

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
‘ΝΑΥΤΙΛΙΑ’**

Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

-

Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΝΙΓΗΡΙΑΣ

***ΚΑΛΑΝΤΖΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ
(ΜΝ 12018)***

Μάιος 2018



- 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**
 - 1.1 ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ**
 - 1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ**
 - 1.3 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΝΙΓΗΡΙΑΣ:ΠΩΣ ΕΓΙΝΕ Η Νο1 ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΕΙΡΑΤΙΚΩΝ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ**
 - 1.4 ΤΡΟΠΟΙ ΔΡΑΣΗΣ ΤΩΝ ΠΕΙΡΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΝΙΓΗΡΙΑΣ**
- 2. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ**
 - 2.1 ΟΙ ΠΙΟ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΓΙΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ**
 - 2.2 ΜΟΡΦΕΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ**
- 3. ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΑΠΟ ΤΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ**
 - 3.1 ΟΙ ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ**
 - 3.2 ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΕΝ ΠΛΩ**
 - 3.3 ΕΠΙΒΟΛΗ ΠΟΙΝΗΣ-ΤΙΜΩΡΙΑΣ**
- 4. ΑΣΦΑΛΕΙΑ/SECURITY ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΤΑ ISPS CODE- ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΑΠΟ ΤΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ**
 - 4.1 Ο ΚΩΔΙΚΑΣ ISPS**
 - 4.2 SHIP SECURITY ASSESSMENT/ SHIP SECURITY PLAN**
- 5. ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ**
 - 5.1 ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ**
 - 5.2 ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ**

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ



ΣΤΟΧΟΣ

Στόχος της ακόλουθης εργασίας είναι να παρουσιαστεί εκτενώς το φαινόμενο που μαστίζει πολλές θαλάσσιες περιοχές , αυτό της πειρατείας. Ιδιαίτερα σοβαρό φαινόμενο αποτελεί η πειρατεία στη περιοχή της Νιγηρίας, όπου τα συμβάντα και τα περιστατικά πειρατείας είναι σε πολύ υψηλό επίπεδο, οδηγώντας έτσι τους ναυτικούς και τις εταιρείες να προγραμματίζουν έτσι τα ταξίδια και να λαμβάνουν τα καλύτερα δυνατά μέτρα για την καταπολέμηση και καταστολή της. Στη παρακάτω εργασία γίνεται εκτενής αναφορά στα μέτρα που έχουν ληφθεί για την καταπολέμηση της πειρατείας από διεθνείς οργανισμούς αλλά παράλληλα και από τις ίδιες τις ναυτιλιακές εταιρείες, με την τοποθέτηση ένοπλων φρουρών πάνω στα πλοία για τη διασφάλιση της ασφάλειας και της ακεραιότητας των ναυτικών και των φορτίων που μεταφέρουν τα πλοία. Ακόμη, αναλύεται εκτενέστερα, ίσως ο πιο σημαντικός κώδικας για τη προστασία από τις πειρατικές ενέργειες, ο ISPS, με την υιοθέτηση του οποίου έχει παρουσιαστεί μείωση των ατυχημάτων που έχουν προκληθεί από τους πειρατές. Τέλος, παρουσιάζονται τα κόστη της πειρατείας, τόσο στο κοινωνικό σύνολο όσο και σε οικονομικό και ιδιωτικό επίπεδο.





1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

Η πειρατεία είναι ένα από τα σοβαρότερα εγκλήματα του Διεθνούς Δικαίου. Αν αναλογιστούμε ότι πάνω από το 80% των εμπορικών μεταφορών γίνεται με πλοία μπορούμε εύκολα να αντιληφθούμε την βαρύτητα αυτού του φαινομένου.

Για τον ακριβή ορισμό της πειρατείας δεν υφίσταται σύμφωνη γνώμη των διεθνολόγων. Κατά τον επίσημο ορισμό του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, όπως περιλαμβάνεται στο άρθρο 100, 101, της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών (1982), (“περί ανοικτών θαλασσών”), πειρατεία ονομάζεται κάθε πράξη βίας ή αιχμαλώτισης ή απόσπασης, η οποία διαπράττεται στην ανοιχτή θάλασσα ή τα διεθνή ύδατα από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ενός ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους (εάν πρόκειται για αεροπειρατεία), και στρέφεται εναντίον προσώπων ή ιδιοκτησίας που μεταφέρονται μ’ ένα άλλο σκάφος¹.



¹ΟΗΕ, Convention on the law of the sea of 10 December 1982, άρθρο 101



1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Η πειρατεία υφίσταται από τότε που οι ναυτικοί της αρχαιότητας ανοίχτηκαν στα πέλαγα με σκοπό να γνωρίσουν νέους κόσμους και να αναπτύξουν το θαλάσσιο εμπόριο. Η πειρατεία όμως τότε δεν αποτελούσε κάποια ατιμωτική πράξη αλλά αντιθέτως ήταν τιμή και θεωρούνταν δοξαστική ενέργεια καθώς μονάχα οι πιο γενναίοι και εξαιρετικοί ναυτικοί κατόρθωναν να γίνουν πειρατές. Ο ίδιος ο Όμηρος μάλιστα θεωρούσε το επάγγελμα του πειρατή πολύ ανώτερο από του απλού “ναυτεμπόρου” επειδή εμπειρείχε τον κίνδυνο, την περιπέτεια ,έντονο ηρωικό στοιχείο και περίσσια ψυχική δύναμη [Αλεξ. Λαγκαδάς, 1999]. Επιπλέον υπήρχε και μια άλλη κατηγορία που ταυτίζεται στην συνείδηση των ανθρώπων με τους πειρατές και αυτοί δεν είναι άλλοι από τους ένδοξους Κουρσάρους. Ο κουρσάρος είναι ο ιδιώτης ο οποίος επιτίθεται με κατάλληλα εξοπλισμένα σκάφη και ληστεύει εχθρικά πλοία κατ’ εντολή ενός ηγεμόνα η μιας Κυβέρνησης , η οποία τον εφοδιάζει με σχετική άδεια καταδρομής (Letters de Marque). Ο πειρατής λοιπόν ενεργεί για δικό του όφελος και συνεπώς θεωρείται παράνομος, ενώ ο κουρσάρος εκτελεί το απάνθρωπο και ληστρικό του έργο -θεωρητικά- προς όφελος του εντολέα του και συνεπώς θεωρείται νομιμότατος. [Τζελίνα Χαρλαύτη, 2001]

Ο Ελλαδικός χώρος και συγκεκριμένα το Αιγαίο ήταν και αυτή μια περιοχή όπου υπέφερε ιδιαίτερα από την πειρατεία σε διάφορες ιστορικές περιόδους. Μετά την καταστροφή του Μινωικού πολιτισμού και για πάνω από διακόσια χρόνια οι Φοίνικες κατασπάραζαν το Αιγαίο. Οι Έλληνες δεν ξέφυγαν ούτε αυτοί, από την παραζάλη του εύκολου πλουτισμού, και πολλοί από τους ριψοκίνδυνους ναυτικούς γίνονται και οι ίδιοι πειρατές. Το εμπόριο δυσχεραίνει, η ελευθερία των ταξιδιωτών θέτεται σε κίνδυνο και τα μεγάλα σκλαβοπάζαρα της Ασίας και της Αφρικής γέμιζαν με αθώους. Αξίζει να σημειωθεί, ότι εκείνη περίπου την εποχή, πειρατές από την Αίγινα κατέλαβαν το πλοίο που μετέφερε τον Πλάτωνα από την Σικελία στον Πειραιά, και αν δεν επενέβαιναν άμεσα οι Αθηναίοι ο Πλάτωνας θα είχε καταλήξει να πωλείται σε κάποιο σκλαβοπάζαρο. Την μεγαλύτερη όμως κρίση την έζησε η Μεσόγειος και ιδιαίτερα το Αιγαίο από τον 15ο μέχρι τον 19ο αιώνα όπου η έξαρση της πειρατείας δεν είχε προηγούμενο. Πειρατές κάθε προελεύσεως ,ακόμη και Έλληνες, σκόρπιζαν τον τρόμο στα νησιά που έδειχναν να ερημώνουν. Υπολογίζεται ότι το 1828 έπλεαν στην Μεσόγειο περίπου 1500 πειρατικά σκάφη κάθε εθνικότητας. [Αλεξ. Λαγκαδάς, 1999].

Δικαιολογημένα συνεπώς ο 17ος αιώνας έχει χαρακτηριστεί ως η Χρυσή Εποχή του Μεσογειακού Κούρσου [Τζελίνα Χαρλαύτη, 2001]. Κατά τον 18ο αιώνα κάνουν



την κυρίαρχη εμφάνισή τους οι βρετανικές καταδρομικές δραστηριότητες στον Ατλαντικό. Οι Βρετανοί κουρσάροι δρούσαν κάτω από ένα νομικό και οργανωτικό καθεστώς που είχε καθοριστεί από το κράτος και επιδίδονταν σε συνεχής λεηλασίες, καταστροφές και «έννομες ληστείες». Αποτελούσε πλέον καθεστώς σε αυτές τις περιοχές το «δίκαιο του ισχυρότερου». Παρόλα αυτά η πειρατεία δεν ήταν πάντα μια μονόπλευρη μάχη. Στα διάφορα σημεία της ιστορίας διάφορες επιβολές του νόμου έχουν επιδιώξει να "σκουπίσουν" τις θάλασσες από τους πειρατές. Στο Αιγαίο, πρώτος ο Μίνωας εξαφάνισε κάθε ίχνος πειρατείας κατά την Κρητική θαλασσοκρατία. Αργότερα ο Μέγας Αλέξανδρος και οι επίγονοι του ήρθαν να πατάξουν και πάλι την ανεπτυγμένη ανομία στις ελληνικές θάλασσες. [Αλεξ. Λαγκαδάς, 1999]. Τον 15ο αιώνα, η κινεζική δυναστεία Ming έστειλε μια δύναμη που αφιερώθηκε στη δολοφονία όσο το δυνατόν περισσότερων πειρατών. Η τιμωρία που δόθηκε υπό αυτές τις συνθήκες ήταν φρικιαστική. Επάνω στη σύλληψη, τα πόδια του «κατηγορούμενου» καρφώνονταν στο κατάστρωμα του πλοίου. Του επαγγέλονταν κατηγορίες και κηρυσσόταν ένοχος. Ο πειρατής θα χτυπιόταν έπειτα με τον ινδικό κάλαμο, που ήταν δεμένος με αγκάθια, έως ότου να δίνονταν η διαταγή να τον αποκεφαλίσουν. [Ritchie. R.C. 1998] Οι Ρωμαίοι είχαν επίσης εξαπολύσει έναν τεράστιο στόλο το 67 π.Χ. για να καταστρέψουν την πειρατεία. Κάτω από την εντολή του Πομπηίου που χρησιμοποίησε ως βάση τον Πειραιά συνελήφθησαν περίπου 24000 πειρατές. Τους περισσότερους τους αιχμαλώτισε ως κωπηλάτες στις γαλέρες του όπου και εκεί παρέμειναν ως το θάνατο τους. Αυτά τα ισχυρά χτυπήματα στην πειρατεία απαριθμούν πολλούς ακέφαλους πειρατές κατά τη διάρκεια των αιώνων και κατά την εφαρμογή τους μείωσαν σημαντικά τον αριθμό των επιθέσεων για κάποιο χρονικό διάστημα. [Αλεξ. Λαγκαδάς, 1999] Θα μπορούσαμε να πούμε ότι όποτε οι πόροι ενός έθνους συνοψίζονται και στρέφονται πλήρως ενάντια στην πειρατεία, το έγκλημα όντως υποχωρεί. Η δραστηριότητα των πειρατών έχει ξεριζωθεί περιστασιακά ανά καιρούς, για να παραμείνει σε λήθαργο όπως ένας ιός και να επιστρέψει όταν οι όροι είναι πιο συμβάλλοντες και πιο ευνοϊκοί. Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφέρουμε ότι διάφοροι ιστορικοί υποστηρίζουν ότι η πειρατεία εκτός από τα δεινά που προκάλεσε αποτέλεσε αρωγή στην πρόοδο και την εξέλιξη της ναυπηγικής και της ναυσιπλοΐας. Οι πειρατές διαρκώς προσπαθούσαν να εξελίξουν τα σκάφη τους ώστε να προλαβαίνουν τα εμπορικά και τα εμπορικά με την σειρά τους επιδίδονταν σε ναυπηγικούς νεωτερισμούς με σκοπό να αποφεύγουν τους πρώτους. Ο ανταγωνισμός αυτός συνέβαλε σημαντικά



στην ανάπτυξη της ναυτιλίας και της ναυπηγικής. Η ληστεία στη θάλασσα λοιπόν, συνεχιζόταν για πολλούς αιώνες, σημειώνοντας άλλοτε έξαρση και άλλοτε ύφεση κατόπιν επεμβάσεων των εκάστοτε μεγάλων ναυτιλιακών δυνάμεων. Μετά τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο το φαινόμενο τείνει να αναπτύσσεται περισσότερο σε υποανάπτυκτες, τριτοκοσμικές χώρες όπως αυτές της Δυτικής Αφρικής, της Άπω Ανατολής και της Μέσης και Κεντρικής Αμερικής, σημειώνοντας μια εμφανή υποχώρηση από τα ύδατα των πιο ανεπτυγμένων χωρών. Στις περιοχές αυτές η πειρατεία έχει αρχίσει και λαβαίνει μεγάλες διαστάσεις τα τελευταία χρόνια και εμφανίζεται σε μια πιο εξελιγμένη, πιο σύγχρονη μορφή. Εμφανίζεται πιο οργανωμένη σε σχέση με το παρελθόν ,πιο προσαρμοσμένη κατά κάποιο τρόπο στις εξελίξεις τις εποχής μας [Βλάχος, 2003].

Οι παράνομες αυτές οργανώσεις , σήμερα, έχουν στρατιωτική οργάνωση και πειθαρχία, ανταλλάσσουν μεταξύ τους χρήσιμες πληροφορίες (τύπο φορτίου, αριθμό μελών πληρώματος, πορεία) και ενεργούν κάτω από σχολαστικό σχεδιασμό. Ο σύγχρονος πειρατής διαφέρει κατά πολύ από αυτόν του χτες. Δεν πρόκειται πια για τον μεθυσμένο εκκεντρικό πειρατή με το ένα μάτι και το ξύλινο πόδι του παρελθόντος. Την σήμερον ημέρα οι εγκληματίες των θαλασσών είναι οπλισμένοι με περίπλοκα θανάσιμα όπλα σε αντίθεση με έξι ως επτά χρόνια πριν που χρησιμοποιούσαν ψαρόβαρκες, μαχαίρια και πιστόλια στις επιθέσεις. Είναι εξοπλισμένοι με σύγχρονο αυτόματο οπλισμό (AK-47s , M16s), οπλοβομβίδες, χειροβομβίδες και βομβίδες πυραυλικής προώθησης- εκτοξευτήρες ρουκετών. Με τα λάφυρα και τα λύτρα που εξασφαλίζουν από τις πειρατείες, μπορούν εύκολα να αποκτήσουν φτηνό, ισχυρό και υπερσύγχρονο εξοπλισμό . Έτσι τους βλέπουμε να έχουν στην διάθεση τους γρήγορα σκάφη, δορυφορικά τηλέφωνα, συστήματα παγκόσμιας πλοήγησης GPS (Global Positioning System) και τα τελευταία χρόνια ακόμη και κινητή τηλεφωνία.

(Πηγή: <http://uniorb.com/RCHECK/somalipiracy.htm>)

Εκτός όμως από τον βαρύ οπλισμό και τα αυτόματα όπλα παρατηρούμε διαφορές και στον τρόπο δράσης και το σκοπό της κατάληψης των πλοίων. Κάποτε η επικίνδυνη ζώνη εκτεινόταν ως και 50 ναυτικά μίλια από τις ακτές. Τώρα οι μοντέρνοι πειρατές δεν διστάζουν να βγουν ως και 200 μίλια από την ακτή για να αναζητήσουν την λεία τους. Σε αυτό βέβαια συμβάλει ο παραπάνω εκσυγχρονισμός που αναφέραμε,



που τους επιτρέπει να μετασκευάζουν τα αλιευτικά σκάφη έτσι ώστε να έχουν δυνατότητα πλεύσης σε ανοιχτές θάλασσες [Καμμένος Π., 2009]. Τέλος οι πειρατικές επιθέσεις των τελευταίων χρόνων εστιάζουν στην απόσπαση λύτρων για την απελευθέρωση των πληρωμάτων εν αντιθέσει με το παρελθόν όπου κύριος στόχος ήταν το εμπόρευμα και η λεηλασία του πλοίου. Πράγμα λογικό καθώς αυτό είναι που θα τους αποδώσει περισσότερα χρήματα, χρήματα που θα επενδυθούν σε σύγχρονα, άρτια εξοπλισμένα και γρήγορα πλωτά μέσα, σε οπλισμό και σε υψηλής τεχνολογίας τηλεπικοινωνιακά μέσα.

(Πηγή: <http://www.express.gr>)

« Όσο εκσυγχρονίζονται τα εμπορικά πλοία άλλο τόσο και ίσως και περισσότερο εκσυγχρονίζονται και οι ομάδες των πειρατών οι οποίες λειτουργούν όπως μια ‘καλοκουρδισμένη’ επιχείρηση με διεθνή δραστηριότητα» [Βήμα 04/04/199]

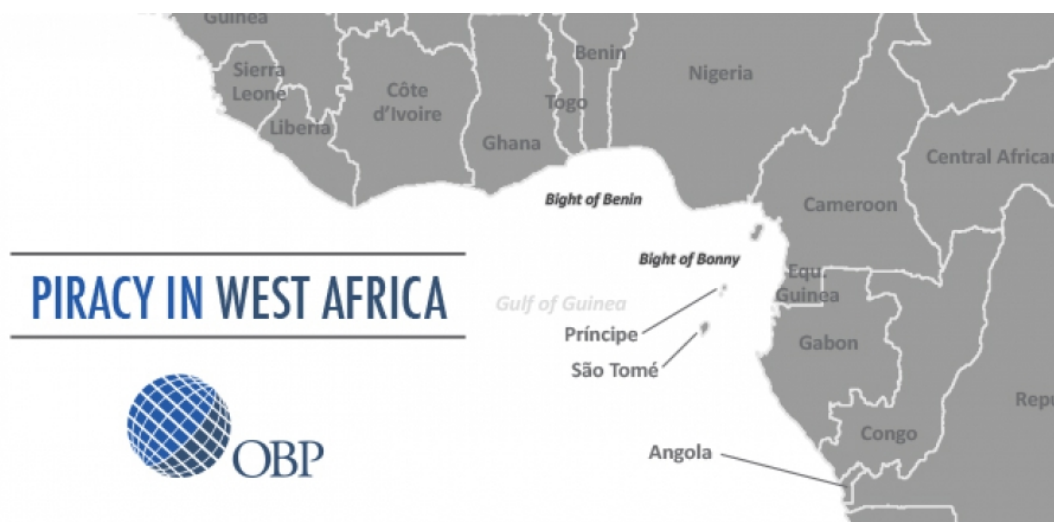
Η μοντέρνα πειρατεία λοιπόν , που εμφανίστηκε περί τη δεκαετία του '80 έχει προκαλέσει ανησυχία στη Διεθνή Κοινότητα, η οποία δημιούργησε εκτός των άλλων και το Κέντρο Αναφορών Πειρατείας το 1992 που έχει συμβάλει σημαντικά στην αντιμετώπιση του φαινομένου. Μέχρι πριν από μερικά χρόνια η πειρατεία ήταν αυξημένη στην Ινδονησία και τα γύρω νερά της, και στην Καραϊβική. Τώρα όμως κατόπιν λήψης αξιοσημείωτων μέτρων σε αυτές τις περιοχές, η δραστηριότητα έχει μετακλιστεί στον Κόλπο του Άντεν , σε έναν από τους κυριότερους εμπορικούς δρόμους που συνδέει την Διώρυγα του Σουέζ με την Ερυθρά Θάλασσα και τον Ινδικό Ωκεανό και από όπου περνάνε όλα σχεδόν τα φορτία από Ασία για Ευρώπη.





1.3 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΝΙΓΗΡΙΑΣ- ΠΩΣ ΕΓΙΝΕ Η ΝΟ 1 ΠΕΡΙΟΧΗ ΓΙΑ ΠΕΙΡΑΤΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΣΕΙΣ

Κάθε πειρατική δραστηριότητα υποδαυλίζεται και επηρεάζεται από τις ιδιαίτερες συνθήκες κάθε περιοχής προσδίδοντας τα ξεχωριστά χαρακτηριστικά που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη στη ριζική αντιμετώπιση του προβλήματος. Για παράδειγμα, στη Δυτική Αφρική, η ασυδοσία των πετρελαϊκών εταιρειών δημιούργησε το υπόβαθρο για την ανάπτυξη της πειρατείας σε συνδυασμό με το γεωπολιτικό παιχνίδι των Η.Π.Α. και της Κίνας στην περιοχή για τα πλούσια πετρελαϊκά κοιτάσματα της Νιγηρίας.



<http://oceansbeyondpiracy.org/publications/featured-story-piracy-west-africa>

1.4 ΤΡΟΠΟΣ ΔΡΑΣΗΣ ΤΩΝ ΠΕΙΡΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΝΙΓΗΡΙΑΣ

Συνήθως, η ομάδα των πειρατών διαθέτει ένα μεγαλύτερο πλοίο (μεγάλο αλιευτικό ή μικρό εμπορικό), ως πλοίο-βάση (mothership), από το οποίο είναι δυνατόν να επιχειρήσουν μικρότερα σκάφη. Αυτά τα μικρότερα σκάφη είναι συνήθως ταχύπλοα σκάφη με πολύ δυνατές μηχανές για να μπορούν να προσβάλλουν το εμπορικό πλοίο, πριν αυτό αυξήσει ταχύτητα και διαφύγει. Όμως έχουν παρατηρηθεί και κάθε είδους βάρκες με απλές μηχανές που απλά στήνουν "καρτέρι" στα διερχόμενα εμπορικά πλοία κατά τη διάρκεια της νύχτας. Το ανέβασμα στα πλοία πραγματοποιείται με ανεμόσκαλες ή σχοινιά τα οποία ρίπτονται με άγκιστρα. Μόλις το πλοίο καταληφθεί, οδηγείται σε σημεία κοντά στις ακτές της Νιγηρίας όπου οι πειρατές ζητούν αρκετά εκατομμύρια δολάρια ως λύτρα για να απελευθερώσουν πλήρωμα και πλοίο.



Πειρατές, τη στιγμή που καταλαμβάνουν πλοίο, χρησιμοποιώντας μικρά σκάφη.



2. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Όσον αφορά τον καθορισμό της έννοιας της πειρατείας, ένας ορισμός διατυπώθηκε στη Συνθήκη της Γενεύης το 1958, σχετικά με τα διεθνή ύδατα (άρθρο 15), η οποία αποτελεί επίσης το άρθρο 101 της συνθήκης Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της θάλασσας του 1982.

Η πειρατεία αναφέρεται σε οποιοσδήποτε από τις ακόλουθες πράξεις:

1. Οποιοσδήποτε παράνομες πράξεις βίας, ή κράτησης, ή οποιοσδήποτε ενέργειας λεηλασίας που διαπράττεται για ίδιον όφελος από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ενός ιδιωτικού σκάφους ή ενός ιδιωτικού αεροσκάφους και που κατευθύνεται
 - a) Ενάντια σε κάποιο άλλο σκάφος ή αεροσκάφος ή ενάντια στα πρόσωπα ή την ιδιοκτησία σε τέτοιο σκάφος ή αεροσκάφος
 - b) Ενάντια σε ένα σκάφος, ένα αεροσκάφος, τα πρόσωπα ή την ιδιοκτησία σε μέρος εκτός δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους.
2. Οποιαδήποτε πράξη οικειοθελούς συμμετοχής σε μια παράνομη λειτουργία ενός σκάφους ή αεροσκάφους με τη γνώση ότι τα γεγονότα καθιστούν το πλοίο ή το αεροσκάφος πειρατικό.
3. Οποιαδήποτε πράξη υποκίνησης ή σκόπιμης διευκόλυνσης μιας ενέργειας που περιγράφεται στις παραπάνω αυτού του άρθρου.



Πηγή: <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Default.aspx>

2.1 ΟΙ ΠΙΟ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΓΙΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ :

Σύμφωνα με το IMB (εκτός από τη έκθεση του , αναφέρονται επίσης και στην ιστοσελίδα του IMB στο τμήμα piracy prone areas and warnings) οι πιο επικίνδυνες περιοχές για πειρατεία σήμερα είναι οι εξής :

- I. Χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας και του Ινδικού Ωκεανού :**
Μπαγκλαντές , Ινδονησία , Στενά Μαλάκκα , Μαλαισία , θάλασσα Νότιας Κίνας , Φιλιππίνες , Σιγκαπούρη Βιετνάμ
- II. Αφρική και Κόλπος του Άντεν :** Tema (Γκάνα) , Λάγος και Bonny River (Νιγηρία) , Dar El Salaam (Τανζανία) , Conacry (Γουινέα) , Κόλπος του Άντεν, Ερυθρά , Νιγηρία .
- III. Νότιος και Κεντρική Αμερική και Καραϊβική :** Βραζιλία, Περού (Callao)
- IV. Υπόλοιπος Κόσμος :** Αραβική Θάλασσα , ανοιχτά του Ομάν , Δυτικός Ινδικός Ωκεανός , ανοιχτά της Μαδαγασκάρης και των Σεϋχέλλων .

Πηγή : *BEST MANAGEMENT PRACTICES AGAINST SOMALIA BASEDPIRACY/* http://www.interception.gr/app/webroot/contentupload/202/articles_pdfs_4interception.pdf

Περισσότερα άτομα απήχθησαν στη θάλασσα το 2016 από ότι σε οποιαδήποτε από τα προηγούμενα 10 έτη, παρά το ότι η πειρατεία βρίσκεται στα χαμηλότερα επίπεδά από το 1998, σύμφωνα διεθνή ναυτιλιακό γραφείο (IMB) στην ετήσια έκθεση για την πειρατεία.

Στην έκθεση του 2016, το IMB κατέγραψε 191 συμβάντα 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 1991.



«Οι απαγωγές στη θάλασσα Sulu μεταξύ της ανατολικής Μαλαισίας και των Φιλιππινών έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον», πρόσθεσε.

Παγκοσμίως το 2016, οι πειρατές επιβίβαστηκαν σε 150 πλοία, σε 12 έβαλαν φωτιά επάνω, επτά καταλήφθηκαν, και 22 επιθέσεις αποτράπηκαν. Ο αριθμός ομήρων ήταν 151.

Οι θαλάσσιες απαγωγές, εντούτοις, παρουσίασαν τριπλάσια αύξηση το 2015. Οι πειρατές απήγαγαν 62 ανθρώπους για τα λύτρα σε 15 χωριστά γεγονότα το 2016. Ακριβώς πάνω από τις μισές απαγωγές έγιναν στη Δυτική Αφρική, ενώ 28 απήχθησαν από τα ρυμουλκά, φορτηγίδες, αλιευτικά σκάφη, και πιο πρόσφατα εμπορικά πλοία, γύρω από τη Μαλαισία και την Ινδονησία.

Ο ΙΜΒ πιέζει τις κυβερνήσεις για να ερευνήσει και να βρει τους απαγωγείς και να τους τιμωρήσει βάσει του νόμου.

Ο κ. Mukundan είπε ότι τα πλοία πρέπει να είναι σε εγρήγορση στις υψηλού κινδύνου περιοχές. «Οι πλοίαρχοι πρέπει να ακολουθούν τις πιο πρόσφατες καλύτερες πρακτικές διαχείρισης και όπου είναι δυνατόν να λαμβάνουν πρόωρα μέτρα για να αποφύγουν την επιβίβαση των πειρατών. Πρέπει να ενημερώσουν το ΙΜΒ ΡΡC ή τα περιφερειακά κέντρα για την πειρατεία για βοήθεια και συμβουλές», είπε

Ο Κόλπος της Γουινέας παρέμεινε πρώτος για το 2016, με απαγωγή 34 ατόμων που έγιναν σε εννέα χωριστές επιθέσεις. Τρία πλοία κατελήφθησαν στην περιοχή. Υπήρξε μια αξιοπρόσεκτη αύξηση στις επιθέσεις που αναφέρθηκαν από τη Νιγηρία: 36 γεγονότα το 2016, σε σχέση με τα 14 το 2015. Στις επιθέσεις συμπεριλαμβάνονται και 9 φωτιές σε πλοία από τις συνολικά 12 παγκοσμίως. Μερικές επιθέσεις έγιναν σχεδόν 100 ναυτικά μίλια από την ακτή.

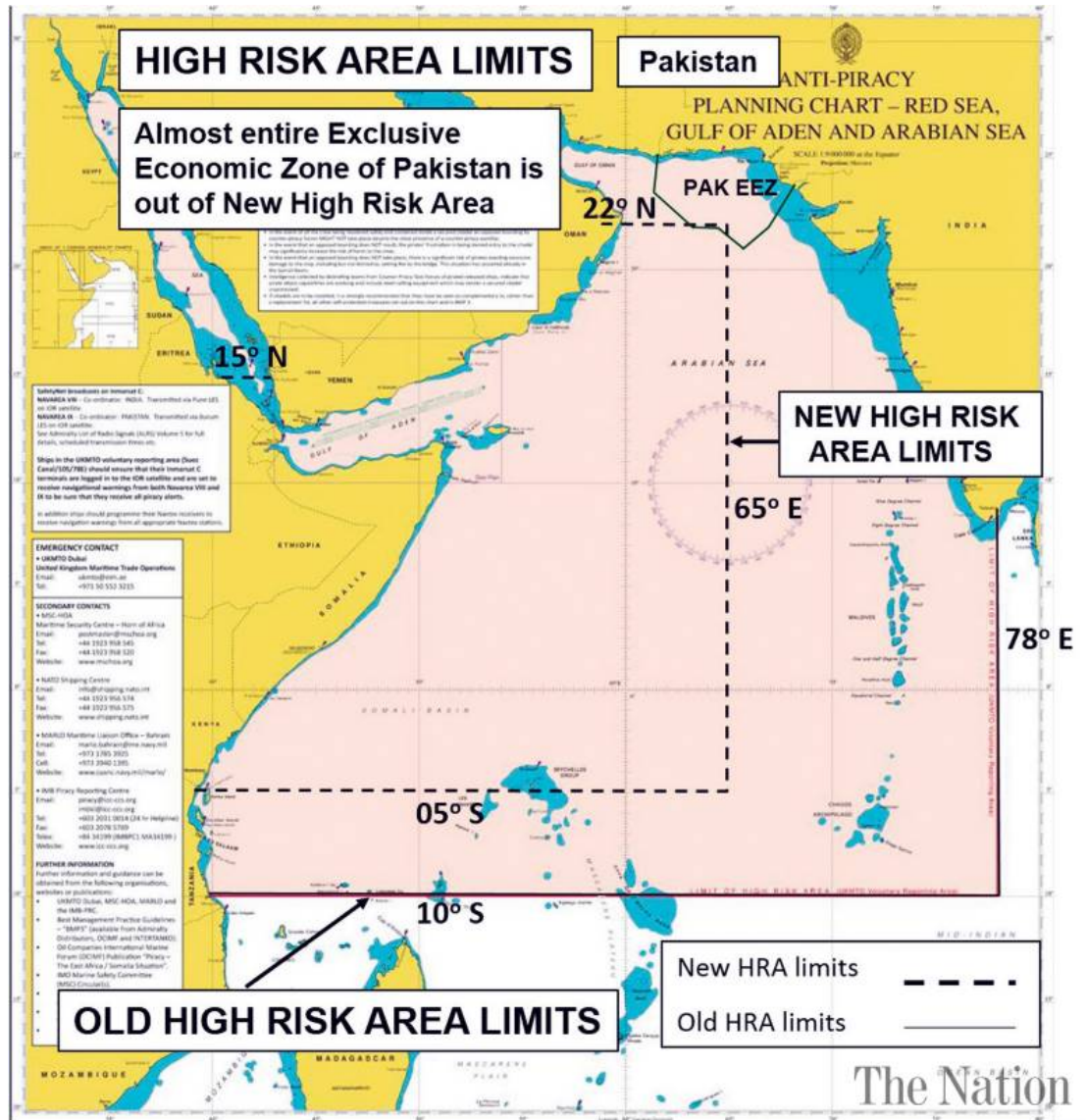
Εν τω μεταξύ, τα ινδονησιακά γεγονότα πειρατείας μειώθηκαν από 108 το 2015 σε 49 το 2016. Αν και η συντριπτική πλειοψηφία ήταν χαμηλού επιπέδου κλοπές, υπήρξε επιβίβαση σε όλα εκτός από τρία.



<http://www.e-nautilia.gr/aujish-twn-apagwgnw-apo-thn-peirateia-gia-to-2016/>



Πηγή : google pictures/κλειδί αναζήτησης-πειρατεία



Ζώνη υψηλού κινδύνου πειρατείας

<http://www.safety4sea.com/bimco-announces-revision-of-bmp4-high-risk-area/>

2.2 ΜΟΡΦΕΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ (ιδιωτικό και κοινωνικό κόστος πειρατείας)



Ο ΙΜΟ μέσω της Οδηγίας του Συμβουλίου Ασφαλείας έχει παράγει τους περαιτέρω ορισμούς όσων αφορά τα είδη της πειρατείας. Έτσι λοιπόν διαμορφώνονται τέσσερις κατηγορίες.

- *Καιροσκοπικό Έγκλημα:* Η πιο κοινή μορφή πειρατείας, στην οποία δεν πραγματοποιείται κανένας προγραμματισμός. Οι ομάδες απαρτίζονται από ευκαιριακούς κακοποιούς και η κατάληψη του σκάφους είναι σύντομη. Πραγματοποιείται με την εμφάνιση μικροκλοπών κυρίως σε λιμάνια που έχουν προσδεθεί τα πλοία.
- *Χαμηλού επιπέδου ένοπλη ληστεία:* Οι δράστες σε αυτή τη μορφή χρησιμοποιούν ταχύπλοα μικρά σκάφη και μια σειρά μικρού εξοπλισμού για να επιβιβαστούν στο πλοίο
- *Μέσο επίπεδο οπλισμένης επίθεσης και ληστείας:* Η επίθεση αυτή συνήθως προγραμματίζεται σχολαστικά από πεπειραμένες συμμορίες πειρατών. Χρησιμοποιείται ένα μεγαλύτερο σκάφος από το οποίο προωθείται κάποιο μικρό ταχύπλοο σκάφος. Σε αυτές τις επιθέσεις ο κίνδυνος είναι μεγάλος, και αυτή η μορφή πειρατείας χρησιμοποιείται συνηθέστερα στις χώρες της Ασίας.
- *Σημαντική εγκληματική πειρατεία:* Αυτός ο τύπος επιδρομής απαιτεί πληροφόρηση, απόλυτη ακρίβεια και τα κατάλληλα μέσα. Οι επιθέσεις αυτές απαιτούν πηγές χρηματοδότησης. Γι αυτό εξάλλου είναι συνυφασμένη με το οργανωμένο έγκλημα. Το σκάφος θα καλυφθεί από μια μεγάλη ομάδα οργανωμένων και οπλισμένων πειρατών. Το σκάφος συνήθως παρεκκλίνει από τη πορεία του, μπορεί να κρατηθεί από τους πειρατές ως ότου ένα άλλο σκάφος το πλησιάσει και πραγματοποιηθεί τότε μεταφορά του φορτίου του, ή ακόμη σε σοβαρότερη περίπτωση στο υπό κατάληψη σκάφος θα δοθεί νέα ταυτότητα και χρωματική κάλυψη, τα γνωστά <<πλοία φαντάσματα>>



Πηγή: www.ofono.gr

3. ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΑΠΟ ΤΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ



3.1 ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

1. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ):

Ο ΙΜΟ εξετάζει και μελετά το φαινόμενο της πειρατείας από το 1983 όταν με συνέλευση ενέκρινε το πρώτο ψήφισμα γι αυτό το θέμα. Τον επόμενο χρόνο η Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας που συμμετέχει ενεργά στις συνδιασκέψεις του ΙΜΟ με συμβουλευτικές αρμοδιότητες έδωσε πρωτεύουσα σημασία στην ένοπλη ληστεία στη θάλασσα και ενέταξε στα μόνιμα θέματα δραστηριότητας της. Ο ΙΜΟ έχει υποσχεθεί την υποστήριξη της για να βοηθήσει στην εφαρμογή του νέου κώδικα δεοντολογίας σχετικά με την πρόληψη και την καταστολή της πειρατείας, ένοπλης ληστείας εναντίον πλοίων και της παράνομης δραστηριότητας στη θάλασσα στη δυτική και κεντρική Αφρική, η οποία έχει υιοθετηθεί σε μια υπουργική σύνοδο στο Κοτονού, Μπενίν. Ο κώδικας αναμένεται να ανοίξει για υπογραφή στη συνάντηση των αρχηγών κρατών και κυβερνήσεων της Κεντρικής και Δυτικής Αφρικής, που αναμένεται να πραγματοποιηθεί στη Γιαουντέ, Καμερούν, Μάιος 2013. Χαιρετίζοντας την υιοθέτηση του κώδικα, του ΙΜΟ Γενικός Γραμματέας Koji Sekimizu είπε ότι ο ΙΜΟ είναι έτοιμος να στηρίξει τις χώρες της περιοχής για την εφαρμογή του. "Ο ΙΜΟ έχει εργαστεί για πολλά χρόνια με τους διεθνείς εταίρους της ανάπτυξης σε μια σειρά από δραστηριότητες που αποσκοπούν στην ενίσχυση της ικανότητας των επιμέρους κρατών της περιοχής, καθώς και την ευρύτερη υπο-περιοχή, για να οικοδομήσουμε μια βιώσιμη ικανότητα των θαλασσών και ανυπομονούμε να συνεχίσουμε την συνεργασία μαζί τους για να υποστηρίξουν την εφαρμογή του παρόντος κώδικα και να εργαστούν από κοινού για την καταστολή της πειρατείας, ένοπλης ληστείας εναντίον πλοίων και άλλων παράνομων δραστηριοτήτων στη θάλασσα στα ανοικτά των ακτών της δυτικής και της κεντρικής Αφρικής," δήλωσε ο κ. Sekimizu. "Προσβλέπουμε στη συνέχιση της συνεργασίας με τις χώρες για να βοηθήσουν στην υλοποίηση αυτού του νέου Κώδικα." Ο κώδικας αναπτύχθηκε από την Οικονομική Κοινότητα των Κρατών της Δυτικής Αφρικής (ECOWAS) και της Οικονομικής Κοινότητας των Κρατών της Κεντρικής Αφρικής (ECCAS), σύμφωνα με τα Ηνωμένα Έθνη με ψηφίσματα του Συμβουλίου Ασφαλείας 2018 (2011) και 2039 (2012), ο οποίος εξέφρασε την ανησυχία του για την απειλή ότι πειρατείας και ένοπλης ληστείας στη θάλασσα στον Κόλπο της Γουινέας να θέσει τη διεθνή ναυσιπλοΐα, την ασφάλεια και την οικονομική ανάπτυξη των κρατών της περιοχής. Τα ψηφίσματα αυτά ενθαρρύνουν τα κράτη της ECCAS ECOWAS, και του Κόλπου της Γουινέας Επιτροπής (GGC) να αναπτύξει μια ολοκληρωμένη περιφερειακή στρατηγική και το πλαίσιο για την καταπολέμηση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας, συμπεριλαμβανομένης της ανταλλαγής πληροφοριών και λειτουργικών μηχανισμών συντονισμού στην περιοχή, να βασιστεί στις υφιστάμενες πρωτοβουλίες, όπως αυτά υπό την αιγίδα του ΙΜΟ. Ο ΙΜΟ βοήθησε την ECOWAS στη σύνταξη του Κώδικα, το οποίο ενσωματώνει πολλά στοιχεία του ΙΜΟ ανεπτυγμένες κώδικα συμπεριφοράς του Τζιμπουτί, η οποία υπεγράφη από 20



κράτη στο δυτικό Ινδικό Ωκεανό και τον Κόλπο του Aden, καθώς και διατάξεις από το υπάρχον μνημόνιο (MoU) για τη δημιουργία ενός υπο-περιφερειακού ολοκληρωμένου δικτύου ακτοφυλακής λειτουργίας στη Δυτική και Κεντρική Αφρική, που αναπτύχθηκε το 2008 από τον IMO και το Ναυτιλιακό Οργανισμό της Δυτικής και Κεντρικής Αφρικής (MOWCA). Το μνημόνιο έχει υπογραφεί σε 15 από τα 20 παράκτια κράτη της περιοχής. Οι υπογράφωντες τον κώδικα σκοπεύουν να συνεργαστούν στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό για την πρόληψη και καταστολή της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας εναντίον πλοίων, του διεθνικού οργανωμένου εγκλήματος στον τομέα της ναυτιλίας, των θαλάσσιων τρομοκρατίας, της παράνομης, λαθραίας και άναρχης (ΠΛΑ) αλιείας και άλλων παράνομων δραστηριοτήτων στη θάλασσα, με θέα προς:

(Α) την ανταλλαγή και την υποβολή εκθέσεων σχετικών πληροφοριών

(Β) interdicting πλοία και / ή τα αεροσκάφη θεωρούνται ύποπτα συμμετοχής σε τέτοιες παράνομες δραστηριότητες στη θάλασσα

(Γ) τη διασφάλιση ότι τα πρόσωπα που διαπράττουν ή επιχειρούν να διαπράξουν παράνομες δραστηριότητες στη θάλασσα θα συλλαμβάνονται και θα διώκονται και

(Δ) διευκολύνει την κατάλληλη φροντίδα, θεραπεία, και τον επαναπατρισμό των ναυτικών, άλλο προσωπικό του πλοίου και των επιβατών που υπόκεινται σε παράνομες δραστηριότητες στη θάλασσα, ιδίως εκείνων που έχουν υποστεί βία.

Ενώ προωθεί τη περιφερειακή συνεργασία, ο Κώδικας αναγνωρίζει τις αρχές της κυρίαρχης ισότητας και της εδαφικής ακεραιότητας των κρατών και των μη-επέμβασης στις εσωτερικές υποθέσεις άλλων κρατών IMO έχει συμμετάσχει σε έργα τεχνικής βοήθειας που σχετίζονται. Πιο πρόσφατα, ο IMO έχει διεξάγει μια σειρά από "ασκήσεις πάνω στον πίνακα" με στόχο την ανάπτυξη και προώθηση μιας πολυ-υπηρεσίας, ολόκληρη την προσέγγιση της κυβέρνησης για την ασφάλεια στη θάλασσα και τα θαλάσσια θέματα επιβολής του νόμου των κρατών σε όλη την περιοχή. Η αρχική πιλοτική άσκηση πραγματοποιήθηκε στην Γκάνα, τον Αύγουστο του 2012 με παρόμοιες ασκήσεις που διεξάγονται στην Ισημερινή Γουινέα, η Γκάμπια, Λιβερία και τη Σιέρα Λεόνε. Περαιτέρω ασκήσεις επί του παρόντος προγραμματίζεται για την Ακτή του Ελεφαντοστού, το Κονγκό, τη Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό και τη Σενεγάλη, με περισσότερους να έρθουν.

Ο IMO υποστηρίζει, επίσης, την Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) και την κυβέρνηση της Γκάνας για την ανάπτυξη του Maritime Information Sharing Κέντρο Εμπορίου (MTISC) στην Γκάνα. Μετά την επιτυχημένη επιχειρησιακή δοκιμή του κατά τη διάρκεια πρόσφατης ναυτικής άσκησης, προβλέπεται ότι η MTISC θα τεθεί σε λειτουργία το συντομότερο δυνατό. Σκοπός του είναι ότι ο MTISC θα λάβει και θα διαδώσει τις πληροφορίες από και προς τους έμπορους



λειτουργίας της ναυτιλίας στην περιοχή, προκειμένου να τους βοηθήσει να αναπτύξουν επίγνωση της κατάστασης.

Η χρηματοδότηση για το έργο αυτό έχει έρθει από την παγκόσμια ασφάλεια στη θάλασσα του IMO πρόγραμμα ανάπτυξης ικανοτήτων, με ιδιαίτερη στήριξη από τις κυβερνήσεις της Νορβηγίας και των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής.

Σε σχέση με την πειρατεία στα ανοικτά των ακτών της Νιγηρίας και στον ευρύτερο Ινδικό Ωκεανό, 20 κράτη έχουν υπογράψει τον Κώδικα Δεοντολογίας σχετικά με την καταστολή της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας εναντίον πλοίων στο Δυτικό Ινδικό Ωκεανό και στον Κόλπο του Άντεν (Τζιμπουτί κώδικα δεοντολογίας) , η οποία εκδόθηκε το 2009. Ο IMO συμμετέχει επίσης στην υλοποίηση του εν λόγω κώδικα, με χρηματοδότηση από το ταμείο του IMO Τζιμπουτί Κώδικα , το οποίο έχει λάβει δωρεές από τη Δανία, τη Γαλλία, την Ιαπωνία, Νήσοι Μάρσαλ, η Ολλανδία, η Νορβηγία, η Δημοκρατία της Κορέας και τη Σαουδική Αραβία.

Πηγή: <http://www.imo.org/MediaCentre/PressBriefings/Pages/09-westcentralafricapiracycode.aspx>

2. Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο(**International Maritime Bureau**):

Το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο είναι ένα εξειδικευμένο τμήμα του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου και πρόκειται για μια μη κερδοσκοπική οργάνωση η οποία δημιουργήθηκε το 1981 για να συμβάλει στη προσπάθεια κατά των εγκλημάτων στη θάλασσα και των αδικημάτων, όπως και όλων των περιστατικών βίας. Το κύριο μέλημα του είναι η προστασία του διεθνούς εμπορίου. Κύριο καθήκον του IMB είναι να προστατευθεί η ακεραιότητα του διεθνούς εμπορίου με την αναζήτηση της απάτης και της κατάχρησης. Για πάνω από 25 χρόνια, έχει χρησιμοποιηθεί η γνώση, η εμπειρία και η πρόσβαση σε ένα μεγάλο αριθμό από επαφές σε όλο τον κόσμο για να το κάνει αυτό: τον εντοπισμό και τη διερεύνηση περιπτώσεων απάτης, νέες εγκληματικές μεθόδους και τις τάσεις, και τονίζοντας άλλες απειλές για το εμπόριο. Οι πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν από τις πηγές κατά τη διάρκεια των ερευνών παρέχονται στα μέλη με τη μορφή έγκαιρης παροχής συμβουλών μέσω ενός αριθμού διαφορετικών διαδρομών επικοινωνίας. Απαριθμεί τις απειλές και εξηγεί πώς τα μέλη μπορούν να μειώσουν την ευπάθειά τους σε αυτούς. Με τα χρόνια, αυτή η προσέγγιση έχει ανατρέψει πολλές απόπειρες απάτης και έσωσε τη ναυτιλία και το εμπόριο πολλών εκατομμυρίων δολαρίων.

Το IMB παρέχει υπηρεσία ελέγχου ταυτότητας για την χρηματοδότηση του εμπορίου. Διερευνά, επίσης, και αναφέρει μια σειρά από άλλα θέματα, κυρίως ντοκιμαντέρ



απάτη πιστωτικών, ναυλοσύμφωνου, κλοπή φορτίου, απόκλιση πλοίων και απάτης χρηματοδότησης.

Όπως επίσης συμβάλλει στην πρόληψη της εγκληματικότητας, το IMB έχει επίσης την υποχρέωση να εκπαιδεύσει τόσο τη ναυτιλιακή κοινότητα και ένα ευρύτερο ακροατήριο που αποτελείται από τη κάθε οντότητα που ασχολείται με το εμπόριο. Για το σκοπό αυτό, το IMB τρέχει μια τακτική σειρά των μαθημάτων και προγραμμάτων κατάρτισης που έχουν μια ευρεία ύλη και πολλά αποδεδειγμένα οφέλη. Επίσης, προσφέρει συμβουλευτικές υπηρεσίες κατά παραγγελία σε τομείς όπως η ασφάλεια των πλοίων και λιμένων.

Ένας από τους κύριους τομείς του IMB είναι της εμπειρογνωμοσύνης στην καταστολή της πειρατείας. Ανησυχώντας για την ανησυχητική αύξηση του φαινομένου, αυτό οδήγησε στη δημιουργία του IMB Κέντρου Αναφοράς το 1992. Το Κέντρο εδρεύει στην Κουάλα Λουμπόρ, στη Μαλαισία. Λειτουργεί όλο το εικοσιτετράωρο για θαλάσσιες οδούς του κόσμου, την υποβολή εκθέσεων πειρατικών επιθέσεων στις τοπικές αρχές επιβολής του νόμου και την έκδοση προειδοποιήσεων για την πειρατεία στη ναυτιλία.

Με το πολύγλωσσο και πολύ πειθαρχημένο προσωπικό του, την εμπειρία, τη μοναδική δομή, τη στήριξη της βιομηχανίας και τις καλές επαφές, το IMB μπορεί δικαίως να ισχυριστεί ότι είναι κορυφαίο και ανεξάρτητο στο κόσμο για την καταπολέμηση του εγκλήματος ως φύλακας για το διεθνές εμπόριο.

Πηγή: <http://www.icc-ccs.org/icc/imb>

3. Baltic International Maritime Conference (BIMCO):

Η BIMCO είναι μια ανεξάρτητη διεθνής ναυτιλιακή ένωση που αποτελείται από πλοιοκτήτες, μανάτζερ, μεσίτες, χειριστές, ενώσεις και πολλές άλλες οντότητες που συνδέονται με τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Ενεργεί εν ονόματι των παγκόσμιων μελών της με στόχο να προωθήσει υψηλότερα πρότυπα. Προσπαθεί και εκείνη σε συνεργασία με τους παραπάνω οργανισμούς να βοηθήσει σε θέματα που αφορούν την εγκληματικότητα στη ναυτιλία. Παρέχει στα μέλη της συμβουλευτικές υπηρεσίες και πληροφορίες πρακτικών ζητημάτων.

Πηγή: <https://www.bimco.org/>

4. Γραφείο Ναυτικών Πληροφοριών (Office OF Naval Intelligence)

Το Γραφείο Ναυτικών Πληροφοριών της Αμερικής ιδρύθηκε το 1882 και αποτελεί τη πιο μακρόχρονη υπηρεσία πληροφοριών του έθνους. Στόχος του είναι η διατήρηση της ελευθερίας των θαλασσών, η υπεράσπιση του εμπορίου και η διευκόλυνση της



κερδοφορίας των εμπορευμάτων και των ατόμων στα σύνορα τους. Διατηρεί ηγετική θέση στη συλλογή, την ανάλυση και την παραγωγή γεωπολιτικών, επιστημονικών και θαλάσσιων πληροφοριών. Εδρεύει στην Ουάσιγκτον και η συμβολή του στην αντιμετώπιση της πειρατείας είναι σημαντική καθώς λειτουργεί για τη μεταφορά σημαντικών πληροφοριών στους ιθύνοντες.

Πηγή: [http://www.oni.navy.mil/This is ONI/our_mission.html](http://www.oni.navy.mil/This_is_ONI/our_mission.html)

Αναχαίτιση δράσης πειρατών



Ύπαρξη ένοπλων φρουρών στο πλοίο, για την επίτευξη της καλύτερης δυνατής ασφάλειας





3.2 ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΕΝ ΠΛΩ

Μέχρι να φτάσουμε σε ένα επίπεδο αποτελεσματικής συνεργασίας μεταξύ κυβερνήσεων και ναυτιλιακής βιομηχανίας, το μόνο στοιχείο στο οποίο μπορεί να στηριχθεί το προσωπικό καταστρώματος είναι η ετοιμότητα, ο εξοπλισμός του πλοίου και η ελπίδα ότι αυτά τα μέτρα μπορούν να αποθαρρύνουν τους αποφασισμένους επιδρομείς.

Τα μέσα που οι ναυτικοί χρησιμοποιούν κυρίως σε τέτοιες έκτακτες καταστάσεις περιλαμβάνουν κυρίως τα εξής:

- Διαφώτιση των ύποπτων στοιχείων από τον προβολέα και πλήρη φωταγώγηση του σκάφους.
- Ηχητικοί συναγερμοί και συγκέντρωση του πληρώματος, σε περίπτωση που ένα σκάφος ανιχνευτεί.
- Αποστολή ενός μηνύματος κινδύνου για το γεγονός της επίθεσης.
- Εκτέλεση αλλαγών ταχύτητας και αορίστων ελιγμών.
- Ενημέρωση του Κέντρου Αναφοράς Πειρατείας (Piracy Reporting Center) του ΙΜΒ το συντομότερο δυνατόν για οποιαδήποτε ύποπτη πιθανή πειρατική δραστηριότητα.
- Μάνικες υψηλής πίεσης νερού, ακόμα και καυτού σε ορισμένες περιπτώσεις, πάντα σε ετοιμότητα για να αποτρέψουν τους πειρατές.
- Να αποφεύγουν να προβάλλουν περαιτέρω αντίσταση από τη στιγμή που οι πειρατές έχουν επιβιβαστεί.

(Πηγή: www.safetysea.net)



Αναλυτικότερα πλοιοκτήτες, πλοίαρχοι και πλήρωμα έχουν την δυνατότητα ακολουθήσουν μια σειρά ενεργειών και να εφαρμόσουν διάφορα μέτρα προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι επιθέσεις. Αρχικά απαιτείται επαρκής αριθμός πληρώματος ακόμη και αν αυτό έρχεται σε αντίθεση με τις τακτικές των ναυτιλιακών επιχειρήσεων για μείωση του κόστους λειτουργίας τους. Έτσι θα πρέπει να αποφύγουν να επανδρώνουν τα πλοία τους με μικρό αριθμό ατόμων ή ατόμων τριτοκοσμικών περιοχών που δεν διαθέτουν την κατάλληλη γνώση και εκπαίδευση. Είναι φανερό πως μια τέτοια πρακτική είναι άκρως επικίνδυνη για ένα σκάφος που πλέει σε επικίνδυνες περιοχές όπου απαιτείται πλήρης και μαζική εγρήγορση. Μεγαλύτερος αριθμός μελών σημαίνει περισσότερα άτομα έτοιμα να αντιδράσουν και συνεπώς το πλοίο καθίσταται αυτομάτως ασφαλέστερο.

Επιπλέον κρίνεται βασικό και απαραίτητο κάθε πλοίο που εισέρχεται σε αυξημένης εγκληματικότητας ζώνες να έχει εκ των προτέρων ένα έτοιμο σχέδιο δράσης σε περίπτωση επίθεσης. Θα ήταν καλό για τα σκάφη να υπάρχουν πιθανά σενάρια σε περίπτωση επίθεσης, τα οποία θα περιγράφουν τα προληπτικά μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται. Ωστόσο, δεν είναι λίγες οι φορές που οι πλοίαρχοι αναγκάζονται και ακολουθούν πιο πρακτικά μέτρα που όμως έχει αποδειχτεί ότι φέρουν αποτελέσματα. Έτσι συχνά, όταν γνωρίζουν ότι λόγω συνωστισμού στον λιμένα θα πρέπει να περιμένουν για κάποιο διάστημα στο αγκυροβόλιο μιας απειλητικής περιοχής, σκοπίμως καθυστερούν την άφιξη τους ώστε να αποφύγουν την μακρόχρονη παραμονή σε αυτήν την επικίνδυνη ζώνη.

Ακόμη, πολλές φορές κατά την διάρκεια μιας επίθεσης καταφεύγουν σε παραπλανητικές μανούβρες, γρήγορους ελιγμούς ή απότομη αύξηση ταχύτητας. Το αποτέλεσμα του κυματισμού μπορεί να προκαλέσει αστάθεια στα μικρά επιτιθέμενα σκάφη. Δεν είναι δε λίγες οι φορές που και η χρήση των μανικών νερού έχουν αποτρέψει τις προσπάθειες των επιτιθέμενων. Μάλιστα έχει αναφερθεί ότι στην

πληθώρα των δεξαμενόπλοιων κάνουν χρήση καυτού νερού από την μηχανή με ακόμη πιο θετικά αποτελέσματα. Τέλος, πάντα κατά την διάρκεια της επίθεσης όλα τα φώτα του καταστρώματος ανάβονται ώστε να φωτιστούν ακόμη και τα πιο σκοτεινά σημεία του σκάφους και σημαίνουν όλοι οι ηχητικοί συναγερμοί που έχει στην διάθεσή του



ακόμη και η σφυρίχτρα του πλοίου. Όταν το πλοίο πλησιάζει μια επικίνδυνη περιοχή πρέπει όλο το πλήρωμα να βρίσκεται σε επιφυλακή. Οι βάρδιες τόσο στη γέφυρα όσο και στην πλώρη πρέπει να είναι αυξημένες. Τα τεχνολογικά μέσα που υπάρχουν στην διάθεση των ναυτικών ποικίλουν και είναι υποχρέωση της διαχειρίστριας εταιρείας να παρέχει αυτά τα κατάλληλα μέσα εντοπισμού στα πλοία της. Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι τα σύγχρονα ραντάρ, τα κιάλια νυκτός και διάφορα άλλα σύγχρονα συστήματα νυχτερινής όρασης. Αυτά θα ενίσχυναν την ικανότητα του προσωπικού του σκάφους να επισημάνει την επερχόμενη απειλή. Πολλά τέτοια συστήματα είναι διαθέσιμα την σήμερα και η χρήση τους επιτρέπει σε ένα σκάφος να εντοπίσει μικρούς στόχους, όπως είναι οι χαμηλές βάρκες υψηλής ταχύτητας, τους οποίους το ραντάρ δεν μπορεί να ανιχνεύσει. Πέραν από τις συσκευές νυχτερινής όρασης, συχνά χρησιμοποιούνται και κλειστά κυκλώματα τηλεόρασης, μικρά ραντάρ στα τυφλά σημεία του πλοίου, εξοπλισμός εντοπισμού με υπέρυθρη ακτινοβολία, ισχυρά φώτα αλογόνου, συρματοπλέγματα, αφροί ολίσθησης, σπρέι πιπεριού, ηλεκτρομαγνητικά ή παλμικά όπλα, κροτίδες ήχου, αναισθητικές βομβίδες, φωτοβολίδες και άλλα μη-φονικά όπλα. Οι φωτοβολίδες όμως, όπως και ο πλήρης φωτισμός, κρίνεται σκόπιμο να χρησιμοποιούνται μόνο σε έσχατες στιγμές, όταν το πλοίο βρίσκεται σε άμεσο κίνδυνο από τους επιτιθέμενους, καθώς μπορεί να αποσπάσουν την προσοχή των παραπλεόντων σκαφών και να πέσουν κ αυτά με την σειρά τους θύματα των πειρατών.

(Πηγή: Γεωργαντόπουλος Ελ. – Βλάχος Γ.Π., (2003), Ναυτιλιακή

Οικονομική, Πειραιάς, Εκδόσεις Τζέι Τζέι Ελλάς)

Τα περισσότερα σύγχρονα σκάφη είναι εφοδιασμένα με την ανιχνευτική συσκευή ShipLoc ή βέβαια ακόμα πιο σύγχρονες και εξειδικευμένες συσκευές που κάνουν την εμφάνισή τους ολοένα και πιο συχνά με την πρόοδο και την εξέλιξη της τεχνολογίας. Η ανιχνευτική συσκευή ShipLoc πρόκειται για ένα δορυφορικό σύστημα εντοπισμού που επιτρέπει στις εταιρίες να γνωρίζουν την ακριβή τοποθεσία του σκάφους μέσω internet και δίνει την δυνατότητα στο πλήρωμα να ενεργοποιεί ένα συναγερμό κατά την διάρκεια των επιθέσεων ειδοποιώντας τους πλοιοκτήτες και τις αρχές. Επιπρόσθετα το πλοίο περιβάλλεται από ένα μη φονικό ηλεκτρικό συρματοπλέγμα 9.000 βολτ που αποθαρρύνει τις απόπειρες αποβίβασης και που όταν



παραβιαστεί θέτει αυτόματα σε λειτουργία έναν συναγερμό, τα φώτα του σκάφους και μια πολύ δυνατή σειρήνα. Υπάρχουν και άλλες πρακτικές εξίσου αποτελεσματικές που ακολουθούνται από τους πλοιάρχους και τα πληρώματα. Πρακτικές τις οποίες δεν ανακοινώνουν ούτε αναφέρουν επισήμως πουθενά για τους προφανείς λόγους. Οι πληροφορίες από την επίθεση και την αποτροπή της εμπεριέχουν πολύτιμη γνώση για την μελλοντική πρόληψη. Μαζεύοντας όλα τα στοιχεία προσπαθούν να ανακαλύψουν νέους αποτελεσματικούς τρόπους αντιμετώπισης του προβλήματος. Τρόπους τους οποίους όμως δεν έχουν σκοπό να δώσουν στην δημοσιότητα από σεβασμό προς την ανθρώπινη ζωή του ναυτικού.

(Πηγή: www.time.com/time/world/article/0,8599,1891086,00.html?xid=rss-fullworld)

Συχνά γίνεται λόγος και για το ενδεχόμενο χρήσης πιο επικίνδυνων πρακτικών όπως αυτή της οπλοφορίας. Οι απόψεις περί του θέματος δίστανται καθώς μια τέτοια κίνηση μπορεί να φέρει τα αντίθετα από τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Η οπλοφορία είναι πιθανό να ενθαρρύνει τους πειρατές να εξοπλιστούν περαιτέρω και να κάνουν χρήση ακόμη περισσότερης βίας. Επιπλέον τα περισσότερα πληρώματα δεν είναι εκπαιδευμένα κατάλληλα ώστε να χειρίζονται όπλα, γεγονός που θα μπορούσε να οδηγήσει ακόμη και στον ίδιο τους τον τραυματισμό από την χρήση τους αντί την υπεράσπιση της ασφάλειάς τους. Το ρίσκο για κάποιο ατύχημα στο πλοίο είναι μεγάλο και η πληθώρα των πλοιοκτητών δεν φαίνεται να θέλει να το αναλάβει.

Η επίσημη σκοπιά του ΙΜΟ είναι ότι θεωρείται παράλογο να υπάρχουν πυροβόλα όπλα στο κατάστρωμα, δεδομένου ότι αυτό μπορεί εύκολα να κλιμακώσει την κατάσταση κατά τη διάρκεια μιας επίθεσης. Επιπλέον αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει και σε πολύ σκληρά αντίποινα αν το σκάφος καταληφθεί. Η χρήση πυροβόλων στο σκάφος μπορεί επίσης να οδηγήσει σε στρατιωτικά, πολιτικά και νομικά προβλήματα. Ολόκληρη η υπόθεση που περιβάλλει τον εξοπλισμό πλοίων συνοδεύεται από διφορούμενες γνώμες.

(Πηγή: www.marinesecurity.com)



Ο ρόλος του Οργανισμού Ασφαλείας

Ο ρόλος του Lloyd ως αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας είναι να εξετάσει και να εγκρίνει το σχέδιο του πλοίου της εταιρείας και να ελέγξει την αποτελεσματική της εφαρμογής εκ μέρους του κράτους σημαίας. Για να είναι σε θέση να το πράξουν, το προσωπικό δεν πρέπει να έχει καμία συμμετοχή στη διαχείριση της αξιολόγησης ασφάλειας του πλοίου ή την ανάπτυξη του σχεδίου. Με άλλα λόγια, ως αναγνωρισμένος οργανισμός ασφάλειας, η LLOYD'S REGISTER δεν θα πρέπει να συμμετάσχει σε καμία λεπτομερή εκτίμηση των κινδύνων για την ασφάλεια και δεν πρέπει να δοθούν συγκεκριμένες συμβουλές για τα επιχειρησιακά μέτρα που θα πρέπει να εισαχθεί ή ποια στοιχεία του εξοπλισμού ασφαλείας πρέπει να αναπτυχθούν.

Αυτό ισχύει για την απασχόληση των ένοπλων φρουρών, όπως ακριβώς κάνει σε κάθε άλλη επιχειρησιακή διαδικασία ή το στοιχείο του εξοπλισμού ασφαλείας. Εάν η εταιρεία προέβη σε αξιολόγηση της ασφάλειας του πλοίου και, με βάση την εκτίμηση αυτή, η Επιτροπή αποφάσισε ότι οι ένοπλοι φύλακες έχουν ένα ρόλο να διαδραματίσουν στο προγραμματισμένο σχέδιο, τότε αυτό το θέμα αφορά την εταιρεία. Καθήκον του αναγνωρισμένου οργανισμού ασφαλείας είναι να διασφαλίσει ότι το σχέδιο ασφάλειας του πλοίου προέρχεται πραγματικά από την αξιολόγηση ασφάλειας του πλοίου. Ότι οποιεσδήποτε ρυθμίσεις είναι σύμφωνα με τη σημαία, ότι κατάλληλες διαδικασίες είναι σε θέση να πραγματοποιηθούν, ότι τα μέλη του πληρώματος έχουν καταλάβει τι πρέπει να κάνουν, ότι οι απαντήσεις έκτακτης ανάγκης έχουν ασκηθεί, ότι οι επικοινωνίες έκτακτης ανάγκης έχουν δημιουργηθεί και δοκιμαστεί, και ούτω καθεξής. Η εταιρεία αποφασίζει ποιες απαντήσεις είναι κατάλληλες, με βάση τα αποτελέσματα της αξιολόγησης ασφάλειας του πλοίου, και ο ελεγκτής επαληθεύει ότι η διαχείριση αποτελεσματικά.

Ωστόσο, τίποτα από αυτά δεν εμποδίζει την LLOYD'S REGISTER από την παροχή τεχνικής υποστήριξης στο πλοίο υπό τον όρο ότι δεν ισοδυναμεί με συγκεκριμένες συμβουλές για το ποια μέτρα να υιοθετήσουν ή την έκφραση των απόψεων σχετικά με τη χρησιμότητα και την αποτελεσματικότητα των συγκεκριμένων εναλλακτικών. Ομοίως, ακόμη και ενώ η εταιρεία εξετάζει τις επιλογές της, γενικές οδηγίες μπορούν να δοθούν σχετικά με τους παράγοντες που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τη λήψη της απόφασης. Έχει κληθεί οποιαδήποτε καθοδήγηση που θα



μπορούσε να έχει δημοσιευθεί από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, τη διοίκηση της σημαίας ή άλλων φορέων της βιομηχανίας (ιδιαίτερα οι βέλτιστες πρακτικές διαχείρισης που περιέχονται στην εγκύκλιο του IMO MSC.1/Circ.1337); Είναι κάποιες από τις επιλογές που έχουν στη διάθεσή τους και οι οποίες υπόκεινται σε υποχρεωτικούς κανονισμούς;

Όταν σχεδιάζουν την απασχόληση των ένοπλων φρουρών, για παράδειγμα, οι εταιρείες πρέπει να έχουν κατά νου ότι τα πλοία τους υπόκεινται στην εθνική νομοθεσία του κράτους της σημαίας σχετικά με τα πυροβόλα όπλα. Θα πρέπει να εξετάσει την εφαρμογή υπό τη καθοδήγηση του IMO για την ασφαλή αποθήκευση των όπλων και πυρομαχικών, τη θέσπιση κανόνων σχετικά με την ανάπτυξη των όπλων, αναφορά και καταγραφή απαιτήσεων και των νομοθεσιών των κρατών μελών που πιθανά το πλοίο να προσεγγίσει.

Η LLOYD'S REGISTER μπορεί να διαδραματίσει πολύτιμο ρόλο, βοηθώντας τις εταιρείες να αποτρέψουν και να ανταποκριθούν στις επιθέσεις των πειρατών, με την προϋπόθεση ότι αυτό γίνεται με έναν τρόπο που δεν είναι συμβατή με το ρόλο του ως αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας εκ μέρους των διοικήσεων σημαία.

Πηγή :<http://www.safety4sea.com/analysis/59/94/piracy-and-the-isps-code>

- **Βέλτιστες Πρακτικές Διαχείρισης (BMP) και Περιοχή Υψηλού Κινδύνου(HRA)**

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας (IMO's Maritime Safety Committee - MSC) αναγνώρισε την επαρκή αυτοπροστασία ως το καταλληλότερο αποτρεπτικό μέτρο για για απόπειρες ή πράξεις πειρατείας και ενόπλων ληστειών. Οι Βέλτιστες Πρακτικές Διαχείρισης) παρέχουν οδηγίες και υποδείξεις προς τους ναυτικούς για τα βήματα που πρέπει να ακολουθήσουν προκειμένου να προετοιμαστούν κατάλληλα πριν προχωρήσουν σε μία διαμετακόμιση προϊόντων μέσω των θαλάσσιων περιοχών που πλήττονται από τη σομαλική πειρατεία¹⁰⁴. Αποτέλεσε ένα σημαντικό επίτευγμα δεδομένου ότι κύρωση και η υιοθέτησή του γίνεται σε μη θεσμική βάση¹⁰⁵.



Οι BMP για την προστασία των ναυτικών από την πειρατεία στη Σομαλία αναπτύχθηκαν από τη ναυτική βιομηχανία και έλαβαν την απαραίτητη έγκριση από τον IMO με την εγκύκλιο MSC.1/Circ.1334, στις 23 Ιουνίου 2009. Σταδιακά, τα περιστατικά και τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν καταδείκνυαν την ανάγκη αναθεώρησης και βελτιστοποίησης των BMP, το οποίο και επετεύχθη με την MSC Res. 324 (89) Απόφαση της Επιτροπής για τη Ναυτική Ασφάλεια, στις 20 Μαΐου 2011. Η κάθε έκδοση αντικατοπτρίζει τις εκάστοτε ανάγκες που υπόκειται στις διακυμάνσεις της πειρατικής δραστηριότητας και αποσκοπεί στην όσο το δυνατόν καλύτερη προστασία κατά των πειρατών 106. Στην εν λόγω απόφαση σημειώνεται η ικανοποίηση (της Επιτροπής και του Οργανισμού)για την ανάπτυξη ενός οδηγού ο οποίος περιέχει συγκεκριμένες συμβουλές σε σχέση με την κατάσταση στα διεθνή ύδατα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας και, ιδίως, για την ανάλυση και δημοσίευση των Βέλτιστων Πρακτικών Διαχείρισης για την αποτροπή πειρατείας στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας και στην περιοχή της Αραβικής Θάλασσας 107. Ακολούθως παροτρύνει όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να αναλάβουν δράση ώστε να διασφαλίσουν την εφαρμογή όσων οι BMP προτείνουν, και συγκεκριμένα: συστήνει τους πλοιάρχους να φροντίζουν να λαμβάνουν τις πιο πρόσφατες πληροφορίες-που έχουν συλλεγεί από τα αρμόδια κέντρα- πριν από τον απόπλου του πλοίου αλλά και κατά τη διάρκεια του πλου διαμέσου της περιοχής υψηλού κινδύνου (θα αναλυθεί αμέσως παρακάτω), προτείνει την εγγραφή των πλοίων στο μητρώο του Κέντρου Ναυτικής Ασφάλειας για το Κέρασ της Αφρικής (MSC-HOA) και την υποβολή αναφοράς στο Βρετανικό Κέντρο Ναυτικών Επιχειρήσεων(UKMTO), και τέλος επισημαίνει τη σημασία της αποτελεσματικής εφαρμογής όλων των συνιστώμενων προληπτικών, αποτρεπτικών, κατασταλτικών και αμυντικών μέτρων 108. κολούθησε ωστόσο μία ακόμη σημαντική τροποποίηση των BMP, η 4η κατά σειρά, με την MSC. Res. 1339 Απόφαση της Επιτροπής για τη Ναυτική Ασφάλεια, στις 14 Σεπτεμβρίου 2011.

Η τέταρτη έκδοση του εγχειριδίου: Πρακτικές Διαχείρισης για την Αποτροπή της πειρατείας στα ανοικτά της Σομαλίας και στην περιοχή της Αραβικής θάλασσας (γνωστή ως BMP4) αποτελεί τον τρέχοντα έγκυρο οδηγό για την “αυτο”άμυνα των εμπορικών πλοίων κατά των πειρατών. Την φροντίδα για την ενημέρωση και έκδοσή του έχει αναλάβει μια κοινοπραξία ενδιαφερομένων για τη ναυτιλία και το εμπόριο διεθνών οργανισμών και φορέων, συμπεριλαμβανομένης της ΕΕ, του NATO και του Διεθνούς Γραφείου Ναυσιπλοίας (IMB).



Οι BMP4 καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα αναγκών και κινδύνων που απαιτούν τη δέουσα προσοχή των πλοιοκτητών και των πλοιάρχων που αναπόφευκτα χρησιμοποιούν μία από τις πιο πολυσύχναστες αλλά παράλληλα ιδιαίτερα επικίνδυνες θαλάσσιες διαδρομές, και για το λόγο αυτό επιχειρούν να ανταποκριθούν με τον καλύτερο και πληρέστερο τρόπο προτείνοντας μια σειρά προληπτικών και αμυντικών μέτρων¹⁰⁹.

Πριν προχωρήσουμε ωστόσο σε μία συνοπτική έκθεση των κυριότερων προτεινόμενων BMP4 κρίνεται σκόπιμο να παρουσιάσουμε το “πεδίο εφαρμογής” τους, εν προκειμένω την γεωγραφικά οριζόμενη θαλάσσια περιοχή εντός της οποίας συνιστάται η εφαρμογή των BMP4.

Στην τελευταία αναθεώρηση (4η) των Βέλτιστων Πρακτικών Διαχείρισης (BMP) ως Περιοχή Υψηλού Κινδύνου (High Risk Area - HRA) ορίζεται “ εκείνη η περιοχή όπου έχουν λάβει χώρα πειρατικές δραστηριότητες ή/και επιθέσεις” , και κατά συνέπεια καθορίζεται ως η περιοχή όπου θεωρείται κρίσιμη η εφαρμογή των BMP από τους πλοιοκτήτες και τους πλοιάρχους¹¹⁰. Η HRA αυτοπροσδιορίζεται με βάση τις περιοχές όπου έχουν καταγραφεί ύποπτες προσεγγίσεις και επιθέσεις πειρατών, και στο κείμενο των BMP4 ορίζεται ως μια περιοχή που οριοθετείται από τη διώρυγα του Σουέζ και το Στενό του Ορμούζ στη βόρεια πλευρά¹¹¹. Επιθέσεις έχουν λάβει χώρα στα περισσότερα σημεία της HRA ενώ οι αυτές δεν λείπουν και από το νότιο τμήμα, έχοντας επεκταθεί και στο στενό της Μοζαμβίκης. Κατ' επέκταση είναι επιβεβλημένη η ανάγκη διατήρησης ενός υψηλό επιπέδου ετοιμότητας και επαγρύπνησης σε κάθε σημείο εντός της Περιοχής Υψηλού Κινδύνου. Οι ναυτικές δυνάμεις στον Κόλπο του Άντεν επικεντρώθηκαν στον Διεθνή Διάδρομο Προτεινόμενης Διέλευσης (IRTC) με αποτέλεσμα την σημαντική μείωση στη συχνότητα εμφάνισης πειρατικών επιθέσεων στη συγκεκριμένη περιοχή. Οι Σομαλοί πειρατές αναγκάζονται να κινούνται εκτός της περιοχής που καλύπτει ο IRTC , προς την Αραβική θάλασσα και πέρα, χωρίς ωστόσο το πρόβλημα να έχει εκλείψει πλήρως και τον κόλπο του Άντεν να αποτελεί το “θύμα” σοβαρών και συνεχιζόμενων απειλών¹¹².

Στην αναθεωρημένη έκδοση των BMP4 (2011) επισημαίνεται ότι το επίπεδο των πειρατικών δραστηριοτήτων ποικίλλει εντός της HRA λόγω των μεταβαλλόμενων καιρικών συνθηκών και ενεργειών των ναυτικών δυνάμεων. Η δραστηριότητα των πειρατών είναι μειωμένη σε περιοχές οι οποίες πλήττονται από νοτιοδυτικούς μουσώνες, και εμφανίζει αυξητικές τάσεις την περίοδο μετά τους μουσώνες, ενώ η



έναρξη των μουσώνων στο βορειοανατολικό τμήμα της HRA έχει συγκριτικά μικρότερη επίδραση σε σχέση με το νοτιοδυτικό τμήμα. Παράλληλα, όταν η δραστηριοποίηση των πειρατών εντός της HRA είναι μειωμένη, είναι πολύ πιθανόν να αυξηθεί σε άλλη περιοχή(π.χ. η περιοχή στα ανοικτά της Κένυας και της Τανζανίας, στον Κόλπο του Άντεν και στενά του Μπαμπ ελ Μαντέμπ βιώνουν μια αύξηση των πειρατικών δραστηριοτήτων κατά τη διάρκεια των νοτιοδυτικών μουσώνων).

Οι περιοχές και οι συνήθειες των πειρατών αποτελούν καταλυτικό στοιχείο για την έγκαιρη και έγκυρη ενημέρωση των BMP4, καθώς και την χάραξη των ενδεδειγμένων διαδρομών εντός της HRA. Παράλληλα, τα σκάφη πρέπει να είναι προετοιμασμένα να αλλάξουν την πορεία τους στο συντομότερο δυνατό χρόνο από τη στιγμή που θα λάβουν τις σχετικές πληροφορίες από τις ναυτικές δυνάμεις, και να λαμβάνουν γνώση των πιο πρόσφατων ενημερώσεων και οδηγιών που είναι διαθέσιμες από τα εξειδικευμένα κέντρα, δηλαδή το MSC-HOA, το UKMTO και την αποστολή του NATO113. Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμο να γίνει αναφορά στην πολύ πρόσφατη τροποποίηση των BMP4 ως προς το τμήμα που αφορά τα όρια της Περιοχής Υψηλού Κινδύνου. Η HRA οριοθετείται πλέον ως εξής: στην Ερυθρά Θάλασσα σε γεωγραφικό πλάτος 15 μοιρών και στον κόλπο του Ομάν σε γεωγραφικό πλάτος 22 μοιρών, ενώ το ανατολικό της όριο βρίσκεται πλέον σε γεωγραφικό μήκος 65 μοιρών (αντί των 78 μοιρών) και αντίστοιχα το νότιο όριο σε γεωγραφικό πλάτος 5 μοιρών (αντί των 10 μοιρών)¹¹⁴. Οι αναθεωρήσεις τέθηκαν σε ισχύ επίσημα από την 1η Δεκεμβρίου 2015, προκειμένου να δοθεί στις ναυτιλιακές εταιρείες και τα πληρώματα ο απαραίτητος χρόνος για να προσαρμοστούν στα νέα δεδομένα. Παράλληλα, τα μέλη καλούνται να συνεχίσουν την υποβολή εκθέσεων κατά τη διέλευσή τους από την Περιοχή Υψηλού Κινδύνου, και να μην προχωρήσουν σε ελάττωση των μέτρων αυτοπροστασίας, καθώς κάτι τέτοιο μπορεί να ερμηνευθεί ως διάθεση “χαλάρωση” του αμυντικού μηχανισμού και να δημιουργήσει πρόσφορο έδαφος για νέες πειρατικές επιθέσεις.

Η αλλαγή αντανακλά τον σημαντικό περιορισμό της πειρατείας στη Σομαλία ως αποτέλεσμα της οργανωμένης δράσης και εγκατάστασης στην περιοχή των ναυτικών δυνάμεων, καθώς και ομάδων ιδιωτών φρουρών οι οποίοι επενέβαιναν στα πλοία και φρόντιζαν για την προστασία τους(το ζήτημα των ιδιωτών φρουρών θα συζητηθεί στο δεύτερο κεφάλαιο της παρούσης διπλωματικής εργασίας). Το τελευταίο περιστατικό πειρατείας εμπορικού πλοίου από Σομαλούς πειρατές σημειώθηκε το 2012 ενώ μέχρι



τον Οκτώβριο του 2015 , οπότε και αποφασίστηκε η αλλαγή των ορίων της HRA, η μόνη επιτυχημένη επίθεση που είχε σημειωθεί ήταν αυτή του Μαρτίου του 2015 όταν δύο ιρανικά αλιευτικά πλοία δέχθηκαν επίθεση πειρατείας¹¹⁵. Παρά το γεγονός ότι η αναθεώρηση αυτή μειώνει τις περιοχές που θεωρούνται ως περιοχές υψηλού κινδύνου για επιθέσεις από πειρατικές ομάδες, δεν θα πρέπει να δημιουργείται η λανθασμένη εντύπωση ότι οι πειρατές έχουν χάσει τη δύναμη ή τα κίνητρά τους¹¹⁶. Χαρακτηριστικά, ένα μήνα μετά την ανακοίνωση της πρόθεσης αναθεώρησης των ορίων της HRA, οι πειρατές υπενθύμισαν στη ναυτική βιομηχανία την δύναμη που διαθέτουν και προχώρησαν στην κατάσχεση ενός αλιευτικού σκάφους στον Ινδικό Ωκεανό , σε απόσταση άνω των 200 ναυτικών μιλίων από την ακτή. Ενώ δηλαδή η μείωση των ορίων που καθορίζουν την HRA συμβολίζει την επιτυχία των μέτρων καταπολέμησης της πειρατείας, οι ναυτικές δυνάμεις και η διεθνής κοινότητα έχουν κερδίσει μόνο μία “μάχη” και σίγουρα όχι τον “πόλεμο”, γιαντό και ένας τέτοιου είδους περιορισμός των μέτρων ασφαλείας θα μπορούσε να ενθαρρύνει τις πειρατικές ομάδες να εντείνουν τον ρυθμό των επιθέσεων τους¹¹⁷.

Τι είναι πιθανό να συμβεί μετά τον περιορισμό της HRA; Θα αποτελέσει ένα σαφές μήνυμα προς τους πειρατές ότι οι ναυτικές δυνάμεις και τα εμπλεκόμενα μέρη πιστεύουν ότι πειρατεία στη Σομαλία δεν αποτελεί πλέον πρόβλημα. Παράλληλα θα αποτελέσει μία καλή ευκαιρία για τις κυβερνήσεις των χωρών που συμμετέχουν με ναυτικές αποστολές, να περιορίσουν το κόστος που η συμμετοχή αυτή συνεπάγεται , αποσύροντας μέρος των πλοίων τους και αποδυναμώνοντας σημαντικά την “ασπίδα” προστασίας της περιοχής. Οι BMP4 (και η HRA) αποτελούν, μαζί με την δράση των ναυτικών δυνάμεων και τη χρήση των ιδιωτών ενόπλων φρουρών, ένα από τρία αλληλένδετα μέρη που δημιουργούν τον προστατευτικό κλοιό απέναντι στους επίδοξους πειρατές. Οποιαδήποτε λοιπόν αλλαγή στο σχήμα και το μέγεθος της HRA δημιουργεί θεμελιώδη προβλήματα στην καταπολέμηση της πειρατείας και στις προκλήσεις που θα κληθεί να αντιμετωπίσει η , μέχρι στιγμής,αποτελεσματική “τριανδρία” της ναυτιλίας, του πολεμικού ναυτικού και των ένοπλων φρουρών¹¹⁸.

Οι αλλαγές που επήλθαν στην HRA συνοδεύονται από έναν σύντομο πρακτικό οδηγό για τις ναυτικές δυνάμεις στον οποίο μεταξύ άλλων αναφέρονται τα εξής:

- Οι τρεις θεμελιώδεις απαιτήσεις των BMP, δηλαδή η εγγραφή στο MSCHOA, η αναφορά στο UKMTO και η εφαρμογή μέτρων αυτοπροστασίας (SPMs) παραμένουν



αμετάβλητες.

- Η αξιολόγηση του κινδύνου πριν τη διαμετακόμιση, σύμφωνα με το άρθρο 3 της BMP 4

Η εκ των προτέρων αξιολόγηση του κινδύνου διέλευσης θα πρέπει να εξετάσει την είναι απαραίτητη για την ασφάλεια του πλοίου και του πληρώματός του.

κατάσταση στην HRA, λαμβάνοντας υπόψη τις τρέχουσες συμβουλές που παρέχονται από το UKMTO, το MSCHOA, τα παράκτια κράτη και τις σχετικές προειδοποιήσεις των ναυτικών αποστολών.

- Η εγγραφή στα μητρώα του MSCHOA πρέπει να πραγματοποιείται, ως ορίζεται, κατά την είσοδο στη συγκεκριμένη περιοχή και εξακολουθεί να οριοθετείται οριοθετείται από τα στενά του Ορμούζ και του Σουέζ προς το Βορρά. Όλες οι κινήσεις των πλοίων θα πρέπει να δηλώνονται ακόμη και αν το πλοίο δεν εισέρχεται στην HRA.
- Η υποχρέωση εγγραφής στα μητρώα του MSCHOA ισχύει εφόσον το πλοίο εγγραφεί μία φορά.
- Η κατά περίπτωση εκτίμηση του κινδύνου καθορίζει τα κατάλληλα μέτρα αυτοπροστασίας που θα υιοθετηθούν, καθώς και το που και πότε θα πρέπει να εφαρμόζονται¹⁹.

3.3 ΕΠΙΒΟΛΗ ΠΟΙΝΗΣ-ΤΙΜΩΡΙΑ

Οι πειρατές δρουν εδώ και μια εικοσαετία σχεδόν ανενόχλητοι. Η απονομή δικαιοσύνης και η επιβολή ποινών είναι σχεδόν ανύπαρκτη με αποτέλεσμα τα κρούσματα επιθέσεων να αυξάνονται δραματικά τα τελευταία χρόνια. Αν και οι ομάδες πειρατών ακολουθούν έναν Κώδικα συμπεριφοράς που μεταχειρίζεται τους αιχμαλώτους τους πάντα με τον καλύτερο δυνατό τρόπο αυτό δεν σημαίνει ότι δεν επιδέχονται τιμωρίας. Η εκβιαστική απαίτηση χρημάτων αποτελεί σημαντική παράβαση και πρέπει να τιμωρείται. Παρόλα αυτά, τα διάφορα κενά της νομοθεσίας και η τοπική αναρχία των εκάστοτε περιοχών οδηγεί σε ένα καθεστώς ατιμωρησίας, που τείνει να εδραιωθεί για τα καλά. Οι τοπικοί εμπλεκόμενοι φορείς όχι μόνο δεν διώκουν τους πειρατές αλλά συνήθως δεν καταγράφουν καν τα περιστατικά. Αλλά ακόμη κι αν κάποιος από τους κακοποιούς συλληφθούν και φυλακιστούν, η πιθανότητα



να αποδοθεί πραγματική δικαιοσύνη είναι ελάχιστη.

Η δυσκολία έγκειται κυρίως στην παραπομπή των δραστών στα δικαστήρια κάποιου κράτους ικανού να επιβάλει ποινές. Το Δίκαιο της Θάλασσας ορίζει ότι σε σύλληψη πλοίου σε ανοιχτή θάλασσα δικαιοδοσία έχει το κράτος της σημαίας του πλοίου που προέβη στην σύλληψη. Από την άλλη πλευρά όμως τα ψηφίσματα του Συμβουλίου Ασφαλείας δίνουν την δυνατότητα στις δυνάμεις να ασκούν κατά βούληση την δικαιοδοσία επί των συλληφθέντων πειρατών εντός των χωρικών υδάτων της Νιγηρίας, ενώ κατά το εθιμικό δίκαιο υπάρχει παγκόσμια δικαιοδοσία. Υπάρχουν πολλά νομικά κενά και ασάφειες που δυσχεραίνουν το έργο των καταστολέων. Για παράδειγμα η επάνδρωση εμπορικών πλοίων με προσωπικό ιδιωτικής ασφάλειας αποτελεί και αυτή πρόβλημα καθώς πολλές σημαίες απαγορεύουν ρητά την οπλοκατοχή. Οπότε ακόμη και αν το προσωπικό αυτό κατορθώσει να αιχμαλωτίσει κάποιους από τους επιτιθέμενους, αυτό θα θεωρηθεί παράνομη πράξη και συνεπώς άκυρη. Πολλές φορές οι διεθνείς δυνάμεις συλλαμβάνουν υπόπτους και αναγκάζονται να τους αφήσουν ελεύθερους καθώς οι συνθήκες γύρω από την κράτηση τους δεν είναι -νομικά- σαφής. Είναι μείζονος σημασίας ζήτημα η εδραίωση ενός δεσμευτικού νομικού πλαισίου καθώς η νομιμότητα μερικών διαδικασιών ασφάλειας στη θάλασσα μπορεί να τεθεί υπό αμφισβήτηση.

Τον Νοέμβριο του 2008 συμφωνήθηκε ένα νέο νομικό πλαίσιο. Σύμφωνα με την απόφαση σε περίπτωση σύλληψης πειρατών από πλοίο ενός κρατους μέλους του οποίου η νομοθεσία δεν προβλέπει την φυλάκισή τους, θα παραδίδονται στη δύναμη άλλης χώρας μέλους που προβλέπει την παραπομπή στην δικαιοσύνη και την υποδειγματική τιμωρία τους. Μπορούν επίσης να τους παραδίδουν και σε οποιαδήποτε άλλη χώρα της γύρω περιοχής. Πιστεύεται ότι αυτό το μέτρο θα αποθαρρύνει κάπως τους ένδοξους κακοποιούς και θα επιβάλλει κάποια αίσθηση φόβου στις άνομες θάλασσες. Αλλά αν λάβουμε υπ' όψιν ότι συλλαμβάνεται μόλις το 0,2% του συνόλου των πειρατών, καθίσταται σαφές ότι ούτε αυτή η ρύθμιση μπορεί να αποτελέσει ιδιαίτερο φόβητρο για τους αδίστακτους ληστές. Οι πειρατές που βρίσκονται στη μέση εδαφικών διαμαχών και χτυπούν κάθε πλωτό στόχο που βρίσκεται στην περιοχή δράσης τους, αποτελούν τον τρόπο και τον φόβο των ναυτικών πληρωμάτων. Αυτοί καλούνται να αντιμετωπίσουν μόνοι και άοπλοι τον αρματωμένο εχθρό και μοναδική



τους ελπίδα αποτελεί η αποτρεπτική αυστηρότητα της νομοθεσίας. Οι ναυτικοί χρειάζονται διαβεβαιώσεις και προστασία μέσω της επιβολής του νόμου (από οποιοδήποτε έθνος). Έχουν ανάγκη να ξέρουν ότι οι πειρατές αντιμετωπίζουν πραγματικές ποινικές ρήτρες όταν πιάνονται. Η τιμωρία αποτελεί μια δικλείδα ασφαλείας και σιγουριάς για τον τρομοκρατημένο ναυτικό.

Στις χώρες όπου βασιλεύει η πειρατεία, οι πειρατές όχι μόνο δεν τιμωρούνται αλλά θα τολμούσαμε να πούμε ότι τυγχάνουν και ιδιαίτερου σεβασμού. Είναι αποτυπωμένοι στη συνείδηση του λαού ως ήρωες. Αξίζει όμως να σημειωθεί ότι αυτοί που τελικά συλλαμβάνονται και καταλήγουν στα χέρια του τοπικού νόμου δεν χρήζουν αξιοσέβαστης αντιμετώπισης. Στη Νιγηρία ιδίως, οι πειρατές κρατούνται κάτω από απάνθρωπες συνθήκες σε ένα πέτρινο φρούριο έξω από το Bossaso, το κεντρικό λιμάνι της Putland. Στοιβάζονται ανά δεκάδες μέσα σε σιδερένια κλουβιά λίγων τετραγωνικών μέτρων όπου κάθε δικαίωμα ανθρώπινης αξιοπρέπειας καταλύεται.

4. ΑΣΦΑΛΕΙΑ/SECURITY ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΤΑ ISPS CODE- ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΑΠΟ ΤΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

4.1 Ο Κώδικας ISPS

(χλωμουδης κοσταγιολας)Ο ISPS στοχεύει στη διασφάλιση της ποιότητας/ ασφάλειας πλοίων, κινητών πλωτών μονάδων και λιμενικών εγκαταστάσεων που εξυπηρετούν διεθνής πλώρες. Εφαρμόζεται από την 1^η Ιουλίου 2004, όταν τέθηκε σε ισχύ το κεφάλαιο X1-2 της σύμβασης SOLAS'74 και είναι υποχρεωτικός μόνο για τα κράτη που τον έχουν υιοθετήσει. Σημαντικό τμήμα των διατάξεων του Κώδικα αφορά στη λειτουργία των λιμένων και ιδιαίτερα στη σύνδεση λιμένα πλοίου ν καθώς και στην ανάπτυξη σχεδίου ασφαλείας, την εφαρμογή και διατήρηση του σχεδίου με τη τήρηση συγκεκριμένων διαδικασιών και τον ορισμό υπεύθυνων ποιότητας- ασφάλειας. Ο Κώδικας διαμορφώνει ένα πλαίσιο μέσα στο οποίο τα πλοία, οι λιμενικές αρχές και άλλοι εμπλεκόμενοι μπορούν να συνεργαστούν, προκειμένου να αποτρέψουν απειλές της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών. Η εφαρμογή του αφορά στα επιβατηγά πλοία, συμπεριλαμβανομένων και των ταχύπλοων, τα φορτηγά πλοία μικτής χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 500 τόνων, τις κινητές μονάδες γεώτρησης στα ανοιχτά και τις λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες εξυπηρετούν τη διεθνή κυκλοφορία. Πιο συγκεκριμένα, οι αντικειμενικοί στόχοι του ISPS είναι:

- Να εντοπίσει και να προλάβει ενδεχόμενες απειλές που επηρεάζουν την ασφάλεια σε διεθνές επίπεδο
- Να καθιερώσει τις σχετικές ευθύνες και αρμοδιότητες των συμβαλλόμενων μερών για την εξασφάλιση της ασφάλειας



- Να εξασφαλίσει τη συστηματική και αποτελεσματική συλλογή και ανταλλαγή πληροφοριών που σχετίζονται με την ασφάλεια
- Να παρέχει μια συστηματική μεθοδολογία για την εκτίμηση και τον έλεγχο ασφάλειας και τέλος
- Να διασφαλίσει ότι υπάρχει επαρκές και ικανοποιητικό επίπεδο ασφάλειας.

Μια από τις υποχρεώσεις του Κώδικα αποτελεί η επιθεώρηση της ασφάλειας ως ο προσδιορισμός των επιπέδων ασφαλείας και παροχής οδηγιών για την προστασία από συμβάντα ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων ή/ και πλοίων,

Τα επίπεδα ασφαλείας είναι τρία:

- 1) Security Level 1: Τήρηση των ελάχιστων σχετικών μέτρων ασφαλείας
- 2) Security Level 2: Τήρηση των επιπρόσθετων μέτρων ασφαλείας για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα λόγω αυξημένου κινδύνου εμφάνισης ενός συμβάντος ασφαλείας.
- 3) Security Level 3: Τήρηση ειδικών μέτρων ασφαλείας για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα λόγω εμφάνισης σημαντικού συμβάντος ασφαλείας. Στη περίπτωση αυτή εκδίδονται οδηγίες και παρέρχονται σχετικά με την ασφάλεια πληροφορίες σε πλοία και στις λιμενικές αρχές.

Στην ουσία ο Κώδικας προσεγγίζει το γεγονός ότι η διασφάλιση της ασφάλειας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων αποτελεί μια δραστηριότητα διαχείρισης κινδύνου καθώς και ότι για να καθοριστούν τα κατάλληλα μέτρα ασφαλείας, σε κάθε περίπτωση πρέπει να γίνεται εκτίμηση των κινδύνων. Σκοπός του Κώδικα είναι να παρέχει ένα τυποποιημένο πλαίσιο, συνεκτικό πλαίσιο για την αξιολόγηση των κινδύνων, που επιτρέπει στις κυβερνήσεις να αντισταθμίσουν τις αλλαγές στην απειλή με αλλαγές στην ευπάθεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων, μέσω προσδιορισμού των επιπέδων ασφαλείας καθώς και των μέτρων ασφαλείας.

Πηγή: <http://www.imo.org/ourwork/security/instruments/pages/ispscode.aspx>

4.2 Ship Security Assessment/Ship Security Plan

Στο πλαίσιο εφαρμογής του ISPS Code, οι πλοιοκτήτριες/διαχειρίστριες ναυτιλιακές εταιρείες οφείλουν να πραγματοποιήσουν Αξιολόγηση Ασφάλειας Πλοίου (Ship Security Assessment) και να αναπτύξουν ένα Σχέδιο Ασφαλείας Πλοίου (Ship Security Plan). Η αξιολόγηση πραγματοποιείται από διαπιστευμένους επιθεωρητές ή από διαπιστευμένο φορέα. Η αξιολόγηση Ασφάλειας Πλοίου συντάσσεται, αναθεωρείται και εγκρίνεται με ευθύνη της πλοιοκτήτριας/διαχειρίστριας εταιρείας, στην οποία και πρέπει να φυλάσσεται. Μια τυπική αξιολόγηση περιλαμβάνει επί τόπου επιθεώρηση ασφαλείας, καθορισμό των μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας, εκτίμηση λειτουργιών που χρήζουν προστασίας, προσδιορισμό απειλών και πιθανοτήτων εμφάνισής τους, ώστε να ιεραρχηθούν τα μέτρα ασφαλείας και τέλος, καθορισμό



αδυναμιών στο ανθρώπινο δυναμικό, στις υποδομές, και στις διαδικασίες που ακολουθούνται. Με βάση την αξιολόγηση Ασφάλειας Πλοίου συντάσσεται το Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου, το οποίο διασφαλίζει την εφαρμογή των μέτρων ασφάλειας για την προστασία των ναυτικών, του φορτίου και του πλοίου από τον κίνδυνο ενός συμβάντος ασφαλείας. Ένα τυπικό Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου, μεταξύ άλλων, περιλαμβάνει:

- Μέτρα αποτροπής παράνομης εισαγωγής όπλων, πυρομαχικών, επικίνδυνων υλικών, ουσιών και συσκευών στο πλοίο, τα οποία μπορεί να χρησιμοποιηθούν κατά ανθρώπων, πλοίων ή λιμανιών.
- Καθορισμό ελεγχόμενων/απαγορευμένων περιοχών και μέτρων προστασίας πρόσβασης.
- Μέτρα για την αποφυγή μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης στο πλοίο.
- Διαδικασίες για την ανταπόκριση σε οδηγίες που μπορεί να δοθούν.
- Διαδικασίες για την αντιμετώπιση απειλών ασφαλείας και διασφάλιση της διατήρησης των κρίσιμων λειτουργιών του πλοίου ή της διεπαφής πλοίου/λιμένα.
- Διαδικασίες εκκένωσης χώρων
- Διαδικασίες για την εκτέλεση εκπαίδευσης και γυμνασίων
- Διαδικασίες για το συντονισμό ενεργειών σε δραστηριότητες ασφαλείας με τις λιμενικές εγκαταστάσεις.
- Διαδικασίες αναφοράς περιστατικών που σχετίζονται με την ασφάλεια.
- Καθορισμό των σημείων ενεργοποίησης/απενεργοποίησης του συστήματος συναγερμού ασφαλείας του πλοίου.
- Διαδικασίες τροποποιήσεων και ενημερώσεων του Ship Security Plan.
- Καθήκοντα μελών του πληρώματος σχετιζόμενα με θέματα ασφαλείας.
- Διαδικασίες για τον έλεγχο των ενεργειών security.
- Καθορισμό αρμοδιοτήτων και υποχρεώσεων Αξιωματικού Ασφάλειας Πλοίου



(Ship Security Officer).

- Διαδικασίες και οδηγίες για τη χρήση του συστήματος συναγερμού ασφαλείας καθώς και των ελέγχων/δοκιμών, τον τρόπο ενεργοποίησης και απενεργοποίησης, την επανατοποθέτηση του και τον περιορισμό των εσφαλμένων συναγερμών.

Το Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου περιέχει επίσης τα μέτρα σε σχέση με τα επιβαλλόμενα επίπεδα ασφαλείας από τα συμβαλλόμενα κράτη, η εφαρμογή των οποίων αποτελεί υποχρέωση του πλοίου και συνεπώς της εταιρείας. Τα μέτρα αφορούν εξασφάλιση της εκτέλεσης όλων των καθηκόντων όσον αφορά στην ασφάλεια, έλεγχο της πρόσβασης στο πλοίο, έλεγχο της ναυτολόγησης, παρακολούθηση των απαγορευμένων περιοχών ώστε μόνο εξουσιοδοτημένα πρόσωπα να έχουν πρόσβαση, παρακολούθηση των καταστροφών και των περιοχών γύρω από το πλοίο, επιθεώρηση του χειρισμού του φορτίου και τέλος, διασφάλιση της επικοινωνίας για θέματα σχετικά με την ασφάλεια.

Η έγκριση του Σχεδίου Ασφάλειας Πλοίου καθώς και η τροποποίησή του μπορούν να γίνουν από την αρχή του κράτους της σημαίας ή από διαπιστευμένο οργανισμό ασφαλείας, ο οποίος όμως δε θα πρέπει να έχει εμπλακεί προηγουμένως στην προετοιμασία ή την αναθεώρηση της Αξιολόγησης Ασφάλειας Πλοίου ή του Σχεδίου Ασφάλειας Πλοίου. Η γλώσσα γραφής του θα πρέπει να είναι αγγλική, ισπανική ή γαλλική και η προστασία του από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση είναι πρωταρχικής σημασίας. Όταν το πλοίο βρίσκεται σε ένα λιμένα, η συμβαλλόμενη κυβέρνηση έχει το δικαίωμα να ασκήσει διάφορα μέτρα ελέγχου και επιθεώρησης στο πλοίο, αλλά τα μέτρα αυτά δε μπορούν να επεκταθούν στην εξέταση του Ship Security Plan, εκτός αν υπάρχουν υπόνοιες που επιβάλλουν κάτι τέτοιο.

Ο ISPS Code προβλέπει τον ορισμό ενός Αξιωματικού Ασφάλειας Πλοίου (Ship Security Officer), ο οποίος είναι υπεύθυνος για όλα εκείνα τα θέματα που σχετίζονται με την ασφαλή λειτουργία του πλοίου και την εφαρμογή του Σχεδίου Ασφάλειας Πλοίου με καθήκοντα:

- Να αναλαμβάνει τακτικές επιθεωρήσεις ασφαλείας και να διασφαλίζει ότι



τηρούνται τα απαραίτητα μέτρα ασφάλειας.

- Να διατηρεί και να επιβλέπει την εφαρμογή του Σχεδίου Ασφαλείας και των τροποποιήσεων του.
- Να συντονίζει με το πλήρωμα και τους αντίστοιχους Αξιωματικούς Ασφάλειας Λιμενικών Εγκαταστάσεων ενέργειες ασφαλείας για τη διαχείριση του φορτίου και των αποθεμάτων του πλοίου.
- Να προτείνει τροποποιήσεις στο σχέδιο ασφαλείας πλοίου.
- Να αναφέρει αρμοδίως τα περιστατικά ασφαλείας και τις όποιες μη συμμορφώσεις που εντοπίστηκαν κατά τους εσωτερικούς ελέγχους, τις επιθεωρήσεις ασφαλείας και να επαληθεύει την συμμόρφωση και την εφαρμογή διορθωτικών πράξεων.
- Να ενημερώνει αναφορικά με την ασφάλεια και την επαγρύπνηση στο πλοίο.
- Να διασφαλίζει ότι το προσωπικό έχει λάβει την απαραίτητη εκπαίδευση, όπως ορίζεται από τον Κώδικα.
- Να διασφαλίζει ότι ο εξοπλισμός ασφαλείας του πλοίου λειτουργεί και είναι συντηρημένος.

Όσον αφορά στη δικαιοδοσία του πλοιάρχου, ο Κώδικας ορίζει ρητά ότι ο πλοίαρχος έχει την υπερισχύουσα εξουσία και ευθύνη να λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου και να ζητάει τη συνδρομή της εταιρείας ή της εκάστοτε συμβαλλόμενης κυβέρνησης αν είναι απαραίτητο. Τέλος, η κάθε ναυτιλιακή εταιρεία πρέπει να διασφαλίζει ότι τα πλοία της να είναι εφοδιασμένα με το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφαλείας (International Ship Security Certificate) που εκδίδεται από το κράτος σημαίας του πλοίου ή κάποιον αναγνωρισμένο οργανισμό ασφαλείας για λογαριασμό του κράτους την σημαία του οποίου φέρει το πλοίο.

Το πρώτο βήμα για την επίτευξη της συμμόρφωσης, και η μία για την οποία εξαρτάται από όλα τα άλλα, είναι η εταιρεία να προβεί σε ενδελεχή αξιολόγηση της ασφαλείας του πλοίου. Αυτό είναι μια εκτίμηση των κινδύνων ασφαλείας που ξεκινά με τον



εντοπισμό όλων των πιθανών απειλών που το πλοίο μπορεί να συναντήσει. Αυτές οι απειλές θα ποικίλλουν ανάλογα με τις περιοχές στις οποίες το πλοίο εκτελεί το εμπόριο, τα φορτία που μεταφέρει, η σημαίας, οι εθνικότητες των ναυτικών που απασχολεί, και ούτω καθεξής. Η ευπάθεια του πλοίου σε αυτές τις αξιολογείται από υφιστάμενες ρυθμίσεις ασφαλείας, οι οποίες επιτρέπουν στην εταιρεία να αποφασίσει τι περαιτέρω μέτρα απαιτούνται.

Ο Κώδικας ISPS καθιστά σαφές ότι η εταιρεία είναι υπεύθυνη για τη διεξαγωγή, την τεκμηρίωση, την αναθεώρηση και την αποδοχή της αξιολόγησης ασφάλειας πλοίου. Το σχέδιο ασφάλειας πλοίου που θα προκύψει, που συνοδεύεται από την αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου, θα πρέπει να υποβάλλονται υπό τη διοίκηση της σημαίας (ή από αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας) για έγκριση.

Παρά το γεγονός ότι η εταιρεία μπορεί να χρησιμοποιήσει μια άλλη οργάνωση για να βοηθήσει στη διεξαγωγή της αξιολόγησης ασφάλειας του πλοίου ή την εκπόνηση του σχεδίου ασφάλειας πλοίου, είναι απαραίτητο, σύμφωνα με τις καθιερωμένες αρχές διαχείρισης, ότι η εταιρεία διατηρεί την ευθύνη για την επάρκεια της εργασίας, κάθε τεχνικών ή λειτουργικών αποφάσεων που προκύπτουν από την αξιολόγηση και την εφαρμογή του περιεχομένου του σχεδίου.

5. ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

5.1 ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Το κόστος της πειρατείας είναι τεράστιο τόσο σε ιδιωτικό όσο και σε κοινωνικό επίπεδο. Σε ιδιωτική βάση, το κόστος είναι κυρίως οικονομικό. Αυτοί που πλήττονται άμεσα δεν είναι άλλο από τους πλοιοκτήτες φυσικά, τους ναυτασφαλιστές και τους ναυλωτές. Οι ναυτιλιακές εταιρείες στην καλύτερη περίπτωση επωμίζονται μόνο το κόστος από την απώλεια του φορτίου καθώς και άλλων λειτουργικών αντικειμένων του σκάφους. Δεν είναι λίγες οι φορές που οι πειρατές αποσπούν χρηστικά υλικά του πλοίου όπως κάβους, σχοινιά, ανταλλακτικά μηχανής και άλλου είδους εξοπλισμό του πλοίου. Πρόκειται για τις πιο αθώες μορφές πειρατείας όπου όμως η αντικατάσταση αυτών των εφοδίων σημαίνει δαπάνη μεγάλων χρηματικών ποσών για τον πλοιοκτήτη. Επιπλέον οι τυχόν καθυστερήσεις που προκύπτουν από την επίθεση κοστίζουν στον



πλοιοκτήτη πολύ καθώς ανάλογα με το συμφωνηθέν ναυλοσύμφωνο εγείρονται αυτόματα απαιτήσεις απο τους ναυλωτές. Δε συζητάμε βέβαια για την περίπτωση όπου το πλοίο μετά την επίθεση κρατείται από τις αρχές για τις κατάλληλες έρευνες και ανακρίσεις, εφόσον τότε απαιτείται μεγάλη χρονική διάρκεια δέσμευσης του πλοίου. Ως γνωστόν στην Ναυτιλία ο χρόνος είναι χρήμα και το οικονομικό κόστος που προκύπτει εδώ ανέρχεται σε αρκετές δεκάδες χιλιάδες δολάρια, γεγονός άλλωστε που συχνά αποτρέπει τις εταιρείες από την δήλωση του γεγονότος σε επίσημες αρχές.

Οι ιδιοκτήτες των ναυτιλιακών εταιρειών βλέπουν να χάνουν σε καθημερινή βάση εκατομμύρια ευρώ λόγω της δράσης των πειρατών στον Ινδικό Ωκεανό και όχι μόνο. Σε πρώτη φάση δεν είναι λίγοι εκείνοι που σκέφτονται να τροποποιήσουν τα δρομολόγια των πλοίων τους στέλνοντάς τα στον τελικό προορισμό τους μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας. Προσπαθούν να αποφύγουν τα 'μολυσμένα' από πειρατές νερά κάνοντας τον γύρο ολόκληρης της Αφρικής. Εκτιμάται ότι η πειρατεία στοιχίζει δεκάδες εκατομμύρια δολάρια ετησίως στους ιδιοκτήτες των πλοίων, εμπορικών και επιβατηγών. Η κύρια πρακτική που αποτελεί και την πιο δαπανηρή για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι η καταβολή λύτρων για την απελευθέρωση του σκάφους. Τα λύτρα κυμαίνονται κατά μέσο όρο από 800.000 έως 1.600.000 ευρώ και οι πλοιοκτήτριες δείχνουν πρόθυμες να τα δαπανήσουν προκειμένου να επανακτήσουν το πολύτιμο αντικείμενο της εργασίας τους.

Καθώς αυξάνεται ο κίνδυνος της πειρατείας και τα περιστατικά επιθέσεων, στα έξοδα του πλοιοκτήτη έρχονται να προστεθούν και τα συνεχώς αυξανόμενα ασφάλιστρα. Οι ασφαλιστές όταν γνωρίζουν ότι τα πλοία που ασφαλίζουν κινούνται σε περιοχές υψηλού κινδύνου, ζητούν από τους εφοπλιστές επιπρόσθετα ασφάλιστρα. Ευνόητο δε, ότι αν το πλοίο πέσει θύμα τέτοιας πράξης τα μετέπειτα ασφαλιστικά ποσά επιδέχονται δυσανάλογων και υπερβολικών αυξήσεων. Τέλος όταν το πλοίο κλαπεί ολοκληρωτικά από τους ένοπλους ληστές, τότε καταλαβαίνουμε ότι το κόστος είναι πολύ μεγάλο για τον πλοιοκτήτη καθώς το κόστος απόκτησης ενός πλοίου είναι τεράστιο. Σε αυτό το σημείο καλούνται να αποζημιώσουν οι ασφαλιστές οι οποίοι οφείλουν να καταβάλουν υπέρογκα ποσά για το απολεσθέν πλοίο. Γενικά οι ασφαλιστικοί φορείς επιβαρύνονται οικονομικά κατά πολύ σε τέτοιου είδους περιπτώσεις. Καλούνται να καλύψουν οποιαδήποτε απαίτηση ή ζημιά έχει προκύψει από την κατάληψη του ασφαλισμένου για πειρατεία σκάφους. Στο σύνολο των μερών



που πλήττονται οικονομικά από την πειρατεία, συγκαταλέγονται τέλος και οι ναυλωτές. Στόχος των ληστών είναι κυρίως τα αγαθά που μεταφέρονται, συνεπώς ο ναυλωτής πρέπει να απολογηθεί στους παραλήπτες του φορτίου και να επιβαρυνθεί με τις τυχόν αποζημιώσεις που ορίζουν τα συμβόλαια του, σε συνδυασμό πάντα με το κόστος από την απώλεια του φορτίου.

5.2 ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Σε γενικές γραμμές οι οικονομικές επιπτώσεις της πειρατείας στην διεθνή ναυτιλία είναι πολυδιάστατες και πολύ σοβαρές. Όσο μεγάλες όμως κι αν είναι, είναι ασήμαντες μπροστά στον κίνδυνο που διατρέχουν οι ναυτικοί, οι αλιείς και όσοι ταξιδεύουν σε αυτές τις επικίνδυνες ζώνες. Η ομηρία, ο τραυματισμός ή ακόμη και ο θάνατος μελών του πληρώματος αποτελεί πιθανή έκβαση μιας τέτοιας επιθετικής απόπειρας. Τα άμεσα θύματα των καταλήψεων είναι αυτοί οι ίδιοι οι ναυτικοί και κανένα μέτρο ή τιμωρία δεν μπορεί να αντισταθμίσει την ψυχική οδύνη και την αγωνία όσων έχουν πέσει θύματα επιθέσεων. Επιπλέον, η λύπη των οικογενειών και οι άλλες συνέπειες που προξενεί η απώλεια ενός οικογενειάρχη ή ενός παιδιού δεν μπορεί να εκτιμηθεί με χρηματικούς ή νομικούς όρους. Η αξία της ανθρώπινης ζωής είναι ανεκτίμητη. Η κακοποίηση, η δολοφονία και η άσκηση βίας ενάντια σε αυτούς τους απλούς εργαζόμενους αυξάνεται διαρκώς με την πάροδο των χρόνων, γεγονός που δημιουργεί αίσθηση φόβου, ανασφάλειας και κατ' επέκταση απομάκρυνση από το επάγγελμα του ναυτικού. Η μείωση του ανθρώπινου δυναμικού στα θαλάσσια επαγγέλματα είναι αισθητή τα τελευταία χρόνια, ιδιαιτέρως δε των αξιωματικών.

Επιπρόσθετα το κοινωνικό κόστος για ένα παράκτιο κράτος, στου οποίου τα νερά σημειώνονται πειρατικές επιθέσεις, είναι ιδιαιτέρως σημαντικό. Η οικονομία του κράτους μπορεί αρχικά να επηρεαστεί αρνητικά. Ο κλάδος της αλιείας δέχεται συχνά πλήγμα, μπορεί να παρατηρηθεί μείωση της εμπορικής κίνησης στα λιμάνια του, καθώς και μείωση της τουριστικής κίνησης. Η αδυναμία του να επιβληθεί στο θαλάσσιο έγκλημα κάνει το κράτος να φαίνεται ανίσχυρο προς τα έξω, χάνει το κύρος και την υπόσταση του και μπορεί να θεωρηθεί ελλιπούς ασφαλείας, άνομο και άναρχο.

Σημαντική είναι η επίδραση της πειρατείας και στο φυσικό περιβάλλον. Οι επιθέσεις μπορούν να προκαλέσουν μεγάλη περιβαλλοντική καταστροφή, ιδίως όταν



σημειώνονται σε πετρελαιοφόρα μεγάλης χωρητικότητας σε πολυσύχναστες θαλάσσιες οδούς. Είναι δύσκολο να αποφευχθεί η απόρριψη μολυσματικών υλικών στο νερό κατά τη διάρκεια μιας επίθεσης. Η διαφυγή καυσίμων και η ρίψη λαδιών, πετρελαίων και άλλων ρυπαρών στοιχείων στο θαλάσσιο περιβάλλον είναι μια από τις συνηθέστερες δυσάρεστες συνέπειες των περιπτώσεων πειρατείας. Όπως είναι φυσικό οι παραπάνω περιπτώσεις ρύπανσης επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό τον υποθαλάσσιο πλούτο και την βιοποικιλότητα του βυθού. Υποβαθμίζεται η θαλάσσια ζωή και το περιβάλλον με αποτέλεσμα να πλήττεται σοβαρότατα και η βιομηχανία της αλιείας. Οι πειρατικές επιθέσεις πέραν των παραπάνω, έχουν αυτονόητα προκαλέσει σοβαρό πρόβλημα στην ασφάλεια της θαλάσσιας ναυσιπλοΐας. Πλήττεται το σύνολο των εμπλεκόμενων στο ναυτικό εμπόριο και κατ' επέκταση και τα συμφέροντα των κρατών με σημαίνουσα θέση στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία. Η πλειοψηφία των αγαθών και του πετρελαίου που διακινείται παγκοσμίως διέρχεται από τις επικίνδυνες περιοχές και η ανασφάλεια που επικρατεί αποτελεί πλήγμα για το παγκόσμιο εμπόριο. Είναι χαρακτηριστική η αρνητική επιρροή που παρατηρείται στη χρήση της Διώρυγας του Σουέζ. Ήδη κάποιες ναυτιλιακές εταιρείες αρνούνται να διασχίσουν τον Κόλπο του Άντεν και αυτή η αλλαγή πορείας έχει οδηγήσει σε κατακόρυφη πτώση των εσόδων της Αιγύπτου από τους δασμούς στην Διώρυγα. Η επαναλαμβανόμενη πειρατεία τους αναγκάζει να επαναπροσδιορίσουν τις διαδρομές των πλοίων τους, με αναπόφευκτη αύξηση στα λειτουργικά τους κόστη. Η αύξηση αυτή όπως είναι φυσικό μετακυλύεται στην τιμή των μεταφερόμενων αγαθών και έχει ανεπιθύμητες επιπτώσεις στο διεθνές εμπόριο. Οι αυξήσεις των τιμών των αγαθών σε συνδυασμό με την σοβαρή οικονομική κρίση που διανύουμε αυτή την εποχή αποτελούν τροχοπέδη για το παγκόσμιο εμπόριο που φαίνεται να υποφέρει όσο ποτέ άλλοτε στην ιστορία του. Στο στόχαστρο των πειρατών έχουν μπει και πλοία με τρόφιμα. Οι ένοπλοι κακοποιοί συχνά δημιουργούν προβλήματα στις ανθρωπιστικές αποστολές βοήθειας προς την Νιγηρία και παρεμποδίζουν την παράδοση των αγαθών στους άπορους. Το γεγονός αυτό συμβάλει στην περαιτέρω εξαθλίωση του πληθυσμού που καταφεύγει πια σε γειτονικές χώρες ώστε να καταφέρει να επιβιώσει. Η λαθρομετανάστευση αυξάνεται, τα τοπικά χωριά αδειάζουν και ο εκπατρισμός αυτός συνεπάγεται διαφόρων επιδράσεων στην κοινωνική και οικονομική σταθερότητα των χωρών υποδοχής.



Τα έσοδα των πειρατών προκύπτουν κυρίως από την καταβολή λύτρων για την απελευθέρωση του υπό κατάληψη σκάφους. Τα λύτρα που αποκομίζουν ανέρχονται σε εκατομμύρια δολάρια κάθε χρόνο και τμήμα των χρημάτων αυτών εικάζεται ότι δαπανάται σε παράνομες δραστηριότητες. Αν και δεν υπάρχουν σαφείς ενδείξεις ότι μέρος των λύτρων διατίθεται στην χρηματοδότηση τρομοκρατικών ομάδων, είναι διάχυτη η φημολογία ότι οι πειρατές χρηματοδοτούν αντικυβερνητικές επιθέσεις και διατηρούν στενές διασυνδέσεις με οργανώσεις που προσπαθούν να επωφεληθούν από την γενικευμένη αστάθεια που επικρατεί στην περιοχή. Υποστηρίζεται έντονα δε, ότι το πειρατικό δίκτυο της Νιγηρίας διατηρεί επαφές με την παγκοσμίως γνωστή τρομοκρατική ομάδα της Αλ Κάιντα. Συνεπώς αν όλα αυτά αληθεύουν, η συμβολή της πειρατείας στην αύξηση της παγκόσμιας βίας και της παγκόσμιας τρομοκρατίας είναι πολύ σημαντική.

Όλη αυτή η τεράστια εισροή χρήματος από παράνομες δραστηριότητες όπως είναι αυτονόητο συμβάλει στην ανάπτυξη μιας εκτενούς παραοικονομίας. Η μη επίσημη και συνεπώς μη μεταγραφόμενη αυτή οικονομία συμβάλει στην ανάπτυξη μιας αχανούς μαύρης αγοράς που δεν μετριέται στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν του κράτους. Το ΑΕΠ των συγκεκριμένων χωρών υποεκτιμάται επιφέροντας πληθώρα μειονεκτημάτων. Αυτή η πλασματική μείωση του ΑΕΠ οδηγεί σε αποδυνάμωση της εθνικής οικονομίας που σημαίνει αδυναμία πραγματοποίησης μεγάλων επενδύσεων δημοσίου χαρακτήρα. Συνεπώς, παρατηρείται μειωμένη προσφορά δημοσίων αγαθών που θα ήταν καταλυτική για το κοινωνικό όφελος.

Συνοψίζοντας βλέπουμε ότι τα προβλήματα που έχει δημιουργήσει το φαινόμενο της πειρατείας είναι πολύ σημαντικά και μας επηρεάζουν σε πολλά και διαφορετικά επίπεδα. Σε πρώτη φάση πλήττεται η ίδια η ναυτιλία και τα οφέλη που προκύπτουν από την ελεύθερη διακίνηση αγαθών και το παγκόσμιο εμπόριο. Οι επιθέσεις συνιστούν διατάραξη της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας και ευθεία απειλή της ζωής και της περιουσίας ιδιωτών. Επιπλέον, η πειρατεία συμβάλει σημαντικά στην έξαρση κοινωνικών φαινομένων όπως η αύξηση της βίας και της εγκληματικότητας, αύξηση της παραοικονομίας, της παράνομης λαθρομετανάστευσης, της διακίνησης ναρκωτικών και του εμπορίου όπλων. Πολιτικά, η πειρατεία λειτουργεί υπονομευτικά ως προς τα υφιστάμενα καθεστώτα ενθαρρύνοντας της διαφθορά των εκάστοτε



κυβερνητικών αξιωματούχων. Σημαντική είναι και η επίπτωση στην άνοδο της παγκόσμιας τρομοκρατίας και την εξάπλωση του παγκόσμιου οργανωμένου εγκλήματος. Τέλος, δεν μπορούμε να μην αναφέρουμε και τη συμβολή του εύκολου αυτού τρόπου πλουτισμού στην περαιτέρω μείωση του ήδη χαμηλού μορφωτικού επιπέδου των εγχώριων περιοχών.





ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η πειρατεία στη Νιγηρία αναμένεται να παρουσιάσει νέα έξαρση στους προσεχείς μήνες, σύμφωνα με Αμερικανικές πηγές. Οι καιρικές συνθήκες ευνοούν ένα νέο γύρο πειρατικών επιδρομών, παρά την παρουσία διεθνών ναυτικών δυνάμεων στην ευρύτερη περιοχή του Κέρατος της Αφρικής. Δυστυχώς, όπως είδαμε, το παράδειγμα της Νιγηρία μπορεί να απαντηθεί σε πολλά μέρη του κόσμου (σε μικρότερη κλίμακα) στα περισσότερα από τα οποία συναντώνται κοινοί παρονομαστές: i) Πολιτική αστάθεια, ii) Κοινωνικά Προβλήματα, iii) Χαμηλό Μορφωτικό επίπεδο, iv) Μεγάλο χάσμα μεταξύ των κοινωνικών τάξεων, v) Ύπαρξη ξένων συμφερόντων και vi) Ύπαρξη διεθνών τρομοκρατικών οργανώσεων.

Η Διεθνής Κοινότητα, παρόλο που έχει ενεργοποιηθεί σε μεγάλο βαθμό, φαίνεται να μην δύναται να αντιμετωπίσει το φαινόμενο της Πειρατείας, πράγμα το οποίο ενδυναμώνει τους πειρατές και τους τρομοκράτες ακόμα περισσότερο αφού αποκτούν συνέχεια περισσότερα κεφάλαια και περισσότερο έμψυχο δυναμικό.

Η προώθηση ενός ισχυρότερου, αρτιότερου και σκληρότερου νομικού πλαισίου κατά της πειρατείας είναι σίγουρα το πρώτο βήμα για την αποτελεσματικότερη καταπολέμησή της. Πάνω σε αυτό το ισχυρό νομικό πλαίσιο θα καταστεί δυνατή η καλύτερη και πιο αποτελεσματική οργάνωση της Διεθνούς Κοινότητας, κυρίως με στρατιωτικά μέσα, για την καταστολή του φαινομένου.

Επιπρόσθετα, είναι αδήριτη η ανάγκη διπλωματικής παρέμβασης στις πολιτικά ασταθείς περιοχές (με σημαντικότερο παράδειγμα τη Σομαλία), ώστε να εξομαλυνθεί η κατάσταση στο εσωτερικό του εκάστοτε κράτους. Επίσης είναι απαραίτητη η ευαισθητοποίηση των πολιτών ώστε να συνειδητοποιήσουν τις καταστροφικές συνέπειες που μπορεί να έχει η πειρατεία στην περιοχή τους και στη ζωή τους.

Άλλωστε οι τομείς που προσβάλλονται από το φαινόμενο της πειρατείας είναι πολλοί και πολυποίκιλοι (ανθρωπιστικός, οικονομικός, στρατιωτικός κλπ) και άρα απαιτούν σφαιρική και οργανωμένη αντιμετώπιση για την επίτευξη του κοινού



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ΟΗΕ, Convention on the law of the sea of 10 December 1982, άρθρο 101
- **107 MSC.1/Circ.1337**
- **ISPS Code**
- **Best Management Practices to Deter piracy off the Coast of Somalia and in the Arabian Sea (Πηγή:**
- **<https://www.bimco.org/Security/Piracy/BMP.aspx>)**
- **105 “Lessons identified from Somali Piracy”, International Chamber of Shipping, July 2013**
- **106 Ελευθερία Παπαδημάτου, “ Η σύγχρονη πειρατεία - Η εμφάνισή της στη Σομαλία & η εξάπλωσή της -**
- **Αντιμετώπιση & κόστος” , Ιούλιος 2013, Επιβλέπων Επ. Καθηγητής Σαμιώτης Γ εώργιος, Π.Μ.Σ στη Ναυτιλία,**
- **107 MSC.1/Circ.1337 on Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia - Best Management**
- **Practices to Deter Piracy off the Coast of Somalia and in the Arabian Sea Area developed by the industry.**
- **108 Annex 29, Resolution MSC. 342(89), Implementation of Best Management Practice Guidance (Adopted on 20 May)**

