

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΑΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ



ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ στην
«ΝΑΥΤΙΛΙΑ»

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ
ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Νικόλαος Δριδάκης

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς, 2017

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

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη 1ΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- κος. Ερνέστος Τζαννάτος (Επιβλέπων)
- κος. Παντουβάκης (Αναπληρωτής Καθηγητής) και ο
- κος. Πολέμης (Επίκουρος Καθηγητής)

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

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το φαινόμενο της πειρατείας είναι ένα από τα πιο επίκαιρα θέματα τα οποία απασχολούν τον κλάδο της ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο. Η ραγδαία αύξηση της πειρατείας σε γεωγραφικές τοποθεσίες υψηλής σημασίας για τις θαλάσσιες μεταφορές τις τελευταίες δύο δεκαετίες έχει αποτελέσει σημείο αναφοράς για τους επαγγελματίες του κλάδου, δημιουργώντας ένα νέο εμπόδιο για τη διεξαγωγή τους. Καθώς οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις προσπαθούν να προφυλάξουν τα περιουσιακά στοιχεία τους αλλά και αυτά των πελατών τους, προβαίνουν σε διαφόρων ειδών ενέργειες και κινήσεις, με σκοπό να αποφευχθούν πειρατικά επεισόδια στα πλοία τους.

Ανεξάρτητα από τον τύπο ή τη μεταφορική ικανότητα του πλοίου, τα πειρατικά επεισόδια τείνουν να επικεντρώνονται σε συγκεκριμένες περιοχές εντός της υφελίου, επιτρέποντας στις επιχειρήσεις να λάβουν επιπλέον μέτρα με σκοπό την προστασία του πληρώματος, του φορτίου αλλά και του πλοίου.

Εντός της παρούσας εργασίας, έχει γίνει μια προσπάθεια παρουσίασης του φαινομένου της πειρατείας αλλά και των αντι-πειρατικών μέτρων που δύνανται να λάβουν οι εταιρείες, με σκοπό να μη βρεθούν εκτεθειμένοι στις επιθέσεις και στις προσπάθειες κατάληψης των πλοίων τους.

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ: Πειρατεία, Ναυτιλία, Αντιπειρατικά Μέτρα

ABSTRACT

The phenomenon of piracy is one of the most topical issues that concern the shipping industry at a global level. The rapid increase of piracy in geographical locations of high importance for maritime transport over the past two decades has been a benchmark for industry professionals, creating a new barrier to its implementation and execution. As shipping companies try to protect their assets but also the interests of their clients, they carry out various kinds of actions and moves to avoid pirate incidents on their ships.

Irrespective of the type or deadweight of the vessel, pirate incidents tend to focus on specific location around the globe, thus allowing companies to take additional measures to protect their crew, cargo and vessels.

Within the present essay, an attempt has been made to present the phenomenon of piracy and the anti-piracy measures that companies may undertake, in order not to limit and possibly nullify their vulnerabilities to attacks and attempts to capture their ships.

KEY WORDS: Piracy, Maritime, Antipiracy measures

*«Πρέπει να απελευθερώσουμε τον εαυτό μας,
από την ελπίδα ότι η θάλασσα θα γαληνέψει.
Πρέπει να μάθουμε, να πλέουμε και με τους δυνατούς ανέμους»
Αριστοτέλης Σ. Ωνάσης*

Στην οικογένειά μου

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η παρούσα ερευνητική εργασία διεξήχθη στο πλαίσιο του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών: «Στη Ναυτιλία» του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς, για την απόκτηση Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης.

Θα ήθελα να εκφράσω ένα μεγάλο ευχαριστώ στον επιβλέποντα μου κο. Ερνέστο Τζαννάτο για την εμπιστοσύνη του και την ευκαιρία συνεργασίας που μου προσέφερε. Η καθοδήγησή του, οι ιδιαίτερα χρήσιμες υποδείξεις του ήταν εφελθήρια για την διεκπεραίωση της συγκεκριμένης εργασίας. Οι συμβουλές του είτε στο πλαίσιο της «επιστήμης» είτε στο πλαίσιο της ζωής ευρύτερα είναι μαθήματα αξιών για πάντα.

Ουσιαστικές ευχαριστίες θέλω να δώσω και στα άλλα δύο μέλη της τριμελούς μου επιτροπής τον Αναπληρωτή Καθηγητή κο. Παντουβάκη και τον Επίκουρο Καθηγητή του τμήματος κο. Πολέμη που δέχτηκαν την πρόταση συνεργασίας χωρίς να με γνωρίζουν από την αρχή. Είναι τιμή μου που με εμπιστεύτηκαν.

Και οι τρεις με τις υποδείξεις και τις συμβουλές τους, ήταν οι «καπετάνιοι» που μου προσέφεραν το εισιτήριο για το ταξίδι στον κόσμο της ναυτιλίας. Για τους λόγους αυτούς, θα ήθελα να εκφράσω τη βαθύτατη εκτίμησή μου προς το πρόσωπό τους .

Εν συνεχεία θα ήθελα να ευχαριστήσω την εταιρεία στην οποία εργάζομαι και ιδιαίτερα τον Manager του Operations Department, cpt. Κούβακα, για τις υπερπολύτιμες συμβουλές και γνώσεις του στο συγκεκριμένο θέμα εκπόνησης της μεταπτυχιακής μου εργασίας.

Σημαντικό κομμάτι στη ζωή μου θεωρώ και τους φίλους μου. Νιώθω επομένως την ανάγκη να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου και το ευχαριστώ μου στους παιδικούς μου φίλους αλλά και στους φίλους που απέκτησα εν καιρώ. Ο καθένας με τον δικό του τρόπο με στήριξε και με στηρίζει, υπομένουν κάθε ιδιοτροπία και παραλογισμό μου.

Τέλος, το μεγαλύτερο και ίσως το κυριότερο ευχαριστώ ανήκει στους δικούς μου ανθρώπους, τους γονείς μου, που βρίσκονται δίπλα μου εικοσιεφτά ολόκληρα χρόνια. Με συμβουλεύουν, με φωνάζουν και με στηρίζουν με κάθε τρόπο σε όλα τα βήματα της ζωής μου εύκολα και δύσκολα. Χωρίς αυτούς τίποτα δεν θα είχα καταφέρει!!

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

A. ΣΚΟΠΟΣ	21
B.ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ	24
1 ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ	25
1.1 ΜΟΡΦΕΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....	26
1.1.1 ΈΝΟΠΛΗ ΛΗΣΤΕΙΑ.....	27
1.1.2 ΚΛΟΠΗ ΦΟΡΤΙΟΥ	27
1.1.3 ΑΠΑΓΩΓΗ ΚΙ ΕΞΑΓΟΡΑ.....	28
2 Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΣΗΜΕΡΑ	28
2.1 ΤΥΠΟΙ ΠΛΟΙΩΝ.....	30
2.2 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ	33
2.3 ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ.....	34
2.4 ΑΠΟΚΛΙΣΗ (DEVIATION)	35
2.5 ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ (CHARTER PARTY).....	36
2.6 ΛΙΜΑΝΙΑ	38
2.6.1 ΑΣΦΑΛΕΣ ΛΙΜΑΝΙ.....	38
2.6.2 ΜΗ ΑΣΦΑΛΕΣ ΛΙΜΑΝΙ	39
2.7 ΕΝΟΙΚΙΑΣΗ	40
2.7.1 ΠΡΟΤΥΠΕΣ ΡΗΤΡΕΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΣΕ ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ ΝΑΥΛΩΣΗΣ	41
2.8 ΡΗΤΡΕΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΣΕ ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗΣ.....	41
3 ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΣΤΗΝ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ	44
3.1 BALTIME 1939	45
3.2 ΝΥΡΕ 1993.....	46
3.3 BIMCO.....	46
4 ΤΡΟΠΟΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ	47
4.1 ΔΩΜΑΤΙΟ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ (CITADEL).....	47
4.2 ΑΚΟΥΣΤΙΚΗ ΣΥΣΚΕΥΗ ΜΕΓΑΛΗΣ ΕΜΒΕΛΕΙΑΣ (LRAD)	48
4.3 ΣΥΣΚΕΥΗ ΛΕΙΖΕΡ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....	49
4.4 ΚΑΝΟΝΙ ΝΕΡΟΥ	50
4.5 ΟΠΛΙΣΜΕΝΟΣ ΑΦΡΟΣ - ΚΙΝΗΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΡΝΗΣΗΣ	51
4.6 ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΟΙ ΣΩΛΗΝΕΣ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ	51
4.7 ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΣ ΦΡΑΧΤΗΣ	53
4.8 ΣΥΜΠΙΕΣΜΕΝΟΣ ΑΕΡΑΣ	54
4.9 ΠΑΓΙΔΑ (P) ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ	55
4.10 ΚΟΥΡΤΙΝΑ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....	56
4.11 ΜΗ ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΟΣ ΧΕΙΡΟΒΟΜΒΙΔΑ	57

4.12	DAZZLE GUN - Όπλο Θάμβωσης.....	58
4.13	ΧΕΙΡΟΒΟΜΒΙΔΑ ΑΠΟ ΚΑΟΥΤΣΟΥΚ.....	59
4.14	ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΝΕΡΓΟΥΣ ΑΡΝΗΣΕΩΣ (Active Denial System – ADS).....	60
4.15	ΕΙΔΙΚΑ ΣΥΡΜΑΤΑ BARBED TAPE / RAZOR WIRE	61
4.16	TASERS – ΗΛΕΚΤΡΟΠΛΗΞΙΑ	62
4.17	ΔΙΧΤΥΑ - ΠΑΓΙΔΕΣ ΣΚΑΦΩΝ	62
4.18	Η ΧΡΗΣΗ ΕΝΟΠΛΩΝ ΦΡΟΥΡΩΝ	63
5	ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΟΥΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ	
	ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ.....	65
6	ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ.....	67
6.1	Η υπόθεση Saldanja.....	68
6.2	Η υπόθεση M / V “Arctic Sea”.....	72
	Γ.ΣΥΖΗΤΗΣΗ.....	75
	Δ. ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	83
	Ε. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	87

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1:	Απεικόνιση περιστατικών πειρατείας που πραγματοποιήθηκαν το 2014, οι περισσότερες επιθέσεις σημειώθηκαν στη Νοτιοανατολική Ασία (<i>International Chamber of Commerce – ICC, 2014</i>)	29
Εικόνα 2:	Γραφική απεικόνιση της ναυτιλιακής πειρατείας με ανώτατο σημείο το 2010. Οι απειλούμενες περιοχές είναι η Ινδονησία, η Σομαλία, η Νιγηρία και η Ασία. (<i>IMO 2011 annual report, Annex 4</i>)	30
Εικόνα 3:	Περιστατικά Πειρατείας από το 2009-2016 (<i>ICC-IMB, 2016</i>)	31
Εικόνα 4:	Περιστατικά Πειρατείας ανά τύπο πλοίου για τα έτη α) 2014, β) 2015 και γ) 2016,	32
Εικόνα 5:	Γεωγραφικός χάρτης με τα πειρατικά περιστατικά για το έτος 2016 (<i>IMB 2016</i>)	33
Εικόνα 6:	Ακουστική Συσκευή Μεγάλης Εμβέλειας LRAD. [<i>Marine Insight</i>].....	49
Εικόνα 7:	Συσκευή Λείζερ κατά της Πειρατείας. [<i>Marine Insight</i>]	50
Εικόνα 8:	Κανόνι Νερού. [<i>Marine Insight</i>]	51
Εικόνα 9:	Πυροσβεστικοί Σωλνες. [<i>Marine Insight</i>]	53
Εικόνα 10:	Ο Ηλεκτρικός Φράχτης [<i>Marine Insight</i>]	54
Εικόνα 11:	Συσκευή Εκτόξευσης Συμπιεσμένου Αέρα [<i>Marine Insight</i>]	55
Εικόνα 12:	Αντιπειρατική Παγίδα Τύπου (P). [<i>Marine Insight</i>]	56
Εικόνα 13:	Κουρτίνα Κατά της Πειρατείας. [<i>Marine Insight</i>]	57
Εικόνα 14:	Μη θανατηφόρος Χειροβομβίδα. [<i>Marine Insight</i>]	58
Εικόνα 15:	Όπλο Θάμβωσης. [<i>Marine Insight</i>]	59
Εικόνα 16:	Χειροβομβίδες από Καουτσούκ. [<i>Marine Insight</i>]	60

Εικόνα 17: Σύρματα Barbed Wire. [<i>Marine Insight</i>]	61
Εικόνα 18: Taser Gun. [<i>Marine Insight</i>]	62
Εικόνα 19: Δίχτυα – Παγίδες Σκαφών. [<i>Marine Insight</i>].....	63
Εικόνα 20: Γραφική απεικόνιση των πειρατικών κρουσμάτων κατά τον 20 ^ο αιώνα .	73

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Χρησιμοποίηση του Citadel κατά τη διάρκεια πειρατικής ενέργειας ή ληστείας [<i>International Maritime Bureau 2010 – 2014</i>]	47
Πίνακας 2: Χρησιμοποίηση του Citadel εντός των περιοχών υψηλού ρίσκου, με τις παρενθέσεις να παρουσιάζουν τις φορές όπου επενέβησαν ένοπλες δυνάμεις μέσω ελικοπτέρου ή πλοίου για να ελευθερώσουν το πλήρωμα.[<i>International Maritime Bureau 2010 – 2014</i>]	48

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η μεταφορά προϊόντων μέσω των διαφόρων θαλασσών και ωκεανών είναι πλέον ο πιο οικονομικός τρόπος για τη μεταφορά αγαθών σε μαζικές ποσότητες εμπορευμάτων και ακατέργαστων υλικών σε όλο τον κόσμο (Rodrigue, Comtois and Slack, 2009). Η πειρατεία αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους τομείς ζημιών και απωλειών κέρδους στη ναυτιλιακή βιομηχανία, ένα πρόβλημα που είχε δημιουργηθεί στο παρελθόν και εξακολουθεί να δημιουργεί προβλήματα στη ναυτιλία και στη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων (Bichou, Szyliowicz and Zamparini, 2014).

Μετά από δύο αιώνες συνεχούς παρακμής, η ναυτιλιακή πειρατεία ακμάζει και πάλι, ενώ την τελευταία δεκαετία οι πειρατικές επιθέσεις διπλασιάστηκαν. Στην εποχή μας, η πειρατεία δεν είναι ένας αναχρονισμός μιας εποχής που εξαφανίστηκε για πάντα, αντίθετα, οι ρίζες της είναι βαθιές σε περιοχές ταχείας εκβιομηχάνισης, κοινωνικών αποκλεισμών και διάψευσης ελπίδων και προσδοκιών. Ένας ακόμη από τους παράγοντες που συντελούν σε αυτό είναι η αποτυχία της κρατικής και κοινωνικοοικονομικής ενσωμάτωσης των ανθρώπων, των μειονοτήτων και των απομονωμένων κοινοτήτων (Amirell and Muller, 2014) .

Στη σύγχρονη εποχή, η πειρατεία εξελίσσεται μαζί με την τεράστια άτυπη οικονομία στις αναπτυσσόμενες χώρες, με το οργανωμένο έγκλημα, τη διαφθορά στα ευάλωτα κράτη, τις αποσχιστικές κινητοποιήσεις και τις συγκρούσεις χαμηλής έντασης και τις αντίθετες εθνικές απαιτήσεις στις θαλάσσιες περιοχές και τις ανοιχτές θάλασσες. Η ναυτιλιακή πειρατεία συνδέεται με δράσεις που φθάνουν στην παγκόσμια οικονομία το ποσό των 7 δισεκατομμυρίων δολαρίων ετησίως και έχουν τεράστιες κοινωνικές και οικονομικές συνέπειες που επηρεάζουν τις κοινωνίες, τις οικονομίες και τη ναυτιλία διεθνώς (Bendall, 2010). Η πειρατεία επιδρά σε όλες τις πτυχές της ναυτιλιακής βιομηχανίας, καθώς και στην παγκόσμια οικονομία από τις καθυστερήσεις και το κόστος των πιθανών κλεμμένων εμπορευμάτων. Όταν μια μεταφορά εμπορευμάτων δια θαλάσσης διακόπτεται για κάποιο χρονικό διάστημα ή όταν κλέβονται τα μεταφερόμενα εμπορεύματα, διαταράσσονται οι συμβατικές σχέσεις μεταξύ του ναυλωτή και του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου και επίσης εμπλέκεται η ασφάλιση, φέρνοντας στην επιφάνεια ζητήματα που προκύπτουν από το ιδιαίτερο ταξίδι θαλάσσης (Todd, 2015) .

Το διεθνές εμπόριο εξαρτάται, σε ένα μεγάλο ποσοστό, από τη μεταφορά εμπορευμάτων δια θαλάσσης και από το στοιχείο της σταθεροποίησης. Η θαλάσσια

μεταφορά εμπορευμάτων αποτελεί ζωτική συνιστώσα του παγκόσμιου εμπορίου, υποστηρίζει την παγκοσμιοποίηση και επηρεάζει την παγκόσμια οικονομία (Branch and Roberts, 2014). Περισσότερο από ενενήντα τοις εκατό των μεταφερόμενων εμπορευμάτων μεταφέρονται δια θαλάσσης. Παρά το μεγάλο αριθμό προσπαθειών που διεξήγαγαν τα τελευταία χρόνια διεθνείς οργανισμοί, ενώ ενισχύθηκαν από διακεκριμένα κράτη και σε συνεργασία με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) και τη ναυτιλιακή βιομηχανία που καταπολεμά την πειρατεία, εξακολουθεί να συμβαίνει σε πολλά μέρη του κόσμου (Janic, 2014). Η πειρατεία προκαλεί τεράστιες ζημιές και έξοδα στους πλοιοκτήτες ή στους διαχειριστές, στους ναυλωτές, στα μέλη του πληρώματος καθώς και στους ιδιοκτήτες φορτίων. Η πειρατεία μπορεί παρομοίως να βλάψει τη φύση όταν, για παράδειγμα, οι πειρατές κάνουν κατάσχεση σε ένα πετρελαιοφόρο που μεταφέρει πετρέλαιο ή φορτία επιβλαβή για το περιβάλλον, τα οποία μπορεί να ρυπάνουν το περιβάλλον είτε κατά την μεταφορορά τους με λανθασμένο τρόπο είτε μέσω κάποιας διαρροής.

Α. ΣΚΟΠΟΣ

Σκοπός επομένως της παρούσας εργασίας είναι η παρουσίαση του θέματος της πειρατείας ως μείζον ζήτημα για τον κλάδο της ποντοπόρου ναυτιλίας. Μέσω της εργασίας αυτής, θα γίνει μια προσπάθεια εντοπισμού των κύριων στοιχείων, τα οποία ωθούν τους ανθρώπους στις απόπειρες πειρατείας, είτε είναι επιτυχημένες είτε όχι. Επιπλέον, μέσα από την διεξαγωγή της συγκεκριμένης εργασίας, θα γίνει προσέγγιση περιγραφής του νομοθετικού πλαισίου το οποίο διέπει το παραπάνω ζήτημα, και συγκεκριμένα το πως επηρεάζονται και αλλάζουν οι προβλεπόμενες ενέργειες ανάλογα με την νομοθεσία που διέπει το εκάστοτε συμβόλαιο μεταφοράς.

Η εργασία θα είναι υπό την μορφή δύο μεγάλων τομέων. Ο πρώτος περιλαμβάνει διάφορους νομικούς ορισμούς σχετικά με σημαντικούς ναυτιλιακούς όρους άμεσα σχετιζόμενους με το κομμάτι της πειρατείας, με στόχο να εμβαθύνει και να κάνει πιο κατανοητή την εφαρμογή και τις προβλεπόμενες διαδικασίες σε περίπτωση τέτοιου συμβάντος. Στον δεύτερο τομέα θα δοθεί έμφαση στην περιγραφή των τρόπων (μέσων) αντιμετώπισης των πειρατών κατά τη διάρκεια του συμβάντος, ως τρόποι για να αποτραπεί η άνοδος αυτών στο καράβι, με αποτέλεσμα τη δημιουργία μίας κατάστασης ομηρίας εν πλω με πρωταγωνιστές το πλήρωμα, το φορτίο και το πλοίο.

Β.ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

1 ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

Η πειρατεία ορίζεται από τα Ηνωμένα Έθνη στο άρθρο 101 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) όπως (UN, 1982) «Ο ορισμός της πειρατείας» εμπεριέχει όλες τις παρακάτω πράξεις:

Οποιοσδήποτε παράνομες πράξεις βίας ή κράτησης ή πράξεις καταστροφής που διαπράχθηκαν για ιδιωτικούς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ενός ιδιωτικού πλοίου ή ενός ιδιωτικού αεροσκάφους και απευθύνεται:

- i) Στην ανοικτή θάλασσα, εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους ή κατά προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων επί του πλοίου ή του αεροσκάφους,
- ii) Ενάντια στο πλοίο, αεροσκάφος, προσώπων ή περιουσίας σε χώρο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους.

A. Κάθε πράξη εθελοντικής συμμετοχής στο χειρισμό πλοίου ή αεροσκάφους με γνώσεις δεδομένων που μπορούν να το κάνουν πειρατικό πλοίο ή αεροσκάφος,

B. Κάθε πράξη υποκίνησης ή σκόπιμης διευκόλυνσης όπως περιγράφεται στην υποσημείωση (α) ή (β) ".

Η πειρατεία είναι ένα αναπτυσσόμενο παγκόσμιο ζήτημα στη σύγχρονη εποχή και έχει χαρακτηριστεί ακόμη και ως "επιδημία". Οι πειρατές εμποδίζουν τη ναυτιλία και τις θαλάσσιες μεταφορές σε διάφορες τοποθεσίες σε ολόκληρο τον πλανήτη "όπως η ακτή της Σομαλίας, ο κόλπος της Νιγηρίας, η θάλασσα της Νότιας Κίνας, τα στενά της Μαλάκκα και της Αμερικής (Caron and Oral, 2014). Δεδομένου ότι «πάνω από το 90% του παγκόσμιου εμπορίου μεταφέρεται δια θαλάσσης» και της αξίας του φορτίου που μεταφέρεται μέσω των σύγχρονων πλοίων, ο εμπορικός αντίκτυπος της πειρατείας στη ναυτιλιακή βιομηχανία είναι τεράστιος. Η πειρατεία αποτελεί πραγματική απειλή που πρέπει να υπολογίσουν οι ναυλωτές κατά την στρατηγική εξέταση μείωσης των κινδύνων τους (Hallwood and Miceli, 2014).

Το κόστος της πειρατείας είναι τεράστιο, τόσο σε ιδιωτικό όσο και σε κοινωνικό επίπεδο. Σε ιδιωτικό επίπεδο, το κόστος είναι κυρίως οικονομικό. Αυτοί που επηρεάζονται άμεσα είναι οι πλοιοκτήτες, οι ναυτικοί ασφαλιστές και οι ναυλωτές. Οι ναυτιλιακές εταιρείες συνήθως επιβαρύνονται με το κόστος της απώλειας του εμπορεύματος και άλλων λειτουργικών αντικειμένων του πλοίου. Δεν

είναι λίγες οι φορές όπου οι πειρατές αποσπούν υλικά όπως σχοινιά, μέρη κινητήρων κι άλλο εξοπλισμό του πλοίου. Αυτή είναι η πιο αθώα μορφή πειρατείας, η αντικατάσταση όμως, αυτών των εργαλείων, περιλαμβάνει τη δαπάνη μεγάλων ποσών για τον ιδιοκτήτη (Mejia, Kojima and Sawyer, 2013). Επιπλέον, τυχόν καθυστερήσεις που προκύπτουν από την επίθεση κοστίζουν στον ιδιοκτήτη τόσα όσο είναι η συμφωνία για τη μεταφορά τους, δημιουργώντας αυτόματα την υποχρέωση αποζημίωσης στους ναυλωτές (Bendall, 2010).

Στα κόστη του ιδιοκτήτη πρέπει να προστεθούν, επιπλέον, τα συνεχώς αυξανόμενα ασφάλιστρα. Οι ασφαλιστές γνωρίζουν ότι όταν τα πλοία ταξιδεύουν σε περιοχές υψηλού κινδύνου και για αυτό απαιτούν πρόσθετα ασφάλιστρα από την μεριά του πλοιοκτήτη. Σε περίπτωση που το πλοίο πέσει θύμα πειρατείας, αυξάνεται σημαντικά το κόστος ασφάλισης καθώς και το συνολικό κόστος της επιχείρησης. Όταν το πλοίο κλαπεί τελείως από ένοπλους ληστές, το κόστος αντικατάστασης του είναι δυσβάσταχτο για τον πλοιοκτήτη. Σε αυτό το σημείο οι ασφαλιστές καλούνται να τους αποζημιώσουν και υποχρεούνται να πληρώσουν υπερβολικά ποσά για το χαμένο πλοίο. Αναμένεται να καλύψουν οποιαδήποτε απαίτηση ή ζημιά προκύψει από την ενασχόληση με ασφαλισμένα (για πειρατεία) πλοία (Hallwood and Miceli, 2014). Το κόστος των ναυλωτών είναι τα χαμένα αγαθά και τυχόν ζημιές για τους πελάτες τους από την απώλεια εμπορευμάτων που πρέπει να αποζημιωθούν. Είναι σαφές ότι όλα τα μέρη επηρεάζονται αρνητικά από την πειρατεία και είναι προς το συμφέρον τους αρχικά, να ελαχιστοποιήσουν τον κίνδυνο που προκαλεί η ανωτέρω και δεύτερον, να διασφαλίσουν ότι σε περίπτωση που συμβεί η απώλεια θα εκτιμηθεί και θα αποζημιωθεί σωστά (Sandler , 2004).

1.1 ΜΟΡΦΕΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Υπάρχουν πολλές μορφές πειρατείας στις μεταφορές εμπορευμάτων δια θαλάσσης που διαταράσσουν την ναυτιλιακή βιομηχανία κάθε μέρα. Οι πιο κοινές μορφές πειρατείας είναι η ένοπλη ληστεία, όπου ένοπλοι πειρατές προσπαθούν να καταλάβουν τα τιμαλφή του πλοίου και η κλοπή φορτίου, όπου είναι το είδος της κοινής πειρατικής τεχνικής (Lehr, 2011). Επιπλέον, η προσπάθεια των πειρατών να κλέψουν το φορτίο του πλοίου, η απαγωγή και η εξαγορά, είναι μορφές πειρατείας όπου οι πειρατές απαγάγουν μέλος του πληρώματος ή ακόμα και το ίδιο το πλοίο και

ζητούν λύτρα σε αντάλλαγμα εκείνου που απήγαγαν, αποτελούν μερικές παραλλαγές της εν λόγω μεθόδου.

1.1.1 ΈΝΟΠΛΗ ΛΗΣΤΕΙΑ

Η ένοπλη ληστεία συνήθως συμβαίνει όταν το πλοίο είναι αγκυροβολημένο σε ένα λιμάνι και ακόμη πιο συχνά όταν φτάνει σε λιμάνι ή το πλησιάζει (Geiss and Petrig, 2011). Στην περίπτωση ένοπλης ληστείας, η πρόθεση των πειρατών είναι συνήθως να παίρνουν πολύτιμα αντικείμενα από το πλοίο, εστιάζοντας στον εξοπλισμό του ή και σε άλλα προσωπικά αντικείμενα των μελών του πληρώματος ή και οτιδήποτε άλλο υλικό που θα μπορούσε να αποδειχθεί πολύτιμο γι' αυτούς.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός ορίζει την ένοπλη ληστεία στο ψήφισμα Α.1025 (26) «Κώδικας Πρακτικής για τη διερεύνηση εγκλημάτων πειρατείας και ένοπλης ληστείας κατά των πλοίων» (ΙΜΟ, 2010): «Η ένοπλη ληστεία κατά πλοίων σημαίνει οποιαδήποτε από τις ακόλουθες πράξεις :

1. Οποιαδήποτε παράνομη πράξη βίας ή κράτησης ή οποιαδήποτε πράξη καταστροφής ή απειλής τέτοιας, εκτός από πράξη πειρατείας, η οποία διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς και στρέφεται κατά πλοίου ή κατά προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων επί του πλοίου αυτού, εντός των συννοριακών υδάτων, αρχιπελαγών και χωρικών υδάτων.
2. Κάθε πράξη υποκίνησης ή σκόπιμης διευκόλυνσης οποιασδήποτε πράξης που περιγράφεται παραπάνω".

1.1.2 ΚΛΟΠΗ ΦΟΡΤΙΟΥ

Η κλοπή φορτίου αποτελεί ένα πολύ μεγάλο μέρος της πειρατείας και έχει τεράστιο αντίκτυπο στις απώλειες της ναυτιλιακής βιομηχανίας, όπως δήλωσε η BSI, σχολιάζοντας πως οι απώλειες της παγκόσμιας κλοπής φορτίου έφτασαν τα 22,4 δισεκατομμύρια δολάρια το 2013 (BSI, 2013). Κατά μεγάλο ποσοστό, εμφανίζεται σε εμπορικά πλοία και δεξαμενόπλοια, από πλοίο σε πλοίο κατά τη μεταφορά τους στις περιοχές Κοτονού, Λομέ και Λάγος. Προκειμένου οι πειρατές να μεταφέρουν το φορτίο, πρέπει να κρατήσουν το πλοίο για λίγες μέρες ώστε να εκφορτωθεί το φορτίο, μοιράζοντας το σε μικρότερες παρτίδες σε μικρότερα πλοία (Hastings, 2009).

Στα περιστατικά κλοπής φορτίου, όπου οι πειρατές πρέπει να κρατήσουν το πλοίο για λίγες μέρες κατά τη διάρκεια της εκφόρτωσης, πρέπει να αποκόψουν τις

συσκευές επικοινωνίας και παρακολούθησης του πλοίου και είναι προφανές ότι αυτοί οι άνθρωποι έχουν την τεχνογνωσία ώστε να φέρουν εις πέρας την αποστολή τους. Αυτά τα περιστατικά έχουν εμπορικά συμφέροντα και είναι πολύ καλά οργανωμένα.

1.1.3 ΑΠΑΓΩΓΗ ΚΙ ΕΞΑΓΟΡΑ

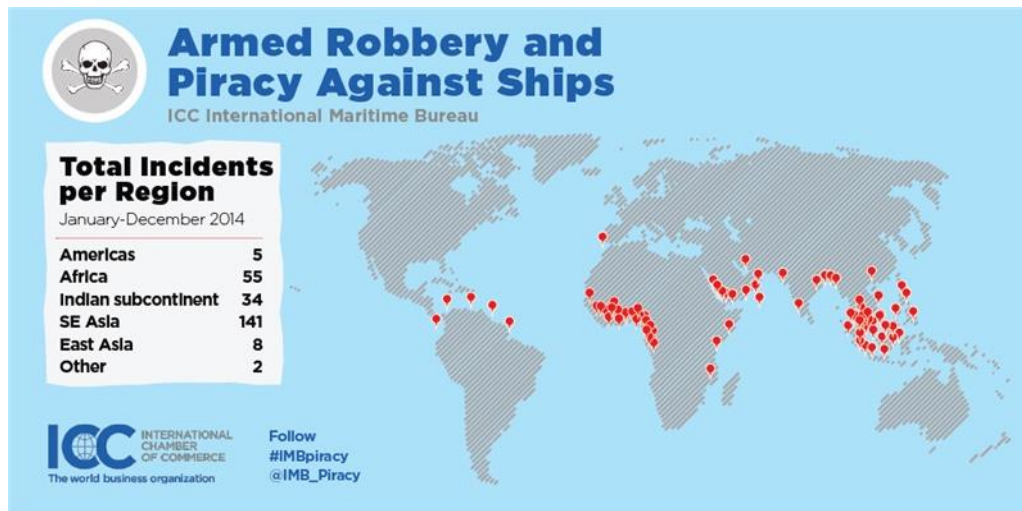
Αυτός ο τύπος πειρατείας συνδέεται σε μεγάλο βαθμό με τη θαλάσσια βιομηχανία πετρελαίου και την πολιτική αστάθεια της περιοχής του Δέλτα του Νίγηρα, που συνδέεται επίσης με την ακτή της Σομαλίας και αφορά τη Γκόα και την ανατολική ακτή της Σομαλίας. Η απαγωγή και η εξαγορά, μορφές πειρατείας που σημειώθηκαν, αρχικά περιορίζονταν στην απαγωγή και τη ζήτηση λύτρων κοντά στην ακτογραμμή. Οι επιθέσεις συνέβησαν από άλλα μικρά πλοία ή σε πολλές περιπτώσεις από αλιευτικά σκάφη (Todd, 2012).

Υπάρχουν πολλά περιστατικά πλοίων που κυριεύονται και διαπραγματεύονται επί των λύτρων, ειδικά στην περιοχή της Σομαλίας. Σε ορισμένες περιπτώσεις, ο πρωταρχικός στόχος των πειρατών είναι να ζητούν λύτρα προκειμένου να απελευθερώσουν τα αιχμαλωτισμένα μέλη του πληρώματος ή και το πλοίο. Οι διάφοροι τύποι πειρατείας που υπάρχουν σήμερα αναμένεται να προκαλέσουν τη δημιουργία μέτρων για την πρόληψή της από διεθνείς οργανισμούς (Sörenson, 2008).

2 Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΣΗΜΕΡΑ

Στη σημερινή σύγχρονη εποχή, η πειρατεία εξελίσσεται ως φαινόμενο και δεν μπορεί να ελεγχθεί, όπως δήλωσε το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (ΔΕΕ) το 2014, καθώς υπήρξαν 178 ακόμη βίαιες επιθέσεις πειρατείας σε πλοία σε όλο τον κόσμο, όπου τα 124 δέχθηκαν επίθεση κατά την επιβίβαση. Είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος των επιθέσεων εξελίχθηκαν επιτυχώς, δοκιμάζοντας έτσι τα μέτρα κατά της πειρατείας, τόσο του πλοίου όσο και των διεθνών οργανισμών (ICC, 2014).

Μετά τη δεκαετία του '80 σημειώθηκε αύξηση της ναυτιλιακής πειρατείας και πρόσφατες μελέτες εκτιμούν ότι το σχετικό κόστος αυτών των δράσεων φτάνει για την παγκόσμια οικονομία το ποσό των 7 δισεκατομμυρίων δολαρίων ετησίως (Ploch 2010). Το αποτέλεσμα ήταν να ενεργοποιηθούν διεθνείς οργανισμοί όπως τα Ηνωμένα Έθνη και στρατιωτικές συμμαχίες, όπως το ΝΑΤΟ.



Εικόνα 1: Απεικόνιση περιστατικών πειρατείας που πραγματοποιήθηκαν το 2014, οι περισσότερες επιθέσεις σημειώθηκαν στη Νοτιοανατολική Ασία. (International Chamber of Commerce – ICC, 2014)

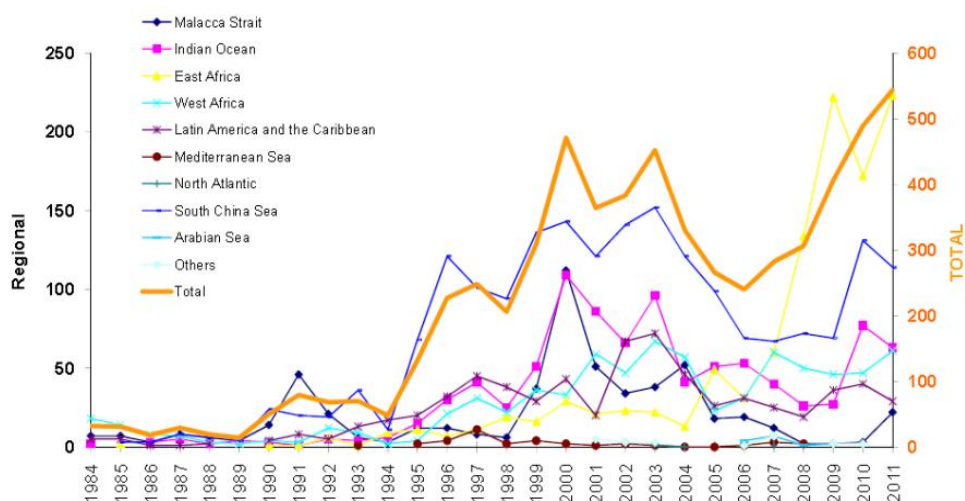
Σύμφωνα με το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο, κατά τα περιστατικά πειρατείας που πραγματοποιήθηκαν το 2014, οι περισσότερες επιθέσεις σημειώθηκαν στη Νοτιοανατολική Ασία (όπως παρουσιάζεται στην παραπάνω εικόνα). Οι επιθέσεις πειρατείας σύμφωνα με το ΔΕΕ συμβαίνουν σε συγκεκριμένες περιοχές του κόσμου όπως την ΝΑ Ασία (141), Αφρική (55), Ινδική Ήπειρο (34), Ανατολική Ασία (8) και Αμερική (5) λόγω των μη αποτελεσματικών μέτρων προστασίας.

Σύμφωνα με τον Hastings (2009), το μεγαλύτερο κίνητρο για την πειρατεία είναι τα οικονομικά οφέλη που συνδέονται τόσο με την αξία του φορτίου όσο και με το ποσό των λύτρων που καταβάλλουν στους πειρατές από τους πλοιοκτήτες (Hastings 2009). Υπάρχουν δύο βασικοί λόγοι για την αύξηση των περιστατικών της θαλάσσιας πειρατείας. Αρχικά, η θαλάσσια ασφάλεια σε συγκεκριμένες περιοχές όπως, η ακτή της Δυτικής Αφρικής ή ο κόλπος του Άντεν, μειώθηκε στο ελάχιστο εξαιτίας της απώλειας του πολιτικού ελέγχου της κυβέρνησης λόγω του ότι έχασε την βοήθεια από υπερδυνάμεις μετά το τέλος του Ψυχρού Πολέμου. Επιπλέον, η διεύρυνση του παγκόσμιου εμπορίου, λόγω της παγκοσμιοποίησης, αυξάνει τις ανάγκες των καταναλωτών για αγαθά, αλλά και τις μεταφορικές διαδρομές (Lehr 2007). Μια μικρή μείωση στον αριθμό των βίαιων επιθέσεων παρατηρήθηκε από τα στατιστικά στοιχεία που αναφέρθηκαν στη συνέντευξη τύπου στα Ηνωμένα Έθνη το 2014, ωστόσο οι υπόλοιπες επιθέσεις είναι ανησυχητικές για τη ναυτιλιακή βιομηχανία (UNITAR, 2014).

Οι απώλειες και οι βλάβες που προκαλούν οι πειρατές στο περιβάλλον μαζί με το τεράστιο κόστος που προκύπτει από τις απώλειες των φορτίων όπως και ο πιθανός κίνδυνος των μελών του πληρώματος, εξακολουθούν να στέκουν απειλητικά. Το πραγματικό κόστος των επιθέσεων της πειρατείας δεν καθορίζεται με ακρίβεια από κανένα από τους ενδιαφερόμενους διεθνείς φορείς λόγω έλλειψης αναφορών και λόγω του ότι δεν επιβεβαιώνονται από κανέναν οργανισμό (Guilfoyle, 2013).

2.1 ΤΥΠΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

Παρά το γεγονός πως η λέξη πειρατής συχνά φέρνει στο μυαλό εικόνες γενειοφόρων ανδρών με ξύλινα πρόσθετα μέλη, μια ξεπερασμένη απεικόνιση του πειρατή προ αιώνων, οι πειρατικές επιθέσεις όντως αποτελούν μία απειλή για τη σύγχρονη ναυτιλία σε όλα τα μήκη και τα πλάτη του κόσμου.

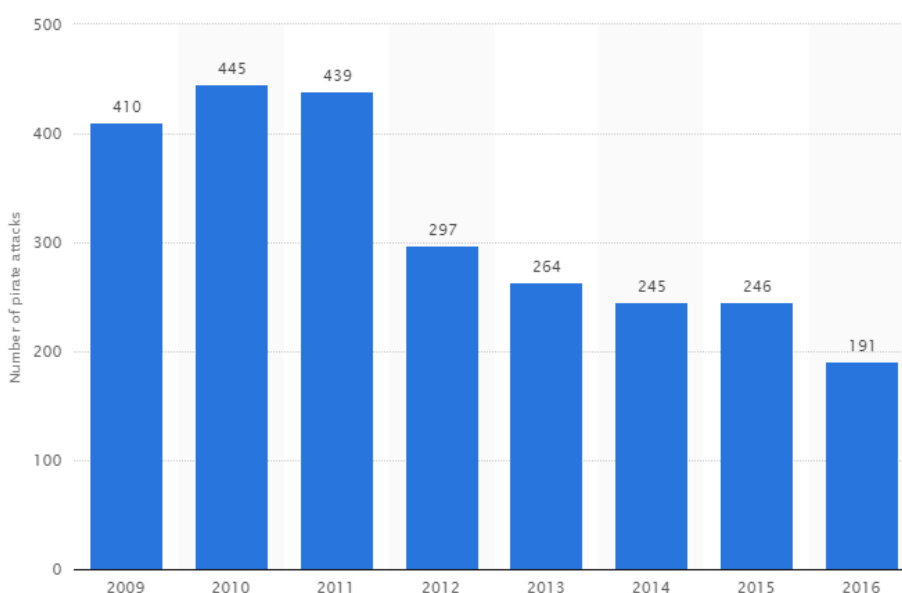


Εικόνα 2: Γραφική απεικόνιση της ναυτιλιακής πειρατείας με ανώτατο σημείο το 2010. Οι απειλούμενες περιοχές είναι η Ινδονησία, η Σομαλία, η Νιγηρία και η Ασία. (IMO 2011 annual report, Annex 4)

Όπως φαίνεται και στην εικόνα 2 η σύγχρονη έκδοση της ναυτιλιακής πειρατείας έφτασε στο ανώτατο σημείο της το 2010, με περίπου 445 καταγεγραμμένα περιστατικά. Οι περιοχές οι οποίες απειλούνται πιο πολύ από την παρουσία της πειρατείας είναι η Ινδονησία, η Σομαλία, η Νιγηρία και η Ασία. Η λογική πίσω από την επιλογή των συγκεκριμένων πειρατικών επιθέσεων πηγάζει από τη κατανομή του φυσικού πλούτου στις συγκεκριμένες και τις γύρω περιοχές.

Γεωγραφικές τοποθεσίες υψηλής γεωπολιτικής σημασίας που αποτελούν συχνά ναυτικά περάσματα για τη διεξαγωγή του διεθνούς εμπορίου έχουν γίνει συχνά

διάστημα σημεία πειρατικών συμβάντων. Τοποθεσίες οι οποίες αποτελούν στρατηγικά περάσματα για τη μεταφορά πετρελαίου όπως οι παράλιες περιοχές της Ανατολικής Αφρικής κοντά στη Σομαλία ή το Στενό της Μαλάκκα έξω από τις ακτές της Ινδονησίας έχουν αποτελέσει επίσης σημεία εμφάνισης πειρατικών περιστατικών. Το 2009, τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου μετέφεραν δια θαλάσσης περίπου 13,6 εκατομμύρια βαρέλια με πετρέλαιο ημερησίως διασχίζοντας το Στενό της Μαλάκκα, ένα νούμερο το οποίο ξεπερνά την ημερήσια εισαγωγόμενη ποσότητα πετρελαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Με το κόστος του βαρελιού να κυμαίνεται στα 55 δολάρια, συνειδητοποιεί κανείς το μέγεθος της αξίας των μεταφερόμενων αγαθών καθώς και το δέλεαρ που υπάρχει από πλευράς των πειρατών για να επιτεθούν σε ένα τέτοιο πλοίο.

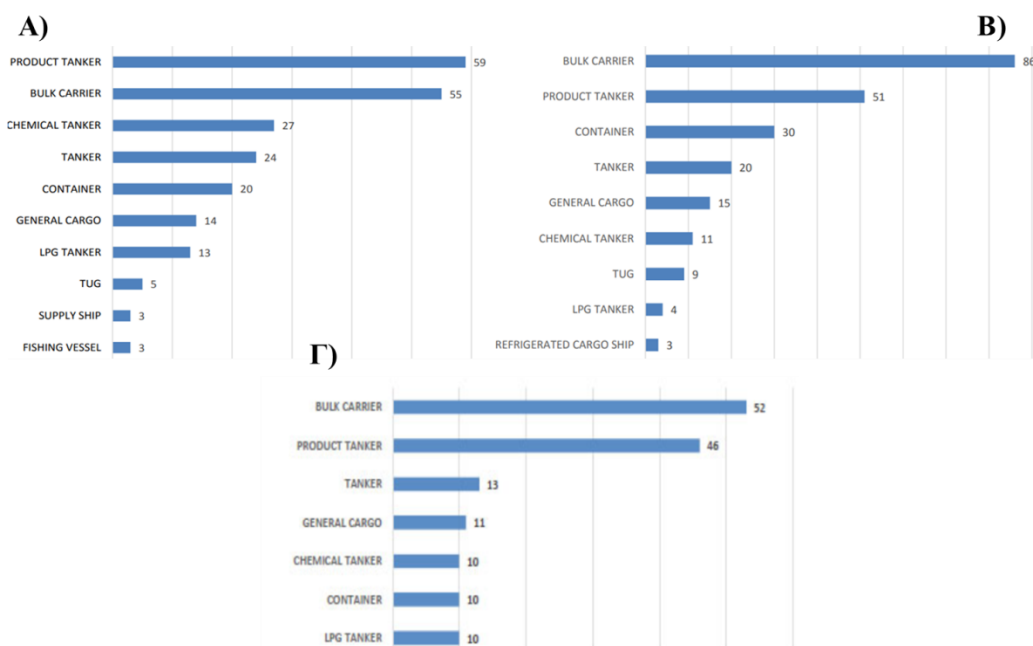


Εικόνα 3: Περιστατικά Πειρατείας από το 2009-2016 (ICC-IMB, 2016)

Στο παραπάνω διάγραμμα απεικονίζονται καταγεγραμμένα περιστατικά πειρατείας τα οποία έλαβαν χώρα ανά τον πλανήτη από το 2009 έως το 2016 (IMB, 2016). Παρατηρώντας το διάγραμμα φαίνεται πως το 2010 έχουν προκληθεί τα περισσότερα περιστατικά (445) ενώ με το πέρασμα των χρόνων τα κρούσματα μειώθηκαν φτάνοντας τα 191 το 2016.

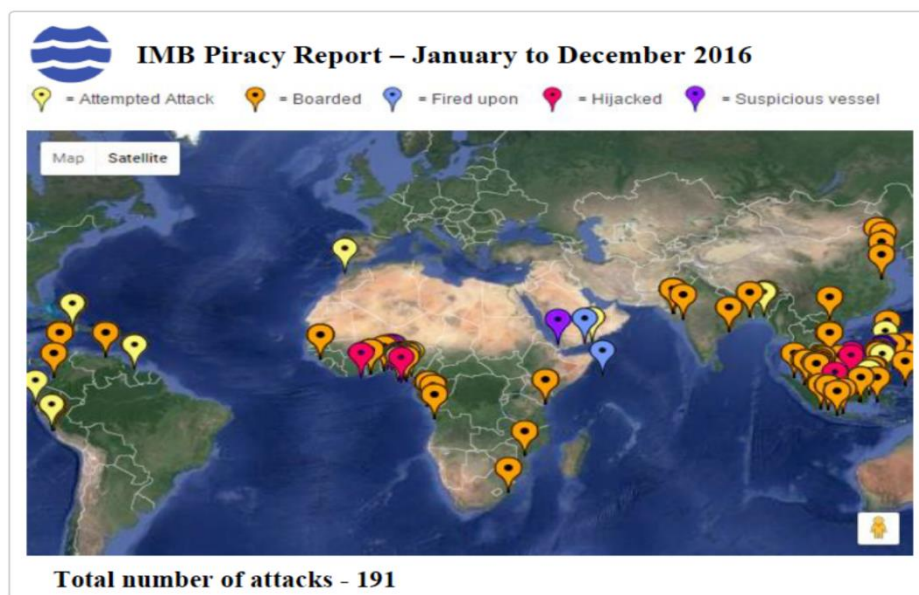
Στην Εικόνα 4 που ακολουθεί αναπαριστούνται τα περιστατικά πειρατείας για τα έτη 2014 – 2016 ανά τύπο πλοίου σύμφωνα με την ετήσια έκθεση του International Maritime Bureau. Όπως φαίνεται τα περισσότερα περιστατικά και τις

τρεις χρονιές σε πλοία μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου (Product Tankers) και σε μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων (Bulk Carriers). Συγκεκριμένα το 2014 τα περιστατικά στα Product Tankers έφτασαν τα 59 το 2015 μειώθηκαν στα 51 και το 2016 σημειώθηκε περαιτέρω μείωση στα 46. Στα Bulk Carriers το 2014 καταμετρήθηκαν 59 πειρατικά γεγονότα, το 2015 υπήρξε απότομη αύξηση των συμβάντων (86) ενώ το 2016 μειώθηκαν ξανά στα 52.



Εικόνα 4: Περιστατικά Πειρατείας ανά τύπο πλοίου για τα έτη α) 2014, β) 2015 και γ) 2016, (IMB 2014,2015,2016)

Σύμφωνα με το International Maritime Bureau, το σύνολο των καταγεγραμμένων επιθέσεων για το έτος 2016 ανέρχεται στα 191 περιστατικά. Η πιο υψηλού ρίσκου πειρατική περιοχή για το συγκεκριμένο έτος φαίνεται να είναι η Ινδονησία με συνολικά 49 καταγεγραμμένα περιστατικά ενώ ακολουθεί η Νιγηρία με 36. Παραδόξως, οι Φιλιππίνες εμφανίζουν 10 καταγεγραμμένα περιστατικά, η Ινδία 14 και το Περού 14 για να κλείσει η πρώτη πεντάδα (IMB, 2016) [Εικ.5].



Εικόνα 5: Γεωγραφικός χάρτης με τα πειρατικά περιστατικά για το έτος 2016 (*IMB 2016*)

2.2 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Τα καθήκοντα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού περιλαμβάνουν τη δημιουργία των ασφαλέστερων δυνατών συνθηκών για τις θαλάσσιες μετακινήσεις και μεταφορές. Ένα λεπτομερές υποχρεωτικό καθεστώς ασφαλείας για τη διεθνή ναυτιλία εισήχθη την 1η Ιουλίου 2004 και συνίστατο σε αρκετές αλλαγές στη Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) του 1974, η πιο σημαντική από τις οποίες ενσωματώθηκε στον Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμένων (Κώδικας ISPS). Πρόκειται για λεπτομερείς προϋποθέσεις ασφαλείας για κυβερνήσεις, λιμενικές αρχές και ναυτιλιακές εταιρείες στο υποχρεωτικό τμήμα (μέρος Α), καθώς και ορισμένες μη υποχρεωτικές οδηγίες σχετικά με τον τρόπο ικανοποίησής τους σε ένα τμήμα που ονομάζεται μέρος Β (Goulielmos and Anastasakos, 2005). Ο στόχος αυτών των μέτρων ασφαλείας στη θάλασσα είναι (IMO, 2010):

- Πολλοί διεθνείς φορείς έχουν λάβει μέτρα κατά των πειρατικών επιθέσεων και σε πολλές περιπτώσεις κατάφεραν να το αποτρέψουν.
- Να καθιερώσουν ένα διεθνές πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ των συμβαλλόμενων κυβερνήσεων, των κυβερνητικών υπηρεσιών, των τοπικών διοικήσεων και των ναυτιλιακών και λιμενικών βιομηχανιών για τον εντοπισμό / αξιολόγηση των απειλών κατά της ασφαλείας και την λήψη

προληπτικών μέτρων κατά των γεγονότων ασφάλειας που επηρεάζουν τα πλοία ή τις λιμενικές εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούνται στο διεθνές εμπόριο.

- Να καθορίσουν τους αντίστοιχους ρόλους και τις αρμοδιότητες όλων των εμπλεκομένων μερών, σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, για τη διασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα.
- Να διασφαλίσουν την έγκαιρη και αποτελεσματική συγκέντρωση και ανταλλαγή πληροφοριών σχετικών με την ασφάλεια .
- Να παράσχουν μια μεθοδολογία στην εκτίμηση της ασφάλειας ώστε να υπάρχουν σχέδια και ενέργειες που θα αντιδρούν στα μεταβαλλόμενα επίπεδα ασφάλειας και
- Να εξασφαλίσουν την εμπιστοσύνη ότι υπάρχουν τα κατάλληλα και ανάλογα μέτρα ασφάλειας στη θάλασσα.

Στις Κυριότερες Πειρατικές Περιοχές Διεθνείς Οργανισμοί έχουν αναπτύξει πολιτικές και μέτρα αντιμετώπισης της πειρατείας, σχετικό παράδειγμα είναι στην High Risk Area (HRA) (ανατολικά της Σομαλίας). Αυτού του είδους οι πολιτικές και οι δράσεις βασίζονται κυρίως στο καλό «ρεπορτάρισμα» από τα πλοία που διέρχονται στη συγκεκριμένη περιοχή. Ο *MSCHOA* και ο *UKMTO* έχουν θεσπίσει ομαδικές διελεύσεις στην περιοχή σε συγκεκριμένες χρονικές στιγμές και κατηγοριοποιημένες βάσει ταχύτητας. Ουσιώδης είναι η συμβολή του πολεμικού ναυτικού που επιβλέπει και συνοδεύει τη διέλευση των «κομβών». Συνεπώς είναι συνολικά πολύτιμη η προσφορά των παραπάνω οργανισμών οι οποίοι δρουν και συμβουλευτικά.

2.3 ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

Οι πλοιοκτήτες ενδέχεται να επιθυμούν να αποφεύγουν συγκεκριμένες διαδρομές κατά την μεταφορά των εμπορευμάτων από τα πλοία τους, στη προσπάθειά τους να αποφύγουν περιστατικά πειρατείας σε ζώνες υψηλού κινδύνου. Ένα ζήτημα που προκύπτει εδώ είναι, εάν η κατάσταση του επανασχεδιασμού της διαδρομής δεν είναι σαφής στο συμβαλλόμενο μέρος (Burlando, Cristea and Lee, 2015).

Στα συμβόλαια ναύλωσης, ο ναυλωτής ζητά τον καθορισμό πορείας του πλοίου, αλλά ο πλοίαρχος είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια του πλοίου. Έτσι ο πλοίαρχος είναι ο ειδικός που αποφασίζει την πορεία. Αυτό είναι μέχρι στιγμής το

γενικό πρότυπο σχετικά με τη ναύλωση, ενώ τα πρόσθετα έξοδα αναδρομολόγησης αναμένονται από τους ναυλωτές. Σε κάθε περίπτωση, στο θέμα των ναυλώσεων, λαμβάνοντας υπόψιν ότι ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να λάβει ένα σταθερό ναύλο για τη μεταφορά του φορτίου, θα πρέπει να δεχθεί και τις πρόσθετες δαπάνες που δημιουργούνται από την αναδρομολόγηση. Χωρίς τα νόμιμα και δικαιολογημένα κίνητρα για την αλλαγή της προκαθορισμένης πορείας, ο πλοίαρχος του σκάφους υποχρεούται να εκτελέσει ταξίδια ακόμη και στις πιο ακραίες συνθήκες και να ακολουθήσει τη συντομότερη διαδρομή, λαμβάνοντας υπόψη τον τελικό προορισμό, να διατηρήσει μια ασφαλή απόσταση από πιθανή λανθασμένη παρουσίαση των συμβάντων σε ένα ταξίδι από πλευράς του ναυλωτή, σε περίπτωση που δεν υπάρχει πειρατική επίθεση.

Ως προληπτικό μέτρο, ο πλοίαρχος ενός πλοίου μπορεί να αλλάξει και να ακολουθήσει μια μακρύτερη πορεία, ώστε να αποφύγει τις πειρατικές επιθέσεις από τη στιγμή που ένας τέτοιος κίνδυνος έχει εκτιμηθεί ορθά. Σε περίπτωση που η αναδρομολόγηση αναμένεται για την αποφυγή περιοχών με υψηλό κίνδυνο πειρατείας, θα πρέπει να συμπεριληφθεί στους όρους της συμφωνίας η δυνατότητα για απόκλιση από την τυπική διαδρομή όπως ζητείται από τους ναυλωτές, ενώ ο ναυλωτής θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να αποδείξει ότι το επίπεδο κινδύνου στο πλοίο που πλησιάζει το λιμάνι ή την συγκεκριμένη γεωγραφική τοποθεσία θα ήταν ακατάλληλο για κάθε λογικό ιδιοκτήτη ή ειδικό επί του θέματος (Caron and Oral, 2014).

Καθώς το στοιχείο κινδύνου κυμαίνεται ανάλογα με τις μεταβλητές που το συνθέτουν, όπως για παράδειγμα, ταχύτητα και τύπος πλοίου, χρόνος ταξιδιού και κινήσεις που πραγματοποιούνται από τους ιδιοκτήτες για ελαχιστοποίηση του κινδύνου, μπορεί να είναι πολύπλοκο για τον ιδιοκτήτη να συνειδητοποιήσει ότι το επίπεδο κινδύνου καθορίζει τον τρόπο αντιμετώπισης του ρίσκου, σε περίπτωση που ένα λιμάνι έχει οριστεί ως επικίνδυνο (Guilfoyle, 2013) .

2.4 ΑΠΟΚΛΙΣΗ (DEVIATION)

Αίτημα για απόκλιση (Deviation) από τα συμφωνημένα όρια σε ταχύτητα και κατανάλωση μπορεί να προκύψει, εάν ο πλοιοκτήτης δεν συμμορφωθεί με το καθήκον του για τη μέγιστη δυνατή ασφαλή ταχύτητα. Μερικές φορές, οι πλοιοκτήτες θέλουν να προσπαθήσουν να αποφύγουν περιοχές υψηλού κινδύνου

εξαιτίας της πειρατείας, προκειμένου να προστατεύσουν το πλοίο, το φορτίο και το πλήρωμα (Todd, 2015). Ωστόσο, ο πλοιοκτήτης πρέπει να συμμορφώνεται με το καθήκον του και να μην αποκλίνει από τη συμφωνηθείσα ή συνηθισμένη διαδρομή, δεδομένου ότι η αποφυγή μιας συγκεκριμένης περιοχής μόνο λόγω του κινδύνου πειρατείας μπορεί να θεωρηθεί ως παραβίαση της σύμβασης.

Όταν ένα πλοίο περάσει σε περιοχή υψηλού κινδύνου πειρατείας, το κόστος που προκύπτει από την πρόσθετη ασφάλιση, το πρόσθετο προσωπικό και όλα τα μέτρα πρόληψης ενός συμβάντος πειρατείας, είναι αναγκαίο να αντιμετωπιστούν από τον ναυλωτή, συμπεριλαμβανομένης κάθε απόκλισης δρομολόγησης, η οποία μπορεί επίσης να εμπεριέχει μείωση ταχύτητας προκειμένου να μειωθεί το ρίσκο κινδύνου (Ringbom, 2008). Επιπλέον, όπως αναφέρεται στο μέρος Δ της ρήτηρας πειρατείας της BIMCO για τα συμβόλαια ναύλωσης, εάν υπάρχει δικαιολογημένη απόκλιση προκειμένου να αποφευχθεί πιθανός κίνδυνος ή πειρατική επίθεση και η συνολική απόσταση απόκλισης υπερβαίνει τα εκατό μίλια, τότε η πρόσθετη απόσταση που καλύπτεται καταβάλλεται από τον ναυλωτή.

2.5 ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ (CHARTER PARTY)

Η ματαίωση του ναυλοσύμφωνου (charter party) σύμφωνα με τον αγγλικό νόμο επιτρέπεται εάν για μεγάλο χρονικό διάστημα υπάρχουν μεγάλες αποκλίσεις από τις συμφωνημένες ρήτρες, με το σκεπτικό ότι συχνά, και λανθασμένα, συνδέεται με την ιδέα του κοινού δικαίου για "ανωτέρα βία". Σε πολλές περιπτώσεις ένα από τα εμπλεκόμενα μέρη έχει την εσφαλμένη αντίληψη ότι, επειδή μια σύμβαση λειτουργεί διαφορετικά από ό,τι προορίζεται επιτρέπεται να καταλήξει σε διαφορετική αντίδραση από την συμφωνημένη στο ναυλοσύμφωνο. Η παρανόηση της σωστής νομικής θέσης μπορεί να οδηγήσει τόσο σε αποφάσεις που δεν προβλέπουν τη σύμβαση να τερματίζεται λόγω της σωστής εφαρμογής της συνθήκης σχετικά με τη ματαίωση της συμφωνίας, όσο να οδηγήσει μάλλον σε μια άθελη παραβίαση του συμβολαίου ναύλωσης από το μέρος που επιδιώκει να αποχωρήσει από τη σύμβαση, με όλες τις νομικές συνέπειες που συνήθως ακολουθούν μια τέτοια σοβαρή παραβίαση (IMO, 2016).

Μια εκδήλωση πειρατικής επίθεσης μπορεί να προκαλέσει διακοπή του συμβολαίου ναύλωσης στις περιπτώσεις απώλειας του πλοίου από την πειρατική επίθεση κι αν δεν υπάρχει το ενδεχόμενο αποκατάστασης του πλοίου στο συμβόλαιο

ναύλωσης, τότε το συμβόλαιο τερματίζεται. Ένα συμβόλαιο μπορεί να τερματιστεί λόγω πειρατείας σε περίπτωση που ένα πλοίο δεν μπορεί να επισκευαστεί ή βυθιστεί ως αποτέλεσμα της πειρατικής ενέργειας.

Η περίπτωση αυτή δεν έχει διευθετηθεί ακόμη με την απαραίτητη σαφήνεια και μπορεί να προκαλέσει ποικίλα αποτελέσματα βασιζόμενα σε περιστάσεις, όπως είναι οι εξεζητημένες περιπτώσεις κλοπής όπου θα ενεργοποιήσει τις ατομικές αλήθειες (Imo.org, 2017).

Είναι ένα ενοχλητικό νομικό ζήτημα που έχει μείνει ως κατάλοιπο από την παλαιότερη εποχή και η ματαίωση της συμφωνίας συμβαίνει όταν, χωρίς την απουσία κανενός από τα μέρη, μια συμβατική δέσμευση έχει καταλήξει να είναι χωρίς ουσιαστικό αντίκρισμα έτσι ώστε να εκτελεστεί με το επιχείρημα ότι οι περιστάσεις που απαιτούν εκτέλεση καθιστούν μια δέσμευση, η οποία είναι διαφορετική από εκείνη που είχε αρχικά συμφωνηθεί και για την οποία έγινε η συμφωνία.

Εν τέλει, το πρώτο ερώτημα που προκύπτει από αυτή τη στιγμή είναι εάν ο τρόπος που το πλοίο έχει κρατηθεί για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα από πειρατές, μπορεί να ματαιώσει ένα συμβόλαιο. Σε περίπτωση που οι δεσμεύσεις του συμβολαίου ναύλωσης έχουν αλλάξει ριζικά λόγω της εκδήλωσης της πειρατείας, αυτό θα εμπόδιζε την ολοκλήρωση της σύμβασης, όπως είχε καθοριστεί (Geiss and Petrig, 2011).

Όπως επισημάνθηκε στο *Davis Contractors v. Fare ham*, η λήξη του συμβολαίου είτε από συμφωνία είτε από ολοκληρωτική διεκπεραίωση δεν απαιτεί περαιτέρω επεξεργασία (Chalk, Smallman and Burger, 2009). Απομένει να εξετάσει το ζήτημα της ματαίωσης. Ένας ναύλος αυτομάτως ως νομικό ζήτημα (και χωρίς την εκλογή οποιουδήποτε συμβαλλόμενου μέρους), τελειώνει με τη ματαίωση της συμφωνίας όταν, ως αποτέλεσμα ενός εξωγενούς γεγονότος εκτός ελέγχου από οποιοδήποτε μέρος και πέρα από το πεδίο εφαρμογής των ρητών όρων της σύμβασης, εντοπίζει κίνδυνο και ευθύνη, ή εάν η ολοκλήρωση απόδοσης του συμβολαίου ναύλωσης, σύμφωνα με τους όρους που το διέπουν, καθίσταται αδύνατη.

Όταν τερματίζεται ένα συμβόλαιο ναύλωσης, τα συμβαλλόμενα μέρη εμποδίζουν τη λειτουργία και οι δύο πλευρές απαλλάσσονται από οποιαδήποτε από τις δεσμεύσεις που ενδέχεται να προκύψουν μετά τη διάλυση της συμφωνίας (Marley, 2011). Σε συμβάντα πειρατείας, ο χρόνος κατάσχεσης του πλοίου θα είναι κρίσιμης

σημασίας για να εξεταστεί κατά πόσον το σύμφωνο ναύλωσης έχει ματαιωθεί ή όχι, ανάλογα με τους όρους που περιλαμβάνονται εντός του Charter Party (C/P).

ΦΟΡΤΙΟ

Όταν το φορτίο σε περίπτωση πειρατείας έχει κλαπεί ή έχει χαθεί, τότε υπάρχουν πολλά ζητήματα που προκύπτουν σχετικά με την αποζημίωση του χαμένου φορτίου και εξαρτάται κυρίως από τις ρήτρες του συμβολαίου ναύλωσης, προκειμένου να καθοριστεί εάν το φορτίο είναι πληρωτέο ή όχι από τον ναυλωτή. Σε διαφορετικούς τύπους φορτίου υπάρχουν διαφορετικές ρήτρες και προβλεπόμενες ενέργειες σε περίπτωση που λείπει το φορτίο. Το φορτίο που έχει ασφαλιστεί και ναυλωθεί σωστά, θα παραμείνει πληρωτέο ακόμη κι εάν η σύμβαση μεταφοράς αργότερα ματαιωθεί. Στην τομέα μεταφοράς ξηρού φορτίου, το μεγαλύτερο μέρος του συμβολαίου ναύλωσης ολοκληρώνεται σε προχωρημένο επίπεδο, με την ολική αποπληρωμή του ναύλου. Ενώ στην ανταλλαγή φορτίων δεξαμενόπλοιων, οι συμβάσεις κατά κανόνα περιλαμβάνουν να πληρώνεται το φορτίο κατά την παράδοση. Με την πιθανότητα να κλαπεί ή να εξαφανιστεί το φορτίο, το φορτίο δεν θα πληρωθεί ως κλεμμένο ωφέλιμο φορτίο (Burgess, 2010).

2.6 ΛΙΜΑΝΙΑ

Σε πολλές περιπτώσεις σε μη ασφαλή λιμάνια, έχουν γίνει επανειλημμένες απόπειρες ένοπλων ληστειών πειρατών. Μια τέτοια απόπειρα θα μπορούσε να βλάψει οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος ή ακόμη και το περιβάλλον μέσω της μη ασφαλούς χρήσης μηχανημάτων κατά την εκφόρτωση επικίνδυνων φορτίων. Σε όλες τις περιπτώσεις, οποιαδήποτε επίθεση πρέπει να αποφεύγεται όσο το δυνατόν περισσότερο, διότι ακόμη και αν κανείς δεν τραυματιστεί, οι απώλειες που μπορεί να προκληθούν ενδέχεται να είναι τεράστιες και ούτε ο πλοιοκτήτης ούτε ο ναυλωτής θα είναι ευχαριστημένοι για τις απώλειες χρημάτων. Έχει προσδιοριστεί εξ αρχής το λιμάνι και ότι θα είναι ασφαλές για το χρονικό διάστημα που απαιτείται για το πλοίο να προχωρήσει με τις διαδικασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης του συγκεκριμένου φορτίου.

2.6.1 ΑΣΦΑΛΕΣ ΛΙΜΑΝΙ

Μειώνοντας το ρίσκο της πειρατείας με το να βρίσκεται κανείς σε ασφαλές λιμάνι φόρτωσης ή εκφόρτωσης μπορεί να συνεισφέρει στο να αποτραπούν τυχόν συνέπειες ακύρωσης της συμφωνίας ή ακόμα μπορεί να βοηθήσει να υπογραφεί ένα

συμβόλαιο ναύλωσης. Ο ορισμός του ασφαλούς λιμένα δόθηκε από την «ανατολική πόλη». Το λιμάνι δεν θα είναι ασφαλές αν δεν μπορεί να φτάσει στο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα το συγκεκριμένο πλοίο, να το χρησιμοποιήσει για τις συμφωνημένες στο ναυλοσύμφωνο διαδικασίες και να αποπλεύσει από αυτό εν απουσία κάποιου ασυνήθιστου περιστατικού, ή (το πλοίο) να είναι εκτεθειμένο σε κίνδυνο που δεν μπορεί να αποφευχθεί με ορθή και ναυτική πλοήγηση (Bichou, Szyliowicz and Zamparini, 2014). Είναι υποχρέωση του ναυλωτή να ορίσει ένα ασφαλές λιμάνι και να σιγουρευτεί πως αυτό θα είναι ασφαλές όταν δοθεί η εντολή του ναυλωτή. Το λιμάνι είναι υποχρεωτικό σε κάθε περίπτωση να είναι ασφαλές για το πλοίο, τον πλοίαρχο και το πλήρωμα για να το προσεγγίσουν. Στην πλειονότητα των περιπτώσεων των συμβολαίων ναύλωσης αναφέρεται ότι είναι η υποχρέωση του ναυλωτή να ορίσει μόνο ένα ασφαλές λιμάνι φόρτωσης και ένα ασφαλές λιμάνι εκφόρτωσης (Bichou, Szyliowicz and Zamparini, 2014).

2.6.2 ΜΗ ΑΣΦΑΛΕΣ ΛΙΜΑΝΙ

Όταν ένα πλοίο είναι ναυλωμένο και έχει ένα μη ασφαλές λιμάνι για δραστηριότητες είτε φόρτωσης είτε εκφόρτωσης, μπορεί να τερματίσει το συμβόλαιο ναύλωσης ή ο πλοιοκτήτης να μη συμφωνήσει να υπογράψει ειδικά αν πρόκειται για πλοίο χωρίς πλήρωμα (bareboat charter), όπου ο πλοιοκτήτης έχει μηδαμινό έλεγχο όλου του πλοίου και επομένως δεν μπορεί να ελέγξει και τον κίνδυνο που ενέχει ένας μη ασφαλής λιμένας για την ευημερία του πλοίου ή ακόμη και για τη κράτηση ενός πλοίου που θα μπορούσε να προκαλέσει μια περιβαλλοντική καταστροφή ή μη συμμόρφωση με τους προβλεπόμενους και συμφωνημένους κανονισμούς. Η υπάρχουσα νομοθεσία επιτρέπει στον πλοιοκτήτη να αρνηθεί για το πλοίο του να αγκυροβολήσει σε λιμένα που δεν θεωρείται ασφαλής και αν ο ναυλωτής παραβιάσει τη συμφωνία και προβεί σε ένα μη ασφαλές λιμάνι τότε είναι υπεύθυνος για τυχόν ζημιές που μπορεί να προκύψουν (Todd, 2015).

Επιπλέον, ο πλοιοκτήτης μπορεί ακόμη και να χρησιμοποιήσει ρήτρες του ήδη υπάρχοντος συμβολαίου ώστε να τερματίσει τη σύμβασή του. Από την άλλη πλευρά, εάν το πλοίο φτάσει σε λιμάνι το οποίο είναι ασφαλές κατά την άφιξη του, και κατά τη διάρκεια παραμονής του πλοίου στο λιμάνι οριστεί ως επικίνδυνο, ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να μεταφέρει το πλοίο του σε ασφαλές λιμάνι, ακόμη κι εάν ο ναυλωτής δεν συμφωνήσει σε αυτό .

2.7 ΕΝΟΙΚΙΑΣΗ

Στο ναυλοσύμφωνο NYPE 93, στη ρήτρα ενοικίασης: «απώλεια χρόνου λόγω ανεπάρκειας ή / και αδυναμίας των αξιωματικών ή του πληρώματος ή έλλειψη προμηθειών, πυρκαγιάς, βλάβης ή ζημιάς στο πλοίο, στα μηχανήματα ή στον εξοπλισμό, στη γείωση, γίνεται κράτηση του πλοίου (εκτός εάν η κράτηση αυτή οφείλεται σε γεγονότα για τα οποία είναι υπεύθυνοι οι χειριστές, οι υπάλληλοί τους, οι πράκτορές τους ή οι υπεργολάβοι τους) ή γίνεται κράτηση λόγω μερικών ατυχημάτων στο πλοίο ή στο φορτίο, εκτός εάν προκύπτουν από ενυπάρχουσα βλάβη, στην ποιότητα κατασκευής ή σε ελάττωμα του φορτίου, για τους σκοπούς της εξέτασης ή της βαφής στα ύφαλα ή για οποιαδήποτε άλλη παρόμοια αιτία που εμποδίζει την πλήρη λειτουργία του πλοίου». Οι περιστάσεις που θα δεσμεύσουν ένα πλοίο εξαρτώνται από το εάν είναι διατυπωμένες στην ίδια τη ρήτρα ή περιλαμβάνονται κάπου αλλού μέσα στο συμβόλαιο ναύλωσης (Coghlin et al., 2014).

Είναι λοιπόν ζήτημα του κάθε μεμονωμένου συμβάντος να καθοριστεί πότε η περίπτωση εξαιτίας της πειρατείας θα ήταν μία από εκείνες που καλύπτονται στη ρήτρα ενοικίασης του σχετικού συμβολαίου ναύλωσης. Ορισμένα νομικά ζητήματα ενδέχεται να προκύψουν από τα συμβόλαια ναύλωσης, όταν τα πλοία απασχολούνται από ιδιώτες. Μπορεί να προκύψει νομική παρασπονδία, ιδίως σε σχέση με τις ποικίλες ρήτρες των διαφόρων μορφών των συμβολαίων ναύλωσης. Ερωτήσεις όπως, αν και κατά τη διάρκεια του συμβολαίου θα εξακολουθεί να είναι πληρωτέο στο πλαίσιο ενός συμβολαίου ναύλωσης το χάσιμο χρόνου λόγω καθυστέρησης εξαιτίας της λήψης προφυλάξεων σε μια ζώνη υψηλού κινδύνου πειρατείας, προκύπτουν.

Οι ναυλωτές που προσπαθούν να παρατείνουν την δόση της πληρωμής όπως ορίζει το συμβόλαιο έχουν την υποχρέωση να υποβάλουν τους εαυτούς τους στη διαδικασία έκθεσης απαγορευτικής ρήτρας ενοικίασης αποδεικνύοντας ότι υπάρχει μια πραγματική περίπτωση να έχει γίνει πληρωμή. Με την πιθανότητα ότι ο ναυλωτής δεν θα κάνει πλήρη χρήση του πλοίου για συγκεκριμένους λόγους που βρίσκονται υπό τον έλεγχο του πλοιοκτήτη, ο ναυλωτής δεν θα είναι υποχρεωμένος να πληρώσει για την περίοδο κατά την οποία το πλοίο δεν είναι στην πλήρη διάθεσή του, που αποτελεί χάσιμο χρόνου για τον ναυλωτή, διότι εκεί το πλοίο θεωρείται εκτός ενοικίασης (Thomas, 2008).

Σε μια σύμβαση χρονοναύλωσης, ο ναυλωτής έχει τη δέσμευση να πληρώσει για την ενοικίαση του σκάφους κατά τη διάρκεια της σύμβασης με ένα συμφωνημένο επιτόκιο. Ως όρος της σύμβασης πρέπει να οριστεί το πληρωτέο ποσό ως αντίτιμο για τη χρησιμοποίηση και ενοικίαση του πλοίου. Κατά τη διάρκεια του συμφώνου ναύλωσης η ενοικίαση συνεχίζεται εκτός αν έχει τερματιστεί νόμιμα. Μέχρι τότε, οι συνθήκες εκτός ενοικίασης λειτουργούν ως αποκλεισμός από τη δέσμευση του ναυλωτή να πληρώνει συνεχώς κατά τη διάρκεια της ναυλωμένης περιόδου. Ρήτρα ενοικίασης περιλαμβάνεται στα περισσότερα συμβόλαια ναύλωσης, απαλλάσσοντας τον ναυλωτή από τη δέσμευσή του να πληρώσει κατά τη διάρκεια μιας περιόδου κατά την οποία το πλοίο διατηρείται εκτός λειτουργίας όπως συμφωνήθηκε.

2.7.1 ΠΡΟΤΥΠΕΣ ΡΗΤΡΕΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΣΕ ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ ΝΑΥΛΩΣΗΣ

Οι διεθνείς οργανισμοί δημιούργησαν πρότυπες ρήτρες πειρατείας για την επίλυση του προβλήματος που προκύπτουν σχετικά με περιστατικά πειρατείας σε διαφορετικούς τύπους συμβολαίων ναύλωσης. Αυτές οι ρήτρες δημιουργούνται για να μπορούν ο ναυλωτής και ο πλοιοκτήτης να μοιράζονται τον κίνδυνο και να έχουν ίσες υποχρεώσεις μεταξύ τους.

Οι ρήτρες που θα χρησιμοποιηθούν θα είναι από το BIMCO (ΒΑΛΤΙΚΟ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΘΑΛΑΣΣΑΣ) που έχει ως κύριο στόχο την προστασία των μελών του παρέχοντάς τους δίκαιες επιχειρηματικές ευκαιρίες και ρήτρες για την προστασία τους καθώς και την περιβαλλοντική και κάθε άλλη πιθανή απειλή που θα μπορούσε να προκύψει στο ταξίδι, όπως πειρατικές επιθέσεις. Επίσης θα εκδοθούν ρήτρες από την INTERTANKO (Διεθνής Ένωση Ανεξάρτητων Ιδιοκτητών Δεξαμενόπλοιων), καθώς είναι ένας αξιόπιστος διεθνής οργανισμός που δημιουργήθηκε το 1970 για να προστατεύσει με τις ρήτρες του τους ιδιοκτήτες και τους ναυλωτές των δεξαμενόπλοιων τόσο πετρελαίου όσο και χημικών σε περιπτώσεις καταστροφών ακόμη και πειρατείας διότι κατά τη διάρκεια μιας πειρατικής επίθεσης σε ένα δεξαμενόπλοιο κατά την εκφόρτωσή του είναι μία από τις πιο δυνητικά επιβλαβείς πειρατικές επιθέσεις για το περιβάλλον (Bimco.org, 2017).

2.8 ΡΗΤΡΕΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΣΕ ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗΣ

Οι ρήτρες πειρατείας διαμορφώνονται βάσει της ρήτρας Conwartime όπου βασίζεται στη μέτρηση των πειρατικών επιθέσεων. Οι ρήτρες περί πειρατείας στα

συμβόλαια ναύλωσης αναβαθμίζονται προκειμένου να ικανοποιηθούν οι ανάγκες των ναυλωτών και των πλοιοκτητών σε περίπτωση επίθεσης. Το 2009, η BIMCO δημοσίευσε μια ρήτρα πειρατείας για ναυτικά πλοία, η οποία ανέφερε ότι το πλοίο θα παραμείνει μισθωμένο κατά τη διάρκεια του περιστατικού πειρατείας μέχρι 90 ημέρες (Coghlin et al., 2014).

Υπάρχουν διαφορετικές περιπτώσεις κατά τις οποίες η επιλογή της διέλευσης από ζώνη υψηλού κινδύνου πειρατείας γίνεται από τον ναυλωτή ή τον πλοιοκτήτη. Όπως αναφέρεται στη ρήτρα «γ» της BIMCO για την πειρατική ρήτρα της χρονοναύλωσης, (BimcoConwartime 2013, "ρήτρες κινδύνου πολέμου για το συμβόλαιο χρονοναύλωσης"): "Εάν οι πλοιοκτήτες δώσουν συγκατάθεση ή εάν το πλοίο προχωρήσει σε ή μέσω περιοχής που εκτίθεται σε πειρατικό κίνδυνο οι ιδιοκτήτες θα έχουν την ελευθερία "

Οι ελευθερίες που παρέχονται στον ιδιοκτήτη χρήζει να είναι σε λογικό βαθμό για την ασφάλιση της προστασίας των πλοίων, συμπεριλαμβανομένου του πληρώματος και του φορτίου επί του πλοίου, και δεν περιορίζεται στη λήψη λογικής "εναλλακτικής διαδρομής, της πορείας σε κομβόι χρησιμοποιώντας συνοδεία, αποφεύγοντας τη ναυσιπλοΐα ημέρας ή νύχτας, ρυθμίζοντας την ταχύτητα ή την πορεία ή την πρόσληψη προσωπικού ασφαλείας ή εξοπλισμού πάνω ή γύρω από το πλοίο "

Το πλοίο οφείλει να συμμορφώνεται με τις εντολές και τις συστάσεις των ασφαλιστών που έχουν εξουσιοδότηση. Το πλοίο είναι απαραίτητο επίσης να συμμορφώνεται με όλες τις "εντολές, κατευθύνσεις, συστάσεις ή συμβουλές που παρέχονται από την κυβέρνηση του έθνους υπό τη σημαία του οποίου το πλοίο ταξιδεύει, ή από άλλη κυβέρνηση προς τη νομοθεσία του οποίου υπόκεινται οι ιδιοκτήτες ή οποιαδήποτε άλλη κυβέρνηση, συμπεριλαμβανομένων των στρατιωτικών αρχών, όσων ενεργούν με την εξουσία να επιβάλλουν την τήρηση των εντολών ή των οδηγιών τους "και επίσης να συμμορφώνονται με το Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών όπως ορίζεται στη ρήτρα γ (III) BIMCO πειρατική ρήτρα για τα συμβόλαια χρονοναύλωσης (Bimco.org, 2017).

Σε περίπτωση που ο ιδιοκτήτης ενημερώσει τους ναυλωτές να εκδώσουν εναλλακτική διαδρομή τότε ο χρόνος που καταναλώνεται λόγω αλλαγής των εντολών αυτή τη φορά θεωρείται εκτός του υπολογιζόμενου χρόνου απασχόλησης του πλοίου

από τους ναυλωτές, όπως δηλώνεται από το "BimcoConwartime 2013 Ρήτρες κινδύνου πολέμου για το συμβόλαιο χρονοναύλωσης"

Όταν ένα πλοίο προχωρήσει σε περιοχή υψηλού πειρατικού κινδύνου το κόστος που προκύπτει από την πρόσθετη ασφάλιση, το πρόσθετο προσωπικό και όλα τα μέτρα πρόληψης της πειρατείας μπορεί να αυξηθεί σημαντικά. Τα έξοδα αυτά αποπληρώνονται από τον ναυλωτή, συμπεριλαμβανομένης κάθε παρεκτροπής στο δρομολόγιο, η οποία μπορεί επίσης να περιλαμβάνει μείωση της ταχύτητας προκειμένου να μειωθεί ο κίνδυνος. Όπως αναφέρεται στο μέρος Δ BIMCO πειρατική ρήτρα για τα χρονοναυτικά συμβόλαια «BimcoConwartime 2013 ρήτρες κινδύνου πολέμου για το συμβόλαιο χρονοναύλωσης», οι ναυλωτές δίνουν στον πλοιοκτήτη κάθε επιπρόσθετο κόστος που προκύπτει από τυχόν πρόσθετους μισθούς ή μπόνους που δίδονται στο πλήρωμα για την είσοδο σε περιοχή υψηλού κινδύνου. Είναι επίσης ευθύνη του ναυλωτή να πληρώσει τυχόν πρόσθετα ασφάλιστρα του ασφαλιστηρίου συμβολαίου που προκύπτουν από τους κινδύνους της πειρατείας που μπορεί να είναι μεγαλύτεροι σε ορισμένες περιοχές περισσότερο από άλλες και να αυξήσουν το ρίσκο ασφάλισης (Bimco.org, 2017).

Σύμφωνα με το «BimcoConwartime 2013 Ρήτρες κινδύνου πολέμου για το συμβόλαιο χρονοναύλωσης», εάν κατά τη διάρκεια μιας επίθεσης το πλοίο κατασχεθεί τότε παραμένει μισθωμένο και ο ιδιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να ενημερώσει τον ναυλωτή σχετικά με την κατάσταση του πλοίου και τις προσπάθειες που καταβάλλονται για την απελευθέρωσή του. Εάν η απόκλιση είναι σύμφωνη με το συμβόλαιο και είναι για την προστασία του πλοίου και του φορτίου του, τότε η απόκλιση είναι δικαιολογημένη και δεν υπάρχουν περαιτέρω ενέργειες από κανένα μέρος (Bimco.org, 2017).

Προκειμένου να αποφευχθεί η ματαίωση ενός συμβολαίου ναύλωσης χρειάζεται να υπάρξουν ρήτρες στο συμβόλαιο που να τονίζουν τις ενέργειες του πλοιοκτήτη σε συγκεκριμένες πειρατικές επιθέσεις, εφόσον ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για το πλοίο και την διοίκηση του πλοίου. Με την κατοχύρωση ειδικών ρητρών στο ναυλοσύμφωνο, ο πλοιοκτήτης και ο ναυλωτής συνδέονται στο μοίρασμα του κόστους των ζημιών και των απωλειών σύμφωνα με το νόμο και ως εκ τούτου δεν υπάρχουν αδικαιολόγητες λήξεις συμβολαίων ή που να μην καλύπτονται από τις

ρήτρες Conwartime, όπως δηλώνει το "BimcoConwartime 2013, το οποίο επί του παρόντος είναι καταγεγραμμένο στο κάτω μέρος του συμβολαίου.

Όπως υποδηλώνει η "BimcoConwartime 2013 όταν ένα πλοίο προχωρήσει σε περιοχή υψηλού κινδύνου πειρατείας το κόστος που προκύπτει από την πρόσθετη ασφάλιση, το πρόσθετο προσωπικό και όλα τα μέτρα πρόληψης της πειρατείας, αυτά τα έξοδα αντιμετωπίζονται οπωσδήποτε από τον ναυλωτή συμπεριλαμβανομένης της κάθε παρέκκλισης δρομολόγησης που μπορεί επίσης να περιλαμβάνει τη μείωση της ταχύτητας προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος είναι στις υποχρεώσεις των ναυλωτών.

Έτσι στην περίπτωση αυτή, υπό αυτούς τους περιορισμούς ο ναυλωτής θα προβεί σε οποιεσδήποτε ενέργειες δεδομένου ότι η διοίκηση του πλοίου περιορίζεται στις εντολές του πλοιάρχου. Οι απώλειες και οι ζημιές θα αποπληρωθούν μεταξύ των μερών όπως ορίζει η ρήτρα των εμπλεκόμενων μελών και η λήξη του συμβολαίου χρονοναύλωσης να είναι υπό την κατάλληλη ρήτρα που καλύπτει τις πειρατικές επιθέσεις.

3 ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΣΤΗΝ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

Τα κρούσματα κλοπής εξασθενούν τη θαλάσσια ασφάλεια και σύμφωνα με τα Ηνωμένα Έθνη (2016), θέτουν σε κίνδυνο την ευημερία των ναυτικών και την ασφάλεια της διαδρομής και του εμπορίου. Αυτές οι εγκληματικές πράξεις μπορούν να προκαλέσουν τον θάνατο, τη σωματική βλάβη ή την κράτηση των ναυτικών, τις αξιοσημείωτες διαταραχές του εμπορίου και του δρομολογίου, τις κακομεταφορές των πλοιοκτητών, τα αυξημένα ασφάλιστρα προστασίας και το κόστος ασφάλειας, τις αυξημένες δαπάνες στους αγοραστές και τους κατασκευαστές, και την βλάβη του ναυτικού περιβάλλοντος. Οι ιδιωτικές επιθέσεις μπορούν να έχουν απεριόριστες συνέπειες, συμπεριλαμβανομένης της αποφυγής χρήσιμης βοήθειας και της επέκτασης των δαπανών μελλοντικών αποστολών στις επηρεασμένες εκτάσεις (United Nations, 2016).

Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) παρέχει το νομοθετικό πλαίσιο καταπολέμησης της ληστείας στο πλαίσιο του παγκόσμιου δικαίου, συγκεκριμένα στα άρθρα 100 έως 107 και 110 (United Nations, 2016). Το Συμβούλιο Ασφαλείας επανειλημμένως επιβεβαιώνει ότι «ο

καθολικός νόμος, όπως αντικατοπτρίζεται στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας της 10ης Δεκεμβρίου 1982, ορίζει το αρμόδιο νομοθετικό σύστημα σχετικά με την καταπολέμηση της κλοπής και του εξοπλισμού διάρρηξης και άλλων θαλάσσιων ασκήσεων" (Απόφαση του Συμβουλίου Ασφαλείας 1897 (2009), που ελήφθη στις 30 Νοεμβρίου 2009). Το άρθρο 100 της UNCLOS ορίζει ότι όλα τα κράτη θα μπορούσαν να συντονίσουν χωρίς περιορισμούς σε έναν ικανοποιητικό βαθμό την καταστολή της κλοπής στους μεγάλους ωκεανούς ή σε οποιοδήποτε άλλο σημείο έξω από τον θάλαμο οποιοδήποτε κράτους" (Espósito et al., 2016).

Επίσης, η Γενική Συνέλευση παρότρυνε τα κράτη περισσότερο από μια φορά να συμμετάσχουν με τη ψήφο τους για να αντιμετωπίσουν τη ληστεία και την διάρρηξη εξοπλισμού στις θάλασσες και στο δίκαιο του ωκεανού. Για παράδειγμα, με την απόφασή της 64/71 της 4ης Δεκεμβρίου 2009, η Γενική Συνέλευση αντιλήφθηκε ότι "το βασικό μέρος της παγκόσμιας συνεργασίας σε παγκόσμιο, τοπικό, εθνικό και αντίστοιχο επίπεδο αντιμετωπίζει, σύμφωνα με τον παγκόσμιο νόμο, κινδύνους για την ωκεάνια ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένου και της ληστείας" (United Nations, 2016).

Το τμήμα θαλάσσιων υποθέσεων σχετικά με το Δίκαιο της Θάλασσας, ως γραμματεία της UNCLOS, έχει εντολή να παράσχει δεδομένα και καθοδήγηση σχετικά με την ομοιόμορφη και προβλέψιμη αξιοποίηση των προμηθειών της UNCLOS, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που ισχύουν για τον περιορισμό της ληστείας. Επίσης έχει την εντολή να παράσχει στοιχεία στη Γενική Συνέλευση σχετικά με σημαντικές βελτιώσεις στη θάλασσα και το δίκαιο που την διέπει και, επιπλέον, στην τακτική συνάντηση των συμβαλλομένων μερών της UNCLOS, στις ετήσιες εκθέσεις της Γενικής Γραμματείας για τις θάλασσες και το Δίκαιο της Θάλασσας. Αυτές οι αναφορές παρέχουν ανασχηματισμένα στοιχεία σχετικά με τις προόδους στην εκτίμηση της ληστείας και των διαφορετικών αδικημάτων (United Nations, 2016).

3.1 BALTIME 1939

Το BALTIME 1939 που ενημερώνεται από το BALTIME 2001 είναι μια τυποποιημένη δομή που σχεδιάζεται για την ανταλλαγή ξηρού φορτίου αλλά έχει

μάλλον γενική προέκταση. Η διάρθρωση του Baltimore παρέχεται από το Βαλτικό και το Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο (BIMCO). Η διάταξη 11 του ναυλοσυμφώνου BALTIME είναι μια δήλωση περιόδου η οποία απαιτεί το πλοίο να βρίσκεται εκτός ζήτησης "για περισσότερο από είκοσι τέσσερις διαδοχικές ώρες" για να αποσυρθεί από τη σύμβαση. Το υποτιμήμα (An) της κατάστασης ορίζει τις περιπτώσεις κατά τις οποίες το πλοίο βγαίνει εκτός ενοικίασης (Michel, 2013).

3.2 NYPE 1993

Το NYPE 93 δημιουργήθηκε μετά τη Συνθήκη ανταλλαγής προϊόντων της Νέας Υόρκης, η οποία αναθεωρήθηκε το 1993 και χρησιμοποιήθηκε βασικά ως μέρος της ξηρής ανταλλαγής εμπορευμάτων. Η δομή είναι μια τροποποίηση της πρώτης πρότυπης δομής NYPE 1946, η οποία ορίζεται από την BIMCO μεταξύ άλλων διεθνών οργανισμών. Στις διατάξεις των άρθρων 26 και 17 της δομής NYPE 93 υπάρχει μια διάταξη "καθαρής απώλειας χρόνου". Στο κύριο τμήμα της δήλωσης αναγνωρίζεται ότι η σύμβαση πρέπει να σταματήσει "για το χρονικό διάστημα κατά μήκος αυτών των χαμένων γραμμών". Όπως υποδεικνύεται από το δεύτερο εδάφιο της εν λόγω διάταξης, το πλοίο βγαίνει εκτός σύμβασης "από την εποχή της αναχώρησης" μέχρι να επιστρέψει στην ίδια ή σε ισότιμη θέση. Η κατάσταση περιέχει τρεις μοναδικές αιτίες που θέτουν το πλοίο εκτός σύμβασης. Αυτά τα αίτια είναι «ανεπάρκεια ή / και αθέτηση υποχρεώσεων», «κράτηση υπό φυσιολογικές άτυχες ενέργειες» και «οποιαδήποτε άλλη παρόμοια αιτία» (Michel, 2013).

3.3 BIMCO

Όσον αφορά τις ρήτρες πειρατείας BIMCO για τα συμβόλαια χρονονάυλωσης, οι κάτοχοι μπορούν να αρνηθούν να συνεχίσουν "όπου δημιουργείται η εντύπωση ότι το πλοίο, το ωφέλιμο φορτίο, η ομάδα ή διαφορετικά πρόσωπα που φορτώνουν το πλοίο, κατά την κρίση του πλοίαρχου ή των ιδιοκτητών, ενδεχομένως, είναι ή τείνουν να είναι ευπαθείς εάν εκτεθούν σε οποιεσδήποτε πραγματικές, υπονομευμένες ή αναφερόμενες εκδηλώσεις ληστείας, όπου υπάρχει τέτοιος κίνδυνος κλοπής κατά την περίοδο της εισόδου σε αυτό το συμβόλαιο ναύλωσης ή όσες προκύψουν από εκεί και πέρα. Σε περίπτωση που το σημείο αργότερα δεν είναι ασφαλές, το πλοίο πρέπει να είναι ελεύθερο να εγκαταλειφθεί από το πλήρωμά του (Bimco.org, 2017).

4 ΤΡΟΠΟΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

4.1 ΔΩΜΑΤΙΟ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ (CITADEL)

Το δωμάτιο ασφαλούς συγκέντρωσης (Citadel) είναι μία συγκεκριμένη προσχεδιασμένη τεχνητή περιοχή, ειδικά μελετημένη και σχεδιασμένη για να τοποθετείται πάνω στα πλοία. Ο σκοπός της δημιουργίας και εγκατάστασης του Citadel πάνω στο πλοίο είναι σαφής: Σε περίπτωση κατά την οποία οι πειρατές απειλούν να ανεβούν στο πλοίο, τότε όλο το πλήρωμα μπορεί να αναζητήσει ασφαλές καταφύγιο εντός του Citadel. Η καταφυγή του πληρώματος οφείλεται στην προσπάθεια να αποτραπούν οι πειρατές από τα μπορέσουν να καταλάβουν τον πλήρη έλεγχο του πλοίου. Το δωμάτιο ασφαλούς συγκέντρωσης δύναται να εμπεριέχει συστήματα τα οποία επιτρέπουν στους χρήστες να ελέγχουν το πλοίο, καθώς και προμήθειες έκτακτης ανάγκης, ασφαλή παροχή αέρα, κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης (CCTV) και προηγμένα συστήματα επικοινωνίας με τον έξω κόσμο (Clarke, 2013).

Το δωμάτιο ασφαλούς συγκέντρωσης έχει αποτελέσει σε πολλές περιπτώσεις δείγμα πως μπορεί να είναι μια ασφαλής λύση καθώς το πλήρωμα έχει καταφύγει επιτυχώς στο δωμάτιο, κάνοντας υπομονή εντός του, με αποτέλεσμα οι πειρατές να πιαστούν από τις λιμενικές αρχές ή να τα παρατήσουν και να αποβιβαστούν από το πλοίο. Επιπλέον, το δωμάτιο μπορεί να επηρεάσει και την αποτελεσματικότητα των λιμενικών αρχών, οι οποίες στο παρελθόν έχουν παρουσιάσει διστακτικότητα να επέμβουν σε ένα πλοίο από τη στιγμή που οι πειρατές ανεβούν πάνω, φοβόμενοι τη σωματική ακεραιότητα του πληρώματος (Clarke, 2013).

Πίνακας 1: Χρησιμοποίηση του Citadel κατά τη διάρκεια πειρατικής ενέργειας ή ληστείας
[International Maritime Bureau 2010 – 2014]

	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL/MEDIA
CASES IN WHICH CITADEL USED	19	54	25	16	14	128
CITADEL USED IN TOTAL NUMBER OF CASES FOR YEAR (%)	4.3 %	12.5%	8.4%	6.1%	5.7%	7.6%
CITADEL FAILURE RESULTING IN CREW BEING KIDNAPPED OR HARMED	1	2	1	2	1	7
CITADEL FAILURE IN TOTAL NUMBER OF CASES CITADEL USED (%)	5,2%	3.7%	4%	12.5%	7.1%	5.5%

TOTAL NUMBER OF ACTS OF PIRACY	445	439	297	264	245	1690
--------------------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-------------

Πίνακας 2: Χρησιμοποίηση του Citadel εντός των περιοχών υψηλού ρίσκου, με τις παρενθέσεις να παρουσιάζουν τις φορές όπου επενέβησαν ένοπλες δυνάμεις μέσω ελικοπτέρου ή πλοίου για να ελευθερώσουν το πλήρωμα. [International Maritime Bureau 2010 – 2014]

	2010	2011	2012	2013	2014	total	%
CITADEL USED DURING ATTACK	19	54	25	16	14	128	100
SOMALIA	5 (2)	39 (13)	10 (3)	2 (2)	4	60	46.9
GULF OF ADEN/RED SEA	2 (1)	15 (3)	4 (0)	5 (4)	4	30	23.4
OTHER AREAS OF AFRICA	12 (4)	-	11 (4)	9 (2)	5	37	28.9
OTHERS	0	0	0	0	1	1	0.8

4.2 ΑΚΟΥΣΤΙΚΗ ΣΥΣΚΕΥΗ ΜΕΓΑΛΗΣ ΕΜΒΕΛΕΙΑΣ (LRAD)

Η ακουστική συσκευή μεγάλης εμβελείας (Long Range Acoustic Device – LRAD) είναι μία ακουστική συσκευή σχεδιασμένη να μεταφέρει μηνύματα και προειδοποιητικούς ηχητικούς τόνους σε μεγαλύτερες αποστάσεις και σε μεγαλύτερη ένταση, σε σχέση με τα συμβατικά ηχεία. Η συσκευή αναπτύχθηκε από την εταιρεία LRAD, με την επιχείρηση να αναπτύσσει συστήματα τα οποία χρησιμοποιούνται για επικοινωνία μεταξύ μεγάλων αποστάσεων με πληθώρα εφαρμογών (Davison, 2009).

Μία από τις εφαρμογές των συστημάτων της LRAD είναι η χρησιμοποίηση τους ως μη θανατηφόρα και μη κινητικά όπλα για τον έλεγχο του πλήθους σε επικίνδυνες καταστάσεις. Τα όπλα αυτά είναι ευρέως γνωστά ως «ηχητικά όπλα». Επιπλέον, τα συστήματα LRAD χρησιμοποιούνται από τις αστυνομικές αρχές, κυβερνητικά σώματα και σώματα ασφαλείας, καθώς επίσης και ναυτιλιακές εταιρείες ενόπλων φρουρών ως μέσο μετάδοσης ηχητικών ειδοποιήσεων και προειδοποιήσεων σε μεγάλες αποστάσεις. Εκτός από τη χρήση τους στον τομέα της ασφάλειας, τα LRAD χρησιμοποιούνται και για άλλους σκοπούς, όπως η απομάκρυνση άγριων ζώων από τους διαδρόμους αεροδρομίων, χώρους εργοστασίων και από πλατφόρμες εξόρυξης αερίου και πετρελαίου, κλπ. Χαρακτηριστικό παράδειγμα χρήσης αυτών των συστημάτων είναι το κρουαζιερόπλοιο “Seabourn Spirit” και το πλοίο “Biscaglia” όπου εν τέλει η χρησιμότητά τους κρίνεται αμφισβητίσιμη καθώς δεν κατάφεραν οι πειρατές να επιβιβαστούν με επιτυχία πάνω στο εν κινήσει πλοίο.



Εικόνα 6: Ακουστική Συσκευή Μεγάλης Εμβέλειας LRAD. [*Marine Insight.*]

4.3 ΣΥΣΚΕΥΗ ΛΕΙΖΕΡ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Οι συσκευές λέιζερ και LED είναι συσκευές που μπορεί κατά τη χρήση τους να προκαλέσουν στο υποκείμενο που απευθύνονται προσωρινή τύφλωση, την απομάκρυνσή του, τον αποπροσανατολισμό του αλλά και ναυτία (Boon, Huq and Lovelace, 2012). Ωστόσο, οι περισσότερες από τις συσκευές που είναι σήμερα διαθέσιμες χρησιμοποιούνται σε σχετικά μικρούς χώρους, συνήθως μέσα σε μικρή εμβέλεια, σχεδόν 1 μήκους σώματος (περίπου 1,5 – 2 μέτρα). Τα πιο δυνατά λέιζερ μπορούν να προκαλέσουν το ίδιο αποτέλεσμα σε μεγαλύτερη εμβέλεια, αλλά σε κοντινή απόσταση θα μπορούσαν να προκαλέσουν μόνιμη τύφλωση. Με αυτόν τον τύπο συσκευής θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι δεν υπάρχει εγγύηση για ολική τύφλωση των εχθρών ώστε να σταματήσει και η επίθεση.

Προκειμένου να αποσπαστούν προσωρινώς οι πειρατές γίνεται χρήση της συσκευής laser της οποίας η δέσμη δεν είναι φονική παρά λειτουργεί ως οπτική προειδοποίηση στους πειρατές. Η συσκευή μπορεί να χρησιμοποιηθεί από όλο το πλήρωμα του караβιού μέρα-νύχτα. Τα κοινά γυαλιά ηλίου δεν μπορούν να παρέχουν την κατάλληλη προστασία στην πράσινη ακτίνα του laser. Στα μικρά και γρήγορα σκάφη που χρησιμοποιούνται συνήθως από τους Σομαλούς πειρατές, συνήθως κάθε laser διαθέτει ενσωματωμένο ραντάρ που κλειδώνει αυτόματα στα σκάφη αυτά. Επίσης, για μεγαλύτερη ακρίβεια μπορεί επίσης να συνδεθεί με το ραντάρ του πλοίου.



Εικόνα 7: Συσκευή Λείζερ κατά της Πειρατείας. [Marine Insight]

4.4 ΚΑΝΟΝΙ ΝΕΡΟΥ

Ένα άλλο μη θανατηφόρο όπλο που χρησιμοποιείται εκτενώς στα εμπορικά πλοία είναι το κανόνι νερού. Ως μέθοδος αντιμετώπισης της πειρατείας, η συσκευή παρέχει ισχυρό και αδιαπέραστο ρεύμα νερού διώχνοντας τους πειρατές που προσπαθούν να επιβιβαστούν στο πλοίο. Το κανόνι μπορεί επίσης να γεμίσει με νερό τα σκάφη των πειρατών για να επιβραδύνει ή ακόμη και να παρεμποδίσει τον ελιγμό τους (Palmer, 2014).

Η χρήση των κανονιών νερού ως μέσο άμυνας κατά των πειρατικών επιθέσεων έχει γίνει πολύ κοινή. Χρησιμοποιούνται κυρίως για την αντιμετώπιση Σομαλών πειρατών. Τα κανόνια αυτά έχουν την ιδιότητα να πετάξουν με μεγάλη πίεση νερό σε διάφορες αποστάσεις και είναι χρήσιμα όταν οι πειρατές επιχειρούν να ανέβουν στο πλοίο ή όταν ακόμη τα πειρατικά σκάφη πλησιάζουν τα πλοία. Επίσης μπορούν να χρησιμοποιηθούν σαν προστασία σε περίπτωση που ανοίξουν πυρ οι πειρατές. Κατά τα ταξίδια στη θάλασσα, το πιο εμφανές όπλο είναι το ίδιο το νερό, ξεκινώντας από τα παραδοσιακά κανόνια νερού, τα οποία μπορούν να στείλουν σε μεγάλες αποστάσεις μεγάλη πίεση νερού.

Η χρήση τους όμως κατά την προσέγγιση τους από οπλισμένους άνδρες δεν είναι η σοφότερη επιλογή. Για το λόγο αυτό, τα περισσότερα σύγχρονα κανόνια νερού που είναι εξοπλισμένα σε θαλάσσια σκάφη μπορούν να ελέγχονται εξ' αποστάσεως (Palmer, 2014). Έτσι, ένα μέλος του πληρώματος μπορεί να τα χειριστεί από μια ασφαλή τοποθεσία όπως το "Citadel", όπου τα μέλη του πληρώματος μπορούν με ασφάλεια να κρυφτούν και να προστατευτούν από τις επιθέσεις, στην περίπτωση την οποία οι πειρατές καταφέρουν με επιτυχία να ανεβούν στο πλοίο.



Εικόνα 8: Κανόνι Νερού. [*Marine Insight*]

4.5 ΟΠΛΙΣΜΕΝΟΣ ΑΦΡΟΣ - ΚΙΝΗΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΡΝΗΣΗΣ

Ένα άλλο μέτρο που σχετίζεται με τα κανόνια νερού είναι ο αφρός. Για την ρίψη του χρειάζονται αντλίες και κανόνια όπως εκείνα του νερού. Η αποτελεσματική χρήση του προϋποθέτει το συγχρονισμό του με τα αποθέματα αφρού σε περίπτωση πυρκαγιάς πάνω στο πλοίο όπως ορίζεται με το BMP 4 (Best Management Practices 4). Η αποτελεσματική εφαρμογή του οφείλεται στο γεγονός ότι αποπροσανατολίζει και στο ότι δημιουργεί μία γλιστερή επιφάνεια, μετατρέποντας κατά αυτό τον τρόπο δύσκολη την διάβαση ή αναρρίχηση στο πλοίο εξαιτίας του (Bossé, Rogova and Shahbazian, 2013).

Το Mobility Denial System MDS, γνωστό υλικό που έχει αναπτυχθεί από το αμερικάνικο Ναυτικό, είναι ένας αφρός ο οποίος ναι μεν γλιστράει αν έρθει σε επαφή με οποιοδήποτε σώμα, δεν είναι όμως θανατηφόρος. Το συγκεκριμένο υλικό έχει τη δυνατότητα να χρησιμοποιηθεί στο κατάστρωμα του πλοίου. Η κατασκευή του είναι από νερό, ένα είδος λάσπης και μια φορτισμένη ηλεκτρικά ανάρτηση. Η τελευταία έχει ως στόχο να κάνει πιο γλιστερό το υγρό έτσι ώστε όπου υπάρχει αφρός να γίνεται δυσκολότερη η διάβαση (Bossé, Rogova and Shahbazian, 2013).

4.6 ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΟΙ ΣΩΛΗΝΕΣ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Έχει αποδειχθεί πως η χρήση κανονιών νερού είναι πολύ αποτελεσματική καθώς αποτρέπει και καθυστερεί τους πειρατές που επιχειρούν να ανέβουν στο πλοίο. Τα κανόνια νερού από την εταιρία Scanjet έχει οριστεί ως νέο σχετικά σύστημα αντιμετώπισης των πειρατικών επιθέσεων. Η πλειοψηφία των πλοίων που έχουν

εξοπλιστεί με MPS της Scanjet είναι δεξαμενόπλοια και είναι μεγάλος σε αριθμό. Αποτελείται από μικρά πλοία μεταφοράς έως μεγαλύτερα VLCC. Πλοία LNG και επιβατηγά έχουν επίσης εξοπλιστεί με την αυτή την τεχνολογία.

Η ικανότητα των αντλιών του κάθε πλοίου είναι καθοριστική για την εγκατάσταση του συγκεκριμένου συστήματος. Αυτό το σύστημα MPS είναι αρκετά επιτυχημένο και δεν βλάπτει το περιβάλλον. Αποτελεί τρόπο προστασίας των πλοίων και των πληρωμάτων από τις επιθέσεις των πειρατών. Στην πρόληψη των συγκρούσεων η αποτελεσματικότητα των κανονιών νερού έγκειται στο ότι η διάκριση τους γίνεται αντιληπτή από τους πειρατές από μακριά δηλώνοντας έμμεσα πως το πλοίο είναι προστατευμένο. Αποτελεί μη επιθετική μορφή προστασίας καθώς δεν μπορούν να είναι θανατηφόροι οι πίδακες του νερού που παράγονται απλώς στόχος τους είναι να απωθήσουν το πειρατικό πλοίο κι όποιον επιχειρεί να εισβάλει στο πλοίο.

Τα κανόνια νερού βρίσκονται πάντα σε ετοιμότητα για να χρησιμοποιηθούν οποιαδήποτε στιγμή και το μόνο που χρειάζεται είναι η ενεργοποίηση της παροχής νερού από το αντίστοιχο σημείο ελέγχου. Αποφεύγεται ο χειροκίνητος χειρισμός καθώς μπορεί να βρίσκεται εκτεθειμένος στους πειρατές ο χειριστής. Εάν συμβεί επιχείρηση πειρατικής επιβίβασης στο πλοίο η κατεύθυνση του νερού θα πρέπει να είναι στο μπροστινό τμήμα του πλοίου καθώς αποτελεί συνηθέστερο μέρος επιβίβασης εάν δεν υπάρχει ολοκληρωμένο σύστημα κανονιών νερού. Επίσης μπορεί να γίνει ταυτόχρονη χρήση αντλιών έρματος εάν αυτό είναι εφικτό στο εκάστοτε πλοίο, προκειμένου να πλημμυρίσουν το κατάστρωμα με νερό, να δημιουργηθεί υπερχειλίση κι όπως θα πέφτει από το πλάι του πλοίου να σχηματίζει ένα είδος προστατευτικής κουρτίνας. Αυτό γίνεται εφικτό με την υπερχειλίση των δεξαμενών έρματος στο κατάστρωμα ενώ μπορεί να είναι χωρίς φορτίο και να βρίσκεται ήδη σε ταξίδι έρματος. Ενέχει μεγάλους κινδύνους για αυτό είναι ένα μέτρο που χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή.

Η εκτόξευση ατμού ή καυτού νερού είναι άλλο ένα μέτρο που λειτουργεί επιπρόσθετα και σχετίζεται με τα κανόνια νερού. Επιπλέον, είναι ιδιαίτερα αποτελεσματική, για την αποτροπή των πειρατών να επιβιβαστούν στο πλοίο, η χρήση ενός ακροφυσίου μέσω του οποίου μπορεί να παραχθεί ατμός.



Εικόνα 9: Πυροσβεστικοί Σωλνες. [Marine Insight]

4.7 ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΣ ΦΡΑΧΤΗΣ

Έγινε πρόταση από τον IMB ο εξοπλισμός φράχτη υψηλής τάσεως στα πλοία, που θα βοηθά στην απώθηση των πειρατών. Η επιλογή της μεθόδου αυτής αποβλέπει στην προστασία του καταστρώματος και στην περίπτωση της επαφής με τον φράχτη να είναι επώδυνη όχι όμως θανατηφόρα (Talley, 2013). Η τάση που επιλέχτηκε μπορεί να φτάσει τα 9000V.

Η τοποθέτηση του φράχτη γίνεται γύρω από το πλοίο και μπορεί να τοποθετηθεί και αφαιρεθεί από το πλήρωμα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού με ευκολία. Φώτα, σειρήνες και συναγερμοί ενεργοποιούνται σε περίπτωση επιχείρησης εισόδου ή παράβασης μέσω των ειδικών αισθητήρων που διαθέτει το σύστημα. Είναι κατάλληλο ως μέτρο προφύλαξης για την επιτυχημένη προστασία των πλοίων, όχι όμως για τα πετρελαιοφόρα και για εκείνα που μεταφέρουν άλλα εύφλεκτα υλικά. Διαθέτει εγγύηση από τους κατασκευαστές ότι μπορεί να ανταπεξέλθει σε όλες τις καιρικές συνθήκες, στο θαλασσινό νερό και στη διάβρωση .

Με την προσθήκη του φράχτη είναι αναγκαία η χρήση ειδικής πινακίδας για προστασία όπου να αναγράφεται ότι ο φράχτης είναι ηλεκτροφόρος. Το πλοίο ανάλογα με την περιοχή που ταξιδεύει μπορεί να τοποθετεί πινακίδες που να προειδοποιούν στην τοπική τους γλώσσα σχετικά με την χρήση του εν λόγω ηλεκτροφόρου συστήματος (Talley, 2013). Ένας ακόμη τρόπος χρήσης της πινακίδας είναι για να ξεγελάσει και να αποτρέψει τυχόν επιθέσεις κατά του πλοίου ακόμη κι αν ο φράχτης δε διατρέχεται από ηλεκτρικό ρεύμα.



Εικόνα 10: Ο Ηλεκτρικός Φράχτης [*Marine Insight*]

4.8 ΣΥΜΠΙΕΣΜΕΝΟΣ ΑΕΡΑΣ

Ένα από τα μεγάλα προβλήματα που οι καπετάνιοι των μεγάλων πλοίων έρχονται αντιμέτωποι, είναι ο περιορισμός τους από τους διεθνείς νόμους όσον αφορά μέσα άμυνας που πρόκειται να χρησιμοποιήσουν (Figliomeni, 2017).

Προϊόν βρετανικής εταιρείας είναι το Ship Bourne Shore Launcher. Το Buccaneer Ship Bourne Shore Launcher είναι μια συσκευή σε σχήμα κανονιού που χρησιμοποιεί πεπιεσμένο αέρα για να πυροβολήσει μια ποικιλία βλημάτων. Η ισχύς και η θνησιμότητα των βλημάτων που χρησιμοποιούνται μπορεί να ποικίλλουν ανάλογα με την απόσταση των πειρατών από το πλοίο.

Αυτή η ιδέα αφορά την πιθανότητα προσέγγισης πειρατικού σκάφους, όπου θα εκτοξευτεί μέσα από το Buccaneer, ένα μακρύ και σκληρό σχοινί. Ένα μικρό αλεξίπτωτο εξασφαλίζει ότι το 300 μέτρων σχοινί θα βρεθεί κάτω από την επιφάνεια του νερού και οι πειρατές χωρίς να γνωρίζουν ότι έχουν χτυπηθεί, όταν ξεκινήσουν βρίσκουν ότι οι προπέλες των μηχανών τους έχουν μπερδευτεί με το εν λόγω σχοινί (Figliomeni, 2017) .



Εικόνα 11: Συσκευή Εκτόξευσης Συμπιεσμένου Αέρα [*Marine Insight*]

4.9 ΠΑΓΙΔΑ (P) ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

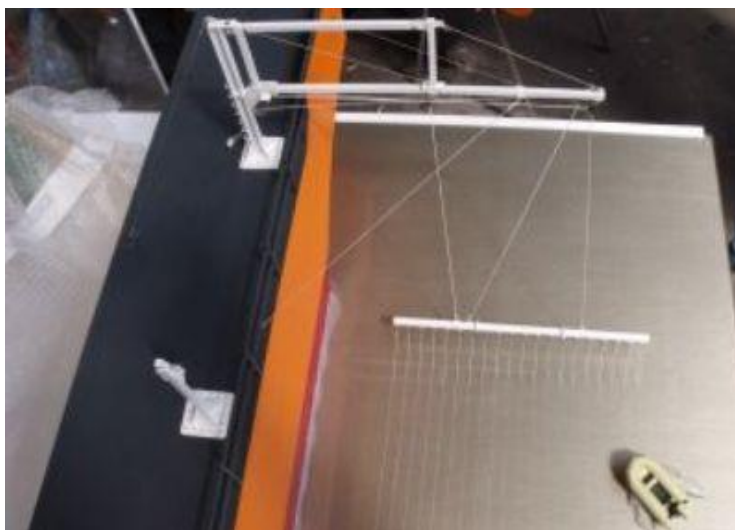
Η παγίδα (P) είναι ένα μη θανατηφόρο σύστημα που βοηθά στην αποτροπή των πειρατών από την επιβίβαση σε πλοία. Το σύστημα αυτό φέρει λεπτές γραμμές που επιπλέουν στη στάθμη του νερού γύρω από τις πλευρές του σκάφους. Όταν οι πειρατικές σχεδίες / βάρκες έρχονται σε επαφή με τις γραμμές, εκείνες μπερδεύονται με τον κινητήρα του σκάφους με αποτέλεσμα το πλοίο να ακινητοποιείται (Figliomeni, 2017).

Με τις γραμμές που επιπλέουν γύρω από το πλοίο δημιουργείται μια ζώνη ασφαλείας η οποία παγιδεύει τις προπέλες των πειρατικών σκαφών. Αυτή η ζώνη ασφαλείας δημιουργείται από την παγίδα(P) και είναι αποτελεσματική και μη θανατηφόρα. Αυτό το μοναδικό προϊόν αποτελεί σημαντική εξέλιξη στα προϊόντα ασφαλείας. Είναι εύκολο στην εγκατάσταση και στη λειτουργία και βασικό του χαρακτηριστικό είναι η διαβεβαίωση πως το πλήρωμα δεν κινδυνεύει.

Από τη στιγμή που θα εγκατασταθεί το συγκεκριμένο σύστημα μπορεί να λειτουργήσει μέρα νύχτα χωρίς επίβλεψη, αποτρέποντας επαναλαμβανόμενες προσπάθειες επιβίβασης στο πλοίο. Το συγκεκριμένο σύστημα προσφέρει μια μέθοδο επαναλαμβανόμενης αυτοπροστασίας απέναντι στο διαχρονικό πρόβλημα της επιβίβασης των πειρατών στα εμπορικά πλοία και μπορεί να επαναχρησιμοποιείται. Η πατέντα της παγίδας (P) έγκειται στο μπλοκάρισμα των κινητήρων από τις γραμμές

που εκτείνονται περιφερειακά του σκάφους. Οι γραμμές της παγίδας (P) εγκαθίστανται στον διανεμητή που χαμηλώνει την γραμμή του νερού. Το μήκος των γραμμών αυτών μπορούν να σχεδιαστούν ανάλογες προς το μέγεθος του σκάφους και κατά τρόπο ώστε να επιπλέουν στην επιφάνεια του νερού.

Με την χρήση της τεχνολογίας μη συνεχούς σύνδεσης, το σύστημα είναι σχεδιασμένο να μην είναι θανατηφόρο. Όταν μια προπέλα παγιδευτεί η γραμμή θα σπάσει και το πειρατικό όχημα θα απομείνει να επιπλέει χωρίς να είναι λειτουργικό. Αυτές οι εφάπαξ επενδύσεις στα αντιπειρατικά συστήματα μπορούν να ανταπεξέλθουν σε πολλές πειρατικές επιθέσεις χωρίς να είναι απαραίτητη η επίβλεψη τους ή εμπλοκή του πληρώματος.



Εικόνα 12: Αντιπειρατική Παγίδα Τύπου (P). [Marine Insight]

4.10 ΚΟΥΡΤΙΝΑ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Για την καταπολέμηση των πειρατικών επιθέσεων σχεδιάστηκε υπό την επίβλεψη της ομάδας του Ιαπωνικού Νηογνώμονα ΝΥΚ και του κατασκευαστή σωλήνων Yokoi, η κουρτίνα για την καταπολέμηση της πειρατείας. Η χρήση της προβλέπεται για μικρότερα πλοία τα οποία είναι πιο ευπαθή σε επιθέσεις και αποτελείται από μια σειρά πατενταρισμένων εύκαμπτων σωλήνων που είναι τοποθετημένα από την είσοδο και τις αμφοτέρες πλευρές του πλοίου.

Σε περίπτωση που το πλοίο βρεθεί σε κατάσταση πυρκαγιάς το σύστημα διοχετεύει θαλασσινό νερό μέσα από τους σωλήνες κι έπειτα το ψεκάζει μέσα από το υψηλής πίεσης στόμιο του σωλήνα με δύναμη της τάξεως των 0.2 Μρ. Αυτή η τιμή

της διαθέσιμης πίεσης μπορεί να μην είναι σημαντική για τους περισσότερους ανθρώπους, αλλά έχει αποδειχτεί ότι είναι αρκετά ικανή μέσω της πίεσης από τους σωλήνες να προκληθούν απρόβλεπτες περιστροφές, οι οποίες από τη δύναμη είναι ικανές να τραυματίσουν οποιοδήποτε βρεθεί στο πέρασμά τους (Figliomeni, 2017).

Στα άκρα των εύκαμπτων σωλήνων έχουν τοποθετηθεί βαρίδια τα οποία τα διατηρούν κάτω και δίπλα από τις πειρατικές βάρκες, ενώ τα καλύμματα από καουτσούκ στα ακροφύσια και στα βαρίδια τους σταματούν από την καταστροφή του χρώματος του εξωτερικού περιβλήματος του πλοίου.



Εικόνα 13: Κουρτίνα Κατά της Πειρατείας. [Marine Insight]

4.11 ΜΗ ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΟΣ ΧΕΙΡΟΒΟΜΒΙΔΑ

Η μη θανατηφόρος χειροβομβίδα είναι μια συσκευή κατά της πειρατείας η οποία παράγει μια αστραφτερή λάμψη φωτός και δυνατού θορύβου. Τέτοιου είδους χειροβομβίδες χρησιμοποιούνται για τον προσωρινό αποπροσανατολισμό των αισθήσεων των πειρατών χωρίς να προκαλούν καθόλου τραυματισμό (Pitney and Levin, 2013).

Η εν λόγω χειροβομβίδα είναι σχεδιασμένη να παράγει ένα εκτυφλωτικό φλας φωτός και έντονα "κτυπήματα" πάνω από 170 ντεσιμπέλ (dB) χωρίς να προκαλεί μόνιμο τραυματισμό. Χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά από το SAS του Βρετανικού Στρατού στα τέλη της δεκαετίας του 1970.

Το φλας που παράγεται ενεργοποιεί ακαριαία όλα τα κύτταρα φωτοϋποδοχείς του ματιού καθιστώντας για περίπου πέντε δευτερόλεπτα αδύνατη την όραση μέχρι το μάτι να επανέλθει από μόνο του στην αρχική του κατάσταση. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να αποσυντονιστεί για λίγα λεπτά το θύμα και να μη μπορεί να

στοχεύσει. Ο δυνατός κρότος που προκαλεί δημιουργεί προσωρινή απώλεια της ακοής και συγχρόνως διαταράσσει το υγρό του αυτιού προκαλώντας ζάλη και αίσθηση ανισορροπίας (Pitney and Levin, 2013). Η συγκλονιστική έκρηξη που προκαλείται μπορεί να τραυματίσει, ενώ ακόμη και η θερμότητα που δημιουργείται είναι ικανή να ενεργοποιήσει εύφλεκτα υλικά όπως είναι τα καύσιμα, προκαλώντας πυρκαγιά.



Εικόνα 14: Μη θανατηφόρος Χειροβομβίδα. [*Marine Insight*]

4.12 DAZZLE GUN - Όπλο Θάμβωσης

Το όπλο θάμβωσης είναι μη θανατηφόρο και αυτό που προκαλεί είναι, μέσω της κατευθυνόμενης ακτινοβολίας, προσωρινή τύφλωση στο στόχο μέσα από το έντονο φλας. Οι στόχοι μπορεί να περιλαμβάνουν αισθητήρες ή ανθρώπινες μονάδες.

Αρχικά αναπτύχθηκαν για στρατιωτική χρήση, τα μη στρατιωτικά προϊόντα έγιναν διαθέσιμα για την χρήση για την επιβολή του νόμου και της ασφάλειας. Οι σκοπευτές με την εκπομπή υπέρυθρου ή ορατού φωτός ενάντια σε διάφορους ηλεκτρονικούς αισθητήρες και ορατό φως εναντίον των ανθρώπων, το οποίο δεν προκαλεί μακροχρόνια ζημιά στα μάτια. Οι εκπομπές που γίνονται συνήθως είναι laser, προκαλώντας το θάμπωμα όπως ορίζεται ένα laser να προκαλεί (Kraska and Wilson, 2011). Τα περισσότερα από τα σύγχρονα συστήματα είναι φορητά και λειτουργούν είτε σε κόκκινο (δίοδος laser) είτε σε πράσινο (ένα λέιζερ στερεάς

κατάστασης με λέιζερ - diode-pumped solid-state laser/DPSS) του ηλεκτρομαγνητικού φάσματος. Η επιλογή του πράσινου laser γίνεται για την μοναδική του ικανότητα να αντιδρά με το ανθρώπινο μάτι καθώς είναι λιγότερο βλαβερό για την όραση.



Εικόνα 15: Όπλο Θάμβωσης. [Marine Insight]

4.13 ΧΕΙΡΟΒΟΜΒΙΔΑ ΑΠΟ ΚΑΟΥΤΣΟΥΚ

Η χειροβομβίδα από καουτσούκ είναι ένα μη θανατηφόρο όπλο το οποίο πεκάζει σφαίρες από καουτσούκ κατά την έκρηξη της (Kraska and Wilson, 2011). Αυτή η χειροβομβίδα κατά της πειρατείας μπορεί επίσης μέσα από την παραγωγή φωτός και ήχου να χρησιμοποιηθεί προκειμένου να εμποδίσει τους πειρατές να πλησιάσουν το πλοίο.

Οι χειροβομβίδες σε κοντινούς στόχους προκαλούν τραυματισμό ή μελανιές σε αυτούς. Κατά την έκρηξη, το ελαστικό σώμα της χειροβομβίδας διαλύεται και τα 100 σφαιρίδια από καουτσούκ και ένα νέφος σκόνης βγαίνει προς τα έξω σε ένα κυκλικό σχέδιο. Η χειροβομβίδα χρησιμοποιείται ευρύτερα ως εργαλείο διαχείρισης πλήθους από τα σώματα ασφαλείας σε εσωτερικές και εξωτερικές λειτουργίες.



Εικόνα 16: Χειροβομβίδες από Καουτσούκ. [Marine Insight]

4.14 ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΝΕΡΓΟΥΣ ΑΡΝΗΣΕΩΣ (Active Denial System – ADS)

Για την άρνηση περιοχής, την περιμετρική ασφάλεια και τον έλεγχο του πλήθους σχεδιάστηκε το σύστημα ενεργού αρνήσεως (Active Denial System – ADS), το οποίο αναπτύχθηκε από τον Αμερικάνικο στρατό και είναι μη θανατηφόρο όπλο. Μια άλλη ανεπίσημη ονομασία του όπλου είναι ακτίνα θερμότητας από τότε που χρησιμοποιούνταν για τη θέρμανση των επιφανειών των στόχων όπως το δέρμα στοχευόμενων ανθρώπων.

Όπως είναι επισήμως γνωστό ως σύστημα ενεργού αρνήσεως, η ακτίνα είναι ένα μη θανατηφόρο όπλο που εκπέμπει μια στενή δέσμη ηλεκτρομαγνητικής ενέργειας για τη θέρμανση του δέρματος χωρίς να προκαλεί μόνιμη ζημιά. Η εισχώρηση του κύματος κάτω από το δέρμα προκαλεί αφόρητη αίσθηση καψίματος η οποία κάνει του πειρατές να απομακρυνθούν ή να εγκαταλείψουν το πλοίο πηδώντας στη θάλασσα.

Σύμφωνα με την πολιτική του Υπουργείου Άμυνας τα μη θανατηφόρα όπλα σχεδιάζονται και χρησιμοποιούνται ώστε να καταστεί ανίκανο το προσωπικό και το υλικό, καθώς μειώνονται έτσι οι θάνατοι, ο τραυματισμός του προσωπικού και οι ανεπιθύμητες καταστροφές στην περιουσία και το περιβάλλον (Kraska and Wilson, 2011).

4.15 ΕΙΔΙΚΑ ΣΥΡΜΑΤΑ BARBED TAPE / RAZOR WIRE

Σύρματα κατασκευασμένα από μοντέρνα υλικά ασφαλείας και σε σχήματα κοφτερών μεταλλικών λεπίδων είναι τα ειδικά σύρματα BARBED TAPE και RAZOR WIRE που έχουν στόχο να τρυπούν και να αγκιστρώνουν. Η τοποθέτησή τους μπορεί να γίνει στην περίμετρο του πλοίου έτσι ώστε να παρεμποδίζει οποιονδήποτε επιχειρήσει να ανέβει καθώς θα του προκαλέσει σοβαρό τραυματισμό. Συνήθως τέτοιου είδους πλέγματα αποφεύγεται να τοποθετηθούν στα σημεία εκείνα που προβλέπεται να χρησιμοποιηθούν για την ρίψη σωσίβιων λέμβων και βαρκών.

Τα Razor Wire χωρίζονται σε τρεις βασικούς τύπους (Figliomeni, 2017):

- **Unclipped:** Ευθύ σύρμα που τοποθετείται κατά μήκος του πλοίου με δυνατότητα τοποθέτησης κι άλλων σειρών απλών συρμάτων προκειμένου να ενισχυθεί το πλέγμα.
- **Spiral:** Αυτό το είδος πλέγματος θυμίζει σπειροειδή καλώδιο τηλεφώνου
- **Concertina Spiral Razor Wire:** Η εικόνα αυτού του πλέγματος θυμίζει ακορντεόν κι αποτελείται από γαλβανισμένη λαμαρίνα πάχους 2.5 mm και διαθέτει υψηλή περιεκτικότητα άνθρακα κατάλληλο για γαλβανισμένο σύρμα. Η ένωση σε κάθε κύκλο σπιράλ γίνεται με τρεις, πέντε ή επτά σειρές κλιπ σύνδεσης ανάλογα με τη διάμετρο του κύκλου. Με αυτό τον τρόπο μειώνεται η απόσταση ανάμεσα στις σπείρες. Η κατασκευή του είναι τέτοια που δεν μπορεί αν είναι εφικτή η κοπή του από εργαλεία χειρός. Ο τύπος πλέγματος που προτιμάται είναι ο Concertina καθώς χάρη στην σύνδεση που έχουν οι κύκλοι μεταξύ τους και της αντοχής του αφού η διάμετρός του μπορεί να είναι από 730-980mm είναι πιο αποτελεσματικός.



Εικόνα 17: Σύρματα Barbed Wire. [Marine Insight]

4.16 TASERS – ΗΛΕΚΤΡΟΠΛΗΞΙΑ

Με την χρήση ηλεκτροπληξίας μπορεί να προστατευθεί το πλήρωμα και το φορτίου του πλοίου σε περίπτωση που πειρατές αποβιβαστούν στο πλοίο. Είναι ένα μη θανατηφόρο όπλο και προκαλεί ηλεκτρικό σοκ που κάνει τους πειρατές να χάσουν νευρομυϊκά τον έλεγχο. Συσπάσεις των αισθητήριων και κινητικών νευρών συμβαίνει σε όποιον χτυπηθεί από ένα Taser καθώς προκαλεί ακραίο πόνο και υπερδιέγερση των νευρών Αυτή η συσκευή είναι η έσχατη επιλογή σε περίπτωση που το πλοίο καταληφθεί από πειρατές.

Δεν πρόκειται για μια εξαντλητική λίστα όπλων κατά της πειρατείας τα οποία έχουν ή πρόκειται να χρησιμοποιηθούν εναντίων των πειρατών στις ανοικτές θάλασσες. Στην πραγματικότητα πολλές από αυτές δεν έχουν ακόμη χρησιμοποιηθεί ούτε εγκατασταθεί στα πλοία.



Εικόνα 18: Taser Gun. [Marine Insight]

4.17 ΔΙΧΤΥΑ - ΠΑΓΙΔΕΣ ΣΚΑΦΩΝ

Ένας τύπου βαλλιστικού δικτύου το οποίο μπορεί να σταματήσει τα πειρατικά σκάφη να πλησιάσουν σε εμπορικό πλοίο, είναι οι παγίδες σκαφών.

Ένα μη θανατηφόρο βαλλιστικό δίκτυ χρησιμοποιείται από τις παγίδες σκαφών, το οποίο ρίχνεται από ένα ελικόπτερο μέσα στο μονοπάτι όπου βρίσκεται η απειλούμενη βάρκα. Το δίκτυ αυτό έχει στόχο να παγιδεύσει τις προπέλες του ταχύπλοου σκάφους έτσι ώστε να του αποτρέψει οποιαδήποτε δυνατότητα κίνησης προς τα εμπρός (Pitney and Levin, 2013). Τα δίχτυα ανοίγουν με βάρη που κινούνται από τα κεντρικά μπλοκ φόρτισης, παραβιάζουν τις έλικες, τα πηδάλια και το

μηχανισμό πηδαλιουχίας των σκαφών, σταματώντας τα σε ασφαλή απόσταση από τους πιθανούς στόχους.

Έτσι με την χρήση των παγίδων σκαφών, από το προσωπικό άμυνας και της επιβολής του νόμου, δίνεται η εναλλακτική επιλογή προκειμένου να χρησιμοποιηθούν αυτά αντί όπλων ή άλλων θανατικών όπλων μέσα σε γεμάτα λιμάνια όπου αδέσποτες σφαίρες απειλούν τον άμαχο πληθυσμό. Σε περιοχές όπως το Gulf of Aden όπου είναι εύκολο να μπερδέψεις τους πειρατές με αθώους ψαράδες ή με την κίνηση στους εμπορικούς δρόμους η χρήση των παγίδων σκαφών δίνει μια προοπτική στην ασφάλεια των πλοίων (Pitney and Levin, 2013).

Σε απάντηση στην επίθεση εναντίον του USS Cole, αναπτύχθηκε στην Υεμένη η παγίδα των σκαφών και εφαρμόζεται οπουδήποτε τα μικρά σκάφη αποτελούν απειλή ή πρέπει να σταματήσουν για λόγους παρεμπόδισης όπως το λαθρεμπόριο ναρκωτικών, η πειρατεία ή η εμπορία ανθρώπων.

Η τρέχουσα έκδοση έχει σχεδιαστεί να ρίπτεται από ελικόπτερα, αλλά υπάρχουν νέες εκδόσεις που μπορεί να ξεκινήσει απευθείας από τα πλοία ή από λιμενικές εγκαταστάσεις.



Εικόνα 19: Δίχτυα – Παγίδες Σκαφών. [Marine Insight]

4.18 Η ΧΡΗΣΗ ΕΝΟΠΛΩΝ ΦΡΟΥΡΩΝ

Η χρήση ένοπλων φρουρών στα πλοία είναι ένα μέσο ασφάλειας για πιθανή πειρατική ενέργεια και σε πολλές περιπτώσεις έχει αποδειχθεί πολύ χρήσιμος και αποτελεσματικός τρόπος αντιμετώπισης, αλλά υπάρχουν ορισμένα ζητήματα που προκύπτουν με τη χρήση τους (Pitney and Levin, 2013).

Το τμήμα ωκεάνιας ασφάλειας ενήργησε γρήγορα για τη δημιουργία διαφόρων ενώσεων που προσφέρουν υπηρεσίες ασφαλείας. Ο Σύνδεσμος Ασφαλείας για τη Ναυτιλιακή Βιομηχανία (SAMI) έχει συσταθεί ως ελεύθερη διοικητική αρχή για τους οργανισμούς ωκεάνιας ασφάλειας, ενώ έχει συσταθεί επιπλέον η Διεθνής Ένωση Επαγγελματιών Ναυτικής Ασφάλειας (IAMPS) για να δίνει βεβαιώσεις στους ανθρώπους που εργάζονται στη θαλάσσια περιοχή ασφαλείας.

Η ουσιώδης υποχρέωση των ενώσεων αυτών είναι να εποπτεύουν το τμήμα και να εξουσιοδοτούν τους πλοιοκτήτες να αναγνωρίζουν αξιόλογους οργανισμούς ωκεάνιας ασφάλειας και μεμονωμένους εμπειρογνώμονες. Ένα πλεονέκτημα των οπλισμένων φρουρών είναι η δαπάνη τους, η οποία είναι πραγματικά λιγότερο δαπανηρή από τις κρατικές ναυτικές (συνοδείες), επίσης οι ένοπλοι φρουροί έχουν ευέλικτες ώρες και επίσης σε πολλές περιπτώσεις προσφέρουν μεγαλύτερη προστασία στο πλοίο από ότι οι κρατικοί ναυτικοί εγείροντας πολλά θέματα.

Σε περίπτωση που υπάρχει πλοίο συνοδείας με εξειδικευμένους ένοπλους φύλακες για να υπερασπιστεί το πλοίο σε ένα θέμα πειρατείας, οι φρουροί θα υπερασπιστούν το πλοίο σε μια πιθανή επίθεση, αλλά δεν είναι σαφές ποιος θα αναλάβει την ευθύνη για τις ενέργειες των οπλισμένων φρουρών. Οι οπλισμένοι φρουροί δεν καλύπτονται από τον νόμο οπότε δεν υπάρχει κανένας τρόπος για να δικαιολογήσουν τις ενέργειές τους όταν δεν βρίσκονται σε ένα πλοίο επάνω, αλλά το συνοδεύουν (Pitney and Levin, 2013). Ένα άλλο ζήτημα που προκύπτει είναι ότι δεν επιτρέπουν όλα τα κράτη σημαίας να βρίσκονται τα όπλα επί του σκάφους, οπότε ο πλοιοκτήτης πρέπει να διασφαλίσει ότι το κράτος σημαίας που έχει νηολογηθεί το πλοίο, επιτρέπει να διαθέτει όπλα επί του πλοίου.

Εάν σε μια περίπτωση το κράτος σημαίας δεν επιτρέπει τα όπλα επί του πλοίου, ο πλοιοκτήτης μπορεί να νηολογήσει το πλοίο σε άλλη σημαία της ευκολίας του. Συγκρούσεις προκύπτουν με τους ένοπλους φρουρούς επί του πλοίου και με την εξουσιοδότησή τους στο πλοίο, όπου δεν είναι σαφές ποιος είναι υπεύθυνος για το πλοίο. Σε πολλές περιπτώσεις υπήρξαν συγχύσεις μεταξύ του πλοιοκτήτη και των ένοπλων φρουρών σε κατάσταση κινδύνου και για να αποφασιστεί ποιος είναι υπεύθυνος ώστε να κάνει επιλογές για το χειρισμό της υπόθεσης. Θα πρέπει να υπάρχει μόνο μία αρχή επί του σκάφους, να αποφασίζει και να αναλαμβάνει δράσεις σε καταστάσεις κινδύνου (Happold, 2016). Τα νομικά ζητήματα εμπλέκονται επίσης

από την παρουσία ενόπλων φρουρών και η παρέμβασή τους μπορεί να οδηγήσει σε παραβίαση της σύμβασης του σκάφους και του κράτους σημαίας του και ακόμη να δημιουργήσει ζητήματα με τη ρήτρα «War and Risks».

5 ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΟΥΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Υπάρχουν πολλά επιτρεπόμενα σημεία σχετικά με τη δυνατότητα να αλιευθεί ένα πλοίο από πειρατές σύμφωνα με τα συμβόλαια ναύλωσης. Η νομική ασάφεια προκύπτει κυρίως στο καταπόσον το πλοίο παραμένει on hire σε περίπτωση κατάληψής του από τους πειρατές, βάσει ναυλοσυμφώνου. Τα θέματα που μπορούν να προκύψουν από την ισχύ των ρητρών απόκλισης στο πλαίσιο της ναύλωσης, λόγω του γεγονότος ότι το πλοίο ακολουθούσε πιστά τις οδηγίες ταξιδιού δεν σημαίνει ουσιαστικά ότι η μίσθωση θα χρεώνεται κατά τη διάρκεια της σύλληψης πλοίων από πειρατές (Thomas, 2008).

Η διατύπωση των ρητρών είναι κρίσιμη, δεδομένου ότι οι ρήτρες αυτές μπορούν να απαλλάξουν την πληρωμή μισθώσεως οποτεδήποτε το πλοίο απομακρύνεται από την κοινή διαδρομή για οποιαδήποτε πιθανή αιτία, οπότε η έλλειψη λάθους εκ μέρους του πλοιάρχου θεωρείται άσχετη. Σε περίπτωση που ένα πλοίο συλληφθεί, απαιτηθεί, κατασχεθεί ή κρατηθεί κατά τη διάρκεια της ισχύος ενός συμβολαίου "από οποιαδήποτε αρχή ή υπό τη μορφή αγωγής οποιουδήποτε προσώπου που έχει ή που ισχυρίζεται ότι έχει απαίτηση ή οποιοδήποτε συμφέρον στο πλοίο", η ευθύνη του χειριστή να πληρώσει μίσθωση θα σταματήσει αμέσως από τη στιγμή της κράτησης, της σύλληψής του, της κατάσχεσης ή της απαγόρευσης και ο χρόνος που θα έχει χαθεί θα θεωρείται ως μη αξιοποιήσιμος χρόνος από την μεριά των ναυλωτών, μέχρι τη στιγμή της απελευθέρωσής της (Thomas, 2008).

Η ερμηνεία και η διατύπωση του συμβολαίου ναύλωσης είναι από μόνη της το καθοριστικό στοιχείο για το αν η μίσθωση χάνεται ή όχι κατά τη διάρκεια πειρατικών επιθέσεων, όπως αναφέρεται παραπάνω, η διατύπωση του ναυλοσυμφώνου συμβάλλει αποφασιστικά στην επίλυση του κινδύνου απώλειας μισθώσεως. Ως λύση σε αυτό, ο ασφαλιστικός κλάδος έχει αναπτύξει μια επέκταση που ονομάζεται απώλεια μισθώσεως (LoH), η οποία αποτελεί κάλυψη που μπορεί να αποκτηθεί ως ξεχωριστή ασφάλιση ή ως προσθήκη στην ασφάλιση K & R. Ο βαθμός στον οποίο η

απειλή της πειρατείας θα επηρεάσει την αλληλεξάρτηση ανάμεσα στον ιδιοκτήτη και τον ναυλωτή υπολογίζεται σε άλλους τομείς νομικών δισταγμών που επηρεάζουν επομένως την ασφάλιση (The London P & I Club, ,2012).

Οι πλοιοκτήτες είναι υπεύθυνοι για την εξέλιξη του ταξιδιού με επιστολή, ενώ οι ναυλωτές είναι υπεύθυνοι για την επιλογή των λιμένων και των δρομολογίων τόσο στο πλαίσιο του ταξιδιού όσο και στο σύμφωνο χρονοναύλωσης. Υπήρχαν ορισμένες πρότυπες ρήτρες πειρατείας που καταρτίστηκαν από τη βιομηχανία «Ρήτρα πειρατείας BIMCO για την χρονοναύλωση 2009» όπου είναι η ευρύτερα χρησιμοποιούμενη μορφή πρότυπης πειρατικής ρήτρας για την ενσωμάτωση στο συμβόλαιο ναύλωσης ως ξεχωριστά θέματα καθώς μπορεί να προκύψουν διάφορα ζητήματα μέσω των οποίων οι ναυλωτές ρυθμίζουν το πλοίο σε μια περιοχή με επικείμενη απειλή επιθέσεων πειρατείας (The London P & I Club, ,2012).

Η συγκατάθεση των ιδιοκτητών είναι επιτακτική, καθώς η κάλυψη ασφάλισης προστασίας και αποζημίωσης μπορεί να αποσυρθεί σε περίπτωση ανεπίσημης απόκλισης. Η ρήτρα είναι απαραίτητη για τους ιδιοκτήτες των οποίων η συναίνεση δεν πρέπει να αναχαιτίζεται αδικαιολόγητα όταν ένα κανάλι περιοχής υψηλού κινδύνου επιλέγεται από ναυλωτές. Εκτός εάν ο ασφαλισμένος ειδοποιήσει το Club Ασφάλισης και Αποζημιώσεων πριν από ή αμέσως μετά την παράκαμψη και συναινεί στο πρόστιμο πρόσθετων ασφαλιστρών, μια τυπική ρήτρα προστασίας και αποζημίωσης της παρέκκλισης θα ερμηνευε ότι δεν θα υπάρξει αναβίωση στην περίπτωση παράκαμψης από το συμβατικά διακανονισμένο ταξίδι. Αν, ως συνέπεια μιας τέτοιας απόκλισης, ο υπεύθυνος αντιτίθεται σε οποιαδήποτε ασφάλιση ή σε περιοριστικά δικαιώματα, το γεγονός θα μπορούσε άλλως να αποδοθεί σε αυτόν για να του απαγορευτεί η λογοδοσία.

Με το σκεπτικό ότι δεν θα αποκλειστεί το ρίσκο Προστασίας και Αποζημίωσης, όπως ζημιές φορτίου, ρύπανσης και πληρώματα, εάν προκαλούνται από πειρατικές πράξεις. Η κάλυψη Προστασίας και Αποζημιώσεων αποκλείει τους "κινδύνους πολέμου" αλλά ο ορισμός των "κινδύνων για τον πόλεμο" δεν περιλαμβάνει την πειρατεία (Παράρτημα 1 Κανόνες Skuld). Οι ιδιοκτήτες συνήθως ενσωματώνουν την πειρατεία στους κινδύνους πολέμου και ο μόνος τρόπος για να προσδιοριστεί η θέση είναι να εξετάσει προσεκτικά τους κινδύνους των πολεμικών όρων. Οι πολιτικές για τον κίνδυνο των πολέμων συχνά αποκλείουν τους κινδύνους

Προστασίας και Αποζημιώσεων (P & I) στο βαθμό που η κάλυψη είναι προσιτή στο πλαίσιο της πολιτικής P & I των ιδιοκτητών (Marley, 2011).

Με τον τρόπο αυτό σημαίνει ότι οι κίνδυνοι για την πειρατεία περικλείονται κάτω από την πειρατεία, οι κίνδυνοι P & I και η πολιτική κινδύνων για τα πολεμικά ατυχήματα εξακολουθούν να καλύπτονται από την κάλυψη του P & I των ιδιοκτητών χωρίς εξαίρεση. (Λονδίνο P & I Club, Πειρατεία - Ενημέρωση Ιούνιος 2009, Λονδίνο P & I Club, 2009). Ένα παράδειγμα αυτού είναι το Νορβηγικό Σχέδιο Ασφαλίσεων Θαλάσσιων Σκαφών, το οποίο ενσωματώνει την πειρατεία ως κίνδυνο πολέμου.

Οι θυγατρικές καλύπτονται από την ασφάλιση των Νορβηγικών προβλέψεων και θα καλύπτονται ως αποτέλεσμα της πειρατείας και των ισχυρισμών P & I, όπως η αποζημίωση του πληρώματος, από την ασφάλεια για κίνδυνο πολέμου αντί του P & I Club. Υπάρχει αβεβαιότητα κατά πόσον ένα περιστατικό εμπίπτει στην κατηγορία P & I ή ότι ο κίνδυνος πολέμου καλύπτει τους κινδύνους τρομοκρατίας που ορίζονται ως κίνδυνος πολέμου στις πολιτικές προστασίας και αποζημίωσης και συνεπώς περικλείονται από την πολιτική για τον κίνδυνο των πολέμων (Semark, 2013). Είναι αδιαμφισβήτητο τότε μια επίθεση γίνεται από πειρατές που ενεργούν για εγκληματικούς σκοπούς ή από τρομοκράτες με πολιτικούς στόχους.

6 ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Η πειρατεία είναι ένας από τους μεγαλύτερους κινδύνους, γεγονός που υποδηλώνει ότι οι λίγες επιθέσεις πειρατείας σε γενικές γραμμές, αντιμετωπίζονται με ενδεχομένως δαπανηρές ατυχίες. Αυτό καθιστά την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος ουσιώδη διάταξη για τη διασφάλιση της λειτουργίας και της δημοσιονομικής πρακτικότητας των ωκεάνιων επιχειρήσεων από ατυχήματα που μπορεί να προκύψουν σε σχέση με την πειρατεία. Η πειρατεία επηρεάζει κάθε στοιχείο και μέλος του πληρώματος, συμπεριλαμβανομένου του πληρώματος, του φορτίου καθώς και του πλοίου. Δεδομένου ότι όλες οι παράμετροι μιας επιχείρησης κινδυνεύουν από επιθέσεις πειρατείας, δεν υπάρχει σύμβαση που να καλύπτει όλες αυτές τις πιθανές αξιώσεις σε μία σύμβαση. Ο ασφαλιστικός κλάδος έκανε ειδικά ασφαλιστήρια συμβόλαια έχοντας κατά νου τον τελικό στόχο να ικανοποιήσει την ανάγκη ασφαλίσεων όλων των μερών (Bendall, 2010). Ο οικονομικός κίνδυνος σε μια πιθανή πειρατεία είναι τεράστιος και οι ασφαλιστικές εταιρείες δημιούργησαν πολιτικές προκειμένου να καλύψουν τις πιθανές αξιώσεις του ασφαλισμένου.

Η πειρατεία στις θαλάσσιες ασφαλιστικές συμβάσεις είναι ασφαλιστικό ρίσκο όπου οι ναυτιλιακές ασφαλιστικές εταιρείες έχουν δημιουργήσει πολλές ρήτρες και νόμους προκειμένου να ασφαλίσουν ένα ταξίδι υψηλού κινδύνου. Η αύξηση της πειρατείας στις μέρες μας έχει σταθερές επιπτώσεις στον νόμο για τη ναυτική ασφάλιση και στον κλάδο της ναυτικής ασφάλισης. Η αύξηση των πειρατικών επιθέσεων και οι σημαντικότεροι αποτελεσματικοί τρόποι επιβίβασης και κατάσχεσης ενός πλοίου και στις περισσότερες περιπτώσεις η επιτυχής κατάληψη του φορτίου της έχει επηρεάσει έντονα τα θαλάσσια ασφάλιστρα (Bendall, 2010). Διάφορα είδη πειρατείας που έχουν αναγνωρισθεί από πειρατικές επιχειρήσεις έχουν πραγματοποιήσει εμπλοκές σχετικά με τα ξεχωριστά είδη προστασίας που πρέπει να βρεθούν για τις διάφορες συνθήκες (Struett., Carlson, and Nance, 2013). Δεν μπορεί να υπάρχει ασφαλιστήριο συμβόλαιο που να καλύπτει όλες τις πιθανές απώλειες και ζημιές από μια πειρατική επίθεση. Από την άποψη των διαφόρων ζημιών από κάθε τομέα που εμπλέκεται στον ναυτιλιακό κλάδο που μπορεί να επηρεαστεί από την πειρατεία, δεν μπορεί να είναι ένα μοναχικό ασφαλιστικό στοιχείο που θα καλύπτει κάθε μια από τις πιθανές περιπτώσεις.

Η βιομηχανία προστασίας των θαλασσών ανταποκρίθηκε ταχέως στις συνθήκες της πειρατείας, δημιουργώντας ασυνήθιστα προστατευτικά σημειώματα, έχοντας κατά νου τον τελικό στόχο να αντιμετωπίσει τα ζητήματα των μερών κατά τη σύλληψη ενός πλοίου και να παραδώσει τους κινδύνους που σχετίζονται με χρήματα στους οποίους μπορούν να προκύψουν.

- **War Risk Premium:** Έξτρα ασφάλιστρο κατά τη διέλευση στην πειρατική περιοχή
- **Loss of Hire:** Ασφάλεια που καλύπτει την απώλεια ναύλου σε περίπτωση κράτησης
- **Kidnap and ransom insurance:** Ασφάλεια η οποία καλύπτει τα λύτρα που ζητούνται σε περίπτωση κράτησης και ομηρίας
- Ισχύουν και οι επιμέρους καλύψεις από το P&I και το hull and machinery (H&M)

6.1 Η υπόθεση Saldanja

Το πλοίο Saldanja ανήκε στην Cosco Bulk Carrier Co. Ltd και στις 22 Φεβρουαρίου 2009, σε ένα φορτωμένο ταξίδι από την Ινδονησία προς τη Σλοβενία, ο

μαζικός φορέας Panamax "Saldanha" κατασχέθηκε ενώ ταξίδευε στον κόλπο του Άντεν. Κατά τη διάρκεια της σύλληψης, το πλοίο αναγκάστηκε να πλεύσει σε μια περιοχή έξω από το λιμάνι της Σομαλίας, όπου περιορίστηκε μέχρι να καταβληθεί μια πληρωμή από τους υπεύθυνους του πλοίου σύμφωνα με τους Amos και Sailor (2016).

Το πλοίο εκφορτώθηκε στις 25 Απριλίου 2009. Μετά την επίτευξη μιας θέσης ισότιμης με εκείνη που συνελήφθη, συνέχισε το ταξίδι της στις 2 Μαΐου 2009. Το ημερήσιο κόστος του πλοίου ήταν πενήντα δύο χιλιάδες πεντακόσια δολάρια και η σύμβαση που συντάχθηκε για την περίοδο περιορισμού ήταν τρία εκατομμύρια εξακόσιες είκοσι δύο χιλιάδες δολάρια.

Το πλοίο συμμορφώθηκε στους όρους NYPE. Παρά την τυποποιημένη επιφύλαξη των συμβολαίων, το συμβαλλόμενο μέρος ενοποίησε αποκλειστικά διάφορους συμφωνηθέντες όρους, συμπεριλαμβανομένης μιας δήλωσης κατάσχεσης και απόσβεσης - διάταξη 40 σύμφωνα με τους Amos και Sailor (2016). Αυτή η "συμφωνία" ορίζει τη μη επέκταση για κάλυψη της κατάσχεσης από τους ιδιωτικούς φορείς. Το Αγγλικό Ανώτατο Δικαστήριο διατήρησε μια επιλογή διαμεσολάβησης του Λονδίνου, σύμφωνα με την οποία οι ναυλωτές δεν ήταν κατάλληλοι στον εντοπισμό πλοίου εκτός σύμβασης όταν κρατήθηκαν από τους ιδιωτικούς (Amos and Sailor, 2016).

Οι ναυλωτές αρνήθηκαν να εγκατασταθούν για το χρονικό διάστημα των αλιευμάτων μεταξύ 22 Φεβρουαρίου 2009 και 2 Μαΐου 2009. Οι ιδιοκτήτες διεκδίκησαν επιπλέον κάλυψη από τα έξοδα που προέκυψαν λόγω κράτησης. Η ευθύνη των ναυλωτών ήταν να δείξουν ότι θα μπορούσαν να εισέλθουν σε μία από τις ειδικές περιπτώσεις off hire. Το δικαστήριο διαπίστωσε ότι η «πλήρης εργασία» του πλοίου είχε παραβιαστεί από τον περιορισμό των πειρατών, όμως το ότι οι ναυλωτές παρακάμφθηκαν αντιμετωπίστηκε με τη διάταξη της δομής του NYPE. Παραχωρήθηκαν άδειες σ' αυτούς να μιλήσουν στο Αγγλικό Ανώτατο Δικαστήριο (Amos and Sailor, 2016).

Σύμφωνα με τη ρήτρα ενοικίασης που περιλαμβάνεται στο καταστατικό NYPE, ο όρος 15 του συμβολαίου NYPE, εκτός συμβατικής κατάστασης, χρησιμοποιείται ευρέως. Η επιλογή του δικαστηρίου έχει ιδιαίτερη απήχηση στην επιχείρηση, καθώς η γενική συμφωνία είχε διατυπώσει ότι τέτοιες πειρατείες δεν θα εκτελούνταν σε εκτός σύμβασης παραλλαγές της κατάστασης (Amos and Sailor,

2016). Οι ναυλωτές είχαν δοκιμάσει για αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα αυτήν την προοπτική, ωστόσο μέχρι στιγμής το θέμα αυτό δεν είχε δοκιμαστεί ποτέ στα δικαστήρια. Το Ανώτατο Δικαστήριο επικεντρώθηκε στις συνοδευτικές διευκρινίσεις που περιείχε η ρήτρα 15:

"Ότι σε περίπτωση απώλειας χρόνου από την αθέτηση ή / και την έλλειψη προσωπικού συμπεριλαμβανομένης της απεργίας των Αξιωματικών ή / και της ομάδας ή της ανεπάρκειας ή των καταστημάτων, της πυρκαγιάς, της βλάβης ή της βλάβης στη δομή, το υλικό ή τα εργαλεία, στη φόρτωση κι εκφόρτωση φορτίου, στο στέγνωμα στον τελικό στόχο της βάσης εξέτασης της βαφής ή από κάποια άλλη αιτία να διατηρήσει την πλήρη λειτουργία του πλοίου, η δόση της σύμβασης θα πρέπει να σταματήσει για αυτό το χαμένο χρόνο». Είναι αξιοσημείωτο ότι οι λέξεις "αθέτηση ή / και το" και "μέτρηση απεργίας των αξιωματικών και / ή της ομάδας ή της έλλειψης" ήταν αλλαγές στην τυποποιημένη διατύπωση της δήλωσης 15 (Amos and Sailor, 2016).

Οι ναυλωτές ισχυρίστηκαν ότι το «ατύχημα» δεν ήταν υποχρεωτικό ότι θα προκαλούσε ζημιά στο πλοίο ή ότι υπάρχει κάποια ατυχία υπό τη γενική έννοια. Παρά τη σκόπιμη διευθέτηση της κατάσχεσης από τους ιδιώτες, οι ναυλωτές προσπάθησαν να πείσουν το δικαστήριο ότι οι συλλήψεις ήταν μια σοβαρή περίπτωση και ότι η ληστεία ήταν θαλάσσιος κίνδυνος και ότι όλα τα πράγματα θα θεωρούνταν επαρκώς ασφαλισμένα σε αυτή τη συνθήκη (Amos and Sailor, 2016). Το δικαστήριο δεν αναγνώρισε ότι μια τέτοια περίπτωση θα μπορούσε νόμιμα να θεωρηθεί ως «αμέλεια για το πλοίο». Έλαβε την προοπτική ότι ένα ατύχημα απαιτεί την απουσία στόχου και ότι μια σκόπιμη και οργισμένη επίθεση δεν μπορεί να απεικονιστεί ως αμέλεια, χωρίς να ασχολείται με το στοιχείο της έκπληξης που θα είχε μια τέτοια επίθεση στο πλοίο (Amos and Sailor , 2016).

Εξάλλου, το δικαστήριο δεν αναγνώρισε ότι η «συνήθης αμέλεια» σε σχέση με την εκτός συμβολαίου συνθήκη θα μπορούσε να συγκριθεί με ένα «κανονικό ατύχημα» όσον αφορά την προστασία της θάλασσας. Το δικαστήριο επιβεβαίωσε τη μακροχρόνια θέση στο επιχειρηματικό δίκαιο ότι η βλάβη θα πρέπει να είναι ένα στοιχείο ζωτικής σημασίας για την "κανονική" εφαρμογή σε σχέση με τον κίνδυνο που συνήθως διασφαλίζεται στη θαλάσσια προστασία (Amos and Sailor, 2016).

Οι ναυλωτές υποστήριζαν επίσης ότι οι αξιωματικοί και η ομάδα παραμέλησαν να λάβουν επαρκή μέτρα έναντι κλοπής πριν και κατά τη διάρκεια της επίθεσης και ότι αυτή η απογοήτευση ήταν θεμελιώδης αιτία στη διατήρηση του πλοίου. Ακόμη υποστήριζαν ότι η συνηθισμένη σημασία της "αδυναμίας του προσωπικού" εμπεριέχει μια αδυναμία από τον πλοίαρχο, τους αξιωματικούς και την ομάδα να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους ή την μεταξύ τους ρήξη για τις υποχρεώσεις τους.(Amos and Sailor, 2016). Οι ιδιοκτήτες αμφισβήτησαν οποιαδήποτε τέτοια ανικανότητα ικανοποίησης ή ρήξη της υποχρέωσης, διατηρώντας ότι ο πλοίαρχος, οι αξιωματικοί και ο όμιλος ήταν ειλκρινείς θύματα μιας συντριπτικής δύναμης ενισχυμένων ιδιωτών. Το δικαστήριο αναγνώρισε ότι η "παράλειψη" ήταν σχεδιασμένη για να συμπεριλάβει την απρόσεκτη ή την συμπτωματική εκτέλεση των υποχρεώσεων του πλοίαρχου, των αξιωματικών και της ομάδας. Σε κάθε περίπτωση, λαμβάνοντας υπόψη την επαληθεύσιμη βελτίωση της κατάστασης, τόσο το δικαστήριο όσο και το συμβούλιο εξέτασαν μια πιο περιορισμένη κατανόηση της διατύπωσης του όρου "αθέτησης ή / και ανεπάρκειας ανδρών". Με αυτόν τον τρόπο, χωρίς αριθμητική ανεπάρκεια του πληρώματος, δεν θα υπάρξει αθέτηση ή / και έλλειψη ανδρών (Amos and Sailor, 2016).

Οι πλοιοκτήτες παρουσίαζαν πρόσθετους ισχυρισμούς με τελικό στόχο να επιδείξουν ότι ο περιορισμός από τους ναυλωτες έπεσε μέσα στο εύρος της προϋπόθεσης "από οποιαδήποτε άλλη αιτία". Συγκεκριμένα, η επέκταση της σημασίας της "κανονικής αμέλειας" για την ενσωμάτωση μιας εκδήλωσης κλοπής και τη διεύρυνση της σημασίας της ανεπάρκειας των ανδρών ώστε να ενσωματώσει την απροσεξία σε σχέση με τον πλοίαρχο, τους αξιωματικούς και την ομάδα, αμελεί να συγκρατήσει μια εκδήλωση ληστείας, καθώς προκαλεί και την ενίσχυση του ισχυρισμού περί της "αδυναμίας και της ανεπάρκειας των ανδρών" για την ενσωμάτωση της απροσεξίας σε σχέση με τον πλοίαρχο, τους αξιωματικούς και την ομάδα, αμελώντας την εκδήλωση ληστείας. Τελικά προκάλεσε την άρνηση των αξιωματικών και της ομάδας να εργαστούν για το πλοίο λόγω του εξαναγκασμού των ιδιωτών (Amos and Sailor, 2016).

Το δικαστήριο αντιλήφθηκε το ξεκαθάρισμα μεταξύ της διατύπωσης «οποιαδήποτε άλλη αιτία» και «κάποια άλλη αιτία», λαμβάνοντας υπόψη αυτό το επιχείρημα. Χωρίς το "καθόλου", η δήλωση θα έπρεπε να ερμηνευτεί σε γενικές γραμμές και να αποκλείσει μια αδιαμφισβήτητα απαράδεκτη αιτία. Ο δικαστής έκρινε

την κατάσχεση του πλοίου από τις αρχές ως μια «υποδειγματική περίπτωση μιας απολύτως ασήμαντης αιτίας» (Amos and Sailor, 2016).

Ενώ η επιλογή του Αγγλικού Ανωτάτου Δικαστηρίου δεν μπορεί να αποτελέσει συνολική έκπληξη στην πιο εκτεταμένη ομάδα μεταφορών, φωτίζει την ανάγκη για συγκεντρώσεις για διευθέτηση, την εποχή της σύνταξης του συμβολαίου ναύλωσης, του θέματος των αναβολών που προκλήθηκαν από ληστεία. Αναφορικά με τον Amos και τον Sailor (2016), ο δικαστής παρατήρησε ότι το συμβόλαιο ναύλωσης περιελάμβανε μια «παραγγελία» κατάσχεσης και περιορισμού της εργασίας, η οποία αγνοούσε οποιαδήποτε αναφορά στη ληστεία. Στην απόφασή του, ο δικαστής ενίσχυσε το σημείο:

"Οι συγκεντρώσεις θα πρέπει να έχουν κατά νου να αντιμετωπίζουν τις κατασχέσεις των ιδιωτών ως μια εκτός σύμβασης ευκαιρία κατά τη διάρκεια του συμβολαίου, όπου μπορούν να πράξουν άμεσες και σαφείς δηλώσεις με τη μέθοδο μιας ρητής προμήθειας σε μια δήμευση" ή "κατάσχεση". Και εν πάση περιπτώσει (Amos and Sailor, 2016), μπορούν να συμπεριλάβουν το "καθόλου" στη διατύπωση "κάποια άλλη αιτία", παρά το γεγονός ότι αυτή η εξέλιξη δεν θα δώσει καμιά ίδια ασφάλεια, καθώς μέσα σε λίγα δευτερόλεπτα βασίζεται σε ανεπίσημη απόφαση, αλλά ανήκει σε ισχυρότερο είδος."

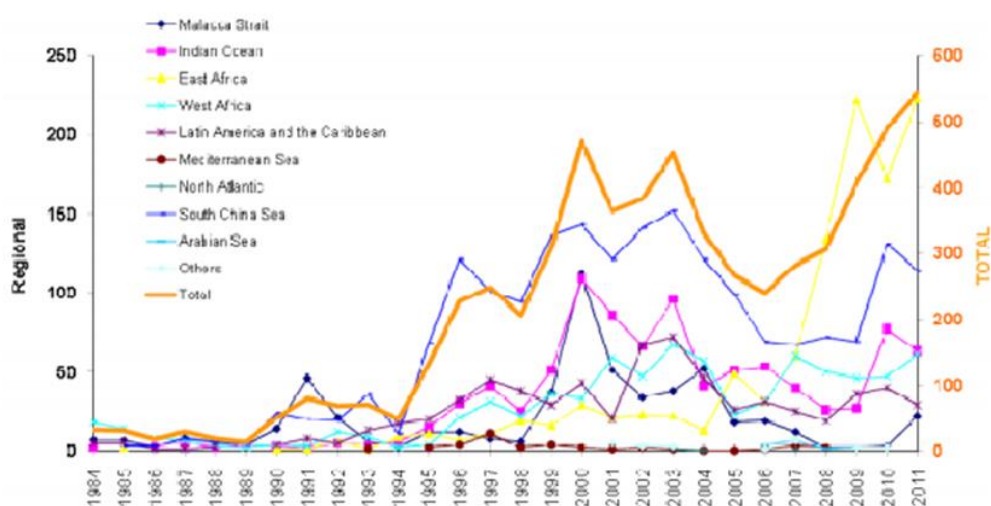
6.2 Η υπόθεση M / V "Arctic Sea"

Το πλοίο M/V "Arctic Sea" είναι ένα εμπορικό πλοίο, σημαίας της Μάλτας που θεωρήθηκε ως χαμένο «λείποντας» μεταξύ Ιουλίου και Αυγούστου του 2009 κατά τη διαδρομή από τη Φινλανδία προς την Αλγερία. Στις 24 Ιουλίου, το "Arctic Sea", παρακολουθείτο από μια ρωσική ομάδα και μεταφέροντας ένα φορτίο από αυτό που ανακοινώθηκε ότι αποτελούταν αποκλειστικά από ξυλεία, επιβίβαστηκε από πειρατές κατά τη διέλευση από τη Σουηδία. Το επεισόδιο δεν αναφέρθηκε αμέσως και η επαφή με το πλοίο χάθηκε μετά τις 30 Ιουλίου. Το πλοίο δεν έφτασε στο προγραμματισμένο λιμάνι της στην Αλγερία και στις 14 Αυγούστου ήταν κοντά στο Πράσινο Ακρωτήριο. Στις 17 Αυγούστου κατασχέθηκε από το ρωσικό ναυτικό και μια εξέταση σχετικά με το επεισόδιο βρίσκεται σε εξέλιξη στο μέσο της θεωρίας όσον αφορά το γνήσιο φορτίο του πλοίου και τις δηλώσεις για απόκρυψη από τις ρωσικές δυνάμεις. το "Arctic Sea" ρυμουλκήθηκε στο λιμάνι της πρωτεύουσας της Βαλέτας στις 29 Οκτωβρίου 2009 (BBC, 2011).

Η εκκίνηση του πλοίου και οι επακόλουθες περιστάσεις παραμένουν αινιγματικές καθώς δεν υπάρχει αξιόπιστη διευκρίνιση για την εξαφάνιση και τη συμπεριφορά της Ρωσίας εν μέσω και μετά την αλίευση του πλοίου. Εάν επιβεβαιωθεί ότι πρόκειται για ληστεία, η σύλληψη του Arctic Sea θα είναι η πρώτη ευρέως γνωστή υπόθεση του είδους της στα βόρεια ευρωπαϊκά ύδατα εδώ και αιώνες (Harding, 2009). Παρά το γεγονός ότι μέχρι τον Μάρτιο του 2011, κάθε ένας από τους κλέφτες είχε αποκαλυφθεί επισήμως αξιόμιμπος ληστείας, αυτό δεν προκάλεσε τις εκφράσεις του δημοσιογράφου του BBC Daniel Sandford (2011). Συνεπώς, αποδεικνύοντας ότι οι επιθέσεις πειρατείας έχουν χειροτερέψει την υλοποίηση ακόμη σε ποιο πολύπλοκες περιπτώσεις με άγνωστους λόγους και ενέργειες, καθώς η υπόθεση θεωρήθηκε ότι ήταν πράξη της πειρατείας και το πλοίο αναφέρθηκε ως "χαμένο", έτσι αποδεικνύεται ότι τα μέτρα κατά της πειρατείας είναι χαλαρά ή δεν εφαρμόζονται σωστά.

Συνεχώς αυξανόμενος ο αριθμός των πειρατικών περιστατικών

Οι πιο συχνά εμφανιζόμενες περιπτώσεις του εικοστού πρώτου αιώνα διακρίνονται να είναι σε 10 ξεχωριστές περιοχές του κόσμου, ιδίως στην Ανατολική Αφρική, την Ινδική Θάλασσα, τη Δυτική Αφρική, την Αραβική Θάλασσα, το Στενό της Μαλάκκας, τη Θάλασσα της Νότιας Κίνας, τη Λατινική Αμερική και την Καραϊβική, Μεσόγειος Θάλασσα, Βόρειος Ατλαντικός (Imo.org, 2016).



Εικόνα 20: Γραφική απεικόνιση των πειρατικών κρουσμάτων κατά τον 20^ο αιώνα

Ακόμη και ο πιο ασφαλής θαλάσσιος χώρος στον πλανήτη μπορεί να επηρεαστεί από την κλοπή στη θάλασσα και την διάρρηξη εξοπλισμού ενάντια στα πλοία, όπως εκδηλώνεται από το περιστατικό που εμπλέκει το M/V "Arctic Sea" που συνέβη στη Βαλτική Θάλασσα το 2009 (Imo.org , 2016). Από εξειδικευμένες έρευνες, δίνεται η ιδέα ότι οι επιχειρήσεις θαλάσσιων κλοπών και διάρρηξης εφοδιασμού των πλοίων συμβαίνουν σε διάφορα μέρη του πλανήτη.

Μεταξύ του 1984 έως 2011, καταγράφηκαν 6.260 προσπάθειες και πραγματικές επιθέσεις παγκοσμίως. Μόνο από το 2011, σημειώθηκαν 544 αγωνιστικές πράξεις οι οποίες ανήλθαν σε 55% κατά 11,3% σε σύγκριση με τα στατιστικά στοιχεία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού για το 2010 (2016). Έτσι, τα περιστατικά πειρατείας, όπως δείχνει ο IMO (2016), δεν έχουν σταματήσει μόνο από τα εφαρμοζόμενα μέτρα, αλλά από την άλλη έχουν αυξηθεί ακόμα υπό πολύπλοκες συνθήκες (Imo.org, 2016).

Γ.ΣΥΖΗΤΗΣΗ

Αν και υπάρχουν πολλές περιπτώσεις επιθέσεων πειρατείας στον κόσμο και δεν υπάρχουν πολλές αποτελεσματικές προσπάθειες από διεθνείς οργανισμούς προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος πειρατικών επιθέσεων που εμπλέκονται στη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων (Edmond, 2013). Είναι αναγκαίο να ληφθούν δράσεις από διεθνείς οργανισμούς προκειμένου να επιτραπεί στις ναυτικές δυνάμεις να βοηθήσουν τον ναυτιλιακό κλάδο να μεταφέρει τα εμπορεύματα ασφαλή τόσο για το πλήρωμα όσο και για τα εμπορεύματα, καθώς και για το πλοίο που τα μεταφέρει, έχοντας περισσότερες περιπολίες σε περιοχές υψηλού κινδύνου, παρέχοντας υποστήριξη σε πλοία που την χρειάζονται εγκαίρως (Edmond, 2013). Οι πλοιοκτήτες, οφείλουν να ενημερώνονται έγκαιρα για τις πειρατικές επιθέσεις, ώστε οι αρχές αργότερα στην προσπάθειά τους να τις περιορίσουν να μπορούν να έχουν δεδομένα ώστε να καταφέρουν να λάβουν αποτελεσματικών μέτρων πρόληψης.

Για τον περιορισμό των πειρατικών επιθέσεων θα μπορούσαν να υπάρχουν συσκευές σάρωσης ανίχνευσης των περιοχών υψηλού κινδύνου προκειμένου να επιτρέψουν στα πλοία να περάσουν με ασφάλεια ελαχιστοποιώντας τον κίνδυνο επιθέσεων και επιβιβάσεων που θα μπορούσαν να είναι επιβλαβείς για όλα τα μέρη που εμπλέκονται στη μεταφορά (Edmond, 2013). Δεδομένου ότι οι επιθέσεις πειρατείας είναι λιγότερες από 5% στον υπόλοιπο κόσμο και οι υπόλοιπες συνέβησαν σε συγκεκριμένα μέρη με περιστασιακές περιπτώσεις (Edmond, 2013). Καταλήγοντας έτσι στο συμπέρασμα ότι οι επιθέσεις συμβαίνουν σε συγκεκριμένες περιοχές λόγω της αναποτελεσματικής προστασίας τους (Edmond, 2013). Θα μπορούσε να υπάρξει διεθνής οργάνωση που να αποτρέπει τις επιθέσεις, αφού ήταν ήδη γνωστό μετά από επαναλαμβανόμενα περιστατικά και με την υποκειμένη χρήση των προτεινόμενων μεθόδων πρόληψης της πειρατείας (Edmond, 2013). Με τη συμμετοχή ρητών όρων στο συμβόλαιο ναύλωσης, οι συγκεντρώσεις θα φροντίσουν να αποφύγουν οποιαδήποτε τέτοια συζήτηση. Για την κατάσταση αυτή, η επιφύλαξη των συμβολαίων αποκλείει την αναφορά σε "κάποια άλλη αιτία". Η εξέταση αυτών μπορεί να είναι εξοπλισμένη για την ενεργοποίηση μιας ανοικτής σύμβασης που προκαλείται από ένα τυχαίο στοιχείο. Σε κάθε περίπτωση, μπορεί να αποδειχθεί πιο επιτακτική η προμήθεια σε μια «κατάσχεσης και περιορισμένη κατάσταση» (Edmond, 2013). Για τα μέρη που ενδεχομένως επιθυμούν να συναινέσουν σε μια συμφωνία, η Ρήτρα Πειρατείας της BIMCO για τα Συμβόλαια Χρονοναύλωσης 2009 προσφέρει μια επιπλέον εναλλακτική λύση. Οι ρήτρες BIMCO προσπαθούν να

δημιουργήσουν ένα ίσο καταμερισμό μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών, χωρίζοντας τμηματικά την περίοδο κατά την οποία η σύμβαση θα παραμείνει πληρωτέα (Amos and Sailor, 2016). Αυτή η περίπτωση χρησιμεύει για να υπογραμμίσει τη σημασία της ένταξης σαφών και ρητών διατυπώσεων στο συμβόλαιο ναύλωσης, λαμβάνοντας υπόψη τον κίνδυνο ληστείας (Edmond, 2013).

Η ναυτική κλοπή λογίζεται πλέον ως ένα σταθερό ζήτημα που χρήζει εποπτείας. Οι Ηνωμένες Πολιτείες και το παγκόσμιο εμπόριο έχουν μεγιστοποιήσει τον κίνδυνο πειρατικών περιστατικών στη Σομαλία. Οι εγκληματίες της Σομαλίας κέρδισαν μεταξύ 30 και 40 εκατομμυρίων δολαρίων κατά τη διάρκεια του 2008, ένα διόλου ευκαταφρόνητο σύνολο εμπορικών συναλλαγών σε ένα από τα πιο χρεοκοπημένα έθνη παγκοσμίως, αλλά ένα αμελητέο σύνολο της παγκόσμιας παράδοσης, χωρίς κανένα μέσο για να αυξήσει προφανώς τα ασφάλιστρα προστασίας των πλοίων στον κόλπο του Άντεν σύμφωνα με (Menkhaus, 2016).

Οι περισσότεροι φορείς επιθυμούν να ζήσουν με την τρέχουσα κατάσταση της κλοπής και να προσαρμοστούν στις συνέπειες της. Ο κίνδυνος να κλαπεί κάθε πλοίο είναι ακόμη χαμηλός, τα πλοία και τα φορτία επιστρέφονται με ασφάλεια και οι πληρωμές είναι εύλογες, αλλά η στρατιωτική απομάκρυνση με συσχέτιση είναι πολύ πιο επικίνδυνη για τον όμιλο και θα αυξήσει εντυπωσιακά το κόστος προστασίας, καθώς οι ασφαλιστικές εταιρείες θα πρέπει να εξετάσουν τις πιθανότητες τραυματισμών και θανάτων στην ομάδα και τις επακόλουθες απαιτήσεις σύμφωνα με (Menkhaus, 2016).

Υπάρχουν και άλλα πειστικά κίνητρα για τις απόπειρες ληστείας στα ύδατα της Σομαλίας, όπως συμβαίνει συχνά στις επιθέσεις πειρατείας, για την υπευθυνότητα, σύμφωνα με τα πρότυπα, των ανοιχτών ωκεανών. Σε κάθε περίπτωση, τα ίδια τα ποσά των πληρωμών δεν νομιμοποιούν μια στρατιωτική αντίδραση. Περαιτέρω για την πρόβλεψη ή την απόκλιση της κλοπής, έχουν δημιουργηθεί βάρδιες φύλαξης του πλοίου από το πλήρωμα και φύλακες. Οι μεταφορές φορτίων που περνούν από τον κόλπο του Άντεν μπορούν να κερδίσουν ακόμη και ναυτικά караβάνια για μερική ασφάλιση σύμφωνα με το (Menkhaus, 2016). Με αυτόν τον τρόπο, δεν έχει συμπληρωθεί όπως κανονίστηκε. Τα ναυτικά ρολόγια δεν μπορούν να σταματήσουν, ή ακόμα και να μετριάσουν, τη κλοπή στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας. Τα υδάτινα όρια είναι απεριόριστα, το φορτίο που αποστέλλεται είναι παντός είδους και η ανταμοιβή κινδύνου λογίζεται ως υπερβολικά δελεαστική για

τους Σομαλούς. Πράγματι, ακόμη και στις ασυνήθιστες περιπτώσεις που τα πλοία είναι αρκετά κοντά ώστε να αποτρέψουν την επίθεση ληστείας, υπάρχουν τεράστιες συγχύσεις που συνδέονται με τον τερματισμό ύποπτων πειρατικών πλοίων, ιδιαίτερα όταν οι πειρατές χρησιμοποιούν μητρικά πλοία ή καταλαμβάνουν σκάφη με αθώους παράδες. Επιπλέον, προχωρούν σε συγχύσεις γύρω από τη νόμιμη ρύθμιση των υπόπτων που έχουν πιαστεί. Παρά το γεγονός ότι η Κένυα έχει συναινέσει να εξετάσει το ενδεχόμενο να μεριμνήσει για δίκες των ιδιωτών, η ικανότητα των επισήμως τεταμένων νόμων της Κένυας να χειρίζονται πρόσθετα φορτία πολύπλοκων περιπτώσεων παραμένει θέμα ανησυχίας.

Για όλους τους λόγους και τους σκοπούς, όλοι συμφωνούν ότι μόνο η θαλάσσια απαγόρευση δεν μπορεί να σταματήσει τη ληστεία στη Σομαλία και ίσως να μην έχει και την ικανότητα να περιορίσει τις περιπτώσεις κλοπής, επομένως οι ρυθμιστικές αρχές υποχρεούνται να αναλάβουν δράση, διότι αποτελεί διεθνή μέριμνα για όλες τις ναυτιλιακές εταιρείες και το πλήρωμά τους σύμφωνα με (Menkhaus, 2016).

Ένας άλλος πιθανός τρόπος για την καταπολέμηση της πειρατείας είναι να οπλιστούν τα φορτωμένα πλοία έτσι ώστε να είναι σε θέση να ανταποκριθούν και να μην περιορίζουν τους φρουρούς και να τους επιβαρύνουν στο να αντιδρούν σε μια επίθεση. Η αποστολή ναυτικών πυροβόλων όπλων εμφανίζεται ως μια αναμφισβήτητη ρύθμιση, κάτι τέτοιο θα ερχόταν αντιμέτωπο με την σημαντική αντίσταση από τους φορείς μεταφορών παγκοσμίως, οι οποίοι δεν χρειάζεται να διαχειριστούν τους πρόσθετους κινδύνους ασφάλειας, το κόστος και τον νόμιμο κίνδυνο που αναλαμβάνουν όλοι έχοντας αξιοπισμένη ασφάλεια κατά τη διαδρομή των πλοίων με το πληρωμένο φορτίο σύμφωνα με (Menkhaus, 2016).

Υπάρχουν πολλές νόμιμες υποθέσεις που απαιτούνται εδώ, από τις οποίες δεν υπάρχει η παραμικρή δυνατότητα να σφετεριστεί το πλοίο και το πλήρωμα να συλληφθεί και να χρεωθεί για το τερματισμό ενός αφύλακτου πλοίου. Τα έξοδα προστασίας θα αυξάνονταν σημαντικά εάν τα πλοία ενισχύονταν με επιθεωρητές. Μια άλλη πιθανή λύση κατά της πειρατείας είναι να μεταφέρει τη δράση στις «ιδιωτικές φωλιές» στην ακτή. Σε διάφορες παραθαλάσσιες πόλεις της βορειοανατολικής Σομαλίας υπάρχει η δυνατότητα να αποθαρρύνουν τους ιδιώτες, πολιορκώντας τις βάσεις ιδιοκτησίας τους.

Αυτό είναι εξαιρετικά ευχάριστο ως ένας εχθρικός τρόπος αντιμετώπισης της κλοπής, και είναι ιδιαίτερα δελεαστικό για τα άτομα που προσπαθούν να αναμορφώσουν τη γενική ασφάλεια, όπου με μαθηματική ακρίβεια οδηγεί σήμερα σε ληστεία σύμφωνα με (Menkhaus, 2016). Ανεξάρτητα από την υποθετική πρόοδό του, το πλοίο θα ήταν μια απωθητική σκέψη. Σε κάθε περίπτωση, οι αεροπορικές επιδρομές στα καταφύγια ιδιωτών δεν είναι ρεαλιστικές για να πετύχουν. Οι ιδιώτες βασικά θα επανατακτοποιηθούν, θα διασκορπιστούν σε νέες περιοχές και θα επιστρέψουν στη δουλειά τους. Δεύτερον, η στρατηγική αυτή θέτει σε ακραίο κίνδυνο περισσότερο από 250 άτομα της ομάδας στη Σομαλία. Οποιαδήποτε στρατιωτική δραστηριότητα που θέτει σε κίνδυνο τους φυλακισμένους με τέτοιο τρόπο θα προκαλέσει σημαντικούς στρατηγικούς εγκεφαλικούς πόνους. Τρίτον, οι απεργίες σε αυτές τις πόλεις πιθανόν θα προκαλέσουν μη στρατιωτικές αποτυχίες μεταξύ των πολυάριθμων κατοίκων που ζουν εκεί σύμφωνα με (Menkhaus, 2016). Ο πιο λογικός ισχυρισμός εναντίον του πόλεμου στην ξηρά είναι ότι έχει πιο επιτακτικά βασικά συμφέροντα στη Σομαλία από τη ληστεία. Προς το παρόν, η Ουάσινγκτον υποστηρίζει μια κυβέρνηση αλληλεγγύης, που οδηγείται από μετριοπαθείς ισλαμιστές, σε μια εύθραυστη πολιτική κατάσταση στην πρωτεύουσα της Σομαλίας, το Μογκαντίσου σύμφωνα με το (Menkhaus, 2016). Κατά συνέπεια, ένας στρατιωτικός τρόπος αντιμετώπισης της ληστείας επί του οχήματος διατρέχει τον σοβαρό κίνδυνο να επαναφέρει περισσότερους προορισμούς στη Σομαλία. Η μάχη για την τρομοκρατία και τον φανατισμό έχει πολύ μεγαλύτερη σημασία και πρέπει να ευνοείται από τις προσπάθειες των ιδιωτών για τερματισμό (Menkhaus, 2016).

Ένας άλλος πιθανός τρόπος αντιμετώπισης της πειρατείας είναι να περιοριστεί το μέγεθός της ληστείας ακολουθώντας τους πράκτορες και όχι τους ιδιωτικούς. Οι ιδιωτικοί, σύμφωνα με τον Κλίντον (2016), επιδοτούνται από ισχυρούς προστατευτικούς προϋπολογισμούς από τους οποίους κερδίζουν τις πληρωμές και είναι ιδανικοί να την συντρίψουν μέχρι να σταματήσει η εισφορά τους. Σε ένα έθνος που εξαρτάται τόσο έντονα από τους οικισμούς, έχει επιπλέον την δυνατότητα να ποινικοποιεί ένα αξιοπρεπή ποσοστό του πληθυσμού (Menkhaus, 2016). Πολλοί Σομαλοί επίσης είτε από υπαινιγμούς είτε απευθείας βλέπουν μια περικοπή της πορείας των πληρωμών που γίνονται χέρι με χέρι στην παραμένουσα οικονομία στην παραλία. Οι Σομαλοί είναι εξαιρετικά επιδέξιοι στις μετακινήσεις αυτών των χρημάτων περιστασιακά και ξεγλιστρούν στον εντοπισμό τους.

Μια ακόμη λύση είναι να σταματήσει η πληρωμή των απολαβών και των λύτρων. Με την άρνηση των ιδιωτών για τα οικονομικά οφέλη που συγκεντρώνονται από τις αδικοπραγίες τους, η εγκληματική συμπεριφορά θα σταματήσει. Το ζήτημα με αυτή την εναλλακτική λύση είναι ότι η επιχείρηση μεταφορών χρειάζεται το πλήρωμα, τα πλοία και το ωφέλιμο φορτίο της να επιστρέψει με ασφάλεια. Οι ναυτιλιακοί οργανισμοί που περιορίστηκαν να μην πληρώσουν θα αντιμετώπιζαν τεράστια προβλήματα με πιθανές νομικές κυρώσεις. Η άρνηση πληρωμής θα πρέπει να συνδυάζεται με τη στρατιωτική διατήρηση, έχοντας κατά νου τον τελικό στόχο να έχει αντίκτυπο (Menkhaus, 2016). Λόγω αυτού, οι συζητήσεις θα ήταν ριψοκίνδυνες και τα αποτελέσματα θα ήταν εκτεταμένα σχετικά με την πιθανότητα να παραστρατήσουν και πολλοί κρατούμενοι να μεταβιβαστούν. Μια άλλη πιθανότητα είναι το νομοθετικό σώμα στη Σομαλία να απαλλάξει την κλοπή ως θέμα εξουσιοδότησης επί της ξηράς. Όλοι συμφωνούν ότι αυτή είναι η κύρια εφικτή ρύθμιση μακρινών αποστάσεων. Ομοίως, συμφωνούν, σε κάθε περίπτωση, ότι πρόκειται για μια μετριοπαθή, αργή διαδικασία σε ένα έθνος που δεν έχει καμία επί τούτου λύση εφαρμογής.

Με την κατανόηση και την περαιτέρω συνεργασία μεταξύ των κρατών και της οργάνωσης μεταξύ τους, η εφαρμογή των παραπάνω τεχνικών θα συμβάλει στην περαιτέρω μείωση του φαινομένου της πειρατείας.

Δ. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Στη σύγχρονη εποχή, η πειρατεία εξελίσσεται μαζί με την τεράστια άτυπη οικονομία στις αναπτυσσόμενες χώρες, το οργανωμένο έγκλημα, τη διαφθορά στα ευάλωτα κράτη, τις αποσχιστικές κινητοποιήσεις και τις συγκρούσεις χαμηλής έντασης και τις αντίθετες εθνικές απαιτήσεις στις θαλάσσιες περιοχές και τις ανοιχτές θάλασσες. Η θαλάσσια πειρατεία συνδέεται με δράσεις που φθάνουν στην παγκόσμια οικονομία το ποσό των 7 δισεκατομμυρίων δολαρίων ετησίως και έχουν τεράστιες κοινωνικές και οικονομικές συνέπειες που πλήττουν τις κοινωνίες, τις οικονομίες και τη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία. Οι κρίσιμες εξελίξεις κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών ενσωματώνουν τη σταθερή δράση από τις ναυτικές δυνάμεις παγκοσμίως (Bendall, 2010), την ίδρυση της Ομάδας Επαφής για την πειρατεία στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας και των συναντήσεων εργασίας της και την εκτέλεση των καλύτερων πρακτικών διαχείρισης.

Για όλους τους εμπλεκόμενους στο ταξίδι ενός πλοίου, ο πλοιοκτήτης, ο ναυλωτής και η ασφάλιση, εξετάζονται για λογαριασμό τους όλες οι διατάξεις στο συμβόλαιο ναύλωσης και τα καθεστάτα προστασίας ώστε να διασφαλιστεί ότι μπορούν να αναθεωρηθούν με τρόπο προσαρμόσιμο ώστε να παραδώσει και να αντιδράσει σε νέα και διευρυμένη πειρατική δράση .

Υπάρχουν μερικές πρόσφατες δραστηριότητες από θαλάσσιους φορείς, κυβερνήσεις, καλά οργανωμένα θαλάσσια σώματα και κάθε παράγοντα στην επιχείρηση για τον έλεγχο της πειρατείας με κάποιες κατευθυντήριες γραμμές για τους πλοιοκτήτες και τους εμπειρογνώμονες όσον αφορά την ετοιμότητα για επιθέσεις πειρατείας, την προετοιμασία ομάδων, στην περίπτωση μιας επίθεσης πειρατείας και στην αναφορά μετά την εμφάνιση. Η διεύρυνση του παγκόσμιου εμπορίου λόγω της παγκοσμιοποίησης αυξάνει τις μεταφορικές ανάγκες και τις διαδρομές (Lehr 2007). Μια ελαφρά μείωση του αριθμού των βίαιων επιθέσεων παρατηρήθηκε από τις στατιστικές που αναφέρθηκαν στη διάσκεψη Τύπου των Ηνωμένων Εθνών το 2014, οι υπόλοιπες επιθέσεις είναι ανησυχητικές για τη ναυτιλιακή βιομηχανία ((Struett,, Carlson, and Nance, 2013).

Οι απώλειες και οι βλάβες που προκαλούν οι πειρατές τόσο στο περιβάλλον όσο και το τεράστιο κόστος που προκύπτει από τις απώλειες φορτίου και τον πιθανό κίνδυνο των μελών του πληρώματος εξακολουθούν να είναι προειδοποιητικές. Όντως, παρά την προσαρμοστικότητα και τη γρήγορη αντίδραση της θαλάσσιας επιχείρησης σε αυτό το ζήτημα, εξακολουθούν να υπάρχουν διάφορα νομικά

ζητήματα με συγκεκριμένο τελικό στόχο να επιτευχθεί ένα ισχυρότερο και ομοιόμορφο μέτωπο ενάντια στον κίνδυνο ληστείας. Οι συντονισμένες πειρατικές επιθέσεις και αεροπειρατείες που έχουν γίνει από τους πειρατές της Σομαλίας έχουν προκαλέσει νέες δυσκολίες για τους πλοιοκτήτες και τις ασφαλιστικές εταιρείες να δημιουργήσουν αμυντικούς μηχανισμούς και εναλλακτικά σχέδια.

Πολλές προσπάθειες έχουν γίνει από διαφορετικές ναυτικές δυνάμεις που τώρα βλέπουν τον Κόλπο του Άντεν να φαίνεται ότι έχουν μειώσει την ποσότητα των γόνιμων επιθέσεων. Η πιθανή προετοιμασία μιας συμφωνίας όσον αφορά τους πλοιοκτήτες και τα πληρώματα τους έχουν επιπλέον επιρροή, μερικές αναφορές επιθέσεων πειρατείας προτείνουν ότι μερικά πλοία δεν είναι τόσο προετοιμασμένα για να διαχειριστούν μια τέτοια επίθεση, όπως υποτίθεται όφειλαν να είναι.

Γίνονται προσπάθειες για τη δημιουργία ενός νόμιμα δεσμευτικού συστήματος, σύμφωνα με το οποίο οι πειρατές που συλλαμβάνονται μπορούν να τεθούν σε δίκη και, ως εκ τούτου, γίνονται δεκτοί, έτσι με αυτό το τρόπο μένουν μακριά από το να συνεχίσουν την προηγούμενη ανταλλαγή τους. Εν κατακλείδι, όπως παρατηρήθηκε από πολλούς, μόλις το βασικό ζήτημα - ο τρόπος με τον οποίο η Σομαλία είναι ένα κράτος που δεν έχει συνεργαστεί, χωρίς λειτουργική κυβέρνηση - τείνει και διορθώνεται, ώστε να παρατηρηθεί μια μείωση και ιδανικά ένας επίλογος για τέτοιες επιθέσεις.

E. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Amos, P. and Sailor, D. (2016). *Steamship Mutual - Piracy - an Off Hire Event?*. [online] Steamshipmutual.com. Available at: <https://www.steamshipmutual.com/Publications/Articles/Saldanha0910.html> [Accessed 13 Apr. 2016]..

Bendall, H.B., (2010) Cost of Piracy: A Comparative Voyage Approach. *Maritime Economics and Logistics* 12, 178-195.

BIMCO Piracy Clause for Time Charter Parties 2013 https://www.bimco.org/Chartering/Clauses_and_Documents/Clauses/Piracy_Clause_for_Time_Charter_Parties.aspx

Chircop, A. (2012). *The regulation of international shipping*. Leiden: Martinus Nijhoff Publishers.

Edmond, J. (2013). MARITIME PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS: EXPLORING THE LEGAL AND THE OPERATIONAL SOLUTIONS. THE CASE OF MADAGASCAR. *The United Nations-Nippon Foundation Fellowship Programme 2012 - 2013*. [online] Available at: http://file:///C:/Users/USER%203/Desktop/Randrianantenaina_1213_Madagascar.pdf [Accessed 12 May 2016].

Geiss, R. and Petrig, A. (2011). *Piracy and armed robbery at sea*. Oxford: Oxford University Press.

Hastings, J. (2009). Geographies of state failure and sophistication in maritime piracy hijackings. *Political Geography*, 28(4), 213–223.

<http://definitions.uslegal.com/t/time-charter-party/>

<http://www.shippingandtradelaw.com/shipping/piracy/thoughts-on-some-piracy-implications-for-marine-insurance-57823.html>

“Arctic Sea ship hijackers jailed by Russian court”. BBC News. 2011-03-24

IMO Annual Report 2011, Annex 4

Clarke, M. (2013). *Maritime law evolving*. Bloomsbury Publishing.

Imo.org. (2016). *Piracy and Armed Robbery against ships*. [online] Available at: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Default.aspx> [Accessed 12 May 2016].

International Maritime Organization (IMO), (2010) Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships, Resolution A.1025 (26), Assembly 26th session. Available at: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.1025.pdf#search=RESOLUTION%201025>. Accessed [20 October 2015]

IMB (International Maritime Bureau), 2010. Piracy and armed robbers against ships – Annual report 2010.

IMB (International Maritime Bureau), 2011. Piracy and armed robbers against ships – Annual report 2011

IMB (International Maritime Bureau), 2012. Piracy and armed robbers against ships – Annual report 2012.

IMB (International Maritime Bureau), 2013. Piracy and armed robbers against ships – Annual report 2013.

IMB (International Maritime Bureau), 2014. Piracy and armed robbers against ships – Annual report 2014.

IMB (International Maritime Bureau), 2015. Piracy and armed robbers against ships – Annual report 2015.

IMB (International Maritime Bureau), 2016. Piracy and armed robbers against ships – Annual report 2016.

Lehr, Peter. (2007) Introduction. In *Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terrorism*, edited by Peter Lehr. New York: Routledge

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.

Ploch, L., (2009). *Piracy off the Horn of Africa*. Darby, PA: DIANE Publishing.

Sandler, T., and Enders, W., (2004). An economic perspective on transnational terrorism. *European Journal of Political Economy*, 20(2), 301–316.

See <https://business.un.org/en/substances/13> (counseled on 02.10.2014) 2 See <http://www.oceansbeyondpiracy.org/>(counseled on 15.09.2014

Struett, M., Carlson, J. and Nance, M. (2013). *Maritime piracy and the construction of global governance*. New York: Routledge.)

The London P&I Club, P&I Rules 2012-2013, 9.28,
<http://www.londonpandi.com/pandi/rules/>

The London P&I Club, Piracy – Update June 2009, The London P&I Club, 2009.

The London P&I Club, Piracy – Update June 2009, The London P&I Club, 2009. The London P&I Club, P&I Rules 2012-2013, 9.28.

Todd, Paul (2012) Ransom piracy and time charterparties. *Journal of International Maritime Law*, 18, 193-207.

un.org, (2016). *Piracy Under International Law*. [online] Un.org. Available at: <http://www.un.org/depts/los/piracy/piracy.htm> [Accessed 12 Apr. 2016].

United Nations (1982). United Nations Convention on the Law of the Sea, last updated 2013, Prepared by the Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Office of Legal Affairs, United Nations. Available at: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm

Bimco.org. (2017). *BIMCO Piracy*. [online] Available at: <https://www.bimco.org/Search-result?term=piracy%20clause> [Accessed 31 Aug. 2017].

Boon, K., Huq, A. and Lovelace, D. (2012). *Piracy and international maritime security*. New York, N.Y.: Oxford University Press.

Bossé, E., Rogova, G. and Shahbazian, E. (2013). *Prediction and recognition of piracy efforts using collaborative human-centric information systems*. Washington, D.C.: IOS Press.

Burgess, D. (2010). *The world for ransom*. Amherst, N.Y.: Prometheus Books.

Chalk, P., Smallman, L. and Burger, N. (2009). *Countering piracy in the modern era*. Santa Monica, CA: RAND.

Coghlin, T., Baker, A., Kenny, J., Kimball, J. and Belknap, T. (2014). *Time charters*. CRC Press.

Davison, N. (2009). *'Non-lethal' weapons*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.

Espósito, C., Kraska, J., Scheiber, H. and Kwon, M. (2016). *Ocean Law and Policy*.

- Figliomeni, V. (2017). *Assessment of maritime piracy in East Africa*. Bloomington, IN: AuthorHouse.
- Happold, M. (2016). *Economic Sanctions and International Law*. Bloomsbury Publishing.
- Harding, L. (2009). *Was the cargo ship Arctic Sea really hijacked by pirates?* [online] the Guardian. Available at: <https://www.theguardian.com/world/2009/sep/24/arctic-sea-russia-pirates> [Accessed 31 Aug. 2017].
- Kraska, J. and Wilson, B. (2011). *Contemporary maritime piracy*. Santa Barbara: Praeger Publishers Inc.
- Marley, D. (2011). *Modern piracy*. Santa Barbara, Calif.: ABC-CLIO.
- Michel, K. (2013). *War, Terror and Carriage by Sea*. Hoboken: Taylor and Francis.
- Palmer, A. (2014). *The New Pirates: Modern Global Piracy from Somalia to the South China Sea*. I.B Tauris.
- Pitney, J. and Levin, J. (2013). *Private anti-piracy navies*.
- Pitney, J. and Levin, J. (2013). *Private anti-piracy navies*. Lexington.
- Semark, D. (2013). *P & I Clubs*. Hoboken: Taylor and Francis.
- Talley, W. (2013). *Maritime safety*. CRC Press.
- Thomas, D. (2008). *Legal issues relating to time charterparties*. London: Informa Law.
- Amirell, S. and Muller, L. (2014). *Persistent piracy*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Bichou, K., Szyliowicz, J. and Zamparini, L. (2014). *Maritime transport security*. Cheltenham: Edward Elgar Pub. Ltd.
- Branch, A. and Robarts, M. (2014). *Branch's elements of shipping*. 9th ed. Routledge.

- BSI (2013). *The BSI Report 2013*. [online] Available at: <https://www.bsigroup.com/Documents/about-bsi/financial-performance/2013/bsi-financial-performance-2013.pdf> [Accessed 29 Aug. 2017].
- Burlando, A., Cristea, A. and Lee, L. (2015). The Trade Consequences of Maritime Insecurity: Evidence from Somali Piracy. *Review of International Economics*, 23(3), pp.525-557.
- Caron, D. and Oral, N. (2014). *Navigating straits*. Martinus Nijhoff Publishers.
- Geiss, R. and Petrig, A. (2011). *Piracy and armed robbery at sea*. Oxford: Oxford University Press.
- Goulielmos, A. and Anastasakos, A. (2005). Worldwide security measures for shipping, seafarers and ports. *Disaster Prevention and Management: An International Journal*, 14(4), pp.462-478.
- Guilfoyle, D. (2013). *Modern piracy*. Cheltenham: Edward Elgar Pub., Inc.
- Hallwood, C. and Miceli, T. (2014). *Maritime Piracy and Its Control: An Economic Analysis*. New York: Springer.
- ICC (2014). *ICC / International Chamber of Commerce*. [online] ICC - International Chamber of Commerce. Available at: <http://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2015/01/2014-Annual-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf> [Accessed 29 Aug. 2017].
- Imo.org. (2017). *International Maritime Organization*. [online] Available at: <http://www.imo.org/en/Pages/Default.aspx> [Accessed 31 Aug. 2017].
- Janic, M. (2014). *Advanced Transport Systems: Analysis*. London: Springer London.
- Lehr, P. (2011). *Violence at sea*. London: Routledge.
- Mejia, M., Kojima, C. and Sawyer, M. (2013). *Piracy at sea*. Springer Science & Business Media.
- Ringbom, H. (2008). Preliminary Material. *The EU Maritime Safety Policy and International Law*, p.i-xviii.

Rodrigue, J., Comtois, C. and Slack, B. (2009). *The Geography of Transport Systems*.
Routledge.

Sörenson, K. (2008). *State failure on the high seas - reviewing the Somali piracy*.
Stockholm: Defence Analysis, Swedish Defence Research Agency (FOI).

Todd, P. (2015). *Principles of carriage of goods by sea*. Routledge.

UNITAR (2014). *UNOSAT Global Report on Maritime Piracy - a geospatial analysis
1995-2013*. [online] UNITAR. Available at: <https://www.unitar.org/unosat/piracy>
[Accessed 29 Aug. 2017].