

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
στην
ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**Σύγχρονη Θαλάσσια Πειρατεία: Δράσεις
αντιμετώπισης από την Ελληνική Ποντοπόρο Ναυτιλία**

Μπούντρη Κωνσταντίνα

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

Ιούνιος 2014

Δήλωση Αυθεντικότητας/ Ζητήματα Copyright

Το άτομο που εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στη βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός και εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού που χρησιμοποιεί (τμήματα 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.

Κωνσταντίνα Μπούντρη

Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

Ερνέστος Τζαννάτος (Επιβλέπων)

Βασίλειος Τσελέντης

Γεώργιος Π. Βλάχος

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

Ευχαριστίες

Ευχαριστώ ιδιαίτερος τον επιβλέποντα Καθηγητή μου, κ. Ερνέστο Τζαννάτο για την συνεργασία, την βοήθεια και τις χρήσιμες κατευθύνσεις κατά τη διάρκεια συγγραφής της Διπλωματικής Εργασίας.

Θα ήθελα επίσης να ευχαριστήσω τον Καθηγητή κ. Βασίλειο Τσελέντη για τις πολύτιμες συμβουλές και συζητήσεις πάνω στα θέματα της πειρατείας, τον Καθηγητή κ. Γεώργιο Π. Βλάχο για την συνεργασία και την αξιολόγηση της παρούσας μελέτης και τον Καθηγητή κ. Κωνσταντίνο Γκιζιάκη για την σημαντική βοήθεια του στο ξεκίνημα της έρευνας.

Ευχαριστώ τις Ελληνικές Ναυτιλιακές Εταιρείες που συμμετείχαν στην έρευνα για τον πολύτιμο χρόνο που αφιέρωσαν.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα την οικογένεια μου για την ουσιαστική και πολύπλευρη στήριξη σε όλη την διάρκεια των σπουδών μου. Τίποτα δεν θα ήταν εφικτό δίχως τη δική τους βοήθεια. Ένα μεγάλο ευχαριστώ στον Δρ. Νικόλαο Κατσιώτη για την παρουσία του, τη συμπαράσταση, την υποστήριξη και την καθοδήγηση του όλα αυτά τα χρόνια, πολύτιμος σύμμαχος στο άνοιγμα νέων οριζώντων.

Στον ΝΚ

*«Τρεις μέρες σπάγαν τα καρφια και τρεις που σε καρφώναν
και συ με τις παλάμες σου πεισματικά κλειστες
στερνή φορά κι ανώφελα ξορκίζεις τον τυφώνα
που μας τραβάει για τη στεριά με τους ναυαγιστές..»*

Νίκος Καββαδίας (Το Πούσι, 1947)

Περιεχόμενα

Περίληψη.....	x
Abstract.....	xi
Εισαγωγή.....	1

Κεφάλαιο 1: Θαλάσσια Πειρατεία και Ναυτιλία: Μια σχέση που εξελίσσεται ανά τους αιώνες – Από την αρχαιότητα έως σήμερα

1.1 Μια εισαγωγή για την Ναυτιλία

1.1.1 Η σημασία των μεταφορών	3
1.1.2 Βασικές Έννοιες (<i>Κατηγορίες Πλοίων, Κύριες Εμπορικές Διαδρομές, Διεθνείς Ναυτιλιακοί Οργανισμοί</i>)	4
1.1.3 Ορισμός της Ασφάλειας στη Θάλασσα.....	10

1.2 Ιστορική Επισκόπηση της Θαλάσσιας Πειρατείας

1.2.1 Αρχαιότητα έως 1 ^{ος} αιώνας π.Χ.....	12
1.2.2 Μεσαίωνα (5 ^{ος} έως 15 ^{ος} αιώνας).....	14
1.2.3 Υστεροβυζαντινά έως Νεότερα Χρόνια.....	15

Κεφάλαιο 2: Οι Αιτίες της Θαλάσσιας Πειρατείας και η Νομική Διάσταση του Φαινομένου

2.1 Αιτίες Επανεμφάνισης του Φαινομένου

2.1.1 Κυριότερα Γεωγραφικά Σημεία Επιθέσεων.....	18
2.1.2 Η Περίπτωση της Σομαλίας.....	23
2.1.3 Η Περίπτωση του Κόλπου της Γουινέας και της Ινδονησίας.....	27

2.2 Νομική Διάσταση του Φαινομένου

2.2.1 Ορισμός της Πειρατείας.....	31
2.2.2 Το Διεθνές Δίκαιο ως προς την Πειρατεία και την Καταπολέμηση της.....	32
2.2.3 Πειρατεία και Εθνικό Δίκαιο.....	34

Κεφάλαιο 3: Τακτικές Δράσης των Πειρατών

3.1 Κατηγορίες Πειρατικών Επιθέσεων

3.1.1 Μικρής και Μεσαίας Κλίμακας Επιθέσεις.....	36
3.1.2 «Το Πλοίο- Φάντασμα».....	37
3.1.3 Σύνδεση με το οργανωμένο έγκλημα.....	38
3.2 Σομαλική Πειρατεία: Το χρονικό μιας ολοκληρωμενης Επιχείρησης.....	40
3.3 Καταγεγραμμένες Πειρατικές Επιθέσεις σε Ελληνικών συμφερόντων πλοία...42	

Κεφάλαιο 4: Δράσεις Καταπολέμησης της Θαλάσσιας Πειρατείας

4.1 Διεθνείς και Ευρωπαϊκές Δράσεις

4.1.1 Δράσεις και Πρωτοβουλίες Διεθνών Οργανισμών.....	50
4.1.2 Ευρωπαϊκή Ένωση– Επιχείρηση ΑΤΑΛΑΝΤΑ.....	53
4.2 Μέτρα καταπολέμησης της Πειρατείας	
4.2.1 Πριν και κατά την είσοδο του πλοίου στην Περιοχή Υψηλού Κινδύνου.....	55
4.2.2 Πρόσθετα Μέτρα Προστασίας του Πλοίου.....	57
4.2.3 Όταν οι Πειρατές βρίσκονται πάνω στο πλοίο.....	61
4.3 Το Νομοθετικό Πλαίσιο για τους Ένοπλους Φρουρούς.....	63

Κεφάλαιο 5: Οι επιπτώσεις της Πειρατείας σε τοπικό και διεθνές επίπεδο

5.1 Οι Οικονομικές επιπτώσεις των πειρατικών επιθέσεων.....	66
5.2 Οι Κοινωνικές επιπτώσεις των πειρατικών επιθέσεων.....	70
5.2.1 Επίδραση της πειρατείας στις τοπικές κοινωνίες.....	73

Κεφάλαιο 6: Ερευνητικό Μέρος: Δράσεις Αντιμετώπισης της Πειρατείας από την Ελληνική Ναυτιλία

6.1 Μεθοδολογία Έρευνας.....	74
6.2 Αποτελέσματα Έρευνας	
6.2.1 Εισαγωγικά Στοιχεία.....	75
6.2.2 Αξιολόγηση Αποτελεσματικότητας των Αντιπειρατικών Μέτρων.....	79
6.2.3 Μέτρα Αντιμετώπισης της Πειρατείας που εφαρμόζει η Ελληνική Ναυτιλία.....	90
6.2.4 Μερικά Πρόσθετα Στοιχεία.....	92
6.3 Συζήτηση Αποτελεσμάτων.....	94
Επίλογος.....	99
Βιβλιογραφία.....	102
Παράρτημα: Το Ερωτηματολόγιο της Έρευνας.....	106

Κατάλογος Χαρτών, Πινάκων και Διαγραμμάτων

Χάρτες

Χάρτης 1.1 Εμπορικές Διαδρομές Σιδηρομεταλλεύματος.....	6
Χάρτης 1.2 Εμπορικές Διαδρομές Άνθρακα.....	6
Χάρτης 1.3 Εμπορικές Διαδρομές Δημητριακών.....	7
Χάρτης 1.4 Εμπορικές Διαδρομές Βωξίτη.....	7
Χάρτης 1.5 Εμπορικές Διαδρομές Φωσφάτων.....	8
Χάρτης 1.5 Εμπορικές Διαδρομές Πετρελαίου.....	8
Χάρτης 2.1 Κόλπος του Άντεν – Σομαλία.....	24
Χάρτης 2.2 Κόλπος της Γουινέας.....	27
Χάρτης 2.3 Ινδονησία.....	29

Πίνακες

Πίνακας 5.1 Είδη Βίας προς τα Πληρώματα (1994-2005).....	71
Πίνακας 5.2 Είδη Βίας προς τα Πληρώματα (2008-2012).....	71

Διαγράμματα

Διάγραμμα 2.1 Καταγεγραμμένες Πειρατικές Επιθέσεις (2013).....	21
Διάγραμμα 2.2 Πειρατικές Επιθέσεις ανά Περιοχή (2013).....	22
Διάγραμμα 2.3 Πειρατικές Επιθέσεις ανά Μήνα (2013).....	22
Διάγραμμα 6.1 Age Group.....	75
Διάγραμμα 6.2 Experience in Maritime Industry.....	76
Διάγραμμα 6.3 Number of Company's vessels.....	76
Διάγραμμα 6.4 Type of Company's Vessels.....	77
Διάγραμμα 6.5 Average Fleet's Age.....	77
Διάγραμμα 6.6 Year of Company's Founding.....	78
Διάγραμμα 6.7 Do your Company's vessels transit through high-risk areas?.....	78
Διάγραμμα 6.8 If so, have they been subjected to piracy attack or attempt?.....	79
Διάγραμμα 6.9 Risk Assessment before Vessel's transit.....	79

Διάγραμμα 6.10 Anti-piracy plan/crisis management at the office.....	80
Διάγραμμα 6.11 Increasing Vessel’s movement speed.....	80
Διάγραμμα 6.12 Vessel’s freeboard more than 10 metres.....	81
Διάγραμμα 6.13 Registration with naval forces (<i>EUNAVFOR, MSCHOA, UKMTO</i>).....	81
Διάγραμμα 6.14 Participation of the vessel in a convoy system.....	82
Διάγραμμα 6.15 Crew training in antipiracy measures.....	82
Διάγραμμα 6.16 Avoid transiting all high risk areas.....	83
Διάγραμμα 6.17 Use of razor/ barbed wire used operate as an electric fence.....	83
Διάγραμμα 6.18 Use of water spay or water canons.....	84
Διάγραμμα 6.19 Closed circuit Television.....	84
Διάγραμμα 6.20 Blinding Weapons/Duzzle Weapons.....	85
Διάγραμμα 6.21 Designation and use of a convenient citadel.....	85
Διάγραμμα 6.22 Use manoeuvring practices.....	86
Διάγραμμα 6.23 Dogs onboard vessel.....	86
Διάγραμμα 6.24 Use of UNARMED security personnel.....	87
Διάγραμμα 6.25 Use of ARMED security personnel.....	87
Διάγραμμα 6.26 Enhanced bridge protection.....	88
Διάγραμμα 6.27 Assist Somalia in setting up Government initiatives to fight piracy.....	88
Διάγραμμα 6.28 Enhance the International Legal Framework.....	89
Διάγραμμα 6.29 Naval forces to monitor and destroy pirate skiffs.....	89
Διάγραμμα 6.30 Anti-Piracy Measures applied by Greek Shipping.....	90
Διάγραμμα 6.31 Anti-Piracy Measures applied by Greek Shipping.....	91
Διάγραμμα 6.32 Anti-Piracy Measures applied by Greek Shipping.....	92
Διάγραμμα 6.33 Rate the effectiveness of your company’s piracy counter-measures.....	92
Διάγραμμα 6.34 How the cost of antipiracy measures influenses their implementation.....	93
Διάγραμμα 6.35 Rate the insurance cost for transit high-risk areas.....	93
Διάγραμμα 6.36 Opinion on the future status of the situation in high-risk areas.....	94

Περίληψη

Λέξεις Κλειδιά:

Πειρατεία, Ασφάλεια, Μέτρα Αντιμετώπισης, Νομοθετικό Πλαίσιο, Ελληνική Ναυτιλία

Η εξέλιξη του φαινομένου της θαλάσσιας Πειρατείας αποτελεί ένα από τα πλέον φλέγοντα ζητήματα που απασχολούν τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα. Από τα Ανοιχτά της Σομαλίας στον Κόλπο του Άντεν έως την Δυτική Αφρική και κυρίως τον Κόλπο της Γουινέας, ακόμα και σε απομακρυσμένα σημεία του Ινδικού Ωκεανού, η δράση των Πειρατών εμφανίζεται ανεξέλεγκτη με πολυδιάστατες συνέπειες για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Στόχος της Διπλωματικής Εργασίας είναι η μελέτη του φαινομένου της Πειρατείας όπως εμφανίζεται σήμερα, η ανάλυση των στρατηγικών καταπολέμησης των πειρατικών επιθέσεων καθώς και η μελέτη των μεθόδων που εφαρμόζει η ελληνική ναυτιλία για την αντιμετώπιση της πειρατείας και η άποψη της σχετικά με την αποτελεσματικότητα των αντιπειρατικών μέτρων.

Η εργασία αποτελείται από δύο μέρη:

- Το θεωρητικό μέρος, όπου αρχικά λαμβάνει χώρα μία σύντομη ιστορική αναφορά/αναδρομή στην Πειρατεία ενώ στην συνέχεια, θα γίνεται εκτενής ανάλυση των αιτιών της, των μορφών με τις οποίες εμφανίζεται, της σύγχρονης δράσης των Πειρατών καθώς και των περιοχών όπου αυτοί δραστηριοποιούνται. Επιπλέον, παρουσιάζεται το ισχύον νομικό πλαίσιο που διέπει την Πειρατεία διεθνώς. Τέλος, σημαντικό μέρος αποτελεί η περιγραφή των μεθόδων που έχουν αναπτυχθεί διεθνώς για την αποτροπή και καταστολή των πειρατικών επιθέσεων.

- Το ερευνητικό μέρος, όπου επιχειρείται η μελέτη των δράσεων της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας για την αντιμετώπιση των πειρατικών επιθέσεων όπως καθώς και η διερεύνηση των θέσεων της σχετικά με το ποιές είναι οι βέλτιστες πρακτικές. Η έρευνα έχει διεξαχθεί μέσω ερωτηματολογίου το οποίο έχει διανεμηθεί στις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες.

Abstract

Keywords

Piracy; Security; Countermeasures; Legal Framework; Greek Shipping;

The evolution of the maritime Piracy phenomenon constitutes of a top-priority issue for the global maritime community. Ranging from the open sea off East Africa (and namely the infamous pirate-infested waters of Somalia) and the Gulf of Aden to the West Africa and Gulf of Guinea, the threatening presence and hostile activities of Pirates appear to be without control, resulting in multi-dimensional consequences for international shipping companies.

In this work, the phenomenon of modern maritime Piracy as well as the analysis of current countermeasures and deterring strategies of pirate attacks is investigated and their effectiveness rated.

The goal is to systematically gather all relevant data concerning the applied anti-piracy techniques and methods from the Greek shipping companies that actively participate in ocean shipping and ultimately, analyze their efficiency and result-yielding.

More specifically, the work is comprised of the following parts:

- A state-of-the-art presentation, where a review of the necessary references concerning maritime piracy is given in conjunction with a valid documented analysis of the reasons leading to it, its forms and illustrating the Pirates' modus vivendi in relation to its hotspots. A presentation of the current legal framework governing maritime Piracy is given, as well as the internationally accepted and deployed methods of deterring and subduing pirate attacks. Finally, the economic cost of piracy is presented and the social consequences are analyzed.

- An extensive part of this work is composed of a coordinated attempt to map and study the actions of Greek (ocean) shipping companies for the efficient and successful dealing with pirate attacks. Furthermore, this work investigates the industry's beliefs and standing point of the most efficient and best available technique towards safe transit.

Εισαγωγή

Η πειρατεία δεν είναι ένα φαινόμενο που εμφανίστηκε στην ανθρωπότητα κατά τη νεότερη ιστορία της. Αντίθετα, μπορεί να ανιχνευτεί πίσω στον χρόνο τόσο παλιά όσο και η ίδια η ναυσιπλοΐα. Ωστόσο τις δύο τελευταίες δεκαετίες οι πειρατές επανεμφανίστηκαν, ιδιαίτερα βίαιοι στις πράξεις και πολυμήχανοι στον τρόπο δράσης τους, με πολυδιάστατες συνέπειες για την παγκόσμια ναυτιλία.

Η κρισιμότητα του ζητήματος της δράσης των πειρατών είναι ιδιαίτερα έντονη για τις διεθνείς μεταφορές. Το θαλάσσιο εμπόριο επηρεάζεται σημαντικά καθώς η πειρατική δραστηριότητα παρουσιάζεται σε πολυσύχναστες θαλάσσιες οδούς, σημαντικούς δρόμους της θαλάσσιας μεταφοράς. Ο Κόλπος του Αντεν και τα σομαλικά ύδατα για μεγάλο διάστημα υπήρξαν κύρια σημεία της πειρατικής δράσης των σομαλών πειρατών. Η Σομαλία, με μια ακτογραμμή που ξεπερνά τα τρία χιλιάδες χιλιόμετρα βρίσκεται πολύ κοντά σε κομβικές θαλάσσιες διαδρομές, απειλώντας την ομαλή διεξαγωγή του διεθνούς εμπορίου. Αντίστοιχα, το Στενό της Μάλακκα αποτελεί κύριο σημείο διέλευσης πλοίων.

Ο Κόλπος της Γουινέας, στη Δυτική Αφρική, καταγράφει μια σημαντική άνοδο στις πειρατικές επιθέσεις και κυρίως στις ένοπλες ληστείες με στόχο την κλοπή του φορτίου. Αποτελεί δε μια περιοχή πλούσια σε ορυκτούς πόρους όπως διαμάντια και χρυσό, διαθέτει σημαντική βιοποικιλότητα και ουσιαστικά διαθέτει τα μεγαλύτερα αποθέματα υδρογονανθράκων, με το 70% της παραγωγής πετρελαίου στην Αφρική να συγκεντρώνεται στον Κόλπο της Γουινέας.

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι σε θεωρητικό επίπεδο η αναλυτική μελέτη της πειρατείας όπως εμφανίζεται στις μέρες μας. Σε ερευνητικό επίπεδο *(καθώς δεν έχει μείνει ανεπηρέαστη η ελληνική ναυτιλία από την άνθηση της πειρατείας)* είναι η αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των αντιπειρατικών μέτρων από τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες και η καταγραφή των μέτρων που εφαρμόζονται.

Αρχικά επιχειρείται μια εισαγωγή στις βασικές έννοιες της ναυτιλίας και μια ιστορική αναδρομή που θα βοηθήσει στην κατανόηση της φύσης του πειρατικού φαινομένου. Στο δεύτερο κεφάλαιο αναλύονται τα κύρια γεωγραφικά σημεία των επιθέσεων καθώς και οι αιτίες που οδήγησαν στο φαινόμενο αυτό ενώ παράλληλα παρουσιάζεται το νομικό πλαίσιο που το διέπει.

Οι μέθοδοι δράσης των πειρατών και ο σχεδιασμός των τυπικών πειρατικών επιθέσεων περιγράφονται αναλυτικά στο τρίτο κεφάλαιο. Συνεχίζοντας, στο τέταρτο κεφάλαιο αναλύονται διεξοδικά οι διεθνείς δράσεις καταπολέμησης της πειρατείας και τα αντιπειρατικά μέτρα που προτείνει ο ΙΜΟ μέσω των «Βέλτιστων Πρακτικών Διαχείρισης», ενώ δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην Επιχείρηση «ΑΤΑΛΑΝΤΑ», της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τέλος, το θεωρητικό μέρος κλείνει με την καταγραφή των οικονομικών και κοινωνικών επιπτώσεων του φαινομένου καθώς και με τις συνέπειες της πειρατείας στις τοπικές κοινότητες των πειρατών.

Στο ερευνητικό μέρος παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της έρευνας μέσα από αναλυτικά διαγράμματα. Παρουσιάζεται η στάση των ελληνικών εταιρειών απέναντι σε κάθε αντιπειρατικό μέτρο ξεχωριστά και αναλύεται η αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας του. Παράλληλα περιγράφονται και αναλύονται τα μέτρα που εφαρμόζουν οι ναυτιλιακές εταιρείες με στόχο μια ολοκληρωμένη μελέτη γύρω από τις θέσεις και εφαρμογές των ελληνικών επιχειρήσεων.

Κεφάλαιο 1

Θαλάσσια Πειρατεία και Ναυτιλία: Μια σχέση που εξελίσσεται ανά τους αιώνες – Από την αρχαιότητα έως σήμερα

1.1 Μια εισαγωγή για την Ναυτιλία

1.1.1 Η σημασία των μεταφορών

Οι μεταφορές κατέχουν πρωταγωνιστικό ρόλο στην διεθνή οικονομική δραστηριότητα. Η συμβολή τους έχει εκτιμηθεί από τους πρώτους χρόνους της ανθρώπινης ιστορίας καθώς η έλλειψη αγαθών σε μία συγκεκριμένη περιοχή οδήγησε στην αναζήτηση των αγαθών αυτών σε άλλες περιοχές. Το αποτέλεσμα της επικοινωνίας αυτής με άλλους λαούς ήταν η καθιέρωση και άνθηση της μεταφοράς και του εμπορίου και η οικονομική ανάπτυξη της ανθρωπότητας.

Πέρα από τα οικονομικά οφέλη των μεταφορών, η επικοινωνία μεταξύ λαών διαφορετικού πολιτιστικού και πνευματικού επιπέδου οδηγεί στην εξάπλωση της γνώσης και του πολιτισμού συμβάλλοντας στην πνευματική, επιστημονική και τεχνολογική πρόοδο των λαών. Οι μεταφορές φέρνουν σε επαφή τις πιο απομακρυσμένες χώρες με όλα τα επιτεύγματα των ανεπτυγμένων χωρών οδηγώντας σταδιακά και στη δική τους οικονομική και πνευματική πρόοδο. (Βλάχος, 2003)

Κεντρικός άξονας του διεθνούς εμπορίου θεωρείται η θαλάσσια μεταφορά. Σε έναν πλανήτη όπου τα τρία τέταρτα της επιφάνειας του καλύπτονται από νερό είναι φυσικό να ευνοούνται οι θαλάσσιες μεταφορές και η ανάπτυξη τους να έχει προηγηθεί των υπόλοιπων μέσων μεταφοράς. Από τους προϊστορικούς ακόμα χρόνους τα πρώτα πλοία όργαναν τις θάλασσες και τους ωκεανούς ενώ καθοριστικός ήταν ο ρόλος τους στις μεγάλες εξερευνήσεις και ανακαλύψεις. Τα θαλάσσια μέσα επιτρέπουν οικονομικά και τεχνικά την μαζική μεταφορά τεράστιων φορτίων (κυρίως όταν αναφερόμαστε σε χύδην φορτία) συμβάλλοντας δυναμικά στην παγκόσμια οικονομία. (Βλάχος, 2003)

Τα παραπάνω γίνονται πιο κατανοητά αν λάβουμε υπόψη ότι οι θαλάσσιες μεταφορές είναι υπεύθυνες για παραπάνω από το 80% των μεταφορικών κινήσεων σε διεθνές επίπεδο (φορτία που ξεπερνούν τους 5.000 εκατομμύρια τόνους), ενώ για την Ε.Ε. το 90% του εξωτερικού της εμπορίου και το 40% του εσωτερικού εμπορίου,

πραγματοποιείται μέσω θαλάσσης. Σε ότι αφορά την Ελλάδα, η Ναυτιλία είναι ιδιαίτερα σημαντική καθώς το 90% της συνολικής εμπορικής κίνησης της χώρας αφορά πλωτά μέσα ενώ οι εφοπλιστικές δραστηριότητες και οι θαλάσσιες μεταφορές θεωρούνται ζωτικής σημασίας για την Εθνική Οικονομία. (Σιούσιουρας και Δαλακλής, 2012)

1.1.2 Βασικές Έννοιες

Η εμπορική ναυτιλία συμβάλλει σημαντικά στην οικονομική ανάπτυξη ενός κράτους αλλά αποτελεί και θεμελιώδη λίθο στην παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα. Στην ενότητα αυτή θα ορίσουμε κάποιες σημαντικές έννοιες που σχετίζονται με τη ναυτιλιακή βιομηχανία και που θα συναντήσουμε σε επόμενα κεφάλαια.

Κατηγορίες Πλοίων

Στα εμπορικά πλοία η βασικότερη διάκριση για την ταξινόμηση τους αφορά τον τύπο του πλοίου και εξαρτάται από το είδος και τον όγκο του φορτίου:

1. Φορτηγά πλοία: Τα πλοία αυτά προορίζονται για την μεταφορά εμπορευμάτων είτε ως χύδην (bulk) είτε ως γενικά ή ειδικά φορτία (General Cargoes). Εξυπηρετούν και την Ναυτιλία Χύδην (Tramp Shipping) και την Ναυτιλία τακτικών γραμμών (Liner Shipping). (Παπαγιαννούλης, 2002)

Στην **tramp ναυτιλία** έχουμε τους εξής τύπους πλοίων:

- Πλοία Χύδην ξηρού φορτίου (περιλαμβάνει πλοία γενικού φορτίου, πλοία μεταφοράς σιδηρομεταλλευμάτων, *bulk carriers*, πλοία μικτού φορτίου)
- Πλοία Χύδην υγρού φορτίου: περιλαμβάνονται τα δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν κυρίως αργό πετρέλαιο, τα παράγωγα πετρελαίου που είναι τα υγροποιημένα αέρια (κυρίως υγροποιημένο φυσικό αέριο LNG και τα υγροποιημένα προϊόντα της δύλσης πετρελαίου LPG), χημικά φορτία, λοιπά υγρά φορτία και επικίνδυνα φορτία.

Στην **liner ναυτιλία** έχουμε τους εξής τύπους πλοίων:

- Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containerships), που είναι ο κύριος τύπος πλοίου στην γραμμή αυτή.

- Multi purpose vessels: πλοία με υψηλή ταχύτητα που μεταφέρουν εκτός από εμπορευματοκιβώτια, τόσο χύδην όσο και μοναδοποιημένα φορτία.

- Tweendeckers: Πλοία που ναυπηγούνταν τη δεκαετία του '80 για μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων.

- Πλοία γενικού φορτίου: Περιείχαν πολλά καταστρώματα αλλά είχαν περιορισμένη δυνατότητα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

- Πλοία Ro-Ro (Roll on – Roll off): Πλοία εξειδικευμένου τύπου που μεταφέρουν φορτηγά και επιβατηγά. (Πανέρη, 2009)

2. Επιβατηγά πλοία: Πρόκειται για πλοία που κύρια απασχόληση τους είναι η μεταφορά επιβατών. Δεν αποκλείεται όμως και η παραλαβή μικρών ποσοτήτων φορτίου.

3. Πλοία Ειδικού προορισμού: Πρόκειται για πλοία με εξοπλισμό κατάλληλο για ειδικές αποστολές. Αναλαμβάνουν τη γρήγορη και ασφαλή μεταφορά φορτίων των οποίων η μεταφορά απαιτεί εν πλω ειδική μεταχείριση.

4. Πλοία Βοηθητικής Ναυτιλίας: Τα πλοία αυτά δεν εκτελούν μεταφορές αλλά σκοπό τους είναι να προστατεύουν και να συντελούν στην εύρυθμη και χωρίς εμπόδια λειτουργία των θαλάσσιων μεταφορών. (Παπαγιαννούλης, 2002)

Κύριες Εμπορικές Διαδρομές

Η αυξητική τάση για θαλάσσιες μεταφορές με σκοπό την κάλυψη αναγκών για διακίνηση επιβατών και αγαθών έχει συμβάλει στην μετατροπή των θαλασσών και των ωκεανών σε πολυσύχναστες λεωφόρους, με έναν πολύ μεγάλο αριθμό πλοίων να διασχίζει τις υδάτινες οδούς. Είναι γεγονός ωστόσο πως ένας συγκεκριμένος αριθμός θαλάσσιων διαδρομών συνδέει τις διάφορες ηπείρους και χώρες μεταξύ τους. (Σιουσιούρας και Δαλακλής, 2012) Ανάλογα λοιπόν το προϊόν που μεταφέρεται έχουμε και τις αντίστοιχες θαλάσσιες λεωφόρους, οι οποίες δημιουργούνται ουσιαστικά από τους μεγαλύτερους εισαγωγείς και εξαγωγείς. (Σαμπράκος και Γιαννόπουλος, 2008)

Αναλυτικότερα παρακάτω ορίζουμε τα κυριότερα χύδην υγρά και ξηρά φορτία που η μεταφορά τους οδηγεί στη διαμόρφωση των κύριων θαλάσσιων διαδρομών.

Χύδην ξηρά φορτία: Τα κύρια χύδην ξηρά φορτία είναι τα παρακάτω:

Σιδηρομετάλλευμα: Οι μεγαλύτεροι εξαγωγείς σιδηρομεταλλεύματος που κατέχουν το 70% του παγκόσμιου εμπορίου είναι η Αυστραλία και η Βραζιλία. Το υπόλοιπο 30% εξάγεται από τη Σουηδία, τον Καναδά, την Ινδονησία, Νότια Αφρική και Ινδία. Εισαγωγείς σιδηρομεταλλεύματος είναι η Κίνα, η Ιαπωνία, Δυτική Ευρώπη και Κορέα.



Χάρτης 1.1 Εμπορικές Διαδρομές Σιδηρομεταλλεύματος (Πηγή: Ευγενίδιο Ίδρυμα)

Άνθρακας: Οι χώρες που εξάγουν άνθρακα είναι η Αυστραλία, ο Καναδάς, η Ινδονησία (η οποία παρόλο που δεν έχει μεγάλα αποθέματα εντούτοις βρίσκεται κοντά στα καταναλωτικά κέντρα), η Κολομβία, η Νότια Αφρική, η Βενεζουέλα. Κύριοι εισαγωγείς είναι η Δυτική Ευρώπη, Κίνα, Ιαπωνία, Κορέα και Βραζιλία.



Χάρης 1.2 Εμπορικές Διαδρομές Άνθρακα (Πηγή: Ευγενίδιο Ίδρυμα)

Δημητριακά: Το εμπόριο δημητριακών είναι θεμελιώδες για την δημιουργία και ύπαρξη των αντίστοιχων θαλάσσιων οδών. Η μεγαλύτερη παγκοσμίως εξαγωγός χώρα είναι οι Η.Π.Α. Ακολουθούν η Αργεντινή (που δίνει δύο σοδειές το χρόνο) και η Αυστραλία. Δημητριακά εισάγουν η Κίνα, η Αφρική, η Ρωσία, η Ινδία, η Ιαπωνία, η Μέση Ανατολή και η Ανατολική Ευρώπη.



Χάρτης 1.3 Εμπορικές Διαδρομές Δημητριακών (Πηγή: Ευγενίδιο Ίδρυμα)

Βωξίτης- Αλουμίνια: Κυριότεροι εξαγωγείς είναι η Αυστραλία, το Μαρόκο, η Βραζιλία και ο Καναδάς ενώ Βωξίτη- Αλουμίνια εισάγουν η Ιαπωνία, η Κίνα, η Κορέα και η Δυτική Ευρώπη.



Χάρτης 1.4 Εμπορικές Διαδρομές Βωξίτη (Πηγή: Ευγενίδιο Ίδρυμα)

Φωσφάτα: Τα φωσφάτα χρησιμοποιούνται σήμερα κυρίως ως λίπασμα. Τα εξάγουν κυρίως το Μαρόκο, οι Η.Π.Α., η Αυστραλία και οι χώρες της πρώην Ε.Σ.Σ.Δ. ενώ φωσφάτα εισάγουν η Κίνα, η Ιαπωνία, η Δυτική Ευρώπη και η Β. Αμερική.



Χάρτης 1.5 Εμπορικές Διαδρομές Φωσφάτων (Πηγή: Γκιζιάκης Κ, 2006)

Χύδην υγρά φορτία: Το κυριότερο χύδην υγρό φορτίο είναι το πετρέλαιο με σημαντικότερους εξαγωγείς τις χώρες της Μέσης Ανατολής, της Μαύρης Θάλασσας, της Βόρειας Θάλασσας, την Ινδονησία, τη Νιγηρία, τη Βενεζουέλα. Μεγαλύτεροι εισαγωγείς πετρελαίου είναι οι χώρες της Δυτικής Ευρώπης, η Κίνα, η Ιαπωνία καθώς και οι Η.Π.Α, οι οποίες παρόλο που παράγουν μεγάλες ποσότητες πετρελαίου δεν συμμετέχουν στο παγκόσμιο εμπόριο διότι το χρησιμοποιούν για εγχώρια κατανάλωση κι επειδή δεν αρκεί να καλύψει τις εγχώριες ανάγκες, αναγκάζονται να εισάγουν. (Σαμπράκος και Γιαννόπουλος, 2008)



Χάρτης 1.5 Εμπορικές Διαδρομές Πετρελαίου (Πηγή Ευγενίδιο Ίδρυμα)

Διεθνείς Ναυτιλιακοί Οργανισμοί

Ως Διεθνείς Ναυτιλιακούς Οργανισμούς χαρακτηρίζονται οι οργανισμοί που έχουν συγκροτηθεί με διακρατικό χαρακτήρα και κύριο αντικείμενό τους έχουν ναυτιλιακά θέματα. Παρακάτω θα ορίσουμε τους τρεις κύριους ναυτιλιακούς οργανισμούς (ΙΜΟ, ΙCC, ΙΜΒ) που θα συναντήσουμε και στη συνέχεια της εργασίας.

Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ): Πρόκειται για έναν πολυεθνικό, διακυβερνητικό οργανισμό που εποπτεύει την σωστή και ασφαλή επικοινωνία και συνεργασία μεταξύ των χωρών-μελών του στον τομέα της ναυσιπλοΐας. Πιο συγκεκριμένα, είναι αρμόδιος για θέματα που αφορούν τη ναυτική ασφάλεια, την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από την ρύπανση που προκαλεί ο ανθρώπινος παράγοντας κατά την διάρκεια των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων του, την ασφάλεια ναυσιπλοΐας και τη λήψη μέτρων έναντι έκνομων ενεργειών στο θαλάσσιο περιβάλλον όπως επίσης και για την σωστή διαχείριση όλων των τύπων φορτίων, από πετρέλαιο μέχρι τα πλέον επικίνδυνα φορτία.. Οι σημαντικότεροι κανόνες που έχει θεσπίσει είναι οι εξής: *Συνθήκη Ασφάλειας Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS), Συνθήκη Περιορισμού Θαλάσσιας Ρύπανσης (MARPOL), Κανόνες Ασφάλειας Πλοίων και Λιμένος (ISPS), Κανόνες Διεθνούς Ισάλου Γραμμής.* Λειτουργεί υπό την αιγίδα του ΟΗΕ και έχει την έδρα του στο Λονδίνο. (ΙΜΟ, 2013)

Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (ICC): Είναι ένας παγκόσμιος επιχειρηματικός οργανισμός που σκοπό έχει να εκφράζει/ εκπροσωπεί με κύρος την επιχειρηματική κοινότητα σε διεθνές επίπεδο. Στόχος του είναι η προώθηση του παγκόσμιου εμπορίου και των επενδύσεων που έχουν σαν βάση τον ελεύθερο και θεμιτό ανταγωνισμό. Επιπλέον εναρμονίζει τις πρακτικές εμπορίου και διατυπώνει ρυθμιστικές οδηγίες για τις περισσότερες επιχειρηματικές δραστηριότητες. Το Διεθνές Δικαστήριο Διαιτησίας, που είναι το κορυφαίο διαιτητικό όργανο στον κόσμο αποτελεί υπηρεσία του ICC. Για τους επιχειρηματίες της ναυτιλίας η σημασία του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου είναι εξαιρετικά μεγάλη καθώς η ευρεία εξάπλωση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων σε τομείς υπηρεσιών όπως η εμπορική πολιτική, οι ασφάλειες, η περιβαλλοντική και ενεργειακή πολιτική, οι τραπεζικές υπηρεσίες, η διαφήμιση κ.τ.λ. καθιστά αναγκαία την επικοινωνία με εκπροσώπους από τους παραπάνω φορείς για την επίλυση κοινών προβλημάτων. (Παπαγαννούλης, 2002)

Διεθνές Γραφείο Ναυσιπλοΐας (IMB): Το IMB ιδρύθηκε το 1981 με πρωτοβουλία του Διεθνούς Οργανισμού Ναυσιπλοΐας, των Ηνωμένων Εθνών. Αποτελεί ειδικευμένο τεχνικό παράρτημα του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου (ICC), στον τομέα της ναυσιπλοΐας με έδρα το Λονδίνο. Είναι αρμόδιο για την καταπολέμηση των εγκλημάτων του Διεθνούς Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, σχετικά με το ναυτιλιακό εμπόριο και τις θαλάσσιες μεταφορές, κυρίως της πειρατείας, της ναυταπάτης, της φοροδιαφυγής, καθώς επίσης και επί της προστασία των πληρωμάτων των πλοίων. (ICC, 2013) Εκδίδει τριμηνιαίες και ετήσιες αναφορές για την πειρατεία ενώ διαδικτυακά παρέχεται εβδομαδιαία αναφορά. Παράλληλα διατηρεί σε 24ωρη βάση ένα κέντρο αναφορών στην Κουάλα Λουμπουρ της Μαλαισίας (Piracy Reporting Center, Kuala Lumpur). Το κέντρο αυτό χρηματοδοτείται από διάφορες ιδιωτικές επιχειρήσεις και στόχος του είναι η συλλογή στοιχείων σχετικών με πειρατικές επιθέσεις και ένοπλες ληστείες καθώς και η παροχή βοήθειας στους πλοιοκτήτες των οποίων το πλοίο έχει δεχτεί πειρατική επίθεση. Επιπλέον το IMB επιδιώκει και έχει προχωρήσει στη δημιουργία κρατικών και ιδιωτικών προγραμμάτων με στόχο την καταπολέμηση της πειρατείας. (Σιουσιούρας και Δαλακλής, 2012)

1.1.3 Ορισμός της Ασφάλειας στη Θάλασσα

Η ασφάλεια στα διεθνή ύδατα είναι ιδιαίτερα σημαντική για τη διεθνή κοινότητα αλλά και για τα επιμέρους κράτη αφού το εύρος της περιλαμβάνει τις νομικές αντιλήψεις για τον Δεθνή Βυθό/Περιοχή, όπως και τις ελευθερίες και τους περιορισμούς στην άσκηση δικαιωμάτων των κρατών. Η κατανόηση του εξελισσόμενου όρου της ασφάλειας στη θάλασσα πρέπει να γίνεται με την ευρεία έννοια περιλαμβάνοντας τεχνικά ζητήματα που αφορούν την ασφάλεια των πλοίων, τη ρύπανση και τη λαθροδιακίνηση καθώς και την λειτουργική άσκηση δικαιωμάτων σχετικά με ζητήματα πειρατείας και τρομοκρατίας. (Περάκης και Τσάλτας, 2006)

Η ασφάλεια, υπό την γενική διάσταση του όρου και τη διπλή σημασία της περιγράφεται υπό το πρίσμα δύο μορφών, της λεγόμενης ήπιας ασφάλειας και της ουσιαστικότερης μορφής που είναι η ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα. Η ήπια μορφή ασφάλειας περιλαμβάνει θέματα ρύπανσης των θαλασσών, κληματολογικών συνθηκών και καιρικών φαινομένων που μπορεί να επιδράσουν αρνητικά στην διεξαγωγή της

ασφαλούς ναυσιπλοΐας ενώ η ουσιασσιαστική μορφή ασφάλειας αντιμετωπίζει τεχνικά προβλήματα καθώς και την εξάλειψη του φαινομένου της πειρατείας. (Περάκης και Τσάλτας, 2006)

Οι έκνομες δραστηριότητες που δύναται να διαπραχθούν στην θάλασσα εντοπίζονται στους τομείς της παράνομης διακίνησης ανθρώπων (παράνομων μεταναστών), ναρκωτικών και όπλων, πράξεων που σχετίζονται με την τρομοκρατία και την πειρατεία. (Πράσινη Βίβλος, 2007)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, με τον κανονισμό αριθμ. 725/2004 της 31ης Μαρτίου 2004 για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις, ορίζει την ασφάλεια στη θάλασσα ως «το συνδυασμό των προληπτικών μέτρων για την προστασία των θαλάσσιων μεταφορών και των λιμενικών εγκαταστάσεων από τις απειλές διάπραξης σκόπιμων παράνομων ενεργειών». Ως σκόπιμη παράνομη ενέργεια, ο ίδιος κανονισμός ορίζει την «πράξη εκ προθέσεως, η οποία ως εκ της φύσεως ή του πλαισίου της, μπορεί να βλάψει τόσο τα πλοία που χρησιμοποιούνται για το διεθνές εμπόριο ή τις εθνικές μεταφορές, τους επιβάτες ή το φορτίο τους, καθώς και τις λιμενικές εγκαταστάσεις στις οποίες ελλιμενίζονται». (Εφημερίδα Ε.Ε., 2004)

1.2 Ιστορική Επισκόπηση της Θαλάσσιας Πειρατείας

Εισαγωγή

Η θαλάσσια πειρατεία είναι ένα φαινόμενο που μπορεί να ανιχνευτεί τόσο παλιά όσο και τα πρώτα ταξίδια του ανθρώπου στη θάλασσα. Οι πειρατές φαίνεται να εμφανίστηκαν ταυτόχρονα με το θαλάσσιο εμπόριο, ενώ καθώς αυτό διευρύνονταν, η συχνότητα των πειρατικών επιδρομών αυξάνονταν. (Σιουσιούρας και Δαλακλής, 2012) Κυρίως οι λαοί της Μεσογείου, σε διαφορετικές στιγμές της ιστορίας τους, είχαν αναπτύξει πειρατική δραστηριότητα η οποία αποτελούσε και έναν από τους πόρους διαβίωσης που προσφέρει το υδάτινο στοιχείο. (Βελισσαροπούλου, 1982)

Στην ενότητα αυτή θα ασχοληθούμε με την ιστορία της πειρατείας ξεκινώντας από την αρχαιότητα έως τον 1^ο αιώνα π.Χ., συνεχίζοντας με την περίοδο του Μεσαίωνα (5^{ος} έως τον 15^{ος} αιώνα μ.Χ.), διαχωρίζοντας τις έννοιες «πειρατή» και «κουρσάρου» και καταλήγοντας στην πειρατεία από τα υστεροβυζαντινά έως τα νεότερα χρόνια.

1.2.1 Από την αρχαιότητα έως τον 1^ο αιώνα π.Χ.

Οι πρώτες αναφορές για πειρατικές επιδρομές μπορούν να χρονολογηθούν από τον 13^ο αιώνα π.Χ. στην Μεσόγειο Θάλασσα, όπου θεωρείται πως υπήρξε ο πρώτος γεωγραφικός χώρος που η πειρατεία αποκτά μαζικά χαρακτηριστικά. Οι περισσότεροι συγγραφείς της αρχαιότητας, συμπεριλαμβανομένων των Όμηρο, Ηρόδοτο, Θουκυδίδη, έως τους Λίβιο και Πλούταρχο, ασχολήθηκαν με τα έργα και τις ημέρες των πειρατών. Θεωρούνταν ένας προσφιλής τρόπος άντλησης εσόδων από τη θάλασσα ενώ ακόμα και ο Αριστοτέλης αναφέρεται στην πειρατεία ως μία από τις πέντε μορφές πολιτικής οικονομίας χωρίς να την καταδικάζει. (Μπρεδήμας, 2010) Άλλωστε ήταν κοινά αποδεκτή η αρπαγή κατοίκων από τα παράλια από τους ελεύθερους πολίτες για να τους χρησιμοποιήσουν σαν δούλους στις ανάγκες της αγροτικής παραγωγής.

Στην μυκηναϊκή και γεωμετρική Ελλάδα η πειρατεία έχρηζε καταστολής μόνο όταν στρέφονταν εναντίον συμπολιτών. Σε κάθε άλλη περίπτωση, όταν κατά «ξένων» αποτελούσε μια απόλυτα αποδεκτή και θεμιτή δραστηριότητα. Οι πειρατές θεωρούνταν αξιοσέβαστες προσωπικότητες ενώ ακόμα και οι τοπικοί ηγεμόνες κατά καιρούς για δικά τους συμφέροντα, ενίσχυαν τη δράση τους. Οι περιγραφές του Ομήρου δείχνουν θαυμασμό για τους Έλληνες πειρατές (οι οποίοι όπως και οι Φοίνικες ξεκίνησαν ασκώντας πειρατεία αλλά τελικά η ενασχόληση με τα πλοία τους ώθησε στο εμπόριο), αναφέροντας χαρακτηριστικά την περίπτωση της Τάφου όπου οι πολίτες ζούσαν σχεδόν αποκλειστικά από την καταλήστευση ξένων εμπορικών πλοίων και το εμπόριο σκλάβων. (Καρέλης, 2012)

Η δραστηριότητα των πειρατών λοιπόν περιελάμβανε τη λεηλάτηση εμπορικών πλοίων που συναντούσαν περιπλανώμενοι, ενώ παράλληλα πραγματοποιούσαν επιδρομές στη στεριά με σκοπό την σύλληψη και ομηρία ανδρών, γυναικών και παιδιών για τον οποίων την απελευθέρωση ζητούσαν λύτρα ή τους πουλούσαν σε διάφορες αγορές της Μ. Ασίας σαν δούλους. (Σιουσιούρας και Δαλακλής, 2012) Οι κάτοικοι του Βοσπόρου όχι μόνο παρείχαν καταφύγιο στα πειρατικά πλοία αλλά φρόντιζαν και για τη διάθεση στις αγορές λαφύρων. Αξίζει να αναφερθεί πως από τους τρομερότερους πειρατές στην αρχαιότητα θεωρούνταν οι Κρήτες. (Βελισσαροπούλου, 1982)

Τον 5^ο αιώνα π.Χ. η Αθήνα έκανε την πρώτη προσπάθεια καταστολής της πειρατείας. Μέσω της Δηλιακής Συμμαχίας είχαν τον οικονομικό και πολιτικό έλεγχο

σε ολόκληρο το Αιγαίο Πέλαγος και με σκοπό την απρόσκοπτη διακίνηση πλοίων και εμπορευμάτων συνέβαλλαν καθοριστικά στην προσπάθεια πάταξης της πειρατείας. Η αθηναϊκή θαλασσοκρατία προσέφερε ασφάλεια στη θάλασσα τέτοια που μόνο με την εποχή του Μίνωα θα μπορούσε να συγκριθεί (Καρέλης, 2012) [Το 1450 π.Χ. ο Μίνωας συγκροτώντας ισχυρό πολεμικό ναυτικό εξαπέλυσε άγριο κυνηγητό στους πειρατές που είχαν καταφύγει σε νησιά των κυκλάδων, εξασφαλίζοντας επικοινωνία μεταξύ των λαών της Μεσογείου και προώθηση των εμπορικών δραστηριοτήτων (Σιουσιούρας και Δαλακλής, 2012)].

Έως και τον 4^ο αιώνα π.Χ. που η Αθήνα είχε τον έλεγχο του Αιγαίου, η πειρατική δραστηριότητα είχε αισθητά μειωθεί. Στη φάση της παρακμής της Αθήνας όμως, ο πειρατικός κίνδυνος επανήλθε. Ο Μέγας Αλέξανδρος κατάφερε με την υποταγή της Ιλλυρίας να περιορίσει τους Ιλλύριους πειρατές, που πρωτοστατούσαν στα τέλη της κλασικής περιόδου μαζί με τους Ετρούσκους. Οι Ετρούσκοι αποδείχθηκαν υπολογίσιμη απειλή για το αθηναϊκό εμπόριο όταν βγήκαν τον 5^ο αιώνα στην Αδριατική θάλασσα. Μετά τη διάσπαση της αυτοκρατορίας του Μ. Αλεξάνδρου η πειρατεία εμφάνισε νέα άνοδο κυρίως εξαιτίας της αδυναμίας των διαδόχων να ελέγξουν τις θάλασσες. Πολλά βασίλεια της περιόδου αυτής επιδίωκαν την συνεργασία με τους πειρατές για να ρυθμίζουν τα μεταξύ τους ζητήματα σε περίοδο πολέμου. Με τον τρόπο αυτό ο πειρατής συνεργάζονταν με όποιο βασιλιά του πρόσφερε τα περισσότερα, αλλά και σε καιρό ειρήνης λεηλατούσαν πλοία και πόλεις για λογαριασμό των βασιλιάδων αυτών, αναδुकνειόντας αυτόν τον τρόπο πλουτισμού. (Καρέλης, 2012)

Οι πολιτικές αναταραχές του 1^{ου} π.Χ. αιώνα επέδρασαν θετικά την άνοδο των πειρατικών δραστηριοτήτων, οι οποίες για τη Ρώμη ήταν μια μάλιστα που έπρεπε να καταπολεμηθεί. Σημαντικό να αναφερθεί είναι το γεγονός πως και ο Ιούλιος Καίσαρας έπεσε θύμα πειρατικής απαγωγής και η απελευθέρωση του κόστισε μόνο 50 τάλαντα χρυσού κι αυτό διότι οι πειρατές δεν είχαν γνώση της πολιτικής του αξίας. Αντίποινα της απαγωγής αυτής ήρθαν από τα ρωμαϊκά στρατεύματα που το 68 π.Χ. κατέλαβαν την Ιλλυρία και κατέστρεψαν όλες τις πειρατικές βάσεις, απαλλάσσοντας την Αδριατική από τις δραστηριότητες τους. Η εκστρατεία που οργανώθηκε υπό την ηγεσία του Πομπηίου το 67 π.Χ. εξάλειψε κάθε πειρατική δράση και στον Μεσογειακό χώρο, καταστρέφοντας τον συνασπισμένο πειρατικό στόλο και αιχμαλωτίζοντας 24.000 άτομα. Η Ρώμη πραγμάτωσε την πάταξη της πειρατείας χαρίζοντας για τα

επόμενα χρόνια ελεύθερη πλεύση στις θάλασσες. Η συνεχής παρουσία του αυτοκρατορικού στόλου καθώς και οι συχνές περιπολίες δημιούργησαν ασφαλή σύνδεση της πρωτεύουσας με τις διάφορες επαρχίες ενισχύοντας το εμπόριο και τη θαλάσσια δραστηριότητα. (Σιουσιούρας και Δαλακλής, 2012)

1.2.2 Μεσσαίωνας (5^{ος} μ.Χ. έως 15^{ος} μ.Χ. αιώνας)

Ο 3^{ος} μ.Χ. αιώνας βρίσκει την ρωμαϊκή αυτοκρατορία σε σταδιακή παρακμή σηματοδοτώντας έτσι την επανεμφάνιση της πειρατείας. Τη θάλασσα του Μαρμαρά και την Μαύρη Θάλασσα λυμαίνονται Γότθοι πειρατές, οι οποίοι από το 264 μ.Χ. κατεβαίνουν και στο Αιγαίο, συνδέοντας τις επιδρομές τους με την αιχμαλωσία χιλιάδων ανθρώπων και τα σκλαβοπάζαρα. (Σιουσιούρας και Δαλακλής, 2012) Από τον 4^ο έως τον 7^ο μ.Χ. αιώνα, περίοδο βυζαντινής ναυτικής κυριαρχίας στη Μεσόγειο, παρατηρούνται μεμονωμένες πειρατικές επιθέσεις. Στο διάστημα αυτό οι Σλάβοι κυριαρχούν την Ιλλυρία και η πειρατική τους δραστηριότητα παραλύει την ναυσιπλοΐα της Ανδριατικής μέχρι να επέμβουν οι Βυζαντινοί και να αποκαταστήσουν την τάξη. Αξίζει να σημειωθεί πως κύριο μέλημα της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας ήταν η απελευθέρωση των θαλάσσιων δρόμων, η σύνδεση των επαρχιών με την πρωτεύουσα και η απρόσκοπτη διακίνηση αγαθών προς αυτήν.

Ο 8^{ος} αιώνας βρίσκει την βόρεια Ευρώπη στο έλεος των Σκανδιναβών Βίκινγκς, οι οποίοι κατέστρεφαν και λήστευαν όσες παραλιακές πόλεις και χωριά έβρισκαν το πέρασμα τους, αιχμαλωτίζοντας πληθυσμό. Παράλληλα και στη δυτική Ευρώπη Σκανδιναβοί και Νορμανδοί μέσω των ποταμών διείσδυαν στην ενδοχώρα με τα ίδια καταστροφικά αποτελέσματα. Νοτιότερα η εμφάνιση και οι συχνές επιδρομές αραβικών στόλων στα νησιά της αυτοκρατορίας άρχισαν να διασπούν σταδιακά την βυζαντινή θαλασσοκρατία, δημιουργώντας μια βυζαντινοαραβική κυριαρχία στη Μεσόγειο. Οι λεγόμενοι Σαρακηνοί λοιπόν, ιδιαίτερα παράτολμοι στις πράξεις τους, πολιορκησαν ακόμα και τη Θεσσαλονίκη καταλαμβάνοντας και λεηλατώντας την.

Η περίοδος μεταξύ του 11^{ου} αιώνα μ.Χ. έως τον 14^ο αιώνα χαρακτηρίζεται από τις επιδρομές των Νορμανδών, τις Σταυροφορίες και την διείσδυση των δυτικών στο εσωτερικό της αυτοκρατορίας. Η αδυναμία του Βυζαντίου να επιβάλει την τάξη στην πειρατική δράση που ενισχύουν οι δυτικοί, επιβάλει την σύναψη συνθηκών με τα κράτη

που ασκούν πειρατεία. Ταυτόχρονα, και ενώ οι ακτές και οι θάλασσες της αυτοκρατορίας είναι βορρά στις ορέξεις των πειρατών, εμφανίζονται και Τούρκοι πειρατές επιταχύνοντας την κατάλυση της Βυζαντινής κυριαρχίας. Μετά την πτώση της Κωνσταντινούπολης επικρατεί ανασφάλεια στις θάλασσες και δραματική αύξηση της πειρατείας.

Η έννοια του «κουρσάρου»

Κατά τον Μεσαίωνα ήρθε στο προσκήνιο η έννοια του «κουρσάρου» και έγινε αναγκαίος ο διαχωρισμός από την έννοια του πειρατή την ίδια εποχή. Ενώ λοιπόν ως πειρατής χαρακτηρίζονταν ο ληστής πλοίων σε περίοδο πολέμου και ειρήνης, ο κουρσάρος εξουσιοδοτούνταν από την αρχή ενός κράτους για να διαπράττει πειρατικές ενέργειες σε καιρό πολέμου. Η άδεια εκδίδονταν από τον συγκεκριμένο κρατικό φορέα, είχε συγκεκριμένη ισχύ, όριζε τις περιοχές δράσης των κουρσάρων, την εθνικότητα των πλοίων στα οποία θα γίνονταν επιδρομές και τη λεία που θα αποδίδονταν στις κρατικές αρχές. Οι κουρσάροι έχοντας στην κατοχή τους επίσημη εντολή εξουσιοδότησης, άρα κρατική υποστήριξη και νομική κάλυψη, δημιουργούσαν προβλήματα στο εμπόριο και τον ανεφοδιασμό του εχθρού δίχως να χρειάζεται να δεσμεύει το εκάστοτε κράτος το πολεμικό ναυτικό του.

Η δράση των κουρσάρων χρονολογείται μεταξύ 13^{ου} και αρχές 19^{ου} αιώνα. Συχνά η επικερδής δραστηριότητα των πειρατικών επιδρομών κέρδιζε τους κουρσάρους που την ασκούσαν και χωρίς επίσημη άδεια μετά τη λήξη του πολέμου. Οι ευρωπαϊκές δυνάμεις κύρηξαν παράνομες τις επιδρομές των κουρσάρων το 1856 με τη Διακήρυξη του Παρισιού. (Σιουσιούρας και Δαλακλής, 2012)

1.2.3 Υστεροβυζαντινά έως Νεότερα Χρόνια

Μεταξύ του 15^{ου} μ.Χ. και 16^{ου} μ.Χ. αιώνα στα υπό Οθωμανική κατοχή ελληνικά παράλια σημειώθηκε έξαρση της πειρατικής δραστηριότητας των Φράγκων. Ωστόσο, η πειρατική δράση του ναυάρχου του οθωμανικού στόλου Χαϊρεντίν Μπαρμπαρόσα, τον 16^ο αιώνα, ήταν ιδιαίτερα έντονη, καταμετρώντας επιθέσεις ενάντια στα ενετοκρατούμενα νησιά του Αιγαίου, έναν μεγάλο αριθμό οικισμών που καταστράφηκαν ολοσχερώς και χιλιάδες Έλληνες αιχμαλώτους. Η στάση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας ήταν άκρως υποστηρικτική γενικότερα στις πειρατικές

επιθέσεις και ειδικότερα στην περίπτωση του Μπαρμπαρόσα, η παράνομη δράση του οποίου ανταμείφθηκε με τον τίτλο του αντιβασιλέα Αλγερίου και Τύνιδας καθώς και σε «Καπετάν- Πασά του οθωμανικού στόλου». (Σιουσιούρας και Δαλακλής, 2012)

Η εξασθένιση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας από τον 16^ο έως τα μέσα του 18^{ου} αιώνα κατέστησε τα κράτη της Βόρειας Αφρικής (γνωστή και με τον όρο Μπαρμπαριά) σε ανεξάρτητα, με αποτέλεσμα το Μαρόκο, η Τυνησία, η Αλγερία και η Τριπολίτιδα να αναδειχθούν σε πειρατικά κράτη λόγω της έντονης πειρατικής δραστηριότητας. Για να εξασφαλίσουν λοιπόν οι ευρωπαϊκές χώρες την ασφαλή εμπορική δραστηριότητα μέσω της Μεσογείου, αναγκάζονταν να προκαταβάλουν οικονομική αποζημίωση στους πειρατές. Η πειρατεία αποτελούσε κομμάτι της καθημερινότητας ενώ η διαβίωση κοντά στη θάλασσα θεωρούνταν άκρως επικίνδυνη. Κυρίως οι ελληνικές ακτές με την ιδιαίτερη ακτογραμμή, αποτελούσαν ένα εξαιρετικό κρυσφήγετο για τους πειρατές.

Με την έναρξη της Ελληνικής Επανάστασης, η πειρατεία τα πρώτα χρόνια μειώνεται. Κατά την περίοδο του Αγώνα παρουσιάζει έξαρση, καθώς ο αιγυπτιακός στόλος και στρατός συμπράττει με τους Τούρκους για να καταπνίξουν την Επανάσταση. Ο αριθμός των ελληνικών πλοίων που επιδίδονται σε πειρατικές επιδρομές αυξάνεται σταθερά εξαιτίας της δυσμενούς τροπής που παίρνει ο Αγώνας. Στις αρχές του 1828 περισσότερα από 1.000 πλοία ασχολούνται συστηματικά με την πειρατεία και λυμαίνονται το Αιγαίο. Αυτός τελικά που κατόρθωσε να ελέγξει την κατάσταση ήταν ο Καποδίστριας, όταν ήρθε τον Ιανουάριο του 1828 στην Ελλάδα, για να αναλάβει τη διακυβέρνηση της χώρας. Η καταστολή της πειρατείας υπήρξε άμεση και εντυπωσιακή. Θέσπισε με απόφαση τον Φεβρουάριο του 1828 ότι όσα πλοία δεν διέθεταν τα απαραίτητα πιστοποιητικά θα θεωρούνταν πειρατικά, θα υπόκεινταν σε κατάσχεση και θα πλήρωναν αποζημίωση. Ταυτόχρονα η στέρηση των πειρατικών βάσεων στην ξηρά σε συνδυασμό με περιπολίες των πολεμικών πλοίων και συνεχή καταδίωξη μείωσε σημαντικά την πειρατική δραστηριότητα. Μετά τη δολοφονία του το 1831 ακολούθησε περίοδος έξαρσης της πειρατείας η οποία διήρκησε έως το 1850, όταν εκ νέου το πολεμικό ναυτικό τάχθηκε στην πάταξη του φαινομένου, σε συνεργασία με ξένα πολεμικά πλοία καταστρέφοντας τα πειρατικά ορμητήρια στο Αιγαίο.

Η ανακάλυψη του Νέου Κόσμου ήταν αφετηρία μιας νέας εποχής για τις ναυτικές ευρωπαϊκές δυνάμεις, που χαρακτηρίστηκε από έντονο οικονομικό ανταγωνισμό. Η ανάγκη διατήρησης της ραγδαίας οικονομικής ανόδου που χαρακτήριζε την Ευρώπη εκείνη την εποχή καθώς και η εξάπλωση του εμπορίου προϋπέθετε και οδήγησε στον πλήρη έλεγχο των Νέων Χωρών. Η αποικιοκρατική πολιτική οδήγησε στην ανάγκη μεταφοράς ανθρώπων και αγαθών στις νέες αποικίες, με τα ευρωπαϊκά ιστιοφόρα πλοία να αναλαμβάνουν το έργο. Η σύνδεση του Παλαιού με τον Νέο Κόσμο δίνει το έναυσμα για την έναρξη της πειρατείας κυρίως στην Καραϊβική Θάλασσα, στις ακτές της Αμερικής και στον Ατλαντικό Ωκεανό από το 1570 έως το 1730. Βρετανοί, Ολλανδοί και Γάλλοι ερχόμενοι τη Νέα Γη για μια καλύτερη τύχη κατέληξαν να δραστηριοποιούνται στη Πειρατεία, τομέας ιδιαίτερα επικερδής κυρίως μεταξύ 1700 και 1730, την χρυσή εποχή της Πειρατείας. Η προώθηση των εμπορικών συμφερόντων ναυτικών ευρωπαϊκών δυνάμεων οδηγούσε συχνά στην συνεργασία με πειρατές. Το τέλος αυτής της περιόδου σήμανε η ανάπτυξη της ατμοκίνητης ναυτιλίας, στις αρχές του 19^{ου} αιώνα, η οποία διέθετε ισχυρό πλεονέκτημα έναντι των πειρατών επιτυγχάνοντας την αποτελεσματική εξάλειψη τους. (Σιουσιουρας και Δαλακλής, 2012)

Αξίζει σε αυτό το σημείο μια αναφορά στην πειρατική σημαία καθώς διαχρονικά χρησιμοποιούνταν ως ψυχολογικό μέσο για να εκφοβίσει τον εχθρό και να παραδοθεί χωρίς αντίσταση. Συχνά απεικόνιζαν απειλητικές φιγούρες οι οποίες υποδήλωναν είτε συγκεκριμένη προειδοποίηση, είτε κάποιον συγκεκριμένο πειρατή. Το πιο γνωστό σύμβολο είναι η νεκροκεφαλή, το σύμβολο του θανάτου, που αποτελεί την πιο κλασική σημαία, ενώ συχνά απεικονίζονταν επάνω στη σημαία οι σκελετοί, οι λόγχες και τα διασταυρωμένα ξίφη, οι κλεψύδρες, οι καρδιές και τα μονογράμματα. (Σιουσιούρας και Δαλακλής, 2012)

Ο 20^{ος} αιώνας στο μεγαλύτερο κομμάτι του δεν χαρακτηρίζεται από έντονη πειρατική δραστηριότητα. Μετά τον Β παγκόσμιο πόλεμο ωστόσο, ενώ στις ανεπτυγμένες περιοχές καταγράφεται μείωση του φαινομένου, στις αναπτυσσόμενες χώρες όπως στην Άπω ανατολή, στη Δυτική Αφρική και στην Κεντρική Αμερική παρατηρείται έξαρση της πειρατείας. Μεταξύ του 1984 έως τον Μάρτιο του 2002 έχουν καταγραφεί στο Περιφερειακό κέντρο για την Πειρατεία στην Κουάλα Λούμπουρ 2.626 πειρατικές επιθέσεις σύμφωνα με ετήσια έκθεση του IMO. (Βλάχος, 2003)

Κεφάλαιο 2

Οι Αιτίες της Θαλάσσιας Πειρατείας και η Νομική Διάσταση του Φαινομένου

2.1 Αιτίες Εμφάνισης του Φαινομένου

2.1.1 Κυριότερα Γεωγραφικά Σημεία Επιθέσεων

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) αναφέρει, σύμφωνα με τα στοιχεία που συλλέγει, πως η αρχική εμφάνιση της σύγχρονης πειρατείας έλαβε χώρα στην Νοτιοανατολική Ασία και κυρίως στο Στενό της Μάλακκας. Ο περιορισμός επιτεύχθηκε με την άμεση επέμβαση των χωρών της ευρύτερης περιοχής (όπως η Σιγκαπούρη και η Μαλαισία), ωστόσο δεν κατάφεραν την απόλυτη καταστολή του φαινομένου. (Σιουσιούρας και Δαλακής, 2012)

Η συνέχεια περιλαμβάνει έξαρση της πειρατικής δραστηριότητας, κυρίως στον κόλπο του Άντεν με αποκορύφωμα τα έτη 2009, 2010, 2011 με πάνω από 400 επιθέσεις ανά έτος. Παρόλο που από το 2012 υπάρχει αισθητή πτώση των επιθέσεων από Σομαλούς πειρατές, νέες περιοχές αναδεικνύονται σε “hot-spots”, επιβεβαιώνοντας το φόβο για μεταδοτικότητα της πειρατείας. Η Νιγηρία και συνολικά ο Κόλπος της Γουινέας δείχνουν ανοδικές τάσεις, ενώ και η Ινδονησία φαίνεται να διεκδικεί μεγάλο μερίδιο της πειρατικής δράσης αφού από το 2012 παρουσιάζει αύξηση των επιθέσεων. (ΙΜΒ, 2012)

Το Διεθνές Γραφείο Ναυσιπλοΐας έχει ορίσει περιοχές υψηλού κινδύνου, για τις οποίες προειδοποιεί τους ναυτικούς να είναι ιδιαίτερα προσεκτικοί και να λαμβάνουν μέτρα κατά τη διέλευση τους. Όπως θα δούμε και παρακάτω πρόκειται για πολυσύχναστες θαλάσσιες οδούς, στα ανοιχτά αναπτυσσόμενων χωρών με ασταθή συχνά πολιτεύματα.

Αφρική & Ερυθρά Θάλασσα

Lagos (Nigeria): Στην περιοχή αυτή οι πειρατικές επιθέσεις και ληστείες είναι συχνά βίαιες. Επιτίθενται στα πλοία, απαγάγουν το πλοίο και οδηγούν το πλήρωμα σε ομηρία, με τις επιθέσεις να καταγράφονται κατά μήκος των ακτών, των ποταμών, αγκυροβολίων και λιμανιών καθώς και στα γύρω νερά. Έχουν αναφερθεί επιθέσεις μέχρι και 12 ναυτικά μίλια από την ακτή ενώ σε πολλές περιπτώσεις οι πειρατές,

καταλάμβαναν και λεηλατούσαν το πλοίο και παράλληλα έκλεβαν το φορτίο που συνήθως ήταν πετρέλαιο. Αρκετά μέλη πληρώματος έχουν τραυματιστεί κατά τη διάρκεια των επιθέσεων. Τα νερά της Νιγηρίας παραμένουν επικίνδυνα, με πολλές περιπτώσεις πειρατικών επιθέσεων να μην έχουν καταγραφεί και για το λόγο αυτό συνίσταται διαρκής επαγρύπνηση κατά τη διέλευση. Μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2013 έχουν καταγραφεί 29 επιθέσεις (οι 2 αποτελούσαν απαγωγή), ενώ το 2012 οι επιθέσεις ήταν 21.

Cotonou (Benin): Ο αριθμός των επιθέσεων στην περιοχή έχει μειωθεί αισθητά, με τους πρώτους 9 μήνες του 2013 να μην έχει καταγραφεί καμία επίθεση. Ωστόσο τα νερά παραμένουν επικίνδυνα, κυρίως αν λάβουμε υπόψη πως στο παρελθόν έχουν καταγραφεί επιθέσεις από καλά οπλισμένους και βίαιους πειρατές που δε δίσταζαν να ανοίξουν πυρ κατά του πλοίου, με αποτέλεσμα να υπάρχουν τραυματισμένα μέλη πληρωμάτων.

Lome (Togo): Στην περιοχή οι επιθέσεις αυξάνονται (έχουν ήδη καταγραφεί 7 επιθέσεις μέχρι τον Σεπτέμβρη 2013, από τις οποίες οι 2 είναι απαγωγές), με τους καλά οπλισμένους και βίαιους πειρατές να απαγάγουν το πλοίο και να κλέβουν μέρος του φορτίου (συνήθως πετρέλαιο). Επιθέσεις συχνά λαμβάνουν χώρα τη νύχτα, μακριά από την ακτή ή σε αγκυροβόλια.

Abidjan (Ivory Coast): Με 4 επιθέσεις (2 επιβιβάσεις στο πλοίο και 2 απαγωγές) τους 9 μήνες του 2013, φαίνεται πως η πειρατεία έχει εξαπλωθεί και στην περιοχή αυτή.

Gulf of Aden / Red Sea: Η πτώση των επιθέσεων είναι αξιοσημείωτη. Μέχρι τον Σεπτέμβρη του 2013 έχουμε 4 περιστατικά στον Κόλπο του Άντεν από τα οποία το ένα σχετίζεται με απαγωγή πλοίου και δύο επιθέσεις στην Ερυθρά Θάλασσα. Στο σύνολο τους οι επιθέσεις αποδίδονται σε Σομαλούς πειρατές. Η μείωση της πειρατικής δραστηριότητας αποδίδεται στη συνεχή στρατιωτική φρούριση της περιοχής καθώς και τα μέτρα που λαμβάνουν οι ίδιες οι ναυτιλιακές εταιρείες, με πιο αποδοτικό τη χρήση των ένοπλων φρουρών.

Somalia: Και στην περιοχή αυτή η μείωση των επιθέσεων είναι πολύ μεγάλη, με 4 μόνο περιστατικά τα 3 τρίμηνα του 2013 (1 απαγωγή και 3 απόπειρες), με πιο πιθανή αιτία της πτώσης τη συνεχή στρατιωτική δράση. Ωστόσο η περιοχή παραμένει

επικίνδυνη ενώ επιθέσεις από Σομαλούς πειρατές έχουν λάβει χώρα και σε πλοία κοντά στις ακτές της Κένυας, της Τανζανίας, του Ομάν και της Υεμένης.

Νοτιοανατολική Ασία & Ινδική Ενδοχώρα

Bangladesh: Ο αριθμός των περιστατικών έχει μειωθεί κυρίως λόγω της επέμβασης των τοπικών αρχών (10 επιθέσεις μέχρι το Σεπτέμβριο του 2013), ωστόσο η περιοχή χαρακτηρίζεται ακόμα υψηλού κινδύνου. Στο λιμάνι της Chittagong, οι πειρατές επιτίθενται συνήθως σε πλοία που ετοιμάζονται να αγκυροβολήσουν.

Indonesia: Η Ινδονησία παραμένει πολύ ψηλά στην κατάταξη με τις περισσότερες επιθέσεις. Μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2013 έχουν καταγραφεί 68 επιθέσεις, (οι 63 ήταν επιβιβάσεις στο πλοίο) με τους πειρατές να είναι οπλισμένοι με όπλα και μαχαίρια και σε ιδιαίτερη επαγρύπνηση.

Malacca Straits: Μόλις 1 επίθεση (που κατέληξε σε απαγωγή πλοίου) τους 9 μήνες του 2013 αναφέρθηκε στα Στενά της Μάλακκα. Η μείωση των επιθέσεων οφείλεται στις συνεχείς περιπολίες ωστόσο προτείνεται στα πλοία να διατηρήσουν την αντιπειρατική γραμμή του και να επαγρυπνούν καθώς η περιοχή παραμένει υψηλού κινδύνου.

Singapore Straits: Οι καταγεγραμμένες επιθέσεις αριθμούν τις 5 για τους 9 μήνες του 2013 και προτείνεται στα πλοία να είναι σε επαγρύπνηση καθώς οι πειρατείες λαμβάνουν χώρα συχνά καθώς τα πλοία είναι αγκυροβολημένα στα Στενά.

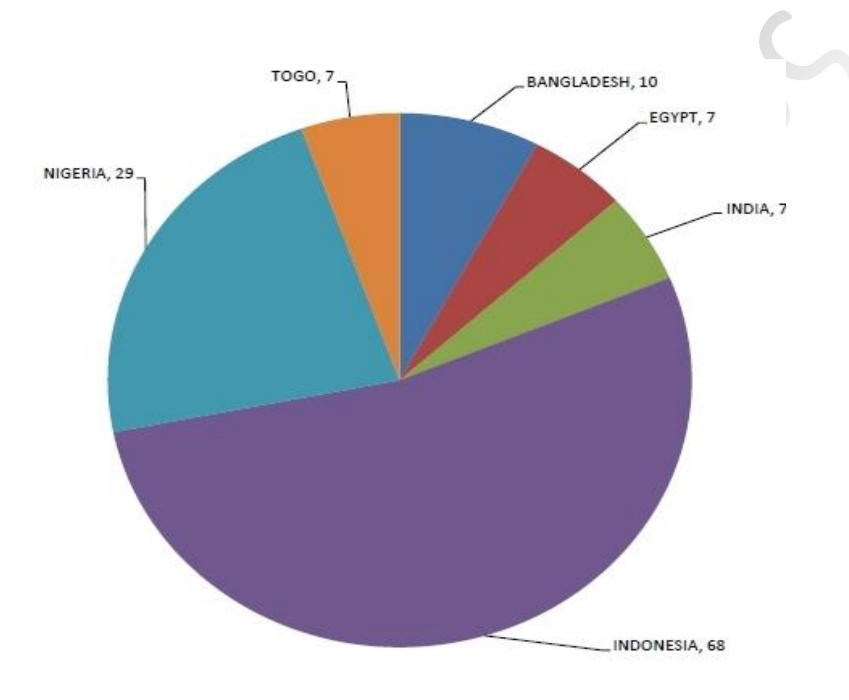
South China Sea: Η Θάλασσα της Νότιας Κίνας θεωρείται περιοχή υψηλού κινδύνου παρά το γεγονός πως έχουν μέχρι στιγμής καταγραφεί 4 επιθέσεις για το 2013.

Σαφώς υπάρχουν περιοχές όπου δεν έχουμε μεγάλη έξαρση του φαινομένου ωστόσο λαμβάνουν χώρα πειρατικές επιθέσεις (στοιχεία έως 30/09/2013). Στη Μαλαισία καταγράφηκαν 5 επιθέσεις, στο Βιετνάμ 6, στην Ινδία 7 και στην Αίγυπτο αναφέρθηκαν 7 επιθέσεις. Από την πλευρά της Αμερικής σημειώθηκαν 6 επιθέσεις στην Κολομβία, 4 στο Περού, 3 στο Εκουαδόρ και 1 επίθεση στη Γουιάνα.

Συνολικά οι πειρατικές επιθέσεις αριθμούνται μέχρι τώρα στις 188, από τις οποίες οι 140 περιλαμβάνουν επιβίβαση στο πλοίο ενώ έχουμε 10 απαγωγές. Οι υπόλοιπες επιθέσεις αφορούν προσπάθειες που δεν ολοκληρώθηκαν με επιτυχία. Αξίζει να

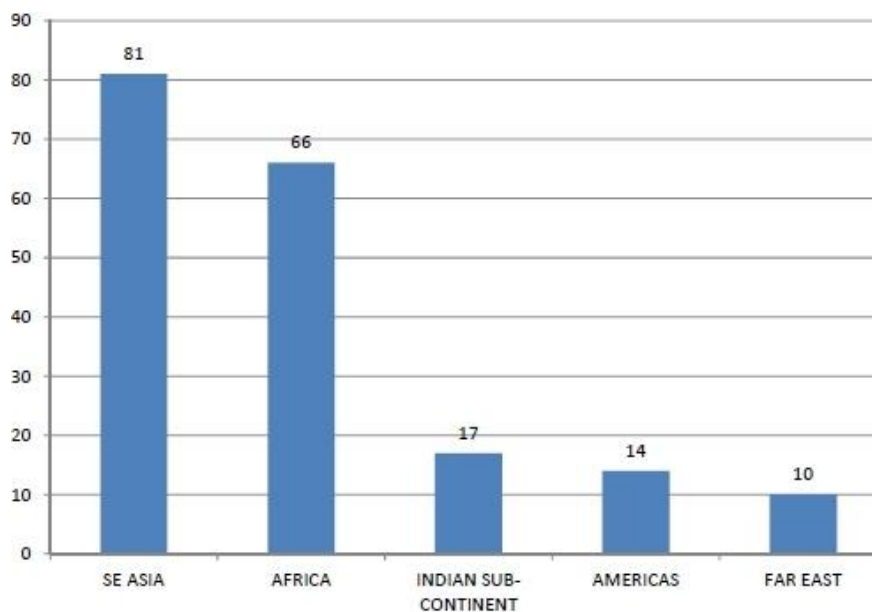
αναφερθεί πως 266 μέλη πληρωμάτων πάρθηκαν όμηροι, 34 απήγχθησαν, 20 τραυματίστηκαν και έναν άνθρωπος σκοτώθηκε. (IMB, 2013)

Στο διάγραμμα παρακάτω βλέπουμε συγκεντρωτικά τις χώρες με τις περισσότερες καταγεγραμμένες επιθέσεις. Όπως παρατηρούμε η Ινδονησία κατέχει τη μερίδα του λεοντα.



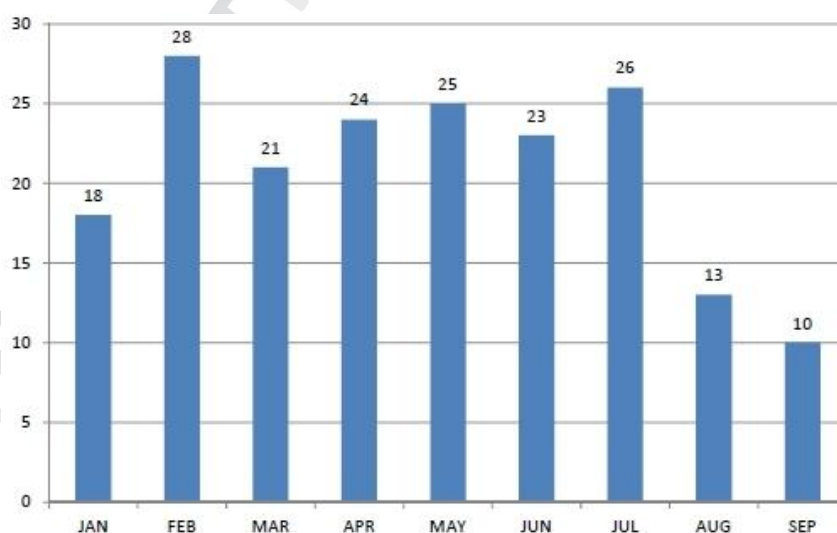
Διάγραμμα 2.1 (Πηγή: ICC 2013)

Συνεχίζοντας, το επόμενο διάγραμμα απεικονίζει τις επιθέσεις ανά περιοχή. Η Νοτιοανατολική Ασία σημειώνει τη μεγαλύτερη πειρατική δραστηριότητα και μετά με μικρή διαφορά ακολουθεί η Αφρική. Αντιθέτως το 2012, η Αφρική είχε καταγράψει 150 επιθέσεις και ακολουθούσε η Νοτιοανατολική Ασία με 104.



Διάγραμμα 2.2 (Πηγή: ICC, 2013)

Τέλος, αξίζει να γίνει μια αναφορά στη διασπορά των επιθέσεων ανά μήνα. Όπως παρατηρούμε στο διάγραμμα για το 2013 δεν υπάρχει μεγάλη διαφορά μεταξύ των μηνών στον αριθμό, ενώ τα προηγούμενα χρόνια παρατηρούνταν ύφεση του φαινομένου τους καλοκαιρινούς μήνες. Αυτό οφείλεται κυρίως στους μουσώνες ενώ οι μήνες με την μεγαλύτερη δραστηριότητα είναι από Μάρτιο έως Ιούνιο και από Οκτώβριο έως Δεκέμβριο.



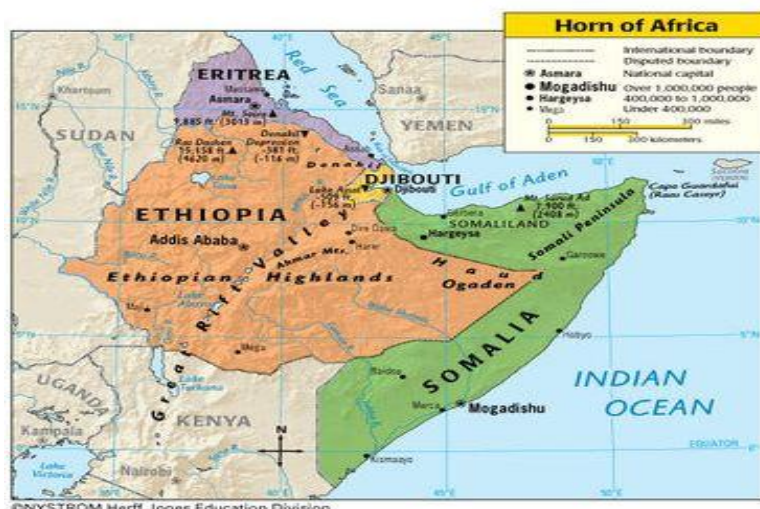
Διάγραμμα 2.3 (Πηγή: ICC, 2013)

2.1.2 Η περίπτωση της Σομαλίας

Η Σομαλία κατείχε για πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα τα πρωτεία της πειρατείας, με τους αναλυτές μάλιστα του φαινομένου να έχουν καθιερώσει τον όρο «σομαλική πειρατεία». Μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου 2013 έχουν καταγραφεί συνολικά 10 επιθέσεις που αποδίδονται σε Σομαλούς πειρατές από τις οποίες οι δύο αφορούν απαγωγές πλοίων σε αντίθεση με το 2012 που ο αριθμός επιθέσεων αριθμούνταν στις 70 (IMB, 2013). Η μείωση της πειρατικής δραστηριότητας στην περιοχή της Σομαλίας και στον Κόλπο του Άντεν συνολικά είναι ένα αδιαμφισβήτητο γεγονός που αποδίδεται σε διάφορους παράγοντες.

Οι κυριότεροι λόγοι ύφεσης της πειρατείας είναι η έντονη παρουσία των Πολεμικών Ναυτικών πολλών κρατών που εκτελούν συνεχείς περιπολίες στις υψηλού κινδύνου περιοχές αυτές καθώς και τα μέτρα που λαμβάνονται πλέον από τα πλοία, με πιο σημαντικό και αποτελεσματικό την πρόσληψη ένοπλων φρουρών. Άξιο αναφοράς είναι και το γεγονός μιας μορφής «συνταξιοδότησης» των πειρατών, με χαρακτηριστικό παράδειγμα την περίπτωση του Μοχάμεντ Αμπντί Χασάν, «αρχινοού» των πειρατών, ο οποίος σε συνέντευξη ανακοίνωσε την αποχώρησή του από την ενεργό δράση και από μια 8χρονη «καριέρα» που προφανώς του απέδωσε τεράστιες οικονομικές απολαβές. (Το Βήμα, 2013) Ένα εύκολο συμπέρασμα θα ήταν, μετά από αυτές τις δηλώσεις, πως οι Σομαλοί πειρατές έχουν συγκεντρώσει ένα σημαντικό ποσό από τα λύτρα που λάμβαναν τα τελευταία χρόνια από τις απαγωγές πλοίων και πληρωμάτων και συνεπώς δεν είναι άμεση η ανάγκη της επιβίωσης που θα τους κινητοποιούσε για νέες επιχειρήσεις.

Παρά την μείωση των επιθέσεων από Σομαλούς πειρατές είναι σημαντικό να εξετάσουμε τα αίτια του φαινομένου. Στον παρακάτω χάρτη βλέπουμε αρχικά την γεωγραφική τοποθέτηση της Σομαλίας.



Χάρτης 2.1 (Πηγή: IDG connect)

Η Σομαλία έχει εκτεταμένες ακτές βόρεια, ανατολικά και νοτιοανατολικά στον Κόλπο του Άντεν και τον Ινδικό Ωκεανό αντίστοιχα, καθώς βρίσκεται στο λεγόμενο Κέρασ της Αφρικής. Συνορεύει στα δυτικά και βορειοδυτικά με την Αιθιοπία και το Τζιμπουτί, ενώ στα νοτιοδυτικά με την Κένυα. Ανεξαρτητοποιήθηκε το 1960 από τους Βρετανούς που είχαν υπό την κατοχή τους την ευρύτερη περιοχή από το 1941. Το 1969, κατά τη διάρκεια του ψυχρού πολέμου, επιβλήθηκε στρατιωτικό πραξικόπημα από τον Μοχάμεντ Σιάντ Μπαρέ. Κατά τη διακυβέρνηση του Μπαρέ, ο οποίος ακολουθούσε φιλοδυτική στάση, η Σομαλία δεχόταν οικονομική βοήθεια από το εξωτερικό για να αναπτύξει τον αλιευτικό της στόλο και την σχετική υποδομή στην ξηρά. Συνεταιρισμοί ψαράδων εξήγαγαν την παραγωγή τους, εξασφαλίζοντας ένα σημαντικό, για τα τοπικά δεδομένα, εισόδημα για τα μέλη τους. (Καρέλης, 2010) Η λήξη του ψυχρού πολέμου το 1991 έφερε και την ανατροπή του Μπαρέ από τους αντάρτες που κατέλαβαν την εξουσία. Η αδυναμία όμως των αντιπάλων του να συμφωνήσουν στο ζήτημα της αντικατάστασης του Μπαρέ στην ιεραρχία βύθισε τη χώρα στην παρανομία και τις εμφύλιες συγκρούσεις. Ειδικότερα απότομα τα στρατεύματα των Ηνωμένων Εθνών αποχώρησαν το 1995 λόγω πολλαπλών επιθέσεων με αρκετούς νεκρούς, πλέον επικράτησε η αναρχία και το χάος με τον έλεγχο της χώρας στα χέρια παραστρατιωτικών επαναστατικών ομάδων. (Σιουσιούρας και Δαλακλής, 2012) Η πολιτική αστάθεια και η ακυβερνησία ευνόησε ιδιαίτερα την ανάπτυξη της πειρατικής δραστηριότητας. Η έλλειψη οργανωμένου κράτους που θα μπορούσε να ελέγχει τις

ακτές του αλλά και να ελέγξει το εσωτερικό του λειτούργησαν ως ιδανικές συνθήκες για την ανάπτυξη παράνομων δραστηριοτήτων.

Οι εμφύλιες συγκρούσεις που ξεκίνησαν το 1991 συνεχίστηκαν ως το 2008 όταν και η κυβέρνηση της Σομαλίας υπέγραψε συμφωνία ειρήνης με τη Συμμαχία για την Εκ Νέου Απελευθέρωση της Σομαλίας (η οποία έχει ως στόχο να σταματήσει την εμφύλια σύρραξη) στην οποία υπέγραψαν και οι δύο πλευρές για παύση των συγκρούσεων για τρεις μήνες. Το σχέδιο προέβλεπε μέσα στο διάστημα αυτό να αποχωρούσαν και τα στρατεύματα της Αιθιοπίας. Ωστόσο οι σκληροπυρηνικοί Ισλαμιστές αντιδρούν και ηγετικό τους στέλεχος προτρέπει τους αντάρτες να συνεχίσουν να αγωνίζονται, με τις συγκρούσεις έτσι να αναζωπυρώνονται. (in.gr, 2008) Στο τέλος του ίδιου χρόνου ο πρόεδρος Αχμέτ καθαίρεσε τον πρωθυπουργό Νουρ Χασάν Χουσεΐν, επειδή απέτυχε να αποκαταστήσει την ασφάλεια στη χώρα του, ενώ λίγες μέρες αργότερα παραιτήθηκε και ο ίδιος ο Αχμέτ. Στις 30 Ιανουαρίου του 2009 (και ενώ τα τελευταία στρατεύματα της Αιθιοπίας είχαν αποχωρήσει μέχρι τις 25 Ιανουαρίου 2009) διεξήχθη η εκλογή προέδρου της Σομαλίας, στο Τζιμπουτί. Στη θέση του προέδρου εκλέγεται ο Σαριφ Αχμέτ ο οποίος έπειτα από συμφωνία με τις αντιμαχόμενες παρατάξεις επέβαλε τον ισλαμικό νόμο (Σαρία). Κυβέρνησε ως τις εκλογές του 2012 στις οποίες νέος πρόεδρος εξελέγη ο Χασάν Μοχάμουντ. (Rulers, 2012)

Η Σομαλία κατατάσσεται ανάμεσα στις τελευταίες θέσεις της παγκόσμιας κατάταξης όσον αφορά τις αναπτυσσόμενες χώρες. Χαρακτηριστικό είναι πως ο μέσος Σομαλός άνδρας αμείβεται με \$260 το χρόνο όταν το όριο της φτώχειας παγκοσμίως είναι στα \$365 το χρόνο. Ένα ακόμα στοιχείο που συνηγορεί στο μέγεθος της φτώχειας και εξαθλίωσης που αντιμετωπίζουν οι άνθρωποι στη Σομαλία είναι το γεγονός πως ο μέσος όρος ζωής είναι τα 48,8 χρόνια με κύριες θανατηφόρες ασθένειες (ιάσιμες για τον υπόλοιπο πλανήτη) τη βακτηριδιακή και πρωτοζωική διάρροια, την ηπατίτιδα Α και Ε, τον τυφοειδή πυρετό και τη μαλάρια, ενώ η πιο συχνά εμφανιζόμενη ασθένεια στα ζώα είναι ακόμα η λύσσα. Επιπροσθέτως, το υπέδαφος της Σομαλίας είναι φτωχό σε ορυκτό πλούτο και αυτός είναι ο λόγος που, μετά το 1991, οι ΗΠΑ εγκατέλειψαν την προσπάθεια σταθεροποίησης και καπιταλοποίησης της χώρας. (Κτενάς, 2011)

Κύρια πηγή εισοδήματος για τους Σομαλούς ήταν η αλιεία, επάγγελμα που παραδοσιακά τους εξασφάλιζε την επιβίωση. Τα ύδατα της Σομαλίας, πλούσια σε αλιεύματα, πλέον αδυνατούν να δώσουν τη λύση στο διατροφικό πρόβλημα της χώρας. Η αναρχία που επικρατεί προσέκλυσε πολλές ευρωπαϊκές αλιευτικές εταιρείες, οι οποίες εισερχόμενες παράνομα στα χωρικά ύδατα της Σομαλίας απομυζούν τον αλιευτικό της πλούτο. (Σιουσιούρας και Δαλακλής, 2012) Εκτιμήσεις δείχνουν ότι κάθε χρόνο κλέβουν από τη χώρα ψάρια αξίας άνω των 300 εκατ. δολαρίων. Πολλοί αναλυτές του φαινομένου υποστηρίζουν πως η απληστία των Δυτικών και η αδιαφορία για τις τύχες των Αφρικανών αποτέλεσε και τη γενεσιουργό αιτία της αναβίωσης της πειρατείας με τους πρώτους πειρατές να ήταν ψαραδες, οι οποίοι πήραν ταχύπλοα και με τη βοήθεια "βετεράνων" του εμφυλίου πολέμου, προσπάθησαν να σταματήσουν την εκμετάλλευση των θαλασσών τους. Σύντομα βέβαια φαίνεται πως συνειδητοποίησαν πως η πειρατεία είναι απείρως πιο προσοδοφόρα από το ψάρεμα. (Ελευθεροτυπία, 2009)

Μαρτυρίες επιβεβαιωμένες και από τα Ηνωμένα Έθνη κάνουν λόγο για ρίψη τοξικών, πυρηνικών, βιομηχανικών ακόμη και νοσοκομειακών αποβλήτων από πολλά δυτικά κράτη για τουλάχιστον μία δεκαετία. Το μεγάλο τσουνάμι του 2004 αποκάλυψε το γεγονός αυτό, όταν τα κύματα ξέβρασαν στην ακτή της Πούντλαντ, κοντέινερ με κάθε είδους τοξικά απόβλητα. Εκατοντάδες Σομαλοί μολύνθηκαν από μια σειρά ασθενειών με τις οποίες ήταν καταδικασμένοι να ζήσουν το υπόλοιπο της ζωής τους και αρκετοί έχασαν τη ζωή τους. Η ίδια η κυβέρνηση καθώς και πολέμαχοι της περιοχής φαίνεται να είχαν συνάψει συμφωνίες με δυτικές εταιρείες για την εκμετάλλευση των υδάτων και με αντάλλαγμα χρηματική αμοιβή. Δημοσιεύματα κάνουν λόγο για τη Μαφία, η οποία διαχειρίζεται περισσότερο από το 30% των αποβλήτων της Ιταλίας, και δραστηριοποιούνταν από το 1989 στην περιοχή με μαρτυρίες να υποδεικνύουν ιταλικά πλοία να αδειάζουν τα παράνομα φορτία τους στα ανοιχτά της Σομαλίας και να φεύγουν φορτωμένα με τόνους ψαριών, κυρίως τόνο. (Γκαβέας, 2009)

Η Σομαλία και ο Κόλπος του Άντεν συνολικά, παρά τη μείωση της πειρατικής δραστηριότητας, δεν έπαψαν να θεωρούνται επικίνδυνα ύδατα για την ασφαλή διέλευση των πλοίων. Οι λόγοι που αναζωπύρωσαν την σομαλική πειρατεία δεν έπαψαν να υφίστανται με αποτέλεσμα ένας πιθανός εφησυχασμός της ναυτιλιακής κοινότητας ενδεχομένως να οδηγούσε σε νέες πειρατικές επιχειρήσεις.

2.1.3 Η Περίπτωση του Κόλπου της Γουινέας και της Ινδονησίας

Ο Κόλπος της Γουινέας

Ενώ η Σομαλική πειρατεία το τελευταίο διάστημα χαρακτηρίζεται από μια φθίνουσα πορεία, ο Κόλπος της Γουινέας έρχεται να διεκδικήσει τα σκήπτρα της πειρατικής δραστηριότητας. Η Δυτική Αφρική φαίνεται πως είναι το νέο hot –spot με την πειρατεία να δημιουργεί έντονα προβλήματα και να εμφανίζεται κυρίως στα νερά της Νιγηρίας, του Μπενίν, του Τόγκο, της Γκάνας και της Ακτής Ελεφαντοστού.



Χάρτης 2.2 (Πηγή: African Journalist, 2013)

Η Νιγηρία συγκριτικά με τις υπόλοιπες χώρες, θεωρείται ο γίγαντας της Αφρικής. Συνορεύει δυτικά με το Μπενίν, βόρεια με τον Νίγηρα, βορειοανατολικά με το Τσαντ και ανατολικά με το Καμερούν, ενώ νότια βρέχεται από τον Ατλαντικό. Η πλειοψηφία των επιθέσεων που λαμβάνουν χώρα στον Κόλπο της Γουινέας αποδίδονται σε Νιγηριανούς πειρατές ενώ τους εννέα πρώτους μήνες του 2013 σημειώθηκαν 29 επιθέσεις στη Νιγηρία από τις οποίες οι δύο σχετίζονται με απαγωγή πλοίου. Το 2012 σημειώθηκαν 21 επιθέσεις ενώ το 2011 είχαν αναφερθεί μόλις έξι. (IMB, 2013)

Η Νιγηρία είναι η 8η μεγαλύτερη εξαγωγός πετρελαίου στον κόσμο, παράγοντας 2.211.000 βαρέλια/ημέρα (το 2,62% της παγκόσμιας παραγωγής). Το Δέλτα του Νίγηρα διαθέτει 606 εγκαταστάσεις και εξέδρες και παρέχει το 40% του ακατέργαστου πετρελαίου που εισάγουν οι ΗΠΑ. (Τσάβαλος, 2011) Τα πλοία που διέρχονται από την περιοχή είναι ιδιαίτερα ευάλωτα καθώς συχνά μένουν ακινητοποιημένα στα ανοιχτά ή

σε λιμάνι με αποτέλεσμα να γίνονται εύκολος στόχος. Έτσι, ενώ μπορούν να χρησιμοποιούν ένοπλους φρουρούς, ακριβώς επειδή δεν ξέρουν πόσο διάστημα θα παραμείνουν στην περιοχή, τείνουν να το αποφεύγουν.

Οι πειρατές στην περιοχή του Κόλπου της Γουινέας εμφανίζονται βαριά οπλισμένοι και ιδιαίτερα βίαιοι. Σκοπός τους συνήθως δεν είναι η απαγωγή του πλοίου και η απαίτηση λύτρων για την απελευθέρωση του (περίπτωση στην οποία χρειάζονται ζωντανά τα μέλη του πληρώματος) αλλά η κλοπή του φορτίου που στην πλειοψηφία του είναι το πετρέλαιο και παράγωγα του. Έπειτα το πωλούν στη μαύρη αγορά αποκομίζοντας πολύ μεγάλα κέρδη. Έτσι είναι ελάχιστος ο σεβασμός στην ανθρώπινη ζωή αφού στην περίπτωση τους δεν θα αποκομίσουν από αυτήν κέρδος.

Η Νιγηρία είναι μια χώρα που εξαρτάται αποκλειστικά από την παραγωγή πετρελαίου, τα κύρια έσοδα της σε ποσοστό 84% προέρχονται από αυτή τη διαδικασία, ωστόσο ο πληθυσμός της είναι από τους πιο φτωχούς. Οι εκατοντάδες διαρροές πετρελαίου έχει δημιουργήσει ανυπολόγιστη περιβαλλοντική καταστροφή σε σημείο τέτοιο που καλλιεργήσιμη γη έχει καταστραφεί, το νερό που χρησιμοποιούν οι άνθρωποι για τις βασικές τους ανάγκες είναι μολυσμένο ενώ μεγάλο μέρος του πληθυσμού προσβάλλεται από ασθένειες. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός πως ο μέσος όρος ζωής γύρω από τις περιοχές άντλησης πετρελαίου είναι τα 42 χρόνια, κάτι το οποίο οφείλεται στη μόλυνση του δικτύου ύδρευσης και αποχέτευσης.

Η έλλειψη πολιτικής και κοινωνικής σταθερότητας είναι η βασική αιτία που κρατάει ζωντανή την πειρατεία στη Νιγηρία. Σύμφωνα με δημοσιεύματα, ήρθαν στο φως έγγραφα που αποκάλυπταν μυστικές συναλλαγές της κυβέρνησης με επιχείρηση κολοσσό (Shell) που εκμεταλλεύεται τα κοιτάσματα πετρελαίου της Νιγηρίας. Αυτές αφορούσαν την χρηματοδότηση στρατού και κυβέρνησης με τεράστια ποσά για την κατάπνιξη τοπικών εξεγέρσεων που εναντιώνονταν στην καταστροφή. Υπολογίζεται μάλιστα ότι τα τελευταία 30 χρόνια έχουν διαρρεύσει 9 εκατομμύρια βαρέλια πετρελαίου στην περιοχή προκαλώντας ανυπολόγιστες βλάβες, ενώ από τις 7000 διαρροές συνολικά μεταξύ του 1970 έως 2001, η Shell θεωρείται υπεύθυνη για τις 1000 από αυτές. Η εταιρεία υποστηρίζει πως η δική της ευθύνη ανέρχεται σε ένα ποσοστό της τάξης του 2%, με το 98% να αποδίδεται σε βανδαλισμούς των τοπικών φυλών στους αγωγούς. Εφαρμόζοντας η Shell την τακτική του «διαίρε και βασίλευε» ενίσχυε

τις συγκρούσεις ανάμεσα στις τοπικές φυλές που κατοικούσαν γύρω από το Δέλτα του Νίγηρα. Παράλληλα γίνεται λόγος για Νιγηριανούς πολιτικούς και τη σύνδεση τους με κατάχρηση χρήματος που προορίζονταν για ανέγερση σχολείων και ιατροφαρμακευτική περίθαλψη. (Τσάβαλος, 2011)

Σε ένα τόσο ασταθές πολιτικά και κοινωνικά περιβάλλον, με έντονη διάβρωση στο εσωτερικό του κράτους και τους θεσμούς είναι πολύ δύσκολος ο έλεγχος και η πάταξη της πειρατείας, κυρίως όταν ακόμα και οι λιμενικές αρχές δεν είναι αξιόπιστες. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, είναι πολύ δύσκολο για τη ναυτιλιακή κοινότητα να ζητήσει και να της δοθεί βοήθεια από τη Νιγηριανή κυβέρνηση σε θέματα πειρατείας ενώ οποιαδήποτε συνεργασία φαντάζει ακόμα ανέφικτη.

Ινδονησία

Η Ινδονησία είναι η χώρα με τις περισσότερες καταγεγραμμένες πειρατικές επιθέσεις σύμφωνα με τα στοιχεία του IMB για το 2013. Με 68 επιθέσεις έκλεισαν οι πρώτοι εννέα μήνες του 2013 ενώ το 2012 όλο το έτος κατέγραψε 51. Πρόκειται για μια ιδιαίτερα επικίνδυνη περιοχή όπου λόγω της γεωγραφικής της θέσης, όπως βλέπουμε και στον παρακάτω χάρτη, ευνοεί ιδιαίτερα την πειρατική δραστηριότητα.



Χάρτης 2.3 (Πηγή: Wikipedia)

Η Ινδονησία είναι νησιωτικό κράτος της Νοτιοανατολικής Ασίας, που απαρτίζεται από περίπου 18.000 νησιά και είναι η τέταρτη πολυπληθέστερη χώρα του κόσμου. Τα νερά της Ινδονησίας έχουν έντονη πειρατική δραστηριότητα που οφείλεται κυρίως στις δυσμενείς οικονομικές συνθήκες με πολλούς κατοίκους να στρέφονται στην πειρατεία

για να αυξήσουν το εισόδημα τους. Επιπλέον σημαντικά ζητήματα εσωτερικής ασφάλειας προκύπτουν καθώς η ελλιπής χρηματοδότηση του Πολεμικού Ναυτικού της χώρας οδηγεί σε μειωμένες περιπολίες και ασθενή επιτήρηση των επικίνδυνων περιοχών. Η ασιατική οικονομική κρίση που ξέσπασε στα μέσα του 1997 έδωσε ώθηση στην πειρατική δράση αυξάνοντας τις επιθέσεις, καθώς φάνταζε σαν μόνη διέξοδο στην οικονομική εξαθλίωση. (Γκίκα, 2011)

Οι φυσικές καταστροφές του με το τσουνάμι του 2004 και τους δύο σεισμούς που ακολούθησαν το 2005 στη Σουμάτρα, έστρεψαν το ενδιαφέρον της κοινής γνώμης στην Ινδονησία. Η οικονομική εξαθλίωση έγινε ακόμα πιο έντονη μετά την καταστροφή που ακολούθησε το τσουνάμι και τους σεισμούς με την πειρατεία να είναι μια εύκολη λύση. Τα 18.000 νησιά της Ινδονησίας αποτελούν μια στρατηγική βάση για τους πειρατές και ιδανικό μέρος καταφυγής μετά τις επιθέσεις. Επιπλέον ευνοούν ιδιαίτερα τις μετακινήσεις τους αφού μπορούν εύκολα να αλλάζουν χωρικά ύδατα κάνοντας δύσκολο τον εντοπισμό τους.

Ιδιαίτερα τα πλοία που διέρχονται το Στενό της Μάλακκας, ένα στενό και δύσκολο πέρασμα μεταξύ της Μαλαισίας, της Ινδονησίας και της Σιγκαπούρης, αποτελούν εύκολη λεία για τους πειρατές αφού λόγω της φυσιολογίας του εδάφους και την πληθώρα υφάλων αναγκάζονται να κινούνται με μειωμένη ταχύτητα. (Βλάχος 2003) Η περιοχή χαρακτηρίζεται από αυξημένη εμπορική κίνηση, με 200-600 πλοία να διέρχονται από εκεί σε καθημερινή βάση. Οι πειρατές στοχεύουν τα μεγάλης χωρητικότητας εμπορικά πλοία με σκοπό όχι την απαγωγή του πληρώματος αλλά κυρίως τη ληστεία και αφαίρεση πολύτιμου φορτίου ενώ ο μέσος χρόνος της ληστείας δεν ξεπερνά τα 40 λεπτά της ώρας.

Η περιοχή της Ινδονησίας θεωρείται ιδιαίτερα επικίνδυνη καθώς οι ένοπλες ληστείες αυξάνονται τα τελευταία χρόνια. Ο συνδυασμός της γεωγραφικής θέσης, της οικονομικής εξαθλίωσης αλλά και της έλλειψης πολιτικής, ικανής να προστατεύσει τις εμπορικές διαδρομές, δημιουργούν το κατάλληλο έδαφος για την ανάπτυξη της πειρατικής δράσης.

2.2 Νομική Διάσταση του Φαινομένου

2.2.1 Ορισμός της Πειρατείας

Η πειρατεία θεωρείται ένα από τα σοβαρότερα εγκλήματα του Διεθνούς Δικαίου. Η Σύμβαση του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας υπογράφηκε στο Μοντέγκο Μπαίν της Τζαμάικα στις 10/12/1982 και τέθηκε σε ισχύ στις 16 Νοεμβρίου 1994. Σύμφωνα με το άρθρο 101 της Σύμβασης ως πειρατικές πράξεις ορίζονται οι κάτωθι (Περάκης και Τσάλτας, 2006):

- Η παράνομη πράξη βίας ή κράτησης ή διαρπαγής από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους υποκινούμενη από ιδιοτελείς σκοπούς και στρεφόμενη κατά άλλου πλοίου ή αεροσκάφους ή προσώπων ή αγαθών επί του πλοίου ή του αεροσκάφους στην ανοιχτή θάλασσα αλλά και σε περιοχή που δεν υπόκειται στη δικαιοδοσία κανενός κράτους.
- Η εκούσια συμμετοχή στη χρήση του πλοίου ή αεροσκάφους όταν ο δράστης έχει επίγνωση του γεγονότος πως το πλοίο ή αεροσκάφος είναι πειρατικό.
- Η ενέργεια που σχετίζεται με την υποκίνηση των προαναφερθέντων πράξεων.

Η Σύμβαση του Μοντέγκο Μπαίν κάνει λόγο μόνο για την πειρατεία στη θάλασσα και δεν αναφέρει καθόλου σαν έννοια την ένοπλη ληστεία, για την οποία έχει διατυπωθεί ορισμός σε Αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας ΟΗΕ και του ΙΜΟ (π.χ. «IMO Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships»). Πρόκειται για δύο διαφορετικές εκφάνσεις του ίδιου φαινομένου με βασική διαφορά την περιοχή στην οποία εκδηλώνονται. Πειρατεία θεωρείται η πράξη που λαμβάνει χώρα μόνο στην Ανοικτή Θάλασσα ή σε περιοχή εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε Κράτους. (Πολλάτος, 2012) Αντίθετα ένοπλη ληστεία είναι οι παράνομες πράξεις άσκησης βίας ή διαρπαγής ή κράτησης πλοίου ή των επιβατών αυτού ή περιουσίας επ' αυτού. Για την καταστολή της αποκλειστικά αρμόδιο είναι το παράκτιο Κράτος. (ΙΜΒ, 2013) Αξίζει να διευκρινιστεί πως σύμφωνα με το άρθρο 102 της Σύμβασης του Μοντέγκο Μπαίν, ως πράξη πειρατείας αναγνωρίζεται και η περίπτωση που πλήρωμα πολεμικού ή κρατικού έχει στασιάσει και θέσει το πλοίο υπό τον έλεγχο του, εξομοιώνοντας ουσιαστικά την πράξη αυτή με την πειρατεία που έχει διαπραχθεί από ιδιωτικό πλοίο.

2.2.2 Το Διεθνές Δίκαιο για την Πειρατεία και την Καταπολέμηση της

Η πράξη της πειρατείας ανήκει στα ποινικά αδικήματα που τις συνέπειες τους επωμίζονται όλα τα κράτη αποτελώντας ένα διεθνές έγκλημα. Για το λόγο αυτό το Διεθνές Δίκαιο αναγνωρίζει την «οικουμενική δικαιοδοσία», σύμφωνα με την οποία τα κράτη έχουν δικαίωμα να καταστείλουν τα εγκλήματα αυτά, ανεξάρτητα αν υπάρχει ή όχι συγκεκριμένος σύνδεσμος με την εθνική έννομη τάξη. Η πειρατεία μπορεί να θεωρηθεί διεθνές έγκλημα και να ισχύσει η οικουμενική δικαιοδοσία μόνο εάν διαπραχθεί στην Ανοιχτή Θάλασσα ή στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη, γιατί το λόγο είναι σημαντικός ο προσδιορισμός του τόπου της πειρατικής δράσης. Σημαντικό είναι να αναφερθεί πως σύμφωνα με το άρθρο 86 της Σύμβασης του Μοντέγκο Μπαίου για το Δίκαιο της Θάλασσας, η Ανοιχτή Θάλασσα ορίζεται «ως το τμήμα της θάλασσας το οποίο δεν περιλαμβάνεται στην ΑΟΖ, την αιγιαλίτιδα ζώνη, και τα εσωτερικά ύδατα ενός κράτους, ή στα αρχιπελαγικά ύδατα ενός αρχιπελαγικού κράτους».(*Σιουσιουρας και Δαλακλής, 2012*) Συνεπώς στην αιγιαλίτιδα ζώνη ενός κράτους αποκλειστικά αρμόδιο για την καταπολέμηση της πειρατείας είναι το ίδιο παράκτιο κράτος. Στη ΑΟΖ όμως όσο και στη Συνορεύουσα Ζώνη μπορεί να γίνει καταστολή της πειρατείας από πολεμικό πλοίο οποιουδήποτε κράτους, εφόσον δεν παραβιάζονται τα κυριαρχικά δικαιώματα ή οι αρμοδιότητες του παράκτιου κράτους. (*Πολλάτος, 2012*)

Οι πειρατές χαρακτηρίζονται ως εχθροί της ανθρωπότητας ((*hostis humanis generis*), ένας όρος που έχει δοθεί για πολύ συγκεκριμένους λόγους. Η πειρατεία αρχικά εκδηλώνεται στις κυριότερες θαλάσσιες λεωφόρους απ' όπου διέρχονται εκατοντάδες πλοία καθημερινά εκτελώντας το δρομολόγιο τους εξυπηρετώντας τους σκοπούς του διεθνούς εμπορίου. Η έντονη πειρατική δραστηριότητα απειλεί πλοία όλων των εθνικοτήτων, με τις επιθέσεις να έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους των αγαθών και την αύξηση των ασφαλιστρών για το πλοίο, διαταράσσοντας έτσι την ομαλή διεξαγωγή του εμπορίου. Επιπροσθέτως, εξαιτίας του διεθνούς χαρακτήρα της ναυτιλίας το πιθανότερο είναι το πλοίο στο οποίο έχει λάβει χώρα επίθεση ή απαγωγή να ανήκει σε μια συγκεκριμένη εθνικότητα, η σημαία σε μία άλλη ενώ το φορτίο που μεταφέρεται να προορίζεται για μια σειρά από διαφορετικές χώρες. Ακόμα και το πλήρωμα μπορεί να ανήκει σε πολλές διαφορετικές εθνικότητες. Έτσι μια πειρατική επίθεση επηρεάζει ταυτόχρονα έναν σημαντικό αριθμό χωρών. Ακόμα ένας λόγος που θεωρούνται οι πειρατές εχθροί της ανθρωπότητας είναι ο ορισμός που δόθηκε από τη

Σύμβαση του Μοντέγκο Μπαίου το 1982. Σύμφωνα με τον ορισμό αυτό η πειρατεία είναι ένα έγκλημα που διαπράττεται στα διεθνή ύδατα από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού σκάφους, εναντίον άλλου πλοίου, για ιδιωτικούς σκοπούς. Συνεπώς τα ποινικά αδικήματα δεν μπορούν να καταλογιστούν σε ένα κράτος και μόνο αφού οι πράξεις αυτές αφορούν τη διεθνή κοινότητα.

Η καταπολέμηση της πειρατείας συγκαταλέγεται στις επιχειρήσεις θαλάσσιας ασφάλειας και η νομιμότητα της είναι δεδομένη, μέσω της Σύμβασης του Μοντέγκο Μπαίου για το Δίκαιο της Θάλασσας (1982) και τη Σύμβαση για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων στην Ανοικτή Θάλασσα (SUA – Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation), το 1988, η οποία καλύπτει θέματα που δεν προέβλεψε η πρώτη. Επιπλέον σύμφωνα με το άρθρο 100 της Σύμβασης του Μοντέγκο Μπαίου επιβάλλεται η συνεργασία μεταξύ των κρατών, στο πλαίσιο μονίμων ή και ad hoc συμμαχιών για την καταπολέμηση της πειρατείας.

Η Σύμβαση αναφέρεται με τα άρθρα 105, 106 και 107 στο δικαίωμα κατάσχεσης του πειρατικού πλοίου. Σύμφωνα με το άρθρο 105 κάθε κράτος έχει το δικαίωμα να κατάσχει πειρατικό πλοίο ή κάθε πλοίο που είναι υπό την κατάληψη πειρατών και ελέγχεται από αυτούς καθώς και να συλλάβει τα πρόσωπα που επιβαίνουν στο πλοίο και να κατασχέσει τα αγαθά που βρίσκονται πάνω σε αυτό. Το δικαίωμα αυτό υφίσταται σε πράξη πειρατείας στην ανοικτή θάλασσα ή σε κάθε άλλη περιοχή που δεν ανήκει στη δικαιοδοσία κάποιου κράτους.

Οι πειρατές σαν εχθροί της ανθρωπότητας χάνουν το δικαίωμα να δικασθούν στο κράτος της ιθαγένειάς τους. Έτσι το δικαστήριο του κράτους που πραγματοποιήσει την σύλληψη/ κατάσχεση μπορεί να αποφασίσει για τις ποινές που θα επιβληθούν καθώς και για τα μέτρα που θα ληφθούν για τα αγαθά και το πλοίο που κατασχέθηκε. Στην περίπτωση βέβαια που τα στοιχεία δεν επαρκούν για να στοιχειοθετήσουν απόδειξη πειρατικής πράξης το κράτος έχει ευθύνη απέναντι στο κράτος σημαίας της οποίας κατέσχεσε το πλοίο για κάθε απώλεια ή ζημιά. *(Περάκης και Τσάλτας, 2006)*

Η πλειοψηφία των κρατών διαθέτει νομικό πλαίσιο για την δίωξη/σύλληψη των πειρατών. Ωστόσο για μία σειρά λόγων που θα δούμε παρακάτω, προτιμούν είτε να τους αφήνουν ελεύθερους (γεγονός που δημιουργεί το αίσθημα της ατιμωρησίας στη συνείδηση των πειρατών, οδηγώντας τους σε επαναλαμβανόμενες πειρατικές επιθέσεις)

είτε να τους παραδίδουν στην Κένυα. Το 2009 μάλιστα οι ΗΠΑ, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Ε.Ε. υπέγραψαν memorandum συνεργασίας που προβλέπει ότι οι πειρατές που συλλαμβάνονται θα παραδίδονται στη Κένυα για τη δίκη.

Οι λόγοι που δεν οδηγούν τελικώς σε επιτυχή σύλληψη και δίκη των πειρατών εστιάζουν κυρίως στην έλλειψη πολιτικής βούλησης των δυτικών κρατών και στον φόβο ότι οι πειρατές αφού εκτίσουν την ποινή του θα ζητήσουν πολιτικό άσυλο. Η δυσκολία της επιτυχούς τεκμηρίωσης και υποστήριξης μίας δίωξης αποτελεί ακόμα έναν λόγο μη εφαρμογής της οικουμενικής διακιοδοσίας καθώς υπάρχει μεγάλη δυσκολία στην συλλογή αποδεικτικών στοιχείων της έρευνας αλλά και της δίκης γενικότερα. Γεγονός είναι άλλωστε πως οι πειρατές καταστρέφουν τα αποδεικτικά στοιχεία πριν από κάθε έρευνα/νηοψία όντας πλέον αρκετά ενημερωμένοι σχετικά με την απαίτηση ύπαρξης αυτών. Τέλος το κόστος του όλου εγχειρήματος λειτουργεί αποτρεπτικά για την ποινική δίωξη των πειρατών καθώς είναι εξαιρετικά δυσχερής η εξασφάλιση προφορικών μαρτυριών του πληρώματος και πολύ μεγάλες οι δαπάνες που απαιτούνται για να παραστεί στη δίκη. Αξίζει να αναφερθεί πως τα περιστατικά πειρατείας από το 1998 μέχρι το 2007 για τα οποία εξασκήθηκε οικουμενική δικαιοδοσία ήταν κάτω από το 1% των περιστατικών που ανεφέρθηκαν στον ΙΜΟ, μόλις δηλαδή 4 περιπτώσεις στις 754. (Πολλάτος, 2012)

2.2.3 Πειρατεία και Εθνικό Δίκαιο

Η πειρατεία και η ποινική δίωξη των πειρατών αντιμετωπίζεται από την ελληνική νομοθεσία με τα ακόλουθα νομοθετήματα (*Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, 2012*):

- Επικύρωση της Σύμβασης του Μοντέγκο Μπαίου για το Δίκαιο της Θάλασσας με τον ν.2321/1995
- Άρθρο 215 του ν.δ. 187/1973 (Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου), όπου προβλέπεται η δίωξη των πειρατών.
- Άρθρα 7 και 8 του Ποινικού Κώδικα . Ορίζεται η παγκόσμια δικαιοδοσία των ελληνικών ποινικών δικαστηρίων για τέλεση και του αδικήματος της πειρατείας μεταξύ άλλων αδικημάτων.

- Άρθρο 2 του ν. 3922/2011 (Σύσταση Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής) ορίζεται ως αρμοδιότητα του σώματος η αντιμετώπιση της πειρατείας στο χώρο ευθύνης του.

Σχετικά με την ύπαρξη και μεταφορά όπλων στα πλοία, εφαρμόζονται οι διατάξεις της του ν. 2168/1993 και η κατ' εφαρμογή αυτής εκδοθείσα Υ.Α. 3312.1/01/94/20.07.1994, σύμφωνα με την οποία επιτρέπεται σε ελληνικά πλοία να φέρουν μέχρι τέσσερα περίστροφα ή πιστόλια, για την προστασία του πληρώματος, τα οποία χρησιμοποιούνται κατόπιν αδείας του πλοιάρχου, σε περιπτώσεις ανάγκης και για όσο διαρκεί αυτή. (*Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, 2012*) Η επιβίβαση ένοπλων φρουρών στο πλοίο επιτρέπεται βάσει του νόμου 4058/2012 που ψηφίστηκε πολύ πρόσφατα (*Φεβρουάριος 2012*).

Κεφάλαιο 3

Τακτικές Δράσης των Πειρατών

3.1 Κατηγορίες Πειρατικών Επιθέσεων

3.1.1 Μικρής και Μεσαίας Κλίμακας Επιθέσεις

Ως **μικρής κλίμακας** χαρακτηρίζονται οι επιθέσεις που κύριο στόχο έχουν τη ληστεία αντικειμένων μικρής συνήθως αξίας που μπορούν εύκολα να μεταφέρουν στο μικρό τους σκάφος. Συνήθως περιλαμβάνονται αντικείμενα όπως τα σχοινιά πρόσδεσης ή τα χρώματα, τα προσωπικά είδη του πληρώματος, τρόφιμα ή καύσιμα. Το ενδιαφέρον τους όμως εστιάζει κυρίως στο χρηματοκιβώτιο του πλοίου όπου υπάρχουν συνήθως χρήματα για τους μισθούς του πληρώματος ή για τα τέλη ελλιμενισμού. Συχνά προσπαθούν να πάρουν όσα περισσότερα μπορούν από το πλοίο πριν κινητοποιηθεί το πλήρωμα και σημάνει συναγερμό ενώ η βία που ασκείται από τους πειρατές τις περισσότερες φορές είναι ανάλογη της αντίστασης που δείχνει το πλήρωμα. Αυτού του είδους οι επιθέσεις λαμβάνουν χώρα συνήθως νυχτερινές ώρες σε περιοχές που λόγω της γεωγραφικής τους θέσης (όπως είναι το Στενό της Μάλακκας) υπάρχει περιορισμός στην ταχύτητα πλεύσης του πλοίου. Σύνηθες είναι επίσης να επιτίθονται σε πλοία που βρίσκονται σε αγκυροβόλιο ή στο λιμάνι. Οι επιθέσεις με σκοπό τη ληστεία δεν απαιτούν ιδιαίτερη οργάνωση, πέρα από ένα μικρό σκάφος και την αποφασιστικότητα των πειρατών ενώ τα κέρδη που τους αποφέρουν υπολογίζονται στις \$20.000.

Οι **μεσαίας κλίμακας** πειρατικές επιθέσεις απαιτούν πολύ μεγαλύτερη οργάνωση σε σχέση με την επιδρομή που στοχεύει στη ληστεία. Στην περίπτωση αυτή οι πειρατές δεν θέλουν απλώς τα προσωπικά είδη του πληρώματος ή τα χρήματα που διαθέτει το πλοίο. Στόχος εδώ είναι το φορτίο του πλοίου και πιο συγκεκριμένα τα επεξεργασμένα προϊόντα πετρελαίου. Το πλοίο όταν καταληφθεί από πειρατές παρεκκλίνει της πορείας του και είναι υπό κατάληψη μέχρι ένα άλλο σκάφος να τους πλευρίσει και να μεταφερθεί το κλεμμένο φορτίο. Συνήθως μετά την μεταφορά του φορτίου το πλοίο αφήνεται ελεύθερο μαζί με το πλήρωμα του. Τέτοιου είδους επιθέσεις απαντώνται κυρίως στον Κόλπο της Γουινέας από Νιγηριανούς πειρατές. Η πειρατική επιχείρηση είναι πολύ καλά προγραμματισμένη και σχεδιασμένη από οργανωμένες συμμορίες που διαθέτουν τον κατάλληλο εξοπλισμό και ικανή χρηματοδότηση για να έρθει εις πέρας η

επίθεση. Επιπλέον, μόνο ένα οργανωμένο δίκτυο έχει την δυνατότητα συλλογής πολύτιμων πληροφοριών για το πλοίο και το φορτίο του όπως και την διοχέτευση των κλοπιμαίων στην αγορά χωρίς ιδιαίτερους ελέγχουν. Έτσι η σύνδεση των πειρατών με κυκλώματα λαθρεμπορίας πετρελαίου, βενζίνης και λιπαντικών θεωρείται ένα πολύ πιθανό σενάριο.

3.1.2 Το «Πλοίο- Φάντασμα»

Ο σχεδιασμός μιας πειρατικής επίθεσης που στόχο έχει τη μόνιμη κατάληψη ενός πλοίου φαίνεται πως απαιτεί μια πολύ πιο περίπλοκη οργάνωση αλλά είναι πολύ πιο αποδοτικές από τις επιθέσεις που προαναφέραμε. Οι επιθέσεις γίνονται συνήθως στην ανοιχτή θάλασσα, μακριά από τις ακτές και οι πειρατές αφού κλέψουν ολόκληρο το πλοίο μαζί με το φορτίο του, το μεταφέρουν σε δικό τους ασφαλές λιμάνι, ξεφορτώνουν το φορτίο και φροντίζουν για την πώληση του.

Στη συνέχεια, το πλοίο ξαναβάφεται, αποκτά νέο όνομα, νηολογείται με πλαστά έγγραφα, σηκώνει άλλη σημαία και επανέρχεται στην αγορά για την μεταφορά νέων φορτίων. Οι σημαίες που φέρουν συνήθως είναι Παναμά ή Ονδούρας, το επανδρώνουν Κινέζοι και δραστηριοποιούνται μεταξύ Χονγκ-Κονγκ, Μπανγκόκ, Ταϊπέι και Σιγκαπούρης. Αναλαμβάνουν την μεταφορά φορτίων κυρίως γενικών τα οποία είναι εύκολα εμπορεύσιμα όπως καύσιμα, μεταλλεύματα ή ξυλεία. Τα φορτία αυτά δεν φτάνουν ποτέ στον προορισμό τους αντίθετα διοχετεύονται και αυτά στη μαύρη αγορά. Η δραστηριότητα αυτή αποφέρει εκατοντάδες εκατομμύρια δολάρια σε όσους εμπλέκονται στις επιθέσεις και στην παράνομη διακίνηση των φορτίων. Μια από τις μεγαλύτερες αγορές λαθραίων εμπορευμάτων θεωρείται η Κίνα ενώ έχει αναφερθεί ότι σε περιοχές της Ασίας οι λαθρέμποροι συνεργάζονται και με τελωνιακούς ή ακόμα και με το πολεμικό ναυτικό. Τα γεγονότα αυτά τονίζουν ακόμα περισσότερο τα έντονα προβλήματα κρατικής διαφθοράς που υπάρχουν στις χώρες αυτές και συντηρούν την πειρατική δραστηριότητα και το λαθρεμπόριο.

Οι πειρατικές επιθέσεις με στόχο τη μόνιμη κατάληψη του πλοίου είναι ιδιαίτερα επικίνδυνες για το πλήρωμα του. Οι αναφορές που έχουν γίνει μέχρι τώρα δείχνουν πως η ομάδα των πειρατών αποτελείται από έμπειρους ναυτικούς. Το νόμιμο πλήρωμα δεν τους χρησιμεύει στην ολοκλήρωση της επίθεσης και για το λόγο αυτό δεν διστάζουν

είτε να δολοφονήσουν εν ψυχρώ τα μέλη του πληρώματος είτε να τους εγκαταλείψουν σε μια βάρκα μεσοπέλαγα όπου εάν δεν είναι τυχεροί να τους διασώσει κάποιο άλλο πλοίο, θα είναι εξαιρετικά δύσκολο να επιζήσουν.

Σύμφωνα με την Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας του IMO ένα «πλοίο-φάντασμα» μπορεί να αναγνωριστεί από συγκεκριμένα χαρακτηριστικά. Σε αυτά περιλαμβάνονται η ηλικία του πλοίου (15-20 χρόνων συνήθως), η καθυστέρηση άφιξης στο λιμάνι, το πλήρωμα που δεν πηγαίνει στην ξηρά και καμιά αλληλογραφία δεν παραλαμβάνεται στον λιμένα φόρτωσης, το γεγονός πως ο πλοιοκτήτης/χειριστής είναι ο μόνος που χειρίζεται την διαδικασία, η πολύ μεγάλη προμήθεια που λαμβάνει ο μεσίτης καθώς και ο ιδιωτικός τραπεζικός λογαριασμός στον οποίο ο ιδιοκτήτης ζητά να καταβάλλονται οι ναύλοι. Η Επιτροπή τονίζει επίσης και την ιδιαίτερη προσοχή που πρέπει να δείχνουν τα κράτη σημαίας στον έλεγχο που διεξάγουν κατά την εγγραφή των πλοίων αυτών για να μειωθούν τα πλαστά πιστοποιητικά που εκδίδονται και να αποτρέπονται αυτού του είδους οι παράνομες δραστηριότητες. (Γκίκα, 2012)

3.1.3 Σύνδεση με το οργανωμένο έγκλημα

Η επιτυχημένη πειρατική δραστηριότητα απαιτεί ένα επίπεδο οργάνωσης, διασυνδέσεων και συλλογής πληροφοριών που, σύμφωνα με τις αναφορές του IMB, μόνο στο οργανωμένο έγκλημα μπορεί να αποδοθεί. Η εξαφάνιση ολόκληρων πλοίων μαζί με το φορτίο τους απαιτεί τεράστια χρηματικά ποσά αλλά και εμπειρισταωμένο σχεδιασμό αλλά και απόλυτο συντονισμό. Οι πειρατές φαίνεται να συνδέονται άμεσα με την παρανομία που ακμάζει στις αναπτυσσόμενες χώρες ενώ οι διασυνδέσεις τους με τις τοπικές αρχές είναι προφανείς.

Ομάδες που ειδικεύονται στο οργανωμένο έγκλημα υποστηρίζουν την μεταφορά του κλεμμένου φορτίου και την πώληση του, εξασφαλίζουν στους πειρατές πλαστά έγγραφα όπως είναι τα πιστοποιητικά για την είσοδο του κλεμμένου φορτίου στην αγορά και φορτωτικές που νομιμοποιούν τα κλοπιμαία ενώ «πλοία-φαντάσματα» έχουν χρησιμοποιηθεί σε παράνομες δραστηριότητες που σχετίζονται διακίνηση ναρκωτικών και λαθρομεταναστών όπως και εκ νέου κλοπή φορτίων. Βέβαια η απόκτηση ενός πλοίου και η επανεμφάνιση του με νέα πλαστά στοιχεία και έγγραφα δεν απαιτεί μόνο την κατάληψη ενός πλοίου. Μπορεί να γίνει και με την αγορά ενός παλαιού πλοίου στο

οποίο αλλάζουν ουσιαστικά την ταυτότητα του. Για να καταστεί εφικτή αυτή η πράξη θα πρέπει να υπάρχει πρόσβαση σε κρατικά αρχεία και αυτός είναι ένας ακόμα λόγος που ενισχύει την θεωρία της εμπλοκής με οργανωμένα συνδικάτα εγκλήματος, τα οποία μπορούν να ολοκληρώσουν αυτές τις πράξεις. (Σιουσιούρας και Δαλακλής, 2012)

Σε πολλές περιπτώσεις επιθέσεων που έχουν καταγραφεί αναφέρεται στρατιωτική ενδυμασία των πειρατών καθώς και εξαρτήσεις για να φέρουν με ευκολία τον αναγκαίο εξοπλισμό που περιελάμβανε τελευταίας τεχνολογίας οπλισμό. Η κατοχή φορητών πολεμικών όπλων με υψηλή καταστρεπτική ισχύ, οι ρουκέτες και οι χειροβομβίδες καταδεικνύουν την σύνδεση των πειρατών με παράνομα κυκλώματα εμπορίου όπλων απ' όπου θα ήταν μόνο εφικτό να προμηθευτούν. Τα ταχύπλοα σκάφη είναι εξοπλισμένα με δορυφορικά τηλέφωνα, GPS, προηγμένα τεχνολογικά ραντάρ και υπολογιστές. Έτσι οι επικεφαλές των ομάδων μπορούν να ελέγχουν τις επιθέσεις ακόμα και αν βρίσκονται πολλά χιλιόμετρα μακριά από τον τόπο της επιχείρησης. (Σιουσιούρας και Δαλακλής, 2012)

Η σύλληψη του επιχειρηματία Γουόνγκ από τη Σιγκαπούρη, ο οποίος θεωρήθηκε ο εγκέφαλος πολλών πειρατικών επιχειρήσεων στο Στενό της Μάλακκα, έρχεται να επιβεβαιώσει την εμπλοκή των πειρατών με το οργανωμένο έγκλημα. Παράλληλα, καταγγελίες υποδεικνύουν Ινδονήσιους στρατιωτικούς αναμειγμένους σε πειρατικές επιθέσεις στα χωρικά ύδατα της Ινδονησίας ενώ κρατικοί λειτουργοί στις Φιλιππίνες και την Ταϊλάνδη έχουν κατηγορηθεί για συνενοχή σε πειρατικές επιθέσεις, για ύποπτα περιστατικά κατά την προσπάθεια σύλληψης των ενόχων ή για παρακώλυση του ανακριτικού έργου κατά τη δίωξή τους. (Χέλμης, 2000)

3.2 Σομαλική Πειρατεία: Το χρονικό μιας ολοκληρωμένης Επιχείρησης

Η πειρατεία είναι δραστηριότητα εποχιακή που επηρεάζεται από τους μουσώνες της περιοχής. Οι μουσώνες είναι ισχυροί άνεμοι που πνέουν κυρίως στον Ινδικό Ωκεανό και δημιουργούν δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Χωρίζονται σε χειμερινούς που εμφανίζονται μεταξύ Δεκεμβρίου και Μαρτίου και σε θερινούς που πνέουν από τον Ιούνιο μέχρι τον Σεπτέμβριο. Στα διαστήματα από Μάρτιο έως Ιούνιο και από Οκτώβρη έως Δεκέμβρη παρατηρείται η μεγαλύτερη δραστηριότητα. (Πολλάτος, 2012)

Η επιτυχημένη πειρατική επίθεση προϋποθέτει λεπτομερή σχεδιασμό και οργάνωση. Πολύτιμος σύμμαχος στην κάλυψη των προϋποθέσεων αυτών είναι η σύγχρονη τεχνολογία. Οι πειρατές είναι εφοδιασμένοι με όλα τα σύγχρονα μέσα όπως ασύρματες συσκευές συνεννοήσεως, δορυφορικά τηλέφωνα και δορυφορικά συστήματα προσδιορισμού στίγματος που τους βοηθάνε να συντονίζουν την δράση τους. Τα πολυεστερικά σκάφη στα οποία επιβαίνουν (τα λεγόμενα *skiffs*) έχουν μήκος περίπου 8 μέτρα και διαθέτουν εξωλέμβιες μηχανές μεγάλης υποδύναμης έτσι ώστε να αναπτύσσουν μεγάλες ταχύτητες που φτάνουν τους 25 με 30 κόμβους.

Ο εντοπισμός του στόχου είναι το πρώτο βήμα της πειρατικής επιχείρησης. Επιβαίνοντας στα σκάφη που προαναφέρθηκαν, αναζητούν το κατάλληλο πλοίο σε μια περιοχή δράσης που εκτείνεται στα σαράντα με πενήντα ναυτικά μίλια. Η χρήση των μητρικών πλοίων έχει επεκτείνει την περιοχή στην οποία κινούνται οι πειρατές καθώς στα πλοία αυτά μπορούν να διαμένουν, να αποθηκεύουν προμήθειες και καύσιμα ενώ όταν το μητρικό πλοίο είναι μεγάλο τα *skiffs* μπορούν να ανεβαίνουν στο πλοίο για να μη γίνονται αντιληπτά από τις στρατιωτικές δυνάμεις περιπολίας. Η χρήση των μητρικών πλοίων έχει βοηθήσει σημαντικά και στο να μην επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό η επιχείρηση από τις καιρικές συνθήκες ενώ όταν το επιτρέπουν οι περιστάσεις χρησιμοποιούνται απευθείας στις επιθέσεις.

Οι πειρατές χρησιμοποιώντας τα τελευταίας τεχνολογίας συστήματα που διαθέτουν και βλέποντας το όνομα του πλοίου, μπορούν να μάθουν μέσω ίντερνετ όλες τις πληροφορίες που τους ενδιαφέρουν, όπως σε ποιόν ανήκει το καράβι ή το κόστος του που είναι ανάλογο με την ηλικία και το μέγεθος του, αν χρησιμοποιεί ένοπλους φρουρούς ή αν είναι απροστάτευτο. Επίπλέον, από το βύθισμα του πλοίου μπορούν να καταλάβουν εάν είναι φορτωμένο η όχι (εάν βρίσκεται αρκετά έξω από το νερό είναι

συνήθως άδειο ενώ με το φορτίο έχει μεγαλύτερο βύθισμα). Στην περίπτωση που είναι φορτωμένο αξίζει περισσότερα χρήματα και μπορούν να ζητήσουν περισσότερα υπολογίζοντας την αξία του πλοίου και του φορτίου. Οι πολυσύχναστες θαλάσσιες οδοί δίνουν τη δυνατότητα επιλογής καθώς εκατοντάδες πλοία διέρχονται κάθε μέρα από τον Κόλπο του Άντεν και την ευρύτερη περιοχή κι έτσι η επιλογή γίνονταν βάσει συγκεκριμένων κριτηρίων. Σε αυτά περιλαμβάνονται τα χαμηλά ίσαλα του πλοίου που βοηθούν στο ανέβασμα τους στο πλοίο, η αξία του φορτίου που μεταφέρεται, η χαμηλή ταχύτητα του πλοίου και η ύπαρξη ένοπλων φρουρών.

Μετά τον εντοπισμό του στόχου οι πειρατές περνάνε στο στάδιο της επίθεσης. Κάθε πειρατική ομάδα αποτελείται από 6 με 8 άτομα. Ο οπλισμός τους περιλαμβάνει αυτόματα όπλα υψηλής απόδοσης όπως τα AK47 και τα M16, καθώς και αντιαρματικές ρουκέτες RPG (οι οποίες είναι εύκολες στη χρήση και δεν χρειάζεται ειδική εκπαίδευση), χειροβομβίδες και ημιαυτόματα πιστόλια. Έχοντας πρόσβαση στο παράνομο εμπόριο όπλων, τα περισσότερα τα προμηθεύονται από την Υεμένη και το Μογκαντίσου. Κατά την επίθεση ένα ή περισσότερα skiffs περικυκλώνουν το πλοίο με σκοπό να αιφνιδιάσουν το πλήρωμα. Οι επιθέσεις λαμβάνουν χώρα στο λυκαυγές ή το λυκόφως ενώ εάν επιτεθούν μέρα επιλέγουν να το κάνουν από τη διεύθυνση του ήλιου για να μην γίνουν αντιληπτοί. Τη νύχτα αποφεύγονται οι επιθέσεις εκτός και εάν έχει πανσέληνο.

Για να ανέλθουν στο κατάστρωμα χρησιμοποιούν αλουμιένιες σκάλες ή σχοινιά με γάντζους. Αφού ανέβουν στο πλοίο ακινητοποιούν το πλήρωμα με την απειλή των όπλων. Ο μέσος χρόνος μιας επίθεσης κυμαίνεται από 15 έως 45 λεπτά και εξαρτάται από την αντίδραση του πληρώματος, τις κινήσεις του και το σήμα κινδύνου που θα προλάβει ή όχι να εκπέμψει. Συνήθως αν τα 45 λεπτά περάσουν και δεν έχουν καταλάβει το πλοίο, αποχωρούν άπραγοι. Στην περίπτωση που το καταλάβουν, η πρώτη κίνηση είναι να συγκεντρώσουν και να μετρήσουν το πλήρωμα. Στη συνέχεια οδηγούν το πλοίο σε κάποια από τις αφύλακτες σομαλικές ακτές. (Πολλάτος, 2012)

Αφού το πλοίο οδηγηθεί στο ασφαλές καταφύγιο, φτάνει μια ομάδα 25 με 30 ατόμων που αναλαμβάνει να το φυλάξει με βάρδιες. Από εκεί και έπειτα ξεκινάνε οι διαδικασίες διαπραγμάτευσης για την καταβολή των λύτρων. Οι διαπραγματεύσεις ξεκινούν συνήθως 12 με 48 ώρες μετά την κατάληψη του πλοίου. Ωστόσο έχουν αναφερθεί περιπτώσεις που οι πειρατές επικοινωνήσαν με την εταιρεία μετά από 10

ημέρες. Το αρχικό ποσό λύτρων που ζητάνε συχνά είναι πολύ υψηλότερο του ποσού που πραγματικά στοχεύουν. Έτσι μπορεί να ξεκινήσουν ζητώντας 20 εκατομμύρια δολάρια με το ποσό να φτάνει μετά το τέλος της διαπραγμάτευσης στα 5 εκατομμύρια. Είναι σημαντικό οι διαπραγματεύσεις να κρατήσουν έως εξαντληθούν οι πειρατές, αφού μια βιαστική απόδοση λύτρων μπορεί να οδηγήσει σε εκ νέου χρηματικές απαιτήσεις. Η ανησυχία για την ζωή του πληρώματος είναι ένα βασικό πλεονέκτημα των πειρατών. Απειλώντας το πλήρωμα, εκβιάζουν τους συγγενείς που με τη σειρά τους ασκούν πίεση στην εταιρεία να καταβάλλει τα λύτρα. Από την άλλη μεριά και η ίδια η εταιρεία σκεπτόμενη την αξία του φορτίου, επιθυμεί το πλοίο να συνεχίσει το δρομολόγιο του κι έτσι η καταβολή των λύτρων είναι η πάγια πρακτική, κυρίως όταν αυτά αποτελούν ένα μικρό μέρος της συνολικής αξίας του φορτίου. Η επικοινωνία γίνεται με δορυφορικά τηλέφωνα ενώ η διαδικασία καταβολή των λύτρων αφού επέλθει συμφωνία, περιλαμβάνει αρχικά την άφιξη ενός εναέριου μέσου στον τόπο που κρατείται το πλήρωμα. Οι εμπλεκόμενοι απαιτούν παράταξη του πληρώματος για να βεβαιωθούν πως είναι όλοι ζωντανοί. Στη συνέχεια με αλεξίπτωτο ρίχνουν μια αεροστεγή κάψουλα μέσα στην οποία βρίσκονται τα χρήματα και που επιπλέει. Μετά την καταμέτρηση οι πειρατές αποχωρούν και αφήνουν το πλοίο ελεύθερο να συνεχίσει το δρομολόγιο του. (Καλού, 2013)

3.3 Καταγεγραμμένες Πειρατικές Επιθέσεις σε Ελληνικών συμφερόντων πλοία

Η Ελλάδα είναι μια χώρα με μεγάλη ναυτική παράδοση και ισχυρή θέση σε Ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο. Κατέχει την 1η θέση στην Ε.Ε. από πλευράς GT ενώ σε παγκόσμια κατάταξη κατέχει την 7η θέση. Από τα 25.000 πλοία που διέρχονται από τον Κόλπο του Άντεν τα 7000 με 8000 πλοία είναι ελληνικών συμφερόντων. Το φαινόμενο της πειρατείας λοιπόν επηρεάζει άμεσα την ελληνική ναυτιλία η οποία αριθμεί αρκετές πειρατικές επιθέσεις. Παρακάτω επιδιώκεται μια συνοπτική αναφορά στις επιθέσεις που έχουν δεχτεί πλοία ελληνικών συμφερόντων ξεκινώντας από το έτος 2005 έως και τις 30 Σεπτεμβρίου 2013. Τα περισσότερα αναλυτικά στοιχεία αφορούν πλοία ελληνικής σημαίας, καθώς όσα ανακοινώνονται από τον IMB κατατάσσονται βάσει της σημαίας που φέρουν. Για των ελληνικών συμφερόντων που φέρουν σημαία

ευκαιρίας, διατίθενται στοιχεία για τα πλοία των οποίων η πειρατική επίθεση έχει ανακοινωθεί ή δημοσιοποιηθεί.

2005

MSC Namibia: Containership ελληνικής σημαίας, το οποίο στις 18/07/2005 δέχτηκε επίθεση στα ανοιχτά της Σομαλίας. Έξι οπλισμένοι πειρατές, ο οποίοι επέβαιναν σε δύο βάρκες πυροβόλησαν κατά του πλοίου. Το πλοίο ανέπτυξε ταχύτητα και κατάφερε να ξεφύγει δίχως καμία καταστροφή στο πλοίο ή τραυματισμένο πλήρωμα. *Το ίδιο έτος δέχτηκαν επίθεση άλλα 33 πλοία ελληνικών συμφερόντων τα οποία έφεραν σημαίες ευκαιρίας.*

2006

Tigris: Bulk Carrier το οποίο δέχτηκε επίθεση στις 08/11/2006 καθώς ήταν αγκυροβολημένο σε λιμάνι στο Μπαγκλαντές με σκοπό τη ληστεία. Επιτέθηκαν 10 ληστές με μεταλλικές μπάρες και μαχαίρια. Μετά την κλοπή και αφού σήμανε συναγερμός τράπηκαν σε φυγή. *Άλλα 28 πλοία ελληνικών συμφερόντων δέχτηκαν επίθεση μέσα στο 2006.*

2007

Greko 2: Αλιευτικό πλοίο που δέχτηκε επίθεση στις 20/09/2007 στη Σομαλία. Οι πειρατές κατέλαβαν το πλοίο και το μετέφεραν κοντά στο χωριό Raas Shula. Αφού έβγαλαν το πλήρωμα από το πλοίο, κατέστρεψαν τον εξοπλισμό του και έκλεψαν σχεδόν τα πάντα, συμπεριλαμβανομένων και των καυσίμων που μπορούσαν να μετακινήσουν. Τρεις μέρες αργότερα το πλοίο αφέθηκε ελεύθερο χωρίς να καταβληθούν λύτρα. *Το 2007 έλαβαν χώρα άλλες 23 επιθέσεις σε ελληνικών συμφερόντων πλοία.*

2008

Kriti Ruby: Στις 06/08/2008 το δεξαμενόπλοιο δέχτηκε επίθεση ενώ ήταν αγκυροβολημένο στην Ινδονησία από ένοπλους ληστές με σκοπό την κλοπή. Μετά την σήμανση του συναγερμού τράπηκαν σε φυγή χωρίς να προκληθεί τραυματισμός ή να καταφέρουν να κλέψουν το οτιδήποτε.

Trident Endeavor: Bulk carrier που δέχτηκε επίθεση στις 05/11/2008 στην Ινδονησία και ενώ ήταν αγκυροβολημένο. Πέντε ένοπλοι ληστές ανέβηκαν στο πλοίο

και με την απειλή μαχαιριών έκλειψαν τις προμήθειες και τα εφόδια του πλοίου. Τράπηκαν σε φυγή με ξύλινη βάρκα όταν σήμανε ο συναγερμός.

MV Centauri: Bulk carrier που έφερε σημαία της Μάλτας δέχτηκε επίθεση από πέντε πειρατές στις 18/09/2008. Μετά την κατάληψη του μεταφέρθηκε σε ασφαλή ακτή της Σομαλίας. Οι πειρατές ζήτησαν λύτρα για την απελευθέρωση του και όταν καταβλήθηκαν αφέθηκε ελεύθερο τον Νοέμβριο του ίδιου έτους

Captain Stefanos: Bulk carrier που έφερε σημαία από τις Μπαχάμες δέχτηκε επίθεση στις 21/9/2008 από πέντε οπλισμένους και μεταφέρθηκε σε ακτή της Σομαλίας. Η πειρατεία έληξε τον Δεκέμβριο του 2008 αφού καταβλήθηκαν λύτρα.

Santalia: Ελληνικό Φορτηγό πλοίο μεταφοράς άνθρακα που κατελήφθει από πειρατές τον Φεβρουάριο του 2008.

Το έτος 2008 έλαβαν χώρα άλλες 37 επιθέσεις σε πλοία ελληνικών συμφερόντων, ενώ 23 πλοία δέχτηκαν επίθεση πάνω από 10 φορές μέσα στο έτος

2009

Elka Athina: Χημικό δεξαμενόπλοιο δέχτηκε επίθεση στις 29/01/2009 στην Ινδονησία, ενώ ήταν αγκυροβολημένο, από τέσσερις ένοπλους πειρατές με σκοπό τη ληστεία. Όταν έγιναν αντιληπτοί από το πλήρωμα και ενεργοποιήθηκε ο συναγερμός εγκατέλειψαν το πλοίο.

United Ambassador: Δεξαμενόπλοιο αγκυροβολημένο σε λιμάνι στην Ινδία. Στις 04/05/2009 τρεις πειρατές ανέβηκαν στο πλοίο χρησιμοποιώντας σχοινί με γάντζο, με σκοπό τη ληστεία. Αποχώρησαν αφού έκλειψαν τις προμήθειες του πλοίου

Maran Centaurus: Δεξαμενόπλοιο ελληνικής σημαίας που κατελήφθει από πειρατές τον Νοέμβριο 2009 στο Μογκαντίσου της Σομαλίας και οδηγήθηκε σε ασφαλή ακτή με σκοπό να ζητήσουν λύτρα.

Aspendos: Bulk Carrier που δέχτηκε επίθεση στις ακτές της Σομαλίας στις 20/11/2009. Η επίθεση έγινε από δύο σκάφη που στο ένα επέβαιναν 8 πειρατές και στο άλλο 4. Οι πειρατές, οπλισμένοι με αυτόματα όπλα και RPG άνοιξαν πυρ κατά του πλοίου και προσπάθησαν να ανέβουν. Η κατάληψη του πλοίου απετράπη καθώς ο καπετάνιος σήμανε συναγερμό, ανέπτυξε ταχύτητα και με τις συνεχείς μανούβρες κατάφερε να τους αποφύγει χωρίς να τραυματιστεί κανένας από το πλήρωμα.

Sikinos: Τον Δεκέμβριο του 2009 το δεξαμενόπλοιο δέχτηκε επίθεση από οπλισμένους πειρατές στο Μογκαντίσου της Σομαλίας. Χρησιμοποιώντας μάνικες νερού κατάφερε το πλήρωμα να εμποδίσει την επίθεση.

KRITI EPISKOPI: Δεξαμενόπλοιο που δέχτηκε επίθεση στον Κόλπο του Άντεν τον Ιανουάριο του 2009 από τρία πειρατικά σκάφη. Την επίθεση απέτρεψε ελικόπτερο που έφτασε στον τόπο του συμβάντος.

Antonis: Bulk Carrier στο οποίο επιτέθηκαν 2 σκάφη πειρατικά στα οποία επέβαιναν συνολικά τέσσερις πειρατές με αυτόματα όπλα και RPG στον Κόλπο του Άντεν. Η επίθεση απετράπη και το πλήρωμα συνέχισε με ασφάλεια το ταξίδι του.

Milos: Bulk Carrier το οποίο προσέγγισαν πειρατές στην Ερυθρά θάλασσα τον Ιούνιο του 2006.

Delta Ios: Δεξαμενόπλοιο στο οποίο έγινε απόπειρα πειρατείας δίχως επιτυχία στον Κόλπο του Άντεν τον Οκτώβρη του 2009.

Aramis: Δεξαμενοπλοίο λιβεριακής σημαίας της εταιρείας Tsakos Shipping δέχτηκε επίθεση τον Φεβρουάριο του 2009 σε λιμάνι της Νιγηρίας από δέκα βαριά οπλισμένους πειρατές. Οι πειρατές άνοιξαν πυρ κατά του πλοίου αλλά οι γρήγορες κινήσεις του καπετάνιου και του πληρώματος καθώς και τα προστευτικά μέτρα που έλαβαν, εμπόδισαν την επίθεση.

Titan: Φορτηγό πλοίο με σημαία Αγίου Βικεντίου που δέχτηκε επίθεση από Σομαλούς πειρατές τον Μάρτιο 2009 στον Κόλπο του Άντεν. Οι έξι πειρατές ήταν οπλισμένοι με αυτόματα όπλα και κατέλαβαν το πλοίο. Πιθανολογείται πως καταβλήθηκαν λύτρα για την απελευθέρωση του τον Απρίλιο του ίδιου έτους.

Nipayia: Δεξαμενόπλοιο με σημαία Παναμά το οποίο κατελήφθη από Σομαλούς πειρατές τον Μάρτιο 2009. Ελευθερώθηκε τον Μάιο 2009 μετά από πιθανή καταβολή λύτρων.

IRENE E.M.: Φορτηγό πλοίο με σημαία Αγίου Βικεντίου έπεσε στα χέρια οπλισμένων πειρατών ανοιχτά της Σομαλίας στις 13/04/2009. Απελευθερώθηκε Σεπτέμβριο 2009 μετά από καταβολή λύτρων.

MV ARIANA: Φορτηγό πλοίο με σημαία Μάλτας το οποίο κατέλαβαν στις 2 Μαΐου 2009 Σομαλοί πειρατές. Ελευθερώθηκε στις 10 Δεκεμβρίου του 2009 αφού η εταιρεία κατέβαλε τα λύτρα.

MV Delvina: Ελληνόκτητο φορτηγό πλοίο με σημαία Νησιών Μάρσαλ κατελήφθη από πειρατές στις 05/11/2009 στις ακτές της Σομαλίας. Ελευθερώθηκε τον Δεκεμβριο 2009.

Filitsa: Ελληνόκτητο φορτηγό πλοίο με σημαία Νησιών Μάρσαλ. Δέχτηκε επίθεση στις 11/11/2009 από Σομαλούς πειρατές και ελευθερώθηκε τον Φεβρουάριο του 2009 μετά την καταβολή άγνωστου ποσού λύτρων.

Navios Apollon: Φορτηγό πλοίο με σημαία παναμά. Κατελήφθει 28/12/2009 στις ακτές της Σομαλίας και μετά απο δύο μήνες διαπραγματεύσεων για το ποσό των λύτρων που θα κατέβαλε η εταιρεία, αφέθηκε ελεύθερο.

Εκτός από τα προαναφερθέντα πλοία, μέσα στο 2009 δέχτηκαν επίθεση από πειρατές άλλα 42 πλοία ελληνικών συμφερόντων που έφεραν σημαίες ευκαιρίας.

2010

Alkyone: Φορτηγο πλοίο που δέχτηκε επίθεση τον Νοέμβριο του 2010 στη Βραζιλία ενώ ήταν αγκυροβολημένο. Δύο πειρατές χρησιμοποιώντας σχοινί και γάντζο προσπάθησαν να ανέβουν στο πλοίο με σκοπό την κλοπή χωρίς επιτυχία.

Kythira: Το δεξαμενόπλοιο δέχτηκε επίθεση σε ακτή της Σομαλίας με σκοπό την κατάληψη και απαγωγή του τον Νοέμβριο του 2010. Η άμεση κινητοποίηση του καπετάνιου και του πληρώματος απέτρεψε την απαγωγή.

Hellas Symphony: Δεξαμενόπλοιο το οποίο δέχτηκε επίθεση τον Ιούλιο του 2010 στην Ερυθρά Θάλασσα. Δύο βάρκες με έξι ή επτά πειρατές συνολικά πλησιάσαν το πλοίο σε απόσταση 300 μέτρων. Το πλήρωμα τους αντιλήφθηκε νωρίς και κάνοντας χρήση της ακουστικής συσκευής μακράς εμβέλειας (*long range acoustic device*) απέτρεψε την επίθεση.

MV VOC DAISY: Φορτηγο πλοίο με σημαία Παναμά το οποίο κατελήφθη στις 21/04/2010 από οπλισμένους με αυτόματα όπλα Σομαλούς πειρατές στον Κόλπο του Άντεν. Για την απελευθέρωση του η πλοιοκτήτρια εταιρεία κατέβαλε στους πειρατές λύτρα.

Eleni P.: Φορτηγό πλοίο με σημαία Λιβερίας. Κατελήφθει στις 12/05/2010 από οπλισμένους Σομαλούς στην Αραβική Θάλασσα. Απελευθερώθηκε μετά απο καταβολή λύτρων.

MV Lugela: Φορτηγό πλοίο με σημαία παναμά. Δέχτηκε επίθεση από οπλισμένους με αυτόματα όπλα και RPG πειρατές στον Ινδικό Ωκεανό τον Σεπτέμβριο του 2010. Το πλήρωμα αφού αντιλήφθηκε την επίθεση απενεργοποίησε τη μηχανή και κλειδώθηκε στα δωμάτια ασφαλείας (citadel). Οι πειρατές, αποτυγχάνοντας να κάνουν το πλοίο να ξεκινήσει κατέστρεψαν τον εξοπλισμό, έβαλαν φωτιά στη γέφυρα και το εγκατέλειψαν 30 ώρες αργότερα.

MV Polar: Δεξαμενόπλοιο της εταιρείας Paradise Navigation SA, το οποίο κατέλαβαν Σομαλοί πειρατές τον Οκτώβρη του 2010. Απελευθερώθηκε τον Άγουστο του 2011 μετά την καταβολή λύτρων ωστόσο κατά τη διάρκεια της κατάληψης του πλοίου, απεβίωσε ένα από τα μέλη του πληρώματος.

Το 2010 δέχτηκαν επίθεση από πειρατές, εκτός των προαναφερθέντων, άλλα 39 πλοία ελληνικών συμφερόντων.

2011

SD Progress: Φορτηγό πλοίο το οποίο δέχτηκε ένοπλη ληστεία από τρεις πειρατές ενώ ήταν αγκυροβολημένο στην Ινδονησία τον Μάιο του 2011.

Irene SL: Δεξαμενόπλοιο το οποίο περιήλθε στα χέρια οπλισμένων πειρατών στις 09/02/2011 κοντά στο Ομάν. Ελευθερώθηκε δύο μήνες αργότερα, αφού κατέβαλε η εταιρεία λύτρα.

United Emblem: Δεξαμενόπλοιο, στο οποίο επιτέθηκαν πειρατές στην Ερυθρά Θάλασσα τον Νοέμβριο του 2011. Η άμεση αντίδραση του πλοιάρχου και του πληρώματος απέτρεψε την κατάληψη του πλοίου.

Silvaplana: Τον Ιούνιο του 2011 το δεξαμενόπλοιο δέχτηκε επίθεση στο Μπενίν από τέσσερις ένοπλους πειρατές/ληστές. Το πλήρωμα κατέφυγε στα δωμάτια ασφαλείας αλλά οι πειρατές κατάφεραν να πιάσουν τον 2^ο μηχανικό πριν προλάβει να μπει. Μετά τη σύλληψη του 2^{ου} μηχανικού παρουσιάστηκε και ο Καπετάνιος. Χτυπήθηκαν και οι δύο από τους πειρατές, οι οποίοι έκλεψαν τα προσωπικά αντικείμενα του πληρώματος κι ότι άλλο είχε, για αυτούς, αξία.

Desert Voyager: Φορτηγό πλοίο το οποίο δέχτηκε ένοπλη ληστεία από εννιά πειρατές στο Λάγος της Νιγηρίας τον Οκτώβριο του 2011. Ακινητοποιήσαν το πλήρωμα, κατέστρεψαν τον εξοπλισμό επικοινωνιών και έκλεψαν όσα μερητά είχε το πλοίο καθώς και τα προσωπικά αντικείμενα του πληρώματος.

Maria L: Φορτηγό πλοίο το οποίο πλεύρισαν δύο πειρατικά σκάφη στη Βενεζουέλα τον Αύγουστο του 2011 αλλά απομακρύνθηκαν μόλις αντιλήφθηκαν τους ένοπλους φρουρούς.

Alexandria: Φορτηγό πλοίο το οποίο δέχτηκε επίθεση από πειρατές οπλισμένους με μαχαίρια και σκοπό τη ληστεία δύο φορές τον Σεπτέμβριο του 2011 στη Βραζιλία αλλά χωρίς επιτυχία.

Ariana: Φορτηγό πλοίο που προσπάθησαν να καταλάβουν Σομαλοί πειρατές τον Ιανουάριο του 2011. Μετά την αύξηση ταχύτητας του πλοίου και καταδίωξη μίας ώρας εγκατέλειψαν την προσπάθεια.

Chios: Το δεξαμενόπλοιο δέχτηκε επίθεση τον Φεβρουάριο του 2011 από Σομαλούς πειρατές. Η άμεση κινητοποίηση καπετάνιου και πληρώματος απέτρεψε την επίθεση και μετά απο 90 λεπτά καταδίωξης οι πειρατές αποχώρησαν.

Aegea: Δεξαμενόπλοιο που δέχτηκε επίθεση απο οπλισμένους Σομαλούς τον Μάρτιο του 2011 αλλά εφαρμόζοντας τα αντιπειρατικά μέτρα (*φρουρούς άσπλους, citadels, αύξηση ταχύτητας*) κατάφερε να αποφύγει την κατάληψη του πλοίου.

Elka Athina: Στο δεξαμενόπλοιο επιτέθηκαν πέντε οπλισμένοι φρουροί τον Νοέμβριο του 2011 αλλά η εφαρμογή των μέτρων προστασίας του πλοίου απέτρεψε την επίθεση.

Μέσα στο 2011 αναφέρθηκαν ακόμα 46 επιθέσεις, εκτός από όσες αναφέραμε παραπάνω σε πλοία ελληνικών συμφερόντων.

2012

Olympic Flair: Είκοσι πειρατές/ληστές πλεύρισαν το δεξαμενόπλοιο τον Φεβρουάριο του 2012 με στην Ινδία και ενώ ήταν αγκυροβολημένο αλλά η ετοιμότητα του πληρώματος απέτρεψε την επίθεση.

Ero L.: Στο Περού τον πρώτο μήνα του έτους δέχτηκε επίθεση το δεξαμενόπλοιο από έξι οπλισμένους ληστές αλλά η επιχείρηση δεν ολοκληρώθηκε επιτυχώς χάρη στην κινητοποίηση του πληρώματος.

Cap Guillaume: Έξι οπλισμένοι Νιγηριανοί πειρατές επιτέθηκαν στο δεξαμενόπλοιο τον Ιούνιο του 2012 στη Νιγηρία οι οποίοι και άνοιξαν πυρ κατά του πλοίου. Η επίθεση απετράπη λόγω των αντιπειρατικών μέτρων που είχαν ληφθεί.

Free Goddess: Λιβεριανής σημαίας, φορτηγό πλοίο, κατελήφθη στις 07/02/2012 στην Αραβική Θάλασσα από Σομαλούς πειρατές. Ελευθερώθηκε τον Οκτώβρη μετά από καταβολή λύτρων.

Smyrni: Δεξαμενόπλοιο με σημαία Λιβεριανή, δέχτηκε πειρατεία τον Μάιο 2012 στη Σομαλία από τρεις οπλισμένους με αυτόματα όπλα πειρατές.

Κατά τη διάρκεια του 2012 δέχτηκαν επίθεση επιπλέον 26 πλοία ελληνικών συμφερόντων.

2013

Cap Theodora: Οπλισμένοι πειρατές επιτέθηκαν στο δεξαμενόπλοιο τον Απρίλιο του 2013 στη Νιγηρία αλλά η ετοιμότητα και άμεση κινητοποίηση από την πλευρά του πλοίου απέτρεψε την επίθεση.

Cap Lara: Στο Τόγκο οχτώ άτομα προσπάθησαν να ανέβουν στο δεξαμενόπλοιο τον Μάιο του 2013 αλλά χωρίς επιτυχία.

Εκτός από τις παραπάνω 2 απόπειρες επιθέσεων έχουν καταγραφεί μέχρι τις 30/09/2013 ακόμα 11 επιθέσεις σε πλοία που φέρουν σημαίες ευκαιρίας αλλά είναι ελληνικών συμφερόντων.

Κεφάλαιο 4

Δράσεις Καταπολέμησης της Θαλάσσιας Πειρατείας

4.1 Διεθνείς και Ευρωπαϊκές Δράσεις

4.1.1 Δράσεις και Πρωτοβουλίες Διεθνών Οργανισμών

Η διεθνής κοινότητα δεν θα μπορούσε να μείνει αμέτοχη στα θέματα των πειρατικών επιθέσεων. Ο **Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ)** αρχικά εστίασε στις επιθέσεις που παρεμπόδιζαν την ασφαλή μεταφορά ανθρωπιστικής βοήθειας μέσω του Παγκοσμίου Επισιτιστικού Προγράμματος (*World Food Program – WFP*) στη Σομαλία. Η έξαρση του φαινομένου της πειρατείας όμως οδήγησε το 2008 το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ στο ομόφωνο ψήφισμα των αποφάσεων 1816, 1838, 1846 και 1851 σχετικά με τη διασφάλιση της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας ακόμα και με τη χρήση ένοπλων μέσων. (Μπέλλου, 2010)

Ο **Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ)** ξεκίνησε να ασχολείται με την πάταξη της πειρατείας από το 1983, όταν με το ψήφισμα που εκδίδει αναγνωρίζει την διάσταση του φαινομένου και τους κινδύνους της πειρατείας για την ανθρώπινη ζωή, την περιουσία και το περιβάλλον, καλώντας ταυτόχρονα τα κράτη-μέλη να συνεργαστούν και να αντιμετωπίσουν από κοινού το πρόβλημα. Το 1984 η Ναυτιλιακή Επιτροπή του ΙΜΟ ξεκινάει να περιλαμβάνει την πειρατεία και την ένοπλη ληστεία στη θάλασσα στον κύκλο εργασιών της. Αρχικά συλλέγει στοιχεία από πειρατικές επιθέσεις και στη συνέχεια εκδίδει αναφορές (*στην αρχή ετήσιες και αργότερα ανά εξάμηνο/τρίμηνο ή μήνα*) με σκοπό να προωθήσει την ενημέρωση των ενδιαφερόμενων μερών της ναυτιλιακής κοινότητας. (Σιουσιούρας και Δαλακλής, 2012)

Η πρωτοβουλία του **ΙΜΟ** για τη δημιουργία ενός μακροπρόθεσμου αντιπειρατικού προγράμματος ξεκινάει το 1998. Σε πρώτο επίπεδο περιλαμβάνονταν σεμινάρια και εργαστήρια για κυβερνητικούς εκπροσώπους σε περιοχές που πλήττονταν από την πειρατεία. Ο απώτερος στόχος ήταν η δημιουργία ενός γόνιμου εδάφους για την προώθηση τοπικών συμφωνιών για την καταπολέμηση της πειρατείας. Μια τέτοια συνεργασία αποτέλεσε και η Περιφερειακή Συμφωνία Συνεργασίας για την Καταπολέμηση της Πειρατείας και της Ένοπλης Ληστείας κατά των πλοίων στις χώρες

της Ασίας (*Regional Agreement on Combatinh Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia, ReCAAP*). Από το 2004 συμμετέχουν 16 κράτη της Ασίας τα οποία συντονίζει ένα κέντρο ανταλλαγής πληροφοριών (*ReCAAP Information Sharing Center*) το οποίο διοργανώνει και συναντήσεις για την οργάνωση και συνεννόηση των μελών σε θέματα αντιμετώπισης της πειρατείας. Επιπλέον, οι «Βέλτιστες Πρακτικές» (*Best Management Practises- BMP*) για την πρόληψη και αντιμετώπιση της πειρατείας, που πρέπει να ακολουθούν τα εμπορικά πλοία κατά τη διέλευση τους από τις υψηλού κινδύνου περιοχές, αποτελεί πρωτοβουλία του IMO. (*Σιουσιούρας και Δαλακλής, 2012*) Ο Κώδικας Πρακτικής για την Διερεύνηση των Εγκλημάτων Πειρατείας και Ένοπλης Ληστείας κατά των Πλοίων στη Θάλασσα (*Code of Practice for Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships*) υιοθετήθηκε από τον IMO τον Νοέμβριο του 2001 και περιείχε νομικά θέματα και βασικές κατευθύνσεις για τη διεξαγωγή έρευνας όταν λαμβάνει χώρα η επίθεση.

Το **Διεθνές Ναυτικό Γραφείο (IMB)** με ένα σύνολο σημαντικών πρωτοβουλιών έχει έναν πολύ ενεργό ρόλο στην αντιμετώπιση του φαινομένου της πειρατείας. Έχουμε ήδη αναφερθεί στη δημιουργία του Piracy Reporting Center στην Kuala Lumpur της Μαλαισίας καθώς στις ετήσιες και τριμηνιαίες αναφορές που εκδίδει μέσω της ιστοσελίδας του παρέχοντας συνεχή ενημέρωση για τις εξελίξεις της πειρατικής δράσης ενώ παράλληλα παρέχει προειδοποιήσεις για τις επικίνδυνες περιοχές και τα γεωγραφικά σημεία των επιθέσεων.

Η **Ομάδα Επαφής** για την Πειρατεία ανοικτά της Σομαλίας (*Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia*) αποτελεί μια διεθνή συνεργασία των κρατών και των περιφερειακών οργανισμών που δραστηριοποιούνται στην καταπολέμηση της πειρατείας στο Κέρας της Αφρικής (*Σιουσιούρας και Δαλακλής*) Τα θέματα που πραγματεύεται κυρίως η Ομάδα Επαφής αφορούν τη υποστήριξη των υποδομών ασφαλείας των περιφερειακών καρτών και τον επιχειρησιακό τους συντονισμό, την ποινική δίωξη της πειρατείας και τις μεθόδους προστασίας των εμπορικών πλοίων. Λειτουργεί ως άτυπος μηχανισμός ανταλλαγής ιδεών και προτάσεων που παρέχει τη δυνατότητα στους συμμετέχοντες (*κράτη, διεθνείς οργανισμούς και ενώσεις πλοιοκτητών*) να αξιολογήσουν την αποτελεσματικότητα των μέσων που χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπιση της πειρατείας χωρίς να θίγει την αυτονομία άλλων δράσεων. (*ΥΠ.ΕΞ, 2013*)

Ο **Baltic International Maritime Conference (BIMCO)** αποτελεί έναν ανεξάρτητο διεθνή ναυτιλιακό οργανισμό ο οποίος συμβάλλει ουσιαστικά στην καταπολέμηση της πειρατείας. Μέσω της στενής συνεργασίας με όλες τις ενώσεις και οργανισμούς της ναυτιλιακής κοινότητας παρέχει αξιόπιστες πληροφορίες στα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με τις πράξεις πειρατικής δραστηριότητας.

Το **NATO (North Atlantic Treaty Organization)** δεν θα μπορούσε φυσικά να μείνει αμέτοχο στις δράσεις καταπολέμησης της πειρατείας. Η δράση του ξεκινάει τον Οκτώβρη του 2008 με την επιχείρηση «Allied Provider», όταν κλήθηκε να συνοδεύει τα πλοία που μετέφεραν ανθρωπιστική βοήθεια στη Σομαλία, μέσω του Παγκοσμίου Επισιτιστικού Προγράμματος του ΟΗΕ. Παράλληλα λόγω των συχνών επιθέσεων είχε την αρμοδιότητα να περιπολεί στις επικίνδυνες περιοχές γύρω από τη Σομαλία. Η επιχείρηση ολοκληρώθηκε τον Δεκέμβρη του 2008 (όταν και ανέλαβε την αποστολή η *E.E. με την επιχείρηση ATALANTA*). Η δεύτερη επιχείρηση του NATO ονομάστηκε «Allied Protector» και ξεκίνησε τον Μάρτιο του 2009. Αποστολή της ήταν η διακοπή και αποτροπή των πειρατικών πράξεων στον Κόλπο του Άντεν ενώ διήρκησε μέχρι τον Αύγουστο του 2009 όταν και αντικαταστάθηκε από την επιχείρηση «Ocean Shield». Η επιχείρηση έχει εκτενέστερη αποστολή καθώς είναι υπεύθυνη για την πάταξη της πειρατείας στη θάλασσα ενώ παράλληλα μπορεί να παρέχει όλη την απαραίτητη εκπαίδευση στις γειτονικές χώρες για να αναπτύξουν και οι ίδιες τρόπους αντιμετώπισης της πειρατικής δράσης. (Μπέλλου. 2010)

Η **Combined Task Force 151 (CTF 151)** δημιουργήθηκε το 2009 σαν απάντηση στις συνεχείς πειρατικές επιθέσεις στον Κόλπο του Άντεν από Σομαλούς πειρατές και υπάγεται στη Συνασπισμένη Ναυτική Δύναμη (Collision Maritime Force), η οποία αποτελείται από διεθνείς ναυτικές δυνάμεις. Αποστολή της είναι η περιφρούρηση των επικίνδυνων υδάτων και κυρίως των οδών διέλευσης των εμπορικών πλοίων καθώς και η πάταξη πειρατείας και ένοπλης ληστείας στη θάλασσα.

Η **African Union Mission in Somalia (AMISOM)** που είναι μια ένωση που πραγμάτωσε το συμβούλιο ασφάλειας και ειρήνης της αφρικανικής ένωσης στις 19 Ιανουαρίου του 2007 με την έγκριση των Ηνωμένων Εθνών. Σκοπός της ένωσης είναι η προστασία και ασφάλεια της περιοχής της Σομαλίας καθώς η πειρατεία αφορά και επηρεάζει άμεσα την αφρικανική ήπειρο. Κύρια αποστολή της είναι η υποστήριξη των

κυβερνητικών δομών, η εφαρμογή του εθνικού σχεδίου ασφάλειας, η εκπαίδευση των σομαλικών στρατιωτικών δυνάμεων καθώς και η δημιουργία μιας συγκροτημένης δομής παροχής ανθρωπιστικής βοήθειας. Το πρόγραμμα είχε οριστεί αρχικά να διαρκέσει εννιά μήνες, ωστόσο στις 21 Φεβρουαρίου του 2007 επικυρώθηκε η συνέχιση της αποστολής από το Συμβούλιο ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών.

4.1.2 Ευρωπαϊκή Ένωση– Επιχείρηση «ΑΤΑΛΑΝΤΑ»

Η πειρατική δραστηριότητα προσβάλλει την ομαλή διεξαγωγή του εμπορίου πλήττοντας ολόκληρη τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα συμπεριλαμβανομένων και των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι αποφάσεις 1814, 1816, 1838 και 1846 του Συμβουλίου Ασφαλείας αποτελούν τη βάση που νομιμοποιεί την δράση της Ναυτικής Δύναμης της Ε.Ε. (*European Union's Naval Force/EUNAVFOR*) μέσω της επιχείρησης «ΑΤΑΛΑΝΤΑ». Οι αποφάσεις αυτές λαμβάνουν υπόψη το αίτημα της Μεταβατικής Κυβέρνησης της Σομαλίας (Transitional Federal Government/TFG) για διεθνή συμμετοχή στις προσπάθειες αντιμετώπισης της πειρατείας, επιτρέποντας σε «ορισμένα κράτη να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της Σομαλίας, κατά τρόπο συμβατό με τη δράση που επιτρέπεται από το διεθνές δίκαιο στην ανοικτή θάλασσα». (Μιχαηλίδης, 2012)

Η επιχείρηση τέθηκε πρώτη φορά σε εφαρμογή τον Δεκέμβριο του 2008 όταν διαδέχτηκε από το ΝΑΤΟ την προστασία των πλοίων που μετέφεραν φορτία του Παγκοσμίου Επισιτιστικού Προγράμματος. Μέχρι την 17 Ιανουαρίου 2012 είχαν διανεμηθεί 809.493 τόνοι τροφής στη Σομαλία, με 139 δρομολόγια προστατευμένα από πλοία της «ΑΤΑΛΑΝΤΑ». Πρώτος Τακτικός Διοικητής της επιχείρησης ανέλαβε ο Έλληνας Αρχιπλοίαρχος Αντώνης Παπαϊωάννου. (Πολλάτος, 2012)

Αποστολή της επιχείρησης «ΑΤΑΛΑΝΤΑ», πέρα από την συνοδία των πλοίων που προαναφέραμε, ήταν η προστασία των πλοίων που έπλεαν στα σομαλικά ύδατα, η παρακολούθηση των αλιευτικών δραστηριοτήτων καθώς και η αποτροπή, η πρόληψη και η καταστολή των πειρατικών επιθέσεων και των ένοπλων ληστειών. Το στρατιωτικό προσωπικό έχει το δικαίωμα να συλλάβει και να μεταφέρει τους κατηγορούμενους για πειρατεία ή ληστεία είτε σε χώρα της Ε.Ε. είτε στην Κένυα για την εκδίκαση της υπόθεσης. Η επέκταση των δραστηριοτήτων της επιχείρησης στο παράκτιο έδαφος και τα εσωτερικά ύδατα της Σομαλίας δίνει τη δυνατότητα

καταστροφής πειρατικών στρατοπέδων που χρησιμοποιούνται ως βάσεις λογιστικής υποστήριξης. (Μιχαηλίδης, 2012)

Η επιχείρηση «ΑΤΑΛΑΝΤΑ» θεωρείται αρκετά επιτυχημένη αφού έχει οδηγήσει στη σύλληψη δεκάδων πειρατών. Παράλληλα οι απόπειρες πειρατείας και πλοίων υπό κατάληψη έχουν παρουσιάσει σημαντική μείωση καθώς η παρουσία πολεμικών πλοίων που εκτελούν συνεχείς περιπολίες, λειτουργεί αποτρεπτικά στη πειρατική δράση. Ωστόσο η οικονομική δυσπραγία των ευρωπαϊκών εθνών που συμμετέχουν στην επιχείρηση αποτρέπει την υλοποίηση της απαιτούμενης αύξησης των θαλάσσιων και εναέριων δυνάμεων για την κάλυψη της αχανούς έκτασης του Ινδικού Ωκεανού και την ουσιαστικότερη συνεισφορά στην πάταξη της πειρατικής δράσης. Αξιοσημείωτη παράλλατα, είναι η προσφορά της επιχείρησης και στη ναυτιλιακή κοινότητα, αναλαμβάνοντας αποστολές διάσωσης ναυτικών και πλοίων που βρίσκονται σε κίνδυνο προσφέροντας ταυτόχρονα τεχνική και ιατρική βοήθεια.

Από τον Απρίλιο του 2010 η Επιχείρηση «ΑΤΑΛΑΝΤΑ» λειτουργεί παράλληλα με την Εκπαιδευτική Αποστολή στη Σομαλία (*European Union Training Mission in Somalia/EUTM*), η οποία υποστηρίζει την ασφάλεια και τη σταθερότητα της Μεταβατικής Κυβέρνησης της Σομαλίας, εκπαιδύοντας το προσωπικό των δυνάμεων ασφαλείας. Συνεργάζεται με τη στρατιωτική αποστολή της Αφρικανικής Ένωσης στη Σομαλία (AMISOM), του ΟΗΕ και των ΗΠΑ ενώ η εκπαίδευση λαμβάνει χώρα στην Ουγκάντα. Τον Μάρτιο του 2012 το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έδωσε στην Επιχείρηση «ΑΤΑΛΑΝΤΑ» παράταση δράσης μέχρι το 2014. (Μιχαηλίδης, 2012)

Τέλος, μια πρωτοβουλία της Ε.Ε. είναι το **Κέντρο Ναυτικής Ασφάλειας - Κέρασ της Αφρικής** (*Maritime Security Centre-Horn of Africa / MSCHOA*). Μέσω της διαδικτυακής του σελίδας, το Κέντρο προσφέρει σημαντικές πληροφορίες για τη δράση των πειρατών, τις πιο πρόσφατες αντιπειρατικές οδηγίες και παρέχει 24ωρη καθοδήγηση, βοηθώντας τις εταιρείες να αποφύγουν τα επικίνδυνα περάσματα. Επιπλέον όλα τα πλοία που διέρχονται τον Κόλπο του Άντεν καλούνται να εγγράψουν την πορεία τους στο MSCHOA έτσι ώστε να δημιουργηθούν ομαδικές διελεύσεις με τα πολεμικά πλοία να ακολουθούν και να επιβλέπουν την πορεία τους για να αποτρέψουν πιθανή πειρατική επίθεση. Πάνω από 10.000 εταιρείες έχουν ήδη εγγραφεί, επεκτείνοντας έτσι το πεδίο δράσης της Ευρωπαϊκής Ναυτικής Δύναμης.

4.2 Μέτρα αντιμετώπισης Πειρατικών Επιθέσεων

4.2.1 Πριν και κατά την είσοδο του πλοίου στην Περιοχή Υψηλού Κινδύνου

Η πρόληψη είναι πολύ σημαντική στην αντιμετώπιση της πειρατείας και για το λόγο αυτό μια σειρά μέτρων και πρακτικών προτείνεται στις εταιρείες, στον καπετάνιο και στα μέλη του πληρώματος. Αρχικά είναι πολύ σημαντικό πριν το ταξίδι να γίνει αξιολόγηση του ρίσκου από την διαχειρίστρια εταιρεία και τον καπετάνιο ώστε να εκτιμηθούν οι πιθανότητες και οι συνέπειες μιας επίθεσης. Η αξιολόγηση θα πρέπει να βασίζεται στις πληροφορίες που είναι διαθέσιμες στα διεθνή και ευρωπαϊκά κέντρα πληροφόρησης για την πειρατεία ενώ ταυτόχρονα οι εταιρείες πρέπει συνεχώς να ενημερώνονται για τις τελευταίες εξελίξεις σχετικά με τις επιθέσεις που λαμβάνουν χώρα στις διάφορες γεωγραφικές περιοχές. Η ίδια η διαχειρίστρια εταιρεία θα πρέπει να έχει ήδη καταρτίσει πλάνο διαχείρισης της κρίσης σε περίπτωση πειρατικής επίθεσης, το οποίο θα πρέπει να ανανεώνεται συνεχώς.

Η εγγραφή της θέσης του πλοίου στη φόρμα της UK Maritime Trade Operations (UKMTO) είναι ένα πολύ σημαντική καθώς και η ηλεκτρονική εγγραφή των κινήσεων του πλοίου μέσω της ιστοσελίδας της MSCHOA. Μέσω της online φόρμας με τίτλο '*vessel movement registration form*', συμπληρώνονται τα απαραίτητα στοιχεία πριν την είσοδο του πλοίου στην περιοχή υψηλού κινδύνου ή στον προτεινόμενο θαλάσσιο διάδρομο για τα πλοία (IRTC- International Recommended Transit Corridor). Ωστόσο για να εξασφαλιστεί η δυνατότητα πρόσβασης σε μηνύματα έκτακτης ανάγκης οι εταιρείες πρέπει να κάνουν ξεχωριστή εγγραφή στην ιστοσελίδα της MSCHOA. (BMP4, 2011) Ο IRTC που προαναφέραμε αποτελεί έναν θαλάσσιο διάδρομο ο οποίος περιφρουρείται από μεγάλες ναυτικές δυνάμεις. Η ευρύτερη περιοχή καταλαμβάνει μια μεγάλη έκταση που είναι δύσκολο να ελεγχθεί εξολοκλήρου, ωστόσο η διέλευση από τον θαλάσσιο διάδρομο είναι ασφαλέστερη από κάθε άλλη περιοχή. Επιπλέον υπάρχει η δυνατότητα στον IRTC, μέσω του MSCHOA, τα πλοία να κινούνται σε ομάδες που σχηματίζονται με κριτήριο την ταχύτητα τους. Οι πειρατές δεν στοχεύουν συνήθως πλοία που κινούνται σε ομάδες κι έτσι μειώνεται ο κίνδυνος. Κάποιος χώρες οργανώνουν ανεξάρτητες ομαδικές διελεύσεις των πλοίων, με σημαντικό κριτήριο την ώρα άφιξης στην προκαθορισμένη περιοχή. Σε γενικότερο πλαίσιο η ενημέρωση των αρμοδίων αρχών για την ταχύτητα, την πορεία, την προκαθορισμένη ώρα άφιξης στον

προορισμό και για τυχόν καθυστερήσεις κρίνεται απολύτως απαραίτητη για την ασφάλεια του πλοίου.

Ακόμα ένα μέτρο πολύ σημαντικό σε επίπεδο πρόληψης είναι η κατάρτιση εκ των προτέρων σχεδίου αντιμετώπισης και καταστολής της επίθεσης. Το προσωπικό πρέπει να είναι ενημερωμένο για όλους τους κινδύνους που ενδέχεται να αντιμετωπίσει και να έχει λάβει την κατάλληλη εκπαίδευση. Ασκήσεις ετοιμότητας και αντίδρασης στη σήμανση συναγερμού και κινδύνου πρέπει να λαμβάνουν χώρα συχνά για να είναι άμεση και αποτελεσματική η αντίδραση του πληρώματος σε πραγματικές συνθήκες επίθεσης ενώ είναι σημαντικό να έχει προβλεφθεί η δημιουργία ενός ασφαλούς χώρου καταφυγής του πληρώματος αλλά και εξασφάλισης των αντικειμένων αξίας του πλοίου.

Συνίσταται να σχεδιαστεί ο χρόνος διέλευση των επικίνδυνων περιοχών ώστε να γίνεται με το φως της ημέρας καθώς οι πιθανότητες επίθεσης είναι λιγότερες ενώ πιο ασφαλές είναι να μη γίνεται η διέλευση μέσα από περιοχές που βρίσκονται πολλά ψαροκάικα συγκεντρωμένα. Είναι προτιμότερη μια καθυστέρηση του πλοίου μέχρι να αδειάσει ο θαλάσσιος διάδρομος παρά η έκθεση σε τέτοιο κίνδυνο. Επιπλέον έχει παρατηρηθεί πως πλοία με ψηλότερα των 8 μέτρων ίσαλα έχουν αποφύγει πειρατικές επιθέσεις διότι οι πειρατές επικεντρώνονται σε πλοία με χαμηλά ίσαλα για ευκολότερη πρόσβαση. Συνεχίζοντας, απαραίτητο για την ασφάλεια του πλοίου είναι ο έλεγχος των ατόμων που επιβιβάζονται σε αυτό πριν από κάθε αναχώρηση και μετά από διακοπή της κίνησης του πλοίου. Σημαντικός είναι και ο συνεχής έλεγχος για τυχόν διαρροή πληροφοριών χρήσιμων στους πειρατές όπως εγγραφές, ραδιοεκπομπές και στοιχεία που αποκαλύπτουν τη θέση, την πορεία του πλοίου ή το είδος του φορτίου που μεταφέρει. (Σταθακόπουλος, 2010)

Κατά τη διέλευση από την επικίνδυνη περιοχή θα πρέπει να διακοπεί οποιαδήποτε εργασία μηχανολογικής φύσης ή διαδικασία συντήρησης που μπορεί να καταστήσει μη διαθέσιμο τον απαραίτητο εξοπλισμό του πλοίου, ενώ η αύξηση της ταχύτητας το κάνει πιο δύσκολο στόχο για τους πειρατές. Για κάθε ημέρα διέλευσης, το πλοίο πρέπει να αποστέλλει αναφορά στις αρμόδιες αρχές. Η ενισχυμένη προστασία της γέφυρας και η συνεχής επαγρύπνηση είναι ουσιώδη μέτρα για την φύλαξη του πλοίου. Κυρίως τις νυχτερινές ώρες συνίσταται η μείωση των σκοτεινών περιοχών του πλοίου, φωτίζοντας τις με κατάλληλο φωτισμό και περιφρουρώντας συνεχώς τα πιο τρωτά σημεία του

πλοίου, απ'όπου θα μπορούσαν εύκολα να εισχωρήσουν οι πειρατές. Η συνεχής περιφρούρηση έχει το πλεονέκτημα της άμεσης αντίληψης της επίθεσης. Έτσι αυξάνεται ο χρόνος αντίδρασης του πληρώματος αφού δεν μεσολαβεί αιφνιδιασμός και αυξάνονται οι πιθανότητες της επιτυχούς απόκρουσης της επίθεσης. Όπως έχουμε άλλωστε ήδη προαναφέρει, ο μέσος χρόνος επίθεσης είναι 15 με 45 λεπτά. Αν δεν έχουν καταφέρει να καταλάβουν το πλοίο σε αυτό το διάστημα, το εγκαταλείπουν για να προχωρήσουν στο επόμενο. Ο Καπετάνιος οφείλει να αναφέρει οποιαδήποτε ύποπτη δραστηριότητα παρατηρηθεί στις αρμόδιες αρχές και να στείλει σήμα στα κοντινά πλοία, ώστε να είναι προετοιμασμένα, αναφέροντας τη θέση και την πορεία του πλοίου. Τέλος, κατά τη διέλευση του πλοίου από τις επικίνδυνες περιοχές η αύξηση της ταχύτητας θεωρείται ένα αποτελεσματικό μέτρο καθώς και η δυνατότητα ελιγμών για την αποφυγή της επίθεσης.

4.2.2 Πρόσθετα Μέτρα Προστασίας του Πλοίου

Μια σειρά πρόσθετων μέτρων μπορούν να εφορμοστούν από τα πλοία για την προστασία τους από τις πειρατικές επιθέσεις. Η εφαρμογή τους είναι προαιρετική ωστόσο σε συνδυασμό με τα προαναφερθέντα μέτρα που προτείνονται από τους διεθνείς οργανισμούς εξασφαλίζεται η μέγιστη προστασία του πλοίου. Ο συνεχής έλεγχος λειτουργίας των παρακάτω μέσων πριν και κατά τη διέλευση του πλοίου στην επικίνδυνη περιοχή είναι εξίσου σημαντικός με την εγκατάστασή τους στο πλοίο.

Citadel

Αποτελεί χώρο σε συγκεκριμένο σημείο του πλοίου (συνήθως εντός του μηχανοστασίου) και προσφέρει ασφαλές καταφύγιο στο πλήρωμα σε περίπτωση επίθεσης. Από το ασφαλές αυτό δωμάτιο υπάρχει πρόσβαση στο σύστημα πρόωσης του πλοίου, ενώ τα υλικά από τα οποία είναι φτιαγμένο προσφέρουν προστασία από βολυστικές επιθέσεις. Είναι σημαντικό ο χώρος αυτός να είναι εξοπλισμένος με σύστημα δορυφορικής επικοινωνίας για να μπορεί ο καπετάνιος να επικοινωνήσει με τους αρμόδιους φορείς και μία λίστα με όλες τις απαραίτητες πληροφορίες επικοινωνίας με τις αρμόδιες αρχές. Επιπλέον, ένα κλειστό σύστημα παρακολούθησης είναι απαραίτητο για να μπορούν να βλέπουν όσα συμβαίνουν στο πλοίο ενώ πρέπει

οπωσδήποτε να διαθέτει φαρμακείο, gps, τρόφιμα, πόσιμο νερό, τουαλέτα, κουβέρτες, λίστα με τα μέλη του πληρώματος και εργαλεία όπως φακοί και μπαταρίες.

Συρμάτινος Φράκτης

Είναι ένα είδος επίπεδου φράκτη που τοποθετείται εξωτερικά του μπουλμέ του πλοίου για να μην μπορούν οι πειρατές να στερεώσουν το σχοινί με το γαντζό, αποτρέποντας τους έτσι να ανέβουν στο πλοίο.

Αγκαθωτό Συρματόπλεγμα

Αποστολή του είναι να εμποδίζει την ανάβαση των πειρατών, όπως και ο συρμάτινος φράκτης, για το λόγο αυτό τοποθετείται περιμετρικά στο πλοίο. Αποτελείται από υλικά ασφαλείας που σχηματίζουν κοφτερά λεπίδια από ανθεκτικό μέταλλο που είναι γαλβανισμένο για την αποφυγή της διάβρωσης. Το αγκαθωτό συρματόπλεγμα το βρίσκουμε σε τρεις τύπους: Το ευθύ πλέγμα, το σπирάλ και τα συνδεδεμένα σπирάλ που είναι και ο πιο αποτελεσματικός και πιο συνηθισμένος τύπος συρματοπλέγματος.

Ηλεκτρικός Φράκτης

Ο ηλεκτρικός φράκτης έχει τάση 9000 vlt και προτείνεται από τον IMO για αποτροπή πειρατικής επίθεσης. Τοποθετείται περιμετρικά του πλοίου και στοχεύει στην προστασία του καταστρώματος. Μπορεί να τοποθετηθεί και να αφαιρεθεί εύκολα από το πλήρωμα ακόμα και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Επιβάλλεται όμως η τοποθέτηση πινακίδων για να αποφεύγονται τα τυχήματα. Ανιχνεύει κάθε πιθανή εισβολή στο πλοίο και ενεργοποιεί φώτα και σειρήνες. Η τάση είναι επώδυνη σε όποιον έρθει σε επαφή μαζί του αλλά όχι θανατηφόρα ενώ δεν διαβρώνεται από το θαλασσινό νερό. Ωστόσο δεν ενδείκνυται για δεξαμενόπλοια και πλοία που μεταφέρουν εύφλεκτα υλικά.

Σάκοι

Σάκοι γεμάτοι με ανθεκτικά υλικά τοποθετούνται γύρω από το πλοίο με σκοπό να εμποδίσουν τους πειρατές να ανέβουν, δρώντας σαν φυσικό εμπόδιο.

Κανόνια Νερού

Το σύστημα αυτό μπορεί να τεθεί σε εφαρμογή όταν έχουν διακρίνει ήδη τους πειρατές να πλησιάζουν στο πλοίο και σκοπό έχει να τους απομακρύνει/ αποκρούσει

χρησιμοποιώντας πίδακες νερού ως αποθητικό μέσο. Ενσωματώνει μηχανές πολλαπλών ακροφυσίων που οδηγούνται απ' την ροή του θαλασσινού νερού χρησιμοποιώντας τις υπάρχουσες αντλίες του πλοίου. Το σύστημα λειτουργεί αυτόματα, με τα ακροφύσια να βρίσκονται σε συνεχή περιστροφική κίνηση κατά 360 μοίρες, χωρίς να απαιτείται κάποια χειροκίνητη διαδικασία, χημικές ουσίες ή πρόσθετα ατμού. Η ταχύτητα περιστροφής φτάνει τα 4-6 rpm, για να μεγιστοποιηθεί η αποτελεσματικότητά του και η ροή του νερού έχει αυξηθεί στα 50- 100m³. (Κρητικού, 2012) Μπορεί εύκολα να τοποθετηθεί από το πλήρωμα όπως και να αφαιρεθεί, η εγκατάσταση του όμως εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ικανότητα των αντλιών του πλοίου.

Αφρός

Αποτελεί ένα μη θανατηφόρο μέσο που γλιστράει κάθε σώμα όταν έρχεται σε επαφή μαζί του. Εφαρμόζεται στο κατάστρωμα του πλοίου, περιλαμβάνει νερό και λάσπη και μια ηλεκτρικά φορτιζόμενη ανάρτηση που το κάνει να γλιστράει ακόμα περισσότερο. Έχει αναπτυχθεί από το αμερικάνικο ναυτικό και είναι γνωστό ως Mobility Denial System (MDS).

Δίχτυα

Τα δίχτυα πρωτοπαρουσιάστηκαν από την ακτοφυλακή των Ηνωμένων Πολιτειών. Στόχος είναι να γίνει ρίψη τους από ελικόπτερο επάνω σε πειρατικό σκάφος, να μπλεχτούν στην προπέλα και να αναχαιτιστεί η πορεία του.

Όπλα Λάμψης

Αποτελούνται από σύστημα λέιζερ, τα κρατάει το πλήρωμα στο χέρι και σκοπό έχουν να τυφλώσουν τους πειρατές με το πολύ δυνατό φως που εκπέμπουν ώστε να τους αναγκάσουν σε υποχώρηση.

Κλειστό Κύκλωμα Τηλεόρασης (CCTV)

Το κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης αποτελεί ένα πρόσθετο μέσο που βοηθάει το πλήρωμα να ελέγχει τις κινήσεις επάνω στο πλοίο και να αντιληφθεί έγκαιρα μια απόπειρα πειρατείας.

ShipLoc

Αποτελεί ένα σύστημα που εγκαθίσταται στο πλοίο παρέχει άμεσα πληροφορίες στον πλοιοκτήτη σχετικά με την θέση του πλοίου από 6 έως 24 φορές την ημέρα, γνωστοποιεί την ταχύτητα, την κατεύθυνση αλλά και μετεωρολογικά στοιχεία ενώ σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης στέλνεται ειδοποιητικό σήμα στην ακτή χωρίς να γίνει αντιληπτό από τα γύρω πλοία. Με την ενεργοποίηση του κουμπιού πανικού ειδοποιούνται άμεσα ο πλοιοκτήτης, ο IMB και οι υπόλοιπες αρμόδιες αρχές. Παρέχει έγκαιρη πληροφόρηση για την επίθεση με στόχο να υπάρξει άμεση δράση καταστολής της.

Ship Security Alert System (SSAS)

Αποτελεί σύστημα συναγερμού καθαρά προορισμένο για την ναυτιλία. Είναι μέρος του κώδικα ISPS και σε περίπτωση πειρατείας, αφού ενεργοποιηθεί ο συναγερμός ειδοποιούνται οι στρατιωτικές δυνάμεις να επέμβουν και να αποτρέψουν την επίθεση. Εκπέμπει σήμα από τον πομπό που αναφέρει και τις συντεταγμένες του πλοίου, παρέχει καθημερινές αναφορές και παγκόσμια κάλυψη.

Σύστημα έγκαιρου εντοπισμού (early detection system)

Αποτελεί ένα ολοκληρωμένο δίκτυο ελέγχου του πλοίου το οποίο διαθέτει δίκτυο αισθητήρων και ένα σύνολο καμερών ημέρας και νύκτας που διευκολύνει την παρακολούθηση του πλοίου. Για μεγαλύτερη προστασία ελέγχεται και από τη στεριά με τη χρήση δορυφόρου.

Αλλαγή Πλεύσης

Αποτελεί μια επιλογή αλλαγής δρομολογίου του πλοίου και αποφυγής των επικίνδυνων περιοχών. Χαρακτηρίζεται ως η ασφαλέστερη λύση ωστόσο πολύ συχνά απορρίπτεται εξαιτίας του επιπλέον κόστους του ταξιδιού λόγω της μεγαλύτερης απόστασης που θα πρέπει να διανύσει το πλοίο για να φτάσει στον προορισμό του.

The Guardian Barrier

Αποτελεί ένα νεοεισαγχθέν σύστημα παθητικής ασφάλειας των πλοίων από πειρατικές επιθέσεις. Ουσιαστικά πρόκειται για ένα πλαστικό φράγμα/ εμπόδιο που τοποθετείται στην κουπαστή γύρω από το πλοίο καθιστώντας αδύνατη την προσπάθεια ανάβασης σε αυτό χρησιμοποιώντας σχοινί με γάντζο. Η εγκατάσταση και η αφαίρεση

γίνεται εύκολα ακόμα και από το πλήρωμα Μέχρι στιγμής έχει αξιοποιηθεί από 100 πλοία ωστόσο φαίνεται αρκετά δημοφιλές μέτρο, με πολλές εταιρείες να έχουν ήδη προχωρήσει σε παραγγελίες.

Άοπλοι Φρουροί

Η χρήση άοπλων είναι ένα θέμα που υπόκειται στην νομοθεσία του κάθε κράτους της σημαίας. Οι πλοιοκτήτριες εταιρείες μπορούν να προσλαμβάνουν άοπλους εκπαιδευμένους φρουρούς για την προστασία του πλοίου και την αποτροπή των επιθέσεων.

Ένοπλοι Φρουροί

Η χρήση ένοπλων φρουρών αποτελεί απόφαση της εταιρείας ωστόσο πρέπει να συμμορφώνεται και με τις προϋποθέσεις/περιορισμούς της εκάστοτε νομοθεσίας του κράτους της σημαίας του πλοίου. Οι ένοπλοι φρουροί είναι ειδικά εκπαιδευμένοι ενώ το μέτρο φαίνεται εξαιρετικά δημοφιλές με πολλές εταιρείες να συνεργάζονται με εταιρείες παροχής ένοπλων φρουρών. Η ύπαρξη τους φαίνεται να λειτουργεί ανασταλτικά στο φαινόμενο της πειρατείας ωστόσο δημιουργούνται αρκετές επιφυλάξεις σχετικά με την ύπαρξη όπλων επάνω στο πλοίο.

4.2.3 Όταν οι Πειρατές βρίσκονται πάνω στο πλοίο

Στην περίπτωση που δεν καταστεί δυνατή η αποτροπή της επίθεσης και οι πειρατές βρεθούν επάνω στο πλοίο είναι πολύ σημαντικό το πλήρωμα να παραμείνει ψύχραιμο, να προλάβει να καταφύγει στον ειδικό προστατευμένο χώρο, να ενεργοποιήσει το σήμα κινδύνου στις αρμόδιες αρχές και να σημάνει συναγερμό πριν φτάσουν στη γέφυρα.

Όταν πια καταλάβουν το πλοίο η πρώτη κίνηση είναι να συγκεντρώσουν το πλήρωμα σε έναν χώρο του πλοίου και να το καταμετρήσουν. Το πλήρωμα πρέπει να παραμείνει ψύχραιμο και να ακολουθήσει τους πειρατές έχοντας σε ορατό σημείο τα χέρια τους. Οι πειρατές ενδέχεται να γίνουν επιθετικοί καθώς μπορεί να βρίσκονται υπό την επήρεια ναρκωτικών. Το πλήρωμα πρέπει να είναι ήρεμο δίνοντας προτεραιότητα στην ασφάλεια των μελών και να δείξει διάθεση συνεργασίας για να κερδίσει την εμπιστοσύνη τους. Αν καταστεί δυνατό θα πρέπει να αφήσουν το σύστημα κλειστής τηλεόρασης ανοιχτό ώστε να καταγράφει τις κινήσεις επάνω στο πλοίο. (BMP4, 2011)

Αφού οδηγήσουν το πλοίο σε ασφαλή ακτή, συνηθίζουν να το περιφρουρούν με βάρδιες που αποτελούνται από 2 έως 10 άτομα. Οι πειρατές χρησιμοποιούν τις προμήθειες και το πόσιμο νερό του πλοίου ωστόσο συχνά προμηθεύονται τα απαραίτητα από τη στεριά. Είναι γεγονός πως στις περισσότερες περιπτώσεις δεν είναι ιδιαίτερα εχθρικοί με το πλήρωμα. Ο καπετάνιος θα πρέπει να φροντίζει ώστε το ηθικό του πληρώματος να είναι ανεβασμένο, βοηθώντας και υποστηρίζοντας τους. Είναι πολύ σημαντικό για τους ίδιους να παραμείνουν ήρεμοι και συγκροτημένοι καθ'όλη τη διάρκεια της απαγωγής ώστε να αποτραπούν παράτολμες κινήσεις που μπορεί να καταλήξουν σε τραυματισμούς των μελών του πληρώματος.

Συχνά το πλήρωμα καλείται να ανταπεξέλθει και στις συνθήκες μια στρατιωτικής επέμβασης με στόχο την καταστολή της πειρατείας. Το πλήρωμα πρέπει να βρίσκεται στο πεσμένο στο κατάστρωμα, να καλύπτει με τα χέρια (τα οποία πρέπει να είναι σε ορατό σημείο, ώστε να φαίνονται άποπλοι) το κεφάλι. Καμία κίνηση δεν πρέπει να γίνει εάν δεν λάβουν σχετική οδηγία ενώ σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να χρησιμοποιηθούν φωτογραφικές μηχανές. Πρέπει να είναι προετοιμασμένοι να συνεργαστούν με τις ναυτικές δυνάμεις και να μπορούν να αποδείξουν την ταυτότητα τους για να μην υπάρξουν δυσάρεστες παρανοήσεις. Επιπλέον, επειδή τα αγγλικά συχνά δεν είναι η κύρια γλώσσα ορισμένων ναυτικών δυνάμεων που ενδέχεται να περιπολούν στις επικίνδυνες περιοχές, το πλήρωμα πρέπει να είναι ενημερωμένο για την πιθανότητα αυτή και να μπορεί να ανταπεξέλθει. (BMP4, 2011) Αξιίζει να αναφερθεί πως στην πλειοψηφία των στρατιωτικών επεμβάσεων, σημαντικό κριτήριο είναι να βρίσκεται το πλήρωμα στα citadels.

Μετά το πέρας της επίθεσης και αφού το πλοίο είναι ελεύθερο να συνεχίσει την πορεία του, θεωρείται εξαιρετικά χρήσιμη μια λεπτομερής αναφορά στις αρμόδιες αρχές σχετικά με την επίθεση που έλαβε χώρα. Αναλυτική περιγραφή της μεθόδου επίθεσης καθώς και συνολικά του χρονικού του συμβάντος βοηθάει ιδιαίτερα στην ανάλυση του φαινομένου και στην αξιολόγηση της υπάρχουσας κατάστασης της πειρατείας. Παράλληλα σχηματίζονται προτάσεις και οδηγίες προς τα πλοία που διέρχονται από την περιοχή.

4.3 Το Νομοθετικό Πλαίσιο στην Ελλάδα για τους Ένοπλους Φρουρούς

Η ανάγκη για την προστασία των πληρωμάτων των εμπορικών πλοίων οδήγησε μετά από πολλές διαβουλεύσεις μεταξύ εφοπλιστών και κυβέρνησης, στη δημιουργία νομοσχεδίου σχετικά με την χρήση ένοπλων φρουρών στα πλοία που διέρχονται από τις επικίνδυνες περιοχές. Παράλληλα η κίνηση αυτή από την πλευρά της ελληνικής πολιτείας δείχνει την υποστήριξη στα μέτρα που λαμβάνονται από την διεθνή κοινότητα για τις ασφαλείς θάλασσες.

Ο νόμος 4058/2012 για την *Παροχή Υπηρεσιών Ασφαλείας από Ένοπλους Ιδιώτες Φρουρούς σε Εμπορικά Πλοία* ψηφίστηκε τον Φεβρουάριο του 2012 και τέθηκε σε ισχύ μόλις δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης, στις 22 Μαρτίου 2012. Η άδεια εκδίδεται από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος- Ελληνικής Ακτοφυλακής και ισχύει για εμπορικά πλοία υπό ελληνική σημαία που διαπλέουν θαλάσσιες περιοχές που είναι εκτεθειμένες σε πειρατικές επιθέσεις. Η χρήση των ένοπλων φρουρών αφορά την προστασία των επιβαινόντων, του πλοίου και του φορτίου από τις επιθέσεις και λειτουργεί συμπληρωματικά, χωρίς να υποκαθιστά, τις «Πρακτικές Βέλτιστης Διαχείρισης» που προτείνει ο IMO.

Η έκδοση της άδειας διέπεται από όρους και προϋποθέσεις που εάν δεν εφαρμοστούν στο σύνολο τους, η άδεια ανακαλείται από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος- Ελληνικής Ακτοφυλακής. Η άδεια εκδίδεται μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη ή διαχειριστή του πλοίου. Η αίτηση πρέπει να περιλαμβάνει όλα τα στοιχεία του πλοίου, των χαρακτηριστικών και της κατηγορίας του και ανάλυση των κινδύνων που επικαλείται ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής. Μετά το πέρας 15 ημερών από την αρχική αίτηση εκδίδεται η άδεια και έχει ισχύ για έξι ή δώδεκα μήνες. Σε περίπτωση που λήξει ενώ το πλοίο βρίσκεται ήδη σε ταξίδι, παρατείνεται αυτοδικαίως έως το πλοίο καταπλεύσει σε λιμάνι που επιτρέπεται η αποβίβαση των ένοπλων φρουρών. Το κόστος της άδειας για έξι μήνες ανέρχεται στα 2000 ευρώ ενώ για δώδεκα μήνες η άδεια κοστίζει 3500 ευρώ.

Οι ένοπλοι ιδιώτες φρουροί πρέπει να είναι πάνω από εικοσιενός ετών. Επιπλέον δεν πρέπει να έχουν καταδικαστεί αμετάκλητα σε στερητική της ελευθερίας ποινή μεγαλύτερη των έξι μηνών για οποιοδήποτε αδίκημα που τελέσθηκε με δόλο. Πρέπει να αποτελούν προσωπικό εταιρείας με την οποία ο ενδιαφερόμενος πλοιοκτήτης ή

διαχειριστής πλοίου υποχρεούται να συνάπτει σύμβαση και η οποία είναι εγκαταστημένη και λειτουργεί νομίμως στην ημεδαπή ή την αλλοδαπή και διαθέτει αναγνωρισμένη πιστοποίηση ποιότητας (ISO) για την παροχή υπηρεσιών που προβλέπονται στον παρόντα νόμο. Ο νόμος 4058/2012 καθορίζει επιπλέον τα περί εισόδου/εξόδου στη/από τη χώρα και μεταφοράς στο/από το πλοίο όπλων και πυρομαχικών που σχετίζονται με τις υπηρεσίες των ένοπλων φρουρών καθώς και τα προσόντα, την πιστοποίηση και τις λοιπές λεπτομέρειες που αφορούν προσωπικό ιδιωτών ενόπλων φρουρών που διατίθενται σε πλοία από εταιρείες που λειτουργούν στην Ελλάδα. (*Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, 2012*)

Οι ένοπλοι φρουροί δεν αποτελούν μέλη του πληρώματος και εάν μετά την έκδοση της άδειας κάποιος ναυτικός μέλος του πληρώματος δεν επιθυμεί να παρέχει υπηρεσίες στο πλοίο, οφείλει να ενημερώσει γραπτώς τον πλοίαρχο και διακαιούται την επιστροφή στην πατρίδα του με δαπάνες του πλοιοκτήτη. Οι ένοπλοι φρουροί βρίσκονται υπό την εξουσία του πλοίαρχου και ενεργούν μετά από δική του εντολή αφού ο ίδιος έχει εκτιμήσει την κατάσταση κινδύνου που βρίσκεται το πλοίο και κρίνει πως δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί με τα υπόλοιπα μέτρα προστασίας που διαθέτει. Τα όπλα και τα πυρομαχικά των φρουρών φυλάσσονται σε χώρο του πλοίου όπου έχουν πρόσβαση από κοινού ο πλοίαρχος ή ο αντικαταστάτης του και ο επικεφαλής των ενόπλων φρουρών ή ο αντικαταστάτης του. (*Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, 2012*)

Όταν το πλοίο πλέει σε ύδατα που δεν βρίσκονται εντός των περιοχών υψηλού κινδύνου απαγορεύεται οποιαδήποτε χρήση των όπλων ή πυρομαχικών ακόμα και η συντήρησή του. Η ίδια απαγόρευση ισχύει ακόμα και όταν πλέουν σε επικίνδυνα ύδατα αλλά δοθεί η αντίστοιχη εντολή από τις τοπικές δυνάμεις που δρουν στην περιοχή για την καταστολή της πειρατείας, από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής ή από τον ίδιο τον πλοίαρχο. Ο πλοίαρχος είναι υποχρεωμένος να ενημερώνει τις αρχές του παράκτιου κράτους που διαπλέει ή το λιμάνι/ αγκυροβόλιο στο οποίο καταπλέει για την ύπαρξη ένοπλων φρουρών, όπλων και πυρομαχικών καθώς και την τοποθεσία όπου είναι φυλαγμένα, επιδεικνύοντας την σχετική άδεια. Αντίστοιχη υποχρέωση έχει όταν το αίτημα γίνει από κυβερνήτη πολεμικού πλοίου οποιουδήποτε κράτους, στην ανοιχτή θάλασσα. Καπετάνιος πλοίου ξένης σημαίας οφείλει να ενημερώνει εγγράφως την αρμόδια Λιμενική Αρχή 24 ώρες πριν τον κατάπλου σε ελληνικό λιμάνι ή αγκυροβόλιο όταν στο πλοίο επιβαίνουν ένοπλοι

φρουροί, παρέχοντας όλες τις πληροφορίες για τον οπλισμό, τα πυρομαχικά και το χώρο φύλαξης τους στο πλοίο ενώ απαραίτητη είναι και η επίδειξη της άδειας παροχής υπηρεσιών από ένοπλους φρουρούς. *(Εφημερίδα της Κυβέρνησης, 2012)*

Το νομοσχέδιο θεωρήθηκε από τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες ένα πολύ θετικό βήμα στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας. Ωστόσο έχουν εκφραστεί προβληματισμοί σχετικά με την ύπαρξη όπλων στο πλοίο. Η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία έχει κρατήσει αρνητική στάση απέναντι στην χρήση ένοπλων φρουρών υποστηρίζοντας πως αυξάνει την πιθανότητα ατυχημάτων στο πλοίο ενώ ασκείται ψυχολογική βία στο πλήρωμα καθώς ενδέχεται να βρεθούν οι ναυτικοί αντιμέτωποι με μια κατάσταση πολέμου. Η επιβίβαση των φρουρών και η ύπαρξη των όπλων αυξάνει την γραφειοκρατία κατά την είσοδο κι έξοδο του πλοίο από τα χωρικά ύδατα χωρών με διαφορετικό θεσμικό πλαίσιο για την πάταξη της πειρατείας και την ασφάλεια του πλοίου. Συνυπολογίζοντας το γεγονός πως ήδη οι γραφειοκρατικές διαδικασίες ήταν τόσες που άφηναν ελάχιστο χρόνο στον πλοίαρχο για τα ουσιαστικά θέματα του πλοίου, εκφράζονται πολλές ανησυχίες με την εφαρμογή της νέας κατάστασης. *(Αντωνίου, 2013)*

Τέλος, είναι σημαντικό να αναφερθεί πως οι ναυτιλιακές εταιρείες πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτικές με τις εταιρείες παροχής ένοπλων φρουρών που συνεργάζονται. Πρέπει να ελέγχουν τις πιστοποιήσεις που διαθέτουν ενώ είναι σημαντικό να εξετάζονται τα βιογραφικά των ιδιωτικών φρουρών που προσλαμβάνονται ώστε η εταιρεία να είναι βέβαιη για την εκπαίδευση και τα απαιτούμενα προσόντα των ανθρώπων που θα επιβιβαστούν ένοπλοι στο πλοίο.

Κεφάλαιο 5

Οι επιπτώσεις της Πειρατείας σε τοπικό και διεθνές επίπεδο

5.1 Οικονομικές Επιπτώσεις των Πειρατικών Επιθέσεων

Το οικονομικό κόστος της πειρατείας είναι ιδιαίτερα σημαντικό και αφορά και τους πλοιοκτήτες αλλά και τους ναυλωτές και τις ασφαλιστικές εταιρείες. Κάθε μία από τις παραπάνω ομάδες επηρεάζεται με διαφορετικό τρόπο και επωμίζεται διαφορετικά κόστη. Σε επιθέσεις με σκοπό την ληστεία οι πειρατές στοχεύουν στην κλοπή του φορτίου, σε διάφορα χρηστικά είδη του πλοίου όπως σχοινιά, ανταλλακτικά, εξοπλισμός και χρήματα που βρίσκονταν στο πλοίο για άμεσες ανάγκες. Η εταιρεία επωμίζεται το κόστος αντικατάστασης των όσων έχουν κλαπεί ενώ αντιμετωπίζει και την αύξηση του συνολικού κόστους του ταξιδιού λόγω των καθυστερήσεων και των απαιτήσεων που μπορεί να εγείρουν οι ναυλωτές. Η καθυστέρηση του πλοίου αυξάνεται σημαντικά αν συνυπολογιστεί ο έλεγχος των αρμοδίων αρχών και οι ανακριτικές διαδικασίες μετά την επίθεση. Επιπλέον σε περίπτωση κλοπής ολόκληρου το πλοίου το κόστος είναι πολύ μεγάλο για την εταιρεία αφού για την αντικατάσταση του απαιτείται ένα πολύ μεγάλο ποσό. Στην περίπτωση απαγωγής, πέρα από τις καθυστερήσεις και τις απαιτήσεις των ναυλωτών, η καταβολή των λύτρων αποτελεί σημαντικό κόστος ενώ και τα αυξημένα ασφάλιστρα που καταβάλλει η εταιρεία, κυρίως για τη διέλευση από επικίνδυνες περιοχές, καταλαμβάνουν ένα σημαντικό μερίδιο στο συνολικό κόστος με το οποίο έρχεται αντιμέτωπη. Ο ναυλωτής από την πλευρά του επωμίζεται το κόστος από την απώλεια του φορτίου αλλά και τις αποζημιώσεις στους τελικούς παραλήπτες του φορτίου. Τέλος σημαντικό είναι το κόστος και για ασφαλιστικές εταιρείες όταν το ασφαλιστικό συμβόλαιο καλύπτει απαιτήσεις που εγείρονται από πειρατικές επιθέσεις και πρέπει να καλύψει τα αντίστοιχα κόστη. (Βλάχος, 2003)

Σύμφωνα με έρευνα της Παγκόσμια Τράπεζας, η πειρατεία επηρεάζει σημαντικά το διεθνές εμπόριο κοστίζοντας στην παγκόσμια οικονομία \$18 δις κάθε χρόνο. Το ποσό αυτό αποδίδεται κυρίως στην αλλαγή δρομολογίων για την αποφυγή των επικίνδυνων περιοχών, στο επιπλέον κόστος των καυσίμων που απαιτεί ένα μεγαλύτερο δρομολόγιο καθώς και στα αυξημένα ασφάλιστρα που καλούνται να πληρώσουν οι εταιρείες.) Μεταξύ του 2008 και 2011 το ύψος των ασφαλίσεων για τη διέλευση από τον Κόλπο

του Άντεν αυξήθηκε 350% ενώ τα ασφάλιστα που σχετίζονταν με την ασφάλεια από απαγωγή και καταβολή λύτρων το ίδιο δάστημα αυξήθηκαν 1000%. Ναυτιλιακή εταιρεία του Καναδά αναφέρει πως με την άνοδο της πειρατείας, τα ασφάλιστρα κοστίζουν διπλάσια χρήματα για τη διέλευση από τις περιοχές υψηλού κινδύνου με το ποσό να αγγίζει τα \$100.000 - \$120.000 για κάθε ταξίδι. Το επιπλέον ποσό αναπόφευκτα μετακυλιέται στον καταναλωτή και αντανακλάται στην αύξηση της τιμής των αγαθών. (Lilley, 2011)

Είναι γεγονός πως πολλές πειρατικές επιθέσεις δεν αναφέρονται με ευθύνη των ίδιων των ναυτιλιακών εταιρειών. Δεν αναφέρουν τις απόπειρες πειρατείας ή το ύψος των λύτρων που καταβάλλουν για να μην χάσουν την αξιοπιστία των πελατών τους. Κυρίως στο Στενό της Μάλακκας, την Ινδονησία ή τη Μαλαισία πολλές επιθέσεις με σκοπό την ληστεία δεν φτάνουν στα διεθνή κέντρα καταγραφής των επιθέσεων. Ωστόσο για τις χώρες αυτές το κόστος της πειρατείας είναι πολύ υψηλό. Ενδεικτικά, για το 2003 το κόστος της πειρατείας για την Ινδονησία, την Μαλαισία και τη Σιγκαπούρη ανήλθε στα \$30 με \$50 δις. Η Σιγκαπούρη δέχεται τις μεγαλύτερες επιπτώσεις από την πειρατεία καθώς είναι ένα πολύ σημαντικό λιμάνι κόμβος για τη ναυτιλία και κέντρο μεταφόρτωσης των εμπορευμάτων και τοποθεσία διύλησης πετρελαίου. (Umana, 2012)

Η Δυτική Αφρική έχει αναδειχτεί όπως είδαμε και σε προηγούμενο κεφάλαιο σε νέο hot-spot με τις επιθέσεις να έχουν ανοδική τροχιά. Από τον Απρίλιο του 2012 έχει ζητηθεί από τα ναυτικά συνδικάτα να ορίζονται τα χωρικά ύδατα του Κόλπου της Γουινέας ως «High Risk Area», όπως και ο Κόλπος του Άντεν. Οι ναυτικοί έχουν δικαίωμα να αρνηθούν την επιβίβαση σε πλοίο που θα εισέλθει στην περιοχή αυτή ενώ τα μέλη του πληρώματος που θα απασχοληθούν στο πλοίο κατά τη διέλευση του από τα επικίνδυνα ύδατα δικαιούνται διπλάσιο ημερομίσθιο γεγονός που αυξάνει τα ημερήσια έξοδα του πλοίου. Το κόστος της πειρατείας στον Κόλπο της Γουινέας έχει υπολογιστεί στα \$2 δις κάθε χρόνο. Στο τελικό κόστος έχουν συμπεριληφθεί οι απώλειες από κλεμμένα φορτία, τα αυξημένα ασφάλιστα και τα έξοδα για την εφαρμογή των μέτρων προστασίας του πλοίου. Οι χώρες που εξαρτώνται από το πετρέλαιο του Κόλπου της Γουινέας καλούνται να επωμιστούν το προαναφερθέν κόστος, το οποίο μεταφράζεται σε αύξηση της τιμής της βενζίνης. (Onuoha, 2012)

Το κόστος της σομαλικής πειρατείας έχει απασχολήσει έντονα την ναυτιλιακή κοινότητα. Ο ιδιωτικός φορέας «One Earth Future Foundation» με το πρόγραμμα «Ocean beyond Piracy» εκδίδει σε ετήσια βάση αναφορές με τα κόστη που απορρέουν από τη δράση των Σομαλών πειρατών:

Λύτρα: Τα λύτρα που δόθηκαν μέσα στο 2012 ανέρχονται στα \$31,75 εκ., 80% λιγότερα συγκριτικά με τα λύτρα που έχουν καταβληθεί το 2011 (\$160 εκ. το 2011 και \$148 εκ. το 2010). Η μείωση οφείλεται στον μικρό αριθμό απαγωγών που έλαβε χώρα το 2012 ωστόσο συνολικά το κόστος λύτρων και απελευθέρωσης του πλοίου υπολογίζεται στα \$63,5 εκ. (συμπεριλαμβανομένων των δαπανών για τις διαπραγματεύσεις με τους πειρατές, τα νομικά κόστη, την αμοιβή των συμβούλων, την μεταφορά των λύτρων, καθώς και την αποκατάσταση των ζημιών που είχαν προκληθεί στο πλοίο).

Στρατιωτικές Επιχειρήσεις: Η παρουσία ναυτικών δυνάμεων στην περιοχή του Κόλπου του Άντεν κόστισε το 2012 \$1,09 δις. Το αντίστοιχο ποσό για το 2011 ήταν τα \$1,27 δις ενώ το 2010 το κόστος ήταν \$2 δις. Η μείωση του ποσού που δαπανήθηκε το 2012 σε σύγκριση με το 2011 είναι της τάξεως του 14% και οφείλεται στην σύνταξη ενός πιο συντηρητικού προϋπολογισμού των δαπανών για στρατιωτικές επιχειρήσεις αλλά και στη μείωση των ναυτικών δυνάμεων που τοποθετήθηκαν από την Ε.Ε. με την «Επιχείρηση Αταλάντα», το NATO με την «Επιχείρηση Ocean Shield» και τις Combined Task Force's CTF-151. Παράλληλα υπήρξε αύξηση της ναυτικής δύναμης στην περιοχή από χώρες όπως η Ινδία, η Ρωσία, η Κίνα, η Ιαπωνία και η Νότια Κορέα.

Εξοπλισμός Ασφαλείας και Φρουροί: Το κόστος εξοπλισμού και φρουρών συνολικά υπολογίζεται στα \$1,65 με \$2,06 δις. Το 2012 δαπανήθηκαν \$514,6 εκ, 11% λιγότερα από το 2011 που το κόστος άγγιξε τα \$578,7 εκ. Το μεγαλύτερο μέρος του ποσού δαπανήθηκε για την πρόσληψη ένοπλων φρουρών που κόστισε \$1,15 με \$1,53 δις στις εταιρείες, αύξηση κοντά στο 79% σε σύγκριση με το 2011 που δαπανήθηκαν περίπου \$530 εκ. Η αύξηση αυτή οφείλεται κυρίως στην αποδοχή της παροχής ένοπλων φρουρών από πολλά κράτη για τα πλοία με τη σημαία τους, με αποτέλεσμα περισσότεροι πλοιοκτήτες να έχουν τη δυνατότητα να επιβιβάσουν ένοπλους φρουρούς στα πλοία τους.

Αλλαγή Πορείας: Το κόστος της αλλαγής πορείας για τα πλοία το 2012 εκτιμήθηκε στα \$290,5 εκ., μειωμένο κατά 43,3% σε σύγκριση με το 2011 που δαπανήθηκαν \$486 - \$680 εκ. Παρόλο που η πρακτική αυτή προτείνεται από το εγχειρίδιο «Best Management Practices» του IMO λίγοι πλοιοκτήτες την ακολουθούν, καθώς το επιπλέον κόστος για μεγαλύτερη απόσταση που πρέπει να διανύσει το πλοίο αυξάνει το συνολικό κόστος ανά ημέρα ταξιδιού.

Αύξηση Ταχύτητας: Το κόστος των καυσίμων για την αυξημένη ταχύτητα μειώθηκε στα \$1,53 δις για το 2012 από τα \$2,7 δις που δαπανήθηκαν το 2011. Η κατά 43% πτώση του κόστους οφείλεται κυρίως στο ότι ο μέσος όρος των πλοίων που διέλευσαν από τις επικίνδυνες περιοχές διατήρησε την κανονική ταχύτητα δίχως να επιχειρήσει να την αυξήσει, ίσως λόγω της ασφάλειας που προσφέρει η αυξημένη χρήση ένοπλων φρουρών.

Ναυτική Εργασία: Η ανάδειξη νέων περιοχών υψηλού κινδύνου, όπως ο Κόλπος της Γουινέας, αύξησε τα κόστη εργασίας από \$195 εκ. το 2011 σε \$471,6 εκ. το 2012, αφού υπολογίζεται πως το 70% των ναυτικών διέρχονται από επικίνδυνα ύδατα άρα οι μισθοί τους αυξάνονται λόγω του κινδύνου που αντιμετωπίζουν.

Δίωξη και Προφυλάκιση Πειρατών: Το συνολικό κόστος δίωξης και προφυλάκισης πειρατών εκτιμήθηκε στα \$14,89 εκ., 9,2% λιγότερα από το 2011 που δαπανήθηκαν \$16,4 εκ. Η δίωξη των πειρατών κόστισε \$8,84 εκ., μειωμένη κατά 24% συγκριτικά με το 2011. Αντίθετα το κόστος προφυλάκισης αυξήθηκε κατά 26,67% και άγγιξε τα \$6 εκ. γεγονός που αποδίδεται στις λιγότερες αποφυλακίσεις πειρατών μέσα στο 2012.

Ασφάλιση: Η δαπάνη για την ασφαλιστική κάλυψη των πλοίων υπολογίστηκε στα \$550,7 εκ. μειωμένη κατά 13,3% από το 2011 που κόστισε στις εταιρείες συνολικά \$643,9 εκ. Η πτώση του κόστους ασφαλιστρων αποδίδεται στην χρήση ένοπλων φρουρών που όταν επιβιβάζονται στο πλοίο που διέρχεται από επικίνδυνες περιοχές, η ασφαλιστική εταιρεία προσφέρει έκπτωση στα ασφάλιστρα.

Οργανισμοί Κατά της Πειρατείας: Το 2012 δαπανήθηκαν \$24,08 εκ. για τις ανάγκες των οργανισμών κατά της πειρατείας. Συγκριτικά με το 2011 που το αντίστοιχο ποσό ήταν στα \$21,3 εκ., παρατηρήθηκε αύξηση 13%.

Συγκεντρωτικά, το συνολικό κόστος της σομαλικής πειρατείας το 2012 εκτιμήθηκε στα \$5,7 – \$6,1 δις, το 2011 δαπανήθηκαν συνολικά \$7 δις και το 2010 οι δαπάνες ήταν \$7 - \$12 δις.

5.2 Οι Κοινωνικές Επιπτώσεις των Πειρατικών Επιθέσεων

Οι επιπτώσεις των πειρατικών επιθέσεων είναι πολυδιάστατες και ιδιαίτερα σοβαρές. Η πειρατεία έχει καταφέρει ένα ισχυρό πλήγμα στη διεθνή κοινότητα που δεν αντανακλάται μόνο στις οικονομικές παραμέτρους του φαινομένου. Σε κοινωνικό επίπεδο η δράση των πειρατών έχει προκαλέσει δυσμενείς επιπτώσεις σε διάφορους τομείς της ανθρώπινης δραστηριότητας.

Αρχικά η ασφάλεια στην ναυσιπλοΐα απειλείται σοβαρά όσο δεν αναστέλλεται η πειρατική δραστηριότητα. Το σημαντικότερο και αδιαμφισβήτητο ανεκτίμητο είναι η αξία της ανθρώπινης ζωής. Η έξαρση της πειρατείας δημιούργησε έντονη ανασφάλεια στους ναυτικούς και αυτό μεταφράζεται συχνά με αποχή από το επάγγελμα, με αποτέλεσμα να μειώνεται συνεχώς το ανθρώπινο δυναμικό στον ναυτικό χώρο. Ο κίνδυνος μιας επίθεσης κατά τη διέλευση του πλοίου από την επικίνδυνη περιοχή δημιουργεί έντονη ψυχολογική πίεση στα μέλη του πληρώματος, δημιουργώντας έντονα αισθήματα ανασφάλειας στον εργασιακό τους χώρο. Παράλληλα εκατοντάδες ναυτικοί έχουν πέσει θύματα επιθέσεων με σκοπό τη ληστεία και ένας πολύ μεγάλος αριθμός ναυτικών έχει εμπλακεί σε απαγωγή και έχουν κρατηθεί όμηροι για μήνες ολόκληρους μέχρι να αποδόσουν οι διαπραγματεύσεις για τα λύτρα. Οι απειλές, η ψυχολογική και σωματική βία ακόμα και η δολοφονία ναυτικών δεν είναι σπάνιο φαινόμενο καθώς κυρίως οι Νιγηριανοί πειρατές δεν διστάζουν να γίνουν ιδιαίτερα βίαιοι στην προσπάθεια να κλέψουν το φορτίο του πλοίου. Από την άλλη πλευρά, οι οικογένειες των ναυτικών που κρατούνται όμηροι διανύουν μια περίοδο έντονου στρες, αγωνίας και συναισθηματικής φόρτισης καθόλη τη διάρκεια της απαγωγής, καταστάσεις που επηρεάζουν ποικιλοτρόπως την καθημερινότητα τους.

Οι αναφορές του IMB περιλαμβάνουν τον αριθμό των ναυτικών που δέχτηκαν επίθεση πειρατών καθώς και το είδος της βίας που τους ασκήθηκε. Τα διαθέσιμα στοιχεία χρονολογούνται από το 1994 έως τον Σεπτέμβριο 2013.

Types of Violence	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Taken hostage	11	320	193	419	244	402	202	210	191	359	148	440
Kidnap / Ransom											86	13
Threatened	8	59	56	119	68	21	72	45	55	65	34	14
Assaulted		2	9	23	58	22	9	16	9	40	12	6
Injured	10	3	9	31	37	24	99	39	38	88	59	24
Killed		26	26	51	78	3	72	21	10	21	32	-
Missing						1	26	-	24	71	30	12
Total for the year	29	410	293	643	485	473	480	331	327	644	401	509

Πίνακας 5.1 (Πηγή: ICC, 2005)

Στον παραπάνω πίνακα απεικονίζεται ο αριθμός των ναυτικών που δέχτηκαν πειρατική επίθεση μεταξύ των ετών 1994 και 2005. Παρατηρούμε ότι οι επιθέσεις με σκοπό την απαγωγή και τα λύτρα εμφανίζονται το 2004 μαζί με την σομαλική πειρατεία. Ωστόσο ο αριθμός των ναυτικών που πάρθηκαν όμηροι ήταν ιδιαίτερα αυξημένος από το 1995. Ο αριθμός των τραυματισμένων αντιπροσωπεύεται από ένα αρκετά μεγάλο νούμερο, αυτό όμως που δημιουργεί εντύπωση είναι ο αριθμός των νεκρών ναυτικών. Από το 1995 έως το 2004 δεκάδες ναυτικοί χάνονταν κάθε χρόνο. Ιδιαίτερα το 1997 οι νεκροί ήταν 51, το 1998 ήταν 78 και το 2000 72 νεκροί ναυτικοί, ακόμα και το 2004 32 άνθρωποι χάθηκαν από πειρατική επίθεση, χωρίς να είναι ευκαταφρόνητος ο αντίστοιχος αριθμός για το 1995 και 1996 με 26 νεκρούς κάθε χρόνο. Το 2006 αναφέρθηκαν 15 νεκροί ναυτικοί ενώ το 2007 ο αριθμός μειώθηκε στους 5.

Στον παρακάτω πίνακα βλέπουμε τη βία απέναντι στα πληρώματα σε αριθμούς για τα έτη 2008 έως 2012.

Types of Violence	2008	2009	2010	2011	2012
Assaulted	7	4	6	6	4
Hostage	889	1050	1174	802	585
Injured	32	69	37	42	28
Kidnap/Ransom	42	12	27	10	26
Killed	11	10	8	8	6
Missing	21	8	-	-	-
Threatened	9	14	18	27	13
Total	1011	1167	1270	895	662

Πίνακας 5.2 (Πηγή: ICC, 2012)

Η μείωση των ναυτικών που χάνουν τη ζωή τους λόγω των πειρατικών επιδρομών έχει μειωθεί σε μεγάλο βαθμό από το 2005 και έπειτα. Τους εννέα πρώτους μήνες του 2013 χάθηκε ένας ναυτικός. Ο αριθμός των ομήρων είναι ιδιαίτερα αυξημένος ιδιαίτερα

μετά το 2008. Παρατηρώντας τους δύο πίνακες διαπιστώνουμε πως με την άνοδο της σομαλικής πειρατείας και την εισαγωγή της έννοιας της απαγωγής στην πειρατική δραστηριότητα μειώνεται ο αριθμός των νεκρών ναυτικών. Ένα πρώτο εύκολο συμπέρασμα που μπορεί να διεξαχθεί είναι πως οι πειρατές συνειδητοποίησαν πως είναι πολύ πιο επικερδές να απαγάγουν το πλοίο και να ζητάνε λύτρα από την εταιρεία από το να το κλέβουν ολόκληρο δολοφονώντας ή εγκαταλείποντας στη μέση των ωκεανών τους ατυχείς ναυτικούς. Το ερώτημα όμως που δημιουργείται αφορά την αντίδραση της ναυτιλιακής κοινότητας απέναντι στην πειρατεία. Μια αντίδραση που εμφανίστηκε μαζικά όταν το φαινόμενο πήρε τεράστιες διαστάσεις μετά τις απαγωγές των πλοίων από του σομαλούς πειρατές. Οι απορίες που γεννώνται σχετίζονται με το κίνητρο αντίδρασης απέναντι στο φαινόμενο της πειρατείας, που μοιάζει να είναι οι τεράστιες οικονομικές απώλειες των εταιρειών. Γεγονός είναι άλλωστε πως για 3 συνεχόμενα σχεδόν χρόνια χάνονταν πάνω από 50 με 70 άνθρωποι το χρόνο και γίνεται έντονο το ερώτημα του γιατί δεν υπήρξε άμεση αντίδραση για τη λήψη δραστικών μέτρων ώστε να προστατευτούν οι ναυτικοί.

Μια σημαντική παράμετρος της πειρατικής δραστηριότητας αποτελεί η σύνδεση της με το οργανωμένο έγκλημα. Το κλεμμένο φορτίο πωλείται στην μαύρη αγορά τροφοδοτώντας έτσι την παραοικονομία και την ανάπτυξη της μαύρης αγοράς που δεν μπορεί να αποτιμηθεί στο ΑΕΠ των κρατών. Αποδυναμώνεται έτσι η εγχώρια οικονομία αφού το ΑΕΠ φαίνεται μειωμένο και απομακρύνονται οι επενδύσεις στη χώρα υποβαθμίζοντας την ποιότητα ζωής του πληθυσμού. Παράλληλα, με τα λύτρα που λαμβάνουν οι πειρατές χρηματοδοτούν παράνομες δραστηριότητες όπως την αγορά όπλων υποστηρίζοντας έτσι το λαθρεμπόριο όπλων. Στις περιπτώσεις που κλέβουν ολόκληρο το πλοίο και δημιουργούν τα λεγόμενα «πλοία-φαντάσματα», συχνά χρησιμοποιούν τα πλοία αυτά για όλες τις μορφές λαθρεμπορίου συμβάλλοντας στη διατήρηση της εσωτερικής αναρχίας στα αναπτυσσόμενα κράτη. (Γκίκα, 2012)

Τέλος, στις κοινωνικές επιπτώσεις συμπεριλαμβάνεται και η υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος. Οι επιθέσεις σε δεξαμενόπλοια μεγάλης χωρητικότητας με στόχο την κλοπή πετρελαίου καταλήγουν στη ρίψη επικίνδυνων υλικών στα θαλάσσια ύδατα. Τα καύσιμα, τα λάδια ή το πετρέλαιο που διαφεύγει μετά από αυτές τις επιθέσεις δημιουργούν σοβαρή ρύπανση επηρεάζοντας έτσι τον υποθαλάσσιο πλούτο και την βιοποικιλότητα του βυθού. Έτσι, πλήττεται σοβαρά η αλιεία και η ποιότητα ζωής των

κατοίκων των γύρω περιοχών που από την αλιεία εξαρτάται ο βιοπορισμός τους. (Βλάχος, 2003)

5.2.1 Επιδραση της πειρατείας στις τοπικές κοινωνίες

Πέρα από τα οικονομικά και κοινωνικά κόστη που επωμίζεται η διεθνής κοινότητα, οι πειρατικές επιθέσεις επηρεάζουν σημαντικά και τις τοπικές κοινωνίες. Η εξαθλίωση, η πολιτική αστάθεια και οι κακουχίες που αντιμετωπίζουν οι κάτοικοι κυρίως της Σομαλίας, τους οδηγούν στην υποστήριξη και ενίσχυση των πειρατικών δραστηριοτήτων. Με ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού να υποσιτίζεται και έντονη την τροφική ανασφάλεια, οι κάτοικοι ουσιαστικά εξαρτώνται από τους πειρατές καθώς οι τελευταίοι διοχετεύουν χρήματα στην αγορά βοηθώντας με τα λύτρα που αποκομίζουν την τοπική κοινωνία. Πάνω από 550.000 Σομαλοί έχουν περιορισμένη έως ανύπαρκτη πρόσβαση σε τρόφιμα λόγω της ακρίβειας. Από την άλλη πλευρά οι πειρατές αδειάζουν ξένα αλιευτικά σκάφη και μοιράζουν τα ψάρια στους εξαθλιωμένους συμπατριώτες τους, οι οποίοι τους αντιμετωπίζουν σχεδόν σαν ήρωες, κυρίως όταν γνωρίζουν πως δεν μπορούν να περιμένουν οποιαδήποτε βοήθεια από την κυβέρνηση της χώρας.

Οι Σομαλοί πειρατές δεν θεωρούν πως διαπράττουν εγκλήματα απαγάγοντας και ληστεύοντας πλοία. Αντίθετα νοιώθουν πως προστατεύουν την πατρίδα από τους ξένους εισβολείς που ρυπαίνουν τις θάλασσες τους και αλιεύουν παράνομα στα δικά τους ύδατα. Μια άποψη που φαίνεται να ενστερνίζονται οι περισσότεροι κάτοικοι της Σομαλίας οι οποίοι ζουν ουσιαστικά τις οικογένειες τους μέσα από την πειρατική δραστηριότητα. Οι πειρατές είναι αυτοί που τους δίνουν φαγητό, που χτίζουν σχολεία, που προσπαθούν να μειώσουν τη στέρηση και τις κακουχίες που βιώνουν. Η αντιμετώπιση τους σαν ήρωες σε συνδυασμό με την μεγάλη οικονομική άνεση που απολαμβάνουν (χτίζοντας υπερπολυτελή σπίτια και οδηγώντας πανάκριβα αυτοκίνητα) λειτουργεί σαν κίνητρο για την ένταξη περισσότερων νέων στα πειρατικά κυκλώματα.

Κεφάλαιο 6: Ερευνητικό Μέρος: Δράσεις Αντιμετώπισης της Πειρατείας από την Ελληνική Ναυτιλία

6.1 Μεθοδολογία Έρευνας

Ο σκοπός της έρευνας είναι να εξετάσει τη θέση της ελληνικής ναυτιλίας απέναντι στα μέτρα αντιμετώπισης της θαλάσσιας πειρατείας. Στοχεύει στη συλλογή στοιχείων σχετικά με τα μέτρα που θεωρούνται από τις ναυτιλιακές εταιρείες πιο αποδοτικά στην αντιμετώπιση μιας πειρατικής επίθεσης και πιο συγκεκριμένα στην καταγραφή των μέτρων που έχουν υιοθετήσει οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες για να προστατευτούν από πιθανές επιθέσεις πειρατών.

Η έρευνα ξεκίνησε τον Φεβρουάριο του 2013, ολοκληρώθηκε τον Ιούνιο του ίδιου έτους και διεξήχθη μέσω της διανομής ερωτηματολογίων σε ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες. Τα ερωτηματολόγια αποστέλλονταν στους υπεύθυνους των τμημάτων (κυρίως του operation department) μέσω e-mail, αφού είχε προηγηθεί τηλεφωνική επικοινωνία με την εταιρεία και ενημέρωση των υπευθύνων για τον σκοπό της έρευνας.

Κατά τη διάρκεια της έρευνας συνολικά στάλθηκαν ερωτηματολόγια σε 150 από τις 630 ελληνικές εταιρείες με έδρα τον Πειραιά και την Αθήνα. Από το σύνολο αυτό, επέστρεψαν συμπληρωμένα συνολικά **37 ερωτηματολόγια**. Αρκετές από τις εταιρείες αρνήθηκαν να συμμετάσχουν στην έρευνα διότι δεν επιθυμούσαν να γίνουν γνωστά τα αντιπειρατικά μέτρα που χρησιμοποιούν. Τα 37 ερωτηματολόγια αντιστοιχούν στο 5.87% του συνόλου των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών. Λόγω της μικρής μεταβλητότητας του πληθυσμού (*ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες*) θεωρήθηκε πως το δείγμα (*37 ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες*) αντιπροσωπεύει επαρκώς τις θέσεις της ελληνικής ναυτιλίας απέναντι στα μέτρα κατά της θαλάσσιας πειρατείας.

Το ερωτηματολόγιο αποτελούνταν από τρία μέρη. Στο πρώτο οι ερωτηθέντες καλούνταν να απαντήσουν σε οκτώ εισαγωγικές ερωτήσεις σχετικά με την ναυτιλιακή εταιρεία που αντιπροσωπεύουν. Στο δεύτερο μέρος έπρεπε να αξιολογήσουν 21 μέτρα καταπολέμησης της πειρατείας και να υποδείξουν τα μέτρα που ήδη εφαρμόζονται στην εταιρεία τους. Στο τελευταίο μέρος αποτελούνταν από τέσσερις ερωτήσεις σχετικές με το κόστος των μέτρων, το κόστος ασφάλιστρων και την γνώμη τους για την μελλοντική εξέλιξη της πειρατείας.

Η κλίμακα που χρησιμοποιήθηκε για την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των μέτρων είναι η εξής:

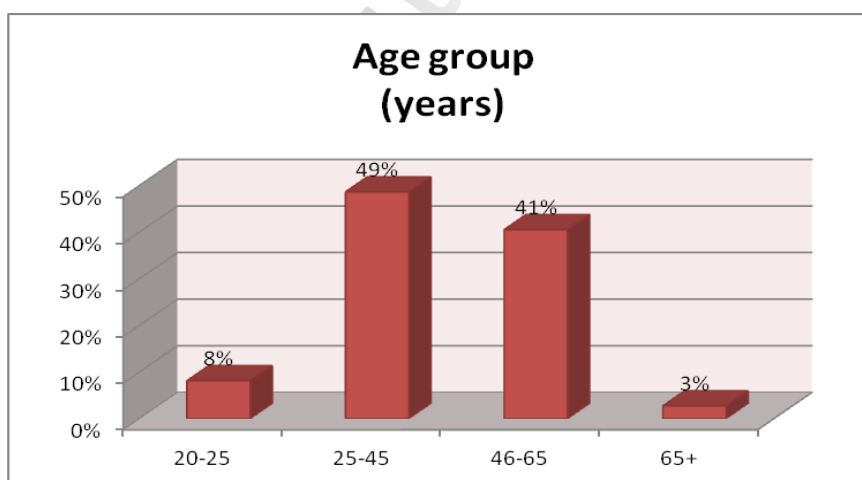


Οι ερωτηθέντες καλούνταν να αξιολογήσουν το κάθε μέτρο ως «καθόλου αποτελεσματικό», «ίσως να είναι αποτελεσματικό», «απλώς αποτελεσματικό», «πολύ αποτελεσματικό», «εξαιρετικά αποτελεσματικό».

6.2 Αποτελέσματα Έρευνας

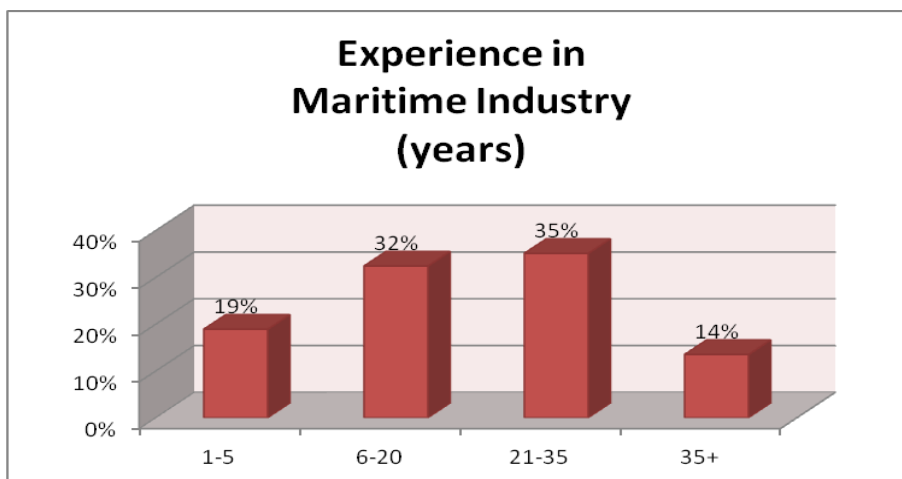
6.2.1 Εισαγωγικά Στοιχεία

Οι εισαγωγικές ερωτήσεις που κλήθηκαν οι εκπρόσωποι των ελληνικών εταιρειών ανα απαντήσουν σχετίζονταν με κάποια βασικά στοιχεία για την εταιρεία. Ακολουθούν τα αντίστοιχα διαγράμματα:



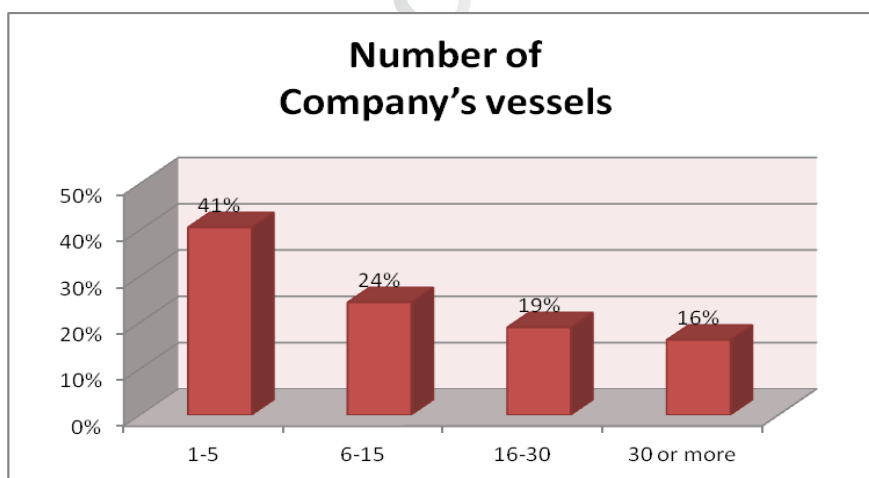
Διάγραμμα 6.1

Η πλειοψηφία (49%) των συμμετεχόντων στην έρευνα είναι μεταξύ 25-45 ετών. Το 41% είναι μεταξύ 46-65 ετών ενώ ένα μόλις 8% είναι 20-25 ετών.



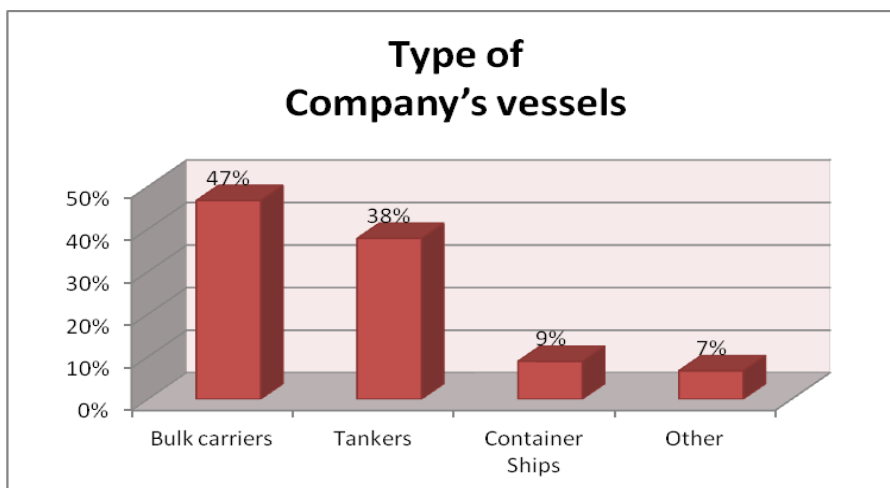
Διάγραμμα 6.2

Οι περισσότεροι συμμετέχοντες έχουν πάνω από 6 χρόνια εμπειρία στην ναυτιλιακή βιομηχανία. Το 35% εργάζεται στη ναυτιλία 21-35 χρόνια, υποδεικνύοντας μια εμπειρία που δίνει βαρύτητα στις απαντήσεις τους.



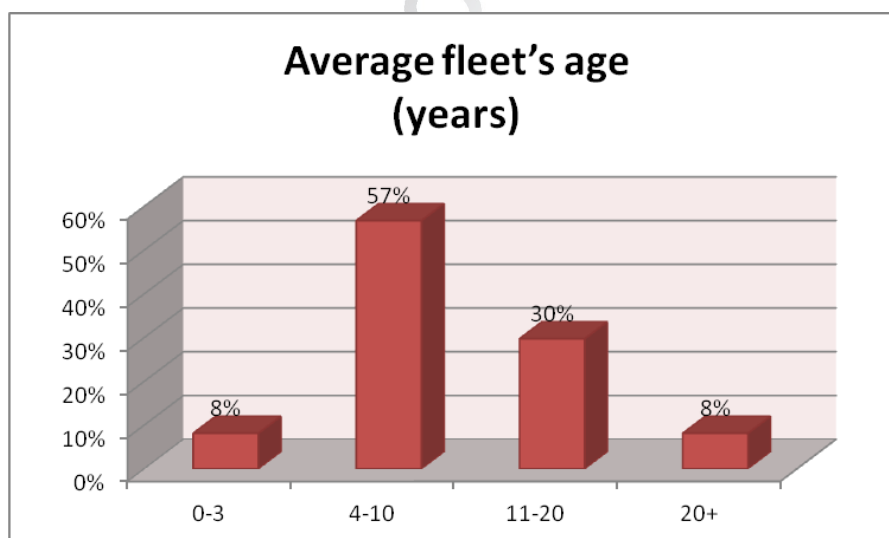
Διάγραμμα 6.3

Η πλειοψηφία των εταιρειών που συμμετείχαν στην έρευνα διαχειρίζονται 1-5 πλοία. Παραπάνω από 30 πλοία διαχειρίζεται μόλις το 16% των συμμετεχόντων.



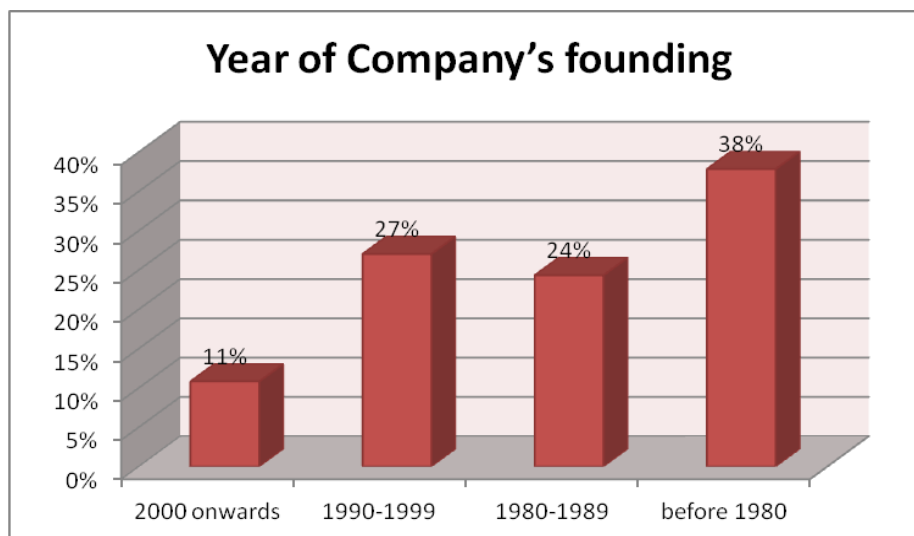
Διάγραμμα 6.4

Τα bulk carriers και τα tankers αποτελούν την πλειοψηφία των πλοίων που διαχειρίζονται οι εταιρείες που συμμετείχαν στην έρευνα. Πολλές από αυτές διαχειρίζονται δύο ή και παραπάνω τύπους πλοίων.



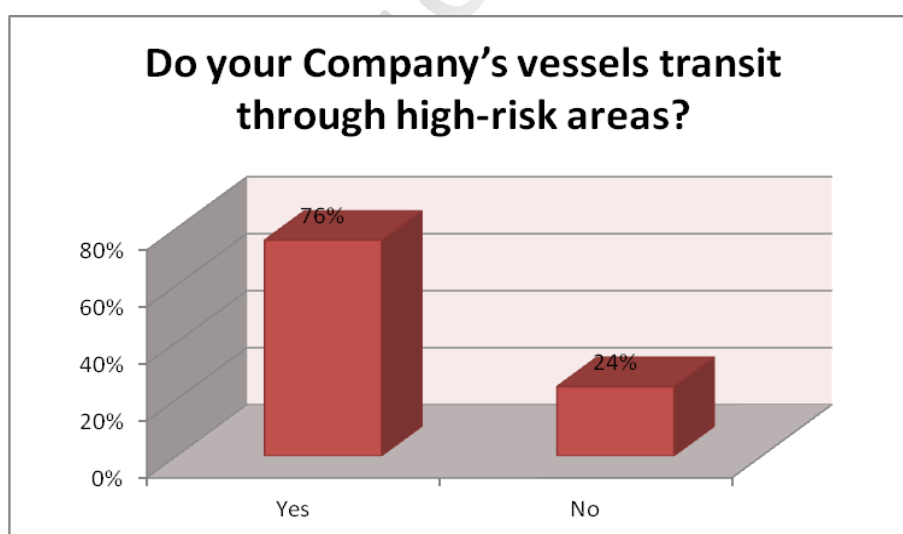
Διάγραμμα 6.5

Ο μέσος χρόνος ηλικίας του στόλου στην πλειοψηφία του (57%) είναι μεταξύ 4-10 ετών. Τα «νέα» πλοία όπως και τα πιο μεγάλης ηλικίας αποτελούν το 8% στην κάθε κατηγορία.



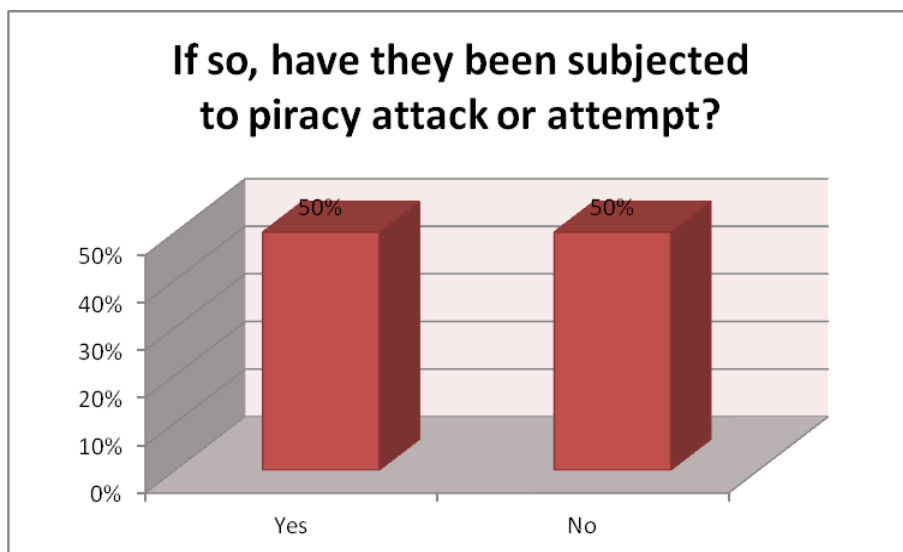
Διάγραμμα 6.6

Στο παραπάνω διάγραμμα βλέπουμε τα στοιχεία σχετικά με το έτος ίδρυσης των συμμετεχόντων εταιρειών. Το 38% έχει ιδρυθεί πριν το 1980, το 24% μέσα στη δεκαετία του 1980, το 27% ιδρύθηκε μεταξύ 1990-1999 ενώ το 11% ιδρύθηκε μετά το 2000.



Διάγραμμα 6.7

Από το σύνολο των εταιρειών που συμμετείχαν στην έρευνα, το 74% διαχειρίζεται πλοία που διέρχονται από τις Περιοχές Υψηλού Κινδύνου. Από το υπόλοιπο 24% λάβαμε υπόψη την άποψη τους για την αποτελεσματικότητα των αντιπειρατικών μέτρων.

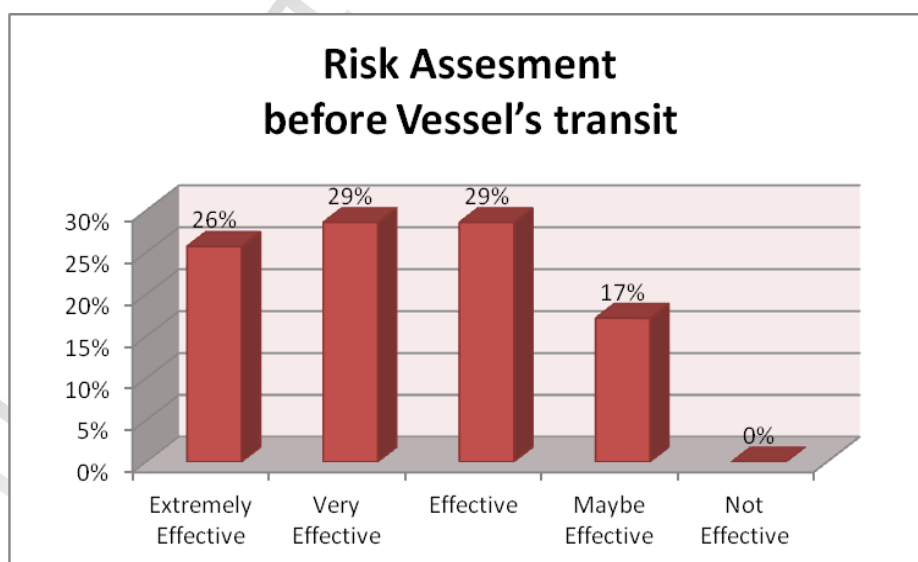


Διάγραμμα 6.8

Οι μισές από τις εταιρείες των οποίων τα πλοία διέρχονται από τα επικίνδυνα ύδατα έχει δεχτεί πειρατική επίθεση. Καμία από τις εταιρείες όμως δεν μας απάντησε εάν έχει εμπλακεί σε απαγωγή και εάν έχει καταβάλλει λύτρα.

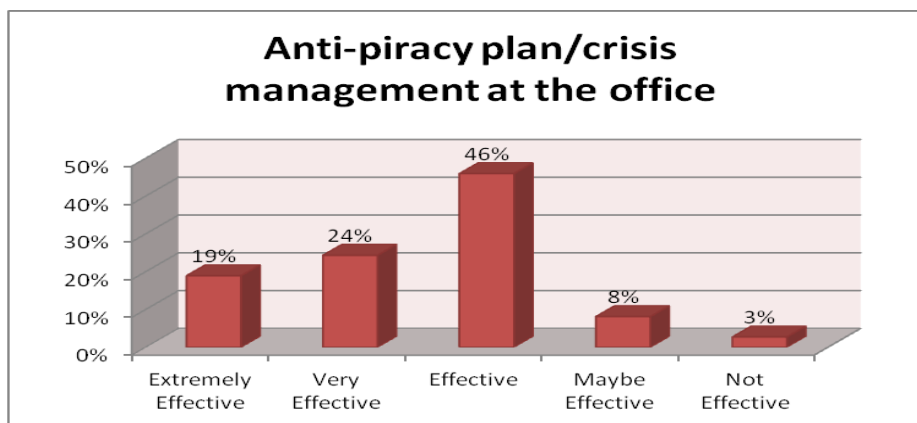
6.2.2 Αξιολόγηση Αποτελεσματικότητας Αντιπειρατικών Μέτρων

Στην ενότητα αυτή παρουσιάζονται τα διαγράμματα με την αξιολόγηση των αντιπειρατικών μέτρων από τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες.



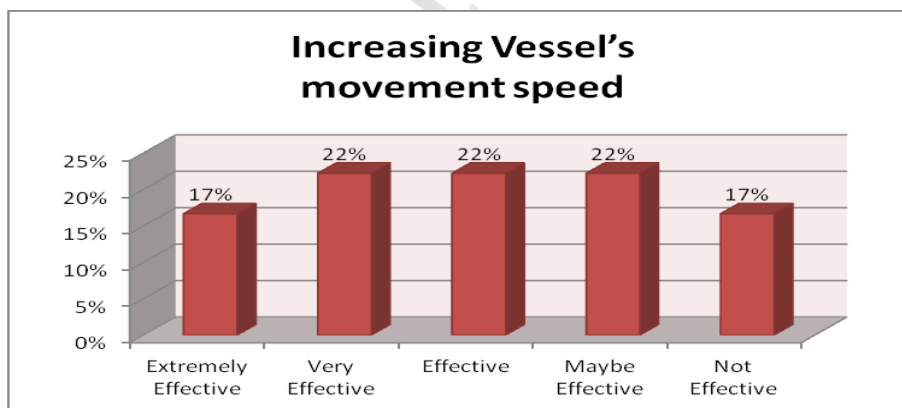
Διάγραμμα 6.9

Η πλειοψηφία θεωρεί πως η αξιολόγηση του κινδύνου πριν από τον απόπλου του πλοίου αποτελεί αποδοτικό μέτρο. Απόλυτα αποδοτικό το θεωρεί μόνο το 26%, ωστόσο κάποιος δεν πιστεύει πως δεν είναι καθόλου αποδοτικό.



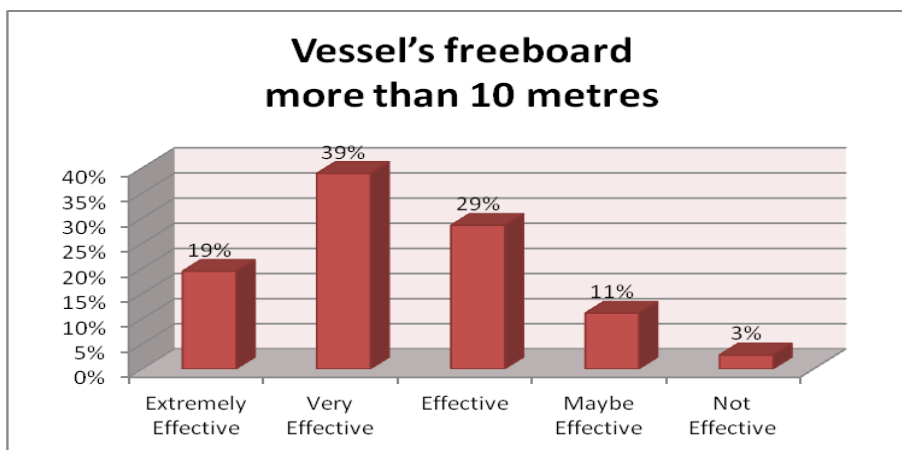
Διάγραμμα 6.10

Η δημιουργία ενός σχεδίου αντιμετώπισης της πειρατείας από το ναυτιλιακό γραφείο θεωρείται ένα απλώς αποδοτικό μέτρο, που θα μπορούσε να βοηθήσει στην αντιμετώπιση της πειρατείας, αλλά όχι απόλυτα αποτελεσματικά.



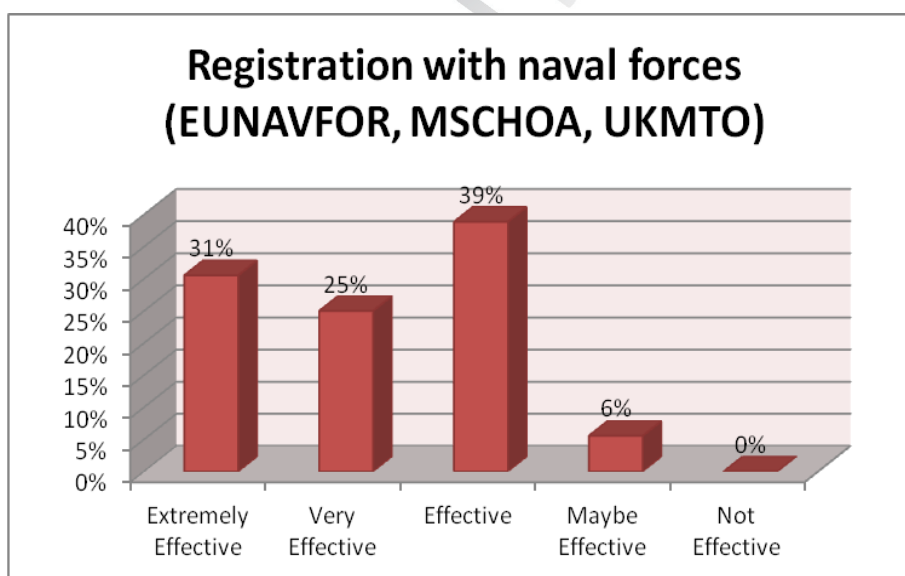
Διάγραμμα 6.11

Στο διάγραμμα 6.11 παρουσιάζεται η άποψη των συμμετεχόντων σχετικά με την αποδοτικότητα της αύξησης της ταχύτητας του πλοίου. Οι απόψεις είναι μοιρασμένες με το 17% να το θεωρεί απόλυτα αποδοτικό και ένα άλλο 17% να πιστεύει πως δεν έχει καμία αποτελεσματικότητα. Αυτό οφείλεται κυρίως στην προσωπική εμπειρία των εταιρειών σε αντίστοιχες περιπτώσεις. Για παράδειγμα, πλοίο που ανέπτυξε ταχύτητα αλλά τελικά οι πειρατές κατάφεραν να το προλάβουν και να επιβιβαστούν είναι επόμενο να μην θεωρεί αποτελεσματικό το μέτρο.



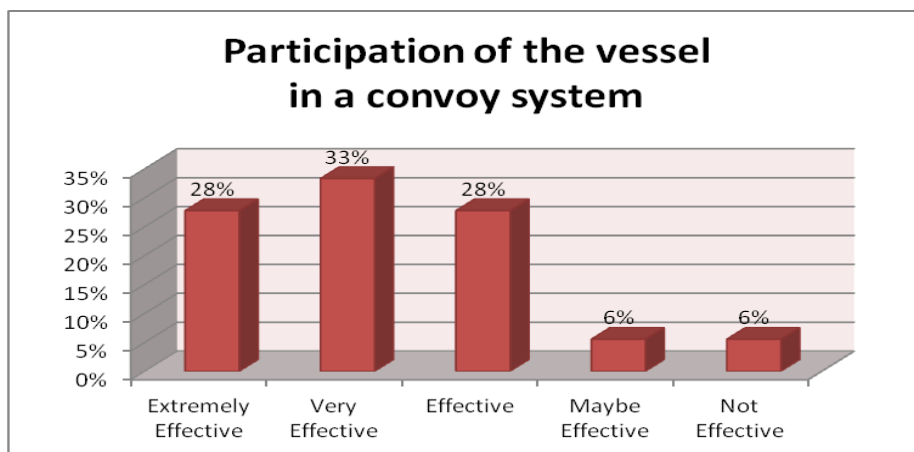
Διάγραμμα 6.12

Η πλειψηφία των ερωτηθέντων θεωρεί πολύ αποδοτικό τα ίσαλα του πλοίου να είναι παραπάνω από 10 μέτρα. Αυτό οφείλεται στο γεγονός πως λόγω ψηλών ισάλων είναι πιο δύσκολο για τους πειρατές να σκαρφαλώσουν στο πλοίο.



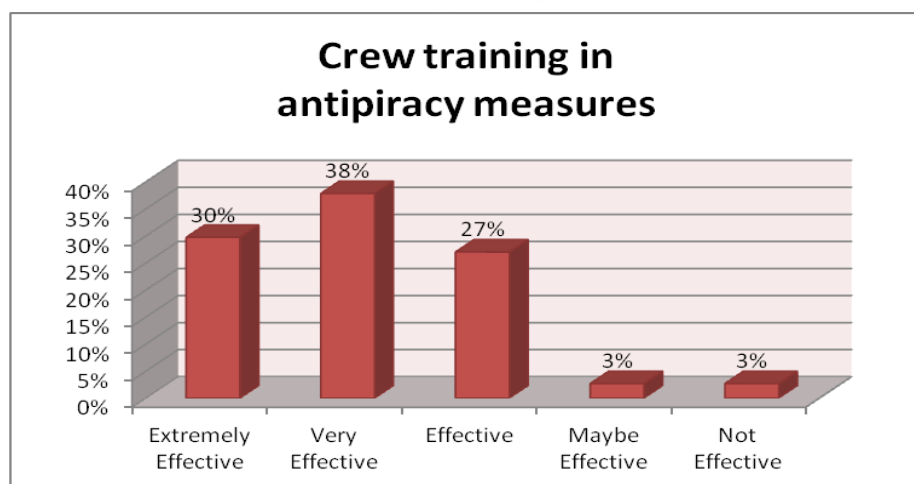
Διάγραμμα 6.13

Η εγγραφή του πλοίου στις ναυτικές δυνάμεις θεωρείται από την πλειοψηφία ένα ικανά αποδοτικό μέτρο. Το 31% μάλιστα το θεωρεί απόλυτα αποδοτικό και το 25% πιστεύει πως είναι ένα πολύ αποδοτικό μέτρο. Κανένας από τους συμμετέχοντες δεν πιστεύει πως η εγγραφή δεν βοηθάει καθόλου το πλοίο να αντιμετωπίσει τις επιθέσεις.



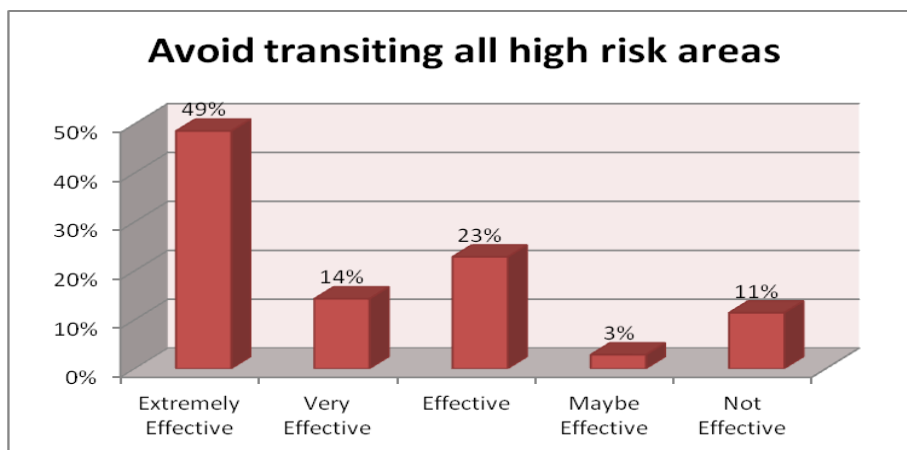
Διάγραμμα 6.14

Η συμμετοχή των πλοίων σε ομάδες κατά τη διέλευση από τις επικίνδυνες περιοχές φαίνεται να έχει πείσει τους συμμετέχοντες για την αποδοτικότητα του. Οι απόψεις μοιράζονται ανάμεσα στις επιλογές «απόλυτα», «πολύ» και «απλώς» αποδοτικό μέτρο. Ωστόσο η τάση στην αξιολόγηση δείχνει την αποδοχή του μέτρου ως αποτελεσματικό.



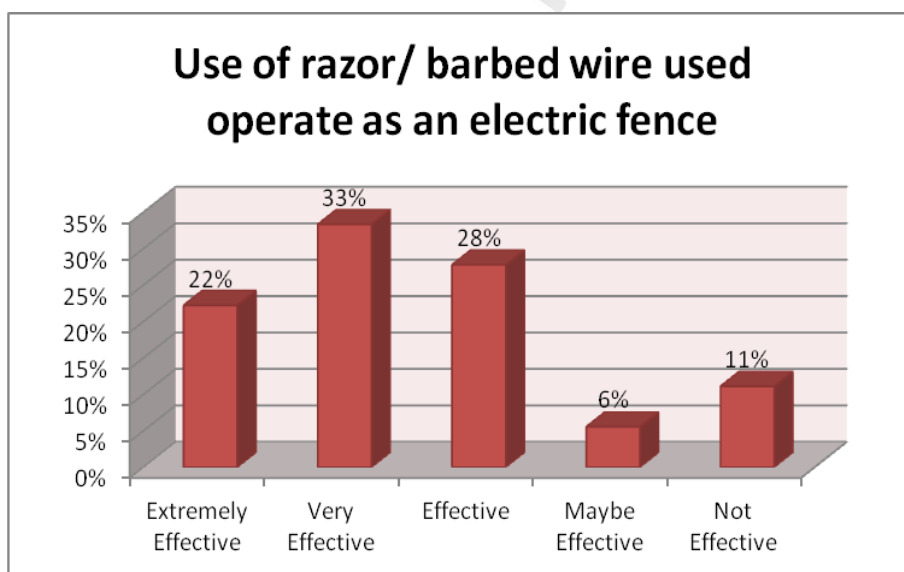
Διάγραμμα 6.15

Το 30% και το 38% των ερωτηθέντων θεωρεί πως η εκπαίδευση του πληρώματος είναι απόλυτα και πολύ αποτελεσματικό μέτρο αντίστοιχα και ένα επιπλέον 27% θεωρεί πως η εφαρμογή του μέτρου αποδίδει στην προστασία του πλοίου. Η αξιολόγηση του μέτρου από την ελληνική ναυτιλία δείχνει πως αναγνωρίζουν τη σημασία της ετοιμότητας και εκπαίδευσης των ναυτικών και το ρόλο που μπορεί να παίξει στην απόκρουση των πειρατικών επιθέσεων.



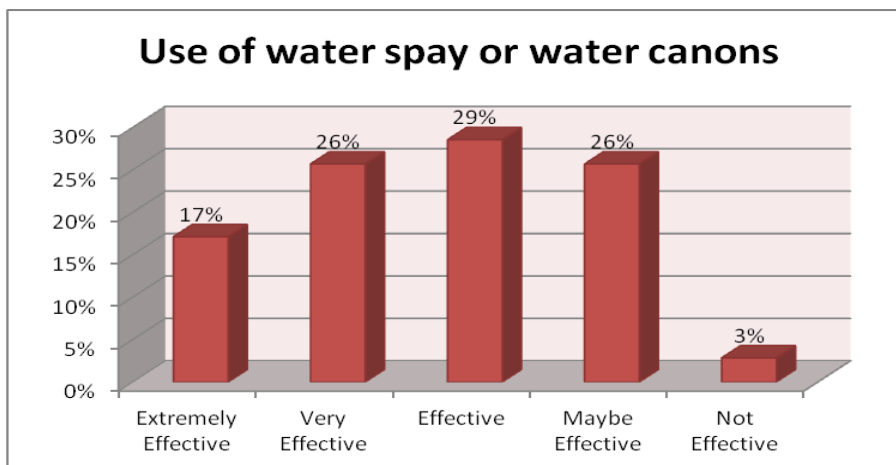
Διάγραμμα 6.16

Η αποφυγή των επικίνδυνων περιοχών θεωρείται ξεκάθαρα η πιο αποτελεσματική λύση για την αποφυγή των πειρατών, με τους μισούς σχεδόν συμμετέχοντες να τη θεωρούν απόλυτα αποδοτική επιλογή. Ωστόσο οι περισσότεροι ασχολίασαν πως για οικονομικούς καθαρά λόγους η αλλαγή πορείας δεν συμφέρει συνήθως την εταιρεία.



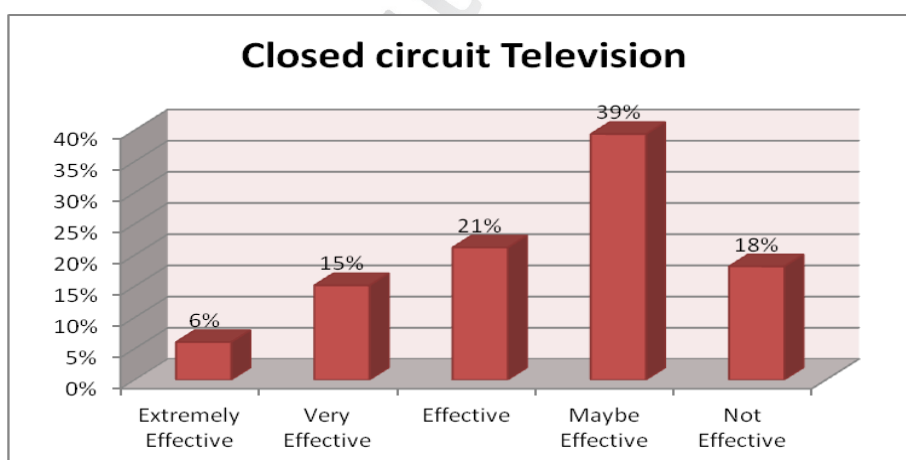
Διάγραμμα 16.17

Η χρήση συρματοπλέγματος που εμποδίζει την ανάβαση των πειρατών στο πλοίο φαίνεται να έχει κερδίσει τη εμπιστοσύνη των εταιρειών. Ένα μόλις 11% δεν θεωρεί το μέτρο αποτελεσματικό ενώ ένα μόνο 6% έχει αμφιβολίες για την αποδοτικότητα του.



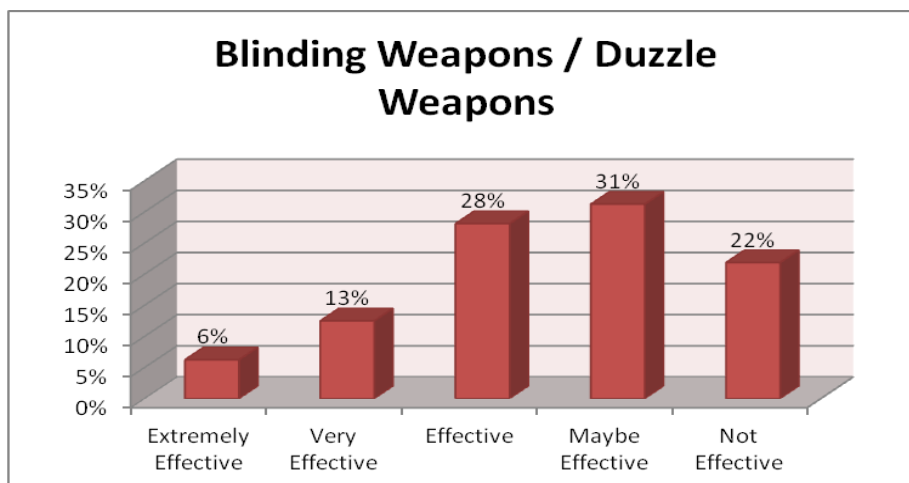
Διάγραμμα 16.18

Τα κανόνια νερού έχουν πείσει μια μεγάλη μερίδα των ερωτηθέντων ωστόσο ένα αξιόλογο ποσοστό της τάξης του 26% έχει αμφιβολίες για το μέτρο ενώ το 17% πιστεύει πως είναι απόλυτα επιτυχής η χρήση τους. Η τάση της αξιολόγησης του μέτρου δείχνει να το έχουν αποδεχτεί ως αποτελεσματικό, διατηρώντας όμως αμφιβολίες.



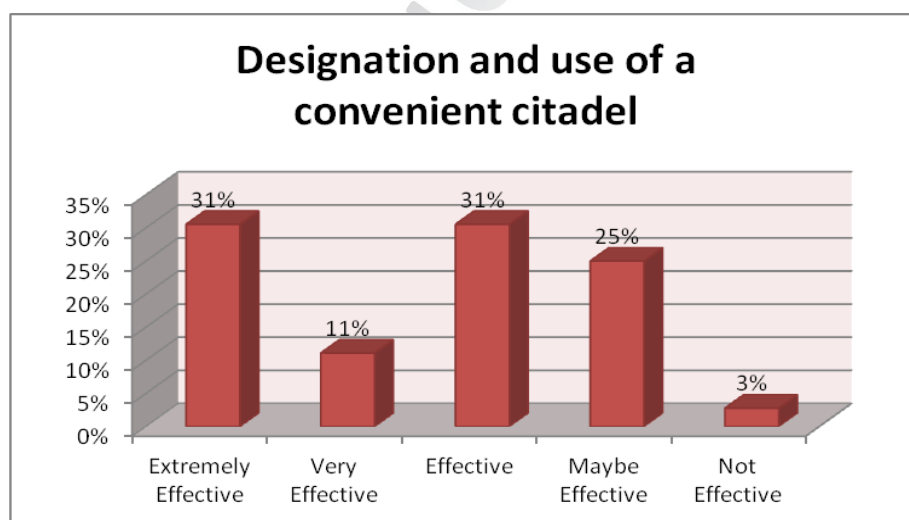
Διάγραμμα 16.19

Το κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης δεν θεωρείται από την πλειοψηφία μέτρο ικανό στην αντιμετώπιση των πειρατών. Ελάχιστοι το θεωρούν αποδοτικό, κυρίως για τον έλεγχο των κινήσεων επάνω στο πλοίο.



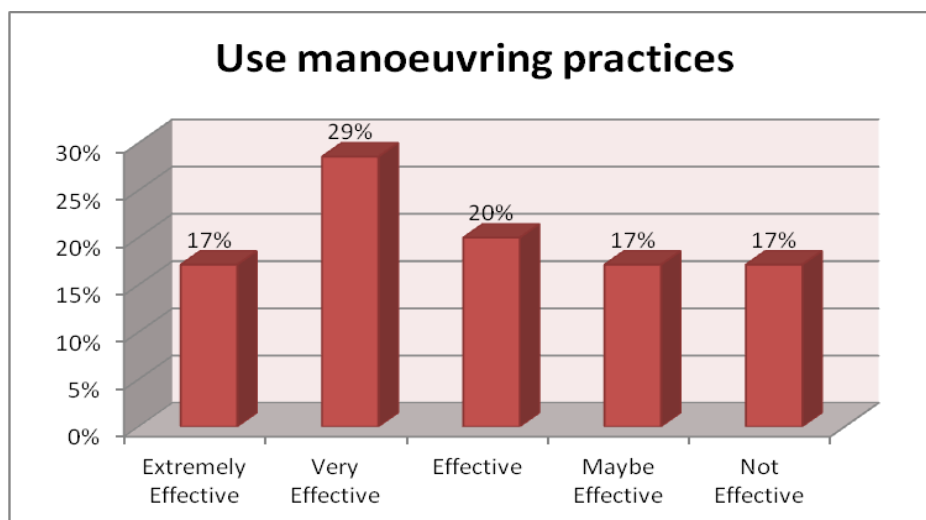
Διάγραμμα 16.20

Τα όπλα λάμψης με σκοπό την τύφλωση των πειρατών μόνο από το 6% θεωρούνται απόλυτα αποτελεσματικά και από ένα 15% πολύ αποτελεσματικά. Η πλειοψηφία δεν έχει πειστεί από την αποτελεσματικότητα της χρήσης των όπλων αυτών στην αποφυγή της επίθεσης.



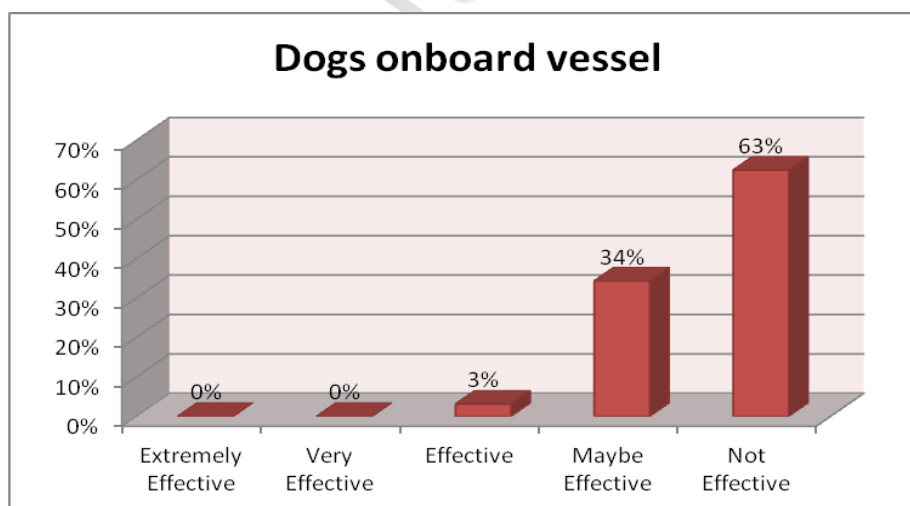
Διάγραμμα 6.21

Η δημιουργία και χρήση των χώρων ασφαλείας κατά την πειρατική επίθεση θεωρείται απόλυτα αποτελεσματική από το 31% των συμμετεχόντων της έρευνας. Ακόμα ένα 31% θεωρεί το μέτρον σημαντικό, ωστόσο το 25% των ερωτηθέντων διατηρεί ακόμα αμφιβολίες για το πόσο ουσιαστικά βοηθάει στην αντιμετώπιση της πειρατείας η καταφυγή των ναυτικών στους χώρους ασφαλείας.



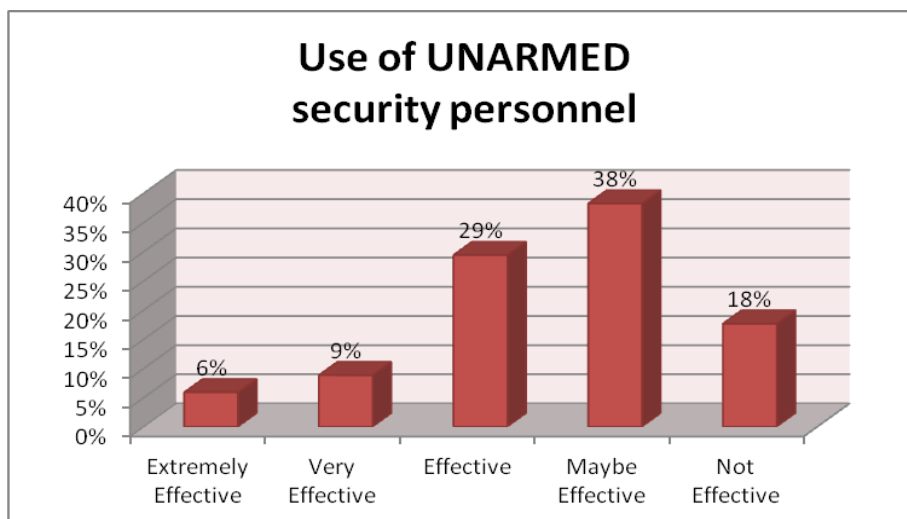
Διάγραμμα 6.22

Η αποτελεσματικότητα της χρήσης ελιγμών για την αποφυγή της επίθεσης δεν δείχνει μια ξεκάθαρη τάση από τις απαντήσεις των συμμετεχόντων. Μεγάλο μέρος του το θεωρεί τουλάχιστον αποδοτικό, ωστόσο 17% έχει αμφιβολίες και άλλο ένα 17% δεν το θεωρεί καθόλου αποδοτικό μέτρο.



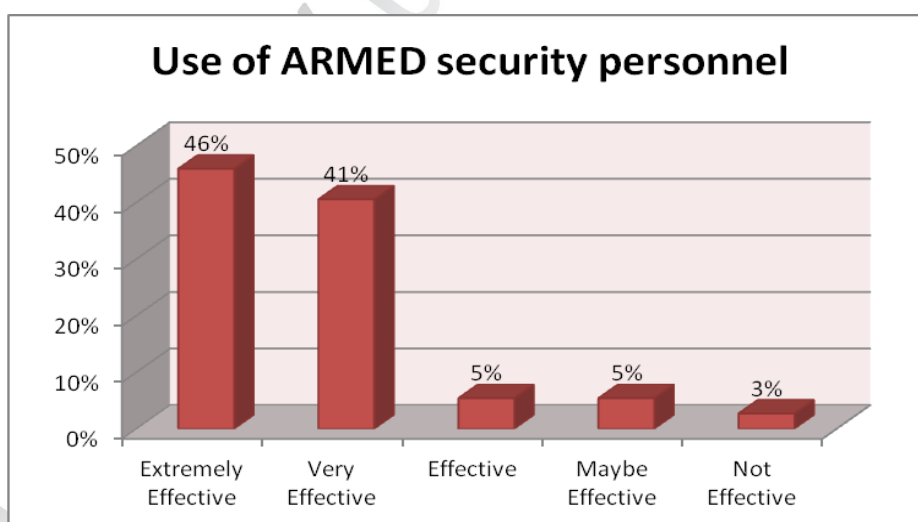
Διάγραμμα 6.23

Η επιβίβαση σκυλιών στο πλοίο θεωρείται εντελώς αναποτελεσματική από το 63% των συμμετεχόντων ενώ κανένας δεν τη θεωρεί πολύ αποτελεσματικό μέτρο.



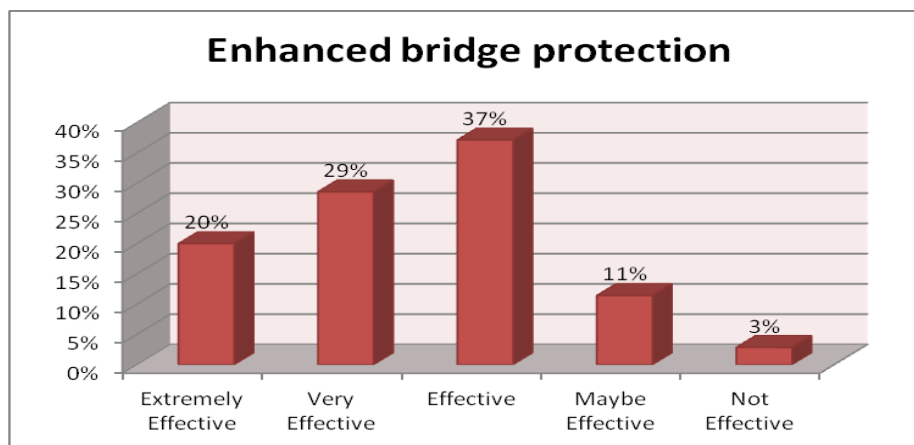
Διάγραμμα 6.24

Οι άοπλοι φρουροί θεωρούνται απλώς αποτελεσματικοί από το 29% των συμμετεχόντων. Η πλειοψηφία τους έχει αμφιβολίες για το εάν είναι αποτελεσματικοί ενώ το 18% πιστεύει πως δεν θα βοηθήσει καθόλου η επιβίβαση τους. Η άποψη αυτή οφείλεται στο γεγονός πως οι πειρατές είναι οπλισμένοι ενώ οι φρουροί δεν θα είναι, με αποτέλεσμα να μην προσφέρουν ουσιαστική βοήθεια στο πλήρωμα.



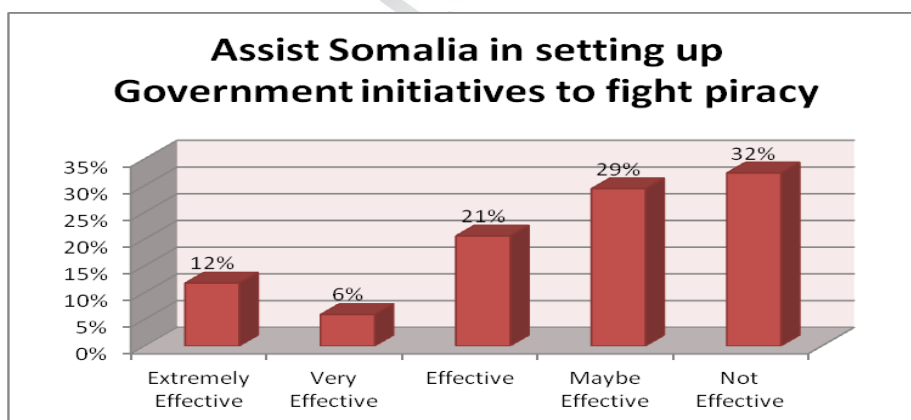
Διάγραμμα 6.25

Οι ένοπλοι φρουροί αξιολογούνται ως ένα εξαιρετικά αποδοτικό μέτρο από το 46% των συμμετεχόντων και ένα επιπλέον 41% θεωρεί το μέτρο πολύ αποτελεσματικό στην αντιμετώπιση των πειρατικών επιθέσεων.



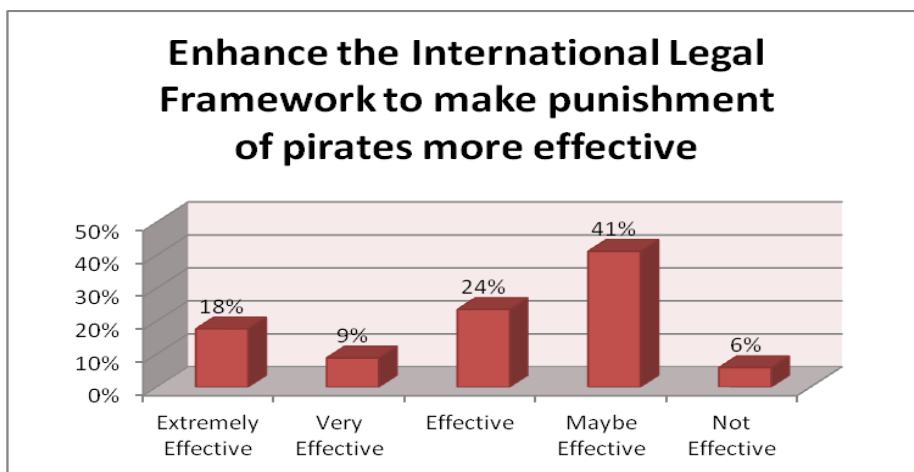
Διάγραμμα 6.26

Η ενίσχυση της φρούρισης στη γέφυρα για τον έγκαιρο εντοπισμό των πειρατών θεωρείται από το 37% ένα απλώς αποδοτικό μέτρο. Το 29% θεωρεί πως είναι πολύ αποτελεσματικό ενώ το 20% θεωρεί το μέτρο απόλυτα αποδοτικό. Οι εκπρόσωποι των εταιρειών που συμμετείχαν στην έρευνα φαίνονται πεπεισμένοι για τη χρησιμότητα της άμεσης αντίδρασης του πληρώματος και την αποφυγή του αιφνιδιασμού από τους πειρατές



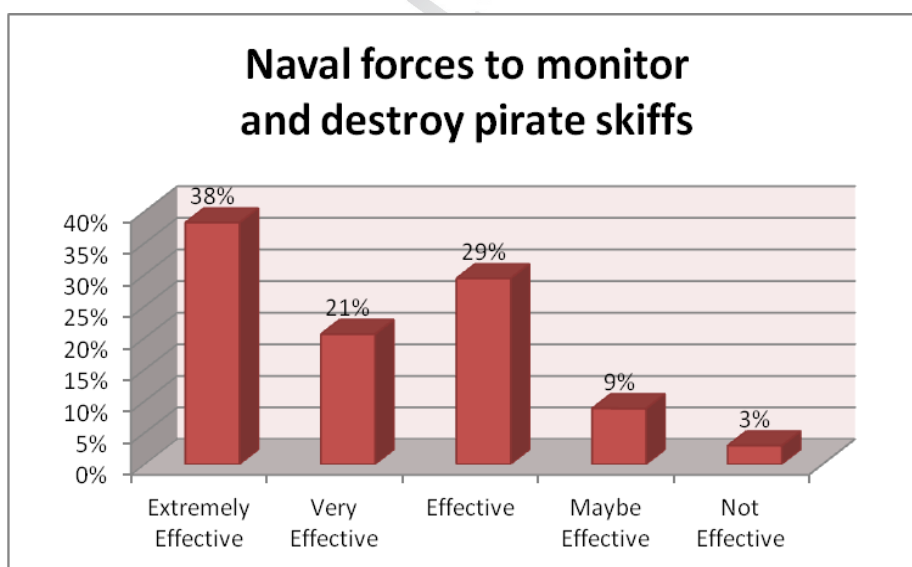
Διάγραμμα 6.27

Το παραπάνω διάγραμμα δείχνει την στάση των συμμετεχόντων στην αποτελεσματικότητα που θα είχε η δημιουργία σταθερής κυβέρνησης στη Σομαλία για την καταπολέμηση της πειρατείας. Παρατηρούμε πως η πλειοψηφία θεωρεί πως δεν θα υπάρξει ουσιαστικό αποτέλεσμα στην εξάλειψη της πειρατείας και μόνο το 12% θεωρεί απόλυτα αποδοτική την εσωτερική σταθερότητα της χώρας και θετική την επίδραση στις πειρατικές επιθέσεις.



Διάγραμμα 6.28

Η ενίσχυση του νομοθετικού πλαισίου για την τιμωρία των πειρατών που συλλαμβάνονται δημιουργεί αμφιβολίες για την αποδοτικότητα του στο 41% των συμμετεχόντων. Μόλις το 18% το θεωρεί απόλυτα αποτελεσματικό και ένα ακόμα 24% πιστεύει πως το μέτρο θα έχει αποτέλεσμα στην καταπολέμηση της πειρατείας.

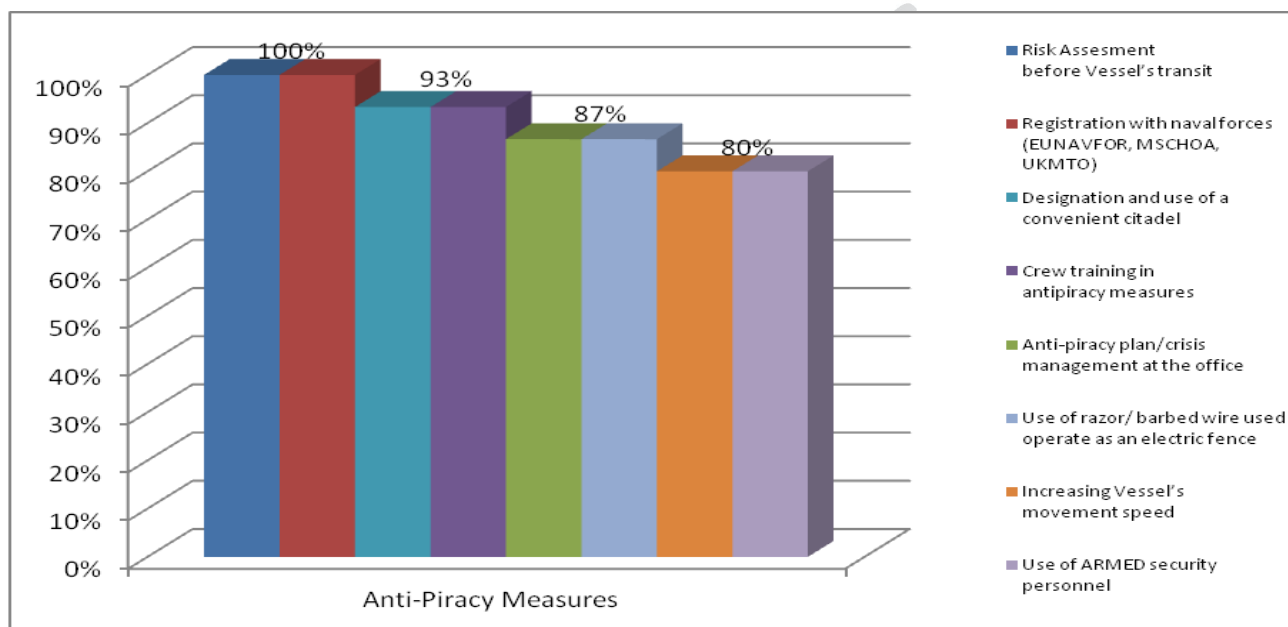


Διάγραμμα 6.29

Η επέμβαση των ναυτικών δυνάμεων για την καταστροφή των πειρατικών σκαφών και την πάταξη του φαινομένου θεωρείται από την πλειοψηφία ένα απόλυτα αποτελεσματικό μέτρο. 21% θεωρεί πως η πρακτική αυτή είναι πολύ αποτελεσματική και το 29% πιστεύει πως είναι ικανά αποδοτική για την αντιμετώπιση του φαινομένου.

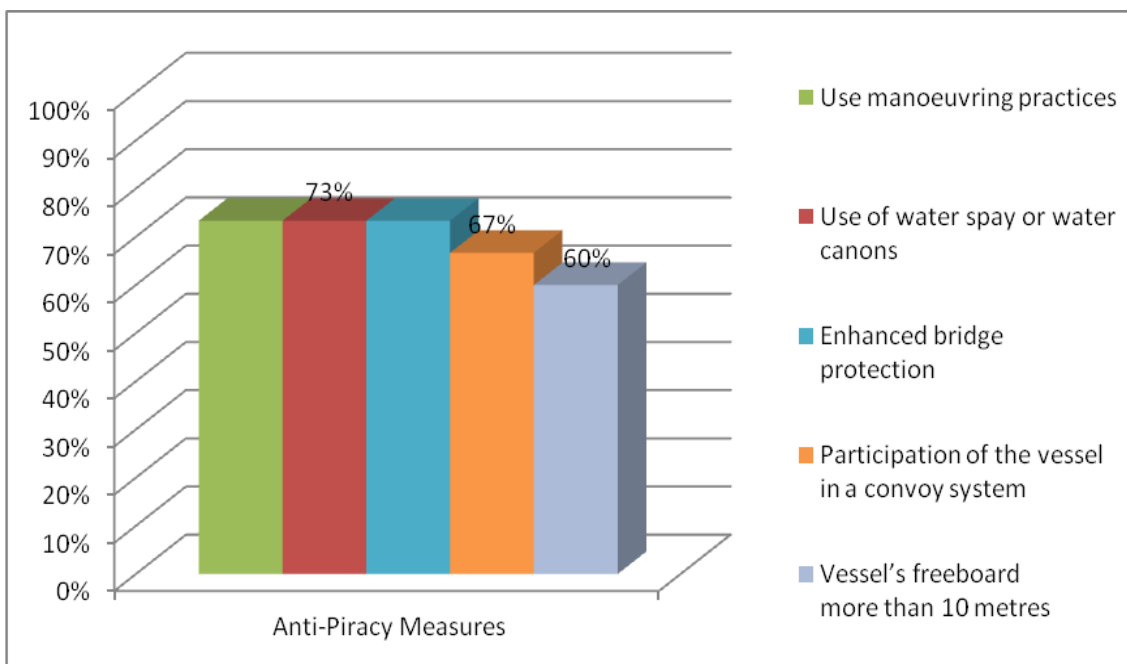
6.2.3 Μέτρα Αντιμετώπισης της Πειρατείας που εφαρμόζει η Ελληνική Ναυτιλία

Στα παρακάτω διαγράμματα θα δούμε τα μέτρα που λαμβάνει η ελληνική ναυτιλία για την αντιμετώπιση των πειρατικών επιθέσεων.



Διάγραμμα 6.30

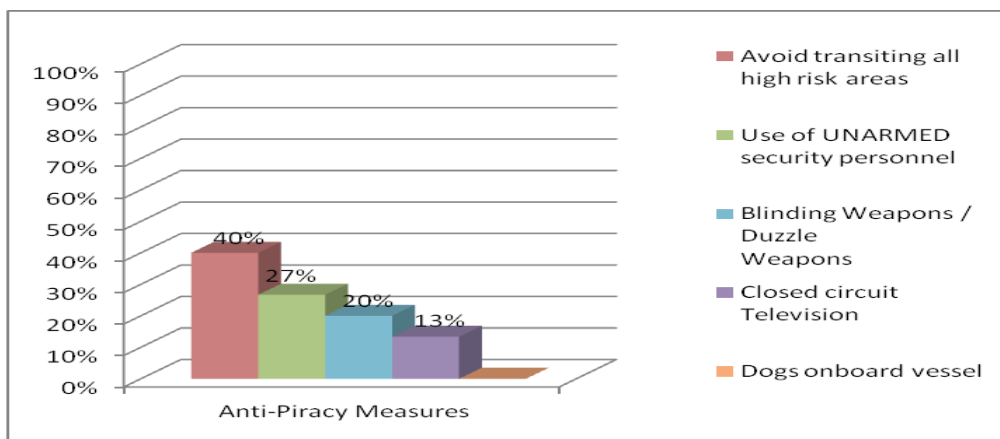
Το σύνολο των εταιρειών που συμμετείχαν στην έρευνα, σύμφωνα με το παραπάνω διάγραμμα, εφαρμόζουν αξιολόγηση κινδύνου πριν από το ταξίδι που περιλαμβάνει διέλευση από τις επικίνδυνες περιοχές καθώς και εγγραφή στους αρμόδιους διεθνείς αντιπειρατικούς φορείς. Το 93% έχει κατασκευάσει citadels στο πλοίο και έχει μεριμνήσει για την εκπαίδευση του πληρώματος για την αντιμετώπιση πειρατικών ενεργειών. Το 87% των συμμετεχόντων εταιρειών έχει ήδη αντιπειρατικό πλάνο πριν την πλεύση του πλοίου, ενώ παράλληλα χρησιμοποιεί και συρματοπλέγματα για την απώθηση των πειρατών. Τέλος, η πλειοψηφία (80%) αυξάνει την ταχύτητα του πλοίου στις επικίνδυνες ζώνες ενώ έχει φροντίσει για την επιβίβαση ένοπλων φρουρών.



Διάγραμμα 6.31

Το 73% των πλοίων κάνει ελιγμούς όταν αντιληφθεί πιθανή πειρατική επίθεση, χρησιμοποιεί κανόνια νερού για να απομακρύνει τους πειρατές και φροντίζει να είναι πάντα αυξημένη η προστασία της γέφυρας, ώστε να αποφύγει τον αιφνιδιασμό της επίθεσης των πειρατών. Το 67% συμμετέχει σε ομαδικές διελύσεις πλοίων στα επικίνδυνα ύδατα. Ο λόγος που το ποσοστό δεν είναι μεγαλύτερο αφορά κυρίως τον παράγοντες όπως ο συντονισμός στη ώρα άφιξης όλων πλοίων για να δημιουργηθούν οι ομάδες πλεύσης και στο γεγονός πως η κατάταξη γίνεται με βάση την ταχύτητα και πολλές φορές δεν συμφέρει το πλοίο η αναμονή που μπορεί να απαιτείται. Τέλος, το 60% των συμμετεχόντων δήλωσαν πως τα πλοία τους έχουν ύψος ισάλων άνω των 10 μέτρων.

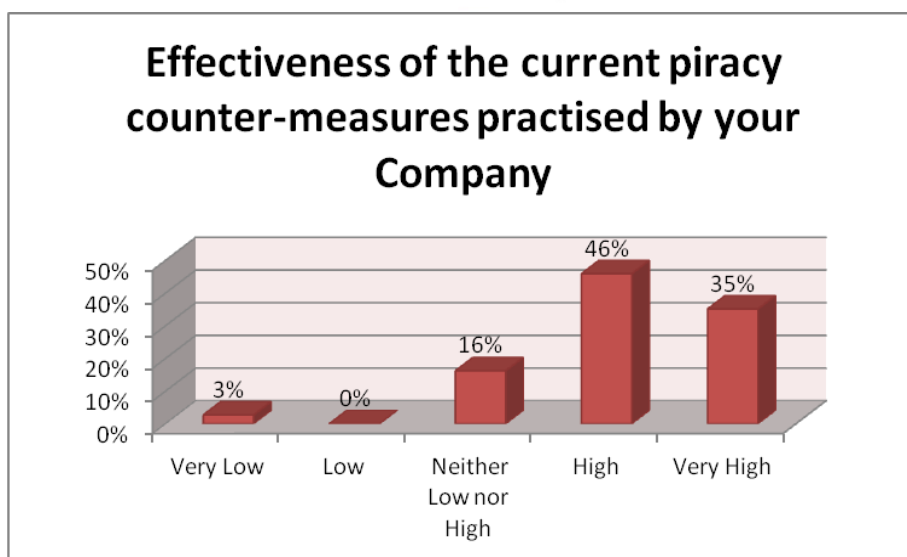
Στο διάγραμμα 6.32 βλέπουμε τα μέτρα που χρησιμοποιούν λιγότερο οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες. Το 40% αποφεύγει τα επικίνδυνα ύδατα, ενώ μόλις το 27% χρησιμοποιεί άοπλους φρουρούς. Το 20% των συμμετεχόντων δήλωσε πως χρησιμοποιεί όπλα λάμψης και το 13% μόλις υποστήριξε τη χρήση κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης. Τέλος, κανένας από τους ερωτηθέντες δεν δήλωσε πως χρησιμοποιεί η εταιρεία σκυλιά επάνω στο πλοίο.



Διάγραμμα 6.32

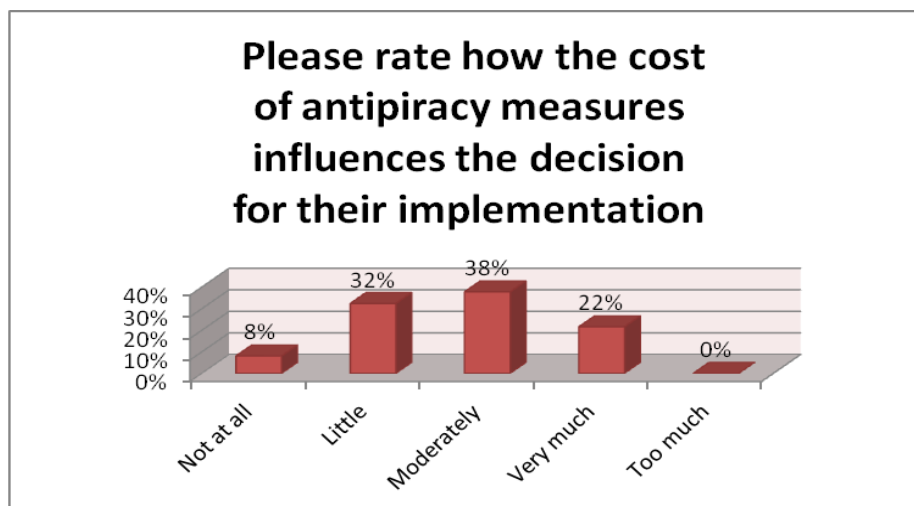
6.2.4 Μερικά Πρόσθετα Στοιχεία

Στα παρακάτω διαγράμματα παρουσιάζονται ορισμένα πρόσθετα στοιχεία σχετικά με τη στάση των εταιρειών απέναντι στο φαινόμενο της πειρατείας.



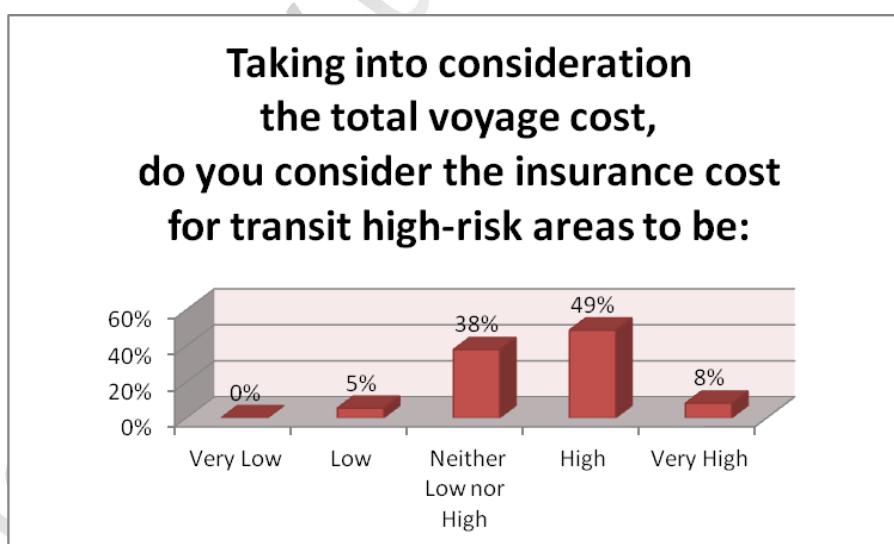
Διαγραμμα 6.33

Στο διάγραμμα 6.33 απεικονίζεται η άποψη των ερωτηθέντων για την αποτελεσματικότητα των αντιπειρατικών μέτρων που εφαρμόζει η εταιρεία τους. Η πλειοψηφία θεωρεί πως η εταιρεία διέπεται από υψηλή αποτελεσματικότητα ενώ ένα ακόμα 35% την αξιολογεί ως πολύ υψηλή.



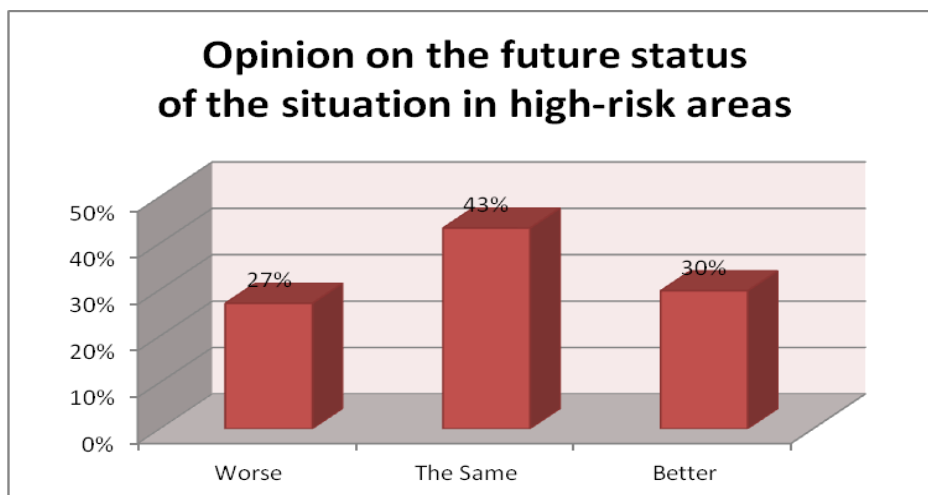
Διάγραμμα 6.34

Οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να απαντήσουν πόσο επηρεάζει το κόστος την απόφαση για την εφαρμογή των αντιπειρατικών μέτρων. Το 38% απάντησε πως το κόστος επηρεάζει σε μέτριο βαθμό την επιλογή του μέτρου ενώ το 32% απάντησε πως το κόστος επηρεάζει «λίγο». Το 22% από τους ερωτηθέντες δήλωσε πως το κόστος επηρεάζει πολύ την επιλογή του μέτρου που θα εφαρμόσουν.



Διάγραμμα 6.35

Σχετικά με το κόστος ασφαλιστρών για τη διέλευση από τις περιοχές υψηλού κινδύνου, το 49% δήλωσε πως είναι υψηλά τα ασφάλιστρα ενώ το 38% θεωρεί πως κυμαίνονται σε μεσαία επίπεδα. Κανένας δεν πιστεύει πως τα ασφάλιστρα είναι χαμηλά ενώ μόλις το 8% θεωρεί πως βρίσκονται σε πολύ υψηλά επίπεδα.



Διάγραμμα 6.36

Η τελευταία ερώτηση που κληθήκαν να απαντήσουν οι συμμετέχοντες αφορά την γνώμη τους για την μελλοντική εξέλιξη του φαινομένου. Το 43% πιστεύει πως η κατάσταση θα παραμείνει ως έχει, δίχως να περιμένει μείωση των επιθέσεων ενώ το 27% θεωρεί πως θα ενταθούν οι επιθέσεις. Από το σύνολο των ερωτηθέντων το 30% πιστεύει πως θα υπάρξει μείωση των επιθέσεων το προσεχές διάστημα.

6.3 Συζήτηση Αποτελεσμάτων

Τα αποτελέσματα της έρευνας μας δίνουν μία γενική εικόνα για τον τρόπο που χειρίζεται η ελληνική ναυτιλία το θέμα της πειρατείας, τις θέσεις της για την αποτελεσματικότητα των μέτρων αντιμετώπισης των επιθέσεων και των μεθόδων που χρησιμοποιούν οι ελληνικές εταιρείες για να προστατευτούν από τις επιθέσεις αυτές. Η πλειοψηφία των εταιρειών βρίσκεται στην ναυτιλία πάνω από 20 χρόνια γεγονός που εξασφαλίζει επαρκή εμπειρία άρα και πιο ακριβείς απαντήσεις για ένα φαινόμενο που ταλανίζει πάνω από δύο δεκαετίες την παγκόσμια ναυτιλία.

Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας είναι ιδιαίτερα θετικές προς την αποτελεσματικότητα συγκεκριμένων μέτρων προστασίας από τις πειρατικές επιθέσεις. Τα μέτρα αυτά θεωρήθηκαν από τις ελληνικές εταιρείες **τα πιο αποτελεσματικά** συγκριτικά με τα υπόλοιπα μέτρα που προτείνει το εγχειρίδιο των «βέλτιστων πρακτικών διαχείρισης». Με υψηλή αποδοτικότητα της χρήσης του αξιολογήθηκε σε θεωρητικό επίπεδο, η **αποφυγή των επικίνδυνων περιοχών** (το 49% θεωρεί το μέτρο «απόλυτα αποτελεσματικό»), ωστόσο σπάνια εφαρμόζεται λόγω του

κόστους που συνεπάγεται το μεγαλύτερο δρομολόγιο του πλοίου. Η **εκπαίδευση του πληρώματος** θεωρείται ένα μέτρο αποτελεσματικό, αφού ένα ικανό πλήρωμα, άρτια εκπαιδευμένο θα έχει την ψυχραιμία να αντιδράσει σωστά απέναντι στον κίνδυνο μιας πειρατικής επίθεσης και θα προστευτεί και προστατεύσει το πλοίο και το φορτίο του. Η **παροχή υπηρεσιών από ένοπλους φρουρούς** βρίσκεται πολύ ψηλά στη θέση με τα πιο αποτελεσματικά μέτρα με το 46% να θεωρεί το μέτρο απόλυτα αποτελεσματικό και το 41% να πιστεύει πως είναι πολύ αποτελεσματική μέθοδος προστασίας. Σε ένα μεγάλο ποσοστό στην παρουσία ένοπλων φρουρών στα πλοία αποδίδεται η μείωση των πειρατικών επιθέσεων στην Ανατολική Αφρική και κυρίως στη σομαλική πειρατεία. Τέλος οι ελληνικές εταιρείες είναι ιδιαίτερα θετικές όπως είδαμε στα παραπάνω διαγράμματα στην **επέμβαση των ναυτικών δυνάμεων** για τον έλεγχο και την καταστροφή του πειρατικού εξοπλισμού όπως και στην **εγγραφή του πλοίου στις διεθνείς αρμόδιες αρχές** (EUNAVFOR, MSCHOA, UKMTO).

Ως **αποτελεσματικά μέτρα** θεωρήθηκαν από τις ελληνικές εταιρείες οι παρακατάτω μέθοδοι προστασίας από τους πειρατές. Η **αξιολόγηση του κινδύνου** πριν ξεκινήσει το πλοίο το ταξίδι όπως και η **ύπαρξη ενός σχεδίου αντιμετώπισης μια επίθεσης** είναι μέτρα τα οποία εκτιμήθηκαν ως «αποτελεσματικά» από τις εταιρείες που συμμετείχαν στην έρευνα. Οι αμφιβολίες ενός ποσοστού των εταιρειών έγκειται στο ότι τα μέτρα αυτά αποδίδουν τα μέγιστα συμπληρωματικά με άλλες μεθόδους προστασίας ενώ μεμονωμένα δεν έχουν απόλυτη αντιπειρατική δράση. Τα **ψηλά ίσαλα** άνω των 10 μέτρων θεωρούνται αποτελεσματική προστασία όπως επίσης και η συμμετοχή σε **ομαδικές διελεύσεις πλοίων** (33% χαρακτηρίζει το μέτρο «πολύ αποτελεσματικό»). Τέλος, η **ενισχυμένη προστασία της γέφυρας** θεωρείται αρκετά αποτελεσματική όπως και η ύπαρξη χώρου ασφαλείας (**citadel**) έχει κερδίσει την εμπιστοσύνη της πλειοψηφίας των συμμετεχόντων εταιρειών. Ωστόσο το 25% φαίνεται να διατηρεί επιφυλάξεις γεγονός που αποδίδεται σε πιθανή αποτυχημένη προστασία σε πειρατική επίθεση που δέχτηκαν πλοία της εταιρείας.

Οι συμμετέχοντες εκτίμησαν πως μια καλή προστασία για το πλοίο παρέχεται από μέτρα όπως η **αύξηση της ταχύτητας** του πλοίου. Το 17% χαρακτηρίζει το μέτρο ως «καθόλου αποτελεσματικό» και ένα ακόμα 17% πιστεύει πως είναι «απόλυτα αποτελεσματικό». Η διάσταση των απόψεων πιθανώς να οφείλεται σε διαφορετικές εμπειρίες που έχουν οι εταιρείες με την εφαρμογή του μέτρου. Για παράδειγμα, αν η

αύξηση της ταχύτητας κατάφερε να οδηγήσει στην αποφυγή μια επίθεσης τότε η εταιρεία είναι επόμενο να θεωρεί το μέτρο απόλυτα αποδοτικό. Αν όμως σε αντίθετη περίπτωση, η αυξημένη ταχύτητα δεν βοήθησε να διαφύγουν από τους πειρατές και καταφέραν τελικά να προσεγγίσουν το πλοίο, η εταιρεία θα θεωρήσει το μέτρο αναποτελεσματικό. Επιπλέον, η **χρήση ελιγμών** για την αποφυγή των πειρατών και τα **κανόνια νερού** που αποτρέπουν την άνοδο των πειρατών στο πλοίο θεωρούνται μια καλή προστασία για το πλοίο (το 29% θεωρεί αποτελεσματική τη χρήση τους και το 26% χαρακτηρίζει τα κανόνια νερού πολύ αποτελεσματικά). Τέλος, τα **συρματοπλέγματα** που χρησιμοποιούνται σαν φράκτης για να εμποδίσουν την ανάβαση των πειρατών εκτιμήθηκαν από το 33% ως πολύ αποτελεσματικά για την προστασία του πλοίου.

Τα ακόλουθα μέτρα εκτιμήθηκαν από την πλειοψηφία ως **ανεπαρκή** για μια επιτυχημένη αντιμετώπιση της πειρατείας. Τα **σκυλιά επάνω στο πλοίο** αξιολογήθηκαν ως εντελώς αναποτελεσματικά για την απόκρουση των επιθέσεων. Το μέτρο αυτό φαίνεται πως δεν έχει πείσει την ναυτιλιακή κοινότητα καθώς ελάχιστες εταιρείες το έχουν υιοθετήσει. Τα **όπλα λάμψης** σύμφωνα με τους συμμετέχοντες δεν είναι αρκετά ικανά από μόνα τους να αποκρούσουν του πειρατές που θέλουν να καταλάβουν το πλοίο ενώ και το **κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης** ενώ βοηθάει στον έλεγχο των κινήσεων στο πλοίο δεν έχει κάποια χρησιμότητα στην αποφυγή των επιθέσεων. Οι **άοπλοι φρουροί** θεωρήθηκε πως δεν είναι αποτελεσματικοί διότι καλούνται να αποκρούσουν πειρατές οι οποίοι είναι οπλισμένοι και δίχως δισταγμό μπορούν να χρησιμοποιήσουν τον οπλισμό τους.

Τέλος, η πλειοψηφία των συμμετεχόντων εταιρειών εκτιμάει πως η διεθνής αρωγή για σύσταση ισχυρής σομαλικής κυβέρνησης δεν θα βοηθήσει στην καταστολή της πειρατείας. Αξίζει να σημειωθεί πως μόνο το 6% δήλωσε πως θεωρεί το μέτρο «πολύ αποτελεσματικό» και το 12% «απόλυτα αποτελεσματικό». Η αξιολόγηση του μέτρου αυτού δείχνει μια τάση προς μέτρα που έχουν άμεσα αποτελέσματα και κυρίως μέτρα που εφαρμόζονται στη θάλασσα και όχι στην ξηρά. Αυτό υποδεικνύει και η αξιολόγηση του μέτρου που αφορά την ενίσχυση του νομικού πλαισίου για την τιμωρία των πειρατών. Το 41% των ερωτηθέντων δεν έχει πειστεί ότι θα λειτουργούσε αποτρεπτικά για τους πειρατές μια ισχυρή νομοθετική παρέμβαση. Ωστόσο, η έλλειψη επαρκούς

νομικού πλαισίου ενισχύει το αίσθημα ατιμωρησίας στη συνείδηση των πειρατών και λειτουργεί υποκινητικά για νέες απόπειρες πειρατικών επιθέσεων.

Η εφαρμογή μέτρων αντιμετώπισης της πειρατείας φαίνεται απόλυτα εναρμονισμένη με τη θέση των ελληνικών εταιρειών απέναντι στην αποτελεσματικότητα των μέτρων αυτών. Όλες οι ελληνικές εταιρείες που συμμετείχαν στην έρευνα δήλωσαν πως φροντίζουν τα πλοία τους να έχουν κάνει εγγραφή με τις μεγάλες ναυτικές δυνάμεις που περιπολούν στην περιοχή και να έχουν ήδη αξιολογήσει τον κίνδυνο πριν τον απόπλου του πλοίου. Η συντριπτική πλειοψηφία (93%) εκπαιδεύει κατάλληλα το πλήρωμα ώστε να μην βρεθεί απροετοίμαστο απέναντι στον κίνδυνο και έχει ήδη διαμορφώσει χώρους ασφαλείας στο πλοίο για την καταφυγή του πληρώματος. Μεγάλο ποσοστό των συμμετεχόντων εταιρειών έχουν ήδη ένα πλάνο δράσης σε περίπτωση επίθεσης, σχεδιασμένο από το ναυτιλιακό γραφείο πριν το ταξίδι ενώ έχουν φροντίσει για την εγκατάσταση αγκαθωτού ή ηλεκτροφόρου συρματοπλέγματος γύρω από το πλοίο. Το 80% έχει μισθώσει ένοπλους φρουρούς όταν το πλοίο διέρχεται από τα επικίνδυνα ύδατα ενώ παράλληλα αυξάνει και την ταχύτητα του πλοίου. Το μέτρο αυτό, παρόλο που δεν θεωρείται από τις ελληνικές εταιρείες, όπως είδαμε παραπάνω, από τα πιο αποδοτικά, ωστόσο εφαρμόζεται σε μεγάλο βαθμό. Η χρήση ελιγμών, τα κανόνια νερού και η ενισχυμένη προστασία της γέφυρας βρίσκονται ψηλά στην κατάταξη των μέτρων που εφαρμόζουν οι εταιρείες, λόγω χαμηλού κόστους αλλά και γιατί τα θεωρούν αρκετά αποτελεσματικά μέτρα. Μόλις λίγο παραπάνω από τις μισές εταιρείες συμμετέχουν σε ομαδικές διελεύσεις ενώ ίσαλα άνω των 10 μέτρων έχουν μόνο το 60% των εταιρειών που συμμετείχαν στην έρευνα. Επιπλέον, η αποφυγή των επικίνδυνων περιοχών παρόλο που αξιολογήθηκε ως ένα από τα πιο αποδοτικά μέτρα, εφαρμόζεται μόνο από το 40% των συμμετεχόντων επιχειρήσεων. Τέλος λιγότερο δημοφιλής είναι η χρήση άοπλων φρουρών (καθώς είδαμε πως θεωρούν πως άοπλοι φρουροί δεν θα καταφέρουν να προστατέψουν το πλοίο), η χρήση όπλων λάμψης, το κύκλωμα κλειστής τηλεόρασης και η χρήση σκυλιών.

Τα μέτρα που εφαρμόζουν οι εταιρείες δείχνουν πως είναι πρόθυμες να επενδύσουν στην προστασία των πλοίων τους, κυρίως με την χρήση των ένοπλων φρουρών που συνεπάγεται αυξημένο κόστος για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Το μεγάλο ποσοστό εταιρειών που δέχεται την παροχή υπηρεσιών από ένοπλους φρουρούς οφείλεται στον

νόμο που ψηφίστηκε το 2012 και δίνει την άδεια στις ελληνικές εταιρείες να εφαρμόσουν το μέτρο αυτό. Έτσι ενισχύεται η ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαία ενώ εναρμονίζονται πλήρως και με τα μέτρα που προτείνουν οι «Βέλτιστες Πρακτικές Διαχείρισης» του IMO.

Αυτό που διαφαίνεται μέσα από τα αποτελέσματα της έρευνας είναι η άποψη πως οι ένοπλοι φρουροί έχουν ουσιαστικά λύσει το πρόβλημα της πειρατείας και δεν έχουν πλέον κίνητρα να εξαλείψουν τα αίτια που ώθησαν στην άνθιση της πειρατικής δραστηριότητας. Οι εταιρείες θεωρούν πως τα μέτρα που λαμβάνουν είναι αρκούντως αποτελεσματικά για την προστασία των πλοίων τους ενώ το κόστος της εφαρμογής τους δεν είναι τόσο σημαντικό όσο η ασφάλεια που επιδιώκουν να αποκτήσουν από τα μέτρα αυτά.

Ωστόσο η άνοδος των επιθέσεων στον Κόλπο της Γουινέας δείχνει πως η πειρατεία είναι ακόμα ζωντανή και συνεχίζει να απειλεί την ναυτιλία πάρα τα μέτρα που ήδη εφαρμόζονται. Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες στην πλειοψηφία τους πιστεύουν ότι το φαινόμενο της πειρατείας μελλοντικά θα παραμείνει στα επίπεδα που κυμαίνεται στην παρούσα κατάσταση και για το λόγο αυτό φροντίζουν να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα. Ένα ικανό ποσοστό αισοδοξεί πως το φαινόμενο θα βρεθεί σε ύφεση μελλοντικά ενώ το 27% των εταιρειών που συμμετείχαν εκτιμάει πως οι πειρατές θα εντείνουν την παρουσία τους εξακολουθώντας να δημιουργούν προβλήματα στην ναυτιλιακή κοινότητα και το διεθνές εμπόριο.

Επίλογος

Η παρούσα εργασία πραγματεύτηκε το φαινόμενο της σύγχρονης θαλάσσιας πειρατείας επιδιώκοντας μια ολοκληρωμένη μελέτη ενός θέματος εξαιρετικά κρίσιμου για το διεθνές εμπόριο. Η ανάλυση των αιτιών που οδήγησαν στην άνθιση της πειρατικής δραστηριότητας αποτελεί ένα ουσιαστικό κομμάτι που επιχείρησε να διερευνήσει μεταξύ άλλων η μελέτη αυτή, καθώς η βαθιά γνώση και κατανόηση των λόγων επανεμφάνισης της πειρατείας, μας δείχνει τα πρώτα βήματα για την προσπάθεια καταστολής της.

Η πειρατεία έχει τις ρίζες της βαθιά στις κοινωνικές δομές που έχουν δημιουργηθεί στις αναπτυσσόμενες χώρες αλλά και σε μια υποβόσκουσα ανοχή του Δυτικού κόσμου. Η κοινωνική εξαθλίωση, η έλλειψη ασφάλειας, η πείνα που ουσιαστικά μαστίζει τον πληθυσμό της Σομαλίας οδήγησε απλούς στην αρχή ψαράδες, με έντονο το αίσθημα της αδικίας, σε εγκληματικές ενέργειες που βρήκαν ανταπόκριση από το οργανωμένο έγκλημα όταν συνειδητοποιήσαν πόσο οικονομικά αποδοτική είναι αυτή η δραστηριότητα.

Η Νιγηρία, στη Δυτική Αφρική, μια χώρα με ουσιαστικά εσωτερικά προβλήματα, με εκτεταμένη διάβρωση των θεσμών και ένα κράτος βυθισμένο στην ανομία αποτελεί ένα γόνιμο έδαφος για την ανάπτυξη παράνομων δραστηριοτήτων. Λαμβάνοντας υπόψη τον πλούτο της χώρας σε κοιτάσματα πετρελαίου αλλά και την εκμετάλλευση της από δυτικές εταιρείες, οι Νιγηριανοί πειρατές, με αντίστοιχο των Σομαλών αίσθημα αδικίας, επιδίδονται σε ένοπλες επιθέσεις με στόχο την κλοπή του φορτίου και την πώληση του στη μαύρη αγορά.

Η πειρατεία δεν θα είχε αναπτύξει τόσο εκτενή δραστηριότητα εάν δεν έβρισκε υποστήριξη στο οργανωμένο έγκλημα και την παραοικονομία που ανθούν στις αναπτυσσόμενες χώρες αλλά και στις δυτικές κοινωνίες. Η καταπολέμηση της πειρατείας αποτελεί μία πράξη που πρέπει να στοχεύει στην ουσιαστική εξύγιανση των θεσμών τόσο στον «πολιτισμένο» κόσμο όσο και στον λεγόμενο «Τρίτο» κόσμο. Αν επιτευχθεί η πάταξη της παραοικονομίας και των παράνομων κυκλωμάτων διεθνώς, η πειρατεία δεν θα βρίσκει πρόσφορο έδαφος να πουλήσουν τα κλεμμένα φορτία ούτε οικονομική ενίσχυση και οπλισμό να απαγάγουν ολόκληρα πλοία. Από την άλλη μεριά, χώρες όπως η Σομαλία και η Νιγηρία έχουν ανάγκη από ουσιαστική αρωγή για να

αναπτύξουν υγιείς οικονομίες και έντιμες κυβερνήσεις ώστε να σταματήσουν να αποτελούν πυρήνα εγκληματικών δραστηριοτήτων

Η πλειοψηφία των μέτρων αντιμετώπισης της πειρατείας επικεντρώνεται στην καταπολέμηση της από τη θάλασσα. Αυτό όμως που επιτυγχάνεται είναι μία προσωρινή παύση των επιθέσεων και αναδιοργάνωση των σχεδίων δράσης των πειρατών. Στη Νιγηρία, οι οπλισμένοι φρουροί δείχνουν να μην φοβίζονται τους βαριά οπλισμένους πειρατές, οι οποίοι δεν θα διστάσουν να ανοίξουν πυρ στο πλοίο, οδηγώντας τελικώς σε θαλάσσιες μάχες, σε έναν άτυπο πόλεμο που θα θρηνηί θύματα τόσο από την πλευρά του πλοίου, όσο και από την ομάδα των πειρατών. Οι ένοπλοι φρουροί αποτελούν μια προσωρινή λύση για την πάταξη του φαινομένου. Σε ένα υποθετικό σενάριο όπου έπαυαν οι παροχές υπηρεσίας των φρουρών και τα πλοία διέσχιζαν απροστάτευτα τις επικίνδυνες περιοχές, αυτομάτως η πειρατεία θα βρισκόταν σε έξαρση.

Είναι γεγονός πως έχουν ληφθεί αρκετές διεθνείς πρωτοβουλίες για την καταστολή της δράσης των πειρατών. Ωστόσο τα περισσότερα μέτρα στην υλοποίησή τους επιδιώκουν την λύση της πειρατείας εν πλω. Η διεθνής κοινότητα έχει επικεντρωθεί στο τρόπο που θα προστατεύσει τα πλοία στη θάλασσα όταν η λύση του προβλήματος φαίνεται πως βρίσκεται στην ξηρά. Τα αίτια που δημιούργησαν την πειρατεία δεν έχουν πάψει να υπάρχουν. Οι ανάγκες που οδήγησαν στις εγκληματικές δραστηριότητες των πειρατών είναι ακόμα ζωντανές και για όσο καιρό ακόμα οι λόγοι παραμένουν το ίδιο ισχυροί, οι παράνομες ενέργειες θα διοχετευτούν με διαφορετικούς τρόπους είτε στην ξηρά είτε στην θάλασσα.

Μελετώντας τις θέσεις της ελληνικής ναυτιλίας σχετικά με την αποδοτικότητα των μέτρων αντιμετώπισης της πειρατείας διαπιστώνεται πως ως τα πλέον αποδοτικά μέτρα χαρακτηρίστηκαν η χρήση ένοπλων φρουρών, η εκπαίδευση του προσωπικού και η επέμβαση ναυτικών δυνάμεων για την καταστροφή των πειρατικών βάσεων και εξοπλισμού. Η παροχή υπηρεσιών από ένοπλους φρουρούς, η αξιολόγηση του κινδύνου και η εγγραφή του πλοίου με τις ναυτικές δυνάμεις εφαρμόζονται από το μεγαλύτερο ποσοστό των ελληνικών εταιρειών υπογραμμίζοντας την βαρύτητα που δίνουν οι εταιρείες στην προστασία του πλοίου. Οι θέσεις αυτές υποδεικνύουν σαφώς εναρμόνιση της ελληνικής ναυτιλίας με τις επιταγές των διεθνών οργανισμών ως προς την αντιμετώπιση των επιθέσεων. Η πλειοψηφία θεωρεί πως μελλοντικά δεν θα

κατασταλεί πλήρως η πειρατεία, προνοώντας για την λήψη μέτρων προληπτικών προτού βρεθούν στην θέση να αντιμετωπίσουν τις επιπτώσεις μια επίθεσης.

Ωστόσο, το μεγαλύτερο ποσοστό των εταιρειών που συμμετείχε στην έρευνα απορρίπτει την αποτελεσματικότητα της ενίσχυσης του νομικού πλαισίου για αυστηρότερες ποινές στους πειρατές ενώ βρίσκονται αντίθετες στην πρόταση βοήθειας για σχηματισμό υγιούς σομαλικής κυβέρνησης που θα πολεμήσει την πειρατεία, θεωρώντας και τα δύο μέτρα μη αποτελεσματικά. Οι θέσεις αυτές δημιουργούν ερωτήματα σχετικά με την τάση επιδερμικής λύσης ενός τόσο κρίσιμου ζητήματος και των πράξεων καταστολής που στόχο έχουν την βραχυπρόθεσμη παύση του φαινομένου. Η διεθνής κοινότητα καλείται να αποφασίσει που θέλει να πολεμήσει τη πειρατεία, στην θάλασσα ή στην ξηρα.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση Βιβλιογραφία

- Βελισσαροπούλου, Γ. (1982), «Πειρατεία και πειρατές στην ελληνική αρχαιότητα», Αρχαιολογία, (3)
- Βελισσαροπούλου, Γ. (1982), «Η πειρατεία στο Βυζάντιο (4^{ος} – 15^{ος} αιώνας)», Αρχαιολογία, (3)
- Γεωργαντόπουλος, Ε. και Βλάχος, Γ.Π. (2003), *Ναυτιλιακή Οικονομική*, Εκδ. Τζέι & Τζέι
- Γκίκα, Α. (2011), *Ιδιωτικό και Κοινωνικό Κόστος της Πειρατείας*, Πανεπιστήμιο Πειραιώς
- Γκιζιάκης, Κ., Παπαδόπουλος, Α.Ι. και Πλωμαρίτου, Ε.Η. (2006), *Ναυλώσεις*, Εκδ. Σταμούλης
- Κτενάς, Α. (2011), «Σομαλία- Κράτος και κάτοικοι στο μικροσκόπιο», *Ναυτικά Χρονικά*, (144), σελ. 46-47
- Κρητικού, Ε. (2012), *Πειρατεία στις θαλάσσιες μεταφορές, επικρατούσα κατάσταση, η συμμετοχή της Ελλάδας και τρόποι αντιμετώπισης*, Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο
- Μιχαηλίδης, Μ. (2012), «Θαλάσσια Ασφάλεια και Επιχείρηση ΑΤΑΛΑΝΤΑ, Μια περιπτωσιολογική μελέτη», *Εθνική Φρουρά και Ιστορία* (29), σελ. 90-109
- Μπέλλου, Φ. (2010), «Η Πειρατεία υπό το Πρίσμα των Διεθνών Οργανισμών», *Περιοδικό Ανώτατης Διακλαδικής Σχολής Πολέμου*, (17), σελ. 60-66
- Μπρεδήμας, Α. (2010), «Η αντιμετώπιση της πειρατείας στην εποχή του Ιωάννη Καποδίστρια», *Δημερίδα Διεθνείς Σχέσεις, Ιστορία και Εξωτερική Πολιτική της Ελλάδος*, στην εποχή του Κυβερνήτου Ιωάννη Καποδίστρια, Ναύπλιο 25/26 Ιουνίου 2010
- Παπαγιαννούλης, Κ.Π. (2002), *Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας και η ελληνική και διεθνής ναυτιλία*, Εκδ. Σταμούλης
- Πανέρη, Ε. (2009), *Οι εξελίξεις στη σύνθεση του κόστους της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας και συγκρίσεις με τα αντίστοιχα κόστη της ναυτιλίας τακτικών γραμμών*, Πανεπιστήμιο Πειραιώς
- Περράκης, Σ. και Τσάλτας, Γ.Ι. (2006), *Ασφάλεια και Πειρατεία στην Ανοιχτή Θάλασσα*, Εκδ. Σιδέρης

- Πολλάτος, Σ. (2012), *Η Αντιμετώπιση του φαινομένου της πειρατείας στο Κέρασ της Αφρικής υπό το πρίσμα του Διεθνούς Δικαίου- Νομικές Προεκτάσεις*, Ανωτάτη Διακλαδική Σχολή Πολέμου
- Πολέμης, Σ. (2012), «*Η χρησιμοποίηση φρουρών δεν παύει να είναι μια προσωρινή λύση*», *Ναυτικά Χρονικά*, (149), σελ. 64-65
- Σαμπράκος, Ε.Α. και Γιαννόπουλος Ι.Γ. (2008), «*Οικονομική Εκμετάλευση Πλοίου*», Εκαιδευτικό Εγχειρίδιο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Ευγενίδιο Ίδρυμα
- Σταθακόπουλος, Χ. (2010), «*Σύγχρονες Πρακτικές Αντιμετώπισης της Πειρατείας*», *Περιοδικό Ανώτατης Διακλαδικής Σχολής Πολέμου*, (17), σελ. 54-59
- Σιουσιούρας, Π. και Δαλακλής, Δ. (2012), *Σύγχρονες Θαλάσσιες Μεταφορές και το Φαινόμενο της Πειρατείας. Παγκοσμιοποίηση, Ευρωπαϊκή Ένωση και το Διεθνές Δίκαιο*, Εκδ. Σιδέρη
- Χέλμης, Γ. (2000), *Η Σύγχρονη Ναυτική Πειρατεία*, Ερευνητικό Δοκίμιο

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

- Bahadur J. (2011), *Deadly Waters, Inside the Hidden World of Somalia's Pirates*, Profile Books
- Beloff J (2013), *How Piracy is Affecting Economic Development in Puntland, Somalia*, *Journal of Strategic Security*, Vol. 6, Article 7; 2013
- Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy, Version 4, 2011
- ICC, International Maritime Bureau (2005), (2006), (2007), (2008), (2009), (2010), (2011), (2012), (2013), *Piracy and Armed Robbery Against Ships*, Annual Reports
- Nelson E. (2012), *Maritime Terrorism and Piracy: Existing and Potential Threats*, *Global Security Studies*, Volume 3, Issue 1
- Onuoha, F.C. (2012), *Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm*, Al Jazeera Centre for Studies
- Russel D. (2010), *Who Rules the Waves*, PlutoPress
- Sterio M (2012), *International Law in Crisis: Piracy of the coast of Somalia*, *Case W. Res. J. Int'l L Vol. 44: 291*; 2012
- Umaña, F. (2012), *Transnational Security Threats in the Straits of Malacca*, Fund For Peace

Διαδικτυακές Πηγές

- Θεοδωρόπουλος, Σ, Λεκάκου, Μ., Πάλλης, Θ., Τσελέντης, Β., Τριανταφυλλίδου, Α., Δενιόζος, Ν. (2007), «Κριτική αποτίμηση των προτάσεων της Πράσινης Βίβλου για μια μελλοντική θαλάσσια πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης», <http://www.eliamep.gr/wp-content/uploads/> , τελευταία επίσκεψη: 15/09/2013
- Oceans Beyond Piracy (2012), «*Economic Cost of Somali Piracy 2012*», One Earth Future Foundation, <http://oceansbeyondpiracy.org/publications/economic-cost-piracy-2012>, τελευταία επίσκεψη: 18/09/2013
- Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2004), ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 725/2004 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 31ης Μαρτίου 2004 για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις [http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri= OJ:L:2004:129:0006:0091:EL:PDF](http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:129:0006:0091:EL:PDF), τελευταία επίσκεψη: 20/07/2013
- Εφημερίς της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας (2012), Νόμος υπ' αριθ. 4058, Παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους φρουρούς σε εμπορικά πλοία και άλλες διατάξεις, http://dide.fth.sch.gr/lows/n4058_2012.pdf, τελευταία επίσκεψη: 30/09/2013
- Καρέλης, Δ. (2012), «Οι Αρχαίοι Πειρατές της Μεσογείου», http://www.gaiaelliniki.gr/2012/02/blog-post_08.html, τελευταία επίσκεψη: 15/06/2013
- Κτενάς, Α. (2012), «Σομαλία – Οι πειρατές συναντούν τους τρομοκράτες», http://www.politicaldoubts.com/index.php?option=com_k2&view=item&id=127%3Asomalia-oi-peirates-synantoun-toustromokrates&Itemid=121#.UoF08CeKK9g, τελευταία επίσκεψη: 09/09/2013
- Αντωνίου, Θ. (2013), «Ελλάδα: Με ένοπλους φρουρούς και η σημαία μας», <http://www.logistics-management.gr/news/40>, τελευταία επίσκεψη: 22/09/2013
- Lilley, B. (2011), «*Counting the Cost of Piracy*», <http://www.bowman.co.za/News-Blog/Blog/counting-cost-of-piracy> , τελευταία επίσκεψη: 15/09/2013
- Marine & Auto Security Solutions Ltd (2012), *Guardian Anti-Intrusion Barrier*, <http://marineautosecuritysolutions.com/products.html>, τελευταία επίσκεψη: 12/10/2013
- ICC, International Maritime Bureau, *Piracy & Armed Robbery Prone Areas and Warnings*, http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/prone-areas-and_warnings , τελευταία επίσκεψη: 13/10/2013
- ICC, International Maritime Bureau, <http://www.icc-ccs.org/icc/imb>, τελευταία επίσκεψη: 15/10/2013

- International Maritime Organization, *About IMO*, <http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx>, τελευταία επίσκεψη: 17/10/2013
- Cave, K. (2013) «*East African Hope & Potential: Multi-Nationals, Entrepreneurs & the African Diaspora Are Ready to Shake Up the Region*», <http://www.idgconnect.com/blog-abstract/1638/east-african-hope-potential-multi-nationals-entrepreneurs-african-diaspora-are-ready-shake-up-region>, τελευταία επίσκεψη: 01/10/2013
- Mutai, J. (2013), «*West African leaders call for deployment of international force in Gulf of Guinea to prevent piracy*», <http://www.africanjournalist.com/news-opinion/west-african-leaders-call-deployment-international-force-gulf-guinea-prevent-piracy>, τελευταία επίσκεψη: 23/09/2013
- Rulers (2012), «*Lists of heads of state and heads of government of all countries*», <http://rulers.org/2012-09.html>, τελευταία επίσκεψη: 18/10/2013
- Καρέλης, Ν. (2010), «*Εικοσιοκτώ μέρες όμηρος των πειρατών*», <http://stigmeg.gr/gr/grpages/articles/peirates.html>, τελευταία επίσκεψη: 20/10/2013
- In.gr (2008), «*Ειρηνευτική συμφωνία υπέγραψαν κυβέρνηση και αντιπολίτευση στη Σομαλία*», <http://news.in.gr/world/article/?aid=908735>, τελευταία επίσκεψη: 16/09/2013
- Newsbeast.gr (2013), «*Οι νέοι πειρατές των θαλασσών*», <http://www.newsbeast.gr/world/arthro/547230/oi-neoi-peirates-ton-thalasson/>, τελευταία επίσκεψη: 18/10/2013
- Το Βήμα (2013), «*Ηρθε το τέλος των σομαλών πειρατών*», <http://www.tovima.gr/world/article/?aid=507406>, τελευταία επίσκεψη: 26/10/2013
- Γκαβέας, Δ. (2009), «*Η ιστορία της εξέλιξης της πειρατείας στα νερά της Σομαλίας*» <http://www.enet.gr/?i=news.el.kosmos&id=35477>, τελευταία επίσκεψη: 01/09/2013
- Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, (2009), «*Σύγχρονοι κλέφτες και αρματολοί οι πειρατές*», <http://www.enet.gr/?i=news.el.kosmos&id=35815>, τελευταία επίσκεψη: 10/10/2013
- Τσάβαλος, Σ. (2011), «*Πετρέλαιο και αίμα στη Νιγηρία*», <http://www.tovima.gr/world/article/?aid=424075>, τελευταία επίσκεψη: 25/10/2013
- Καλού, Κ. (2013), «*Αιχμάλωτος πειρατών*» <http://www.tovima.gr/vimagazino/views/article/?aid=524825> τελευταία επίσκεψη: 29/10/2013
- Υπουργείο Εξωτερικών, (2013), «*Καταπολέμηση της Πειρατείας*», <http://www.mfa.gr/exoteriki-politiki/pagkosmia-zitimata/katapolemisi-peirateias.html>, τελευταία επίσκεψη: 25/10/2013

Παράρτημα

Το Ερωτηματολόγιο της Έρευνας



UNIVERSITY OF PIRAEUS

DEPARTMENT OF MARITIME STUDIES

MSC IN MARITIME STUDIES

Survey Questionnaire for the countermeasures and preventive actions by the Greek ocean (/deep sea) shipping industry against Modern Piracy.

The following questionnaire is distributed as part of **Konstantina Bountri's** Post-Graduate Thesis in the 'MSc in Maritime Studies', as well as an integral component of ongoing research, titled: *“Modern Maritime Piracy: Countermeasures and preventive actions by the Greek ocean (/deep sea) shipping industry”*.

The questions are related to the industry's beliefs and standing point of the most efficient measures towards safe and pirate-free transit as well as the best practices used specifically by Greek Shipping Companies.

INTRODUCTORY QUESTIONS

Please check the relevant answer box via X or √

1. Age Group (years)

20-25 25-45 46-65 65+

2. Experience in Maritime Industry (years)

1-5 6-20 21-35 35+

3. Number of Company's vessels

1-5 6-15 16-30 30 or more

4. Type of Company's vessels

Bulk Carriers Tankers Container Ships Other

5. Average fleet's age (years)

0-3 4-10 11-20 20+

6. Year of Company's founding

2000 onwards 1990-1999 1980-1989 before 1980

7. Do your Company's vessels transit through high-risk areas?

Yes No

8. If so, have they been subjected to piracy attack or attempt?

Yes No If yes, how many?

Effectiveness of Anti-Piracy Measures

Proactive/ Reactive Measures	Not Effective	Maybe Effective	Effective	Very Effective	Extremely Effective	Please check if already in effect by your Company
Risk Assessment before Vessel's transit						
Anti-piracy plan/crisis management at the office						
Increasing Vessel's movement speed						
Vessel's freeboard more than 10 metres						
Registration with naval forces (<i>EUNAVFOR, MSCHOA, UKMTO</i>)						
Participation of the vessel in a convoy system						
Crew training in antipiracy measures						
Avoid transiting all high risk areas						
Use of razor/ barbed wire used operate as an electric fence						
Use of water spay or water canons						
Closed circuit Television						
Blinding Weapons/Duzzle Weapons						
Designation and use of a convenient citadel						
Use manoeuvring practices						
Dogs onboard vessel						
Use of UNARMED security personnel						
Use of ARMED security personnel						
Enhanced bridge protection						
Assist Somalia in setting up Government initiatives to fight piracy						
Enhance the International Legal Framework to make punishment of pirates more effective						
Naval forces to monitor and destroy pirate skiffs						

A Few Last Questions

1. Please rate the effectiveness of the current piracy counter-measures practiced by your Company

<input type="checkbox"/>	Very Low
<input type="checkbox"/>	Low
<input type="checkbox"/>	Neither Low nor High
<input type="checkbox"/>	High
<input type="checkbox"/>	Very High

2. Please rate how the cost of antipiracy measures influences the decision for their implementation

<input type="checkbox"/>	Not at all
<input type="checkbox"/>	Little
<input type="checkbox"/>	Moderately
<input type="checkbox"/>	Very much
<input type="checkbox"/>	Too much

3. Taking into consideration the total voyage cost, do you consider the insurance cost for transit high-risk areas to be:

<input type="checkbox"/>	Very Low
<input type="checkbox"/>	Low
<input type="checkbox"/>	Neither Low nor High
<input type="checkbox"/>	High
<input type="checkbox"/>	Very High

Opinion on the future status of the situation in high-risk areas

Do you believe that the situation concerning Maritime Piracy in the coming years will be:

<input type="checkbox"/>	Worse
<input type="checkbox"/>	The Same
<input type="checkbox"/>	Better

Thank you for your time