

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ**

**ΣΠΟΥΔΩΝ**

**στην**

**ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΝΟΜΙΚΟ  
ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ  
ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ**

Γραμματική Μαγνήσαλη

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς

Ιούλιος 2017

## **ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ/ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT**

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

Υπογραφή συγγραφέα

Γραμματική Σ. Μαγνήσαλη

## ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Πελαγίδης Θεόδωρος (Επιβλέπων)
- Παζαρζής Μιχαήλ
- Σαμιώτης Γεώργιος

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

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ/ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η ραγδαία επανεμφάνιση του φαινομένου της θαλάσσιας πειρατείας, αποτελεί αντικείμενο παγκόσμιων διαβουλεύσεων και διεθνών προβληματισμών. Η παρούσα διπλωματική εργασία επιδιώκει να εισχωρήσει όσο το δυνατόν πιο αποτελεσματικά στο υπάρχον νομικό πλαίσιο, το οποίο καλύπτει το έγκλημα της θαλάσσιας πειρατείας, τόσο σε επίπεδο εθνικού νομοθέτη όσο και σε ευρωπαϊκό και σε διεθνές επίπεδο, να απαντήσει στο ερώτημα αν τελικά το ήδη υπάρχον νομικό πλαίσιο είναι επαρκές, ώστε να κριθεί ικανό να πατάξει το έγκλημα της θαλάσσιας πειρατείας, καθώς και να προβεί σε μία παρουσίαση των οικονομικών επιπτώσεων, τις οποίες προκαλεί η έξαρση του φαινομένου της θαλάσσιας πειρατείας, για όλους τους συνυφασμένους με αυτή παράγοντες.

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια των σπουδών μου στο Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία του Πανεπιστημίου Πειραιά και οφείλω να ομολογήσω, ότι ήταν για εμένα μία προσωπική υπέρβαση, γεμάτη δυσκολίες, δεδομένου, ότι αφενός ήταν η πρώτη φορά που προέβην σε εκπόνηση διπλωματικής εργασίας, καθώς το προπτυχιακό μου είναι αυτό της Νομικής Σχολής του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών, στο πρόγραμμα σπουδών του οποίου δεν περιλαμβάνεται η εκπόνηση διπλωματικής εργασίας, αφετέρου η εκπόνησή της συνέπεσε με την ίδρυση του προσωπικού δικηγορικού μου γραφείου, η εύρυθμη λειτουργία του οποίου και η δική μου προσπάθεια να επιτύχει αυτό, σε συνδυασμό με τον εργασιακό φόρτο και το συνεχές άγχος, με καθυστέρησαν αρκετά στην έναρξη συγγραφής αυτής και εν γένει στην ολοκλήρωσή της.

Για τους λόγους αυτούς, επιθυμώ να ευχαριστήσω ιδιαίτερος τον επιβλέποντα Καθηγητή μου κ. Πελαγίδη Θεόδωρο για την κατανόηση, την οποία εκείνος επέδειξε, καθώς και για την άμεση συνδρομή του και την πολύτιμη βοήθειά του καθ' όλη τη διάρκεια της συγγραφής της διπλωματικής μου εργασίας, σε κάθε μου ερώτηση και προβληματισμό. Επιπρόσθετα τον ευχαριστώ για το άριστο διδακτικό του έργο και για τις γνώσεις, τις οποίες μου μετέδωσε κατά τη διάρκεια παρακολούθησης των μαθημάτων του προγράμματος σπουδών του Μεταπτυχιακού Προγράμματος στη Ναυτιλία.

Επίσης, στο σημείο αυτό, επιθυμώ να ευχαριστήσω και τα λοιπά δύο μέλη της Τριμελούς Επιτροπής κ.κ. Παζαρζή Μιχαήλ και Σαμιώτη Γεώργιο, οι οποίοι με τίμησαν με τη συμμετοχή τους στην Τριμελή Εξεταστική μου Επιτροπή και ταυτόχρονα συνεισέφεραν με το διδακτικό τους έργο ως Καθηγητές μου στην αρτιότερη κατάρτισή μου κατά τη διάρκεια των σπουδών μου.

Τέλος ευχαριστώ ιδιαίτερος τους γονείς μου Στέλιο και Μαρία για την ηθική και την οικονομική στήριξη, την οποία μου προσέφεραν για να ολοκληρώσω τις σπουδές μου στο Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα του Τμήματος των Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιά και για το γεγονός, ότι με δίδαξαν να προσπαθώ και να πορεύομαι μόνη στην επαγγελματική αρένα, παρά τις όποιες αντιξοότητες και ιδιαιτέρως τον πατέρα μου Στέλιο, ο οποίος ως Α΄ Μηχανικός του Εμπορικού Ναυτικού, μου παρείχε πληροφορίες από προσωπικές του εμπειρίες για τη συγγραφή της παρούσας εργασίας, την αδερφή μου Καλλιόπη, που είναι πάντα δίπλα μου, καθώς και τον σύντροφο της ζωής μου Νίκο, ο οποίος με στηρίζει σε όλα τα δύσκολα και που με του οποίου τις συνεχείς παροτρύνσεις και προτροπές, κατόρθωσα να ολοκληρώσω την συγγραφή της παρούσας διπλωματικής.

*Στη γιαγιά μου Καλλιόπη, που μου μετέδωσε το ήθος*

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....</b>	<b>1</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1-ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ-ΠΡΑΓΜΑΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΣΗΜΕΡΑ.....</b>	<b>4</b>
<b>1.1.ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....</b>	<b>4</b>
<b>1.1.1. Ο ΧΑΪΡΕΝΤΙΝ ΜΠΑΡΜΠΑΡΟΣΑ.....</b>	<b>4</b>
<b>1.1.2. Ο ΜΑΥΡΟΓΕΝΗΣ.....</b>	<b>7</b>
<b>1.1.3. Ο CALICKO JACK.....</b>	<b>7</b>
<b>1.1.4. Ο HENRY MORGAN.....</b>	<b>8</b>
<b>1.1.5. ΤΟ ΠΟΡΤ ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΤΗΣ ΚΑΡΑΪΒΙΚΗΣ: Η ΕΜΠΝΕΥΣΗ ΤΗΣ ΧΟΛΙΓΟΥΝΤΙΑΝΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ «ΟΙ ΠΕΙΡΑΤΕΣ ΤΗΣ ΚΑΡΑΪΒΙΚΗΣ».....</b>	<b>8</b>
<b>1.2.ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΣΗΜΕΡΑ.....</b>	<b>10</b>
<b>1.2.1. ΤΡΟΠΟΣ ΔΡΑΣΗΣ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ ΠΕΙΡΑΤΩΝ.....</b>	<b>12</b>
<b>1.2.2. ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΥΨΗΛΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ (HIGH RISK AREAS-HRAs).....</b>	<b>16</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2-ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....</b>	<b>19</b>
<b>2.1. Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΩΣ ΕΓΚΛΗΜΑ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΟΙΝΙΚΟ ΚΩΔΙΚΑ ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΟΙΝΙΚΗ ΔΙΚΟΝΟΜΙΑ.....</b>	<b>19</b>
<b>2.2. Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ.....</b>	<b>20</b>
<b>2.3. Η ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΝΟΠΛΩΝ ΦΡΟΥΡΩΝ ΠΑΝΩ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ.....</b>	<b>21</b>
<b>2.4. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ ΣΤΗΝ ΠΑΤΑΞΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....</b>	<b>30</b>

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3-ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ.....</b>	<b>31</b>
<b>3.1. ΨΗΦΙΣΜΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 10<sup>ης</sup> ΜΑΪΟΥ 2012 (2011/2962(RSP)).....</b>	<b>31</b>
<b>3.2. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....</b>	<b>35</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4-ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....</b>	<b>38</b>
<b>4.1. Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ.....</b>	<b>38</b>
<b>4.1.1. ΕΓΚΛΗΜΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΚΑΙΟΥ-ΜΙΑ ΔΙΤΤΗ ΕΝΝΟΙΑ.....</b>	<b>38</b>
<b>4.1.2. Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΩΣ ΕΓΚΛΗΜΑ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΚΑΙΟΥ.....</b>	<b>40</b>
<b>4.2. Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΩΣ ΕΓΚΛΗΜΑ ΒΑΣΕΙ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ.....</b>	<b>40</b>
<b>4.2.1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ.....</b>	<b>40</b>
<b>4.2.2. ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΗΣ ΓΕΝΕΥΗΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΤΟΥ 1957.....</b>	<b>41</b>
<b>4.2.3. ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ.....</b>	<b>41</b>
<b>4.3. ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΥΜΕΝΙΚΗ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ.....</b>	<b>45</b>
<b>4.3.1. Ο ΚΑΝΟΝΑΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΥΜΕΝΙΚΗΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ ΚΑΙ Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ.....</b>	<b>45</b>
<b>4.3.2. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΗ ΚΑΙ ΥΠΟΚΕΙΜΕΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ.....</b>	<b>47</b>
<b>4.3.2.1. Η ΥΠΟΘΕΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΜΑΥΑΓΟΥΕΖ.....</b>	<b>49</b>
<b>4.3.2.2. Η ΥΠΟΘΕΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ SANTA MARIA.....</b>	<b>49</b>
<b>4.3.2.3. Η ΥΠΟΘΕΣΗ BOATWRIGHT.....</b>	<b>50</b>



<b>4.4. Ο ΟΡΙΣΜΟΣ ΕΝΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΩΣ ΠΕΙΡΑΤΙΚΟΥ.....</b>	<b>51</b>
<b>4.4.1. Η ΥΠΟΘΕΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ACHILLE LAURO ΚΑΙ Η ΘΕΣΠΙΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΤΗΣ ΡΩΜΗΣ ΤΗΣ 10<sup>15</sup> ΜΑΡΤΙΟΥ 1988.....</b>	<b>52</b>
<b>4.4.2. ΝΗΟΨΙΑ.....</b>	<b>53</b>
<b>4.4.3. ΣΥΝΕΧΗΣ ΚΑΤΑΔΙΩΞΗ.....</b>	<b>54</b>
<b>4.5. Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΛΕΥΡΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ.....</b>	<b>54</b>
<b>4.5.1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ.....</b>	<b>55</b>
<b>4.5.2. Ο.Η.Ε.....</b>	<b>55</b>
<b>4.5.3. Ι.Μ.Ο.....</b>	<b>56</b>
<b>4.6. ΚΑΤΑΣΤΟΛΗ ΠΑΡΑΝΟΜΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΑΝΟΙΚΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ.....</b>	<b>58</b>
<b>4.6.1. Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΤΟΛΗ ΠΑΡΑΝΟΜΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ ΣΤΗΝ ΑΝΟΙΚΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΤΟΥ 1988 (SUA).....</b>	<b>59</b>
<b>4.6.2. ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗΣ ΠΕΙΡΑΤΩΝ ΑΜΕΣΩΣ ΜΕΤΑ ΤΗ ΣΥΛΛΗΨΗ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΣΟΜΑΛΙΑΣ.....</b>	<b>60</b>
<b>4.6.3. ΚΑΤΑΣΧΕΣΗ ΠΕΙΡΑΤΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.....</b>	<b>61</b>
<b>4.7. Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΟΗΕ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΟΜΗΡΙΑΣ.....</b>	<b>62</b>
<b>4.8. Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ (SOLAS).....</b>	<b>63</b>
<b>4.9. ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ.....</b>	<b>64</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5-Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΣΗΜΕΡΑ .....</b>	<b>65</b>
<b>5.1. ΠΡΟΣΦΑΤΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....</b>	<b>65</b>

<b>5.2.</b>	<b>ΑΠΑΓΩΓΗ</b>	<b>ΜΕΛΩΝ</b>	<b>ΤΟΥ</b>
	<b>ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ.....</b>		<b>68</b>
	<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....</b>		<b>71</b>
<b>6.1.</b>	<b>ΠΑΡΑΛΕΙΨΗ</b>	<b>ΑΝΑΦΟΡΑΣ</b>	<b>ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ</b>
	<b>ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ</b>	<b>ΚΑΙ</b>	<b>ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ</b>
	<b>ΑΥΤΗΣ.....</b>	<b>ΑΙΤΙΕΣ</b>	<b>71</b>
<b>6.2.</b>	<b>ΑΜΕΣΑ ΚΑΙ ΕΜΜΕΣΑ ΚΟΣΤΗ.....</b>		<b>72</b>
<b>6.3.</b>	<b>ΚΟΣΤΟΣ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΗΣ.....</b>		<b>76</b>
<b>6.4.</b>	<b>ΚΟΣΤΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΑΠΟ ΠΛΕΥΡΑΣ ΤΩΝ ΠΕΙΡΑΤΩΝ.....</b>		<b>77</b>
<b>6.5.</b>	<b>ΚΟΣΤΟΣ ΛΥΤΡΩΝ.....</b>		<b>78</b>
<b>6.6.</b>	<b>ΚΟΣΤΟΣ RETOURING.....</b>		<b>79</b>
<b>6.7.</b>	<b>ΚΟΣΤΟΣ ΑΥΞΗΣΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ.....</b>		<b>80</b>
<b>6.8.</b>	<b>ΚΟΣΤΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....</b>		<b>80</b>
<b>6.9.</b>	<b>ΚΟΣΤΟΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΘΥΜΑΤΩΝ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....</b>		<b>81</b>
<b>6.10.</b>	<b>ΛΟΙΠΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΚΟΣΤΗ.....</b>		<b>82</b>
<b>6.11.</b>	<b>ΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2016 ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ OCEANS BEYOND PIRACY.....</b>		<b>84</b>
<b>6.12.</b>	<b>ΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2015 ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ</b>	<b>OCEANS</b>	<b>BEYOND</b>
	<b>PIRACY.....</b>		<b>87</b>
<b>6.13.</b>	<b>ΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2014 ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ</b>		

<b>ΤΟΥ</b>	<b>OCEANS</b>	<b>BEYOND</b>
<b>PIRACY.....</b>		<b>90</b>
<b>6.14. Η ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΠΕΙΡΑΤΩΝ ΣΕ</b>		
<b>ΑΝΤΙΣΤΡΟΦΗ ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΜΕ ΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ</b>		
<b>ΚΟΣΤΟΥΣ .....</b>		<b>92</b>
<b>6.15. ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....</b>		<b>94</b>
<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....</b>		<b>96</b>
<b>ΠΗΓΕΣ.....</b>		<b>100</b>
<b>ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....</b>		<b>100</b>
<b>ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....</b>		<b>102</b>
<b>ΝΟΜΙΚΑ ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ.....</b>		<b>102</b>
<b>ΣΥΝΕΔΡΙΑ.....</b>		<b>102</b>
<b>ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ.....</b>		<b>102</b>
<b>ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ.....</b>		<b>105</b>
<b>ΛΟΙΠΕΣ ΠΗΓΕΣ.....</b>		<b>105</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.....</b>		<b>106</b>
<b>Α) Η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας: Παράθεση άρθρων σχετικών με τη</b>		
<b>θαλάσσια πειρατεία.....</b>		<b>106</b>
<b>Β) Ανθρώπινο κόστος θαλάσσιας πειρατείας το έτος 2016 σύμφωνα με την</b>		
<b>Έκθεση του Oceans Beyond Piracy για το έτος 2016.....</b>		<b>115</b>
<b>Γ) Οικονομικό κόστος θαλάσσιας πειρατείας το έτος 2016 σύμφωνα με την</b>		
<b>Έκθεση του Oceans Beyond Piracy για το έτος 2016.....</b>		<b>115</b>
<b>Δ) Πειρατική δραστηριότητα το έτος 2016 σύμφωνα με την Έκθεση του Oceans</b>		
<b>Beyond Piracy για το έτος 2016.....</b>		<b>116</b>

<b>Ε) Ανθρώπινο κόστος θαλάσσιας πειρατείας το έτος 2015 σύμφωνα με την Έκθεση του Oceans Beyond Piracy για το έτος 2015.....</b>	<b>117</b>
<b>ΣΤ) Οικονομικό κόστος θαλάσσιας πειρατείας το έτος 2015 σύμφωνα με την Έκθεση του Oceans Beyond Piracy για το έτος 2015.....</b>	<b>117</b>
<b>Ζ) Πειρατική δραστηριότητα το έτος 2015 σύμφωνα με την Έκθεση του Oceans Beyond Piracy για το έτος 2015.....</b>	<b>118</b>
<b>Η) Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 10<sup>ης</sup> Μαΐου 2012 (2011/2962(RSP)).....</b>	<b>119</b>
<b>Θ) Διάσημοι πειρατές - ιστορική αναδρομή.....</b>	<b>131</b>

## **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ/ΧΑΡΤΩΝ/ΠΙΝΑΚΩΝ/ΣΧΗΜΑΤΩΝ**

### **ΕΙΚΟΝΕΣ**

Εικόνα 1: Οικουμενική Διακήρυξη Ηνωμένων Εθνών

Εικόνα 2: Σήμα IMO

Εικόνα 3: Σύνολο θαλασσοπόρων θυμάτων πειρατείας για το έτος 2014

Εικόνα 4: Οικονομικό κόστος θαλάσσιας πειρατείας το έτος 2014

### **ΧΑΡΤΕΣ**

Χάρτης 1: Η θαλάσσια περιοχή της Πουτλάνδης

Χάρτης 2: Κόλπος του Άντεν, σημαντική ναυτική δίοδος από τον Περσικό Κόλπο και τον Ινδικό Ωκεανό προς τη Μεσόγειο μέσω της διώρυγας του Σουέζ

Χάρτης 3: HRA ανοικτά των ακτών της Σομαλίας

Χάρτης 4: Συμμετοχή Κρατών στον Διεθνή Οργανισμό Ναυσιπλοΐας

Χάρτης 5: Επιθέσεις πειρατών στη Δυτική Αφρική το έτος 2015

Χάρτης 6: Απεικόνιση σε χάρτη της «θερμής ζώνης» πειρατικών περιστατικών απαγωγών για λύτρα στα ανοικτά του Δέλτα της Νίγηρας

### **ΠΙΝΑΚΕΣ**

Πίνακας 1: σύνολο απαχθέντων και ημερών κράτησης το έτος 2015 ανά πλοίο

### **ΣΧΗΜΑΤΑ**

Σχήμα 1: Αύξηση απαγωγών για λύτρα στη Δυτική Αφρική

Σχήμα 2: Αύξηση απαγωγών για λύτρα στην Ασία

Σχήμα 3: Το οικονομικό κόστος της Σομαλικής πειρατείας κατά τη διάρκεια των ετών 2010-2016

Σχήμα 4: Αποτρεπτικό όριο θαλάσσιας πειρατείας

Σχήμα 5: Οικονομικό κόστος θαλάσσιας πειρατείας στην περιοχή του Ινδικού Ωκεανού για τη χρονική περίοδο ετών 2010-2015

Σχήμα 6: Γράφημα περιστατικών πειρατείας για τα έτη 2010-2015 στην περιοχή του Δυτικού Ινδικού Ωκεανού με κράτηση ομήρων

Σχήμα 7: Περιστατικά θαλάσσιας πειρατείας στον Κόλπο της Γουινέας το έτος 2015

Σχήμα 8: Περιστατικά θαλάσσιας πειρατείας ανά μήνα για τα έτος 2015 στην θαλάσσια περιοχή νοτιοανατολικής Ασίας

Σχήμα 9: Τάση θαλάσσιας πειρατείας ανά θαλάσσια περιοχή για τα έτη 2000-2014

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η θαλάσσια πειρατεία, τα τελευταία δώδεκα έτη έχει κάνει την επανεμφάνισή της, με αποτέλεσμα να έχει δημιουργηθεί ένας παγκόσμιος προβληματισμός και να έχει σημάνει ένας παγκόσμιος συναγερμός για την ανεύρεση τρόπων αντιμετώπισής της και αποτελεσματικής πάταξής της.

Η θαλάσσια πειρατεία ως σύγχρονο φαινόμενο διαφέρει ριζικά από την πειρατεία, η οποία ελάμβανε χώρα κατά τη διάρκεια του 16<sup>ου</sup>, του 17<sup>ου</sup> και του 18<sup>ου</sup> αιώνα, διότι οι πειρατές εκείνης της εποχής λεηλατούσαν πλοία και πόλεις για πολιτικούς και επεκτατικούς σκοπούς, ενώ οι σημερινοί πειρατές έχουν ως σκοπό το ιδιωτικό κέρδος.

Οι πιο επικίνδυνες θαλάσσιες διαδρομές για εμφάνιση πειρατείας είναι η περιοχή της Νοτιοανατολικής Ασίας, του Δυτικού Ινδικού Ωκεανού, και ο Κόλπος της Γουινέας. Πέραν από το εθνικό νομικό πλαίσιο, το οποίο προβλέπει και τιμωρεί την θαλάσσια πειρατεία ως έγκλημα, καθώς και από την πλειάδα νομοθετημάτων, τα οποία περιλαμβάνονται στο ευρωπαϊκό και στο διεθνές νομικό πλαίσιο, το οποίο καλύπτει το έγκλημα της θαλάσσιας πειρατείας, το σημαντικότερο διεθνές νομοθέτημα είναι αυτό της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας, το οποίο όμως δυστυχώς δεν προβλέπει ποινές για τους δράστες της θαλάσσιας πειρατείας, αλλά δίνει την διακριτική ευχέρεια στα Κράτη να επιβάλουν εκείνα τις ποινές στους συλληφθέντες πειρατές, σύμφωνα με το εθνικό τους δίκαιο.

Φυσικά, δεν πρέπει να αγνοείται και το οικονομικό κόστος, το οποίο προκαλεί η θαλάσσια πειρατεία παγκοσμίως, σε όλους τους παράγοντες, που σχετίζονται με αυτή. Η παρούσα ανάλυση σκοπεύει μια συνολική προσέγγιση του φαινομένου από τη νομική πλευρά καθώς και έναν εντοπισμό κατά προσέγγιση των οικονομικών επιπτώσεων αυτού.

## ΛΕΞΕΙΣ – ΚΛΕΙΔΙΑ

Πειρατεία

Νομικό πλαίσιο

Κόστος

## **ABSTRACT**

The last decade, sea piracy has made a dramatic reappearance, causing a deep consideration throughout the world on finding ways, in order to address this major problem.

Sea piracy has totally different characteristics from piracy that took place during the 16<sup>th</sup>, the 17<sup>th</sup> and the 18<sup>th</sup> century, due to the fact that pirates of that times, plundered ships and cities for political and expansive reasons, in comparison with pirates of today, whose purpose is the private profit.

Southeast Asia, West Ocean and Guinea's Golf are the highest risk areas for sea piracy. Except of the national legal frame that punishes the crime of sea piracy and except of the European and the International legal frame, that has to do with the crime of sea piracy, the most important legislation is the International Contract for the Sea Law. Unfortunately, according to the International Contract for the Sea Law, there are no penalties for pirates and separate countries have the authority to punish the pirates they have arrested, according to their national law.

Nevertheless, we should not ignore the economic cost, that is caused from sea piracy globally and causes financial problems to all the maritime factors.

This analysis approaches the problem in total and analyzies approximately its financial consequences.

## **KEYWORDS**

Piracy

Legal frame

Cost



## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η θαλάσσια πειρατεία αποτελεί εδώ και αιώνες μία μάστιγα, η οποία έπληττε και συνεχίζει να πλήττει την παγκόσμια ναυτιλία, σε όλα τα επίπεδα, τόσο οικονομικά, όσο και κοινωνικά.

Τη σημερινή εποχή, πλέον, ήδη κυρίως από το έτος 2005 και εφεξής, αποτελεί ένα από τα πιο φλέγοντα επανεμφανιζόμενα ζητήματα, τα οποία απασχολούν την παγκόσμια κοινή γνώμη, δεδομένου, ότι από την εμφάνισή της, δημιουργούνται θέματα παγκόσμιας ανθρώπινης ασφάλειας, άκρως συνυφασμένα με εξαιρετικά βίαιη και επικίνδυνη εγκληματικότητα, αλλά κυρίως, διότι αποτελεί ένα από τα πιο καίρια ζητήματα, τα οποία απασχολούν μία ναυτιλιακή εταιρία, δεδομένου, ότι έχει πάμπολλες και αρνητικές προεκτάσεις, τόσο στην οικονομική της ευρωστία όσο και στην εμπορική της φήμη.

Στόχος της παρούσας εργασίας, είναι να αναλύσει το ευρωπαϊκό και το διεθνές νομικό πλαίσιο, το οποίο διέπει τα νομικά ζητήματα, τα οποία ανακύπτουν από μία θαλάσσια πειρατεία, την κοινωνική και ανθρωπιστική προέκταση, την οποία έχει λάβει πλέον η παγκόσμια θαλάσσια πειρατεία και το πώς αυτή επηρεάζει τη ζωή, την ασφάλεια αλλά ακόμη και το αίσθημα ασφάλειας της ανθρωπότητας, αλλά και επιπρόσθετα να παρουσιάσει τις οικονομικές επιπτώσεις, οι οποίες αναφέρονται, μετά την κατάληψη ενός πλοίου από πειρατές για την εκάστοτε ναυτιλιακή επιχείρηση.

Ακριβώς αυτή η συνεχώς αυξανόμενη ανάπτυξη της εγκληματικότητας μέσω κατάληψης πλοίων από επικίνδυνες εγκληματικές οργανώσεις και η συνεχόμενη αυξανόμενη δράση τους, δίχως αυτή να έχει κατορθωθεί να ανασταλεί απολύτως αποτελεσματικά από την διεθνή δράση της δικαιοσύνης, καθώς και η ανάγκη συνεχούς θέσπισης νέων κανόνων δικαίου για την αντιμετώπισή της και την εν γένει πάταξή της, είναι οι λόγοι, που ώθησαν στην εκπόνηση της εν λόγω διπλωματικής εργασίας.

Η παρουσίαση όλων των ανωτέρω ζητημάτων, θα γίνει μέσω μιας σύντομης ιστορικής αναδρομής στο φαινόμενο της πειρατείας στη θάλασσα, μέσω της ανάλυσης του ελληνικού, του ευρωπαϊκού και του διεθνούς νομικού πλαισίου και τέλος μέσω της παρουσίασης του οικονομικού κόστους αυτής.

Η συλλογή πληροφοριών έλαβε χώρα κατόπιν ενδελεχούς μελέτης της ελληνικής, της ευρωπαϊκής και της διεθνούς νομοθεσίας, μέσω πληροφοριακού υλικού, σχετικού με την δράση των πειρατών, στην περιοχή κυρίως ανοιχτά της Σομαλίας στον Κόλπο του Άντεν έως την Δυτική Αφρική, όπου και αντιμετωπίζεται το μεγαλύτερο μέρος του προβλήματος, από τη δράση ενυπάρχοντων τεράστιων εγκληματικών ομάδων, οι οποίες ολοένα και εξαπλώνονται, δρώντας στην κυριολεξία δίχως έλεος, χρησιμοποιώντας απίστευτες μεθόδους εγκληματικότητας και εξαιρετικής βίας, αλλά και σχετικά με το οικονομικό κόστος, το οποίο ως επί το πλείστον πλήττει την ναυτιλιακή εταιρία αλλά και σε ένα μεγάλο μέρος, όπως θα αναλυθεί και στο σχετικό κεφάλαιο της παρούσας, πλήττει και τα κράτη, καθότι είναι αναγκασμένα να λαμβάνουν πρόσθετα μέτρα ασφαλείας.

Στο πρώτο κεφάλαιο της παρούσας, αναλύεται ιστορικά η δράση της θαλάσσιας πειρατείας, από τις απαρχές της εμφάνισής της ως εγκληματικού φαινομένου, με εξειδικευμένες και παραδειγματικές αναφορές σε συγκεκριμένα ιστορικά πρόσωπα, όπως αυτά του Χαϊρεντίν Μπαρμπαρόσα και του Μαυρογένη, φτάνοντας στη σημερινή εποχή και στον τρόπο πραγμάτωσής της σήμερα.

Στο δεύτερο κεφάλαιο της παρούσας παρουσιάζονται εκτενώς οι νομοθετικές ρυθμίσεις, οι οποίες έχουν θεσπιστεί σε ελληνικό - εθνικό επίπεδο για το φαινόμενο της θαλάσσιας πειρατείας ως εγκληματική – παραβατική ενέργεια.

Στο τρίτο κεφάλαιο της παρούσας παρουσιάζεται το νομικό πλαίσιο της θαλάσσιας πειρατείας σε ευρωπαϊκό επίπεδο, υπό τη μορφή ευρωπαϊκών κανόνων και οδηγιών, τις οποίες οφείλουν να εναρμονίζουν με το εσωτερικό τους δίκαιο τα κράτη – μέλη.

Στο τέταρτο κεφάλαιο της παρούσας γίνεται αναφορά στο διεθνές νομικό πλαίσιο της θαλάσσιας πειρατείας.

Στο πέμπτο κεφάλαιο της παρούσας αναφέρονται πρόσφατα παραδείγματα κατάληψης εμπορικών πλοίων από πειρατές.

Στο έκτο κεφάλαιο της παρούσας αναλύεται το οικονομικό κόστος, το οποίο έχει η θαλάσσια πειρατεία τόσο σε επίπεδο ναυτιλιακής εταιρίας, είτε είναι ήδη θύμα πειρατείας, είτε είναι στο στάδιο πραγμάτωσης μέσω αντιμετώπισης αυτής, μέσα από τη λήψη ιδιαίτερων κανόνων ασφαλείας επάνω στα πλοία της, όσο και σε

επίπεδο κρατών, σε ό,τι αφορά στο κόστος, το οποίο αυτά έχουν αναλάβει για την πρόσφορη αντιμετώπιση της θαλάσσιας πειρατείας. Επίσης, σε αυτό το κεφάλαιο γίνεται μία μικρή μνεία και στο κοινωνικό – ανθρωπιστικό κόστος της θαλάσσιας πειρατείας.

Τέλος, στα συμπεράσματα, αναφέρονται προσωπικές εκτιμήσεις σχετικά με το φαινόμενο της θαλάσσιας πειρατείας και γίνεται μία σύντομη γενική εκτίμηση για το φαινόμενο, από τα όσα αναφέρθηκαν στο σύνολο της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

### ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ- ΠΡΑΓΜΑΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΣΗΜΕΡΑ

#### 1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Το άκουσμα της φράσης «θαλάσσια πειρατεία», είναι πολύ πιθανό, να δημιουργήσει συνειρμούς γύρω από ρομαντικές ιστορίες με ατίθασους πειρατές, οι οποίοι καταλάμβαναν πλοία και εν συνεχεία ολόκληρες πόλεις, βγαλμένες μέσα από παραμύθια, μύθους και λαογραφίες, που ελάχιστα παρουσιάζουν το «κακό», το οποίο προξενεί το εν λόγω φαινόμενο.

Πλείστες είναι οι κινηματογραφικές ταινίες, οι οποίες έχουν γυριστεί με κεντρικό θέμα πειρατές, οι οποίοι, ενώ καταλαμβάνουν παρανόμως πλοία και πολιτείες, εν τέλει παρουσιάζονται ως ήρωες, κάνοντας τη φαντασία του απλού θεατή να οργιάζει και να δημιουργεί εν τέλει μία θετική εικόνα για αυτούς.

Η πραγματικότητα, όμως, δυστυχώς, είναι πολύ διαφορετική, όχι μόνο κατά τη διάρκεια της τελευταίας δωδεκαετίας, αλλά εδώ και αιώνες, και πλείστα παραδείγματα για αυτό έχει να μας παρουσιάσει η ίδια η Ιστορία της Χώρας μας.

##### 1.1.1. Ο ΧΑΪΡΕΝΤΙΝ ΜΠΑΡΜΠΑΡΟΣΑ

Ο πασίγνωστος για εμάς πειρατής Χαϊρεντίν Μπαρμπαρόσα έβαψε με κόκκινο τις σελίδες της ιστορίας πολλών ελληνικών νησιών και παραθαλασσιών πόλεων, κατά τη διάρκεια του 16<sup>ου</sup> αιώνα.

Ειδικότερα, ο Χαϊρεντίν Μπαρμπαρόσα γεννήθηκε το έτος 1478 στον Παλαιόκηπο Γέρας στη Λέσβο. Ο Μπαρμπαρόσα θεωρείται, ότι ήταν ο κατεξοχήν ιδρυτής του οθωμανικού στόλου, στον οποίο κατείχε το βαθμό του ναύαρχου. Στη συνέχεια έγινε σουλτάνος του Αλγερίου και εν τέλει έγινε Μπεϊλέρ Μπέης (Αρχιμπέης) του Αιγαίου, ήτοι κατείχε ένα από τα μεγαλύτερα αξιώματα της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Ο Χαϊρεντίν ήταν γεροδεμένος, βραχύσωμος με κόκκινη γενειάδα, για' αυτό και οι Ισπανοί του έβγαλαν το όνομα «Μπαρμπαρόσα».

Προκειμένου να πραγματώσει τις επεκτατικές του δραστηριότητες, κατά τη διάρκεια των επιδρομών του, έστειλε Τούρκους και Αλγερινούς πειρατές εναντίον

πολλών νησιών του Αιγαίου, στις Κυκλάδες και κυρίως στο νησί των Κυθήρων, το οποίο και κατέλαβε, μετρώντας πλήθος αμάχων Κυθηρίων πεσόντων.

Πιο συγκεκριμένα, το έτος 1537 ο Μπαρμπάρσα κατάφερε να καταλάβει την τότε πρωτεύουσα των Κυθήρων ή αλλιώς του Τσιρίγου (Κύθηρα ή Τσιρίγο, από το Ενετικό Cerigo, όπως αποκαλούσαν το νησί οι Ενετοί), τη σημερινή «Παλαιοχώρα».

Εντυπωσιάζεται κανείς αν βρεθεί στο νησί των Κυθήρων, στο λεγόμενο Τσιρίγο, στο σημείο, όπου ευρίσκετο η κατεστραμμένη πρώην πρωτεύουσα του νησιού, με την τότε ονομασία «Άγιος Δημήτριος», ή η σημερινή «Παλαιοχώρα», καθώς θα συνειδητοποιήσει, ότι αυτή ήταν χτισμένη στην κυριολεξία εντός δύσβατων και απόκρημνων βράχων, ανάμεσα σε δύο φαράγγια, μέσα στα βουνά, του βορείου τμήματος του νησιού και η οποία σε καμία περίπτωση δεν φαινόταν από τη θάλασσα, ακριβώς προκειμένου να παραμένει προστατευμένη από την επιδρομή πειρατών. Ο Μπαρμπάρσα, όμως, με το στόλο του, κατάφερε να ανεύρει ένα κρυφό πέρασμα, το οποίο ξεκινά από το εσωτερικό της βόρειας ακτής του νησιού, με την ονομασία Κακιά Λαγκάδα, και το οποίο τον οδήγησε στην Παλαιοχώρα, την οποία και κατέκαψε, καταλαμβάνοντας το νησί. Για το λόγο αυτό και η εν λόγω παραλία – ακτή του νησιού ονομάστηκε «Κακιά Λαγκάδα».

Από την επιδρομή του Μπαρμπάρσα στο Τσιρίγο, οι Κυθηριοί μέτρησαν επτά χιλιάδες (7.000) άμαχους πεσόντες και άλλες τόσες χιλιάδες αιχμαλώτους. Οι εισβολείς ανέβηκαν το βράδυ από το βουνό, από το κρυφό πέρασμα της ως άνω αναφερόμενης ακτής και έπιασαν στην κυριολεξία στον ύπνο τους κατοίκους. Λέγεται, ότι οι πειρατές φορούσαν τοπικές ενδυμασίες και παραπλανούσαν τους επιζώντες Κυθηριούς, ότι δήθεν η επιδρομή είχε λήξει με αποτέλεσμα να κατεβαίνουν στο λιμάνι και να τους οδηγούν κατευθείαν στα σκλαβοπάζαρα.

Μετά την επιδρομή του Μπαρμπάρσα, η Παλαιοχώρα ερήμωσε και έκτοτε δεν ξανακατοικήθηκε. Σήμερα αποτελεί επισκέψιμο αρχαιολογικό χώρο ένα τμήμα μόνον αυτής, καθώς το υπόλοιπο, το οποίο ευρίσκεται πολύ κοντά στα δύο φαράγγια, είναι εξαιρετικά δύσβατο, ενώ τα ερείπια από τα σπίτια και τις βυζαντινές εκκλησίες είναι έτοιμα να καταρρεύσουν, με αποτέλεσμα η Αρχαιολογική Υπηρεσία να έχει απαγορέψει την προσέγγιση αυτών. Μάλιστα, αξιοσημείωτο είναι το γεγονός, ότι σύμφωνα με τον τοπικό θρύλο, τις νύχτες ακούγονται στην Παλαιοχώρα οι φωνές των Κυθηρίων που σφάζονται από το στόλο του Μπαρμπάρσα, θρύλος, ο οποίος

αναδεικνύει μέχρι και σήμερα τον τρόπο και την εξαιρετική βία, με την οποία οι πειρατές κατέλαβαν το νησί και σφάγιασαν τόσο μεγάλο μέρος άμαχου πληθυσμού.

Μάλιστα, ιστορικές πηγές αναφέρουν, ότι όσοι αιχμάλωτοι του Μπαρμπαρόσα, είτε από τα Κύθηρα, είτε από την Κέρκυρα, από την Πρέβεζα ή από τις Κυκλάδες (περιοχές, τις οποίες χτύπησε ο Μπαρμπαρόσα), δεν πωλήθηκαν στα σκλαβοπάζαρα, είχαν χειρότερη κατάληξη, καθότι στοιβάζονταν πάνω στις γαλέρες του οθωμανικού στόλου, όντας αλυσοδεμένοι και εκτεθειμένοι στις αντίξοες καιρικές συνθήκες. Ψηνόταν το δέρμα τους κάτω από τον ήλιο, ενώ μαστιγώνονταν επανειλημμένα. Όσοι δεν άντεχαν τις κακουχίες, τους πετούσαν στη θάλασσα. Χιλιάδες Έλληνες έχασαν τη ζωή τους πάνω σε αυτές τις γαλέρες του θανάτου.

Ο Χαϊρεντίν Μπαρμπαρόσα, όμως, δεν κατέκαψε μόνο το νησί των Κυθήρων και κατέσφαξε τον πληθυσμό αυτού, αλλά δυστυχώς λεηλάτησε και πλήθος άλλων ελληνικών νησιών.

Αξιοσημείωτη είναι η καταστροφή που προκάλεσε και στο νησί της Κέρκυρας.

Ειδικότερα, το έτος 1537 και κατά τη διάρκεια της εκστρατείας του Σουλεϊμάν στην Ήπειρο, ο Μπαρμπαρόσα επιτέθηκε από τη θάλασσα και η μάχη μεταφέρθηκε στη Ενετοκρατούμενη Κέρκυρα. Τρεις χιλιάδες Ενετοί και Έλληνες προσπάθησαν μάταια για 15 ημέρες να σταματήσουν χιλιάδες μουσουλμάνους. Το φρούριο δεν μπορούσε να προστατεύει όλον τον πληθυσμό και όσοι έμειναν έξω από τα τείχη, εξανδραποδίστηκαν. Ένα στράτευμα 50 χιλιάδων αντρών όργωσε το νησί, σκλάβωσε, βίασε και σκότωσε. Χιλιάδες Κερκυραίοι αιχμαλωτίστηκαν και το νησί υπέστη μια τρομακτική δημογραφική αφαίμαξη. Στην Κέρκυρα, σύμφωνα με τους ιστορικούς της εποχής ο Μπαρμπαρόσα έκαψε 140 χωριά και οικισμούς, ωστόσο το κάστρο δεν κατακτήθηκε. Ο Μπαρμπαρόσα συνέχισε τις επιδρομές του και σε άλλα νησιά. Ερήμωσε την Αστυπάλαια και έσφαξε τον πληθυσμό στις υπόλοιπες Κυκλάδες. Στην Πάρο τα δημοτικά τραγούδια θρηνούν εκατοντάδες νεκρούς και αιχμάλωτους που έγιναν σκλάβοι: «Όλα τά Δωδεκάνησα στέκουν αναπαμένα κ' η Πάρος η βαριόμοιρη στέκετ' αποκλεισμένη κ' όσοι τήν ξεύρουν κλέουν την κι' όλοι τήνε λυπούντε καί σάν τήν κλαίη η Δέσποινα κανείς δέν τήνε κλαίγει» Ο Σουλεϊμάν δεν έδειξε καμία ενόχληση για την ωμότητα του Μπαρμπαρόσα, αφού οι μέθοδοι που ακολουθούσε έφερναν στην Υψηλή Πύλη δώρα, αιχμαλώτους, αγόρια και κορίτσια.

Σε Αιγαίο, Ιόνιο, Κρήτη, Σικελία, Ιταλία, Σαρδηνία, Βαlearίδες και τις περιοχές της νότιας Γαλλίας που ανήκαν στην Ιταλία, οι πληθυσμοί ένιωσαν τη χαντζάρα του οθωμανικού ναυτικού υπό τη διοίκηση του Μπαρμπαρόσα. Οι λεηλασίες επεκτάθηκαν σε όλα τα βενετοκρατούμενα νησιά....

### 1.1.2. Ο ΜΑΥΡΟΓΕΝΗΣ

Πέραν όμως από τις ανωτέρω αναφερόμενες καταστροφές και λεηλασίες των ελληνικών νησιών από τον ξακουστό πειρατή Μπαρμπαρόσα, το ανεξίτηλο σημάδι του στην παγκόσμια ιστορία άφησε και ο επίσης πολύ γνωστός σε όλους μας πειρατής Μαυρογένης.

Ο Μαυρογένης (Edward Teach), ήταν ένας διαβόητος βρετανός πειρατής της Καραϊβικής, που έδρασε στις αρχές του 18<sup>ου</sup> αιώνα. Η εν λόγω περίοδος, μάλιστα, από τους ιστορικούς, έχει ονομαστεί «τα χρυσά χρόνια» της πειρατείας, ακριβώς λόγω της έξαρσης του φαινομένου την εποχή εκείνη. Γεννήθηκε το έτος 1680 και απεβίωσε το έτος 1718. Το περίφημο πλοίο του, το «Queen Anne's Revenge», πιστεύεται, ότι εξόκειλε κοντά στη Βόρεια Καρολίνα το 1718. Ο Μαυρογένης ήταν δεινός μαχητής, ικανός στο σπαθί, τα μαχαίρια και τα πιστόλια. Ο Μαυρογένης λεηλατούσε εμπορικά πλοία, συγκεντρώνοντας πλούτη και φήμη. Ο Μαυρογένης εν τέλει συνελήφθη, αλλά εν συνεχεία έλαβε χάρη, με την επικήρυξή του να παραμένει ωστόσο ενεργή. Λόγω ακριβούς της ενεργούς επικήρυξής του, μία ομάδα αντρών ξεκίνησε την αναζήτησή του, προκειμένου να εισπράξει μία διόλου ευκαταφρόνητη αμοιβή. Τελικά τον συνέλαβαν και εντύπωση πράγματι προκαλεί ο τρόπος με τον οποίο του επέβαλαν την θανατική ποινή, καθότι, σύμφωνα με τις ιστορικές πηγές, τον πυροβόλησαν 5 φορές, του κατέφεραν πάνω από 20 μαχαίριές και εν συνεχεία τον αποκεφάλισαν, προκειμένου να σιγουρευτούν για τον βέβαιο θάνατό του. Οι θρύλοι για την κατάληξη του κομμένου του κεφαλιού δίνουν έκτοτε και παίρνουν...

### 1.1.3. Ο CALICKO JACK

Ο John Rackham (γνωστός ως Calico Jack) γεννήθηκε το έτος 1682 και απεβίωσε το έτος 1720. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός, ότι φιλοξενούσε στο πλήρωμά του δύο από τις πλέον διαβόητες γυναίκες-πειρατές της Ιστορίας: τις Anne Bonny και Mary Read.

Αυτός και το πλήρωμά του θα εκτελούνταν στην Τζαμάικα, με τον ίδιο να αναλαμβάνει τα πειρατικά ηνία του «Charles Vane» όταν το πλήρωμα στασίασε. Τη μέρα μάλιστα που έγινε κυβερνήτης, λεηλάτησε μια σειρά από πλοία, αποκτώντας αυτομάτως φήμη και σεβασμό στο πλήρωμά του. Ο Calico Jack τρομοκρατούσε τη θαλάσσια περιοχή των Δυτικών Ινδιών, λεηλατώντας ένα σεβαστό ποσοστό των πλοίων που περνούσαν από κει. Ο κυβερνήτης των ΗΠΑ Woodes Rogers αποφάσισε να τον αντιμετωπίσει δραστικά, στέλνοντας δύο πλοία με πλήρωμα 45 αντρών στην περιοχή δράσης του. Μετά από μία πολυήμερη μάχη, ο Calico Jack συνελήφθη μαζί με τους 11 εναπομείναντες πειρατές του πληρώματός του και καταδικάστηκαν σε θάνατο, εκτός από τις δύο πειρατίνες οι οποίες φυλακίστηκαν...

#### 1.1.4. Ο HENRY MORGAN

Ο Henry Morgan ήταν Ουαλός πειρατής που γεννήθηκε το έτος 1635 και απεβίωσε το έτος 1688. Ήταν γνωστός για τη δράση του στη θαλάσσια περιοχή της Καραϊβικής, εκτελώντας πειρατικές αποστολές για λογαριασμό του βρετανικού βασιλείου.

Ο Henry Morgan έχει μείνει στην ιστορία, διότι το έτος 1667, αποβιβάστηκε στη Τζαμάικα, λεηλατώντας το Puerto Principe, πιάνοντας αιχμαλώτους ισπανούς αξιωματούχους. Εν συνεχεία, επιτέθηκε στην πόλη του Portobelo του Παναμά, σφαγιάζοντας χιλιάδες κόσμο, με τελειωτικό και σημαντικότερο χτύπημα αυτό της κατάληψης της νήσου Santa Catalina τον Δεκέμβριο του έτους 1670. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός, ότι ο Henry Morgan έλαβε σύνταξη για τις υπηρεσίες που προσέφερε από το βρετανικό στέμμα.

#### 1.1.5. ΤΟ ΠΟΡΤ ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΤΗΣ ΚΑΡΑΪΒΙΚΗΣ: Η ΕΜΠΝΕΥΣΗ ΤΗΣ ΧΟΛΙΓΟΥΝΤΙΑΝΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ «ΟΙ ΠΕΙΡΑΤΕΣ ΤΗΣ ΚΑΡΑΪΒΙΚΗΣ»

Οι πειρατές της Καραϊβικής είναι, αδιαμφισβήτητα, οι πιο διάσημοι πειρατές στην παγκόσμια ιστορία, αποτελώντας έμπνευση για την πολυεπιτυχημένη χολιγουντιανή παραγωγή «Οι πειρατές της Καραϊβικής», μέσα από την οποία έλαβαν γνώση για τη δράση των πειρατών που δραστηριοποιήθηκαν στη συγκεκριμένη θαλάσσια περιοχή οι νεότερες γενιές.



Αξίζει πράγματι, στα πλαίσια της παρούσας διπλωματικής εργασίας, να λάβει χώρα μια ξεχωριστή αναφορά για τους πειρατές αυτής της περιοχής του κόσμου, διότι δεν άφησαν τυχαία το στίγμα τους στην ιστορία.

Οι αληθινοί πρωταγωνιστές της ιστορίας έδρασαν στο λιμάνι με την ονομασία Πόρτ Ρουαγιάλ της Τζαμάικα. Το λιμάνι αυτό, αρχικά είχε καταληφθεί από τους Ινδιάνους Ταϊνο, οι οποίοι εκδιώχθηκαν από τους Ισπανούς, όταν οι τελευταίοι κατέλαβαν την περιοχή.

Το έτος 1654, μια αγγλική αποστολή, με επικεφαλείς τον Robert Venables και τον William Penn, έλαβαν εντολή από τον Όλιβερ Κρόμγουελ να καταλάβουν από τους Ισπανούς, την Αϊτή. Για να το καταφέρουν όμως αυτό, αποφάσισαν να πλεύσουν νοτιοδυτικά προς τη Τζαμάικα, η οποία έχαιρε εξαιρετικά καλής οχύρωσης. Εν τέλει κατάφεραν να καταλάβουν την Τζαμάικα, όπου και έχτισαν ένα οχυρό, γύρω από το οποίο αναπτύχθηκε μία πόλη, η οποία έλαβε την ονομασία αργότερα Πόρτ Ρουαγιάλ, δηλαδή το βασιλικό λιμάνι.

Προκειμένου οι Άγγλοι να προστατεύσουν το Πόρτ Ρουαγιάλ από τους Ισπανούς, δεδομένου, ότι αυτό εξελίχθηκε σε ένα εξέχον εμπορικό κέντρο της εποχής, λόγω της θέσης, της έκτασής του και των βαθιών νερών του, επινόησαν μία νόμιμη μορφή πειρατείας. Πιο συγκεκριμένα, οι «νόμιμοι» πειρατές, ήταν εφοδιασμένοι με μία νόμιμη άδεια, το λεγόμενο «Letter of Marque», και οι κάτοχοι αυτής της άδειας ονομάζονταν «κουρσάροι» (*κουρσάρος: από την γαλλική λέξη corsair, που σημαίνει αυτός που διαθέτει άδεια καταδρομής*). Με αυτή την άδεια, οι κουρσάροι, ήταν εξουσιοδοτημένοι να επιτίθενται στα ισπανικά πλοία και εν γένει στα εχθρικά πλοία, τα οποία κατέληγαν σε ναυτοδικεία και στη συνέχεια πωλούνταν.

Τέτοιος εξουσιοδοτημένος κουρσάρος ήταν και ο ανωτέρω αναφερόμενος Henry Morgan, ο οποίος αργότερα έγινε και κυβερνήτης της Τζαμάικα.

Το έτος 1692, οι ένδοξες μέρες του Πόρτ Ρουαγιάλ και των λεγόμενων κουρσάρων, έληξαν άδοξα, καθότι ένας σεισμός και εν συνεχεία ένα φονικό τσουνάμι έπληξε την περιοχή, της οποίας το μεγαλύτερο μέρος βυθίστηκε.

Συμπερασματικά, η μεγάλη διαφορά των πειρατών της εποχής του 15<sup>ου</sup> – 18<sup>ου</sup> αιώνα, έγκειται στο ότι πέραν της λεηλασίας των εμπορικών πλοίων και των εμπορευμάτων τους, οι πειρατές της εποχής εκείνης χαρακτηρίζονταν από τον διακαή

πόθο τους για κατάληψη των παραθαλάσσιων περιοχών, τις οποίες λεηλατούσαν, με επεκτατικούς – πολιτικούς στόχους, σε αντίθεση με τους σημερινούς πειρατές, των οποίων ο στόχος είναι καθαρά ιδιωτικός και δη σκοπός κέρδους, όπως θα αναλύσουμε διεξοδικώς στα επόμενα κεφάλαια της παρούσας διπλωματικής εργασίας. Η ανωτέρω αναφερόμενη διαφορά του κινήτρου των πειρατών του τότε σε σχέση με το κίνητρο των πειρατών του σήμερα, είναι άμεσα συνυφασμένη με τις διαφορετικές κοινωνικές και πολιτιστικές συνθήκες των δύο αυτών εποχών.

## 1.2. ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΣΗΜΕΡΑ

Το φαινόμενο της πειρατείας ευρίσκεται σε ιδιαίτερη και αξιοσημείωτη έξαρση από το έτος 2005 και μετά, με παγκόσμιο απόηχο και με τεράστιες επιπτώσεις, τόσο οικονομικές όσο και κοινωνικοπολιτικές.

Ειδικότερα:

Η θαλάσσια πειρατεία, τη σημερινή εποχή εμφανίζεται εκτενώς στη θαλάσσια περιοχή ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, καθώς και στον Κόλπο του Άντεν.

Καθοριστικός παράγοντας, ο οποίος συντελεί στη διεύρυνση του εν λόγω φαινομένου στις ανωτέρω περιοχές είναι κατά κύριο λόγο η κοινωνική – πολιτισμική εξαθλίωση, την οποία βιώνουν οι συγκεκριμένες περιοχές και οι οποίες ευνοούν με τη σειρά τους την εξάπλωση εγκληματικών ενεργειών, με κυρίαρχο αυτό της θαλάσσιας πειρατείας.

Αναφορικά με την περιοχή της Δυτικής Αφρικής, αξιοσημείωτο είναι το γεγονός, ότι η θαλάσσια πειρατεία είναι απόρροια κυρίως της ασυδοσίας των πετρελαϊκών εταιριών σε συνδυασμό με το γεωπολιτικό παιχνίδι των ΗΠΑ και της Κίνας στη συγκεκριμένη περιοχή για τη διεκδίκηση των πλούσιων πετρελαϊκών κοιτασμάτων της Νιγηρίας.

Από την άλλη πλευρά, το Κέρας της Αφρικής (Σομαλία) ευνοεί την ανάπτυξη της θαλάσσιας πειρατείας, λόγω του πολιτικού κενού, το οποίο δημιουργήθηκε στην περιοχή μετά την εμφύλια σύρραξη στη Σομαλία, σε συνδυασμό φυσικά πάντα με το γεγονός, ότι η συγκεκριμένη περιοχή αποτελεί πέρασμα 20.000 εμπορικών πλοίων ετησίως, με αποτέλεσμα ως είναι απολύτως λογικό, ο έλεγχος της περιοχής να σημαίνει αυτομάτως και έλεγχο του πιο σημαντικού κομματιού του παγκόσμιου

εμπορίου. Περαιτέρω, στην ίδια ως άνω περιοχή, βρίσκονται τα διόλου ευκαταφρόνητα πετρελαϊκά κοιτάσματα του Σουδάν και του Τσαντ.

Η Σομαλία, ήδη από το έτος 1991, είναι μια χώρα ακυβέρνητη, με τον κρατικό και τον κοινωνικό ιστό σε ολοκληρωτική αποσύνθεση. Οι Ένοπλες Δυνάμεις και τα Σώματα Ασφαλείας, εν τοις πράγμασι, δεν υφίστανται. Οι προσπάθειες του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών να επιβάλλουν ειρήνη στην περιοχή, έχουν αποτύχει παταγωδώς τα τελευταία 10 χρόνια, ενώ οι τελευταίες προσπάθειες της Αφρικανικής Ένωσης (African Union), με την επιχείρηση AMISOM (African Mission Somalia) δεν φαίνεται να έχουν απτά αποτελέσματα.

Όλοι οι ανωτέρω παράγοντες σε συνδυασμό με την ολοένα αυξανόμενη κοινωνική εξαθλίωση, οδήγησαν τους ντόπιους ψαράδες των παραθαλάσσιων οικισμών, οι οποίοι σταδιακά έχασαν του ψαρότοπούς τους, από τα μεγάλα αλιευτικά της Κίνας, της Ιταλίας και της Ισπανίας, στη δημιουργία εγκληματικών ομάδων, οι οποίες επιδίδονται στη θαλάσσια πειρατεία.

Ειδικότερα, η περιοχή της Σομαλίας έχει αναγνωριστεί παγκοσμίως ως Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ) 200 ναυτικά μίλια από την Διεθνή Κοινότητα. Παρ' όλ' αυτά, επί σειρά ετών, οι μεγάλες αλιευτικές εταιρίες δε συνετίστηκαν στην ως άνω επιταγή, με αποτέλεσμα οι ντόπιοι ψαράδες, να χάσουν τη βασική πηγή βιοπορισμού τους και να στραφούν στη θαλάσσια πειρατεία, υποκινούμενοι επιπροσθέτως, από πολιτικούς και θρησκευτικούς λόγους.

Αυτό που προκαλεί πράγματι εντύπωση, είναι το γεγονός, ότι οι πειρατές της περιοχής αυτής, δεν είναι, απλώς, απλοί ψαράδες, οι οποίοι απώλεσαν τη βασική πηγή βιοπορισμού τους. Η αποτελεσματικότητα των πειρατικών επιχειρήσεων και ο τρόπος με τον οποίο δρουν, καταδεικνύουν, ότι από κοινού με τους πρώην ψαράδες, οι οποίοι γνωρίζουν καλά τη θάλασσα, δρουν και πρώην στεριανοί αντάρτες, οι οποίοι τρεφόμενοι από την απογοήτευση, την οποία βίωσαν πολεμώντας επί σειρά ετών δίχως αποτέλεσμα και όφελος και γνωρίζουν καλά τα όπλα και τις οδούς εφοδιασμού αυτών, εστράφησαν στη θαλάσσια πειρατεία. Σε συναυτουργία με όλους τους ανωτέρω, στις εν λόγω εγκληματικές ομάδες, συναντά κανείς και ειδικούς σε ηλεκτρονικά, επικοινωνίες και σύγχρονες τεχνολογίες, εργαλεία άκρως απαραίτητα για την εκτέλεση των συγκεκριμένων πειρατικών επιχειρήσεων (οι οποίοι στην πλειονότητα των περιπτώσεων δεν είναι καν Σομαλοί).

Ενδεικτικό της αποτελεσματικότητας του ανωτέρω συνδυασμού, αποτελεί το γεγονός, ότι έχουν λάβει χώρα πολλαπλά χτυπήματα σε εμπορικά πλοία, αρκετές εκατοντάδες μίλια μακριά από τις ακτές της Σομαλίας .

#### 1.2.1. ΤΡΟΠΟΣ ΔΡΑΣΗΣ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ ΠΕΙΡΑΤΩΝ

Ο τρόπος με τον οποίο δρουν οι σύγχρονοι πειρατές σε αυτήν την περιοχή του πλανήτη, είναι ήδη γνωστός στις πολυεθνικές Ναυτικές Δυνάμεις και για τον λόγο αυτό, έχουν προσαρμόσει τις τακτικές τους ανάλογα.

Καταρχάς, πρέπει να σημειωθεί, ότι η πειρατική δραστηριότητα, εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τους μουσώνες, που πνέουν στη θαλάσσια περιοχή, στην οποία δρουν. Οι μουσώνες είναι ισχυροί εποχικοί άνεμοι, οι οποίοι κάνουν την εμφάνισή τους κυρίως στον Ινδικό Ωκεανό και διακρίνονται σε χειμερινούς μουσώνες, οι οποίοι πλήττουν τις θάλασσες από το μήνα Δεκέμβριο έως τον μήνα Μάρτιο και σε θερινούς μουσώνες, οι οποίοι πλήττουν τις θάλασσες από το μήνα Ιούνιο έως το μήνα Σεπτέμβριο. Έτσι, η πειρατική δραστηριότητα είναι έντονη όταν δεν έχουμε μουσώνες, ήτοι κατά τους μήνες Μάρτιο έως Ιούνιο και Οκτώβριο έως Δεκέμβριο.

Κατά κύριο λόγο, η ομάδα των πειρατών αποτελείται από 6-8 άτομα, τα οποία είναι οπλισμένα με όπλα τύπου AK-47 και RPGs και φέρουν σύγχρονα τηλεπικοινωνιακά μέσα (GPS και δορυφορικά τηλέφωνα), καθώς και ελαφριές μεταλλικές κλίμακες, ύψους τεσσάρων (4) έως έντεκα (11) μέτρων. Η ομάδα των πειρατών διαθέτει ένα μεγαλύτερο πλοίο (μεγάλο αλιευτικό ή μικρό εμπορικό), ως πλοίο-βάση (mothership), από το οποίο είναι δυνατόν να επιχειρήσουν μικρότερα σκάφη. Το πλοίο – βάση είναι συνήθως 30 – 40 μέτρων, το λεγόμενο dow, ενώ τα μικρότερα σκάφη είναι πολυεστερικά σκάφη, μήκους περί τα οκτώ (8) μέτρα, τα οποία ονομάζονται skiffs και τα οποία διαθέτουν εξωλέμβιες μηχανές μεγάλης ιπποδύναμης, με πλεονέκτημα ταχύτητας έναντι των εμπορικών πλοίων και έχουν τη δυνατότητα να προσβάλλουν το εμπορικό πλοίο, πριν αυτό αυξήσει ταχύτητα και διαφύγει. Παρ' ολ' αυτά, έχει παρατηρηθεί, οι πειρατές να χρησιμοποιούν και βάρκες, με καθ' όλα απλές μηχανές, οι οποίες απλά στήνουν «καρτέρι» στα διερχόμενα εμπορικά πλοία κατά τη διάρκεια της νύχτας. Η άνοδος στα πλοία πραγματοποιείται με ανεμόσκαλες ή σχοινιά, τα οποία ρίπτονται με άγκιστρα. Η ανωτέρω μέθοδος, καταδεικνύει, ότι ο εξοπλισμός των πειρατών είναι σχετικά απλός και εντυπωσιάζει πράγματι το γεγονός, ότι καταφέρνουν τέτοια αποτελέσματα με αυτά.

Οι πειρατές επιτίθενται κυρίως το λυκαυγές ή το λυκόφως σε πλοία που έχουν μικρή ταχύτητα και χαμηλό ύψος εξάλων (freeboard). Κατά τη διάρκεια της ημέρας, οι πειρατές προσεγγίζουν τα πλοία από τη διεύθυνση του ηλίου, ενώ τη νύχτα δεν λαμβάνουν χώρα ποτέ πειρατικές επιθέσεις, με εξαίρεση την περίοδο της πανσελήνου, λόγω της ορατότητας, η οποία είναι αυξημένη την εποχή εκείνη τη νύχτα. Μία πειρατική επίθεση, διαρκεί κατά προσέγγιση 15 έως 45 λεπτά. Οι πειρατές προσεγγίζουν τα πλοία από διαφορετικές κατευθύνσεις δύο – δύο ή ανά ένα, κατά την ανατολή ή κατά τη δύση του ηλίου. Στη συνέχεια αναβαίνουν με απίστευτη δεξιότητα πάνω στο πλοίο, που θέλουν να καταλάβουν και ακινητοποιούν το πλήρωμα με την απειλή όπλων.

Μόλις το πλοίο καταληφθεί από τους πειρατές, οδηγείται σε σημεία κοντά στις ακτές της Σομαλίας (π.χ. στην παράκτια πόλη Eyl της επαρχίας Puntland, στην ανατολική ακτή, η οποία θεωρείται ένα από τα μεγαλύτερα ορμητήρια πειρατών στη Σομαλία), όπου οι πειρατές ζητούν αρκετά εκατομμύρια δολάρια ως λύτρα για να απελευθερώσουν πλήρωμα και πλοίο. Όταν φτάνουν εκεί, συνήθως έρχεται μία ομάδα 25-30 ατόμων, οι οποίοι φυλούν το πλοίο σε βάρδιες.

Με την επιτυχία, που γνωρίζουν οι πειρατές, όλο και περισσότεροι άνθρωποι τείνουν να εισχωρούν στις εν λόγω εγκληματικές ομάδες, αποκομίζοντας τεράστια ποσά, απολαμβάνοντας ταυτόχρονα πολυτέλειες, πρωτόγνωρες για την περιοχή, δημιουργώντας ακόμα μεγαλύτερη αποσταθεροποίηση και κάνοντας την περιοχή πόλο έλξης κάθε είδους παράνομης δραστηριότητας, όπως εμπόριο ναρκωτικών, διακίνησης όπλων, λαθρεμπορίου, πορνείας και άλλων. Επιπλέον, υπάρχουν ενδείξεις, ότι χρήματα και υλικά από τις πειρατικές επιδρομές, οδηγούνται προς ενίσχυση της ήδη τεταμένης κατάστασης στην περιοχή της Ανατολικής Αφρικής, εξοπλίζοντας τους κάθε λογής πολέμαρχους και φανατικούς, συντελώντας στη συνεχιζόμενη αποσταθεροποίηση της ευρύτερης περιοχής, αποτελώντας ουσιαστικά μέρος του μεγαλύτερου προβλήματος ασφάλειας της ευρύτερης περιοχής.

Δυστυχώς, αναλύοντας το προφίλ των εν λόγω πειρατών, συμπεραίνουμε, ότι όλοι αυτοί οι άνθρωποι, οι οποίοι εισχώρησαν στις εν λόγω εγκληματικές ομάδες, ήταν αλιείς, οι οποίοι ξεκίνησαν τις πρώτες τους επιθέσεις εναντίον μεγάλων αλιευτικών πλοίων, νηολογημένων σε χώρες, που δεν έχουν γειννίαση με την περιοχή.

Πιο συγκεκριμένα, κατά τα έτη 2000-2004 μεγάλες δυνάμεις έστειλαν τα υπερσύγχρονα αλιευτικά τους πλοία στην περιοχή της Σομαλίας, και εισέρχονταν

παράνομα σε αφύλακτα σομαλικά χωρικά ύδατα, απομυζώντας τον θαλάσσιο πλούτο της χώρας σε βάρος των απεγνωσμένων ντόπιων ψαράδων. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με τη ρήψη, στις εν λόγω θαλάσσιες περιοχές, πυρηνικών, βιομηχανικών και νοσοκομειακών αποβλήτων από δυτικές εταιρίες επεξεργασίας αποβλήτων, προκάλεσε την έντονη αντίδραση των ντόπιων ψαράδων, οι οποίοι σε συνδυασμό με την πολιτική αναρχία που επικρατούσε στην περιοχή, οδηγήθηκαν στη διάπραξη πράξεων πειρατείας.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός, ότι έχουν αναφερθεί επιθέσεις πειρατών έως και 600 ναυτικά μίλια από τις ακτές της Σομαλίας προς τον Ινδικό Ωκεανό, η ζώνη όμως των 300 ναυτικών μιλίων από τις ακτές είναι η πιο επικίνδυνη.

Το έτος 2008, αναφέρθηκαν 115 επιθέσεις πειρατών εναντίον εμπορικών πλοίων, εκ των οποίων περίπου το 40% ήταν επιτυχείς, λαμβάνοντας υπ' όψη, ότι η διεθνής Κοινότητα δεν είχε ακόμα δραστηριοποιηθεί τόσο εντατικά.. Κατά το πρώτο τετράμηνο του 2009, αναφέρθηκαν 81 πειρατικές επιθέσεις, εκ των οποίων οι 25 ήταν επιτυχείς για τους πειρατές, σημειώνοντας αύξηση 65% των επιθέσεων σε σχέση με την ίδια περίοδο του 2008. Κατά το ίδιο χρονικό διάστημα υπήρξε μείωση του ποσοστού των επιτυχιών των πειρατικών επιθέσεων στο 23%, το οποίο είναι ιδιαίτερος ενθαρρυντικό όσον αφορά στις προσπάθειες των διεθνών ναυτικών δυνάμεων στην περιοχή, που όλο και συχνότερα αποτρέπουν τις πειρατικές επιθέσεις, λόγω της έγκαιρης επέμβασής τους και της γενικότερης παρουσίας τους. Η ραγδαία όμως αύξηση των επιθέσεων, είναι ενδεικτική του ότι, όλο και περισσότεροι άνθρωποι «εξωθούνται» προς την παράνομη και επικίνδυνη αυτή δραστηριότητα.

Το έτος 2010 αναφέρθηκαν 210 πειρατικές επιθέσεις στη θαλάσσια περιοχή ανοικτά του Κόλπου του Άντεν (Κέρας της Αφρικής), οι οποίες απέφεραν στους 1500 πειρατές που δρουν στην εν λόγω περιοχή κέρδος ύψους 150 εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ, με το ανθρώπινο κόστος κατά το έτος 2010 να ανέρχεται στους 4185 ναυτικούς, οι οποίοι υπέστησαν ένοπλη επίθεση, εκ των οποίων οι 1090 κρατήθηκαν αιχμάλωτοι, ενώ οι 516 χρησιμοποιήθηκαν ως ανθρώπινες ασπίδες.

Το πρώτο εξάμηνο του έτους 2011 οι πειρατικές επιθέσεις ανήλθαν σε 266 παγκοσμίως, εκ των οποίων οι 163 έλαβαν χώρα στη Σομαλία.

Από το δεύτερο εξάμηνο του έτους 2011 και ύστερα, η παρουσία ενόπλων ομάδων, ως θα αναλυθεί διεξοδικώς κατωτέρω, πάνω στα πλοία σε συνδυασμό με την κινητοποίηση των διεθνών στόλων έχει περιορίσει σημαντικά τα κρούσματα των θαλάσσιων πειρατικών επιθέσεων. Ενδεικτικά, αναφέρεται, ότι κατά το πρώτο

εξάμηνο του έτους 2012, ο αριθμός των πειρατικών επιθέσεων σε πλοία ανήλθε στο ύψος των 177, ενώ το πρώτο εξάμηνο του έτους 2011, αυτός ανήλθε στο ύψος των 266, ήτοι ήταν κατά 89 επιθέσεις μικρότερος σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του περασμένου έτους.

Το έτος 2013 σημειώθηκαν 265 πειρατικές επιθέσεις σε 26 χώρες, ενώ το έτος 2014 μειώθηκαν κατά 20 στον αριθμό, ήτοι σημειώθηκαν 245 πειρατικές επιθέσεις σε πλοία. Ο αριθμός των περιστατικών το έτος 2015 ήταν παρόμοιος. Το έτος 2016 είχε λιγότερες από 100 πειρατικές επιθέσεις, καθιστώντας το, το πιο «ήσυχος» έτος της τελευταίας εξαετίας.

Όσο με το πέρασμα των χρόνων ο αριθμός των πειρατικών επιθέσεων μειώνεται στο Κέρας της Αφρικής και στη Σομαλία, αυξάνεται δραματικά ο αριθμός των πειρατικών επιθέσεων και κυρίως των απαγωγών ναυτικών στην περιοχή του Κόλπου της Γουινέας. Ενδεικτικά αναφέρεται, ότι για την περίοδο από τον Ιανουάριο του έτους 2016 έως τον Σεπτέμβριο του έτους 2016, η παγκόσμια πειρατεία έχει μετατοπιστεί από την κατάληψη πλοίων προς την απαγωγή ναυτικών, καθώς ο αριθμός των απαγωγών ανέρχεται για την ανωτέρω αναφερόμενη περίοδο σε 44. Εντός του ίδιου χρονικού διαστήματος, το 37% των πληρωμάτων που βρέθηκαν μπλεγμένοι σε μία κατάσταση πειρατείας, έπεσαν θύματα απαγωγής.

Ο ιδιαίτερα μεγάλος αριθμός των απαγωγών, διαφαίνεται συγκριτικά με τον αριθμό των απαγωγών πληρωμάτων πλοίων, ο οποίος για το έτος 2015, ανήλθε συνολικά στον αριθμό 19 παγκοσμίως, ενώ για το έτος 2014 στον αριθμό 9 παγκοσμίως. «Η πειρατεία έχει αλλάξει τα τελευταία τρία χρόνια» αναφέρει επακριβώς ο Devlin McStay, αναλυτής δεδομένων της HIS Maritime and Trade, προσθέτοντας ότι «ενώ ο αριθμός των πειρατικών επιθέσεων μειώνεται συνολικά, οι απαγωγές είναι όλο και πιο συχνές».

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός, ότι κατά τους πρώτους εννέα (9) μήνες του έτους 2016, το 60% του συνόλου των περιστατικών πειρατείας στον Κόλπο της Γουινέας ήταν απαγωγές και το 40% ήταν ληστείες. Σύμφωνα με τον ανώτερο αναλυτή της IHS Μάρτιν Ρόμπερτς: «Η πειρατεία στον Κόλπο της Γουινέας επικεντρώνεται στην απαγωγή για λύτρα, ιδίως για δυτικούς στόχους υψηλής αξίας».

Σήμερα, εν έτι 2017, η πιο έντονη πειρατική δραστηριότητα εντοπίζεται στα ύδατα γύρω από τις Φιλιππίνες, με τη Νιγηρία να ακολουθεί στη δεύτερη θέση και την Ινδία στην τρίτη.

Πάντως, σύμφωνα με μια αναφορά του BBC, οι πειρατές μπορούν να διακριθούν στις 3 παρακάτω κατηγορίες, οι οποίες συνεκτικώς, συνθέτουν το πάζλ του προφίλ τους:

- Τοπικοί ψαράδες, που θεωρούνται οι οργανωτές των επιχειρήσεων, καθώς γνωρίζουν καλά τα γύρω ύδατα .
- Πρώην μέλη της πολιτοφυλακής που μισθώνονταν από τους τοπικούς φύλαρχους .
- Τεχνικοί που εξειδικεύονται στη χρήση συστημάτων πλοήγησης GPS.

#### 1.2.2. ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΥΨΗΛΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ (HIGH RISK AREAS-HRAs)

Οι περιοχές υψηλού κινδύνου, οι οποίες έχουν αναγνωρισθεί, ως εξαιρετικά επικίνδυνες για εμφάνιση περιστατικού θαλάσσιας πειρατείας, είναι οι κάτωθι:

- Νοτιοανατολική Ασία: Μπαγκλαντές, Ινδονησία, Στενά της Μάλακκα, Μαλαισία, Νότια Κίνα, Σιγκαπούρη, Βιετνάμ, με τα Στενά της Μάλακκα να κατέχουν την πρώτη θέση σε βαθμό επικινδυνότητας ανάμεσα στις εν λόγω θαλάσσιες περιοχές. Στις εν λόγω περιοχές οι πειρατικές επιθέσεις λαμβάνουν χώρα με σκοπό να αποκτηθεί είτε το πλοίο είτε το φορτίο του.
- Κεντρική και Νότια Αμερική: Βενεζουέλα, Παναμάς, Κολομβία, Βραζιλία, Καραϊβική. Σε αυτές τις θαλάσσιες περιοχές, αξιοσημείωτο είναι το γεγονός, ότι η πειρατεία λαμβάνει χώρα σε μορφή ληστείας με χαμηλό βαθμό χρήσης βίας.
- Δυτικές Ακτές Αφρικής (Κόλπος Νέας Γουινέας): Νιγηρία και Άγκολα. Σε αυτές τις θαλάσσιες περιοχές, δυστυχώς τα περιστατικά πειρατείας, τα οποία λαμβάνουν χώρα χαρακτηρίζονται από έντονη χρήση άγριας βίας. Ο Κόλπος της Νέας Γουινέας σήμερα φυλάσσεται από αμερικανικά, γαλλικά και αγγλικά πλοία, καθότι οι παράκτιες χώρες δε διαθέτουν την κατάλληλη υποδομή, ούτως ώστε να προσφέρουν συνθήκες παροχής ασφάλειας. Οι πειρατικές επιθέσεις στην εν λόγω περιοχή γίνονται για να αποκτηθεί είτε το πλοίο είτε το φορτίο του.
- Ανατολικές Ακτές Αφρικής (Κέρας της Αφρικής): Η Σομαλία βόρεια και βορειοανατολικά βρέχεται από τον Κόλπο του Άντεν, ενώ ανατολικά και νοτιοανατολικά βρέχεται από τον Ινδικό Ωκεανό. Η θαλάσσια περιοχή της



Σομαλίας είναι ο πιο πολυσύχναστος διάυλος ναυσιπλοΐας, όπου πλέουν ετησίως άνω των 20.000 πλοίων. Ανωτέρω, γίνεται εκτενής αναφορά των συνθηκών, κάτω από τις οποίες διενεργούνται τα περιστατικά θαλάσσιας πειρατείας, στη συγκεκριμένη θαλάσσια περιοχή. Σε αυτή την περιοχή οι πειρατές κατακρατούν το πλοίο και το πλήρωμα ως ομήρους μέχρι να τους καταβληθούν τα απαιτούμενα από αυτούς λύτρα. Μάλιστα, για να κρατούν το πλήρωμα ως ομήρους, ευνοούνται από τις ακτές της Σομαλίας, στις οποίες ανευρίσκουν ασφαλές καταφύγιο, λόγω της άναρχης πολιτικής κατάστασης, που επικρατεί στις εν λόγω περιοχές, καθώς τα εν λόγω καταφύγια δεν υπόκεινται σε κρατικό έλεγχο.

Χάρτης 1: Η θαλάσσια περιοχή της Ποντλάνδης



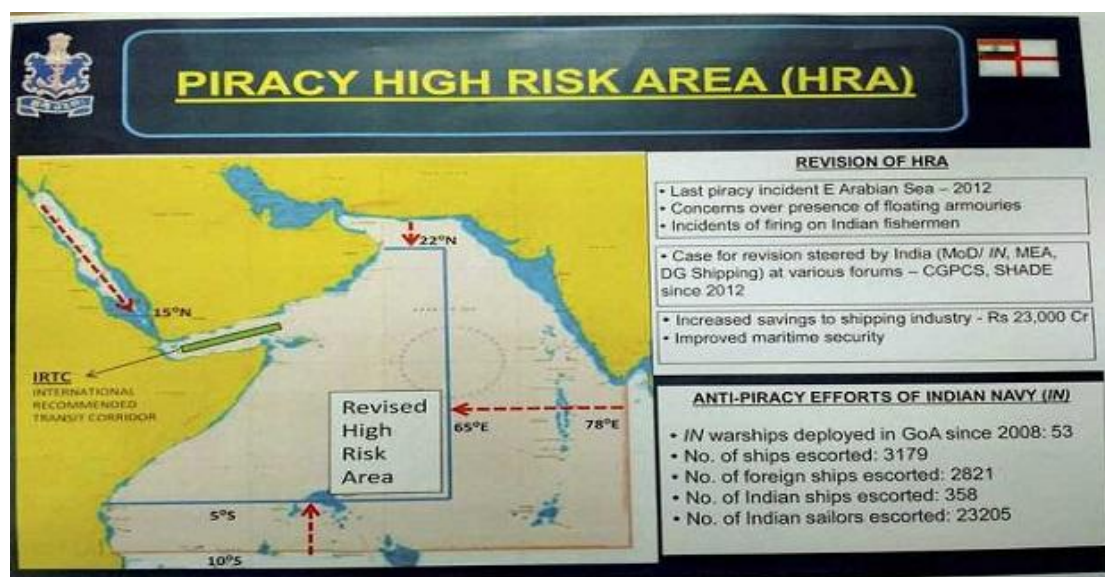
Πηγή: [https://el.m.wikipedia.org/wiki/Σομαλική\\_πειρατεία#/media/Αρχείο%3APuntland.gif](https://el.m.wikipedia.org/wiki/Σομαλική_πειρατεία#/media/Αρχείο%3APuntland.gif)

Χάρτης 2: Κόλπος του Άντεν, σημαντική ναυτική δίοδος από τον Περσικό Κόλπο και τον Ινδικό Ωκεανό προς τη Μεσόγειο μέσω της διώρυγας του Σουέζ



Πηγή: [https://el.m.wikipedia.org/wiki/Σομαλική\\_πειρατεία#/media/Αρχείο%3APuntland.gif](https://el.m.wikipedia.org/wiki/Σομαλική_πειρατεία#/media/Αρχείο%3APuntland.gif)

Χάρτης 3: HRA ανοικτά των ακτών της Σομαλίας



Πηγή: Λιγότερες πειρατικές ενέργειες, περισσότερες απαγωγές, <http://www.e-nautilia.gr/ligoteres-peiratikes-energeies-perissoteres-apagoges/>

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

#### 2.1. Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΩΣ ΕΓΚΛΗΜΑ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΟΙΝΙΚΟ ΚΩΔΙΚΑ ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΟΙΝΙΚΗ ΔΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η πειρατεία αποτελεί το πρώτο, ιστορικά, έγκλημα, το οποίο είχε διαμορφωθεί στα αρχικά στάδιά του ως διεθνές έγκλημα.

Κατά το εδ. στ του άρθρου 8 ΠΚ, αναγνωρίζεται η πειρατεία ως «*delictum juris gentium*» και καθιερώνεται το αξιόποινό της, ανεξάρτητα από το δίκαιο του τόπου τέλεσης.

Παραμένει δε μια δυσχερής νομική έννοια, γιατί αποτελεί αδίκημα και για τη διεθνή έννομη τάξη αλλά και για την εσωτερική έννομη τάξη. Η διαφορά έγκειται στην άσκηση της δικαιοδοσίας.

Στην πρώτη περίπτωση, το διεθνές δίκαιο αναγνωρίζει στα πολεμικά πλοία οποιουδήποτε κράτους ή σε άλλα πλοία, που είναι προορισμένα για τη δημόσια υπηρεσία ή είναι εξουσιοδοτημένα να προβούν σε τέτοιες ενέργειες, το δικαίωμα προς επέμβαση για καταστολή της πειρατείας. Στη δεύτερη περίπτωση, τα κράτη επιλαμβάνονται της τιμωρίας των ενόχων, σύμφωνα με την εσωτερική τους νομοθεσία (*Ποινική Δικαιοδοσία στον θαλάσσιο χώρο και εγκλήματα τελούμενα επί πλοίου*), Τσιρίδης Πολυχρόνης, 1998, εκδόσεις 'Δίκαιο & Οικονομία Π.Ν. Σάκκουλα).

Στα πλαίσια της προσπάθειας του ελληνικού νομοθέτη για την αντιμετώπιση της θαλάσσιας πειρατείας, στα πλοία με ελληνική σημαία, έχουν θεσπιστεί ελάχιστα μέχρι σήμερα νομοθετήματα, που σκοπό έχουν την πάταξή της ως εγκληματικού φαινομένου, δεδομένου ότι η διεθνής νομική παραγωγή έχει καλύψει το μεγαλύτερο μέρος της αντιμετώπισης του εν λόγω φαινομένου.

Πιο συγκεκριμένα, η πειρατεία είναι αρχαιοελληνική λέξη και προέρχεται από το ρήμα «πειρώμαι», που σημαίνει «δοκιμάζω».

Ως προς την ελληνική ποινική δικαιοδοσία και καταστολή πειρατείας που τελέστηκε εκτός Ελλάδας, σύμφωνα με το άρθρο 8 εδάφιο στ του Ποινικού μας Κώδικα, σε συνδυασμό με το άρθρο 9 του Ποινικού μας Κώδικα: «Οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι εφαρμόζονται σε ημεδαπούς και αλλοδαπούς, ανεξάρτητα από τους νόμους του τόπου της τέλεσης, για τις εξής πράξεις που τελέστηκαν στην αλλοδαπή:

...στ) πειρατεία...», ενώ σύμφωνα με το άρθρο 9 του Ποινικού μας Κώδικα: «1. Η ποινική δίωξη για πράξη που τελέστηκε στην αλλοδαπή αποκλείεται: α) αν ο υπαίτιος δικάστηκε για την πράξη αυτή στην αλλοδαπή και αθώωθηκε ή αν σε περίπτωση που καταδικάστηκε, έχει εκτίσει ολόκληρη την ποινή του, β) αν, σύμφωνα με τον αλλοδαπό νόμο, η πράξη έχει παραγραφεί ή η ποινή που επιβλήθηκε έχει παραγραφεί ή έχει χαριστεί, γ) αν σύμφωνα με τον αλλοδαπό νόμο, χρειάζεται έγκληση για τη δίωξη της πράξης και τέτοια έγκληση είτε δεν υποβλήθηκε είτε ανακλήθηκε. 2. Οι διατάξεις αυτές δεν εφαρμόζονται στις πράξεις που ορίζει το άρθρο 8».

Από το συνδυασμό των ανωτέρω διατάξεων, προκύπτει, ότι εφαρμόζονται οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι σε Έλληνες και αλλοδαπούς ανεξάρτητα από τους νόμους του τόπου τέλεσης, έστω και αν ασκήθηκε ποινική δίωξη ή επιβλήθηκε ή και εκτίθηκε ποινή στην αλλοδαπή (αρχή της οικουμενικής δικαιοσύνης). Υποστηρίζεται η άποψη, από μερίδα νομικών, σύμφωνα με την οποία, η διάταξη αυτή προκαλεί ορισμένα ερμηνευτικά προβλήματα, δεδομένου ότι η οικουμενική δικαιοδοσία μπορεί να ασκηθεί μόνο για την πειρατεία ως διεθνές έγκλημα και όχι για την πειρατεία σύμφωνα με τους ελληνικούς ποινικούς νόμους. Με λίγα λόγια, η άποψη ότι οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι εφαρμόζονται και στην αιγιαλίτιδα ζώνη ενός τρίτου, ορθά θεωρείται ότι έρχεται σε αντίθεση με το διεθνές δίκαιο, καθώς μια πράξη πειρατείας στην αιγιαλίτιδα ζώνη ενός κράτους, δεν συνιστά πειρατεία κατά το διεθνές δίκαιο.

## 2.2. Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 215 παρ. 1 και 2 του Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (Ν. Δ. 187/1973), πειρατεία τελεί καθέναν που επιβαίνει σε πλοίο και με σωματική βία ή απειλή τέτοιας κατά προσώπων, ενεργεί πράξεις διαρπαγής σε άλλο πλοίο στην ανοικτή θάλασσα με σκοπό ιδιοποίησης των έτσι διαρπαζόμενων πραγμάτων. Πειρατικό θεωρείται κάθε πλοίο το οποίο ακριβώς προορίζεται από τους κυβερνώντες αυτό προς ενέργεια των αναφερόμενων πιο πάνω πράξεων ή χρησιμοποιήθηκε προς τούτο και εξακολουθεί να κυβερνάται από τους πειρατές.

Σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 215 του Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου με την ποινή της καθειρέξεως τιμωρούνται οι πράξεις της πειρατείας, ενώ με την ίδια ποινή τιμωρούνται επίσης τόσο ο πλοίαρχος όσο και οι αξιωματικοί που κυβερνούν το πειρατικό πλοίο. Επιπρόσθετα, με την ποινή της καθειρέξεως μέχρι 10 έτη, τιμωρούνται τα μέλη του πληρώματος πειρατικού πλοίου διατελούντα σε γνώση του προορισμού τους.

Νομικό αντικείμενο του εγκλήματος της πειρατείας είναι η ασφάλεια και η ελευθερία της κυκλοφορίας στην ελεύθερη θάλασσα (βλ. Κρίσπη, *οπ. παρ.*, (υποσ. 72), σελ. 790).

### 2.3. Η ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΝΟΠΛΩΝ ΦΡΟΥΡΩΝ ΠΛΩΩΝ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Με το Νόμο 4058/2012 «Παροχή Υπηρεσιών από ένοπλους φρουρούς σε εμπορικά πλοία και άλλες διατάξεις», επετράπη στην ελληνική έννομη τάξη, η ιδιωτική φύλαξη πλοίων, τα οποία φέρουν την ελληνική σημαία, από την πειρατεία.

Ο πολύ σημαντικός πλέον νόμος με αριθμό 4058/2012, έχει επακριβώς ως εξής:

#### *«Άρθρο 1*

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

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

#### *Άρθρο 2*

#### *Όροι και προϋποθέσεις έκδοσης άδειας*

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

- α. έχουν συμπληρώσει το εικοστό πρώτο έτος,*
- β. μην έχουν καταδικαστεί αμετάκλητα σε στερητική της ελευθερίας ποινή μεγαλύτερη των έξι μηνών για οποιοδήποτε αδίκημα που τελέστηκε με δόλο,*
- γ. αποτελούν προσωπικό εταιρείας με την οποία ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής πλοίου υποχρεούται να συνάψει σύμβαση και η οποία είναι εγκατεστημένη και*

λειτουργεί νομίμως στην ημεδαπή ή την αλλοδαπή και διαθέτει αναγνωρισμένη πιστοποίηση ποιότητας (ISO) για την παροχή των υπηρεσιών που αναφέρονται στο Μέρος Α' του παρόντος νόμου.

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

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

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

### Άρθρο 3

#### Ισχύς και διάρκεια της άδειας

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

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

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

#### Άρθρο 4

Ειδικό τέλος για τη χορήγηση της άδειας

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

α) δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ, εφόσον η διάρκεια ισχύος της είναι έξι μηνών.

β) τριών χιλιάδων πεντακοσίων (3.500) ευρώ, εφόσον η διάρκεια ισχύος της είναι δώδεκα μηνών.

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

#### Άρθρο 5

Δικαιώματα ναυτικών

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

#### Άρθρο 6

Φύλαξη και χρήση όπλων

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

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

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

#### Άρθρο 7

##### Υποχρεώσεις πλοιάρχου ελληνικού πλοίου

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

#### Άρθρο 8

##### Υποχρεώσεις πλοιάρχου πλοίου ξένης σημαίας

Πλοίαρχος πλοίου υπό ξένη σημαία υποχρεούται εντός είκοσι τεσσάρων (24) ωρών πριν το διάπλου από ελληνικά χωρικά ύδατα να ενημερώνει εγγράφως το Κέντρο Επιχειρήσεων του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής όταν επ' αυτού επιβαίνουν ένοπλοι φρουροί ή υπάρχουν στο πλοίο όπλα και



πυρομαχικά που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών ενόπλων ιδιωτών φρουρών και να συμμορφώνεται με τις τυχόν παρεχόμενες οδηγίες. Η υποχρέωση ενημέρωσης αφορά τον αριθμό, το είδος και την ποσότητα των όπλων και των πυρομαχικών, το χώρο φύλαξης τους επί του πλοίου, το λιμένα κατάπλου, καθώς και τον ενδεχόμενο εφοδιασμό του πλοίου με σχετική έγκριση των αρχών της σημαίας του.

## Άρθρο 9

### Γενική απαγόρευση

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

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

## Άρθρο 10

### Κυρώσεις

1. Τιμωρείται με ποινή φυλάκισης μέχρι εννέα (9) μηνών ή χρηματική ποινή:

α) ένοπλος ιδιώτης φρουρός που επιβαίνει σε πλοίο χωρίς άδεια, καθώς και όταν αυτός παραβαίνει τις υποχρεώσεις των άρθρων 6 και 9,

β) οι νόμιμοι εκπρόσωποι του πλοιοκτήτη ή διαχειριστή του πλοίου ή της εταιρείας παροχής υπηρεσιών ασφαλείας που προβλέπονται στα άρθρα 1 έως 13, καθώς και ο πλοίαρχος, εφόσον με οποιονδήποτε άλλον τρόπο ενέκριναν ή συναίνεσαν στην επιβίβαση ενόπλων ιδιωτών φρουρών στο πλοίο χωρίς άδεια,

γ) οι νόμιμοι εκπρόσωποι του πλοιοκτήτη ή διαχειριστή του πλοίου σε περίπτωση υποβολής ψευδών ή ανακριβών στοιχείων για την έκδοση ή ανανέωση της άδειας,

δ) ο πλοίαρχος πλοίου υπό ξένη σημαία, ο οποίος παραβιάζει τις διατάξεις του άρθρου 8.

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

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

## Άρθρο 11

### Εταιρείες παροχής υπηρεσιών ασφαλείας

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

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

## Άρθρο 12

## *Εξουσιοδοτικές διατάξεις*

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

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

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

*α) τα στοιχεία που αναγράφονται στην άδεια και το υπόδειγμα αυτής και ιδίως ο ονομαστικός καθορισμός του επικεφαλής ένοπλου ιδιώτη φρουρού και του αντικαταστάτη του, καθώς και την υποχρέωση γνωστοποίησης του εκάστοτε επικεφαλής και του αντικαταστάτη αυτού,*

*β) τα στοιχεία που πρέπει να περιέχει ο φάκελος με την αίτηση του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή πλοίου που υποβάλλεται σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 2,*

*γ) τις περιοχές υψηλού κινδύνου,*

*δ) τη διαδικασία αναφοράς του συμβάντος μετά το πέρας αυτού,*

*ε) κάθε άλλο σχετικό θέμα.*

*4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Προστασίας του Πολίτη ρυθμίζονται τα περί εισόδου ή εξόδου στη ή από τη χώρα και μεταφοράς στο ή από το πλοίο όπλων και πυρομαχικών, που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών του Μέρους Α' του*

παρόντος νόμου από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς σε πλοίο οποιασδήποτε σημαίας που βρίσκεται σε ελληνικό λιμένα ή αγκυροβόλιο.

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

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

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

### *Άρθρο 13*

#### *Εφαρμογή των διατάξεων*

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

Η θέσπιση του ανωτέρω Νόμου, ήταν άμεσο αποτέλεσμα της αύξησης των πειρατικών επιθέσεων και για το λόγο αυτό ολόένα και περισσότερες ναυτιλιακές εταιρίες χρησιμοποιούν, δυνάμει του ανωτέρω νόμου, υπηρεσίες εταιριών ιδιωτικής ασφάλειας (Private Security Companies) για την επαύξηση της

ασφάλειας των πλοίων τους και για τη μείωση του κινδύνου να πέσει το πλοίο τους θύμα πειρατικού επεισοδίου.

Η χρήση όμως ενόπλων πάνω στα πλοία, εγείρει το πολύ σημαντικό και πολυδιάστατο ζήτημα της χρήσης θανατηφόρας βίας. Κρίνεται επιβεβλημένο, όχι μόνο από την πλευρά του Ελληνικού κράτους, αλλά και από την πλευρά της παγκόσμιας κοινότητας, η χρήση θανατηφόρας βίας να αποτελεί την ύστατη μέθοδο και να λαμβάνει χώρα και ως εκ τούτου, να δικαιολογείται, αποκλειστικά και μόνο σε περίπτωση άμυνας και άμεσου κινδύνου της ζωής (ως υπέρτατου νομικού αγαθού). Τίθεται, όμως, εν προκειμένω το ζήτημα, κατά πόσον οι ιδιωτικές εταιρίες ασφάλειας είναι διατεθειμένες να προβούν σε χρήση θανατηφόρου βίας και για προστασία του αγαθού της παρουσίας ενός πλοίου και του φορτίου αυτού.

Όλα αυτά τα ζητήματα κρίνονται εξαιρετικά φλέγοντα, καθότι διεθνώς, δεν έχει θεσπιστεί ακόμη ένα νομικό καθεστώς που να διέπει τη λειτουργία τους σε επίπεδο διεθνούς δικαίου. Περαιτέρω, νομικά θέματα, προκύπτουν όταν στα πλαίσια των υπηρεσιών ασφαλείας που παρέχουν οι ιδιωτικές εταιρίες φύλαξης των πλοίων, χρησιμοποιούνται βοηθητικά ταχύπλοα, τα οποία όμως είναι οπλισμένα και τα οποία έχουν μισθωθεί από την πλοιοκτήτρια εταιρία προκειμένου να συνοδεύουν το πλοίο της, κυρίως στην περίπτωση που το συνοδεύουν οπλισμένο ταχύπλοο είναι άλλης σημαίας από το πλοίο το οποίο προστατεύει.

Πέραν όμως από τα νομικά ζητήματα τα οποία αναφύονται, η πρακτική έχει καταδείξει, ότι τα πλεονεκτήματα από τη χρήση τέτοιων μεθόδων είναι πάμπολλα, καθότι έχουν συμβάλει αποφασιστικά στην αποτροπή και απόκρουση πειρατικών επιθέσεων. Και μόνο η ύπαρξη ορατών όπλων αποθαρρύνει σε σημαντικό βαθμό τους πειρατές, ή σε περιπτώσεις ανταλλαγής πυρός, οι πειρατές υπαναχώρησαν. Πέραν των ανωτέρω, η ύπαρξη ενόπλων στα πλοία, δημιουργεί αίσθημα ασφάλειας στους ναυτικούς, οι οποίοι ζουν και εργάζονται πάνω στο πλοίο και επιθυμούν το περιβάλλον εργασίας τους να τους προκαλεί ασφάλεια και όχι φόβο.

Κατ' εφαρμογή επομένως της συνταγματικώς κατοχυρωμένης αρχής της αναλογικότητας, ο Έλληνας νομοθέτης, στάθμισε ορθώς τα συγκρουόμενα έννομα αγαθά και επέπρεψε τη χρήση ένοπλης βίας, προκειμένου να αποτραπούν περιστατικά θαλάσσιας πειρατείας προς σαφέστατη προστασία του υπέρτατου εννόμου αγαθού, ήτοι αυτού της ανθρώπινης ζωής, γεγονός, το οποίο,

αποδείχθηκε αποτελεσματικότητα, δεδομένης της καλπάζουσας μείωσης των περιστατικών θαλάσσιας πειρατείας και της αποτροπής αυτών, σε πλοία, στα οποία έχουν επιβιβαστεί ένοπλοι φρουροί.

Να σημειωθεί στο σημείο τούτο, ότι οι φρουροί δεν θεωρούνται μέλη του πληρώματος του πλοίου, που προστατεύουν.

Επιπρόσθετα, αξίζει να σημειωθεί, ότι έχει εκδοθεί και η με αριθμό 641.36-2/12 Κανονιστική Κοινή Υπουργική Απόφαση, σύμφωνα με την οποία, περιοχές υψηλού κινδύνου λογίζονται οι θαλάσσιες περιοχές που χαρακτηρίζονται ως τέτοιες στις εκάστοτε ισχύουσες Βέλτιστες Πρακτικές Διαχείρισης, καθώς και αυτές που χαρακτηρίζονται ανάλογα από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό και ειδικότερα οι θαλάσσιες περιοχές μεταξύ της Ερυθράς Θάλασσας, του Κόλπου του Άντεν έως τα Στενά του Ορμούζ και ο Ινδικός Ωκεανός στο βόρειο τμήμα του, περιλαμβανομένου του Αραβικού Κόλπου και του Καναλιού της Μοζαμβίκης, ή όπως αυτές εκάστοτε ορίζονται από τα ως άνω κείμενα και οργανισμούς.

Αξίζει να τονιστεί στο σημείο τούτο, ότι στην ως άνω αναφερόμενη κοινή υπουργική απόφαση, με την οποία ορίζονται οι περιοχές υψηλού κινδύνου για την εμφάνιση θαλάσσιας πειρατείας, παραλείπεται να αναφερθεί η θαλάσσια περιοχή της Νιγηρίας, η οποία ως και ανωτέρω αναλύεται διεξοδικά, αποτελεί μία από τις πρόσφατες και πλέον πιο επικίνδυνες περιοχές δράσης θαλάσσιων πειρατών.

#### 2.4. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ ΣΤΗΝ ΠΑΤΑΞΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Την 4<sup>η</sup> Μαρτίου 2011 δημοσιεύτηκε στο Φύλλο Εφημερίδας της Κυβέρνησης, ο Νόμος με αριθμό 3922/2011 (ΦΕΚ Α', 35, 4.3.2011) με τον τίτλο: «Σύσταση Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής και άλλες διατάξεις», με τον οποίο ορίζεται ως αρμοδιότητα του Λιμενικού Σώματος, η αντιμετώπιση της πειρατείας στο χώρο ευθύνης του. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 2 του Νόμου 3922/2011: «...*Η άσκηση δημόσιας ασφάλειας περιλαμβάνει ιδίως: .....στ. την αντιμετώπιση περιστατικών πειρατείας στο χώρο ευθύνης του*».

Τέλος, είναι αξιοσημείωτο το γεγονός, ότι η ανάδυση του πανάρχαιου και πλέον φλέγοντος φαινομένου της θαλάσσιας πειρατείας, οδηγεί στη σταδιακή δημιουργία ενός νέου κλάδου δικαίου, ήτοι αυτού του «Δικαίου Αντιμετώπισης της Θαλάσσιας Πειρατείας».

### ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

Σημαντικότερα αλλά όχι πολλά στον αριθμό είναι και τα νομοθετήματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα οποία σύμφωνα με το ευρωπαϊκό δίκαιο καλύπτουν τα κράτη μέλη και υποχρεώνουν αυτά στην τήρησή τους.

#### 3.1. ΨΗΦΙΣΜΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 10<sup>ης</sup> ΜΑΪΟΥ 2012 (2011/2962(RSP))

Στα πλαίσια της συντονισμένης και στοχευμένης προσπάθειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης να πατάξει τη θαλάσσια πειρατεία, έχει εκδώσει σημαντικά ψηφίσματα σχετικά με τον τρόπο δράσης των Κρατών – Μερών και των αναγκαίων μέτρων τα οποία οφείλουν να λάβουν για την όσο το δυνατόν μικρότερη διάσταση του εν λόγω φαινομένου.

Το σημαντικότερο από όλα είναι το ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 10<sup>ης</sup> Μαΐου του έτους 2012, σχετικά με τη θαλάσσια πειρατεία (2011/2962(RSP)), σύμφωνα, με το οποίο ζητούνται άμεσα και αποτελεσματικά μέτρα για τη δίωξη και τον κολασμό όσων είναι ύποπτοι για πράξεις πειρατείας.

Στη θέσπιση του εν λόγω ψηφίσματος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, ωθήθηκε, γνωρίζοντας, ότι οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν έναν από τους θεμελιώδεις λίθους για την οικονομική ανάπτυξη και την ευημερία στην Ευρώπη σε όλη την ιστορία της και ότι πάνω από το 80% των παγκοσμίων εμπορευματικών μεταφορών πραγματοποιούνται από τη θάλασσα, ενώ σημαντικότερος παράγοντας για την ψήφισή του ήταν ταυτόχρονα το γεγονός, ότι η πειρατεία αποτελεί απειλή για τη διεθνή ασφάλεια και την περιφερειακή σταθερότητα, λόγω ακριβώς της ραγδαίας αύξησης των κρουσμάτων θαλάσσιας πειρατείας, τα τελευταία έτη.

Στα πλαίσια επομένως της επιταγής του άρθρου 100 της UNCLOS, ως αναλυτικότερα θα εκτεθεί κατωτέρω, στο σχετικό κεφάλαιο για τη συγκεκριμένη Σύμβαση, για τη συνεργασία των κρατών στην καταστολή της πειρατείας και λαμβανομένου υπ' όψιν του γεγονότος, ότι η πειρατεία εξαπλώνεται με ταχύτατους

ρυθμούς στον Ινδικό Ωκεανό, ιδίως στις θάλασσες ανοιχτά της Σομαλίας και του Κέρατος της Αφρικής, αλλά και σε ορισμένες άλλες περιοχές, περιλαμβανομένων της Νοτιοανατολικής Ασίας και της Δυτικής Αφρικής, και αποτελεί αυξανόμενη απειλή για την ανθρώπινη ζωή και την ασφάλεια τόσο των ναυτικών όσο και άλλων ατόμων, για την περιφερειακή ανάπτυξη και σταθερότητα, για το θαλάσσιο περιβάλλον, για το παγκόσμιο εμπόριο, για όλες τις μορφές θαλασσίων μεταφορών και ναυτιλίας, περιλαμβανομένων των αλιευτικών σκαφών, καθώς και για την παροχή ανθρωπιστικής βοήθειας, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αποφάσισε:

- Αιτήθηκε μεγαλύτερο συντονισμό στο πλαίσιο του μηχανισμού SHADE μεταξύ ΕΕ, NATO και της ηγεσίας των τριών βασικών αντιπειρατικών ναυτικών αποστολών στην περιοχή (EU NAVFOR, CTF150/151 και TF508 στο πλαίσιο της Επιχείρησης Ocean Shield του NATO) και των διαφόρων διεθνών ναυτικών δυνάμεων, ώστε να αποτραπούν οι περιττές επικαλύψεις, δεδομένου ότι οι δυο οργανισμοί, ΕΕ και NATO, επιχειρούν ταυτόχρονα στην ίδια περιοχή βάσει της αντίστοιχης αυτονομίας τους ως προς τη λήψη αποφάσεων, τη στιγμή που έχουν τα ίδια συμφέροντα και περιλαμβάνουν σε μεγάλο βαθμό τα ίδια ευρωπαϊκά έθνη
- Αιτήθηκε την αύξηση του συντονισμού και της συνεργασίας μεταξύ των διεθνών παραγόντων στη Σομαλία και στην ευρύτερη περιοχή του Κέρατος της Αφρικής, συγκεκριμένα της ΕΕ, του NATO, των ΗΠΑ, του ΟΗΕ και των ενδιαφερόμενων κρατών, προκειμένου να επιτευχθεί μια πραγματική και συνεκτική προσέγγιση σε σχέση με την καταπολέμηση της πειρατείας και, το σημαντικότερο, των ριζών και των συνεπειών της σε όλα τα επίπεδα
- Αφάσισε την ενίσχυση του στρατηγικού συντονισμού μεταξύ των επιχειρήσεων EU-NAVFOR ATALANTA, EUTM Σομαλία και λοιπών ενεργειών, στην ευρύτερη περιοχή του Κέρατος της Αφρικής.
- Αιτήθηκε τη λήψη άμεσων και αποτελεσματικών μέτρων για τη δίωξη και τον κολασμό όσων είναι ύποπτοι για πράξεις πειρατείας, και εκάλεσε τις τρίτες χώρες και όσα κράτη μέλη της ΕΕ δεν έχουν ακόμη μεταφέρει στο εσωτερικό τους δίκαιο όλες τις διατάξεις της Σύμβασης του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας και της Σύμβασης του ΟΗΕ για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων Κατά της Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας να το πράξουν άμεσα, ώστε να αντιμετωπισθεί η ατιμωρησία των πειρατών.



- Κάλεσε το Συμβούλιο και την Επιτροπή να εξετάσουν δυνατότητες εκδίκασης των περιστατικών της πειρατείας στις χώρες της περιοχής που έλαβε χώρα το εκάστοτε περιστατικό θαλάσσιας πειρατείας και να προσπαθήσουν για τη δημιουργία ειδικευμένων αντιπειρατικών δικαστηρίων στη Σομαλία και σε άλλα κράτη της περιοχής, σαν μια βιώσιμη δικαστική λύση για τη δικαστική δίωξη των πειρατών στη Σομαλία.
- Αιτήθηκε από τα κράτη μέλη, σε συνεργασία με την Europol και την INTERPOL να διερευνήσουν τις ροές χρήματος και να κατάσχουν τα χρήματα που κατεβλήθησαν ως λύτρα στους πειρατές, δεδομένου ότι υπάρχουν ενδείξεις πως τα χρήματα αυτά ενδέχεται να έχουν διοχετευτεί σε τραπεζικούς λογαριασμούς παγκοσμίως, περιλαμβανομένων τραπεζών στην Ευρώπη, καθώς και να εντοπίσουν και να εξαρθρώσουν τα δίκτυα του οργανωμένου εγκλήματος που λυμαίνονται τα κέρδη από τις συγκεκριμένες ενέργειες.
- Αποφάσισε τη συνέχιση της συνεργασίας του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) με την EU NAVFOR ATALANTA, παρέχοντάς της, με τη συγκατάθεση του κράτους σημαίας τα λεπτομερή δεδομένα LRIT (Σύστημα Αναγνώρισης και Εξ Αποστάσεως Παρακολούθησης Πλοίων) και τις δορυφορικές εικόνες των υπό σημαία ΕΕ σκαφών που διαπλέουν την περιοχή. Προς το σκοπό αυτό, αιτήθηκε από τα κράτη μέλη να επιτρέψουν στον ανωτέρω Οργανισμό να παρέχει τα εν λόγω δεδομένα και πληροφορίες στην Επιχείρηση EU NAVFOR ATALANTA.
- Ετόνισε, ότι είναι αναγκαίο, οι ναυτικοί που είναι εκτεθειμένοι σε απειλές σχετιζόμενες με την πειρατεία να εκπαιδευτούν, ώστε να βελτιώσουν το επίπεδο αυτοπροστασίας τους.
- Κάλεσε τις ναυτιλιακές εταιρίες να εφαρμόσουν πλήρως τις «Βέλτιστες Μεθόδους Διαχείρισης για την προστασία έναντι των Πειρατών που έχουν ως βάση τη Σομαλία» (BMP4), που παρέχουν επαρκείς πληροφορίες σε όλους τους ενδιαφερομένους σχετικά με το πώς να βοηθούν τα πλοία να αποφεύγουν, να αποτρέπουν ή να καθυστερούν τις πειρατικές επιθέσεις ανοικτά των ακτών της Σομαλίας
- Εκάλεσε όλα τα πλοία που πλέουν στην περιοχή να δηλώνονται στους αρμόδιους συντονιστικούς φορείς θαλάσσιας ασφαλείας και να ακολουθούν

τις συστάσεις της EU NAVFOR ATALANTA, ενώ παράλληλα εκάλεσε και τα κράτη μέλη να μεριμνήσουν ώστε να δηλώνονται όλα τα πλοία τους

- Κάλυψε το Συμβούλιο και την Επιτροπή, σε συνεργασία με τον ΟΗΕ και την Αφρικανική Ένωση, μετά τα επανειλημμένα αιτήματα της Σομαλικής Μεταβατικής Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης για παροχή διεθνούς βοήθειας προκειμένου να προστατευθούν τα πλοία μεταφοράς ανθρωπιστικής βοήθειας και να αντιμετωπισθεί η πειρατεία στα ανοικτά της χώρας, να συνεχίσουν τη συνεργασία και να υποστηρίξουν τη Μεταβατική Κυβέρνηση στον αγώνα κατά της πειρατείας, να φέρουν τους δράστες ενώπιον της δικαιοσύνης, και να βοηθήσουν τη Σομαλία και την ευρύτερη περιοχή να βελτιώσουν τις ικανότητές τους
- Αποφάσισε να παρασχεθούν ακόμη 100 εκατομμύρια ευρώ για ευρωπαϊκή οικονομική βοήθεια στο πλαίσιο του Μέσου Στήριξης της Ειρήνης στην Αφρική, υπέρ της Αποστολής της Αφρικανικής Ένωσης στη Σομαλία (AMISOM) και κάλεσε τα κράτη μέλη και τη διεθνή κοινότητα να βοηθήσουν στην προαγωγή της ειρήνης και της οικονομικής ανάπτυξης και στην οικοδόμηση ενός σταθερού δημοκρατικού καθεστώτος στη Σομαλία, που θα προωθήσει την ασφάλεια και τον αγώνα κατά της πειρατείας μακροπρόθεσμα.
- Εκάλεσε αφενός τα κράτη μέλη να λάβουν τα αναγκαία μέτρα ασφαλείας επί των πλοίων όπου είναι αυτό δυνατόν, με τη χρήση ένοπλων φρουρών και αφετέρου την Επιτροπή και το Συμβούλιο να εργασθούν για τη διαμόρφωση μιας ευρωπαϊκής αντίληψης σχετικά με τη χρήση πιστοποιημένου ένοπλου προσωπικού επί των πλοίων, ώστε να διασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή των σχετικών κατευθυντήριων γραμμών του ΙΜΟ
- Επισήμανε στα κράτη μέλη, ότι, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, πάντα στην ανοικτή θάλασσα και όταν πρόκειται για δράση στο πλαίσιο του αγώνα κατά της πειρατείας, τόσο τα πλοία όσο και το στρατιωτικό προσωπικό που είναι ανεπτυγμένο σε αυτά υπάγονται στην εθνική δικαιοδοσία του κράτους σημαίας, ενώ επιπροσθέτως ετόνισε ότι καμία άλλη αρχή, πλην εκείνων του κράτους σημαίας δεν μπορεί να διατάξει οποιαδήποτε σύλληψη ή κράτηση πλοίου, ακόμη και ως μέτρο για τη διενέργεια έρευνας

Συμπερασματικά, λοιπόν, το συγκεκριμένο Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, αποτελεί σημαντικότατο θέσπισμα, δεδομένου, ότι στα πλαίσια της

απόφασής του για άμεση οικονομική ενίσχυση των ήδη δρώσων στις «κόκκινες περιοχές» εμφάνισης θαλάσσιας πειρατείας επιχειρήσεων, ετόνισε ταυτόχρονα το βάρος το οποίο δίνει η ίδια η Ευρωπαϊκή Ένωση στην ανάγκη αποτελεσματικής αντιμετώπισης του φαινομένου της θαλάσσιας πειρατείας, καλώντας τα κράτη μέλη σε συνεργασία μεταξύ τους, δηλώνοντας άμεσα την πρόθεσή του στο άμεσο μέλλον θέσπισης ειδικών δικαστηρίων με υλική αρμοδιότητα, αυτή της εκδίκασης αποκλειστικά εγκλημάτων θαλάσσιας πειρατείας.

### 3.2. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι αυτή, που πραγματικά πρωτοστατεί στις διεθνείς προσπάθειες για την καταπολέμηση της θαλάσσιας πειρατείας.

Αξίζει να σημειωθεί, ότι το Συμβούλιο Υπουργών Εξωτερικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποφάσισε σε επιχειρησιακό πεδίο να φέρει σε πέρας την επιχείρηση EU.NAVFOR/ATALANTA με σημαντική την ανακοίνωση του Διοικητή της επιχείρησης την 15 Μαΐου 2012, σύμφωνα με την οποία μαχητικά αεροπλάνα και ελικόπτερα της ATALANTA έπληξαν με στοχευμένα χτυπήματα παράκτιες βάσεις Σομαλών πειρατών.

Τη δράση της επιχείρησης ATALANTA συμπληρώνει η αποστολή «EUCAP NESTOR», η οποία δημιουργήθηκε στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Κοινής Πολιτικής Ασφάλειας και Άμυνας και η οποία έχει ως στόχο την εκπαίδευση Σομαλών, οι οποίοι θα ενταχθούν στις Σομαλικές Δυνάμεις Ασφαλείας και των δικαστών σε 8 χώρες του Κέρατος της Αφρικής και του Δυτικού Ινδικού Ωκεανού.

Σε ό,τι αφορά στην επιχείρηση ATALANTA, η Ελλάδα συμμετείχε εξαρχής σε αυτήν. Μάλιστα, ο πρώτος τακτικός διοικητής της ήταν έλληνας αρχιπλοίαρχος, ο Α. Παπαϊωάννου. Πιο συγκεκριμένα, το έτος 2008 η Ελλάδα άρχισε να συμμετέχει ενεργά στην ως άνω ευρωπαϊκή επιχείρηση με στόχο την καταστολή της ενεργούς δράσης των πειρατών, γεγονός, το οποίο αναβάθμισε τη θέση της χώρας μας στην παγκόσμια ναυτιλιακή σκηνή, ενώ ταυτόχρονα την ενδυνάμωνε σε περιφερειακό επίπεδο, τονώνοντας τις σχέσεις της με τεράστιους παγκόσμιους οργανισμούς, όπως τον ΟΗΕ, το ΝΑΤΟ και τον ΙΜΟ.

Δυστυχώς, όμως, τον Αύγουστο του έτους 2011, ύστερα από τέσσερα (4) ολόκληρα έτη ενεργούς δράσης και επιτυχούς συμμετοχής στην επιχείρηση ATALANTA, το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας της Ελλάδας, αποφάσισε την απόσυρση της χώρας μας από την ως άνω επιχείρηση, λόγω τεράστιων οικονομικών πιέσεων, στα πλαίσια της οικονομικής κρίσης, η οποία μαστίζει τη χώρα μας εδώ και επτά (7) συναπτά έτη.

Η επιχείρηση με την κωδική ονομασία «ATALANTA», ξεκίνησε τον Δεκέμβριο του έτους 2008, δυνάμει των με αριθμούς 1814/2008, 1816/2008 και 1838/2008 αποφάσεων του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ. Σκοπός της ήταν η αποτροπή πειρατείας και ένοπλης ληστείας στην περιοχή ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, η ενίσχυση της ασφάλειας των κυρίων θαλάσσιων οδών και η παροχή προστασίας στην ανθρωπιστική βοήθεια που παρέχεται στη Σομαλία.

Η πραγμάτωσή της αποφασίστηκε να λάβει χώρα μέσω δύο σχεδίων δράσης:

Σύμφωνα με το πρώτο σχέδιο δράσεως (Military Coordination Action), η Ευρωπαϊκή Ένωση θα συντονίζει τη δράση των Κρατών μελών που θα επιχειρούν στην περιοχή, μέσω ενός Συντονιστικού Κέντρου (Coordination Cell), σε πολιτικό / στρατηγικό επίπεδο. Τα πλοία που θα επιχειρούν στην περιοχή θα είναι υπό εθνική επιχειρησιακή διοίκηση / έλεγχο, ενώ είναι δυνατή η συμμετοχή κρατών εκτός ΕΕ. Το Συντονιστικό Κέντρο στελεχώθηκε από τέσσερα άτομα και αποφασίστηκε να εκτελεί χρέη συνδέσμου της Ευρωπαϊκής Ένωσης με το WFP (World Food Program), τον ΟΗΕ, το CFMCC/TF 150, το SHAPE, τον IMO (International Maritime Organization) και άλλους ναυτιλιακούς οργανισμούς. Επιπλέον αποφασίστηκε να συντονίζει την ανάπτυξη των μέσων και των δυνάμεων στην περιοχή επιχειρήσεων. Το δεύτερο σχέδιο δράσης (Military Strategic Options) αφορούσε την ανάληψη ναυτικής επιχείρησης από την ΕΕ στα πλαίσια της ΕΠΑΑ (Ευρωπαϊκή πολιτική Ασφάλειας και Άμυνας).

Η σειρά προτεραιότητας των πλοίων που προστατεύοντο από τη ευρωπαϊκή δύναμη ήταν:

(1) Πλοία	μεταφοράς	ανθρωπιστικής	βοήθειας.
(2) Πλοία	νηολογίου	κρατών	ΕΕ.
(3) Άλλα πλοία.			

Η συμμετοχή της χώρας μας υλοποιήθηκε μέσω μίας φρεγάτας και ενός οργανικού ελικοπτέρου επί της φρεγάτας.

Στα πλαίσια της επιχείρησης ATALANTA, το στρατιωτικό προσωπικό, είχε δικαίωμα σύλληψης, κράτησης αλλά και μεταφοράς ενόχων για εκδίκαση είτε σε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης είτε στην Κένυα, είτε στις Σεϋχέλλες, βάσει σχετικών συμφωνιών.

Το έτος 2014 και πιο συγκεκριμένα την 19 Φεβρουαρίου 2014, κατόπιν διακοπής τριών ετών, η Ελλάδα επανασυμμετείχε στην επιχείρηση «ATALANTA», με τη φρεγάτα «ΨΑΡΑ». Μία εκ των αποστολών που ανατέθηκε στη φρεγάτα «ΨΑΡΑ», ήταν η συνοδεία του εμπορικού πλοίου MV Caroline Scan το οποίο είχε μισθωθεί από το WFP για την μεταφορά επισιτιστικής βοήθειας από το Djibouti της πρωτεύουσα της Σομαλίας, το Mogadishu.

### ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

#### 4.1. Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

Βασική αρχή του διεθνούς δικαίου είναι η «αρχή της παγκόσμιας δικαιοσύνης». Η αρχή αυτή διέπεται από την ανάγκη ένδικης προστασίας ορισμένων αγαθών, εφόσον η προσβολή τους αποτελεί κίνδυνο για την ύπαρξη αυτού τούτου του παγκόσμιου ηθικού πολιτισμού.

Έτσι, ο δράστης αδικήματος, που στρέφεται κατά «διεθνώς αναγνωρισμένων εννόμων αγαθών», καθίσταται αξιόποινος, ανεξάρτητα από το αν πράξη για την οποία κατηγορείται είναι κολάσιμη κατά τους νόμους της πατρίδας του ή της χώρας στην οποία διαπράχθηκε. Για αιώνες η πειρατεία ήταν αντικείμενο παγκόσμιας δικαιοσύνης. (*Η ποινική δικαιοδοσία στα πλοία, Βούλγαρης Γεώργιος – 2002*).

##### 4.1.1. ΕΓΚΛΗΜΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΚΑΙΟΥ-ΜΙΑ ΔΙΤΤΗ ΕΝΝΟΙΑ

Ο όρος «έγκλημα διεθνούς δικαίου» έχει διττή έννοια, καθώς δύναται να αφορά είτε στο έγκλημα, το οποίο, λόγω του αλλοδαπού στοιχείου επηρεάζει και ρυθμίζει την εφαρμογή του ημεδαπού δικαίου είτε αποτελεί έγκλημα διαπραττόμενο κατά παράβαση των κανόνων του διεθνούς δικαίου και το οποίο προσβάλλει και θέτει σε κίνδυνο τη διεθνή κοινωνία και την σε αυτή έννομη τάξη (*Το διεθνές ποινικόν δίκαιον και εγκλήματα αυτού, Τορνάρητου Κρίτωνος, 1974, Εκδόσεις «Λευκωσία»*).

Στην πρώτη κατηγορία υπάγονται τα εγκλήματα, τα οποία διαπράττονται στην αλλοδαπή είτε από ημεδαπό είτε από αλλοδαπό κατά ημεδαπού ή θίγουν ημεδαπά συμφέροντα. Τα εν λόγω εγκλήματα αποτελούν αντικείμενο του ποινικού διεθνούς δικαίου και εγείρουν θέματα, τα οποία αφορούν κυρίως στο διεθνές οικονομικό ποινικό δίκαιο, όπως είναι η σύγκρουση των αρμοδιοτήτων, τα προβλήματα αμοιβαίας βοήθειας, τα προβλήματα συγκρούσεως του εφαρμοστέου δικαίου ή η εκτέλεση αλλοδαπών ποινικών αποφάσεων.

Η δεύτερη κατηγορία αφορά κυρίως στα «εγκλήματα τα οποία παραβιάζουν το διεθνές δίκαιο» (*delicta juris gentium*) και τα οποία αποτελούν θέμα έρευνας του

διεθνούς ποινικού δικαίου, διότι δεν πρόκειται περί εγκλημάτων ενεχόντων απλώς αλλοδαπό στοιχείο, αλλά εγκλημάτων, τα οποία, λόγω του ιδιαίτερου χαρακτήρα τους, στρέφονται και θίγουν την διεθνή κοινωνία εν γένει.

Έγκλημα διεθνούς δικαίου, υπό τη δεύτερη έννοια, ορίζεται περιεκτικώς, κάθε πράξη διαπραχθείσα με πρόθεση παραβίασεως θεμελιώδους συμφέροντος προστατευόμενου από το διεθνές δίκαιο ή εν γνώσει, ότι η πράξη είναι ενδεχόμενο να παραβιάσει τέτοιο συμφέρον και η οποία δεν δύναται να τιμωρηθεί μέσω της κανονικής ασκήσεως της ποινικής δικαιοδοσίας ενός κράτους.

Η έννοια των «εγκλημάτων κατά παράβαση του διεθνούς δικαίου – *delicta juris gentium*», αναγνωρίστηκε από τους κλασικούς συγγραφείς του διεθνούς δικαίου (Vittoria, Pierino, Belli, Gentili, Suarez, Grotius) και υιοθετήθηκε στα κρατικά νομοθετήματα ακόμη πριν να γίνει η μνεία της καταδίκης του Sir William Wallace στην Αγγλία το έτος 1305 για έγκλημα πολέμου.

Οι κανόνες του διεθνούς δικαίου, η παραβίαση των οποίων είναι δυνατόν να συνιστά ποινικό αδίκημα, αποσκοπούν στην διασφάλιση της αρμονικής συμβιώσεως εντός της διεθνούς κοινωνίας. Ως ορθώς ορίζει ο Westlake: *«Η Κοινωνία των κρατών είναι η πλέον περιεκτική μορφή κοινωνίας μεταξύ ανθρώπων αλλά είναι μεταξύ ανθρώπων που υφίσταται αυτή. Τα κράτη είναι τα άμεσα, οι άνθρωποι τα τελικά αυτής μέλη. Τα καθήκοντα και δικαιώματα των Κρατών είναι μόνο τα καθήκοντα και δικαιώματα των ανθρώπων, τα οποία αποτελούν αυτά»*.

Αξιοσημείωτο είναι όμως το γεγονός, ότι σε περίπτωση διαπράξεως εγκλήματος διεθνούς ποινικού δικαίου, καίτοι το Κράτος δύναται θεωρητικώς τουλάχιστον να είναι ένοχο, εν τούτοις, στην πράξη, τα άτομα είναι εκείνα, τα οποία αποτελούν τα υπεύθυνα κρατικά όργανα και τα οποία εν τοις πράγμασι, υφίστανται και τις συνέπειες.

Οι παραβιάσεις των κανόνων του διεθνούς ποινικού δικαίου, οι οποίες συνιστούν εγκλήματα, δύναται να είναι είτε παραβιάσεις του εθμικού διεθνούς δικαίου είτε παραβιάσεις του συμβατικού διεθνούς δικαίου.

Αλλά και για τις δύο κατηγορίες, ισχύουν οι ακόλουθες παρατηρήσεις του Lord Sankey L.C. στην υπόθεση «*Re Piracy Jure Gentium*»: *«Σε σχέση με τα εγκλήματα, τα οποία ορίζονται από το διεθνές δίκαιο, το δίκαιο αυτό δεν έχει τα μέσα*

*εκδικάσεως και τιμωρίας αυτών. Η αναγνώριση αυτών, ως συνιστώντων εγκλήματα και η εκδίκαση και τιμωρία των εγκληματιών, επαφίενται στο ημεδαπό δίκαιο».*

#### 4.1.2. Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΩΣ ΕΓΚΛΗΜΑ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΚΑΙΟΥ

Ένα εκ των αρχαιότερων εγκλημάτων του εθμικού διεθνούς δικαίου είναι η πειρατεία κατά το διεθνές δίκαιο, η οποία έχει την έννοια της «χρησιμοποίησης παρανόμου βίας στην ανοικτή θάλασσα εναντίον προσώπου ή ιδιοκτησίας μέσω ιδιωτικού πλοίου».

Η διάπραξη του εγκλήματος αυτού δημιουργεί δικαιοδοσία, βάσει της αρχής της καθολικότητας, σύμφωνα με την οποία εκδικάζεται από οιοδήποτε δικαστήριο, καθώς όπως ετόνισε ο Lord Sankey L.C. στην προαναφερόμενη υπόθεση «*Re Piracy Jure Gentium*», το πρόσωπο, το οποίο είναι ένοχο πειρατείας έθεσε τον εαυτό του εκτός προστασίας οιοδήποτε Κράτους. «*Δεν είναι πλέον ιθαγενής οιοδήποτε κράτους αλλά hostis humani generis- εχθρός του ανθρώπινου γένους και ως τέτοιος δύναται να εκδικαστεί από οποιοδήποτε Κράτος*».

#### 4.2. Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΩΣ ΕΓΚΛΗΜΑ ΒΑΣΕΙ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ

Από την πειρατεία του διεθνούς δικαίου, δέον να διακριθεί η πειρατεία, η προβλεπόμενη από διάφορα ημεδαπά δίκαια ως και από το άρθρο 15 της Συμβάσεως της Γενεύης επί της Ανοικτής Θάλασσας του 1957.

Πριν αναφερθούμε όμως στις βασικές διεθνείς συμβάσεις, οι οποίες διέπουν το δίκαιο της θάλασσας, στην περίπτωση της θαλάσσιας πειρατείας, δέον όπως καθοριστεί επακριβώς ο ορισμός της διεθνούς συνθήκης.

##### 4.2.1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ

Σύμφωνα λοιπόν με το άρθρο 2 παρ. 1 της Σύμβασης της Βιέννης του έτους 1969 για το Δίκαιο των Συνθηκών: «*«Συνθήκη» είναι η διεθνής συμφωνία που συνομολογείται μεταξύ κρατών, με έγγραφο τύπο και διέπεται από το διεθνές δίκαιο, ανεξάρτητα από την ειδική της ονομασία και τον αριθμό των εγγράφων στα οποία περιλαμβάνεται*». Η διεθνής συνθήκη αναφέρεται και με άλλες ονομασίες, χωρίς να διαφοροποιούνται τα έννομα αποτελέσματα που αυτή επιφέρει. Έτσι, η Διεθνής Συνθήκη, ονομάζεται και Διεθνής Συμφωνία, Καταστατικό, Χάρτης, Διακήρυξη,



Πρωτόκολλο, Σύμφωνο, Σύμβαση, Κανονισμός (*Δίκαιο της Θάλασσας, Μυλωνόπουλος Δημήτρης, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2012*).

#### 4.2.2. ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΗΣ ΓΕΝΕΥΗΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΤΟΥ 1957

Ο βάσει της Συμβάσεως της Γενεύης επί της ανοικτής θάλασσας του 1957, ορισμός της πειρατείας είναι ευρύτερος της έννοιας της πειρατείας του διεθνούς δικαίου, καθόσον πλην άλλων περιλαμβάνει κατηγορία πράξεων άλλων όπως αυτήν της απλής κλοπής ή της προθέσεως διαπράξεως αυτής στην ανοικτή θάλασσα.

Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 15 της Σύμβασης της Γενεύης για την Ανοικτή Θάλασσα, «πειρατεία συνιστούν οι εξής πράξεις: 1) κάθε παράνομη πράξη βίας, κατάληψης ή κάθε καταστροφή που γίνεται για ιδιοτελείς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου ή αεροπλάνου και που στρέφονται α) στην ανοικτή θάλασσα εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους ή των προσώπων και των αγαθών που βρίσκονται σε αυτά, β) εναντίον πλοίου ή αεροσκάφους, προσώπων ή αγαθών σε τόπο που δεν υπόκειται στη δικαιοδοσία κανενός κράτους, 2) όλες οι πράξεις κατοχής ή χρησιμοποίησης ενός πλοίου ή αεροσκάφους, όταν εκείνος που τις διαπράττει γνωρίζει τα γεγονότα που δίνουν στο πλοίο ή στο αεροσκάφος αυτό χαρακτήρα πειρατικού πλοίου ή αεροσκάφους. Οποιαδήποτε πράξη που έχει στόχο την παρότρυνση ή που γίνεται με την πρόθεση να διευκολυνθούν αυτές οι πράξεις συνιστά επίσης πράξη πειρατείας». Τέλος, το άρθρο 14 αναφέρει ότι όλα τα κράτη οφείλουν να συνεργάζονται κατά το δυνατό στην καταστολή της πειρατείας, ενώ το άρθρο 16 εξομοιώνει τα πολεμικά πλοία και γενικά τα δημόσια πλοία με πειρατικά, μόνο όμως στην περίπτωση που το πλήρωμά τους στασιάζει, δεν έχει αρχηγό και προβαίνει εναντίον άλλου πλοίου σε πράξεις που αναφέρονται στο άρθρο 15.

#### 4.2.3. ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Ο ορισμός της πειρατείας περιέχεται στο άρθρο 101 της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας και ουσιαστικά συνιστά επανάληψη του ορισμού, που εμπεριέχεται στο άρθρο 15 της Σύμβασης της Γενεύης για την ανοικτή θάλασσα.

Σύμφωνα με την διάταξη του άρθρου 101 της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας, «πειρατεία συνιστούν οι ακόλουθες πράξεις: α) κάθε παράνομη πράξη βίας

*ή κράτησης ή κάθε πράξη διαρπαγής που διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους και που απευθύνεται: ι) στην ανοικτή θάλασσα, εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους ή εναντίον προσώπου ή περιουσιακών στοιχείων πάνω σε πλοίο ή το αεροσκάφος αυτό, ιι) εναντίον πλοίου, αεροσκάφους, προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων, σε τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους, β) κάθε πράξη εκούσιας συμμετοχής στη λειτουργία ενός πλοίου ή αεροσκάφους εν γνώσει των γεγονότων που καθιστούν το πλοίο ή το αεροσκάφος αυτό πειρατικό, γ) κάθε πράξη υποκίνησης ή σκόπιμης διευκόλυνσης πράξης που αναφέρεται στην παράγραφο (α) ή (β) αυτού του άρθρου».*

Ο ορισμός αυτός είναι ευρύς, υπό την έννοια, ότι καλύπτει και την αεροπειρατεία, αλλά και ταυτόχρονα περιοριστικός, γιατί απαιτεί οι πράξεις πειρατείας (ή αεροπειρατείας) να διαπράττονται από το πλήρωμα ή τους επιβάτες του πλοίου (ή του αεροσκάφους) και να στρέφονται κατά άλλου πλοίου στην ανοικτή θάλασσα.

Συνεπώς, πράξεις που χαρακτηρίζονται μεν πειρατικές, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, αλλά τελούνται στην αιγιαλίτιδα ζώνη κάποιου κράτους και όχι στην ανοικτή θάλασσα, διώκονται και τιμωρούνται, αποκλειστικά, σύμφωνα με το εσωτερικό δίκαιο του κράτους αυτού, ως πειρατικές, εφόσον υπάρχει διάταξη περί πειρατείας στο ποινικό του δίκαιο ή ενδεχομένως, αν δεν υφίσταται τέτοια ειδική διάταξη, ως κάποιο άλλο προβλεπόμενο αδίκημα.

Έχει όμως υποστηριχτεί, ότι εφόσον η καταδίωξη του πειρατικού πλοίου έχει αρχίσει στην ανοικτή θάλασσα, μπορεί να συνεχισθεί και σε ξένη αιγιαλίτιδα ζώνη ακόμα και στην ξηρά, αλλά στην τελευταία αυτή περίπτωση μόνο αν απουσιάζουν οι τοπικές αρχές ή είναι μεν παρούσες, αλλά δεν μπορούν ή δεν επιθυμούν να συμμετάσχουν στην σύλληψη των διωκόμενων ως πειρατών.

Στο άρθρο 105 της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας και υπό τίτλο «Κατάσχεση πειρατικού πλοίου ή αεροσκάφους», βρίσκεται ο βασικός κανόνας διεθνοποίησης του εγκλήματος της πειρατείας.

Σύμφωνα με αυτό: *«Κάθε Κράτος μπορεί να κατάσχει ένα πειρατικό πλοίο ή αεροσκάφος στην ανοικτή θάλασσα ή σε άλλο μέρος έξω από τη δικαιοδοσία οποιουδήποτε άλλου Κράτους, ως και ένα πλοίο ή αεροσκάφος που έχει κυριευθεί και*

*ελέγχεται από πειρατές και να συλλάβει τα πρόσωπα και να κατάσχει τα περιουσιακά στοιχεία τους πάνω στο πλοίο. Τα δικαστήρια του Κράτους που ενήργησε την κατάσχεση μπορούν να αποφασίσουν αφενός μεν για τις ποινές που θα επιβληθούν, αφετέρου δε για τα μέτρα που θα ληφθούν σχετικά με τα πλοία, τα αεροσκάφη ή τα περιουσιακά στοιχεία, επιφυλασσομένων των δικαιωμάτων τρίτων μερών που ενεργούν με καλή πίστη».*

Επίσης, το άρθρο 100 της ίδιας ως άνω σύμβασης, με τον τίτλο «Υποχρέωση συνεργασίας για την καταστολή της πειρατείας», ορίζει, ότι *«όλα τα Κράτη πρέπει να συνεργάζονται στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό για την καταστολή της πειρατείας στην ανοικτή θάλασσα ή σε οποιοδήποτε άλλο μέρος που βρίσκεται έξω από τη δικαιοδοσία οποιουδήποτε Κράτους».*

Πέραν από αυτή την προτροπή, καθώς και τις προηγούμενες ρυθμίσεις, η Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας δεν προβλέπει συγκεκριμένες ποινές για το έγκλημα της πειρατείας, αλλά αφήνει στα κράτη να αποφασίσουν το είδος και την έκταση των ποινών (βλ. παραπάνω το άρθρο 105) που θα επιβάλλουν στους παραβάτες του διεθνούς δικαίου.

Σύμφωνα με μία άποψη, η ιδιοτυπία αυτή του διεθνούς δικαίου, θα μπορούσε κανείς να υποστηρίξει, ότι παραβιάζει την αρχή του δικαίου, η οποία ορίζει, ότι για κάθε έγκλημα θα πρέπει να προβλέπεται τη στιγμή της διάπραξης του το είδος της ποινής (*Ιωάννου – Οικονομίδη – Ροζάκη – Φατούρου, οπ. Παρ., (υποσ. 23), σελ. 139-140*).

Πάντως, για όσα κράτη ακολουθούν την αρχή «*nullum crimen nulla poena sine lege*» (*κανένα έγκλημα καμία ποινή δίχως νόμο*) και επειδή το διεθνές δίκαιο δεν απειλεί συγκεκριμένες ποινές, για να τιμωρηθεί η πειρατεία κατά την έννοια που έχει στο διεθνές δίκαιο, πρέπει να υπάρχουν ρητές σχετικές διατάξεις στο εσωτερικό ποινικό δίκαιο και η ποινική δίωξη να ασκείται εντός των προβλεπομένων ορίων.

Παρ' όλ' αυτά, οι επιμέρους νομοθεσίες των κρατών απαγορεύεται, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, να χαρακτηρίσουν ως πειρατικές, πράξεις, οι οποίες δεν εμπίπτουν στην διεθνή έννοια της πειρατείας, ενώ αντίθετα επιτρέπεται να επιφυλάσσουν ηπιότερη μεταχείριση.

Ο δε χαρακτηρισμός ως πειρατικής, από το ποινικό δίκαιο ορισμένου κράτους, μιας πράξης, που δεν εμπίπτει στην διεθνή έννοια της πειρατείας, θα παράγει αποτελέσματα μόνο έναντι υπηκόων αυτού του κράτους και έναντι όσων εμπίπτουν στα τοπικά όρια ισχύος του ποινικού δικαίου του κράτους αυτού, σύμφωνα με το ποινικό του δίκαιο.

Αν δεν προβλέπονται ειδικές ποινικές διατάξεις στις νομοθεσίες των κρατών, που να κολάζουν την πειρατεία, ενδέχεται κάποιες από τις πειρατικές πράξεις να εμπίπτουν στα όρια των γενικών ποινικών διατάξεων του οικείου κράτους (λόγου χάρι στις διατάξεις περί ανθρωποκτονίας ή ληστείας) (βλ. *Κρίσπη, οπ. Παρ. (υπος. 72), σελ. 72-73*).

Επίσης, δεν επιβάλλεται ούτε στη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας, ούτε στη Σύμβαση της Γενεύης, ρητή υποχρέωση στα κράτη για την καταστολή των πράξεων της πειρατείας (και αεροπειρατείας).

Η εξαιρετική αρμοδιότητα επέμβασης στην ανοικτή θάλασσα και η διεθνής δικαιοδοσία που καθιερώνονται, αποτελούν απλώς δικαιώματα των κρατών και εναπόκειται η άσκησή τους στη διακριτική τους ευχέρεια (βλ. *Γιόκαρη, οπ. παρ., (υπος. 649), σελ. 3*).

Επιπρόσθετα, σύμφωνα με τη Σύμβαση της Ρώμης της 10<sup>ης</sup> Μαρτίου 1988 «Για την καταστολή των παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της θαλάσσιας ναυσιπλοΐας», δεν καθιερώνεται μεν δικαιοδοσία όλων των κρατών για τον κολασμό των αξιοποιώνων πράξεων που αναφέρει στο άρθρο 3, αλλά τα συμβαλλόμενα μέρη υποχρεούνται να ποινικοποιήσουν τα αναφερόμενα αδικήματα, θεσπίζοντας τις κατάλληλες ποινές (άρθρο 5), καθώς και να εγκαθιδρύσουν δικαιοδοσία σχετικά με τα εν λόγω αδικήματα, μεταξύ άλλων και όταν το αδίκημα διαπράττεται επί του εδάφους του, το οποίο περιλαμβάνει και τα χωρικά του ύδατα.

Η εν λόγω Σύμβαση, μεταξύ άλλων, περιγράφει τις κολαστέες πράξεις, κατά τρόπο, ώστε να εμπίπτουν σε αυτές και τρομοκρατικές πράξεις που δεν μπορούν να υπαχθούν στην έννοια της πειρατείας, ως διεθνές έγκλημα.

### 4.3. ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΥΜΕΝΙΚΗ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ

Η πειρατεία, ως ανωτέρω αναφέρεται, ως διεθνές έγκλημα, διακρίνεται από το έγκλημα της πειρατείας, το οποίο καθιερώνουν οι διεθνείς έννομες τάξεις. Η νομοτυπική μορφή του εγκλήματος μπορεί να συμπίπτει, αλλά μπορεί να είναι και διαφορετική. Η πειρατεία, κατά το εθνικό δίκαιο, καλύπτει πράξεις μόνο μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη, ενώ για πράξεις μέσα σε άλλες θαλάσσιες ζώνες η ποινική καταστολή λαμβάνει χώρα, με βάση άλλες βάσεις διεθνούς δικαιοδοσίας, αναγνωρισμένες από το διεθνές δίκαιο (βλ. *Ιωάννου – Στρατή, οπ. παρ., (υποσ. 8), σελ. 227*).

Η πράξη της πειρατείας αποτελεί αξιόποινη και κολάσιμη πράξη σε διεθνές επίπεδο (*jure gentium*), καθότι σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, για το αδίκημα της πειρατείας, ισχύει η λεγόμενη οικουμενική δικαιοδοσία (*universal jurisdiction*), δηλαδή αρμοδιότητα όλων των χωρών του κόσμου.

#### 4.3.1. Ο ΚΑΝΟΝΑΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΥΜΕΝΙΚΗΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ ΚΑΙ Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Σύμφωνα με τον κανόνα της οικουμενικής δικαιοδοσίας (*universal jurisdiction*), το εκάστοτε κράτος αναλαμβάνει να καταστείλει το εν λόγω έγκλημα, ανεξάρτητα από το αν υπάρχει ή όχι συγκεκριμένος σύνδεσμος με την εθνική του έννομη τάξη.

Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο, στην ανοικτή θάλασσα, κανένα κράτος δεν δύναται να ασκήσει κυριαρχική εξουσία. Συνακόλουθα, ένα εμπορικό πλοίο, το οποίο πλέει στην ανοικτή θάλασσα, μπορεί να δεχθεί πράξη εξουσίας αποκλειστικά και μόνο από πλοίο σημαίας του κράτους του και τούτο υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις.

Σύμφωνα πάλι με την βασική αρχή του διεθνούς δικαίου «αρχή της σημαίας», σε κάθε πλοίο εφαρμόζονται οι ποινικοί νόμοι του Κράτους της Σημαίας, που φέρει. Το Κράτος, δια της νηολόγησης του πλοίου, απονέμει την εθνικότητά του σε αυτό και αναλαμβάνει την υποχρέωση, σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο να διατηρεί με τους νόμους του την τάξη πάνω σε αυτό.

Με λίγα λόγια, η οικουμενική δικαιοδοσία, αποτελεί εξαίρεση της αρχής της σημαίας. Η αναγνώριση της οικουμενικής δικαιοδοσίας των κρατών, οφείλεται στο γεγονός, ότι η διεθνής έννομη τάξη δεν διαθέτει αυτοτελείς μηχανισμούς καταστολής και τιμωρίας ορισμένων πράξεων, που θεωρούνται, ότι στρέφονται κατά της διεθνούς κοινωνίας ως συνόλου. Πάντως, επειδή η οικουμενική δικαιοδοσία είναι συντρέχουσα (δηλαδή για μία ενέργεια ή κατάσταση έχουν δικαιοδοσία όλα τα κράτη), είναι ενδεχόμενο να δημιουργήσει προβλήματα σύγκρουσης (*Δίκαιο της Θάλασσας, Κρατερός Ιωάννου – Αναστασία Στρατή, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή 1998*).

Παραδοσιακά η πειρατεία θεωρούνταν ως έγκλημα του διεθνούς δικαίου (πειρατεία *jure gentium*), το οποίο δικαιολογούσε την επέμβαση οποιουδήποτε κράτους. Ο πειρατής θεωρούνταν εχθρός της διεθνούς κοινωνίας (*hostis humani generis*) και με την πράξη του έχανε την υπαγωγή του στη δικαιοδοσία της ιθαγένειάς του. Ταυτόχρονα, το πειρατικό πλοίο στερούνταν της προστασίας του κράτους της σημαίας του και μπορούσε να συλληφθεί από πλοίο οποιουδήποτε κράτους.

Μολονότι το φαινόμενο της πειρατείας έχει μακρά ιστορία αιώνων, η θέσπιση συγκεκριμένων κανόνων σχετικά με την αντιμετώπισή της έγινε μόλις στην Πρώτη Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, με τη Σύμβαση της Γενεύης του 1958 για την Ανοικτή Θάλασσα (άρθρα 14-21). Οι διατάξεις της εν λόγω Σύμβασης, επαναλήφθηκαν σχεδόν αυτολεξεί στα άρθρα 100-107 της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας. Κατά τις προηγούμενες δεκαετίες, προ της υπογραφής των ανωτέρω δύο Συμβάσεων, γινόταν χρήση του όρου «πειρατεία» στη διεθνή πρακτική, με αδιευκρίνιστο νομικά εννοιολογικό περιεχόμενο της πράξης. Για παράδειγμα, η Συμφωνία της Νyon της 14<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου του έτους 1937, μεταξύ εννέα (9) Κρατών – μεταξύ αυτών και της Ελλάδας- η οποία υπεγράφη κατά του διάρκειας του ισπανικού εμφυλίου πολέμου, προέβλεπε τη λήψη συλλογικών μέτρων κατά «πειρατικών πράξεων υποβρυχίων αγνώστου εθνικότητας».

Η Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας, στο άρθρο 100, θεσπίζει την υποχρέωση όλων των Κρατών, να συνεργαστούν «στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό» για την καταστολή της πειρατείας στην ανοικτή θάλασσα ή σε τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε Κράτους.

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

#### 4.3.2. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΗ ΚΑΙ ΥΠΟΚΕΙΜΕΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Ειδικότερα, για την περίπτωση της πειρατείας, αρκεί η συνδρομή και μόνο των προϋποθέσεων, τις οποίες τάσσει το άρθρο 101 της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας του 1982 (Montego Bay), για την καταστολή και την τιμωρία του αδικήματος της πειρατείας. Έτσι, σύμφωνα με το άρθρο 101 της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας, πειρατεία συνιστά:

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

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

*γ. Κάθε πράξη υποκίνησης ή σκόπιμης διευκόλυνσης πράξεως που συνιστά πειρατεία».*

Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα ανωτέρω, τα στοιχεία, τα οποία συνιστούν την αντικειμενική και την υποκειμενική υπόσταση του εγκλήματος της πειρατείας και τα οποία πρέπει να συνδράμουν σωρευτικώς, είναι τα κάτωθι:

A. απαιτείται παράνομη πράξη βίας, η οποία διαπράττεται σε διεθνή ύδατα από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού σκάφους.

B. η παράνομη πράξη βίας πρέπει να διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς.

Γ. η παράνομη πράξη βίας πρέπει να κατευθύνεται εναντίον έτερου πλοίου ή αεροσκάφους.

Το πρώτο στοιχείο της νομοτυπικής μορφής του εγκλήματος της πειρατείας, περιλαμβάνει τρεις προϋποθέσεις:

α) Να πρόκειται για παράνομη πράξη βίας ή κράτησης ή διαρπαγής (=ληηλασίας). Η διατύπωση αυτή αποτελεί φυσικά ταυτολογία, αφού κάθε πράξη βίας, αν δεν αποτελεί νόμιμη άμυνα, είναι παράνομη. Το ίδιο άλλωστε και η κλοπή/ληηλασία. Το παράνομο των εν λόγω πράξεων δεν κρίνεται σε αναφορά με συγκεκριμένη εθνική έννομη τάξη, αλλά με βάση γενικές αρχές του δικαίου, που θεωρούν τις παραπάνω πράξεις κολαστές.

β) Η πράξη να διαπράττεται από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου. Έτσι, παράνομη βία που ασκείται από ένα πολεμικό πλοίο ή από ένα δημόσιο πλοίο, αποτελεί μεν παραβίαση του διεθνούς δικαίου, αλλά σε καμία περίπτωση δεν αποτελεί πειρατεία. Για τους σκοπούς της διαπράξεως του εγκλήματος της πειρατείας, είναι πάντως δυνατόν να θεωρηθεί ως «ιδιωτικό πλοίο» είτε ένα πολεμικό πλοίο που δεν έχει εθνικότητα, είτε ένα πολεμικό πλοίο που έχει καταληφθεί από στασιαστές και προβαίνει σε πειρατικές πράξεις (άρθρο 102 Σύμβασης ΔΘ), είτε ένα δημόσιο πλοίο από διεθνώς μη αναγνωρισμένη οντότητα.

γ) Η πράξη να τελείται στην ανοικτή θάλασσα ή σε τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε Κράτους. Κατ' αρχάς, εάν μία πράξη διαπράττεται στην αιγιαλίτιδα ζώνη, αποκλειστική αρμοδιότητα έχει το παράκτιο κράτος. Ως προς την ΑΟΖ (Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη), το άρθρο 58 (2) της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας, ορίζει, ότι οι διατάξεις των άρθρων 88-115 (άρα και των άρθρων 100-107) που αφορούν στην πειρατεία, εφαρμόζονται στην ΑΟΖ εφόσον δεν είναι ασυμβίβαστες με το καθεστώς της ΑΟΖ. Η καταστολή της πειρατείας δεν μπορεί εξ ορισμού να θεωρηθεί ως ασυμβίβαστη με τα κυριαρχικά δικαιώματα του παράκτιου κράτους στην ΑΟΖ και κατά συνέπεια πειρατεία *jure gentium* μπορεί να σημειωθεί και μέσα στην ΑΟΖ. Τέλος, ως προς τη συνορεύουσα ζώνη είναι δυνατόν να έχουμε πράξη πειρατείας, αφού πέραν από τις ειδικές αρμοδιότητες του παράκτιου κράτους, το νομικό καθεστώς της ζώνης αυτής εξομοιώνεται με την ανοικτή θάλασσα. Σε περίπτωση, βέβαια, που η συνορεύουσα ζώνη αποτελεί τμήμα της ΑΟΖ, τότε ισχύουν τα όσα αμέσως παραπάνω υποστηρίξαμε. Ως προς τον τόπο εκτός δικαιοδοσίας



οιουδήποτε κράτους, πρόκειται για την σπανιότατη περίπτωση πράξεων πειρατείας σε terra nullius.

Το δεύτερο στοιχείο της νομοτυπικής μορφής του εγκλήματος της πειρατείας, προϋποθέτει ότι οι πράξεις βίας γίνονται για ιδιωτικούς σκοπούς.

Η μορφή του ιδιωτικού σκοπού είναι αδιάφορη, π.χ. η διαρπαγή, η απληστία, η εκδίκηση κατά του πληρώματος ή των επιβατών. Το στοιχείο του «ιδιωτικού σκοπού» έχει δημιουργήσει και εξακολουθεί να δημιουργεί σοβαρά ζητήματα στη διεθνή πρακτική, ιδιαίτερα εν όψει πράξεων βίας κατά πλοίων, που δηλώνεται ή προκύπτει, ότι εξυπηρετούν πολιτικούς σκοπούς.

Το τρίτο στοιχείο της νομοτυπικής μορφής του εγκλήματος της πειρατείας, είναι οι πράξεις να κατευθύνονται εναντίον άλλου πλοίου από το πειρατικό. Συνεπώς, στάση εκ μέρους του πληρώματος ή πράξεις βίας εκ μέρους επιβατών του ίδιου πλοίου δεν αποτελούν πειρατεία.

#### 4.3.2.1. Η ΥΠΟΘΕΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ MAYAGUEZ

Αξίζει να αναφερθεί στο σημείο τούτο, η υπόθεση του πλοίου «Mayaguez». Ειδικότερα, το εμπορικό πλοίο Mayaguez, με σημαία των ΗΠΑ, συνελήφθη από ένα Καμποτζιανό περιπολικό στον Κόλπο του Σιάμ τον Μάιο του έτους 1975. Η σύλληψη έλαβε χώρα στα διεθνή ύδατα, σε απόσταση 60 ναυτικών μιλίων από τις ακτές της Καμπότζης. Την εποχή εκείνη, την εξουσία στην Καμπότζη είχαν οι Ερυθροί Χμερ, μη αναγνωρισμένοι από μεγάλο αριθμό Κρατών και από τις ΗΠΑ. Ο Πρόεδρος των ΗΠΑ θεώρησε τη σύλληψη του αμερικάνικου πλοίου ως πειρατείας *jure gentium*.

#### 4.3.2.2. Η ΥΠΟΘΕΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ SANTA MARIA

Τη διεθνή πρακτική απασχόλησε άλλο ένα περιστατικό πειρατείας, με το πλοίο Santa Maria. Το Santa Maria ήταν ένα κρουαζιερόπλοιο πορτογαλικής σημαίας. Την 22 Ιανουαρίου 1961, ενώ έπλεε, με 600 επιβάτες στην ανοικτή θάλασσα, στην περιοχή της Καραϊβικής, καταλήφθηκε από ενόπλους, οι οποίοι είχαν επιβιβασθεί ως επιβάτες κατά την προσέγγιση του πλοίου σε λιμάνι. Οι ένοπλοι τελούσαν υπό την αρχηγία ενός αντιστασιακού Πορτογάλου, πολέμιου του δικτατορικού καθεστώτος Salazar, και αφού σκότωσαν μέλη του πληρώματος,

διακήρυξαν, ότι ενεργούν επ' ονόματι μιας αντιστασιακής οργάνωσης για την απελευθέρωση της Πορτογαλίας και απέπλευσαν μαζί με τους επιβάτες για άγνωστη κατεύθυνση. Η Κυβέρνηση της Πορτογαλίας ζήτησε αμέσως τη συνδρομή αμερικανικών και βρετανικών πλοίων για τη σύλληψη του Santa Maria και έπειτα από διαπραγματεύσεις με τον επικεφαλής των ενόπλων, το συνόδευσαν σε λιμάνι της Βραζιλίας, όπου αποβιβάστηκαν οι επιβάτες και χορηγήθηκε στους ενόπλους πολιτικό άσυλο. Το πλοίο επεστράφη στην Πορτογαλία. Λόγω του γεγονότος, ότι οι πράξεις βίας έγιναν στο ίδιο το πλοίο και όχι έναντι άλλου πλοίου, κρίθηκε, ότι δεν συνέτρεχαν οι προϋποθέσεις για να χαρακτηριστεί το επεισόδιο ως πειρατεία.

#### 4.3.2.3. Η ΥΠΟΘΕΣΗ BOATWRIGHT

Ένα άλλο χαρακτηριστικό επεισόδιο είναι η υπόθεση Boatwright. Τον Απρίλιο του έτους 1960, δύο ναυαγοί, πολίτες των Η.Π.Α., κολύμβησαν μέχρι την ακτή των νήσων Μπαχάμες (βρετανική αποικία). Εκεί, κατέλαβαν το πλοίο Muriel III, σκότωσαν τον καπετάνιο Boatwright και με το κλεμμένο πλοίο έφτασαν στην Κούβα. Η βρετανική κυβέρνηση αξίωσε την έκδοση των δύο αμερικάνων, ενώ η Κούβα υποστήριξε, ότι πρόκειται για πειρατεία και συνεπώς είχε δικαίωμα να κρατήσει το πλοίο και να δικάσει τους υπαίτιους. Παρ' όλ' αυτά, σύμφωνα με την Βρετανική Κυβέρνηση, η ανωτέρω πράξη δεν αποτελούσε πειρατεία, πρώτον διότι δεν υπήρξε δράση από πλοίο σε πλοίο και δεύτερον, διότι η ένοπλη ληστεία του πλοίου και η δολοφονία του πλοιάρχου, τελέστηκαν μέσα στα χωρικά ύδατα των νήσων Μπαχάμες. Τελικά, επικράτησε η βρετανική άποψη και οι υπαίτιοι εκδόθηκαν στις Μπαχάμες, όπου καταδικάστηκαν και εκτελέστηκαν δια απαγχονισμού.

Περαιτέρω, σύμφωνα με το εδάφιο β του άρθρου 101 της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας, η εκούσια συμμετοχή σε πράξεις πειρατείας, εν γνώσει του πειρατικού χαρακτήρα του πλοίου, αποτελεί εξίσου και αυτή, πειρατεία. Επιπρόσθετα, σύμφωνα με το εδάφιο γ του άρθρου 101 της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας η υποκίνηση ή η σκόπιμη διευκόλυνση πειρατικών πράξεων αποτελεί πειρατεία.

Από όλα τα ανωτέρω, προκύπτει αβίαστα το συμπέρασμα, ότι τα νομοτυπικά στοιχεία του εγκλήματος της θαλάσσιας πειρατείας είναι δυσαπόδεικτα και αποτελούν αντικείμενο ελεύθερης δικαστικής εκτιμήσεως. Για παράδειγμα, όταν μία ένοπλη ομάδα καταλάβει ένα πλοίο και αρχίζει να ενεργεί πράξεις πειρατείας, είναι

πολύ δύσκολο να διαπιστωθεί ποιός από το πλήρωμα ενήργησε «εκούσια» και ποιός εμφανίζεται ως συμμετέχων, προκειμένου να σώσει τη ζωή του.

Άλλωστε, αξίζει να τονιστεί, ότι ως και ανωτέρω αναφέρεται, η πειρατεία *juris gentium*, πρέπει να διακρίνεται από το έγκλημα της πειρατείας, το οποίο καθιερώνουν οι εθνικές έννομες τάξεις. Η νομοτυπική μορφή του εγκλήματος δύναται να συμπίπτει, δύναται όμως και να είναι τελείως διαφορετική από εκείνη της πειρατείας *juris gentium*, η οποία, ως διεξοδικώς αναφέρεται ανωτέρω, προσδίδει οικουμενική αρμοδιότητα σε όλα τα κράτη στην ανοικτή θάλασσα. Η «εθνική» πειρατεία, καλύπτει πράξεις, μόνο μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη, ενώ για πράξεις μέσα σε άλλες θαλάσσιες ζώνες, η ποινική καταστολή για το αδίκημα αυτό δύναται να λάβει χώρα με βάση τους παραδεκτούς στο διεθνές δίκαιο συνδέσμους διεθνούς δικαιοδοσίας.

#### 4.4. Ο ΟΡΙΣΜΟΣ ΕΝΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΩΣ ΠΕΙΡΑΤΙΚΟΥ

Έτι περαιτέρω, για να στοιχειοθετηθεί το έγκλημα της θαλάσσιας πειρατείας, πρέπει να υπάρχει και ένα πειρατικό πλοίο. Για να χαρακτηριστεί ένα πλοίο ως πειρατικό πρέπει: α) είτε τα πρόσωπα που ασκούν τον πραγματικό έλεγχο του να το προορίζουν για να διαπράξουν πράξεις πειρατείας είτε β) το πλοίο να έχει ήδη χρησιμοποιηθεί για τέτοια πράξη (άρθρο 103 Σύμβασης ΔΘ).

Οι έννομες συνέπειες του χαρακτηρισμού ενός πλοίου ως πειρατικού είναι οι εξής:

1. Γεννάται το δικαίωμα να καταστείλουν την πειρατεία τα πολεμικά πλοία κάθε Κράτους. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 105 της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας, κάθε Κράτος μπορεί να κατάσχει ένα πειρατικό πλοίο στην ανοικτή θάλασσα ή σε άλλο μέρος, που δεν υπόκειται στη δικαιοδοσία άλλου κράτους, ως και ένα πλοίο, που έχει κυριευθεί και ελέγχεται από τους πειρατές, να συλλάβει τα πρόσωπα και να κατάσχει τα περιουσιακά τους στοιχεία πάνω στο πλοίο.
2. Τα Δικαστήρια του Κράτους που ενήργησε την κατάσχεση, μπορούν να αποφασίσουν αφενός για τις ποινές που θα επιβληθούν και αφετέρου για τα μέτρα που θα ληφθούν για τα πλοία ή τα περιουσιακά στοιχεία, επιφυλασσομένων των δικαιωμάτων τρίτων μερών, που ενεργούν με καλή

πίστη. Σε κάθε περίπτωση, με βάση την καθιερωμένη στο εθιμικό δίκαιο αρχή «pirata non mutat dominium», η μεταβίβαση ενός πειρατικού πλοίου για όσο διάστημα βαρύνεται με αυτόν τον χαρακτηρισμό, είναι άκυρη.

Να σημειωθεί ότι σε κατάσχεση, σύμφωνα με τα ανωτέρω, μπορούν να προβούν αποκλειστικά και μόνο τα πολεμικά πλοία, στρατιωτικά αεροσκάφη ή άλλα πλοία ή αεροσκάφη με εμφανή διακριτικά στοιχεία, ότι ανήκουν σε κρατική υπηρεσία και είναι εξουσιοδοτημένα για το σκοπό αυτό (άρθρο 107 της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας).

Συνακόλουθα των ανωτέρω, ο περιοριστικός ορισμός της πειρατείας, ο οποίος καθιερώνεται από τη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας, ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά στο στοιχείο, ότι η πειρατεία υπάρχει μόνον όταν οι πράξεις γίνονται από πλοίο σε πλοίο, δεν επιτρέπει την αντιμετώπιση ως πειρατείας τρομοκρατικών πράξεων που εκδηλώνονται σε ένα μόνον πλοίο. Εξίσου περιοριστική είναι και η προϋπόθεση του ιδιωτικού σκοπού, αφού στις περισσότερες πράξεις τρομοκρατίας στην ανοικτή θάλασσα οι τρομοκράτες επικαλούνται πολιτικά κίνητρα. Η εξάπλωση της διεθνούς τρομοκρατίας στη δεκαετία του '80, και ιδίως το επεισόδιο του πλοίου Achille Lauro, επέτεινε την ανάγκη αντιμετώπισης με δραστικότερο τρόπο του ζητήματος της θαλάσσιας τρομοκρατίας.

#### 4.4.1. Η ΥΠΟΘΕΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ACHILLE LAURO ΚΑΙ Η ΘΕΣΠΙΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΤΗΣ ΡΩΜΗΣ ΤΗΣ 10<sup>ης</sup> ΜΑΡΤΙΟΥ 1988

Πιο συγκεκριμένα, στην 7<sup>η</sup> Οκτωβρίου 1985, το ιταλικό κρουαζιερόπλοιο Achille Lauro, κατελήφθη από ένοπλη ομάδα του Μετώπου για την Απελευθέρωση της Παλαιστίνης. Τα μέλη της ομάδας είχαν επιβιβασθεί από το λιμάνι της Γένουας ως τουρίστες. Οι ένοπλοι κράτησαν ομήρους τους επιβάτες και το πλήρωμα και απειλούσαν, ότι θα τους εκτελέσουν αν το Ισραήλ δεν απελευθέρωνε 50 συντρόφους τους. Όταν η απαίτησή τους δεν έγινε δεκτή από το Ισραήλ, οι τρομοκράτες δολοφόνησαν τον παράλυτο αμερικανό πολίτη L. Klinghoffer και τον έριξαν στη θάλασσα μαζί με την αναπηρική καρέκλα του. Η κατάληξη του επεισοδίου δεν έχει σημασία για το θαλάσσιο δίκαιο. Οι τρομοκράτες όμως κυριολεκτικά απήχθησαν από αμερικάνους όταν αιγυπτιακό αεροπλάνο τους μετέφερε στην Ιταλία, τελικά όμως, παραδόθηκαν στις ιταλικές αρχές.

Έτσι, με ιταλική πρωτοβουλία, στο πλαίσιο του I.M.O., καταρτίστηκε η Σύμβαση της Ρώμης της 10<sup>ης</sup> Μαρτίου 1988 για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Θαλάσσιας Ναυσιπλοΐας. Η Σύμβαση αυτή, περιγράφει τις κολαστέες πράξεις κατά τρόπο ώστε να εμπίπτουν σε αυτές οι τρομοκρατικές πράξεις, αλλά δεν καθιερώνει οικουμενική δικαιοδοσία όλων των Κρατών. Αναθέτει στα συμβαλλόμενα μέρη την νομοθετική αρμοδιότητα να υπαγάγουν στην ποινική τους δικαιοδοσία τις εν λόγω πράξεις, σε περίπτωση, μεταξύ άλλων, που οι τρομοκρατικές πράξεις αποσκοπούν στο να εξαναγκάσουν το συγκεκριμένο Κράτος σε πράξη ή παράλειψη.

#### 4.4.2. ΝΗΟΨΙΑ

Βασική αρχή, η οποία διέπει την κίνηση των πολεμικών πλοίων στην ανοικτή θάλασσα είναι, ότι αυτά δεν έχουν σε καμία περίπτωση οιοδήποτε δικαίωμα παρεμβολής στην ελεύθερη ναυσιπλοΐα των αλλοδαπών πλοίων. Παρ' όλ' αυτά, το άρθρο 110 της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας, προβλέπει μία σειρά εξαιρέσεων από τον ανωτέρω κανόνα, παρέχοντας σε εξαιρετικές περιπτώσεις, το λεγόμενο δικαίωμα της νηοψίας.

Ειδικότερα, νηοψία (boarding, search ή inspection of a ship), χαρακτηρίζεται διεθνώς το δικαίωμα που παρέχεται στα πολεμικά πλοία, να διακόπτουν την πορεία εμπορικού πλοίου, προκειμένου να προβούν σε ελέγχους προς εξακρίβωση τέλεσης απαγορευμένων ή αξιόποινων πράξεων.

Το δικαίωμα αυτό, παρέχεται σε ένα πολεμικό πλοίο ή σε πλοία, που έχουν την ειδική εξουσιοδότηση και φέρουν εμφανή διακριτικά στοιχεία, στις ακόλουθες περιπτώσεις: α) όταν το αλλοδαπό πλοίο επιδίδεται σε πειρατεία, β) όταν το αλλοδαπό πλοίο επιδίδεται σε δουλεμπόριο, γ) όταν το αλλοδαπό πλοίο επιδίδεται σε παράνομες εκπομπές και το κράτος της σημαίας του πολεμικού έχει την εξαιρετική δικαιοδοσία που προβλέπει το άρθρο 109 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας, δ) όταν το πλοίο δεν έχει εθνικότητα, ε) όταν το αλλοδαπό πλοίο είτε δεν έχει σημαία, είτε αρνείται να την αναρτήσει, αλλά στην πραγματικότητα έχει την ίδια εθνικότητα με το πολεμικό πλοίο.

Στις παραπάνω περιοριστικά αναφερόμενες περιπτώσεις, το πολεμικό πλοίο δύναται να προβεί σε εξακρίβωση του δικαιώματος του πλοίου να φέρει τη σημαία

του. Αυτό στην πράξη γίνεται ως εξής: Αρχικά αποστέλλεται μία λέμβος και στη συνέχεια επιβιβάζονται μέλη του πληρώματος του πολεμικού πλοίου στο ύποπτο πλοίο. Αν μετά τον έλεγχο των εγγράφων, υπάρχει σαφής υπόνοια, ότι πάνω στο πλοίο τελείται κάποια αξιόποινη πράξη, σύμφωνα με τα ανωτέρω αναφερόμενα, τότε τα μέλη του πληρώματος του πολεμικού πλοίου προβαίνουν σε σχετική έρευνα, όσο το δυνατόν πιο διακριτικά. Εάν από το αποτέλεσμα της έρευνας προκύψει, ότι στο πλοίο λαμβάνει χώρα κάποια από τις ανωτέρω περιγραφείσες καταστάσεις (εν προκειμένω μας ενδιαφέρει η πειρατεία), τότε για την περίπτωση της πειρατείας, το πειρατικό πλοίο μπορεί να συλληφθεί. Εάν όμως οι υπόνοιες αποδειχθούν αβάσιμες, τότε το πλοίο, το οποίο υπέστη αδικώς και αδικαιολογήτως τη νηοψία, έχει αξίωση αποζημίωσης για κάθε ζημία την οποία υπέστη από το Κράτος του πολεμικού πλοίου, το οποίο διενήργησε τη νηοψία.

#### 4.4.3. ΣΥΝΕΧΗΣ ΚΑΤΑΔΙΩΞΗ

Επίσης, η Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας, παρέχει το δικαίωμα της συνεχούς καταδίωξης ξένου πλοίου.

Πιο συγκεκριμένα, συνεχής καταδίωξη ονομάζεται το δικαίωμα κάθε πολεμικού ή κρατικού πλοίου να καταδιώξει ξένο πλοίο για παραβίαση των νόμων και κανονισμών του παράκτιου κράτους μέσα στα εσωτερικά ύδατα, την αιγιαλίτιδα ζώνη, τη συνορεύουσα ζώνη, την ΑΟΖ ή την υφαλοκρηπίδα. Σύμφωνα με το άρθρο 111 της ανωτέρω αναφερόμενης Σύμβασης, η συνεχής καταδίωξη ξένου πλοίου μπορεί να λαμβάνει χώρα, όταν οι αρμόδιες αρχές του παράκτιου Κράτους έχουν σοβαρούς λόγους να πιστεύουν, ότι το πλοίο παραβίασε τους νόμους και τους κανονισμούς του κράτους αυτού. Δύναται να αρχίσει όταν το ξένο πλοίο ή μία από τις λέμβους του βρίσκεται στα εσωτερικά ύδατα, αρχιπελαγικά ύδατα, στη χωρική θάλασσα ή στη συνορεύουσα ζώνη του καταδιώκοντος Κράτους και μπορεί να συνεχιστεί και έξω από τη χωρική θάλασσα ή τη συνορεύουσα ζώνη, μόνο αν η καταδίωξη αυτή δεν έχει διακοπεί.

#### 4.5. Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΛΕΥΡΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ

Σήμερα, με την αντιμετώπιση της θαλάσσιας πειρατείας, ασχολούνται μεγάλοι διεθνείς οργανισμοί, με κυριότερους, τον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) και τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ).

Οι Διεθνείς Οργανισμοί δημιουργούνται με συμφωνίες των Κρατών. Η συμφωνία αυτή ονομάζεται ιδρυτική συνθήκη. Η πολυμερής συνθήκη με βάση την οποία δημιουργείται ένας διεθνής οργανισμός έχει διττό ρόλο, καθώς αφενός αποτελεί πράξη του διεθνούς δικαίου, με την οποία δηλώνεται στη διεθνή κοινότητα η έναρξη της θεσμοθετημένης συνεργασίας μεταξύ των μελών και αφετέρου αποτελεί τον καταστατικό χάρτη.

#### 4.5.1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ

Σύμφωνα με τον καθηγητή κ. Ρούκουνα, ο διεθνής οργανισμός είναι ένας φορέας, ο οποίος: α) δημιουργείται με συνθήκη μεταξύ κρατών, β) χαρακτηρίζεται από μονιμότητα, γ) αποβλέπει σε κοινούς σκοπούς, δ) δρα στο πλαίσιο της διεθνούς νομιμότητας, ε) διαθέτει ιδιαίτερα όργανα χωριστά από εκείνα των κρατών-μελών του, στ) τα όργανα αυτά εκδηλώνουν δική τους ιδιαίτερη βούληση και ζ) έχει κατά κανόνα ιδιαίτερη νομική προσωπικότητα (Ρούκουνας Ε., 2010, *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο*, εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, σελ. 471).

Αξίζει να σημειωθεί, ότι για να συσταθεί ένας διεθνής οργανισμός, απαιτείται η σύμπραξη τουλάχιστον τριών (3) Κρατών.

Από τους σημαντικότερους διεθνείς οργανισμούς, οι οποίοι έχουν ασχοληθεί εκτενώς με το θέμα της θαλάσσιας πειρατείας είναι ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) και ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ).

#### 4.5.2. Ο.Η.Ε.

Σε ό, τι αφορά στον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ), η ονομασία του αποδίδεται στον Πρόεδρο των ΗΠΑ Franklin D. Roosevelt, ο οποίος πρότεινε τη χρήση του για πρώτη φορά στη Διακήρυξη των Ηνωμένων Εθνών την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1942, όταν οι εκπρόσωποι των κυβερνήσεων 26 κρατών δεσμεύτηκαν να συνεχίσουν από κοινού τον αγώνα κατά των Δυνάμεων του Άξονα.





Εικόνα 2: Σήμα IMO



Πηγή: Piracy and armed robbery against ships,  
<http://www.imo.org/en/MediaCentre/resources/Pages/Piracy-and-armed-robbery-against-ships.aspx>

Χάρτης 4: Συμμετοχή Κρατών στον Διεθνή Οργανισμό Ναυσιπλοΐας



Συμμετοχή στον Διεθνή Οργανισμό Ναυσιπλοΐας

■ Μέλη

■ Συνεργαζόμενα μέλη

■ Υποψήφια μέλη

Πηγή: Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας,  
[https://el.wikipedia.org/wiki/Διεθνής\\_Οργανισμός\\_Ναυσιπλοΐας](https://el.wikipedia.org/wiki/Διεθνής_Οργανισμός_Ναυσιπλοΐας)

Αντιδρώντας στην όξυνση της πειρατικής απειλής στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, το Συμβούλιο Ασφαλείας του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ), προχώρησε στη λήψη σειράς αποφάσεων (μεταξύ άλλων οι 1814/2008, 1816/2008,

1838/2008, 1846/2008, 2125/2013 και 2184/2014) για την αντιμετώπισή της, ενώ αρκετά κράτη, μεταξύ των οποίων οι ΗΠΑ, η Κίνα, η Ρωσία, η Ινδία και άλλες, απέστειλαν ναυτικές δυνάμεις. Σύμφωνα μάλιστα με την τελευταία απόφασή του με αριθμό 2246 (10 Νοεμβρίου 2015), το Συμβούλιο Ασφαλείας ανανέωσε τα μέτρα για την καταπολέμηση της πειρατείας.

Η ύφεση του φαινομένου της πειρατείας στα ανοικτά της Σομαλίας συνέπεσε χρονικά με την έξαρση ιδιαίτερα βίαιων κρουσμάτων πειρατείας και ένοπλης ληστείας στην περιοχή του κόλπου της Γουινέας, στη Δυτική Αφρική: κατά τους εννέα πρώτους μήνες του 2013, το International Maritime Bureau κατέγραψε περισσότερες από 40 πειρατικές επιθέσεις, εκ των οποίων οι 7 εξελίχθηκαν σε καταλήψεις πλοίων, με 132 ναυτικούς ομήρους. Το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ μέσω των με αριθμούς 2018/2011 και 2039/2012 αποφάσεών του, προτρέπει τη διεθνή κοινότητα να υποστηρίξει έμπρακτα τα κράτη της περιοχής στην προσπάθειά τους να λάβουν μέτρα κατά της πειρατείας σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο. Μετά από πρόταση της Ελλάδας, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization - IMO) υιοθέτησε το Δεκέμβριο του 2013 απόφαση σχετικά με την πρόληψη και την καταπολέμηση της πειρατείας, της ένοπλης ληστείας κατά πλοίων και της παράνομης θαλάσσιας δραστηριότητας στον Κόλπο της Γουινέας. Η Ευρωπαϊκή Ένωση υιοθέτησε το 2015 Σχέδιο Δράσης για τον Κόλπο της Γουινέας (EU Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020), με το οποίο θα συνεισφέρει στην οικοδόμηση περιφερειακών και εθνικών δυνατοτήτων, στην εκπόνηση εθνικών ναυτιλιακών στρατηγικών και στη βελτίωση των δυνατοτήτων ναυτικής επέμβασης.

#### 4.6. ΚΑΤΑΣΤΟΛΗ ΠΑΡΑΝΟΜΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΑΝΟΙΚΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Η Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας, του 1982, είναι εκείνη, που υποχρεώνει τα κράτη να συνεργαστούν μεταξύ τους για την καταστολή της θαλάσσιας πειρατείας. Στην ουσία, η εν λόγω σύμβαση ή αλλιώς Σύμβαση του Μοντέγκο Μπέν του 1982, αναθεώρησε τη σύμβαση της Γενεύης του έτους 1958 για την ανοικτή θάλασσα και τη Σύμβαση της Γενεύης του 1960 για τον καθορισμό της έκτασης της αιγιαλίτιδας ζώνης, με αποτέλεσμα σήμερα στην ουσία το Δίκαιο της Θάλασσας να αποτελείται από: α) Τη Σύμβαση 1982 που περιλαμβάνει το προοίμιο, 320 άρθρα και 9 παραρτήματα και β) Τη Συμφωνία της Νέας Υόρκης 1994 που

περιλαμβάνει 10 άρθρα και το Παράρτημα και η οποία επιλύει θέματα τα οποία αφορούν στον διεθνή βυθό.

Να σημειωθεί, ότι η Ελλάδα κύρωσε τη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας 1982 και τη Συμφωνία της Νέας Υόρκης 1994, τον Ιούνιο του έτους 1995, με τον με αριθμό 3221/1995 (ΦΕΚ Α΄ 136) Νόμο.

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

Προς αυτήν την κατεύθυνση, συμπληρωματικώς, υπεγράφη η Σύμβαση για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων στην Ανοιχτή Θάλασσα του 1988 (SUA-Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation 1988), σκοπός της οποίας είναι να καλύψει θέματα, τα οποία δεν προβλέπονταν στη Σύμβαση του 1982.

Πιο συγκεκριμένα, η SUA δίνει το δικαίωμα στα συμβαλλόμενα μέλη, να ασκήσουν ποινική δίωξη εναντίον των δραστών των εγκληματικών πράξεων, που αναφέρονται σε αυτή. Για την πραγμάτωση του εν λόγω σκοπού, απαιτείται τα συμβαλλόμενα μέλη να έχουν επαρκή εθνική νομοθεσία, αφού, σύμφωνα με το Κείμενο της SUA, υποχρεούνται είτε να εκδίδουν είτε να διώκουν τους ύποπτους τέλεσης αδικημάτων, που συνελήφθησαν.

Σημαντικότερη προϋπόθεση για την έκδοση των υπόπτων είναι η ενσωμάτωση της UNCLOS (Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας) και της SUA (Σύμβαση για την καταστολή παράνομων πράξεων στην ανοικτή θάλασσα) στις εθνικές νομοθεσίες, γεγονός, το οποίο αποτυπώνεται και σε πάμπολλες προτάσεις του IMO.

Η δυνατότητα και η διαδικασία έκδοσης υπόπτου σε άλλο κράτος περιγράφεται στο άρθρο 8 της εν λόγω Σύμβασης, σύμφωνα με το οποίο, ο καπετάνιος ενός πλοίου δύναται να αποβιβάσει ύποπτο σε λιμένα τρίτου κράτους. Το τρίτο Κράτος οφείλει να παραλάβει και να δικάσει τον ύποπτο για το αδίκημα, για το οποίο κατηγορείται, σύμφωνα με την εθνική του νομοθεσία. Σε περίπτωση άρνησης

του τρίτου κράτους παραλαβής του υπόπτου, πρέπει το κράτος να δικαιολογήσει επαρκώς το λόγο άρνησής του.

#### 4.6.2. ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗΣ ΠΕΙΡΑΤΩΝ ΑΜΕΣΩΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΣΥΛΛΗΨΗ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΣΟΜΑΛΙΑΣ

Παρ' όλ' αυτά, δυστυχώς, στην περιοχή της Σομαλίας, παρατηρείται έντονα το φαινόμενο, να απελευθερώνονται σε μεγάλο ποσοστό οι πειρατές, αμέσως μετά τη σύλληψή τους, από τα πολεμικά πλοία των χωρών, που επιχειρούσαν και επιχειρούν στην εν λόγω περιοχή.

Οι κυριότερες αιτίες του παραπάνω φαινομένου είναι:

α. Η έλλειψη βούλησης των κρατών να μεταφέρουν τους συλληφθέντες πειρατές στην επικράτειά τους, για άσκηση ποινικής δίωξης, είτε γιατί δεν επιθυμούν να επιβαρύνουν το σωφρονιστικό τους σύστημα με τέτοιου είδους εγκληματίες είτε διότι με αυτό τον τρόπο θα αποφύγουν μελλοντικά, μετά την έκτιση της ποινής τους, πιθανές αιτήσεις ασύλου.

β. Οι δυσκολίες που παρουσιάζονται κατά την έκδοση και εκδίκαση των συλληφθέντων. Πολλά κράτη προβαίνουν σε σύλληψη πειρατών κατά την διάρκεια ή μετά από ανεπιτυχή προσπάθεια επίθεσης σε πλοία. Ο λόγος που συμβαίνει αυτό, είναι αφενός, μεν γιατί η αναγνώριση/προσδιορισμός της ταυτότητας των πειρατών είναι πολύ δύσκολη υπόθεση, αφετέρου, γιατί η συλλογή αποδεικτικών στοιχείων ενοχοποίησης αλλά και η διεξαγωγή των δικών, παρουσιάζουν ιδιαίτερες δυσχέρειες. Διαδικαστικά θέματα, όπως, η φύλαξη των πειρατών, από τη στιγμή της σύλληψής τους, η συλλογή και διατήρηση ενοχοποιητικών στοιχείων, η σύνταξη της υπόθεσης, καθώς και η λήψη απόφασης, για το μέρος, στο οποίο θα ασκηθεί δίωξη και δίκη, απαιτούν μεγάλη χρονική διάρκεια, εξειδικευμένες γνώσεις και εμπειρία, που τα πληρώματα των πολεμικών πλοίων, που περιπολούν δε διαθέτουν. Έτσι, έχει παρατηρηθεί το φαινόμενο να μην ολοκληρώνεται επιτυχώς το έργο των δικαστικών αρχών των χωρών, που αναλαμβάνουν τη δίωξη των πειρατών. Στην περιοχή της Σομαλίας, η γκάμα των πειρατών εκτεινόταν από ψαράδες έως χειριστές συγχρόνων ηλεκτρονικών στρατιωτικών συσκευών, χωρίς να έχουν στην κατοχή τους ατομικά έγγραφα ή άλλα αποδεικτικά στοιχεία. Ταυτόχρονα, όντας αρκετά καλά

ενημερωμένοι, λίγο πριν τη σύλληψή τους, πέταγαν στη θάλασσα όλα τα αποδεικτικά στοιχεία, τα οποία ήταν ικανά να τους ενοχοποιήσουν ως πειρατές.

γ. Μη απονομή δικαιοσύνης σε υποθέσεις που οδηγήθηκαν στο δικαστήριο, λόγω έλλειψης μαρτύρων κατηγορίας. Αποδείχτηκε ιδιαίτερα δαπανηρό και χρονοβόρο να εξασφαλιστούν οι μαρτυρίες των πληρωμάτων, τα οποία έπεσαν θύματα πειρατείας.

#### 4.6.3. ΚΑΤΑΣΧΕΣΗ ΠΕΙΡΑΤΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Ακριβώς, επομένως, προκειμένου να μειωθεί το φαινόμενο του ξεσπάσματος θαλάσσιας πειρατείας, σε ιδιωτικά πλοία, ήτοι σε πλοία, τα οποία πλέουν στην ανοικτή θάλασσα, θεσπίστηκαν νομοθετήματα, για την δημιουργία επιχειρήσεων καταστολής του εν λόγω φαινομένου.

Η εκτέλεση τέτοιων επιχειρήσεων και η εμπλοκή πολεμικών και άλλων κρατικών πλοίων έχει αποδειχθεί, διαχρονικά, ο αποτελεσματικότερος τρόπος καταστολής παρανόμων πράξεων. Βασική προϋπόθεση για την αποτελεσματικότητά τους, είναι η συνεργασία των κρατών και η βούληση τόσο η δική τους όσο και της Διεθνούς κοινότητας, να εμπλακούν με αποφασιστικότητα σε οποιοδήποτε μέρος του κόσμου, προασπίζοντας την ασφάλεια των θαλασσών. Το νομικό πλαίσιο, που παρέχει την νομιμοποίηση για την ανάληψη τέτοιων επιχειρήσεων αποτελείται από:

- α. Τη Σύμβαση για το Δίκαιο της θάλασσας του 1982 (Σ.Δ.Θ. –UNCLOS)
- β. Τη Σύμβαση για την Καταστολή Παρανόμων Πράξεων στην Ανοικτή θάλασσα (SUA–Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation 1988)
- γ. Τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για την καταπολέμηση του Διεθνούς Οργανωμένου Εγκλήματος του 2000 -31
- δ. Τις αποφάσεις του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών
- ε. Τις αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα κράτη –μέλη
- στ. Τις αποφάσεις Διεθνών Οργανισμών και Δικαιοδοτικών Οργάνων (IMO) για τα συμβαλλόμενα κράτη.

Κυρίως, σε ό, τι αφορά στο βασικότερο διεθνές νομοθέτημα, σχετικά με τη θαλάσσια πειρατεία, ήτοι αυτό της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας, σύμφωνα με τη σύμβαση αυτή, κάθε Κράτος δύναται να προβεί στην κατάσχεση α) ενός πειρατικού πλοίου στην ανοικτή θάλασσα ή σε άλλο μέρος έξω από την δικαιοδοσία οποιουδήποτε άλλου κράτους, β) ενός πλοίου που έχει κυριευθεί και ελέγχεται από πειρατές και να συλλάβει τα πρόσωπα και να κατάσχει τα περιουσιακά τους στοιχεία

πάνω στο πλοίο. Τα δικαστήρια του κράτους που ενήργησε την κατάσχεση, μπορούν να αποφασίσουν για τις ποινές που θα επιβληθούν και για τα μέτρα που θα ληφθούν σχετικά με τα πλοία ή τα περιουσιακά στοιχεία.

Και σε αυτή την περίπτωση, όπως και στην ανωτέρω αναφερόμενη περίπτωση της νηοψίας, σε περίπτωση που η κατάσχεση του πλοίου υπόπτου για πειρατεία έχει λάβει χώρα δίχως την συνδρομή επαρκών στοιχείων, τα οποία να τη δικαιολογούν, το κράτος το οποίο προέβη στην κατάσχεση ευθύνεται για κάθε ζημία υπέστη το πλοίο από την κατάσχεσή του. Επίσης και σε αυτή την περίπτωση, όπως στην περίπτωση της νηοψίας, η κατάσχεση ενός πλοίου για λόγους πειρατείας μπορεί να γίνει μόνο από πολεμικά πλοία ή από άλλα πλοία ή αεροσκάφη με εμφανή διακριτικά στοιχεία, ότι ανήκουν σε κρατική υπηρεσία και είναι εξουσιοδοτημένα ειδικά για το σκοπό αυτό.

Τέλος, βασικό είναι το γεγονός, ότι σε περίπτωση που οι πράξεις πειρατείας εκτελούνται από πολεμικό πλοίο ή κρατικό πλοίο, των οποίων το πλήρωμα έχει στασιάσει και θέσει υπό τον έλεγχό του το πλοίο, αυτές θεωρούνται ως πράξεις που εκτελέστηκαν από ιδιωτικό πλοίο.

#### 4.7. Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΟΗΕ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΟΜΗΡΙΑΣ

Επιπρόσθετα, αξίζει να σημειωθεί στο σημείο τούτο, ότι για την καταπολέμηση του εγκλήματος της θαλάσσιας πειρατείας, η οποία, ως και στο πρώτο Κεφάλαιο της παρούσας αναλυτικώς αναφέρεται, τα τελευταία έτη εμφανίζεται και με τη μορφή ομηρίας των μελών του πληρώματος για απαίτηση λύτρων, εφαρμόζεται η Διεθνής Σύμβαση του ΟΗΕ της 17<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 1979 Κατά της Ομηρίας.

Στην εν λόγω Σύμβαση, τα Κράτη – Μέρη, έχοντας υπ' όψιν τους σκοπούς και τις Αρχές του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών, σχετικά με την προαγωγή των φιλικών σχέσεων και τη συνεργασία μεταξύ των Κρατών και ταυτόχρονα σεβόμενα την βασική αρχή, ότι έκαστος έχει अपαράβατο δικαίωμα επί της ζωής, της ελευθερίας και της ασφάλειας του προσώπου του, ως αυτό ορίζεται από την Οικουμενική Διακήρυξη των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων και του Διεθνούς Συμφώνου περί αστικών και πολιτικών δικαιωμάτων, συνομολόγησαν στην ανωτέρω Σύμβαση, ότι η σύλληψη ομήρων αποτελεί ένα έγκλημα μέγιστης σημασίας για την παγκόσμια κοινωνία και ότι κάθε πρόσωπο, το οποίο ήθελε προβεί στη διάπραξη μιας τέτοιας πράξεως θα διωχθεί και θα εκδοθεί.

Σύμφωνα με το άρθρο 1 της Σύμβασης κατά της Ομηρίας:

*«1. Κάθε πρόσωπο, το οποίο συλλαμβάνει ή κατακρατεί και απειλεί να φονεύσει, να βλάψει ή συνεχίζει να κρατεί σε ομηρία ένα άλλο πρόσωπο (αναφερόμενο ως κατωτέρω ως «ομήρος»), με σκοπό να εξαναγκάσει ένα Κράτος, ένα διεθνή οργανισμό, ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή μία ομάδα προσώπων να πράξει ή να παραλείψει να προβεί σε οιαδήποτε ενέργεια ως όρο για την απελευθέρωση του ομήρου, διαπράττει υπό την έννοια της παρούσης συμβάσεως, το έγκλημα της κατακρατήσεως των ομήρων.*

*2. Κάθε πρόσωπο, το οποίο:*

- α) επιχειρεί να διαπράξει μία πράξη ομηρίας ή*
- β) να συμμετάσχει ως συνεργός σε μία τέτοια πράξη ομηρίας, διαπράττει ομοίως έγκλημα συμφώνως προς τους σκοπούς της παρούσης συμβάσεως».*

Μάλιστα, με το άρθρο 5 και με το άρθρο 6 της εν λόγω Σύμβασης, καθιερώνεται η δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας, σε ό,τι αφορά στα μέτρα, τα οποία οφείλει να λάβει το εκάστοτε πλοίο, καθότι, κάθε συμβαλλόμενο Κράτος, οφείλει να λάβει κάθε μέτρο, το οποίο ήθελε να θεωρηθεί αναγκαίο για την καθιέρωση της δικαιοδοσίας του επί του αδικήματος της ομηρίας, ως αυτό ορίζεται στο άρθρο 1 της Σύμβασης κατά της Ομηρίας, και το οποίο τελέστηκε επί πλοίου νηολογημένου στο Κράτος αυτό, δίνοντάς του τη δικαιοδοσία να συλλαμβάνει τον δράστη της ομηρίας, εφόσον κάτι τέτοιο δικαιολογείται από τις περιστάσεις ή να λάβει άλλα μέτρα, τα οποία ήθελε κριθούν αναγκαία για τη θέσπιση οιασδήποτε ποινικής διαδικασίας, αφού πρώτα γνωστοποιήσει το συμβάν και τις ενέργειες, που θα λάβει, στον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών, καθώς και σε όλα τα Κράτη, στα οποία αφορά (Κράτος, στο οποίο το αδίκημα τελέστηκε, κράτος εναντίον του οποίου ασκήθηκε η ομηρία, Κράτος υπηκοότητας του δράστη, Κράτος υπηκοότητας του ομήρου κλπ).

#### 4.8. Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ (SOLAS)

Έτι περαιτέρω, τον Δεκέμβριο του έτους 2002, η Διεθνής Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS 1974/1978) τροποποιήθηκε, με σκοπό να τεθούν τα μέτρα, προκειμένου να ενταθεί η ναυτική ασφάλεια (maritime security). Έτσι, δημιουργήθηκε ένα νέο κεφάλαιο της Σύμβασης, που αφορά αποκλειστικά σε θέματα ναυτικής ασφάλειας και κατά συνέπεια υποχρεώνει τα πλοία να συμμορφώνονται με τον Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (International Ship and Port Facility Code, ISPS). Με αυτό τον

τρόπο, καθορίστηκαν μέτρα και διαδικασίες, που πρέπει να υιοθετηθούν από το κράτος του λιμένα και από το κράτος της σημαίας, με σκοπό την προστασία φυσικών προσώπων, πλοίων, φορτίων και λιμένων. Το εμπορικό πλοίο απαιτείται να είναι εφοδιασμένο με ένα Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου, που να έχει εγκριθεί από την αρχή της σημαίας, να φέρει το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου, να εγκαταστήσει ένα αυτόματο σύστημα προσδιορισμού και να διαθέτει σύστημα συναγερμού ασφάλειας πλοίου (Ship Security Alert System/SSAS) και να έχει μόνιμα χαραγμένο τον αριθμό αναγνώρισεως του πλοίου εσωτερικά και εξωτερικά.

#### 4.9. ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Από δικαιοδοτικής πλευράς, σε ό, τι αφορά σε ζητήματα θαλάσσιας πειρατείας, το Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας, αποτελεί ανεξάρτητο δικαιοδοτικό σώμα, που ιδρύθηκε με τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας. Σκοπός του είναι η εκδίκαση διαφωνιών, οι οποίες προκύπτουν από την ερμηνεία και της Εφαρμογή της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας. Η έδρα του εν λόγω Δικαστηρίου ευρίσκεται στο Αμβούργο της Γερμανίας. Παρ' όλ' αυτά, σύμφωνα με τον Κανονισμό του εν λόγω Δικαστηρίου, το Δικαστήριο μπορεί να συνεδριάζει και να ασκεί τις αρμοδιότητές του σε άλλο τόπο, όποτε τούτο κρίνεται απαραίτητο.

Για κάποιους, η ίδρυση του Διεθνούς Δικαστηρίου για το Δίκαιο της Θάλασσας, θεωρήθηκε πρόκληση και αποδοκιμασία έναντι στη λειτουργία του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης (ΔΔΧ).

Παράλληλα, υπάρχει και η δυνατότητα της προσφυγής στη διαδικασία της Διαιτησίας, μέσω της Συγκρότησης Διαιτητικού Δικαστηρίου.

Αδιαμφισβήτητα, πάντως, το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο για να αντιμετωπιστεί το φαινόμενο της πειρατείας κρίνεται κατ' αρχήν ως αρκετά ανεπαρκές. Ωστόσο, οποιεσδήποτε αδυναμίες εντοπίζονται, θα πρέπει να αντιμετωπίζονται άμεσα και αποτελεσματικά από την διεθνή κοινότητα, με τέτοιο τρόπο, που να βασίζεται στην διεθνή συνεργασία και στη συνδυασμένη δράση των κρατών σε όλα τα επίπεδα. Αυτό άλλωστε είναι και η βασική αρχή και στην ουσία η βασική επιταγή της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας, προς τα Κράτη-μέρη: *«Όλα τα Κράτη έχουν την υποχρέωση να συνεργάζονται στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό για την καταστολή της πειρατείας στην ανοικτή θάλασσα ή σε οποιοδήποτε άλλο μέρος που βρίσκεται έξω από τη δικαιοδοσία οποιουδήποτε κράτους».*



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5**

### **Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΣΗΜΕΡΑ**

#### **5.1. ΠΡΟΣΦΑΤΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ**

Στο κεφάλαιο αυτό της παρούσης διπλωματικής εργασίας, δέον όπως αναφερθούν πρόσφατα περιστατικά θαλάσσιας πειρατείας.

Πέντε περιστατικά πειρατείας και ένοπλης ληστείας εναντίον πλοίων καταγράφηκαν στην Ασία τον Οκτώβριο του 2016, σύμφωνα με το παρατηρητήριο πειρατείας ReCAAP (συμφωνία περιφερειακής συνεργασίας για την καταπολέμηση της πειρατείας και ένοπλης ληστείας εναντίον πλοίων στην Ασία).

Ένα από τα περιστατικά σημειώθηκε στην Θάλασσα της Νότιας Κίνας και τα υπόλοιπα αφορούσαν ένοπλες ληστείες στην Ινδονησία, στις Φιλιππίνες και στο Βιετνάμ.

Δύο (2) από αυτά τα περιστατικά περιελάμβαναν την απαγωγή μελών του πληρώματος από πλοίο μεταφοράς γενικού φορτίου και την αρπαγή ρυμουλκού, που ρυμουλκούσε φορηγίδα, με σκοπό την κλοπή του φορτίου πετρελαίου, που βρισκόταν στο πλοίο, ενώ τα υπόλοιπα τρία (3) περιστατικά έλαβαν χώρα σε πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου που ήταν αγκυροβολημένο στο αγκυροβόλιο Παντζάνγκ της Ινδονησίας και σε πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου και containership, που βρίσκονταν αγκυροβολημένα στο αγκυροβόλιο Βουνγκ Τάου του Βιετνάμ.

Ανάμεσα στον Ιανουάριο και τον Οκτώβριο του 2016, καταγράφηκαν 64 περιστατικά πειρατείας στην Ασία, σημειώνοντας μείωση 65% σε σύγκριση με τα 184 περιστατικά που σημειώθηκαν την ίδια περίοδο το 2015.

Ο συνολικός αριθμός περιστατικών πειρατείας για την περίοδο Ιανουαρίου-Οκτωβρίου 2016 είναι επίσης ο χαμηλότερος των τελευταίων 5 χρόνων, σύμφωνα με το ReCAAP.

Παρ' όλα αυτά, υπήρξε ανησυχία για την απαγωγή μελών του πληρώματος από πλοίο μεταφοράς γενικού φορτίου ανοιχτά της ανατολικής Σαμπάχ και των

νοτιοδυτικών Φιλιππινών, όπως και για το περιστατικό πειρατείας στο ρυμουλκό ανοιχτά του Μπιντούλου στην Ανατολική Μαλαισία.

Το Κέντρο Πληροφοριών του ReCAAP εξέφρασε την ανησυχία του για την κατάσταση στην περιοχή και προτείνει στα πλοία χαμηλής ταχύτητας με έξαλα χαμηλού ύψους να την αποφύγουν αν μπορούν.

Ένα από το πιο γνωστά στην ελληνική κοινή γνώμη, πρόσφατα περιστατικά θαλάσσιας πειρατείας, το οποίο δυστυχώς δεν είχε αίσιο τέλος για τον αδικοχαμένο ναυτικό, είναι αυτό του υποπλοίαρχου Νικόλαου Δαγρέ από την Αργολίδα.

Πιο συγκεκριμένα, την 3 Φεβρουαρίου του έτους 2005, ένοπλοι πειρατές επιτέθηκαν στο ελληνόκτητο δεξαμενόπλοιο «Kalamos», της εταιρίας με την επωνυμία «Aelos Management SA», με σημαία Μάλτας, ενώ έπλεε ανοικτά της Νιγηρίας. Το δεξαμενόπλοιο «Kalamos», με 23μελές πλήρωμα, μεταξύ των οποίων δέκα (10) Έλληνες, επέστρεφε από την Κίνα, με έρμα στις δεξαμενές του, δηλαδή ήταν άδειο και στη θέση του φορτίου για να εξασφαλίζεται η ευστάθεια είχε, όπως συνηθίζεται, γεμάτες τις δεξαμενές με νερό.

Ανοικτά της Νιγηρίας, πειρατές πλησίασαν το πλοίο με φουσκωτό σκάφος. Το πλοίο ήταν αγκυροβολημένο στη θαλάσσια ζώνη Κούα Ιμπόε, στη νότια Νιγηρία, αναμένοντας να φορτώσει. Ο καπετάνιος του δεξαμενόπλοιου σήμανε αμέσως συναγερμό, ζητώντας από το πλήρωμα να κλειδωθεί στις καμπίνες του. Εν τέλει, στο πλοίο επιβιβάστηκαν δύο πειρατές, οι οποίοι αντάλλαξαν πυροβολισμούς με τους ένοπλους ιδιωτικούς φρουρούς του πλοίου. Στο μεταξύ, αρκετοί βγήκαν από τις καμπίνες τους και έτρεξαν να βοηθήσουν. Τελικά οι δύο πειρατές χρησιμοποίησαν αρχικά ως ανθρώπινη ασπίδα δύο μέλη του πληρώματος και πήραν μαζί τους στο φουσκωτό τρία άτομα ως ομήρους, δύο Έλληνες ανθυποπλοίαρχους και έναν ναύτη. Κατά την ανταλλαγή των πυροβολισμών, μία σφαίρα χτύπησε τον άτυχο 33χρονο υποπλοίαρχο Νικόλαο Δαγρέ και του επέφερε θανατηφόρο τραύμα. Ταυτόχρονα, απήχθησαν τρία (3) άτομα μέλη του πληρώματος, μεταξύ των οποίων δύο Έλληνες ανθυποπλοίαρχοι. Εν τέλει, την 25 Φεβρουαρίου 2015, τα τρία μέλη του πληρώματος, αφέθησαν ελεύθερα, κατόπιν πολυήμερων διαπραγματεύσεων, με Νιγηριανούς διαπραγματευτές. Δεν ανακοινώθηκε όμως, κατόπιν απαίτησης της ναυτιλιακής εταιρίας καμία λεπτομέρεια *«για τον τρόπο με τον οποίο απελευθερώθηκαν οι όμηροι,*

ώστε να μην ενθαρρυνθούν και άλλες επιθέσεις και ομηρίες». Επιπλέον, με ανακοίνωσή της, δεν δόθηκαν πληροφορίες να τον τρόπο με τον οποίο επαναπατρίστηκαν οι όμηροι «για να προστατευτούν οι οικογένειες».

Την 2 Οκτωβρίου του έτους 2014 ένα βιετναμέζικο πετρελαιοφόρο με την ονομασία «Sunrise 689» είχε καταβληθεί από μία ομάδα ενόπλων πειρατών στα Στενά της Μάλακα. Οι ένοπλοι πειρατές κατάφεραν να καταστρέψουν τα συστήματα πλοήγησης και επικοινωνιών και ξυλοκόπησαν το πλήρωμα τραυματίζοντας δύο μέλη του, συμπεριλαμβανόμενου του καπετάνιου, ενώ έλαβαν το 1/3 από τους 5.000 τόνους πετρελαίου που μετέφερε το δεξαμενόπλοιο.

Την 17 Δεκεμβρίου του έτους 2013, το δεξαμενόπλοιο «Althea», σημαίας Νήσων Μάρσαλ, κατελήφθη από δεκαμελή ομάδα πειρατών, τριάντα πέντε (3)5 ναυτικά μίλια νότια της Γουϊνέας. Οι πειρατές κράτησαν ομήρους τον Έλληνα μηχανικό και τον Ουκρανό πλοίαρχο, οι οποίοι, κατόπιν επιτυχών διαπραγματεύσεων, αφέθησαν ελεύθεροι την 7 Ιανουαρίου 2014. Για άλλη μία φορά, δεν εδόθησαν στη δημοσιότητα πληροφορίες σχετικά με το αν δόθηκαν στους πειρατές λύτρα για την απελευθέρωση των ομήρων.

Τις πρωινές ώρες της 5<sup>ης</sup> Μαρτίου του έτους 2016, σε bulk carrier πλοίο με την ονομασία «Madonna I», ελληνικών συμφερόντων, σημαίας Παναμά, ενώ έπλεε 15 ναυτικά μίλια ανοικτά του «BONEY RIVER» Νιγηρίας, με πλήρωμα είκοσι δύο (22) ατόμων και ένα (1) επιβάτη εκπρόσωπο της ναυτιλιακής πλοιοκτήτριας εταιρίας, μεταξύ των οποίων και τρεις Έλληνες (ο πλοίαρχος, ο Α΄ Μηχανικός και ο εκπρόσωπος της πλοιοκτήτριας εταιρίας, έπεσε θύμα θαλάσσιας πειρατείας). Το πλοίο είχε προορισμό το Lome Tongo. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έδωσε στη δημοσιότητα η πλοιοκτήτρια εταιρία, άγνωστος αριθμός ενόπλων πειρατών επιβιβάστηκε στο πλοίο και εν συνεχεία, μετά από τέσσερις (4) ώρες, αποβιβάστηκαν κρατώντας μαζί τους ομήρους τέσσερα (4) άτομα, τους τρεις (3) Έλληνες και έναν υπήκοο Φιλιππίνων και έφυγαν με το ταχύπλοό τους για το Δέλτα του Νίγηρα. Το πλοίο συνέχισε τον πλου του και απομακρύνθηκε από την ανωτέρω θαλάσσια περιοχή. Κατόπιν συνεχών διαπραγματεύσεων με την Ομάδα Διαχείρισης Κρίσεων της Ελλάδας σε συνεργασία με τα Υπουργεία Εθνικής Άμυνας και Εξωτερικών, καθώς και με τα Διεθνή Κέντρα για την καταπολέμηση περιστατικών

θαλάσσιας πειρατείας, η πλοιοκτήτρια εταιρία ανακοίνωσε την 28 Μαρτίου 2016, ότι οι τέσσερις (4) όμηροι απελευθερώθηκαν και επέστρεψαν στις πατρίδες τους.

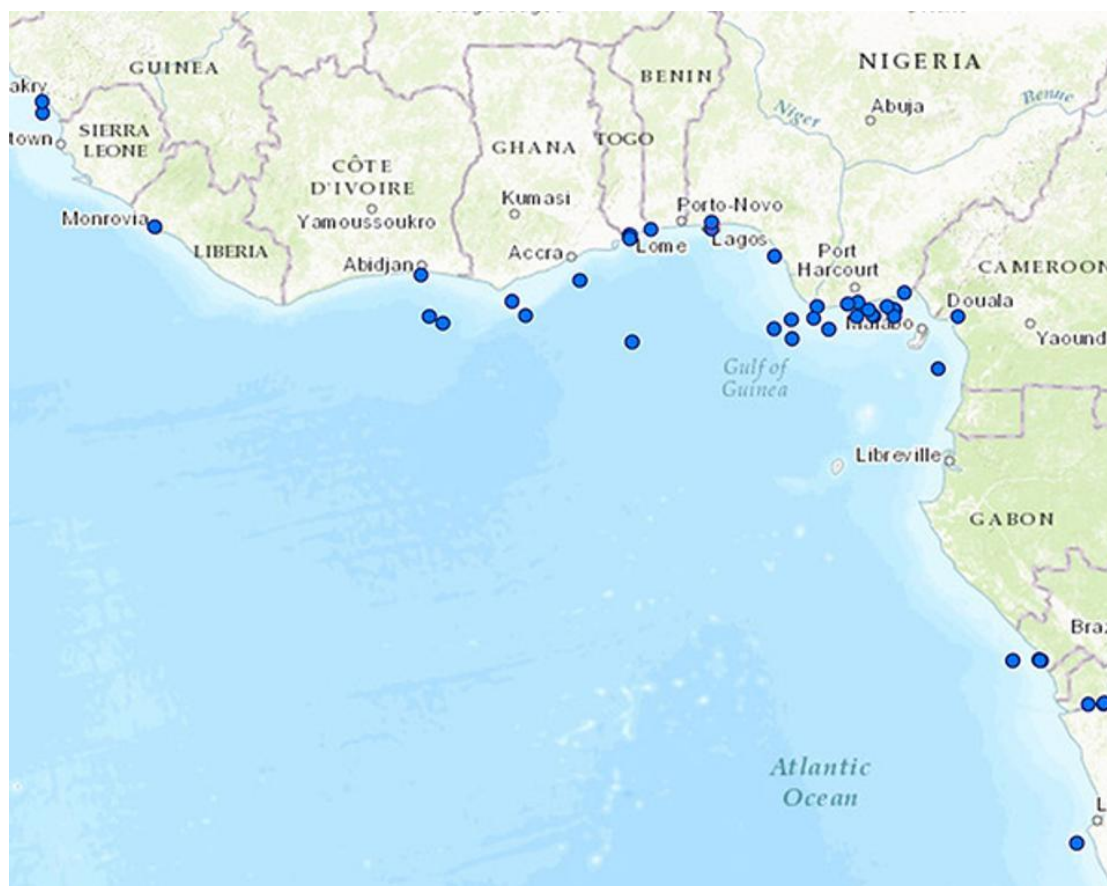
## 5.2. ΑΠΑΓΩΓΗ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Ως και ανωτέρω αναφέρεται, η τάση στις μεθόδους που ακολουθούν οι πειρατές σήμερα, είναι η ολοένα και μεγαλύτερη στροφή στις απαγωγές μελών του πληρώματος του πλοίου. Σύμφωνα με τα στοιχεία της ετήσιας έκθεσης για την πειρατεία, τα οποία παρουσίασε η αμερικανική μη κυβερνητική οργάνωση με την επωνυμία «Oceans Beyond Piracy (OBP)», σημειώθηκαν περισσότερες απαγωγές στο πρώτο πεντάμηνο του έτους 2016, σε σχέση με ολόκληρο το έτος 2015, με τον αριθμό των απαχθέντων να ξεπερνά τους σαράντα (40). Μάλιστα, σύμφωνα με την ίδια ως άνω έκθεση, λόγω της πτώσης της τιμής του πετρελαίου, οι πειρατές δε στοχεύουν πλέον στο φορτίο των πλοίων, αλλά μέσω της απαγωγής μελών του πληρώματος των πλοίων, απαιτούν λύτρα, γεγονός, το οποίο τους αποδίδει πιο άμεσο κέρδος. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την τακτική των πλοιοκτητριών εταιριών να αποφεύγουν να δώσουν στη δημοσιότητα λεπτομέρειες σχετικά με τον τρόπο, με τον οποίο έληξαν τα περιστατικά πειρατείας, τα οποία έχουν υποστεί, τόσο για λόγους διαφύλαξης της εμπορικής τους φήμης, όσο και για λόγους τήρησης περιβάλλοντος ασφάλειας στο προσωπικό τους, καθιστούν δυσχερέστατη την αντιμετώπιση της μάστιγας αυτής.

Το έτος 2014 το 16% των επιθέσεων στα ανοικτά της Νιγηρίας περιελάμβανε και ομηρίες ναυτικών, ενώ το έτος 2015, το ποσοστό αυτό ανήλθε στο 28%. Σύμφωνα με την έκθεση του «Oceans Beyond Piracy (OBP)», οι απαχθέντες κρατούνται σε μικρά νησιά στο Δέλτα του Νίγηρα έως και τρεις (3) εβδομάδες.

Αξίζει να αναφερθεί, ότι σύμφωνα με το Ελληνικό Κέντρο Συντονισμού, Έρευνας και Διάσωσης του Λιμενικού Σώματος, την τελευταία οκταετία σημειώθηκαν 98 πειρατείες και απόπειρες πειρατείας σε ελληνόκτητα πλοία.

## Χάρτης 5: Επιθέσεις πειρατών στη Δυτική Αφρική το έτος 2015



Πηγή: Oceans Beyond Piracy/ Έκθεση έτους 2015

Σύμφωνα με τα στοιχεία, τα οποία έδωσε στη δημοσιότητα το International Maritime Bureau's (IMB), το έτος 2016 ανακηρύχθηκε ως το έτος, κατά τη διάρκεια του οποίου σημειώθηκαν τα περισσότερα περιστατικά πειρατείας με απαγωγές ναυτικών σε βάθος δεκαετίας. Στα 191 περιστατικά, με βάση τα στοιχεία, καταγράφονται 151 όμηροι και 62 μέλη πληρώματος απαχθέντα, για τα οποία ζητήθηκε η καταβολή λύτρων για την απελευθέρωσή τους.

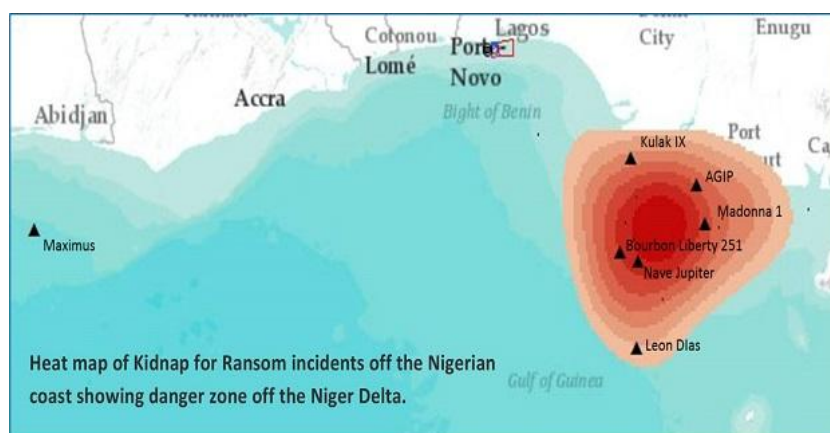
Μάλιστα, το γεγονός της μη ανακοίνωσης από πλευράς των πλοιοκτητριών εταιριών των ακριβών περιστατικών της θαλάσσιας πειρατείας, επισφραγίζεται με την άρνηση των περισσότερων διασωθέντων ναυτικών να μιλήσουν, μετά την απελευθέρωσή τους. Ωστόσο, σύμφωνα με διαθέσιμες πληροφορίες, φαίνεται πως οι ναυτικοί κατά το χρονικό διάστημα της κράτησής τους υποβάλλονται σε βασανιστήρια και εικονικές εκτελέσεις, ενώ ταυτόχρονα δεν σιτίζονται επαρκώς.

Πίνακας 1: σύνολο απαχθέντων και ημερών κράτησης το έτος 2015 ανά πλοίο

Πλοίο	Απαχθέντες	Ημερομηνία απαγωγής	Ημέρες κράτησης
MT Kalamos	3	3/2/15	26
MT Maridive 603	2	19/3/15	18
MT Yoho	3	21/3/15	21
Exxon FPSO	5	30/3/15	21
Surfer 1440	3	8/4/15	30
Άγνωστο	3	14/5/15	21
Άγνωστο OSV	6	14/5/15	21
Άγνωστο ρυμουλκό	5	18/5/15	16
MV Tari	2	9/7/15	21
Solarte	4	19/10/15	25
Άγνωστο αλιευτικό	3	8/11/15	21
Szafir	5	26/11/15	13
<b>Σύνολο:</b>	44	-	-

Πηγή: Oceans Beyond Piracy/Εκθεση έτους 2015

Χάρτης 6: Απεικόνιση σε χάρτη της «θερμής ζώνης» πειρατικών περιστατικών απαγωγών για λύτρα στα ανοικτά του Δέλτα της Νίγηρας



Πηγή: Αύξηση των απαγωγών από την πειρατεία για το 2016, <http://www.e-nautilia.gr/aujish-twn-apagwgn-apo-thn-peirateia-gia-to-2016/>

### ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Η αύξηση των κρουσμάτων της θαλάσσιας πειρατείας, ιδιαιτέρως την τελευταία δεκαετία, έχει αποδειχθεί, ότι επιφέρει τεράστιες και ανυπολόγιστης αξίας οικονομικές επιπτώσεις σε όλους τους παράγοντες, οι οποίες σχετίζονται με τη ναυτιλία, τόσο σε επίπεδο ναυτιλιακής εταιρίας όσο και σε επίπεδο κρατών, εργαζομένων και εν γένει μερών, τα οποία εξαρτώνται άμεσα ή έμμεσα από τον ορθό πλού ενός πλοίου.

#### 6.1. ΠΑΡΑΛΕΙΨΗ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΤΙΕΣ ΑΥΤΗΣ

Το ακριβές μέγεθος του πραγματικού οικονομικού κόστους της θαλάσσιας πειρατείας παγκοσμίως, είναι πολύ δύσκολο έως αδύνατο να διακριβωθεί, καθώς, ως και ανωτέρω αναφέρεται, τα πραγματικά περιστατικά μιας θαλάσσιας πειρατείας και οι συνθήκες κάτω από τις οποίες έλαβε χώρα αυτή ή οι συνθήκες κάτω από τις οποίες αυτή έληξε, σχεδόν ποτέ δεν βγαίνουν στο φως της δημοσιότητας και τούτο διότι ο αντίκτυπος είναι καίριος και έχει δυσβάστακτες οικονομικές συνέπειες.

Πιο συγκεκριμένα, οι αιτίες της απόκρυψης των περιστατικών θαλάσσιας πειρατείας ή της ανακοίνωσης ελάχιστων στοιχείων αυτής απαριθμούνται ενδεικτικώς ως εξής:

- Η πλοιοκτήτρια εταιρία αποφεύγει να δώσει στο φως της δημοσιότητας περιστατικά θαλάσσιας πειρατείας, που έχει υποστεί, προκειμένου να διαφυλάξει την εμπορική της φήμη.
- Ένα περιστατικό θαλάσσιας πειρατείας είναι βέβαιο, ότι ανεβάζει στα ύψη τα ασφάλιστρα.
- Οι ναυλωτές, λόγω του ενυπάρχοντος τεράστιου ανταγωνισμού, αποκρύπτουν στοιχεία αναφορικά με πειρατικές επιθέσεις, επιδιώκοντας να εξασφαλίσουν με αυτό τον τρόπο συμβόλαια αλλά και την εμπιστοσύνη των πελατών τους.

- Τα παράκτια Κράτη καταβάλουν προσπάθειες να διατηρήσουν τη φήμη των λιμένων τους και των θαλάσσιων διαδρομών, οι οποίες ευρίσκονται στα γεωγραφικά τους συμφέροντα σε άριστα επίπεδα από πλευράς ασφάλειας.
- Οι πλοιοκτήτριες εταιρίες επιδιώκουν να διατηρούν σε ηρεμία και σε κλίμα ασφάλειας το προσωπικό τους.

Σύμφωνα με εκθέσεις διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών, τα τελευταία χρόνια έχουν καταβληθεί για την απελευθέρωση εμπορικών πλοίων λύτρα της τάξης των εκατόν πενήντα (150) εκατομμυρίων δολαρίων. Το ίδιο διάστημα περισσότερα από 20 πλοία ελληνικών συμφερόντων έπεσαν στα χέρια πειρατών, για τα οποία οι Έλληνες πλοιοκτήτες φέρονται να πλήρωσαν πάνω από τριάντα (30) εκατομμύρια δολάρια.

Μεταξύ 1-2 εκατομμυρίων δολαρίων, κοστολογείται κατά μέσο όρο η απελευθέρωση κάθε πλοίου. Ωστόσο υπήρξαν στο παρελθόν και περιπτώσεις που καταβλήθηκαν πολύ μεγαλύτερα ποσά. Χαρακτηριστική η παλαιότερη περίπτωση του «Maran Centaurus» του Έλληνα εφοπλιστή Γιάννη Αγγελικούση, για την απελευθέρωση του οποίου οι Σομαλοί πειρατές είχαν λάβει λύτρα ύψους 5,5 εκατομμυρίων δολαρίων.

## 6.2. ΑΜΕΣΑ ΚΑΙ ΕΜΜΕΣΑ ΚΟΣΤΗ

Τα κόστη μιας πειρατείας στη θάλασσα διακρίνονται σε άμεσα και σε έμμεσα κόστη.

Τα άμεσα κόστη είναι τα κάτωθι:

- Απώλεια φορτίου
- Απώλεια μισθώματος λόγω ανεκπλήρωτων προϋποθέσεων ναύλωσης
- Απώλεια κινητών πραγμάτων, τα οποία ευρίσκονται πάνω στο πλοίο (χρήματα και λοιπά κινητά πράγματα)
- Κόστος για καταβολή λύτρων
- Κόστος διαπραγματεύσεων και παράδοσης λύτρων



- Κόστος ρητρών λόγω καθυστέρησης παράδοσης του φορτίου ή λόγω ελαττωματικής παράδοσης του φορτίου
- Κόστος έρευνας μετά το πειρατικό επεισόδιο
- Απώλεια πλοίου
- Καθυστερήσεις λόγω ελιγμών του πλοίου για την αποφυγή πειρατικών επιθέσεων

Τα έμμεσα κόστη είναι τα ακόλουθα:

- Αύξηση ασφαλιστρών στην ναυτασφάλιση
- Κόστος λήψης μέτρων ασφάλειας του πλοίου
- Ζημία της εμπορικής φήμης της πλοιοκτήτριας εταιρίας
- Επιρροή στη διακύμανση των τιμών του πετρελαίου και των τελικών προϊόντων
- Κόστος αυξημένης ταχύτητας πλεύσης όταν, το πλοίο διέρχεται σε περιοχές υψηλού κινδύνου (high risk areas-HRA)

Σε ό, τι αφορά στο θέμα της αύξησης των ασφαλιστρών της ναυτασφάλισης, η αύξηση είναι λογικό να επέλθει, σύμφωνα με το δίκαιο που διέπει τις ναυτασφαλίσεις αλλά και σύμφωνα με την πάγια και κοινή πρακτική των ασφαλιστικών εταιριών σε επίπεδο αναλογιστικών μελετών.

Ειδικότερα, για μία ασφαλιστική εταιρία, ένα περιστατικό θαλάσσιας πειρατείας σημαίνει αυτόματα έκθεση του πλοίου, των μεταφερόμενων αγαθών και των εμπορευμάτων, καθώς και των ανθρώπων σε κίνδυνο. Σημαίνει επίσης θέση σε κίνδυνο του κέρδους, των ναύλων, των δανείων, των πληρωμών και των λοιπών οικονομικών συναλλαγών, λόγω ακριβώς της έκθεσης του πλοίου και των αγαθών σε θαλάσσιους κινδύνους. Τέλος, σημαίνει αξίωση ζημίας τρίτων απέναντι στον ιδιοκτήτη περιουσίας ή υπεύθυνο για τη μεταφορά, εξαιτίας της έκθεσης σε θαλάσσιους κινδύνους.

Οι φορείς της θαλάσσιας ασφάλισης (P & I Clubs, Lloyd's και τα μέλη του και οι ασφαλιστικές εταιρίες) κατατάσσουν τη θαλάσσια πειρατεία, πλέον, σε υψηλότερη θέση ανάμεσα στους κινδύνους που απορρέουν από τη ναυσιπλοΐα.

Η μεγαλύτερη αύξηση στο άμεσο κόστος για την αντιμετώπιση της θαλάσσιας πειρατείας προήλθε από τον πολλαπλασιασμό του αριθμού των πλοίων, τα οποία χρησιμοποιούν ένοπλους φρουρούς. Πλέον, ένα στα δύο πλοία, τα οποία πλέουν στις κόκκινες θαλάσσιες διαδρομές για εμφάνιση πειρατείας, διαθέτει ένοπλους φρουρούς, με αποτέλεσμα το ετήσιο κόστος για αυτό να ανέρχεται στο ύψος των 1,50 εκατομμυρίων δολαρίων.

Το γεγονός, όμως, της ύπαρξης θαλασσιών φρουρών στα πλοία, επιτέλεσε στο να μειωθεί σημαντικά το κόστος πλεύσης των πλοίων, λόγω μείωσης ταχύτητας από τις επικίνδυνες περιοχές. Με την ύπαρξη ένοπλων φρουρών πάνω στα πλοία, το εκάστοτε πλοίο, κατά τη διέλευσή του από θαλάσσιες περιοχές όπου ανθεί η θαλάσσια πειρατεία, δεν είναι πλέον απαραίτητο να αυξάνει την ταχύτητά του, ως συνέβαινε κατά το χρονικό διάστημα προ της ύπαρξης ένοπλων φρουρών πάνω στα πλοία. Ειδικότερα, το έτος 2011 εκτιμάται, ότι δαπανήθηκαν περίπου 2,7 δισεκατομμύρια δολάρια για την ανάπτυξη ταχυτήτων στα πλοία πάνω από την υπηρεσιακή, ώστε να αποφύγουν κατά το δυνατόν πειρατικές επιθέσεις. Το ποσό αυτό συρρικνώθηκε με την ύπαρξη των ένοπλων πάνω στα πλοία κατά το ποσό του 1,17 δισεκατομμυρίων δολαρίων, ήτοι ανέρχεται κατά μέσο όρο ετησίως στο ύψος του 1,5 δισεκατομμυρίου δολαρίων.

Σε ό,τι αφορά στο ακριβές ποσό, το οποίο δαπανάται ετησίως για την καταβολή λύτρων στους πειρατές, προκειμένου να απελευθερώσουν κρατούντες ως ομήρους ναυτικούς και εν γένει προκειμένου να αρθεί η κατάσταση πειρατείας, ως και ανωτέρω αναλυτικώς εξηγείται, δεδομένης της άρνησης ανακοίνωσης των πραγματικών συνθηκών κάτω από τις οποίες έλαβε χώρα ένα περιστατικό θαλάσσιας πειρατείας, για τους ανωτέρω αναφερόμενους λόγους, δεν είναι δυνατό να διακριβωθεί επακριβώς το ποσό, το οποίο καταβάλλεται ετησίως σε λύτρα. Κατά προσέγγιση όμως, σύμφωνα με εκθέσεις διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών, αυτό ανέρχεται στο ύψος των 65,5 εκατομμυρίων ετησίως, συμπεριλαμβανομένων των κοστών, τα οποία αφορούν σε συμβούλους και διαπραγματευτές.

Ταυτόχρονα, μειώθηκε και το κόστος λειτουργίας των πολεμικών στόλων, οι οποίοι έκαναν περιπολίες στις κόκκινες θαλάσσιες διαδρομές για εκδήλωση πειρατείας. Παρ' όλ' αυτά, εκτιμάται, ότι κατά μέσο όρο, ετησίως, το ποσό, το οποίο

δαπανάται για την ύπαρξη περιπολιών από πολεμικά πλοία, ανέρχεται στο ύψος του 1 εκατομμυρίου δολαρίων.

Τέλος, υπολογίζεται ότι με την ύπαρξη ενόπλων φρουρών πάνω στα πλοία, έπεσε κατακόρυφα και το κόστος της ασφάλισης των πλοίων, σύμφωνα με σχετικό πόρισμα της OBP.

Στην έκθεσή του για το έτος 2016, το IMB κατέγραψε εκατόν ενενήντα ένα (191) περιστατικά θαλάσσιας πειρατείας και ένοπλης ληστείας στις θάλασσες.

*«Η συνεχής πτώση στην πειρατεία είναι μια καλή είδηση, αλλά ορισμένες εμπορικές οδοί παραμένουν επικίνδυνες και η κλιμάκωση της απαγωγής πληρωμάτων είναι μια ανησυχητική τάση σε μερικές περιοχές»*, δήλωσε ο Pottengal Mukundan, Διευθυντής του IMB, του οποίου το κέντρο παρακολούθησης της πειρατείας (PRC) καταγράφει την παγκόσμια πειρατεία από το έτος 1991.

Επίσης, σύμφωνα με την ανωτέρω αναφερόμενη έκθεση του IMB για το έτος 2016, το έτος 2016 απήχθησαν περισσότερα άτομα στη θάλασσα σε σχέση με οιοδήποτε έτερο προηγούμενο έτος, παρά το γεγονός, ότι για το έτος 2016, η θαλάσσια πειρατεία βρίσκεται στα χαμηλότερα επίπεδά της, από το έτος 1998.

Το έτος 2016, σε παγκόσμια κλίμακα, οι πειρατές επιβιβάστηκαν σε εκατόν πενήντα (150) πλοία, σε δώδεκα (12) εκ των οποίων, έβαλαν φωτιά, επτά (7) τα κατέλαβαν και είκοσι δύο (22) επιθέσεις αποτράπηκαν. Ο συνολικός αριθμός των ομήρων όμως ανήλθε στο ύψος των εκατόν πενήντα (150) ατόμων.

Ακριβώς πάνω από τις μισές απαγωγές έλαβαν χώρα στη θαλάσσια περιοχή της Δυτικής Αφρικής, ενώ είκοσι οκτώ (28) άτομα απήχθησαν από τα ρυμουλκά, φορτηγίδες, αλιευτικά σκάφη και πιο πρόσφατα εμπορικά πλοία, γύρω από τη Μαλαισία και την Ινδονησία.

Η απαγωγή του πληρώματος από τα ποντοπόρα εμπορικά σκάφη στη θάλασσα Sulu και τη μεταφορά τους στις νότιες Φιλιππίνες, αντιπροσωπεύει μια ξεχωριστή κλιμάκωση στις επιθέσεις. Ο IMB συμβουλεύει τους ναυλωτές και τους πλοιοκτήτες να αποφεύγουν τη θάλασσα Sulu και να ακολουθούν πορεία δυτικά του Kalimantan.

Από την άλλη πλευρά, ο Κόλπος της Γουινέας παρέμεινε στη πρώτη θέση για το πρώτο εξάμηνο του έτους 2016, με απαγωγή τριάντα τεσσάρων (34) ατόμων, μέσω εννέα (9) ξεχωριστών πειρατικών επιθέσεων. Σε ό,τι αφορά στην περιοχή της Σομαλίας, ο IMB κατέγραψε δύο γεγονότα πειρατείας το έτος 2016, ενώ έντεκα (11) πειρατικές επιθέσεις έλαβαν χώρα στο Περού. Στην θαλάσσια περιοχή του Vung Tau του Βιετνάμ, ο αριθμός των πειρατικών επιθέσεων για το έτος 2016 ανήλθε στις δεκαπέντε (15) επιθέσεις, ενώ στο Μπαγκλαντές σημειώθηκαν τρεις (3) πειρατικές επιθέσεις.

Να σημειωθεί, ότι το κέντρο εκθέσεων για την θαλάσσια πειρατεία του IMB είναι το μόνο παγκόσμιο ανεξάρτητο 24ωρο επανδρωμένο κέντρο για να λαμβάνει τις εκθέσεις των επιθέσεων πειρατείας από όλο τον κόσμο. Ο IMB προτρέπει όλους τους πλοιάρχους και τους πλοιοκτήτες αναφέρουν όλα τα πραγματικά, αποπειραθέντα και πιθανά γεγονότα πειρατείας και ένοπλης ληστείας στον IMB PRC.

### 6.3. ΚΟΣΤΟΣ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Οι ναυτιλιακές εταιρίες οφείλουν να ενημερώνουν γραπτώς την ασφαλιστική εταιρία, πριν τη διέλευση πλοίου τους από περιοχές υψηλής επικινδυνότητας και να πληρώσουν το επιπλέον ασφάλιστρο, το οποίο αντιστοιχεί ανά πλοίο και ανά ταξίδι. Σε περίπτωση που η ναυτιλιακή εταιρία αποκρύψει, το εν λόγω γεγονός στην ασφαλιστική εταιρία, το πλοίο, σε περίπτωση πειρατικής επίθεσης, δεν καλύπτεται για οιαδήποτε ζημία αυτό υποστεί.

Η οιαδήποτε ζημία προκληθεί από περιστατικό θαλάσσιας πειρατείας σε ένα πλοίο καλύπτεται από την ρήτρα τύπου Α.

Πιο συγκεκριμένα, η ναυτασφάλιση για την περίπτωση της θαλάσσιας πειρατείας, περιλαμβάνει τα κάτωθι τέσσερα (4) διαφορετικά είδη ασφάλισης:

- Cargo Insurance: Η εν λόγω ασφάλιση, καλύπτει σε περίπτωση επέλευσης του ασφαλιστικού κινδύνου, το φορτίο, το οποίο μεταφέρεται. Να σημειωθεί, ότι στην πλειοψηφία των περιπτώσεων, η υποχρέωση της ασφάλισης του φορτίου βαρύνει τον ιδιοκτήτη του φορτίου και όχι την πλοιοκτήτρια εταιρία.

- War risk insurance: Αυτό το είδος ασφάλισης καλύπτει την ζημία, η οποία προκύπτει από τραυματισμό μέλους του πληρώματος του πλοίου, καθώς επίσης και τη ζημία, η οποία προκύπτει, όταν το πλοίο διαπλέει από περιοχή υψηλού κινδύνου (HRA). Σε ορισμένες περιπτώσεις, σε αυτόν τον τύπο ασφάλισης, καλύπτεται και η καταβολή λύτρων.
- Kidnap & Ransom Insurance – K & R: Το συγκεκριμένο είδος ασφάλισης καλύπτει την καταβολή λύτρων μαζί με πρόσθετα κόστη, τα οποία προκύπτουν από τις διαπραγματεύσεις σε περίπτωση πειρατείας.
- Hull and Machinery Insurance – H & M: Το εν λόγω είδος ασφάλισης καλύπτει τη ζημία από καταστροφές του σκάφους και της μηχανής από την θαλάσσια πειρατεία.

Ενδεικτικώς, σήμερα, μία ασφάλεια τύπου War Risk, κοστίζει γύρω στα 50.000 δολάρια.

Γενικά, κατά μέσο όρο, το κόστος, το οποίο προκύπτει από τις θαλάσσιες ασφάλειες, λόγω πειρατείας, ανέρχεται στο ύψος των 582,5 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως.

Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με έκθεση του Oceans Beyond Piracy, για το έτος 2014, τα ασφάλιστρα για τον τύπο ασφάλισης War Risk, ανήλθαν στο ποσό των 76,3 εκατομμυρίων δολαρίων, ενώ για τον τύπο ασφάλισης K & R, ανήλθαν για το ίδιο έτος στο ύψος των 27,2 εκατομμυρίων δολαρίων.

#### 6.4. ΚΟΣΤΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΑΠΟ ΠΛΕΥΡΑΣ ΤΩΝ ΠΕΙΡΑΤΩΝ

Σύμφωνα επίσης με έκθεση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Γραφείου, απαιτούνται περί τα 300.000 δολάρια για την εύρυθμη λειτουργία μιας πειρατικής αποστολής. Ειδικότερα, σύμφωνα με την ίδια ως άνω έκθεση, το μόνο που χρειάζεται κάποιος για να γίνει πειρατής είναι ένα ψαράδικο σκάφος και μια γνωριμία με ένα από τη «μεγάλη τριανδρία» του πλούτου ή μια γνωριμία με κάποιον που έχει μια άλλη γνωριμία. Αν έχεις καταλάβει με επιτυχία πλοία κατά το παρελθόν και διαθέτεις ένα αξιοπρεπές πλήρωμα, σύμφωνα με πρόσφατη έρευνα για την πειρατεία στη Σομαλία, κάποιος από τους τρεις μεγάλους γνωστούς με τα παρατσούκλια «Boyah», «Garaad»

και «Afweyne» θα είναι διατεθειμένος να χρηματοδοτήσει το ήμισυ των δαπανών. Στη συνέχεια χρησιμοποιούνται και οι οκτώ (8) μικρότεροι χορηγοί οι οποίοι μπορεί να προσφέρουν ένα 25%.

Οι δαπάνες αναλύονται ως εξής: 2.000 δολάρια για όπλα και πυρομαχικά, 14.000 δολάρια για σκάφη και εξωλέμβιες, 1.200 δολάρια για γάντζους και ανεμόσκαλες, 4.000 δολάρια για GPS και ασυρμάτους, 70.000 δολάρια για τρόφιμα, 30.000 δολάρια για λοιπό εξοπλισμό και τέλος 18.000 δολάρια για «μίζες». Στην περίπτωση που υπάρχουν όμηροι, απαιτούνται επιπλέον 15.000 δολάρια για το στεριανό πλήρωμα που θα τα λάβει ως αμοιβή για τη φύλαξη των ομήρων του καταληφθέντος πλοίου.

Το IMB και η NAVFOR πιστεύουν ότι υπάρχουν 10 κύριες πειρατικές συμμορίες.

## 6.5. ΚΟΣΤΟΣ ΛΥΤΡΩΝ

Σε ό,τι αφορά στο θέμα των λύτρων, οι διαπραγματεύσεις πληρώνονται στο ύψος των τριών χιλιάδων ευρώ (3.000 ευρώ) ημερησίως, ενώ ακόμη και η μεταφορά των λύτρων είναι μία σύνθετη διαδικασία, την οποία αναλαμβάνουν εξειδικευμένες εταιρίες, στελεχωμένες από πρώην Βρετανούς κομάντο, τους περίφημους SAS.

Τα μέλη των SAS παραλαμβάνουν τα χρήματα από όπου τους ζητήσει η πλοιοκτήτρια εταιρία σε ειδικές βαλίτσες με πομπό εντοπισμού. Ακολουθώντας, με ειδικά ναυλωμένο για τον συγκεκριμένο σκοπό lear jet μεταφέρονται στο σημείο παράδοσης με τους πειρατές.

Σύμφωνα με το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (IMB), το έτος 2016 καταβλήθηκαν περί τα 150-300 εκατομμύρια δολάρια παγκοσμίως ως λύτρα για την απελευθέρωση πληρωμάτων πλοίων.

Στο σημείο αυτό, δέον όπως αναφερθούν κάποιες περιπτώσεις θαλάσσιας πειρατείας, κατά τις οποίες εν τέλει, καταβλήθηκαν λύτρα, τα οποία μάλιστα άγγιξαν υπέρογκα ποσά:

Το Γερμανικό εμπορικό πλοίο “Beluga Nomination” κατασχέθηκε την 22 Ιανουαρίου του έτους 2011. Οι πειρατές κατάφεραν να παραβιάσουν την περίμετρο ασφαλείας και να λάβουν τον έλεγχο του πλοίου, κρατώντας το για 12 ολόκληρες εβδομάδες, κατορθώνοντας εν τέλει να λάβουν λύτρα ύψους 5 εκατομμυρίων δολαρίων.

Το Ινδονησιακό φορτηγό πλοίο “Sinar Kudus” κατελήφθη από πειρατές την 16 Μαρτίου του έτους 2011, μεταφέροντας μέταλλευμα νικελίου. Μετά από 46 ολόκληρες ημέρες κράτησης, η πλοιοκτήτρια εταιρία φέρεται να κατέβαλε ποσό 4,5 εκατομμυρίων ευρώ ως λύτρα.

Το Ελληνικής ιδιοκτησίας πλοίο «Eagle», χύδην φορτίου, κατασχέθηκε την 17 Ιανουαρίου 2011 σε ταξίδι του από την Ιορδανία στην Κίνα. Εν τέλει απελευθερώθηκε την 23 Απριλίου του έτους 2011 με την καταβολή λύτρων ύψους 4 εκατομμυρίων δολαρίων.

Το ελληνικής σημαίας πετρελαιοφόρο «Irene SL» κατελήφθη από πειρατές την 9 Φεβρουαρίου 2011 φορτωμένο με πετρέλαιο αξίας 200 εκατομμυρίων δολαρίων. Την 8 Απριλίου του 2011 απελευθερώθηκε, με την καταβολή λύτρων ύψους 13,5 εκατομμυρίων δολαρίων.

## 6.6. ΚΟΣΤΟΣ RETOURING

Σε ό,τι αφορά στο κόστος του δρομολογίου από την αλλαγή θαλάσσιας διαδρομής, προκειμένου να αποφευχθεί ένα περιστατικό θαλάσσιας πειρατείας, λεκτέα είναι τα ακόλουθα:

Η αλλαγή θαλάσσιας διαδρομής, για να αποφευχθούν οι κόκκινες περιοχές για εκδήλωση περιστατικού θαλάσσιας πειρατείας είναι το λεγόμενο «rerouting». Είναι λογικό, ότι το κόστος του δρομολογίου αν επιλεγεί αλλαγή πορείας, αυξάνεται κατακόρυφα. Ενδεικτικώς, αναφέρουμε, ότι αν λόγου χάρη, ένα πλοίο αποφασίσει να αποφύγει να διαπλεύσει από το ακρωτήριο της Καλή Ελπίδας, προκειμένου να πάει από τη Δύση στη Σαουδική Αραβία, υπολογίζεται ότι θα διανύσει 2.700 παραπάνω ναυτικά μίλια και είκοσι (20) επιπλέον ημέρες, γεγονός που σημαίνει κατακόρυφη αύξηση των καυσίμων, των ημερομισθίων των ναυτικών, αύξηση των ναύλων κλπ.

Περίπου το 10% των πλοίων ακολουθεί την τακτική “rerouting” και εκτιμάται στο ύψος των 17,9 εκατομμυρίων δολαρίων ετησίως.

#### 6.7. ΚΟΣΤΟΣ ΑΥΞΗΣΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

Η αύξηση της ταχύτητας των πλοίων, κατά την περίοδο πλεύσης από περιοχές υψηλού κινδύνου (HRAs) είναι ένα ακόμη άμεσο κόστος, διόλου ευκαταφρόνητο για μία πλοιοκτήτρια εταιρία, η οποία θα επιλέξει αυτόν τον τρόπο αντιμετώπισης του κινδύνου αποφυγής περιστατικού θαλάσσιας πειρατείας.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της πρακτικής στις περιοχές υψηλού κινδύνου, εκτιμάται, ότι τα πλοία, τα οποία πλέουν με ταχύτητες μικρότερες των δεκαοκτώ (18) μιλίων ανά ώρα, έχουν αυξημένες πιθανότητες να δεχθούν επίθεση πειρατών. Η παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα, προτείνει, σύμφωνα με τις οδηγίες Βέλτιστων Πρακτικών Διαχείρισης (BMP4: Best Management Practices for Protection Against Somalia Based Piracy), όταν τα πλοία διέρχονται από τις περιοχές υψηλού κινδύνου να αναπτύσσουν ταχύτητες υψηλότερες των 18 μιλίων την ώρα. Η αύξηση αυτή της ταχύτητας, μεταφράζεται σε δολάρια, στο ύψος των 575,9 εκατομμυρίων δολαρίων ετησίως.

#### 6.8. ΚΟΣΤΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Στο ύψος των 150.000 δολαρίων εκτιμάται, ότι ανέρχεται το κόστος για τον κατάλληλο εξοπλισμό ασφαλείας που πρέπει να έχει ένα πλοίο που πλέει στην ανοικτή θάλασσα.

Πιο συγκεκριμένα, τα μέτρα προστασίας έχουν να κάνουν αφενός με την προμήθεια εξοπλισμού ασφαλείας (SPMs), αφετέρου με την ύπαρξη ενόπλων φρουρών πάνω στα πλοία, κατά τη διέλευση από HRAs. Ο εξοπλισμός ασφαλείας αφορά σε:

- Τοποθέτηση συρματοπλεγμάτων
- Τοποθέτηση κανονιών εκτόξευσης νερού
- Τοποθέτηση συναγερμών
- Τοποθέτηση κλειστών κυκλωμάτων τηλεόρασης



και πολλών άλλων τα οποία περιγράφονται στον Οδηγό Βέλτιστων Πρακτικών Διαχείρισης (Best Management Practices for Protection Against Somalia Based Piracy).

Το συνολικό κόστος τοποθέτησης ενόπλων φρουρών πάνω στα πλοία κατά τη διέλευσή τους από HRAs εκτιμάται ότι ανήλθε για το έτος 2014, στο ύψος των 3,1 έως 9,8 εκατομμυρίων δολαρίων παγκοσμίως.

Σύμφωνα με την ομάδα επίβλεψης για την αντιμετώπιση της πειρατείας Oceans Beyond Piracy το έτος 2011 πάνω από 2 δισεκατομμύρια δολάρια δαπανήθηκαν για στρατιωτικές επιχειρήσεις και εξοπλισμό στη Σομαλία.

#### 6.9. ΚΟΣΤΟΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΘΥΜΑΤΩΝ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Αξίζει να αναφερθεί, ότι είναι πλείστες οι φορές, κατά τις οποίες, οι πλοιοκτήτριες εταιρίες υποχρεούνται να καταβάλουν ένα ποσό ως αποζημίωση για την ηθική βλάβη, την οποία υπέστησαν οι ναυτικοί, οι οποίοι κρατήθηκαν ως όμηροι, ύστερα από περιστατικό θαλάσσιας πειρατείας.

Ειδικότερα, το εν λόγω κόστος, επιμερίζεται ως κάτωθι:

- Hazard Pay: είναι η αποζημίωση, η οποία καταβάλλεται στους ναυτικούς, όταν διέρχεται το πλοίο από HRAs, η οποία έχει δικαιολογητική αιτία τον υψηλό βαθμό επικινδυνότητας, τον οποίο βιώνει ο εκάστοτε ναυτικός, κατά την εκτέλεση των εργατικών του καθηκόντων, όταν περνά από περιοχή υψηλού κινδύνου για εκδήλωση θαλάσσιας πειρατείας. Το κόστος αυτό, εκτιμάται ότι ανήλθε για την θαλάσσια περιοχή της Σομαλίας, για το έτος 2014, στο ύψος των 71,6 εκατομμυρίων ευρώ.
- Captivity Pay: είναι η αποζημίωση, η οποία καταβάλλεται στους σε καθεστώς ομηρίας ναυτικούς. Αυτή η αποζημίωση υπολογίζεται σε ποσοστό ύψος 35% επί των βασικών τους αποδοχών, καθ' όλο το χρονικό διάστημα της ομηρίας τους. Το έτος 2014, εκτιμάται ότι καταβλήθηκαν 4,3 εκατομμύρια δολάρια ως αποζημίωση σε ναυτικούς που κρατήθηκαν ως όμηροι στην περιοχή της Σομαλίας.

## 6.10. ΛΟΙΠΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΚΟΣΤΗ

Τέλος, ιδιαίτερα υψηλό είναι το κόστος των παράκτιων κρατών και εν γένει των κρατών, τα οποία συμμετέχουν στην καταπολέμηση της θαλάσσιας πειρατείας, τα οποία αποστέλλουν πολεμικά πλοία στις περιοχές έξαρσης της πειρατείας, ενώ αξίζει να αναφερθεί και το κόστος σύλληψης των πειρατών και εκδίκασης αυτών, ιδιαίτερα για τα παράκτια κράτη, τα οποία επωμίζονται στην πλειοψηφία των περιπτώσεων τη σύλληψη και οδήγηση στη Δικαιοσύνη των συλληφθέντων πειρατών.

Αξίζει πάντως να τονιστεί στο σημείο τούτο, ότι η πειρατεία έχει πλήξει βαθύτατα και τις περιοχές καταγωγής των πειρατών και τις παράκτιες χώρες των κόκκινων θαλασσιών διαδρομών. Τούτο διότι, αφενός τα πλοία αποφεύγουν να περάσουν από τις εν λόγω θαλάσσιες διαδρομές, με αποτέλεσμα να εμποδίζεται η μεταφορά βασικών βιοτικών αγαθών στις εν λόγω περιοχές, αφετέρου οι πειρατικές επιθέσεις στις εν λόγω περιοχές μείωσαν έως και εξαφάνισαν τις επενδύσεις που αφορούν στον τουρισμό των εν λόγω παράκτιων περιοχών. Η μη μεταφορά τροφίμων στις παράκτιες περιοχές, είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση έως και του ποσοστού του 50% της τιμής των βασικών βιοτικών αγαθών και την περαιτέρω οικονομική εξαθλίωση των άπορων κατοίκων των εν λόγω περιοχών. Σε ό, τι αφορά στον τουρισμό, σταμάτησαν οι κρουαζιέρες στις περιοχές αυτές, ενώ ξενοδοχειακές μονάδες ερήμωσαν. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα των Σεϋχελλών, της Κένυας και του Μαυρίκιου, περιοχές, οι οποίες κάποιες δεκαετίες νωρίτερα αποτελούσαν κορυφαίο ταξιδιωτικό προορισμό, καθότι η οικονομία τους βασιζόταν σε ποσοστό 65% του ΑΕΠ τους στο τουρισμό και στην αλιεία. Σήμερα, το πλήγμα στην οικονομία τους και στη φήμη τους είναι τεράστιο και δύσκολα πλέον θα αποκατασταθεί.

Μεγάλο πλήγμα υπέστη και η αλιεία η οποία ανθούσε στις περιοχές όπου πλέον εκδηλώνονται περιστατικά θαλάσσιας πειρατείας, καθώς οι ψαράδες αποφεύγουν να ψαρεύουν στις εν λόγω περιοχές.

Επίσης, διαταράσσεται η ανθρωπιστική βοήθεια, η οποία παρείχeto μέχρι πρότινος στις εν λόγω περιοχές, ενώ ταυτόχρονα γεννώνται προβλήματα περιβαλλοντικής καταστροφής, δεδομένου, ότι πλοία δύνανται να βρεθούν υπό τον

πλήρη έλεγχο εχθρικών ομάδων. Ειδικότερα, περίπου το 80-90% της ανθρωπιστικής βοήθειας διακινείται δια θαλάσσης. Στο στόχαστρο των πειρατών δεν άργησαν να μπουν και αυτές οι αποστολές δυστυχώς, με αποτέλεσμα την ολοένα και μειωμένη παροχή ανθρωπιστικής βοήθειας. Οι πλοιοκτήτες πλέον αρνούνται να μισθώνουν τα πλοία τους για ανθρωπιστική βοήθεια (WFP), φοβούμενοι πειρατικές επιθέσεις στις εν λόγω περιοχές, με αποτέλεσμα ανθρωπιστική βοήθεια ολοένα και συχνότερα να παρέχεται μέσω νατοϊκών πολεμικών πλοίων.

Συνοψίζοντας την ανάλυση των βασικότερων παραμέτρων οικονομικού κόστους της θαλάσσιας πειρατείας, καταλήγουμε στο συμπέρασμα, ότι αυτό το κόστος δύναται να υπολογισθεί μόνον κατ' απόκλιση διότι:

- Η μέθοδοι υπολογισμού είναι προσεγγιστικοί, καθώς δεν αποτιμώνται οι πραγματικές τιμές, αλλά προσδιορίζονται οι οικονομικές επιβαρύνσεις ως μεγέθη.
- Ως ανωτέρω αναλυτικώς αναφέρεται, οι πλοιοκτήτριες εταιρίες και τα παράκτια κράτη δεν δίνουν στη δημοσιότητα σαφείς λεπτομέρειες των πραγματικών περιστατικών μιας θαλάσσιας πειρατείας, για τους λόγους που αναφέρθησαν ανωτέρω (αύξηση ασφαλιστρών, μείωση φήμης εταιρίας κλπ) και συνακόλουθα, ο αριθμός των πειρατικών επιθέσεων που αναφέρονται στα αρμόδια κέντρα αναφοράς πειρατικών περιστατικών, είναι πολύ μικρότερος από τον πραγματικό.
- Η πειρατική δραστηριότητα και τα κόστη που αυτή συνεπάγεται, αποτελούν δυναμικούς παράγοντες, με τα κόστη συνεχώς να μεταβάλλονται, προτού να αποτυπωθεί ο οικονομικός απολογισμός του προηγούμενου έτους.

6.11.ΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ  
ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2016 ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ  
ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ OCEANS BEYOND PIRACY

Σύμφωνα με την έκθεση για το οικονομικό κόστος, το οποίο προκάλεσε παγκοσμίως η θαλάσσια πειρατεία το έτος 2016, την οποία διενήργησε, όπως κάθε χρόνο διενεργεί το Ocean Beyond Piracy, λεκτέα είναι τα ακόλουθα:

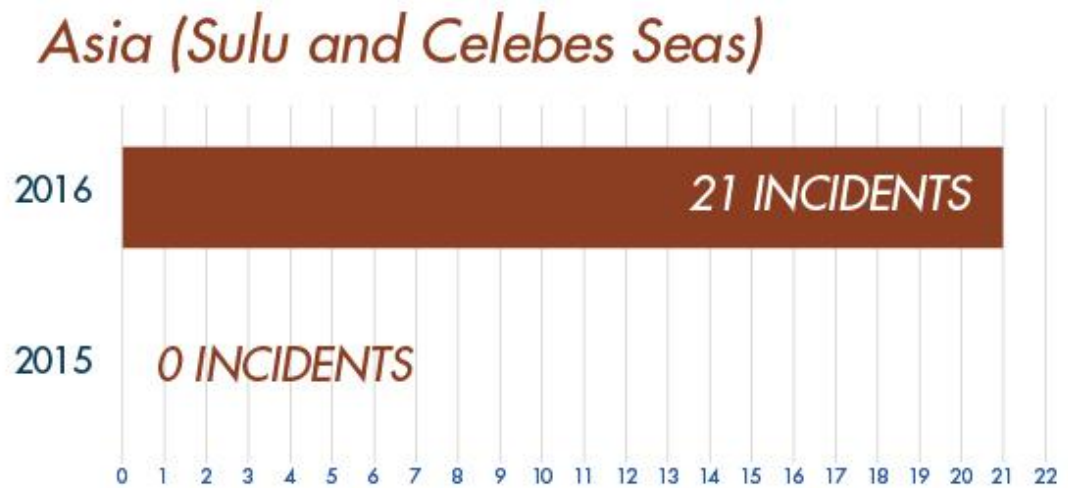
Παρατηρήθηκε ιδιαίτερη αύξηση στα περιστατικά απαγωγής μελών του πληρώματος πλοίων τα οποία καταλήφθηκαν από πειρατές για λύτρα, στις περιοχές της Δυτικής Αφρικής (κυρίως στις θαλάσσιες περιοχές Sulu και Celebes) το έτος 2016 σε σχέση με το έτος 2015.

Σχήμα 1: Αύξηση απαγωγών για λύτρα στη Δυτική Αφρική



Πηγή: Oceans Beyond Piracy/Έκθεση 2016

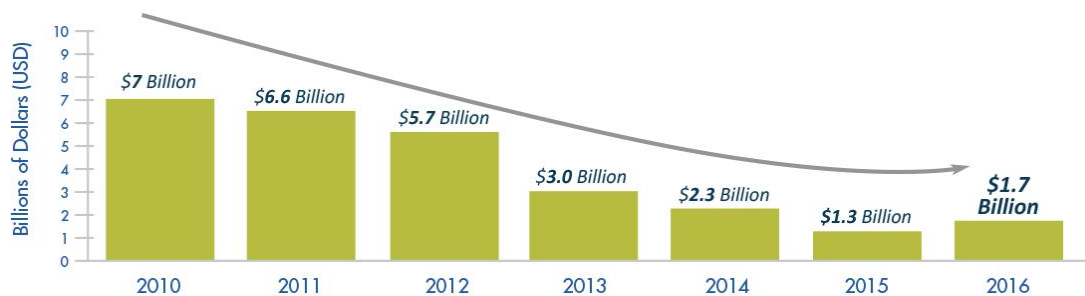
Σχήμα 2: Αύξηση απαγωγών για λύτρα στην Ασία



Πηγή: Oceans Beyond Piracy/Έκθεση 2016

Περαιτέρω, σύμφωνα με την ετήσια έκθεση για το έτος 2016, το οικονομικό κόστος της θαλάσσιας πειρατείας, παρουσίασε από το έτος 2010 έως το έτος 2016 σημαντικότερη πτώση και πιο συγκεκριμένα, το έτος 2010, το παγκόσμιο οικονομικό κόστος της θαλάσσιας πειρατείας άγγιξε τα 7 δισεκατομμύρια δολάρια, σε σχέση με το έτος 2016, όπου και μειώθηκε στα 1,7 δισεκατομμύρια δολάρια.

Σχήμα 3: Το οικονομικό κόστος της Σομαλικής πειρατείας κατά τη διάρκεια των ετών 2010-2016

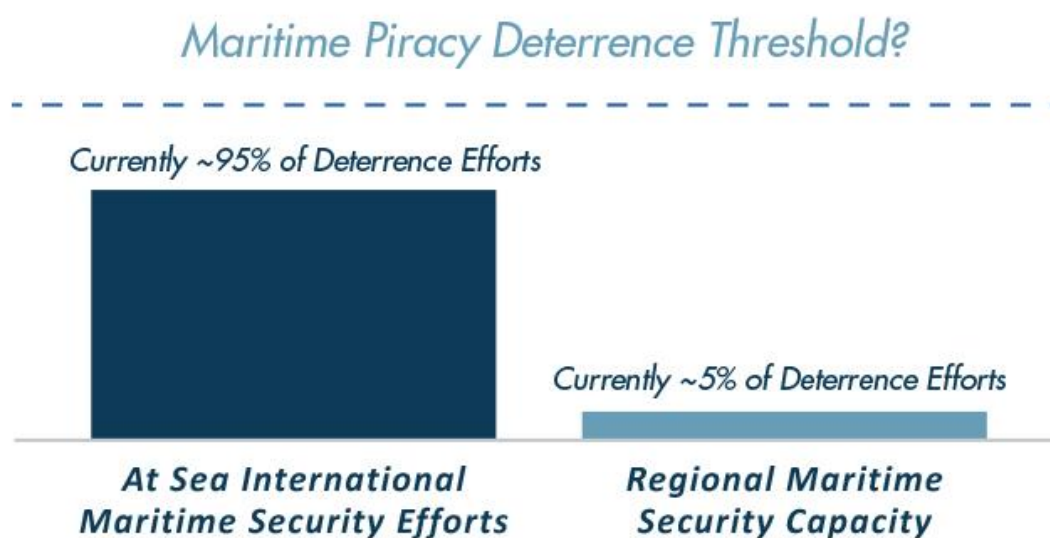


Πηγή: Oceans Beyond Piracy/Έκθεση 2016

Υποστηρίζοντας την προσπάθεια αντιμετώπισης της πειρατείας στη θάλασσα, οι προσπάθειες έχουν μειωθεί τα τελευταία χρόνια, σύμφωνα με την ως άνω έκθεση και ελάχιστη χρηματοδότηση έχει μετατοπιστεί προς την κατεύθυνση της οικοδόμησης περιφερειακού πλαισίου θαλάσσιας ασφάλειας.

Για το λόγο αυτό και η Ετήσια Έκθεση του Oceans Beyond Piracy για το έτος 2016, τονίζει την ανάγκη ανάπτυξης του περιφερειακού πλαισίου της θαλάσσιας ασφάλειας, προκειμένου να αποτραπούν νέα περιστατικά θαλάσσιας πειρατείας.

Σχήμα 4: Αποτρεπτικό όριο θαλάσσιας πειρατείας



Πηγή: Oceans Beyond Piracy/Έκθεση 2016

Ως άλλωστε προκύπτει και από το ανωτέρω σχήμα, σήμερα, οι προσπάθειες αποτροπής αγγίζουν το ποσοστό του 95% σε διεθνές επίπεδο, σε αντίθεση με το περιφερειακό επίπεδο, όπου οι προσπάθειες αποτροπής αγγίζουν μόλις το 5%.

6.12. ΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ  
ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2015 ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ  
ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ OCEANS BEYOND PIRACY

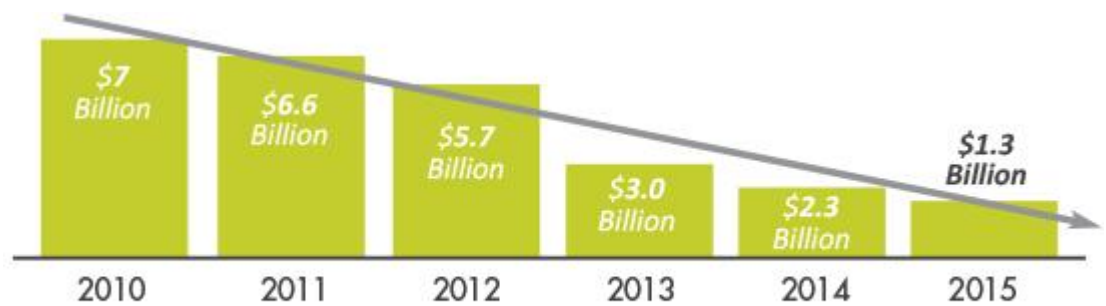
Αξιοσημείωτα είναι και τα συμπεράσματα της ετήσιας έκθεσης για το οικονομικό κόστος της θαλάσσιας πειρατείας, για το έτος 2015.

Ειδικότερα:

Ανά περιοχή υψηλού κινδύνου εμφάνισης περιστατικού θαλάσσιας πειρατείας:

- Θαλάσσια περιοχή δυτικού Ινδικού Ωκεανού:

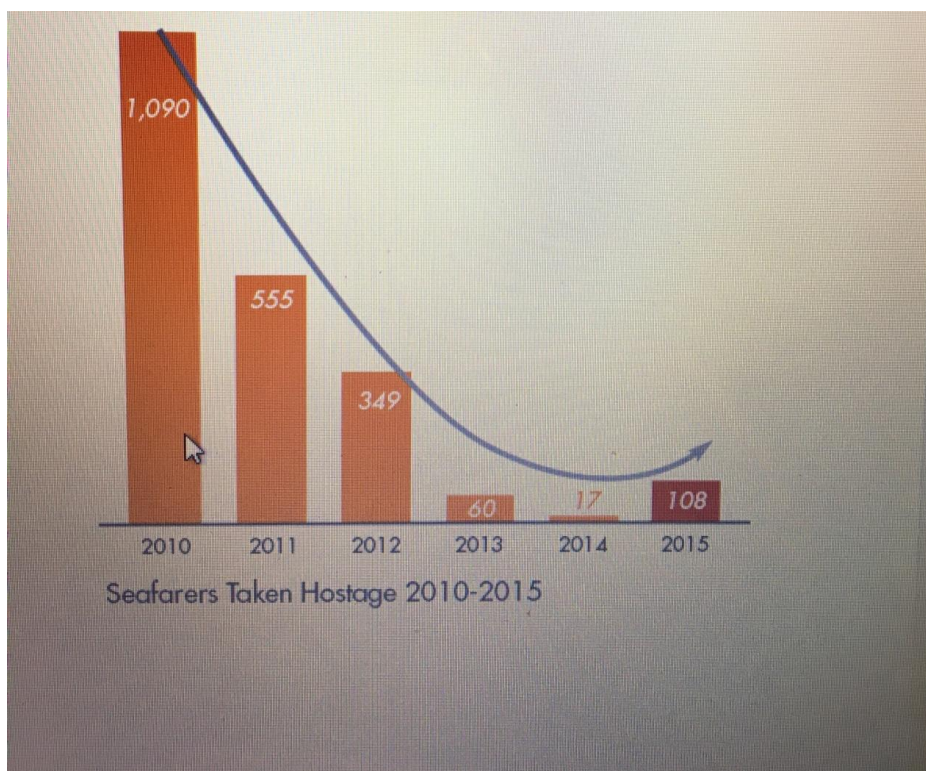
Σχήμα 5: Οικονομικό κόστος θαλάσσιας πειρατείας στην περιοχή του Ινδικού Ωκεανού για τη χρονική περίοδο ετών 2010-2015



Economic Cost of Piracy 2010-2015

Πηγή: Oceans beyond Piracy/Έκθεση 2015

Σχήμα 6: Γράφημα περιστατικών πειρατείας για τα έτη 2010-2015 στην περιοχή του Δυτικού Ινδικού Ωκεανού με κράτηση ομήρων



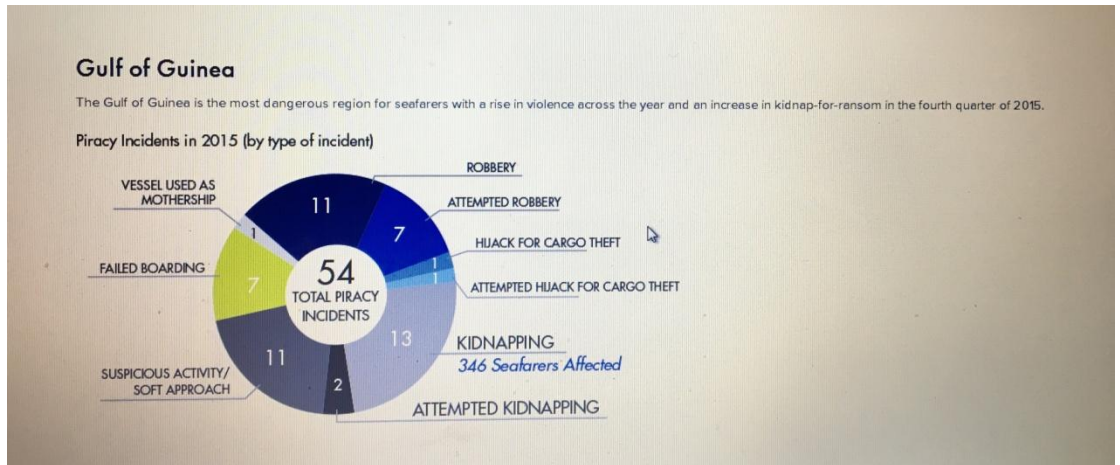
Πηγή: Oceans beyond Piracy/Έκθεση 2015

Σύμφωνα με την έκθεση του Oceans Beyond Piracy για το έτος 2015, σύμφωνα και με τα ανωτέρω σχήματα, παρά το γεγονός, ότι φαίνεται ότι το κόστος της πειρατείας μειώνεται στη συγκεκριμένη θαλάσσια περιοχή, οι διεθνείς προσπάθειες στον Ινδικό Ωκεανό συνέχισαν να καταστέλλουν μεγάλες επιθέσεις.

- Θαλάσσια περιοχή Κόλπου Γουινέας:



Σχήμα 7: Περιστατικά θαλάσσιας πειρατείας στον Κόλπο της Γουινέας το έτος 2015

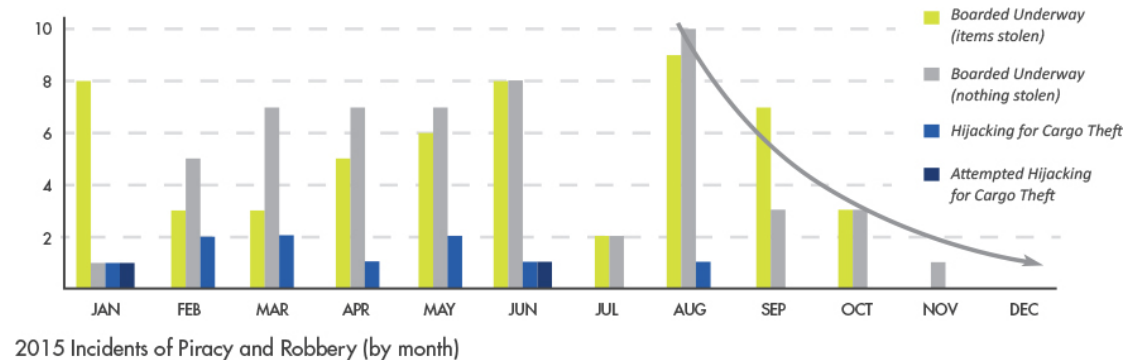


Πηγή: Oceans beyond Piracy/Εκθεση 2015

Από το ανωτέρω γράφημα, προκύπτει σαφέστατα ότι η θαλάσσια περιοχή του Κόλπου της Γουινέας αποτελεί και για το έτος 2015 την πιο επικίνδυνη περιοχή για εμφάνιση περιστατικού θαλάσσιας πειρατείας με ταυτόχρονη αύξηση της βίας κατά τη διάρκεια του έτους 2015 και με ανάπτυξη των περιστατικών απαγωγών για λίτρα κατά το τέταρτο τρίμηνο του 2015.

- Θαλάσσια περιοχή νοτιοανατολικής Ασίας:

Σχήμα 8: Περιστατικά θαλάσσιας πειρατείας ανά μήνα για τα έτος 2015 στην θαλάσσια περιοχή νοτιοανατολικής Ασίας



Πηγή: Oceans Beyond Piracy/Εκθεση 2015

Από το ανωτέρω γράφημα, προκύπτει, ότι συνεργαζόμενα τοπικά μέτρα στη θαλάσσια περιοχή της νοτιοανατολικής Ασίας, είχαν ως αποτέλεσμα απότομες μειώσεις στις πειρατικές επιθέσεις κατά το δεύτερο μισό του έτους 2015.

### 6.13. ΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2014 ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ OCEANS BEYOND PIRACY

Προκειμένου να προβούμε σε μία σύγκριση της πορείας της θαλάσσιας πειρατείας, κατά τα τελευταία δύο έτη, δέον όπως αναφερθούμε στα επίσημα πορίσματα της έκθεσης του Oceans Beyond Piracy για το έτος 2014.

Σύμφωνα με αυτά, το έτος 2014, υπέστησαν πειρατεία 5.009 θαλασσοπόροι (ναυτικοί) εκ των οποίων οι 1035 δέχθηκαν επίθεση στον θαλάσσια χώρο του Κόλπου της Γουινέας, οι 320 δέχθηκαν επίθεση στην θαλάσσια περιοχή του Δυτικού Ινδικού Ωκεανού και οι 3654 δέχθηκαν επίθεση στην περιοχή της νοτιοανατολικής Ασίας.

Τα ανωτέρω πορίσματα, παρουσιάζονται από την Oceans Beyond Piracy Report 2014, ως εξής:

Εικόνα 3: Σύνολο θαλασσοπόρων θυμάτων πειρατείας για το έτος 2014



Πηγή: Oceans Beyond Piracy/Έκθεση 2014

Οι ανωτέρω πειρατικές επιθέσεις, για τον Κόλπο της Γουινέας, χαρακτηρίζονται από έντονη βία, και από απαγωγές μελών του πληρώματος για λύτρα. Για την θαλάσσια περιοχή του Δυτικού Ινδικού Ωκεανού, χαρακτηρίζονται από μακροχρόνια κράτηση ομήρων, ενώ για την θαλάσσια περιοχή της νοτιοανατολικής Ασίας, χαρακτηρίζονται από υψηλό ποσοστό επιβίβασης πειρατών πάνω στο πλοίο.

Σύμφωνα με την ίδια ως άνω Έκθεση για το έτος 2014, το οικονομικό κόστος της θαλάσσιας πειρατείας για την περιοχή του Κόλπου της Γουινέας, ανήλθε στο ύψος των 983 εκατομμυρίων δολαρίων, ενώ για την θαλάσσια περιοχή του Δυτικού Ινδικού Ωκεανού, το αντίστοιχο κόστος ανήλθε στο ύψος των 2,3 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Να σημειωθεί, ότι η έκθεση του Oceans Beyond Piracy για το έτος 2014, δεν εξέδωσε πορίσματα για το συνολικό οικονομικό κόστος της θαλάσσιας πειρατείας για την θαλάσσια περιοχή της νοτιοανατολικής Ασίας.

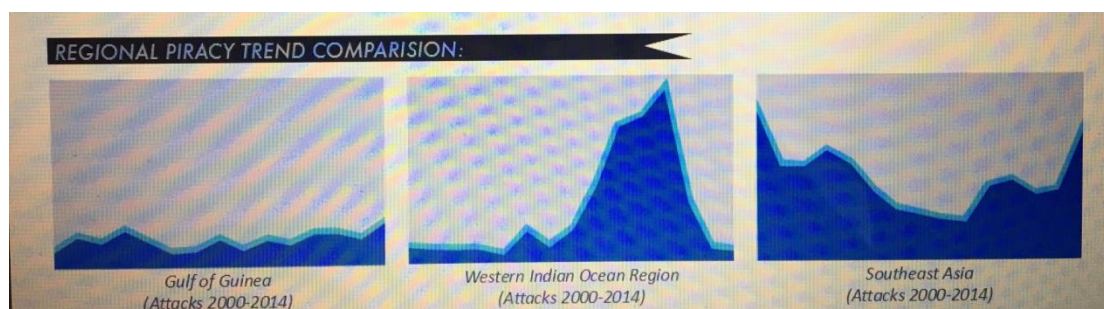
Εικόνα 4: Οικονομικό κόστος θαλάσσιας πειρατείας το έτος 2014



Πηγή: Oceans Beyond Piracy/Έκθεση 2014

Τέλος, στο κατωτέρω γράφημα, φαίνεται συγκριτικώς, η τάση της θαλάσσιας πειρατείας, ανά περιοχή κατά τη χρονική περίοδο ετών 2000- 2014:

Σχήμα 9: Τάση θαλάσσιας πειρατείας ανά θαλάσσια περιοχή για τα έτη 2000-2014



Πηγή: Oceans beyond Piracy/Έκθεση 2014

#### 6.14. Η ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΠΕΙΡΑΤΩΝ ΣΕ ΑΝΤΙΣΤΡΟΦΗ ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΜΕ ΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

Κατόπιν συγκριτικής ανάλυσης των εκθέσεων του Oceans Beyond Piracy για τα έτη 2016 και 2015, αλλά και εν γένει, εξάγοντας πορίσματα από παγκόσμιες μελέτες, σχετικά με την τροπή και τα χαρακτηριστικά, τα οποία λαμβάνει η θαλάσσια πειρατεία με το πέρασμα των ετών, οδηγούμαστε στο συμπέρασμα, ότι η εξέλιξη της θαλάσσιας πειρατείας σε μία πιο βίαιη μορφή εγκληματικής πράξης είναι γεγονός.

Τούτο, διότι, με την ολοένα αυξανόμενη προσπάθεια να παταχθεί το συγκεκριμένο έγκλημα σε βάθος, κυρίως από νομική πλευρά, με την θέσπιση κανόνων δικαίου από τα κράτη, οι οποίοι τιμωρούν το αδίκημα σε αυστηρή βάση, και μεν μειώνεται η εμφάνισή του από άποψη αριθμητικών περιστατικών και άρα και το συνακόλουθο οικονομικό κόστος αυτού παγκοσμίως, παρά ταύτα, ως είθισται να συμβαίνει κατά πάγια θέση της εγκληματολογίας και του εν γένει σωφρονιστικού συστήματος παγκοσμίως, όσο πιο αυστηρό είναι το πλαίσιο ποινών, το οποίο προβλέπεται για ένα αδίκημα, τόσο πιο επαχθές και βίαιο γίνεται αυτό.

Εν προκειμένω, λαμπρό παράδειγμα απτής μείωσης των περιστατικών θαλάσσιας πειρατείας, όχι μόνο για τη χώρα μας, αλλά παγκοσμίως, είναι η νομιμοποίηση των ένοπλων φρουρών πάνω στα πλοία, η οποία επέφερε θετικότατα αποτελέσματα από άποψη οικονομικού κόστους, δεδομένου, ότι όσο τα περιστατικά θαλάσσιας πειρατείας μειώνονται με την ύπαρξη ένοπλων φρουρών πάνω στα πλοία, τόσο το συνακόλουθο οικονομικό κόστος, που η θαλάσσια πειρατεία προκαλεί, είναι σαφέστατα μειωμένο.

Το πρόβλημα, όμως, το οποίο διαφάνηκε, κατά τα τελευταία έτη, από τη δράση των ένοπλων φρουρών πάνω στα πλοία, είναι η αυξανόμενη εξέλιξη των κρουσμάτων πειρατείας σε πιο βίαια περιστατικά, κυρίως με απαγωγές πληρώματος πλοίων.

Ειδικότερα, κατά το περασμένο έτος 2016, οι απαγωγές πληρώματος πλοίων με ταυτόχρονη χρήση βίας έσπασαν κάθε ρεκόρ σε βάθος δεκαετίας, δημιουργώντας εύλογα ερωτήματα, σχετικά με το κατά πόσο η μείωση του οικονομικού κόστους, ως απόρροια της χρήσης ένοπλων φρουρών πάνω στα πλοία και της αυστηροποίησης του ήδη υπάρχοντος νομικού πλαισίου σε επίπεδο εθνικού νομοθέτη για τα κράτη, εν

τέλει κρίνεται συμφέρουσα, όταν το κοινωνικό – ανθρώπινο κόστος παρουσιάζει σημαντική και δραματική αύξηση. Όταν πλέον, η θαλάσσια πειρατεία δεν επικεντρώνεται απλώς και μόνον στην κατάληψη ενός πλοίου, αλλά συνδυάζεται με χρήση βίας και μάλιστα με απαγωγές πληρώματος, τότε η διακινδύνευση της ανθρώπινης ζωής και αξιοπρέπειας έρχεται σε σαφή αντίθεση με την προστασία των οικονομικών συμφερόντων των ναυτιλιακών παραγόντων.

Τούτο το πρόβλημα, συναντάται ανέκαθεν σε κάθε είδους επαχθές αδίκημα, όπως λόγου χάρη, στην περίπτωση της ένοπλης ληστείας, όπου η χρήση βίας είναι απαραίτητο συστατικό της αντικειμενικής υπόστασης του συγκεκριμένου αδικήματος, το οποίο σε συνδυασμό με το αυστηρό πλαίσιο ποινών που επισύρει, οδηγεί τους επίδοξους ληστές σε ακραίες συμπεριφορές χρήσης βίας, ακόμη και με σκοπό την αφαίρεση ζωής.

Όταν με λίγα λόγια, ένας πειρατής, εν προκειμένω, γνωρίζει, ότι σε περίπτωση σύλληψής του, η ποινή που θα του επιβληθεί είναι βαριά, τότε θα θυσιάσει και θα ρισκάρει τα πάντα, προκειμένου να φέρει σε πέρας την εγκληματική αποστολή, την οποία έχει αναλάβει, χρησιμοποιώντας κάθε δυνατή μέθοδο για να επιτύχει τον σκοπό του και κυρίως για να μην αποτύχει στην πραγμάτωση του σκοπού του. Αυτό αυτόματα τον κάνει ακόμη πιο επικίνδυνο.

Από την άλλη πλευρά, η ανωτέρω αναφερόμενη αυστηρότητα των κυρώσεων προκαλεί και μία συνακόλουθη μείωση στις προσόδους της πειρατείας για τους πειρατές, με αποτέλεσμα αυτός να είναι άλλος ένας παράγοντας, ο οποίος τους οδηγεί στο να γίνουν ακόμη πιο επικίνδυνοι. Όταν το κέρδος δεν είναι πλέον εύκολο, καθότι αριθμητικά, οι πετυχημένες απόπειρες κατάληψης πλοίων έχουν μειωθεί σημαντικά, τότε, στην προσπάθειά τους να έχει η απόπειρα κατάληψης πλοίου από την πλευρά τους, ποσοστά επιτυχίας, γίνονται σαφέστατα πολύ πιο επικίνδυνοι.

Ειδικότερα, στον Κόλπο της Γουινέας, το έτος 2016, καταγράφηκαν συνολικά 51 απαγωγές πληρώματος, αριθμός τρομακτικά μεγάλος, σε σχέση με τις 31 απαγωγές, οι οποίες σημειώθηκαν στην ίδια περιοχή το έτος 2015 και καταδεικνύει όλα τα ανωτέρω, ήτοι ότι όσο οι κυρώσεις γίνονται πιο αυστηρές, τόσο η πειρατεία μειώνεται μεν, αλλά ταυτόχρονα γίνεται λιγότερο προσοδοφόρα και ως εκ τούτου περισσότερο επικίνδυνη.

Λαμπρό παράδειγμα, αποτελούν οι περιοχές της Καραϊβικής, της Κεντρικής και της Νότιας Αμερικής, στις οποίες, την περασμένη χρονιά, σημειώθηκαν σημαντικές επιθέσεις σε αγκυροβολημένα σκάφη αναψυχής σε όρμους και σε λιμάνια, με χρήση βίας, η οποία περιστασιακά οδήγησε και σε θανάτους. Η επικινδυνότητα αυτή των πειρατών, που επιτέθηκαν στις συγκεκριμένες περιοχές του κόσμου, συνδέεται αναπόφευκτα με την αμεσότητα στην αναφορά τέτοιων περιστατικών, από την κοινότητα της κρουαζιέρας.

Συνακόλουθα, αυτό που είναι πολύ σημαντικό και αποτελεί το κύριο νέο στοιχείο, σύμφωνα με τα στατιστικά των ναυτικών εγκλημάτων, τα οποία έλαβαν χώρα κατά τη διάρκεια του περασμένου έτους, είναι η αξιοσημείωτη αύξηση των απαγωγών μελών του πληρώματος, με ταυτόχρονη χρήση βίας στις περιοχές του Κόλπου της Γουινέας και της Νοτιοανατολικής Ασίας.

Το γεγονός, ότι ως και ανωτέρω αναφέρεται, στην περιοχή του Κόλπου της Γουινέας, κατά το έτος 2016, σημειώθηκαν 51 απαγωγές μελών πληρώματος, είναι ιδιαίτερα ανησυχητικό και αποτελεί τεράστια αύξηση σε σχέση με τα στατιστικά του έτους 2015. Η πλειοψηφία των επιθέσεων έλαβε χώρα στη θαλάσσια περιοχή της πολιτείας Rivers and Baylesa της Νιγηρίας, ενώ σημειώθηκαν και δύο επιθέσεις από μέρους εξαιρετικά βίαιων και οπλισμένων συμμοριών στην πολιτεία Akwa Ibom, στην περιοχή του Δέλτα του Νίγηρα. Ενώ ο αριθμός των ναυτικών είναι μικρός, σε σύγκριση με όσους απάγονταν ως όμηροι στο απόγειο της σομαλικής πειρατείας, στον Ινδικό Ωκεανό, δεν παύει να αποτελεί πολύ σημαντική ποσοστιαία αύξηση, δεδομένης της ύπαρξης ένοπλων φρουρών πάνω στα πλοία και της εν γένει συντονισμένης και πιο οργανωμένης προσπάθειας να παταχθεί η πειρατεία στις θάλασσες, επιβεβαιώνοντας το πρόβλημα, το οποίο αναδύεται και το οποίο είναι η βαθμιαία κλιμάκωση της επικινδυνότητας των πειρατών, η οποία έρχεται σε ευθεία αντίθεση με την παγκόσμια μείωση των κρουσμάτων θαλάσσιας πειρατείας.

#### 6.15. ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Πέραν από το αμιγώς οικονομικό κόστος της θαλάσσιας πειρατείας, δεν πρέπει να προσπερνάται το τεράστιο κοινωνικό πλήγμα, που αυτή επιφέρει στη σημερινή παγκόσμια κοινωνία.

Ειδικότερα, η ηθική βλάβη, την οποία επωμίζονται οι ναυτικοί, οι οποίοι έχουν την ατυχία να βρεθούν υπό το καθεστώς ομηρίας, είναι ανεκτίμητη. Πολλοί από αυτούς, κρατούνται όμηροι για μεγάλο χρονικό διάστημα, το οποίο μπορεί να αγγίζει και τους έξι (6) μήνες, υπό άθλιες συνθήκες φόβου και υποσιτισμού. Η πλειοψηφία των ανθρώπων αυτών, όταν ελευθερωθούν πάσχουν από μετατραυματικό στρες.

Περαιτέρω, η αυξανόμενη τάση εμφάνισης κρουσμάτων θαλάσσιας πειρατείας, προκαλεί έντονο αίσθημα φόβου στους ναυτικούς, ενώ αποτρέπει πολλούς ανθρώπους από το να ακολουθήσουν το συγκεκριμένο επάγγελμα.

Μια άλλη κοινωνική παράμετρος είναι το, ότι το παράκτιο κράτος χάνει την παγκόσμια φήμη και το διεθνές κύρος του, ενώ τέλος αξίζει να σημειωθεί και η περιβαλλοντική καταστροφή, η οποία επέρχεται ύστερα από περιστατικά θαλάσσιας πειρατείας, από απόρριψη μολυσματικών υλικών, καυσίμων και λαδιών, κατά τη διάρκεια μιας πειρατικής επίθεσης.

Δεν πρέπει όμως να παραμεριστούν και τα «οφέλη» τα οποία χαίρουν οι τοπικές κοινωνίες, καθώς οι πειρατές με τα παράνομα χρήματά τους, χτίζουν παραθαλάσσια μέγαρα και οδηγούν υπερπολυτελή αυτοκίνητα, ενώ χαίρουν του σεβασμού και της εκτίμησης των ντόπιων, οι οποίοι τους αντιμετωπίζουν ως ευεργέτες τους. Το να ανήκεις σε ένα κύκλωμα πειρατών, για τις τοπικές κοινωνίες προσδίδει τεράστιο κύρος και σεβασμό.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Συνακόλουθα όλων των ανωτέρω, διαφαίνεται, ότι η θαλάσσια πειρατεία αποτελεί πράγματι μάστιγα της θαλάσσιας οικονομίας, με βαθύτατες επιπτώσεις, τόσο οικονομικές, όσο και πολιτισμικές.

Τα νομικά μέτρα αποτροπής της κρίνονται, ότι ακόμη βρίσκονται σε εμβρυακό στάδιο και σιγά - σιγά, με την ολοένα αυξανόμενη τάση ανάπτυξης των περιστατικών θαλάσσιας πειρατείας με συνακόλουθο το βαθύ οικονομικό της πλήγμα, τόσο στις πλοιοκτήτριες εταιρίες, όσο και στα παράκτια κράτη και στους εν γένει παράγοντες της ναυτιλίας, αναδύεται η ολοένα αυξανόμενη ανάγκη δημιουργίας ενός νέου κλάδου δικαίου, αυτού του «Δικαίου της Θαλάσσιας Πειρατείας».

Μακάρι να ήταν δυνατό, σε επίπεδο οικονομικής ανάλυσης, να αναφέρονταν όλα τα περιστατικά θαλάσσιας πειρατείας, τα οποία λαμβάνουν χώρα ετησίως, ούτως ώστε να δύναται η ανάλυση του οικονομικού τους κόστους να είναι όσο το δυνατόν πιο ακριβής και από την άλλη πλευρά, οι μέθοδοι αντιμετώπισης του εν λόγω κοινωνικού εγκληματικού φαινομένου να είναι όσο τον δυνατόν πιο αποτελεσματικοί.

Ένα είναι πλέον αδιαμφισβήτητο: ότι η θαλάσσια πειρατεία αποτελεί μία διαρκή απειλή για το παγκόσμιο εμπόριο. Ανθεί σε χώρες με ευάλωτο πολιτικό περιβάλλον, στο οποίο είναι έκδηλη η εξαθλίωση και σαρώνει η πολιτική αστάθεια, όπως είναι το έμπρακτο παράδειγμα της Σομαλίας, της Νιγηρίας και των Φιλιππίνων.

Έκπληξη πράγματι προκαλεί η αποδοχή των πειρατών από τις τοπικές κοινωνίες, καθότι οι κάτοικοι των εν λόγω περιοχών, θεωρούν τους πειρατές εξέχοντα πρόσωπα, τα οποία χαίρουν της εκτίμησης και του σεβασμού τους.

Από την άλλη πλευρά, οι οικονομικές επιπτώσεις του φαινομένου της θαλάσσιας πειρατείας είναι τεράστιες και ανεκτίμητες, ενώ αξιόλογο είναι το ατυχές γεγονός, ότι μεγάλο μέρος από τα χρήματα, τα οποία δίδονται στους πειρατές ως λύτρα, διαχέονται σε άλλες παραοικονομίες, όπως αυτές των ναρκωτικών και των όπλων.



Το ήδη υπάρχον νομικό πλαίσιο είναι ανεπαρκές και η ανάγκη θέσπισης νέων κανόνων δικαίου κρίνεται επιβεβλημένη. Κάτι τέτοιο όμως είναι αρκετά δύσκολο να εφαρμοστεί, δεδομένου, ότι απαιτείται η σύμπραξη και η συνεργασία πολλών κρατών.

Ένα είναι δεδομένο: Η πειρατεία είναι πάρα πολύ δύσκολο να παταχθεί σε βάθος, δεδομένου, ότι ανθεί σε υποανάπτυκτες περιοχές, με χαμηλό μορφωτικό επίπεδο πληθυσμού και που για τα μέλη του συγκεκριμένου πληθυσμού, το χρήμα είναι γλυκό, ακόμη και αν προέρχεται από εγκληματικές ενέργειες.

Αν πράγματι, το νομικό πλαίσιο, το οποίο διέπει τη θαλάσσια πειρατεία, τόσο σε επίπεδο εθνικού νομοθέτη όσο και σε επίπεδο διεθνούς νομοθέτη, ήταν επαρκές, ένα είναι το σίγουρο: ότι το οικονομικό κόστος της θαλάσσιας πειρατείας θα ήταν σαφάστατα αρκετά μειωμένο. Και τούτο, διότι, είναι γνωστό τοις πάσι, ότι σε ένα κοινωνικό σύνολο, είτε αυτό είναι ένα μεμονωμένο κράτος, είτε αυτό είναι ολόκληρη η διεθνής κοινότητα, η έλλειψη νομοθετικής ρύθμισης ή έστω η ελλιπούς νομοθετικής ρύθμιση σε ένα συγκεκριμένο αντικείμενο, με συνακόλουθο, την έλλειψη επιβολής ποινών για ένα συγκεκριμένο αδίκημα, προκαλεί φαινόμενα έξαρσης αυτού το φαινομένου. Εν προκειμένω, καταδείχθηκε από την παρούσα ενδελεχή μελέτη του νομικού πλαισίου, το οποίο διέπει τη θαλάσσια πειρατεία, ότι η νομοθεσία γύρω από το συγκεκριμένο έγκλημα κρίνεται ανεπαρκής, τουλάχιστον σε επίπεδο δικαστηριακής πρακτικής και επιβολής ποινών, αφού, ενώ διεθνώς προβλέπονται νομοθετήματα, τα οποία καταδικάζουν τη θαλάσσια πειρατεία ως αδίκημα διεθνούς δικαίου, υφίσταται τεράστιο νομικό κενό, σε ό,τι αφορά στην επιβολή ποινών στους δράστες της θαλάσσιας πειρατείας, καθότι η εν λόγω επιβολή επαφίεται στα κράτη και στην εσωτερική νομοθεσία αυτών, η οποία άλλοτε τιμωρεί το συγκεκριμένο αδίκημα, άλλοτε δεν προβλέπει καν την τιμωρία αυτού και άλλοτε απλώς η ίδια η εκάστοτε κρατική αρχή κωφεύει στην ανάληψη της αντίστοιχης ευθύνης για τον κολασμό της συγκεκριμένης πράξης. Η ανάγκη επομένως διάνθισης της διεθνούς νομοθεσίας με θέσπιση περισσότερων κανόνων δικαίου αναγκαστικών για τα κράτη με πρόβλεψη συγκεκριμένων ποινών που θα ισχύουν σε διεθνές επίπεδο κρίνεται αν όχι δέουσα, σίγουρα επιβεβλημένη.

Με τον τρόπο αυτό, τα φαινόμενα θαλάσσιας πειρατείας θα μειώνονταν σημαντικά, με άμεσο θετικό αντίκτυπο στο αντίστοιχο παγκόσμιο οικονομικό κόστος

που αυτά προκαλούν, αφού ο «φόβος» επιβολής αυστηρών ποινών, θα απέτρεπε τους επίδοξους πειρατές από την τέλεση νέων περιστατικών πειρατείας.

Λαμπρό παράδειγμα, το οποίο επιβεβαιώνει περίτρανα, όλα τα ανωτέρω, αποτελεί η νομοθετική «άδεια» ύπαρξης ένοπλων φρουρών πάνω στα πλοία, δεδομένου, ότι όσα κράτη έχουν ενσωματώσει στην εθνική τους νομοθεσία, νομοθετήματα, τα οποία επιτρέπουν την ύπαρξη ένοπλων φρουρών πάνω στα πλοία σημαίας τους – με από παράδειγμα αυτό της χώρας μας- έχουν σαφέστατα λιγότερα κρούσματα θαλάσσιας πειρατείας και ως εκ τούτου, κατά αιτιώδη συνάφεια, μειωμένο οικονομικό κόστος και ελεγχόμενη ζημία σε όλους τους παράγοντες της ναυτιλίας.

Όσο το φαινόμενο της θαλάσσιας πειρατείας δεν πατάσσεται – και αρμόδιος για αυτό είναι πρωτίστως ο μηχανισμός της δικαιοσύνης, είτε σε εθνικό είτε σε παγκόσμιο επίπεδο - τόσο αυτό θα συνεχίζει να προκαλεί τεραστίων διαστάσεων οικονομική ζημία παγκοσμίως σε όλους τους ναυτιλιακούς παράγοντες.

Από την άλλη πλευρά, δεν πρέπει να παραλειφθεί, το γεγονός, ότι στην περίπτωση διάνθισης του ήδη υπάρχοντος νομικού πλαισίου με ποινές και μάλιστα εξαιρετικά αυστηρές, η πειρατεία θα ήταν σαφέστατα μειωμένη ως φαινόμενο, αλλά αδιαμφισβήτητα θα ήταν πιο επικίνδυνη, αφού οι πειρατές θα αναλάμβαναν μεγαλύτερο ρίσκο, αφού η «τιμωρία» που θα προβλεπόταν θα ήταν βαρύτερη. Αυτό φρονώ, ότι θα είχε ως αποτέλεσμα μικρότερα ποσοστά εμφάνισης θαλάσσιας πειρατείας, αλλά σαφέστατα μεγαλύτερα ποσοστά χρήσης βίας στα περιστατικά αυτά. Εκεί επομένως, αναδύεται το δίλημμα οικονομικό κόστος εναντίον κοινωνικού κόστους της θαλάσσιας πειρατείας, ήτοι ναι μεν το οικονομικό κόστος θα είναι μειωμένο δραστικά, αφού τα περιστατικά της θαλάσσιας πειρατείας θα έχουν παουρσιάσει σημαντική πτώση, αλλά το κοινωνικό κόστος, σε ό,τι αφορά σε επίπεδο ανθρώπινου κόστους, όπως ανθρωποκτονία μελών του πληρώματος ή έστω επικίνδυνη σωματική βλάβη σε βάρος αυτών, θα είναι σαφέστατα διόλου ευκαταφρόνητο.

Συμπερασματικά, λοιπόν, ο αρμονικός συγκερασμός της νομικής επιστήμης με την οικονομική επιστήμη, δέον όπως αποτελέσει πρωταρχικό μέλημα των αρμόδιων θεσμών, δεδομένου, ότι ως και ο Ronald H. Coase, ένας από τους

μεγαλύτερους εμπνευστές της λεγόμενης «οικονομικής θεωρίας του δικαίου» υποστηρίζει: «η αγορά καθορίζει την κατανομή των δικαιωμάτων, αλλά το δίκαιο επηρεάζει τη διανομή του πλούτου». Με λίγα λόγια, το δίκαιο δύναται να αποτελέσει εργαλείο μείωσης του κόστους των συναλλαγών και ως εκ τούτου, μέσω της καταστολής του φαινομένου της θαλάσσιας πειρατείας, το οποίο προκαλεί τεράστιας έκτασης ζημία σε όλους τους συνυφασμένους με αυτό παράγοντες, με συνακόλουθη λόγω ακριβώς της εν λόγω καταστολής, μείωση του οικονομικού κόστους, θα είμαστε σε θέση να κατανοήσουμε απολύτως, την πραγμάτωση αυτής ακριβώς της άμεσης και αλληλένδετης σχέσης της νομικής με την οικονομική επιστήμη, η οποία δύναται να επιφέρει εκπληκτικά αποτελέσματα, αν όχι στην οριστική εξάλειψη της θαλάσσιας πειρατείας, τουλάχιστον στην αναστολή εμφάνισης περιστατικών θαλάσσιας πειρατείας και στην σταδιακή, με το πέρασμα του χρόνου αποτελεσματική μείωση των ποσοστών εμφάνισης αυτής κατά τη διάρκεια των επόμενων ετών.

ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Βαμβούκος, Αθανάσιος, (1985), Το σύγχρονο δίκαιο της θάλασσας, Αθήνα-Κομοτηνή, Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα.

Βλάχος, Γεώργιος Π., (2007), Διεθνής ναυτιλιακή πολιτική, Αθήνα, Εκδ. Σταμούλη.

Βούλγαρης, Γεώργιος, (2002), Η ποινική δικαιοδοσία στα πλοία, Αθήνα – Κομοτηνή, Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα.

Γιόκαρη, Α., (2012), Εθνική και Διεθνής Ποινική Καταστολή των διεθνών εγκλημάτων, Αθήνα, Εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη.

Δημητρίου, Αθανάσιος, (2012), Η Σύγχρονη Πειρατεία στο Κέρασ της Αφρικής, Αθήνα, Εκδ. Bookstars-Γιώγγαρας.

Ιωάννου- Οικονομίδη-Ροζάκη-Φατούρου, (1991), Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο Αρμοδιότητες στο Διεθνές Δίκαιο, Αθήνα, Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα.

Ιωάννου, Κρατερός Μ. Στρατή, Αναστασία Γ., (1996), Εισηγήσεις δικαίου της θάλασσας, Αθήνα, Εκδ. Σάκκουλας.

Ιωάννου, Κρατερός Μ. Στρατή, Αναστασία Γ., (2013), Δίκαιο της θάλασσας, Αθήνα-Κομοτηνή, Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα.

Κρίσπης, Η., (2010), Ζητήματα εκ της θεωρίας του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου και σχέσεις αυτού προς το δημόσιον διεθνές δίκαιο, Αθήνα, Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα.

Μανδηλαράς, Φίλιππος, (2008), Πειρατολογία, Αθήνα, Εκδ. Πατάκη.

Μπόση, Μάιρη, (1996), Ελλάδα και Τρομοκρατία, Αθήνα, Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα.

Μυλωνόπουλος, Δημήτρης Ν., (2012), Δίκαιο της Θάλασσας, Αθήνα, Εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη.

- Παζαρζής, Μιχάλης, (2015), *Ναυτασφαλίσεις*, Πειραιάς, Εκδ. Da Vinci.
- Παναγιωτακόπουλος, Βασίλης, Π., (1994), *Ναυλοσύμφωνα-ναυτασφάλιση*, Αθήνα, Εκδ. ΕΛΛΗΝ.
- Παπανδρέου, Δ., (2011), *Η αναγέννηση της πειρατείας στον 21<sup>ο</sup> αιώνα*, Αθήνα, Εκδ. Κίνητρο.
- Πουλαντζάς, Νικόλαος Μ., (2007), *Το δίκαιο της θάλασσας*, Αθήνα, Εκδ. Σταμούλης.
- Ρούκουνας, Ε. (2010), *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο*, Αθήνα, Εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη.
- Ρούκουνας, Εμμανουήλ, (2015), *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο*, Αθήνα, Εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη.
- Σατλάνης, Χρήστος Νικ., (2005), *Θεμελιώδεις έννοιες και διαστάσεις της διεθνούς και ευρωπαϊκής έννομης τάξης: μια εισαγωγή στο δημόσιο διεθνές δίκαιο*, Αθήνα, Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα.
- Σεφεριάδης, Στέλιος Π., (1925), *Μαθήματα Διεθνούς Δημοσίου Δικαίου*, Αθήνα, Εκδ. Τυπογραφικά Καταστήματα Αδελφών Γεράρδων.
- Τορναρίτης, Κρίτων Γ., (1974), *Το διεθνές ποινικόν δίκαιον και εγκλήματα αυτού*, Λευκωσία, Εκδ. Λευκωσία.
- Τσιρίδης, Πολυχρόνης Π., (1998), *Ποινική Δικαιοδοσία στον θαλάσσιο χώρο και εγκλήματα τελούμενα επί πλοίου*, Αθήνα, Εκδ. Δίκαιο & Οικονομία, Π.Ν. Σάκκουλα.
- Χορτάτος, Κωνσταντίνος Π., (1980), *Διεθνές δίκαιον και εγκλήματα τρομοκρατίας εναντίον της ειρήνης και της ασφάλειας της ανθρωπότητας*, Αθήνα, Εκδ. Μ. Καλκατζάκου.
- Σταμάτης, Κώστας, (2009), *Η Θεμελίωση των νομικών κρίσεων*, Αθήνα, Εκδ. Σάκκουλα Αθήνα – Θεσσαλονίκη.

## ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Konstam, A., (1998), Pirates 1600-1730, Oxford, UK: Osprey Publishing Limited.

## ΝΟΜΙΚΑ ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ

Μπρεδήμας, Αντώνης, (2010), Η αναβίωση του φαινομένου της πειρατείας στις ακτές της Σομαλίας και το Διεθνές Δίκαιο, Αρμενόπουλος, 2010, τ. ΞΔ, τευχ. 12, σελ. 1793-1808.

## ΣΥΝΕΔΡΙΑ

Η νομική θέση των ναυτικών από συγκριτική και διεθνή άποψη, 7<sup>ο</sup> Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου (Πειραιάς, 30 Σεπτεμβρίου – 2 Οκτωβρίου 2010), εισηγήσεις: Αντάπασης, Αντώνης Μ, Πορτοκάλη, Φωτεινή Δ.

## ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

Σομαλοί πειρατές: Κακοποιοί ή μια καλά στημένη “μηχανή” του κέρδους;, Ανάκτηση Ιανουάριος 2017, <http://www.capital.gr/story/1268825>

Σομαλοί πειρατές Vs Έλληνες εφοπλιστές, Ανάκτηση Ιανουάριος 2017, <http://www.syntiritikoi.gr/somaloi-peirates-vs-ellhnes-efoplistes.html>

Λύτρα 35 εκ. δολάρια από Έλληνες στους σύγχρονους πειρατές, Ανάκτηση Ιανουάριος 2017, <http://www.dealnews.gr/nautilia/item/18911-Λύτρα-35-εκατ-δολ-από-Έλληνες-στους-σύγχρονους-πειρατές#.WIJTsYHiWEc>

Αύξηση των απαγωγών από την πειρατεία για το 2016, Ανάκτηση Ιανουάριος 2017, <http://www.e-nautilia.gr/aujish-twn-apagwgn-apo-thn-peirateia-gia-to-2016/>

Οι ένοπλοι φρουροί μείωσαν το κόστος της πειρατείας, Ανάκτηση Ιανουάριος 2017, <http://www.naftemporiki.gr/mobile/story/638338>

Καταπολέμηση πειρατείας - παγκόσμια ζητήματα, Ανάκτηση Ιανουάριος 2017, <http://www.mfa.gr/exoteriki-politiki/pagkosmia-zitimata/katapolemisi-peirateias.html>

Οι πειρατές επιμένουν, <http://foreignaffairs.gr/articles/68904/georgios-s-koymoytsakos/oi-peirates-epimenoyh?page=show>

Λιγότερες πειρατικές ενέργειες, περισσότερες απαγωγές, Ανάκτηση Ιανουάριος 2017, <http://www.e-nautilia.gr/ligoteres-peiratikes-energeies-perissoteres-apagoges/>

Οι πειρατές που κυρίευσαν τις θάλασσες, Ανάκτηση Ιανουάριος 2017, <http://www.otherside.gr/2013/02/peirates-pou-kyrieusan-thalasses/>

Θαλάσσια πειρατεία και τρομοκρατία, Ανάκτηση Ιανουάριος 2017, <http://www.kathimerini.gr/886480/article/epikairothta/politikh/8alassia-peirateia-kai-tromokratia>

Αίσιο τέλος στην πειρατεία, Ανάκτηση Ιανουάριος 2017, <http://www.tovima.gr/relatedarticles/article/?aid=127574>

Φάκελος πειρατεία, κίνδυνος στη θάλασσα, Ανάκτηση Ιανουάριος 2017, <http://www.skai.gr/tv/show/?showid=65280>

Denmark puling out of the fight against Somali pirates, Ανάκτηση Ιανουάριος 2017, <http://www.hellenicshippingnews.com/denmark-pulling-out-of-the-fight-against-somali-pirates/>

Χαϊρεντίν Μπαρμπαρόσα, Ανάκτηση Ιανουάριος 2017, <http://www.corfuhistory.eu/?tag=χαϊρεντίν-μπαρμπαρόσα>

State of Maritime Piracy 2015, Ανάκτηση Ιανουάριος 2017, <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop2015>

State of Maritime Piracy 2016, Ανάκτηση Ιούνιος 2017,  
<http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop2016>

Beyond Piracy: Somalia's Maritime Security in 2016, Ανάκτηση Ιανουάριος 2017, <https://www.chathamhouse.org/event/beyond-piracy-somalia-s-maritime-security-2016>

Piracy and armed robbery news & figures, Ανάκτηση Ιανουάριος 2017, <https://icccs.org/piracy-reporting-centre/piracynewsfigures>

Piracy Prone areas and warnings, Ανάκτηση Ιανουάριος 2017, <https://icccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/prone-areas-and-warnings>

The captain and his pirate, Ανάκτηση Ιανουάριος 2017, <https://www.unric.org/en/images/stories/cine-onu/Handout-captainpirate.pdf>

Somali piracy survivor: we lived off rats and birds, Ανάκτηση Ιανουάριος 2017, <http://edition.cnn.com/2016/10/26/africa/somali-pirates-released-survivor/>

Piracy and armed robbery against ships, Ανάκτηση Ιανουάριος 2017, <http://www.imo.org/en/MediaCentre/resources/Pages/Piracy-and-armed-robbery-against-ships.aspx>

Ιστορία των Κυθήρων, Ανάκτηση Ιανουάριος 2017, <http://www.visitkythera.gr/gr/culture/history.html>

[https://el.m.wikipedia.org/wiki/Σομαλική\\_πειρατεία#/media/Αρχείο%3APuntland.gif](https://el.m.wikipedia.org/wiki/Σομαλική_πειρατεία#/media/Αρχείο%3APuntland.gif),

Ανάκτηση Ιανουάριος 2017

<https://www.google.gr/search?q=international+maritime+bureau&ie=UTF-8&oe=UTF-8&hl=el-gr&client=safari#imgrc=50muVzKnjen3UM%3A>

<http://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2016/02/2015-Annual-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf>, Ανάκτηση Ιανουάριος 2017

Χαϊρεντίν Μπαρμπάρσα, Ανάκτηση Ιανουάριος 2017, [https://el.wikipedia.org/wiki/Χαιρεντίν\\_Μπαρμπάρσα](https://el.wikipedia.org/wiki/Χαιρεντίν_Μπαρμπάρσα)

Operation ATALANTA, Ανάκτηση Ιανουάριος 2017, [https://en.wikipedia.org/wiki/Operation\\_Atalanta](https://en.wikipedia.org/wiki/Operation_Atalanta)

United Nations (2008), Declaration by United Nations, Ανάκτηση Ιανουάριος 2017, <http://untreaty.un.org/cod/avl/ha/cun/photo06.html>



Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας, Ανάκτηση Ιανουάριος 2017,  
[https://el.wikipedia.org/wiki/Διεθνής\\_Οργανισμός\\_Ναυσιπλοΐας](https://el.wikipedia.org/wiki/Διεθνής_Οργανισμός_Ναυσιπλοΐας)

Oceans beyond Piracy, the State of Maritime Piracy 2015, Assessing the economic and human cost, Ανάκτηση Ιανουάριος 2017,  
<http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop2015/summary>

Oceans beyond Piracy, the State of Maritime Piracy 2015, Assessing the economic and human cost, Ανάκτηση Ιανουάριος 2017,  
<http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop2014/summary>

Οι αληθινές πειρατές της Καραϊβικής, Ανάκτηση Ιανουάριος 2017,  
<http://m.news247.gr/eidiseis/mixani-tou-xronou/mhxanh-toy-xronoy-oi-alhthinoi-peirates-ths-karaivikhs.3608687.html>

Φοβόταν και ήθελε να επιστρέψει αλλά τον πρόλαβαν οι πειρατές, Ανάκτηση Ιανουάριος 2017,  
[http://www.ethnos.gr/koinonia/arthro/fobotan\\_kai\\_ithele\\_na\\_epistrepsei\\_alla\\_ton\\_prolaban\\_oi\\_peirates-64136370/](http://www.ethnos.gr/koinonia/arthro/fobotan_kai_ithele_na_epistrepsei_alla_ton_prolaban_oi_peirates-64136370/).

#### **ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ**

Προσωπική συνέντευξη από τον Α΄ Μηχανικό του Εμπορικού Ναυτικού Μαγνήσαλη, Στυλιανό Β., Δεκέμβριος 2016, προσωπικά του βιόματα από το πέρασμα από τις high risk areas και μέτρα ασφάλειας των πλοίων με κυριότερο την παρουσία ενόπλων φρουρών.

#### **ΛΟΙΠΕΣ ΠΗΓΕΣ**

Εθνικό Τυπογραφείο

Ελληνικός Ποινικός Κώδικας

Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

### **Α) Η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας: Παράθεση άρθρων σχετικών με τη θαλάσσια πειρατεία:**

ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΚΑΙ  
ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΜΕΡΟΥΣ ΧΙ ΤΗΣ ΕΝ ΛΟΓΩ  
ΣΥΜΒΑΣΗΣ

ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΡΗ ΣΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΣΥΜΒΑΣΗ,

ΠΑΡΑΚΙΝΟΥΜΕΝΑ από την επιθυμία να διευθετήσουν, σε πνεύμα αμοιβαίας κατανόησης και συνεργασίας, όλα τα θέματα που σχετίζονται με το δίκαιο της θάλασσας, και έχοντας επίγνωση της ιστορικής σημασίας της παρούσας σύμβασης ως μιάς σημαντικής συμβολής στη διατήρηση της ειρήνης, της δικαιοσύνης και της προόδου για όλους τους λαούς της ανθρωπότητας 7

ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΟΝΤΑΣ ότι οι εξελίξεις, μετά τις συνδιασκέψεις των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας που έλαβαν χώρα στη Γενεύη το 1958 και το 1960, κατέστησαν εντονότερη την ανάγκη για μία νέα και γενικά αποδεκτή σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας 7

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΠΙΓΝΩΣΗ ότι τα προβλήματα του ωκεάνειου χώρου είναι στενά συνυφασμένα μεταξύ τους και πρέπει να εξετάζονται στο σύνολό τους 7

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ την ανάγκη εγκαθίδρυσης, μέσω της παρούσας σύμβασης, και λαμβάνοντας δεόντως υπόψη την κυριαρχία όλων των κρατών, έννομης τάξης σχετικά με τις θάλασσες και τους ωκεανούς η οποία θα διευκολύνει την διεθνή επικοινωνία και θα προαγάγει τις ειρηνικές χρήσεις των θαλασσών και ωκεανών, τη δίκαιη και αποτελεσματική χρησιμοποίηση των πόρων τους, τη διατήρηση των ζωντανών πλουτοπαραγωγικών πόρων τους, και την μελέτη, προστασία και διαφύλαξη του θαλάσσιου περιβάλλοντος 7

ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ ότι η επίτευξη αυτών των στόχων θα συμβάλλει στην υλοποίηση μιας δίκαιης και ισόνομης διεθνούς οικονομικής τάξης η οποία θα λαμβάνει υπόψη τα συμφέροντα και τις ανάγκες όλης της ανθρωπότητας και ιδιαίτερα τα ειδικά συμφέροντα και ανάγκες των αναπτυσσόμενων χωρών, είτε αυτά είναι παράκτια είτε δεν έχουν ακτές 7

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ με την παρούσα σύμβαση να αναπτύξουν τις αρχές που διαλαμβάνονται στην απόφαση 2749 (XXV), της 17ης Δεκεμβρίου 1970, στην οποία η γενική συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών επίσημα διακήρυξε μεταξύ άλλων ότι η περιοχή θαλάσσιου και ωκεάνειου βυθού και το υπέδαφός των, πέρα από τα όρια εθνικής δικαιοδοσίας, καθώς και οι πόροι αυτής, αποτελούν κοινή κληρονομιά της ανθρωπότητας, και ότι η εξερεύνηση και εκμετάλλευση αυτών θα πραγματοποιούνται για το καλό όλης της ανθρωπότητας, ανεξάρτητα απ' την γεωγραφική θέση των κρατών 7

ΘΕΩΡΩΝΤΑΣ ότι η κωδικοποίηση και προοδευτική ανάπτυξη του δικαίου της θάλασσας που επιτεύχθηκε στην παρούσα σύμβαση θα συμβάλλει στην ενίσχυση της ειρήνης, της ασφάλειας, της συνεργασίας και των φιλικών σχέσεων μεταξύ όλων των εθνών, σύμφωνα με τις αρχές της δικαιοσύνης και των ίσων δικαιωμάτων, και θα προαγάγει την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη όλων των λαών της υφηλίου, σύμφωνα με τους σκοπούς και τις αρχές των Ηνωμένων Εθνών, όπως διαλαμβάνονται στον καταστατικό χάρτη 7

ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΝΟΝΤΑΣ ότι τα θέματα που δεν ρυθμίζονται από την παρούσα σύμβαση θα συνεχίσουν να διέπονται από τους κανόνες και τις αρχές του γενικού διεθνούς δικαίου,

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ ΤΑ ΑΚΟΛΟΥΘΑ:

Άρθρο 100 Υποχρέωση συνεργασίας για την καταστολή της πειρατείας

Όλα τα κράτη πρέπει να συνεργάζονται στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό για την καταστολή της πειρατείας στην ανοικτή θάλασσα ή σε οποιοδήποτε άλλο μέρος που βρίσκεται έξω από την δικαιοδοσία οποιουδήποτε κράτους.

#### Άρθρο 101 Ορισμός της πειρατείας

Πειρατεία συνιστούν οι ακόλουθες πράξεις:

α) κάθε παράνομη πράξη βίας ή κράτησης ή κάθε πράξη διαρπαγής που διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους και που κατευθύνεται:

i) στην ανοικτή θάλασσα, εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους ή εναντίον προσώπου ή περιουσιακών στοιχείων πάνω στο πλοίο ή το αεροσκάφος αυτό,

ii) εναντίον πλοίου, αεροσκάφους, προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων, σε τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους 7

β) κάθε πράξη εκούσιας συμμετοχής στη λειτουργία ενός πλοίου ή αεροσκάφους εν γνώσει των γεγονότων που καθιστούν το πλοίο ή το αεροσκάφος αυτό πειρατικό.

γ) Κάθε πράξη υποκίνησης ή σκόπιμης διευκόλυνσης πράξης που αναφέρεται στην παράγραφο 1 ή 2 αυτού του άρθρου.

Άρθρο 102 Πειρατεία από πολεμικό κρατικό πλοίο ή κρατικό αεροσκάφος των οποίων το πλήρωμα έχει στασιάσει

Οι πράξεις πειρατείας, όπως καθορίζονται στο άρθρο 101, όταν εκτελούνται από πολεμικό ή κρατικό πλοίο ή από κρατικό αεροσκάφος, των οποίων το πλήρωμα έχει στασιάσει και θέσει υπό τον έλεγχό του το πλοίο ή το αεροσκάφος, θεωρούνται ως πράξεις εκτελεσθείσες από ιδιωτικό πλοίο ή αεροσκάφος.

#### Άρθρο 103 Ορισμός πειρατικού πλοίου ή αεροσκάφους

Πλοίο ή αεροσκάφος θεωρείται ως πειρατικό αν τα πρόσωπα, που ασκούν τον πραγματικό έλεγχο σ' αυτό, το προορίζουν για να διαπράξουν μια από τις πράξεις που αναφέρονται στο άρθρο 101. Το ίδιο ισχύει και αν το πλοίο ή το αεροσκάφος έχει χρησιμοποιηθεί για να διαπραχθεί οποιαδήποτε τέτοια πράξη, για όσο χρονικό διάστημα αυτό παραμένει υπό τον έλεγχο των προσώπων που είναι υπεύθυνα.

#### Άρθρο 104 Διατήρηση ή απώλεια της εθνικότητας πειρατικού πλοίου ή αεροσκάφους

Πλοίο ή αεροσκάφος που έχει γίνει πειρατικό μπορεί να διατηρήσει την εθνικότητά του. Η διατήρηση ή η απώλεια της εθνικότητας καθορίζεται από το δίκαιο του κράτους από το οποίο του έχει δοθεί ή εθνικότητά του.

#### Άρθρο 105 Κατάσχεση πειρατικού πλοίου ή αεροσκάφους

Κάθε κράτος μπορεί να κατάσχει ένα πειρατικό πλοίο ή αεροσκάφος στην ανοικτή θάλασσα ή σε άλλο μέρος έξω από την δικαιοδοσία οποιουδήποτε άλλου κράτους, ως και ένα πλοίο ή αεροσκάφος που έχει κυριευθεί και ελέγχεται από πειρατές, και να συλλάβει τα πρόσωπα και να κατάσχει τα περιουσιακά στοιχεία τους πάνω στο πλοίο. Τα δικαστήρια του κράτους που ενήργησε την κατάσχεση μπορούν να αποφασίσουν αφενός μεν για τις ποινές που θα επιβληθούν, αφετέρου δε για τα μέτρα που θα ληφθούν σχετικά με τα πλοία, τα αεροσκάφη ή τα περιουσιακά στοιχεία, επιφυλασσομένων των δικαιωμάτων τρίτων μερών που ενεργούν με καλή πίστη.

#### Άρθρο 106 Ευθύνη για κατάσχεση χωρίς επαρκή στοιχεία

Σε περίπτωση που η κατάσχεση πλοίου ή αεροσκάφους υπόπτου για πειρατεία έχει γίνει χωρίς να υπάρχουν επαρκή στοιχεία που να τη δικαιολογούν, το κράτος το οποίο προέβη στην κατάσχεση ευθύνεται απέναντι του κράτους του οποίου την εθνικότητα

φέρει το πλοίο ή το αεροσκάφος, για κάθε απώλεια ή ζημιά που προκλήθηκε από την κατάσχεσή του.

Άρθρο 107 Πλοία και αεροσκάφη δικαιούμενα να προβούν σε κατάσχεση για λόγους πειρατείας

Κατάσχεση για λόγους πειρατείας μπορεί να γίνει μόνο από πολεμικά πλοία ή στρατιωτικά αεροσκάφη, ή από άλλα πλοία ή αεροσκάφη με εμφανή διακριτικά στοιχεία ότι ανήκουν σε κρατική υπηρεσία και είναι εξουσιοδοτημένα για το σκοπό αυτό.

Άρθρο 108 Παράνομο εμπόριο ναρκωτικών ή ψυχοτρόπων ουσιών

1. Όλα τα κράτη πρέπει να συνεργάζονται για την καταστολή του παράνομου εμπορίου ναρκωτικών και ψυχοτρόπων ουσιών, που διεξάγεται από πλοία στην ανοικτή θάλασσα κατά παράβαση των διεθνών συμβάσεων.

2. Κάθε κράτος το οποίο έχει βάσιμους λόγους να πιστεύει ότι ένα πλοίο που φέρει τη σημαία του εκτελεί παράνομη μεταφορά ναρκωτικών ή ψυχοτρόπων ουσιών μπορεί να ζητήσει τη συνεργασία άλλων κρατών για την καταστολή της παράνομης αυτής μεταφοράς.

Άρθρο 109 Παράνομες εκπομπές από ανοικτή θάλασσα

1. Όλα τα κράτη πρέπει να συνεργάζονται για την καταστολή των παράνομων ραδιοεκπομπών από την ανοικτή θάλασσα.

2. Για τους σκοπούς της σύμβασης αυτής, «παράνομη εκπομπή» σημαίνει μετάδοση ραδιοφωνικών ή τηλεοπτικών εκπομπών από ένα πλοίο ή από εγκαταστάσεις στην ανοικτή θάλασσα που απευθύνονται στο ευρύ κοινό, κατά παράβαση των διεθνών κανονισμών, με εξαίρεση τη μετάδοση σημάτων κινδύνου.

3. Πρόσωπα που προβαίνουν σε παράνομες ραδιοεκπομπές μπορούν να διωχθούν ενώπιον του δικαστηρίου:

α) του κράτους της σημαίας του πλοίου 7

β) του κράτους στο οποίο είναι καταχωρημένη η εγκατάσταση 7

γ) του κράτους του οποίου το πρόσωπο αυτό είναι υπήκοος 7

δ) κάθε κράτους όπου μπορούν να ληφθούν οι εκπομπές, ή

ε) κάθε κράτους του οποίου η ραδιοεπικοινωνία υφίσταται παρεμβολές.

4. Στην ανοικτή θάλασσα, κράτος το οποίο έχει δικαιοδοσία σύμφωνα με την παράγραφο 3, μπορεί, ακολουθώντας τις διατάξεις του άρθρου 110, να συλλάβει οποιοδήποτε πρόσωπο ή πλοίο που ασχολείται με παράνομες εκπομπές και να κατάσχει τη συσκευή της εκπομπής.

#### Άρθρο 110 Δικαίωμα νηοψίας

1. Εκτός από περιπτώσεις επέμβασης δυνάμει εξουσιών που προβλέπονται από συνθήκη, πολεμικό πλοίο που συναντά στην ανοικτή θάλασσα ξένο πλοίο, εκτός από τα πλοία που απολαύουν πλήρους ετεροδικίας σύμφωνα με άρθρα 95 και 96, δεν δικαιούται να σταματήσει για έλεγχο εκτός αν υπάρχει βάσιμος λόγος υποψίας ότι:

α) το πλοίο επιδίδεται σε πειρατεία 7

β) το πλοίο επιδίδεται σε δουλεμπόριο 7

γ) το πλοίο επιδίδεται σε παράνομες εκπομπές και το κράτος της σημαίας του πολεμικού έχει δικαιοδοσία σύμφωνα με το άρθρο 109 7

δ) το πλοίο δεν έχει εθνικότητα, ή

ε) αν και φέρει ξένη σημαία ή αρνείται να υψώσει τη σημαία του, αυτό έχει στην πραγματικότητα την ίδια εθνικότητα με το πολεμικό.

2. Στις περιπτώσεις της παραγράφου 1, το πολεμικό πλοίο μπορεί να προβεί σε εξακρίβωση του δικαιώματος του πλοίου να φέρει τη σημαία του. Για το σκοπό αυτό, μπορεί να στείλει λέμβο υπό τη διοίκηση αξιωματικού στο ύποπτο πλοίο. Αν μετά τον έλεγχο των εγγράφων η υπόνοια εξακολουθεί να υπάρχει, μπορεί να προβεί σε περαιτέρω έρευνα πάνω στο πλοίο, η οποία θα πρέπει να γίνει με κάθε δυνατή διάκριση.
3. Αν οι υπόνοιες αποδειχθούν αβάσιμες και με την προϋπόθεση ότι ο πλοίο στο οποίο έχει γίνει η έρευνα δεν έχει διαπράξει ο, τιδήποτε που να δικαιολογεί τις υπόνοιες αυτές, θα αποζημιωθεί για κάθε απώλεια ή ζημιά που μπορεί να υπέστη.
4. Οι διατάξεις αυτές εφαρμόζονται *mutatis mutandis* σε στρατιωτικά αεροσκάφη.
5. Οι διατάξεις αυτές εφαρμόζονται επίσης σε οποιαδήποτε άλλα δεόντως εξουσιοδοτημένα πλοία ή αεροσκάφη που έχουν εμφανή διακριτικά στοιχεία ότι ανήκουν σε κρατική υπηρεσία.

#### Άρθρο 111 Δικαίωμα συνεχούς καταδίωξης

1. Η συνεχής καταδίωξη ξένου πλοίου μπορεί να γίνεται όταν οι αρμόδιες αρχές του παράκτιου κράτους έχουν σοβαρούς λόγους να πιστεύουν ότι το πλοίο παραβίασε τους νόμους και τους κανονισμούς του κράτους αυτού. Η συνεχής καταδίωξη μπορεί να αρχίσει όταν το ξένο πλοίο ή μία από τις λέμβους του βρίσκεται στα εσωτερικά ύδατα, αρχιπελαγικά ύδατα, στη χωρική θάλασσα ή στη συνορεύουσα ζώνη του καταδιώκοντος κράτους, και μπορεί να συνεχισθεί και έξω από τη χωρική θάλασσα ή τη συνορεύουσα ζώνη μόνο αν η καταδίωξη αυτή δεν έχει διακοπεί. Δεν είναι απαραίτητο, κατά τη διάρκεια που το ξένο πλοίο βρίσκεται μέσα στη χωρική θάλασσα ή στη συνορεύουσα ζώνη και διατάσσεται να σταματήσει, το πλοίο που δίνει τη διαταγή να βρίσκεται επίσης μέσα στη χωρική θάλασσα ή στη συνορεύουσα ζώνη. Αν το ξένο πλοίο βρίσκεται μέσα σε συνορεύουσα ζώνη, όπως αυτή καθορίζεται στο άρθρο 33, η δίωξη μπορεί να επιχειρηθεί μόνο για παραβιάσεις των δικαιωμάτων για προστασία των οποίων καθιερώθηκε η ζώνη αυτή.



2. Το δικαίωμα της συνεχούς καταδίωξης εφαρμόζεται, *mutatis mutandis*, για παραβάσεις στην αποκλειστική οικονομική ζώνη ή στην υφαλοκρηπίδα, συμπεριλαμβανομένων και των ζωνών ασφαλείας γύρω από τις εγκαταστάσεις της υφαλοκρηπίδας, των νόμων και των κανονισμών του παράκτιου κράτους που εφαρμόζονται σύμφωνα με τη σύμβαση αυτή στην αποκλειστική οικονομική ζώνη ή στην υφαλοκρηπίδα, περιλαμβανομένων και των ζωνών ασφαλείας.

3. Το δικαίωμα της συνεχούς καταδίωξης παύει μόλις το καταδιωκόμενο πλοίο εισέλθει στα χωρικά ύδατα της χώρας του ή τρίτου κράτους.

4. Η συνεχής καταδίωξη δεν θεωρείται ότι έχει αρχίσει παρά μόνο όταν το πλοίο που καταδιώκει έχει βεβαιωθεί με τα πρακτικά μέσα που διαθέτει, ότι το πλοίο που καταδιώκεται ή μία από τις λέμβους του ή άλλα σκάφη που ενεργούν ομαδικά και χρησιμοποιούν το καταδιωκόμενο πλοίο ως βάση, βρίσκεται μέσα στα όρια της χωρικής θάλασσας ή, ανάλογα με την περίπτωση, μέσα στη συνορεύουσα ζώνη ή την αποκλειστική οικονομική ζώνη ή πάνω από την υφαλοκρηπίδα. Η καταδίωξη μπορεί να αρχίσει μόνο μετά από την εκπομπή οπτικού ή ηχητικού σήματος για την ανακοπή του πλού, το οποίο πρέπει να εκπέμπεται από απόσταση που να μπορεί να ακουσθεί ή να γίνει ορατό από το ξένο πλοίο.

5. Το δικαίωμα της καταδίωξης μπορεί να ασκηθεί μόνο από πολεμικά πλοία ή στρατιωτικά αεροσκάφη ή άλλα πλοία ή αεροσκάφη με εμφανή διακριτικά στοιχεία ότι ανήκουν σε κρατική υπηρεσία και είναι εξουσιοδοτημένα για το σκοπό αυτό.

6. Όπου η καταδίωξη γίνεται με αεροσκάφος:

α) οι διατάξεις των παραγράφων 1 έως και 4 του άρθρου αυτού εφαρμόζονται *mutatis mutandis* 7

β) το αεροσκάφος, το οποίο δίνει διαταγή ανακοπής πλού πρέπει αυτό το ίδιο να καταδιώκει ενεργά το πλοίο, μέχρις ότου πλοίο ή άλλο αεροσκάφος του παράκτιου κράτους, που έχει κληθεί από το αεροσκάφος, καταφθάσει για να αναλάβει την καταδίωξη, εκτός βέβαια αν το αεροσκάφος μπορεί μόνο του να συλλάβει το πλοίο. Δεν είναι ικανοποιητική η δικαιολογία για σύλληψη έξω από τη χωρική θάλασσα ότι το πλοίο απλώς επισημάνθηκε από το αεροσκάφος ως ένοχο ή ύποπτο παράβασης, αν

παράλληλα δεν διατάχθηκε να ανακόψει τον πλου του και δεν καταδιώχθηκε από το ίδιο το αεροσκάφος ή άλλο αεροσκάφος ή πλοία τα οποία συνεχίζουν την καταδίωξη χωρίς διακοπή.

7. Η απελευθέρωση πλοίου που συνελήφθη εντός της δικαιοδοσίας κάποιου κράτους και το οποίο συνοδεύτηκε σε κάποιο λιμάνι του κράτους αυτού για διεξαγωγή ανάκρισης από τις αρμόδιες αρχές του, δεν μπορεί να ζητηθεί με μόνη την αιτιολογία ότι το πλοίο διέσχισε υπό συνοδεία τμήμα της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης ή της ανοικτής θάλασσας, διότι οι περιστάσεις το επέβαλαν.

8. Όταν πλοίο έχει κρατηθεί ή συλληφθεί έξω από τη χωρική θάλασσα υπό συνθήκες που δεν δικαιολογούν την άσκηση του δικαιώματος της συνεχούς καταδίωξης, αυτό θα πρέπει να αποζημιωθεί για κάθε απώλεια ή ζημιά που μπορεί να υπέστη ως αποτέλεσμα αυτής της κρατήσεως ή σύλληψης.

**Β) Ανθρώπινο κόστος θαλάσσιας πειρατείας το έτος 2016 σύμφωνα με την Έκθεση του Oceans Beyond Piracy για το έτος 2016**

**Για την περιοχή της Ανατολικής Αφρικής**



**Για την περιοχή της Δυτικής Αφρικής**



**Για την περιοχή της Ασίας**



**Γ) Οικονομικό κόστος θαλάσσιας πειρατείας το έτος 2016 σύμφωνα με την Έκθεση του Oceans Beyond Piracy για το έτος 2016**

**Για την περιοχή της Ανατολικής Αφρικής**



## Για την περιοχή της Δυτικής Αφρικής

 **\$793.7 MILLION**  
TOTAL COST  
(Up from \$719.6 MILLION in 2015)

**\$0 Cost**   
of PROSECUTION

**\$345.9 MILLION**   
Cost of CONTRACTED  
MARITIME SECURITY SERVICES  
(Escorts, Patrols, Secure Zones & Embarked Security)

## Για την περιοχή της Ασίας

 **\$4.5 MILLION**  
COST OF  
STOLEN GOODS (AVG.)

 **23 SUSPECTS**  
ARRESTED  
FOR PIRACY/ROBBERY

**RE-ROUTING  
TACTICS  
EMPLOYED**   
(By vessels transiting Sulu & Celebes Seas)

## Δ) Πειρατική δραστηριότητα το έτος 2016 σύμφωνα με την Έκθεση του Oceans Beyond Piracy για το έτος 2016

### Για την περιοχή της Ανατολικής Αφρικής

 **27 TOTAL**  
REPORTED INCIDENTS

**0**   
VESSELS SUCCESSFULLY HIJACKED

**13**   
INCIDENTS OF SUSPICIOUS ACTIVITY

### Για την περιοχή της Δυτικής Αφρικής

 **95 TOTAL**  
REPORTED ATTACKS  
(Up from 54 in 2015)

**2/3** OF REPORTED  
ATTACKS OCCURRED OFF  
**NIGERIA**  
(In EZZ and Territorial Waters)

**18**   
KIDNAPPING INCIDENTS

### Για την περιοχή της Ασίας

 **129 TOTAL**  
REPORTED INCIDENTS  
(Down from 199 in 2015)

 **3 INCIDENTS** of  
HIJACKING FOR CARGO  
(Down from 12 incidents in 2015)

 **21 INCIDENTS**  
of KIDNAPPING  
(In the Sulu and Celebes Seas)

**Ε) Ανθρώπινο κόστος θαλάσσιας πειρατείας το έτος 2015 σύμφωνα με την Έκθεση του Oceans Beyond Piracy για το έτος 2015**

**Για την περιοχή του Δυτικού Ινδικού Ωκεανού**



**Για την περιοχή του Κόλπου της Γουινέας**



**Για την περιοχή της νοτιοανατολικής Ασίας**



**ΣΤ) Οικονομικό κόστος θαλάσσιας πειρατείας το έτος 2015 σύμφωνα με την Έκθεση του Oceans Beyond Piracy για το έτος 2015**

**Για την περιοχή του Δυτικού Ινδικού Ωκεανού**



**Για την περιοχή του Κόλπου της Γουινέας**



## Για την περιοχή της νοτιοανατολικής Ασίας

 **\$1.2**  
MILLION  
COST OF STOLEN  
GOODS

**\$8.1**  
MILLION   
COST OF STOLEN CARGO

**\$382 THOUSAND**  
COST OF ORKIM HARMONY  
RECOVERY OPERATION 

## Z) Πειρατική δραστηριότητα το έτος 2015 σύμφωνα με την Έκθεση του Oceans Beyond Piracy για το έτος 2015

### Για την περιοχή του Δυτικού Ινδικού Ωκεανού

 **16** TOTAL  
REPORTED ATTACKS

**5** REGIONAL  
VESSELS   
SUCCESSFULLY HIJACKED

**0**   
COMMERCIAL VESSELS HIJACKED

### Για την περιοχή του Κόλπου της Γουινέας

 **54** TOTAL  
REPORTED ATTACKS

**48%** OF REPORTED  
ATTACKS OCCURRED IN  
INTERNATIONAL WATERS

**15**   
KIDNAPPING INCIDENTS

### Για την περιοχή της νοτιοανατολικής Ασίας

**199** TOTAL  
REPORTED PIRACY &  
ROBBERY INCIDENTS

 **67%** OF INCIDENTS  
OCCURRED NEAR THE  
MALACCA OR SINGAPORE STRAIT

ONLY **8%**   
OF INCIDENTS OCCURRED IN  
THE 4TH QUARTER OF 2015

**Η) Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 10<sup>ης</sup> Μαΐου 2012 (2011/2962(RSP))**

*«Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,*

- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του, της 20ής Μαΐου 2008, σχετικά με μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση,
- έχοντας υπόψη τα ψηφίσματά του για την πειρατεία στη θάλασσα, ιδιαίτερα δε εκείνα της 23ης Οκτωβρίου 2008 σχετικά με την πειρατεία στη θάλασσα και της 26ης Νοεμβρίου 2009 σχετικά με μια πολιτική λύση στο πρόβλημα της πειρατείας στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας,
- έχοντας υπόψη τη Σύμβαση του ΟΗΕ, της 10ης Δεκεμβρίου 1982, για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS),
- έχοντας υπόψη τη Σύμβαση του ΟΗΕ, του 1988, για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας,
- έχοντας υπόψη τα ψηφίσματα του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ σχετικά με την κατάσταση στη Σομαλία, και ιδιαίτερα το ψήφισμα 2036(2012), της 22ας Φεβρουαρίου 2012,
- έχοντας υπόψη την Κοινή Δράση του Συμβουλίου 2008/749/ΚΕΠΠΑ, της 19ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με τη δράση στρατιωτικού συντονισμού της ΕΕ προς υποστήριξη των ψηφισμάτων του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών 1816/2008 (ΕΕ NAVCO),
- έχοντας υπόψη την Κοινή Δράση του Συμβουλίου 2008/851/ΚΕΠΠΑ, της 10ης Νοεμβρίου 2008, για τη στρατιωτική επιχείρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης που θα συμβάλει στην αποτροπή, στην πρόληψη και στην καταστολή των πειρατικών επιθέσεων και των ένοπλων ληστειών στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας (EU NAVFOR ATALANTA), και την απόφαση 2010/766/ΚΕΠΠΑ του Συμβουλίου, για την τροποποίηση της Κοινής Δράσης 2008/851/ΚΕΠΠΑ,

- έχοντας υπόψη την απόφαση του Συμβουλίου, της 23ης Μαρτίου 2012, σχετικά με την παράταση της εντολής της Επιχείρησης EU NAVFOR ATALANTA μέχρι τον Δεκέμβριο του 2014 και τη διεύρυνση του πεδίου δράσης της,
- έχοντας υπόψη την απόφαση του Συμβουλίου 2010/96/ΚΕΠΠΑ, της 15ης Φεβρουαρίου 2010, και την απόφαση του Συμβουλίου 2010/197/ΚΕΠΠΑ, της 31ης Μαρτίου 2010, για την έναρξη στρατιωτικής αποστολής της Ευρωπαϊκής Ένωσης που θα συμβάλει στην εκπαίδευση των σομαλικών δυνάμεων ασφαλείας (EUTM Somalia),
- έχοντας υπόψη την Προσέγγιση για τη Διαχείριση της Κρίσης που συμφωνήθηκε στο πλαίσιο του Συμβουλίου Υπουργών Εξωτερικών της 16ης Δεκεμβρίου 2011 για την Αποστολή για Οικοδόμηση Περιφερειακών Ναυτικών Ικανοτήτων (RMCB), μια πολιτική αποστολή με στρατιωτική εμπειρογνωμοσύνη στο πλαίσιο της ΚΠΑΑ, που βρίσκεται στο στάδιο της προετοιμασίας,
- έχοντας υπόψη το Στρατηγικό Πλαίσιο για το Κέρασ της Αφρικής, που εγκρίθηκε από το Συμβούλιο στις 14 Νοεμβρίου 2011 και έχει ως στόχο να παράσχει κατευθύνσεις για τη δράση της ΕΕ στην περιοχή,
- έχοντας υπόψη τη συμφωνία καταμερισμού της εξουσίας που υπεγράφη στο Τζιμπουτί στις 9 Ιουνίου 2008 με στόχο τη δρομολόγηση μιας ευρείας εθνικής συμφιλίωσης και τη δημιουργία ενός ισχυρού και συνεκτικού πολιτικού συνασπισμού, ικανού να διασφαλίσει την ειρήνη, τη συμφιλίωση στη χώρα και την αποκατάσταση της κεντρικής κρατικής εξουσίας,
- έχοντας υπόψη τα Συμπεράσματα της Διάσκεψης του Λονδίνου της 23ης Φεβρουαρίου 2012 για τη Σομαλία,
- έχοντας υπόψη το άρθρο 110, παράγραφοι 2 και 4, του Κανονισμού του,

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



η καταπολέμηση της πειρατείας στις ρίζες της αποτελεί προτεραιότητα για δράση της ΕΕ,

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

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

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

Ε. λαμβάνοντας υπόψη ότι κάθε χρόνο 10.000 ευρωπαϊκά πλοία διέρχονται από επικίνδυνες θαλάσσιες περιοχές και κατά συνέπεια, πέρα από το ζήτημα των

ανθρώπων ζώων και της ασφάλειας, η πειρατεία συνιστά επίσης οικονομικό πρόβλημα δεδομένου ότι απειλεί τις διεθνείς εμπορικές θαλάσσιες γραμμές και επηρεάζει με πολύ αρνητικό τρόπο το διεθνές εμπόριο,

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

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

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

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

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

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

μέσα, ούτε από οικονομικής πλευράς ούτε από πλευράς ανθρώπινης ικανότητας, για να προστατεύσουν τους εαυτούς τους από την πειρατεία,

ΙΒ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η ΕΕ είναι ο μεγαλύτερος χορηγός βοήθειας στη Σομαλία, και έχει διαθέσει μέχρι σήμερα για αναπτυξιακή βοήθεια 215,4 εκατομμύρια ευρώ μέσω του Ευρωπαϊκού Ταμείου Ανάπτυξης (ΕΤΑ) για την περίοδο 2008-2013· λαμβάνοντας υπόψη ότι η χρηματοδότηση αυτή αποσκοπεί κυρίως στην καταπολέμηση της φτώχειας και την επίτευξη αυτοδύναμης οικονομικής ανάπτυξης, καθώς επίσης στην παροχή διαρκούς λύσης στο πρόβλημα της σταθερότητας της χώρας, με την αντιμετώπιση των βασικών αιτίων της πειρατείας μέσω της χρηματοδότησης προγραμμάτων για τη βελτίωση της διακυβέρνησης, της παιδείας, και της οικονομικής ανάπτυξης, και για τη στήριξη των άλλων τομέων (υγεία, περιβάλλον, νερό και αποχετεύσεις)· ότι ένα πρόσθετο ποσό 175 εκατομμυρίων ευρώ εγκρίθηκε στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Ταμείου Ανάπτυξης για την περίοδο 2011-2013, για να μπορέσει η ΕΕ να ενισχύσει τη συμμετοχή της και να στηρίξει νέες δραστηριότητες στους ανωτέρω τομείς· λαμβάνοντας υπόψη ότι κανείς από τους στόχους αυτούς δεν πρόκειται να επιτευχθεί χωρίς αποτελεσματικούς θεσμούς διακυβέρνησης στη Σομαλία,

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

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

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

1. επαναλαμβάνει τη σοβαρή του ανησυχία σχετικά με τη συνεχιζόμενη και αυξανόμενη απειλή που συνιστούν η θαλάσσια πειρατεία και ένοπλη ληστεία για τα διεθνή πλοία που μεταφέρουν βοήθεια στη Σομαλία, για τη διεθνή αλιεία και την αλιεία της ΕΕ, για τα εμπορικά και επιβατηγά πλοία στον Ινδικό Ωκεανό, ιδιαίτερα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας και του Κέρατος της Αφρικής, για την ασφάλεια των ναυτικών και των άλλων προσώπων, και για την περιφερειακή σταθερότητα·
2. καλεί την Ύπατη Εκπρόσωπο και τα κράτη μέλη να εξετάσουν επείγοντως τρόπους για την ελευθέρωση των 191 ναυτικών που αυτή τη στιγμή κρατούνται όμηροι, ώστε να λήξει η μακρά και επώδυνη φυλάκισή τους στα χέρια των απαγωγέων τους και να μπορέσουν να επιστρέψουν στις εστίες τους και, ταυτόχρονα να εξασφαλίσουν την ελευθέρωση των επτά πλοίων που κρατούνται·
3. εκφράζει την ικανοποίησή του για τη συνεισφορά της επιχείρησης EU NAVFOR ATALANTA στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, με την προστασία των σκαφών που έχει ναυλώσει το Παγκόσμιο Επισιτιστικό Πρόγραμμα για τη μεταφορά βοήθειας στη Σομαλία και άλλων ευάλωτων σκαφών, στην αποτροπή, την πρόληψη και την καταστολή των πειρατικών ενεργειών και της ένοπλης ληστείας στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, και στην εξασφάλιση της αποτελεσματικότητας της αντίδρασης της ΕΕ στην θαλάσσια πειρατεία·
4. εκφράζει την ικανοποίησή του για την απόφαση του Συμβουλίου, της 23ης Μαρτίου 2012, σχετικά με την παράταση της εντολής της Επιχείρησης EU NAVFOR ATALANTA μέχρι τον Δεκέμβριο του 2014 και τη διεύρυνση του πεδίου δράσης της·
5. θεωρεί λυπηρό ότι ο αριθμός των σκαφών που διέθεσαν τα κράτη μέλη στην Επιχείρηση EU NAVFOR ATALANTA μειώθηκε από οκτώ σε δύο-τρία μόνο στις αρχές του 2012, και ζητεί, στο πλαίσιο αυτό, από τα κράτη μέλη να διαθέσουν μεγαλύτερες ναυτικές δυνάμεις ώστε να μπορέσει η Επιχείρηση EU NAVFOR ATALANTA να επιτύχει·
6. ζητεί μεγαλύτερο συντονισμό στο πλαίσιο του μηχανισμού SHADE μεταξύ ΕΕ, NATO και της ηγεσίας των τριών βασικών αντιπειρατικών ναυτικών αποστολών στην περιοχή (EU NAVFOR, CTF150/151 και TF508 στο πλαίσιο της Επιχείρησης

Ocean Shield του NATO) και των διαφόρων διεθνών ναυτικών δυνάμεων, ώστε να αποτραπούν οι περιττές επικαλύψεις, δεδομένου ότι οι δυο οργανισμοί, ΕΕ και NATO, επιχειρούν ταυτόχρονα στην ίδια περιοχή βάσει της αντίστοιχης αυτονομίας τους ως προς τη λήψη αποφάσεων, τη στιγμή που έχουν τα ίδια συμφέροντα και περιλαμβάνουν σε μεγάλο βαθμό τα ίδια ευρωπαϊκά έθνη·

7. καλεί την ΥΕ/Α να ζητήσει την αύξηση του συντονισμού και της συνεργασίας μεταξύ των διεθνών παραγόντων στη Σομαλία και στην ευρύτερη περιοχή του Κέρατος της Αφρικής, συγκεκριμένα της ΕΕ, του NATO, των ΗΠΑ, του ΟΗΕ και των ενδιαφερόμενων κρατών, προκειμένου να επιτευχθεί μια πραγματική και συνεκτική προσέγγιση σε σχέση με την καταπολέμηση της πειρατείας και, το σημαντικότερο, των ριζών και των συνεπειών της σε όλα τα επίπεδα·

8. υπογραμμίζει ταυτόχρονα την ανάγκη ενίσχυσης του στρατηγικού συντονισμού μεταξύ EU-NAVFOR ATALANTA, EUTM Σομαλία και των άλλων ενεργειών της ΚΠΑΑ (για παράδειγμα όταν αναπτυχθεί η RMCB), στην ευρύτερη περιοχή του Κέρατος της Αφρικής· χαιρετίζει, στο πλαίσιο αυτό, την απόφαση που έλαβε το Συμβούλιο στις 23 Μαρτίου 2012, να ενεργοποιήσει το Κέντρο Επιχειρήσεων της ΕΕ για τη στήριξη των αποστολών στο πλαίσιο της Κοινής Πολιτικής Ασφαλείας και Άμυνας (ΚΠΑΑ) στο Κέρατος της Αφρικής· ζητεί συνεπώς να επανεξεταστούν οι τρέχουσες διευθετήσεις σχετικά με τη διοίκηση της EU NAVFOR ATALANTA και της EUTM Somalia·

9. εκφράζει την ικανοποίησή του για τη διάσκεψη του Λονδίνου σχετικά με τη Σομαλία, στις 23 Φεβρουαρίου 2012, που κατέδειξε την αποφασιστικότητα της διεθνούς κοινότητας για την εξάλειψη της φτώχειας, και ζητεί να αναπτυχθεί μεγαλύτερη δικαστική ικανότητα για τη δίωξη και την κράτηση των υπεύθυνων της πειρατείας·

10. υπογραμμίζει ότι η συνέχιση της ατιμωρησίας όσον αφορά την πειρατεία αποτελεί εμπόδιο στην αποτροπή· θεωρεί λυπηρό το ότι παρά τις συμφωνίες μεταγωγής που έχει συνάψει η ΕΕ με τρίτες χώρες (Κένυα, Σεϋχέλλες, Μαυρίκιο), τις διμερείς συμφωνίες επαναπατριsmού καταδικασμένων πειρατών μεταξύ Σεϋχελλών και Πουντλάνδης και Σομαλιλάνδης, και τα διεθνή νομικά πλαίσια, πολλοί πειρατές και άλλοι εγκληματίες παραμένουν ασύλληπτοι ή, εάν συλληφθούν, συχνά αφήνονται

ελεύθεροι ελλείψει νομικών τεκμηρίων ή πολιτικής βούλησης για τη δίωξή τους· επισημαίνει επίσης, ότι ορισμένα κράτη μέλη της ΕΕ διαθέτουν απρόσφορες ποινικές διατάξεις για την πειρατεία ανοικτής θάλασσας·

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

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

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

14. προτρέπει την EU NAVFOR, το NATO και τις Συνδυασμένες Ναυτικές Δυνάμεις (CMF) να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά την αυξανόμενη χρήση εμπορικών πλοίων που έχουν περιέλθει στα χέρια πειρατών ως «μητρικών», εξέλιξη η οποία μαρτυρεί σημαντική βελτίωση της επιχειρησιακής ικανότητας των πειρατών που τους

επιτρέπει να πραγματοποιούν επιθέσεις με μεγαλύτερη ισχύ, αποφασιστικότητα και ευελιξία σε ολόκληρο τον Ινδικό Ωκεανό·

15. τονίζει ότι ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) θα πρέπει να συνεχίσει να συνεργάζεται, όπου χρειαστεί, με την EU NAVFOR ATALANTA παρέχοντάς της, με τη συγκατάθεση του κράτους σημαίας τα λεπτομερή δεδομένα LRIT (Σύστημα Αναγνώρισης και Εξ Αποστάσεως Παρακολούθησης Πλοίων) και τις δορυφορικές εικόνες των υπό σημαία ΕΕ σκαφών που διαπλέουν την περιοχή· προς το σκοπό αυτό, προτρέπει τα κράτη μέλη να επιτρέψουν στον ανωτέρω Οργανισμό να παρέχει τα εν λόγω δεδομένα και πληροφορίες στην Επιχείρηση EU NAVFOR ATALANTA·

16. εκτιμά ότι, δεδομένης της εξάπλωσης της πειρατείας, οι ναυτικοί που είναι εκτεθειμένοι σε απειλές σχετιζόμενες με την πειρατεία θα πρέπει να εκπαιδευτούν ώστε να βελτιώσουν το επίπεδο αυτοπροστασίας τους· υπογραμμίζει την ανάγκη να υιοθετήσουν και να εφαρμόσουν πλήρως οι ναυτιλιακές εταιρίες τις «Βέλτιστες Μεθόδους Διαχείρισης για την προστασία έναντι των Πειρατών που έχουν ως βάση τη Σομαλία» (BMP4), που παρέχουν επαρκείς πληροφορίες σε όλους τους ενδιαφερομένους σχετικά με το πώς να βοηθούν τα πλοία να αποφεύγουν, να αποτρέπουν ή να καθυστερούν τις πειρατικές επιθέσεις ανοικτά των ακτών της Σομαλίας· επαναλαμβάνει την έκκλησή του προς όλα τα πλοία που πλέουν στην περιοχή να δηλώνονται στους αρμόδιους συντονιστικούς φορείς θαλάσσιας ασφαλείας και να ακολουθούν τις συστάσεις της EU NAVFOR ATALANTA· καλεί τα κράτη μέλη να μεριμνήσουν ώστε να δηλώνονται όλα τα πλοία τους·

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

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

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

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

21. χαιρετίζει την απόφαση της Επιτροπής να προτείνει άλλα 100 εκατομμύρια ευρώ για ευρωπαϊκή οικονομική βοήθεια στο πλαίσιο του Μέσου Στήριξης της Ειρήνης στην Αφρική, υπέρ της Αποστολής της Αφρικανικής Ένωσης στη Σομαλία (AMISOM), και καλεί τα κράτη μέλη και τη διεθνή κοινότητα να βοηθήσουν στην προαγωγή της ειρήνης και της οικονομικής ανάπτυξης και στην οικοδόμηση ενός σταθερού δημοκρατικού καθεστώτος στη Σομαλία, που θα προωθήσει την ασφάλεια και τον αγώνα κατά της πειρατείας μακροπρόθεσμα· εκφράζει την ικανοποίησή του για τον διορισμό Ειδικού Εντεταλμένου της ΕΕ για το Κέρας της Αφρικής·

22. εκφράζει την ανησυχία του για τη συνεχιζόμενη επιδείνωση της ανθρωπιστικής κατάστασης στο Κέρας της Αφρικής και καλεί τη διεθνή κοινότητα και ιδιαίτερα την ΕΕ να αυξήσουν την παροχή ανθρωπιστικής βοήθειας στον πληθυσμό που την έχει ανάγκη, προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι αυξανόμενες ανθρωπιστικές ανάγκες και να αποφευχθεί η περαιτέρω επιδείνωση της κατάστασης·



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

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

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

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

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

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

29. υπογραμμίζει ότι η χρήση ιδιωτικής ένοπλης φρουράς στα πλοία αποτελεί μέτρο που δεν μπορεί να υποκαταστήσει την αναγκαία συνολική λύση της πολύπλευρης απειλής της πειρατείας· λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι ορισμένα κράτη μέλη έχουν θεσπίσει σχετική νομοθεσία· στο πλαίσιο αυτό, καλεί αφενός τα κράτη μέλη να λάβουν τα αναγκαία μέτρα ασφαλείας επί των πλοίων όπου είναι αυτό δυνατόν, και αφετέρου την Επιτροπή και το Συμβούλιο να εργασθούν για τη διαμόρφωση μιας ευρωπαϊκής αντίληψης σχετικά με τη χρήση πιστοποιημένου ένοπλου προσωπικού επί των πλοίων, ώστε να διασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή των σχετικών κατευθυντήριων γραμμών του ΙΜΟ·

30. επισημαίνει ότι, βάσει του διεθνούς δικαίου, πάντα στην ανοικτή θάλασσα, και όταν πρόκειται για δράση στο πλαίσιο του αγώνα κατά της πειρατείας, τόσο τα πλοία όσο και το στρατιωτικό προσωπικό που είναι ανεπτυγμένο σε αυτά υπάγονται στην εθνική δικαιοδοσία του κράτους σημαίας· επιπλέον, καμία άλλη αρχή πλην εκείνων του κράτους σημαίας δεν μπορεί να διατάξει οποιαδήποτε σύλληψη ή κράτηση πλοίου, ακόμη και ως μέτρο για τη διενέργεια έρευνας·

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

## Θ) Διάσημοι πειρατές - ιστορική αναδρομή

Μάχη μεταξύ πειρατών και πληρώματος και παλαιό πειρατικό πλοίο του 18<sup>ου</sup> αιώνα



Χαϊρεντίν Μπαρμπάροσα



Η επιδρομή του Μπαρμπάρσα στην Κέρκυρα το έτος 1537



Ο Μαυρογένης



O Calicko Jack



O Henry Morgan



Το λιμάνι του Πόρτ Ρουαγιάλ πριν και μετά το τσουνάμι του 1692

**Port Royal, before and after the earthquake of 1692**

