

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
στη
ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΣΤΟΝ ΚΟΛΠΟ
ΤΟΥ ΑΝΤΕΝ ΚΑΙ ΟΙ ΣΧΕΣΕΙΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ -
ΚΡΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΠΟ
ΤΗ ΣΟΜΑΛΙΚΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

Αριστοτέλης Κτενάς

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως
μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης
στη Ναυτιλία

Πειραιάς

Σεπτέμβριος 2011

Η οργανωμένη προστασία στον κόλπο του Άντεν και οι σχέσεις πλοιοκτητών – κρατών στην επίτευξη ασφάλειας από τη Σομαλική πειρατεία

Από τον
Αριστοτέλη Κτενά

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

University of Piraeus
(Πανεπιστήμιο Πειραιά)
Πειραιάς, Ελλάδα

Σεπτέμβριος 2011

Η παρούσα διπλωματική εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς, σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της επιτροπής ήταν:

Κ. Θεόδωρος Πελαγίδης (Επιβλέπων)

Κα. Μαρία Μπόση

Κ. Ερνέστος Τζαννάτος

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

ABSTRACT / ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η απειλή πειρατικών επιθέσεων κατά των εμπορικών πλοίων συνεχίζει να προκαλεί σοβαρό πρόβλημα ασφαλείας στην θαλάσσια ναυσιπλοΐα στην ευρύτερη περιοχή ανοικτά των ακτών της Σομαλίας αλλά και σε περιοχές του Δυτικού Ινδικού Ωκεανού, όπου εκδηλώνονται το τελευταίο διάστημα απόπειρες κατάληψης πλοίων. Είναι γεγονός ότι οι επιχειρησιακές δυνατότητες των πειρατών έχουν αναβαθμισθεί και διαθέτουν τα μέσα να εξαπολύουν επιθέσεις σε μια εκτεταμένη θαλάσσια περιοχή μέχρι και 1100 ν.μ ανατολικά των Σομαλικών ακτών. Οι Σομαλοί πειρατές, επιχειρούν συνήθως κατά μήκος της βόρειας και της ανατολικής ακτογραμμής της Σομαλίας, επωφελούμενοι από την ανυπαρξία επαρκούς αστυνόμευσης των χωρικών υδάτων της χώρας, οφειλόμενης εν πολλοίς στην παρατεταμένη ακυβερνησία που μαστίζει τη Σομαλία τις δυο τελευταίες δεκαετίες.

Η αντιμετώπιση του πειρατικού κινδύνου σε αυτή την περιοχή αποτελεί συνεπώς πηγή προβληματισμού για την Διεθνή Κοινότητα και τους πλοιοκτήτες, καθώς η αποτελεσματικότητα των μέτρων προστασίας στον Κόλπο του Άντεν έστρεψε μεν τους πειρατές νοτιότερα, αλλά το αχανές του θαλασσίου περιβάλλοντος στον Δυτικό Ινδικό καθιστά δυσχερή την παροχή αποτελεσματικής προστασίας στα διερχόμενα πλοία.

Οι πειρατικές επιθέσεις ανοικτά της Σομαλίας, πέραν του αυτονόητου, δηλαδή του σοβαρού προβλήματος ασφαλείας που έχουν προκαλέσει στην θαλάσσια ναυσιπλοΐα, έχουν σοβαρές οικονομικές επιπτώσεις που πλήττουν το σύνολο των εμπλεκόμενων στον χώρο των θαλασσιών εμπορευματικών μεταφορών και κατ' επέκταση τα συμφέροντα των κρατών με σημαίνουσα θέση στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία. Συν τοις άλλοις, θέτουν σε σοβαρό κίνδυνο την ζωή των πληρωμάτων, καθώς αρκετοί ναυτικοί- ανάμεσα στους οποίους υπήρξαν και Έλληνες- κρατήθηκαν και κρατούνται σε κατάσταση ομηρείας μέχρι την καταβολή των λύτρων που απαιτούνται από τους πειρατές.

Ποια είναι όμως η εκτενέστερη γεωγραφία της πειρατείας και από τι προήλθε η μορφή της; Ποιες καθίστανται σήμερα οι προστάτιδες δυνάμεις του παγκόσμιου εμπορίου στην περιοχή και τι αποτελέσματα φέρει η συνεργασία τους; Τι συμφέροντα διακυβεύονται από την εξάπλωση της πειρατείας και ποια η θέση των πλοιοκτητών στο διεθνές φαινόμενο; Το παρόν πόνημα/εργασία επιδιώκει την ενημέρωση του αναγνώστη στα άνωθεν ερωτήματα, μέσα από πρωτογενή έρευνα, με σκοπό την εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων για το φαινόμενο. Απώτερος στόχος της εργασίας είναι η δημιουργία μελλοντικών προβλέψεων για το κανονιστικό πλαίσιο, την εξέλιξη του φαινομένου στην περιοχή καθώς και η εξεύρεση προτάσεων και λύσεων. Τέλος, τα ενδεχόμενα αναδυόμενα ερωτήματα από τη μελέτη θα παρατεθούν προς μελλοντικό προβληματισμό.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες πρέπει να δοθούν στην τριμελής επιβλέπουσα επιτροπή από τους καθηγητές: κ. Θ. Πελαγίδη, κα. Μαρία Μπόση και κ. Ε. Τζαννάτο. Η παρούσα διπλωματική διατριβή αποτελεί εργασία / προαπαιτούμενο για την επιτυχή συμπλήρωση του Msc «Ναυτιλία» του Πανεπιστημίου Πειραιώς και δε μπορεί να αντικαταστήσει σύσσωμη τη βιβλιογραφία στην οποία βασίστηκε, αλλά προορίζεται να την συμπληρώσει και να την εμπλουτίσει προς χάριν της επιστημονικής έρευνας.

Περιεχόμενα

Εισαγωγή:

Η γεωγραφία της πειρατείας στο Άντεν

7

Η εξάπλωση της Σομαλικής πειρατείας τον 21^ο αιώνα

8

1. Κεφάλαιο Πρώτο: “Η επιχείρηση προστασίας”

1.1. Η οργάνωση της προστασίας του εμπορίου

9

1.2. Τα μέρη / παίκτες της οργανωμένης προστασίας

10

1.3. Οι συντονιστές και η συνεργασία των μερών

14

2. Κεφάλαιο Δεύτερο: “Η αποτίμηση της οργανωμένης προστασίας στο Άντεν”

2.1. Η διακύμανση των οικονομικών δαπανών των εμπλεκόμενων μερών

15

2.1.1. Κράτη

15

2.1.2. Πλοιοκτήτες

15

2.2. Η αντίστοιχη διακύμανση της Σομαλικής πειρατείας σε στατιστικά δεδομένα

18

3. Κεφάλαιο Τρίτο: “Τα συμφέροντα των 3 πλευρών στη Σομαλική πειρατεία”

3.1. Τα κράτη

21

3.2. Οι πλοιοκτήτες

25

3.3. Σομαλοί

29

3.3.1. Πειρατές

29

3.3.2. Τρομοκράτες

33

4. Κεφάλαιο Τέταρτο: “Το κράτος της Σομαλίας και η συμβολή του στην αντιμετώπιση της πειρατείας”

4.1. Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση

36

4.2. Στρατιωτική Δύναμη Σομαλίας

36

4.3. Εθνική Υπηρεσία Ασφάλειας

38

4.4. Σομαλική Αστυνομία

39

5. Κεφάλαιο Πέμπτο: “Το υπάρχον και το διαφαινόμενο κανονιστικό πλαίσιο για τη Σομαλική πειρατεία”

5.1. Οι κινήσεις των Ηνωμένων Εθνών

41

5.2. Η αμερικανική θεσμική αντίδραση στο φαινόμενο

42

5.3. Οι παράγωγες κοινοτικές αντιδράσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο φαινόμενο

46

6. Σύνοψη – Συμπεράσματα

6.1. Σύντομη σύνοψη - συμπεράσματα

47

6.2. Μελλοντικές προβλέψεις

48

6.3. Πολιτικές καταπολέμησης της σομαλικής πειρατείας

49

6.4. Αναδυόμενα ερωτήματα

51

7. Βιβλιογραφία

53

Εισαγωγή

Σε ένα ραγδαίως μεταβαλλόμενο οικονομικό περιβάλλον όπου η ελεύθερη αγορά μάχεται με τον παρεμβατισμό, τα όρια και τους θεσμούς, η ασφάλεια παίρνει ένα κανονιστικό/υποχρεωτικό χαρακτήρα και καθίσταται ζωτική προτεραιότητα για τις μεταφορές. Το πάθημα της 11ης Σεπτεμβρίου, έγινε ένα παγκόσμιο μάθημα και η διεθνής κοινότητα οδηγήθηκε σε θεσμοθέτηση κανόνων ασφαλείας στις μεταφορές, παρόλο το κόστος που οι τελευταίοι δημιουργούν.

Στις προηγμένες και στις αναπτυσσόμενες με πλάνο χώρες, ο κώδικας του ISPS (International Ship and Port Facility Security Code) καθιστά το νέο ολοκληρωμένο και κατά περιπτώσεις υποχρεωτικό σύνολο μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων. Αυτό όμως που ο εν λόγω κώδικας δεν μπορεί να καλύψει/προβλέψει/αποτρέψει είναι την πειρατεία σε χώρες που δεν είναι συμμορφωμένες προς αυτόν, σε ακυβέρνητες ή διεφθαρμένες περιοχές και στα ύδατα που αυτές συνορεύουν ή ανοίγονται. Η Σομαλία, χώρα της Ανατολικής Αφρικής, με εκτεταμένες ακτές βόρεια, ανατολικά και νοτιοανατολικά στον Κόλπο του Άντεν και τον Ινδικό Ωκεανό αντίστοιχα, καθώς βρίσκεται στο λεγόμενο Κέρας της Αφρικής, αποτελεί μία από αυτές. Στη Σομαλία από την πρώτη δεκαετία του 20^{ου} αιώνα εκτυλίσσεται η μεγαλύτερη ανάπτυξη της πειρατείας, που απειλεί την παγκόσμια οικονομία των μεταφορών και την ασφάλεια των εργαζομένων και των περιουσιών του ναυτιλιακού κλάδου. Σαν χώρα περικλείει τις τέσσερις βασικότερες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη της πειρατείας: Κατάλληλη γεωγραφική θέση για εξορμήσεις, πρόθυμο ανθρώπινο δυναμικό, έλλειψη κυβέρνησης/διακυβέρνησης και συχνή ροή πλοίων δίπλα από τα χωρικά της ύδατα.



Source: Central Intelligence Agency, C.I.A.

Από το 2005, πολλοί παγκόσμιοι οργανισμοί, όπως ο Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας και το Παγκόσμιο Πρόγραμμα Σίτισης, έχουν εκφράσει την ανησυχία τους

για την αύξηση των κρουσμάτων σομαλικής πειρατείας στην ευρύτερη περιοχή του Άντεν. Η πειρατεία είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους της ναυσιπλοΐας (λόγω της ανάγκης πρόσθετης ασφάλειας των διακινουμένων φορτίων / εμπορευμάτων) καθώς και την παρεμπόδιση διακίνησης των φορτίων ανθρωπιστικής βοήθειας. Γνωστό αποτελεί άλλωστε ότι το 90% των φορτίων του Παγκόσμιου Προγράμματος Σίτισης διακινούνται μέσω θαλάσσης, με αποτέλεσμα να καταστεί επιτακτική η ανάγκη τα πλοία αυτά να έχουν στρατιωτική συνοδεία. Σε αυτό το σημείο, κυρίως τα τελευταία 6 χρόνια (2005-2011), κράτη και υπερεθνικοί οργανισμοί έχουν αναλάβει την προστασία του παγκόσμιου εμπορίου από την πειρατεία του Άντεν, για χάρη των πλοιοκτητών. Πως όμως οργανώθηκε αυτή η επιχείρηση προστασίας; Ποια τα μέλη αυτής; Ήταν σωστός ο συντονισμός της και σε τι βαθμό υπήρξε συνεννόηση; Είναι αλτρουιστική η κίνηση των κρατών προς τους κινητές της παγκόσμιας ναυτιλίας;

Τις απαντήσεις σε κάθε αναδυόμενο ερώτημα για την προστασία των πλοιοκτητών από τα κράτη καλείται να ερευνήσει η παρούσα εργασία και να περιγράψει κατά σειρά τα εξής: στο πρώτο κεφάλαιο σύσσωμη την παρούσα επιχείρηση προστασίας και τα μέρη/παίχτες της, στο δεύτερο κεφάλαιο την αποτίμηση της οργανωμένης προστασίας στο Άντεν, ενώ στο τρίτο, τα συμφέροντα των 3 πλευρών που κινούνται γύρω από τη Σομαλική πειρατεία. Στο τέταρτο κεφάλαιο εξετάζεται κατά πόσο το ίδιο το Σομαλικό κράτος με τη σημερινή του διάρθρωση είναι ικανό να συμβάλει στη διαμόρφωση μόνιμης ασφάλειας στην περιοχή του Άντεν, ενώ στο τελευταίο κεφάλαιο να περιγράψει το υπάρχον και να προβλέψει με ασφαλή στοιχεία το διαφαινόμενο κανονιστικό πλαίσιο για τη Σομαλική πειρατεία.

Στόχος του παρόντος πονήματος θα είναι να εξετάσει αν και κατά πόσο τα κράτη και οι υπερεθνικές ενώσεις τους έχουν δαπανήσει τα κατάλληλα χρήματα για την προστασία της περιοχής (κεφ. 2^ο), αν οι μέθοδοι τους αποδίδουν και αν οι πλοιοκτήτες συνεργάζονται εύρυθμα με τα κράτη για το σκοπό αυτό (κεφ. 1^ο). Αν επίσης τα κράτη κινούνται με γνώμονα το συμφέρον της παγκόσμιας οικονομικής ευρυθμίας ή με ίδια οφέλη (κεφ. 3^ο), αν ναι τι προεκτάσεις δημιουργεί αυτό και ποιο τείνει να γίνει το νέο κανονιστικό θεσμικό πλαίσιο που θα απαιτηθεί από τα κράτη να διέπει την περιοχή (κεφ. 5^ο). Επιπλέον θα μελετηθεί η συμβολή της Σομαλίας στην προσπάθεια εξάλειψης της Σομαλικής πειρατείας και θα αποτιμηθεί η στάση της απέναντι στο φαινόμενο (κεφ.4^ο).

Η εργασία δε θα ασχοληθεί με περιπτωσιολογίες και θα βασιστεί σε πραγματικά στατιστικά στοιχεία, μαθηματικές αναλύσεις τάσεων και πολιτικές προσεγγίσεις με βάση γνωστές θεωρίες διεθνών στρατηγικών και μακροοικονομικών σχέσεων. Σκοπός της συνολικής μελέτης θα είναι η πλήρη ενημέρωση του αναγνώστη, μέσω πρωτόγεννους έρευνας στοιχείων, πάνω στα συμπεράσματα του ερευνητή για την οργανωμένη (από μεριάς κρατών) προστασίας της ναυτιλίας στα στενά του Άντεν και για τις σχέσεις κρατών-πλοιοκτητών στην σταθερότητα της περιοχής. Απώτερος σκοπός αποτελεί η εξαγωγή, μέσω στοιχείων, μελλοντικών προβλέψεων του ερευνητή για την ασφάλεια από τη Σομαλική πειρατεία, καθώς και κατ' επέκταση η εξεύρεση από τον ίδιο προτάσεων για την καίρια και μόνιμη αντιμετώπιση της.

Ο τρόπος ανάπτυξης που θα χρησιμοποιηθεί είναι ο συνθετικός και έχει επιλεγεί για να συνθέσει τα όσα ερευνήθηκαν και να καταλήξει σε ασφαλή συμπεράσματα.

1. Κεφάλαιο Πρώτο: “Η επιχείρηση προστασίας”

1.1. Η οργάνωση της προστασίας του εμπορίου

Από την άποψη της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, η πιο σημαντική παράμετρος η οποία ταυτόχρονα ξεχωρίζει κα ως ένα «βασικό παραδοτέο» είναι η ζωή και η προστασία των πληρωμάτων. Σχεδόν 25 αιώνες πριν ο Σωκράτης σωστά ισχυρίστηκε ότι ο «άνθρωπος είναι το απόλυτο μέτρο των πάντων». Το επόμενο σημαντικό ζήτημα είναι η ανεμπόδιστη ανάπτυξη των παγκόσμιων θαλάσσιων εμπορικών ροών. Δεδομένου ότι το 90% του παγκόσμιου εμπορίου πραγματοποιείται στην ανοικτή θάλασσα, είναι ύψιστης σημασίας να κρατηθούν όλες οι μεγάλες δίοδοι όχι μόνο ανοιχτές αλλά και ασφαλείς. Στην περίπτωση των στενών του Άντεν που γειτνιάζουν με τις κύριες χώρες εξαγωγής πετρελαίου (73% της ροής των τάνκερς) αλλά συνδέουν επίσης την Ασία με την Ευρώπη (25% της ροής των φορτηγών πλοίων), η ασφάλεια αποτελεί τη μέγιστη προϋπόθεση. Ας δούμε όμως στον κάτωθι πίνακα το χάρτη της πειρατείας όπως απεικονίστηκε με γνώμονα τα περιστατικά πειρατείας το όλο το 2010:



Source: IMB Piracy Reporting Centre <http://www.icc-ccs.org/home/piracy-reporting-centre/imb-live-piracy-map-2010/piracy-map-2010>

Όπως παρατηρούμε στο χάρτη, οι «απόπειρες πειρατείας» που απεικονίζονται με κίτρινο, αλλά και οι «επιτυχημένες επιθέσεις» που απεικονίζονται με κόκκινο είναι κατά πολύ περισσότερες στην περιοχή που εξετάζουμε, στον κόλπο του Άντεν.

Με μία πιο προσεκτική ανάλυση της γεωγραφικής θέσης των στενών του Άντεν αντιλαμβανόμαστε ποιες χώρες είναι αυτές που έχουν συμφέροντα στη μεταφορά των εξαγωγών τους προς την Ευρώπη. Φυσικά αυτές είναι οι μεγάλες εξαγωγικές χώρες της Ασίας, όπως η Ιαπωνία, η Κίνα, η Ν. Κορέα, η Ταϊλάνδη, η Ινδία, αλλά και εισαγωγικές χώρες των ασιατικών προϊόντων όπως η Ε.Ε. , η Ρωσία και η Τουρκία.

Κρατώντας την παραπάνω διαπίστωση θα δούμε πως σε αυτό το περιβάλλον τη μεγαλύτερη σημασία δεν συγκεντρώνει ποιος παίχτης κλειδί παρέχει το νομικό πλαίσιο για το θαλάσσιο εμπόριο, αλλά μάλλον ποιος παρέχει το πιο αποδοτικό / ρεαλιστικό πλαίσιο. Τόσο ο ΙΜΟ όσο και τα μάτια των προαναφερόμενων κρατών παιχτών είναι κολλημένα στον ίδιο στόχο, με αποτέλεσμα το ποιος τελικά επηρεάζει τις εξελίξεις να είναι μάλλον θέμα πολιτικής και όχι συντονισμένων συνεννοήσεων¹. Το πολιτικό παιχνίδι στον κόλπο του Άντεν οδήγησε στη σημερινή οργανωμένη προστασία στα στενά του Άντεν όπως περιγράφεται κάτωθεν.

1.2. Τα μέρη / παίχτες της οργανωμένης προστασίας

Με το 95% των εισαγωγών (κατ' όγκο) των κρατών μελών της Ε.Ε. να περνά μέσα από τον κόλπο του Άντεν, δε θα ήταν δυνατόν να μην συμμετείχε ενεργά η Ευρωπαϊκή Ένωση σε οποιοδήποτε project διασφάλισης της ηρεμίας στα στενά του Άντεν. Την πρώτη κίνηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελούσε η αποστολή δυνάμεων υπό την ονομασία EU NAVFOR Somalia, για την ανάπτυξη της επιχείρησης ATALANTA. Δηλωμένος σκοπός της Ευρωπαϊκής Ενώσεως ήταν και είναι «να προστατεύσει την ανθρωπιστική βοήθεια και να μειώσει την αναστάτωση των θαλασσιών οδών και την αποσταθεροποίηση του θαλάσσιου status quo στην περιοχή»². Η επιχείρηση ATALANTA πραγματοποιείται κάτω από τα ψηφίσματα 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008) και 1846 (2008) του United Nations Security Council (UNSC) και από το 2009 κάτω από το UN Resolution 1918.

Αξίζει να σημειωθεί πως η επέμβαση ATALANTA είχε προγραμματιστεί για μια αρχική περίοδο δώδεκα μηνών, μέχρι δηλαδή τις 13 Δεκεμβρίου 2009. Τον Ιούνιο του 2009, το Συμβούλιο της Ε.Ε. συμφώνησε σε παράταση της επιχείρησης για ένα έτος, μέχρι τον Δεκέμβριο του 2010, ενώ μέσα στον Ιούνιο του 2010 το Συμβούλιο της Ε.Ε.

1. Dr Coutroubis Alec & Mr. Kiourktsoglou George (April 2010) “*Maritime Safety & Security: The Piracy Perspective*” – University of Greenwich, UK

2. EU NAVFOR Official Site: <http://www.eunavfor.eu/about-us/mission/#second> τελευταία επίσκεψη: 10/8/2011

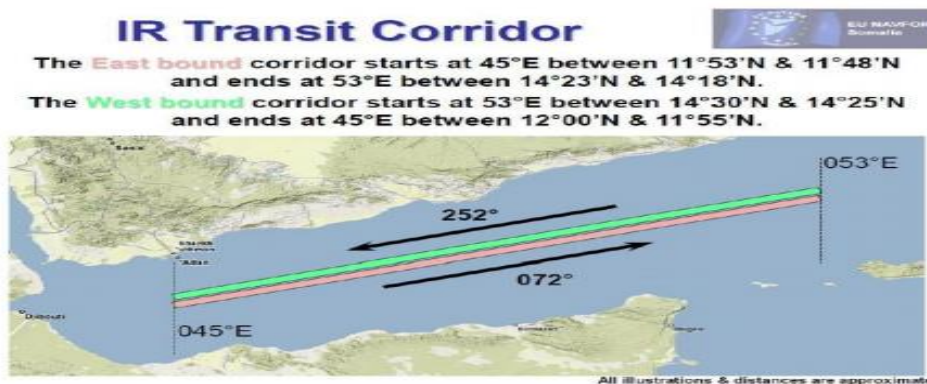
συμφώνησε σε εκ νέου παράταση για δύο χρόνια. Λόγω και των αυξημένων κρουσμάτων πειρατικών επιθέσεων το Συμβούλιο της ΕΕ έδωσε και επίσημα στις 7 Δεκεμβρίου 2010 παράταση της επιχείρησης ως το Δεκέμβριο του 2012.

Κράτη που συμβάλλουν στην επιχείρηση ATALANTA:

Από τα 27 κράτη μέλη της Ε.Ε. είναι ενδεικτικό πως τα 22 έχουν φέρει κάποιο είδος συμβολής στην επιχείρηση. Ο τρόπος συμβολής βέβαια (προσωπικό, πλοίο, αεροπλάνο κτλ), η περίοδος συμβολής αλλά και η συχνότητα, διαφέρουν από κράτος σε κράτος. Πιο συγκεκριμένα 13 μέλη της Ε.Ε. έχουν προσφέρει μια ουσιαστική συμβολή στην EU NAVFOR, είτε με πλοία μέσω θαλάσσιων περιπολιών, είτε με αεροπορικές αναγνωρίσεις μέσω εντεταλμένων αεροπορικών σκαφών. Στις κύριες αυτές χώρες παίκτες περιλαμβάνονται η Γαλλία, η Ισπανία, η Γερμανία, η Ελλάδα (πολεμικό Ψαρά/Θεμιστοκλής κ.α.)³, η Σουηδία, η Ολλανδία, η Ιταλία, το Βέλγιο, το Ηνωμένο Βασίλειο (που φιλοξενεί επίσης το επιχειρησιακό στρατηγείο της EU NAVFOR), η Πορτογαλία, το Λουξεμβούργο, η Μάλτα και η Εσθονία, ενώ τα άλλα 9 κράτη που έχουν προσφέρει μικρότερο μερίδιο στην παροχή στρατιωτικής βοήθειας μέσω προσωπικού στα επιχειρησιακά στρατηγία ή επανδρώνοντας άλλες κινούμενες μονάδες είναι η Κύπρος, η Ρουμανία, η Βουλγαρία, η Σλοβενία, η Τσέχικη Δημοκρατία, η Ουγγαρία, η Πολωνία, η Ιρλανδία και η Φιλανδία. Χαρακτηριστικό αποτελεί πως και σε αυτήν την προσπάθεια της Ε.Ε. έχουν εθελοντικά πρόσχωρήσει και κράτη μη ενταγμένα σε αυτήν, όπως η Νορβηγία, η Κροατία, η Ουκρανία και πρόσφατα το Μαυροβούνιο. Άξιο λόγου πως από τις τελευταία αναφερόμενες χώρες η Νορβηγία έχει προσφέρει ένα πολεμικό πλοίο που τακτικά επιχειρεί στην ακτίνα δράσης των πειρατών.

Ο τρόπος προστασίας – ανάπτυξης των δυνάμεων της EU NAVFOR:

Από τις πρώτες μέρες ανάπτυξης της πειρατείας στον κόλπο του Άντεν, παρατηρήθηκε πως ένας συγκεκριμένος διάδρομος, αυτός ανάμεσα στην Υεμένη και τη Σομαλία είναι ο κύριος τόπος επίθεσης των Σομαλών πειρατών. Αυτός ο διάδρομος (IR Transit Corridor) ορίστηκε ως ο κύριος άξονας επίβλεψης των δυνάμεων της EU NAVFOR όπως ακριβώς προσδιορίζεται από τις κάτωθεν συντεταγμένες:



Source: Maritime Security Center – Horn of Africa

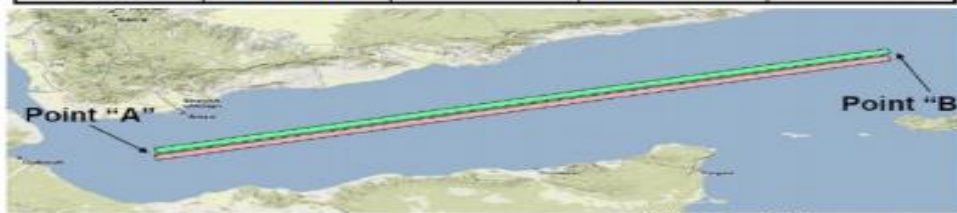
3. Ελληνική Βικιπεδία: http://el.wikipedia.org/wiki/Σομαλική_πειρατεία τελευταία επίσκεψη: 8/9/2011

Για την προστασία του διαδρόμου αυτού και για την απρόσκοπτη συνέχιση του εμπορίου μέσω της διόδου του Κόλπου του Άντεν, η δύναμη EU NAVFOR όρισε τα ονομαζόμενα “group transits”⁴, όπου ανά τακτά/ορισμένα χρονικά διαστήματα τα καράβια που προτίθενται να περάσουν μέσα από τον Κόλπο του Άντεν, μαζεύονται σε «σημεία ραντεβού» και περνούν με τη μορφή κονβόι από τον IR Transit Corridor, χωρίς την προστασία πολεμικών μονάδων, αλλά με την συνεχή επίβλεψή τους από τη δύναμη EU NAVFOR. Στατιστικά από το 2010 και 2011, δείχνουν πως δεν υπήρξαν επιτυχείς πειρατικές επιθέσεις σε καράβια που ήταν μέρη των group transits. Τα αναγγελμένα προγράμματα για τα group transits βασισμένα στην μέση ταχύτητα του κάθε πλοίου αναφέρονται στον ακόλουθο πίνακα:

Group Transit Groupings



Speed (SOG)	Eastbound Point "A"		Westbound Point "B"	
	01:00 UTC	04:00 LT	15:00 UTC	18:00 LT
10 kts	05:03 UTC	08:30 LT	21:00 UTC	00:01 LT
12 kts	08:30 UTC	11:30 LT	01:00 UTC	04:00 LT
16 kts	11:00 UTC	14:00 LT	05:30 UTC	08:30 LT
18 kts	13:00 UTC	16:00 LT	07:00 UTC	10:00 LT



All illustrations & distances are approximate

Source: Maritime Security Center – Horn of Africa

Όπως διακρίνουμε στον παραπάνω πίνακα, δεν υπάρχουν προγραμματισμένα δρομολόγια για πλοία όπως τα containerships που η ταχύτητά τους φτάνει τους 24 κόμβους, διότι αυτή η ταχύτητα ξεπερνά την επιχειρησιακή ταχύτητα κρούσης-επίθεσης των ταχύπλοων σκαφών των πειρατών, γεγονός που κάνει τα «γρήγορα» καράβια απροσπέλαστα για τους Σομαλούς.

Έχοντας αναφέρει πως οι παίχτες που ενδιαφέρονται / πλήγονται από την αύξηση της πειρατείας στο Άντεν ξεπερνούν τις χώρες της Ε.Ε. δε θα ήταν λογικό να μη βλέπαμε την παρουσία στην περιοχή και άλλων κρατών, με πρόθεση να εγκαθιδρύσουν και τη δική τους επίβλεψη στα συμφέροντα της περιοχής. Οι χώρες αυτές, σε πρακτικό επίπεδο, από την αρχή της δράσης των «δυτικών», απέστειλαν τα ναυτικές τους μονάδες στην περιοχή για να διασφαλίσουν τα εμπορεύματα που οι ίδιες εξάγουν. Στο σημείο αυτό αξίζει να αναλυθεί το εξής: εφόσον ο ναυλωτής πληρώνει καθ' ημέρα το καράβι μέσω του ναύλου, αυτοί που θα θίγονταν άμεσα θα ήταν οι εξαγωγείς που θα βλέπαν το κόστος μεταφοράς των εμπορευμάτων τους να αυξάνεται, λόγω της μεγαλύτερης απόστασης αν τα πλοία διέρχονταν από τον δεύτερο σε επιλογή δρόμο, δηλαδή διαμέσου του ακρωτηρίου της καλής ελπίδας.

4. Maritime Security Center: http://www.mschoa.org/Secure/ATM_temp/Pages/GroupTransit.aspx τελευταία επίσκεψη: 10/7/2011

Παράλληλα οι τιμές των ναύλων θα ανέβαιναν γιατί η προσφορά θα μειωνόταν, είτε λόγω των αυξημένων εξόδων (σε ασφαλίσεις και όργανα προστασίας) του συγκεκριμένου δρομολογίου (μέσω Κόλπου του Άντεν – Πειρατικής Ζώνης), είτε λόγω του μεγαλύτερου ταξιδιού που θα καλούταν να κάνει το κάθε υπάρχον σήμερα καράβι μέσω του ακρωτηρίου της καλής ελπίδος. Αυτή η αλλαγή δρομολογίου στα tankers για πλεύση μέσω του ακρωτηρίου της καλής ελπίδος θα πρόσθετε περί τα 2700nm σε ένα ταξίδι Σαουδικής Αραβίας – Η.Π.Α και περίπου 3,5εκτ. \$ σε καύσιμα για κάθε έτος.

Λογικό επακόλουθο ότι ο μοναδικός τρόπος αντίδρασης στα θιγόμενα συμφέροντα τους ήταν η αποστολή ναυτικού στόλου και η επίβλεψη της διαδρομής των караβιών μέσω του Κόλπου του Άντεν. Αναλυτικότερα, τα 7 προαναφερόμενα έθνη-κράτη (Κίνα, Ιαπωνία, Ν. Κορέα, Ινδία, Ταϊλάνδη, Ρωσία, Τουρκία) θέσπισαν μέσω πολεμικών πλοίων και (στην περίπτωση της Ιαπωνίας) αεροπορικών δυνάμεων τα ονομαζόμενα Convoys. Τα Convoys λειτούργησαν από την πρώτη μέρα κοντά στη λογική των group transits, δίνοντας ξεχωριστές το καθένα συντεταγμένες για το σημείο ραντεβού (rendezvous point) από όπου μαζεύονται τα πλοία και καθώς μπαίνουν στοιχισμένα σε κονβόι ακολουθούνται συνήθως στα μετόπισθεν από πολεμικό πλοίο (στα μετόπισθεν γιατί οι πειρατές αποπειρώνται να επιβιβαστούν από την πρύμνη) ή/και από πολεμικά πλοία στα πλάγια ή/και με την εναέρια συνοδεία πολεμικών ελικοπτερίων.

Στα Group Transits όπως και στα Convoys δίνονται σαφείς παροτρύνσεις στους πλοιάρχους των караβιών να αναφέρουν οποιαδήποτε «ύποπτη» κίνηση από παραπλέοντα σκάφη και συστήνεται να ακολουθήσουν το νέο (ως πρότινος υπήρχε η έκδοση 3) Best Management Practice 4,⁵ βιβλίο που περιέχει όλα τα προτεινόμενα μέτρα αυτοπροστασίας των караβιών. Παράλληλα, τα ίδια τα καράβια δέχονται παρότρυνση (όχι υποχρέωση) να δηλώνουν, για τη δική τους ασφάλεια, το πέρασμα τους από τον κόλπο του Άντεν μέσω ενός registration στο EU NAVFOR και (αν περνούν με Convoy) και στο εκάστοτε έθνος-κράτος οργανωτή του Convoy μέσω ξεχωριστής για κάθε έθνος φόρμας και ζητούμενων στοιχείων.

Σημαντική σημείωση πρέπει να αποτελεί ο διαχωρισμός των Group Transits από τα Convoys. Ενώ στα group transits υπάρχει πιθανότητα το πλοίο να μην έχει οπτική επαφή με τα άλλα πλοία του group (διότι δε σταματούν για να περιμένουν) αλλά ούτε με τα πολεμικά πλοία που επιβλέπουν από μακρών, στα Convoys υπάρχει κοντινή στοίχιση των εμπορικών πλοίων και κοντινή επίβλεψη από τα πολεμικά πλοία. Παράδειγμα Ιαπωνικού Convoy:



Source: Guidelines for Safety Navigation in the Gulf of Aden_ch1, Japanese Convoy Instructions

5. Maritime Security Center: <http://www.mschoa.org/bmp3/Pages/BestManagementPractises.aspx> τελευταία επίσκεψη: 10/7/2011

1.3. Οι συντονιστές και η συνεργασία των μερών

Στις αρχές της παράλληλης λειτουργίας των EU NAVFOR και των μεμονωμένων εθνών κρατών ήταν φανερό πως δεν υπήρχε ουσιαστική σύνδεσή τους για την καλύτερη λειτουργία του συστήματος προστασίας στο Άντεν. Ήταν φανερό πως η έλλειψη ενός κοινού διαδικτυακού τόπου αναφοράς όλων των «προστάτιδων» δυνάμεων της περιοχής δημιουργούσε προβλήματα στον προγραμματισμό των ναυτιλιακών εταιριών και στους CSOs (Company's Security Officers) αυτών.

Για πρώτη φορά, μόλις στις αρχές του 2011, ένα κεντρικό site, αυτό του msc-hoa (www.mschoa.org) περιλαμβάνει όλους τους τρόπους οργανωμένου περάσματος από τα στενά Σομαλίας – Υεμένης και από το Σεπτέμβριο του 2011 παρέχετε και το ενιαίο/μηνιαίο πρόγραμμα αυτών. Το προαναφερθέν site ανήκει στον οργανισμό Maritime Security Center – Horn of Africa, που είναι και το υπεύθυνο κέντρο της δύναμης EU NAVFOR στην περιοχή, κανονίζοντας τις διαδικασίες της επιχείρησης ATALANTA. Το κέντρο αυτό οργανώνει την 24ώρη επανδρωμένη λειτουργία των μονάδων του, που απασχολούν πολεμικό προσωπικό άνω των 2000 εργαζομένων. Το UKMTO Dubai εμφανίζεται επίσης ως αρωγός της προσπάθειας αυτής, έχοντας αναλάβει να δέχεται όλα τα μηνύματα από τα διερχόμενα καράβια για ύποπτες κινήσεις εν δυνάμει πειρατών. Παράλληλα συλλέγει τις απαιτούμενες πληροφορίες για τον ακριβή χρόνο άφιξης του κάθε караβιού στο λιμάνι-προορισμό του (ETA port-destination) και για τις παρούσες συντεταγμένες του (current coordinates)⁶.

Δυστυχώς, μετά από ενάμιση έτος παρατήρησης των ημερομηνιών και ορών των Convoys έγινε αντιληπτό από τον ερευνητή πως, ακόμη και σήμερα που υπάρχει ολιστική ενημέρωση, δεν κατέστη στο παρελθόν και δεν γίνεται σήμερα εφικτό να οργανωθούν τα National Convoys έτσι ώστε να καλύπτονται περισσότερες μέρες και να μη συμπίπτουν 2 Convoys σε μία ημέρα. Ενθαρρυντικό αποτελεί το γεγονός πως για πρώτη φορά το πρόγραμμα του Σεπτεμβρίου 2011 όπως εκδίδεται από τον MSC-HoA⁷, δεν έχει συμπίπτοντα δρομολόγια και μένει να εξεταστούν τα προγράμματα των επόμενων μηνών πριν καταλήξουμε σε ασφαλή συμπεράσματα.

CONVOY SCHEDULES

DATE	TIME	NATIONALITY	DIRECTION	Start point / Ending point	CONVOY SPEED
01 September 2011	0200 UTC	THAI	EASTBOUND	11-49N, 044-57E / 14-25N, 053-00E	12 knts
01 September 2011	0400 UTC	KOR	WESTBOUND	14-54N, 054-41E / 12-07N, 044-11E	12 knts
02 September 2011	1500 UTC	JPN	EASTBOUND	11-50N, 045-00E / 14-55N, 054-38E	12 knts
04 September 2011	0400 UTC	KOR	EASTBOUND	12-07N, 044-11E / 14-54N, 054-41E	12 knts
07 September 2011	1500 UTC	JPN	WESTBOUND	14-55N, 054-38E / 11-50N, 045-00E	12 knts
10 September 2011	0500 UTC	JPN	EASTBOUND	11-50N, 045-00E / 14-55N, 054-38E	12 knts
12 September 2011	1500 UTC	JPN	WESTBOUND	14-55N, 054-38E / 11-50N, 045-00E	12 knts
13 September 2011	0400 UTC	KOR	WESTBOUND	14-54N, 054-41E / 12-07N, 044-11E	12 knts
16 September 2011	0400 UTC	KOR	EASTBOUND	12-07N, 044-11E / 14-54N, 054-41E	12 knts
18 September 2011	1500 UTC	JPN	EASTBOUND	11-50N, 045-00E / 14-55N, 054-38E	12 knts
21 September 2011	0500 UTC	JPN	WESTBOUND	14-55N, 054-38E / 11-50N, 045-00E	12 knts
22 September 2011	0400 UTC	KOR	WESTBOUND	14-54N, 054-41E / 12-07N, 044-11E	12 knts
23 September 2011	1500 UTC	JPN	EASTBOUND	11-50N, 045-00E / 14-55N, 054-38E	12 knts
25 September 2011	0400 UTC	KOR	EASTBOUND	12-07N, 044-11E / 14-54N, 054-41E	12 knts
26 September 2011	0500 UTC	JPN	WESTBOUND	14-55N, 054-38E / 11-50N, 045-00E	12 knts
28 September 2011	0400 UTC	THAI	WESTBOUND	14-25N, 053-00E / 11-49N, 044-57E	12 knts
30 September 2011	0400 UTC	THAI	EASTBOUND	11-49N, 044-57E / 14-25N, 053-00E	12 knts
17 October 2011	0400 UTC	THAI	WESTBOUND	14-25N, 053-00E / 11-49N, 044-57E	12 knts
19 October 2011	0400 UTC	THAI	EASTBOUND	11-49N, 044-57E / 14-25N, 053-00E	12 knts
26 October 2011	0400 UTC	THAI	WESTBOUND	14-25N, 053-00E / 11-49N, 044-57E	12 knts
28 October 2011	0400 UTC	THAI	EASTBOUND	11-49N, 044-57E / 14-25N, 053-00E	12 knts

Sept.2011

6. EU NAVFOR official site: <http://www.eunavfor.eu/tag/ukmto/> τελευταία επίσκεψη: 22/8/2011

7. MSC-HoA official site: <http://www.mschoa.org/Secure/Documents/CONVOY%20SCHEDULE%201.pdf> τελευταία επίσκεψη: 22/8/2011

2. Κεφάλαιο Δεύτερο: “Η αποτίμηση της οργανωμένης προστασίας στο Άντεν”

2.1. Η διακύμανση των οικονομικών δαπανών των εμπλεκόμενων μερών

2.1.α. Κράτη

Γνωστή είναι σε όλους η οικονομική απώλεια που προκαλεί η πειρατεία ειδικά στο βαθμό που συναντάται στις περιοχές που γειτνιάζουν με τη Σομαλία, αλλά τα ποσά που δαπανώνται για την προστασία παραμένουν «εμπιστευτικά» από τα έθνη κράτη που επιχειρούν στην περιοχή. Παρόλη την έλλειψη-απόκρηψη στοιχείων από τους αντίστοιχους διαδικτυακούς τόπους των εθνών-κρατών μπορούν να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα για τα ποσά που δαπανώνται με βάση τα στοιχεία που παραθέτει η Ε.Ε. για τη δική της κοινή χρηματοδότηση. Συγκεκριμένα για τις λειτουργίες της EU NAVFOR, οι χρηματοδοτήσεις ανήλθαν σε 8,4 εκατ. ευρώ για το 2010 και περί τα 8,05 εκατ. ευρώ προϋπολογίζονται τα έξοδα της επιχείρησης ATALANTA για το 2011. Ο προϋπολογισμός αυτός και τα αντίστοιχα οικονομικά του βάρη καθορίζονται μεταξύ των κρατών μελών της Ε.Ε. και κατανέμονται με βάση το ΑΕΠ τους. Τα χρήματα προορίζονται κυρίως για έξοδα κίνησης / λειτουργίας (running costs) του Operational Headquarters (Northwood – UK) αλλά και του Force Headquarters (που βρίσκεται στο «θέατρο των επιχειρήσεων»). Τέλος, τα κόστη τροφοδοσίας των στρατιωτικών μονάδων και του προσωπικού μοιράζονται στα συμβαλλόμενα κράτη και συστήνονται σύμφωνα με τη συμμετοχή τους στην επιχείρηση, με κάθε κράτος να επωμίζεται το κόστος των πόρων που χρησιμοποιεί.

2.1.β. Οι πλοιοκτήτες

Ερευνώντας το σύνολο των διαφυγόντων χρημάτων λόγω της πειρατείας στον κόλπο του Άντεν, θα πρέπει να εξετάσουμε επίσης τι από το κόστος των μέτρων προστασίας μετακυλούν στους πλοιοκτήτες (όπου ο πλοιοκτήτης, σε αυτό το κεφάλαιο, θεωρείται ότι είναι και ο ναυλωτής). Ξεκινώντας από τα προαναφερόμενα κρατικά ή υπερκρατικά ποσά αξίζει να σημειωθεί πως οι πλοιοκτήτες δεν επιβαρύνονται καθόλου για καμία από τις προαναφερόμενες υπηρεσίες, ούτε από τα εθνικά Convoys ούτε όμως και από την υπερεθνική επίβλεψη της Ε.Ε. και τα group transits, που αμφότερα προσφέρονται δωρεάν.

Η επιβάρυνση για τους πλοιοκτήτες συνίσταται σε δύο τομείς, την εφαρμογή μέτρων αυτοπροστασίας του πλοίου που γίνεται από το πλοίο για το πλοίο και την εφαρμογή προστατευτικών μέτρων από τρίτα μέρη για το πλοίο. Έτσι μελετώντας την πρώτη περίπτωση και βασιζόμενοι στα προτεινόμενα από το Best Management Practice 4 μέτρα αυτοπροστασίας⁸, μπορούμε να καταρτίσουμε την εξής απαρίθμηση της επόμενης σελίδας με τα μέτρα προστασίας και τα κατά μέσον όρο έξοδα που φέρνει η εφαρμογή

8. Το BMP 4 αποτελεί συνεργασία όλων των αρμόδιων φορέων και φέρει την έγκριση μεταξύ άλλων, της BIMCO, του IMB, NATO Shipping Center, EU NAVFOR, UKMTO, Intertanko, Intercargo, International Chamber of Shipping κ.α.

τους (μετά από, ανά τον πλανήτη, ερευνά τιμών) :

1) Από τα πιο γνωστά μέτρα είναι η **αύξηση της ταχύτητας** του πλοίου που όπως αναφέρθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο βοηθά στην αποτροπή της επιβίβασης των πειρατών. Είναι λοιπόν προτεινόμενο από όλους τους φορείς αλλά και κοινή πρακτική, όταν τα πλοία διέρχονται από την ζώνη των πειρατών να μη πλέουν με την οικονομική ταχύτητα αλλά με τελική ταχύτητα αυξάνοντας τις στροφές των μηχανών και την αντίστοιχη κατανάλωσή τους. Δυστυχώς οι υπολογισμοί διαφοράς κόστους είναι αδύνατοι λόγω των πολλών κριτηρίων (είδος μηχανής, καυσίμου, караβιού, καιρού κ.α).

2) Για την αποτροπή των πειρατών χρησιμοποιούνται επίσης και «**φυσικά εμπόδια**» (physical barriers) όπως καλώδια σπυρωτά ή μη⁹ και το απαιτούμενο ποσό για να «ντυθεί» κατάλληλα στον περίγυρό του ένα handymax πλοίο αγγίζει τα 1300 με 2300 δολάρια Αμερικής¹⁰ και πολλές εργατοώρες των ναυτικών.

3) **Ψεύτικες κούκλες** (keep watchers) που παριστάνουν ναυτικούς εν ώρα υπηρεσίας, ώστε να φαίνεται πως ελέγχουν όλες τις περιοχές του πλοίου αλλά και ότι το πλοίο είναι επανδρωμένο με πολλούς ναυτικούς κοστίζουν 30 με 60 αμερικανικά δολάρια η μία.

Επιπλέον, **ψεύτικα πινακίδια** με ενδείξεις στην σομαλική γλώσσα που αναγράφουν «προσοχή, υψηλή τάση ρεύματος» μπορούν να αγοραστούν με μερικά cents του euro.



4) Δωμάτια του πλοίου μπορούν να αναπροσαρμοστούν ώστε να γίνουν **Citadel**, χώροι ασφαλισμένοι από πειρατές και ασφαλώς εξοπλισμένοι με συστήματα επικοινωνίας, τροφή, νερό και συνθήκες υγιεινής, μπορεί να κοστίζουν από 5.000 ως 12.000 δολάρια για την προστασία πληρώματος αριθμού 20 ατόμων¹¹.

9. Είδη καλωδίων από το φθηνότερο στο ακριβότερο: Unclipped (straight stand), Spiral (like a telephone cord) and Concertina (linked spirals – most efficient). Υπολογισμένο για 38 ρολά των 12 μέτρων, δηλαδή περίπου 450 μέτρα.

10. Τιμές υπολογισμένες κατά μέσο όρο, από τιμές Αμερικής (Interstate Marine Supplies), Σγκαπούρης (WW Trade LTD) και Ελλάδος (Κορονάκης ABEE).

11. Τα ποσά προέκυψαν μετά από σχετικό έλεγχο τιμών από τον ερευνητή στην εταιρία του, για το σχεδιασμό citadel σε καράβι handysize πληρώματος 19 ναυτικών και μετά από σχετικό risk assessment για τη διασφάλιση του safety, του sanitary και του security του πληρώματος. Περιλαμβάνει 2 χημικές τουαλέτες (1200\$), τρόφιμα 1 μήνα (2000\$), 1 VHF (450\$), ενίσχυση πόρτας (700\$).

5) **Water cannons, fire hoses και ballast pumps** μπορούν εύκολα να μετατραπούν σε «νόμιμα» όπλα προστασίας κατά των πειρατών μέσω της έκχυσης νερού με δύναμη/πίεση κατά την προσπάθεια των πειρατών για επιβίβαση στο καράβι.



6) **Κλειστό σύστημα παρακολούθησης/τηλεόρασης** από το δωμάτιο citadel. Μετά την αποβίβαση των πειρατών και για την καλύτερη ενημέρωση των στρατιωτικών δυνάμεων από τους έγκλειστους ναυτικούς, ένα τέτοιο σύστημα θα αποτελούσε την καλύτερη λύση με το κόστος του να ξεκινά από τα 8.000 δολάρια και να ανεβαίνει.

Αυτός ήταν ο πρώτος τομέας όπου η υιοθέτηση των μέτρων παθητικής ασφάλειας (μέσω τεχνολογικών ή τεχνικών εφαρμογών) ωθεί το σκάφος/καράβι σήμερα σε λειτουργικές δαπάνες είτε κατά τη διάρκεια κατασκευής του είτε με τη μορφή αναβάθμισης του μετά την κατασκευή. Στο δεύτερο τομέα όμως, αυτόν της προστασίας τρίτων φορέων για το πλοίο συναντάμε τους «ευνοημένους νόμιμους» της πειρατείας, όπου ενισχυμένα κόστη για τους πλοιοκτήτες επιβάλλονται μέσω των ασφαλιστρών (στις εταιρίες Hull and Machinery, Kidnap and Ransom, War Risks etc). Σύμφωνα με το Γερμανικό Ινστιτούτο Οικονομικών Ερευνών (DIW), μια πραγματική βιομηχανία έχει απλωθεί γύρω από την πειρατεία. Οι ασφαλιστικές εταιρίες κυρίως έχουν επωφεληθεί από τις επιδρομές των πειρατών, έχοντας αυξήσει σημαντικά τα ασφαλιστρα. Σε έρευνα της DIW αναφέρεται χαρακτηριστικά πως αυτός είναι ο λόγος που οι ασφαλιστικές εταιρίες δεν είναι πιεστικές στα μέτρα αποτροπής των πειρατών (όπως πχ οι οδηγίες της BIMCO), η εξήγηση συμπληρώνει η έρευνα είναι λογική: «αν το έκαναν, θα πριόνιζαν το κορμό που κρατάει». Ενδεικτικά αναφέρεται πως το πέρασμα ενός μεσαίου φορτηγού πλοίου (50.000 τόνοι) μπορεί να κοστίσει ασφαλιστικά (K&R και loss of hire) από 20 ως 30 χιλιάδες δολάρια Αμερικής, ενώ για τα War Risks το ποσό υπολογίζεται με ποσοστό επί της συνολικής ασφαλιστικής του αξίας, συνυπολογίζοντας και τις απαιτούμενες μέρες για τη διέλευση από την πειρατική ζώνη (από 0,02% έως και 0,5%).

Παράλληλα με τα παραπάνω, η αγορά διαφόρων υπηρεσιών θαλάσσιας ασφάλειας, όπως οπλισμένοι security commandos πάνω στο πλοίο αλλά και ειδικοί στρατιωτικοί για την εκπαίδευση του πληρώματος και για την διενέργεια γυμνασίων

11. DIW Wochenbericht (21.07.2010) "Piraterie ist nicht nur für die Somalier ein gutes Geschäft";

12. Παρακαλώ συμβουλευτείτε το Circular 1405 του IMO για τους Private Contracted Armed Security Personnel http://www.igpandi.org/downloadables/piracy/imo_circulars/MSC.1-Circ.1405.pdf τελευταία επίσκεψη: 24/8/2011

μπορούν να ανεβάσουν εκ νέου τα λειτουργικά κόστη του καραβιού¹². Ενδεικτικά αναφέρεται πως ένας κομάντο οπλισμένος την ημέρα μπορεί να κοστίσει από 2000 έως 3000 αμερικάνικα δολάρια, ενώ για την προστασία ενός handyman πλοίου συνιστώνται 6 “armed commandos” και για τις 4 περίπου μέρες (μέση ταχύτητα 12 κόμβους), που κρατά το ταξίδι μέσα από την περιοχή των πειρατών, όπως αυτή ορίζεται από τις εταιρίες War Risks¹³. Συνολικό ενδεικτικό ποσό τα (4x2500x6) 60000 αμερικάνικα δολάρια!

Συμπληρώνοντας τα άνωθεν αξίζει να κρατηθεί η εξής πληροφορία στην μνήμη: «από τα κόστη για τη Σομαλική πειρατεία, μόνο το 20% καταλήγει στον κύκλο των πειρατών, ενώ τα υπόλοιπα χρήματα αναλώνονται στο δικό μας “νόμιμο” οικονομικό κύκλο»¹⁴!

2.2. Η αντίστοιχη διακύμανση της Σομαλικής πειρατείας σε στατιστικά δεδομένα

Αναγνωρισμένος πλέον σκοπός της πειρατείας είναι τα χρήματα των λύτρων που καταβάλλονται για την απελευθέρωση του πληρώματος, του πλοίου αλλά και του φορτίου. Έχει εκτιμηθεί πως το εισόδημα των πειρατών από λύτρα άγγιξε το 2009 τα 39 εκατομμύρια ευρώ (58 εκατομμύρια αμερικάνικα δολάρια)¹⁵ και, παρά την εφαρμογή όλων των προαναφερόμενων μέτρων, τα 238 εκατομμύρια δολάρια το 2010¹⁶. Ωστόσο, αν συμπεριλάβουμε στα ποσά αυτά και τις έμμεσες δαπάνες για την πειρατεία καταλήγουμε σε πολύ υψηλότερα ποσά που εκτιμώνται μεταξύ 7 και 12 δις. Ευρώ¹⁷ καθώς περιλαμβάνουν επίσης τα προαναφερθέντα: ασφάλειες, ναυτική υποστήριξη, νομικές διαδικασίες, αλλαγή της πορείας των πλοίων, αυξημένη ταχύτητα, αναμονή μέχρι τη μέρα και ώρα των convoys και ατομικά προστατευτικά μέτρα από τα πλοία.

Παράλληλα με το κόστος για την προστασία από τα Σομαλική πειρατεία παρατηρούμε στον πίνακα της διπλανής σελίδας πως ως το τέλος του 2009 οι πειρατικές επιθέσεις έβαιναν αυξημένες με αριθμητική πρόοδο.

13. AP (additional premium) Area [http://www.hellenicwarrisks.com/warrisks/hwr/resource.nsf/Files/2010+C8++Map/\\$FILE/2010+C8++Map.pdf](http://www.hellenicwarrisks.com/warrisks/hwr/resource.nsf/Files/2010+C8++Map/$FILE/2010+C8++Map.pdf) –Υπολογισμός ταξιδιού με πρόγραμμα “net PASS”

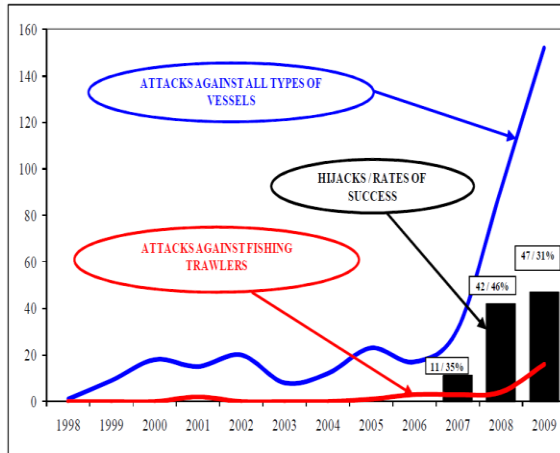
14. Σύμφωνα με την έκδοση του German Foreign Policy : <http://www.german-foreign-policy.com/en/fulltext/57866> τελευταία επίσκεψη: 25/8/2011

15. Utler Simone (25 January 2011). *"Alleine unter Piraten"* in German. [Spiegel Online](http://www.spiegel.de).

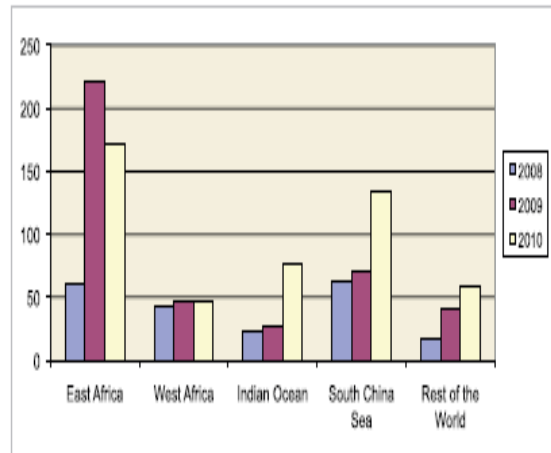
16. Gill Sharon (20 January 2011). *"Maritime Piracy Costs Global Community 12 Billion a Year."*

17. Αγγλική Wikipedia : http://en.wikipedia.org/wiki/Piracy_in_Somalia#cite_note-95 τελευταία επίσκεψη: 25/8/2011

Number of Attacks off Somalia



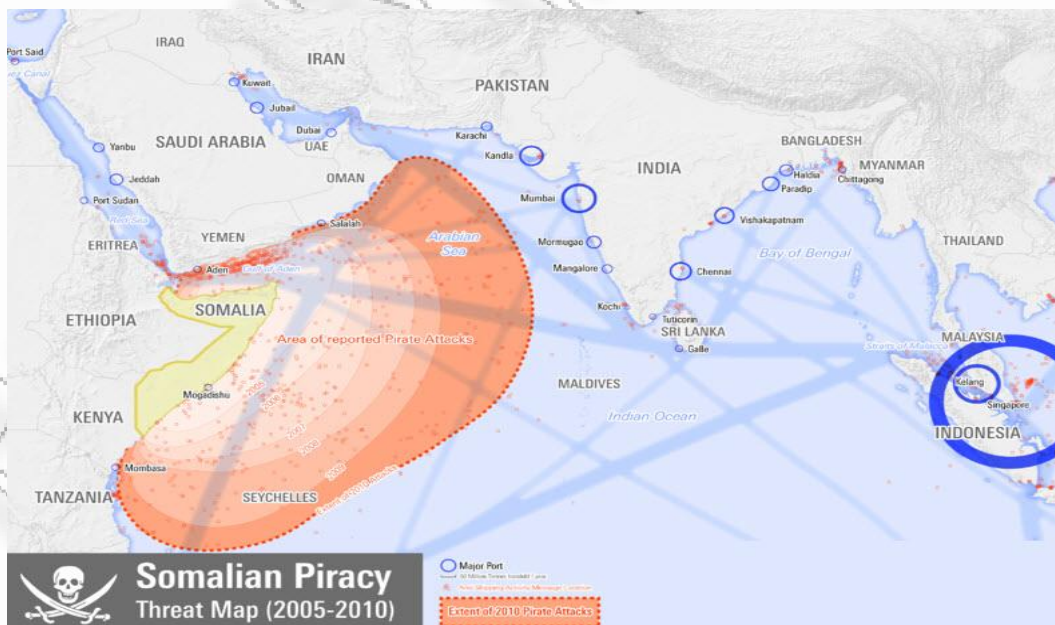
Graph 1 Piracy and Armed Robbery Against Ships (2008-2010)



Source: “Number of Attacks off Somalia”, from Kiourkizoglou G. presentation, Ναυτικός Όμιλος Πειραιά 8/10 και “Piracy and Armed Robbery Against Ships (2008-2010)”, from International Maritime Organization Charts.

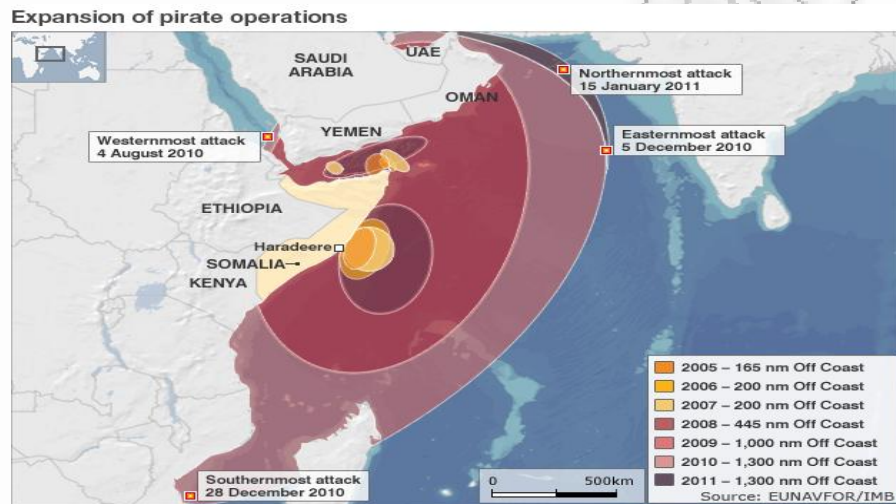
Ενώ ταυτόχρονα για το πρώτο 6μηνο του 2010, βρίσκουμε πως 47 πλοία τελούσαν υπό καθεστώς hijacked στα στενά του Aden και για αυτά απαιτούνταν λύτρα.

Από πλευράς γεωγραφικής εξάπλωσης, παρακολουθούμε το άνοιγμα των πειρατικών δραστηριοτήτων στα ανοιχτά πλέον του Ινδικού Ωκεανού. Με ορμητήριο την Σομαλία και με τη βοήθεια πια των mother-ships, τα ταχύπλοα των πειρατών μπορούν να ανοιχτούν και να επιχειρήσουν πιο κοντά στις ακτές τις Ινδίας. Στον κάτω πίνακα βλέπουμε πως το πεδίο μάχης με τους πειρατές το 2010 εκτείνεται πολύ μακρύτερα από τον παρακολουθούμενο και προτεινόμενο διάδρομο διέλευσης των πλοίων (IR Corridor).



Source: <http://www.liveinsurancenews.com/piracy-attacks-costing-lives-and-billions-out-on-the-high-seas/852444/>

Στην εξάπλωση αυτή των πειρατών, όπως δείχνει ο επόμενος χάρτης, φτάσαμε σταδιακά και με το πέρασ των ετών. Οι πειρατές χτυπώντας επιτυχημένα όλο και περισσότερα μεγάλα πλοία, τα χρησιμοποιούν λόγω της αυξημένης ιπποδύναμης τους για «μητρικά πλοία» και ανοίγονται περισσότερο προς το κέντρο του ωκεανού για την προσέγγιση πιθανών στόχων. Για αυτόν ακριβώς το λόγο, η πειρατεία ως σήμερα δεν έχει σταματήσει να μορφοποιείται και να δημιουργεί νέες ανάγκες για τα πλοία, στηρίζοντας την ονομαζόμενη από πολλούς ως «βιομηχανία του κόλπου των πειρατών».



Source: <http://arthasastra.wordpress.com/2011/04/21/kandahar-again/>

Βασιζόμενοι στην έκθεση που δημοσιεύτηκε το 2011 από το Geopolicity Inc, έκδοση της κυριακάτικης the Independent¹⁸, επιβεβαιώνεται ότι η πειρατεία στη Σομαλία είναι μια αναδυόμενη αγορά από μόνη της, που αποτυπωμένη σε αμερικάνικα δολάρια φτάνει τα 4,9 – 8,3 δις το 2010. Η έκθεση αναφέρει ότι θα μπορούσαν οι πειρατές να διπλασιαστούν ως το 2016, καθώς η αύξησή τους ανά έτος φτάνει τους 400. Αυτό γιατί προκύπτει πως οι Σομαλοί αποκτούν περισσότερα οικονομικά κίνητρα για να γίνουν πειρατές, αφού θα μπορούν να κερδίζουν μέχρι και 79.000 δολάρια ΗΠΑ ανά έτος, που ισοδυναμεί με σχεδόν 150 φορές το μέσο όρο μισθού της χώρας τους.

Εκτός όμως από τα οικονομικά δεδομένα, υπάρχουν και στατιστικά δεδομένα για το μη μετρίσιμο, ανθρώπινο κόστος. Εκεί, ερευνώντας καταλήγουμε πως το 2010, 4.185 ναυτικοί είχαν δεχτεί επίθεση και 1090 ήταν όμηροι, ενώ το ένα τρίτο από αυτούς είχαν κακοποιηθεί¹⁹. Σύμφωνα με το Reuters, 62 ναυτικοί έχασαν τη ζωή τους μέσα σε 3.500 αιχμαλώτους κατά τη διάρκεια των τελευταίων τεσσάρων ετών, είτε από δολοφονία, είτε από αυτοκτονία είτε από υποσιτισμό, ενώ τέλος πολλοί ήταν αυτοί που βρέθηκαν τραυματισμένοι μετά την απελευθέρωσή τους²⁰. Σημειώνεται πως σύμφωνα με τον IMB Piracy Reporting Centre, στο τρέχον έτος (συνετάχθη Οκτ. 2011), έχουν σημειωθεί 304 επιθέσεις και οι 31 ήταν επιτυχείς. Επίσης, 362 πιάστηκαν όμηροι ενώ οι 7 είναι νεκροί.

18. Owen, Jonathan (17 April 2011). *"The Economics of Piracy"*. *Geopolicity* (London: The Independent).

19. Ocean Beyond Piracy (June 2, 2011). *"Human Cost of Somali Piracy"*.

20. Jonathan Saul (June 20, 2011). *"Deaths of Seafarers in Somali Pirate Attacks Soar"*.

3. Κεφάλαιο Τρίτο: “Τα συμφέροντα των 3 πλευρών στη Σομαλική πειρατεία”

3.1. Τα κράτη

Μελετήσαμε προηγούμενα, ποιοι είναι οι παίχτες-κράτη που διεκδικούν να λάβουν οικιοθελώς μέρος στην απομάκρυνση των πειρατών από τον κόλπο του Άντεν. Αξίζει όμως παράλληλα να εξεταστούν οι λόγοι που τα νερά του Άντεν και ο Ινδικός ωκεανός στον οποίο εκτίνονται αποτελεί για τα κράτη ένα τόσο στρατηγικό τόπο σημασίας. Δεδομένου ότι ο Ινδικός ωκεανός είναι το τρίτο μεγαλύτερο σώμα νερού στον κόσμο, και περικλείει ζωτικής σημασίας θαλάσσιους δρόμους που βοηθούν την αποστολή τροφής σε μερικές από τις μεγαλύτερες οικονομίες της Ασίας, η σπουδαιότητα του Ωκεανού, έχει εδώ και καιρό κινήσει συγκρουόμενα συμφέροντα.

Ωστόσο, η σχετική παρακμή της δύναμης των ΗΠΑ στην περιοχή έχει αφήσει ένα κενό που όλο και περισσότερο συμπληρώνεται από την Κίνα και την Ινδία, καθώς και οι δύο είναι πρόθυμοι να εξασφαλίσουν μία καλύτερη θέση ως σημαντικοί παίχτες στις παγκόσμιες υποθέσεις. Είναι αυτή η απαρχή νέων γεγονότων και συμφερόντων που αρχίζει να κινεί τις στρατηγικές εξελίξεις στην περιοχή, εξελίξεις ιδιαίτερα ενδιαφέρουσες αυτή τη στιγμή.

Οι θαλάσσιες οδοί στον Ινδικό Ωκεανό θεωρούνται από τις πιο στρατηγικά σημαντικές στον κόσμο και σύμφωνα με την εφημερίδα Journal of the Indian Ocean Region., πάνω από το 80 τοις εκατό των θαλάσσιων μεταφορών πετρελαίου στον κόσμο διέρχεται από τα σημεία του Ινδικού Ωκεανού, με το 40% να περνά μέσα από τα στενά του Ορμούζ, το 35 τοις εκατό μέσα από τα Στενά Μάλακκα και 8 τοις εκατό μέσω των στενών του Bab el-Mandab. Χαρακτηριστικό είναι, πως έπειτα το 77% διέρχεται και από τον κόλπο του Άντεν²¹.

Δεν είναι σημαντική όμως η περιοχή μόνο για τους θαλάσσιους διαδρόμους και το εμπόριο. Περισσότερες από τις μισές ένοπλες συγκρούσεις στον κόσμο σήμερα, βρίσκονται στην περιοχή του Ινδικού Ωκεανού, ενώ τα νερά είναι επίσης η νέα πυριτιδαποθήκη (μετά τα Βαλκάνια) σε ένα μεταβαλλόμενο διεθνές περιβάλλον με στρατηγικές εξελίξεις, συμπεριλαμβανομένων των ανταγωνιστικών αναπτύξεων της Κίνας και της γειτονικής της Ινδίας, τη πιθανή πυρηνική σύγκρουση μεταξύ Ινδίας και Πακιστάν, τις παρεμβάσεις των ΗΠΑ στο Ιράκ και Αφγανιστάν, την ισλαμιστική

21. Τα στοιχεία για τις εμπορικές ροές παρατίθενται από συνυπολογισμό των αντίστοιχων στοιχείων σε: <http://comtrade.un.org> και www.unescap.org τελευταία επίσκεψη: 2/9/2011

τρομοκρατία, τη μεταφορά των κέντρων εκπαίδευσης των τρομοκρατών και τις διακίνησης όπλων στην Υεμένη, την Al shabbab και το παρακλάδι της Al Qaeda στη Σομαλία, την αυξανόμενη συχνότητα εμφάνισης της πειρατείας μέσα και γύρω από το Κέρασ της Αφρικής, και τη διαχείριση των μεγάλων αλιευτικών πόρων της περιοχής.

Ως αποτέλεσμα αυτών ήταν σχεδόν όλες τις μεγάλες δυνάμεις του κόσμου έχουν αναπτύξει σημαντικές στρατιωτικές δυνάμεις στην περιοχή του Ινδικού Ωκεανού. Δεν είναι άλλωστε τυχαίο πως οι περισσότερες από αυτές ανήκουν στους G8. Για παράδειγμα, πέρα από τη διατήρηση εκστρατευτικών δυνάμεων στο Ιράκ και το Αφγανιστάν, ο πέμπτος στόλος των ΗΠΑ έχει την έδρα του στο Μπαχρέν και χρησιμοποιεί το νησί του Ντιέγκο Γκαρσία ως μια σημαντική εναέρια και ναυτική βάση και κέντρο logistics για τις επιχειρησιακές ανάγκες της Αμερικής στον Ινδικό Ωκεανό. Επιπλέον, οι Ηνωμένες Πολιτείες έχουν αναπτύξει αρκετές μεγάλες ναυτικές δυνάμεις να επιχειρούν εκεί, συμπεριλαμβανομένης της Combined Task Force 152, η οποία στοχεύει στη διασφάλιση της απρόσκοπτης ροής του πετρελαίου μέσω του Περσικού Κόλπου, και η Combined Task Force 150, η οποία είναι επιφορτισμένη με την αντιμετώπιση της πειρατείας από τον Κόλπο του Ομάν ως την Κένυα²².

Η Γαλλία, εν τω μεταξύ, είναι ίσως μία υπολογίσιμη δύναμη, από τις μεγάλες ευρωπαϊκές δυνάμεις, που διατηρεί σημαντική παρουσία στα βόρεια και νοτιοδυτικά τεταρτημόρια του Ινδικού Ωκεανού, με ναυτικές βάσεις στο Τζιμπουτί, Ρεϋνιόν, και Abu Dhabi. Ενώ, φυσικά, η Κίνα και η Ινδία έχουν αμφότερες γνήσιες προσδοκίες να αναπτύξουν τις ναυτικές τους ικανότητες στα νερά του Ινδικού μέσω ενός ραγδαία αναπτυσσόμενου προγράμματος απόκτησης αεροπλανοφόρων και ενός ιμπεριαλιστικού προγράμματος εκσυγχρονισμού και επέκτασης.

Η μάλλον ελαφρώς επιθετική διπλωματία της Κίνας έχει ευρέως θεωρηθεί ως το πιο αναμφισβήτητο σημαντικό στοιχείο στη διαμόρφωση του στρατηγικού περιβάλλοντος στον Ινδικό Ωκεανό, μεταλλάσσοντας τη δυναμική ολόκληρης της περιοχής. Με την παροχή μεγάλων δανείων με ευνοϊκούς όρους αποπληρωμής, επενδύοντας σε μεγάλα έργα υποδομής όπως η κατασκευή οδών, φραγμάτων, λιμανιών, σταθμών παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και σιδηροδρόμων, και προσφέροντας στρατιωτική βοήθεια και πολιτική υποστήριξη στο Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ μέσω της εξουσίας του Βέτο της, η Κίνα έχει εξασφαλίσει σημαντική υπεραξία και επιρροή μεταξύ των χωρών στην περιοχή του Ινδικού Ωκεανού.

22. DeSilva-Ranasinghe Sergei (March 2, 2011): "Why the Indian Ocean Matters", The diplomat.

Τοιουτοτρόπως, ο κατάλογος των χωρών που διέρχονται στη στρατηγική τροχιά της Κίνας φαίνεται να αυξάνεται. Η Σρι Λάνκα, η οποία έχει δει την Κίνα να αντικαθιστά την επίσης μαχόμενη στα συμφέροντα της περιοχής Ιαπωνία, ως ο μεγαλύτερος δωρητής της, είναι ένα τέτοιο παράδειγμα. Η Κίνα άλλωστε, ήταν αναμφίβολα αυτή που έπαιξε σημαντικό ρόλο στο να χορηγηθεί στη Σρι Λάνκα το καθεστώς του διαλόγου και να γίνει εταίρος στον Οργανισμό Συνεργασίας της Σαγκάης.

Στα δυτικά, στην Κένυα προσφέρεται άλλο ένα παράδειγμα του πώς η Κίνα έχει ενισχύσει την επιρροή της στον Ινδικό Ωκεανό. Η πληροφόρηση αυτή άλλωστε διέρρευσε από αμερικανικά διπλωματικά «καλώδια» τον Φεβρουάριο του 2010 και δημοσιεύθηκε πρόσφατα από το Wiki Leaks²³. Σε αυτό, ο Πρεσβευτής των ΗΠΑ στην Κένυα Michael Ranneberger υπογράμμισε την μείωση της επιρροής των ΗΠΑ στο οικονομικό κέντρο της Ανατολικής Αφρικής, λέγοντας: «Περιμένουμε η εμπλοκή της Κίνας στην Κένυα να συνεχίσει να αναπτύσσεται λόγω της στρατηγικής θέσης της Κένυας ... Αν το πετρέλαιο ή το φυσικό αέριο βρίσκεται στην Κένυα, αυτή η πρόβλεψη είναι πιθανό να επιβεβαιωθεί ταχύτερα. Η ηγεσία της Κένυας μπορεί να μπει στον πειρασμό να κινηθεί κοντά στην Κίνα σε μια προσπάθεια να κάνει μια ασπίδα από τη Δύση, και κυρίως από την πίεση των ΗΠΑ για τη μεταρρύθμιση ».

Ωστόσο, όπου η Κίνα είχε εμπλακεί, η Ινδία έχει σίγουρα ακολουθήσει. Η Ινδία εξάλλου σε ναυτιλιακούς όρους εισάγει περίπου 70 τοις εκατό του πετρελαίου της μέσω διαφόρων λιμανιών της στην περιοχή του Ινδικού Ωκεανού. Κατά συνέπεια, έχει ενισχύσει τη στρατηγική επιρροή της μέσω της χρήσης μιας πιο ήπιας διπλωματίας, με το να γίνει ένας σημαντικός ξένος επενδυτής στην περιφερειακή εξόρυξη πετρελαίου, φυσικού αερίου και αρωγός στα έργα υποδομής. Επιπλέον, η Ινδία έχει επιθετικά επεκταθεί ως ναυτική δύναμη που πλέον περιλαμβάνει τη φερέφωνο-ποίηση νησιών κρατών όπως οι Σεϋχέλλες, ο Μαυρίκιος η Μαδαγασκάρη και στα τέλη του 2009, με επιτυχία συνεργάστηκε με την εκλεγμένη κυβέρνηση στις Μαλδίβες. Η Κίνα από την άλλη, είναι συχνά κατηγορούμενη για συμμετοχή σε μια σειρά στρατηγικές αποκλεισμού των Ινδίων. Κρίνοντας από ναυτική συσσώρευση-(naval build-up) της Ινδίας όμως, η αλήθεια θα μπορούσε πραγματικά να είναι ακριβώς αντίθετη.

Όλα αυτά που ειπώθηκαν , για τις οικονομικές και στρατιωτικές εκτιμήσεις που παραδοσιακά συνδέονται με διπλωματία στον κόλπο του Άντεν, δεν πρέπει να επισκιάσουν ένα άλλο πιεστικό και, ενδεχομένως, φλεγμονώδες ζήτημα στον Ινδικό Ωκεανό, τη σε μεγάλο βαθμό ανεξέλεγκτη εκμετάλλευση των αλιευτικών πόρων της Σομαλίας.

23. Γνήσιο αγγλικό κείμενο στο: <http://www.wikileaks.org/wiki/WikiLeaks> τελευταία επίσκεψη: 2/9/2011

Ο Οργανισμός Τροφίμων και Γεωργίας του ΟΗΕ έχει ξεκινήσει μια σειρά πρωτοβουλιών για την αντιμετώπιση του προβλήματος, συμπεριλαμβανομένης και της Επιτροπής Τόνου του Ινδικού Ωκεανού, η οποία δημιουργήθηκε το 1993 (και η οποία περιλαμβάνει μεταξύ των 24 μελών της μια σειρά από χώρες εκτός της περιοχής του κόλπου, όπως η Κίνα, η Ιαπωνία, και το Ηνωμένο Βασίλειο). Ωστόσο, παρά τις προσπάθειες αυτές, το 2005, ο FAO παραδέχτηκε ότι το 75 τοις εκατό των αλιευτικών πόρων στο νότιο-δυτικό Ινδικό Ωκεανό είχαν αλιευθεί ως όριά τους, ενώ για το υπόλοιπο 25 τοις εκατό είχε γίνει η αλίευση πέραν από την οικολογική / οικοσυστημική δυνατότητα του ωκεανού. Οι συνέπειες της υπεραλίευσης, η οποία είναι στην πραγματικότητα σε μεγάλο βαθμό αποτέλεσμα των δραστηριοτήτων από χώρες εκτός της περιοχής, θα μπορούσε να έχει τελικά σοβαρές συνέπειες για τις παράκτιες χώρες που εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τους θαλάσσιους πόρους για τη διατροφή του πληθυσμού τους και τη στήριξη των εσόδων τους από τις εξαγωγές²⁴.

Τα προβλήματα που σχετίζονται με πόρους και στρατηγικά θέματα είναι πιθανό να αυξηθούν κατά την επόμενη δεκαετία, ιδιαίτερα με τη συνεχιζόμενη εξάρτηση της παγκόσμιας οικονομίας από τα ενεργειακά αποθέματα στη Μέση Ανατολή, την Κεντρική Ασία και την Αφρική. Η ταχέως αναπτυσσόμενη στη ναυτιλία Κίνα και η Ινδία αλλά και η ήδη ανεπτυγμένη δύναμη της Ιαπωνίας αποκτούν όλο και μεγαλύτερες ανάγκες χρήσης ενέργειας, και υπάρχει πραγματική πιθανότητα για σύγκρουση με αυτούς τους τρεις γίγαντες αλλά και την υπερδύναμη των ΗΠΑ να προσπαθούν να θρέψουν την οικονομική τους ανάπτυξη και να επεκτείνουν την επιρροή τους.

«Η ενεργειακή ασφάλεια και οι πόροι στο Άντεν είναι μεγάλης σημασίας. Η περιοχή του Ινδικού Ωκεανού είναι πολύ πλούσια σε πόρους, και ως εκ τούτου, όλες οι αναπτυσσόμενες και οι ανεπτυγμένες κοινωνίες πρέπει να έχουν πρόσβαση στο νέο υλικό που παράγεται γύρω από τον Ινδικό Ωκεανό», δηλώνει ο Kim Beazley, ο πρόεδρος της Αυστραλίας στις Ηνωμένες Πολιτείες, σε μια συνέντευξη του στην Asia Pacific Defense Reporter. «Μακροπρόθεσμα στον Ινδικό Ωκεανό πρόκειται να εμφανίζονται διενέξεις μεταξύ κρατών της παγκόσμιας πολιτικής πιο συχνά από ό,τι ποτέ πριν και αυτή είναι η πρόβλεψη σε μεγάλο βαθμό βασίζεται στο γεγονός ότι, μετακινούμενη η παγκόσμια ανάπτυξη ανατολικά, η περιοχή Ασίας-Ειρηνικού είναι για όλους περισσότερο σημαντική.»

Αξιο λόγου πως και μικρότερες δυνάμεις εμπλέκονται στα συμφέροντα της περιοχής όπως η απογαλακτισμένη πολιτικά Τουρκία και η σταθερά αναπτυσσόμενη Ταϊλάνδη. Παράλληλα, άλλα κράτη με συμφέροντα στην περιοχή όπως η Αίγυπτος δεν

24. IOTC - Indian Ocean Tuna Commission: <http://www.iotc.org/English/documents/index.php> τελευταία επίσκεψη: 2/9/2011

μπορούν λόγω πολιτικών συνθηκών να εμπλακούν σε επιχειρήσεις παρόλο που για την προαναφερόμενη υπολογίζεται πως χάνει 642 εκατομμύρια αμερικανικά δολάρια το χρόνο²⁵, λόγω της μείωσης της διέλευσης των καραβιών μέσα από τη διώρυγα του Σουέζ. Τα πλοία ψάχνουν κάποιο δρόμο μακριά από τον κόλπο του Άντεν λόγω έλλειψης ασφάλειας και οι παγκόσμιες ναυτιλιακές δυνάμεις συγκρούονται σε ένα «κοινωφελή», «ακήρυχτο» πόλεμο.

3.2 Οι πλοιοκτήτες

Μπορεί η ναυτιλία να γνώρισε τη μεγαλύτερη σύγχρονη άνθησή της μετά την εισχώρηση της Κίνας στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου (ΠΟΕ) και τις εισαγωγές της, αλλά τα ποσοστά δείχνουν, όπως αναφέρει ο Stopford Martin επικεφαλής αναλυτής της Clarkson Research, πως η πειρατική δραστηριότητα στα ανοιχτά της Σομαλίας «είναι μια επιχείρηση που αναπτύσσεται **ταχύτερα** από την εισαγωγή σιδηρομεταλλεύματος στην Κίνα».

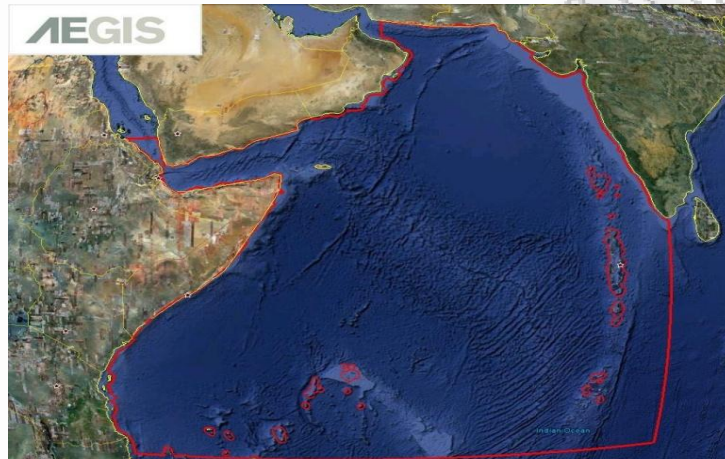
Τα συμφέροντα πλέον των πλοιοκτητών άρχισαν να θίγονται σε υπέρμετρο βαθμό καθώς αντί για μείωση, ως το τέλος του 2010, είχε παρατηρηθεί αύξηση και του ζητούμενου ποσού λύτρων και της οριζόμενης ως «πειρατικής ζώνης». Πιο συγκεκριμένα, η μέση ζητούμενη τιμή λύτρων αυξήθηκε από 2.000.000 αμερικανικά δολάρια σε 4.000.000, ενώ αν αναλογιστεί κανείς το κόστος για τρεις μήνες του “off-hire”, των διαπραγματεύσεων, της παράδοσης λύτρων, της απώλειας ή βλάβης του φορτίου και το κοινωνικό κόστος για τους ναυτικούς και τις οικογένειές τους, τότε η μέση πειρατεία κοστίζει περί τα 10 εκατομμύρια αμερικανικά δολάρια²⁶. Παράλληλα η ίδια έρευνα έδειξε πως ότι ο μέσος όρος λύτρων θα αυξηθεί στα 5,4 εκατ. δολάρια, σε σύγκριση με το 2005 που ήταν μόλις 150.000 δολάρια Αμερικής!

Οι πλοιοκτήτες είδαν τα συμφέροντα τους να πλήττονται και στον τομέα των ασφαλίσεων. Εκεί, λόγω της εκτεταμένης χρήσης των mother-vessels από τους πειρατές που πλέον ανοίγονται και επιχειρούν στον ινδικό, η μεικτή επιτροπή πολέμου (Joint War Committee) αποφάσισε το Δεκέμβριο του 2010 την τροποποίηση της ζώνης πειρατείας (pirates' zone) που τώρα περικλείεται από τα ακόλουθα όρια:

25. Hellenic Shipping News, (24 February 2011): “No to arms despite piracy”, http://www.hellenicshippingnews.com/index.php?option=com_content&view=article&id=9648:no-to-arms-despite-piracy&catid=44:latest-news&Itemid=64 τελευταία επίσκεψη: 4/9/2011

26. UNCTAD, (21/6/2011) “Review of Maritime transport 2010”: http://www.unctad.org/en/docs/rmt2010ch1_en.pdf

- α) Στο βόρειο-δυτικά, από την Ερυθρά Θάλασσα, νότια του γεωγραφ. πλάτους 15° N,
β) στα δυτικά του Κόλπου του Ομάν από Μήκος 58° E,
γ) στα ανατολικά, Μήκος 78° E,
δ) και στα νότια, Γεωγραφικό πλάτος 12° S,
με εξαίρεση τα παράκτια ύδατα των γειτονικών περιοχών μέχρι 12 ναυτικά μίλια
υπεράκτια εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά.



Χάρτης του “pirate zone” σύμφωνα με την Hellenic War Risks.

Τα εμφανώς αυξημένα όρια της πειρατικής ζώνης ανάγκασαν τους πλοιοκτήτες σε επιπλέον δαπάνες. Ο λόγος είναι οι πολλές επιπλέον ώρες πλεύσης σε «ζώνη υψηλού κινδύνου» (high risk zone).

Βεβαίως οι πλοιοκτήτες προσπάθησαν με το μέρος τους να μετακυλήσουν τα κόστη στους ναυλωτές και ακόλουθο τον διαφόρων ζυμώσεων, λόγω συγκρουόμενων συμφερόντων, ήταν η κατάληξη στην «πειρατική ρήτρα, της BIMCO, για τα μέρη στη χρονοναύλωση» (Piracy’s clause for Time Charter Parties). Η ρήτρα εκδόθηκε το 2009 και ορίζει τα συμφέροντα ως εξής²⁷:

(A) το σκάφος δεν υποχρεούται να προβεί ή να συνεχίσει προς ή μέσα από, κάθε λιμάνι, τόπο, περιοχή ή ζώνη, ή οποιαδήποτε πλωτή περιοχή ή κανάλι, η οποία, κατά την εύλογη κρίση του πλοιάρχου και / ή των ιδιοκτητών, είναι επικίνδυνη για το σκάφος, το φορτίο του, το πλήρωμα ή άλλα άτομα επί του σκάφους, λόγω οποιασδήποτε πραγματικής, εν δυνάμει ή αναφερόμενης πειρατικής επίθεσης και / ή βίαιης ληστείας και / ή σύλληψης, κατάσχεσης, αν αυτός ο κίνδυνος υφίσταται κατά το χρόνο της υπογραφής του ναυλοσύμφωνου ή συνέβη στη συνέχεια. Σε περίπτωση που το σκάφος διέρχεται /

27. Η ρήτρα : <http://www.nortonrose.com/files/charterparty-piracy-clauses-15-march-2011-pdf-107-mb-35869.pdf>

εισχωρεί μέσα σε κάθε τέτοια περιοχή όπως ορίζεται ανωτέρω, η οποία γίνεται επικίνδυνη, ή είναι πιθανό να είναι ή να γίνει επικίνδυνη, μετά την είσοδό του σε αυτή, το καράβι έχει την ελευθερία να την εγκαταλείψει.

(B) Εάν, σύμφωνα με την υπο-σημείωση (α) οι ιδιοκτήτες αποφασίσουν ότι το σκάφος δεν προβαίνει ή συνεχίζει προς ή μέσω της επικίνδυνης περιοχής πρέπει να ενημερώνουν αμέσως τους ναυλωτές. Οι ναυλωτές θα υποχρεούνται εφεξής να εκδίδουν άλλες οδηγίες για το ταξίδι και θα αποζημιώνουν τους Ιδιοκτήτες για τυχόν απαιτήσεις (claims) από τους κατόχους των φορτωτικών που προκαλούνται από την αναμονή για απόδοση νέων οδηγιών ενός εναλλακτικού ταξιδιού. Κάθε φορά που χάνεται χρόνος ως αποτέλεσμα της συμμόρφωσης με τις εν λόγω διαταγές δεν θεωρείται off-hire το βαπόρι.

(Γ) Εάν υπάρξει η συναίνεση από τους Ιδιοκτήτες ή από το σκάφος που προβαίνει σε ή μέσω μιας περιοχής που είναι εκτεθειμένη στον κίνδυνο της πειρατείας, τότε Ιδιοκτήτες έχουν την ελευθερία:

(i) να λαμβάνουν εύλογα προληπτικά μέτρα για την προστασία του σκάφους, του πληρώματος και του φορτίου του, που περιλαμβάνουν αλλά δεν περιορίζονται σε εκ νέου οργάνωση της θαλάσσιας διαδρομής εντός του χώρου, προχωρώντας σε κονβόι, με συνοδούς, αποφεύγοντας την ημέρα ή τη νύχτα ναυσιπλοΐας, τη ρύθμιση της ταχύτητας, ή η προσθήκη προσωπικού ασφαλείας ή εξοπλισμού για το πλοίο.

(ii) να συμμορφωθούν με τις υποδείξεις των οδηγιών, ή / και τις εισηγήσεις κάθε ασφαλιστών, οι οποίοι έχουν την εξουσία να δώσουν τέτοιος υποδείξεις σύμφωνα με τους όρους της ασφάλισης.

(iii) να συμμορφωθούν με όλες τις εντολές, οδηγίες, συστάσεις ή συμβουλές που δίνονται από την κυβέρνηση του έθνους που ανήκει η σημαία του σκάφους, ή άλλη κυβέρνηση στην οποία το δικαίωμα οι ιδιοκτήτες υπόκεινται, ή οποιαδήποτε άλλη κυβέρνηση, σώμα ή ομάδα, συμπεριλαμβανομένων των στρατιωτικών αρχών, που έχουν την εξουσία να επιβάλουν τη συμμόρφωση σύμφωνα με τα παραγγέλματα ή τις κατευθύνσεις τους, και

(iv) να συμμορφώνονται με τους όρους οποιασδήποτε απόφασης του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών, καθώς και με το εφαρμοζόμενο παράγγελμα οποιαδήποτε άλλης υπερεθνικής αρχής η οποία έχει το δικαίωμα να εκδίδει και να δώσει τέτοια παραγγέλματα, και με την εθνική νομοθεσία που έχει στόχο να επιβάλει οδηγίες στο οποίο οι ιδιοκτήτες είναι υποκείμενοι, και να υπακούουν στις εντολές και κατευθύνσεις από εκείνους που έχουν επιφορτιστεί με την εφαρμογή τους. Υποχρεώνει πλέον και τους ναυλωτές να αποζημιώσουν τους Ιδιοκτήτες για τυχόν απαιτήσεις από τους κατόχους φορτωτικών ή τρίτων που προκαλούνται από τις διαδικασίες που υπόκεινται το σκάφος, όπως αυτές ορίζονται ανωτέρω, εκτός στο βαθμό που οι εν λόγω απαιτήσεις καλύπτονται από συμπληρωματική ασφάλιση, όπως προβλέπεται στην υπο-σημείωση (δ) (iii).

(Δ) Κόστος

(i) Εάν το Πλοίο πλησιάζει σε μια περιοχή, όπου λόγω του κινδύνου της πειρατείας επιπλέον δαπάνες θα πρέπει να περιλαμβάνονται και δεν περιορίζονται σε πρόσθετο προσωπικό ή / και σε προληπτικά μέτρα για την αποφυγή της πειρατείας, όπως είναι λογικό, το κόστος θα μετακυλήσει στο λογαριασμό των ναυλωτών. Κάθε φορά που χάνεται χρόνος περιμένοντας τα προαναφερόμενα Convoys, σύμφωνα με τη συνιστώμενη ιδανική διαδρομή, το χρονοδιάγραμμα, ή τη μείωση της ταχύτητας ή τη λήψη μέτρων για την ελαχιστοποίηση του κινδύνου, πρέπει να προστίθενται τα κόστη στο λογαριασμό των Ναυλωτών και το σκάφος πρέπει να παραμένει υπό ενοικίαση (on-hire).

(ii) εάν οι ιδιοκτήτες καθίστανται υπεύθυνοι (βάσει των όρων της εργασίας) να πληρώσουν το πλήρωμα με οποιοδήποτε είδος μπόνους ή πρόσθετης αμοιβής για πλοήγηση σε μια περιοχή η οποία είναι επικίνδυνη με τον τρόπο που ορίζεται στο εν λόγω κείμενο, τότε το πραγματικό μπόνους ή η πρόσθετες αμοιβές που καταβάλλονται επιστρέφονται στους ιδιοκτήτες από τους ναυλωτές.

(iii) Σε περίπτωση που οι ασφαλιστές των ιδιοκτητών απαιτούν επιπλέον ασφάλιστρα ή πρόσθετη ασφαλιστική κάλυψη είναι απαραίτητη διότι το πλοίο προσχωρεί σε / ή από μια περιοχή που εκτίθενται στον κίνδυνο της πειρατείας, τότε οι πρόσθετες δαπάνες ασφάλισης, επιστρέφονται από τους ναυλωτές στους ιδιοκτήτες.

(iv) Όλες οι πληρωμές που απορρέουν από το υπο-σημείωση (δ) πρέπει να διευθετηθούν μέσα σε διάστημα δεκαπέντε (15) ημερών από την παραλαβή των υπό εξέταση τιμολογίων στους πλοιοκτήτες, είτε κατά τη διάρκεια του re-delivery, αν αυτό συμβεί πρώτο.

(E) Εάν το Πλοίο δεχθεί επίθεση από πειρατές, οποιαδήποτε απώλεια χρόνου εργασίας πρέπει να προστεθεί στο λογαριασμό των ναυλωτών και το σκάφος να παραμείνει στην ενοικίαση (on-hire).

(Στ) Εάν το Πλοίο καταληφθεί από πειρατές, οι ιδιοκτήτες πρέπει να κρατούν τους ναυλωτές στενά ενημερωμένους από τις προσπάθειες που καταβάλλονται για να ελευθερωθεί το σκάφος. Το σκάφος πρέπει να παραμείνει στη ναύλωση καθ όλη την κατάσχεση και οι υποχρεώσεις των ναυλωτών δε διαφοροποιούνται εκτός από το ότι οι πληρωμές ναύλου παύουν να ισχύουν την 91^η ημέρα μετά την κατάσχεση και επέρχονται από την ημέρα που το σκάφος απελευθερώνεται.

(Z) Σε περίπτωση που σύμφωνα με την παρούσα ρήτρα οτιδήποτε γίνεται ή δεν γίνεται, αν δεν θεωρείται παρέκκλιση, πρέπει να θεωρείται ως νόμιμη εκπλήρωση αυτού του ναυλοσύμφωνου. Σε περίπτωση σύγκρουσης μεταξύ των διατάξεων της παρούσας

ρήτρας και οποιασδήποτε σιωπηρής ή ρητής διάταξης του Charter party, η ρήτρα αυτή υπερισχύει στο βαθμό που τέτοια σύγκρουση υφίσταται, αλλά όχι περισσότερο.

Όπως παρουσιάζεται άνωθεν, η ρήτρα που εκδόθηκε μετά τα αυξημένα κρούσματα πειρατείας το 2009 από την BIMCO, ελευθερώνει τα χέρια των πλοιοκτητών που παρέχουν την περιουσία τους αλλά και το ανθρώπινο δυναμικό τους και τα βάρη επωμίζονται οι ναυλωτές. Βέβαια, αξίζει να σημειωθεί πως σε αρκετές περιπτώσεις παρατηρείται ο ναυλωτής να είναι και ο πλοιοκτήτης και σε αυτήν την περίπτωση τα κόστη βαραίνουν τον ίδιο.

Αποδείξεις από τον IMO δημοσιευμένες στο έντυπο του The Standard P&I Club (έκδοση September 2011), δείχνουν ότι μόνο το 60% των καραβιών που περνούν από τον κόλπο του Άντεν ακολουθούν τα προτεινόμενα μέτρα του BMP. Από 17 Ιανουαρίου μέχρι 27 Φεβρουαρίου 2011 από τα καράβια που πέρασαν από τον κόλπο του Άντεν:

- 10% δεν είχαν εφαρμόσει κανένα μέτρο αυτοπροστασίας και
- 18% δεν είχαν εγγραφτεί στο UKMTO ή στο MSC-HOA

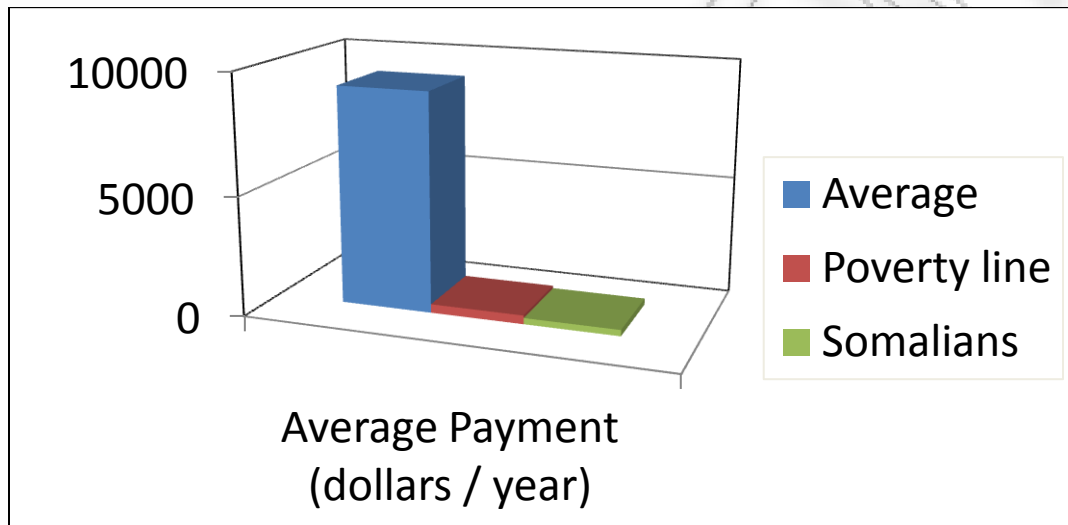
Τα ποσοστά αυτά δείχνουν την όχι σωστή πληροφόρηση της καταστάσεως από όλους τους πλοιοκτήτες αλλά και σε κάποιες περιπτώσεις την αγνόηση της από τους εφοπλιστές σε βάρος της ασφάλειας των πληρωμάτων.

3.3. Σομαλοί

3.3.α. Πειρατές

Κύριο ερώτημα προβληματισμού των ασχολούμενων με τη διεθνή ασφάλεια είναι η προθυμία του Σομαλικού ανθρώπινου δυναμικού να εμπλακεί στη κερδοφόρα μεν, αλλά συχνά θανατηφόρα, «επιχείρηση» που ονομάζεται πειρατεία. Σίγουρα συμπεράσματα για την «προθυμία» των Σομαλών να εμπλακούν στην πειρατεία μπορούν να εξαχθούν από την εξέταση των δημογραφικών στοιχείων των κατοίκων της χώρας. Αρχικά, άξιος λόγου είναι ο μέσος όρος ζωής των Σομαλών που για τους άντρες ανέρχεται μόλις στα 38,6 χρόνια²⁷ (!). Από την έρευνα προκύπτει δε, πως κύριες ασθένειες που μαστίζουν την περιοχή είναι η βακτηριδιακή και πρωτοζωική διάρροια, η ηπατίτιδα Α και Ε, ο τυφοειδής πυρετός, μαλάρια, η σχιστοσομίαση ενώ η πιο συχνά εμφανιζόμενη ασθένεια των ζώων είναι η λύσσα. Όπως παρατηρούμε τα δεδομένα, εύκολα εξάγεται το συμπέρασμα πως η εμφάνιση πρόωρης θνησιμότητας από ασθένειες ιάσιμες για τον υπόλοιπο πλανήτη υποδηλώνει τη μεγάλη φτώχεια του κράτους αλλά

κυρίως των πολιτών που δεν έχουν πηγές εύρεσης χρημάτων. Δεδομένο αποτελεί πως το υπέδαφος της Σομαλίας είναι φτωχό σε ορυκτό πλούτο, για αυτό άλλωστε και μετά το 1991 οι ΗΠΑ εγκατέλειψαν την προσπάθεια σταθεροποίησης και καπιταλοποίησης της χώρας. Ο μέσος Σομαλός άντρας, μη έχοντας πόρους άντλησης ή δημιουργίας χρημάτων αμειβεται με 260 USD το χρόνο, αρκετά δηλαδή κάτω από το όριο της φτώχιας παγκόσμια (365 USD/year)²⁸. Σύμφωνα δε με μετρήσεις της Παγκόσμιας Τράπεζας το 73% του πληθυσμού ζει με λιγότερα από 2 USD την ημέρα (1,28 ευρώ).



Διάγραμμα από τον ερευνητή για παραστατική αποτύπωση των αριθμών

Παράλληλα, ο πληθυσμός της Σομαλίας ανέρχεται στους (περίπου) 9.900.000 κατοίκους, αριθμός ικανός για να βρεθεί πρόθυμο, λόγω πενίας, ανθρώπινο δυναμικό να στελεχώσει τις πειρατικές επιθέσεις. Για τους Σομαλούς, η κύρια πηγή άντλησης χρημάτων τους που υπήρξε ως το τέλος του προηγούμενου αιώνα ήταν η αλιεία, η οποία σταμάτησε αναγκαστικά και οδηγήθηκαν στην απόλυτη πείνα²⁹. Επιπλέον, επιβαρυντικός παράγοντας για αυτούς είναι η έλλειψη σταθερής κυβέρνησης ικανής να υπερασπιστεί τα συμφέροντα τους. Το τελευταία, προσπάθησαν να τα υπερασπιστούν μόνοι τους. Έχοντας ανακαλύψει πως τα λύτρα από κατάληψη κάποιου

28. CIA – The world fact book: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/> τελευταία επίσκεψη: 2/9/2011

29. Άξιες λόγου είναι οι θεωρίες που υποστηρίζουν πως η απαρχή των πειρατικών επιθέσεων προήλθε από απλούς Σομαλούς αλιείς μετά το 1991 που (μη υπάρχουσας κάποιας σταθερής κυβέρνησης – λιμενικού) προσπαθούσαν μόνοι τους να αποθήσουν την παράνομη αλιεία από την εξίσου παράνομη επέλαση ξένων αλιευτικών στα νερά της Σομαλίας http://wardheernews.com/Articles_09/Jan/Waldo/08_The_two_piracies_in_Somalia.html τελευταία επίσκεψη: 13/9/2011, βλέπε επίσης Κιουρκτσόγλου George και Dr Coutroubis Alec D. (2010), “Somali Piracy vs. Fishing Activities in the Country’s Territorial Waters and its Exclusive Economic Zone”. Επιπλέον, βασικές είναι και οι θεωρίες που θελαν, ξένων συμφερόντων καράβια, να προβαίνουν σε ρήξη αποβλήτων στα χωρικά ύδατα του κράτους καταστρέφοντας το θαλάσσιο πληθυσμό. Οι Σομαλοί στην προσπάθεια τους να χτυπήσουν τα ξένα καράβια, πιθανώς ανακάλυψαν τις οικονομικές δυνατότητες που τους άνοιξε η πειρατεία. <http://english.aljazeera.net/news/africa/2008/10/2008109174223218644.html> τελευταία επίσκεψη: 24/9/2011

διερχόμενοι σκάφους αγγίζουν κατά μέσο όρο τα 5,4 εκατομμύρια δολάρια Αμερικής, στράφηκαν προς αυτή την πηγή εισροής χρημάτων, με τη βοήθεια φυσικά μεγαλοεγκληματιών της διεθνούς σκηνής, που βοηθούν στη συλλογή και στο ξέπλυμα των λύτρων³⁰ όπως επίσης και στην παροχή όπλων στους Σομαλούς. Αποτέλεσμα όλων αυτών ήταν τον Νοέμβριο του 2010 να έχουν πληρωθεί σε λύτρα περί τα 238 εκατομμύρια \$, μόνο για το 2010, και να σημειωθεί νέο αρνητικό ρεκόρ ύψους λύτρων, αυτή τη φορά για το πετρελαιοφόρο Samhao Dream που δόθηκαν 9,5 εκατομμύρια δολάρια Αμερικής, ενώ είχαν αρχικά ζητηθεί 20 εκατ. \$³¹.

Ας δούμε όμως τι κόστη προϋπολογίζονται για μια επιχείρηση κατάληψης πλοίου. Προϋποθέσεις που όπως θα δούμε δε γίνεται να εκπληρωθούν χωρίς τη οικονομική αρωγή χορηγών (διεθνών εγκληματιών). Πιο συγκεκριμένα οι πειρατές θα χρειαστούν:

- 1) Ένα ταχύπλοο σκάφος 3000 – 4000\$, και μία μηχανή, ικανή να πιάσει επαρκείς κόμβους για την προσέγγιση του πλοίου, άλλα 6180\$³².
- 2) Όπλα αυτόματα για τουλάχιστον 5 άτομα, αξίας $120\$ \times 5 = 600 \$$ στη μαύρη αγορά³³



- 3) Δύο τουλάχιστον ρουκετοβόλα (rocket launcher) αξίας $2 \times 320 = 640\$$ ³⁴



30. Για περισσότερες πληροφορίες στο ξέπλυμα χρήματος στη Σομαλία, σας παραπέμπουμε στα αρχεία: “*Money laundering and the financing of terrorism*” European Union Committee, 19th Report of Session 2008-2009, 22 July 2009. http://www.coe.int/t/dghl/monitoring/moneyval/activities/UK_Parlrep.pdf τελευταία επίσκεψη: 14/9/2011, ενώ συστήνεται να εξεταστεί επίσης το σύστημα εμβασμάτων Hawala και οι δυνατότητές του στο ξέπλυμα χρήματος λόγω της απλοϊκής μορφής του : <http://www.u4.no/helpdesk/helpdesk/query.cfm?id=170> τελευταία επίσκεψη: 14/9/2011

31 Σχετικό άρθρο στο Aljazeera εκείνης της περιόδου : <http://english.aljazeera.net/news/africa/2010/11/2010116231624431468.html> τελευταία επίσκεψη: 4/9/2011

32. Τιμές υπολογισμένες από τον ερευνητή για σκάφος : Yamaha, made in China 7-9m, για 7 με 10 άτομα, και η μηχανή: Yamaha 70LTR, Outboard Motor, 70hp, 3 cylinders.

33. Υπολογισμένο ως AK-47, Russian made gun, Source: <http://www.ak47world.com/> τελευταία επίσκεψη: 20/9/2011

34. Υπολογισμένο για RPG-7 Russian made, Source: <http://www.airsoftworld.net/russian-mania-workshop-rpg-7-full-metal-and-wood-rocket-launcher.html> τελευταία επίσκεψη: 20/9/2011

4) Ένα πλοίο mother-ship σε περίπτωση που θέλουν να ανοιχτούν στον Ινδικό Ωκεανό για την εύρεση του πλοίου – στόχου.

Παράλληλα, ενδιαφέρον παρουσιάζει η εξέταση του διαχωρίσις των λύτρων στους αποδέκτες τους:

- 1) Οι πειρατές που εμπλέκονται στην επιχείρηση παίρνουν το 30%
- 2) Οι ένοπλοι συνεργάτες που ασφαλίζουν τη βάση των πειρατών στη ξηρά, το 10%
- 3) Η τοπική κοινότητα – γηραιότεροι και αξιωματούχοι -, το 10%
- 4) Ο χορηγός του εξοπλισμού και των σκαφών, το 30%
- 5) Ο χρηματοδότης – διεθνή κάλυψη των πειρατών-, το 20%

Σημειώνεται, πως ο χρηματοδότης και ο χορηγός πολλές φορές συμπίπτουν³⁵.

Όπως διαφαίνεται από τη δημογραφική και οικονομική ανάλυση που προηγήθηκε, η απάντηση στο γρίφο της Σομαλικής πειρατείας έρχεται «από τη ξηρά», λόγω μη ανάπτυξης εναλλακτικών πηγών εισοδήματος για τους ντόπιους. Τα συμφέροντα των Σομαλών θα συνεχίσουν να κινούνται προς τη «διέξοδο» της πειρατείας δεδομένου ότι:

α. Δεν υπάρχουν (ούτε φαίνεται ότι θα υπάρξουν) διαθέσιμες πηγές νόμιμων εσόδων, εκτός από τις παραδοσιακές της γεωργίας, της αλιείας και (σε μικρότερο βαθμό) του εμπορίου. Οι τρεις αυτοί τομείς ακόμα βρίσκονται σε εμβρυακή μορφή.

β. Ακόμα κι αν αναπτύσσονταν, το εισόδημα (κατά κεφαλήν) που παράγεται από αυτές τις εναλλακτικές επαγγελματικές δραστηριότητες, θα ωχριούσε σε σύγκριση με τις χρηματικές ροές που προκύπτουν μέσω των πειρατικών λύτρων³⁶.

Ως εκ τούτου, η χώρα και οι πολίτες για τα επόμενα χρόνια είναι απελπιστικά καταδικασμένοι στη λήθη των πειρατικών επιχειρήσεων³⁷.

35. Leeson Peter T., (2009): *“The invisible hook: The hidden economics of Pirates”* Princeton University Press.

36. Βρείτε συνέντευξη ενός πειρατή και χρηματοδότη πειρατικών επιχειρήσεων, Πηγή: Maritime Sun News, World Wide Shipping News: <http://www.maritimesun.com/news/somali-pirate-i-made-2-4-mln-from-ransoms-in-2010/> τελευταία επίσκεψη: 14/9/2011

37. Coutroubis Alec D and Kiourktsoglou (2010) George *“Somali Piracy: Understanding the Criminal Business Model”*, University of Greenwich

3.3.β. Τρομοκράτες

Από το 1991, περίοδος που επήλθε η πτώση της τότε δικτατορίας του Maxamed Siyaad Barre³⁸, το ακυβέρνητο έδαφος της Σομαλίας έγινε πόλος έλξης διεθνών εγκληματιών και φυσικά διεθνών τρομοκρατών. Αρχικά, ο διαχωρισμός των δύο μπορεί να αποσαφηνιστεί μέσα από τον ορισμό που δίνει ο καθηγητής Αναστάσιος Μ. Τάμης³⁹ για τους τρομοκράτες:

«Μια τρομοκρατική ενέργεια έχει πάντα ένα πολιτικό κίνητρο και όχι κάποιο προσωπικό όφελος όπως στην περίπτωση της πειρατείας. Ο τρομοκράτης είναι διατεθειμένος να χάσει τη ζωή του στο όνομα κάποιας θρησκείας, πολιτικής ιδέας, ή κάποιου παρεμφερούς κινήτρου. Για την επιτυχία του στόχου του, χρησιμοποιεί βία άμεσα ή έμμεσα στα θύματα του».

Σε αντίθεση με τους πειρατές, ο Σομαλοί τρομοκράτες έχουν διασυνδέσεις με ξένες περιοχές και παραρτήματα άλλων εξτρεμιστικών οργανώσεων, ενώ πάντα χρησιμοποιούν πλάνο για τις επιθέσεις τους, συμπεφωνημένο και μελετημένο από πριν. Πέραν όμως των επιθέσεων για πολιτικά ή θρησκευτικά κίνητρα, η διεθνής κοινότητα διατηρεί πληροφορίες ότι οι τρομοκράτες χρηματοδοτούν και χρηματοδοτούνται από τους πειρατές και λειτουργούν ως συγκοινωνούντα δοχεία.

Σήμερα, σε όλο τον Κόλπο του Άντεν μία τρομοκρατική απειλή, στο ίδιο επίπεδο με αυτό της AQAP, αναπτύσσεται στη Σομαλία. Μια μαχητική ομάδα ισλαμιστών με επιβεβαιωμένους δεσμούς με την alQaeda ονομαζόμενη al Shabaab ελέγχει το μεγαλύτερο μέρος της νότιας και κεντρικής Σομαλίας, όπου διατηρεί στρατόπεδα εκπαίδευσης διεθνών τρομοκρατών. Στις τάξεις της αριθμεί δεκάδες «μαχητές» από τις Ηνωμένες Πολιτείες και την Ευρώπη⁴⁰.

Με ποιο τρόπο όμως πείθονται οι Σομαλοί να ενταχθούν σε αυτές τις οργανώσεις; Όπως έχει αναφερθεί ένα από τα σοβαρότερα προβλήματα της Σομαλίας είναι η έλλειψη

38. Ντοκιμάντέρ είναι διαθέσιμα στη σελίδα <http://www.jaallesiyaad.com/> για τη ζωή, τη δράση και το θάνατο του δικτάτορα. Τελευταία επίσκεψη: 2/9/2011

39. Notre Dame University, (2010): “*Terrorists, maritime terrorists and pirates: how similar are they*”, Perth, Australia <http://www.hellenicnavy.gr/nmiotc/files/NMIOTCjournal.pdf> τελευταία επίσκεψη: 26/9/2011

40. Άλλες εξτρεμιστικές (όχι πάντα τρομοκρατικές) δυνάμεις που αναπτύσσονται στην περιοχή είναι οι : Ahlu Sunna wa al Jama'a, Al Qaeda in East Africa, AMISOM (African Union Mission in Somalia), Hizb al Islam, Islamic Courts Union (ICU), Islamic Union (IU), πληροφορίες για τις οποίες βρίσκουμε στην έρευνα του Christofer Harnish, (February 12, 2010) “*The terror threat from Somalia*”, on behalf of American Enterprise Institute.; https://mail-attachment.googleusercontent.com/attachment?ui=2&ik=5ab69aace0&view=att&th=12e80b2fd21d0419&attid=0.1&di sp=inline&safe=1&zw&saduie=AG9B_P_eyWWEPO4PWtB9R1_6oXc&sadet=1317806117801&sads=XByCcNhV99WxpUFB00JRO7dpkPA τελευταία επίσκεψη: 26/9/2011

έστω μιας στοιχειώδους κυβέρνησης και κοινωνίας των πολιτών. Ως αποτέλεσμα, ακόμα και βασικές υπηρεσίες, όπως η εκπαίδευση, δεν είναι διαθέσιμες για πολλούς Σομαλούς. Ως εκ τούτου, πολλοί γονείς στέλνουν τα παιδιά τους στα ισλαμικά τζαμιά - σχολεία για την εκπαίδευση τους. Τα ισλαμικά θρησκευτικά σχολεία και τα τζαμιά προσφέρουν περιορισμένο πρόγραμμα σπουδών, και τείνουν να είναι φονταμενταλιστικά στη φύση τους, επειδή χρηματοδοτούνται από την Αλ Σαμπάμπ. Οι αναλυτές επισημαίνουν ότι σε πολλές περιοχές, η Αλ Σαμπάμπ είναι ο μόνος οργανισμός που μπορεί να παρέχει τις βασικές κοινωνικές υπηρεσίες, όπως στοιχειώδεις ιατρικές εγκαταστάσεις, κέντρα διανομής τροφίμων, καθώς και ένα σύστημα βασικής νομοθεσίας βασισμένη στον ισλαμικό νόμο. Δυτικοί διπλωμάτες φοβούνται ότι η Αλ Σαμπάμπ θα συνεχίσει να κερδίζει την τοπική κοινή γνώμη/στήριξη με την παροχή υπηρεσιών, κινούμενη παρόμοια με τον τρόπο της Χαμάς, που γνώρισε μεγάλη επιτυχία στην Λωρίδα της Γάζας. Οι ειδικοί υποστηρίζουν πως λίγα μπορούν να κάνουν οι Ηνωμένες Πολιτείες για να αποδυναμώσουν την Αλ Σαμπάμπ. Οι Ηνωμένες Πολιτείες έχουν ξεκινήσει αεροπορικές επιθέσεις με στόχο τα μέλη της Αλ Σαμπάμπ που πιστεύουν ότι έχουν σχέση με την Αλ Κάιντα. Από την άλλη, οι ειδικοί σημειώνουν πως αυτές οι αεροπορικές επιθέσεις έχουν ως μόνο αποτέλεσμα να αυξήσουν τη λαϊκή υποστήριξη της Αλ Σαμπάμπ. Στην πραγματικότητα, υποστηρίζουν ότι δύο μόνο ενέργειες θα μπορούσαν να κινητοποιήσουν την Αλ Σαμπάμπ και να αυξήσουν την επιρροή της στη Σομαλία, οι πρόσθετες αεροπορικές επιδρομές από τις ΗΠΑ, ή μια επιστροφή της στρατευμάτων της Αιθιοπίας⁴¹.

Κατανοούμε πως έχοντας ριζώσει η Αλ Σαμπάμπ στη ζωή των Σομαλών, θα ήταν αδύνατο να μην αναπτύξει σχέσεις συνεργασίας με τους πειρατές. Έτσι μία ειδοποίηση της "GAC Protective Solutions" (professional non-lethal anti-piracy services) που έρχεται στις 23 Φεβρουαρίου του 2011 επιβεβαιώνει τους φόβους της διεθνής κοινότητας για την ανάπτυξη των σχέσεων μεταξύ των πειρατικών συνδικάτων και της ριζοσπαστικής ισλαμικής οργάνωσης al-Shebaab.

«Πειρατές στην πόλη-λιμάνι του Xaraardheere έχουν συμφωνήσει να καταβάλουν το 20% των χρημάτων από τα λύτρα τους στην Al Shebaab και σε αντάλλαγμα να τους επιτραπεί να χρησιμοποιούν την πόλη ως βάση για τη δραστηριότητά τους».

Πηγές από έρευνα της ίδια εταιρίας αναφέρουν πως αυτή η συνεργατική σχέση δεν μπορεί να διαρκέσει επί μακρόν, δεδομένου ότι οι δύο ομάδες ιδεολογικά έρχονται σε αντίθεση η μία με την άλλη. Επιπλέον, η προαναφερθείσα συμφωνία ήρθε μόνο μετά από σύλληψη των ηγετών πειρατικού συνδικάτου από την Al-Shebaab, γεγονός που δείχνει ότι η σχέση δεν στηρίζεται σε μια ιδιαίτερα στέρεη

41 Hanson Stephanie (February 27, 2009): "Al-Shabab", Council on Foreign Relations Backgrounder,

βάση και δεν μπορεί να διαρκέσει για πολύ καιρό. Η νομισματική σχέση μεταξύ των δύο πλευρών όμως, οικιοθελώς ή αναγκαστικά, είναι πιθανό να διαρκέσει περισσότερο, μιας και έχουν κοινό τόπο δράσης. Αντιθέτως, η πόλη Xarardheere έχει ήδη αμφισβητηθεί από ομάδες όπως Hizb ul-Islam και οι πειρατές ίσως αναγκαστούν να λειτουργήσουν σε περιοχές πιο βόρεια εφόσον εξαναγκαστούν να εγκαταλείψουν την περιοχή.

Δεδομένης της κοινής δράσης και αλληλο-χρηματοδότησης των πειρατών και των τρομοκρατών είναι δυνατό να ριζωθεί μία σχέση συνεργασίας αλλά και κάποιο είδος προσηλυτισμού της μια θεωρίας (του ιδίου οφέλους) με την άλλη (των πολιτικών ή θρησκευτικών κινήτρων) και αντίστροφα. Το γεγονός αυτό, αν καταστεί πραγματικό, τότε αφήνει ανοιχτή την αμφίδρομη ροή πειρατών και τρομοκρατών από τη μία οργάνωση στην άλλη και ισχυροποιεί και τις δύο πλευρές (οικονομικά, σε ανθρώπινο δυναμικό, σε μεταφορά τεχνογνωσίας και διεθνών επαφών).

4. Κεφάλαιο Τέταρτο: “Το κράτος της Σομαλίας και η συμβολή του στην αντιμετώπιση της πειρατείας”

4.1. Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση

Η Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση διαθέτει ένα κέντρο ασφαλείας με λιγότερα από 20.000 άτομα προσωπικό, συμπεριλαμβανομένων των στρατιωτικών, αστυνομικών και μυστικών υπηρεσιών. Πολλές από αυτές τις θέσεις, ωστόσο, πιστεύεται ότι είναι "φαντάσματα", των οποίων ο μισθός – όταν εκταμιεύεται - εκτρέπεται στους λογαριασμούς ανώτερων διοικητών. Η πληρωμή είναι ακανόνιστη. Κατά τη διάρκεια των τελευταίων έξι μηνών, τα αποτελεσματικά επίπεδα δυνάμεων έχουν εξαντληθεί από την περαιτέρω τριβή και την αποστασία και συχνά στο κέντρο ασφαλείας παρατηρείται απροθυμία του προσωπικού.

Οι υπόλοιπες δυνάμεις της Μεταβατικής Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης είναι αποδιοργανωμένες και απείθαρχες και σε μεγάλο βαθμό λειτουργούν ως ημι-αυτόνομες πολιτοφυλακές. Οι διάφορες δυνάμεις ασφαλείας εκτελούν παρόμοια καθήκοντα, ενώ εμφανίζονται με τις στολές τους δυσδιάκριτες και είναι σχεδόν αδύνατο να γίνει διάκριση μεταξύ στρατιωτικών και αστυνομικών δυνάμεων. Οι δυνάμεις της Μεταβατικής Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης σε μεγάλο βαθμό διαμορφώνεται με βάση φατρίες, ενώ συνήθως αντανάκλουν την υπαγωγή τους σε ανώτερους διοικητές. Σε μεγάλο βαθμό, η ιεραρχία αντανάκλα την ύπαρξη των διαφόρων φατριών και τη διαφθορά των διοικητών. Σχετικές θέσεις του υπουργικού συμβουλίου, συμπεριλαμβανομένων του Υπουργού Άμυνας και του Υπουργού Εσωτερικής Ασφάλειας εμφανίζονται να ασκούν ελάχιστη ή όχι πραγματική εξουσία επί των δυνάμεων στο εσωτερικό της χώρας και στα αντίστοιχα χαρτοφυλάκιά τους.

4.2. Στρατιωτική Δύναμη Σομαλίας

Η δομή διοίκησης της Μεταβατικής Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης έχει ως εξής:

Αρχηγός: ο Πρόεδρος Abdillahi Yusuf Ahmed

Υπουργός Άμυνας: ο Muhyadiin Haji Mohamed Ibrahim και

Αρχηγός του Γενικού Επιτελείου: ο Shaid Mohament Hersi "Dheere".

Το μέγεθος και η διάταξη των στρατιωτικών δυνάμεων της Μεταβατικής Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης είναι δύσκολο να αξιολογηθεί, εν μέρει λόγω της αποδιοργάνωσης και εν μέρει λόγω των επικαλύψεων μεταξύ των διαφόρων δυνάμεων ασφαλείας. Σε αιτήματα του προϋπολογισμού, επίσημα έγγραφα που εκδίδονται από τη Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση και τον Αρχηγό του Επιτελείου, στα τέλη του 2007, αναφέρεται πως η συνολική δύναμη των σωμάτων ασφαλείας αγγίζει τις 10.000. Η κυβέρνηση της Αιθιοπίας ενημέρωσε τον Οκτώβριο του 2008 την ομάδα παρακολούθησης του ΟΗΕ ότι είχε εκπαιδεύσει 17.000 Σομαλούς που εργάζονταν ως προσωπικό ασφαλείας, αλλά δεν διευκρίνισε πόσοι ήταν της αστυνομίας και πόσοι στρατιωτικοί. Από το σύνολο αυτό, η Αιθιοπία υποστηρίζει πως λιγότεροι από 3.000 συνέχισαν να υπάρχουν στη θέση τους ως σήμερα, καταδεικνύοντας έτσι ένα ποσοστό παραίτησης της τάξης του 80 τοις εκατό. Δεδομένου ότι οι περισσότεροι στρατιώτες που λιποτακτούν ή αποστατούν παίρνουν τα όπλα και τις στολές τους μαζί τους, περίπου 14.000 νέα όπλα εισέρχονται στο έδαφος της Σομαλίας κάθε χρόνο.

Την ευθύνη για τις στρατιωτικές εντολές στη Μεταβατική Ομοσπονδιακή κυβέρνηση δεν είναι ξεκάθαρο ποιος την επωμίζεται/αναλαμβάνει. Σύμφωνα με το «Μεταβατικό Ομοσπονδιακό Χάρτη», ο Πρόεδρος της Μεταβατικής Ομοσπονδιακής κυβέρνησης υπηρετεί στο στρατό ως Διοικητής-Αρχηγός (commander-in-chief) των ενόπλων δυνάμεων. Σύμφωνα δε, με τα εσωτερικά έγγραφα της Μεταβατικής Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης που συλλέχθηκαν από την προηγούμενη ομάδα παρακολούθησης του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ, δείχνουν ότι στη δομή της διοίκησης, η δυνατότητα εντολών, περνά άμεσα στον προϊστάμενο του Γενικού Επιτελείου, παρακάμπτοντας τον Υπουργό Άμυνας. Στην πράξη, ωστόσο, οι στρατιωτικές μονάδες λειτουργούν γενικώς, κάτω από τις εντολές της Αιθιοπίας ή σε συντονισμό με τις μονάδες της ENDF (Ethiopian National Defense Force)⁴².

Μια βασική εξαίρεση στον κανόνα αυτό είναι η προεδρική φρουρά της Μεταβατικής Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης, με διοικητή τον Awil Dhiigsokeeye, η οποία αποτελείται από 867 στρατιώτες εγκαταστημένη στις προεδρικές έδρες, στο Μογκαντίσου και την Μπαϊντόα. Αυτές οι δυνάμεις φαίνεται να λαμβάνουν τα παραγγέλματά τους απευθείας από την προεδρία. Παρότι η κύρια ευθύνη τους είναι να φρουρούν την προεδρία, έχουν εμπλακεί σε πολλές πολεμικές συρράξεις.

Υπ' αυτές τις συνθήκες, το κράτος της Σομαλίας φαίνεται πως δε μπορεί να αντιμετωπίσει ούτε κατ'ελάχιστο την έξαρση της πειρατείας και του διεθνούς εγκλήματος στη χώρα, αφού όπως αναλύεται δεν ελέγχει ούτε πλήρως ούτε συγκροτημένα τα σώματα ασφαλείας. Χαρακτηριστικό αποτελεί πως το 2008, ενώ η

42. Περισσότερες πληροφορίες στους ιστότοπους : http://en.wikipedia.org/wiki/Ethiopian_National_Defense_Force και <http://www.nationsencyclopedia.com/Africa/Ethiopia-ARMED-FORCES.html> τελευταία επίσκεψη: 27/9/2011

Αιθιοπία άρχισε να αποσύρει τις δυνάμεις της από τη Σομαλία και σταδιακά να μεταβιβάζει τις αρμοδιότητες της στη Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση, υπολογίζεται πως πιο πολλοί από 14.000 Σομαλοί στρατιώτες εκπαιδευμένοι από την Αιθιοπία λιποτάκτησαν ή αυτομόλησαν, συνήθως με τις στολές τους και τα όπλα τους. Ως εκ τούτου, η Αιθιοπία διστάζει να μεταφέρει τις υπόλοιπες σομαλικές δυνάμεις στον έλεγχο της Μεταβατικής Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης, αλλά δηλώνει πως δεν έχει καμία άλλη επιλογή παρά να το πράξει⁴³.

4.3. Εθνική Υπηρεσία Ασφάλειας

Η διοίκηση του Εθνικού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Σομαλίας έχει ως εξής:

Πολιτική αρχή: η Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση της Προεδρίας?

Γενικός Διευθυντής: ο Mohamed Ali Warsame "Darawiish" και για την

Καταπολέμηση της τρομοκρατίας: ο Mohamed Αντεν Bidaar.

Η Σομαλική Υπηρεσία Εθνικής Ασφάλειας είναι υπεύθυνη για την πληροφόρηση και τις αντιτρομοκρατικές δραστηριότητες. Σε αντίθεση με άλλα όργανα της Μεταβατικής Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης, τα λειτουργικά της έξοδα έχουν αναληφθεί σε μεγάλο βαθμό από ξένες κυβερνήσεις. Ένας αριθμός από ξένες κυβερνήσεις φέρεται ότι εμπλέκονται στην κατάρτιση του Εθνικού Οργανισμού για την Ασφάλεια, παρόλο που μόνο η κυβέρνηση των Ηνωμένων Πολιτειών έχει κοινοποιήσει στο Συμβούλιο Ασφαλείας ότι πράττει το άνωθεν.

Αν και η Εθνική Υπηρεσία Ασφαλείας δεν φαίνεται να έχει στρατιωτικό ρόλο, απουσία ενός αποτελεσματικού στρατιωτικού οργάνου συλλογής πληροφοριών, είναι αυτή που πληροφορεί τη Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση και προτείνει τις πολεμικές επιχειρήσεις κυβέρνησης.

43. «Letter dated 10 December 2008 from the Chairman of the Security Council Committee established pursuant to resolution 751 (1992) concerning Somalia addressed to the President of Security Council UN».

4.4. Σομαλική Αστυνομία

Η δομή στη διοίκηση της Σομαλικής Αστυνομίας έχει ως εξής:

Υπουργός Εσωτερικής Ασφάλειας: Musa Nur Amin

Αρχηγός της Αστυνομίας: Abdi Hasan Awaale "Qeybdiid"

Αναπληρωτές Επίτροποι: Abdi Mohamed Fidow και Bashir Mohamed Jaama.

Η σομαλική Αστυνομία αποτελείται, στα χαρτιά, από 6.862 αστυνομικούς, με εξαίρεση τις περιφερειακές και τοπικές αστυνομικές δυνάμεις που έχουν συσταθεί από τοπικούς αξιωματούχους σε όλη τη νότια και κεντρική Σομαλία, καθώς και τις ειδικές δυνάμεις που ιδρύθηκαν από τον πρώην δήμαρχο της Μογκαντίσου, τον αρχηγό της αστυνομίας. Σύμφωνα με τον Πρωθυπουργό της Μεταβατικής Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης, στις αρχές του 2008 η στελέχωση της Σομαλικής Αστυνομίας, είχε την εξής μορφή:

- 2.777 αστυνομικοί εκπαιδευμένοι και μισθωμένοι από το πρόγραμμα ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών (UNDP)
- 2.043 αστυνομικοί μισθωμένοι από τη μεταβατική ομοσπονδιακή κυβέρνηση
- 1.000 νεοσύλλεκτοι της αστυνομίας υπό εκπαίδευση στην Αιθιοπία
- 867 από την Προεδρική Φρουρά που μεταφέρθηκαν στην Αστυνομία, και
- 175 αστυνομικοί στο Puntland.

Αν και συστάθηκε ως μια πολιτική αστυνομική δύναμη, η σομαλική αστυνομία έχει ολοένα και περισσότερο συμμετοχή σε εμφύλιες συγκρούσεις στη Σομαλία και ουσιαστικά λειτουργεί ως μια παραστρατιωτική δύναμη που ασχολείται με την καταπολέμηση των εξεγέρσεων. Σε ορισμένες περιοχές, δεν είναι διακριτή η διαφορά της με την στρατιωτική δύναμη της μεταβατικής ομοσπονδιακής κυβέρνησης.

Όπως και στο στρατό της κυβερνήσεως, η λιποταξία και η αυτομόληση είναι ένα μείζον πρόβλημα και για τη σομαλική αστυνομία. Το UNDP εξόπλισε επίσης τη σομαλική αστυνομία με συνολικά 48 Toyota Hilux, διπλά φορτηγά pickup, τα οποία έχουν τόσο πολιτική, όσο και στρατιωτική χρήση.

Παρ' όλες όμως τις προσπάθειες δε κατέστη δυνατό να οργανωθεί ένα ευνομούμενο κράτος, ούτε καν στην πρωταρχική του δομή, δηλαδή βασιζόμενο σε σκληρούς νόμους. Ανεξέλεγκτες παραμένουν και η διακίνηση όπλων για πειρατικές ενέργειες και η διακίνηση τρομοκρατών, σκοπός είναι το ξέπλυμα χρήματος και τη δημιουργία επαρκών πόρων για διάθεση σε τρομοκρατικές ενέργειες. Η αστυνομία, όπου δε λιποτακτεί, διαφθείρεται, ενώ κανένας εσωτερικός ελεγκτικός μηχανισμός δεν έχει δημιουργηθεί για να παταχτούν τα φαινόμενα διαφθοράς στο εσωτερικό της αστυνομίας.

5. Κεφάλαιο Πέμπτο: “Το υπάρχον και το διαφαινόμενο κανονιστικό πλαίσιο για τη Σομαλική πειρατεία”

5.1. Οι κινήσεις των Ηνωμένων Εθνών

Τον Απρίλιο του 2010, το Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών εξέδωσε resolution⁴⁴ προτρεπτικό προς όλα τα κράτη να «ποινικοποιήσουν την πειρατεία κατά το εθνικό τους δίκαιο και να εξετάσουν ευνοϊκά την ποινική δίωξη των υπόπτων και τη φυλάκιση των καταδικασθέντων, για τις περιπτώσεις πειρατών που συλλαμβάνονται ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, βασιζόμενα στο ισχύον δίκαιο για τα ανθρώπινα δικαιώματα». Στο πλαίσιο αυτό, το Συμβούλιο Ασφαλείας εξέφρασε την ικανοποίηση του για την πρόοδο που έχει σημειωθεί στην υλοποίηση του IMO Τζιμπουτί Κώδικα Δεοντολογίας (Djibouti Code of Conduct) και κάλεσε τους συμμετέχοντες του να τον εφαρμόσουν πλήρως το συντομότερο δυνατόν. Εν συντομία αναφέρεται πως το Djibouti Code of Conduct ήταν ο κώδικας δεοντολογίας που προέκυψε από το συμβούλιο 17 κρατών δυτικά του Ινδικού, του κόλπου του Άντεν και της ερυθράς θάλασσας μετά από συνάντησή τους στο Τζιμπουτί το 2009. Οι υπογράφωντες τον κώδικα δεοντολογίας ανάλαβαν ευρείας κλίμακας δεσμεύσεις όπως να συνεργαστούν για την κατάσχεση, τη διερεύνηση και τη δίωξη των πειρατών στην περιοχή και να αναθεωρήσουν τους εθνικούς τους νόμους. Ο κώδικας δεοντολογίας, μεταξύ άλλων, επιτρέπει εξουσιοδοτημένοι υπάλληλοι να επιβιβάζονται στα πλοία περιπολίας ή αεροσκάφη ενός άλλου υπογράφοντος. Εννέα χώρες έχουν ήδη υπογράψει τον κώδικα συμπεριφοράς: Τζιμπουτί, Αιθιοπία, Κένυα, Μαδαγασκάρη, Μαλδίβες, Σεϋχέλλες, Σομαλία, Τανζανία και Υεμένη

Επιπλέον, σύμφωνα με το Review of Maritime Transport 2010 (Ιούλιος 2011) της UNCTAD σελ. 131, το Συμβούλιο Ασφαλείας ζήτησε από τον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών, να «υποβάλει στο Συμβούλιο Ασφαλείας, εντός τριών μηνών, έκθεση σχετικά με τις δυνατές επιλογές για την προώθηση της δίωξης και της φυλάκισης προσώπων που είναι υπεύθυνα για πράξεις πειρατείας και ένοπλης ληστείας στη θάλασσα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας», συμπεριλαμβάνοντας ειδικότερα και επιλογές για τη δημιουργία ειδικών εγχώριων θαλάμων κράτησης ενδεχομένως με διεθνή πρότυπα, ένα περιφερειακό δικαστήριο ή ένα διεθνές δικαστήριο και αντίστοιχες ρυθμίσεις για τη φυλάκιση. Για όλα αυτά «πρέπει να ληφθούν υπ’ όψιν οι εργασίες της Ομάδας Επαφής για την πειρατεία ανοικτά των ακτών της Σομαλίας (CGPCS), η υφιστάμενη πρακτική στη δημιουργία των διεθνών και των μικτών δικαστηρίων, ο χρόνος και οι πόροι που απαιτούνται για την επίτευξη και για τη στήριξη των παραπάνω, με σκοπό τα ουσιαστικά αποτελέσματα».

44. Πηγή: S/RES/1918(2010), 27 April 2010

45. Για περισσότερες πληροφορίες στο Djibouti Code of Conduct, βλ. the Review of Maritime Transport 2009, pg 135.

5.2. Η αμερικανική θεσμική αντίδραση στο φαινόμενο

Μετά την ανάλυση της σύνδεσης της πειρατείας με το οργανωμένο έγκλημα, αλλά κυρίως με την τρομοκρατία στο υποκεφάλαιο 3.3.2., μένει να εξηγηθεί η αντίδραση που οι άμεσα θιγόμενες χώρες όπως οι ΗΠΑ έχουν εξαπολύσει.

Κατόπιν της αποχωρήσεως τους από το σομαλικό έδαφος 2 δεκαετίες πριν, μετά την πτώση της κυβερνήσεως του Maxamed Siyaad Barre, οι κυβερνήσεις των ΗΠΑ δεν κατάφεραν να εγκαθιδρύσουν μια δυτικού τύπου ευνομούμενη κυβέρνηση, ούτε καν μια ακόμη «δυτικοθρεμένη» δικτατορία «λαϊκής απήχησης». Η παραίτηση των ΗΠΑ από τη προσπάθεια για εξορθολογισμό του κράτους, πιθανώς πήγαζε από την έως τότε μη διαφανιζόμενη ανάπτυξη κινδύνων (τρομοκρατικών ή πειρατικών) στην περιοχή. Αυτός ο λόγος καθώς και η έλλειψη ορυκτών αξίας στην περιοχή (αντιθέτως με το Αφγανιστάν του φυσικού αερίου και το Ιράκ των πετρελαίων), οδήγησαν τη διεθνή κοινότητα στην ολοένα και μειούμενη βοήθεια δημιουργίας σταθερών δομών για το κράτος της Σομαλίας. Σημειώνεται δε, πως και οι διπλωματικές σχέσεις των ΗΠΑ με τη Σομαλία σταμάτησαν το 1991⁴⁴, μετά το θάνατο του προαναφερθέντος κυβερνήτη, γνωστού και ως "Comrade Siad".

Μετά τις περιγραφόμενες εξελίξεις, το κράτος της Σομαλίας μετατράπηκε σταδιακά σε ένα άναρχο μέρος, διοικούμενο από τοπικές φατρίες, πρόσφορο για την εγκατάσταση και την ανάπτυξη διεθνών εγκληματιών. Λογικό επακόλουθο αυτών ήταν ο χαρακτηρισμός της Σομαλίας ως «κόκκινος κίνδυνος» για το Ευρωατλαντικό μπλοκ. Το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ, με το ψήφισμα 1844 του Νοεμβρίου 2008, επαναλάμβανε ότι καταδικάζει όλες τις πράξεις βίας στη Σομαλία και κάθε προτροπή σε βία στο έδαφός της, ενώ εξέφραζε και την ανησυχία του για όλες τις πράξεις που προορίζονται να αποτρέψουν ή να εμποδίσουν την ειρηνική πολιτική διαδικασία στη περιοχή και την ελεύθερη διέλευση των καραβιών. Το Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών με το ψήφισμά του (UNSCR) 1844, εξέφραζε επίσης βαθιά ανησυχία για την πρόσφατη αύξηση στις ενέργειες πειρατείας και ένοπλης ληστείας στη θάλασσα, εναντίον πλοίων στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας. Επιπλέον, σημείωνε ότι η πειρατεία μπορεί να παίζει ρόλο σε παραβιάσεις του εμπάργκο όπλων για τη Σομαλία που είχε επιβληθεί με την απόφαση 733 της 23 Ιανουαρίου 1992. Στο ίδιο ψήφισμα, το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ διαπίστωνε ότι η κατάσταση στη Σομαλία συνιστά απειλή για τη διεθνή ειρήνη και την ασφάλεια στην περιοχή και καλούσε τα κράτη μέλη να εφαρμόσουν ορισμένα μέτρα κατά προσώπων που είναι υπεύθυνα για τη συνεχιζόμενη σύγκρουση. Ακόμα και σήμερα, το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ εξακολουθεί να εκφράζει σοβαρές ανησυχίες για την κρίση στη Σομαλία με το ψήφισμα UNSCR 1846 της 2ας Δεκεμβρίου 2008, την απόφαση UNSCR 1851 του Δεκεμβρίου 2008, και το ψήφισμα UNSCR 1872 της 26ης Μαΐου 2009.

46. History of Somalia - U.S. relations: <http://history.state.gov/countries/Somalia> τελευταία επίσκεψη: 29/9/2011

Οι ΗΠΑ βασιζόμενες στην αυτό-νομιμοποίηση που τους παρέχει το σημερινό μονο-πολύ-πολικό διεθνές σύστημα⁴⁵, προχώρησε σε βομβαρδισμούς της περιοχής. Πέραν των, αναφερόμενων και σε προηγούμενο κεφάλαιο, βομβαρδισμών της Σομαλίας από τους Αμερικανούς, ως άμεσο επακόλουθο ήταν και η θεσμοθέτηση κανόνων για τον περιορισμό / διεθνή «στραγγαλισμό» των εμπλεκόμενων ατόμων με την πειρατεία και την τρομοκρατία στη Σομαλία.

Σύμφωνα με τις δηλώσεις του ο Ομπάμα και βασιζόμενος στην ΙΕΕΡΑ και τη ΝΕΑ, είχε από το 2010 διαπιστώσει ότι «η επιδείνωση της κατάστασης της ασφάλειας και η συνέχιση της βίας στη Σομαλία, καθώς και οι πράξεις πειρατείας και ένοπλης ληστείας στη θάλασσα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, αποτελεί μια ασυνήθιστη και εξαιρετικά μεγάλη απειλή για την εθνική ασφάλεια και την εξωτερική πολιτική των Ηνωμένων Πολιτειών». Παράλληλα δήλωνε ότι «η εντολή εθνικής έκτακτης ανάγκης είναι σαφής και όλοι πρέπει να συμβάλουν στην αντιμετώπιση αυτής της απειλής»⁴⁶.

Η θεσμοθέτηση αυτή ξεκίνησε να γίνεται ασφυκτική, και για τους πλοιοκτήτες, εκ πρώτης από την ανακοίνωση του Λευκού Οίκου προς Κογκρέσο στις 13 Απριλίου του 2010 (Οδηγία Ομπάμα). Η απόφαση αυτή, όντως ερμηνευμένη ποικιλότροπα, ενδεχομένως να θίγει άμεσα και τα συμφέροντα των πλοιοκτητών. Στην οδηγία / εντολή, γίνεται σαφές ότι δεν απευθύνεται σε ολόκληρη τη Σομαλία, αλλά έχει ως σκοπό να στοχευτούν εκείνοι που απειλούν την ειρήνη και τη σταθερότητα στη Σομαλία, οι οποίοι αναστέλλουν την παράδοση της ανθρωπιστικής βοήθειας προς τη Σομαλία ή τη διανομή αυτής της βοήθειας στη χώρα, ή που βοηθούν στην προμήθεια όπλων ή συναφούς υλικού κατά παράβαση του εμπάργκο όπλων. Το μπλοκάρισμα θα ισχύει για την ιδιοκτησία και τα συμφέροντα σε ακίνητα και χρηματικά ποσά στις Ηνωμένες Πολιτείες, και θα επιβάλλεται η στενή παρακολούθηση των προσώπων που απαριθμούνται στο παράρτημα της οδηγίας, καθώς και κάθε προσώπου που καθορίζεται από τον Υπουργό Οικονομικών, σε συνεννόηση με τον Secretary of State, ενώ πρέπει για τα πρόσωπα να έχει αποδειχθεί ότι:

α) έχουν εμπλακεί σε πράξεις που αφορούν άμεσα ή έμμεσα την απειλή της ειρήνης, την ασφάλεια ή τη σταθερότητα της Σομαλίας, που περιλαμβάνουν αλλά δεν περιορίζονται σε (1) ενέργειες που απειλούν την συμφωνία του Τζιμπουτί του Αυγούστου 18, 2008, ή την πολιτική διαδικασία, ή (2)• πράξεις που απειλούν τα μεταβατικά ομοσπονδιακά θεσμικά όργανα, η αποστολή της Αφρικανικής Ένωσης στη Σομαλία (AMISOM), ή άλλες διεθνείς ειρηνευτικές επιχειρήσεις που σχετίζονται με τη Σομαλία?

47. Με τον όρο *μονο-πολύ-πολικό*, ορίζεται ένα διεθνές σύστημα, όπου υπάρχει μόνο μία παγκόσμια υπερδύναμη, αλλά πολλές περιφερειακές δυνάμεις.

48. Blocking Property of Certain Persons Contributing to the Conflict in Somalia, Presidential Documents, White House: https://mail-attachment.googleusercontent.com/attachment?ui=2&ik=5ab69aace0&view=12e80b2fd21d0419&attid=0.2&disp=inline&safe=1&zw&sadnir=1&saduie=AG9B_P_eyWWEp04PWtB9R1_6oXc&sadet=1317822432798&sads=Uk_pirg3Ef-uR40spYhaKCoyLgI τελευταία επίσκεψη: 29/9/2011

β) έχουν παρεμποδίσει την παροχή ανθρωπιστικής βοήθειας στη Σομαλία, ή την πρόσβαση σε, ή τη διανομή, της ανθρωπιστικής βοήθειας στη Σομαλία

γ) έχουν δεχθεί άμεσα ή έμμεσα να παρέχουν, να πωλούν, ή να μεταφέρουν στη Σομαλία, ή να έχουν αποδεχθεί στο έδαφος της Σομαλίας, όπλα ή συναφές υλικό, ή οποιαδήποτε παροχή τεχνικών συμβουλών, η κατάρτιση, ή αρωγή, συμπεριλαμβανομένης της χρηματοδότησης και χρηματοδοτικής βοήθειας που σχετίζεται με στρατιωτικές δραστηριότητες.

Εφεξής, και σύμφωνα με τις ανακοινώσεις του Τομέα Οικονομικών της Αμερικανικής Κυβέρνησης, οποιοσδήποτε καταβάλει χρηματικά ποσά σε ονομασμένους υπόπτους τρομοκρατίας στη Σομαλία θα εξετάζεται ως συνεργός τους⁴⁸. Σε κάποιες από τις ανακοινώσεις του Τομέα, μπορεί να βρεθεί και η γνωστή OFAC's SDN list⁴⁹, η λίστα ατόμων, συχνά πειρατών ή τρομοκρατών ή κρατών, με τους οποίους απαγορεύονται συναλλαγές.

Όπως γίνεται κατανοητό οι πλοιοκτήτες των οποίων τα πλοία, αλλά και το πλήρωμα είναι υπό ομηρία, προσπαθούν να μην εμπλακούν στη κόκκινη λίστα των Αμερικανών και να θεωρηθούν τρομοκράτες ή συνεργοί, φοβούμενοι τις ποινές καταδίκης, ενώ οι λιγότερες κυρώσεις που μπορούν να επιβληθούν είναι:

(i) η απαγόρευση των караβιών τους, που απελευθερώθηκαν μετά την πληρωμή των λύτρων, να προσεγγίζουν τα λιμάνια των ΗΠΑ, και

(ii) η δέσμευση των περιουσιακών στοιχείων των πλοιοκτητών, εάν έχουν καταχωρηθεί ως παρουσία στις ΗΠΑ.

Οι δυσκολίες αυτές από τις κυρώσεις θα μπορούσαν να προκαλέσουν για τους πλοιοκτήτες επώδυνες συνέπειες κυρίως επειδή κατά τη διάρκεια της πρόσφατης κατάρρευσης της αγοράς των εμπορευματικών μεταφορών, πολλές πλοιοκτήτριες εταιρείες εγγράφηκαν στη Νέα Υόρκη για θεσμικούς λόγους⁵⁰. Η απειλή της δράσης κατά των εταιριών με γραφεία που είναι νηολογημένα στις ΗΠΑ μπορεί ως

49. Σχετικές Ανακοινώσεις: <http://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/OFAC-Enforcement/Pages/ofac-actions-2010.aspx> τελευταία επίσκεψη: 30/9/2011

50. OFAC's SDN list: <http://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/SDN-List/Pages/default.aspx> τελευταία επίσκεψη: 30/9/2011

51. International Law Firm – “Paying ransom, could the US make this more difficult?” : https://mail-attachment.googleusercontent.com/attachment?ui=2&ik=5ab69aace0&view=att&th=12d6f28f033cb009&attid=0.2&di sp=inline&realattid=f_gir4yxq11&safe=1&zw&saduie=AG9B_P_eyWWEPo4PWtB9R1_6oXc&sadet=1317804707851&sads=tzA31G88N65JVQsZOQusq0uxOA4 τελευταία επίσκεψη: 1/10/2011

εκ τούτου να δημιουργήσει πρόβλημα σε αρκετούς εφοπλιστές της ναυτιλιακής κοινότητας, που ενδεχομένως να χρειαστεί να πληρώσουν πολλά περισσότερα για την αυτοπροστασία των караβιών τους. Επιπλέον, είναι πιο πιθανές πια από ποτέ και οι ανταλλαγές πυρών μεταξύ ναυτικών και πειρατών για την αποφυγή της κατάληψης του πλοίου, όπως πρωτοπαρουσιάστηκε στην περίπτωση ενός Ισπανικού αλιευτικού σκάφους που ενεπλάκει σε πυροβολισμούς με πειρατές.

Εντύπωση δε, προκαλεί το γεγονός ότι τέτοια μέτρα λήφθηκαν μόνο για την περίπτωση της Σομαλίας, ενώ πειρατεία εμφανίζεται έντονα και σε άλλες 3 περιοχές του πλανήτη (Νιγηρία, Στενά Μάλλακα και Λατινική Αμερική). Εικάζεται πως με την παρούσα θεσμοθέτηση οι ΗΠΑ προσπαθούν να καταφέρουν 2 στόχους:

- 1) Να πείσουν τους πειρατές πως δε θα έχει οικονομικό όφελος μία πειρατεία, καθώς λύτρα δε πρόκειται να καταβληθούν, αφού είναι και παράνομο και ασύμφορο για τις εταιρίες που εδρεύουν ή συγγενεύουν με τις ΗΠΑ, και
- 2) Να αναγκάσουν τη ναυτιλιακή κοινότητα να λάβει πιο σκληρά μέτρα για την αποφυγή της πειρατείας.

Ο πρώτος από τους δύο διαφαινόμενους στόχους μοιάζει και ο πιο δύσκολος, καθώς οι πειρατές ακόμα και αν πληροφορηθούν κάποιο τέτοιο νομοθέτημα, δε θα παύσουν να διατηρούν την προσδοκία πως κρατώντας ομήρους ανθρώπους, πλοίο μεγάλης αξίας αλλά και εμπόρευμα, τα χρήματα κάποια στιγμή θα «εκπαραθυρωθούν» από τον έναν ή τον άλλο ενδιαφερόμενο. Παρ' όλα αυτά, ο δεύτερος στόχος φαίνεται πιο εφικτός και κατέστη σκοπός των κρατών ώστε να μετακυλήσουν κάποια από τα κόστη και τις ευθύνες στους ίδιους τους πλοιοκτήτες. Συχνό ήταν άλλωστε και το φαινόμενο Αμερικανών αξιωματούχων που κατέθεταν παράπονα πως οι πλοιοκτήτες δε δείχνουν τον απαραίτητο ζήλο στην εφαρμογή των προτεινόμενων από το Best Management Practice προστατευτικών μέτρων.

Φυσικά, εκτός από τους πλοιοκτήτες, και οι εταιρίες ασφάλισης Kidnap and Ransom (K&R) στάθηκαν σκεπτικές στις εξελίξεις. Ενδεικτικό των αντιδράσεων τους ήταν πως μία προς μία άρχισαν να αλλάζουν τους όρους των συμβολαίων τους που τώρα δηλώνουν ότι θα παράσχουν τα λύτρα αν το καράβι απηχθεί, αλλά μόνο μετά την καταβολή τους πρώτα από τον πλοιοκτήτη στους πειρατές, και μόνο σε/για λογαριασμό του πλοιοκτήτη.

5.3. Οι παράγωγες κοινοτικές αντιδράσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο φαινόμενο

Ως «εταίρος εν ηγεμονία» των ΗΠΑ στη μετα-διπολική ισορροπία, η Ε.Ε. δε θα μπορούσε, παρά να ακολουθήσει σε σύντομο χρονικό διάστημα τις κινήσεις των εταίρων της στο θέμα της ανάπτυξης τρομοκρατών γύρω από τον κόλπο του Άντεν. Έχοντας υπ' όψιν της, τη συνθήκη λειτουργίας της Ε.Ε. (Treaty on the Functioning of the E.U.) και συγκεκριμένα τα άρθρα 215(1) και (2), καθώς και την απόφαση 2010/231/ΚΕΠΠΑ του Συμβουλίου στις 26 Απριλίου 2010 σχετικά με τα περιοριστικά μέτρα κατά της Σομαλίας και την κατάργηση της κοινής θέσης, η Ε.Ε. προχώρησε και θα μπορούσε να ειπωθεί πως εναρμόνισε το δικό της παράγωγο κοινοτικό δίκαιο στην αμερικανική εντολή Ομπάμα. Με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό Νο 356/2010 (μόλις 13 μέρες μετά τις ανακοινώσεις του Λευκού Οίκου) η Ε.Ε. εφαρμόζει περιοριστικά μέτρα σε συναλλαγές μεταξύ φυσικών ή νομικών προσώπων, μερών ή σωμάτων προς πρόσωπα φυσικά ή νομικά στο κράτος της Σομαλίας που σχετίζονται με τρομοκρατικές απόπειρες ή δράσεις⁵¹. Ο κανονισμός αυτός αφορά στο έδαφος της Ε.Ε. και στον εναέριο χώρο της, πάνω στα καράβια που βρίσκονται στη νομική δικαιοδοσία κάποιου κράτους μέλους της, σε οποιονδήποτε που διαμένει μέσα ή έξω από την Ένωση και είναι πολίτης κράτους μέλους, σε κάθε νομικό πρόσωπο ή σώμα που οι επιχειρηματικές δραστηριότητές του βρίσκονται εντός της Ε.Ε.

Όπως λοιπόν γίνεται αντιληπτό, οι ίδιες δυσκολίες που συναντούν οι πλοιοκτήτες στην νομιμοποίηση τους για την καταβολή λύτρων σε εν δυνάμει καταληφθέν σκάφος τους, ενυπάρχουν και στο παράγωγο Κοινοτικό δίκαιο. Γνωστό όμως παραμένει πως η σημερινή ναυτιλία συνεχίζει να κινείται βασιζόμενη στο αγγλικό δίκαιο. Η Αγγλία με τη σειρά της απέρριψε-μπλόκαρε την πρόταση/οδηγία Ομπάμα⁵², φοβούμενη πως, τοιουτοτρόπως, θα ανοίξει το δρόμο για την ποινική δίωξη των επιχειρήσεων του Ηνωμένου Βασιλείου, αν οι τελευταίες καταβάλουν λύτρα σε τρομοκράτες που έχουν εκδοθεί στη σχετική λίστα της Ε.Ε.⁵³.

Μένει να εξεταστούν, από μελλοντικούς ερευνητές, οι εξελίξεις στο ζωντανό ζήτημα παραγωγής νέων θεσμών, από κράτη και διεθνείς οργανισμούς, πάνω στο φλέγων θέμα της Σομαλικής πειρατείας. Εκτός από τη διεθνή κοινότητα, οι άμεσα ενδιαφερόμενοι πλοιοκτήτες αναμένουν την εξελικτική πορεία του ζητήματος, προβληματισμένοι για τα συμφέροντα τους που βλέπουν να θίγονται και το βάρος της πειρατικής αποτροπής που θεσμικά τους μετακυλύεται.

52. Official Journal of the European Union: http://www.hm-treasury.gov.uk/d/council_regulation_eu_356_260410.pdf
τελευταία επίσκεψη: 2/10/2011

53. Σχετικό βίντεο – ντοκιμαντέρ για την Αγγλική αντίδραση στην οδηγία Ομπάμα:
<http://www.youtube.com/watch?v=DsZ1iY-8O7s> τελευταία επίσκεψη: 2/10/2011

54. Council implementing Article 2(3) of Regulation (EC) No 2580/2001 on specific restrictive measures directed against certain persons and entities with a view to combating terrorism and repealing Implementing Regulation (EU) No 610/2010 <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:028:0014:0016:EN:PDF>

6. Σύνοψη – Συμπεράσματα

6.1. Σύνοψη - συμπεράσματα

Μέσα από την πορεία ολοκλήρωσης του παρόντος πονήματος, μελετήθηκε η οργάνωση της προστασίας στο Άντεν, μια οργάνωση που βασίστηκε στη συνεργασία των κρατών και των διεθνών οργανισμών με τους πλοιοκτήτες-ναυλωτές και πάσης φύσεως ενδιαφερόμενες εταιρίες. Οι, μέχρι πρότινος, ασύντακτες αντιδράσεις κατά τις πειρατείες, οδηγήθηκαν σε μία ενιαία συντονισμένη προσπάθεια «χαλιναγώγησης» του κόλπου του Άντεν, αλλά και του ευρύτερου Ινδικού Ωκεανού. Οργανώθηκαν υπερεθνικοί οργανισμοί και υπήρξε συνεννόηση μεταξύ των εθνικών κινήσεων.

Για τον κοινό στόχο εξάλειψης της πειρατείας μεγάλα ποσά δαπανήθηκαν από τα κρατικά ταμεία, που αριθμούνται σε εκατομμύρια αμερικανικών δολαρίων, ενώ και οι πλοιοκτήτες-ναυλωτές χρειάστηκε να αναμορφώσουν τεχνολογικά και τεχνικά τα πλοία τους και μειώνοντας το περιθώριο κέρδους τους, να δημιουργήσουν τρόπους αυτοπροστασίας των πλοίων από τις πειρατικές επιθέσεις. Παράλληλα, οι πλοιοκτήτες-ναυλωτές χρεώθηκαν τα επιπλέον έξοδα που τους επιφόρτισε «η ευνοημένη αγορά της πειρατείας», οι διάφορες δηλαδή εταιρίες (με κυριότερες τις ασφαλιστήρες) που δραστηριοποιούνται στην παροχή υπηρεσιών αποφυγής πειρατικών αποβάσεων. Εν αντιθέσει με τα έξοδα και μετά από σχετική έρευνα, καταλήξαμε πως οι πειρατικές απόπειρες, όχι μόνο δεν εξαλείφθηκαν, αλλά βαίνουν ελαφρώς αυξημένες.

Μελέτη που εξέτασε αν τα κράτη κινούνται με γνώμονα το συμφέρον της παγκόσμιας οικονομικής ευρυθμίας ή με ίδια οφέλη, που μελέτησε τα συμφέροντα του Ινδικού ωκεανού και τις άτυπες διενέξεις των κρατών, καθώς και τις εμπορευματικές ροές, κατέληξε στην παραδοχή ότι ο Ινδικός ωκεανός θα αποτελέσει στρατηγικό τόπο δράσης για τις ανερχόμενες ανατολικές περιφερειακές δυνάμεις. Οι πλοιοκτήτες-ναυλωτές από πλευράς τους κλήθηκαν να ξεχωρίσουν τις σχέσεις τους, με τους δεύτερους να αναλαμβάνουν μέσω επίσημων γραμμών της BIMCO τα έξοδα για την αυτοπροστασία του πλοίου. Πέραν της ανάπτυξης της πειρατείας όμως, κάποιοι πλοιοκτήτες ακόμα δεν έχουν εναρμονιστεί με τις προτάσεις των διεθνών φορέων και τα προτεινόμενα μέτρα ασφαλείας. Στον αντίποδα, οι Σομαλοί, πάμφτωχοι και χωρίς κρατική οργάνωση, καταλήγουν συνεργοί διεθνών εγκληματιών με σκοπό την πειρατεία και με χρηματοδότηση του απαιτούμενου εξοπλισμού από τους δεύτερους. Για τους Σομαλούς, αυτός είναι, όχι ο ευκολότερος, αλλά ο μοναδικός τρόπος δημιουργίας χρήματος, με μεγάλα ποσοστά μεριδίου από τα λύτρα που φτάνουν ως το 30%. Με τη σημερινή της διοικητική διάρθρωση, η περιοχή της Σομαλίας μετετρέπη σε πρόσφορο χώρο ανάπτυξης τοπικών αλλά και διεθνών τρομοκρατικών οργανώσεων που

αποτελέσαν και αποτελούν, σύμφωνα με το Ευρωατλαντικό λόμπυ, πηγή κινδύνων για τις δημοκρατίες της δύσης. Εκτός αυτών, η τοπική επιρροή των οργανώσεων δεν απογαλακτίζει τη διάρθρωση της Σομαλίας από τοπικούς άρχοντες και φατρίες, ενώ επιδεινώνει την έλλειψη ελευθεριών, όσο οι οργανώσεις αυτές αποκτούν πολιτική και θρησκευτική επιρροή στους ανθρώπους.

Η Σομαλία ως εμβρυακό μοντέλο κράτους, διατηρεί μόνο τύπης τα κρατικά και στρατιωτικά αξιώματα. Οι αξιωματούχοι δεν ελέγχουν το σύνολο του κράτους και πολλοί από τους κρατικούς λειτουργούς, κυρίως ένστολοι, λιποτακτούν, κινούνται από ίδια οφέλη και διαφθείρονται. Παρατηρείται δε, πως δεν υπάρχει καμία σοβαρή εξωτερική συνεργασία της ομοσπονδιακής κυβέρνησης με τρίτα κράτη για την πάταξη της πειρατείας, ενώ οι αρωγές τις Αιθιοπίας, γειτονικών κρατών αλλά και της παγκόσμιας ανθρωπιστικής βοήθειας αποδίδουν μόνο πρόσκαιρα και όχι μόνιμα κατά της μάστιγας του κόλπου, τη Σομαλική πειρατεία.

Στην δύσκολη αυτή κατάσταση, για τον ναυτιλιακό κλάδο, προστίθενται και οι νέες θεσμικές μεταρρυθμίσεις ντόμινο των ΗΠΑ και της Ε.Ε. Σε αμφοτέρα τα (ημι)φεντεραλιστικά μορφώματα, η καταβολή των λύτρων σε στοχοποιημένα νομικά ή φυσικά πρόσωπα, πλέον ποινικοποιείται ως πράξη και οι πλοιοκτήτες θα αντιμετωπίζουν τις διώξεις των караβιών τους στα χωρικά ύδατα των ΗΠΑ και της ΕΕ, καθώς και δεσμεύσεις στις περιουσίες τους στα εδάφη αυτών. Τέλος, και σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο που διέπει τη ναυτιλία, οι ποινές αυτές δεν έχουν ακόμα γίνει δεκτές από το Ηνωμένο Βασίλειο.

6.2. Μελλοντικές προβλέψεις

Σε βραχυπρόθεσμο επίπεδο, η διεθνής κοινότητα ανταποκρίθηκε στην απειλή της πειρατείας στα ύδατα ανοικτά του Κέρατος της Αφρικής με τις πολυεθνικές ναυτικές περιπολίες, με τις διπλωματικές προσπάθειες συντονισμού και τις προσπάθειες ενίσχυσης της ιδιωτικής ασφάλειας από τα μέλη της εμπορικής ναυτιλίας.

Σε πιο μακροπρόθεσμη βάση, πιστεύεται ότι η αντιμετώπιση της απειλής της πειρατείας θα απαιτήσει την ενίσχυση των μέτρων ασφαλείας από τον ίδιο τον ναυτιλιακό κλάδο, τη βελτιωμένη συλλογή πληροφοριών από όλα τα μέρη και την κοινή χρήση, την πιο αποτελεσματική και ικανή επιβολή του νόμου και την ενίσχυση του πολυμερούς συντονισμού, τόσο στη θάλασσα όσο και στην ξηρά.

Η Σομαλία όντας μια φτωχή χώρα είχε και έχει ένα τεράστιο ποσοστό φτωχών σε όλο το μήκος της. Κοινωνικά αδιέξοδα που σχετίζονται τόσο με την ανθρώπινη δυστυχία που προκαλείται από τις εμφύλιες διαμάχες, από την έλλειψη σοβαρής πολιτικής, αλλά και λόγω της σπανιότητας των φυσικών πόρων, θα συνεχιστούν σταθερά στο έδαφος της και την 2^η δεκαετία του 21^{ου} αιώνα. Το γεγονός αυτό, προτρέπει να προβλέψουμε κατηγορηματικά πως, παρά όλες τις προσπάθειες προστασίας από την πειρατεία, η συνέχιση της φτώχειας δε θα μειώσει καθόλου την πρόθεση των Σομαλών να καταφεύγουν σε τέτοιες ενέργειες. Τιοιουτοτρόπως, εσωτερικώς δε διαβλέπεται για το προσεχές μέλλον θεραπεία της κατάστασως εν τη γενέσει παρά μόνο τοπικές επεμβάσεις.

Παρ' όλα τα προαναφερόμενα, η χώρα έχει καταφέρει να επιβιώσει μέχρι εδώ, κυρίως λόγω των αλιευτικών δραστηριοτήτων της, που σταθερά παράγουν, κατά τη διάρκεια των τελευταίων 15 ετών, το 60% των ετήσιων καταναλωτικών προϊόντων της. Αν και αυτή η υγιής δραστηριότητα των Σομαλών θιχτεί για/από οποιονδήποτε εξωτερικό παράγοντα, τότε το ρεύμα κατάταξης των Σομαλών στα πειρατικά συνδικάτα προβλέπεται πως θα αυξηθεί.

Από την άλλη, αρκετές ανθρωπιστικές οργανώσεις έχουν αντιπαραβάλει, την ισχυρή διεθνή αντίδραση κατά της πειρατείας και τα μεγάλα κόστη της, με τη χλιαρή παγκόσμια κινητοποίηση για την αντιμετώπιση της τρομακτικής ανθρωπιστικής κρίσης της ενδοχώρας. Από την τελευταία, τρία εκατομμύρια Σομαλοί χρειάζονται επείγουσα βοήθεια. Λογικό επακόλουθο έχει καταστεί άρα, πως αν οι μεγάλες δυνάμεις του ΟΗΕ δε σταθούν αρωγοί της βοήθειας προς τους Σομαλούς, όλο και περισσότεροι από τους τόπιους θα αποκτούν για τους πειρατές την εκθιαστική άποψη ότι ομοιάζουν στον «Ρομπέν των Δασών». Επιπλέον, οι τρομοκρατικές οργανώσεις που λυμαίνονται την περιοχή και φέρεται πλέον να συνδέονται με την πειρατεία, θα αυξήσουν τη δημοφιλία τους ως οι πλέον νόμιμες τοπικές αρχές που δίνουν απάντηση για λογαριασμό των

παράκτιων αλιευτικών κοινοτήτων έναντι στους εξωτερικούς εχθρούς που ασχολούνται με την παράνομη αλιεία και το ντάμπινγκ των τοξικών αποβλήτων στα ύδατά τους.

6.3. Πολιτικές καταπολέμησης της σομαλικής πειρατείας

Η ανάλυση του παρόντος πονήματος μας οδηγεί στο συμπέρασμα πως η φτώχεια και η ανισότητα του εισοδήματος μεταξύ της Σομαλίας και του υπόλοιπου κόσμου είναι μία από κυριότερες αιτίες της πειρατείας.

Οι πειρατές κατά μεγάλο ποσοστό θα συνεχίσουν να βρίσκουν καταφύγιο στη Σομαλία έως ότου εδραιωθούν οι βασικές αρχές διακυβέρνησης του κράτους και βελτιωθούν οι συνθήκες ασφαλείας στο έδαφος του. Μια πιο ολοκληρωμένη/ολιστική προσέγγιση της σομαλικής πειρατείας, θα περιλάμβανε μέτρα που θα στόχευαν στη βελτίωση της ζωής των ανθρώπων στην ξηρά. Οι νεαροί άποροι Σομαλοί που στελεχώνουν καθημερινά τα πειρατικά συνδικάτα πρέπει να παρασυρθούν πίσω σε μια ζωή αμειβόμενης νόμιμης απασχόλησης και ευκαιριών, μακριά από την «χολιγουντιανή» περιπετειώδη ζωή στα ανοιχτά των θαλασσών.

Ωστόσο, ανεξάρτητα από το ποια θα είναι η επιμέρους προτεινόμενη συστημική λύση για το πρόβλημα, το ζήτημα δεν μπορεί να επιλυθεί χωρίς τη συμμετοχή των παράκτιων κοινοτήτων και των αρχόντων τους. Η σομαλική κοινωνία βασίζεται στο σύστημα των φατριών (σύστημα που έχει αναπτυχθεί εκ νέου μετά την έξαρση του μουσουλμανικού εξτρεμισμού) και δεν μπορεί κανείς να φανταστεί ένα επιτυχημένο βήμα μπροστά, χωρίς την ενεργό συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων μερών στην ξηρά. Για το λόγο αυτό, προτείνεται από τον ερευνητή, η διεθνής κοινότητα να δημιουργήσει ένα ad hoc διεθνές σώμα με την παράλληλη συμμετοχή τοπικών αρχόντων για να διαπιστωθεί η αλήθεια στις υποθέσεις ντάμπινγκ των τοξικών και να διερευνήσει τις καταγγελίες της παράνομης αλιείας, με σκοπό να τιμωρηθούν οι ένοχοι και να εφησυχαστεί η τοπική κοινή γνώμη. Παράλληλα, αυτό το νέο όργανο θα πρέπει να καταστεί ένα σημείο εκκίνησης για τη δημιουργία καλών σχέσεων μεταξύ της διεθνής κοινότητας και της Σομαλίας, επιβάλλοντας και αστυνομεύοντας για αρχή, τη νόμιμη αποκλειστική εκμετάλλευση της αλιείας από τους Σομαλούς, καθώς και την τήρηση από όλους των περιβαλλοντικών μέτρων σε ακτίνα 200 ναυτικών μιλίων εκ της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης της Σομαλίας. Πρέπει επίσης να υπάρξει εντολή καθήκοντος για τις συνδυασμένες δυνάμεις των διεθνών πολεμικών πλοίων να παρέμβουν και, εκτός από τους πειρατές, να αποτρέπουν τις μηχανότρατες να αλιεύουν παράνομα στα ύδατα της Σομαλίας και να συλλαμβάνουν όσα πλοία εναποθέτουν τοξικά απόβλητα στην περιοχή.

Η διεθνής κοινότητα, που πλήττεται περισσότερο από την πειρατεία, θα πρέπει να αντιδράσει και μέσω ενός εκτεταμένου σχεδίου για την ευαισθητοποίηση του Σομαλικού έθνους και μιας εκστρατείας που θα δίνει έμφαση στο κοινωνικό, οικονομικό και πολιτικό κόστος για τον λαό της Σομαλίας από τη συνεχιζόμενη πειρατεία. Οι τοπικοί γέροντες και τα μέλη των φατριών, καθώς και οι κληρικοί θα πρέπει να προσεγγιστούν και να γαλουχηθούν από τα δυτικά πρότυπα, καθώς η διεθνής κοινότητα χρειάζεται τη δική τους βοήθεια, τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα.

Οι ναυτικές επιχειρήσεις και η δόμηση νέου, πιο εύκολου θεσμικού πλαισίου για τη σύλληψη και την καταδίκη των πειρατών θα βοηθούσε σημαντικά, αλλά δε θα μπορούσε να σταματήσει την καθημερινή αναζήτηση πλοίων-θυμάτων από τους πάνω από χίλιους ενόπλους που βλέπουν ότι οι κίνδυνοι είναι χαμηλοί, οι ανταμοιβές τόσο υψηλές, ενώ εν αντιθέσει δεν υπάρχουν εναλλακτικές λύσεις στην τόσο ζοφερή επιχειρησιακά έρημο της Σομαλίας.

Όσον αφορά τις νέες προσεγγίσεις των ΗΠΑ και της Ε.Ε., υπάρχει μεν κάποια αλήθεια σε όλα αυτά, αλλά και κάποια σημεία που είναι δυνητικά παραπλανητικά. Πιο συγκεκριμένα, εκ βάσεως, δε μπορεί να είναι υπέρ του συμφέροντος κανενός να ποινικοποιηθούν οι ενέργειες των θυμάτων της πειρατείας για τη σωτηρία του πληρώματος, του καραβιού, ή του φορτίου του. Τα αποτελέσματα των κινήσεων των ΗΠΑ και της ΕΕ, μπορεί να έχουν σοβαρές συνέπειες για αυτούς που είναι θύματα των πειρατών, ενώ θα παράξουν λίγα όσον αφορά την πρόληψη της πειρατείας και την αποτελεσματική αντιμετώπιση των πειρατών. Μία πρόταση που θα μπορούσε να προωθήσει τη δικαιότερη συνεργασία πλοιοκτητών - κρατών θα ήταν (μετά την κατάληψη/απαγωγή του πλοίου) τις διαπραγματεύσεις για τα λύτρα να τις αναλαμβάνουν κρατικοί διαπραγματευτές, μέλη της υπερεθνικής προστασίας της περιοχής. Με αυτόν τον τρόπο, τα κράτη θα κέρδιζαν μεγαλύτερη πληροφόρηση για τα κίνητρα και την οργάνωση των αντιπάλων τους στη θαλάσσια ασφάλεια, και οι πλοιοκτήτες θα απεμπλέκονταν από τη συμφωνία για την καταβολή λύτρων σε επικηρυγμένους διεθνείς εγκληματίες, ενώ οι εταιρίες K&R θα ήταν υπόχρεες να καταβάλουν μόνο το ζητούμενο/συμπεφωνημένο αντίτιμο για την επιστροφή του πλοίου στους ιδιοκτήτες.

Παρόλα τα μέτρα αυτοπροστασίας που εφαρμόζουν και μπορούν να εφαρμόσουν οι πλοιοκτήτες, δύνανται και περιορίζονται επιχειρησιακά μόνο σε αυτά. Δυστυχώς, το ζήτημα της πειρατείας ούτε πηγάζει από τη θάλασσα, ούτε κατ' επέκταση μπορεί να λυθεί από το ναυτιλιακό κόσμο/κλάδο. Αυτό που είναι εμφανικά αλήθεια, είναι πως η «επιδημία της πειρατείας» στη περιοχή του κόλπου του Άντεν την τελευταία 7ετία είναι αναμφισβήτητα μία **on-shore κρίση**, μία κρίση στη στεριά και αυτό που απαιτείται άρα, είναι σίγουρα μία **on-shore λύση**.

6.4. Αναδυόμενα ερωτήματα

Κατά τη διάρκεια εκπόνησης της παρούσας εργασίας, ήρθαμε αντιμέτωποι με διάφορων εκτάσεων ερωτήματα, που κλιθήκαμε να απαντήσουμε. Κάποια όμως από αυτά απαιτούν το πέρας του χρόνου για να δοθεί μια σαφής απάντηση ή μία αποσαφήνιση του νοήματός τους. Κάτωθεν, παραθέτονται όσα ερωτήματα καλούνται οι μελλοντικοί ερευνητές να απαντήσουν:

- Στην οδηγία που έχει εκδώσει η BIMCO για την πειρατεία πρέπει συν το χρόνο να οριστεί τι εννοείται ως "λογικά προληπτικά μέτρα για την προστασία του σκάφους, του πληρώματος του και του φορτίου του".
- Η διεθνής κοινότητα πρέπει να αποφασίσει αν για αυτή έχει σημασία η ανθρωπινή ζωή των Σομαλών πειρατών. Αν κατά τη διάρκεια των συνδυασμένων εθνικών επιχειρήσεων θα πυροβολούνται ή θα συλλαμβάνονται. Αν και πως, και κάτω από ποιο Δίκαιο θα δικάζονται και σε ποιο μέρος και με ποιες συνθήκες θα καταδικάζονται.
- Τα κράτη και τα υπερεθνικά τους μορφώματα, έχουν πάντα τη δομή να προστατεύουν και να ενεργούν με βάση τα συμφέροντά τους. Οι πλοιοκτήτες και το σύνολο όμως του ναυτιλιακού κλάδου, έχουν τη δυνατότητα και τους απαραίτητους θεσμούς να συνεργαστούν υπό μία σκέπη για τη διασφάλιση των συμφερόντων τους; Αν ναι, πως. Αν όχι, ποια θεσμοθέτηση μπορεί να τους εντάξει κάτω από κοινές συνιστώσες;
- Είδαμε πως η λύση για το πρόβλημα της πειρατείας πηγάζει από τη ρίζα του προβλήματος, τη φτώχεια του σομαλικού λαού και την έλλειψη σοβαρής, σταθερής κυβερνήσεως. Μπορεί να υπάρξει με τη βοήθεια της διεθνούς κοινότητας, σταθερή κυβέρνηση ενάντια στις τοπικές τρομοκρατικές ισλαμικές οργανώσεις, που να δώσει παράλληλα επιχειρησιακές ευκαιρίες στον αμόρφωτο πληθυσμό της Σομαλίας; Αν ναι ποια θα ήταν αυτή και ποιος ο τρόπος επιβολής της. Αν όχι, τι στόχο θα είχε σήμερα μια παρέμβαση της διεθνούς κοινότητας στο εσωτερικό της Σομαλίας;

7. Βιβλιογραφία

- African Development Bank, (14/7/2011): “Economic impact of Maritime Piracy”.
- Aljazeera (7/11/2010): “*Somali pirates get hefty ransom*”.
- Best Management Practice 3
- Best Management Practice 4
- BIMCO: “*Piracy’s clause for Time Charter Parties*”
- Central Intelligence Agency (CIA): <https://www.cia.gov/>
- Chairman of the Security Council Committee (10/12/2008): “*Letter established pursuant to resolution 751 (1992) concerning Somalia addressed to the President of Security Council UN*”.
- CIA, The world fact book: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/>
- Combating Terrorism Center, (1/5/2007): “*Al Qaeda’s Misadventures in the horn of Africa*”.
- Committee on Foreign Relations United States Senate, (21/1/2010): “*Al Qaeda in Yemen and Somalia: a ticking time bomb*”.
- Coutroubis Alec & Kiourktsoglou George, (2010): “*Somali Piracy vs. Fishing Activities in the Country’s Territorial Waters and its Exclusive Economic Zone*”, University of Greenwich.
- Coutroubis Alec & Kiourktsoglou George, (2010): “*Maritime Safety & Security: The Piracy Perspective*”, University of Greenwich, UK,
- DeSilva-Ranasinghe Sergei, (2/3/2011): “*Why the Indian Ocean Matters*”, The diplomat
- DIW Wochenbericht, (21/07/2010): “*Piraterie ist nicht nur für die Somalier ein gutes Geschäft*”.
- Encyclopedia of the Nations: <http://www.nationsencyclopedia.com/>
- English Wikipedia: <http://en.wikipedia.org/>
- EU NAVFOR Official Site: <http://www.eunavfor.eu/>
- European Union Committee, (22/7/2009): “*Money laundering and the financing of terrorism 19th Report of Session 2008-2009*”.
- GAC Protective Solutions (5/6/2011): “*Monthly Piracy Report*”
- German Foreign Policy (3/9/2010): “*The Advantage of Piracy*”,
- Gill Sharon, (27/1/2011): “*Maritime Piracy Costs Global Community 12 Billion a Year*”.
- Greek Wikipedia: <http://el.Wikipedia.org/>

Hanson Stephanie, (27/2/2009): ‘*Al-Shabaab*’, Council on Foreign Relations Backgrounder.

Harnish Christofer, (12/2/2010): ‘*The terror threat from Somalia*’, American Enterprise Institute

Hellenic Shipping News (24/2/2011): ‘*No to arms despite piracy*’.

Hellenic War Risks, Additional Premium Areas

History of Somalia - U.S. relations: <http://history.state.gov/countries/Somalia>

IMB Piracy Reporting Center: <http://www.icc-ccs.org/home/piracy-reporting-centre/>

IMO, Circular 1405, ‘*Private Contracted Armed Security Personnel*’

International Law Firm (2010): ‘*Paying ransom, could the US make this more difficult?*’

International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code

Interstate Marine Supplies stores’ catalogue 2011

IOTC - Indian Ocean Tuna Commission: <http://www.iotc.org/English/documents/index.php>

Koronakis ABEE wires’ catalogue 2011

Leeson Peter T. (2009): ‘*The invisible hook: The hidden economics of Pirates*’ Princeton University Press.

Maritime Interdiction Operations Journal, (1/5/2011): 3rd Issue.

Maritime Security Center: <http://www.mschoa.org/>

Maxamed Siyaad Barre official page: <http://www.jaallesiyaad.com/>

Notre Dame University, (2010): ‘*Terrorists, maritime terrorists and pirates: how similar are they*’, Perth, Australia

Ocean Beyond Piracy, (7/7/2011): ‘*Human Cost of Somali Piracy*’.

Official Journal of the European Union, (1/4/2011)

Official Site of European Union: <http://eur-lex.europa.eu>

Owen Jonathan, (17/4/2011): ‘*The Economics of Piracy*’, London, The Independent,

Saul Jonathan (7/7/ 2011): ‘*Deaths of Seafarers in Somali Pirate Attacks Soar*’.

U.S. Department of Treasury: ‘*2010 OFAC Recent Actions*’

U.S. Department of Treasury: ‘*OFAC's SDN list*’

UN comtrade: <http://comtrade.un.org/>

UNCTAD, (21/6/2011): ‘*Review of Maritime Transport 2010*’.

UNESCAP: <http://www.unescap.org/>

Utler Simone (25/1/2011): "*Alleine unter Piraten*", Spiegel Online

W.W. Trade Singapore stores' catalogue 2011

White House, Presidential Documents: "*Blocking Property of Certain Persons Contributing to the Conflict in Somalia*"

Wiki Leaks: <http://www.wikileaks.org/wiki/WikiLeaks>

FAKESZHMOTEPAA