άρχισαν να αποσυντίθενται σταθερά με αποτέλεσμα να επανακτά η πειρατεία έδαφος σε πολλές θάλασσες. Η τεχνολογική εξέλιξη είχε ως συνέπεια την μείωση του αριθμού πληρωμάτων και συνεπώς την δυνατότητα του σάφους να προστατεύσει τον εαυτό του. Επιπλέον καθώς τα κράτη επέκτειναν τα χωρικά τους ύδατα κατέστη αδύνατο να οργανώσουν ανάλογες ναυτιλιακές περιπολικές δυνάμεις.

Η μειωμένη ναυτική παρουσία στο χώρο σημαίνει αυτομάτως και μεγαλύτερα περιθώρια δράσης κακοποιών. Η αστάθεια στην κυβερνητική διοίκηση που προήρθε από την απόφαση των αποικιών να μὴν κρατήσουν στενούς δεσμούς με τις αποικιοκρατικές χώρες και η οικονομική αδυναμία ορισμένων κυβερνήσεων να διατηρίσουν αποτελεσματικό πολεμικό ναυτικό, ενθάρρυνε τις πειρατικές επιθέσεις κατά πολύ. Τέλος η έλλειψη διεθνούς και ομοιογενούς κανονισμού που αφήνει περιθώριο σε χώρες με ευκαιριακές σημαίες να εφαρμόζουν άλλους νόμους και άλλες τακτικές δεν επιτρέπει την ανάπτυξη ενιαίας πολιτικής ενάντια στην πειρατεία.

Σήμερα παρουσιάζεται μία έξαρση του φαινομένου ειδικότερα στις ακτές της Αφρικής και της Ασίας. Αυτό οφείλεται κατά μία άποψη στην παγκοσμιοποίηση που προστάζει τις παντός είδους μεταφορές και φυσικά από ιστορικής άποψης στο τέλος του ψυχρού πολέμου. Το χειρότερο είναι πάντως ότι δεν ξεφεύγουν από τους πειρατές ούτε και τα μικρότερα πλοία, όπως yachts και μικρά σκάφη, τα οποία πολύ συχνά δεν δηλώνουν ότι έπεσαν θύματα πειρατών. Υπολογίζεται ότι ο αριθμός αυτών είναι δεκαπλάσιος από τα μεγάλα εμπορικά.

### 3.1 ΜΟΡΦΕΣ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Με την πάροδο των ετών και με την συνεχή ανάπτυξη της τεχνολογίας, όπως αναφέρθηκε, άλλαξε και ο τρόπος καθώς και οι συνήθειες με τον οποίο ταξίδευε ένα πλοίο. Ταυτόχρονη αλλαγή ήλθε και στις τακτικές που χρησιμοποιούν οι πειρατές για την επίτευξη των στόχων τους. Γενικότερα όμως οι συνήθειες τακτικές που χρησιμοποιούν οι σύγχρονοι πειρατές είναι συνοπτικά οι εξής:

- Σε πρώτη φάση η ταχύτατη άφιξη ενός ταχύπλοου πλοίου προς την πρύμνη του πλοίου-στόχο. Σε δεύτερη φάση είναι η δημιουργία «γέφυρας» με το πλοίο από τους πειρατές (που είναι συνήθως 4-5 οπλισμένα άτομα) χρησιμοποιώντας σκοινί και σκάλες έτσι ώστε να σκαρφαλώσουν στο πλοίο.
- Δύο ταχύπλοα σκάφη περιμένουν το πλοίο που θα επιτεθούν, στα ανοιχτά της θάλασσας, όντας δεμένα με σκοινί. Όταν το πλοίο περάσει ανάμεσά τους, τα σκάφη κολλάνε επί του πλοίου και οι πειρατές επιβιβάζονται σε αυτό. (Λιγότερο χρησιμοποιούμενη τακτική)

Επιπροσθέτως, μια πράξη σύγχρονης πειρατείας, σύμφωνα με τον ορισμό που έχει εγκριθεί από τον IMB (International Maritime Bureau), μπορεί να συμβεί όταν ένα πλοίο βρίσκεται σε λιμένα ακυροβολημένο ή πλέει σε χωρικά ύδατα ενός έθνους ή στην ανοικτή θάλασσα. Από την ανάλυση πολλών αναγνωρισμένων κρουσμάτων πειρατικών επιθέσεων, μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι το «modus operandi» των πειρατών αποκτά έναν από τους ακόλουθους τρόπους:

#### 1. Επιθέσεις στο λιμάνι ή σε στάσιμο πλοίο (docked)

Τα πλοία με τα φορτία τους στο κατάστρωμα του σκάφους ήταν πάντα ελκυστικός στόχος για τους ληστές οι οποίοι είναι παρόντες σε πολλά λιμάνια. Το πρόβλημα αυτό έχει επιδεινωθεί τα τελευταία χρόνια με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε η ληστεία του φορτίου να είναι ένα ενδημικό πρόβλημα σε πολλές χώρες και σε ορισμένα λιμάνια, τα οποία δεν είναι τόσο αυστηρά στην καταδίωξη και την τιμωρία των πειρατών, να θεωρείται σχεδόν ανεκτό πρόβλημα.

Υπάρχει μια ολοένα αυξανόμενη τάση των συμμοριών να ενεργούν με προγραμματισμένο τρόπο κάνοντας επίθεση σε πλοία και τρομοκρατώντας τα μέλη του πληρώματος χρησιμοποιώντας βία καθώς και φόνους.

Μετά από ανάλυση αρκετών περιπτώσεων επιθέσεων τα τελευταία χρόνια μπορούν να εξαχθούν τα εξής συμπεράσματα:

- Οι επιτιθέμενοι έχουν προδιάθεση να κάνουν χρήση της δύναμης τους για να επιτύχουν τους στόχους τους
- Τη στιγμή που οι επιτιθέμενοι θα καταφέρουν να επιβιβαστούν στο σκάφος, η οποιαδήποτε αντίσταση πιθανότατα θα είναι ανώφελη και άχρηστη.
- Σε γενικές γραμμές υπάρχει μία έλλειψη ανταπόκρισης στην εφαρμογή του νόμου εκ μέρους των εθνών όταν συμβαίνουν πράξεις πειρατείας.

Οι επιθέσεις αυτές συμβαίνουν πιο συχνά στην Δυτική Αφρική, την Νότια Αμερική και το Μπαγκλαντές. Η πραγματοποίηση των επιθέσεων γίνεται από ένοπλες συμμορίες που συνήθως έχουν καλό προγραμματισμό στις επιθέσεις τους και χρησιμοποιούν σε μεγάλο βαθμό την βία.

Ειδικότερα, όσον αφορά τις επιθέσεις στο λιμάνι, γίνονται κατά την διάρκεια που βρίσκεται το πλοίο μέσα στο λιμάνι. Το πλοίο εντός του λιμένα είναι άμεσα συνδεδεμένο με την αποβάθρα ή δίπλα σε άλλο πλοίο δίνοντας την ευκαιρία στους πειρατές να επιβιβαστούν χρησιμοποιώντας είτε κινητές σκάλες είτε την αλυσίδα της άγκυρας.

Όσον αφορά τις επιθέσεις σε αγκυροβολημένα πλοία, είναι παρόμοια τα χαρακτηριστικά με την επίθεση στα λιμάνια αν και φυσικά οι επιτιθέμενοι πρέπει να έχουν την πρόσθετη ικανότητα να κινηθούν πάνω στο νερό, προκειμένου να αποκτήσουν πρόσβαση στο πλοίο. Πραγματοποιούνται συνήθως την νύχτα μεταξύ πρώτης και έκτης πρωϊνής ώρας. Οι επιτιθέμενοι δρουν με τρόπο έτσι ώστε να μην κινητοποιηθεί το πλήρωμα ή συλλαμβάνουν μέλος του ως όμηρο για να αποσπάσουν πληροφορίες ή να εκβιάσουν τη συμμόρφωση του πλοιάρχου και του πληρώματος καθώς και την πρόσβαση στις ενδιατήσεις. Συνήθως καταστρέφουν τα μέσα

τηλεπικοινωνιών του πλοίου για να αποφευχθεί η ειδοποίηση των αχρων του παράκτιου κράτους. Επιδιωκόμενη λεία είναι τα προσωπικά αντικείμενα και χρήματα του πληρώματος, χρήματα από το χρηματοκιβώτιο του πλοίου ή πολύτιμο μέρος του φορτίου, των προμηθειών ή του εξοπλισμού που μπορεί να μεταφερθεί με μικρά πειρατικά σκάφη. Ενδείξεις υπάρχουν για επιλεκτικές διαρρήξεις εμπορευματοκιβωτίων ή αμπαριών του πλοίου που συνεπάγονται προγενέστερη γνώση των φορτωτικών εγγράφων ενώ μέλη πειρατικών ομάδων έχουν αναγνωριστεί ως άτομα που είχαν στο παρελθόν πρόσβαση στο πλοίο ως υπάλληλοι διαφόρων συνεργείων του λιμανιού.

## 2. Επιθέσεις εν πλω

Οι επιθέσεις εν πλώ είναι συνηθέστερες στις θάλασσες της Νοτιοανατολικής Ασίας, ιδιαίτερα στον Κόλπο του Άντεν και στις ακτές της Σομαλίας καθώς και στις περιοχές γύρω από τις Φιλιππίνες. Κυρίως τις πρώτες πρωινές ώρες και τις πρώτες νυκτερινές που θα υπάρχει το φως του ηλίου, μικρά σκάφη προσεγγίζουν το πλοίο στόχο από την πρύμνη, που είναι το χαμηλότερο σε ύψος σημείο από την επιφάνεια της θάλασσας, ή τα πλάγια εάν το ύψος του καταστρώματος το επιτρέπει και οι επιτιθέμενοι επιβιβάζονται με γάντζους. Οι πειρατές συχνά καταφέρνουν να ανέβουν σε πλοία που πλέουν με ταχύτητες μεγαλύτερες των 17 κόμβων και είναι γνώστες των διαδικασιών ναυσιπλοΐας αφού επιλέγουν να επιτεθούν κατά την πορεία του πλοίου σε στενά ή σε συνθήκες πυκνής κυκλοφορίας, όταν το πλήρωμα γέφυρας και μηχανής είναι πλήρως απασχολημένο. Το σκάφος που χρησιμοποιούν για την επίθεση συνήθως έχει τη βάση του σε κοντινές παράκτιες περιοχές αλλά έχουν αναφερθεί και εξορμήσεις μικρών σκαφών από άλλα μεγαλύτερα μητρικά σκάφη που έπλεαν χωρίς φώτα ναυσιπλοΐας κοντά στο πλοίο στόχο. Έχουν σημειωθεί και περιπτώσεις κατά τις οποίες μέλος ή μέλη της πειρατικής ομάδας έχουν κρυφτεί εντός του πλοίου προ του απόπλου από το λιμάνι για να επιβιβαστούν αργότερα μαζί με τα κλοπιμαία σε σκάφος των συνεργατών τους εν πλω.

Η επιδιωκόμενη λεία είναι ανάλογη με αυτή των επιθέσεων στο αγκυροβόλιο (με σπανιότερες αυτές τις περιπτώσεις όπου υπάρχει αφαίρεση ολόκληρου του φορτίου), οι κίνδυνοι όμως μιας επίθεσης εν πλω είναι πολύ σοβαρότεροι. Έχουν

αναφερθεί περιστατικά κατά τα οποία ολόκληρο το πλήρωμα εγκαταλήφθηκε κλειδωμένο σε κάποιο χώρο με αποτέλεσμα το πλοίο να πλέει ακυβέρνητο με κίνδυνο να συγκρουσθεί, να προσαράξει και στις περιπτώσεις μεταφοράς πετρελαίου ή χημικών προϊόντων, να προκαλέσει μείζονα ρύπανση.

Οι κατηγορίες κατάληψης ενός πλοίου που θα υποστεί κατάληψη εν πλω είναι τρεις. Η προσωρινή κατάληψη, η μακρόχρονη κατάληψη και η μόνιμη κατάληψη πλοίου. Οι τρεις αυτές μορφές κατάληψης προκαλούνται με διαφορετικό τρόπο επιθέσεως καθώς είναι και απόρροια διαφορετικών παραμέτρων.

### ***Προσωρινή κατάληψη του πλοίου***

Οι πλέον συχνές πειρατικές επιθέσεις αποσκοπούν στην προσωρινή κατάληψη του πλοίου για την αρπαγή χρημάτων ή άλλων κινητών κάποιας αξίας. Εκδηλώνονται την νύχτα σε στενές θαλάσσιες οδούς με μεγάλη κυκλοφορία πλοίων και περιορισμούς ως προς την πορεία και την ταχύτητα ή ακόμα πιο συχνά, εναντίον πλοίων που αγκυροβολούν έξω από τα λιμάνια περιμένοντας τη σειρά τους για φορτοεκφόρτωση. Αρκούνται σε ελάχιστη οργάνωση, σε ένα μικρό ταχύπλοο σκάφος και πηγάζουν κυρίως την απελπισία άνεργων και ψαράδων ή λιμενεργατών. Αυτοί οι μάλλον ευκαιριακοί κακοποιοί, οπλισμένοι με μαχαίρια, τσεκούρια οι και πυροβόλα όπλα, θα επιτεθούν για να κλέψουν χρήματα από το χρηματοκιβώτιο του πλοίου, προσωπικά είδη του πληρώματος, ό,τι δηλαδή μπορεί να μεταφερθεί στο μικρό τους σκάφος από τα εφόδια ή τον εξοπλισμό του πλοίου, όπως καύσιμα, τρόφιμα ή τους κάβους του πλοίου. Προτιμούν να αρπάξουν ό,τι μπορούν πρωτού κινητοποιηθεί το πλήρωμα και σημάνει συναγερμό ενώ η βία που θα ασκήσουν είναι συνήθως ανάλογη της αντίστασης. Αυτή η τελευταία εκτίμηση έχει οδηγήσει τους περισσότερους πλοιοκτήτες να απαγορεύσουν την ύπαρξη όπλων στο πλοίο αλλά και να δίνουν αυστηρές οδηγίες συμμόρφωσης του πληρώματος στις οδηγίες των πειρατών. Τα επεισόδια επιτυχούς βίαιης άμυνας ενάντια στους πειρατές εκτιμάται ότι ενισχύουν την τάση τους για χρήση δυσανάλογης βίας στις επόμενες απόπειρές τους.

Τα αίτια είναι πολλά αν και είναι εύκολο να συμπεράνει κανείς ότι η πειρατεία αυτής της μορφής είναι αλληλένδετη με τις οικονομικές συνθήκες, τη μετανάστευση, την επικρατούσα ανασφάλεια, τις τυχόν υπάρχουσες οικονομικές και



κοινωνικές ανισότητες, την πειρατική παράδοση μεταξύ ορισμένων λαών της Νοτιοανατολικής Ασίας και βέβαια τη γεωγραφία. Η αδυναμία ορισμένων κρατών να σκήσουν έλεγχο στα χωρικά τους ύδατα και ιδιαίτερα στις παράκτιες περιοχές που πραγματοποιούνται οι περισσότερες πειρατείες παίζει αποφασιστικό ρόλο στην ανάπτυξη της πειρατείας. Τρανταχτά παραδείγματα είναι κράτη όπως η Σομαλία, που δεν έχει την βούληση και τα μέσα για τέτοια καθήκοντα, κοινωνικοοικονομικά αδύναμα κράτη, όπως η Ινδονησία με έντονα προβλήματα πολιτικής αστάθειας, κρατικής διαφθοράς, συστηματικού αποκλεισμού και καταπίεσης μειονοτικών ομάδων, στερούνται τόσο των πόρων όσο και της απαραίτητης εσωτερικής νομιμοποίησης για την εφαρμογή των απαραίτητων μέτρων.

### ***Μακρόχρονη ή μόνιμη κατάληψη του πλοίου***

Αυτές οι επιθέσεις παρουσιάζουν μία αύξηση την τελευταία δεκαετία. Σκόπος των επιθέσεων αυτών πέρα από την κατάλλειψη του πλοίου είναι η παρέκλιση της πορείας αυτού, προκειμένου το μεταφερόμενο φορτίο είτε να μεταφορτωθεί σε άλλο λιμάνι, είτε να εκφορτωθεί στην στεριά. Οι επιθέσεις αυτές είναι σαφώς πολύ πιο οργανωμένες αφού προυποθέτουν συλλογή πληροφοριών για την επιλογή του στόχου, προσεχτικό σχεδιασμό και βέβαια εκείνο το δίκτυο χρηματοδότησής τους και διοχέτευσης των κλοπιμαίων, που μόνο το οργανωμένο έγκλημα μπορεί να εξασφαλίσει. Επίσης, κατά μια μακρόχρονη κατάληψη οι πειρατές ελπίζουν στην καταβολή υψηλών λύτρων κρατώντας επιπλέον για αιχμαλώτους τους ναυτικούς. Οι πειρατές συνήθως μεταχειρίζονται καλά τους αιχμαλώτους, ελπίζοντας σε υψηλά λύτρα.

Οι περισσότερες καταλήψεις πλοίων αποφέρουν λύτρα τουλάχιστον 10.000 δολαρίων για το καθένα, ενώ πρόσφατα τα ποσά είναι πολύ μεγαλύτερα. Τα μεγαλύτερα πλοία που έχουν καταληφθεί έχουν αποδώσει κατά μέσο όρο περίπου 2 εκατομμύρια δολάρια, ενώ σύμφωνα με τον βρετανικό οίκο Chatham<sup>7</sup> το ύψος του ποσού που οι πειρατές είχαν υφαρπάξει μέχρι τον Οκτώβριο κυμαίνεται μεταξύ 18

---

<sup>7</sup> Chatham House, είναι το σπίτι του Βασιλικού Ινστιτούτου Διεθνών Υποθέσεων, είναι μια παγκοσμίως πρωτοπόρα πηγή ανεξάρτητης ανάλυσης, τεκμηριωμένου διαλόγου και σημαντικών ιδεών για το πώς να οικοδομηθεί ένας ευημερής και ασφαλής κόσμος για όλους. Από την ιστοσελίδα [www.chathamhouse.org](http://www.chathamhouse.org) (τελευταία επίσκεψη 1/6/2012)

έως 30 εκατομμυρίων δολαρίων. Τα χρήματα ίσως να επενδύονται στη διακίνηση του "κχατ", φυτού από το οποίο παράγεται ένα μαλακό ναρκωτικό που είναι πολύ δημοφιλές στην περιοχή. Απαγορευμένο σε πολλές δυτικές χώρες, το κχατ φύτεται στην ανατολική Αφρική και στην Αραβική Χερσόνησο. Η επίδρασή του στους χρήστες είναι παρόμοια με της αμφεταμίνης.

Ακόμα πιο περίπλοκες ως προς την οργάνωση και την εκτέλεση είναι οι πειρατικές επιθέσεις που σκοπεύουν στην μόνιμη κατάληψη του πλοίου, την εκ νέου προσωρινή νηολόγησή του και την λειτουργία του με πλαστά έγγραφα και νέο όνομα. Θα πρέπει να σημειωθεί πως τα τελευταία χρόνια τα πλοία αυτά, γνωστά και ως πλοία φαντάσματα αυξάνονται με ραγδαίους ρυθμούς. Κατά εκτίμηση, τα έσοδα από ένα «πλοίο Φάντασμα» είναι περίπου 40-50 εκατομύρια \$ το χρόνο. Το Διεθνές Ναυτιλιακό γραφείο είχε μέχρι το 1896 μελετήσει 20 περιπτώσεις «πλοίων Φαντασμάτων». Συνήθως φέρουν σημαία Παναμά ή Ονδούρας, επανδρώνονται από Κινέζους, δραστηριοποιούνται μεταξύ Χονκ Κονγκ, Μπανγκόκ και Σιγκαπούρης και επιλέγουν κυρίως γενικά φορτία, εύκολα εμπορεύσιμα όπως κάυσιμα, μεταλλεύματα ή ξυλεία. Σύμφωνα με τον Noel Choong διευθυντή του Διεθνούς Ναυτιλιακού γραφείου στην Κουάλα Λουμπούρ, οι περιπτώσεις εμφάνισης πλοίων φαντασμάτων αυξάνουν τελευταία με ρυθμό μία κάθε τρεις βδομάδες.

Αυτού του είδους οι επιθέσεις επιχειρούνται συνήθως στην ανοιχτή θάλασσα, μακριά από τις ακτές και ενέχουν αυξημένους κινδύνους για το πλήρωμα του πλοίου που δέχεται την επίθεση. Η ομάδα των πειρατών περιλαμβάνει έμπειρους ναυτικούς και δεν χρειάζεται το πλήρωμα του πλοίου για την ολοκλήρωση της επιχείρησης. Έτσι το πλήρωμα καταλήγει σε μία βάρκα μεσοπέλαγα ή δολοφονείται.

Η πειρατεία αυτής της κατηγορίας δεν εξαρτάται τόσο από την αδυναμία αστυνόμευσης ή προσφορά εναλλακτικών μέσων επιβίωσης σε ευκαιριακούς κακοποιούς. Συνδέεται με την κρατική διαφθορά, την άμεση εμπλοκή κρατικών αξιωματούχων στο έγκλημα, την ευκολία αλληπάλληλης έκδοσης εγγράφων για το πλοίο και το φορτίο, την διοικητική και τεχνική αδυναμία παρακολούθησης των φορτίων, το εκτεταμένο κύκλωμα λαθρεμπορίου στις αναπτυσσόμενες κυρίως αγορές της Ασίας που εξασφαλίζει αγοραστές για τα κλεμμένα φορτία ή πλοία, τη χαμηλή διακυβερνητική διαδικασία για την αντιμετώπιση του Διεθνούς οργανομένου εγκλήματος. Ο νόμος εφαρμόζεται ελάχιστα στην αχανή Νότια παράκτια ζώνη της

Κίνας όπου οι λαθρέμποροι συνεργάζονται με τους τελωνιακούς ή και το ίδιο το Πολεμικό Ναυτικό, ενώ η χώρα αποτελεί τη μεγαλύτερη αγορά για εμπορεύματα αδιάφορης προέλευσης

### 3.2 ΑΙΤΙΑ ΕΞΑΡΣΗΣ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ

Η πειρατεία στην θάλασσα είναι ένα ζήτημα που απασχολεί έντονα την Διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα. Με την πάροδο των ετών έχει σημειωθεί αισθητή αύξηση των σχετικών κρουσμάτων. Η έξαρση του φαινομένου οφείλεται επίσης και στην αύξηση του εμπορίου και του παγκόσμιου στόλου, γεγονός που κάνει πολύ επικερδή την πειρατική δραστηριότητα. Οι κύριες αιτίες που συντελούν στο φαινόμενο της σύγχρονης πειρατείας είναι:

- Η πεποίθηση ότι μεγάλα χρηματικά ποσά φυλάσσονται στο χρηματοκιβώτιο του πλοίαρχου προσελκύει επίδοξους πειρατές. Η ύπαρξη μετρητών στο πλοίο για την αντιμετώπιση έκτακτων λειτουργικών αναγκών του, των απαιτήσεων του προσωπικού και των συναλλαγματικών περιορισμών που επιβάλλονται από ορισμένα κράτη, λειτουργεί σαν μαγνήτης για τους πειρατές, οι οποίοι με εκφοβισμό και απειλές αναγκάζουν τον καπετάνιο να ανοίξει το χρηματοκιβώτιο. Ακόμα και όταν τα χρήματα είναι κρυμμένα σε διάφορα μέρη του πλοίου, κατορθώνουν με απειλές να ανακαλύψουν που βρίσκονται. Κρίνεται λοιπόν επιτακτικό να βρεθεί τρόπος, έτσι ώστε να εξαιρεθεί η ανάγκη ύπαρξης μεγάλων χρηματικών ποσών πάνω στο πλοίο. Όταν η ανάγκη αυτή δημιουργείται από τους συναλλαγματικούς περιορισμούς που επιβάλλουν κάποια κράτη, τότε το ζήτημα πρέπει να παραπέμπεται στις αρμόδιες αρχές του κράτους νηολόγησης, προκειμένου να εξετασθεί αν πρέπει να γίνουν σχετικές ενέργειες, ώστε να υπάρξει μια πιο ελαστική πολιτική στο θέμα αυτό, στα πλαίσια λήψης μέτρων διεθνώς για την καταστολή των επιθέσεων από πειρατές και ένοπλους ληστές.
- Τα μεγάλου μεγέθους πλοία, λόγω του τονάζ τους, αναπτύσσουν χαμηλές ταχύτητες αποτελώντας έτσι εύκολους στόχους για τους πειρατές. Όταν τα πλοία μεγάλων διαστάσεων διέρχονται από ένα στενό ή ένα κανάλι, ιδιαίτερα όταν είναι βράδυ ή η ορατότητα είναι περιορισμένη, μειώνουν ταχύτητα πράγμα που τα

καθιστά εξαιρετικά ευπρόσβλητα στις επιθέσεις. Η πλειονότητα των πειρατών που γνωρίζει τις συγκεκριμένες διαδικασίες πλοήγησης του πλοίου, όταν διέρχεται από τέτοιες περιοχές, προγραμματίζει τις επιθέσεις εκείνο το χρονικό διάστημα. Έτσι καταστρώνουν το σχέδιο επίθεσης και λαμβάνουν δράση την κατάλληλη στιγμή που το πλήρωμα ασχολείται με την ασφαλή διέλευση του πλοίου από τις περιοχές με τις μορφολογικές δυσκολίες ή την αυξημένη κίνηση. Η προσοχή του πληρώματος είναι επικεντρωμένη στην πλώρη και όχι στην πρύμνη, γεγονός που κάνει ιδιαίτερα εύκολη τη πλεύριση και την κατάληψη του πλοίου από την πρύμνη.

- Στις περιοχές όμως που δεν είναι όπως αυτές που περιγράψαμε, αλλά είναι ανοιχτές όπως ο Κόλπος του Άντεν και οι ακτές της Σομαλίας, όπου τα πλοία αναπτύσσουν τις υψηλότερες ταχύτητες τους για να αποφύγουν την όποια επίθεση, η δράση των πειρατών αλλάζει. Σε εκείνες τις περιοχές επιλέγουν πλοία κυρίως μεγάλου τονάζ που δεν μπορούν να αναπτύξουν υψηλές ταχύτητες και επιτίθενται με γρήγορα σκάφη κυρίως κατά της ώρες που ανατέλλει ή δύει ο ήλιος έτσι ώστε να έχουν οι ίδιοι ορατότητα, αλλά και βραδυνές ώρες υπό το φως του φεγγαριού καθώς έχουν αναφερθεί λίγα περιστατικά.
- Οι οικονομίες κλίμακας που αναπτύχθηκαν μέσα από τις τεχνολογικές βελτιώσεις έχουν οδηγήσει σε μικρότερο αριθμό πληρώματος στα μεγάλα πλοία. Ένα μικρό πλήρωμα που είναι επιφορτισμένο με την ασφαλή ναυσιπλοΐα του πλοίου σε περιορισμένα ή με πυκνή κυκλοφορία νερά, έχει το καθήκον να διατηρεί επαγρύπνηση υψηλού βαθμού ασφαλείας για παρατεταμένες περιόδους. Έτσι η παρατεταμένη επαγρύπνηση εξαιτίας διαφόρων παραγόντων, όπως η διέλευση στενών ή η φορτοεκφόρτωση του πλοίου, σε συνδυασμό με τον μικρό αριθμό πληρώματος, έχει ως συνέπεια την υπέρβαση του ωραρίου που οδηγεί σε μεγάλη κόπωση του πληρώματος και σε ανεπαρκή τήρηση φύλαξης. Κάτι τέτοιο κάνει τα πλοία πιο ευάλωτα σε πειρατικές επιθέσεις. Οι πλοιοκτήτες πρέπει να εξαιτάσουν την ενίσχυση των φυλάκων ασφαλείας, όταν το πλοίο τους ταξιδεύει ή είναι αγκυροβολημένο σε περιοχές όπου εκδηλώνονται πειρατικές επιθέσεις. Πρέπει, επίσης, να φροντίσουν για την προμήθεια κατάλληλου εξοπλισμού παρακολούθησης και ανίχνευσης προς υποβοήθηση των πληρωμάτων τους και

της προστασίας των πλοίων τους και επιπρόσθετα να απαιτούν τον έλεγχο της αξιοπιστίας του προσωπικού ασφαλείας που τυχόν απασχολούν τοπικά.

- Οι πειρατές γνωρίζουν ότι κατά τη διάρκεια που διαπράττουν το έγκλημα δεν υπάρχει δυνατότητα να συλληφθούν επ'αυτοφώρο από τις Αρχές, αφού βρίσκονται μεσοπέλαγα. Επίσης, ξέρουν ακόμα και αν ο καπετάνιος έχει προλάβει να στείλει σήμα κινδύνου, έχουν επαρκή χρόνο να ληστέψουν το πλήρωμα, να κλέψουν το φορτίο και να εγκαταλείψουν το πλοίο προτού φτάσουν οι αρχές.
- Οι πλοιοκτήτες δείχνουν απρόθυμοι να αντιμετωπίσουν άμεσα το ζήτημα της πειρατείας. Σε πολλές περιπτώσεις δίνουν εντολή στους καπετάνιους τους να μην καταγγείλουν μία πειρατική επίθεση, ώστε να μην δοθεί έκταση και συνέχεια στο γεγονός. Η δικαιολογία είναι ότι η καταγγελία ενός περιστατικού μπορεί να επηρεάσει άμεσα την οικονομική λειτουργία του πλοίου, είτε με μία αύξηση των ασφαλιστρών, είτε με μία ενδεχόμενη καθυστέρηση του πλοίου μέχρι να γίνουν οι έρευνες από τις αρμόδιες Αρχές, είτε τέλος λόγω της δυσφήμισης που προκαλείται μέσω μίας μη επιθυμητής κάλυψης του θέματος από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης. Η μη καταγγελία των πειρατικών επιθέσεων από τα πλοία έχει ως αποτέλεσμα την αδυναμία επέμβασης των αρμόδιων αρχών, αφού δε υπάρχει υπόθεση προς διερεύνηση, γεγονός που δίνει την δυνατότητα στους πειρατές να δρουν ανενόχλητοι.
- Από την στιγμή που θα αποφασίσουν να αποχωρήσουν οι πειρατές από το πλοίο είναι εξαιρετικά δύσκολο να συλληφθούν καθώς και να βρεθούν τα κλοπιμαία, εφόσον υπάρξουν, ή άλλα στοιχεία που θα τους συνδέσουν με το συγκεκριμένο περιστατικό. Μέχρις ότου οι αστυνομικές αρχές συλλάβουν τους πειρατές, το κλεμμένο φορτίο θα έχει πωληθεί αλλά και το σκάφος που χρησιμοποίησαν για την διαφυγή τους θα έχει ξαναβαφτεί. Έτσι ακόμα και αν έχει γίνει καταγγελία από τους πλοιοκτήτες και οι αρχές έχουν βάσιμα στοιχεία για την ταυτότητα των πειρατών, είναι εξαιρετικά δύσκολο να βρεθούν απτές αποδείξεις που να συνδέουν τους πειρατές με την επίθεση. Αυτή η αδυναμία κάνει «το επάγγελμα» του πειρατή ιδιαίτερα ελκυστικό, αφού η αμοιβή από παράνομες πράξεις κερδίζεται εύκολα χωρίς να υπάρχουν ποινικές κυρώσεις. Απ' όλα τα παραπάνω γίνεται

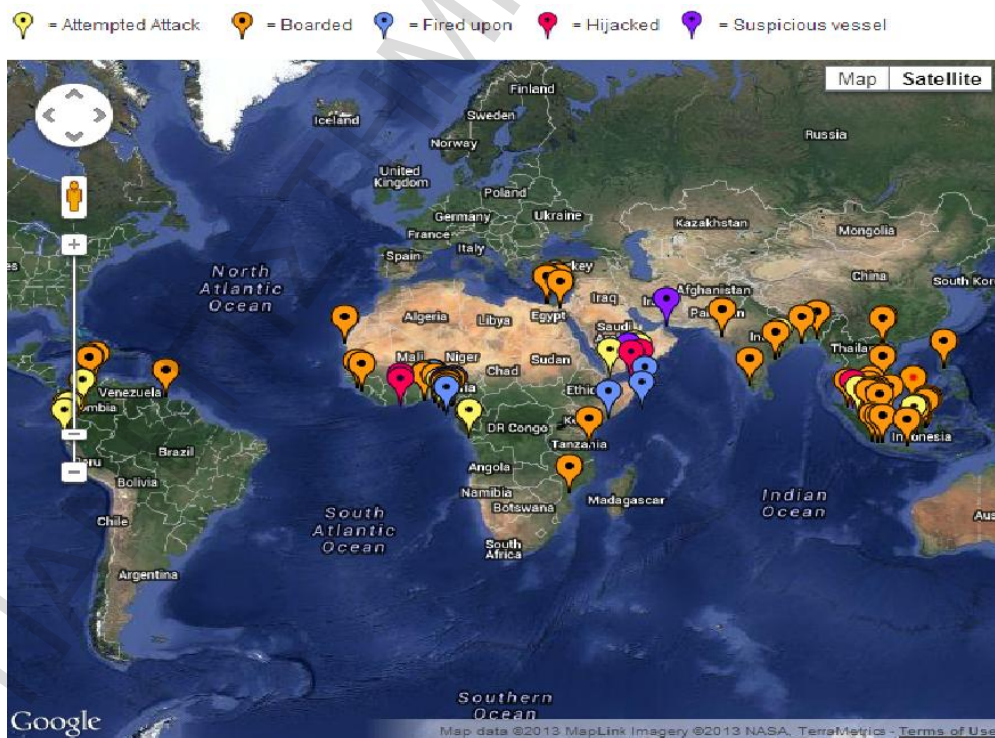
αντιληπτό γιατί το φαινόμενο της πειρατείας είναι τόσο διαδεδομένο και συνεχίζει να βρίσκεται σε έξαρση.

- Το πλοίο, όταν πλέει σε διεθνή ύδατα, προστατεύεται ή και προασπίζεται από την χώρα τη σημαία της οποίας φέρει. Στις ημέρες μας το μεγαλύτερο μέρος της παγκόσμιας χωρητικότητας είναι κάτω από «σημαίες ευκαιρίας», όπως ο Παναμάς, η Ονδούρα και η Λιβερία. Αυτό καθιστά αμφίβολη οποιασδήποτε μορφής διπλωματική πίεση προς τις χώρες, όπου δρουν πειρατές, για την ανάγκη εντατικοποίησης των προσπαθειών καταπολέμησης της πειρατείας. Στις χώρες αυτές δεν υπάρχει πολιτική βούληση για άσκηση πίεσης για την καταπολέμηση του φαινομένου της πειρατείας. Επιπλέον, αυτές δεν έχουν ούτε το ενδιαφέρον, ούτε την δυνατότητα να τοποθετηθούν αποτελεσματικά απέναντι στις χώρες, όπου σημειώνονται περιστατικά πειρατείας, αφού δεν μπορούν να θεωρηθούν ως σημαντικές ναυτικές δυνάμεις.
- Ο μειωμένος προϋπολογισμός για την επάνδρωση και τον εφοδιασμό με εξοπλισμό τελευταίας τεχνολογίας του πολεμικού ναυτικού των χωρών, όπου υφίσταται το φαινόμενο της πειρατείας, καθιστούν δύσκολη την αστυνόμευση των διεθνών υδάτων, δίνοντας την δυνατότητα στους πειρατές να δρουν ανενόχλητοι.
- Η πειρατεία βρίσκεται σε άνοδο, επειδή πάνω στα πλοία υπάρχουν πολλά πολίτιμα αντικείμενα για να κλέψει κάποιος, ενώ αντίθετα δεν υπάρχει κανένας για να τον σταματήσει. Στις ημέρες μας επικρατεί μία τάση για μείωση των περιπολιών του πολεμικού ναυτικού στους ωκεανούς. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα τα εμπορικά πλοία να μένουν απροστάτευτα και θα μπορούσε κανείς να πει ότι η τάση αυτή είναι αποτέλεσμα της λήξης του Ψυχρού Πολέμου και της εν γένη επικράτηση της ειρήνης. Το άλλοτε υπερήφανο και με παγκόσμια παρουσία πολεμικό ναυτικό της Ρωσίας δεν υπάρχει, ενώ η παρουσία του αντίστοιχου ναυτικού των Η.Π.Α. και της Μ. Βρετανίας έχει μειωθεί στο μισό. Πράγματι, όσο μειώνεται η παρουσία του πολεμικού ναυτικού, τόσο αυξάνονται τα κρούσματα πειρατικών επιθέσεων. Η κατάσταση γίνεται ακόμα πιο μπερδεμένη και επικίνδυνη όταν εξαιτάζει κανείς τον αριθμό των χωρών που έχουν επεκτείνει τα χωρικά τους ύδατα στα 200 ναυτικά μίλια, χωρίς να έχουν την δυνατότητα να τα περιπολούν.

- Στις περιοχές, όπου συνήθως σημειώνονται τα περισσότερα περιστατικά πειρατείας, δεν υπάρχει κυβέρνηση ικανή να ελέγξει την κατάσταση, οπότε η επιτήρηση των θαλασσών είναι ανύπαρκτη. Σε μερικές ακραίες περιπτώσεις κυβερνητικοί αξιωματούχοι έχουν βρεθεί ένοχοι για συμμετοχή σε πράξεις πειρατείας. Συμπερασματικά, μπορεί να πει κανείς ότι η οικονομική κρίση που μαστιάζει τις αναπτυσσόμενες χώρες, η έλλειψη αστυνόμευσης και η διαφθορά των αξιωματούχων ασφαλείας ευνοούν την ανάπτυξη του φαινομένου.

### 3.3 ΟΙ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΟΥ ΑΠΑΝΤΑΤΑΙ ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Η πειρατεία, όπως έχει αναφερθεί, έχει μια διαχρονική παρουσία στην ανθρώπινη ιστορία, ενώ την τρέχουσα χρονική περίοδο που έχει συμπληρωθεί η πρώτη δεκαετία του 21<sup>ου</sup> αιώνα, θεωρείται ένα σοβαρό πρόβλημα από τις κυβερνήσεις του δυτικού κόσμου και την ναυτιλιακή οικογένεια.



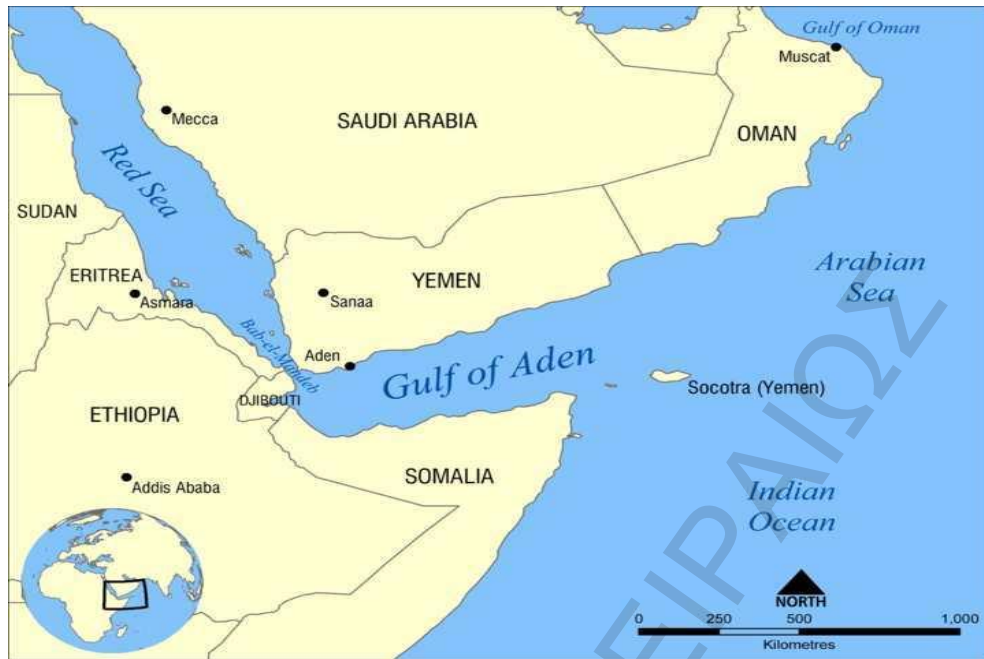
**Εικόνα 3: Πηγή IMB, Σημεία που διενεργήθηκαν επιτυχείς και ανεπιτυχείς επιθέσεις κατά το πρώτο τετράμηνο του 2013**

Για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα, τα πειρατικά περιστατικά ήταν εξαιρετικά σπάνια και περιορίζονταν μόνο σε πολύ συγκεκριμένες περιοχές του αναπτυσσόμενου κόσμου. Από την άλλη μεριά όμως, η κατάσταση σχετικά με την πειρατική δραστηριότητα σήμερα είναι τελείως διαφορετική σε σχέση με το πρόσφατο παρελθόν. Το αποτέλεσμα είναι η ασφάλεια των ανοιχτών θαλασσών, τα τελευταία χρόνια, σε ορισμένα σημεία του πλανήτη να μην είναι δεδομένη. Οι παράγοντες που συντελούν στην έξαρση του φαινομένου είναι η κοινωνική και οικονομική εξαθλίωση καθώς και η πολιτική αστάθεια. Το πλέον γνωστό παράδειγμα, το οποίο τα τελευταία χρόνια έχει στραμμένα πάνω του τα φώτα της δημοσιότητας, αποτελεί η πειρατική δραστηριότητα στον Κόλπο του Άντεν και στον Ινδικό ωκεανό, περιοχές οι οποίες έχουν άμεση γειτνίαση με το κράτος της Σομαλίας. Στην παρακάτω εικόνα φαίνονται τα σημεία επίθεσης ή απόπειρας επίθεσης των πειρατών μόνο για τους πρώτους έξι μήνες του 2013 και φαίνονται καθαρά τα σημεία τα οποία υπάρχει η έξαρση (εικόνα 3).

### ***Ο Κόλπος του Άντεν και η περίπτωση της Σομαλίας***

Η ταχύρρυθμη αύξηση των εμπορικών ροών παγκοσμίως έχει δημιουργήσει μία σημαντική αύξηση της διεθνούς εμπορικής ναυτιλίας. Καθημερινά χιλιάδες εμπορικά πλοία διακινούν εμπορεύματα από αναπτυσσόμενες χώρες σε αναπτυγμένες και αντιστρόφως. Οι κινήσεις των πλοίων αυτών πραγματοποιούνται μέσω, εν πολλοίς, καθορισμένων δρομολογίων όπως αυτά διαμορφώνονται από την παγκόσμια γεωγραφία. Έτσι, για παράδειγμα, για την μεταφορά εός εμπορεύματος από την Ανατολική Ασία προς την Ευρώπη, ένα εμπορικό πλοίο θα διασχίσει τον Ινδικό Ωκεανό, θα περάσει μέσα από τον κόλπο του Άντεν για να προσεγγίσει τη Διώρυγα του Σουέζ και να καταλήξει στη Μεσόγειο και ύστερα σε ένα ευρωπαϊκό λιμάνι. Το ακριβές αυτό δρομολόγιο ακολουθούν συνήθως και τα πετρελαιοφόρα πλοία τα οποία μεταφέρουν πετρέλαιο από την Αραβική χερσόνησο προς τη δύση. Αναμφισβήτητα λοιπόν, η θαλάσσια περιοχή γύρω από τον Κόλπο του Άντεν αποτελεί πλέον ένα ιδιαίτερα πολυσύχναστο πέρασμα για την διεθνή εμπορική ναυτιλία. Σύμφωνα, μάλιστα, με σχετικούς υπολογισμούς περισσότερα από 21.000 πλοία διέρχονται από τον κόλπο κάθε έτος.





Εικόνα 4: Η Σομαλία και ο Κόλπος του Άντεν

Παρ' όλη την αυξημένη ναυτιλιακή κινητικότητα στα νερά του κόλπου του Άντεν είναι ιδιαίτερος σημαντικό να επισημανθεί ότι εν αντιθέσει με το δύσκολο γεωγραφικό πέρασμα με των Στενών της Μάλλακα, η περιοχή του Κόλπου δεν παρουσιάζει πολλές γεωγραφικές ιδιαιτερότητες. Έτσι, ενώ στο θαλάσσιο πέρασμα της Νοτιοανατολικής Ασίας υπάρχουν αμέτρητα μικρά νησιά τα οποία λειτουργούν ως «φυσικά» ορμητήρια για τους επίδοξους πειρατές, ο Κόλπος του Άντεν αποτελείται ουσιαστικά από ανοικτή θάλασσα. Το παραπάνω σημείο είναι κομβικό για την κατανόηση της έξαρσης των περιστατικών πειρατείας τα τελευταία χρόνια στην περιοχή αυτή και καθώς η γεωγραφία της περιοχής αυτής δεν ευνοεί την ανάπτυξη της πειρατείας, θα πρέπει να ελλοχεύουν άλλα αίτια. Ο παράγοντας αυτός δεν είναι άλλος από την κατάρρευση του κράτους της Σομαλίας υπό την πίεση ενός εμφυλίου πολέμου στη χώρα ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1990. Οι σχεδόν συνεχείς συγκρούσεις μεταξύ ισλαμιστών και διαφόρων φυλών, οι οποίες περικλείονται εντός των συνόρων της Σομαλίας, καθώς και στρατιωτικών παρεμβάσεων από γειτονικές χώρες (Αιθιοπία), έχουν καταστήσει την έννοια του κρατικού ελέγχου αδιανόητη για το μεγαλύτερο μέρος της επικράτειας.

Επιπλέον, πολλές εταιρείες χρησιμοποίησαν ανενόχλητοι τα νερά της Σομαλίας για πόντιση τοξικών και χημικών αποβλήτων με αποτέλεσμα το θαλάσσιο οικοσύστημα της περιοχής να υποστεί ανεπανόρθωτες ζημιές. Έτσι, πολλοί από

αυτούς τους ανθρώπους που επί πολλές γενεές ασχολούνταν αποκλειστικά με το επάγγελμα της αλιείας, στράφηκαν στην πειρατεία. Οι πειρατές όμως της Σομαλίας δεν είναι μόνο οι απλοί ψαράδες που έχασαν την κύρια πηγή βιοπορισμού τους, αλλά και πρώην ψαράδες που γνωρίζουν καλά την θάλασσα, πρώην στεριανοί αντάρτες που κουράστηκαν να πολεμούν χρόνια χωρίς να υπάρχει αποτέλεσμα και όφελος, οι οποίοι γνωρίζουν άριστα τα όπλα καθώς και τις οδούς εφοδιασμού αυτών και τέλος ειδικοί σε ηλεκτρονικά, επικοινωνίες και σύγχρονες τεχνολογίες που είναι απαραίτητα για την εκτέλεση των συγκεκριμένων πειρατικών επιχειρήσεων.

### ***Κόλπος της Γουινέας (Δυτικές ακτές Αφρικής)***

Η συγκεκριμένη περιοχή εξυπηρετεί το εμπόριο πετρελαίου που διενεργείται στην ήπειρο της δυτικής Αφρικής και όχι μόνο. Το ζήτημα της πειρατείας εμφανίστηκε στην περιοχή σχετικά πρόσφατα. Αρχικά στόχος ήταν οι φορτηγίδες που μετέφεραν εργαζόμενους από και προς τις πετρελαιοπηγές, για λύτρα κυρίως. Μεταγενέστερα γίνονταν και επιθέσεις σε πετρελαιοφόρα με την κατάληψη των πλοίων για την αρπαγή του φορτίου όπου και οξύνθηκε περαιτέρω το πρόβλημα.

Οι περισσότερες επιθέσεις γίνονταν στα χωρικά ύδατα της Νιγηρίας, στα ανοιχτά του Λαγος. Η Νιγηρία πιο συγκεκριμένα θεωρείται ως η καταλληλότερη χώρα της δυτικής Αφρικής για τέτοιας μορφής δράσεις. Είναι γεγονός πως η Νιγηρία ευθύνεται για το 20% των περιστατικών πειρατείας παγκοσμίως και σαν κράτος έχει κάνει σημαντικές προσπάθειες για την μείωση της πειρατείας. Στην Νιγηρία συναντούμε και φαινόμενα πειρατείας σε ακυροβολημένα πλοία.

Οι επιθέσεις αυτές επηρεάζουν εμπορικά πολλές χώρες της Δυτικής Αφρικής καταδυναστεύοντας την εμπορική τους δράση. Συντελούν τον κύριο παράγοντα της μείωσης της κίνησης στα λιμάνια του Μπενίν, της Ακτής Ελεφαντοστού, της Γκάνα και πολλών ακόμα κρατών. Χαρακτηριστικό είναι ότι οι ασφαλιστικοί οργανισμοί έχουν επιβάλλει πλέον ασφάλιστρα για την μεταφορά φορτίων από και προς τις παρακείμενες στην περιοχή χώρες, με αποτέλεσμα την μείωση της ανταγωνιστικότητας των εν λόγω χωρών.

## *Ινδονησία*

Οι διαστάσεις στο αρχιπέλαγος της Ινδονησίας παραμένουν μεγάλες παρά τις προσπάθειες της κυβέρνησης να πατάξει τις οργανωμένες συμμορίες που εφορμούν από τα χιλιάδες μικρά νησιά στα εμπορικά πλοία. Παρά την μείωση που έχει σημειωθεί τα τελευταία χρόνια, η Ινδονησία βρίσκεται ψηλά στην λίστα σε αριθμό περιστατικών ένοπλων ληστειών και επιθέσεων.

## *Στενά της Μάλακκα*

Είναι η περιοχή στον Ινδικό Ωκεανό μεταξύ της χερσονήσου της Μαλαισίας και του νησιού της Σουμάτρα στην Ινδονησία (εικόνα 5). Η περιοχή έχει αυξημένη κίνηση πλοίων καθώς εξυπηρετεί τόσο το ενδοκινέζικο εμπόριο πετρελαίου και τελικών αγαθών, όσο και μεταξύ Κίνας, Ιαπωνίας, και της Ανατολικής Ασίας με την Ευρώπη.



Εικόνα 5: Πηγή [japanfocus.org](http://japanfocus.org)

Η κίνηση στα στενά αυτά φτάνει περίπου τα 63.000 πλοία ετησίως, αριθμός που αυξάνεται καθώς αναπτύσσεται και η ναυτιλία και το παγκόσμιο εμπόριο στις γύρω περιοχές και κυρίως η ανάπτυξη του Κινεζικού κράτους.

Η στενή λωρίδα θάλασσας μεταξύ της Μαλαισίας και της Ινδονησίας είναι ο συντομότερος δρόμος μεταφοράς αγαθών από την Κίνα στην Ινδία. Με μήκος 885 χιλιομέτρων είναι, από γεωγραφικής άποψης, το ιδανικό σημείο για επιθέσεις. Τα στενά περιέχουν χιλιάδες μικρά νησιά, τις εκβολές πολλών ποταμών, ναύαγια και συχνά έχουν μειωμένη ορατότητα λόγω πυρκαγιών στην Σουμάτρα. Τα τελευταία χρόνια περίπολοι από την Ινδονησία, την Μαλαισία, την Σιγκαπούρη μείωσαν τον αριθμό των περιστατικών.

### ***Τανζανία***

Το νησιωτικό αρχιπέλαγος Μαφία στα ανοικτά της Τανζανίας είναι ένας παράδεισος τόσο για τους λάτρεις καταδύσεων όσο και για τους πειρατές. Τα νησιά βρίσκονται δίπλα σε μία από τις πιο σημαντικές θαλάσσιες οδούς του Ινδικού Ωκεανού που εξυπηρετεί τη διέλευση του 50% των εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως καθώς και τα 2/3 των φορτίων του πετρελαίου. Οι πειρατές συνεχίζουν να στοχεύουν σε σκάφη στο λιμένα, τα αγκυροβόλια και τα περιβάλλοντα ύδατα.

### ***Μπαγκλαντές***

Στο λιμάνι της Σιταγκόνγκ, οι πειρατές επιτίθενται συνήθως σε πλοία που ετοιμάζονται να αγκυροβολήσουν, όπου και έχουν αναφερθεί οι περισσότερες επιθέσεις. Αν και ο αριθμός των περιστατικών έχει μειωθεί στο Μπαγκλαντές, η περιοχή χαρακτηρίζεται περιοχή πολύ υψηλού κινδύνου.

### ***Μαλαισία***

Πρόκειται για την περιοχή που εκτείνεται από τα στενά της Μάλακκας έως τα στενά της Ταϊβάν. Στην περιοχή δραστηριοποιούνται κυρίως Μαλαισιανοί και Ινδονήσιοι πειρατές. Οι περισσότερες επιθέσεις σημειώνονται στα νερά της Μαλαισίας καθώς και αυτή η περιοχή έχει μεγάλη εμπορική σημασία διότι μέσω αυτών των θαλάσσιων δρόμων ενώνονται τα λιμάνια της Νότιας Ασίας με εκείνα της Αφρικής και της Ευρώπης.

Οι θαλάσσιες επιθέσεις την περασμένη δεκαετία στη θάλασσα της Νοτίου Κίνας οδήγησε στη συγκρότηση ιδιωτικών στόλων που παρέχουν συνοδεία και προστασία στα πλοία. Μετά το 2005 λειτούργησαν διάφορες εταιρείες που παρέχουν ασφάλεια προσλαμβάνοντας πρώην στρατιωτικούς με εμπειρία στο Ιράκ και στο Αφγανιστάν.

## *Περού*

Λόγω του παράνομου εμπορίου ναρκωτικών, το Περού προστέθηκε στο χάρτη της παγκόσμιας πειρατείας. Πιο συγκεκριμένα το λιμάνι του Καγιάο, το ιστορικό κέντρο της Σάλσαστη χώρα, είναι παράλληλα κέντρο τόσο στη Βόρειο όσο και στη Νότιο Αμερική. Οι περισσότερες επιθέσεις εμφανίστηκαν όταν τα σκάφη ήταν αγκυροβολημένα παρά το γεγονός ότι τα σκάφη είχαν παρατηρητές ασφαλείας.

## **4. ΜΕΘΟΔΟΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ**

### **4.1 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΖΟΝΤΑΙ ΩΣ ΥΨΗΛΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΠΕΙΡΑΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ**

Στις περιοχές που χαρακτηρίζονται ως υψηλού κινδύνου υπάρχει έντονη παρουσία στρατιωτικών θαλάσσιων δυνάμεων, οι οποίες συγκεκριμένα στον Κόλπο του Άντεν, παρουσιάζουν μεγάλη συγκέντρωση στο Διεθνές συνιστώμενο Δρόμο Διέλευσης (Internationally Recommended Transit Corridor), όπου και σχηματίζονται τα κονβόι πλοίων. Η παρουσία των στρατιωτικών δυνάμεων έχει μειώσει σημαντικά τις επιθέσεις πειρατών στις συγκεκριμένες περιοχές. Με την αύξηση της συγκέντρωσης αυτών των στρατιωτικών δυνάμεων, η δραστηριότητα των Σομαλών πειρατών έχει μετατοπιστεί προς την Αραβική θάλασσα και ακόμη παραπέρα. Είναι σημαντικό όμως να τονίσουμε πως η πειρατική απειλή στον Κόλπο το Άντεν παραμένει συνεχόμενη και απειλητική. Οι πειρατικές επιθέσεις, που προέρχονται κυρίως από Σομαλούς πειρατές, είναι εστιασμένες καθόλο τον Κόλπο του Άντεν, την Αραβική θάλασσα και τον Νότιο Ινδικό ωκεανό, επηρεάζοντας έτσι όλη την δραστηριότητα του εμπορικού στόλου που διέχεται από τις περιοχές αυτές. Η πρόσφατη αύξηση που παρατηρήθηκε στην χρήση κλεμμένων εμπορικών πλοίων, αλιευτικών και ιστιοφόρων πλοίων τύπου dhow, επιτρέπει στους πειρατές να αναπτύσουν πειρατικές δραστηριότητες σε μεγάλες αποστάσεις από την Σομαλία καθώς μεταφέρουν σε αυτά τα πλοία τα όπλα τους και άλλα μικρότερα πλοία και

γρηγορότερα, τα skiffs, τα οποία τα χρησιμοποιούν για να διενεργήσουν τις επιθέσεις τους.

Το επίπεδο της πειρατικής δραστηριότητας ποικίλει εντός της περιοχής υψηλού κινδύνου λόγω των μεταβαλλόμενων καιρικών συνθηκών αλλά και από την δραστηριότητα των ναυτικών στρατιωτικών δυνάμεων. Η δραστηριότητα των πειρατών μειώνεται γενικότερα στις περιοχές οι οποίες πλήτονται από τον νοτιοδυτικό μουσώνα και παρατηρείται αύξηση μετά το πέρας του. Όταν οι περιοχές πλήτονται από τον βορειοδυτικό μουσώνα η μείωση των επιθέσεων είναι αρκετά πιο περιορισμένη από την περίοδο του νοτιοδυτικού.

Όταν η πειρατική δραστηριότητα μειώνεται σε μία περιοχή υψηλού κινδύνου, παρατηρείται αύξηση σε άλλες περιοχές όπως είναι η θαλάσσια περιοχή της Κένυας και της Τανζανίας. Ο κόλπος του Άντεν και η Αραβική θάλασσα του Bab al-Mandeb συνήθως πλήτονται περισσότερο από πειρατικές δραστηριότητες κατά την περίοδο του νοτιοδυτικού μουσώνα.

Η περιοχή υψηλού κινδύνου καθορίζεται κυρίως από την πειρατική δραστηριότητα ή επιθέσεις που έχουν πραγματοποιηθεί. Π.χ. σύμφωνα με το BMP4<sup>8</sup> (βέλτιστες πρακτικές διαχείρισης 4) η υψηλού κινδύνου περιοχή οριοθετείται από την περιοχή του Suez μέχρι και τα στενά του Hormuz στον Βορά με γεωγραφικό μήκος και πλάτος 10oS και 78oE (η UKMTO ορίζει την περιοχή υψηλού κινδύνου έως και τον Αραβικό κόλπο). Οι πειρατικές επιθέσεις έχουν λάβει χώρα στο μεγαλύτερο μέρος της έκτασης των περιοχών που έχουν οριστεί ως υψηλού κινδύνου. Οι επιθέσεις στον Νότο έχουν επεκταθεί και στο κανάλι της Μοζαμβίκης. Είναι γεγονός πως μία υψηλή κατάσταση ετοιμότητας και επαγρύπνησης θα πρέπει διατηρείται ακόμα και στο νοτιότερο μέρος της περιοχής υψηλού κινδύνου.

Είναι σημαντικό, ότι οι πιο πρόσφατες πληροφορίες για τις περιοχές στις οποίες δρουν οι πειρατές, χρησιμοποιούνται για τον προγραμματισμό των διαδρομών των εμπορικών πλοίων στις περιπτώσεις που θέλουν να διαβούν τις περιοχές υψηλού κινδύνου. Είναι επίσης εξίσου σημαντικό ότι τα πλοία που κινούνται στις περιοχές

---

<sup>8</sup> Το BMP 4 είναι η ενημερωμένη και η τρέχουσα έκδοση των Βέλτιστων Πρακτικών Διαχείρισης που έχει αναπτυχθεί από την βιομηχανία της ναυτιλίας και αναπτύχθηκε για τους πλοιοκτήτες που διέρχονται από τα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας και της Αραβικής Θάλασσας.

αυτές είναι προετοιμασμένα να αλλάξουν πορεία σε σύντομο χρονικό διάστημα αφού προειδοποιηθούν, από την NAV Warnings ή το πολεμικό ναυτικό, για νεότερα στοιχεία πειρατικής δραστηριότητας. Μεγάλος ανασταλτικός παράγοντας για την πειρατική δράση μπορεί να είναι και ο καιρός που επικρατεί στην περιοχή, γεγονός που μπορεί να τον καθιστά και ως παράγοντα κατά τον προγραμματισμό μιας διαδρομής μέσω της περιοχής υψηλού κινδύνου.

#### 4.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΜΕΘΟΔΩΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Τα μέτρα πρόληψης και αποτροπής πειρατικής επίθεσης, που χρησιμοποιούνται στις υψηλής επικινδυνότητας περιοχές, μπορούμε να τα κατηγοριοποιήσουμε ως εξής:

- Μέσα αποτροπής εντός ενός πλοίου (On board deterrence)
- Ανάπτυξη ναυτικών δυνάμεων (Naval Deployments)
- Περιφερειακές περιπολίες κατά των πειρατών (Regional Anti-Piracy Patrols)

**Η πρώτη κατηγορία** από τις άνωθεν περιλαμβάνει τρόπους αντιμετώπισης που πηγάζουν από την ιδιωτική πρωτοβουλία και αυτοπροστασία. Είναι μέτρα σε επίπεδο πλοίου και πληρώματος, δηλαδή τρόπους με τους οποίους το πλοίο και το πλήρωμα θα μπορέσουν να προστατευθούν από μια ενδεχόμενη επίθεση πειρατών. Στην κατηγορία αυτή συγκαταλέγονται μέτρα όπως οι πυροσβεστικοί κρουνοί, οι περιπολίες στο κατάστρωμα, τα εμπόδια στο σκάφος όπως τα ηλεκτροφόρα καλώδια, σύρματα με ξυράφια, συστήματα ήχου με δυνατούς/οδυνήρους για την ακοή ήχους, εκτόξευση νερού με μάνικα μεγάλης πίεσης, ρίψη χειροβομβίδων, μανούβρες καπετάνιου, οπλισμένοι ή άοπλοι φρουροί (Security) κ.α.

**Στην δεύτερη κατηγορία** ανήκουν οι ναυτικές δυνάμεις στις οποίες συμπεριλαμβάνονται οι: EUNAVFOR της Ε.Ε., δυνάμεις της Ρωσίας, Γαλλίας, Βρετανίας, Ινδίας, Κίνας και Η.Π.Α. καθώς και η σύμπραξη του Combined Task Force 150 και Combined Task Force 151 (CTF-151 , 2009). Παρότι δεν υπάρχουν επίσημα στατιστικά δεδομένα για τα αποτελέσματα αυτής της πολυεθνικής στρατιωτικής παρουσίας, είναι κοινώς αποδεκτό ότι η στρατιωτική αυτή παρουσία

δημιουργεί προσκόμματα και δυσκολίες στους πειρατές, ενώ με όσα στοιχεία γίνονται γνωστά η παρουσία φαίνεται αποτελεσματική.

**Στην Τρίτη κατηγορία** προτείνονται συνεργασίες κρατών για κοινές περιπολίες στις περιοχές πειρατικών δράσεων π.χ. στις ακτές της Σομαλίας και τον Κόλπο του Άντεν, όπως συμβαίνει με τα κράτη Ινδονησία, Μαλαισία, Σιγκαπούρη και Ταϊλάνδη της Νοτιοανατολικής Ασίας στα στενά της Μάλακκα. Επίσης υποστηρίζεται ότι πρέπει να δημιουργηθεί πολυεθνική δύναμη υπό την αιγίδα του Ο.Η.Ε. που θα βοηθά στην καταπολέμηση της Σομαλικής πειρατείας και αυτό για να μην χρησιμοποιούνται οι ναυτικές πολεμικές δυνάμεις κάθε χώρας για αστυνομική δύναμη στις ακτές της Σομαλίας, όπως υποστηρίζεται στην προηγούμενη κατηγορία μέτρων πρόληψης και αποτροπής. Οι ένοπλες δυνάμεις της Σομαλίας δεν είναι αξιόπιστες να χρησιμοποιηθούν για τον σκοπό αυτό.

#### 4.3. ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Πριν την είσοδο και το ταξίδι σε μία περιοχή που χαρακτηρίζεται ως υψηλού ρίσκου περιοχή, οι διαχειριστές των πλοίων και οι καπετάνιοι, σύμφωνα με τις βέλτιστες πρακτικές διαχείρισης 4 (BMP4), θα πρέπει αρχικά να διενεργήσουν μία εκτενή έρευνα και εκτίμηση ρίσκου για να εκτιμηθούν η πιθανότητα αλλά και οι επιπτώσεις μιας πειρατικής επίθεσης στο πλοίο, βασισμένη στις πιο πρόσφατες πληροφορίες που έχουν δημοσιευθεί από διεθνείς οργανισμούς σχετικά με την πειρατική δραστηριότητα στις περιοχές αυτές (MSCHOA, NATO, MARLO, Shipping center). Το αποτέλεσμα αυτής της εκτίμησης θα βοηθήσει έτσι ώστε να προσδιοριστούν τα μέτρα τα οποία θα προορίζονται για την πρόληψη, τον μετριασμό και την αποκατάσταση σε ενδεχόμενο πειρατικής επίθεσης. Τα μέτρα αυτά θα πρέπει να προέρχονται από έναν συνδυασμό νομικών κανονισμών και συμπληρωματικών μέτρων για την καταπολέμηση της πειρατείας. Είναι σημαντικό επίσης, η εκτίμηση αυτή που θα γίνεται να είναι όσο το δυνατόν πιο συγκεκριμένη λαβαίνοντας υπ' όψιν τα χαρακτηριστικά και το ταξίδι που θα κάνει το πλοίο.



Μετά την εκτίμηση που θα γίνει για όσα αναφέρθηκαν πρέπει να γίνει προσεκτική μελέτη επίσης όσον αφορά άλλους τέσσερις παράγοντες που παίζουν σημαντικό ρόλο στην πρόληψη και αντιμετώπιση της πειρατείας. Οι παράγοντες αυτοί είναι το πλήρωμα, η ευκολία/δυσκολία επιβίβασης των πειρατών, η ταχύτητα του πλοίου και οι καιρικές συνθήκες. Αυτοί οι παράγοντες παίζουν καθοριστικό ρόλο, αλλά όχι τον μοναδικό, στην επιλογή μέτρων πρόληψης και αντιμετώπισης της πειρατείας.

**Όσον αφορά το πλήρωμα**, η κύρια σκεψη που επικρατεί είναι η εξασφάλιση της προστασίας του από τις πειρατικές απειλές. Η προσοχή πρέπει να δίδεται όταν διατυπώνονται τα μέτρα για να αποτραπεί η παράνομη επιβίβαση και η εξωτερική πρόσβαση προς τα καταλύματα του πληρώματος, έτσι ώστε τα μέλη του πληρώματος δεν θα παγιδευτούν μέσα αλλά και να βρίσκονται σε θέση να μπορούν να δραστηρεύσουν σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης όπως είναι π.χ. η φωτιά. Επίσης προσεκτική μελέτη δίνεται στην περίπτωση που ορίζεται ένα ασφαλές σημείο συγκέντρωσης (Muster Point) πάνω στο πλοίο, ή ένα citadel. Δίδεται επίσης προσοχή και στην προστασία του πληρώματος από τα πυρά των πειρατών στις περιπτώσεις που χρειάζεται να παραμείνουν στην γέφυρα, για διαφόρους λόγους, κατά την διάρκεια μίας επίθεσης, αναγνωρίζοντας το γεγονός πως οι πειρατές τείνουν όλο και περισσότερο κατά την διάρκεια μίας επίθεσης να πυροβολούν το σημείο της γέφυρας για να αναγκάσουν το πλήρωμα να σταματήσει το πλοίο.

Επόμενος παράγοντας που έχει μεγάλη σημασία είναι **ο παράγοντας της επιβίβασης** των πειρατών επάνω στο πλοίο. Είναι πολύ πιθανό οι πειρατές να προσπαθήσουν να επιβιβαστούν στο πλοίο που επιτίθενται από το χαμηλότερο σημείο του, που βρίσκεται πιο κοντά στην ίσαλο γραμμή, γεγονός το οποίο θα διευκολύνει την αναρίχηση τους εν πλώ. Τα πιθανότερα σημεία που μπορεί να επειδιώξουν οι πειρατές την αναρίχησή τους είναι η πρύμνη και ο γοφός της πρύμνης (quarterdeck) του πλοίου. Η εμπειρία πάντως δείχνει για το συγκεκριμένο θέμα ότι τα πλοία με ένα ελάχιστο ύψος για τα έξαλλα του πλοίου των 8 μέτρων, έχουν πολύ μεγαλύτερη πιθανότητα να αποφύγουν επιτυχώς μία πειρατική επίθεση, παρά εκείνα που έχουν ύψος εξάλλων κάτω από 8 μέτρα. Παράλληλα τα μεγάλα ύψους έξαλλα θα παρέχουν ελάχιστη ή καμία προστασία εάν η κατασκευή του πλοίου παρέχει εύκολη πρόσβαση στους πειρατές. Συνεπώς θα πρέπει να εξαιτασθούν περαιτέρω

μέτρα προστασίας καθώς τα υψηλά σε ύψος έξαλλα του πλοίου δεν θα είναι αρκετά να αποτρέψουν μια πειρατική επίθεση.

Ένας από τους πιο αποτελεσματικούς τρόπους για να νικηθεί μια πειρατική επίθεση είναι **η αύξηση της ταχύτητας πλεύσης** έτσι ώστε να μην προλαβαίνουν οι πειρατές το πλοίο ή ακόμα και να τους δυσκολεύσει να επιβιβαστούν. Μέχρι και σήμερα δεν υπάρχουν επίσημες αναφορές πλοίων στα οποία επιβιβάστηκαν πειρατές ενώ διατηρούσαν ταχύτητες πλεύσης άνω των 18 κόμβων. Είναι πολύ πιθανό βέβαια πως οι πειρατικές τεχνικές και τακτικές μπορεί να αναπτυχθούν σε βαθμό που να τους επιτρέπει την επιβίβαση με υψηλή ταχύτητα πλεύσης. Προτείνεται για τα πλοία να προχωρούν με την μέγιστη ταχύτητα πλεύσης ή και με 18 κόμβους το λιγότερο, εάν η μέγιστη ταχύτητά τους είναι μεγαλύτερη, καθ' όλη την διάρκεια πλεύσης από τις περιοχές που έχουν χαρακτηριστεί ως υψηλού κινδύνου και ρίσκου. Είναι πολύ σημαντικό για ένα πλοίο να αυξήσει την ταχύτητα πλεύσης του στην μέγιστη δυνατή αμέσως αφού αναγνωρίσει οποιοδήποτε ύποπτο σκάφος, το οποίο μπορεί να είναι πειρατικό, για να μπορέσει να προσεγγίσει όσο το δυνατόν γρηγορότερα την μέγιστη απόσταση από το σκάφος, η οποία δεν θα του επιτρέψει να πλησιάσει το πλοίο αλλά και να τους καταστήσει την επιβίβασή τους δυσκολότερη (CPA- Closest Point Approach).

Τελευταίος από τους κύριους παράγοντες που δίνονται βάση στην προετοιμασία για την διάβαση από μια περιοχή υψηλής επικινδυνότητας είναι και **η κατάσταση της θάλασσας**. Οι πειρατές κατά κύριο στις περιοχές του Κόλπου του Άντεν, της Σομαλίας και των γύρω περιοχών διενεργούν τις επιθέσεις τους από πολύ μικρά και γρήγορα σκάφη καθώς υποστηρίζονται από μεγαλύτερα σκάφη «τα μητρικά σκάφη», γεγονός το οποίο περιορίζει τις ενέργειές τους σε θάλασσες που πλήτονται από μέτριες και άσχημες καιρικές συνθήκες. Είναι πιθανό να καθίσταται δυσκολότερο να δραστηριοποιηθεί ένα μικρό σκάφος αποτελεσματικά σε κατάσταση επιπέδου 3 ή και περισσότερο. Λαβαίνοντας υπ' όψιν και τα παραπάνω μπορεί να χαράζεται πορεία ανάλογη των φαινομένων για την αποφυγή των επιθέσεων.

Για την αντιμετώπιση των πειρατικών επιθέσεων οι ναυτικοί και τα πληρώματά τους θα πρέπει να είναι κατάλληλα προετοιμασμένα και πλήρως εκπαιδευμένα για την αντιμετώπιση μίας απρόσμενης απειλής που μπορεί να

οδηγήσει σε πειρατική εισβολή στο πλοίο. Όλα τα πλοία που πλέουν ή είναι αγκυροβολημένα σε επικίνδυνα ύδατα πρέπει να έχουν ένα ή και περισσότερα σχέδια πρόληψης καθώς και αντίδρασης για τυχόν επίθεση από τους πειρατές, τα οποία θα είναι προσαρμοσμένα στους τυχόν κινδύνους που πρόκειται να αντιμετωπίσουν. Συνήθως αυτά τα μέτρα που λαβαίνουν οι διαχειριστές πλοίων είναι αυτά που προτείνονται σε παγκόσμια βάση και είναι κοινώς αποδεκτά ως τα πιο αποτελεσματικά, όσον αφορά την πρόληψη και αντίδραση, αλλά και ως τα πιο ήπια όσον αφορά τον τρόπο που αντιμετωπίζονται οι πειρατές καθώς είναι μόνο για αντίδραση και απόκρουση και όχι για να τους προκαλούν.

### ***Περιπολία και Επαγρύπνηση***

Η τήρηση των περιπολιών και της επαγρύπνησης είναι ίσως το σημαντικότερο μέτρο προφύλαξης. Η πλειονότητα των επιθέσεων θα είχε αποτραπεί, εάν οι ληστές γνώριζαν ότι έχουν γίνει αντιληπτοί και ότι το πλήρωμα βρίσκεται σε επαγρύπνηση, έτοιμο να αντισταθεί στις προσπάθειές τους να επιβιβαστούν. Κρίνεται λοιπόν απαραίτητο να υπάρχουν συνεχής περιπολίες κατά μήκος του πλοίου και κάθε φορά η περίπολος να ακολουθεί διαφορετική διαδρομή.

Ο έγκαιρος εντοπισμός των πειρατών αφήνει περιθώρια για σήμανση συναγερμού, ενημέρωση των άλλων πλοίων και των παράκτιων αρχών, φωτισμού του ύποπτου σκάφους, ελιγμούς διαφυγής και λήψη μέτρων αντιμετώπισης.

Όταν το πλοίο βρίσκεται ή πλησιάζει σε περιοχή, όπου έχουν εκδηλωθεί επιθέσεις, το προσωπικό φύλαξης της γέφυρας θα πρέπει να διπλασιάζεται. Πρέπει να εξετάζεται επίσης η δυνατότητα προσθήκης επιπλέον φυλάκων στην πρύμνη ή των τυφλών σημείων του ραντάρ, εάν υπάρχουν. Παρ' όλα αυτά, κάτι τέτοιο ως επί το πλείστον δεν είναι δυνατό, αφού οι περισσότεροι από το πλήρωμα είναι πλήρως απασχολημένοι καθ' όλη την διάρκεια της ημέρας και πιθανότατα δεν έχουν αναπαυθεί. Επομένως είναι δύσκολο να τους ανατεθούν πρόσθετες εργατώρες για την περιπολία και διαφύλαξη κατά την διάρκεια της νύχτας. Ομοίως η επάνδρωση είναι τέτοια, ώστε οι αξιωματικοί που είχαν βάρδια το μεγαλύτερο μέρος της νύχτας να απαιτείται να αναπαυθούν καθώς ίσως να μην είναι σε θέση να βρίσκονται

πάντοτε σε εκγρήγορη. Το πιο πιθανό να συμβεί είναι να διατεθεί ένα άτομο για την νυχτερινή φύλαξη.

Οι ενδείξεις του ραντάρ πρέπει να παρακολουθούνται συνεχώς, αν και η ανίχνευση μικρών σκαφών καμιά φορά είναι δύσκολη. Η εγκατάσταση και λειτουργία μικρού ραντάρ στην πρύμνη, μπορεί να παρέχει επιπρόσθετη κάλυψη για την ανίχνευση μικρών σκαφών που προσεγγίζουν την πρύμνη, ενώ το πλοίο βρίσκεται εν πλώ. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να τηρείται φύλαξη ραντάρ και οπτήρος για τον εντοπισμό σκαφών που μπορεί να ακολουθούν το πλοίο. Μικρά σκάφη τα οποία φαίνονται να αναπτύσσουν την ίδια ταχύτητα με το πλοίο σε παράλληλη πορεία ή να ακολουθούν την πορεία του ίδιου του πλοίου, πρέπει να αντιμετωπίζονται με καχυποψία. Όταν εντοπισθεί ένα ύποπτο σκάφος, είναι σημαντικό να διατηρείται συνεχής οπτική επαφή μαζί του. Παράλληλα πρέπει να υπάρχει αποτελεσματική επιτήρηση καθ' όλο τον ορίζοντα για το ενδεχόμενο που το πρώτο σκάφος λειτουργεί ως παγίδα και η προσπάθεια επιβίβασης στο πλοίο να γίνεται από δεύτερο σκάφος.

Το πρόγραμμα των βαρδιών πρέπει να είναι κατάλληλα προσαρμοσμένο στις ανάγκες ασφαλείας του πλοίου. Οι βάρδιες πρέπει να είναι εντατικές, ειδικά στην πρύμνη του πλοίου και ιδιαίτερα μεταξύ 01.00 και 06.00 π.μ., οπότε και σημειώνονται οι περισσότερες επιθέσεις.

Έχει παρατηρηθεί πλέον πως έχουν αυξηθεί οι δυσκολίες για τους πειρατές, κάτω από τις οποίες μπορούν να βρουν τα πλοία με τους οπλισμένους φύλακες που έχουν επιβιβαστεί, καθώς και οι πιθανότητες να βρεθούν εντός υδάτων που κυκλοφορούν πειρατές. Οι πειρατές για προφανής λόγους, μετακινούνται όλο και μακρύτερα από την βάση τους με κύριο σκοπό να ανακατευτούν και να καμουφλαριστούν ως αλιευτικά πλοία που δραστηριοποιούνται σε αυτές τις περιοχές. Ο αριθμός των μικρών αλιευτικών αλιευτικών σε περιοχές όπως είναι ο Κόλπος του Άντεν είναι πολύ μεγάλος και χαρακτηριστικό είναι πως στο βορειοδυτικό τμήμα του Ινδικού ωκεανού μπορούν να βρεθούν εν πλώ μεχρι και 40,000 τέτοια πλοία<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> BIMCO :[https://www.bimco.org/en/News/2012/06/06\\_Watchkeeper\\_Week\\_23.aspx](https://www.bimco.org/en/News/2012/06/06_Watchkeeper_Week_23.aspx) (τελευταία επίσκεψη 29/6/2013)

Πολλά από τα πειρατικά σκάφη δεν μπορούν να αναγνωριστούν με ευκολία λόγω της ομοιότητας τους με τα αλιευτικά αλλά και από το γεγονός ότι ορισμένες πειρατικές ομάδες απασχολούν οι ίδιοι



Εικόνα 6: Ανδρίκελο στην "θέση" ενός φρουρού.

αλιευτικά. Ο πιο αποτελεσματικός τρόπος

αναγνώρισης αυτών των σκαφών είναι η στενή επιθεώρηση και παρακολούθηση από τους σκοπούς έτσι ώστε να αναγνωριστεί και να προσδιοριστεί εάν το ύποπτο σκάφος που πλησιάζει, μεταφέρει σκάλες επιβίβασης και οπλισμό. Είναι σημαντικό να καθοριστεί όσο το δυνατόν γρηγορότερα εάν ένα πλοίο είναι πειρατικό ή όχι καθώς στην περίπτωση που είναι αλιευτικό, ένα πλοίο το οποίο βρίσκεται σε υψηλή κατάσταση επιφυλακής και με οπλισμένους άντρες στο κατάστρωμα, μπορεί να δημιουργηθεί από λάθος εκτίμηση μία επικίνδυνη κατάσταση ακόμα και μοιραία.

Οι πλοιοκτήτριες εταιρείες που διαχειρίζονται πλοία που ταξιδεύουν συχνά σε επικίνδυνες περιοχές, όπου και εκδηλώνονται συχνά πειρατικές επιθέσεις, πρέπει να εξαιτάσουν τη δυνατότητα αγοράς και χρήσης των πλέον σύγχρονων οπτικών και ηλεκτρονικών οργάνων που περιλαμβάνει, εκτός από τα επιπλέον κυάλια, κυάλια και διόπτρες νυχτερινής οράσεως καθώς και υπέρυθρες διόπτρες. Η χρήση αυτών των ηλεκτρονικών οργάνων αποσκοπεί στην αύξηση της ικανότητας εντοπισμού των πειρατών βελτιώνοντας έτσι τις προοπτικές για εγκαίρη προειδοποίηση σε περίπτωση επίθεσης.

Τέλος, σαν επιπρόσθετο μέτρο περιπολίας μπορεί να είναι και η προσθήκη καλά κατασκευασμένων κούκλων (ανδρίκελα), ντυμένες σαν φρουροί ή απλά σαν μέλη του πληρώματος τα οποία μπορούν να δώσουν την εντύπωση ότι υπάρχει μεγάλος αριθμός ατόμων σε βάρδια πάνω στο πλοίο με αποτέλεσμα να αποθαρρύνει τους πειρατές από το να επιτεθούν (εικόνα 6).

### **Προστασία της Γέφυρας του πλοίου**

Σε γενικές γραμμές η γέφυρα είναι ο πρώτος στόχος κατά οποιαδήποτε επίθεση πειρατών. Στο αρχικό μέρος μίας επίθεσης, οι πειρατές εστιάζουν τα πυρά τους στην γέφυρα του πλοίου εξαναγκάζοντας το πλοίο να σταματήσει την πλεύση. Στην περίπτωση που επιβιβαστούν στο πλοίο οι πειρατές συνήθως επιδιώκουν να φτάσουν προς την γέφυρα με όποιο τρόπο μπορούν έτσι ώστε να καταστήσουν υπό τον έλεγχό τους το πλοίο και γι' αυτόν τον λόγο σύμφωνα και με τις βέλτιστες τακτικές διαχείρισης (BMP4) οι ενέργειες που θα πρέπει να γίνουν θα πρέπει να είναι αρκετές. Θα παραθέσω λοιπόν λύσεις και μεθόδους ενίσχυσης της προστασίας της γέφυρας που χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπιση τέτοιων πειρατικών απειλών.



Εικόνα 7, Πηγή: LASSO Bridge protection

Αρχικά η πλοιοκτήτρια εταιρεία θα πρέπει να προμηθεύσει με γιλέκα και κράνη τύπου κέβλαρ για το προσωπικό της γέφυρας. Έπειτα θα πρέπει να φροντίσει να τοποθετηθεί στα τζάμια της γέφυρας μία ειδική ταινία, η “Blast Resistant Film”, έτσι ώστε να περιοριστούν ενδεχόμενοι τραυματισμοί από τα θράυσματα που θα δημιουργηθούν καθώς τα παράθυρα της γέφυρας είναι πλαστικοποιημένα.

Επίσης, κατασκευασμένες μεταλλικές πλάκες θα πρέπει να τοποθετούνται για τα πλαϊνά και πίσω παράθυρα καθώς και τις πλαϊνές πόρτες της γέφυρας οι οποίες σε περίπτωση επίθεσης θα ασφαλίζουν γρήγορα για την προστασία του πληρώματος. Όσον αφορά τους διαδρόμους στα φτερά της γέφυρας, θα πρέπει να υπάρχουν σακιά με άμμο, έτσι ώστε να στοιβάζουν αυτά τα σακιά για περαιτέρω προστασία. Προτείνονται επίσης μέτρα που αφορούν τα πλαϊνά, το πίσω μέρος και τα φτερά της

γέφυρας που περιλαμβάνουν την προσθήκη διπλού στρώματος συρματοπλέγματος το οποίο αποδεδειγμένα μειώνει τις ζημιές από μια ρουκέτα τύπου RPG.

Στο κεφάλαιο 4 από την ανανεωμένη έκδοση του BMP4 (Best Management Practices against Somalia Based Piracy) που δημοσιεύτηκε τον Αύγουστο του 2011, περιγράφεται η αυξανόμενη τάση των πειρατών κατά την διάρκεια μίας επίθεσης (εκτός από τα γνωστά αυτόματα όπλα) να χρησιμοποιούν βομβίδες με πυραυλική ώθηση, κοινώς πιο γνωστά με την ονομασία RPG-7, με τις οποίες να στοχεύουν κυρίως τις γέφυρες των πλοίων για να αναγκάσουν τον καπετάνιο να σταματήσει το πλοίο. Ο σχεδιασμός του συγκεκριμένου βομβιδοβόλου όπλου, δηλαδή ο κωνοειδής σχεδιασμός της κεφαλής, του επιτρέπει να διαπερνά με σχετική ευκολία την επιφάνεια ενός πλοίου, να προκαλεί εκτενής ζημιές στην γέφυρα του πλοίου καθώς και να προκαλεί σοβαρούς τραυματισμούς στο πλήρωμα αλλά και θανάτους

Για τον παραπάνω λόγο η αντιμετώπιση των πειρατικών επιθέσεων κατά της γέφυρας γίνεται όλο και πιο δύσκολη. Παρ' όλα αυτά υπάρχουν εταιρείες παρασκευής ασπίδων που ειδικεύονται στην αντιμετώπιση έναντι σε βομβιδοβόλα όπλα οι οποίες προσπαθούν να εισέλθουν και στον χώρο της ναυτιλίας. Ένα παράδειγμα κατασκευάσματος μιας εταιρείας είναι το σύστημα LASSO.

Το σύστημα LASSO<sup>10</sup> (Light Armor System against Shaped Ordnance), έχει διαμορφωθεί ειδικά για την αντιμετώπιση RPG-7 και είναι ένα ελαφύ σύστημα τεθωρακισμένων το οποίο είχε χρησιμοποιηθεί στο Αφγανιστάν από τους συμμάχους του NATO και ήταν αποτελεσματικό ενάντια στους εκτοξευτές βομβίδων RPG. Το ειδικό σύστημα του LASSO είχε αναπτυχθεί από κοινού από την RUAG Defence και την Geoburg AG για την χρησιμοποίηση του στο πεδίο της μάχης. Το ειδικό πλέγμα του LASSO συντίθεται από ένα υψηλής ανθεκτικότητας χαλύβδινου σύρματος, τεντωμένο πάνω σε ένα πλαίσιο που τοποθετείται κοντά στο όχημα που θέλουμε να προστατευθεί. Όταν χτυπιέται από μία χειροβομβίδα RPG-7 το πλέγμα των χαλύβδινων συρμάτων, βλάπτει σοβαρά την κεφαλή του πυραύλου, καταστρέφοντας έτσι τον ειδικά διαμορφωμένο σχεδιασμό της, αποτρέποντας έτσι την καταστρεπτική και διεισδυτική του ικανότητα.

---

<sup>10</sup><http://www.geoburg.com/contento/LinkClick.aspx?fileticket=SLyUZjRy23k%3D&tabid=4136&language=en-US>(τελευταία επίσκεψη 29/6/2013)

Το διαμορφωμένο και ειδικά σχεδιασμένο πλέγμα LASSO μπορεί πλέον δοκιμασμένα να προσαρμοστεί στα εξωτερικά τοιχώματα της γέφυρας ενός εμπορικού πλοίου και συνεπώς να την προστατεύσει ολόκληρη από μία ενδεχόμενη επίθεση με εκτοξευτή πυραύλων RPG-7. Παρ' όλο τον ενισχυμένο τύπο χαλύβδινων πλεγμάτων που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή του LASSO ο ρομβοειδής σχεδιασμός του, του επιτρέπει να εξασφαλίζει πολύ καλή ορατότητα από την γέφυρα σε όλες τις περιπτώσεις.



### ***Φυσικά εμπόδια***

Οι πειρατές κατά το πλείστον χρησιμοποιούν ελαφρές σκάλες με κορυφές σε σχήμα άγκιστρου και γάτζους με σχοινιά για να επιβιβαστούν στο πλοίο ενώ βρίσκεται εν κινήσει ή και αγκυροβολημένο. Τα φυσικά εμπόδια χρησιμοποιούνται για να δυσκολέψουν τις προσπάθειες των πειρατών που επιδιώκουν την πρόσβαση στο πλοίο, αυξάνοντας το ύψος και την δυσκολία «αναρίχησης» ταυτόχρονα. Για να είναι αποτελεσματικά τα μέτρα αυτά θα πρέπει να γίνεται σωστή μελέτη, λαβαίνοντας υπ' όψιν τις ιδιαιτερότητες του πλοίου, πριν την τοποθέτησή τους.

Εικόνα 8, Πηγή: safety4sea

Είδη φυσικών εμποδίων:

#### ***1. Electrical Galvanized Welded Mesh***

Είναι ένα είδος επίπεδου συρμάτινου φράχτη, κατασκευασμένο από υψηλής ποιότητας χαλύβδινου σύρματος με χαμηλή περιεκτικότητα σε άνθρακα, που τοποθετείται εξωτερικά του Μπουλμέ του πλοίου ώστε να μην μπορούν να προσπεράσουν οι πειρατές. Επίσης δεν τους επιτρέπει να στερεώσουν την σκάλα στον μπουλμέ αφού δεν μπορεί να διαπεράσει τον φράχτη.



## 2. Ειδικά σύρματα Barbed Tape/ Razor Wire

Τα ειδικά αυτά σύρματα είναι κατασκευασμένα από μοντέρνα υλικά ασφαλείας και σχεδιασμένα σε σχήματα κοφτερών λεπίδων από ανθεκτικό μέταλλο που σαν στόχο έχουν να τρυπίσουν και να αγκιστρώσουν. Μπορούν να τοποθετηθούν περιμετρικά του πλοίου έτσι ώστε να λειτουργήσει ως εμπόδιο στην προσπάθεια οποιουδήποτε θέλει να ανέβει στο πλοίο καθώς θα προκαλέσουν σοβαρό τραυματισμό. Συνίσταται τα πλέγματα να μην τοποθετούνται στις περιοχές οι οποίες χρησιμοποιούνται για την ρίψη σωσίβιων λέμβων και βαρκών.

Οι βασικοί τύποι Razor Wire είναι τρεις:

- Unclipped: πρόκειται για ένα ευθύ σύρμα που τοποθετείται ευθεία κατα μήκος του πλοίου και μπορεί να τοποθετηθούν πολλές σειρές των απλών συρμάτων για να ενισχυθεί το πλέγμα.
- Spiral: Είναι ένα είδος πλέγματος που μοιάζει με το καλώδιο του τηλεφώνου.
- Concertina Spiral Razor Wire: Το πλέγμα αυτό μοιάζει με ακορντεόν και είναι συνήθως γαλβανισμένη λαμαρίνα πάχους 2,5 mm και έχει υψηλή περιεκτικότητα σε άνθρακα για γαλβανισμένο σύρμα. Κάθε κύκλος σπιδάλ ενώνεται με τρεις, πέντε ή επτά σειρές κλιπ σύνδεσης, ανάλογα με τη διάμετρο του κύκλου. Αυτό μικραίνει την απόσταση των σπειρών που έχουν μεταξύ τους. Συνήθως ο τρόπος κατασκευής του είναι τέτοιος που εμποδίζει την κοπή του από εργαλεία χειρός.

Το πλέγμα τύπου Concertina είναι αυτό που προτείνεται περισσότερο καθώς θεωρείται πιο αποτελεσματικό λόγω της σύνδεσης που έχουν μεταξύ τους οι κύκλοι αλλά και της αντοχής του καθώς η διάμετρός του μπορεί να είναι από 730-980 mm.

### 3. Ηλεκτρικός φράχτης

Ένας φράχτης υψηλής τάσεως για πλοία προτάθηκε από τον IMB για την απόθεση των πειρατών. Η τάση του φράχτη μπορεί να φτάνει τα 9000V. Η μέθοδος αυτή επιλέχθηκε, με την συγκεκριμένη τάση, για να προστατεύεται το κατάστρωμα αλλά και η επαφή με τον φράχτη να είναι επώδυνη, όχι όμως θανατηφόρα. Τοποθετείται γύρω από το πλοίο και στην πιο σύγχρονη μορφή του μπορεί να τοποθετηθεί και να αφαιρεθεί εύκολα από το πλήρωμα κατά την διάρκεια του ταξιδιού. Διαθέτει ένα ειδικό σύστημα αισθητήρων που εντοπίζει κάθε πιθανή προσπάθεια εισόδου ή παράβασης και ενεργοποιεί φώτα, σειρήνες και συναγερμούς. Αυτό το μέτρο προφύλαξης συνίσταται για την αποτελεσματική προστασία των πλοίων, αλλά δεν ενδείκνυται για πλοία που μεταφέρουν πετρελαιοειδή και άλλα εύφλεκτα υλικά. Οι κατασκευαστές εγγυώνται πως το προϊόν είναι αποτελεσματικό σε όλες τις καιρικές συνθήκες και αντέχει στην διάβρωση και το θαλασσινό νερό.

Παράλληλα με την προσθήκη του ηλεκτροφόρου φράχτη, συνίσταται και η χρήση προστατευτικής πινακίδας που αναγράφει πως ο φράχτης είναι ηλεκτροφόρος. Ανάλογα και με την περιοχή που ταξιδεύει το πλοίο μπορεί και να τοποθετεί πινακίδες που θα προειδοποιούν στην τοπική γλώσσα. Επίσης μπορεί να χρησιμοποιηθεί η προστατευτική πινακίδα και χωρίς ο φράχτης να είναι ηλεκτροφόρος για να ξεγελάσει και να λειτουργήσει αποτρεπτικά σε πιθανές επιθέσεις κατά του πλοίου.

### 4. Φράκτης καρφιών

Πρόκειται για ένα προϊόν το οποίο είναι πρόσφατη πατέντα, σχεδιασμένο να αποτρέψει την αναρρίχηση των πειρατών επάνω στο πλοίο. Ο φράκτης καρφιών είναι ένα έξυπνα σχεδιασμένο προϊόν το



Εικόνα 9: Φρακτής Καρφιών

οποίο μπορεί αποτελεσματικά να απαγορεύσει την είσοδο στους πειρατές καθώς πρόκειται για καρφιά υψηλής αντοχής που εξέχουν από το κατάστρωμα. Είναι εύκολα στην εγκατάστασή τους αλλά και στην αποθήκευση (εικόνα 9).

### ***Κανόνια/Μάνικες νερού***

Η χρήση των κανονιών νερού έχει αποδειχθεί πολύ αποτελεσματική και αποτρεπτική στο να καθυστερεί τους πειρατές που επιχειρούν να ανέβουν στο πλοίο.



Εικόνα 10: Χρήση κανονιών νερού κατά την διάρκεια πειρατικής επίθεσης

Επίσης, είναι αποτελεσματικό και στην απώθηση των πλοιαρίων των πειρατών όταν επιχειρούν να επιτεθούν ενώ το πλοίο βρίσκεται εν πλω. Το μέτρο με τα κανόνια νερού αποτελεί ένα σχετικά νέο εύρημα αντιμετώπισης πειρατικών επιθέσεων από την εταιρεία Scanjet. Μεγάλος αριθμός πλοίων είναι εξοπλισμένος MPS της Scanjet, η πλειοψηφία των οποίων είναι δεξαμενόπλοια: από μικρά πλοία μεταφοράς έως μεγάλα VLCC. Πλοία πολλών άλλων τύπων έχουν επίσης εξοπλιστεί με την συγκεκριμένη τεχνολογία, όπως πλοία LNG και επιβατιγά.

Η εγκατάσταση του συστήματος γίνεται με βάση την ικανότητα των αντλιών του εκάστοτε πλοίου. Το MPS αποτελεί έναν αρκετά αποτελεσματικό και φιλικό προς το περιβάλλον, τρόπο προστασίας των πλοίων και των πληρωμάτων από πειρατικές επιθέσεις. Τα κανόνια νερού είναι αποτελεσματικά στην πρόληψη των συγκρούσεων, καθώς διακρίνονται από μακριά από τους πειρατές και κάνουν φανερό ότι το πλοίο είναι προστατευμένο. Πρόκειται επίσης για μια μη επιθετική μορφή προστασίας

καθώς οι πίδακες νερού που παράγονται δεν είναι θανατηφόροι και απλά απωθούν το πειρατικό σκάφος και ακόμα περισσότερο τον επίδοξο εισβολέα.

Οι μάνικες/ κανόνια νερού πρέπει να είναι πάντα έτοιμες για χρήση σε οποιαδήποτε στιγμή, χρειάζοντας μόνο την ενεργοποίηση της παροχής νερού από το ανάλογο κέντρο ελέγχου. Ο χειροκίνητος χειρισμός δεν προτείνεται καθώς ο διαχειριστής πιθανόν να είναι σε εκτεθημένο σημείο από τους πειρατές. Σε περίπτωση που υπάρξει απόπειρα επιβίβασης πειρατών στο πλοίο, το νερό συνήθως πρέπει να εκτοξεύεται προς την πρύμνη εάν δεν υπάρχει ολοκληρωμένο σύστημα κανονιών νερού, μιας και αποτελεί το συνηθέστερο μέρος επιβίβασης.

Παράλληλα με την χρήση κανονιών νερού μπορεί να χρησιμοποιηθεί και ένα παρόμοιο μέτρο όπως είναι και η χρήση των αντλιών του έρματος, εφόσον είναι δυνατόν για το εκάστοτε πλοίο, έτσι ώστε να πλημμυρίσουν το κατάστρωμα με συνέπεια να υπερχλιζεί το νερό, να πέφτει από το πλάι του πλοίου και να σχηματίζει ένα είδος προστατευτικής «κουρτίνας». Αυτό μπορεί να γίνει υπερχλιζοντας τις δεξαμενές έρματος στο κατάστρωμα ενώ πιθανόν είναι ξεφόρτωτο και είναι ήδη σε ταξίδι έρματος. Είναι ένα μέτρο το οποίο απαιτεί πολύ προσοχή και ενέχει μεγάλους κινδύνους.

Τέλος, σαν επιπρόσθετο μέτρο που σχετίζεται με τα κανόνια νερού μπορεί να χρησιμοποιηθεί και η εκτόξευση ατμού ή καυτού νερού. Με την χρήση ενός ακροφύσιου μπορεί να παραχθεί ατμός έτσι ώστε να αποτρέψει τους πειρατές να ανέλθουν στο πλοίο, κάτι που θεωρείται άκρως αποτελεσματικό.

### ***Ειδικός αφρός υψηλής ολισθηρότητας***

Ο αφρός είναι ένα μέτρο το οποίο σχετίζεται με τα κανόνια νερού αφού χρειάζεται για να διαχειριστεί η ρίψη του τις αντλίες και τα κανόνια που χρησιμοποιούνται και για το νερό. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί αλλά πολλές φορές θα πρέπει να είναι συγχρονισμένο με τα αποθέματα αφρού καταπολέμησης φωτιάς απάνω στο πλοίο σύμφωνα με το BMP4. Η χρήση του αφρού είναι πολύ αποτελεσματική καθώς είναι αποπροσανατολιστική και πολύ γλιστερή, κάνοντας δύσκολη την διάβαση ή την αναρίχηση μέσω του αφρού.

Επιπλέον το αμερικάνικο Ναυτικό έχει αναπτύξει ένα υλικό γνωστό και ως Mobility Denial System MDS. Είναι ένας μη θανατηφόρος αφρός ο οποίος γλιστράει σε επαφή με οποιοδήποτε σώμα (NLSF),(ATM). Το υλικό αυτό μπορεί να χρησιμοποιηθεί στο κατάστρωμα του πλοίου και είναι κατασκευασμένο από νερό, ένα είδος λάσπης και μια ηλεκτρικά φορτιζόμενη ανάρτηση που βοηθάει στο να γίνεται το υγρό ακόμα πιο γλιστερό και συνεπώς να δυσκολεύει περισσότερο την διάβαση από σημεία που υπάρχει ο αφρός.

### ***Ασφαλής περιοχές (έλεγχος πρόσβασης σε Γέφυρα, Μηχανοστάσιο, Καταλύματα)***

Είναι πολύ σημαντικό να ελέγχεται η προσβασιμότητα σε χώρους όπως είναι η γέφυρα, το μηχανοστάσιο και οι χώροι ενδιαίτησης. Κατά την διάρκεια μιας πειρατικής επίθεσης είναι απαραίτητο να καταβληθούν μεγάλες προσπάθειες έτσι ώστε να εμποδιστεί ή έστω να ανασταλεί προσωρινά η πρόσβαση των πειρατών σε αυτούς τους χώρους, μιας και εφ' όσον αποκτήσουν πρόσβαση στο κατάστρωμα το κύριο μέλημά τους θα είναι να αποκτήσουν πρόσβαση στους προαναφερθέντες χώρους και κυρίως στην γέφυρα.

Οι θύρες πρόσβασης στη γέφυρα, στο μηχανοστάσιο, στους θαλάμους ενδιαίτησης καθώς και σε άλλους ζωτικούς χώρους του πλοίου, πρέπει να ασφαλιζονται με σύγχρονα μέσα και να ελέγχονται ανά τακτά διαστήματα από το πλήρωμα κατά την διάρκεια του ταξιδιού. Η ασφάλιση των θυρών πρόσβασης θα πρέπει να γίνεται έπειτα από προσεκτικό σχεδιασμό έτσι ώστε να προσφέρεται η μέγιστη δυνατή προστασία από εξωτερικές επιθέσεις αλλά παράλληλα θα πρέπει να γίνεται αντιληπτό πως αυτές οι προσβάσιμες οδοί, οι οποίες μπορεί να χρησιμοποιούνται και ως εξόδοι διαφυγής, να μπορούν να ανοιχθούν εύκολα από το πλήρωμα έτσι ώστε να εξέλθουν με ασφάλεια. Αυτό προϋποθέτει να υπάρχει κάποιο κλειδί διαθέσιμο σε εμφανή θέα για το πλήρωμα. Στις περιπτώσεις που έχουν ασφαλιστεί όλες οι οδοί που οδηγούν σε ζωτικά σημεία του πλοίου, συνήθως υπάρχουν επιπλέον σχεδιασμένες οδοί, που χρησιμοποιούνται για την ρουτίνα της καθημερινότητας, οι οποίες ελέγχονται από τον εκάστοτε υπεύθυνο βάρδιας.

Πρέπει επίσης να λαμβάνεται υπ' όψιν, όσον αφορά τους εξωτερικούς χώρους, η εμπόδιση της εισόδου από τις εξωτερικές σκάλες οι οποίες, εφ' όσον είναι

δυνατόν, να παρεμποδίζονται με κάποιου είδους αντικείμενα ή ακόμα και να τις σηκώνουν για να μην μπορούν να ανέβουν οι πειρατές. Επίσης, λόγω της συνήθειας των πειρατών να εισέρχονται από φινιστρίνια και παράθυρα, συνηθίζεται να ασφαλίζουν τέτοιου είδους προσβάσιμες οδούς προσθέτοντας επιπλέον ενίσχυση με μεταλικές μπάρες που λειτουργούν αποτρεπτικά σε πιθανή απόπειρα εισόδου εντός του πλοίου, ακόμα και αν σπάσουν το τζάμι.

### Χρήση συναγεμιών

Η χρήση του συναγεμού και της σφυρίχτρας πρέπει να γίνεται κατά την προσέγγιση των ύποπτων σκαφών. Σκοπός της χρήσης είναι η άμεση ενημέρωση του πληρώματος και των αξιωματικών επιφυλακής. Είναι καθήκον του πλοιάρχου και του αξιωματικού ασφαλείας του πλοίου να ενημερώσει τους άντρες και τους αξιωματικούς φυλακής να μην αντιμετωπίζουν τις ομάδες πειρατών μόνοι τους αλλά να ενημερώνουν όλο το πλήρωμα με την ήχηση του συναγεμού (εικόνα 11).



Εικόνα 11: Είδη βασικών ήχων συναγεμού

Ο λόγος της χρήσης του συναγεμού δεν περιορίζεται μόνο στην ενημέρωση του πληρώματος. Έχει και ως σκοπό να «ενημερώσει» και τους επιτιθέμενους ότι το πλοίο έχει εις γνώσιν ότι δέχεται επίθεση και πως έχει δει τους πειρατές και πρόκειται να αντιδράσει.

Η χρήση του συναγερμού που χρησιμοποιείται κατά την διάρκεια μιας πειρατικής επίθεσης έχει ιδιαίτερο ήχο έτσι ώστε να αποφευχθεί οποιαδήποτε σύγχυση με κάποιον άλλο ήχο συναγερμού με ο οποίος τελικά να οδηγήσει το πλήρωμα σε λανθασμένες για την περίπτωση ενέργειες και τόπους συγκεντρώσεως. Για τον λόγο διενεργούνται συχνές εκπαιδεύσεις και ασκήσεις πριν την είσοδο σε περιοχή υψηλής επικινδυνότητας έτσι ώστε το πλήρωμα να είναι συνήθως άρτια εκπαιδευμένο να καταλαβαίνει τον ήχο κάθε διαφορετικού συναγερμού καθώς και τις ενέργειες που πρέπει να εκτελεί.

### ***Αθόρυβα συστήματα συναγερμού***

Παράλληλα με την χρήση συναγερμού που ηχεί δυνατά στα αυτιά του πληρώματος και των πειρατών, υπάρχει και το Ship Security Alert System το οποίο πιθανότατα να το έχουν πολλά πλοία εγκατεστημένο. Είναι ένα σύστημα συναγερμού που θεωρείται «σιωπηλό» σύστημα συναγερμού και είναι συνδεδεμένο με παράκτιες αρχές σε όλο τον κόσμο, με σκοπό να ενημερώνει μέσω δορυφορικού συστήματος ότι το πλοίο δέχεται επίθεση.

Είναι ένα σύστημα το οποίο αποτελεί τμήμα του ISPS Code και βοηθάει στην καλύτερη προστασία του πλοίου από πειρατικές επιθέσεις. Η βασική του ιδέα είναι ότι σε περίπτωση που το πλοίο δεχτεί οποιαδήποτε επίθεση, το σύστημα θα ενεργοποιηθεί με αποτέλεσμα την επέμβαση των στρατιωτικών δυνάμεων που είναι υπεύθυνες για την επιβολή της τάξης. Όταν το προσωπικό αντιληφθεί κάποιον ενδεχόμενο κίνδυνο πειρατικής επίθεσης ενεργοποιεί τον συναγερμό SSAS. Εκπέμπεται ένα σήμα από τον πομπό που αναφέρει ακριβώς τις συντεταγμένες του πλοίου. Καθώς οι εθνικές αρχές λάβουν το σήμα ενεργοποιούν την αντίδραση των στρατιωτικών δυνάμεων που σπεύδουν να αντιμετωπίσουν την πειρατική απειλή το συντομότερο δυνατόν.

## ***Πρακτικές Ελιγμού***

Με την προϋπόθεση ότι η ασφάλεια ναυσιπλοΐας και οι καιρικές συνθήκες το επιτρέπουν, ο καπετάνιος πρέπει να εξαιτάσει την δυνατότητα απόθησης του σκάφους των πειρατών, εφόσον έχουν πλησιάσει σε απόσταση αναπνοής, όσο το δυνατόν περισσότερο από το πλοίο. Αυτή την ενέργεια θα την επιδιώξει με τις πρακτικές ελιγμού που κατά κύριο λόγο είναι οι έντονες κινήσεις του πηδαλίου του πλοίου με αποτέλεσμα να αλλάζει κατεύθυνση πλεύσης «βίαια» για τόσο μεγάλα πλοία. Το αποτέλεσμα των κυμάτων που προκαλούνται στην πλώρη και στα απόνερα της πρύμνης μπορεί να αποτρέψει με μεγάλη επιτυχία τους πιθανούς επιδρομείς και να καταστήσει δύσκολο έως και ακατόρθωτο να στηρίξουν τα ειδικά διαμορφωμένα κοντάρια τους με τα άγκιστρα, τις σκάλες τους ή και ακόμα να ρίξουν τους γάντζους στο πλοίο.



**Εικόνα 12: Ελιγμοί πλοίου κατά την διάρκεια άσκησης**

Ελιγμοί αυτού του είδους δεν συνίσταται να χρησιμοποιούνται σε περιοχές με πυκνή κυκλοφορία ή κοντά στην ακτή ή ακόμα και από πλοία που περιορίζονται από



το βύθισμά τους στα περιορισμένα σε βάθος αλλά και σε πλάτος συστήματα διαχωρισμού κυκλοφορίας που βρίσκονται π.χ. στα στενά της Σιγκαπούρης. Η υιοθέτηση μιας τέτοια πρακτικής πρέπει να γίνεται μόνο εάν ο καπετάνιος είναι βέβαιος ότι δεν θα θέσει σε κίνδυνο αυτούς που βρίσκονται πάνω στο πλοίο.

Τέλος είναι πολύ σημαντικό για τον καπετάνιο και το πλήρωμα να γίνεται εξάσκηση αυτών των ελιγμών, πριν την είσοδο σε περιοχή υψηλής επικινδυνότητας, για την εξοικίωση κατ' αρχάς με τις αντιδράσεις του πλοίου σε τέτοιους ελιγμούς αλλά και τον τρόπο που θα πρέπει να γίνονται αυτοί οι ελιγμοί για να αποφέρει τα βέλτιστα αποτελέσματα αλλά και να διατηρείται ταυτόχρονα η καλύτερη δυνατή ταχύτητα για τέτοιες περιπτώσεις.

### **Κατάλληλος Φωτισμός**

Το πλοίο πρέπει πάντα να χρησιμοποιεί τον υποχρεωτικό φωτισμό που υπάρχει πάντα σε συνάρτηση με τους διεθνείς κανονισμούς για την ασφαλή ναυσιπλοΐα (International Regulations for the Preventing Collision at Sea). Όταν το πλοίο βρίσκεται εν πλω δεν πρέπει να έχει αναμμένα τα φώτα του καταστρώματος καθώς αυτή η ενέργεια μπορεί να οδηγήσει τα άλλα πλοία στην υπόθεση ότι αυτό είναι αγκυροβολημένο. Ωστόσο μεγάλοι και δυνατοί προβολείς μπορούν να υπάρχουν έτσι ώστε να φωτίζουν την περιοχή πίσω της πρύμνης και τα φώτα «καιρού» γύρω από σημείο που βρίσκονται τα καταλύματα.

Έχει γίνει πρόταση βεβαία, τα πλοία να ταξιδεύουν με όλα τα φώτα σβηστά, εκτός των υποχρεωτικών φανών ναυσιπλοΐας. Αυτό μπορεί να εμποδίσει τους επιδρομείς να καθορίσουν τα σημεία επίθεσης όταν προσεγγίζουν το πλοίο. Επιπρόσθετα μπορεί να λειτουργήσει σαν ανατρεπτικός παράγοντας το αιφνίδιο άναμμα των φώτων του πλοίου, καθώς πλησιάζουν οι επιδρομείς, γεγονός που μπορεί να τους κάνει γνωστό ότι έχουν γίνει αντιληπτοί, να τους ζαλίζει και να τους φοβίσει, έτσι ώστε να τους κάνει να εγκαταλείψουν την προσπάθεια. Εν τούτοις είναι δύσκολο να διατηρηθεί απόλυτη συσκότιση επάνω στο εμπορικό πλοίο.

Η αποτελεσματικότητα αυτών των ενεργειών θα εξαρτηθεί εν μέρη και από το φως της Σελήνης, αλλά κυρίως από την ετοιμότητα του πληρώματος. Παρ' όλο που

το ξαφνικό άναμμα των φώτων μπορεί οι επιδρομείς να το εκλάβουν σαν σημάδι αναγνώρισης ή να τους θαμπώσει, είναι δυνατό η ενέργεια αυτή να θέσει το πλήρωμα σε μειονεκτική θέση σε ιδιαίτερα κρίσιμη στιγμή καθώς ίσως θα προκαλέσει προσωρινή απώλεια της ικανότητάς του να διακρίνει στο σκοτάδι. Λαμβανομένων υπόψιν όλων των παραγόντων αυτή η ενέργεια ίσων να μην συνίσταται.

Τέλος οι προβολείς που βρίσκονται στην γέφυρα αλλά και κατά μήκος του πλοίου, ιδιαίτερα στην πλώρη και στην πρύμνη, μπορεί να χρησιμοποιηθούν για να φωτίσουν το κατάστρωμα και τα νερά τυφλώνοντας τους επίδοξους ληστές. Ωστόσο ο πρόσθετος αυτός φωτισμός ίσως δεν πρέπει να είναι τόσο έντονος, ώστε να επισκιάζει τα φώτα ναυσιπλοΐας ή να παρεμποδίζει την ασφαλή ναυσιπλοΐα των άλλων πλοίων.

### ***Κλειστά Κυκλώματα Παρακολούθησης (CCTV)***

Κατά την διάρκεια μιας πειρατικής επίθεσης, στην χειρότερη περίπτωση όπου οι πειρατές θα ρίχνουν με τα όπλα τους κατά του πλοίου, είναι αρκετά δύσκολο και επικίνδυνο να παρατηρούνται οι πειρατές για το εάν επιβιβάστηκαν ή κατάφεραν να αποκτήσουν πρόσβαση στο κυρίως μέρος των ζωτικών σημείων του πλοίου. Για τον λόγο αυτό μπορούν να χρησιμοποιηθούν συστήματα κλειστών κυκλωμάτων παρακολούθησης, έτσι ώστε να καλύπτονται τα σημαντικά μέρη του πλοίου και να γίνεται παρακολούθηση της εξέλιξης της επίθεσης μέσω οθονών σε προστατευόμενο σημείο<sup>11</sup>.

Τα συστήματα αυτά, συνήθως αυτά που κοστίζουν περισσότερο και είναι και πιο αποτελεσματικά, είναι ικανά ολοκληρωμένα συστήματα χαμηλού φωτισμού τα οποία μπορούν να παρακολουθούν και να καταγράφουν μέρα και νύχτα. Η καταγραφή που γίνεται δεν είναι μόνο η οπτικοαουστική, αλλά καταγράφεται και η πλοήγηση για λόγους ασφαλείας. Συνήθως οι προδιαγραφές αυτών των συστημάτων τους επιτρέπει να αντέχουν μεγάλη διακύμανση θερμοκρασιών, να αντέχουν ισχυρά σοκ και δονήσεις αλλά και αντοχή στην υγρασία.

---

<sup>11</sup><http://www.km.kongsberg.com/ks/web/nokbg0240.nsf/AllWeb/9387546AF26FE067C125776C003DE5A9?OpenDocument>(τελευταία επίσκεψη 29/6/2013)

Όσον αφορά την εγκατάστασή τους μέσα στο πλοίο προτείνεται κατ' αρχάς να καλύπτονται τα τρωτά σημεία του πλοίου που δεν παρακολουθούνται συνέχεια, κυρίως η περιοχή της πρύμνης. Η τοποθεσία όπου προτείνεται να τοποθετηθούν οι οθόνες παρακολούθησης είναι συνήθως η γέφυρα, σε προστατευόμενο σημείο, αλλά και σε ασφαλή σημείο συγκέντρωσης όπως είναι το Citadel. Οτιδήποτε καταγράφεται στο σύστημα παρακολούθησης μπορεί να χρησιμοποιηθεί αργότερα σαν αποδεικτικά στοιχεία για την ανάλυση μιας επίθεσης που έχει συμβεί.

### ***Φύλαξη αντικειμένων που μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως όπλα***

Οι πειρατές γενικότερα επιβιβάζονται στα πλοία που καταδιώκουν με ελάχιστο εξοπλισμό επάνω τους, δηλαδή κυρίως με τα ατομικά τους όπλα. Είναι πολύ σημαντικό ένα πλοίο να μην επιτρέπει στους πειρατές που τυχόν έχουν επιβιβαστεί να εκμεταλεύονται αντικείμενα ή όπλα τα οποία τυχόν μπορεί να υπάρχουν επάνω στο πλοίο ανασφάλιστα. Αντικείμενα και εξοπλισμοί που μπορούν να χρησιμοποιηθούν και ως όπλα για τους πειρατές συνιστάται να ασφαρίζονται σε κρυφά και ασφαλή σημεία.

Η ύπαρξη και η χρήση όπλων επάνω στο πλοίο όμως θα πρέπει να αποφεύγεται. Η χρήση όπλων απαιτεί ειδική εκπαίδευση και ικανότητες και ο κίνδυνος ατυχημάτων με όπλα είναι μεγάλος. Ο πειρασμός χρησιμοποίησης πυροβόλων όπλων για την προστασία του πλοίου είναι πολύ μεγάλος στις συνθήκες αυτές. Οποσδήποτε όμως υπάρχουν σοβαροί λόγοι για να μην γίνει αυτό. Πρώτον, εάν ένας πειρατής φονευθεί, υπάρχει ο κίνδυνος το πλοίο να συλληφθεί σε ένα εχθρικό ξένο λιμάνι και το άτομο που εμπλέκεται να κατηγορηθεί για δολοφονία ακόμα και αν βρισκόταν σε άμυνα. Οι αρχές που ίσως είναι διεφθαρμένες μπορεί στην συνέχεια να εκβιάζουν απαιτώντας από την πλοιοκτήτρια εταιρεία πολύ περισσότερα από εκείνα που ζητούσαν οι πειρατές, το δε άτομο που εμπλέκεται είναι δυνατόν να φυλακιστεί ή να εκτελεστεί. Δεύτερον, είναι αναπόφευκτο ότι, αν αρχίσουν τα πλοία να χρησιμοποιούν πυροβόλα όπλα και οι πειρατές θα ανταποκριθούν, πράγμα που αυξάνει πολύ την πιθανότητα να υπάρχουν θύματα από την πλευρά του πληρώματος. Γενικά συνιστάται να μην υπάρχουν όπλα πάνω στο

πλοίο, καθώς σε ορισμένα μέρη του κόσμου η ύπαρξη όπλων απάνω στο πλοίο αποτελεί παράβαση τοπικών κανονισμών.

Τέλος κρίνεται σκόπιμο, όταν ο καπετάνιος αποφασίζει τον βαθμό βίας που θα χρησιμοποιηθεί, ώστε να αποτραπεί η όποια επίθεση από οπλισμένους πειρατές, να σκέφτεται πρώτα την ασφάλεια του πληρώματος. Επιπλέον ο καπετάνιος έχει δικαίωμα να πάρει οποιαδήποτε απόφαση που σύμφωνα με την επαγγελματική του κρίση είναι απαραίτητη για να διατηρήσει την ασφάλεια του πλοίου και του πληρώματος.

### *Ασφαλή σημεία του πλοίου / Citadels*

Σε περίπτωση που ένας μεγάλος αριθμός οπλισμένων πειρατών κατορθώσει να επιβιβαστεί στο πλοίο, είναι πολύ σημαντικό τα μέλη του πληρώματος να έχουν την δυνατότητα να υποχωρήσουν σε μία ή περισσότερες ασφαλές περιοχές εντός του πλοίου. Έτσι το σχέδιο καταστολής επίθεσης πρέπει να ορίζει κάποια ασφαλή σημεία του πλοίου, όπου το πλήρωμα μπορεί να καταφύγει σε περίπτωση επίθεσης από πειρατές. Αυτά τα σημεία μπορεί να είναι το ακομοδέσιο στο σύνολό του ή ακόμα και πιο περιορισμένα μέρη, όπως η γέφυρα και το μηχανοστάσιο. Εξ'άλλου μέτρα πρέπει να ληφθούν για την ασφαλή διαφυγή του πληρώματος και σε περιπτώσεις πυρκαγιάς ή άλλης έκτακτης ανάγκης. Σύμφωνα με το σχέδιο του πλοίου για την αντιμετώπιση πειρατικής επίθεσης, όλες οι θύρες που επιτρέπουν πρόσβαση στην γέφυρα, στο μηχανοστάσιο, στο χώρο του πηδαλίου και στους χώρους ενδιαίτησης των αξιωματικών και του πληρώματος, πρέπει να ασφαρίζονται και να είναι πάντα υπό συνεχή έλεγχο ενώ παράλληλα λα επιθεωρούνται τακτικά. Ο στόχος είναι να δημιουργηθούν ασφαλείς ζώνες στις οποίες οι επιδρομείς δύσκολα θα διεισδύσουν, όπως είναι το Citadel το οποίο θα αναλυθεί εκτενώς παρακάτω.

#### Citadel

Το Citadel είναι ένας χώρος σε μία συγκεκριμένη περιοχή του πλοίου (τις περισσότερες φορές εντός του μηχανοστασίου στο steering gear του πλοίου), ειδικά

διαμορφωμένος, έτσι ώστε σε περίπτωση εισβολής των πειρατών στο πλοίο, όλα τα μέλη του πληρώματος να συγκεντρωθούν εκεί και να το χρησιμοποιήσουν ως καταφύγιο. Προσφέρει επαρκή προστασία για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα καθώς επίσης και πρόσβαση στο σύστημα πρόωσης του πλοίου. Τα υλικά που το



Εικόνα 13: Πιθανή θέση ενός Citadel & Χρήση ασύρματων συσκευών

αποτελούν είναι αρκετά ανθεκτικά και παρέχουν προστασία από έναν ορισμένο τύπο πυροβόλων όπλων. Τα υλικά που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή του επιβάλεται να είναι ανθεκτικά σε βολιστικές επιθέσεις γενικότερα και το πάχος τους επαρκές καθώς και οι πόρτες πρέπει να κλείνουν υδατοστεγώς.

Ένα Citadel διαθέτει συνήθως τα εξής:

- Συστήματα τηλεπικοινωνιών όπως VHF-DSC (distress signal), δορυφορικό τηλέφωνο Satellite phone καθώς και GPS (global position system)
- Φαρμακείο
- Τρόφιμα και νερό
- Τουαλέτα
- Λίστα του πληρώματος
- Τηλεφωνικός κατάλογος με τα τηλέφωνα των οργανισμών UKMTO, MSCHOA και της εταιρείας που πρέπει να ειδοποιήσουν

Εάν ένα μέλος του πληρώματος μείνει εκτός του Citadel σε περίπτωση επίθεσης, τότε όλο το σύστημα χάνει παντελώς την χρησιμότητά του, σε περίπτωση που καταφθάσουν γρήγορα οι ναυτικές δυνάμεις πριν καταφέρουν να το ανοίξουν οι

πειρατές, καθώς δεν επεμβαίνουν σε καμία περίπτωση για να μην υπάρξει ατύχημα με μέλη του πληρώματος. Ο κύριος λόγος που χρησιμοποιείται το Citadel είναι αφενός η προστασία του πληρώματος ενός πλοίου από τους πειρατές και αφετέρου η περισσότερο δυνατή καθυστέρηση που μπορεί να προκληθεί στους πειρατές οσότου καταφθάσουν οι πολεμικές δυνάμεις για να επέμβουν.



Εικόνα 14: Θωρακισμένη πόρτα του Citadel

Τα σκάφη διαφέρουν πολύ στο μέγεθος και την κατασκευή τους, ως εκ τούτου δεν είναι δυνατόν να εξαιτασθούν όλες οι τοποθεσίες που μπορεί να τοποθετηθεί ένα Citadel. Ωστόσο οι παράγοντες που μπορεί να καθορίσουν την τοποθεσία του αναλύονται παρακάτω:

- ✓ Η θέση του πρέπει να είναι σε τέτοιο σημείο ώστε να είναι δύσκολο για τους πειρατές να το εντοπίσουν. Αυτό επηρεάζεται από το μέγεθος και την διάταξη του πλοίου.
- ✓ Το μέρος θα πρέπει να είναι σε τέτοια θέση που να είναι πλήρως ασφαλής από όλες τις εισόδους, συμπεριλαμβανομένων των καταπακτών και αεραγωγών. Είναι σημαντικό και οι έξι πλευρές του διαμερίσματος να λαμβάνονται υπ' όψιν κατά την εξαίταση της ασφάλειας και την δυνητική της ευπάθεια στον χώρο.
- ✓ Ως ελάχιστη απαίτηση από τον θάλαμο πρέπει να οριστεί η δυνατότητα του να αρνηθεί στους πειρατές την οποιαδήποτε είσοδο, αν και οι ίδιοι οι πειρατές έχουν εξελιχθεί και φτάνουν εξοπλισμένοι έξω από την πόρτα του Citadel με αποτέλεσμα να την ανοίγουν με δικά τους εργαλεία. Επίσης να υπάρχει ο πλήρης έλεγχος της κίνησης των γύρω σκαφών και των βασικών συστημάτων του καθώς και της πλοήγησής του.

- ✓ Σε ορισμένες περιπτώσεις, η κατασκευή του σκάφους μπορεί να υπαγορεύει ότι στο Citadel θα πρέπει να υπάρχει υποχρεωτικά ένα μέσο διαφυγής. Εάν υπάρχει αυτή η περίπτωση, θα πρέπει αυτό αρχικά να είναι καλά κρυμμένο καθώς και να υπάρχει επάνω στο πλοίο λεπτομερείς διαδικασίες ως προς την χρήση του σε ένα τέτοιο σενάριο.
- ✓ Όσον αφορά για το θέμα κατοικησιμότητας, ο χώρος αυτός θα πρέπει να είναι αρκετά μεγάλος κατάλληλος για το πλήρωμα των εκάστοτε πλοίων καθώς και να υπάρχει ο κατάλληλος εξοπλισμός.
- ✓ Το πάχος και η φύση των τοιχωμάτων που περιβάλλουν τον χώρο του Citadel, λαμβάνονται υπ' όψιν κατά τον καθορισμό της θέσης του. Τα τοιχώματά του ενισχύονται και κατασκευάζονται έτσι ώστε να αντέχουν σε φωτιά και υψηλές θερμοκρασίες.

### ***Παγίδες προπέλας***

Υπάρχουν πολλοί διαχειριστές πλοίων που, πριν την είσοδο σε περιοχή υψηλής επικινδυνότητας, χρησιμοποιούν και παγίδες για τις προπέλες των πειρατικών σκαφών που τους καταδιώκουν. Συνήθως χρησιμοποιούνται μεγάλες μεταλλικές κατασκευές που μπορούν και ξεπερνάνε τα 3-4 μέτρα σε μήκος, ανάλογα βέβαια και με το πλοίο. Αυτές οι κατασκευές τοποθετούνται στα πλαϊνά του πλοίου και προεκτείνονται προς τα έξω, ανάλογα με το εκάστοτε μήκος τους. Στις άκρες των παγίδων αυτών υπάρχουν υποδοχές, που συνήθως είναι γάντζοι, όπου και δένονται συνθετικά και ανθεκτικά σκοινιά μεγάλου μήκους που μπορεί να φτάνουν και τα 100 μέτρα. Σκοπός αυτών των σκοινιών που προεκτείνονται προς τα πίσω κάτι που επιτυγχάνεται με την πλώρα κίνηση του πλοίου, είναι να εμποδίσει την κίνηση των σκαφών των πειρατών και ακόμα καλύτερα να μπλεχτεί το σκοινί στην προπέλα τους με αποτέλεσμα να τους ακινητοποιήσει.



Εικόνα 15: Στηρίγματα και προέκταση για τις παγίδες προπέλας

Υπάρχουν αρκετά ήδη παγίδων για προπέλες, εκτός από την προαναφερθείσα, καθώς υπάρχουν πολλοί οργανισμοί ή ιδιώτες που ερευνούν νέους τρόπους αντιμετώπισης. Όπως η ακτοφυλακή των Ηνωμένων πολιτειών, η οποία στην προσπάθεια της να δημιουργήσει κάποια μέσα αναχαίτησης των πειρατικών επιθέσεων που να έχουν ήπιο χαρακτήρα, έκανε μία επίδειξη του συστήματος boat trap. Η φιλοσοφία του συστήματος αυτού είναι η ρίψη ενός είδους δικτύου από ελικόπτερο πάνω σε κάποιο σημείο της πορείας του πειρατικού σκάφους. Το αποτέλεσμα είναι να μπλεχτεί το δίκτυ στην προπέλα του σκάφους και αυτό να οδηγηθεί σε ασφαλές σταμάτημα.

### ***Ιδιωτικοί Φρουροί***

Αντιλαμβανόμαστε εύκολα ότι οι επιπτώσεις της πειρατείας έχουν πολύ μεγάλη επίδραση για να μπορέσουν να αγνοηθούν. Πολλοί πλοιοκτήτες αποφάσισαν αρχικά να πάρουν τον νόμο στα χέρια τους φέρνοντας παράνομα ένοπλο προσωπικό στο πλοίο. Υπάρχουν και πολλοί που πιστεύουν πως οι πειρατές δεν αποθαρρύνονται με συρματοπλέγματα, κούκλες που παριστάνουν τους φύλακες και φρούρια στα πλοία



που θεωρούνται παθητικά μέσα. Μέσα σε λίγο καιρό οι πλοιοκτήτες κατάλαβαν ότι δεν μπορούσαν να διακινδυνέψουν άλλο τις ζωές των πληρωμάτων τους, το πλοίο και την επαγγελματική τους υπόληψη. Κάτι έπρεπε να γίνει ώστε με νόμιμο τρόπο να μπορούν άνδρες της ιδιωτικής ασφάλειας που έχουν εκπαιδευτεί κατάλληλα γι' αυτόν τον σκοπό να μπορούν να μαρκάρουν. Με τον καιρό αρκετές σημαίες επέτρεψαν τα όπλα επάνω στα πλοία ξεσηκώνοντας τους υπέρμαχους της διαπραγμάτευσης που υποστήριζαν πως η κλιμάκωση της βίας δεν είναι η απάντηση. Από την μία η έλλειψη αποτελεσματικών προσπαθειών δημιουργία κράτους στην Σομαλία και από την άλλη οι Διεθνείς πιέσεις από όσους εμπλέκονταν στον ναυτιλιακό χώρο κατάφερε την BIMCO να αποφασίσει την δημιουργία του πρώτου επίσημου συμβολαίου για την συνοδεία του πλοίου από ένοπλους φρουρούς, το Guardcon.

Κατά την διέλευση ενός πλοίου από περιοχή που έχει χαρακτηριστεί υψηλής επικινδυνότητας, έχει καταστεί απαραίτητο από πολλούς οργανισμούς και διαχειριστές πλοίων να υπάρχουν επιβιβασμένοι ιδιωτικές ομάδες φρούρησης. Οι φρουροί τοποθετούνται από την πλοιοκτήτρια εταιρεία ή τους ναυτλωτές στο πλοίο με σκοπό να προσφέρουν ένα επιπλέον επίπεδο προστασίας, στο ήδη υπάρχον, καθώς και για να προσφέρουν τις στρατιωτικές και οργανωτικές τους ικανότητες. Η χρήση τους βέβαια χρησιμοποιείται σαν συμπληρωματική των μέτρων προστασίας και όχι σαν κύρια.

Στο διάστημα που βρίσκονται επάνω στο πλοίο, αναλαμβάνουν την εκπαίδευση του πληρώματος ενώ βρίσκονται σε ετοιμότητα για την περίπτωση που θα υπάρξει πειρατική επίθεση. Οι κατηγορίες των ιδιωτικών φρουρών που επιβιβάζονται στο πλοίο είναι δύο:

- Άοπλοι Φρουροί

Η χρήση άοπλων φρουρών είναι θέμα του εκάστοτε διαχειριστή πλοίων και των κανόνων του πλοίου. Η εταιρεία και συνεπώς το πλοίο υπόκειται στους εθνικούς νόμους του κράτους της σημαίας που φέρει και συνεπώς θα πρέπει να έχει εγκριθεί η κατοχή όπλων από την σημαία και από τα σχετικά μέρη (π.χ. τα P&I και War Risk ασφάλεια). Οι άνθρωποι αυτοί, εφ' όσον είναι έμπειροι και καλά οργανωμένοι μπορούν να αποτελέσουν ένα αρκετά αποτελεσματικό μέτρο συμπληρωματικής προστασίας. Οι έμπειροι αυτοί φρουροί μπορεί να βοηθούν στο να ασφαλιστεί ένα

πλοίο προτού διέλθει από τις επικίνδυνες περιοχές, να έχουν συμβουλευτικό ρόλο στις εκαπιδεύσεις για την αντιμετώπιση πειρατών καθώς και στις ασκήσεις ετοιμότητας και τέλος να προετοιμάσουν ένα δωμάτιο ασφαλείας με τα απαραίτητα συστήματα επικοινωνίας.

- Ένοπλοί φρουροί

Αντιλαμβανόμαστε εύκολα ότι οι επιπτώσεις της πειρατείας έχουν πολύ μεγάλη επίδραση για να μπορέσουν να αγνοηθούν. Πολλοί πλοιοκτήτες αποφάσισαν αρχικά να πάρουν τον νόμο στα χέρια τους φέρνοντας παράνομα ένοπλο προσωπικό στο πλοίο. Υπάρχουν και πολλοί που πιστεύουν πως οι



Εικόνα 16: Ένοπλος φρουρός

πειρατές δεν αποθαρρύνονται με συρματοπλέγματα, κούκλες που παριστάνουν τους φύλακες και φρούρια στα πλοία που θεωρούνται παθητικά μέσα. Μέσα σε λίγο καιρό οι πλοιοκτήτες κατάλαβαν ότι δεν μπορούσαν να διακινδυνέψουν άλλο τις ζωές των πληρωμάτων τους, το πλοίο και την επαγγελματική τους υπόληψη. Κάτι έπρεπε να γίνει ώστε με νόμιμο τρόπο να μπορούν άνδρες της ιδιωτικής ασφάλειας που έχουν εκπαιδευτεί κατάλληλα γι' αυτόν τον σκοπό να μπορούν να μαρκάρουν. Με τον καιρό αρκετές σημαίες επέτρεψαν τα όπλα επάνω στα πλοία ξεσηκώνοντας τους υπέρμαχους της διαπραγμάτευσης που υποστήριζαν πως η κλιμάκωση της βίας δεν είναι η απάντηση. Από την μία η έλλειψη αποτελεσματικών προσπαθειών δημιουργία κράτους στην Σομαλία και από την άλλη οι Διεθνείς πιέσεις από όσους εμπλέκονταν στον ναυτιλιακό χώρο κατάφερε την BIMCO να αποφασίσει την δημιουργία του πρώτου επίσημου συμβολαίου για την συνοδεία του πλοίου από ένοπλους φρουρούς, το Guardcon.

Ο BIMCO είναι μια μη κυβερνητική οργάνωση που έχει ως σκοπό την προώθηση των δίκαιων πρακτικών στην εργασία, το ελεύθερο εμπόριο και την

ανοικτή πρόσβαση στις αγορές. Θεωρείται σύμμαχος στην τυποποίηση των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την ναυτιλία. Έτσι αν και δε είναι υπέρμαχος των όπλων αναγνωρίζει την ύπαρξη ένοπλων φρουρών σαν την καλύτερη λύση στο πρόβλημα της πειρατείας.

Το Guardcon<sup>12</sup> που είναι το πρότυπο συμβόλαιο για την πρόσληψη ένοπλων σε εμπορικά πλοία συντέθηκε από μια ομάδα πλοιοκτητών, δικηγόρων ασφαλιστών και προσωπικό από P & I Clubs οι οποίοι έχουν σημαντική εμπειρία στην ανάπτυξη και την λειτουργία τέτοιων συμφωνιών. Δύο μεγάλες δικηγορικές εταιρείες εμπλεκονται σε αυτό το εγχείρημα : Ince & Co Holman και η Fenwick Willan, οι οποίες έχουν μεγάλη εμπειρία στην αντιπροσώπευση εταιρειών ασφαλείας.

Περιγραφικά ένα συμβόλαιο τέτοιου τύπου μπορεί να καλύπτει όρους όπως:

- Οι υπηρεσίες που θα προσφερθούν
- Οι ευθύνες και οι υποχρεώσεις της εταιρείας ασφαλείας
- Οι ευθύνες και οι υποχρεώσεις των ιδιοκτητών
- Η εξουσία του καπετάνιου και η διανομή των ευθυνών
- Τα εδάφη μέχρι που μπορεί να εγγυηθεί την ασφάλεια του πλοίου κατά την πειρατεία
- Οι ειδικές άδειες που χρειάζονται
- Έρευνες και απαιτήσεις
- Πολιτικές ασφαλείας
- Εξοδα και δαπάνες
- Φόροι
- Υπαιτιότητες και αποζημιώσεις
- Ευθύνες φρουρών
- Φρουροί και δικαιώματα παραίτησης
- Καθυστερήσεις
- Ακύρωση και τερματισμός
- Συμμόρφωση με τους Νόμους και τους Κανονισμούς
- Υγεία, ασφάλεια και Κανονισμοί Περιβάλλοντος

---

<sup>12</sup>Το GUARDCON έχει αναπτυχθεί από την BIMCO για να βοηθήσει τη βιομηχανία, και ιδίως τους πλοιοκτήτες και τις λέσχες P&I με την παροχή μιας σαφώς διατυπωμένης, περιεκτικής και τυποποιημένης σύμβασης στην οποία μπορούν να συνάψουν τις συμφωνίες για τις υπηρεσίες ασφαλείας. Από το Site της BIMCO [www.bimco.org](http://www.bimco.org) (τελευταία επίσκεψη 6/7/2013)

- Πολιτική αλκοόλ και ναρκωτικών
- Μη διάσωση

Στην περίπτωση που γίνεται χρήση αυτής της κατηγορίας προστασίας θα πρέπει να αξιοποιούνται ως μια ακόμα προστατευτική ασπίδα για το πλοίο και όχι σαν αντικατάσταση των υπολοίπων μέτρων προστασίας. Στην περίπτωση που θα προτιμηθούν ένοπλοι άντρες επάνω σε ένα εμπορικό πλοίο, κατά την διάρκεια του ταξιδιού του μέσα από πειρατική ζώνη, θα πρέπει να ενημερώνεται και ο UKMTO και ο MSCHOA. Ο IMO (International Maritime Organisation) έχει εκδόσει ειδικές οδηγίες στις εγκυκλίους του για την ενημέρωση των ship operators, και της σημαίας του πλοίου αναφορικά με την χρήση των ένοπλων ομάδων στις ζώνες υψηλού κινδύνου. Αυτές οι οδηγίες βρίσκονται στο site της MSCHOA (<http://mschoa.org/>).

Υπολογίζεται ότι το 30%<sup>13</sup> περίπου του παγκόσμιου στόλου των πλοίων χρησιμοποιούν ένοπλους φρουρούς ή μη για να αποφύγουν τους πειρατές, σύμφωνα με στοιχεία του 2012. Οι συγκεκριμένοι φρουροί διαμένουν συνήθως στην Μομπάσα, στο Νταρ Ες Σαλάμ και άλλα λιμάνια της Αφρικής καθώς και σε γύρω νησιά όπως ο Άγιος Μαυρίκιος. Από αυτά τα λιμάνια επιβιβάζονται στο πλοίο για όσο αυτό πλέει στις επικίνδυνες ζώνες. Συνήθως επιβιβάζονται 3-4 ένοπλοι φρουροί μαζί με το εξοπλισμό τους, ανάλογα τι έχει συμφωνηθεί με την εταιρεία.

#### 4.4 ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΠΙΘΕΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

Εκτός από τα προαναφερθέντα μέτρα, που μπορούν να χαρακτηριστούν ως ήπια μέτρα που δεν προκαλούν τους πειρατές, υπάρχουν και επιπλέον μέτρα προστασίας από την πειρατεία τα οποία μπορούμε να τα χαρακτηρίσουμε και ως επιθετικά και προκλητικά μέτρα αν και όλα τα μετρά που λαμβάνονται είναι για την άμυνα του πλοίου. Αυτά τα μέτρα τα οποία μελετώνται, όσον αφορά την χρήση τους και την αποτελεσματικότητά τους, αλλά και βελτιώνονται συνεχώς μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως συμπληρωματικά μέτρα από τα ήδη υπάρχοντα. Τέτοια μέτρα

---

<sup>13</sup> Η χρήση των ένοπλων φρουρών φτάνει στις τάξεις του 30% του παγκόσμιου στόλου και αυτό γιατί υπάρχει μια μεγαλύτερη αποδοχή των οπλισμένων φρουρών και από τα σημαίες των κρατών και από τους πλοιοκτήτες και τους διαχειριστές με συνέπεια και το κόστος των οπλισμένων φρουρών να αυξηθεί. Από το site της Signal Marine Security, <http://www.signal2000.com/costs-of-piracy/> (τελευταία επίσκεψη 1/6/2013)

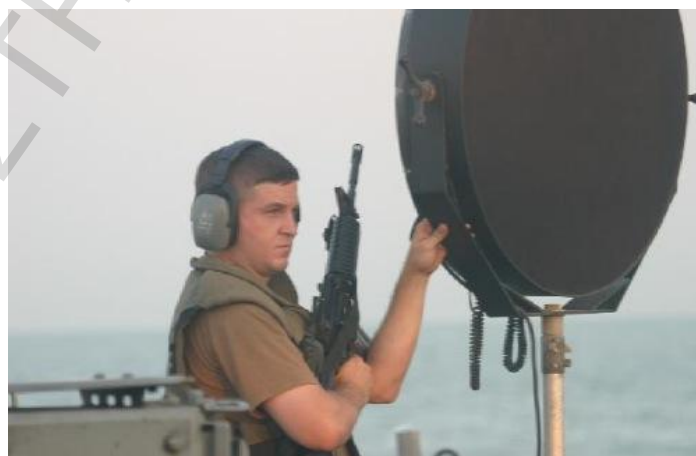
χρησιμοποιούνται ήδη σε πολεμική βάση και υπάρχουν σκέψης χρησιμοποίησής τους στην ναυτιλία. Τα μέτρα αυτά θα τύχουν αναφοράς παρακάτω:

### ***Εκρηκτικό για τον έλεγχο πλήθους (MCCM : Modular Crowd Control Munition)***

Το MCCM είναι ένα παρόμοιο εκρηκτικό με την νάρκη claymore, ένας εκρηκτικός μηχανισμός ο οποίος εκρίγνυται όταν εντοπίσει κοντά του το άτομο, μόνο που εκτοξεύει κατά την έκρηξή του πλαστικά σφαιρίδια. Σκοπός αυτού του εκρηκτικού είναι η εκτόξευση των 600 περίπου πλαστικών σφαιριδίων στους επιτιθέμενους πειρατές, εξαπολύοντας έτσι ένα μεγάλο μέγεθος ισχύος επάνω στο σώμα των επιτιθέμενων χωρίς βέβαια να απειλεί την ζωή τους. Είναι ένα μέτρο το οποίο μπορεί να προσφέρει την δυνατότητα στο πλήρωμα να εφαρμόσει μία πρώτη γραμμή άμυνας απέναντι στους επίδοξους πειρατές καθώς και να κερδίσει πολύτιμο χρόνο έτσι ώστε να προετοιμαστεί καλύτερα αμυντικά ή να «οχυρωθεί» στο Citadel.

### ***Ευρέως φάσματος ακουστική συσκευή (LRAD : Long Range Acoustic Device)***

Το LRAD είναι μία ευρέως φάσματος συσκευή προειδοποίησης αχεδιασμένη έτσι ώστε να επικοινωνεί αποτελεσματικά με τις αρχές. Αυτή η ακουστική συσκευή μπορεί να εκπέμψει μια λεκτική πρόκληση με οδηγίες σε ένα εύρος 500 μέτρων και έχει την ικανότητα να



**Εικόνα 17: Long Range Acoustic Device**

ακολουθεί έναν προειδοποιητικό τόνο ούτως ώστε να επηρεάζει την συμπεριφορά και να καθορίζει τους στόχους. Η ιδέα αυτή προέρχεται από την ανάπτυξη του LRAD για το αμερικάνικο ναυτικό. Το LRAD επινοήθηκε με σκοπό να υποστηρίζονται και να προστατεύονται επαρκέστερα οι ζώνες γύρω από τα αμερικάνικα πολεμικά πλοία. Οι προειδοποιητικοί ήχοι του LRAD προσελκύουν την προσοχή από απόσταση 500

μέτρων ενώ οι ηχητικές οδηγίες γίνονται αναμφισβήτητα αντιληπτές από το πλήρωμα. Η ικανότητα του LRAD να επικοινωνεί απευθείας με τις αρχές είναι πολύ αποτελεσματική στο να διευκολύνει την επίλυση οποιουδήποτε προβλήματος εμφανιστεί.

Υπάρχουν και μερικά εναλλακτικά όπλα μη θανατηφόρα, όπως το MCCM, τα οποία έχουν αναπτυχθεί και κατασκευαστεί (κυρίως για τον έλεγχο πλήθους) με σκοπό να εκτοξεύονται ή να ρίπτονται προς τους διαφαινόμενους πειρατές δημιουργώντας τους καταστάσεις σύγχυσης και φόβου. Αυτά τα νέας τεχνολογίας κατασκευής όπλα μπορούν με μεγάλο ποσοστό επιτυχίας να αποκρούσουν την όποια πειραική επίθεση με την μόνη διαφορά, από τα ήπια αμυντικά όπλα, ότι χρησιμοποιούνται σαν αντεπίθεση περισσότερο παρά σαν απόκρουση κατά την προσωπική μου γνώμη. Τέτοιου είδους οπικά συστήματα θεωρώ πως είναι καλό να αποφεύγονται για τον λόγο πως οι επιτιθέμενοι μπορεί να αντιδράσουν με άσχημο τρόπο και να υπάρξουν τελικώς θύματα. Τέτοια όπλα είναι:

### ***Βλήμα σφουγγαριού (Sponge Round)***

Πρόκειται για ένα είδος βλήματος το οποίο μπορεί να αποδώσει ένα ισχυρό και παραλυτικό χτύπημα στο σώμα του πειρατή στην προκειμένη περίπτωση χωρίς βέβαια να το διαπεράσει και να τον σκοτώσει. Το βλήμα αυτό ρίπτεται με βομβιδοβόλο όπλο απευθείας επάνω στον στόχο και δεν έχει διαπεραστική «μύτη» για την αποφυγή τραυματισμών και θανάτου. Είναι όμως αναγκαίο να τονιστεί πως η λανθασμένη χρήση του από κάποιον που δεν γνωρίζει τον χειρισμό του και από στόχευση μπορεί να προκαλέσει θανατηφόρο τραύμα.

### ***Individual Serviceman Non-Lethal System***

Το όπλο αυτό πρόκειται για έναν μη θανατηφόρο ημιαυτόματο εκτοξευτή βλημάτων που χρησιμοποιεί πεπεισμένο αέρα για την ρίψη μη θανατηφόρων βλημάτων. Ο εκτοξευτής είναι κατασκευασμένος από ανθεκτικό και ελαφρύ πολυμερές υλικό και μετακιλό περίβλημα για περεταίρω αντοχή. Μπορεί να ενσωματωθεί και διόπτρα με κόκκινο λέιζερ για καλύτερη στόχευση. Μπορεί να

κρατήσει 15 ειδικά βλήματα και να έχει μία μπουκάλα αερίου πίεσης 200 ατμόσφαιρων. Χρησιμοποιείται για την ακινητοποίηση και απόκρουση οποιασδήποτε απειλής.

### ***Λείζερ οπτικού αποπροσανατολισμού***

Έχουν κατασκευαστεί μη θανατηφόρες συσκευές εκπομπής λέιζερ, κυρίως για στρατιωτικούς σκοπούς, που μπορούν να εκπέμψουν σε μεγάλες αποστάσεις και να αποπροσανατολίσουν τους ανθρώπινους στόχους. Είναι συσκευές οι οποίες δεν προκαλούν μόνιμη τύφλωση παρά μόνο προσωρινή, για την επίτευξη του τελικού σκοπού που είναι η άμυνα και ο αποπροσανατολισμός των επιτεθέντων.

### ***Μη θανατηφόρος εκτοξευτής***

Πρόκειται για ένα είδος εκτοξευτή ο οποίος μπορεί να είναι μία βάση για την εκτόξευση πολλών ειδών βομβίδων προς τους επιτιθέμενους. Μπορεί να λειτουργήσει σαν εκτοξευτής βομβίδων καπνού και φωτοβολίδων για την δημιουργία περιβάλλοντος με μικρή ορατότητα και για εκπομπή σήματος κινδύνου αντίστοιχα, αλλά και σαν εκτοξευτής ήπιων εκρηκτικών βομβίδων που μπορούν να λειτουργήσουν ως αποθητικά και κατασταλτικά. Θεωρείται ως ένα «όπλο» το οποίο είναι σχετικά φθηνό και δεν χρειάζεται ειδική άδεια για να μπορεί να μεταφέρεται εν πλω.

### ***Όπλο φωτός***

Το όπλο αυτό έχει αναπτυχθεί από το εργαστήριο έρευνας της αμερικάνικης αεροπορίας και χρησιμοποιείται προς το παρόν για πολεμικούς σκοπούς. Είναι ένα σύστημα το οποίο έχει εγκατεστημένο επάνω του ένα σύστημα λέιζερ με δύο πηγές κυμμάτων φωτός. Είναι όπλο χειρός για την χρήση περιμετρικής άμυνας. Η χρήση του όπλου μπορεί να χρησιμοποιηθεί στοχευμένα σε κάποιον επιτιθέμενο με αποτέλεσμα να φωτίσει το σημείο και το άτομο να αποπροσανατολιστεί και να

θαμπωθεί χωρίς να μπορεί να καταλάβει την πηγή του φωτός. Είναι ένα σύστημα το οποίο θεωρείται ότι πρέπει να προστεθεί στον αμυντικό μηχανισμό των πλοίων για την αποτελεσματική απώθηση των πειρατών.

### ***Active Denial System***

Το ADS είναι ένα πρωτοποριακό μη θανατηφόρο σύστημα το οποίο χρησιμοποιεί ηλεκτρομαγνητική ενέργεια σε ένα συγκεκριμένο μήκος κύματος, το οποίο μπορεί να σταματήσει, να εμποδίσει και τελικά να κάνει να αποχωρήσει οποιονδήποτε κατευθύνεται προς το μέρος του με εχθρικό σκοπό. Εναλλακτικά ονομάζεται και ακτίνα θερμότητας, δεδομένου ότι λειτουργεί με την θέρμανση της επιφάνειας των στόχων, όπως είναι το δέρμα των ανθρώπινων στόχων. Το ADS αναπτύχθηκε το 2010, ξοδεύοντας περίπου 40 εκ. Δολάρια, από τον αμερικάνικο στρατό για τον πόλεμο στο Αφγανιστάν, αλλά είχε αποσυρθεί χωρίς να χρησιμοποιηθεί σε μάχη. Είναι ένα πολεμικό σύστημα το οποίο θεωρείται ότι μπορεί να σώσει πολλές ζωές καθώς λειτουργεί ως αποθητικό και αποτρεπτικό για μεμονομένα άτομα, χωρίς να προκαλεί τραυματισμούς, πριν ξεκινήσει η οποιαδήποτε μάχη που μπορεί να καταλήξει σε πολλούς θανάτους. Είναι ένα μέτρο το οποίο μπορεί να οφελήσει στην άμυνα κατά των πειρατών στην θάλασσα αλλά κοστολογείται πολύ ακριβά.

### ***Μη επανδρωμένα εναέρια μέσα***

Εκτός από τα μη θανατηφόρα οπλικά συστήματα που περιγράφησαν παραπάνω είναι ιδιαίτερα σημαντικό να υπάρχει η γνώση της πληροφορίας και της παρακολούθησης της περιοχής μέχρι τον ορίζοντα και ακόμη παραπέρα, εφ' όσον είναι δυνατό. Αυτό μπορεί να γίνει δυνατό με ένα νέο είδος μη επανδρωμένου αεροσκάφους που έχει αναπτυχθεί από διάφορες εταιρείες. Ένα τέτοιο αεροσκάφος είναι το Superfly το οποίο είναι μικρό, φορητό και μπορεί να απογειωθεί χειροκίνητα. Είναι ένα επίτευγμα το οποίο μπορεί να προσφέρει πολύ σπουδαία υπηρεσία με πολύ χαμηλό κόστος. Η ταχύτητά του μπορεί να φτάσει και τους 65 κόμβους και μπορεί να συγκεντρώνει με ευκολία και ακρίβεια σημαντικές πληροφορίες για το πλήρωμα έτσι ώστε να σχεδιάζεται ταυτόχρονα και η δράση του πλοίου



## 5. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

Είναι προφανές ότι τα καρτέλ της πειρατείας είναι πολύ καλά οργανωμένα τόσο σε επιχειρηματικό επίπεδο, όσο και σε επίπεδο διασυνδέσεων. Οι πειρατές έχουν επαφές με τις τοπικές λιμενικές, αστυνομικές, τελωνιακές και ναυτιλιακές αρχές, προκειμένου να εξασφαλίσουν τις απαραίτητες πληροφορίες για την κίνηση των σκαφών τους στα λιμάνια δράσης τους.

Η αντιμετώπιση της πειρατείας από την διεθνή κοινότητα αποτελεί υψηλή προτεραιότητα αφού εκτός από την προφανή απειλή εναντίον της ελευθερίας και της ασφάλειας των πληρωμάτων των εμπορικών πλοίων, είναι τεράστια τα συμφέροντα που διακυβέβονται από την απειλούμενη ελευθερία της κίνησης των αγαθών και των εμπορευμάτων δια των θαλάσσιων οδών. Αυτός είναι και ο λόγος που η θεσμική κοινότητα έχει θωρακίσει θεσμικά το δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας. Μην ξεχνάμε ότι η παρεμπόδιση της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας έχει αποτελέσει έναυσμα αρκετών θερμών συγκρούσεων στην ιστορία του ανθρώπινου γένους. Πράξεις λοιπόν σαν την πειρατεία επιφέρουν την διεθνή αντίδραση τόσο μονομερώς όσο και σε συλλογικό επίπεδο.

Από το έτος 1983, η Διεθνής κοινότητα, έχει ταχθεί επίσημα ενάντια στο φαινόμενο της πειρατείας. Αφορμή στάθηκε ένα έγγραφο, το οποίο κατέθεσε η Σουηδία στην Maritime Safety Committee (MSC), σύμφωνα με το οποίο η σουηδική αντιπροσωπία καλούσε την Διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα να υιοθετήσει ορισμένα μέτρα για την αντιμετώπιση της πειρατείας, η οποία είχε πάρει ανησυχητικές διαστάσεις. Ωστόσο το υψηλό κόστος που προκαλούταν παγκοσμίως λόγω του φαινομένου της πειρατείας, είχε ως αποτέλεσμα να κινητοποιηθούν και άλλοι Διεθνείς Οργανισμοί, οι οποίοι στα πλαίσια της δράσης τους επιχείρησαν να αντιμετωπίσουν το φαινόμενο της ένοπλης ληστείας στη θάλασσα μέσω της ενημέρωσης, της υιοθέτησης ενός κοινού κώδικα συνεννόησης και μιας κοινής δέσμης μέτρων σε συνάρτηση βέβαια μαζί με την πλήρη συνεργασία με τους αρμόδιους σχετικούς φορείς.

## 5.1 INTERNATIONAL MARITIME ORGANISATION (IMO)

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός με την καθοριστική του προτοβουλία το 1981, συνέβαλε στην δημιουργία του Διεθνούς Γραφείου Ναυτιλίας. Το Διεθνές Γραφείο Ναυτιλίας αποτελεί ένα ειδικευμένο τμήμα του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου (ICC) και ιδρύθηκε ως σημείο αναφοράς για την αντιμετώπιση όλων των τύπων ναυτιλιακού εγκλήματος και άλλων παράνομων πράξεων. Εκδίδει μια εβδομαδιαία αναφορά σχετικά με την πειρατεία και διατηρεί σε 24ωρη βάση επικοινωνία με το Κέντρο Αναφορών Πειρατείας<sup>14</sup>, για την αντιμετώπιση περιστατικών πειρατείας και την παροχή συμβουλών αντιμετώπισης της πειρατείας σε πραγματικό χρόνο (real time response)<sup>15</sup>. Η κινητοποίηση του IMO συνεχίστηκε και το 1983, όταν και τον Νοέμβριο του ίδιου έτους εξέδωσε δημοψήφισμα, σύμφωνα με το οποίο αναγνώριζε τις μεγάλες διαστάσεις που είχε λάβει το φαινόμενο της πειρατείας καθώς και τους κινδύνους που συνεπάγονταν όσον αφορούσε την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής, της περιουσίας και του περιβάλλοντος.

Παράλληλα, κάλεσε όλα τα κράτη μέλη του Οργανισμού, καθώς και άλλους Διεθνείς φορείς να αποστείλουν όλα τα στοιχεία, που σχετίζονταν με τα περιστατικά της πειρατείας, προκειμένου αυτά να συγκεντρωθούν, να μελετηθούν να εξαχθούν συμπεράσματα και τελικά να ληφθούν συγκεκριμένα μέτρα για την από κοινού, αποτελεσματική αντιμετώπιση του φαινομένου. Τον Απρίλιο του 1984, η Maritime Safety Committee (MSC) συμπεριέλαβε την πειρατεία για την ένοπλη ληστεία στην θάλασσα στα μόνιμα θέματα του προγράμματος εργασιών της. Αρχικά κύριο μέλημα της επιτροπής ήταν η συγκέντρωση και η ταξινόμηση των συλλεχθέντων στοιχείων περί των πειρατικών επιθέσεων παγκοσμίως και ακολούθως η έκδοση αναφορών, προκειμένου να είναι πάντα ενημερωμένη η Διεθνής Ναυτιλιακή κοινότητα. Έτσι, στην αρχή παρέχονταν εξαμηνιές αναφορές οι οποίες αργότερα έγιναν και μηνιαίες, τετραμηνιαίες και ετήσιες.

---

<sup>14</sup> Το κέντρο αναφορών πειρατείας, έχει έδρα στην Κουάλα Λουμπόρ της Μαλαισίας και ιδρύθηκε το 1992

<sup>15</sup> Μπέλου Φωτεινή, «Η Πειρατεία υπό το πρίσμα των Διεθνών οργανισμών», Διημερίδα ΑΔΙΣΠΟ με θέμα «Λαθρομετανάστευση και Πειρατεία ως απειλές της Διεθνούς και Περιφερειακής Ασφάλειας», Νοέμβριος 2009

Σε όλο αυτό το χρονικό διάστημα, η Συνέλευση του IMO συνεδρίαζε τακτικά, προκειμένου να υπάρχει επικοινωνία μεταξύ των κρατών μελών, να υπάρχει ανταλλαγή απόψεων και κατ' επέκταση ανάληψη δραστικών μέτρων ενάντια στην πειρατεία. Μάλιστα σε ορισμένες περιπτώσεις, η ίδια η υπηρεσία αποστέλνει δυνατές ή άμεσες παρατηρήσεις του φαινομένου και βάση αυτών να γίνεται λήψη των κατάλληλων μέτρων καταστολής αυτών, τα οποία συνήθως γνωστοποιούνται στα κράτη μέλη του IMO, μέσω σχετικών οδηγιών που εκδίδονται κάθε φορά. Παράλληλα υπό την αιγίδα του IMO οι μεγαλύτερες ενώσεις Πλοιοκτητών (International Maritime Bureau, International Chamber of Shipping, INTERTANKO, INTERCARGO, BIMCO) συνέταξαν Οδηγό Βέλτιστων Πρακτικών (Best Management Practices – BMP) που έχει ήδη αναθεωρηθεί και περιέχει συστάσεις και οδηγίες προς τα πλοία που κατευθύνονται στις επικίνδυνες περιοχές του Κόλπου του Άντεν και της Σομαλίας. Προτείνονται μέτρα ώστε να ακολουθούνται στα πλοία για την πρόληψη και την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση φαινομένων πειρατείας ενώ το νομικό του τμήμα επεξεργάζεται διάφορα νομικά θέματα που αφορούν την πειρατεία και παρέχει κατευθύνσεις στις κυβερνήσεις για την διεξαγωγή ερευνών σε περιπτώσεις πειρατικής επιθέσεως.

Γενικά, η επιτροπή παρατηρεί ότι στα κύρια προβλήματα που παρουσιάζονται, κατά την προσπάθεια αντιμετώπισης της πειρατείας, σχετίζονται με την οικονομική κατάσταση που επικρατεί στις περιοχές όξυνσης του φαινομένου, καθώς επίσης με την περιορισμένη δυνατότητα της επιβολής τόσο του εξωτερικού όσο και του διεθνούς ρυθμιστικού πλαισίου. Επιπρόσθετα η επιτροπή παρατήρησε ότι το έργο δυσχεραίνεται λόγω της έλλειψης επικοινωνίας και συνεργασίας με τους τοπικούς εμπλεκόμενους φορείς, οι οποίοι όχι μόνο δεν διώκουν τους πειρατές αλλά δεν καταγράφουν σωστά τα σχετικά περιστατικά. Επίσης στο πλαίσιο των αναληφθσών πρωτοβουλιών του IMO για την καταπολέμηση της πειρατείας, τον Ιανουάριο του 2009, αντιπρόσωποι από 17 χώρες της περιοχής συναντήθηκαν στο Τζιμπουτί και υιοθέτησαν 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.

### 5.1.1 ISPS CODE ( International Ship and Port Facility Security Code)

Μετά τα τρομοκρατικά γεγονότα που συνέβησαν στις 11 Σεπτεμβρίου του 2001, ο ΙΜΟ δεχτηκε να αναπτύξει ασφαλιστικά μέτρα που θα εφαρμόζονται στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις. Έτσι λοιπόν, από την 1<sup>η</sup> Ιουλίου 2004 άρχισαν να ισχύουν ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στην θάλασσα. Τα μέτρα αυτά είναι γνωστά ως κώδικας ISPS. Είναι ένας κώδικας ο οποίος έρχεται σαν τροποποίηση του SOLAS (Safety Of Life At Sea, 1974/1988) και εστιάζει στην ασφάλεια των μεταφορών, στα λιμάνια και στους κυβερνητικούς οργανισμούς<sup>16</sup>, αλλά έχουν κατά πολλούς, ορισμένες εφαρμογές που μπορούν να χρησιμοποιηθούν και στην καταπολέμηση της πειρατείας. Υπάρχουν όμως πολλές αντιρρήσεις για τον κώδικα αυτόν καθώς αρκετοί πιστεύουν πως θεσπίστηκε μόνο για την προστασία από την διεθνή τρομοκρατία και πως δεν συσχετίζεται με την πειρατεία.

Ο κώδικας ISPS είναι ένα διμερές έγγραφο που περιγράφει τις ελάχιστες απαιτήσεις για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμένων. Το πρώτο μέρος παρέχει υποχρεωτικές κινήσεις που πρέπει να γίνουν και το δεύτερο μέρος παρέχει καθοδήγηση για την εφαρμογή μέτρων. Οι διατάξεις του κώδικα ισχύουν για εμπορικά πλοία μεικτής χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 500 τόνων και ζητούνται από αυτά να φέρουν μαζί ένα Σχέδιο Ασφαλείας Πλοίων (SSP). Το σχέδιο αυτό πρέπει να είναι εγκεκριμένο από το κράτος, τη σημαία του οποίου φέρει το εμπορικό πλοίο. Το Σχέδιο Ασφαλείας περιέχει την υλοποίηση μέτρων για την διαχείριση περιστατικών και τρομοκρατικών ενεργειών και πειρατείας καθώς και την δυνατότητα εναλλαγής τους. Το Σχέδιο Ασφαλείας καθορίζει με ακρίβεια τις ελεγχόμενες και απαγορευμένες περιοχές, τα αντίστοιχα μέτρα προστασίας τους καθώς και τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις όλων των εμπλεκομένων.

Αν και ο κώδικας ISPS ήταν αποτέλεσμα της τρομοκρατικής επίθεσης κατά των Η.Π.Α στις 11 Σεπτεμβρίου 2001, η ναυτιλιακή βιομηχανία πιστεύει ότι κάποιες από τις διατάξεις του, ενδεχομένως να μπορούν να βοηθήσουν στην μάχη κατά της πειρατείας. Παρακάτω παρατίθενται μερικά από τα σημεία του κώδικα, τα οποία θα μπορούσαν να έχουν εφαρμογή στο πρόβλημα της πειρατείας και της ένοπλης

---

<sup>16</sup> Wikipedia : International Ship and Port Facility Security Code, [http://en.wikipedia.org/wiki/International\\_Ship\\_and\\_Port\\_Facility\\_Security\\_Code](http://en.wikipedia.org/wiki/International_Ship_and_Port_Facility_Security_Code) (τελευταία επίσκεψη 4/7/2013)

ληστείας. Ένα πλοίο μπορεί να είναι σε θέση να μειώσει τον κίνδυνο επίθεσης από πειρατές όταν προσεγγίζει επικίνδυνα ύδατα, αν επικεντρώσει την προσοχή του στις διατάξεις και στις κύριες ενέργειες του Σχεδίου Ασφαλείας που θα πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

- ✚ Καθορισμός των απαγορευμένων περιοχών.
- ✚ Μέτρα για την αποφυγή και επιβίβασης ατόμων στο πλοίο χωρίς άδεια.
- ✚ Διαδικασίες για την αντιμετώπιση απειλών ασφαλείας ή παραβίασης αυτής.
- ✚ Διαδικασίες για την εκκένωση του πλοίου σε περίπτωση απειλής ή παραβίασης της ασφάλειας.
- ✚ Καθήκοντα των μελών του πληρώματος στα οποία περιλαμβάνονται κανόνες ασφαλείας.
- ✚ Διαδικασίες για εκπαίδευση πληρώματος και γυμνασίων.
- ✚ Υποχρέωση για αναφορά περιστατικών που σχετίζονται με την ασφάλεια.
- ✚ Καθορισμός αρμοδιοτήτων και υποχρεώσεων Αξιωματικού Ασφαλείας της εταιρείας.
- ✚ Διαδικασίες χρήσης και ενεργοποίησης/ απενεργοποίησης καθώς και επαναφοράς του συστήματος του συναγερμού ασφαλείας.

Οι κυβερνήσεις των κρατών που είναι συμβεβλημένες με το SOLAS έχουν συστάσεις να εγκαταστήσουν 24ωρα κέντρα επικοινωνίας, από τα οποία τα πλοία μπορούν να ζητήσουν συμβουλές για την ασφάλειά τους. Επίσης, τα κέντρα επικοινωνίας θα μπορούν να δέχονται από πλοία που είναι νηολογημένα στην χώρα τους ή πλοία που πλέουν στα χωρικά τους ύδατα πληροφορίες που αφορούν κινδύνους που απειλούν την ασφάλεια τους. Ομοίως, τα κέντρα θα μπορούν να δίνουν συμβουλές στα πλοία που μπαίνουν ή έχουν σκοπό να μούν στα χωρικά τους ύδατα.

Είναι ευθύνη των κυβερνήσεων να θεμελιώσουν κριτήρια ασφαλείας για τα πλοία που χρησιμοποιούν την δική τους σημαία όπως και το να ενημερώνουν τα πλοία που πρόκειται να εισέλθουν στα χωρικά τους ύδατα ή στα λιμάνια, αναφορικά πάντα με τα επίπεδα ασφαλείας τους. Τα κράτη θα πρέπει να παρέχουν

συγκεκριμένες συμβουλές στα πλοία που φέρουν τη σημαία τους, σχετικά με τις ενέργειες που πρέπει να γίνουν σύμφωνα με τα τρία επίπεδα ναυτικής ασφάλειας (MARSEC)<sup>17</sup>, όπως ορίζονται από τον κώδικα ISPS, εάν υπάρχει κάποια αλλαγή στο επίπεδο ασφαλείας ή εάν υπάρχει κάποια απειλή. Εν' όψη ενός επικείμενου περιστατικού ασφαλείας το πλοίο θα πρέπει να αναζητήσει άμεση επικοινωνία με τους ιθύνοντες του κράτους, του οποίου τη σημαία φέρει, για την παροχή συμβουλών.

Σε περίπτωση που υπάρχει περιστατικό ασφαλείας και οι αρμόδιες αρχές του κράτους, στο οποίο το πλοίο είναι νηολογημένο ή στα χωρικά ύδατα του οποίου πλέει, δεν ανταποκριθούν στις εκκλήσεις του, ο καπετάνιος πρέπει να το σημειώσει λεπτομερώς στην έκθεσή του. Ο καπετάνιος έχει αυξημένη εξουσία και μπορεί να πάρει αποφάσεις και να εφαρμόσει μέτρα αναφορικά με την ασφάλεια και την προστασία του πλοίου όποτε εκείνος νομίζει πως είναι προς το συμφέρον του πλοίου.

Ο Κώδικας ISPS καθιστά επίσης σαφές, ότι η εταιρεία είναι υπεύθυνη για τη διεξαγωγή, την τεκμηρίωση, την αναθεώρηση και την αποδοχή της αξιολόγησης ασφαλείας του πλοίου. Το σχέδιο ασφαλείας πλοίου, η οποία συνοδεύεται από την αξιολόγηση ασφαλείας πλοίου, θα πρέπει να υποβάλλονται στην διοίκηση της σημαίας (ή ένα αναγνωρισμένο οργανισμό ασφαλείας) για έγκριση. Αν και η εταιρεία μπορεί να χρησιμοποιήσει μια άλλη οργάνωση για να βοηθήσει στην πραγματοποίηση της αξιολόγησης ασφαλείας του πλοίου ή τη σύνταξη του σχεδίου ασφαλείας πλοίου, είναι απαραίτητο, σύμφωνα με καθιερωμένες αρχές διαχείρισης, η εταιρεία να έχει την ευθύνη για την επάρκεια των εργασιών, κάθε τεχνικές ή επιχειρησιακές αποφάσεις που προκύπτουν από την αξιολόγηση και το περιεχόμενο της αποτελεσματικής εφαρμογής του σχεδίου<sup>18</sup>.

Ένας οργανισμός που έχει συνδράμει στην αξιολόγηση της ασφαλείας του πλοίου αλλά και στην εκπόνηση του σχεδίου ασφαλείας του, απαγορεύεται να αναλαμβάνει και την αναθεώρηση και έγκριση του σχεδίου καθώς και τους επακόλουθους ελέγχους επαλήθευσης.

---

<sup>17</sup> Maritime Security: Πρόκειται για ένα τριών επιπέδου σύστημα θαλάσσιας ασφάλειας, προσχεδιασμένου κλιμακούμενου τρόπου αντίδρασης για διαφορετικά είδη απειλών, σχεδιασμένο από την ακτοφυλακή των Η.Π.Α., για την εύκολη επικοινωνία με το λιμενικό σώμα και την ναυτιλιακή βιομηχανία. Wikipedia, <http://en.wikipedia.org/wiki/MARSEC> (τελευταία επίσκεψη 4/7/2013)

<sup>18</sup> Safety4sea Q: "Piracy and the ISPS Code", <http://www.safety4sea.com/analysis/59/94/piracy-and-the-isps-code>

## 5.2 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ (Ο.Η.Ε.)

Ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών έχει θεσπίσει το γενικό πλαίσιο δράσης για την αντιμετώπιση της πειρατείας. Σύμφωνα με το ψήφισμα 64/91 παράγραφος 72 της γενικής συνέλευσης του οργανισμού, οι χώρες οφείλουν να λάβουν μέτρα μέσω του νομοθετικού τους πλαισίου για να εκφοβίσουν και να τιμωρήσουν τους πειρατές ενώ παράλληλα σύμφωνα με την παρ. 74, να αναλάβουν, σε συνεργασία με το ΙΜΟ, ενεργό δράση για την πάταξη της πειρατείας. Επιπροσθέτως, η παρ. 75 αναφέρει πως οι αρμόδιοι διεθνείς οργανισμοί, οι οποίοι και συνθέτουν τους αντίστοιχους διεθνείς κανονισμούς για την αντιμετώπιση του ζητήματος, είναι ο ΙΜΟ και το United Nations Office on Drugs and Crime. Οι ποικίλες νομοθεσίες των κρατών που αφορούν το θέμα της πειρατείας συγκεντρώνονται σε μία βάση δεδομένων που ονομάζεται DOALOS Database Of National Legislation. Πέραν του γενικού πλαισίου όμως, υπάρχει ιδιαίτερη μέριμνα και για τις ευαίσθητες περιοχές όπως η Σομαλία και η περιοχή ανατολικά της Αφρικής και νότια της Ασίας.

### *5.2.1 ΨΗΦΙΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΟΥ Ο.Η.Ε.*

#### **Ψήφισμα 1816/2008**

Η Ευρωπαϊκή Ένωση ιδρύει την European Union Military Coordination Action (EUNAVCOM) με στόχο την επισφράγιση της ενεργούς συμμετοχής της Ευρώπης στις δράσεις του ΟΗΕ για την καταπολέμηση της πειρατείας στην Σομαλία.

#### **Ψήφισμα 1846/2008**

Σύμφωνα με το εν λόγω ψήφισμα, τα κράτη μέλη και οι τοπικές οργανώσεις θα συνεργάζονταν για διάστημα ενός έτους με τη Σομαλική Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση και θα είχαν το δικαίωμα της χρήσης των χωρικών υδάτων του κράτους και της χρήσης όλων των αναγκαίων μέτρων για την καταστολή της πειρατείας. Σε αυτά συμπεριλαμβάνονταν η χρήση ναυτικών και εναέριων στρατιωτικών δυνάμεων καθώς και το δικαίωμα κατάσχεσης πειρατικών σκαφών.

### **Ψήφισμα 1851/2008**

Η απόφαση 1851 στις 16/12/2008 παρέχει το δικαίωμα στις διεθνείς ναυτικές και άλλες δυνάμεις να προχωρήσουν και σε ενέργειες κατά των πειρατών στον Σομαλικό χερσαίο χώρο (αποκλειστικά στην Σομαλία και για περιορισμένο χρονικό διάστημα).

### **Ψήφισμα 1976/2011**

Με το συγκεκριμένο ψήφισμα τονίζεται η ανάγκη εξεύρεσης μιας λύσης μέσω του εντοπισμού της πηγής του φαινομένου η οποία, όπως αναφέρεται προηγουμένως, αφορά την οικονομική και πολιτική αστάθεια στη χώρα. Η οικονομική κατάσταση της Σομαλίας είναι κακή και ασταθής εξαιτίας της παράνομης αλιείας, ενώ παράλληλα σε πολιτικό επίπεδο η διεθνώς αναγνωρισμένη κυβέρνηση της χώρας είναι και αυτή μεταβατική. Το ψήφισμα παρακινεί τα μέλη να λάβουν ενεργό δράση για την πάταξη της πειρατείας, τονίζει την ανάγκη εξυγίανσης του δικαστικού και σοφρωνιστικού συστήματος στην περιοχή ώστε οι πειρατές να τιμωρούνται και να μην αφήνονται ελεύθεροι, ενώ ο στόχος πλέον δεν αποτελούν μόνο οι πειρατές αλλά και όσοι έχουν οφέλη από τη όλη πειρατική δραστηριότητα. Τέλος, γίνεται έκκληση στην INTERPOL και τον UNODC να συμβάλουν στην ενδυνάμωση της πολιτικής της Σομαλίας για την πάταξη της πειρατείας.

### **Ψήφισμα 1992 (2011)**

Σύμφωνα με αυτό το ψήφισμα, γίνεται επιβεβαίωση των ψηφισμάτων 733/1992, 1844/2008 και 1916/2010 αναφορικά με το εμπόριο της αποστολής όπλων και στρατιωτικού εξοπλισμού στην περιοχή της Σομαλίας.

---

Συνοπτικά, ενδεικτικό στοιχείο της αποφασιστικότητας των κρατών μελών του ΟΗΕ για την αντιμετώπιση του πειρατικού κινδύνου είναι ότι από το 2008 το Συμβούλιο Ασφαλείας προχώρησε στην υιοθέτηση ομόφωνων αποφάσεων πάνω στο



ζήτημα, 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. Μεταξύ άλλων, μέσα από αποφάσεις του, ο Ο.Η.Ε. κατήγγησε 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)<sup>20</sup>. Ορισμένες αποφάσεις του ΣΑ/ΟΗΕ (1846-1851) επικεντρώθηκαν στο θέμα της σύλληψης και καταδίωξης των πειρατών, καθώς και στην εφαρμογή του άρθρου 6 της Σύμβασης SUA (Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation), που συνδράμει στο Νομικό πλαίσιο της UNCLOS σε ότι αφορά αντιπειρατικές ενέργειες. Η απόφαση 1851 επίσης ενθαρρύνει κράτη που έχουν στείλει πλοία στην περιοχή να προχωρήσουν στην υπογραφή συμφωνιών με κράτη της περιοχής για θέματα νομικής φύσης για την καταπολέμηση της πειρατείας (ήδη οι ΕΕ, οι ΗΠΑ και η Μεγάλη Βρετανία υπέγραψαν συμφωνίες με την Κένυα σχετικά με την προσαγωγή σε δίκη των πειρατών).

Επίσης, το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ υιοθέτησε στις 30/11/09 νέα απόφαση, με την οποία ανανεώνεται για δώδεκα μήνες η ισχύς των αποφάσεων ΣΑ1846 και 1851 για την καταπολέμηση της πειρατείας στην Σομαλία. Η απόφαση που προωθήθηκε με πρωτοβουλία των ΗΠΑ και υιοθετήθηκε και από άλλα κράτη, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, περιλαμβάνει: α) αναφορές για την δημιουργία Ταμείου Ομάδας Επαφής, β) πρόσκληση προς τα Κράτη μέλη του ΟΗΕ να συνάψουν ειδικές συμφωνίες με χώρες που έχουν εκδηλώσει ετοιμότητα να κρατούν υπόπτους πειρατείας έτσι ώστε να είναι δυνατή η επιβίβαση αστυνομικών οργάνων (Ship-riders) από τις χώρες αυτές που θα διευκολύνουν τις διαδικασίες προσαγωγής των υπόπτων, γ) έκκληση προς τα συμβαλλόμενα κράτη της ΔΣ UNCLOS (United Nations Convention on the Law Of the Sea) και της συνθήκης SUA ( Suppression of Unlawful Acts) όπως εφαρμόσουν πλήρως τις σχετικές υποχρεώσεις τους σύμφωνα με τις συνθήκες αυτές.

---

<sup>19</sup> Μπέλλου Φωτεινή, “Η Πειρατεία υπό το πρίσμα των Διεθνών Οργανισμών”, Δημερίδα ΑΔΙΣΠΟ με θέμα «Λαθρομετανάστευση και Πειρατεία ως απειλές της Διεθνούς και Περιφερειακής Ασφάλειας», Νοέμβριος 2009

<sup>20</sup> Όλες οι αποφάσεις του ΣΑ/ΟΗΕ, σχετικά με την αντιμετώπιση του φαινομένου της πειρατείας στο Κέρασ της Αφρικής, είναι αναρτημένες στη σχετική ιστοσελίδα ΟΗΕ, [http://www.un.org/depts/los/piracy/piracy\\_documents.htm](http://www.un.org/depts/los/piracy/piracy_documents.htm),

#### 4.2.2 UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME (UNODC)

Στα πλαίσια του UNODC, έχει ξεκινήσει από το 2009 ένα πρόγραμμα ενάντια στην πειρατεία το οποίο ξεκινώντας αρχικά από την Κένυα, έχει επεκταθεί πλέον στις Σεϋχέλλες, τον Μαυρίκιο, την Τανζανία και τις Μαλδίβες. Στόχος του είναι να υποστηρίξει τις προσπάθειες των χωρών για την καταπολέμηση της πειρατείας, να βοηθήσει στον εντοπισμό των πειρατών, στην ορθή εκδίκασή τους και την έκτιση της ποινής τους κατά τρόπο που να συμβαδίζει με τους Διεθνείς κανονισμούς και την προστασία των ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Κατά γενική ομολογία μία από τις αιτίες της πειρατείας είναι η οικονομική και πολιτική αστάθεια και η εξαθλίωση στην Σομαλία. Κατά συνέπεια, για να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα, είναι αναγκαία η εστίαση στην πηγή. Κύριοι στόχοι του γραφείου είναι η ύπαρξη πιο αποτελεσματικών εκδικάσεων των υποθέσεων που αφορούν την πειρατεία σ' αυτές τις χώρες, η βελτίωση των συνθηκών φυλάκισης των πειρατών, σε αντιστοιχία με τον σεβασμό των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και η επίτευξη ενός μακροπρόθεσμου υγιούς σωφρονιστικού συστήματος στην Σομαλία μέσω του οποίου θα εδραιωθεί η σταθερότητα στη χώρα και οι συνθήκες διαβίωσης θα είναι βελτιωμένες για τους κατοίκους της.

Παράλληλα, στη Σομαλία μέσω του O.H.E. έχει γίνει η ίδρυση γραφείων, πρακτορείων, ταμείων και προγραμμάτων που προσφέρουν ανθρωπιστική βοήθεια μέσω του προγράμματος UNITED NATIONS POLITICAL OFFICE FOR SOMALIA (UNPOS).

#### 5.2.3 UNCLOS (UNITED NATIONS CONVENTION OF THE LAW OF THE SEA)

Το νομικό αυτό πλαίσιο που παρέχει ο UNCLOS, προβλέπει μεταξύ άλλων την υποχρέωση της διεθνούς κοινότητας να διασφαλίζει την ανεμπόδιστη και ασφαλή ναυσιπλοΐα στα διεθνή ύδατα. Επίσης, προβλέπει ότι όλα τα μέλη της σύμβασης πρέπει να συνεργάζονται για την καταπολέμηση της πειρατείας τόσο στις περιοχές υψηλού κινδύνου όσο και στις υπόλοιπες θαλάσσιες περιοχές.

Επιπλέον ο UNCLOS έχει ως σκοπό και την παροχή πληροφοριών και συμβουλών σχετικά με τις δράσεις ανάπτυξης, τόσο στη γενική συνέλευση όσο και με τις ετήσιες αναφορές του προς τα κράτη-μέλη. Οι αναφορές αυτές περιλαμβάνουν όλες τις εξελίξεις που αφορούν το θέμα της θαλάσσιας πειρατείας. Τέλος η γενική συνέλευση έχει επίσης διακηρύξει την αναγκαιότητα, οι χώρες που συμμετέχουν να κινήσουν τις κατάλληλες διαδικασίες και να συμπεριλάβουν στο νομοθετικό τους πλαίσιο, μέτρα για τον εκφοβισμό αλλά και την τιμωρία σε αυτούς οι οποίοι διώκονται με την κατηγορία της διάπραξης πειρατείας. Υποχρεώνει όλες τις χώρες, σε συνεργασία με τον IMO, να πολεμήσουν ενεργά την πειρατεία και τις ένοπλες επιθέσεις στην θάλασσα υιοθετώντας μέτρα και αφομοιώνοντας τα στην κρατική νομοθεσία.

#### 5.2.4 *SUA CONVENTION (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation 1988)*

Η Σύμβαση για την καταστολή των παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας (SUA Convention), εγκρίθηκε και από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) με το πρωτόκολλο του 2005. Η Σύμβαση SUA προορίζονταν για να ρυθμίσει τις παράνομες πράξεις που απειλούν την ασφάλεια των πλοίων, την ασφάλεια των επιβατών και των πληρωμάτων τους. Οι παράνομες πράξεις στο πλαίσιο της Σύμβασης SUA περιλαμβάνουν την κατάσχεση των πλοίων με τη χρήση βίας, οι πράξεις βίας κατά φυσικών προσώπων στα πλοία, και την τοποθέτηση συσκευών επί του πλοίου, τα οποία είναι πιθανό να καταστρέψει το πλοίο ή να του προκαλέσει ζημιά. Τα κράτη μέλη υποχρεούνται είτε να εκδίδουν είτε να διώκουν τους επικείμενους δράστες.

Η Σύμβαση SUA του 1988 γενικότερα όριζε σαν αδίκημα μόνο εάν κάποιο άτομο καταλάμβανε κάποιο πλοίο ή ασκούσε έλεγχο σε αυτό με την χρήση απειλών ή βίας ή οποιαδήποτε μορφή παρότρυνσης. Για να διερευνηθεί η σκοπιά της σύμβασης αυτής και να συμπεριληφθούν αδικήματα όπως της τρομοκρατίας στις θάλασσες υπογράφηκε το Πρωτόκολλο του 2005 από τον IMO, χωρίς ωστόσο να καθορίζει και να εστιάζει τις προσαρμογές του στην πειρατεία και στην θαλάσσια ληστεία.

Το Πρωτόκολλο του 2005 της Σύμβασης SUA προσθέτει επιπλέον, ότι ένα άτομο είναι ένοχο σύμφωνα με την Σύμβαση SUA εάν το πρόσωπο αυτό κάνει οποιαδήποτε πράξη η οποία επιδιώκει να εκφοβίσει έναν πληθυσμό ή να εξαναγκάσει μια κυβέρνηση ή ένα διεθνή οργανισμό να απέχει από κάποιες πράξεις ή να εξαναγκαστεί να κάνει κάποιες πράξεις, να χρησιμοποιεί ενάντια σε ένα πλοίο ή να εκφορτώνει από το πλοίο οποιαδήποτε εκρηκτική, ραδιενεργή ουσία καθώς και βιολογικά/χημικά/πυρηνικά όπλα κατά τέτοιο τρόπο που μπορεί να προκαλέσει ή ενδέχεται να προκαλέσει θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό ή ζημία.

Επίσης αναφέρει για τις απορρίψεις από ένα πλοίο όπως το πετρέλαιο, το υγροποιημένο φυσικό αέριο, ή άλλες επικίνδυνες ή επιβλαβές ουσίες, σε τέτοια ποσότητα ή η συγκέντρωση που προκαλεί ή ενδέχεται να προκαλέσει θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό ή ζημία θεωρείται ως αδίκημα. Επιπλέον ο δράστης θα πρέπει να χρησιμοποιεί ένα πλοίο με τρόπο που προκαλεί θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό ή ζημία. Ένα πρόσωπο που μεταφέρει επί του πλοίου οποιοδήποτε σχάσιμο υλικό, εκρηκτικά ή ραδιενεργά υλικά, γνωρίζοντας ότι πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για να προκαλέσει ή απειλεί να προκαλέσει θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό ή ζημία θα είναι ένοχος σύμφωνα με τις νέες διατάξεις. Ωστόσο, η μεταφορά των πυρηνικών υλικών δεν θεωρείται αδίκημα εφόσον τέτοιο αντικείμενο ή υλικό μεταφέρεται προς ή από το έδαφος ενός συμβαλλόμενου κράτους για την συνθήκη μη πυρηνικής διάδοσης.<sup>21</sup>

### 5.3 ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ (Ε.Ε.)

Η Ευρωπαϊκή Ένωση υποστηρίζει ότι η καταπολέμηση της πειρατείας κυρίως στα ανοικτά των ακτών της Ανατολικής Αφρικής δεν μπορεί να επιτευχθεί μόνον με στρατιωτικά μέσα. Με το ψήφισμα που υιοθέτησαν την Πέμπτη, 10 Μαΐου 2012, παροτρύνουν τα κράτη μέλη να ενισχύσουν την ευρωπαϊκή ναυτική δύναμη και να χρηματοδοτήσουν τις προσπάθειες για την αντιμετώπιση των βασικών αιτίων της πειρατείας. Ζητούν ακόμη τη δημιουργία ειδικευμένων δικαστηρίων για τη θαλάσσια πειρατεία. Επίσης θεωρούν με το ψήφισμα ότι χρειάζεται να υπάρξει μεγαλύτερος συντονισμός μεταξύ ΕΕ και NATO ώστε να αντιμετωπιστεί πιο

---

<sup>21</sup> Suppression of Unlawful Acts Convention Law, International Maritime Organisation , <http://www.imo.org/OurWork/Security/Instruments/Pages/SUA.aspx> (τελευταία επίσκεψη 4/7/2013)

αποτελεσματικά η αυξανόμενη απειλή που συνιστούν η θαλάσσια πειρατεία και οι ένοπλες ληστείες για τα διεθνή πλοία, ιδιαίτερα στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας και του Κέρατος της Αφρικής. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο είχε καλέσει επίσης την Ύπατη Εκπρόσωπο της ΕΕ και τα κράτη μέλη να εξετάσουν επείγοντως τρόπους για την απελευθέρωση των 191 ναυτικών που εκείνη την περίοδο κρατούνταν όμηροι και ταυτόχρονα να εξασφαλίσουν την ελευθέρωση των επτά πλοίων που κρατούνταν από πειρατές καθώς και να εξαιτάζουν παρόμοια θέματα με τον ίδιο τρόπο. Υπενθυμίζει, επίσης στις τοπικές αρχές ότι "καμία άλλη αρχή πλην εκείνων του κράτους σημαίας δεν μπορεί να διατάξει οποιαδήποτε σύλληψη ή κράτηση πλοίου".

Το κείμενο του ψηφίσματος του 2012 καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Συμβούλιο να εργασθούν για τη διαμόρφωση μιας ευρωπαϊκής προσέγγισης σε ό,τι αφορά την εναρμόνιση των κανόνων σχετικά με τη χρήση πιστοποιημένου ένοπλου προσωπικού επί των πλοίων, σημειώνοντας παράλληλα ότι "η χρήση ιδιωτικής ένοπλης φρουράς στα πλοία αποτελεί μέτρο που δεν μπορεί να υποκαταστήσει την αναγκαία συνολική λύση της πολύπλευρης απειλής της πειρατείας".

Σε ότι αφορά την καταπολέμηση των αιτίων της πειρατείας το Κοινοβούλιο τονίζει ότι χρειάζεται να υπάρξει "μια συνεκτική προσέγγιση για την κατάσταση στη Σομαλία, που θα συνδέει την ασφάλεια με την ανάπτυξη, το κράτος δικαίου και το σεβασμό των ανθρωπίνων δικαιωμάτων". Αυτό περιλαμβάνει τη βελτίωση των διαδικασιών δίωξης και τη δημιουργία ειδικευμένων δικαστηρίων στην περιοχή για τη θαλάσσια πειρατεία. Για τον εντοπισμό και την εξάρθρωση των δικτύων του οργανωμένου εγκλήματος, τα ευρωπαϊκά κράτη μέλη πρέπει να διερευνήσουν τις ροές χρήματος και να κατάσχουν τα χρήματα που κατεβλήθησαν ως λύτρα στους πειρατές, δεδομένου ότι υπάρχουν ενδείξεις πως τα χρήματα αυτά ενδέχεται να έχουν διοχετευτεί σε τραπεζικούς λογαριασμούς παγκοσμίως, περιλαμβανομένων τραπεζών στην Ευρώπη. Το ψήφισμα του ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου βρίσκεται στο παράρτημα.

Επιπλέον, η Ευρωπαϊκή Ένωση ακολουθώντας τις αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας της, ανέπτυξε για πρώτη φορά στην ιστορία της μια πολυεθνικού χαρακτήρα ναυτική επιχείρηση την επιχείρηση "ATALANTA" (της EUNAVFOR), στο πλαίσιο της Κοινής Πολιτικής Ασφάλειας και Άμυνας (ΚΠΑΑ). Η «EU NAVFOR Somalia - Operation ATALANTA», όπως ονομάστηκε η επιχείρηση, βασίστηκε στα Ψηφίσματα 1814, 1816, 1838 και 1846 του 2008 του Συμβουλίου

Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών. Η ευρωπαϊκή επιχείρηση τέθηκε σε εφαρμογή στις 8 Δεκεμβρίου του 2008 ενώ τονίζεται ότι ο πρώτος Τακτικός διοικητής ήταν Έλληνας, ο Αρχιπλοίαρχος Α. Παπαϊωάννου ΠΝ, επί της Φρεγάτας Φ/Γ ΨΑΡΑ, από τον Δεκέμβριο του 2008 έως και τον Απρίλιο του 2009. Αξίζει να σημειωθεί πως το 2009 ήταν και η τελευταία χρονιά που συμμετείχε και η Ελλάδα στην επιχείρηση αυτή.

### 5.3.1 ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΑΤΑΛΑΝΤΑ

Η Επιχείρηση «ΑΤΑΛΑΝΤΑ» είναι μέρος της παγκόσμιας πρωτοβουλίας, η οποία διεξάγεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση στο Κέρασ της Αφρικής, για την αντιμετώπιση της κρίσης στη Σομαλία, η οποία έχει, εκτός των διαστάσεων ασφαλείας και πολιτικές και ανθρωπιστικές. Η Ελλάδα, προς την αντιμετώπιση της σημαντικής αύξησης πράξεων πειρατείας ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, με απόφαση του Κυβερνητικού Συμβουλίου Εξωτερικών και Άμυνας (ΚΥΣΕΑ της 12-11-2008), ενέκρινε τη συμμετοχή του Πολεμικού της Ναυτικού, καθώς και την ανάληψη της Τακτικής Διοίκησης της Επιχείρησης από ανώτατο αξιωματικό<sup>22</sup>.

Επιπλέον των αποφάσεων του ΟΗΕ, η Πολιτική Επιτροπή και Επιτροπή Ασφαλείας (Political and Security Committee) της ΕΕ, εξέφρασε τη βούλησή της να εκτελεσθεί η επιχείρηση με σκοπό να συμβάλλει:

- Στην προστασία των πλοίων του Παγκόσμιου Προγράμματος Επισίτισης (World Food Program), τα οποία διανέμουν επισιτιστική βοήθεια στη Σομαλία.
- Στην προστασία των εμπορικών σκαφών, τα οποία πλέουν στον Κόλπο του Αδέν και ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, καθώς και στην αποτροπή, παρεμπόδιση και πάταξη πειρατικών ενεργειών και ενεργειών ένοπλης

---

<sup>22</sup>Από την ιστοσελίδα του Γενικού Επιτελείου Στρατού ,

<http://www.geetha.mil.gr/media/adispo/diatrives/9ES/pollatos.pdf> (τελευταία επίσκεψη 29/6/2013)

ληστείας και γενικότερα στην προσπάθεια να διατηρηθούν οι θαλάσσιες γραμμές επικοινωνιών ανοικτές στη ναυσιπλοΐα.

Ο πολιτικός έλεγχος και η στρατηγική καθοδήγηση της Ευρωπαϊκής στρατιωτικής επιχείρησης, υπό την αρμοδιότητα του Συμβουλίου της Ε.Ε., ασκείται από την Πολιτική Επιτροπή και Επιτροπή Ασφαλείας, ενώ η Ευρωπαϊκή Στρατιωτική Επιτροπή (European Union Military Committee), επιτηρεί την εκτέλεση της επιχείρησης, η οποία διεξάγεται υπό τον Επιχειρησιακό Διοικητή.

Ως Επιχειρησιακό Στρατηγείο της επιχείρησης, επιλέχθηκε το «EU OHQ Northwood» που βρίσκεται στο Λονδίνο, με Επιχειρησιακό Διοικητή Υποναύαρχο. Ωστόσο, δεδομένων των πρωτόγνωρων καταστάσεων και λεπτών ιδιαιτεροτήτων της επιχείρησης, επεβλήθη η άμεση διοίκηση της επιχείρησης από εν πλω Τακτικό Διοικητή (Force Commander), ο οποίος να επιβαίνει με ευέλικτο και διακρατικής σύνθεσης επιτελείο σε κατάλληλο πολεμικό πλοίο.

Η Ελλάδα, ανέλαβε να στελεχώσει τη θέση του πρώτου Τακτικού Διοικητή, για το πρώτο τετράμηνο από την έναρξη της επιχείρησης, όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως. Η Ελλάδα, επιπλέον στελεχώνει θέσεις τόσο στο Επιχειρησιακό Στρατηγείο (Northwood), όσο και στη βάση υποστήριξης της επιχείρησης (Djibouti).

Η Επιχείρηση «ΑΤΑΛΑΝΤΑ» είναι η πρώτη αυτόνομη στρατιωτική επιχείρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υπό το πρίσμα της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Ασφάλειας και Άμυνας. Στον τομέα ευθύνης της περιλαμβάνεται η Ερυθρά Θάλασσα, ο Κόλπος του Αδεν και μέρος του Ινδικού Ωκεανού. Η έκταση της παραπάνω θαλάσσιας περιοχής είναι ανάλογη με αυτή της Μεσογείου. Η δύναμη της EU NAVFOR είναι επίσης σε μόνιμη επικοινωνία με άλλες ναυτικές δυνάμεις που επιχειρούν σε αυτή τη περιοχή (τον υπό τις ΗΠΑ συνασπισμό CTF-151, τη Νατοϊκή Ναυτική Ομάδα (SNMG2) καθώς και Ρωσικές, Ινδικές, Ιαπωνικές, Μαλαισιανές Κινεζικές και ναυτικές μονάδες της Σαουδικής Αραβίας). Κάθε εμπορικό πλοίο, το οποίο επιθυμεί να διέλθει μέσω του Κόλπου του Αδεν ή ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, προτρέπεται να εγγραφεί εκ των προτέρων σε ιστοσελίδα του Κέντρου Ναυτικής Ασφάλειας (Αφρικανικό Κέρασ, [www.mschoa.eu](http://www.mschoa.eu)), η οποία δημιουργήθηκε κατά την έναρξη της επιχείρησης για να συντονίζει τη θαλάσσια κυκλοφορία. Η πρωτοβουλία αυτή, στην οποία, ανταποκρίθηκε θετικά η Κοινότητα των

Πλοιοκτητών του Εμπορικού Ναυτικού, καθιστά δυνατό στα πλοία υπό την επιτήρηση και υπό τις υποδείξεις της EU NAVFOR, να λαμβάνουν το μέγιστο δυνατό επίπεδο ασφάλειας και να δέχονται, όπου απαιτείται, την ανάλογη στρατιωτική προστασία, προς αποτροπή επιθέσεως ή ομηρίας.

Η Ελλάδα, από τη σχεδίαση και την έναρξη της Επιχείρησης ΑΤΑΛΑΝΤΑ στις 8 Δεκεμβρίου 2008, συμμετείχε με τη Φ/Γ ΨΑΡΑ, πλοίο έδρας του επιτελείου της πρώτης Τακτικής Διοίκησης, στη συνέχεια, από τον Απρίλιο 2009, με τη Φ/Γ ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ ΦΩΚΑΣ και από τον Αύγουστο του 2009 με τη Φ/Γ ΑΔΡΙΑΣ. Με τις παραπάνω ναυτικές Μονάδες συμμετείχε κάθε φορά και το αντίστοιχο οργανικό τους ελικόπτερο.

Ο απολογισμός της επιχείρησης κατά το πρώτο τετράμηνο κρίνεται ιδιαίτερα επιτυχής, με αποτέλεσμα να έχει επιτευχθεί η σαφής και δραστική μείωση των κρουσμάτων της πειρατείας. Η υπό ελληνική διοίκηση, Ευρωπαϊκή Ναυτική Δύναμη που απαρτιζόταν από τρεις χιλιάδες άνδρες και γυναίκες, δέκα τέσσερα πολεμικά σκάφη και δυο αεροσκάφη, κατάφερε να μειώσει κατά 95% τα κρούσματα πειρατείας, σε σχέση με τα κατα-μετρημένα προγενέστερα της επιχείρησης. Τα πλοία του Παγκόσμιου Επισιτιστικού Προγράμματος διέπλευσαν με ασφάλεια τις επικίνδυνες θάλασσες του Κέρατος της Αφρικής και παρέδωσαν 130.000 τόνους τροφίμων στον πληθυσμό της Σομαλίας.

<sup>23</sup>Με ψήφισμα του 2012 του Συμβουλίου της ΕΕ, αποφασίστηκε να παραταθεί έως το 2014 η εντολή της ευρωπαϊκής επιχείρησης ΑΤΑΛΑΝΤΑ, αλλά και να διευρύνει, όταν κρίνεται απαραίτητο, το πεδίο δράσης της στις ακτές της Σομαλίας. Υπογραμμίστηκε ταυτόχρονα η ανάγκη μεγαλύτερου συντονισμού και συνεργασίας των ενδιαφερόμενων φορέων για να αποφευχθούν οι αλληλοεπικαλύψεις και να αυξηθεί η αποτελεσματικότητα των δράσεών τους.

---

<sup>23</sup>Άρθρο Ναυτικά Χρονικά, Μαΐος 2012  
[http://www.naftikachronika.gr/index.asp?pid=1&ArticleID=5609&lang=gr&cat=17\(τελευταία επίσκεψη 29/6/2013\)](http://www.naftikachronika.gr/index.asp?pid=1&ArticleID=5609&lang=gr&cat=17(τελευταία επίσκεψη 29/6/2013))



## 5.4 NATO (NORTH ATLANTIC TREATY ORGANISATION)

Σημαντική θεωρείται και η συμβολή του NATO των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής κατά της πειρατείας. Το NATO είναι μια στρατιωτική αμυντική συμμαχία με σκοπό την προώθηση της συνεργασίας των χωρών μελών σε διαφορετικούς τομείς. Η συμμαχία υπογράφηκε το 1949 από 12 χώρες της Ευρώπης και της Βόρειας Αμερικής. Η Ελλάδα έγινε μέλος της το 1952. Σήμερα αυτή η συμμαχία απαρτίζεται από 28 χώρες μέλη. Από το 2008 το NATO συμμετέχει ενεργά στην αντιμετώπιση της πειρατείας. Αρχικά προσέφερε συνοδεία στα πλοία του UN World Food Programme (WFP), που εκτελούσαν δρομολόγια δια μέσου των επικίνδυνων θαλάσσιων οδών στις ακτές της Σομαλίας. Αργότερα με την επιχείρηση Allied Protector βοήθησε στο να υπερασπισει το διεθνές εμπόριο καθώς και να αποτρέψει και διαταράξει τις δραστηριότητες των πειρατών στον Κόλπο του Άντεν και στο Κέρασ της Αφρικής. Επίσης με την επιχείρηση Allied Provider ήταν υπεύθυνη για την συνοδεία των πλοίων του Παγκόσμιου Επισιτιστικού προγράμματος (WFP) και γενικότερα για περιπολίες στα ύδατα γύρω από τη Σομαλία. Σε εξέλιξη βρίσκεται η επιχείρηση Operation Ocean Shield η οποία εστιάζει στην αντιμετώπιση της πειρατείας στην θάλασσα.

### *4.4.1 OPERATION OCEAN SHIELD (ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΩΚΕΑΝΙΑ ΑΣΠΙΔΑ)*

Η πειρατεία και οι ένοπλες ληστείες διαταράσσουν τις παράδοσεις της ανθρωπιστικής βοήθειας προς την Σομαλία, καθώς και τις περιοχές ανοιχτά του Κέρατος της Αφρικής και του Κόλπου του Άντεν που είναι ζωτικής σημασίας θαλάσσιες γραμμές επικοινωνίας. Η επιχείρηση OCEAN SHIELD είναι η συμβολή του NATO στις διεθνείς προσπάθειες για την καταπολέμηση της πειρατείας στα ανοικτά του Κέρατος της Αφρικής. Ξεκίνησε στις 17 Αυγούστου του 2009<sup>24</sup>, μετά την απόφαση του Βορειοατλαντικού Συμβουλίου (NAC), το οποίο ενέκρινε την αποστολή. Η επιχείρηση Ocean Shield στηρίζεται στην εμπειρία που αποκτήθηκε κατά την εφαρμογή του Allied Protector, η προηγούμενη αντι-πειρατική αποστολή του NATO, και αναπτύσσει ένα διακριτικό ρόλο του NATO. Σε σύγκριση, λοιπόν,

---

<sup>24</sup> [http://www.manw.nato.int/page\\_operation\\_ocean\\_shield.aspx](http://www.manw.nato.int/page_operation_ocean_shield.aspx) (τελευταία επίσκεψη 29/6/2013)

με τις δύο προηγούμενες αποστολές, η Επιχείρηση Ωκεάνια Ασπίδα βασίζεται στην ευρύτερη δύναμη της Συμμαχίας με την υιοθέτηση μιας πιο ολοκληρωμένης προσέγγισης για την προσπάθεια αντιμετώπισης της πειρατείας. Το NATO παρέχει δυνάμεις με ελικόπτερα για τις αποστολές επιτήρησης, την ανίχνευση και τον εντοπισμό πλοίων στην περιοχή, οι οποίες βοηθούν στην πρόληψη και αντιμετώπιση της πειρατείας και εξάλειψη της ένοπλης ληστείας. Επίσης το NATO έχει ως στόχο να βοηθήσει τις χώρες της περιοχής, κατόπιν αιτήματός τους, να αναπτύξουν τις δικές τους ικανότητες για την καταπολέμηση της πειρατικής δραστηριότητας. Αυτό το στοιχείο έχει σχεδιαστεί για να συμπληρώνει τις προσπάθειες των υφιστάμενων διεθνών οργανισμών και των δυνάμεων που δραστηριοποιούνται στην περιοχή και συμβάλει σε μια βιώσιμη λύση για την ασφάλεια στη θάλασσα στα ανοικτά του Κέρατος της Αφρικής.

#### 5.5 AFRICAN UNION MISSION FOR SOMALIA (AMISOM)

Η αποστολή της Αφρικανικής Ένωσης στη Σομαλία (AMISOM), δημιουργήθηκε από την Αφρικανική Ένωση Συμβουλίου Ειρήνης και Ασφάλειας στις 19 Ιανουαρίου 2007<sup>25</sup> και λειτουργεί μέχρι και σήμερα. Πρόκειται για μία αποστολή που πραγματοποιείται από την Αφρικανική Ένωση και έχει ως στόχο την καταπολέμηση του φαινομένου της πειρατείας που πραγματοποιείται κυρίως στις ακτές της. Η αποστολή αυτή στοχεύει στην σταθεροποίηση του κυβερνητικού καθεστώτος της Σομαλίας, στη διευκόλυνση των ανθρωπιστικών δράσεων και στην εκπαίδευση των Σομαλικών στρατιωτικών δυνάμεων για την καλύτερη αντιμετώπιση σε πειρατικές επιθέσεις.

#### 4.6 INTERNATIONAL MARITIME BUREAU (IMB) / Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο

Το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο λειτουργεί μέσα στα πλαίσια του Διεθνές Εμπορικού Επιμελητηρίου (ICC- International Chamber of Commerce). Το ICC εδρεύει στο Παρίσι και μέλη του αποτελούν εταιρείες όλων των εμπορικών κλάδων

<sup>25</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/African\\_Union\\_Mission\\_to\\_Somalia](http://en.wikipedia.org/wiki/African_Union_Mission_to_Somalia)

από 130 χώρες. Ο οργανισμός διαθέτει ένα τμήμα για την καταπολέμηση των εμπορικών εγκλημάτων στα οποία συγκαταλέγεται και η πειρατεία, το ICC Commercial Crime Services.

Το **Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο**, το οποίο ιδρύθηκε το 1981 ύστερα από πρωτοβουλία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού του ΟΗΕ και ειδικεύεται σε θέματα ναυσιπλοΐας. Το Γραφείο συνεργάζεται με την INTERPOL και το Διεθνή οργανισμό Τελωνίων. Το IMB έχει ένα τμήμα που εστιάζει στο φαινόμενο της πειρατείας, το IMB Piracy Reporting Center (PRC). Σύμφωνα με αυτό, πειρατεία είναι η πράξη της επιβίβασης σε ένα πλοίο με την πρόθεση για διάπραξη ληστείας ή οποιουδήποτε άλλου εγκλήματος και με την ταυτόχρονη πρόθεση ή ικανότητα άσκησης βίας για τη ληστεία. Στα πλαίσια του PRC εκδίδεται μια αναφορά σε εβδομαδιαία βάση σχετικά με την πειρατεία και υπάρχει ένα κέντρο αναφορών στην Κουάλα Λουμπόρ της Μαλαισίας όπου γίνονται αναφορές σε 24ωρη βάση. Το τμήμα επιδιώκει να είναι άμεσα ο φορέας στον οποίο θα ανατρέξει ο εκάστοτε καπετάνιος που θέλει να δηλώσει επίθεση ή απόπειρα επίθεσης, ή ύποπτες κινήσεις που παραπέμπουν σε κάτι αντίστοιχο και να αυξηθεί η γνώση για το θέμα στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Επίσης, επιδιώκει συνεργασία με τις κυβερνήσεις ώστε να αντιμετωπιστεί η πειρατεία στα ευαίσθητα κράτη, να υπάρχει άμεση ενημέρωση σε όποιον το επιθυμεί για την κατάσταση στον Κόλπο του Άντεν και να παρέχει στατιστικά στοιχεία αναφορικά με την πειρατεία. Το PRC χρηματοδοτείται από το Assurance foreign skuld, Britannia steam ship insurance association limited, Den Norske Krigsforsikring for skib, European Commission, Japan P71 Club, Standard Steam Ship Mutual P&I Association, Steam Ship Insurance Management Services Limited, The North of England P&I, Tsakos Shipping.

## 5.7 ΣΥΝΔΙΑΣΜΕΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ (COMBINED MARITIME FORCES)

Οι συνδιασμένες ναυτικές δυνάμεις έχουν ιδρυθεί, σαν επιπλέον δραστηριότητα, από το United States Naval Forces Central Command (NAVCENT). Ιδρύθηκαν τον Φεβρουάριο του 2002 για την παροχή συντονισμένων ενεργειών του Συνασπισμού στην περιοχή των επιχειρήσεων. Πρόκειται για μια διεθνή ναυτική συνεργασία που παρέχει ασφάλεια για την πολιτική της θαλάσσιας κυκλοφορίας με τη διεξαγωγή αντι πειρατικών και αντιτρομοκρατικών αποστολών στα επιβεβαρυμένα ύδατα από την πειρατεία της Μέσης Ανατολής, της Αφρικής και της Νότιας Ασίας, συμπεριλαμβανομένης της Ερυθράς Θάλασσας, το Περσικό Κόλπο, του Κόλπου του Άντεν, την Αραβική Θάλασσα και τον ευρύτερο Ινδικό Ωκεανό.



Εικόνα 18: Combined Maritime Forces

Οι στρατιωτικές δυνάμεις και τα πλοία της συνδιασμένης ναυτικής δύναμης προέρχονται από 26 έθνη, (Αυστραλία, Μπαχρέιν, Βέλγιο, Καναδάς, Δανία, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ιταλία, Ιαπωνία, Ιορδανία, Δημοκρατία της Κορέας, Κουβέιτ, οι Κάτω Χώρες, Νέα Ζηλανδία, Μαλαισία, Πακιστάν, Πορτογαλία, Σαουδική Αραβία, Σιγκαπούρη, Ισπανία, Ταϊλάνδη, Τουρκία, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, Ηνωμένο Βασίλειο, ΗΠΑ), και οργανώνονται σε τρεις κύριες ομάδες εργασίας:

- Combined Task Force 150 (CTF – 150) για την Θαλάσσια Ασφάλεια και την Αντιτρομοκρατική υπηρεσία.
- Combined Task Force 151 (CTF – 151) για την αντιμετώπιση της Πειρατείας.

- Combined Task Force 152 (CTF – 152) για την συνεργασία στην Ασφάλεια του Περσικού Κόλπου.<sup>26</sup>

#### 5.7.1 COMBINED TASK FORCE 150 (CTF – 150)

Η combined task force-150 είναι μια πολυεθνική ναυτική συμμαχική ομάδα εργασίας που εργάζονται στο πλαίσιο του συνασπισμού των 25 κρατών των Συνιδιασμένων Ναυτικών Δυνάμεων (Combined Task Force) και έχει την βάση του στο Μπαχρέιν για την διεξαγωγή παρακολούθησης, επιθεώρησης, επιβίβασης, καθώς και να σταματάει όποιο ύποπτο σκάφος παρακολουθεί για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας στο Κέρασ της Αφρικής περιοχής. Οι δραστηριότητες αυτές αναφέρονται ως Maritime Security Operations (MSO).

Η CTF-150 έχει εμπλακεί στην καταπολέμηση της πειρατείας στη Σομαλία παράλληλα με άλλες ανεξάρτητες αντι-πράξεις πειρατείας από χώρες όπως η Κίνα, το Ιράν, την Ινδία και τη Ρωσία. Η ομάδα αυτή διεξάγοντας κανονικά τις ενέργειές της, στις περιοχές που εποπτεύει, έχει κατά καιρούς συλλάβει ύποπτα σκάφη πειρατών εν πλω στα πλαίσια μιας συνεχιζόμενης προσπάθειας για να βοηθήσει τη διατήρηση του νόμου και της τάξης στην περιοχή. Είναι δηλαδή μια ομάδα που δεν ασχολείται καθεαυτού με την καταπολέμηση της πειρατείας αλλά συμβάλει και αυτή στην καταπίεση του φαινομένου με τις περιπολίες και ενέργειές της.

#### 5.7.2 COMBINED TASK FORCE 151 (CTF – 151)

Η Combined Task Force 151 ή CTF-151 είναι μια διεθνής ναυτική πολεμική δύναμη, που έχει συσταθεί για την αντιμετώπιση των πειρατικών επιθέσεων στις θαλάσσιες οδούς στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας. Η ομάδα αυτή είναι μέρος του συνασπισμού Combined Maritime Forces των 25 κρατών που προαναφέρθηκαν, η οποία έχει και αυτή την βάση της στο Μπαχρέιν. Το CTF 151 έχει την εποπτεία του στον Κόλπο του Άντεν και στα ανοικτά της ανατολικής ακτής της

---

<sup>26</sup> Wikipedia, Combined Maritime Forces:  
[https://en.wikipedia.org/wiki/Combined\\_Maritime\\_Forces#Combined\\_Maritime\\_Forces](https://en.wikipedia.org/wiki/Combined_Maritime_Forces#Combined_Maritime_Forces)  
(τελευταία επίσκεψη 29/6/2013)

Σομαλίας και καλύπτει συνολικά μια έκταση περίπου στα 1,1 εκατομμύρια τετραγωνικά μίλια.

Είναι μια πολυεθνική δύναμη που ιδρύθηκε τον Ιανουάριο του 2009 για τη διεξαγωγή αντιπειρατικών μέτρων, στα πλαίσια της αποστολής που της έχει ανατεθεί από τον συνασπισμό των δυνάμεων, στις περιοχές ευθύνης της για την ενεργό αποτροπή, την αποδιοργάνωση και την καταστολή της πειρατείας με σκοπό την προστασία της παγκόσμιας θαλάσσιας ασφάλειας και την προσπάθεια της ασφαλούς και ελεύθερης πλοήγησης για το όφελος όλων των εθνών.

Η ομάδα δύναμης CTF-151 είχε δράσεις προηγουμένως υπό τις εντολές του Αμερικανικού Ναυτικού, της Δημοκρατίας της Κορέας το Ναυτικό, της Δημοκρατίας της Σιγκαπούρης το Ναυτικό, το Τουρκικό Ναυτικό και το Βασιλικό Ναυτικό της Νέας Ζηλανδίας. Οι αξιωματικοί που διοικούν συντίθενται από έναν αριθμό προσωπικού από τα συμβαλλόμενα κράτη και εποπτεύουν τις δράσεις τους καθημερινά από ένα πλοίο που ανήκει στον συνασπισμό του CTF 151.

### 5.7.3 COMBINED TASK FORCE 152 (CTF – 152)

Η Combined Task Force 152 είναι μία από τις τρεις ομάδες που βρίσκονται εν δράση υπό την εποπτεία των Combined Maritime Forces (CMF). Η CTF-152 έχει ως χώρο δράσης της τον Αραβικό Κόλπο από όπου και συντονίζει το Theatre Security Cooperation (TSC) για τις δραστηριότητές της με τους περιφερειακούς εταίρους της. Διεξάγει στον χώρο αυτό της υπηρεσίες της που αφορούν ενέργειες για την προστασία της ναυτιλίας και είναι πάντα έτοιμη να ανταποκριθεί σε οποιαδήποτε κρίση μπορεί να εμφανιστεί.

CTF-152 είναι μια πολυεθνική ομάδα η οποία χρησιμοποιεί πλοία, αεροσκάφη και προσωπικό από χώρες όπως το Κουβέιτ, Μπαχρέιν, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, τη Σαουδική Αραβία, το Κατάρ, την Ιταλία, την Αυστραλία, το Ηνωμένο Βασίλειο και τις Ηνωμένες Πολιτείες. Η συμμετοχή στην ομάδα είναι εθελοντική. Κανένα έθνος δεν καλείται να πραγματοποιήσει οποιαδήποτε αποστολή την οποία δεν επιθυμεί να εκτελέσει. Η διοίκηση της CTF-152 είναι κυκλική μεταξύ των συμβαλλόμενων κρατών και είναι τρίμηνης ή εξάμηνης θητείας.

Στα πλαίσια μιας ευρύτερης συνεργασίας με τις ναυτικές δυνάμεις του Αραβικού Κόλπου, η CTF-152 προγραμματίζει και επιβλέπει μια σειρά από εραυνητικές και διασωστικές ασκήσεις, που είναι γνωστές και ως Exercise Falcon Response, στα ανοικτά των ακτών του Κουβέιτ. Ο σκοπός της άσκησης είναι για το πολεμικό ναυτικό και την ακτοφυλακή του Κουβέιτ, το Μπαχρέιν και τη Σαουδική Αραβία να συνεργαστούν στις ασκήσεις έτσι ώστε να αναπτύξουν τεχνικές συνεργατικής αναζήτησης και τεχνικές διάσωσης<sup>27</sup>.

## 5.8 SAVE OUR SEAFARERS

Το SAVE OUR SEAFARERS, που δεν πρόκειται για κατεξοχήν οργανισμό αλλά μια διεθνή προσπάθεια, ιδρύθηκε τον Μάιο του 2011 από 31 μέλη. Τα μέλη της προσπάθειας αυτής είναι<sup>28</sup>:

ASF , BIMCO , Britannia , CEFOR , DNK , GARD , GSF , IMEC , ICS/ISF , IMB , IMO, Intercargo , INTERTANKO , InterManager , IPTA, ITF , IUMI, LMA, SIGTTO , SKULD P&I club, The Seamen's Church Institute, The Standard (P&I insurance), UGS (Union of Greek Shipowners), UK Chamber of Shipping, UK P&I Club (P&I insurance), WISTA UK (Women's International Shipping & Trading Association), WSC (World Shipping Council), IFSMA (Int'l Fed'n of Ship Masters Associations), Nautical Institute.

Λειτουργεί σε διαδουκτιακό επίπεδο ώστε να μπορέσουν να αυξηθούν οι γνώσεις όλων σχετικά με το φαινόμενο της πειρατείας αλλά και το κόστος του στην παγκόσμια ναυτιλία. Εν ολίγισ, φροντίζει ώστε να υπάρχει μεγαλύτερη προστασία και διασφάλιση των ναυτικών, να ενισχυθούν και οι ναυτικές δυνάμεις σε «ευαίσθητες» περιοχές και να επιτρέπεται η σύλληψη και η προσαγωγή των πειρατών στο δικαστήριο.

---

27 Άρθρο «Maritime Forces come together in the Arabian Gulf to practice Search and Rescue Techniques.» από ιστότοπο:

<http://combinedmaritimeforces.com/2013/06/28/maritime-forces-come-together-in-the-arabian-gulf-to-practice-search-and-rescue-techniques/>

28 <http://www.saveourseafarers.com/our-campaign.html>(τελευταία επίσκεψη 29/6/2013)

Το γενικό πλαίσιο δράσης λειτουργεί ως εξής:

- Να μειωθεί η αποτελεσματικότητα των πλοίων που χρησιμοποιούνται ως βάσεις των πειρατών (Mothervessels) και να είναι εύκολα εντοπίσιμα.
- Να δοθεί νομικά η δυνατότητα στις ναυτικές δυνάμεις να συλλαμβάνουν τους πειρατές και να τους προσάγουν στην δικαιοσύνη.
- Να ποινικοποιηθεί εντελώς η διάπραξη πειρατείας κάτω από διεθνής νόμους και να γίνει υποχρεωτική η συνεισφορά όλων των κρατών στην πάταξη του φαινομένου, με την θέσπιση διεθνών συμβάσεων.
- Να ενισχυθούν οι ναυτικές δυνάμεις στην περιοχή
- Να παρέχεται καλύτερη προστασία και να διασφαλίζονται οι ναυτικοί σε κάθε περίπτωση.
- Να εντοπιστούν και να καταδικαστούν οι διοργανωτές καθώς και οι οικονομικοί συνεργάτες που βρίσκονται πίσω από τις πειρατικές δραστηριότητες.

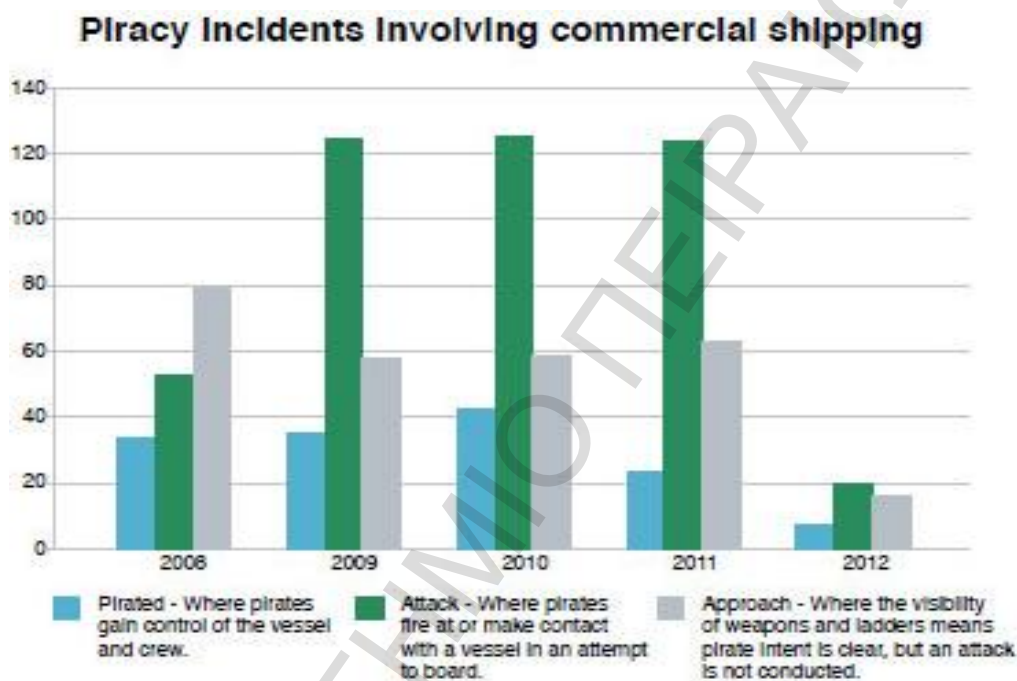
#### 5.9. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Είναι γεγονός πως η πειρατεία παραμένει από τους μεγαλύτερους κινδύνους που απειλεί την παγκόσμια εμπορική ναυτιλία. Απειλεί την ασφάλεια των ναυτικών και των πλοίων κυρίως στις ακτές της Αφρικής και του Κόλπου του Άντεν. Οι διεθνείς οργανισμοί έχουν συμβάλει τα μέγιστα στην καταπολέμηση αυτού του φαινομένου είτε με νομοθετικές ρυθμίσεις είτε με στρατιωτικές παρεμβάσεις όπως έχει αναφερθεί παραπάνω. Κυρίως όμως η παρουσία της πολυεθνικής στρατιωτικής δύναμης που περιπολεί στις επικίνδυνες περιοχές είναι η δύναμη που έχει συμβάλει στην σταδιακή μείωση των πειρατικών επιθέσεων.

Το NATO κυρίως με την επιχείρηση «Ωκεάνια Ασπίδα» καθώς και με την βοήθεια και άλλων διεθνών ναυτιλιακών στρατιωτικών δυνάμεων, όπως είναι οι στρατιωτικές δυνάμεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης με την επιχείρηση ATALANTA και οι συνδιασμένες ναυτιλιακές δυνάμεις των Η.Π.Α, έχουν σταδιακά μειώσει τα



φαινόμενα των πειρατικών επιθέσεων. Η σταθερή παρουσία των στρατιωτικών δυνάμεων κυρίως στις περιοχές της Σομαλίας και του Κόλπου του Άντεν έχει καταφέρει να προστατεύσει με επιτυχία ένα μεγαλύτερο ποσοστό πλοίων και ναυτικών σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια. Χαρακτηριστικό είναι και το παρακάτω διάγραμμα που επιβεβαιώνει την βελτίωση της κατάστασης στην περιοχή.



Εικόνα 19: Πειρατική Δραστηριότητα στην Εμπορική Ναυτιλία σε πλοία άνω των 300 τόνων, Πηγή : [www.NATO.int](http://www.NATO.int)

Παρόλη την προσπάθεια που καταβάλλουν οι διεθνείς οργανισμοί υπάρχουν και περιπτώσεις όπως της Σομαλίας όπου και δεν μπορεί να εξαλειφθεί το φαινόμενο της πειρατείας από τις ακτές της. Αυτό οφείλεται στα εσωτερικά προβλήματα που αντιμετωπίζει το κράτος της Σομαλίας και την αδυναμία του να τα διορθώσει.

Είναι γεγονός ότι το υπάρχον κράτος της Σομαλίας έχει μικρή ναυτική δύναμη η οποία χρησιμοποιείται για την φύλαξη των ακτών της από τους πειρατές αλλά χωρίς μεγάλα αποτελέσματα. Σύμφωνα με δηλώσεις, του Κυβερνήτη του Πολεμικού ναυτικού της Σομαλίας Farah Ahmed Omar Qare, η ακτοφυλακή τους πρέπει να

ενδυναμωθεί περαιτέρω με σύγχρονο εξοπλισμό έτσι ώστε να γίνει μια δύναμη την οποία θα φοβούνται οι πειρατές.



Εικόνα 20: Σομαλική ακτοφυλακή

Επίσης σύμφωνα με δηλώσεις του Αρχιπλοίαρχου της ακτοφυλακής Abdirizaq Dirie Farah, η Σομαλική ακτοφυλακή είναι αποτελεσματική στην δουλειά της. Αυτό γιατί έχουν δημιουργηθεί επιτελεία στις περιοχές όπου χρησιμοποιούν οι πειρατές για να εισέλθουν στην θάλασσα αλλά και να εξέλθουν μόλις τελειώσουν την «δουλειά» τους, γεγονός που σύμφωνα με τον Αρχιπλοίαρχο έχει συμβάλει στην μείωση των επιθέσεων στην θάλασσα<sup>29</sup>.

Από τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι γίνεται κάποια προσπάθεια από το κράτος της Σομαλίας για την καταπολέμηση της πειρατείας. Είναι γεγονός ότι δίνουν βάση όλο και περισσότερο στην εισαγωγή νέων τακτικών για την καταπολέμηση της πειρατείας. Λόγω της δυσκολίας όμως που αντιμετωπίζουν σαν κράτος, με τις

---

<sup>29</sup>Άρθρο, “Somalia charts new course in battle against piracy”, [http://sabahionline.com/en\\_GB/articles/hoa/articles/features/2013/04/16/feature-01](http://sabahionline.com/en_GB/articles/hoa/articles/features/2013/04/16/feature-01) (τελευταία επίσκεψη 29/6/2013)

εσωτερικές διαμάχες, τους καθιστά αδύναμους έτσι ώστε να στηρίξουν την ακτοφυλακή τους μόνο με δικές τους προσπάθειες.

Οι περιφερειακές αντι-πειρατικές περιπολίες, που έχουν καθιερωθεί από τις ανατολικές χώρες της Αφρικής και τις Ασιατικές χώρες της Μέσω Ανατολής, θα μπορούσαν να συνεργαστούν για την περιπολία και την επιτήρηση των ακτών της Σομαλίας και του κόλπου του Άντεν όπως κάνουν και το πολεμικό ναυτικό της Μαλαισίας, Ινδονησίας, Σιγκαπούρης και Ταϊλάνδης στα στενά της Μάλλακα όπου και αντιμετωπίζουν προβλήματα πειρατείας. Επιπλέον μελετάται<sup>30</sup>, ως βιώσιμη λύση, η πρόταση να καθιερωθεί μια Σομαλική ακτοφυλακή η οποία πιθανόν θα διοικείται από την Αφρικανική Ένωση ή τον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών. Υπάρχει όμως και η παραδοχή ότι αυτό είναι ένα τεράστιο εγχείρημα και θα εμφανιστούν μεγάλες προκλήσεις, ειδικά στο να βρεθούν άτομα από την Σομαλία, τα οποία θα είναι κατάλληλα και αξιόλογα. Αυτό γιατί η Σομαλία είναι ένα κράτος του οποίου η κυβερνητική εξουσία είναι περιορισμένη και υπάρχει πολύ μικρός έλεγχος στο πολιτικό τους σύστημα καθώς στο μεγαλύτερο μέρος της χώρας την επηρροή την ασκούν οι γηραιότεροι οι οποίοι δεν έχουν σεβασμό για τους εθνικούς νόμους και ελέγχους.

---

<sup>30</sup>Άρθρο,

<http://www.un.org/wcm/content/site/chronicle/home/archive/webarticles2012/hostagetoafortune>

## 6. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

### 5.1 ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΑΠΟ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Σύμφωνα με το άρθρο 215 παρ. 1 του κώδικα ελληνικού δημοσίου ναυτικού δικαίου, «πειρατεία διαπράτει κάθε πλοίο που φέρει επιβάτες, το οποίο μέσω σωματικής βίας ή της απειλής της, διενεργεί πράξεις διαρπαγής εναντίον άλλου πλοίου, στην ανοικτή θάλασσα, με σκοπό την ιδιοποίηση των πραγμάτων που θα διαπράξει».

Επιπλέον, η παράγραφος 2 του ίδιου άρθρου αναφέρει πως «πειρατικό θεωρείται ένα πλοίο που προορίζεται από τα άτομα που το κυβερνούν, να διαπράξει τις ενέργειες της προηγούμενης παραγράφου ή χρησιμοποιήθηκε για αυτές κυβερνώμενο από τους πειρατές».

Τέλος, στην παράγραφο 3 προβλέπεται η ποινή της κάθειρξης για τις πράξεις πειρατείας, με την οποία τιμωρούνται ο πλοίαρχος καθώς και οι αξιωματικοί του πειρατικού πλοίου, ενώ τα μέλη του πληρώματος αυτού, που υπηρετούσαν εκεί εν γνώση του προορισμού του, τιμωρούνται με ποινή κάθειρξης μέχρι 10 ετών.

Επομένως, σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, για να διαπραχθεί το αδίκημα της πειρατείας απαιτούνται να υπάρχουν δύο πλοία, το επιτιθέμενο και το αμυνόμενο. Η διαφορά στον ελληνικό κώδικα είναι πως ορίζει πειρατικές τις πράξεις διαρπαγής δίχως να επεκτείνεται σε περεταίρω πιθανές πράξεις όπως δολοφονία κ.τ.λ. Τέλος για να θεωρήσουμε πως υφίσταται πειρατεία θα πρέπει να υπάρχει σκοπός ιδιοποίησης των αντικειμένων της ληστείας.

### 6.2 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

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

- Τον νόμο 3922/2011 ( σύσταση αρχηγείου ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ.) άρθρο 2 παρ.4 όπου ρητά ορίζεται ως αρμοδιότητα του Σώματος η αντιμετώπιση της πειρατείας στον χώρο ευθύνης του.
- Τον νόμο 2321/1995 που αφορά την κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (UNCLOS, άρθρα 101 και 110 παρ 1), όπου και στην τελευταία διάταξη προβλέπεται το δικαίωμα πολεμικών ή αντίστοιχων πλοίων οποιασδήποτε χώρας για επιβίβαση σε εμπορικό πλοίο άλλου κράτους, στο οποίο έχει εκδηλωθεί πειρατεία.
- Τον ν.δ. 187/73 (κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου), άρθρο 215, στο οποίο προβλέπεται η ποινική δίωξη των πειρατών.
- Στον ποινικό κώδικα (άρθρα 7 και 8), όπου και καθιερώνεται η παγκόσμια δικαιοδοσία των Ελληνικών Ποινικών Δικαστηρίων.
- Σε έναν μεγάλο αριθμό εγκυκλίων που έχουν εκδοθεί για τον σκοπό αυτό, όπου και περιλαμβάνονται αρχικά οδηγίες προς τους πλοιοκτήτες, τις εταιρείες, τους πλοιάρχους και τα πληρώματα για την αντιμετώπιση περιστατικών πειρατείας και ένοπλης ληστείας σε εμπορικά πλοία.

Όσον αφορά το θέμα της επιβίβασης ένοπλων φρουρών στα ελληνικά πλοία για την παροχή προστασίας, η ελληνική κυβέρνηση τον Ιούλιο του 2012 ψήφισε σχετική νομοθεσία<sup>31</sup>. Αναφορικά με την ύπαρξη όπλων στα πλοία και την μεταφορά τους σε αυτά, εφαρμόζονται οι συναφείς διατάξεις της εθνικής μας νομοθεσίας. Επίσης το σχέδιο νόμου λαμβάνει και υπόψη την κλιμακούμενη αύξηση των πειρατικών επιθέσεων διεθνώς.

Ειδικότερα με το παρόν σχέδιο νόμου το οποίο αναλύεται και στην ιστοσελίδα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου<sup>32</sup>:

- Άρθρο 1: προσδιορίζεται ο σκοπός του νόμου, που είναι η παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς για την

<sup>31</sup> Έγκριση του νόμου 4058/ΦΕΚ 63/Α/22.3.2012 για ένοπλους φρουρούς σε εμπορικά πλοία

<sup>32</sup> Ιστοσελίδα Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, «Έγκριση από το Υπουργικό Συμβούλιο του νομοσχεδίου «Παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους φρουρούς σε εμπορικά πλοία και άλλες διατάξεις», <http://www.hcg.gr/node/2212>, (τελευταία επίσκεψη 4/7/2013)

προστασία των επιβαινόντων εμπορικού πλοίου, του ιδίου του πλοίου και του φορτίου αυτού από επιθέσεις που συνιστούν πειρατεία.

- Άρθρο 2: ορίζεται ότι οι ένοπλοι ιδιώτες φρουροί δεν αποτελούν μέλη του πληρώματος του πλοίου. Καθορίζονται γενικές προϋποθέσεις.
- Άρθρο 3: ρυθμίζονται τα περί χρόνου ισχύος της άδειας του άρθρου 1, παράτασης, ανανέωσης και ανάκλησης αυτής.
- Άρθρο 4: προβλέπεται η καταβολή τέλους για τη χορήγηση της άδειας - ύψους 2.000 ευρώ για άδεια διάρκειας ισχύος έξι μηνών και 3.500 ευρώ για άδεια διάρκειας ισχύος 12 μηνών - υπέρ του ειδικού φορέα της Ελληνικής Υπηρεσίας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, το οποίο κατατίθεται ως έσοδο του κρατικού προϋπολογισμού.
- Άρθρο 5: ρυθμίζεται το θέμα της λύσης της σύμβασης εργασίας και παρέχεται δικαίωμα παλιννόστησης με δαπάνες του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου, σε όσους ναυτικούς του πλοίου η διαμορφούμενη κατάσταση εμπνεύσει ανησυχίες, με κύριο στόχο την προστασία πρωτίστως των πληρωμάτων των ελληνικών εμπορικών πλοίων.
- Άρθρο 6: τίθεται το αναγκαίο βασικό πλαίσιο για τη χρήση των όπλων, χωρίς να παραβλέπονται οι διατάξεις της νομοθεσίας περί άμυνας και αναδεικνύουν το σκοπό του νόμου για παροχή προστασίας.
- Άρθρα 7 και 8: ρυθμίζονται υποχρεώσεις πλοιάρχου ελληνικού πλοίου και πλοίου υπό ξένη σημαία εντός της ελληνικής επικράτειας, στα οποία επιβαίνουν ένοπλοι ιδιώτες φρουροί.
- Άρθρο 9: υιοθετούνται απαγορευτικές διατάξεις οποιασδήποτε χρήσης όπλων που μεταφέρονται ή βρίσκονται σε πλοία υπό ξένη σημαία εντός της ελληνικής επικράτειας.
- Άρθρο 10: εισάγονται οι αναγκαίες ποινικές κυρώσεις σε περίπτωση παράβασης από υπόχρεους των επί μέρους διατάξεων του νόμου.
- Άρθρο 11: ρυθμίζεται το θέμα της παροχής υπηρεσιών ασφαλείας από ιδιωτικές εταιρίες ασφάλειας, με την κατάλληλη προσθήκη διάταξης στο ν. 2518/1997, όπως ισχύει, προκειμένου οριοθετηθεί πλήρως και ασφαλώς το πλαίσιο συστάσεως και λειτουργίας αυτών.
- Άρθρο 12: Προβλέπεται η δυνατότητα παροχής υπηρεσιών ασφαλείας σε υπό ελληνική σημαία εμπορικά πλοία και από τις ειδικές δυνάμεις του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής

Ακτοφυλακής. Με εξουσιοδοτικές διατάξεις ρυθμίζονται λεπτομέρειες προς υλοποίηση της συγκεκριμένης δυνατότητας

- Άρθρο 13: προβλέπονται εξουσιοδοτικές διατάξεις για ρύθμιση τεχνικών λεπτομερειών ασφάλειας, όρων και διαδικασιών για την άσκηση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών ασφάλειας.
- Άρθρο 14: ρυθμίζονται θέματα που αφορούν όπλα, πυρομαχικά, εκρηκτικές ύλες, εκρηκτικούς μηχανισμούς και ιδιωτικές εταιρίες παροχής υπηρεσιών ασφάλειας.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

## 7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Εξετάζοντας όλα όσα γραφήκαν στην παρούσα εργασία αντιλαμβανόμαστε ότι το ζήτημα της πειρατείας είναι ένα φαινόμενο το οποίο έχει εμφανιστεί επί αρχαιοτάτων χρόνων και συνεχίζει να υπάρχει στις παγκόσμιες θάλασσες ταρακουνώντας την κοινή γνώμη, την ναυτιλιακή κοινότητα και τους διεθνείς οργανισμούς. Το φαινόμενο αυτό είναι πολυδιάστατο και για τον λόγο αυτό είναι πολύ δύσκολο να καταπολεμηθεί. Από την στιγμή που η θαλάσσια μεταφορά είναι παγκόσμια, οι επιπτώσεις της πειρατείας επηρεάζουν όλα τα κράτη, το κάθε ένα σε διαφορετικό επίπεδο το οποίο μπορεί να είναι είτε οικονομικό είτε πολιτικό ή ανθρωπιστικό και κοινωνικό.

Η κατανόηση του προβλήματος της πειρατείας έγινε μέσα από την περιγραφή των διαφόρων παραμέτρων που περιβάλλουν το φαινόμενο της πειρατείας, την καταγραφή των αιτιών και των συνεπειών του καθώς και της νομικής του υπόστασης. Αναλύθηκαν τα είδη της πειρατείας και οι περιοχές όπου συναντώνται με σκοπό να παρουσιαστούν και να αναλυθούν οι εφαρμοζόμενες τακτικές που χρησιμοποιούνται για την καταπολέμηση της (εν πλώ και στις θαλάσσιες ακτές), καθώς και επιπλέον πιθανούς τρόπους αντιμετώπισης. Είναι γεγονός ότι όσο εξελίσσεται η τεχνολογία τόσο εξελίσσονται και οι πρακτικές αντιμετώπισης της πειρατείας αλλά και τα μέσα που χρησιμοποιούνται επάνω στα πλοία ώστε να προστατεύεται το πλήρωμα και το πλοίο από τις πειρατικές επιθέσεις.

Εκτός όμως των μέτρων που λαμβάνονται εντός του πλοίου από τις ναυτιλιακές εταιρείες, μελετήθηκαν και τα μέτρα που αφορούν παρεμβάσεις των εθνικών και διεθνών οργανισμών, στο θέμα της πειρατείας, τόσο από την θέσπιση νομικών πλαισίων όσο και από την στρατιωτικής μορφής παρεμβάσεις τους. Οι παρεμβάσεις αυτές θεωρώ πως είναι αποτελεσματικές για τον λόγο ότι συνεργάζονται οργανισμοί και κράτη με κοινούς στόχους, για την καταπολέμηση αυτού του φαινομένου, οι οποίοι θέλουν την εξάλειψη της πειρατείας στις περιοχές οι οποίες είναι υψηλής εμπορικής και οικονομικής σημασίας. Είναι ένα φαινόμενο το οποίο κοστίζει πολύ στις εταιρείες, τα κράτη και στους οργανισμούς, κόστος το οποίο μεταφέρεται τελικώς στα εμπορικά προϊόντα.



Όλη αυτή η έντονη προσπάθεια τα τελευταία χρόνια των πλοιοκτητών, εφοπλιστών, ναυτιλιακών εταιρειών, Διεθνών Οργανισμών και γενικότερα της ναυτιλιακής κοινότητας έχει αποφέρει θετικά αποτελέσματα τα τελευταία δύο χρόνια, όσον αφορά στην μείωση των πειρατικών επιθέσεων και της ομηρίας μελών των πληρωμάτων. Χαρακτηριστικά είναι τα στοιχεία από τον IMB που το επιβεβαιώνουν αυτό. Ενδεικτικά τα τελευταία χρόνια σύμφωνα με το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (IMB) γίνανε:

- Το 1992-2004 γίνανε συνολικά 3.400 επιθέσεις
- Το 2011 γίνανε 439 επιθέσεις και κρατήθηκαν 35 πλοία και 625 άτομα (το 56% εξ' αυτών στην περιοχή Σομαλίας)
- Το 2012 γίνανε 297 επιθέσεις, στα 174 πλοία ανέβηκαν οι πειρατές, συνολικά απήχθησαν 28 πλοία.
- Φέτος τους πρώτους τρεις μήνες του 2013<sup>33</sup> έχουν γίνει 66 επιθέσεις σε σύγκριση με το πρώτο τρίμηνο του 2012 που είχαν γίνει 102 επιθέσεις

Όλα όμως τα παραπάνω είναι μέτρα που προσπαθούν να καταπολεμήσουν τις συνέπειες ενός υπάρχοντος φαινομένου και όχι την αιτία που το προκαλεί. Η ανάπτυξη νέων μέτρων προστασίας και περιορισμού της πειρατείας θα αναγκαία συνεχώς καθότι και οι ίδιοι οι πειρατές δεν παραμένουν στάσιμοι στις τακτικές τους αλλά αναπτύσσονται και εκείνοι με τρόπους τέτοιους που μπορούν σταδιακά να αποφεύγουν ή να καθιστούν άχρηστα τα είδη υπάρχοντα μέτρα καταπολέμησης.

Θεωρώ πως αν δεν γίνει συστηματική προσπάθεια για πλήρης αναδιάρθρωση, κοινωνική ανακατάταξη και σταθεροποίηση των κρατών από τις οποίες πηγάζει η πειρατεία, το φαινόμενο θα συνεχίσει να υπάρχει με τις προσπάθειες καταπολέμησής του να κρατούν και να εντείνονται χωρίς να επιτυγχάνονται μόνιμα αποτελέσματα.

Είναι προφανές ότι ικανοποιητικά αποτελέσματα για την εξάλειψη της πειρατείας θα υπάρξουν μονάχα όταν τα εμπλεκόμενα κράτη αποκτήσουν την ικανότητα να δημιουργήσουν ισχυρούς τοπικούς θεσμούς, όπως αστυνομία, δυνάμεις ακτοφυλακής, στρατό και ισχυρή δικαστική εξουσία. Σε αυτή την προσπάθεια η Διεθνή Κοινότητα οφείλει να σταθεί αρωγός στην προσπάθεια για ουσιαστική

---

<sup>33</sup> <http://www.icc-ccs.org/news/841-imb-advises-continued-vigilance-as-maritime-piracy-attacks-decline>(τελευταία επίσκεψη 29/6/2013)

ανοικοδόμηση και επανίδρυση κρατών της υφελίου που επικρατούν συνθήκες οικονομικής εξαθλίωσης.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Γκίκα, «Το ιδιωτικό και κοινωνικό κόστος της πειρατείας», <http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/4353/1/gkika.pdf>, (τελευταία επίσκεψη 7/7/2013)
- Ιωάννου Κ., Οικονομίδη Κ., Ροζάκη Χ., Φατούρου Α., (1990), Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο: Οι φορείς των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων στη διεθνή έννομη τάξη, Πανεπιστημιακές σημειώσεις: Εκδ. Αντ.Ν.Σάκουλα
- Μαλέρμπας Μ. (2012), Μέτρα ασφαλείας για την προστασία των ποντοπόρων ελληνικών πλοίων από πειρατικές επιδρομές, Ναυτικά χρονικά, τεύχος 151, σελ. 70-73
- Μπέλου Φ., (2009), «Η Πειρατεία υπό το πρίσμα των Διεθνών οργανισμών», Δημερίδα ΑΔΙΣΠΟ με θέμα «Λαθρομετανάστευση και Πειρατεία ως απειλές της Διεθνούς και Περιφεριακής Ασφάλειας»
- Μπόση Μ., (2012), Θαλάσσια πειρατεία – τρομοκρατία, 1η έκδ., Αθήνα : εκδ. Ποιότητα
- Περράκης Σ, Τσάλτας Γρηγόρης Ι., (2007), Ασφάλεια και πειρατεία στην ανοιχτή θάλασσα: Η σύγχρονη νομική προσέγγιση μέσα από τη σύμβαση του Μοντέγκο Μπαϊν (1982) για το δίκαιο της θάλασσας κείμενα Συλλογικό έργο, Μαριάνθη Κλάδη - Ευσταθοπούλου, Μαρία - Ντανιέλλα Μαρούδα,Στέλιος Περράκης, Χαράλαμπος Πλατιάς, Γρηγόρης Ι. Τσάλτας, Νικόλαος Τσοκανάς. Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών, 1η έκδ., Αθήνα : Εκδόσεις Ι. Σιδέρης
- Πολλάτος Σ., (2012), «Η αντιμετώπιση του φαινομένου της πειρατείας στο Κέρασ της Αφρικής υπό το πρίσμα του Διεθνούς δικαίου – Νομικές προεκτάσεις»  
<http://www.geetha.mil.gr/media/adispo/diatrives/9ES/pollatos.pdf> (τελευταία επίσκεψη 29/6/2013)

- Σιούσιουρας Π., Δαλακλής Δ., (2011), Σύγχρονες θαλάσσιες μεταφορές και το φαινόμενο της πειρατείας: Παγκοσμιοποίηση, Ευρωπαϊκή Ένωση και το Διεθνές Δίκαιο, 1η έκδ., Αθήνα : Εκδόσεις Ι. Σιδέρης
- Τσάλτας Γ. και Κλαδή-Ευσταθοπούλου Μ., (2003), Το διεθνές καθεστώς των θαλασσών και των ωκεανών: Διεθνής πολιτική, Διεθνές δίκαιο, Διεθνής οργάνωση, τόμος πρώτος, Διεθνής πολιτική και δίκαιο της θάλασσας: Οι ζώνες εθνικής δικαιοδοσίας, Αθήνα : Εκδόσεις Ι. Σιδέρης.

#### ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Allianz Global Corporate and Speciality AGCS, (2009), Piracy: An ancient risk with modern faces, Munich, Publ. AGCS
- BMP4, (2011), Best management practices for protection against Somalia based piracy, edition 4, Edinburgh: Witherby Publishing Group Ltd
- Bahar, M. 2007 σελ.16 «Attaining Optimal Deterrence at Sea: A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations». Vanderbilt Journal of Trnasational Law, Vol. 40, στο <http://www.vanderbilt.edu/jotl/manage/wp-content/uploads/Bahar.pdf>, ιστοσελίδα του Vanderbilt University (τελευταία επίσκεψη 29/6/2013)
- Konrad J., (2010), “10 Anti-Piracy Weapons For Use In Somalia” and “10 Anti-Piracy Weapons For Use In Somalia”, <http://gcaptain.com/10-more-anti-piracy-weapons-for-use-in-somalia/>, (τελευταία επίσκεψη 7/7/2013)
- Kontorovich E, (2009), “International Legal Responses to Piracy off the Coast of Somalia”, <http://www.asil.org/insights090206.cfm> (τελευταία επίσκεψη 7/7/2103)

- Moalim A., (2013), “Somalia charts new course in battle against piracy”, [http://sabahionline.com/en\\_GB/articles/hoa/articles/features/2013/04/16/feature-01](http://sabahionline.com/en_GB/articles/hoa/articles/features/2013/04/16/feature-01)(τελευταία επίσκεψη 29/6/2013)
- Mukundan P., “IMB advises continued vigilance as maritime piracy attacks decline”, <http://www.icc-ccs.org/news/841-imb-advises-continued-vigilance-as-maritime-piracy-attacks-decline>(τελευταία επίσκεψη 29/6/2013)
- Paulsen B., Stoian J., (2009), ”Piracy: An International Problem in Search of a Solution, Legality and Insurance Issues”, published for ABA Section of International Law’s 2009 Fall Meeting

#### ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

- Βικιπαίδεια: «Πειρατεία στον αρχαίο Μεσογειακό Κόσμο», [http://el.wikipedia.org/wiki/πειρατεία\\_στον\\_αρχαίο\\_μεσογειακό\\_κόσμο](http://el.wikipedia.org/wiki/πειρατεία_στον_αρχαίο_μεσογειακό_κόσμο) , (τελευταία επίσκεψη 10/6/2012)
- Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, <http://www.dsnet.gr>, (τελευταία επίσκεψη 7/7/2013)
- Ναυτικά Χρονικά, <http://www.naftikachronika.gr/> (τελευταία επίσκεψη 29/6/2013)
- Πανελλήνια ένωση Αξιωματικών Λιμενικού σώματος, <http://www.peals.gr>, (τελευταία επίσκεψη 7/7/2013)
- Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, <http://www.hcg.gr/> ,(τελευταία επίσκεψη 4/7/2013)
- AMISOM, <http://amisom-au.org/>, (τελευταία επίσκεψη 7/7/2013)

- BIMCO  
: [https://www.bimco.org/en/News/2012/06/06\\_Watchkeeper\\_Week\\_23.aspx](https://www.bimco.org/en/News/2012/06/06_Watchkeeper_Week_23.aspx)  
(τελευταία επίσκεψη 29/6/2013)
- Chatham House, [www.chathamhouse.org](http://www.chathamhouse.org) (τελευταία επίσκεψη 1/6/2012)
- Champion online news, <http://championonlinenews.com>, (τελευταία επίσκεψη 7/7/2013)
- Combined Maritime Forces, <http://combinedmaritimeforces.com>, (τελευταία επίσκεψη 7/7/2013)
- EUNAVFOR, <http://eunavfor.eu/>, (τελευταία επίσκεψη 7/7/2013)
- European Union External Action, <http://www.eeas.europa.eu>, (τελευταία επίσκεψη 7/7/2013)
- Geobruugg Brugg,  
<http://www.geobruugg.com/contento/LinkClick.aspx?fileticket=SLyUZjRy23k%3D&tabid=4136&language=en-US>(τελευταία επίσκεψη 29/6/2013)
- ICC Commercial Crime Services (CCS), <http://www.icc-ccs.org/>, (τελευταία επίσκεψη 7/7/2013)
- International Maritime Organisation (IMO), <http://www.imo.org> (τελευταία επίσκεψη 4/7/2013)
- Jurist, <http://jurist.org>, (τελευταία επίσκεψη 7/7/2013)
- Kongsberg Maritime, <http://www.km.kongsberg.com/> (τελευταία επίσκεψη 29/6/2013)
- NATO, <http://www.nato.int/cps/en/natolive/index.htm>, (τελευταία επίσκεψη 7/7/2013)
- Oceans Beyond Piracy, <http://oceansbeyondpiracy.org/>, (τελευταία επίσκεψη 7/7/2013)
- Safety4Sea, <http://www.safety4sea.com>, (τελευταία επίσκεψη 7/7/2013)
- Save Our Seafarers : <http://www.saveourseafarers.com> (τελευταία επίσκεψη 29/6/2013)

- Signal Marine Security, <http://www.signal2000.com/> (τελευταία επίσκεψη 1/6/2013)
- United Nations, <http://www.un.org>, (τελευταία επίσκεψη 7/7/2013)
- Wikipedia: <https://en.wikipedia.org/> (τελευταία επίσκεψη 29/6/2013).

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

### Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με τη θάλασσα πειρατεία

*Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,*

- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του, της 20ής Μαΐου 2008, σχετικά με μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση,
- έχοντας υπόψη τα ψηφίσματά του για την πειρατεία στη θάλασσα, ιδιαίτερα δε εκείνα της 23ης Οκτωβρίου 2008 σχετικά με την πειρατεία στη θάλασσα και της 26ης Νοεμβρίου 2009 σχετικά με μια πολιτική λύση στο πρόβλημα της πειρατείας στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας,
- έχοντας υπόψη τη Σύμβαση του ΟΗΕ, της 10ης Δεκεμβρίου 1982, για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS),
- έχοντας υπόψη τη Σύμβαση του ΟΗΕ, του 1988, για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας,
- έχοντας υπόψη τα ψηφίσματα του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ σχετικά με την κατάσταση στη Σομαλία, και ιδιαίτερα το ψήφισμα 2036(2012), της 22ας Φεβρουαρίου 2012,
- έχοντας υπόψη την Κοινή Δράση του Συμβουλίου 2008/749/ΚΕΠΠΑ, της 19ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με τη δράση στρατιωτικού συντονισμού της ΕΕ προς υποστήριξη των ψηφισμάτων του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών 1816/2008 (ΕΕ NAVCO),
- έχοντας υπόψη την Κοινή Δράση του Συμβουλίου 2008/851/ΚΕΠΠΑ, της 10ης Νοεμβρίου 2008, για τη στρατιωτική επιχείρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης που θα συμβάλει στην αποτροπή, στην πρόληψη και στην καταστολή των πειρατικών επιθέσεων και των ένοπλων ληστειών στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας (EU NAVFOR ATALANTA), και την απόφαση 2010/766/ΚΕΠΠΑ του Συμβουλίου, για την τροποποίηση της Κοινής Δράσης 2008/851/ΚΕΠΠΑ,
- έχοντας υπόψη την απόφαση του Συμβουλίου, της 23ης Μαρτίου 2012, σχετικά με την παράταση της εντολής της Επιχείρησης EU NAVFOR ATALANTA μέχρι τον Δεκέμβριο του 2014 και τη διεύρυνση του πεδίου δράσης της,
- έχοντας υπόψη την απόφαση του Συμβουλίου 2010/96/ΚΕΠΠΑ, της 15ης Φεβρουαρίου 2010, και την απόφαση του Συμβουλίου 2010/197/ΚΕΠΠΑ, της 31ης Μαρτίου 2010, για την έναρξη στρατιωτικής αποστολής της Ευρωπαϊκής Ένωσης που θα συμβάλει στην εκπαίδευση των σομαλικών δυνάμεων ασφαλείας (EUTM Somalia),
- έχοντας υπόψη την Προσέγγιση για τη Διαχείριση της Κρίσης που συμφωνήθηκε στο πλαίσιο του Συμβουλίου Υπουργών Εξωτερικών της 16ης Δεκεμβρίου 2011 για την Αποστολή για Οικοδόμηση



Περιφερειακών Ναυτικών Ικανοτήτων (RMCB), μια πολιτική αποστολή με στρατιωτική εμπειρογνομοσύνη στο πλαίσιο της ΚΠΑΑ, που βρίσκεται στο στάδιο της προετοιμασίας,

– έχοντας υπόψη το Στρατηγικό Πλαίσιο για το Κέρασ της Αφρικής, που εγκρίθηκε από το Συμβούλιο στις 14 Νοεμβρίου 2011 και έχει ως στόχο να παράσχει κατευθύνσεις για τη δράση της ΕΕ στην περιοχή,

– έχοντας υπόψη τη συμφωνία καταμερισμού της εξουσίας που υπεγράφη στο Τζιμπουτί στις 9 Ιουνίου 2008 με στόχο τη δρομολόγηση μιας ευρείας εθνικής συμφιλίωσης και τη δημιουργία ενός ισχυρού και συνεκτικού πολιτικού συνασπισμού, ικανού να διασφαλίσει την ειρήνη, τη συμφιλίωση στη χώρα και την αποκατάσταση της κεντρικής κρατικής εξουσίας,

– έχοντας υπόψη τα Συμπεράσματα της Διάσκεψης του Λονδίνου της 23ης Φεβρουαρίου 2012 για τη Σομαλία,

– έχοντας υπόψη το άρθρο 110, παράγραφοι 2 και 4, του Κανονισμού του,

A. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι θαλάσσιες μεταφορές απετέλεσαν έναν από τους θεμελιώδεις λίθους για την οικονομική ανάπτυξη και την ευημερία στην Ευρώπη σε όλη την ιστορία της, και ότι πάνω από το 80% των παγκοσμίων εμπορευματικών μεταφορών γίνονται από τη θάλασσα· λαμβάνοντας υπόψη ότι η πειρατεία αποτελεί απειλή για τη διεθνή ασφάλεια και την περιφερειακή σταθερότητα και ότι, συνεπώς, η καταπολέμηση της πειρατείας στις ρίζες της αποτελεί προτεραιότητα για δράση της ΕΕ,

B. λαμβάνοντας υπόψη ότι η πειρατεία πρέπει να θεωρείται διεθνές έγκλημα· λαμβάνοντας υπόψη ότι επιβάλλεται συντονισμένη αντίδραση στην πειρατεία και την ένοπλη ληστεία στη θάλασσα, μέσα στο γενικό νομικό πλαίσιο που προσφέρει η UNCLOS· λαμβάνοντας υπόψη ότι το άρθρο 100 της Σύμβασης ορίζει πως όλα τα κράτη οφείλουν να συνεργάζονται για την καταστολή της πειρατείας,

Γ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η πειρατεία ανοικτής θαλάσσης εξακολουθεί να αποτελεί πρόβλημα, παρά το γεγονός ότι πέρσι ήταν πολύ λιγότερες οι επιτυχημένες επιθέσεις, κυρίως χάρη στις ενέργειες της Επιχείρησης ATALANTA και στη χρήση στρατιωτικών και ιδιωτικών Ενόπλων Αποσπασμάτων Προστασίας Πλοίων· λαμβάνοντας υπόψη ότι η πειρατεία εξαπλώνεται ταχέως στον Ινδικό Ωκεανό, ιδίως στις θάλασσες ανοιχτά της Σομαλίας και του Κέρατος της Αφρικής, αλλά και σε ορισμένες άλλες περιοχές, περιλαμβανομένων της Νοτιοανατολικής Ασίας και της Δυτικής Αφρικής, και αποτελεί αυξανόμενη απειλή για την ανθρώπινη ζωή και την ασφάλεια τόσο των ναυτικών όσο και άλλων ατόμων, για την περιφερειακή ανάπτυξη και σταθερότητα, για το θαλάσσιο περιβάλλον, για το παγκόσμιο εμπόριο, για όλες τις μορφές θαλασσιών μεταφορών και ναυτιλίας, περιλαμβανομένων των αλιευτικών σκαφών, καθώς και για την παροχή ανθρωπιστικής βοήθειας,

Δ. λαμβάνοντας υπόψη ότι το Συμβούλιο αποφάσισε να παρατείνει την ενωσιακή επιχείρηση κατά της πειρατείας (EU NAVFOR ATALANTA) για δύο ακόμη έτη, έως τον Δεκέμβριο του 2014, προκειμένου να συμβάλει στην προστασία των πλοίων το Παγκοσμίου Επισιτιστικού Προγράμματος (WFP) που παρέχει επισιτιστική βοήθεια στους εκτοπισμένους στη Σομαλία (AMISOM), στην αποτροπή, την πρόληψη και την καταστολή των πράξεων πειρατείας και ένοπλης ληστείας στα

ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, και στην προστασία των εκτεθειμένων πλοίων στα ανοιχτά της Σομαλίας, κατά περίπτωση· επιπλέον, η EU NAVFOR ATALANTA συμβάλλει στην παρακολούθηση των αλιευτικών δραστηριοτήτων στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας,

Ε. λαμβάνοντας υπόψη ότι κάθε χρόνο 10.000 ευρωπαϊκά πλοία διέρχονται από επικίνδυνες θαλάσσιες περιοχές και κατά συνέπεια, πέρα από το ζήτημα των ανθρώπινων ζώων και της ασφάλειας, η πειρατεία συνιστά επίσης οικονομικό πρόβλημα δεδομένου ότι απειλεί τις διεθνείς εμπορικές θαλάσσιες γραμμές και επηρεάζει με πολύ αρνητικό τρόπο το διεθνές εμπόριο,

ΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι ο αριθμός των επιθέσεων σε πλοία παρουσιάζει αύξηση: το 2011 αναφέρθηκαν 28 κρούσματα πειρατείας, απήχθησαν 470 ναυτικοί και 15 δολοφονήθηκαν, ενώ σήμερα κρατούνται πάνω από επτά πλοία για την καταβολή λύτρων και 191 ναυτικοί κρατούνται ως όμηροι στη Σομαλία, συχνά κάτω από τρομακτικές και απάνθρωπες συνθήκες για παρατεταμένο χρονικό διάστημα,

Ζ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι πειρατές διαρκώς αναπροσαρμόζουν τις τακτικές και τις μεθόδους τους και έχουν επεκτείνει την ακτίνα δράσης τους χάρη στη χρήση μεγάλων κλεμμένων πλοίων ως «μητρικών»,

Η. λαμβάνοντας υπόψη ότι η συνεχιζόμενη πολιτική αστάθεια στη Σομαλία αποτελεί μια από τις αιτίες της πειρατείας και συμβάλλει στο πρόβλημα αυτό, και ότι η πειρατεία εξακολουθεί να θεωρείται από ορισμένους Σομαλούς προσοδοφόρα και βιώσιμη πηγή εισοδήματος,

Θ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η καταπολέμηση της πειρατείας δεν μπορεί να επιτευχθεί μόνον με στρατιωτικά μέσα αλλά εξαρτάται και από την επιτυχή προώθηση της ειρήνης, της ανάπτυξης και της οικοδόμησης κράτους στη Σομαλία,

Ι. λαμβάνοντας υπόψη ότι η EMSA διαθέτει μέσα και δεδομένα που μπορούν να βοηθήσουν την επιχείρηση EU NAVFOR ATALANTA να βελτιώσει την ασφάλεια των πλοίων και των ναυτικών στην περιοχή,

ΙΑ. λαμβάνοντας υπόψη ότι το πρόβλημα της πειρατείας έχει επίσης αρνητικές συνέπειες για το σύνολο της περιοχής, όπου οι αλιευτικές δραστηριότητες, οι οποίες ρυθμίζονται με διάφορες διμερείς και πολυμερείς αλιευτικές συμφωνίες, έχουν καταστεί επικίνδυνο εγχείρημα όχι μόνο για τα αλιευτικά της ΕΕ, επί παραδείγματι στα ύδατα των Σευχέλλων βάσει της Αλιευτικής Συμφωνίας Εταιρικής Σχέσης μεταξύ της ΕΕ και της Δημοκρατίας των Σευχέλλων, αλλά και για τους τοπικούς αλιείς στους οποίους η ΕΕ χορηγεί τομεακή στήριξη αναλαμβάνοντας επομένως κοινωνική ευθύνη· λαμβάνοντας υπόψη ότι οι τοπικοί αλιείς δεν διαθέτουν τα ίδια μέσα, ούτε από οικονομικής πλευράς ούτε από πλευράς ανθρώπινης ικανότητας, για να προστατεύσουν τους εαυτούς τους από την πειρατεία,

ΙΒ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η ΕΕ είναι ο μεγαλύτερος χορηγός βοήθειας στη Σομαλία, και έχει διαθέσει μέχρι σήμερα για αναπτυξιακή βοήθεια 215,4 εκατομμύρια ευρώ μέσω του Ευρωπαϊκού Ταμείου Ανάπτυξης (ΕΤΑ) για την περίοδο 2008-2013· λαμβάνοντας υπόψη ότι η χρηματοδότηση αυτή αποσκοπεί κυρίως στην καταπολέμηση της φτώχειας και την επίτευξη αυτοδύναμης οικονομικής

ανάπτυξης, καθώς επίσης στην παροχή διαρκούς λύσης στο πρόβλημα της σταθερότητας της χώρας, με την αντιμετώπιση των βασικών αιτίων της πειρατείας μέσω της χρηματοδότησης προγραμμάτων για τη βελτίωση της διακυβέρνησης, της παιδείας, και της οικονομικής ανάπτυξης, και για τη στήριξη των άλλων τομέων (υγεία, περιβάλλον, νερό και αποχετεύσεις)· ότι ένα πρόσθετο ποσόν 175 εκατομμυρίων ευρώ εγκρίθηκε στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Ταμείου Ανάπτυξης για την περίοδο 2011-2013, για να μπορέσει η ΕΕ να ενισχύσει τη συμμετοχή της και να στηρίξει νέες δραστηριότητες στους ανωτέρω τομείς· λαμβάνοντας υπόψη ότι κανείς από τους στόχους αυτούς δεν πρόκειται να επιτευχθεί χωρίς αποτελεσματικούς θεσμούς διακυβέρνησης στη Σομαλία,

ΠΓ. λαμβάνοντας υπόψη ότι μια ουσιαστική προσέγγιση στην αντιμετώπιση της θαλάσσιας πειρατείας πρέπει να περιλαμβάνει μια ευρύτερη, συνολική στρατηγική η οποία θα βγάλει τη Σομαλία και το σύνολο της περιοχής του Κέρατος της Αφρικής από τη φτώχεια και την ανυπαρξία κρατικής δομής, δεδομένου ότι τουλάχιστον ένα τμήμα της Σομαλίας επωφελείται οικονομικά από τις πειρατικές ενέργειες και τα λύτρα που εισπράττονται,

ΙΔ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι προσπάθειες της ΕΕ για την καταπολέμηση της πειρατείας εξασφάλισαν μεν την προστασία των πλοίων του Παγκοσμίου Επισιτιστικού Προγράμματος (WFP) και της Αποστολής της Αφρικανικής Ένωσης στη Σομαλία (AMISOM), αλλά πρέπει να υποστηρίζονται σε διαρκή βάση προκειμένου να εξασφαλίζονται οι απαιτούμενες δυνάμεις, υπάρχει δε κίνδυνος να υπονομευθούν στο μέλλον, ελλείψει ναυτικών δυνάμεων,

ΙΕ. λαμβάνοντας υπόψη ότι πολλά κράτη μέλη αναπτύσσουν σήμερα δικούς τους κανόνες για τη χρησιμοποίηση ενόπλων φρουρών στα εμπορικά πλοία,

1. επαναλαμβάνει τη σοβαρή του ανησυχία σχετικά με τη συνεχιζόμενη και αυξανόμενη απειλή που συνιστούν η θαλάσσια πειρατεία και ένοπλη ληστεία για τα διεθνή πλοία που μεταφέρουν βοήθεια στη Σομαλία, για τη διεθνή αλιεία και την αλιεία της ΕΕ, για τα εμπορικά και επιβατηγά πλοία στον Ινδικό Ωκεανό, ιδιαίτερα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας και του Κέρατος της Αφρικής, για την ασφάλεια των ναυτικών και των άλλων προσώπων, και για την περιφερειακή σταθερότητα·

2. καλεί την Ύπατη Εκπρόσωπο και τα κράτη μέλη να εξετάσουν επείγοντως τρόπους για την ελευθέρωση των 191 ναυτικών που αυτή τη στιγμή κρατούνται όμηροι, ώστε να λήξει η μακρά και επώδυνη φυλάκισή τους στα χέρια των απαγωγέων τους και να μπορέσουν να επιστρέψουν στις εστίες τους και, ταυτόχρονα να εξασφαλίσουν την ελευθέρωση των επτά πλοίων που κρατούνται·

3. εκφράζει την ικανοποίησή του για τη συνεισφορά της επιχείρησης EU NAVFOR ATALANTA στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, με την προστασία των σκαφών που έχει ναυλώσει το Παγκόσμιο Επισιτιστικό Πρόγραμμα για τη μεταφορά βοήθειας στη Σομαλία και άλλων ευάλωτων σκαφών, στην αποτροπή, την πρόληψη και την καταστολή των πειρατικών ενεργειών και της ένοπλης ληστείας στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, και στην εξασφάλιση της αποτελεσματικότητας της αντίδρασης της ΕΕ στην θαλάσσια πειρατεία·

4. εκφράζει την ικανοποίησή του για την απόφαση του Συμβουλίου, της 23ης Μαρτίου 2012, σχετικά με την παράταση της εντολής της Επιχείρησης EU NAVFOR ATALANTA μέχρι τον Δεκέμβριο του 2014 και τη διεύρυνση του πεδίου δράσης της·
5. θεωρεί λυπηρό ότι ο αριθμός των σκαφών που διέθεσαν τα κράτη μέλη στην Επιχείρηση EU NAVFOR ATALANTA μειώθηκε από οκτώ σε δύο-τρία μόνο στις αρχές του 2012, και ζητεί, στο πλαίσιο αυτό, από τα κράτη μέλη να διαθέσουν μεγαλύτερες ναυτικές δυνάμεις ώστε να μπορέσει η Επιχείρηση EU NAVFOR ATALANTA να επιτύχει·
6. ζητεί μεγαλύτερο συντονισμό στο πλαίσιο του μηχανισμού SHADE μεταξύ ΕΕ, NATO και της ηγεσίας των τριών βασικών αντιπειρατικών ναυτικών αποστολών στην περιοχή (EU NAVFOR, CTF150/151 και TF508 στο πλαίσιο της Επιχείρησης Ocean Shield του NATO) και των διαφόρων διεθνών ναυτικών δυνάμεων, ώστε να αποτραπούν οι περιττές επικαλύψεις, δεδομένου ότι οι δυο οργανισμοί, ΕΕ και NATO, επιχειρούν ταυτόχρονα στην ίδια περιοχή βάσει της αντίστοιχης αυτονομίας τους ως προς τη λήψη αποφάσεων, τη στιγμή που έχουν τα ίδια συμφέροντα και περιλαμβάνουν σε μεγάλο βαθμό τα ίδια ευρωπαϊκά έθνη·
7. καλεί την ΥΕ/Α να ζητήσει την αύξηση του συντονισμού και της συνεργασίας μεταξύ των διεθνών παραγόντων στη Σομαλία και στην ευρύτερη περιοχή του Κέρατος της Αφρικής, συγκεκριμένα της ΕΕ, του NATO, των ΗΠΑ, του ΟΗΕ και των ενδιαφερόμενων κρατών, προκειμένου να επιτευχθεί μια πραγματική και συνεκτική προσέγγιση σε σχέση με την καταπολέμηση της πειρατείας και, το σημαντικότερο, των ριζών και των συνεπειών της σε όλα τα επίπεδα·
8. υπογραμμίζει ταυτόχρονα την ανάγκη ενίσχυσης του στρατηγικού συντονισμού μεταξύ EU-NAVFOR ATALANTA, EUTM Σομαλία και των άλλων ενεργειών της ΚΠΑΑ (για παράδειγμα όταν αναπτυχθεί η RMCB), στην ευρύτερη περιοχή του Κέρατος της Αφρικής· χαιρετίζει, στο πλαίσιο αυτό, την απόφαση που έλαβε το Συμβούλιο στις 23 Μαρτίου 2012, να ενεργοποιήσει το Κέντρο Επιχειρήσεων της ΕΕ για τη στήριξη των αποστολών στο πλαίσιο της Κοινής Πολιτικής Ασφαλείας και Άμυνας (ΚΠΑΑ) στο Κέρασ της Αφρικής· ζητεί συνεπώς να επανεξεταστούν οι τρέχουσες διευθετήσεις σχετικά με τη διοίκηση της EU NAVFOR ATALANTA και της EUTM Somalia·
9. εκφράζει την ικανοποίησή του για τη διάσκεψη του Λονδίνου σχετικά με τη Σομαλία, στις 23 Φεβρουαρίου 2012, που κατέδειξε την αποφασιστικότητα της διεθνούς κοινότητας για την εξάλειψη της φτώχειας, και ζητεί να αναπτυχθεί μεγαλύτερη δικαστική ικανότητα για τη δίωξη και την κράτηση των υπεύθυνων της πειρατείας·
10. υπογραμμίζει ότι η συνέχιση της ατιμωρησίας όσον αφορά την πειρατεία αποτελεί εμπόδιο στην αποτροπή· θεωρεί λυπηρό το ότι παρά τις συμφωνίες μεταγωγής που έχει συνάψει η ΕΕ με τρίτες χώρες (Κέννα, Σεϋχέλλες, Μαυρίκιο), τις διμερείς συμφωνίες επαναπατρισμού καταδικασμένων πειρατών μεταξύ Σεϋχελλών και Πουντλάνδης και Σομαλιλάνδης, και τα διεθνή νομικά πλαίσια, πολλοί πειρατές και άλλοι εγκληματίες παραμένουν ασύλληπτοι ή, εάν συλληφθούν, συχνά αφήνονται ελεύθεροι ελλείψει νομικών τεκμηρίων ή πολιτικής βούλησης για τη δίωξή τους· επισημαίνει επίσης,

ότι ορισμένα κράτη μέλη της ΕΕ διαθέτουν απρόσφορες ποινικές διατάξεις για την πειρατεία ανοικτής θάλασσας·

11. στο πλαίσιο αυτό ζητεί τη λήψη άμεσων και αποτελεσματικών μέτρων για τη δίωξη και τον κολασμό όσων είναι ύποπτοι για πράξεις πειρατείας, και καλεί τις τρίτες χώρες και όσα κράτη μέλη της ΕΕ δεν έχουν ακόμη μεταφέρει 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 να το πράξουν τώρα, ώστε να αντιμετωπισθεί η ατιμωρησία των πειρατών, και καλεί το Συμβούλιο και την Επιτροπή να συνεχίσουν να εξετάζουν δυνατότητες εκδίκασης στις χώρες της περιοχής και να προσπαθήσουν για τη δημιουργία ειδικευμένων αντιπειρατικών δικαστηρίων στη Σομαλία και σε άλλα κράτη της περιοχής, σαν μια βιώσιμη δικαστική λύση για τη δικαστική δίωξη των πειρατών στη Σομαλία·

12. επισημαίνει τις συστάσεις του Γενικού Γραμματέα του ΟΗΕ προς το Συμβούλιο Ασφαλείας για τη διευκόλυνση της σύλληψης και της δίωξης των υπόπτων για πειρατεία· τονίζει ταυτόχρονα την ανάγκη να εξασφαλίζονται δίκαιες δίκες από τα υπάρχοντα τοπικά δικαστήρια, καθώς και ανθρώπινες και ασφαλείς συνθήκες κράτησης στα περιφερειακά κέντρα·

13. παροτρύνει τα κράτη μέλη, σε συνεργασία με την Europol και την INTERPOL να διερευνήσουν τις ροές χρήματος και να κατάσχουν τα χρήματα που κατεβλήθησαν ως λύτρα στους πειρατές, δεδομένου ότι υπάρχουν ενδείξεις πως τα χρήματα αυτά ενδέχεται να έχουν διοχετευτεί σε τραπεζικούς λογαριασμούς παγκοσμίως, περιλαμβανομένων τραπεζών στην Ευρώπη, καθώς και να εντοπίσουν και να εξαρθρώσουν τα δίκτυα του οργανωμένου εγκλήματος που λυμαίνονται τα κέρδη από τις ενέργειες αυτές· ζητεί από το Συμβούλιο να διευκολύνει την περαιτέρω συνεργασία της EU NAVFOR με την Europol και την Interpol·

14. προτρέπει 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», εξέλιξη η οποία μαρτυρεί σημαντική βελτίωση της επιχειρησιακής ικανότητας των πειρατών που τους επιτρέπει να πραγματοποιούν επιθέσεις με μεγαλύτερη ισχύ, αποφασιστικότητα και ευελιξία σε ολόκληρο τον Ινδικό Ωκεανό·

15. τονίζει ότι ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) θα πρέπει να συνεχίσει να συνεργάζεται, όπου χρειαστεί, 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· προς το σκοπό αυτό, προτρέπει τα κράτη μέλη να επιτρέψουν στον ανωτέρω Οργανισμό να παρέχει τα εν λόγω δεδομένα και πληροφορίες στην Επιχείρηση EU NAVFOR ATALANTA·

16. εκτιμά ότι, δεδομένης της εξάπλωσης της πειρατείας, οι ναυτικοί που είναι εκτεθειμένοι σε απειλές σχετιζόμενες με την πειρατεία θα πρέπει να εκπαιδευτούν ώστε να βελτιώσουν το επίπεδο αυτοπροστασίας τους· υπογραμμίζει την ανάγκη να υιοθετήσουν και να εφαρμόσουν πλήρως οι

ναυτιλιακές εταιρίες τις «Βέλτιστες Μεθόδους Διαχείρισης για την προστασία έναντι των Πειρατών που έχουν ως βάση τη Σομαλία» (BMP4), που παρέχουν επαρκείς πληροφορίες σε όλους τους ενδιαφερομένους σχετικά με το πώς να βοηθούν τα πλοία να αποφεύγουν, να αποτρέπουν ή να καθυστερούν τις πειρατικές επιθέσεις ανοικτά των ακτών της Σομαλίας· επαναλαμβάνει την έκκλησή του προς όλα τα πλοία που πλέουν στην περιοχή να δηλώνονται στους αρμόδιους συντονιστικούς φορείς θαλάσσιας ασφαλείας και να ακολουθούν τις συστάσεις της EU NAVFOR ATALANTA· καλεί τα κράτη μέλη να μεριμνήσουν ώστε να δηλώνονται όλα τα πλοία τους·

17. καλεί το Συμβούλιο και την Επιτροπή, σε συνεργασία με τον ΟΗΕ και την Αφρικανική Ένωση, μετά τα επανειλημμένα αιτήματα της Σομαλικής Μεταβατικής Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης για παροχή διεθνούς βοήθειας προκειμένου να προστατευθούν τα πλοία μεταφοράς ανθρωπιστικής βοήθειας και να αντιμετωπισθεί η πειρατεία στα ανοικτά της χώρας, να συνεχίσουν τη συνεργασία και να υποστηρίξουν τη Μεταβατική Κυβέρνηση στον αγώνα κατά της πειρατείας, να φέρουν τους δράστες ενώπιον της δικαιοσύνης, και να βοηθήσουν τη Σομαλία και την ευρύτερη περιοχή να βελτιώσουν τις ικανότητές τους·

18. χαιρετίζει την απόφαση του Συμβουλίου Εξωτερικών της 12ης Δεκεμβρίου 2011 για την έναρξη της αποστολής «EUCAP Nestor» στο πλαίσιο της Οικοδόμησης Περιφερειακής Ναυτικής Ικανότητας (RMCB) για περιφερειακή εκπαιδευτική αποστολή, με σκοπό την ενίσχυση της ναυτικής ικανότητας και την εκπαίδευση των δυνάμεων ακτοφυλακής και των δικαστών σε 8 χώρες του Κέρατος της Αφρικής και του δυτικού Ινδικού Ωκεανού· ζητεί από το Συμβούλιο και την ΕΕΑΣ να καταβάλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να εξασφαλίσουν την ανάπτυξη της RMCB στην περιοχή το επόμενο θέρος·

19. αναγνωρίζει ότι η εκπαίδευση είναι μόνο ένα σκέλος του προγράμματος οικοδόμησης ναυτικών ικανοτήτων και γι' αυτό ζητεί από τα κράτη μέλη να παράσχουν υλική υποστήριξη στην Αποστολή ή στην περιοχή, ειδικά σε ό,τι αφορά τα πλοία ναυτικής περιπολίας·

20. στηρίζει ένθερμα τη «Διαδικασία του Τζιμπουτί» για την ειρήνη και τη συμφιλίωση· ζητεί μια συνεκτική προσέγγιση για την κατάσταση στη Σομαλία, που θα συνδέει την ασφάλεια με την ανάπτυξη, το κράτος δικαίου και το σεβασμό των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και του διεθνούς ανθρωπιστικού δικαίου·

21. χαιρετίζει την απόφαση της Επιτροπής να προτείνει άλλα 100 εκατομμύρια ευρώ για ευρωπαϊκή οικονομική βοήθεια στο πλαίσιο του Μέσου Στήριξης της Ειρήνης στην Αφρική, υπέρ της Αποστολής της Αφρικανικής Ένωσης στη Σομαλία (AMISOM), και καλεί 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· εκφράζει την ικανοποίησή του για τον διορισμό Ειδικού Εντεταλμένου της ΕΕ για το Κέρατος της Αφρικής·

22. εκφράζει την ανησυχία του για τη συνεχιζόμενη επιδείνωση της ανθρωπιστικής κατάστασης στο Κέρατος της Αφρικής και καλεί τη διεθνή κοινότητα και ιδιαίτερα την ΕΕ να αυξήσουν την παροχή

ανθρωπιστικής βοήθειας στον πληθυσμό που την έχει ανάγκη, προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι αυξανόμενες ανθρωπιστικές ανάγκες και να αποφευχθεί η περαιτέρω επιδείνωση της κατάστασης·

23. επαναλαμβάνει ότι οποιαδήποτε στρατηγική κατά της πειρατείας θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι η πειρατεία εξυπηρετεί οικονομικά συμφέροντα και ότι οποιαδήποτε ισχυρά κίνητρα για να αποκηρύξει ο πληθυσμός της Σομαλίας την πειρατεία πρέπει να έχουν ως στόχο την απασχόληση των νέων και την παροχή εναλλακτικών μέσων στον τοπικό πληθυσμό, που να επιτρέπουν την αξιοπρεπή διαβίωσή του·

24. χαιρετίζει το πρόγραμμα Marsic της ΕΕ στο πλαίσιο του «Προγράμματος Κρισίμων Ναυτικών Οδών» του Μέσου Σταθερότητας, με στόχο την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα και της ασφάλειας στο δυτικό Ινδικό Ωκεανό και στον Κόλπο του Άντεν, μέσω της ανταλλαγής πληροφοριών και της οικοδόμησης ικανοτήτων, δεδομένου ότι δίνει έμφαση στην περιφερειακή συνεργασία μεταξύ των χωρών της περιοχής· αναμένει ότι το πρόγραμμα θα παραταθεί και μετά το 2013·

25. ενθαρρύνει τις αντιπειρατικές πρωτοβουλίες των χωρών της Ανατολικής και Νοτιότερης Αφρικής και της περιοχής του Ινδικού Ωκεανού, όπως π.χ. το νέο αντιπειρατικό σχέδιο MASE (Maritime and Security Programme), για το οποίο διατέθηκε αρχική χορηγία δύο εκατομμυρίων ευρώ από την ΕΕ· επικροτεί την επιδιωκόμενη συμπληρωματικότητα μεταξύ των χρηματοδοτούμενων από την Επιτροπή σχεδίων και της Αποστολής ΚΠΑΑ για την Οικοδόμηση Περιφερειακών Ναυτικών Δυνατοτήτων (RMCB)·

26. επαναλαμβάνει ότι η πειρατεία στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας είναι απόρροια της απουσίας νόμου και τάξης στη χώρα και κατά συνέπεια θα πρέπει η διεθνής κοινότητα να παράσχει την αναγκαία τεχνική και οικονομική υποστήριξη για να βοηθήσει τη Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση να αναπτύξει την ικανότητα να ασκεί έλεγχο επί των χωρικών της υδάτων και, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, επί της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης της·

27. εκφράζει την ικανοποίησή του για το έργο της Ομάδας Επαφής για την Πειρατεία στα Ανοικτά της Σομαλίας, που αποτελεί πρωτόγνωρο φόρουμ για τη βελτίωση του επιπέδου και της ποιότητας της διεθνούς συνεργασίας στο συγκεκριμένο πεδίο, τόσο μεταξύ κρατών όσο και με όλους τους σχετικούς μεγάλους διεθνείς οργανισμούς·

28. χαιρετίζει τη στενή συνεργασία με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) στον τομέα της οικοδόμησης ναυτικών δυνατοτήτων, καθώς και το έργο που επιτελέστηκε ενόψει της σύναξης μιας Στρατηγικής Σύμπραξης ΕΕ-IMO με σκοπό την αντιμετώπιση της πειρατείας στην ευρύτερη περιοχή του Κέρατος της Αφρικής·

29. υπογραμμίζει ότι η χρήση ιδιωτικής ένοπλης φρουράς στα πλοία αποτελεί μέτρο που δεν μπορεί να υποκαταστήσει την αναγκαία συνολική λύση της πολύπλευρης απειλής της πειρατείας· λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι ορισμένα κράτη μέλη έχουν θεσπίσει σχετική νομοθεσία· στο πλαίσιο αυτό, καλεί αφενός τα κράτη μέλη να λάβουν τα αναγκαία μέτρα ασφαλείας επί των πλοίων όπου είναι αυτό δυνατόν, και αφετέρου 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.

30. επισημαίνει ότι, βάσει του διεθνούς δικαίου, 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· επιπλέον, 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·

31. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή, στα κράτη μέλη, στους Γενικούς Γραμματείς της Αφρικανικής Ένωσης, στον ΟΗΕ και στη Διακυβερνητική Αρχή για την Ανάπτυξη (IGAD), στον Πρόεδρο της Μεταβατικής Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης της Σομαλίας και στο Παναφρικανικό Κοινοβούλιο.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΝ



## **ΝΟΜΟΣ 4058/ΦΕΚ 63/Α/22.3.2012**

Παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους φρουρούς σε εμπορικά πλοία και άλλες διατάξεις.

### **Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

#### **ΜΕΡΟΣ Α'**

##### **Άρθρο 1**

##### **Παροχή υπηρεσιών από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς**

Επιτρέπεται, ύστερα από άδεια που εκδίδεται από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, η παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς σε υπό ελληνική σημαία εμπορικό πλοίο (εφεξής πλοίο) που δεν εκτελεί πλώες θαλάσσιων ενδομεταφορών και διαπλέει θαλάσσιες περιοχές εκτεθειμένες σε κίνδυνο πειρατείας, για την προστασία των επιβαινόντων, του πλοίου και του φορτίου αυτού από επιθέσεις που συνιστούν πειρατεία, κατά την έννοια του όρου αυτού σύμφωνα με τα άρθρα 101 και 103 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (ν. 2321/1995 «Κύρωση της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας και της Συμφωνίας που αφορά την εφαρμογή του μέρους ΧΙ της Σύμβασης», Α' 136).

##### **Άρθρο 2**

##### **Όροι και προϋποθέσεις έκδοσης άδειας**

1. Οι ένοπλοι ιδιώτες φρουροί δεν αποτελούν μέλη του πληρώματος του πλοίου και πρέπει να:

- έχουν συμπληρώσει το εικοστό πρώτο έτος,
- μην έχουν καταδικαστεί αμετάκλητα σε στερητική της ελευθερίας ποινή μεγαλύτερη των έξι μηνών για οποιοδήποτε αδίκημα που τελέστηκε με δόλο,
- αποτελούν προσωπικό εταιρείας με την οποία ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής πλοίου υποχρεούται να συνάψει σύμβαση και η οποία είναι εγκατεστημένη και λειτουργεί νομίμως στην ημεδαπή ή την αλλοδαπή και διαθέτει αναγνωρισμένη πιστοποίηση ποιότητας (ISO) για την παροχή των υπηρεσιών που αναφέρονται στο Μέρος Α' του παρόντος νόμου.

2. Η συνδρομή κάθε όρου και προϋπόθεσης που αφορά τους ένοπλους ιδιώτες φρουρούς βεβαιώνεται από την εταιρεία παροχής υπηρεσιών ασφαλείας και εξασφαλίζεται στο πλαίσιο της σύμβασης με τον πλοιοκτήτη ή τον διαχειριστή του πλοίου.

3. Για την έκδοση της άδειας του άρθρου 1 απαιτείται η υποβολή φακέλου στον οποίο περιλαμβάνονται αίτηση του πλοιοκτήτη ή διαχειριστή του πλοίου που περιέχει στοιχεία εξατομίκευσης του πλοίου, καθώς και ανάλυση του εκτιμώμενου κινδύνου που διαμορφώνεται αφού ληφθούν υπόψη ο πλους, η κατηγορία και τα χαρακτηριστικά του πλοίου, οι συνιστώμενες από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό Πρακτικές Βέλτιστης Διαχείρισης και οι απόψεις του πλοιάρχου του πλοίου.

4. Η άδεια εκδίδεται στην ελληνική και την αγγλική γλώσσα για συγκεκριμένο πλοίο εντός δεκαπέντε ημερών από την υποβολή πλήρους φακέλου και το πρωτότυπο αυτής φέρεται επί του πλοίου.

##### **Άρθρο 3**

##### **Ισχύς και διάρκεια της άδειας**

1. Η ισχύς της άδειας μπορεί να είναι έξι ή δώδεκα μηνών, σύμφωνα με την αίτηση, και παρατείνεται αυτοδίκαια αν λήξει ενώ το πλοίο βρίσκεται σε πλου και μέχρι τον κατάπλου του σε λιμένα που επιτρέπεται η αποβίβαση των ιδιωτών φρουρών και του εξοπλισμού τους.

2. Η άδεια μπορεί να ανανεώνεται ύστερα από αίτηση του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου πριν από τη λήξη της, εφόσον εξακολουθούν να ισχύουν οι όροι και οι προϋποθέσεις έκδοσής της.

3. Η άδεια ανακαλείται από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής αν εκλείψει έστω και μία από τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για την έκδοσή της.

##### **Άρθρο 4**

##### **Ειδικό τέλος για τη χορήγηση της άδειας**

1. Για την έκδοση ή την ανανέωση της άδειας καταβάλλεται από τον αιτούντα τέλος:

- δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ, εφόσον η διάρκεια ισχύος της είναι έξι μηνών.
- τριών χιλιάδων πεντακοσίων (3.500) ευρώ, εφόσον η διάρκεια ισχύος της είναι δώδεκα μηνών.

2. Τα παραπάνω ποσά, καθώς και τα έσοδα της παρ. 3 του άρθρου 26 του ν. 4033/2011 (Α' 264) αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού.

#### **Άρθρο 5** **Δικαιώματα ναυτικών**

Ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής του πλοίου ενημερώνει άμεσα και εγγράφως δια του πλοίαρχου του πλοίου τα μέλη του πληρώματος περί της έκδοσης της άδειας. Ναυτικός, μέλος πληρώματος του πλοίου που μετά την έκδοση της άδειας παροχής υπηρεσιών ενόπλων ιδιωτών φρουρών δεν επιθυμεί να παρέχει εργασία επί του πλοίου, ενημερώνει γραπτώς τον πλοίαρχο. Στην περίπτωση αυτή, η σύμβαση εργασίας λύεται ανυπαίτως για τα μέρη και ο ναυτικός δικαιούται σε παλιννόστηση με δαπάνες του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου.

#### **Άρθρο 6** **Φύλαξη και χρήση όπλων**

1. Τα όπλα και τα πυρομαχικά των ενόπλων ιδιωτών φρουρών φυλάσσονται εντός του πλοίου σε χώρο όπου έχουν πρόσβαση από κοινού ο πλοίαρχος ή ο αντικαταστάτης του και ο επικεφαλής των ενόπλων ιδιωτών φρουρών ή ο αντικαταστάτης του που αναφέρονται ονομαστικά στην άδεια.

2. Οι ένοπλοι ιδιώτες φρουροί που παρέχουν υπηρεσίες επί του πλοίου σύμφωνα με το Μέρος Α' του παρόντος νόμου, τελούν υπό την εξουσία του πλοίαρχου ή του νόμιμου αναπληρωτή του. Χρήση όπλων, στο πλαίσιο παροχής των υπηρεσιών ασφαλείας, είναι δυνατή εντός των περιοχών υψηλού κινδύνου για την αντιμετώπιση κινδύνου που απειλεί άμεσα τους επιβαίνοντες του πλοίου, το πλοίο ή το φορτίο αυτού, κατόπιν εντολής του πλοίαρχου και μόνο στο βαθμό και στην έκταση που απαιτείται για την αποτροπή του κινδύνου.

3. Κατά το διάπλου πλοίου από περιοχές υψηλού κινδύνου για πειρατική επίθεση, η χρήση των όπλων και των πυρομαχικών ενόπλων ιδιωτών φρουρών μπορεί να απαγορευθεί αν, από διατιθέμενα στοιχεία για το επίπεδο ασφαλείας, δοθεί εντολή από το Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής ή αν ο πλοίαρχος δώσει προς τούτο εντολή.

#### **Άρθρο 7** **Υποχρεώσεις πλοίαρχου ελληνικού πλοίου**

Ο πλοίαρχος του πλοίου, το οποίο έχει εφοδιασθεί με την άδεια του άρθρου 1 και διαπλέει χωρικά ύδατα τρίτου κράτους ή βρίσκεται σε λιμένα ή αγκυροβόλιο αυτού, υποχρεούται, αν το ζητήσουν οι αρμόδιες αρχές του παράκτιου κράτους, να τις ενημερώνει περί της ύπαρξης στο πλοίο όπλων και πυρομαχικών ενόπλων ιδιωτών φρουρών, του αριθμού, του είδους και της ποσότητας αυτών, καθώς και του χώρου φύλαξής τους, επιδεικνύοντας την άδεια. Η ίδια υποχρέωση του πλοίαρχου υφίσταται αν το αίτημα προέρχεται από κυβερνήτη πολεμικού πλοίου οποιουδήποτε κράτους στην ανοιχτή θάλασσα.

#### **Άρθρο 8** **Υποχρεώσεις πλοίαρχου πλοίου ξένης σημαίας**

Πλοίαρχος πλοίου υπό ξένη σημαία υποχρεούται εντός είκοσι τεσσάρων (24) ωρών πριν το διάπλου από ελληνικά χωρικά ύδατα να ενημερώνει εγγράφως το Κέντρο Επιχειρήσεων του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής όταν επ' αυτού επιβαίνουν ένοπλοι φρουροί ή υπάρχουν στο πλοίο όπλα και πυρομαχικά που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών ενόπλων ιδιωτών φρουρών και να συμμορφώνεται με τις τυχόν παρεχόμενες οδηγίες. Η υποχρέωση ενημέρωσης αφορά τον αριθμό, το είδος και την ποσότητα των όπλων και των πυρομαχικών, το χώρο φύλαξής τους επί του πλοίου, το λιμένα κατάπλου, καθώς και τον ενδεχόμενο εφοδιασμό του πλοίου με σχετική έγκριση των αρχών της σημαίας του.

#### **Άρθρο 9** **Γενική απαγόρευση**

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

2. Υπό την επιφύλαξη της παραγράφου 5 του άρθρου 13 και του άρθρου 8 όσον αφορά τη συμμόρφωση με χορηγούμενες από το Κέντρο Επιχειρήσεων του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής ή από Λιμενική Αρχή οδηγίες, τα όπλα και πυρομαχικά που βρίσκονται σε κάθε πλοίο και σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών ενόπλων ιδιωτών φρουρών πρέπει να είναι σε ειδικό κλειδωμένο χώρο επί αυτού, όταν το πλοίο βρίσκεται εντός της ελληνικής επικράτειας.

#### **Άρθρο 10** **Κυρώσεις**

1. Τιμωρείται με ποινή φυλάκισης μέχρι εννέα (9) μηνών ή χρηματική ποινή:
- α) ένοπλος ιδιώτης φρουρός που επιβαίνει σε πλοίο χωρίς άδεια, καθώς και όταν αυτός παραβαίνει τις υποχρεώσεις των άρθρων 6 και 9,
  - β) οι νόμιμοι εκπρόσωποι του πλοιοκτήτη ή διαχειριστή του πλοίου ή της εταιρείας παροχής υπηρεσιών ασφαλείας που προβλέπονται στα άρθρα 1 έως 13, καθώς και ο πλοίαρχος, εφόσον με οποιονδήποτε άλλον τρόπο ενέκριναν ή συναίνεσαν στην επιβίβαση ενόπλων ιδιωτών φρουρών στο πλοίο χωρίς άδεια,
  - γ) οι νόμιμοι εκπρόσωποι του πλοιοκτήτη ή διαχειριστή του πλοίου σε περίπτωση υποβολής ψευδών ή ανακριβών στοιχείων για την έκδοση ή ανανέωση της άδειας,
  - δ) ο πλοίαρχος πλοίου υπό ξένη σημαία, ο οποίος παραβιάζει τις διατάξεις του άρθρου 8.

2. Όπλα και πυρομαχικά ενόπλων ιδιωτών φρουρών επί πλοίου υπό ελληνική ή ξένη σημαία που βρίσκεται στην ελληνική επικράτεια, για τα οποία δεν έχει εκδοθεί άδεια ή έγκριση των αρχών της σημαίας του πλοίου, κατάσχονται και δημεύονται υπέρ του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής. Η κατάσχεση δεν αίρεται ακόμα και αν η άδεια ή έγκριση των αρχών της σημαίας του πλοίου επιδειχθεί μεταγενέστερα ή εκδοθεί μεταγενέστερα έστω και με αναδρομική ισχύ.

3. Σε περίπτωση παράβασης όρων της άδειας του άρθρου 1 επιβάλλονται οι διοικητικές κυρώσεις του άρθρου 45 του ν.δ. 187/1973 «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (Α' 261), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει και επιτρέπεται προσφυγή κατά των σχετικών αποφάσεων επιβολής προστίμου σύμφωνα με τις διατάξεις του ίδιου άρθρου.

#### **Άρθρο 11** **Εταιρείες παροχής υπηρεσιών ασφαλείας**

Στην παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 2518/1997 (Α' 164), όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με την παρ. 15 του άρθρου 10 του ν. 2801/2000 (Α' 46), την παρ. 2 του άρθρου 14 του ν. 3013/2003 (Α' 23), την παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 3206/2003 (Α' 298), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 του ν. 3707/ 2008 (Α' 209), προστίθεται εδάφιο ιβ' ως ακολούθως:

«ιβ. Υπηρεσίες ασφαλείας από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς σε υπό ελληνική σημαία εμπορικά πλοία για την προστασία των επιβαινόντων, του πλοίου και του φορτίου αυτού από επιθέσεις που συνιστούν πειρατεία κατά την έννοια του όρου αυτού σύμφωνα με τα άρθρα 101 και 103 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (ν. 2321/1995 «Κύρωση της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τα Δίκαιο της Θάλασσας και της Συμφωνίας που αφορά την εφαρμογή του μέρους XI της Σύμβασης», Α' 136).»

#### **Άρθρο 12** **Εξουσιοδοτικές διατάξεις**

1. Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Εθνικής Αμυνας, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Προστασίας του Πολίτη, ρυθμίζονται τα προσόντα, η πιστοποίηση και λοιπές ιδιότητες για το προσωπικό ιδιωτών ενόπλων φρουρών που διατίθενται σε πλοία από εταιρείες που λειτουργούν στην Ελλάδα, καθώς και τα περί κατοχής όπλων για την παροχή των υπηρεσιών ασφαλείας του Μέρους Α' του παρόντος νόμου.

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εξωτερικών, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Προστασίας του Πολίτη, μπορεί να αποκλείεται η έκδοση άδειας του άρθρου 1 για εταιρείες που είναι εγκατεστημένες και λειτουργούν σε συγκεκριμένα κράτη.

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Αμυνας, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Προστασίας του Πολίτη, για την έκδοση της οποίας λαμβάνονται υπόψη οι εκάστοτε ισχύουσες σχετικές οδηγίες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, ρυθμίζονται θέματα που αφορούν:

- α) τα στοιχεία που αναγράφονται στην άδεια και το υπόδειγμα αυτής και ιδίως ο ονομαστικός καθορισμός του επικεφαλής ένοπλου ιδιώτη φρουρού και του αντικαταστάτη του, καθώς και την υποχρέωση γνωστοποίησης του εκάστοτε επικεφαλής και του αντικαταστάτη αυτού,
- β) τα στοιχεία που πρέπει να περιέχει ο φάκελος με την αίτηση του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή πλοίου που υποβάλλεται σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 2,
- γ) τις περιοχές υψηλού κινδύνου,
- δ) τη διαδικασία αναφοράς του συμβάντος μετά το πέρας αυτού,
- ε) κάθε άλλο σχετικό θέμα.

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Προστασίας του Πολίτη ρυθμίζονται τα περί εισόδου ή εξόδου στη ή από τη χώρα και μεταφοράς στο ή από το πλοίο όπλων και πυρομαχικών, που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών του Μέρους Α' του παρόντος νόμου από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς σε πλοίο οποιασδήποτε σημαίας που βρίσκεται σε ελληνικό λιμένα ή αγκυροβόλιο.

5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Προστασίας του Πολίτη, η οποία εκδίδεται αφού ληφθούν υπόψη η εν γένει διαμορφούμενη κατάσταση στο φαινόμενο της πειρατείας και το αντίστοιχο επίπεδο ασφαλείας, όπως διαμορφώνεται για την αντιμετώπισή της διεθνώς, μπορεί να ανακληθεί ή να ανασταλεί η ισχύς άδειας του άρθρου 1 που έχει ήδη εκδοθεί.

6. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Προστασίας του Πολίτη μπορεί να επανακαθορίζεται ο μέγιστος χρόνος ισχύος της άδειας του άρθρου 1 και το ποσό του καταβαλλόμενου τέλους, για τις άδειες που εκδίδονται μετά τη θέση σε ισχύ της απόφασης αυτής.

7. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Προστασίας του Πολίτη ρυθμίζονται τα θέματα σχετικά με τους όρους και τις προϋποθέσεις διενέργειας από στελέχη του ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. σεμιναρίων για την εκπαίδευση ένοπλων φρουρών πλοίων, την παροχή βεβαιώσεων παρακολούθησης αυτών, τη διάρκεια ισχύος τους, το κόστος συμμετοχής σε αυτά, το οποίο αποτελεί έσοδο του Κρατικού Προϋπολογισμού, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

### **Άρθρο13** **Εφαρμογή των διατάξεων**

Οι διατάξεις του Μέρους Α' του παρόντος νόμου εφαρμόζονται κατά παρέκκλιση των ισχυουσών διατάξεων και ιδίως αυτών που αφορούν τη ρύθμιση θεμάτων σχετικά με όπλα, πυρομαχικά, εκρηκτικές ύλες, εκρηκτικούς μηχανισμούς (ν. 2168/1993, Α' 147) και ιδιωτικές επιχειρήσεις παροχής ασφάλειας (ν. 2518/1997, Α' 164).

## Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας

(Άρθρα που αφορούν την πειρατεία)

### Article 100

Duty to cooperate in the repression of piracy

All States shall cooperate to the fullest possible extent in the repression of piracy on the high seas or in any other place outside the jurisdiction of any State.

### Article 101

Definition of piracy:

Piracy consists of any of the following acts:

(a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:

(i) On the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;

(ii) Against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;

(b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;

(c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b).

### Article 102

Piracy by a warship, government ship or government aircraft whose crew has mutinied.

The acts of piracy, as defined in article 101, committed by a warship, government ship or government aircraft whose crew has mutinied and taken control of the ship or aircraft are assimilated to acts committed by a private ship or aircraft.

### Article 103

Definition of a pirate ship or aircraft

A ship or aircraft is considered a pirate ship or aircraft if it is intended by the persons in dominant control to be used for the purpose of committing one of the acts referred to in article 101. The same applies if the ship or aircraft has been used to commit any such act, so long as it remains under the control of the persons guilty of that act.

### Article 104

Retention or loss of the nationality of a pirate ship or aircraft

A ship or aircraft may retain its nationality although it has become a pirate ship or aircraft. The retention or loss of nationality is determined by the law of the State from which such nationality was derived.

#### Article 105

##### Seizure of a pirate ship or aircraft

On the high seas, or in any other place outside the jurisdiction of any State, every State may seize a pirate ship or aircraft, or a ship or aircraft taken by piracy and under the control of pirates, and arrest the persons and seize the property on board. The courts of the State which carried out the seizure may decide upon the penalties to be imposed, and may also determine the action to be taken with regard to the ships, aircraft or property, subject to the rights of third parties acting in good faith.

#### Article 106

##### Liability for seizure without adequate grounds

Where the seizure of a ship or aircraft on suspicion of piracy has been effected without adequate grounds, the State making the seizure shall be liable to the State the nationality of which is possessed by the ship or aircraft for any loss or damage caused by the seizure.

#### Article 107

##### Ships and aircraft which are entitled to seize on account of piracy

A seizure on account of piracy may be carried out only by warships or military aircraft, or other ships or aircraft clearly marked and identifiable as being on government service and authorized to that effect.

#### Article 108

##### Illicit traffic in narcotic drugs or psychotropic substances

1. All States shall cooperate in the suppression of illicit traffic in narcotic drugs and psychotropic substances engaged in by ships on the high seas contrary to international conventions.
2. Any State which has reasonable grounds for believing that a ship flying its flag is engaged in illicit traffic in narcotic drugs or psychotropic substances may request the cooperation of other States to suppress such traffic.