

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ**

**στη
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ – Η ΕΜΦΑΝΙΣΗ
ΤΗΣ ΣΤΗ ΣΟΜΑΛΙΑ & Η ΕΞΑΠΛΩΣΗ ΤΗΣ-
ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ & ΚΟΣΤΟΣ**

Παπαδημάτου Ελευθερία (ΜΝ 10069)

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

Του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των

απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού

Διπλώματος Ειδίκευσης στη Ναυτιλία

Πειραιάς

Ιούλιος 2013

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (COPYRIGHT)

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

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία εγκρίθηκε 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:

- Επίκουρος Καθηγητής κ. Σαμιώτης Γεώργιος (Επιβλέπων)
- Καθηγητής κ. Γκιζιάκης Κωνσταντίνος
- Καθηγητής κ. Τζαννάτος Ερνέστος

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

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία με θέμα «Σύγχρονη Πειρατεία – Η εμφάνισή της στη Σομαλία και η εξάπλωσή της – Αντιμετώπιση και Κόστος» εκπονήθηκε ύστερα από προσωπική επιλογή και με την σύμφωνη γνώμη των καθηγητών του Πανεπιστημίου.

Η επιλογή του συγκεκριμένου θέματος έγινε λόγω των διαστάσεων που έχει πάρει στις μέρες μας το φαινόμενο της πειρατείας επηρεάζοντας την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα. Μέσα από την συγγραφή της συγκεκριμένης διπλωματικής εργασίας, μου δόθηκε η ευκαιρία να διερευνήσω τις απαρχές της πειρατείας αλλά και τους λόγους εμφάνισής της στη σομαλικές ακτές καθώς και την μετέπειτα εξάπλωσή της στον κόλπο της Γουϊνέας. Η παράθεση των μέτρων αντιμετώπισής της με βοήθησε στην αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς τους, ενώ το συνολικό κόστος για την παγκόσμια ναυτιλία έθεσε πολλούς προβληματισμούς για την εξέλιξή της και τον αντίκτυπο στη ναυτιλία γενικότερα.

Αρχικά θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τα μέλη της τριμελούς εξεταστικής επιτροπής: Τον Επίκουρο Καθηγητή κύριο Σαμιώτη Γεώργιο για την ευκαιρία που μου έδωσε να διερευνήσω το συγκεκριμένο θέμα καθώς και την πολύτιμη καθοδήγησή του, τον Καθηγητή κύριο Γκιζιάκη Κωνσταντίνο για την πολύτιμη συμβολή του στην ολοκλήρωση της διπλωματικής μου εργασίας και για τον χρόνο που μου διέθεσε, καθώς και τον Καθηγητή κύριο Τζαννάτο Ερνέστο.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω όλο το διδακτικό προσωπικό του Μεταπτυχιακού προγράμματος στη Ναυτιλία, οι οποίοι με τις γνώσεις τους και τα ερεθίσματά τους με έκαναν να κατανοήσω και να αγαπήσω ακόμα περισσότερο την επιστήμη της Ναυτιλίας.

Ακόμη, θα ήθελα να εκφράσω τις πιο θερμές μου ευχαριστίες στον Αντιναύρχο, πρώην Υπαρχηγό Α.Σ. Κωνσταντίνο Διαμ. Χαρτοφύλη ο οποίος διετέλεσε, εκπρόσωπος της Ελλάδος στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό –ΙΜΟ- (1991-1993) και μετά την αποστρατεία του, Διευθύνων Σύμβουλος ναυτιλιακής επιχείρησης (1996-2011), για την αμέριστη καθοδήγηση και βοήθειά του στην αναζήτηση πηγών για την ολοκλήρωση της διπλωματικής μου εργασίας. Λόγω της πολυετούς εμπειρίας του στον ναυτιλιακό κόσμο, μου παρείχε όλες τις απαραίτητες πληροφορίες και με έφερε σε επαφή με γνώστες του αντικειμένου.

Τελειώνοντας, ευχαριστώ την οικογένειά μου για την συμπαράστασή της στην ολοκλήρωση των σπουδών μου καθώς και τους συναδέλφους μου που με βοήθησαν στην συλλογή πληροφοριών και ανταποκρίθηκαν με ευχαρίστηση σε οποιαδήποτε απορία μου.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. <u>Πειρατεία – Απαρχές – Εξέλιξη – Αντιμετώπιση</u>	1
1.1 <u>Εισαγωγή</u>	1
1.1.1 <u>Διάρθρωση της Διπλωματικής Εργασίας</u>	2
1.2 <u>Ασφάλεια στη θάλασσα</u>	3
1.3 <u>Το φαινόμενο της πειρατείας</u>	5
1.3.1 <u>Ορισμός</u>	5
1.3.2 <u>Απαρχές και εξέλιξη της</u>	6
1.3.3 <u>Η περίπτωση της Σομαλίας</u>	9
1.4 <u>Ανταπόκριση της διεθνούς κοινότητας</u>	14
1.5 <u>Οικονομική επιβάρυνση της ναυτιλίας</u>	20
2. <u>Το φαινόμενο της πειρατείας</u>	22
2.1 <u>Η γενεσιουργός αιτία της πειρατείας</u>	22
2.2 <u>Η πειρατεία από νομική σκοπιά</u>	24
2.3 <u>Περιοχές εστίασης της πειρατείας</u>	28
2.4 <u>Πειρατικές επιθέσεις 2008-2012</u>	36
2.4.1 <u>Συμπεράσματα για την εξέλιξη του φαινομένου</u>	48
3. <u>Αντιμετώπιση της πειρατείας</u>	51
3.1 <u>Κινητοποίηση της διεθνούς κοινότητας</u>	51
3.1.1 <u>Κινητοποίηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης</u>	56
3.1.2 <u>Κινητοποίηση της Ελλάδας</u>	58
3.1.2.1 <u>Παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ενόπλους φρουρούς σε υπό ελληνική σημαία πλοία – Ν. 4058/2012</u>	58
3.2 <u>Μέτρα αντιμετώπισης της πειρατείας</u>	60
3.2.1 <u>Αντιμετώπιση πειρατείας από την ναυτιλιακή εταιρία (Risk Assessment)</u>	77
3.3 <u>Ασφαλιστική κάλυψη από πειρατικές επιθέσεις</u>	81
4. <u>Κόστος πειρατείας</u>	82
4.1 <u>Οικονομικό κόστος για την παγκόσμια ναυτιλία</u>	82
4.1.1 <u>Οικονομικό κόστος για την ναυτιλιακή εταιρία</u>	98
4.2 <u>Ανθρώπινο κόστος</u>	101

4.3 Αποτίμηση συνολικού κόστους της πειρατείας	104
5. Συμπεράσματα	105
Βιβλιογραφία	108
Παράρτημα	112

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΥΡΙΕΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

E.E.:	Ευρωπαϊκή Ένωση
E.E.E.:	Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών
OHE:	Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
IMO:	International Maritime Organization
HRA:	High Risk Areas
IRTC:	Internationally Recommended Transit Corridors
ReCAAP:	Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia
BMP:	Best Management Practices
SAMI:	Security Association of Maritime Industry
NATO:	North Atlantic Treaty Organization
IMB PRC:	International Maritime Bureau – Piracy Reporting Centre
RPG:	Rocket Propelled Grenades
ICC:	International Chamber of Commerce
EU NAVFOR:	European Union Naval Force
MSCHOA:	Maritime Security Centre Horn of Africa
CMF-CTF 151:	Combined Maritime Forces-Combined Task Force 151
AMISOM:	African Union Mission in Somalia
ISPS:	International Ship and Port Facility Security
UKMTO:	United Kingdom Maritime Trade Operations
AIS:	Automatic Identification System
BIMCO:	Baltic and International Maritime Council
CLIA:	Cruise Lines International Association
ICS:	International Chamber of Shipping

IGP&I:	The International Group of P&I Clubs
IMEC:	International Maritime Employers' Committee Ltd
INTERCARGO:	International Association of Dry Cargo Ship owners
INTERTANKO:	International Association of Independent Tanker Owners
ISF:	International Shipping Federation
ITF:	International Transport Workers Federation
IPTA:	The International Parcel Tankers Association
JHC:	Joint Hull Committee
JWC:	Joint War Committee
OCIMF:	Oil Companies International Marine Forum
SIGTTO:	The Society of International Gas Tanker&Terminal Operators
WSC:	The World Shipping Council
MARLO:	The Maritime Liaison Office
MOC:	Maritime Operational Centres
K&R:	Kidnap & Ransom

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ, ΣΧΗΜΑΤΩΝ, ΧΑΡΤΩΝ, ΕΙΚΟΝΩΝ

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Πειρατικές Επιθέσεις 2008-2012, σελ. 48

ΠΙΝΑΚΑΣ 2: Πειρατικές Επιθέσεις 2008-2012, σελ. 49

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΠΙΝΑΚΑΣ 3: Καταβληθέντα Λύτρα για το 2011, σελ. 87

ΠΙΝΑΚΑΣ 4: Κόστη Ασφάλισης για το 2011, σελ. 90

ΠΙΝΑΚΑΣ 5: Κόστη Εξοπλισμού Ασφαλείας για το 2011, σελ. 91

ΠΙΝΑΚΑΣ 6: Συνολικό κόστος εξοπλισμού ασφαλείας/φρουρών, σελ. 92

ΠΙΝΑΚΑΣ 7: Κόστος Re-routing, σελ. 93

ΠΙΝΑΚΑΣ 8: Κόστος Εργασίας, σελ. 95

ΠΙΝΑΚΑΣ 9: Κόστος Διώξεων, σελ. 96

ΠΙΝΑΚΑΣ 10: Κόστος Στρατιωτικών Επιχειρήσεων, σελ. 96

ΠΙΝΑΚΑΣ 11: Κόστος Αντιπειρατικών Οργανισμών, σελ. 97

ΠΙΝΑΚΑΣ 12: Συνολικό Κόστος Πειρατείας για το 2011, σελ. 98

ΠΙΝΑΚΑΣ 13: Πειρατικές Επιθέσεις 2008-2012, σελ. 99

ΠΙΝΑΚΑΣ 14: Provisional Voyage Reconciliation Statement, σελ. 100

ΠΙΝΑΚΑΣ 15: Οικονομικά αποτελέσματα ταξιδιού με / χωρίς μέτρα κατά της πειρατείας, σελ. 101

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΣΧΗΜΑ 1: Διάδρομοι Διέλευσης Πλοίων (IRTC), σελ. 64

ΣΧΗΜΑ 2: Συνιστώμενες Ώρες εισόδου στους IRTC, σελ. 65

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΧΑΡΤΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΧΑΡΤΗΣ 1: Κίνδυνοι εκδήλωσης πειρατικών επιθέσεων παγκόσμια, σελ. 36

ΧΑΡΤΗΣ 2: Πειρατικές επιθέσεις το 2008, σελ. 39

ΧΑΡΤΗΣ 3: Πειρατικές επιθέσεις το 2009, σελ. 41

ΧΑΡΤΗΣ 4: Πειρατικές επιθέσεις το 2010, σελ. 42

ΧΑΡΤΗΣ 5: Πειρατικές επιθέσεις το 2011, σελ. 44

ΧΑΡΤΗΣ 6: Πειρατικές επιθέσεις το 2012, σελ. 47

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΧΑΡΤΗΣ 7: High Risk Area, σελ. 62

ΧΑΡΤΗΣ 8: High Risk Area (Gulf of Guinea), σελ. 63

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΕΙΚΟΝΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΕΙΚΟΝΑ 1: M/V Pacific Express, σελ. 72

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην παρούσα διπλωματική εργασία θα μελετηθεί το φαινόμενο της πειρατείας. Μέσα από μία ιστορική αναδρομή φθάνουμε στην σύγχρονη πειρατεία στη Σομαλία και αναλύονται οι συνθήκες που ευνόησαν την δημιουργία της στην περιοχή. Μελετώνται οι πειρατικές επιθέσεις της περιόδου 2008-2012 και έτσι οδηγούμαστε σε συμπεράσματα για την εξέλιξη του φαινομένου. Οι πειρατικές επιθέσεις έχουν μειωθεί ορατά το 2012 αλλά υπάρχουν ανησυχητικές τάσεις εξάπλωσής τους στον κόλπο της Γουϊνέας. Η ανταπόκριση της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας βοηθά σημαντικά στην αντιμετώπιση της πειρατείας αλλά όχι και στην οριστική της εξάλειψη που μπορεί να επέλθει μέσα από την συντονισμένη δράση όλων των κυβερνήσεων. Ακολουθεί μία μικρο-μακροοικονομική ανάλυση του οικονομικού κόστους της πειρατείας, παρατίθεται επίσης το ανθρώπινο κόστος και τίθεται το ερώτημα εάν η οριστική της αντιμετώπιση είναι εφικτή.

Λέξεις κλειδιά: Σύγχρονη πειρατεία, Σομαλία, Κόλπος Γουϊνέας, Συντονισμένη Δράση Κυβερνήσεων, Οικονομικό –Ανθρώπινο Κόστος Πειρατείας

ABSTRACT

This Thesis is a research on the issue of contemporary piracy. Starting with an historic overview from piracy's introduction and leading to its application in modern times, the literature review investigates the circumstances under which piracy emerged, disappeared and then resurfaced. Piracy attacks during the four year period 2008-2012 are been closely studied as a result of which, significant conclusions are drawn with regards to evolution of contemporary piracy. Despite the relative decrease on the occurrence of such attacks in 2012 there are tendencies that suggest the expansion of attacks within the Gulf of Guinea, stretching beyond that region at an alarming rate. The Global Maritime Community's (GMC) response to this aggression has significantly aided to the limitation of the piracy phenomenon, but not its elimination. That can only be achieved through drastic measures deriving from the close collaboration of the GMC and the coordinated contribution of the collective Governments worldwide. Furthermore, a micro-macro economic analysis of the economic cost of piracy is analysed and considered along with the cost of human lives, and finally questions are raised as to whether there can be a definite solution to contemporary piracy.

Key Words: Contemporary Piracy, Somalia, Gulf of Guinea, Coordinated Contribution, Economic-Human Piracy Cost

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ – ΑΠΑΡΧΕΣ – ΕΞΕΛΙΞΗ – ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ

1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να μελετηθεί η σύγχρονη θαλάσσια πειρατεία και η εξάπλωσή της, τα μέτρα αντιμετώπισης και το κόστος από οικονομικής πλευράς αλλά και από ανθρώπινη σκοπιά.

Μετά την κλασική ‘χρυσή’ περίοδο της πειρατείας στην Καραϊβική, η πειρατεία αμβλύθηκε, συνεχίστηκε όμως. Οι λόγοι που η πειρατεία παρουσίασε μια κάμψη την περίοδο αυτή ήταν η ανάπτυξη της τεχνολογίας. Καθώς τα εμπορικά πλοία γίνονταν όλο και μεγαλύτερα και όλο και γρηγορότερα (τον 19ο αιώνα εφαρμόστηκαν τα συστήματα ατμού στα πλοία), ήταν πολύ πιο δύσκολο για τους πειρατές να εισβάλλουν. Επίσης, η καλύτερη και πιο οργανωμένη φύλαξη των ακτών. Τα κράτη οργανώθηκαν καλύτερα και οι ισχυρές ναυτικές δυνάμεις που δημιουργήθηκαν δυσκόλεψαν πολύ τους πειρατές.

Σήμερα παρουσιάζεται και πάλι μια έξαρση του φαινομένου. Αυτό οφείλεται από μία άποψη στην παγκοσμιοποίηση που προστάζει τις παντός είδους μεταφορές. Φυσικά, σημαντικό ρόλο παίζει και η μεγάλη αύξηση του παγκόσμιου στόλου και συνεπώς του εμπορίου, που κάνει την πειρατεία μια πάρα πολύ επικερδή δράση.

Η εξάπλωση της σύγχρονης πειρατείας ενεργοποίησε την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα για την λήψη μέτρων αντιμετώπισης που οπωσδήποτε παρέχουν προστασία στα πλοία αλλά από την άλλη τα ποσά που δαπανώνται είναι τεράστια με άμεσες επιπτώσεις στο διαθαλάσσιο εμπόριο και την διακίνηση αγαθών. Επιπλέον, το ανθρώπινο κόστος είναι ανυπολόγιστο εάν λάβουμε υπόψιν μας τους ναυτικούς που καθημερινά ζουν με τον φόβο της πειρατικής επίθεσης, της απαγωγής, της κακοποίησης ή ακόμη και της απώλειας της ζωής τους.

Τα βαθύτερα αίτια της θαλάσσιας πειρατείας πάντως παραμένουν στην ξηρά και δυστυχώς οι μέχρι τώρα προσπάθειες της διεθνούς κοινότητας για την καταπολέμησή της έχουν αποδειχθεί ανεπαρκείς για την οριστική εκρίζωσή της.

Στο πλαίσιο αυτό μέσα από την παρούσα εργασία τίθενται προβληματισμοί σχετικά με τις ανησυχητικές διαστάσεις που έχει πάρει η πειρατεία, κατά πόσον τα μέτρα αντιμετώπισης είναι αποτελεσματικά και εάν τελικά ο πειρατικός εφιάλτης θα

εξαλειφθεί αποτελώντας παρελθόν. Αρχικά θα μελετηθεί η πειρατεία και η εξέλιξή της μέσα στο χρόνο, τα αίτια που προκάλεσαν την σύγχρονη πειρατεία, οι ακριβείς περιοχές εμφάνισής της και η εξέλιξή της για την περίοδο 2008-2012, τα μέτρα αντιμετώπισής της και τέλος το οικονομικό και ανθρώπινο κόστος που επωμίζεται η διεθνής κοινότητα.

1.1.1 ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Το κυρίως μέρος της συγκεκριμένης Διπλωματικής Εργασίας αποτελείται συνολικά από πέντε (5) κεφάλαια. Το περιεχόμενο των κεφαλαίων του κυρίως κειμένου περιγράφεται συνοπτικά παρακάτω:

Στο 1^ο κεφάλαιο, μελετάται το φαινόμενο της πειρατείας, πώς έκανε την εμφάνισή της και πώς εξελίχθηκε σε σύγχρονη πειρατεία αναλύοντας την κατάσταση στη Σομαλία που αποτελεί την έναρξή της.

Στο 2^ο κεφάλαιο, αναλύεται η γενεσιουργός αιτία της πειρατείας, οι περιοχές εμφάνισής της και η εξέλιξή της κατά την περίοδο 2008-2012 καταλήγοντας έτσι σε συμπεράσματα.

Το 3^ο κεφάλαιο επικεντρώνεται στην αντιμετώπιση της πειρατείας από την διεθνή κοινότητα και από την ναυτιλιακή εταιρία με οδηγίες από πραγματικό παράδειγμα αλλά και με την διενέργεια αξιολόγησης επικίνδυνης κατάστασης από έκνομες ενέργειες (risk assessment).

Στο 4^ο κεφάλαιο, αναλύεται το κόστος της πειρατείας και συγκεκριμένα το οικονομικό κόστος για την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα και για την ναυτιλιακή εταιρία, αλλά και το ανθρώπινο κόστος. Γίνεται μία αποτίμηση του συνολικού κόστους της πειρατείας.

Τέλος, στο 5^ο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα τελικά συμπεράσματα από την συγκεκριμένη μελέτη.

1.2 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Ο όρος ασφάλεια θα πρέπει να προσεγγίζεται με την ευρεία έννοια του, δηλαδή να περιλαμβάνει αμιγώς τεχνικά ζητήματα (ασφάλεια πλοίων), ήπιες μορφές ασφάλειας (ρύπανση, λαθροδιακίνηση), λειτουργική άσκηση δικαιωμάτων και αρμοδιοτήτων (πειρατεία, τρομοκρατία), ζητήματα υψηλής πολιτικής (στρατηγικής/γεωστρατηγικής) που οδηγεί σε αναφορές του τύπου η ασφάλεια στη Μεσόγειο, η ασφάλεια στο Αιγαίο (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Εξειδικεύοντας την έννοια της ασφάλειας για την ναυσιπλοΐα πρέπει να αναφερόμαστε στην ασφάλεια υπό την γενική του όρου διάσταση και επομένως με την διπλή της σημασία. Πιο συγκεκριμένα, πρόκειται αρχικά για τη μορφή της λεγόμενης «ήπιας ασφάλειας» (safety) η οποία αναφέρεται σε θέματα σε σχέση με τη θαλάσσια ρύπανση και σε ζητήματα σε σχέση με κλιματικές και άλλες συνθήκες, φυσικές καταστροφές και ιδιαίτερα καιρικά φαινόμενα τα οποία μπορούν μερικές φορές να επηρεάσουν αρνητικά την ασφαλή ναυσιπλοΐα.

Η δεύτερη μορφή της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας αφορά στην «ουσιαστική ασφάλεια» (security) που εντοπίζει και το μεγάλο πρόβλημα της καταπολέμησης του φαινομένου της πειρατείας. Το άρθρο 100 της Σύμβασης του Montego Bay εντοπίζει αρχικά τη σημασία της καταστολής της πειρατείας. Για το λόγο αυτό υπογραμμίζεται η υποχρέωση όλων των κρατών για συμμετοχή και συνεργασία στον τομέα της λειτουργικής αντιμετώπισης της πειρατείας, είτε αυτή λαμβάνει χώρα στην ανοικτή θάλασσα είτε οπουδήποτε αλλού εκτός περιοχής ή δικαιοδοσίας κάποιου παράκτιου κράτους (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφέρουμε ότι σύμφωνα με τον κανονισμό αρ. 725/2004 του ευρωπαϊκού κοινοβουλίου και του συμβουλίου της 31^{ης} Μαρτίου 2004 για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις, ως ασφάλεια στη θάλασσα ορίζεται: «ο συνδυασμός των προληπτικών μέτρων για την προστασία των θαλάσσιων μεταφορών και των λιμενικών εγκαταστάσεων από τις απειλές διάπραξης σκόπιμων παράνομων ενεργειών». Με τον όρο σκόπιμη παράνομη ενέργεια σύμφωνα με το ίδιο άρθρο εννοείται «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» (Κοροντζής, 2011).

Οι πτυχές που προσδιορίζουν την έννοια της θαλάσσιας ασφάλειας (security) σχετίζονται με τις παράνομες πράξεις που είναι δυνατόν να διαπραχθούν στη θάλασσα. Ως τέτοιες μπορούμε να αναφέρουμε την πειρατεία, την ένοπλη ληστεία, το δουλεμπόριο, την παράνομη διακίνηση προσώπων στη θάλασσα, τη λαθρομετανάστευση, την παράνομη εκπομπή σημάτων στην ανοικτή θάλασσα, την έλλειψη σημαίας-εθνικότητας πλοίου, το λαθρεμπόριο, την παράνομη διακίνηση ναρκωτικών και ψυχοτρόπων ουσιών, την παράνομη μεταφορά-διακίνηση επικίνδυνων υλικών αλλά και υλικών που δύνανται να χρησιμοποιηθούν για την παραγωγή όπλων μαζικής καταστροφής ή σε τρομοκρατικές ενέργειες και τέλος χρήση του πλοίου ως όπλο.

Η ασφάλεια της διεθνούς ναυτιλίας είχε επίσημα αναγνωριστεί ως επακόλουθο της πειρατείας στο κρουαζιερόπλοιο Achille Lauro το 1985. Ως αποτέλεσμα ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organisation-I.M.O.) εξέδωσε σχέδιο κατευθυντήριων γραμμών με τίτλο «Μέτρα για να αποτρέψουν παράνομες πράξεις οι οποίες απειλούν την ασφάλεια (safety) των πλοίων και την ασφάλεια (security) των επιβατών και πληρωμάτων τους». Οι κατευθυντήριες αυτές γραμμές έγιναν η πρώτη διεθνώς εγκεκριμένη φόρμουλα η οποία διατύπωσε τί έπρεπε να κάνει η ναυτιλιακή κοινότητα με σκοπό να παρέχει κατάλληλη προστασία ενάντια στην τρομοκρατία.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση με απώτερο σκοπό τον προβληματισμό και την έναρξη διαβουλεύσεων επί ενός ιδιαίτερου προβλήματος δημοσιεύει τις λεγόμενες Πράσινες Βίβλους. Ως αποτέλεσμα των διαβουλεύσεων αυτών μπορεί να είναι η έκδοση της Λευκής Βίβλου ώστε οι καρποί του προβληματισμού να μετατραπούν σε συγκεκριμένα μέτρα δράσης από την Κοινότητα. Στην Πράσινη Βίβλο που δημοσιεύτηκε το 2006 από την επιτροπή των ευρωπαϊκών κοινοτήτων με θέμα «Προς μία μελλοντική θαλάσσια πολιτική για την Ένωση: Ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες» επισημάνθηκε το ζήτημα των κινδύνων από παράνομες δραστηριότητες όπως το λαθρεμπόριο, η λαθρομετανάστευση, η πειρατεία και η τρομοκρατία. Αυτοί οι κίνδυνοι και αυτές οι απειλές κατά των συμφερόντων της Ε.Ε. απαιτούν έλεγχο της συμμόρφωσης με τους κανόνες της ασφάλειας στη θάλασσα, μέσω ελέγχων από το κράτος λιμένα, αξιόπιστη και αποτελεσματική διαχείριση της

κυκλοφορίας των πλοίων και στενότερη επιτήρησή τους. Η Πράσινη Βίβλος επισημαίνει ότι η παρακολούθηση των ευρωπαϊκών θαλασσιών περιοχών απαιτεί σημαντικότερους πόρους, δηλαδή συστήματα επιτήρησης από αέρα, έδαφος και δορυφόρους καθώς και συστήματα παρακολούθησης πλοίων. Η καταπολέμηση των κινδύνων και των απειλών που αναφέρθηκαν προηγουμένως μπορεί να γίνει αποτελεσματικότερη με δράσεις βελτίωσης της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των κρατών-μελών της Ε.Ε.

Γενικότερα η Ε.Ε. επιζητά την προαγωγή και εγγύηση ενός καθεστώτος ασφάλειας στο διεθνές σύστημα, μέσα από την ανάπτυξη πολυμερών συνεργασιών, που εκτείνονται προφανώς και στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Εξάλλου η αντιμετώπιση της πειρατείας είναι ένας τομέας που απαιτεί την ανάπτυξη περιφερειακών συνεργασιών και την ενδυνάμωση των δεσμών της Ένωσης με τα κράτη της περιοχής. Έτσι προφανώς παρουσιάζεται έντονο ενδιαφέρον της Ε.Ε. και των κρατών-μελών της, ιδιαίτερα δε εκείνων που διαθέτουν σημαντική ναυτιλία αλλά και όλων των εμπλεκομένων στην αλυσίδα των μεταφορών, για την ανάληψη σχετικής δράσης (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

1.3 ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

1.3.1 ΟΡΙΣΜΟΣ

Η πειρατεία, κατά τον επίσημο ορισμό του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών και όπως αυτός περιλαμβάνεται στο άρθρο 100, 101 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών (1982 – Περί Ανοικτών Θαλασσών), ορίζεται ως κάθε πράξη βίας ή αιχμαλώτισης ή απόσπασης που διαπράττεται στην ανοικτή θάλασσα ή τα διεθνή ύδατα από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ενός ιδιωτικού πλοίου και στρέφεται εναντίον προσώπων ή ιδιοκτησίας που μεταφέρονται με ένα άλλο σκάφος (ΟΗΕ, Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982). Κατά τη σύγχρονη πρακτική η πειρατεία συνίσταται από κάθε παράνομη πράξη άσκησης βίας ή κράτησης ή πράξη διαρπαγής που τελείται για ιδιωτικούς σκοπούς υπό του πληρώματος, των επιβατών ενός πλοίου και στρέφεται στη μεν ανοικτή θάλασσα εναντίον άλλου πλοίου ή εναντίον προσώπων ή περιουσίας επί του ίδιου του πλοίου ή εναντίον πλοίου, προσώπων ή ιδιοκτησίας σε τόπο που δεν υπόκειται στην δικαιοδοσία κάποιου κράτους.

Η λέξη «πειρατεία» προέρχεται από το αρχαίο ελληνικό ρήμα *πειράω* που σημαίνει προσπαθώ / δοκιμάζω. Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειώσουμε πως υπάρχουν αναφορές στην πειρατεία από τα ομηρικά κίονα έπη όπου ομάδες ανθρώπων πραγματοποιούσαν επιδρομές κατά των ξένων πλοίων ή παραλιακών πόλεων με απώτερο σκοπό τον προσπορισμό πλούτου και σκλάβων (με την χρήση της λέξης ληστής και όχι πειρατής). Κατά τον μεσαιώνα πειρατής θεωρείτο ο παράνομος που λήστευε πλοία τόσο σε περίοδο ειρήνης όσο και σε περίοδο πολέμου, ενώ κουρσάρος ο εξουσιοδοτημένος από τις αρχές ενός κράτους ιδιώτης να διαπράττει πειρατικές ενέργειες κατά εχθρικών πλοίων και πόλεων σε καιρό πολέμου.

1.3.2 ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ

Το φαινόμενο της πειρατείας αποτελεί χαρακτηριστικό του διεθνούς εμπορίου από τα πρώτα του στάδια. Κατά την αρχαιότητα, οι πρώτοι πειρατές που καταγράφηκαν στην ιστορία είναι οι Φοίνικες και οι Κάρες (2.000π.Χ.). Ληλατούσαν τα εμπορικά πλοία, πραγματοποιούσαν επιδρομές στη στεριά, άρπαζαν άντρες, γυναίκες, παιδιά που είτε απελευθέρωναν μετά την καταβολή λύτρων, είτε πουλούσαν για δούλους στις αγορές της Μικράς Ασίας. Σε διαφορετικές στιγμές της ιστορίας τους, οι περισσότεροι ναυτικοί λαοί της Μεσογείου προέβησαν σε πειρατικές δραστηριότητες. Από τη στιγμή που τα πρώτα πλοία διέσχισαν τη Μεσόγειο, η πειρατεία και η αρπαγή αποτέλεσαν έναν από τους πόρους ζωής που προσέφερε η θάλασσα. Ακόμη και στην εποχή του Αριστοτέλη η πειρατεία αποτελεί τρόπο διαβίωσης. Για τους Έλληνες των ομηρικών επών και των αρχαϊκών χρόνων η πειρατεία δεν αποτελεί αξιόποινη πράξη παρά μόνο όταν στρέφεται εναντίον συμπολιτών, ενώ θεωρείται αποδεκτή όταν θύματά της είναι ξένοι. Στους κλασικούς χρόνους η πειρατεία, που θεωρείτο μέσο παραγωγής αγαθών για τους θεωρητικούς της εποχής, καταπολεμάται από ορισμένες πόλεις ενώ για άλλες αποτελεί δραστηριότητα καθ'όλα νόμιμη που από τη φύση της τοποθετείται στο χώρο ανάμεσα στις πολεμικές επιχειρήσεις και στο εμπόριο. Σε ορισμένες περιοχές της Μεσογείου η πειρατεία είχε χαρακτήρα ενδημικό. Η Κιλικία, η Λυγουρία, οι Ιλλυρικές ακτές, η Κρήτη, η Αιτωλία υπήρξαν από τα σημαντικότερα ορμητήρια πειρατών. Ο Θουκυδίδης αναφέρει ως πειρατικούς λαούς τους Λοκρούς, τους Αιτωλούς, τους Ακαρνάνες ενώ ο Ηρόδοτος περιγράφει τις πειρατικές δραστηριότητες των Σαμίων, των Ιώνων ή των κατοίκων της Καρίας που έκαναν επιδρομή στην Αίγυπτο κατά τους χρόνους της βασιλείας του Ψαμμήτιχου. Άλλοι

συγγραφείς αναφέρουν ακόμα τους Φωκείς, τους Λυκίους ή ακόμα τους Δόλωπες της Σκύρου κατά τη διάρκεια των μηδικών πολέμων. Από τους τρομερότερους πειρατές της αρχαιότητας, τους οποίους συναντάμε από τους χρόνους των ομηρικών επών ως τη ρωμαιοκρατία, είναι οι Κρήτες. Οι πειρατές της Μαύρης θάλασσας αφού αιχμαλώτιζαν τους ταξιδιώτες, συνήθιζαν να στέλνουν στις οικογένειες και τους φίλους των αιχμαλώτων επιστολές γραμμένες από τα θύματα με τις οποίες ζητούσαν την καταβολή λύτρων. Οι κάτοικοι του Βοσπόρου όχι μόνο παρείχαν καταφύγιο στα πειρατικά πλοία αλλά και φρόντιζαν για τη διάθεση στις αγορές των λαφύρων.

Κίνδυνος πειρατών υπήρχε όχι μόνο στη θάλασσα αλλά και στη στεριά γι' αυτό και οι παλαιότεροι οικισμοί χτίστηκαν σε κάποια απόσταση από τις ακτές. Ένα μέσο προστασίας των νησιωτών από τις πειρατικές επιδρομές στάθηκε από την αρχαιότητα ως τη σύγχρονη εποχή, η κατασκευή πύργων σαν αυτούς που συναντάμε στα αιγαιοπελαγίτικα νησιά και αναφέρονται συχνά από τους ταξιδιώτες. Οι πρώτοι που ξεκίνησαν οργανωμένη εκστρατεία κατά των πειρατών ήταν ο Μίνωας με τους Κρήτες του, οι οποίοι μερικούς αιώνες αργότερα μεταβλήθηκαν σε αδίστακτους πειρατές (M. Rostovtzeff, 1941).

Στην κλασική εποχή οι Ιλλυριοί και οι Τυρρήνιοι ήταν γνωστοί για το πειρατικό τους έργο. Τον 1^ο αιώνα π.Χ. δημιουργήθηκαν πολλά μικρά πειρατικά κράτη κυρίως στις ακτές της νότιας Μικράς Ασίας. Τον 3^ο μ.Χ.αιώνα οι Γότθοι επιδίδονται σε πειρατικές δραστηριότητες σε παράκτιες πόλεις και χωριά, στη θάλασσα του Μαρμαρά και τη Μαύρη θάλασσα και από το 264 μ.Χ.κατεβαίνουν στο Αιγαίο. Με την πάροδο των χρόνων οι πειρατές επεκτείνουν τη δράση τους φθάνοντας στις αρχές του 9^{ου} αιώνα μέχρι τη Σικελία, απειλώντας ακόμη και την ίδια τη Βενετία. Τον 8^ο μ.Χ. αιώνα οι Βίκινγκς του Βορρά «σπέρνουν» το φόβο και τον τρόμο σε πόλεις χωριά και εμπόρους, καταστρέφουν και λεηλατούν ό,τι βρίσκεται στο πέρασμά τους. Σημαντική πειρατική δράση είχαν και οι Μανιάτες και αργότερα οι Τούρκοι και οι Αλγερινοί, ειδικότερα με τον Μπαρμπαρόσα που έγινε ο φόβος και ο τρόμος του Αιγαίου και της Μεσογείου γενικότερα τον 16^ο αιώνα μ.Χ. Τον 16^ο και 17^ο αιώνα η πειρατεία αποτελούσε αναπόσπαστο κομμάτι της καθημερινότητας των κατοίκων του Ελλαδικού χώρου (Δαλακλής και Κατσίκης, 2009).

Η πειρατεία συνεχίστηκε για πολλούς αιώνες και ιδιαίτερα στα χρόνια των μεγάλων ανακαλύψεων και της ανάπτυξης του εμπορίου μεταξύ των νέων ηπείρων με την Ευρώπη. Περιορίστηκε κατά καιρούς από τα μέτρα μεγάλων ναυτιλιακών δυνάμεων.

Μετά τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο, η πειρατεία εντείνεται στις αναπτυσσόμενες περιοχές, στην Άπω Ανατολή, στη Μέση και Κεντρική Αμερική και τέλος στη Δυτική Αφρική (Γεωργαντόπουλος και Βλάχος, 2003).

Η πρώτη ενέργεια πειρατείας της σύγχρονης εποχής, ιστορικά θεωρείται ότι ήταν η κατάληψη του πλοίου S.S. Falke το 1929, όταν επαναστάτες από τη Βενεζουέλα το κατέλαβαν στην Πολωνία και προσπάθησαν ανεπιτυχώς να ενισχύσουν τον αγώνα τους στην πατρίδα τους. Επίσης, τον Ιανουάριο του 1961, Ισπανοί και Πορτογάλοι αριστεροί επαναστάτες κατέλαβαν το επιβατηγό πλοίο Santa Maria ανοιχτά της Βραζιλίας και προσπάθησαν ανεπιτυχώς να το οδηγήσουν στην Αγκόλα και να εγκαθιδρύσουν εξόριστη Πορτογαλική Κυβέρνηση. Το γεγονός όμως που έφερε στο προσκήνιο το θέμα της πειρατείας λόγω της τεράστιας προβολής του από τα ΜΜΕ, ήταν η κατάληψη του Ιταλικού κρουαζιερόπλοιου Achille Lauro τον Οκτώβριο του 1985 από αντάρτες του Μετώπου για την Απελευθέρωση της Παλαιστίνης (PLF) κατά την αναχώρησή του από το λιμάνι της Αλεξάνδρειας. Οι πειρατές απαίτησαν την απελευθέρωση 50 Παλαιστινίων κρατουμένων από τις αρχές του Ισραήλ και κατάφεραν να διαφύγουν από το πλοίο, για να συλληφθούν κατά τη διαφυγή τους, από τις Ιταλικές αρχές στη Σικελία με τη συνδρομή της Αμερικανικής Κυβέρνησης. Το περιστατικό αυτό δε, δημιούργησε μία επικάλυψη μεταξύ των εννοιών της τρομοκρατίας με την πειρατεία, προκαλώντας την Διεθνή Κοινότητα να αναθεωρήσει τις έννοιες όπως πήγαζαν από τις μέχρι τότε Διεθνείς Συνθήκες.

Ενώ στη μεγαλύτερη διάρκεια του 20ου αιώνα τα κρούσματα πειρατείας είναι σπάνια και μεμονωμένα, στη δεκαετία του '80 αρχίζει σταδιακά πειρατική δραστηριότητα εναντίον εμπορικών πλοίων στα Στενά της Ινδονησίας (Malacca Straights) και στο σύμπλεγμα των Φιλιππίνων από υποκινούμενες πειρατικές ομάδες με στόχο τα φορτία των πλοίων, ενώ το παρακλάδι των Τίγρων Ταμίλ στη Σρι Λάνκα, οι «Θαλάσσιοι Τίγρεις», επιδόθηκαν συστηματικά στην πειρατεία πλοίων που διέπλεαν την περιοχή τους στη δεκαετία του '90, σκοτώνοντας τις περισσότερες φορές τα πληρώματά τους. Με την έλευση του νέου αιώνα, η πειρατεία λαμβάνει πλέον τεράστιες διαστάσεις με επεισόδια σε πολλά μέρη του κόσμου με κυριότερες εστίες, ολόκληρη την περιοχή της Ινδονησίας και των Φιλιππίνων, την Ερυθρά Θάλασσα, τον κόλπο του Άντεν και το Κέρας της Αφρικής, τον κόλπο της Γουινέας ανοιχτά της Νιγηρίας και τη θαλάσσια περιοχή ανοιχτά της Κολομβίας και της Βενεζουέλας. Σήμερα, η υπ' αριθμόν ένα επικίνδυνη περιοχή για την εκδήλωση πειρατείας και

τρομοκρατικών χτυπημάτων εναντίον εμπορικών και πολεμικών πλοίων θεωρείται η θαλάσσια περιοχή ανοιχτά της Σομαλίας, στο Κέρας της Αφρικής και στον κόλπο του Άντεν.

Τα τελευταία χρόνια σύμφωνα με επίσημα και επιβεβαιωμένα στοιχεία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), παρουσιάζεται μία έξαρση επιθέσεων πειρατών επί εμπορικών πλοίων σε διάφορα σημεία της υδρογείου, κυρίως όμως στον Κόλπο του Άντεν (GOA) και ειδικότερα στις ακτές της Σομαλίας αλλά και γενικότερα στον Ινδικό Ωκεανό.

1.3.3 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΣΟΜΑΛΙΑΣ

Η Σομαλία είναι χώρα της Ανατολικής Αφρικής με εκτεταμένες τις ακτές της Βορειοανατολικά και Νοτιοανατολικά στον Κόλπο του Άντεν και τον Ινδικό Ωκεανό αντίστοιχα. Επίσης βρίσκεται στο λεγόμενο το Κέρας της Αφρικής και αποτελεί σημείο εισόδου-εξόδου ενός θαλάσσιου διαδρόμου που εκτείνεται από το Port Said της Αιγύπτου που βρέχεται από τα νερά της Μεσογείου, τη διώρυγα του Σουέζ, την Ερυθρά θάλασσα και τον κόλπο του Άντεν όπου πραγματικά χτυπάει η καρδιά του παγκοσμίου εμπορίου μέσω των θαλάσσιων εμπορικών μεταφορών. Ενώνοντας τη Μεσόγειο μέσω της διώρυγας με την Ερυθρά θάλασσα και επακόλουθα με τον Ινδικό Ωκεανό δημιουργείται μια εμπορική αρτηρία Δύσης – Ανατολής ζωτικής σημασίας για το παγκόσμιο εμπόριο και τη διακίνηση του πετρελαίου του Περσικού κόλπου, καθιστώντας την γεωστρατηγική αυτή θέση της Σομαλίας πολύ σημαντική στον ευρύτερο χώρο της Μέσης Ανατολής.

Το κράτος της Σομαλίας διαθέτει σήμερα μία ασταθή κυβέρνηση, που μόνο κατ' όνομα διοικεί τα περίπου 10 εκατομμύρια κατοίκους της. Η λεγόμενη Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση διαθέτει ένα κέντρο ασφαλείας που αριθμεί λιγότερα από 20.000 άτομα προσωπικό, συμπεριλαμβανομένων των στρατιωτικών, αστυνομικών και μυστικών υπηρεσιών. Πολλές από αυτές τις θέσεις θεωρείται πως είναι «φαντάσματα» ο μισθός των οποίων αν και ακανόνιστος-όταν εκταμιεύεται-εκτρέπεται στους λογαριασμούς ανώτερων διοικητών.

Με βάση τον Μεταβατικό Ομοσπονδιακό Χάρτη, ο πρόεδρος της κυβέρνησης υπηρετεί στο στρατό ως αρχηγός των ενόπλων δυνάμεων. Στην πράξη οι

στρατιωτικές μονάδες λειτουργούν γενικώς υπό τις εντολές της Αιθιοπίας ή σε συντονισμό με μονάδες γειτονικών κρατών όπως η Κένυα.

Οι δυνάμεις ασφαλείας που παρουσιάζονται με δυσδιάκριτες στολές και παρόμοια καθήκοντα, είναι απείθαρχες και σε μεγάλο βαθμό λειτουργούν ως ημιαυτόνομες πολιτοφυλακές. Διαμορφώνονται με βάση φατρίες, ενώ συνήθως δεν είναι κρυφή η υπαγωγή τους σε ανώτερους διοικητές και συμφέροντα. Σχετικές θέσεις του υπουργικού συμβουλίου, συμπεριλαμβανομένων του υπουργού Άμυνας και του υπουργού Εσωτερικής Ασφαλείας, εμφανίζονται να ασκούν ελάχιστη εξουσία επί των δυνάμεων στο εσωτερικό της χώρας και στα αντίστοιχα χαρτοφυλάκιά τους.

Η Εθνική Υπηρεσία Ασφαλείας που είναι υπεύθυνη για τη διακίνηση των πληροφοριών, χρηματοδοτείται από μία σειρά κυβερνήσεων με μόνη εμφανή αυτή των Η.Π.Α. Η Εθνική Υπηρεσία Ασφαλείας αν και δεν φαίνεται να έχει στρατιωτικό ρόλο, απουσία ενός αποτελεσματικού οργάνου συλλογής πληροφοριών, είναι αυτή που πληροφορεί τη Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση και προτείνει τις πολεμικές επιχειρήσεις της.

Αξίζει να αναφερθούμε και στον τρόπο ζωής των Σομαλών για να κατανοήσουμε πως ενεργοποιήθηκε ξανά το φαινόμενο της πειρατείας στις μέρες μας. Ο μέσος όρος ζωής των ανδρών της Σομαλίας, σύμφωνα με στοιχεία της CIA, ανέρχεται μόλις στα 38,6 χρόνια με κύριες θανατηφόρες ασθένειες να είναι η ηπατίτιδα Α και Ε, ο τυφοειδής πυρετός και η μαλάρια. Όπως είναι κατανοητό, η εμφάνιση της πρόωρης θνησιμότητας από ασθένειες ιάσιμες για τον υπόλοιπο πλανήτη, υποδηλώνει τα υψηλά ποσοστά φτώχειας του κράτους και των πολιτών. Ένα ακόμη δεδομένο αποτελεί το γεγονός ότι το υπέδαφος της Σομαλίας είναι φτωχό σε ορυκτό πλούτο γι' αυτό άλλωστε και μετά το 1991 οι Η.Π.Α. εγκατέλειψαν την προσπάθεια σταθεροποίησης και καπιταλοποίησης της χώρας. Ο μέσος Σομαλός άντρας αμείβεται με 260\$ ετησίως, δηλαδή αρκετά κάτω από το όριο της φτώχειας παγκοσμίως (365\$/έτος). Σύμφωνα δε με τις μετρήσεις της Παγκόσμιας Τράπεζας, το 73% του πληθυσμού ζει με λιγότερα από 2\$ την ημέρα. Για τους κατοίκους της Σομαλίας, η κύρια πηγή άντλησης χρημάτων τους μέχρι το τέλος του προηγούμενου αιώνα ήταν η αλιεία η οποία σταμάτησε αναγκαστικά (Ναυτικά Χρονικά, Νοέμβριος 2011).

Μετά την κατάρρευση της κεντρικής κυβέρνησης το 1991, η Σομαλία αποτέλεσε μια καλή ευκαιρία για τις ευρωπαϊκές αλιευτικές εταιρίες οι οποίες εκμεταλλευόμενες την

ανυπαρξία ελέγχου των χωρικών υδάτων της περιοχής αλίευαν ανενόχλητες, αποκομίζοντας κέρδη άνω των 300 εκ. δολλαρίων ετησίως. Σύμφωνα με μαρτυρίες που επιβεβαιώνονται και από τα Ηνωμένα Έθνη, απορρίπτονται παράνομα στη θάλασσα της Σομαλίας βαρέλια ραδιενεργών και τοξικών αποβλήτων που πιθανολογείται ότι προέρχονται από εργοστάσια και νοσοκομεία της Ευρώπης με την μεσολάβηση της ιταλικής μαφίας. Με το τσουνάμι του 2004 ξεβράστηκαν εκατοντάδες τέτοια βαρέλια μολύνοντας και σκορπίζοντας το θάνατο σε εκατοντάδες κατοίκους. (Ελευθεροτυπία, Απρίλιος 2009).

Έχοντας ανακαλύψει ότι τα λύτρα από την κατάληψη κάποιου διερχόμενου σκάφους αγγίζουν σήμερα κατά μέσο όρο τα \$5,4 εκατομμύρια, εξωθήθηκαν στην πειρατεία, με τη βοήθεια μεγαλοεγκληματιών της διεθνούς σκηνής που βοηθούν στη συλλογή και στο ξέπλυμα των λύτρων αλλά και στην παροχή όπλων, προκειμένου να ζήσουν και αντιλαμβανόμενοι τα κέρδη της πειρατείας εξαπλώθηκαν και εξελίχθηκαν ακόμη περισσότερο προκαλώντας ανησυχία στη ναυτιλιακή κοινότητα και όχι μόνο με ομηρίες εκατοντάδων ναυτικών, καταλήψεις πλοίων, κλίμα ανασφάλειας για τα πληρώματα και τις οικογένειες τους, επιβάρυνση του κόστους της ναυτιλιακής διαχείρισης. Οι πρώτοι «πειρατές» δηλαδή ήταν ψαράδες που με τη βοήθεια βετεράνων του εμφυλίου πολέμου πήραν ταχύπλοα σε μία προσπάθεια να διασώσουν τον μοναδικό πόρο διαβίωσης τους, την αλιεία. Συνήθως η ομάδα των πειρατών διαθέτει ένα μεγαλύτερο πλοίο (μεγάλο αλιευτικό ή μικρό εμπορικό) ως πλοίο βάση (mothership) από το οποίο είναι δυνατόν να επιχειρήσουν μικρότερα σκάφη. Αυτά τα μικρότερα σκάφη είναι συνήθως ταχύπλοα (skiffs) με πολύ δυνατές μηχανές για να μπορούν να προσβάλλουν το εμπορικό πλοίο, πριν αυτό αυξήσει ταχύτητα και διαφύγει. Όμως έχουν παρατηρηθεί και κάθε είδους βάρκες με απλές μηχανές που στήνουν «καρτέρι» στα διερχόμενα εμπορικά πλοία κατά τη διάρκεια της νύχτας. Το ανέβασμα στα πλοία πραγματοποιείται με ανεμόσκαλες ή σχοινιά τα οποία ρίπτονται με άγκιστρα. Αυτό καταδεικνύει ότι ο εξοπλισμός των πειρατών είναι σχετικά απλός και παρ' όλα αυτά έχουν καταφέρει να τρομοκρατήσουν τη διεθνή κοινότητα. Σε κάθε επίθεση χρησιμοποιούνται συνήθως πάνω από τρία ταχύπλοα, τα οποία μεταφέρουν έξι με δέκα άντρες οπλισμένους με αυτόματα και μερικές φορές με αυτοπροωθούμενες βομβίδες. Πολλές φορές ρίχνοντας προειδοποιητικές βολές τρομοκρατούν τους ναυτικούς ώστε να μην μπορέσουν να αντιδράσουν. Μόλις το πλοίο καταληφθεί, οδηγείται σε σημεία κοντά στις ακτές της Σομαλίας, όπου οι

πειρατές ζητούν αρκετά εκατομμύρια δολάρια ως λύτρα για να απελευθερώσουν πλήρωμα και πλοίο. Οι πειρατές είναι άντρες από τις διάφορες φυλές που έχουν πολεμήσει για Σομαλούς φύλαρχους, μπορούν να προμηθεύσουν τα όπλα και το στρατιωτικό δυναμικό. Χρειάζονται επίσης άντρες που να γνωρίζουν τον χειρισμό τεχνικών μέσων, όπως τα δορυφορικά τηλέφωνα και τα GPS. Οι ψαράδες είναι επίσης χρήσιμοι, γιατί γνωρίζουν καλά την περιοχή. Οι πειρατές της Σομαλίας δεν είναι μόνο οι απλοί ψαράδες που έχασαν την κύρια πηγή βιοπορισμού τους. Η αποτελεσματικότητα των πειρατικών επιχειρήσεων και ο τρόπος με τον οποίο δρουν, καταδεικνύουν ότι μαζί με τους πρώην ψαράδες που ξέρουν καλά τη θάλασσα, υπάρχουν και πρώην στεριανοί αντάρτες που κουράστηκαν να πολεμούν χρόνια χωρίς αποτέλεσμα και όφελος και γνωρίζουν καλά τα όπλα και τις οδούς εφοδιασμού αυτών, καθώς και οι ειδικοί σε ηλεκτρονικά, επικοινωνίες και σύγχρονες τεχνολογίες που είναι απαραίτητα για την εκτέλεση των συγκεκριμένων πειρατικών επιχειρήσεων, οι οποίοι πολλές φορές δεν είναι καν Σομαλοί. (political doubts, Αύγουστος 2012).

Η κοινωνική εξαθλίωση, η ανομία και ο υποσιτισμός στη Σομαλία εξομάλυνε και προώθησε ακραίες γεωπολιτικές συμπεριφορές για τη συσσώρευση πλούτου όπως η πειρατεία, ως ένα πολύ κερδοφόρο επάγγελμα για τους Σομαλούς. Έτσι λοιπόν μέσα από ένα κατεστραμμένο έθνος οι Σομαλοί εκμεταλλεύτηκαν στο έπακρο την σημαντική γεωπολιτική τους θέση. Με την επιτυχία που γνωρίζουν οι πειρατές, όλο και περισσότεροι άνθρωποι οδηγούνται σε αυτή την παράνομη δραστηριότητα, αποκομίζοντας τεράστια ποσά και πολυτέλειες πρωτόγνωρες για την περιοχή, δημιουργώντας ακόμα μεγαλύτερη αποσταθεροποίηση και κάνοντας την περιοχή πόλο έλξης κάθε είδους παράνομης δραστηριότητας όπως εμπόριο ναρκωτικών, διακίνησης όπλων, λαθρεμπορίου και άλλων. Επιπλέον υπάρχουν ενδείξεις ότι χρήματα και υλικά από τις πειρατικές επιδρομές, οδηγούνται προς ενίσχυση της ήδη τεταμένης κατάστασης στην περιοχή της Ανατολικής Αφρικής, εξοπλίζοντας τους κάθε λογής πολέμαρχους και φανατικούς, συντελώντας στη συνεχιζόμενη αποσταθεροποίηση της ευρύτερης περιοχής, αποτελώντας ουσιαστικά μέρος του μεγαλύτερου προβλήματος ασφάλειας της εποχής μας που είναι γενικά και η τρομοκρατία. Η πειρατεία στη Σομαλία υπήρξε απειλή στην παγκόσμια ναυσιπλοΐα από την αρχή του εμφυλίου το 1991. Από το 2005, πολλοί παγκόσμιοι οργανισμοί, όπως ο Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας και το Παγκόσμιο Πρόγραμμα Σίτισης,

έχουν εκφράσει την ανησυχία τους για την αύξηση των κρουσμάτων πειρατείας στην ευρύτερη περιοχή.

Οι πειρατικές ενέργειες δεν είναι εφικτές χωρίς την οικονομική αρωγή χορηγών. Πιο συγκεκριμένα προϋπολογίζονται σε:

- Ένα ταχύπλοο σκάφος \$3.000-4.000 και μία μηχανή ικανή να πιάσει επαρκείς κόμβους για την προσέγγιση του πλοίου, αξίας \$6.180
- Όπλα αυτόματα για τουλάχιστον 5 άτομα, \$120x5=600 \$ στη μαύρη αγορά
- Δύο τουλάχιστον ρουκετοβόλα (rocket launcher) 2x320 = 640 \$
- Ένα πλοίο mother ship σε περίπτωση που θέλουν να ανοιχτούν στον Ινδικό Ωκεανό για την εύρεση του πλοίου στο οποίο πρόκειται να επιτεθούν

Έπειτα από μια επιτυχημένη επίθεση, στο μοίρασμα των λύτρων υπολογίζεται ότι:

- Οι πειρατές της επιχείρησης παίρνουν το 30%
 - Οι ένοπλοι συνεργάτες που ασφαλίζουν τη βάση στην ξηρά 10%
 - Η τοπική κοινότητα-γηναιότεροι και αξιωματούχοι-το 10%
 - Ο χορηγός του εξοπλισμού και των σκαφών το 30%
 - Ο χρηματοδότης-διεθνής κάλυψη των πειρατών- 20%
- Ο χρηματοδότης και ο χορηγός πολλές φορές συμπίπτουν

(Ναυτικά Χρονικά, Νοέμβριος 2011)

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται έντονη κλιμάκωση των πειρατικών επιθέσεων στα ύδατα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, στον κόλπο του Άντεν, τον Δυτικό Ινδικό Ωκεανό και την Αραβική θάλασσα εντείνοντας ακόμη περισσότερο την παγκόσμια ανησυχία και επιβεβαιώνοντας την απουσία ισχυρής πολιτικής βούλησης της διεθνούς κοινότητας. Όπως επιβεβαιώνει και ο διευθυντής του International Maritime Bureau (IMB) Pottengal Mukundan «οι Σομαλοί πειρατές με τις επιθέσεις τους καλύπτουν ένα ευρύ πεδίο από τη νότια Ερυθρά θάλασσα, τον Κόλπο του Άντεν και τον Κόλπο του Ομάν στην Αραβική θάλασσα και τη λεκάνη της Σομαλίας, απειλώντας έτσι όλα τα δρομολόγια των πλοίων στον Ινδικό Ωκεανό».

Για το πρώτο εξάμηνο του 2012 έχει καταγραφεί ανησυχητική αύξηση των πειρατικών επιθέσεων στον κόλπο της Γουϊνέας που αρχίζει να αποτελεί νέα εστία κινδύνων για τα εμπορικά πλοία ενώ για το ίδιο διάστημα παρατηρείται μείωση των επιθέσεων στη Σομαλία. Σε αυτό το σημείο αξίζει να σημειωθεί ότι οι πειρατικές

επιθέσεις στη Σομαλία εκδηλώνονται με εντελώς διαφορετικό τρόπο από αυτές στον Κόλπο της Γουϊνέας. Η τακτική που ακολουθείται από τους Σομαλούς πειρατές αφορά σε κατάληψη και κατοχή του πλοίου με το πλήρωμα χωρίς να τους απασχολεί μετά από πόσο χρονικό διάστημα θα λάβουν τα λύτρα, ενώ στη Νιγηρία η κατάληψη στο πλοίο σχετίζεται περισσότερο με την αρπαγή χρημάτων από το ταμείο του πλοίου και των πολύτιμων αντικειμένων που βρίσκονται σε αυτό.

1.4 ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ

Το φαινόμενο της πειρατείας αποτελεί στις μέρες μας το πιο σοβαρό φαινόμενο ασφάλειας ναυσιπλοΐας το οποίο κλιμακώνεται συνεχώς. Για τον λόγο αυτό είναι επιτακτική η υποχρέωση όλων των κρατών για συμμετοχή και συνεργασία στην αντιμετώπιση της πειρατείας, είτε αυτή λαμβάνει χώρα στην ανοικτή θάλασσα είτε οπουδήποτε αλλού εκτός περιοχής ή δικαιοδοσίας κάποιου παράκτιου κράτους. Πριν από κάποια χρόνια, κανείς δεν θα μπορούσε να προβλέψει την ταχύτητα της εξέλιξης, εξάπλωσης και κλιμάκωσης του φαινομένου της πειρατείας σε μία θαλάσσια περιοχή υψηλής στρατηγικής σημασίας για το διεθνές εμπόριο που εκτείνεται ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, στον Κόλπο του Άντεν, τον Δυτικό Ινδικό Ωκεανό και την Αραβική θάλασσα και σε απομακρυσμένα σημεία του Ινδικού Ωκεανού. Εκατοντάδες ναυτικοί με οικογένειες, παιδιά, συγγενείς ζουν μέσα σε μια συνεχή αγωνία, μη γνωρίζοντας πότε και εάν θα απελευθερωθούν, εάν θα καταφέρουν να επιβιώσουν.

Για την διεθνή κοινότητα η πάταξη του φαινομένου της πειρατείας αποτελεί υψηλή προτεραιότητα καθώς, πέρα από την προφανή απειλή εναντίον της ελευθερίας και της φυσικής ασφάλειας των πληρωμάτων των εμπορικών πλοίων, είναι τεράστια τα συμφέροντα που διακυβεύονται από την απειλούμενη ελευθερία κίνησης αγαθών και εμπορευμάτων δια θαλάσσης. Αυτός είναι και ο λόγος που η διεθνής κοινότητα έχει θεσμικά θωρακίσει το δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας.

Από το 1983 ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) ανήκει στον ΟΗΕ με βάση το Λονδίνο εργάζεται για την αντιμετώπιση της πειρατείας με την οργάνωση ενός συστήματος αναφορών των περιστατικών πειρατείας και την ανάληψη πρωτοβουλιών οι οποίες εντάσσονται συστηματικά σε ένα πλάνο κατά της πειρατείας από το 1998. Στόχος είναι η ανάπτυξη μιας σειράς τοπικών συμφωνιών για την εφαρμογή μέτρων

κατά της πειρατείας όπως η ReCAAP (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia) και μια σειρά από συναντήσεις για συνεννόηση και περαιτέρω οργάνωση σε τοπικό επίπεδο για την αντιμετώπιση του φαινομένου. Στα πλαίσια της καταπολέμησης της πειρατείας εκδίδει συγκεντρωτικές αναφορές για τα επεισόδια πειρατείας και ενόπλων ληστειών εναντίον πλοίων για την πρόληψη μελλοντικών τέτοιων περιστατικών.

Τον Φεβρουάριο του 2009, η ναυτιλιακή βιομηχανία σε μία προσπάθεια πάταξης της πειρατείας εκδίδει ένα σχέδιο με «Οδηγίες Βέλτιστων Πρακτικών» (Best Management Practises-BMP-1st Version), αποβλέποντας στην αποτροπή πραγματοποίησης πειρατείας αλλά και στην απευκτέα περίπτωση κατάληψης του πλοίου από τους πειρατές, οδηγίες για την συμπεριφορά του πληρώματος για την αποφυγή δυσάρεστων εξελίξεων. Η εξελικτική πορεία του φαινομένου της πειρατείας όμως, οδήγησε στην δεύτερη (Αύγουστος 2009), τρίτη (Ιούνιος 2010) και τέταρτη (Αύγουστος 2011) αναθεώρηση των BMP για την διασφάλιση της καλύτερης προστασίας από πειρατικές επιθέσεις και την λήψη μέτρων αντιμετώπισης τα οποία θα αναλυθούν στη συνέχεια (razor wire, citadels).

Καθώς οι πειρατικές επιθέσεις εντεινόταν και γίνονταν μέρα με τη μέρα όλο και πιο σκληρές, η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα το 2010 έθεσε το ζήτημα των ενόπλων φρουρών στα εμπορικά πλοία. Μία πρόταση που έφερε θύελλα αντιδράσεων από μεγάλο μέρος της ναυτιλιακής κοινότητας, που ακόμη και τώρα, μετά από 2 περίπου χρόνια, διχάζεται, με το σκεπτικό ότι μια τέτοια κίνηση ενδέχεται να οδηγήσει σε κλιμάκωση της βίας εις βάρος της ζωής των πληρωμάτων καθώς και να προκαλέσει σωρεία νομικών και ναυτιλιακών προβλημάτων. Παρ' όλα αυτά, μέχρι στιγμής κανένα πλοίο που έχει ένοπλες δυνάμεις δεν έχει απαχθεί από πειρατές. Σύμφωνα με οδηγίες του IMO, είναι στην κρίση του πλοιοκτήτη να επιλέξει να ανεβάσει στο πλοίο ομάδες ασφαλείας, αφού εκτιμήσει συνολικά το ρίσκο και αφού επίσης συμβουλευτεί όλα τα μέρη που εμπλέκονται άμεσα όπως ασφαλιστές, δικηγόροι, ιδιοκτήτες φορτίου. Οι ομάδες που επιλέγονται για την συγκεκριμένη αποστολή, πρέπει να ελέγχονται και να αξιολογούνται προσεκτικά πριν προσληφθούν. Γι' αυτό το λόγο υπογράφεται το SAMI (Security Association of Maritime Industry) που διασφαλίζει ότι οι ομάδες έχουν ελεγχθεί και πληρούν τις κατάλληλες προϋποθέσεις. Ωστόσο, η χρήση ενόπλων φρουρών στα εμπορικά πλοία δεν θα πρέπει να αποτελεί μονόδρομο για τους πλοιοκτήτες. Η σωστή επαγρύπνηση, η εγκατάσταση φυσικών εμποδίων στο

πλοίο, η ελάχιστη ταχύτητα των 18 κόμβων με βάση τα BMP, θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να ακολουθούνται από το πλοίο.

Αρκετά όργανα του ΟΗΕ ασχολούνται με το ζήτημα της πειρατείας και την προώθηση της διεθνούς συνεργασίας. Το γραφείο των Ηνωμένων Εθνών για τη Σομαλία συντονίζει τις δραστηριότητες των διαφόρων οργανώσεων που ασχολούνται με τη Σομαλία, λαμβάνοντας υπόψη ότι η πειρατεία είναι μόνο ένα σύμπτωμα ενός πολύ ευρύτερου προβλήματος. Υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός άλλων πρωτοβουλιών συνεργασίας, όπως η Περιφερειακή Συμφωνία Συνεργασίας για την Καταπολέμηση της Πειρατείας και της Ένοπλης Ληστείας κατά των πλοίων στις χώρες της Ασίας (ReCAAP). Αυτή η πρωτοβουλία, με τη συμμετοχή από το 2004, 16 κρατών της Ασίας με ένα κέντρο ανταλλαγής πληροφοριών (ReCAAP Information Sharing Centre) σε συνεργασία με τον IMO, αποσκοπεί στη δημιουργία και ανάπτυξη δυνατοτήτων, την ανταλλαγή πληροφοριών και την καταστολή της πειρατείας στην περιοχή (www.recaap.org, 2010). Όσον αφορά στην πειρατεία στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, η συνεργασία όλων των κρατών της περιοχής, έχει οργανωθεί κάτω από τον συμφωνηθέντα Κώδικα Συμπεριφοράς του Τσιμπουτί (Djibouti Code of Conduct), με τον οποίο οι οδηγίες του IMO τέθηκαν σε ισχύ τον Ιανουάριο του 2009. Ο κώδικας συμπεριφοράς ωθεί τις χώρες της περιοχής να υιοθετήσουν την κατάλληλη νομοθεσία για τη δίωξη των πειρατών και για την ανάπτυξη δυνατοτήτων τύπου ακτοφυλακής, έτσι ώστε όταν τα ξένα πολεμικά ναυτικά αποχωρήσουν από την περιοχή αυτές οι χώρες να μπορούν να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα.

Εστιασμένη στο πρόβλημα της πειρατείας είναι και η Ομάδα Επαφής για την Πειρατεία στις Ακτές της Σομαλίας (Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia), ένα όργανο της διεθνούς κοινότητας που αποτελείται από κράτη και διεθνείς οργανισμούς (Ε.Ε., NATO, Αφρικανική Ένωση, Γραμματεία Ηνωμένων Εθνών και IMO) και συστάθηκε με την ενθάρρυνση του Συμβουλίου Ασφαλείας στις 14 Ιανουαρίου 2008.

Το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ υιοθέτησε μια σειρά από ψηφίσματα για να διευκολύνει τη διεθνή συνεργασία στην αποτροπή και αντιμετώπιση των πράξεων της πειρατείας. Το έναυσμα δόθηκε από την ανάγκη να αποφευχθούν επιθέσεις εναντίον των πλοίων που μετέφεραν τρόφιμα στα πλαίσια της βοήθειας του Παγκόσμιου Επισιτιστικού Προγράμματος του ΟΗΕ. Η αντίδραση της διεθνούς κοινότητας κορυφώθηκε, ειδικά για την περίπτωση της Σομαλίας, όταν το Δεκέμβριο του 2008 το

Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών με την απόφαση 1851 (Resolution 1851, 16 Δεκεμβρίου 2008) κάλεσε: «... όλα τα κράτη και τους οργανισμούς που διαθέτουν τα μέσα να συμμετέχουν ενεργά στην καταπολέμηση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στα ανοικτά της Σομαλίας με την ανάπτυξη ναυτικών δυνάμεων και στρατιωτικών αεροσκαφών και με τη σύλληψη και κράτηση των σκαφών και των όπλων που χρησιμοποιούνται κατά την τέλεση αυτών των αδικημάτων».

Η απόφαση του 1846 (Resolution 1846, 2 Δεκεμβρίου 2008) προγενέστερη της 1851 αλλά με παρεμφερές λεκτικό ως προς τις δυνατότητες δράσης των εμπλεκόμενων δυνάμεων-προκάλεσε τη ναυτική επιχείρηση της Ε.Ε. Αταλάντα. Είχε προηγηθεί βέβαια τον Οκτώβριο του 2008, κατόπιν αίτησης του Γενικού Γραμματέα του ΟΗΕ Μπαν Κι Μουν, η επιχείρηση του NATO “Allied Provider”.

Το NATO εξουσιοδοτήθηκε από το Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών (Resolution 1814-15 Μαΐου 2008, Resolution 1816-2 Ιουνίου 2008, Resolution 1838-7 Οκτωβρίου 2008) να συνοδεύει τα πλοία που μετέφεραν φορτία του Παγκόσμιου Επισιτιστικού Προγράμματος που κατευθύνονταν προς τη Σομαλία. Η επιχείρηση ξεκίνησε στα μέσα Οκτωβρίου του 2008 και ολοκληρώθηκε το Δεκέμβριο του 2008, οπότε την αποστολή ανέλαβε η επιχείρηση της Ε.Ε. «Αταλάντα». Από το Μάρτιο του 2009 το NATO ενεπλάκη εκ νέου στο Κέρας της Αφρικής με την έναρξη μιας νέας επιχείρησης της “Allied Protector”. Την εκτέλεση της επιχείρησης ανέλαβε δύναμη πέντε ναυτικών μονάδων που ήταν μέρος της Μόνιμης Ναυτικής Ομάδας 1 του NATO (Standing Maritime Group 1 – SMG1). Μετά τη λήξη της τον Ιούνιο του 2008, με απόφαση των Υπουργών Αμύνης του NATO, η “Allied Protector” αντικαταστάθηκε από την επιχείρηση “Ocean Shield”.

Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω παρατηρούμε ότι η Ευρώπη και ο ΟΗΕ ανταποκρίθηκαν, στη λύση του προβλήματος της πειρατείας, με τη δημιουργία της EU NAVFOR, ATALANTA η οποία συμπληρώθηκε από το NATO τη δύναμη The Combined Maritime Force (CMF) Task Force 151 με επικεφαλής τις Η.Π.Α., καθώς και ανεξάρτητα πολεμικά πλοία από τη Ρωσία, την Κίνα, την Ιαπωνία, την Ινδία και άλλων χωρών. Η συγκεντρωμένη αυτή ναυτική δύναμη, έχει δημιουργήσει έναν ασφαλή διάδρομο διέλευσης των πλοίων μαζί με τη συνοδεία πλοίων από το πολεμικό ναυτικό. Υπάρχει μεγάλη κινητοποίηση από την πλευρά της διεθνούς

κοινότητας αλλά υπάρχουν ακόμα πολλά που πρέπει να γίνουν για την οριστική εξάλειψη του φαινομένου της πειρατείας.

Την άποψή του για τις διαστάσεις που έχει πάρει η σύγχρονη πειρατεία, μοιράστηκε μαζί μου ο Αντιναύρχος, πρώην Υπαρχηγός Λ. Σ. Κωνσταντίνος Διαμ. Χαρτοφύλης ο οποίος διετέλεσε, εκπρόσωπος της Ελλάδος στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό – IMO- (1991-1993) και μετά την αποστρατεία του, Διευθύνων Σύμβουλος ναυτιλιακής επιχείρησης (1996-2011):

«Από τα φοιτητικά μου χρόνια στο πανεπιστήμιο αλλά και στη Σχολή Δοκίμων Αξιωματικών Λ.Σ., θυμάμαι τους καθηγητές να μας διδάσκουν πως η πειρατεία αποτελούσε ένα διεθνώς διωκόμενο αδίκημα. Η πειρατεία τότε φάνταζε κάτι το πολύ μακρινό από την πραγματικότητα, κάτι σαν παραμύθι, που μας θύμιζε ταινίες με νησιά κρυμμένων θησαυρών, πειρατές με δεκανίκι ή γάντζο στο χέρι κλπ. Ποτέ δεν φανταζόμουν ότι η ανθρωπότητα θα ξαναζούσε αυτό τον εφιάλτη. Στις αρχές της δεκαετίας του 1990, όταν υπηρετούσα στην ελληνική πρεσβεία του Λονδίνου ως εκπρόσωπος της Ελλάδος στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), συμμετείχα σε μία ad hoc επιτροπή του IMO για τη μελέτη του φαινομένου της πειρατείας με τη νέα της μορφή όπως είχε εκδηλωθεί τότε, δηλαδή με επιθέσεις ενόπλων στα πλοία που ήταν αγκυροβολημένα στο Λάγος της Νιγηρίας καθώς και σε αυτά που διήρχοντο από το Malacca Strait. Συγκεκριμένα, ομάδες κακοποιών ανέβαιναν στα αγκυροβολημένα πλοία είτε από τις αλυσίδες των αγκυρών είτε με ανεμόσκαλες κατά τη διάρκεια της νύχτας και αφαιρούσαν διάφορα εφόδια του πλοίου που είχαν αξία (πλευστές σχεδίες, κάβοι), ή υπό την απειλή όπλου αφαιρούσαν χρήματα από τα μέλη του πληρώματος ή από το ταμείο του πλοίου. Στο Malacca strait μικρά ταχύπλοα σκάφη πλησίαζαν τα διερχόμενα πλοία και οι κακοποιοί ανέβαιναν σ' αυτά με γάντζους ή ανεμόσκαλες. Ο IMO τότε απεφάσισε την επί τόπου μελέτη του θέματος μέσω ειδικής ομάδος στην οποία συμμετείχε και Αξιωματικός του ελληνικού Λιμενικού Σώματος, η οποία απεστάλη στις αναφερθείσες περιοχές με την εντολή να συστήσει στις αρμόδιες τοπικές Αρχές, την οργάνωση καλύτερης αστυνομεύσεως της περιοχής, την θέσπιση αυστηρών ποινικών κυρώσεων για να δράσουν αποτρεπτικά και την ανάπτυξη άλλων απαραίτητων πρωτοβουλιών. Μετά την παρέμβαση αυτή και με την συνδρομή του IMO υπήρξε κάποια ύφεση του φαινομένου. Έτσι φθάσαμε στην τελευταία πενταετία και η πειρατεία κάνει πάλι την εμφάνισή της με διαφορετική όμως μορφή. Μικρές ομάδες κακοποιών εκμεταλλευόμενοι την αναρχία

που ουσιαστικά επικρατεί στη Σομαλία, οργανώνουν με μικρά ταχύπλοα σκάφη επιθέσεις κατά των διερχομένων από το Κέρας της Αφρικής πλοίων και πολλές φορές φθάνουν μέχρι την ομηρία του πλοίου και του πληρώματος. Τα πλοία οδηγούνται σε «ασφαλή» αγκυροβόλια μέχρι να καταβληθούν λύτρα από την πλοιοκτήτρια εταιρία και δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις που θρηνήσαμε και ανθρώπινα θύματα. Μπροστά σε μία τέτοια πραγματικότητα, η διεθνής κοινότητα αντέδρασε με την αποστολή πολεμικών πλοίων και με μία σειρά άλλων μέτρων (ATALANTA), που απέβλεπαν όχι στον κολασμό της εγκληματικής πράξεως αλλά στο να αποτραπεί η διάπραξή της. Δηλαδή, δεν επιδιώκεται η σύλληψη και παραπομπή στη δικαιοσύνη των πειρατών, αλλά η καταδίωξή τους ώστε να μην προχωρήσουν στην επίθεση κατά του πλοίου. Με τα μέτρα αυτά ωστόσο το φαινόμενο δεν μειώθηκε αλλά αντιθέτως εξαπλώθηκε. Η διεθνής έννομη τάξη έχει διασαλευθεί από τη δράση μιας δράκας ξυπόλητων κακοποιών ενώ η ελαστική αντιμετώπιση και η ατιμωρησία των παραβατών έχει οδηγήσει σε σχετική γενίκευση του φαινομένου αφού κακοποιοί και σε άλλα σημεία θαλασσιών διαδρομών πληροφορούμενοι προφανώς την ατιμωρησία των Σομαλών, τους μιμούνται. Η ροή αγαθών διά θαλάσσης εμποδίζεται, τα ατελέσφορα μέτρα επιβαρύνουν σοβαρά το κόστος μεταφοράς, ανθρώπινες ζωές τίθενται σε κίνδυνο και τελικώς, ο καταναλωτής επιβαρύνεται διά της αυξήσεως του κόστους των προϊόντων. Τελευταία, μετά την δυνατότητα επιβιβάσεως ενόπλων φρουρών επί των διερχομένων από τις επικίνδυνες περιοχές πλοίων, παρατηρείται μια μείωση των επιθέσεων, για να επιβεβαιωθεί η ρήση, «και οι άγιοι φοβέρα θέλουν». Το ερώτημα που αναφύεται είναι: Μπροστά σ' αυτή την αναστάτωση που προκαλείται στο διά θαλάσσης εμπόριο και την διαπίστωση της αναποτελεσματικότητας των μέχρι τώρα ληφθέντων μέτρων, αντιθέτως δε μετά τη διαπίστωση ότι η ύπαρξη ενόπλων φρουρών με ό,τι αυτό συνεπάγεται, έδρασε αποτρεπτικά, η διεθνής κοινότης δεν θα έπρεπε να αποφασίσει να δράσει πιο αποτελεσματικά; Το γεγονός ότι δικηγορικά γραφεία, σε πρωτεύουσα ευρωπαϊκού κράτους με παράδοση σε υπηρεσίες προς τη ναυτιλία, αναλαμβάνουν το ρόλο μεσολαβητή στις πειρατικές υποθέσεις, για την είσπραξη των λύτρων και την απελευθέρωση του πλοίου, μας οδηγεί σε άλλα συμπεράσματα καθόλου κολακευτικά για την ηθική διάσταση στις αποφάσεις της διεθνούς κοινότητας.

Συχνά προβάλλεται το επιχείρημα ότι δεν υπάρχει νομική κάλυψη ώστε τα πλοία που περιπολούν στην περιοχή να προχωρήσουν σε συλλήψεις. Στο προσχηματικό αυτό επιχείρημα, υπάρχει απλή απάντηση. Αν πράγματι αυτό είναι το κώλυμα, γιατί δεν

προχωρεί η διαδικασία με πρωτοβουλία του Ο.Η.Ε., να γίνει μία διεθνής σύμβαση για νομική κάλυψη που θα προβλέπει τον τρόπο αυστηρής αντιμετώπισης του φαινομένου. Για άλλα δευτερευούσης σημασίας θέματα, πριν καλά καλά δημιουργηθεί πρόβλημα, αμέσως συγκαλείται διεθνής διάσκεψη για κατάρτιση και ψήφιση διεθνούς συμβάσεως. Γιατί τόση ανοχή εν προκειμένω;

Κατά την προσωπική μου άποψη, μετά από μια εμπειρία πενήντα ετών στη ναυτιλία από τη σκοπιά και των τριών πυλώνων που τη στηρίζουν (ναυτικός, μέλος διοικητικού φορέα, εκπρόσωπος εργοδοσίας), οριστική εξάλειψη του φαινομένου θα επέλθει μόνο μέσω της δραστηκής αντιμετώπισεώς του με την επιβολή αυστηρών ποινών στους παραβάτες. Χωρίς την τήρηση των χαλαρών έστω εγγυήσεων νομιμότητας, γίνονται επεμβάσεις σε διάφορες χώρες με εκατόμβες θυμάτων και τεραστίας εκτάσεως καταστροφή των υποδομών των χωρών αυτών. Για το τεράστιο αυτό θέμα γιατί τόση αδράνεια και ανοχή. Κανείς στο Συμβούλιο Ασφαλείας δεν θα είχε αντίρρηση για μια χερσαία επιχείρηση στη Σομαλία για εκκαθάριση της ύποπτης περιοχής από τους κακοποιούς και την εν συνεχεία παραμονή κυανόκρανων για όσο διάστημα απαιτηθεί. Μια τέτοια ενέργεια θα δρούσε αποτρεπτικά και σε όλες τις άλλες περιοχές που παρατηρούνται περιστατικά πειρατείας. Η παρατεινομένη αδράνεια δράσεως εκ μέρους της διεθνούς κοινότητας, επιβεβαιώνει την άποψη ότι δεν υπάρχει εκ μέρους της η βούληση για εκκαθάριση του απαράδεκτου για τον πολιτισμένο κόσμο φαινομένου. Και η ναυτιλία και ο καταναλωτής, θα πληρώνει...»

1.5 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

«Το φαινόμενο της πειρατείας έχει υπολογιστεί ότι επιβαρύνει ετησίως την παγκόσμια οικονομία με 7,5 έως 14 δισεκατομμύρια δολάρια, ενώ δημιουργεί κινδύνους ή και φραγμούς στην ομαλή διακίνηση του διεθνούς εμπορίου, με αποτέλεσμα την επιβάρυνση της κατανάλωσης σε παγκόσμια κλίμακα» ανέφερε ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (Ε.Ε.Ε.), κος Βενιάμης Θεόδωρος, στο πλαίσιο της ετήσιας γενικής συνέλευσης το Φεβρουάριο του 2012. «Με δεδομένο ότι το μερίδιο της ελληνόκτητης ναυτιλίας καλύπτει ποσοστό υψηλότερο του 12% επί του παγκοσμίου στόλου, προκύπτει κόστος της τάξης των 840 εκατομμυρίων δολαρίων και 1,44 δισεκατομμύρια δολάρια για τους Έλληνες εφοπλιστές» επισημαίνει ο Έλληνας εφοπλιστής Γιώργος Τσαβλέρης, σύμφωνα με έκθεση του

οίκου Chatham House που παρακολουθεί γεωπολιτικά γεγονότα. Στα ποσά αυτά περιλαμβάνονται οι ζημιές, τα λύτρα, τα αντιπειρατικά μέτρα, τα ασφάλιστρα, οι ποινικές διώξεις, οι οργανισμοί κατά της πειρατείας και η επιβάρυνση από την δραστηριοποίηση των ναυτικών δυνάμεων. Τα αυξημένα ασφάλιστρα που αναγκάζονται να καταβάλουν οι εφοπλιστές, όπως και τα υπερδιπλάσια κόστη των καυσίμων, για όσους επιλέξουν ρότες μακριά από τις σομαλικές ακτές και γύρω από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας, επιβαρύνουν σημαντικά το παγκόσμιο εμπόριο.

Το φαινόμενο της πειρατείας πλήττει και την ελληνική ναυτιλία, που ως παγκόσμια υπερδύναμη της ποντοπόρου ναυτιλίας, κατατάσσεται τρίτη σε αριθμό επιθέσεων το 2010, σύμφωνα με την ετήσια έκθεση του Διεθνούς Γραφείου Ναυτιλίας (International Maritime Bureau - IMB). Ειδικότερα, από τις συνολικά 445 απόπειρες και πειρατικές επιθέσεις σε πλοία, κάτι περισσότερο από το 10% είχε ως θύματα ελληνόκτητα πλοία. Στοιχεία που να προσδιορίζουν ακριβώς πόσο έχει κοστίσει η πειρατεία στους Έλληνες πλοιοκτήτες δεν υπάρχουν, παρά μόνον εκτιμήσεις. Με βάση αυτές τις εκτιμήσεις, υπολογίζεται ότι το 2009 οι εφοπλιστές του Πειραιά κατέβαλαν πολλά εκατομμύρια δολάρια σε λύτρα, ενώ το 2010 πολλές απόπειρες απέτυχαν, χάρη στα «συστήματα ασφαλείας» που πλέον υιοθετούν οι πλοιοκτήτες. Πειρατικές επιθέσεις παρατηρούνται σε διάφορα μέρη του κόσμου και ο αριθμός των πειρατικών περιστατικών και το κόστος που αναφέραμε πιο πάνω συμπεριλαμβάνει και πειρατείες που διενεργούνται σε άλλες θαλάσσιες περιοχές και όχι από Σομαλούς σε πολύ μικρότερο ποσοστό βέβαια όπως Νιγηρία, Μπαγκλαντές, Ινδονησία και στη θαλάσσια περιοχή Νότια της Κίνας.

Η πειρατεία εξελίσσεται σε ευρύτερο οικονομικό πρόβλημα που θίγει τους καταναλωτές παγκοσμίως. Το κόστος θα μπορούσε να εκτιναχθεί σε περίπτωση διακοπής της αλυσίδας εφοδιασμού αγαθών και ενέργειας, εάν η παγκόσμια κοινότητα δεν αντιμετωπίσει αποτελεσματικά την πειρατεία ή την άρνηση των οργανώσεων των ναυτικών να πλεύσουν στις μαστιζόμενες περιοχές. Η πειρατεία έχει αναδειχθεί σε μια πολύ προσοδοφόρα εγκληματική επιχείρηση με υψηλά κέρδη και χαμηλό κίνδυνο αλλά και σε μια ελκυστική σταδιοδρομία για τους νέους Σομαλούς. Το πολυδιάστατο κόστος της είναι δυσανάλογο με τον αριθμό των ενεχόμενων πειρατών (1500 περίπου).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

2.1 Η ΓΕΝΕΣΙΟΥΡΓΟΣ ΑΙΤΙΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Γενικότερα, η ύπαρξη και η ανάπτυξη του φαινομένου της πειρατείας είναι αλληλένδετη με τις επικρατούσες οικονομικές συνθήκες, τη μετανάστευση, την επικρατούσα ανασφάλεια, τις τυχόν υπάρχουσες κοινωνικές και οικονομικές ανισότητες, καθώς επίσης και την εξάπλωση του παράνομου εμπορίου όπλων. Επιπλέον, η ανάπτυξη της πειρατείας ευνοείται και από την αδυναμία ορισμένων κρατών να ασκήσουν έλεγχο στα χωρικά τους ύδατα και ιδιαίτερα στις παράκτιες περιοχές, στις οποίες πραγματοποιείται η πλειοψηφία των πειρατικών επιθέσεων (Γεωργαντόπουλος και Βλάχος, 2003). Ηχηρό παράδειγμα αποτελούν οι πειρατικές επιθέσεις στη Σομαλία λόγω του γεγονότος ότι ως κράτος είναι ανίκανο να ελέγξει και να περιφρουρήσει το έδαφός της, με συνέπεια οι πειρατές να δρουν ανενόχλητοι.

Η γενεσιουργός αιτία του φαινομένου της πειρατείας θα μπορούσε να αναζητηθεί σε μια σειρά από παράγοντες μεταξύ των οποίων η ανύπαρκτη οικονομική ανάπτυξη στις περιοχές αυτές που ωθεί στην αύξηση εγκληματικότητας, η αδυναμία και ανεπάρκεια της εξουσίας και των κρατικών δομών στα παράκτια κράτη, σε συνδυασμό με τη διαφθορά κυβερνητικών αξιωματούχων και δικαστικών λειτουργιών, η διαφορετική αντίληψη των κυβερνήσεων για την έκταση και τις συνέπειες των φαινομένων, καθώς και η έλλειψη πολιτικής βούλησης για την αντιμετώπισή τους, οι περιορισμένοι πόροι και τα μέσα των αρχών που είναι επιφορτισμένες με την αστυνόμευση και την εφαρμογή της νομοθεσίας, προβλήματα συντονισμού των εμπλεκόμενων αρχών, αίσθημα ατιμωρησίας που αναπτύσσεται στους επίδοξους πειρατές λόγω των αδυναμιών αναφορικά με την προσαγωγή των ενόχων και την άσκηση ποινικής δίωξης (Πλατιάς, 2006).

Η κατάρρευση της σομαλικής κυβέρνησης το 1991 αποτέλεσε την απαρχή του προβλήματος. Ώθησε αλιευτικά πλοία από όλο τον κόσμο που πλημμύρισαν την περιοχή με αποκλειστικό στόχο την λεηλασία του θαλάσσιου πλούτου της χώρας. Έτσι, αρχικά οι πολίτες χρησιμοποιούσαν τα πλοία τους για να προστατεύσουν τα νερά τους από παράνομα πλοία που προέρχονταν από χώρες όπως η Κορέα, η Ιταλία, η Ισπανία και τη Ταϊλάνδη. Εκατοντάδες παράνομων αλιευτικών πλοίων δρούσαν στα σομαλικά νερά και είχαν φτάσει να αποκομίζουν έως 90 εκατομμύρια δολάρια το

χρόνο, κυρίως από την αλίευση τόνου. Η ρήψη τοξικών και βιομηχανικών αποβλήτων είναι επίσης συνήθης σε αυτά τα νερά, καθώς και το λαθρεμπόριο κάρβουνου.

Αξίζει επίσης να αναφέρουμε ότι και η γεωγραφία παίζει καθοριστικό ρόλο στην εμφάνιση της πειρατείας. Οι ακτές της Σομαλίας έχουν περίπου μήκος 2.000 μιλίων και το γεγονός ότι στα ύδατα αυτά δεν περιπολούν πλοία ακτοφυλακής, βοηθά τους πειρατές να δρουν μέσω πληθώρας εναλλακτικών βάσεων χωρίς σημαντικά εμπόδια. Ιστορικά, η έξαρση της πειρατείας ενισχύεται από την εγγύτητα του Κόλπου του Άντεν με τη διώρυγα του Σουέζ. Η γεωγραφία της Υεμένης είναι πολύ ελκυστική για τους πειρατές, λόγω της μακράς ακτογραμμής και της εγγύτητας σε διαδρόμους υψηλής θαλάσσιας κυκλοφορίας.

Στα πλαίσια των οικονομικοκοινωνικών ανισοτήτων που προαναφέρθηκαν, είναι γνωστό πως ένα από τα χαρακτηριστικά της περιοχής είναι και η φτώχεια. Επομένως η πειρατεία αποτελεί μια κερδοφόρα επιχείρηση, μια σημαντική πηγή εσόδων για τον τοπικό πληθυσμό και έτσι πολλοί νέοι Σομαλοί αντιμετωπίζουν την πειρατεία σαν μια ευκαιρία πιθανής επαγγελματικής επιλογής.

Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας διατήρησης του φαινομένου της πειρατείας είναι η εφαρμοζόμενη πολιτική των πλοιοκτητριών εταιρειών αναφορικά με την καταβολή των λύτρων. Συγκεκριμένα, συμφέρει τις πλοιοκτήτριες εταιρείες να καταβάλλουν τα ζητούμενα λύτρα στους πειρατές (τα οποία συνήθως μειώνονται σημαντικά μετά από διαπραγματεύσεις) έναντι του να επωμισθούν το οικονομικό κόστος που προέρχεται από την παραμονή των πλοίων σε ομηρία. Η προαναφερθείσα πολιτική συντελεί στη συντήρηση του φαινομένου της πειρατείας, καθώς οι πειρατές διασφαλίζουν την απαραίτητη χρηματοδότηση για τη συνέχιση των παράνομων δραστηριοτήτων τους.

Τέλος, δύο εξίσου σημαντικοί παράγοντες που συνηγορούν στην όξυνση του φαινομένου σχετίζονται με νομικές και πολιτικές παραμέτρους. Πρώτον, στην περιοχή είναι εμφανής η έλλειψη ισχυρών δικαστικών / νομικών μηχανισμών επιβολής της έννομης τάξης και δεύτερον, οι χώρες - μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης φαίνονται απρόθυμες να υπογράψουν οποιαδήποτε συμφωνία κατά της πειρατείας με την Υεμένη. Η νομοθεσία της Υεμένης συνεχίζει να αντιτίθεται στη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τα ανθρώπινα δικαιώματα στο θέμα της θανατικής ποινής. Κατά συνέπεια, η διεθνής κοινότητα ακολούθησε μια διαφορετική πορεία και

υπέγραψε μνημόνιο με την Κένυα και τις Σεϋχέλλες, το οποίο επιτρέπει την προσαγωγή και δίκη, από τα τοπικά δικαστήρια, κατηγορούμενων ως πειρατές.

Οι παράγοντες που αναφέρθηκαν παραπάνω, δημιούργησαν πρόσφορο έδαφος για την ανάπτυξη του φαινομένου της πειρατείας και απαιτείται σκληρή και συντονισμένη προσπάθεια όλων των κρατών για την αντιμετώπισή της, που όπως φαίνεται δεν είναι καθόλου εύκολη υπόθεση.

2.2 Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΑΠΟ ΝΟΜΙΚΗ ΣΚΟΠΙΑ

Η πειρατεία, αποτελεί πανάρχαια, ίσως και την αρχαιότερη, παραδοσιακή μορφή παράνομης πράξης στη θάλασσα και συγκαταλέγεται στα εγκλήματα που έχουν παρουσιάσει ιδιαίτερη έξαρση στη σύγχρονη εποχή. Η βαθεία ανά τους αιώνες προσπάθεια της οργανωμένης διεθνούς κοινωνίας να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά το φαινόμενο της πειρατείας, αλλά και η αδυναμία κατοχύρωσης συμβατικού πλαισίου έχουν προσδώσει στον βασικό ορισμό που υιοθετήθηκε στη συνέχεια τόσο από τη Σύμβαση της Γενεύης (1958) για την Ανοιχτή Θάλασσα, όσο και από τη Σύμβαση του Montego Bay (1982), έναν καθαρά προγενέστερο εθιμικό χαρακτήρα, με αποτέλεσμα να εκλαμβάνεται ότι μετά την κωδικοποίησή του έχει μετατραπεί σε κανόνα θετικού δικαίου⁴³. Σε κάθε περίπτωση, τα θέματα που αφορούν στο φαινόμενο της πειρατείας καταλαμβάνουν ένα σημαντικό μέρος της Σύμβασης του Montego Bay (Άρθρα 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107), υπογραμμίζοντας έτσι το ενδιαφέρον της διεθνούς κοινότητας να καταστείλει τη σύγχρονη μορφή του (Τσάλτας, 2006).

Η πειρατεία θεωρείται « Διεθνές Έγκλημα» και οι πειρατές θεωρούνται «εχθροί της ανθρωπότητας» κατά το εθιμικό αλλά και το συμβατικό διεθνές δίκαιο, ειδικότερα της Σύμβασης Δικαίου της Θάλασσας του Montego Bay του 1982. Η πράξη της πειρατείας θεωρείται αξιόποινη σε διεθνές επίπεδο, ενώ το διεθνές δίκαιο ως προς την πειρατεία, αναγνωρίζει οικουμενική δικαιοδοσία, δηλαδή αρμοδιότητα όλων των κρατών. Τα κράτη αναλαμβάνουν να καταστείλουν τα εγκλήματα αυτά, ανεξάρτητα εάν υπάρχει ή όχι συγκεκριμένος σύνδεσμος με την εθνική έννομη τάξη. Συγκεκριμένα, στην Ανοιχτή Θάλασσα κανένα κράτος δεν μπορεί να ασκήσει κυριαρχική εξουσία. Ως εκ τούτου, άσκηση εξουσίας σε ένα εμπορικό πλοίο θα μπορούσε να ασκήσει μόνο πλοίο του κράτους της σημαίας και τούτο με

συγκεκριμένους όρους. Μόνο σε τρεις περιπτώσεις δίνεται η δυνατότητα σε πολεμικά πλοία ή σε πλοία που ασκούν δημόσια εξουσία να ασκούν δικαιοδοσία, ως εξαιρέσεις από την αρχή της δικαιοδοσίας του κράτους σημαίας. Αυτές είναι η νηοψία, η συνεχής καταδίωξη και η πειρατεία (Σιούσουρας, 2009).

Έτσι, στην περίπτωση της πειρατείας, προκειμένου ένα κράτος να θεμελιώσει τη δικαιοδοσία του, αρκεί μόνο η συνδρομή των προϋποθέσεων που θέτει το άρθρο 101 της Σύμβασης Montego Bay για την καταστολή και την τιμωρία του αδικήματος. Με βάση το άρθρο 101 πειρατεία συνιστά:

α. Κάθε παράνομη πράξη βίας ή κράτησης ή διαρπαγής που διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς, από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους και που κατευθύνεται στην ανοικτή θάλασσα ή σε τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους, εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους ή εναντίον προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων πάνω στο πλοίο ή στο αεροσκάφος αυτό.

β. Κάθε πράξη εκούσιας συμμετοχής στην λειτουργία ενός πλοίου ή αεροσκάφους, εν γνώσει των γεγονότων που το καθιστούν πειρατικό.

γ. Κάθε πράξη υποκίνησης ή σκόπιμης διευκόλυνσης πράξεως που συνιστά πειρατεία, ως ανωτέρω υποπαραγράφους.

Συνάγεται λοιπόν ότι τρία είναι τα στοιχεία της νομοτυπικής μορφής του διεθνούς εγκλήματος της πειρατείας:

α. Πρώτον, απαιτείται παράνομη πράξη βίας, που διαπράττεται σε διεθνή ύδατα από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού σκάφους.

β. Δεύτερον, η πράξη πρέπει να διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς.

γ. Τρίτον, πρέπει να κατευθύνεται εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους.

Ως προς το πρώτο στοιχείο της νομοτυπικής μορφής, η διατύπωση της είναι ταυτολογική, αφού κάθε πράξη βίας, πλην του νομίμου δικαιώματος της άμυνας, είναι παράνομη. Επιπλέον, η πράξη πρέπει να διαπράττεται από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου. Συνεπώς, παράνομη βία που ασκείται από ένα πολεμικό πλοίο ή ένα δημόσιο πλοίο δεν δύναται να συνιστά πειρατεία. Διαφορετική είναι η κατάσταση αν το πολεμικό ή το κρατικό πλοίο έχει καταληφθεί από στασιαστές και προβαίνει σε πειρατικές πράξεις. Σε αυτή τη περίπτωση θεωρείται ιδιωτικό πλοίο.

Επιπρόσθετα η πράξη πρέπει να διαπράττεται στην ανοικτή θάλασσα ή σε τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους.

Ως προς το δεύτερο στοιχείο της νομοτυπικής μορφής του εγκλήματος της πειρατείας, αυτό της απαίτησης των ιδιωτικών σκοπών στην τέλεση των πράξεων βίας, δεν υπάρχει απόλυτη συμφωνία στη διεθνή πρακτική και θεωρία, για την ορθή ερμηνεία του. Βέβαιο είναι ότι δεν απαιτείται πρόθεση πλουτισμού. Η απληστία και η εκδίκηση κατά του πληρώματος ή των επιβατών, σαφώς εντάσσονται στην έννοια των ιδιωτικών σκοπών, που πληρούν την νομοτυπική μορφή του εγκλήματος της πειρατείας. Σοβαρά προβλήματα δημιουργούνται στην περίπτωση που οι πράξεις βίας γίνονται για πολιτικούς σκοπούς. Σύμφωνα με την κρατούσα άποψη η ύπαρξη πολιτικών σκοπών αποκλείει τον χαρακτηρισμό της πράξεως βίας ως πειρατείας.

Τέλος προκειμένου να υπάρχει πειρατεία, σύμφωνα με τις ανωτέρω προβλέψεις της Σύμβασης του Montego Bay, πρέπει οι πράξεις βίας να κατευθύνονται προς πλοίο ή αεροσκάφος διαφορετικού του πειρατικού. Έτσι υπάρχει απαίτηση για δύο πλοία. Συνεπώς στάση του πληρώματος ενός πλοίου ή πράξεις βίας εκ μέρους των επιβατών ενός πλοίου δεν αποτελούν πειρατεία.

Για εκατοντάδες χρόνια ο πειρατής αντιμετωπίζεται ως εχθρός της ανθρωπότητας και έχει ένα ειδικό νομικό καθεστώς το οποίο οφείλεται κυρίως στους παρακάτω λόγους. Αρχικά, η διεθνής ναυτιλία διέρχεται από καθορισμένα δρομολόγια, και είναι σε αυτές τις ναυτιλιακές αρτηρίες που εκδηλώνεται η πειρατική δραστηριότητα. Έτσι, οι πειρατές, θέτουν σε κίνδυνο το διεθνές εμπόριο, αφού δεν κάνουν διακρίσεις μεταξύ της εθνικότητας των στόχων. Οι επιθέσεις επιφέρουν αύξηση στο κόστος των αγαθών και στις τιμές των ασφαλιστρών λειτουργώντας επιβαρυντικά για το διεθνές εμπόριο. Οι πρόσφατες επιθέσεις έχουν αναδείξει περαιτέρω τον προφανή διεθνή χαρακτήρα της πράξεως. Ένα καταληφθέν πλοίο μπορεί να ανήκει σε ένα έθνος, να φέρει τη σημαία ενός δεύτερου, να μεταφέρει το φορτίο ενός τρίτου και να προορίζεται για πέντε άλλες χώρες. Το πλήρωμα με τη σειρά του μπορεί να αποτελείται από υπηκόους διαφορετικών κρατών. Έτσι η πειρατεία αφορά και απειλεί τα συμφέροντα όλων των εμπλεκόμενων χωρών (Κοντούλης, 2010).

Επίσης, σύμφωνα με τον ορισμό της πειρατείας, οι πράξεις των πειρατών δεν υιοθετούνται και δεν μπορούν να καταλογιστούν σε κάποιο κράτος, ούτε και της χώρας τους. Από τον ορισμό της Σύμβασης του Montego Bay, αυτός ο παράγοντας

καθίσταται προφανής καθώς η πειρατεία είναι έγκλημα που διαπράττεται σε διεθνή ύδατα από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού σκάφους, εναντίον άλλου πλοίου, για ιδιωτικούς σκοπούς.

Αναμφισβήτητα, η πειρατεία αποτελεί μια δυσχερή νομική έννοια, καθώς πρόκειται για αδίκημα της διεθνούς έννομης τάξης αλλά και αδίκημα της εσωτερικής έννομης τάξης. Η διαφορά έγκειται στην άσκηση δικαιοδοσίας. Στην πρώτη περίπτωση, το διεθνές δίκαιο αναγνωρίζει, στα πολεμικά πλοία οποιουδήποτε κράτους ή σε άλλα πλοία που είναι προορισμένα για τη δημόσια υπηρεσία ή είναι εξουσιοδοτημένα να προβούν σε τέτοιες ενέργειες, επέμβαση για καταστολή της πειρατείας. Στη δεύτερη περίπτωση, τα κράτη επιλαμβάνονται της τιμωρίας των ενόχων σύμφωνα με την εσωτερική τους νομοθεσία (Βαμβούκος, 1991).

Η βασική διεθνής νομοθεσία για τη νομιμοποίηση των επιχειρήσεων θαλάσσιας ασφάλειας και καταστολής παράνομων πράξεων στη θάλασσα απαρτίζεται από :

α. Τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) του Montego Bay για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (ΣΔΘ - UNCLOS 1982).

β. Τη Σύμβαση για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων στην Ανοικτή Θάλασσα (SUA – Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation), 1988, η οποία καλύπτει θέματα που δεν προέβλεψε η Σύμβαση του 1982 αναφορικά με τις νέες και τις ειδικότερες μορφές εγκλημάτων στη θάλασσα.

γ. Τη Σύμβαση των ΗΕ για την Καταπολέμηση του Διεθνούς Οργανωμένου Εγκλήματος (2000).

Η καταπολέμηση της πειρατείας συγκαταλέγεται στις επιχειρήσεις θαλάσσιας ασφάλειας. Το άρθρο 110 της Σύμβασης αποτελεί το βασικό έναυσμα για την εκτέλεση μιας επιχείρησης θαλάσσιας ασφάλειας. Έτσι, η νομιμότητα μιας επιχείρησης θαλάσσιας ασφάλειας είναι δεδομένη, μέσω των 2 μεγάλων Συμβάσεων που αναφέρθηκαν (UNCLOS & SUA). Επιπρόσθετα, η νομιμοποίηση των επιχειρήσεων κατά της πειρατείας είναι δυνατή κατόπιν εξουσιοδοτήσεως με διεθνή εντολή μέσω αποφάσεων του ΟΗΕ.

Όσον αφορά στη συνεργασία μεταξύ των κρατών, αυτή επιβάλλεται από το άρθρο 100 της Σύμβασης Δικαίου Θαλάσσης 1982. Το εν λόγω άρθρο ορίζει ότι όλα τα κράτη πρέπει να συνεργάζονται στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό, για την καταστολή της πειρατείας στην ανοικτή θάλασσα ή σε οποιοδήποτε άλλο μέρος που βρίσκεται

έξω από τη δικαιοδοσία οποιουδήποτε κράτους. Ομοίως, και το Συμβούλιο Ασφαλείας παροτρύνει όλα τα κράτη να συνεργασθούν μεταξύ τους, με τον ΙΜΟ και με τους σχετικούς περιφερειακούς οργανισμούς για την καταπολέμηση της πειρατείας.

Τι ισχύει όμως για τις συλλήψεις πειρατών και την κατάσχεση πλοίων / υλικών; Εφόσον ένα κράτος προβεί στη νόμιμη άσκηση του δικαιώματός του για επέμβαση και καταστολή πειρατείας, τότε το κράτος μπορεί: α) να συλλάβει τα πρόσωπα που εμπλέκονται με την πειρατεία, β) να κατάσχει το πειρατικό πλοίο, γ) να κατάσχει τα περιουσιακά τους στοιχεία επί του πλοίου. Τα άρθρα 105, 106 και 107 της ΣΔΘ – UNCLOS αναφέρονται στην περίπτωση σύλληψης προσώπων ύποπτων για πειρατεία και κατάσχεσης του πειρατικού πλοίου και περιουσιακών στοιχείων. Τα δικαστήρια του κράτους που ενεργεί κατάσχεση αποφασίζουν και για το ποινικό μέρος της υπόθεσης, δικάζοντας τους πειρατές, αλλά και για το αστικό της μέρος, διατάσσοντας τα μέτρα που θα ληφθούν, σχετικά με τα κατασχεθέντα περιουσιακά στοιχεία, με πρόνοια για τα συμφέροντα των τρίτων μερών που ενεργούν με καλή πίστη (π.χ. πλοιοκτήτες, ναυλωτές) (105 UNCLOS). Η κατάσχεση αυτή μπορεί να πραγματοποιηθεί αποκλειστικά και μόνον από πολεμικά πλοία ή ακόμα και από πλοία που εκτελούν δημόσια υπηρεσία και φέρουν εξωτερικά τα προβλεπόμενα διακριτικά (107 UNCLOS).

Από τα παραπάνω μπορούμε να συμπεράνουμε ότι η διάκριση μεταξύ των διαφόρων μορφών παράνομης δραστηριότητας στις θάλασσες, βίαιων ή μη, όπως το λαθρεμπόριο και η πειρατεία και η διάκριση μεταξύ πειρατών και τρομοκρατών και/ή ανταρτών, είναι ζωτικής σημασίας από νομικής απόψεως και αποτελεί κλειδί για την ορθή προσέγγιση και την αντιμετώπιση του σύγχρονου φαινομένου της πειρατείας.

2.3 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΣΤΙΑΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Μεγάλη ανησυχία και αντίδραση στη διεθνή κοινότητα έχει προκαλέσει η επανεμφάνιση της θαλάσσιας πειρατείας στον 21^ο αιώνα. Από το 2005 και μέσα σε λίγα χρόνια το πειρατικό φαινόμενο εξελίχθηκε από μεμονωμένες ανοργάνωτες επιθέσεις σε οργανωμένη εγκληματική δραστηριότητα ευρείας κλίμακας. Η πειρατεία αποτελεί πλέον μια σοβαρή διεθνή απειλή με κύρια χαρακτηριστικά της τη

διευρυνόμενη και βίαιη δράση πειρατικών ομάδων, που χρησιμοποιούν όλο και πιο εξελιγμένα όπλα, ευέλικτες επιχειρησιακές τακτικές και αποτελεσματικές μεθόδους. Πρόκειται για μια πραγματική μάστιγα της εποχής μας που πλήττει τη διεθνή οικονομία και το εμπόριο, τη ναυτιλία, την περιφερειακή ασφάλεια και σταθερότητα. Πάνω απ' όλα όμως το φαινόμενο της σύγχρονης πειρατείας αποτελεί διαρκή απειλή για τη ζωή και την ασφάλεια χιλιάδων ναυτικών που εργάζονται στα πλοία που διαπλέουν καθημερινά της υψηλής επικινδυνότητας θαλάσσιες περιοχές στα ανοικτά της Σομαλίας και στον κόλπο του Άντεν.

Η επικέντρωση της προσοχής και της παρουσίας της διεθνούς κοινότητας σε αυτές τις θάλασσες σε συνδυασμό με φαινόμενα «μιμητισμού» έφεραν ως αντίκτυπο τη διασπορά των πειρατικών επιθέσεων ανατολικότερα και νοτιότερα των ακτών της Σομαλίας και του Κόλπου του Άντεν. Η γεωγραφική εξάπλωση της πειρατικής απειλής στην Αραβική Θάλασσα και στην εξαιρετικά εκτεταμένη θαλάσσια περιοχή του Δυτικού Ινδικού Ωκεανού κάνει ακόμα δυσκολότερη την αποστολή των, ούτως ή άλλως περιορισμένων, ναυτικών δυνάμεων που έχουν διατεθεί από κράτη-μέλη της διεθνούς κοινότητας για την αποτροπή και την αντιμετώπιση της πειρατικής απειλής.

Με 10.000 (μόνο) ευρωπαϊκά πλοία να διέρχονται κάθε χρόνο από τις περιοχές υψηλού κινδύνου και με το ετήσιο συνολικό οικονομικό κόστος της πειρατείας να αγγίζει τα 12 δισ. δολάρια, το μέγεθος του προβλήματος γίνεται προφανές. Η πειρατεία έχει εξελιχθεί σε εξαιρετικά επικερδή εγκληματική «επιχείρηση υψηλού οφέλους και χαμηλού κινδύνου» για τους δράστες, καθιστώντας την πειρατεία ελκυστική για όλο και περισσότερους - νέους κυρίως - Σομαλούς. Ο αριθμός εκείνων που σταθερά εμπλέκονται σε όλο το φάσμα της πειρατικής δράσης ανέρχεται σήμερα σε περίπου 1.500 άτομα. Οι άμεσες συνέπειες και οι ευρύτερες επιπτώσεις της εγκληματικής δράσης των πειρατών είναι εξαιρετικά δυσανάλογες με τον περιορισμένο αριθμό τους, καθιστώντας τη θαλάσσια πειρατεία μία επικίνδυνη ασύμμετρη απειλή διεθνούς εμβέλειας, τα πραγματικά αίτια της οποίας πρέπει να αναζητηθούν στην ξηρά.

Η εξαιρετικά προβληματική οικονομική κατάσταση του πληθυσμού της Σομαλίας που αγγίζει την εξαθλίωση, η απουσία κάθε μορφής αστυνόμευσης στα χωρικά της ύδατα με αποτέλεσμα την εναπόθεση επικίνδυνων τοξικών αποβλήτων και την ανεξέλεγκτη αλίευση της θαλάσσιας περιοχής της, η συνεχιζόμενη πολιτική αστάθεια

και η απουσία βασικών υποδομών δίνουν το περίγραμμα και δείχνουν το μέγεθος του προβλήματος. Μάλιστα, η κατάσταση στο Κέρας της Αφρικής και τη Σομαλία επιδεινώθηκε σημαντικά από τον πρόσφατο λιμό, ο οποίος έπληξε πάνω από 12 εκατ. ανθρώπους, προκαλώντας το θάνατο πολλών παιδιών, αλλά και μεγάλο κύμα προσφύγων προς τις γειτονικές χώρες, Κένυα και Αιθιοπία.

Όλα αυτά καθιστούν το φαινόμενο της θαλάσσιας πειρατείας ιδιαίτερα σύνθετο έτσι ώστε μόνον μια σφαιρική, καλά συντονισμένη και πολλών επιπέδων διεθνής δράση μπορεί να οδηγήσει στην αποτελεσματική αντιμετώπισή του. Προϋπόθεση όλων αυτών είναι η ισχυρή πολιτική βούληση της διεθνούς κοινότητας που, όμως, ακόμα αναζητείται.

Το φαινόμενο της πειρατείας εμφανίζει έξαρση τα τελευταία χρόνια στον Κόλπο του Άντεν και τις ανατολικές ακτές της Σομαλίας αλλά και στην ευρύτερη λεκάνη της Σομαλίας και μέχρι των ακτών των Σεϋχελλών και μάλιστα με περιστατικά πειρατικών επιθέσεων σε αποστάσεις και πέραν των 600 ν.μ. από τις ακτές. Έξαρση παρατηρείται και στη Νιγηρία αλλά και στην ευρύτερη περιοχή του Κόλπου της Γουινέας καθώς και στην Άπω Ανατολή και ιδιαίτερα στη θάλασσα της Νότιας Κίνας, στα στενά Malacca της Ινδονησίας καθώς και στη νότια Αμερική και την Καραϊβική.

Σύμφωνα με το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο κατά της πειρατείας (International Maritime Bureau-IMB), οι πιο επικίνδυνες περιοχές για πειρατεία (piracy prone areas) είναι οι ακόλουθες (www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/piracy prone areas and warnings, Νοέμβριος 2012):

α) Νοτιοανατολική Ασία και Ινδικός Ωκεανός

Μπαγκλαντές, Ινδονησία, στενά Malacca, θάλασσα Νότιας Κίνας, Φιλιππίνες, στενά Σιγκαπούρης.

Μπαγκλαντές: Οι πειρατικές επιθέσεις εστιάζουν σε πλοία που πρόκειται να αγκυροβολήσουν και ιδιαίτερα στο λινάρι Chittagong. Ωστόσο οι επιθέσεις έχουν μειωθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια λόγω των έντονων προσπαθειών από πλευράς των αρχών του Μπαγκλαντές.

Ινδονησία: Tanjung Priok – Jakarta / Dumai, Belawan, Taboneo, Muara Jawa. Οι πειρατές είναι οπλισμένοι και επιτίθενται κυρίως κατά τη διάρκεια της νύχτας. Στις προσπάθειες αποτροπής τους οι πειρατές συνήθως εγκαταλείπουν. Ανησυχία ωστόσο αποτελούν οι επιθέσεις στο Dumai.

Στενά Malacca: Τα στενά της Μάλακα μεταξύ της Μαλαισίας και της Ινδονησίας έγιναν το επίκεντρο της πειρατικής δραστηριότητας από τη δεκαετία του 1980 και ύστερα, με αποκορύφωμα το 2003. Παρά το γεγονός ότι οι πειρατικές επιθέσεις έχουν περιοριστεί σημαντικά λόγω των περιπολιών στην περιοχή από τον Ιούλιο του 2005, τα πλοία υποχρεούνται αυστηρώς να ακολουθούν τα μέτρα αποτροπής πειρατείας κατά τη διέλευσή τους από αυτή. Η γεωγραφία στο στενό Μαλάκκα είναι αντίστοιχα σημαντική με εκείνη του Κόλπου του Άντεν, καθώς το εν λόγω στενό θεωρείται μια από τις πιο σημαντικές θαλάσσιες οδούς, παγκόσμιας στρατηγικής. Ενδεικτικό της σημασίας του στενού είναι ότι το ήμισυ του παγκόσμιου εμπορίου διέρχεται μέσα από αυτό. Υπολογίζεται ότι κάθε χρόνο διασχίζουν την περιοχή 50.000- 90.000 πλοία, μεταφέροντας το μισό της ετήσιας παραγωγής πετρελαίου και το ένα τρίτο των εμπορευμάτων που μεταφέρονται παγκοσμίως.

Συγκεκριμένα, το στενό Malacca έχει μήκος 600 μιλίων και αποτελεί το θαλάσσιο σύνορο μεταξύ της Σιγκαπούρης, της Μαλαισίας και της Ινδονησίας. Τα ειδικά χαρακτηριστικά του στενού, όπως το πλάτος του (σε ορισμένες περιοχές έχει πλάτος 1,5 μίλι), το καθιστούν ευνοϊκό για την εκτέλεση επιθέσεων από πειρατές. Επιπλέον, η εμφάνιση της πειρατείας οφείλεται και στο γεγονός ότι οι χώρες αυτές επί σειρά ετών δεν διέθεταν τα απαραίτητα τεχνολογικά μέσα για μια αποτελεσματική επιτήρηση του στενού, με αποτέλεσμα οι πειρατές να αφεθούν ελεύθεροι να συνεχίσουν τις επιθέσεις τους, δεδομένου ότι δεν υπήρχε καμία κατάλληλη αρχή ασφάλειας για να επιβάλλει την τάξη στην περιοχή. Σημειώνεται ωστόσο πως η κατάσταση έχει βελτιωθεί τα τελευταία χρόνια.

Ιστορικά, η Νοτιοανατολική Ασία διήλθε δύσκολες οικονομικές περιόδους και αναντίρρητα, η πειρατεία παρείχε συμπληρωματικό εισόδημα σε ένα σημαντικό αριθμό ντόπιων κατοίκων. Ενδεικτικό της φτώχειας στην περιοχή ήταν το γεγονός ότι ντόπιοι ψαράδες έμπαιναν στον πειρασμό να παραμερίσουν τις ηθικές τους αναστολές και να ακολουθήσουν το δρόμο της πειρατείας, καθώς λόγω του στενού πραγματοποιούνταν διελεύσεις μεγάλων πλοίων σε πολύ χαμηλές ταχύτητες.

Μετά από μια ενδελεχή ανάλυση των αιτίων της πειρατείας στη Νοτιοανατολική Ασία, αποδεικνύεται ότι οι πειρατές ακολούθησαν την ίδια τακτική με εκείνους στο Κέρασ της Αφρικής. Συγκεκριμένα, ζητούσαν χρήματα ως λύτρα, τα οποία έπειτα από διαπραγματεύσεις μπορούσαν να καταλήξουν σε μόλις μερικές χιλιάδες δολάρια. Το ποσό αυτό μπορεί μεν να αποτελεί ένα ασήμαντο ποσό για την παγκόσμια οικονομία, αποτελεί ωστόσο ένα εξαιρετικά υψηλό ποσό για την τοπική κοινότητα.

Τέλος, η πειρατεία υποβοηθήθηκε από τη μοναδική γεωγραφία και την εγγύτητα των εθνικών συνόρων σε συγκεκριμένα σημεία του στενού. Τα παράκτια κράτη είχαν κίνητρο να δουν το πρόβλημα ως μια εγχώρια σύγκρουση και όχι ως περιφερειακό ζήτημα. Μια πολιτική τέτοιου τύπου οδήγησε αναπόφευκτα σε σύγκρουση και όξυνση του φαινομένου. Η σύγκρουση αυτή κλιμακώθηκε περαιτέρω λόγω του γεγονότος ότι οι χώρες αυτές, ως πρώην αποικίες, είναι ιδιαίτερα ευαίσθητες επί ζητημάτων εθνικής κυριαρχίας (Mark J.N., 2006).

Στενά Σγκαπούρης: Συνίσταται στα πλοία να ακολουθούν τα μέτρα προστασίας κατά της πειρατείας. Οι πειρατές επιτίθενται σε πλοία όταν βρίσκονται εν πλω ή αγκυροβολημένα.

Θάλασσα Νότιας Κίνας: Παρά το γεγονός ότι δεν έχουν αναφερθεί πρόσφατα κρούσματα πειρατικών επιθέσεων στην περιοχή ανοικτά Anambas / Natuna / Mangkai islands / Subi Besar / Merundung, τα πλοία θα πρέπει να βρίσκονται σε επαγρύπνηση.

β) Αφρική και Ερυθρά θάλασσα

Λάγος (Νιγηρία), Cotonu (Benin), Lome (Togo), Abidjan (Ακτή Ελεφαντοστού), Κόλπος του Άντεν / Ερυθρά θάλασσα, Σομαλία.

Λάγος (Νιγηρία): Οι πειρατές εδώ είναι πολύ βίαιοι και έχουν επιτεθεί σε πολλά πλοία, έχουν απαγάγει πληρώματα σε θάλασσες αλλά και σε ποταμούς της περιοχής. Οι επιθέσεις που έχουν καταγραφεί καλύπτουν μέχρι 120 ν.μ. από την ακτή. Σε πολλές περιπτώσεις οι πειρατές κατέλαβαν και λεηλάτησαν πλοία για αρκετές μέρες, έκλεψαν μέρος του φορτίου (συνήθως gas oil). Επίσης έχουν καταγραφεί και τραυματισμοί πληρωμάτων σε πολλές πειρατικές επιθέσεις. Γενικά όλα τα νερά στην Νιγηρία είναι αρκετά επικίνδυνα. Τα πλοία που διέρχονται από την περιοχή

απαιτείται να βρίσκονται σε εγρήγορση, καθώς πολλές επιθέσεις δεν έχουν αναφερθεί και καταγραφεί. Επιθέσεις έχουν καταγραφεί και εντός ή εκτός λιμένων Port Harcourt και Conakry.

Cotonu (Benin): Παρά το γεγονός ότι ο αριθμός των επιθέσεων έχει πέσει σημαντικά το τελευταίο διάστημα, η περιοχή παραμένει αρκετά επικίνδυνη. Οι πειρατές κατά τις επιθέσεις τους ήταν καλά οπλισμένοι και σε πολλές περιπτώσεις βίαιοι καταλαμβάνοντας πολλά δεξαμενόπλοια και αναγκάζοντας πολλές φορές τους Πλοιάρχους να πλεύσουν προς άγνωστο προορισμό με σκοπό να κλέψουν το πλοίο και το φορτίο του (gas oil) και τραυματίζοντας τα μέλη του πληρώματος. Οι συχνές περιπολίες από τις αρχές της Νιγηρίας και του Μπενίν οδήγησαν σε μείωση των επιθέσεων. Συνίσταται στα πλοία να ακολουθούν τα μέτρα προστασίας κατά της πειρατείας.

Lome (Togo): Εδώ οι επιθέσεις αυξάνονται και λαμβάνουν χώρα στα αγκυροβόλια κυρίως κατά τη διάρκεια της νύχτας, οι πειρατές είναι καλά οπλισμένοι, βίαιοι και γενικότερα επικίνδυνοι. Πολλά πλοία κατέληξαν να καταληφθούν τελικά από τους πειρατές για αρκετές μέρες όπου το πλοίο λεηλατήθηκε και μέρος του φορτίου εκλάπη (gas oil).

Abidjan (Ακτή Ελεφαντοστού): Η πρώτη κατάληψη πλοίου από πειρατές συνέβη στο αγκυροβόλιο του Abidjan οι οποίοι οδήγησαν το πλοίο λίγο έξω από τη Νιγηρία ξεφορτώνοντας μέρος του φορτίου και προβαίνοντας στην κλοπή πολύτιμων αντικειμένων του πλοίου και του πληρώματος αποδεικνύοντας ότι οι πειρατές του κόλπου της Γουϊνέας, που επιτίθεντο σε πλοία σε Nigeria/Benin/Togo, εξαπλώθηκαν μέχρι την ακτή Ελεφαντοστού. Οι πειρατές μπορεί να στοχεύουν επίσης και σε πλοία που διέρχονται από τη γειτονική Ghana.

Κόλπος του Άντεν / Ερυθρά θάλασσα: Ο Κόλπος του Άντεν βρίσκεται στην Αραβική Θάλασσα ανάμεσα στην Υεμένη της νότιας ακτής της Αραβίας και τη Σομαλία στο Κέρας της Αφρικής. Στα βορειοδυτικά, συνδέεται με την Ερυθρά Θάλασσα μέσω του στενού Μπαμπ ελ Μαντέμπ. Ο κόλπος είναι επίσης γνωστός ως σοκάκι των πειρατών λόγω της Σομαλικής πειρατείας που πλήττει την περιοχή. Ο Κόλπος του Άντεν είναι μια σημαντική εμπορική ναυτική δίοδος, ειδικά για το πετρέλαιο του Περσικού Κόλπου, κάτι που τον καθιστά βασικότατο για την παγκόσμια οικονομία. Περίπου το 11% του πετρελαίου θαλάσσιων κοιτασμάτων περνά από τον Κόλπο του Άντεν στο

δρόμο του για τη Διώρυγα του Σουέζ, ή κοντινά διωλιστήρια. Τα κυριότερα λιμάνια κατά μήκος του Κόλπου είναι το Άντεν στην Υεμένη και η Ζέιλα, Βερβέρη και Μποσάσο στη Σομαλία.

Οι επιθέσεις έχουν παρουσιάσει σημαντική μείωση εξαιτίας της αυξημένης και ενεργούς στρατιωτικής κινητοποίησης εναντίον ύποπτων σκαφών (skiffs), των προληπτικών μέτρων από τα εμπορικά πλοία συμπεριλαμβάνοντας την χρήση citadels (που θα αναλυθεί παρακάτω), την πρόσληψη ενόπλων φρουρών. Το κέντρο παρακολούθησης της πειρατείας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Γραφείου (IMB PRC) παρακολουθεί στενά την κατάσταση και προειδοποιεί τα πλοία να παραμένουν σε εγρήγορση και να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των Best Management Practises (BMP). Η απειλή εξακολουθεί να υπάρχει και οι ναυτικοί δεν θα πρέπει να εφησυχάζονται όταν διέρχονται από τις περιοχές αυτές. Οι Σομαλοί πειρατές συνήθως επιτίθενται σε πλοία βόρεια των ακτών της Σομαλίας στον κόλπο του Άντεν και νότια της Ερυθράς θάλασσας στο Bab El Mandeb. Οι πειρατές χρησιμοποιούν πλοία αυτόματα και Rocket Propelled Grenades (RPGs) σε εμπορικά πλοία για να μπορέσουν να τα καταλάβουν. Όταν καταφέρουν να καταλάβουν ένα πλοίο το οδηγούν προς τις ακτές της Σομαλίας και στη συνέχεια ζητούν λύτρα για την απελευθέρωση του πληρώματος και του πλοίου. Όλα τα διερχόμενα από την περιοχή πλοία συνίσταται να λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα προστασίας και χρησιμοποιώντας όλα τα διαθέσιμα μέσα να φροντίζουν για την σε 24ωρη βάση κάλυψή τους και να είναι σε πλήρη επαγρύπνηση εάν αντιληφθούν και την παραμικρή ύποπτη κίνηση. Η συνεχής επαγρύπνηση, η πλήρης συμμόρφωση με τα μέτρα αντιμετώπισης θα βοηθήσει το εκάστοτε πλοίο, που μπορεί να τεθεί σε κίνδυνο, να προβεί στους κατάλληλους ελιγμούς, να αναπτύξει ταχύτητα προκειμένου να αποφύγει την επαφή με οποιοδήποτε ύποπτο σκάφος και να ζητήσει άμεση βοήθεια από τις αρμόδιες αρχές.

Σομαλία: Οι πειρατικές επιθέσεις έχουν πέσει σημαντικά λόγω των αυξημένων μέτρων προστασίας. Ιδιαίτερα η παρουσία των ενόπλων φρουρών έχει καταλυτική επίδραση στις επιθέσεις αυτές. Εδώ αξίζει να σημειωθεί ότι την περίοδο των μουσώνων οι πειρατικές επιθέσεις πέφτουν κατακόρυφα. Συνήθως οι Σομαλοί πειρατές επιτίθενται σε πλοία βόρεια, ανατολικά και νότια των ακτών της. Στο παρελθόν οι επιθέσεις έφθαναν και έξω από την Κένυα, την Τανζανία, τις Σεϋχέλλες, τη Μαδαγασκάρη, τη Μοζαμβίκη και στον Ινδικό Ωκεανό, την Αραβική θάλασσα /

έξω από το Ομάν, στον κόλπο του Ομάν και στα ανοικτά δυτικά των ακτών της Ινδίας και στις Μαλδίβες. Οι πειρατές χρησιμοποιούν mother vessels για να εξαπολύσουν επιθέσεις σε αποστάσεις μακριά από τις ακτές. Αυτά τα mother vessels είναι πλοία που έχουν κλαπεί (ποντοπόρα αλιευτικά) και από τα οποία μπορεί να ξεκινήσουν μικρότερα σκάφη (skiffs) για να επιτεθούν σε ανυποψίαστα διερχόμενα πλοία. Προηγούμενες επιθέσεις που έχουν καταγραφεί πραγματοποιήθηκαν ακόμη και 1.000 ναυτικά μίλια από τις ακτές της Σομαλίας. Αυτοί οι πειρατές έχουν επίσης επιτεθεί σε πλοία κοντά στις ακτές της Τανζανίας, της Κένυας, της Σομαλίας, της Υεμένης και του Ομάν.

γ) Νότιος –Κεντρική Αμερική και Καραϊβική

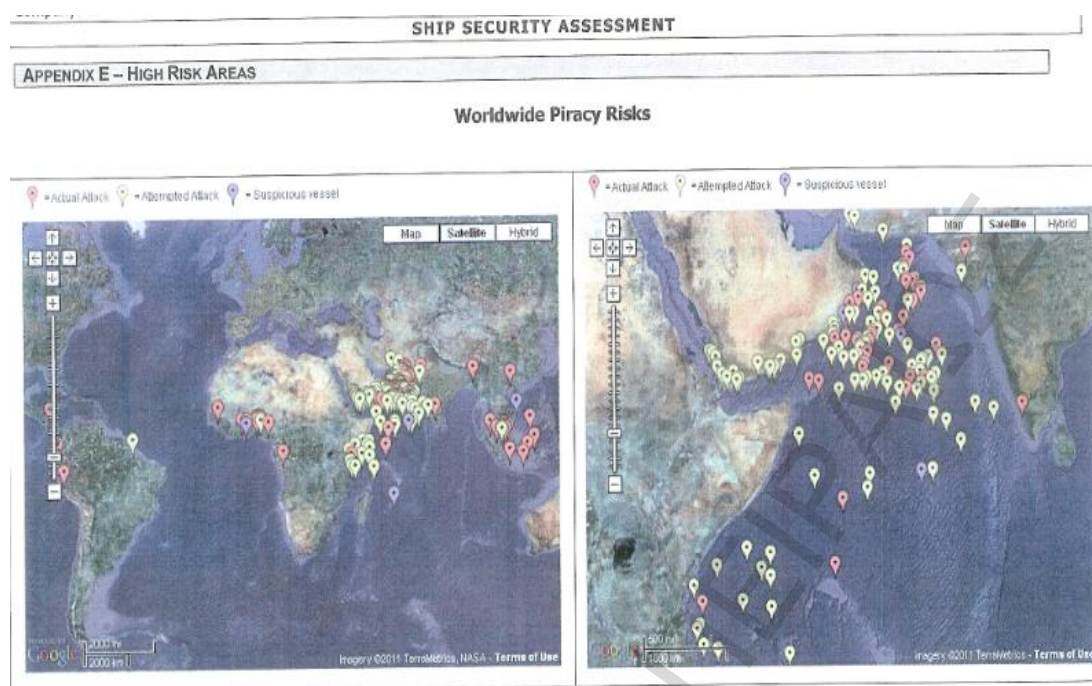
Guayaquil (Ecuador)

δ) Υπόλοιπος κόσμος

Αραβική θάλασσα, ανοικτά του Ομάν, δυτικός Ινδικός ωκεανός, ανοικτά της Μαδαγασκάρης και των Σεϋχελλών.

Παρακάτω παραθέτουμε τις πειρατικές επιθέσεις ανά τον κόσμο, όπως αναφέρονται στο εγχειρίδιο Αξιολόγησης Ασφάλειας Πλοίου (Ship Security Assessment) ενός δεξαμενοπλοίου:

ΧΑΡΤΗΣ 1: ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΕΚΔΗΛΩΣΗΣ ΠΕΙΡΑΤΙΚΩΝ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ



Πηγή: Ship Security Assessment, Appendix E- High Risk Areas, December 2012

2.4 ΠΕΙΡΑΤΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΣΕΙΣ 2008-2012

Στοιχεία σχετικά με την εξέλιξη της πειρατείας, τις περιοχές εστίασής της καθώς και τις προόδους για την καταπολέμησή της, μπορεί κανείς να αντλήσει με τη βοήθεια του IMB – International Maritime Bureau- του Διεθνούς Γραφείου Ναυσιπλοΐας που αποτελεί ειδικευμένο τμήμα του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου (ICC- International Chamber of Commerce). Το IMB είναι μία μη κερδοσκοπική οργάνωση που ιδρύθηκε το 1981 για να ενεργήσει ως συντονιστικό κέντρο στον αγώνα ενάντια σε όλους τους τύπους θαλάσσιων εγκλημάτων και αδικημάτων. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) στο ψήφισμά του A 504 (XII) (5) και (9) που εξεδόθη στις 20 Νοεμβρίου του 1981, έχει μεταξύ άλλων, ωθήσει τις κυβερνήσεις, όλους τους ενδιαφερόμενους και τους οργανισμούς να συνεργαστούν και να ανταλλάξουν πληροφορίες η μία με την άλλη και το IMB, με σκοπό τη διατήρηση και ανάπτυξη μιας συντονισμένης δράσης για την καταπολέμηση για την καταπολέμηση της θαλάσσιας απάτης. Το IMB καλεί όλους τους πλοιάρχους και τους πλοιοκτήτες να αναφέρουν όλα τα περιστατικά πειρατικής δραστηριότητας σαν το πρώτο βήμα

ουσιαστικής αντίδρασης της διεθνούς κοινότητας στο φαινόμενο της σύγχρονης πειρατείας.

Το πλήγμα στην ναυτιλιακή βιομηχανία από την ανησυχητική αύξηση της πειρατείας, οδήγησε τον IMB στη δημιουργία του διεθνούς κέντρου αναφοράς περιστατικών πειρατείας (PRC-Piracy Reporting Centre) τον Οκτώβριο του 1992 στην Kuala Lumpur στη Μαλαισία. Οι βασικές υπηρεσίες του διεθνούς κέντρου αναφοράς περιστατικών πειρατείας (PRC) είναι:

- Η διανομή των καθημερινών αναφορών της κατάστασης της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στα σκάφη μέσω των ραδιοφωνικών μεταδόσεων (υπηρεσία Inmarsat-C Safety Net)
- Η υποβολή εκθέσεων της πειρατείας και των γεγονότων ένοπλης ληστείας εν πλω στις υπηρεσίες επιβολής του νόμου και στον IMO
- Να βοηθήσει τις τοπικές υπηρεσίες επιβολής του νόμου να συλλάβει τους πειρατές και να τις βοηθήσει να τους οδηγήσει στη δικαιοσύνη
- Να βοηθάει τους πλοιοκτήτες / πληρώματα των πλοίων που έχουν δεχθεί επίθεση ή έχουν καταληφθεί από πειρατές
- Να παρέχει ενημερώσεις της πειρατικής δραστηριότητας μέσω του Διαδικτύου
- Να εκδίδει περιεκτικές τριμηνιαίες και ετήσιες εκθέσεις που αναγράφουν στατιστικά στοιχεία για την πειρατεία

2008: Από το έτος 2007 και ιδιαίτερα μετά το δεύτερο εξάμηνο του 2008, το φαινόμενο της θαλάσσιας πειρατείας έλαβε ανησυχητικές διαστάσεις στη θαλάσσια περιοχή ανοικτά του Κόλπου του Άντεν (Κέρας της Αφρικής). Αποτέλεσμα του τρόπου δράσης των πειρατών αποτελεί η διεύρυνση της περιοχής των επιθέσεων, οι οποίες σύμφωνα με πραγματικά γεγονότα καλύπτουν πλέον σχεδόν όλη τη γεωγραφική περιοχή του βόρειου και του κεντρικού Ινδικού Ωκεανού.

Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση του IMB κατά το έτος 2008 σημειώθηκαν 293 επιθέσεις, ποσοστό αύξησης πάνω από 11% με τις αντίστοιχες επιθέσεις που είχαν σημειωθεί το 2007. Το 2008 αποτελεί την δεύτερη συνεχόμενη χρονιά στην οποία παρατηρείται αύξηση των πειρατικών επιθέσεων. Το 2006 και το 2007 σημειώθηκαν 239 και 263 επιθέσεις αντίστοιχα.

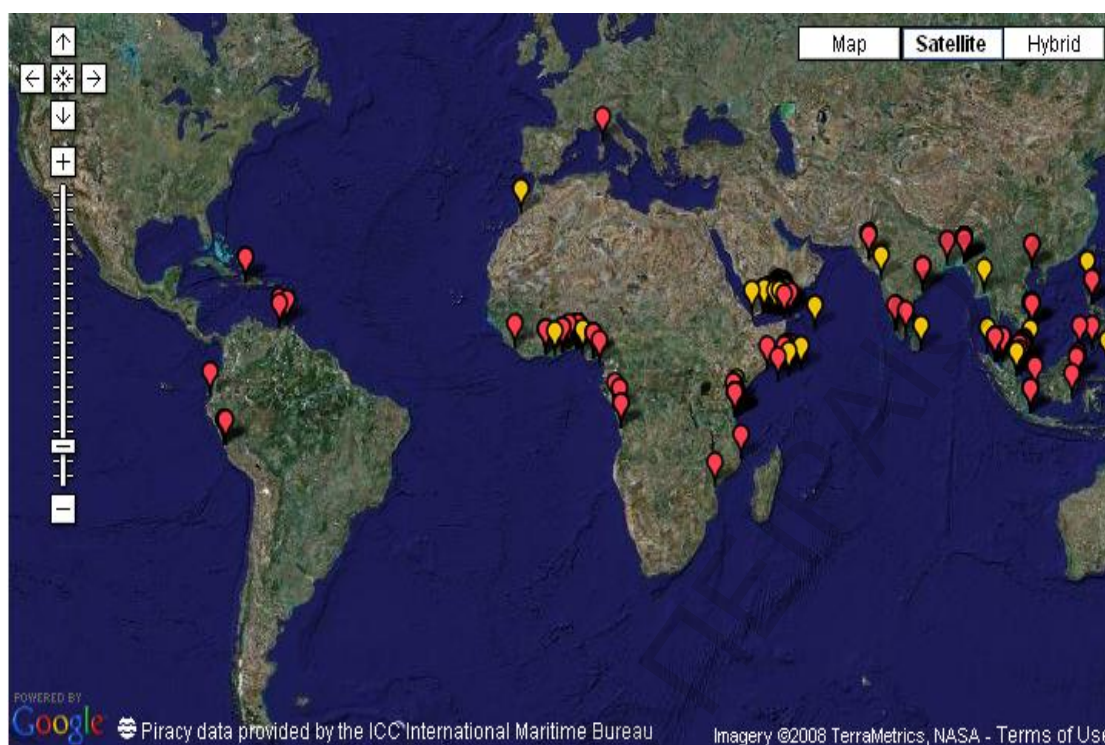
Παγκοσμίως το 2008 κατελήφθησαν 49 πλοία από πειρατές, 889 άνθρωποι κρατήθηκαν όμηροι και 46 πλοία δέχθηκαν πυρά από πειρατές. Επίσης, 32 άνθρωποι πληρωμάτων τραυματίστηκαν, 11 έχασαν τη ζωή τους και 21 άνθρωποι αγνοούνται. Ο τρόπος των επιθέσεων καταδεικνύει πως οι πειρατές είναι πολύ καλά οπλισμένοι και οργανωμένοι. Συνολικά σε 139 περιστατικά χρησιμοποιήθηκαν όπλα έναντι 72 για το 2007.

Με βάση την έκθεση, το 2008 σημειώθηκαν 111 περιστατικά στις ανατολικές ακτές της Σομαλίας και στον Κόλπο του Άντεν, αύξηση κοντά στο 200% συγκριτικά με το 2007. Συνολικά 42 πλοία κατελήφθησαν από Σομαλούς πειρατές και 815 μέλη πληρωμάτων κρατήθηκαν όμηροι. Μέχρι τα τέλη του 2008, οι Σομαλοί κρατούσαν για λύτρα 13 πλοία και 242 μέλη πληρωμάτων. Η αδυναμία της ανύπαρκτης σομαλικής κυβέρνησης να αντιδράσει, ενθάρρυνε ακόμη περισσότερο τις πειρατικές επιθέσεις.

Μία άλλη περιοχή υψηλής επικινδυνότητας είναι η Νιγηρία καθώς κατέχει την δεύτερη θέση των πιο σοβαρών επιθέσεων. Η διαφορά μεταξύ των πειρατικών επιθέσεων που σημειώνονται στις ακτές της ανατολικής και δυτικής Αφρικής έγκειται στο ότι στη Νιγηρία σχεδόν όλες οι επιθέσεις πραγματοποιούνται εντός των χωρικών υδάτων της, ενώ οι περισσότερες επιθέσεις στις ακτές της ανατολικής Αφρικής και στον Κόλπο του Άντεν σημειώνονται στην ανοικτή θάλασσα. Από τις 40 επιθέσεις που σημειώθηκαν, πειρατές κατάφεραν να ανέβουν σε 27 πλοία και κατάφεραν να καταλάβουν 5. Στη Νιγηρία σημειώθηκε ο υψηλότερος αριθμός ομηριών με 39 μέλη πληρωμάτων. Οι περισσότερες επιθέσεις στοχεύουν κυρίως δεξαμενόπλοια και εκδηλώνονται με πιο βίαιο τρόπο από αυτές στη Σομαλία.

Παρακάτω φαίνονται οι πειρατικές επιθέσεις ανά τον κόσμο για το έτος 2008:

ΧΑΡΤΗΣ 2: ΠΕΙΡΑΤΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΣΕΙΣ ΤΟ 2008



Πηγή: International Maritime Bureau

2009: Οι πειρατικές επιθέσεις για το έτος 2009 σημείωσαν άνοδο 38,5% με τους Σομαλούς πειρατές να έχουν διαπράξει τουλάχιστον τις μισές (217) από τις 406 επιθέσεις που σημειώθηκαν, σύμφωνα με το IMB. «Οι επιθέσεις σε αποστάσεις μεγαλύτερες των 1.000 ναυτικών μιλίων από την Mogadishu της Σομαλίας υπογραμμίζουν την ικανότητα των πειρατών» με βάση την ετήσια έκθεση του IMB (ICC International Maritime Bureau, Annual Report 2009).

Μόνο στον Κόλπο του Άντεν σημειώθηκαν 116 πειρατικές επιθέσεις συγκριτικά με τις 92 επιθέσεις του 2008. Στις περισσότερες των περιπτώσεων στόχος ήταν φορτηγά πλοία με συνολικά δέκα τραυματίες, μεταξύ των μελών των πληρωμάτων, τέσσερις νεκρούς και έναν αγνοούμενο. Σύμφωνα με την έκθεση του IMB, στις 31 Δεκεμβρίου οι Σομαλοί πειρατές είχαν υπό τον έλεγχό τους 12 πλοία ζητώντας λύτρα και κρατώντας ομήρους 236 μέλη πληρωμάτων διαφόρων εθνικοτήτων. Το 2009 ήταν το τρίτο συνεχόμενο έτος που σημείωσε αύξηση στις πειρατικές επιθέσεις παρά τα μέτρα αποτροπής που έχει λάβει η διεθνής κοινότητα. Η ετήσια έκθεση του IMB για το έτος 2006 έχει καταγράψει 239 πειρατικές επιθέσεις, οι οποίες αυξήθηκαν στις 263 το έτος 2007 και στις 293 το 2008.

Επίσης αναφέρεται ότι το 2009 οι πειρατές κατάφεραν να ανέβουν σε 153 πλοία, ενώ 49 κατελήφθησαν, 84 δέχθηκαν επίθεση και 120 δέχθηκαν πυρά σε σύγκριση με 46 πλοία το 2008. Συνολικά ως όμηροι κρατήθηκαν 1.052 ναυτικοί ενώ 68 τραυματίστηκαν και 8 δολοφονήθηκαν.

Η έκθεση κάνει αναφορά και στις υπόλοιπες περιοχές του πλανήτη στις οποίες παρατηρήθηκαν πειρατικές επιθέσεις, μεταξύ των οποίων η Νιγηρία με 28 επιθέσεις εκ των οποίων στα 21 πλοία κατάφεραν να ανέβουν, τα 3 δέχθηκαν πυρά, 1 πλοίο καταλήφθηκε και σε άλλα 3 οι πλοίαρχοι ανέφεραν πειρατική επίθεση. Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί ότι οι επιθέσεις στη Νιγηρία εκδηλώθηκαν με πολύ πιο βίαιο τρόπο από αυτές στη Σομαλία.

Στην Ινδονησία παρατηρείται μείωση των πειρατικών επιθέσεων με 15 επεισόδια για το 2009, έναντι 28 για το έτος 2008 (ICC International Maritime Bureau, Annual Report 2008), ενώ μόλις 2 περιστατικά αναφέρθηκαν στα στενά Malacca.

Πάντως το 2009 είναι το δεύτερο έτος στη σειρά στο οποίο παρατηρείται αύξηση των πειρατικών περιστατικών στα στενά της Σιγκαπούρης. Το 2009 αναφέρθηκαν 9 περιστατικά, ενώ το 2008 μόλις 6. Επιπλέον, 13 περιστατικά αναφέρθηκαν στη θάλασσα της Νότιας Κίνας, ο μεγαλύτερος αριθμός που καταγράφηκε την τελευταία πενταετία. Ακόμη, στην περιοχή του Μπαγκλαντές (Chittagong) παρατηρείται μία μικρή αύξηση πειρατικής δραστηριότητας με 17 περιστατικά. Ωστόσο, έξαρση του φαινομένου παρατηρείται και στη Νότιο Αμερική και κυρίως στα παράλια του Περού και της Βραζιλίας. Το 2009, καταγράφηκαν 37 περιστατικά πειρατικών επιθέσεων συγκριτικά με τα 14 που σημειώθηκαν τον προηγούμενο χρόνο.

Σε ό,τι αφορά τον ελληνόκτητο στόλο, από τα στοιχεία που έχει στη διάθεσή του το Υπουργείο Ναυτιλίας, προκύπτει ότι 30 πλοία με ελληνική σημαία δέχθηκαν επίθεση.

Παρακάτω φαίνονται οι πειρατικές επιθέσεις ανά τον κόσμο για το έτος 2009:

ΧΑΡΤΗΣ 3: ΠΕΙΡΑΤΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΣΕΙΣ ΤΟ 2009



Πηγή: International Maritime Bureau

2010: Σύμφωνα με το Διεθνές Γραφείο Ναυσιπλοΐας, οι πειρατικές επιθέσεις εναντίον πλοίων σε παγκόσμιο επίπεδο το 2010 ήταν περισσότερες σε σχέση με τα τελευταία επτά χρόνια. Το IMB (Διεθνές Γραφείο Ναυσιπλοΐας) στην ετήσια έκθεσή του αναφέρει ότι 445 επιθέσεις πραγματοποιήθηκαν παγκοσμίως το 2010, δηλαδή κατά 10% περισσότερες σε σχέση με το 2009. Οι πειρατές κατέλαβαν 53 πλοία και συνέλαβαν ομήρους 1.181 ναύτες έναντι μόνον 188 το 2006 και 1.050 το 2009, ενώ οκτώ μέλη πληρωμάτων έχασαν τη ζωή τους (ICC International Maritime Bureau, Annual Report 2010).

«Οι αριθμοί αυτοί είναι οι υψηλότεροι που καταγράφηκαν ποτέ», τόνισε ο καπετάνιος Pottengal Mukundan, διευθυντής του κέντρου παρακολούθησης της πειρατείας του IMB. «Η αύξηση αυτή είναι άκρως ανησυχητική» υπογράμμισε.

Στα τέλη Δεκεμβρίου 28 πλοία και 638 ομήροι παρέμεναν στα χέρια των πειρατών, αναφέρει η έκθεση και προσθέτει ότι ο Ινδικός Ωκεανός και ιδιαίτερα ο κόλπος του Άντεν, ήταν πέρυσι η πιο επικίνδυνη ζώνη του πλανήτη. Τα 49 από τα συνολικά 53 πλοία που κατελήθησαν από τους πειρατές, δέχθηκαν τις επιθέσεις στα ανοικτά της Σομαλίας, ενώ από τους συνολικά 1.181 ομήρους, οι 1.016 δηλαδή ποσοστό 92%,

συνελήφθησαν κατά τις επιθέσεις στην περιοχή αυτή. Ωστόσο, αριθμός των επιθέσεων στον κόλπο του Άντεν μειώθηκε κατά το ήμισυ και πλέον, στις 53 έναντι 117 το 2009, χάρη στην παρουσία πολεμικών πλοίων πολλών χωρών, κυρίως της ευρωπαϊκής δύναμης Atalanta που θα εξηγήσουμε στη συνέχεια. Το IMB προειδοποίησε τα εμπορικά πλοία για επέκταση της ακτίνας δράσης των πειρατών στον Ινδικό Ωκεανό μέχρι τη Μοζαμβίκη.

Παρακάτω φαίνονται οι πειρατικές επιθέσεις ανά τον κόσμο για το έτος 2010:

ΧΑΡΤΗΣ 4: ΠΕΙΡΑΤΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΣΕΙΣ ΤΟ 2010



Πηγή: International Maritime Bureau

2011: Οι πειρατικές επιθέσεις στην περιοχή της Σομαλίας και του Ινδικού Ωκεανού συνεχίστηκαν και κατά το 2011, με τους πειρατές να επιδεικνύουν μεγαλύτερη αποφασιστικότητα, βιαιότητα, προσαρμοστικότητα και έχοντας στη διάθεσή τους σύγχρονο τεχνολογικό εξοπλισμό. Σύμφωνα με τα στοιχεία του International Maritime Bureau (IMB) το 2011 σημειώθηκαν 421 επιθέσεις κατά των εμπορικών πλοίων, έναντι 445 επιθέσεων που πραγματοποιήθηκαν το 2010. Η μικρή μείωση των

επιθέσεων το 2011 οφείλεται στην μείωση της δραστηριότητας των πειρατών κατά το δεύτερο εξάμηνο του έτους λόγω της εποχής των μουσώνων. Επίσης, ο αριθμός των επιτυχημένων επιθέσεων στα πλοία ήταν μικρότερος σε σχέση με το 2010 γεγονός που οφείλεται στην καλύτερη προστασία που παρέχουν οι ναυτικές δυνάμεις και στα μέτρα αυτοπροστασίας που εφαρμόζουν τα εμπορικά πλοία. Ο αριθμός των καταληφθέντων πλοίων του 2011 ήταν 42 πλοία, έναντι 53 πλοίων που κατελήφθησαν το 2010. Κατά το τέλος του 2011, παρέμεναν υπό κατάληψη στη Σομαλία 13 πλοία και 265 ναυτικοί υπό ομηρία.

Δίχως αμφιβολία, η πειρατεία αποτελεί σοβαρή διεθνή απειλή για την περιφερειακή ασφάλεια, τη ναυτιλία, το διεθνές εμπόριο και κατ' επέκταση τη διεθνή οικονομία, αλλά κυρίως συνιστά απειλή για τη ζωή και την ασφάλεια των ναυτικών. Το κόστος της πειρατείας εκτιμάται ότι ανέρχεται σε 7-12 δις δολάρια ΗΠΑ ετησίως.

Παρά τις συνεχείς προσπάθειες σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο για την αντιμετώπιση του φαινομένου της πειρατείας δεν έχουν επέλθει τα επιθυμητά αποτελέσματα, κυρίως λόγω της έλλειψης ισχυρής πολιτικής βούλησης για την διαμόρφωση μιας αποτελεσματικής πολιτικής με παράλληλη ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης και της διεθνούς και ευρωπαϊκής ηγεσίας. Η ατιμωρησία της πειρατείας και η υπονόμηση του διεθνούς δικαίου δεν θα πρέπει να συνεχιστεί. Είναι ενθαρρυντικό ότι η Ομάδα Επαφής ΟΗΕ για τη Σομαλία το 2011 έδωσε νέα ώθηση για τη δημιουργία σφαιρικής πολιτικής προς την αντιμετώπιση της πειρατείας. Η πολιτική αυτή περιλαμβάνει προληπτικά και κατασταλτικά μέτρα, επιχειρησιακές κατευθύνσεις για τον καλύτερο συντονισμό των ναυτικών δυνάμεων που επιχειρούν στην περιοχή, την ποινική δίωξη των πειρατών και την ανίχνευση της χρηματοδότησης της πειρατείας. Είναι επίσης ενθαρρυντικό ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ανέλαβε πρωτοβουλίες που στοχεύουν στον καλύτερο συντονισμό των οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης που είναι επιφορτισμένα με την αντιμετώπιση της πειρατείας και την αποκατάσταση της Σομαλίας ως κυρίαρχου κράτους δικαίου.

Παρακάτω φαίνονται οι πειρατικές επιθέσεις ανά τον κόσμο για το έτος 2011:

ΧΑΡΤΗΣ 5: ΠΕΙΡΑΤΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΣΕΙΣ ΤΟ 2011



Πηγή: International Maritime Bureau

2012: Οι πειρατικές επιθέσεις για το έτος 2012 σημείωσαν το χαμηλότερο επίπεδο των τελευταίων πέντε ετών, αφού σημειώθηκαν 297 επιθέσεις, σε σχέση με τις 439 που είχαν εκδηλωθεί το 2011, σύμφωνα με στοιχεία που παρουσίασε το International Maritime Bureau (IMB) η Παγκόσμια Έκθεση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Γραφείου κατά της Πειρατείας, του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου (ICC) (www.icc-ccs.org, Ιανουάριος 2013).

Όπως φαίνεται από τα στοιχεία, η θετική αυτή εξέλιξη προήλθε κυρίως από τη δραματική μείωση των Σομαλών πειρατών, αν και οι θάλασσες της ανατολικής και δυτικής Αφρικής παραμένουν οι πιο επικίνδυνες παγκοσμίως, καθώς μόνο σε αυτές εκδηλώθηκαν 150 επιθέσεις το 2012. Σε όλη την υφήλιο, πειρατές κατάφεραν να επιβιβαστούν σε 174 πλοία, εκ των οποίων 28 κυριεύτηκαν από τους επιτιθέμενους,

ενώ άλλα 28 δέχθηκαν πυρά. Επιπλέον έχουν καταγραφεί και άλλες 67 επιθέσεις που όμως ήταν αποτυχημένες καθώς τα πληρώματα κατάφεραν να τις αντιμετωπίσουν.

Πολύ σημαντικό είναι ότι παράλληλα με τις επιθέσεις μειώθηκε και ο αριθμός των ναυτικών που κρατήθηκαν ως όμηροι. Ο αριθμός τους έπεσε στους 585 από 802 που ήταν το 2011. Από αυτούς, οι 26 απήχθησαν και κρατήθηκαν για λύτρα στη Νιγηρία, ενώ δυστυχώς 6 ναυτικοί σκοτώθηκαν και 32 τραυματίστηκαν κατά τη διάρκεια των επιθέσεων.

Εδώ αξίζει να σημειωθεί ότι ενώ οι επιθέσεις στη Σομαλία έχουν περιοριστεί, στον Κόλπο της Γουϊνέας έχουν παρουσιάσει άνοδο. Οι επιθέσεις των πειρατών της Σομαλίας καλύπτουν μια τεράστια έκθεση από τη Νότια Ερυθρά θάλασσα, τον Κόλπο του Άντεν και τον Κόλπο του Ομάν στην Αραβική θάλασσα. Βέβαια οι πειρατικές επιθέσεις στη Σομαλία κινούνται με εντελώς διαφορετικό τρόπο από αυτές στον Κόλπο της Γουϊνέας. Η τακτική των πειρατών στη Σομαλία είναι να καταλαμβάνουν και να κατέχουν το πλοίο με το πλήρωμα χωρίς να τους νοιάζει σε πόσο καιρό θα πάρουν λύτρα, ενώ στη Νιγηρία η κατάληψη στο πλοίο σχετίζεται περισσότερο με το γεγονός της αρπαγής χρημάτων από το ταμείο του πλοίου αλλά και ό,τι πολύτιμων αντικειμένων βρίσκονται πάνω σε αυτό.

Πηγές από την ευρωπαϊκή αντιπειρατική δύναμη σημειώνουν ότι μαρτυρίες πολλών ομήρων αναφέρουν ότι κάποιες φορές οι πειρατές τους χρησιμοποίησαν ως ανθρώπινη ασπίδα, οδηγώντας τα πλοία τους πάλι στη θάλασσα για να πραγματοποιήσουν με αυτά νέες επιθέσεις.

«Τα στοιχεία του ΙΜΒ αποκαλύπτουν μια σημαντική κάμψη στην πειρατεία, γεγονός που δείχνει ότι η διεθνής παρέμβαση μπορεί να φέρει αποτελέσματα, έτσι ώστε να προστατευθούν ακόμη περισσότερο τα πληρώματα αλλά και τα εμπορεύματα που διακινούνται σε όλες τις θάλασσες και κυρίως στις πιο επικίνδυνες περιοχές γύρω από την Αφρική» δήλωσε ο πρόεδρος του ICC Hellas κ. Νίκος Α. Βερνίκος και συμπλήρωσε: «Ελπίζω τα καλά αυτά νέα να έχουν και συνέχεια, θα ήθελα όμως να ζητήσω από τους ναυτικούς μας-αλλά και από τις διεθνείς ναυτικές δυνάμεις-να μην χαλαρώσουν, έτσι ώστε να έχουμε και το 2013 θετικά αποτελέσματα αντιμετώπισης της πειρατείας» (Κέρδος, Ιανουάριος 2013).

Είναι εντυπωσιακό το γεγονός ότι στη Σομαλία και στον Κόλπο του Άντεν, μέσα στο 2012, σημειώθηκαν 75 επιθέσεις σε πλοία, όταν το 2011 ο αριθμός τους ήταν 237

αντιπροσωπεύοντας το 25% των περιστατικών παγκοσμίως. Ανάλογη ήταν και η μείωση των πλοίων που κυριεύτηκαν, πέφτοντας από τα 28 του 2011 στα 14 το 2012. Σύμφωνα με το IMB το μεγαλύτερο πλήγμα προς τους Σομαλούς πειρατές σημειώθηκε λόγω των πολύ αποφασιστικών δράσεων που έλαβε η διεθνής δύναμη που ελέγχει αυτά τα νερά, κατά των ναυαρχίδων των Σομαλών πειρατών.

Παρά ταύτα η έκθεση επιμένει ότι οι δυνάμεις τους παραμένουν βαριά οπλισμένες και ιδιαίτερα επικίνδυνες και τονίζει ότι αν αποσυρθούν τα πολεμικά σκάφη που περιπολούν τα επικίνδυνα σημεία της Αφρικής, τότε πολύ γρήγορα η θετική αποτίμηση του 2012 μπορεί να ανατραπεί. Άλλωστε (όπως υπενθυμίζει το IMB) οι Σομαλοί πειρατές εξακολουθούν να κρατούν 104 ναυτικούς ως ομήρους πάνω σε οκτώ πλοία, ενώ άλλοι 23 είναι αιχμάλωτοι στην ξηρά ελπίζοντας ότι οι διαπραγματεύσεις θα έχουν θετική έκβαση ώστε να απελευθερωθούν.

Τον Οκτώβριο του 2012, το NATO's Operation Ocean Shield, η European Union Naval Force Somalia-Operation Atalanta και η Combined Task Force 151 (CTF 151) όπως τους αποκαλούν, ζητούν από τη διεθνή ναυτιλία να μην χαλαρώσουν τα μέτρα ασφαλείας κατά της πειρατείας και να μην επαναπαυθούν από τις πρόσφατες ανακοινώσεις, που δείχνουν σχετική κάμψη των πειρατικών επιθέσεων. Σύμφωνα με το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (IMB), τα πειρατικά κρούσματα μειώθηκαν κατά 54% στη διάρκεια του α' εξαμήνου του 2012. Σε αυτή τη θετική μείωση συνέβαλλε ουσιαστικά η συνεχής παρουσία των στρατιωτικών δυνάμεων στην περιοχή, αλλά και η ιδιωτική φρούρηση των πλοίων. Εν τω μεταξύ, ο κόλπος της Γουϊνέας, στα ανοικτά της δυτικής ακτής της Αφρικής, αναδεικνύεται σε περιοχή πειρατειών "hot spot". Τον προηγούμενο μήνα, πειρατές κατέλαβαν και λεηλάτησαν δύο δεξαμενόπλοια πετρελαίου γύρω από το Τόγκο. Τα δύο πλοία και όλα τα μέλη του πληρώματος απελευθερώθηκαν αργότερα. Το IMB έχει επανειλημμένως προειδοποιήσει τα πληρώματα των πλοίων που εκτελούν πλόες στις συγκεκριμένες περιοχές να είναι ιδιαίτερα προσεκτικά και κάλεσε τις Αρχές να εντείνουν τις περιπολίες. Στην περιοχή έχουν διαπραχθεί ήδη 37 επιθέσεις αυτό το χρόνο, μεταξύ των οποίων αρκετές αεροπειρατείες, απαγωγές και δολοφονίες. Η Νιγηρία και το Μπενίν ξεκίνησαν κοινές περιπολίες, σε μία προσπάθεια να καταπολεμηθεί το πρόβλημα. Η ειδοποιός διαφορά με τις πειρατείες στη Σομαλία είναι ότι οι πειρατές στοχεύουν στο φορτίο του πλοίου, το οποίο κλέβουν και μεταπωλούν, ενώ η βίαιη συμπεριφορά προς το πλήρωμα είναι απελπιστικά ανησυχητική. Όταν καταλάβουν το πλοίο, οι πειρατές,

για να καλύψουν τα ίχνη τους καταστρέφουν τα όργανα επικοινωνίας και σε ορισμένες περιπτώσεις και τα όργανα πλοήγησης. (Ναυτικά Χρονικά, Ιανουάριος 2013).

Παρακάτω φαίνονται οι πειρατικές επιθέσεις ανά τον κόσμο για το έτος 2012:

ΧΑΡΤΗΣ 6: ΠΕΙΡΑΤΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΣΕΙΣ ΤΟ 2012

This map shows all the piracy and armed robbery incidents reported to the IMB Piracy Reporting Centre during 2012. If exact coordinates are not provided, estimated positions are shown based on information provided.

📍 = Actual Attack 📍 = Attempted Attack 📍 = Suspicious vessel



Πηγή: International Maritime Bureau, December 2012

Παρακάτω παρατίθεται πίνακας με τις επιθέσεις από το 2008-2012 και φαίνεται ξεκάθαρα η τάση μείωσής τους:

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΠΕΙΡΑΤΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΣΕΙΣ 2008-2012

TABLE: Comparison of the type of attacks, January – December, 2008-2012

Category	2008	2009	2010	2011	2012
Attempted	47	85	89	105	67
Boarded	151	155	196	176	174
Fired Upon	46	121	107	113	28
Hijack	49	49	53	45	28
Total	293	410	445	439	297

Πηγή: ICC – IMB Piracy & Armed Robbery Against Ships Report – Annual Report (1 January – 31 December 2012)

2.4.1. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ

Το φαινόμενο της πειρατείας δυστυχώς εξαπλώνεται και σε άλλες περιοχές, εκτός του Ινδικού Ωκεανού όπου παρατηρείται κάποια ύφεση, όπως είναι η περιοχή του Κόλπου της Γουίνεας και μάλιστα με βίαια περιστατικά ένοπλης ληστείας. Συγκεκριμένα, από τον Ιανουάριο μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2012 σημειώθηκαν 34 επιθέσεις σε σχέση με τις 30 του προηγούμενου χρόνου και είναι ξεκάθαρο πως η πειρατεία μετατοπίζεται δυτικά από το Μπενίν (Benin) στο γειτονικό Togo. Το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (IMB) τονίζει πως οι επιθέσεις είναι συχνά πολύ βίαιες, πολύ καλά οργανωμένες και με στόχο την κλοπή προϊόντων δυίλισης πετρελαίου που μπορούν να πωληθούν εύκολα στην αγορά. Οι πειρατές για να καλύψουν τα ίχνη τους, από την κατάληψη ενός πλοίου, καταστρέφουν τον τηλεπικοινωνιακό εξοπλισμό του πλοίου ακόμη και τον εξοπλισμό πλοήγησης. Στο Togo σημειώθηκαν περισσότερες επιθέσεις το 2012 σε σχέση με τα τελευταία 5 χρόνια, με 3 πλοία να έχουν καταλαφθεί από πειρατές, με 2 πλοία στα οποία κατάφεραν να ανέβουν και 6 περιστατικά αποτυχημένης προσπάθειας. Ανοιχτά του Benin κατάφεραν να καταλάβουν πειρατές 1 πλοίο και σε άλλο 1 να ανέβουν ανεπιτυχώς. Η Νιγηρία έχει στο ιστορικό της 21 επιθέσεις (Safety4Sealog, January-February-March 2013).

Παρατηρούμε λοιπόν ότι μετά το Αφρικανικό Κέρασ, νέο θερμό σημείο πειρατικών επιθέσεων είναι πλέον οι ακτές της Δυτικής Αφρικής. Οι οργανισμοί της διεθνούς

ναυτιλιακής βιομηχανίας ανταποκρίθηκαν στην απειλή της εξάπλωσης της πειρατείας στις ακτές της Δυτικής Αφρικής και εξέδωσαν νέες κατευθυντήριες οδηγίες συμπληρωματικές των βέλτιστων πρακτικών κατά της πειρατείας (BMP4). Οι οδηγίες αυτές θα αναλυθούν διεξοδικά στο κεφάλαιο 3.

Με μία γρήγορη ματιά παρατηρούμε μία ορατή μείωση των πειρατικών επιθέσεων για τα έτη 2008-2012. Παρακάτω παρατίθεται ένας πίνακας όπως παρουσιάστηκε σε πρόσφατο ετήσιο συνέδριο (3rd Annual Safety4Sea Forum).

ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ΠΕΙΡΑΤΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΣΕΙΣ 2008-2012

MONTHS	2012	2011	2010	2009	2008
JAN	18	47	10	20	0
FEB	24	27	9	12	2
MAR	17	65	48	36	4
APR	13	16	35	47	17
MAY	11	25	18	33	15
JUN	14	11	15	17	8
JUL	2	11	7	6	4
AUG	4	9	11	7	15
SEPT	1	16	10	12	24
TOTAL	104	227	163	190	89

Πηγή: Safety4Sealog, Jan-Feb-Mar 2013, Issue 02, p. 8

Εάν συγκρίνουμε τους τρεις τελευταίους μήνες (Ιούλιο, Αύγουστο, Σεπτέμβριο) του 2012 με τους 6 προηγούμενους, θα παρατηρήσουμε μία σημαντική πτώση πειρατικών επιθέσεων. Οι επιθέσεις αυτές διακρίνονται σε 4 κατηγορίες: α) ύποπτη προσέγγιση μικρών σκαφών (skiffs) σε εμπορικά πλοία κατά την οποία διαφαίνεται πειρατική πρόθεση, β) ανταλλαγή πυρών μεταξύ εμπορικού πλοίου και πειρατών, γ) οι πειρατές καταφέρνουν να ανέβουν πάνω στο πλοίο και δ) τελική κατάληψη του πλοίου από τους πειρατές.

Τους τελευταίους τρεις μήνες λοιπόν παρατηρείται πτώση τέτοιων περιστατικών και συντρέχουν πολλοί λόγοι. Ο πρώτος λόγος είναι οι καιρικές συνθήκες καθώς οι

καλοκαιρινοί μουσώνες κάνουν πιο δύσκολη τη «δουλειά» των πειρατών οι οποίοι δεν μπορούν να δράσουν. Συνεπώς, η περίοδος Ιουλίου-Σεπτεμβρίου χαρακτηρίζεται από πτώση πειρατικών επιθέσεων της τάξεως του 20-30%. Τους μήνες Φεβρουάριο, Μάρτιο και Απρίλιο του 2012 σημειώθηκαν 24, 17, 13 επιθέσεις δηλαδή πτώση της τάξης του 20-30% περίπου. Ένας ακόμη λόγος είναι οι περιπολίες πολεμικού ναυτικού και οι χρήση ιδιωτών ενόπλων φρουρών πάνω στα πλοία. Παρ' όλα αυτά όμως οι ύποπτες προσεγγίσεις σε εμπορικά πλοία παραμένουν σε υψηλά επίπεδα.

Η πτώση που παρατηρείται τους τελευταίους μήνες είναι απόρροια συνθηκών που έχουν επηρεάσει τους πειρατές αλλά εμείς οι ίδιοι δεν μπορούμε να προσδιορίσουμε ποιές είναι αυτές. Θα πρέπει ωστόσο να είμαστε πολύ προσεκτικοί όταν αναφερόμαστε σε μαζική πτώση του φαινομένου (“massive drop in piracy”). Αξίζει να τονίσουμε εδώ το γεγονός ότι, αν και τα νούμερα είναι πτωτικά, βρισκόμαστε σε επίπεδα υψηλότερα του 2008 και ουσιαστικά η κατάσταση δεν έχει βελτιωθεί τόσο πολύ όσο παρουσιάζεται αλλά είμαστε στα ίδια επίπεδα με το 2008-από εκεί που ξεκίνησαν όλα δηλαδή-. Για το 2012, το 37% όλων των επιβεβαιωμένων επιθέσεων κατέληξαν σε κατάληψη πλοίων, σε σύγκριση με το 11% της ίδιας περιόδου του 2011 που αποτελεί το υψηλότερο ποσοστό από το 2008. Τα λύτρα που ζητούν οι πειρατές παραμένουν υψηλά περίπου στα \$4,300,000 συγκριτικά με τα \$4,800,000 για το 2011 και οι απαιτήσεις τους παραμένουν υψηλές.

Επισημαίνεται λοιπόν πως δεν θα πρέπει να εφησυχάζει η ναυτιλιακή κοινότητα γιατί ο κίνδυνος εξακολουθεί να υπάρχει και ίσως αυτή είναι η πιο κρίσιμη περίοδος, γι' αυτό και θα πρέπει να ακολουθούνται πιστά οι βέλτιστες πρακτικές κατά της πειρατείας. Η οποιαδήποτε απόφαση για μείωση των μέτρων που θα πρέπει να ακολουθούνται από τα πλοία, θα πρέπει να ληφθεί μετά το πέρας του Απριλίου 2013. Ίσως τότε η κατάσταση να είναι πιο ξεκάθαρη και να φανεί εάν τα πράγματα χρήζουν περισσότερης προσοχής και σημαντικότητας από ότι φαίνεται στην πραγματικότητα (Safety4Sealog, January-February-March 2013).

Η διεθνής κοινότητα, αν και καλείται επιμόνως να επιδείξει ισχυρή πολιτική βούληση για να αντιμετωπίσει ριζικά το πρόβλημα, δεν έχει ακόμη αναπτύξει την αναγκαία και αποτελεσματική στρατηγική. Ευτυχώς πάντως, το πρώτο τρίμηνο του περασμένου έτους (2012) η χώρα μας υιοθέτησε την αναγκαία νομοθεσία σύμφωνα με τα πρότυπα των σχετικών Οδηγιών του IMO, βάσει της οποίας επιτρέπεται η χρήση προσοντούχων ιδιωτών ενόπλων φρουρών επί των πλοίων ελληνικής σημαίας. Όμως

αυτό αποτελεί μόνο ένα επιπρόσθετο μέτρο αυτοπροστασίας των εμπορικών πλοίων και των πληρωμάτων τους και όχι τη λύση στο πρόβλημα. Για το λόγο αυτό, συνεχίζονται οι προσπάθειες για την ανάδειξη των εμπορικών, οικονομικών και ανθρωπιστικών διαστάσεων του προβλήματος στους διεθνείς οργανισμούς, αλλά και στα κέντρα λήψης πολιτικών αποφάσεων, ώστε να υπάρξει συντονισμένη και αποτελεσματική πάταξη του φαινομένου.

Η ατιμωρησία των πειρατικών επιθέσεων με επακόλουθο να υποσκάπτεται το διεθνές δίκαιο και τάξη είναι απαράδεκτη. Η διεθνής κοινότητα καλείται να επιδείξει ισχυρή πολιτική βούληση για να εκριζώσει το φαινόμενο λαμβάνοντας υπόψη ότι σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών περί Δικαίου της Θαλάσσης (UNCLOS), υφίσταται υποχρέωση της διεθνούς κοινότητας για την εξασφάλιση της ασφαλούς ναυσιπλοΐας στα διεθνή ύδατα. Συνεπώς, είναι ενθαρρυντικό το γεγονός ότι η Ομάδα Επαφής των Ηνωμένων Εθνών για την πειρατεία ανοικτά της Σομαλίας έδωσε νέα ώθηση στην καθιέρωση παγκόσμιας στρατηγικής προληπτικών και κατασταλτικών μέτρων, οδηγίες λειτουργίας για καλύτερη συνεργασία και συντονισμό των ναυτικών δυνάμεων που επιχειρούν στην περιοχή, την προσαγωγή των πειρατών στη δικαιοσύνη και τον εντοπισμό των χρηματοδοτικών δικτύων των πειρατών.

Επίσης, πρωτοβουλίες που στοχεύουν σε καλύτερο συντονισμό των κοινοτικών οργάνων για εντατικοποίηση των προσπαθειών αντιμετώπισης των πειρατών και επανίδρυση της Σομαλίας ως κυρίαρχου κράτους δικαίου είναι ευπρόσδεκτες. Όμως, επειδή η στρατηγική αυτή εστιάζεται κυρίως στη βελτίωση της δημιουργίας δομών στη Σομαλία που αναμφισβήτητα θα αποτελέσει χρονοβόρα διαδικασία, η εμπορική ναυτιλία θα εξακολουθήσει να είναι εκτεθειμένη στον κίνδυνο της πειρατείας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

3.1 ΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ

Τα στοιχεία του 2008 που αφορούν την πειρατεία είναι τα υψηλότερα από την εποχή της πρώτης απογραφής που πραγματοποίησε το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο το 1991 με 293 επιθέσεις σε πλοία, 49 καταλήψεις πλοίων, 889 ναυτικούς ομήρους, 11 νεκρούς, 21 αγνοούμενους οι οποίοι θεωρούνται νεκροί. Οι πρωτοβουλίες της

Διεθνούς Κοινότητας για την αντιμετώπιση και πάταξη του φαινομένου της πειρατείας, είναι πολλές. Έχει αναπτυχθεί μία πρωτοφανούς έκτασης πολυεθνική δράση η οποία εμπλέκει επιχειρησιακά διεθνείς οργανισμούς όπως ο ΟΗΕ, το ΝΑΤΟ, την Ευρωπαϊκή Ένωση καθώς και μεγάλες δυνάμεις όπως οι Η.Π.Α. και η Ρωσία.

Οι Διεθνείς Οργανισμοί που ασχολήθηκαν με την αντιμετώπιση της πειρατείας είναι οι εξής:

-International Maritime Organization (IMO): Ιστορικά ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, ως το αρμόδιο για ναυτιλιακά θέματα όργανο του ΟΗΕ κατέχει τη σημαντικότερη θέση για τις πρωτοβουλίες παρουσίασης της μάστιγας της πειρατείας και του συντονισμού για την αξιολόγηση των μέτρων αντιμετώπισής της. Είναι ένας πολυεθνικός, διακυβερνητικός οργανισμός, ο οποίος επιβλέπει την σωστή και ασφαλή επικοινωνία και συνεργασία μεταξύ των χωρών-μελών του στον τομέα της ναυσιπλοΐας. Αποτελεί οργανισμό του ΟΗΕ, διακρατικού χαρακτήρα, και ιδρύθηκε στην Γενεύη το 1948 ως IMCO (International Maritime Cooperation Organization) που μετονομάστηκε σε IMO το 1982, με έδρα το Λονδίνο. Ο IMO καλύπτει τους τομείς της ασφάλειας στα πλοία και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ρύπανση που προκαλεί ο ανθρώπινος παράγοντας, κατά την διάρκεια των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων του. Έχει καταφέρει να προβάλλει επαρκώς το μέγεθος της απειλής καθώς και να κινητοποιήσει τη διεθνή κοινότητα και άλλους διεθνείς οργανισμούς. Με τη συμβολή του IMO έχει υιοθετηθεί ο Διεθνής Επιτηρούμενος Διάδρομος Κίνησης (IRTC-Internationally Recommended Transit Corridor) που θα πρέπει να ακολουθείται πιστά από τα πλοία για την ασφάλειά τους και καταρτίστηκε σχέδιο με Οδηγίες Βέλτιστων Πρακτικών (Best Management Practices –BMP) που θα αναλυθούν στη συνέχεια.

Ο IMO με πρωτοβουλία του το 1981 συνέβαλε στη δημιουργία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Γραφείου (**International Maritime Bureau- IMB**). Το IMB αποτελεί ένα ειδικευμένο τμήμα του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου (ICC) και ιδρύθηκε ως σημείο αναφοράς για την αντιμετώπιση όλων των τύπων ναυτιλιακού εγκλήματος και άλλων παράνομων πράξεων. Προχώρησε στην ίδρυση ενός κέντρου αναφοράς περιστατικών πειρατείας (Piracy Reporting Centre-PRC-) που εδρεύει στην Kuala Lumpur της Μαλαισίας και ιδρύθηκε το 1992. Το IMB εκδίδει μία εβδομαδιαία αναφορά σχετικά με την πειρατεία καθώς και αναφορές σε τετραμηνιαία και σε

ετήσια βάση και διατηρεί σε 24ωρη βάση επικοινωνία με το PRC για την ενημέρωση περιστατικών πειρατείας και την παροχή συμβουλών για την αντιμετώπισή της.

-Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ): Η απάντηση του ΟΗΕ στο φαινόμενο εστίασε αρχικά περισσότερο στην αντιμετώπιση περιστατικών πειρατείας που διατάρασσαν την απρόσκοπτη μεταφορά της ανθρωπιστικής βοήθειας προς τη Σομαλία παρά στην πατάξη του φαινομένου αυτού καθ' εαυτού. Σταδιακά οι αποφάσεις διευρύνουν τον χαρακτήρα της διεθνούς δράσης που είχαν ως κυρίαρχο μέλημα την προώθηση της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας ακόμη και με τη χρήση ένοπλων μέσων (αποφάσεις 2008 Συμβουλίου Ασφαλείας 1816, 1838, 1846, 1851).

-Ομάδα Επαφής για την Πειρατεία Ανοικτά της Σομαλίας (Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia): Η Ομάδα Επαφής επιδιώκει να καλύψει το θέμα του συντονισμού και της αξιοποίησης στο έπακρο των δυνατοτήτων των εν ισχύ αντιπειρατικών πρωτοβουλιών καθώς και την διευκόλυνση της συνεργασίας μεταξύ των κρατών και οργανισμών για την καταπολέμηση της πειρατείας. Συγκροτήθηκε με πρωτοβουλία των Η.Π.Α. και υλοποιήθηκε με απόφαση του Συμβουλίου Ασφαλείας την οποία συγκαταπέμφθη και η χώρα μας. Στην Ομάδα που συνεδρίασε για πρώτη φορά στη Ν. Υόρκη (14/01/2009), συμμετείχαν κράτη με ισχυρό περιφερειακό ρόλο, ναυτιλιακές δυνάμεις, αλλά και χώρες που έχουν αποστείλλει ναυτικούς σχηματισμούς στη θαλάσσια περιοχή όπου εκδηλώνονται οι πειρατικές επιθέσεις. Η χώρα μας είναι ιδρυτικό μέλος της Ομάδας Επαφής. Η Ομάδα Επαφής διαπραγματεύεται ζητήματα επιχειρησιακού συντονισμού και υποστήριξης των υποδομών ασφαλείας των περιφερειακών κρατών, πτυχές ποινικής καταστολής της πειρατείας, αυτοπροστασίας των εμπορικών πλοίων και επικοινωνιακής στρατηγικής.

Μέσω του έργου της δεν θίγεται σε καμία περίπτωση η αυτονομία των δράσεων μεμονωμένων κρατών αλλά και των λοιπών συλλογικών προσπαθειών (Ε.Ε., NATO) για την εξάλειψη της πειρατείας. Λειτουργεί ως άτυπος μηχανισμός ανταλλαγής ιδεών και προτάσεων που παρέχει τη δυνατότητα στα 45 μέχρι σήμερα συμμετέχοντα κράτη, διεθνείς οργανισμούς και ενώσεις πλοιοκτητών να αξιολογήσουν την αποτελεσματικότητα των μέσων που χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπιση της πειρατείας. Η Ελλάδα είχε την Προεδρία της Ομάδας Επαφής για το πρώτο εξάμηνο του 2010 και ολοκλήρωσε την αποστολή της εισπράττοντας εγκωμιαστικά σχόλια

κατά την 6η Σύνοδο της Ομάδας Επαφής στη Νέα Υόρκη (10/6/2010). Έκτοτε συνεχίζει να διαδραματίζει ενεργό ρόλο στην καταπολέμηση της πειρατείας με αμείωτο ενδιαφέρον.

-North Atlantic Treaty Organization-NATO: Οργανισμός Συνθήκης Βορείου Ατλαντικού. Αποτελεί στρατιωτική αμυντική συμμαχία χωρών της Δύσης με σκοπό την ανάπτυξη της συνεργασίας μεταξύ των χωρών-μελών σε διάφορους τομείς, την προώθηση γεωπολιτικών συμφερόντων και την αποτροπή της ένοπλης επίθεσης εναντίον κάποιας χώρας-μέλους από άλλες.

Η συμμαχία αυτή υπογράφηκε τον Απρίλιο του 1949 στην Ουάσινγκτον από 12 χώρες της Ευρώπης και της βόρειας Αμερικής (Βέλγιο, Μεγάλη Βρετανία, Γαλλία, Δανία, ΗΠΑ, Ισλανδία, Ιταλία, Καναδάς, Λουξεμβούργο, Νορβηγία, Ολλανδία, Πορτογαλία). Το 1952 προσχώρησαν στη συμμαχία η Ελλάδα και η Τουρκία και το 1955 η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας. Η προσχώρηση της τελευταίας προκάλεσε ως αντίδραση τη σύναψη του συμφώνου της Βαρσοβίας από τα κράτη της Ανατολικής Ευρώπης. Σήμερα, η Βορειοατλαντική Συμμαχία αριθμεί 28 χώρες μέλη. Το ανώτατο όργανο του NATO είναι το Συμβούλιο του Βόρειου Ατλαντικού (North Atlantic Council), με έδρα τις Βρυξέλλες στο Βέλγιο. Αποτελεί το κύριο σώμα και αντιπροσωπεύεται από τους υπουργούς Εξωτερικών και Άμυνας των κρατών-μελών. Συνέρχεται δύο φορές το χρόνο, ενώ μία μόνιμη ομάδα είναι το εκτελεστικό του όργανο και συνέρχεται επί εβδομαδιαίας βάσης.

Το NATO λοιπόν έχει τόσες σημαντικές αρμοδιότητες, που δεν θα μπορούσε να μείνει αμέτοχο απέναντι στο φαινόμενο της πειρατείας. Η συμβολή του NATO στην καταπολέμηση της πειρατείας ξεκίνησε το 2008 με την επιχείρηση Allied Provider, συνεχίστηκε με την επιχείρηση Allied Protector για το διάστημα Μαρτίου-Αυγούστου 2009 και έκτοτε συνεχίζει με την επιχείρηση Ocean Shield. Από τις 24 Οκτωβρίου του 2008 έως και τις 12 Δεκεμβρίου του ίδιου έτους η Ατλαντική Συμμαχία συμμετείχε ενεργά στην καταπολέμηση της πειρατείας μέσω της επιχείρησης Operation Allied Provider στις περιοχές του κόλπου του Άντεν και του Αφρικανικού κέρατος. Η επιχείρηση αυτή ευδοκίμησε ύστερα από αίτημα του γενικού γραμματέα του ΟΗΕ Ban Ki-Moon στη βάση των σχετικών αποφάσεων του Συμβουλίου Ασφαλείας. Η πρώτη αυτή επιχείρηση του NATO είχε ως στόχο να συνοδεύει να πλοία που μετέφεραν ανθρωπιστική βοήθεια στη Σομαλία μέσω του Παγκόσμιου Επιτιτιστικού Προγράμματος του ΟΗΕ αλλά και να περιπολεί σε θαλάσσιες οδούς

που θεωρούνταν επιρρεπείς και επικίνδυνες εξαιτίας των συνεχών πειρατικών επιθέσεων γύρω από τη Σομαλία.

Η δεύτερη αποστολή του NATO για την πάταξη της πειρατείας ονομάστηκε Operation Allied Protector και διήρκησε από τις 24 Μαρτίου μέχρι και τις 26 Αυγούστου 2009. Είχε εντολές να αποτρέψει, να αμυνθεί και να διακόψει οποιαδήποτε πράξη πειρατείας στον κόλπο του Άντεν και στο Αφρικανικό Κέρας.

Η τρίτη επιχείρηση που βρίσκεται σε εφαρμογή από τις 17 Αυγούστου 2009 έως και σήμερα, ονομάστηκε Operation Ocean Shield και έχει εντολή για την επί θαλάσσης πάταξη της πειρατείας (at sea counter-piracy). Παράλληλα και με τη σύμφωνη απόφαση του Βορειο-Ατλαντικού Συμβουλίου, η επιχείρηση αυτή έχει επεκτείνει τη δράσης της ώστε να μπορεί να παρέχει βοήθεια σε γειτονικές χώρες της περιοχής που αναζητούν τρόπους και μεθόδους για την πάταξη της πειρατείας.

Τέλος αξίζει να αναφερθούμε και στην διαδικτυακή προσπάθεια από τουλάχιστον 30 μέλη που ξεκίνησε τον Μάιο του 2011 και αφορά στην διεύρυνση της γνώσης πάνω στο φαινόμενο της πειρατείας αλλά και στο κόστος της για την παγκόσμια ναυτιλία. Αναφερόμαστε στην ιστοσελίδα www.saveourseafarers.com με μέλη τους εξής διεθνείς οργανισμούς: BIMCO, INTERCARGO, INTERTANKO, ICS, BRITANIA, IGP&I, IMEC - International Maritime Employer's Committee Ltd, InterManager – International Association of Ship Managers, ITF – International Transport Workers' Federation, London P&I club, North of England P&I Association Ltd, SIGTTO, Standard Club (P&I Club), UK P&I club, WISTA UK - Women's International Shipping & Trading Association (UK).

Στόχος της συλλογικής αυτής προσπάθειας είναι:

- Η ενίσχυση των ναυτικών δυνάμεων στην περιοχή
- Η νομική ισχύ των ναυτικών δυνάμεων στη σύλληψη και προσαγωγή των πειρατών στην δικαιοσύνη
- Η ποινικοποίηση διάπραξης πειρατείας κάτω από διεθνείς νόμους και η υποχρεωτική συνεισφορά όλων των κρατών στην πάταξή της, με τη θέσπιση διεθνών συμβάσεων
- Η δυνατότητα να εντοπίζονται εύκολα τα πλοία που χρησιμοποιούν σαν “mother vessels” από τους πειρατές
- Η διασφάλιση καλύτερης προστασίας στους ναυτικούς μας

- Ο εντοπισμός και η καταδίκη των διοργανωτών καθώς και των οικονομικών συνεργατών που βρίσκονται πίσω από κάθε πειρατική δραστηριότητα

3.1.1. ΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.) ανέπτυξε για πρώτη φορά στην ιστορία της μια πολυεθνικού χαρακτήρα ναυτική επιχείρηση με σκοπό να βοηθήσει, να εμποδίσει και να καταστείλει κάθε πειρατική δραστηριότητα στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας. Αυτή η επιχείρηση ονομάστηκε EU NAVFOR (European Union Naval Force) Somalia – Operation ATALANTA και ξεκίνησε τη δράση της τον Δεκέμβριο του 2008 ενώ ο πρώτος τακτικός διοικητής ήταν Έλληνας, ο Αρχιπλοίαρχος Α. Παπαϊωάννου επί της φρεγάτας Φ/Γ Ψαρά από τον Δεκέμβριο του 2008 μέχρι τον Απρίλιο του 2009.

Η επιχείρηση ATALANTA σκοπό έχει την προστασία των πλοίων του Παγκόσμιου Προγράμματος Σίτισης για τη Σομαλία, την προστασία ευάλωτων σκαφών που πλέουν στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας αλλά και την αποτροπή και καταστολή πράξεων πειρατείας και ένοπλης ληστείας ανοικτά των σομαλικών ακτών. Μέχρι την 17^η Ιανουαρίου 2012 είχαν διανεμηθεί 809.493 τόνοι τροφής στη Σομαλία, με 139 δρομολόγια προστατευμένα από πλοία της ATALANTA κυρίως στο Mogadishu και δευτερευόντως στο Bosaso (eunavfor, April 2012).

Στα πλαίσια της επιχείρησης το στρατιωτικό προσωπικό έχει το δικαίωμα σύλληψης, κράτησης, αλλά και μεταφοράς ενόχων για εκδίκαση, είτε σε κράτος-μέλος της Ε.Ε., είτε στη Κένυα ή στις Σεϋχέλλες βάση σχετικών συμφωνιών.

Αξίζει να σημειώσουμε εδώ ότι στα πλαίσια ανάπτυξης και εξάπλωσης της επιχείρησης ATALANTA, δημιουργήθηκε το κέντρο ναυτιλιακής ασφάλειας (Maritime Security Centre Horn of Africa – MSCHOA) για να συντονίζει τη συνεργασία της επιχείρησης με την πολιτική ναυτιλιακή κοινότητα στο Κέρασ της Αφρικής. Κάθε εμπορικό πλοίο που μεταφέρει και κινείται στην περιοχή του κόλπου του Άντεν και έξω από τις ακτές της Σομαλίας είναι υποχρεωμένο να εγγράφεται εκ των προτέρων στην ιστοσελίδα του MSCHOA (θα αναλυθεί στη συνέχεια).

Στις 23 Μαρτίου 2012 το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ και της Ε.Ε. αποφάσισαν την χρονική παράταση της επιχείρησης EUNAVFOR ATALANTA μέχρι τον Δεκέμβριο 2014. Η επιχείρηση καλύπτει τη νότια Ερυθρά θάλασσα, τον κόλπο του Άντεν και ένα μεγάλο μέρος του Ινδικού Ωκεανού συμπεριλαμβανομένων και των

Σεϋχελλών. Επίσης καλύπτει την παράκτια περιοχή της Σομαλίας και τα χωρικά της ύδατα. Η εν λόγω θαλάσσια περιοχή είναι συγκρίσιμη με εκείνη της Μεσογείου. Διάφορες ναυτικές δυνάμεις είναι εγκατεστημένες στην περιοχή και παρέχουν προσωρινή ή μόνιμη ενίσχυση στις ευρωπαϊκές ναυτικές δυνάμεις. Η επιχείρηση ATALANTA είναι μόνιμα συνδεδεμένη με αυτές τις δυνάμεις (NATO Maritime Group, δυνάμεις της Ρωσίας, Ινδίας, Ιαπωνίας, Κίνας, Μαλαισίας, Σαουδικής Αραβίας, CMF-CTF-151 καθοδηγούμενη από τις Η.Π.Α). Η CTF-151 είναι μία διεθνής ναυτική δύναμη που δημιουργήθηκε για την αποκατάσταση της ασφάλειας έξω από τις ακτές της Σομαλίας, καλύπτοντας μία περιοχή 1,1 εκ. τετραγωνικών μιλίων. Ιδρύθηκε το 2009 κάτω από την εποπτεία των Συνασπισμένων Ναυτικών Δυνάμεων, Combined Maritime Forces (CMF).

Τα έξοδα της επιχείρησης καλύπτονται από τις χώρες που συνεισφέρουν σε αυτήν. Υπάρχει ένας κοινός προϋπολογισμός (budget) για την κάλυψη του κόστους της επιχείρησης για την εύρυθμη λειτουργία της που παρακολουθείται στενά σε ετήσια βάση από το Athena Committee που ιδρύθηκε τον Μάρτιο του 2004 για την οικονομική διαχείριση στρατιωτικών επιχειρήσεων της Ε.Ε. (European Union External Action, Φεβρουάριος 2013). Το budget της επιχείρησης άγγιζε το 2010 8,4 εκ. ευρώ, το 2011 8,05 εκ. ευρώ και το 2012 8,3 εκ. ευρώ. Υπολογίζεται ότι η επιχείρηση για να καλύψει τα έξοδά της μέχρι τον Δεκέμβριο του 2014 θα χρειαστεί budget ύψους 14,9 εκ. ευρώ (eunavfor Somalia, February 2013).

Αυτό είναι συνδυασμός και της αποτρεπτικής δράσης που έχει η παρουσία των δυνάμεων της EU NAVFOR ATALANTA στην περιοχή αλλά και τα μέτρα αυτοπροστασίας που πλέον χρησιμοποιούν τα εμπορικά πλοία κατά τις μετακινήσεις τους. Η Ε.Ε. γενικότερα πολλαπλασιάζει τις προσπάθειες της για την υποστήριξη της ειρήνης και της ανάπτυξης στην Σομαλία. Σε συνδυασμό με τα κράτη-μέλη της προσφέρει τεράστια οικονομική υποστήριξη στον στρατό της αφρικανικής ένωσης (African Union Mission in Somalia-AMISOM), έτσι ώστε να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικότερα την μάστιγα των Σομαλών πειρατών και να αποτρέψουν βίαιες καταπατήσεις των ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Η AMISOM αποτελεί ενεργή, τοπική αποστολή, με σκοπό την διαφύλαξη της ασφάλειας από την αφρικανική ένωση. Στοχεύει στην υποστήριξη των κυβερνητικών δομών, την εφαρμογή του του εθνικού σχεδίου ασφάλειας, στην εκπαίδευση των σομαλικών στρατιωτικών δυνάμεων, στην υποστήριξη της δημιουργίας ενός ασφαλούς περιβάλλοντος για την παράδοση

ανθρωπιστικής βοήθειας. Δημιουργήθηκε από το συμβούλιο ειρήνης και ασφάλειας της αφρικανικής ένωσης στις 19 Ιανουαρίου του 2007 με μια αρχική εννεάμηνη δράση. Στις 21 Φεβρουαρίου του 2007 το συμβούλιο ασφαλείας των ηνωμένων εθνών επικύρωσε την συνέχιση της αποστολής.

3.1.2. ΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Η χώρα μας υποστηρίζει με κάθε τρόπο όλες τις συντονισμένες προσπάθειες καταπολέμησης της πειρατείας. Συμμετέχει στη διαμόρφωση των διεθνών εξελίξεων για την πάταξή της, ενώ στη βάση απόφασης των Ηνωμένων Εθνών, αποτελεί ιδρυτικό μέλος της Ομάδας Επαφής που συστάθηκε για τον στρατηγικό συντονισμό των διεθνών προσπαθειών καταστολής της πειρατείας.

Στο πλαίσιο του ΝΑΤΟ και της Ε.Ε. η Ελλάδα συμμετείχε από την έναρξη των επιχειρήσεων τόσο με μονάδες (φρεγάτες) όσο και με επιτελείς Αξιωματικούς. Στην παρούσα φάση και λόγω της δυσχερούς δημοσιονομικής κατάστασης, η συμβολή της χώρας μας έχει περιοριστεί μόνο στην συμμετοχή επιτελών Αξιωματικών. Κατά την επιχείρηση ΑΤΑΛΑΝΤΑ της Ε.Ε, η χώρα μας συμμετείχε με την φρεγάτα «ΨΑΡΑ», στη συνέχεια με τις «ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ ΦΩΚΑΣ», «ΑΔΡΙΑΣ» και «ΣΑΛΑΜΙΣ». Επισημαίνεται ότι από τον Δεκέμβριο του 2008 έως τον Απρίλιο του 2009 είχαμε την Διοίκηση Δύναμης της επιχείρησης με επικεφαλής τον Αρχιπλοίαρχο κ. Παπαϊωάννου.

3.1.2.1. ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΠΟ ΕΝΟΠΛΟΥΣ ΦΡΟΥΡΟΥΣ ΣΕ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΠΛΟΙΑ –Ν.4058/2012

Η χώρα μας ψήφισε στις 21 Μαρτίου 2012 τον νόμο Υπ' αριθ. 4058 περί «Παροχής υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους φρουρούς σε εμπορικά πλοία και άλλες διατάξεις». Ο νόμος αυτός επιτρέπει την επιβίβαση σε εμπορικά πλοία ελληνικής σημαίας ενόπλων φρουρών για την διασφάλιση της προστασίας τους από τους πειρατές. Η παροχή ενόπλων φρουρών στα πλοία υπάγεται στην 4^η αναθεωρημένη έκδοση των Οδηγιών Βελτίστων Πρακτικών (BMP-4th Version-August 2011) που προτάθηκε από την παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία και 1 χρόνο μετά υιοθετήθηκε ως μέτρο από την Ελλάδα.

Με βάση το νόμο, επιτρέπεται η παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ενόπλους ιδιώτες φρουρούς σε υπό ελληνική σημαία εμπορικό πλοίο που δεν εκτελεί πλόες θαλάσσιων ενδομεταφορών και διαπλέει θαλάσσιες περιοχές εκτεθειμένες σε κίνδυνο πειρατείας, για την προστασία των επιβαινόντων, του πλοίου και του φορτίου αυτού από επιθέσεις που συνιστούν πειρατεία σύμφωνα με τα άρθρα 101 και 103 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας. Η άδεια εκδίδεται από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής μετά από υποβολή στην Διεύθυνση Κρατικής Ασφάλειας του Αρχηγείου, σχετικής αίτησης της πλοιοκτήτριας ή διαχειρίστριας εταιρίας του πλοίου, συνοδευόμενη από φάκελο στον οποίο περιλαμβάνονται πέραν των στοιχείων εξατομίκευσης του πλοίου, βεβαιώσεις και πιστοποιητικά σχετικά με την σύμβαση που συνάπτει η πλοιοκτήτρια ή διαχειρίστρια εταιρία με την αλλοδαπή εταιρία παροχής υπηρεσιών ασφαλείας, τη σύσταση και λειτουργία της εν λόγω αλλοδαπής εταιρίας, τα προσόντα των ιδιωτών ενόπλων φρουρών, την πιστοποίησή τους, τον οπλισμό τους καθώς επίσης και έκθεση ανάλυσης εκτιμώμενου κινδύνου (risk assessment). Επισημαίνεται ότι η άδεια εκδίδεται εντός 15 ημερών από την υποβολή πλήρους φακέλου και η ανανέωση πριν από την λήξη της εγκρίνεται εντός 5 ημερών από την υποβολή της σχετικής αίτησης.

Στις 24 Απριλίου 2012 δημοσιεύτηκε η προβλεπόμενη από την παράγραφο 3 του νόμου 4058/2012 Κοινή Απόφαση των Υπουργών Εθνικής Άμυνας, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Προστασίας του Πολίτη. Η Απόφαση αυτή καθορίζει τον τύπο της εκδιδόμενης άδειας στην ελληνική και αγγλική γλώσσα το πρωτότυπο της οποίας θα πρέπει να φέρεται επί του πλοίου, τη διάρκεια ισχύος της (6μηνη ή 12μηνη) καθώς και τις θαλάσσιες περιοχές που χαρακτηρίζονται ως υψηλού κινδύνου. Επίσης αφορά μόνο την παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από αλλοδαπές εταιρίες σε ελληνικής σημαίας πλοία που βρίσκονται στην αλλοδαπή, ενώ για την παροχή ανάλογων υπηρεσιών από αντίστοιχες ελληνικές εταιρίες και την μεταφορά όπλων και πυρομαχικών από πλοία οποιασδήποτε σημαίας που βρίσκονται σε ελληνικό λιμένα ή αγκυροβόλιο θα πρέπει να εκδοθούν τα προβλεπόμενα από το άρθρο 12, παρ. 1 και 4 του νόμου 4058/2012 Προεδρικό Διάταγμα και η σχετική με το θέμα Κοινή Υπουργική Απόφαση.

Οι ένοπλοι φρουροί δεν αποτελούν μέλη πληρώματος του πλοίου και πρέπει να αποτελούν προσωπικό εταιρίας με την οποία ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής πλοίου υποχρεούται να συνάψει σύμβαση και η οποία είναι εγκατεστημένη και λειτουργεί

νομίμως στην ημεδαπή ή αλλοδαπή και διαθέτει αναγνωρισμένη πιστοποίηση ποιότητας (ISO) για την παροχή των υπηρεσιών.

Η ισχύς της άδειας μπορεί να είναι 6 ή 12 μηνών, σύμφωνα με την αίτηση, και παρατείνεται αυτοδίκαια αν λήξει ενώ το πλοίο βρίσκεται εν πλω και μέχρι τον κατάπλου του σε λιμένα που επιτρέπεται η αποβίβαση των ιδιωτών φρουρών και του εξοπλισμού τους. Η άδεια μπορεί να ανανεώνεται ύστερα από αίτηση του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου πριν από τη λήξη της, εφόσον εξακολουθούν να ισχύουν οι όροι και οι προϋποθέσεις έκδοσής της. Η άδεια ανακαλείται από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής αν εκλείψει έστω και μία από τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για την έκδοσή της.

Σε ό,τι αφορά τα όπλα και τα πυρομαχικά των ενόπλων φρουρών αυτά φυλάσσονται σε χώρο εντός του πλοίου και άμεσα προσβάσιμο στον Πλοίαρχο και Υποπλοίαρχο και στον επικεφαλής των ενόπλων φρουρών. Η χρήση των όπλων επιτρέπεται εντός των περιοχών υψηλού κινδύνου για αντιμετώπιση απειλής εις βάρος των επιβαινόντων του πλοίου, του ίδιου του πλοίου και του φορτίου του μετά από εντολή Πλοίαρχου και μόνο στο βαθμό και την έκταση που απαιτείται για την αποτροπή επερχόμενου κινδύνου. Εάν δοθεί εντολή από το Αρχηγείο του Λιμενικού Σώματος ή από τον Πλοίαρχο, τότε μπορεί να απαγορευθεί η χρήση όπλων κατά τη διέλευση από περιοχές υψηλού κινδύνου. Εάν ένα πλοίο διαπλέει χωρικά ύδατα τρίτου κράτους ή βρίσκεται σε λιμένα ή αγκυροβόλιο αυτού, τότε, εάν ζητηθεί από τις αρμόδιες αρχές του παράκτιου κράτους, ο Πλοίαρχος υποχρεούται να τις ενημερώνει σχετικά με την ύπαρξη πλοίων και πυρομαχικών ενόπλων ιδιωτών φρουρών, τον αριθμό, το είδος και την ποσότητα αυτών αλλά και του χώρου φύλαξής τους με την επίδειξη της παραχωρούμενης άδειας (Εθνικό Τυπογραφείο, Μάρτιος 2012).

Η χώρα μας υιοθέτησε τη νομοθεσία που επιτρέπει τη χρήση προσοντούχων ιδιωτών ένοπλων φρουρών επί των πλοίων ελληνικής σημαίας κατά τα πρότυπα των σχετικών οδηγιών του IMO και παρόμοιας νομοθεσίας άλλων χωρών. Ωστόσο, η χρήση ένοπλων φρουρών δεν είναι πανάκεια και δεν αποτελεί λύση στο πρόβλημα της πειρατείας.

3.2 ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Η παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα στην προσπάθειά της να βοηθήσει στην καταπολέμηση της πειρατείας, κατήρτισε ένα σχέδιο με «Οδηγίες Βελτίστων

Πρακτικών Διαχείρισης» (Best Management Practices) με συντελεστές τους εξής διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς και ενώσεις: BIMCO, INTERCARGO, INTERTANKO, OCIMF, IGP&I, ICS, IMB, IPTA, IMEC, CLIA, JHC, InterManager, UKMTO, EUNAVFOR, ISF, ITF, JWC, SIGTTO, The Mission to Seafarers, WSC, CMF, INTERPOL, MARLO, MSCHOA, NATO, Operation Ocean Shield. Οι BMP αποβλέπουν στο να αποτρέψουν την πραγματοποίηση πειρατείας ή κατάληψης του πλοίου μέσω παροχής κατευθύνσεων και συστάσεων προς το γραφείο και το πλοίο για τις ενέργειες που θα πρέπει να αναλαμβάνουν για να προετοιμάσουν και να διεξάγουν ένα διάπλου από μία θαλάσσια περιοχή που επηρεάζεται από την σομαλική πειρατεία.

Οι πρώτες οδηγίες εκδόθηκαν τον Φεβρουάριο του 2009, ακολούθησε η 2^η έκδοση τον Αύγουστο του ίδιου έτους (BMP2), η 3^η τον Ιούνιο του 2010 (BMP3) και τέλος η 4^η έκδοση τον Αύγουστο του 2011 (BMP4). Η κάθε έκδοση αντικατοπτρίζει τις εκάστοτε ανάγκες που υπόκειται στις διακυμάνσεις της πειρατικής δραστηριότητας και αποσκοπεί στην όσο το δυνατόν καλύτερη προστασία κατά των πειρατών. Η πειρατική δραστηριότητα ακόμη και το 2013 εξακολουθεί να υπάρχει με μειωμένη ένταση βέβαια και με τάσεις εξάπλωσης στις ακτές της δυτικής Αφρικής. Έτσι οι οργανισμοί της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας (BIMCO, NATO, ICS, INTERTANKO, INTERCARGO) εξέδωσαν πρόσφατα νέες κατευθυντήριες γραμμές συμπληρωματικές των BMP4 για την προστασία κατά της πειρατείας στον κόλπο της Γουϊνέας.

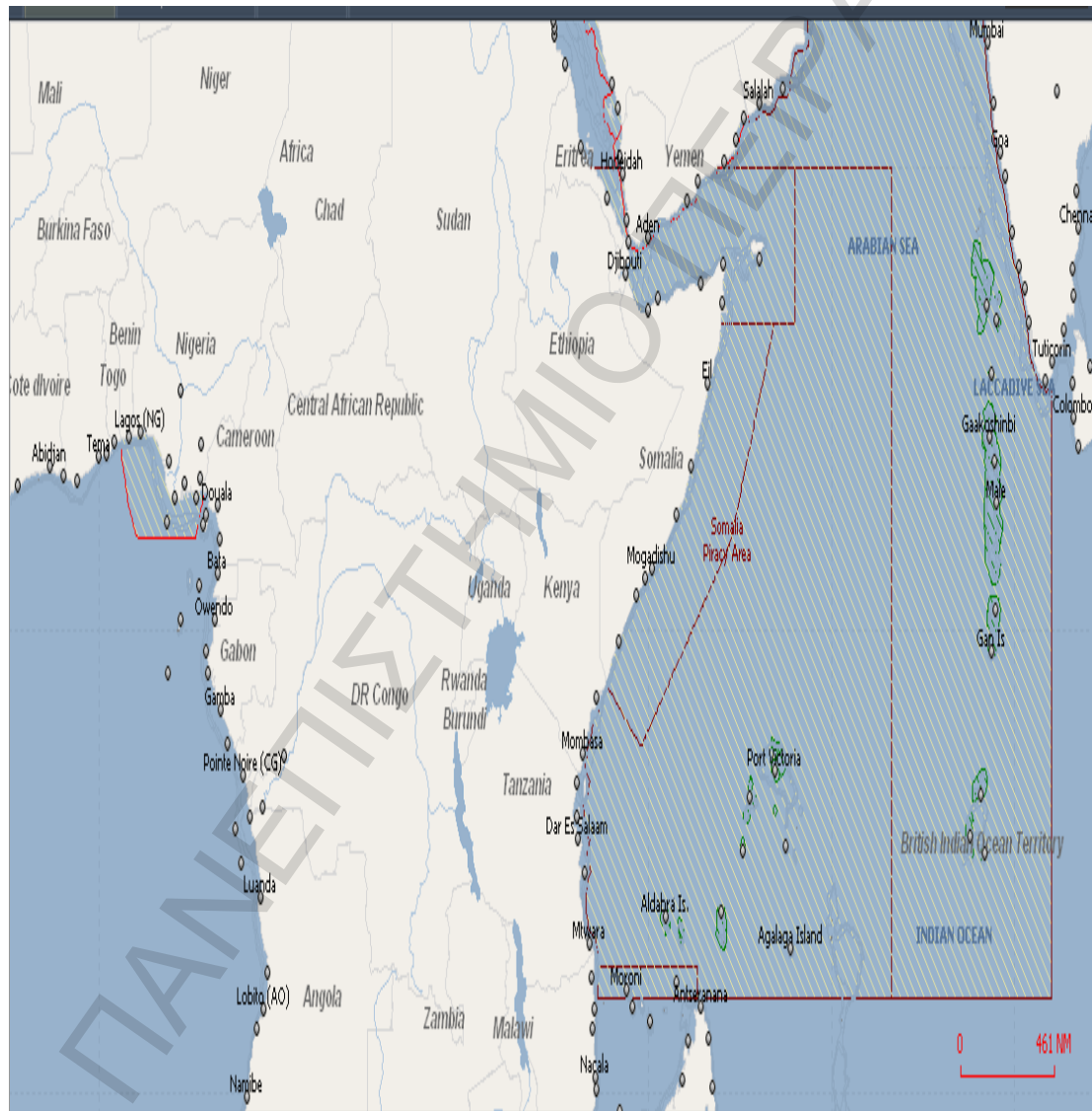
Οι περιοχές υψηλής επικινδυνότητας για πειρατικές επιθέσεις ονομάζονται High Risk Areas-HRA και ενδέχεται να μεταβάλλονται χρόνο με το χρόνο ανάλογα με τις εκάστοτε συνθήκες. Οι HRAs είναι οι εξής:

- **Σομαλία, βορειοδυτικά του Ινδικού ωκεανού, Κόλπος Άντεν:** Στις BMP η HRA ορίζεται ως η περιοχή που οριοθετείται από το Σουέζ προς το Βορρά, 10 μοίρες νότια και 78 μοίρες ανατολικά (10° S, 78° E).
- **Strait of Hormuz:** όλα τα πλοία που διέρχονται από το στενό του Ορμούζ θα πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτικά, ιδιαίτερα κατά την διέλευσή τους κατά τη διάρκεια της νύχτας.
- **Υεμένη:** στο νοτιότερο άκρο της Ερυθράς θάλασσας έχουν σημειωθεί πειρατικές επιθέσεις

- **Ινδικός Ωκεανός:** οι τελευταίες επιθέσεις δείχνουν πως οι πειρατές κινούνται στο ανατολικότερο τμήμα του Ινδικού Ωκεανού πλησιάζοντας πιο πολύ στις δυτικές και νότιες ακτές του Ινδικού. Πλοία που πλέουν δυτικά, κεντρικά, ανατολικά και βόρεια τμήματα του Ινδικού ωκεανού, θα πρέπει να επιδεικνύουν ιδιαίτερη προσοχή και να συμμορφώνονται πλήρως με τα μέτρα κατά της πειρατείας.

Ακολουθεί αποτύπωση της HRA στο χάρτη:

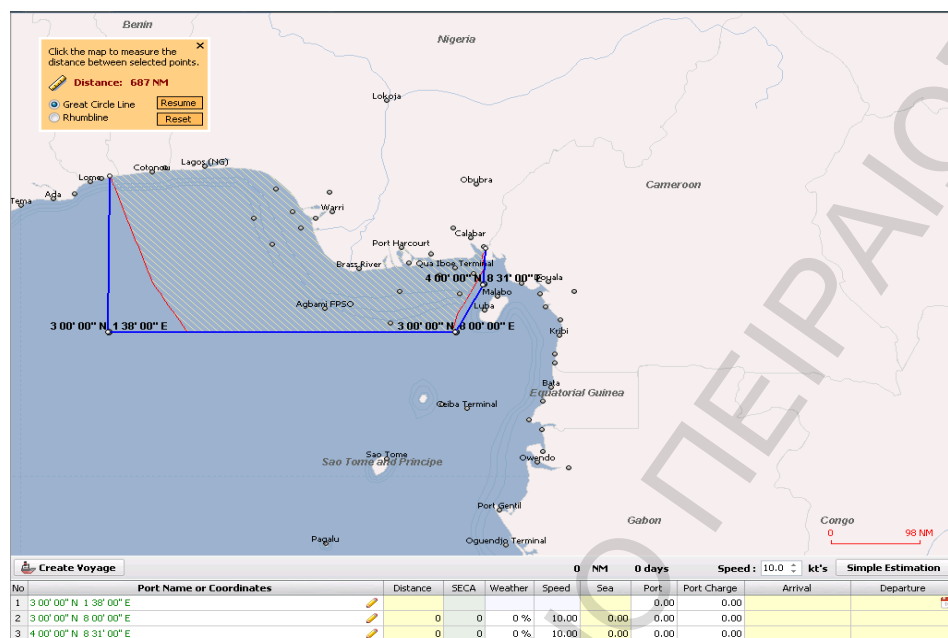
ΧΑΡΤΗΣ 7: HIGH RISK AREA



Πηγή: Netpas Distance, March 2013

Επίσης στην HRA συμπεριλαμβάνεται και ο κόλπος της Γουϊνέας που το τελευταίο διάστημα έχει παρατηρηθεί έξαρση στις πειρατικές επιθέσεις. Παρακάτω ακολουθεί χάρτης που αποτυπώνει την HRA με ακρίβεια:

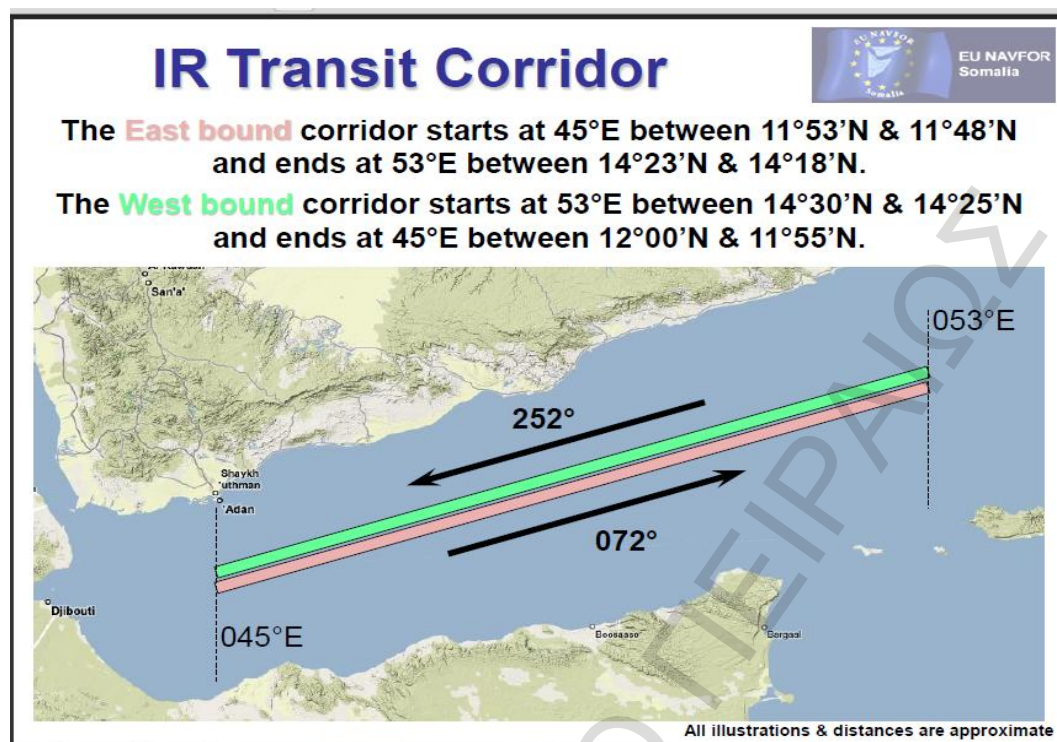
ΧΑΡΤΗΣ 8: HIGH RISK AREA (GULF OF GUINEA)



Πηγή: Netpas Distance, January 2013

Στην πλέον επικίνδυνη περιοχή του κόλπου του Άντεν και των ακτών της Σομαλίας, έχουν προσδιοριστεί διάδρομοι κίνησης των πλοίων, IRTC (Internationally Recommended Transit Corridor) και συνιστάται στα πλοία να χρησιμοποιούν τους διαδρόμους αυτούς. Αυτός ο διάδρομος είναι μήκους 492 μιλίων και περιλαμβάνει την δημιουργία γραμμών διέλευσης για τα πλοία που κατευθύνονται ανατολικά (eastbound) και δυτικά (westbound). Κάθε γραμμή διέλευσης έχει πλάτος 5 ν.μ. με μία διαχωριστική απόσταση μεταξύ τους 2 μ. Παρακάτω φαίνονται λεπτομερώς οι συντεταγμένες των δύο transit lane:

ΣΧΗΜΑ 1: ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ (IRTC)

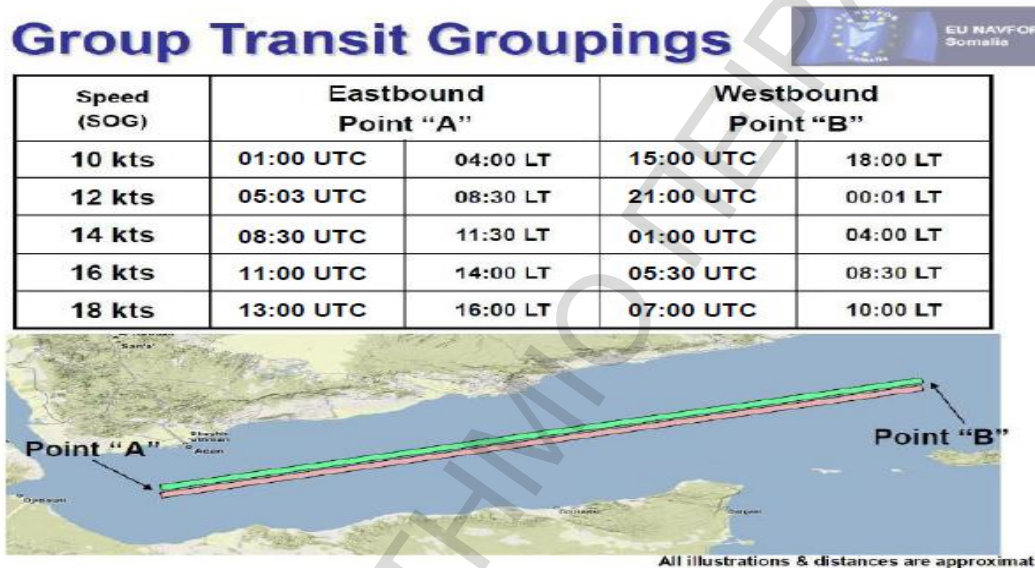


Πηγή: GOA IRTC & Group Transit Explanation, August 2011 (NATO website)

Το EU NAVFOR προτρέπει τα εμπορικά πλοία να κινούνται διαμέσου του UKMTO Transit Corridor σχηματίζοντας ομάδες που βασίζονται κυρίως στην ταχύτητά τους. Είναι γνωστά ως Gulf of Aden Group Transits (GOA GT). Τα πλοία τα οποία συμμετέχουν πρέπει να συναντώνται στα ανατολικά και δυτικά όρια του διάδρομου κυκλοφορίας (points A και B) σε συγκεκριμένη χρονική στιγμή και να συνεχίζουν με συγκεκριμένη ταχύτητα. Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφέρουμε ότι λειτουργούν και διεθνείς νηοπομπές (national convoys) και εμπορικά πλοία συνοδεύονται από πολεμικά κατά την διέλευσή τους από το IRTC αφού προηγηθεί registration στο MSCHOA. Εδώ πρέπει να διευκρινίσουμε ότι τα group transits δεν αποτελούν convoys. Σκοπός είναι το κάθε πλοίο ανάλογα με την ταχύτητά του να μπαίνει στον διάδρομο την συγκεκριμένη ώρα που έχει οριστεί ούτως ώστε να διασφαλιστεί ότι με το πρώτο φως της ημέρας (που παρατηρούνται οι περισσότερες επιθέσεις) τα πλοία είναι μαζί. Οι περισσότερες επιθέσεις πραγματοποιούνται με τις πρώτες πρωινές ή με το τελευταίο φως της ημέρας (47E και 49E).

Η συμμόρφωση με τους κανονισμούς αυτούς θα τονώσουν την αμοιβαία προστασία των πλοίων, θα διευκολύνουν την συνεργασία και τον συντονισμό της στρατιωτικής υποστήριξης και φυσικά θα μειώσουν τον κίνδυνο επίθεσης για το κάθε πλοίο. Οι στρατιωτικές δυνάμεις (ναυτικές και εναέριας) θα αναπτυχθούν στρατηγικά στην περιοχή και η επέμβαση τους στις περιοχές θα είναι αποτελεσματικότερη. Παρακάτω φαίνονται οι συνιστώμενες ώρες για την είσοδο στους eastbound/westbound διαδρόμους ανάλογα με την ταχύτητα του κάθε πλοίου:

ΣΧΗΜΑ 2: ΣΥΝΙΣΤΩΜΕΝΕΣ ΩΡΕΣ ΕΙΣΟΔΟΥ ΣΤΟΥΣ IRTC



Πηγή: GOA IRTC & Group Transit Explanation, August 2011 (NATO website)

Κατά την πλεύση στον IRTC συνίσταται στην eastbound πλευρά να πλέουν τα πλοία που κινούνται προς τα νότια του διαδρόμου ενώ στην westbound αυτά που κινούνται προς την βόρεια.

Όλα τα πλοία που διέρχονται από την HRA θα πρέπει να εξασφαλίζουν την επικοινωνία τους με τις πολεμικές δυνάμεις (naval forces). Αυτό είναι απαραίτητο γιατί όλες οι ναυτικές δυνάμεις θα πρέπει να είναι ενήμερες για την διέλευση ενός πλοίου από την περιοχή για να είναι σε επιφυλακή και να μπορούν να το προφυλάξουν εάν χρειαστεί. Οι τρεις οργανισμοί που θα πρέπει να ενημερωθούν άμεσα είναι:

(1) **MSCHOA** (Maritime Security Centre Horn of Africa): το Κέντρο Ναυτικής Ασφάλειας του Κέρατος της Αφρικής αποτελεί την συντονιστική αρχή για τις δυνάμεις της E.E. (EUNAVFOR) στον Κόλπο του Άντεν, τη θάλασσα ανοικτά της

Σομαλίας και την αραβική θάλασσα, ελέγχοντας την θαλάσσια κυκλοφορία. Τα πλοία 4 με 5 ημέρες πριν την είσοδό τους στην HRA (περιοχή που οριοθετείται από το Σουέζ και το στενό του Ορμούζ προς το βορρά – 10°S και 78° E) θα πρέπει να ακολουθούν τη διαδικασία εγγραφής τους στο Κέντρο. Τα εγγεγραμμένα πλοία παραλαμβάνουν όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες για την κατάσταση σε αυτή τη ζώνη πλοήγησης και παρακολουθούνται από τις δυνάμεις της επιχείρησης EU NAVFOR – ATALANTA, με αποτέλεσμα να διατρέχουν μικρότερο κίνδυνο επίθεσης (Υπουργείο Οικονομίας Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, Μάιος 2010) (βλέπε Παράρτημα Α-στοιχεία κέντρου και εγγραφή πλοίου).

(2) UKMTO Dubai (The UK Maritime Trade Operations): ο Οργανισμός Εμπορικής Ναυτιλίας του Ηνωμένου Βασιλείου στο Dubai ενεργεί ως σημείο επαφής του πλοίου με τις πολυεθνικές στρατιωτικές δυνάμεις (CMF) μέσα στην επικίνδυνη περιοχή. Ο Ukmtο Dubai διαχειρίζεται επίσης το σύστημα εθελούσιας αναφοράς (Voluntary Reporting Scheme), με βάση το οποίο τα εμπορικά πλοία παροτρύνονται να αποστέλλουν καθημερινά αναφορές, αναφέροντας τη θέση τους και την προβλεπόμενη ώρα άφιξής τους στον επόμενο λιμένα, κατά τη διέλευσή τους από την HRA. Στη συνέχεια παρακολουθεί την πορεία των πλοίων και οι πληροφορίες για τη θέση τους διαβιβάζονται στις CMF και τα κεντρικά γραφεία στην Ε.Ε. Οι νέες πληροφορίες που αφορούν την εμπορική κίνηση διαβιβάζονται κατόπιν απευθείας στα πλοία και όχι στις ναυτιλιακές εταιρείες, οπότε εξασφαλίζεται βελτίωση της δυνατότητας αντίδρασης σε τυχόν συμβάν και εξοικονόμηση χρόνου (Επίσημη Εφημερίδα της Ε.Ε., 2010). Το πλοίο στέλνει την αρχική αναφορά (Initial Report), έπειτα καθημερινή αναφορά (Daily Report) για όσο διάστημα βρίσκεται στην HRA και μόλις προσεγγίσει λιμάνι ή βγει από την επικίνδυνη περιοχή θα πρέπει να στείλει στο UKMTO και την τελική αναφορά (Final Report). (βλέπε Παράρτημα Α-στοιχεία):

Εδώ αξίζει να σημειώσουμε ότι η διαδικασία εγγραφής/αναφοράς επιτρέπει στα κέντρα να παρακολουθούν τη θέση και την πορεία των πλοίων συγκρίνοντας τα δεδομένα που υποβάλλονται με τις θέσεις που λαμβάνονται μέσω των εκπομπών των συσκευών LRIT που διαθέτουν.

(3) MARLO (The U.S. Navy Maritime Liaison Office): το ναυτιλιακό γραφείο διασύνδεσης του ναυτικού των Η.Π.Α. συνεισφέρει στην ανταλλαγή πληροφοριών εντός της επικίνδυνης περιοχής. Διευκολύνει την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ του ναυτικού των Η.Π.Α. και των συνασπισμένων ναυτιλιακών δυνάμεων (CMF). Το

MARLO λειτουργεί σαν διάυλος επικοινωνίας και εστιάζει στην ασφάλεια της ναυτιλίας (safety, security) και βοηθά όλα τα μέλη της εμπορικής ναυτιλιακής κοινότητας. Για την καταπολέμηση της πειρατείας λειτουργεί επίσης και σαν έκτακτο σημείο επαφής για τους ναυτικούς που βρίσκονται σε κίνδυνο. Γενικότερα παρέχει πληροφορίες στη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα για την πειρατική δραστηριότητα, πρόβλεψη καιρού, τελευταίες ανακονώσεις για την αντιμετώπισή της (βλέπε Παράρτημα Α-στοιχεία).

Συνοψίζοντας τα παραπάνω οι τρεις θεμελιώδεις απαιτήσεις των BMP4 είναι:

- Η εγγραφή του πλοίου στο MSCHOA
- Η αναφορά του πλοίου στο UKMTO
- Η πλήρης εφαρμογή των προστατευτικών μέτρων όπως αυτά περιγράφονται στις BMP4

Πολύ σημαντικό βήμα επίσης πριν την είσοδο του πλοίου στην HRA από την πλευρά τόσο της διαχειρίστριας εταιρίας όσο και του πλοιάρχου είναι η συμπλήρωση ενός Risk Assessment – Αξιολόγηση Κινδύνου (βλέπε 3.2.1. αναλυτικά) για τις πιθανότητες και τις συνέπειες των πειρατικών επιθέσεων στο πλοίο. Το αποτέλεσμα αυτής της αξιολόγησης θα πρέπει να οδηγεί στον προσδιορισμό προληπτικών μέτρων κατά της πειρατείας. Το risk assessment, σύμφωνα με τις BMP θα πρέπει να περιλαμβάνει:

- ❖ Η διασφάλιση της ασφάλειας του πληρώματος σε περίπτωση πειρατικής επίθεσης
- ❖ Freeboard. Το πιθανότερο είναι πως οι πειρατές θα επιχειρήσουν να επιβιβαστούν στο πλοίο από το χαμηλότερο σημείο σχετικά με την ίσαλο γραμμή, προκειμένου να είναι πιο εύκολη η πρόσβαση. Τα σημεία αυτά συνήθως βρίσκονται στα πλάγια ή στην πρύμνη. Η εμπειρία έχει δείξει ότι πλοία με minimum freeboard μεγαλύτερο των 8 μέτρων έχουν πολύ μεγάλες πιθανότητες να ξεφύγουν από μία πειρατική επίθεση. Βέβαια ένα μεγάλο freeboard δεν είναι αρκετό, αν κατά τα άλλα δίνεται από την κατασκευή του πλοίου δυνατότητα στους πειρατές να επιβιβαστούν.
- ❖ Ταχύτητα. Ένας από τους πιο αποτελεσματικούς τρόπους αποφυγής μιας πειρατικής εισβολής είναι η αύξηση της ταχύτητας του πλοίου, ώστε να γίνει πιο δύσκολη η πρόσβαση από τους πειρατές. Μέχρι σήμερα δεν έχει γίνει

καμία αναφορά για εισβολή σε πλοίο που η ταχύτητά του ξεπερνάει τους 18 κόμβους. Συνίσταται λοιπόν, στα πλοία να κινούνται με την μέγιστη ταχύτητα κατά την πλεύση από τις επικίνδυνες ζώνες. Με την αύξηση της ταχύτητας ο καπετάνιος καταφέρνει να μεγαλώσει την απόσταση του από τα πειρατικά σκάφη (Closest Point of Approach) διευκολύνοντας έτσι την θέση του. Παρ' ολ' αυτά σε περίπτωση που το πλοίο είναι κομμάτι ενός 'Group Transit', η ταχύτητά του θα πρέπει να προσαρμοστεί ανάλογα.

- ❖ Η κατάσταση της θάλασσας. Οι πειρατές δρουν κυρίως με πολύ μικρά σκάφη, ακόμα και στην περίπτωση που έχουν mother vessel. Αυτό σημαίνει ότι είναι δύσκολη και περιορισμένη η δράση τους σε περίπτωση έντονων καιρικών φαινομένων.

Τα μέτρα προστασίας που περιγράφονται στις BMP αποτελούν τα βασικότερα και αποτελεσματικότερα μέτρα κατά της πειρατείας.

- ❖ Επιτήρηση και επαγρύπνηση. Πριν την είσοδο στην HRA, η επιπρόσθετη επιτήρηση καθ' όλη τη διάρκεια της μέρας και της νύχτας είναι πολύ σημαντική για την πρόληψη κατά της πειρατείας. Τα πλοία καλούνται να έχουν βάρδιες σε 24ωρη βάση για παρακολούθηση και επιτήρηση τόσο με οπτικά μέσα (κιάλια) όσο και με τα radar που διαθέτουν. Κρίνεται λοιπόν απαραίτητη η βελτίωση της επιτήρησης με αναβαθμισμένες συσκευές ραντάρ που θα παρέχουν καλύτερη εμβέλεια, με την εγκατάσταση ηλεκτροπτικών και υπέρυθρων αισθητήρων, παρέχοντας μία ακριβή εικόνα σε πραγματικό χρόνο για την όποια δραστηριότητα επικρατεί γύρω από την περιοχή που περιβάλλει το πλοίο.
- ❖ Ενισχυμένη προστασία της γέφυρας (bridge protection). Η γέφυρα του πλοίου θεωρείται ο στόχος κάθε πειρατικής επίθεσης, εξαπολύοντας πυρά για να αναγκάσουν το πλοίο να σταματήσει και να έχουν τον έλεγχό του. Το πλήρωμα της γέφυρας θα πρέπει να είναι καλά εξοπλισμένο με ειδικά jackets και κράνη, τα παράθυρα της γέφυρας αν και είναι προστατευμένα (laminated), συχνά τοποθετείται ένα επιπλέον στρώμα γυαλιού γνωστό ως blast resistant film.

- ❖ Φυσικά εμπόδια. Οι πειρατές χρησιμοποιούν ειδικές σκάλες, γάντζους για να καταφέρουν να ανέβουν στο πλοίο. Με τη βοήθεια «φυσικών εμποδίων» αυτόματα γίνεται πιο δύσκολο. Μερικά από αυτά είναι:

Razor wire (ειδικά σύρματα): τα σύρματα αυτά αποτελούνται από υλικά ασφαλείας σε σχήματα κοφτερών λεπίδων από ανθεκτικό μέταλλο. Μπορεί να τοποθετηθεί περιμετρικά του πλοίου ώστε να λειτουργεί σαν εμπόδιο σε όποιον προσπαθήσει να ανέβει αφού θα προκαλέσουν τραυματισμό. Το μέταλλο είναι γαλβανιζέ ώστε να αποφεύγεται η διάβρωση. Υπάρχουν τρία είδη συρμάτων το ευθύ πλέγμα (unclipped), το spiral και το concertina (συνδεδεμένα spirals).

Anti-climb paint : χρήση ειδικής μπογιάς σε ευάλωτα σημεία του πλοίου ώστε να δυσκολευτούν να ανέβουν στο πλοίο πειρατές

Electrified barriers: ηλεκτροφόρα εμπόδια που με το κατάλληλο risk assessment μπορεί να αποδειχθούν πολύ αποτελεσματικά για κάποιους τύπους πλοίων.

Χρήση προειδοποιητικών συμβόλων (warning signs): η χρήση προειδοποιητικών συμβόλων για τα ηλεκτροφόρα φράγματα ή εμπόδια αποδεικνύεται πολύ αποτελεσματική για την απώθηση των πειρατών.

- ❖ Η εκτίναξη νερού και αφρού: μπορεί να αποδειχθεί πολύ αποτελεσματική αφού δεν επιτρέπει στους πειρατές να πλησιάσουν το πλοίο. Μάνικες που μεταφέρουν νερό μπορεί να τοποθετηθούν σε θέση πάνω στο πλοίο και περιμετρικά που να καλύπτει πιθανή πρόσβαση σε πειρατές. Με την ενεργοποίησή τους θα εκτιναχθεί με μεγάλη πίεση νερό δημιουργώντας ένα πέπλο προστασίας κατά των πειρατών. Η χρήση αφρού δημιουργεί ολισθηρή επιφάνεια γεγονός που κάνει αδύνατη κάθε προσπάθεια των πειρατών να σκαρφαλώσουν πάνω στο πλοίο.

- ❖ Συναγερμοί (Alarms): η χρήση alarm ενημερώνει το πλήρωμα για πειρατική επίθεση αλλά και δείχνει στους πειρατές ότι έχουν γίνει αντιληπτοί από το πλοίο αλλά επιπλέον τους αποσπά την προσοχή. Ο συναγερμός σε περίπτωση πειρατικής επίθεσης είναι συγκεκριμένος για να μπορεί να τον διακρίνει το πλήρωμα.

- ❖ CCTV: η χρήση κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης είναι πολύ σημαντική και βοηθάει το πλήρωμα να έχει τον έλεγχο των κινήσεων των πειρατών και να γνωρίζει ανά πάσα στιγμή πού βρίσκονται στο πλοίο.
- ❖ Όπλα λάμψης (blinding weapons): αποτελείται από σύστημα laser το οποίο στρέφεται στους πειρατές με αποτέλεσμα η εκτυφλωτική λάμψη που παράγει να τους αφαιρεί την ικανότητα να βλέπουν και έτσι να υποχωρούν.
- ❖ Citadels: αποτελεί ειδικά διαμορφωμένο χώρο καταφυγής και προστασίας του πληρώματος, έτσι ώστε σε περίπτωση πειρατικής εισβολής όλα τα μέλη του πληρώματος να συγκεντρωθούν εκεί και να το χρησιμοποιήσουν σαν καταφύγιο. Προσφέρει επαρκή προστασία για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα καθώς και πρόσβαση στο σύστημα πρόωσης του πλοίου. Τα υλικά που χρησιμοποιούνται στην κατασκευή του επιβάλλεται να είναι ανθεκτικά σε βαλλιστικές επιθέσεις, το πάχος τους επαρκές και οι πόρτες θα πρέπει να κλείνουν υδατοστεγώς. Για να είναι αποτελεσματική η χρήση αυτού του μέτρου, είναι πολύ βασικό να περιλαμβάνει: α) τηλεπικοινωνίες. Ένα αμφίδρομο σύστημα δορυφορικής επικοινωνίας είναι απολύτως απαραίτητο ώστε να καθίσταται δυνατή η επικοινωνία του καπετάνιου με τον έξω κόσμο και να μπορεί να γίνει επιτυχώς η επέμβαση των ναυτικών δυνάμεων σε περίπτωση που αυτό χρειαστεί, β) Contact list. Είναι αναγκαίο να υπάρχει μια ανανεωμένη λίστα με όλες τις χρήσιμες διευθύνσεις επικοινωνίας (UKMTO, MSCHOA, τον πλοιοκτήτη, την εταιρία management, τους operators, τους charterers), γ) CCTV. Το κλειστό αυτό σύστημα παρακολούθησης είναι απαραίτητο ώστε το πλήρωμα να μπορεί να ελέγχει τι συμβαίνει στο υπόλοιπο πλοίο, ενώ βρίσκεται συγκεντρωμένο στα citadels, δ) GPS. Ωστε να μπορούν να ελέγχουν πλήρως την πορεία του πλοίου και να βοηθήσουν το έργο των ναυτικών δυνάμεων, ε) Φαρμακείο. Εξειδικευμένο φαρμακείο που θα περιέχει και τα κατάλληλα βοηθήματα για την επούλωση πιθανών τραυματισμών, στ) Τρόφιμα και νερό. Επαρκή ποσότητα, το λιγότερο για 5 ημέρες, ανάλογα με τα μέλη του πληρώματος, ζ) Διάφορα εργαλεία. Φακοί, μπαταρίες, φορητά VHF radios, η) Τουαλέτα. Μια

φορητή χημική τουαλέτα μπορεί να εξυπηρετήσει τις ανάγκες του πληρώματος, θ) Πρόσθετα. Κουβέρτες, sleeping bags. Για να είναι αποτελεσματικό αυτό το μέτρο θα πρέπει να υπάρχει ένα καλά οργανωμένο πλάνο δράσης. Εάν έστω και ένα μέλος του πληρώματος μείνει εκτός citadel τότε όλο το σύστημα χάνει την χρηστικότητα του και οι ναυτικές δυνάμεις είναι αδύνατο να παρέμβουν. Η ιδέα πίσω από την λύση των citadels είναι ότι οι ναυτικές δυνάμεις θα μπορέσουν να κερδίσουν πολύτιμο χρόνο για να φθάσουν στο πλοίο. Όμως το μέτρο αυτό έχει και τα τρωτά του σημεία καθώς οι πειρατές μπορεί να χρησιμοποιήσουν ισχυρά εκρηκτικά, τα οποία θα μπορούσαν ακόμα και να βυθίσουν το πλοίο, ενώ σε μία περίπτωση κατάφεραν να διεισδύσουν από την οροφή, κόβοντάς την με ειδικά εργαλεία και αιχμαλωτίζοντας τελικά το πλήρωμα (Θεοδωρόπουλος, 2011).

Το κατά πόσον η χρήση τους είναι σωτήρια είναι υπό αμφισβήτηση. Στις 20 Σεπτεμβρίου το 2011 το μεσημέρι, το ελληνόκτητο με σημαία Κύπρου φορητό πλοίο M/V Pacific Express 180 ναυτικά μίλια από τις ακτές της Κέννα δέχθηκε επίθεση από πειρατές οι οποίοι κατάφεραν να ανέβουν στο πλοίο και το πλήρωμα για να προστατευθεί έσπευσε σε citadel. Το πλήρωμα έκλεισε τις γεννήτριες προκαλώντας black out και οι μηχανές του πλοίου σταμάτησαν. Για αρκετές ώρες οι πειρατές προσπαθούσαν να παραβιάσουν το citadel με κάθε μέσο και έτσι έβαλαν φωτιά στο accommodation area του πλοίου για να αναγκάσουν το πλήρωμα να βγει έξω. Το πλήρωμα μύριζε τον καπνό από την φωτιά αλλά παρέμεινε στο citadel μέχρι που κατέφθασε μία ιταλική φρεγάτα το βράδυ. Οι πειρατές είχαν φύγει αλλά η φωτιά είχε επεκταθεί σε όλο σχεδόν το πλοίο και το πολεμικό πλοίο έσπευσε να διασώσει το πλήρωμα (25 Φιλιππινέζοι και 1 Ουκρανός). Η παρακάτω φωτογραφία μαρτυρά πόσο ανησυχητικές διαστάσεις μπορεί να πάρει η προσφυγή του πληρώματος σε citadel.

ΕΙΚΟΝΑ 1: M/V PACIFIC EXPRESS



Πηγή: www.aco.nato.int, 21/09/11

- ❖ Άοπλοι φρουροί (unarmed guards): η χρήση άοπλων φρουρών είναι ζήτημα του εκάστοτε ship operator και των κανονισμών του πλοίου. Οι άνθρωποι αυτοί εφόσον είναι έμπειροι και καλά οργανωμένοι μπορούν να αποτελέσουν ένα αρκετά αποτελεσματικό μέτρο συμπληρωματικής προστασίας.
- ❖ Ένοπλοι φρουροί (armed guards): Στην περίπτωση που γίνεται χρήση αυτής της κατηγορίας προστασίας θα πρέπει να αξιοποιούνται ως μια ακόμα προστατευτική ασπίδα για το πλοίο και όχι σαν αντικατάσταση των προαναφερθέντων μέτρων προστασίας. Εάν υπάρχουν ένοπλοι άντρες σε ένα εμπορικό πλοίο, αυτό θα πρέπει να συμπεριλαμβάνεται στις αναφορές προς τον UKMTO και MSCHOA. Ο IMO έχει εκδώσει ειδικές οδηγίες στις εγκυκλίους του για τους operators, τους καπετάνιους και τις σημαίες αναφορικά με την χρήση ένοπλων ομάδων στις ζώνες υψηλού κινδύνου (BMP4).

Τα κριτήρια μιας ναυτιλιακής εταιρίας για την επιλογή εταιρίας security η οποία παρέχει ένοπλη προστασία και σύμφωνα με τις αναθεωρημένες συστάσεις του IMO είναι:

α) Γενικές πληροφορίες για την εταιρία, ύπαρξη εσωτερικών διαδικασιών και έλεγχος απαραίτητων πιστοποιητικών. Ενδεικτικά αναφέρουμε την ύπαρξη ασφάλισης, αποδεικτικά νόμιμου οπλισμού και άδειες μεταφοράς όπλων σε όλα τα λιμάνια όπου επιτρέπεται.

β) Εσωτερικές διαδικασίες που να διασφαλίζουν την καταλληλότητα του προσωπικού, όπως, για παράδειγμα, ποινικό μητρώο, προηγούμενη εμπειρία, ιατρικά αρχεία, ικανότητα στη χρήση όπλων.

γ) Σημαντικό, επίσης, είναι το θέμα της ασφάλισης. Θα πρέπει να υπάρχει ασφάλεια της εταιρίας, για το προσωπικό της και έναντι τρίτων, χωρίς εξαιρέσεις οι οποίες μπορεί να δημιουργήσουν πρόβλημα σε περίπτωση τυχόν αποζημίωσης. Επιπλέον, το συμβόλαιο της εταιρίας security θα πρέπει να γίνεται αποδεκτό από τους ασφαλιστές της πλοιοκτήτριας εταιρίας.

δ) Να είναι μέλος σε σχετικό association όπως για παράδειγμα ο SAMI (Security Association for the Maritime Industry).

ε) Να έχει συστάσεις είτε από πελάτες είτε από αναγνωρισμένους οργανισμούς.

Και τέλος θα πρέπει η εταιρία security να πληρεί τις προϋποθέσεις του κράτους σημαίας (Ναυτικά Χρονικά, Απρίλιος 2012).

Ως συμπέρασμα, θα πρέπει να επαναλάβουμε ότι η χρησιμοποίηση ένοπλων φρουρών δεν παύει να είναι μία προσωρινή λύση. Οι κυβερνήσεις οφείλουν να κάνουν ό,τι μπορούν για την εξάλειψη της πειρατείας και όχι μόνο στη Σομαλία. Η εξάπλωση της πειρατείας θα έπρεπε να δίνει ακόμη μεγαλύτερο κίνητρο στις κυβερνήσεις να μην παραμένουν αδρανείς.

Το 2011 ένα άλλο μέτρο προστασίας κατά της πειρατείας βγήκε στο προσκήνιο το **P-trap**. Κατασκευάστηκε από την εταιρία Westmark BV στην Ολλανδία και πρόκειται για ένα σύστημα που αποτελείται από λεπτές γραμμές που τοποθετούνται στη δεξιά και αριστερή πλευρά του πλοίου αλλά και στο πίσω μέρος, στην πρύμνη προστατεύοντας το πλοίο από όλες τις πλευρές και αποτρέποντας τους πειρατές να πλησιάσουν καθώς αν το κάνουν, μπλέκονται στις γραμμές και δεν έχουν καμία

πιθανότητα επιτυχίας. Μόλις τοποθετηθεί παρέχει συνεχή προστασία χωρίς να απαιτείται ανάμιξη του πληρώματος. Η εταιρία Dockwise είναι η πρώτη εταιρία που το εφάρμοσε. Το P-trap αποτελεί ένα μέτρο που προστατεύει τα πλοία και μάλιστα χωρίς την ανάμιξη του πληρώματος. Πολλές ασφαλιστικές εταιρίες είναι πρόθυμες να μειώσουν τα premiums για πλοία που διασχίζουν την HRA έχοντας σαν μέτρο προστασίας το P-trap (www.p-trap.eu).

Τον Ιανουάριο του 2013 ανακοινώθηκε και επίσημα η προσπάθεια της εταιρίας Typhon να κάνει πραγματικότητα τη δημιουργία ιδιωτικού πολεμικού ναυτικού (private navy) της Βρετανίας για την καταπολέμηση της πειρατείας υπό την ηγεσία ενός ανώτατου αξιωματικού του ναυτικού της Αγγλίας. Πρόκειται για ένα mother vessel 10,000 τόνων περίπου που με τη βοήθεια ταχύπλων τεθωρακισμένων σκαφών (fast patrol boats) που θα έχουν ένοπλους φρουρούς, θα περιπολείται η περιοχή από το Muscat, την πρωτεύουσα του Ομάν, μέχρι την Mozambique. Η Typhon θα μετασκευάσει το πρώτο mother vessel της, τύπου container feedership σε ένα ναυπηγείο στο Dubai. Το πλοίο θα μετασκευαστεί ούτως ώστε να μπορεί να φιλοξενήσει 60 άτομα (tradewinds, 2013). Θα προσληφθούν πρώην ναυτικοί και πεζοναύτες που θα βοηθήσουν στην πάταξη της πειρατείας. Περί τα τέλη Μαρτίου/Απριλίου του 2013, υπολογίζεται ότι θα ξεκινήσει η πρώτη συνοδεία νηοπομπής δεξαμενοπλοίων και φορτηγών πλοίων.

Η εταιρία Typhon προχώρησε στο συγκεκριμένο εγχείρημα καθώς οι ναυτικές δυνάμεις που υπάρχουν στην HRA δεν επαρκούν για την περιπολία όλης της περιοχής με αποτελεσματικό τρόπο. Στόχος της εταιρίας είναι να αποτρέψει τους πειρατές από τις επιθέσεις στις νηοπομπές (convoys) και όχι να εμπλακεί σε ανταλλαγή πυρών. Οι πειρατές καλούνται να αντιμετωπίσουν πρώην πεζοναύτες άρτια εκπαιδευμένους και μάλιστα σε τεθωρακισμένα ταχύπλοα σκάφη (40 κόμβοι) ικανά να αντέξουν πυρά. Η Typhon σχεδιάζει να αγοράσει άλλα δύο mother vessels. Κάθε τέτοιο πλοίο θα αποτελείται από πλήρωμα 60 ατόμων από τα οποία τα 20 θα παραμένουν στο mother ship και τα υπόλοιπα θα διαμοιράζονται στα τρία ταχύπλοα σκάφη κατά των πειρατών. Το πλήρωμα θα βρίσκεται στο πλοίο για μία περίοδο 6 (έξι) με 8 (οκτώ) εβδομάδων.

Ένα επιπρόσθετο μέτρο έρχεται να αντιμετωπίσει τη μάστιγα της πειρατείας και μάλιστα από Έλληνες εμπνευστές. Ο πρώτος ελληνικός **δορυφόρος Lambdasat**, που κατασκευάστηκε από τον Έλληνα αστροφυσικό, καθηγητή Αεροδιαστημικής Μηχανικής στο Πανεπιστήμιο του Σαν Χοσέ στην Καλιφόρνια Π. Παπαδόπουλο μαζί με δέκα ακόμη Έλληνες ερευνητές που εργάζονται σε πανεπιστήμια όλου του κόσμου, θα προστατεύει τα ελληνικά εμπορικά πλοία από τους πειρατές σε όλα τα μήκη και τα πλάτη της Γης. Θα εκτοξευτεί το καλοκαίρι του 2013 από το ακρωτήριο Κανάβεραλ με δωρεά της “NASA” και θα έχει καθαρά επικοινωνιακό σκοπό.

Σύμφωνα με τον εμπνευστή του φιλόδοξου αυτού προγράμματος Π. Παπαδόπουλο, η κατασκευή του δορυφόρου θα κοστίσει μόλις 100.000 δολάρια, ενώ το κόστος της εκτόξευσης θα αναλάβει η NASA, καθώς θα τον προσδέσει σε διαστημόπλοια που θα αναχωρήσουν για το διάστημα τον Αύγουστο και τον Σεπτέμβριο. Αξίζει να σημειώσουμε ότι γίνονται συζητήσεις και με το Πανεπιστήμιο Αιγαίου για την παροχή τεχνογνωσίας. Ο δορυφόρος θα πετάει πάνω από τη Γη και θα δίνει σε πραγματικό χρόνο το στίγμα όλων των ελληνικών εμπορικών πλοίων. Σύμφωνα με τον Περικλή Παπαδόπουλο, αν όλα πάνε κατ’ ευχήν και ο δορυφόρος εκτοξευτεί στην ώρα του, θα μπορεί να δίνει χρήσιμες πληροφορίες για την πορεία των ελληνικών βαποριών, τα οποία απειλούνται από τους πειρατές, ιδιαίτερα στις αφρικανικές ακτές.

Τελευταίο κρούσμα στα ανοικτά του Αμπιτζάν, στην ακτή Ελεφαντοστού, ήταν αυτό στις αρχές Οκτωβρίου του 2012, στο ελληνόκτητο δεξαμενόπλοιο «Ορφέας», το οποίο καταλήφθηκε από πειρατές που αφού άδειασαν τις δεξαμενές από τους 32 τόνους βενζίνης που μετέφερε, το απελευθέρωσαν χωρίς να βλάψουν το πλήρωμα. «Δεν θα παίζουμε το ρόλο του Λιμενικού, της αστυνομίας ή του στρατού, δεν μπορούμε να παρεμβαίνουμε και να σώζουμε καράβια και πληρώματα. Μια μικρή βοήθεια ωστόσο θα προσφέρουμε, με το να δίνουμε απευθείας το στίγμα του πλοίου κι αν αυτό βρεθεί σε κίνδυνο να σπεύδουν τα σωστικά συνεργεία. Όχι πως αυτό δεν γίνεται τώρα, αλλά είμαστε υπερήφανοι που κάτι τέτοιο θα γίνεται στο άμεσο μέλλον από έναν ελληνικό δορυφόρο», ανέφερε ο κ. Παπαδόπουλος (Έθνος της Κυριακής, Ιανουάριος 2013).

Νέες οδηγίες για την καταπολέμηση της πειρατείας στις **ακτές της δυτικής Αφρικής**, εξέδωσαν οργανισμοί της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας (BIMCO, NATO, ICS, INTERTANKO, INTERCARGO) οι οποίες θα πρέπει να

ακολουθούνται σε συνδυασμό πάντα με τις BMP4. Οι οδηγίες αυτές αναφέρονται σε μία διαφορετική απειλή στον κόλπο της Γουϊνέας με πολύ πιο βίαιες επιθέσεις και κλοπές φορτίου (cargo theft) (tradewinds, 2013).

HRA για τον κόλπο της Γουϊνέας θεωρείται:

- Τα χωρικά ύδατα Benin, Νιγηρίας
- Η ΑΟΖ της Νιγηρίας με γεωγραφικού πλάτος βόρεια 3°N
- Η ΑΟΖ του Benin με γεωγραφικού πλάτος βόρεια 3°N

Η διαδικασία του Risk Assessment γίνεται όπως περιγράφεται και στις BMP4 με τη διαφορά ότι στον κόλπο της Γουϊνέας οι επιθέσεις ενδέχεται να γίνουν όταν το πλοίο είναι στο αγκυροβόλιο, οπότε μέτρα αντιμετώπισης όπως “evasive manoeuvres” δεν είναι εφαρμόσιμα καθώς το πλοίο σε μία τέτοια περίπτωση δεν μπορεί να υπεκφύγει των πειρατών. Έτσι λοιπόν απαιτείται μια πιο προσεκτική αντιμετώπιση σχετικά με τις ενέργειες που θα πρέπει να κάνει το πλοίο προκειμένου να προφυλαχθεί. Το risk assessment για να είναι προς όφελος του πλοίου θα πρέπει να αντισταθμίσει τα χαρακτηριστικά του εκάστοτε ταξιδιού και πλοίου.

Οι πειρατικές επιθέσεις στον κόλπο της Γουϊνέας εκδηλώνονται ως εξής:

- Ένοπλες ληστείες που σε γενικές γραμμές είναι ευκαιριακές, γίνονται όλο και πιο βίαιες και συνήθως γίνονται όταν τα πλοία βρίσκονται στο αγκυροβόλιο, ή προσεγγίζουν λιμάνια (off Lagos, in Port Harcourt, Bonny River, Cotonou, Lome)
- Κλοπή φορτίου, όπου τα πλοία καταλαμβάνονται από πειρατές για κάποιες μέρες και το φορτίο μεταφέρεται σε μικρότερο πλοίο
- Απαγωγή πληρώματος

Γενικότερα οι επιθέσεις στην περιοχή είναι πολύ πιο βίαιες συγκριτικά με την σομαλική πειρατεία και οι πειρατές φαίνεται ότι διαθέτουν ναυτιλιακό know-how. Για τα δεξαμενόπλοια, τα προϊόντα πετρελαίου που έχουν κλαπεί προωθούνται στην περιοχή, ενώ για τα ξηρού φορτίου και τους υπόλοιπους τύπους πλοίων η βιαιότητα στις επιθέσεις είναι δεδομένη.

Στον κόλπο της Γουϊνέας δεν υπάρχουν group transit schemes ή διεθνείς νηοπομπές και επομένως το πλοίο θα πρέπει να αποφεύγει όπου είναι δυνατόν την πολύωρη

αναμονή του ή το slow steaming, καθώς και την παρατεταμένη αναμονή του στο αγκυροβόλιο.

Σε ό,τι αφορά τα μέτρα αντιμετώπισης για το πλοίο, το barbed wire μπορεί να προκαλέσει προβλήματα για ship to ship operation γι' αυτό και θα πρέπει να αποφεύγεται. Fenders και anchor chains κατά τη διάρκεια του ship to ship operation, μπορεί να αποτελέσουν ευάλωτο στους πειρατές σημείο του πλοίου. Επίσης, οι πειρατές εντοπίζουν τα προς επίθεση πλοία από τον φωτισμό και την χρήση AIS γι' αυτό και τα πλοία θα πρέπει να έχουν πολύ χαμηλό φωτισμό κατά τη διάρκεια της νύχτας και να κλείσουν το AIS (γεγονός που να μην προστατεύει από τους πειρατές αλλά σε περίπτωση επίθεσης μειώνει την πιθανότητα παρέμβασης ναυτικών δυνάμεων). Εάν καταληφθεί το πλοίο από πειρατές, θα πρέπει το AIS να ενεργοποιηθεί αμέσως.

Σε περίπτωση πειρατικής επίθεσης στον κόλπο της Γουϊνέας οι BMP4 είναι εφαρμόσιμες με τη διαφορά ότι η επίθεση θα πρέπει να «ρεπορτάρεται» στο *Lagos Regional Maritime Rescue Coordination Centre* ώστε να μπορούν να ειδοποιηθούν οι τοπικές αρχές και να ενεργήσουν άμεσα (βλέπε παράρτημα Α-στοιχεία του κέντρου).

Όλες οι πειρατικές επιθέσεις θα πρέπει να «ρεπορτάρουνται» στο IMB και να μην εμπλέκονται τα UKMTO / MSCHOA όπως αναφέρεται στις BMP4 (βλέπε Παράρτημα Α-στοιχεία IMB) (Interim Guidelines for Owners, Operators and Masters for protection against piracy in the Gulf of Guinea region).

Για τα πλοία που δραστηριοποιούνται στη Νιγηρία υπάρχουν επείγοντα στοιχεία επικοινωνίας. Οι συνασπισμένες δυνάμεις της Νιγηρίας δρουν με το όνομα *Operation Pulo Shield* για την πάταξη της κλοπής πετρελαίου στο δέλτα του Νίγηρα (βλέπε Παράρτημα Α-στοιχεία) (INTERTANKO Security Bulletin, March 2013).

3.2.1. ANTIMETΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ (RISK ASSESSMENT)

Η πειρατεία τυγχάνει διεθνώς διωκόμενο αδίκημα και τόσο η Δ. Σ. SOLAS Κεφ. XI-2 όσο και η Συνθήκη των Ηνωμένων Εθνών του 1992 για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) αναφέρονται σε αυτήν. Για την προστασία της ελευθερίας του δια θαλάσσης εμπορίου, κατόπιν πολλών διεθνών συναντήσεων, αποφασίστηκε η

αποστολή πολεμικών πλοίων στις επικίνδυνες περιοχές, με πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (E.E.), του NATO αλλά και μεμονωμένων κρατών, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα. Μια πολυεθνική δύναμη με ένα μεγάλο αριθμό πολεμικών πλοίων περιπολούν στις περιοχές αυτές και έχει καταστρωθεί ένα σχέδιο δράσης για αποτελεσματικότερη προστασία.

Στις επικίνδυνες περιοχές (HRA) έχουν προσδιοριστεί διάδρομοι κίνησης των πλοίων, IRTC (Internationally Recommended Transit Corridors) και συνίσταται στα πλοία να διέρχονται από τους διαδρόμους αυτούς, αφού αναφέρουν στα συσταθέντα ειδικά κέντρα συντονισμού, την εκτιμώμενη ημέρα και ώρα εισόδου στο διάδρομο και άλλα στοιχεία του πλοίου τα οποία θα ζητηθούν δια της απ' ευθείας επαφής του πλοίου και Κέντρου Συντονισμού, ώστε να γίνεται παρακολούθηση από το Κέντρο και επέμβαση πολεμικού πλοίου εάν χρειαστεί. Επιπλέον καταρτίστηκαν πίνακες οδηγιών προς τους Πλοιάρχους των πλοίων για τη λήψη προληπτικών μέσων, αλλά και στην περίπτωση κατάληψης του πλοίου, οδηγίες για τη συμπεριφορά του πληρώματος προς αποφυγή δυσάρεστων εξελίξεων.

Ως αποτελέσματα των πειρατικών επιθέσεων έχουν καταγραφεί:

Καταλήψεις πλοίων, ληστείες σε βάρος του πληρώματος, κλοπές αντικειμένων του πλοίου, μεταφορά του πλοίου σε κόλπους ελεγχόμενους από τους πειρατές, ομηρία του πληρώματος, τραυματισμοί μελών του πληρώματος, φθορές στον εξοπλισμό αλλά και στο πλοίο, απαίτηση καταβολής λύτρων για την απελευθέρωση του πλοίου και του πληρώματος κ.ά.

Ικανός αριθμός πλοίων με τα πληρώματά τους παραμένουν ακόμα κρατούμενα από πειρατές, μεγάλα ποσά έχουν καταβληθεί ως λύτρα, ναυτικοί έχουν τραυματισθεί και μικρός αριθμός έχει απωλέσει τη ζωή του, ενώ έχει επέλθει ανασφάλεια στο δια θαλάσσης εμπόριο, με καθυστερήσεις στις παραδόσεις των φορτίων όχι μόνο των υπό κράτηση πλοίων αλλά και όλων των πλοίων των διερχομένων από τις επικίνδυνες περιοχές (High Risk Areas) λόγω αλλαγής πορείας, αναμονής για συμμετοχή σε ομαδική διέλευση, πρόσθετοι εξοπλισμοί των πλοίων κλπ.

Επειδή κατά καιρούς έχουν δοθεί προς τους Πλοιάρχους και τα ναυτιλιακά γραφεία πολλές οδηγίες από διάφορους Οργανισμούς και επειδή η πείρα που αποκτάται στο διάστημα που μεσολαβεί καθιστά αναγκαίες ορισμένες αλλαγές στον τρόπο δράσης, ένας αρκετά μεγάλος αριθμός διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών και ενώσεων, στην

προσπάθειά τους να βοηθήσουν τους Πλοιάρχους των πλοίων οι οποίοι πρόκειται να διέλθουν από τις επικίνδυνες περιοχές, αλλά και τους αρμόδιους των ναυτιλιακών γραφείων τα οποία διαχειρίζονται πλοία που πλέουν στις περιοχές αυτές, κατήρτισαν ένα σχέδιο με «Οδηγίες Βέλτιστων Πρακτικών» (Best Management Practices-BMP), που αποβλέπει στην αποτροπή πραγματοποίησης πειρατείας, αλλά και στην απευκτέα περίπτωση κατάληψης του πλοίου από πειρατές, οδηγίες για τη συμπεριφορά του πληρώματος για την αποφυγή δυσάρεστων εξελίξεων.

Επικουρικά με τα παραπάνω, υπάρχουν και οι εγκύκλιοι στα πλαίσια του Κώδικα ISPS (International Ship and Port Facility Security) που έχουν εκδοθεί από το Ελληνικό Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου / ΔΕΔΑΠΛΕ-2 και πρέπει να προωθούνται σε όλα τα πλοία.

Οι παρακάτω οδηγίες αντικατοπτρίζουν πραγματική επικοινωνία πλοίου με την διαχειρίστρια εταιρία για αποτροπή πειρατικών επιθέσεων:

«Είναι πολύ σημαντικό να εκτελούνται γυμνάσια για την αντιμετώπιση πειρατών ώστε να εντοπισθούν τυχόν αδύνατα σημεία και να βελτιωθούν, με ιδιαίτερη βαρύτητα στην χρήση των πυροσβεστικών σωλήνων (μάνικες), ώστε να εξασφαλισθεί η στερέωσή τους για να μην αχρηστευθούν με την αντίδραση που θα δημιουργήσει η πίεση του νερού. Άλλο σημαντικό όφελος από την συχνή πραγματοποίηση γυμνασίων είναι ότι το πλήρωμα εξοικειώνεται με τα καθήκοντα που πρέπει να εκτελέσει και αν χρειασθεί να τα εκτελέσει σε πραγματική απόπειρα πειρατικής επίθεσης, δεν θα πανικοβληθεί αλλά θα αντιδράσει ψύχραιμα και σωστά.

Συνιστάται η διέλευση εκτός των ακτών της Σομαλίας και πάντοτε με ομάδα πλοίων εντός του διαδρόμου IRTC ή με τη χρήση ενόπλων ιδιωτών φρουρών. 3-4 ημέρες προ της άφιξης του πλοίου σε ένα από τα δύο σημεία εισόδου, ανατολικό ή δυτικό στον ειδικό διάδρομο, IRTC, τα πλοία πρέπει να εγγράφονται στο MSCHOA και να στέλνουν σχετική αναφορά στο UKMTO (United Kingdom Maritime Trade Operations) που αποτελεί το σημείο επαφής μεταξύ πλοίου και ναυτικών δυνάμεων μέσα στην επικίνδυνη περιοχή. Τα απαιτούμενα από το Κέντρο για καταχώρηση στοιχεία του πλοίου είναι όνομα, ώρα και στίγμα πλοίου, διεθνές διακριτικό σήμα, αριθμός IMO, είδος πλοίου, ολική-καθαρή χωρητικότητα, dwt, τηλέφωνο μέσω Inmarsat, διαχειριστές, φορτίο, τελευταίο λιμάνι, επόμενο λιμάνι, άλλα λιμάνια,

ύπαρξη ή όχι ειδικής ομάδας ασφαλείας, όνομα και τηλέφωνα επαφής του Company Security Officer, εθνικότητα Πλοιάρχου και πληρώματος.

Η εκπαίδευση και η ενημέρωση του πληρώματος σε συνδυασμό με την συνεχή επαφή του πλοίου με τα ειδικά Κέντρα συντονισμού και η συμμόρφωση προς τις οδηγίες τους εξασφαλίζουν τα καλύτερα αποτελέσματα. Προς τον σκοπό αυτό, κάθε πληροφορία που αφορά σε μέτρα προστασίας ή οργάνωση του πληρώματος πλοίων σχετικά με την αντιμετώπιση του κινδύνου ενδεχόμενης πειρατείας, θα πρέπει να προωθείται αμέσως στα πλοία. Εξοπλισμός πλοίου ο οποίος αποδεικνύεται αποτελεσματικός θα πρέπει να προωθείται στα πλοία ώστε να ελαχιστοποιείται η πιθανότητα επιτυχίας τυχόν απόπειρας πειρατών και παράλληλα να ισχυροποιείται το αίσθημα ασφάλειας στα πληρώματα. Θα πρέπει να γίνονται συχνές επισημάνσεις στους πλοιάρχους για τη σημασία ενημέρωσης του πληρώματος, εκπαίδευσης και συχνών γυμνασίων ώστε να εξοικιωθούν με το ενδεχόμενο της επίθεσης και να γνωρίζουν επακριβώς πώς θα αντιδράσουν. Σε συνεννόηση με τους πλοιάρχους θα πρέπει να γίνεται επανεξέταση του σχετικού κεφαλαίου του Σχεδίου Ασφαλείας από Έκνομες Ενέργειες (Security Plan) των πλοίων με βάση την αποκτηθείσα εμπειρία για τυχόν συμπλήρωση ή τροποποίηση. Οι αρμόδιοι του γραφείου θα πρέπει να ενημερώνονται για κάθε περιστατικό πειρατείας, εξελίξεις, την περιοχή εκδήλωσης και κάθε άλλης σχετικής πληροφορίας και παροχή οδηγιών όποτε απαιτείται στους πλοιάρχους των πλοίων. Θα πρέπει επίσης να επιβεβαιώνει η εταιρία ότι ο πλοίαρχος ενημέρωσε το MSCHOA 4-5 ημέρες προ της εισόδου του πλοίου του στον καθορισθέντα διάδρομο IRTC και να γίνεται υπόμνηση στον πλοίαρχο ότι πρέπει να είναι σε συνεχή επαφή με το Κέντρο αυτό καθ' όλη τη διάρκεια του πλου εντός υπόπτων περιοχών. Απαραίτητη είναι η συχνή επικοινωνία με το πλοίο όσο διάστημα πλέει εντός υπόπτου περιοχής, ανταλλαγή απόψεων και χορήγηση οδηγιών ώστε να τονωθεί η σιγουριά και το αίσθημα ασφαλείας του ιδίου και του πληρώματος.

Η ενημέρωση του MSCHOA μπορεί να γίνει και από το γραφείο της διαχειρίστριας εταιρίας. Όσο το πλοίο πλέει σε ύποπτη περιοχή θα πρέπει να τονίζεται στον πλοίαρχο ότι είναι σημαντικό να αποφεύγεται η παραμονή και κυκλοφορία του πληρώματος στο κατάστρωμα του πλοίου και ότι πρέπει να αποκλειστεί με κάθε μέσον η δυνατότητα των πειρατών να εισέλθουν στους χώρους ενδιαίτησής και κυρίως στη γέφυρα με το κλείσιμο κάθε εισόδου ή σκάλας με χρήση κάθε πρόσφορου μέσου ξυλείας, βαρελιών κλπ. Αυτό έχει μεγάλη σημασία γιατί η καθυστέρηση

κατάληψης της γέφυρας, θα δώσει τον χρόνο στα πολεμικά πλοία που περιπολούν στην περιοχή, να φθάσουν και να επέμβουν αποτρέποντας τον κίνδυνο.

Βασικό επίσης είναι να τονίζεται στο πλήρωμα η διατήρηση της ψυχραιμίας τους. Στην ακραία περίπτωση κατάληψης του πλοίου, να κατανοήσουν ότι το συμφέρον τους απαιτεί απόλυτη ψυχραιμία, καμία χρήση βίας όσο και αν προκληθούν, καμία σκέψη δραπέτευσης, πράξης ηρωισμού, υπακοή στις εντολές των πειρατών μέχρι εκεί που δεν θίγεται η αξιοπρέπειά τους, καμία συζήτηση για θέματα θρησκείας ή πολιτικής, ενδιαφέρον από τον καθένα για τα άλλα μέλη του πληρώματος έχοντας πάντα υπ' όψιν τους ότι δεν είναι μόνοι τους, αλλά το γραφείο και όλα τα αρμόδια όργανα της διεθνούς κοινότητας παρακολουθούν την περίπτωσή τους και προσπαθούν να επιτύχουν την καλύτερη για τους ίδιους λύση.

Εάν από το MSCHOA έχει δοθεί στο πλοίο εντολή απενεργοποίησης του αυτόματου συστήματος εντοπισμού του πλοίου (ταχύτητα, πορεία, θέση πλοίου κλπ.) (Automatic Identification System-AIS) και στη συνέχεια το πλοίο συλληφθεί από πειρατές, το γραφείο πρέπει να υπενθυμίσει στον πλοίαρχο όταν πια πεισθούν ότι η κατάληψη του πλοίου είναι αναπόφευκτη, ότι είναι πολύ σημαντικό να ενεργοποιήσουν και πάλι το AIS ώστε να παρακολουθείται η κίνηση του πλοίου και να είναι εύκολος ο εντοπισμός του. Μετά από κάθε διέλευση από επικίνδυνη περιοχή θα πρέπει να γίνεται ανασκόπηση σε συνεννόηση με τον πλοίαρχο για εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων».

(βλέπε Παράρτημα Β-πραγματική Αξιολόγηση Επικίνδυνης Κατάστασης από Έκτομες Ενέργειες – Risk Assessment- φορτηγού πλοίου 57,000 τόνων με θέμα: «Διέλευση περιοχής υψηλής επικινδυνότητας» (Transiting in High Risk Area) με ημερομηνία 28/09/2012. Για ευνόητους λόγους έχουν αφαιρεθεί τα στοιχεία του πλοίου και της διαχειρίστριας εταιρίας).

3.3 ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΑΠΟ ΠΕΙΡΑΤΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΣΕΙΣ

Η ασφαλιστική κάλυψη του πλοίου έχει πρωτεύοντα ρόλο προκειμένου ένα πλοίο να διασχίσει την HRA (High Risk Area). Δύο είναι οι τύποι ασφάλισης που απαιτούνται στην περίπτωση αυτή:

- **War Risk Insurance:** αυτός ο τύπος ασφάλισης καλύπτει ζημιές που παρουσιάζονται λόγω κάποιου πολεμικού επεισοδίου όπως εισβολή, εξέγερση, ανταρσία και πειρατεία. Αποτελείται από δύο κυρίως μέρη: α) war risk liability που καλύπτει τους ανθρώπους και τα αντικείμενα μέσα στο πλοίο και αφορά κυρίως αποζημιώσεις και β) war risk hull που καλύπτει κυρίως το σκάφος και βασίζεται στην πραγματική αξία του. Τα ασφάλιστρα υπολογίζονται ανάλογα με την αξία του πλοίου καθώς και με τις διαδρομές που κάθε πλοίο ακολουθεί, αφού για την HRA τα ασφάλιστρα είναι αυξημένα (additional premium περί τις 20,000 ευρώ).
- **Kidnap & Ransom (K&R):** αυτός ο τύπος ασφάλισης καλύπτει τα λύτρα που ζητούνται για το πλήρωμα αλλά όχι για το πλοίο ή το φορτίο και για τις περιοχές υψηλού κινδύνου. Καλύπτεται κίνδυνος απαγωγής, παράνομης κράτησης, εκβιασμού. Έχει αποζημιωτική πολιτική, επιστρέφουν ουσιαστικά ό,τι χάνει ο ασφαλιζόμενος. Ο ασφαλιζόμενος πρέπει πρώτα να καταβάλλει τα λύτρα και κατόπιν να ζητήσει την αποζημίωση από την ασφάλειά του. Καλύπτουν κυρίως το κόστος για τα λύτρα και κάποια πρόσθετα κόστη όπως ιατρική κάλυψη ή πιθανή απώλεια των λύτρων κατά την μεταφορά. Επίσης καλύπτει και περιπτώσεις τραυματισμών ακόμη και θάνατο κάποιου μέλους του πληρώματος.

Για τα κόστη του κάθε τύπου ασφάλισης θα αναφερθούμε εκτενέστερα στο 4^ο κεφάλαιο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – ΚΟΣΤΟΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

4.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η κλιμάκωση των πειρατικών επιθέσεων οδήγησε στην λήψη δραστικών μέτρων για την αντιμετώπισή της, γεγονός που επιβάρυνε την παγκόσμια ναυτιλία με ένα κόστος υψηλό της τάξεως των 7 έως 12 δις. \$ κατά έτος.

Με βάση επίσημα στοιχεία για το κόστος της πειρατείας, από την μελέτη με τίτλο “The Economic Cost of Somali Piracy 2011” και “The Economic Cost of Somali Piracy 2012” που δημοσιεύτηκε τον Απρίλιο του 2013, αναλύεται το άμεσο κόστος

που συνεπάγεται η πειρατεία ανά παράγοντα κόστους (λύτρα, ασφάλιστρα, επανακαθορισμός πορείας πλοίων, εξοπλισμός ασφάλειας πλοίων, ανάπτυξη ναυτικών δυνάμεων, ποινική δίωξη πειρατών, χρηματοδότηση οργανισμών για την αντιμετώπιση της πειρατείας, αυξανόμενη ταχύτητα, εργασία).

Η προστιθέμενη αξία που παράγει η πειρατεία για τους εμπλεκόμενους (οικονομικοί παράγοντες, λογιστές, προμηθευτές όπλων), αναλύεται στη μελέτη με τίτλο “The Economics of Piracy” που δημοσιεύτηκε το 2011. Αποδεικνύεται πόσο επικερδής είναι η παράνομη αυτή δραστηριότητα, η οποία σημειωτέον αποφέρει εισόδημα στους πειρατές 67 έως 157 φορές μεγαλύτερο αυτού που αποκτούν οι κάτοικοι της Σομαλίας. Η ανωτέρω μελέτη συνιστά την ανάληψη δράσης, αν και αναγνωρίζει τις δυσκολίες για την ανίχνευση των ροών των λύτρων.

Οι παράγοντες που συμβάλλουν στο συνολικό κόστος της πειρατείας είναι:

- **Λύτρα:** το 2011, 31 λύτρα καταβλήθηκαν στους Σομαλούς πειρατές γύρω στα 160 εκ. USD. Ο μέσος όρος των λύτρων ήταν \$5 εκ. ενώ το 2010 ήταν γύρω στα \$4 εκ. Παρά το γεγονός ότι το ποσοστό επιτυχίας των σομαλικών επιθέσεων ήταν χαμηλότερο για το 2011, αυτή η αύξηση στα λύτρα καταδεικνύει ότι οι πειρατές απολαμβάνουν μεγαλύτερες απολαβές για λιγότερες καταλήψεις πλοίων. Το 2012 υπολογίζεται ότι \$31.75 εκ. καταβλήθηκαν στους Σομαλούς πειρατές για λύτρα. Αυτό σημαίνει μία πτώση της τάξεως του 80.1% συγκριτικά με τα λύτρα που καταβλήθηκαν το 2011 που οφείλεται στον μικρό αριθμό πλοίων που κρατήθηκαν από πειρατές αλλά και απελευθερώθηκαν το 2012. Εκτός από την πληρωμή των λύτρων θα πρέπει να συμπεριληφθούν και τα κόστη παράδοσης λύτρων, η ζημιά που ενδέχεται να έχει προκληθεί στο πλοίο, το κόστος συμβούλων, διαμεσολαβητών, δικηγόρων, ποσά που ανέρχονται τελικά (μαζί με την καταβολή λύτρων) στα \$63.5 εκ. για το 2012.
- **Ασφάλιστρα:** οι δύο κύριοι τύποι ασφάλισης είναι War Risk και Kidnap & Ransom όπως έχουμε προαναφέρει στο 3^ο κεφάλαιο. Η war risk περιοχή επεκτάθηκε λόγω της εξάπλωσης της πειρατείας, ενώ πολλές ναυτιλιακές εταιρίες πλήρωναν χαμηλότερα premiums στις ασφαλιστικές έναν χρησιμοποιούσαν armed guards στα πλοία τους. Το κόστος για τα δύο είδη ασφάλισης υπολογίζεται στα \$635 εκ. Το 2012 το κόστος ασφαλίσεων μειώθηκε στα \$550.7 εκ., πτώση 13.3% σε σχέση με το 2011. Η μείωση αυτή

οφείλεται στην αυξημένη χρήση ενόπλων φρουρών στα εμπορικά πλοία αλλά και στη έκπτωση που προκύπτει στα ασφάλιστρα από αυτό.

- **Εξοπλισμός ασφαλείας και φρουροί:** το 2011 στα μέτρα αντιμετώπισης της πειρατείας προστέθηκαν και οι ένοπλοι φρουροί. Το συνολικό κόστος για τον εξοπλισμό ασφαλείας και τους ενόπλους για το 2011 υπολογίζεται μεταξύ \$ 1.06 και \$1.16 εκ. Το κόστος εξοπλισμού ασφαλείας για το 2012 έπεσε κατά 11% σε σχέση με το 2011 (από \$578.7 εκ. σε \$514.6 εκ το 2012). Λόγω της μεγαλύτερης αποδοχής των ενόπλων φρουρών από τα κράτη σημαίας, τους πλοιοκτήτες και τους διαχειριστές πλοίων, το κόστος των ενόπλων φρουρών σημειώνει αύξηση της τάξεως του 79.7% από το 2011 στο 2012. Υπολογίζεται ότι μόνο για τους ενόπλους φρουρούς το κόστος για το 2012 κυμαίνεται μεταξύ \$1.15 με \$1.53 δις.
- **Επανακαθορισμός πορείας πλοίων:** για τα πλοία που απέφυγαν να διέλθουν από την HRA, υπολογίζεται ότι το κόστος για τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου και για τα δεξαμενόπλοια ανέρχεται περίπου στα \$486-\$680 εκ. Το ποσό που δαπανήθηκε το 2012 για re-routing, σημείωσε πτώση της τάξεως του 47.9% σε σχέση με αυτό του 2011. Ωστόσο το ποσοστό το πλοίων που επανακαθόρισαν την πορεία τους για να μην διέλθουν από την HRA, σημείωσε πτώση μόλις 10%.
- **Αυξανόμενη ταχύτητα:** πλοία που κινούνται από 18 κόμβους και πάνω δεν έχουν καταφέρει να καταληφθούν από πειρατές. Συνεπώς, πολλά πλοία θα επιταχύνουν κατά την διέλευσή τους από την HRA. Το καύσιμο που καίνε τα πλοία για να επιταχύνουν αποτελεί added cost. Υπολογίζεται ότι μόνο για τα containerships τα extra κόστη από την επιτάχυνση φθάνουν τα \$2.7 δις. Το 2012 οι ναυτιλιακές εταιρίες ξόδεψαν \$1.53 δις. σε καύσιμα λόγω της μεγαλύτερης ταχύτητας που έπρεπε να αναπτύξουν για την αποφυγή των πειρατών. Το εκτιμώμενο κόστος της αυξανόμενης ταχύτητας έπεσε κατά 43.3% σε σχέση με το 2011. Αυτή η μείωση κατά \$1.17 δις. είναι αποτέλεσμα της μείωσης στην αναλογία των πλοίων που διέρχονται από την HRA με αυξημένη ταχύτητα.
- **Εργασία:** το 2011, 1.118 ναυτικοί κρατήθηκαν όμηροι και 24 έχασαν τη ζωή τους. Εξαιτίας αυτού του κινδύνου με τον οποίο έρχονται αντιμέτωποι όλοι οι ναυτικοί, πολλοί διεκδικούν αποζημίωση για τις ημέρες που το πλοίο διέρχεται από την επικίνδυνη ζώνη ή ακόμη και για τις ημέρες που

κρατήθηκαν όμηροι. Η επιπλέον αυτή αποζημίωση που καταβάλλεται στους ναυτικούς από τις εταιρίες υπολογίζεται ότι φθάνει τα \$195 εκ. Το κόστος εργασίας που σχετίζεται με την πειρατεία περιλαμβάνει το κόστος πληρωμής λόγω κινδύνου (hazard pay) οπότε και διπλοπληρώνονται οι ναυτικοί κατά την διέλευση από την HRA(double pay) και το κόστος πληρωμής των ναυτικών όσο το πλοίο κρατείται από πειρατές. Τα κόστη αυτά για το 2012 ανέρχονται σε \$471.6 εκ. και αυτή η αύξηση οφείλεται στο γεγονός ότι το 70% των ναυτικών που περνούν την HRA δικαιούνται το hazard pay (πέρυσι το ποσοστό ήταν 30%).

- **Ποινικές διώξεις-φυλάκιση:** το συνολικό κόστος για διώξεις και φυλακίσεις για το 2011 ανέρχεται στα \$16.4 εκ. Το 2012 το κόστος δίωξης και φυλάκισης ήταν \$14.89 εκ., πτώση 9.2% σε σχέση με το 2011. Το κόστος διώξεων φθάνει τα \$8.84 εκ., πτώση 24% από το 2011, ενώ το κόστος φυλάκισης αυξήθηκε 26.67% από το 2011 στα \$6.04εκ. Η μείωση του κόστους δίωξης αντικατοπτρίζει τη μείωση του αριθμού των υπόπτων που διώκονται και η αύξηση του κόστους φυλάκισης αντανακλά τις μακροχρόνιες διαδικασίες που συνεπάγεται η φυλάκιση πειρατών. Περισσότεροι ήταν οι πειρατές που φυλακίστηκαν το 2012 από αυτούς που αφέθηκαν ελεύθεροι.
- **Στρατιωτικές επιχειρήσεις:** πάνω από 30 χώρες συνεισέφεραν στην αντιμετώπιση της πειρατείας το 2011 με την παροχή στρατιωτικών δυνάμεων, εξοπλισμού και πλοίων. Σύμφωνα με την μελέτη του 2011, το κόστος ανέρχεται στα \$1.27 δις., ενώ το 2012 στα \$1.09 δις. δηλαδή παρατηρείται μείωση 14% σε σχέση με το 2011 λόγω της μείωσης των ναυτικών δυνάμεων (EUNAVFOR, NATO, CTF-151), αφού ανταποκρίνονται ανεξάρτητες ναυτικές δυνάμεις (Κίνα, Ινδία, Ιαπωνία, Ρωσία, νότια Κορέα).
- **Οργανώσεις κατά της πειρατείας:** η χρηματοδότηση και ο προϋπολογισμός λειτουργίας των διαφόρων οργάνωσεων που αναπτύχθηκαν για την καταπολέμηση της πειρατείας ανέρχεται για το 2011 στα \$21.3 εκ. Για το 2012 το κόστος ανήλθε στα \$24.08 εκ., αύξηση 13% (The Economic Cost of Somali Piracy 2011)

Το άμεσο κόστος της πειρατείας θα αναλυθεί παρακάτω:

-Το κόστος των λύτρων: Τα τελευταία χρόνια, τα ποσά που ζητούν οι πειρατές για λύτρα έχουν εκτοξευθεί στα ύψη. Η διαδικασία απαίτησης λύτρων εφαρμόζεται

κυρίως από τους Σομαλούς πειρατές. Οι πειρατές άλλων περιοχών συχνότερα κλέβουν το φορτίο ή ολόκληρο το πλοίο χωρίς να ζητάνε λύτρα για την ζωή του πληρώματος και του πλοίου. Όταν ένα πλοίο καταληφθεί από πειρατές, ακολουθούν διαπραγματεύσεις με την ναυτιλιακή εταιρία για την καταβολή λύτρων. Σύμφωνα με την μελέτη “The Economic Cost of Somali Piracy 2011” 31 λύτρα καταβλήθηκαν που ανέρχονται στο συνολικό ποσό των \$159.62 εκ. με μέσο όρο \$4.97 εκ.

Ενώ το ποσοστό επιτυχών καταλήψεων πλοίων το 2011 μειώθηκε από 27% που ήταν το 2010, σε 13% για το 2011, υπήρξε αύξηση στον αριθμό των επιθέσεων (από 152 το 2010, στις 189 επιθέσεις για το 2011) αλλά και στο ποσό των λύτρων που ζητούσαν οι πειρατές να καταβληθεί. Ανησυχητικό ωστόσο είναι το γεγονός ότι οι καταλήψεις πλοίων και η καταβολή των λύτρων δεν αποτελούν σύντομη διαδικασία. Υπολογίζεται ότι χρειάζονται κατά μέσο όρο 178 ημέρες ή περίπου 6 μήνες για την διαπραγμάτευση λύτρων και την απελευθέρωση ενός πλοίου. Πολλά πλοία και ναυτικοί έχουν κρατηθεί σε ομηρία για 12 ολόκληρους μήνες ή και παραπάνω με ό,τι αυτό συνεπάγεται. Στην μελέτη του 2010 που είχε πραγματοποιηθεί με τίτλο “The Economic Cost of Maritime Piracy”, με τη βοήθεια στοιχείων της Γενικής Οργανωτικής Επιτροπής για την έρευνα ασφαλίσεων (General Insurance Research Organising Committee-GIRO), ο μέσος όρος των λύτρων που είχε καταβληθεί σε πειρατές ήταν περίπου \$5.4 εκ. Μετά από περαιτέρω έρευνα διαπιστώθηκε ότι ο μέσος όρος για το 2010 ήταν χαμηλότερο κοντά στα \$4 εκ.

Παρακάτω παρατίθεται ένας πίνακας για κάθε καταβολή λύτρων για πλοία που είχαν καταληφθεί από πειρατές το 2011. Αξίζει να σημειωθεί ότι κάποια πλοία είχαν καταληφθεί από πειρατές το 2010 αλλά απελευθερώθηκαν το 2011.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ΚΑΤΑΒΛΗΘΕΝΤΑ ΛΥΤΡΑ ΓΙΑ ΤΟ 2011

Ship Name	Date Hijacked	Date Released	Days Held	Ship Type	Ransom Amount (millions)
<i>Motivator</i>	4-Jul-2010	16-Jan-2011	196	Chemical Tanker	\$4.97
<i>Izumi</i>	10-Oct-10	28-Feb-11	141	General Cargo	\$4.50
<i>EMS River</i>	27-Dec-10	1-Mar-11	64	General Cargo	\$3.00
<i>Rak Afrikana</i>	11-Apr-10	9-Mar-11	332	General Cargo	\$1.20
<i>York</i>	23-Oct-10	9-Mar-11	137	LPG Tanker	\$4.50
<i>Hannibal II</i>	11-Nov-10	11-Mar-11	120	Chemical Tanker	\$2.00
<i>Jahan Moni</i>	5-Dec-10	14-Mar-11	99	Bulk Carrier	\$4.00
<i>Irene SL</i>	9-Feb-11	7-Apr-11	57	Oil Tanker	\$13.50
<i>Thor Nexus</i>	25-Dec-10	12-Apr-11	108	General Cargo	\$5.00
<i>Beluga Nomination</i>	22-Jan-11	13-Apr-11	81	General Cargo	\$5.00
<i>Asphalt Venture</i>	28-Sep-10	15-Apr-11	199	Bitumen Tanker	\$3.60
<i>Renuar</i>	11-Dec-10	23-Apr-11	133	Bulk Carrier	\$6.00
<i>Jih Chun Tsai No. 68</i>	30-Mar-10	1-May-11	397	Fishing Vessel	\$8.00
<i>Sinar Kudus</i>	16-Mar-11	1-May-11	46	Bulk Carrier	\$4.50
<i>Yuan Xiang</i>	12-Nov-10	1-May-11	170	General Cargo	\$3.60
<i>Vega 5 (Spanish Crew)</i>	28-Dec-10	11-May-11	134	Fishing Vessel	\$5.00
<i>Khaled Muhieddine K</i>	20-Jan-11	25-May-11	125	Bulk Carrier	\$2.50
<i>Zirku</i>	28-Mar-11	11-Jun-11	75	Oil Tanker	\$12.00
<i>Suez</i>	2-Aug-10	13-Jun-11	315	General Cargo	\$2.10
<i>Susan K</i>	8-Apr-11	16-Jun-11	69	General Cargo	\$5.70
<i>Jubba XX</i>	16-Jul-11	27-Jul-11	11	Product Tanker	\$0.20
<i>Sinin</i>	12-Feb-11	13-Aug-11	182	Bulk Carrier	\$4.00
<i>Eagle</i>	17-Jan-11	19-Aug-11	214	Bulk Carrier	\$4.00
<i>Polar</i>	30-Oct-10	26-Aug-11	300	Product Tanker	\$7.70
<i>Panama</i>	10-Dec-10	6-Sep-11	270	Container Ship	\$7.00
<i>SY ING (Danish hostages)</i>	24-Feb-11	7-Sep-11	195	Yacht	\$3.00
<i>Hoang Son Sun</i>	17-Jan-11	17-Sep-11	243	Bulk Carrier	\$4.50
<i>Dover</i>	28-Feb-11	30-Sep-11	214	Bulk Carrier	\$3.50
<i>Blida</i>	1-Jan-11	3-Nov-11	306	Bulk Carrier	\$3.50
<i>Rosalia D'Amato</i>	21-Apr-11	25-Nov-11	218	Bulk Carrier	\$6.00
<i>Gemini</i>	30-Apr-11	30-Nov-11	214	Chemical Tanker	\$4.05
<i>Savina Caylyn</i>	8-Feb-11	21-Dec-11	316	Oil Tanker	\$11.50
TOTAL RANSOMS PAID IN 2011					\$159.62¹²

Πηγή: “The Economic Cost of Somali Piracy 2011”

Ανησυχητικό είναι το γεγονός ότι σε κάποιες περιπτώσεις ενώ καταβάλλονταν τα λύτρα και απελευθερωνόταν το πλοίο κάποια μέλη πληρώματος κρατούνταν όμηροι. Επίσης, το πλοίο το εγκατέλειπαν πειρατές και μετέφεραν το πλήρωμα στη στεριά, ζητώντας λύτρα για την απελευθέρωσή τους.

Η καταβολή λύτρων δεν αποτελεί το μοναδικό κόστος για τις καταλήψεις πλοίων. Το συνολικό κόστος για τις ναυτιλιακές εταιρίες συνεπάγεται και άλλους παράγοντες όπως είναι η παράδοση των λύτρων που πραγματοποιείται με τη βοήθεια ενός μικρού αεροσκάφους. Άλλα κόστη είναι η ζημιά που έχει προκληθεί στο πλοίο από τους πειρατές, η αμοιβή των διαπραγματευτών, των συμβούλων και των δικηγόρων και η παροχή ψυχολογικής υποστήριξης για τα μέλη πληρώματος. Υψηλό είναι και το κόστος για την εταιρία από την στιγμή που ένα πλοίο της κρατείται από πειρατές και

τίθεται εκτός υπηρεσίας. Κάθε πλοιοκτήτρια αλλά και κάθε ασφαλιστική εταιρία θα πρέπει να είναι πολύ προσεκτικές κατά τις διαπραγματεύσεις τους με τους πειρατές. Το σκεπτικό να επιτύχουν χαμηλά λύτρα και να περιμένουν για μια πιο λογική διαπραγμάτευση όχι μόνο θέτει εκτός λειτουργίας το πλοίο αλλά τίθεται σε ακόμη μεγαλύτερο κίνδυνο και το πλήρωμα του πλοίου και οι συνέπειες είναι ανυπολόγιστες.

Το 2012 το κόστος καταβολής λύτρων έφθασε τα \$63.5 εκ. μείωση της τάξεως του 80% σε σχέση με το 2011. Αυτή η μείωση οφείλεται στις αυξημένες ναυτικές περιπολίες, στην ενίσχυση της διεθνούς συνεργασίας, στην αυστηρή συμμόρφωση με τις BMP καθώς και στη χρήση ενόπλων φρουρών στα εμπορικά πλοία.

-Το κόστος ασφάλισης: Όσο τα πλοία και τα πληρώματά τους βρίσκονται υπό την συνεχή απειλή πειρατικών επιθέσεων, οι ναυτιλιακές εταιρίες διασφαλίζουν την ασφάλισή τους και την οικονομική τους προστασία για την καταβολή λύτρων. Οι δύο κύριοι τύποι ασφάλισης war risk – kidnap & ransom (K&R) έχουν αναλυθεί στο 3^ο κεφάλαιο.

War Risk: πλοία που διέρχονται από τις λεγόμενες “war risk areas” καλούνται να πληρώσουν ασφάλιστρα για κίνδυνο πολέμου (war risk premiums). Οι war risk areas καθορίζονται από το Lloyds Market Association, Joint War Committee στο Λονδίνο. Το war risk καλύπτει τις επιθέσεις από πειρατές ωστόσο υπάρχει και το K&R για καλύψεις άλλου είδους. Τα ασφάλιστρα για κάλυψη κάποιου πολεμικού επεισοδίου (war risk premiums), ενδέχεται να είναι μειωμένα εάν το πλοίο φέρει ενόπλους φρουρούς ή διαθέτει κάποιο εξοπλισμό ασφαλείας (citadels, razor wire).

Kidnap & Ransom (K&R): καλύπτει το πλήρωμα αλλά όχι το πλοίο ή τη γάστρα (hull) (αυτά καλύπτονται ξεχωριστά). Αποτελεί μία επιπλέον ασφαλιστική κάλυψη σε σχέση με την war risk και χρησιμοποιείται για να καλύψει αμοιβές τρίτων (δημόσιες σχέσεις, διαπραγματευτές, ιατροφαρμακευτική περίθαλψη και ψυχολογική στήριξη, κόστη για την παράδοση των λύτρων, έξοδα ταξιδίου για τις οικογένειες των ομήρων. Έχοντας μία τέτοια κάλυψη υπάρχει πιθανότητα να ελαχιστοποιηθεί η περίοδος ομηρίας.

Τα κόστη για war risk και K&R δεν είναι αμοιβαία αποκλειόμενα. Οι ασφαλιστές για war risk εάν γνωρίζουν ότι η ναυτιλιακή εταιρία έχει K&R κάλυψη, μειώνουν τα premiums. Με βάση την μελέτη του έτους 2010, είχε υπολογιστεί κατά προσέγγιση

ότι το κόστος ασφάλισης άγγιζε τα \$ 460 εκ. και έφθανε μέχρι τα \$3.2 δις. Στην μελέτη του 2011 με περισσότερα και πιο ακριβή στοιχεία μπορούμε να προσεγγίσουμε πιο πολύ στην πραγματική εικόνα. Ωστόσο, η όλη διαδικασία αξιολόγησης και εκτίμησης του συνολικού κόστους ασφάλισης αποτελεί μία εξαιρετική δύσκολη υπόθεση καθώς υπάρχει περιορισμένη πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικά με τα συνολικά premiums που καταβάλλονται, υπάρχουν διάφοροι τύποι πλοίων, δεν φέρουν όλα ενόπλους φρουρούς και ειδικό εξοπλισμό με βάση τις BMP.

Το 2011 τα πλοία που ασφαλιζόνταν με war risk και K&R ήταν πολλά καθώς υπήρχε επέκταση της HRA. Για να γίνει η εκτίμηση των πλοίων που διέρχονται από την HRA χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία από το MSCHOA. Η εγγραφή των πλοίων στο MSCHOA κατά την διέλευσή τους από την HRA υπόκειται στις οδηγίες των BMP. Μία παρουσίαση τον Οκτώβριο του 2011 από την EUNAVFOR, μας φανερώνει τον αριθμό των πλοίων που εγγράφησαν στο MSCHOA την περίοδο Ιανουαρίου-Αυγούστου 2011. Από τα στοιχεία αυτά εκτιμάται ότι ο μέσος όρος των πλοίων που εγγράφονταν κάθε μήνα ήταν 2.830 ή περίπου 33.960 πλοία για το 2011. Από την στιγμή που εκτιμάται ότι το 80% των πλοίων συμμορφώνεται με τις BMP, υποθέτουμε ότι τα 33.960 πλοία αντιπροσωπεύουν το 80% του συνόλου. Συνεπώς, τα πλοία που διέρχονται ανά χρόνο πιθανόν να είναι περίπου 42.450.

Κρατάμε τον αριθμό των 42.450 πλοίων ως αντιπροσωπευτικό των πλοίων που πληρώνουν ασφάλιστρα για κάλυψη από πειρατικές επιθέσεις. Από την στιγμή που δεν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε με ακρίβεια τους τύπους των πλοίων που πέρασαν την HRA, κάνουμε τους υπολογισμούς μας βασιζόμενοι στα πλοία που πέρασαν από το Suez Canal με στοιχεία από τις Αρχές του καναλιού. Με βάση το ποσοστό του τύπου πλοίων που διέρχονται από το Suez canal γίνεται αναγωγή και βγαίνει μία εκτίμηση για τους τύπους πλοίων που διέρχονται από όλη την επικίνδυνη ζώνη. Οπωσδήποτε η εκτίμηση αυτή είναι κατά προσέγγιση και δεν αποτελεί αποκλειστικά πραγματική εικόνα, καθώς τα πλοία που διέρχονται από την HRA δεν είναι απαραίτητο ότι είναι τα ίδια με αυτά του Suez canal. Αποτελεί όμως εναρκτήριο βήμα για εκτιμήσεις.

Για τον υπολογισμό του κόστους των war risk ασφαλιστρών, χρησιμοποιούνται εκτιμήσεις από τις ασφαλιστικές εταιρίες όπου τα war risk premiums ανέρχονται περίπου στο 0,1% της αξίας του hull του πλοίου. Μετά γίνονται εκτιμήσεις για τις

μειώσεις στα ασφάλιστρα. Υπολογίζεται ότι όλα τα πλοία έχουν 50% μείωση (no claims bonus reduction) επειδή σχετικά πολύ λίγα πλοία θα προχωρήσουν σε claim για την πειρατεία. Μετά αυτή η αξία μειώνεται κατά 50% για τα πλοία που καλύπτονται και από K&R, που υπολογίζεται ότι είναι περίπου τα μισά πλοία. Η τελική μείωση αφορά σε πλοία που φέρουν ενόπλους φρουρούς (25% περίπου των πλοίων), που υπολογίζεται ότι μειώνει τα premiums κατά 30%.

Ο υπολογισμός για το κόστος K&R γίνεται με τη χρήση ενός εύρους τιμών που παρέχεται από ανθρώπους της ασφαλιστικής βιομηχανίας. Για πλοία τύπου tankers (low and slow vessels) που απειλούνται περισσότερο από άλλους τύπους πλοίων από πειρατές, ο μέσος όρος για το K&R ανέρχεται στις \$15,000-\$20,000 ανά διέλευση. Για άλλους τύπους πλοίων όπως containers (high and fast vessels), υπολογίζεται στις \$5,000-\$10,000 κατά μέσο όρο. Με την χρήση αυτών των στοιχείων, υπολογίζουμε το κόστος ασφάλισης για κάθε έναν απ' αυτούς τους δύο τύπους πλοίων με την υπόθεση ότι το 50% των πλοίων θα καλύπτονταν από K&R. Οι εκτιμήσεις αυτές φαίνονται στον παρακάτω πίνακα και εκτιμάται ότι το κόστος της ασφάλισης για το 2011 ανέρχεται περίπου στα \$635 εκ.:

ΠΙΝΑΚΑΣ 4: ΚΟΣΤΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ 2011

Type of Ship	Number in Suez (2010)	Proportion in Suez	Estimated Representation in Indian Ocean (proxied by Suez Canal traffic)	Estimated Average Hull Value	Estimated War Risk Insurance Premium (top rate)	No Claims Bonus (all vessels)	Reduction for K&R (50% of vessels)	Reduction for Armed Guards (25% of vessels)	Estimated War Risk Insurance	Estimated K&R Premium Per Ship ⁴⁶	Estimated K&R Insurance
Tanker	3,550	19.73%	8,375	\$44,000,000	0.10%	50%	50%	30%	\$138,187,500	\$12,500	\$52,343,750
LNG	855	4.75%	2,016	\$25,000,000	0.10%	50%	50%	30%	\$18,900,000	\$12,500	\$12,600,000
Bulk/Combined Carriers	2,809	15.61%	6,626	\$33,000,000	0.10%	50%	50%	30%	\$81,996,750	\$12,500	\$41,412,500
General Cargo	1,618	9%	3,816	\$19,000,000	0.10%	50%	50%	30%	\$27,189,000	\$12,500	\$23,850,000
Container Ships	6,852	38.08%	16,165	\$19,000,000	0.10%	50%	50%	30%	\$115,175,625	\$7,500	\$60,618,750
Ro/Ro Ships	270	1.50%	637	\$19,000,000	0.10%	50%	50%	30%	\$4,538,625	\$7,500	\$2,388,750
Car Carriers	1,004	5.58%	2,369	\$19,000,000	0.10%	50%	50%	30%	\$16,879,125	\$7,500	\$8,883,750
Passenger Ships	100	0.56%	238	\$19,000,000	0.10%	50%	50%	30%	\$1,695,750	\$12,500	\$1,487,500
Other	935	5.20%	2,207	\$19,000,000	0.10%	50%	50%	30%	\$15,724,875	\$10,000	\$11,035,000
TOTAL	17,993	100%	42,450	-	-	-	-	-	\$420,287,250	-	\$214,620,000

Πηγή: “The Economic Cost of Somali Piracy 2011”

Το 2012 το κόστος ασφάλισης ανήλθε στα \$550.7 εκ., πτώση της τάξεως του 13% σε σχέση με το 2011 ως αποτέλεσμα των χαμηλών premiums που καταβάλλονται λόγω χρήσης των ενόπλων φρουρών στα εμπορικά πλοία.

-Κόστος εξοπλισμού ασφαλείας και φρουροί: Τα πλοία προκειμένου να προστατευθούν από πειρατικά χέρια καταφεύγουν σε ειδικό εξοπλισμό ασφαλείας (αναλυτικά στο 3^ο κεφάλαιο) και στην χρήση ιδιωτών ενόπλων φρουρών.

Εξοπλισμός ασφαλείας: Με βάση τις BMP4 τα μέτρα προστασίας των πλοίων χαρακτηρίζονται ως τα πιο βασικά μέτρα που είναι και αποτελεσματικά, ενώ οι πλοιοκτήτες οφείλουν να κάνουν ένα risk assessment πριν τα πλοία μπουν στην HRA. Εκτιμάται ότι τα πλοία που συμμορφώνονται με τις BMP είναι περίπου το 80%. Υπολογίστηκε το κόστος εξοπλισμού ασφαλείας ανά πλοίο και πολλαπλασιάστηκε με 33.960 εκτός και εάν αναφέρεται διαφορετικά (δεδομένης της εκτίμησης ότι 42.450 πλοία διέρχονται κάθε χρόνο από την επικίνδυνη ζώνη. Πρέπει να συμπεριλάβουμε και το γεγονός ότι ο εξοπλισμός ασφαλείας δεν είναι για μόνο ένα ταξίδι και ότι καθώς η πειρατεία εξελίσσεται, εξελίσσονται και οι μέθοδοι αντιμετώπισης και είναι κατανοητό ότι και το κόστος θα αυξάνεται. Το κόστος του εξοπλισμού ασφαλείας υπολογίζεται μεταξύ \$534 - \$629 εκ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5: ΚΟΣΤΗ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟ 2011

Security Equipment	Average Cost/Ship/Year	Total Cost in 2011	
		Lower Bound	Upper Bound
Razor Wire ⁴⁸	\$12,796 ⁴⁹	\$434,552,160	\$434,552,160
Electrified Barrier	\$1,529.80 ⁵⁰	\$3,247,000 ⁵¹	\$9,741,000
Warning Signs	\$4.50 ⁵²	\$286,538 ⁵³	\$286,538
Acoustic Devices ⁵⁴	\$21,000	\$44,572,500	\$133,717,500
Sandbags ⁵⁵	\$1,424.16 ⁵⁵	\$48,364,473	\$48,364,473
		\$533,609,653	\$629,248,653

Πηγή: “The Economic Cost of Somali Piracy 2011”

Ιδιωτική προστασία ενόπλων: Το 2011 η χρήση ενόπλων φρουρών εφαρμόστηκε σε όλο και περισσότερα πλοία ως μέτρο προστασίας. Μέσα στο 2011 όλο και περισσότερα κράτη σημαίας επέτρεπαν τη χρήση τους. Πολλές πηγές αναφέρουν ότι

το κόστος των ενόπλων κυμαίνεται μεταξύ των \$30,000 – \$100,000 ανά διέλευση. Σύμφωνα με στοιχεία του Independent Maritime Security Association, η χρήση ενόπλων γενικά κοστίζει γύρω στις \$50,000 ανά διέλευση. Εκτιμάται ότι περίπου το 25% των πλοίων που διέρχονται από την HRA έχουν ένοπλους φρουρούς (για όλο το 2011). Ωστόσο το ποσοστό αυτό φαίνεται να έχει ξεπεράσει το 50%.

Εάν κάθε χρόνο διέρχονται από την HRA 42.450 πλοία, τότε γύρω στα 10.612 πλοία φέρουν ενόπλους. Δεδομένου του μέσου όρου των \$50,000 ανά transit τότε το κόστος για ολόκληρο το έτος εκτιμάται στα \$530.6 εκ. Πρέπει να σημειώσουμε εδώ ότι εκτός από τα παραπάνω υπάρχει και το κόστος πιστοποίησης των ιδιωτικών εταιριών για την παροχή τέτοιου είδους υπηρεσιών (SAMI), που κατά μέσο όρο κοστίζει \$3,824 ανά χρόνο. Με τα δεδομένα του 2011 τα μέλη ήταν 76 (σήμερα έχουν ξεπεράσει τα 100) άρα το συνολικό κόστος ανέρχεται στα \$290.624 το χρόνο.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6: ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ/ΦΡΟΥΡΩΝ

Total Cost of Security Equipment & Guards	
Total Cost of Security Equipment	\$534 - \$629 million
Total Cost of Private Armed Security	\$530.6 million
Private Security Accreditation	\$290,624
TOTAL	\$1.064 - \$1.16 billion

Πηγή: “The Economic Cost of Somali Piracy 2011”

Το 2012 καταβλήθηκαν ελαφρώς περισσότερα χρήματα στον εξοπλισμό ασφαλείας και πολύ περισσότερα στους ενόπλους φρουρούς κάτι που οδήγησε σε σημαντική μείωση των πειρατικών επιθέσεων. Το κόστος για τους ενόπλους έφθασε τα \$1.15 και \$1.53 δις. έναντι \$530.6 εκ του 2011, αύξηση 79,7%, ενώ το συνολικό κόστος ανέρχεται στα \$1.65 - \$2.06 δις. Το 2011 περίπου το 25% των πλοίων που διέρχοντο την HRA διέθετε ένοπλους φρουρούς με ένα rate στα \$50,000 ανά διέλευση. Το 2012 το ποσοστό χρήσης armed guards έφθασε το 50% με \$772.95 – \$2,569.73 ανά φρουρό την ημέρα.

-Κόστος επανακαθορισμού πορείας: Τα έσοδα στην διώρυγα του Σουέζ από τις διελεύσεις πλοίων έχουν μειωθεί κατά 20% τα τελευταία δύο χρόνια. Υπολογίζεται ότι το 10% οφείλεται στις επιπτώσεις της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης και το υπόλοιπο 10% στο γεγονός ότι κάποιος αριθμός πλοίων αποφεύγει την διέλευση από την περιοχή λόγω της πειρατείας. Το re-routing, φυσικά, έχει και το κόστος του. Το να πλεύσει ένα τάνκερ από την Σαουδική Αραβία στην Αμερική μέσω του ακρωτηρίου της καλής ελπίδας προσθέτει περίπου 2.700 μίλια στο ταξίδι του. Από την Ευρώπη στην Ασία προστίθενται 15 με 20 ημέρες για ένα cargo ship. Αυτή λοιπόν η παράταση του χρόνου του ταξιδιού μειώνει τα ετήσια ταξίδια ενός πλοίου από 6 σε 5 δηλαδή, μείωση 17% στην ετήσια μεταφορική του ικανότητα.

Ωστόσο, το σκεπτικό της αλλαγής πορείας του πλοίου έχει μειωθεί σε μεγάλο ποσοστό σε σχέση με τα έτη 2010-2011. Τα μέτρα που έχουν υιοθετηθεί (armed guards) παρέχουν ασφάλεια στα πλοία και έτσι οι πλοιοκτήτες επιλέγουν να διέρχονται τα πλοία τους από την HRA (καταβάλλοντας premiums και έχοντας ενόπλους) και όχι να καταφεύγουν στην εναλλακτική του ακρωτηρίου της καλής ελπίδας που συνεπάγεται περισσότερος χρόνος και χρήμα για το πλοίο.

Με βάση τη μελέτη του 2011 το κόστος αλλαγής πορείας ανέρχεται στα \$486-\$680 εκ. ποσό που δεν είναι όμως αντιπροσωπευτικό με τα σημερινά δεδομένα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 7: ΚΟΣΤΟΣ RE-ROUTING

	Tankers	Bulk Carriers	Total Cost of Re-Routing
Scenario One	50%	50%	\$486 million
Scenario Two	70%	70%	\$680 million

Πηγή: “The Economic Cost of Somali Piracy 2011”

Το 2012 περίπου \$290.5 εκ. δαπανήθηκαν στο re-routing κάτι που δείχνει μία σημαντική μείωση σε σχέση με το 2011, αλλά μόνο ένα μικρό μέρος αυτής της μείωσης είναι αποτέλεσμα της μειωμένης αναλογίας πλοίων που καταφεύγουν στο re-routing. Το υπόλοιπο αποτελεί μία αναθεώρηση της μεθοδολογίας μας σύμφωνα με

την οποία, μόνο τα πλοία που διέρχονται από την διώρυγα του Σουέζ-σε αντίθεση με όλα τα πλοία στον Ινδικό Ωκεανό-θεωρούνται υποψήφια για re-routing. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι μόνο τα πλοία που εισέρχονται στη HRA από τον κόλπο του Άντεν έρχονται αντιμέτωποι με την επιλογή του είτε να περάσουν από την επικίνδυνη ζώνη ή να κάνουν re-routing.

-Κόστος αύξησης της ταχύτητας: Σύμφωνα με τις BMP4 τα πλοία θα πρέπει να διέρχονται από την HRA με “full sea speed” ή τουλάχιστον στους 18 κόμβους. Αυτή η αυξανόμενη ταχύτητα αποτελεί επιπλέον κόστος για τα πλοία αφού αντί να κινούνται με την οικονομικά βέλτιστη ταχύτητα (economically optimum speed), κινούνται με τη μέγιστη κάτι που συνεπάγεται αυξημένη κατανάλωση καυσίμων και συνεπώς αυξημένα κόστη για καύσιμα.

Μα βάση τη μελέτη αυτή το κόστος ανέρχεται στα \$2,7 δις. Αλλά αφορά μόνο containers και έτσι δεν μπορούμε να έχουμε μία ακριβή εικόνα του κόστους που επωμίζονται οι διάφοροι τύποι πλοίων ανάλογα με την ταχύτητα που αναπτύσσουν.

Το 2012 οι ναυτιλιακές εταιρίες ξόδεψαν \$1.53 δις. σε καύσιμα λόγω της μεγαλύτερης ταχύτητας που έπρεπε να αναπτύξουν για την αποφυγή των πειρατών. Το εκτιμώμενο κόστος της αυξανόμενης ταχύτητας έπεσε κατά 43.3% σε σχέση με το 2011.

-Κόστος εργασίας: Το 2011, 1.118 άτομα κρατούνταν όμηροι από τους πειρατές ενώ 24 έχασαν τη ζωή τους. Η παρούσα μελέτη κάνει εκτιμήσεις συνυπολογίζοντας τα extra payments που καταβάλλονται στους ναυτικούς για να διασχίσουν την HRA. Με βάση συμφωνία μεταξύ του ITF των πλοιοκτητών και των εταιριών, οι ναυτικοί δικαιούνται να παίρνουν διπλό μισθό όταν περνούν από HRA. Η κυβέρνηση των Φιλιππίνων απαιτεί να καταβάλλεται στους Φιλιππινέζους ναυτικούς το 200% του μισθού τους όταν διέρχονται από την επικίνδυνη ζώνη (25% των ναυτικών είναι Φιλιππινέζοι). Συνεκτιμώντας ότι η διέλευση διαρκεί περίπου 7 ημέρες και το extra payment υπολογίζεται στα \$2.100 ανά πλοίο ανά ημέρα, το κόστος ανά πλοίο είναι γύρω στα \$14.700. Εάν όλα τα πληρώματα των 42.450 πλοίων που διέρχονται από την HRA κάθε χρόνο, πληρώνονται extra, τότε το κόστος ανέρχεται στα \$624 εκ. Υποθέτοντας ότι τα πληρώματα του 30% των πλοίων πληρώνονται extra, το κόστος ανέρχεται στα \$187.2 εκ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 8: ΚΟΣΤΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Transit Costs (Labor)	
Average Daily Wages per Vessel	\$2,100
Number of Days to Transit HRA	7 days
Average Vessels per Year	42,450
Annual Additional Labor Costs	\$624,015,000
% of Vessels Paying Additional Wages	30%
Labor Costs Associated with Somali Piracy	\$187,204,500

Cost Factor	Amount
Transit	\$187,200,000
Captivity	\$7,870,000
Total Excess Labor Cost	\$195,060,000

Πηγή: “The Economic Cost of Somali Piracy 2011”

Εκτιμάται λοιπόν ότι το κόστος των extra μισθών που καταβάλλεται στους ναυτικούς καθώς και η αποζημιώσεις των ίδιων αλλά και των οικογενειών τους για το χρονικό διάστημα που κρατούνταν όμηροι φθάνει τα \$195εκ.

Οι ναυτικοί δικαιούνται να τους καταβάλλεται ένα ποσό (hazard pay) όταν τα πλοία διέρχονται από την HRA. Όταν ένα πλοίο καταλαμβάνεται από πειρατές, οι ναυτιλιακές εταιρίες υποχρεούνται να καταβάλλουν στους ναυτικούς τους μισθούς τους για όσο χρονικό διάστημα κρατούνται όμηροι. Για το 2012, το hazard pay που καταβάλλεται στους ναυτικούς καθώς και η αποζημίωσή τους για όσο βρίσκονται σε ομηρία, ανέρχεται περίπου \$471.6 εκ.

-Κόστος για διώξεις και φυλακίσεις: Για να εκτιμηθεί το κόστος των διώξεων για το 2011 υπολογίστηκε ο μέσος όρος για τις πειρατικές δίκες καθώς και το κόστος φυλάκισής τους για Αφρική, Ασία, Ευρώπη, Ιαπωνία και Β. Αμερική με βάση τα επίπεδα της οικονομικής τους ανάπτυξης και τα κόστη διώξεων. Το συνολικό κόστος ανέρχεται στα \$16.43 εκ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 9: ΚΟΣΤΟΣ ΔΙΩΞΕΩΝ

Region	Pirates Imprisoned	Average Imprisonment Cost (per year)	Total Imprisonment Costs per Year	Pirate Trials	Average Trial Cost (each)	Total Trial Cost	Total Regional Cost in 2011
Africa	624 ⁹⁵	\$730 ⁹⁶	\$455,520	25 ⁹⁷	\$238 ⁹⁸	\$5,950	\$461,470
Asia	158	\$338.15 ⁹⁹	\$53,427.70	151 ¹⁰⁰	\$7,771 ¹⁰¹	\$1,173,421	\$1,226,849
Europe & Japan	72	\$48,187 ¹⁰²	\$3,469,464	28 ¹⁰³	\$66,927 ¹⁰⁴	\$1,873,956	\$5,343,420
North America	28	\$28,284 ¹⁰⁵	\$791,952	28	\$307,355 ¹⁰⁶	\$8,605,940	\$9,397,892
TOTAL	882			232			\$16,429,631

Πηγή: “The Economic Cost of Somali Piracy 2011”

Το 2012 το κόστος διώξεων και φυλακίσεων ανήλθε στα \$14.89 εκ., μία μείωση 9% περίπου σε σχέση με το 2011. Με βάση τα στοιχεία της έρευνας για το 2012, το κόστος διώξεων μειώθηκε ως αποτέλεσμα της συνολικής πτώσης που σημειώθηκε στον αριθμό των υπόπτων που διώκονταν, ενώ το κόστος φυλάκισης αυξήθηκε αντανακλώντας τις μακροπρόθεσμες διαδικασίες καταδίκης των πειρατών.

-Κόστος στρατιωτικών επιχειρήσεων: Το 2011 πάνω από 30 χώρες προσέφεραν τις στρατιωτικές τους δυνάμεις κατά της πειρατείας. Η προσοχή είναι στραμμένη στον κόλπο του Άντεν , όπου δρουν 3 κυρίως αντιπειρατικές αποστολές γνωστές ως “the big three” : EUNAVFOR Operation Atalanta, NATO και Combined Task Force (CTF) 151. Όλες οι επιχειρήσεις μαζί προσφέρουν ένα στόλο και δρουν στον Ινδικό ωκεανό. Υπολογίζοντας το κόστος λειτουργίας των πλοίων καθώς και τα υπόλοιπα λειτουργικά και οργανωτικά έξοδα των αποστολών, προκύπτει ένα συνολικό κόστος \$1.27 δις για το 2011.

ΠΙΝΑΚΑΣ 10: ΚΟΣΤΟΣ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Total Cost of Counter-Piracy Military Efforts	
Total Cost of Administrative Budgets	\$21,900,000
Total Cost of Military Vessels	\$959,909,772.82
Total Cost of UAVs	\$291,456,238
TOTAL	\$1,273,266,011

Πηγή: “The Economic Cost of Somali Piracy 2011”

Το 2012, το κόστος μειώθηκε κατά 14% , στα \$1.09 δις και αυτό λόγω της περιορισμένης πια χρήσης των μη επανδρωμένων εναέριων οχημάτων (UAV).

-Κόστος αντιπειρατικών οργανισμών: Ανέρχεται στα \$21.3 εκ. στηριζόμενοι στους ετήσιους προϋπολογισμούς τους.

ΠΙΝΑΚΑΣ 11: ΚΟΣΤΟΣ ΑΝΤΙΠΕΙΡΑΤΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ

Οργανισμοί	Προϋπολογισμός
Trust Fund	\$4.7 εκ.
UNODC	\$16.6 εκ.
CGPCS	\$1.218 εκ.
Djibouti Code	\$1.25 εκ.
UNDP Somalia	\$321,000
UNPOS	\$237,300
SOS	\$187,057
MPHRP	\$188,325
Seaman's Church	\$100,000
PiraT Project	\$460,400
OBP	\$1.02 εκ.
Συνολικό Κόστος Οργανισμών	\$21.3 εκ.

Το 2012 το κόστος των αντιπειρατικών οργανισμών ανήλθε στα \$24.08 εκ.

Συνεκτιμώντας τους παραπάνω παράγοντες κόστους, το συνολικό κόστος της πειρατείας για το 2011 ανέρχεται στα \$6.6 -\$6.9 δις.(The Economic Cost of Somali Piracy 2011)

ΠΙΝΑΚΑΣ 12: ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟ 2011

Cost Factor	Total Cost, 2011
Ransoms	\$160 million
Insurance	\$635 million
Security Equipment and Guards	\$1.064 - \$1.16 billion
Re-Routing	\$486 million - \$681 billion
Increased Speed	\$2.71 billion
Labor	\$195 million
Prosecutions and Imprisonment	\$16.4 million
Military Operations	\$1.27 billion
Counter Piracy Organizations	\$21.3 million
Total Economic Cost of Somali Piracy, 2011	\$6.6 billion to \$6.9 billion

Πηγή: “The Economic Cost of Somali Piracy 2011”

Τα πρόσφατα στοιχεία για το 2012 αναφέρουν ότι το κόστος κυμαίνεται στα \$5.7 με \$6.1 δις., χαμηλότερο σε σχέση με το 2011 (12,6%). Η μείωση του κόστους της πειρατείας αλλά και των πειρατικών επιθέσεων είναι γεγονός, ωστόσο το κόστος ανά πειρατική επίθεση φαίνεται να είναι πολύ υψηλότερο σε σχέση με το 2011. Η πτώση στο κόστος και τις πειρατικές επιθέσεις οφείλεται στον καλύτερο συντονισμό της ναυτιλιακής βιομηχανίας για την πάταξη της πειρατείας. Παρ’ όλα αυτά απαιτείται και μία πιο συντονισμένη προσπάθεια που θα φέρει την οριστική λύση μέσα από την στήριξη της σομαλικής κοινότητας και της οικονομικής της ενίσχυσης από τις κυβερνήσεις. Ήδη τους πρώτους μήνες του 2013 δόθηκε \$1 εκ. για την υποστήριξη της Σομαλίας από K Line, Maersk Line, Stena, NYK Line, Mitsui OSK Line, Shell, BP. Πέρα λοιπόν από τα υπέρογκα ποσά που δαπανώνται στα μέτρα αντιμετώπισης της πειρατείας, απαιτείται να δοθεί έμφαση σχετικά με τις δράσεις της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας στην ξηρά. (The Economic Cost of Somali Piracy 2012)

4.1.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Ακολουθεί πραγματικό παράδειγμα ενός Oil / Chemical Tanker 6,500 dwt :

ΠΙΝΑΚΑΣ 13: PROVISIONAL VOYAGE RECONCILIATION STATEMENT

MT PROVISIONAL VOYAGE RECONCILIATION STATEMENT					
VOYAGE COMMENCED AT	ANTWERP	DATE	01/08/12	TIME	15:00:00
VOYAGE COMPLETED AT	KANDLA	DATE	11/09/12	TIME	06:30:00
VOYAGE NO.	014A/12	DURATION	40,6		
CHARTERERS				CARGO	ETHYLENE DICHLORIDE
DETAILS		ACTUAL			
FREIGHT	5,000.00 MT @ USD 75.00 PMT				\$375.000,00
DEMURRAGE					\$0,00
OTHER					\$0,00
TOTAL INCOME					\$375.000,00
ADDRESS COMMISSION	5%				-\$18.750,00
PORT CHARGES	Antwerp	\$11.487,61			
	Piraeus	\$3.593,82			
	Port Suez	Accrued	\$43.600,00		-\$64.207,43
	Kandla	Accrued	\$5.526,00		
ARMED GUARDS					-\$33.000,00
BUNKERS	Consumed: LSFQ: 33.00 mt at 740 usd/mt total: 24420 usd HFQ: 200 mt (63.5 mt at 760 usd/mt - 97.0 mt at 653 usd/mt and 39.5 mt at 629 usd/mt) total: 136446.5 usd MGQ: 17.168 mt (12.5 mt at 990 usd and 4.67 at 980 usd/mt) total: 16951.6 usd Barging Costs: 500 usd				-\$178.318,10
PHILIPPINO CREW WAR BONUS					-\$2.230,00
WAR RISK ADDITIONAL PREMIUM					-\$6.534,00
KIDNAP & RANSOM					-\$3.012,00
SLOPS / SLUDGES	\$2.164,26				-\$2.164,26
TOTAL EXPENSES					-\$308.215,79
NET INCOME					\$66.784,21
T/C EQUIVALENT PER DAY					\$1.643,08

Το συγκεκριμένο πλοίο απασχολήθηκε στην spot αγορά για την περίοδο 01/08/12 – 11/09/12 για ένα ταξίδι από την Αμβέρσα (Βέλγιο) στην Kandla (Ινδία) μεταφέροντας ethylene dichloride. Το πλοίο ξεκίνησε από την Αμβέρσα, στη συνέχεια πέρασε από τον Πειραιά για να πάρει καύσιμα και μετά πέρασε από το Σουέζ όπου επιβιβάστηκαν 3 ένοπλοι φρουροί στις 21/08. Στη συνέχεια κατευθύνθηκε προς Fujairah- U.A.E για να αποβιβάσουν οι φρουροί στις 05/09. Στις 9/9 το πλοίο έφθασε στην Kandla για να ξεφορτώσει τους 5,000 mt του ethylene dichloride. Το freight για το συγκεκριμένο ταξίδι ανέρχεται στα \$ 375.000. Τα συνολικά έξοδα ανέρχονται στα \$308.215,79 στα οποία συμπεριλαμβάνονται η προμήθεια επί του ναύλου (address commission), τα λιμανιάτικα (port charges), τα καύσιμα (bunkers) και τα έξοδα της πειρατείας που περιλαμβάνουν τους ενόπλους φρουρούς (armed guards), την extra αμοιβή του Φιλιπινέζων ναυτικών (crew war bonus), την ασφάλιση war risk additional premium

για την HRA που διαπλέει το πλοίο, καθώς και την ασφάλιση για απαγωγή ή λύτρα (kidnap & ransom).

Μιλώντας στην γλώσσα των αριθμών, θα παρατηρήσουμε ξεκάθαρα τον αρνητικό οικονομικό αντίκτυπο που είχε η πειρατεία στην συγκεκριμένη εταιρεία. Στην προσπάθειά της να αντιμετωπίσει αυτό το φαινόμενο αναγκάστηκε να δαπανήσει χρήματα τα οποία σε άλλη περίπτωση θα είχε αποφύγει.

Στους παρακάτω πίνακες, οι οποίοι αναφέρονται στα οικονομικά αποτέλεσμα του εν λόγω ταξιδιού με και χωρίς την ύπαρξη της πειρατείας, βλέπουμε όλες τις μεταβολές που επέρχονται τόσο στα συνολικά έξοδα όσο και στο καθαρό αποτέλεσμα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 14: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΑΞΙΔΙΟΥ ΜΕ/ΧΩΡΙΣ ΜΕΤΡΑ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

	WITH PIRACY MEASURES	PCT (%)
TOTAL INCOME	375.000,00	100,00
TOTAL EXPENSES	<u>308.215,79</u>	82,19
NET INCOME	<u>66.784,21</u>	

	WITHOUT PIRACY MEASURES	PCT (%)
TOTAL INCOME	375.000,00	100,00
TOTAL EXPENSES	<u>263.439,79</u>	70,25
NET INCOME	<u>111.560,21</u>	

		PCT (%)
INCREASE IN EXPENSES	44.776,00	14,53
DECLINE IN NET INCOME	44.776,00	40,14

Πιο συγκεκριμένα παρατηρούμε πως στην περίπτωση που υπάρχει ο παράγοντας πειρατεία το σύνολο των εξόδων ανέρχονται στο ποσό των \$ 308.215,79, ή αλλιώς σε ποσοστιαίες μονάδες στο 82,19% του συνολικού εισοδήματος. Στην αντίθετη περίπτωση που δεν θα είχαμε πειρατεία το ποσοστό αυτό πέφτει στο 70,25% του συνολικού εισοδήματος. Με άλλα λόγια η εταιρεία μας αναγκάζεται να επωμιστεί μια αύξηση των εξόδων της τάξης του 14,53% ήτοι \$ 44.776. Η αύξηση αυτή των

εξόδων έχει ως αποτέλεσμα την μείωση του καθαρού αποτελέσματος το οποίο από τα \$ 111.560,21 υποχώρησε στα \$ 66.784,21. Έχουμε δηλαδή μια μείωση 40,14% στο καθαρό κέρδος του ταξιδιού.

Όπως παρατηρούμε το κόστος που επωμίζεται η ναυτιλιακή εταιρία είναι μεγάλο. Για λόγους εξασφάλισης του μεταφορέα και του φορτίου η εταιρία υποχρεούται να πληρώνει ειδική ασφάλιση. Επίσης εάν διαθέτει Φιλιππινέζους ναυτικούς κάθε φορά που διέρχονται τα πλοία της από την HRA θα πρέπει να τους καταβάλλεται αποζημίωση (διπλός μισθός). Σε ό,τι αφορά την επιβίβαση ενόπλων φρουρών τα πλοία πολλές φορές αναγκάζονται να παρεκκλίνουν της πορείας τους (deviation) προκειμένου να τους πάρει και αυτό συνεπάγεται και καθυστερήσεις για την ομαλή διεκπεραίωση ενός ταξιδιού. Είναι σύνηθες το φαινόμενο πολλοί ναυτικοί να εκφράζουν την απροθυμία τους να ταξιδέψουν μέσω της HRA. Έτσι η εταιρία αναγκάζεται να τους καταβάλλει επιπλέον μισθό ως δέλεαρ.

Όλα τα παραπάνω καταδεικνύουν πως η πειρατεία έχει δημιουργήσει πολλές δυσάρεστες καταστάσεις στην ναυτιλία και η οριστική της αντιμετώπιση δεν είναι εύκολο να διασφαλιστεί.

4.2 ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΚΟΣΤΟΣ

Οι πειρατικές επιθέσεις μεταξύ 2008-2012 οδήγησαν στα παρακάτω αποτελέσματα:

ΠΙΝΑΚΑΣ 15: ΠΕΙΡΑΤΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΣΕΙΣ 2008-2012

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

Πηγή: ICC-IMB Piracy & Armed Robbery Against Ships, 1 Jan.-31 Dec. 2012

Το 2008, 11 ναυτικοί σκοτώθηκαν, 889 κρατήθηκαν όμηροι και 21 ήταν οι αγνοούμενοι, το 2009 έχασαν τη ζωή τους 10 ναυτικοί, 1050 κρατήθηκαν όμηροι και 8 αγνοούνταν, το 2010 και το 2011 χάθηκαν 16 ζωές, ενώ το 2012 6 ναυτικοί δολοφονήθηκαν 585 κρατήθηκαν όμηροι.

Περισσότεροι από 43 ναυτικοί έχουν χάσει τη ζωή τους και 2.653 έχουν κρατηθεί όμηροι από το 2007 μέχρι σήμερα σε περιστατικά πειρατείας στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας. Οι διεθνείς ενώσεις εφοπλιστών και ναυτικών (π.χ. το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο [ICS], η Ένωση Εφοπλιστικών Ενώσεων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας [ECSA], η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές [ETF], το Φόρουμ των Ασιατών Εφοπλιστών[ASF], η ομάδα SOS «Σώστε τους ναυτικούς μας» (Save Our Seafarers) που αποτελείται από 31 διεθνείς ναυτιλιακές οργανώσεις) ένωσαν τις δυνάμεις τους, προκειμένου να κάνουν ευρύτερα γνωστό το ανθρώπινο και το οικονομικό κόστος της πειρατείας τόσο με τα μέσα μαζικής ενημέρωσης όσο και προσεγγίζοντας πολιτικούς και ιθύνοντες του κλάδου. Το ASF (24 Μαΐου 2012) αποκάλυψε ότι την τελευταία επταετία, 62 ναυτικοί έχασαν τη ζωή τους από δράσεις των πειρατών και 4000 κρατήθηκαν όμηροι σε περίπου 200 πλοία που καταλήφθηκαν από Σομαλούς. Ενώ οι πειρατικές επιθέσεις στον Ινδικό Ωκεανό μειώθηκαν για πρώτη φορά κατά τα πέντε τελευταία χρόνια (2007-2012), ο αριθμός των ναυτικών που σκοτώθηκαν τριπλασιάστηκε κατά τα τελευταία δύο χρόνια (Sultan Ahmed bin Sulayem / DP World Chairman 30/6/2012). Συνεπώς, δεν υπάρχει περιθώριο επανάπαυσης. Η αναχαίτιση της πειρατείας είναι καταρχάς θέμα πρόληψης της εγκληματικότητας και όχι αποτροπής των πληρωμών που διασφαλίζουν την ελευθερία των θυμάτων αυτού του εγκλήματος. Οι θάνατοι των ναυτικών δεν πρέπει να γίνονται αποδεκτοί ως «παράπλευρες απώλειες» στον πόλεμο κατά της πειρατείας (Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, Ιανουάριος 2013).

Η αναφορά για το ανθρώπινο κόστος της πειρατείας για το έτος 2011 από το Oceans Beyond Piracy και το IMB περιλαμβάνει στατιστική ανάλυση της απειλής της βίας που προκαλούν οι πειρατικές επιθέσεις. Με βάση τα στοιχεία αυτής της αναφοράς χιλιάδες επιθέσεις έχουν σημειωθεί για το οικονομικό όφελος αγνώνοντας την ανθρώπινη ζωή. Το 2011 περίπου 3.863 ναυτικοί δέχθηκαν πυρά από Σομαλούς πειρατές. Παρά το γεγονός ότι οι πειρατικές επιθέσεις σημείωσαν μείωση, η βιαιότητα που υφίστανται οι ναυτικοί είναι πρωτοφανής και έχει πάρει τραγικές διαστάσεις ακόμη και σε πλοία που προστατεύονται από ένοπλους φρουρούς. 968

ναυτικοί ήρθαν αντιμέτωποι με τους πειρατές που προσπάθησαν να καταλάβουν το πλοίο, 413 από αυτούς διασώθηκαν από τις πολεμικές ναυτικές δυνάμεις μετά από ώρες /μέρες αγωνίας και φόβου μέσα στα citadels.

Το 2011 περίπου 1.206 άνθρωποι κρατήθηκαν όμηροι από Σομαλούς πειρατές. Ο αριθμός αυτός περιλαμβάνει 555 ναυτικούς που υπέστησαν επίθεση από πειρατές, 645 ομήρους που κρατήθηκαν από το 2010 και έμειναν σε πειρατικά χέρια μέχρι το 2011 και 6 τουρίστες και άνθρωποι που παρείχαν ανθρωπιστική βοήθεια απήχθησαν στη στεριά. Ο μέσος όρος αιχμαλωσίας των ναυτικών αυξήθηκε κατά 50% τη χρονιά αυτή από 8 μήνες και πάνω. Οι ναυτικοί που υφίστανται ομηρία βιώνουν συστηματική ψυχολογική και σωματική κακοποίηση. 8 όμηροι δολοφονήθηκαν κατά την συμπλοκή τους με πειρατές, 8 άνθρωποι πέθαναν από ασθένειες ή ασιτία για το χρονικό διάστημα που ήταν όμηροι των πειρατών και 19 άνθρωποι πέθαναν κατά την ανταλλαγή πυρών με τους πειρατές στην προσπάθειά τους να διασώσουν άλλες ανθρώπινες ζωές ή να σωθούν οι ίδιοι.

Στην συγκεκριμένη αναφορά που συζητάμε, το IMB παραθέτει τις εμπειρίες ναυτικών εικοσιτριών (23) από τα 77 πλοία που καταλήφθηκαν από πειρατές το 2010 και το 2011, με βάση αναφορές που είχαν υποβληθεί από τη σημαία της Λιβερίας, των Marshall Islands, του Παναμά και των Bahamas, από διάφορους πλοιοκτήτες και διαχειρίστριες εταιρίες, από ανθρώπους που είχαν κρατηθεί όμηροι. Αυτή η μελέτη στοχεύει στον εντοπισμό των θλιβερών συνεπειών της πειρατείας και να τονίσει ότι τα θύματα της πειρατικής δραστηριότητας δεν είναι άλλα από τους ναυτικούς. Παρά το γεγονός ότι γίνονται προσπάθειες για την καταπολέμηση της πειρατείας, το ζήτημα της στήριξης των ναυτικών που έχουν πέσει θύματα πειρατείας αλλά και των οικογενειών τους, παραμένει ακόμα στο περιθώριο. Κάθε τέτοιου είδους μελέτη βοηθά, μέσα από τις αφηγήσεις πρώην θυμάτων, στην αποφυγή παρόμοιων καταστάσεων στο μέλλον για ανθρώπους που πρόκειται να βιώσουν τέτοιες καταστάσεις.

Η μελέτη δείχνει ξεκάθαρα ότι πληρώματα που έπεσαν θύματα πειρατείας δέχθηκαν πρωτοφανή βιαιότητα και ψυχολογική και σωματική κακοποίηση. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι 3 όμηροι έχασαν τη ζωή τους αμέσως μετά την απελευθέρωσή τους εξαιτίας της κακοποίησής τους για το χρονικό διάστημα που ήταν στα χέρια πειρατών (Safety4SeaLog, October-November-December 2012).

4.3 ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Σύμφωνα με την μελέτη του 2011 για το οικονομικό κόστος της πειρατείας, εστιάζουμε σε 9 παράγοντες κόστους που αποτελούν το άμεσο κόστος. Οι παράγοντες αυτοί είναι: λύτρα, ασφάλιση, εξοπλισμός ασφαλείας/φρουροί, αλλαγή πορείας, αυξανόμενη ταχύτητα, εργασία, διώξεις και φυλάκιση, στρατιωτικές επιχειρήσεις, οργανώσεις κατά της πειρατείας. Το συνολικό κόστος αυτών των παραγόντων για το 2011 εκτιμάται μεταξύ 6,6 – 6,9 δις \$. Στο report που είχε δημοσιευθεί για το έτος 2010, το κόστος της πειρατείας ήταν μεταξύ 7-12 δις. \$, γεγονός που δεν σημαίνει ότι μειώθηκε η πειρατική δραστηριότητα αλλά ότι υπάρχουν πιο σαφείς πληροφορίες και οι μέθοδοι υπολογισμού είναι πιο συγκεκριμένοι και ακριβείς.

Το report για το 2011 αναφέρεται μόνο στα άμεσα κόστη της πειρατείας αφού τα έμμεσα δεν είναι εύκολο να προσδιοριστούν με ακρίβεια. Το κόστος της πειρατείας για το 2011 φαίνεται μειωμένο καθώς έχει αλλάξει ο τρόπος αντιμετώπισης της πειρατείας. Για παράδειγμα, το 2010 τα πλοία για να μην διέρχονται από την HRA ταξίδευαν μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας (Cape of Good Hope). Το 2011 έχοντας περισσότερα δεδομένα σχετικά με την αλλαγή πορείας, τα πλοία διέρχονταν ανατολικά της HRA γεγονός που μείωσε αισθητά τα κόστη. Την ίδια χρονιά υιοθετήθηκε η χρήση των ενόπλων φρουρών για την καταπολέμηση της πειρατείας, κάτι που απέτρεψε την χρήση άλλων μεθόδων όπως η αλλαγή πορείας.

Το ποσό των 7 δις \$ για το συνολικό κόστος της πειρατείας, βαρύνει πάνω από 80% την ναυτιλιακή βιομηχανία, 19% τις κυβερνήσεις και λιγότερο από 1% τους απλούς πολίτες. Είναι κατανοητό λοιπόν ότι πλήττεται κυριολεκτικά η παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία από την μάλιστα της πειρατείας με κόστη απαγορευτικά. Αυτό έχει άμεσες επιπτώσεις στο διαθαλάσσιο εμπόριο και στην διακίνηση αγαθών διότι το υψηλό κόστος της πειρατείας μετακυλιέται στον καταναλωτή αφού τα προϊόντα θα είναι ακριβότερα, ενώ οι περιοχές στις οποίες σημειώνονται πειρατικές επιθέσεις θα αποφεύγονται και θα απομονώνονται κάτι που θα οδηγήσει σε ανεπάρκεια αγαθών.

Δύο από τα συνολικά κόστη (διώξεις, οργανισμοί κατά της πειρατείας) με \$37 εκατ. αποτελούν το 1% του συνολικού κόστους της πειρατείας, ενώ το υπόλοιπο 99% (\$6.8 δις) έχουν να κάνουν με την προσπάθεια μετρίωσης της πειρατείας και άμυνας κατά των πειρατικών επιθέσεων. Από την στιγμή που δεν υπάρχουν επαρκείς επενδύσεις

μακροπρόθεσμα και βιώσιμες λύσεις για το φαινόμενο της πειρατείας, το κόστος για την καταπολέμησή της, το πιο πιθανόν είναι πως θα αποτελεί μία συνεχή οικονομική επιβάρυνση της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας και των κυβερνήσεων.

Υπάρχει και μία πιο ανησυχητική διάσταση για το κόστος της πειρατείας. Όσο σπαταλώνται χρήματα για την αντιμετώπιση της πειρατείας, πολύ λίγα χρήματα επενδύονται για την ριζική επίλυση του προβλήματος και την αναζήτηση της αιτίας ανάπτυξής του. Όσο το κόστος της πειρατείας παραμένει, ερχόμαστε αντιμέτωποι με ένα αυξανόμενο ρυθμό από βίαιες επιθέσεις κατά των ναυτικών, θανάτους, επέκταση της γεωγραφικής εμβέλειάς της και ανησυχία για το εμπόριο πετρελαίου (The Economic Cost of Somali Piracy 2011).

Το κόστος για την πειρατεία τα τελευταία 4 χρόνια είναι ανυπολόγιστο τόσο σε οικονομικό όσο και σε ανθρώπινο επίπεδο και δυστυχώς, παρά τα μέτρα που έχουν παρθεί μέχρι σήμερα, κανένα δεν φαίνεται να έχει δώσει οριστική λύση στο πρόβλημα. Χάνονται ανθρώπινες ζωές, ναυτικοί καταλήγουν όμηροι στα χέρια αδίστακτων πειρατών με τραυματικές για την μετέπειτα ζωή τους εμπειρίες, οι οικογένειες των ναυτικών αγωνιούν για την τύχη τους και δεν υπάρχει στο άμεσο μέλλον ένα περιθώριο ελπίδας για την οριστική πάταξη της πειρατείας.

Υπάρχουν τα μέτρα προστασίας αλλά η οριστική λύση στο πρόβλημα δεν έχει δοθεί. Για το λόγο αυτό, συνεχίζονται οι προσπάθειες για την ανάδειξη των εμπορικών, οικονομικών και ανθρωπιστικών διαστάσεων του προβλήματος στους διεθνείς οργανισμούς, αλλά και στα κέντρα λήψης πολιτικών αποφάσεων, ώστε να υπάρξει συντονισμένη και αποτελεσματική πάταξη του φαινομένου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η νέα απειλή της διεθνούς ναυτιλιακής πειρατείας εμφανίστηκε κυρίως ως αποτέλεσμα της «ανάδειξης» αποτυχημένων κρατών τα οποία αδυνατούν να ελέγξουν τα σύνορά τους αλλά και να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά εγκληματικές ενέργειες στο έδαφος τους. Το φαινόμενο της ναυτιλιακής πειρατείας στην περιοχή του Aden και στα ανοικτά της Σομαλίας είναι συνάρτηση της απουσίας διακυβέρνησης στη Σομαλία. Σε κάθε περίπτωση η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας στην περιοχή έχει διασαλευτεί σε ιδιαίτερα ανησυχητικό βαθμό με τεράστιες οικονομικές επιπτώσεις και ακριβώς για αυτό το λόγο έχει «καταφέρει» να ενεργοποιήσει μια πρωτοφανούς

έκτασης συλλογική δράση ναυτικού χαρακτήρα εμπλέκοντας τόσο διεθνή θεσμικά όργανα όσο και μεγάλες δυνάμεις προκειμένου να αντιμετωπιστεί το ζήτημα της ναυτιλιακής πειρατείας. Δεδομένου ότι τα αίτια της πειρατείας εντοπίζονται στην ξηρά είναι ζωτικής σημασίας για τον τερματισμό της παρούσας κατάστασης, η δημιουργία των απαραίτητων υποδομών και η εξασφάλιση προϋποθέσεων, ώστε το σομαλικό κράτος να λειτουργήσει ως κράτος δικαίου, γεγονός που απαιτεί πολυεπίπεδη προσπάθεια πολλών ετών.

Η σύγχρονη θαλάσσια πειρατεία εκμεταλλευόμενη τη στρατηγική σημασία του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, έχει εξελιχθεί σε ιδιαίτερα επικερδή εγκληματική δραστηριότητα, «χαμηλού κόστους» αλλά «υψηλού οφέλους» για τους πειρατές. Οι επιπτώσεις της είναι πολυδιάστατες: για τη διεθνή οικονομία και το εμπόριο, τη ναυτιλία, την περιφερειακή ασφάλεια και σταθερότητα. Με 10.000 ευρωπαϊκά πλοία να διέρχονται κάθε χρόνο επικίνδυνες θάλασσες και το ετήσιο συνολικό κόστος να αγγίζει τα 12 δις. Δολάρια, γίνεται αντιληπτό το μέγεθος του προβλήματος. Πάνω από όλα όμως είναι διαρκής απειλή για τη ζωή και την ασφάλεια των χιλιάδων ναυτικών που εργάζονται στα πλοία που διαπλέουν καθημερινά την ΗΡΑ.

Η δυσμενής οικονομική κατάσταση του πληθυσμού των περιοχών που γεννάται η πειρατεία, που σε πολλές περιπτώσεις αγγίζει την εξαθλίωση, η απουσία βασικών υποδομών και η πολιτική αστάθεια είναι μόνο μερικά ενδεικτικά παραδείγματα.

Η απειλή της θαλάσσιας πειρατείας παραμένει. Η ανάγκη εντοπισμού των παράνομων ροών χρήματος, κάλυψης των νομικών κενών για τη δίωξη και τιμωρία των εμπλεκόμενων σε πειρατικές επιθέσεις, καθώς και της κύρωσης από τις τρίτες χώρες της Σύμβασης του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας, παραμένουν τα μεγάλα ζητούμενα στη συνεχιζόμενη μάχη κατά της ναυτικής πειρατείας. Μονοδιάστατες και αποσπασματικές δράσεις και λύσεις δεν αρκούν. Απαιτείται συνεχής εγρήγορση και ένταση προσπαθειών σε όλα τα επίπεδα και τις πτυχές που συνθέτουν την πολύπλοκη αυτήν απειλή. Η Ε.Ε. πρέπει να συνεχίσει και να επιτείνει την επιχειρησιακή της ετοιμότητα αλλά και την παροχή αναπτυξιακής βοήθειας στα κράτη εκείνα που, λόγω οικονομικών, κοινωνικών προβλημάτων και πολιτικής αστάθειας, τείνουν να εξελίσσονται σε «φυτώρια» πειρατείας. Παράλληλα, στο εθνικό επίπεδο, ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχει η πρόσφατη πρωτοβουλία του Υπουργείου Ναυτιλίας για την παροχή τεχνικής βοήθειας και μεταφοράς τεχνογνωσίας προς τις παράκτιες χώρες της δυτικής Αφρικής, προκειμένου οι τελευταίες σε συνεργασία με τη διεθνή ναυτιλιακή

κοινότητα να αντιμετωπίσουν από κοινού και εγκαίρως το πρόβλημα των ενόπλων επιθέσεων (Ναυτικά Χρονικά, Απρίλιος 2013).

Για την αποτελεσματική πρόληψη και καταστολή της πειρατείας οφείλουν κυρίως τα παράκτια κράτη, αλλά και η διεθνής κοινότητα συνολικά, να εκσυγχρονίζουν και να προσαρμόζουν τόσο τον εγχώριο όσο και τον διεθνή νόμο στις εξελισσόμενες αναγκαιότητες. Σήμερα, καθώς επικρατεί η φιλοσοφία της ολιστικής και πολυμερούς διαχείρισης των κινδύνων στη ναυτιλία, η ειδική περίπτωση της αστυνόμευσης από πειρατεία οφείλει θεσμικά να εναρμονιστεί με τη λογική αυτή, η οποία απαιτεί συντονισμένη ενεργό εμπλοκή όλων των ενδιαφερόμενων μερών (πλοίο, κράτος σημαίας, παράκτια κράτη, λιμάνια-κράτη, ναυτιλιακές εταιρίες), στις ανωτέρω πρωτοβουλίες, δε, εντάσσεται και η περιφερειακή συνεργασία κρατών σε τοπικό επίπεδο, αλλά και η εμπλοκή κυβερνητικών (U.N., IMO, E.U., NATO) και μη κυβερνητικών (IMB, BIMCO) οντοτήτων (Ναυτικά Χρονικά, Απρίλιος 2013).

Η διεθνής κοινότητα δεν κατάφερε να προβλέψει την δυσάρεστη τροπή της κατάστασης που θα προέκυπτε στη Σομαλία από την διαιώνιση της εσωτερικής εμφύλιας αντιπαλότητας. Την αστάθεια της περιοχής εκμεταλλεύτηκαν οι πειρατές προκειμένου να εξυπηρετηθούν τα όποια γεωπολιτικά συμφέροντα των ισχυρών. Το φαινόμενο της πειρατείας απαιτεί ριζική αντιμετώπιση καθώς μπορεί να πάρει διαστάσεις που, εάν δεν ελεγχθούν, θα οδηγήσουν σε παγκόσμια αποσταθεροποίηση λόγω των οικονομικών συνεπειών της κατάστασης. Η διεθνής κοινότητα οφείλει να λάβει δράση, χωρίς περαιτέρω αναβολή, προς μία κατεύθυνση που θα βοηθήσει τη Σομαλία να γίνει ένα κράτος κυρίαρχο με οργανωμένες δυνάμεις, εξασφαλίζοντας έτσι τη διεθνή ασφάλεια και έννομη τάξη αλλά και την ομαλή διακίνηση του δια θαλάσσης εμπορίου.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

- Βαμβούκος, Α., (1991) «Τρομοκρατία και διεθνές δίκαιο», Αθήνα: Εκδ. Παπαζήση
- Γεωργαντόπουλος, Ε. και Βλάχος, Γ.Π., (2003), Ναυτιλιακή Οικονομική, Πειραιάς, Τζέϊ & Τζέϊ Ελλάς, σελ. 220, 227
- Δαλακλής, Δ. και Κατσίκης, Α., (2010), «Πειρατεία και θαλάσσιες μεταφορές: Μια διαχρονική σχέση με καταλυτική επίδραση στη Μεσόγειο θάλασσα», Ναυτική Επιθεώρηση, Τόμος 170^{ος} (572), σελ. 98
- Εγκύκλιος ISPS, (13/05/2010), Αρ. Πρωτ. 4425.1/02/2010, Υπουργείο Οικονομίας Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, Κλάδος Εμπορικών Πλοίων, ΔΕΔΑΠΛΕ, «Σύσταση Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 11-03-2010 σχετικά με τα μέτρα αυτοπροστασίας και την πρόληψη των πειρατικών πράξεων και των ένοπλων επιθέσεων σε πλοία»
- Εθνικό Τυπογραφείο, Μάρτιος 2012, «Παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ενόπλους φρουρούς σε εμπορικά πλοία και άλλες διατάξεις», Νόμος Υπ' Αριθ. 4058 / 22 Μαρτίου 2012 / Αρ. Φύλλου 63
- Ελευθεροτυπία, 14 Απριλίου 2009, «Πώς ξεκίνησαν όλα»
- Ελευθεροτυπία, 15 Απριλίου 2009, «Σύγχρονοι κλέφτες και αρματολοί οι πειρατές»
- Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, (17/03/2010), ΣΥΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 11ης Μαρτίου 2010 σχετικά με τα μέτρα αυτοπροστασίας και την πρόληψη των πειρατικών πράξεων και των ένοπλων επιθέσεων σε πλοία, Παράρτημα Α (Γλωσσάριο)
- Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, (Βρυξέλλες, 16 Ιανουαρίου 2013), Γνωμοδότηση με θέμα: «Πειρατεία στη θάλασσα: για μια πιο δυναμική αντιμετώπιση από την Ε.Ε.», Εισηγήτρια Δρ. Άννα Μπρεδήμα
- Θεοδωρόπουλος, Κ., (2011), «Η απειλή της σύγχρονης πειρατείας», Ελληνική Άμυνα και Τεχνολογία, (15), σελ. 80
- Κέρδος, (18 Ιανουαρίου 2013), Άρθρο εφημερίδας με θέμα: «Σημαντική μείωση της πειρατείας το 2012»

- Κοντούλης Ιωάννης, (2010), «Η πειρατεία κατά το διεθνές δίκαιο: Σύγχρονες εξελίξεις, προβλήματα και προοπτικές», ΣΕΘΑ
- Κοροντζής, Τ. , (2011), «Ασφάλεια και λιμένες. Η συμβολή του ISPS Code στην αντιμετώπιση έκνομων ενεργειών», Ναυτική Επιθεώρηση, Τόμος 171^{ος} (577), σελ.66
- Μαρία Ριτζαλέου, (5 Ιανουαρίου 2013), Άρθρο εφημερίδας με θέμα: «Δορυφόρος αλά ελληνικά στο κυνήγι των πειρατών», Έθνος της Κυριακής
- Ναυτικά Χρονικά, Τεύχος Ιανουαρίου 2013, «Τα σημαντικότερα γεγονότα του 2012» με την ευγενική χορηγία “The Marshall Islands Registry”
- Ναυτικά Χρονικά, Τεύχος Νοεμβρίου 2011, «Η παρουσία ένοπλων φρουρών στα πλοία έχει μειώσει τις πειρατικές επιθέσεις», Πάνος Μωραΐτης, CEO Aspida Maritime Security
- Ναυτικά Χρονικά, Τεύχος Νοεμβρίου 2011, «Σομαλία-Κράτος και κάτοικοι στο μικροσκόπιο», Αριστοτέλης Κτενάς, QA Coordinator Free Bulkers S.A., σελ. 46-48
- Ναυτικά Χρονικά, Τεύχος Απριλίου 2013, «Η απειλή της θαλάσσιας πειρατείας επιμένει», Γιώργος Κουμουτσάκος, Ευρωβουλευτής, σελ. 44
- Ναυτικά Χρονικά, Τεύχος Απριλίου 2013, «Οι βιαιοπραγίες στον διεθνή θαλάσσιο χώρο», Σαμιώτης Γεώργιος, Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Τσελέντης Βασίλειος, Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Ψαρρού Βασιλεία-Μαρία, Ναυτιλιακή Οικονομολόγος σελ. 47
- Πλατιάς Χαράλαμπος, (2006) Πειρατείας και Ένοπλη ληστεία στη θάλασσα: Σε αναζήτηση μιας ευρωπαϊκής πολιτικής για την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας, Συλλογικό Έργο Ασφάλεια και Πειρατεία στην ανοικτή θάλασσα, επ. Στ. Περάκης – Γρ. Τσάλτας, Ι. ΣΙΔΕΡΗΣ, Αθήνα, σελ. 87-88
- Σιοτρόπου Ευαγγελία, (2011), «Νομικές παράμετροι επιχειρήσεων ελέγχου των πλοίων στη θάλασσα» Διάλεξη ΑΔΙΣΠΟ
- Σιούσουρας Πέτρος, (2009), «Νομικό Πλαίσιο Αντιμετώπισης της Πειρατείας υπό το πρίσμα του Διεθνούς Δικαίου» Δημερίδα ΑΔΙΣΠΟ (Ανωτάτη Διακλαδική Σχολή Πολέμου) με θέμα «Λαθρομετανάστευση και Πειρατεία ως απειλές της διεθνούς και περιφερειακής ασφάλειας»

- Τσάλτας Γρηγόρης, «Ο ορισμός της πειρατείας μέσα από τη σύμβαση του Μοντέγκο Μπαίου (1982)», Συλλογικό έργο ασφάλεια και πειρατεία στην ανοικτή θάλασσα, επ. Στ. Περράκης – Γρ. Τσάλτας, Ι. Σιδέρης, Αθήνα 2006, σελ. 57-58

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

- BMP4, Version 4 (2011), Best Management Practices for Protection against Somalia based Piracy, p. 23-40
- Dominick Donald, Director Aegis Advisory, (3rd October 2012) Presentation regarding “The drop in Somali-based pirate attacks and its implications for ship operators”, during 3rd Annual Safety4Sea Forum
- <http://consilium.europa.eu/eeas/security-defence/csdp-structures-and-instruments/financing-of-csdp-military-operations>, 21st February 2013
- <http://eunavfor.eu/mission>, “How is the EU Naval Force financed?”, 21st February 2013
- <http://www.eunavfor.eu/wp-content/uploads/2012/01/2012-01-17-EUNAVFOR-Media-Brochure.pdf>, 17th January 2012
- <http://www.politicaldoubts.com/index.php/nautilia-tourismos/25somalia1.html>
- ICC International Maritime Bureau, “Piracy and Armed Robbery Against Ships”, Annual Report 1 January-31 December 2010
- ICC International Maritime Bureau, “Piracy and Armed Robbery Against Ships”, Annual Report 1 January-31 December 2009
- ICC International Maritime Bureau, “Piracy and Armed Robbery Against Ships”, Annual Report 1 January-31 December 2012
- Interim Guidelines for Owners, Operators and Masters for protection against piracy in the Gulf of Guinea region, January 2013
- INTERTANKO Security Bulletin, 7th March 2013 “Emergency Contact for Piracy Incidents-Nigeria”
- M. Rostovtzeff, The Social and Economic History of the Hellenistic World, Oxford 1941
- Mark, J.N., (2006), “Unilateralism and Regionalism: Working Together and Alone in the Malacca Straits, in Piracy” Maritime Terrorism and Securing the

Malacca Straits, ed. Graham Gerard Ong-Webb Singapore: Institute of Southeast Asian Studies

- Oceans Beyond Piracy, a program of One Earth Future Foundation, (2011), “The Economic Cost of Somali Piracy 2011”, p.2, 11, 12, 14-24, 27-30, 39-40
- Oceans Beyond Piracy, a program of One Earth Future Foundation, (2013), “The Economic Cost of Somali Piracy 2012”, p. 10-34
- Piracy falls in 2012, but seas off East and West Africa remain dangerous, (2013), www.icc-ccs.org/news/836-piracy-falls-in-2012, 16/01/13
- Safety4Sealog, Quarterly Edition Issue 01, October-November-December 2012, “Human Cost of Somali Piracy Report”, p.22
- Safety4Sealog, Quarterly Edition Issue 02, January-February-March 2013, “IMB reports drop in Somali piracy”, p.24
- Safety4Sealog, Quarterly Edition Issue 02, January-February-March 2013, “The drop in Somali-based pirate attacks and its implications for ship operators”, p. 8-9
- Tradewinds newspaper, 18 January 2013, Paul Berrill, “Typhon set to commence mothership conversion at Dubai facility within days”
- Tradewinds newspaper, 4 January 2013, Adam Corbett, “New guidelines issued to fight West Africa piracy”
- www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/piracy prone areas and warnings, Νοέμβριος 2012
- www.p-trap.eu, March 2013
- www.recaap.org 10/5/2010

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

A. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ

- Στοιχεία **MSCHOA**: www.mschoa.org

Τηλέφωνο: +44 (0) 1923 958545

Φαξ: +44 (0) 1923 958520

E-mail: postmaster@mschoa.org

Μήνυμα φορτηγού πλοίου στο MSCHOA στα πλαίσια της διαδικασίας εγγραφής του (registration):

“ TO : MSCHOA

FM : M/V.....

GOOD DAY,

Ship Entry Point to High Risk Area (HRA): SUEZ

Ship Exit Point from HRA: 25 10 N / 054 54 E (Jebel Ali PS)

Entry Date/Time to HRA: 02/07/12 1400 UTC

Exit Date/Time from HRA: 11/07/12 1700 UTC (25 10 N / 054 54 E)

Intend to transit IRTC* YES

Direction Eastbound

ETA to IRTC (UTC)* 06/07/12 1600 UTC

ETD from IRTC (UTC) * 08/07/12 0400 UTC

Next Port of Call JEBEL ALI / UAE

Last Port of Call ANTWERP / BELGIUM

Do you intend to join the group transit system? NO

Do you intend to join a National Convoy? NO

Which National Convoy are you joining? N/A

IMO Number *

MMSI Number * 240940000

Flag State * GREECE

Ship Name *

Call Sign *

Primary Email Contact *

Secondary Email Contact N/A

Crew numbers and nationalities TOTAL 24 / GREEK-ROMANIAN-FILIPINO-EGYPTIAN

Draft 11.70 m

Freeboard of lowest accessible deck(in metres) * 6.30 m

Planned Transit Speed * VOY SPEED 13.5 Knts

Vessel's Maximum Speed 14.5 Knts

Cargo * 47333 MT STEEL PRODUCTS

Hazardous cargo details (if applicable) N/A

Ship's Master

Vessel's Inmarsat telephone number including satellite prefix *

Vessel's contact email

Owner's name

Operator's name

Operator's address

Operator's telephone number (including prefix)

Operator's contact email

DPA name

DPA telephone number (including prefix)

DPA email

AIS to be left on through GOA? YES

AIS to be left on through HOA? N/A

Anti-piracy measures in place? YES

Crew briefing YES

Extra lookouts YES

Fire hoses rigged YES

Fire pump ready YES

Barbed/Razor wire YES

Locked doors YES

External communication plan YES

Outboard ladders stowed YES

Citadel NO

Dummies posted NO

Night Vision Optics NO

Manned Engine Room NO

CCTV NO

Crew drills completed YES

Unarmed Security Team onboard NO

Armed Security Team onboard YES (3) They will be embarked at Suez, 02/07/2012

Additional anti piracy measures (please specify)

Weapons held onboard? NO

Doctor onboard? NO

Helicopter winch area? YES

Helicopter landing area? NO

Any other information which may assist counter-piracy? NONE"

(εστάλη 29/06/2012)

=====

- Στοιχεία UKMTO:

E-mail: UKMTO@eim.ae

Τηλέφωνο: +971 50 552 3215

UKMTO – INITIAL/DAILY POSITION/FINAL REPORT

UKMTO Vessel Position Reporting Form - Initial Report

01	Ship Name	
02	Flag	
03	IMO Number	
04	INMARSAT Telephone Number	
05	Time & Position	
06	Course	
07	Passage Speed	
08	Freeboard	
09	Cargo	
10	Destination and Estimated Time of Arrival	

11	Name and contact details of Company Security Officer	
12	Nationality of Master and Crew	
13	Armed/unarmed security team embarked	

UKMTO Vessel Position Reporting Form - Daily Position Report

01	Ship's name	
02	Ship's Call Sign and IMO Number	
03	Time of Report in UTC	
04	Ship's Position	
05	Ship's Course and Speed	
06	Any other important information	
07	ETA point A/B IRTC (if applicable)	

UKMTO Vessel Position Reporting Form - Final Report

01	Ship's name	
02	Ship's Call Sign and IMO Number	
03	Time of Report in UTC	
04	Port or position when leaving the voluntary reporting area	

Πηγή: BMP4, Annex B, p.55-56

- Στοιχεία **MARLO**: www.cusnc.navy.mil/marlo

E-mail: marlo.bahrain@me.navy.mil

Τηλέφωνα: +973 1785 3625 / +973 3940 1395

Φαξ: +973 1785 3930

- Στοιχεία **Lagos Regional Maritime Rescue Coordination Centre**:

Mobile: +234 (0) 803 068 5167 (Leave out the (0) when calling from outside Nigeria).

Land line: +234 (1) 730 6618 (Include the (1) when calling outside Lagos, and also include +234 when calling outside Nigeria)

- Στοιχεία **ICC IMB** (Asia Regional Office)

PO Box 12559, Kuala Lumpur, 50782, Malaysia

Tel: + 60 3 2078 5763

Fax: + 60 3 2078 5769

E-mail: imbkl@icc-ccs.org / piracy@icc-ccs.org

24 Hours Anti Piracy HELPLINE Tel: + 60 3 2031 0014

- **Nigerian Emergency Contacts** (Mobile numbers):

+234 (0)802 3639153

+234 (0)703 9783346

Email: hqjtfoppuloshield@yahoo.com

Naval HQ Ops Room +234 (0)813 8799220

Dept. of State Security +234 (0)813 2222106 or +234 (0)813 2222105

- **Maritime Operational Centres-MOC**:

Togo MOC +228 22 23 70 83

Nigeria MOC +234 48187202040

Cameroon MOC +237 758 61473 +237 758 61473

Ghana +233 299 100 074

B. RISK ASSESSMENT ΠΛΟΙΟΥ- ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ

Risk Assessment & Risk Management Manual					
RA 001 RISK ANALYSIS / RISK ASSESSMENT (RISK MATRIX WORK SHEET)					
ASSESSMENT DATE		RISK ASSESSMENT (RA) SHORT NAME		TRANSITING IN HIGH RISK AREA	
28/09/2012 <small>(DD/MM/YY)</small>		Example for M/T AZALEA: AZA/RA001/015		RA 001 43 <small>Number</small>	
SHIP GENERATED RISK ASSESSMENT <input checked="" type="checkbox"/>		VESSEL'S NAME		MASTER	
SHORE GENERATED RISK ASSESSMENT <input type="checkbox"/>		DEPARTMENT		TITLE	
				DATE 28/09/2012 <small>(DD/MM/YY)</small>	
				DATE <small>(DD/MM/YY)</small>	
STEP 1 PROBLEM DEFINITION AND SYSTEM DESCRIPTION - Define the vessel and/or the activity whose risk are to be studied					
TRANSITING IN HIGH RISK AREA (RED SEA - GULF OF ADEN - GULF OF OMAN - INDIAN OCEAN)					
STEP 2 HAZARD / INCIDENT IDENTIFICATION (HAZID) - DEVELOPMENT OF HYPOTHETICAL SCENARIOS					
1. Incorrect ship's Master planning 2. Inadequate voyage planning 3. Emergency communication plan not established 4. Inadequate defensive measures prior transit 5. Attacked by pirates 6. Boarded by pirates					
STEP 3 EXISTING CONTROL MEASURES					
As per ISPS CODE - SSP - Emergency response plan, Chapter No 8 of SMSM					
STEP 4 RISK ESTIMATION (EVALUATION OF PROBABILITY AND CONSEQUENCE) UNDER EXISTING CONTROL MEASURES					
PROBABILITY CATEGORY (Based on the existing control measures)		CONSEQUENCE CATEGORY (Based on the existing control measures)		RISK SCORE	
INITIAL PROBABILITY (FREQUENCY) ASSESSMENT	3	X	INITIAL CONSEQUENCE CATEGORY ASSESSMENT	4	= 12
STEP 5 LEVEL OF RISK BASED ON EXISTING CONTROL MEASURES					
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> 1-3 LOW <input type="checkbox"/> 4-9 MEDIUM <input type="checkbox"/> >9 HIGH <input checked="" type="checkbox"/> </div>					
STEP 6 ADDITIONAL / NEW CONTROL MEASURES (Prevention / mitigation or alternative (control) measures)					
DESCRIPTION OF ADDITIONAL CONTROL MEASURES OR ALTERNATIVE MEASURES		DEPARTMENT / PERSON IN CHARGE	TARGET DATE (COMPLETION)	ACTION DATE	
1. Initial report UKMTO/MARLO, Vessel movement registration (MSCHOA) prior entering in HRA, crew briefed prior transit, anti-piracy contingency plan, drills.		Master, C/O	Before transit	27-03-12	
2. Report noon position to UKMTO, conduct the passage through IRTC, avoid YT waters, plan transit for night passage.		Master	Before and During transit	27-09-12	
3. Include all essential emergency contact numbers and pre-prepared messages, which should be ready at hand or permanently displayed near the communication panel (e.g telephone numbers of MSCIOA, UKMTO, CSO etc).		Master	Before transit	27-09-12	
4. Adjust ship routines sufficiently in advance so that well rested and well briefed crew are on watch and sufficient watch keepers are available, OOW Watch should be familiar with the impact of zig-zag manoeuvres, BTM. Plan and install ship protection measures (razor wire barbed tape, fire hoses-water spray etc), Carefully review all warnings and information, Appointment and attendance of qualified security team.		Master, C/O, OOW	Before and During transit	27-09-12	
5. Activate SSAS and general alarm, muster crew, start fire pump, follow ship's contingency plan, activate emergency communication plan, inform UKMTO, CSO, War ships in the region.		Master	During transit	-	
6. Inform UKMTO, CSO, War ships in the region, activate SSAS and general alarm, stop engine, offer no resistance, remain calm and co-operate fully with pirates, ensure all crew, other than the bridge team is in one location, use emergency communication plan.		Master	During transit	-	
Re-evaluate and re-define the consequence and frequency categories after implementation of the proposed ADDITIONAL/NEW CONTROL MEASURES					
PROBABILITY CATEGORY (After additional/new control measures)		CONSEQUENCE CATEGORY (After additional/new control measures)		RISK SCORE	
PROBABILITY (FREQUENCY) ASSESSMENT	1	X	CONSEQUENCE CATEGORY ASSESSMENT	3	= 3
LEVEL OF RISK AFTER IMPLEMENTATION OF ADDITIONAL/NEW CONTROL MEASURES					
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> 1-3 LOW <input checked="" type="checkbox"/> 4-9 MEDIUM <input type="checkbox"/> >9 HIGH <input type="checkbox"/> </div>					
IF ADDITIONAL/NEW CONTROL MEASURES NOT REDUCE THE RISK IN ACCEPTABLE LEVEL, ASSESSMENT MUST BE REPEATED BY ADDING FURTHER CONTROL MEASURES IN THIS CASE OFFICE ASSISTANCE MUST BE REQUESTED AND THE ACTIVITY UNDER ASSESSMENT SHOULD NOT BE CARRIED OUT UNTIL OFFICE INSTRUCTIONS/ASSISTANCE IS PROVIDED.					
STEP 7 FOLLOW UP					
ADDITIONAL (NEW) / ALTERNATIVE (CONTROL) MEASURES IMPLEMENTATION (as described in STEP 6)		TARGET DATE	COMPLETION DATE (1)	PERSON IN CHARGE FOR VERIFICATION OF NEW CONTROL MEASURES NAME/TITLE/SIGNATURE	
1. Initial report UKMTO/MARLO, Vessel movement registration (MSCHOA) prior entering in HRA, crew briefed prior transit, anti-piracy contingency plan, drills.		Before transit	27-09-12	Master, C/O	
2. Report noon position to UKMTO, conduct the passage through IRTC.		Before and During	27-09-12	Master	
Issue No. / Date: 1 / 02 / 04 / 2010		Revision No. / Date: 0 / 02 / 04 / 2010		Page: 1 of 2	

RA 001 RISK ANALYSIS / RISK ASSESSMENT (RISK MATRIX WORK SHEET)

avoid YT waters, plan transit for night passage.	transit		
3. Include all essential emergency contact numbers and pre-prepared messages, which should be ready at hand or permanently displayed near the communication panel (e.g telephone numbers of MSCIOA, UKMTO, CSO etc).	Before transit	27-09-19	Master
4. Adjust ship routines sufficiently in advance so that well rested and well briefed crew are on watch and sufficient watch keepers are available, OOW Watch should be familiar with the impact of zig-zag manoeuvres, BTM. Plan and install ship protection measures (razor wire barbed tape, fire hoses-water spay etc), Carefully review all warnings and information. Appointment and attendance of qualified security team.	Before and During transit	27-09-19	Master, C/O, OOW
5. Activate SSAS and general alarm, muster crew, start fire pump, follow ship's contingency plan, activate emergency communication plan, inform UKMTO, CSO, War ships.	During transit	-	Master
6. Inform UKMTO, CSO, War ships, activate SSAS and general alarm, stop engine, offer no resistance, remain calm and co-operate fully with pirates, ensure all crew, other than the bridge team is in one location, use emergency communication plan.	During transit	-	Master

(1) COMPLETION DATE: Declares the date that the implementation of additional control measures has been completed. This date must not be later than Target Date. If for any reason Completion Date will be later than Target Date, the RA team should inform Management in advance for immediate action/assistance in order to reach the Target date or to decide for an extension, if possible, after re-assessment

ASSESSOR (NAME):

(TITLE/RANK): Master

SIGNATURE

ASSESSOR (NAME):

(TITLE/RANK): Ch. Officer

SIGNATURE

LEGAL REVIEW REQUIRED?

YES NO

RISK ASSESSMENT RESULTS TO BE SHARED WITHIN THE FLEET

YES NO

RISK ASSESSMENT RESULTS TO BE SHARED WITH THIRD PARTIES?

YES (if YES, please describe)

NO

IS RE-ASSESSMENT REQUIRED?

YES NO

DEPARTMENT HEAD/MASTER (NAME):

(TITLE/RANK): Master

SIGNATURE

COMMENTS

DPA (NAME):

SIGNATURE

COMMENTS

MANAGING DIRECTOR (NAME):

SIGNATURE

COMMENTS