

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ**

στη

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**«ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ: ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ
ΜΕΘΟΔΟΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ»**

Γεωργία Κωστήμπα

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

Νοέμβριος 2012

Το άτομο το οποίο εκπονεί τη Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στη βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός 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.

Κωστήμα Γεωργία

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε από την Τριμελή Εξεταστική 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:

1. Σαμιώτης Γεώργιος (Επίκουρος Καθηγητής)
2. Παζαρζής Μιχαήλ (Αναπληρωτής Καθηγητής)
3. Βαλμά Ερασμία (Επίκουρη Καθηγήτρια)

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

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να εκφράσω τις ιδιαίτερες ευχαριστίες μου στον επιβλέποντα καθηγητή μου, κ. Σαμιώτη Γεώργιο για την καθοριστική συμβολή του κατά την εκπόνησή της εργασίας μου μέσω της πολύτιμης καθοδήγησής του και συνεργασίας. Οι πολλαπλές συμβουλές του και οδηγίες του υπήρξαν σημαντικές για τη διεκπεραίωσή της.

Ευχαριστώ όλους τους καθηγητές του μεταπτυχιακού προγράμματος για τη συμβολή τους στην απόκτηση σημαντικών γνώσεων και εμπειριών.

Επίσης ευχαριστώ τους γονείς μου για την συμπαράσταση και την ενθάρρυνση που μου προσέφεραν όλα αυτά τα χρόνια για την επιτυχή ολοκλήρωση των σπουδών μου.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	7
ABSTRACT	8
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	
I. Ορισμός της πειρατείας	9
II. Το φαινόμενο της πειρατείας	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο	
1.1 Η πειρατεία στον Κόλπο του Άντεν	14
1.2 Η σημερινή πραγματικότητα της πειρατείας	15
1.3 Τα κίνητρα της πειρατείας	19
1.4 Μορφές και τεχνικές πειρατείας	20
1.5 Η κατάληψη των πλοίων	21
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο	
2.1 Τα αίτια της πειρατείας	23
2.2 Οι αιτίες της έξαρσης της πειρατείας	24
2.3 Το μέγεθος του φαινομένου της πειρατείας	25
2.4 Περιπτώσεις πλοίων Ελληνικών συμφερόντων	26
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο	
3.1 Οι επιπτώσεις της πειρατείας	28

3.2 Μέσα αντιμετώπισης της πειρατείας	30
3.2.1 Οι «Καλύτερες Πρακτικές Διαχείρισης»	30
3.3 Η αντιμετώπιση της πειρατείας διεθνώς	32
3.3.1 Διεθνείς δράσεις για την καταπολέμηση της πειρατείας	34
3.3.2 Η Ευρωπαϊκή ναυτική δύναμη Αταλάντα	37
3.4 Πολεμικά πλοία Κίνας, Ινδίας, Ιαπωνίας και Ρωσίας	39

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

4.1 Το νομικό πλαίσιο για την πειρατεία	41
4.1.1 Η ελληνική νομοθεσία	45
4.2 Η δυνατότητα άμυνας των εμπορικών πλοίων με θανατηφόρα μέσα	49
4.3 Η ασφάλιση κατά κινδύνων πειρατείας	51
4.4 Ειδικά θέματα πειρατείας	53

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

57

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

59

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

62

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

69

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην παρούσα εργασία εξετάζονται, σε πολλαπλό επίπεδο, οι διάφορες πτυχές του φαινομένου της σύγχρονης πειρατείας, το οποίο εκδηλώνεται τα τελευταία χρόνια κυρίως στην περιοχή του Κόλπου του Άντεν. Πρόκειται για ένα πρόβλημα ακανθώδες και πολυδιάστατο, του οποίου οι αιτίες ανάγονται στις πολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες που επικρατούν στην εν λόγω περιοχή, οι δε συνέπειές του πλήττουν συνολικά τη διεθνή ναυτιλία

Η εργασία επικεντρώνεται σε διάφορες παραμέτρους, όπως τα αίτια δημιουργίας και το υπόβαθρο του υπό εξέταση προβλήματος, οι επιπτώσεις του στη διεθνή ναυτιλία και οι γενικότερες προεκτάσεις του, αλλά και οι ενδεδειγμένοι τρόποι για την αποτελεσματική αντιμετώπισή του, μέσα από το συντονισμό και τη συνεργασία των ναυτιλιακών δυνάμεων, με την ορθή εφαρμογή μεθόδων όπως οι «Καλύτερες Πρακτικές Διαχείρισης». Περαιτέρω, παρατίθεται το νομικό πλαίσιο – τόσο σε ελληνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο – που ρυθμίζει το ζήτημα της πειρατείας.

Τα δεδομένα στα οποία βασίζεται η εκπόνηση της εργασίας έχουν αντληθεί από ποικίλες πηγές, μεταξύ των οποίων είναι νομικά βιβλία ναυτικού δικαίου, εκθέσεις διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών και ναυτιλιακές εταιρίες.

ABSTRACT

This paper examines various aspects of the phenomenon of modern piracy, an international problem that occurs mainly in the Gulf of Aden. This multifaceted problem whose causes are within the political, economic and social conditions prevailing in the region, and the consequences effect the whole international shipping.

This paper focuses on different parameters, such as the causes and background of the problem addressed, the impact of the international shipping and overall its extensions, as well as the appropriate way to deal with it effectively, through the coordination and cooperation of maritime forces, with the proper application of methods such as “Best Management Practices”. Further, given the legal framework- both Greek and international level- which regulates the issue of piracy.

The data on which have been drawn from multiple sources, including maritime law books, reports, international maritime organizations and shipping companies.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

I. Ορισμός της πειρατείας

Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας (UNCLOS) (1982) παρέχει τον πρώτο ορισμό της πειρατείας. Συγκεκριμένα, στο άρθρο 10 της Σύμβασης, ως πειρατεία ορίζεται:

A) Οποιαδήποτε παράνομη πράξη βίας, κράτησης ή λεηλασίας από μέλος του πληρώματος ή επιβάτες ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους, που λαμβάνει χώρα:

1. Σε ανοιχτή θάλασσα, σε βάρος άλλου πλοίου ή αεροσκάφους ή εναντίον ανθρώπων ή περιουσίας που βρίσκονται επί του πλοίου ή του αεροσκάφους.
2. Σε βάρος πλοίου, αεροσκάφους, ανθρώπων ή περιουσίας, σε μέρος εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους.

B) Οποιαδήποτε πράξη εθελουσίας συμμετοχής στο χειρισμό πλοίου ή αεροσκάφους έχοντας γνώση των γεγονότων.

Γ) Οποιαδήποτε πράξη η οποία υποκινεί κάποια από τις προαναφερθείσες περιπτώσεις.

Ο ορισμός αυτός, ωστόσο, παρουσιάζει ορισμένα κενά, καθώς περιορίζει τις πράξεις που χαρακτηρίζονται ως πειρατεία μόνο στις «ανοιχτές θάλασσες» και «σε περιοχές έξω από την αρμοδιότητα οποιουδήποτε κράτους», ενώ στην πραγματικότητα, αρκετές από τις περιπτώσεις επιθέσεων πειρατείας εκτυλίσσονται στα χωρικά ύδατα κρατών.

Έτσι, το Διεθνές Γραφείο Ναυσιπλοΐας (International Maritime Bureau) διατύπωσε έναν πιο ολοκληρωμένο ορισμό:

«Ως πειρατεία καλείται οποιαδήποτε επιβίβαση ή προσπάθεια επιβίβασης σε οποιοδήποτε πλοίο, με στόχο την κλοπή ή οποιοδήποτε άλλο έγκλημα και με πρόθεση ή και ικανότητα χρήσης βίας για την προώθηση του σκοπού αυτού».

Ο ορισμός αυτός είναι πληρέστερος και καλύπτει οποιαδήποτε επίθεση ή απόπειρα επίθεσης, είτε όταν το πλοίο είναι αγκυροβολημένο στο λιμάνι είτε εν πλώ.

II. Το φαινόμενο της πειρατείας

Τα τελευταία χρόνια, το φαινόμενο της πειρατείας όχι μόνο έχει αναβιώσει αισθητά, αλλά βρίσκεται και σε έξαρση, ιδίως σε περιοχές όπως ο Κόλπος του Aden και οι ακτές, αλλά και η ευρύτερη λεκάνη της Σομαλίας, αποτελώντας μία υπαρκτή σύγχρονη απειλή για την παγκόσμια ναυτιλία, συμπεριλαμβανομένης και της ελληνικής, και προκαλώντας δυσχέρειες στην ομαλή ροή του διεθνούς εμπορίου, ιδιαίτερα δε υπό τις συνθήκες της παρούσας παγκοσμιοποίησης των αγορών.

Στα πλαίσια και της τρέχουσας οικονομικής κρίσης, οι διάφοροι εμπλεκόμενοι στο χώρο της ναυτιλίας διαβλέπουν – ο καθένας από τη δική του οπτική γωνία – τις επιπτώσεις και τις προεκτάσεις του φαινομένου της πειρατείας στο ναυτιλιακό κλάδο, οι οποίες κλιμακώνονται σε βάθος χρόνου - βραχυπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα. Ήδη έχουν αρχίσει να διαφαίνονται οι συνέπειες του υπό εξέταση προβλήματος, οι οποίες εντοπίζονται σε φαινόμενα όπως:

- περιορισμός ή και έλλειψη ρευστότητας στις αγορές
- απουσία εμπιστοσύνης μεταξύ των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων
- ακυρώσεις συμβολαίων για τα υπό παραγγελία πλοία.

Στα προβλήματα του κλάδου της ναυτιλίας προστίθενται επίσης η διακοπή των χρηματοδοτήσεων από τις τράπεζες, ο αριθμητικός πολλαπλασιασμός των παροπλισμένων πλοίων και – κατ' επέκταση – η ελάττωση του αριθμού των θέσεων

εργασίας σε σχέση με το ήδη υπάρχον εργατικό δυναμικό, τα οποία δυσχεραίνουν περαιτέρω την όλη κατάσταση.

Πολλοί παγκόσμιοι οργανισμοί, όπως ο Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας και το Παγκόσμιο Πρόγραμμα Σίτισης, έχουν εκφράσει κατά καιρούς την ανησυχία τους για την αύξηση των κρουσμάτων πειρατείας στην ευρύτερη περιοχή. Η πειρατεία είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους της ναυσιπλοΐας λόγω της ανάγκης πρόσθετης ασφάλειας των διακινουμένων φορτίων και εμπορευμάτων, καθώς και την παρεμπόδιση της διακίνησης των φορτίων ανθρωπιστικής βοήθειας.

Το χρονικό σημείο στο οποίο θα αρχίσει η επανάκαμψη της παγκόσμιας ναυτιλίας δεν είναι εφικτό να προσδιοριστεί, δεδομένου ότι ο καιρίος παράγοντας που καθορίζει την προσφορά και τη ζήτηση και των ναυτιλιακών υπηρεσιών είναι ο όγκος του διεθνούς εμπορίου, στο πεδίο του οποίου όμως επικρατεί έντονη αβεβαιότητα.

Ωστόσο, σύμφωνα με δήλωση του επικεφαλής του ΟΟΣΑ, Ανχελ Γκούρια, η παγκόσμια οικονομία έχει πλέον πάψει να βρίσκεται σε κατάσταση «ελεύθερης πτώσης», χωρίς όμως αυτό ασφαλώς να σημαίνει ότι έχει αρχίσει και η ανάκαμψή της. Αποτελεί, εντούτοις, μία αισιόδοξη ένδειξη ότι ενδεχομένως να σταματά σταδιακά η συρρίκνωση της παγκόσμιας οικονομίας.¹

Από τη φύση της, άλλωστε, κάθε οικονομική κρίση δεν μπορεί παρά να είναι πρόσκαιρη και, ως εκ τούτου παροδική. Βαθμιαία, αποκαθίσταται η εμπιστοσύνη των επενδυτών, εξομαλύνεται η εύρυθμη λειτουργία των αγορών, με αποτέλεσμα την ανάκαμψη του διεθνούς εμπορίου και την επαναφορά της ανάπτυξης.²

Η παγκοσμιοποίηση, πέρα από τις νέες ευκαιρίες που προσέφερε σε διάφορους τομείς, μέσω και της οικονομική μεγέθυνσης του αναπτυσσόμενου κόσμου – με κατ’

¹ Ο Δείκτης Baltic Dry έσπασε το φράγμα των 3000 μονάδων στις 27 Μαΐου, αυξάνοντας δηλαδή πάνω από τέσσερις φορές την τιμή του, μετά την τραγική πτώση που έγραψε το Δεκέμβριο του 2008.

² Οι συγκρούσεις στη Μέση Ανατολή και άλλα μέρη ανά τον κόσμο παραμένουν άλυτες. Η διάλυση κρατών θίγει την ασφάλειά μας μέσω της εγκληματικότητας, της λαθρομετανάστευσης και, πιο πρόσφατα, της πειρατείας. Η τρομοκρατία και το οργανωμένο έγκλημα μας απειλούν όλο και περισσότερο, μεταξύ άλλων, μέσα στις ίδιες μας τις κοινωνίες. Το πυρηνικό πρόγραμμα του Ιράν έχει προοδεύσει σημαντικά, και αντιπροσωπεύει κίνδυνο για τη σταθερότητα της Μέσης Ανατολής.

εξοχήν χαρακτηριστικό παράδειγμα την Κίνα – κατέστησε τις σύγχρονες απειλές πιο περίπλοκες και αλληλοσυνδεόμενες.

Πιο συγκεκριμένα, υπάρχουν αποχρώσεις ενδείξεις ότι οι τρομοκρατικές οργανώσεις συνεργάζονται μεταξύ τους ως προς την εκπαίδευση και κυρίως την ανταλλαγή πληροφοριών, γεγονός που αυξάνει αντικειμενικά τις δυνατότητές τους για οργανωμένες αποστολές ακριβείας, με μαζικές απώλειες. Στην περίπτωση της πρόσφατης βομβιστικής ενέργεια στο Μουμπάι της Ινδίας³, ερευνάται από το FBI το ενδεχόμενο διασύνδεσης της Al Qaeda (Αλ Κάιντα) με τη Σομαλία. Βάσει εκθέσεων των μυστικών υπηρεσιών των Ηνωμένων Πολιτειών, υφίστανται υποψίες ότι τα τελευταία χρόνια στη Σομαλία η Al Qaeda συνδέεται με την ηγεσία της Al Shabaab και θα μπορούσε πιθανώς να εκπαιδεύσει τους Σομαλούς στην οργάνωση τρομοκρατικών επιθέσεων στις ΗΠΑ.

Πριν την επίθεση της 11^{ης} Σεπτεμβρίου, η μάχη εναντίον της τρομοκρατίας δε θεωρούνταν πραγματικός πόλεμος, κατά μία από τις διεθνώς επικρατέστερες απόψεις, και η αντιμετώπισή της βασιζόταν κυρίως σε διακρατική συνεργασία, πληροφορίες (intelligence), αστυνομικά και διπλωματικά μέσα.⁴

Σκοπός της ναυτιλίας είναι η εξασφάλιση της ομαλή μεταφοράς αγαθών και ενέργειας, πολύτιμων και για τις ανεπτυγμένες και για τις αναπτυσσόμενες χώρες. Ως κατ' εξοχήν διεθνής βιομηχανία, μάλιστα, λειτουργεί υπό συνθήκες έντονου διεθνούς ανταγωνισμού. Για την επίτευξη όμως του ανωτέρω σκοπού, απαραίτητη προϋπόθεση είναι η ανεμπόδιστη πρόσβαση των πλοίων στις διεθνείς αγορές, με πλήρη σεβασμό προς τις αρχές του Διεθνούς Δικαίου, οι οποίες κατοχυρώνουν το δικαίωμα του ελεύθερου διάπλου στην ανοικτή θάλασσα και τα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας.⁵

Σε αντιδιαστολή με άλλες χρονικές περιόδους, αλλά και σε σύγκριση με άλλους τομείς παροχής υπηρεσιών, η ναυτιλία σήμερα είναι σε μεγάλο βαθμό απελευθερωμένη και απαλλαγμένη από διάφορες μορφές προστατευτισμού. Ωστόσο, για τη φυσική

³ Ένας από τους βομβιστές αυτοκτονίας είχε αμερικανική και σομαλική υπηκοότητα.

⁴ Όμως, μετά από την οργανωμένη επίθεση της 11ης Σεπτεμβρίου, έχει επικρατήσει η άποψη ότι τα μέσα αυτά δεν αρκούν από μόνα τους, και απαιτούνται επιπρόσθετα και προληπτικά μέτρα (pre-emptive measures).

⁵ Και η μεν εμπορική πρόσβαση στις διεθνείς αγορές εξασφαλίζεται σήμερα μέσω ενός μεγάλου πλέγματος διμερών και πολυμερών συμφωνιών, ενώ σε αυτό κατατείνουν και οι υπό εξέλιξη διαπραγματεύσεις στα πλαίσια του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (ΠΟΕ).

πρόσβαση των πλοίων στις διεθνείς αγορές την ευθύνη και την υποχρέωση φέρουν κυρίως τα κράτη της παγκόσμιας κοινότητας, χωρίς βέβαια να παραβλέπεται και το μερίδιο ευθύνης του ίδιου του πλοίου για την πιστή τήρηση των οδηγιών που του παρέχουν η διεθνής κοινότητα και οι διεθνείς οργανισμοί για έναν ασφαλή πλου.

Για την πληρότητα της παρούσας εισαγωγής, σκόπιμη κρίνεται η απαρίθμηση των κυριότερων τρομοκρατικών ενεργειών της τελευταίας 30ετίας:

- **16 Σεπτεμβρίου 1920.** Τρομοκράτες τοποθέτησαν εκρηκτικό μηχανισμό στη Wall Street, στα γραφεία της J.P. Morgan, προκαλώντας το θάνατο 40 επενδυτών.
- **1972, Μόναχο.** Τρομοκράτες χτύπησαν τους Ολυμπιακούς Αγώνες («Σφαγή του Μονάχου»).
- **1985, Ακίλε Λάουρο.**
- **1988.** Χτύπημα της πτήσης PanAm 103 στη Σκωτία (Lockerbie).
- **1993.** Βόμβα στο Παγκόσμιο Κέντρο Εμπορίου.
- **1995.** Χτύπημα στην Οκλαχόμα, από τον Timothy McVeigh.
- **1996.** Χτύπημα στην Ολυμπιάδα της Ατλάντα.
- **1998. Κέννα, Τανζανία, Κωνσταντινούπολη, Καζαμπλάνκα.**
- **11 Σεπτεμβρίου 2001.** Επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001
- **2002, Μπαλί, Ινδονησία**
- **2003, Κωνσταντινούπολη**
- **2004, Μαδρίτη**
- **2005, Λονδίνο, Μπαλί**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

1.1 Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΣΤΟΝ ΚΟΛΠΟ ΤΟΥ ΆΝΤΕΝ

Το φαινόμενο της πειρατείας ακμάζει στον κόλπο του Άντεν, ανοιχτά της Σομαλίας, επαναφέροντας την πειρατεία των τελών του 18ου αιώνα, αλλά με νέα πλέον μέσα στη διάθεση των πειρατών. Υπολογίζεται ότι περίπου χίλιοι πειρατές δρουν στην περιοχή και κατανέμονται σε πέντε βασικές ομάδες, πλήρως εξοπλισμένες με την τελευταία υψηλή τεχνολογία.⁶

Πρόκειται για μία περιοχή με καίρια γεωστρατηγική σημασία, καθώς το «Κέρασ της Αφρικής», απέναντι από την «Ευδαίμονα Αραβία», η σημερινή Σομαλία, που βρίσκεται απέναντι από τη σημερινή Υεμένη, ανέκαθεν έπαιξε καθοριστικό ρόλο στον έλεγχο της πρόσβασης της Ερυθρά Θάλασσας, του Περσικού Κόλπου και του Ινδικού Ωκεανού. Αντίθετα, μέχρι πριν από μερικά χρόνια, οποιαδήποτε αναφορά στη σύγχρονη πειρατεία αφορούσε τα Στενά της Μάλακα, ανάμεσα στη Σουμάτρα της Ινδονησίας και τη Μαλαισία.

Πέρα όμως από τη Σομαλία, παρατηρείται έξαρση των πειρατικών επιθέσεων και στη Νιγηρία και στην ευρύτερη περιοχή του Κόλπου της Γουϊνέας. Αυτές οι επιθέσεις μάλιστα είναι ιδιαίτερα ανησυχητικές, αφενός επειδή έχουν διαφορετικό από τις άλλες υπόβαθρο (πολιτικό) και είναι πιο βίαιες, αφετέρου επειδή η Νιγηρία, όπως φαίνεται, δεν έχει τη δυνατότητα να τις αποτρέψει, ενώ ακόμα σε διεθνές επίπεδο δεν υπάρχει η ανάλογη ευαισθητοποίηση.

Η έξαρση των πειρατικών επιθέσεων και οι επιπτώσεις τους στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και των ίδιων των πληρωμάτων, εύλογα και δικαιολογημένα αποτελούν πηγή προβληματισμού και για τον ελληνικό εφοπλισμό. Τις εξελίξεις σχετικά με την πειρατεία η ΕΕΕ παρακολουθεί σε στενή συνεργασία με τις υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας (τέως ΥΕΝΑΝΠ), του Υπουργείου

⁶ Συστήματα εντοπισμού θέσης μέσω δορυφόρου, οπλοπολυβόλα, ρουκέτες και τα ταχύτερα σκάφη τους δίνουν τη δυνατότητα να πραγματοποιούν χτυπήματα όπως το τελευταίο, ακόμη και 450 ναυτικά μίλια μακριά από τις ακτές.

Εξωτερικών και τους διεθνείς οργανισμούς της ναυτιλίας (International Chamber of Shipping, The Baltic and International Maritime Council, Intertanko, Intercargo), ενώ συμμετέχει και στις Ομάδες Εργασίας I και II, που έχουν συσταθεί από την Ομάδα Επαφής του ΟΗΕ.

1.2 Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Τα τελευταία πέντε χρόνια, η πειρατεία μαστίζει τη διεθνή ναυτιλία. Πέρα από την παγκόσμια οικονομική κρίση, η μεταβολή της ασφαλιστικής αγοράς οφείλεται και στην αύξηση των πειρατικών επιθέσεων, κυρίως στα στενά του Aden.⁷

Οι πειρατές αποθηκεύουν τα όπλα, τα καύσιμα και τις λοιπές προμήθειές τους σε πλοία τα οποία χρησιμοποιούν ως ορμητήριά τους, ενώ συνήθως καταλαμβάνουν τα πλοία – στόχους χρησιμοποιώντας ταχύπλοα.⁸ Οι περισσότερες καταλήψεις πλοίων αποφέρουν λύτρα που ανέρχονται σε ποσά τουλάχιστον 10.000 δολ. για το καθένα, τα οποία πρόσφατα έχουν αυξηθεί.⁹

Οι βάσεις των πειρατών εντοπίζονται κυρίως στην ημιαυτόνομη επαρχία της Πούντλαντ – πρώην ψαρότοπος του Έιλ, όπου τώρα επικρατεί πλήρης ανομία – ενώ άλλες ομάδες έχουν τη βάση τους στα νότια της Σομαλίας. Σήμερα εστιάζονται σε ένα άλλο στρατηγικό σημείο, σχεδόν στο ίδιο γεωγραφικό πλάτος, αλλά πολύ δυτικότερα.

Στους στεριανούς, η λέξη πειρατής μπορεί να παραπέμπει συνειρμικά σε ρομαντικές εικόνες από ταινίες του Χόλιγουντ ή από βιβλία εποχής. Πειρατές με ξύλινο

⁷ Η κατάληψη ενός σαουδαραβικού σούπερ-τάνκερ με φορτίο πετρελαίου αξίας 100 εκατ. δολ., αποτελεί το αποκορύφωμα της πειρατικής δραστηριότητας που διαρκεί ήδη αρκετά χρόνια, καθώς ήταν η πιο θρασεία από τις μέχρι τώρα επιθέσεις των Σομαλών. Το γεγονός αυτό ώθησε τη διεθνή κοινότητα στη δημιουργία ναυτικής ομάδας κρούσης, που θα προστατεύει τα εμπορικά πλοία που περνάνε από τον κόλπο του Aden.

⁸ Σύμφωνα με κατασκοπευτικές πηγές, έχουν εντοπιστεί τρία καΐκια που πλέουν στον Κόλπο του Aden και πιστεύεται ότι είναι ορμητήρια πειρατών.

⁹ Τα μεγαλύτερα πλοία που έχουν καταληφθεί έχουν αποδώσει κατά μέσο όρο περίπου 2 εκατ. δολ., ενώ σύμφωνα με το βρετανικό οίκο Chatham, το ύψος του ποσού που έχουν υφαρπάξει οι πειρατές μέχρι τον περασμένο Οκτώβριο κυμαίνεται μεταξύ 18 έως 30 εκ. δολ.

πόδι, γάντζο στο χέρι και καλύπτρα στο μάτι, επιτίθενται σε περαστικά πλοία, οπλισμένοι με κανόνια και ξίφη, εξουδετερώνουν το πλήρωμα και μοιράζονται τη λεία. Παρόμοιες εικόνες, όμως, δεν ανταποκρίνονται στη σημερινή πραγματικότητα, αντιθέτως απέχουν μακράν. Επιθέσεις σε πλοία γίνονται, μόνο που η εξάρτυση των σύγχρονων πειρατών δεν είναι τόσο γραφική. Οι σημερινοί πειρατές διαθέτουν χειροβομβίδες, ταχύπλοα, GPS και δορυφορικά τηλέφωνα και η λεία τους είναι, εκτός των άλλων, τα λύτρα που ζητούν και συνήθως παίρνουν.

Δεδομένου ότι η Σομαλία αποτελεί ήδη μία ακυβέρνητη χώρα, η δε Υεμένη χαρακτηρίζεται «αδύναμο» και «ατελές» κράτος, η κατάσταση σε ολόκληρη την περιοχή από το βορρά της Κένυας μέχρι τη Σαουδική Αραβία μέσω του Κόλπου του Άντεν, είναι έκρυθμη και εκτός ελέγχου.

Μία τέτοια κατάσταση δεν αφήνει περιθώρια να αγνοηθούν οι πειρατικές επιθέσεις.¹⁰ Ήδη η εκρηκτική ατμόσφαιρα που έχει δημιουργηθεί οδηγεί σε αύξηση των ασφαλιστρών για όσα πλοία πλέουν στην περιοχή. Σε συνδυασμό με την απειλή του κινδύνου, αυτές οι αυξήσεις ωθούν αρκετές ναυτιλιακές εταιρείες να προσανατολίζονται στον περίπλου της Αφρικής, εγκαταλείποντας το πέρασμα από τη Διώρυγα του Σουέζ. Το αποτέλεσμα είναι η κατακόρυφη αύξηση του κόστους μεταφοράς αγαθών, ενέργειας και πρώτων υλών, στη χειρότερη δυνατή συγκυρία, αυτής της γενικότερης οικονομικής ύφεσης.

Το Μάιο, ο Κόλπος του Άντεν χαρακτηρίστηκε από ασφαλιστές «πολεμική ζώνη», που υπόκειται σε έκτακτο ασφάλιστρο ύψους δεκάδων χιλιάδων δολαρίων ημερησίως, μέτρο που δεν αποκλείεται να επεκταθεί, ώστε η εμβέλειά του να καλύπτει

¹⁰ Το φορτηγό NAVIOS APOLLON ελευθερώθηκε ακριβώς 63 ημέρες από την κατάληψή του από πειρατές 200 μίλια Ανατολικά από τις Σεϋχέλλες στις 23 Δεκεμβρίου 2009. Αυτή η περιοχή είναι βέβαια εκτός του Κόλπου του Άντεν, αλλά εντούτοις μία προσφιλή περιοχή για τους Σομαλούς πειρατές, που εκεί καρτερούν και έχουν και άλλες φορές πετύχει να καταλάβουν έναν αρκετά μεγάλο αριθμό πλοίων, σε ακτίνα γύρω στα 200 ναυτικά μίλια από τα νησιά αυτά. Ταυτόχρονα διαβάζουμε στον τύπο ότι οι ΗΠΑ προτίθενται να επισπεύσουν στα Ηνωμένα Έθνη πρόταση για απόφαση που θα απαγορεύει την πληρωμή λύτρων σε πειρατές για την απελευθέρωση πλοίων και πληρωμάτων. Ακόμα πιο πρόσφατα, μαθαίνουμε για πετυχημένη προληπτική επίθεση της ναυτικής δύναμης της Ευρωπαϊκής Ένωσης EU NAVFOR κοντά στην ανατολική ακτή της Σομαλίας, που κατάστρεψε πειρατικό «πλοίο μάνα», πριν προλάβει να επιδοθεί στο καταστροφικό του ταξίδι.

ολόκληρη την Αφρική. Στην περίπτωση που το κόστος των ασφαλιστρών καταστεί τελικά απρόσιτο έως απαγορευτικό ή που το Άντεν και το Σουέζ εξελιχθούν σε ακόμη πιο επικίνδυνα μέρη, υπάρχει αυξημένη πιθανότητα οι εταιρείες να λάβουν την απόφαση να εφαρμόσουν το – ήδη υπό εξέταση – σχέδιό τους για παράκαμψη του Κόλπου του Άντεν και περίπλου της αφρικανικής ηπείρου, με διέλευση από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας, στη Νότια Αφρική.¹¹

Σύμφωνα με μία κυρίαρχη εκδοχή, οι ασφαλιστικές εταιρίες ίσως χρησιμοποιούν τα σχέδια εγκατάλειψης του Κόλπου του Άντεν ως μοχλό πίεσης για τη λήψη μέτρων πάταξης της πειρατείας. Υψηλό στέλεχος της Frontline παραδέχεται ότι η στρατιωτική δράση είναι «η μοναδική λύση» και καλεί τις εμπλεκόμενες χώρες να δώσουν ξεκάθαρο στίγμα των δυνατοτήτων τους. Τον περασμένο Απρίλιο, όταν κατελήφθη από πειρατές μία πολυτελής θαλαμηγός, οι γαλλικές ένοπλες δυνάμεις ανέλαβαν δράση και κατόρθωσαν να απελευθερώσουν το πλήρωμα, στέλνοντας στη συνέχεια ειδικές δυνάμεις στην έρημο για τον εντοπισμό των πειρατών. Έξι από αυτούς συνελήφθησαν και μεταφέρθηκαν στη Γαλλία προκειμένου για να δικασθούν. Υπάρχει μία έντονη τάση να υιοθετήσουν και άλλα κράτη εξίσου σκληρή – και αποτελεσματική – στάση.

Στους ναυτιλιακούς κύκλους επισημαίνεται ότι η δράση των πειρατών στην περιοχή έχει πολλαπλασιαστεί ανησυχητικά. Το 2007, η πειρατεία περιοριζόταν κυρίως στη νότια Σομαλία και στο λιμάνι της πρωτεύουσας, Μογκαντίσου ενώ πρόσφατα η δράση τους επεκτάθηκε στον Κόλπο του Άντεν, με τους πειρατές να επιτίθενται σε ένα πλοίο ανά 10 που διέρχονται την περιοχή.¹²

Με βάση τα στοιχεία της Lloyd's Marine Intelligence Unit, το συγκεκριμένο δρομολόγιο χρησιμοποιήθηκε πέρυσι από 6.500 δεξαμενόπλοια περίπου, τα οποία μετέφεραν το 7% του παγκόσμιου πετρελαίου. Πρόκειται για τη βασική υδάτινη δίοδο

¹¹ Ο δρόμος αυτός μπορεί να είναι μακρύτερος, είναι όμως η μοναδική εναλλακτική λύση για τα μεγάλα πλοία. Ήδη, η Frontline, υπ' αριθμόν 1 εταιρεία διαχείρισης δεξαμενοπλοίων «μαμούθ», εκδήλωσε πρόθεση να απομακρύνει τα πλοία της από τη Σομαλία μετά την κατάληψη του Sirius Star, αλλά και την ανεπιτυχή απόπειρα πειρατείας του δικού της Front Voyager.

¹² Όπως αναφέρει το πρακτορείο Bloomberg, τουλάχιστον 91 σκάφη έχουν δεχθεί επίθεση από τον Ιανουάριο στον Κόλπο, θαλάσσια περιοχή με έκταση σχεδόν διπλάσια της Αλάσκας, που χωρίζει την Υεμένη από τη Σομαλία και από την οποία διέρχονται σχεδόν 20.000 εμπορικά πλοία ετησίως.

μεταφοράς αργού πετρελαίου από τον Περσικό Κόλπο και ξηρών αγαθών και προϊόντων μεταποίησης από την Ασία στην Ευρώπη και τις ΗΠΑ, ενώ η Διώρυγα του Σουέζ, την οποία διέρχονται όλα τα εμπορικά πλοία για να βγουν στα ανοιχτά της ανατολικής Αφρικής, είναι η τρίτη μεγαλύτερη πηγή εισοδήματος για την Αίγυπτο.

Ολόκληρη η Σομαλία από την πλευρά του Ινδικού Ωκεανού στην περιοχή των Σεϋχελλών και γενικότερα όλος ο Ινδικός Ωκεανός, σε μία έκταση 700- 800 μιλίων από την ανατολική ακτή της χώρας αυτής, είναι περιοχή στην οποία έχουν συμβεί πολλές απόπειρες και αρκετές επιτυχημένες πειρατικές καταλήψεις πλοίων. Εντούτοις, τα κατεξοχήν πειρατοκρατούμενα ύδατα της περιοχής της Σομαλίας βρίσκονται στον κόλπο του Άντεν, από την είσοδο στην Ερυθρά Θάλασσα μέχρι τη Νήσο Σοκότρα.

Για γεωπολιτικούς, επομένως, λόγους, καθώς αποτελεί είσοδο και έξοδο της Ερυθράς Θάλασσας και της Διώρυγας του Σουέζ, ο Κόλπος του Άντεν είναι περιοχή που ευνοεί ιδιαίτερα την έντονη ανάπτυξη της πειρατικής δραστηριότητας. Είναι το πέρασμα για όλα τα πλοία που κατευθύνονται προς το Σουέζ ή εξέρχονται από την Ερυθρά Θάλασσα με ανατολική κατεύθυνση.

Συνεπώς, η πειρατεία στον Κόλπο του Άντεν έχει καταστεί μία ενδημική κατάσταση παθογένειας, που βρίσκεται σε μόνιμη έξαρση. Οι πειρατές της περιοχής έχουν πλέον αποθρασυνθεί, οι δε προσπάθειες των χωρών με ανεπτυγμένες εμπορικές ναυτιλίες να τους θέσουν υπό έλεγχο έχουν αποδειχθεί αρκετές φορές αναποτελεσματικές και, ως εκ τούτου, ατελέσφορες. Είναι γεγονός ότι ακόμη και υπερδυνάμεις, όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες, η Ρωσία, και η Κίνα, παρ' όλη την υπεροπλία και υψηλή οπλική τεχνολογία που διαθέτουν, μερικές φορές δεν είναι σε θέση να αντιμετωπίσουν τους αποφασισμένους, αν και ελαφρά οπλισμένους, επιτιθέμενους πειρατές.

Τους τελευταίους μήνες, η κινητοποίηση των διεθνών στόλων και η χρήση ιδιωτικών ένοπλων φρουρών πάνω στα πλοία έχει περιορίσει τον αριθμό των επιθέσεων από Σομαλούς πειρατές, όπως ανέφερε το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (IMB). «Η πτώση της πειρατείας είναι καλό νέο, αλλά δεν πρέπει να εφησυχάζουμε, αφού αυτά τα νερά παραμένουν εξαιρετικά επικίνδυνα και η παρουσία του Ναυτικού πρέπει να διατηρηθεί», δήλωσε ο Καπετάνιος Pottengal Mukundan, Διευθυντής του IMB, ενός οργανισμού που παρακολουθεί την διεθνή πειρατεία.

Ωστόσο, η πειρατεία αυξάνεται επικίνδυνα στην άλλη πλευρά της Αφρικής, στον Κόλπο της Γουινέας, από όπου περνούν πολλά πλοία μεταφέροντας πετρέλαιο, κακάο και διάφορα μεταλλεύματα σε όλο τον κόσμο. Κατά το πρώτο εξάμηνο του έτους, αναφέρθηκαν 32 επιθέσεις στην περιοχή αυτή, από 25 το 2011. Μόνο στη Νιγηρία καταγράφηκαν 17 επεισόδια από έξι πέρυσι, ενώ στο Τόγκο σημειώθηκαν πέντε επιθέσεις, από καμία το 2011. Το IMB αναφέρει ότι οι επιθέσεις αυτές είναι συχνά βίαιες, οργανωμένες και στοχεύουν στην κλοπή των πετρελαιοειδών, που μπορούν να πουληθούν εύκολα στην ελεύθερη αγορά. Όταν καταλάβουν το πλοίο, οι πειρατές, για να καλύψουν τα ίχνη τους καταστρέφουν τα όργανα επικοινωνίας και σε ορισμένες περιπτώσεις και τα όργανα πλοήγησης.

1.3 ΤΑ ΚΙΝΗΤΡΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Κατά το τελευταίο τέταρτο του 20^{ου} αιώνα, βασικό κίνητρο της πειρατείας αποτελούσε η ληστεία. Αυτή η μορφή πειρατείας εντοπίζεται κυρίως στο Στενό της Μάλακα κοντά στις ακτές της Μαλαισίας και της Ινδονησίας και στα ανοικτά των ακτών της Νιγηρίας. Το αντικείμενό της είναι η αφαίρεση αντικειμένων αξίας, χρησιμοποιώντας βίαια – ενίοτε θανατηφόρα – μέσα. Μερικές φορές το αντικείμενο ήταν το φορτίο ή ακόμη και τα παρακολουθήματα του πλοίου. Σε ορισμένες περιπτώσεις, εξαφανίστηκαν ολόκληρα πλοία και τα πληρώματά τους δολοφονήθηκαν.¹³

Η πειρατεία σε Σομαλικό στυλ άρχισε να εμφανίζεται και να προβληματίζει στον 21^ο αιώνα, κυρίως στα μέσα της πρώτης δεκαετίας του. Οι Σομαλοί πειρατές δεν είναι ληστές, με την αυστηρή και στενή έννοια του όρου, δηλαδή δεν αποσκοπούν στην κλοπή του φορτίου ή άλλων περιουσιακών στοιχείων επί του πλοίου. Κατά κύριο λόγο, είναι απαγωγείς και εκβιαστές.

¹³ Αλλά πειρατείες αυτού του μεγέθους ήταν η σπάνια εξαίρεση και όχι ο κανόνας, και τα πλοία βρισκόνταν συνήθως εκτεθειμένα σε απόμερα αγκυροβόλια, όπου δεν υπήρχαν συχνές περιπολίες από κρατικές αρχές.

Ο απώτερος στόχος του εγχειρήματός τους είναι να κρατούν σε ομηρία πλήρωμα, πλοίο και φορτίο, προκειμένου να αποσπάσουν λύτρα. Η πειρατεία στον Κόλπο του Άντεν, από κάθε άποψη, αποτελεί μία μορφή βίαιου επιθαλάσσιου εκβιασμού.

1.4 ΜΟΡΦΕΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Οι πρώτες πειρατικές επιθέσεις στο Κέρασ της Αφρικής εκδηλώθηκαν στις αρχές του 2008. Κύριος στόχος τους ήταν φορτηγά πλοία που μετέφεραν φορτία επισιτιστικής βοήθειας στη Σομαλία και αλιευτικά πλοία που επιδίδονταν σε παράνομη αλιεία στα πλούσια αλιευτικά πεδία της Σομαλίας.¹⁴ Παράλληλα, η ανυπαρξία κράτους δικαίου στη Σομαλία ενθάρρυνε τις τοπικές φυλές που δρουν αυτόνομα, με αποτέλεσμα η πειρατεία να λάβει μεγάλες διαστάσεις, με εκδηλώσεις επιθέσεων κατά μεγαλύτερων εμπορικών πλοίων (πετρελαιοφόρα, bulk carriers, υγραεριοφόρα), όχι μόνο στον Κόλπο του Αden, που αποτελεί τη βασική αρτηρία για τη σύνδεση της Ευρώπης με την Ασία και Άπω Ανατολή, αλλά και στην ευρύτερη λεκάνη της Σομαλίας και του Νοτιοδυτικού Ινδικού Ωκεανού.

Καθ' όλη τη διάρκεια του έτους 2008 και μέχρι σήμερα, οι επιθέσεις συνεχίσθηκαν, με μία σύντομη παύση το καλοκαίρι του 2009, που η κατάσταση της θάλασσας λόγω των μουσώνων δεν επέτρεπε την ανάληψη πειρατικών δράσεων από τα μικρά συνήθως σκάφη που χρησιμοποιούσαν οι πειρατές. Από τον Οκτώβριο παρατηρείται μία σημαντική όξυνση του φαινομένου, καθώς ομάδες πειρατών, με ορμητήρια χωριά της Ν. Σομαλίας, έχουν καταλάβει μεγάλα αλιευτικά σκάφη, που τα χρησιμοποιούν ως ορμητήρια (mother ships) και έχουν μεταφέρει τη δραστηριότητά

¹⁴ Σε αντίθεση με άλλες γεωγραφικές περιοχές όπου εκδηλώνονται φαινόμενα πειρατείας (π.χ. Νιγηρία, Κόλπος Γουινέας), τα κίνητρα των Σομαλών πειρατών δεν είναι πολιτικά, αλλά η καταβολή λύτρων για την απελευθέρωση των πλοίων και των πληρωμάτων τους.

τους στη νότια λεκάνη της Σομαλίας και σε αποστάσεις μέχρι και 1000 ναυτικών μιλίων από τις ακτές.¹⁵

Οι περισσότεροι πειρατές είναι νεαρής ηλικίας και κατάγονται από την Puntland της βορειοανατολικής Σομαλίας. Το Πρόγραμμα Υποστήριξης Ναυτικών Ανατολικής Αφρικής υπολογίζει ότι υπάρχουν πέντε διαφορετικές δρώσες ομάδες πειρατών, αριθμώντας συνολικά 1.000 ένοπλους άνδρες. Σύμφωνα με μία αναφορά του BBC, οι πειρατές μπορούν να διακριθούν στις 3 παρακάτω κατηγορίες:

- 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 (Global Positioning System) .

1.5 Η ΚΑΤΑΛΗΨΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Σε αντίθεση με την πρακτική των πειρατών στα Στενά της Μάλακα ή της Δυτικής Αφρικής, οι Σομαλοί πειρατές καταλαμβάνουν τα πλοία εν κινήσει. Έχοντας ως στόχο τους το κινούμενο πλοίο, το ζητούμενό τους είναι να αναρριχηθούν, να το καταλάβουν και να αιχμαλωτίσουν το πλήρωμά του με τη βία των όπλων. Οι πειρατές κινούνται με βάρκες εγχώριας κατασκευής με δυνατές εξωλέμβιες μηχανές.

¹⁵ Είναι χαρακτηριστικό ότι οι επιθέσεις και καταλήψεις πλοίων που σημειώθηκαν εντός του 2009, έχουν ήδη υπερβεί τις αντίστοιχες επιθέσεις που σημειώθηκαν το 2008 είναι δε ενδεικτικό ότι κατά τη διάρκεια της χρονικής περιόδου Ιανουαρίου–Νοεμβρίου 2009 καταγράφηκαν συνολικά 180 περιπτώσεις επιθέσεων, από τις οποίες έχουν καταληφθεί 41 εμπορικά πλοία, ενώ εξακολουθούν να παραμένουν υπό κατάληψη 11 πλοία και 255 ναυτικοί υπό ομηρία, σε αναμονή των αποτελεσμάτων των διεξαγόμενων διαπραγματεύσεων με τους πειρατές για το ύψος των λύτρων.

Χρησιμοποιούν σχοινιά και σκάλες εφοδιασμένες με μεγάλους γάντζους, που χρησιμοποιούν ως μέσο αναρρίχησης.¹⁶

Οι πειρατές επιλέγουν σαν στόχο τους πλοία που δε συμπλέουν σε κομβόι – εκτός του διεθνώς αναγνωρισμένου διαδρόμου – με ταχύτητες χαμηλότερες των 15 κόμβων. Όταν το πλοίο έχει πέσει στα χέρια των πειρατών, το κατευθύνουν και το προσορμίζουν στο αγκυροβόλιο μίας από τις πειρατικές βάσεις στις ακτές της Σομαλίας.

Η πιο γνωστή από αυτές τις τοποθεσίες είναι η μικρή πόλη Eyl¹⁷, όπου οι πειρατές έχουν τον πλήρη έλεγχο και λειτουργούν με ατιμωρησία και χωρίς την παραμικρή ενόχληση από τις αρχές του κράτους.

Άλλες πειρατικές βάσεις στη Σομαλία είναι η Harardhere, βόρεια από την πρωτεύουσα Mogadishu, και η Garacad, που επίσης βρίσκεται στην Puntland.

Οι πειρατές «προμηθεύονται» τα περισσότερα όπλα τους από την Υεμένη και τη Μογκαντίσου, πρωτεύουσα της Σομαλίας. Οι λαθρέμποροι όπλων μεταφέρουν τα όπλα από τη Μογκαντίσου στην Puntland, όπου οι πειρατές πληρώνουν το αντίτιμο, μέσω μίας τοπικής διαδικασίας συναλλαγών (χαβάλα). Διάφορες φωτογραφίες των πειρατών «μαρτυρούν» ότι ο οπλισμός τους συνίσταται κυρίως σε τυφέκια εφόδου AK47, εκτοξευτές ρουκετών RPG-7, χειροβομβίδες, καθώς και ημιαυτόματα πιστόλια.

Τα λύτρα ρίπτονται από ελικόπτερα, ή αφήνονται σε μικρότερα σκάφη. Για την καταμέτρηση των χρημάτων και την πιστοποίηση της αυθεντικότητάς τους, οι πειρατές χρησιμοποιούν μηχανήματα που προμηθεύονται από το Ντουμπάι, το Τζιμπουτί και άλλες περιοχές.

¹⁶ Τα όπλα που προτιμούν συμπεριλαμβάνουν ημιαυτόματα AK-47 (Καλάσνικοφ), RPG-7 εκτοξευτές χειροβομβίδων που έχουν τη δυνατότητα να τρυπήσουν λαμαρίνες του σκάφους, εκτοξευτές ρουκετών SPG-9, και μεγάλου διαμετρήματος πολυβόλα.

¹⁷ Το Eyl είναι στο Βορειανατολικό τμήμα της επικράτειας που αποτελούσε τη Σομαλία και τώρα αυτοαποκαλείται «ομοσπονδιακή» πολιτεία Puntland.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

2.1 ΤΑ ΑΙΤΙΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Αναμφίβολα, το πολιτικό χάος που επικρατεί στη Σομαλία αποτελεί τη γενεσιουργό αιτία της πειρατείας. Είναι, εντούτοις, ενθαρρυντικό το γεγονός ότι η διεθνής κοινότητα έχει πλέον ευαισθητοποιηθεί για την προώθηση των μέτρων που στοχεύουν στην αποκατάσταση των δομών και δυνατοτήτων της ίδιας της Σομαλίας, ώστε να αποκατασταθεί το κράτος δικαίου.¹⁸

Παράλληλα, σειρά ψηφισμάτων του ΟΗΕ παρέχουν τη δυνατότητα στα κράτη της διεθνούς κοινότητας να αναλάβουν δράση κατά των πειρατών ακόμα και στα χωρικά ύδατα της Σομαλίας, ενώ συνεστήθη Ομάδα Επαφής, στην οποία μπορούν πλέον να μετέχουν όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη, με εντολή τη διερεύνηση όλων των πτυχών της πειρατείας και τη λήψη των ενδεδειγμένων μέτρων προστασίας των εμπορικών πλοίων που διαπλέουν τη χαρακτηρισμένη ως επικίνδυνη ζώνη εντός του Κόλπου του Aden και τις ανατολικές ακτές της Σομαλίας. Επισημαίνεται ότι την περιοχή αυτή διαπλέουν 30.000 περίπου εμπορικά πλοία το χρόνο, συνδέοντας την Ευρώπη με την Ασία και την Άπω Ανατολή.

Επίσης, το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ υιοθέτησε την από 30/11/09 νέα Απόφαση, με την οποία ανανεώνεται για δώδεκα μήνες η ισχύς των Αποφάσεων ΣΑ 1846 και 1851 για την καταπολέμηση της πειρατείας στη Σομαλία. Η Απόφαση, που προωθήθηκε με πρωτοβουλία των ΗΠΑ και συγκληδεμονεύθηκε και από άλλα κράτη, μεταξύ των οποίων και η χώρα μας, περιλαμβάνει:

¹⁸ Ειδικότερα, η πρωτοβουλία του ΙΜΟ τον Ιανουάριο 2009, για την υπογραφή του Κώδικα Συμπεριφοράς του Τζιμπουτί μεταξύ 17 χωρών της περιοχής της Ανατολικής Αφρικής (συμπεριλαμβανομένης και της Σομαλίας) και Νοτιοδυτικής Ασίας, σκοπός του οποίου είναι η χρηματοδότηση των χωρών αυτών, ώστε βαθμιαία να αποκτήσουν και να αναπτύξουν συστήματα εποπτείας της θαλάσσιας κυκλοφορίας και τη δημιουργία Ακτοφυλακής για την επιτήρηση των ακτών τους. Βεβαίως, τα αποτελέσματα αυτής της προσπάθειας δε θα είναι άμεσα.

- α) αναφορές για τη δημιουργία Ταμείου της Ομάδας Επαφής,
- β) πρόσκληση προς τα Κράτη Μέλη του ΟΗΕ να συνάψουν ειδικές συμφωνίες με χώρες που έχουν εκδηλώσει ετοιμότητα να κρατούν υπόπτους πειρατείας, ώστε να είναι εφικτή η επιβίβαση αστυνομικών οργάνων (ship-riders) από τις χώρες αυτές, που θα διευκολύνουν τις διαδικασίες προσαγωγής των υπόπτων,
- γ) έκκληση προς τα συμβαλλόμενα κράτη της ΔΣ UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea) και της συνθήκης SUA (Suppression of Unlawful Acts) να εφαρμόσουν πλήρως τις σχετικές υποχρεώσεις τους σύμφωνα με τις Συνθήκες αυτές.

2.2 ΟΙ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΕΞΑΡΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Από το 1991, η Σομαλία βρίσκεται σε μία σύνθετη κατάσταση εκτάκτου ανάγκης και – συνακόλουθα – ο πληθυσμός της σε κοινωνική και οικονομική εξαθλίωση, εξαιτίας της ασταθούς πολιτικής κατάστασης, των εμφύλιων συρράξεων και της ενδημικής φτώχειας.¹⁹ Αρκετά από τα αλιευτικά πλοία που χρησιμοποιούσαν παλιότερα οι πολίτες, χρησιμοποιούνται σήμερα από τους πειρατές.

Οι προαναφερθείσες συνθήκες και συγκυρίες ευνόησαν τη δημιουργία πειρατικών ομάδων, που γνωρίζουν πολύ καλά τη θαλάσσια περιοχή στα ανοιχτά της Σομαλίας και τον κόλπο του Άντεν και διαθέτουν την αναγκαία πολεμική εμπειρία, αλλά και τον οπλισμό και τα μέσα για τις θαλάσσιες αυτές επιθέσεις.

Το φαινόμενο της πειρατείας έχει παρουσιαστεί πριν από αιώνες. Ανέκαθεν εστιαζόταν στις εμπορικές θαλάσσιες οδούς (ο δρόμος του μεταξιού, των μπαχαρικών), ενώ οξυνόταν σε εποχές έντονων κοινωνικών και οικονομικών ανισοτήτων. Στη σημερινή εποχή, το φαινόμενο της πειρατείας εντοπίζεται κυρίως σε έναν από τους κυριότερους εμπορικούς δρόμους, γνωρίζει και πάλι μεγάλη έξαρση και αποτελεί αδιαμφισβήτητα μία νέα και σοβαρή απειλή για τη διεθνή ασφάλεια.

¹⁹ Η κατάρρευση της Σομαλικής κυβέρνησης το 1991, επέτρεψε τη λεηλασία του θαλάσσιου πλούτου της χώρας και εκατοντάδες αλιευτικά πλοία από όλο τον κόσμο πλημμύρισαν την περιοχή, τα οποία δρούσαν παράνομα στα Σομαλικά νερά.

2.3 ΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Μόνο μέσα στο 2008 καταγράφηκαν σε όλο τον κόσμο 293 περιστατικά πειρατείας. 49 από αυτά κατέληξαν σε ομηρία και 889 ναυτικοί συνολικά κρατήθηκαν όμηροι. 32 ναυτικοί τραυματίστηκαν, 11 σκοτώθηκαν και 21 αγνοούνται. Από τα 293 περιστατικά, 111 καταγράφηκαν στην περιοχή του Κέρατος της Αφρικής και του κόλπου του Άντεν. Τουλάχιστον 39 από αυτά κατέληξαν σε ομηρία.

Οι συμμορίες των πειρατών που επιτίθενται στα πλοία είναι μικρές αριθμητικά, αλλά υπάγονται σε μεγαλύτερες “πειρατικές οργανώσεις”, οι οποίες έχουν στρατιωτική οργάνωση και ανταλλάσσουν χρήσιμες πληροφορίες μεταξύ τους όσον αφορά σε στοιχεία όπως είναι το είδος του φορτίου του πλοίου – στόχου, η πορεία του, ο αριθμός των μελών του πληρώματός του, η δυνατότητα αντίστασής τους κλπ.

Ιδιαίτερα ανησυχητικό είναι το νέο *modus operandi* των κακοποιών. Τα περιστατικά πειρατείας στον κόλπο του Άντεν διαδραματίζονται σε μια περιοχή έκτασης 1204 χιλιομέτρων, η οποία τους παρέχει τις ιδανικές βάσεις για να εξαπολύουν γρήγορα τις επιθέσεις τους και να επιστρέφουν πίσω σε αυτές. Τα *mother ships* που χρησιμοποιούν είναι μετασκευασμένα αλιευτικά με δυνατότητα πλεύσης σε ανοιχτές θάλασσες.

Κατά συνέπεια, ενώ τα πλοία για μεγαλύτερη ασφάλεια περνούσαν σε απόσταση 50 ναυτικών μιλίων από τις ακτές, τώρα η επικίνδυνη ζώνη εκτείνεται στα 200 ναυτικά μίλια από την ακτή. Το αποκορύφωμα αυτών των απεχθών επιχειρήσεων εκτυλίχθηκε στα 400 ναυτικά μίλια από τις ακτές της Κένυας, στο *super-tanker* “*Sirious Star*”, γεγονός το οποίο επιβεβαιώνει ότι ελάχιστες περιοχές της ακτογραμμής μπορούν να θεωρηθούν πια ασφαλείς.

2.4 ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ

Μεταξύ των περιστατικών πειρατείας, υπάρχουν και περιπτώσεις πειρατικών επιθέσεων σε πλοία ελληνικών συμφερόντων.

Όσον αφορά τα πλοία υπό ελληνική σημαία, από το 2008 μέχρι σήμερα, σε συνολικά 15 επιθέσεις, 2 είχαν ως αποτέλεσμα την κατάληψή από τους πειρατές και στη συνέχεια την καταβολή λύτρων για την απελευθέρωσή τους, χωρίς, ευτυχώς, να υπάρξει απώλεια ανθρώπινης ζωής ή τραυματισμός Έλληνα ναυτικού ή άλλου επιβαίνοντα σε αυτά.

Αρκετά πλοία ελληνικών συμφερόντων απήχθησαν ή δέχτηκαν επιθέσεις από πειρατές στην περιοχή, με τελευταίο το δεξαμενόπλοιο "Μαράν – Κένταυρος"^[4]. Ειδικότερα, την 29/11/09 κατελήφθη από πειρατές το υπό ελληνική σημαία δεξαμενόπλοιο "Maran Centaurus", ενώ έπλεε ανοικτά της Σομαλίας. Το πλοίο, στο οποίο επιβαίνουν 9 Έλληνες και 19 αλλοδαποί ναυτικοί, είχε αποπλεύσει από το Κουβέιτ με φορτίο μαζούτ με προορισμό τις ΗΠΑ.

Την 1/12/09 έγινε ανεπιτυχής επίθεση στο υπό ελληνική σημαία δεξαμενόπλοιο "Σίκινος", ενώ αυτό έπλεε σε απόσταση 500 ν.μ. νοτιοανατολικά του Ομάν. Το πλοίο διασώθηκε χάρη στην εγρήγορση του πληρώματός του και στην εφαρμογή των προβλεπομένων μέτρων αυτοπροστασίας.

Επίσης, το Νοέμβριο κατελήφθη το ελληνόκτητο "Filitsa", στο οποίο επιβαίνουν και 3 Έλληνες ναυτικοί (Πλοίαρχος, Υποπλοίαρχος, Α΄ Μηχανικός).

Πρόσφατες πληροφορίες που φέρουν τους πειρατές να έχουν καταλάβει πλοίο με πολεμικό υλικό που προοριζόταν για τον εξοπλισμό της Al Shabaab, μίας παρακρατικής ισλαμικής οργάνωσης, πιθανόν να δημιουργήσουν επιπλέον περιπλοκές και να προσδώσουν νέες διαστάσεις στο πρόβλημα της πειρατείας. Η πρόσφατη – ευτυχώς ανεπιτυχής – προσπάθεια των πειρατών να καταλάβουν μεγάλο δεξαμενόπλοιο στον Ινδικό Ωκεανό, σε απόσταση 1000 ν.μ. από τις ακτές της Σομαλίας, καταδεικνύει τη δυνατότητα και την προσαρμογή της στρατηγικής τους να επιλέγουν στόχους, που θα τους απέφεραν μεγάλα ποσά υπό μορφή λύτρων.

Η ελληνική φρεγάτα «Ψαρά» έχει τεθεί επικεφαλής της Ευρωπαϊκής δύναμης, ενώ τακτικός διοικητής της δύναμης έχει τοποθετηθεί ο αρχιπλοίαρχος Αντώνης Παπαϊωάννου. Σύμφωνα με τον ίδιο, η Ελλάδα έχει μεγάλο ενδιαφέρον στην περιοχή, λαμβάνοντας υπόψη ότι έχει το μεγαλύτερο στόλο στην Ευρώπη και το δεύτερο μεγαλύτερο στον κόσμο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

3.1 ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Το φαινόμενο της πειρατείας έχει δημιουργήσει έντονα προβλήματα και πλήττει τη ναυτιλία σε πολλαπλά επίπεδα. Ο κίνδυνος που διατρέχουν τα πλοία μπορεί να επηρεάσει αρνητικά τη χρήση της διώρυγας του Σουέζ, έναν από τους σημαντικότερους θαλάσσιους εμπορικούς δρόμους, που ενώνει τη Μεσόγειο με τον Ατλαντικό Ωκεανό, την Αραβική Θάλασσα, τον Περσικό Κόλπο και τον Ινδικό Ωκεανό. Ενδεικτικά, από τη συγκεκριμένη περιοχή διακινείται προς τη Μεσόγειο και την Ευρώπη ποσοστό 11% του πετρελαίου.

Οι οικονομικές επιπτώσεις στη διεθνή ναυτιλία είναι σοβαρές. Τα πλοία συχνά αναγκάζονται να αποφεύγουν το στενό του Μπαμπ Ελ Μαντεμ και τη Διώρυγα του Σουέζ και να κάνουν το γύρο της Αφρικής, προκειμένου να μεταφέρουν με ασφάλεια τα φορτία τους. Η συγκεκριμένη επιλογή ισοδυναμεί σε 12 με 15 περισσότερες ημέρες ταξιδιού, επιβαρύνοντας έτσι σημαντικά το συνολικό κόστος ταξιδιού του πλοίου.²⁰

Επιπλέον, οι συνεχιζόμενες επιθέσεις έχουν δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα και στις αποστολές της ανθρωπιστικής βοήθειας στη Σομαλία, από πλοία που έχουν ναυλωθεί για το σκοπό αυτό από το Παγκόσμιο Επισιτιστικό Πρόγραμμα (World Food Programme). Το γεγονός αυτό ωθεί τους ήδη εξαθλιωμένους κατοίκους της χώρας να εκπατρίζονται, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την κοινωνική και οικονομική ισορροπία και σταθερότητα των γειτονικών χωρών υποδοχής, αλλά και για τη λαθρομετανάστευση στην Ευρώπη.

Τέλος, αν και προς το παρόν δεν υπάρχουν ενδείξεις ότι τμήμα των λύτρων ή των κλοπιμαίων χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση τρομοκρατικών ομάδων, δεν

²⁰ Οι οικονομικές επιπτώσεις όμως, όσο μεγάλες και αν είναι, είναι ασήμαντες μπροστά στον κίνδυνο που διατρέχουν οι ναυτικοί, οι αλιείς και όσοι ταξιδεύουν σε αυτές τις θάλασσες. Από την περιοχή περνάνε περίπου 80 πλοία ημερησίως, σε αυτά επιβαίνουν εκατοντάδες άνθρωποι οι οποίοι ζουν καθημερινά με το φόβο μίας επίθεσης. Κανένα μέτρο δε, ή τιμωρία, δε μπορεί να αντισταθμίσει την ψυχική οδύνη, την αγωνία και την απελπισία που ένιωσαν αυτοί που υπήρξαν θύματα ομηρίας.

πρέπει να υποτιμηθεί το ενδεχόμενο διασύνδεσης των πειρατικών δικτύων με τρομοκρατικές οργανώσεις, που θα ήθελαν να επωφεληθούν από τη γενικευμένη αστάθεια που επικρατεί στην περιοχή. Επιπλέον, οι συνθήκες είναι ευνοϊκές για την ανάπτυξη παράνομων δραστηριοτήτων γενικώς, όπως το εμπόριο όπλων και η δράση του οργανωμένου εγκλήματος. Βάσιμα πιθανολογείται ότι τμήμα των λύτρων επενδύεται στην αναβάθμιση του οπλοστασίου τους, στη διακίνηση ναρκωτικών και στο human trafficking.

Η πειρατεία, αν και είναι ένα φαινόμενο που εμφανίστηκε για πρώτη φορά πριν από χιλιάδες χρόνια, σήμερα θεωρείται μία νέα απειλή, η οποία εάν δεν αντιμετωπισθεί άμεσα και συλλογικά, μπορεί να λάβει ανεξέλεγκτες διαστάσεις και να διακυβεύσει σοβαρά την ασφάλεια των θαλάσσιων εμπορικών οδών.

Το φαινόμενο της πειρατείας στη Σομαλία αντανακλά τη σωρείας προβλημάτων που αντιμετωπίζει ο κόσμος σήμερα. Είναι απλώς ένα τμήμα του παγόβουνου, που κάτω από την επιφάνειά του υπάρχουν σοβαρά θέματα κοινωνικών και οικονομικών ανισοτήτων, πολιτικής αστάθειας και πείνας, τα οποία αποτελούν ένα ευρύτερο και πιο σύνθετο παγκόσμιο πρόβλημα.

Αυτή τη στιγμή δε μπορεί να γίνει πρόγνωση για το εάν τα περιστατικά της πειρατείας θα αυξηθούν ή θα ελαττωθούν τα προσεχή χρόνια. Αντίθετα, είναι σχεδόν βέβαιο ότι οι συνθήκες που ευνοούν την έξαρση του φαινομένου της πειρατείας στην περιοχή του κόλπου του Άντεν καθώς και σε άλλες χώρες στον Ινδικό Ωκεανό, δε θα μεταβληθούν σε τέτοιο βαθμό τα αμέσως επόμενα χρόνια, ώστε να μειωθεί δραστικά ο αριθμός των περιστατικών.

Σε τοπικό επίπεδο, υπάρχουν επιμέρους συνέπειες από την οικονομική παρεμβατική δραστηριότητα των πειρατών. Οι κάτοικοι των γύρω περιοχών δηλώνουν, δικαιολογημένα, ότι η παρουσία ενόπλων ανδρών τους προκαλεί αίσθημα ανασφάλειας, ενώ η χρηματική σπατάλη των πειρατών δημιουργεί μεταπτώσεις στην τοπική ισοτιμία συναλλάγματος. Εντούτοις, στον αντίποδα, πολλοί άλλοι κάτοικοι δεν είναι τόσο αρνητικοί απέναντι στην παρουσία των πειρατών, καθώς η εισροή του πειρατικού χρήματος έχει ωφελήσει τις υποβαθμισμένες πόλεις, με τους κατοίκους να απολαμβάνουν αγαθά άγνωστα μέχρι τότε σε αυτούς, και πολλές φορές με την ανάγκη δημιουργίας νέων «θέσεων εργασίας».

3.2 ΜΕΣΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Πέρα από τη χρήση ενόπλων φρουρών, ο πλοιοκτήτης μπορεί να προβεί σε μέτρα για την αποφυγή της πειρατικής κατάληψης του πλοίου, τα οποία εμπίπτουν σε δύο κατηγορίες.

Πρώτον, στην έμπρακτη εφαρμογή των κατευθύνσεων που περιέχονται στις *«Καλύτερες Πρακτικές Διαχείρισης για την Αποτροπή Πειρατείας στον Κόλπο του Άντεν και στις Παράκτιες Περιοχές της Σομαλίας»*, που έχουν εφαρμοστεί και είναι αποδεδειγμένα αποτελεσματικές.

Δεύτερον, στο σχεδιασμό του διάπλου βασισμένου στην προστασία που προσφέρεται στον Κόλπο του Άντεν μέσω των συντονισμένων προσπαθειών μίας ή περισσοτέρων ομάδων που έχουν δημιουργηθεί από τη σύμπραξη δυνάμεων πολεμικού ναυτικού που περιπολούν την περιοχή για το συγκεκριμένο σκοπό.

3.2.1 Οι «Καλύτερες Πρακτικές Διαχείρισης»

Οι «Καλύτερες Πρακτικές Διαχείρισης» καλύπτουν μία ολόκληρη σειρά από προληπτικά μέτρα, τα οποία εάν εφαρμοστούν αποθαρρύνουν και αποτρέπουν τους πειρατές να κάνουν το πλοίο στόχο κατάληψης.

Τα μέτρα αυτά συμπεριλαμβάνουν συστάσεις για την ταχύτητα του πλοίου, την ώρα της ημέρας για την εκτέλεση του διάπλου, την καιρική κατάσταση που προσφέρει τις καλύτερες συνθήκες για αποφυγή πειρατείας, τη συνεχή επαφή με τα συντονιστικά κέντρα των δυνάμεων πολεμικού ναυτικού που περιπολούν τον Κόλπο του Άντεν, τη δημιουργία τάξεως ετοιμότητας στο πλοίο με εκ των προτέρων σχεδιασμό και κατάλληλα γυμνάσια, τη διάπλευση μέσω των καθιερωμένων διαδρόμων που έχουν οριοθετήσει οι συμπράττουσες ναυτικές δυνάμεις, την αύξηση των οπτήρων (σκάπουλων) στη διάρκεια του διάπλου, τη διασφάλιση των προσόδων προς γέφυρα, μηχανοστάσιο, τιμονάκι κλπ., την εγκατάσταση εμποδίων από ξυραφωτό

συρματοπλέγμα σε περιοχές όπου χαμηλά έξαλα διευκολύνουν την πρόσοδο, τη χρήση τηλεοράσεως κλειστού κυκλώματος σε περιοχές όπου υπάρχει δυνατότητα προσόδου, την πλεύση με χειρισμούς τιμονιού ζιγκ-ζάγκ, τη χρήση πυροσβεστικών σωλήνων και πυροσβεστικών αντλιών.

Ορισμένες από αυτές τις πρακτικές είναι δοκιμασμένες και αποτελεσματικές, ωστόσο παραμένει το γεγονός ότι οι πειρατές είναι ένοπλοι και χρησιμοποιούν τα όπλα τους. Για το λόγο αυτό, οι «Καλύτερες Πρακτικές Διαχείρισης» συνιστούν ρητά και κατηγορηματικά να μην εμπλέκεται σε μάχη το πλήρωμα με τους πειρατές.

- Ομαδικός Διάπλους

Πολεμικά πλοία από περισσότερες από 20 χώρες κινούνται στον Κόλπο του Άντεν για την προστασία του shipping και την καταπολέμηση της πειρατείας. Οι δυνάμεις αυτές ως επί το πλείστον δρουν συντονισμένα, συμμετέχουσες σε μία ή περισσότερες ομάδες σύμπραξης ναυτικών δυνάμεων, που συμπεριλαμβάνουν τις κατωτέρω:

- **Combined Maritime Forces (CMF).** Συγκέντρωση περίπου 36 πολεμικών πλοίων από 24 χώρες, που κινούνται σε μία εκτεταμένη περιοχή με ευρύ αντικείμενο ναυτικής ασφάλειας. Η Τακτική Δύναμη CTF 151, που αποτελεί μέρος της CMF, είναι ειδικά αναπτυγμένη στον Κόλπο του Άντεν.
- **EU NAVFOR SOMALIA.** Αυτή η ναυτική δύναμη έχει αναπτυχθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Διενεργεί ναυτικές επιχειρήσεις με το κωδικό όνομα ATALANTA, που έχουν ως αντικείμενό τους την προστασία της επισιτιστικής βοήθειας του Ο.Η.Ε. προς τη Σομαλία, την προστασία πλοίων στον Κόλπο του Άντεν και τις παράκτιες περιοχές της Σομαλίας και την παρεμπόδιση της πειρατείας. Η EU NAVFOR λειτουργεί σε συντονισμό με την CTF 151, τις επιτόπιες δυνάμεις του Ναυτικού Γκρουπ NATO, και τις Ρωσικές, Ινδικές, Κινεζικές και Ιαπωνικές ναυτικές δυνάμεις στην περιοχή. Η EUNAVFOR είναι η συντονιστική αρχή που επιμελείται του Maritime Security Centre (Horn of Africa) (MSCHOA).

- **Standing NATO Maritime Group.** Αυτή είναι μία δύναμη που αποτελείται από 3-4 πολεμικά πλοία του NATO.

3.3 Η ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΔΙΕΘΝΩΣ

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, αποφασίστηκε το Νοέμβριο του 2008 η συγκρότηση, για πρώτη φορά στην ιστορία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Ναυτικής Δύναμης (EU NAV FOR) και η ανάληψη επιχειρησιακής δράσης (Επιχείρηση ATALANTA), σκοπός της οποίας είναι η προστασία των φορτίων επισιτιστικής βοήθειας που αποστέλλεται στη Σομαλία και η εξασφάλιση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας στον Κόλπο του Aden και τις ανατολικές ακτές της Σομαλίας. Επίσης, η Ευρωπαϊκή Ένωση αποφάσισε τη σύσταση ειδικού Κεφαλαίου για τη χρηματοδότηση ορισμένων δράσεων, που θα βοηθήσουν στην αποκατάσταση της ομαλότητας στην ίδια τη Σομαλία.²¹

Από επιχειρησιακής πλευράς, είναι θετική η αυξημένη παρουσία ναυτικών δυνάμεων στον Κόλπο του Aden και κυρίως η πρόοδος που έχει σημειωθεί για την καλύτερη μεταξύ τους συνεργασία και το συντονισμό μέσω του Συντονιστικού Κέντρου του NATO στο Bahrain (SHADE), με αποτέλεσμα τον περιορισμό των περιστατικών κατάληψης πλοίων εντός του πρώτου εξαμήνου του 2009, παρά την αύξηση των πειρατικών επιθέσεων. Ήδη η σχετική σχέση μεταξύ επιθέσεων / καταλήψεων έχει βελτιωθεί αισθητά και από 4 προς 1 έχει διαμορφωθεί σε 9 προς 1 περίπου.

Κατά τη συνάντηση της Ομάδας Επαφής του ΟΗΕ που πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο την 16-17/11/09, από το Διοικητή του Επιχειρησιακού Κέντρου αναφέρθηκε ότι 25% περίπου των πλοίων που διαπλέουν την επικίνδυνη ζώνη δε γνωστοποιούν τις κινήσεις τους στο Maritime Security Centre – Horn of Africa (MSCHOA) και δεν εφαρμόζουν τις οδηγίες των Βέλτιστων Πρακτικών (Best Management Practices).

²¹ Ανάλογες πρωτοβουλίες για την προστασία των εμπορικών πλοίων έχουν αναληφθεί από το NATO, αλλά και από μεμονωμένα κράτη, όπως Ρωσία, Κίνα, Ιαπωνία, Ινδία, Σιγκαπούρη, Ιράν, Τουρκία κ.ά.

Επιπλέον, 7 από τα 8 πλοία που πρόσφατα κατελήφθησαν από πειρατές δεν είχαν αναφέρει τις κινήσεις τους στο UKMTO (United Kingdom Maritime Trade Operations) και κανένα δεν είχε γνωστοποιήσει τη διέλευσή του στο MSCHOA, ώστε να είναι δυνατή η έγκαιρη παροχή βοήθειας από πολεμικά πλοία των ναυτικών δυνάμεων.

Ωστόσο, η συγκέντρωση των ναυτικών πολυεθνικών δυνάμεων στην επικίνδυνη ζώνη του Κόλπου του Aden έχει οδηγήσει τους πειρατές σε αλλαγή της στρατηγικής τους, με αποτέλεσμα την εκδήλωση επιθέσεων νοτιότερα και στην ευρύτερη λεκάνη της Σομαλίας και του Δυτικού Ινδικού Ωκεανού. Για το λόγο αυτό, θα πρέπει να επεκταθεί και διευρυνθεί η θαλάσσια περιοχή ανάπτυξης των ναυτικών δυνάμεων, μολονότι αναγνωρίζεται ότι πρόκειται για μία τεράστια θαλάσσια περιοχή (όσο περίπου οι ΗΠΑ) και ο αριθμός των πολεμικών πλοίων που θα απαιτηθεί θα είναι πολύ μεγάλος.²²

Από πλευράς αυτοπροστασίας των εμπορικών πλοίων, η ΕΕ με σειρά εγκυκλίων προς τα μέλη της έχει επιστήσει την προσοχή των ναυτιλιακών εταιρειών και των πλοίων για την έγκαιρη ανακοίνωση του σχεδίου πλεύσης του πλοίου στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή του Κόλπου του Aden και ακτών της Σομαλίας στο επιχειρησιακό κέντρο των ναυτικών δυνάμεων, καθώς και για τη συνεχή επαφή και συνεργασία μαζί του. Επίσης, η ΕΕ έχει ζητήσει την πλήρη και απαρέγκλιτη εφαρμογή των Οδηγιών για τις Βέλτιστες Πρακτικές που έχουν εκπονηθεί από τους οργανισμούς της ναυτιλίας, καθώς και όλων των σχετικών αποφάσεων επί του θέματος που υιοθετήθηκαν πρόσφατα από τον IMO.

Με πρόσφατη εγκύκλιο γνωστοποιήθηκε στις ναυτιλιακές εταιρείες το αναθεωρημένο κείμενο των Βέλτιστων Πρακτικών που εκδόθηκαν από τους οργανισμούς της ναυτιλίας, υπογραμμίζοντας την ανάγκη ταχείας ενημέρωσης και εφαρμογής τους από τους υπεύθυνους των εταιριών που χειρίζονται θέματα πειρατείας

²² Ενθαρρυντικό είναι το γεγονός της συμφωνίας μεταξύ Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Σεϋχελλών για την προσεχή ανάπτυξη ευρωπαϊκών στρατευμάτων στην περιοχή και τον ακροβολισμό τους στα πολυπληθή νησάκια του συμπλέγματος, που παίζουν πλέον και αυτά τον ρόλο ορμητηρίων για τους πειρατές. Απομένει να δούμε πόσο σύντομα θα εφαρμοστεί και αυτή η συμφωνία.

και από τα πλοία. Εντούτοις, υπάρχει ιδιαίτερη επιφύλαξη σχετικά με την παρουσία ενόπλων φρουρών (είτε ιδιωτικών είτε κρατικών) ή αγημάτων επί των πλοίων.²³

Περαιτέρω, τα μέτρα για την αντιμετώπιση της πειρατείας μέσω των Βέλτιστων Πρακτικών δε θα πρέπει να συνδέονται με τον Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Εγκαταστάσεων (ISPS Code) και τις υποχρεώσεις που τα κράτη καλούνται βάσει αυτού να αναλάβουν για την αντιμετώπιση της τρομοκρατίας. Η πειρατεία, όπως τουλάχιστον εμφανίζεται στην περιοχή της Σομαλίας, και η τρομοκρατία είναι εντελώς διαφορετικά φαινόμενα. Σημειώνεται ότι η Διεθνής Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) διαχωρίζει με συγκεκριμένες διατάξεις της την πειρατεία από την τρομοκρατία, ενώ και ο ΙΜΟ δε χαρακτηρίζει τις πράξεις πειρατείας ως τρομοκρατικές ενέργειες.

Κατά συνέπεια, τα μέτρα για την αποτροπή της πειρατείας δε μπορούν να υπαχθούν στο πεδίο εφαρμογής του ISPS Code, ο οποίος περιλαμβάνει μέτρα προστασίας λιμενικών εγκαταστάσεων και πλοίων κατά της τρομοκρατίας. Τυχόν απόπειρα σύνδεσης των δύο αυτών διαφορετικών φαινομένων μπορεί να οδηγήσει σε πολιτικές περιπλοκές και να δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα στη διαχείριση και ασφάλιση του πλοίου.

3.3.1 Διεθνείς δράσεις για την καταπολέμηση της πειρατείας

Η κλιμάκωση των επιθέσεων κατά τα τελευταία δύο χρόνια, η απώλεια ανθρώπινων ζωών και τα σοβαρά προβλήματα που δημιουργήθηκαν στη διέλευση των εμπορικών πλοίων, έθεσαν σε συναγερμό το σύνολο των Διεθνών Οργανισμών και υπηρεσιών που εμπλέκονται με την ασφάλεια της διεθνούς ναυσιπλοΐας.

Τον Ιούνιο του 2007, το Συμβούλιο του ΙΜΟ υιοθέτησε πρόταση του Γενικού Γραμματέα Ευθύμιου Μητρόπουλου, για την εμπλοκή του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών για την αντιμετώπιση περιστατικών πειρατείας και ένοπλης ληστείας

²³ Τούτο μπορεί να οδηγήσει σε κλιμάκωση της βίας εις βάρος της ζωής των πληρωμάτων και του θαλασσίου περιβάλλοντος, ενώ παράλληλα μπορεί να δημιουργήσει σωρεία νομικών και ασφαλιστικών προβλημάτων.

εντός και εκτός των χωρικών υδάτων της Σομαλίας και ειδικότερα σε πλοία που μεταφέρουν επισιτιστική βοήθεια.

Επιπρόσθετα, ο ΓΓ/ΙΜΟ εξουσιοδοτήθηκε να καλέσει το Συμβούλιο των Ηνωμένων Εθνών, για να ζητήσει από την κυβέρνηση της Σομαλίας να λάβει πρόσθετα μέτρα για την καταπολέμηση του φαινομένου.

Στο ίδιο πλαίσιο, το Νοέμβριο του 2007, ο ΙΜΟ υιοθέτησε ψήφισμα το οποίο προβλέπει:

- την καταδίκη των εν λόγω πράξεων
- την προτροπή των ενδιαφερόμενων μερών να λάβουν μέτρα, για να διασφαλιστεί η αποτροπή τέτοιων περιστατικών και η απελευθέρωση των πλοίων και των ναυτικών που έχουν δεχθεί τέτοιου είδους επιθέσεις
- την εξουσιοδότηση του ΓΓ/ΙΜΟ να διαβιβάσει το εν λόγω ψήφισμα στο Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών, προκειμένου το θέμα να τεθεί υπόψη του Συμβουλίου Ασφαλείας.

Αποτέλεσμα των παραπάνω ήταν το 2008 το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ να προχωρήσει στη λήψη συνεχόμενων αποφάσεων (1816, 1838, 1846 και 1851) για την καταστολή της πειρατείας στη Σομαλία, ενδεικτικό στοιχείο της σοβαρότητας της κατάστασης που έχει δημιουργηθεί και της αποφασιστικότητας της διεθνούς κοινότητας να λάβει μέτρα για την εξάλειψη του πειρατικού κινδύνου.

Οι Αποφάσεις αυτές καλούν τα κράτη – μέλη να συνεργαστούν σε όλα τα επίπεδα (πολιτικό, επιχειρησιακό και νομικό), για την αποκατάσταση της ασφάλειας των θαλασσιών συγκοινωνιών στην περιοχή της Σομαλίας.²⁴

Στην Ομάδα θα συμμετέχουν τα μόνιμα μέλη του Συμβουλίου Ασφαλείας, σημαντικές ναυτιλιακές δυνάμεις και κράτη με ισχυρό περιφερειακό ρόλο. Σε επίπεδο ΟΗΕ, τον Ιανουάριο 2009, πραγματοποιήθηκε στη Νέα Υόρκη η πρώτη συνάντηση της Ομάδας Επαφής, με τη συμμετοχή μεγάλων ναυτιλιακών χωρών,

²⁴ Ιδιαίτερος δε η προσφάτως υιοθετηθείσα Απόφαση 1851, ενθαρρύνει τα κράτη να συστήσουν διεθνή συντονιστικό μηχανισμό (Ομάδα Επαφής) για την επίτευξη αποτελεσματικότερης συνεργασίας μεταξύ τους, σε όλες τις παραμέτρους που αφορούν στην αντιμετώπιση της πειρατείας.

συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας, προκειμένου να εκτιμήσουν τις νεότερες εξελίξεις του θέματος. Αποφασίστηκε η σύσταση τεσσάρων Ομάδων Εργασίας, οι οποίες θα εξετάσουν τις εξής επιμέρους ενότητες:

- Διαχείριση και ανταλλαγή πληροφοριών, επιχειρησιακά ζητήματα και σύσταση περιφερειακού συντονιστικού κέντρου για την πειρατεία – Προεδρία: ΗΠΑ
- Νομικά ζητήματα – Προεδρία: Δανία
- Θέματα Εμπορικής Ναυτιλίας – Προεδρία: Η.Β.
- Θέματα Επικοινωνιακής Τακτικής – Προεδρία: Αίγυπτος

Παράλληλα δε, στις 26/1/09, σε υψηλού επιπέδου συνάντηση 17 κρατών από τις περιοχές του Δυτικού Ινδικού Ωκεανού, του κόλπου του Άντεν, της Ερυθράς Θάλασσας και από την ΕΕ, της Γαλλίας υπό το ΓΓ του IMO Ευθύμιο Μητρόπουλο, υιοθετήθηκε ένας Κώδικας Συμπεριφοράς (code of conduct), που αφορά στην καταστολή της πειρατείας και των ένοπλων ληστειών εναντίον εμπορικών πλοίων στο Δυτικό Ινδικό Ωκεανό και στον κόλπο του Άντεν.

Αδιαμφισβήτητα, η πειρατεία είναι μία νέα σοβαρή απειλή της διεθνούς ασφάλειας και γι' αυτό το λόγο άλλωστε αντιμετωπίζεται ανάλογα από όλους τους διεθνείς οργανισμούς. Οι διεθνείς επιχειρήσεις καταστολής του φαινομένου της πειρατείας είναι αναγκαίες για τη δημιουργία ασφαλών συνθηκών για τους ναυτικούς που ταξιδεύουν στις θάλασσες αυτές και για τη διακίνηση του πετρελαίου και των εμπορευμάτων.

Είναι προς κοινό όφελος όλης της διεθνούς κοινότητας να συνεχίσει να αναπτύσσει συμφωνίες πολυεπίπεδων συνεργασιών, που θα θεμελιώσουν γερές υποδομές (τόσο νομολογιακές όσο και θεσμικές), που απαιτούνται και μέσα από κυβερνητικές συμμαχίες – συμπεριλαμβανομένων και των συντονισμένων περιπολιών σε υψηλού κινδύνου περιοχές και της ανταλλαγής πληροφοριών και εμπειρίας – να μειώσουν τον κίνδυνο των απρόκλητων επιθέσεων σε αθώα εμπορικά πλοία.

Ωστόσο, το πρώτιστο μέλημα και χρέος της διεθνούς κοινότητας θα πρέπει να προσανατολίζεται στο να εξαντλήσουμε κάθε δυνατότητα, μέσα από τους διεθνείς οργανισμούς προστασίας της ανθρώπινης ζωής και των ατομικών δικαιωμάτων, για να αλλάξουμε ριζικά τις συνθήκες που οδηγούν τους λαούς στην εξαθλίωση και ευνοούν

τη δημιουργία παράνομων ομάδων, που απειλούν την ανθρώπινη ζωή, την εθνική ασφάλεια και τη σταθερότητα της διεθνούς οικονομίας.

Τα ισχυρά κράτη οφείλουν να κατευθύνουν τις προσπάθειές τους στη δημιουργία πλαισίων στήριξης και ανάπτυξης των μη προνομιούχων χωρών, για την ευημερία των πολιτών τους, ώστε μακροχρόνια να εκλείψουν φαινόμενα όπως η πειρατεία και η λαθρομετανάστευση.

3.3.2 Η Ευρωπαϊκή ναυτική επιχείρηση Αταλάντα

Η οικονομική δυσπραγία και η πολιτική αστάθεια συγκεκριμένων κρατών αποτελούν τους κρίσιμους παράγοντες για τη μεγάλη αύξηση των πειρατικών επιθέσεων σε χώρες με τα χαρακτηριστικά αυτά. Η Σομαλία, αποτελεί την πλέον τυπική περίπτωση, με τους αντίστοιχους δείκτες σε πολλές περιπτώσεις να κινούνται πολύ κάτω από το ανεκτό όριο. Η δράση των Σομαλών πειρατών αποτελεί ευθέως τη δυνατότητα διεκπεραίωσης του παγκοσμίου εμπορίου και δημιουργεί ανησυχίες για τα ζητήματα που σχετίζονται με την ενεργειακή ασφάλεια σε παγκόσμιο επίπεδο, αναγκάζοντας τις κυβερνήσεις των ενδιαφερόμενων χωρών να κάνουν χρήση στρατιωτικών μέσων. Αυτή ακριβώς η αναγκαιότητα έδωσε το έναυσμα και στα ΗΕ για την ανάληψη πρωτοβουλιών από τα κράτη που ενδιαφέρονται για την ασφάλεια των θαλασσίων οδών και εξέδωσε τις αποφάσεις 1814, 1816, 1838 του συμβουλίου ασφαλείας, οι οποίες αποτελούν όπως έχει προαναφερθεί, τη νομιμοποιητική βάση για τη δράση της ευρωπαϊκής δύναμης (EUVAVFOR) που διεξάγει την επιχείρηση ΑΤΑΛΑΝΤΑ.

Στο ίδιο πλαίσιο για την αντιμετώπιση του φαινόμενου της πειρατείας στα ανοιχτά των ακτών της Σομαλίας, το ΣΑ του ΟΗΕ υιοθέτησε μια σειρά ψηφισμάτων, με απώτερο στόχο τη διευκόλυνση της διεθνούς συνεργασίας στην αποτροπή και αντιμετώπιση των πράξεων της πειρατείας. Αρχικά αυτές οι αποφάσεις στόχευαν στην κάλυψη των πλοίων που μετέφεραν βοήθεια στο πλαίσιο του Παγκοσμίου Επισιτιστικού Προγράμματος (World Food Program).

Σημειώνεται ότι ήδη από τη 10^η Νοεμβρίου του 2008, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο είχε αποφασίσει την πρώτη στρατιωτική επιχείρηση για την αποτροπή και αντιμετώπιση πράξεων πειρατείας και ενόπλων ληστειών στις ακτές της Σομαλίας. Η

επιχείρηση αρχικά υπολογίστηκε ότι θα έχει διάρκεια δώδεκα μηνών, ενώ πριν από τη λήξη της αποφασίστηκε για άλλους δώδεκα μήνες η ανανέωση της, με τις εκτιμήσεις να συγκλίνουν ότι θα παραμείνει ενεργή για όσο χρόνο δρουν οι πειρατές. Ενδιαφέρον παρουσιάζει ακόμη το γεγονός ότι στο πεδίο δράσης της ευρωπαϊκής ναυτικής δύναμης πέραν των διεθνών υδάτων περιλαμβάνονται και τα χωρικά ύδατα της Υεμένης και της Σομαλίας. Μάλιστα χριστικά πρόσφατα επετεύχθη συμφωνία με την Κένυα για την κράτηση των πειρατών που συλλαμβάνονται, καθώς μέχρι τώρα υφίσταται κενό στο διεθνές θεσμικό πλαίσιο.

Επισημαίνεται ότι είχε προηγηθεί τον Οκτώβριο του 2008, κατόπιν αιτήσεως του Γενικού Γραμματέα του ΟΗΕ Μπαν Κι Μουν, η επιχείρηση του NATO «Allied Provider». Το NATO με βάση τα ψηφίσματα 1814, 1816 και 1838 του 2008) εξουσιοδοτήθηκε από το ΣΑ του ΟΗΕ να συνοδεύει τα πλοία που μετέφεραν φορτία του Παγκοσμίου Επισιτιστικού Προγράμματος, τα οποία διέσχιζαν τον Κόλπο του Άντεν και τη Σομαλική λεκάνη του Ινδικού Ωκεανού, κατευθυνόμενα προς τη Σομαλία. Η συγκεκριμένη ναυτική επιχείρηση του NATO ξεκίνησε στα μέσα του Οκτωβρίου του 2008 και ολοκληρώθηκε το Δεκέμβριο του 2008, οπότε την αποστολή αυτή ανέλαβε η επιχείρηση της ΕΕ ΑΤΑΛΑΝΤΑ. Τον Μάρτιο του 2009 το NATO ενεπλάκη εκ νέου στο κέρασ της Αφρικής, με την έναρξη μιας νέας επιχείρησης, της «Allied Protector». Την εκτέλεση της τελευταίας αυτής επιχείρησης ανέλαβε δύναμη πέντε ναυτικών μονάδων που ήταν μέρος της Μόνιμης Ναυτικής Ομάδας του NATO (STANDING MARITIME GROUP 1-SNMG1). Μετά τη λήξη της (Ιούνιος του 2009) και κατόπιν σχετικής απόφασεως των υπουργών Αμύνης του NATO, η «Allied Protector» αντικαταστάθηκε από την επιχείρηση «Ocean Shield».

Στην περίπτωση της ΕΕ, η ενεργός συμμετοχή διαφόρων χωρών στην επιχείρηση καταπολέμησης της πειρατείας ΑΤΑΛΑΝΤΑ αποφασίστηκε, προκειμένου να διασφαλιστεί η ζωτική αυτή διαδρομή για τις θαλάσσιες μεταφορές. Ομοίως άλλες χώρες, όπως για παράδειγμα η Κίνα, διατηρούν έντονη παρουσία πολεμικών πλοίων στην ευρύτερη περιοχή και συνοδεύουν τα εμπορικά πλοία τους κατά τη διέλευση τους από την επικίνδυνη περιοχή, στα πρότυπα της συνοδείας νηοπομπών που εκτελούσαν οι σύμμαχοι κατά τον 2^ο παγκόσμιο πόλεμο, για τα δρομολόγια των εμπορικών πλοίων ανάμεσα στις ακτές του Ατλαντικού Ωκεανού. Σημαντική είναι επίσης, η παρουσία και πλοίων άλλων εθνικοτήτων είτε στο πλαίσιο του NATO είτε αυτοτελώς για την

προάσπιση των εθνικών τους συμφερόντων. Σε κάθε περίπτωση η ευρωπαϊκή επιχείρηση ΑΤΑΛΑΝΤΑ χαρακτηρίζεται ως αρκετά επιτυχημένη, καθώς έχει οδηγήσει στη σύλληψη δεκάδων πειρατών. Ο συνολικός αριθμός πειρατικών προσπαθειών και πλοίων υπό κατάληψη παρουσιάζει σημαντική κάμψη, σε σχέση με το παρελθόν, κάτι που εν μέρη οφείλεται και στην αποθάρρυνση των πειρατών. Επιπλέον διαπιστώνεται και η επίδραση του καιρού, καθώς τις χρονικές περιόδους με μεγάλο κυματισμό τα μικρά ταχυκίνητα σκάφη που χρησιμοποιούν οι Σομαλοί πειρατές για την πραγμάτωση του τελικού ρεσάλτο τους τίθενται εκτός δράσης.

3.4 ΠΟΛΕΜΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΚΙΝΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ, ΙΑΠΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΡΩΣΙΑΣ

Οι δυνάμεις αυτές παρέχουν σημαντική προστασία στα διαπλέοντα τον Κόλπο του Άντεν πλοία, μέσα στις συντεταγμένες που περικλείουν το Διεθνώς Συνιστώμενο Δίαυλο Διελεύσεως (Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC)).²⁵

Έτσι, οι ναυτικές δυνάμεις που περιπολούν στην περιοχή μπορούν να επικεντρώσουν τα μέσα που διαθέτουν για να μπορούν να επιτηρούν και να προστατεύουν πιο αποτελεσματικά τα πλοία που κινούνται στην περιοχή. Η διέλευση μέσω του IRTC γίνεται ομαδικά και διενεργείται ένας αριθμός διελεύσεων υπό την επίβλεψη του Maritime Security Centre – Horn of Africa (MSCHOA) συγκεντρώνοντας τις ομάδες σύμφωνα με τις διαφέρουσες ικανότητες ανάπτυξης ταχύτητας των πλοίων που συμμετέχουν.

Σύμφωνα με τις Καλύτερες Πρακτικές Διαχείρισης, οι κατωτέρω οργανισμοί θα πρέπει να ειδοποιούνται μερικές ημέρες πριν την άφιξη των πλοίων που έχουν πρόθεση να διαπλεύσουν τον Κόλπο του Άντεν:

²⁵ Ο IRTC αποτελείται από δύο θαλάσσιες λωρίδες για την ανατολική και δυτική διέλευση, με πλάτος περίπου 5 μιλίων έκαστη, που αναπτύσσονται περίπου σε όλο το μήκος του Κόλπου του Άντεν.

- **UK MTO Dubai.** Το UK Maritime Trade Operations (UKMTO Dubai) έχει γραφεία στο Dubai που δραστηριοποιούνται σαν σημείο επαφής για τη ναυτιλία με τις Combined Maritime Forces (CMF). Το UKMTO Dubai επίσης διαχειρίζεται το Voluntary Reporting Scheme, το οποίο ενθαρρύνει εμπορικά πλοία να στέλνουν καθημερινές αναφορές με τη θέση τους και τον αναμενόμενο χρόνο αφίξης τους ενώ διαπλέουν την περιοχή μεταξύ του Σουέζ και του 78°Α και 10°Ν. Το UKMTO Dubai κατόπιν παρακολουθεί τα πλοία και αναφέρει τις θέσεις τους στα αρχηγεία των δυνάμεων CMF και EU.
- **MARLO – Bahrain.** Το Marine Liaison Office (MARLO) λειτουργεί σαν αγωγός διακίνησης πληροφοριών που ανταλλάσσονται μεταξύ των Combined Maritime Forces (CMF) και της εμπορικής ναυτιλιακής κοινότητας στην περιοχή.
- **MSCHOA (Maritime Security Centre – Horn of Africa (MSCHOA)).** Πλοία που σκοπεύουν να κινηθούν στον Κόλπο του Άντεν και να συμμετάσχουν σε ομαδική διέλευση θα πρέπει να εγγραφούν και να δίνουν αναφορές στο MSCHOA που διοικεί το πρόγραμμα GOA GT.

Ομαδικές διελύσεις γίνονται σε διάφορους χρόνους που προαναγγέλλονται, και κάθε πλοίο οφείλει να δηλώσει εκ των προτέρων σε ποια ομάδα θα συμμετάσχει.

Επίσης, η συμμετοχή σε διάφορα κομβία που οργανώνουν οι ναυτικές δυνάμεις της Κίνας, Ιαπωνίας, και Ρωσίας, που έχουν τις δικές τους διαδικασίες για συμμετοχή και απαιτούμενες αναφορές, είναι ένας εναλλακτικός τρόπος που προσφέρει παρόμοια μέτρα ασφαλείας στο διάπλου του Κόλπου του Άντεν.

Τέλος, υπάρχει και δυνατότητα κατά περίπτωση το εμπορικό πλοίο να ακολουθεί από κοντινή απόσταση κάποιο πολεμικό πλοίο που διαπλέει τον κόλπο, εφόσον έχει προηγηθεί συνεννόηση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

4.1 ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

Παρά την προσεκτική διατύπωση του λεκτικού ενός αριθμού αποφάσεων του Ο.Η.Ε. που αναγνωρίζουν κάποια κυβέρνηση με την επωνυμία «Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση της Σομαλίας», δεν υπάρχει κυβέρνηση στη Σομαλία ικανή να ασκήσει έλεγχο στις μαστιζόμενες από την πειρατεία ακτές της. Το αυτοαποκαλούμενο «αυτόνομο κράτος» Puntland, που φιλοξενεί τα περισσότερα ορμητήρια, δηλώνει επίσημα την ανικανότητά του να αντιμετωπίσει την πειρατεία.

Στις δηλώσεις του υπαινίσσεται ότι *«οι πειρατές χρηματοδοτούνται και υποβοηθούνται στις διαπραγματεύσεις τους από πράκτορες και επιχειρηματίες που έχουν τη βάση τους εκτός της Puntland και της Σομαλίας με πιθανώς τρομοκρατικές διασυνδέσεις»*. Η πραγματικότητα είναι πως η πιο περιβόητη βάση πειρατών, το Eyl, βρίσκεται στην Puntland και η κυβέρνησή της φαίνεται είτε ανίκανη είτε απρόθυμη να κάνει το παραμικρό για κλείσει τη βάση των πειρατών.²⁶

Από νομική άποψη, το τι συνιστά αδίκημα στο ποινικό δίκαιο δεν είναι καθόλου ξεκάθαρο. Για παράδειγμα, η νομοθεσία των Ηνωμένων Πολιτειών ορίζει την έννοια της πειρατικής πράξης ως εξής: *«Όποιος, στην ανοικτή θάλασσα, διαπράξει το αδίκημα της πειρατείας ως ορίζεται από το οικουμενικό δίκαιο, και κατόπιν μεταφερθεί ή βρεθεί στις Ηνωμένες Πολιτείες, θα τιμωρείται με ισόβια κάθειρξη»*.²⁷

Δύο σημεία αυτής της διάταξης χρειάζονται ιδιαίτερη προσοχή. Πρώτον, δεν περιέχει ορισμό του αδικήματος της πειρατείας, αλλά παραπέμπει στο αδίκημα όπως ορίζεται από το οικουμενικό δίκαιο. Δεύτερον, θέτει ως προϋπόθεση για την ποινική

²⁶ Μια και η πειρατική δραστηριότητα από τη Σομαλία λαβαίνει χώρα κυρίως στην ανοικτή θάλασσα, θα περίμενε κανείς ότι η διεθνής νομοθεσία ή το δίκαιο των χωρών που οι πολίτες τους γίνονται θύματα πειρατείας θα περιείχαν τουλάχιστον έναν ικανοποιητικό ορισμό του αδικήματος, καθώς και μερικές ξεκάθαρες κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τη δικαιοδοσία και αρμοδιότητα για την αποτελεσματική του πάταξη, μια και η κυβέρνηση της Σομαλίας είναι ανίκανη να ασκήσει αποτελεσματικό έλεγχο μέσα στην επικράτειά της.

²⁷ Πειρατεία υπό το οικουμενικό δίκαιο·

δίωξη των πειρατών τη μεταφορά τους ή την εύρεσή τους στις Η.Π.Α., ενώ δεν επιτάσσει την υποχρεωτική προσαγωγή στις Η.Π.Α. πειρατών που τυχόν συλληφθούν από τις δυνάμεις της για την άσκηση ποινικής δίωξης. Αυτό αφήνει ένα εμφανές κενό, όταν κανείς αναζητεί απάντηση στο ερώτημα της κατά τόπο και καθ' ύλη αρμόδιας αρχής που αποφασίζει την άσκηση της δίωξης.

Αλλά και το τι προβλέπεται από το οικουμενικό δίκαιο για το αδίκημα της πειρατείας δεν είναι καθόλου ξεκάθαρο. Ο πλησιέστερος ορισμός περιέχεται στη Διεθνή Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας της 10^{ης} Δεκεμβρίου του 1982 (UNCLOS) – που δεν έχει υπογραφεί από τις Η.Π.Α. – και που με το άρθρο της 101 προβλέπει:

«Η πειρατεία συνίσταται στις κατωτέρω πράξεις:

(α) κάθε παράνομη πράξη βίας ή κρατήσεως, ή κάθε πράξη αρπαγής που διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς από πλήρωμα ή επιβάτες ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους και έχει στόχο:

(i) Στην ανοικτή θάλασσα άλλο πλοίο ή αεροσκάφος, ή άλλα άτομα ή περιουσία επί του άλλου πλοίου ή αεροσκάφους

(ii) πλοίο ή αεροσκάφος ή άτομα ή περιουσία σε τόπο που είναι εκτός της δικαιοδοσίας κάθε κράτους·

(β) κάθε πράξη ηθελημένης συμμετοχής στη λειτουργία πλοίου με γνώση των πραγμάτων που το καθιστούν πειρατικό πλοίο ή αεροσκάφος.

(γ) κάθε πράξη με την οποία υποκινούνται ή ηθελημένα διευκολύνονται οι πράξεις των παραγράφων (α) ή (β).»

Η Σύμβαση όμως δεν προβλέπει τίποτα για το ποιος θα διώξει ποινικά τους πειρατές και ποιες έννομες συνέπειες θα υποστούν αυτοί. Στο άρθρο 105 αναφέρεται:

«Κατάληψη πειρατικού πλοίου ή αεροσκάφους στην ανοικτή θάλασσα, ή σε άλλο τόπο εκτός της δικαιοδοσίας κάθε κράτους, κάθε κράτος δικαιούται να θέσει υπό κατά κάθε πειρατικό πλοίο ή αεροσκάφος που έχει καταληφθεί με πειρατεία και είναι κάτω από τον έλεγχο πειρατών, να κρατήσει τα άτομα και περιουσία επ' αυτού. Το δικαστήριο του κράτους που διενήργησε την κράτηση δύναται να αποφασίσει τις ποινές που θα

επιβληθούν, και να προσδιορίσει το πρακτέο για τα πλοία, αεροσκάφη, διατηρώντας τα δικαιώματα τρίτων που ενεργούν καλόπιστα».²⁸

Έτσι, τον Απρίλιο του 2009 το Καναδικό πολεμικό WINNIPEG πρώτα συνέλαβε και κατόπιν απελευθέρωσε πειρατές που είχαν συμμετάσχει σε επίθεση εναντίον εμπορικού πλοίου, διότι σύμφωνα με το Καναδικό δίκαιο η ποινική τους δίωξη δεν ήταν εφικτή.²⁹

Δεν υπάρχει διεθνές δικαστήριο που να εκδικάζει υποθέσεις πειρατείας και είναι πια φανερό ότι οι χώρες που συμμετέχουν με αποτελεσματικότητα στην πάταξη της πειρατείας γύρω από τις ακτές της Σομαλίας είτε δεν επιθυμούν είτε νομικά αδυνατούν να χειριστούν αυτό το ουσιαστικό τμήμα της πάταξης του εγκλήματος: την ποινική δίωξη.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση και οι Ηνωμένες Πολιτείες έχουν διμερείς συμβάσεις με την Κένυα που προβλέπουν την παράδοση των πειρατών για ποινική δίωξη στην Κένυα, και μερικές φορές πειρατές έχουν παραδοθεί στη δικαιοσύνη της Κένυα. Όμως, είναι αμφίβολο εάν αυτού του είδους το φασονάρισμα της ποινικής δίωξης των πειρατών σε τρίτη χώρα είναι αποτελεσματικός τρόπος αντιμετώπισης του αδικήματος της πειρατείας.

Είναι, όμως, ενδεικτικό της εκτεταμένης αβεβαιότητας που χαρακτηρίζει τις προδιαθέσεις των χωρών αυτών, όταν υποχρεώνονται να επιληφθούν και να λάβουν ουσιαστικά μέτρα για την απονομή δικαιοσύνης απέναντι στους πειρατές που συλλαμβάνουν. Εξάλλου, η βεβαιότητα της ποινικής δίωξης που θα ακολουθήσει και η αυστηρότητα της ποινής που θα επιβληθεί είναι κύρια συστατικά της αποτροπής από το έγκλημα, συμπεριλαμβανομένης και της πειρατείας.³⁰

Αυτή η αμφιθυμία και ασάφεια περί του πρακτέου για το πρόβλημα της πειρατείας στον Κόλπο του Άντεν αντικατοπτρίζεται ακόμα και στις αποφάσεις του

²⁸ Η έλλειψη ομοιομορφίας στα δίκαια των κρατών σχετικά με την ποινική δίωξη των πειρατών, μετά από τη σύλληψή τους οδηγεί ενίοτε σε σχεδόν κωμικά αποτελέσματα.

²⁹ Την ίδια πρακτική «σύλληψης και απελευθέρωσης» ακολούθησε και ένα Ολλανδικό πλοίο τον ίδιο μήνα, διότι οι συλληφθέντες πειρατές, σύμφωνα με τον πλοίαρχό του, δεν ήταν Ολλανδοί υπήκοοι.

³⁰ Δυστυχώς όμως αυτά τα στοιχεία δε συστρατεύονται στην πάταξη της πειρατείας του Κόλπου του Άντεν και των άλλων θαλάσσιων περιοχών της Σομαλίας.

Συμβουλίου Ασφαλείας του Ο.Η.Ε. που επιχειρούν να το αντιμετωπίσουν. Το Συμβούλιο Ασφαλείας του Ο.Η.Ε. δεν έχει προσπαθήσει να επιλύσει το πρόβλημα με ουσιαστικά και συγκεκριμένα μέτρα κατά της πειρατείας. Έχει μεν ασχοληθεί με το πρόβλημα με μία σειρά αποφάσεων που εκφράζουν το πνεύμα του Ο.Η.Ε., αλλά δεν έχει προβεί σε πράξεις ουσιαστικές και αποτελεσματικές.

Οι αποφάσεις αυτές στηρίζονται σε μία σειρά υποθέσεων, που είναι εκτός πραγματικότητας. Η Σομαλία ελέγχεται από κυβέρνηση που λειτουργεί και έχει νομιμότητα (τη *Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση της Σομαλίας*), μία οντότητα που στη πραγματικότητα είναι ανίκανη να ελέγξει τα εδάφη από όπου οι σύγχρονοι πειρατές εξαπολύουν της επιδρομές τους και διατηρούν το άντρο τους.³¹

Ενώ οι αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας προτρέπουν τα κράτη να *«...συνεργαστούν για να προσδιορίσουν δικαιοδοσία, και για την εξιχνίαση και δίωξη των ατόμων που είναι υπεύθυνα για τις πράξεις πειρατείας και ένοπλης ληστείας στις περιοχές πέραν των ακτών της Σομαλίας, σύμφωνα με το αρμόζον διεθνές δίκαιο, συμπεριλαμβανομένου και του δικαίου για τα ανθρώπινα δικαιώματα, και να συνδράμουν με πράξεις που μεταξύ άλλων θα συμπεριλαμβάνουν τη διευθέτηση και μεταφορά ατόμων που είναι κάτω από τον έλεγχό τους και τη δικαιοδοσία τους, όπως των θυμάτων και μαρτύρων και προσώπων που κρατούνται λόγω των επιχειρήσεων που διεξάγονται υπό την παρούσα απόφαση»*,³² εντούτοις η απόφαση δε δημιουργεί κάποιο δικαστικό όργανο εξουσιοδοτημένο και αρμόδιο να επιλαμβάνεται των υποθέσεων πειρατείας.³³

Αν και η πειρατεία αναγνωρίζεται σαν αδίκημα από όλα τα κράτη, ελάχιστα προβλέπουν οι εθνικές και διεθνείς νομοθεσίες για την αποτελεσματική της ποινική δίωξη. Οι νόμοι έχουν έκδηλα κενά και οι πειρατές τα εκμεταλλεύονται, κινούμενοι δια μέσου αυτών.

³¹ Βλέπε αποφάσεις 1838 και 1816.

³² Απόφαση 1816 (11)

³³ Επίσης οι ίδιες οι αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας ρητώς προβλέπουν ότι δε θεσπίζουν «εθιμικό διεθνές δίκαιο» (Απόφαση 1839 (8)· Απόφαση 1851 (1)).

4.1.1 Η ελληνική νομοθεσία

Η ελληνική νομοθεσία αντιμετωπίζει το ζήτημα της πειρατείας και της ποινικής δίωξης των πειρατών. Ειδικότερα:

1. Στο ν. 2321/1995 που κύρωσε τη διεθνή Σύμβαση για το δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (UNCLOS, άρθρα 101 και 110 παρ.1 – στην τελευταία διάταξη προβλέπεται το δικαίωμα πολεμικών ή αντίστοιχων πλοίων οιασδήποτε χώρας για επιβίβαση σε εμπορικό πλοίο άλλου Κράτους, στο οποίο έχει εκδηλωθεί πειρατεία).
2. Στο άρθρο 215 του ν.δ. 187/1973 (Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού δικαίου), προβλέπεται η ποινική δίωξη κατά των πειρατών.
3. Στα άρθρα 7 και 8 του Ποινικού Κώδικα, ορίζεται η παγκόσμια δικαιοδοσία των Ελληνικών Ποινικών δικαστηρίων για τέλεση, μεταξύ άλλων και του εγκλήματος της πειρατείας.
4. Στο άρθρο 2 του ν. 3922/2011 (σύσταση Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής), ορίζεται ως αρμοδιότητα του Σώματος η αντιμετώπιση της πειρατείας στο χώρο ευθύνης του.

Από την Ολομέλεια της Βουλής πρόσφατα ψηφίστηκε νομοσχέδιο, το οποίο στη συνέχεια εγκρίθηκε από το Υπουργικό Συμβούλιο (παρατίθεται στο Παράρτημα Ι), που καθορίζει τους βασικούς άξονες και τις διαδικασίες με τις οποίες θα παρέχεται μία άδεια για να επιβιβάζονται ένοπλες ομάδες σε πλοία, ποια είναι τα δικαιώματα των ναυτικών, πότε γίνεται η χρήση όπλων, οι απαγορεύσεις για τον ελλαδικό χώρο και οι κυρώσεις.

Το νομοσχέδιο αναφέρει επίσης ρητά τι γίνεται στα πλαίσια των διεθνών οργανισμών για το θέμα της αντιμετώπισης του φαινομένου, ενώ χαρακτηρίζει τις υπηρεσίες που παρέχουν οι ένοπλες ομάδες ως αποτρεπτικές και άμυνες.

Σύμφωνα με το νομοσχέδιο, η άδεια για την παροχή υπηρεσιών από ένοπλους φρουρούς δίνεται κατόπιν αίτησης του πλοιοκτήτη και πρέπει να γίνεται από άτομα που έχουν την ανάλογη πιστοποίηση και δεν είναι κάτω των 21 ετών, δεν έχουν

καταδικαστικές αποφάσεις εις βάρος τους και δεν αποτελούν μέλη του πληρώματος του πλοίου.

Η άδεια μπορεί να ανακληθεί με απόφαση του αρχηγού του Λιμενικού Σώματος, εάν δεν τηρούνται οι απαραίτητες προϋποθέσεις και έχει ισχύ για έξι αλλά και δώδεκα μήνες, με σχετική επιβάρυνση ειδικού τέλους και με δικαίωμα παράτασής της.

Η ένοπλη ομάδα που θα παρέχει υπηρεσίες, τελεί υπό την εξουσία του πλοίαρχου, ο οποίος θα έχει και την πρόσβαση στα όπλα και τα πυρομαχικά που θα φυλάσσονται εντός του πλοίου.

Η χρήση των όπλων και των πυρομαχικών δύναται να απαγορευθεί εάν, από τα διατιθέμενα στοιχεία για το επίπεδο ασφαλείας δοθεί εντολή από το Αρχηγείο του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής ή από άλλη ελληνική ή άλλη στρατιωτική αρμόδια αρχή.

Όποιος ναυτικός μέλος του πληρώματος, δεν επιθυμεί να παρέχει εργασία επί του πλοίου, ενημερώνει γραπτώς τον πλοίαρχο και δικαιούται να επιστρέψει στη χώρα του με δαπάνες του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου.

Με το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου:

- προβλέπεται η έκδοση άδειας από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής για την παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς προς άμυνα για την προστασία των επιβαινόντων εμπορικού πλοίου, του πλοίου και του φορτίου του από επιθέσεις που συνιστούν πειρατεία.
- καθορίζονται τα περί έκδοσης, χρόνου ισχύος, ανανέωσης, ανάκλησης, αναστολής της άδειας που αφορά στην παροχή των υπηρεσιών που ρυθμίζει ο νόμος.
- προσδιορίζεται η ιδιότητα των ένοπλων ιδιωτών φρουρών έναντι των πληρωμάτων των πλοίων και τα δικαιώματα που οι ναυτικοί έχουν σε περίπτωση επιβίβασης φρουρών.

- προβλέπεται σαφές και συγκεκριμένο πλαίσιο για την παροχή των υπηρεσιών ασφαλείας εκ μέρους των ιδιωτών ενόπλων φρουρών επί του πλοίου, με αναγνώριση στις εξουσίες του πλοιάρχου ως διοικητή του πλοίου, σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία.
- ρυθμίζονται οι υποχρεώσεις πλοιάρχου ελληνικού πλοίου και πλοίου υπό ξένη σημαία εντός της ελληνικής επικράτειας, στα οποία επιβαίνουν ένοπλοι ιδιώτες φρουροί προς παροχή των υπηρεσιών που ρυθμίζει ο νόμος.
- θεσμοθετούνται οι αναγκαίες ειδικές ποινικές κυρώσεις σε περίπτωση παράβασης από υπόχρεους των επί μέρους διατάξεων του νόμου.
- διευκρινίζεται η σχέση των διατάξεων του σχεδίου νόμου με ρυθμίσεις της εθνικής μας νομοθεσίας που αφορούν όπλα, πυρομαχικά, εκρηκτικές ύλες, εκρηκτικούς μηχανισμούς, ιδιωτικές επιχειρήσεις παροχής ασφάλειας και γραφεία ιδιωτικών ερευνών.

Σκοπός του νομοσχεδίου είναι η παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς προς άμυνα, για την προστασία των επιβαινόντων εμπορικού πλοίου, του ιδίου του πλοίου και του φορτίου αυτού από επιθέσεις που συνιστούν πειρατεία. Για τον ορισμό της έννοιας της πειρατείας ισχύουν οι αντίστοιχες διατάξεις της νομοθεσίας και ειδικότερα τα άρθρα 101, 102 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) και το άρθρο 215 του ν.δ. 187/73 περί Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού δικαίου (Α' 261).

Η παροχή των υπηρεσιών αυτών συνδέεται με την έκδοση άδειας από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής, αφού σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία (ν. 3922/2011) η αντιμετώπιση περιστατικών πειρατείας εντάσσεται στην αποστολή του Σώματος αυτού.

Το νομοσχέδιο καθορίζει σαφές και συγκεκριμένο πλαίσιο για την παροχή των ουσιαστών υπηρεσιών εκ μέρους των ιδιωτών ενόπλων φρουρών επί του πλοίου, με

αναγνώριση στις εξουσίες του πλοιάρχου ως διοικητή του πλοίου, με βάση με την αντίστοιχη εσωτερική νομοθεσία. Το σύνολο των οριζόμενων σε αυτό και ιδιαίτερος η σύνδεση της παροχής των υπηρεσιών αυτών με κίνδυνο που απειλείται για τους επιβαίνοντες, το πλοίο ή το φορτίο, εφόσον αυτός είναι άμεσα επικείμενος και δεν μπορεί αλλιώς να αποτραπεί, σύμφωνα με διαδικασία που καθορίζεται στο Σχέδιο Ασφαλείας του πλοίου, καταδεικνύει την αναγκαία οργάνωση και επισημαίνει το σκοπό του νόμου για προστασία και άμυνα.

Ιδιαίτερα η πρόβλεψη για απαγόρευση της χρήσης των όπλων και των πυρομαχικών εάν δοθεί εντολή από το Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής ή από άλλη ελληνική στρατιωτική αρχή ή αλλοδαπή στρατιωτική αρχή που δρα για την καταπολέμηση της πειρατείας ή αν ο πλοίαρχος δώσει προς τούτο εντολή, αντανακλά, όπως και προηγούμενες ρυθμίσεις, τη δυναμική του θέματος χωρίς να εξαρτά την παροχή των προβλεπόμενων από το νόμο υπηρεσιών από την προηγούμενη ύπαρξη τέτοιων εντολών, πλην βέβαια της εντολής του πλοιάρχου.

Επισημαίνεται ότι η προβλεπόμενη αυτή εντολή του πλοιάρχου αποτελεί αναγκαίο μεν στοιχείο και δε μπορεί να εκληφθεί ως δικαιολογία σε περίπτωση δράσης των ιδιωτών ενόπλων φρουρών κατά παράβαση του ισχύοντος σχετικού νομικού πλαισίου, ακόμα και όταν υφίσταται η εντολή αυτή.

Το νομοσχέδιο, επιπλέον, ρυθμίζει τις υποχρεώσεις πλοιάρχου ελληνικού πλοίου και πλοίου υπό ξένη σημαία εντός της ελληνικής επικράτειας, στα οποία επιβαίνουν ένοπλοι ιδιώτες φρουροί προς παροχή των υπηρεσιών που ρυθμίζει ο νόμος, για λόγους που σχετίζονται με την έννοια της αβλαβούς διέλευσης πλοίων, την τάξη και την εθνική ασφάλεια.

Επιπρόσθετα, εισάγει τις αναγκαίες ποινικές κυρώσεις σε περίπτωση παράβασης από υπόχρεους των επιμέρους διατάξεων του νόμου, επιφυλασσομένης βέβαια της επιβολής αυστηρότερων κυρώσεων σε περίπτωση παράβασης άλλων ουσιαστικών διατάξεων του ποινικού δικαίου, που σχετίζονται με τη χρήση όπλων και τα αποτελέσματα αυτής. Δεδομένου ότι πλοιοκτήτης, διαχειριστής πλοίου, όπως και εταιρεία παροχής υπηρεσιών, που προβλέπονται στο νόμο μπορεί να είναι νομικά πρόσωπα, το υποκείμενο για την επιβολή των ποινικών κυρώσεων φυσικό πρόσωπα (ή φυσικά πρόσωπα), θα ορίζεται στο πλαίσιο έκδοσης της ως άνω Απόφασης.

4.2 Η ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΑΜΥΝΑΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Οι γλώσσες της Ηπειρωτικής Ευρώπης ακόμα περιέχουν τους γραφικούς όρους με τους οποίους αποκαλούνταν οι ασκούντες την εκμετάλλευση του πλοίου.³⁴ Αν και η αναβίωση αυτών των μεθόδων αποκτά όλο και περισσότερους υποστηρικτές σε ορισμένους τομείς της ναυτιλίας, έχει ορισμένους έκδηλους περιορισμούς. Δεν υπάρχουν πυροβόλα όπλα αντικρηκτικού τύπου που να μπορούν να χρησιμοποιηθούν με ασφάλεια σε δεξαμενόπλοιο ή αεριοφόρο.

Συνήθως οι πειρατές είναι εξοπλισμένοι με εκτοξευτές χειροβομβίδων που μπορούν να τρυπήσουν λαμαρίνες πλοίου. Η ανταλλαγή πυρών με πειρατές είναι πολύ πιθανό να προκαλέσει εισερχόμενα πυρά. Και αυτό θα μπορούσε εύκολα να προξενήσει μία καταστροφή τεραστίων διαστάσεων, όταν το εμπλεκόμενο πλοίο είναι δεξαμενόπλοιο ή αεριοφόρο.³⁵

Τα πλοία ξηρού φορτίου ίσως είναι καταλληλότερα για άμυνα με χρήση θανατηφόρων όπλων. Όμως τα πράγματα δεν είναι τόσο απλά όσο θα ήταν η χορήγηση όπλων και πυρομαχικών στο πλήρωμα, όταν το πλοίο πλησιάζει το διάπλου του Κόλπου του Άντεν. Νόμοι και κανονισμοί που περιορίζουν την κατοχή όπλων σε εμπορικό πλοίο αποτελούν ένα μεγάλο εμπόδιο. Οι πιο πολλές χώρες έχουν νόμους που απαγορεύουν την κατοχή πυροβόλων όπλων από εμπορικό πλοίο.³⁶

³⁴ «*Armateur*», «*armador*», «*εφοπλιστής*» είναι όροι που με την αρχική τους σημασία αναφέρονταν σ' αυτόν που εξόπλιζε το πλοίο με κανόνια και άλλα όπλα (τα «άρματα») αναγκαία για την αντιμετώπιση των πειρατών που πιθανώς θα συναντούσε το πλοίο στα ταξίδια του. Εκείνες τις εποχές φαίνεται πως οι ναυτικοί είχαν και κατάρτιση στην χρήση των όπλων, αλλά στις ημέρες μας μόνον η ορολογία έχει απομείνει.

³⁵ Η σύγκριση σε απώλειες ανθρώπινης ζωής και υλικής ζημίας που μπορεί να προκύψει από μία τέτοια σύγκρουση, με το κόστος της κράτησης του πλοίου για μία περίοδο περίπου 60 ημερών που θα αναλωθούν σε διαπραγματεύσεις και την πληρωμή περίπου \$ 5,000,0000, απλοποιούν την επιλογή.

³⁶ Οι Η.Π.Α., για παράδειγμα, δεν επιτρέπουν τον απόπλου από λιμένες τους με όπλα επί του πλοίου, εκτός από ορισμένες πολύ περιορισμένες περιπτώσεις και με αυστηρά ελεγχόμενες προϋποθέσεις που βρίσκονται στους κανονισμούς ITAR 22 CFR § 123.1.

Στην εποχή μας, με την αυξημένη επαγρύπνηση για την τρομοκρατία, η οπλοφορία στα εμπορικά πλοία θα αποτελούσε έναν ατελείωτο εφιάλτη για τις αρχές ασφαλείας λιμένων. Όταν ένα πλοίο λάβει οδηγίες να αποπλεύσει προς κάποια κατεύθυνση «for orders» ούτε ο πλοίαρχος ούτε και οι πλοιοκτήτες γνωρίζουν εάν ο τελικός λιμένας φόρτωσης ή εκφόρτωσης βρίσκονται σε χώρες που επιτρέπουν την οπλοφορία.

Αλλά, έστω και εάν ο πλοίαρχος ή η πλοιοκτήτρια εταιρία γνωρίζουν με βεβαιότητα ότι το πλοίο θα φορτώσει και θα ξεφορτώσει σε χώρες που επιτρέπουν την οπλοφορία, η προθυμία του πληρώματος, που αποτελείται από απλούς πολίτες, να εμπλακεί σε ανταλλαγή πυρών με πειρατές, παραμένει ερωτηματικό. Ανταλλαγή θανατηφόρων πυρών με έμπειρους στη μάχη ένοπλους δεν ταιριάζει σε όποιον αισθάνεται λιπόψυχος.³⁷

Η χρήση επαγγελματιών πολεμιστών είτε από τον ιδιωτικό είτε από τον κρατικό τομέα, για τη διάρκεια της σχετικά σύντομης περιόδου του διάπλου του Κόλπου του Άντεν, αποτελεί μία ακόμα επιλογή για την άμυνα του πλοίου απέναντι στην πειρατεία. Οι υπηρεσίες αυτές προσφέρονται τόσο από ιδιωτικούς όσο και από κρατικούς φορείς με ιδιωτική σύμβαση.

Οι νομικοί, διοικητικοί, και οργανωτικοί προβληματισμοί που απασχολούσαν τη χρήση ενόπλων συνοδών στη διάρκεια του διάπλου της επικίνδυνης ζώνης, έχουν επιλυθεί, ώστε η μετάβαση, επιβίβαση και αποβίβαση γίνεται μέσω χωρών που δεν απαγορεύουν αυτού του είδους τη δραστηριότητα. Εντούτοις, η χρήση ένοπλου προσωπικού δε συμπεριλαμβάνεται στις Καλύτερες Πρακτικές Διαχείρισης για την Αποτροπή Πειρατείας στον Κόλπο του Άντεν και στις Παράκτιες Περιοχές της Σομαλίας.

³⁷ Ο θάνατος είναι πιθανό αποτέλεσμα σε μία τέτοια σύγκρουση. Το να παραμείνει κανείς όμηρος για 2-3 μήνες και μετά να απελευθερωθεί είναι προφανώς προτιμότερο από το να σκοτωθεί σε μία ανταλλαγή πυρών με Σομαλούς πειρατές. Η προθυμία του πληρώματος ενός σύγχρονου εμπορικού πλοίου με σημαία ευκολίας να εμπλακεί σε μία ένοπλη μάχη υπεραμυνόμενο του πλοίου, όταν προσφέρονται ασφαλέστερες επιλογές, είναι αμφίβολη.

4.3 Η ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Σε κάθε ταξίδι του, το εμπορικό πλοίο ασφαλίζεται για προστασία από τους εξής κινδύνους: απώλεια ή ζημιά στο πλοίο ή στα μηχανήματά του που προξενούν θαλάσσιοι κίνδυνοι, ευθύνη του πλοιοκτήτη προς τρίτους για ζημιά που προξενεί ο πλοιοκτήτης, οι ενεργούντες κατ' εντολή του ή οι υπάλληλοί του, απώλειες ή ζημιές του είδους των προηγουμένων δύο κατηγοριών που προξενούνται όμως από πόλεμο ή από επιχειρήσεις παρόμοιες με πόλεμο.

Οι κίνδυνοι από συμβάν πειρατείας στον Κόλπο του Άντεν δε φαίνεται να συγκαταλέγονται στις παραπάνω τρεις κατηγορίες κινδύνων. Ο κυριότερος κίνδυνος από ένα συμβάν αυτού του είδους είναι η κράτηση του πλοίου για μερικούς μήνες και τα λύτρα που θα αναγκαστεί να πληρώσει ο πλοιοκτήτης για να ελευθερώσει το πλοίο. Όμως καμία από τις τρεις ανωτέρω ασφάλειες πλοίου, P&I και κινδύνων πολέμου παρέχουν κάλυψη για την κράτηση του πλοίου, την πληρωμή των λύτρων και των συναφών εξόδων και του κόστους.

Μολονότι οι όροι της ασφαλίσεως του πλοίου (Institute Time Hull Clauses) ρητά καλύπτουν την πειρατεία ως θαλάσσιο κίνδυνο, γίνεται ευρεία χρήση από τους ασφαλιστές επιπρόσθετων όρων που τίθενται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο και εξαιρούν την πειρατεία, σαν κίνδυνο για τον οποίο κανείς ασφαλίζεται.³⁸

Η ασφάλιση P&I, εξάλλου, αν και εκτείνει την κάλυψή της σε όλη τη διάρκεια της περιόδου της κατάληψης και κράτησης του πλοίου από πειρατές για τους κινδύνους που συνήθως καλύπτει (με εξαίρεση την περίπτωση στην οποία η απώλεια προέλθει από τη χρήση όπλου πολέμου), εντούτοις δεν καλύπτει τα λύτρα που πληρώνονται για την απελευθέρωση πλοίου και πληρώματος.

Αυτή η συγκεχυμένη κατάσταση πραγμάτων είναι πρόσφορο έδαφος για την ανάπτυξη αβεβαιότητας και διαμάχης περί του τι καλύπτεται ασφαλιστικά και ποια ασφάλεια το καλύπτει. Από αυτή την κατάσταση και με κίνητρο τα υψηλά ασφάλιστρα

³⁸ Αν και οι όροι της ασφάλειας κατά κινδύνων πολέμου (Institute Wars and Strikes Clauses) ρητώς εξαιρούν την πειρατεία σαν κίνδυνο έναντι του οποίου κανείς ασφαλίζεται, αλλά προσφέρεται επιπρόσθετος όρος ο οποίος, αν συμπεριληφθεί στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο, καθιστά την πειρατεία κίνδυνο που καλύπτεται ασφαλιστικά.

που μπορούν οι ασφαλιστές να κερδίσουν ασφαρίζοντας ουσιαστικά όλο το τονάζ που περνάει από το Κανάλι του Σουέζ κατά κινδύνων πειρατείας, προέκυψε ένας νέος κλάδος ασφαλίσεων που είχε αλματώδη ανάπτυξη, δηλαδή κατά κινδύνων απαγωγής και πληρωμής λύτρων σε περίπτωση πειρατείας (kidnapping and ransom insurance).

Αυτή η ειδική ασφάλιση προσφέρεται στην αγορά ή μέσω αλληλασφαλιστικών φορέων που καλύπτουν κινδύνους πολέμου. Ο τομέας αυτός των ασφαλιστικών επιχειρήσεων ήδη έχει αναπτύξει ουσιαστική εξειδίκευση στις συνδιαλλαγές με τους πειρατές, στις διαπραγματεύσεις για την απελευθέρωση πλοίων και πληρωμάτων που κρατούνται, στη διαπραγμάτευση των λύτρων, στην παράδοση των λύτρων στους πειρατές και γενικά στο χειρισμό της κάθε υπηρεσίας που καθίσταται αναγκαία όταν ένα πλοίο εμπλακεί σε πειρατεία.³⁹

Όταν το πλοίο καταληφθεί από πειρατές, η εργασία του διακόπτεται για τους συνήθως δύο έως τέσσερις μήνες που χρειάζονται για να ολοκληρωθούν οι διαπραγματεύσεις και να πληρωθούν τα λύτρα. Εάν το βαπόρι είναι χωρίς ναύλο όταν το καταλάβουν πειρατές, ο πλοιοκτήτης μπορεί να χάσει σημαντικά έσοδα, εάν το πλοίο δεν έχει κάποιο είδος ασφάλισης για την απώλεια του ναύλου.⁴⁰

Ορισμένες ασφάλειες προβλέπουν για ελάχιστη περίοδο κράτησης, που είναι σαν deductible. Άλλες δεν έχουν κανένα deductible, και πληρώνουν από την πρώτη ημέρα. Αυτή η κάλυψη μπορεί να αποβεί χρήσιμη, αλλά εξαρτάται από τους όρους κάτω από τους οποίους προσφέρεται, που απαιτούν προσεκτική εξέταση, καθώς διαφέρουν ουσιαστικά από ασφαλιστή σε ασφαλιστή.

³⁹ Λαβαίνοντας υπόψη τις αβεβαιότητες κάλυψης με τις συμβατικές ασφαλίσσεις πλοίου, κινδύνων πολέμου, και P & I, η ασφάλιση για κινδύνους πειρατείας(kidnapping and ransom) αξίζει τα ασφάλιστρα που πληρώνονται. Βέβαια, δε χρειάζεται συζήτηση ότι ο Κόλπος του Άντεν θεωρείται περιοχή αυξημένου ασφαλιστρού και πρέπει να δηλωθεί στον ασφαλιστή πότε το πλοίο θα περάσει και να καταβληθεί το σχετικό αυξημένο ασφάλιστρο.

⁴⁰ Προσφέρεται ασφάλιση για την απώλεια ναύλου για τέτοιες περιπτώσεις στην αγορά ή από αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς και οι όροι με τους οποίους προσφέρεται διαφέρουν ουσιαστικά από ασφαλιστή σε ασφαλιστή.

4.4 ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Ένα ερώτημα που προκύπτει εύλογα είναι εάν δικαιούται ο πλοιοκτήτης πληρωμή ναύλου όταν καταλάβουν το πλοίο πειρατές. Η ίδια κατάσταση αβεβαιότητας που επικρατεί στο κάθε τι που άπτεται του φαινομένου της πειρατείας, χαρακτηρίζει και τα ζητήματα που μπορεί να προκύψουν στις ναυλώσεις. Η κράτηση του πλοίου από πειρατές δεν αποτελεί βάσει των περισσότερων – εάν όχι όλων – των ναυλοσυμφώνων κατάσταση που επιτρέπει την παύση πληρωμής χρονοναύλου (off hire).

Όμως, οι πιο πολλές φόρμες χρονοναυλοσυμφώνων ή ναυλοσύμφωνων σε ταξίδι δεν αναφέρουν ενδεχόμενα συμβάντα πειρατείας. Ανακύπτουν, συνεπώς, ερωτήματα, όπως εάν θα δικαιωνόταν απόφαση πλοιοκτήτη να ταξιδέψει το βαπόρι από το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας για να αποφύγει πιθανή πειρατεία στον Κόλπο του Άντεν, έναντι ναυλωτή που θα επέμενε να μειώσει το ναύλο γι' αυτή την αιτία, εάν έχει δικαίωμα να επιμείνει ο ναυλωτής να ακολουθήσει το πλοίο τη συνήθη διαδρομή (μέσω του Κόλπου του Άντεν) ή εάν συνιστά τελικά παρέκκλιση ο πλους μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας.

Οι BIMCO και Intertanko έχουν επεξεργαστεί πρόσθετους όρους, που λαβαίνουν υπόψη τα αντίστοιχα συμφέροντα εάν ο ναυλωτής απαιτήσει το πλοίο να ταξιδέψει μέσω του Κόλπου του Άντεν. Για ναυλοσύμφωνα συνεχών ταξιδιών οι όροι αυτοί συμπεριλαμβάνουν:

- διακριτική ευχέρεια του πλοιάρχου / πλοιοκτήτη να εκτελεστεί το ταξίδι με εναλλακτική εύλογη διαδρομή, όταν κατά την κρίση του πλοιάρχου / πλοιοκτήτη η διαδρομή του ταξιδιού καταστεί παράλογα επικίνδυνη λόγω επικείμενων κινδύνων πειρατείας
- ευχέρεια να ακολουθούνται οι οδηγίες των ασφαλιστών ή της σημαίας
- να ταξιδέψει το πλοίο σε κομβίο
- να χρησιμοποιηθεί πλοίο συνοδείας
- να χρησιμοποιηθεί προσωπικό φρούρησης.

Οι όροι επίσης προβλέπουν επιπρόσθετο ναύλο στην περίπτωση που η αλλαγή διαδρομής καταστεί αναγκαία, πληρωμή από τους ναυλωτές των εξόδων του πλοιοκτήτη για ασφάλιστρα κατά κινδύνων πειρατείας (kidnapping and ransom insurance), εξαίρεση της παρέκκλισης σαν βάση απαίτησης, σε περίπτωση επιλογής εναλλακτικής διαδρομής.

Για χρονοναυλοσύμφωνα οι νέοι όροι συμπεριλαμβάνουν:

- την ευχέρεια αλλαγής διαδρομής, όταν και εφόσον η αρχική καθίσταται επικίνδυνη
- την έκδοση από τους ναυλωτές νέων οδηγιών ταξιδιού χωρίς καθυστέρηση και την πληρωμή αποζημίωσης εάν η έκδοσή τους καθυστερήσει.

Για την περίπτωση που οι πλοιοκτήτες συμφωνήσουν να ταξιδέψει το πλοίο σε διαδρομή όπου εκτίθεται σε κινδύνους πειρατείας, οι όροι προβλέπουν την ευχέρεια να ληφθούν μέτρα που περιλαμβάνουν: να ταξιδέψει το πλοίο σε κομβίο, να χρησιμοποιήσει πλοίο συνοδείας, να αποφεύγει τη ναυσιπλοΐα την ημέρα, να αλλάζει πορείες και ταχύτητες, να χρησιμοποιεί προσωπικό φρούρησης, να ακολουθούνται οι οδηγίες των ασφαλιστών ή της σημαίας και του Συμβουλίου Ασφαλείας του Ο.Η.Ε.

Οι όροι επίσης προβλέπουν την πληρωμή ή επιστροφή χρηματικών ποσών που πληρώθηκαν από τον πλοιοκτήτη για επιπρόσθετα έξοδα που δημιουργήθηκαν για την πρόσληψη φρουρών, για επιδόματα ζώνης πολέμου στο πλήρωμα, και την επιστροφή εξόδων για πρόσθετα ασφάλιστρα κατά κινδύνων πειρατείας (kidnapping and ransom insurance).

Οι πρόσθετοι όροι της BIMCO προβλέπουν επίσης ότι, όταν το πλοίο καταληφθεί από πειρατές, οι πλοιοκτήτες δικαιούνται πληρωμή χρονοναύλου μέχρι 90 ημέρες, και επίσης ότι η επιλογή εναλλακτικής διαδρομής δε συνιστά παρέκκλιση.

Οι περισσότερες φόρμες ναυλοσυμφώνων συντάχθηκαν είτε σε ειρηνικές εποχές είτε στους δύο παγκόσμιους πολέμους. Δεν προβλέπουν τη διατάραξη και τα γενικότερα αποτελέσματα που μπορεί να προξενήσει ένα συμβάν πειρατείας. Είναι σκόπιμο τα τμήματα ναυλώσεων να συμβουλευονται τους νομικούς συμβούλους τους, ώστε να συντάσσονται σωστά οι αναγκαίοι πρόσθετοι όροι που αναφέρονται στην πειρατεία.

Η ισχυρότερη και πιο αποτελεσματική αντίδραση της διεθνούς κοινότητας θα ήταν αυτή που ευδοκίμησε στην πάταξη της πειρατείας κατά το 19^ο αιώνα: η καταστροφή των πειρατικών βάσεων. Τα ενδιαφερόμενα κράτη, ίσως με μία ξεκάθαρη απόφαση του Ο.Η.Ε. που θα εξουσιοδοτούσε αυτή την ενέργεια, θα μπορούσαν να πλήξουν ευθέως τις πειρατικές βάσεις της Σομαλίας, καταστρέφοντας τις εγκαταστάσεις και το υλικό που χρησιμοποιούν οι πειρατές, εκδιώκοντας και τους ίδιους. Οι πειρατικές βάσεις είναι γνωστές και περιβόητες.

Το Eyl και το Garacad είναι στην Puntland. Και οι δύο πόλεις είναι πλήρεις πειρατών και τα εμπορικά πλοία κρατούνται στα αγκυροβόλιά τους. Θα ήταν απλό να σταλούν δύο φρεγάτες και μερικά ελικοπτεροφόρα με το ανάλογο προσωπικό, για να κλείσουν μόνιμα τα πειρατικά ορμητήρια Eyl και Garacad.

Υπάρχει μία ολόκληρη σειρά λόγων που εξηγούν γιατί δεν έχει συμβεί κάτι τέτοιο. Μία επιχείρηση διάσωσης των ομήρων, που θα πρέπει λογικά να είναι το πρώτο βήμα, μπορεί να έχει σαν τίμημά της έναν απαράδεκτα μεγάλο αριθμό θυμάτων μεταξύ των ομήρων, με τις επακόλουθες πολιτικές επιπτώσεις. Καμία χώρα, όσο ισχυρή και αν είναι, δε θα αναλάμβανε τον ηθικά δυσβάστακτο κίνδυνο της αποτυχίας και των απωλειών.

Μία επιχείρηση αυτού του τύπου με τη σύμπραξη κρατών είναι απίθανο να πραγματοποιηθεί λόγω των γεωπολιτικών συμφερόντων των χωρών που θα είχαν τη δυνατότητα να την εκτελέσουν. Οι πειρατές της Puntland δεν είναι φανατικοί σύμμαχοι της Al Qaeda. Ίσως να είναι το μικρότερο από δύο δεινά, εάν το πεδίο επιλογής είναι μεταξύ αυτών και των φανατικών τρομοκρατών, σε μία πολιτεία που αγωνίζεται να εδραιώσει μία υποτενύδη κατάσταση έννομης τάξης.

Επίσης, μπορεί και η εθνικότητα των πλοίων που καταλαμβάνονται της πλοιοκτησίας τους να αφήνει αδιάφορες τις χώρες που έχουν τη δυνατότητα να αντιμετωπίσουν την πειρατεία. Δε φαίνεται να ανήκουν τα πλοία που καταλαμβάνουν οι πειρατές σε πολίτες από τις χώρες που διαθέτουν τις αναγκαίες στρατιωτικές δυνάμεις για την πραγματοποίηση της απόβασης που χρειάζεται για να τεθεί τέλος στις πειρατικές δραστηριότητες.

Τα συμφέροντα που έχουν οι μεγάλες δυνάμεις ίσως υπηρετούνται ικανοποιητικά με την παρούσα διευθέτηση των πραγμάτων, άρα δε συντρέχει λόγος να

συμπράξουν σε πολυεθνικό συνασπισμό για την πάταξη των πειρατών του Κόλπου του Άντεν.

Οι μεγάλες δυνάμεις, κατά πάσα πιθανότητα, έχουν – κάθε μία τους – τα δικά τους σχέδια για τη Σομαλία. Οι Ηνωμένες Πολιτείες δείχνουν μεγαλύτερο ενδιαφέρον να αντιμετωπίσουν την Al Shabaab (τοπική θυγατρική της Al Qaeda) και έχουν περισσότερες από μία φορές διαθέσει στρατιωτική δύναμη για να πλήξουν τα στρατεύματα και τις εγκαταστάσεις της.

Άλλες χώρες έχουν συντονίσει τις προσπάθειές τους μέσω του Ο.Η.Ε., σε μία προσπάθεια να στηρίξουν την αποτυχημένη Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση της Σομαλίας.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η πειρατεία αποτελεί μία από τις πλέον επικίνδυνες μορφές διεθνούς εγκληματικότητας. Το γεγονός ότι το φαινόμενο αυτό εξακολουθεί να μαστίζει τη διεθνή ναυτιλία τον 21^ο αιώνα δεν είναι μόνο ανησυχητικό. Αποτελεί ένα κραυγαλέο δείγμα ιστορικού αναχρονισμού. Η εξάλειψη του φαινομένου αποτελεί βασική προϋπόθεση για να μπορεί κανείς να μιλά για ελεύθερο εμπόριο, για ελεύθερη αγορά, για παγκόσμια κοινωνία δικαίου. Δεν υπάρχει, επομένως, αμφιβολία ότι θα πρέπει να ενισχύσουμε τις προσπάθειές μας τόσο σε διεθνές όσο σε ευρωπαϊκό επίπεδο, με στόχο την εξάλειψη της πειρατείας από κάθε περιοχή του πλανήτη.

Η Ελλάδα, από την πρώτη στιγμή στήριξε τις πρωτοβουλίες του άξιου Γεν. Γραμματέα του ΙΜΟ κ. Ευθύμιου Μητρόπουλου, καθώς και όλες τις Αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών για την πάταξη του φαινομένου. Υπενθυμίζουμε τη συνεισφορά της χώρας μας με 1.000.000 δολάρια ΗΠΑ στις πρωτοβουλίες του ΙΜΟ για θέματα αντιμετώπισης της πειρατείας, καθώς και την αδιάλειπτη συμμετοχή της ελληνικής ναυτικής δύναμης στο πλαίσιο της Επιχείρησης της Ε.Ε. υπό την ονομασία «ΑΤΑΛΑΝΤΑ», καταδεικνύοντας έτσι έμπρακτα την ιδιαίτερη σημασία που αποδίδει η χώρα μας στην εξάλειψη της πειρατείας.

Ενώπιον του φαινομένου της πειρατείας, η Ευρωπαϊκή Ένωση μπορεί να διαδραματίσει πολύ σημαντικό ρόλο, ιδίως σε επιχειρησιακό επίπεδο. Οφείλουμε να καταστούμε αποτελεσματικότεροι, διευρύνοντας, αφενός, την εποπτευόμενη θαλάσσια περιοχή και επαναπροσδιορίζοντας, αφετέρου, τους επιχειρησιακούς κανόνες εμπλοκής, προσδίδοντάς τους μείζονα ευελιξία. Παράλληλα, δε θα πρέπει να παραβλέπεται η ανάγκη εγρήγορσης και συνεπούς ενημέρωσης των αρμόδιων κέντρων εκ μέρους των ναυτιλιακών φορέων. Σχετικά πάντως πρέπει να τονιστεί ότι προέχει η ασφάλεια των πληρωμάτων.

Το συμπέρασμα είναι ότι, αν και η στρατιωτική δραστηριότητα με αντικείμενο την καταστροφή των πειρατικών βάσεων της Σομαλίας θα ήταν ο πιο αποτελεσματικός τρόπος αντιμετώπισης του προβλήματος, καμία από τις μεγάλες στρατιωτικές δυνάμεις δεν ενδιαφέρεται να κινηθεί μονομερώς, έχοντας υπόψη ότι είναι εκτεθειμένες στη

σχετικά μικρή υλική ζημία που έχουν υποστεί, αλλά και στο σχετικά μεγάλο πολιτικό κόστος μίας αποτυχημένης παρέμβασης.

Παρά ταύτα, διαφαίνονται και ορισμένες ελπίδες. Υπάρχουν ενδείξεις ότι ένας αποκλεισμός ή μπλοκάρισμα των πειρατικών βάσεων από τις δυνάμεις της EU NAVFOR κατά τους ερχόμενους μήνες ίσως αποτελέσει την αναγκαία προληπτική δράση από τη θαλάσσια πλευρά, που μπορεί να περιορίσει την επιχειρησιακή έκταση και αποτελεσματικότητα των πειρατών. Εν τω μεταξύ, κάθε πρόσφορο προληπτικό μέτρο για τον διάπλου του Κόλπου του Άντεν θα πρέπει να εφαρμόζεται.

Εξετάζοντας προσεκτικά το γενικότερο πρόβλημα της πειρατείας και ειδικότερα τα κρούσματα πειρατείας στη Σομαλία, διαπιστώνει κανείς ότι αποτελεί πλέον ένα από τα πιο σοβαρά διεθνή προβλήματα, με αντίκτυπο σε όλες τις χώρες του κόσμου. Η Διεθνής Κοινότητα, δυστυχώς, φαίνεται ότι δεν προέβλεψε την κατάσταση που θα προέκυπτε στη Σομαλία από τη διαιώνιση της εμφύλιας αντιπαλότητας. Η πειρατεία προέκυψε ακριβώς από αυτή την – υποκινούμενη ή όχι – διαρκή αποσταθεροποίηση της περιοχής, προκειμένου να εξυπηρετηθούν τα όποια γεωπολιτικά συμφέροντα των ισχυρών. Η κατάσταση φαίνεται ότι, εάν δεν τεθεί υπό έλεγχο, ενδέχεται να λάβει διαστάσεις που μπορούν να οδηγήσουν σε ευρύτερη παγκόσμια αποσταθεροποίηση, λόγω των οικονομικών συνεπειών της κατάστασης.

Η σύγχρονη πειρατεία απαιτεί ριζική αντιμετώπιση, καθώς τα στρατιωτικά μέτρα φαίνεται πως μόνο επιδερμικά και μόνο εν μέρει αντιμετωπίζουν τη κατάσταση. Η Διεθνής Κοινότητα πρέπει να αντιμετωπίσει το πρόβλημα στην ουσία του – όχι εθελουφλώντας – και να αναλάβει κατάλληλες δράσεις, ώστε η Σομαλία να γίνει κράτος κυρίαρχο, δημοκρατικό και ευνομούμενο, με οργανωμένες δυνάμεις ασφαλείας και Ένοπλες Δυνάμεις. Με αυτές τις προϋποθέσεις θα οικοδομηθούν εκ νέου οι υποδομές που θα βελτιώσουν τη ζωή των ανθρώπων, ώστε να αποκηρύξουν την πειρατεία ως λύση ανάγκης και να ζήσουν ειρηνικά και με ασφάλεια, χρησιμοποιώντας αποτελεσματικά τις πλουτοπαραγωγικές πηγές του τόπου τους.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Α. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Ασωνίτη Γ., 1994, «Η σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας», Εκδόσεις Παπαζησης.
2. Βούλγαρη Γ., 2011, « Το έγκλημα της πειρατείας *jure gentium*», υπό δημοσίευση στα πρακτικά, Ναυτιλία και Ποινικό Δίκαιο, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Χίος.
3. Ευσταθοπούλου Μ., 2007, « Νηοψία και Συνεχής Καταδίωξη στην Ανοιχτή Θάλασσα, Σύγχρονη Νομική προσέγγιση», Εκδόσεις Ι. Σιδέρης.
4. Θεοτοκάς Ι., σημειώσεις μαθήματος "Οργάνωση και διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων " , Χίος , 2003
5. Μαρούδα Μ. Ν., 2007, « Η Πειρατεία ως διεθνές έγκλημα», Εκδόσεις Ι. Σιδέρης.
6. Μπάφη Μαρία Σ., 2005, «Σύγχρονες μορφές θαλάσσιας πειρατείας», Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών.
7. Μπότση Μαίρη, 2012, «Θαλάσσια Πειρατεία – Τρομοκρατία», Αθήνα, Εκδόσεις Ποιότητα.

Β. ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Abbot, Jason and Neil Renwick, 1999, «Pirates, Maritime piracy and security in Southeast Asia», *Pacifica Review*.
2. *Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy and Diplomacy at sea* (2011), Praeger Publishers.
3. Elison B (April- June 1988). The Capture of Maryam-uz-Zamanis Sip: Mughal Women and European Traders, "Journal of American Oriental Society, 108 (2) : 227-238.

8. International Maritime Organization, 2011, «Best Management Practices for protection against Somalia Piracy», UK, Wither by Publishing Group Ltd
9. International Maritime Organization, 2012, «Guide to Maritime Security and ISPS Code», UK, IMO Publishing.
10. Milhorn H. Thomas (2004), «Crime: Computer Viruses to Twin Towers», Universal Publishers.
11. Ocimf, 2009, «Piracy-The East Africa/Somalia Situation (Practical measures to avoid, deter or delay attacks) », Wither by Seamanship International.
12. Talley, Wayne Kenneth (2008), «Maritime safety, security and piracy ».

Γ. ΙΣΤΟΤΟΠΟΙ

- <http://en.wikipedia.org/wiki/Piracy>
- www.imo.org
- <http://www.civilization.ca/aborig/haida/havwa01e.html>
- <http://www.nationalarmymuseum.ac.uk/exhibitions/soldiersSeahawks/page2.shtml>
- <http://www.saudiaramcoworld.com/issue/197306/from.pirate.coast.to.trucial.htm>
- http://www.on-the-edge.com/articles/raja_ampat.php.
- <http://www.thingsasian.com/stories-photos/1997>
- <http://www.cindyvallar.com/razin.html>
- <http://www.liscr.com/liscr/PiracyPrevention/tabid/222/Default.aspx>.
- <http://www.mschoa.org/on-shore>
- http://shipping-press.blogspot.gr/2011/02/blog-post_5990.html
- <http://muse.jhu.edu/login>
- <http://government.gov.gr/2012/03/21/26910>
- <http://www.policenet.gr/portal/arthra-dimosieymata/nomiki-enhmerosi/23032012-4296.html>
- <http://www.ekepkek.gr/content.php?id=84>

- <http://www.ethnos.gr/article.asp?catid=22768&subid=2&pubid=63619674>
- <http://www.newsbeast.gr/greece/arthro/319267/egrithike-to-nomoshedio-gia-enoplous-frourous-se-ploia/>
- [ww.lloydslist.com](http://www.lloydslist.com)
- www.economicsarena.com
- www.suezcanal.com
- www.bugbog.com/images/maps
- www.geografia.comxa.com

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΠΟ ΕΝΟΠΛΟΥΣ ΙΔΙΩΤΕΣ ΦΡΟΥΡΟΥΣ ΣΕ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Άρθρο 1

Παροχή υπηρεσιών από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς

1. Επιτρέπεται με 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 που δεν εκτελεί πλόες θαλασσιών ενδομεταφορών και διαπλέει θαλάσσιες περιοχές εκτεθειμένες σε κίνδυνο πειρατείας, προς άμυνα για την προστασία των επιβαινόντων, του πλοίου και του φορτίου αυτού από επιθέσεις που συνιστούν πειρατεία.
2. Η παροχή υπηρεσιών ενόπλων ιδιωτών φρουρών κατά τα οριζόμενα στον παρόντα νόμο δεν υποκαθιστά τη λήψη και εφαρμογή μέτρων στο πλοίο σύμφωνα με τις συνιστώμενες Πρακτικές Βέλτιστης Διαχείρισης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Άρθρο 2

Όροι και προϋποθέσεις έκδοσης άδειας

1. Η άδεια του άρθρου 1 εκδίδεται:

- α) κατόπιν αίτησης του πλοιοκτήτη ή διαχειριστή του πλοίου η οποία περιλαμβάνει στοιχεία για την εξατομίκευση του πλοίου καθώς και ανάλυση του εκτιμώμενου κινδύνου σε σχέση με τον φερόμενο οπλισμό και την κατηγορία και τα χαρακτηριστικά του πλοίου, που διαμορφώνεται αφού ληφθούν υπόψη οι απόψεις του πλοίαρχου αυτού.
- β) εντός δεκαπέντε ημερών από την υποβολή πλήρους φακέλου, στην ελληνική και

την αγγλική γλώσσα για συγκεκριμένο πλοίο και φέρεται επί αυτού σε πρωτότυπο.

2. Η ισχύς της άδειας δύναται να είναι έξι ή δώδεκα μηνών, σύμφωνα με την αίτηση και παρατείνεται αυτοδίκαια στην περίπτωση που αυτή 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.

Η άδεια δύναται να ανανεώνεται κατόπιν αιτήσεως του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου πριν τη λήξη της, εφόσον εξακολουθούν να ισχύουν οι όροι και οι προϋποθέσεις έκδοσής της.

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

α) δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ, εφόσον η ισχύς της είναι έξι μηνών,

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

Τα παραπάνω ποσά περιέρχονται ως έσοδα του κρατικού προϋπολογισμού και εγγράφονται στον οικείο ΚΑΕ του ειδικού φορέα της Ελληνικής Υπηρεσίας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων.

4. 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. Με κοινή Απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη και 2 Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, 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, δύνανται να ανακληθεί ή να ανασταλεί αιτιολογημένα η ισχύς άδειας που έχει ήδη εκδοθεί.

5. Οι ένοπλοι ιδιώτες φρουροί δεν μπορεί να είναι ηλικίας μικρότερης των εικοσιενός ετών, δεν μπορεί να έχουν καταδικαστεί αμετάκλητα σε στερητική της ελευθερίας ποινή μεγαλύτερη των έξι μηνών για οποιοδήποτε αδίκημα που τελέσθηκε με δόλο και πρέπει να αποτελούν προσωπικό εταιρείας με την οποία ο ενδιαφερόμενος πλοιοκτήτης ή διαχειριστής πλοίου υποχρεούται να συνάπτει σύμβαση και η οποία είναι εγκαταστημένη και λειτουργεί νομίμως στην ημεδαπή ή την αλλοδαπή και διαθέτει αναγνωρισμένη πιστοποίηση ποιότητας (ISO) για την παροχή υπηρεσιών που προβλέπονται στον παρόντα νόμο. Με κοινή Απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη, Εξωτερικών και Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και

Ναυτιλίας, δύναται να αποκλείεται η έκδοση άδειας του άρθρου 1 για εταιρείες που είναι εγκαταστημένες και λειτουργούν σε συγκεκριμένα κράτη.

6. Με κοινή Απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη, Δικαιοσύνης Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, Εξωτερικών, Εθνικής Άμυνας, Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, για την έκδοση της οποίας λαμβάνονται υπόψη οι εκάστοτε ισχύουσες σχετικές οδηγίες και εκθέσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού καθορίζονται ο τύπος της άδειας, τα στοιχεία που πρέπει να περιέχει ο φάκελος με την αίτηση του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή πλοίου και ειδικότερες απαιτήσεις όπως, η εξασφάλιση της ασφάλειας του πλοίου και των επιβαινόντων σε σχέση με τον εξοπλισμό και τα διατιθέμενα μέσα του πλοίου, τα περί εξασφάλισης επαρκούς ασφαλιστικής κάλυψης των ιδιωτών φρουρών, οι περιοχές υψηλού κινδύνου για πειρατική επίθεση, ο τύπος και η ποσότητα των όπλων και των πυρομαχικών, στοιχεία προς διαμόρφωση του Σχεδίου Ασφαλείας του πλοίου που αφορούν το χρόνο ανάληψης των όπλων, τη χρήση αυτών και τα αποτελέσματα της χρήσης αυτών, τις υποχρεώσεις του πλοιάρχου ιδιαίτερα όσον αφορά στην εξοικείωση των ιδιωτών φρουρών επί του πλοίου και την καταγραφή της δραστηριότητάς τους επί αυτού, οι διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παράβασης των όρων χορήγησης της άδειας και κάθε άλλη αναγκαία σχετική λεπτομέρεια. Η συνδρομή κάθε όρου και προϋπόθεσης που αφορά τους ένοπλους ιδιώτες φρουρούς βεβαιώνεται από την εταιρεία και εξασφαλίζεται στο πλαίσιο της σύμβασης με τον πλοιοκτήτη ή τον διαχειριστή του πλοίου.

7. Με κοινή Απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη, Οικονομικών, Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, ρυθμίζονται τα περί εισόδου/εξόδου στη/από τη χώρα και μεταφοράς στο/από το πλοίο όπλων και πυρομαχικών, που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών του παρόντος νόμου από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς σε πλοίο οποιασδήποτε σημαίας που βρίσκεται σε ελληνικό λιμένα ή αγκυροβόλιο. Με όμοια Απόφαση δύναται να επανακαθορίζεται ο μέγιστος χρόνος ισχύος άδειας και το ποσό του καταβαλλόμενου τέλους.

8. Με κοινή Απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη, Εθνικής Άμυνας και Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας καθορίζονται τα προσόντα, η πιστοποίηση και λοιπές λεπτομέρειες που αφορούν προσωπικό ιδιωτών ενόπλων φρουρών που διατίθενται σε πλοία από εταιρείες που λειτουργούν στην Ελλάδα.

Άρθρο 3

Δικαιώματα ναυτικών

Οι ένοπλοι ιδιώτες φρουροί του παρόντος νόμου δεν αποτελούν μέλη του πληρώματος του πλοίου. 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 δικαιούμενος σε παλιννόστηση με δαπάνες του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου.

Άρθρο 4

Χρήση όπλων

1. Οι ένοπλοι ιδιώτες φρουροί που παρέχουν υπηρεσίες επί του πλοίου σύμφωνα με τον παρόντα νόμο, τελούν υπό την εξουσία του πλοίαρχου και ενεργούν μετά από εντολή του, που δίδεται αφού ληφθεί υπόψη ο κίνδυνος που απειλείται για τους επιβαίνοντες, το πλοίο ή το φορτίο, ιδιαιτέρως εφόσον αυτός είναι άμεσα επικείμενος και δεν μπορεί αλλιώς να αποτραπεί, σύμφωνα με διαδικασία που καθορίζεται στο Σχέδιο Ασφαλείας του πλοίου.
2. 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.
3. Σε περίπτωση που το πλοίο πλέει σε περιοχές εκτός των περιοχών υψηλού κινδύνου για πειρατική επίθεση δεν επιτρέπεται οποιαδήποτε χρήση των όπλων και των πυρομαχικών ενόπλων ιδιωτών φρουρών, συμπεριλαμβανομένης και της συντήρησης αυτών.
4. Κατά τον διάπλου πλοίου από περιοχές υψηλού κινδύνου για πειρατική επίθεση, η

χρήση των όπλων και των πυρομαχικών ενόπλων ιδιωτών φρουρών δύναται να απαγορευθεί αν, στη βάση διατιθέμενων στοιχείων για το επίπεδο ασφαλείας, δοθεί εντολή από το Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής ή από άλλη ελληνική στρατιωτική αρχή ή αλλοδαπή στρατιωτική αρχή που δρα στις περιοχές αυτές για την καταπολέμηση της πειρατείας ή αν ο πλοίαρχος δώσει προς τούτο εντολή.

Άρθρο 5

Υποχρεώσεις πλοίαρχου ελληνικού πλοίου

Ο πλοίαρχος του πλοίου το οποίο έχει εφοδιασθεί με την άδεια του άρθρου 1 υποχρεούται, εφόσον απαιτείται, να ενημερώνει τις αρμόδιες αρχές παράκτιου κράτους εντός των χωρικών υδάτων του οποίου διαπλέει ή σε λιμένα ή αγκυροβόλιο του οποίου καταπλέει 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 πλοίαρχου υφίσταται αν το αίτημα προέρχεται από κυβερνήτη πολεμικού πλοίου οποιουδήποτε κράτους στην ανοιχτή θάλασσα.

Άρθρο 6

Υποχρεώσεις πλοίαρχου πλοίου ξένης σημαίας

Πλοίαρχος πλοίου υπό ξένη σημαία υποχρεούται εικοσιτέσσερις (24) ώρες πριν τον κατάπλου σε ελληνικό λιμένα ή αγκυροβόλιο να ενημερώνει εγγράφως την αρμόδια Λιμενική Αρχή σε περίπτωση που επί αυτού επιβαίνουν ένοπλοι ιδιώτες φρουροί ή/και βρίσκονται στο πλοίο όπλα και πυρομαχικά που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών ενόπλων ιδιωτών φρουρών και να συμμορφώνεται με τις τυχόν παρεχόμενες οδηγίες. Η ενημέρωση αυτή αφορά τον αριθμό, το είδος και την ποσότητα των όπλων και των πυρομαχικών καθώς και τον χώρο φύλαξής τους επί του πλοίου καθώς και τον εφοδιασμό του πλοίου με τη σχετική άδεια των αρχών της

σημαίας του πλοίου. Την ίδια υποχρέωση ενημέρωσης και συμμόρφωσης έχει ο πλοίαρχος πλοίου υπό ξένη σημαία σε περίπτωση που ερωτηθεί από κυβερνήτη πλωτού μέσου του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής ή ελληνικού πολεμικού πλοίου ή από τα Κέντρα Επιχειρήσεων του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής ή του Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας, όταν το υπό την διακυβέρνησή του πλοίο βρίσκεται εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων.

Άρθρο 7

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 7 του άρθρου 2 και του άρθρου 6 όσον αφορά τη συμμόρφωση με χορηγούμενες από Λιμενική Αρχή οδηγίες, 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 8

Κυρώσεις

1. Εφόσον δεν προβλέπεται βαρύτερη ποινή από άλλες διατάξεις, τιμωρείται με ποινή φυλάκισης μέχρι τριών (3) ετών και χρηματική ποινή: 5
 - α. ένοπλος φρουρός που επιβαίνει σε πλοίο χωρίς άδεια καθώς και όταν αυτός παραβαίνει τις υποχρεώσεις των άρθρων 4 και 7.
 - β. ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής του πλοίου, ο πλοίαρχος και η εταιρεία παροχής υπηρεσιών ασφαλείας που προβλέπονται στον παρόντα νόμο εφόσον με οποιονδήποτε άλλο τρόπο ενέκριναν ή συναίνεσαν στην επιβίβαση ενόπλων φρουρών στο πλοίο χωρίς άδεια ή παρέβησαν τους όρους της άδειας.

γ. ο πλοίαρχος πλοίου υπό ξένη σημαία που παρέβη τις διατάξεις του άρθρου 6.
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 των αρχών της σημαίας του πλοίου, κατάσχονται και περιέρχονται στο Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή. Η κατάσχεση δεν αίρεται ακόμα και αν η άδεια των αρχών της σημαίας επιδειχθεί μεταγενέστερα ή εκδοθεί μεταγενέστερα έστω και με αναδρομική ισχύ.

Άρθρο 9

Εφαρμογή των διατάξεων

Οι διατάξεις του παρόντος νόμου εφαρμόζονται κατά παρέκκλιση των ισχυουσών διατάξεων για τη ρύθμιση θεμάτων που αφορούν όπλα, πυρομαχικά, εκρηκτικές ύλες, εκρηκτικούς μηχανισμούς, ιδιωτικές επιχειρήσεις παροχής ασφάλειας και γραφεία ιδιωτικών ερευνών.

Άρθρο 10

Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ













