



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**
UNIVERSITY OF WEST ATTICA

**Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής
Σχολή Διοικητικών, Οικονομικών
& Κοινωνικών Επιστημών
Τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής
Π.Μ.Σ. Χρηματοοικονομική της Ναυτιλίας**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ:
ΕΥΣΤΑΘΙΑ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ
ΑΜ: 31/2021**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ:
Α. ΔΕΔΟΥΛΗ – ΛΑΖΑΡΑΚΗ
(Ph.D., LL.M.)
ΕΠΙΚΟΥΡΗ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ ΣΤΟ
ΔΙΚΑΙΟ**

**ΜΕΛΕΤΗ ΤΩΝ ΝΟΜΙΚΩΝ
ΘΕΜΑΤΩΝ – ΠΟΙΝΙΚΩΝ
ΕΥΘΥΝΩΝ ΣΕ ΖΗΤΗΜΑΤΑ
ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΚΑΙ Η ΑΠΟΤΡΟΠΗ
ΜΕ ΕΝΣΤΟΛΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ**



ΙΘΑΚΗ 2023

ΜΕΛΗ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ:

ΔΕΔΟΥΛΗ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ

ΧΑΛΙΚΙΑΣ ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ

ΑΡΤΙΚΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

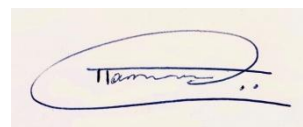
Η κάτωθι υπογεγραμμένη Ευσταθία Παπαϊωάννου του Χρήστου, με αριθμό μητρώου 31/2021 φοιτήτρια του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών Χρηματοοικονομική της Ναυτιλίας του Τμήματος Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής της Σχολής Διοικητικών, Οικονομικών & Κοινωνικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω ότι:

«Είμαι συγγραφέας αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της, είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος.

Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου».

Επιθυμώ την απαγόρευση πρόσβασης στο πλήρες κείμενο της εργασίας μου μέχρι και έπειτα από αίτηση μου στη Βιβλιοθήκη και έγκριση του επιβλέποντα καθηγητή.

Η Δηλούσα



Ευσταθία Παπαϊωάννου

Περιεχόμενα

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	4
Περίληψη.....	9
Abstract	10
ΑΦΙΕΡΩΣΗ.....	11
Εικόνες.....	12
Κεφάλαιο 1 ^ο	13
Σημασία των θαλάσσιων μεταφορών για την παγκόσμια οικονομία.....	13
1.1 Εισαγωγή	13
1.2 Κύριοι εμπορικοί θαλάσσιοι δρόμοι.....	14
1.3 Διεθνείς Ναυτιλιακοί Οργανισμοί	15
1.3.1 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός – IMO.....	15
1.3.2 Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (Safety of Life at Sea, SOLAS)	16
1.3.3 Σύστημα Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Κινδύνου Και Ασφαλείας (Global Maritime Distress and Safety System, GMDSS).....	17
1.3.4 Διεθνές Γραφείο Ναυσιπλοΐας (International Maritime Bureau, IMB)	17
1.3.5 Διεθνές εμπορικό επιμελητήριο (International Chamber Of Commerce, ICC).....	18
1.3.6 Η δράση της οργάνωσης Global Rescue.....	19
1.4 Το Δίκαιο της θάλασσας (UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA, UNCLOS)	20
1.5 Οι διεθνείς επιπτώσεις της Πειρατείας	21
1.5.1 Η αντίδραση της διεθνούς κοινότητας	21
1.5.2 Επιχείρηση EUNAVFOR - ATALANTA	22
1.6 Νομική και Πολιτική διάσταση του ζητήματος της Πειρατείας	23
Κεφάλαιο 2 ^ο	25
Το φαινόμενο της πειρατείας και της τρομοκρατίας στην ναυτιλία.....	25
2.1 Εισαγωγή	25
2.2 Το προφίλ των Πειρατών	26
2.3 Τα κίνητρα και η τακτική των πειρατών	27
2.4 Μορφές πειρατείας	28
2.5 Σύγχρονα περιστατικά πειρατείας.....	30
2.5.1 Επιθέσεις σε ελληνόκτητα πλοία	31
2.5 Τύποι πλοίων	33
2.6 Δρομολόγια.....	36
2.7 Λιμάνια	37

2.8 Μίσθωση πλοίου	37
2.8.1 Πρότυπες ρήτρες πειρατείας σε συμβόλαια ναύλωσης	38
2.8.2 Ρήτρες πειρατείας σε συμβόλαια χρονοναύλωσης	39
2.9 Νομοθεσία στην πειρατεία	40
2.9.1 ΒΑΛΤΙΜΟΡΗ 1939	41
2.9.2 ΝΥΡΕ 1993	41
2.9.3 Βαλτικό και διεθνές ναυτιλιακό συμβούλιο (Baltic and International Maritime Council, BIMCO).....	42
2.10 Η πειρατεία σύμφωνα με την Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας	43
2.11 Το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο λέει ότι η πειρατεία είναι λάθος (IMB)	43
2.12 Πόσο περίπλοκο είναι το πρόβλημα της πειρατείας και τι το προκαλεί	44
Κεφάλαιο 3 ^ο	49
Μέθοδοι πρόληψης και καταστολής της πειρατείας και τρομοκρατίας	49
3.1 Οδηγός βέλτιστων πρακτικών διαχείρισης 4 (Bone Morphogenetic Protein 4, BMP4) – Εκτίμηση κινδύνου	49
3.2 Πρόσθετες προφυλάξεις ασφαλείας επί του πλοίου	50
3.3 Ναυτική ασφάλιση	51
3.4 Ιδέες για τον τερματισμό της πειρατείας και της τρομοκρατίας στη θάλασσα	52
3.5 Διεθνείς ενέργειες για τον αφανισμό της πειρατείας	53
3.6 Σχέση ανάμεσα στην πειρατεία και στην τρομοκρατία	54
Κεφάλαιο 4 ^ο	55
Η Θαλάσσια ασφάλιση των πλοίων.....	55
4.1 Θαλάσσια ασφαλιστική σύμβαση & ασφάλιση πλοίου	55
4.2 Αναγκαιότητα και αίτια θαλάσσιας ασφάλισης	56
4.3 Ελληνική νομοθεσία περί θαλάσσιας ασφάλισης	56
4.4 Αντικείμενο της θαλάσσιας ασφάλισης.....	57
4.5 Θαλάσσια ασφάλιση.....	58
4.5.1 Ασφάλιση σώματος πλοίου	58
4.5.2 Ασφάλιση φορτίου.....	59
4.5.3 Ασφάλιση προβλεπόμενου κέρδους.....	59
4.5.4 Ασφάλιση κατά χρόνο.....	59
4.5.5 Ασφάλιση κατά πλουν	60
4.6 Ασφάλιση πληρώματος και αστικής ευθύνης πλοιοκτήτη	60
4.7 Ασφαλιστήριο συμβόλαιο	61
4.7.1 Περιεχόμενο ασφαλιστηρίου.....	61
4.7.2 Είδη ασφαλιστηρίων.....	63

4.7.3 Ασφαλιστικοί όροι	63
4.7.5 Ασφαλιστικές καλύψεις	66
4.8 Υποχρεώσεις ασφαλιστή	68
4.9 Υποχρεώσεις ασφαλισμένου	69
4.10 Επίλυση διαφορών	70
4.11 Φορείς θαλάσσιας ασφάλισης	71
4.11.1 Ασφαλειομεσίτες	71
4.11.2 Αγγλικοί φορείς θαλάσσιας ασφάλισης	72
Κεφάλαιο 5 ^ο	76
Παροχή Υπηρεσιών Ασφαλείας επί πλοίων από ένοπλους φρουρούς.....	76
5.1 Διεθνείς οργανισμοί και σύγχρονες νομοθετικές και στρατιωτικές παρεμβάσεις	76
5.2 International Maritime Organization (IMO)	77
5.2.1 ISPS CODE (International Ship and Port Facility Security Code)	78
5.3 Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (Ο.Η.Ε.)	79
5.3.1 Ψηφίσματα του συμβουλίου ασφαλείας του Ο.Η.Ε.	79
5.3.2 Το Γραφείο των Ηνωμένων Εθνών για τα Ναρκωτικά και το Έγκλημα (United nations office on drugs and crime, UNODC)	81
5.3.3 UNCLOS (UNITED NATIONS CONVENTION OF THE LAW OF THE SEA)	81
5.3.4 SUA CONVENTION (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation 1988)	81
5.4 Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.)	82
5.4.1 Επιχείρηση «ATALANTA»	83
5.5 NATO (North Atlantic Treaty Organization)	84
5.5.1 Operation Ocean Shield (Επιχείρηση Ωκεάνια ΑΣΠΙΔΑ).....	84
5.6 African Union Mission For Somalia (AMISOM).....	85
5.7 Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (INTERNATIONAL MARITIME BUREAU, IMB)	85
5.8 Μέτρα αντιμετώπισης εντός του πλοίου	86
5.8.1 Ιδιωτικοί Φρουροί	102
5.9 Συνδυασμένες ναυτικές δυνάμεις (combined maritime forces)	108
5.9.1 COMBINED TASK FORCE 150 (CTF – 150)	108
5.9.3 COMBINED TASK FORCE 152 (CTF – 152)	109
5.10 Save our seafarers.....	110
5.11 Αποτελεσματικότητα νομοθετικών και στρατιωτικών παρεμβάσεων.....	111
5.11.1 Νομικά θέματα και προβλήματα που προκύπτουν από τη χρήση ένοπλων φρουρών για την προστασία των πλοίων.....	111

5.11.2 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)	113
Συμπεράσματα	121
References	125

Περίληψη

Το θέμα της πειρατείας αποτελεί σημαντική πρόκληση για τη ναυτιλιακή βιομηχανία τα τελευταία χρόνια, θέτοντας σημαντικούς κινδύνους για την ασφάλεια των πλοίων και των πληρωμάτων τους. Αυτή η βιβλιογραφική ανασκόπηση στοχεύει να εξετάσει τα νομικά ζητήματα που αφορούν τις ποινικές ευθύνες σε θέματα πειρατείας και πρόληψης με ένστολο προσωπικό ασφαλείας πλοίων. Η μελέτη στοχεύει να παρέχει μια ολοκληρωμένη κατανόηση του διεθνούς νομικού πλαισίου για την πειρατεία, την ποινική ευθύνη των πειρατών και τον ρόλο του προσωπικού ασφαλείας πλοίων στην πρόληψη της πειρατείας. Η ανασκόπηση της βιβλιογραφίας θα περιλαμβάνει επίσης ανάλυση περιπτώσιολογικών μελετών περιστατικών πειρατείας και των νομικών τους συνεπειών. Τα ευρήματα αυτής της βιβλιογραφικής ανασκόπησης θα παράσχουν πληροφορίες για τις νομικές προκλήσεις και τις επιπτώσεις της πειρατείας και θα ενημερώσουν για μελλοντική έρευνα και συστάσεις πολιτικής σε αυτόν τον τομέα.

Λέξεις κλειδιά: πλοίο, πειρατεία, ασφάλεια, IMO, ένοπλοι φρουροί

Abstract

The issue of piracy has been a significant challenge for the maritime industry in recent years, posing significant risks to the safety and security of ships and their crews. This literature review aims to examine the legal issues surrounding criminal responsibilities in issues of piracy and prevention with uniformed ship security personnel. The study aims to provide a comprehensive understanding of the international legal framework on piracy, the criminal responsibility of pirates, and the role of ship security personnel in piracy prevention. The review of literature will also include an analysis of case studies of piracy incidents and their legal implications. The findings of this literature review will provide insights into the legal challenges and implications of piracy and will inform future research and policy recommendations in this field.

Keywords: ship, piracy, security, IMO, armed guards

ΑΦΙΕΡΩΣΗ

ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΜΟΥ

Εικόνες

Εικόνα 1: Απεικόνιση πειρατείας το 2014 καθώς οι περισσότερες επιθέσεις έγιναν στη Νοτιοανατολική Ασία (*International Chamber of Commerce – ICC, 2014*)

Εικόνα 2: Γεωγραφικός χάρτης με τα πειρατικά περιστατικά για το έτος 2016 (*IMB 2016*)

Εικόνα 3: Φράκτης Καρφιών

Εικόνα 4: Χρήση κανονιών νερού κατά την διάρκεια πειρατικής επίθεσης

Εικόνα 5: Είδη βασικών ήχων συναγερμού

Εικόνα 6: Ελιγμοί πλοίου κατά την διάρκεια άσκησης

Εικόνα 7: Πιθανή θέση ενός Citadel & Χρήση ασύρματων συσκευών

Εικόνα 8: Θωρακισμένη πόρτα του Citadel

Εικόνα 9: Στηρίγματα και προέκταση για τις παγίδες προπέλας

Εικόνα 10: Ένοπλος φρουρός

Εικόνα 11: Long Range Acoustic Device

Γραφήματα

Γράφημα 1 : Η θαλάσσια πειρατεία κορυφώθηκε το 2010. Η Ινδονησία, η Σομαλία, η Νιγηρία και η Ασία απειλούνται. (*IMO 2011 annual report, Annex 4*)

Γράφημα 2: Περιστατικά Πειρατείας από το 2009-2016 (*ICC-IMB, 2016*)

Γραφήματα 3: Αριθμός υποβολών στο GISIS MCI και ποσοστό αναφορών από το 2010 έως το 2019

Γραφήματα 4: Αριθμός πειρατικών επιθέσεων παγκοσμίως 2010-2021

Γράφημα 5: Αυξανόμενος αριθμός επιτυχημένων επιθέσεων απαγωγής και λύτρων

Κεφάλαιο 1^ο

Σημασία των θαλάσσιων μεταφορών για την παγκόσμια οικονομία

1.1 Εισαγωγή

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν κρίσιμο στοιχείο της παγκόσμιας οικονομίας, παρέχοντας έναν ζωτικό σύνδεσμο για το διεθνές εμπόριο αγαθών και εμπορευμάτων. Η σημασία των θαλάσσιων μεταφορών έγκειται στην ικανότητά τους να μεταφέρει μεγάλες ποσότητες αγαθών σε μεγάλες αποστάσεις, συνδέοντας χώρες και ηπείρους και διευκολύνοντας τη ροή αγαθών, υπηρεσιών και κεφαλαίων.

Οι θαλάσσιες μεταφορές ήταν ένα ουσιαστικό μέσο μεταφοράς αγαθών από την αρχαιότητα και η σημασία τους αυξήθηκε μόνο με την άνοδο της παγκοσμιοποίησης και την αυξανόμενη διασύνδεση των οικονομιών του κόσμου. Η ναυτιλιακή βιομηχανία διαδραματίζει ζωτικό ρόλο στην παγκόσμια οικονομία, παρέχοντας απασχόληση και οικονομικές ευκαιρίες σε εκατομμύρια ανθρώπους σε όλο τον κόσμο.

Ένα από τα βασικά οφέλη των θαλάσσιων μεταφορών είναι η ικανότητά τους να μετακινούν μεγάλες ποσότητες εμπορευμάτων σε μεγάλες αποστάσεις. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό για το εμπόριο χύδην εμπορευμάτων όπως το πετρέλαιο, ο άνθρακας και τα σιτηρά, τα οποία θα ήταν εξαιρετικά δύσκολο και δαπανηρό να μεταφερθούν μέσω ξηράς. Οι οικονομίες πολλών χωρών εξαρτώνται από την εισαγωγή και την εξαγωγή αυτών των εμπορευμάτων και οι θαλάσσιες μεταφορές διαδραματίζουν κρίσιμο ρόλο στη διανομή τους.

Ένα άλλο πλεονέκτημα των θαλάσσιων μεταφορών είναι το χαμηλό κόστος τους. Σε σύγκριση με άλλες μορφές μεταφοράς, όπως οι αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές, οι θαλάσσιες μεταφορές είναι σχετικά φθηνές, γεγονός που τις καθιστά μια οικονομικά αποδοτική λύση για τη διακίνηση εμπορευμάτων. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για το εμπόριο μεγάλων αποστάσεων, όπου οι οικονομίες κλίμακας που συνδέονται με τις θαλάσσιες μεταφορές μπορούν να οδηγήσουν σε σημαντική εξοικονόμηση πόρων.

Οι θαλάσσιες μεταφορές παρέχουν επίσης σημαντικά οικονομικά οφέλη στις χώρες που συμμετέχουν στο παγκόσμιο εμπόριο αγαθών. Διευκολύνοντας τη διακίνηση αγαθών και υπηρεσιών, οι θαλάσσιες μεταφορές υποστηρίζουν την οικονομική ανάπτυξη και τη δημιουργία θέσεων εργασίας σε χώρες σε όλο τον κόσμο. Η ναυτιλιακή βιομηχανία παρέχει απασχόληση σε εκατομμύρια ανθρώπους, από ναυτικούς και ναυπηγούς μέχρι εργάτες επιμελητείας και τελωνειακούς.

Ο παγκόσμιος χαρακτήρας της ναυτιλιακής βιομηχανίας συμβάλλει επίσης στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου και των επενδύσεων. Οι θαλάσσιες μεταφορές παρέχουν ένα μέσο για τη συμμετοχή των χωρών στην παγκόσμια οικονομία και συμβάλλουν στην προώθηση της οικονομικής

ολοκλήρωσης και συνεργασίας μεταξύ των εθνών. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε μεγαλύτερη οικονομική ανάπτυξη, καθώς και σε μεγαλύτερη πολιτική σταθερότητα και ασφάλεια.

Ωστόσο, οι θαλάσσιες μεταφορές αντιμετωπίζουν επίσης σημαντικές προκλήσεις, όπως η πειρατεία και η κλοπή, οι περιβαλλοντικοί κίνδυνοι και οι απειλές για την ασφάλεια. Αυτές οι προκλήσεις μπορούν να έχουν σημαντικό αντίκτυπο στην παγκόσμια οικονομία και να διαταράξουν τη ροή αγαθών και υπηρεσιών. Για το λόγο αυτό, είναι σημαντικό οι κυβερνήσεις, η ναυτιλιακή βιομηχανία και άλλοι ενδιαφερόμενοι φορείς να συνεργαστούν για να αντιμετωπίσουν αυτές τις προκλήσεις και να εξασφαλίσουν τη συνεχή ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία των θαλάσσιων μεταφορών.¹

1.2 Κύριοι εμπορικοί θαλάσσιοι δρόμοι

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν κρίσιμο στοιχείο της παγκόσμιας οικονομίας, με τις θαλάσσιες οδούς να χρησιμεύουν ως η ραχοκοκαλιά του διεθνούς εμπορίου. Αυτές οι διαδρομές συνδέουν χώρες και ηπείρους, διευκολύνοντας τη διακίνηση αγαθών και εμπορευμάτων σε όλο τον κόσμο. Σε αυτήν την αναφορά, θα εξετάσουμε μερικές από τις κύριες εμπορικές θαλάσσιες οδούς που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων.

Ο εμπορικός δρόμος Ασίας-Ευρώπης

Ο εμπορικός δρόμος Ασίας-Ευρώπης είναι ένας από τους πιο πολυσύχναστους στον κόσμο, συνδέοντας τις οικονομίες της Ασίας με αυτές της Ευρώπης. Η διαδρομή εκτείνεται από τα λιμάνια της Ανατολικής Ασίας, όπως η Σαγκάη και το Χονγκ Κονγκ, μέχρι τα λιμάνια της Ευρώπης, όπως το Ρότερνταμ και το Αμβούργο. Αυτή η εμπορική οδός είναι σημαντική για τη μεταφορά μιας ποικιλίας αγαθών, συμπεριλαμβανομένων ηλεκτρονικών, κλωστοϋφαντουργικών προϊόντων και καταναλωτικών αγαθών.

Ο εμπορικός δρόμος του Υπέρ-Ειρηνικού

Ο εμπορικός δρόμος Trans-Pacific συνδέει την Ασία με την Αμερική, με λιμάνια στην Άπω Ανατολή, όπως το Τόκιο και τη Σιγκαπούρη, που συνδέει με λιμάνια της Αμερικής, όπως το Λος Άντζελες και το Βανκούβερ. Αυτή η διαδρομή είναι ιδιαίτερα σημαντική για τη μεταφορά αγαθών από την Ασία στην Αμερική, συμπεριλαμβανομένων ηλεκτρονικών, αυτοκινήτων και καταναλωτικών αγαθών.

Η εμπορική οδός της Μεσογείου

Η εμπορική οδός της Μεσογείου συνδέει τα λιμάνια της Ευρώπης, της Βόρειας Αφρικής και της Μέσης Ανατολής. Αυτή η διαδρομή είναι σημαντική για τη μεταφορά μιας ποικιλίας αγαθών, συμπεριλαμβανομένων των προϊόντων πετρελαίου, των χημικών και των καταναλωτικών αγαθών. Τα

¹ Tseng, Po-Hsing & Her, Zhao-Chao & Pilcher, Nick. (2021). Piracy defense strategies for shipping companies and ships: A mixed empirical approach. Maritime Transport Research. 2. 100020. 10.1016/j.martra.2021.100020.

λιμάνια του Ρότερνταμ και της Αμβέρσας είναι σημαντικοί κόμβοι για τη μεταφορά εμπορευμάτων κατά μήκος αυτής της διαδρομής.

Ο εμπορικός δρόμος του Βορείου Ατλαντικού

Ο εμπορικός δρόμος του Βορείου Ατλαντικού συνδέει τα λιμάνια της Ευρώπης και της Βόρειας Αμερικής, με μεγάλα λιμάνια όπως το Ρότερνταμ, η Νέα Υόρκη και το Χάλιφαξ που χρησιμεύουν ως κόμβοι για τη μεταφορά εμπορευμάτων. Αυτή η διαδρομή είναι σημαντική για τη μεταφορά μιας ποικιλίας αγαθών, συμπεριλαμβανομένων των προϊόντων πετρελαίου, των χημικών και των καταναλωτικών αγαθών.

Ο εμπορικός δρόμος του Ινδικού Ωκεανού

Ο εμπορικός δρόμος του Ινδικού Ωκεανού συνδέει τα λιμάνια της Ασίας και της Αφρικής, με μεγάλα λιμάνια όπως η Βομβάη και το Κολόμπο να χρησιμεύουν ως κόμβοι για τη μεταφορά εμπορευμάτων. Αυτή η διαδρομή είναι σημαντική για τη μεταφορά πετρελαιοειδών, χημικών προϊόντων και καταναλωτικών αγαθών και είναι επίσης μια βασική διαδρομή για τη μεταφορά αγαθών από την Ασία στην Αφρική.

Εκτός από αυτούς τους μεγάλους εμπορικούς δρόμους, υπάρχουν επίσης πολλοί περιφερειακοί εμπορικοί δρόμοι που συνδέουν λιμάνια σε συγκεκριμένες περιοχές ή ηπείρους. Αυτοί οι περιφερειακοί εμπορικοί δρόμοι διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην υποστήριξη των τοπικών και περιφερειακών οικονομιών διευκολύνοντας τη μεταφορά αγαθών και υπηρεσιών.

Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι η σημασία αυτών των εμπορικών οδών μπορεί να αλλάξει με την πάροδο του χρόνου ως αποτέλεσμα των αλλαγών στην παγκόσμια οικονομία και της μετατόπισης της οικονομικής ισχύος από τη μια περιοχή στην άλλη. Για παράδειγμα, η σημασία της εμπορικής οδού Ασίας - Ευρώπης έχει αυξηθεί τα τελευταία χρόνια ως αποτέλεσμα της ταχείας οικονομικής ανάπτυξης των χωρών της Ανατολικής Ασίας.

1.3 Διεθνείς Ναυτιλιακοί Οργανισμοί

1.3.1 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός – IMO

Ο IMO, ή ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, είναι ένας εξειδικευμένος οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών που είναι υπεύθυνος για τη ρύθμιση και την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών. Ιδρύθηκε το 1948 με στόχο τη διασφάλιση της ασφάλειας και της ασφάλειας της ναυτιλίας, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την προώθηση δίκαιων και αποτελεσματικών ναυτιλιακών πρακτικών.

Ο οργανισμός διαδραματίζει κρίσιμο ρόλο στην ανάπτυξη και την επιβολή των διεθνών ναυτιλιακών προτύπων και κανονισμών και εργάζεται για την προώθηση της συνεργασίας και του συντονισμού μεταξύ των κρατών μελών του για την επίτευξη των στόχων του.

Μία από τις βασικές λειτουργίες του IMO είναι η ανάπτυξη διεθνών συμβάσεων και συμφωνιών που στοχεύουν στη βελτίωση της ασφάλειας της ναυτιλίας. Αυτές περιλαμβάνουν τη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS), η οποία ορίζει πρότυπα ασφαλείας για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων και τη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (MARPOL), η οποία θέτει πρότυπα για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία.

Εκτός από το έργο του για την ασφάλεια, ο IMO συμμετέχει επίσης στην προώθηση της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Αυτό περιλαμβάνει προσπάθειες για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία, την πρόληψη πετρελαιοκηλίδων και την αντιμετώπιση του ζητήματος των θαλάσσιων απορριμμάτων. Ο IMO έχει αναπτύξει διάφορες διεθνείς συμφωνίες με στόχο τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της ναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένης της σύμβασης διαχείρισης υδάτων έρματος και του δείκτη σχεδίασης ενεργειακής απόδοσης.

Ο IMO εργάζεται επίσης για την προώθηση δίκαιων και αποτελεσματικών πρακτικών ναυτιλίας μέσω των προσπαθειών του να βελτιώσει τις συνθήκες εργασίας των ναυτικών και να υποστηρίξει την ανάπτυξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Αυτό περιλαμβάνει την ανάπτυξη διεθνών προτύπων εργασίας και την προώθηση ευκαιριών εκπαίδευσης και κατάρτισης για τους ναυτικούς.

Μία από τις βασικές προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο IMO είναι η ανάγκη αντιμετώπισης των επιπτώσεων της ναυτιλίας στο παγκόσμιο περιβάλλον. Αυτό περιλαμβάνει προσπάθειες για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία και την προώθηση της χρήσης πιο φιλικών προς το περιβάλλον καυσίμων και τεχνολογιών. Ο IMO εργάζεται για να αντιμετωπίσει αυτές τις προκλήσεις μέσω των προσπαθειών του να προωθήσει την ανάπτυξη και εφαρμογή πιο βιώσιμων ναυτιλιακών πρακτικών.

Ο IMO εργάζεται επίσης για την αντιμετώπιση του ζητήματος της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας σε πλοία, τα οποία συνεχίζουν να αποτελούν απειλή για την ασφάλεια και την ασφάλεια της ναυτιλίας σε ορισμένα μέρη του κόσμου. Ο IMO συνεργάζεται με τα κράτη μέλη του, τη ναυτιλιακή βιομηχανία και άλλους σχετικούς οργανισμούς για την ανάπτυξη και εφαρμογή μέτρων για την πρόληψη και την καταπολέμηση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στη θάλασσα.

1.3.2 Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (Safety of Life at Sea, SOLAS)

Ναυτική συνθήκη που εγκρίθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) το 1974. Η συνθήκη είναι μια από τις σημαντικότερες διεθνείς συμφωνίες που στοχεύουν στη διασφάλιση της ασφάλειας των πλοίων, των επιβατών και του πληρώματος.

Η συνθήκη καλύπτει ένα ευρύ φάσμα θεμάτων, συμπεριλαμβανομένης της κατασκευής και εξοπλισμού πλοίων, της εκπαίδευσης των ναυτικών, των διαδικασιών ασφαλείας και της ετοιμότητας έκτακτης ανάγκης και της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Η SOLAS απαιτεί από τα πλοία να είναι εξοπλισμένα με μια σειρά από χαρακτηριστικά ασφαλείας, όπως σωσίβιες λέμβους, σωσίβια, πυροσβεστήρες και συναγερμούς πυρκαγιάς. Θέτει επίσης πρότυπα για την κατασκευή πλοίων, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων για πυρίμαχα υλικά και την τοποθέτηση διαφραγμάτων και στεγανών διαμερισμάτων. Η συνθήκη απαιτεί επίσης από τα πλοία να φέρουν κατάλληλους χάρτες, ναυτικές εκδόσεις και εξοπλισμό πλοήγησης και να διαθέτουν κατάλληλα εκπαιδευμένο πλήρωμα με επαρκή γνώση των διαδικασιών ασφαλείας.

Μία από τις πιο σημαντικές διατάξεις της SOLAS είναι η απαίτηση για τα πλοία να φέρουν αρκετές σωσίβιες λέμβους και σωσίβια για να φιλοξενήσουν όλους τους επιβάτες και το πλήρωμα σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Αυτή η απαίτηση έχει σχεδιαστεί για να διασφαλίσει ότι υπάρχει αρκετή χωρητικότητα για την ασφαλή εκκένωση του πλοίου σε περίπτωση κρίσης.

Η SOLAS απαιτεί επίσης από τα πλοία να μεταφέρουν σήματα έκτακτης ανάγκης και εξοπλισμό, όπως φωτοβολίδες, σήματα κινδύνου και ραδιόφωνα έκτακτης ανάγκης, για να βοηθήσουν σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος. Η συνθήκη θέτει επίσης πρότυπα για την εκπαίδευση των ναυτικών, συμπεριλαμβανομένων απαιτήσεων για εκπαίδευση πυρόσβεσης και διάσωσης, καθώς και ασκήσεις ετοιμότητας έκτακτης ανάγκης.

Μια άλλη σημαντική πτυχή της SOLAS είναι οι διατάξεις της για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων. Η συνθήκη θέτει αυστηρά πρότυπα για τη συσκευασία και την επισήμανση επικίνδυνων υλικών και απαιτεί από τα πλοία να φέρουν κατάλληλα έγγραφα και πληροφορίες αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης. Στόχος αυτών των διατάξεων είναι να αποτραπεί η απελευθέρωση επικίνδυνων υλικών στη θάλασσα για την αποφυγή σοβαρών επιπτώσεων στο θαλάσσιο περιβάλλον και στην υγεία και ασφάλεια των ναυτικών και των παράκτιων κοινοτήτων.

Η συνθήκη SOLAS ενημερώνεται και τροποποιείται τακτικά για να ληφθούν υπόψη οι νέες εξελίξεις στη ναυτιλιακή βιομηχανία και να διασφαλιστεί ότι παραμένει σχετική και αποτελεσματική. Η συνθήκη θεωρείται ευρέως ως μία από τις σημαντικότερες διεθνείς συμφωνίες που στοχεύουν στη διασφάλιση της ασφάλειας και της ασφάλειας της ναυτιλίας και έχει επικυρωθεί σχεδόν από όλα τα θαλάσσια έθνη του κόσμου.

1.3.3 Σύστημα Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Κινδύνου Και Ασφαλείας (Global Maritime Distress and Safety System, GMDSS)

1.3.4 Διεθνές Γραφείο Ναυσιπλοΐας (International Maritime Bureau, IMB)

Στόχος η καταπολέμηση του θαλάσσιου εγκλήματος και η προώθηση της ασφάλειας των πλοίων και του πληρώματος τους. Το IMB δραστηριοποιείται παγκοσμίως, παρέχοντας πληροφορίες σε πλοιοκτήτες, χειριστές και αρχές σχετικά με την πειρατεία, την ένοπλη ληστεία και άλλα εγκλήματα που διαπράττονται στη θάλασσα.

Το IMB λειτουργεί ένα 24ωρο Κέντρο Αναφοράς Πειρατείας, το οποίο στελεχώνεται από έμπειρους επαγγελματίες που παρακολουθούν περιστατικά πειρατείας και παρέχουν συμβουλές και καθοδήγηση σε πλοία που διέρχονται από περιοχές υψηλού κινδύνου. Το Κέντρο διατηρεί επίσης μια βάση δεδομένων με περιστατικά πειρατείας, η οποία χρησιμοποιείται από κυβερνήσεις, ναυτιλιακές εταιρείες και τη ναυτιλιακή βιομηχανία για την αξιολόγηση της απειλής της πειρατείας και τη λήψη των κατάλληλων μέτρων για την προστασία των πλοίων και του πληρώματος τους.

Εκτός από το έργο του για την πειρατεία, το IMB συμμετέχει επίσης στην προώθηση της ασφαλούς λειτουργίας των πλοίων. Ο οργανισμός παρέχει πληροφορίες και συμβουλές σε πλοιοκτήτες, χειριστές και αρχές για μια σειρά ζητημάτων, συμπεριλαμβανομένης της ασφάλειας πλοίων, της ευημερίας του πληρώματος και της πρόληψης της διακίνησης ναρκωτικών και άλλων εγκλημάτων που διαπράττονται στη θάλασσα.

Το IMB συνεργάζεται επίσης στενά με διεθνείς οργανισμούς, όπως ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), για την προώθηση της ανάπτυξης και εφαρμογής αποτελεσματικών μέτρων για την καταπολέμηση του θαλάσσιου εγκλήματος.

1.3.5 Διεθνές εμπορικό επιμελητήριο (International Chamber Of Commerce, ICC)

Το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (ICC) είναι ένας παγκόσμιος επιχειρηματικός οργανισμός που ιδρύθηκε το 1919. Η έδρα του βρίσκεται στο Παρίσι της Γαλλίας και διαθέτει ένα δίκτυο εθνικών επιτροπών σε περισσότερες από 100 χώρες σε όλο τον κόσμο. Το ICC εκπροσωπεί τα συμφέροντα των επιχειρήσεων και προωθεί το διεθνές εμπόριο παρέχοντας ένα φόρουμ για τις επιχειρήσεις, τις κυβερνήσεις και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς για την αντιμετώπιση κοινών ανησυχιών και την ανάπτυξη διεθνών κανόνων και προτύπων.

Ένας από τους κύριους στόχους του ICC είναι η προώθηση της ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου και η υποστήριξη των επιχειρήσεων στην πλοήγηση στην πολυπλοκότητα των διασυνοριακών συναλλαγών. Το ICC εργάζεται για την επίτευξη αυτού του στόχου μέσω ποικίλων πρωτοβουλιών, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης κανόνων και προτύπων διεθνούς εμπορίου, υπεράσπισης εκ μέρους των επιχειρήσεων με κυβερνήσεις και διεθνείς οργανισμούς και παροχή επιχειρηματικών υπηρεσιών και κατάρτισης.

Το ICC διαδραματίζει επίσης βασικό ρόλο στην προώθηση της ανάπτυξης υπεύθυνων επιχειρηματικών πρακτικών, μέσω του έργου του σε θέματα όπως η καταπολέμηση της διαφθοράς, τα ανθρώπινα δικαιώματα και το περιβάλλον. Ο οργανισμός παρέχει μια πλατφόρμα για τις επιχειρήσεις

για την ανταλλαγή εμπειριών και βέλτιστων πρακτικών και συνεργάζεται με κυβερνήσεις και διεθνείς οργανισμούς για να προωθήσει την ανάπτυξη πολιτικών και προγραμμάτων που υποστηρίζουν υπεύθυνες επιχειρηματικές πρακτικές.

Εκτός από το έργο του για το εμπόριο και τις επιχειρήσεις, το ICC συμμετέχει επίσης στην προώθηση της ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας και στην αντιμετώπιση παγκόσμιων προκλήσεων. Ο οργανισμός συνεργάζεται με κυβερνήσεις, διεθνείς οργανισμούς και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς για την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης και σταθερότητας και για την αντιμετώπιση ζητημάτων όπως η φτώχεια, η ανισότητα και η κλιματική αλλαγή.

1.3.6 Η δράση της οργάνωσης Global Rescue

Η Global Rescue είναι ένας διεθνής οργανισμός που παρέχει ιατρικές υπηρεσίες, υπηρεσίες ασφάλειας και εκκένωσης σε άτομα και οργανισμούς σε όλο τον κόσμο. Ιδρύθηκε το 2004 με στόχο να παρέχει μια ολοκληρωμένη και αποτελεσματική απάντηση στους ιατρικούς κινδύνους, την ασφάλεια και τους ταξιδιωτικούς κινδύνους που αντιμετωπίζουν άτομα που ταξιδεύουν, εργάζονται ή ζουν στο εξωτερικό.

Ο οργανισμός λειτουργεί ένα κέντρο διοίκησης 24/7, στελεχωμένο από έμπειρους ιατρούς και επαγγελματίες ασφαλείας, οι οποίοι παρέχουν υποστήριξη και καθοδήγηση στους πελάτες σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Η Global Rescue παρέχει μια σειρά από υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένης της ιατρικής εκκένωσης και επαναπατρισμού, αντιμετώπισης κρίσεων και ασφάλειας, καθώς και απομακρυσμένης ιατρικής υποστήριξης και συμβουλών.

Σε περίπτωση επείγουσας ιατρικής ανάγκης, η Global Rescue παρέχει στους πελάτες της πρόσβαση στο δίκτυο νοσοκομείων, κλινικών και ειδικών ιατρών σε όλο τον κόσμο. Ο οργανισμός έχει δημιουργήσει συνεργασίες με κορυφαίες ιατρικές εγκαταστάσεις και παρόχους. Επίσης έχει τη δυνατότητα να οργανώνει και να συντονίζει ιατρικές εκκενώσεις, είτε αεροπορικά είτε επίγεια, για να διασφαλίσει ότι οι πελάτες λαμβάνουν το υψηλότερο επίπεδο περίθαλψης.

Η Global Rescue παρέχει ωστόσο υπηρεσίες ασφάλειας και αντιμετώπισης κρίσεων, συμπεριλαμβανομένης της πολιτικής εκκένωσης και της διαχείρισης κρίσεων. Ο οργανισμός διαθέτει μια ομάδα ειδικών σε θέματα ασφάλειας και ένα παγκόσμιο δίκτυο πόρων που μπορούν να κινητοποιηθούν σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, για να παρέχουν στους πελάτες την υποστήριξη που χρειάζονται για τη διαχείριση μιας κρίσης.

Εκτός από τις υπηρεσίες απόκρισης έκτακτης ανάγκης, η Global Rescue ακόμη παρέχει στους πελάτες της πρόσβαση στην πλατφόρμα διαχείρισης ταξιδιωτικού κινδύνου, η οποία παρέχει πληροφορίες και καθοδήγηση σε πραγματικό χρόνο σχετικά με τους ταξιδιωτικούς κινδύνους και τις απειλές για την ασφάλεια σε όλο τον κόσμο. Η πλατφόρμα έχει σχεδιαστεί για να βοηθά οργανισμούς

και άτομα να λαμβάνουν τεκμηριωμένες αποφάσεις σχετικά με τα ταξίδια και να ελαχιστοποιεί τους κινδύνους που συνδέονται με τα ταξίδια.

Συμπερασματικά, η Global Rescue είναι ένας ολοκληρωμένος και αποτελεσματικός διεθνής οργανισμός που παρέχει υπηρεσίες, ιατρικές ασφάλειας και εκκένωσης σε άτομα και οργανισμούς σε όλο τον κόσμο. Μέσω του κέντρου διοίκησης 24/7, των συνεργασιών της με κορυφαίες ιατρικές εγκαταστάσεις και της τεχνογνωσίας της στην αντιμετώπιση κρίσεων, η Global Rescue παρέχει στους πελάτες της την υποστήριξη και την καθοδήγηση που χρειάζονται σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

1.4 Το Δίκαιο της Θάλασσας (UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA, UNCLOS)

Το Δίκαιο της Θάλασσας, γνωστό και ως Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS), είναι μια συνθήκη που καθορίζει τα δικαιώματα και τις ευθύνες των κρατών σε σχέση με τη χρήση των ωκεανών του κόσμου και τους πόρους που περιέχουν. Η UNCLOS παρέχει ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο για τη διαχείριση των ωκεανών του κόσμου και έχει επικυρωθεί από περισσότερες από 160 χώρες.

Η UNCLOS περιέχει ειδικές διατάξεις σχετικά με την πειρατεία, η οποία ορίζεται ως πράξεις ληστείας ή βίας που διαπράττονται στη θάλασσα. Η συνθήκη παρέχει στα κράτη το δικαίωμα να αναλάβουν δράση κατά πειρατικών σκαφών που βρίσκονται στην ανοιχτή θάλασσα ή στα χωρικά ύδατα άλλου κράτους.

Σύμφωνα με την UNCLOS, τα κράτη έχουν το δικαίωμα να καταδιώκουν και να κρατούν πειρατικά σκάφη στην ανοιχτή θάλασσα καθώς και να λαμβάνουν άλλα κατάλληλα μέτρα για την καταστολή της πειρατείας. Αυτό περιλαμβάνει τη χρήση βίας για αυτοάμυνα και υπεράσπιση άλλων, όπως επίσης την επιβίβαση και επιθεώρηση σκαφών που είναι ύποπτα για πειρατεία.

Η συνθήκη απαιτεί από τα κράτη να συνεργάζονται στη διερεύνηση της πειρατείας και να παρέχουν αμοιβαία νομική συνδρομή στη δίωξη των πειρατών. Επιπλέον, η UNCLOS ιδρύει το Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας, το οποίο παρέχει ένα φόρουμ για την επίλυση διαφορών που σχετίζονται με την ερμηνεία και την εφαρμογή της συνθήκης.

Μέσω των διατάξεών της που σχετίζονται με την πειρατεία, η συνθήκη συμβάλλει στη διατήρηση της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας και στην προώθηση του κράτους δικαίου και του σεβασμού των ανθρωπίνων δικαιωμάτων στη θάλασσα.

Η UNCLOS παρέχει ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο για τη διαχείριση των ωκεανών του κόσμου, συμπεριλαμβανομένων ειδικών διατάξεων που σχετίζονται με την πειρατεία. Η UNCLOS θεσπίζει τα δικαιώματα και τις ευθύνες των κρατών σε σχέση με την καταστολή της πειρατείας, την προστασία των πολιτών και των συμφερόντων τους, καθώς και τη συνεργασία και την αμοιβαία βοήθεια που απαιτείται για τη δίωξη των πειρατών.

1.5 Οι διεθνείς επιπτώσεις της Πειρατείας

Η πειρατεία είναι ένα παγκόσμιο ζήτημα που έχει σημαντικό αντίκτυπο στη διεθνή κοινότητα. Είναι μια μορφή θαλάσσιου εγκλήματος που περιλαμβάνει πράξεις ληστείας ή βίας που διαπράττονται στη θάλασσα και επηρεάζει την ασφάλεια, το εμπόριο και την ευημερία των κρατών και των πολιτών τους.

Η πειρατεία έχει αρνητικό αντίκτυπο στην παγκόσμια οικονομία διότι αυξάνει το κόστος αποστολής και την τιμή των αγαθών. Η πειρατεία επηρεάζει επίσης την ασφάλεια των ναυτικών και την προστασία των πλοίων, που αποτελούν βασικά στοιχεία της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας. Επιπλέον, η πειρατεία μπορεί να έχει σοβαρές επιπτώσεις στο περιβάλλον, αφού συμβάλλει στην απελευθέρωση επικίνδυνων υλικών στον ωκεανό και στην καταστροφή της θαλάσσιας ζωής.

Η πειρατεία έχει επίσης πολιτικές επιπτώσεις και επιπτώσεις στην ασφάλεια για τη διεθνή κοινότητα. Υπονομεύει το κράτος δικαίου στη θάλασσα και μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την υποστήριξη παράνομων δραστηριοτήτων, όπως το εμπόριο όπλων και ναρκωτικών. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η πειρατεία μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο πολιτικής βίας και σε πολλές περιπτώσεις να αποτελέσει απειλή για την περιφερειακή σταθερότητα και ασφάλεια.

Η διεθνής κοινότητα ανταποκρίθηκε στην πρόκληση της πειρατείας μέσω μιας σειράς μέτρων, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης διεθνών νομικών μέσων, της ανάπτυξης ναυτικών δυνάμεων και της δημιουργίας περιφερειακών και διεθνών μηχανισμών συνεργασίας. Αυτά τα μέτρα στοχεύουν στην καταστολή της πειρατείας, την προστασία των ναυτικών και την προώθηση του κράτους δικαίου στη θάλασσα.

Συμπερασματικά, η πειρατεία είναι ένα παγκόσμιο ζήτημα που έχει σημαντικό αντίκτυπο στη διεθνή κοινότητα. Επηρεάζει την ασφάλεια, το εμπόριο και την ευημερία των κρατών και των πολιτών τους και αποτελεί απειλή για την περιφερειακή σταθερότητα και ασφάλεια. Η διεθνής κοινότητα ανταποκρίθηκε στην πρόκληση της πειρατείας μέσω μιας σειράς μέτρων που στοχεύουν στην καταστολή της πειρατείας, την προστασία των ναυτικών και την προώθηση του κράτους δικαίου στη θάλασσα.

1.5.1 Η αντίδραση της διεθνούς κοινότητας

Η αυξανόμενη πειρατεία στη Σομαλία ώθησε το NATO και την ΕΕ να σχηματίσουν πολυεθνικές συμμαχίες μικρής κλίμακας στην ευρύτερη περιοχή για την εφαρμογή των αποφάσεων του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών (ΣΑΗΕ) (κυρίως για την κάλυψη ανθρωπιστικής και επισιτιστικής βοήθειας). Από τον Νοέμβριο του 2007 έως τον Ιούνιο του 2008, η Γαλλία, η

Δανία, ο Καναδάς και η Ολλανδία ανέπτυξαν ναυτικές δυνάμεις. Η αμερικανική «Κοινή Ομάδα Εργασίας 150» (CTF-150) ήταν η πρώτη πολυεθνική ναυτική δύναμη που αναπτύχθηκε στη Σομαλία ως μέρος της Αντιτρομοκρατικής Ενεργής Προσπάθειας του ΝΑΤΟ κατά της Υεμένης, του Ομάν και άλλων περιοχών όπως Γαλλία και Πακιστάν.²³ (Τον Αύγουστο του 2008, το CTF-150 προχώρησε στην οριοθέτηση της ζώνης περιπολίας της ακτοφυλακής, η οποία τοποθετεί διαδρόμους εμπορικής ναυτιλίας εντός του προστατευόμενου διαδρόμου του Κόλπου του Άντεν.)

Το CTF-150 ολοκλήρωσε τις αντιπειρατικές του επιχειρήσεις⁴ και καταλήφθηκε από το CTF-151, το οποίο περιλάμβανε τις ναυτικές δυνάμεις των Ηνωμένων Πολιτειών, της Βρετανίας, της Δανίας, της Σιγκαπούρης, της Τουρκίας και του Πακιστάν. Τον Οκτώβριο του 2008, ο Υπουργός Άμυνας του ΝΑΤΟ αποφάσισε να αναπτύξει τρία πλοία από την Ιταλία, την Ελλάδα (f/c "Themistocles") και τη Μεγάλη Βρετανία, για να σχηματίσουν τη Μόνιμη Ναυτική Ομάδα του ΝΑΤΟ (SNMG) μια από τις τέσσερις Ναυτικές Δυνάμεις Ετοιμότητας του ΝΑΤΟ, η οποία υπάγεται στο NRF του ΝΑΤΟ, είναι ελεύθερη να χρησιμοποιεί μόνιμα πλοία για να διεξάγει ασκήσεις ή να παρεμβαίνει σε επιχειρήσεις ανάλογα. Η λειτουργία του SNMG-2 ονομάστηκε «Union Provider» και η επιχειρησιακή διαχείριση ανατέθηκε στα κεντρικά γραφεία της AMCC στη Νάπολη. Το Allied Provider έληξε στις 12 Δεκεμβρίου 2008 και το ΝΑΤΟ παραδόθηκε στην ΕΕ στην επιχείρηση Atalanta⁵. Ναυτικές μονάδες από τη χώρα μας, Ισπανία, Γαλλία, Γερμανία και Ιταλία εντάχθηκαν στην Αταλάντα, με πλοία από τη Νορβηγία, το Βέλγιο, την Ολλανδία και τη Σουηδία να έρχονται σύντομα. Το αρχηγείο επιχειρήσεων στην Αταλάντα είναι ένα από τα πέντε κεντρικά γραφεία της ΕΕ, δηλαδή το Northwood, Ηνωμένο Βασίλειο. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει δημιουργήσει ένα Κέντρο Ναυτικής Ασφάλειας στο Κέρας της Αφρικής, το οποίο παρέχει πληροφορίες για ένα ευρύ φάσμα θεμάτων στα εμπορικά πλοία. Τον Μάρτιο του 2009, το ΝΑΤΟ αποφάσισε να προχωρήσει στη δεύτερη αποστολή του, (SNMG-1), με τη συμμετοχή πλοίων από τις ΗΠΑ, την Ισπανία, την Ολλανδία, τον Καναδά και την Πορτογαλία, με επιχειρησιακή διοίκηση το Northwood. Εκτός από τις πολυεθνικές ναυτικές δυνάμεις, ιδιαίτερα σημαντικό έργο έχουν προσφέρει πλοία της Κίνας, της Ινδίας, της Ρωσίας, της Σαουδικής Αραβίας και της Ιαπωνίας, που συνεργάζονται με το ΝΑΤΟ και την ΕΕ.

1.5.2 Επιχείρηση EUNAVFOR - ATALANTA

²Burlando, A., A. D. Cristea, and L. M. Lee. 2015. "The Trade Consequences of Maritime Insecurity: Evidence from Somali Piracy." *Review of International Economics* 23 (3): 525-557. doi:10.1111/roie.12183.

³Pigeon, M., E. Sadic, S. Duncan, C. Ridgway, and K. Soeth. 2018. *The State of Maritime Piracy 2017: Assessing the Economic and Human Cost*. London: Ocean Beyond Piracy

⁴Pigeon, M., E. Sadic, S. Duncan, C. Ridgway, and K. Soeth. 2018. *The State of Maritime Piracy 2017: Assessing the Economic and Human Cost*. London: Ocean Beyond Piracy.

⁵Burlando, A., A. D. Cristea, and L. M. Lee. 2015. "The Trade Consequences of Maritime Insecurity: Evidence from Somali Piracy." *Review of International Economics* 23 (3): 525-557. doi:10.1111/roie.12183.

Η επιχείρηση EUNAVFOR - ATALANTA είναι μια στρατιωτική επιχείρηση που ξεκίνησε η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) για την καταπολέμηση της πειρατείας στα ύδατα στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας. Η επιχείρηση ιδρύθηκε το 2008 ως απάντηση στην αύξηση της πειρατείας στην περιοχή, που αποτελούσαν απειλή για την ασφάλεια της διεθνούς ναυσιπλοΐας και την ασφάλεια των ναυτικών.

Ο κύριος στόχος της EUNAVFOR - ATALANTA είναι να αποτρέψει και να εμποδίσει την πειρατεία, να προστατεύσει τα πλοία του Παγκόσμιου Επισιτιστικού Προγράμματος και να εξασφαλίσει την παράδοση ανθρωπιστικής βοήθειας στον λαό της Σομαλίας. Η επιχείρηση στοχεύει επίσης να στηρίζει τις προσπάθειες της διεθνούς κοινότητας να αναπτύξει μια ολοκληρωμένη απάντηση στις προκλήσεις που θέτει η πειρατεία στην περιοχή.

Η επιχείρηση διεξάγεται από πολυεθνική δύναμη υπό τη διοίκηση της Ναυτικής Δύναμης της Ευρωπαϊκής Ένωσης της Σομαλίας και περιλαμβάνει τη συμμετοχή ναυτικών και αεροπορικών μέσων από πολλά κράτη μέλη της ΕΕ. Η EUNAVFOR - ATALANTA συνεργάζεται στενά με άλλους διεθνείς παράγοντες, συμπεριλαμβανομένων των Ηνωμένων Εθνών, του ΝΑΤΟ και της Αφρικανικής Ένωσης, για να εξασφαλίσει μια συντονισμένη και αποτελεσματική απάντηση στην πειρατεία στην περιοχή.

Η EUNAVFOR - ATALANTA έχει επιτύχει σημαντικά αποτελέσματα στον αγώνα της κατά της πειρατείας, συμπεριλαμβανομένης της παρεμπόδισης των πειρατικών επιθέσεων, της σύλληψης και δίωξης πειρατών και της βελτίωσης της θαλάσσιας ασφάλειας στην περιοχή. Η επιχείρηση συνέβαλε επίσης στη δημιουργία ενός ασφαλούς περιβάλλοντος για την παράδοση ανθρωπιστικής βοήθειας και την προώθηση της σταθερότητας και της ασφάλειας στην περιοχή.

Συμπερασματικά, η επιχείρηση EUNAVFOR - ATALANTA είναι μια στρατιωτική επιχείρηση που ξεκίνησε η Ευρωπαϊκή Ένωση για την καταπολέμηση της πειρατείας στα ύδατα στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας. Η επιχείρηση πέτυχε σημαντικά αποτελέσματα στην καταπολέμηση της πειρατείας και συνέβαλε στη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα, στην παροχή ανθρωπιστικής βοήθειας και στην προώθηση της σταθερότητας και της ασφάλειας στην περιοχή.

1.6 Νομική και Πολιτική διάσταση του ζητήματος της Πειρατείας

Οι διεθνείς παράγοντες αποφάσισαν να αναλάβουν στρατιωτική δράση στην ευρύτερη περιοχή για την αντιμετώπιση της πειρατείας, αλλά αυτό απαιτεί τη λήψη νομικών και πολιτικών μέτρων. Πέραν της UNCLOS, και ειδικότερα των άρθρων 105 και 107, τα πλοία που συμμετέχουν σε ενέργειες κατά της πειρατείας ενεργούν κυρίως ως αστυνομικές δυνάμεις και δυνάμεις επιβολής του νόμου. Οι αιχμάλωτοι πειρατές δεν είναι αιχμάλωτοι πολέμου και θα πρέπει να οδηγηθούν ενώπιον τακτικών δικαστηρίων. Οι Σομαλοί πειρατές δραστηριοποιούνται σε μια περιοχή όπου δεν ισχύει η

UNCLOS, ενώ το νομικό πλαίσιο διαφόρων κρατών δεν επιτρέπει στρατιωτικές ενέργειες. Ταυτόχρονα, τα νομικά «κενά» είναι τεράστια και για να αντιμετωπιστούν επιτυχώς θα πρέπει να γίνουν οι απαραίτητες προσθήκες στο διεθνές νομικό πλαίσιο, καθώς και σε μια σειρά νομικών θέσεων που εφαρμόζουν οι διάφορες χώρες. Από το 2008, το Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών έχει εκδώσει ομόφωνες αποφάσεις με σκοπό την καταπολέμηση της πειρατείας στη Σομαλία. Οι αποφάσεις αυτές περιλαμβάνουν τη σύλληψη και την καταδίωξη των πειρατών, καθώς και την εφαρμογή του Άρθρου 6 της Σύμβασης SUA για την καταστολή των παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας. Επιπλέον, το ψήφισμα 1851 ενθαρρύνει τα κράτη που έχουν στείλει πλοία στην περιοχή να υπογράψουν συμφωνίες με τα κράτη της περιοχής για νομικά ζητήματα σχετικά με την καταπολέμηση της πειρατείας. Επιπλέον, πολλές χώρες έχουν εισαγάγει νέα μέτρα για την αντιμετώπιση της πειρατείας στο εσωτερικό τους δίκαιο.

Ένα άλλο νομικό ζήτημα είναι η πληρωμή των λύτρων και το πού θα χρησιμοποιηθούν (ύποπτες μεταφορές «βρώμικων κεφαλαίων»). Ο Παγκόσμιος Ναυτιλιακός Οργανισμός ήταν ιδιαίτερα ενεργός το 2008 στην αντιμετώπιση και την πρόληψη της πειρατείας, αλλά θεωρεί προβληματική την παρουσία ένοπλων φρουρών στα πλοία. Ωστόσο, άτομα έχουν εμφανιστεί σε διεθνή συνέδρια που υποστηρίζουν τη χρήση μη θανατηφόρων όπλων (ηχοοπτικά / laser) εναντίον πειρατών, για λογαριασμό πληρωμάτων πλοίων.⁶

⁶Karahalios, Hristos. (2020). Appraisal of a Ship's Cybersecurity efficiency: the case of piracy. Journal of Transportation Security. 13. 10.1007/s12198-020-00223-1.

Κεφάλαιο 2^ο

Το φαινόμενο της πειρατείας και της τρομοκρατίας στην ναυτιλία

2.1 Εισαγωγή

Η πειρατεία αποτελεί σοβαρή απειλή για την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα και αποτελεί επίμονο πρόβλημα εδώ και αιώνες. Ωστόσο, με την πρόοδο της τεχνολογίας και την αυξανόμενη παγκοσμιοποίηση της παγκόσμιας οικονομίας, η πειρατεία έχει πάρει νέες μορφές και έχει γίνει ένα πιο περίπλοκο πρόβλημα. Η σύγχρονη πειρατεία είναι ένα διεθνικό έγκλημα που επηρεάζει την ασφάλεια, το εμπόριο και την ευημερία των κρατών και των πολιτών τους.

Η σύγχρονη πειρατεία έχει εμφανιστεί σε πολλές περιοχές του κόσμου, συμπεριλαμβανομένων των υδάτων στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, του Κόλπου της Γουινέας και της Νοτιοανατολικής Ασίας. Αυτές οι περιοχές χαρακτηρίζονται από κακή διακυβέρνηση, αδύναμη επιβολή του νόμου και έλλειψη πολιτικής σταθερότητας, που παρέχουν ευκαιρίες σε πειρατικές ομάδες να λειτουργούν ατιμώρητα. Οι σύγχρονοι πειρατές χρησιμοποιούν συχνά εξελιγμένες τακτικές και εξοπλισμό για να πραγματοποιήσουν τις επιθέσεις τους και συχνά στοχεύουν φορτηγά πλοία υψηλής αξίας, πετρελαιοφόρα και άλλα πλοία στρατηγικής σημασίας.

Η διεθνής κοινότητα έχει ανταποκριθεί στην πρόκληση της σύγχρονης πειρατείας μέσω μιας σειράς μέτρων, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης διεθνών νομικών μέσων, της ανάπτυξης ναυτικών δυνάμεων και της δημιουργίας περιφερειακών και διεθνών μηχανισμών συνεργασίας. Το σημαντικότερο από αυτά τα νομικά μέσα είναι η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS), η οποία παρέχει ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο για τη ρύθμιση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων.

Εκτός από την UNCLOS, υπάρχουν πολλά άλλα διεθνή μέσα που ασχολούνται ειδικά με την πειρατεία. Αυτές περιλαμβάνουν τη Σύμβαση για την καταστολή των παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας (SUA), το πρωτόκολλο για την καταστολή των παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας των σταθερών πλατφορμών που βρίσκονται στην υφαλοκρηπίδα και τη διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ζωής στο Θάλασσα (SOLAS). Αυτά τα μέσα παρέχουν ένα νομικό πλαίσιο για την καταστολή της πειρατείας και τη δίωξη των πειρατών.

Συμπερασματικά, η πειρατεία είναι ένα σοβαρό, σύνθετο πρόβλημα που επηρεάζει την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα και έχει σημαντικό αντίκτυπο στην ασφάλεια, το εμπόριο και την ευημερία των κρατών και των πολιτών τους. Η διεθνής κοινότητα έχει ανταποκριθεί στην πρόκληση της σύγχρονης πειρατείας μέσω της ανάπτυξης διεθνών νομικών μέσων, της ανάπτυξης ναυτικών δυνάμεων και της δημιουργίας περιφερειακών και διεθνών μηχανισμών συνεργασίας. Αυτά τα μέτρα

στοχεύουν στην καταστολή της πειρατείας, την προστασία των ναυτικών και την προώθηση του κράτους δικαίου στη θάλασσα.

2.2 Το προφίλ των Πειρατών

Η σύγχρονη πειρατεία είναι ένα σύνθετο και εξελισσόμενο φαινόμενο που επηρεάζει την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα. Χαρακτηρίζεται από μια σειρά διαφορετικών παραγόντων, κινήτρων και τρόπου λειτουργίας. Η κατανόηση του προφίλ των σύγχρονων πειρατών είναι ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη αποτελεσματικών μέτρων κατά της πειρατείας.

Ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά των σύγχρονων πειρατών είναι ότι συχνά οργανώνονται σε εξελιγμένα εγκληματικά δίκτυα. Αυτά τα δίκτυα αποτελούνται συνήθως από άτομα που διαθέτουν ένα ευρύ φάσμα δεξιοτήτων και τεχνογνωσίας, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που σχετίζονται με την πλοήγηση, τη μηχανική και τις επικοινωνίες. Τα μέλη αυτών των δικτύων έχουν συχνά υψηλά κίνητρα και καλά χρηματοδοτούμενα, χρησιμοποιούν τις δεξιότητες και τους πόρους τους για να πραγματοποιήσουν τις επιθέσεις τους με υψηλό βαθμό σχεδιασμού και συντονισμού.

Ένα άλλο βασικό χαρακτηριστικό των σύγχρονων πειρατών είναι ότι συχνά στοχεύουν πλοία υψηλής αξίας, όπως πετρελαιοφόρα και άλλα πλοία στρατηγικής σημασίας. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι αυτά τα πλοία θεωρούνται ιδιαίτερα ευάλωτα σε επιθέσεις και επειδή συχνά μεταφέρουν πολύτιμο φορτίο. Οι σύγχρονοι πειρατές χρησιμοποιούν συχνά μια σειρά από τακτικές για να πραγματοποιήσουν τις επιθέσεις τους, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης ταχύπλοων σκαφών, αγκίστρων και σκάλων. Είναι επίσης γνωστό ότι χρησιμοποιούν όπλα, συμπεριλαμβανομένων πυροβόλων όπλων και άλλων όπλων, για να εκφοβίσουν και να ελέγξουν το πλήρωμα των σκαφών στα οποία επιτίθενται.

Τα κίνητρα των σύγχρονων πειρατών είναι συχνά πολύπλοκα καθώς και πολύπλευρα. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η πειρατεία καθοδηγείται από οικονομικούς παράγοντες, όπως η φτώχεια, η ανεργία και η έλλειψη ευκαιριών. Σε άλλες περιπτώσεις, η πειρατεία καθοδηγείται από πολιτικά ή ιδεολογικά κίνητρα, όπως η επιθυμία να ελεγχθούν οι στρατηγικοί θαλάσσιοι δρόμοι ή να διαταραχθεί η παγκόσμια οικονομία. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η πειρατεία οδηγείται επίσης από οργανωμένα εγκληματικά δίκτυα που επιδιώκουν να επωφεληθούν από το παράνομο εμπόριο ναρκωτικών, όπλων και άλλων παράνομων αγαθών.

Οι περιοχές που πλήττονται από τη σύγχρονη πειρατεία χαρακτηρίζονται συχνά από αδύναμη διακυβέρνηση, έλλειψη πολιτικής σταθερότητας και κακή επιβολή του νόμου. Αυτό παρέχει ευκαιρίες για πειρατικές ομάδες να λειτουργούν ατιμώρητα και επίσης δυσκολεύει τη διεθνή κοινότητα να καταπολεμήσει αποτελεσματικά την πειρατεία. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι σύγχρονοι πειρατές υποστηρίζονται από εγκληματικά δίκτυα, συμπεριλαμβανομένων ομάδων οργανωμένου

εγκλήματος και καρτέλ ναρκωτικών, τα οποία τους παρέχουν χρηματοδότηση, όπλα και άλλους πόρους.

Οι σύγχρονοι πειρατές είναι μια ποικιλόμορφη και εξελισσόμενη ομάδα ηθοποιών με ένα ευρύ φάσμα κινήτρων και τρόπου λειτουργίας. Συχνά είναι καλά οργανωμένοι, καλά χρηματοδοτούμενοι και με υψηλά κίνητρα και χρησιμοποιούν μια σειρά από τακτικές για να πραγματοποιήσουν τις επιθέσεις τους. Η κατανόηση του προφίλ των σύγχρονων πειρατών είναι ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη αποτελεσματικών μέτρων κατά της πειρατείας, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης ναυτικών δυνάμεων, της ανάπτυξης διεθνών νομικών μέσων και της δημιουργίας περιφερειακών και διεθνών μηχανισμών συνεργασίας.⁷

2.3 Τα κίνητρα και η τακτική των πειρατών

Τα κίνητρα των πειρατών

Ένα από τα βασικά κίνητρα των πειρατών είναι το οικονομικό κέρδος. Οι πειρατές στοχεύουν συχνά πλοία που μεταφέρουν πολύτιμο φορτίο, όπως πετρελαιοφόρα, πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και άλλα πλοία που μεταφέρουν αγαθά υψηλής αξίας. Σε πολλές περιπτώσεις, οι πειρατές παρακινούνται από τη φτώχεια και την έλλειψη ευκαιριών και βλέπουν την πειρατεία ως μέσο απόκτησης πλούτου και βελτίωσης της οικονομικής τους κατάστασης. Σε άλλες περιπτώσεις, η πειρατεία οδηγείται από δίκτυα οργανωμένου εγκλήματος που επιδιώκουν να επωφεληθούν από το παράνομο εμπόριο ναρκωτικών, όπλων και άλλων παράνομων αγαθών.

Ένα άλλο κίνητρο των πειρατών είναι πολιτικό ή ιδεολογικό. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι πειρατές μπορεί να επιδιώξουν να διαταράξουν την παγκόσμια οικονομία ή να ελέγξουν στρατηγικούς θαλάσσιους δρόμους προκειμένου να προωθήσουν τους πολιτικούς ή ιδεολογικούς τους στόχους. Σε ορισμένες περιοχές, η πειρατεία καθοδηγείται επίσης από την επιθυμία να επιβληθεί έλεγχος στους θαλάσσιους πόρους, όπως οι αλιευτικοί χώροι ή οι θαλάσσιες λωρίδες, και να αμφισβητηθεί η εξουσία του κράτους.

Τακτική των πειρατών

Οι πειρατές χρησιμοποιούν μια σειρά από τακτικές για να πραγματοποιήσουν τις επιθέσεις τους, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης ταχύπλοων σκαφών, αγκίστρων και σκάλων. Επιπλέον είναι γνωστό ότι χρησιμοποιούν όπλα, συμπεριλαμβανομένων πυροβόλων όπλων και άλλων όπλων, για να εκφοβίσουν και να ελέγξουν το πλήρωμα των σκαφών στα οποία επιτίθενται. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι πειρατές μπορεί επίσης να χρησιμοποιήσουν περίπλοκες τακτικές, όπως η χρήση δολωμάτων ή η ανάπτυξη ψευδών σημαιών, για να εξαπατήσουν και να παραπλανήσουν το πλήρωμα ενός στοχευόμενου σκάφους.

⁷Αλεξόπουλος, Αρ. & Φουρναράκης, Ν. (2015). Διεθνείς κανονισμοί – Ναυτιλιακή πολιτική και δίκαιο της θάλασσας. Αθήνα: Ίδρυμα Ευγενίδου, Βιβλιοθήκη του ναυτικού. Γ έκδοση

Οι πειρατές είναι συχνά καλά οργανωμένοι και καλά χρηματοδοτούμενοι και χρησιμοποιούν μια σειρά από εξελιγμένες τεχνολογίες, όπως GPS, δορυφορικές επικοινωνίες και ραντάρ, για να σχεδιάσουν και να πραγματοποιήσουν τις επιθέσεις τους. Επίσης συχνά χρησιμοποιούν δίκτυα πληροφοριών για να συλλέξουν πληροφορίες σχετικά με τις κινήσεις των στοχευμένων πλοίων, συμπεριλαμβανομένης της διαδρομής, της ταχύτητας και του φορτίου τους. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι πειρατές μπορεί επίσης να χρησιμοποιήσουν τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης και άλλες διαδικτυακές πλατφόρμες για να επικοινωνήσουν μεταξύ τους και να μοιραστούν πληροφορίες σχετικά με πιθανούς στόχους.

Οι περιοχές που πλήττονται από την πειρατεία χαρακτηρίζονται συχνά από αδύναμη διακυβέρνηση, έλλειψη πολιτικής σταθερότητας και κακή επιβολή του νόμου. Αυτό παρέχει ευκαιρίες για πειρατικές ομάδες να λειτουργούν ατιμώρητα και επίσης δυσκολεύει τη διεθνή κοινότητα να καταπολεμήσει αποτελεσματικά την πειρατεία. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι πειρατές υποστηρίζονται από εγκληματικά δίκτυα, συμπεριλαμβανομένων ομάδων οργανωμένου εγκλήματος και καρτέλ ναρκωτικών, τα οποία τους παρέχουν χρηματοδότηση, όπλα και άλλους πόρους.

Επιπτώσεις της πειρατείας

Η πειρατεία έχει σημαντικό αντίκτυπο στην παγκόσμια οικονομία, συμπεριλαμβανομένου του αυξημένου κόστους για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, του μειωμένου εμπορίου και της μειωμένης οικονομικής ανάπτυξης. Έχει επίσης σημαντικό αντίκτυπο στην ασφάλεια και την ευημερία των ναυτικών, οι οποίοι συχνά υφίστανται βία, εκφοβισμό και εκμετάλλευση. Η πειρατεία υπονομεύει επίσης το κράτος δικαίου και τη σταθερότητα των περιοχών που έχουν πληγεί, και δημιουργεί μια κουλτούρα φόβου και ανασφάλειας που έχει εκτεταμένες συνέπειες για την περιφερειακή και διεθνή ασφάλεια.⁸

2.4 Μορφές πειρατείας

Ένοπλη ληστεία στη θάλασσα

Η ένοπλη ληστεία στη θάλασσα είναι μια από τις πιο κοινές μορφές πειρατείας και χαρακτηρίζεται από την κλοπή αγαθών ή τιμαλφών από πλοία. Αυτός ο τύπος πειρατείας πραγματοποιείται συνήθως από μικρές ομάδες ενόπλων που επιβιβάζονται σε πλοία χρησιμοποιώντας μικρές βάρκες, γάντζους και σκάλες. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι πειρατές μπορεί να χρησιμοποιήσουν πυροβόλα όπλα για να εκφοβίσουν το πλήρωμα και να ελέγξουν το σκάφος, ενώ σε άλλες μπορεί να χρησιμοποιήσουν λιγότερο βίαιες μεθόδους, όπως η χρήση μαχαιριών ή μαχαιριών.

Αεροπειρατεία για κλοπή φορτίου

⁸Maritimes.gr, “Ο «εφιάλτης» της πειρατείας στα πλοία”, (16/01/2020) <https://www.maritimes.gr/el/nautilia/pontoporos/35674-o-%C2%ABefialths%C2%BB-ths-peirateias-sta-ploia>

Η αεροπειρατεία για κλοπή φορτίου είναι μια άλλη μορφή πειρατείας που περιλαμβάνει την κλοπή ολόκληρου του πλοίου και του φορτίου του. Σε αυτό το είδος πειρατείας, οι πειρατές αναλαμβάνουν τον έλεγχο του σκάφους, συχνά με σκοπό να κλέψουν ολόκληρο το φορτίο ή να το μεταφέρουν σε μια τοποθεσία όπου το φορτίο μπορεί να πωληθεί ή να μεταφερθεί σε άλλο πλοίο. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι πειρατές μπορεί επίσης να χρησιμοποιήσουν το αεροπειρατεία για να προβούν σε περαιτέρω πειρατείες ή για να συμμετάσχουν σε άλλες εγκληματικές δραστηριότητες, όπως διακίνηση ναρκωτικών ή λαθρεμπόριο.

Απαγωγή για λύτρα

Η απαγωγή για λύτρα είναι μια μορφή πειρατείας που περιλαμβάνει τη σύλληψη ομήρων, συχνά των μελών του πληρώματος ενός πλοίου, με σκοπό την απόσπαση πληρωμής λύτρων. Αυτός ο τύπος πειρατείας πραγματοποιείται συχνά από καλά οργανωμένες εγκληματικές συμμορίες και είναι ιδιαίτερα διαδεδομένος σε ορισμένες περιοχές, όπως τα νερά στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας. Σε αυτές τις περιπτώσεις, οι πειρατές μπορεί να κρατούν τους ομήρους για παρατεταμένες χρονικές περιόδους κατά τη διαπραγμάτευση πληρωμής λύτρων και μπορεί να χρησιμοποιήσουν βία ή απειλή βίας για να εκφοβίσουν τους ομήρους ή τις οικογένειές τους.

Κυβερνοπειρατεία

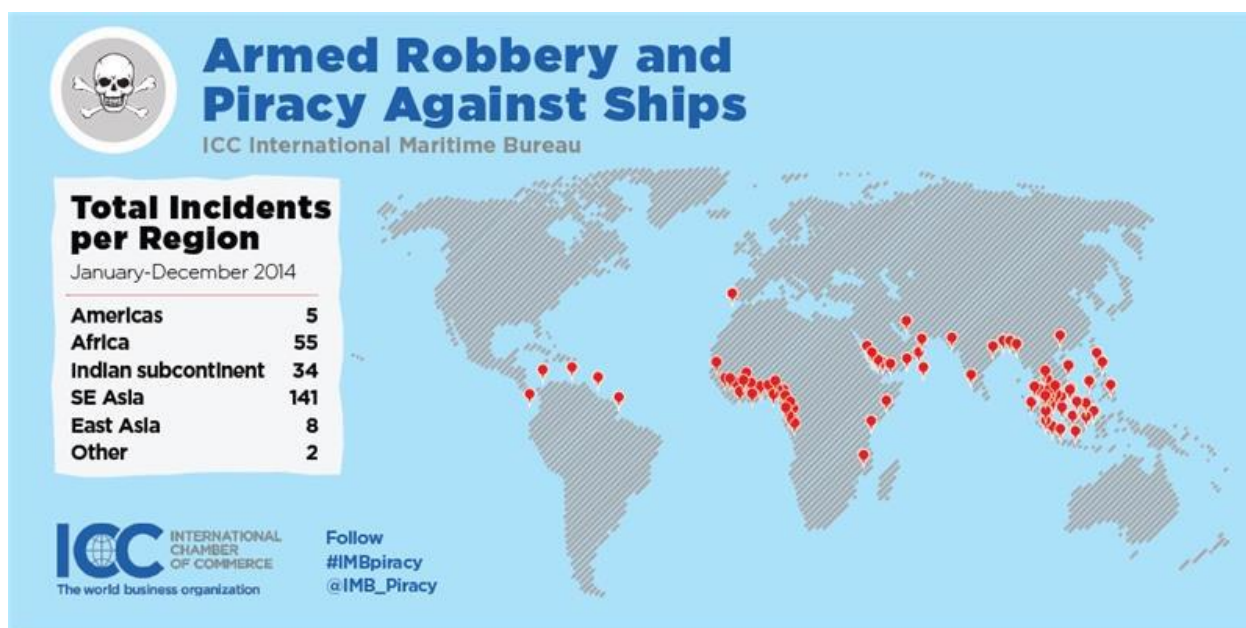
Η πειρατεία στον κυβερνοχώρο είναι μια μορφή πειρατείας που περιλαμβάνει τη χρήση τεχνολογίας για την κλοπή δεδομένων, κεφαλαίων ή άλλων περιουσιακών στοιχείων από πλοία ή ναυτιλιακές εταιρείες. Αυτός ο τύπος πειρατείας μπορεί να λάβει πολλές μορφές, συμπεριλαμβανομένης της εισβολής σε βάσεις δεδομένων ναυτιλιακών εταιρειών, της χρήσης κακόβουλου λογισμικού για την κλοπή οικονομικών δεδομένων και της έναρξης επιθέσεων phishing για την κλοπή κωδικών πρόσβασης και άλλων ευαίσθητων πληροφοριών. Η πειρατεία στον κυβερνοχώρο μπορεί επίσης να περιλαμβάνει τη χρήση συστημάτων δορυφορικών επικοινωνιών και άλλης τεχνολογίας για να αποκτήσουν τον έλεγχο των πλοίων εξ αποστάσεως, επιτρέποντας στους πειρατές να κλέψουν πλοία, το φορτίο τους ή άλλα περιουσιακά στοιχεία χωρίς να επιβιβαστούν ποτέ στο πλοίο.

Ναυτική τρομοκρατία

Η θαλάσσια τρομοκρατία είναι μια μορφή πειρατείας που πραγματοποιείται για πολιτικά ή ιδεολογικά κίνητρα, συχνά με στόχο τη διατάραξη της παγκόσμιας οικονομίας ή τον έλεγχο στρατηγικών θαλάσσιων οδών. Σε αυτές τις περιπτώσεις, οι πειρατές μπορεί να χρησιμοποιήσουν βία ή απειλή βίας για να πραγματοποιήσουν τις επιθέσεις τους και μπορεί να στοχεύουν πλοία που μεταφέρουν στρατηγικά φορτία, όπως πετρέλαιο, ή που εμπλέκονται σε κρίσιμες ναυτιλιακές λωρίδες. Η θαλάσσια τρομοκρατία μπορεί επίσης να περιλαμβάνει τη χρήση αυτοσχέδιων εκρηκτικών μηχανισμών (IED), καθώς και την αεροπειρατεία πλοίων με σκοπό τη διεξαγωγή περαιτέρω τρομοκρατικών ενεργειών.

2.5 Σύγχρονα περιστατικά πειρατείας

Τα σύγχρονα περιστατικά πειρατείας αναφέρονται σε πράξεις κλοπής, ληστείας ή αεροπειρατείας που συμβαίνουν σε διεθνή ύδατα. Η πειρατεία ήταν ένα πρόβλημα για αιώνες, αλλά με την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου και την αυξανόμενη εξάρτηση από τη ναυτιλία για τη μεταφορά αγαθών, έχει γίνει σημαντικό ζήτημα στη σύγχρονη εποχή. Τα τελευταία χρόνια, η πειρατεία είναι ιδιαίτερα διαδεδομένη στα ύδατα που περιβάλλουν τη Σομαλία και τη Δυτική Αφρική, καθώς και στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας.



Εικόνα 1: Αποτύπωση πειρατείας έτους 2014 (ICC, 2014)

Η Σομαλία έχει γίνει εστία πειρατείας τα τελευταία χρόνια, με πολλά περιστατικά να έχουν αναφερθεί στον Κόλπο του Άντεν και στον Ινδικό Ωκεανό. Η πειρατεία στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας άρχισε να αυξάνεται στις αρχές της δεκαετίας του 2000, ως αποτέλεσμα της κατάρρευσης της κυβέρνησης της χώρας και της επακόλουθης έλλειψης ασφάλειας στην περιοχή. Οι πειρατές που δραστηριοποιούνται στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας είναι συνήθως οπλισμένοι με αυτόματα όπλα και συχνά στοχεύουν εμπορικά πλοία, πετρελαιοφόρα και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Σε ορισμένες περιπτώσεις, έχουν πάρει ομήρους και ζήτησαν λύτρα για την απελευθέρωσή τους.

Στη Δυτική Αφρική, η πειρατεία είναι επίσης ένα σημαντικό πρόβλημα τα τελευταία χρόνια. Ο Κόλπος της Γουινέας, ο οποίος εκτείνεται από την Αγκόλα έως το Δέλτα του Νίγηρα, έχει γίνει hotspot για πειρατεία, με περιστατικά κλοπών, ληστειών και αεροπειρατείας να αναφέρονται τακτικά. Σε αντίθεση με τη Σομαλία, οι πειρατές που δραστηριοποιούνται στη Δυτική Αφρική συχνά

επικεντρώνονται στην κλοπή του φορτίου αντί στη σύλληψη ομήρων. Συνήθως είναι οπλισμένοι με αυτόματα όπλα και συχνά χρησιμοποιούν ταχύπλοα για να πλησιάσουν τους στόχους τους.

Η Θάλασσα της Νότιας Κίνας είναι μια άλλη περιοχή όπου η πειρατεία αποτελεί πρόβλημα τα τελευταία χρόνια. Η περιοχή είναι μια από τις πιο πολυσύχναστες ναυτιλιακές λωρίδες στον κόσμο, γεγονός που την καθιστά ελκυστικό στόχο για τους πειρατές. Εκτός από εμπορικά πλοία, αλιευτικά σκάφη και σκάφη αναψυχής έχουν επίσης γίνει στόχος πειρατών στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας. Σε πολλές περιπτώσεις, οι πειρατές κλέβουν τα αλιεύματα ή τον εξοπλισμό του σκάφους, αλλά είναι επίσης γνωστό ότι παίρνουν ομήρους και ζητούν λύτρα.

Μια άλλη μορφή σύγχρονης πειρατείας που έχει γίνει ολοένα και πιο διαδεδομένη τα τελευταία χρόνια είναι η πειρατεία στον κυβερνοχώρο. Αυτό το είδος πειρατείας περιλαμβάνει την κλοπή πολύτιμων πληροφοριών, όπως εμπορικά μυστικά ή ευαίσθητα δεδομένα, από πλοία και ναυτιλιακές εταιρείες. Οι πειρατές του κυβερνοχώρου μπορούν να αποκτήσουν πρόσβαση σε αυτές τις πληροφορίες μέσω ποικίλων μέσων, συμπεριλαμβανομένης της εισβολής στα συστήματα υπολογιστών του πλοίου, της παρεμπόδισης των επικοινωνιών μεταξύ του πλοίου και της ακτής ή της πρόσβασης στις βάσεις δεδομένων της ναυτιλιακής εταιρείας.

Τα σύγχρονα περιστατικά πειρατείας εξακολουθούν να αποτελούν σημαντική απειλή για την ασφάλεια και την ασφάλεια της διεθνούς ναυτιλίας. Ενώ η πειρατεία αποτελεί πρόβλημα εδώ και αιώνες, έχει γίνει μείζον ζήτημα τα τελευταία χρόνια, έχει αρχίσει να παρατηρείται μια σταδιακή μείωση περιστατικών ιδιαίτερα στα ύδατα που περιβάλλουν την Νότια Αμερική, τα Στενά της Σιγκαπούρης και τον Κόλπο της Γουινέας.⁹

2.5.1 Επιθέσεις σε ελληνόκτητα πλοία

Οι επιθέσεις σε ελληνόκτητα πλοία έχουν γίνει μια αυξανόμενη ανησυχία τα τελευταία χρόνια, καθώς η πειρατεία και άλλες μορφές θαλάσσιου εγκλήματος γίνονται όλο και πιο διαδεδομένες στα ύδατα που περιβάλλουν την Ελλάδα.¹⁰ Η Ελλάδα διαθέτει μια από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές βιομηχανίες στον κόσμο, με τα ελληνόκτητα πλοία να αποτελούν σημαντικό μέρος του παγκόσμιου ναυτιλιακού στόλου. Ως αποτέλεσμα, η ασφάλεια αυτών των πλοίων είναι υψίστης σημασίας για την ελληνική κυβέρνηση και την παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία.

Τα τελευταία χρόνια, η πειρατεία έχει γίνει μείζον πρόβλημα στα ύδατα που περιβάλλουν την Ελλάδα, ιδιαίτερα στο Αιγαίο και την Ανατολική Μεσόγειο. Οι πειρατές που δραστηριοποιούνται σε αυτά τα ύδατα συνήθως στοχεύουν τα εμπορικά πλοία, τα πετρελαιοφόρα και τα πλοία μεταφοράς

⁹Mariska Buitendijk, "Decline in piracy incidents persists", <https://swzmaritime.nl/news/2023/04/13/imb-decline-in-piracy-incident-persists/>

¹⁰Maritimes.gr, IMO : Οι πειρατικές επιθέσεις σε εμπορικά πλοία, ακόμη...καλά κρατούν, (19/02/2015), <https://www.maritimes.gr/el/nautilia/pontoporos/25162-imo-oi-peiratikes-epitheseis-se-emporika-ploia-akomikala-kratoun->

εμπορευματοκιβωτίων. Συχνά σπλίζονται με αυτόματα όπλα και επιπλέον επικίνδυνο εξοπλισμό. Μπορεί να πάρουν ομήρους ή και να ζητήσουν λύτρα.¹¹

Τα ελληνόκτητα πλοία είναι επίσης ευάλωτα σε άλλες μορφές θαλάσσιου εγκλήματος, συμπεριλαμβανομένης της αεροπειρατείας και της κλοπής. Η αεροπειρατεία πολλές φορές συνεπάγεται με κλοπή του πλοίου και φορτίου του, ενώ η κλοπή μπορεί να συμβεί όταν το πλοίο είναι ελλιμενισμένο ή αγκυροβολημένο. Σε ορισμένες περιπτώσεις, τα περιστατικά αυτά πραγματοποιούνται από οργανωμένες εγκληματικές συμμορίες που ειδικεύονται στο θαλάσσιο έγκλημα.

Η ελληνική κυβέρνηση έχει λάβει μια σειρά μέτρων για να αντιμετωπίσει την απειλή επιθέσεων σε πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας. Αυτό περιλαμβάνει τη συνεργασία με διεθνείς οργανισμούς, όπως ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ)¹² και η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ), για την ανάπτυξη και εφαρμογή μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα. Παράλληλα η ελληνική κυβέρνηση αύξησε τις θαλάσσιες περιπολίες και τις προσπάθειες επιτήρησής της ενώ έχει δημιουργήσει μια σειρά από επιχειρήσεις κατά της πειρατείας και της λαθρεμπορίας για την αποτροπή και την αντιμετώπιση περιστατικών πειρατείας και άλλων μορφών θαλάσσιου εγκλήματος.

Εκτός από αυτές τις προσπάθειες, η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία έχει επίσης λάβει μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων της. Αυτό περιλαμβάνει την εφαρμογή βέλτιστων πρακτικών και προτύπων, όπως ο ISPS, και επενδύσεις σε τεχνολογία, καθώς συστήματα ασφαλείας επί του σκάφους και συστήματα παρακολούθησης GPS.

Παρά τις προσπάθειες αυτές, οι επιθέσεις σε ελληνόκτητα πλοία συνεχίζουν να συμβαίνουν και η απειλή της πειρατείας και άλλων μορφών θαλάσσιου εγκλήματος παραμένει ανησυχητική. Ως αποτέλεσμα, είναι σημαντικό η ελληνική κυβέρνηση και η ναυτιλιακή βιομηχανία να συνεχίσουν να συνεργάζονται για την αντιμετώπιση αυτού του ζητήματος και τη διασφάλιση της ασφάλειας των ελληνόκτητων πλοίων.

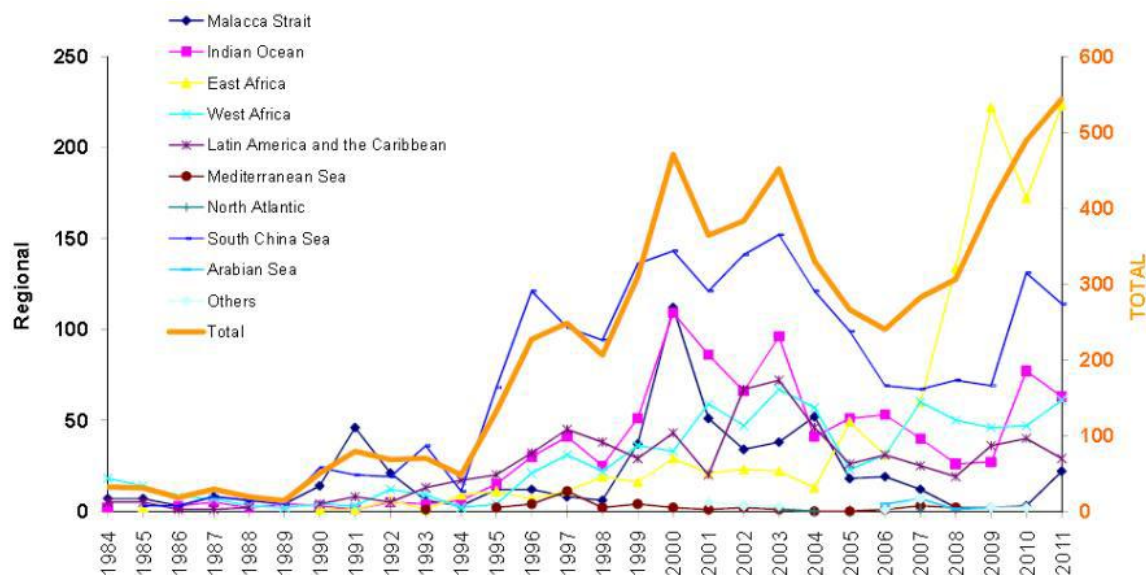
Η ελληνική κυβέρνηση και η ναυτιλιακή βιομηχανία έχουν λάβει μέτρα για την αντιμετώπιση αυτού του ζητήματος, αλλά πρέπει να γίνουν πολύ περισσότερα για να διασφαλιστεί η ασφάλεια αυτών των πλοίων. Είναι σημαντικό η ελληνική κυβέρνηση και η ναυτιλιακή βιομηχανία να συνεχίσουν να συνεργάζονται για την αντιμετώπιση αυτού του ζητήματος και τη διασφάλιση της ασφάλειας των ελληνόκτητων πλοίων.

¹¹Ελληνική Δημοκρατία Υπουργείο Εξωτερικών, Ανακοίνωση Υπουργείου Εξωτερικών για την έντονη καταδίκη για την κατάληψη πλοίων ελληνικής σημαίας από τις ιρανικές ένοπλες δυνάμεις (27.05.2022), <https://www.mfa.gr/epikairota/diloseis-omilies/anakoinoise-upourgeiou-exoterikon-gia-ten-entone-katadike-gia-ten-katalepse-ploion-ellenikes-semaias-apo-tis-iranikes-enoples-dunameis-27052022.html>

¹²Ελληνική Δημοκρατία Υπουργείο Εξωτερικών, Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ), (24/12/2020), <https://www.mfa.gr/exoteriki-politiki/i-ellada-stous-diethneis-organismous/imo.html>

2.5 Τύποι πλοίων

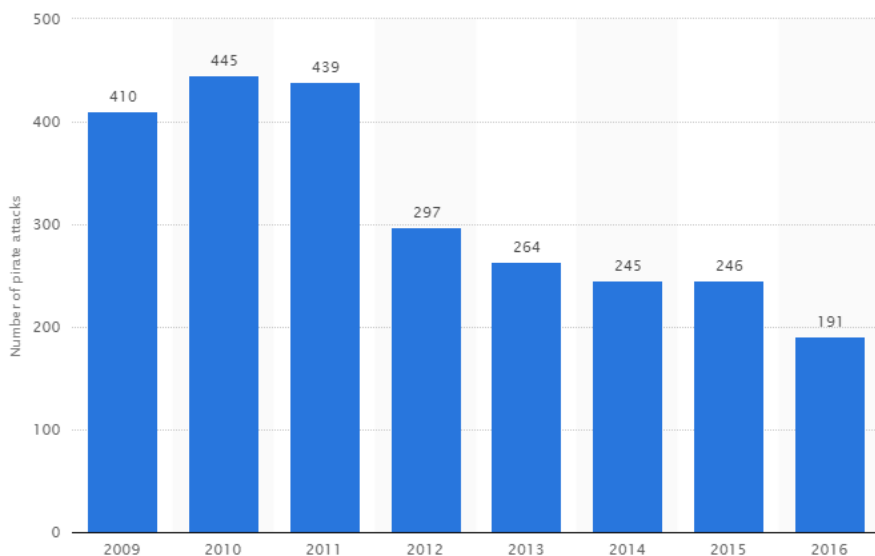
Αν και η λέξη πειρατής συχνά φέρνει στο νου εικόνες γενειοφόρου ανδρών με ξύλινα εξαρτήματα, μια απεικόνιση αιώνων πειρατείας, οι πειρατικές επιθέσεις αποτελούν απειλή για τη σύγχρονη ναυτιλία σε όλο τον κόσμο.



Γράφημα 1 : Η θαλάσσια πειρατεία κορυφώθηκε το 2010, ResearchGate, https://www.researchgate.net/figure/Yearly-statistics-of-piracy-incidents-worldwide-since-1948-Source-IMO_fig2_330661218, (IMO 2011 annual report, Annex 4)

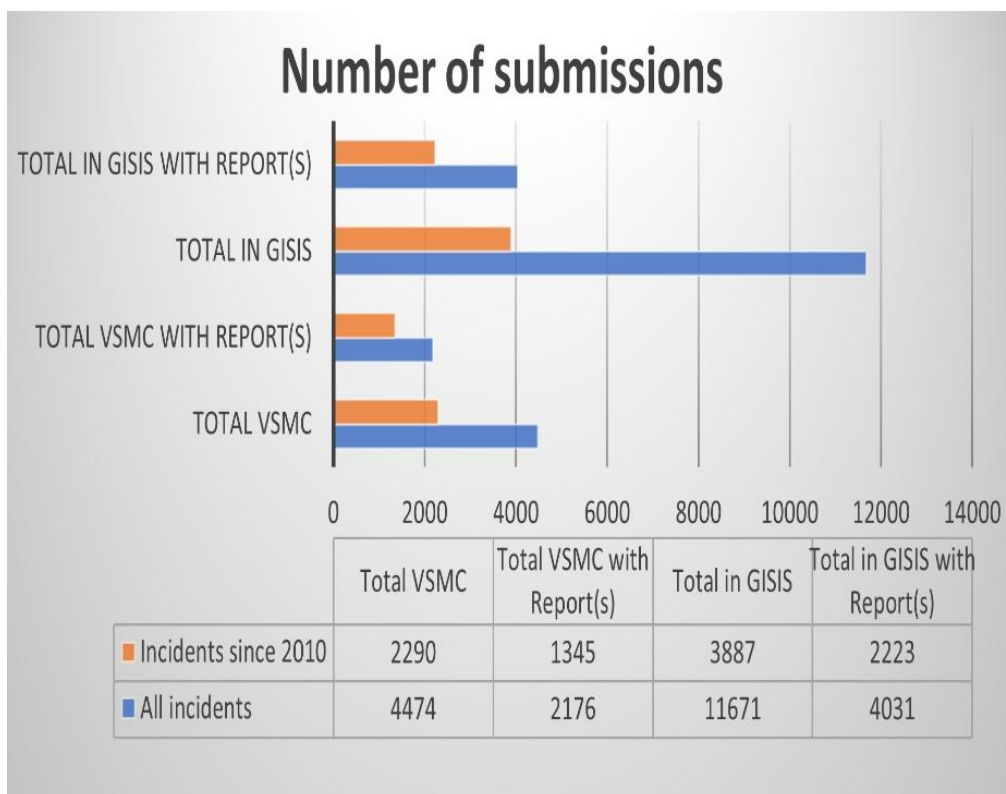
Η θαλάσσια πειρατεία κορυφώθηκε το 2010, όταν καταγράφηκαν 445 περιστατικά. Η λογική για την επιλογή μιας συγκεκριμένης πειρατικής επίθεσης πηγάζει από την κατανομή των φυσικών πόρων μέσα και γύρω από μια συγκεκριμένη περιοχή. Οι γεωπολιτικά σημαντικές γεωγραφικές τοποθεσίες, οι οποίες είναι συχνά θαλάσσιες λωρίδες για το διεθνές εμπόριο, είναι συχνά διαβόητες τοποθεσίες για περιστατικά πειρατείας¹³. Οι στρατηγικοί διάδρομοι πετρελαίου αποτελούν επίσης τόπους αναπαραγωγής για πειρατεία, όπως η ανατολική αφρικανική ακτή κοντά στη Σομαλία και το στενό της Μαλάκα στα ανοικτά των ακτών της Ινδονησίας. Το 2009, τα πετρελαιοφόρα μετέφεραν περίπου 13,6 εκατομμύρια βαρέλια πετρελαίου την ημέρα μέσω του στενού της Μαλάκας. Αυτό είναι περισσότερο από ό,τι η Ευρωπαϊκή Ένωση εισάγει πετρέλαιο την ημέρα. Με τιμές γύρω στα 55 δολάρια το βαρέλι, μπορείτε να εκτιμήσετε την αξία των εμπορευμάτων που μεταφέρονται και την ελκυστικότητα των πειρατών να επιτίθενται σε τέτοια πλοία.

¹³P. Tyson, "Evaluating Australia's New Anti-Piracy Website Blocking Laws," *UniSA Student Law Rev.*, vol. 3, 2018.

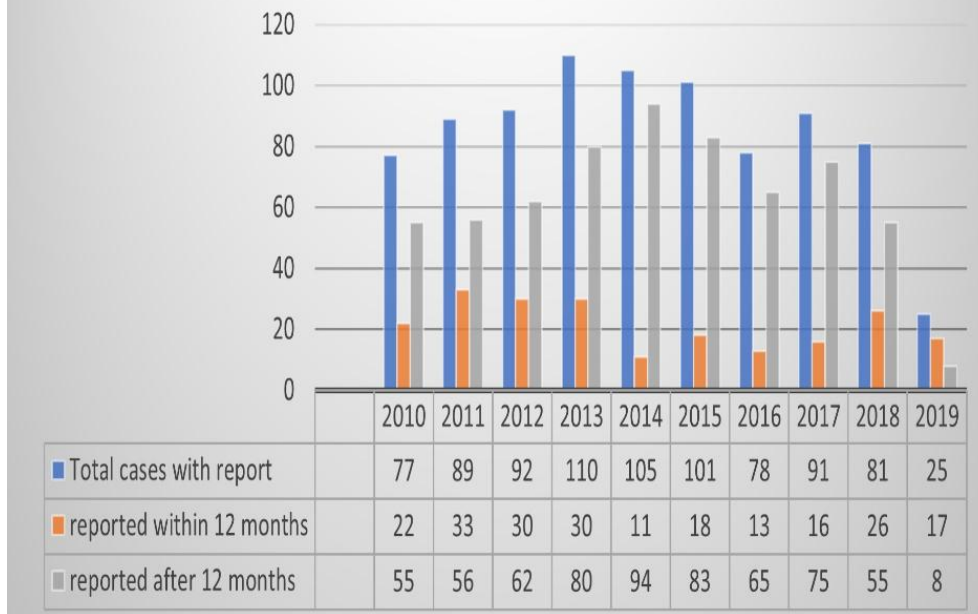


Γράφημα 2: Στατιστικά χρονικού διαστήματος 2009-2016, (ICC-IMB, 2016)

Το παραπάνω γράφημα δείχνει τις αναφερόμενες περιπτώσεις πειρατείας που σημειώθηκαν σε όλο τον κόσμο από το 2009 έως το 2016. Όπως μπορείτε να δείτε, το πλήθος των ατυχημάτων μέσα σε τρία χρόνια συνέβησαν με πλοία που μετέφεραν πετρελαϊκά προϊόντα (μεταφορείς προϊόντων) και πλοία ξηρού φορτίου. Το 2014, τα ατυχήματα σε δεξαμενόπλοια προϊόντων έφτασαν τα 59, μειώνοντας σε 51 το 2015 και 46 το 2016. Σύμφωνα με το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο, το 2016 καταγράφηκαν συνολικά 191 επιθέσεις.

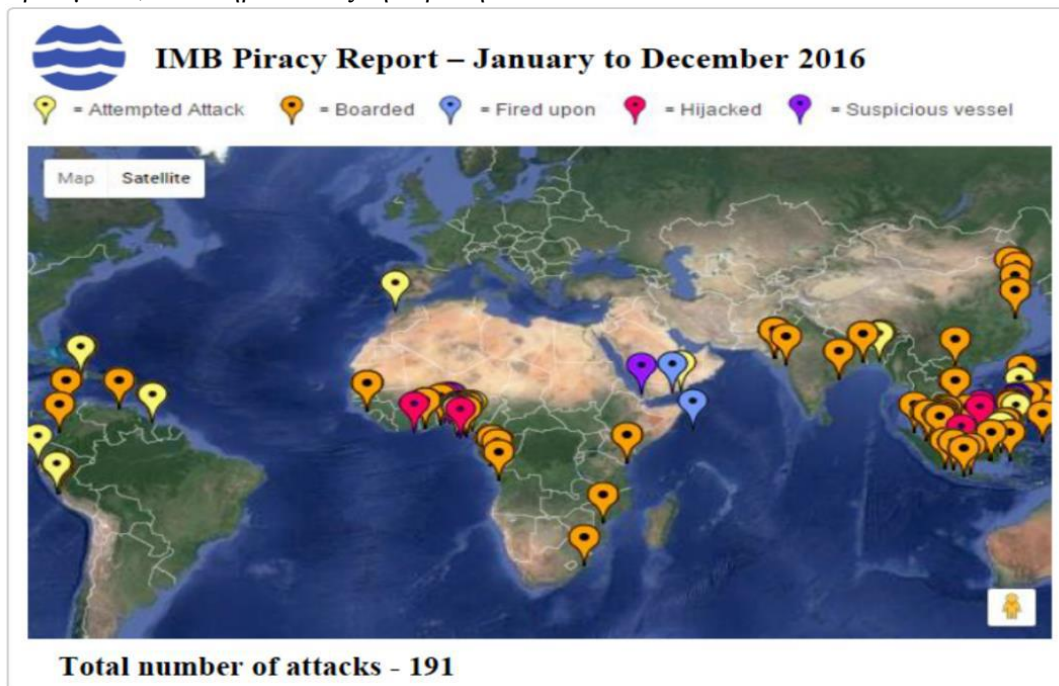


Reporting Rate in MCI within and after 12 months



Γραφήματα 3: Αριθμός υποβολών στο GISIS MCI και ποσοστό αναφορών από το 2010 έως το 2019, International Maritime Organization, <https://www.imo.org/en/OurWork/IIS/Pages/Statistics.aspx>

Παραδόξως, οι Φιλιππίνες έχουν 10 περιστατικά, ακολουθούμενες από την Ινδία με 14 και το Περού με 14, ολοκληρώνοντας την πρώτη πεντάδα.



Εικόνα 2: Έτος 2016 (IMB)

2.6 Δρομολόγια

Οι συνθήκες της επαναδρομολόγησης, αποφεύγοντας επικίνδυνες πορείες, δεν είναι ξεκάθαρες στα συμβαλλόμενα μέρη και σε μια ναύλωση ο ναυλωτής απαιτεί να καθοριστεί το δρομολόγιο. Αυτή είναι συνήθως η τυπική πρακτική ναύλωσης και μπορεί να αναμένεται πρόσθετο κόστος επαναδρομολόγησης από τους ναυλωτές. Χωρίς δικαιολογημένα και εύλογα κίνητρα για αλλαγή πορείας, ο καπετάνιος θα μπει στον πειρασμό να πλοηγηθεί ακόμα και στις πιο αντίξοες συνθήκες, να διαλέξει τη γρηγορότερη διαδρομή δεδομένου του τελικού προορισμού και να διατηρήσει ασφαλείς αποστάσεις από την πιθανότητα εξαπάτησης.

Προκειμένου να ληφθούν οι κατάλληλες προφυλάξεις, ο καπετάνιος μπορεί να αλλάξει πορεία για να αποφύγει την επίθεση από πειρατές, εάν υπάρχει εύλογος κίνδυνος να συναντήσει πειρατές. Όταν πρόκειται να παρεκκλίνουν από τα τυπικά δρομολόγια για την αποφυγή περιοχών υψηλού κινδύνου πειρατείας, οι ναυλωτές μπορεί να θεωρούν το επίπεδο κινδύνου για το σκάφος πολύ υψηλό για λογικούς ιδιοκτήτες ή ειδικούς στον τομέα.

Απόκλιση (DEVIATION)

Ενδέχεται να προκύψουν αξιώσεις για αποκλίσεις από τα συμφωνηθέντα όρια ταχύτητας και κατανάλωσης εάν οι πλοιοκτήτες δεν εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους για μέγιστη ασφαλή ταχύτητα. Πάραυτα, η αποφυγή ορισμένων υδάτων μόνο και μόνο επειδή υπάρχει κίνδυνος πειρατείας μπορεί να θεωρηθεί παραβίαση της σύμβασης, επομένως οι πλοιοκτήτες πρέπει να τηρούν τις υποχρεώσεις τους και να μην παρεκκλίνουν από τις συμφωνημένες ή συνήθεις διαδρομές. Εάν το πλοίο διέρχεται από περιοχές υψηλού κινδύνου πειρατείας, το κόστος πρόσθετης ασφάλισης, πρόσθετου προσωπικού και όλα τα μέτρα για την πρόληψη της πειρατείας, συμπεριλαμβανομένων των εκτροπών, πρέπει να βαρύνει τον ναυλωτή. Εάν υπάρχει νόμιμη απόκλιση για αποφυγή κινδύνου ή πιθανής πειρατείας και η ολική απόκλιση ξεπερνάει τα 100 μίλια, η επιπλέον διαδρομή θα καταβληθεί από τον ναυλωτή.

Ναυλοσύμφωνα (CHARTER PARTY)

Η ακύρωση ναύλωσης σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο επιτρέπεται σε περίπτωση σημαντικών αποκλίσεων από τους συμφωνημένους όρους για παρατεταμένη χρονική περίοδο. Αυτό συμβαίνει γιατί συχνά συνδέεται λανθασμένα με την έννοια της «ανωτέρας βίας» στο κοινό δίκαιο. Σε ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη δίνεται συχνά η λανθασμένη εντύπωση ότι η σύμβαση μπορεί να τερματιστεί χωρίς κυρώσεις επειδή δεν λειτουργεί όπως προβλέπεται στη σύμβαση. Η αδυναμία κατανόησης της ορθής νομικής θέσης μπορεί να ακολουθήσει σε απόφαση μη καταγγελίας της σύμβασης λόγω της ορθής εφαρμογής της ρήτρας καταγγελίας ή μπορεί να οδηγήσει σε ακούσια παραβίαση του καταστατικού από το μέρος που επιδιώκει να υπαναχωρήσει από το σύμφωνο. Συνέπειες που συνήθως ακολουθούν τόσο σοβαρά εγκλήματα. Η απώλεια σκάφους λόγω πειρατείας μπορεί να έχει

ως αποτέλεσμα τη λήξη της ναύλωσης, η οποία θα τερματιστεί εάν η ναύλωση δεν προβλέπει την επιστροφή του πλοίου. Η πειρατεία μπορεί να οδηγήσει σε καταγγελία της σύμβασης εάν το πλοίο καταστεί άχρηστο ή βυθιστεί λόγω πειρατείας.

Σε τελική ανάλυση, το πρώτο ερώτημα που τίθεται ως προς αυτό είναι εάν ο τρόπος με τον οποίο οι πειρατές κρατούν πλοία για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο μπορεί να οδηγήσει σε αθέτηση της σύμβασης. Εάν οι υποχρεώσεις που απορρέουν από τη σύμβαση ναύλωσης αλλάξουν ριζικά λόγω πειρατείας, αυτό θα εμποδίσει την εκτέλεση της σύμβασης σύμφωνα με τους όρους της. Η Charter διατηρεί το δικαίωμα βάσει νόμου (και χωρίς την επιλογή κανενός από τα μέρη) να στοιχειοθετήσει κινδύνους και ευθύνη που απορρέουν από εξωτερικά γεγονότα πέρα από τον έλεγχο οποιουδήποτε από τα μέρη και πέρα από τους ρητούς όρους για την αυτόματη καταγγελία της σύμβασης. Η ολοκλήρωση της εκτέλεσης της σύμβασης ναύλωσης καθίσταται αδύνατη σύμφωνα με τους ισχύοντες όρους της. Με τη λήξη της ναύλωσης, αμφότερα τα μέρη παύουν τις δραστηριότητές τους και αμφότερα τα μέρη απαλλάσσονται από οποιοσδήποτε υποχρεώσεις προκύψουν μετά τη λήξη της σύμβασης.

2.7 Λιμάνια

Έχουν γίνει επανειλημμένες απόπειρες ένοπλης πειρατείας, συχνά σε απροστάτευτα λιμάνια. Τέτοιες προσπάθειες μπορούν να βλάψουν το πλήρωμα και ακόμη και το περιβάλλον χρησιμοποιώντας επικίνδυνα μηχανήματα κατά την εκφόρτωση επικίνδυνου φορτίου. Σε κάθε περίπτωση, είναι σημαντικό να αποφεύγονται οι επιθέσεις. Διότι ακόμη κι αν δεν τραυματιζόταν κανείς, οι απώλειες που θα μπορούσαν να προκληθούν θα μπορούσαν να είναι τεράστιες. Το λιμάνι καθορίζεται από την αρχή και είναι ασφαλές για το χρόνο που χρειάζεται το πλοίο για να ολοκληρώσει τις διαδικασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης για ένα συγκεκριμένο φορτίο.

Μη ασφαλές λιμάνι

Εάν το πλοίο είναι ναυλωμένο και το λιμάνι φόρτωσης ή εκφόρτωσης δεν είναι ασφαλές, το πλοίο μπορεί να τερματίσει τη ναύλωση ή, στην περίπτωση ναύλωσης χωρίς σκάφος, ο ιδιοκτήτης μπορεί να μην συμφωνήσει με την υπογραφή. Η ισχύουσα νομοθεσία επιτρέπει στους πλοιοκτήτες να αρνούνται να δέσουν τα πλοία τους σε λιμάνια που θεωρούνται μη ασφαλή, καθώς και τις πιθανές συνέπειες εάν οι ναυλωτές μεταβούν σε μη ασφαλή λιμάνια κατά παράβαση της σύμβασης. Επιπλέον, οι πλοιοκτήτες μπορούν να καταγγείλουν τη σύμβαση χρησιμοποιώντας τους όρους της υπάρχουσας σύμβασης.

2.8 Μίσθωση πλοίου

Το καταστατικό του NYPE 93 αναφέρει στα άρθρα του καταστατικού: ατύχημα πλοίου ή φορτίου, εκτός από φυσική ζημιά, κατασκευαστικό ή ελάττωμα φορτίου (λόγω γεγονότων για τα οποία είναι υπεύθυνος ο φορέας εκμετάλλευσης, οι υπάλληλοί του, οι πράκτορες ή οι εργολάβοι του) ή για σκοπούς τοπογραφία ή κάλυψη υφάλων και διατήρηση ως αποτέλεσμα ή οποιουδήποτε άλλου παρόμοιου λόγου παρεμπόδισης ολικής λειτουργίας πλοίου. Οι περιπτώσεις που δεσμεύουν το πλοίο έγκεινται από το αν αναφέρεται στον ίδιο τον όρο ή περιέχεται σε άλλο σημείο της ναύλωσης. Επομένως, είναι απαραίτητο να προσδιορίζεται κατά περίπτωση πότε η πειρατεία εμπίπτει στις διατάξεις του καταστατικού. Ενδέχεται να προκύψουν ορισμένα νομικά ζητήματα σε σχέση με ναυλώσεις όπου το πλοίο χρησιμοποιείται ιδιωτικά. Μπορεί να προκύψει νομική σύγχυση, ιδίως όσον αφορά τις διάφορες διατάξεις των ποικίλων μορφών καταστατικών. Ο χρόνος που χάνεται λόγω των καθυστερήσεων και των διευθετήσεων σε περιοχές με υψηλό κίνδυνο πειρατείας κατά τη διάρκεια της ναύλωσης πληρώνεται.¹⁴ Οι ναυλωτές που επιθυμούν να επεκτείνουν το διαπραγματευόμενο επιτόκιο πληρωμής πρέπει να περάσουν από μια διαδικασία αναφοράς στοιχείων μη απασχόλησης για να αποδείξουν ότι η πληρωμή έγινε πράγματι. Εάν οι ναυλωτές δεν χρησιμοποιήσουν πλήρως το σκάφος για ειδικούς λόγους για τους οποίους ευθύνεται ο πλοιοκτήτης, οι ναυλωτές δεν υποχρεούνται να πληρώσουν για το χρονικό διάστημα κατά το οποίο το πλοίο είναι εντελώς μη διαθέσιμο. Πληρώνεται στον ναυλωτή επειδή το πλοίο του ναυλωτή θεωρείται μισθωμένο. Με χρονοναύλωση, ο ναυλωτής υποχρεούται να πληρώσει το ενοίκιο του πλοίου στη συμφωνηθείσα τιμή για όλη τη διάρκεια της σύμβασης. Το ποσό που καταβάλλεται για τη χρήση και τη μίσθωση του σκάφους πρέπει να καθορίζεται στους όρους της σύμβασης. Κατά τη διάρκεια της περιόδου ναύλωσης, η μίσθωση θα συνεχιστεί εκτός εάν λυθεί νόμιμα. Μέχρι τότε, οι όροι της μίσθωσης ισχύουν κατ' εξαίρεση από την υποχρέωση του ναυλωτή να κάνει τρέχουσες πληρωμές κατά τη διάρκεια της περιόδου ναύλωσης. Τα περισσότερα συμβόλαια ναύλωσης περιέχουν μια ρήτρα ναύλωσης που απαλλάσσει τον ναυλωτή από οποιαδήποτε υποχρέωση πληρωμής για περιόδους που το πλοίο δεν λειτουργεί σύμφωνα με τη σύμβαση.

2.8.1 Πρότυπες ρήτρες πειρατείας σε συμβόλαια ναύλωσης

Οι διεθνείς οργανισμοί έχουν αναπτύξει τυπικές ρήτρες πειρατείας για την αντιμετώπιση ζητημάτων που εγείρονται από την πειρατεία σε διάφορους τύπους ναυλώσεων. Αυτές οι διατάξεις έχουν σκοπό να βοηθήσουν τους ναυλωτές και τους πλοιοκτήτες να μοιράζονται τους κινδύνους και να αναλαμβάνουν ίσες υποχρεώσεις. Οι όροι που χρησιμοποιούνται παρέχονται από την BIMCO

¹⁴Theodorou T., (2018). Security on board energy carrying vessels: an analysis of international and regional regulatory measures (Doctoral dissertation)

(BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL). Ο κύριος στόχος της BIMCO είναι να παρέχει στα μέλη της μια δίκαιη επιχειρηματική ευκαιρία, να παρέχει συνθήκες για την προστασία των μελών και άλλες πιθανές απειλές που μπορεί να προκύψουν.¹⁵

2.8.2 Ρήτρες πειρατείας σε συμβόλαια χρονοναύλωσης

Η ρήτρα παραβίασης στον τομέα της ναύλωσης κατά ταξίδι έχει διαμορφωθεί σύμφωνα με τη ρήτρα Conwartime, η οποία βασίζεται στη μέτρηση των επιθέσεων πειρατείας. Σύμφωνα με το άρθρο της BIMCO, η ρήτρα αναφέρει ότι το πλοίο θα παραμείνει ναυλωμένο για έως και 90 ημέρες, όσο συμβαίνει πειρατεία. Οι ναυλωτές ή οι ιδιοκτήτες μπορούν να επιλέξουν τη διέλευση μέσω υδάτων όπου υπάρχει υψηλός κίνδυνος πειρατείας. Όπως αναφέρεται στο σημείο «γ» της BIMCO σχετικά με το χρόνο πειρατείας (Bimco Conwartime 2013, ρήτρες κινδύνου πολέμου στις χρονικές ναυλώσεις), «εάν ο πλοιοκτήτης συμφωνεί ή εάν το πλοίο είναι καθ' οδόν, οι πλοιοκτήτες είναι ελεύθεροι να λάβουν εύλογες αποφάσεις, εναλλακτικές διαδρομές» για να αποφύγουν μεταφορά εμπορευμάτων επί του σκάφους, ημερήσια και νυχτερινή ιστιοπλοΐα και χρήση συνοδών για τη συνοδεία νηοπομπών. Ρύθμιση απεριόριστη ταχύτητας ή κατεύθυνσης ή τοποθέτησης φτερών ή εξοπλισμό πάνω ή γύρω από το σκάφος. Πρόσωπα που είναι εξουσιοδοτημένα να επιβάλλουν τις εντολές ή τις οδηγίες τους όπως προβλέπεται από τη ρήτρα παραβίασης δικαιωμάτων UNc (III) της BIMCO σχετικά με τις προσωρινές συμφωνίες και το Συμβούλιο Ασφαλείας. Οι ναυλωτές υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τις εκτιμώμενες ώρες εργασίας του πλοίου όπως ορίζονται στους κανονισμούς Bimco Conwartime 2013 εν καιρώ πολέμου για συμβατικές χρονοναυλώσεις.¹⁶

Ρήτρες Πολέμου Κινδύνου BIMCO για Time Charterers όπως περιγράφεται στο Μέρος Δ των Ρητρών Πολέμου Κινδύνου Bimco Conwartime 2013 για Time Charterers, οι ναυλωτές ενδέχεται να απαιτήσουν από τα πληρώματα να εισέλθουν σε ύδατα υψηλού κινδύνου και ο ναύλος καταβάλλεται από τον πλοιοκτήτη.¹⁷ Επιπλέον, οι ναυλωτές υποχρεούνται να πληρώσουν πρόσθετα ασφάλιστρα που σχετίζονται με τον κίνδυνο πειρατείας. Σε ορισμένες περιοχές είναι υψηλότερο από ό,τι σε άλλες και μπορεί να αυξήσει τον ασφαλιστικό κίνδυνο. Προκειμένου να αποφευχθεί η ακύρωση της ναύλωσης εν μέσω πειρατείας, στη σύμβαση θα πρέπει να περιλαμβάνονται ρήτρες που να υπογραμμίζουν τις ενέργειες του πλοιοκτήτη σε περίπτωση συγκεκριμένης επίθεσης από πειρατές, καθώς ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για το πλοίο και τη διαχείριση. Παρέχοντας ειδικούς όρους στις

¹⁵ Hayes K. R., Inglis G. J. & Barry S. C., (2019). The assessment and management of marine pest risks posed by shipping: The Australian and New Zealand experience. *Frontiers in Marine Science*, 6, 489.

¹⁶ Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (1998). Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας και συμφωνία σχετικά με την εφαρμογή του μέρους XI της εν λόγω σύμβασης.

¹⁷ Chalk, P. (2009). *Maritime Piracy, Reasons, Dangers and Solutions*. RAND Corp. CT-317.

ναυλώσεις, οι ιδιοκτήτες και οι ναυλωτές υποχρεούνται να μοιράζονται το κόστος των ζημιών και των ζημιών σύμφωνα με τη νομοθεσία, που μπορεί να οδηγήσει σε άδικη καταγγελία της σύμβασης ή στην περίπτωση της Conwartime, όπως περιγράφεται στο "Bimco Conwartime 2013" με οποιουδήποτε όρους όπου και προσδιορίζεται στο τέλος της σύμβασης.

Όπως προτείνεται από το Bimco Conwartime 2013, το κόστος που σχετίζεται με επιπρόσθετη ασφάλιση, επιπλέον προσωπικό και όλα τα μέτρα κατά της πειρατείας μπορεί να περιλαμβάνει μείωση της ταχύτητας για την ελαχιστοποίηση της δρομολόγησης του κινδύνου. Οποιοσδήποτε αποκλίσεις πρέπει να βαρύνουν τον ναυλωτή. Οι ναυλωτές θα λάβουν όλα τα μέτρα για την προστασία του πλοίου και των επιβατών του Κατασκευασμένο σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις σχετικά με επιθέσεις πειρατείας.

2.9 Νομοθεσία στην πειρατεία

Η κλοπή θαλάσσιου εξοπλισμού αποδυναμώνει τη θαλάσσια ασφάλεια και έχει συνδεθεί με εγκλήματα που θέτουν σε κίνδυνο τους ναυτικούς, σταματούν το θαλάσσιο εμπόριο, κάνουν τους πλοιοκτήτες να συμπεριφέρονται άσχημα, αυξάνουν τα ασφάλιστρα προστασίας και το κόστος ασφάλειας, βλάπτουν το θαλάσσιο περιβάλλον και κάνουν τους αγοραστές και τους κατασκευαστές να πληρώνουν περισσότερα. Οι ιδιωτικές επιθέσεις μπορούν να έχουν πολλά αρνητικά αποτελέσματα, όπως να σταματήσουν άλλες χώρες να βοηθήσουν και να κάνουν τις μελλοντικές αποστολές πιο ακριβές. Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) ορίζει ότι όλα τα κράτη έχουν την εξουσία να συντονιστούν από κοινού για την καταστολή της πειρατείας στην ανοιχτή θάλασσα ή αλλού εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους. Η Γενική Συνέλευση ζήτησε επίσης από τα κράτη να αναλάβουν δράση για την αντιμετώπιση απειλών για την ασφάλεια των ωκεανών, όπως η πειρατεία.

Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι η τρομοκρατία στη θάλασσα δεν είναι κάτι νέο. Στην πραγματικότητα, η ασφάλεια των πλοίων ήταν πάντα ένα θέμα έντονης μελέτης και σκέψης μεταξύ των επιστημόνων. Τα πλοία έχουν δεχθεί επιθέσεις σε διαφορετικές περιόδους στην ιστορία της ναυτιλίας. Κατά τον 16ο και τον 17ο αιώνα, τα κράτη της Ευρώπης δεν μπορούσαν να πληρώσουν για αρκετές ναυτικές δυνάμεις για να προστατεύσουν τα συμφέροντά τους, τα οποία αυξάνονταν συνεχώς. Παράλληλα, παρόμοια άνοδος σημειώθηκε στην πειρατεία την ίδια χρονική περίοδο. Ωστόσο, η πειρατεία μειώθηκε πολύ τον 19ο και τον 20ο αιώνα. Κατά τη διάρκεια αυτών των αιώνων, η πειρατεία έχει μειωθεί κυρίως λόγω της αποικιακής επέκτασης, του ανταγωνισμού μεταξύ Ευρώπης και ΗΠΑ, αλλά και του ανταγωνισμού μεταξύ όλων των χωρών του κόσμου, καθώς και της ανόδου των ισχυρών πολεμικών στόλων και της τεράστιας ανάπτυξης της τεχνολογίας στον ναυτιλιακό τομέα. Αλλά στον 21ο αιώνα, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι το αντικείμενο που

μελετάται έχει αρχίσει να επανέρχεται ξανά, με πολλές διαφορετικές περιπτώσεις να συμβαίνουν σε πολλά μέρη σε όλο τον κόσμο.

2.9.1 ΒΑΛΤΙΜΟΡΗ 1939

Το BALTIME 1939 που ενημερώθηκε από το BALTIME 2001 είναι ένα τυποποιημένο σύστημα ανταλλαγής θαλάσσιων εμπορευματοκιβωτίων σχεδιασμένο για παραδόσεις ξηρού φορτίου. Η δομή Baltime παρέχεται από το Baltic and International Maritime Council (BIMCO). Η ρήτρα 11 της ναύλωσης BALTIME απαιτεί ένα σκάφος να είναι εκτός ζήτησης για περισσότερες από 24 ώρες για να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση. Το υποτήμα (Av) της δήλωσης καθορίζει τις συνθήκες υπό τις οποίες ένα πλοίο καθίσταται εκτός ενοικίασης.

2.9.2 NYPE 1993

Το έντυπο New York Produce Exchange του 1993, γνωστό και ως NYPE 93, είναι μια τυπική μορφή σύμβασης που χρησιμοποιείται στη ναυτιλιακή βιομηχανία για τη ναύλωση πλοίων. Χρησιμοποιείται ευρέως από πλοιοκτήτες και ναυλωτές ως βάση για τις εμπορικές τους διαπραγματεύσεις.

Η σύμβαση NYPE 93 είναι μια ολοκληρωμένη συμφωνία που καλύπτει ένα ευρύ φάσμα θεμάτων που σχετίζονται με τη ναύλωση πλοίων, συμπεριλαμβανομένου του ποσοστού μίσθωσης, της διάρκειας της ναύλωσης, των υποχρεώσεων των μερών, των ευθυνών για το φορτίο και των απαιτήσεων ασφάλισης.

Ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά της σύμβασης NYPE 93 είναι ότι πρόκειται για συμφωνία χρονοναύλωσης, πράγμα που σημαίνει ότι ο ναυλωτής ενοικιάζει το πλοίο για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο και πληρώνει στον ιδιοκτήτη μια σταθερή τιμή για κάθε ημέρα χρήσης του πλοίου. Αυτό διαφέρει από μια ναύλωση ταξιδιού, όπου ο ναυλωτής μισθώνει το πλοίο για ένα μόνο ταξίδι ή μια σειρά από ταξίδια και πληρώνει ένα εφάπαξ ποσό για ολόκληρο το ταξίδι.

Η σύμβαση NYPE 93 είναι μια εξαιρετικά τυποποιημένη συμφωνία που έχει αναπτυχθεί εδώ και πολλά χρόνια από ειδικούς του κλάδου και παρέχει ένα σαφές και συνεπές πλαίσιο για την εμπορική διαπραγμάτευση μεταξύ πλοιοκτητών και ναυλωτών. Είναι ευρέως αποδεκτό στη ναυτιλιακή βιομηχανία και χρησιμοποιείται συχνά ως σημείο αναφοράς για άλλες συμφωνίες ναύλωσης.

Ένα από τα πλεονεκτήματα της σύμβασης NYPE 93 είναι ότι παρέχει υψηλό επίπεδο σαφήνειας και βεβαιότητας και για τα δύο μέρη. Η σύμβαση περιλαμβάνει λεπτομερείς διατάξεις για ένα ευρύ φάσμα θεμάτων, συμπεριλαμβανομένης της παράδοσης και της εκ νέου παράδοσης του πλοίου, των ευθυνών των μερών για τη φόρτωση και εκφόρτωση του φορτίου και τις υποχρεώσεις για τη συντήρηση του πλοίου σε καλή κατάσταση.

Ένα άλλο βασικό χαρακτηριστικό της σύμβασης NYPE 93 είναι ότι περιλαμβάνει ολοκληρωμένες διατάξεις για ασφάλιση. Η σύμβαση καθορίζει τους τύπους ασφάλισης που απαιτούνται, συμπεριλαμβανομένης της ασφάλισης κύτους και μηχανημάτων, ασφάλισης προστασίας και αποζημίωσης και ασφάλισης κινδύνου πολέμου. Καθορίζει επίσης τα ελάχιστα επίπεδα κάλυψης που απαιτούνται για κάθε είδος ασφάλισης.

Η σύμβαση NYPE 93 είναι μια ευέλικτη συμφωνία που μπορεί να προσαρμοστεί στις συγκεκριμένες ανάγκες των μερών. Περιλαμβάνει μια σειρά από προαιρετικές ρήτρες που μπορούν να προστεθούν ή να αφαιρεθούν ανάλογα με τις απαιτήσεις των ναυλωτών και των ιδιοκτητών. Αυτό επιτρέπει και στα δύο μέρη να διαπραγματεύονται όρους που είναι προσαρμοσμένοι στις συγκεκριμένες ανάγκες και περιστάσεις τους.

Συμπερασματικά, η σύμβαση NYPE 93 είναι μια ευρέως αποδεκτή και εξαιρετικά τυποποιημένη συμφωνία που παρέχει ένα σαφές και συνεπές πλαίσιο για την εμπορική διαπραγμάτευση μεταξύ πλοιοκτητών και ναυλωτών. Πρόκειται για μια ευέλικτη συμφωνία που μπορεί να προσαρμοστεί στις συγκεκριμένες ανάγκες των μερών και περιλαμβάνει ολοκληρωμένες διατάξεις για ασφάλιση που παρέχουν υψηλό επίπεδο σαφήνειας και βεβαιότητας και για τα δύο μέρη. Ως εκ τούτου, είναι ένα σημαντικό εργαλείο για τη ναυτιλιακή βιομηχανία και είναι πιθανό να παραμείνει βασικό μέρος των εμπορικών διαπραγματεύσεων για πολλά χρόνια.

2.9.3 Βαλτικό και διεθνές ναυτιλιακό συμβούλιο (Baltic and International Maritime Council, BIMCO)

Όσον αφορά τις ρήτρες πειρατείας χρονοναύλωσης της BIMCO, οι ιδιοκτήτες μπορούν να αρνηθούν να προχωρήσουν όταν φαίνεται ότι το πλοίο, το ωφέλιμο φορτίο, το πλήρωμα ή άλλα άτομα που φορτώνουν το πλοίο, κατά την κρίση του πλοιάρχου ή των ιδιοκτητών, είναι δυνητικά ευάλωτα σε οποιαδήποτε πραγματική, παραβίαση ή αναφορά περιστατικά κλοπής, όπου ο κίνδυνος κλοπής υφίσταται κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής ή προκύπτει μετά από αυτήν. Εάν το σημείο αργότερα καταστεί επικίνδυνο, το πλοίο πρέπει να είναι ελεύθερο να εγκαταλείψει το πλήρωμά του.

Προκειμένου να διεξαχθεί διεξοδική διερεύνηση του φαινομένου της πειρατείας και της τρομοκρατίας στον ναυτιλιακό κλάδο, θα μελετήσουμε τα σχετικά άρθρα και βιβλιογραφία με κριτική οπτική. Αφού προσεγγίσουμε εννοιολογικά την έννοια της πειρατείας σύμφωνα με τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, αλλά και σύμφωνα με το Διεθνές

Ναυτιλιακό Γραφείο, θα κάνουμε μια σύντομη ιστορική αναδρομή, αναφέροντας τις τρεις κύριες κατηγορίες της και τονίζοντας τον βαθμό πολυπλοκότητας του φαινόμενο μελέτης. Τέλος, θα επικεντρωθούμε στο κόστος, άμεσο ή έμμεσο, που συνεπάγεται η πειρατεία και για το οποίο έχει διεξαχθεί ένα ευρύ φάσμα επιστημονικών ερευνών με την πάροδο του χρόνου.

2.10 Η πειρατεία σύμφωνα με την Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας

Η λέξη "πειρατεία" μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να περιγράψει οποιαδήποτε παράνομη πράξη, όπως βία, κράτηση ή κλοπή, που γίνεται για ιδιωτικό όφελος. Αυτή η πράξη μπορεί να γίνει από πλήρωμα ή άτομα σε ιδιωτικό πλοίο ή ιδιωτικό αεροπλάνο. Μπορεί να συμβεί στην ανοιχτή θάλασσα ή σε μέρος που δεν είναι υπό τον έλεγχο κανενός κράτους. Μπορεί να γίνει εναντίον άλλου πλοίου ή αεροπλάνου, ή εναντίον ατόμων ή περιουσιακών στοιχείων σε ή εναντίον αυτών των πλοίων ή αεροπλάνων. Εναλλακτικά, η πειρατεία μπορεί να οριστεί ως η πράξη της σκόπιμης παρέμβασης στη λειτουργία ενός πλοίου ή αεροσκάφους για να διευκολυνθεί η κλοπή ενός πλοίου ή αεροσκάφους, καθώς και κάθε είδους σκόπιμη υποκίνηση ή βοήθεια σε μια πράξη, όπως αναφέρεται στο Άρθρο 101, εδάφια 1 και 2 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας στο Montego Bay, Τζαμάικα, το 1982. Όταν προσπαθούμε να εξηγήσουμε τι είναι πειρατεία, βλέπουμε ότι η ίδια η πράξη τονίζει το γεγονός ότι δεν είναι νόμιμη, και πιο συγκεκριμένα, ότι δεν είναι νόμιμο για ένα άτομο να ασκεί βία, να κρατά κάποιον υπό κράτηση ή να κλέβει κάτι. Αλλά είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι ο παραπάνω ορισμός της πειρατείας έχει χρησιμοποιηθεί στην πράξη μόνο για καθεμία από τις παραπάνω παράνομες πράξεις όταν έγιναν στην ανοιχτή θάλασσα ή εκτός του ελέγχου οποιασδήποτε χώρας. Αυτό σημαίνει ότι εάν μία ή περισσότερες από αυτές τις παράνομες πράξεις συμβαίνουν εντός των συνόρων μιας χώρας, δεν θεωρούνται πειρατεία σύμφωνα με το άρθρο 101 του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών.

2.11 Το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο λέει ότι η πειρατεία είναι λάθος (IMB)

Το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (IMB), το οποίο ιδρύθηκε το 1981 από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό των Ηνωμένων Εθνών, έδωσε έναν ευρύτερο ορισμό της πειρατείας. Το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (IMB) ορίζει συνήθως την πειρατεία ως την επιβίβαση σε πλοίο με σκοπό να κλέψει ή να διαπράξει κάποιο άλλο είδος εγκλήματος και με την πρόθεση ή την ικανότητα να χρησιμοποιήσει βία για να το κάνει. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι ο ορισμός της πειρατείας

του IMB είναι ευρύτερος από τον ορισμό της πειρατείας στο άρθρο 101 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών. Οι διαφορές προέρχονται από το γεγονός ότι ο νέος ορισμός: Περιλαμβάνει πράξεις βίας κατά σκάφους ή αγαθών και ατόμων επί του σκάφους που συμβαίνουν στα χωρικά ύδατα ενός κράτους. Η οργάνωση περιλαμβάνει επίσης πράξεις κλοπής που μπορεί να μην σχετίζονται άμεσα με τη βία.

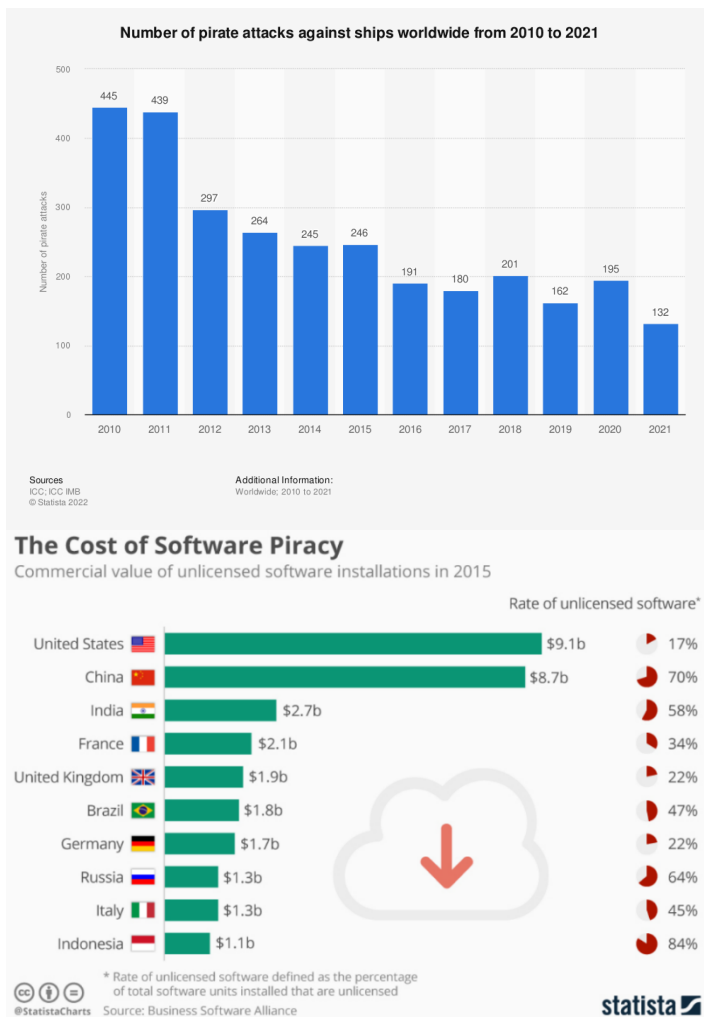
2.12 Πόσο περίπλοκο είναι το πρόβλημα της πειρατείας και τι το προκαλεί

Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι η θαλάσσια πειρατεία είναι ένα έγκλημα που μπορεί να συμβεί μόνο σε ένα συγκεκριμένο περιβάλλον. Αυτή η ρύθμιση περιλαμβάνει παράγοντες που καθιστούν πιο πιθανό να συμβεί και αυτοί οι παράγοντες είναι διαφορετικοί σε κάθε περίπτωση. Πρώτον, η πειρατεία στη θάλασσα είναι συνήθως ένα τυχαίο έγκλημα, επομένως οι εγκληματίες θα προσπαθήσουν να το κάνουν όταν είναι η κατάλληλη στιγμή και τα πράγματα δεν πάνε άσχημα. Επίσης, η πειρατεία γίνεται μεγαλύτερο πρόβλημα επειδή δεν υπάρχει ισχυρό νομικό πλαίσιο και δεν υπάρχουν αποτελεσματικοί τρόποι να την σταματήσει. Επίσης, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι οι χώρες με αστυνομία, καθώς και άλλοι παράγοντες και συνδυασμοί παραγόντων, παίζουν ρόλο στην άνοδο ή την εξάπλωση της πειρατείας. Μερικοί από αυτούς τους παράγοντες είναι η διαμόρφωση των συνθηκών που ισχύουν στον τομέα της οικονομίας σε όλο τον κόσμο. Συγκεκριμένα τα αποτελέσματα της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας και της εκβιομηχάνισης στις εμπορικές συναλλαγές, που αυτή τη στιγμή γίνονται με συντριπτική πλειοψηφία μέσω τηλεπικοινωνιών. Η γεωγραφία έχει μεγάλη επίδραση στη θαλάσσια κυκλοφορία επειδή τα πλοία συχνά πρέπει να περνούν από στενά κανάλια και περάσματα. Αυτό είναι συχνά απαραίτητο επίσης, για λόγους όπως η εξοικονόμηση αερίου.

Οι περισσότερες κοινωνικές ανάγκες σε κάθε τομέα δεν ικανοποιούνται. Δεν υπάρχει αρκετή οικονομική ανάπτυξη, υπάρχουν πολλοί άνεργοι και φτωχοί άνθρωποι, θεσμοί και κοινωνικές δομές καταρρέουν και δεν υπάρχει κυβέρνηση. Υπάρχουν επίσης τσακωμοί μεταξύ ανθρώπων μέσα στην ομάδα και έλλειψη θέλησης για επίλυση των προβλημάτων.

Ένα άλλο πράγμα που διευκολύνει τη διακίνηση και την πώληση των πειρατών, ειδικά στη μαύρη αγορά όπου τους κάνει πιο αποτελεσματικούς και βίαιους καθώς είναι το πόσο εύκολο είναι να γίνει αυτό στις μέρες μας. Τα όπλα, που φαίνονται διαφορετικά από εκείνα του παρελθόντος, αφήνουν τους επίδοξους εξτρεμιστές να αντικαταστήσουν τα μαχαίρια και τα πιστόλια με αυτόματα και άλλους τύπους πυρομαχικών. Επίσης, είναι σημαντικό να επισημανθεί ότι πολλές έρευνες σχετικά με αυτό το θέμα έχουν οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι η κακοκαιρία μπορεί να οδηγήσει σε βίαιο έγκλημα και συγκρούσεις. Ωστόσο, παρόλο που έχουν γίνει πολλές μελέτες σχετικά με αυτό το θέμα, ο ακριβής τρόπος με τον οποίο συμβαίνει αυτό δεν είναι ακόμα πλήρως κατανοητός.

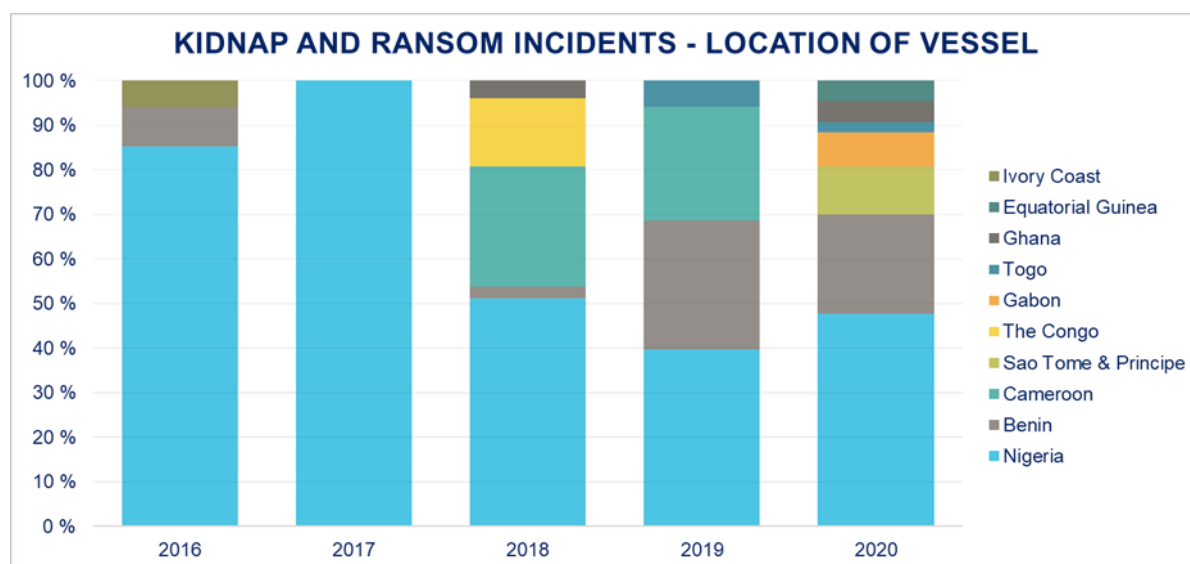
Ένας από τους πιο σημαντικούς κρίκους είναι ότι οι κλιματικές κρίσεις επηρεάζουν το εισόδημα των ανθρώπων και κατ' επέκταση, πόσο κοστίζει να κάνεις παράνομα πράγματα όπως η πειρατεία. Το πρόβλημα της θαλάσσιας πειρατείας είναι πολύ περίπλοκο και πρέπει να εξεταστεί τόσο από παγκόσμια όσο και από τοπική προοπτική. Προσπαθήσαμε να δούμε μερικά από αυτά τα πράγματα σε αυτήν την ενότητα, αλλά το πρόβλημα είναι πολύ μεγαλύτερο και υπάρχουν πολλά περισσότερα πράγματα που πρέπει να λάβετε υπόψη για να έχετε μια σαφή εικόνα του τι συμβαίνει. Από την άποψη των ειδικών, είναι επίσης σημαντικό να υπάρξει μια νέα ολοκληρωμένη προσέγγιση που αφενός λαμβάνει υπόψη την περίπλοκη δυναμική της πειρατείας και αφετέρου βασίζεται στη βαθιά κατανόηση των περιφερειακών και τα τοπικά πλαίσια και το πώς επηρεάζονται από παγκόσμιες και διεθνείς αλλαγές.



Γραφήματα 4: Αριθμός πειρατικών επιθέσεων παγκοσμίως 2010-2021, <https://www.statista.com/>

Είναι σημαντικό να γνωρίζουμε ότι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) χρησιμοποιεί το πιο κοινό σύστημα για την ταξινόμηση της πειρατείας. Αυτό το σύστημα χωρίζει την πειρατεία σε τρεις μεγάλους τύπους περιστατικών. Αφού εξεταστεί η κατάσταση, αποφασίζεται εάν επρόκειτο για πειρατεία, ληστεία πλοίων ή πειρατεία πλοίου με βάση το πόσο άσχημη ήταν και άλλους παράγοντες. Με βάση αυτή την ταξινόμηση, καθίσταται δυνατή η παρακολούθηση της πειρατείας, η επισήμανση των διαφορών στην πειρατεία και η εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων σχετικά με τις συνθήκες που κάνουν την πειρατεία πιο πιθανή.

Ειδικότερα, η πειρατεία μπορεί να χωριστεί σε περιστατικά χαμηλής έντασης (όπως ληστεία), περιστατικά μέσης έντασης (όπως επίθεση ή ληστεία) και περιστατικά υψηλής έντασης (όπως επίθεση ή ληστεία) (π.χ. πιο σοβαρά εγκλήματα όπως φόνος).



Source: IMB PRC Annual Report 2020

Γράφημα 5: Αυξανόμενος αριθμός επιτυχημένων επιθέσεων απαγωγής και λύτρων

Στην πειρατεία χαμηλής έντασης, που ουσιαστικά είναι απλώς η ληστεία των πλοίων ενώ βρίσκονται στο λιμάνι, ο κύριος στόχος των πειρατών είναι να κλέψουν χρήματα και τιμαφή από τα χρηματοκιβώτια και τους επιβάτες του πλοίου. Οι ναυτικοί σπάνια σκοτώνονται ή κρατούνται όμηροι από αυτά τα πράγματα. Δεν είναι το ίδιο με την πειρατεία υψηλής έντασης, η οποία συνδέεται με περισσότερο οργανωμένο έγκλημα και συχνά σκοτώνει τους ναυτικούς. Είναι σημαντικό να γνωρίζουμε ότι οι δολοφονίες είναι συνηθισμένες στην πειρατεία υψηλής έντασης και ότι οι πειρατές πρέπει να κινούνται με προγραμματισμένο τρόπο και να έχουν τα κατάλληλα εργαλεία για να κάνουν αυτού του είδους το έγκλημα. Όταν υπάρχει πολλή πειρατεία, το πλοίο και το φορτίο του είναι οι κύριοι στόχοι. Το πλοίο αιχμαλωτίζεται και μεταφέρεται σε λιμάνι που ελέγχουν, όπου απογειώνεται το φορτίο του. Ο καπετάνιος κάνει τότε ό,τι χρειάζεται για να χρησιμοποιήσει το πλοίο για τον εαυτό

του. Συγκεκριμένα, οι πειρατές συχνά ζωγραφίζουν πλοία, φτιάχνουν πλαστά έγγραφα και αλλάζουν σημαίες ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως μέρος ενός υποτιθέμενου ναυτικού σχεδίου.

Είναι αλήθεια ότι η πειρατεία κοστίζει πολλά χρήματα. Αυτό είναι σημαντικό ή επείγον. Για παράδειγμα τα ασφάλιστρα. Τα χρονοδιαγράμματα και οι διαδρομές μπορούν να αλλάξουν πιο γρήγορα. Μετά, πολλά άλλα πράγματα:

- Απώλεια εισοδήματος που αναφέρθηκε από γειτονικές χώρες σε άλλες καταστάσεις
- Επιπτώσεις στην τοπική αλιεία και τον τουρισμό
- Φαινόμενο υπό μελέτη, όπως η αποστολή καταστολής

Δεδομένων των πρόσφατων πειρατικών επιθέσεων σε πλοία που ανήκουν στη Σαουδική Αραβία, είναι σαφές ότι το κόστος της πειρατείας για τη βιομηχανία και ο αντίκτυπός της στο διεθνές εμπόριο δεν μπορούν να αγνοηθούν. Επιπλέον, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη πιθανές γεωπολιτικές επιπτώσεις. Οι επιστήμονες που έγραψαν αυτό το άρθρο λένε ότι, παρά τις προσπάθειες από όλο τον κόσμο, η πειρατεία στην περιοχή θα μπορούσε να καταστρέψει ένα από τα τρένα με τα περισσότερα ταξίδια στον κόσμο. Αν και δεν υπάρχουν σκληρά δεδομένα για τον αντίκτυπο της πειρατείας, είναι σαφές ότι το κόστος της πειρατείας είναι υψηλό. Οι μελετητές προτείνουν επίσης έναν τρόπο μέτρησης του κόστους της πειρατείας από τη σκοπιά μιας ναυτιλιακής εταιρείας. Το πιο σημαντικό πράγμα που βρήκαν είναι ότι η πειρατεία προσθέτει εκατομμύρια δολάρια στο κόστος των πλοιοκτητών κάθε χρόνο.

Οι ειδικοί συμφωνούν με τη γενική ιδέα ότι η μέτρηση του κόστους είναι μια δύσκολη και περίπλοκη εργασία. Είναι καλή ιδέα. Τα μέλη ανησυχούν περισσότερο αυτή τη στιγμή. Σχετικά με το πρόβλημα της πειρατείας, πόσο κακές ήταν οι πρόσφατες επιθέσεις και πόσο μεγάλα είναι τα πλοία. Επίσης, στο πλαίσιο της επιστημονικής τους έρευνας, η πειρατεία είναι ταυτόχρονα ένα αυξανόμενο πρόβλημα και ένας παράγοντας που καθιστά ακριβότερες τις διεθνείς μεταφορές. Ο ίδιος μελετητής λέει ότι πρόσφατες μελέτες εξέτασαν διαφορετικές πηγές ανασφάλειας, όπως η διαφθορά, η πειρατεία και η τρομοκρατία, για να καταλάβουν πώς η ανασφάλεια θα επηρεάσει το εμπόριο μακροπρόθεσμα. Αλλά εξετάζουν ένα κενό στην έρευνα σχετικά με το πώς η πειρατεία επηρεάζει το εμπόριο και προσπαθούν να το καλύψουν με τη δική τους έρευνα. Όπως σημειώνουν, το κύριο πλεονέκτημα της μεθοδολογίας και της ερευνητικής τους διαδικασίας είναι ότι καλύπτουν τα προαναφερθέντα κενά σε υπάρχοντα άρθρα και βιβλιογραφία για το θέμα και όχι μόνο περιλαμβάνουν αλλά και περιγράφουν πράξεις βίας σε τριτογενή ύδατα μιας χώρας.

Συγκεκριμένα, εφαρμόσαμε ένα στατιστικό μοντέλο σε δεδομένα που προέρχονται από ετήσιες εξαγωγές 27 κρατών μελών της ΕΕ και 21 εξαγωγικών προορισμών. Το συμπέρασμα που κατέληξαν αυτοί οι μελετητές ήταν ότι δεν εμποδίζουν όλες οι πράξεις βίας κατά των πλοίων το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο και μόνο οι πιο καταστροφικές πράξεις μειώνουν στην πραγματικότητα το εμπόριο μεταξύ των εθνών. Τα έξοδά τους αναμένεται να μειωθούν ελαφρά. Πεδίο με ρύζι. Η Ασία και η Ευρώπη έκαναν επιχειρήσεις στη θάλασσα. Τέλος, ειδικοί που εξέτασαν τον τρόπο με τον οποίο

η πειρατεία επηρεάζει διάφορα μέρη των οικονομιών των χωρών όπου συμβαίνει, διαπίστωσαν ότι οδηγεί στο έγκλημα. Η παραοικονομία, ή η δημιουργία χρημάτων στη σκιώδη οικονομία, ως ένας τρόπος για να ταΐσετε τους φτωχούς, να βοηθήσετε την κοινότητα (μέσω της μαχητικής οικονομίας) και να πληρώσετε για ομάδες μάχης (combat economy).

Κεφάλαιο 3^ο

Μέθοδοι πρόληψης και καταστολής της πειρατείας και τρομοκρατίας

Η διαχείριση κινδύνων είναι ο τρόπος με τον οποίο οι οργανισμοί προσπαθούν να αντιμετωπίσουν τους κινδύνους με επιστημονικό και οργανωμένο τρόπο, ώστε να μπορούν να αποκομίσουν οφέλη από αυτήν. Για να λειτουργήσει η διαχείριση κινδύνου, πρέπει να μπορεί να βρίσκει και να διαχειρίζεται σωστά τους κινδύνους. Ο προσδιορισμός κινδύνου ξεκινά με τον υπολογισμό του πόσο εκτεθειμένος είναι ο οργανισμός στην αβεβαιότητα. Η διαχείριση των κινδύνων απαιτεί βαθιά κατανόηση του οργανισμού, του περιβάλλοντος του και της αγοράς στην οποία δραστηριοποιείται. Η διαχείριση κινδύνου θα πρέπει να γίνεται με προγραμματισμένο, μεθοδικό τρόπο με προσοχή στη λεπτομέρεια. Θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνει κατανόηση των στρατηγικών, των στόχων και των βασικών παραγόντων του οργανισμού. Τέλος, όσοι είναι υπεύθυνοι για τη διαχείριση κινδύνων θα πρέπει να γνωρίζουν τους κινδύνους και τις πιθανότητες που συνεπάγεται η επίτευξη των στόχων ενός οργανισμού.

3.1 Οδηγός βέλτιστων πρακτικών διαχείρισης 4 (Bone Morphogenetic Protein 4, BMP4) – Εκτίμηση κινδύνου

Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι ο οδηγός για τις βέλτιστες πρακτικές διαχείρισης (BMP 4) δημιουργήθηκε με τη βοήθεια του NATO, του Βρετανικού Ναυτικού, της Ευρωπαϊκής Δύναμης στη Σομαλία και της Interpol, καθώς και όλων των μη κυβερνητικών οργανώσεων που ασχολούνται με τη ναυτιλία και πειρατεία. Είναι σημαντικό να θυμάστε ότι αυτός ο οδηγός είναι το μέρος για να αναζητήσετε πληροφορίες σχετικά με το πώς να διατηρήσετε τα πλοία ασφαλή σε περιοχές όπου η πειρατεία και η τρομοκρατία αποτελούν πρόβλημα. Πιο αναλυτικά, ο συγκεκριμένος οδηγός προτείνει ότι πριν τα πλοία ταξιδέψουν σε περιοχές υψηλού κινδύνου για πειρατεία και τρομοκρατία, η εταιρεία διαχείρισης του πλοίου και ο καπετάνιος θα πρέπει να αξιολογήσουν προσεκτικά όλους τους κινδύνους, καθώς και την πιθανότητα πειρατείας και τι θα σήμαινε για το πλοίο. Οι παραπάνω υπολογισμοί βασίζονται στις πιο πρόσφατες πληροφορίες που έχουμε. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι η αξιολόγηση κινδύνου, η οποία γίνεται με αυτόν τον τρόπο και πάντα σύμφωνα με τον οδηγό μελέτης, είναι απαραίτητη για να προσδιοριστούν με σαφήνεια μέτρα για να σταματήσουν αυτά τα πράγματα, καθώς και τρόποι μείωσής ή διακοπής τους. Για να σταματήσει η πειρατεία, είναι σημαντικό να συνδυαστούν τα παραπάνω μέτρα με θεσμικούς κανονισμούς και άλλα μέτρα.

Οι οδηγίες βέλτιστων πρακτικών διαχείρισης λένε ότι η ασφάλεια του πληρώματος, το ύψος του καταστρώματος, η ταχύτητα του σκάφους και η κατάσταση της θάλασσας είναι μερικά από τα πιο σημαντικά πράγματα που πρέπει να λάβετε υπόψη κατά την αξιολόγηση του κινδύνου πειρατείας και τρομοκρατίας.

Ένας από τους πιο σημαντικούς στόχους του οδηγού που εξετάζουμε είναι να βεβαιωθούμε ότι το πλήρωμα του πλοίου είναι ασφαλές. Για να γίνει αυτό, πρέπει να ληφθούν διαφορετικά μέτρα για να εμποδίσουν τους ανθρώπους να επιβιβαστούν στο πλοίο χωρίς άδεια και να εμποδίσουν τους ανθρώπους να επιβιβαστούν στο πλοίο από το εξωτερικό. Αυτό θα αποτρέψει το πλήρωμα από το να κολλήσει μέσα στο πλοίο και θα τους δώσει διέξοδο σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή εάν κινδυνεύουν λόγω πειρατείας. Όταν σκέφτεστε τα μέτρα ασφαλείας, είναι επίσης σημαντικό να σκεφτείτε πώς να προστατεύσετε το πλήρωμα από σφαίρες, ειδικά όταν βρίσκονται στη γέφυρα του πλοίου. Και τέλος, το ύψος του καταστρώματος είναι σημαντικό γιατί οι πειρατές συνήθως προσπαθούν να επιβιβαστούν από τα χαμηλότερα σημεία του πλοίου, που είναι συνήθως το πλάι ή το πίσω μέρος.

Το υψηλό ύψος του καταστρώματος δεν εγγυάται ότι οι πειρατές δεν θα επιτεθούν, αλλά το κάνει λιγότερο πιθανό να το κάνουν. Ένας άλλος καλός τρόπος για να σταματήσει ή να νικηθεί μια πειρατική επίθεση σε ένα πλοίο είναι να χρησιμοποιήσει την ταχύτητά του, γεγονός που δυσκολεύει την επιβίβαση τρίτων στο πλοίο. Παρόλο που κανείς δεν γνωρίζει για πειρατική επίθεση όπου οι πειρατές μπόρεσαν να μπουν στο πλοίο στο οποίο επιτέθηκαν, αυτό δεν σημαίνει ότι οι πειρατές δεν μπορούν να βρουν στρατηγικές που θα τους επέτρεπαν να επιστρέψουν σε ένα πλοίο που κινείται πιο γρήγορα από τα άλλα. Αλλά τα πλοία καλούνται να συνεχίσουν να κινούνται γρήγορα, με ή πάνω από δεκαοκτώ κόμβους, όταν περνούν από περιοχές υψηλού κινδύνου ή όταν βλέπουν ύποπτα πλοία. Όταν υπολογίζουμε πόσο πιθανή είναι η πειρατεία και η τρομοκρατία, η κατάσταση της θάλασσας είναι επίσης πολύ σημαντική. Το γεγονός ότι οι πειρατές συνήθως πραγματοποιούν τις επιθέσεις τους από μικρά σκάφη, τα οποία συχνά συνοδεύονται από μεγαλύτερα, εξαρτάται κατά κάποιον τρόπο από τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν στην εκάστοτε θαλάσσια περιοχή.

3.2 Πρόσθετες προφυλάξεις ασφαλείας επί του πλοίου

Είναι σημαντικό να επισημάνουμε ότι υπάρχουν ορισμένα πρόσθετα μέτρα ασφαλείας στο πλοίο. Έξω από το πλοίο, υπάρχουν φρουροί που μπορούν να ενημερώσουν τον καπετάνιο του πλοίου αν δουν κάτι ύποπτο. Επίσης, ομοιώματα ανθρώπων με έντονα χρώματα θα πρέπει να τοποθετούνται σε σημεία που φαίνονται από μεγάλη απόσταση. Προτείνεται επίσης ότι οι πειρατές δυσκολεύονται να επιβιβαστούν βάζοντας ράβδους στα παράθυρα της γέφυρας και βάζοντας ένα

μεταλλικό φράχτη γύρω από το πλοίο για να εμποδίσουν την πρόσβαση. Είναι επίσης σημαντικό να τεθούν φυσικά εμπόδια γύρω από το πλοίο, έτσι ώστε οι πειρατές να δυσκολεύονται να επιβιβαστούν. Στην πραγματική ζωή, το συρμάτινο πλέγμα τοποθετείται συνήθως σε ένα ή περισσότερα στρώματα για να λειτουργεί καλύτερα. Για να είναι δύσκολο για τους πειρατές να μπουν στο πλοίο, δημιουργείται επίσης ένα δίκτυο σωλήνων νερού ή αφρού. Το πλοίο πρέπει να είναι έτοιμο να κινηθεί σε περίπτωση που ένα πειρατικό σκάφος βρεθεί πίσω του. Ο στόχος είναι να δημιουργήσετε κύματα ή μοτίβα ανέμου που θα δυσκολεύουν τους πειρατές να επιβιβαστούν. Τέλος, θα πρέπει να υπάρχει κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης σε κάθε σημείο του πλοίου, ώστε κάθε ύποπτη κίνηση να γίνεται έγκαιρα και να παρακολουθούνται οι κινήσεις των πειρατών που επιτίθενται στο πλοίο. Για να προστατεύονται όλοι οι επιβαίνοντες, κάθε πλοίο χρειάζεται έναν χώρο που να είναι καλά προστατευμένος και να χωράει όλους. Προτείνεται επίσης όλα τα πλοία που ταξιδεύουν τη νύχτα ή σε περιοχές υψηλού κινδύνου να σβήνουν όλα τα φώτα τους, ακόμη και αυτά που επιβάλλουν οι κανόνες ναυσιπλοΐας. Αυτό καθιστά πιο δύσκολο για τους πειρατές να βρουν τα πλοία. Τέλος, σήμερα πρέπει να χρησιμοποιούνται φρουροί, είτε είναι οπλισμένοι είτε όχι. Ο καπετάνιος και η εταιρεία διαχείρισης του πλοίου παίρνουν αυτή την απόφαση βάσει πολιτικής, η οποία εφαρμόζεται και με τα σωστά κριτήρια.¹⁸

3.3 Ναυτική ασφάλιση

Όταν μιλάμε για θαλάσσια ασφάλιση, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι υπάρχουν νόμοι σε αυτόν τον τομέα από το 1906. Αυτοί οι νόμοι εξακολουθούν να είναι ευρέως αποδεκτοί και οι νέοι νόμοι τους έχουν βελτιώσει εν καιρώ. Πιο συγκεκριμένα, σημαντικό να γνωρίζουμε ότι ο νόμος για την ασφάλιση ναυσιπλοΐας του 1906 είναι μια συλλογή βρετανικών νόμων που διέπουν τη ναυτική ασφάλιση. Αυτή η πράξη είναι σημαντική γιατί βασίζεται στο αγγλικό δίκαιο και είναι ένας από τους σημαντικότερους νόμους στον κόσμο όσον αφορά την ασφάλιση θαλάσσης. Μέχρι το 1666, ήταν γνωστό ότι δεν υπήρχαν σταθερές τοποθεσίες για επιχειρήσεις που πουλούσαν θαλάσσιες ασφάλειες. Μετά από αυτό το διάστημα, τα καφενεία έγιναν σιγά-σιγά ασφαλιστικά γραφεία στο City του Λονδίνου. Όσο περνούσε ο καιρός, ο αριθμός αυτών των γραφείων άρχισε να αυξάνεται. Οι πρώτοι νόμοι για τη ναυτική ασφάλιση άφησαν την αγορά και τα δικαστήρια να καταλάβουν ποιοι ήταν οι βασικοί κανόνες της ναυτιλιακής ασφάλισης. Ο νόμος περί ναυτικής ασφάλισης του 1906 κωδικοποίησε αυτούς τους κανόνες. Ο νόμος περί θαλάσσιας ασφάλισης του 1906, ο οποίος μόλις αναφέρθηκε, είναι κυρίως ένας τρόπος για να καταγραφεί ο βρετανικός νόμος για τη ναυτική

¹⁸ Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη, ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΠΟ ΕΝΟΠΛΟΥΣ ΙΔΙΩΤΕΣ ΦΡΟΥΡΟΥΣ ΣΕ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ <http://www.opengov.gr/yptp/wp-content/uploads/downloads/2011/12/sxedio-nomou-enoploi-frouroi.pdf>

ασφάλιση. Δεν υπάρχει τίποτα σαν αυτό το είδος κωδικοποίησης πια. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι ο συγκεκριμένος νόμος καθιστά σαφές ότι η γλώσσα αυτής της κωδικοποίησης είναι αναγκαία και πρέπει να γίνει δεκτή ακόμη και αν ο ασφαλισμένος δεν συμφωνεί. Στην πράξη, ωστόσο, οι χάρτες έχουν συχνά ρήτρες που κάνουν τις περιγραφές του MIA 1906 λιγότερο σημαντικές.

3.4 Ιδέες για τον τερματισμό της πειρατείας και της τρομοκρατίας στη θάλασσα

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ)

Είναι σημαντικό να γνωρίζουμε ότι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) είναι παράρτημα των Ηνωμένων Εθνών που ασχολείται με ναυτιλιακά ζητήματα σε όλο τον κόσμο. Ο ΙΜΟ αποτελείται από τη Γενική Συνέλευση, το Συμβούλιο, τις πέντε κύριες τεχνικές επιτροπές και αρκετές υποεπιτροπές για να βοηθήσουν τις κύριες τεχνικές επιτροπές και τη γραμματεία να κάνουν τη δουλειά τους. Οι στόχοι του ΙΜΟ είναι να βελτιώσει την ασφάλεια στη θάλασσα, να διαχειριστεί τους ανθρώπινους πόρους στην εμπορική ναυτιλία και να σταματήσει τη ρύπανση στον ωκεανό. Υπάρχουν διεθνείς συμφωνίες για κάθε έναν από αυτούς τους στόχους. Τα κράτη ιδρύουν διεθνείς οργανισμούς μέσω διεθνών συμφωνιών και οι εξουσίες τους περιορίζονται σε αυτά που τους δίνουν τα κράτη μέλη τους. Δεν έχουν μεγάλη διεθνή παρουσία, ειδικά όταν πρόκειται για τα κράτη μέλη. Μπορούν να προσχωρήσουν σε διεθνείς συμφωνίες και να λάβουν μέρος σε αυτές, και στους εκπροσώπους τους παρέχονται ορισμένα δικαιώματα και προστασία. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) αναφέρει ότι οι ακόλουθες είναι μερικές από τις πιο σημαντικές διεθνείς συμφωνίες:

Η διεθνής σύμβαση SOLAS έχει να κάνει με την ασφάλεια στη θάλασσα. Η διεθνής σύμβαση STCW αφορά τους ανθρώπους που εργάζονται στα πλοία. Η Διεθνής Σύμβαση MARPOL είναι μια πολύ σημαντική διεθνής συμφωνία που καλύπτει όλους τους τύπους θαλάσσιας ρύπανσης και τονίζει πόσο σημαντικό είναι να σταματήσει η ρύπανση.

Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι που έχουν τεθεί, καταβάλλονται προσπάθειες για την υιοθέτηση νομικών εργαλείων όπως συμβάσεις, κώδικες, προτάσεις και οδηγίες, καθώς και τρόπους για να διασφαλιστεί ότι τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν αυτά τα εργαλεία με σωστό και ομαλό τρόπο. Όσον αφορά τον κατάλογο άλλων συμβάσεων του ΙΜΟ, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι, εκτός από τις συμβάσεις για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, την ευθύνη και την αποζημίωση, έχουν επίσης εγκριθεί μεγάλος αριθμός συμβάσεων για την ασφάλεια στη θάλασσα, όπως η σύνδεση πλοίων και λιμένων.

Διεθνείς συμβάσεις στην ναυτιλία

Με τον όρο διεθνής σύμβαση, μπορούμε να ορίσουμε κάθε είδους συμβατική σχέση, η οποία συνάπτεται μεταξύ κρατών ή μεταξύ κρατών και διεθνών οργανισμών. Ο κύριος στόχος των διεθνών

συνθηκών είναι να παράγουν έννομα αποτελέσματα, και υπάρχει ένα ευρύ φάσμα τύπων διεθνών συνθηκών. Κατ' αρχήν, οι διεθνείς συμφωνίες διακρίνονται σε δύο τύπους: διεθνείς συμφωνίες, που συνάπτονται μεταξύ κρατών και διεθνείς συμβάσεις, στις οποίες συμμετέχουν διεθνείς οργανισμοί.

Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι οι διεθνείς συμφωνίες μπορούν να ταξινομηθούν σε διμερείς και πολυμερείς συμφωνίες. Το βασικό σημείο διαφοράς των διμερών και πολυμερών συμβάσεων βρίσκεται στα παρακάτω:

- Η διαπραγματευτική ικανότητα και σύναψη
- Η έναρξη ισχύος
- Η δυνατότητα διατυπώσεως επιφυλάξεων, καθώς επίσης και
- Η ερμηνεία, η αναθεώρηση και η λήξη ισχύος.

Όπως έγινε σαφές, πριν από την επίσημη ίδρυση του IMO το 1958, είχε ήδη δημιουργηθεί μια σειρά από σημαντικές διεθνείς συμβάσεις. Ο IMO, από την αρχή, έθεσε ως κύριο σκοπό του την ανάπτυξη αυτών των υφιστάμενων συμβάσεων, καθώς και τη δημιουργία νέων διεθνών συμφωνιών όταν χρειαζόταν. Πράγματι, ο ναυτιλιακός κλάδος αποτελεί θέμα έντονης συζήτησης μεταξύ των κρατών μελών του IMO και αν χρειαστεί, μπορούν να ξεκινούν κάθε φορά οι διαδικασίες του IMO για την προετοιμασία μιας νέας συμφωνίας ή την τροποποίηση μιας ήδη ισχύουσας.

3.5 Διεθνείς ενέργειες για τον αφανισμό της πειρατείας

Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι, μετά το 2005, τα περιστατικά πειρατείας έχουν αυξηθεί και αυτό έχει προκαλέσει πολλά προβλήματα, τόσο οικονομικά, κοινωνικά όσο και πολιτικά. Μαζί με την κατάσταση που μόλις περιγράψαμε, δεν μπορούμε να αγνοήσουμε ότι ένας σημαντικός αριθμός επιθέσεων στο Παγκόσμιο Επισιτιστικό Πρόγραμμα (WFP) πλοία έχουν πραγματοποιηθεί, γεγονός που οδήγησε ορισμένα κράτη, όπως η Γαλλία, η Δανία, ο Καναδάς και η Ολλανδία, να συνοδεύσουν αυτά τα πλοία. Το 2008, σημειώθηκε αύξηση των περιστατικών πειρατείας, συμπεριλαμβανομένων ορισμένων σε πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα, γεγονός που ώθησε τα Ηνωμένα Έθνη να εκδώσουν μια σειρά ψηφισμάτων. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), που παρουσιάσαμε και αναλύσαμε στο πλαίσιο προηγούμενης ενότητας αυτού του κεφαλαίου, έπαιξε σημαντικό ρόλο στην προσπάθεια αυτή, κινητοποιώντας τη διεθνή κοινότητα και όλους τους διεθνείς οργανισμούς. Σήμερα, τα Ηνωμένα Έθνη, η Συμφωνία του Βορείου Ατλαντικού (NATO), η Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς και ορισμένα άτομα ή ομάδες κρατών, συνεργάζονται με τη βοήθεια όλων των θεσμικών οργάνων που ιδρύθηκαν για την καταπολέμηση της πειρατείας.

Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι, ενώ η πειρατεία μπορεί να καταπολεμηθεί μέσω προσεκτικού σχεδιασμού και εφαρμογής επιχειρήσεων θαλάσσιας ασφάλειας, ο πιο αποτελεσματικός τρόπος καταστολής της πειρατείας είναι μέσω της συνεργασίας των κρατών και της διεθνούς

κοινότητας. Αυτή η συνεργασία είναι δυνατή μέσω της χρήσης συνθηκών που ρυθμίζουν το ναυτικό δίκαιο. Χωρίς αμφιβολία, το υπάρχον νομικό πλαίσιο για την αντιμετώπιση του η πειρατεία είναι ανεπαρκής.

3.6 Σχέση ανάμεσα στην πειρατεία και στην τρομοκρατία

Η ενδεχόμενη ταύτιση της πειρατείας με την τρομοκρατία

Η πειρατεία έχει προσελκύσει την προσοχή της διεθνούς κοινότητας επειδή, σε ορισμένες περιπτώσεις, υπάρχει πιθανή σύνδεση μεταξύ της πειρατείας και των τρομοκρατικών ενεργειών. Επιπλέον, υπάρχει μεγάλη συζήτηση για το τι συνιστά πειρατεία, και αυτό έχει οδηγήσει τα κράτη να προσπαθούν να ταυτίσουν την πειρατεία με τρομοκρατικές ενέργειες στην ανοιχτή θάλασσα, κυρίως επειδή έτσι μπορούν να ασκήσουν την καθολική δικαιοδοσία τους. Οι περισσότεροι φαινομενικά «αντιτρομοκρατικοί» νόμοι καλύπτουν στην πραγματικότητα ένα ευρύ φάσμα αδικημάτων, συμπεριλαμβανομένων πράξεων πειρατείας.

Η περίπτωση του ιταλικού πλοίου Achille Lauro και η Σύμβαση της Ρώμης για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Θαλάσσιας Ναυσιπλοΐας του 1988 (SUA)

Προκειμένου να κατανοήσουμε καλύτερα τη σχέση μεταξύ πειρατείας και τρομοκρατίας, είναι χρήσιμο να ρίξουμε μια ματιά στην περίπτωση του ιταλικού πλοίου Achille Lauro, το οποίο κατασχέθηκε από μέλη του Απελευθερωτικού Μετώπου της Παλαιστίνης το 1985. Στην αρχή, οι άνθρωποι που ανέλαβαν το πλοίο είχαν επιβιβαστεί ως επιβάτες, αλλά τελικά πήραν τον έλεγχο του πλοίου και απείλησαν να το ανατινάξουν εάν το Ισραήλ δεν απελευθερώσει πενήντα Παλαιστίνιους αιχμαλώτους. Τελικά, οι ΗΠΑ χαρακτήρισαν την τρομοκρατική ενέργεια που έλαβε χώρα ως πειρατεία, αλλά οι δράστες καταδικάστηκαν από ιταλικά δικαστήρια για τρομοκρατικές ενέργειες. Ωστόσο, εκείνη την εποχή, οι τρομοκρατικές ενέργειες σε ένα πλοίο δεν αποτελούσαν διεθνές έγκλημα. Η Σύμβαση για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας του 1988 (Σύμβαση SUA, εφεξής SUA) ξεκίνησε για να καλύψει το νομικό κενό που είχε δημιουργηθεί από τη μέχρι τότε νομοθεσία. Αν και δεν αναφέρει συγκεκριμένα την πειρατεία, τα κράτη είναι υποχρεωμένα να ποινικοποιούν μια ποικιλία παράνομων πράξεων και τρομοκρατικών πράξεων που λαμβάνουν χώρα σε ένα πλοίο, χωρίς να θεσπίσουν καθολική δικαιοδοσία για την καταστολή τους. Ουσιαστικά, τα περισσότερα από τα αδικήματα που προβλέπονται από την προαναφερθείσα σύμβαση θα συνιστούσαν πράξεις πειρατείας εάν διαπράχθηκαν σύμφωνα με τους όρους της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS), όπως για παράδειγμα, ένοπλη ληστεία στη θάλασσα. Ωστόσο, η SUA δεν έχει γίνει ακόμη ευρέως.

Κεφάλαιο 4^ο

Η Θαλάσσια ασφάλιση των πλοίων

Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο είναι μια νομικά δεσμευτική συμφωνία μεταξύ της ασφαλιστικής εταιρείας και του πελάτη. Η σύμβαση βασίζεται σε ανταλλαγή παροχών, η οποία μπορεί να περιλαμβάνει την υποχρέωση του ασφαλιστή να αποζημιώσει τον πελάτη για τυχόν απώλειες και ζημιές και τη δέσμευση του πελάτη να πληρώσει το ασφάλιστρο που έχει συμφωνηθεί εκ των προτέρων. Υπάρχουν διάφορα είδη ασφαλιστηρίων συμβολαίων, ανάλογα με το όφελος. Σύμβαση με υποχρέωση παροχής ασφαλιστή χωρίς συγκεκριμένο ορισμό των εν λόγω διατάξεων.

- Σύμβαση που περιλαμβάνει την υποχρέωση του ασφαλιστή να παρέχει κινητή ή ακίνητη περιουσία
- Σύμβαση που υποχρεώνει τον ασφαλιστή να αναλάβει τον κίνδυνο
- Σύμβαση βάσει της οποίας μια εταιρεία που έχει συσταθεί για το σκοπό αυτό αναλαμβάνει τον κίνδυνο άλλου ατόμου βάσει ασφαλιστικής σύμβασης.

4.1 Θαλάσσια ασφαλιστική σύμβαση & ασφάλιση πλοίου

Σύμφωνα με το Marine Insurance Act του 1906

«Η σύμβαση της θαλάσσιας ασφάλισης είναι μια σύμβαση με την οποία ο ασφαλιστής αναλαμβάνει να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο, κατά τον τρόπο και επέκταση που έχουν συμφωνηθεί σε αυτήν, κατά ναυτικών απωλειών, δηλαδή απωλειών εξαρτωμένων από το θαλάσσιο κίνδυνο».

Η ασφάλιση είναι μια σύμβαση στην οποία ένας ασφαλιστής συμφωνεί να καταβάλει αποζημίωση σε έναν ασφαλισμένο, σε περίπτωση που ο ασφαλισμένος υποστεί ζημία. Για να συνάψετε ασφαλιστήριο συμβόλαιο χρειάζεται να συμπληρώσετε τα άρθρα 257 και 258 του Κ.Ι.Ν.Δ. και 192 Ε.Ν. Το έγγραφο δεν αποτελεί επίσημο μέρος της σύμβασης, αλλά χρησιμοποιείται για να αποδείξει ότι η σύμβαση έγινε. Σύμφωνα με το άρθρο 201 του Εμπορικού Νόμου όπως ισχύει, τα ασφαλιστήρια συμβόλαια δεν έχουν σκοπό να ωφελήσουν τους ασφαλισμένους, αλλά μόνο να τους αποζημιώσουν για τη ζημία που υπέστησαν. Εάν το ποσό της ασφαλιστικής πληρωμής είναι μεγαλύτερο από την αξία του ασφαλισμένου ακινήτου, το συμβόλαιο θεωρείται άκυρο και ο ασφαλισμένος μπορεί να έχει διαπράξει απάτη συμφωνώντας με το συμβόλαιο. Η θαλάσσια ασφάλιση είναι ιδιαίτερα σημαντική για τα πλοία, καθώς καλύπτει τους κινδύνους που εγκυμονεί το περιβάλλον στο οποίο κινείται το πλοίο, καθώς και αυτούς που προκύπτουν από ειδικές συνθήκες

μεταφοράς εμπορευμάτων. Στη ναυτική ασφάλιση ισχύει η αρχή της καθολικότητας των κινδύνων. Παρόλα αυτά, οι ασφαλιστικές εταιρείες συνήθως καθορίζουν τους κινδύνους που καλύπτονται από το συμβόλαιο για να τους περιορίσουν. Το κόστος του συμβολαίου βασίζεται σε στατιστικά δεδομένα σχετικά με τις συνολικές απώλειες που πραγματοποιούνται από πλοία διαφορετικών ηλικιών και το ασφάλιστρο που χρεώνεται για μερικές απώλειες, το οποίο στη συνέχεια μετατρέπεται σε ποσοστό της αξίας του πλοίου.

4.2 Αναγκαιότητα και αίτια θαλάσσιας ασφάλισης

Η θαλάσσια ασφάλεια είναι ένα προϊόν που βοηθά στην προστασία όσων εμπλέκονται στο διεθνές εμπόριο από ατυχήματα και απώλειες. Είναι απαραίτητο για όλους όσοι εμπλέκονται στο εμπόριο, τόσο για τη δική τους προστασία όσο και για να αποφύγουν να υποχρεωθούν να αποζημιώσουν άλλους για τυχόν απρόβλεπτους κινδύνους. Κάθε φορά που μεταφέρεται ένα φορτίο, οι πλοιοκτήτες ζητούν θαλάσσια ασφάλεια ως απόδειξη φόρτωσης και οι τράπεζες το ζητούν ως πιστοποίηση της καταλληλότητας του πλοίου για μεταφορά. Ένα ασφαλιστικό συμφέρον σε μια θαλάσσια περιπέτεια έχει κάποιος (φυσικός ή νομικός) όταν έχει οποιαδήποτε σχέση με το ακίνητο που πρόκειται να ασφαλιστεί. Για παράδειγμα, εάν επωφελούνται από την ασφαλή άφιξη του πλοίου στον προορισμό του ή εάν θα μπορούσαν να καταστραφούν από οποιαδήποτε απώλεια ή καθυστέρηση στην άφιξή του. Η διαχείριση της ναυτιλιακής ασφάλισης γίνεται με άμεση προσέγγιση στην ασφαλιστική εταιρεία από τον υποψήφιο ασφαλισμένο και υποβολή της ασφαλιστικής πρότασης. Η εταιρεία κάνει προσφορά στον ενδιαφερόμενο, γνωρίζοντας τους όρους και τα ασφάλιστρα. Εάν ο ασφαλισμένος αποδεχτεί την προσφορά, η εταιρεία αναλαμβάνει τον κίνδυνο και εκδίδει ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Ωστόσο, την ασφάλιση μπορούν να αναλάβουν και μεσίτες.

4.3 Ελληνική νομοθεσία περί θαλάσσιας ασφάλισης

Το νομικό πλαίσιο της ασφάλισης στην Ελλάδα βασίστηκε στον Γαλλικό Εμπορικό Κώδικα του 1807, ο οποίος εφαρμόστηκε στην Κωνσταντινούπολη το 1814 και έγινε αποδεκτός από τις Εθνοσυνελεύσεις του 1821 και του 1827. Το 1970 ψηφίστηκε ο ασφαλιστικός νόμος στην Ελλάδα και εναρμονίστηκε με τον ασφαλιστικό νόμο των υπόλοιπων χωρών όταν η Ελλάδα εντάχθηκε στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η νομοθεσία που ισχύει για τη ναυτική ασφάλιση στην Ελλάδα διέπεται από τις ειδικές διατάξεις των άρθρων 463 έως 506 του Εμπορικού Νόμου, όπως τροποποιήθηκε με τον

Ν.ΓΨΙΖ/1910, καθώς και από τις γενικές ασφαλιστικές διατάξεις των άρθρων 189 έως 225 του Εμπορικού Νόμου.

4.4 Αντικείμενο της θαλάσσιας ασφάλισης

Οι θαλάσσιοι κίνδυνοι αναφέρονται σε πιθανούς κινδύνους που συνεπάγεται η πλοήγηση στο νερό. Αυτά μπορεί να περιλαμβάνουν πυρκαγιά, κίνδυνο πολέμου, πειρατεία, κλοπή, σύλληψη ή ακόμα και δήμευση. Μια περιπέτεια που περιλαμβάνει ναυτιλιακό κίνδυνο μπορεί να θεωρηθεί ασφαλιστήριο συμβόλαιο που καλύπτει αυτού του είδους τον κίνδυνο.

Κοινή αβαρία

Ο γενικός μέσος όρος είναι μια απώλεια ή δαπάνη που πραγματοποιείται οικειοθελώς για να σωθεί ένα πλοίο ή ένα φορτίο από έναν κοινό θαλάσσιο κίνδυνο. Αυτό περιλαμβάνει δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν για την αποφυγή άλλης δαπάνης που θα μπορούσε επίσης να θεωρηθεί δαπάνη ενός κοινού θαλάσσιου κινδύνου, αλλά μόνο μέχρι το ποσό του τελευταίου. Εάν ο κίνδυνος που προκάλεσε την πραγματοποίηση της δαπάνης οφείλεται σε ελάττωμα του πλοίου ή του φορτίου ή σε σφάλμα του πλοιάρχου ή του ιδιοκτήτη του φορτίου, ο δικαιούχος του ατυχήματος θα μειώσει το μερίδιο του σφάλματος.

Καταβάλλονται οι μισθοί και τα έξοδα διαμονής του πληρώματος και τα λοιπά έξοδα λόγω κωλύματος του πλοίου με εντολή του κράτους ή εξαναγκασμού παραμονής στο λιμάνι λόγω πολέμου ή άλλης παρόμοιας αιτίας. Οι μισθοί και τα έξοδα σίτισης του πληρώματος στο λιμάνι προσέλευσης για να πραγματοποιήσει το πλοίο τις απαραίτητες επισκευές για τη συνέχιση της λειτουργίας του πλοίου. Οι πιθανές συνέπειες αυτού του συμβάντος θα μπορούσαν να είναι σοβαρές και το ίδρυμα θα μπορούσε να είναι οικονομικά υπεύθυνο για τη διασφάλιση της ασφάλειας όλων. Για να αποφευχθεί οποιαδήποτε αδικία, το ίδρυμα συμφώνησε να μοιραστεί το κόστος προστασίας εξίσου μεταξύ του δικαιούχου και του αιτούντος. Αυτό θα αντικατοπτρίζεται στον μέσο λογαριασμό προσαρμογής.

Σύγκρουση πλοίων

Οι συγκρούσεις πλοίων θεωρούνται βίαιη φυσική επαφή πλοίων στο θαλάσσιο χώρο. Στο περιστατικό του ανθρώπινου παράγοντα, οι απώλειες πλήττουν τον ένοχο. Σε κάθε άλλη περίπτωση, όπως για παράδειγμα ανωτέρας βίας, ατύχημα ή αμφιβολίες για τα αίτια της σύγκρουσης, οι ζημιές βαρύνουν τα πλοία που τις υπέστησαν. Ωστόσο, η ευθύνη των πλοίων είναι ανεξάρτητη από την ευθύνη του αδικοπραξίας έναντι των ζημιωθέντων και των πλοιοκτητών. Σε περίπτωση σύγκρουσης, ο πλοίαρχος κάθε πλοίου σε σύγκρουση θα βοηθά το άλλο πλοίο, το πλήρωμά του και τους επιβάτες του, εφόσον δεν υπάρχει σοβαρός κίνδυνος για το δικό του πλοίο και αυτούς που βρίσκονται σε αυτό και, εάν οι συνθήκες το επιτρέπουν, ενημερώνει το άλλο πλοίο τα στοιχεία του πλοίου του (όνομα,

λιμάνι νηολόγησης, λιμάνι αναχώρησης και προορισμός). Η μη παροχή βοήθειας στο άλλο πλοίο και η παραβίαση των κανονισμών για την αποφυγή σύγκρουσης συνιστούν ειδικά ναυτικά εγκλήματα για τον πλοίαρχο.

4.5 Θαλάσσια ασφάλιση

Η ναυτική ασφάλιση είναι μια σύμβαση μεταξύ του ασφαλιστή και του ασφαλισμένου, σύμφωνα με την οποία ο ασφαλιστής συμφωνεί να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο για οποιαδήποτε ζημία ή απώλεια που μπορεί να υποστεί η ασφαλισμένη περιουσία από θαλάσσιους κινδύνους εντός συγκεκριμένης χρονικής περιόδου. Η θαλάσσια ασφάλιση χωρίζεται συνήθως σε ασφάλιση σώματος πλοίου, ασφάλιση φορτίου και ασφάλιση προβλεπόμενου κέρδους. Ανάλογα με το χρόνο διάρκειάς της, η θαλάσσια ασφάλιση διακρίνεται σε ασφάλιση προβλεπόμενου κέρδους, ασφάλιση κατά χρόνο και ασφάλιση κατά πλουν.

Σε περιπτώσεις που οι κίνδυνοι δεν καλύπτονται από τις ασφαλιστικές εταιρείες, οι πλοιοκτήτες μπορούν να ασφαλίσουν τα πλοία τους σε ενώσεις αλληλασφάλισης, που συνήθως είναι βρετανικά νομικά πρόσωπα. Αυτές περιλαμβάνουν τις γνωστές αγγλικές ενώσεις αμοιβαίας ασφάλισης P&I Clubs, οι οποίες ασφαλίζουν κυρίως την αστική ευθύνη του πλοιοκτήτη και άλλων μερών. Οι ενώσεις αυτές λειτουργούν ως κοινότητες ασφάλισης, όπου οι πλοιοκτήτες συνεισφέρουν σε ένα ταμείο αμοιβαίας ασφάλισης και επωφελούνται από την κάλυψη κινδύνων που δεν καλύπτονται από τις ασφαλιστικές εταιρείες. Η κάλυψη των ενώσεων αυτών συνήθως επεκτείνεται σε περιπτώσεις αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη, περιβαλλοντικών κινδύνων και ατυχημάτων εργασίας του πληρώματος. Η συμμετοχή σε ενώσεις αλληλασφάλισης μπορεί να είναι μια οικονομικά αποδοτική επιλογή για τους πλοιοκτήτες, καθώς συχνά παρέχεται κάλυψη σε χαμηλότερο κόστος σε σχέση με τις ασφαλιστικές εταιρείες.

4.5.1 Ασφάλιση σώματος πλοίου

Η ασφάλιση σκαφών αναφέρεται στη σύμβαση που ο ασφαλιστής συμφωνεί να αποζημιώσει τον πλοιοκτήτη για ζημίες ή απώλειες που μπορεί να υποστεί το πλοίο από θαλάσσιους κινδύνους, καθώς και την αστική ευθύνη σε περίπτωση σύγκρουσης. Οι συμβαλλόμενοι μπορούν να είναι ο πλοίαρχος, ο χειριστής ή ο πλοιοκτήτης, ενώ σε περίπτωση υποθήκευσης του πλοίου για δανειστήριο, η υποθήκη επεκτείνεται και στην ασφάλιση. Ο δανειστής μπορεί να ασφαλιστεί έως και 30% πάνω

από το ποσό του δανείου, υπό την προϋπόθεση ότι αυτή η υπέρβαση δεν υπερβαίνει την αξία του πλοίου. Η αποζημίωση υπολογίζεται με βάση την αποτίμηση του πλοίου, των εξαρτημάτων και των εξαρτημάτων που καλύπτονται από την ασφάλιση, η οποία διενεργείται από τα συμβαλλόμενα μέρη κατά τη σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης.

4.5.2 Ασφάλιση φορτίου

Η ασφάλιση θαλάσσιου φορτίου προστατεύει τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων. Είναι ανοιχτή ασφάλιση βάσει του Ασφαλιστικού Νόμου, και του Κ.Ι.Ν.Δ. προβλέπει μελλοντική ασφάλιση τόκων. Ο ασφαλισμένος υποχρεούται να δηλώσει τα στοιχεία κάθε φορτίου, προκειμένου να υπολογίσει το ασφάλιστρο. Εάν ο ασφαλισμένος δεν υποβάλει δήλωση, ο ασφαλιστής επιτρέπεται μόνο να αξιώσει αποζημίωση. Επιτρέπεται όμως να συμφωνηθεί, μεταξύ άλλων, ότι η δήλωση είναι προαιρετική για τον ασφαλισμένο. Εάν ο ασφαλισμένος ακυρώσει τη σύμβαση, ο ασφαλιστής αποδεσμεύεται ως ποινή.

4.5.3 Ασφάλιση προβλεπόμενου κέρδους

Εκτός από το φορτίο, η εταιρεία μπορεί επίσης να ασφαλίσει το αναμενόμενο κέρδος και κεφαλαιουχικό κέρδος που θα κερδίσει το φορτίο στον προορισμό του. Σκοπός της ασφάλισης είναι η προστασία της εταιρείας από τον κίνδυνο να μην έχει κέρδος ή να χάσει χρήματα λόγω ναυτιλιακών κινδύνων. Τέλος, η εταιρεία μπορεί να ασφαλίσει και την τιμή της θαλάσσιας μεταφοράς, η οποία μπορεί να επηρεαστεί από ατυχήματα ή οποιοδήποτε άλλο θαλάσσιο γεγονός.

4.5.4 Ασφάλιση κατά χρόνο

Η ασφάλιση διάρκειας αρχίζει από την ημερομηνία έκδοσης του συμβολαίου και βασίζεται στις διατάξεις των άρθρων 243 και 244 του Αστικού Κώδικα. Ωστόσο, είναι δυνατό να οριστεί μεταγενέστερη ημερομηνία. Η διάρκεια της ασφάλισης είναι προκαθορισμένη και συνήθως διαρκεί για καθορισμένο χρονικό διάστημα, ενώ τα περισσότερα ασφαλιστήρια δεν έχουν καθορισμένο ποσό. Εάν η περίοδος ασφάλισης λήξει όσο ισχύει το συμβόλαιο, παρατείνεται και λήγει την επομένη της

αποβάθρας του πλοίου και δεσμεύεται στο λιμάνι τελικού προορισμού. Η διάταξη αυτή απαιτεί το πλοίο να φθάνει στο λιμάνι προορισμού και να ελλιμενίζεται πριν από τη λήξη της περιόδου ασφάλισης. Εάν η ζημία ή η απώλεια επέλθει μετά την πάροδο του χρόνου που καθορίζεται παραπάνω, λόγω ασφαλισμένου κινδύνου, αλλά οι αιτίες της ζημίας ή απώλειας είναι εντός της καλυπτόμενης χρονικής περιόδου, η ευθύνη του ασφαλιστή παραμένει. Στην περίπτωση αυτή, ο ασφαλιστής δικαιούται αντίστοιχο πρόσθετο ασφάλιστρο. Η διάρκεια της ασφάλισης, καθώς και ο χρόνος έναρξης και λήξης των κινδύνων αποτελούν στοιχεία της ασφαλιστικής σύμβασης, αλλά η μη αναφορά οποιουδήποτε από αυτά τα στοιχεία δεν ακυρώνει τη σύμβαση, διότι μπορεί να χρησιμοποιηθούν άλλα αποδεικτικά μέσα.

4.5.5 Ασφάλιση κατά πλουν

Το άρθρο 263 του Κ.Ι.Ν.Δ. αναφέρει ότι η θαλάσσια ασφάλεια καλύπτει τον κίνδυνο από την έναρξη της φόρτωσης ή της παραλαβής του εμπορεύματος, μέχρι την εκφόρτωση. Η ασφάλιση αυτή δεν καλύπτει συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, αλλά μόνο συγκεκριμένο ταξίδι. Στο δεύτερο εδάφιο του ίδιου άρθρου ορίζεται ότι εάν ακολουθηθεί μεταγενέστερη ασφάλιση, η προηγούμενη κάλυψη παύει με την έναρξη της ασφαλιστικής κάλυψης για το νέο ατύχημα. Σκοπός της διάταξης είναι η διασφάλιση της συνέχειας της ασφαλιστικής κάλυψης κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

4.6 Ασφάλιση πληρώματος και αστικής ευθύνης πλοιοκτήτη

Η ασφάλιση πληρώματος ακολουθεί τους κανόνες προσωπικής ασφάλισης, οι οποίοι διαφέρουν από την ασφάλιση σκαφών. Αυτή η ασφάλιση προορίζεται να καλύψει το πλήρωμα σε περίπτωση θανάτου, τραυματισμού ή απώλειας εισοδήματος λόγω ατυχήματος. Ο δικαιούχος είναι πάντα μέλος του πληρώματος ή οι κληρονόμοι του και ο πλοιοκτήτης καταβάλλει τα συμφωνηθέντα ποσά σε περίπτωση απαίτησης. Ορισμένες αξιώσεις κατά του εργοδότη-πλοιοκτήτη (κυρίως αξιώσεις για ψυχική οδύνη και έξοδα επαναπατρισμού) παραμένουν ακάλυπτες και αυτές οι αξιώσεις του πληρώματος καθώς και οποιαδήποτε αστική αξίωση κατά του πλοιοκτήτη μπορούν να καλυφθούν από ασφάλιση. Η ασφάλιση αστικής ευθύνης πλοιοκτήτη δεν περιλαμβάνεται αυτόματα σε ένα κοινό συμβόλαιο ναυτιλιακής ασφάλισης.

4.7 Ασφαλιστήριο συμβόλαιο

Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο είναι το κύριο έγγραφο που καθορίζει τους όρους και τις προϋποθέσεις ενός ασφαλιστηρίου συμβολαίου και έχει υποστηρικτική λειτουργία. Είναι δηλαδή αποδεικτικό έγγραφο και όχι στοιχείο ασφαλιστικής σύμβασης. Αυτό σημαίνει ότι η σύμβαση ασφάλισης υφίσταται χωρίς αυτό το έγγραφο απλώς και μόνο με την αποδοχή μιας προσφοράς που περιέχει τα απαιτούμενα στοιχεία μιας ασφαλιστικής σύμβασης που πρέπει να συναφθεί από τον ασφαλιστή. Ο νόμος ορίζει ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο ως μια μορφή απόδειξης της σύμβασης και απαιτεί την έκδοσή του. Πρόκειται για υποχρεωτική υποχρέωση του ασφαλιστή και υποχρέωση που απορρέει τόσο από το ουσιαστικό όσο και από το φορολογικό δίκαιο. Ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο αποδεικνύεται επίσης από άλλα έγγραφα, όπως ένα έγγραφο που τροποποιεί το ασφαλιστήριο συμβόλαιο που ονομάζεται αντασφαλιστικό συμβόλαιο, επιστολή, τηλεγράφημα ή απόδειξη ασφαλιστρού. Ο εκδότης του συμβολαίου είναι ο ασφαλιστής και θα παραδώσει το συμβόλαιο στον υπόχρεο ασφαλισμένο. Σύμφωνα με την Κ.ΠΟΛ.Δ η έγγραφη σύμβαση θεωρείται ότι τηρήθηκε μόνο με την υπογραφή του ασφαλιστή. Ασφαλιστική Ν. Προβλέπει ρητά ότι το συμβόλαιο που εκδίδει η ασφαλιστική εταιρεία αποδεικνύει το συμβόλαιο και επομένως είναι δεσμευτικό για τον ασφαλισμένο. Το άρθρο 192 του Αστικού Κώδικα ορίζει ότι τα ασφαλιστήρια συμβόλαια πρέπει να περιέχουν στοιχεία που προσδιορίζουν τα συμφέροντα των μερών. Ο τόκος που προσδιορίζεται από την πλευρά του ασφαλισμένου είναι το ασφάλιστρο και ο τόκος που προσδιορίζεται από την πλευρά του ασφαλιστή είναι ο κίνδυνος που φέρει ο τελευταίος και ο χρόνος έναρξης και λήξης τους (άρθρο 269, Ενότητα Α ΤΥΠΟΣ.). Κίνδυνοι που δεν καλύπτονται από ασφάλιση μπορούν να καλυφθούν από εγκρίσεις.¹⁹

4.7.1 Περιεχόμενο ασφαλιστηρίου

Σύμφωνα με το ολλανδικό αστικό δίκαιο, τα στοιχεία μιας ασφαλιστικής σύμβασης είναι η ημερομηνία, τα συμβαλλόμενα μέρη και η κατοικία τους, το αντικείμενο της ασφάλισης και οι παροχές των συμβαλλομένων μερών. Η ημερομηνία του ασφαλιστηρίου συμβολαίου είναι σημαντική καθώς καθορίζει, για παράδειγμα, πότε ξεκινά η ασφάλιση. Σε περίπτωση που υπάρχουν διαφορετικές ημερομηνίες υπογραφής του ασφαλιστηρίου συμβολαίου, λαμβάνεται υπόψη η πιο

¹⁹ Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (1998). Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας και συμφωνία σχετικά με την εφαρμογή του μέρους XI της εν λόγω σύμβασης.

πρόσφατη.²⁰ Τέλος, το ολλανδικό αστικό δίκαιο αναφέρει ότι το όνομα, ο τύπος, η χωρητικότητα και η εθνικότητα του σκάφους πρέπει να αναφέρονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Σε περίπτωση που το ασφαλιστήριο συμβόλαιο δεν περιέχει τα στοιχεία που απαιτούνται από τα άρθρα 192 και 258, η αποδεικτική αξία του εγγράφου δεν επηρεάζεται, αλλά περιορίζεται μόνο στα στοιχεία που περιέχει. Σε περίπτωση απώλειας του ασφαλιστηρίου συμβολαίου, η ασφαλιστική σχέση μπορεί να αποδειχθεί με όρκο ή ομολογία. Πιο συγκεκριμένα, ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο κατά την έννοια του ολλανδικού Αστικού Κώδικα πρέπει να περιέχει τις πληροφορίες που απαιτούνται από αυτά τα άρθρα:

- Ο κάτοχος της ασφάλισης είναι το πρόσωπο ή η εταιρεία που λαμβάνει ασφαλιστική κάλυψη. Ο δικαιούχος είναι το πρόσωπο ή η εταιρεία που πληρώνεται όταν συμβαίνει κάτι στον αντισυμβαλλόμενο. Το συμβόλαιο πρέπει να υπογραφεί από τον ασφαλιστή ή κάποιον που ενεργεί για λογαριασμό του. Εάν το συμβόλαιο έχει εγγραφεί από περισσότερα από ένα άτομα, κάθε άτομο που υπογράφει το συμβόλαιο είναι νομικά υποχρεωμένο σε αυτό.
- Η θαλάσσια ασφάλιση προστατεύει τους ανθρώπους ή τις επιχειρήσεις από οικονομική ζημία εάν συμβεί κάτι κακό στο σκάφος τους ενώ βρίσκονται στη θάλασσα. Η ασφαλιστική εταιρεία αναμένει να έχει κέρδος από αυτόν τον κίνδυνο, επομένως είναι σημαντικό να τον έχει. Αντικείμενα της ασφάλισης είναι το πλοίο, το φορτίο, το ασφάλιστρο, ο ναύλος και το ελπίζόμενο κέρδος.
- Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο καλύπτει το κόστος που σχετίζεται με ένα περιστατικό, με βάση την αξία των αντικειμένων που καλύπτονται τη στιγμή της δημιουργίας του συμβολαίου. Το ασφάλιστρο για το συμβόλαιο βασίζεται στον σχετικό κίνδυνο.

Μια πολιτική μπορεί να εκτιμηθεί ή όχι. Μια πολιτική αποτίμησης καθορίζει τη συμφωνημένη αξία του ασφαλισμένου αντικειμένου. Σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, εάν δεν υπάρχει απάτη, η εκτιμώμενη αξία που αναγράφεται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο είναι, για τον ασφαλιστή και τον ασφαλισμένο, η αναμφίβολη ασφαλιστική αξία του ασφαλιζόμενου αντικειμένου, είτε η ζημία είναι ολική είτε μερική. Εκτός εάν αναφέρεται διαφορετικά στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο, η αξία που καθορίζεται στο συμβόλαιο δεν είναι αδιαμφισβήτητη για τον προσδιορισμό μιας λογιζόμενης συνολικής ζημίας. Διατίθεται επίσης ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο χωρίς αξία, το οποίο είναι ένα συμβόλαιο που δεν καθορίζει την αξία του ασφαλισμένου είδους. Τα ασφάλιστρα απαιτείται να καταβάλλονται μετά τη σύναψη της ασφάλισης, αλλά θα πρέπει να καταβάλλονται εύλογα ασφάλιστρα εάν δεν έχουν γίνει σχετικές ρυθμίσεις. Κατά την υποβολή αίτησης για ασφάλιση, η πληρωμή ενός επιπλέον ασφαλιστρού εξαρτάται από την εμφάνιση ενός συγκεκριμένου γεγονότος. Εάν το γεγονός συμβεί αλλά δεν επιτευχθεί σχετική συμφωνία, πρέπει να

²⁰ 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.

καταβληθεί ένα εύλογο πρόσθετο ασφάλιστρο. Σε περίπτωση συνασφάλισης, κάθε ασφαλιστική εταιρεία υποχρεούται να εκδίδει το ίδιο συμβόλαιο. Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο είναι αριθμημένο και έχει τυπωμένο το όνομα της ασφαλιστικής εταιρείας. Εάν ο ασφαλιστής δεν παραδώσει την ασφάλιση εντός της προθεσμίας, ο ασφαλισμένος μπορεί να ασκήσει το δικαίωμα κατάσχεσης που ορίζεται στο άρθρο 325 του Αστικού Κώδικα να παρακρατήσει το ασφάλιστρο έως ότου ο ασφαλιστής παραδώσει την ασφάλιση. Ωστόσο, ένας ασφαλιστής μπορεί επίσης, παρακρατώντας το ασφαλιστήριο μέχρι να πληρωθούν τα ληξιπρόθεσμα ασφάλιστρα, να ασκήσει δέσμευση.

- Ο ασφαλιστής αναλαμβάνει ορισμένους κινδύνους όταν ξεκινά και τελειώνει το ταξίδι. Οι εργολάβοι, σύμφωνα με το άρθρο 269 του Κ.Ι.Ν.Δ. συμβολαίου ευθύνης, είναι υπεύθυνοι για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημία προκληθεί για κάθε περιστατικό που συμβεί κατά την χρονική στιγμή της ναύλωσης.
- Ημερομηνία του ασφαλιστηρίου: Σύμφωνα με το άρθρο 192 του Ε.Ν. κανονισμούς, η πολιτική πρέπει να έχει ημερομηνία έκδοσης.
- Οι πληροφορίες για το πλοίο που αναφέρονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο είναι το όνομα, ο τύπος, η χωρητικότητα και η εθνικότητα. Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο απαιτεί να ισχύουν τόσο οι εγγυήσεις όσο και οι καλύψεις.

4.7.2 Είδη ασφαλιστηρίων

Ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο που παρέχει κάλυψη για αντικείμενα που ταξιδεύουν από το ένα μέρος στο άλλο ονομάζεται πολιτική αποστολής. Αυτό το είδος συμβολαίου μπορεί να προστατεύσει τον ασφαλισμένο από τυχόν κινδύνους που σχετίζονται με ένα μόνο ταξίδι, ανεξάρτητα από το πόσο διαρκεί. Αντίθετα, μια πολιτική όρου που παρέχει κάλυψη για ορισμένο χρονικό διάστημα μπορεί να συμπεριληφθεί στην ίδια πολιτική. Εάν ενδιαφέρεστε να αγοράσετε ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο που καλύπτει τα υπάρχοντά σας ενώ ταξιδεύετε με σκάφος, ίσως θελήσετε να αγοράσετε ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο σκαφών. Αυτές οι πολιτικές συχνά περιλαμβάνουν κάλυψη σκάφους και περιεχομένου, γεγονός που τις καθιστά πολύτιμη προσθήκη στο οπλοστάσιο οποιουδήποτε σκάφους.

4.7.3 Ασφαλιστικοί όροι

Ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο περιλαμβάνει όρους που είναι χειρόγραφοι και τυπωμένοι, ανάλογα με την περίπτωση. Σε περίπτωση σύγκρουσης, θα υπερισχύουν οι χειρόγραφοι όροι. Ο όρος «προϋποθέσεις ασφάλισης» αναφέρεται σε όλες τις προϋποθέσεις που αντιμετωπίζει ο ασφαλιστής στο συμβόλαιο. Έντυπα είναι οι προϋποθέσεις που προετοιμάζει εκ των προτέρων ο ασφαλιστής και ζητά από τον ασφαλισμένο να αποδεχθεί και δεν έχει σημασία αν είναι γενικοί ή ειδικοί όροι. Πιο συγκεκριμένα, ο όρος «ασφαλιστικοί όροι» χρησιμοποιείται από τον Ασφαλιστικό Νόμο και αναφέρεται σε όλους τους προκαθορισμένους, αδιαπραγμάτευτους όρους του συμβολαίου.

Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο είναι το έγγραφο που περιλαμβάνει όλες τις σχετικές πληροφορίες και τους όρους ασφάλισης μεταξύ του ασφαλιστή και του ασφαλισμένου. Οι όροι ασφάλισης καθορίζουν τις συνθήκες κάλυψης και τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για να γίνει λήψη αποζημίωσης σε περίπτωση ατυχήματος ή ζημιάς. Όλοι οι όροι που αναφέρονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο είναι εξίσου σημαντικοί και δεσμευτικοί για τα συμβαλλόμενα μέρη. Σε διεθνές επίπεδο, οι γραπτοί όροι της ασφαλιστικής πρακτικής αποτέλεσαν τη βάση για τη θέσπιση νομοθετικών ρυθμίσεων.

Στην Ελλάδα, η ισχύς των όρων ασφάλισης εξαρτάται από το εάν οι όροι δεν είναι καταχρηστικοί, δεν παραβιάζουν τις καταστατικές διατάξεις του αναγκαστικού δικαίου και λαμβάνουν υπόψη τα δικαιώματα και τα συμφέροντα του ασφαλισμένου. Επιπλέον, οι όροι ασφάλισης πρέπει να είναι κατανοητοί και σαφώς γραμμένοι, καθώς διαφορετικές ερμηνείες μπορούν να οδηγήσουν σε ασυμφωνίες μεταξύ των συμβαλλομένων μερών. Επίσης, οι όροι ασφάλισης πρέπει να συμμορφώνονται με την αρχή της καλής πίστης, όπως αυτή κατοχυρώνεται στην ελληνική νομοθεσία. Η καλή πίστη περιλαμβάνει την απαίτηση αμοιβαίας ενημέρωσης και εμπιστοσύνης μεταξύ των συμβαλλομένων μερών και την απαγόρευση της κακοπιστίας και του κακόβουλου σχεδιασμού.

Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, οι όροι ασφάλισης είναι υπόλογοι στα δικαστήρια. Οι δικαστές επικυρώνουν τους όρους ασφάλισης όταν αυτοί δεν είναι παράνομοι ή καταχρηστικοί και είναι σαφώς γραμμένοι. Επιπλέον, οι δικαστές ερμηνεύουν τους όρους ασφάλισης σύμφωνα με την καλή πίστη και την απώτερη προστασία των δικαιωμάτων του ασφαλισμένου.

Οι όροι ασφάλισης πρέπει επίσης να είναι δίκαιοι και ισορροπημένοι, δηλαδή να μη δημιουργούν αδικαιολόγητα οικονομικά βάρη στον ασφαλισμένο. Επιπλέον, οι όροι πρέπει να είναι σαφείς και κατανοητοί, ώστε να αποφεύγεται η παρανόηση και η δυσαρέσκεια των συμβαλλομένων μερών.

Οι ασφαλιστικές εταιρείες είναι υποχρεωμένες να συμμορφώνονται με τους όρους ασφάλισης που καθορίζονται στα ασφαλιστήρια συμβόλαια και να παρέχουν κάλυψη σύμφωνα με αυτούς τους όρους. Σε περίπτωση που δεν τηρούνται οι όροι, ο ασφαλισμένος έχει το δικαίωμα να απαιτήσει αποζημίωση από την εταιρεία.

Τέλος, οι όροι ασφάλισης είναι σημαντικοί για την ασφάλεια των ασφαλισμένων, καθώς καθορίζουν τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες μπορεί να απαιτηθεί αποζημίωση. Επομένως, είναι σημαντικό να διαβάζονται προσεκτικά οι όροι ασφάλισης και να κατανοούνται πλήρως πριν από τη σύναψη του ασφαλιστηρίου συμβολαίου.

Αν και διεθνώς σημειώνεται ότι οι ασφαλιστές σε κάθε κλάδο, ακόμη και για κάθε κίνδυνο, χρησιμοποιούν τυποποιημένη εθνική γενική ορολογία, μαζί με ξεχωριστά προετοιμασμένους έντυπους όρους που μπορούν να χρησιμοποιήσουν ο μεμονωμένος ασφαλιστής, στην Ελλάδα αυτή η πρακτική δεν καθιερώθηκε μετά. Για να είναι δεσμευτικοί οι όροι ασφάλισης πρέπει σύμφωνα με τον Εμπορικό Νόμο να αποδείξει την αποδοχή του ασφαλισμένου. Αυτό γίνεται με την προσκόμιση του ασφαλιστηρίου συμβολαίου και την επίκλησή του ενώπιον του δικαστηρίου ή οποιουδήποτε άλλου διαδίκου. Σε περίπτωση αθέτησης της υποχρέωσης της ασφαλιστικής εταιρείας να αναφέρει με σαφήνεια όλους τους όρους της ασφαλιστικής σύμβασης, η ερμηνεία θα γίνεται σύμφωνα με την καλή πίστη και την επιχειρηματική δεοντολογία. Ωστόσο, εάν υπάρχει ασάφεια, η ερμηνεία δεν είναι να βρεθεί η πρόθεση των συμβαλλομένων κατά τη νομολογία. Τέλος, όλοι οι όροι ασφάλισης πρέπει να παρουσιάζονται μαζί με το ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Μολαταύτα, όταν αργότερα περιλαμβάνεται νέα ρήτρα στην απόδειξη της πληρωμής που έλαβε ο ασφαλισμένος κατά την είσπραξη της ασφάλισης, ενώ αυτή δεν ήταν συμβατική ρήτρα, η ρήτρα δεν δεσμεύει τον ασφαλισμένο.

4.7.4 Ασφαλίσιμη αξία πλοίου

Η ασφαλίσιμη αξία του πλοίου είναι το συνολικό κόστος για να καταστεί το πλοίο κατάλληλο για το ταξίδι ή την περιπέτεια που προβλέπει το ασφαλιστήριο συμβόλαιο, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων για εξοπλισμό, των προβλέψεων για αξιωματικούς και του πληρώματος, προκαταβολές για τους μισθούς των ναυτικών και άλλα έξοδα. Επιπλέον, η ασφαλισμένη αξία περιλαμβάνει την αξία τυχόν μηχανημάτων, λεβήτων, άνθρακα και αποθεμάτων που απαιτούνται για τη μηχανή του πλοίου, εάν αποτελεί μέρος του συμβολαίου. Το πιο σημαντικό μέρος ενός ασφαλιστηρίου συμβολαίου είναι η τιμή του ασφαλιζόμενου αντικειμένου, η οποία καθορίζεται σε συνεννόηση με την έναρξη του συμβολαίου. Δεν γίνονται αλλαγές παρά μόνο με τη σύμφωνη γνώμη του ασφαλιστή και τη συγκατάθεση του ασφαλισμένου. Μια εξαίρεση σε αυτόν τον κανόνα συμβαίνει όταν το πλοίο διαλύεται. Στην περίπτωση αυτή, η αξία του πλοίου είναι ίση με την αξία σκραπ. Η ασφάλιση ατυχημάτων μπορεί να αγοραστεί για ένα ορισμένο ποσό της αξίας του πλοίου, για το σύνολο ή για ένα ποσοστό. Ο νόμος ορίζει ότι «ασφάλιση ζημιών μπορεί να γίνει για όλη την αξία του πράγματος, για μέρος αυτού ή για ορισμένο ποσό». Αυτό σημαίνει ότι ο νόμος έπρεπε να έχει κάνει μια πιο συγκεκριμένη δήλωση για την αξία των ασφαλιστέων τόκων.

4.7.5 Ασφαλιστικές καλύψεις

Οι κύριοι κίνδυνοι που καλύπτονται από τις ρήτρες είναι οι κάτωθι:

- Πυρκαγιά, έκρηξη, κλοπή, εκφόρτωση, πειρατεία, σύγκρουση, αμέλεια πληρώματος και κίνδυνοι που σχετίζονται με Αστική Ευθύνη από σύγκρουση με άλλο πλοίο κατά 3/4. Ζημιές που μπορεί να προκληθούν στο πλοίο από τις προσπάθειες των αρχών να καθαρίσουν μετά από θαλάσσια ρύπανση.
- Μπορεί να συμβεί γενική βλάβη και ναυάγιο.
- Δαπάνες που σχετίζονται με οποιοσδήποτε προσπάθειες αποφυγής ή ελαχιστοποίησης ζημιών.
- Αυτό το συμβόλαιο αυξάνει την αξία του πλοίου σας για να καλύψει τα έξοδα και τις αμοιβές που ενδέχεται να προκύψουν κατά τη διάρκεια της αντιμετώπισης ενός ασφαλισμένου συμβάντος.
- Υπάρχουν κίνδυνοι που συνδέονται με τον πόλεμο και τις τρομοκρατικές ενέργειες.
- Πιθανή απώλεια εισοδήματος λόγω διακοπής της χρήσης του πλοίου από την επέλευση του ασφαλισμένου συμβάντος.

Αποζημίωση

Μέτρο αποζημίωσης είναι το ποσό που μπορεί να πάρει πίσω ο ασφαλισμένος από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο που τον καλύπτει για ζημιές, μέχρι την πλήρη έκταση της ασφαλισμένης αξίας σε περίπτωση αναξιόπιστου ασφαλιστηρίου συμβολαίου ή την πλήρη έκταση της αξίας που ορίζει το ασφαλιστήριο συμβόλαιο. σε περίπτωση εκτιμώμενου ασφαλιστηρίου συμβολαίου. Όταν συμβεί ζημία που καλύπτεται από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο, ο ασφαλιστής ή κάθε ασφαλιστής, εάν είναι περισσότεροι από έναν, είναι υπεύθυνος για ένα μέρος της αποζημίωσης που ισούται με το λόγο του ποσού της συνεισφοράς του προς την αξία που ορίζεται από το συμβόλαιο, εάν είναι ένα εκτιμώμενο συμβόλαιο ή στην ασφαλισμένη αξία, εάν δεν έχει αξία.

Όταν το πλοίο έχει επισκευαστεί, ο ασφαλισμένος δικαιούται το εύλογο κόστος των επισκευών, μείον τυχόν συνήθεις κρατήσεις. Ωστόσο, το ασφαλιζόμενο ποσό για οποιαδήποτε ζημιά δεν θα υπερβαίνει το σύνηθες όριο.

Ο ασφαλισμένος δικαιούται το εύλογο κόστος επισκευής, το οποίο υπολογίζεται με τον ίδιο τρόπο όπως παραπάνω. Δικαιούνται επίσης αποζημίωση για οποιαδήποτε εύλογη απώλεια αξίας που προκαλείται από τη ζημιά που δεν μπορεί να διορθωθεί. Αρκεί το συνολικό ποσό να μην υπερβαίνει το κόστος για την αποκατάσταση όλης της ζημιάς.

Εάν το σκάφος δεν έχει επισκευαστεί και δεν έχει πουληθεί χωρίς επισκευή λόγω κινδύνου, ο ασφαλισμένος δικαιούται αποζημίωση για την εύλογη απώλεια αξίας που προκλήθηκε από ζημιά που δεν μπορεί να διορθωθεί, αλλά όχι περισσότερο από το εύλογο κόστος για την αποκατάσταση της ζημιάς.

Σύμφωνα με τον νόμο περί ναυτικής ασφάλισης του 1906, ο ασφαλισμένος λέγεται ότι έχει διπλή ασφάλιση εάν συνάψει δύο ή περισσότερα συμβόλαια για την ίδια επιχείρηση ή συμφέροντα, ή οποιοδήποτε μέρος τους, και τα ασφαλισμένα ποσά είναι περισσότερα από αυτά που επιτρέπει ο νόμος. Στην περίπτωση αυτή, ο λήπτης της ασφάλισης μπορεί να ζητήσει από την ασφαλιστική εταιρεία χρήματα με όποιον τρόπο θέλει, αρκεί να μην ζητήσει περισσότερα από το μέγιστο ποσό αποζημίωσης που επιτρέπει ο νόμος. Για να υπολογίσει πόσο αξίζει το ασφαλιστήριο συμβόλαιό του, ο ασφαλισμένος πρέπει να αφαιρέσει τυχόν άλλα ασφάλιστρα που έχει καταβάλει, ανεξάρτητα από το πόσο αξίζει το αντικείμενο που ασφαρίζεται. Εάν το συμβόλαιο δεν αποτιμηθεί, τα χρήματα που παίρνει ο ασφαλισμένος από άλλο συμβόλαιο πρέπει να αφαιρεθούν από τη συνολική ασφαλισμένη αξία. Επίσης, οι όροι των ασφαλιστικών συμβολαίων, καθώς και οι όροι και οι προϋποθέσεις των συνεταιρισμών, μπορούν να αλλάξουν με συμφωνία των μερών. Εκτός από τα πράγματα που αναφέρονται παραπάνω, οι κανόνες του Νόμου ισχύουν για την αμοιβαία ασφάλιση.

Ασφαλισμο συμφέρον

Σύμφωνα με το νόμο, κάθε άτομο που ενδιαφέρεται για τη θαλάσσια περιπέτεια έχει ασφαλιστικό συμφέρον. Ειδικότερα, ένα πρόσωπο έχει ασφαλιστικό συμφέρον όταν έχει οποιαδήποτε νομική ή δίκαιη σχέση με την περιπέτεια ή με οποιαδήποτε ασφαλιστική περιουσία που κινδυνεύει λόγω αυτής της περιπέτειας, και ως εκ τούτου μπορεί να επωφεληθεί από την ασφάλεια ή την έγκαιρη άφιξη της ασφαλιστικής περιουσίας, ή μπορεί να καταστραφεί από την απώλειά του ή από τη ζημία του ή από τη διατήρησή του. Ο ασφαλισμένος πρέπει να έχει συμφέρον για το ασφαλισμένο αντικείμενο κατά τη στιγμή της ζημίας, ενώ δεν είναι απαραίτητο να έχει συμφέρον κατά τη σύναψη της ασφάλισης. Συγκεκριμένα, ασφαλισμο συμφέρον υπάρχει:

- Όταν το ασφαλισμένο αντικείμενο είναι ασφαλισμένο «χαμένο ή μη», ο ασφαλισμένος μπορεί να αποζημιωθεί, αν και μπορεί να μην έχει αποκτήσει τους τόκους, παρά μόνο μετά την απώλεια, εκτός εάν κατά τη σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης ο ασφαλισμένος γνώριζε τη ζημία και ο ασφαλιστής δεν ήξερε.
- Ο ασφαλισμένος δεν μπορεί να κερδίσει τόκο για τη ζημία αφού το μάθει.
- Ένα ενδεχόμενο συμφέρον είναι και ασφαλισμο και αμφίβολο.
- Κάθε συμφέρον για το θέμα είναι ασφαλισμένο.
- Ο ασφαλιστής που έχει υπογράψει σύμβαση ναυτιλιακής ασφάλισης έχει ασφαλιστικό συμφέρον στον κίνδυνο που έχει αναλάβει και μπορεί να ασφαλιστεί έναντι αυτού του κινδύνου. Εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά στο συμβόλαιο, ο αρχικός ασφαλισμένος δεν έχει κανένα δικαίωμα ή συμφέρον σε μια τέτοια αυτοασφάλιση.
- Ο δανειστής χρημάτων με την προϋπόθεση ότι θα επιστραφεί μόνο εάν το πλοίο ή το φορτίο φτάσει στον προορισμό του έχει ασφαλιστικό ενδιαφέρον για το δάνειο.

- Ο πλοίαρχος ή οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος του πλοίου έχει συμφέρον οι μισθοί τους να πληρώνονται στην ώρα τους.
- Στην περίπτωση των προπληρωμένων ναύλων, το άτομο που προκαταβάλλει το ναύλο έχει σημαντικό συμφέρον, καθώς ο ναύλος δεν επιστρέφεται σε περίπτωση απώλειας.
- Ο ασφαλισμένος έχει ασφαλιστικό συμφέρον στα έξοδα οποιασδήποτε ασφάλισης συνάψει.
- Όταν η υποθήκη είναι με ασφαλιστικό τόκο, ο ενυπόθηκος δανειστής έχει ασφαλιστικό συμφέρον για την πλήρη αξία του ασφαλιστέου τόκου και ασφαλιστικό συμφέρον σε σχέση με οποιοδήποτε ποσό οφειλόμενο ή οφειλόμενο στην υποθήκη.
- Το πρόσωπο που ενδιαφέρεται για το ασφαλιζόμενο αντικείμενο μπορεί να το ασφαλίσει για λογαριασμό άλλων ενδιαφερομένων, καθώς και για δικό τους όφελος.
- Ο ιδιοκτήτης της ασφαλιστικής περιουσίας έχει ασφαλιστικό συμφέρον σε σχέση με την πλήρη αξία της, ανεξάρτητα από το ποιος μπορεί να είναι υπόχρεος να τον αποζημιώσει σε περίπτωση απώλειας.
- Όταν ο ασφαλισμένος εκχωρεί το συμφέρον του για το ασφαλιζόμενο αντικείμενο ή το μεταβιβάζει με άλλο τρόπο, δεν μεταβιβάζει τα δικαιώματά του από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο, εκτός εάν υπάρχει σχετική ρητή ή σιωπηρή συμφωνία με τον εκδοχέα.

Ωστόσο, οι διατάξεις του άρθρου αυτού δεν επηρεάζουν την εφαρμογή των νόμων.

4.8 Υποχρεώσεις ασφαλιστή

Η βασική υποχρέωση του ασφαλιστή είναι να πληρώσει ασφάλιση όταν επέλθει ο κίνδυνος. Επιπλέον, ο ασφαλιστής διατηρεί την υποχρέωση «να αναλαμβάνει τον κίνδυνο» καθ' όλη τη διάρκεια της ασφάλισης, που σημαίνει τη μέριμνα για τη δημιουργία ειδικών αποθεματικών για κάθε κίνδυνο που αναλαμβάνει. Η υποχρέωση αυτή αποτιμάται σε χρήμα και έχει διάφορες παρεπόμενες υποχρεώσεις που απορρέουν από τις αρχές της καλής πίστης. Για παράδειγμα, ο ασφαλιστής είναι υποχρεωμένος να κάνει τις σωστές ερωτήσεις προκειμένου να αναλάβει τον κίνδυνο και να ενημερώσει τον υποψήφιο ασφαλισμένο για τα ουσιώδη στοιχεία της σύμβασης. Μια υποχρέωση που μπορεί να εκπληρωθεί με ιδιωτικούς ασφαλιστικούς διαμεσολαβητές. Μετά την επέλευση του ασφαλιστικού συμβάντος, ο ασφαλιστής υποχρεούται να καταβάλει την ασφάλιση ανάλογα με την έκταση της ζημίας ή το συμφωνημένο ποσό. Η υποχρέωση του ασφαλιστή να καταβάλει την ασφάλιση χωρίς υπαίτια καθυστέρηση προβλέπεται από τον Ασφαλιστικό Νόμο στο άρθρ. 7. Στην περίπτωση μάλιστα που η διάγνωση της έκτασης της ζημίας απαιτεί μεγάλο χρονικό διάστημα, είτε επειδή η πραγματογνωμοσύνη είναι χρονοβόρα, είτε επειδή συμφωνήθηκε να βρεθεί η έκταση της ζημίας με διαιτητική πραγματογνωμοσύνη και η διαδικασία καθυστερεί ή φαίνεται να είναι μακρά, ο

ασφαλιστής υποχρεούται να καταβάλει αμέσως το ποσό της ασφάλισης. Σε αυτές τις περιπτώσεις, η υποχρέωση του ασφαλιστή είναι άμεση, μόλις επέλθει ο κίνδυνος, και δεν αναμένεται να διαπιστωθεί πρώτα, με την πάροδο του χρόνου, ότι η διάγνωση είναι όντως χρονοβόρα.

Εγκατάλειψη

Σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις ο ασφαλισμένος μπορεί να κάνει γραπτή δήλωση εγκατάλειψης του πλοίου. Ο ασφαλιστής υποχρεούται να καταβάλει ολόκληρο το ασφαλισμένο ποσό, αλλά έχει το δικαίωμα να ικανοποιηθεί από το κατεστραμμένο ασφαλισμένο αντικείμενο. Προϋπόθεση για το κύρος της εγκατάλειψης είναι να ευθύνεται ο ασφαλιστής από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Επομένως, κατά τη δήλωση εγκατάλειψης, ο ασφαλιστής μπορεί να αντιταχθεί ότι δεν ευθύνεται βάσει της ασφαλιστικής σύμβασης, ή ότι δεν πληρούνται οι παραπάνω προϋποθέσεις εγκατάλειψης. Το συμβόλαιο παρέχει στον ασφαλισμένο τη δυνατότητα να αφήσει τα ασφαλισμένα αντικείμενα στον ασφαλιστή και να διεκδικήσει ολόκληρο το ασφαλιστικό ποσό σε περιπτώσεις όπως όταν το πλοίο, λόγω θαλάσσιου συμβάντος, χαθεί ή δεν είναι πλέον αξιόπλοο ή δεν μπορεί να επισκευαστεί. Δυνατότητα εγκατάλειψης δίνεται και στον ασφαλισμένο σε περιπτώσεις όπως όταν τα έξοδα ρυμούλκησης ή επισκευής είναι μεγαλύτερα από τα τρία τέταρτα της αξίας του πλοίου, όταν έχουν περάσει τρεις μήνες χωρίς νέα για το πλοίο και όταν το πλοίο εμβολίζεται. ή παρεμποδίζεται από ξένη δύναμη.

Τεκμαιρόμενη απώλεια

Τεκμαρτή απώλεια σημαίνει ότι ο ασφαλισμένος έχει το δικαίωμα να εγκαταλείψει το πλοίο και να διεκδικήσει πλήρη αποζημίωση για τη συνολική απώλεια. Τέτοια περίπτωση είναι και η εξαφάνιση του πλοίου χωρίς νέα για εύλογο χρονικό διάστημα, οπότε ο ασφαλισμένος δικαιούται αποζημίωση για ολική απώλεια χωρίς να απαιτείται δήλωση εγκατάλειψης. Η ευθύνη του ασφαλιστή βασίζεται στην ευθύνη για οποιαδήποτε ζημία ή ζημία που προκαλείται σχεδόν σε εκείνη για την οποία υπάρχει ασφαλισμένος κίνδυνος. Πρέπει να υπάρχει αιτιώδης συνάφεια μεταξύ του επιζήμιου συμβάντος και της ζημίας που προκλήθηκε. Στην περίπτωση του συνδυασμού των αιτιών που προκάλεσαν τη ζημιά, η επιλογή της πραγματικής ή της πραγματικής αιτίας μέσα από ένα πλέγμα γεγονότων, πρέπει να γίνεται με την εφαρμογή των κανόνων κοινής λογικής και ευφυΐας. Τέλος, ο ασφαλισμένος φέρει το βάρος της απόδειξης ότι η ζημία προκλήθηκε από τον ασφαλισμένο κίνδυνο που βρίσκεται πλησιέστερα σε αυτόν.

4.9 Υποχρεώσεις ασφαλισμένου

Βασική υποχρέωση του ασφαλισμένου είναι η καταβολή του ασφαλιστρού, το οποίο καταβάλλεται σε μετρητά. Σε περίπτωση που ο λήπτης της ασφάλισης δεν καταβάλει το ασφαλιστρού,

ο ασφαλιστής μπορεί να προσφύγει στα δικαστήρια και να τον υποχρεώσει νομικά να πληρώσει. Εκτός από την υποχρέωση καταβολής του ασφαλιστρού, ο ασφαλισμένος υποχρεούται, σύμφωνα με τη γνώμη της εκμετάλλευσης, να επιδεικνύει και συγκεκριμένη συμπεριφορά έναντι του ασφαλιστή. Αυτή η συμπεριφορά ονομάζεται «ασφαλιστική επιβάρυνση» και η διαφορά μεταξύ μιας ασφαλιστικής υποχρέωσης και μιας ασφαλιστικής επιβάρυνσης είναι ότι, σε περίπτωση παράβασης της ασφαλιστικής επιβάρυνσης, ο ασφαλιστής δεν μπορεί νομικά να υποχρεώσει τον αντισυμβαλλόμενο να συμμορφωθεί. Το ασφαλιστικό βάρος βαρύνει τον λήπτη της ασφάλισης, ο οποίος δεν ζημιώνεται από τυχόν παραβάσεις του, όπως οι επικοινωνίες που πρέπει να κάνει ο αντισυμβαλλόμενος στον ασφαλιστή κατά τη σύναψη της σύμβασης, κατά τη διάρκεια της σύμβασης και μετά την επέλευση του ασφαλιστικού συμβάντος.

Είναι πιθανό κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων, τα μέρη να μην συμπεριφέρονται με τρόπο που να είναι σύμφωνος με τις απαιτήσεις της καλής πίστης και της εμπορικής δεοντολογίας. Αυτό δεν σχετίζεται και δεν πρέπει να συγχέεται με τις γνωστοποιήσεις ασφάλισης που απαιτούνται από το νόμο τη στιγμή της σύναψης της σύμβασης. Οι διατάξεις για τις ειδοποιήσεις ασφάλισης στον λήπτη της ασφάλισης και τις κυρώσεις ισχύουν μόνο κατά τη σύνταξη του ασφαλιστηρίου συμβολαίου, γεγονός που τους διαφοροποιεί από την ευθύνη κατά τις διαπραγματεύσεις. Ο ασφαλισμένος, κατά τη διάρκεια της ασφαλιστικής σύμβασης, υποχρεούται να δηλώσει στον ασφαλιστή κάθε στοιχείο ή περιστατικό που αντικειμενικά αυξάνει τον κίνδυνο εντός δεκατεσσάρων ημερών από τη στιγμή που του έγινε γνωστό. Στοιχείο που αν γνώριζε ο ασφαλιστής δεν θα είχε συνάψει το συμβόλαιο ή δεν θα το είχε συνάψει με τους ίδιους όρους. Στην περίπτωση αυτή, ο ασφαλιστής έχει το δικαίωμα να ζητήσει την τροποποίηση ή τη λύση της σύμβασης. Μετά την επέλευση του ασφαλιστικού περιστατικού, ο λήπτης της ασφάλισης υποχρεούται να ενημερώσει αμέσως τον ασφαλιστή. Έτσι, ο ασφαλισμένος, παρά το γράμμα του νόμου, έχει υποχρέωση να δηλώσει χωρίς υπαίτια καθυστέρηση την επέλευση της ζημίας. Αυτή είναι θεμελιώδης αρχή του ασφαλιστικού δικαίου και διαφέρει από την υποχρέωση γνωστοποίησης της επέλευσης του ασφαλιστικού γεγονότος που παρέχεται στον λήπτη της ασφάλισης από τον Ασφαλιστικό Νόμο. Ο λήπτης της ασφάλισης, μετά την επέλευση του ασφαλισμένου συμβάντος, είναι υπεύθυνος να κάνει ό,τι είναι δυνατό για την αποφυγή ή τη μείωση της ζημίας και να ακολουθεί τις οδηγίες του ασφαλιστή. Δηλαδή να συμπεριφερθεί όπως θα έκανε ένας συνετός ανασφάλιστος.

4.10 Επίλυση διαφορών

Η επίλυση διαφορών μεταξύ ασφαλιστή και αντισυμβαλλομένου αντιμετωπίζεται στην Ελλάδα όπως και σε άλλες ιδιωτικές διαφορές αποκλειστικά από τα αρμόδια δικαστήρια. Η εισαγωγή

του θεσμού του «διαμεσολαβητή», ο οποίος έχει εφαρμοστεί ευρέως σε άλλες χώρες της ΕΕ για την καταναλωτική ασφάλιση, είναι ακόμη υπό εξέταση, αλλά η επίλυση διαφορών στον τομέα της ιδιωτικής ασφάλισης έχει ορισμένες ιδιαιτερότητες. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι ο ασφαλιστής έχει συναλλαγές με έναν «μακροπρόθεσμο πελάτη» και, ως εκ τούτου, εύλογα επιδιώκεται η αποφυγή διαφορών. Οι διαφωνίες ως προς την έκταση της ζημίας επιλύονται συνήθως με διαπραγματεύσεις, στις οποίες το ρόλο του de facto διαμεσολαβητή παίζει ο ειδικός εμπειρογνώμονας ζημιών «ασφαλιστικών». Επίσης, κανόνας είναι να συμφωνούμε ότι η επίλυση των διαφορών, ιδίως όσον αφορά το μέγεθος της ζημίας, θα πρέπει να γίνεται με διαιτησία. Περαιτέρω, η Εποπτική Αρχή έχει επίσης ρόλο στον περιορισμό της προσφυγής στα δικαστήρια, αφού πριν από την εισαγωγή της διαφοράς στο δικαστήριο, δικαιούται και υποχρεούται να παρέμβει έναντι των εποπτευόμενων εταιρειών, εάν κρίνει καταγγελία ασφαλισμένου προς ισχύω. Τέλος, το σύστημα συμφωνιών των ασφαλιστικών εταιρειών για τη διευθέτηση των αποζημιώσεων έχει επιφέρει σημαντικό περιορισμό της δικαστικής επίλυσης διαφορών.²¹

4.11 Φορείς θαλάσσιας ασφάλισης

4.11.1 Ασφαλειομεσίτες

Οι ασφαλιστικοί μεσίτες διαδραματίζουν ζωτικό ρόλο στον ασφαλιστικό κλάδο ενεργώντας ως διαμεσολαβητές μεταξύ ασφαλιστικών εταιρειών και πελατών. Βοηθούν τους πελάτες να προσδιορίσουν τους κινδύνους τους, να βρουν τα κατάλληλα ασφαλιστήρια συμβόλαια και να διαπραγματευτούν ευνοϊκούς όρους και προϋποθέσεις με τους ασφαλιστικούς παρόχους. Οι ασφαλιστικοί μεσίτες παρέχουν επίσης στους πελάτες τους επαγγελματικές συμβουλές σχετικά με τη διαχείριση κινδύνου και την ασφαλιστική κάλυψη, διασφαλίζοντας ότι οι πελάτες τους λαμβάνουν επαρκή προστασία έναντι πιθανών ζημιών.

Ένα από τα κύρια πλεονεκτήματα της χρήσης ασφαλιστικού μεσίτη είναι η πρόσβαση σε ένα ευρύ φάσμα ασφαλιστικών προϊόντων και υπηρεσιών. Οι μεσίτες έχουν συνήθως σχέσεις με πολλές ασφαλιστικές εταιρείες, επιτρέποντάς τους να προσφέρουν στους πελάτες τους μια ποικιλία επιλογών συμβολαίου για να διαλέξουν. Αυτό δίνει στους πελάτες μεγαλύτερη ευελιξία στην προσαρμογή της ασφαλιστικής τους κάλυψης ώστε να ανταποκρίνεται στις συγκεκριμένες ανάγκες και τους δημοσιονομικούς περιορισμούς τους.

²¹ Siemens R.L., Joshua J. Pollack & Jessica L. Freiheit (2009) Piracy's impact on Insurance, Vol. 56 No 7, Published by Risk Management Magazine.

Ένα άλλο πλεονέκτημα της χρήσης ασφαλιστικού μεσίτη είναι η τεχνογνωσία και η εμπειρία τους στον ασφαλιστικό κλάδο. Οι μεσίτες γνωρίζουν διάφορα ασφαλιστικά προϊόντα, όρους συμβολαίου και επιλογές κάλυψης. Μπορούν να βοηθήσουν τους πελάτες να κατανοήσουν περίπλοκες έννοιες ασφάλισης και να περιηγηθούν στη συχνά μπερδεμένη και τεχνική γλώσσα των ασφαλιστηρίων συμβολαίων. Οι μεσίτες έχουν επίσης εμπειρία στις διαπραγματεύσεις με ασφαλιστικές εταιρείες και μπορούν να αξιοποιήσουν τις σχέσεις τους για να εξασφαλίσουν την καλύτερη δυνατή κάλυψη για τους πελάτες τους.

Οι ασφαλιστικοί μεσίτες παρέχουν επίσης στους πελάτες τους συνεχή υποστήριξη καθ' όλη τη διάρκεια της ασφαλιστικής διαδικασίας. Βοηθούν τους πελάτες με την αρχική διαδικασία αίτησης και παρέχουν συνεχή βοήθεια με την επεξεργασία των αξιώσεων και τις ανανεώσεις πολιτικής. Οι μεσίτες λειτουργούν ως σύνδεσμος μεταξύ πελατών και ασφαλιστικών εταιρειών, διασφαλίζοντας ότι οι ανάγκες των πελατών τους ικανοποιούνται και ότι λαμβάνουν άμεση και αποτελεσματική εξυπηρέτηση.

Ένα πιθανό μειονέκτημα της χρήσης ασφαλιστικού μεσίτη είναι το κόστος. Οι μεσίτες χρεώνουν συνήθως μια προμήθεια ή αμοιβή για τις υπηρεσίες τους, γεγονός που μπορεί να αυξήσει το συνολικό κόστος της ασφαλιστικής κάλυψης. Ωστόσο, οι πελάτες συχνά διαπιστώνουν ότι τα οφέλη της συνεργασίας με έναν μεσίτη υπερτερούν του πρόσθετου κόστους, καθώς οι μεσίτες μπορούν να εξοικονομήσουν χρόνο, χρήμα και ταλαιπωρία στους πελάτες μακροπρόθεσμα.

Ένα άλλο πιθανό μειονέκτημα είναι η πιθανότητα σύγκρουσης συμφερόντων. Οι μεσίτες ενδέχεται να λαμβάνουν προμήθειες ή κίνητρα από ασφαλιστικές εταιρείες για την τοποθέτηση συμβολαίων μαζί τους, κάτι που θα μπορούσε να δημιουργήσει σύγκρουση συμφερόντων εάν ο μεσίτης προτείνει ένα συμβόλαιο αποκλειστικά για οικονομικό όφελος. Για να μετριάσουν αυτόν τον κίνδυνο, πολλοί χρηματιστές αποκαλύπτουν τις ρυθμίσεις αποζημίωσης και συνεργάζονται με τους πελάτες τους για να βρουν την καλύτερη δυνατή πολιτική για τις ανάγκες τους.

Συνοπτικά, οι ασφαλιστικοί μεσίτες διαδραματίζουν ουσιαστικό ρόλο στον ασφαλιστικό κλάδο παρέχοντας στους πελάτες τους πρόσβαση σε ένα ευρύ φάσμα ασφαλιστικών προϊόντων και υπηρεσιών, συμβουλές και καθοδήγηση ειδικών και συνεχή υποστήριξη σε όλη τη διαδικασία ασφάλισης. Ενώ υπάρχουν πιθανά μειονεκτήματα στη χρήση ενός μεσίτη, όπως το κόστος και οι συγκρούσεις συμφερόντων, οι πελάτες συχνά διαπιστώνουν ότι τα οφέλη της συνεργασίας με έναν μεσίτη υπερτερούν κατά πολύ των μειονεκτημάτων. Τελικά, η απόφαση να συνεργαστείτε με έναν ασφαλιστικό μεσίτη θα πρέπει να βασίζεται στις ατομικές ανάγκες και περιστάσεις κάθε πελάτη.

4.11.2 Αγγλικοί φορείς θαλάσσιας ασφάλισης

Σε κάθε χώρα υπάρχουν διάφοροι σύλλογοι και επιτροπές ναυτιλιακής ασφάλισης, αλλά ο κορυφαίος ναυτιλιακός ασφαλιστικός φορέας στον κόσμο εδρεύει στην Αγγλία και πιο συγκεκριμένα στο Λονδίνο. Για το λόγο αυτό, θα μελετήσουμε τους τρεις μεγαλύτερους ναυτιλιακούς ασφαλιστικούς φορείς στην Αγγλία.

Lloyd

Το 1688, ο Έντουαρντ Λόιντ ίδρυσε το ομώνυμο καφέ στο Λονδίνο, όπου συναντήθηκαν ναυτιλιακές εταιρείες. Στα τέλη του 18ου αιώνα πήρε τη μορφή επαγγελματικής οργάνωσης ασφαλιστών του Λονδίνου, με δωδεκαμελές διοικητικό συμβούλιο, και αναγνωρίστηκε με ειδικό νόμο του Κοινοβουλίου το 1871 ως Ένωση Ασφαλιστών του Λονδίνου με το ίδιο όνομα. Η Lloyd's δεν είναι ασφαλιστική εταιρεία αλλά επαγγελματική ένωση ασφαλιστών και δεν ενεργεί για λογαριασμό της στον ασφαλιστικό κλάδο. Ασκεί τις γενικότερες διοικητικές και πειθαρχικές αρμοδιότητες στα μέλη του, με σκοπό τη γενική διασφάλιση των συμφερόντων τους και των ασφαλισμένων. Το Διοικητικό Συμβούλιο του Lloyd's διορίζει τους εκπροσώπους του στα μεγάλα λιμάνια σε όλο τον κόσμο, οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για την εκπροσώπηση των συμφερόντων του Lloyd και την αναφορά περιστατικών που σχετίζονται με ναυτικά ατυχήματα. Τα μέλη του Lloyd's συνάπτουν την ασφάλιση και αναλαμβάνουν τις σχετικές υποχρεώσεις, συνήθως σε ομάδες είτε απευθείας είτε μέσω αντιπροσώπου και περιστασιακά μεμονωμένα. Το ποσοστό του μεριδίου κάθε μέλους στον ασφαλισμένο κίνδυνο και το ασφαλιστικό ποσό καθορίζονται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Έτσι, ο ασφαλισμένος μπορεί να στραφεί εναντίον οποιουδήποτε μέλους, και όχι κατά του ομίλου, για το ποσοστό που καλύπτουν.

Η ασφαλιστική πρακτική στο Lloyd's είναι η εξής: Αφού ο λήπτης της ασφάλισης υποβάλει εντολή ασφάλισης στον μεσίτη του Lloyd's, ο μεσίτης ετοιμάζει τη γραπτή πρόταση ασφάλισης (πιστοποιητικό), το οποίο περιέχει τις βασικές πληροφορίες σχετικά με τον προς ασφάλιση κίνδυνο (όνομα του πλοίου, περίοδος ασφάλισης ή Plu, ασφαλιστικό ποσό, τυπικοί όροι και τυχόν όροι που μπορούν να ζητηθούν, αξιολόγηση). Στη συνέχεια το παρουσιάζει στα μέλη των Lloyd's για κάλυψη σύμφωνα με την προμήθεια που του δόθηκε. Τα ενδιαφερόμενα μέλη σημειώνουν στη βεβαίωση ασφάλισης το μέρος της ασφάλισης που καλύπτουν και το υπόλοιπο του ασφαλιστικού ποσού καλύπτεται από άλλους ασφαλιστές μέλη μέχρι να καλυφθεί πλήρως.

Ασφαλιστικές εταιρείες

Μέχρι το 1824, μόνο δύο εταιρείες είχαν τη δυνατότητα να ασκούν ασφαλιστικές δραστηριότητες - το Royal Exchange και το London Assurance.²² Μετά την κατάργηση αυτού του προνομίου, σημειώθηκε ταχεία αύξηση της ασφάλισης σε εταιρείες που υπάγονταν στον νόμο περί εταιρειών του 1862 και αργότερα του 1948.²³ Έτσι, αφού αποκαταστάθηκε η ασφαλιστική ελευθερία

²² INCE-CO, International Law Firm «SHIPPING: PIRACY - ISSUES ARISING FROM THE USE OF ARMED GUARDS», 2012 Ince & Co International LLP, London.

²³ 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

στις εταιρείες, καθορίστηκε ο τρόπος συμμετοχής σε ναυτικό ασφαλιστήριο συμβόλαιο σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του καταστατικού της εταιρείας. Από το 1939, το Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου άρχισε να χρησιμοποιεί έναν συνδυασμένο τύπο εταιρικού συμβολαίου και από το 1942 ίδρυσε ένα ασφαλιστικό τμήμα για να ασχολείται με την επεξεργασία και την έκδοση κοινών συμβολαίων συνδυασμένου τύπου για λογαριασμό των εταιρειών-μελών του Ινστιτούτου. Υπάρχουν βέβαια και εταιρείες που δεν είναι μέλη του Ινστιτούτου και εξακολουθούν να εκδίδουν δικά τους ασφαλιστήρια συμβόλαια.²⁴

Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου

Το Institute of London Insurers έχει συστήσει μια ειδική επιτροπή για τη μελέτη και τη διαμόρφωση των ασφαλιστικών ρητρών που περιλαμβάνονται σε όλα τα είδη των ασφαλιστηρίων συμβολαίων. Οι Institute Clauses of London Insurers έχουν γίνει το παγκόσμιο πρότυπο για τα ασφαλιστικά συμβόλαια, και παρόλο που διατηρούν μια βασική διατύπωση, υποδιαίρεση και αρίθμηση, υπόκεινται σε τροποποιήσεις κάθε χρόνο ως αποτέλεσμα μιας συστηματικής μελέτης των συνθηκών της διεθνούς ασφαλιστικής αγοράς. Ο μεγάλος αριθμός και η ποικιλία κάλυψης τους καθιστά σημαντικό μέρος των προτιμήσεων των αντισυμβαλλομένων.

International Underwriting Association of London (IUA)

Το 1998, το Institute of Insurers of London (IUAL) συνεργάστηκε με τη London International Insurance and Reinsurance Market Association (LIRMA) για τη δημιουργία του IUA. Αυτή η συμμαχία συγκέντρωσε εκπροσώπους από τους ναυτιλιακούς και μη κλάδους της ασφαλιστικής αγοράς του Λονδίνου και η πρωτοβουλία υποστηρίχθηκε από την αγορά μεσιτείας. Στόχος της IUA είναι να αναδιαμορφώσει την παραδοσιακή αγγλική ασφαλιστική αγορά ακολουθώντας πέντε αρχές συνεργασία, διαφάνεια, κανονιστική εναρμόνιση, ανάπτυξη της αγοράς και ανταγωνιστικότητα.²⁵

Η ασφαλιστική αγορά του Λονδίνου αποτελείται από μια ποικιλία εταιρειών, η καθεμία με τους δικούς της στόχους και μεθόδους. Η IUA εργάζεται για να βοηθήσει αυτές τις εταιρείες να συνεργαστούν και να βελτιώσουν την αγορά στο σύνολό της. Μεταξύ άλλων, αυτό περιλαμβάνει την εκπροσώπηση εταιρειών σε συναλλαγές με άλλους συμμετέχοντες στην αγορά.

4.11.3 Εποπτεία και έλεγχος των ασφαλιστικών υπηρεσιών

Η Μεγάλη Βρετανία έχει νόμους που ρυθμίζουν τις παρεχόμενες ασφαλιστικές υπηρεσίες, προκειμένου να προστατεύονται όσοι χρησιμοποιούν αυτές τις υπηρεσίες, ειδικά από ζημιές που προκαλούνται από δόλιες ασφαλιστικές εταιρείες. Η εποπτεία ασκείται από το Συμβούλιο Εμπορίου

PERSONNEL ON BOARD SHIPS IN THE HIGH RISK AREA», International Maritime Organization, 2012, London.

²⁴ INCE-CO, International Law Firm «SHIPPING: PIRACY - ISSUES ARISING FROM THE USE OF ARMED GUARDS», 2012 Ince & Co International LLP, London.

²⁵ INCE-CO, International Law Firm «SHIPPING: PIRACY - ISSUES ARISING FROM THE USE OF ARMED GUARDS», 2012 Ince & Co International LLP, London.

και στόχος του είναι να διασφαλίσει ότι δεν μπορεί να ιδρυθεί ασφαλιστική επιχείρηση χωρίς να διαθέτει επαρκή κεφάλαια για την κάλυψη των αναμενόμενων απαιτήσεων. Το Συμβούλιο Εμπορίου απαιτεί την υποβολή οικονομικών στοιχείων πριν από την έγκριση της ίδρυσης νέας ασφαλιστικής εταιρείας και ασκεί επίσης έλεγχο σε παθητική ή δόλια επιχείρηση. Μπορεί να ασκηθεί ποινική δίωξη κατά των υπευθύνων εάν μια εταιρεία δεν ανταποκριθεί στις απαιτήσεις του Board of Trade. Τα μέλη του Lloyd's εξαιρούνται από αυτές τις απαιτήσεις, γεγονός που αποτελεί τιμή και αναγνώριση του επιπέδου της ακεραιότητάς τους, της οικονομικής επάρκειας και της πειθαρχίας τους. Άλλοι ασφαλιστικοί σύλλογοι εξαιρούνται από αυτή τη διαδικασία. Το Συμβούλιο Εμπορίου ενέκρινε αρχικά την ίδρυση νέων ασφαλιστικών εταιρειών σε νομικά πρόσωπα στις 3 Νοεμβρίου 1966. Οι νέες εταιρείες ή ενώσεις πρέπει να πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις που θέτει το Συμβούλιο Εμπορίου: να διαθέτουν ελάχιστη κεφαλαιακή απαίτηση, να υποβάλλουν οικονομικά στοιχεία και να υπόκεινται σε εποπτεία του Συμβουλίου Εμπορίου.

- Η κεφαλαιακή απαίτηση για μια εταιρεία περιορισμένης ευθύνης είναι 100.000£. Ωστόσο, εάν η εταιρεία έχει μόνο 50.000£ σε κεφάλαιο, η εταιρεία δεν θα μπορεί να λειτουργήσει.
- Οι διευθυντές της εταιρείας, καθώς και τουλάχιστον το ένα τρίτο των μετόχων που εκλέγονται, πρέπει να είναι ικανά και κατάλληλα πρόσωπα.
- Το Συμβούλιο Εμπορίου μπορεί να επιβάλει περισσότερες υποχρεώσεις στην εταιρεία, όπως μια επένδυση που εξασφαλίζει το κεφάλαιό της.

Ο ετήσιος έλεγχος της εταιρείας πρέπει να υποβάλλεται έγκαιρα στο Συμβούλιο Εμπορίου. Εάν τα κεφάλαια της εταιρείας πέσουν κάτω από τα απαιτούμενα όρια, αφού ληφθούν υπόψη τα ετήσια έσοδα της εταιρείας από ασφάλιστρα, μπορεί να κηρυχθεί αφερέγγυα.²⁶

²⁶ 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.

Κεφάλαιο 5^ο

Παροχή Υπηρεσιών Ασφαλείας επί πλοίων από ένοπλους φρουρούς

Πολλά κράτη χρησιμοποιούν ένοπλους φρουρούς σκαφών (Vessel Protection Detachment, VPDs) ή ιδιωτικούς ένοπλους φρουρούς σε εμπορικά πλοία για την προστασία τους. Η χρήση του VPD απαιτεί συμφωνία μεταξύ του κράτους σημαίας του εμπορικού πλοίου και της χώρας προέλευσης των ενόπλων δυνάμεων. Οι συμφωνίες συνήθως απαλλάσσουν το κράτος αποστολής από την ευθύνη για τις ενέργειες των δυνάμεών του. Επιπλέον, προβλήματα προκύπτουν όταν κάποιο από τα παράκτια κράτη διαθέτει νομικό πλαίσιο που δεν επιτρέπει την τοποθέτηση ένοπλων φρουρών σε πλοία που εισέρχονται ή διέρχονται από τα χωρικά του ύδατα. Νομικές, διοικητικές και οργανωτικές ανησυχίες σχετικά με τη χρήση ένοπλων συνοδών για την πλοήγηση πλοίων μέσω επικίνδυνων υδάτων έχουν οδηγήσει στη διέλευση, επιβίβαση και αποβίβαση ένοπλου προσωπικού από χώρες που δεν απαγορεύουν αυτό το είδος δραστηριότητας. Αυτού του είδους οι υπηρεσίες μπορούν να παρέχονται τόσο από ιδιωτικούς όσο και από δημόσιους φορείς μέσω της σύναψης ιδιωτικών συμβάσεων. Ωστόσο, η χρήση όπλων δεν αποτελεί μέρος της βέλτιστης πρακτικής για τη διαχείριση περιστατικών διάρρηξης. Συγκεκριμένα, αναφέρει ότι η χρήση τους επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια της ναυτιλιακής εταιρείας, αλλά δεν συνιστάται η ύπαρξη ένοπλων φρουρών στα πλοία. Τα πολεμικά πλοία χρησιμοποιούνται ήδη για προστασία, και παρόλο που το Ηνωμένο Βασίλειο και το Βέλγιο έχουν επιτρέψει τη χρήση ένοπλων φρουρών, πρόσφατα η Κύπρος και η χώρα μας επέτρεψαν σε ένοπλους φρουρούς να παρέχουν υπηρεσίες ασφαλείας από το διοικητικό συμβούλιο των πλοίων. Έχει διαμορφωθεί το θεσμικό πλαίσιο των εμπορικών δικαστηρίων. Επιπλέον, σε σημαντικό αριθμό χωρών (Δανία, Νορβηγία, Φινλανδία, Σουηδία, Ιταλία, Ισπανία, Πορτογαλία κ.λπ.) έχουν θεσπιστεί νόμοι για την καταπολέμηση αυτού του φαινομένου και έχει αρχίσει η επιβίβαση σε πλοία από ένοπλους άνδρες υπό τη δική τους σημαία ή έχει ξεκινήσει. Ωστόσο, υπάρχουν πολλά νομικά ζητήματα και αντιπαραθέσεις σχετικά με τη χρήση ένοπλων φρουρών σε εμπορικά πλοία. Αυτό το κεφάλαιο παραθέτει ζητήματα που σχετίζονται με τη χρήση ένοπλων φρουρών και τη θεσμική δομή που ισχύει στη χώρα μας.

5.1 Διεθνείς οργανισμοί και σύγχρονες νομοθετικές και στρατιωτικές παρεμβάσεις

Είναι σαφές ότι τα πειρατικά καρτέλ έχουν άριστη οργάνωση. Οι πειρατές επικοινωνούν με τα τοπικά λιμάνια, την αστυνομία, τα τελωνεία και τις ναυτιλιακές αρχές για να λάβουν τις

πληροφορίες που χρειάζονται για τη μετακίνηση των πλοίων. Η καταπολέμηση της πειρατείας αποτελεί κορυφαία προτεραιότητα για τη διεθνή κοινότητα. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η απειλή για την ελεύθερη κυκλοφορία αγαθών και εμπορευμάτων κατά τις θαλάσσιες επικοινωνίες προκαλεί μεγάλη ανησυχία. Γι' αυτό η θεσμική κοινότητα προστατεύει θεσμικά το δικαίωμα στην ελεύθερη ναυσιπλοΐα. Δεν πρέπει να παρακάμπουμε ότι η αποτροπή της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας έχει προκαλέσει πολλές βίαιες συγκρούσεις στην ιστορία της ανθρωπότητας. Έτσι, ενέργειες όπως η πειρατεία προκαλούν μονομερώς και συλλογικά διεθνή αντίδραση. Από το 1983, η διεθνής κοινότητα είναι επίσημα κατά της πειρατείας. Η ευκαιρία προέκυψε σε ένα έγγραφο που υπέβαλε η Σουηδία στην Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας (MSC), στο οποίο η σουηδική αντιπροσωπεία κάλεσε τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα να αναλάβει συγκεκριμένη δράση για την καταπολέμηση της πειρατείας σε ανησυχητική κλίμακα.

5.2 International Maritime Organization (IMO)

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός έχει παίξει βασικό ρόλο στην ανάπτυξη της Διεθνούς Ναυτιλιακής Διοίκησης, ενός εξειδικευμένου βραχίονα του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου. Η Διεθνής Ναυτιλιακή Αρχή είναι υπεύθυνη για την καταπολέμηση κάθε είδους θαλάσσιου εγκλήματος και άλλων παράνομων δραστηριοτήτων. Δημοσίευση εβδομαδιαίων αναφορών πειρατείας και διατήρηση μιας σύνδεσης 24/7 με το κέντρο αναφοράς πειρατείας για την ανταπόκριση σε περιστατικά πειρατείας ώστε να επιτευχτεί η παροχή συμβουλών απόκρισης σε πραγματικό χρόνο.

Ο IMO κινητοποιήθηκε επίσης το 1983 όταν διεξήγαγε δημοψήφισμα καλώντας όλα τα κράτη μέλη να αναφέρουν δεδομένα πειρατείας. Το 1984, το MSC έθεσε στη μόνιμη ατζέντα του τη ναυτική πειρατεία και την ένοπλη ληστεία. Αρχικά, το κύριο καθήκον της Επιτροπής ήταν να συλλέγει, να ταξινομεί και να δημοσιεύει εκθέσεις σχετικά με τα δεδομένα που συλλέγονται για επιθέσεις πειρατείας σε όλο τον κόσμο. Οι εξαμηνιαίες εκθέσεις έγιναν τελικά μηνιαίες, τριμηνιαίες και ετήσιες.

Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, η Συνέλευση του IMO συνεδρίαζε τακτικά για να επικοινωνήσει, να ανταλλάξει απόψεις μεταξύ των κρατών μελών και να λάβει τα κατάλληλα μέτρα κατά της πειρατείας. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η ίδια η Υπηρεσία θα μεταδίδει επιτακτικές ή άμεσες παρατηρήσεις φαινομένων, οι οποίες θα αντιμετωπίζονται ανάλογα. Αυτό κοινοποιείται συνήθως στα κράτη μέλη του IMO μέσω των κατάλληλων οδηγιών που εκδίδονται κάθε φορά. Παράλληλα, υπό την αιγίδα του IMO, οι μεγαλύτερες ενώσεις πλοιοκτητών (η Διεθνής Ναυτιλιακή Διοίκηση, το Διεθνές Επιμελητήριο Ναυτιλίας, INTERTANCO, INTERCARGO, BIMCO) έχουν εκδώσει ήδη οριστικές κατευθυντήριες γραμμές για τις βέλτιστες πρακτικές διαχείρισης (BMP). Παρέχει

καθοδήγηση στην κυβέρνηση. Γενικότερα, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι κύριες προκλήσεις για την καταπολέμηση της πειρατείας είναι οι οικονομικές συνθήκες σε περιοχές όπου κυριαρχεί η πειρατεία και η συμμόρφωση τόσο με τους εξωτερικούς όσο και με τους διεθνείς κανονισμούς. Πιστεύουμε ότι αυτό οφείλεται στις περιορισμένες δυνατότητες του Πλαισίου.

5.2.1 ISPS CODE (International Ship and Port Facility Security Code)

Από την 1η Ιουλίου 2004 εφαρμόζονται ειδικά μέτρα ασφαλείας για την προστασία των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων. Αυτά τα μέτρα είναι γνωστά ως κωδικοί ISPS. Αυτός ο κώδικας είναι μια τροποποίηση της SOLAS με έμφαση στην ασφάλεια των μεταφορών, των λιμανιών και των δημόσιων υπηρεσιών. Το σχέδιο ασφαλείας πρέπει να εγκριθεί από το κράτος σημαίας του εμπορικού πλοίου. Το σχέδιο ασφαλείας περιλαμβάνει την εφαρμογή μέτρων για τον έλεγχο περιστατικών και τρομοκρατικών επιθέσεων, καθώς και τη δυνατότητα αλλαγής τους.

Ο Κώδικας ISPS δημιουργήθηκε ως απάντηση στις επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου, αλλά ορισμένες από τις διατάξεις του μπορούν να συμβάλουν στη μείωση του κινδύνου πειρατείας και ένοπλης ληστείας. Ακολουθούν ορισμένα σημεία κώδικα που μπορεί να σας φανούν χρήσιμα σε αυτόν τον τομέα. Εστιάστε στην τήρηση των διατάξεων του σχεδίου ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένης της ιδιαίτερης προσοχής στα μέτρα ασφαλείας, όπως η τήρηση των ασφαλών περιοχών ναυτιλίας και η αποφυγή επικίνδυνων υδάτων.

- Προληπτικά μέτρα για την αποτροπή παράνομης επιβίβασης στο πλοίο.
- Διαδικασίες αντιμετώπισης κινδύνων ασφαλείας ή παραβίασης αυτών.
- Υποχρεώσεις των μελών του πληρώματος σε σχέση με τους κανόνες ασφαλείας.
- Προγράμματα εκπαίδευσης και εκγύμνασης για το πλήρωμα.
- Αναφορά περιστατικών σχετικά με απειλές ασφαλείας.
- Καθορισμός των ευθυνών και των υποχρεώσεων του Αξιωματικού Ασφαλείας της εταιρίας.

Οι κυβερνήσεις των Μερών της SOLAS ενθαρρύνονται να δημιουργήσουν ένα σημείο επαφής 24 ωρών όπου τα πλοία μπορούν να ζητήσουν συμβουλές για την ασφάλεια. Επιπλέον, το Κέντρο Επικοινωνιών μπορεί να λαμβάνει πληροφορίες σχετικά με απειλές για την ασφάλεια από πλοία που είναι νηολογημένα στη χώρα του ή βρίσκονται στα χωρικά του ύδατα. Ομοίως, το Κέντρο μπορεί να συμβουλεύει τα πλοία που εισέρχονται ή σχεδιάζουν να εισέλθουν σε χωρικά ύδατα. Η κυβέρνηση είναι υπεύθυνη για τη θέσπιση προτύπων ασφαλείας για τα πλοία που φέρουν τη σημαία της και την ενημέρωση των πλοίων που σκοπεύουν να εισέλθουν στα χωρικά της ύδατα ή σε λιμάνια αυτού του επιπέδου. Οι χώρες θα πρέπει να ενημερώνουν τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους για τις ενέργειες που πρέπει να ληφθούν σύμφωνα με τα τρία επίπεδα ασφαλείας στη θάλασσα (MARSEC)

που ορίζονται στον Κώδικα ISPS σε περίπτωση αλλαγής του επιπέδου ασφάλειας ή απειλής. Ενόψει ενός επικείμενου περιστατικού ασφαλείας, τα πλοία θα πρέπει να ζητήσουν αμέσως τη συμβουλή των αρχών του κράτους σημαίας. Εάν η αρμόδια αρχή της χωρικής θάλασσας δεν ανταποκριθεί στην καταγγελία, ο πλοίαρχος πρέπει να αναφέρει τα στοιχεία στην έκθεση. Ο καπετάνιος έχει εκτεταμένες εξουσίες και μπορεί να λάβει αποφάσεις και να αναλάβει δράση σχετικά με την ασφάλεια και την ασφάλεια του πλοίου όταν πιστεύει ότι είναι προς το συμφέρον του πλοίου.²⁷

5.3 Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (Ο.Η.Ε.)

Τα Ηνωμένα Έθνη έχουν δημιουργήσει ένα σύστημα για την καταπολέμηση της πειρατείας. Το πλαίσιο καλεί τις χώρες να αναλάβουν δράση μέσω νομικών πλαισίων για την αποτροπή και τιμωρία της πειρατείας και να λάβουν ενεργά μέτρα για την καταπολέμηση της πειρατείας. Επιπλέον, το Γραφείο των Ηνωμένων Εθνών για τα Ναρκωτικά και το Έγκλημα (UNODC) είναι υπεύθυνο για τη συλλογή δεδομένων σχετικά με την παραβίαση πνευματικών δικαιωμάτων σε χώρες. Ενώ υπάρχει ένα γενικό πλαίσιο για την καταπολέμηση της πειρατείας, υπάρχουν επίσης ανησυχίες για συγκεκριμένες περιοχές όπως η Σομαλία και η περιοχή της Ανατολικής Αφρικής της Νότιας Ασίας.

5.3.1 Ψηφίσματα του συμβουλίου ασφαλείας του Ο.Η.Ε.

<p>Ψήφισμα 1816/2008</p>	<p>Η Στρατιωτική Δράση Συντονισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EUNAVCOM) ιδρύθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση με σκοπό τον συντονισμό της ενεργού συμμετοχής της Ευρώπης στις ενέργειες του ΟΗΕ για την καταπολέμηση της πειρατείας στη Σομαλία. Η δράση αυτή πραγματοποιείται μέσω της αποστολής στρατιωτικών σκαφών και πεζοναυτών στην περιοχή, παρέχοντας βοήθεια στην προστασία των εμπορικών πλοίων από τις επιθέσεις πειρατών και στη διεθνή προσπάθεια για την επίλυση του προβλήματος της πειρατείας στη Σομαλία.</p>
--	---

²⁷Κουμουτσάκος Γεώργιος, (2013) «Η απειλή της θαλάσσιας πειρατείας επιμένει», Ναυτικά Χρονικά, σελ.44, αριθμός φύλλου 159, Gratia Εκδοτική ΕΠΕ, Αθήνα

<p>Ψήφισμα 1846/2008</p>	<p>Το ψήφισμα αναφέρει ότι οι δράσεις κατά της πειρατείας στη Σομαλία πρέπει να είναι συντονισμένες και εναρμονισμένες με τις αρχές του διεθνούς δικαίου και της ανθρωπιστικής βοήθειας. Το ψήφισμα εκφράζει επίσης την ανησυχία για τη σύνδεση της πειρατείας με την τρομοκρατία και ενθαρρύνει τη διεθνή κοινότητα να στηρίζει τις προσπάθειες για την ανάπτυξη της Σομαλίας και την εδραίωση μιας νόμιμης και δημοκρατικής κυβέρνησης.</p>
<p>Ψήφισμα 1851/2008</p>	<p>Το ψήφισμα 1851 της 16/12/2008 δίνει το δικαίωμα στα διεθνή ναυτικά και άλλες δυνάμεις να αναλάβουν δράση και κατά πειρατών στη χερσαία περιοχή της Σομαλίας, αποκλειστικά στη Σομαλία. Αυτό το δικαίωμα θα ισχύει για περιορισμένο χρονικό διάστημα. Η ανάληψη δράσης πρέπει να γίνεται σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο και με σεβασμό προς την εθνική κυριαρχία της Σομαλίας. Επίσης, το ψήφισμα προσδιορίζει τις συνθήκες υπό τις οποίες οι ναυτικές δυνάμεις μπορούν να αναλάβουν δράση, όπως η απειλή ή η επίθεση κατά του πλοίου ή του πληρώματος του, ή η υποψία ότι πρόκειται να πραγματοποιηθεί πειρατική επίθεση.</p>
<p>Ψήφισμα 1976/2011</p>	<p>Επιπλέον, το ψήφισμα επισημαίνει την ανάγκη ενίσχυσης της διεθνούς συνεργασίας και συντονισμού μεταξύ των κρατών μελών και της μεταβατικής κυβέρνησης της Σομαλίας για την καταπολέμηση της πειρατείας. Επίσης, το ψήφισμα καλεί όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να συνεργαστούν προς την κατεύθυνση της σταθεροποίησης και της αναδιοργάνωσης της Σομαλίας, προκειμένου να επιτευχθεί βιώσιμη ειρήνη και ανάπτυξη στην περιοχή.</p>

Η αποφασιστικότητα των κρατών μελών των Ηνωμένων Εθνών να καταπολεμήσουν την απειλή της πειρατείας αποδεικνύεται από την ομόφωνη απόφαση του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών για το θέμα αυτό, σύμφωνα με το Κεφάλαιο VII του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών. Μεταξύ άλλων, αυτές οι αποφάσεις οδήγησαν τα Ηνωμένα Έθνη να καταργήσουν τα διεθνή ύδατα της Σομαλίας, επιτρέποντας στα ξένα ναυτικά να επιχειρούν σε όλη την περιοχή. Επιπλέον, το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ εξέδωσε νέο ψήφισμα με ημερομηνία 30 Νοεμβρίου 2009. Το ψήφισμα αυτό παρατείνει για 12 μήνες τη λειτουργία των ψηφισμάτων SA1846 και 1851 για την καταπολέμηση της πειρατείας στη Σομαλία. Το ψήφισμα, που προτάθηκε από τις Ηνωμένες Πολιτείες και εγκρίθηκε από άλλες χώρες, συμπεριλαμβανομένης της Ελλάδας, περιελάμβανε ορισμένες αναφορές στη σύσταση ταμείου ομάδας επαφής και ειδικές συμφωνίες με χώρες που είχαν εκφράσει προθυμία να συλλάβουν ύποπτους πράκτορες πειρατείας. κράτη να το υπογράψουν. Από αυτές τις χώρες μπορούν να επιβιβαστούν αστυνομικές δυνάμεις (πλοία), οι οποίες διευκολύνουν τη διαδικασία

προσαγωγής υπόπτων. Επιπλέον, το Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών καλεί τα κράτη μέλη των Συμβάσεων UNCLOS (Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας) και SUA (Καταπολέμηση Παράνομων Δραστηριοτήτων) να συμμορφωθούν πλήρως με τις αντίστοιχες υποχρεώσεις τους βάσει αυτών των Συνθηκών.

5.3.2 Το Γραφείο των Ηνωμένων Εθνών για τα Ναρκωτικά και το Έγκλημα (United Nations office on drugs and crime, UNODC)

Το UNODC ξεκίνησε ένα πρόγραμμα κατά της πειρατείας το 2009, αρχικά στην Κένυα και τώρα επεκτείνεται στις Σεϋχέλλες, τον Μαυρίκιο, την Τανζανία και τις Μαλδίβες. Το πρόγραμμα στοχεύει στην καταπολέμηση της πειρατείας, να βοηθήσει στον εντοπισμό πειρατών και να βοηθήσει τις χώρες στις προσπάθειές τους να διώξουν και να καταδικάσουν τους πειρατές με τρόπο συνεπή με τους διεθνείς κανόνες και την προστασία των ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Ένας από τους βασικούς στόχους του Γραφείου είναι η ενίσχυση της σταθερότητας της χώρας και η βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των κατοίκων της. Στη Σομαλία, το πρόγραμμα UNPOS έχει ιδρύσει φορείς, ταμεία και προγράμματα για την παροχή ανθρωπιστικής βοήθειας.²⁸

5.3.3 UNCLOS (UNITED NATIONS CONVENTION OF THE LAW OF THE SEA)

Αυτό το νομικό πλαίσιο της UNCLOS υποχρεώνει τη διεθνή κοινότητα να διασφαλίζει την ασφαλή ναυσιπλοΐα στην ανοιχτή θάλασσα και να συνεργάζεται για την καταπολέμηση της πειρατείας σε επικίνδυνα και άλλα ύδατα. Η UNCLOS επιδιώκει επίσης να παρέχει πληροφορίες και συμβουλές σχετικά με τη δράση για την ανάπτυξη, τόσο στη Γενική Συνέλευση όσο και στις ετήσιες εκθέσεις της προς τα κράτη μέλη. Αυτές οι αναφορές περιέχουν όλα τα γεγονότα που σχετίζονται με τη θαλάσσια πειρατεία.

5.3.4 SUA CONVENTION (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation 1988)

²⁸ Κουμουτσάκος Γεώργιος, (2013) «Η απειλή της θαλάσσιας πειρατείας επιμένει», Ναυτικά Χρονικά, σελ.44, αριθμός φύλλου 159, Gratia Εκδοτική ΕΠΕ, Αθήνα

Η Σύμβαση για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, γνωστή και ως Σύμβαση SUA, εγκρίθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) το 2005 μαζί με ένα πρωτόκολλο. Η SUA είχε σκοπό να ελέγξει τις παράνομες δραστηριότητες που απειλούν την ασφάλεια των πλοίων, των επιβατών και του πληρώματος.²⁹ Οι παράνομες πράξεις βάσει της Σύμβασης SUA περιλαμβάνουν την κατάσχεση ενός σκάφους με τη βία, τις πράξεις βίας κατά ατόμων επί του σκάφους και την εγκατάσταση εξοπλισμού ικανού να καταστρέψει ή να καταστρέψει ένα σκάφος. Τα κράτη μέλη πρέπει να εκδώσουν υπόπτους ή να τους διώξουν. Η Σύμβαση SUA του 1988 παραβίαζε γενικά μόνο εκείνες τις περιπτώσεις όπου ένα άτομο κατέλαβε ή ανέλαβε τον έλεγχο ενός πλοίου με απειλή, βία ή οποιονδήποτε εξαναγκασμό. Το Πρωτόκολλο του 2005 στη Σύμβαση SUA προβλέπει επίσης ότι ένα άτομο που διαπράττει μια πράξη που αποσκοπεί στον εκφοβισμό του κοινού ή στον εξαναγκασμό μιας κυβέρνησης ή ενός διεθνούς οργανισμού να απόσχει ή να εξαναγκάσει οποιαδήποτε ενέργεια εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης SUA.

Είναι αδίκημα η απόρριψη ρύπων από ένα πλοίο σε ποσότητες ή συγκεντρώσεις που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε θάνατο, σοβαρό τραυματισμό ή ζημιά. Επιπλέον, ο παραβάτης πρέπει να χρησιμοποιεί το σκάφος με τρόπο που θα μπορούσε να οδηγήσει σε θάνατο, σοβαρό τραυματισμό ή ζημιά. Σύμφωνα με τους νέους κανόνες, οποιοσδήποτε φέρει ραδιενεργά, εκρηκτικά ή σχάσιμα υλικά στο σκάφος γνωρίζοντας ότι θα προκαλέσει ή θα μπορούσε να προκαλέσει θάνατο, σοβαρό τραυματισμό ή ζημιά. Ωστόσο, η μεταφορά πυρηνικού υλικού δεν θεωρείται έγκλημα εάν το υλικό αυτό εισέλθει ή εξέλθει από την επικράτεια κράτους μέλους της Συνθήκης για τη Μη Διάδοση των Πυρηνικών Όπλων.

5.4 Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.)

Η Ευρωπαϊκή Ένωση λέει ότι ο μόνος τρόπος καταπολέμησης της πειρατείας είναι με στρατιωτικά μέσα, αλλά παρέχει στα κράτη μέλη χρηματοδότηση για την ενίσχυση της ναυτικής ισχύος της Ευρώπης και την αντιμετώπιση των βαθύτερων αιτιών της πειρατείας. Επιπλέον, η Ευρωπαϊκή Ένωση, για πρώτη φορά στην ιστορία της, ξεκίνησε την πολυεθνική ναυτική επιχείρηση Atalanta (EUNAVFOR) στο πλαίσιο της Κοινής Πολιτικής Ασφάλειας και Άμυνας (ΚΠΙΑΑ) σύμφωνα με την απόφαση του Συμβουλίου Ασφαλείας. Η επιχείρηση που ονομάζεται EU NAVFOR Somalia - Operation ATALANTA βασίστηκε στα ψηφίσματα του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ

²⁹ΙΜΟ (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.

του 2008 1814, 1816, 1838 και 1846. Από τον Δεκέμβριο του 2008 έως τον Απρίλιο του 2009 - Α. Παπαϊωάννου, Επιτελάρχης της φρεγάτας F / G PSARA.

5.4.1 Επιχείρηση «ATALANTA»

Η επιχείρηση Atlanta ήταν μια στρατιωτική επιχείρηση κατά της πειρατείας υπό την ηγεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης που διεξήχθη στα ύδατα του Κόλπου του Άντεν, της Αραβικής Θάλασσας και της λεκάνης της Σομαλίας. Η επιχείρηση ξεκίνησε τον Δεκέμβριο του 2008 και ολοκληρώθηκε επίσημα τον Δεκέμβριο του 2016, μετά την επιτυχή μείωση των επιθέσεων πειρατείας στην περιοχή.

Ο πρωταρχικός στόχος της Επιχείρησης Ατλάντα ήταν να προστατεύσει τα ευάλωτα πλοία, όπως τα εμπορικά πλοία και τα πλοία ανθρωπιστικής βοήθειας, από πειρατικές επιθέσεις. Η πειρατεία είχε γίνει σημαντικό πρόβλημα στην περιοχή, με τους Σομαλούς πειρατές να επιτίθενται συχνά και να πειρατεύουν πλοία στον Κόλπο του Άντεν και στα γύρω ύδατα. Αυτές οι επιθέσεις αποτελούσαν σημαντική απειλή για το διεθνές εμπόριο και την παράδοση ανθρωπιστικής βοήθειας στη Σομαλία και σε άλλες χώρες της περιοχής.

Η επιχείρηση διεξήχθη από πολυεθνική δύναμη ναυτικών πλοίων και αεροσκαφών θαλάσσιας περιπολίας, με συνεισφορές από διάφορα κράτη μέλη της ΕΕ και χώρες εταίρους. Πρωταρχικός στόχος της επιχείρησης ήταν η διεξαγωγή περιπολιών στις περιοχές υψηλού κινδύνου και η απάντηση σε τυχόν πειρατικές επιθέσεις. Επιπλέον, η επιχείρηση στόχευε επίσης στη διακοπή των πειρατικών δικτύων στην ξηρά και στην εξάρθρωση των υποδομών τους.

Η επιχείρηση Atlanta πέτυχε να μειώσει σημαντικά τις επιθέσεις πειρατείας στην περιοχή. Στο αποκορύφωμά της το 2011, Σομαλοί πειρατές κατέλαβαν 46 πλοία, σε σύγκριση με μόλις δύο το 2016. Η επιτυχία της επιχείρησης μπορεί να αποδοθεί σε μια σειρά παραγόντων, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης ένοπλου προσωπικού ασφαλείας σε ευάλωτα πλοία, της βελτιωμένης συλλογής πληροφοριών και του συντονισμού μεταξύ ναυτικές δυνάμεις και τη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Ωστόσο, η επιχείρηση αντιμετώπισε επίσης κριτική, με ορισμένους να υποστηρίζουν ότι δεν αντιμετώπισε τις βαθύτερες αιτίες της πειρατείας, όπως η φτώχεια και η αστάθεια στη Σομαλία. Άλλοι υποστήριξαν ότι η εστίαση της επιχείρησης στις στρατιωτικές απαντήσεις στην πειρατεία θα μπορούσε να επιδεινώσει το πρόβλημα αποξενώνοντας περαιτέρω τις τοπικές κοινότητες και ενθαρρύνοντας την πειρατεία.

Συμπερασματικά, η Επιχείρηση Atlanta ήταν μια σημαντική πολυεθνική προσπάθεια για την καταπολέμηση της πειρατείας στον Κόλπο του Άντεν και στα γύρω ύδατα. Ενώ η επιχείρηση ήταν επιτυχής στη μείωση των επιθέσεων πειρατείας, αντιμετώπισε επίσης κριτική για την περιορισμένη

εστίασή της στην αντιμετώπιση των βασικών αιτιών της πειρατείας. Τα διδάγματα που αντλήθηκαν από την Επιχείρηση Ατλάντα έχουν ενσωματωθεί σε επακόλουθες προσπάθειες καταπολέμησης της πειρατείας στην περιοχή, υπογραμμίζοντας τη σημασία μιας πολύπλευρης προσέγγισης για την αντιμετώπιση των προκλήσεων της θαλάσσιας ασφάλειας.³⁰

5.5 NATO (North Atlantic Treaty Organization)

Εκτός από τη συμβολή τους στη στρατιωτική συμμαχία του NATO, οι Ηνωμένες Πολιτείες θεωρούνται σημαντικές και στον αγώνα κατά της πειρατείας. Το NATO ιδρύθηκε το 1949 από 12 χώρες από την Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική και η Ελλάδα εντάχθηκε το 1952. Η Συμμαχία αποτελείται σήμερα από 28 κράτη μέλη. Από το 2008, το NATO καταπολεμά την πειρατεία στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας.³¹ Αρχικά, το NATO παρείχε συνοδεία για πλοία του Παγκόσμιου Επισιτιστικού Προγράμματος (WFP) που περνούσαν από επικίνδυνους θαλάσσιους δρόμους. Στη συνέχεια, μέσω της Επιχείρησης Allied Protector, το NATO προστάτευε το διεθνές εμπόριο και βοήθησε στην πρόληψη και την αναστολή της πειρατείας στον Κόλπο του Άντεν και στο Κέρασ της Αφρικής. Η επιχείρηση Ocean Shield συνεχίζει την καταπολέμηση της πειρατείας στη θάλασσα.

5.5.1 Operation Ocean Shield (Επιχείρηση Ωκεάνια ΑΣΠΙΔΑ)

Η πειρατεία και η ένοπλη ληστεία εμποδίζουν την παράδοση ανθρωπιστικής βοήθειας όχι μόνο στη Σομαλία, αλλά και σε περιοχές έξω από τους βασικούς θαλάσσιους δρόμους του Κέρατος της Αφρικής και του Κόλπου του Άντεν. Η επιχείρηση OCEAN SHIELD είναι η συμβολή του NATO στις διεθνείς προσπάθειες για την καταπολέμηση της πειρατείας στο Κέρασ της Αφρικής. Ξεκίνησε στις 17 Αυγούστου 2009 με απόφαση του Βορειοατλαντικού Συμβουλίου (NAC). Η Επιχείρηση Ocean Shield βασίζεται στην εμπειρία που αποκτήθηκε από την προηγούμενη αντιπειρατική αποστολή του NATO, Allied Protector, και βασίζεται στον μοναδικό ρόλο του NATO. Το Operation Ocean Shield περιλαμβάνει μια ευρύτερη προσέγγιση κατά της πειρατείας με μια πιο ολοκληρωμένη προσέγγιση κατά της πειρατείας σε σύγκριση με τις δύο προηγούμενες αποστολές. Το NATO παρέχει

³⁰ Eunavfor.eu, “European Union Naval Forces Operation ATALANTA – EUNAVFOR ATALANTA”, <https://eunavfor.eu/>

³¹ Moalim A., (2013), “Somalia charts new course in battle against piracy”, http://sabahionline.com/en_GB/articles/hoa/articles/features/2013/04/16/feature-01(τελευταία επίσκεψη 29/6/2013)

μια δύναμη ελικοπτέρων για αποστολές επιτήρησης, εντοπισμού και ανίχνευσης πλοίων στην περιοχή, βοηθώντας στην πρόληψη και την καταπολέμηση της πειρατείας και την αναχαίτιση της ένοπλης ληστείας.³²

5.6 African Union Mission For Somalia (AMISOM)

Η Αποστολή της Αφρικανικής Ένωσης στη Σομαλία (AMISOM) ιδρύθηκε από το Συμβούλιο Ειρήνης και Ασφάλειας της Αφρικανικής Ένωσης το 2007 για την καταπολέμηση της πειρατείας στα ανοικτά των ακτών της Αφρικανικής Ένωσης. Η αποστολή, η οποία συνεχίζεται σήμερα, στοχεύει στη σταθεροποίηση του καθεστώτος της κυβέρνησης της Σομαλίας, την προώθηση της ανθρωπιστικής δράσης και την εκπαίδευση του σομαλικού στρατού για την αντιμετώπιση των πειρατικών επιθέσεων.³³

5.7 Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (INTERNATIONAL MARITIME BUREAU, IMB)

Το IMB λειτουργεί υπό το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (ICC) με έδρα το Παρίσι. Τα μέλη του ICC είναι εταιρείες από περίπου 130 χώρες και ο οργανισμός διαθέτει τμήμα που καταπολεμά το εμπορικό έγκλημα, συμπεριλαμβανομένης της πειρατείας. Το IMB συνεργάζεται επίσης με την Interpol και τον Διεθνή Οργανισμό Τελωνείων. Το Κέντρο αναφοράς παραβίασης πνευματικών δικαιωμάτων IMB (PRC) δημοσιεύει αναφορές παραβίασης πνευματικών δικαιωμάτων εβδομαδιαία και διαθέτει κέντρο αναφοράς 24 ώρες το 24ωρο, 7 ημέρες την εβδομάδα στην Κουάλα Λουμπόρ της Μαλαισίας. Το IMB προσπαθεί να είναι το πρώτο σημείο επαφής για τους καπετάνιους που επιθυμούν να αναφέρουν ύποπτη δραστηριότητα ενδεικτική επίθεσης ή απόπειρας επίθεσης κ.λπ. Το IMB στοχεύει επίσης να συνεργαστεί με τις κυβερνήσεις για την καταπολέμηση της πειρατείας σε ευάλωτες πολιτείες, να παρέχει άμεσες πληροφορίες σε όσους έχουν ανάγκη για την κατάσταση στον Κόλπο του Άντεν και να παρέχει στατιστικά στοιχεία για την αύξηση της πειρατείας. Η Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό (ΛΔΚ) είναι η Assurance Foreign Skuld, η Britannia

³² shape.nato.int “OPERATION OCEAN SHIELD”, <https://shape.nato.int/missionarchive/operation-ocean-shield>

³³ Neylon R. & Gosling J., Holman Fenwick Willan (2011) Banning ransom payments to Somali Pirates would outlaw the only method a shipowner has to remove his crew from harm’s way and rescue his vessel and cargo, Published by Lloyd’s List.

Steam Ship Insurance Association limited, η Den Norske Krigsforsikring of Squibb, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η Japan P71 Club, η Standard Steam Ship Mutual P&I Association, η Steam Ship Insurance Management Services Limited, η North of England P&I, η Tsakos Shipping που χρηματοδοτείται.

5.8 Μέτρα αντιμετώπισης εντός του πλοίου

Τα τελευταία χρόνια, η πειρατεία έχει γίνει κύριο μέλημα της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η πειρατεία μπορεί να λάβει πολλές μορφές, από ένοπλες επιθέσεις και αεροπειρατεία μέχρι κλοπή φορτίου και απαγωγή μελών του πληρώματος. Για την αντιμετώπιση αυτού του ζητήματος, έχουν εφαρμοστεί διάφορα μέτρα για την προστασία των πλοίων και του πληρώματος τους από πειρατικές επιθέσεις.

Ένα από τα πιο κοινά μέτρα που χρησιμοποιούνται για την προστασία των πλοίων από την πειρατεία είναι η χρήση ένοπλων φρουρών. Οι ένοπλοι φρουροί είναι συνήθως μισθωμένο προσωπικό ασφαλείας που είναι εκπαιδευμένο να χρησιμοποιεί πυροβόλα όπλα και άλλα όπλα για την υπεράσπιση του πλοίου από πειρατικές επιθέσεις. Ενώ η χρήση ένοπλων φρουρών ήταν αμφιλεγόμενη λόγω ανησυχιών για υπερβολική βία και ευθύνη, ήταν αποτελεσματική στη μείωση του αριθμού των επιτυχημένων πειρατικών επιθέσεων.

Ένα άλλο μέτρο που χρησιμοποιείται για την προστασία των πλοίων από την πειρατεία είναι η χρήση ακροπόλεων ή ασφαλών δωματίων. Οι ακροπόλεις είναι καθορισμένες περιοχές σε ένα πλοίο που είναι ενισχυμένες και σχεδιασμένες για να παρέχουν ένα ασφαλές καταφύγιο για το πλήρωμα σε περίπτωση πειρατικής επίθεσης. Είναι συνήθως εξοπλισμένα με συστήματα επικοινωνίας, προμήθειες τροφής και νερού και άλλα βασικά είδη που χρειάζονται για την επιβίωση. Οι ακροπόλεις ήταν αποτελεσματικές στην αποτροπή επιθέσεων πειρατών και παρείχαν ένα ασφαλές καταφύγιο για το πλήρωμα μέχρι να φτάσει η βοήθεια.

Εκτός από τους ένοπλους φρουρούς και τις ακροπόλεις, άλλα μέτρα που χρησιμοποιούνται για την προστασία των πλοίων από την πειρατεία περιλαμβάνουν τη χρήση καμερών CCTV, σιωπηλού συστήματος συναγερμού, ηλεκτρικούς φράχτες και φράγματα λάσο. Οι κάμερες CCTV χρησιμοποιούνται για την παρακολούθηση του πλοίου και του περιβάλλοντός του για οποιαδήποτε ύποπτη δραστηριότητα, ενώ τα αθόρυβα συστήματα συναγερμού ειδοποιούν τα μέλη του πληρώματος για πιθανές απειλές χωρίς να ειδοποιούν τους πειρατές. Οι ηλεκτρικοί φράχτες χρησιμοποιούνται για να αποτρέψουν τους πειρατές να επιβιβαστούν στο πλοίο, ενώ τα φράγματα λάσο χρησιμοποιούνται για να εμποδίσουν τους πειρατές να επιβιβαστούν στο πλοίο από μικρές βάρκες.

Αν και αυτά τα μέτρα ήταν αποτελεσματικά στη μείωση του αριθμού των επιτυχημένων πειρατικών επιθέσεων, δεν είναι αλάνθαστα. Οι πειρατές προσαρμόζουν συνεχώς τις τακτικές τους και βρίσκουν νέους τρόπους για να ξεπεράσουν αυτά τα μέτρα. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό για τη ναυτιλιακή βιομηχανία να συνεχίσει να αναπτύσσει και να εφαρμόζει νέα μέτρα για την προστασία των πλοίων και του πληρώματος τους από πειρατικές επιθέσεις.

Συνολικά, τα μέτρα που λαμβάνονται για την προστασία των πλοίων από την πειρατεία είναι απαραίτητα για τη διασφάλιση της ασφάλειας του πληρώματος και της ασφάλειας του φορτίου. Συνδυάζοντας μια ποικιλία μέτρων, η ναυτιλιακή βιομηχανία μπορεί να συμβάλει στη μείωση του κινδύνου πειρατείας και να διασφαλίσει την ασφαλή και έγκαιρη παράδοση των αγαθών σε όλο τον κόσμο. Ως εκ τούτου, θα απαιτηθούν περαιτέρω μέτρα προστασίας. Ένας από τους πιο αποτελεσματικούς τρόπους για να νικήσετε μια πειρατική επίθεση είναι να αυξήσετε την ταχύτητα πλεύσης έτσι ώστε οι πειρατές να μην μπορούν να προσπεράσουν το πλοίο ή ακόμα και να τους δυσκολέψουν την επιβίβαση.³⁴

Περιπολία και Επαγρύπνηση

Η περιπολία και η επαγρύπνηση αποτελούν βασικά στοιχεία οποιασδήποτε στρατηγικής θαλάσσιας ασφάλειας που αποσκοπεί στην αποτροπή επιθέσεων πειρατείας σε πλοία. Περιλαμβάνουν την ανάπτυξη προσωπικού ασφαλείας για την παρακολούθηση και την αποτροπή πιθανών απειλών και την ταχεία και αποτελεσματική απόκριση σε τυχόν περιστατικά που συμβαίνουν. Αυτή η ανάλυση θα εξετάσει τη σημασία της περιπολίας και της επαγρύπνησης ως μέτρο για την πρόληψη της πειρατείας, τις διάφορες τεχνικές και τον εξοπλισμό που χρησιμοποιούνται για αυτές τις δραστηριότητες και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει το προσωπικό ασφαλείας κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του.

Η σημασία της περιπολίας και της επαγρύπνησης για την πρόληψη της πειρατείας

Η περιπολία και η επαγρύπνηση είναι κρίσιμα στοιχεία κάθε στρατηγικής θαλάσσιας ασφάλειας που αποσκοπεί στην πρόληψη της πειρατείας. Η θαλάσσια πειρατεία εξακολουθεί να αποτελεί σημαντική απειλή για τη διεθνή ναυτιλία, με τον Κόλπο της Γουινέας, τη Δυτική Αφρική και τον Ινδικό Ωκεανό να είναι οι πιο επικίνδυνες περιοχές. Σε αυτές τις περιοχές, οι πειρατές είναι γνωστό ότι χρησιμοποιούν γρήγορες βάρκες, τουφέκια εφόδου και άλλα όπλα για να επιβιβαστούν και να κλέψουν πλοία, συχνά με σκοπό να κλέψουν φορτίο και να πάρουν ομήρους τα μέλη του πληρώματος για λύτρα.

Για την καταπολέμηση αυτής της απειλής, πολλές ναυτιλιακές εταιρείες έχουν εφαρμόσει μέτρα ασφαλείας, όπως η χρήση ένοπλων φρουρών, ακροπόλεων και φραγμάτων κατά της πειρατείας. Ωστόσο, ακόμη και με αυτά τα μέτρα ισχύουν, οι περιπολίες και η προσεκτική παρακολούθηση του περιβάλλοντος χώρου του πλοίου εξακολουθούν να είναι απαραίτητες για να

³⁴ Lingard R., Ward A., Whitear N. & Hickson L. (2015) When the unexpected happens- a War risks practitioner course, Power point presentation by Thomas Miller Group

διασφαλιστεί ότι τυχόν πιθανές απειλές εντοπίζονται και αποτρέπονται προτού γίνουν σοβαρό πρόβλημα.

Τεχνικές και εξοπλισμός που χρησιμοποιούνται για περιπολία και επαγρύπνηση

Οι δραστηριότητες περιπολίας και επαγρύπνησης μπορούν να λάβουν πολλές μορφές, ανάλογα με τις συγκεκριμένες ανάγκες του πλοίου και του περιβάλλοντος. Μερικές από τις πιο κοινές τεχνικές και εξοπλισμό που χρησιμοποιούνται για αυτές τις δραστηριότητες περιλαμβάνουν:

- Ραντάρ και AIS (Automatic Identification System). Αυτές οι τεχνολογίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τον εντοπισμό και την παρακολούθηση άλλων σκαφών που βρίσκονται κοντά στο πλοίο. Αυτό μπορεί να βοηθήσει το προσωπικό ασφαλείας να εντοπίσει πιθανές απειλές και να λάβει τα κατάλληλα μέτρα.
- CCTV (Closed - Circuit Television). Κάμερες μπορούν να εγκατασταθούν σε βασικούς χώρους του πλοίου, όπως η γέφυρα και το κατάστρωμα, για την παρακολούθηση της γύρω περιοχής για οποιαδήποτε ύποπτη δραστηριότητα.
- Κιάλια και εξοπλισμός νυχτερινής όρασης. Μπορούν να χρησιμοποιηθούν από το προσωπικό ασφαλείας για τη σάρωση του ορίζοντα και τον εντοπισμό πιθανών απειλών, ακόμη και σε συνθήκες χαμηλού φωτισμού.
- Περιπολικά σκάφη. Συχνά αναπτύσσονται για να περιπολούν τα ύδατα που περιβάλλουν το πλοίο και να αποτρέψουν πιθανούς επιτιθέμενους. Μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν για γρήγορη απόκριση σε τυχόν περιστατικά που συμβαίνουν.
- Ένοπλο Προσωπικό Ασφαλείας. Αυτό το προσωπικό είναι εκπαιδευμένο να εντοπίζει και να ανταποκρίνεται σε πιθανές απειλές. Μπορούν να αναπτυχθούν για να παρακολουθούν το περιβάλλον του πλοίου και να ανταποκρίνονται γρήγορα σε τυχόν περιστατικά που συμβαίνουν.
- Ακουστικές συσκευές. Οι ακουστικές συσκευές μεγάλης εμβέλειας (LRAD) και άλλες ακουστικές συσκευές μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να προειδοποιήσουν πιθανούς επιτιθέμενους και να διαλύσουν πλήθη.

Προκλήσεις που αντιμετωπίζει το προσωπικό ασφαλείας

Ενώ οι δραστηριότητες περιπολίας και επαγρύπνησης είναι κρίσιμες για την πρόληψη των επιθέσεων πειρατείας, το προσωπικό ασφαλείας αντιμετωπίζει μια σειρά από προκλήσεις κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του. Αυτές οι προκλήσεις περιλαμβάνουν:

- Περιορισμένοι πόροι. Πολλές ναυτιλιακές εταιρείες έχουν περιορισμένους πόρους για να επενδύσουν σε μέτρα ασφαλείας, γεγονός που μπορεί να δυσχεράνει την ανάπτυξη επαρκούς προσωπικού και εξοπλισμού για δραστηριότητες περιπολίας και επαγρύπνησης.
- Καιρικές συνθήκες. Οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες μπορεί να δυσκολέψουν το προσωπικό ασφαλείας να εκτελεί αποτελεσματικά τα καθήκοντά του, ιδιαίτερα όταν χρησιμοποιεί εξοπλισμό όπως CCTV και κιάλια.

- Κόπωση. Το προσωπικό ασφαλείας πρέπει να είναι σε εγρήγορση και σε εγρήγορση ανά πάσα στιγμή, κάτι που μπορεί να είναι δύσκολο όταν εργάζονται μεγάλες βάρδιες ή για μεγάλες περιόδους στη θάλασσα.
- Περιορισμένη ορατότητα. Η περιορισμένη ορατότητα που μπορεί να εμφανιστεί σε ορισμένες καιρικές συνθήκες, όπως η ομίχλη ή η δυνατή βροχή, μπορεί να δυσκολέψει τον εντοπισμό πιθανών απειλών.
- Γλωσσικοί φραγμοί. Το προσωπικό ασφαλείας πρέπει να μπορεί να επικοινωνεί αποτελεσματικά με τα μέλη του πληρώματος και το άλλο προσωπικό στο πλοίο, κάτι που μπορεί να είναι δύσκολο εάν δεν μιλούν την ίδια γλώσσα.

Προστασία της Γέφυρας του πλοίου

Οι ηλεκτρικοί φράχτες είναι μια από τις πιο πρόσφατες προσθήκες στα μέτρα κατά της πειρατείας που εφαρμόζουν τα πλοία που επιχειρούν σε περιοχές με υψηλό κίνδυνο πειρατείας. Η ιδέα της χρήσης ηλεκτρικών περιφράξεων για την αποτροπή πειρατών είναι σχετικά απλή: ηλεκτρίζοντας ένα τμήμα του κύτους του πλοίου, οι πειρατές που επιχειρούν να επιβιβαστούν στο πλοίο θα υποστούν ηλεκτροπληξία, καθιστώντας δύσκολη την πρόσβαση στο σκάφος. Σε αυτή την ανάλυση, θα εξετάσουμε την αποτελεσματικότητα των ηλεκτρικών περιφράξεων στην αποτροπή της πειρατείας και τα πιθανά μειονεκτήματά τους.

Ένα από τα κύρια πλεονεκτήματα των ηλεκτρικών περιφράξεων είναι η ικανότητά τους να παρέχουν ένα φυσικό εμπόδιο που είναι δύσκολο για τους πειρατές να ξεπεραστούν. Η τάση που χρησιμοποιείται στους ηλεκτρικούς φράκτες μπορεί να είναι αρκετά υψηλή για να αποτρέψει ακόμη και τους πιο αποφασιστικούς πειρατές. Οι φράχτες τοποθετούνται συνήθως σε όλη την περίμετρο του πλοίου και μπορούν να ενεργοποιηθούν από το πλήρωμα σε περίπτωση επίθεσης. Αυτό σημαίνει ότι το πλήρωμα μπορεί γρήγορα και εύκολα να ενεργοποιήσει τον φράκτη για να αποκρούσει κάθε πειρατική επίθεση, χωρίς να χρειάζεται εκτεταμένη εκπαίδευση ή εξειδίκευση.

Ένα άλλο πλεονέκτημα των ηλεκτρικών περιφράξεων είναι ότι μπορούν εύκολα να ενσωματωθούν στα υπάρχοντα συστήματα ασφαλείας του πλοίου. Αυτό σημαίνει ότι μπορούν να ελέγχονται από το προσωπικό ασφαλείας του πλοίου, επιτρέποντάς τους να ενεργοποιήσουν ή να απενεργοποιήσουν τον φράκτη όπως απαιτείται. Επιπλέον, πολλοί ηλεκτρικοί φράχτες έχουν σχεδιαστεί για να είναι χαμηλής συντήρησης, πράγμα που σημαίνει ότι απαιτούν λίγη συντήρηση μόλις εγκατασταθούν.

Ωστόσο, υπάρχουν επίσης πολλά πιθανά μειονεκτήματα στη χρήση ηλεκτρικών περιφράξεων ως μέτρο κατά της πειρατείας. Πρώτον, η υψηλή τάση που χρησιμοποιείται στους φράκτες σημαίνει ότι υπάρχει κίνδυνος τραυματισμού ή θανάτου αθώων μελών του πληρώματος εάν έρθουν κατά λάθος σε επαφή με τον φράκτη. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να υπάρχουν αυστηρά πρωτόκολλα για να διασφαλιστεί ότι το πλήρωμα γνωρίζει τη θέση του φράκτη και πώς να τον χειριστεί με ασφάλεια.

Δεύτερον, οι ηλεκτρικοί φράκτες είναι συχνά δαπανηροί στην εγκατάσταση και τη συντήρηση, γεγονός που μπορεί να είναι σημαντικό βάρος για τις ναυτιλιακές εταιρείες που λειτουργούν με περιορισμένους προϋπολογισμούς. Επιπλέον, το βάρος και το μέγεθος του εξοπλισμού που απαιτείται για την τροφοδοσία του φράχτη μπορεί να είναι πρόβλημα σε ορισμένα σκάφη, ειδικά σε μικρότερα.

Τέλος, τίθεται το θέμα της νομιμότητας. Ενώ οι ηλεκτρικοί φράκτες είναι νόμιμοι σε ορισμένες χώρες, απαγορεύονται σε άλλες. Επομένως, τα πλοία που χρησιμοποιούν ηλεκτρικούς φράκτες ενδέχεται να αντιμετωπίσουν νομικές προκλήσεις εάν εισέλθουν σε λιμάνια ή χωρικά ύδατα όπου δεν επιτρέπεται η χρήση ηλεκτρικών περιφράξεων.

Συμπερασματικά, οι ηλεκτρικοί φράκτες μπορούν να αποτελέσουν ένα αποτελεσματικό μέτρο κατά της πειρατείας για πλοία που επιχειρούν σε περιοχές υψηλού κινδύνου. Παρέχουν ένα φυσικό εμπόδιο που είναι δύσκολο να ξεπεράσουν οι πειρατές και μπορούν εύκολα να ενσωματωθούν στα υπάρχοντα συστήματα ασφαλείας του πλοίου. Ωστόσο, υπάρχουν επίσης πολλά πιθανά μειονεκτήματα, όπως ο κίνδυνος τραυματισμού ή θανάτου αθώων μελών του πληρώματος, το υψηλό κόστος εγκατάστασης και συντήρησης και τα νομικά ζητήματα σχετικά με τη χρήση τους σε ορισμένες χώρες. Ως εκ τούτου, οι ναυτιλιακές εταιρείες πρέπει να σταθμίσουν προσεκτικά τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της χρήσης ηλεκτρικών περιφράξεων και να διασφαλίσουν ότι διαθέτουν τα κατάλληλα πρωτόκολλα για τον μετριασμό τυχόν πιθανών κινδύνων.

Electrical Galvanized Welded Mesh

Είναι ένα είδος φράχτη από χάλυβα υψηλής ποιότητας, χαμηλής περιεκτικότητας σε άνθρακα, που τοποθετείται έξω από την πλώρη του πλοίου για να εμποδίζει τους πειρατές να περάσουν. Επίσης δεν τους επιτρέπει να ακουμπήσουν με σκάλα στο πλοίο αφού δεν μπορεί να περάσει από τον φράχτη.

Ειδικά σύρματα Barbed Tape / Razor Wire

Αυτά τα ειδικά σύρματα είναι κατασκευασμένα από σύγχρονα υλικά ασφαλείας και είναι σχεδιασμένα να μοιάζουν με αιχμηρές λεπίδες από ανθεκτικό μέταλλο. Μπορούν να τοποθετηθούν γύρω από την περίμετρο του πλοίου για να λειτουργήσουν ως εμπόδιο σε οποιονδήποτε επιχειρεί να επιβιβαστεί στο πλοίο. Συνιστάται να μην τοποθετούνται δίχτυα σε χώρους που χρησιμοποιούνται για εκτόξευση σωσιβίων και λέμβων. Οι τύποι Razor Wire είναι τρεις:

- **Unclipped.** Αυτό είναι ένα ίσιο σύρμα που τοποθετείται ευθεία κατά μήκος του πλοίου και πολλές σειρές μεμονωμένων συρμάτων μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την ενίσχυση του πλέγματος.
- **Spiral.** Είναι ένας τύπος πλέγματος που χρησιμοποιείται για τη δημιουργία μιας εμφάνισης που μοιάζει με καλώδιο τηλεφώνου.

- Concertina Spiral Razor Wire. Αυτό το πλέγμα είναι κατασκευασμένο από ένα ισχυρό μέταλλο που έχει σχήμα ακορντεόν και έχει συνήθως πάχος 2,5 mm. Έχει υψηλή περιεκτικότητα σε άνθρακα και χρησιμοποιείται για την κατασκευή σύρματος που χρησιμοποιείται συχνά στην περίφραξη. Κάθε σπειροειδής κύκλος συνδέεται με τρεις, πέντε ή επτά σειρές κλιπ, ανάλογα με τη διάμετρό του. Αυτό δυσκολεύει την κοπή με εργαλεία χειρός, γι' αυτό και προτείνεται συνήθως. Το πλέγμα Concertina είναι ο ισχυρότερος τύπος πλέγματος και είναι το πιο αποτελεσματικό.

Ηλεκτρικός φράχτης

Οι ηλεκτρικοί φράχτες είναι μια από τις πιο πρόσφατες προσθήκες στα μέτρα κατά της πειρατείας που εφαρμόζουν τα πλοία που επιχειρούν σε περιοχές με υψηλό κίνδυνο πειρατείας. Η ιδέα της χρήσης ηλεκτρικών περιφράξεων για την αποτροπή πειρατών είναι σχετικά απλή. Ηλεκτρίζοντας ένα τμήμα του κύτους του πλοίου, οι πειρατές που επιχειρούν να επιβιβαστούν στο πλοίο θα υποστούν ηλεκτροπληξία, καθιστώντας δύσκολη την πρόσβαση στο σκάφος. Σε αυτή την ανάλυση, θα εξετάσουμε την αποτελεσματικότητα των ηλεκτρικών περιφράξεων στην αποτροπή της πειρατείας και τα πιθανά μειονεκτήματά τους.

Ένα από τα κύρια πλεονεκτήματα των ηλεκτρικών περιφράξεων είναι η ικανότητά τους να παρέχουν ένα φυσικό εμπόδιο που είναι δύσκολο για τους πειρατές να ξεπεραστούν. Η τάση που χρησιμοποιείται στους ηλεκτρικούς φράχτες μπορεί να είναι αρκετά υψηλή για να αποτρέψει ακόμη και τους πιο αποφασιστικούς πειρατές. Οι φράχτες τοποθετούνται συνήθως σε όλη την περίμετρο του πλοίου και μπορούν να ενεργοποιηθούν από το πλήρωμα σε περίπτωση επίθεσης. Αυτό σημαίνει ότι το πλήρωμα μπορεί γρήγορα και εύκολα να ενεργοποιήσει τον φράχτη για να αποκρούσει κάθε πειρατική επίθεση, χωρίς να χρειάζεται εκτεταμένη εκπαίδευση ή εξειδίκευση.

Ένα άλλο πλεονέκτημα των ηλεκτρικών περιφράξεων είναι ότι μπορούν εύκολα να ενσωματωθούν στα υπάρχοντα συστήματα ασφαλείας του πλοίου. Αυτό σημαίνει ότι μπορούν να ελέγχονται από το προσωπικό ασφαλείας του πλοίου, επιτρέποντάς τους να ενεργοποιήσουν ή να απενεργοποιήσουν τον φράκτη όπως απαιτείται. Επιπλέον, πολλοί ηλεκτρικοί φράχτες έχουν σχεδιαστεί για να είναι χαμηλής συντήρησης, πράγμα που σημαίνει ότι απαιτούν λίγη συντήρηση μόλις εγκατασταθούν.

Ωστόσο, υπάρχουν επίσης πολλά πιθανά μειονεκτήματα στη χρήση ηλεκτρικών περιφράξεων ως μέτρο κατά της πειρατείας. Πρώτον, η υψηλή τάση που χρησιμοποιείται στους φράχτες σημαίνει ότι υπάρχει κίνδυνος τραυματισμού ή θανάτου αθώων μελών του πληρώματος εάν έρθουν κατά λάθος σε επαφή με τον φράχτη. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να υπάρχουν αυστηρά πρωτόκολλα για να διασφαλιστεί ότι το πλήρωμα γνωρίζει τη θέση του φράχτη και πώς να τον χειριστεί με ασφάλεια.

Δεύτερον, οι ηλεκτρικοί φράχτες είναι συχνά δαπανηροί στην εγκατάσταση και τη συντήρηση, γεγονός που μπορεί να είναι σημαντικό βάρος για τις ναυτιλιακές εταιρείες που

λειτουργούν με περιορισμένους προϋπολογισμούς. Επιπλέον, το βάρος και το μέγεθος του εξοπλισμού που απαιτείται για την τροφοδοσία του φράχτη μπορεί να είναι πρόβλημα σε ορισμένα σκάφη, ειδικά σε μικρότερα.

Τέλος, τίθεται το θέμα της νομιμότητας. Ενώ οι ηλεκτρικοί φράχτες είναι νόμιμοι σε ορισμένες χώρες, απαγορεύονται σε άλλες. Επομένως, τα πλοία που χρησιμοποιούν ηλεκτρικούς φράχτες ενδέχεται να αντιμετωπίσουν νομικές προκλήσεις εάν εισέλθουν σε λιμάνια ή χωρικά ύδατα όπου δεν επιτρέπεται η χρήση ηλεκτρικών περιφράξεων.

Συμπερασματικά, οι ηλεκτρικοί φράχτες μπορούν να αποτελέσουν ένα αποτελεσματικό μέτρο κατά της πειρατείας για πλοία που επιχειρούν σε περιοχές υψηλού κινδύνου. Παρέχουν ένα φυσικό εμπόδιο που είναι δύσκολο να ξεπεράσουν οι πειρατές και μπορούν εύκολα να ενσωματωθούν στα υπάρχοντα συστήματα ασφαλείας του πλοίου. Ωστόσο, υπάρχουν επίσης πολλά πιθανά μειονεκτήματα, όπως ο κίνδυνος τραυματισμού ή θανάτου αθών μελών του πληρώματος, το υψηλό κόστος εγκατάστασης και συντήρησης και τα νομικά ζητήματα σχετικά με τη χρήση τους σε ορισμένες χώρες. Ως εκ τούτου, οι ναυτιλιακές εταιρείες πρέπει να σταθμίσουν προσεκτικά τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της χρήσης ηλεκτρικών περιφράξεων και να διασφαλίσουν ότι διαθέτουν τα κατάλληλα πρωτόκολλα για τον μετριασμό τυχόν πιθανών κινδύνων.

Φράχτης καρφιών

Αυτό είναι ένα πρόσφατο προϊόν που εκκρεμεί για δίπλωμα ευρεσιτεχνίας που έχει σχεδιαστεί για να βοηθήσει στην προστασία των πλοίων από τους πειρατές. Ο φράχτης νυχιών είναι μια έξυπνα σχεδιασμένη συσκευή με προεξέχοντα καρφία που μπορεί ουσιαστικά να απαγορεύσει την είσοδο στους πειρατές. Είναι εύκολο να εγκατασταθεί και να αποθηκευτεί και είναι πολύτιμος αποτρεπτικός παράγοντας κατά της πειρατείας.



Εικόνα 3: Φράχτης Καρφιών

Κανόνια / Μάνικες νερού

Η χρήση των κανονιών νερού έχει αποδειχθεί πολύ αποτελεσματική και αποτρεπτική στο να καθυστερεί τους πειρατές που επιχειρούν να ανέβουν στο πλοίο.



Εικόνα 4: Χρήση κανονιών νερού κατά την διάρκεια πειρατικής επίθεσης

Η χρήση κανονιών νερού έχει αποδειχθεί πολύ αποτελεσματική στην αποτροπή πειρατών από την προσπάθεια επιβίβασης σε πλοίο. Είναι επίσης αποτελεσματικό στην απόθεση πειρατικών πλοίων όταν επιχειρούν να επιτεθούν ενώ το πλοίο είναι επιπλέει. Το μέτρο κανονιού νερού είναι μια σχετικά νέα καινοτομία κατά της πειρατείας από την Scanjet. Πολλά πλοία είναι σήμερα εξοπλισμένα με Scanjet MPS, η πλειονότητα των οποίων είναι δεξαμενόπλοια: από μικρά πλοία μεταφοράς έως μεγάλα VLCC. Άλλοι τύποι πλοίων έχουν επίσης εξοπλιστεί με αυτήν την τεχνολογία, όπως τα πλοία μεταφοράς LNG και τα επιβατικά πλοία. Η εγκατάσταση του συστήματος βασίζεται στη χωρητικότητα των αντλιών κάθε πλοίου. Το MPS είναι ένας αρκετά αποτελεσματικός και φιλικός προς το περιβάλλον τρόπος προστασίας πλοίων και πληρωμάτων από πειρατικές επιθέσεις. Εκτός από τη χρήση κανονιών νερού, μπορούν επίσης να ληφθούν και άλλα μέτρα, όπως η χρήση αντλιών έρματος, αν είναι δυνατόν, για να πλημμυρίσει το κατάστρωμα, με αποτέλεσμα το νερό να χυθεί στο πλάι του πλοίου και να σχηματιστεί ένα είδος προστατευτικής «κουρτίνας». Αυτό είναι ένα πολύ επικίνδυνο μέτρο που απαιτεί μεγάλη προσοχή για να διασφαλιστεί ότι γίνεται σωστά. Τέλος, ζεστό νερό ή ατμός μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί ως πρόσθετο μέτρο για την αποτροπή της επιβίβασης πειρατών στο πλοίο.

Ειδικός αφρός υψηλής ολισθηρότητας

Ο αφρός είναι μια ουσία που μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη διαχείριση κανονιών νερού και αντλιών και μπορεί να είναι πολύ χρήσιμο σε σύγχυση και ολισθηρότητα. Το Πολεμικό Ναυτικό των ΗΠΑ έχει αναπτύξει ένα υλικό που είναι γνωστό ως σύστημα άρνησης κινητικότητας MDS. Αυτό το υλικό μπορεί να χρησιμοποιηθεί στο κατάστρωμα του πλοίου και είναι κατασκευασμένο από νερό,

ένα είδος λάσπης και μια ηλεκτρικά φορτισμένη ανάρτηση. Αυτό καθιστά πιο δύσκολο για τους ανθρώπους να περάσουν από περιοχές όπου υπάρχει αφρός.

Ασφαλής περιοχές (έλεγχος πρόσβασης σε Γέφυρα, Μηχανοστάσιο, Καταλύματα)

Είναι απαραίτητο να ελέγχετε την προσβασιμότητα περιοχών όπως η γέφυρα, το μηχανοστάσιο και οι χώροι διαμονής. Είναι απαραίτητο να γίνουν μεγάλες προσπάθειες για να αποτραπεί η είσοδος του εχθρού. Συνηθίζεται να ασφαλιζονται με σύγχρονα μέσα οι πόρτες πρόσβασης στη γέφυρα, στο μηχανοστάσιο, στους χώρους διαμονής και σε άλλους ζωτικούς χώρους του πλοίου και να ελέγχονται σε τακτά χρονικά διαστήματα από το πλήρωμα. Η ασφάλεια των θυρών πρόσβασης θα πρέπει να γίνεται μετά από προσεκτικό σχεδιασμό. Ωστόσο, είναι επίσης σημαντικό να κατανοήσουμε ότι αυτές οι προσβάσιμες διαδρομές, οι οποίες μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν ως οδοί διαφυγής, μπορούν να ανοίξουν εύκολα από το πλήρωμα. Σε περιπτώσεις όπου όλα τα δρομολόγια που οδηγούν σε ζωτικά μέρη του πλοίου έχουν ασφαλιστεί, συνήθως υπάρχουν επιπλέον προγραμματισμένες διαδρομές που ελέγχονται από τον εκάστοτε υπεύθυνο βάρδιας.



Εικόνα 5: Είδη βασικών ήχων συναγερμού

Αθόρυβα συστήματα συναγερμού

Τα συστήματα αθόρυβου συναγερμού, γνωστά και ως συναγερμοί καταπίεσης, έχουν σχεδιαστεί για να ειδοποιούν το προσωπικό ασφαλείας σε ένα πλοίο σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή απειλής, όπως πειρατική επίθεση. Αυτά τα συστήματα είναι ιδιαίτερα χρήσιμα σε καταστάσεις όπου ένα μέλος του πληρώματος μπορεί να κρατηθεί αιχμάλωτο ή να απειληθεί με βία εάν επιχειρήσει να σημάνει συναγερμό. Η χρήση συστημάτων σιωπηλού συναγερμού έχει γίνει ολοένα και πιο δημοφιλής τα τελευταία χρόνια ως τρόπος ενίσχυσης της ασφαλείας των πλοίων έναντι της πειρατείας και άλλων θαλάσσιων απειλών.

Τα συστήματα αθόρυβου συναγερμού μπορούν να εγκατασταθούν σε διάφορες τοποθεσίες σε ένα πλοίο, συμπεριλαμβανομένης της γέφυρας, του μηχανοστασίου και των χώρων του πληρώματος. Αυτά τα συστήματα αποτελούνται συνήθως από διακριτικά κουμπιά ή διακόπτες που μπορούν να ενεργοποιηθούν από τα μέλη του πληρώματος σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Μόλις ενεργοποιηθεί, το σύστημα θα στείλει αμέσως ένα σήμα σε μια καθορισμένη θέση ασφαλείας στο πλοίο, η οποία μπορεί στη συνέχεια να ξεκινήσει μια κατάλληλη απόκριση.

Ένα από τα κύρια πλεονεκτήματα των συστημάτων αθόρυβου συναγερμού είναι ότι μπορούν να ενεργοποιηθούν χωρίς να ειδοποιηθούν οι εισβολείς. Αυτό είναι ιδιαίτερα χρήσιμο σε καταστάσεις όπου οι επιτιθέμενοι έχουν αναλάβει τον έλεγχο του πλοίου και παρακολουθούν κανάλια επικοινωνίας. Σε αυτές τις περιπτώσεις, το πλήρωμα μπορεί να ενεργοποιήσει τον συναγερμό χωρίς οι επιτιθέμενοι να γνωρίζουν ότι το έχουν κάνει, επιτρέποντας στο προσωπικό ασφαλείας να ξεκινήσει μια απάντηση χωρίς να δώσει τη θέση του.

Ένα άλλο πλεονέκτημα των συστημάτων αθόρυβου συναγερμού είναι ότι μπορούν να ενσωματωθούν με άλλα μέτρα ασφαλείας, όπως CCTV και αισθητήρες κίνησης. Όταν χρησιμοποιούνται σε συνδυασμό, αυτά τα συστήματα μπορούν να παρέχουν μια ολοκληρωμένη λύση ασφαλείας που μπορεί να εντοπίσει και να ανταποκριθεί σε απειλές σε πραγματικό χρόνο. Για παράδειγμα, εάν ένας αισθητήρας κίνησης ανιχνεύσει κίνηση σε περιορισμένη περιοχή του πλοίου, μπορεί να ενεργοποιηθεί συναγερμός και να ειδοποιηθεί το προσωπικό ασφαλείας για να διερευνήσει την κατάσταση.

Ένα από τα βασικά ζητήματα κατά την εφαρμογή ενός συστήματος αθόρυβου συναγερμού είναι η ανάγκη για κατάλληλη εκπαίδευση και πρωτόκολλα. Τα μέλη του πληρώματος πρέπει να εκπαιδεύονται στο πώς να χρησιμοποιούν το σύστημα αποτελεσματικά και να κατανοούν την κατάλληλη απόκριση σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Αυτό περιλαμβάνει πρωτόκολλα για την ενεργοποίηση του συναγερμού, τον εντοπισμό της θέσης της απειλής και την επικοινωνία με το προσωπικό ασφαλείας.

Εκτός από την εκπαίδευση, είναι επίσης σημαντικό να υπάρχουν σαφείς διαδικασίες για την απόκριση σε ενεργοποιήσεις συναγερμού. Αυτό περιλαμβάνει καθορισμένες ομάδες απόκρισης, πρωτόκολλα έκτακτης ανάγκης και κανάλια επικοινωνίας για να διασφαλιστεί ότι η κατάλληλη δράση μπορεί να ληφθεί γρήγορα και αποτελεσματικά. Είναι επίσης σημαντικό να επανεξετάζετε και να ενημερώνετε τακτικά αυτές τις διαδικασίες για να διασφαλίζεται ότι παραμένουν σχετικές και αποτελεσματικές.

Τα συστήματα αθόρυβου συναγερμού μπορούν να αποτελέσουν αποτελεσματικό εργαλείο για την ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων έναντι της πειρατείας και άλλων θαλάσσιων απειλών. Όταν χρησιμοποιούνται σε συνδυασμό με άλλα μέτρα ασφαλείας και την κατάλληλη εκπαίδευση και πρωτόκολλα, μπορούν να παρέχουν μια ολοκληρωμένη και αποτελεσματική λύση ασφαλείας για την προστασία των μελών του πληρώματος και του φορτίου. Ωστόσο, είναι σημαντικό να λαμβάνονται προσεκτικά υπόψη οι ειδικές ανάγκες και απαιτήσεις κάθε πλοίου και του πληρώματος του κατά την εφαρμογή αυτών των συστημάτων για να διασφαλίζεται ότι είναι αποτελεσματικά και αξιόπιστα σε όλες τις καταστάσεις.

Πρακτικές Ελιγμού

Υποθέτοντας ότι η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και οι καιρικές συνθήκες το επιτρέπουν, ο καπετάνιος πρέπει να απαιτεί την ικανότητα να απωθήσει το σκάφος των πειρατών όσο το δυνατόν περισσότερο. Αυτό θα επιδιωχθεί με τις πρακτικές ελιγμών του πλοίου, που περιλαμβάνουν έντονες κινήσεις του πηδαλίου. Αυτό το φαινόμενο κύματος θα καταστήσει δύσκολο, αν όχι αδύνατο, για τους επίδοξους επιδρομείς να στηρίξουν τους ειδικά διαμορφωμένους πόλους τους με τα άγκιστρα, τις σκάλες τους ή ακόμα και να ρίξουν τα άγκιστρα στο πλοίο.



Εικόνα 6: Ελιγμοί πλοίου κατά την διάρκεια άσκησης

Αυτός ο τύπος ελιγμών δεν συνιστάται για χρήση σε περιοχές υψηλής κυκλοφορίας ή σε περιοχές κοντά στην ακτή στα στενά της Σιγκαπούρης. Τέτοιες μέθοδοι θα πρέπει να χρησιμοποιούνται μόνο εάν ο πλοίαρχος είναι πεπεισμένος ότι δεν θέτουν σε κίνδυνο τα άτομα που βρίσκονται στο πλοίο. Τέλος, είναι πολύ σημαντικό ο καπετάνιος και το πλήρωμα να εξασκούν αυτούς τους ελιγμούς πριν μπουν σε επικίνδυνα νερά.

Κλειστά Κυκλώματα Παρακολούθησης (Closed - Circuit Television, CCTV)

Σε περίπτωση πειρατικής επίθεσης, μπορεί να είναι πολύ δύσκολο να παρακολουθήσετε τους πειρατές εάν έχουν επιβιβαστεί ή έχουν καταφέρει να αποκτήσουν πρόσβαση στο κύριο μέρος του πλοίου. Τα συστήματα παρακολούθησης κλειστού κυκλώματος μπορούν να βοηθήσουν στην παρακολούθηση της προόδου της επίθεσης και στην προστασία σημαντικών τμημάτων του πλοίου. Αυτά τα συστήματα έχουν συνήθως καλύτερες οπτικοακουστικές δυνατότητες και δυνατότητες εγγραφής πλοήγησης και μπορούν να αντέξουν ένα ευρύ φάσμα θερμοκρασιών και κραδασμών. Συχνά συνιστάται η εγκατάσταση συστημάτων παρακολούθησης σε προστατευμένες τοποθεσίες, όπως η γέφυρα, αλλά και σε ασφαλές σημείο συγκέντρωσης όπως η Ακρόπολη. Οτιδήποτε

καταγράφεται στο σύστημα παρακολούθησης μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως αποδεικτικό στοιχείο σε περίπτωση πειρατικής επίθεσης.

Αποτελεσματικότητα των συστημάτων CCTV κατά της πειρατείας

Τα συστήματα CCTV έχουν αποδειχθεί αποτελεσματικά στην πρόληψη των επιθέσεων πειρατείας και βοηθούν στον εντοπισμό και τη σύλληψη πειρατών. Το υλικό σε πραγματικό χρόνο που παρέχεται από τις κάμερες CCTV επιτρέπει στα μέλη του πληρώματος να εντοπίζουν έγκαιρα πιθανές απειλές και να λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για την αποτροπή επίθεσης. Επιπλέον, το καταγεγραμμένο υλικό μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως αποδεικτικό στοιχείο σε έρευνες και διώξεις.

Επιπλέον, τα συστήματα CCTV μπορεί να είναι αποτρεπτικά για πιθανούς πειρατές. Η παρουσία καμερών στο πλοίο στέλνει ένα μήνυμα ότι το πλοίο είναι καλά προστατευμένο και ότι τυχόν παράνομες δραστηριότητες θα καταγραφούν στην κάμερα. Οι πειρατές είναι λιγότερο πιθανό να στοχοποιήσουν ένα πλοίο με εγκατεστημένες κάμερες CCTV, καθώς κινδυνεύουν να συλληφθούν και να διωχθούν.

Πλεονεκτήματα των συστημάτων CCTV στα πλοία

Τα συστήματα CCTV παρέχουν πολλά οφέλη πέρα από την πρόληψη της πειρατείας. Μπορούν να βοηθήσουν στην παρακολούθηση και την πρόληψη ατυχημάτων, στον εντοπισμό δυσλειτουργιών του εξοπλισμού και στη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τους κανονισμούς ασφαλείας. Επιπλέον, τα συστήματα CCTV μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των εργασιών φορτίου παρακολουθώντας τις δραστηριότητες φόρτωσης και εκφόρτωσης.

Τα συστήματα CCTV μπορούν επίσης να συμβάλουν στη βελτίωση της ευημερίας και της ασφάλειας του πληρώματος παρέχοντας ορατότητα απομακρυσμένων περιοχών του πλοίου, όπως το μηχανοστάσιο ή τα αμπάρια φορτίου. Αυτό μπορεί να βοηθήσει στον εντοπισμό πιθανών κινδύνων ή τραυματισμών του πληρώματος και να επιτρέπει γρήγορους χρόνους απόκρισης.

Περιορισμοί συστημάτων CCTV στα πλοία

Αν και τα συστήματα CCTV είναι ένα αποτελεσματικό εργαλείο για την ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων, έχουν ορισμένους περιορισμούς. Οι κάμερες CCTV έχουν τυφλά σημεία, πράγμα που σημαίνει ότι μπορεί να υπάρχουν σημεία στο πλοίο που δεν καλύπτονται από κάμερες. Επιπλέον, οι κάμερες CCTV απαιτούν συντήρηση και μπορεί να είναι ευάλωτες σε περιβαλλοντικούς παράγοντες όπως δύσκολες καιρικές συνθήκες ή διάβρωση.

Ένας άλλος περιορισμός των συστημάτων CCTV είναι ότι απαιτούν συνεχή παρακολούθηση για να είναι αποτελεσματικά. Τα μέλη του πληρώματος πρέπει να εκπαιδεύονται στο πώς να χρησιμοποιούν το σύστημα CCTV και να είναι σε θέση να εντοπίζουν και να ανταποκρίνονται σε τυχόν ύποπτες δραστηριότητες σε πραγματικό χρόνο. Επιπλέον, το υλικό που δημιουργείται από τα

συστήματα CCTV μπορεί να είναι εκτεταμένο, γεγονός που καθιστά δύσκολη την ανασκόπηση και την ανάλυση όλου του πλάνα.

Βέλτιστες πρακτικές για την ανάπτυξη συστημάτων CCTV σε πλοία

Για να μεγιστοποιηθεί η αποτελεσματικότητα των συστημάτων CCTV στα πλοία, θα πρέπει να ακολουθούνται ορισμένες βέλτιστες πρακτικές:

- Προσδιορίστε τις κρίσιμες περιοχές που απαιτούν κάλυψη από κάμερες CCTV, όπως οι εισοδοί του πλοίου, οι χώροι φορτίου και τα μηχανοστάσια.
- Βεβαιωθείτε ότι οι κάμερες είναι στρατηγικά τοποθετημένες ώστε να ελαχιστοποιούνται τα τυφλά σημεία και να παρέχουν μέγιστη κάλυψη κρίσιμων περιοχών.
- Χρησιμοποιήστε κάμερες υψηλής ποιότητας με δυνατότητες νυχτερινής όρασης για να διασφαλίσετε ότι το βίντεο είναι καθαρό και ορατό σε όλες τις συνθήκες φωτισμού.
- Βεβαιωθείτε ότι το σύστημα CCTV είναι ενσωματωμένο με άλλα συστήματα ασφαλείας πλοίου, όπως συναγερμούς ή συστήματα ελέγχου πρόσβασης.
- Εκπαιδεύστε τα μέλη του πληρώματος για το πώς να χρησιμοποιούν το σύστημα CCTV και πώς να αναγνωρίζουν και να αντιδρούν σε ύποπτες δραστηριότητες.
- Πραγματοποιήστε τακτική συντήρηση και δοκιμές του συστήματος CCTV για να βεβαιωθείτε ότι οι κάμερες λειτουργούν σωστά.

Ασφαλή σημεία του πλοίου / Citadels

Σε περίπτωση που ένας μεγάλος αριθμός πειρατών καταφέρει να επιβιβαστεί στο πλοίο, είναι πολύ σημαντικό το πλήρωμα να έχει τη δυνατότητα να υποχωρήσει σε μία ή περισσότερες ασφαλείς περιοχές εντός του πλοίου. Έτσι, το σχέδιο καταστολής επίθεσης πρέπει να ορίσει ορισμένες ασφαλείς περιοχές στο πλοίο όπου το πλήρωμα μπορεί να καταφύγει σε περίπτωση πειρατικής επίθεσης. Αυτά τα σημεία μπορεί να είναι το κατάλυμα στο σύνολό του ή ακόμη πιο περιορισμένα μέρη όπως η γέφυρα και το μηχανοστάσιο. Επιπλέον, πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για την ασφαλή διαφυγή του πληρώματος σε περίπτωση πυρκαγιάς ή άλλης έκτακτης ανάγκης. Σύμφωνα με το σχέδιο καταπολέμησης της πειρατείας του πλοίου, όλες οι πόρτες που παρέχουν πρόσβαση στη γέφυρα, το μηχανοστάσιο, την τιμονιέρα και τους χώρους αξιωματικών και πληρώματος πρέπει να ασφαρίζονται ανά πάσα στιγμή και πρέπει να διεξάγονται τακτικές επιθεωρήσεις για να διασφαλίζεται ότι διατηρούνται υπό έλεγχο. Ο στόχος είναι να δημιουργηθούν ασφαλείς ζώνες στις οποίες θα ήταν δύσκολο να διεισδύσουν οι επιδρομείς, όπως το Citadel, το οποίο θα αναλυθεί παρακάτω.

Citadel

Οι ακροπόλεις είναι ουσιαστικά ένα ενισχυμένο ασφαλές δωμάτιο που συνήθως βρίσκεται στα ανώτερα καταστρώματα του σκάφους, προσφέροντας στα μέλη του πληρώματος τη δυνατότητα να φράξουν μέσα και να περιμένουν βοήθεια από στρατιωτικές ή ναυτικές δυνάμεις. Ο χώρος είναι

συνήθως ενισχυμένος με χαλύβδινες πλάκες και μπορεί να εξοπλιστεί με βασικές προμήθειες όπως νερό, τρόφιμα και κιτ πρώτων βοηθειών.

Η χρήση των ακροπόλεων ήταν επιτυχής στην αποτροπή πειρατικών επιθέσεων σε αρκετές περιπτώσεις. Για παράδειγμα, τον Απρίλιο του 2017, το πλήρωμα του δεξαμενόπλοιου «MTBarrett» μπόρεσε να αποσυρθεί στην ακρόπολη όταν μια ομάδα πειρατών επιχείρησε να επιβιβαστεί στο πλοίο στα ανοιχτά της Σομαλίας. Οι πειρατές τελικά αποτράπηκαν και το πλήρωμα δεν έπαθε τίποτα.

Ωστόσο, υπάρχουν επίσης πιθανά μειονεκτήματα στη χρήση των ακροπόλεων ως μέσου προστασίας. Μια από τις κύριες ανησυχίες είναι ότι οι ακροπόλεις δεν είναι πάντα αποτελεσματικές ενάντια σε αποφασισμένους πειρατές που ενδέχεται να χρησιμοποιήσουν εκρηκτικά ή άλλα μέσα για να παραβιάσουν την ενισχυμένη περιοχή. Επιπλέον, εάν οι πειρατές αποκτήσουν πρόσβαση στη γέφυρα του πλοίου ή σε άλλες ζωτικής σημασίας περιοχές, μπορούν ενδεχομένως να πάρουν τον έλεγχο του σκάφους και να το χρησιμοποιήσουν προς όφελός τους.

Ένα άλλο θέμα είναι ότι η χρήση των ακροπόλεων δεν αποτελεί μακροπρόθεσμη λύση. Αν και μπορεί να παρέχουν προσωρινή προστασία, δεν αντιμετωπίζουν τις βαθύτερες αιτίες της πειρατείας, όπως η φτώχεια, η πολιτική αστάθεια και η έλλειψη ασφάλειας στα γύρω ύδατα. Ως εκ τούτου, η χρήση των ακροπόλεων θεωρείται καλύτερα ως μια βραχυπρόθεσμη λύση έως ότου τεθούν σε εφαρμογή πιο ολοκληρωμένα μέτρα.

Εκτός από τη χρήση των ακροπόλεων, υπάρχουν και άλλα μέτρα που μπορούν να ληφθούν για τη βελτίωση της ασφάλειας των πλοίων. Ένα τέτοιο μέτρο είναι η χρήση ένοπλων φρουρών στα πλοία. Ένοπλοι φρουροί έχουν χρησιμοποιηθεί με επιτυχία σε αρκετές περιπτώσεις για να αποτρέψουν τις επιθέσεις πειρατών.



Εικόνα 8: Θωρακισμένη πόρτα του Citadel

Ωστόσο, η χρήση ένοπλων φρουρών είναι ένα αμφιλεγόμενο ζήτημα, με ορισμένους ειδικούς να υποστηρίζουν ότι μπορεί να κλιμακώσει την κατάσταση και να αυξήσει τον κίνδυνο βίας. Υπάρχει επίσης ανησυχία για τη νομιμότητα της χρήσης ένοπλων φρουρών σε ορισμένες χώρες.

Ένα άλλο πιθανό μέτρο για τη βελτίωση της ασφάλειας των πλοίων είναι η χρήση της τεχνολογίας. Για παράδειγμα, η χρήση συστημάτων αυτόματης αναγνώρισης (Automatic Identification System, AIS) μπορεί να βοηθήσει στην παρακολούθηση της κίνησης των σκαφών σε πραγματικό χρόνο, επιτρέποντας τον έγκαιρο εντοπισμό πιθανών απειλών. Επιπλέον, η χρήση drones

και άλλων μη επανδρωμένων συστημάτων μπορεί να βοηθήσει στην παρακολούθηση των γύρω υδάτων για ύποπτη δραστηριότητα.

Τελικά, ο καλύτερος τρόπος για να βελτιωθεί η ασφάλεια των πλοίων είναι μέσω μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης που αντιμετωπίζει τις βαθύτερες αιτίες της πειρατείας. Αυτό θα μπορούσε να περιλαμβάνει αυξημένη διεθνή συνεργασία για την καταπολέμηση της πειρατείας, την αντιμετώπιση της φτώχειας και της πολιτικής αστάθειας στις πληγείσες περιοχές και τη βελτίωση της ασφάλειας των γύρω υδάτων.

Συμπερασματικά, ενώ οι ακροπόλεις μπορούν να δώσουν μια βραχυπρόθεσμη λύση στην πειρατεία, δεν είναι αλάνθαστες και δεν αντιμετωπίζουν τις βαθύτερες αιτίες του προβλήματος. Η χρήση ακροπόλεων, ένοπλων φρουρών και τεχνολογίας μπορούν όλα να βοηθήσουν στη βελτίωση της ασφάλειας των πλοίων, αλλά απαιτείται μια ολοκληρωμένη προσέγγιση για την πραγματική αντιμετώπιση του ζητήματος της πειρατείας.

Παγίδες προπέλας



Εικόνα 9: Στηρίγματα και προέκταση για τις παγίδες προπέλας

Οι παγίδες έλικας, επίσης γνωστές ως "πειρατικά διαφράγματα" ή "πειρατικά άγκιστρα", είναι φυσικές συσκευές που εγκαθίστανται στην προπέλα ενός πλοίου για να αποτρέπουν και να απενεργοποιούν τις πειρατικές επιθέσεις. Η χρήση έλικας είναι μια σχετικά νέα και καινοτόμος προσέγγιση για την προστασία των πλοίων από την πειρατεία. Αυτή η ανάλυση θα εξετάσει την αποτελεσματικότητα των παγίδων προπέλας, τα πιθανά οφέλη, τα μειονεκτήματα και τους περιορισμούς τους.

Ένα από τα σημαντικά πλεονεκτήματα των ελικοπαγίδων είναι ότι είναι ένα μη θανατηφόρο μέτρο που μπορεί να απενεργοποιήσει τα πειρατικά σκάφη χωρίς να προκαλέσει βλάβη στους πειρατές. Αυτή η πτυχή είναι ιδιαίτερα σημαντική για πλοία που επιχειρούν σε ύδατα όπου οι τοπικοί νόμοι απαγορεύουν τη χρήση θανατηφόρου βίας, όπως στον Ινδικό Ωκεανό. Οι παγίδες με έλικα μπορούν να θεωρηθούν ως μια πιο ανθρώπινη προσέγγιση για την άμυνα των πειρατών και μπορούν επίσης να συμβάλουν στον μετριασμό του κινδύνου νομικών συνεπειών για τους πλοιοκτήτες και τα πληρώματα.

Ένα άλλο πλεονέκτημα των ελικοπαγίδων είναι ότι τοποθετούνται σχετικά εύκολα και απαιτούν ελάχιστη συντήρηση. Αποτελούνται από μια απλή συσκευή που αποτελείται από μια αλυσίδα ή ένα δίχτυ που μπορεί εύκολα να στερεωθεί στην προπέλα του πλοίου. Είναι χαμηλού κόστους και η εγκατάστασή τους δεν απαιτεί σημαντικές τροποποιήσεις στο πλοίο. Επιπλέον, οι παγίδες έλικας δεν επηρεάζουν την ικανότητα ελιγμών ή την ταχύτητα του σκάφους, κάτι που είναι κρίσιμο σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

Οι παγίδες έλικας είναι επίσης ευέλικτες και μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε διάφορους τύπους πλοίων, συμπεριλαμβανομένων των φορτηγών πλοίων, των δεξαμενόπλοιων και των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Είναι ιδιαίτερα χρήσιμα για μικρότερα σκάφη που μπορεί να μην έχουν τον προϋπολογισμό ή τους πόρους για να επενδύσουν σε πιο εξελιγμένα μέτρα κατά της πειρατείας, όπως ένοπλες φρουρές ή ακροπόλεις.

Παρά τα πιθανά πλεονεκτήματά τους, υπάρχουν αρκετοί περιορισμοί στις παγίδες προπέλας που πρέπει να ληφθούν υπόψη. Ένα σημαντικό μειονέκτημα είναι ότι οι παγίδες προπέλας δεν είναι αλάνθαστες και μπορούν να παρακαμφθούν από αποφασισμένους πειρατές. Οι πειρατές είναι γνωστό ότι χρησιμοποιούν εργαλεία κοπής ή άλλες συσκευές για να αφαιρέσουν τις παγίδες, καθιστώντας τις αναποτελεσματικές. Επιπλέον, οι πειρατές μπορούν ακόμα να επιβιβαστούν στο πλοίο με άλλα μέσα, όπως να σκαρφαλώσουν στο πλάι του σκάφους ή να χρησιμοποιήσουν γάντζους.

Ένα άλλο θέμα με τις παγίδες έλικας είναι ότι μπορεί να μην είναι κατάλληλες για όλους τους τύπους νερών. Είναι πιο αποτελεσματικά σε ρηχά νερά όπου η προπέλα είναι πιο κοντά στην επιφάνεια, καθιστώντας ευκολότερο το μπλέξιμο των πειρατικών σκαφών. Ωστόσο, σε βαθύτερα νερά, η προπέλα είναι συχνά πιο βαθιά κάτω από την επιφάνεια, καθιστώντας πιο δύσκολη την παγίδευση των πειρατικών σκαφών. Σε τέτοιες περιπτώσεις, άλλα μέτρα κατά της πειρατείας μπορεί να είναι πιο αποτελεσματικά.

Επιπλέον, υπάρχει κίνδυνος οι παγίδες με έλικα να προκαλέσουν ζημιά στη θαλάσσια άγρια ζωή, όπως οι φάλαινες, τα δελφίνια ή οι θαλάσσιες χελώνες. Οι αλυσίδες ή τα δίχτυα που χρησιμοποιούνται στις παγίδες μπορούν να μπερδέψουν και να βλάψουν αυτά τα ζώα, γεγονός που μπορεί να οδηγήσει σε περιβαλλοντικές και νομικές συνέπειες για τους πλοιοκτήτες και τους χειριστές.

Τέλος, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι οι παγίδες προπέλας δεν παρέχουν μακροπρόθεσμη λύση στην πειρατεία. Είναι ένα βραχυπρόθεσμο μέτρο που μπορεί να παρέχει κάποια προστασία κατά της πειρατείας, αλλά δεν αντιμετωπίζει τους υποκείμενους οικονομικούς, πολιτικούς και κοινωνικούς παράγοντες που συμβάλλουν στην πειρατεία. Για την αποτελεσματική αντιμετώπιση της πειρατείας, απαιτείται μια πιο ολοκληρωμένη προσέγγιση, η οποία μπορεί να περιλαμβάνει διπλωματικά, νομικά και οικονομικά μέτρα.

Συμπερασματικά, οι παγίδες με έλικα μπορούν να είναι ένα αποτελεσματικό και οικονομικά αποδοτικό μέτρο για την αποτροπή και απενεργοποίηση των επιθέσεων πειρατών, ειδικά σε ρηχά

νερά. Είναι εύκολο στην εγκατάσταση και τη συντήρηση, μη θανατηφόρα και κατάλληλα για διάφορους τύπους σκαφών. Ωστόσο, δεν είναι αλάνθαστα και μπορεί να μην είναι κατάλληλα για όλους τους τύπους νερών. Επιπλέον, υπάρχει κίνδυνος βλάβης στη θαλάσσια άγρια ζωή και δεν αντιμετωπίζουν τις βαθύτερες αιτίες της πειρατείας. Ως εκ τούτου, οι παγίδες με έλικα θα πρέπει να θεωρούνται ως μέρος μιας ευρύτερης στρατηγικής κατά της πειρατείας που περιλαμβάνει μια σειρά μέτρων για την αποτροπή της πειρατείας και την αντιμετώπιση των υποκείμενων αιτιών της.

5.8.1 Ιδιωτικοί Φρουροί

Είναι εύκολο να καταλάβει κανείς ότι ο αντίκτυπος της πειρατείας είναι πολύ μεγάλος για να αγνοηθεί. Πολλοί ιδιοκτήτες σκαφών αρχικά αποφασίζουν να πάρουν τον νόμο στα χέρια τους φέρνοντας παράνομα ένοπλους άνδρες στο σκάφος. Υπάρχουν επίσης πολλοί που πιστεύουν ότι αυτά που θεωρούνται παθητικά μέσα των πειρατών όπως τα συρματοπλέγματα, οι κούκλες που προσποιούνται ότι φρουρούν και τα οχυρά στα πλοία δεν πτοούν τους πειρατές. Σε σύντομο χρονικό διάστημα, οι πλοιοκτήτες συνειδητοποίησαν ότι δεν μπορούσαν πλέον να διακινδυνεύσουν τη ζωή του πληρώματος, του πλοίου και την επαγγελματική τους φήμη. Κάτι πρέπει να γίνει για να επιτρέπεται νόμιμα η είσοδος σε προσωπικό ιδιωτικής ασφάλειας που είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο για αυτόν τον σκοπό. Με τον καιρό, πολλές σημαίες επέτρεψαν τη μεταφορά όπλων στο πλοίο, εξοργίζοντας τους υποστηρικτές των συνομιλιών που υποστήριζαν ότι η κλιμάκωση της βίας δεν ήταν η λύση. Η έλλειψη αποτελεσματικών προσπαθειών για την ίδρυση κράτους στη Σομαλία, αφενός, και η διεθνής πίεση από τον ναυτιλιακό τομέα από την άλλη, ώθησαν την απόφαση της BIMCO να συνάψει την πρώτη επίσημη σύμβαση για τη συνοδεία πλοίων από ένοπλους φρουρούς, φρουρούς. Όταν ένα πλοίο διέρχεται από μια καθορισμένη περιοχή υψηλού κινδύνου, είναι απαραίτητο για πολλούς οργανισμούς και διαχειριστές πλοίων να έχουν ιδιωτικό φύλακα επί του σκάφους. Φύλακες τοποθετούνται στο πλοίο από πλοιοκτήτριες εταιρείες ή ναυτικούς για να παρέχουν ένα πρόσθετο επίπεδο προστασίας σε υπάρχοντες και να προσφέρουν τις στρατιωτικές και οργανωτικές τους δεξιότητες. Φυσικά, η χρήση τους είναι για συμπληρωματικά μέτρα διατήρησης, όχι για πρωτογενή μέτρα διατήρησης. Ενώ βρίσκονται στο πλοίο, είναι υπεύθυνοι για την εκπαίδευση του πληρώματος και την προετοιμασία τους για πειρατικές επιθέσεις. Υπάρχουν δύο τύποι ιδιωτικών φρουρών στο πλοίο:

Αοπλοί Φρουροί

Η χρήση όπλων φρουρών είναι απόφαση του μεμονωμένου διαχειριστή πλοίου και των κανόνων του πλοίου.³⁵ Η εταιρεία και επομένως το πλοίο υπόκειται στους εθνικούς νόμους του κράτους σημαίας και ως εκ τούτου η κατοχή όπλων θα πρέπει να εγκρίνεται από τη σημαία και τα σχετικά μέρη (π.χ. P&I και ασφάλεια κινδύνου πολέμου). Αυτά τα άτομα, εάν είναι έμπειρα και καλά οργανωμένα, μπορούν να αποτελέσουν ένα αρκετά αποτελεσματικό μέτρο πρόσθετης προστασίας. Αυτοί οι έμπειροι φρουροί μπορούν να βοηθήσουν στην ασφάλιση ενός πλοίου πριν περάσει από επικίνδυνες περιοχές, να έχουν συμβουλευτικό ρόλο σε ασκήσεις εκπαίδευσης και ετοιμότητας κατά της πειρατείας και τελικά να προετοιμάσουν μια αίθουσα ασφαλείας με τα απαραίτητα συστήματα επικοινωνίας.

Ένοπλοι φρουροί



Εικόνα 10: Ένοπλος φρουρός

Το θέμα της πειρατείας απασχολεί μείζονα τον κλάδο της ναυτιλίας εδώ και πολλά χρόνια. Οι πλοιοκτήτες και οι χειριστές έχουν εφαρμόσει διάφορα μέτρα ασφαλείας για την καταπολέμηση της πειρατείας, συμπεριλαμβανομένης της πρόσληψης ένοπλων φρουρών. Η χρήση ένοπλων φρουρών στα πλοία είναι ένα αμφιλεγόμενο θέμα και αυτό το δοκίμιο στοχεύει να αναλύσει τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα αυτής της πρακτικής.

Πλεονεκτήματα των ένοπλων φρουρών στα πλοία

Το πρωταρχικό πλεονέκτημα της ύπαρξης ένοπλων φρουρών στα πλοία είναι ότι μπορούν να παρέχουν ισχυρό αποτρεπτικό μέσο έναντι των πειρατικών επιθέσεων. Οι πειρατές είναι λιγότερο πιθανό να στοχοποιήσουν ένα πλοίο εάν γνωρίζουν ότι προστατεύεται καλά από ένοπλους φρουρούς. Η παρουσία ένοπλων φρουρών στο πλοίο μπορεί επίσης να προσφέρει μια αίσθηση ασφαλείας στο πλήρωμα και στους επιβάτες, κάτι που μπορεί να βοηθήσει στη μείωση του κινδύνου ψυχολογικής βλάβης που προκαλείται από την πειρατεία.

³⁵ Κυριαζόγλου, Γ., Κυριαζόγλου, Χ. & Συγκούνα, Ε (2007). Πρότυπο Διαχείρισης Κινδύνου. Πηγή: https://www.theirm.org/media/886331/Risk_Management_Standard_Greek_000.pdf

Ένα άλλο πλεονέκτημα της ύπαρξης ένοπλων φρουρών στα πλοία είναι ότι μπορούν να παρέχουν γρήγορη και αποτελεσματική απάντηση σε περίπτωση πειρατικής επίθεσης. Οι ένοπλοι φρουροί είναι εκπαιδευμένοι επαγγελματίες που ξέρουν πώς να αντιμετωπίζουν πειρατικές απειλές και μπορούν να ανταποκριθούν γρήγορα σε οποιαδήποτε κατάσταση. Αυτό μπορεί να βοηθήσει στην ελαχιστοποίηση του κινδύνου ζημιάς στο πλοίο και βλάβης στο πλήρωμα και τους επιβάτες.

Επιπλέον, η χρήση ένοπλων φρουρών μπορεί επίσης να συμβάλει στη μείωση των ασφαλιστρών για τους πλοιοκτήτες. Οι ασφαλιστικές εταιρείες είναι πιο πιθανό να προσφέρουν χαμηλότερα ασφάλιστρα σε πλοία που είναι καλά προστατευμένα από την πειρατεία, συμπεριλαμβανομένων εκείνων με ένοπλους φρουρούς επί του σκάφους. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε σημαντική εξοικονόμηση κόστους για τους πλοιοκτήτες μακροπρόθεσμα.

Μειονεκτήματα των ένοπλων φρουρών στα πλοία

Μία από τις κύριες ανησυχίες σχετικά με την ύπαρξη ένοπλων φρουρών στα πλοία είναι ο κίνδυνος κλιμάκωσης. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η χρήση βίας από ένοπλους φρουρούς μπορεί να οδηγήσει σε βίαιη σύγκρουση με πειρατές, η οποία μπορεί να οδηγήσει σε βλάβη και στις δύο πλευρές. Η χρήση πυροβόλων όπλων σε καταστάσεις υψηλής πίεσης, όπως επίθεση πειρατών, μπορεί επίσης να αυξήσει τον κίνδυνο τυχαίου τραυματισμού ή θανάτου σε μέλη του πληρώματος ή επιβάτες.

Μια άλλη ανησυχία είναι η νομιμότητα της χρήσης ένοπλων φρουρών στα πλοία. Ενώ ορισμένες χώρες επιτρέπουν τη χρήση ένοπλων φρουρών, άλλες την απαγορεύουν. Αυτό μπορεί να δημιουργήσει νομικές επιπλοκές για πλοία που ταξιδεύουν σε πολλές δικαιοδοσίες και μπορεί να οδηγήσει σε πρόστιμα ή άλλες κυρώσεις για τους πλοιοκτήτες και τους χειριστές.

Υπάρχει και το θέμα του κόστους. Η πρόσληψη ένοπλων φρουρών είναι μια δαπανηρή πρόταση και το κόστος μπορεί να ποικίλλει ανάλογα με το επίπεδο προστασίας που απαιτείται. Για μικρότερα πλοία, το κόστος της πρόσληψης ένοπλων φρουρών μπορεί να είναι απαγορευτικά υψηλό, γεγονός που καθιστά δύσκολο για αυτά τα πλοία να παρέχουν την προστασία που χρειάζονται.

Η Guardcon, η τυπική σύμβαση για την απασχόληση ενόπλων σε εμπορικά πλοία, συντάχθηκε από μια ομάδα πλοιοκτητών, ασφαλιστών και προσωπικού από Λέσχες E&K που έχουν σημαντική εμπειρία στην ανάπτυξη και λειτουργία τέτοιων συμφωνιών. Δύο μεγάλες δικηγορικές εταιρείες εμπλέκονται σε αυτό το εγχείρημα: η Ince & Co Holman και η Fenwick Willan, οι οποίες έχουν και οι δύο μεγάλη εμπειρία στην εκπροσώπηση εταιρειών ασφαλείας. Περιγραφικά ένα συμβόλαιο τέτοιου τύπου μπορεί να καλύπτει όρους όπως³⁶:

³⁶Bahar, M. 2007 «Attaining Optimal Deterrence at Sea: A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations». Vanderbilt Journal of Transnational Law, Vol. 40, στο <http://www.vanderbilt.edu/jotl/manage/wp-content/uploads/Bahar.pdf>, ιστοσελίδα του Vanderbilt University (τελευταία επίσκεψη 29/6/2013)

Οι υπηρεσίες που θα προσφερθούν	Οι ειδικές άδειες που χρειάζονται
Οι ευθύνες και οι υποχρεώσεις της εταιρείας ασφαλείας	Φόροι, Έξοδα και δαπάνες
Οι ευθύνες και οι υποχρεώσεις των ιδιοκτητών	Υπαιτιότητες και αποζημιώσεις
Η εξουσία του καπετάνιου και η διανομή των ευθυνών	Πολιτικές ασφαλείας
Τα εδάφη μέχρι που μπορεί να εγγυηθεί την ασφάλεια του πλοίου κατά την πειρατεία	Έρευνες και απαιτήσεις
Ευθύνες φρουρών	Φρουροί και δικαιώματα παραίτησης
Καθυστερήσεις	Ακύρωση και τερματισμός
Συμμόρφωση με τους Νόμους και τους Κανονισμούς	Υγεία, ασφάλεια και κανονισμοί περιβάλλοντος - πολιτική αλκοόλ και ναρκωτικών

Εάν η ένοπλη προστασία κριθεί απαραίτητη για ένα εμπορικό πλοίο που ταξιδεύει μέσω πειρατικής ζώνης, θα πρέπει να ειδοποιηθούν τόσο το UKMTO όσο και το MSCHOA. Ειδικές οδηγίες στις εγκυκλίους του έχει εκδώσει ο IMO (Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός) για την ενημέρωση των πλοιοκτητών και της σημαίας του πλοίου σχετικά με τη χρήση ένοπλων ομάδων σε περιοχές υψηλού κινδύνου. Αυτές οι οδηγίες βρίσκονται στον ιστότοπο MSCHOA. Υπολογίζεται ότι περίπου το 30% του παγκόσμιου ναυτιλιακού στόλου απασχολεί ένοπλους ή άοπλους φρουρούς για την αποφυγή των πειρατών. Αυτοί οι φρουροί ταξιδεύουν συνήθως με το πλοίο εφόσον αυτό διέρχεται από τις επικίνδυνες ζώνες και μπορεί να αποτελείται από έως και τέσσερα άτομα.

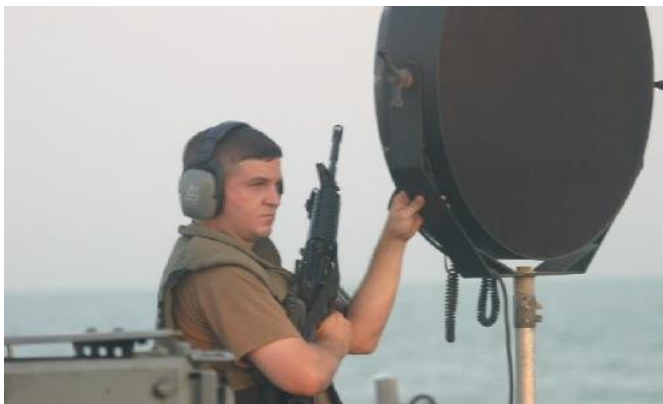
5.8.2 Επιπλέον προτεινόμενα επιθετικά μέτρα

Εκρηκτικό για τον έλεγχο πλήθους (MCCM : Modular Crowd Control Munition)

Το MCCM είναι ένας εκρηκτικός μηχανισμός που πυροδοτείται όταν ανιχνεύει την παρουσία πειρατών σε κοντινή απόσταση, εκτοξεύοντας 600 πλαστικά σφαιρίδια στη διαδικασία. Έχει σχεδιαστεί για να προκαλεί σημαντικές ζημιές στα σώματα των πειρατών χωρίς να θέτει σε κίνδυνο τη ζωή τους. Αυτή η συσκευή μπορεί να βοηθήσει το πλήρωμα να υπερασπιστεί την Ακρόπολη ενάντια στους πειρατές και μπορεί να τους δώσει την ευκαιρία να λάβουν αμυντικά μέτρα ή να «οχυρώσουν» το Citadel.

Ευρέως φάσματος ακουστική συσκευή (LRAD : Long Range Acoustic Device)

Το LRAD είναι μια ισχυρή συσκευή προειδοποίησης που μπορεί να επικοινωνήσει με τις αρχές έως και 500 μέτρα μακριά. Εκπέμπει μια λεκτική πρόκληση με οδηγίες και μπορεί να ακολουθήσει έναν προειδοποιητικό τόνο για να επηρεάσει τη συμπεριφορά και να καθορίσει στόχους.



Εικόνα 11: Long Range Acoustic Device

Η ακουστική συσκευή μεγάλης εμβέλειας, γνωστή και ως LRAD, είναι μια μοναδική τεχνολογία που χρησιμοποιείται για την αποτροπή πειρατών σε ύδατα υψηλού κινδύνου. Η συσκευή έχει σχεδιαστεί για να εκπέμπει έναν ήχο υψηλής έντασης που είναι επώδυνος στο ανθρώπινο αυτί, καθιστώντας δύσκολο για τους πειρατές να συνεχίσουν την επίθεσή τους. Αυτή η τεχνολογία έχει χρησιμοποιηθεί με επιτυχία από ιδιωτικές εταιρείες ασφαλείας και ναυτιλιακές εταιρείες για την προστασία των πλοίων και του πληρώματος τους από πειρατικές επιθέσεις σε μερικά από τα πιο επικίνδυνα ύδατα στον κόσμο, συμπεριλαμβανομένων των ακτών της Σομαλίας και της Νιγηρίας.

Η τεχνολογία LRAD αναπτύχθηκε για πρώτη φορά στις αρχές της δεκαετίας του 2000 από την αμερικανική εταιρεία τεχνολογίας American Technology Corporation (ATC) και έκτοτε έχει υιοθετηθεί από πολλούς οργανισμούς σε όλο τον κόσμο. Η συσκευή έχει σχεδιαστεί για να εκπέμπει έναν ήχο υψηλής έντασης που είναι επώδυνος στο ανθρώπινο αυτί και μπορεί να προκαλέσει ναυτία, ζάλη και αποπροσανατολισμό. Το LRAD είναι τυπικά τοποθετημένο σε γέφυρα ή κατάστρωμα πλοίου και μπορεί να εκπέμπει ήχο σε εμβέλεια έως και 5 km. Λειτουργεί σε συχνότητα 2,4-3,4 kHz, η οποία είναι εντός του εύρους της ανθρώπινης ακοής και είναι ικανή να φτάσει σε επίπεδα ήχου έως και 150 ντεσιμπέλ.

Η χρήση της τεχνολογίας LRAD έχει γίνει ολοένα και πιο δημοφιλής μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών που δραστηριοποιούνται σε περιοχές υψηλού κινδύνου, όπως ο Κόλπος του Άντεν και οι ακτές της Νιγηρίας, όπου η πειρατεία αποτελεί σημαντική απειλή. Η τεχνολογία LRAD έχει αποδειχθεί αποτελεσματικό εργαλείο για την αποτροπή πειρατικών επιθέσεων και έχει χρησιμοποιηθεί με επιτυχία από ιδιωτικές εταιρείες ασφαλείας για την προστασία των πλοίων και του πληρώματος τους από πειρατικές επιθέσεις.

Το σύστημα LRAD μπορεί να χρησιμοποιηθεί με διάφορους τρόπους για να αποτρέψει τους πειρατές. Σε ορισμένες περιπτώσεις, χρησιμοποιείται για τη δημιουργία ενός μη θανατηφόρου «ηχητικού φραγμού» γύρω από το πλοίο, το οποίο καθιστά δύσκολη την προσέγγιση των πειρατών χωρίς πόνο και ενόχληση. Σε άλλες περιπτώσεις, χρησιμοποιείται για να επικοινωνήσει με πειρατές και να τους προειδοποιήσει μακριά από το πλοίο. Η συσκευή μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί για τη μετάδοση ποικίλων ήχων, συμπεριλαμβανομένων σειρήνων, συναγερμών και μηνυμάτων, που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να ειδοποιήσουν το πλήρωμα για μια επικείμενη επίθεση και να τρομάξουν τους πιθανούς επιτιθέμενους.

Ένα από τα σημαντικότερα πλεονεκτήματα της τεχνολογίας LRAD είναι ότι είναι ένα μη θανατηφόρο όπλο, πράγμα που σημαίνει ότι μπορεί να χρησιμοποιηθεί χωρίς να προκαλέσει σοβαρή βλάβη σε πειρατές ή αθώους πολίτες. Αυτό το καθιστά ελκυστική επιλογή για ναυτιλιακές εταιρείες και ιδιωτικές εταιρείες ασφαλείας που δραστηριοποιούνται σε περιοχές όπου η χρήση θανατηφόρου βίας είναι περιορισμένη ή απαγορευμένη. Η χρήση μη θανατηφόρων όπλων όπως το LRAD μπορεί επίσης να συμβάλει στη μείωση του κινδύνου παράπλευρης ζημίας και της πιθανότητας νομικής ευθύνης.

Παρά τα πολλά οφέλη της τεχνολογίας LRAD, ορισμένοι επικριτές έχουν εκφράσει ανησυχίες σχετικά με τις πιθανές μακροπρόθεσμες επιπτώσεις της στην ανθρώπινη υγεία. Ο ήχος υψηλής συχνότητας που εκπέμπεται από το LRAD μπορεί να προκαλέσει βλάβες στην ακοή και άλλα προβλήματα υγείας σε άτομα που εκτίθενται σε αυτόν για παρατεταμένες περιόδους. Υπήρξαν επίσης αναφορές ότι το LRAD χρησιμοποιήθηκε για να διαλύσει πλήθη κατά τη διάρκεια διαμαρτυριών, γεγονός που έχει εγείρει ανησυχίες σχετικά με την πιθανή χρήση του ως εργαλείου για την καταστολή των διαφωνούντων.

Ένα άλλο πιθανό μειονέκτημα της τεχνολογίας LRAD είναι ότι μπορεί να είναι δαπανηρή η εγκατάσταση και η συντήρηση, γεγονός που μπορεί να την κάνει λιγότερο προσβάσιμη σε μικρότερες ναυτιλιακές εταιρείες και ιδιωτικές εταιρείες ασφαλείας. Επιπλέον, η τεχνολογία δεν είναι αλάνθαστη και μπορεί να μην είναι αποτελεσματική σε όλες τις περιπτώσεις. Οι πειρατές μπορεί να είναι σε θέση να προσαρμοστούν στη χρήση της τεχνολογίας LRAD με την πάροδο του χρόνου και να αναπτύξουν στρατηγικές για την αποφυγή των επιπτώσεών της.

Παρά αυτές τις ανησυχίες, η τεχνολογία LRAD παραμένει ένα σημαντικό εργαλείο για την καταπολέμηση της πειρατείας και έχει πιστωθεί ότι βοήθησε στη μείωση του αριθμού των

επιτυχημένων πειρατικών επιθέσεων σε περιοχές υψηλού κινδύνου. Η χρήση μη θανατηφόρων όπλων όπως το LRAD μπορεί να βοηθήσει στην προστασία των πλοίων και του πληρώματος τους από ζημιές, ενώ παράλληλα μειώνει τον κίνδυνο κλιμάκωσης και παράπλευρης ζημιάς. Καθώς η πειρατεία εξακολουθεί να αποτελεί σημαντική απειλή για τη διεθνή ναυτιλία, είναι πιθανό η τεχνολογία LRAD να συνεχίσει να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην προστασία των πλοίων και του πληρώματος τους από βλάβη.

5.9 Συνδυασμένες ναυτικές δυνάμεις (combined maritime forces)

Ο Συνδυασμένος Στόλος δημιουργήθηκε από την Κεντρική Διοίκηση του Ναυτικού των ΗΠΑ για να εξασφαλίσει συντονισμένες συμμαχικές επιχειρήσεις στο πεδίο. Πρόκειται για μια διεθνή θαλάσσια συνεργασία που διασφαλίζει την πολιτική θαλάσσιων μεταφορών με τη διεξαγωγή αποστολών κατά της πειρατείας και της καταπολέμησης της τρομοκρατίας στα μολυσμένα από πειρατεία ύδατα της Μέσης Ανατολής, της Αφρικής και της Νότιας Ασίας, συμπεριλαμβανομένης της Ερυθράς Θάλασσας, του Περσικού Κόλπου και της Περσικής Κόλπος. είναι ένα. Το Άντεν, η Αραβική Θάλασσα και ο ευρύς Ινδικός Ωκεανός. Τα συνδυασμένα ναυτικά και τα πλοία αντιπροσωπεύουν 26 έθνη και είναι οργανωμένα σε τρεις μεγάλες ομάδες εργασίας: Αντιπειρατεία, Αντιτρομοκρατική και Ακτοφυλακή.³⁷

- Combined Task Force 150 (CTF – 150) για την Θαλάσσια Ασφάλεια και την Αντιτρομοκρατική υπηρεσία.
- Combined Task Force 151 (CTF – 151) για την αντιμετώπιση της Πειρατείας.
- Combined Task Force 152 (CTF – 152) για την συνεργασία στην Ασφάλεια του Περσικού Κόλπου.

5.9.1 COMBINED TASK FORCE 150 (CTF – 150)

Η Combined Task Force 150 είναι μια πολυεθνική κοινή ναυτική ομάδα εργασίας που λειτουργεί ως μέρος ενός συνασπισμού 25 εθνών. Με έδρα το Μπαχρέιν, διεξάγει επιτήρηση, επιθεώρηση, εκφορτώσεις και άλλες επιχειρήσεις θαλάσσιας ασφάλειας για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας στο Κέρας της Αφρικής. Αυτές οι δραστηριότητες ονομάζονται Επιχειρήσεις

³⁷Simon, S. W. (2011). Safety and Security in the Malacca Straits: The Limits of Collaboration. *Asian Security*, 7(1), 27–43. doi:10.1080/14799855.2011.548208.

Θαλάσσιας Ασφάλειας (Maritime Security Operations, MSOs). Το CTF-150 συμμετέχει στον αγώνα κατά της πειρατείας στη Σομαλία μαζί με άλλες ανεξάρτητες επιχειρήσεις κατά της πειρατείας από χώρες όπως η Κίνα, το Ιράν, η Ινδία και η Ρωσία. Το CTF-150 έχει περιστασιακά συλλάβει σκάφη που είναι ύποπτα για πειρατές στη θάλασσα κατά τη διάρκεια κανονικών επιχειρήσεων σε περιοχές που ελέγχουν. Με άλλα λόγια, πρόκειται για μια οργάνωση που συμβάλλει στην καταστολή της πειρατείας μέσω περιπολιών και ενεργειών και όχι η ίδια που ασχολείται με μέτρα κατά της πειρατείας.³⁸

5.9.2 COMBINED TASK FORCE 151 (CTF – 151)

Η Combined Task Force 151 ή CTF-151 μια διεθνής ναυτική ομάδα εργασίας που δημιουργήθηκε για την αντιμετώπιση των επιθέσεων πειρατείας σε θαλάσσιους δρόμους στα ανοιχτά των ακτών της Σομαλίας. Η ομάδα είναι μέρος των προαναφερθέντων συνδυασμένων ναυτικών 25 κρατών και έχει επίσης έδρα το Μπαχρέιν. Το CTF 151 παρακολουθεί τον Κόλπο του Άντεν και την ανατολική ακτή της Σομαλίας, καλύπτοντας συνολική έκταση περίπου 1,1 εκατομμυρίων τετραγωνικών μιλίων. Μια πολυεθνική δύναμη που δημιουργήθηκε τον Ιανουάριο του 2009 για να διεξάγει δραστηριότητες κατά της πειρατείας στο πλαίσιο της αποστολής των συμμαχικών δυνάμεων. Ο κυβερνήτης αποτελείται από μεγάλο αριθμό προσωπικού των Μερών και καθημερινά παρακολουθεί τις ενέργειές τους από τα πλοία που ανήκουν στην Ένωση CTF 151.

5.9.3 COMBINED TASK FORCE 152 (CTF – 152)

Η Combined Task Force 152 μία από τις τρεις ομάδες που λειτουργούν υπό την επίβλεψη του Συμμαχικού Ναυτικού. Το CTF-152 συντονίζει τη συνεργασία για την ασφάλεια του θεάτρου με περιφερειακούς θεατρικούς εταίρους στον Περσικό Κόλπο. Ασχολούμαστε με την προστασία της θάλασσας σε αυτόν τον τομέα και είμαστε έτοιμοι να ανταποκριθούμε σε κάθε κρίση που μπορεί να προκύψει. Η συμμετοχή στην ομάδα είναι εθελοντική και καμία χώρα δεν απαιτείται να αναλάβει αποστολές που δεν επιθυμεί να αναλάβει. Οι δασμοί CTF-152 εναλλάσσονται μεταξύ των συμμετεχόντων κρατών για περίοδο τριών έως έξι μηνών. Ως μέρος μιας ευρύτερης συνεργασίας με το Πολεμικό Ναυτικό του Περσικού Κόλπου, το CTF-152 σχεδιάζει και επιβλέπει μια σειρά ασκήσεων έρευνας και διάσωσης (γνωστές και ως Exercise Falcon Response) στα ανοιχτά των ακτών

³⁸ Von Hoesslin, K. (2012). Piracy and Armed Robbery at Sea in Southeast Asia: Organized and Fluid. *Studies in Conflict & Terrorism*, 35(7-8), 542–552. doi:10.1080/1057610x.2012.684652.

του Κουβέιτ. Σκοπός της άσκησης είναι τα ναυτικά και η ακτοφυλακή του Κουβέιτ, του Μπαχρέιν και της Σαουδικής Αραβίας να συμμετάσχουν σε άσκηση για την από κοινού ανάπτυξη τεχνικών έρευνας και διάσωσης.³⁹

5.10 Save our seafarers

Το Save Our Seafarers είναι μια διεθνής προσπάθεια που ιδρύθηκε τον Μάιο του 2011. Μέλητης είναι⁴⁰: ASF, BIMCO, Britannia, CEFOR, DNK, GARD, GSF, IMEC, ICS/ISF, IMB, IMO, Intercargo, INTERTANKO, InterManager, IPTA, ITF, IUMI, LMA, SIGTTO, SKULD P&I club, The Seamen's Church Institute, The Standard (ασφάλιση P&I), UGS (Ενωση Ελλήνων Εφοπλιστών), Ναυτιλιακό Επιμελητήριο HB, UK P&I Club (ασφάλιση P&I), WISTA UK (Women's International Shipping & Trading Association), WSC (World Shipping Council), IFSMA (Int'l Fed'n of Ship Masters Associations), Nautical Institute. Το Save Our Seafarers εργάζεται σε διαδικτυακό επίπεδο για να αυξήσει τις γνώσεις σχετικά με την πειρατεία και το κόστος της για την παγκόσμια ναυτιλία. Στόχος του είναι να διασφαλίσει την προστασία των ναυτικών και την ενίσχυση των ναυτικών δυνάμεων σε «ευαίσθητες» περιοχές. Οι πειρατές επιτρέπεται να συλληφθούν και να οδηγηθούν στη δικαιοσύνη.⁴¹

Αρχικά θα ήταν σκόπιμο να αναζητήσουμε τρόπους για να μειώσουμε την αποτελεσματικότητα των πειρατικών βάσεων και να διευκολύνουμε τον εντοπισμό τους. Να δοθεί νομική αρμοδιότητα στις ναυτικές δυνάμεις να συλλαμβάνουν τους πειρατές και να τους οδηγούν στη δικαιοσύνη. Επίσης, να θεσπίσουμε διεθνείς συμβάσεις για να καταστεί η πειρατεία ποινικό αδίκημα σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο και να υποχρεωθούν όλα τα κράτη να συνεργαστούν στην καταπολέμησή της. Να διαθέσουμε περισσότερη χρηματοδότηση για την ενίσχυση των ναυτικών δυνάμεων στην περιοχή. Ακόμη, είναι σημαντικό να δεσμευτούμε για την παροχή της καλύτερης δυνατής προστασίας στους ναυτικούς και να αντιμετωπίζουμε κάθε μεμονωμένη περίπτωση σωστά. Τέλος, είναι αναγκαίο να εντοπίσουμε και να διώξουμε τους διοργανωτές και τους οικονομικούς εταίρους που βρίσκονται πίσω από τις δραστηριότητες πειρατείας.

³⁹ Oliveira, G. C. (2013). “New wars” at sea: A critical transformative approach to the political economy of Somali piracy. *Security Dialogue*, 44(1), 3–18. doi:10.1177/0967010612470294.

⁴⁰ Mukundan P., “IMB advises continued vigilance as maritime piracy attacks decline”, <http://www.icccs.org/news/841-imb-advises-continued-vigilance-as-maritime-piracy-attacks-decline> (τελευταία επίσκεψη 29/6/2013)

⁴¹ 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.

5.11 Αποτελεσματικότητα νομοθετικών και στρατιωτικών παρεμβάσεων

Στην πραγματικότητα, η πειρατεία παραμένει μια από τις μεγαλύτερες απειλές για την εμπορική ναυτιλία στον κόσμο. Η ασφάλεια των ναυτών και των πλοίων διακυβεύεται, ιδιαίτερα στις ακτές της Αφρικής και στον Κόλπο του Άντεν. Οι διεθνείς οργανισμοί, όπως προαναφέρθηκε, έχουν καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για την καταπολέμηση αυτού του φαινομένου μέσω νομοθεσίας ή στρατιωτικής επέμβασης. Μεταξύ άλλων, η παρουσία μιας πολυεθνικής δύναμης που περιπολεί επικίνδυνες περιοχές έχει συμβάλει στη σταδιακή μείωση του αριθμού των πειρατικών επιθέσεων. Το NATO ανακάλυψε το φαινόμενο των πειρατικών επιθέσεων, κυρίως μέσω της Επιχείρησης Ocean Shield και άλλων διεθνών ναυτικών όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση και το Ναυτικό των ΗΠΑ μέσω της Επιχείρησης Atalanta. Η συνεχιζόμενη στρατιωτική παρουσία, ειδικά στη Σομαλία και στην περιοχή του Κόλπου του Άντεν, έχει προστατεύσει με επιτυχία περισσότερα πλοία και ναύτες από ποτέ. Σε ορισμένες περιπτώσεις, όπως στη Σομαλία, η πειρατεία δεν μπορεί να εκδιωχθεί από τη χώρα παρά τις προσπάθειες διεθνών οργανισμών. Αυτό οφείλεται στα εσωτερικά προβλήματα που αντιμετωπίζει το σομαλικό κράτος και στην αδυναμία του να τα λύσει. Είναι αλήθεια ότι η υπάρχουσα πολιτεία της Σομαλίας έχει ένα μικρό ναυτικό που έχει αναπτυχθεί για την προστασία των ακτών της από τους πειρατές, αλλά είναι αναποτελεσματικό. Για να γίνει μια τρομακτική δύναμη, το Λιμενικό Σώμα πρέπει να ενισχυθεί περαιτέρω με τον πιο πρόσφατο εξοπλισμό.

Σύμφωνα με τον αρχηγό της ακτοφυλακής της Σομαλίας Abdilizak Dilli Farah, το Λιμενικό Σώμα λειτουργεί αποτελεσματικά. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι το κράτος δημιουργήθηκε σε περιοχές όπου οι πειρατές συνηθίζουν να μπαίνουν στη θάλασσα και να φεύγουν μόλις τελειώσουν τη «δουλειά» τους. Από τα προηγούμενα, μπορούμε να συμπεράνουμε ότι το κράτος της Σομαλίας καταβάλλει ορισμένες προσπάθειες για την καταπολέμηση της πειρατείας. Ωστόσο, οι δυσκολίες και οι εσωτερικές διαμάχες που αντιμετωπίζουν ως έθνος τους καθιστούν αρκετά αδύναμους ώστε να υποστηρίξουν μόνοι τους το Λιμενικό Σώμα Μπορούμε να συνεργαστούμε για να περιπολούμε και να ελέγξουμε τον Περσικό Κόλπο και τον στόλο του. Η Μαλαισία, η Ινδονησία, η Σιγκαπούρη και η Ταϊλάνδη στο Στενό της Μαλάκα που αντιμετωπίζουν ζητήματα πριν από το φύλο θα μπορούσαν επίσης να είναι βιώσιμες λύσεις. Ωστόσο, αναγνωρίζεται επίσης ότι πρόκειται για ένα μεγάλο εγχείρημα και ότι η εύρεση ιδιαίτερα κατάλληλων και πολύτιμων Σομαλών παρουσιάζει σημαντικές προκλήσεις.

5.11.1 Νομικά θέματα και προβλήματα που προκύπτουν από τη χρήση ένοπλων φρουρών για την προστασία των πλοίων

Από το 2008, η αύξηση των επιθέσεων πειρατείας, ειδικά στον Κόλπο του Αντεν, οδήγησε όλο και περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες να χρησιμοποιούν ιδιωτικές εταιρείες ασφαλείας (Port State Control, PSC) για την προστασία των πλοίων τους στη θάλασσα τους. Η ναυτιλιακή βιομηχανία διχάζεται σχετικά με τη χρήση ένοπλων φρουρών για την προστασία των πλοίων. Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως στις Βέλτιστες Πρακτικές Διαχείρισης, δεν συνιστάται η επιβίβαση σε οπλισμένα σκάφη. Ορισμένοι ναυτιλιακές οργανώσεις είναι θετικές για αυτό το ζήτημα, ενώ άλλοι αντιτίθενται στη χρήση του. Το κλασικό παράδειγμα είναι το ICS (Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο) και η BIMCO (Βαλτική και Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο) έχει επικρίνει την αυξημένη χρήση της ασφαλείας των πλοίων. υποστηρίζει ότι το μέτρο αυτό θεωρείται επαρκώς αποτελεσματικό και εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια του πλοιοκτήτη.

Ωστόσο, η χρήση ένοπλων φρουρών εγείρει σημαντικά ζητήματα προς συζήτηση, με σοβαρές νομικές και πολιτικές επιπτώσεις. Αυτή είναι μια περίπτωση βίας.⁴² Ειδικότερα, η δυνατότητα χρήσης θανατηφόρου βίας για την προστασία ενός εμπορικού πλοίου εξαρτάται, πρώτον, από το νομικό πλαίσιο του κράτους σημαίας του πλοίου, δεύτερον, από το νομικό πλαίσιο της ιθαγένειας των ενδιαφερομένων μερών και, τρίτον, από το νομικό πλαίσιο του κάθε κράτος. Το λιμάνι στο οποίο πλησιάζει ένα συγκεκριμένο σκάφος. Το πρόβλημα περιπλέκεται ακόμη περισσότερο όταν ο ιδιοκτήτης του σκάφους βρίσκεται σε χώρα διαφορετική από το κράτος σημαίας. Κάθε κράτος έχει τη δική του θέση σχετικά με τη χρήση βίας και στις περισσότερες περιπτώσεις η χρήση βίας επιτρέπεται μόνο για αυτοάμυνα και σε περιπτώσεις άμεσης απειλής για τη ζωή (ως το υψηλότερο έννομο συμφέρον).

Οι ιδιωτικές εταιρείες ασφαλείας, ωστόσο, είναι πρόθυμες να χρησιμοποιήσουν θανατηφόρα βία για την προστασία της περιουσίας (ως νόμιμη ιδιοκτησία). Υπάρχει μια λεπτή γραμμή εδώ, γιατί το καλό της ζωής είναι μεγαλύτερο από το καλό του πλούτου. Ως εκ τούτου, υπάρχει ανάγκη για μια κοινή βασική δομή κανόνων ώστε να μπορούν να συνδυαστούν τα θεσμικά πλαίσια που εφαρμόζονται σε διάφορες χώρες και κράτη σημαίας.

Ένα άλλο σημαντικό ζήτημα που προκύπτει είναι ότι οι υπηρεσίες ασφαλείας δεν έχουν καθορισμένο καθεστώς απασχόλησης βάσει του διεθνούς δικαίου. Πρόσθετα νομικά ζητήματα προκύπτουν όταν χρησιμοποιούνται οπλισμένα σκάφη που ναυλώνονται από πλοιοκτήτες για τη φύλαξη πλοίων. Σε αυτές τις περιπτώσεις, η ένοπλη συνοδεία γίνεται μέρος του πλοίου συνοδείας και προκύπτουν και πάλι πολλά νομικά ζητήματα.

Η κατάσταση είναι ακόμη πιο περίπλοκη εάν το σκάφος συνοδείας φέρει διαφορετική σημαία από το σκάφος που φρουρεί. Ο IMO εξέδωσε εγκύκλιο για τους πλοιοκτήτες που περιέχει γενικές συστάσεις για τα παράκτια κράτη προκειμένου να εναρμονίσει το θεσμικό πλαίσιο και τις διαδικασίες που σχετίζονται με τη χρήση ένοπλων φρουρών από διάφορα κράτη (MSC.1/Circ.1408/16-09-2011), οι πλοίαρχοι και οι καπετάνιοι τους (MSC.1/Circ.1405/Rev.2/25-05-2012) και οι ιδιωτικοί πάροχοι

⁴² Williams D., The Standard Club (2011) The impact of piracy: on hire or off hire? P.10 Published by Standard Bulletin Special Editions.

υπηρεσιών Ακτοφυλακής (MSC.1/Circ.1443/25-05-2012) συνιστούν τα εξής: Όπου η χρήση ένοπλων φρουρών επιτρέπεται από το νόμο, οι πλοιοκτήτες πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι ένοπλοι φρουροί που προσλαμβάνουν είναι κατάλληλοι και διαθέτουν όλες τις απαραίτητες άδειες και πιστοποιητικά.

Επιπλέον, εάν βρεθεί όπλο στο πλοίο, πρέπει να διασφαλιστεί ότι συμμορφώνεται με τους νόμους του κράτους σημαίας του πλοίου, τους νόμους του παράκτιου κράτους του λιμένα αναχώρησης και τους νόμους του λιμένα φόρτωσης και εκφόρτωσης όπλα.

Διαφορετικές χώρες έχουν διαφορετικά νομικά πλαίσια για την εισαγωγή και την εξαγωγή όπλων και δεν είναι εύκολο να τα εναρμονίσουμε όλα. Επομένως, όλες οι εταιρείες ασφαλείας παρακολουθούν την παρουσία και τη νομιμότητα της χρήσης όπλων. Ο φύλακας είναι αυτός που αποφασίζει εάν θα χρησιμοποιήσει ή όχι όπλα για να αποκτήσει και να ενεργήσει.

Σύμφωνα με πολλούς, αυτό το ζήτημα επιλύεται από τις διατάξεις του Κώδικα ISPS, ιδίως σύμφωνα με τον Κανονισμό 8, κεφάλαιο XI-2 Το σχέδιο ασφάλειας πλοίου προβλέπει ότι ο πλοίαρχος πρέπει να δηλώσει ότι δεν θα βρίσκεται στο πλοίο. Προστασία της ασφάλειας των πλοίων που περιορίζονται από την εταιρεία, τους ναυλωτές ή άλλους από τη λήψη ή την επιβολή αποφάσεων που είναι απαραίτητες για την άσκηση επαγγελματικής κρίσης. Αυτό περιλαμβάνει την άρνηση πρόσβασης σε άτομα (εκτός από εκείνα που ορίζονται και εξουσιοδοτούνται από το Μέρος ως επιλέξιμα) ή στην περιουσία τους, και σε εμπορευματοκιβώτια ή άλλες κλειστές μονάδες μεταφοράς φορτίου. Αυτό περιλαμβάνει την άρνηση φόρτωσης του φορτίου. Το SSP θα πρέπει να αναφέρει ξεκάθαρα ότι ο Πλοίαρχος έχει την εξουσία και την ευθύνη να λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου και, εάν είναι απαραίτητο, να ζητά βοήθεια από την Εταιρεία ή ένα Συμβαλλόμενο Κράτος. Όταν προκύπτει σύγκρουση μεταξύ απαιτήσεων ασφάλειας και ασφάλειας κατά τη λειτουργία ενός πλοίου, ο πλοίαρχος θα πρέπει να χρησιμοποιεί την επαγγελματική του κρίση για να εφαρμόσει τις απαραίτητες απαιτήσεις για τη διασφάλιση της ασφάλειας του πλοίου. Από τα παραπάνω, διαπιστώνουμε την ανάγκη για ένα ενιαίο ρυθμιστικό πλαίσιο και σύστημα πιστοποίησης για τις εταιρείες ασφαλείας, ώστε οι ναυτιλιακές εταιρείες να ελέγχουν την ποιότητα των υπηρεσιών που αγοράζουν και το προσωπικό που προσελκύουν. παροχή αυτής της υπηρεσίας.⁴³

5.11.2 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)

⁴³ Paulsen B., Stoian J., (2009), "Piracy: An International Problem in Search of a Solution, Legality and Insurance Issues", published for ABA Section of International Law's 2009 Fall Meeting

Η ελληνική νομοθεσία παρέχει κατευθυντήριες γραμμές για τη δίωξη των πειρατών και την προστασία των θαλάσσιων συμφερόντων⁴⁴:

- Ο νόμος 2321/1995 που επικύρωσε τη Διεθνή Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (UNCLOS, άρθρα 101 και 110) προβλέπει το δικαίωμα πολεμικών πλοίων ή παρόμοιων πλοίων οποιασδήποτε χώρας να επιβιβάζονται σε εμπορικό πλοίο άλλου κράτους, στο οποίο έχει συμβεί πειρατεία.
- Στο άρθρο 215 του κώδικα δημοσίου ναυτικού δικαίου προβλέπει ποινική δίωξη κατά των πειρατών.
- Στα άρθρα 7 και 8 του Ποινικού Κώδικα, τα Ελληνικά Ποινικά Δικαστήρια έχουν δικαιοδοσία να διώκουν άτομα για πειρατεία σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία.

Όπλα και η μεταφορά τους σε πλοία, αλλά Χ. Αρ. 3312.1/01/94/20.07.1994. Ο νόμος αυτός επιτρέπει στα ελληνικά πλοία να μεταφέρουν έως και τέσσερα περιστροφα ή πιστόλια για να προστατεύσουν το πλήρωμά τους. Αυτό το όπλο χρησιμοποιείται όσο διαρκεί, όσο διαρκεί, αφού λάβει την άδεια του πλοιάρχου. Αναφορικά με την παροχή υπηρεσιών ασφαλείας στα ελληνικά δικαστήρια, ο νόμος 4058/12 (63Α) κλείνει πλέον τα υπάρχοντα νομικά κενά. Σύμφωνα με τις διατάξεις του, τα υπό ελληνική σημαία εμπορικά πλοία που πλέουν σε ύδατα επιρρεπή σε πειρατεία και δεν επιδίδονται σε θαλάσσιες ενδομεταφορές επιτρέπεται να παρέχουν προστασία από ένοπλη ιδιωτική ασφάλεια. Ένας ένοπλος ιδιωτικός φύλακας πρέπει να είναι ενήλικος, να μην έχει ποινικό μητρώο και να εργάζεται σε εταιρεία βάσει σύμβασης με πλοιοκτήτη ή διαχειριστή. Πρέπει να διαθέτουν αναγνωρισμένη πιστοποίηση ποιότητας (ISO) για τις υπηρεσίες ασφαλείας τους.

Η συμμόρφωση με τους όρους της ένοπλης ιδιωτικής ασφαλείας επιβεβαιώνεται από την εταιρεία ασφαλείας και διαπραγματεύεται στη σύμβαση με τον πλοιοκτήτη ή τον διαχειριστή. Για να αποκτήσετε άδεια, πρέπει να προσκομίσετε ένα αρχείο που να περιέχει την αίτηση του πλοιοκτήτη ή της διοίκησης του πλοίου. Αυτό περιλαμβάνει πληροφορίες εξατομίκευσης πλοίων και υπολογισμένη ανάλυση κινδύνου που γίνεται σε σχέση με τα περιουσιακά στοιχεία.

Κατηγορίες και χαρακτηριστικά πλοίων που προτείνει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, βέλτιστες πρακτικές διαχείρισης και γνώμες καπεταναίων. Η άδεια ισχύει για 6 ή 12 μήνες, ανάλογα με το τι ζητείται, και αν λήξει όσο το σκάφος βρίσκεται στη θάλασσα, θα λήξει αυτόματα μέχρι να βρεθεί σε λιμάνι όπου μπορούν να αποβιβαστούν ιδιωτικοί φρουροί και ο εξοπλισμός του.⁴⁵ Η άδεια μπορεί να παραταθεί πριν από την ημερομηνία λήξης της κατόπιν αιτήματος του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου και μπορεί να ανακληθεί τουλάχιστον από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής όσο παραμένουν σε ισχύ οι όροι έκδοσης. Η δημοσίευση απαιτεί μία από τις προϋποθέσεις. Ο ιδιοκτήτης ή ο διαχειριστής του σκάφους πρέπει να ειδοποιήσει αμέσως

⁴⁴ Περράκης Σ., Τσάλτας Γ., (2006), Ασφάλεια και πειρατεία στην Ανοιχτή Θάλασσα, Η σύγχρονη νομική προσέγγιση μέσα από τη Σύμβαση του Μοντέγκο Μπέν 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας, Αθήνα, Εκδ. Ι. Σιδέρη

⁴⁵ Κυριαζόγλου, Γ., Κυριαζόγλου, Χ. & Συγκούνα, Ε (2007). Πρότυπο Διαχείρισης Κινδύνου. Πηγή: https://www.theirm.org/media/886331/Risk_Management_Standard_Greek_000.pdf

το πλήρωμα εγγράφως μέσω του πλοιάρχου για την έκδοση άδειας. Μετά την έκδοση άδειας παροχής ένοπλων ιδιωτικών υπηρεσιών ασφαλείας, ναυτικοί από το πλήρωμα που δεν θέλουν να εργαστούν στο πλοίο ειδοποιούν εγγράφως τον καπετάνιο και η σύμβαση εργασίας λύεται χωρίς υπαιτιότητα. πλευρές. Οι ναυτικοί έχουν δικαίωμα επαναπατριsmού με έξοδα του πλοιοκτήτη ή του πλοιάρχου.

Ένοπλα ιδιωτικής ασφάλειας όπλα και πυρομαχικά πρέπει να φυλάσσονται επί του πλοίου σε δωμάτιο προσβάσιμο από κοινού από τον πλοίαρχο ή τον αναπληρωτή του και τον υπεύθυνο για την ένοπλη ασφάλεια ή τον αναπληρωτή του. Οι ένοπλοι ιδιωτικοί φρουροί ασφαλείας που υπηρετούν στο πλοίο υπάγονται στον πλοίαρχο ή τον νόμιμο εκπρόσωπό του. Η χρήση όπλων σε σχέση με την παροχή υπηρεσιών ασφαλείας επιτρέπεται σε περιοχές αυξημένου κινδύνου με εντολή του πλοιάρχου για την καταπολέμηση κινδύνων που απειλούν άμεσα τους επιβάτες του πλοίου, του πλοίου ή του φορτίου του. Ο βαθμός που είναι απαραίτητος για την πρόληψη ενός κινδύνου.

Οι πλοίαρχοι με κατάλληλη άδεια, που δραστηριοποιούνται στα χωρικά ύδατα τρίτων χωρών, υποχρεούνται να αναφέρουν την παρουσία όπλων και πυρομαχικών επί του πλοίου κατόπιν αιτήματος των αρμόδιων αρχών των παράκτιων κρατών. Πλοία, ποσότητα, τύπος, ποσότητα, αποθηκευτικός χώρος, κύματα επιτρέπουν. Η ίδια υποχρέωση υπάρχει και για τον πλοίαρχο κατόπιν αιτήματος του κυβερνήτη πολεμικού πλοίου στην ανοιχτή θάλασσα. Τουλάχιστον 24 ώρες πριν αναχωρήσει από τα ελληνικά χωρικά ύδατα, ο πλοίαρχος πλοίου υπό ξένη σημαία πρέπει να ειδοποιήσει το Κέντρο Επιχειρήσεων του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνική Ακτή εάν στο πλοίο υπάρχουν ένοπλοι φρουροί ή όπλα ή πυρομαχικά. φυλάσσεται γραπτώς.

Παροχή στρατιωτικής υπηρεσίας Ιδιωτική ασφάλεια. Η υποχρέωση κοινοποίησης αφορά τον αριθμό, τον τύπο και την ποσότητα των όπλων και πυρομαχικών, τις εγκαταστάσεις αποθήκευσης επί του πλοίου, τους λιμένες προσέλευσης και τις πιθανές παραδόσεις στο πλοίο, με την επιφύλαξη των κατάλληλων αδειών από τις αρχές του κράτους της σημαίας. Η χρήση όπλων και πυρομαχικών που μεταφέρονται ή επιβιβάζονται σε πλοία υπό ξένη σημαία, συμπεριλαμβανομένης της συντήρησής τους, απαγορεύεται στην Ελλάδα. Τα όπλα και τα πυρομαχικά σε όλα τα πλοία και που σχετίζονται με την παροχή ένοπλης ιδιωτικής ασφαλείας πρέπει να φυλάσσονται σε ειδικούς χώρους που κλειδώνουν επί του πλοίου όσο το πλοίο βρίσκεται στην ελληνική επικράτεια.

Ως προς τις κυρώσεις σε βάρος των παραβατών των διατάξεων του εν λόγω νόμου, μπορεί να επιβληθεί ποινή φυλάκισης μέχρι εννέα (9) μηνών ή χρηματική ποινή στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- Ένοπλος ιδιωτικός φρουρός επιβιβάζεται σε πλοίο χωρίς άδεια, καθώς και όταν παραβαίνει τις υποχρεώσεις που ορίζονται στα άρθρα 6 και 9 του Ν. 4058/12.
- Οι νόμιμοι εκπρόσωποι του πλοιοκτήτη ή διαχειριστή του πλοίου, καθώς και ο πλοίαρχος ενέκριναν ή συναίνεσαν για την επιβίβαση ένοπλων ιδιωτικών φρουρών χωρίς άδεια.
- Οι νόμιμοι εκπρόσωποι του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου υποβάλλουν ανακριβή ή ψευδή στοιχεία για την έκδοση ή την ανανέωση της άδειας.

- Ο πλοίαρχος πλοίου που φέρει ξένη σημαία παραβαίνει τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με το άρθρο 8 του ανωτέρω νόμου.

Ο νόμος προβλέπει ότι τα όπλα και τα πυρομαχικά ιδιωτικής ασφάλειας σε πλοία ελληνικού ναυτολογίου χωρίς άδεια ή έγκριση από τις ελληνικές αρχές θα κατάσχονται από το Λιμενικό Σώμα. Αυτό δεν θα παραιτηθεί εάν οι αρχές του κράτους σημαίας του πλοίου εγκρίνουν στη συνέχεια ή εκδώσουν αναδρομική άδεια. Σε περίπτωση παράβασης των όρων της άδειας επιβάλλονται διοικητικές κυρώσεις σύμφωνα με το άρθρο 45 του ΠΔ. 187/1973 «Περί Δημοσίου Ναυτικού Κώδικα» (Α' 261) όπως τροποποιήθηκε και ισχύει. Κατά της σχετικής απόφασης επιβολής προστίμου μπορεί να ασκηθεί έφεση. Ο νόμος περιέχει πολλές εξουσιοδοτικές διατάξεις που επιτρέπουν τη ρύθμιση συγκεκριμένων πτυχών επιμέρους θεμάτων που καλύπτονται από τα άρθρα του. Για παράδειγμα, με την έκδοση κοινών υπουργικών αποφάσεων του Υπουργού Ναυτιλίας και του αρμόδιου υπουργού, προβλέπονται συγκεκριμένες ρυθμίσεις που αφορούν τα θέματα αυτά:

- Εξαιρείται η χορήγηση άδειας σε εταιρείες που έχουν συσταθεί και δραστηριοποιούνται σε ορισμένες χώρες.
- Η άδεια και το υπόδειγμά της, καθώς και ο ορισμός του αρχηγού της ένοπλης ιδιωτικής φρουράς και του αναπληρωτή του, αναφέρονται αναλυτικά στο έγγραφο. Περαιτέρω, το έγγραφο αναφέρει ότι κάθε επικεφαλής και ο αναπληρωτής του πρέπει να ειδοποιηθούν εκ των προτέρων εάν υπάρξει αλλαγή.
- Αναλυτικά τα στοιχεία που πρέπει να περιλαμβάνονται στον φάκελο της αίτησης που υποβάλλει ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής του πλοίου σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 2 του νόμου.
- Εντοπισμός περιοχών υψηλού κινδύνου.
- Μετά την αναφορά του περιστατικού, η διαδικασία αναφοράς έχει ολοκληρωθεί.
- Κατά την είσοδο ή έξοδο προς ή από τη χώρα και μεταφορά από ή προς το πλοίο όπλων και πυρομαχικών, που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών του Μέρους Α του νόμου από ένοπλους ιδιωτικούς φρουρούς, σε ελληνικό λιμάνι ή αγκυροβόλιο.
- Αφού ληφθεί υπόψη η γενικότερη κατάσταση που αναδύεται με το φαινόμενο της πειρατείας και το κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας που έχει δημιουργηθεί για την καταπολέμησή του σε διεθνές επίπεδο, ανάκληση ή αναστολή της άδειας σύμφωνα με το άρθρο 1 του νόμου.
- Τον επανακαθορισμό του ανώτατου χρονικού διαστήματος ισχύος των αδειών για τα άρθρα 1 του νόμου και του ύψους των καταβληθέντων τελών, για άδειες που εκδόθηκαν μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας απόφασης.
- Οι όροι και προϋποθέσεις εφαρμογής από στελέχη Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. σεμινάρια εκπαίδευσης ενόπλων φρουρών πλοίων, παροχή πιστοποιητικών παρακολούθησής τους, διάρκεια ισχύος, κόστος συμμετοχής σε αυτά, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα, θα συζητήσουν στελέχη του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

Τέλος, με προεδρικό διάταγμα θα ρυθμιστούν τα προσόντα, οι πιστοποιήσεις και άλλες ιδιότητες του προσωπικού των ιδιωτικών ένοπλων φρουρών που διατίθενται σε πλοία από εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα, καθώς και η κατοχή όπλων για την παροχή των υπηρεσιών ασφαλείας του Μέρους Α του προαναφερόμενος νόμος. Στο πλαίσιο των ανωτέρω εξουσιοδοτήσεων, η αριθμ. 641.36-2/12 Κ.Υ.Α. επιλύθηκε. Το διάταγμα αυτό ορίζει τη διαδικασία έκδοσης αδειών υπηρεσίας ασφαλείας και καλύπτει τα θέματα των παραπάνω περιπτώσεων προηγούμενης παραγράφου:

Τα όπλα που μεταφέρουν οι φρουροί στο πλοίο ανήκουν στην εταιρεία παροχής υπηρεσιών και έχουν αποκτηθεί, καταχωρηθεί και διατεθεί σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους καταγωγής της, στην οποία ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής έχει πρόσβαση μέσω του πλοίου της εταιρείας υπηρεσιών ασφαλείας. Έχει ζητηθεί η γνώμη της Υπηρεσίας του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής που είναι αρμόδια για την έκδοση των αδειών, καθώς και οι αρμόδιες αρχές άλλου κράτους στα λιμάνια του οποίου θα προσεγγίζει το πλοίο.

Οι ένοπλοι φρουροί του πλοίου είναι νόμιμα οπλισμένοι σύμφωνα με τη νομοθεσία της έδρας της εταιρείας και είναι πλήρως ικανοί και κατάλληλα εκπαιδευμένοι να χρησιμοποιούν τα όπλα που φέρουν για την παροχή των υπηρεσιών ασφαλείας που επιβάλλονται από τον Ν. 4058/2012.⁴⁶

Οι ένοπλοι φρουροί στο πλοίο έχουν λάβει τουλάχιστον την εκπαίδευση που απαιτείται από τη Διεθνή Σύμβαση STCW «για τα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και επιμέλειας ναυτικών» και κατανοούν τις ισχύουσες Βέλτιστες Πρακτικές Διαχείρισης. Έχουν παρακολουθήσει μαθήματα πρώτων βοηθειών και γνωρίζουν τα μέσα προστασίας, επικοινωνίας και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που διαθέτει το πλοίο που αναφέρεται στην αίτηση.

Οι ένοπλοι ιδιωτικοί φρουροί επί του πλοίου μπορούν να επικοινωνούν με τον πλοίαρχο τουλάχιστον στην αγγλική γλώσσα, να κατανοούν τις εντολές που λαμβάνουν από αυτόν και να συμμορφώνονται με αυτές, όσον αφορά τη συμμόρφωση με την ελληνική νομοθεσία και τη νομοθεσία του σχετικού παράκτιου κράτους ή κρατών Λιμάνι. Θα επέμβουν μόνο με τη χρήση όπλων με την εντολή του πλοίαρχου και στο βαθμό και την έκταση που απαιτείται για την πρόληψη του κινδύνου.

Η εταιρεία έχει ασφαλιστική κάλυψη για τους ένοπλους ιδιωτικούς φρουρούς επί του σκάφους και τους συνοδούς της γενικότερα, η οποία περιλαμβάνει τη χρήση όπλων. Αυτή η κάλυψη περιλαμβάνει τουλάχιστον ζημιές για τραυματισμό, απώλεια ζωής, ιατρικά έξοδα, έξοδα αποκατάστασης, επαναπατρισμό, έξοδα μεταφοράς και άλλες θετικές και επακόλουθες ζημιές.

Με μέριμνα του πλοίαρχου

Οι ένοπλοι ιδιωτικοί φρουροί αμέσως μετά την επιβίβαση στο πλοίο εξοικειώνονται με τους χώρους του και τη χρήση του σωστικού και πυροσβεστικού εξοπλισμού του.

⁴⁶Κυριαζόγλου, Γ., Κυριαζόγλου, Χ. & Συγκούνα, Ε (2007). Πρότυπο Διαχείρισης Κινδύνου. Πηγή: https://www.theirm.org/media/886331/Risk_Management_Standard_Greek_000.pdf

Τα πλήρη στοιχεία των ένοπλων ιδιωτικών φρουρών στο πλοίο θα καταγράφονται στο ημερολόγιο της γέφυρας και στη σελίδα παρατήρησης του ημερολογίου του πλοίου.

Τα στοιχεία του οπλισμού και των πυρομαχικών που μεταφέρουν οι ένοπλοι ιδιωτικοί φρουροί στο πλοίο επιβεβαιώνονται στο ημερολόγιο της γέφυρας του πλοίου, σύμφωνα με τα στοιχεία που αναγράφονται στην άδεια του άρθρου 1 του Ν. 4058/2012 (Α' 63), το πρωτότυπο του που υπάρχει στο πλοίο καθώς και τυχόν αλλαγές σε αυτές τις πληροφορίες.

Με βάση αυτό το νομοθετικό πλαίσιο, είναι δυνατή η προστασία πλοίων υπό ελληνική σημαία και η χορήγηση αδειών για την επιβίβαση ένοπλων φρουρών ιδιωτικών εταιρειών ασφαλείας μέσω λιμένων του εξωτερικού. Υπάρχουν ορισμένα εκκρεμή ζητήματα που πρέπει ακόμη να αντιμετωπιστούν, αλλά προς το παρόν, προσωπικό ιδιωτικών εταιρειών ασφαλείας που είναι εγκατεστημένες στο εξωτερικό μπορεί να επιβιβαστεί σε πλοία με ελληνική σημαία. Το προεδρικό διάταγμα που αναμένεται να ρυθμίσει τα προσόντα που πρέπει να πληροί ο ένοπλος φρουρός, καθώς και οι πιστοποιήσεις που πρέπει να αποκτηθούν για εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα, θα κυκλοφορήσει το επόμενο διάστημα. Παρά το γεγονός ότι το θεσμικό πλαίσιο δεν θεωρείται ολοκληρωμένο, μεταξύ Ιουνίου 2012 και Οκτωβρίου 2013 εκδόθηκαν συνολικά 260 άδειες σε εμπορικά πλοία υπό ελληνική σημαία και όλες ανανεώθηκαν πριν τη λήξη τους. Ο αριθμός των υπό ελληνική σημαία εμπορικών πλοίων που προστατεύονται ή προστατεύονται με το παραπάνω καθεστώς κατά την ίδια περίοδο είναι 218.

5.11.3 Ζητήματα που προκύπτουν από την εφαρμογή του Ν.4058/2012

Μέχρι σήμερα δεν έχει ολοκληρωθεί η δημοσίευση όλων των υπουργικών αποφάσεων που προβλέπονται από το Προεδρικό Διάταγμα και τον Ν. 4058/12, οι οποίες επέτρεψαν τη συνολική επίλυση του ζητήματος της παροχής υπηρεσιών ασφαλείας από τους ένοπλους φρουρούς των ελληνικών εμπορικών πλοίων. Αυτό επιτυγχάνεται χωρίς ασάφειες και γκρίζες ζώνες. Γενικά όμως τίθεται το ερώτημα ποιοι θα παρέχουν υπηρεσίες ασφαλείας, τι προσόντα θα έχουν, τι εκπαίδευση θα περάσουν, τι πιστοποιητικά θα λάβουν.

Επιπλέον, πολλά σημαντικά ζητήματα δεν έχουν διευκρινιστεί, όπως οι κανόνες για τη συμμετοχή στη μάχη, η αμοιβή του πληρώματος και των φρουρών σε περίπτωση κατάληψης πλοίου από πειρατές και η έλλειψη γνώσης του καπετάνιου. Η έκταση της ευθύνης του καπετάνιου για την έναρξη ή τον τερματισμό ένοπλης σύγκρουσης με πειρατές και τη διασφάλιση της κατάλληλης εκπαίδευσης και εξοικείωσης του πληρώματος του ρολογιού επί του σκάφους είναι μερικά από τα ζητήματα που απαιτούν περαιτέρω ανάλυση. Με επιστολή της 21ης Δεκεμβρίου 2011 επισημαίνεται η θέση του Πανελληνίου Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΠΙΝΟ) κατά της χρήσης ένοπλων ομάδων σε ελληνικά εμπορικά πλοία. Σύμφωνα με την παραπάνω επιστολή, η ομοσπονδιακή θέση είναι ότι οι ναυτικοί δεν πρέπει να φέρουν όπλα στα πλοία. Συμφωνώ επίσης με τη Διεθνή Ομοσπονδία

Εργαζομένων στις Μεταφορές (International Transport Workers' Federation, ITF) σε αυτή τη θέση. Δεδομένου του επιπέδου κινδύνου, ειδικά σε περιοχές υψηλού κινδύνου, τα πλοία ενδέχεται να μεταφέρουν ένοπλα στρατεύματα του κράτους σημαίας σε περιοχές διέλευσης με σημαντικό κίνδυνο πειρατείας. Σε ό,τι αφορά τη χρήση πολιτών ένοπλων φρουρών, η θέση της ΠΝΟ είναι αντίθετη.

Όπως προαναφέρθηκε, είναι αυτονόητο καθήκον του κράτους σημαίας να παρέχει στους ναυτικούς ασφαλείς συνθήκες εργασίας. Επίσης, σύμφωνα με το σχέδιο νόμου, θεωρούμε απαράδεκτη την ενσωμάτωση στην πρόταση της ποινικοποίησης των καθηκόντων του πλοιάρχου. Αυτό αποτελεί συνέχεια της ιδέας του Κυρίου που λυτρώνει το θύμα και συνεπάγεται μια πρόσθετη βάση ποινικής ευθύνης σε σχέση με αυτή που ήδη προβλέπεται για περιστατικά που προκύπτουν από τυχαία γεγονότα ή γεγονότα ανωτέρας βίας. Για τους λόγους αυτούς, πιστεύουμε ότι η παρουσία ένοπλων φρουρών στο πλοίο δεν εξαλείφει τη μάλιστα της πειρατείας ούτε προστατεύει τους ναυτικούς από ασφαλείς συνθήκες εργασίας, κάτι που είναι αυτονόητο καθήκον του ελληνικού κράτους. Μάλιστα, η παρουσία αυτών των φρουρών έχει ψυχολογική επίδραση στο πλήρωμα και επίσης αυξάνει τον κίνδυνο ατυχημάτων.⁴⁷

5.11.4 Αποτελεσματικότητα νομοθετικών και στρατιωτικών παρεμβάσεων

Είναι αλήθεια ότι η πειρατεία παραμένει μια από τις μεγαλύτερες απειλές για την εμπορική ναυτιλία στον κόσμο. Απειλεί την ασφάλεια των ναυτικών και των πλοίων, κυρίως στις αφρικανικές ακτές και στον Κόλπο του Άντεν. Οι διεθνείς οργανισμοί, όπως προαναφέρθηκε, έχουν καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για την καταπολέμηση αυτού του φαινομένου, είτε μέσω νομοθεσίας είτε μέσω στρατιωτικής επέμβασης. Κυρίως όμως, η παρουσία πολυεθνικών δυνάμεων που περιπολούσαν επικίνδυνες περιοχές συνέβαλε στη σταδιακή μείωση των πειρατικών επιθέσεων. Το NATO μείωσε τον αριθμό των πειρατικών επιθέσεων, κυρίως με την υποστήριξη της Επιχείρησης Ocean Shield και άλλων διεθνών ναυτικών, όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα συμμαχικά ναυτικά των ΗΠΑ που συμμετείχαν στην επιχείρηση Atalanta.⁴⁸ Η συνεχής παρουσία στρατιωτικών δυνάμεων, κυρίως στη Σομαλία και στην περιοχή του Κόλπου του Άντεν, κατέστησε δυνατή την προστασία περισσότερων πλοίων και ναυτικών από ό,τι πριν. Υπάρχουν φορές που είναι αδύνατο να εξαλειφθεί μια τέτοια συμπεριφορά. Αυτό οφείλεται στα εσωτερικά προβλήματα που αντιμετωπίζει το σομαλικό κράτος και στην αδυναμία του να μεταρρυθμιστεί. Η Σομαλία έχει τώρα ένα μικρό ναυτικό που χρησιμοποιείται για την προστασία της ακτής από τους πειρατές, αλλά είναι αλήθεια ότι δεν είναι πολύ αποτελεσματικό. Ο διοικητής του Ναυτικού της Σομαλίας Farah Ahmed Omar Khali είπε ότι η

⁴⁷ Konrad J., (2010), "10 Anti-Piracy Weapons For Use In Somalia" and "10 Anti-Piracy Weapons For Use In Somalia", <http://gcaptain.com/10-more-anti-piracy-weapons-for-use-in-somalia/>, (τελευταία επίσκεψη 7/7/2013)

⁴⁸ Μιχαηλίδης Ν. (2012), «Θαλάσσια ασφάλεια και επιχείρηση ATALANTA: Μια περιπτωσιολογική μελέτη», Εθνική Φρουρά και Ιστορία, σελ.90, Τεύχος 29, Εκδόσεις Διεύθυνση Ιστορίας Εθνικής Φρουράς, Λευκωσία, Κύπρος.

ακτοφυλακή πρέπει να ενισχυθεί με τον πιο πρόσφατο εξοπλισμό για να γίνει μια δύναμη που φοβούνται οι πειρατές.

Σύμφωνα με τον διοικητή της ακτοφυλακής Abd al-Razak Dili Farah, η Σομαλική Ακτοφυλακή εκπληρώνει αποτελεσματικά την αποστολή της. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι task force εγκαταστάθηκαν στα νερά που χρησιμοποιούν οι πειρατές όχι μόνο για να μπουν στη θάλασσα, αλλά και για να φύγουν όταν τελειώσουν τη «δουλειά» τους. Επίθεση στη θάλασσα. Από τα προηγούμενα, συμπεραίνουμε ότι το κράτος της Σομαλίας καταβάλλει ορισμένες προσπάθειες για την καταπολέμηση της πειρατείας. Είναι αλήθεια ότι υπάρχουν όλο και περισσότεροι λόγοι για την εισαγωγή νέων τακτικών κατά της πειρατείας. Ωστόσο, λόγω των εθνικών δυσκολιών και των εσωτερικών μαχών, η ιαπωνική ακτοφυλακή έχει αποδυναμωθεί τόσο πολύ που δεν έχει άλλη επιλογή από το να στηρίζει τον εαυτό της.

Περιφερειακές περιπολίες κατά της πειρατείας που ιδρύθηκαν από χώρες της Ανατολικής Αφρικής και της Μέσης Ανατολής, καθώς και ναυτικά, θα μπορούσαν να συνεργαστούν για να περιπολούν και να παρακολουθούν τις ακτές της Σομαλίας και τον Κόλπο του Άντεν. που εξετάζονται από την Αφρικανική Ένωση ή τα Ηνωμένα Έθνη.

Ωστόσο, αναγνωρίζεται επίσης ότι πρόκειται για ένα μεγάλο εγχείρημα και ότι υπάρχουν σημαντικές προκλήσεις, ιδίως όσον αφορά την εύρεση κατάλληλων και πολύτιμων Σομαλών. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η Σομαλία είναι μια χώρα όπου η εξουσία της κυβέρνησης είναι περιορισμένη και δεδομένου ότι το μεγαλύτερο μέρος της χώρας κυβερνάται από ηλικιωμένους που δεν σέβονται τους νόμους και τους κανόνες της χώρας, έχουν ελάχιστο έλεγχο στο πολιτικό σύστημα.

Συμπεράσματα

Η εργασία εξάγει αρκετά σημαντικά συμπεράσματα, μεταξύ των οποίων ότι η θαλάσσια τρομοκρατία δεν είναι νέο φαινόμενο. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η ασφάλεια των πλοίων ήταν πάντα αντικείμενο έντονης έρευνας και συζήτησης μεταξύ των μελών της επιστημονικής κοινότητας. Είναι επίσης σημαντικό να σημειωθεί ότι σε πολλές περιπτώσεις πειρατείας είναι πολύ πιθανό να υπάρχει άμεση σύνδεση με την τρομοκρατία. Το πρόβλημα που τελικά δημιουργεί τις προϋποθέσεις για την ταύτιση της πειρατείας με την τρομοκρατία είναι ότι η τρομοκρατία, σε αντίθεση με την πειρατεία, δεν έχει έναν διεθνώς συμφωνημένο νομικό και επίσημο ορισμό. Η διεθνής κοινότητα προσπάθησε να βρει έναν γενικά αποδεκτό ορισμό της τρομοκρατίας, αλλά αυτό αποδείχθηκε αδύνατο. Οι ειδικοί λένε ότι η κύρια διαφορά μεταξύ της πειρατείας και της τρομοκρατίας βρίσκεται στα κίνητρα. Ειδικότερα, εάν οι πειρατές επιτεθούν για κέρδος, τότε οι τρομοκράτες μπορούν να χρησιμοποιήσουν τις ίδιες μεθόδους για άλλους σκοπούς. Καθώς το υπό μελέτη φαινόμενο αρχίζει να αναβιώνει, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι σε πολλές περιοχές βρίσκεται σε ευρεία εστίαση.

Υπό το φως της ανάλυσής μας, κατέστη σαφές ότι η πειρατεία (εγκληματική δραστηριότητα) έχει υψηλό άμεσο και έμμεσο κόστος. Το άμεσο κόστος περιλαμβάνει ασφάλιστρα, αλλαγές προγράμματος ή διαδρομής, αυξήσεις ταχύτητας, πληρωμές λύτρων και επένδυση σε μέτρα ασφαλείας. Το έμμεσο κόστος μπορεί να περιλαμβάνει διαφυγόντα κέρδη που διαφορετικά θα προέκυπταν από γειτονικές χώρες, ζημιές στην αλιεία και τον τουρισμό σε διάφορες περιοχές, αποστολές κατά της πειρατείας και της τρομοκρατίας, κ.λπ. Η Νοτιοανατολική Ασία εξακολουθεί να είναι η περιοχή που πλήττεται περισσότερο από την πειρατεία και την τρομοκρατία. Οι ειδικοί διαπίστωσαν ότι οι διάφορες ομάδες που εμπλέκονται σε παράνομες θαλάσσιες δραστηριότητες στην περιοχή πραγματοποιούν πιο περίπλοκες και διαρθρωτικές αλλαγές. Αυτό αντανακλά την ύπαρξη μιας οργάνωσης έξω από την ομοιογενή λεηλασία. Στη Λατινική Αμερική, η χρήση βίας είναι λιγότερο συχνή και οι χώρες που πλήττονται από την πειρατεία στις παραπάνω περιοχές περιλαμβάνουν τη Βενεζουέλα, τον Παναμά, την Κολομβία, τη Βραζιλία και την Καραϊβική, με τη ληστεία να είναι ο κύριος στόχος της πειρατείας. Ειδικά στην ώρα του αν το πλοίο είναι στο λιμάνι. Αλλά στην Αφρική η κατάσταση είναι διαφορετική. Επειδή η ιστορία της πειρατείας στη δυτική ακτή της Αφρικής είναι μια ιστορία βιασμών και δολοφονιών, τα θύματα είναι από τα πιο ευάλωτα στον κόσμο στον Ατλαντικό Ωκεανό, και τα νερά και οι θαλάσσιες οδούς του Κέρασ της Αφρικής είναι ευάλωτα. Ο Κόλπος του Άντεν και ο Κόλπος της Γουινέας θεωρούνται οι πιο σημαντικοί επειδή το μεγαλύτερο μέρος της θαλάσσιας κυκλοφορίας κατά μήκος της αφρικανικής ακτής διέρχεται από αυτές τις διαδρομές ή περιοχές.

Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί ότι, μέχρι πρόσφατα, η πειρατεία κυριαρχούσε από την Ασία, αλλά το 2007 σημειώθηκαν περισσότερες πειρατικές επιθέσεις στα αφρικανικά ύδατα παρά στα ασιατικά. Η τρέχουσα κατάσταση στη Σομαλία είναι πολύ απογοητευτική για τους ξένους ερευνητές που επιδιώκουν να πραγματοποιήσουν έρευνα πεδίου στη χώρα, με αποτέλεσμα την ταυτόχρονη

έλλειψη βασικών πηγών εμπειρικών πληροφοριών. Επιπλέον, η πειρατεία είναι μια συνεχής μάστιγα ακόμη και κατά μήκος μιας από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές λωρίδες του κόσμου, του Στενού της Μαλάκα, και πράγματι υπάρχει στην περιοχή αυτή εδώ και αιώνες, και ο αριθμός της γίνεται όλο και πιο σημαντικός. 199 Στα τέλη της δεκαετίας του 2000 και στις αρχές της δεκαετίας του 2000, οι επιθέσεις πειρατείας επεκτάθηκαν για να συμπεριλάβουν αυτές τις σημαντικές πλωτές οδούς.

Σε σχέση με τα μέτρα για την πρόληψη και την καταπολέμηση της θαλάσσιας πειρατείας και της τρομοκρατίας, είναι σημαντικό να τονιστεί η σημασία του Οδηγού Βέλτιστης Πρακτικής Διαχείρισης 4 (BMP4)⁴⁹, του παγκόσμιου σημείου αναφοράς για ασφαλείς μεταφορές στην περιοχή. Σύμφωνα με τις οδηγίες βέλτιστων πρακτικών διαχείρισης, υπάρχουν αρκετοί βασικοί παράγοντες για την αξιολόγηση των κινδύνων πειρατείας και τρομοκρατικών επιθέσεων, όπως η ασφάλεια του πληρώματος, το ύψος του καταστρώματος, η ταχύτητα του σκάφους και οι συνθήκες της θάλασσας. Τα πρόσθετα μέτρα προστασίας επί του πλοίου περιλαμβάνουν την εγκατάσταση καμερών στα εξωτερικά καταστρώματα για την παρακολούθηση των υδάτων γύρω από το πλοίο, την προστασία των παραθύρων της γέφυρας του πλοίου με ράβδους και την τοποθέτηση φυσικών φραγμών γύρω από το πλοίο, τη δημιουργία περιμετρικού δικτύου γύρω από το πλοίο, την παροχή νερού ή υπό πίεση αφρού.

Όσον αφορά τη ναυτική και ναυτική ασφάλιση, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι ιδιαίτερη σημασία έχει ο νόμος Marine Insurance Act 1906 (MIA), μια πράξη του βρετανικού κοινοβουλίου που ρυθμίζει κυρίως τη ναυτική ασφάλιση. Είναι επίσης ένα από τα κυρίαρχα κομμάτια της ναυτιλιακής ασφαλιστικής νομοθεσίας παγκοσμίως. Σε ό,τι αφορά τη νομοθεσία της χώρας μας, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι η ναυτική ασφάλιση ρυθμίζεται από τις διατάξεις των άρθρων 463-506 του Εμπορικού Κώδικα (Οικονομικός Κώδικας). Από την άλλη, ισχύει και ο Ναυτιλιακός Κώδικας (ΕΙΔΟΣ). Συμπλήρωση των διατάξεων του εμπορικού δικαίου.

Ως ιδρυτικό μέλος της Ομάδας Επαφής, η Ιαπωνία ανέλαβε τη διοίκηση της επιχείρησης Atalanta⁵⁰ από τον Δεκέμβριο του 2008 έως τον Απρίλιο του 2009., και μέχρι τον Μάρτιο του 2012 συμμετείχε σε αυτήν η φρεγάτα «Υδρα». Από τον Φεβρουάριο έως τον Μάιο του 2014 αναπτύχθηκε και η φρεγάτα Ψαρά. Την ίδια στιγμή, βλέπουμε ενεργή πειρατεία στον Παναμά και τη Σιγκαπούρη. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO)⁵¹, στις προτάσεις του για την καταπολέμηση της πειρατείας και της τρομοκρατίας στη θάλασσα, έχει δεσμευτεί να βελτιώσει την ασφάλεια τόσο στη θάλασσα όσο και στη στεριά, στη διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού στα εμπορικά πλοία και στην πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Κάθε στόχος είναι συνεπής με μια διεθνή συνθήκη .

⁴⁹BMP4, (2011), Best management practices for protection against Somalia based piracy, edition 4, Edinburgh: Witherby Publishing Group Ltd

⁵⁰Μιχαηλίδης Ν. (2012), «Θαλάσσια ασφάλεια και επιχείρηση ATALANTA: Μια περιπτωσιολογική μελέτη», Εθνική Φρουρά και Ιστορία, σελ.90, Τεύχος 29, Εκδόσεις Διεύθυνση Ιστορίας Εθνικής Φρουράς, Λευκωσία, Κύπρος.

⁵¹ 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.

Σήμερα, τα Ηνωμένα Έθνη, το NATO, η Ευρωπαϊκή Ένωση και άτομα ή ομάδες χωρών συνεργάζονται μέσω όλων των θεσμών που έχουν δημιουργηθεί για την καταπολέμηση της πειρατείας. Ίσως το υπάρχον νομικό πλαίσιο για την καταπολέμηση της πειρατείας να θεωρείται ανεπαρκές. Ωστόσο, η διεθνής κοινότητα πρέπει να εξαλείψει άμεσα και αποτελεσματικά τις διαπιστωθείσες ελλείψεις στη βάση της διεθνούς συνεργασίας και της κοινής δράσης των κρατών σε όλα τα επίπεδα. Ο κύριος σκοπός των διεθνών συμφωνιών είναι να παράγουν νομική ισχύ και υπάρχουν διάφοροι τύποι συμφωνιών. Για την επίτευξη αυτού του στόχου, στοχεύουμε να χρησιμοποιήσουμε πρακτικά νομικά μέσα, όπως συνθήκες, συμβάσεις, προτάσεις και οδηγίες, καθώς και μεθόδους για να διασφαλίσουμε τη σωστή και ομαλή εφαρμογή αυτών των μέσων από τα μέλη μας.

References

- Fu, H.P., Chang, T.H., Lin, A., Du, Z.J., Hsu, K.Y.. 2015. Key factors for the adoption of RFID in the logistics industry in Taiwan. *The international Journal of Logistics Management* 26 (1), 61-81.
- Gikonyo, C. , 2018. Rationalising the use of the anti-money laundering regime in tackling Somalia's piracy for ransoms. *International Journal of Law, Crime and Justice* 52, 155-164.
- Tominaga, Y.. 2018. Exploring the economic motivation of maritime piracy. *Defence and Peace Economics* 29 (4), 383-406.
- Tseng, P.H., Cullinane, K.. 2018. Key criteria influencing the choice of Arctic shipping: a fuzzy analytic hierarchy process model. *Maritime Policy & Management* 45 (4), 422-438.
- Weihai, L. , 2017. A security model and legal guarantee for Chinese maritime shipping: As exemplified in the response to piracy along the 21st century maritime silk road. *Social Sciences in China* 38 (1), 46-65.
- QuốcTiên, Lê & Nguyen, Cuong. (2019). Impact Of Piracy on Maritime Transport and Technical Solutions for Prevention. *International Journal of Civil Engineering and Technology*. 10. 958-969.
- P. Tyson, "Evaluating Australia's New Anti-Piracy Website Blocking Laws," *UniSA Student Law Rev.*, vol. 3, 2018.
- Y. Ning, S. X. Xu, M. Yan, and G. Q. Huang, "Digital pricing with piracy and variety seeking," *Int. J. Prod. Econ.*, vol. 206, pp. 184-195, 2018.
- 1 Robitaille, Marie-Claire. (2019). Maritime Piracy and International Trade. *Defence and Peace Economics*. 31. 1-18. 10.1080/10242694.2019.1627511.
- Broohm, Debi & Wang, Guohua& Gao, Juntao. (2020). Maritime Security: A New Strategy for Merchant Shipping to Avoid Piracy in the Gulf of Guinea. *Open Journal of Social Sciences*. 08. 392-410. 10.4236/jss.2020.85027.
- Burlando, A., A. D. Cristea, and L. M. Lee. 2015. "The Trade Consequences of Maritime Insecurity: Evidence from Somali Piracy." *Review of International Economics* 23 (3): 525-557. doi:10.1111/roie.12183.
- Pigeon, M., E. Sadic, S. Duncan, C. Ridgway, and K. Soeth. 2018. *The State of Maritime Piracy 2017: Assessing the Economic and Human Cost*. London: Ocean Beyond Piracy.
- Yu, Tianzi& Yu, Tiantong& Li, Jing & Wang, Gang. (2022). On the Path of Piracy Legal Regulation from the Degree of Pirate Legal Interest Infringement: The Statistical Research Method as an

Approach to Intervention. *Wireless Communications and Mobile Computing*. 2022. 1-11. 10.1155/2022/9913515.

Burlando, A., A. D. Cristea, and L. M. Lee. 2015. "The Trade Consequences of Maritime Insecurity: Evidence from Somali Piracy." *Review of International Economics* 23 (3): 525-557. doi:10.1111/roie.12183.

Karahalios, Hristos. (2020). Appraisal of a Ship's Cybersecurity efficiency: the case of piracy. *Journal of Transportation Security*. 13. 10.1007/s12198-020-00223-1.

Wu W. Y. T., (2018). Addressing maritime violence through a changing dynamic of international law-making: supplementation within evolution.

Theodorou T., (2018). Security on board energy carrying vessels: an analysis of international and regional regulatory measures (Doctoral dissertation)

Krever T., (2018). The ideological origins of piracy in international legal thought (Doctoral dissertation, The London School of Economics and Political Science (LSE))

Hayes K. R., Inglis G. J. & Barry S. C., (2019). The assessment and management of marine pest risks posed by shipping: The Australian and New Zealand experience. *Frontiers in Marine Science*, 6, 489.

Ceita P., Ribeiro P. A., (2020). An assessment of the impact of maritime (In) security in the Gulf of Guinea: special emphasis on Sao Tome and Principe.

Κουμουτσάκος Γεώργιος, (2013) «Η απειλή της θαλάσσιας πειρατείας επιμένει», *Ναυτικά Χρονικά*, σελ.44, αριθμός φύλλου 159, Gratia Εκδοτική ΕΠΕ, Αθήνα.

Ψαρρού Β., Τσελέντης Β., Σαμιώτης Γ. (2013) «Οι βιαιοπραγίες στον διεθνή θαλάσσιο χώρο», *Ναυτικά Χρονικά*, σελ.46, αριθμός φύλλου 159, Gratia Εκδοτική ΕΠΕ, Αθήνα. 78

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

