

## Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου

Σχολή Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών  
Τμήμα Πολιτικής Επιστήμης και Διεθνών Σχέσεων

Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών  
«Παγκόσμια Πολιτική Οικονομία»



«Αντιμετώπιση του φαινομένου της πειρατείας και των ένοπλων επιθέσεων σε εμπορικά πλοία: Χρήση μέτρων ασφαλείας από τα μέλη των πληρωμάτων των πλοίων ή παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους φρουρούς;».

**Ανδρέας Κελεπούρης**

Κόρινθος, Ιανουάριος 2016

**University of Peloponnese  
Faculty of Social and Political Relations  
Department of Political Studies and International Relations**

**Master Program in  
«Global Political Economy»**



« Tackling the phenomenon of piracy and armed attacks on merchant vessels: Security measures applied by crew members of ships or security services by armed guards? »

**Andreas Kelepouris**

**Corinth, January 2016**

«Αντιμετώπιση του φαινομένου της πειρατείας και των ένοπλων επιθέσεων σε εμπορικά πλοία: Χρήση μέτρων ασφαλείας από τα μέλη των πληρωμάτων των πλοίων ή παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους φρουρούς;».

**Σημαντικοί Όροι:**

Ε.Ε.: Ευρωπαϊκή Ένωση

Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.: Λιμενικό Σώμα-Ελληνική Ακτοφυλακή

ΟΗΕ: Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών

ΠΝΟ: Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία

ΔΝΟ: Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός

ΗΠΑ: Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής

ΣΑΠ: Σχέδιο Ασφαλείας Πλοίου

## Περίληψη

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η παρουσίαση των μέτρων ασφαλείας που δύνανται να ληφθούν από τα πληρώματα των πλοίων κατ' εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα για την ασφάλεια πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων/ISPS code ή Οδηγιών του IMO ή άλλων Διεθνών Οργανισμών, καθώς και του πλαισίου που διέπει την παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους φρουρούς στα εμπορικά πλοία, συγκρίνοντας τη συμβολή τους στην αντιμετώπιση των περιστατικών πειρατείας και ένοπλων επιθέσεων σε αυτά. Το ερώτημα που τίθεται είναι εάν υπερισχύει η συμβολή της χρήσης ένοπλων φρουρών, λαμβάνοντας υπόψη και των νομικών θεμάτων που προκύπτουν από τη δραστηριοποίησή τους, ή τελικά επαρκούν τα μέτρα που εφαρμόζονται από τα πληρώματα των πλοίων στην αντιμετώπιση του φαινομένου.

Αρχικά αναλύεται η έννοια της πειρατείας, γίνεται μια ιστορική αναδρομή του φαινομένου, και παρουσιάζονται οι θαλάσσιες περιοχές και οδοί όπου εμφανίζονται πειρατικές επιθέσεις στη σύγχρονη εποχή. Στη συνέχεια γίνεται μια περιγραφή των πρωτοβουλιών της διεθνούς κοινότητας για την αντιμετώπιση του φαινομένου σε διάφορες θαλάσσιες περιοχές του κόσμου και ιδίως στον Κόλπο του Άντεν στο Κέρασ της Αφρικής και παρουσιάζονται οι απαιτήσεις του Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Κώδικας ISPS), όσον αφορά την εφαρμογή τους στα πλοία, καθώς και άλλων οδηγιών που έχουν εκδοθεί από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organisation-IMO). Έπειτα αναλύεται το πλαίσιο που διέπει την παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους φρουρούς στα εμπορικά πλοία, καθώς και των νομικών θεμάτων που προκύπτουν, τόσο διεθνώς όσο και στη χώρα μας μετά την εφαρμογή του ν.4058/12 (63 Α') και της αριθμ.641.36-2/12 (1338 Β') Κοινής Υπουργικής Απόφασης που έχει εκδοθεί κατ' εξουσιοδότησή του. Τέλος ακολουθεί η παράθεση και ανάλυση των στατιστικών στοιχείων που προέρχονται από τις διαθέσιμες μηνιαίες περιγραφικές αναφορές περιστατικών πειρατείας και ένοπλης ληστείας, καθώς και αποτροπής αυτών, του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organisation), που αφορούσαν εμπορικά πλοία την τελευταία πενταετία και καταγράφονται τα συμπεράσματα της έρευνας σχετικά με το αν υπήρξε θετική η συμβολή της χρήσης των ένοπλων φρουρών ή επαρκούν τα μέτρα που ελήφθησαν από τα πληρώματα των πλοίων για την αντιμετώπιση του φαινομένου της πειρατείας. Από την ανάλυση διαπιστώνεται ότι η λήψη μέτρων αυτοπροστασίας από τα μέλη των πληρωμάτων των πλοίων εξακολουθούν να έχουν τον πρώτο λόγο στην αντιμετώπιση τέτοιου είδους περιστατικών. Παρόλα αυτά η παρουσία των ένοπλων φρουρών πάνω στα εμπορικά πλοία, ως ένα συμπληρωματικό μέτρο, κατά την εφαρμογή των Βέλτιστων Πρακτικών Διαχείρισης (Best Management Practices) πειρατικών και ένοπλων επιθέσεων,

έχει καθιερωθεί και λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των περιστατικών που αντιμετωπίστηκαν με την ενεργοποίηση ένοπλων φρουρών επί των πλοίων συμπεραίνεται ότι γενικά υπήρξε θετική η συμβολή του μέτρου στην καταπολέμηση του φαινομένου.

# « Tackling the phenomenon of piracy and armed attacks on merchant vessels: Security measures applied by crew members of ships or security services by armed guards? »

## **Keywords:**

VPD: Vessel Protection Detachment

BMP: Best Management Practises

CMF: Collision Maritime Force

CTF: Combined Task Force

IMB: International Maritime Bureau

IMO: International Maritime Organisation

IRTC: International Recommended Transit Corridor

ISPS: International Ship and Port Facilities Security Code

MSCHOA: Maritime Security Centre Horn of Africa

UNCLOS: United Nations Convention on the Law of the Sea (1982)

SOLAS Conv.: Safety of Life at Sea Convention

NATO: North Atlantic Treaty Organisation

EUTM Somalia : European Union Training Mission-Somalia

EUCAP Nestor : European Union's Capacity building effort in the Horn of Africa and the Western Indian Ocean

WFP: World Food Program

TFG: Transitional Federal Government of Somalia

ICC: International Commerce Center

SUA Convention: Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation

AIS: Automatic Identification System

CSR : Continuous Synopsis Report

SSP: Ship Security Plan

SSAS: Ship Security Alert System

SSA : Ship Security Assessment

CSO: Company Security Officer

SSO: Ship Security Officer

PSCs: Private Security Companies

MSC: Maritime Safety Committee

SHADE: Shared Awareness and De-confliction

## **Abstract**

The aim of this essay is the presentation of the security measures that may be taken by the crew members of ships in accordance to the Code provisions for the security of ships and port facilities / ISPS code or Directives of International Maritime Organisation or other International Organisations and the legal framework governing the security services by armed guards on merchant ships and the comparison of their contribution to deal with cases of piracy and armed attacks on merchant ships. The question examined, is whether the contribution of the use of armed guards, taking into account the legal issues arising from their activities, overcome the security measures applied by the ships' crews.

The concept of piracy is initially presented, as well as the marine areas and waterways where pirate attacks have occurred in modern times. Furthermore, it is provided a description of the initiatives of the international community to deal with the phenomenon in various maritime areas of the world and specifically in the Gulf of Aden in the Horn of Africa. Additionally, there are presented the requirements of the Code for the Security of Ships and Port Facilities (ISPS Code) concerning their application in ships, and other directives issued by the IMO (International Maritime Organisation). An analysis of the framework governing the use of security services by armed guards on commercial ships, as well as the legal issues that have risen, both internationally and nationally after the implementation of Law 4058 / 12 and the n. 641.36-2/12 Common Ministerial Decree issued pursuant its authorization. Finally, it is provided a presentation and statistical analysis of the (monthly available) descriptive piracy case reports and armed robberies, as well as the prevention of them, of the International Maritime Organisation (IMO) concerning merchant ships in the last five years. The findings of the investigation are recorded and examined whether there has been a positive contribution by the use of armed guards or the security measures taken by the ship's crew members to tackle the phenomenon of piracy were more effective. The analysis shows that self-protection measures by the ships crewmembers continue to take the lead in dealing with such incidents. Nevertheless, it can be admitted that the presence of armed guards on merchant ships, as a complementary measure in the implementation of Best Management Practices of such incidents, has been established, and given the number of cases counterattacked by activating armed guards on ships it is concluded that in general there was a positive contribution to combating the phenomenon of piracy.





## Περιεχόμενα

	Σελ.
Περίληψη	
Abstract	
Εισαγωγή	13
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Διαχρονική εξέλιξη της πειρατείας</b>	
<i>1.1. Ορισμός της Πειρατείας</i>	15
<i>1.2. Ιστορική αναδρομή</i>	17
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Θαλάσσιες περιοχές και οδοί όπου παρουσιάζονται πειρατικές επιθέσεις στη σύγχρονη εποχή.</b>	20
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Αντιμετώπιση περιστατικών πειρατείας</b>	23
<i>3.1. Πρωτοβουλίες της Διεθνούς Κοινότητας για την αντιμετώπιση της Πειρατείας</i>	23
<i>3.1.1. Εισαγωγή</i>	23
<i>3.1.2. Ανάλυση των πρωτοβουλιών της Διεθνούς Κοινότητας</i>	24
<i>3.1.3. Συντονισμός των εμπλεκόμενων δυνάμεων</i>	28
<i>3.2. Πρωτοβουλίες της Ναυτιλιακής Κοινότητας για την καταπολέμηση της Πειρατείας</i>	29
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Απαιτήσεις του Κώδικα ISPS και άλλων οδηγιών σε θέματα ασφαλείας πλοίων</b>	30
<i>4.1. Εισαγωγή</i>	30
<i>4.2. Τροποποίηση Της Διεθνούς Συμβάσεως SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea.)</i>	30
<i>4.3. Ανάλυση των βασικότερων απαιτήσεων του Κώδικα ISPS που αφορούν τα πλοία</i>	32
<i>4.4. Υπεύθυνος Ασφαλείας Εταιρείας</i>	34
<i>4.5. Αξιωματικός Ασφαλείας Πλοίου</i>	35
<i>4.6. Καθορισμός της Ασφάλειας του πλοίου</i>	36
<i>4.7. Σχέδιο Ασφαλείας Πλοίου</i>	37
<i>4.8. Σύστημα Προειδοποίησης Ασφάλειας Πλοίου</i>	39

4.9. Τακτικές επίθεσης και μέτρα αντίδρασης στο πλοίο	40
4.9.1. Εισαγωγή	40
4.9.2. Συνήθη χαρακτηριστικά των επιθέσεων και διδάγματα	41
4.9.3. Μέτρα αντιμετώπισης πειρατικών επιθέσεων	42

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Παροχή Υπηρεσιών Ασφαλείας επί πλοίων από ένοπλους φρουρούς**

5.1. Γενικά	47
5.2. Νομικά θέματα και προβλήματα που προκύπτουν από τη χρήση ένοπλων φρουρών για την προστασία των πλοίων.	48
5.3. Θεσμικό πλαίσιο που διέπει την παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους φρουρούς στα ελληνικά εμπορικά πλοία (ν.4058/12 και τα νομοθετήματα που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότησή του).	50
5.4. Ζητήματα που προκύπτουν από την εφαρμογή του Ν.4058/2012.	57

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: Ανάλυση των περιγραφικών αναφορών περιστατικών πειρατείας και ένοπλης ληστείας, καθώς και αποτροπής αυτών, σύμφωνα με δεδομένα του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ).**

6.1. Εισαγωγή	59
6.2 Παράθεση των δεδομένων	60
6.3. Συμπεράσματα	71

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

## **Κατάλογος Πινάκων**

**A) Πίνακας 5.1.: Άδειες Παροχής Υπηρεσιών Ασφαλείας από 01-06-2012  
έως και 30-11-2015**

**B) Πίνακες με συμβάντα πειρατείας - ένοπλης ληστείας ενάντια σε  
εμπορικά πλοία ανά μήνα και έτος από το 2010 έως τον Μάρτιο του 2015.**

**Πίνακας 6.1-Έτος 2010**

**Πίνακας 6.2-Έτος 2011**

**Πίνακας 6.3-Έτος 2012**

**Πίνακας 6.4-Έτος 2013**

**Πίνακας 6.5-Έτος 2014**

**Πίνακας 6.6-Έτος 2015**

**Πίνακας 6.7-Συνολικά στοιχεία**

**Πίνακας 6.8-Συνολικά στοιχεία στην Περιοχή Υψηλού Κινδύνου**

## **Κατάλογος Διαγραμμάτων**

**Διάγραμμα 6.1- Αποτροπές επιθέσεων**

**Διάγραμμα 6.2- Αποτροπές επιθέσεων στην Περιοχή Υψηλού Κινδύνου**

## Εισαγωγή

Η πειρατεία και οι ένοπλες επιθέσεις σε πλοία αποτελούν ένα διαχρονικό και παγκόσμιο φαινόμενο που απασχολεί τη ναυτιλιακή κοινότητα. Την τελευταία δεκαετία παρατηρείται μία έξαρση του φαινομένου, κυρίως στις ακτές της Ανατολικής Αφρικής, αφού η πλειοψηφία των επιθέσεων λαμβάνει χώρα στη θαλάσσια περιοχή ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, στο Κέρας της Αφρικής και στον Κόλπο του Άντεν, χωρίς βέβαια να αγνοούνται και άλλα παρόμοια συμβάντα στον Ινδικό Ωκεανό ή στη θαλάσσια περιοχή της Σιγκαπούρης. Σύμφωνα με μία μελέτη<sup>1</sup> το συνολικό ετήσιο κόστος για την αντιμετώπιση της πειρατείας και των ένοπλων επιθέσεων, λαμβάνοντας υπόψη τα επιμέρους κόστη για την καταβολή λύτρων για την απελευθέρωση πλοίων και πληρωμάτων, τον εφοδιασμό των σκαφών με εξοπλισμό ασφαλείας, την αλλαγή πορείας των πλοίων σε πιο ασφαλείς θαλάσσιες διαδρομές, για τη χρήση ιδιωτικών εταιρειών παροχής ασφαλείας και γενικά ένοπλων φρουρών, για την οργάνωση αποστολών συνοδείας των εμπορικών πλοίων από πολεμικά πλοία, καθώς και τα κόστη ασφάλισης πλοίου, φορτίου και πληρώματος, εκτιμάται στο ποσό των επτά (07) έως δώδεκα (12) δις δολαρίων. Από το ύψος των δαπανών γίνεται κατανοητό ότι πρωταρχικός σκοπός είναι η αντιμετώπιση του φαινομένου μέσα από τη συνεργασία και το συντονισμό όλων των εμπλεκόμενων φορέων, όπως είναι οι ναυτιλιακές αρχές και κράτη, τη σημαία των οποίων φέρουν τα πλοία, οι διεθνείς οργανισμοί, οι ναυτιλιακές εταιρείες και τα μέλη των πληρωμάτων των πλοίων. Αυτή η προσπάθεια οδήγησε συγχρόνως και στην επέκταση των μέτρων ασφαλείας επί των πλοίων που υιοθετήθηκαν από τη Διεθνή Σύμβαση SOLAS (Safety of lives at Sea) και τις απαιτήσεις του Κεφαλαίου XI-2 (Κώδικας ISPS-International Ships and Port Facilities Security Code), πέραν από την εφαρμογή τους σε περιπτώσεις πρόληψης και αντιμετώπισης τρομοκρατικής επίθεσης επί πλωτών μέσων και στην καταπολέμηση πειρατικών επιθέσεων και ένοπλων ληστειών επί των εμπορικών πλοίων.

Ένας άλλος τομέας που αναπτύχθηκε ιδιαίτερα με την έξαρση του φαινομένου των πειρατικών επιθέσεων, ιδίως από το έτος 2010 και μετά, είναι η παροχή υπηρεσιών ασφαλείας επί του πλοίου από ένοπλες ομάδες, τόσο στο πλαίσιο δραστηριοποίησης των ειδικών στρατιωτικών μονάδων των χωρών, τη σημαία των οποίων φέρουν τα πλοία ή των παράκτιων κρατών, όσο και στο πλαίσιο ανάπτυξης της ιδιωτικής πρωτοβουλίας με την ίδρυση και λειτουργία ιδιωτικών εταιρειών παροχής υπηρεσιών ασφαλείας με τη χρησιμοποίηση ένοπλων φρουρών.

Στην παρούσα εργασία παρουσιάζονται τα μέτρα ασφαλείας που δύνανται να ληφθούν από τα πληρώματα των πλοίων, τα οποία συμπεριλαμβάνονται στο Σχέδιο

---

<sup>1</sup> *The Economic Cost of Maritime Piracy, One Earth Future Working Paper, December 2010, Anna Bowden, Kaija Hulburt, Eamon Aloyo, Charles Marts, Andrew Lee.*

Ασφαλείας Πλοίου-Ship Security Plan (ΣΑΠ-SSP), κατ' εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα για την ασφάλεια πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων/ISPS code ή Οδηγιών του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού-International Maritime Organisation-IMO (Best Management Practises) ή άλλων Διεθνών Οργανισμών, καθώς και του πλαισίου που διέπει την παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους φρουρούς στα εμπορικά πλοία, συγκρίνοντας τη συμβολή τους στην αντιμετώπιση των περιστατικών πειρατείας και ένοπλων επιθέσεων σε εμπορικά πλοία.

## Κεφάλαιο Πρώτο

### Διαχρονική εξέλιξη της πειρατείας

#### 1.1. Ορισμός της Πειρατείας

Η πειρατεία διαχρονικά αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα εγκλήματα του Διεθνούς Δικαίου. Η πρώτη αναφορά στην έννοια της πειρατείας, μέσα από το πρίσμα του Διεθνούς Δικαίου, έγινε κατά την Πρώτη Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, στη Σύμβαση της Γενεύης για την Ανοικτή Θάλασσα, το 1958. Οι ρυθμίσεις της Σύμβασης της Γενεύης υιοθετήθηκαν από την Τρίτη Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας με τη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας, στο Montego Bay της Τζαμάικα το 1982.

Σύμφωνα με το άρθρο 101 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, πειρατεία συνιστούν οι ακόλουθες πράξεις :

(α) Κάθε παράνομη πράξη βίας ή κράτησης ή αρπαγής, που διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους και που κατευθύνεται:

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

(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 αεροσκάφους εν γνώσει των γεγονότων που καθιστούν το πλοίο ή το αεροσκάφος αυτό πειρατικό.

(γ) Κάθε πράξη υποκίνησης ή σκόπιμης διευκόλυνσης πράξης που αναφέρεται στις περιπτώσεις (α) ή (β).

Επιπρόσθετα σύμφωνα με τα άρθρα 104 και 105 της Διεθνούς Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας, ένα πλοίο ή αεροσκάφος θεωρείται πειρατικό εάν τα πρόσωπα που ασκούν τον πραγματικό έλεγχο το προορίζουν για τις πράξεις πειρατείας που αναφέρονται στο άρθρο 101 ή εάν έχει ήδη χρησιμοποιηθεί για τέτοιες πράξεις. Στις περιπτώσεις αυτές οποιοδήποτε κράτος μπορεί να κατάσχει ένα πειρατικό πλοίο ή αεροσκάφος στην ανοικτή θάλασσα ή σε άλλον τόπο που δεν υπόκειται στην δικαιοδοσία άλλου κράτους, καθώς κι ένα πλοίο ή αεροσκάφος που έχει κυριευθεί κι ελέγχεται από πειρατές συλλαμβάνοντας τα



πρόσωπα και κατάσχοντας τα περιουσιακά στοιχεία επί του πλοίου. Σύμφωνα με το άρθρο 107, σε κατάσχεση πειρατικού πλοίου μπορούν να προβούν μόνο τα πολεμικά πλοία, πολεμικά αεροσκάφη ή άλλα πλοία ή αεροσκάφη με εμφανή διακριτικά στοιχεία ότι ανήκουν σε κρατική υπηρεσία και είναι εξουσιοδοτημένα για το σκοπό αυτό.

Τα κύρια χαρακτηριστικά του εγκλήματος της πειρατείας, σύμφωνα πάντα με τη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας, είναι<sup>2</sup>:

α) Παράνομη πράξη βίας που διαπράττεται από το πλήρωμα ή τους επιβάτες *ιδιωτικού πλοίου* στην ανοικτή θάλασσα *εναντίον άλλου πλοίου*. Επομένως παράνομη βία από πολεμικό πλοίο ή δημόσιο πλοίο δε συνιστά πειρατεία. Ιδιωτικό πλοίο μπορεί να θεωρηθεί και το πολεμικό πλοίο (ή το πλοίο σε κρατική υπηρεσία) που έχει καταληφθεί από στασιαστές και προβαίνει σε πειρατικές πράξεις. Στάση του πληρώματος ενός πλοίου ή πράξεις βίας εκ μέρους επιβατών του ίδιου πλοίου δεν αποτελούν πειρατεία.

β) Η πράξη να διαπράττεται στην ανοικτή θάλασσα ή σε τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους. Οι περισσότερες εγκληματικές επιθέσεις στη θάλασσα σήμερα διαπράττονται σε εθνικά χωρικά ύδατα και πολλές κυβερνήσεις προτιμούν τον όρο “ένοπλη ληστεία στη θάλασσα” από τον όρο “πειρατεία”. Σύμφωνα με το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (International Maritime Bureau - IMB), πειρατεία ορίζεται ως η, με τη βία ή την απειλή χρήσης βίας, πράξη επιβίβασης σε σκάφος με την πρόθεση της διάπραξης κλοπής ή άλλου εγκλήματος. Οι πράξεις της πειρατείας κατά εμπορικών πλοίων κατατάσσονται, σύμφωνα με το εν λόγω Γραφείο, σε τρεις κατηγορίες: εντός του λιμένα, στο αγκυροβόλιο και στη θάλασσα, ανεξάρτητα εάν πρόκειται για τη χωρική θάλασσα ενός κράτους ή για τα διεθνή ύδατα<sup>3</sup>. Σε ότι αφορά την έννοια της ένοπλης ληστείας κατά πλοίων, σύμφωνα με την Απόφαση A.1025/18-01-2010 του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ-International Maritime Organisation-IMO) αυτή σημαίνει: «.....οποιαδήποτε από τις ακόλουθες πράξεις: 1. Κάθε παράνομη πράξη βίας ή κράτησης ή κάθε πράξη διαρπαγής ή απειλή, εκτός από μια πράξη πειρατείας, που διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς και στρέφεται εναντίον ενός πλοίου ή κατά των προσώπων ή ιδιοκτησίας επί ενός πλοίου, εντός των εσωτερικών υδάτων ενός κράτους ή εντός των αρχιπελαγικών και χωρικών του υδάτων

---

<sup>2</sup>Χέλμης Γ.,(2000). «Η Σύγχρονη Ναυτική Πειρατεία», σελ.4,5 Διαθέσιμο στη δ/ση [www.idec.gr/iier/new/xelmis\\_peiratia.doc](http://www.idec.gr/iier/new/xelmis_peiratia.doc) [Πρόσβαση 15 Ιουνίου 2015].

<sup>3</sup>Χέλμης Γ.,(2000). «Η Σύγχρονη Ναυτική Πειρατεία», σελ.6, Διαθέσιμο στη δ/ση [www.idec.gr/iier/new/xelmis\\_peiratia.doc](http://www.idec.gr/iier/new/xelmis_peiratia.doc) [Πρόσβαση 15 Ιουνίου 2015].

2. Κάθε πράξη υποκίνησης ή εκ προθέσεως διευκόλυνση πράξης όπως αυτή περιγράφεται παραπάνω.....»

γ) Η πράξη να γίνεται για ιδιωτικούς σκοπούς, ανεξάρτητα από τη φύση τους (πλουτισμός, εκδίκηση κ.λ.π.). Προβλήματα δημιουργεί ή υπαγωγή ή όχι των πολιτικών σκοπών στους ιδιωτικούς σε περιπτώσεις όπου π.χ. μέλη αντικαθεστωτικών ή αποσχιστικών κινημάτων προβαίνουν σε πειρατικές επιθέσεις για να χρηματοδοτήσουν τον αγώνα τους ή για να ιδιοποιηθούν φορτία όπλων ή άλλων κρίσιμων εφοδίων.

Σύμφωνα με τα άρθρο 110 της Σύμβασης, η διενέργεια πειρατείας αποτελεί μία από τις περιπτώσεις που δίνουν το δικαίωμα της νηοψίας σε αλλοδαπά πολεμικά πλοία ή σε πλοία με εμφανή διακριτικά στοιχεία κρατικής λειτουργίας.

Συμπερασματικά, μπορούμε να πούμε ότι οι ρυθμίσεις της Σύμβασης περιορίζουν τις πράξεις που δύνανται να χαρακτηρισθούν πειρατικές, ιδιαίτερα ως προς τον τόπο τέλεσής τους, αφού τις οριοθετεί αποκλειστικά στην ανοικτή θάλασσα. Αντίστοιχα, η καταστολή τους από οποιοδήποτε κράτος είναι δυνατή μόνο στην ανοικτή θάλασσα και όχι σε χωρικά ύδατα κράτους, εκτός αν εξασφαλισθεί η σχετική άδεια του παράκτιου κράτους.

## **1.2. Ιστορική αναδρομή**

Η χρήση των θαλάσσιων οδών για τη μεταφορά των προϊόντων, ήδη από τα αρχαϊκά χρόνια, σε συνδυασμό με την αδυναμία απόλυτου ελέγχου των θαλασσών οδήγησαν στην ανάπτυξη της πειρατείας. Οι πρώτες τεκμηριωμένες περιπτώσεις πειρατείας χρονολογούνται από τον 13ο αιώνα π.Χ. και τους μινωικούς χρόνους. Άτομα που κατοικούσαν συνήθως σε φτωχές παραθαλάσσιες περιοχές, συσπειρώνονταν σε οργανωμένες ομάδες, και χρησιμοποιώντας πλοiάρια επιτίθονταν σε πιο αδύναμα πλοία που δραστηριοποιούνταν στο θαλάσσιο εμπόριο. Κατά την αρχαία εποχή στην πειρατεία επιδίδονταν κατεξοχήν ναυτικοί λαοί, όπως οι Φοίνικες, οι Έλληνες και οι Καρχηδόνιοι. Τόσο στην Κλασική αρχαιότητα, όσο και στους ρωμαϊκούς χρόνους η πειρατεία παρουσιάζει έξαρση και μόνο μετά την οργάνωση και την επικράτηση στη θάλασσα ισχυρών πολιτικών οντοτήτων, όπως η Αρχαία Αθήνα στο Αιγαίο, η Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία σ' ολόκληρη τη Μεσόγειο, αργότερα η Βυζαντινή κι η Οθωμανική Αυτοκρατορία στην Ανατολική Μεσόγειο, είχαν τη δυνατότητα να διατηρήσουν ισχυρό πολεμικό ναυτικό για την καταδίωξη των πειρατών, αλλά, κυρίως, την απαραίτητη χερσαία οργάνωση που επέτρεπε, την οχύρωση των λιμανιών, την οργάνωση της αποτελεσματικής τους άμυνας και την επαρκή επιτήρηση των παράκτιων περιοχών που προσέφεραν τις βάσεις για πειρατικές εξορμήσεις. Είναι

χαρακτηριστικό ότι μετά την εξασθένηση της ναυτικής δύναμης του Βυζαντίου, διάφοροι πειρατικοί λαοί, όπως Ενετοί, Γενουάτες, Μαλτέζοι, Νορμανδοί κ.α. επωφελήθηκαν και κυριάρχησαν στη θαλάσσια περιοχή του Ανατολικού Αιγαίου.

Από τον 15<sup>ο</sup> έως και τον 17<sup>ο</sup> αιώνα η αδυναμία των ευρωπαϊκών κρατών να χρηματοδοτήσουν ικανές, για τα συνεχώς διευρυνόμενα συμφέροντά τους, ναυτικές δυνάμεις, οδήγησε στη χρήση ιδιωτικών εξοπλισμένων πλοίων για την εκτέλεση κρατικών αποστολών, που έμειναν στην ιστορία γνωστά ως κουρσάρικα πλοία. Οι κουρσάροι στην ουσία αποτελούν τους “νόμιμους” πειρατές του μεσαίωνα. Ήταν ιδιώτες, που σε περίοδο πολέμου λάμβαναν από τις νόμιμες αρχές ενός κράτους το δικαίωμα να λαφυραγωγούν εμπορικά πλοία που έφεραν εχθρική σημαία. Αυτή η άδεια καταδρομής δινόταν από επίσημο κρατικό φορέα και συνήθως όριζε συγκεκριμένη χρονική διάρκεια ισχύος, τις περιοχές που επιτρεπόταν η δράση, την εθνικότητα των πλοίων που μπορούσαν να κυριευθούν και το ποσοστό της λείας που θα έπρεπε ν’ αποδοθεί από τον κουρσάρο στο κράτος, τον βασιλιά, ή τον φορέα απ’ όπου είχε λάβει τη σχετική άδεια. Με αυτό τον τρόπο, ένα κράτος μπορούσε να προκαλεί προβλήματα στο εμπόριο και τον ανεφοδιασμό μιας εχθρικής χώρας, χωρίς ν’ απασχολεί το πολεμικό του ναυτικό και παράλληλα ν’ αποκομίζει λάφυρα (εμπορεύματα κλπ) ως ποσοστό. Πολλές φορές όμως, οι ιδιώτες καταδρομείς μετά τη λήξη της κρατικής εξουσιοδότησης υπέκυπταν εύκολα στον πειρασμό να συνεχίσουν το επικερδές επάγγελμά τους ως πειρατές.

Στα τέλη του 17ου αιώνα και στις αρχές του επόμενου, κατά τη διάρκεια του πολέμου για τη διαδοχή στον ισπανικό θρόνο (1701-1714), κουρσάροι που προέρχονταν κυρίως από την Αγγλία και τη Γαλλία έχοντας σαν βάση τους νησιά της Καραϊβικής με την εξουσιοδότηση των κυβερνήσεών τους επιτίθονταν στην πλειοψηφία τους σε ισπανικά εμπορικά πλοία. Οι Ισπανοί προσπάθησαν να τους απομακρύνουν, κάτι που δεν κατέστη δυνατό μέχρι τη λήξη του πολέμου για την ισπανική διαδοχή. Με τη λήξη του πολέμου και την αποκατάσταση των σχέσεων των μεγάλων ναυτικών δυνάμεων της εποχής έπαψε να υφίσταται και η ανάγκη για δράση των κουρσάρων. Τότε πολλοί από αυτούς στράφηκαν μαζικά στην πειρατεία στην Καραϊβική, στην ανατολική ακτογραμμή της Αμερικής, στην δυτική πλευρά της αφρικανικής ηπείρου και στον ινδικό ωκεανό.

Την ίδια περίοδο, η παρακμή της οθωμανικής ισχύος επέτρεψε στα κράτη της Βερβερίας στη Βόρεια Αφρική να ανεχθούν ή και να οργανώσουν την πειρατεία σε βαθμό που να χαρακτηρισθούν πειρατικά κράτη, με αποτέλεσμα να προκαλέσουν αργότερα την επέμβαση των μεγάλων ναυτικών δυνάμεων. Ιδιαίτερα τα νησιά και τα παράλια του Αιγαίου έπαθαν φοβερές καταστροφές από τους Σαρακηνούς, που με ορμητήριά τους την Αφρική, την Ασία και την Κρήτη, ρήμαζαν τα πάντα και οδηγούσαν με τη δράση τους, τους κατοίκους, κυρίως, μικρών νησιών, στο να τα εγκαταλείπουν, με συνέπεια την πλήρη ερήμωση κάποιων

εξ αυτών. Η πειρατεία στον ελλαδικό χώρο κράτησε μέχρι και τα χρόνια της Επανάστασης, οπότε ο Καποδίστριας της έδωσε το τελευταίο χτύπημα, αμέσως μετά τη σύσταση του ελληνικού κράτους.

Τον 19<sup>ο</sup> και 20<sup>ο</sup> αιώνα η πειρατεία περιορίστηκε σημαντικά. Η αποικιοκρατική επέκταση και ο συναφής ανταγωνισμός των ευρωπαϊκών δυνάμεων και των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής (ΗΠΑ) σε ολόκληρο τον κόσμο οδήγησε στη δημιουργία ισχυρών πολεμικών στόλων. Το μέγεθος και η ταχύτητα των πλοίων αυξήθηκε, τα εμπορικά οικονομικά συμφέροντα ήταν πλέον μεγάλης κλίμακας και στηρίζονταν στην προστασία του κράτους προέλευσης, ενώ τα περισσότερα νησιά και παράκτιες περιοχές του κόσμου εντάχθηκαν σε διοικητικές δομές, πρώτα αποικιοκρατικές κι αργότερα εθνικές. Τα ισχυρά κράτη της ώριμης καπιταλιστικής περιόδου ισχυροποιήθηκαν και μπορούσαν να χρηματοδοτήσουν τη ναυτική προστασία του εμπορίου τους, όπως η Βρετανία και αργότερα οι ΗΠΑ, σε παγκόσμια κλίμακα, ενώ τα κράτη της περιφέρειας και τα νέα κράτη απέκτησαν σταδιακά τον έλεγχο του εδάφους τους εκτοπίζοντας τις πειρατικές βάσεις. Με την επέκταση του σύγχρονου εδαφικού κράτους τα εδάφη που δεν ανήκαν σε κανένα εξαφανίστηκαν, ενώ οι απομακρυσμένες ή απομονωμένες περιοχές των αδύναμων αυτοκρατοριών - καταφύγια ανομίας - υποτάχθηκαν αντίστοιχα, στην εσωτερική ισχύ του κράτους. Στα τέλη του 20ου αιώνα οι πυρήνες της πειρατείας θα επιβίωναν κυρίως σε μέρη όπου η κρατική ισχύς παρέμενε ασθενής ή όπου το κράτος κατέρρευε, κάτι που φαίνεται και στο επόμενο κεφάλαιο όπου παρατίθενται οι θαλάσσιες περιοχές, στις οποίες παρατηρείται έντονα το φαινόμενο της πειρατείας και των ένοπλων επιθέσεων στη σύγχρονη εποχή.

## Κεφάλαιο Δεύτερο

### **Θαλάσσιες περιοχές και οδοί όπου παρουσιάζονται πειρατικές επιθέσεις στη σύγχρονη εποχή.**

Σήμερα παρουσιάζεται και πάλι μια έξαρση του φαινομένου ιδιαίτερα στις ακτές της Αφρικής και της Ασίας. Αυτό οφείλεται σε σημαντικό βαθμό από τη μεγάλη αύξηση του παγκόσμιου στόλου και συνεπώς του εμπορίου, που κάνει την πειρατεία μια πάρα πολύ επικερδή δράση. Από τις πειρατικές επιθέσεις δεν ξεφεύγουν πλέον ούτε τα μικρότερα σκάφη, όπως θαλαμηγά και ιδιωτικά πλοία αναψυχής (yachts), τα οποία πολύ συχνά δεν δηλώνουν ότι έπεσαν θύματα πειρατών.

Όσον αφορά την Αφρική, οι περισσότερες επιθέσεις λαμβάνουν χώρα στις ακτές της Δυτικής και της Ανατολικής Αφρικής, ιδιαίτερα στη Νιγηρία, τη Γουινέα, στη Σομαλία και στον Κόλπο του Άντεν αντίστοιχα. Ο Κόλπος του Άντεν βρίσκεται στην Αραβική Θάλασσα ανάμεσα στην Υεμένη της νότιας ακτής της Αραβίας και τη Σομαλία στο Κέρας της Αφρικής. Στα βορειοδυτικά, συνδέεται με την Ερυθρά Θάλασσα μέσω του στενού Μπαμπ ελ Μαντέμπ. Πιο συγκεκριμένα η ζώνη υψηλού κινδύνου βρίσκεται στην περιοχή του Σουεζ (Suez) και στα στενά του Ορμούζ (Strait of Hormuz) απ' το Βορρά, σε στίγμα 10°S and 78°E, ενώ οι επιθέσεις στο Νότο έχουν επεκταθεί μέχρι και το κανάλι της Μοζαμβίκης. Ο Κόλπος του Άντεν είναι μια σημαντική εμπορική ναυτική δίοδος, ειδικά για το πετρέλαιο του Περσικού Κόλπου, κάτι που τον καθιστά βασικότατο για την παγκόσμια οικονομία. Τα κυριότερα λιμάνια κατά μήκος του Κόλπου είναι το Άντεν στην Υεμένη, και η Ζέιλα, Βερβέρη και Μποσάσο στη Σομαλία.

Στην περιοχή του Ατλαντικού, πειρατικές επιθέσεις παρατηρούνται στη Βραζιλία σε πλοία μέσα σε λιμάνια της χώρας ή σε αγκυροβόλια ανοικτά αυτών, ενώ στις δυτικές ακτές της Νότιας Αμερικής τα πλέον βεβαρημένα είναι τα χωρικά ύδατα του Ισημερινού. Η έκταση των ακτών της Βραζιλίας φτάνει τα 8000 χιλιόμετρα, ξεκινάει από βόρεια στον Ισημερινό και καταλήγει νότια ως τα σύνορα με την Αργεντινή. Οι πιο επικίνδυνες περιοχές φαίνεται να είναι στην περιοχή του 'στόματος' του Αμαζόνιου και στην περιοχή του Σάντος (Santos) ή στη Φορτελέζα (Forteleza), καθώς και στο Βίλια ντε Κόντε (Villa do Conte).

Στη Νοτιοανατολική Ασία παρατηρείται επιδείνωση τόσο στον αριθμό των επιθέσεων όσο και στο επίπεδο της χρησιμοποιούμενης βίας. Τα στενά της Μάλακκα, μεταξύ της Μαλαισίας και της Ινδονησίας έγιναν το επίκεντρο της πειρατικής δραστηριότητας από την δεκαετία του 1980 και μετά, με αποκορύφωμα το 2003. Αυτή η περιοχή είναι μια στενή λωρίδα θάλασσας, μεταξύ της μαλαισιανής χερσονήσου, της Ινδονησίας και του νησιού της Σουμάτρα, από τη θάλασσα του Ανταμάν (Andaman) ως τη Νότια Θάλασσα της Κίνας. Η

συγκεκριμένη θαλάσσια περιοχή, από τα Στενά του Μάλακκα και τις απολήξεις τους, δηλαδή το Στενό της Σιγκαπούρης και το Κανάλι Φιλίπ (Phillip), προσφέρουν στους πειρατές όλες τις προϋποθέσεις για την επιτυχία της εγκληματικής τους δραστηριότητας : μια οδό διεθνούς ναυσιπλοΐας εξαιρετικά στενή, που υπολογίζεται ότι κάθε χρόνο τη διασχίζουν 50.000-90.000 πλοία, μεταφέροντας το μισό της ετήσιας παραγωγής πετρελαίου και το ένα τρίτο των εμπορευμάτων που μεταφέρονται παγκοσμίως, υποχρεωμένα να κινούνται αργά σε σαφώς προσδιορισμένους διαύλους κι επομένως ευάλωτα σε επίθεση, σε ένα νησιωτικό σύμπλεγμα 180 νησίδων, ιδεώδες για ορμητήριο των ινδονήσιων πειρατών<sup>4</sup>.

Το καλοκαίρι του 1992, η Σιγκαπούρη και η Ινδονησία συμφώνησαν στο συντονισμό των ναυτικών τους δυνάμεων και στην εκτέλεση περιπολιών στο Στενό της Σιγκαπούρης με πρόβλεψη δικαιώματος συντονισμένης καταδίωξης και πέραν των ορίων της μεταξύ τους θαλάσσιας συνοριακής γραμμής. Επίσης το Δεκέμβριο του ίδιου έτους, συμφώνησαν στη δημιουργία μίας κοινής Ομάδας Σχεδιασμού Ναυτικών Επιχειρήσεων για τη διενέργεια περιπολιών στα Στενά του Μάλακκα. Παράλληλα, τον Οκτώβριο του 1992 το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο, με την υποστήριξη του ναυτιλιακού επιχειρηματικού κόσμου, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών και των κυβερνήσεων της περιοχής, ίδρυσε το Περιφερειακό Κέντρο για την Πειρατεία (Regional Piracy Center) στην Κουάλα Λούμπουρ για τη συλλογή πληροφοριών και ως σύνδεσμο των φορέων επιβολής του νόμου των χωρών ανατολικά της Σρι Λάνκα και μέχρι την Άπω Ανατολή<sup>5</sup>.

Τα μέτρα αυτά περιόρισαν σημαντικά την πειρατεία στα Στενά του Μάλακκα και της Σιγκαπούρης μετατοπίζοντας πλέον τις πειρατικές επιθέσεων βορειότερα, στη θάλασσα της Νότιας Κίνας και ιδίως στο τρίγωνο μεταξύ Χογκ-Κογκ, νήσου Χαϊνάν και του Στενού Λουζόν, μεταξύ Ταϊβάν και Φιλιππίνων με τις περισσότερες επιθέσεις να σημειώνονται στα αρχιπελαγικά ύδατα της Ινδονησίας, της ανατολικής Μαλαισίας και των Φιλιππίνων.

Σε ότι αφορά τις θαλάσσιες περιοχές υψηλού κινδύνου για πειρατεία (High Risk Area) Διεθνείς Οργανισμοί όπως το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο και ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός ανακοινώνουν σε τακτά χρονικά διαστήματα το εύρος αυτών με συγκεκριμένα στίγματα σε γεωγραφικό μήκος και πλάτος, συνοδεύοντας τις ανακοινώσεις αυτές με οδηγίες που αφορούν βέλτιστες πρακτικές διαχείρισης περιστατικών πειρατείας που συστήνονται να ακολουθούνται από τα πλοία που διαπλέουν τις συγκεκριμένες περιοχές. Σε ότι αφορά τη χώρα μας σύμφωνα με το άρθρο 4 της υπ' αριθμ. 641.36-2/12/23-04-2012 κοινής απόφασης

---

<sup>4</sup> Κρητικού Ε. (2012), « Πειρατεία στις θαλάσσιες μεταφορές, επικρατούσα κατάσταση, η συμμετοχή της Ελλάδας και τρόποι αντιμετώπισης», σελ.18 ΤΜΝ, 2012, Αθήνα.

<sup>5</sup> Χέλμης Γ.,(2000). «Η Σύγχρονη Ναυτική Πειρατεία», σελ.11 Διαθέσιμο στη δ/ση

[www.idec.gr/iier/new/xelmis\\_peiratia.doc](http://www.idec.gr/iier/new/xelmis_peiratia.doc) [Πρόσβαση 15 Ιουνίου 2015].

των Υπουργών Εθνικής Άμυνας, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Προστασίας του Πολίτη «Έκδοση άδειας για την παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς εταιρειών που επιβιβάζονται και αποβιβάζονται σε ελληνικά εμπορικά πλοία μέσω λιμένων αλλοδαπής» (Β' 1338/24-04-2012), ως περιοχές υψηλού κινδύνου «...λογίζονται οι θαλάσσιες περιοχές που χαρακτηρίζονται ως τέτοιες στις εκάστοτε ισχύουσες Βέλτιστες Πρακτικές Διαχείρισης καθώς και αυτές που χαρακτηρίζονται ανάλογα από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) και ειδικότερα οι θαλάσσιες περιοχές μεταξύ της Ερυθράς Θάλασσας, του κόλπου του Άντεν έως τα στενά του Ορμούζ και ο Ινδικός Ωκεανός στο βόρειο τμήμα του, περιλαμβανομένου του Αραβικού Κόλπου και του Καναλιού της Μοζαμβίκης, ή όπως αυτές εκάστοτε ορίζονται από τα ως άνω κείμενα και οργανισμούς». Βάσει της εγκυκλίου MSC.1/Circ.1339 της 14<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2011 του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού, όπου επισυνάπτονται οι Βέλτιστες Πρακτικές Διαχείρισης, ως περιοχή υψηλού κινδύνου λογίζεται, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, η περιοχή που οριοθετείται από το Σουέζ και τα Στενά του Ορμούζ σε στίγμα 10°S and 78°E.

Το προαναφερθέν πλαίσιο αφορά κυρίως τις περιοχές περίξ της Σομαλίας, όπου η συντριπτική πλειοψηφία των πειρατικών επιθέσεων λαμβάνει χώρα. Το Συμβούλιο Ασφαλείας του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών έχει εκφράσει επίσης την ανησυχία του για την απειλή που θέτει η πειρατεία και η ένοπλη θαλάσσια ληστεία στην περιοχή του Κόλπου της Γουινέας για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και έχει καταδικάσει σχετικά περιστατικά (ψηφίσματα 2018 (2011) και 2039 (2012)). Για την αντιμετώπιση των περιστατικών πειρατείας έχουν εκδοθεί διάφορες οδηγίες από πληθώρα διεθνών οργανισμών που καλούν τις ναυτιλιακές εταιρείες, τις αρμόδιες αρχές της σημαίας που φέρουν τα πλοία αλλά και τα πληρώματα αυτών να τις ακολουθήσουν. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο προκύπτει το ερώτημα εάν είναι αποτελεσματικότερο τα σχετικά περιστατικά να αντιμετωπιστούν από τα μέλη των πληρωμάτων των πλοίων, μέσω της εκπαίδευσης και της εφαρμογής των απαιτήσεων του Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS CODE) όπως αυτές ενσωματώνονται στο Σχέδιο Ασφαλείας του Πλοίου (ΣΑΠ) ή να επιλεγεί η συνδρομή ένοπλων φρουρών με την επιβίβασή τους επί των πλοίων κατά τον διάπλου τους από τις Περιοχές Υψηλής Επικινδυνότητας (High Risk Area). Στη συνέχεια περιγράφονται συνοπτικά οι διεθνείς πρωτοβουλίες για τη διαχείριση του φαινομένου της πειρατείας και αναλύονται τα δύο βασικά εργαλεία για την αντιμετώπιση τέτοιων περιστατικών που έχουν στα χέρια τους οι ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες διαχειρίζονται πλοία που εκτελούν πλόες στις επικίνδυνες περιοχές, δηλαδή τον Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (International Ship and Port Facilities Code-ISPS Code) ως προς το μέρος που αφορά τα πλοία, καθώς και η χρήση ένοπλων φρουρών.

## Κεφάλαιο Τρίτο

### **Αντιμετώπιση περιστατικών πειρατείας**

#### **3.1. Πρωτοβουλίες της Διεθνούς Κοινότητας για την αντιμετώπιση της Πειρατείας**

##### **3.1.1. Εισαγωγή**

Για την αντιμετώπιση του φαινομένου της πειρατείας σε διάφορες θαλάσσιες περιοχές του πλανήτη η διεθνής συνεργασία των κρατών έχει οδηγήσει στην ανάληψη ποικίλων πρωτοβουλιών και δράσεων. Στο προηγούμενο Κεφάλαιο αναφέρθηκε η περίπτωση της συνεργασίας μεταξύ Σιγκαπούρης και Ινδονησίας για την αντιμετώπιση των συμβάντων πειρατείας στη θαλάσσια περιοχή των Στενών της Μάλακκα, καθώς και ανατολικά της Σρι Λάνκα μέχρι την Άπω Ανατολή.

Σε ότι αφορά ιδίως την όξυνση της πειρατικής απειλής στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, το Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών προχώρησε στη λήψη σειράς αποφάσεων (μεταξύ άλλων οι 1814/2008, 1816/2008, 1838/2008, 1846/2008, 2125/2013 και 2184/2014) που αφορούν την αντιμετώπισή της, ενώ αρκετά κράτη, μεταξύ των οποίων οι ΗΠΑ, η Κίνα, η Ρωσία, η Ινδία και άλλες, απέστειλαν ναυτικές δυνάμεις στην περιοχή προκειμένου να συνδράμουν στην ασφαλή ναυσιπλοΐα. Στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υιοθετήθηκε, κατά τη διάρκεια της ελληνικής Προεδρίας του Συμβουλίου τον Ιούνιο του 2014, η Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (European Maritime Security Strategy), μέσω της οποίας θα συντονίζονται και θα δρουν οι αρμόδιες εθνικές και ευρωπαϊκές αρχές με στόχους τόσο την εξασφάλιση μιας συνεκτικής ανάπτυξης των πολιτικών τους και μιας ευρωπαϊκής απάντησης στις απειλές και τους κινδύνους στον θαλάσσιο τομέα όσο και την προστασία των στρατηγικών συμφερόντων της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη θάλασσα, καθώς και την εξεύρεση τρόπων υλοποίησής της<sup>6</sup>. Στην εν λόγω περιοχή επιχειρούν το NATO (NATO Operation Ocean Shield) σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία έχει, επίσης, αναπτύξει ανάλογη δράση με την αποστολή EU NAVFOR Somalia – Operation Atalanta (προστασία ναυσιπλοΐας και αποτροπή). Επιπλέον, η Ε.Ε. στην προσπάθειά της να θεραπεύσει τα αίτια του φαινομένου και να επενδύσει στην απόκτηση από τις Αρχές της Σομαλίας ικανοτήτων διαχείρισης του προβλήματος, έχει αναπτύξει τις επιχειρήσεις EUTM Somalia (European Union Training Mission-στρατιωτική εκπαίδευση) καθώς και την EUCAP Nestor (European Union’s Capacity building effort in the Horn of Africa and the Western Indian Ocean-αποστολή ανάπτυξης περιφερειακών

<sup>6</sup> Council of the European Union (2014) «European Maritime Security Strategy» 11205/14, 24<sup>th</sup> of June 2014, Brussels.



ικανοτήτων). Με αυτό τον τρόπο επιδιώκεται η σταδιακή βελτίωση της προβληματικής κατάστασης επί του σομαλικού εδάφους, στους τομείς, κυρίως, της οικοδόμησης θεσμών και εμπέδωσης της δημοκρατίας, με απώτερους στόχους την υιοθέτηση Ομοσπονδιακού Συντάγματος το 2015 και την ομαλοποίηση της πολιτικής κατάστασης μέσω της διενέργειας εκλογών, ώστε η προκύπτουσα ομοσπονδιακή κυβέρνηση να επιτύχει την ανάκτηση του συντονισμού των δυνάμεών της και του ελέγχου στην επικράτειά της. Το συντονισμό των αντιπειρατικών επιχειρήσεων και λοιπών προγραμμάτων έχει αναλάβει η Ομάδα Επαφής για την Καταπολέμηση της Πειρατείας Ανοικτά των Ακτών της Σομαλίας (Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia - CGPCS), η οποία συγκροτήθηκε με πρωτοβουλία των ΗΠΑ, βάσει αποφάσεως του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ (1851/2008). Παράλληλα, η διεθνής Ναυτιλία αναπροσαρμόζει, συνεχώς, τις ενέργειες της, ως προς τη λήψη μέτρων αυτοπροστασίας των πλοίων, κάτι το οποίο θα αναλυθεί εκτενέστερα στα επόμενα κεφάλαια της παρούσας εργασίας.

Οι ανωτέρω πρωτοβουλίες συνέβαλαν στην ύφεση του φαινομένου της πειρατείας στα ανοικτά της Σομαλίας, η οποία συνέπεσε χρονικά με την έξαρση ιδιαίτερα βίαιων κρουσμάτων πειρατείας και ένοπλης ληστείας στην περιοχή του κόλπου της Γουινέας, στη Δυτική Αφρική. Σύμφωνα με στοιχεία του Διεθνούς Γραφείου Ναυτιλίας, κατά τους εννέα πρώτους μήνες του 2013, καταγράφηκαν περισσότερες από 40 πειρατικές επιθέσεις. Το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ μέσω των Αποφάσεων 2018 (2011) και 2039 (2012) προτρέπει τη διεθνή κοινότητα να υποστηρίξει έμπρακτα τα κράτη της περιοχής στην προσπάθειά τους να λάβουν μέτρα κατά της πειρατείας σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο.

Όπως λοιπόν γίνεται κατανοητό έχει αναπτυχθεί μια πρωτοφανούς έκτασης πολυεθνική δράση η οποία εμπλέκει επιχειρησιακά διεθνείς οργανισμούς όπως ο ΟΗΕ, το ΝΑΤΟ, η Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς και μεγάλες δυνάμεις όπως οι ΗΠΑ, η Ρωσία, η Κίνα, η Ινδία και η Ιαπωνία. Στην παράγραφο που ακολουθεί θα αναλυθούν πιο διεξοδικά οι διεθνείς πρωτοβουλίες ανά φορέα για τη διαχείριση του φαινομένου της πειρατείας, ιδίως στην περιοχή της Σομαλίας στο Κέρασ της Αφρικής, και στη συνέχεια θα εστιάσουμε στους δύο βασικότερους πρακτικούς τρόπους αντιμετώπισης τέτοιων περιστατικών από τους επιβαίνοντες ενός πλοίου.

### **3.1.2. Ανάλυση των πρωτοβουλιών της Διεθνούς Κοινότητας**

Οι πρωτοβουλίες της διεθνούς κοινότητας, για την αντιμετώπιση του φαινομένου της πειρατείας, αφορούν τόσο σε στρατηγικό/πολιτικό επίπεδο όσο και σε επιχειρησιακό επίπεδο.

## α) Στρατηγικό/Πολιτικό Επίπεδο<sup>7</sup>

i) **Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ)**: Η ενεργοποίηση των Ηνωμένων Εθνών εστίασε αρχικά στην αντιμετώπιση πειρατικών επιθέσεων που διατάρασσαν την απρόσκοπτη μεταφορά της ανθρωπιστικής βοήθειας προς τη Σομαλία (World Food Program – WFP) παρά στην πάταξη του φαινομένου καθεαυτού. Ωστόσο, σταδιακά οι αποφάσεις διεύρυναν το χαρακτήρα της διεθνούς δράσης, που είχαν ως κύριο στόχο την προώθηση της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας ακόμα με την χρήση ένοπλων μέσων (Αποφάσεις 1816, 1838, 1846 και 1851 του 2008). Με τα ανωτέρω ψηφίσματα, το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ έχει εξουσιοδοτήσει τα κράτη που συνεργάζονται με τη Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση της Σομαλίας (TFG-Transitional Federal Government) να εισέρχονται στα χωρικά της ύδατα ή στο έδαφός της και να αναλαμβάνουν αντιπειρατική δράση.

ii) **ΟΜΑΔΑ ΕΠΑΦΗΣ για την Πειρατεία ανοικτά της Σομαλίας (Contact Group on Piracy of the Coast of Somalia)**: Το ζήτημα συντονισμού και αξιοποίησης των δυνατοτήτων

των εν ισχύ αντιπειρατικών πρωτοβουλιών, καθώς και τη διευκόλυνση της συνεργασίας μεταξύ των κρατών και των διεθνών οργανισμών για την καταπολέμηση της πειρατείας επιδιώκει να καλύψει η Ομάδα Επαφής, ιδρυτικό μέλος της οποίας αποτελεί και η χώρα μας. Συγκροτήθηκε με πρωτοβουλία των ΗΠΑ και υλοποιήθηκε με απόφαση του Συμβουλίου Ασφαλείας (1851/16.12.2008) του ΟΗΕ. Συνεδρίασε για πρώτη φορά στη Νέα Υόρκη (14.1.2009) και συμμετέχουν κράτη με ισχυρό περιφερειακό ρόλο, ναυτιλιακές δυνάμεις, αλλά και χώρες που έχουν αποστείλει ναυτικούς σχηματισμούς στην θαλάσσια περιοχή όπου εκδηλώνονται οι πειρατικές επιθέσεις. Η Ομάδα Επαφής διαπραγματεύεται σε επιμέρους Ομάδες Εργασίας τέσσερα (04) ζητήματα:

α. Επιχειρησιακού συντονισμού και υποστήριξης των υποδομών ασφαλείας των περιφερειακών κρατών.

β. Πτυχές ποινικής καταστολής της πειρατείας.

γ. Αυτοπροστασίας των εμπορικών πλοίων.

δ. Επικοινωνιακής στρατηγικής.

Το έργο της Ομάδας Επαφής δεν επηρεάζει την αυτονομία των δράσεων μεμονωμένων κρατών αλλά και των λοιπών συλλογικών προσπαθειών (π.χ. NATO) για την εξάλειψη του πειρατικού προβλήματος. Λειτουργεί ως άτυπος μηχανισμός ανταλλαγής ιδεών και προτάσεων που παρέχει τη δυνατότητα στα σαράντα πέντε (45) μέχρι σήμερα συμμετέχοντα κράτη, διεθνείς οργανισμούς και ενώσεις πλοιοκτητών να αξιολογήσουν την αποτελεσματικότητα των μέσων που χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπιση της πειρατείας.

<sup>7</sup> Πολλάτος Σ.(2012), «Αντιμετώπιση του φαινομένου της Πειρατείας στο Κέρασ της Αφρικής υπό το πρίσμα του Διεθνούς Δικαίου-Νομικές Προεκτάσεις», σελ.12-19, Ανωτάτη Διακλαδική Σχολή Πολέμου, Μάιος 2012, Θεσσαλονίκη.

Η Ελλάδα είχε την Προεδρία της Ομάδας Επαφής για το πρώτο εξάμηνο του 2010 και ολοκλήρωσε την αποστολή της κατά την 6η Σύνοδο της Ομάδας Επαφής στη Νέα Υόρκη (10.6.2010).

**iii) International Maritime Organisation:** Ιστορικά, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization – IMO), ως το αρμόδιο για ναυτιλιακά θέματα όργανο του ΟΗΕ, κατέχει την σημαντικότερη θέση για τις πρωτοβουλίες ανάδειξης του φαινομένου της πειρατείας και του συντονισμού για την αξιολόγηση των μέτρων αντιμετώπισης του. Με την καθοριστική του πρωτοβουλία το 1981, συνέβαλε στη δημιουργία του Διεθνούς Γραφείου Ναυτιλίας (International Maritime Bureau-IMB), που αποτελεί ένα ειδικευμένο τμήμα του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου (International Commerce Center-ICC) και ιδρύθηκε ως σημείο αναφοράς για την αντιμετώπιση όλων των τύπων ναυτιλιακού εγκλήματος και άλλων παράνομων πράξεων. Εκδίδει μια εβδομαδιαία αναφορά σχετικά με την πειρατεία και διατηρεί σε 24ωρη βάση επικοινωνία με το Κέντρο Αναφορών Πειρατείας, για την ενημέρωση περιστατικών πειρατείας και την παροχή συμβουλών αντιμετώπισης της σε πραγματικό χρόνο. Το Κέντρο Αναφορών Πειρατείας, έχει έδρα στην Κουάλα Λουμπόρ της Μαλαισίας και ιδρύθηκε το 1992. Επιπρόσθετα, στο πλαίσιο των αναληφθεισών πρωτοβουλιών του IMO για την καταπολέμηση της πειρατείας στη θαλάσσια περιοχή ανατολικά της Αφρικής, τον Ιανουάριο 2009, αντιπρόσωποι από 17 χώρες της Ανατολικής Αφρικής συναντήθηκαν στο Τζιμπουτί και υιοθέτησαν τον Djibouti Code of Conduct, σύμφωνα με τον οποίο προβλέπεται η ίδρυση τριών περιφερειακών κέντρων για την ενίσχυση της ανταλλαγής εικόνας μεταξύ των συνεργαζόμενων κρατών. Επιπρόσθετα, από τον οργανισμό έχει υιοθετηθεί ο Διεθνής Συνιστώμενος Δίαυλος Ναυσιπλοΐας (International Recommended Transit Corridor -IRTC) καθώς και ο Οδηγός Βέλτιστων Πρακτικών (BMP).

## **β) Επιχειρησιακό Επίπεδο**

**i) NATO:** Η συμβολή του NATO στην καταπολέμηση της ναυτιλιακής πειρατείας ξεκίνησε το 2008 με την επιχείρηση Allied Provider, συνεχίστηκε με την επιχείρηση Allied Protector για το διάστημα Μαρτίου-Αυγούστου 2009 και στη συνέχεια με την επιχείρηση Ocean Shield. Συγκεκριμένα, από τις 24 Οκτωβρίου 2008 έως και τις 12 Δεκεμβρίου 2008 η Ατλαντική Συμμαχία διεξήγαγε την επιχείρηση “Operation Allied Provider” στις περιοχές του Κόλπου του Άντεν και του Κέρατος της Αφρικής, η οποία αναπτύχθηκε ύστερα από αίτημα του Γενικού Γραμματέα του ΟΗΕ, στη βάση των σχετικών αποφάσεων του Συμβουλίου Ασφαλείας. Αυτή η επιχείρηση είχε ως στόχο να συνοδεύει τα πλοία που μετέφεραν ανθρωπιστική βοήθεια στη Σομαλία, μέσω του Παγκοσμίου Επισιτιστικού Προγράμματος του ΟΗΕ (World Food Program – WFP) αλλά και να περιπολεί σε θαλάσσιες οδούς που θεωρούνταν επιρρεπείς και επικίνδυνες εξαιτίας των συνεχών πειρατικών επιθέσεων γύρω

από την Σομαλία. Η επιχείρηση εκτελέστηκε από τη Μόνιμη Δύναμη Ταχείας Αντίδρασης (Standing Maritime Group-II), στην οποία συμμετείχε και ελληνική φρεγάτα.

Η δεύτερη αποστολή του NATO για την αντιμετώπιση της πειρατείας ονομάστηκε “Operation Allied Protector” και είχε διάρκεια από τις 24 Μαρτίου έως και τις 26 Αυγούστου 2009. Σκοπός της ήταν να αποτρέψει και να διακόψει οποιαδήποτε πράξη πειρατείας στον κόλπο του Άντεν και στα ανοιχτά του Κέρατος της Αφρικής. Στην εν λόγω επιχείρηση συμμετείχαν διαδοχικά οι δύο Μόνιμες Δυνάμεις Ταχείας Αντίδρασης (Standing Maritime Group I&II), με ελληνική συμμετοχή στη δεύτερη Δύναμη.

Η τρίτη επιχείρηση που βρίσκεται σε εξέλιξη από τις 17 Αυγούστου 2009 ονομάστηκε “Operation Ocean Shield” και έχει εντολή για την επί θαλάσσης πάταξη της πειρατείας (at sea counter-piracy). Παράλληλα, και με τη σύμφωνη απόφαση του Βορειο-Ατλαντικού Συμβουλίου, η επιχείρηση αυτή έχει επεκτείνει τη δράση της ώστε να μπορεί να παρέχει βοήθεια σε γειτονικές χώρες της περιοχής που αναζητούν τρόπους και μεθόδους για την πάταξη της πειρατείας. Τη δράση αυτή έχουν αναλάβει εκ περιτροπής οι Μόνιμες Δυνάμεις Ταχείας Αντίδρασης (Standing Maritime Group I & II).

**ii) Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.):** Η ΕΕ ακολουθώντας τις αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας, ανέπτυξε για πρώτη φορά στην ιστορία της μια πολυεθνικού χαρακτήρα ναυτική επιχείρηση (“ATALANTA” -EUNAVFOR), στο πλαίσιο της Κοινής Πολιτικής Ασφάλειας και Άμυνας. Η επιχείρηση “ATALANTA” είχε διττό ρόλο, αφενός την προστασία των πλοίων του Παγκόσμιου Προγράμματος Σίτισης για τη Σομαλία και αφετέρου την αποτροπή και καταστολή πράξεων πειρατείας και ένοπλης ληστείας ανοιχτά των Σομαλικών ακτών. Στο πλαίσιο της επιχείρησης, το στρατιωτικό προσωπικό είχε το δικαίωμα σύλληψης, κράτησης αλλά και μεταφοράς ενόχων για εκδίκηση, είτε σε κράτος μέλος της ΕΕ, είτε στην Κένυα ή στις Σεϋχέλλες βάσει σχετικών συμφωνιών. Αξίζει να σημειωθεί πως στο πλαίσιο ανάπτυξης της ATALANTA, δημιουργήθηκε το Κέντρο Ναυτιλιακής Ασφάλειας (Maritime Security Centre Horn Of Africa - MSCHOA) στο Northwood, ώστε να συντονίζει τη συνεργασία της επιχείρησης με την πολιτική ναυτιλιακή κοινότητα στο Κέρατος της Αφρικής.

**iii) CMF – CTF 151:** Επιπλέον, η CTF 151 (Combined Task Force 151), που υπάγεται στη Συνασπισμένη Ναυτική Δύναμη (Collision Maritime Force), η οποία αποτελείται από διεθνείς ναυτικές δυνάμεις, περιφρουρεί τις επικίνδυνες περιοχές και, ιδιαίτερα, τους προτεινόμενους θαλάσσιους διαδρόμους διέλευσης των πλοίων.

### **3.1.3. Συντονισμός των εμπλεκόμενων δυνάμεων**

Η περιοχή επιχειρήσεων που δρουν οι προαναφερθείσες ναυτικές δυνάμεις διακρίνεται στον Κόλπο του Άντεν (Gulf of Aden) και στη Λεκάνη της Σομαλίας (Somali Basin). Ο επιχειρησιακός συντονισμός στον Κόλπο του Άντεν είναι πολύ πιο ανεπτυγμένος απ' ό,τι στη Λεκάνη της Σομαλίας. Στα εμπορικά πλοία που διέρχονται από τον Κόλπο υποδεικνύεται να διέλθουν από τον Διεθνώς Συνιστώμενο Δίαυλο Διέλευσης (Internationally Recommended Transit Corridor-IRTC), ο οποίος ενεργοποιήθηκε την 1η Φεβρουαρίου του 2009. Για την προστασία των εμπορικών πλοίων που διαπλέουν τον εν λόγω διάυλο εφαρμόζονται δύο φιλοσοφίες επιχειρησιακής δράσης: αφενός της εκτέλεσης περιπολιών σε συγκεκριμένους τομείς και αφετέρου της διενέργειας επιχειρήσεων συνοδείας των εμπορικών πλοίων. Ουσιαστικά στον IRTC συναντώνται δύο τρόποι επιχειρήσεων: των περιπολιών σε τομείς από τις δυτικές δυνάμεις (EUNAVFOR, OCEAN SHIELD, TF 151) και των επιχειρήσεων συνοδείας από τους υπολοίπους (Ρωσία, Κίνα, Ιαπωνία, Ινδία). Η συγκέντρωση σημαντικού αριθμού ναυτικών δυνάμεων στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή έθεσε το ζήτημα της επίτευξης αποτελεσματικού συντονισμού ανάμεσα στις Διοικήσεις αυτών, αλλά και μεταξύ των εν λειτουργία Κέντρων Ενημέρωσης Περιστατικών Πειρατείας, όπως το United Kingdom Maritime Trade Operations (UKMTO) του Ην. Βασιλείου στο Ντουμπάι, το Maritime Liaison Office-Bahrain (USMARLO-Bahrain) των ΗΠΑ στο Μπαχρέιν και στο Συντονιστικό Κέντρο Maritime Security Centre-Horn of Africa της ΑΤΑΛΑΝΤΑ στο Northwood (MSCHOA). Προϋπόθεση για την έγκαιρη επέμβαση από τα πολεμικά πλοία των ναυτικών σχηματισμών που βρίσκονται στην περιοχή, είναι η εκ των προτέρων καταγραφή του πλοίου και των στοιχείων αυτού (κατηγορία, πορεία) στο μητρώο που τηρείται από το MSCHOA, ούτως ώστε το Συντονιστικό Κέντρο να έχει τη δυνατότητα να γνωρίζει το ακριβές στίγμα του τη στιγμή της επίθεσης και να διατάξει την κινητοποίηση των σκαφών της ΑΤΑΛΑΝΤΑ. Πιο συγκεκριμένα: Ο Οργανισμός του Ηνωμένου Βασιλείου (UKMTO) είναι το πρώτο σημείο επαφής για τα πλοία στην περιοχή. Ο UKMTO Dubai, ο οποίος προσφέρει καθημερινή επικοινωνία μεταξύ πλοιάρχων και στρατιωτικών, συνομιλεί με τα πλοία και τα συνδέει απευθείας με το Κέντρο Ναυτικής Ασφάλειας του Κέρατος της Αφρικής (MSCHOA,) και με τους κυβερνήτες πλοίων του πολεμικού ναυτικού στη θάλασσα. Ο UKMTO Dubai ζητεί τακτική ενημέρωση για τη θέση και τις προβλεπόμενες κινήσεις των πλοίων προκειμένου να καθίσταται δυνατό για τις μονάδες του ναυτικού να διατηρούν ακριβή εικόνα της ναυσιπλοΐας. Συμπερασματικά το Κέντρο Ναυτικής Ασφάλειας του Κέρατος της Αφρικής (MSCHOA) είναι η αρχή σχεδιασμού και συντονισμού των δυνάμεων της ΕΕ (EU Navfor) στον κόλπο του Άντεν και στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας. Επιπρόσθετα το Γραφείο Συνδέσμου Ναυτιλίας (MARLO) λειτουργεί ως διάυλος ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των Πολυεθνικών Ναυτικών Δυνάμεων (CMF) και των εμπορικών

ναυτιλιακών εταιρειών, τα πλοία των οποίων βρίσκονται στην περιοχή. Πριν από τη διέλευση από την περιοχή υψηλού κινδύνου, ο πλοιοκτήτης και ο πλοίαρχος πρέπει να διεξάγουν δική τους εκτίμηση του κινδύνου για την πιθανότητα και τις συνέπειες πειρατικών επιθέσεων κατά του πλοίου, με βάση τις πλέον πρόσφατες διαθέσιμες πληροφορίες.

Οι ναυτικές αρχές απαιτούν από το πλοίο έγκαιρη ειδοποίηση για την πρόθεση διέλευσής του, ώστε να είναι σε θέση να εντοπίζουν τα αδύνατα σημεία και να σχεδιάζουν κατάλληλα την προστασία του. Αυτό επιτυγχάνεται κυρίως με:

- α) Αρχική έκθεση στον Ukmto Dubai, (μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου ή φαξ).
- β) Αρχική έκθεση στο Marlo, (μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου ή φαξ).
- γ) Εφόσον προβλέπεται διέλευση από τον κόλπο του Άντεν, καταγραφή των κινήσεων του πλοίου στο Mschoa είτε επιγραμμικά (on line) είτε με μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου ή φαξ.

Αποφασιστικό ρόλο στον συντονισμό των ναυτικών δυνάμεων έχει ο μηχανισμός SHADE (Shared Awareness and De-confliction) στο Μπαχρέιν, ο οποίος αποτελεί στην πράξη ένα ευέλικτο πλαίσιο ανταλλαγής πληροφοριών ανάμεσα στους στρατιωτικούς διοικητές των ναυτικών δυνάμεων που επιχειρούν στην θάλασσα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας. Στις μηνιαίες κατά κανόνα συνεδριάσεις του SHADE συμμετέχουν στελέχη της EUNAVFOR του NATO αλλά και από τη Ρωσία, την Κίνα, την Ινδία και την Ιαπωνία.

### **3.2. Πρωτοβουλίες της Ναυτιλιακής Κοινότητας για την καταπολέμηση της Πειρατείας**

Σημαντικό ρόλο στην αποτροπή των πειρατικών επιθέσεων, διαδραματίζει η πρόληψη, δηλαδή όλες εκείνες οι πρακτικές και τα μέτρα αυτοπροστασίας που πρέπει να λαμβάνονται από τις ναυτιλιακές εταιρείες και τα ίδια τα εμπορικά πλοία. Προκειμένου να διευκολυνθεί η διαδικασία αυτή διεθνή όργανα αλλά και οι μεγαλύτερες ενώσεις Πλοιοκτητών (International Maritime Bureau, International Chamber of Shipping, INTERTANKO, INTERCARGO, BIMCO), έχοντας υπόψη τις σχετικές οδηγίες και τα ψηφίσματα του IMO, συνέταξαν με τη σειρά τους Οδηγό Βέλτιστων Πρακτικών (Best Management Practices – BMP) που έχει ήδη αναθεωρηθεί και περιέχει συστάσεις και οδηγίες προς τα πλοία που κατευθύνονται σε υψηλού κινδύνου θαλάσσια περιοχή για την πρόληψη και αντιμετώπιση περιστατικών ένοπλων επιθέσεων. Πολλές από αυτές τις οδηγίες έχουν ενσωματωθεί στα Σχέδια Ασφαλείας Πλοίων στο πλαίσιο εφαρμογής των απαιτήσεων του Κώδικα ISPS, όπως θα δούμε και στο επόμενο Κεφάλαιο.

## **Κεφάλαιο Τέταρτο**

### **Απαιτήσεις του Κώδικα ISPS και άλλων οδηγιών σε θέματα ασφαλείας πλοίων**

#### **4.1. Εισαγωγή**

Ένας από τους βασικότερους στόχους της ναυτιλίας υπήρξε πάντοτε η βελτίωση της ασφάλειας, η οποία άλλωστε ήταν και η θεμελιώδης αιτία ίδρυσης, από τα Ηνωμένα Έθνη, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), ενός Οργανισμού του οποίου η δραστηριότητα μέχρι και σήμερα έχει αφιερωθεί κατά μεγάλο μέρος στην προετοιμασία Κανόνων, Κανονισμών και Συμβάσεων, που αφορούν την προστασία της ζωής στη θάλασσα. Σε ότι αφορά την Ασφάλεια (Security) στα πλοία η τρομοκρατική επίθεση στο ιταλικό κρουαζιερόπλοιο Achille Lauro, στις 7 Οκτωβρίου του 1985, ήταν η αφορμή για να ληφθούν από τον Οργανισμό μια σειρά από σχετικές αποφάσεις και ψηφίσματα. Συγκεκριμένα μετά από αυτό το συμβάν, ο IMO ενέκρινε το ψήφισμα A.584 (14), σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται κατά παράνομων πράξεων που απειλούν την ασφάλεια των πλοίων, των επιβατών και των πληρωμάτων τους. Στη συνέχεια, το 1986, λαμβάνοντας επίσης υπόψη το αίτημα της Γενικής Συνέλευσης των Ηνωμένων Εθνών προκειμένου να μελετήσει το πρόβλημα της τρομοκρατίας στα πλοία και να κάνει συστάσεις σχετικά με τα κατάλληλα μέτρα, ο Οργανισμός εξέδωσε την εγκύκλιο MSC / Circ.443 για τα μέτρα πρόληψης των παράνομων πράξεων κατά επιβατών και των πληρωμάτων επί πλοίων. Μετά το περιστατικό στο Achille Lauro ο Οργανισμός συνέχισε να εργάζεται για την ανάπτυξη και υιοθέτηση συμβάσεων και κανονισμών ασφαλείας κάτι που οδήγησε το Μάρτιο του 1988, στην κατάρτιση της Σύμβασης για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA Convention)). Η εν λόγω σύμβαση εξασφαλίζει ότι λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα έναντι των προσώπων που διαπράττουν παράνομες πράξεις κατά των πλοίων, συμπεριλαμβανομένης της κατάληψης πλοίων με τη βία, την άσκηση βίας έναντι προσώπων επί πλοίων, καθώς και κατά της τοποθέτησης συσκευών επί πλοίου οι οποίες είναι πιθανό να το καταστρέψουν ή να του προκαλέσουν ανεπανόρθωτη βλάβη.

#### **4.2 Τροποποίηση Της Διεθνούς Συμβάσεως SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea.)**

Τα τραγικά γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, με την τρομοκρατική επίθεση στους Δίδυμους Πύργους, έθεσαν σε νέες βάσεις το

θέμα της απειλής των πλοίων από τρομοκρατικές ενέργειες. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, τον Νοέμβριο του 2001, υιοθέτησε ομόφωνα την Απόφαση με αριθμό A.924(22), σχετικά με την αναθεώρηση και την ανάπτυξη νέων μέτρων και τρόπων για την πρόληψη τρομοκρατικών πράξεων που απειλούν την ασφάλεια των επιβατών και των πληρωμάτων, καθώς και την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων. Ο στόχος ήταν να μειωθούν οι κίνδυνοι για τα πλοία και τα φορτία τους, τους επιβάτες, τα πληρώματα, τους λιμένες και των εργαζομένων στα πλοία και στις λιμενικές ζώνες, καθώς επίσης να ενισχύσει τη συνολική ασφάλεια των πλοίων και των λιμένων, προκειμένου να καταστεί δυνατή η διαχείριση και η ελαχιστοποίηση της πιθανότητας η ναυτιλία να γίνει στόχος της διεθνούς τρομοκρατίας. Έτσι την 12<sup>η</sup> Δεκεμβρίου του 2002, στο πλαίσιο Αποφάσεων, που υιοθετήθηκαν κατά τη Συνέλευση των Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων του ΙΜΟ, γνωστή ως «*Diplomatic Conference on Maritime Security*», που πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο, εγκρίθηκαν, οι τροποποιήσεις της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS - Safety Of Life At Sea), και η θέσπιση ενός Κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Ειδικότερα αποφασίστηκε να τροποποιηθούν:

→ το Κεφάλαιο V της SOLAS (Safety of Navigation), έτσι ώστε να επιταχυνθεί η διαδικασία της εγκατάστασης του συστήματος αυτόματου εντοπισμού (Automatic Identification System - AIS), από τον Δεκέμβριο του 2004, στα πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες με χωρητικότητα από 300 έως 50.000 κόρους

→ Το Κεφάλαιο XI της SOLAS (Special measures to enhance maritime safety) απαριθμήθηκε σε XI-1 ώστε να απαιτούνται:

-η σήμανση των υπόχρεων πλοίων με έναν μοναδικό αριθμό αναγνώρισης (IMO No) ούτως ώστε να εξασφαλίζεται η αναγνώριση της ταυτότητας του πλοίου ως οντότητας ακόμα και αν επέλθει αλλαγή της σημαίας ή της ονομασίας του, και

-η τήρηση στα πλοία ενός αρχείου διαρκούς σύνοψης (Continuous Synopsis Record –CSR) , το οποίο εκδίδεται από το κράτος τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο, και στην ουσία αποτελεί ένα πλήρες ιστορικό του πλοίου στο οποίο παρέχεται ενημέρωση τόσο για την τρέχουσα, όσο και για την προηγούμενη κατάσταση του πλοίου, όπου αναγράφονται τουλάχιστον οι εξής πληροφορίες :

- Το όνομα του πλοίου και ο αριθμός αναγνώρισής του.
- Το όνομα του κράτους, την σημαία του οποίου φέρει το πλοίο.
- Την ημερομηνία και τον λιμένα νηολόγησης.
- Πληροφορίες σχετικές με τα στοιχεία, των πλοιοκτητών, των διαχειριστών, των ναυλωτών, του νηογνώμονα που έχει ταξινομήσει το πλοίο σε κλάση και των φορέων



που έχουν εκδώσει το Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης και το Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου.

Η ενημέρωση του CSR γίνεται από την εταιρεία ή τον πλοίαρχο, το δε έγγραφο, θα πρέπει να παραμένει στο πλοίο καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής του και να είναι πάντα διαθέσιμο για επιθεώρηση. Κάθε αλλαγή των ανωτέρω στοιχείων θα πρέπει να καταχωρείται στο CSR, τέλος,

→προστέθηκε ένα νέο κεφάλαιο XI-2 (Special measures to enhance maritime security), Κώδικας για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS Code).

### **4.3. Ανάλυση των βασικότερων απαιτήσεων του Κώδικα ISPS που αφορούν τα πλοία<sup>8</sup>**

Οι διατάξεις του Κώδικα ISPS εφαρμόζονται στους ακόλουθους τύπους πλοίων που εκτελούν διεθνείς πλόες:

- α) επιβατηγά πλοία, περιλαμβανομένων και επιβατηγών ταχύπλοων σκαφών,
- β) φορτηγά πλοία, περιλαμβανομένων και ταχύπλοων σκαφών, ολικής χωρητικότητας 500 κόρων και άνω,
- γ) κινητές μονάδες γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης.
- δ) Τις εταιρείες των πλοίων των περιπτώσεων (α) έως (γ) όπως αυτές ορίζονται στον κανόνα IX/1 τις Διεθνούς Σύμβασης SOLAS.
- ε) Τις λιμενικές εγκαταστάσεις της Επικράτειας που εξυπηρετούν πλοία των προαναφερόμενων τύπων.

Οι κανονισμοί και ο κώδικας ISPS δεν ισχύουν για τα πολεμικά, τα βοηθητικά ναυπηγήματα ή άλλα πλοία που ανήκουν ή που χρησιμοποιούνται από μια Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση και χρησιμοποιούνται μόνο για κυβερνητική μη εμπορική υπηρεσία. Καμία διάταξη κεφαλαίου δεν θα θίγει τα δικαιώματα ή τις υποχρεώσεις των κρατών που υπαγορεύονται από το διεθνές δίκαιο.

Ο ISPS Code αποτελείται από δύο μέρη (Μέρος Α- Μέρος Β), από τα οποία το Μέρος Α είναι υποχρεωτικό και περιλαμβάνει τις ρυθμίσεις του Κεφαλαίου XI-2 της SOLAS, ενώ το Μέρος Β είναι συμβουλευτικό και αποτελείται από λεπτομερείς συστάσεις, που στοχεύουν να δώσουν κατευθύνσεις στους διάφορους εμπλεκόμενους φορείς σχετικά με την εφαρμογή των

---

<sup>8</sup> Ρούκης Χ.(2003), «Ναυτιλιακή ασφάλεια από έκνομες ενέργειες: Οδηγίες σχετικά με τις νέες τροποποιήσεις της ΔΣ SOLAS 74 (κανονισμοί σχετικά με την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες) και τον νέο Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS Code)» Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας/Κλάδος Ναυτιλιακής Πολιτικής/Διεύθυνση Ελέγχου Διαχείρισης της Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων, 30 Μαρτίου 2003, Πειραιάς

δεσμευτικών διατάξεων. Ωστόσο θα πρέπει να επισημανθεί ότι εφόσον απαιτηθεί από κάποιο συμβαλλόμενο κράτος, οι διατάξεις του μέρους Β δύναται να θεωρηθούν εξίσου υποχρεωτικές.

Ο Κώδικας θέτει ως πρωταρχικό σκοπό τη θέσπιση ενός διεθνούς πλαισίου συνεργασίας μεταξύ των συμβαλλόμενων κρατών και των τοπικών αρχών, της ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας, ώστε να εντοπιστούν και να αποτραπούν απειλές και συμβάντα που μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια, πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων, καθώς και στην ανάπτυξη μιας μεθοδολογίας για την εκτίμηση της ασφάλειας και τη διασφάλιση ύπαρξης σχεδίων και διαδικασιών σε περιπτώσεις αλλαγής των επιπέδων ασφαλείας, μαζί με την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων που αφορούν την ασφάλεια.

Τα μέτρα που περιλαμβάνονται στον Κώδικα αφορούν τα συμβαλλόμενα κράτη, τις ναυτιλιακές εταιρίες και τα πλοία, καθώς και τις λιμενικές εγκαταστάσεις. Στην παρούσα εργασία θα ασχοληθούμε με τα μέτρα που αφορούν τα πλοία και τις εταιρίες και μπορούν να συμβάλουν στην αποτροπή και αντιμετώπιση πειρατικών και ένοπλων επιθέσεων. Σύμφωνα με το Μέρος Α, παράγρ.2 του Κώδικα καθορίζονται τρία επίπεδα ασφαλείας:

**Επίπεδο ασφαλείας 1:** «κανονικό» το επίπεδο στο οποίο τα πλοία θα αναπτύξουν δραστηριότητες κανονικά

**Επίπεδο ασφαλείας 2:** «αυξημένο» το επίπεδο που ισχύει εφ' όσον υπάρχει ένας αυξημένος κίνδυνος για να συμβεί ένα γεγονός ασφαλείας και

**Επίπεδο ασφαλείας 3:** «εξαιρετικό» το επίπεδο που ισχύει για περιορισμένη χρονική περίοδο όταν υπάρχει πιθανός ή επικείμενος κίνδυνος να συμβεί ένα γεγονός ασφαλείας.

Τα συμβαλλόμενα κράτη θα πρέπει να ορίσουν το επίπεδο ασφαλείας στο οποίο θα λειτουργούν τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους και να φροντίσουν να πληροφορούν εγκαίρως τους ενδιαφερόμενους (ναυτιλιακές εταιρίες, φορείς διαχείρισης λιμενικών εγκαταστάσεων κλπ) για τυχόν αλλαγή του επιπέδου που έχουν θέσει, εφόσον υφίστανται αυξημένοι κίνδυνοι απειλών. Επιπρόσθετα θα πρέπει να ορίσουν ένα σημείο επαφής μέσω του οποίου τα πλοία θα μπορούν να αναφέρουν οποιοδήποτε ζήτημα ασφαλείας προκύψει ή να ζητούν συμβουλές ή βοήθεια, εφόσον υπάρξει ανάγκη.

Στους παράγοντες που πρέπει να εξετάζονται για τον ορισμό του ενδεδειγμένου επιπέδου ασφαλείας περιλαμβάνονται:

- ο βαθμός αξιοπιστίας της πληροφορίας περί απειλής,
- ο βαθμός επιβεβαίωσης της πληροφορίας περί απειλής,
- ο βαθμός προσδιορισμού ή αμεσότητας της πληροφορίας περί απειλής
- οι δυνητικές συνέπειες ενός τέτοιου συμβάντος.

Σύμφωνα με τον Κανονισμό 6 του Κώδικα , οι ναυτιλιακές εταιρίες υποχρεούνται :

- Να υποδείξουν έναν Υπεύθυνο Ασφαλείας της Εταιρείας (Company Security Officer – CSO)
- Να ορίσουν έναν Αξιωματικό Ασφάλειας για κάθε πλοίο που ανήκει στην εταιρεία (Ship Security Officer – SSO)
- Να εκπαιδεύσουν τους υπευθύνους ασφάλειας της εταιρείας και των πλοίων, καθώς και τα πληρώματα,
- Να εγκαταστήσουν στα πλοία τους απαραίτητους εξοπλισμούς για τους σκοπούς του ISPS και να τηρούν αρχεία που σχετίζονται με την ασφάλεια του πλοίου και τις διαδικασίες του ISPS.

#### **4.4. Υπεύθυνος Ασφαλείας Εταιρείας (Company Security Officer-CSO)<sup>9</sup>**

Η εταιρεία ορίζει έναν Υπεύθυνο Ασφάλειας Εταιρείας, ο οποίος δύναται να ενεργεί ως υπεύθυνος ασφάλειας της εταιρείας για ένα ή περισσότερα πλοία, ανάλογα με τον αριθμό ή τους τύπους των πλοίων που διαχειρίζεται η εταιρεία, υπό την προϋπόθεση ότι προσδιορίζεται σαφώς για ποια πλοία είναι υπεύθυνος. Μια εταιρεία μπορεί, ανάλογα με τον αριθμό ή τους τύπους των πλοίων που διαχειρίζεται, να ορίζει διαφορετικά άτομα ως υπευθύνους ασφάλειας εταιρείας, υπό την προϋπόθεση ότι προσδιορίζεται σαφώς για ποια πλοία είναι υπεύθυνο κάθε άτομο.

Τα καθήκοντα και οι ευθύνες του υπεύθυνου ασφάλειας εταιρείας περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων τα εξής:

- προειδοποιεί σχετικά με το βαθμό των απειλών τις οποίες μπορεί να αντιμετωπίσει το πλοίο, με τη χρήση κατάλληλων αξιολογήσεων ασφάλειας και άλλων σχετικών πληροφοριών
- διασφαλίζει τη διενέργεια αξιολογήσεων ασφάλειας πλοίου
- διασφαλίζει ότι εκπονείται, υποβάλλεται προς έγκριση και, εν συνεχεία, τίθεται σε εφαρμογή και διατηρείται το Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου
- διασφαλίζει την τροποποίηση του Σχεδίου Ασφάλειας Πλοίου, όποτε κρίνεται σκόπιμο, για τη διόρθωση ελλείψεων και την τήρηση των σχετικών με την ασφάλεια απαιτήσεων του συγκεκριμένου πλοίου
- προγραμματίζει εσωτερικούς ελέγχους και επανεξετάσεις των σχετικών με την ασφάλεια δραστηριοτήτων
- προγραμματίζει την αρχική και τις επακόλουθες επαληθεύσεις του πλοίου από την Αρχή ή τον αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας

<sup>9</sup> Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων / Μέρος Α/ παρ.11, σελ. 152, πδ 56/04 (47 Α')

- διασφαλίζει την άμεση κάλυψη και αντιμετώπιση των ελλείψεων και των μη συμμορφώσεων που προσδιορίζονται κατά τη διάρκεια εσωτερικών ελέγχων, περιοδικών επανεξετάσεων, επιθεωρήσεων ασφάλειας και διαπιστώσεων συμμόρφωσης
- συμβάλλει στην αύξηση της ευαισθητοποίησης και επαγρύπνησης σχετικά με την ασφάλεια
- διασφαλίζει την επαρκή εκπαίδευση του προσωπικού που είναι υπεύθυνο για την ασφάλεια του πλοίου
- διασφαλίζει την αποτελεσματική επικοινωνία και συνεργασία μεταξύ του αξιωματικού ασφάλειας του πλοίου και των σχετικών υπευθύνων ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων.

#### **4.5. Υπεύθυνος Ασφάλειας Πλοίου (Ship Security Officer)<sup>10</sup>**

Σε κάθε πλοίο διορίζεται Αξιωματικός Ασφάλειας Πλοίου, του οποίου τα καθήκοντα και οι ευθύνες περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων:

- τη διενέργεια τακτικών επιθεωρήσεων ασφάλειας του πλοίου, ούτως ώστε να διασφαλίζεται ότι λαμβάνονται ενδεδειγμένα μέτρα ασφάλειας
- τη διατήρηση και την εποπτεία της εφαρμογής του σχεδίου ασφάλειας του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων οποιωνδήποτε τροποποιήσεων του σχεδίου
- το συντονισμό των σχετικών με την ασφάλεια πτυχών του χειρισμού του φορτίου και των εφοδίων του πλοίου με άλλο προσωπικό του πλοίου και με τους υπευθύνους ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων
- την υποβολή προτάσεων για τροποποιήσεις του σχεδίου ασφάλειας του πλοίου
- την αναφορά στον υπεύθυνο ασφάλειας της εταιρείας τυχόν ελλείψεων και μη συμμορφώσεων που προσδιορίζονται κατά τη διάρκεια εσωτερικών ελέγχων, περιοδικών επανεξετάσεων, επιθεωρήσεων ασφάλειας και διαπιστώσεων συμμόρφωσης, καθώς και την εφαρμογή διορθωτικών δράσεων
- την αύξηση της ευαισθητοποίησης και της επαγρύπνησης επί του πλοίου σχετικά με την ασφάλεια
- τη διασφάλιση επαρκούς εκπαίδευσης του προσωπικού του πλοίου, ως κρίνεται σκόπιμο
- την αναφορά όλων των συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια

<sup>10</sup> Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων / Μέρος Α/ παρ.12, σελ. 153, π.δ. 56/04 (47 Α')

- το συντονισμό της εφαρμογής του σχεδίου ασφάλειας του πλοίου με τον υπεύθυνο ασφάλειας της εταιρείας και τον σχετικό υπεύθυνο ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης και
- τη διασφάλιση της σωστής λειτουργίας, υποβολής σε δοκιμές, βαθμονόμησης και συντήρησης του εξοπλισμού ασφάλειας, εάν υπάρχει.

#### **4.6. Καθορισμός της Ασφάλειας του πλοίου (Ship Security Assessment)<sup>11</sup>**

Η αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου αποτελεί βασικό και αναπόσπαστο μέρος της διαδικασίας εκπόνησης και ενημέρωσης του σχεδίου ασφάλειας πλοίου. Ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Εταιρείας διασφαλίζει ότι η αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου διενεργείται από άτομα τα οποία διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα για την εκτίμηση της ασφάλειας του πλοίου, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο Μέρος Β του Κώδικα. Η αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου περιλαμβάνει επιτόπια επιθεώρηση ασφάλειας και τα ακόλουθα στοιχεία τουλάχιστον:

- προσδιορισμό υφιστάμενων μέτρων, διαδικασιών και λειτουργιών ασφάλειας
- προσδιορισμό και εκτίμηση των βασικών λειτουργιών του πλοίου, η προστασία των οποίων είναι σημαντική
- προσδιορισμό πιθανών απειλών για τις βασικές λειτουργίες του πλοίου και της πιθανότητας να λάβουν χώρα, προκειμένου να ορίζονται και να κατατάσσονται κατά σειρά προτεραιότητας μέτρα ασφάλειας και
- προσδιορισμό των αδυναμιών, συμπεριλαμβανομένου του ανθρώπινου παράγοντα, στην υποδομή, τις πολιτικές και τις διαδικασίες.

Η αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου θα τεκμηριώνεται, θα επανεξετάζεται, θα εγκρίνεται και θα φυλάσσεται από την εταιρεία. Κατά την αξιολόγηση της ασφάλειας πλοίου εξετάζονται οι πιθανές απειλές, οι οποίες μπορούν να περιλάβουν τους ακόλουθους τύπους γεγονότων ασφάλειας:

- ζημία ή καταστροφή στο πλοίο ή σε μια Λιμενική Εγκατάσταση, π.χ. από εκρηκτικές συσκευές, εμπρησμό, δολιοφθορά ή βανδαλισμό
- πειρατεία ή κατάληψη του πλοίου ή ομηρία προσώπων στο πλοίο
- επέμβαση στο φορτίο, στον ουσιαστικό εξοπλισμό πλοίου ή στα συστήματα ή τις αποθήκες του πλοίου

<sup>11</sup> Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων / Μέρος Α/ παρ.8, σελ. 148, π.δ. 56/04 (47 Α')

- μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή χρήση, συμπεριλαμβανομένης της παρουσίας λαθρεπιβατών
- λαθραία διακίνηση όπλων ή εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένων των όπλων μαζικής καταστροφής
- χρήση του πλοίου για μεταφορά εκείνων που σκοπεύουν να προκαλέσουν ένα γεγονός ασφάλειας ή/και τον εξοπλισμό τους
- χρήση του ίδιου του πλοίου ως όπλο ή ως μέσον να προκληθεί ζημία ή καταστροφή
- επιθέσεις από την πλευρά της θάλασσας ενώ το πλοίο ευρίσκεται στην προβλήτα ή στο άγκυροβόλιο και
- επιθέσεις ενώ ευρίσκεται εν πλώ.

#### **4.7. Σχέδιο Ασφαλείας Πλοίου (Ship Security Plan)<sup>12</sup>**

Μετά την ολοκλήρωση της αξιολόγησης της Ασφάλειας ενός πλοίου εκπονείται ή αναθεωρείται το Σχέδιο Ασφαλείας του Πλοίου. Σε κάθε πλοίο πρέπει να υπάρχει ένα Σχέδιο Ασφάλειας εγκεκριμένο από την Αρχή ή από εξουσιοδοτημένο από αυτή Οργανισμό. Το σχέδιο θα προβλέπει τρία επίπεδα ασφάλειας όπως ορίζεται στον Κώδικα με τα αντίστοιχα μέτρα. Ο φορέας/οργανισμός ασφάλειας, ο οποίος αναλαμβάνει την αναθεώρηση και έγκριση του σχεδίου ασφάλειας πλοίου ή των τροποποιήσεών του για ένα συγκεκριμένο πλοίο δεν πρέπει να έχει συμμετάσχει ούτε στην αξιολόγηση ασφάλειας του πλοίου ούτε στην εκπόνηση του σχεδίου ασφάλειας του πλοίου ή των τροποποιήσεων που επανεξετάζονται. Το σχέδιο αυτό εκπονείται λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο Μέρος Β του κώδικα και συντάσσεται στη γλώσσα ή γλώσσες εργασίας του πλοίου. Εάν η χρησιμοποιούμενη γλώσσα ή οι γλώσσες δεν είναι η αγγλική, η γαλλική ή η ισπανική, το κείμενο θα περιλαμβάνει μετάφραση σε μία από τις γλώσσες αυτές.

Το σχέδιο πρέπει να καλύπτει τα εξής θέματα τουλάχιστον:

- μέτρα για την πρόληψη όπλων, επικίνδυνων ουσιών και μηχανισμών που έχουν σχεδιαστεί για να χρησιμοποιούνται κατά προσώπων, πλοίων ή λιμένων και η μεταφορά των οποίων επί του πλοίου απαγορεύεται
- προσδιορισμό των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης και μέτρων για την πρόληψη ανεξουσιοδότητης πρόσβασης σε αυτές
- μέτρα για την πρόληψη άνευ εξουσιοδότησης πρόσβασης στο πλοίο

<sup>12</sup> Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων / Μέρος Α/ παρ.9, σελ. 148-150, π.δ. 56/04 (47 Α')

- διαδικασίες αντιμετώπισης απειλών για την ασφάλεια ή παραβιάσεων της ασφάλειας, περιλαμβανομένων διατάξεων σχετικά με τη διατήρηση κρίσιμων λειτουργιών του πλοίου ή της διασύνδεσης πλοίου/λιμένα
- διαδικασίες ανταπόκρισης σε οποιεσδήποτε σχετικές με την ασφάλεια οδηγίες ενδέχεται να δώσουν τα συμβαλλόμενα κράτη στο επίπεδο ασφάλειας τρία (3)
- διαδικασίες εκκένωσης σε περίπτωση που απειλείται ή παραβιάζεται η ασφάλεια
- καθήκοντα του προσωπικού του πλοίου το οποίο είναι επιφορτισμένο με καθήκοντα σχετικά με την ασφάλεια και άλλου προσωπικού του πλοίου σε σχέση με πτυχές της ασφάλειας
- διαδικασίες ελέγχου των σχετικών με την ασφάλεια δραστηριοτήτων
- διαδικασίες εκπαίδευσης, γυμνασίων και ασκήσεων σχετιζόμενων με το σχέδιο
- διαδικασίες διασύνδεσης με τις σχετικές με την ασφάλεια δραστηριότητες της Λιμενικής Εγκατάστασης
- διαδικασίες για την περιοδική αναθεώρηση του σχεδίου και την ενημέρωσή του
- διαδικασίες αναφοράς συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια
- προσδιορισμό του αξιωματικού ασφάλειας του πλοίου
- προσδιορισμό του υπευθύνου ασφάλειας της εταιρείας, περιλαμβανομένων στοιχείων επικοινωνίας επί 24ώρου βάσεως
- διαδικασίες για τη διασφάλιση της επιθεώρησης, των δοκιμών, της βαθμονόμησης και της συντήρησης τυχόν εξοπλισμού ασφάλειας επί του πλοίου
- συχνότητα δοκιμών ή βαθμονόμησης τυχόν εξοπλισμού ασφάλειας επί του πλοίου
- προσδιορισμό των θέσεων όπου υπάρχουν σημεία ενεργοποίησης του συστήματος συναγερμού του πλοίου και
- διαδικασίες, οδηγίες και κατευθύνσεις σχετικά με τη χρήση του συστήματος προειδοποίησης ασφάλειας του πλοίου, περιλαμβανομένων των δοκιμών, της ενεργοποίησης, της απενεργοποίησης και της ρύθμισης εκ νέου, και για τον περιορισμό των εσφαλμένων συναγερμών.

Το προσωπικό το οποίο διεξάγει εσωτερικούς ελέγχους των σχετικών με την ασφάλεια δραστηριοτήτων που αναφέρονται στο σχέδιο ή εκτιμά την εφαρμογή τους δεν θα έχει σχέση με τις δραστηριότητες που υποβάλλονται σε έλεγχο, εκτός εάν αυτό δεν είναι δυνατό στην πράξη λόγω του μεγέθους και της φύσης της εταιρείας ή του πλοίου.

Το σχέδιο μπορεί να τηρείται σε ηλεκτρονική μορφή. Σε αυτή την περίπτωση, θα προστατεύεται με διαδικασίες οι οποίες θα αποσκοπούν στην πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης διαγραφής, καταστροφής ή τροποποίησης. Γενικά το σχέδιο θα προστατεύεται από ανεξουσιοδοτητή πρόσβαση ή κοινοποίηση.

Τα πλοία που πληρούν τις απαιτήσεις του Κώδικα θα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ένα Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφαλείας (International Ship Security Certificate) υποδηλώνοντας με αυτό τον τρόπο ότι συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους A του ISPS Κώδικα.

#### **4.8. Σύστημα Προειδοποίησης Ασφάλειας Πλοίου (Ship Security Alert System-SSAS)<sup>13</sup>**

Σύμφωνα με τον Κανονισμό 5 του Κώδικα όλα τα πλοία που ναυπηγήθηκαν μετά την 01-07-04 είναι υπόχρεα να εφοδιασθούν με ένα σύστημα προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου. Για τα πλοία που είχαν κατασκευαστεί πριν από την 1<sup>η</sup> Ιουλίου θα έπρεπε να εφοδιασθούν με το εν λόγω σύστημα μέχρι την ημερομηνία που θα διεξαγόταν η πρώτη επιθεώρηση του ράδιο-εξοπλισμού τους. Το σύστημα συναγερμού θα πρέπει να είναι ανά πάσα στιγμή έτοιμο για χρήση και να διαθέτει δύο τουλάχιστον σημεία ενεργοποίησης, εκ των οποίων το ένα στη γέφυρα και το άλλο σε άλλη θέση, συνήθως όμως βρίσκεται στην καμπίνα του πλοιάρχου. Όταν το σύστημα ενεργοποιηθεί:

- Μεταδίδει σήμα κινδύνου σε αρμόδιο φορέα που έχει προκαθορισθεί από την Αρχή, και ο οποίος μπορεί, στην περίπτωση αυτή, να είναι η πλοιοκτήτρια εταιρία.
- ΔΕΝ μεταδίδει το σήμα συναγερμού σε άλλα παραπλέοντα πλοία
- ΔΕΝ δίνει επί του πλοίου καμία ένδειξη ενεργοποίησης (ηχητική ή άλλου είδους)
- Συνεχίζει να εκπέμπει σήμα έως ότου να απενεργοποιηθεί ή/και να ρυθμιστεί εκ νέου.

Με την ενεργοποίηση του συστήματος ενημερώνεται η Αρχή της σημαίας του πλοίου (και η εταιρεία) για απειλή ή περιστατικό. Η Αρχή με τη σειρά της ενημερώνει τα παράκτια κράτη πλησίον της περιοχής του πλοίου. Όταν ένα συμβαλλόμενο κράτος λάβει σήμα από πλοίο το οποίο δεν φέρει τη σημαία του, ενημερώνει αμέσως την αρμόδια Αρχή και εάν κρίνεται σκόπιμο το κράτος στο οποίο πλέει το πλοίο εκείνη την στιγμή.

---

<sup>13</sup> ΔΣ.SOLAS/Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων/ Κεφ.XI-2/Κανονισμός 6, σελ. 128, π.δ. 56/04 (47 Α')



## 4.9. Τακτικές επίθεσης και μέτρα αντίδρασης στο πλοίο

### 4.9.1. Εισαγωγή

Τα πλοία που διαπλέουν την οριζόμενη ως επικίνδυνη περιοχή (Σουέζ, Ακτές Ανατολικής Αφρικής) πρέπει να εγγράφονται στο MSCHOA και να στέλνουν σχετική αναφορά στο UKMTO, όπως προβλέπεται στις προτεινόμενες από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό Βέλτιστες Πρακτικές Διαχείρισης περιστατικών πειρατείας, καθώς και στη Σύσταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αριθ. 2010/159/EU. Όπως προαναφέρθηκε το Maritime Security Centre – Horn Of Africa (MSCHOA), αποτελεί τη συντονιστική αρχή για τις Δυνάμεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EU NAVFOR) στον Κόλπο του Άντεν και τη θάλασσα ανοικτά της Σομαλίας ελέγχοντας τη θαλάσσια κυκλοφορία. Το United Kingdom Maritime Trade Operations (UKMTO), αποτελεί το σημείο επαφής μεταξύ πλοίου και Ναυτικών Δυνάμεων μέσα στην επικίνδυνη περιοχή, ενώ το Maritime Liaison Office Bahrain (MARLO) συνεισφέρει στην ανταλλαγή πληροφοριών εντός της επικίνδυνης περιοχής. Η διαδικασία εγγραφής/αναφοράς επιτρέπει στα κέντρα να παρακολουθούν την θέση και την πορεία των πλοίων συγκρίνοντας τα δεδομένα που υποβάλλονται με τις θέσεις που λαμβάνονται μέσω των εκπομπών των συσκευών AIS (Automatic Identification System) που διαθέτουν. Σε όλες τις οδηγίες που έχουν εκδοθεί από τον IMO αλλά και από άλλους οργανισμούς και ναυτιλιακές ενώσεις (π.χ. Intertanko) τονίζεται πάντοτε η σημασία και η ανάγκη της τήρησης των μέτρων ασφαλείας που προβλέπονται στο εγκεκριμένο Σχέδιο Ασφαλείας κάθε πλοίου σύμφωνα με την επαγγελματική κρίση του πλοιάρχου και του Αξιωματικού Ασφαλείας Πλοίου σε συνεννόηση με τον Υπεύθυνο Ασφαλείας της Εταιρείας. Επιπρόσθετα τονίζεται η ανάγκη συνεχούς εκπαίδευσης των πληρωμάτων των πλοίων, ώστε να δύνανται να ανταποκριθούν αποτελεσματικά σε τυχόν εκδήλωση έκνομων ενεργειών επί του πλοίου και κυρίως της πειρατείας. Οι Βέλτιστες Πρακτικές Διαχείρισης αποτελούν τις πιο σημαντικές οδηγίες του IMO που έχουν εκδοθεί επί του θέματος και έχουν ήδη ανανεωθεί τέσσερις φορές (4<sup>η</sup> έκδοση). Το πόσο σημασία δίνεται σε αυτές προκύπτει και από το γεγονός ότι υιοθετήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή με την έκδοση της αριθ.2010/159/E Σύστασης **«Σχετικά με τα μέτρα αυτοπροστασίας και την πρόληψη των πειρατικών πράξεων και των ένοπλων επιθέσεων σε πλοία»** όπου περιγράφεται μια πλήρη σειρά μέτρων, τα οποία είναι δυνατόν να λαμβάνονται στα πλοία στο πλαίσιο του Κώδικα ISPS σε κάθε περίπτωση για να αποφεύγονται οι επιθέσεις ή, όταν τα πλοία δέχονται τέτοια επίθεση, να μειώνονται στο ελάχιστο οι κίνδυνοι για το πλήρωμα και το πλοίο. Λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες που περιλαμβάνονται στις Βέλτιστες Πρακτικές Διαχείρισης του IMO και την προαναφερθείσα Σύσταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ακολουθεί μια παράθεση των χαρακτηριστικών των πειρατικών επιθέσεων και των μέτρων αντιμετώπισής τους, που μπορεί να λάβει το πλήρωμα

ενός πλοίου στο πλαίσιο των απαιτήσεων του Κώδικα ISPS, όπως αυτές ενσωματώνονται στο Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου.

#### **4.9.2. Συνήθη χαρακτηριστικά των επιθέσεων και διδάγματα**

Σύμφωνα με την αριθ.2010/159 Σύσταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής από την ανάλυση των επιτυχών επιθέσεων συνάγεται ότι οι πειρατές εκμεταλλεύονται στα πλοία τα ακόλουθα κοινά αδύναμα σημεία:

- α) Χαμηλή ταχύτητα.
- β) Χαμηλό ύψος εξάλων.
- γ) Ακατάλληλος σχεδιασμός και διαδικασίες.
- δ) Προφανής έλλειψη ετοιμότητας ή/και έλλειψη εμφανών αυτοπροστατευτικών μέτρων.
- ε) Προφανής αργή αντίδραση του πλοίου.

Στις επιθέσεις χρησιμοποιούνται συνήθως δύο ή περισσότερα μικρά ταχύπλοα (με ταχύτητα που φτάνει τους 25 κόμβους) ανοικτά σκάφη/ελαφρές λέμβοι που συχνά προσεγγίζουν από την πρύμνη ή την πλώρη του πλοίου. Η χρήση μεγαλύτερου πειρατικού «μητρικού πλοίου» που μεταφέρει πλήρωμα, εξοπλισμό, προμήθειες και ένα μικρότερο επιθετικό σκάφος επέτρεψε επιτυχείς επιθέσεις σε μεγαλύτερη απόσταση από τις ακτές. Χρειάζεται μεγαλύτερη επαγρύπνηση κατά την ανατολή και τη δύση του ηλίου, διότι οι περισσότερες επιθέσεις πραγματοποιούνται σε αυτές τις περιόδους της ημέρας. Τα ταχύτερα πλοία (15 κόμβων και άνω) δεν πρέπει να θεωρούνται ασφαλή από επιθέσεις, αν και η ταχύτητα είναι αποτελεσματική μορφή άμυνας. Στη θαλάσσια περιοχή της Ανατολικής Αφρικής παρατηρήθηκε χρήση μικρών πυροβόλων όπλων και πυραυλοκίνητων βομβίδων, σε μια προσπάθεια εκφοβισμού των πλοιάρχων των πλοίων ώστε να μειώσουν ταχύτητα. Οι καιρικές συνθήκες επίσης και η κατάσταση της θάλασσας επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό την επιχειρησιακή ικανότητα των πειρατών. Άνεμοι που πνέουν με ταχύτητα άνω των 18 κόμβων και θαλάσσια κύματα άνω των 2 μέτρων θεωρείται ότι αρκούν για την προστασία όλων των πλοίων. Θεωρείται καλύτερο να καταβάλλεται προσπάθεια για διέλευση από τις περιοχές υψηλότερου κινδύνου κατά τη νύκτα, καθώς έχουν σημειωθεί ελάχιστες επιτυχείς επιθέσεις τις νυκτερινές ώρες. Οι περισσότερες απόπειρες πειρατείας απωθήθηκαν με επιτυχία από πληρώματα πλοίων που είχαν προβεί σε σχεδιασμό και εκπαίδευση πριν από τη διέλευση και χρησιμοποίησαν με αποτελεσματικό τρόπο παθητικά μέτρα αντιμετώπισης.

### **4.9.3. Μέτρα αντιμετώπισης πειρατικών επιθέσεων<sup>14</sup>**

Ο πλοίαρχος έχει πάντοτε την απόλυτη διακριτική ευχέρεια να λάβει τα μέτρα που κρίνει κατάλληλα για να αποφύγει, να αποτρέψει ή να καθυστερήσει πειρατική επίθεση στο πλαίσιο της ανάλυσης επικινδυνότητας, επομένως συνιστάται προηγουμένως εκτίμηση για να καθορίζεται ποια μέτρα αρμόζουν καλύτερα στο εκάστοτε πλοίο. Τα μέτρα που ακολουθούν έχουν πάντως αποδειχθεί σε γενικές γραμμές αποτελεσματικά:

#### **1) Πριν από τη διέλευση**

α) Συνιστάται θερμά στους διαχειριστές να εγγραφούν στα τμήματα περιορισμένης χρήσης της ιστοσελίδας του Mschoa ([www.mschoa.eu](http://www.mschoa.eu)) για να έχουν πρόσβαση σε αυτή, να συμβουλευόνται τις πληροφορίες που περιέχει και να τις μεταφέρουν εφόσον χρειάζεται στο στόλο τους.

β) 4-5 ημέρες πριν εισέλθει το πλοίο στον διεθνώς συνιστώμενο διάδρομο διέλευσης (IRTC), το πλοίο πρέπει να έχει υποβάλει «εγγραφή κίνησης του πλοίου» στο Mschoa και την αρχική έκθεση στον Ukmta Dubai και στο Marlo.

γ) Εξέταση της αξιολόγησης ασφαλείας του πλοίου (Ship Security Assessment - SSA) και εφαρμογή του σχεδίου ασφαλείας του πλοίου (Ship Security Plan-SSP), όπως απαιτείται με βάση τον Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων για την αντιμετώπιση της απειλής πειρατείας.

δ) Ο υπεύθυνος ασφαλείας της εταιρείας [Company Security Officer (CSO)] πρέπει να εξετάζει εάν υφίσταται σχέδιο έκτακτης ανάγκης για τη διέλευση από περιοχή υψηλού κινδύνου, εάν έχει τεθεί σε δοκιμή, έχει εξηγηθεί και συζητηθεί με τον πλοίαρχο και τον αξιωματικό ασφαλείας του πλοίου [Ship Security Officer (SSO)].

ε) Οδηγίες προς τον πλοίαρχο σχετικά με τις προτιμητέες και τις διαθέσιμες μεθόδους διέλευσης από την περιοχή (διέλευση κατά ομάδες, διέλευση κατά ομάδες με συνοδεία, με εθνική νηοπομπή κ.λπ.).

στ) Διεξαγωγή περιοδικής εκπαίδευσης του πληρώματος.

ζ) Εξέταση εάν χρειάζεται περαιτέρω αύξηση των αξιωματικών βάρδιας ή μέτρων αυτοπροστασίας [Self Protection Measures (SPM)] πριν από τη διέλευση από περιοχές υψηλού κινδύνου.

η) Συνιστάται στους πλοιάρχους να έχουν επίσης έτοιμο ένα σχέδιο επικοινωνίας έκτακτης ανάγκης, το οποίο να περιέχει όλους τους βασικούς αριθμούς κλήσης και τα προετοιμασμένα

---

<sup>14</sup> Αριθ.2010/159/Ε Σύσταση της Ε.Ε. «Σχετικά με τα μέτρα αυτοπροστασίας και την πρόληψη των πειρατικών πράξεων και των ένοπλων επιθέσεων σε πλοία» Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (67), 11 Μαρτίου 2010, Βρυξέλλες.

μηνύματα έκτακτης ανάγκης, τα οποία πρέπει να βρίσκονται πρόχειρα ή να εκτίθενται μονίμως κοντά στα χειριστήρια επικοινωνιών (π.χ. αριθμοί τηλεφώνου των Mschoa, IMB, CSO κ.λπ.)

θ) Καθορισμός του συστήματος AIS του πλοίου (σήμα ένδειξης συναγερμού): με βάση τη σύμβαση SOLAS, εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια του πλοιάρχου να απενεργοποιήσει το AIS εφόσον πιστεύει ότι η χρήση του αυξάνει τον κίνδυνο για να εντοπιστεί το πλοίο από πειρατικές ένοπλες ομάδες. Ωστόσο, για να έχουν στη διάθεσή τους οι ναυτικές δυνάμεις τα στοιχεία ιχνηλάτησης των πλοίων, συνιστάται η διαβίβαση του AIS να είναι μεν συνεχής, αλλά να περιορίζεται στα στοιχεία αναγνώρισης του πλοίου, της θέσης του, της πορείας του, της ταχύτητάς του, των συνθηκών πλεύσης του και των σχετικών με την ασφάλεια πληροφοριών. Στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας η απόφαση λειτουργίας του επαφίεται επίσης στον πλοίαρχο, οι ναυτικές δυνάμεις όμως συνιστούν να απενεργοποιείται τελείως το σύστημα.

## II) Πριν από τη διέλευση-Αμυντικά μέτρα

α) Ανάλογα με την επάνδρωση του πλοίου, εξασφαλίζεται η εκ των προτέρων προσαρμογή των συνήθων εργασιών στο πλοίο ώστε το πλήρωμα που είναι σε βάρδια να είναι σε καλή φυσική κατάσταση και πλήρως ενημερωμένο και να διατίθεται επαρκής αριθμός αξιωματικών βάρδιας.

β) Μειώνονται στο ελάχιστο ενδεχομένως οι εξωτερικές επικοινωνίες (ασύρματος, τηλεφωνικές συσκευές και πληροφορίες AIS) και περιορίζονται μόνον στη βασική επικοινωνία ασφάλειας και προστασίας,

γ) Ενισχύονται η ετοιμότητα και οι εφεδρείες με τη χρήση πρόσθετων βοηθητικών μηχανημάτων (π.χ. γεννήτριες)

δ) Αυξάνονται τα παρατηρητήρια και το πλήρωμα της γέφυρας.

ε) Επανδρώνεται το μηχανοστάσιο.

στ) Προστατεύεται και ελέγχεται η πρόσβαση στη γέφυρα, το μηχανοστάσιο, τον θάλαμο μηχανισμού κινήσεως του πηδαλίου, και σε όλους τους χώρους υποδοχής/εσωτερικούς χώρους. Όλα τα πιθανά σημεία εισόδου (θύρες, φινιστρίνια, στόμια αερισμού κ.λπ.) αξιολογούνται και ασφαρίζονται κατάλληλα, ειδικά εάν το πιθανό σημείο εισόδου κρίνεται αρκετά φαρδύ ώστε να εισέλθει επιτιθέμενος. Εξασφαλίζεται ένα μόνο σημείο πρόσβασης στους χώρους υποδοχής και τους εσωτερικούς χώρους εργασίας κατά την έναρξη διέλευσης από περιοχές υψηλού κινδύνου. Τυχόν εφαρμοζόμενα μέτρα δεν παρεμποδίζουν την έξοδο κινδύνου από τους εσωτερικούς χώρους, οι οποίοι πρέπει παράλληλα να παραμένουν ασφαλείς από την πρόσβαση πειρατών από έξω.

ζ) Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, επιτρέπεται η επικοινωνία με πολεμικά πλοία μέσω διαύλου ανάγκης στο VHF (αριθ. 16, εφεδρικός δίαυλος 08).

η) Ελέγχεται εάν όλες οι σκάλες και ο εξωτερικός εξοπλισμός έχουν στοιβαχθεί ή εάν βρίσκονται επάνω στο κατάστρωμα.

θ) Ελέγχεται εάν τα μέτρα αυτοπροστασίας που έχουν εκ των προτέρων τεθεί σε εφαρμογή παραμένουν κατάλληλα και εάν λειτουργούν σύμφωνα με το σχεδιασμό τους. Λαμβάνεται υπόψη ότι ενδεχομένως ορισμένα μηχανήματα υπολειτουργούν προσωρινά και άρα παρέχουν περιορισμένη προστασία.

ι) Εάν το πλοίο έχει συγκριτικά χαμηλό ύψος εξάλων, εξετάζεται εάν είναι δυνατόν να επεκταθεί η κουπαστή ώστε να αποτρέπεται η στερέωση αρπάγης.

ια) Συνιστάται η πρόβλεψη ενός σημείου συγκέντρωσης ή «οχυρού» σε περίπτωση πειρατικής επίθεσης και η δοκιμή των διαδικασιών ασφάλισης με σκοπό την καθυστέρηση πρόσβασης στη γέφυρα του πλοίου και την εξοικονόμηση χρόνου.

ιβ) Εξετάζεται η ενδεχόμενη χρήση ανδρικήλων στις κουπαστές για την προσομοίωση πρόσθετων παρατηρητηρίων. Ωστόσο, εάν το σχέδιο του πλοίου παρουσιάζει νεκρά σημεία στα παρατηρητήρια και εάν από την αξιολόγηση ασφάλειας διαπιστωθεί ο κίνδυνος αυτός, τότε χρειάζεται κάλυψη από ανθρώπινο δυναμικό.

ιγ) Συνιστάται οι πυροσβεστικές αντλίες ή/και οι πυροσβεστικοί σωλήνες να βρίσκονται υπό πίεση και έτοιμοι προς χρήση έξω από το κατάστρωμα γύρω από το πλοίο, ιδίως στα πιο αδύναμα σημεία.

ιδ) Δημιουργούνται ενδεχομένως υδατοφράκτες γύρω από το πλοίο για περαιτέρω αποτροπή επιβίβασης.

ιε) Χρησιμοποιούνται ενδεχομένως συρματοπλέγματα/φυσικά εμπόδια γύρω από την πρύμνη / τα χαμηλότερα σημεία πρόσβασης, κατάλληλα για την ασφάλεια και τη διαφυγή του πληρώματος.

ιστ) Χρησιμοποιείται ενδεχομένως εξοπλισμός παθητικής άμυνας.

ιζ) Χρησιμοποιούνται ενδεχομένως συσκευές νυκτερινής κατόπτευσης κατά τη νύκτα.

ιη) Τίθεται σε λειτουργία τηλεόραση κλειστού κυκλώματος (εφόσον υπάρχει).

Το πλήρωμα προστατεύεται από έκθεσή του σε άσκοπο κίνδυνο. Στο κατάστρωμα πραγματοποιούνται μόνον οι βασικές εργασίες κατά τη διέλευση από την περιοχή υψηλού κινδύνου. Οι πλοίαρχοι κρατούν, κατά το δυνατόν, τα μέλη του πληρώματος μακριά από τους εξωτερικούς χώρους του καταστρώματος κατά τις νυκτερινές ώρες, παράλληλα δε μεριμνούν πάντοτε για την πλήρη και ορθή παρατήρηση.

### III) Σε περίπτωση πειρατικής επίθεσης:

- α) Ακολουθείται το εκ των προτέρων καταρτισμένο σχέδιο έκτακτης ανάγκης του πλοίου.
- β) Ενεργοποιείται το σχέδιο επικοινωνίας έκτακτης ανάγκης και γίνεται αμέσως αναφορά της επίθεσης στο πρώτο και κύριο σημείο επαφής σε περίπτωση επίθεσης, το οποίο είναι ο Ukmtc Dubai (Το Mschoa, ως το συνεχώς επανδρωμένο κέντρο παρακολούθησης της ναυτικής ασφάλειας για πειρατικές επιθέσεις στην περιοχή, συνεχίζει να λειτουργεί ως εφεδρικό σημείο επαφής σε περίπτωση επίθεσης).
- γ) Ενεργοποιείται το σύστημα προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου (SSAS), μέσω του οποίου ειδοποιείται ο υπεύθυνος ασφάλειας της ναυτιλιακής εταιρείας και το κράτος σημαίας. Οι αναφορές μετά από επίθεση διαβιβάζονται όσο το δυνατόν συντομότερα σε όλα τα αρμόδια κέντρα αναφοράς πειρατικών επιθέσεων.
- δ) Εάν ο πλοίαρχος έχει ασκήσει το δικαίωμα απενεργοποίησης του συστήματος αυτόματου εντοπισμού πλοίων (AIS) κατά τη διέλευση από περιοχή δραστηριοποίησης πειρατών, το επανενεργοποιεί σε περίπτωση πειρατικής επίθεσης.
- ε) Ενεργοποιείται το ηχητικό σύστημα κινδύνου και πραγματοποιείται αναγγελία «πειρατικής επίθεσης» σύμφωνα με το σχέδιο έκτακτης ανάγκης του πλοίου.
- στ) Γίνεται κλήση «Mayday» μέσω του διαύλου VHF αριθ. 16 (και του εφεδρικού διαύλου 08, ο οποίος παρακολουθείται από τις ναυτικές στρατιωτικές μονάδες). Αποστέλλεται μήνυμα κινδύνου μέσω του συστήματος DSC (κλήση ψηφιακής επιλογής) και του σταθμού Inmarsat-C, αναλόγως και αποκαθίσταται τηλεφωνική επικοινωνία με τον Ukmtc Dubai.
- ζ) Αποτρέπεται η προσέγγιση του πλοίου από μικρά ταχύπλοα και αυξάνεται η ταχύτητα του πλοίου με παράλληλη αλλαγή πορείας εάν είναι δυνατόν. Οι πειρατές έχουν μεγαλύτερη δυσκολία να επιβιβασθούν στο πλοίο όταν η ταχύτητα του υπερβαίνει τους 15 κόμβους. Επιδιώκεται η έκθεση των πειρατών στον άνεμο/κύματα και στο πρωραίο κύμα και στα απόνερα της πρύμνης για να αποφευχθεί η προσέγγιση του πλοίου από αυτούς.
- η) Ενεργοποιούνται τα αμυντικά μέτρα με πυροσβεστικές αντλίες.
- θ) Χρησιμοποιούνται ενδεχομένως τα εμπρόσθια φώτα του καταστρώματος για την προσέλευση της προσοχής στο πλοίο και τον ορθό εντοπισμό του από τις στρατιωτικές δυνάμεις που καταφθάνουν για την παροχή βοήθειας σε πλοίο που υφίσταται επίθεση.
- ι) Συγκεντρώνεται σε συγκεκριμένα σημεία όλο το υπόλοιπο πλήρωμα σύμφωνα με το σχέδιο έκτακτης ανάγκης του πλοίου.

Όλα τα παραπάνω ενδεικνύόμενα μέτρα συμπεριλαμβάνονται στην πλειοψηφία των περιπτώσεων στο Σχέδιο Ασφαλείας Πλοίου και προσαρμόζονται ανάλογα με το επίπεδο ασφαλείας στο οποίο αυτό λειτουργεί. Στην περιοχή του Κόλπου του Άντεν πολλές

ναυτιλιακές αρχές μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα είχαν αυξήσει το επίπεδο ασφαλείας από 1 σε 2 κατευθύνοντας έτσι τις ναυτιλιακές εταιρείες στο να δώσουν εντολή στα πληρώματά τους για λήψη κατά τη διέλευσή των πλοίων τους των πλέον αυξημένων μέτρων.<sup>15</sup> Η χώρα μας αρχικά είχε αμφιβολίες ως προς την αναφορά και τη χρήση του Κώδικα ISPS, καθόσον αυτός εκπονήθηκε με γνώμονα την προστασία από τη διεθνή τρομοκρατία και όχι την πειρατεία. Παρ'όλα αυτά έγινε γρήγορα κατανοητό ότι τα μέτρα που προβλέπονται στο πλαίσιο του Κώδικα δύναται να χρησιμεύσουν για την αποτροπή και των πειρατικών επιθέσεων από τα πληρώματα των πλοίων.

---

<sup>15</sup> Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής/Διεύθυνση Ελέγχου Διαχείρισης της Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων – Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης- Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοίας «Οδηγίες διαχείρισης περιστατικών πειρατείας και ένοπλης ληστείας», 03 Δεκεμβρίου 2008, Πειραιάς

## Κεφάλαιο Πέμπτο

### **Παροχή Υπηρεσιών Ασφαλείας επί πλοίων από ένοπλους φρουρούς**

#### **5.1. Γενικά**

Πέρα από την εφαρμογή των απαιτήσεων του Κώδικα, πολλά κράτη χρησιμοποιούν ένοπλα τμήματα Ειδικών Δυνάμεων (Vessel Protection Detachments - VPDs) ή ένοπλους φρουρούς ιδιωτικών εταιρειών επί των εμπορικών πλοίων για την προστασία αυτών. Προκειμένου να χρησιμοποιηθούν VPDs απαιτείται συμφωνία μεταξύ του κράτους της σημαίας του εμπορικού πλοίου (flag state) και του κράτους στο οποίο ανήκει η ομάδα των ενόπλων (sending state). Συνήθως στη συμφωνία προβλέπεται απαλλαγή του sending state από κάθε ευθύνη από τη δράση των ενόπλων του. Επιπρόσθετα θέμα τίθεται σε περίπτωση που κάποιο από τα παράκτια κράτη διαθέτει νομικό πλαίσιο που δεν επιτρέπει την ύπαρξη ένοπλων φρουρών επί των πλοίων που προσεγγίζουν τα χωρικά του ύδατα ή διαπλέουν από αυτά. Οι νομικοί, διοικητικοί και οργανωτικοί προβληματισμοί που απασχολούσαν τη χρήση ένοπλων συνοδών κατά τη διάρκεια του πλού ενός πλοίου εντός μιας επικίνδυνης θαλάσσια ζώνης, αντιμετωπίστηκαν με τέτοιο τρόπο ώστε η μετάβαση, επιβίβαση και αποβίβαση των ενόπλων να γίνεται μέσω χωρών που δεν απαγορεύουν αυτού του είδους τη δραστηριότητα<sup>16</sup>. Οι υπηρεσίες αυτού του είδους δύνανται να προσφερθούν τόσο από ιδιωτικούς όσο και από κρατικούς φορείς με την κατάρτιση ιδιωτικής σύμβασης. Εν τούτοις η χρήση ενόπλων δεν συμπεριλαμβάνεται στις Βέλτιστες Πρακτικές Διαχείρισης περιστατικών πειρατείας. Πιο συγκεκριμένα αναφέρεται ότι η χρήση τους επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια των ναυτιλιακών εταιρειών, όμως δεν συνιστάται η παρουσία ένοπλων φρουρών επί των πλοίων. Από τον IMO τόσο στην αριθ. MSC.1/Circ.1443/25 Μαΐου 2012 «*INTERIM GUIDANCE TO PRIVATE MARITIME SECURITY COMPANIES PROVIDING PRIVATELY CONTRACTED ARMED SECURITY PERSONNEL ON BOARD SHIPS IN THE HIGH RISK AREA*» εγκύκλιο του, όσο και στην αριθ. MSC.1/Circ.1405/Rev.2/25 Μαΐου 2012 «*REVISED INTERIM GUIDANCE TO SHIPOWNERS, SHIP OPERATORS AND SHIPMASTERS ON THE USE OF PRIVATELY CONTRACTED ARMED SECURITY PERSONNEL ON BOARD SHIPS IN THE HIGH RISK AREA*» τονίζεται ότι η χρήση των ένοπλων φρουρών θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη μόνο ως συμπλήρωμα στην πλήρη εφαρμογή των Πρακτικών

---

<sup>16</sup> Μπούρας Γ. (2011) « Η πειρατεία στον κόλπο του Άντεν», Λιμενική Ρότα, σελ.35, Τεύχος 7<sup>ο</sup>, Έκδοση Πανελληνίας Ένωσης Αξιοματικών Λιμενικού Σώματος, Οκτώβριος-Νοέμβριος-Δεκέμβριος 2011, Πειραιάς



Βέλτιστης Διαχείρισης και σε καμία περίπτωση δεν αντικαθιστά την ανάγκη εφαρμογής των Βέλτιστων Πρακτικών.

Από τις ευρωπαϊκές χώρες, ήδη η Γαλλία χρησιμοποιεί στρατιωτικά αγήματα για την προστασία αλιευτικών πλοίων στη Λεκάνη της Σομαλίας, η Μεγάλη Βρετανία και το Βέλγιο επιτρέπουν τη χρήση ένοπλων φρουρών, ενώ πρόσφατα η Κύπρος και η χώρα μας διαμόρφωσαν το θεσμικό πλαίσιο για την αδειοδότηση ένοπλων φρουρών να παρέχουν υπηρεσίες ασφαλείας με την επιβίβασή τους επί των εμπορικών πλοίων. Επιπρόσθετα ένας σημαντικός αριθμός χωρών (Δανία, Νορβηγία, Φινλανδία, Σουηδία, Ιταλία, Ισπανία, Πορτογαλία κ.α.) έχει θεσπίσει ή δρομολογήσει τη θέσπιση νομοθεσίας για την αντιμετώπιση του φαινομένου και την επιβίβαση ενόπλων στα υπό σημαία τους πλοία. Η πρακτική της χρήσης ένοπλων ομάδων εγείρει πληθώρα νομικών ζητημάτων και συναφώς διατυπώνονται αντικρουόμενες απόψεις επ' αυτού. Στο παρόν Κεφάλαιο παρατίθενται τα ζητήματα που αφορούν τη χρήση ένοπλων φρουρών και το θεσμικό πλαίσιο που ισχύει στη χώρα μας, με δεδομένο ότι παρουσιάζεται αυξητική τάση στην έκδοση σχετικών αδειών παροχής υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους φρουρούς στα εμπορικά πλοία που φέρουν ελληνική σημαία.

## **5.2. Νομικά θέματα και προβλήματα που προκύπτουν από τη χρήση ένοπλων φρουρών για την προστασία των πλοίων.**

Η αύξηση των πειρατικών επιθέσεων από το 2008 και μετά, και ιδιαίτερα στον κόλπο του Άντεν, οδήγησε ολοένα και περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες στο να χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες εταιρειών ιδιωτικής ασφάλειας (Private Security Companies - PSCs) για την προστασία των πλοίων τους κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους. Η ναυτιλιακή κοινότητα είναι διχασμένη σε ότι αφορά τη χρήση των ένοπλων φρουρών για την προστασία πλοίων. Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως στις Βέλτιστες Πρακτικές Διαχείρισης δεν συνιστάται η επιβίβαση επί των πλοίων ενόπλων. Ορισμένες ναυτιλιακές οργανώσεις εκφράζονται θετικά επί του θέματος, ενώ άλλες αντιτίθενται στη χρήση αυτών. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η BIMCO (Baltic & International Maritime Council), η οποία έχει κατακρίνει την αυξανόμενη χρήση των φρουρών πάνω στα πλοία, από την άλλη, ο ICS (International Chamber of Shipping) υποστηρίζει ότι μπορεί το μετρό αυτό να φανεί αρκετά αποτελεσματικό αφήνοντάς το στη διακριτική ευχέρεια των πλοιοκτητών. Παρ' όλα αυτά όμως, η χρήση των ένοπλων φρουρών εγείρει σημαντικά θέματα προς συζήτηση, με σοβαρές νομικές και πολιτικές προεκτάσεις.

Το πρώτο θέμα που τίθεται είναι η νομιμότητα της δράσης των ένοπλων φρουρών και ιδίως στην περίπτωση χρήσης θανατηφόρας βίας. Ειδικότερα, η δυνατότητα χρήσης θανατηφόρας βίας για την προστασία ενός εμπορικού πλοίου εξαρτάται κατά *πρώτον* από το νομικό πλαίσιο του κράτους της σημαίας του πλοίου, *δεύτερον*, από το νομικό πλαίσιο του κράτους της εθνικότητας των εμπλεκόμενων προσώπων και *τρίτον* από το νομικό πλαίσιο του κάθε κράτους, τους λιμένες τους οποίους προσεγγίζει το εν λόγω πλοίο. Το θέμα γίνεται ακόμα πιο πολύπλοκο όταν ο ιδιοκτήτης του πλοίου εδρεύει σε διαφορετική χώρα από αυτήν της σημαίας. Το κάθε κράτος αντιμετωπίζει διαφορετικά τη χρήση βίας, η οποία στις περισσότερες των περιπτώσεων επιτρέπεται μόνο για αυτοάμυνα και εφόσον απειλείται άμεσα η ζωή (ως υπέρτατο νομικό αγαθό). Οι ιδιωτικές εταιρείες ασφαλείας όμως είναι διατεθειμένες να χρησιμοποιήσουν και θανατηφόρο βία για την προστασία της περιουσίας (ως νομικό αγαθό). Εδώ υπάρχει μία λεπτή γραμμή, αφού το αγαθό της ζωής είναι υπέρτερο του αγαθού της περιουσίας. Πρέπει λοιπόν να υπάρξει ένα βασικό πλαίσιο κοινά αποδεκτών κανόνων, ώστε να είναι εφικτός ο συνδυασμός των θεσμικών πλαισίων που ισχύουν στις διαφορετικές χώρες και τα κράτη-σημαίας.<sup>17</sup>

Ένα άλλο σημαντικό θέμα που ανακύπτει είναι ότι οι εταιρείες παροχής υπηρεσιών ασφαλείας δεν έχουν συγκεκριμένο καθεστώς λειτουργίας σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο. Τα μέτρα που λαμβάνονται και οι πρακτικές που εφαρμόζονται από κάθε εταιρεία δεν έχουν μια κοινή βάση και δεν είναι εναρμονισμένα. Επιπλέον νομικά θέματα προκύπτουν όταν για την προστασία ενός πλοίου χρησιμοποιούνται οπλισμένα πλωτά μέσα που έχουν μισθωθεί από την πλοιοκτήτρια εταιρεία. Στις περιπτώσεις αυτές, η ένοπλη συνοδεία αποτελεί μέρος του πλοίου που προστατεύει θέτοντας πάλι μία σειρά νομικών ζητημάτων. Η κατάσταση γίνεται περισσότερο περίπλοκη όταν το σκάφος συνοδείας φέρει διαφορετική σημαία από το σκάφος στο οποίο παρέχει προστασία. Ο IMO στην προσπάθεια του να εναρμονίσει το θεσμικό πλαίσιο και τις διαδικασίες που σχετίζονται με τη χρήση ένοπλων φρουρών από τα διάφορα κράτη έχει εκδώσει εγκυκλίους που παρέχουν κοινές οδηγίες στα παράκτια κράτη (MSC.1/Circ.1408/16-09-2011), στους πλοιοκτήτες, διαχειριστές πλοίων και πλοιάρχους αυτών (MSC.1/Circ.1405/Rev.2/25-05-2012), καθώς και στις ιδιωτικές εταιρείες παροχής υπηρεσιών ναυτικής ασφάλειας (MSC.1/Circ.1443/25-05-2012), τις οποίες συνιστά να ακολουθηθούν.

Σε περίπτωση που η απασχόληση ένοπλων φρουρών είναι νομικά αποδεκτή καθότι προβλέπεται σχετικό θεσμικό πλαίσιο, είναι αναγκαίο ο πλοιοκτήτης να εξασφαλίζει ότι οι ένοπλοι φρουροί που απασχολεί διαθέτουν τα απαραίτητα προσόντα και έχουν όλες τις απαιτούμενες άδειες και πιστοποιήσεις. Επίσης πρέπει να εξασφαλίζει ότι σε περίπτωση που

---

<sup>17</sup> Πολλάτος Σ.(2012), «Αντιμετώπιση του φαινομένου της Πειρατείας στο Κέρασ της Αφρικής υπό το πρίσμα του Διεθνούς Δικαίου-Νομικές Προεκτάσεις», σελ.48-49, Ανωτάτη Διακλαδική Σχολή Πολέμου, Μάιος 2012, Θεσσαλονίκη

βρίσκονται όπλα επάνω στο πλοίο, αυτά συμβαδίζουν με την νομοθεσία του κράτους της σημαίας του πλοίου, του παράκτιου κράτους των λιμένων προσέγγισης, καθώς και των λιμένων επιβίβασης και αποβίβασης των ένοπλων φρουρών. Επειδή διαφέρουν από χώρα σε χώρα τα νομοθετικά πλαίσια, όσων αφορά στην εισαγωγή και στην εξαγωγή όπλων, δεν είναι καθόλου εύκολο να εναρμονίζεται κανείς με όλα, επομένως κάθε εταιρία παροχής υπηρεσιών ασφαλείας θα πρέπει να διαθέτει τ' απαραίτητα έγγραφα που θα πιστοποιούν ότι ο οπλισμός που διατίθεται και θα χρησιμοποιηθεί είναι νόμιμος.

Ένα άλλο θέμα που τίθεται κατά την επιβίβαση ένοπλων φρουρών στο πλοίο είναι από ποιον θα δέχονται εντολές και ποιος θα αποφασίζει την ανάληψη δράσης με τη χρήση όπλων. Κατά πολλούς αυτό το θέμα έχει λυθεί από τις διατάξεις του Κώδικα ISPS και συγκεκριμένα από τον κανονισμό 8 του κεφαλαίου XI-2, σύμφωνα με το οποίο απαιτείται να δηλωθεί για τον Πλοίαρχο στο Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου ότι δεν πρόκειται να περιοριστεί από την εταιρεία, τον ναυλωτή ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο κατά τη λήψη ή την εκτέλεση οποιασδήποτε απόφασης, που σύμφωνα με την επαγγελματική κρίση του, είναι απαραίτητη για να διατηρήσει την ασφάλεια και την προστασία του πλοίου. Αυτό περιλαμβάνει την άρνηση πρόσβασης σε πρόσωπα (εκτός από εκείνους που προσδιορίζονται ως αρμόδια και έχουν έγκριση από μια Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση) ή τα προσωπικά τους αντικείμενα και την άρνηση φόρτωσης του φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των εμπορευματοκιβωτίων ή άλλων κλειστών μονάδων μεταφορών φορτίου. Το σχέδιο ασφάλειας πλοίου πρέπει επίσης να καθορίζει ότι ο Πλοίαρχος έχει την υπερισχύουσα εξουσία και ευθύνη να λαμβάνει αποφάσεις όσον αφορά την ασφάλεια του πλοίου και να ζητήσει τη βοήθεια της εταιρείας ή οποιασδήποτε Συμβαλλόμενης Κυβέρνησης εάν είναι απαραίτητο. Εάν, κατά τη διάρκεια των λειτουργιών πλοίου προκύψει μια σύγκρουση μεταξύ οποιασδήποτε απαίτησης ασφαλείας (safety) και ασφάλειας (security) ο Πλοίαρχος πρέπει κατά την επαγγελματική κρίση του να εφαρμόσει εκείνες τις απαιτήσεις που είναι απαραίτητες να διατηρήσουν την ασφάλεια (safety) του πλοίου.

Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι είναι αναγκαίο να υπάρξει ένα κοινό κανονιστικό πλαίσιο λειτουργίας, καθώς και ένα σύστημα πιστοποίησης των εταιρειών των παροχής υπηρεσιών ασφαλείας, ώστε οι ναυτιλιακές εταιρείες να έχουν τη δυνατότητα να ελέγχουν την ποιότητα των υπηρεσιών που αγοράζουν και του προσωπικού που χρησιμοποιούν κατά την παροχή αυτών των υπηρεσιών.

### **5.3. Θεσμικό πλαίσιο που διέπει την παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους φρουρούς στα ελληνικά εμπορικά πλοία (ν.4058/12 και τα νομοθετήματα που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότησή του)**

Η ελληνική νομοθεσία αντιμετωπίζει το ζήτημα της πειρατείας και της ποινικής δίωξης των πειρατών στα παρακάτω νομοθετήματα:

α. Ν.2321/1995 που κύρωσε τη Διεθνή Σύμβαση για το δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (UNCLOS, άρθρα 101 και 110 παρ.1-στην τελευταία διάταξη προβλέπεται το δικαίωμα πολεμικών ή αντίστοιχων πλοίων οποιασδήποτε χώρας για επιβίβαση σε εμπορικό πλοίο άλλου Κράτους, στο οποίο έχει εκδηλωθεί πειρατεία).

β. Στο άρθρο 215 του ν.δ. 187/1973 (Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου), προβλέπεται η ποινική δίωξη κατά των πειρατών.

γ. Στα άρθρα 7 και 8 του Ποινικού Κώδικα, ορίζεται η παγκόσμια δικαιοδοσία των Ελληνικών Ποινικών δικαστηρίων για τέλεση, μεταξύ άλλων και του εγκλήματος της πειρατείας.

Επίσης, αναφορικά με την ύπαρξη όπλων στα πλοία και τη μεταφορά τους σε αυτά, εφαρμόζονται οι διατάξεις του Ν.2168/1993, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, καθώς και η Υ.Α. αριθ. 3312.1/01/94/20.07.1994, σύμφωνα με την οποία επιτρέπεται σε ελληνικά πλοία να φέρουν μέχρι τέσσερα (4) περίστροφα ή πιστόλια, για την προστασία του πληρώματος, τα οποία χρησιμοποιούνται κατόπιν αδείας του πλοιάρχου, σε περιπτώσεις ανάγκης και για όσο διαρκεί αυτή.

Σ'ότι αφορά την παροχή υπηρεσιών ασφαλείας σε ελληνικά πλοία από ένοπλους φρουρούς, ο Ν.4058/12 (63Α') ήρθε να καλύψει το νομοθετικό κενό που υπήρχε. Σύμφωνα με τις διατάξεις του επιτρέπεται, ύστερα από άδεια που εκδίδεται από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής, η παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς σε υπό ελληνική σημαία εμπορικό πλοίο που δεν εκτελεί πλόες θαλάσσιων ενδομεταφορών και διαπλέει θαλάσσιες περιοχές εκτεθειμένες σε κίνδυνο πειρατείας, για την προστασία των επιβαινόντων, του πλοίου και του φορτίου αυτού από επιθέσεις που συνιστούν πειρατεία, κατά την έννοια του όρου αυτού σύμφωνα με τα άρθρα 101 και 103 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας.

Οι ένοπλοι ιδιώτες φρουροί δεν αποτελούν μέλη του πληρώματος του πλοίου και πρέπει να<sup>18</sup>:

α. έχουν συμπληρώσει το εικοστό πρώτο έτος της ηλικίας τους,

β. μην έχουν καταδικαστεί αμετάκλητα σε στερητική της ελευθερίας ποινή μεγαλύτερη των έξι μηνών για οποιοδήποτε αδίκημα που τελέστηκε με δόλο,

γ. αποτελούν προσωπικό εταιρείας με την οποία ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής πλοίου υποχρεούται να συνάψει σύμβαση και η οποία είναι εγκατεστημένη και λειτουργεί νομίμως

---

<sup>18</sup> ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 4058/2012 «Παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους φρουρούς σε εμπορικά πλοία και άλλες διατάξεις.» (63 Α'), 22 Μαρτίου 2012, Αθήνα

στην ημεδαπή ή την αλλοδαπή και διαθέτει αναγνωρισμένη πιστοποίηση ποιότητας (ISO) για την παροχή των υπηρεσιών ασφαλείας

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

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

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

Η άδεια μπορεί να ανανεώνεται ύστερα από αίτηση του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου πριν από τη λήξη της, εφόσον εξακολουθούν να ισχύουν οι όροι και οι προϋποθέσεις έκδοσής της και να ανακαλείται από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής αν εκλείψει έστω και μία από τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για την έκδοσή της.

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

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

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

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

Πλοίαρχος πλοίου υπό ξένη σημαία υποχρεούται εντός είκοσι τεσσάρων (24) ωρών πριν το διάπλου από ελληνικά χωρικά ύδατα να ενημερώνει εγγράφως το Κέντρο Επιχειρήσεων του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής όταν επ' αυτού επιβαίνουν ένοπλοι φρουροί ή υπάρχουν στο πλοίο όπλα και πυρομαχικά που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών ενόπλων ιδιωτών φρουρών και να συμμορφώνεται με τις τυχόν παρεχόμενες οδηγίες. Η υποχρέωση ενημέρωσης αφορά τον αριθμό, το είδος και την ποσότητα των όπλων και των πυρομαχικών, το χώρο φύλαξής τους επί του πλοίου, το λιμένα κατάπλου, καθώς και τον ενδεχόμενο εφοδιασμό του πλοίου με σχετική έγκριση των αρχών της σημαίας του.

Απαγορεύεται εντός της ελληνικής επικράτειας οποιαδήποτε χρήση όπλων και πυρομαχικών, συμπεριλαμβανομένης και της συντήρησης αυτών, που μεταφέρονται ή βρίσκονται σε πλοίο υπό ξένη σημαία. Τα όπλα και πυρομαχικά που βρίσκονται σε κάθε πλοίο και σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών ενόπλων ιδιωτών φρουρών πρέπει να είναι σε ειδικό κλειδωμένο χώρο επί αυτού, όταν το πλοίο βρίσκεται εντός της ελληνικής επικράτειας.

Σε ότι αφορά τις κυρώσεις κατά των παραβατών των διατάξεων του εν λόγω νόμου επιβάλλεται ποινή φυλάκισης μέχρι εννέα (9) μηνών ή χρηματική ποινή στις κάτωθι περιπτώσεις:

- α) ένοπλος ιδιώτης φρουρός επιβαίνει σε πλοίο χωρίς άδεια, καθώς και όταν παραβαίνει τις υποχρεώσεις που ορίζονται στα άρθρα 6 και 9 του Ν.4058/12,
- β) οι νόμιμοι εκπρόσωποι του πλοιοκτήτη ή διαχειριστή του πλοίου ή της εταιρείας παροχής υπηρεσιών ασφαλείας, καθώς και ο πλοίαρχος ενέκριναν ή συναίνεσαν στην επιβίβαση ενόπλων ιδιωτών φρουρών στο πλοίο χωρίς άδεια,
- γ) οι νόμιμοι εκπρόσωποι του πλοιοκτήτη ή διαχειριστή του πλοίου υποβάλουν ψευδή ή ανακριβή στοιχεία για την έκδοση ή ανανέωση της άδειας,
- δ) ο πλοίαρχος πλοίου υπό ξένη σημαία, παραβιάζει τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8 του ανωτέρω νόμου.

Ένα χαρακτηριστικό σημείο του νόμου εντοπίζεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 10 όπου προβλέπεται ότι όπλα και πυρομαχικά ενόπλων ιδιωτών φρουρών επί πλοίου υπό

ελληνική ή ξένη σημαία που βρίσκεται στην ελληνική επικράτεια, για τα οποία δεν έχει εκδοθεί άδεια ή έγκριση των αρχών της σημαίας του πλοίου, κατάσχονται και δημεύονται υπέρ του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής. Η κατάσχεση δεν αίρεται ακόμα και αν η άδεια ή έγκριση των αρχών της σημαίας του πλοίου επιδειχθεί μεταγενέστερα ή εκδοθεί μεταγενέστερα έστω και με αναδρομική ισχύ. Σε περίπτωση παράβασης όρων της άδειας επιβάλλονται οι διοικητικές κυρώσεις του άρθρου 45 του ν.δ. 187/1973 «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (Α' 261), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει και επιτρέπεται προσφυγή κατά των σχετικών αποφάσεων επιβολής προστίμου σύμφωνα με τις διατάξεις του ίδιου άρθρου.

Ο Νόμος περιέχει αρκετές εξουσιοδοτικές διατάξεις που αφορούν τη ρύθμιση των λεπτομερειών των επί μέρους ζητημάτων που καλύπτουν τα άρθρα του. Συγκεκριμένα με την έκδοση Κοινών Υπουργικών Αποφάσεων του Υπουργού Ναυτιλίας και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού προβλέπεται η ρύθμιση των εξής θεμάτων:

- α) Ο αποκλεισμός της έκδοσης άδειας για εταιρείες που είναι εγκατεστημένες και λειτουργούν σε συγκεκριμένα κράτη.
- β) των στοιχείων που αναγράφονται στην άδεια και το υπόδειγμα αυτής και ιδίως ο ονομαστικός καθορισμός του επικεφαλής ένοπλου ιδιώτη φρουρού και του αντικαταστάτη του, καθώς και της υποχρέωσης γνωστοποίησης του εκάστοτε επικεφαλής και του αντικαταστάτη αυτού,
- γ) τα στοιχεία που πρέπει να περιέχει ο φάκελος με την αίτηση του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή πλοίου που υποβάλλεται σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 2 του νόμου,
- δ) προσδιορισμός των περιοχών υψηλού κινδύνου,
- ε) της διαδικασίας αναφοράς του συμβάντος μετά το πέρας αυτού,
- στ) περί εισόδου ή εξόδου στη ή από τη χώρα και μεταφοράς στο ή από το πλοίο όπλων και πυρομαχικών, που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών του Μέρους Α' του νόμου από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς σε πλοίο οποιασδήποτε σημαίας που βρίσκεται σε ελληνικό λιμένα ή αγκυροβόλιο.
- ζ) αφού ληφθούν υπόψη η εν γένει διαμορφούμενη κατάσταση στο φαινόμενο της πειρατείας και το αντίστοιχο επίπεδο ασφαλείας όπως διαμορφώνεται για την αντιμετώπισή της διεθνώς, η ανάκληση ή αναστολή της ισχύος άδειας του άρθρου 1 του νόμου.
- η) Ο επανακαθορισμός του μέγιστου χρόνου ισχύος της άδειας του άρθρου 1 του νόμου και το ποσό του καταβαλλόμενου τέλους, για τις άδειες που εκδίδονται μετά τη θέση σε ισχύ της απόφασης αυτής.
- θ) Οι όροι και οι προϋποθέσεις διενέργειας από στελέχη του ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. σεμιναρίων για την εκπαίδευση ένοπλων φρουρών πλοίων, την παροχή βεβαιώσεων παρακολούθησης αυτών,

τη διάρκεια ισχύος τους, το κόστος συμμετοχής σε αυτά, το οποίο αποτελεί έσοδο του Κρατικού Προϋπολογισμού, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Τέλος με προεδρικό διάταγμα θα ρυθμίζονται τα προσόντα, η πιστοποίηση και λοιπές ιδιότητες για το προσωπικό ιδιωτών ενόπλων φρουρών που διατίθενται σε πλοία από εταιρείες που λειτουργούν στην Ελλάδα, καθώς και τα περί κατοχής όπλων για την παροχή των υπηρεσιών ασφαλείας του Μέρους Α' του εν λόγω νόμου.

Στο πλαίσιο των ανωτέρω εξουσιοδοτήσεων εκδόθηκε η Αριθ. 641.36–2/12 Κ.Υ.Α. (1338Β') «Έκδοση άδειας για την παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς εταιρειών που επιβιβάζονται και αποβιβάζονται σε ελληνικά εμπορικά πλοία μέσω λιμένων αλλοδαπής.», η οποία ορίζει τη διαδικασία έκδοσης αδειών παροχής υπηρεσιών ασφαλείας και καλύπτει τα ζητήματα των περιπτώσεων (β), (γ), (δ) και (ε) της προηγούμενης παραγράφου. Από τις διατάξεις της προαναφερθείσας Υπουργικής Απόφασης συγκρατούνται τα εξής όσον αφορά τη δράση των ενόπλων φρουρών<sup>19</sup>:

- i) ο οπλισμός που φέρουν οι φρουροί στο πλοίο ανήκει στην εταιρεία παροχής υπηρεσιών και έχει αποκτηθεί, καταγραφεί σε μητρώο και διατίθεται σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους της έδρας της, στο οποίο έχουν πρόσβαση, μέσω της εταιρείας παροχής υπηρεσιών ασφαλείας, ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής του πλοίου, η αρμόδια για την έκδοση της άδειας Υπηρεσία του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος–Ελληνικής Ακτοφυλακής, καθώς και οι αρμόδιες αρχές άλλου κράτους σε λιμένες του οποίου θα προσεγγίζει το πλοίο,
- ii) οι ένοπλοι φρουροί που επιβιβάζονται επί του πλοίου οπλοφορούν νομίμως κατά το δίκαιο της έδρας της εταιρείας και έχουν την ικανότητα, επάρκεια και διαρκή εκπαίδευση για τη χρήση του φερόμενου οπλισμού για την παροχή των υπηρεσιών ασφάλειας του ν. 4058/2012,
- iii) οι ένοπλοι φρουροί που επιβιβάζονται επί του πλοίου έχουν λάβει τουλάχιστον την εκπαίδευση για θέματα πυροπροστασίας στη θάλασσα που προβλέπεται στη Διεθνή Σύμβαση STCW «περί προτύπων εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών», έχουν λάβει γνώση και κατανοούν τις εκάστοτε ισχύουσες Πρακτικές Βέλτιστης Διαχείρισης, έχουν λάβει μαθήματα πρώτων βοηθειών και τελούν εν γνώσει των μέσων προστασίας, επικοινωνίας και των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης που διαθέτει το αναφερόμενο στην αίτηση πλοίο,
- iv) οι ένοπλοι ιδιώτες φρουροί που επιβιβάζονται επί του πλοίου είναι σε θέση να επικοινωνούν με τον πλοίαρχο τουλάχιστον στην αγγλική γλώσσα, κατανοούν τις εντολές που λαμβάνουν από αυτόν και συμμορφώνονται με αυτές, όσον αφορά την τήρηση της

---

<sup>19</sup> Αριθ. 641.36–2/12 Κ.Υ.Α. «Έκδοση άδειας για την παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς εταιρειών που επιβιβάζονται και αποβιβάζονται σε ελληνικά εμπορικά πλοία μέσω λιμένων αλλοδαπής.» (1338Β'), 24 Απριλίου 2012, Αθήνα



ελληνικής νομοθεσίας και της νομοθεσίας του εκάστοτε παράκτιου κράτους ή κράτους λιμένος και δεσμεύονται να παρεμβαίνουν με χρήση όπλων σύμφωνα με το ν. 4058/2012 μόνο εντός της ορισθείσας περιοχής υψηλού κινδύνου, αποκλειστικώς κατόπιν εντολής του πλοίαρχου και μόνο στο βαθμό και στην έκταση που απαιτείται για την αποτροπή του κινδύνου,

ν) η εταιρεία διαθέτει ασφαλιστική κάλυψη για τους ενόπλους ιδιώτες φρουρούς που επιβιβάζονται επί του πλοίου και τους προστηθέντες της εν γένει, η οποία περιλαμβάνει σαφώς τη χρήση όπλων και καλύπτει τουλάχιστον ζημιές από τραυματισμούς, απώλεια ζωής, ιατρικές δαπάνες, δαπάνες αποθεραπείας, παλιννόστηση, έξοδα μεταφοράς και λοιπές θετικές και αποθετικές ζημιές των ενόπλων ιδιωτών φρουρών και οιαδήποτε τρίτου,

vi) Με μέριμνα του πλοίαρχου:

α) οι ένοπλοι ιδιώτες φρουροί, αμέσως μετά την επιβίβαση τους επί του πλοίου, εξοικειώνονται με τους χώρους του και τη χρήση των σωστικών και πυροσβεστικών του μέσων.

β) αναγράφονται στο ημερολόγιο γέφυρας και στη σελίδα των παρατηρήσεων του ναυτολογίου του πλοίου τα πλήρη στοιχεία των ενόπλων ιδιωτών φρουρών που επιβιβάζονται στο πλοίο υπό την ειδική ένδειξη «ένοπλοι ιδιώτες φρουροί» και,

γ) επιβεβαιώνονται στο ημερολόγιο γέφυρας του πλοίου τα στοιχεία του οπλισμού και πυρομαχικών που φέρονται από τους ένοπλους ιδιώτες φρουρούς επί του πλοίου, σε σχέση με αυτά που αναγράφονται στην άδεια του άρθρου 1 του ν. 4058/2012 (Α' 63), πρωτότυπο της οποίας φέρεται επί του πλοίου καθώς και κάθε μεταβολή των στοιχείων αυτών.

Βάσει αυτού του νομοθετικού πλαισίου είναι δυνατή η προστασία των πλοίων ελληνικής σημαίας και η χορήγηση αδειών για την επιβίβαση ενόπλων φρουρών εταιριών ιδιωτικής ασφάλειας μέσω λιμένων αλλοδαπής. Βέβαια υπάρχουν εκκρεμότητες σε ότι αφορά την εφαρμογή του συνόλου των απαιτήσεων του νόμου με δεδομένου ότι δεν έχουν εκδοθεί όλες οι Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις που προβλέπονται, καθώς και το Προεδρικό Διάταγμα. Προς το παρόν δύναται να επιβιβάζεται στα πλοία με ελληνική σημαία προσωπικό εταιριών ιδιωτικής ασφάλειας εγκατεστημένων στο εξωτερικό, λόγω της μη προώθησης του προεδρικού διατάγματος της εξουσιοδοτικής διάταξης της παραγράφου 1 του άρθρου 12, ν. 4058. Το εν λόγω προεδρικό διάταγμα αναμένεται να ρυθμίσει τα προσόντα που πρέπει να ικανοποιεί ο ένοπλος φρουρός, καθώς και τις πιστοποιήσεις που πρέπει να λάβει όσον αφορά εταιρείες που λειτουργούν στην Ελλάδα, τα σχετικά με την κατοχή όπλων εταιριών που λειτουργούν στην Ελλάδα, όπως τα είδη των όπλων, πυρομαχικών και συνοδευτικών που μπορούν να χρησιμοποιούνται, ο αριθμός αυτών, καθώς και θέματα φύλαξης τους τόσο επί της ελληνικής επικράτειας όσο και επί του πλοίου.

Παρά το γεγονός ότι το θεσμικό πλαίσιο δεν κρίνεται ολοκληρωμένο κατά το διάστημα μεταξύ 18-06-2012 και 30-10-2013 εκδόθηκαν συνολικά 260 άδειες σε υπό ελληνική σημαία εμπορικά πλοία, ανανεώθηκαν πριν τη λήξη τους 17 άδειες, ενώ τροποποιήθηκαν 293 άδειες ή ανανεώσεις αδειών. Ο αριθμός των εμπορικών πλοίων υπό ελληνική σημαία που τυγχάνουν ή έτυχαν προστασίας βάσει του παραπάνω καθεστώτος το ίδιο χρονικό διάστημα ανέρχεται σε 218, κατά προσέγγιση. Στον παρακάτω Πίνακα φαίνονται οι άδειες που έχουν εκδοθεί από την αρμόδια Υπηρεσία του Αρχηγείου ΛΣ-ΕΛΑΚΤ από την έναρξη εφαρμογής του Νόμου μέχρι 30-11-2015.

### **ΠΙΝΑΚΑΣ 5.1**

#### **ΑΔΕΙΕΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΠΟ 01-06-2012 ΕΩΣ ΚΑΙ 30-11-2015**

<b>Τύπος</b>	<b>Διάρκεια</b>	<b>Σύνολο</b>	<b>Συνολικά ποσά</b>
<b>Άδειες</b>	6μηνες	512	1.024.000,00 €
	12μηνες	227	794.500,00 €
<b>Σύνολα</b>		<b>739</b>	<b>1.818.500,00 €</b>
<b>Ανανεώσεις</b>	6μηνες	7	14.000,00 €
	12μηνες	20	70.000,00 €
<b>Σύνολα</b>		<b>27</b>	<b>84.000,00 €</b>
<b>Τροποποιήσεις αδειών και ανανεώσεων</b>		<b>1004</b>	<b>0</b>
<b>Γενικό Σύνολο</b>		<b>1770</b>	<b>1.902.500,00 €</b>

*Πηγή: Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής/Διεύθυνση Ασφάλειας και Προστασίας Θαλασσίων Συνόρων*

#### **5.4. Ζητήματα που προκύπτουν από την εφαρμογή του Ν.4058/2012**

Μέχρι σήμερα δεν έχει ολοκληρωθεί η έκδοση του Προεδρικού Διατάγματος και του συνόλου των Υπουργικών Αποφάσεων που προβλέπονται από το Ν.4058/12, έτσι ώστε να έχει επιτευχθεί μια ολοκληρωμένη αντιμετώπιση του θέματος της παροχής υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους φρουρούς στα ελληνικά εμπορικά πλοία, χωρίς ασάφειες και «γκρίζες ζώνες». Γενικά, πάντως, τίθεται θέμα ως προς το ποιοι θα είναι και ποια προσόντα θα πρέπει να έχουν οι ένοπλοι φρουροί, καθώς και ποιες εκπαιδεύσεις θα έχουν ολοκληρώσει και από τι είδους πιστοποιητικά θα συνοδεύονται αυτές.

Επιπρόσθετα η ασάφεια σε μια σειρά από κρίσιμα ζητήματα, όπως οι κανόνες εμπλοκής, η κάλυψη πληρώματος και φρουρών σε περίπτωση κατάληψης του πλοίου από πειρατές, η έλλειψη γνώσης του πλοιάρχου ώστε να είναι σε θέση να δίνει εντολές για να ξεκινήσει ή να σταματήσει μια ένοπλη σύγκρουση με πειρατές, καθώς και ποιο το μέγεθος

της ευθύνης που φέρει για την επαρκή εκπαίδευση και εξοικείωση των ένοπλων φρουρών κατά την επιβίβασή τους στο πλοίο είναι μερικά από τα θέματα που χρήζουν περαιτέρω ανάλυσης. Επισημαίνεται η θέση της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας (ΠΝΟ), η οποία με επιστολή της, που φέρει ημερομηνία 21 Δεκεμβρίου 2011 τάχθηκε κατά της χρήσης ένοπλων στα ελληνικά εμπορικά πλοία. Συγκεκριμένα σύμφωνα με την προαναφερθείσα επιστολή:

*«.....Πάγια θέση τη Ομοσπονδίας μας είναι ότι σε καμία περίπτωση δεν θα φέρουν όπλα οι ναυτεργάτες στα πλοία, προς την οποία συμφωνεί και η Διεθνής Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών(ITF).*

*Με δεδομένο το επίπεδο κινδύνου, ιδιαίτερα σε περιοχές υψηλού κινδύνου, τα πλοία – εφ’ όσον αυτό προβλέπεται από εθνική νομοθεσία – θα μπορούν να επιβιβάζουν ένοπλο στρατιωτικό προσωπικό του Κράτους σημαίας, για τη διέλευση σε ολόκληρη την περιοχή, όπου υφίσταται σημαντικός κίνδυνος εκδήλωσης πειρατείας. Αναφορικά με την χρησιμοποίηση ιδιωτών ενόπλων φρουρών, η θέση της ΠΝΟ είναι αντίθετη, δεδομένου ότι – όπως προαναφέραμε – η παροχή ασφαλούς εργασιακού περιβάλλοντος στους ναυτεργάτες συνιστά αυτονόητη υποχρέωση του Κράτους σημαίας. Θεωρούμε επίσης απαράδεκτο το γεγονός, σύμφωνα με το σχέδιο νόμου, της ποινικοποίησης των καθηκόντων του Πλοιάρχου, που εισάγει μια πρόσθετη αιτία ποινικών ευθυνών στις ήδη προβλεπόμενες, οι οποίες αποτελούν συνέχιση της αντίληψης περί Πλοιάρχου – εξιλαστήριου θύματος και για αυτά ακόμη τα περιστατικά, που προέρχονται από τυχαία ή ανωτέρας βίας συμβάντα. Για τους λόγους αυτούς κύριε Υπουργέ, έχουμε τη γνώμη ότι με την παρουσία ενόπλων φρουρών στα πλοία δεν αντιμετωπίζεται η μάστιγα της πειρατείας και η προστασία των ναυτεργατών για ασφαλές εργασιακό περιβάλλον, πράγμα που συνιστά αυτονόητη υποχρέωση του ελληνικού κράτους, αντίθετα αυξάνεται ο κίνδυνος ατυχημάτων, ενώ παράλληλα ασκείται ψυχολογική βία στους ναυτεργάτες από την παρουσία των φρουρών αυτών.....»*

Στο επόμενο Κεφάλαιο παρατίθενται και αναλύονται στατιστικά στοιχεία που προέρχονται από τις διαθέσιμες μηνιαίες περιγραφικές αναφορές περιστατικών πειρατείας και ένοπλης ληστείας, καθώς και αποτροπής αυτών, του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), που αφορούσαν εμπορικά πλοία την τελευταία πενταετία. Απώτερος σκοπός είναι να διαπιστωθεί εάν υπήρξε θετική η συμβολή της χρήσης των ένοπλων φρουρών στα πλοία ή τελικά επαρκούν τα μέτρα που ελήφθησαν από τα ίδια τα πληρώματα των πλοίων (μέτρα αυτοπροστασίας) για την αντιμετώπιση του φαινομένου της πειρατείας στα πλαίσια του Κώδικα ISPS και των Βέλτιστων Πρακτικών Διαχείρισης.

## Κεφάλαιο Έκτο

### **Ανάλυση των περιγραφικών αναφορών περιστατικών πειρατείας και ένοπλης ληστείας, καθώς και αποτροπής αυτών, σύμφωνα με δεδομένα του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ).**

#### **6.1. Εισαγωγή**

Στο παρόν Κεφάλαιο θα αναλυθούν τα στατιστικά στοιχεία που προέρχονται από τις διαθέσιμες μηνιαίες περιγραφικές αναφορές περιστατικών πειρατείας και ένοπλης ληστείας έναντι πλοίων, καθώς και αποτροπής αυτών, που τηρούνται από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) και οι οποίες αφορούν τα έτη από το 2010 έως το Μάρτιο του 2015. Για την ανάλυση επιλέχθηκαν τα δεδομένα του ΙΜΟ καθότι σε αυτόν διαβιβάζονται όλες οι αναφορές συμβάντων πειρατείας και ένοπλης ληστείας σε πλοία από τα διεθνή γραφεία - διεθνείς οργανισμούς και ναυτιλιακές αρχές σε ολόκληρο τον κόσμο. Στη συνέχεια εκδίδονται από αυτόν εγκύκλιοι όπου περιγράφεται το κάθε συμβάν και ο τρόπος με τον οποίο αντιμετωπίστηκε από τους εμπλεκόμενους φορείς (πλήρωμα, εταιρείες, αρχή σημαίας, παράκτιο κράτος κλπ), συνοδευόμενες από μια έκθεση ανάλυσης της κατάστασης, της υφιστάμενης τάσης για αύξηση ή μείωση των κρουσμάτων, καθώς και των συμπερασμάτων που προκύπτουν από τις σχετικές αναλύσεις. Η περίοδος που επιλέχθηκε για την έρευνα αφορά ένα ικανό χρονικό διάστημα, ήτοι την τελευταία πενταετία, καθ' ότι μετά το έτος 2010, ξεκίνησε έντονα η συζήτηση στο πλαίσιο του ΙΜΟ για τη χρήση ένοπλων φρουρών επί των πλοίων, με τον εν λόγω Διεθνή Οργανισμό να εκδίδει τις πρώτες συστάσεις και οδηγίες επί του θέματος το 2011 με την αριθ.ΜSC.1/Circ.1408/16-09-2011 εγκύκλιό του, με σκοπό να επιτευχθεί εναρμόνιση του σχετικού θεσμικού πλαισίου στις χώρες-μέλη του Οργανισμού. Στις μηνιαίες περιγραφικές αναφορές περιστατικών πειρατείας και ένοπλων ληστειών τα συμβάντα κατατάσσονται σε ξεχωριστές κατηγορίες και ειδικότερα σε περιστατικά που εξελίχθηκαν εντός λιμένων, σε αυτά που εξελίχθηκαν σε διεθνή ύδατα και σε αυτά που εξελίχθηκαν εντός χωρικών υδάτων κρατών. Για την ανάλυση θα ληφθούν υπόψη το σύνολο των περιστατικών από όλες τις κατηγορίες και θα απομονωθούν αυτά για τα οποία απετράπη η κατάληψη και η επιτυχή έκβαση των πειρατικών και ένοπλων επιθέσεων. Στη συνέχεια τα περιστατικά θα διακριθούν σε αυτά που απετράπησαν από την ενεργοποίηση των ένοπλων φρουρών και σε αυτά που αποσοβήθηκαν με ιδία μέσα των πλοίων με την ενεργοποίηση των μελών του πληρώματος και την εφαρμογή αποτρεπτικών μέτρων που προβλέπονται στο Σχέδιο Ασφαλείας των Πλοίων στο πλαίσιο του Κώδικα ISPS και των μέτρων των βέλτιστων πρακτικών διαχείρισης και θα συγκριθεί η εξέλιξή τους κατά την τελευταία πενταετία, ώστε να διαπιστωθεί η συμβολή κάθε πρακτικής για την αντιμετώπιση των συμβάντων.

## **6.2 Παράθεση των δεδομένων**

Τα δεδομένα που παρατίθενται στη συνέχεια αφορούν περιστατικά πειρατείας και ένοπλης ληστείας που αντιμετώπισαν εμπορικά πλοία στις θαλάσσιες περιοχές της Νότιας Αμερικής, της Νότιας Κινεζικής Θάλασσας, στον Ινδικό Ωκεανό, στην Ανατολική Αφρική, στην Αραβική Θάλασσα, στον Περσικό Κόλπο ή στη Μεσόγειο Θάλασσα κατά την τελευταία πενταετία. Οι μηνιαίες εκθέσεις του ΙΜΟ για τα έτη 2010 έως το 2014, καθώς και τα μέχρι σήμερα διαθέσιμα από τον ίδιο Οργανισμό δεδομένα για το έτος 2015, που φτάνουν μέχρι το Μάρτιο του 2015, που χρησιμοποιήθηκαν για την εξαγωγή των στοιχείων και την δημιουργία των ακόλουθων πινάκων παρατίθενται στο Παράρτημα Α στο τέλος της παρούσας εργασίας.

Στη συνέχεια ακολουθούν οι πίνακες με συμβάντα πειρατείας ή ένοπλης ληστείας ενάντια σε εμπορικά πλοία ανά μήνα και έτος από το 2010 έως τον Μάρτιο του 2015.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 6.1****ΕΤΟΣ 2010**

<b>ΜΗΝΑΣ</b>	<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ (ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ-ΕΝΟΠΛΗ ΛΗΣΤΕΙΑ)</b>	<b>ΑΠΟΤΡΟΠΕΣ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ</b>	<b>ΜΕ ΙΔΙΑ ΜΕΣΑ/ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ</b>	<b>ΜΕ ΧΡΗΣΗ ΕΝΟΠΛΩΝ ΦΡΟΥΡΩΝ</b>
<b>Ιανουάριος</b>	20	7	7	0
<b>Φεβρουάριος</b>	14	6	6	0
<b>Μάρτιος</b>	44	25	23	2
<b>Απρίλιος</b>	55	27	25	2
<b>Μάιος</b>	38	19	18	1
<b>Ιούνιος</b>	41	22	19	3
<b>Ιούλιος</b>	28	14	12	2
<b>Αύγουστος</b>	46	20	18	2
<b>Σεπτέμβριος</b>	41	13	11	2
<b>Οκτώβριος</b>	48	19	16	3
<b>Νοέμβριος</b>	69	45	41	4
<b>Δεκέμβριος</b>	43	19	19	0
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>487</b>	<b>236</b>	<b>215</b>	<b>21</b>

**ΠΙΝΑΚΑΣ 6.2****ΕΤΟΣ 2011**

<b>ΜΗΝΑΣ</b>	<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ (ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ-ΕΝΟΠΛΗ ΛΗΣΤΕΙΑ)</b>	<b>ΑΠΟΤΡΟΠΕΣ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ</b>	<b>ΜΕ ΙΔΙΑ ΜΕΣΑ/ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ</b>	<b>ΜΕ ΧΡΗΣΗ ΕΝΟΠΛΩΝ ΦΡΟΥΡΩΝ</b>
<b>Ιανουάριος</b>	53	28	25	3
<b>Φεβρουάριος</b>	53	27	23	4
<b>Μάρτιος</b>	68	43	26	17
<b>Απρίλιος</b>	41	20	10	10
<b>Μάιος</b>	60	33	23	10
<b>Ιούνιος</b>	40	21	13	8
<b>Ιούλιος</b>	38	18	10	8
<b>Αύγουστος</b>	58	30	21	9
<b>Σεπτέμβριος</b>	33	15	9	6
<b>Οκτώβριος</b>	42	22	9	13
<b>Νοέμβριος</b>	27	11	7	4
<b>Δεκέμβριος</b>	24	7	3	4
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>537</b>	<b>275</b>	<b>179</b>	<b>96</b>

**ΠΙΝΑΚΑΣ 6.3****ΕΤΟΣ 2012**

<b>ΜΗΝΑΣ</b>	<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ (ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ-ΕΝΟΠΛΗ ΛΗΣΤΕΙΑ)</b>	<b>ΑΠΟΤΡΟΠΕΣ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ</b>	<b>ΜΕ ΙΔΙΑ ΜΕΣΑ/ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ</b>	<b>ΜΕ ΧΡΗΣΗ ΕΝΟΠΛΩΝ ΦΡΟΥΡΩΝ</b>
<b>Ιανουάριος</b>	43	19	9	10
<b>Φεβρουάριος</b>	39	17	10	7
<b>Μάρτιος</b>	39	12	2	10
<b>Απρίλιος</b>	30	17	11	6
<b>Μάιος</b>	34	13	8	5
<b>Ιούνιος</b>	21	12	6	6
<b>Ιούλιος</b>	21	4	3	1
<b>Αύγουστος</b>	17	2	2	0
<b>Σεπτέμβριος</b>	20	3	3	0
<b>Οκτώβριος</b>	24	5	4	1
<b>Νοέμβριος</b>	22	3	2	1
<b>Δεκέμβριος</b>	19	6	3	3
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>329</b>	<b>113</b>	<b>63</b>	<b>50</b>



**ΠΙΝΑΚΑΣ 6.4****ΕΤΟΣ 2013**

<b>ΜΗΝΑΣ</b>	<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ (ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ-ΕΝΟΠΛΗ ΛΗΣΤΕΙΑ)</b>	<b>ΑΠΟΤΡΟΠΕΣ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ</b>	<b>ΜΕ ΙΔΙΑ ΜΕΣΑ/ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ</b>	<b>ΜΕ ΧΡΗΣΗ ΕΝΟΠΛΩΝ ΦΡΟΥΡΩΝ</b>
<b>Ιανουάριος</b>	24	3	1	2
<b>Φεβρουάριος</b>	30	10	8	2
<b>Μάρτιος</b>	23	8	4	4
<b>Απρίλιος</b>	31	8	6	2
<b>Μάιος</b>	28	10	7	3
<b>Ιούνιος</b>	23	4	2	2
<b>Ιούλιος</b>	19	7	6	1
<b>Αύγουστος</b>	17	3	2	1
<b>Σεπτέμβριος</b>	9	2	1	1
<b>Οκτώβριος</b>	0	0	0	0
<b>Νοέμβριος</b>	24	6	4	2
<b>Δεκέμβριος</b>	0	0	0	0
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>228</b>	<b>61</b>	<b>41</b>	<b>20</b>

**ΠΙΝΑΚΑΣ 6.5****ΕΤΟΣ 2014**

<b>ΜΗΝΑΣ</b>	<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ (ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ-ΕΝΟΠΛΗ ΛΗΣΤΕΙΑ)</b>	<b>ΑΠΟΤΡΟΠΕΣ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ</b>	<b>ΜΕ ΙΔΙΑ ΜΕΣΑ/ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ</b>	<b>ΜΕ ΧΡΗΣΗ ΕΝΟΠΛΩΝ ΦΡΟΥΡΩΝ</b>
<b>Ιανουάριος</b>	13	3	3	0
<b>Φεβρουάριος</b>	13	6	2	4
<b>Μάρτιος</b>	17	9	7	2
<b>Απρίλιος</b>	23	9	4	5
<b>Μάιος</b>	28	15	15	0
<b>Ιούνιος</b>	32	6	5	1
<b>Ιούλιος</b>	19	2	2	0
<b>Αύγουστος</b>	24	14	13	1
<b>Σεπτέμβριος</b>	16	3	3	0
<b>Οκτώβριος</b>	31	5	5	0
<b>Νοέμβριος</b>	31	13	12	1
<b>Δεκέμβριος</b>	25	11	9	2
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>272</b>	<b>96</b>	<b>80</b>	<b>16</b>

**ΠΙΝΑΚΑΣ 6.6****ΕΤΟΣ 2015**

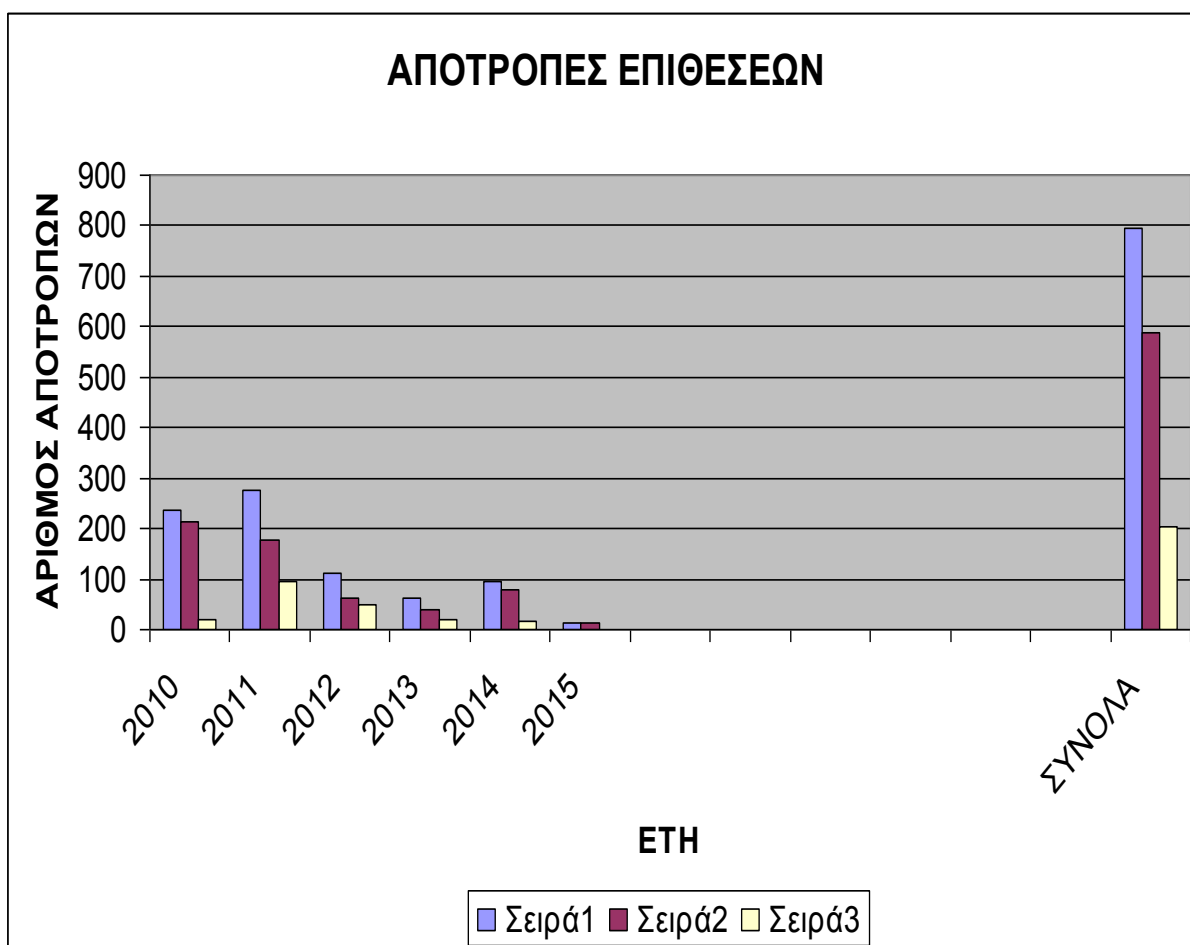
<b>ΜΗΝΑΣ</b>	<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ (ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ-ΕΝΟΠΛΗ ΛΗΣΤΕΙΑ)</b>	<b>ΑΠΟΤΡΟΠΕΣ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ</b>	<b>ΜΕ ΙΔΙΑ ΜΕΣΑ/ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ</b>	<b>ΜΕ ΧΡΗΣΗ ΕΝΟΠΛΩΝ ΦΡΟΥΡΩΝ</b>
<b>Ιανουάριος</b>	20	3	3	0
<b>Φεβρουάριος</b>	16	5	4	1
<b>Μάρτιος</b>	29	4	4	0
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>65</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>1</b>

**ΠΙΝΑΚΑΣ 6.7****ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ**

<b>ΕΤΟΣ</b>	<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ (ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ-ΕΝΟΠΛΗ ΛΗΣΤΕΙΑ)</b>	<b>ΑΠΟΤΡΟΠΕΣ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ (ΣΕΙΡΑ 1)</b>	<b>ΜΕ ΙΔΙΑ ΜΕΣΑ/ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ (ΣΕΙΡΑ 2)</b>	<b>ΜΕ ΧΡΗΣΗ ΕΝΟΠΛΩΝ ΦΡΟΥΡΩΝ (ΣΕΙΡΑ 3)</b>
<b>2010</b>	487	236	215	21
<b>2011</b>	537	275	179	96
<b>2012</b>	329	113	63	50
<b>2013</b>	228	61	41	20
<b>2014</b>	272	96	80	16
<b>2015</b>	65	12	11	1
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>1918</b>	<b>793</b>	<b>589</b>	<b>204</b>

Παρατηρώντας τα στοιχεία βλέπουμε ότι η αποτροπή επιθέσεων με τη χρήση ένοπλων φρουρών επί πλοίων έφτασε στο αποκορύφωμά της κατά το έτος 2011 όπου σε 537 περιστατικά επιθέσεων απετράπησαν περίπου τα μισά (275) από τα οποία τα 179 αποσοβήθηκαν με την εφαρμογή μέτρων ασφαλείας από τα πληρώματα των ίδιων των πλοίων, ενώ 96 με τη χρήση ένοπλων φρουρών. Ενώ λοιπόν από το έτος 2010 προς το έτος 2011 παρατηρείται μια σημαντική αύξηση στην αντιμετώπιση περιστατικών με την ενεργοποίηση ένοπλων φρουρών από το 2011 και μετά παρατηρείται μια σταθερή μείωση στην αποτροπή των επιθέσεων με την δραστηριοποίηση ένοπλων ομάδων επί των πλοίων, κάτι που φαίνεται καλύτερα και στο ακόλουθο διάγραμμα.

**Διάγραμμα 6.1. Αποτροπές Επιθέσεων**



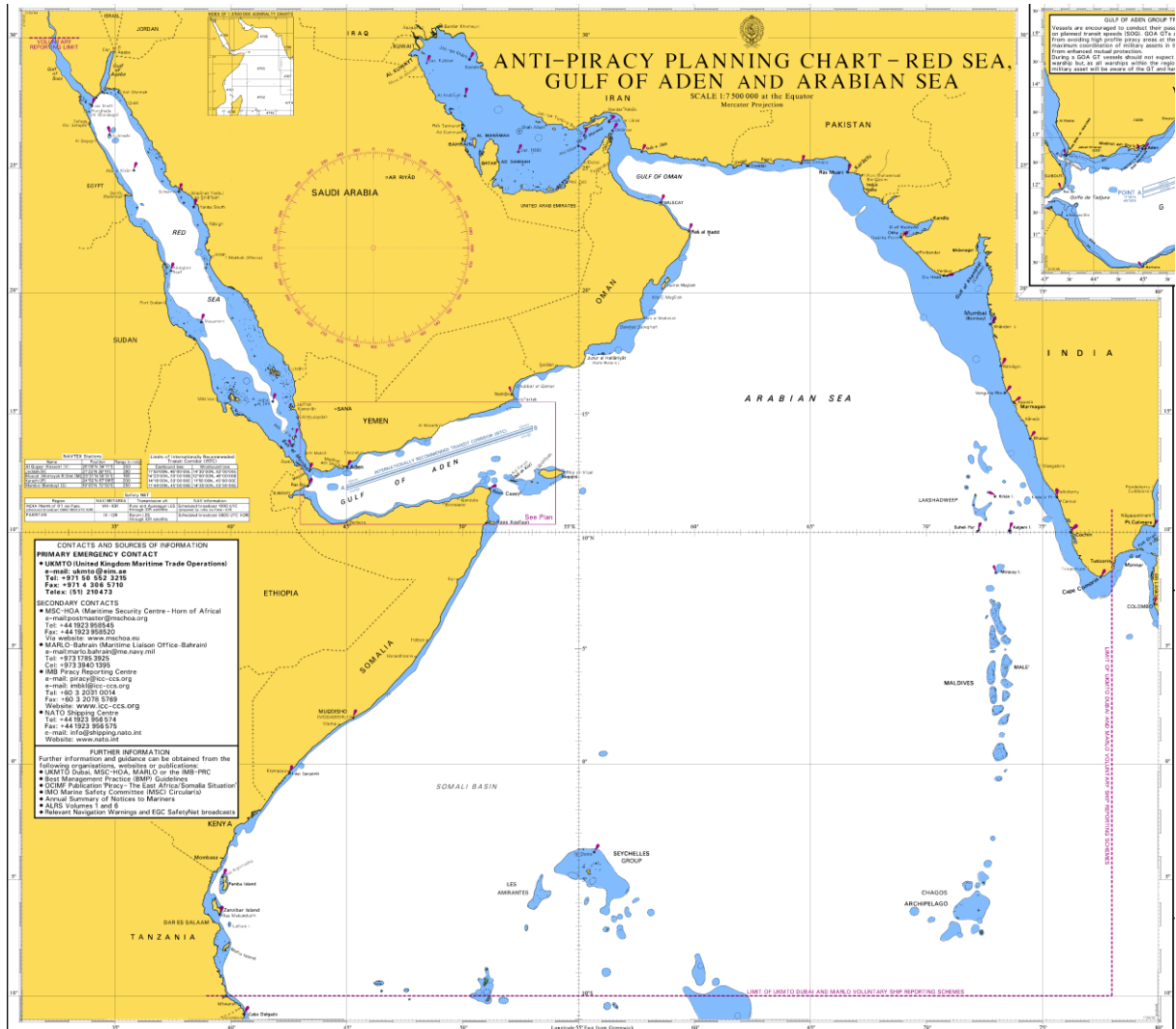
**Σειρά 1: Αποτροπές επιθέσεων**

**Σειρά 2: Αποτροπές με ίδια μέσα πλοίων**

**Σειρά 3: Αποτροπές με χρήση ένοπλων φρουρών**

Με δεδομένο ότι υπάρχουν ναυτιλιακές αρχές, που επιτρέπουν την επιβίβαση ένοπλων φρουρών στα πλοία που φέρουν τη σημαία τους, μόνο στην Περιοχή Υψηλού Κινδύνου, εάν απομονώσουμε τα δεδομένα που αφορούν στη θαλάσσια περιοχή που έχει χαρακτηριστεί ως High Risk Area, δηλαδή τα περιστατικά πειρατικών και ένοπλων επιθέσεων σε πλοία που διαπλέουν μέρος του Ινδικού Ωκεανού στα ανοικτά της Σομαλίας, την Ανατολική Αφρική και την Αραβική θάλασσα όπως φαίνεται και στον παρακάτω χάρτη (Χάρτης 6.1), τότε τα αποτελέσματα διαμορφώνονται ως ακολούθως (Πίνακας 6.8):

### **ΧΑΡΤΗΣ 6.1 ΠΕΡΙΟΧΗ ΥΨΗΛΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ (HIGH RISK AREA)**



(Πηγή: Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός: Πρακτικές Βέλτιστης Διαχείρισης, Έκδοση 4<sup>η</sup>)

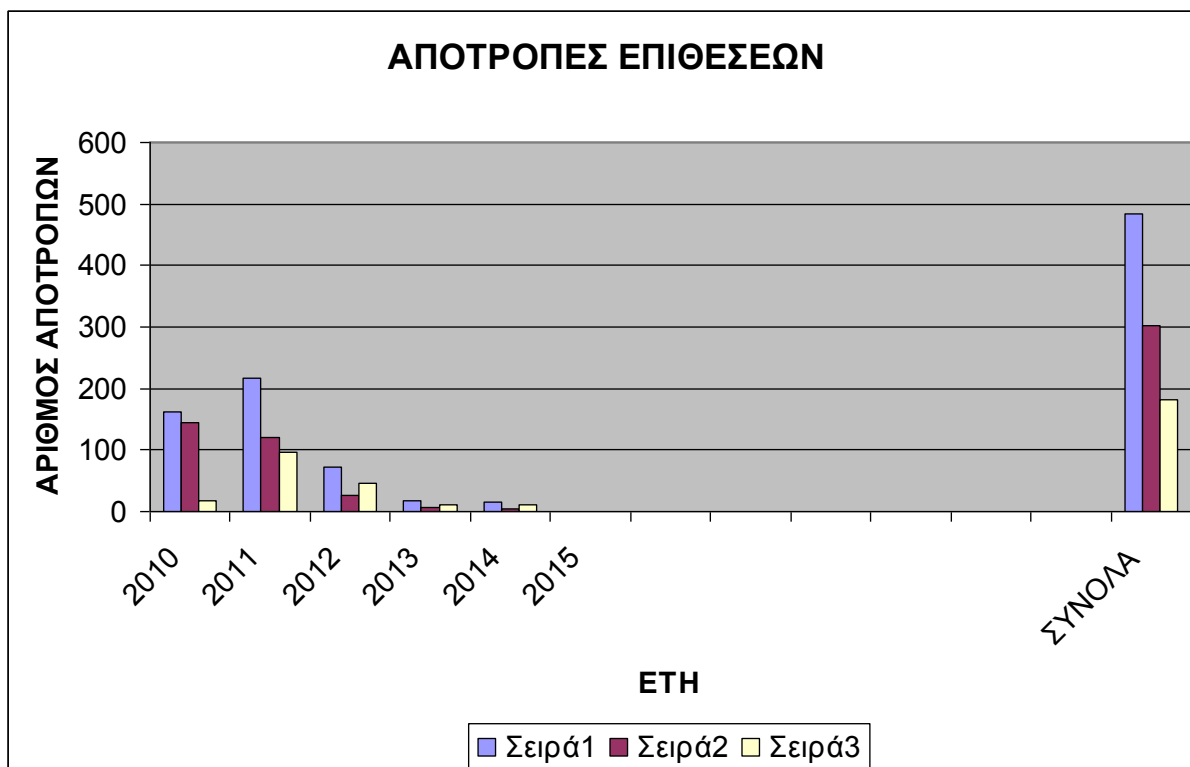
## ΠΙΝΑΚΑΣ 6.8

### ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΥΨΗΛΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ (ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ-ΕΝΟΠΛΗ ΛΗΣΤΕΙΑ)	ΑΠΟΤΡΟΠΕΣ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ (ΣΕΙΡΑ 1)	ΜΕ ΙΔΙΑ ΜΕΣΑ/ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ (ΣΕΙΡΑ 2)	ΜΕ ΧΡΗΣΗ ΕΝΟΠΛΩΝ ΦΡΟΥΡΩΝ (ΣΕΙΡΑ 3)
2010	257	162	145	17
2011	300	216	120	96
2012	133	72	27	45
2013	47	18	6	12
2014	31	16	5	11
2015	0	0	0	0
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>768</b>	<b>484</b>	<b>303</b>	<b>181</b>

Παρατηρώντας τα στοιχεία βλέπουμε ότι η αποτροπή επιθέσεων με τη χρήση ένοπλων φρουρών επί πλοίων στην Περιοχή Υψηλού Κινδύνου έφτασε στο αποκορύφωμά της κατά το έτος 2012 όπου σε 133 περιστατικά επιθέσεων απειράπησαν 72, από τα οποία τα 27 αποσοβήθηκαν με την εφαρμογή μέτρων ασφαλείας από τα πληρώματα των ίδιων των πλοίων, ενώ 45 με τη χρήση ένοπλων φρουρών. Γενικά παρατηρούμε ότι τα περισσότερα συμβάντα επιθέσεων από το έτος 2012 και μετά αποτράπηκαν στην πλειοψηφία τους με τη χρήση ένοπλων φρουρών, ενώ από το 2011 και μετά παρατηρείται γενικά μια σταθερή μείωση των επιθέσεων στην εν λόγω περιοχή, κάτι που φαίνεται καλύτερα και στο ακόλουθο διάγραμμα (Διάγραμμα 6.2.).

**Διάγραμμα 6.2. Αποτροπές Επιθέσεων στην Περιοχή Υψηλού Κινδύνου**



**Σειρά 1: Αποτροπές επιθέσεων**

**Σειρά 2: Αποτροπές με ίδια μέσα πλοίων**

**Σειρά 3: Αποτροπές με χρήση ένοπλων φρουρών**

Παρατηρώντας το παραπάνω διάγραμμα διαπιστώνουμε ότι στην Περιοχή Υψηλού Κινδύνου η ενεργοποίηση ένοπλων φρουρών επί πλοίων για την αποτροπή πειρατικών επιθέσεων, ιδίως από το έτος 2012 και μετά, υπερτερεί της αντιμετώπισης τέτοιου είδους περιστατικών με τη χρήση μέτρων ασφαλείας από τα πληρώματα των πλοίων.

### **6.3. Συμπεράσματα**

Από τα ως άνω εκτεθέντα στοιχεία παρατηρείται ότι ένας σημαντικός αριθμός πειρατικών και ένοπλων επιθέσεων σε ολόκληρο τον κόσμο αποτράπηκε την τελευταία πενταετία από ίδια μέτρα ασφαλείας των πλοίων. Παρακολουθώντας τον αριθμό των περιστατικών που αντιμετωπίστηκαν με την ενεργοποίηση ένοπλων φρουρών επί των πλοίων διαπιστώνεται ότι γενικά υπήρξε θετική η συμβολή του μέτρου στην καταπολέμηση του φαινομένου και συνέδραμε συμπληρωματικά στα μέτρα που ελήφθησαν από τα ίδια τα πληρώματα των πλοίων (μέτρα αυτοπροστασίας) στα πλαίσια του Κώδικα ISPS και των Βέλτιστων Πρακτικών Διαχείρισης. Βέβαια σημαντικό ρόλο στην αντιμετώπιση του φαινομένου έπαιξαν οι στρατιωτικές αποστολές και επιχειρήσεις που οργανώθηκαν από διεθνείς οργανισμούς, όπως το NATO και η Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς και οι συνοδείες εμπορικών πλοίων από πολεμικά πλοία που οργανώθηκαν μεμονωμένα ή με συνεργασία διάφορων χωρών, κάτι όμως που δεν αποτελεί αντικείμενο μελέτης της παρούσας εργασίας.

Όπως περιγράφηκε παραπάνω στο Κεφάλαιο 5 από τη χρήση ένοπλων φρουρών είτε προέρχονται από τις ένοπλες δυνάμεις των κρατών τη σημαία της οποίας φέρουν τα πλοία είτε εργάζονται για λογαριασμό ιδιωτικών εταιρειών παροχής υπηρεσιών ασφαλείας, είτε από δυνάμεις του παράκτιου κράτους στο λιμένα του οποίου βρίσκεται ένα πλοίο, προκύπτουν ορισμένα ερωτήματα και θέματα που χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής και μελέτης. Πέραν όμως των όποιων αμφισβητήσεων ή νομικών ζητημάτων που εγείρονται, η πρακτική επιβεβαιώνει τον καθοριστικό ρόλο των Ένοπλων Ομάδων Ασφαλείας στην αποτροπή και απόκρουση πειρατικών επιθέσεων. Και μόνο η ύπαρξη ορατών όπλων αποθαρρύνει τους πειρατές, στις περισσότερες περιπτώσεις. Επίσης, έχουν ήδη αναφερθεί συμβάντα όπου οι πειρατές έφτασαν μέχρι το σημείο ανταλλαγής πυρών με τους ένοπλους φρουρούς, αλλά τελικά αποσύρθηκαν. Επιπρόσθετα οι ιδιωτικές εταιρείες ασφαλείας έχουν το πλεονέκτημα ότι είναι σε άμεση επαφή με το σκάφος και τον ιδιοκτήτη του οποίου έχουν αναλάβει την φύλαξη σε αντίθεση με τις ναυτικές δυνάμεις, οι οποίες επιχειρούν στην περιοχή που πρέπει να αντιμετωπίζουν το πρόβλημα συνολικά<sup>20</sup>.

Στον αντίποδα, προβάλλονται ορισμένα βασικά επιχειρήματα κατά της χρησιμοποίησης ενόπλων επί των εμπορικών πλοίων. Οι διατάξεις κατά της πειρατείας στην UNCLOS (άρθρα 100 - 110) καθιστούν σαφές ότι η πειρατεία είναι ένα πρόβλημα που πρέπει να αντιμετωπίζεται από τις κυβερνήσεις και τα πολεμικά (δημόσια) πλοία. Το δικαίωμα της ελεύθερης κίνησης στην ανοικτή θάλασσα θα πρέπει να εξασφαλίζεται από τις κυβερνήσεις των κρατών και το ναυτικό τους. Οι ιδιωτικές εταιρείες ασφαλείας δεν λειτουργούν με

<sup>20</sup> Πολλάτος Σ.(2012), «Αντιμετώπιση του φαινομένου της Πειρατείας στο Κέρασ της Αφρικής υπό το πρίσμα του Διεθνούς Δικαίου-Νομικές Προεκτάσεις», σελ.50, *Ανωτάτη Διακλαδική Σχολή Πολέμου, Μάιος 2012, Θεσσαλονίκη*



κανένα επίσημο καθεστώς σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο. Κατ'εφαρμογή της UNCLOS μόνο κυβερνητικά σκάφη δύνανται να συλλάβουν πλοία που συμμετέχουν σε πειρατεία. Ένα εμπορικό πλοίο και η πλοιοκτήτρια εταιρεία δεν θα επιθυμούσαν σε καμία περίπτωση να διακινδυνεύσουν να θεωρηθούν νομικά υπεύθυνοι για πρόκληση ζημιών, για τυχόν τραυματισμούς ή απώλεια ζωής μελών του πληρώματος άλλου σκάφους.

Από την ανάλυση των δεδομένων δεν μπορούμε να εξάγουμε το συμπέρασμα ότι η παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους φρουρούς σε πλοία μονοπωλεί την επιλογή των ναυτιλιακών εταιρειών και των αρχών της σημαίας που φέρει ένα πλοίο, αλλά η λήψη μέτρων αυτοπροστασίας από τα μέλη των πληρωμάτων των πλοίων εξακολουθούν να έχουν τον πρώτο λόγο στην αντιμετώπιση τέτοιου είδους περιστατικών. Παρόλα αυτά παρατηρώντας τη σημαντική συμβολή των ένοπλων φρουρών στην αποτροπή των ένοπλων επιθέσεων στην Περιοχή Υψηλού Κινδύνου (High Risk Area), μπορεί να λεχθεί ότι η παρουσία των ένοπλων φρουρών πάνω στα εμπορικά πλοία, ως ένα συμπληρωματικό μέτρο κατά την εφαρμογή των Βέλτιστων Πρακτικών Διαχείρισης, είναι μια πραγματικότητα και η χρήση τους θα παραμένει σταθερή όσο το σχετικό θεσμικό πλαίσιο βελτιώνεται και εναρμονίζεται σε κάθε χώρα μέλος του IMO.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

### **Καταγραφή των μηνιαίων κατ'έτος περιγραφικών εκθέσεων περιστατικών πειρατείας και ένοπλων επιθέσεων του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ).**

Για την παρούσα μελέτη χρησιμοποιήθηκαν οι κάτωθι μηνιαίες κατ'έτος περιγραφικές εκθέσεις του ΙΜΟ για τη χρονική περίοδο από τον Ιανουάριο του 2010 έως και το Μάρτιο του 2015.

#### **Έτος 2010:**

MSC.4/Circ.148/9 February 2010 (δεδομένα Ιανουαρίου 2010)  
MSC.4/Circ.149/1 March 2010 (δεδομένα Φεβρουαρίου 2010)  
MSC.4/Circ.150/8 April 2010 (δεδομένα Μαρτίου 2010)  
MSC.4/Circ.154/5 May 2010 (δεδομένα Απριλίου 2010)  
MSC.4/Circ.155/3 June 2010 (δεδομένα Μαΐου 2010)  
MSC.4/Circ.156/7 July 2010 (δεδομένα Ιουνίου 2010)  
MSC.4/Circ.157/1 August 2010 (δεδομένα Ιουλίου 2010)  
MSC.4/Circ.159/1 September 2010 (δεδομένα Αυγούστου 2010)  
MSC.4/Circ.160/9 October 2010 (δεδομένα Σεπτεμβρίου 2010)  
MSC.4/Circ.161/4 November 2010 (δεδομένα Οκτωβρίου 2010)  
MSC.4/Circ.164/3 December 2010 (δεδομένα Νοεμβρίου 2010)  
MSC.4/Circ.165/14 January 2011 (δεδομένα Δεκεμβρίου 2010)

#### **Έτος 2011:**

MSC.4/Circ.167/7 February 2011 (δεδομένα Ιανουαρίου 2011)  
MSC.4/Circ.168/14 March 2011 (δεδομένα Φεβρουαρίου 2011)  
MSC.4/Circ.170/11 April 2011 (δεδομένα Μαρτίου 2011)  
MSC.4/Circ.171/23 May 2011 (δεδομένα Απριλίου 2011)  
MSC.4/Circ.172/8 June 2011 (δεδομένα Μαΐου 2011)  
MSC.4/Circ.173/11 July 2011 (δεδομένα Ιουνίου 2011)  
MSC.4/Circ.174/8 August 2011 (δεδομένα Ιουλίου 2011)  
MSC.4/Circ.175/20 September 2011 (δεδομένα Αυγούστου 2011)  
MSC.4/Circ.176/1 November 2011 (δεδομένα Σεπτεμβρίου 2011)  
MSC.4/Circ.177/17 November 2011 (δεδομένα Οκτωβρίου 2011)  
MSC.4/Circ.178/20 December 2011 (δεδομένα Νοεμβρίου 2011)  
MSC.4/Circ.179/10 January 2012 (δεδομένα Δεκεμβρίου 2011)

**Έτος 2012:**

MSC.4/Circ.181/10 February 2012 (δεδομένα Ιανουαρίου 2012)  
MSC.4/Circ.182/30 April 2012 (δεδομένα Φεβρουαρίου 2012)  
MSC.4/Circ.183/30 May 2012 (δεδομένα Μαρτίου 2012)  
MSC.4/Circ.184/22 June 2012 (δεδομένα Απριλίου 2012)  
MSC.4/Circ.185/27 June 2012 (δεδομένα Μαΐου 2012)  
MSC.4/Circ.186/31 July 2012 (δεδομένα Ιουνίου 2012)  
MSC.4/Circ.187/4 September 2012 (δεδομένα Ιουλίου 2012)  
MSC.4/Circ.188/29 October 2012 (δεδομένα Αυγούστου 2012)  
MSC.4/Circ.189/4 December 2012 (δεδομένα Σεπτεμβρίου 2012)  
MSC.4/Circ.190/21 January 2013 (δεδομένα Οκτωβρίου 2012)  
MSC.4/Circ.191/22 January 2013 (δεδομένα Νοεμβρίου 2012)  
MSC.4/Circ.192/24 January 2013 (δεδομένα Δεκεμβρίου 2012)

**Έτος 2013:**

MSC.4/Circ.194/19 March 2013 (δεδομένα Ιανουαρίου 2013)  
MSC.4/Circ.195/21 March 2013 (δεδομένα Φεβρουαρίου 2013)  
MSC.4/Circ.196/29 April 2013 (δεδομένα Μαρτίου 2013)  
MSC.4/Circ.197/17 June 2013 (δεδομένα Απριλίου 2013)  
MSC.4/Circ.198/7 August 2013 (δεδομένα Μαΐου 2013)  
MSC.4/Circ.199/13 August 2013 (δεδομένα Ιουνίου 2013)  
MSC.4/Circ.200/15 August 2013 (δεδομένα Ιουλίου 2013)  
MSC.4/Circ.201/23 October 2013 (δεδομένα Αυγούστου 2013)  
MSC.4/Circ.202/25 October 2013 (δεδομένα Σεπτεμβρίου 2013)  
MSC.4/Circ.203/15 January 2014 (δεδομένα Οκτωβρίου 2013)  
MSC.4/Circ.204/16 January 2014 (δεδομένα Νοεμβρίου 2013)

**Έτος 2014:**

MSC.4/Circ.206/7 March 2014 (δεδομένα Ιανουαρίου 2014)  
MSC.4/Circ.207/12 May 2014 (δεδομένα Φεβρουαρίου 2014)  
MSC.4/Circ.209/29 May 2014 (δεδομένα Μαρτίου 2014)  
MSC.4/Circ.210/29 May 2014 (δεδομένα Απριλίου 2014)  
MSC.4/Circ.211/12 November 2014 (δεδομένα Μαΐου 2014)  
MSC.4/Circ.212/12 November 2014 (δεδομένα Ιουνίου 2014)  
MSC.4/Circ.213/12 November 2014 (δεδομένα Ιουλίου 2014)

MSC.4/Circ.214/12 November 2014 (δεδομένα Αυγούστου 2014)  
MSC.4/Circ.215/12 November 2014 (δεδομένα Σεπτεμβρίου 2014)  
MSC.4/Circ.216/14 November 2014 (δεδομένα Οκτωβρίου 2014)  
MSC.4/Circ.217/12 December 2014 (δεδομένα Νοεμβρίου 2014)  
MSC.4/Circ.218/21 January 2015 (δεδομένα Δεκεμβρίου 2014)

**Έτος 2015:**

MSC.4/Circ.220/23 February 2015 (δεδομένα Ιανουαρίου 2015)  
MSC.4/Circ.221/10 April 2015 (δεδομένα Φεβρουαρίου 2015)  
MSC.4/Circ.222/15 April 2015 (δεδομένα Μαρτίου 2015)

# **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ-ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ**

## **Ελληνική**

1. Νόμος 2321/1995 «Κύρωση της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας και της Συμφωνίας που αφορά την εφαρμογή του μέρους XI της Σύμβασης» (Α' 136), 23 Ιουνίου 1995.
2. Ρούκης Χ.(2003), «*Ναυτιλιακή ασφάλεια από έκνομες ενέργειες: Οδηγίες σχετικά με τις νέες τροποποιήσεις της ΔΣ SOLAS 74 (κανονισμοί σχετικά με την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες) και τον νέο Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS Code)*» Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας/Κλάδος Ναυτιλιακής Πολιτικής/Διεύθυνση Ελέγχου Διαχείρισης της Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων, 30 Μαρτίου 2003, Πειραιάς
3. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 725/2004 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ «*Για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις*», Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (129), 31 Μαρτίου 2004, Βρυξέλλες
4. Προεδρικό Διάταγμα 56/2004 «*Κύρωση των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα που υιοθετήθηκαν στη Διάσκεψη των Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων της Διεθνούς Σύμβασης την 12 Δεκεμβρίου 2002*» (47 Α'), 11 Φεβρουαρίου 2004, Αθήνα
5. Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής/Διεύθυνση Ελέγχου Διαχείρισης της Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων – Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης-Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας «*Οδηγίες διαχείρισης περιστατικών πειρατείας και ένοπλης ληστείας*», 03 Δεκεμβρίου 2008, Πειραιάς
6. Υπουργείο Οικονομίας Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας/Γενική Γραμματεία Ναυτιλιακής Πολιτικής/ Διεύθυνση Ελέγχου Διαχείρισης της Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων – Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης «*Περιστατικά πειρατείας και ένοπλης ληστείας στην ευρύτερη περιοχή των ακτών της Σομαλίας και του Ινδικού Ωκεανού*», 24 Φεβρουαρίου 2010, Πειραιάς
7. Σύσταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (2010), «*Σχετικά με τα μέτρα αυτοπροστασίας και την πρόληψη των πειρατικών πράξεων και των ένοπλων επιθέσεων σε πλοία*», Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (67), 11 Μαρτίου 2010, Βρυξέλλες.
8. Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη/Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας/ Διεύθυνση Ελέγχου Διαχείρισης της Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων «*3<sup>η</sup> Έκδοση Βέλτιστων Πρακτικών (Best Management Practisew) για την*

- αποτροπή περιστατικών πειρατείας ανοικτά των ακτών της Σομαλίας και της περιοχής της αραβικής θάλασσας», 22 Ιουλίου 2010, Πειραιάς*
9. Μπουμπόπουλος Γ., (2011) « Έκθεση αξιολόγησης συνεπειών ρυθμίσεων», Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη/ Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής/Κλάδος Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας (αφορά τις διατάξεις του Ν. 4058/12), 2011, Πειραιάς
  10. Μπούρας Γ. (2011) « Η πειρατεία στον κόλπο του Άντεν», Λιμενική Ρότα, σελ.30-40, Τεύχος 7<sup>ο</sup>, Έκδοση Πανελλήνιας Ένωσης Αξιωματικών Λιμενικού Σώματος, Οκτώβριος-Νοέμβριος-Δεκέμβριος 2011, Πειραιάς
  11. ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 4058/2012 «Παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους φρουρούς σε εμπορικά πλοία και άλλες διατάξεις.» (63 Α'), 22 Μαρτίου 2012, Αθήνα
  12. Αριθ. 641.36–2/12 Κ.Υ.Α. «Έκδοση άδειας για την παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς εταιρειών που επιβιβάζονται και αποβιβάζονται σε ελληνικά εμπορικά πλοία μέσω λιμένων αλλοδαπής.» (1338Β'), 24 Απριλίου 2012, Αθήνα
  13. Πολλάτος Σ.(2012), «Αντιμετώπιση του φαινομένου της Πειρατείας στο Κέρασ της Αφρικής υπό το πρίσμα του Διεθνούς Δικαίου-Νομικές Προεκτάσεις», Ανωτάτη Διακλαδική Σχολή Πολέμου, Μάιος 2012, Θεσσαλονίκη
  14. Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου/ Κλάδος Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων/ Διεύθυνση Ελέγχου Διαχείρισης της Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων/ Τμήμα Β «Περιστατικά πειρατείας και ένοπλης ληστείας στην ευρύτερη περιοχή των ακτών της Σομαλίας και του Ινδικού Ωκεανού», 15 Νοεμβρίου 2012, Πειραιάς
  15. Γνωμοδότηση του ειδικευμένου τμήματος «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές και κοινωνία των πληροφοριών» της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πειρατεία στη θάλασσα: για μια πιο δυναμική αντιμετώπιση από την ΕΕ (γνωμοδότηση πρωτοβουλίας), 26 Νοεμβρίου 2012, Βρυξέλλες
  16. Μιχαηλίδης Ν. (2012), «Θαλάσσια ασφάλεια και επιχείρηση ATALANTA: Μια περιπτώσιολογική μελέτη», Εθνική Φρουρά και Ιστορία, σελ.90, Τεύχος 29, Εκδόσεις Διεύθυνση Ιστορίας Εθνικής Φρουράς, Λευκωσία, Κύπρος.
  17. Κρητικού Ε. (2012), « Πειρατεία στις θαλάσσιες μεταφορές, επικρατούσα κατάσταση, η συμμετοχή της Ελλάδας και τρόποι αντιμετώπισης», σελ.18 TMN, 2012, Αθήνα.
  18. Μπρεδήμα Α.,(2013) «Πειρατεία στη θάλασσα: για μια πιο δυναμική αντιμετώπιση από την Ε.Ε.», Ναυτικά Χρονικά, σελ.36, αριθμός φύλλου 159, Gratia Εκδοτική ΕΠΕ, Αθήνα.
  19. Κουμουτσάκος Γεώργιος, (2013) «Η απειλή της θαλάσσιας πειρατείας επιμένει», Ναυτικά Χρονικά, σελ.44, αριθμός φύλλου 159, Gratia Εκδοτική ΕΠΕ, Αθήνα.
  20. Ψαρρού Β., Τσελέντης Β., Σαμιώτης Γ. (2013) «Οι βιαιοπραγίες στον διεθνή θαλάσσιο χώρο», Ναυτικά Χρονικά, σελ.46, αριθμός φύλλου 159, Gratia Εκδοτική ΕΠΕ, Αθήνα.

21. Ψαρρού Β., (2014) «Θαλάσσια πειρατεία: Μια μεταφερόμενη απειλή», Ναυτικά Χρονικά, σελ.72, αριθμός φύλλου 171, Gratia Εκδοτική ΕΠΕ, Αθήνα

## Ξενόγλωσση

1. MSC/Circ.622/Rev.1/16 June 1999 «*PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships*», International Maritime Organization, 1999, London
2. MSC/Circ.623/Rev.3/29 May 2002 «*PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships*», International Maritime Organization, 2002, London
3. MSC.1/Circ.1302/16 April 2009, «*PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS IN WATERS OFF THE COAST OF SOMALIA*», International Maritime Organization, 2009, London
4. SN.1/Circ.281/3 August 2009 «*PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS IN WATERS OFF THE COAST OF SOMALIA INFORMATION ON INTERNATIONALLY RECOMMENDED TRANSIT CORRIDOR (IRTC) FOR SHIPS TRANSITING THE GULF OF ADEN*», International Maritime Organization, 2009, London
5. MSC.1/Circ.1332/16 June 2009, «*PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS IN WATERS OFF THE COAST OF SOMALIA*», International Maritime Organization, 2009, London
6. MSC.1/Circ.1334/23 June 2009, «*PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships*», International Maritime Organization, 2009, London
7. MSC.1/Circ.1333/ 26 June 2009, «*PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS: Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships*», International Maritime Organization, 2009, London
8. MSC.1/Circ.1335/29 September 2009 «*PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS IN WATERS OFF THE COAST OF SOMALIA: Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia developed by the industry*», International Maritime Organization, 2009, London
9. Oil Companies International Marine Forum (OCIMF), « *Piracy: The East Africa/Somalia Situation Practical Measures to Avoid, Deter or Delay Piracy Attacks*», Published in 2009 by Witherby Seamanship International Ltd, Edinburgh, Scotland, UK
10. A 26/Res.1025/18 January 2010, «*CODE OF PRACTICE FOR THE INVESTIGATION OF CRIMES OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS*», International Maritime Organization, 2010, London
11. Bowden A, Hulburt K., Aloyo E, Marts C., Lee A., «*The Economic Cost of Maritime Piracy*», One Earth Future Working Paper, December 2010.

12. MSC.1/Circ.1339/14 September 2011, «*PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS IN WATERS OFF THE COAST OF SOMALIA: Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy*», International Maritime Organization, 2011, London
13. MSC.1/Circ.1408/16 September 2011: «*INTERIM RECOMMENDATIONS FOR PORT AND COASTAL STATES REGARDING THE USE OF PRIVATELY CONTRACTED ARMED SECURITY PERSONNEL ON BOARD SHIPS IN THE HIGH RISK AREA*», International Maritime Organization, 2011, London
14. IMO (2011) «Best Management Practises (Vol.4) for protection against Somalia Based Piracy: *Suggested Planning and Operational Practices for Ship Operators and Masters of Ships Transiting the High Risk Area*», Witherby Publishing Group Ltd, August 2011, Edinburgh, Scotland.
15. BMA INFORMATION BULLETIN No. 119 «*PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS IN WATERS OFF THE COAST OF SOMALIA AND THE INDIAN OCEAN: Guidance and Instructions for Ship-owners, Managers, Masters, Bahamas Recognised Organisations and Bahamas Approved Nautical Inspectors*» Bahamas Maritime Authority, 30<sup>th</sup> September 2011
16. MSC.1/Circ.1405/Rev.2/25 May 2012 «*REVISED INTERIM GUIDANCE TO SHIPOWNERS, SHIP OPERATORS AND SHIPMASTERS ON THE USE OF PRIVATELY CONTRACTED ARMED SECURITY PERSONNEL ON BOARD SHIPS IN THE HIGH RISK AREA*», International Maritime Organization, 2012, London.
17. INCE-CO, International Law Firm «*SHIPPING: PIRACY - ISSUES ARISING FROM THE USE OF ARMED GUARDS*», 2012 Ince & Co International LLP, London.
18. Samiotis G., Psarrou V., Pazarzis M., Tselentis V., Dafnos G., «*Maritime Piracy: Trends and Future Developments : A Review*», International Journal of Maritime, Trade & Economic Issues, Volume I, Issue (1), pp. 81-98, 2013.
19. Council of the European Union (2014) «*European Maritime Security Strategy*» 11205/14, 24<sup>th</sup> of June 2014, Brussels



## **Διαδικτυακοί Τόποι / Ιστοσελίδες**

Χέλμης Γ.,(2000). «*Η Σύγχρονη Ναυτική Πειρατεία*», Διαθέσιμο στη δ/ση  
[www.idec.gr/iier/new/xelmis\\_peiratia.doc](http://www.idec.gr/iier/new/xelmis_peiratia.doc) [Πρόσβαση 15 Ιουνίου 2015].

## **Άλλοι διαδικτυακοί τόποι**

1. <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Default.aspx>
2. <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=32286>
3. <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>