

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ, ΤΡΟΠΟΙ
ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΗΣ Ε.Ε. ΚΑΙ
ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ
ΚΟΛΠΟΥ ΤΟΥ ΆΝΤΕΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΤΕΝΩΝ ΤΗΣ
ΜΑΛΑΚΑ**

Παρασκευή Εμμανουηλίδου

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

Πειραιάς

Οκτώβριος 2012

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

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία. Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Σ. Θεοδωρόπουλος (Επιβλέπων)
- Α. Παντουβάκης
- Γ. Σαμιώτης

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

ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΚΑΙ ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου στον επιβλέποντα καθηγητή κ. Σωτήριο Θεοδωρόπουλο για τη βοήθειά του και την υποστήριξη του καθ' όλη τη διάρκεια της έρευνας μου.

Θα ήθελα επίσης να ευχαριστήσω όλες τις σχετικές εφημερίδες και περιοδικά, με τα οποία ήρθα σε επαφή, προκειμένου να συλλέξω τις απαραίτητες πληροφορίες για το θέμα μου γιατί μου προσέφεραν πολλές αναγκαίες πληροφορίες

Οφείλω να ομολογήσω ότι η πληροφόρηση, που έλαβα για το φαινόμενο της πειρατείας στον Κόλπο του Άντεν και στα Στενά της Μάλακα και για τις επιπτώσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, μου προσέφερε μια εξαιρετική ευκαιρία για μάθηση και βαθύτερη κατανόηση των θεμάτων του μεταπτυχιακού προγράμματος.

Επιπλέον, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένειά μου -και ιδιαίτερα τον αδερφό μου- αλλά και τους φίλους μου για τη συνεχή ενθάρρυνση και τις συμβουλές που μου έδωσαν.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΚΑΙ ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	3
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	4
ΛΙΣΤΑ ΠΙΝΑΚΩΝ & ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΩΝ	6
ΠΙΝΑΚΕΣ.....	6
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ	6
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	7
ΑΒSTRACT	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι: ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	9
1.1 ΛΙΓΑ ΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ.....	9
1.2 ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ: Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΣΤΙΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΟΛΠΟΥ ΤΟΥ ΑΝΤΕΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΤΕΝΩΝ ΤΗΣ ΜΑΛΑΚΑ	16
2.1 ΛΟΓΟΙ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΚΟΛΠΟ ΤΟΥ ΑΝΤΕΝ.....	18
2.2 ΛΟΓΟΙ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ ΣΤΑ ΣΤΕΝΑ ΤΗΣ ΜΑΛΑΚΑ	19
2.3 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ	23
2.4 Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ	27
2.5 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΘΕΣΠΙΣΕΙ ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ Η Ε.Ε. ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ	30
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ: ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ	36
3.1 ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΣΤΟΝ ΚΟΛΠΟ ΤΟΥ ΑΝΤΕΝ	42
3.2 ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΣΤΑ ΣΤΕΝΑ ΤΗΣ ΜΑΛΑΚΑ.....	50
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙV: ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....	56
4.1 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΚΟΛΠΟΥ ΤΟΥ ΑΝΤΕΝ	56
4.1.1 ΔΙΕΘΝΩΣ ΣΥΝΙΣΤΩΜΕΝΗ ΟΔΟΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ: IRTC	58
4.1.2 ΟΜΑΔΙΚΕΣ ΔΙΕΛΕΥΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΚΟΛΠΟ ΤΟΥ ΑΝΤΕΝ.....	59
4.1.3 ΣΥΝΙΣΤΩΜΕΝΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΣΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ	60
4.1.4 ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ	67
4.1.6 ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ ΠΕΙΡΑΤΩΝ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ	70
4.1.7 ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗΣ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ	71
4.1.8 ΕΚΘΕΣΗ ΓΕΓΟΝΟΤΩΝ.....	72

4.1.9 ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΤΩΝ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ.....	72
4.2 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΣΤΕΝΩΝ ΤΗΣ ΜΑΛΑΚΑ	72
4.2.1 ΤΟ ΠΟΛΥΜΕΡΕΣ ΜΕΤΡΟ ΤΩΝ ΜΑΛΣΙΝΔΟ	72
4.2.2 ΤΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΟΥ ΠΟΛΥΜΕΡΟΥΣ ΜΕΤΡΟΥ ΤΩΝ ΜΑΛΣΙΝΔΟ	73
4.2.3 ΟΙ ΛΟΓΟΙ ΠΙΣΩ ΑΠΟ ΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΠΕΙΡΑΤΙΚΩΝ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ	74
ΚΕΦΑΛΑΙΟ V: ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	80
ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI: ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ - ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ.....	83
ΠΗΓΕΣ	87
INTERNET	89
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α - ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ.....	97

ΛΙΣΤΑ ΠΙΝΑΚΩΝ & ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΩΝ

ΠΙΝΑΚΕΣ

Πίνακας 1: Νοτιοανατολική Ασία και Ινδική Χερσόνησος.....	20
Πίνακας 2: Αφρική.....	21
Πίνακας 3: Νότια, Κεντρική Αμερική και Καραϊβική.....	22
Πίνακας 4: Υπόλοιπος Κόσμος.....	22
Πίνακας 5: Καθημερινό Πρόγραμμα GOA GT	60

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ

Εικόνα 1: Ο Κόλπος του Άντεν	16
Εικόνα 2: Τα Στενά της Μάλακα	17

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην εργασία αυτή παρουσιάζονται περιστατικά πειρατείας στον Κόλπο του Άντεν και στα Στενά της Μάλακα, εξετάζονται τρόποι αντιμετώπισης του φαινομένου της πειρατείας και παρουσιάζονται οι Πολιτικές της Ε.Ε. και των Διεθνών Οργανισμών για τον έλεγχο του φαινομένου.

Στις σελίδες που ακολουθούν, αρχικά θα ασχοληθούμε με τη γεωγραφική θέση του Κόλπου του Άντεν και των Στενών της Μάλακα. Στη συνέχεια θα περιγράψουμε τους λόγους για τους οποίους οι πειρατές επιτίθενται στις παραπάνω περιοχές και αν υπάρχουν άλλες περιοχές όπου παρατηρούνται πειρατικές επιθέσεις. Θα ακολουθήσει μια ανάλυση χαρακτηριστικών περιπτώσεων που καταδεικνύουν τον τρόπο με τον οποίο συμπεριφέρονται οι πειρατές στον Κόλπο του Άντεν και στα Στενά της Μάλακα, καθώς και αν υπάρχουν μέτρα για την αντιμετώπιση της πειρατείας και ποια μέτρα πρέπει να ληφθούν σε περίπτωση που οι πειρατές καταλάβουν ένα σκάφος. Ένα άλλο γεγονός που θα μας απασχολήσει είναι να δούμε αν τελικά η πειρατεία είναι ένα φαινόμενο που μπορεί να αντιμετωπιστεί.

Εν κατακλείδι, θα παρουσιαστούν τα αποτελέσματα και τα συμπεράσματα που προέκυψαν από την έρευνα και τη μελέτη των περιστατικών πειρατείας στον Κόλπο του Άντεν και στα Στενά της Μάλακα.

Η εργασία αυτή είναι κυρίως αποτέλεσμα της έρευνας και ανάλυσης πληροφοριών που συλλέχτηκαν στο διαδίκτυο. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι αυτό το είδος πληροφοριών ανανεώνεται διαρκώς και προσφέρει επίκαιρη ενημέρωση. Για το λόγο αυτό η έρευνα στο διαδίκτυο προτιμήθηκε από τη βιβλιογραφική έρευνα.

ABSTRACT

This thesis gives an overview on the piracy incidents in the Gulf of Aden and the Straits of Malacca, if this phenomenon can be confronted and gives an overview on the policy of EU and International Organizations in relation to the confrontation of piracy.

In the following pages, it will be argued, in the first place, the geographical position of both the area of the Gulf of Aden and the Straits of Malacca. Another section of the research gives an outline of the reasons why pirates attack in the above areas and if there are any other areas that are challenged by attacks. In addition, there is an analysis on specific cases that show the way pirates in the Gulf of Aden and the Straits of Malacca behave, as well as if there are any preventive measures for the confrontation of piracy and what measures should be taken in case the pirates get on board. Another fact for covering is to see if piracy seems to be a phenomenon that can be confronted.

Finally, the dissertation deals with the results and conclusions that have occurred from the research and study of piracy incidents in the Gulf of Aden and the Malacca Straits.

The dissertation is the result of the research and analysis of information that was collected, mainly by using sources on the Internet. It is significant to be mentioned that this kind of information is being currently updated and that is why it is more preferable than the bibliography in this thesis.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι: ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 ΛΙΓΑ ΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

Ζούμε σε έναν κόσμο, στον οποίο από τα αρχαία χρόνια οι άνθρωποι άρχισαν να εμπορεύονται διάφορα είδη αγαθών. Για τη συνέχιση της δραστηριότητας αυτής έπρεπε να βρεθεί ένας τρόπος ώστε να μπορούν να εισάγουν και να εξάγουν αγαθά στον τόπο που ζούσαν έτσι ώστε να ικανοποιήσουν τις ανάγκες τους (Chrzanowski, 2002). Είναι γνωστό ότι υπάρχουν χώρες που δεν παράγουν όλα τα αγαθά που οι κάτοικοι τους χρειάζονται ώστε να ικανοποιούν τις ανάγκες τους και ως εκ τούτου προκύπτει η ανάγκη εύρεσης ενός μεταφορικού μέσου που θα μπορεί να μεταφέρει μαζικά διάφορα είδη εμπορευμάτων από το ένα μέρος στο άλλο.

Η μεταφορά εμπορευμάτων διά θαλάσσης θεωρήθηκε ο καλύτερος τρόπος μεταφοράς. Μέχρι σήμερα η θαλάσσια μεταφορά αγαθών συνεχίζει να θεωρείται ως ένας πολύ αξιόπιστος και οικονομικός τρόπος μεταφοράς των διαφόρων φορτίων σε όλο τον κόσμο και μάλιστα, σε πολλές περιπτώσεις, σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Οι αναλυτές, που έχουν ασχοληθεί με το εμπόριο μέσω θαλάσσιων μεταφορών από την αρχή του, επισημαίνουν τη μεγάλη ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και την ταυτόχρονη εξέλιξη των πλοίων.

Στη σύγχρονη παγκόσμια οικονομία, η ναυτιλία έχει καταστεί βασικός παράγοντας ανάπτυξης, δεδομένου ότι εξυπηρετεί περισσότερο από το 90% του διεθνούς εμπορίου, λόγω της δυνατότητας μεταφοράς αγαθών σε τεράστιες ποσότητες. Βασικός στόχος όλων των ανθρώπων και των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών είναι οι μεταφορές αυτές να εκτελούνται, με όσο το δυνατόν πιο ασφαλή και καθαρό τρόπο, σε συνάρτηση με τη συνεχή προσπάθεια για συμπίεση του κόστους μεταφοράς. (Sheibani, 2012)

Η ναυτιλία θεωρείται μια ιδιωτικοποιημένη και πολύ ανταγωνιστική βιομηχανία που

δραστηριοποιείται σε όλο τον κόσμο και χωρίζεται σε διάφορες κατηγορίες όπως είναι η ναυτιλία τακτικών γραμμών, η ποντοπόρος ναυτιλία, η ναυτιλία που συνδέεται άμεσα με κλάδους της βαριάς βιομηχανίας και της παραγωγής πετρελαίου και των παραγωγών του κ.ο.κ. Κάθε μία από αυτές τις κατηγορίες δραστηριοποιείται σε συγκεκριμένες διαδρομές.

Ωστόσο, υπήρχαν δύο κύρια προβλήματα που οδήγησαν στο φαινόμενο της πειρατείας και συνέβαλλαν στη δραματική αύξηση των πειρατικών επιθέσεων. Από τη μια πλευρά είναι η οικονομική κρίση που επικρατεί στην Ασία και την Αμερική, η οποία έχει σαν αποτέλεσμα την υποβάθμιση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων των συγκεκριμένων περιοχών, λόγω της φτώχειας και της ανεργίας, και από την άλλη πλευρά, είναι η οικονομική και πολιτική αστάθεια που επικρατεί σε αυτές τις περιοχές του πλανήτη. Για αυτούς τους ανθρώπους η πειρατεία ήταν το μέσο για να αποκτήσουν κάποιο εισόδημα.

Επιπλέον, είναι γνωστό ότι το εμπόριο δια θαλάσσης σχεδόν διπλασιάζεται κάθε δεκαετία από το 1945. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση των εμπορικών μεταφορών στους δρόμους ναυσιπλοΐας και αποτελεί έναν ακόμα σημαντικό παράγοντα που συμβάλλει στα υψηλά ποσοστά της πειρατείας, δεδομένου ότι ο αριθμός των πιθανών στόχων είναι πολύ μεγαλύτερος. (IMO, 2005)

Εκτός από τα παραπάνω, κατέστη αναγκαίο οι ναυτιλιακές εταιρείες να μειώσουν τον αριθμό των μελών του πληρώματος πάνω στα πλοία, προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί το κόστος λειτουργίας τους. Σαν αποτέλεσμα, το πλήρωμα έπρεπε να εκπληρώσει πολλαπλά καθήκοντα και ήταν εξαιρετικά δύσκολο να αφιερώσουν χρόνο και να ασχοληθούν με τα μέτρα που αφορούν στην ασφάλεια του πλοίου σε περίπτωση πειρατικής επίθεσης. Έτσι, τα πλοία ήταν εύκολος στόχος για τους εν δυνάμει πειρατές.

Αποφάσισα να ασχοληθώ με το θέμα αυτό, διότι είναι ένα πολύ κρίσιμο ζήτημα για τη ναυτιλία εδώ και πολλούς αιώνες και συνεχίζει να επηρεάζει τον ναυτιλιακό τομέα. Σε αυτό το σημείο πρέπει να αναφερθεί ότι η σχέση μου με το ναυτιλιακό τομέα, ξεκινάει με τις τετραετής σπουδές σε προπτυχιακό επίπεδο στο Πανεπιστήμιο του Πειραιά και

συνεχίζεται τα τελευταία επτά χρόνια σε μια ναυτιλιακή εταιρεία στην Αθήνα. Οι παραπάνω λόγοι δικαιολογούν το ενδιαφέρον μου για αυτό το θέμα.

1.2 ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Πρώτα απ' όλα, να αναφέρω ότι προσπάθησα να συλλέξω στοιχεία που αφορούν σε γενικές πληροφορίες όπως για παράδειγμα, τη γεωγραφική θέση του Κόλπου του Άντεν και των Στενών της Μάλακα. Επίσης, προσπάθησα να αναλύσω τα στατιστικά δεδομένα σχετικά με το μέσο όρο του αριθμού των επιθέσεων στις παραπάνω περιοχές, το πολιτικό καθεστώς και την πολιτική σταθερότητα των χωρών αυτών, τον τρόπο με τον οποίο επιτίθενται οι πειρατές, τους τρόπους πρόληψης της πειρατείας, τους τρόπους καταπολέμησης του φαινομένου καθώς και τα προληπτικά μέτρα για την αποτροπή ή την καθυστέρηση των επιθέσεων.

Στην παρούσα διατριβή θα παρουσιαστεί το φαινόμενο της πειρατείας στον Κόλπο του Άντεν και τα Στενά της Μάλακα και το κατά πόσο αυτό μπορεί να αντιμετωπιστεί. Ειδικότερα, στην παρούσα διατριβή θα παρουσιαστούν πειρατικές επιθέσεις και ένοπλες ληστείες που πραγματοποιήθηκαν στις περιοχές του Κόλπου του Άντεν και των Στενών της Μάλακα, και ιδιαίτερα σε ορισμένες περιοχές όπως είναι η Ινδονησία, για τη Νότια Ασία.

Ο σκοπός της εργασίας αυτής είναι πρώτα απ' όλα να παρουσιάσει την κατάσταση που κυριαρχεί στην περιοχή του Κόλπου του Άντεν και των Στενών της Μάλακα και να εξετάσει την εφαρμογή των διάφορων μέτρων που προτείνονται από τους διεθνείς οργανισμούς για την αποφυγή ή μείωση των πειρατικών επιθέσεων.

Πριν εξηγήσουμε τους στόχους της έρευνας, θα πρέπει, πρώτα, να δώσουμε έναν ορισμό για την «πειρατεία».

Η πειρατεία αποτελεί ένα φαινόμενο που υπάρχει για όσο χρονικό διάστημα υπάρχει η ναυτιλία και το εμπόριο.

Στα πιο πρόσφατα χρόνια, οι άνθρωποι συνήθως το αντιμετωπίζουν με μια δόση ενθουσιασμού και ρομαντισμού. Ως ένα ενδιαφέρον ιστορικό πρόβλημα σχετίζεται με τις χαρακτηριστικές μαύρες σημαίες με την νεκροκεφαλή και γαλέρες φορτωμένες με θησαυρούς από χρυσάφι και πολύτιμες πέτρες. Όμως η πειρατεία έχει και ένα άλλο πρόσωπο, που σχετίζεται με τη βία και σε κάποιες περιπτώσεις με την απώλεια της ανθρώπινης ζωής.

Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS), με το άρθρο 101 του 1982 ορίζει την "πειρατεία" ως εξής:

Πειρατεία έχουμε όταν συμβεί οποιαδήποτε από τις ακόλουθες πράξεις:

(Α) Κάθε παράνομη πράξη βίας ή παρακράτησης ή κάθε πράξη λεηλασίας, που διαπράττεται για προσωπικούς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ενός ιδιωτικού πλοίου ή ενός ιδιωτικού αεροσκάφους που κατευθύνεται:

(i) Στην ανοικτή θάλασσα, εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους ή εναντίον προσώπου ή περιουσιακών στοιχείων που βρίσκονται πάνω στο πλοίο ή το αεροσκάφος.

(ii) Εναντίον πλοίου, αεροσκάφους, προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων σε τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους.

(Β) Κάθε πράξη εκούσιας συμμετοχής στη λειτουργία ενός πλοίου ή του αεροσκάφους έχοντας επίγνωση του γεγονότος ότι πρόκειται περί πειρατικού πλοίου ή αεροσκάφους

(Γ) Κάθε πράξη υποκίνησης ή σκόπιμης διευκόλυνσης πράξης που αναφέρεται στα ανωτέρω εδάφια (Α) ή (Β)

(Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Office of Legal Affairs, United Nations, 2010)

Προκύπτει, συνεπώς, ότι, με την αυστηρά νομική έννοια, οι επιθέσεις σε πλοία οι οποίες λαμβάνουν χώρα εντός της δικαιοδοσίας ενός κράτους, δηλαδή εντός των χωρικών υδάτων, δεν είναι «πειρατεία» αλλά ένοπλη ληστεία και οι δράστες δεν είναι "πειρατές". Αυτό φυσικά είναι μια πολύ μικρή διαφορά για αυτούς που έχουν υπάρξει θύματα μιας τέτοιας πράξης. Συνεπώς, η ευθύνη για τις επιθέσεις που λαμβάνουν χώρα σε πλοία που βρίσκονται εντός της δικαιοδοσίας ενός κράτους, βαρύνει το εν λόγω κράτος.

Το IMB (Διεθνές Γραφείο Ναυτιλίας) δίνει έναν παρόμοιο ορισμό για την πειρατεία χωρίς να λαμβάνει υπ' όψιν την τοποθεσία του πλοίου, ο οποίος όμως δεν είναι αποδεκτός από το Διεθνές Δίκαιο. (Maritime Terrorism Research Center, 2012)

Σύμφωνα με τις εκθέσεις του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού, κατά τη διάρκεια της περιόδου 1984-1999, σημειώθηκαν 1.587 πειρατικές επιθέσεις και σε πολλές περιπτώσεις οι επιθέσεις αυτές χαρακτηρίστηκαν βίαιες και διεπράχθησαν ακόμα και δολοφονίες.

Επιπλέον, ο IMO εκτιμά ότι τα περιστατικά πειρατείας και ένοπλων επιθέσεων ήταν πολύ περισσότερα, αλλά δεν αναφέρθηκαν ποτέ για διάφορους λόγους. Για παράδειγμα, μια επιτυχημένη επίθεση πειρατείας οδηγεί συνήθως σε μια σειρά επιπτώσεων για μία ναυτιλιακή εταιρεία. Πιο συγκεκριμένα, μια επίθεση πειρατείας έχει άμεσο αντίκτυπο στη φήμη της εταιρείας, προκαλεί καθυστερήσεις στο χρονοδιάγραμμα του πλοίου, λόγω της έρευνας που διεξάγεται μετά από ένα τέτοιο γεγονός και επιπλέον, είναι πιθανό να αυξηθεί το ποσό της ασφάλισης του πλοίου.

Όπως ανέφερε η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) στην εβδομηκοστή πρώτη σύνοδό της, τον Μάιο του 1999, η οικονομική κατάσταση που επικρατεί στις περιοχές υπό εξέταση, η έλλειψη επικοινωνίας και συνεργασίας μεταξύ των φορέων που εμπλέκονται σε συνάρτηση με τον χρόνο που απαιτείται για να ανταποκριθούν μετά από μια επίθεση και, τέλος, η έλλειψη γενικότερης περιφερειακής συνεργασίας, είναι μερικά από τα σημαντικότερα προβλήματα που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη προκειμένου να προληφθούν ή τουλάχιστον, να ελαχιστοποιηθούν τα περιστατικά

πειρατείας.

Για να εξετάσουμε αν υπάρχουν μέτρα που μπορούν να ληφθούν για την εξάλειψη των πειρατικών επιθέσεων θα πρέπει να απαντήσουμε πρώτα σε ορισμένες ερωτήσεις.

Τα κύρια ζητήματα που αναφέρονται στην παρούσα εργασία είναι τα παρακάτω:

- Ποια είναι η γεωγραφική θέση του Κόλπου του Άντεν και των Στενών της Μάλακα;
- Γιατί οι πειρατές επιτίθενται σε αυτές τις περιοχές και ποιες άλλες περιοχές πλήττονται από το φαινόμενο της πειρατείας;
- Υπάρχουν συγκεκριμένες περιπτώσεις που καταδεικνύουν τον τρόπο με τον οποίο συμπεριφέρονται οι πειρατές στον Κόλπο του Άντεν και στα Στενά της Μάλακα; Είναι αλήθεια ότι είναι οπλισμένοι και εξαιρετικά βίαιοι;
- Υπάρχουν προληπτικά μέτρα για την αντιμετώπιση της πειρατείας σε αυτές τις περιοχές και ποιά μέτρα πρέπει να ληφθούν σε περίπτωση που οι πειρατές καταφέρουν να επιβιβαστούν στο σκάφος;
- Είναι η πειρατεία ένα φαινόμενο που μπορεί να αντιμετωπιστεί;
- Ποιες πολιτικές έχουν θεσπίσει οι Διεθνείς οργανισμοί και η Ε.Ε. για την αντιμετώπιση του φαινομένου;

Πρώτα απ' όλα, πρέπει να μελετήσουμε τις περιοχές που δέχονται τις πιο συχνές επιθέσεις πειρατείας από γεωγραφική άποψη και να εξετάσουμε λεπτομερώς την πολιτική και την οικονομική σταθερότητα των περιοχών αυτών. Επιπλέον, για να αποφασιστεί το αν οι πειρατικές επιθέσεις μπορούν να μειωθούν, θα εξετάσουμε πρώτα κατά πόσο εφαρμόζονται μέτρα που αποθαρρύνουν τους πειρατές.

Η εργασία αυτή θα δώσει επίσης έναν απολογισμό της κατάστασης του πλοίου κατά τη διάρκεια μιας επίθεσης, δηλαδή εάν λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα για την υπεράσπιση του πληρώματος και την προστασία του πλοίου.

Τέλος, σκοπός αυτής της εργασίας είναι να εξετάσει εάν η πειρατεία μπορεί να μειωθεί,

να αποτραπεί και να αντιμετωπιστεί στις προαναφερθείσες περιοχές.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ: Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΣΤΙΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΟΛΠΟΥ ΤΟΥ ΑΝΤΕΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΤΕΝΩΝ ΤΗΣ ΜΑΛΑΚΑ

Στο πρώτο κεφάλαιο δόθηκαν γενικές πληροφορίες που αφορούν στον Κόλπο του Άντεν και στα Στενά της Μάλακα. Αναφερθήκαμε επίσης στη γεωγραφική τους θέση, η οποία δικαιολογεί σε μεγάλο βαθμό τη συχνότητα των κρουσμάτων πειρατείας.

Όσον αφορά στον Κόλπο του Άντεν, βλέπουμε, στον παρακάτω χάρτη, ότι ο Κόλπος είναι ένα στενό σημείο ανάμεσα στην Ανατολική Αφρική και την Μέση Ανατολή και περιβάλλεται από την Υεμένη, τη Σομαλία και το Τζιμπουτί. Από την πλευρά της Αφρικής, οδηγεί στην Ερυθρά Θάλασσα και από την πλευρά της Ασίας στην Αραβική Θάλασσα.

Εικόνα 1: Ο Κόλπος του Άντεν



Πηγή: (Tesfanews, 2012)

Παρακάτω μπορούμε να δούμε τη γεωγραφική θέση των Στενών της Μάλακα στον αντίστοιχο χάρτη. Παρατηρώντας τον χάρτη, αντιλαμβανόμαστε ότι τα Στενά της Μάλακα είναι το τμήμα της θάλασσας που βρίσκεται στην Νότιο-ανατολική Ασία, μεταξύ της Μαλαισίας και της Σιγκαπούρης. Η γεωγραφία της περιοχής των Στενών της Μάλακα καθιστά την περιοχή ευπαθή στην πειρατεία. Ήταν, και σίγουρα εξακολουθεί να είναι, μια σημαντική δίοδος μεταξύ της Κίνας και της Ινδίας και χρησιμοποιείται εκτενώς ως βασικός εμπορικός δρόμος.

Σήμερα, πρέπει να σημειωθεί ότι τα Στενά αποτελούν ακόμα μέρος της διαδρομής που ενώνει τις περιφέρειες της Ευρώπης, της Διώρυγας του Σουέζ και των πετρελαιοεξαγωγικών χωρών του Περσικού Κόλπου με την Ανατολική Ασία. Το Στενό έχει πολύ μικρό πλάτος και περιέχει μερικές χιλιάδες νησάκια και εκβολές πολλών ποταμών. Έτσι καθίσταται ιδανικό μέρος για τους πειρατές που το χρησιμοποιούν για να κρυφτούν και να αποφύγουν τον εντοπισμό τους και τη σύλληψή τους. (International Maritime Bureau, 2009)

Εικόνα 2: Τα Στενά της Μάλακα



Πηγή: (Maritime Security Review, 2012)

Έχοντας εντοπίσει τις παραπάνω περιοχές στο χάρτη, θα προσπαθήσουμε να βρούμε τους λόγους για τους οποίους παρατηρούνται εκεί οι περισσότερες επιθέσεις πειρατών. Επίσης, θα εξετάσουμε εάν υπάρχουν και άλλες χώρες ή γεωγραφικά σημεία που αντιμετωπίζουν το ίδιο πρόβλημα σε αντίστοιχη συχνότητα.

2.1 ΛΟΓΟΙ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΚΟΛΠΟ ΤΟΥ ΆΝΤΕΝ

Υπάρχουν πολλοί λόγοι για τις πειρατικές επιθέσεις στον Κόλπο του Άντεν. Μερικοί από αυτούς αναλύονται παρακάτω:

- Η φτώχεια και η ανεργία στην περίπτωση των Σομαλών πειρατών
- Το ασταθές πολιτικό περιβάλλον
- Η έλλειψη διακυβέρνησης
- Η κατάσταση της ευρύτερης περιοχής του Κόλπου

Η φτώχεια και η ανεργία που μαστίζει τις χώρες που περιβάλλουν τον Κόλπο του Άντεν, είναι ένας πολύ σημαντικός παράγοντας που οδηγεί τους κατοίκους των χωρών αυτών στην πειρατεία. Η πιο συνηθισμένη πηγή εισοδήματος για έναν κάτοικο της Σομαλίας είναι η αλιεία, ενώ ο μέσος όρος κερδών ανά έτος ενός εργαζόμενου στην Σομαλία είναι \$650. Από την άλλη, το ετήσιο εισόδημα των πειρατών ανέρχεται σε \$45.000. (Kang, 2009)

Σε πολιτικό επίπεδο τώρα, η Σομαλία δεν είχε κεντρική κυβέρνηση από το 1991, όταν ύστερα από στρατιωτικό πραξικόπημα, επήλθε πτώση της κυβέρνησης. Από τότε και μέχρι το 2009, που διορίστηκε ομοσπονδιακή μεταβατική κυβέρνηση υποστηριζόμενη από τον ΟΗΕ, η χώρα βρισκόταν σε εμφύλια σύρραξη και η ομαλή διακυβέρνηση της παρεμποδιζόταν από τη δράση σκληροπυρηνικών ισλαμιστών.

Ο απολογισμός αυτής της πολιτικής αστάθειας σε ανθρώπινο κόστος μεταφράστηκε σε εκατοντάδες χιλιάδες νεκρών πολιτών και εκατομμύρια άλλων που αδυνατούν να

καλύψουν ακόμα και τις βασικές τους ανάγκες. (Η Καθημερινή, 2009)

Όσον αφορά στη γενικότερη κατάσταση στην περιοχή του Κόλπου, κάποιοι υποστηρίζουν ότι η πειρατεία ξεκίνησε ως άμυνα ενάντια στην παράνομη αλιεία που ξεκίνησε το 1991 στην περιοχή του Κόλπου, και ειδικά στα χωρικά ύδατα της Σομαλίας, από ξένα αλιευτικά. Πολλοί Σομαλοί αλιευτές που δραστηριοποιούνταν στην περιοχή, δέχτηκαν πλήγμα και προμηθεύτηκαν όπλα για να μπορέσουν να προστατέψουν τα συμφέροντα τους. Η μετέπειτα πορεία, εντούτοις, έδειξε πως οι ένοπλες επιθέσεις επεκτάθηκαν σε πλοία μεταφοράς φορτίου που δεν είχαν καμία σχέση με την αλιεία. (Hansen, 2009)

Τέλος, ένα άλλο χαρακτηριστικό της ευρύτερης περιοχής που δεν επιτρέπει την αποτελεσματική προστασία των διερχομένων πλοίων από τους πειρατές είναι η απόσταση 3,800 χιλιομέτρων που πρέπει να διασχίσουν τα πλοία που εισέρχονται στον Κόλπο του Άντεν. (Kang, 2009)

2.2 ΛΟΓΟΙ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ ΣΤΑ ΣΤΕΝΑ ΤΗΣ ΜΑΛΑΚΑ

Αντίστοιχα, θα μπορούσαμε να συνοψίσουμε τους λόγους επίθεσης των πειρατών στα Στενά της Μάλακα σε αυτούς που παρουσιάζονται πιο κάτω:

- Η ασιατική οικονομική κρίση που ξεκίνησε το 1997
- Η πολιτική αστάθεια
- Η ανάπτυξη της Κίνας, η αυξανόμενη ζήτηση πετρελαίου και οι αλλαγές στις ναυτιλιακές διόδους

Η οικονομική κρίση που έπληξε την Ασία στα τέλη της προηγούμενης δεκαετίας ώθησε πολλούς ανθρώπους, κυρίως των ακτών της Μαλαισίας και της Σιγκαπούρης, στην πειρατεία, ούτως ώστε να εξασφαλίσουν κάποιο εισόδημα. Η οικονομική κρίση με τη σειρά της, οδήγησε σε πολιτική αστάθεια και ως εκ τούτου τα κρούσματα πειρατείας

πολλαπλασιάστηκαν.

Από την άλλη πλευρά, λίγα χρόνια αργότερα, η Κίνα γνώρισε ραγδαία οικονομική ανάπτυξη και αυτό με τη σειρά του οδήγησε σε αύξηση ζήτησης του πετρελαίου στην εν λόγω χώρα. Εκτιμήσεις δείχνουν ότι η κατανάλωση καυσίμου στην Κίνα το 2030 θα είναι ίση με την σημερινή κατανάλωση των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής. Η Κίνα εισάγει πετρέλαιο, κυρίως από τις χώρες της Μέσης Ανατολής. Έτσι τα δεξαμενόπλοια, για να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες της Κίνας σε πετρέλαιο διασχίζουν τα Στενά της Μάλακα καθώς αυτή η διαδρομή είναι συντομότερη και συνεπώς λιγότερο χρονοβόρα, και πέφτουν θύματα των πειρατών. (Kang, 2009)

Αυτό που πρέπει να αναφερθεί, είναι ότι δεν πλήττονται μόνο αυτές οι δύο περιοχές του πλανήτη από τις επιθέσεις των πειρατών. Αυτό που συμβαίνει στον Κόλπο του Άντεν και στα Στενά της Μάλακα είναι ότι παρατηρούνται τα περισσότερα κρούσματα πειρατείας. Πολλές ακόμα είναι οι περιοχές του πλανήτη στις οποίες οι ναυτικοί πρέπει να είναι πολύ προσεκτικοί και τους ζητείται να λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα προφύλαξης κατά τη διέλευσή τους από αυτές.

Στους πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζονται αυτές οι περιοχές:

Πίνακας 1

Νοτιοανατολική Ασία και Ινδική Χερσόνησος	
Χώρες	Επιθέσεις
Μπανγκλαντές	Κίνδυνος επιθέσεων, κυρίως στο αγκυροβόλιο

Ινδονησία	Πολλές ένοπλες επιθέσεις που συνήθως δεν αναφέρονται
Στενά της Σιγκαπούρης	Επιθέσεις καθ' οδόν ή στο αγκυροβόλιο
Νότια Θάλασσα της Κίνας	Κίνδυνος επιθέσεων
Στενά Μαλάκα	Μεγάλος κίνδυνος επιθέσεων

Πίνακας 2

Αφρική και Ερυθρά Θάλασσα	
Χώρες	Επιθέσεις
Λάγος (Νιγηρία)	Πολλές βίαιες επιθέσεις, απαγωγές πληρώματος, ένοπλες ληστείες
Κοτονού (Μπενίν)	Πολλές βίαιες επιθέσεις/σε πολλές περιπτώσεις ένοπλες
Σομαλία	Πολλές βίαιες επιθέσεις, υψηλή επικινδυνότητα, ένοπλες επιθέσεις
Λομέ (Τόγκο)	Περιοχή αυξανόμενου κινδύνου
Αμπιτζάν (Ακτή Ελεφαντοστού)	Περιοχή αυξανόμενου κινδύνου

Κόλπος του Άντεν / Ερυθρά Θάλασσα	Περιοχή υψηλού κινδύνου, πολλές βιαιες επιθέσεις, απαγωγές, ενοπλες ληστείες.
--	---

Πίνακας 3

Νότια και Κεντρική Αμερική και Καραϊβική	
Χώρες	Επιθέσεις
Εκουαδόρ (Γκουαγιακίλ)	Επιθέσεις

Πίνακας 4

Υπόλοιπος Κόσμος	
Χώρες	Επιθέσεις
Αραβική Θάλασσα στα ανοιχτά του Ομάν	Επιθέσεις από Σομαλούς πειρατές που επεκτείνουν το πεδίο δράσης τους
Ινδικός Ωκεανός στα ανοιχτά της Μαδαγασκάρης και στις Σεϋχέλλες	Επιθέσεις από Σομαλούς πειρατές που επεκτείνουν το πεδίο δράσης τους χρησιμοποιώντας αλιευτικά ή μητρικά πλοία από τις ακτές της Σομαλίας

Πηγή: (ICC-CCS, 2012)

2.3 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ

Όπως αναφέραμε και προηγουμένως, ένας από τους στόχους της παρούσας έρευνας είναι να προσδιορίσει αν οι Σομαλοί πειρατές και οι πειρατές που επιτίθενται στα Στενά της Μάλακα παρουσιάζουν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά.

Εάν παρατηρήσουμε τους ανωτέρω πίνακες που βασίζονται στα στοιχεία των Διεθνών Εμπορικών Υπηρεσιών Εγκλημάτων (ICC-CCS) και κάνουμε μια σύγκριση μεταξύ τους, προκύπτει πως στον πίνακα 2, που παρουσιάζονται οι επιθέσεις στις Αφρικανικές χώρες -συμπεριλαμβανομένης της Σομαλίας- οι επιθέσεις αυτές είναι οι πιο βίαιες.

Ο τρόπος που δρουν Σομαλοί πειρατές εξετάζεται παρακάτω:

1. Πρώτα απ' όλα, οι πειρατές επιλέγουν το στόχο τους.

Οι πειρατές χρησιμοποιούν μικρά σκάφη, μερικές φορές συνοδεία ενός μητρικού πλοίου, ώστε να μπορούν να επιθεωρούν και να καλύπτουν την περιοχή δράσης τους που μπορεί να εκτίνεται ακόμα και στα σαράντα με πενήντα ναυτικά μίλια. Έτσι εντοπίζουν το πλοίο στο οποίο σκοπεύουν να επιτεθούν. Τα βασικά κριτήρια για να επιτεθούν σε ένα πλοίο είναι τα ακόλουθα:

Τα χαμηλά έξαλα του πλοίου

- Η χαμηλή ταχύτητα (κάτω των 14 kts)
- Η έλλειψη προστασίας (απουσία ειδικών φρουρών πάνω στο πλοίο, ή/και ειδικού προστατευτικού εξοπλισμού για την αποτροπή των πειρατών σε περίπτωση επίθεσης)
- Η απουσία παρατηρητών πάνω στο πλοίο
- Η λανθασμένη εκτίμηση της κατάστασης και η άγνοια κινδύνου του πληρώματος
- Ύπαρξη εξωτερικών σκαλών και εξωλέμβιου εξοπλισμού που δεν έχει αποθηκευτεί ή βρίσκεται πάνω στο κατάστρωμα

2. Δεύτερον, οι πειρατές προσπαθούν να προβούν σε επίθεση.

Τα μικρά πειρατικά σκάφη, περιστοιχίζουν το εμπορικό πλοίο-στόχο και ανοίγουν πυρ με αυτόματα όπλα και RPG (Οβίδες Ωθημένων Πυραύλων).

Εάν το εκφοβισμένο πλήρωμα επιβραδύνει, οι πειρατές βρίσκουν την ευκαιρία να επιβιβαστούν στο σκάφος.

3. Στη συνέχεια, οι πειρατές προχωρούν στην επιβίβαση στο σκάφος-στόχο.

Οι πειρατές χρησιμοποιούν γάντζους και ειδικές σκάλες για να ανέβουν πάνω στο σκάφος και αιχμαλωτίζουν το πλήρωμα. Το εμπορικό πλοίο, κατειλημμένο πλέον από τους πειρατές, ρυμουλκεί τα πειρατικά σκάφη στο αγκυροβόλιο των πειρατών που βρίσκεται ανοιχτά των Σομαλικών ακτών.

4. Στο τελευταίο στάδιο οι πειρατές διαπραγματεύονται τα λύτρα για την απελευθέρωση του εμπορικού πλοίου.

Από την πλευρά των πειρατών οι διαπραγματεύσεις αρχίζουν σχεδόν αμέσως με τον ιδιοκτήτη του πλοίου ή τη ναυτιλιακή εταιρεία. Χρησιμοποιούν μεσάζοντες για να διαχειριστούν τις διαπραγματεύσεις και για να μεριμνήσουν για την παράδοση των χρημάτων. Τα πλοία απελευθερώνονται όταν καταβληθούν τα λύτρα. (Marad Maritime Advisories, 2009)

Εκτός από τη φύση και τα χαρακτηριστικά των πειρατικών επιθέσεων από Σομαλούς πειρατές, πρέπει να μελετήσουμε και τη φύση των πειρατικών επιθέσεων που λαμβάνουν χώρα στα Στενά της Μάλακα.

Παρατηρούμε ότι υπάρχουν τα ακόλουθα είδη πειρατείας:

· Κατάληψη του πλοίου

- Ληστεία εν πλω
- Απαγωγή για λύτρα
- Επίθεση σε πλοίο που βρίσκεται αγκυροβολημένο

Η πειρατεία όπως είπαμε παραπάνω δεν είναι τωρινό φαινόμενο. Μαστίζει τα Στενά της Μάλακα εδώ και εκατοντάδες χρόνια. Η δημιουργία του Κέντρου Αναφοράς Περιστατικών Πειρατείας (PRC) του IMB στην Κουάλα Λουμπούρ της Μαλαισίας, τον Οκτώβριο του 1992, συνέβαλε στη συλλογή στοιχείων σχετικά με τις πειρατικές επιθέσεις σε όλο τον κόσμο και έτσι άρχισε να αναδεικνύεται το μέγεθος του προβλήματος στη Νοτιοανατολική Ασία. Η διεθνής κοινότητα άρχισε να ασχολείται με αυτό το θέμα, αρχικά λόγω της ασιατικής χρηματοοικονομικής κρίσης του 1997, η οποία είχε σοβαρές επιπτώσεις στην ευρύτερη περιοχή. Πολλοί πίστευαν ότι η επιδείνωση της οικονομικής κατάστασης ανάγκασε πολλούς ανθρώπους που ζούσαν στις παράκτιες περιοχές της Ινδονησίας και της Μαλαισίας να στραφούν στην πειρατεία για να εξασφαλίσουν κάποιο εισόδημά.

Η οικονομική κρίση οδήγησε σε πολιτική αστάθεια, κυρίως στην Ινδονησία, γεγονός που καθιστά ευκολότερη τη δράση των ανθρώπων με παράνομες πηγές εισοδήματος. Επιπλέον, στα τέλη της δεκαετίας του 1990 πολλές πειρατικές επιθέσεις με μεγάλο αντίκτυπο, έλαβαν χώρα στην περιοχή. Πιθανώς, αυτό έκανε όλο και περισσότερους φορτωτές να αναφέρουν κρούσματα ή ακόμα και αποτυχημένες απόπειρες πειρατείας, μερικές φορές ελάσσοнос σημασίας, των οποίων έπεσαν θύματα. Κατά συνέπεια, μετά την υποβολή αυξημένου αριθμού εκθέσεων, παρατηρήθηκε, από τα τέλη της δεκαετίας του 1990, ότι τα κρούσματα πειρατείας που σημειώθηκαν στην περιοχή αυξήθηκαν από μηδέν σε εβδομήντα πέντε.

Στη Νοτιοανατολική Ασία, η παρουσία των πειρατών που λειτουργούσαν ανεξέλεγκτα ανέδειξε το πρόβλημα της έλλειψης ασφάλειας της περιοχής, που αποτελεί σημαντική ναυτιλιακή δίοδο. Στόχος των πειρατών ήταν η κερδοφορία και γι αυτό πολλές φορές συνεργάστηκαν με τοπικές ή διεθνείς τρομοκρατικές ομάδες. Εκείνη την εποχή εμφανίστηκαν διάφορες μορφές πειρατείας στα Στενά.

Εάν ένα πλοίο δεχθεί επίθεση και καταληφθεί από πειρατές, συνήθως αυτό κατάσχεται για λίγες μέρες και το φορτίο του εκφορτώνεται σε λιμάνι που έχουν ορίσει οι ίδιοι οι πειρατές ως καταφύγιο τους, αλλιώς μεταφέρεται σε κάποιο άλλο πλοίο.

Η κατάληψη του πλοίου είναι ένα είδος πειρατείας, στο οποίο απαιτούνται συγκεκριμένες κινήσεις, όπως η φάση του προσεκτικού σχεδιασμού πριν την επίθεση, η όσο το δυνατόν πληρέστερη συλλογή πληροφοριών και τέλος ο πιο σημαντικός παράγοντας, η εύρεση ενός ασφαλούς λιμανιού.

Από την άλλη πλευρά, η *ληστεία* είναι μια διαδικασία που λαμβάνει χώρα όταν το πλοίο ταξιδεύει, ιδιαίτερα κατά τις νυχτερινές ώρες. Οι πειρατές χρησιμοποιούν γάντζους για να επιβιβαστούν πάνω στο σκάφος και στη συνέχεια αρπάζουν χρήματα και τιμαλφή από το πλήρωμα, συμπεριλαμβανομένου του υψηλής τεχνολογίας εξοπλισμού πλοήγησης του πλοίου ή οτιδήποτε άλλο προλάβουν. Έχει υπολογιστεί ότι το κόστος μίας τέτοιας επίθεσης μπορεί να ανέρχεται από 10.000 έως 20.000 δολάρια.

Σε περίπτωση που το πλοίο τελεί υπό κατάληψη, λόγω του ότι μπορεί να παραμείνει στην κατοχή των πειρατών για αρκετό διάστημα, το ονομάζουμε «πλοίο-φάντασμα». Στην περίπτωση αυτή, οι πειρατές ακόμα και αν έχουν μεταφορτώσει όλο το φορτίο του πλοίου δεν έχουν πρόθεση να το εγκαταλείψουν. Το κρατούν στην κατοχή τους, το ξαναβάφουν, αφήνουν ελεύθερο ή σκοτώνουν το πλήρωμα, και προσεγγίζουν άλλα λιμάνια με νέο όνομα πλοίου και με πλαστά έγγραφα.

Ένας άλλος τύπος πειρατείας είναι η *απαγωγή* που είναι και η πιο σοβαρή μορφή πειρατείας που λαμβάνει χώρα στα Στενά της Μάλακα από το 2001. Οπλισμένοι πειρατές καταλαμβάνουν το σκάφος και κρατούν ως ομήρους τα μέλη του πληρώματος ζητώντας λύτρα. Τα απαχθείσα μέλη του πληρώματος απελευθερώνονται, συνήθως σώοι, μετά από την καταβολή των λύτρων από τους εργοδότες τους. (U.S. Naval War College, 2009)

2.4 Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Η πειρατεία θεωρείται πολεμική πράξη που διαπράττεται από οποιονδήποτε ιδιώτη και η οποία δεν ελέγχεται ούτε συνδέεται με κάποια κυβέρνηση. Αφορά κυρίως ποινικές πράξεις ή/και ληστείες που διαπράττονται στη θάλασσα (Boutilier, 2004). Αυτός ο ορισμός, επίσης περιλαμβάνει αντίστοιχες πράξεις που διαπράττονται σε άλλα υδάτινα συστήματα ή στην ξηρά.

Ως πειρατεία, δεν ορίζονται συνήθως τα εγκλήματα που έχουν διαπραχθεί εναντίον άλλων προσώπων που ταξιδεύουν με το ίδιο σκάφος, με το οποίο ταξιδεύει και ο δράστης. Για παράδειγμα, δε θεωρείται πειρατεία όταν ένας επιβάτης κλέβει από έναν άλλον πάνω στο πλοίο.

Ο όρος «πειρατεία» μπορεί, επίσης, να χρησιμοποιηθεί για να περιγράψει τις χερσαίες επιδρομές που γίνονται από μη κρατικούς φορείς. Η πειρατεία, σύμφωνα με τον παραπάνω ορισμό, διαφοροποιείται από την λαφυραγώγηση, κατά την οποία κάποιος ιδιώτης σε περίοδο πολέμου λάμβανε από τις νόμιμες αρχές ενός κράτους το δικαίωμα να λαφυραγωγεί εμπορικά πλοία που έφεραν εχθρική σημαία. Η πράξη της λαφυραγώγησης ονομαζόταν κούρσα και ο ιδιώτης κουρσάρος, δηλαδή «πειρατής με κρατική υποστήριξη» (Boutilier, 2004).

Η θαλάσσια πειρατεία, σύμφωνα με τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας-UNCLOS 1982, είναι οποιαδήποτε εγκληματική πράξη βίας, παρακράτησης, βιασμού, ή λεηλασίας που διαπράττεται, με κίνητρο το ιδιωτικό συμφέρον του πληρώματος ή των επιβατών ενός ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους, το οποίο στρέφεται, στην ανοικτή θάλασσα, κατά ενός άλλου πλοίου, αεροσκάφους, ή κατά προσώπων ή ιδιοκτησίας που βρίσκονται πάνω σε άλλο πλοίο ή αεροσκάφος (International Maritime Bureau, 2009).

Πειρατεία μπορεί επίσης να διαπραχθεί εναντίον πλοίου, αεροσκάφους, προσώπων, ή παρουσίας σε ένα μέρος που βρίσκεται εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους.

Είναι γεγονός, πως η πειρατεία ήταν το πρώτο παράδειγμα παγκόσμιας δικαιοσύνης. Ωστόσο, η εκδίκηση υποθέσεων πειρατείας δημιουργεί στην διεθνή κοινότητα πολλά προβλήματα (Boutilier, 2004).

Η πειρατεία εντάσσεται στο διεθνές ναυτικό δίκαιο, γεγονός που ανταποκρίνεται στην έκκληση της διεθνούς κοινότητας για παγκόσμια δικαιοσύνη. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι το έγκλημα της πειρατείας θεωρείται ως παραβίαση του διεθνούς δικαίου, το οποίο αποτελεί ένα σύνολο διεθνών κανόνων με τους οποίους πρέπει να συμμορφώνονται όλα τα κράτη. Αυτοί που διαπράττουν κλοπές στην ανοιχτή θάλασσα, αναστέλλοντας κάθε μορφή εμπορίου και θέτοντας σε κίνδυνο τις θαλάσσιες επικοινωνίες αντιμετωπίζονται από τα κυρίαρχα κράτη ως εκ φύσεως εχθροί της ανθρωπότητας. (Kissinger, 2001)

Σύμφωνα με το δίκαιο του βρετανικού πολεμικού ναυτικού, που υπάγεται στο αγγλικό δίκαιο, η πειρατεία τον μεσαίωνα αντιμετωπιζόταν σαν μια μορφή προδοσίας και οι παραβάτες καταδικάζονταν (Ong and Ho, 2005). Το φαινόμενο της πειρατείας χαρακτηρίστηκε ως κακούργημα κατά τη διάρκεια της βασιλείας του Ερρίκου VIII. Σε κάθε περίπτωση, τα κρούσματα πειρατείας ήταν επίσης στη δικαιοδοσία των δικαστηρίων του βρετανικού πολεμικού ναυτικού. Επίσης, όποιος συλλάμβανε πειρατές είχε το δικαίωμα να τους εκτελέσει, με άλλα λόγια δεν αναγνωριζόταν στους πειρατές κανένα δικαίωμα (Ong and Ho, 2005).

Δεδομένου ότι τα κρούσματα πειρατείας συνήθως λαμβάνουν χώρα εκτός των χωρικών υδάτων μιας χώρας, η δίωξη των πειρατών γίνεται από τα πιο ισχυρά κράτη. Αυτό αποτελεί ένα πολύπλοκο νομοθετικό πλαίσιο. Οι εν λόγω διώξεις των πειρατών στην ανοικτή θάλασσα, αποτελεί παράβαση των συμβάσεων περί ελευθερίας της ανοικτής θάλασσας. Με το πρόσχημα της διεθνούς δικαιοσύνης οι διώξεις των πειρατών επιτρέπονται ακόμα και αν έχει ενστάσεις το κράτος, τη σημαία του οποίου φέρει το πειρατικό πλοίο (Boutilier, 2004). Αυτό που περιγράφεται παραπάνω αποτελεί στην πραγματικότητα μια εξαίρεση στην αρχή του «*extra territorium jus dicenti impune non paretur*» το οποίο σημαίνει ότι η δικαστική απόφαση κράτους που υπερβαίνει τη χωρική του δικαιοδοσία μπορεί να αγνοηθεί με ατιμωρησία.

Τέλος, πρέπει να αναφερθεί ότι το 2008 το Βρετανικό Υπουργείο Εξωτερικών εξέδωσε οδηγία προς το Βασιλικό Ναυτικό να μη συλλαμβάνει πειρατές συγκεκριμένων εθνικοτήτων, γιατί μπορεί να δικαιούνται να ζητήσουν άσυλο στη Μεγάλη Βρετανία. Αυτό μπορεί να συμβεί μόνο υπό τις εξής δύο προϋποθέσεις: πρώτον, εάν η σύλληψη τους υπαχθεί στην αγγλική νομοθεσία για τα ανθρώπινα δικαιώματα και δεύτερον, σε περίπτωση που η πειρατεία, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία των πειρατών, τιμωρείται με εκτέλεση ή ακρωτηριασμό. (Woolf, 2008)

Υπάρχουν πολλές περιπτώσεις, στις οποίες εξετάζεται ο τρόπος δράσης για την καταπολέμηση της πειρατείας και τις αντίστοιχες αντιδράσεις κυρίως όσον αφορά στη νομοθεσία και την ασφάλιση. Πιο συγκεκριμένα, βασιζόμενοι σε μελέτες, θα παραθέσουμε παρακάτω μια υπόθεση που δημοσιεύτηκε στην εφημερίδα Lloyd's List, την 14η Σεπτεμβρίου του 2010, με τίτλο «Plans for private piracy patrols slammed», από το δημοσιογράφο David Osler. Μια εταιρεία που εδρεύει στην Ουαλία επρόκειτο να προτείνει σε μια ιδιωτική εταιρία με πολεμικά πλοία να αναλάβει την προστασία των πλοίων της από Σομαλούς πειρατές, παρά την αντίθετη γνώμη των υψηλόβαθμων στελεχών του πολεμικού ναυτικού και τις προειδοποιήσεις από τους δικηγόρους της ότι η εταιρία ρισκάρει να ακυρώσει το ασφαλιστικό της συμβόλαιο. Η «Sea Marshals», η εταιρία που ίδρυσε ένας Σουηδός έμπορος scrap, με έδρα το Κάρντιφ, ξεκίνησε τη μετατροπή τεσσάρων πολεμικών περιπολικών πλοίων σε πλοία συνοδείας εμπορικών πλοίων, τα οποία σκόπευε να επανδρώσει με πρώην στρατιωτικούς των ειδικών δυνάμεων, Ουκρανικής καταγωγής, και μετά να τα μισθώνει προς 10.000 δολάρια την ημέρα. Ο Thomas Jacobsson, ο νομικός εκπρόσωπος της εταιρείας ανέφερε τότε στη Lloyd's List ότι ήταν έτοιμοι να ξεκινήσουν τις δραστηριότητες τους στον Κόλπο του Άντεν το συντομότερο. Το πρώτο τους σκάφος ήταν καθοδόν για το Τζιμπουτί, το δεύτερο βρισκόταν στο Κάρντιφ, ενώ τα άλλα δύο ήταν στη Σουηδία και σύντομα θα κατευθύνονταν προς την Αγγλία για να εξοπλιστούν. Το επιχειρηματικό αυτό σχέδιο προκάλεσε πολλές αντιδράσεις. Ο Συνταγματάρχης Ρίτσαρντ Σπένσερ, επικεφαλής της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην αποστολή Navfor κατά της πειρατείας εξέφρασε την απορία του αν τελικά αυτοί οι άνθρωποι είναι «υπάλληλοι» ή πειρατές. Επιπλέον τόνισε πως η κατάσταση γίνεται ακόμα πιο πολύπλοκη από το γεγονός ότι δεν αποτελεί επίσημη στρατιωτική δύναμη, ενώ στην πραγματικότητα είναι. Στη συνέχεια, ο Πάολο

Γκιραντάνι, συνétairos του δικηγορικού γραφείου «Stephenson Harwood», με έδρα το Λονδίνο, δήλωσε ότι η νομιμότητα μιας τέτοιας δραστηριότητας μπορεί να αμφισβητηθεί αφού σύμφωνα με τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, δεν θα είχαν το δικαίωμα να αναμειχθούν ή να ανοίξουν πυρ γιατί αυτό θα σήμαινε αυτόματα πως δεν προσφέρουν απλώς μία υπηρεσία συνοδείας. Με άλλα λόγια σε περίπτωση που αναμειχθούν και επέμβουν, τότε θα φέρουν ποινική ευθύνη και πολύ πιθανόν, εάν βρίσκονταν εντός κάποιων χωρικών υδάτων, θα μπορούσαν να διώκονται ποινικά για εγκλήματα αυτοδικίας. Οι ασφαλιστές από την πλευρά τους ήταν αντίθετοι με τη χρήση των ένοπλων φρουρών και προειδοποίησαν πως μια τέτοια πρακτική ενδέχεται να καταστήσει άκυρη οποιαδήποτε ασφαλιστική κάλυψη. (Osler, 2010)

2.5 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΘΕΣΠΙΣΕΙ ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ Η Ε.Ε. ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Οι πειρατικές επιθέσεις και η ληστείες των πλοίων έχουν απασχολήσει ιδιαίτερα τον ΙΜΟ και τον ναυτιλιακό κόσμο γενικότερα. Η μάχη που δίνεται ώστε να αποφευχθούν και να ελαχιστοποιηθούν τέτοιες πράξεις, συνδέεται με τα προληπτικά μέτρα που αφορούν την ασφάλεια πάνω στα πλοία και στα λιμάνια και υιοθετήθηκαν τον Δεκέμβριο του 2002.

Ο ΙΜΟ άρχισε να εφαρμόζει ένα μακροπρόθεσμο αντιπειρατικό πρόγραμμα το 1998. Η πρώτη φάση περιελάμβανε σεμινάρια και εργαστήρια για κυβερνητικούς εκπροσώπους σε τοπικό επίπεδο, σε περιοχές που πλήττονταν από την πειρατεία. Η δεύτερη φάση αφορούσε αποστολές εκτίμησης της κατάστασης σε σχέση με τα κρούσματα πειρατείας σε διαφορετικές περιοχές.

Ο στόχος του ΙΜΟ ήταν να δημιουργήσει το κατάλληλο κλίμα έτσι ώστε να αναπτυχθούν διακρατικές συμφωνίες κατά της πειρατείας. Οι τοπικές συμφωνίες μεταξύ κρατών αποτελούν ένα σημαντικό βήμα κατά την πειρατεία. Αυτό αποδεικνύεται από την επιτυχία της αντιπειρατικής δράσης στα Στενά της Μαλάκα και της Σιγκαπούρης. Η Τοπική Συμφωνία Συνεργασίας για την Καταπολέμηση της

Πειρατείας και της Ένοπλης Ληστείας κατά πλοίων στην Ασία (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against ships in Asia, RECAAP), η οποία υπογράφηκε τον Νοέμβριο του 2004, από 16 χώρες της Ασίας και περιλαμβάνει επίσης ένα γραφείο συλλογής πληροφοριών, ώστε να διευκολύνεται η διακίνηση πληροφοριών που αφορούν τις πειρατικές επιθέσεις, αποτελεί ένα πολύ καλό παράδειγμα τοπικής συνεργασίας. Ο στόχος του IMO είναι η δημιουργία αντίστοιχων συνεργασιών και σε άλλα σημεία του πλανήτη.

Στις μέρες μας, η καρδιά του προβλήματος είναι η χτυπημένη από πολέμους Σομαλία και ο Κόλπος του Άντεν (αλλά και ο Κόλπος της Γουινέας, μια περιοχή αυξανόμενης βίας).

Τον Ιανουάριο του 2009, σε μία συνάντηση κορυφής που συγκλήθηκε υπό τον IMO, υιοθετήθηκε στο Τζιμπουτί, από τις χώρες τις γύρω περιοχής, μία σημαντική τοπική συμφωνία. Ο Κώδικας Οδηγιών (Code of Conduct) που αφορά την καταστολή της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στον δυτικό Ινδικό ωκεανό και τον κόλπο του Άντεν, αναγνωρίζει τον βαθμό του προβλήματος στην συγκεκριμένη περιοχή και συνυπογράφοντες δηλώνουν την πρόθεσή τους να συνεργαστούν στον μέγιστο δυνατό βαθμό, με τρόπο που εναρμονίζεται με το Διεθνές Δίκαιο, για στην καταπολέμηση του φαινομένου. (IMO, 2009)

Οι συνυπογράφωντες δεσμεύονται επίσης, ότι θα μοιράζονται και θα αναφέρουν οποιαδήποτε πληροφορία σχετικά με τις πειρατικές επιθέσεις, μέσω ενός συστήματος εθνικών κέντρων πληροφοριών. Οι πληροφορίες που ανταλλάσσονται, αφορούν την απαγόρευση διέλευσης σε ύποπτα πλοία, την σύλληψη και εκδίωξη προσώπων που έχουν εμπλακεί σε πειρατικές επιθέσεις, και τέλος, την διευκόλυνση, την φροντίδα, την θεραπεία και τον επαναπατρισμό των θυμάτων πειρατικών επιθέσεων: ναυτικούς, αλιείς, επιβάτες, κτλ.

Τον Νοέμβριο του 2001, ο IMO υιοθέτησε τον Κώδικα Πρακτικής για την Διερεύνηση των Εγκλημάτων Πειρατείας και Ένοπλης ληστείας στην θάλασσα (Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships)

(Resolution A.922(22)), καθώς επίσης, μέτρα που αποτρέπουν την νηολόγηση των «πλοίων- φαντασμάτων» (Resolution A.923(22)).

Ο IMO έχει εκδώσει και αναθεωρεί συνεχώς οδηγίες για προληπτικά μέτρα που πρέπει να παρθούν κατά τις πειρατείας, βασισμένες στις ιδιαιτερότητες κάθε επικίνδυνης περιοχής και στις Πρακτικές Βέλτιστης Διαχείρισης (Best Management Practices). Επιπλέον, αναζητά συνεχώς την υποστήριξη των κρατών ώστε να διαθέσουν πολεμικά πλοία, αεροσκάφη περιπολίας της θάλασσας, για τον κόλπο του Άντεν και τον δυτικό Ινδικό ωκεανό.

Μακροπρόθεσμα, ο IMO αποσκοπεί στην διεθνή δράση και συνεργασία προς την σταθεροποίηση της κατάστασης στην Σομαλία, μέσω του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών (UN Security Council), του Πολιτικού Γραφείου για την Σομαλία των Ηνωμένων Εθνών (UN Political Office for Somalia), του Προγράμματος Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών (UN Development Program), την Ομάδα Επικοινωνίας για την Πειρατεία Ανοιχτά της Σομαλίας (Contact Group on Piracy off Somalia) και άλλων αντίστοιχων θεσμών.

Ειδικά για την περίπτωση στην Σομαλία ανάπτυξη στην στεριά θεωρείται η μόνη διέξοδος για την λύση του φαινομένου. Ακόμα και αν ένα πλοίο ή ένα λιμάνι λειτουργεί σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο ασφαλείας, εάν τα διαφορετικά πολιτικά μέρη δεν εφαρμόσουν τα δέοντα και τις λειτουργικές απαιτήσεις του ISPS Code (Διεθνής Κώδικας Πλοίων και Λιμενικών Υπηρεσιών), το πραγματικό επίπεδο ασφαλείας δεν θα ανέβει.

Ο ISPS Code, είναι μία σειρά από μέτρα για την βελτίωση της ασφάλειας των πλοίων και των λιμένων. Ο ISPS Code εφαρμόζεται μέσω του Κεφαλαίου XI-Z που αφορά τα ειδικά μέτρα για την βελτίωση της ναυτιλιακής ασφάλειας, στα πλαίσια της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ζωής στην Θάλασσα (SOLAS). Αυτό που απαιτεί ο ISPS Code είναι η συνεργασία των Κυβερνήσεων, όσον αφορά την αξιολόγηση και συλλογή πληροφοριών που αφορούν την απειλή της ασφάλειας. Το προσωπικό των πλοίων και των λιμένων, επίσης, πρέπει να διανέμουν αντίστοιχες πληροφορίες στις

αρμόδιες υπηρεσίες, ώστε να αξιολογούνται ως προς την επικινδυνότητά τους. Άρα, Αυτό που επιδιώκεται από τον ISPS Code είναι η δημιουργία μίας διεθνούς κουλτούρας ναυτικής ασφάλειας, ανάμεσα στα εμπλεκόμενα μέρη της ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας.

Τέλος, από το 1982 και μετά, η Επιτροπή Ναυτικής Πλοήγησης της UNCTAD (United Nations Conference of Trade and Development) έχει εστιάσει την προσοχή της στην πειρατεία. Έτσι η MSC (Maritime Safety Committee) έχει αναθέσει στον IMO να κάνει έκκληση σε όλα τα κράτη, ώστε να αναφέρουν τις πειρατικές επιθέσεις και να εκδίδουν σχετικές εκθέσεις.

Το BIMCO (Βαλτικό και Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο), αποτελεί έναν μη κυβερνητικό οργανισμό, που είναι σε στενή επαφή με ναυτιλιακές οργανώσεις, ρυθμιστικούς οργανισμούς και άλλους σημαντικούς παράγοντες στην Ευρώπη, την Αμερική και την Ασία. Τα μέλη του BIMCO είναι πλοιοκτήτες, διαχειριστικές εταιρίες, ναυλομεσιτικές εταιρίες, πράκτορες, P&I clubs και άλλοι παράγοντες με συμφέροντα στον ναυτιλιακό τομέα. Έτσι, αυτό το συμβούλιο, ενεργεί ως καταλυτικός παράγοντας για την ανάπτυξη και προώθηση δικαιών και ισότιμων διεθνών ναυτιλιακών πολιτικών. Τα τελευταία χρόνια το BIMCO κάνει έκκληση για περισσότερη εγρήγορση και πιο ισχυρή δράση από την διεθνή κοινότητα στην ανάδειξη του προβλήματος της πειρατείας, ιδιαίτερα στον κόλπο του Άντεν, μιλώντας για την πολιτική κατάσταση των χωρών του κόλπου, ιδίως της Σομαλίας –δίνοντας με αυτόν τον τρόπο, έμφαση στην δημιουργία κινήτρων στην στεριά και όχι στην θάλασσα-.

Επιπλέον, το BIMCO έχει εκφράσει φόβους για περαιτέρω εξάπλωση του φαινομένου της πειρατείας, από πιθανούς «αντιγραφείς» των Σομαλών πειρατών, αναφέροντας δύο χαρακτηριστικά παραδείγματα, σαν πιθανούς δράστες, τους Tamil Tigers από την Σρι Λάνκα ή της Συμμορίες της Νιγηρίας. Παρά ταύτα, αναγνωρίζεται από την BIMCO ότι πλέον δεν είναι για τους πειρατές «ένα παιχνίδι χωρίς ρίσκο», υπονοώντας, πως οι θαλάσσιες περιπολίες και η διεθνής πολεμική ναυτιλιακή δύναμη που επιτηρεί τις επικίνδυνες περιοχές, έχουν κάνει πολύ δύσκολη την δράση των πειρατών.

Από τον Ιανουάριο του 2009, περίπου 30 πλοία περιπολούσαν μία περιοχή 2,5 εκατομμυρίων τετραγωνικών μιλίων. Πάνω από δώδεκα χώρες, συμπεριλαμβανομένων της Ρωσίας, του Ηνωμένου Βασιλείου, της Ινδίας, της Κίνας και των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, έχουν αποστείλει πολεμικά πλοία στον κόλπο του Άντεν, ώστε να αποτρέπουν τους πειρατές. Στην περιοχή υπάρχουν δύο κατηγορίες ναυτιλιακών δυνάμεων περιπολίας:

- 1) Η στρατιωτική επιχείρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης που ονομάζεται EU-NAVFOR και ξεκίνησε τον Δεκέμβριο του 2008
- 2) Μια πολυεθνική επιχείρηση με το όνομα «Combined Task Force 150» με αρχικά, αντιτρομοκρατική δράση στα ανοιχτά του Κέρατος της Αφρικής.

Επιπλέον οι Η.Π.Α. ανακοίνωσαν τον Ιανουάριο του 2009, μια νέα ναυτιλιακή δύναμη περιπολίας, την CTF-151 η οποία περιλαμβάνει την συμμετοχή του πολεμικού ναυτικού και Ανατολικών κρατών.

Η πρώτη επιχείρηση του πολεμικού ναυτικού που αποφασίστηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση -η EU-NAVFOR Atalanta- είναι ένα καλό παράδειγμα υλοποίησης μιας πολύπλευρης προσέγγισης. Αυτή η στρατιωτική επιχείρηση είχε σκοπό την αντιμετώπιση των -αυξημένων- πειρατικών κρουσμάτων, ανοιχτά της Σομαλίας. Η εκκίνηση της επιχείρησης έγινε την 8^η Δεκεμβρίου 2008, με την υποστήριξη της Ηνωμένων Εθνών και των σχετικών διατάξεων (Resolution 1814, 1816, 1838 και 1846) που εξέδωσε το 2008. Επίσης, αυτή η επιχείρηση, που διεξήχθη μέσα στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Άμυνας και Ασφάλειας (ESDP), περιελάμβανε 13 πολεμικά πλοία και τρία αεροσκάφη ναυτιλιακής περιπολίας. (Consilium Europa, 2010)

Επιπροσθέτως, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει οργανώσει εκπαιδευτικές δράσεις προς τις δυνάμεις ασφαλείας της Σομαλίας έτσι ώστε να είναι σε θέση να αντιμετωπίζουν τις πειρατικές επιθέσεις πιο αποτελεσματικά.

Ένα άλλο θεσμικό όργανο που έχει ιδρυθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση είναι το Κέντρο Ναυτικής Ασφάλειας Κέρας της Αφρικής (MSC-HOA). Το Κέντρο αυτό παρέχει 24ωρη καθοδήγηση των πλοίων που διαπλέουν τον Κόλπο του Άντεν και προσφέρει τις πιο πρόσφατες αντιπειρατικές οδηγίες μέσω ενός διαδραστικού ιστότοπου.

Μια άλλη πρωτοβουλία του Κέντρου ήταν η δημιουργία των ομαδικών διελύσεων, οι οποίες ακολουθούν τις πολεμικές δυνάμεις που εξασφαλίζουν την ασφάλεια της περιοχής για τα εμπορικά πλοία που ακολουθούν. Έτσι, κάθε εμπορικό πλοίο εγγράφεται στον ιστότοπο του MSC-HOA πριν από την διέλευσή του από τις επικίνδυνες περιοχές ώστε να μπορεί να ενταχθεί στο πρόγραμμα ασφαλούς διέλευσης υπό την EU-NAVFOR.

Μετά την εισαγωγή του θέματος της παρούσας εργασίας, ασχοληθήκαμε με την παρουσίαση και τον καθορισμό των σκοπών και στόχων, αναλύσαμε τα χαρακτηριστικά των πειρατικών επιθέσεων στον Κόλπο του Άντεν και στα Στενά της Μάλακα και περιγράψαμε τη σχέση μεταξύ πειρατείας και ναυτικού δίκαιου. Επιπλέον αναφέραμε την πολιτική που χαράσσει η Ευρωπαϊκή Ένωση και οι Διεθνείς Οργανισμοί για την καταπολέμηση του φαινομένου της πειρατείας. Στο επόμενο κεφάλαιο θα αναλύσουμε τη μεθοδολογία που επιλέχτηκε για την παρούσα μελέτη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ: ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Έχοντας αναλύσει και παρουσιάσει το θέμα μας, κρίνεται απαραίτητη η ανάπτυξη και η παρουσίαση της μεθοδολογίας που χρησιμοποιήθηκε για να το προσεγγίσουμε.

Εξαιτίας του γεγονότος ότι η πειρατεία είναι ένα τρέχον φαινόμενο γύρω από το οποίο προκύπτουν συνεχώς νέα στοιχεία, αποφασίστηκε ότι η καλύτερη μέθοδος για να διεξαχθεί η σχετική έρευνα ήταν να ανατρέξουμε στο Διαδίκτυο.

Μέχρι σήμερα, έχουν αναπτυχθεί και εφαρμόζονται διάφορες μέθοδοι έρευνας, αλλά το διαδίκτυο παρέχει πλήθος πληροφοριών σχετικά με τους πειρατές και τα κρούσματα πειρατείας. Οι πληροφορίες αυτές δεν μπορούν εύκολα να συλλεχθούν από βιβλία και ειδικά όταν αναφερόμαστε στις πιο πρόσφατες περιπτώσεις επιθέσεων.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται μελέτες περιπτώσεων που έλαβαν χώρα τόσο στον Κόλπο του Άντεν άλλα και στα Στενά της Μάλακα.

Αρχικά, υπάρχει η περίπτωση κατάληψης ενός πλοίου. Αυτό το είδος της πειρατείας μπορεί να είναι το λιγότερο συχνό, αλλά αποτελεί την πιο σοβαρή μορφή πειρατείας. Αφορά στην κατάληψη ενός πλοίου, ίσως για αρκετές ημέρες, ενώ το φορτίο μεταφορτώνεται σε άλλο πλοίο. Στη Νοτιοανατολική Ασία και ιδιαίτερα στα τέλη του 1990, το φορτίο που προτιμούσαν περισσότερο οι πειρατές ήταν το βαρύ ναυτιλιακό πετρέλαιο (fuel oil), το οποίο στη συνέχεια πουλούσαν στη μαύρη αγορά. Μέχρι το 2003, αυτό το είδος της πειρατείας είχε σταματήσει να υφίσταται. Μπορούμε να υποθέσουμε ότι, δύο από τους σημαντικότερους παράγοντες που συνέβαλαν σε αυτό ήταν η πάταξη της μαύρης αγοράς σε Κίνα και Αμερική και η αποτελεσματική εξάρθρωση αρκετών εγκληματικών οργανώσεων.

Παρ' όλα αυτά, η κατάσταση αυτή φάνηκε να είναι βραχύβια. Στις 22 Απριλίου του 2005 μια επίθεση που περιελάμβανε κατάληψη πλοίου, έλαβε χώρα στα χωρικά ύδατα της Ινδονησίας και πιο συγκεκριμένα έξω από τις Νήσους Λίνγκα. Στις 5 το πρωί,

ένοπλοι πειρατές επιβιβάστηκαν σε ένα εμπορικό πλοίο που μετέφερε κασσίτερο αξίας 4,6 εκατομμυρίων δολαρίων. Το πλοίο είχε προορισμό το λιμάνι της Σιγκαπούρης, αλλά μόλις επιβιβάστηκαν, οι πειρατές διέταξαν το πλήρωμα να κατευθύνει το πλοίο στο λιμάνι Pasir Gudang, στη Μαλαισία. Το πλοίο παρέμεινε στο εν λόγω λιμάνι για δύο ημέρες στη διάρκεια των οποίων τα μέλη του πληρώματος εξαναγκάστηκαν, με την απειλή ότι θα χάσουν τη ζωή τους, να προβούν στην εκφόρτωση του φορτίου σε αποθήκη που τους υπέδειξαν οι πειρατές. Τρεις μέρες αργότερα, την 25η Απριλίου, οι εισβολείς διέταξαν το πλήρωμα του πλοίο να πλεύσει πίσω στην Ινδονησία, ενώ αυτοί διέφυγαν με ταχύπλοο χωρίς να τραυματίσουν κανέναν από το πλήρωμα. Αφού έγινε αναφορά της επίθεσης, οι αρχές έλεγξαν την αποθήκη και βρήκαν τον κασσίτερο άθικτο, οι δράστες όμως δε βρέθηκαν ποτέ. Είναι αυτονόητο πως αυτό το είδος πειρατικής επίθεσης απαιτεί μεγάλη ευφυΐα, ευελιξία και προσεκτικό σχεδιασμό, καθώς ο κίνδυνος σύλληψης είναι εξαιρετικά υψηλός. Οι πειρατές πρέπει να εντοπίσουν μια συγκεκριμένη θέση που να παρέχει τη μέγιστη δυνατή ασφάλεια, για να γίνει η εκφόρτωση του φορτίου του πλοίου που επιτέθηκαν ή για να βρουν ένα άλλο πλοίο στο οποίο θα μεταφορτώσουν το φορτίο και με το οποίο θα το μεταφέρουν. Επιπλέον οι πειρατές πρέπει να σχεδιάσουν τον τρόπο με τον οποίο θα μεταχειριστούν τους ομήρους και τις τοπικές αρχές, που σε πολλές περιπτώσεις συνεργάζονται μαζί τους μετά από δωροδοκία. Σε αυτό το σημείο να σημειωθεί ότι σε ορισμένες σπάνιες περιπτώσεις, πιστεύεται ότι κάποιοι κρατικοί υπάλληλοι παρέχουν στους πειρατές χρήσιμες πληροφορίες σχετικά με τη θέση του πλοίου και το φορτίο που μεταφέρει, βοηθώντας τους με αυτόν τον τρόπο να το εντοπίσουν ευκολότερα και να μπορέσουν εν τέλει να επιβιβαστούν.

Μια παραλλαγή αυτού του τύπου πειρατείας είναι όταν το πλοίο, μετά από την κατάληψη του από πειρατές, εξαφανίζεται. Αυτό ονομάζεται χαρακτηριστικά «πλοίο φάντασμα». Όπως προαναφέρθηκε, η διαφορά από την προηγούμενη περίπτωση είναι ότι οι πειρατές, από τη στιγμή που θα ολοκληρωθεί η εκφόρτωση των εμπορευμάτων, δεν εγκαταλείπουν το σκάφος. Αντί αυτού, σκοτώνουν ή στην καλύτερη περίπτωση παρατάνε τα μέλη του πληρώματος και στη συνέχεια βάζουν το πλοίο αλλάζοντας εντελώς την εμφάνισή του. Το πλοίο, εν συνεχεία, ταξιδεύει με νέο όνομα και πλήρωμα και με ψευδή έγγραφα. Το πρόβλημα έγκειται στο γεγονός ότι οι πειρατές μπορούν

εύκολα να αποκτήσουν τα μέσα και τα εργαλεία για να πλαστογραφήσουν τα επίσημα χαρτιά του πλοίου και να φτιάξουν ψευδείς σφραγίδες για τα διάφορα μεταναστευτικά έγγραφα. Αυτό συμβαίνει γιατί σε πολλές περιπτώσεις έχει αποδειχθεί ότι οι πειρατές υποβοηθούνται από ισχυρούς επιχειρηματίες και κρατικούς φορείς.

Η πιο χαρακτηριστική υπόθεση αυτού του τύπου επίθεσης είναι η περίπτωση κατάληψης του δεξαμενόπλοιου «*Petro Ranger*» τον Απρίλιο του 1998. Το Σιγκαπουριάνικης ιδιοκτησίας πλοίο που μετέφερε πετρέλαιο diesel και καύσιμο τύπου jet-A1 ήταν καθοδόν από τη Σιγκαπούρη προς το Χο Τσι Μινχ, όταν ένοπλοι δράστες επιβιβάστηκαν, τρεις ώρες έξω από τα χωρικά ύδατα της Σιγκαπούρης. Το πλοίο ξαναβάφτηκε και μετονομάστηκε σε «*MV Wilby*» και οι πειρατές αντικατέστησαν τη σημαία της Μαλαισίας με άλλη της Ονδούρας. Την επόμενη ημέρα, το φορτίο μεταφορτώθηκε σε δύο άλλα δεξαμενόπλοια στον Κόλπο της Ταϊλάνδης. Παρά το γεγονός ότι οι πειρατές συνελήφθησαν από τις κινεζικές αρχές αποφυλακίστηκαν μετά από λίγους μήνες. (U.S. Naval War College, 2009)

Επιπλέον, μια από τις πιο σημαντικές εξελίξεις στις νέες τάσεις του φαινομένου της πειρατείας είναι η αξιοσημείωτη αύξηση των περιστατικών της απαγωγής για λύτρα. Αυτός ο τύπος επιθέσεων εμφανίστηκε για πρώτη φορά το 2001, αλλά τα τελευταία χρόνια υπάρχει μια δραματική αύξηση του αριθμού των περιστατικών ιδίως στις ασιατικές θάλασσες. Το 2004 υπήρξαν 14 περιπτώσεις απαγωγών για λύτρα στη Σιγκαπούρη και στα Στενά της Μάλακα. Ο Noel Chong από το IMB εκτιμά ότι ο αριθμός των επιθέσεων συμπεριλαμβανομένης της απαγωγής είναι μεγαλύτερος, όμως οι ναυτιλιακές εταιρείες επιλέγουν να μην αναφέρουν το γεγονός για λόγους που αφορούν κυρίως στη φήμη των εταιρειών.

Επιπλέον, σύμφωνα με το IMB (Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο), το οποίο συλλέγει πληροφορίες για τα κρούσματα πειρατείας που παρατηρούνται σε όλο τον κόσμο, το 2004, σημειώθηκαν 43 απαγωγές πληρώματος στη Νοτιοανατολική Ασία, εκ των οποίων οι 36 συνέβησαν στα Στενά της Μάλακα (International Maritime Bureau, 2004).

Σε αυτόν τον τύπο πειρατικής επίθεσης, οι πειρατές προσπαθούν να προσεγγίσουν το

πλοίο και όταν καταφέρουν να επιβιβαστούν, απαγάγουν μελή του πληρώματος και ζητούν λύτρα για την απελευθέρωσή τους. Η κατάληξη μίας πειρατικής επίθεσης με απαγωγή είναι συνήθως η απελευθέρωση του απαχθέντος πληρώματος, επειδή οι εργοδότες δέχονται να πληρώσουν τα αντίστοιχα λύτρα. Το ποσό των λύτρων που ζητούν οι πειρατές, μπορεί να κυμαίνεται από \$100.000 έως \$200.000. Ωστόσο, το ποσό που δίνεται από τους εργοδότες, μετά από διαπραγματεύσεις είναι αρκετά χαμηλότερο και μπορεί να κυμαίνεται από \$10.000 έως \$20.000. (Raymond, 2007, σελ. 67)

Δύο χαρακτηριστικά περιστατικά που ανήκουν σε αυτή την κατηγορία της πειρατείας και που σημειώθηκαν σε διάστημα μερικών ημερών περιγράφονται παρακάτω. Την 12η Μαρτίου 2005, τριάντα πέντε πειρατές, που σύμφωνα με σχετικές αναφορές, ήταν οπλισμένοι με εκτοξευτήρες πυραύλων, επιβιβάστηκαν σε ένα δεξαμενόπλοιο χημικών Ινδονησιακής σημαίας και απήγαγαν τον πλοίαρχο και τον αρχιμηχανικό. Το δεύτερο περιστατικό έγινε δύο ημέρες αργότερα, στις 14 Μαρτίου 2005. Ο στόχος, σε αυτήν την περίπτωση, ήταν ένα Ιαπωνικό ρυμουλκό. Οι πειρατές προσέγγισαν το ρυμουλκό με τρία αλιευτικά σκάφη και έτσι το ανάγκασαν να σταματήσει. Στη συνέχεια έκλεψαν έγγραφα και χάρτες αξίας 7.000 δολαρίων και τέλος, απήγαγαν τα τρία μέλη του πληρώματος του πλοίου. Εδώ να σημειωθεί πως οι πειρατές προτιμούν τα ρυμουλκά για τέτοιου είδους επιθέσεις (International Maritime Bureau, 2005).

Μια άλλη ενδιαφέρουσα περίπτωση απαγωγής ήταν η κατάληψη του δεξαμενόπλοιου «Penrider» που έλαβε χώρα τον Αύγουστο του 2003 και ενώ κατευθυνόταν από τη Σιγκαπούρη προς το Πενάνγκ της Μαλαισίας. Δώδεκα μίλια έξω από το Πορτ Κλανγκ στα Στενά της Μάλακα, δώδεκα πειρατές πλησίασαν και επιβιβάστηκαν στο πλοίο και απήγαγαν τρία μέλη του πληρώματος. Μετά, όμως, από διαπραγματεύσεις οι πειρατές απελευθέρωσαν τα μέλη του πληρώματος, που βρέθηκαν σώοι και αβλαβείς. (McGeown, 2003)

Σύμφωνα με ένα μέλος του πληρώματος, οι επιτεθείς μιλούσαν τη διάλεκτο της επαρχίας Ατσέχ της Ινδονησίας και υποστήριζαν ότι είναι στρατιώτες που ανήκουν στο Κίνημα Απελευθέρωσης της Ατσέχ (GAM). «Στο παρελθόν, πίστευαν πως

τρομοκρατικές ομάδες, όπως η ASG και η GAM, ήταν υπεύθυνες για τα κρούσματα πειρατείας. Το κίνημα GAM, ιδιαίτερα, πιστεύεται πως ήταν υπεύθυνο για τη ραγδαία αύξηση των πειρατικών επιθέσεων στα χωρικά ύδατα της Ινδονησίας και ιδίως βόρεια και ανοιχτά της Σουμάτρας που ήταν το κύριο πεδίο δράσης τους. Ιστορικά, από το 1970 τα μέλη της GAM αγωνίζονται εναντίον της κυβέρνησης της Ινδονησίας, με στόχο τη δημιουργία ενός ανεξάρτητου ισλαμικού βασιλείου στην επαρχία Ατσέχ. Η χρηματοδότηση των τρομοκρατικών της δραστηριοτήτων πιστεύεται πως γίνεται, εν μέρη, από έσοδα που προέρχονται από πειρατικές επιθέσεις και λαθρεμπόριο. Εντούτοις, η GAM έχει αναλάβει την ευθύνη μίας μόνο πειρατικής επίθεσης, που πραγματοποιήθηκε εναντίον ενός σκάφους που είχε ναυλωθεί από την Exxon Mobil το 2002» (Raymond, 2006)

Μια ακόμα πολύ ενδιαφέρουσα υπόθεση απαγωγής είναι η περίπτωση του πλοίου «MV Al Nisr Al Saudi» που έλαβε χώρα την 1^η Μαρτίου 2010 και ευτυχώς, μετά από κατάληψη εννέα μηνών, είχε αίσια κατάληξη. Το εν λόγω πλοίο, που ανήκει στην εταιρεία «International Company» με έδρα τη Σαουδική Αραβία, ταξίδευε από την Ιαπωνία στην Τζέντα. Την 1^η Μαρτίου 2010 και ενώ το πλοίο έπλεε στον Κόλπο του Άντεν δύο πειρατικά ταχύπλοα πλησίασαν το πλοίο και άρχισαν να το πυροβολούν. Μετά από την επίθεση αυτή κατάφεραν να επιβιβαστούν πάνω στο πλοίο και να αιχμαλωτίσουν δεκατέσσερα μέλη του πλήρωματος. Σύμφωνα με μαρτυρίες του καπετάνιου, του κ. Γεωργίου Σκαλίμη, οι είκοσι πέντε πειρατές που επιβιβάστηκαν φυλάκισαν το πλήρωμα στη γέφυρα, πέταξαν όλες τις προμήθειες φαγητού που υπήρχαν και διέταξαν τον καπετάνιο να κατευθύνει το πλοίο στη Σομαλία, ζητώντας από την πλοιοκτήτρια εταιρεία λύτρα ύψους είκοσι εκατομμυρίων δολαρίων. Μετά από εννέα μήνες κακουχίας και στέρησης για το πλήρωμα, η εταιρεία ήρθε σε συμφωνία με τους πειρατές και έστειλε τα λύτρα, που έφταναν μετά από διαπραγματεύσεις, τα 1,8 εκατομμύρια. Η καθυστέρηση για την καταβολή των λύτρων οφείλεται στην κυβέρνηση της Σαουδικής Αραβίας, που δε συμφωνούσε να καταβληθούν τα λύτρα γιατί, όπως δήλωσε, οι πειρατές ήταν τρομοκράτες και με αυτά τα λεφτά θα αγόραζαν όπλα.

Σύμφωνα με τη μαρτυρία του καπετάνιου, η συμπεριφορά των πειρατών στο πλήρωμα ήταν απάνθρωπη και όπως δήλωσε χαρακτηριστικά «...δεν υπολογίζουν την ανθρώπινη ζωή...». Για εννέα μήνες, τα δεκατέσσερα άτομα του πληρώματος κοιμόντουσαν όλοι μαζί στη γέφυρα, κατανάλωναν χειρίστης ποιότητας φαγητό και νερό και στερούντο φαρμακευτικής αγωγής. Επίσης, τα μέλη του πληρώματος ζούσαν στη γέφυρα για τόσο χρονικό διάστημα χωρίς να έχουν τη δυνατότητα να πλυθούν ή να μιλήσουν με τους δικούς τους ανθρώπους.

Τέλος ο καπετάνιος κάνοντας ένα σχολιασμό για την κατάσταση στον Κόλπο του Άντεν, πρόσθεσε ότι οι πειρατές είναι πάρα πολλοί και η κατάσταση στις ακτές της Σομαλίας είναι ανεξέλεγκτη. Ανέφερε μεταξύ άλλων πως, υπό την απειλή όπλου, αναγκάστηκε να κυνηγήσει άλλο πλοίο. Εφόσον τα πολεμικά πλοία δε γνωρίζουν πάντα, αν ένα πλοίο είναι υπό κατάληψη, είναι ακόμα πιο δύσκολο να εντοπίσουν τους πειρατές. Είναι χαρακτηριστικό πως τους πρώτους μήνες του 2010, σημειώθηκαν 39 καταλήψεις πλοίων μόνο στον Κόλπο του Άντεν. (Καζαλόττι, 2011)

Ένας από τους κύριους λόγους που γίνονται πολλές πειρατικές επιθέσεις στην Νοτιοανατολική Ασία είναι η ληστεία. Σύμφωνα με αυτήν την κατηγορία πειρατικής επίθεσης, οι πειρατές πλησιάζουν το σκάφος, κυρίως κατά τη διάρκεια της νύχτας ή τις πρώτες πρωινές ώρες, μεταξύ 1 και 6 πμ και επιβιβάζονται στο πλοίο χρησιμοποιώντας άγκιστρα. Στη συνέχεια, κλέβουν προσωπικά αντικείμενα από τα μέλη του πληρώματος και οτιδήποτε πολύτιμο βρίσκεται πάνω στο πλοίο, κυρίως εξοπλισμό πλοήγησης και λοιπά αντικείμενα υψηλής τεχνολογίας. Σύμφωνα με αναφορές τέτοιων επιθέσεων, στις περισσότερες περιπτώσεις, η αξία των αγαθών που έχουν κλαπεί μπορεί να κυμαίνονται μεταξύ \$10.000 και \$20.000. (Davis, 2004)

Κατά την περίοδο 2003-2004 υπήρξε μια σημαντική μείωση του αριθμού των κρουσμάτων πειρατείας στα Στενά της Μάλακα, με σκοπό τη ληστεία. Πιο συγκεκριμένα, το 2003 αναφέρθηκαν είκοσι επιθέσεις στην περιοχή, ενώ το 2004, μόλις οχτώ. Επιπλέον, η πλειοψηφία των πειρατικών επιθέσεων στην Ινδονησία, εμφανίζονται κοντά σε κάποιο λιμάνι ή όταν το πλοίο βρίσκεται στο αγκυροβόλιο. (International Maritime Bureau, 2004)

Φυσικά, αυτές οι επιθέσεις τείνουν να είναι λιγότερο βίαιες, σε σύγκριση με τις πειρατικές επιθέσεις άλλου τύπου. Επιπλέον, υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες οι δράστες διαφεύγουν χωρίς να κλέψουν τίποτα. Αυτό συμβαίνει κυρίως όταν το πλήρωμα είναι ενημερωμένο για την επικινδυνότητα της κατάστασης και έχει λάβει τα κατάλληλα μέτρα για την αντιμετώπιση τέτοιων περιστατικών

Σύμφωνα με τον Nick Davis τον ιδρυτή του Merchant Maritime Warfare Centre, ενός μη κερδοσκοπικού οργανισμού που παρέχει ειδική εκπαίδευση, υποστήριξη και συμβουλές για την προστασία της εμπορικής ναυτιλίας από την πειρατεία, μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2010, το τελευταίο εμπορικό πλοίο που είχε καταληφθεί από Σομαλούς πειρατές ήταν το Αιγυπτιακής ιδιοκτησίας φορηγό «MV Suez», το οποίο δέχτηκε επίθεση στις 2 Αύγουστου. Μετά την καταβολή λύτρων ύψους 2,1 εκατομμυρίων δολαρίων, οι ακτιβιστές Ansar Burney και Dr Ishrat-ul-Ibad Khan κατάφεραν να απελευθερώσουν το πλήρωμα στις 16 Ιουνίου 2011, με τη βοήθεια του πολεμικού ναυτικού του Πακιστάν.

Ο κ. Davis, ύστερα από την κατάληψη του πλοίου «MV Suez», προειδοποίησε πως γύρω στα μέσα Σεπτεμβρίου, δηλαδή μετά τη νηγεμία από τους Μουσώνες στην περιοχή του κόλπου του Άντεν και του Ινδικού ωκεανού, ο κίνδυνος πειρατείας θα ήταν ακόμα πιο άμεσος και ότι έπρεπε να ληφθούν άμεσα μέτρα για την αποτελεσματική προστασία των εμπορικών πλοίων (Lloyd List, 2010).

Πράγματι, μόνο στις 8 Σεπτεμβρίου 2010 αναφέρθηκαν δύο περιστατικά επιθέσεων στον IRTC (Διεθνώς Συνιστώμενη Οδός Διέλευσης), ένα στο πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «MV Magellan Star» και το άλλο στο δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών προϊόντων «MV Olib G». (Osler, 2010)

3.1 ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΣΤΟΝ ΚΟΛΠΟ ΤΟΥ ΆΝΤΕΝ

Η περιοχή του Κόλπου του Άντεν είναι γνωστή για τα συχνά κρούσματα πειρατείας και η διέλευσή του από τα πλοία θεωρείται πολύ επικίνδυνη. Η βασική αιτία που το

φαινόμενο της πειρατείας είναι τόσο έντονο στον Κόλπο, είναι η πολιτική αστάθεια που επικρατεί στην Σομαλία (Ong and Ho, 2005).

Μόνο κατά το έτος 2007, το Διεθνές Γραφείο Ναυτιλίας ανακοίνωσε πάνω από είκοσι τέσσερις επιθέσεις και απόπειρες επιθέσεων στην περιοχή του Κόλπου του Άντεν και στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας.

Στις 4 Απριλίου του 2008, πειρατές επιτέθηκαν σε ένα γαλλικό γιοτ πολυτελείας, με τριάντα τέσσερα άτομα πλήρωμα. Την 21η Αυγούστου 2008, ένα φορτηγό πλοίο μεταφοράς ξηρού φορτίου που πήγαινε από την Κίνα στην Ολλανδία, φορτωμένο με 40.000 τόνους σιδηρομεταλλεύματος, με πλήρωμα είκοσι εννέα ατόμων και με ιρανική σημαία κατελήφθη από πειρατές σε διεθνή ύδατα στον Κόλπο του Άντεν. Μετά από διαπραγματεύσεις, το πλοίο και το πλήρωμά του απελευθερώθηκαν στις 10 Οκτωβρίου της ίδιας χρονιάς (International Maritime Bureau, 2009).

Στις 15 Σεπτεμβρίου του 2008, το ιαπωνικό δεξαμενόπλοιο χημικών «Stolt Valor» κατελήφθη επίσης από πειρατές στον Κόλπο, ανοικτά της Σομαλίας. Το πλήρωμα των είκοσι δύο ατόμων αποτελείτο από δέκα οκτώ Ινδούς, δύο Φιλιπινέζους, έναν από το Μπαγκλαντές και ένα Ρώσο. Το εν λόγω πλοίο απελευθερώθηκε στις 16 Νοεμβρίου 2008 μετά από 62 ημέρες αιχμαλωσίας και μετά από καταβολή λύτρων ύψους \$2,5 εκατομμυρίων στους πειρατές.

Στις 22 Σεπτεμβρίου 2008 καθιερώθηκε με την υποστήριξη του IMO, η MSPA (Θαλάσσια Περιπολία Ασφάλειας Χώρου). Πρόκειται για έναν ασφαλή διάυλο πλεύσης στη μέση του Κόλπου του Άντεν, ο οποίος βρίσκεται υπό συνεχή παρακολούθηση από πολεμικά αεροπλάνα και πλοία της πολυεθνικής συμμαχικής δύναμης (Combined Task Force 150) που βρίσκεται στην περιοχή για τη διαφύλαξη της ασφάλειας και την αποτροπή των πειρατικών επιθέσεων.

Επιπλέον, στις 11 Νοεμβρίου 2008 το πλοίο «MV Jag Arnav» –ένα φορτηγό πλοίο 38.265 τόνων, της εταιρείας Great Eastern Shipping Company, με έδρα το Mumbai,

δέχτηκε επίθεση από πειρατές. Το πλοίο έστειλε αμέσως κλήση SOS, η οποία ελήφθη από το Ινδικό πολεμικό πλοίο «INS Tabar», που περιπολούσε την περιοχή. Από το πολεμικό πλοίο ξεκίνησε ένα πολεμικό ελικόπτερο επανδρωμένο με άντρες των ειδικών δυνάμεων, ούτως ώστε να παρέμβει και να αποτρέψει την επιβίβαση των πειρατών και την κατάληψη του πλοίου. Το πλήρωμα του ελικοπτερού άνοιξε πυρ στους πειρατές, εξαναγκάζοντας τους να εγκαταλείψουν την προσπάθεια. (The Economic Times, 2008)

Επίσης, στις 18 Νοεμβρίου του 2008, το Ινδικό πολεμικό πλοίο «INS Tabar» άνοιξε πυρ στο «MV Ekawat Nava 5», μια μηχανότρατα βαθιών νερών που μετέφερε αλίευμα στην Υεμένη. Το εν λόγω πλοίο είχε προηγουμένως δεχθεί επίθεση από Σομαλούς πειρατές και λίγες ώρες μετά την κατάληψη του εντοπίστηκε από το πολεμικό πλοίο «INS Tabar», το οποίο δέχτηκε πυρ από τους πειρατές. Με τη σειρά του το πολεμικό πλοίο απάντησε στα πυρά των πειρατών με αποτέλεσμα το «MV Ekawat Nava 5» να πάρει φωτιά και να βουλιάξει, μαζί όμως με το αρχικό του πλήρωμα. Όπως κατήγγειλε ο μοναδικός επιζώντας από το πλήρωμα, οι πειρατές διέφυγαν με δύο μικρότερες βάρκες. Το Πολεμικό Ναυτικό της Ινδίας δήλωσε πως η περιγραφή του «MV Ekawat Nava 5» ήταν όμοια με αυτή ενός πειρατικού μητρικού πλοίου που χρησιμοποιούσαν οι πειρατές. (Axe, 2008)

Το Νοέμβριο του 2008, οι πειρατές προσπάθησαν να καταλάβουν το πολυτελές κρουαζιερόπλοιο «Oceania Nautica», το οποίο μετέφερε εξακόσιους ενενήντα επιβάτες και πλήρωμα τριακοσίων ογδόντα έξι ανθρώπων. Το σκάφος επιτάχυνε και κατάφερε να ξεφύγει από τους πειρατές. (Spencer Brown, 2008)

Στις 13 Δεκεμβρίου του ίδιου έτους, οι πειρατές πραγματοποίησαν μια ακόμα προσπάθεια έτσι ώστε να καταλάβουν ένα φορτηγό πλοίο, το «MV Gibe» με σημαία της Αιθιοπίας. Το πλοίο εξέπεμψε σήμα «Mayday» και έτσι κατέφτασε ένα πλοίο του Πολεμικού Ναυτικού της Ινδίας που κατάφερε να αποτρέψει την επίθεση συλλαμβάνοντας τους είκοσι τρεις πειρατές, οι οποίοι ήταν Σομαλοί και Υεμενιοί. (IANS, 2008)

Κατά 38,5% αυξήθηκαν το 2009 οι πειρατείες σε ολόκληρο τον κόσμο, με τους Σομαλούς να έχουν διαπράξει τουλάχιστον τις μισές από τις 406 που σημειώθηκαν, ανακοίνωσε το Διεθνές Γραφείο Ναυσιπλοΐας (IMB). Σύμφωνα με το IMB, το 2009, οι Σομαλοί πειρατές κατέλαβαν δεκάδες πλοία, κρατώντας εκατοντάδες ομήρους για να εισπράξουν εκατομμύρια δολάρια ως λύτρα.

«Οι πειρατές τώρα νιώθουν περισσότερη απελπισία και προχωρούν με περισσότερη αποφασιστικότητα στην κατάληψη πλοίων. Οι πρόσφατες επιθέσεις σε αποστάσεις μεγαλύτερες των 1.000 ναυτικών μιλίων από τη Μογκαντίσου υπογραμμίζουν την ικανότητα των Σομαλών πειρατών», αναφέρει η ετήσια έκθεση του Γραφείου. (International Maritime Bureau, 2009)

Μόνο στον Κόλπο του Άντεν σημειώθηκαν 116 πειρατείες ή απόπειρες πειρατείας, σε σύγκριση με τις 92 το 2008. Στις περισσότερες περιπτώσεις στόχος ήταν φορτηγά πλοία, με συνολικά δέκα τραυματίες μεταξύ των μελών των πληρωμάτων, τέσσερις νεκρούς και έναν αγνοούμενο.

Από τις 406 επιθέσεις, οι 217 διεπράχθησαν από Σομαλούς πειρατές, οι οποίοι κατέλαβαν 47 πλοία και πήραν ομήρους 867 ναυτικούς. Στις 31 Δεκεμβρίου, Σομαλοί πειρατές είχαν υπό τον έλεγχό τους 12 πλοία ζητώντας λύτρα και κρατώντας ομήρους 263 μέλη πληρωμάτων διαφόρων εθνικοτήτων.

Η έκθεση αναφέρει ότι, το 2009, οι πειρατές κατάφεραν να ανέβουν σε 153 πλοία, ενώ 49 κατελήφθησαν, 84 δέχθηκαν επίθεση και 120 πλοία δέχθηκαν πυρά, σε σύγκριση με 46 πλοία το 2008. Συνολικά, ως όμηροι κρατήθηκαν 1.052 ναυτικοί, ενώ 68 ναυτικοί τραυματίστηκαν και οκτώ δολοφονήθηκαν. (G.S.N., 2010)

Θύμα πειρατικής επίθεσης το 2009, ήταν το φορτηγό πλοίο «Blue Star» με πλήρωμα 28 άτομα. Το πλοίο μετέφερε 6.000 τόνους λιπάσματος και δέχθηκε επίθεση από 15 Σομαλούς πειρατές οι οποίοι κατέλαβαν το πλοίο και το μεταφέρουν προς τις ακτές της Σομαλίας. Η επίθεση συνίστατο από δύο προσπάθειες των πειρατών για επιβίβαση στο

πλοίο, με 3 ταχύπλοα οπλισμένα με πυροβόλα όπλα και ρουκέτες. Οι προσπάθειες των πειρατών απέτυχαν χάρη στους ελιγμούς αποφυγής του πλοίου και στις προσπάθειες του πληρώματος που ενήργησε σύμφωνα με το σχέδιο αποφυγής εκτάκτων καταστάσεων της εταιρίας, στην γρήγορη επέμβαση από ένα ισπανικό πολεμικό αεροσκάφος και μίας δανέζικης φρεγάτας των δυνάμεων της Στρατιωτικής Επιχείρησης «ATALANTA» της Ε.Ε. και τέλος, στις συντονισμένες ενέργειες των κέντρων διαχείρισης κρίσεων της διαχειρίστριας εταιρίας (AVIN INTERNATIONAL S.A.), του θαλάμου επιχειρήσεων YEN και του κέντρου επιχειρήσεων των στρατιωτικών δυνάμεων της περιοχής. (Agora Press, 2009)

Πειρατική επίθεση σημειώθηκε την 1^η Δεκεμβρίου 2009 σε ένα ακόμη υπό ελληνική σημαία δεξαμενόπλοιο, το «Σίκινος», που έπλεε ανοιχτά των ακτών της Σομαλίας, 500 ναυτικά μίλια νοτιοανατολικά του Ομάν, προερχόμενο από το Σουδάν με προορισμό την Κίνα, χωρίς όμως αποτέλεσμα. Οι 24 ναυτικοί του πλοίου, μεταξύ των οποίων και οκτώ Έλληνες, απέκρουσαν την επίθεση των Σομαλών πειρατών δίνοντας «μάχη» με όσα μέσα διέθεταν, από φωτοβολίδες ως μάνικες νερού, και καθιστώντας αδύνατη την προσέγγιση του σκάφους. Έτσι υποχρέωσαν τους πειρατές να εγκαταλείψουν την προσπάθεια κατάληψής του. Όπως ενημέρωσε ο πλοίαρχος τον Θάλαμο Επιχειρήσεων του Λιμενικού Σώματος, οι Σομαλοί πειρατές απομακρύνθηκαν από το πλοίο. Όλοι οι ναυτικοί, Έλληνες και αλλοδαποί, συνέχισαν σώοι, το ταξίδι τους προς την Κίνα. (Σκορδίλης, 2009)

Στις 29 Νοεμβρίου 2009, πιάστηκαν όμηροι στα χέρια εννέα οπλισμένων πειρατών οι 19 αλλοδαποί και οι εννέα Έλληνες ναυτικοί, μέλη του πληρώματος του με ελληνική σημαία δεξαμενόπλοιου «Maran Centaurus», το οποίο κατελήφθη από τους ένοπλους, ενώ έπλεε ανοιχτά της Σομαλίας. Ο υποπλοίαρχος του «Maran Centaurus», σε επικοινωνία με την πλοιοκτήτρια εταιρία, δήλωσε ότι οι εννέα ένοπλοι οδηγούν το πλοίο προς λιμάνι της Σομαλίας. Το «Maran Centaurus» είχε αποπλεύσει έμπορτο μαζούτ από το Κουβέιτ με προορισμό την Αμερική. Σύμφωνα με πληροφορίες, 5,5 έως 7 εκατομμύρια δολάρια ρίχτηκαν στις 17 Ιανουάριου 2010, από αέρος στη γέφυρα του πλοίου ως λύτρα για την απελευθέρωσή του. Το ποσό αυτό θεωρείται από τα υψηλότερα που έχουν δοθεί ποτέ στους πειρατές. Ο πακτωλός των χρημάτων φαίνεται ότι προκάλεσε εντάσεις μεταξύ των πειρατών, οι οποίες μάλιστα καθυστέρησαν την

απελευθέρωση του πλοίου και των 28 ναυτικών του. (Tvxsteam, 2010)

Κατά το έτος 2010 οι πειρατικές επιθέσεις εναντίον πλοίων κάθε σημαίας στην εν λόγω θαλάσσια περιοχή ανήλθαν σε 210, ενώ το συνολικό κέρδος για τους 1500 περίπου πειρατές που δρουν στην περιοχή υπολογίζεται, κατά μέσο όρο, σε 150 εκατομμύρια δολάρια Η.Π.Α.

Το «ανθρώπινο» κόστος της πειρατείας, το έτος 2010 ήταν 4185 ναυτικοί που υπέστησαν ένοπλη επίθεση, 1090 κρατήθηκαν αιχμάλωτοι και 516 χρησιμοποιήθηκαν ως ανθρώπινες ασπίδες.

Επίθεση από πειρατές κλήθηκαν να αντιμετωπίσουν για μιάμιση ώρα τα μέλη του πληρώματος του δεξαμενόπλοιου «Aegea», 300 ναυτικά μίλια από το Ομάν. Οι πειρατές προσπάθησαν να το καταλάβουν. Το δεξαμενόπλοιο, στο οποίο επέβαιναν 27 άτομα, μεταξύ των οποίων 10 Έλληνες και 3 Βρετανοί, δέχθηκε επίθεση δύο φορές και για μιάμιση ώρα από οκτώ ενόπλους που επέβαιναν σε αλιευτικό σκάφος. Οι Βρετανοί αποτελούσαν την ομάδα ασφαλείας του πλοίου. Η παρουσία τους όμως δεν απέτρεψε τους επίδοξους πειρατές να επιτεθούν. Εναντίον του πλοίου έπεσαν πυροβολισμοί και τρεις ρουκέτες, εκ των οποίων οι δύο δεν βρήκαν τον στόχο τους και η τρίτη έπεσε στο κατάστρωμα του δεξαμενόπλοιου, χωρίς ευτυχώς να εκραγεί. Κανείς εκ των επιβαινόντων στο δεξαμενόπλοιο δεν τραυματίστηκε. Ο καπετάνιος του «Aegea» με κατάλληλους ελιγμούς κατάφερε να αποφύγει τελικά τους πειρατές. (On Alert, 2011)

Στις 20 Δεκεμβρίου 2010, Σομαλοί πειρατές, που επέβαιναν σε δύο ταχύπλοα, κατέλαβαν το εμπορικό πλοίο «MV ORNA», υπό σημαία Παναμά, αφού άνοιξαν πυρ με μικρά όπλα και ρουκετοβόλα, όπως έγινε γνωστό από την Ευρωπαϊκή Ναυτική Δύναμη που περιπολεί ανοικτά των σομαλικών ακτών. Το πλοίο ακινητοποιήθηκε μετά τα πυρά, καθώς έπλεε περίπου 400 ναυτικά μίλια βορειοανατολικά των Σεϋχελλών και τουλάχιστον τέσσερις πειρατές το κατέλαβαν. Τα μέλη του πληρώματος, δεν προέβαλαν αντίσταση. Το πλοίο «MV ORNA» μετέφερε φορτίο χύδην, 27.915 τόνων. Το πλοίο ελευθερώθηκε από τους πειρατές, μετά από σχεδόν 2 χρόνια, στις 22 Οκτωβρίου 2012, μετά από καταβολή λύτρων ύψους \$600,000. Όπως δήλωσε εκπρόσωπος της πλοιοκτήτριας εταιρίας, 6 άτομα κρατούνταν όμηροι στην στεριά, ενώ

ένα μέλος του πληρώματος δολοφονήθηκε τον Αύγουστο λόγω καθυστέρησης καταβολής των λύτρων. (LSS- SAPU, 2012)

Σύμφωνα με σχετική έρευνα του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου (ICC) και του International Maritime Bureau's (IMB) για το έτος 2011, οι πειρατικές επιθέσεις ανά τον κόσμο έφτασαν τις 266 τους πρώτους έξι μήνες του έτους, έναντι 196 που είχαν σημειωθεί την ίδια περίοδο του προηγούμενου έτους.

Πάνω από το 60% των επιθέσεων έγινε από Σομαλούς πειρατές, με την πλειονότητά τους να δραστηριοποιείται στην Αραβική θάλασσα. Είναι χαρακτηριστικό ότι, από τις 30 Ιουνίου, οι Σομαλοί κρατούσαν 20 πλοία και 420 μέλη πληρώματος, απαιτώντας λύτρα εκατομμυρίων δολαρίων για την απελευθέρωσή τους.

Το πρώτο εξάμηνο του 2011, πολλές από τις επιθέσεις σημειώθηκαν ανατολικά και βόρειοανατολικά από τον Κόλπο του Άντεν, μία περιοχή όπου συχνάζουν τάνκερ με αργό πετρέλαιο που έχουν ξεκινήσει από τον Αραβικό Κόλπο.

Παρά το γεγονός ότι οι Σομαλοί πειρατές είναι πιο δραστήριοι από την προηγούμενη χρονιά, ξεκινώντας 163 επιθέσεις στο πρώτο εξάμηνο του έτους, αντί των 100 την ίδια περίοδο το 2010, η αποτελεσματικότητά τους σημείωσε ευτυχώς κάμψη. Κατάφεραν να καταλάβουν 21 πλοία, αντί των 27 που είχαν πέσει στα χέρια τους πέρυσι. Συνολικά, σε όλον τον κόσμο, οι πειρατές έχουν καταφέρει να επιβιβαστούν σε 99 πλοία, 76 δέχθηκαν πυρά, και 62 απλώς απειλήθηκαν.

Όσον αφορά τα πληρώματα, οι Σομαλοί πειρατές, το 2011 κρατούσαν ομήρους 361 ναυτικούς, ενώ είχαν απαγάγει 13. Σε παγκόσμιο επίπεδο, οι όμηροι ανέρχονταν σε 495, ενώ οι πειρατές σκότωσαν επτά ανθρώπους και τραυμάτισαν 39. (Zeus, 2011)

Το απόγευμα της 1^{ης} Ιανουαρίου 2011 το πλοίο «MV BLIDA» κατελήφθη από Σομαλούς Πειρατές, 150 ναυτικά μίλια νοτιοανατολικά του λιμανιού του Σαλαάχ, στο Ομάν. Στο πλοίο επέβαινε πλήρωμα 27 ατόμων. Το πλήρωμα αφέθηκε ελεύθερο μετά από 10 μήνες, την 3^η Νοεμβρίου 2011. (Ναυτεμπορική, 2011)

Την 1η Νοεμβρίου 2011, Σομαλοί πειρατές κατέλαβαν στον Κόλπο του Άντεν, το ελληνόκτητο δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών «Liquid Velvet», και αιχμαλώτισαν τα 22 μέλη του πληρώματος του. Το δεξαμενόπλοιο κατελήφθη ενώ κατευθυνόταν από το Σουέζ προς την Ινδία. Το πλοίο απελευθερώθηκε την 5^η Ιουνίου 2011, μετά από καταβολή λύτρων ύψους \$4 εκατ. (Somalia Report, 2012)

Σύμφωνα με το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο και την Παγκόσμια Έκθεση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Γραφείου (IMB), για την Πειρατεία, ο αριθμός των επιθέσεων παγκοσμίως το πρώτο εξάμηνο του 2012 ανερχόταν σε 177 έναντι 266 την αντίστοιχη περσινή περίοδο.

Όπως αναφέρεται στην έκθεση, οι επιθέσεις στη Σομαλία έχουν περιοριστεί, ωστόσο έχουν αυξηθεί στον Κόλπο της Γουινέας.

Συγκεκριμένα, στη Σομαλία υπήρξαν 69 επιθέσεις το πρώτο εξάμηνο του 2012 έναντι 163 το ίδιο χρονικό διάστημα το 2011. Στον Κόλπο της Γουινέας στη Νιγηρία κατά το πρώτο εξάμηνο του έτους αναφέρθηκαν 32 επιθέσεις έναντι 25 το 2011. (Βυθούλκας, 2012)

Το ελληνόκτητο φορτηγό πλοίο «Free Goddess» κατελήφθη από Σομαλούς πειρατές την 7^η Φεβρουαρίου 2012, ενώ έπλεε από την Αίγυπτο στην Σιγκαπούρη. Τελικά, αφέθηκε ελεύθερο στις 12 Οκτωβρίου 2012. Ο γενικός γραμματέας της Ναυτικής Ομοσπονδίας της Κένυας δήλωσε,

«Το λιβεριανής σημαίας, ελληνόκτητο φορτηγό πλοίο Free Goddess είναι πλέον ελεύθερο και πλέει προς το λιμάνι Σαλάλαχ του Ομάν για [...] καύσιμα, φρέσκο νερό και αλλαγή πληρώματος»,

διευκρινίζοντας ότι τα λύτρα παραδόθηκαν από αέρος στις 10 Οκτωβρίου. Σύμφωνα με έναν πειρατή, το ύψος των λύτρων είναι 5,7 εκατ. δολάρια, το ποσό όμως δεν έχει επιβεβαιωθεί. (Ναυτεμπορική, 2012)

Οι περιπτώσεις που αναφέρθηκαν παραπάνω δείχνουν την κρισιμότητα της κατάστασης

στην περιοχή. Εκτός από τις επιθέσεις πειρατείας, παρατηρείται πολύ συχνά το φαινόμενο της απαγωγής του πληρώματος που αποτελεί απειλή της ανθρώπινης ζωής καθώς επίσης και της σωματικής ακεραιότητας.

3.2 ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΣΤΑ ΣΤΕΝΑ ΤΗΣ ΜΑΛΑΚΑ

Επιπλέον, θα αναφέρουμε ορισμένες περιπτώσεις προσπαθειών πειρατικών επιθέσεων και τα χαρακτηριστικά των επιθέσεων των τελευταίων ετών, που έλαβαν χώρα στα Στενά Μάλακα.

Σύμφωνα με το Διεθνές Γραφείο Ναυτιλίας (IMB), στα Στενά της Μάλακα κατά τη διάρκεια του 2007 σημειώθηκαν οι παρακάτω προσπάθειες πειρατικών επιθέσεων.

Στο πρώτο περιστατικό βλέπουμε την προσπάθεια των πειρατών να επιβιβαστούν σε ένα πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Το πλοίο βρισκόταν βορειοδυτικά της Δημοκρατίας του Παλάου. Τα μέλη του πληρώματος αντιλήφθηκαν ότι είχαν επιβιβαστεί στο πλοίο πειρατές, από τα φώτα των φακών στο κατάστρωμα. Έτσι, ενεργοποίησαν τον συναγερμό και οι πειρατές τράπηκαν σε φυγή.

Επιπλέον, σε ένα άλλο περιστατικό που έλαβε χώρα το 2007, αρκετές ψαρόβαρκες πλησίασαν ένα πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Ο πλοίαρχος του πλοίου έκανε ελιγμούς για να εμποδίσει τους πειρατές να επιβιβαστούν στο πλοίο, αλλά τελικά δύο πειρατές τα κατάφεραν. Οι πειρατές ήταν όμως άοπλοι και το πλήρωμα κατάφερε να τους συλλάβει και να τους παραδώσει στις Αρχές της Σιγκαπούρης.

Μια άλλη υπόθεση σύμφωνα με την έκθεση του IMB ήταν η επίθεση δέκα οπλισμένων με πυροβόλα όπλα πειρατών, που επιβιβάστηκαν σε μία φορτηγίδα φορτωμένη με χάλυβα. Οι πειρατές κατέστρεψαν όλον τον εξοπλισμό επικοινωνίας του πλοίου και έκλεψαν προσωπικά αντικείμενα του πληρώματος αλλά και τα έγγραφα του πλοίου. Επίσης, απήγαγαν τον πλοίαρχο και τον αρχιμηχανικό, τους οποίους και έβγαλαν στη στεριά. Οι πειρατές απαίτησαν λύτρα και μετά από έντεκα ημέρες ομηρίας και την

καταβολή των λύτρων, οι δύο όμηροι αφέθηκαν ελεύθεροι.

Από τις τρεις παραπάνω περιπτώσεις, οι δύο ήταν ανεπιτυχείς. Παρόλο που ταξινομήθηκαν από το IMB ως «πραγματικές επιθέσεις» και όχι ως «απόπειρες» οι πειρατές δεν κατάφεραν ούτε να κλέψουν ούτε να επιτεθούν. Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι περίπου ενενήντα χιλιάδες πλοία διασχίζουν τα Στενά της Μάλακα κάθε χρόνο, το ποσοστό των πλοίων που δέχονται επίθεση είναι πολύ μικρό. Η μόνη επιτυχημένη απόπειρα που σημειώθηκε το πρώτο μισό του 2008, σύμφωνα με την εξαμηνιαία έκθεση ReCAAP ήταν όταν πειρατές επιτέθηκαν σε δύο αλιευτικές μηχανότρατες κατά τις πρώτες πρωινές ώρες. Όλα τα μέλη του πληρώματος ρίχτηκαν στη θάλασσα κοντά σε ένα νησί της Ινδονησίας. Ευτυχώς, τα μέλη του πληρώματος διασώθηκαν.

Η απαγωγή, σαν μορφή πειρατείας, προκαλεί τη μεγαλύτερη ανησυχία εφόσον αποτελεί απειλή ιδιαίτερα, για τα μέλη του πληρώματος. Η συνέχιση αυτής της μορφής πειρατείας, ακόμα και σε χαμηλά επίπεδα, καθιστά απαραίτητη την εκ νέου εξέταση των διαφόρων μέτρων, που έχουν εφαρμοστεί για τη βελτίωση της ασφάλειας στα Στενά της Μάλακα. Σύμφωνα με την τρέχουσα πρακτική, οι εργοδότες των απαχθέντων πληρωμάτων καταβάλουν λύτρα για την απελευθέρωσή τους. Η πρακτική αυτή είναι ευρέως γνωστό ότι όχι μόνο ενθαρρύνει τους πειρατές σε μελλοντικές επιθέσεις, αλλά τα χρήματα από τα λύτρα προορίζονται συνήθως για την αγορά όπλων που θα χρησιμοποιηθούν σε μελλοντικές επιθέσεις. Για να γίνει η απαγωγή μία μη κερδοφόρα βιομηχανία θα πρέπει να αναπτυχθεί μια πολιτική αντιμετώπισης στην οποία δεν θα γίνονται διαπραγματεύσεις με τους απαγωγείς. (U.S. Naval War College, 2009)

Σύμφωνα με το IMB, οι πειρατικές επιθέσεις που αναφέρθηκαν το 2006 παγκοσμίως, ήταν για τρίτη συνεχή χρονιά λιγότερες από το προηγούμενο έτος. Συγκεκριμένα, οι επιθέσεις που έγιναν σε πλοία το 2006, έφτασαν τις 239, έναντι των 276 που αναφέρθηκαν το 2005. Αυτή η τάση παρατηρήθηκε, επίσης, και στα Στενά της Μάλακα, όπου οι επιθέσεις μειώθηκαν από 79 το 2005 σε 50 το 2006. (Ved, 2007)

Ωστόσο, το 2004, η συγκεκριμένη περιοχή αντιπροσώπευε το 40% των περιστατικών

πειρατείας που σημειώθηκαν παγκοσμίως. Επιπρόσθετα, τον Οκτώβριο του 2007, το IMB ανέφερε ότι η Ινδονησία αποτελεί την περιοχή του πλανήτη που δέχεται το μεγαλύτερο πλήγμα από την πειρατεία με μια σειρά 37 επιθέσεων από τον Ιανουάριο του 2007, αν και σημειώθηκε βελτίωση σε σχέση με την ίδια περίοδο του 2006. (Barron, et al, M. 2012)

Επιπλέον, μετά τις επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου η απειλή της τρομοκρατίας, η οποία σχετίζεται και με την πειρατεία, έγινε πιο έντονα αισθητή. Διάφοροι μελετητές επισημαίνουν ότι το πρόβλημα της βίας στη θάλασσα είναι πολύπλευρο και εμφανίζεται με διαφορετικές μορφές, οπότε ο καλύτερος τρόπος να αντιμετωπιστεί σαν φαινόμενο, είναι να μελετηθεί η κάθε μορφή βίας ξεχωριστά (Ong and Ho, 2005).

Για την προστασία από την πειρατεία, εκτός από τις θαλάσσιες και εναέριας περιπολίες, χρησιμοποιείται και η τεχνολογία. Ειδικότερα, το IMB στην ετήσια έκθεση του 2006, επισημαίνει ότι από τον Ιούλιο του 2004, τα σκάφη των 500 τόνων και πάνω, πρέπει να έχουν συγκεκριμένα συστήματα ασφαλείας και συναγερμό. Αυτά τα συστήματα ασφαλείας περιλαμβάνουν συσκευές εντοπισμού της θέσης του πλοίου κ.α.. Εξάλλου, η Fasa (Ομοσπονδία Ενώσεων Εφοπλιστών Ασίας) έχει ξεκινήσει ένα σύστημα βάσης δεδομένων που παρέχει ενημέρωση και πληροφορίες για την τοποθεσία πλοίων, τα είδη των επιθέσεων που αναφέρονται καθώς και την έκβαση τους. Αυτή η κεντρική βάση δεδομένων (ISC) δημιουργήθηκε ύστερα από συμφωνία 14 κρατών για την προστασία από τους πειρατές (Ong and Ho, 2005). Σύμφωνα με το υπουργείο Μεταφορών της Σιγκαπούρης, η προσπάθεια αυτή περιγράφεται ως εξής:

«Η πειρατεία είναι ένα διεθνές πρόβλημα και αυτή είναι η πρώτη φορά που ένας διεθνής οργανισμός έχει συσταθεί αποκλειστικά και μόνο, με σκοπό την καταπολέμηση του προβλήματος της πειρατείας στην Ασία». (International Maritime Bureau, 2009)

Στη μία περίπτωση η πειρατεία είναι μια κατάσταση βίας όπου ένοπλοι πειρατές ληστεύουν τα μέλη του πληρώματος των πλοίων και τραβούν την προσοχή των μέσων ενημέρωσης. Παρά το γεγονός ότι κάθε άμεσος οικονομικός αντίκτυπος της ληστείας περιορίζεται, στο πλαίσιο του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου, στην περιοχή που

λαμβάνει χώρα η εν λόγω ληστεία. Συνήθως η λεία των πειρατών, περιορίζεται στα εφόδια του πλοίου, σε τμήματα του κινητήρα, σε χρήματα που βρίσκονται πάνω στο πλοίο, καθώς επίσης και στην οποιαδήποτε προσωπική περιουσία των μελών του πληρώματος. Από την άλλη πλευρά, προκύπτει επίσης, έμμεσο κόστος το οποίο περιλαμβάνει τα αυξημένα μέτρα ασφαλείας κατά της πειρατείας καθώς επίσης τα επιπρόσθετα ασφάλιστρα που καταβάλλονται ώστε να παρέχεται στο πλοίο πρόσθετη ασφαλιστική κάλυψη.

Σαν παράδειγμα να αναφέρουμε ότι το 2005, η Lloyd's Market Association είχε χαρακτηρίσει, για ασφαλιστικούς σκοπούς, την περιοχή των Στενών της Μάλακα, ως περιοχή υψηλού κινδύνου, υπογραμμίζοντας τη φήμη για παράνομη δραστηριότητα των Στενών, που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια. Η πράξη αυτή είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση των ασφαλίσεων κατά 1% επί της αξίας του φορτίου, γεγονός που «εξόργισε» τις ναυτιλιακές εταιρείες, σύμφωνα με σχετικά δημοσιεύματα. (Montlake, 2006)

Ο χαρακτηρισμός αυτής της θαλάσσιας λωρίδας ως περιοχή υψηλού κινδύνου ανεκλήθη από την Lloyd's Market Association, όταν η Σιγκαπούρη και η Ινδονησία ξεκίνησαν εναέριες και θαλάσσιες περιπολίες στην περιοχή, καθώς και ένα σύστημα παρακολούθησης του δικτύου με κάμερες που δόθηκαν από την Ιαπωνική κυβέρνηση, που είχαν σαν αποτέλεσμα την μείωση των κρουσμάτων πειρατείας. (Glionna, 2006)

Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση του IMB για το 2009, τα κρούσματα πειρατείας στα Στενά Μαλάκα και στην γύρω περιοχή ανέρχονταν στις 32 από τα οποία, τα 25 αποτελούσαν πραγματικές επιθέσεις ενώ τα 7 ήταν απόπειρες επίθεσης. Τα κρούσματα που παρουσιάστηκαν το 2009 στην περιοχή αντιπροσώπευαν μόλις το 10% των κρουσμάτων παγκοσμίως, σε αντίθεση με το 18% της προηγούμενης χρονιάς και το 38% του 2003. (Stoddard, 2009)

Μετά από μια πτώση του αριθμού των επιθέσεων το 2009, στα ύδατα της Ινδονησίας και των Στενών της Μαλάκα, η πειρατική δραστηριότητα σχεδόν διπλασιάστηκε το 2010.

Το ποσοστό των επιθέσεων που διαπράχθηκαν στην περιοχή σε σχέση με το σύνολο των επιθέσεων, αυξήθηκε από 10 τοις εκατό του παγκόσμιου συνόλου το 2009, σε 15,7 τοις εκατό το 2010 -σχετικά κοντά στο 18 τοις εκατό που σημειώθηκε το 2008, αλλά αρκετά χαμηλότερο του 38 τοις εκατό που καταγράφηκε το 2003-.

Εδώ πρέπει να αναφερθεί ότι παρατηρήθηκε ιδιαίτερα σημαντική μείωση των κρουσμάτων ειδικότερα, στα Στενά της Μαλάκα, σε σχέση με την ευρύτερη περιοχή, όπου υπήρχαν δύο περιστατικά, το 2010 (ο ίδιος αριθμός με το 2008 και το 2009) και μια δραστική μείωση σε σχέση με τις αρχές του 2000 (συγκεκριμένα, σημειώθηκαν 28 περιστατικά το 2003 και 38 το 2004). Εν αντιθέσει, οι 40 επιθέσεις που σημειώθηκαν στα ύδατα της Ινδονησίας ήταν ο υψηλότερος αριθμός των επιθέσεων από το 2007(που ανήλθαν σε 43).

Παρά την αύξηση που σημειώθηκε στην περιοχή, το 2010, το ποσοστό που καταγράφηκε εξακολουθεί να αποτελεί μια σημαντική βελτίωση σε σχέση με την αρχή της δεκαετίας. (καταγράφηκαν 121 περιστατικά το 2003). Τέλος, να σημειωθεί πως τα περιστατικά στα οποία τα μέλη του πληρώματος τραυματίστηκαν, σκοτώθηκαν, δέχτηκαν επίθεση ή απήχθησαν είναι ελάχιστα. (Asi Global, 2011)

Σύμφωνα με το IMB και την ReCAAP, το 2011, δεν σημειώθηκε κανένα κρούσμα πειρατείας στα Στενά της Μαλάκα. Σύμφωνα με το Πολεμικό Ναυτικό της Ινδονησίας, στα Στενά, σημειώθηκε μόνο ένα κρούσμα. (Heru, 2011)

Στην Ινδονησία καταγράφηκαν 51 περιστατικά πειρατείας κατά τους πρώτους εννέα μήνες του 2012, πάνω από τα 46 συνολικά για 2011. Επιθέσεις ήταν περισσότερο ευκαιριακές κλοπές και κυρίως λάμβαναν χώρα όταν τα πλοία ήταν αγκυροβολημένα. Το IMB υπογραμμίζει πως το πλήθος των κρουσμάτων είναι αρκετά ανησυχητικό.

Όσον αφορά την Νοτιοανατολική Ασία, ως τον Οκτώβριο του 2012, έχουν καταληφθεί πλοία στα Στενά Μαλάκα, στις θάλασσες της νότιας Κίνας και της Μαλαισίας. Το IMB προειδοποίησε ότι σε αυτά τα ύδατα δεν έχει εξαληφθεί ακόμα εντελώς η

πειρατεία ή η ένοπλη ληστεία και τα πληρώματα των πλοίων θα πρέπει να παραμείνουν σε επαγρύπνηση. (ICC-CCS, 2012)

Παρατηρούμε, μελετώντας κάποιες περιπτώσεις στα Στενά Μάλακα και μετά τη σύγκρισή τους με αντίστοιχα περιστατικά που αναφέρθηκαν στον Κόλπο του Άντεν, ότι η προσπάθεια αντιμετώπισης των επιθέσεων είναι ανεπιτυχής. Παρόλα αυτά, δε μπορούμε να παραβλέψουμε το γεγονός ότι οι πειρατικές επιθέσεις έχουν μειωθεί τα τελευταία χρόνια. Ο κυριότερος, ίσως, παράγοντας που έχει συμβάλει στην σημαντική αυτή μείωση θα μπορούσε να είναι η τεχνολογία και η χρήση συστημάτων ασφαλείας. Στο επόμενο κεφάλαιο θα αναλυθεί η έρευνα που παρουσιάστηκε παραπάνω.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV: ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Η παραπάνω έρευνα που βασίζεται στη μελέτη περιπτώσεων, θέτει τον προβληματισμό αν υπάρχουν αποτελεσματικά μέτρα που μπορούν να αποτρέψουν την πειρατεία στον Κόλπο του Άντεν και στα Στενά της Μάλακα.

Όπως είδαμε στο προηγούμενο κεφάλαιο, οι επιθέσεις των πειρατών είναι συνεχείς. Καλύψαμε περιστατικά τόσο από την προηγούμενη όσο και από την τρέχουσα δεκαετία και διαπιστώσαμε πως δεν υπάρχει συγκεκριμένη μέθοδος που να συμβάλλει στην αποφυγή, την αποτροπή ή την καθυστέρηση των επιθέσεων. Υπάρχουν, όμως, πολλές προτάσεις καθώς και προληπτικά μέτρα για την αποφυγή τους.

Στο παρόν κεφάλαιο θα εστιάσουμε στα μέτρα που εφαρμόζονται τόσο στην περίπτωση του Κόλπου του Άντεν όσο και των Στενών της Μάλακα και θα εξετάσουμε αν συμβάλλουν στη βελτίωση της κατάστασης.

4.1 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΚΟΛΠΟΥ ΤΟΥ ΑΝΤΕΝ

Πρώτα θα εξετάσουμε εάν υπάρχουν μέτρα και μετά τον τρόπο εφαρμογής τους στον Κόλπο του Άντεν. Ο σκοπός που εξετάζουμε το πρόβλημα της πειρατείας σε αυτή την περιοχή είναι η εύρεση και η καταγραφή των λεγόμενων «βέλτιστων πρακτικών διαχείρισης» (best management practices) τις οποίες θα πρέπει να ακολουθήσουν οι ναυτιλιακές εταιρείες, ώστε να αποφευχθούν τυχόν κρούσματα επιθέσεων πειρατείας στα πλοία τους ή σε αντίθετη περίπτωση να επιτύχουν την αποτροπή ή την καθυστέρηση τους.

Σύμφωνα με όλες τις οργανώσεις που αντιπροσωπεύουν τη συντριπτική πλειονότητα των ναυτιλιακών εταιρειών, όπως είναι οι INTERTANKO, ICS, OCIMF, BIMCO, SIGTTO, INTERCARGO, IGP&I, CLIA, IUMI, JWC, JHC, IMB, ITF, οι ακόλουθες είναι οι καλύτερες πρακτικές διαχείρισης για την αντιμετώπιση της πειρατείας στον Κόλπο του Άντεν και στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας. (MSC-HOA, 2009)

Το 2008 και το πρώτο εξάμηνο του 2009, σημειώθηκε σημαντική αύξηση του αριθμού των πειρατικών επιθέσεων σε εμπορικά πλοία στον Κόλπο του Άντεν, στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας και εντός της ευρύτερης περιοχής του Βορειοδυτικού Ινδικού Ωκεανού. Αρχικά η πλειοψηφία των επιθέσεων παρατηρήθηκε κυρίως γύρω από τη βόρεια πλευρά του κόλπου του Άντεν, αλλά οι επιθέσεις επεκτάθηκαν και στα ανοικτά της ανατολικής ακτής της Σομαλίας.

Παρακάτω θα παρουσιαστούν ορισμένα γνωστά «τρωτά» σημεία των πλοίων που εκμεταλλεύονται οι πειρατές για να πετύχουν τον σκοπό τους:

- Πρώτα απ' όλα, είναι η χαμηλή ταχύτητα.
- Χαμηλά έξαλα (Τα πλοία που πλέουν με χαμηλά έξαλα και χαμηλή ταχύτητα είναι πιο εύκολος στόχος. Παρόλα αυτά επιτυχείς επιθέσεις έχουν πραγματοποιηθεί και σε υψηλότερα έξαλα -έως 8 μέτρα- και σε πιο γρήγορα πλοία).
- Ανεπαρκής σχεδιασμός του διάπλου και έλλειψη διαδικασιών ασφάλειας.
- Εμφανής άγνοια της κατάστασης από το πλήρωμα ή/και έλλειψη προστατευτικών μέτρων.
- Όταν δεν παρατηρείται άμεση ανταπόκριση του πλοίου.

Οι πειρατές χρησιμοποιούν συγκεκριμένα είδη σκαφών για τις επιθέσεις τους. Υπάρχουν δύο ή περισσότερα είδη σκαφών ανοιχτής θάλασσας μέγιστης ταχύτητας έως 25 κόμβων που χρησιμοποιούνται συνήθως σε επιθέσεις, και συνήθως προσεγγίζουν το πλοίο γενικότερα από το πίσω μέρος, κυρίως από την πρύμνη. Οι επιθέσεις που είχαν επιτυχία και έλαβαν χώρα σε μεγάλη απόσταση από την ακτή οφείλουν την επιτυχή έκβασή τους στη χρήση ενός μητρικού πειρατικού πλοίου (mother ship), το οποίο είναι ένα μεγαλύτερο πλοίο που κουβαλάει τους δράστες, τον εξοπλισμό, τις προμήθειες και τα μικρότερα σκάφη που θα χρησιμοποιηθούν για την επίθεση.

Δεδομένου ότι η πλειοψηφία των επιθέσεων πραγματοποιούνται τις ώρες της ημέρας με το λιγότερο φως, εκείνες ακριβώς τις ώρες το πλήρωμα θα πρέπει να είναι σε εγρήγορση και ετοιμότητα. Επιπλέον, τα πειρατικά σκάφη με υψηλότερη ταχύτητα πλεύσης (15 κόμβους και άνω) είναι αυτά που χρησιμοποιούν πυρά, τις λεγόμενες RPG

(Οβίδες Ωθημένων Πυραύλων).

Από την πλευρά των πλοίων, σε τέτοιες περιπτώσεις έχει αποδειχθεί ότι η προσπάθεια της διατήρησης της πλήρους ταχύτητας πλεύσης, μπορεί να είναι αποτελεσματική.

Επιπλέον θεωρούνται πολύ ευνοϊκές οι καιρικές συνθήκες, για την προστασία των πιο ευάλωτων σκαφών, όταν οι άνεμοι κυμαίνονται άνω των 18 κόμβων και το ύψος των κυμάτων είναι πάνω από δύο μέτρα.

Το πιο σημαντικό που πρέπει να αναφέρουμε είναι ότι η πλειοψηφία των πειρατικών επιχειρήσεων έχουν αποθηθεί από τα πληρώματα των πλοίων, όταν έχει προηγηθεί η κατάλληλη εκπαίδευση και έχει γίνει ο σωστός προγραμματισμός πριν από τη διέλευση. (UKMTO, 2011)

4.1.1 ΔΙΕΘΝΩΣ ΣΥΝΙΣΤΩΜΕΝΗ ΟΔΟΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ: IRTC

Οι καπετάνιοι καλούνται να ενημερώνουν την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC), μέσω της ειδικής φόρμας «Register Vessel Movement Form», για τον αναμενόμενο χρόνο άφιξης τους (ETA) και για τον αναμενόμενο χρόνο απόπλου (ETD) σε σχέση με τα σημεία PT A 11 1 50B - 045 1 00'A (ΝΔ Κόλπου του Άντεν) και τα σημεία PT B 14 1 28 'B - 053 1 00'A (βόρεια της νήσου Σοκότρα).

Επιπλέον, ο διοικητής του Αμερικανικού Πολεμικού Ναυτικού δημιούργησε το 2008, τη Θαλάσσια Περιπολία Ασφάλειας Χώρου (MSPA), δηλαδή μία ναυτιλιακή περιοχή η οποία περιπολείται, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η προστασία των εμπορικών πλοίων. Η πρωτοβουλία αυτή, που υλοποιήθηκε με την υποστήριξη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), ήταν η απάντηση στις εκκλήσεις της διεθνής κοινότητας για την προστασία από τις επιθέσεις σε εμπορικά πλοία που διέρχονται τον Κόλπο του Άντεν.

Μετά τη δημιουργία της φυλασσόμενης αυτής περιοχής, οι πλοίαρχοι των εμπορικών πλοίων διασχίζουν τον Κόλπο του Άντεν από τη συγκεκριμένη «οδό διέλευσης», ώστε

να επιτευχθεί η μέγιστη δυνατή προστασία από την πειρατεία.

Οι πλοίαρχοι οφείλουν να διέρχονται από τη IRTC όταν διασχίζουν τον Κόλπο, η οποία οριοθετείται από τις ακόλουθες συντεταγμένες:

- 1 Waypoint: 12 00N 45E
- 2 Waypoint: 14 30N 53E
- 3 Waypoint: 11 55N 45E
- 4 Waypoint: 14 25N 53E
- 5 Waypoint: 11 53N 45E
- 6 Waypoint: 14 23N 53E
- 7 Waypoint: 11 48N 45E
- 8 Waypoint: 14 18N 53E

(MSC-HOA, 2009)

4.1.2 ΟΜΑΔΙΚΕΣ ΔΙΕΛΕΥΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΚΟΛΠΟ ΤΟΥ ΆΝΤΕΝ

Τα σκάφη ενθαρρύνονται να διεξάγουν τη διέλευσή τους από τη IRTC σχηματίζοντας ομάδες με βάση την ταχύτητά τους. Οι ομάδες αυτές, γνωστές και ως ομάδες διέλευσης του Κόλπου του Άντεν (GOA GT) θα πρέπει να περάσουν μέσα από τα ανατολικά και δυτικά άκρα της IRTC (Σημεία Alpha και Bravo) τις ώρες που προβλέπονται παρακάτω.

Σε περίπτωση ομαδικής διέλευσης, η αμοιβαία προστασία βελτιώνεται, οδηγώντας επιπλέον και στη βελτιστοποίηση του συντονισμού των στρατιωτικών πόρων και των εγκαταστάσεων των εμπορικών πλοίων, αποφεύγοντας τις περιοχές υψηλού κινδύνου κατά τη διάρκεια της ημέρας. Το καθημερινό GOA GT πρόγραμμα αναπτύσσεται παρακάτω:

Πίνακας 5: Ημερήσιο GOA GT πρόγραμμα

Ταχύτητα (Κόμβοι)	Ώρα εισόδου με κατεύθυνση προς ανατολή (Z) (Σημείο A)	Ώρα εισόδου με κατεύθυνση προς ανατολή (τοπική) (Σημείο A)	Ώρα εισόδου με κατεύθυνση προς δύση (Z) (Σημείο B)	Ώρα εισόδου με κατεύθυνση προς δύση (τοπική) (Σημείο B)
10	01:00	04:00	15:00	18:00
12	05:30	08:30	21:00	01:00
14	08:30	11:30	01:00	04:00
16	11:00	14:00	05:30	08:30
18	13:00	16:00	07:00	10:00

Πηγή: (MSC-HOA, 2009)

Κατά τη διέλευση των πλοίων από τη IRTC συνιστάται το σκάφος με ανατολική κατεύθυνση να κινείται στο νότιο μέρος της οδού, ενώ το αντίστοιχο με δυτική κατεύθυνση στο βόρειο μέρος της οδού.

4.1.3 ΣΥΝΙΣΤΩΜΕΝΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΣΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι πρακτικές αυτές δεν ισχύουν για κάθε πλοίο.

Οι πρακτικές που περιγράφονται παρακάτω αποδείχθηκαν γενικώς αποτελεσματικές.

4.1.3.1 ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΠΡΙΝ ΤΗ ΔΙΕΛΕΥΣΗ

Καταρχήν πριν από τη διέλευση πρέπει να υπάρχει ένα γενικό σχέδιο που περιλαμβάνει τα εξής:

- Σύμφωνα με το βήμα αυτό πρέπει να υπάρχει καθημερινή επικοινωνία μεταξύ των πλοίαρχων και των στρατιωτικών που ανήκουν στον UMKTO Dubai. Οι πλοίαρχοι και ο στρατός είναι σε επικοινωνία με τα πλοία και έρχονται σε απευθείας επαφή με το Κέντρο Ναυτικής Ασφάλειας-Κέρας της Αφρικής (MSCHOA) και τη ναυτική διοίκηση στη θάλασσα. Το MSCHOA είναι υπεύθυνο για το σχεδιασμό και το συντονισμό των δυνάμεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον Κόλπο του Άντεν και στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας.
- Το Θαλάσσια Γραφείο Διαμεσολάβησης (Marlo) είναι ο μεσολαβητής στην ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ του CMF (Συνδυασμένες Ναυτικές Δυνάμεις) και της εμπορικής ναυτιλιακής κοινότητας της περιοχής.
- Οι πλοιοκτήτες και οι πλοίαρχοι είναι αυτοί που αναλαμβάνουν την εκτίμηση ρίσκου μιας πιθανής πειρατικής επίθεσης καθώς και τις συνέπειες της. Το αποτέλεσμα μιας τέτοιας ενέργειας είναι ότι διευκολύνει την ανάληψη των κατάλληλων μέτρων για την πρόληψη, το μετριασμό των συνεπειών και την ανάκαμψη από μια πειρατική επίθεση.
- Οι υπεύθυνοι διαδικασιών διαχείρισης κρίσεων των εταιρειών θα πρέπει να υπολογίζουν τα μέτρα κατά της πειρατείας που προτείνει ο IMO, καθώς και άλλες πρακτικές που προτείνονται στη ναυτιλία.

Μετά το γενικό σχεδιασμό πριν τη διέλευση ακολουθεί ο εταιρικός σχεδιασμός.
(UKMTO, 2011)

4.1.3.2 ΕΤΑΙΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΠΡΙΝ ΤΗ ΔΙΕΛΕΥΣΗ

Κατά τη διάρκεια του εταιρικού σχεδιασμού πριν τη διέλευση τα παρακάτω βήματα πρέπει να ακολουθηθούν:

- Οι εταιρείες πρέπει να εκπαιδεύουν το πλήρωμα ανά τακτά χρονικά διαστήματα.
- Τέσσερις με πέντε ημέρες πριν τη διέλευση του πλοίου από το IRTC, πρέπει να κατατίθεται η φόρμα διέλευσης πλοίου (Vessel Movement Registration) στο MSCHOA.
- Η Αξιολόγηση Ασφάλειας Πλοίου (SSA) καθώς και η εφαρμογή του Σχεδίου Ασφάλειας Πλοίου (SSP) πρέπει να επανεξετάζονται όπως ορίζει και ο Διεθνής Κώδικας Πλοίων και Λιμενικών Υπηρεσιών (ISPS).
- Ο πλοίαρχος και ο αξιωματικός ασφάλειας του πλοίου (SSO) πρέπει να συζητούν ένα εναλλακτικό σχέδιο για τη διέλευση του πλοίου από σημεία υψηλής επικινδυνότητας. Αυτό θα διευκόλυνε σημαντικά και τον Υπεύθυνο Ασφαλείας της Εταιρίας (CSO).
- Οι εταιρείες πρέπει να αξιολογήσουν τη δυνατότητα απασχόλησης επιπλέον προσωπικού, υπεύθυνου να παρακολουθεί για τυχόν πειρατικές επιθέσεις.
- Τα πλοία πρέπει να εξοπλίζονται με Μέτρα Αυτοπροστασίας (SPM) πριν τη διέλευση τους από σημεία υψηλής επικινδυνότητας.
- Οι εταιρείες πρέπει να γνωρίζουν ποια θαλάσσια περάσματα έχουν διακηρυχθεί υψηλής επικινδυνότητας.
- Επιπλέον, θα πρέπει να προσφέρουν στους πλοιάρχους τους, κατάλληλες οδηγίες σχετικά με τις μεθόδους διέλευσης από τις συγκεκριμένες περιοχές.

- Είναι πολύ σημαντικό να αναφερθεί ότι συνιστάται η πρόσληψη επιπλέον μη οπλισμένων ιδιωτικών φρουρών. Οπλισμένοι φρουροί συνίστανται συμπληρωματικά, σαν επιπλέον επίπεδο ασφαλείας και όχι σαν υποκατάστατο της εφαρμογής των βέλτιστων πρακτικών διαχείρισης.

Είναι πολύ σημαντικό, οι εταιρείες πριν τη διέλευση των πλοίων να λαμβάνουν υπόψη τους τα παραπάνω μέτρα, ώστε να προφυλάσσονται από πειρατικές επιθέσεις. Παρόλα αυτά και σύμφωνα με τις πρακτικές βέλτιστης διαχείρισης, επιπλέον ενέργειες, σαν τις παρακάτω, απαιτούνται για την αποτροπή πειρατικών επιθέσεων. (UKMTO, 2011)

4.1.3.3 Ο ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΠΡΙΝ ΤΗ ΔΙΕΛΕΥΣΗ

Μια εκ των επιπλέον ενεργειών που απαιτούνται πριν τη διέλευση είναι ο σχεδιασμός του πλοιάρχου.

- Ο πλοίαρχος πρέπει να καταθέτει την «Αρχική Έκθεση» επικοινωνίας στο UKMTO Dubai και στο Marlo όταν το πλοίο διανύει την περιοχή ανάμεσα στο Σουέζ και 78 μοίρες ανατολικά, 10 μοίρες νότια.
- Επιπλέον, το πλήρωμα θα πρέπει να είναι διαρκώς ενημερωμένο.
- Ο πλοίαρχος θα πρέπει επίσης, όπως προαναφέραμε, τέσσερις με πέντε ημέρες πριν τη διέλευση του πλοίου από το IRTC, να καταθέτει τη φόρμα διέλευσης πλοίου στο MSCHOA.
- Το εναλλακτικό σχέδιο κατά της πειρατείας είναι πιο αποτελεσματικό όταν εφαρμόζεται εκ των προτέρων.
- Ο πλοίαρχος πρέπει να έχει έτοιμο ένα σχέδιο επικοινωνίας έκτακτης ανάγκης το οποίο θα πρέπει να περιλαμβάνει έτοιμα μηνύματα καθώς και όλους τους βασικούς αριθμούς επικοινωνίας σε περίπτωση ανάγκης.

- Τέλος, η τακτική του Αυτόματου Συστήματος Αναγνώρισης (AIS) του πλοίου θα πρέπει να έχει οριστεί.

(UKMTO, 2011)

4.1.3.4 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΔΙΑΠΛΟΥ ΠΡΙΝ ΤΗ ΔΙΕΛΕΥΣΗ

Ο σχεδιασμός διάπλου είναι εξίσου σημαντικός πριν τη διέλευση για την αποτροπή πειρατικών επιθέσεων. Σύμφωνα με το σχεδιασμό διάπλου, πρέπει να ακολουθούνται τα παρακάτω βήματα:

- Η βραδινή θέση, η πορεία, η αναμενόμενη ταχύτητα καθώς και η ώρα άφιξης του πλοίου πρέπει να αναφέρονται στο UKMTO Dubai.
- Επιπλέον, η συχνότητα των παραπάνω αναφορών είναι καλό να αυξάνεται όταν τα πλοία περνούν από σημεία υψηλής επικινδυνότητας.

Πιο συγκεκριμένα, όταν τα πλοία περνούν από τον Κόλπο του Άντεν:

- i. Είναι σημαντικό να περνάνε από το IRTC.
- ii. Θα πρέπει να αποφεύγουν το πέρασμα από τα Χωρικά Ύδατα Υεμένης (YTW's).
- iii. Επιπλέον, μπορεί να ζητηθεί τροποποίηση των σχεδίων πλεύσης τους.
- iv. Θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι η παρουσία στρατιωτικού πλοίου δεν είναι βέβαιη κατά τη διάρκεια των ομαδικών διελεύσεων των πλοίων.
- v. Τέλος, το MSCHOA προειδοποιεί, να αποφεύγεται η διέλευση των πλοίων από τα σημεία του Κόλπου του Άντεν με υψηλή επικινδυνότητα, τις βραδινές ώρες.

Όταν τα πλοία βρίσκονται εκτός του Κόλπου του Άντεν.

- i. Θα πρέπει να ενημερώνουν και να συμβουλεύονται το MSCHOA ή το UKMTO Dubai, όταν βρίσκονται ανοικτά των ανατολικών ακτών της Σομαλίας.
- ii. Οι πλοίαρχοι θα πρέπει και πάλι να ενημερώνουν το UKMTO Dubai για την πορεία του πλοίου.

(UKMTO, 2011)

4.1.3.5 ΑΜΥΝΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΠΡΙΝ ΤΗ ΔΙΕΛΕΥΣΗ

Τέλος, πριν τη διέλευση του πλοίου είναι απαραίτητο να ληφθούν τα ακόλουθα αμυντικά μέτρα:

- Πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η καταλληλότητα των επιπέδων στελέχωσης.
- Η εξωτερική επικοινωνία θα πρέπει να είναι περιορισμένη και σε κάθε περίπτωση να αφορά κυρίως σε θέματα ασφάλειας. Μόνο η επικοινωνία που αφορά στην Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) θα πρέπει να εγκρίνεται.
- Η προσεκτική επιτήρηση καθώς επίσης και το προσωπικό στη γέφυρα του πλοίου πρέπει να αυξηθούν.
- Θα πρέπει να οριστεί ένας υπεύθυνος ασφαλείας και για το μηχανοστάσιο.
- Η ετοιμότητα του πλοίου μπορεί να αυξηθεί με τη χρήση πρόσθετων βοηθητικών μηχανημάτων.
- Για να ενισχυθούν περαιτέρω τα αμυντικά μέτρα, η πρόσβαση στη γέφυρα, στο μηχανοστάσιο καθώς και σε όλους τους εσωτερικούς χώρους του πλοίου θα πρέπει

να είναι ασφαλής και ελεγχόμενη.

- Επιπλέον σημεία πιθανής πρόσβασης, όπως πόρτες, φινιστρίνια, αεραγωγοί και άλλα θα πρέπει επίσης να ελέγχονται και να ασφαρίζονται.
- Η πρόσβαση στους εσωτερικούς χώρους εργασίας και στα καταλύματα θα πρέπει να είναι περιορισμένη και να είναι δυνατή από ένα συγκεκριμένο σημείο, ειδικά κατά τη διάρκεια διέλευσης του πλοίου από σημεία υψηλής επικινδυνότητας.
- Τα μέτρα αυτά δε θα πρέπει να εμποδίζουν τις εξόδους κινδύνου.
- Σε περίπτωση ανάγκης, η επικοινωνία με τα στρατιωτικά πλοία πρέπει να γίνεται στην VHF Ch.16.
- Όλες οι σκάλες, εξωλέμβιοι και άλλος εξωτερικός εξοπλισμός θα πρέπει να έχουν φορτωθεί και να είναι στο κατάστρωμα.
- Όλα τα μέτρα αυτοπροστασίας θα πρέπει να προσαρμόζονται με ασφάλεια.
- Η εξάσκηση των διαδικασιών ασφάλισης του πλοίου, σε περίπτωση επίθεσης, είναι απαραίτητη, καθώς μπορεί να καθυστερήσει σημαντικά ή και να αποτρέψει την ανάληψη του ελέγχου του πλοίου από πειρατές.
- Συνίσταται ακόμα και η χρήση ανθρώπινων προσομοιωτών, έτσι ώστε να φαίνεται μεγαλύτερη η επιτήρηση του πλοίου, κάτι που μπορεί να απωθήσει τους πειρατές.
- Επιπλέον, οι πυροσβεστικές αντλίες πρέπει να βρίσκονται υπό πίεση και έτοιμες να χρησιμοποιηθούν κατά ανάγκη, όπως για παράδειγμα να χρησιμοποιηθούν εναντίον πειρατών που επιχειρούν να επιβιβαστούν στο πλοίο.
- Η δημιουργία κουρτίνας νερού γύρω από το πλοίο είναι ένα μέτρο που μπορεί να

αποτρέψει την επιβίβαση πειρατών στο πλοίο.

- Η χρήση φυσικών εμποδίων γύρω από την πρύμνη πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν.
- Επιπλέον, η χρήση παθητικών αμυντικών μηχανισμών πρέπει επίσης να ληφθεί υπ' όψιν.
- Ένα ακόμη αμυντικό μέτρο είναι η χρήση γυαλιών νυχτερινής όρασης.
- Τέλος, η λειτουργία Κλειστού Κυκλώματος Τηλεόρασης (CCTV) είναι ένα ακόμη αμυντικό μέτρο που διασφαλίζει περαιτέρω την προστασία του πλοίου από πειρατικές επιθέσεις.

(MSC-HOA, 2009)

4.1.4 ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ

Οι ενέργειες που απαιτούνται κατά τη διάρκεια της διέλευσης παρουσιάζονται στα παρακάτω:

- Καταρχήν, τα μέλη του πληρώματος όταν εφαρμόζουν τα Μέτρα Αυτοπροστασίας (SPM), δεν πρέπει να εκτίθενται σε άσκοπο κίνδυνο.
- Όλα τα πλοία που περνούν από τον Κόλπο του Άντεν πρέπει να χρησιμοποιούν το IRTC και να ακολουθούν τις ομαδικές διελεύσεις του MSCHOA.
- Στην περίπτωση ομαδικής διέλευσης από το IRTC, η ταχύτητα που χρησιμοποιείται είναι συγκεκριμένη. Ωστόσο, ο πλοίαρχος του κάθε πλοίου πρέπει να γνωρίζει και να λαμβάνει υπόψη του το όριο ταχύτητας του πλοίου.
- Στην περίπτωση διέλευσης από σημεία υψηλής επικινδυνότητας, εκτός ομαδικής

διέλευσης από το IRTC, η μέγιστη ταχύτητα πρέπει να χρησιμοποιείται.

- Επιπλέον, οι Διεθνείς Κανονισμοί Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα πρέπει να ακολουθούνται.
- Ο φωτισμός στο κατάστρωμα πρέπει να παρέχεται μόνο όπως ορίζουν οι κανόνες ασφαλείας.
- Η διατήρηση φωτογραφιών μητρικών πειρατικών πλοίων στη γέφυρα κάθε πλοίου είναι πολύ σημαντική, καθώς αυτό δίνει τη δυνατότητα στο πλήρωμα να μπορεί να τα εντοπίσει και να τα αναφέρει άμεσα.
- Στην περίπτωση απειλής, ο πλοίαρχος θα πρέπει να την αξιολογήσει άμεσα και να ειδοποιήσει το UKMTO Dubai.
- Μια σωστή και προσεκτική επιτήρηση για ύποπτα σκάφη, με όλα τα διαθέσιμα μέσα, θα πρέπει να γίνεται συστηματικά.
- Μια επιπλέον σημαντική ενέργεια κατά τη διάρκεια της διέλευσης είναι η προστασία του πληρώματος από άσκοπο κίνδυνο.
- Στην περίπτωση εντοπισμού ύποπτου σκάφους, τα φώτα, οι συναγερμοί αλλά και η έντονη κινητοποίηση του πληρώματος πρέπει να χρησιμοποιηθούν αμυντικά, καθώς μπορεί να αποτρέψουν πιθανή επίθεση.
- Γενικά, υπάρχει πληθώρα αμυντικών μέτρων στη διάθεση των πλοίων, που δεν είναι απαραίτητα θανατηφόρα. Τα μέτρα αυτά όμως είναι απαραίτητο να αξιολογούνται, πρωτίστως, ως προς την καταλληλότητά τους.

(MSC-HOA, 2009)

4.1.5 ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΕΠΙΘΕΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΙΡΑΤΕΣ

Παρόλα τα μέτρα που προτείνονται και λαμβάνονται για την προστασία των πλοίων από τους πειρατές, η πιθανότητα μιας πειρατικής επίθεσης παραμένει. Στην περίπτωση, λοιπόν, μιας πειρατικής επίθεσης, υπάρχουν συγκεκριμένες ενέργειες που πρέπει να γίνουν, οι οποίες και παρουσιάζονται παρακάτω:

- Το πρώτο βήμα, στην περίπτωση που το πλοίο δεχθεί επίθεση από πειρατές, είναι η άμεση εφαρμογή του -ήδη- προετοιμασμένου σχεδίου έκτακτης ανάγκης.
- Το σχέδιο επικοινωνίας έκτακτης ανάγκης πρέπει, επίσης, να ενεργοποιηθεί και να ειδοποιηθεί άμεσα για την επίθεση ο UKMTO Dubai.
- Το Σύστημα Συναγερμού Ασφάλειας Πλοίου (SSAS) πρέπει επίσης να ενεργοποιηθεί.
- Επιπλέον, πρέπει να λειτουργήσει άμεσα και το Αυτόματο Σύστημα Αναγνώρισης (AIS).
- Ο συναγερμός κινδύνου πρέπει να ενεργοποιηθεί ώστε να «ακουστεί» η πειρατική επίθεση.
- Πρέπει να γίνει κλήση «Mayday» στη VHF Ch.16.
- Επιπλέον, πρέπει να ακολουθήσει τηλεφωνική επικοινωνία με το UKMTO Dubai.
- Αν είναι δυνατό, η ταχύτητα του πλοίου πρέπει να αυξηθεί. Η αύξηση της ταχύτητας πλεύσης είναι σημαντική καθώς η επιβίβαση των πειρατών σε ένα πλοίο που κάνει ελιγμούς και πλέει με ταχύτητα άνω των 15 κόμβων είναι εξαιρετικά

δύσκολη.

- Σε αυτό το σημείο πρέπει επίσης να χρησιμοποιηθούν και οι πυροσβεστικές αντλίες, ως αμυντικό μέτρο.
- Τέλος, ο φωτισμός στο κατάστρωμα πρέπει να χρησιμοποιηθεί με τρόπο τέτοιο που να διευκολύνει τον εντοπισμό του πλοίου υπό επίθεση από τις στρατιωτικές δυνάμεις.

(MSC-HOA, 2009)

4.1.6 ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ ΠΕΙΡΑΤΩΝ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

Στη δυσάρεστη περίπτωση επιβίβασης πειρατών στο πλοίο, οι παρακάτω ενέργειες πρέπει να ακολουθηθούν:

- Ο UKMTO Dubai καθώς και η πλοιοκτήτρια εταιρεία πρέπει να ενημερωθούν πριν προλάβουν οι πειρατές να πάρουν τον έλεγχο της γέφυρας.
- Τα μέλη του πληρώματος, για λόγους ασφαλείας, δεν πρέπει να αντισταθούν.
- Σε περίπτωση εκκένωσης της γέφυρας ή/και του μηχανοστασίου, η κύρια μηχανή πρέπει να σταματήσει.
- Τα μέλη του πληρώματος πρέπει να διατηρήσουν τη ψυχραιμία τους και να συνεργαστούν πλήρως με τους πειρατές.
- Επιπλέον, το πλήρωμα είναι καλό να προσπαθήσει να μείνει συγκεντρωμένο σε ένα σημείο.

- Είναι εξαιρετικά σημαντικό, το πλήρωμα να ελευθερώσει όλες τις εισόδους του πλοίου, όπως πόρτες, φινιστρίνια και άλλα, και να μην αντισταθεί περαιτέρω στην είσοδο των πειρατών στο πλοίο.
- Τέλος, σημαντική είναι η προσπάθεια από τη μεριά του πληρώματος να «κερδίσει χρόνο», μέχρι την άφιξη των στρατιωτικών δυνάμεων, η οποία μπορεί να στρέψει τους πειρατές σε φυγή.

(MSC-HOA, 2009)

4.1.7 ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗΣ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ

Στην περίπτωση στρατιωτικής επέμβασης, τα παρακάτω προτείνονται:

- Το πλήρωμα δεν πρέπει να χρησιμοποιεί φωτογραφικές μηχανές με φλάς.
- Τα μέλη του πληρώματος πρέπει να είναι ξαπλωμένα χαμηλά στο κατάστρωμα, να καλύπτουν το κεφάλι τους και με τα δύο χέρια, ενώ παράλληλα να φαίνεται καθαρά ότι τα χέρια τους είναι άδεια.
- Επιπλέον, το πλήρωμα πρέπει να απαντήσει σε ερωτήσεις ταυτοποίησης.
- Θα πρέπει, επίσης, να γνωρίζουν ότι τα Αγγλικά δεν είναι η επίσημη γλώσσα, σε όλες τις ναυτικές μονάδες της περιοχής.
- Τέλος, το πλήρωμα θα πρέπει να είναι προετοιμασμένο για την περίπτωση ανάγκης συμμετοχής του, στις στρατιωτικές ενέργειες.

(MSC-HOA, 2009)

4.1.8 ΕΚΘΕΣΗ ΓΕΓΟΝΟΤΩΝ

Μετά το τέλος μιας πειρατικής επίθεσης ή/και τυχόν ενεργειών που πραγματοποιήθηκαν για την αντιμετώπιση κάποιου είδους πειρατικής επίθεσης, η αναφορά των γεγονότων στο MSCHOA, στο UKMTO Dubai και στο IMB είναι απαραίτητη. Η τυποποιημένη αναφορά πειρατείας που πρέπει να συμπληρωθεί από τον πλοίαρχο, είναι μια λεπτομερής και πλήρης ανάλυση των γεγονότων και ενεργειών που έλαβαν χώρα κατά τη διάρκεια της επίθεσης. (MSC-HOA, 2009)

4.1.9 ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΤΩΝ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Οι εταιρείες πρέπει να ενημερώνουν σε τακτά χρονικά διαστήματα τις βέλτιστες πρακτικές διαχείρισης, σύμφωνα και με τις επιχειρησιακές και διαχειριστικές εμπειρίες που αποκτούν. Σε περίπτωση αμφιβολίας, οι εταιρείες μπορούν να συμβουλευτούν το MSCHOA, στην ηλεκτρονική σελίδα του οποίου σχετικές πληροφορίες ανεβαίνουν συνεχώς. (MSC-HOA, 2009)

4.2 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΣΤΕΝΩΝ ΤΗΣ ΜΑΛΑΚΑ

Έχοντας εξετάσει τα μέτρα που πρέπει να σχεδιαστούν και να ληφθούν υπόψη πριν και κατά τη διέλευση από τον Κόλπο του Άντεν αλλά και τα απαραίτητα βήματα που πρέπει να υιοθετηθούν σε διάφορες μορφές πειρατικών επιθέσεων, στη συνέχεια θα εξετάσουμε και θα παρουσιάσουμε τα μέτρα που έχουν ληφθεί στην περίπτωση των Στενών της Μάλακα.

4.2.1 ΤΟ ΠΟΛΥΜΕΡΕΣ ΜΕΤΡΟ ΤΩΝ ΜΑΛΣΙΝΔΟ

Όπως προαναφέραμε, τα Στενά της Μάλακα είναι το τμήμα της θάλασσας που βρίσκεται μεταξύ των ακτών της Μαλαισίας, της Σιγκαπούρης και της Ινδονησίας.

Από το 2004 έως και το 2007, διάφορες πρωτοβουλίες, που σχετίζονται με την ασφάλεια στη θάλασσα, έχουν παρουσιαστεί για τα Στενά της Μάλακα. Αν και η σημασία και η αποτελεσματικότητα- ιδίως τα τελευταία χρόνια- των πρωτοβουλιών αυτών δε μπορεί να αμφισβητηθεί, θεωρείται περιορισμένη από άποψη εμβέλειας και δυνατοτήτων, κυρίως εξαιτίας της απροθυμίας για συνεργασία των παράκτιων περιοχών των στενών καθώς και της έλλειψης των απαραίτητων πόρων.

Το πρώτο πολυμερές μέτρο των τριών παράκτιων περιοχών ήταν η Τριμερής Συντονισμένη Περιπολία ή αλλιώς MALSINDO, η οποία ξεκίνησε τον Ιούλιο του 2004 και περιελάμβανε τη συμμετοχή του ναυτικού της Μαλαισίας, της Σιγκαπούρης και της Ινδονησίας. (U.S. Naval War College, 2009)

4.2.2 ΤΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΟΥ ΠΟΛΥΜΕΡΟΥΣ ΜΕΤΡΟΥ ΤΩΝ MALSINDO

Η δημιουργία της Τριμερής Συντονισμένης Περιπολίας δεν επηρέασε άμεσα τις πειρατικές επιθέσεις στα Στενά της Μάλακα, οι οποίες και συνεχίζονταν με παρόμοιους ρυθμούς. Ο βασικότερος λόγος για αυτή την έλλειψη αποτελεσματικότητας θεωρήθηκε η έλλειψη συντονισμού μεταξύ των τριών παράκτιων περιοχών.

Παρόλα αυτά πέντε μήνες μετά τη δημιουργία της MALSINDO, ο γνωστός πλέον σεισμός που έγινε ανοικτά των ακτών της Σουμάτρα, προκαλώντας τσουνάμι, επηρέασε σημαντικά τις ακτές της Ινδονησία που βρέχονται από τον Ινδικό Ωκεανό. Τις εβδομάδες που ακολούθησαν το τσουνάμι, το IMB ανέφερε μηδενικές πειρατικές επιθέσεις, όχι μόνο στις πληγείσες περιοχές αλλά και σε περιοχές των Στενών που δεν επηρεάστηκαν. Από το 2004 στο 2005, η σημαντική μείωση της τάξης του 60% στις πειρατικές επιθέσεις αποδόθηκε στο καταστροφικό γεγονός, παρόλο που η μείωση αυτή συνεχίστηκε και τις επόμενες χρονιές. (U.S. Naval War College, 2009)

4.2.3 ΟΙ ΛΟΓΟΙ ΠΙΣΩ ΑΠΟ ΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΠΕΙΡΑΤΙΚΩΝ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ

Ακόμα και μερικά χρόνια μετά τις καταστροφικές συνέπειες του τσουνάμι, ο αριθμός των πειρατικών επιθέσεων στην περιοχή δεν έφτασε ξανά τα υψηλά επίπεδα του 2004. Οι λόγοι αυτής της αλλαγής παρουσιάζονται παρακάτω:

- Η αλλαγή της πολιτικής κατάστασης στην Ατσέχ.

Τον Αύγουστο του 2005, οι διαπραγματεύσεις μεταξύ των αρχών της Ατσέχ και της Ινδονησίας κατέληξαν σε μια ειρηνική συμφωνία. Μέχρι τότε, όμως, οι Ατσέχοι επαναστάτες καθώς και οι αρχές της Ινδονησίας είχαν κατηγορηθεί για πειρατεία.

- Το Σεπτέμβριο του 2005, συντονισμένες εναέριες περιπολίες άρχισαν να πραγματοποιούνται πάνω από τα Στενά της Μάλακα, από τα παράκτια κράτη.

Κάθε κράτος δώρισε δύο αεροπλάνα για τις περιπολίες αυτές, οι οποίες είναι επίσης γνωστές και ως σχέδιο «Μάτια στον Ουρανό» (EiS). Σύμφωνα με το σχέδιο, το αεροσκάφος επιτρέπεται να πετάει μέχρι και τρία ναυτικά μίλια πάνω από τα δώδεκα ναυτικών μιλίων χωρικά ύδατα των κρατών που συμμετέχουν. Ο σκοπός αυτού του μέτρου ήταν να προσφέρει συμπληρωματική βοήθεια και ενίσχυση στην τριμερή συντονισμένη περιπολία θαλάσσης.

Από πολιτικής άποψης το EiS θεωρείται σημαντικό, καθώς ήταν η πρώτη φορά που τα προαναφερόμενα παράκτια κράτη άφησαν στην άκρη τις διαμάχες περί κυριαρχίας των χωρικών τους υδάτων και επέτρεψαν την είσοδο σε ξένες δυνάμεις.

- Οι MALSINDO και το EiS ενώθηκαν κάτω από την ομπρέλα του σχεδίου Περιπολίας των Στενών της Μάλακα.
- Υπογράφηκε Τοπική Συμφωνία Συνεργασίας για την καταπολέμηση της πειρατείας.

- Η πιο πρόσφατη πρωτοβουλία για την αντιμετώπιση της πειρατείας εφαρμόστηκε το 2006 και ονομάζεται Περιφερειακή Συμφωνία Συνεργασίας για την Καταπολέμηση της Πειρατείας (ReCAAP). Οι χώρες που συμμετέχουν στη ReCAAP είναι:

Μέλη της Ένωσης Νοτιοανατολικών Ασιατικών Εθνών

- Ιαπωνία
- Κίνα
- Κορέα
- Ινδία
- Μπαγκλαντές
- Σρι Λάνκα

Ο σκοπός της ReCAAP ήταν να ενισχύσει τη πολυμερή συνεργασία, από όλες τις συμμετέχουσες κυβερνήσεις, ώστε να καταπολεμηθεί η απειλή της πειρατείας. Οι συμμετέχουσες κυβερνήσεις, στα πλαίσια της ReCAAP, μοιράζονταν πληροφορίες, ανέπτυσαν ικανότητες και σύναπταν συμφωνίες συνεργασίας.

Μετά τη δημιουργία της ReCAAP, ιδρύθηκε και το Κέντρο Ανταλλαγής Πληροφοριών (ISC), με έδρα τη Σιγκαπούρη και σκοπό τη διευκόλυνση στην ανταλλαγή πληροφοριών και επικοινωνία μεταξύ των συμμετεχόντων χωρών, 24 ώρες το 24ώρο.

Με τη δημιουργία της ReCAAP καθώς και του ISC παρατηρήθηκε μια συνεχής μείωση των πειρατικών επιθέσεων στα Στενά της Μάλακα, παρόλο των κάποιων σημαντικών μειονεκτημάτων που διαπιστώθηκαν στις συνεργασίες αυτές καθώς επίσης και της σημαντικής απουσίας της Μαλαισίας και της Ινδονησίας από το ISC.

Παρόλα αυτά πρέπει να σημειωθεί ότι απαιτούνται πολύ πιο στοχευμένα μέτρα για την καταπολέμηση και εξάλειψη της πειρατείας.

- Οι συνεδριάσεις του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)

Η πρωτοβουλία του IMO με τίτλο «Προστασία Ζωτικών Θαλασσογραμμών», που

ξεκίνησε το 2004, είχε ως στόχο τη προώθηση μιας περιεκτικής προσέγγισης θεμάτων ασφαλείας, προστασίας και ελέγχου ρύπανσης σημαντικών θαλασσογραμμών, σε όλο τον κόσμο. Αρχικά η πρωτοβουλία εστίασε στις θάλασσες των Στενών της Μάλακα και της Σιγκαπούρης για τις οποίες ακολούθησε μια σειρά συνεδριάσεων με τον τίτλο «Στενά της Μάλακα και Σιγκαπούρη: προάγοντας θέματα ασφαλείας, προστασίας και περιβαλλοντικής προστασίας». (U.S. Naval War College, 2009)

4.2.3.1 ΤΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΩΝ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΩΝ

Οι συνεδριάσεις του IMO για την «Προστασία Ζωτικών Θαλασσογραμμών» οδήγησαν σε μερικές σημαντικές διαπιστώσεις.

Μια πρώτη διαπίστωση που έγινε στην πρώτη συνεδρίαση για θέματα ασφαλείας, προστασίας και περιβαλλοντικής προστασίας των θαλασσών των Στενών της Μάλακα και της Σιγκαπούρης είναι ότι συμφωνήθηκε η καθιέρωση συνάντησης σε τακτά χρονικά διαστήματα μεταξύ των τριών παράκτιων κρατών (MALSINSO), άλλων χωρών που χρησιμοποιούν τις συγκεκριμένες θάλασσες, της ναυτιλιακής βιομηχανίας καθώς και άλλων άμεσων ενδιαφερόμενων, προκειμένου να συζητούνται θέματα ασφαλείας πλεύσης στα Στενά της Μάλακα και στα ανοικτά της Σιγκαπούρης καθώς και για θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια, προστασία και περιβαλλοντική προστασία των στενών.

Μια άλλη διαπίστωση ήταν ότι τα θέματα ασφαλείας δεν έτυχαν μεγάλης σημασίας στις συναντήσεις αυτές, οι οποίες επικεντρώθηκαν σε θέματα προστασίας και περιβαλλοντικής προστασίας. Η διαπίστωση αυτή εκφράστηκε μέσα από μια λίστα έξι προτάσεων των παράκτιων κρατών, οι οποίες θα υλοποιούνταν μέσα στο πλαίσιο του μηχανισμού συνεργασίας. Οι προτάσεις αυτές είναι:

- i. Απομάκρυνση ναυαγίων από το Σύστημα Διαχωρισμού της Κυκλοφορίας (TSS).
- ii. Συνεργασία και ανάπτυξη ικανοτήτων σε θέματα που αφορούν επικίνδυνες και

τοξικές ουσίες, με σκοπό την καλύτερη προετοιμασία και αντίδραση των κρατών.

- iii. Επίδειξη των πομπών των Αυτόματων Συστημάτων Αναγνώρισης (AIS), Β κατηγορίας, στα μικρά πλοία.
- iv. Δημιουργία συστήματος μέτρησης παλίρροιας, ρευμάτων και ανέμων, στα στενά, με σκοπό την αύξηση της ασφάλειας πλεύσης και της ναυτιλιακής περιβαλλοντικής προστασίας.
- v. Συντήρηση και αντικατάσταση βοηθημάτων πλοήγησης στα στενά.
- vi. Αντικατάσταση βοηθημάτων πλοήγησης που καταστράφηκαν από το τσουνάμι.

(U.S. Naval War College, 2009)

4.2.3.2 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΠΑΡΑΠΑΝΩ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ

Οι διαδικασίες που ακολουθήθηκαν, όπως παρουσιάζονται και στα παραπάνω, οδηγούν στα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Καταρχήν, τα παράκτια κράτη (MALSINDO), και ειδικότερα η Μαλαισία και η Ινδονησία, φαίνονται για άλλη μια φορά απρόθυμα να μοιραστούν τις ευθύνες διατήρησης της ασφάλειας στα στενά, με τις υπόλοιπες χώρες που τα χρησιμοποιούν για τη διέλευσή τους. Παρόλο που στο παρελθόν, η συνεισφορά των άλλων χωρών προς αυτή την κατεύθυνση έχει γίνει αποδεκτή, διαφαίνεται μια προσπάθεια των παράκτιων χωρών να αποφύγουν μια μακροχρόνια εγκαθίδρυση διαδικασιών, οι οποίες θα μπορούσαν να βοηθήσουν και την προοπτική συμμετοχής και ξένων δυνάμεων στην ασφάλεια των στενών.
- Επιπλέον, η καλύτερευση της ασφάλειας πλεύσης και των ναυτιλιακών πόρων είναι μεγίστης σημασίας. Η εξάλειψη των πειρατικών απειλών παραμένει ένας εξαιρετικά

σημαντικός στόχος, παρόλα αυτά όμως η πειρατεία αποτελεί πλέον ένα πολύ μικρό ρίσκο για την πλειοψηφία των πλοίων που περνούν από τα στενά, ενώ η ασφάλεια πλεύσης και τα περιβαλλοντικά θέματα που υπάρχουν, επηρεάζουν το σύνολο.

- Η οικονομική ανάπτυξη στις ακτές της Ινδονησίας και της Μαλαισίας πρέπει να ενισχυθεί, καθώς αποτελεί και τη ρίζα του προβλήματος της πειρατείας στην περιοχή. Η μείωση της ανεργίας καθώς και της διαφθοράς στις τοπικές αρχές θα βοηθήσει σημαντικά την περαιτέρω μείωση των πειρατικών απειλών και επιθέσεων.
- Η εμπειρία των προηγούμενων ετών μας έχει δείξει ότι η διατήρηση της ασφάλειας των Στενών και η αντιμετώπιση του προβλήματος της πειρατείας στην περιοχή θα παραμείνει, ως επί το πλείστον, ευθύνη των τριών παράκτιων περιοχών (MALSINDO). Ο ρόλος των υπολοίπων χωρών παραμένει περιορισμένος σε οικονομικές και άλλου είδους συνεισφορές, οι οποίες είναι συνήθως και το αποτέλεσμα διπλωματικών πιέσεων. Το εάν αυτή η κατάσταση θα επηρεάσει αρνητικά τον πόλεμο κατά της πειρατείας στα Στενά της Μάλακα, θα φανεί. Το σίγουρο είναι ότι έχουν γίνει σημαντικά θετικά βήματα.
- Θα πρέπει να σημειωθεί ότι πέρα από τα προβλήματα πειρατείας που αντιμετωπίζουν τα Στενά της Μάλακα, υπάρχουν περιοχές που θεωρούνται πολύ πιο επικίνδυνες. Η θάλασσα του Σούλου που βρίσκεται νοτιοδυτικά των Φιλιππίνων καθώς και η θάλασσα Celebes που συνορεύει στα βόρεια με το νησί Μιντανάο των Φιλιππίνων, στα δυτικά με το Καλιμαντάν και στα νότια με το νησί Σουλαβέσι της Ινδονησίας είναι δύο από τα πιο επικίνδυνα πλέον περάσματα.
- Τέλος, η εμπειρία που αποκτήθηκε από την καταπολέμηση της πειρατείας στα Στενά της Μάλακα, θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί σε άλλες περιοχές, ώστε να γίνουν και αυτές ασφαλείς.

(U.S. Naval War College, 2009)

Συγκρίνοντας και μελετώντας την κατάσταση στον Κόλπο του Άντεν και στα Στενά της Μάλακα, μπορούμε να καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι υπάρχει η δυνατότητα ανάληψης και εφαρμογής μέτρων για την πρόληψη και για την αντιμετώπιση των πειρατικών επιθέσεων.

Πιο συγκεκριμένα, είδαμε ότι στην περίπτωση του Κόλπου του Άντεν, η καταπολέμηση της πειρατείας είναι πιο δύσκολη απ' ό,τι στα Στενά της Μάλακα, όπου και έχουν γίνει σημαντικές βελτιώσεις. Τα περιστατικά στον Κόλπο του Άντεν δεν είναι μόνο περισσότερα, αλλά σε σύγκριση με τα Στενά της Μάλακα δείχνουν μάλλον να αυξάνονται αντί να μειώνονται.

Στο επόμενο κεφάλαιο θα παρουσιαστούν τα συμπεράσματα της έρευνας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V: ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Στο προηγούμενο κεφάλαιο εξετάσαμε τους λόγους για τους οποίους πραγματοποιούνται πειρατικές επιθέσεις στον Κόλπο του Άντεν και στα Στενά της Μάλακα. Επιπλέον, παρουσιάσαμε τους τρόπους με τους οποίους οι πειρατές επιτίθενται συνήθως στις περιοχές αυτές καθώς και το αν υπάρχουν μέτρα που μπορεί να ληφθούν ή ενέργειες που μπορεί να γίνουν για να μειωθούν ή/και να εξαλειφθούν τα περιστατικά πειρατείας.

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται τα συμπεράσματα της έρευνας πάνω στα σύγχρονα περιστατικά πειρατείας και πιο συγκεκριμένα για τις περιοχές του Κόλπου του Άντεν και των Στενών της Μάλακα, όπου και έχουν παρατηρηθεί τα περισσότερα περιστατικά.

Μέχρι και σήμερα, οι θαλάσσιες μεταφορές παραμένουν ένα αξιόπιστο και γρήγορο μέσο μεταφοράς, διαφορετικών εμπορευμάτων σε όλο τον κόσμο. Από την έναρξη του εμπορίου μέσω θαλάσσης μέχρι και σήμερα έχουν παρατηρηθεί σημαντικές βελτιώσεις και αλλαγές, τόσο στο τρόπο με τον οποίο γίνονται οι μεταφορές όσο και στα πλοία που τις εκτελούν.

Σύμφωνα με τον ΙΜΟ, από το 1984 έως το 1999, καταγράφηκαν 1.587 περιστατικά πειρατικών επιθέσεων, ορισμένα εκ των οποίων περιελάμβαναν και κρούσματα βίας αλλά και δολοφονιών. Επιπλέον, ο ΙΜΟ εκτιμά ότι τα περιστατικά πειρατείας και ένοπλων επιθέσεων ήταν πολύ μεγαλύτερος, καθώς πολλές φορές τα περιστατικά αυτά, για διάφορους λόγους, δεν αναφέρονται. Για παράδειγμα, μια επιτυχής πειρατική επίθεση έχει ένα σημαντικό αριθμό μειονεκτημάτων για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες, όπως άμεση δυσφήμιση της εταιρείας, καθυστερήσεις στο πρόγραμμα των πλοίων εξαιτίας των ερευνών που ακολουθούν ενός τέτοιου περιστατικού αλλά και πιθανή αύξηση των ασφαλίσεων.

Στην νοτιοανατολική Ασία, τα περιστατικά πειρατείας είναι ένα καθημερινό φαινόμενο

και δυστυχώς δεν υπάρχουν σημάδια εξάλειψής του. Η πειρατεία εμφανίστηκε έντονα στα τέλη του περασμένου αιώνα και παρόλο που σημαντικές μειώσεις των περιστατικών πειρατείας καταγράφονται σε αρκετές από τις πληγείσες περιοχές, παρατηρείται μια ανησυχητική αλλαγή στα χαρακτηριστικά και στον τρόπο των επιθέσεων.

Οι πειρατικές επιθέσεις, λοιπόν, δεν έχουν σταματήσει, κάτι κατανοητό αν αναλογιστεί κανείς τον αριθμό των πλοίων που περνούν από στενά περάσματα, όπως τα Στενά της Μάλακα, όλα αυτά τα χρόνια, ο οποίος φτάνει τα 50.000 πλοία. Ο αριθμός αυτός είναι τόσο υψηλός για δύο λόγους. Πρώτον, γιατί η θαλάσσια μεταφορά φορτίων αντιπροσωπεύει το 40% του παγκόσμιου εμπορίου και δεύτερον λόγω της μεγάλης σημασίας που έχουν αποκτήσει περάσματα, όπως τα Στενά της Μάλακα, ως μια σημαντική διαδρομή για τη μεταφορά πετρελαίου από τη Μέση Ανατολή προς τις αγορές της Ανατολικής Ασίας. Επιπλέον και σύμφωνα με τον IMB, η πλειοψηφία των σύγχρονων πειρατών της περιοχής είναι Ινδονησιακής καταγωγής. (International Maritime Bureau, 2009)

Για τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο ναυτιλιακό κλάδο κρίνεται απαραίτητο να γνωρίζουν τα στατιστικά στοιχεία αλλά και άλλα θέματα που τον αφορούν και τον επηρεάζουν αντίστοιχα, όπως για παράδειγμα η αύξηση των τιμών των ναύλων, οι οποίες μπορούν να επηρεαστούν από θέματα όπως η πειρατεία (Stopford, 2000). Θα πρέπει, επίσης, να αναφερθεί ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να αξιολογούν κατάλληλα τη ζήτηση για υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς σε περιοχές με αυξημένη πειρατεία, όπως είναι ο Κόλπος του Άντεν και τα Στενά της Μάλακα.

Σχετικά με τον αν η πειρατεία είναι ένα φαινόμενο που μπορεί να αντιμετωπιστεί, καταλήξαμε ότι η απάντηση είναι διαφορετική για κάθε περίπτωση. Στα Στενά της Μάλακα, οι πρωτοβουλίες που έχουν ληφθεί από τις διάφορες πλευρές φαίνεται σταδιακά να αποδίδουν. Όμως, στην περίπτωση του Κόλπου του Άντεν, αν και υπάρχουν πολλά και σημαντικά προληπτικά μέτρα που προτείνονται για την αντιμετώπιση μιας ενδεχόμενης πειρατικής επίθεσης ή επιβίβασης πειρατών στο πλοίο, η περιοχή παραμένει επικίνδυνη, χωρίς προοπτικές εξομάλυνσης ή/και επίλυσης του

προβλήματος της πειρατείας.

Παρόλα αυτά, οι θετικές εξελίξεις στην περίπτωση των Στενών της Μάλακα δημιουργούν ελπίδες και σε άλλες περιοχές που απειλούνται από το φαινόμενο της πειρατείας. Η εμπειρία από την αντιμετώπιση του φαινομένου στα Στενά της Μάλακα μας έχει δείξει ότι η προσεκτική ναυτική δράση είναι ικανή να καταπολεμήσει την πειρατεία. Όμως είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι οι συνθήκες στις ακτές της Αφρικής είναι πολύ διαφορετικές, λόγω της αστάθειας του πολιτικού συστήματος, η οποία δε διευκολύνει τις κυβερνήσεις στην αντιμετώπιση της πειρατείας. Έτσι, οι πειρατικές επιθέσεις εξακολουθούν να αποτελούν ένα σημαντικό πρόβλημα στον Κόλπο του Άντεν.

Συγκρίνοντας, λοιπόν, τις δύο αυτές περιοχές που αποτελούν και τη βάση της έρευνας μας, μπορούμε να δούμε ότι οι διαφορές τους, όσον αφορά στην αντιμετώπιση του προβλήματος της πειρατείας, είναι σημαντικές και διαφωτιστικές. (Schuman, 2009)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI: ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ - ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ

Για την ολοκλήρωση της έρευνας αυτής πάνω στο φαινόμενο της πειρατείας στην περίπτωση του Κόλπου του Άντεν και των Στενών της Μάλακα και στο εάν μπορεί τελικά το φαινόμενο της πειρατείας, στις περιπτώσεις αυτές, να αντιμετωπιστεί, συλλέχθηκαν όσο το δυνατό περισσότερες πληροφορίες για την όσο το δυνατό καλύτερη ανάπτυξη και τεκμηρίωση του θέματος.

Το καταλληλότερο μέσο συλλογής πληροφοριών για την πειρατεία γενικά αλλά και για τις περιπτώσεις του Κόλπου του Άντεν και των Στενών της Μάλακα ειδικότερα, θεωρήθηκε το internet, το οποίο και χρησιμοποιήθηκε. Το internet ως μέσο συλλογής πληροφοριών για το θέμα της πειρατείας έχει το πλεονέκτημα ότι παρέχει επίκαιρες και σύγχρονες πληροφορίες αλλά και πληροφορίες που διαρκώς ανανεώνονται, κάτι που δε συμβαίνει στα βιβλία γύρω από το θέμα.

Πέρα από την έρευνα μέσω του διαδικτύου, στην οποία βασίζεται αυτή η εργασία, μελλοντικές μελέτες πάνω στο θέμα θα μπορούσαν να προσθέσουν σημαντικά ευρήματα βασισμένες σε άλλους τύπους έρευνας, όπως για παράδειγμα η ποιοτική έρευνα μέσω συνεντεύξεων με ανθρώπους που έχουν πέσει θύματα πειρατείας ή ακόμη και με πειρατές που έχουν συλληφθεί.

Καθώς η πειρατεία είναι ένα σημαντικό θέμα που μας αφορά όλους, μιας και σχετίζεται και επηρεάζει αρνητικά το παγκόσμιο εμπόριο, λόγω των επιθέσεων, της βίας, των απαγωγών και άλλων ενεργειών που μπορεί να χαρακτηρίσουν μια πειρατική επίθεση, η περαιτέρω μελέτη του θέματος θα μπορούσε να συμβάλει σημαντικά στην επίλυση σημαντικών θεμάτων. Συγκεκριμένα, οι συνεντεύξεις θα παρείχαν στοιχεία που θα οδηγούσαν σε πιο ολοκληρωμένες έρευνες, που θα βοηθούσαν στην επίλυση σημαντικών ερωτημάτων γύρω από την πειρατεία.

Οι πληροφορίες που συλλέχθηκαν μέσω διαδικτύου θεωρούνται ιδιαίτερα σημαντικές καθώς συνέβαλαν στην καλύτερη προσέγγιση του θέματος. Καταρχήν, οι πληροφορίες,

που αφορούσαν στους λόγους για τους οποίους επιτίθενται οι πειρατές στον Κόλπο του Άντεν και στα Στενά της Μάλακα, ήταν πολύ σημαντικές. Όπως είδαμε, οι πειρατικές επιθέσεις στα Στενά της Μάλακα μειώθηκαν σημαντικά τα τελευταία χρόνια. Σε αυτό συνέβαλε και η σταθεροποίηση της πολιτικής κατάστασης στην περιοχή. Από την άλλη, στον Κόλπο του Άντεν, λόγω της έλλειψης πολιτικής σταθερότητας, οι πειρατικές επιθέσεις όχι μόνο δεν έχουν μειωθεί αλλά έχει παρατηρηθεί και αύξησή τους.

Επιπλέον, για την εργασία αυτή συλλέχθηκαν πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο επίθεσης των πειρατών, στις περιπτώσεις του Κόλπου του Άντεν και των Στενών της Μάλακα, δηλαδή τον εξοπλισμό που χρησιμοποιούν οι πειρατές αλλά και τον τρόπο που προσεγγίζουν τα πλοία.

Σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να εφαρμόζονται σε κάθε περιοχή για την πρόληψη και αντιμετώπιση της πειρατείας, διαφαίνεται ότι στην περίπτωση του Κόλπου του Άντεν υπάρχουν περισσότερα προληπτικά μέτρα για την αντιμετώπιση μιας ενδεχόμενης πειρατικής επίθεσης ή επιβίβασης πειρατών στο πλοίο. Ωστόσο, η περιοχή παραμένει επικίνδυνη, χωρίς προοπτικές εξομάλυνσης ή/και επίλυσης του προβλήματος της πειρατείας.

Από την άλλη, οι θετικές εξελίξεις στην περίπτωση των Στενών της Μάλακα δημιουργούν ελπίδες και σε άλλες περιοχές που απειλούνται από το φαινόμενο της πειρατείας. Η εμπειρία από την αντιμετώπιση του φαινομένου στα Στενά της Μάλακα μας έχει δείξει ότι η προσεκτική ναυτική δράση είναι ικανή να καταπολεμήσει την πειρατεία. Όμως είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι οι συνθήκες στις ακτές της Αφρικής είναι πολύ διαφορετικές, λόγω της αστάθειας του πολιτικού συστήματος, η οποία δε διευκολύνει τις κυβερνήσεις στην αντιμετώπιση της πειρατείας. Έτσι, οι πειρατικές επιθέσεις εξακολουθούν να αποτελούν ένα σημαντικό πρόβλημα στον Κόλπο του Άντεν.

Όλες οι παραπάνω πληροφορίες συνέβαλαν στην καλύτερη κατανόηση του θέματος της πειρατείας αλλά και στην ολοκλήρωση της εργασίας αυτής.

Παρόλα αυτά, υπήρξαν και κάποιες δυσκολίες στην απάντηση συγκεκριμένων ερωτημάτων που προέκυψαν από τη συλλογή πληροφοριών σχετικά με το φαινόμενο της πειρατείας, στις περιπτώσεις του Κόλπου του Άντεν και των Στενών της Μάλακα, και των τρόπων αντιμετώπισής του.

Αναμφίβολα, η έρευνα, η μελέτη και η ανάλυση ενός αντικειμένου είναι μια συνεχής διαδικασία που οδηγεί διαρκώς σε νέα ερωτήματα. Ακόμα και αν ο ερευνητής καλύψει τους στόχους του και απαντήσει τα ερωτήματα της έρευνας του, θα βρεθεί αντιμετώπος με νέα ερωτήματα που μπορεί να υποκινήσουν εκ νέου συμπληρωματική έρευνα. Αυτά τα νέα ερωτήματα πρέπει κανείς να τα προσεγγίσει όσο το δυνατό καλύτερα.

Ωστόσο, ήταν δύσκολο να βρεθούν απαντήσεις σε μερικά από τα νέα ερωτήματα που προέκυψαν κατά τη διάρκεια αυτής της έρευνας. Για παράδειγμα, στάθηκε δύσκολο να βρεθούν πληροφορίες σχετικά με την προέλευση του εξοπλισμού που χρησιμοποιούν οι πειρατές στις επιθέσεις τους και πιο συγκεκριμένα, με ποιόν τρόπο μπορεί να αποτραπεί η προμήθεια όπλων υψηλής επικινδυνότητας. Επίσης, σε περίπτωση σύλληψης των πειρατών, οι αρχές καταφέρνουν να αποσπάσουν πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο που δρουν, ποιός τους οργανώνει και αν έχουν συνεργάτες.

Επιπλέον, ένα ακόμη ερώτημα που γεννήθηκε μέσω της έρευνας αυτής αφορά στα ποσά των λύτρων που δίνουν οι πλοιοκτήτριες εταιρείες στους πειρατές. Οι εταιρείες αυτές δε δημοσιεύουν τα ποσά των λύτρων, δεδομένου ότι δε θέλουν να δώσουν επιπλέον κίνητρα και να παρακινήσουν περισσότερους στην πειρατεία.

Μέχρι στιγμής, το θέμα του κόστους των ναυτικών ενεργειών εναντίον της πειρατείας και το κατά πόσο επηρεάζει τους Έλληνες πολίτες, έχει συζητηθεί ελάχιστα. Αυτό που μπορεί να ειπωθεί με σιγουριά είναι τα πλεονεκτήματα αυτών των ενεργειών, τα οποία δεν έχουν να κάνουν απαραίτητα με χρήματα αλλά με τη θετική και ευτυχή έκβαση επιθέσεων ή απαγωγών ελληνικών πλοίων ή πλοίων με ελληνικό πλήρωμα.

Τέλος, οι πλοιοκτήτριες εταιρείες ορίζουν πάντα ένα Σχέδιο Ασφαλείας Πλοίου (SSP)

για την προστασία από την πειρατεία. Ωστόσο, θα ήταν σημαντικό εάν μπορούσαμε να καταλήξουμε στο αν το πλήρωμα είναι εκπαιδευμένο σε πραγματικές συνθήκες και προετοιμασμένο να αντιμετωπίσει πιο αποτελεσματικά μια πειρατική επίθεση.

Από την ανάλυση και τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν στην έρευνα αυτή μπορούμε να καταλήξουμε ότι αν και η πειρατεία στις περιπτώσεις του Κόλπου του Άντεν και των Στενών της Μάλακα είναι ένα φαινόμενο που δε μπορεί αυστηρά να εξαλειφθεί, μπορεί σίγουρα να περιοριστεί, όπως έχει γίνει και στην περίπτωση των Στενών της Μάλακα.

Έτσι, όλα τα παραπάνω οδηγούν στο συμπέρασμα ότι οι πειρατικές επιθέσεις μπορούν να αντιμετωπιστούν ως κάποιο βαθμό.

Παρόλα αυτά, από μόνα τους, τα προληπτικά μέτρα των εθνικών και διεθνών οργανισμών αλλά και των πλοιοκτητριών εταιρειών για την προστασία και ασφάλεια της ζωής και της περιουσίας από την πειρατεία, δεν αρκούν. Εξίσου σημαντικό, αν όχι σημαντικότερο ρόλο παίζει και η πολιτική κατάσταση, καθώς το παρελθόν έχει δείξει ότι η πολιτική αστάθεια έχει ως την αύξηση της πειρατείας. Αυτός είναι και ο λόγος που αιτιολογεί την αύξηση της πειρατείας στον Κόλπο του Άντεν, για τη διέλευση από τον οποίο σημαντικά προληπτικά και αμυντικά μέτρα υπάρχουν, ωστόσο οι πειρατικές επιθέσεις συνεχίζονται.

ΠΗΓΕΣ

- Barron, J., Dolnick, S. and Santora, M. (2012) “A Fractured Recovery, a Frustrated Region”, *New York Times*, November 4, page A1.
- Boutilier, J. (2004) "The Best of Times, The Worst of Times: The Global Maritime Outlook 2004", *IDSS Conference: Maritime Security in the Asia-Pacific*, 20-21 Μαΐου.
- Chrzanowski, I., (2002) *An Introduction to Shipping Economics*, London: Fairplay Publications.
- Davis, A. (2004) "Piracy in Southeast Asia Shows Signs of Increased Organization", *Jane's Intelligence Review*.
- Ong, G. and Ho, J. (2005) "Maritime Air Patrols, A New Weapon Against Piracy in the Malacca Straits", *IDSS Commentary*.
- Osler, D. (2010) “Union of Greek Shipowners Press Cuttings”, *Lloyd's List*.
- “Piracy & Armed Robbery Against Ships Annual Report”, ICC International Maritime Bureau, 2003
- “Piracy & Armed Robbery Against Ships Annual Report”, ICC International Maritime Bureau, 2004
- “Piracy & Armed Robbery Against Ships Annual Report”, ICC International Maritime Bureau, 2005
- “Piracy & Armed Robbery Against Ships Annual Report”, ICC International

Maritime Bureau, 2009

- “Piracy & Armed Robbery Against Ships Annual Report”, ICC International Maritime Bureau, 2011
- Raymond, C. Z., (2007) *Maritime Security in Southeast Asia*, London: Routledge.
- Stopford, M., (2000) *Maritime Economics*, New York: Routledge.

INTERNET

- Kang, H. K. (2009) “Gulf of Aden vs Malacca Strait, Piracy and Counter-piracy efforts”,

http://www.ipcs.org/pdf_file/issue/IB135-SEARP-Harnit1.pdf, τελευταία επίσκεψη: 09/09/12.

- Marad Maritime Advisories. (2009) “Somali Pirate Tactics”,

http://www.marad.dot.gov/documents/Somali_Pirate_Tactics_8May2009.pdf, τελευταία επίσκεψη: 22/08/12.

- MSC-HOA. (2009) “Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia Version 2”,

<http://www.mts.gov.eg/documents/pdfs/arabic/mschoa.pdf>, τελευταία επίσκεψη: 09/06/12.

- U.S. Naval War College. (2009) “Piracy and armed robbery in the Malacca Strait: a problem solved?”,

<http://www.thefreelibrary.com/Piracy+and+armed+robbery+in+the+Malacca+Strait:+a+problem+solved%3F-a0203279659>, τελευταία επίσκεψη: 11/09/12.

- Schuman, M. (2009) “How to Defeat Pirates: Success in the Strait”,

<http://www.time.com/time/world/article/0,8599,1893032,00.html#ixzz0otMEeJPw>, τελευταία επίσκεψη: 04/07/12.

- Woolf, M. (2008) “Pirates Can Claim UK Asylum”,
<http://www.timesonline.co.uk/tol/news/uk/article3736239.ece>, τελευταία επίσκεψη:
12/08/12. (απαιτείται ενεργός λογαριασμός χρήστη)
- Pitman, T. (2009) “Pirates seize Belgian ship with 10 foreign crew”,
<http://www.guardian.co.uk/world/feedarticle/8461632>, τελευταία επίσκεψη:
10/08/12.
- Kissinger, H. (2001) “The Pitfalls of Universal Jurisdiction”,
<http://www.foreignaffairs.com/articles/57056/henry-a-kissinger/the-pitfalls-of-universal-jurisdiction>, τελευταία επίσκεψη: 12/08/12.
- Sheibani, S. (2012) “Modern Piracy: The \$12 Billion Threat on the Open Seas”,
http://www.clements.com/downloads/2012_5_modernday_piracy.pdf, τελευταία
επίσκεψη: 10/08/12.
- IMO. (2005) “IMO’s response to the 2005 World Summit”,
<http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ShipsAndShippingFactsAndFigures/TheRoleandImportanceofInternationalShipping/Documents/IMO%20and%20the%20Millenium%20Development%20Goals.pdf>, τελευταία επίσκεψη: 10/08/12.
- Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Office of Legal Affairs, United Nations. (2010) “Legal Framework for the Repression of Piracy Under UNCLOS”,
http://www.un.org/Depts/los/piracy/piracy_legal_framework.htm, τελευταία
επίσκεψη: 15/08/12.
- Maritime Terrorism Research Center. (2012) “Defining Maritime Terrorism”,

<http://www.maritimeterrorism.com/definitions/>, τελευταία επίσκεψη: 19/10/12.

- Η Καθημερινή. (2009) «Σομαλία: Από τον μαρξισμό στον εμφύλιο»,

http://news.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_world_1_18/04/2009_311640,

τελευταία επίσκεψη: 10/10/12.

- Hansen, S. J. (2009) “Piracy in the greater Gulf of Aden- Myths, Misconception and Remedies”,

<http://www.nibr.no/filer/2009-29-ny.pdf> , τελευταία επίσκεψη: 07/10/12.

- IMO. (2009) “Djibouti Meeting” ,

<http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Pages/DCCMeeting.aspx>, τελευταία επίσκεψη: 07/10/12.

- Consilium Europa. (2010) “PRESS BRIEFING Horn of Africa: Operation EUNAVFOR-Atalanta and EU assistance to Somalia”,

<http://www.consilium.europa.eu/eeas/security-defence/eu-operations/eunavfor-somalia?lang=en>, τελευταία επίσκεψη: 08/10/12.

- McGeown, K. (2003) “Aceh rebels blamed for piracy”,

<http://news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/3090136.stm>, τελευταία επίσκεψη: 09/10/12.

- Sakhuja, V. (2005) “The Sea Muggers are back in Malacca Straits”,

<http://orfonline.org/cms/sites/orfonline/modules/analysis/AnalysisDetail.html?cmaid=2298&mmacmaid=243>, τελευταία επίσκεψη: 19/09/12.

- Raymond, C. Z., (2006) “The Threat of Maritime Terrorism in the Malacca Straits”,

- http://www.jamestown.org/single/?no_cache=1&tx_ttnews%5Btt_news%5D=670 ,
τελευταία επίσκεψη: 25/09/12.
- Osler, D. (2010) “Plans for private piracy patrols slammed”,
<http://www.lloydslist.com/ll/sector/ship-operations/article344869.ece>, τελευταία
επίσκεψη: 09/10/12. (απαιτείται ενεργός λογαριασμός χρήστη)
 - Osler, D. (2010) “Standoff as Somali pirates board boxship”,
<http://www.lloydslist.com/ll/sector/ship-operations/article344508.ece>, τελευταία
επίσκεψη: 05/09/12. (απαιτείται ενεργός λογαριασμός χρήστη)
 - Καζαλόττι, Ε. (2011) «9 μήνες στην κόλαση του Ινδικού»,
<http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=246150>, τελευταία επίσκεψη: 10/09/12.
 - The Economic Times. (2008) “Navy saves Jag Arnav from Somalian pirates”,
http://articles.economictimes.indiatimes.com/2008-11-12/news/27730189_1_somalian-pirates-jag-arnav-merchant-vessel, τελευταία
επίσκεψη: 10/09/12.
 - Axe, D. (2008) “Five Pirated Crews that Didn't Fare as Well as the Americans”,
<http://www.frontlineclub.com/blogs/davidaxe/2009/04/five-pirated-crews-that-didnt-fare-as-well-as-the-americans.html>, τελευταία επίσκεψη: 10/09/12.
 - Spencer Brown, C. (2008) “Pirates Attack Cruise Ship, Effort Fails”,
<http://www.cruisecritic.com/news/news.cfm?ID=2961>, τελευταία επίσκεψη:
10/09/12.
 - IANS. (2008) “Indian Navy has sleepless nights with 23 pirates aboard ship”,
http://www.thaindian.com/newsportal/politics/indian-navy-has-sleepless-nights-with-23-pirates-aboard-ship_100131270.html, τελευταία επίσκεψη: 10/09/12.
 - G.S.N. (2010) “Αυξήθηκαν 38,5% οι πειρατικές επιθέσεις το 2009”,

<http://www.greekshippingnews.gr/?q=node/5086>, τελευταία επίσκεψη: 16/09/12.

- Agora Press. (2009) “Νέα πειρατική επίθεση στο ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Κρήτη Επισκοπή» στον κόλπο του Αντεν”,

<http://www.agorapress.gr/el/news.php?n=296>, τελευταία επίσκεψη: 10/09/12.

- Σκορδίλης, Γ. (2009) “Ελληνικό πλοίο απέκρουσε τους πειρατές”,

<http://www.tovima.gr/world/article/?aid=302533>, τελευταία επίσκεψη: 16/08/12.

- Tvxsteam. (2010) “Συγκρούσεις μεταξύ πειρατών εξαιτίας του Maran Centaurus”,

<http://tvxs.gr/news/%CE%BA%CF%8C%CF%83%CE%BC%CE%BF%CF%82/%CF%83%CF%85%CE%B3%CE%BA%CF%81%CE%BF%CF%8D%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82-%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CE%BE%CF%8D-%CF%80%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%B1%CF%84%CF%8E%CE%BD-%CE%B5%CE%BE%CE%B1%CE%B9%CF%84%CE%AF%CE%B1%CF%82-%CF%84%CE%BF%CF%85-maran-centaurus>, τελευταία επίσκεψη: 16/08/12.

- On Alert. (2011) “Επίθεση πειρατών εναντίον ελληνικού πλοίου στη Σομαλία”,

http://www.onalert.gr/stories/Epithesh_peiraton_enantion_ellhnikoy_ploioy_sth_Somalia, τελευταία επίσκεψη: 16/08/12.

- LSS- SAPU. (2012) “MV Orna freed after 2 years”,

<http://www.lss-sapu.com/index.php/piracynews/view/1059>, τελευταία επίσκεψη: 16/10/12.

- Zeus. (2011) «Έκρηξη πειρατικών επιθέσεων μέσα στην τελευταία τετραετία»,

http://zeussfop.blogspot.gr/2011/07/blog-post_19.html, τελευταία επίσκεψη:
16/08/12.

- Ναυτεμπορική. (2011) «Σομαλοί πειρατές ελευθέρωσαν 25 μέλη πληρώματος μετά από 10 μήνες»,

<http://www.naftemporiki.gr/news/cstory.asp?id=2084764>, τελευταία επίσκεψη:
16/08/12.

- Somalia Report. (2012) “MT Liquid Velvet Released”,

http://www.somaliareport.com/index.php/post/3429/MT_Liquid_Velvet_Released,
τελευταία επίσκεψη: 16/08/12.

- Βυθούλας, Δ. (2012) “Μείωση στις πειρατικές επιθέσεις στα ποντοπόρα πλοία”,

<http://www.tovima.gr/society/article/?aid=467484>, τελευταία επίσκεψη: 26/07/12.

- Ναυτεμπορική. (2012) «Τερματίστηκε η πειρατεία σε ελληνόκτητο πλοίο»,

<http://www.naftemporiki.gr/news/cstory.asp?id=2243987>, τελευταία επίσκεψη:
20/10/12.

- Stoddard, K. (2009) “Piracy around the world: all the attacks by pirates in 2009”,

<http://www.guardian.co.uk/news/datablog/2009/oct/27/piracy-attacks-somalia-2009>,
τελευταία επίσκεψη: 20/09/12.

- Ved, M. (2007) “Outsiders' not needed to patrol Malacca Strait: Malaysia”,

http://twocircles.net/2007jun14/outsidere_not_needed_patrol_malacca_strait_malaysia.html,
τελευταία επίσκεψη: 22/09/12.

- Asi Global. (2011) “Maritime Response”,
http://www.asiglobalresponse.com/downloads/Final_piracy_report_2011.pdf,
τελευταία επίσκεψη: 20/09/12.
- Heru. (2011) “Piracy rate in Malacca Strait down sharply : Defense minister”,
<http://www.antaraneews.com/en/news/78803/piracy-rate-in-malacca-strait-down-sharply--defense-minister>, τελευταία επίσκεψη: 21/08/12.
- ICC-CCS. (2012) “IMB reports drop in Somali piracy, but warns against complacency”,
<http://www.icc-ccs.org/news/811-imb-reports-drop-in-somali-piracy-but-warns-against-complacency>, τελευταία επίσκεψη: 01/11/12.
- UKMTO. (2011) “BMP4 - Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy -Version 4”,
http://www.mschoa.org/docs/public-documents/bmp4-low-res_sept_5_2011.pdf,
τελευταία επίσκεψη: 10/10/12.
- Montlake, S. (2006) “Hard times for pirates in busy world waterway”,
<http://www.csmonitor.com/2006/1030/p01s04-woap.html>, τελευταία επίσκεψη:
15/09/12.

- Glionna, J. (2006) “Pirate catcher a welcome voice in a sea of chaos”,

<http://www.wenatcheeworld.com/news/2006/nov/28/pirate-catcher-a-welcome-voice-in-a-sea-of-chaos/>, τελευταία επίσκεψη: 15/10/12.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α - ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

ASG: Abu Sayyaf Group (Ομάδα Αμπού Σαγιάφ)

BIMCO: Baltic and International Maritime Council (Βαλτικό και Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο)

CMF: Combined Maritime Forces (Συνδυασμένες Ναυτικές Δυνάμεις)

EiS: Eyes in the Sky (Μάτια στον Ουρανό εναέριες περιπολίες)

GAM: Gerakan Aceh Movement (Κίνημα Απελευθέρωσης της Ατσέχ)

GoA GT: Gulf of Aden Group Transits (Κόλπος του Άντεν Ομαδικές Διελεύσεις)

ICC-CCS: International Commercial Crime Services (Διεθνείς Εμπορικές Υπηρεσίες Εγκλήματος)

ICS: International Chamber of Shipping (Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο)

P&I clubs: Protection and Indemnity Clubs (Λέσχες Προστασίας και Αποζημίωσης)

IMB: International Maritime Bureau (Διεθνές Γραφείο Ναυτιλίας)

IMO: International Maritime Organisation (Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός)

INTERCARGO: International Association of Dry Cargo Ship Owners (Διεθνής Ένωση Εφοπλιστών Ξηρού Φορτίου)

INTERTANKO: International Association of Independent Tanker Owners (Διεθνής

Ένωση Ανεξάρτητων Ιδιοκτητών Δεξαμενοπλοίων)

IRTC: Internationally Recommended Transit Corridor (Διεθνώς Συνιστώμενη Οδός Διέλευσης)

ISC: Information Sharing Centre (Κέντρο Ανταλλαγής Πληροφοριών)

ISPS: International Ship and Port Facility Code (Διεθνής Κώδικας Πλοίων και Λιμενικών Υπηρεσιών)

ITF: International Transport Workers Federation (Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές)

MALSINDO: Malaysia, Singapore, Indonesia (Μαλαισία, Σιγκαπούρη, Ινδονησία)

Marlo: Marine Liaison Office (Θαλάσσιο Γραφείο Διαμεσολάβησης)

MSC: Maritime Safety Committee (Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας)

MSCHOA: Maritime Security Centre – Horn of Africa (Ναυτιλιακό Κέντρο Ασφαλείας - Κέρασ της Αφρικής)

MSPA: Maritime Security Patrol Area (Θαλάσσια Περιπολία Ασφάλειας Χώρου)

OCIMF: Oil Companies International Marine Forum (Διεθνές Ναυτιλιακό Φόρουμ Εταιρειών Πετρελαίου)

PRC: Piracy Reporting Centre (Κέντρο Αναφοράς Κρουσμάτων Πειρατείας)

ReCAAP: Regional Cooperation Agreement on Anti-Piracy (Περιφερειακή Συμφωνία

Συνεργασίας για την Καταπολέμηση της Πειρατείας)

RPG: Rocket Propelled Grenades (Οβίδες Ωθημένων Πυραύλων)

SOLAS: Safety of Life at Sea (Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα)

SSA: Ship Security Assessment (Αξιολόγηση Ασφάλειας Πλοίου)

SPM: Self Protection Measures (Μέτρα Αυτοπροστασίας)

SSAS: Ship Security Alert System (Σύστημα Συναγερμού Ασφάλειας Πλοίου)

SSO: Ship Security Officer (Αξιωματικός Ασφάλειας Πλοίου)

SSP: Ship Security Plan (Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου)

UKMTO: United Kingdom Maritime Trade Operations (Εμπορικές Ναυτιλιακές Δραστηριότητες Ηνωμένου Βασιλείου)

UNCLOS: United Nations Convention on the Law of the Sea (Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας)

VHF: Very High Frequency (Πολύ Υψηλή Συχνότητα)

YTWs: Yemeni Territorial Waters (Χωρικά Ύδατα Υεμένης)