

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Θα μπορούσατε να φανταστείτε άραγε την διατροφή σας χωρίς το ρύζι; Σε κάθε γωνιά της γης, σε κάθε χώρα όλοι οι άνθρωποι έχουν γευτεί έστω μια φορά στην ζωή τους αυτό το φαγητό. Κι όμως δεν χρειάστηκε να ταξιδέψουν ποτέ μέχρι τους απέραντους ορυζώνες στα βάθη τις Ασίας για την απόκτηση του. Η εύρεση τέτοιων αγαθών πρώτης ανάγκης δεν αποτελεί πεδίο προβληματισμού, την σήμερον ημέρα, για την πλειοψηφία του παγκόσμιου πληθυσμού. Είναι αυτονόητο ότι αν θελήσουμε την κτήση τους αρκεί να επισκεφτούμε το κοντινότερο σημείο πώλησης. Οι διαδικασίες όμως που προηγούνται έτσι ώστε να φτάσουν τα αγαθά εύκολα και γρήγορα σε εμάς είναι πιο περίπλοκες και πολυσήμαντες. Ο τομέας των μεταφορών είναι αυτός που αναλαμβάνει το έργο της ελεύθερης, ασφαλούς και ταχείας διακρατικής διακίνησης των αγαθών ώστε να μπορούμε εμείς σήμερα να απολαμβάνουμε με άνεση την χρήση ειδών και αντικειμένων που αιώνες πριν αποτελούσαν προνόμιο συγκεκριμένων μόνο γεωγραφικών περιοχών.

Η θαλάσσια μεταφορά κατέχει εξέχουσα θέση στον τομέα των μεταφορών. Η ναυτιλία αποτελεί τον πιο ανταγωνιστικό κλάδο τους καθώς η συμβολή της στην ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου είναι ανεκτίμητη. Καθίσταται βασικό μέσο για την εξυπηρέτηση των άλλων κλάδων της οικονομίας, όπως είναι η γεωργία, οι διακρατικές συναλλαγές, ο τουρισμός. Ο ρόλος της, ως υποστηρικτική λειτουργία της σύγχρονης βιομηχανίας και του εμπορίου είναι εξαιρετικός. Θα τολμούσαμε να πούμε ότι όλοι οι παραπάνω τομείς εξαρτώνται σχεδόν εξ' ολοκλήρου από την ναυτιλία. Είναι αδιαμφισβήτητο ότι οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν παίξει σπουδαίο ρόλο στην κοινωνική και οικονομική ζωή των εθνών. Εκτός από την ανάπτυξη του εμπορίου και την διεύρυνση της αγοράς συνέβαλε σημαντικά και στην πολιτισμική και πνευματική ανάπτυξη των κρατών. Επιτρέπει την επικοινωνία μεταξύ των λαών, γίνεται φορέας μετάδοσης γνώσεων, τέχνης, πνευματικών αγαθών, κουλτούρας, και ανταλλαγής πολιτισμικών ιδεών. Ας μην ξεχνάμε άλλωστε ότι χωρίς την ναυσιπλοΐα δεν θα είχαν ανακαλυφθεί καν νέες χώρες. Με δυο λόγια η ναυτιλία συμβάλει ουσιαστικά στην αύξηση του πλούτου και την διάδοση του πολιτισμού. Έχει χαρακτηριστικά αναφερθεί από ειδικούς ότι το ναυτικό εμπόριο συμβάλει σημαντικά στην άνοδο των δεικτών ανάπτυξης και της παγκόσμιας ευημερίας.

Τα οφέλη που προκύπτουν, όπως είδαμε, από την εμπορική ναυτιλία είναι πολλαπλά και πολυδιάστατα. Αυτός ο τομέας που διαδραμάτισε και συνεχίζει να διαδραματίζει τόσο σημαντικό ρόλο στην παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη πλήττεται βάνουσα στις μέρες μας από την πειρατεία. Όσο περίεργο και παράδοξο κι αν φαίνεται, ένας από τους σημαντικότερους κινδύνους που αντιμετώπιζε εδώ και εκατοντάδες χρόνια η θαλάσσια μεταφορά, η πειρατεία, έρχεται να αναζωπυρωθεί προκαλώντας ποικίλα προβλήματα. Αν πιστεύετε ότι ο τελευταίος πειρατής χάθηκε κάπου στα βάθη των Ωκεανών ή ότι αποτελεί μυθικό πρόσωπο κάποιου λογοτεχνήματος, τότε τα επίσημα στοιχεία των πρόσφατων κρουσμάτων έρχονται να σας διαψεύσουν. Ακόμη και σήμερα όπου το επίπεδο τεχνολογίας και επιστήμης έχει προχωρήσει σε τέτοιο βαθμό ώστε να υπάρχει δυνατότητα ελέγχου των πάντων, η πλήρης εξάλειψη του πρώτου είδους θαλάσσιου εγκλήματος που γνώρισε ποτέ η ανθρωπότητα, δεν έχει ακόμη επιτευχθεί.

Το φαινόμενο της μη αποτελεσματικής αστυνόμευσης απαντάται δυστυχώς σε όλο τον κόσμο, σε όλες τις χώρες, ακόμη και σε όλες τις πόλεις. Είναι προφανές ότι και τα διάφορα μέρη των παγκόσμιων ωκεανών δεν διαφέρουν. Υπάρχουν νησίδες θαλάσσιας ανομίας, τις οποίες εκμεταλλεύονται επάξια οι σύγχρονοι «κοκκινογέννηδες». Την σήμερα ημέρα, η πειρατεία αναπτύσσεται και ευδοκμεί θέτοντας σε κίνδυνο οικονομίες και περιβάλλον, και απειλώντας τη ζωή και την ελευθερία των ναυτικών. Φαίνεται απίστευτο στο 21ο αιώνα, οπλισμένοι δολοφόνοι να μπορούν να δράσουν πέρα από κάθε νόμο, κι όμως αυτό είναι κάτι που πραγματικά συμβαίνει στα νερά πολλών πολυάσχολων δίαυλων ναυσιπλοΐας.

Οι ληστές των θαλασσών κυριαρχούν σήμερα στις ακτές της Νιγηρίας, της Ινδονησίας και της Σομαλίας. Η δράση των πειρατικών δικτύων είναι αποτέλεσμα πολλών παραγόντων όπως η παρατεταμένη ακυβερνησία που μαστίζει αυτές τις χώρες και η έλλειψη νομικού πλαισίου. Η αναποτελεσματική αυτή κυβερνητική πολιτική και η αδυναμία αστυνόμευσης των ακτών οδηγούν σε έξαρση του φαινομένου. Οι παράκτιες συμμορίες έχουν εξελιχθεί σε εφιάλη για την εμπορική ναυτιλία, και παραδόξως όμως, σε σωτήρες για την τοπική κοινωνία. Οι νέοι θαμπωμένοι από την λάμψη του εύκολου πλουτισμού βλέπουν την πειρατεία ως ένα προσοδοφόρο επάγγελμα που έχει δημιουργήσει θέσεις εργασίας σε χώρες που μαστίζονται από την φτώχεια και την ανέχεια. Αποτέλεσμα όλων των παραπάνω είναι η διαρκής αύξηση των επιθέσεων που εγείρει πλέον ζητήματα συλλογικής δράσης. Η κοινωνική διάσταση του φαινομένου είναι τεράστια και παρόλο την αρχαιότητα της

υπόστασής του θεωρείται σήμερα μια νέα απειλή η οποία πρέπει να μελετηθεί και να αναλυθεί ώστε να προκύψουν νέα στοιχεία για την αντιμετώπιση της. Οι ειδικοί κρίνουν ότι αν η πειρατεία δεν αντιμετωπιστεί άμεσα και συλλογικά, μπορεί να πάρει ανεξέλεγκτες διαστάσεις και να διακυβεύσει την ασφάλεια των θαλάσσιων οδών και του παγκόσμιου εμπορίου.

Η εργασία αυτή πραγματεύεται με όλα τα ζητήματα εκείνα που καθιστούν σαφή την έννοια της πειρατείας, το πεδίο και τον τρόπο δράσης της. Αναλύοντας τους διάφορους κοινωνικοπολιτικούς παράγοντες προσπαθούμε να εντοπίσουμε τα αίτια που την προκαλούν καθώς και τις επιρροές που αυτή ασκεί τόσο σε ιδιωτικό όσο και σε κοινωνικό επίπεδο. Αρχικά θα προσπαθήσουμε να δώσουμε μια όσο το δυνατόν καλύτερη ερμηνεία του όρου διαχωρίζοντας τον από άλλες μορφές εγκλημάτων, προσπαθώντας να μειώσουμε έτσι την σύγχυση που επικρατεί γύρω από την έννοια. Κατόπιν παραθέτουμε τις περιοχές υψηλού κινδύνου και αναλύουμε τους παράγοντες που ευνοούν την εμφάνιση του φαινομένου εκεί. Εν συνεχεία παραθέτουμε τα διάφορα μέτρα δράσης και αποτροπής των ειδεχθών επιθέσεων και εξετάζουμε την αποτελεσματικότητά τους. Σπουδαίο ρόλο στο σημείο αυτό παίζουν και οι διάφοροι διεθνείς οργανισμοί που με τις ενέργειές τους συμβάλουν στην πρόληψη και καταπολέμηση της πειρατείας. Έπειτα αναφερόμαστε αναλυτικά στις επιδράσεις που προκαλούνται τόσο στις ίδιες τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις όσο και στο κοινωνικό σύνολο γενικότερα. Καθώς οι επιπτώσεις του φαινομένου σε κοινωνικό επίπεδο είναι τεράστιες οφείλουμε να παραθέσουμε περαιτέρω έρευνα για πιθανά μελλοντικά ευνοϊκότερα μέτρα αντιμετώπισής του. Ο εξωραϊσμός και οι γενικεύσεις σε περιπτώσεις όπως το θαλάσσιο έγκλημα και ανομία, οδηγούν σε επικίνδυνα μονοπάτια που στοιχίζουν τόσο σε αριθμητικά νούμερα όσο και σε αξίες και αγαθά που δεν είναι δυνατόν να κοστολογηθούν, όπως η αξία της ανθρώπινης ζωής. Η πειρατεία αποτελεί εχθρό της ανθρωπότητας (*hostis humanis generis*), έλεγαν οι αρχαίοι, και πρέπει πάση θυσία να καταπολεμηθεί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

1.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Τι είναι όμως η πειρατεία; Αν και όλοι καταλαβαίνουμε τι εννοούμε με τον όρο πειρατεία, αξίζει σε αυτό το σημείο να αναφερθούμε περαιτέρω στον επίσημο ορισμό της έννοιας. Όσον αφορά τον καθορισμό της πειρατείας, ένας ορισμός διατυπώθηκε στη Συνθήκη της Γενεύης του 1958 σχετικά με τα Διεθνή Ύδατα (άρθρο 15), η οποία αποτελεί επίσης το άρθρο 101 της Συνθήκης Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS) του 1982:

«**Η πειρατεία**» αναφέρεται σε οποιοσδήποτε από τις ακόλουθες πράξεις:

1. Οποιοσδήποτε παράνομες πράξεις βίας, ή κράτησης, ή οποιασδήποτε ενέργειας λεηλασίας που διαπράττεται για ίδιον όφελος από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ενός ιδιωτικού σκάφους ή ενός ιδιωτικού αεροσκάφους, και που κατευθύνεται

α) Εναντία σε άλλο σκάφος ή αεροσκάφος, ή ενάντια στα πρόσωπα ή την ιδιοκτησία σε τέτοιο σκάφος ή αεροσκάφος, σε διεθνή ύδατα.

β) Εναντία σε ένα σκάφος, ένα αεροσκάφος, τα πρόσωπα, ή την ιδιοκτησία σε μέρος εκτός δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους.

2. Οποιαδήποτε πράξη οικειοθελούς συμμετοχής σε μια παράνομη λειτουργία ενός σκάφους ή ενός αεροσκάφους με τη γνώση ότι τα γεγονότα καθιστούν το πλοίο ή το αεροσκάφος πειρατικό.

3. Οποιαδήποτε πράξη υποκίνησης ή σκόπιμης διευκόλυνσης μιας ενέργειας που περιγράφεται στις παραπάνω παραγράφους αυτού του άρθρου. [βλάχος, 2003]

Επιπλέον το άρθρο 105 του UNCLOS δηλώνει ότι:

«Στα Διεθνή Ύδατα, ή σε οποιοδήποτε άλλο μέρος εκτός αρμοδιότητας οποιουδήποτε κράτους, κάθε κράτος μπορεί να καταλάβει ένα σκάφος ή ένα

αεροσκάφος πειρατών, ή ένα σκάφος ή ένα αεροσκάφος που τελεί υπό πειρατεία και είναι υπό τον έλεγχο των πειρατών, να συλλάβει τα πρόσωπα και να καταλάβει την ιδιοκτησία εν πλω. Τα δικαστήρια του κράτους που πραγματοποιήσει τη σύλληψη μπορούν να αποφασίσουν για τις ποινικές ρήτρες που θα επιβληθούν, και μπορούν επίσης να καθορίσουν τα μέτρα που θα ληφθούν όσον αφορά τα σκάφη, αεροσκάφη ή ιδιοκτησία, λαμβάνοντας υπόψιν τα δικαιώματα τρίτων που ενεργούν καλόπιστα».

Αυτά τα άρθρα δίνουν έμφαση στις πράξεις που είναι εκτός δικαιοδοσίας ενός κράτους, επομένως οποιοσδήποτε ενέργειες που προκύπτουν μέσα στα όρια του κρατικού ελέγχου εξ' ορισμού δεν είναι πράξεις «πειρατείας». Από τα παραπάνω μπορούμε λοιπόν να συμπεράνουμε ότι ληστείες σε πλοία που βρίσκονται εντός λιμενικών συνόρων δεν θεωρούνται σύμφωνα με την Συνθήκη των Ηνωμένων Εθνών πράξεις πειρατείας. Είναι αυτονόητο ότι όλοι οι εμπλεκόμενοι πρέπει πρώτα να καταλάβουν σαφώς οποιοδήποτε καθορισμό της πειρατείας, έτσι ώστε να είναι αποτελεσματικοί στην μάχη της αστυνόμευσης του θαλάσσιου εγκλήματος. [http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part7.htm]

1.2 ΣΥΓΧΥΣΗ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΟΡΙΣΜΟ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Ο νομικός προσδιορισμός της έννοιας της πειρατείας έχει χαρακτηριστεί ως «ένα από τα λιγότερα επιτυχή δοκίμια στην κωδικοποίηση του Δικαίου της Θάλασσας». Η σύγχυση προέρχεται από το γεγονός ότι οι κρατικές αρχές έχουν την αρμοδιότητα για τις πειρατικές πράξεις αλλά οι προσδιορισμοί τους μπορεί να μην συμφωνούν με εκείνους του διεθνούς δικαίου [Pugh M., 1994].

Σε μια προσπάθεια να αφαιρέσει την αβεβαιότητα που περιβάλλει τον ορισμό της πειρατείας το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο – International Maritime Bureau, IMB - έχει προτείνει έναν ευρύτερο ορισμό, ο οποίος δηλώνει ότι η πειρατεία είναι: « Η πράξη της επιβίβασης ή προσπάθειας επιβίβασης σε οποιοδήποτε σκάφος με την πρόθεση να διαπράξει κλοπή ή άλλο έγκλημα και με την πρόθεση χρήσης βίας για να προαχθεί η παράνομη ενέργεια» [Gottschalk J.A. and Flanagan B.P., 2000].

Ενώ είναι αλήθεια ότι ένας νέος καθορισμός της πειρατείας απαιτείται, φαίνεται ότι ο νέος ορισμός του IMB συγχέει απλά τα πράγματα. Ο ανωτέρω

καθορισμός θα σήμαινε ότι ένας πορτοφολάς που ταξιδεύει πάνω σε ένα επιβατηγό σκάφος με ένα σουγιά στην τσέπη του θα ταξινομούταν ως πειρατής, καθώς όλα τα παραπάνω κριτήρια για την πειρατεία θα ικανοποιούνταν. Οι διαφορές μεταξύ των δυο ορισμών έγκειται στα εξής. Σύμφωνα με τον ορισμό του IMO πειρατεία θεωρούνται μόνο οι πράξεις που λαμβάνουν χώρα στα διεθνή ύδατα ή σε ύδατα εκτός δικαιοδοσίας κάποιου κράτους. Οι επιθέσεις μέσα στα χωρικά ύδατα υπολογίζονται ως ένοπλη ληστεία σε αντίθεση με τον ορισμό του IMB όπου δεν υπάρχουν διακρίσεις μεταξύ των θαλάσσιων ορίων. Στον πρώτο απαιτούνται δύο εμπλεκόμενα σκάφη ενώ στον δεύτερο ακόμη και οι ενέργειες από μια σχεδία ή μια προβλήτα μπορούν να χαρακτηριστούν πειρατεία. Επιπλέον ο IMO δεν συγκαταλέγει στις πειρατικές δραστηριότητες τις παράνομες πράξεις του πολεμικού ναυτικού καθώς ορίζει σαφώς ότι χαρακτηρίζονται τέτοιες οι πράξεις από το πλήρωμα ή τους επιβαίνοντες ενός ιδιωτικού σκάφους. Το IMB όμως με τον ορισμό του αφήνει το περιθώριο να μπορούν να καταλογιστούν ως πειρατικές, σε ορισμένες περιπτώσεις, οι ενέργειες των πολεμικών σκαφών. Τέλος ο ορισμός του IMB καταλογίζει ως πειρατεία τις επιθέσεις σε πλοία για πολιτικούς, θρησκευτικούς ή περιβαλλοντολογικούς λόγους κάτι που όπως θα δούμε παρακάτω δεν είναι ορθό καθώς το βασικό χαρακτηριστικό του θαλάσσιου ληστή είναι το ίδιον όφελος. Είναι αμφισβητήσιμο επομένως το αν αυτός ο νέος προσδιορισμός είναι εφαρμόσιμος. Θα μπορούσε να οδηγήσει σε μια τεράστια πλάνη σχετικά με τον αληθή αριθμό πράξεων «πειρατείας». [Ong-Webb G. , 2006]

1.3 ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ

Ένα θέμα που εγείρεται γύρω από την πειρατεία είναι και το κατά πόσο η πράξη αυτή συνιστά τρομοκρατική ενέργεια. Η διεθνής κοινότητα όπως είδαμε δεν έχει καταλήξει ακόμη σε έναν γενικά αποδεκτό ορισμό. Σύμφωνα με το λεξικό της Οξφόρδης η τρομοκρατία αποτελεί πολιτική πρακτική που έχει στόχο να διασπείρει τον φόβο και τον τρόμο στους αντιπάλους κάποιας πολιτικής άποψης, χρησιμοποιώντας διάφορες μεθόδους εκφοβισμού. Παρόλο λοιπόν που και οι δύο έννοιες παρουσιάζουν πολλά κοινά σημεία δεν είναι ορθό να συγχέονται καθώς η

βασική τους διαφορά έγκειται στα διαφορετικά κίνητρα. Ο πειρατής ενεργεί με βάση το ιδιωτικό όφελος και τα κίνητρα που τον ωθούν στις καταλήψεις των πλοίων είναι καθαρά η ατομική επιδίωξη κέρδους. Επιδίδεται λοιπόν σε αυτές τις ληστρικές θαλάσσιες επιδρομές αποσκοπώντας στην προσωπική του ευμάρεια. Ληστεύει, ασκεί βία, χρησιμοποιεί όπλα, εκβιάζει και λεηλατεί για ένα και μόνο λόγο, την επίτευξη του ευρύτερου στόχου του που δεν είναι άλλος από το να ικανοποιηθεί οικονομικά.

Και οι δύο εγκληματικές αυτές ομάδες δρουν κάτω από τον κοινό παρανομαστή της βίας. Ο τρομοκράτης όμως σε αντίθεση με τον ένοπλο ληστή των θαλασσών, έχει ως σκοπό με την χρήση αυτής της βίας να προκαλέσει κατάρρευση κοινωνικών, πολιτικών, θρησκευτικών και οικονομικών θεσμών. Ενεργεί με βάση κάποιο ιδεολογικό υπόβαθρο και στρέφεται ενάντια σε όποιον αντιτίθεται σε αυτό. Οι τρομοκρατικές δραστηριότητες συχνότατα είναι εκφάνσεις θρησκευτικού φανατισμού και πλήττουν κυρίως στόχους ζωτικής σημασίας ώστε να προκαλέσουν χάος, πανικό και κοινωνική αντίδραση. [www.safia.eu]

1.4 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Η πειρατεία υφίσταται από τότε που οι ναυτικοί της αρχαιότητας ανοίχτηκαν στα πέλαγα με σκοπό να γνωρίσουν νέους κόσμους και να αναπτύξουν το θαλάσσιο εμπόριο. Η πειρατεία όμως τότε δεν αποτελούσε κάποια ατιμωτική πράξη αλλά αντιθέτως ήταν τιμή και θεωρούταν δοξαστική ενέργεια καθώς μονάχα οι πιο γενναίοι και εξαιρετικοί ναυτικοί κατόρθωναν να γίνουν πειρατές. Ο ίδιος ο Όμηρος μάλιστα θεωρούσε το επάγγελμα του πειρατή πολύ ανώτερο από του απλού "ναυτεμπόρου" επειδή εμπειρείχε τον κίνδυνο, την περιπέτεια, έντονο ηρωικό στοιχείο και περίσσια ψυχική δύναμη [Αλεξ. Λαγκαδάς, 1999]. Επιπλέον υπήρχε και μια άλλη κατηγορία που ταυτίζεται στην συνείδηση των ανθρώπων με τους πειρατές και αυτοί δεν είναι άλλοι από τους ένδοξους Κουρσάρους. Ο κουρσάρος είναι ο ιδιώτης ο οποίος επιτίθεται με κατάλληλα εξοπλισμένα σκάφη και ληστεύει εχθρικά πλοία κατ' εντολήν ενός ηγεμόνα ή μιας Κυβέρνησης, η οποία τον εφοδιάζει με σχετική άδεια καταδρομής (Letters de Marque). Ο πειρατής λοιπόν ενεργεί για δικό του όφελος και συνεπώς θεωρείται παράνομος, ενώ ο κουρσάρος εκτελεί το

απάνθρωπο και ληστρικό του έργο -θεωρητικά- προς όφελος του εντολέα του και συνεπώς θεωρείται νομιμότετος. [Τζελίνα Χαρλαύτη, 2001]

Ο Ελλαδικός χώρος και συγκεκριμένα το Αιγαίο ήταν και αυτή μια περιοχή όπου υπέφερε ιδιαίτερα από την πειρατεία σε διάφορες ιστορικές περιόδους. Μετά την καταστροφή του Μινωικού πολιτισμού και για πάνω από διακόσια χρόνια οι Φοίνικες κατασπάραζαν το Αιγαίο. Οι Έλληνες δεν ξέφυγαν ούτε αυτοί, από την παραζάλη του εύκολου πλουτισμού, και πολλοί από τους ρινοκίνδυνους ναυτικούς γίνονται και οι ίδιοι πειρατές. Το εμπόριο δυσχεραίνει, η ελευθερία των ταξιδιωτών θέτεται σε κίνδυνο και τα μεγάλα σκλαβοπάζαρα της Ασίας και της Αφρικής γέμιζαν με αθώους. Αξίζει να σημειωθεί, ότι εκείνη περίπου την εποχή, πειρατές από την Αίγινα κατέλαβαν το πλοίο που μετέφερε τον Πλάτωνα από την Σικελία στον Πειραιά, και αν δεν επενέβαιναν άμεσα οι Αθηναίοι ο Πλάτωνας θα είχε καταλήξει να πωλείται σε κάποιο σκλαβοπάζαρο. Την μεγαλύτερη όμως κρίση την έζησε η Μεσόγειος και ιδιαίτερα το Αιγαίο από τον 15^ο μέχρι τον 19^ο αιώνα όπου η έξαρση της πειρατείας δεν είχε προηγούμενο. Πειρατές κάθε προελεύσεως ,ακόμη και Έλληνες, σκόρπιζαν τον τρόμο στα νησιά που έδειχναν να ερημώνουν. Υπολογίζεται ότι το 1828 έπλεαν στην Μεσόγειο περίπου 1500 πειρατικά σκάφη κάθε εθνικότητας. [Αλεξ. Λαγκαδάς, 1999]. Δικαιολογημένα συνεπώς ο 17^{ος} αιώνας έχει χαρακτηριστεί ως η Χρυσή Εποχή του Μεσογειακού Κούρσου [Τζελίνα Χαρλαύτη, 2001].

Κατά τον 18^ο αιώνα κάνουν την κυρίαρχη εμφάνισή τους οι βρετανικές καταδρομικές δραστηριότητες στον Ατλαντικό. Οι Βρετανοί κουρσάροι δρούσαν κάτω από ένα νομικό και οργανωτικό καθεστώς που είχε καθοριστεί από το κράτος και επιδίδονταν σε συνεχής λεηλασίες, καταστροφές και «έννομες ληστείες». Αποτελούσε πλέον καθεστώς σε αυτές τις περιοχές το «δίκαιο του ισχυρότερου».

Παρόλα αυτά η πειρατεία δεν ήταν πάντα μια μονόπλευρη μάχη. Στα διάφορα σημεία της ιστορίας διάφορες επιβολές του νόμου έχουν επιδιώξει να "σκουπίσουν" τις θάλασσες από τους πειρατές. Στο Αιγαίο, πρώτος ο Μίνωας εξαφάνισε κάθε ίχνος πειρατείας κατά την Κρητική θαλασσοκρατία. Αργότερα ο Μέγας Αλέξανδρος και οι επίγονοι του ήρθαν να πατάξουν και πάλι την ανεπτυγμένη ανομία στις ελληνικές θάλασσες. [Αλεξ. Λαγκαδάς, 1999]. Τον 15ο αιώνα, η κινεζική δυναστεία Ming έστειλε μια δύναμη που αφιερώθηκε στη δολοφονία όσο το δυνατόν περισσότερων πειρατών. Η τιμωρία που δόθηκε υπό αυτές τις συνθήκες ήταν φρικιαστική. Επάνω στη σύλληψη, τα πόδια του «κατηγορούμενου» καρφώνονταν στο κατάστρωμα του πλοίου. Του επαγγέλονταν κατηγορίες και κηρυσσόταν ένοχος. Ο πειρατής θα

χτυπιόταν έπειτα με τον ινδικό κάλαμο, που ήταν δεμένος με αγκάθια, έως ότου να δίνονταν η διαταγή να τον αποκεφαλίσουν. [Ritchie. R.C. 1998]

Οι Ρωμαίοι είχαν επίσης εξαπολύσει έναν τεράστιο στόλο το 67 π.Χ. για να καταστρέψουν την πειρατεία. Κάτω από την εντολή του Πομπηίου που χρησιμοποίησε ως βάση τον Πειραιά συνελήφθησαν περίπου 24000 πειρατές. Τους περισσότερους τους αιχμαλώτισε ως κωπηλάτες στις γαλέρες του όπου και εκεί παρέμειναν ως το θάνατο τους. Αυτά τα ισχυρά χτυπήματα στην πειρατεία απαριθμούν πολλούς ακέφαλους πειρατές κατά τη διάρκεια των αιώνων και κατά την εφαρμογή τους μείωσαν σημαντικά τον αριθμό των επιθέσεων για κάποιο χρονικό διάστημα. [Αλεξ. Λαγκαδάς, 1999]

Θα μπορούσαμε να πούμε ότι όποτε οι πόροι ενός έθνους συνοψίζονται και στρέφονται πλήρως ενάντια στην πειρατεία, το έγκλημα όντως υποχωρεί. Η δραστηριότητα των πειρατών έχει ξεριζωθεί περιστασιακά ανά καιρούς, για να παραμείνει σε λήθαργο όπως ένας ιός και να επιστρέψει όταν οι όροι είναι πιο συμβάλλοντες και πιο ευνοϊκοί.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφέρουμε ότι διάφοροι ιστορικοί υποστηρίζουν ότι η πειρατεία εκτός από τα δεινά που προκάλεσε αποτέλεσε αρωγή στην πρόοδο και την εξέλιξη της ναυπηγικής και της ναυσιπλοΐας. Οι πειρατές διαρκώς προσπαθούσαν να εξελίξουν τα σκάφη τους ώστε να προλαβαίνουν τα εμπορικά και τα εμπορικά με την σειρά τους επιδίδονταν σε ναυπηγικούς νεωτερισμούς με σκοπό να αποφεύγουν τους πρώτους. Ο ανταγωνισμός αυτός συνέβαλε σημαντικά στην ανάπτυξη της ναυτιλίας και της ναυπηγικής.

Η ληστεία στη θάλασσα λοιπόν, συνεχιζόταν για πολλούς αιώνες, σημειώνοντας άλλοτε έξαρση και άλλοτε ύφεση κατόπιν επεμβάσεων των εκάστοτε μεγάλων ναυτιλιακών δυνάμεων. Μετά τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο το φαινόμενο τείνει να αναπτύσσεται περισσότερο σε υποανάπτυκτες, τριτοκοσμικές χώρες όπως αυτές της Δυτικής Αφρικής, της Άπω Ανατολής και της Μέσης και Κεντρικής Αμερικής, σημειώνοντας μια εμφανή υποχώρηση από τα ύδατα των πιο ανεπτυγμένων χωρών. Στις περιοχές αυτές η πειρατεία έχει αρχίσει και λαβαίνει μεγάλες διαστάσεις τα τελευταία χρόνια και εμφανίζεται σε μια πιο εξελιγμένη, πιο σύγχρονη μορφή. Εμφανίζεται πιο οργανωμένη σε σχέση με το παρελθόν ,πιο προσαρμοσμένη κατά κάποιο τρόπο στις εξελίξεις τις εποχής μας [Βλάχος, 2003].

Οι παράνομες αυτές οργανώσεις , σήμερα, έχουν στρατιωτική οργάνωση και πειθαρχία, ανταλλάσσουν μεταξύ τους χρήσιμες πληροφορίες (τύπο φορτίου, αριθμό

μελών πληρώματος, πορεία) και ενεργούν κάτω από σχολαστικό σχεδιασμό. Ο σύγχρονος πειρατής διαφέρει κατά πολύ από αυτόν του χτες. Δεν πρόκειται πια για τον μεθυσμένο εκκεντρικό πειρατή με το ένα μάτι και το ξύλινο πόδι του παρελθόντος. Την σήμερα ημέρα οι εγκληματίες των θαλασσών είναι οπλισμένοι με περίπλοκα θανάσιμα όπλα σε αντίθεση με έξι ως επτά χρόνια πριν που χρησιμοποιούσαν ψαρόβαρκες, μαχαίρια και πιστόλια στις επιθέσεις. Είναι εξοπλισμένοι με σύγχρονο αυτόματο οπλισμό (AK-47s , M16s), οπλοβομβίδες, χειροβομβίδες και βομβίδες πυραυλικής προώθησης- εκτοξευτήρες ρουκετών. Με τα λάφυρα και τα λύτρα που εξασφαλίζουν από τις πειρατείες, μπορούν εύκολα να αποκτήσουν φτηνό, ισχυρό και υπερσύγχρονο εξοπλισμό . Έτσι τους βλέπουμε να έχουν στην διάθεση τους γρήγορα σκάφη, δορυφορικά τηλέφωνα, συστήματα παγκόσμιας πλοήγησης GPS (Global Positioning System) και τα τελευταία χρόνια ακόμη και κινητή τηλεφωνία [<http://uniorb.com/RCHECK/somalipiracy.htm>]

Εκτός όμως από τον βαρύ οπλισμό και τα αυτόματα όπλα παρατηρούμε διαφορές και στον τρόπο δράσης και το σκοπό της κατάληψης των πλοίων. Κάποτε η επικίνδυνη ζώνη εκτεινόταν ως και 50 ναυτικά μίλια από τις ακτές. Τώρα οι μοντέρνοι πειρατές δεν διστάζουν να βγουν ως και 200 μίλια από την ακτή για να αναζητήσουν την λεία τους. Σε αυτό βέβαια συμβάλει ο παραπάνω εκσυγχρονισμός που αναφέραμε, που τους επιτρέπει να μετασκευάζουν τα αλιευτικά σκάφη έτσι ώστε να έχουν δυνατότητα πλεύσης σε ανοιχτές θάλασσες [Καμμένος Π., 2009]. Τέλος οι πειρατικές επιθέσεις των τελευταίων χρόνων εστιάζουν στην απόσπαση λύτρων για την απελευθέρωση των πληρωμάτων εν αντιθέσει με το παρελθόν όπου κύριος στόχος ήταν το εμπόρευμα και η λεηλασία του πλοίου. Πράγμα λογικό καθώς αυτό είναι που θα τους αποδώσει περισσότερα χρήματα, χρήματα που θα επενδυθούν σε σύγχρονα, άρτια εξοπλισμένα και γρήγορα πλωτά μέσα, σε οπλισμό και σε υψηλής τεχνολογίας τηλεπικοινωνιακά μέσα [<http://www.express.gr>].

« Όσο εκσυγχρονίζονται τα εμπορικά πλοία άλλο τόσο και ίσως και περισσότερο εκσυγχρονίζονται και οι ομάδες των πειρατών οι οποίες λειτουργούν όπως μια ‘καλοκουρδισμένη’ επιχείρηση με διεθνή δραστηριότητα»
[Βήμα 04/04/199]

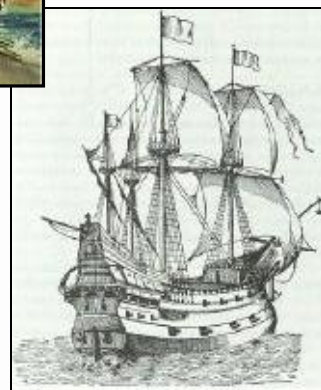
Η μοντέρνα πειρατεία λοιπόν , που εμφανίστηκε περί τη δεκαετία του '80 έχει προκαλέσει ανησυχία στη Διεθνή Κοινότητα, η οποία δημιούργησε εκτός των άλλων και το Κέντρο Αναφορών Πειρατείας το 1992 που έχει συμβάλει σημαντικά στην αντιμετώπιση του φαινομένου. Μέχρι πριν από μερικά χρόνια η πειρατεία ήταν

αυξημένη στην Ινδονησία και τα γύρω νερά της, και στην Καραϊβική. Τώρα όμως κατόπιν λήψης αξιοσημείωτων μέτρων σε αυτές τις περιοχές, η δραστηριότητα έχει μετακλιστεί στον Κόλπο του Άντεν , σε έναν από τους κυριότερους εμπορικούς δρόμους που συνδέει την Διώρυγα του Σουέζ με την Ερυθρά Θάλασσα και τον Ινδικό Ωκεανό και από όπου περνάνε όλα σχεδόν τα φορτία από Ασία για Ευρώπη.

Pirates of Long Ago



Clashed by pirates.



Πηγή: Woods Hole Oceanographic Institute

Present Day Pirate/Fishing Boats



Πηγή: Woods Hole Oceanographic Institute

Present Day Pirates



1.5 ΜΟΡΦΕΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Σύμφωνα με τα καταγεγραμμένα γεγονότα ανά καιρούς, φαίνεται να αναπτύσσονται δύο σχολεία της πειρατείας το ένα παράλληλα με το άλλο. Από την μία έχουμε τα εγκλήματα ευκαιρίας όπου οι πειρατές επιβιβάζονται στα σκάφη και παίρνουν οτιδήποτε δεν είναι προσκολλημένο στο πλοίο. Είναι απλά «μεταφερόμενοι διά θαλάσσης κλέφτες» [Gottschalk J.A. and Flanagan. 2000]. Η κατάληψη του σκάφους είναι προσωρινή και αποσκοπεί στην αρπαγή αγαθών, χρημάτων ακόμη του εξοπλισμού του πλοίου. Η χρήση βίας σπανίζει και εξαρτάται από την αντίσταση που θα προβάλει το πλήρωμα του σκάφους. Από την άλλη πλευρά, υπάρχουν και οι πιο απαίσιες, πιο βίαιες προγραμματισμένες επιδρομές στις οποίες οι πειρατές φαίνονται να είναι ενημερωμένοι σχετικά με τα σκάφη, τις διαδρομές τους και τα φορτία τους. Η επίθεση γίνεται οργανωμένα, η κατάληψη του πλοίου είναι εκτενέστερη και η χρήση βίας συχνότερη.

Από αυτήν την αφετηρία των δύο βασικών σκελών της πειρατείας είναι δυνατό να βελτιωθεί περαιτέρω ο ορισμός και να οριστούν πιο αναλυτικά τα χαρακτηριστικά του *modus operandi* των επιθέσεων. Ο ΙΜΟ μέσω της Οδηγίας του Συμβουλίου Ασφαλείας (MSC/Circ 622 – 22 Jun 1993) έχει παραγάγει τους περαιτέρω ορισμούς όσων αφορά τα είδη της πειρατείας. Έτσι διαμορφώνονται τέσσερις κατηγορίες επίθεσης:

t Καιροσκοπικό Έγκλημα (Opportunistic Crime - OC): Είναι η πιο κοινή μορφή πειρατείας, καθώς δεν απαιτείται κανένας προγραμματισμός. Οι στόχοι που εμφανίζονται στη λανθασμένη θέση και στη λάθος στιγμή κινδυνεύουν από αυτόν τον τύπο επίθεσης. Οι ομάδες απαρτίζονται από ευκαιριακούς κακοποιούς και η κατάληψη του σκάφους είναι πολύ σύντομη. Τα όπλα μπορούν να παίξουν έναν ρόλο σε μια τέτοια επιδρομή, αλλά γενικά, το σκάφος είναι αυτό που απλά ληστεύεται χωρίς προσφυγή σε βία. Πολλά σκάφη ούτε καν καταλαβαίνουν ότι έχουν υποστεί τέτοιες επιθέσεις έως ότου γίνεται προφανές ότι λείπουν εμπορεύματα και άλλα αντικείμενα. Αυτές οι μικρές κλοπές εμφανίζονται συχνότερα μέσα στα λιμάνια η στην ευρύτερη περιοχή αυτών.

t Χαμηλού Επιπέδου Ένοπλη Ληστεία (Low Level Armed Robbery-LLAR): Οι δράστες χρησιμοποιούν ταχύπλοα σκάφη (από μια βάση εδάφους) και μια σειρά εξοπλισμού για να επιβιβαστούν σε ένα πλοίο. Μπορούμε να πούμε εκ του ασφαλούς ότι εάν το προσωπικό του σκάφους δεν ενεργήσει επιτόλεια δεν θέτει τους εαυτούς του σε πάρα πολύ μεγάλο κίνδυνο. Με αυτού του είδους τις επιθέσεις, είναι καλύτερο το πλήρωμα και οι ανώτεροι του εμπλεκόμενου σκάφους απλά να συμμορφώνονται με τους επιτιθέμενους. Αυτό μπορεί να φέρει την επίθεση σε μία τουλάχιστον πολύ γρήγορη, "αστραπιαία" λήξη εάν όχι ικανοποιητική έκβαση.

t Μέσο Επίπεδο Οπλισμένης Επίθεσης και Ληστείας (Medium Level Armed Assault and Robbery - MLAAR): Αυτός ο τύπος επίθεσης συνήθως προγραμματίζεται σχολαστικά. Οι πεπειραμένοι ναυτικοί και τα εγκληματικά στοιχεία ενώνονται και διαμορφώνουν τρομερές συμμορίες πειρατών. Οι επιθέσεις MLAAR χρησιμοποιούν συχνά ένα μεγαλύτερο σκάφος από το οποίο προωθείται κάποιο μικρό ταχύπλοο σκάφος. Οι πειρατές οπλίζονται βαριά και συχνά αυτές οι επιθέσεις έχουν τη σφραγίδα της επαγγελματικής στρατιωτικής συμμετοχής. Υπάρχει υψηλός κίνδυνος τραυματισμού ή θανάτου για τους αθώους ναυτικούς, αν και με έναν ορισμένο βαθμό καλής διαχείρισης και καλής τύχης, είναι δυνατόν να συμμορφωθούν με τους πειρατές χωρίς να θέτεται το προσωπικό του σκάφους σε κίνδυνο. Αυτός ο τύπος της ιδιαίτερα επακριβούς επιδρομής είναι χαρακτηριστικός πολλών περιοχών γύρω από την Ασία.

t Σημαντική Εγκληματική Πειρατεία (Major Criminal Hijack - MCHJ): Αυτός ο τύπος επιδρομής απαιτεί πληροφόρηση, απόλυτη ακρίβεια και τα κατάλληλα μέσα για την επίτευξη του στόχου. Οι επιθέσεις είναι περισσότερο οργανωμένες και προϋποθέτουν σχεδιασμό, συλλογή πληροφοριών για τον επικείμενο στόχο και φυσικά πηγές χρηματοδότησης. Γι αυτό άλλωστε και αυτή η μορφή πειρατείας είναι συνυφασμένη και με το οργανωμένο έγκλημα. Ένα σκάφος που δοκιμάζεται από μια τέτοια επίθεση θα καταληφθεί από έναν μεγάλο αριθμό οργανωμένων και οπλισμένων εγκληματιών. Υπάρχουν δύο διαφορετικές εκβάσεις σε μια τέτοια επιδρομή. Κατά πρώτο λόγο το σκάφος συνήθως παρεκκλίνει της πορείας του. Μπορεί κατόπιν να κρατηθεί από τους πειρατές έως ότου ένα άλλο σκάφος να τους πλευρίσει και το φορτίο του υπό κατάληψη πλοίου να μεταφερθεί ή αλλιώς το φορτίο θα κρατηθεί επί του σκάφους και στο σκάφος αυτό θα δοθεί μια νέα

ταυτότητα και πολύ συχνά και νέα χρωματική εμφάνιση. Αυτά τα σκάφη, που κάνουν έπειτα εμπόριο κάτω από τις νέες υποτιθέμενες ταυτότητες, είναι γνωστά ως « Πλοία Φαντάσματα». [Captain Peter Corbett, 2009]

Το πλοίο *φάντασμα* νηολογείται εκ νέου, χρωματίζεται από την αρχή, διαθέτει πλαστά έγγραφα και νέο όνομα. Είναι αυτονόητο ότι όλες αυτές οι ενέργειες δεν είναι δυνατόν να λάβουν χώρα χωρίς να τους αντιληφθεί καμία αστυνομική αρχή. Είναι έντονη η φημολογία ότι σε αυτού του είδους τις πειρατείες υπάρχει έντονη κρατική εμπλοκή. Αλώςτε αν δεν ίσχυε κάτι τέτοιο, δεν θα δικαιολογούταν και η τόσο εύκολη έκδοση πλαστών συνοδευτικών εγγράφων. Συνεπώς το φαινόμενο αντανακλά ευρύτερες πτυχές κοινωνικών προβλημάτων όπως η εξάπλωση του οργανωμένου εγκλήματος και η κρατική διαφθορά. Έχει συχνά αναφερθεί ότι στις περιοχές της Ασίας οι λαθρέμποροι δεν διστάζουν να συμπράξουν με τελωνιακούς ή και να συνεργαστούν ακόμη και με το ίδιο το πολεμικό ναυτικό [Βλάχος, 2003]

Ένα παράδειγμα του φαινομένου του πλοίου φάντασμα είναι και η περίπτωση του ιαπωνικού M/V Tenyu, φορτωμένο με πάνω από \$3 εκατομμύρια ράβδους αλουμινίου. Το ταξίδι του για την Ινδονησία άρχισε το Σεπτέμβριο του 1998 αλλά η επαφή χάθηκε τη δεύτερη ημέρα του ταξιδιού του. Ήταν εξαφανισμένο για τρεις μήνες μέχρι που βρέθηκε στον λιμένα Zhangjiagang της Κίνας, ξαναβαμμένο, μετονομασμένο σε « Sanei 1», και υπό νέα σημαία, τη σημαία της Ονδούρας. Οι έρευνες αποκάλυψαν ότι το φορτίο ήταν πουλημένο στη Βιρμανία. Δεν έχει υπάρξει κανένα ίχνος του αρχικού πληρώματος ως τώρα, 2 νοτιοκορεατών και 13 Κινέζων, οι οποίοι θεωρούνται νεκροί. Αξιοσημείωτο είναι και το παράδειγμα του Alondra Rainbow το οποίο πειρατεύθηκε τον Οκτώβριο του 1999, αλλάξε μέσα σε 4 μέρες δύο φορές όνομα (Global Venture & Mega Rama) και κατάφεραν να το εντοπίσουν μόνο μετά από δύο μήνες. Το τραγελαφικό της υπόθεσης είναι ότι τουλάχιστον δύο από τους Ινδονήσιους που βρέθηκαν στο πλοίο, μετά την καταδίωξη του, είχαν ανάμιξη και στην πειρατεία του M/V Tenyu που αναφέραμε παραπάνω, γεγονός που υποδεικνύει την σχέση των ομάδων αυτών με το οργανωμένο έγκλημα [Parashar S.,2008]. Τέλος, μία άλλη ανάλογη περίπτωση συναντήσαμε και τον Μάρτιο του 1999 όταν οπλισμένοι άντρες επιτέθηκαν στο δεξαμενόπλοιο « Suci » ανοιχτά της Σιγκαπούρης. Οι πειρατές αφού συγκέντρωσαν και έδεσαν όλο το πλήρωμα το εγκατέλειψαν στις σωστικές λέμβους. Το πλοίο βάφτηκε ολόκληρο σε διάρκεια μιας νύχτας και το επόμενο πρωί ονομαζόταν πια «Glory II».[Το Βήμα, 04/04/99].

Είναι χαρακτηριστικό το πλοίο φάντασμα να καταχωρείται συνήθως στον Παναμά ή την Ονδούρα, και να χρησιμοποιείται από ομάδες κινέζων, οι οποίοι στοχεύουν συνήθως σε μαζικά φορτία που μπορούν εύκολα να πωληθούν. Με μια τέτοια λειτουργία, το νόμιμο πλήρωμα του σκάφους είναι πλεόνασμα στις απαιτήσεις, και αυτό έχει οδηγήσει σε πολλούς θανάτους ναυτικών. [International Maritime Bureau]. Αξίζει εδώ να σημειώσουμε ότι καθώς το πλήρωμα του πλοίου απομακρύνεται-με οποιοδήποτε τρόπο, ακόμη και με δολοφονία-, αυτομάτως αυτό φανερώνει ότι οι ομάδες των ένοπλων καταληψιών απαρτίζετε από έμπειρους ναυτικούς ικανούς να κυβερνήσουν το πλοίο στην ανοιχτή θάλασσα. [Βλάχος, 2003]

Η Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας του IMO (Maritime Safety Committee- MSC), έχει εκδώσει οδηγίες για την αναγνώριση ενός «πλοίου Φάντασμα».

- ο Σκάφη περίπου 15 έως 20 χρονών.
- ο Καθυστερήσεις στην άφιξη στο λιμένα φόρτωσης.
- ο Το πλήρωμα δεν πηγαίνει στην ξηρά και καμία αλληλογραφία δεν παραλαμβάνεται στο λιμένα φόρτωσης
- ο Παράτυπες αρχικές λεπτομέρειες εγγραφής.
- ο Ο πλοιοκτήτης /ο χειριστής είναι αμετάβλητα ο μοναδικός χειριστής.
- ο Υψηλό επίπεδο της προμήθειας που πληρώνεται στους μεσίτες.
- ο Ο ιδιοκτήτης ζητά οι ναύλοι να πληρώνονται σε έναν προσωπικό τραπεζικό λογαριασμό.

Η MSC προσδιόρισε επίσης και το ρόλο των Κρατών Σημείας που δεν δίνουν ικανοποιητική προσοχή στις διαδικασίες εγγραφής, επιτρέποντας κατά συνέπεια στο « πλοίο φάντασμα» να κινείται και να λειτουργεί κανονικά. Η MSC δηλώνει ότι αν γίνονται οι σωστοί έλεγχοι κατά τη διάρκεια της διαδικασίας εγγραφής των σκαφών, αυτό θα μπορούσε να βοηθήσει σημαντικά στην μείωση του αριθμού πλαστών πιστοποιητικών που εκδίδονται κάτω από δόλια μέσα. Συνεπώς καθίσταται αυτομάτως δυσκολότερο για τους εγκληματίες της πειρατείας να διαπράξουν τα εγκλήματά τους χρησιμοποιώντας "νόμιμα" πιστοποιητικά. [BIMCO – www.bimco.org].

Οι προαναφερθείσες ταξινομήσεις των επιθέσεων βοηθούν στο να δοθεί προτεραιότητα στους τύπους επιθέσεων από μια άποψη επιβολής νόμου. Ενώ οι δράστες και των τεσσάρων τύπων επιθέσεων χρειάζονται την τιμωρία, έχει προταθεί

ότι η προσοχή πρέπει να στραφεί στις επιθέσεις MCHJ και MLAAR. Θεωρείται πιο σημαντικό να γίνονται προσπάθειες αποκάλυψης της γραμμής συμμετοχής μεταξύ των πειρατών και των ανθρώπων στην ξηρά οι οποίοι άλλωστε είναι και οι εγκέφαλοι και συντονιστές αυτών των τύπων εγκλημάτων. Πολλές από αυτές τις επιθέσεις περιλαμβάνουν τους διεφθαρμένους υπαλλήλους της κυβέρνησης και ο ΙΜΟ έχει προσπαθήσει να αυξήσει τη συνειδητοποίηση του προβλήματος στην Ασία. Εν τούτοις με δραστηριότητες αύξησης της άσκησης πολιτικής πίεσης, ελπίζουν να υποκινήσουν τα ασιατικά έθνη ώστε να λάβουν μέτρα. [Lehr P., 2007]

1.6 ΣΥΣΧΕΤΙΣΜΟΣ ΜΕ ΤΟ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΟ ΕΓΚΛΗΜΑ

Το οργανωμένο έγκλημα αποτελεί ένα μεγάλο μέρος του προβλήματος της πειρατείας. Όπως είδαμε παραπάνω η σημαντικότερη μορφή επιθέσεων η Major Criminal Hijack απαιτεί τέτοιο προγραμματισμό που αυτομάτως την καθίστα μέρος του σύγχρονου οργανωμένου εγκλήματος παγκόσμιας εμβέλειας. Σύμφωνα με τον ΙΜΟ διάφορα ασιατικά συνδικάτα εγκλήματος είναι αρκετά επιτηδευμένα ώστε να βγάζουν χρήματα από την πειρατεία σε κανονική βάση.

Η συμμετοχή των συνδικάτων οργανωμένου εγκλήματος είναι φανερή στην περίπτωση του Petro Ranger, ένα πετρελαιοφόρο που έπλεε από τη Σιγκαπούρη για το Βιετνάμ. Ο βαθμός οργάνωσης ήταν ιδιαίτερα ανησυχητικός σε αυτήν την περίπτωση, όπως ανησυχητική ήταν και η υποψία της συνέργειας των αρχών του νησιού Hainan, στην Κίνα, όπου κατέληξε το σκάφος. Το Petro Ranger αρπάχτηκε στις 16/04/1998 όταν επιβιβάστηκαν σε αυτό πειρατές από ένα ταχύπλοο. Ο καπετάνιος του σκάφους διατάχτηκε να πει στο πλήρωμά του να παραδοθεί. Έπειτα δέθηκε και απειλήθηκε με ένα μεγάλο μαχαίρι. Ο ηγέτης της συμμορίας είπε υπερήφανα στον καπετάνιο Blyth ότι εργαζόταν για ένα πολυεθνικό συνδικάτο με υψηλά υφιστάμενα πρόσωπα στην Ινδονησία, τη Σιγκαπούρη, την Κίνα και το Χονγκ Κονγκ. Μετά από πέντε ημέρες, δύο βυτιοφόρα ήρθαν δίπλα στο Petro Ranger και ξεφόρτωσαν φορτίο καυσίμων, αξίας τριών εκατομμυρίων δολαρίων.

Αργότερα ένα κινεζικό περιπολικό σκάφος επιβιβάστηκε στο βυτιοφόρο για να ελέγξει τα έγγραφα του σκάφους. Ο καπετάνιος Blyth τέθηκε υπό κράτηση για

έναν περαιτέρω μήνα από τις αρχές στη Hainan. Το πλήρωμα του σκάφους κατηγορήθηκε για λαθρεμπορία, ενώ οι πειρατές από την Ινδονησία επαναπατρίστηκαν. Η Petroships, η σιγκαπούρια ακτοπλοϊκή γραμμή που ήταν ιδιοκτήτρια του βυτιοφόρου, έπρεπε να πληρώσει μεγάλο πρόστιμο στις κινέζικες αρχές για να ανακτήσει το σκάφος. Ο ιδιοκτήτης του φορτίου δε, δεν ανέκτησε ποτέ το εμπόρευμα του. Οι ειδικοί στον τομέα της ναυτιλιακής βιομηχανίας είναι επιφυλακτικοί και δεν τολμούν να παραδεχτούν και να προσδιορίσουν το βαθμό της επίσημης κινεζικής συμμετοχής. Εντούτοις ο Alan Chan, ο πρόεδρος της Petroships, αποκάλεσε τη συμπεριφορά των κινέζων αξιωματικών «διεθνές σκάνδαλο». [Young A.J, 2007]

Η ουσία της πειρατείας είναι να παραχθεί κέρδος. Απαιτείται ένα δίκτυο γνώσης, πληροφόρησης και καλής συγκάλυψης ώστε τα σκάφη να στοχεύουν εύκολα και κατόπιν τα κλεμμένα αγαθά να πωλούνται και να μετατρέπονται σε κέρδος. Η πειρατεία σε οποιοδήποτε σημείο επάνω από το επίπεδο «καιροσκοπικού εγκλήματος» χρειάζεται οργάνωση, ικανότητα, πληροφόρηση, γνώση και τόλμη. Οι πειρατές χρειάζεται να γνωρίζουν πως θα πάρουν τα πλαστά έγγραφα για το υπό πειρατεία πλοίο. Προ πάντων, χρειάζονται τους αγοραστές για την προώθηση των εμπορευμάτων. Αυτή η εξάρτηση από διάφορους παράγοντες και επομένως εξάρτηση και από ανθρώπους σημαίνει ότι απαιτούνται και συνεργοί.

Ολόκληρη η αλυσίδα των συμμετεχόντων έχει ως εξής:

- Οι αρμόδιοι για το σχεδιασμό που επισημαίνουν τους στόχους.
- Οι διοργανωτές των πειρατών.
- Το νέο πλήρωμα που τοποθετείται επί του σκάφους
- Οι εργαζόμενοι των λιμένων όπου το σκάφος ξεφορτώνεται
- Οι έμποροι που εμπορεύονται τα κλεμμένα αγαθά
- Οι αγοραστές, μη ενδιαφερόμενοι για τη νομιμότητα του φορτίου και των εγγράφων του.

(Marine Risk Management SA)

[www.marinerisk.com]

Μόλις εντοπιστούν οι συνεργοί σε αυτά τα εγκλήματα, οι σχετικές κυβερνήσεις χρειάζονται τη δύναμη να ενεργήσουν και να φέρουν τον ένοχο στη δικαιοσύνη.

1.7 ΜΗ ΔΗΛΩΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ

Σε γενικές γραμμές παρατηρείται έλλειψη πραγματικών στοιχείων όσον αφορά τα κρούσματα της πειρατείας. Τα αληθινά επίπεδα επιθέσεων δεν μπορούν ποτέ να προσδιοριστούν, δεδομένου ότι πολλά σκάφη δεν εκθέτουν τα γεγονότα. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία έρχεται αντιμέτωπη με την ανασφάλεια και την δυσπιστία εκ μέρους του ναυλωτή, χάνει την αξιοπιστία της, το κύρος της και συνεπώς και την ανταγωνιστικότητα της. Ο φόβος απώλειας ναυλώσεων συνοδεύεται και από κρατικό φόβο, καθώς τα βίαια αυτά περιστατικά κατάληψης πλοίων προκαλεί αμφισβήτηση για την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών στα χωρικά ύδατα του εκάστοτε κράτους. Σημαντικό παράγοντα στην μη δήλωση των γεγονότων αποτελεί και το ενδεχόμενο επερχόμενης αύξησης των ασφαλιστρών του πλοίου [Βλάχος, 2003]. Το IMB και η Διεθνής Ομοσπονδία Μεταφορών θεωρούν ότι οι επίσημες καταγγελίες αποτελούν μόνο το 50% των επιθέσεων, επειδή οι πλοιοκτήτες φοβούνται ότι εάν εκθέσουν ένα γεγονός, το σκάφος τους θα τεθεί υπό κράτηση για έρευνα, η οποία θα μπορούσε να οδηγήσει στην απώλεια πελατών και συνεπώς στην απώλεια κερδών. [International Maritime Organization, 1998]. Είναι χαρακτηριστική η άποψη του πρώην διευθύνοντα του Γραφείου πειρατείας της Κουάλα Λουμπουρ, Eric Ellen, που δήλωνε απερίφραστα το 1997 ότι οι επιθέσεις αυτές αποτελούν μόνο την μια όψη του νομίσματος, γιατί είναι βέβαιο πως υπάρχουν άλλες τόσες που δεν αναφέρθηκαν και σίγουρα δεν θα αναφερθούν ποτέ. [Time Magazine, 18/8/1997]]

Με τις καθημερινές λειτουργικές δαπάνες σκαφών να κυμαίνονται από 10,000 US\$ ως 50,000 US\$ ή και πολύ περισσότερο, το να περάσει το πλοίο μια εβδομάδα στον λιμένα θα μπορούσε να κοστίσει περισσότερο σε χαμένο χρόνο και διαφυγόντα κέρδη απ' ό,τι θα του κόστιζε μια επίθεση των πειρατών. Συνεπώς, αν δεν υπάρχει πράξη δολοφονίας ή πλήρης κατάληψης του σκάφους, οι λοιπές ενέργειες πειρατείας μπορεί να μην καταγγελθούν, και αυτό είναι που συνήθως γίνεται. Πολλές ναυτιλιακές εταιρίες φοβούνται επίσης τη δυσμενή δημοσιότητα που μπορεί να φέρει η ανακοίνωση μιας τέτοιας επίθεσης, καθώς και τις πιθανές αυξήσεις στις ασφαλιστικές δαπάνες που συνδέονται με τις εμπορικές συναλλαγές στις περιοχές όπου δρουν πειρατές. Επιπλέον, οι επιχειρήσεις φοβούνται τις δυσκολίες όσον αφορά στην αντιμετώπιση των συνδικάτων για την ασφάλεια των ναυτικών και θεωρούν ότι η δημοσίευση των παραβάσεων μπορεί να εμφανιστεί ως προσβολή προς τα έθνη με

τα οποία έχουν εμπορικές συναλλαγές. Το ζήτημα «της μη δήλωσης» είναι ένα σοβαρό πρόβλημα ιδιαίτερα στην Ασία. Έχει υιοθετηθεί δυστυχώς η τοποθέτηση ότι, εφόσον τίποτα δεν πρόκειται να γίνει δεν έχει νόημα η καταγγελία. [www.cargolaw.com]

Φαίνεται από τις ετήσιες αυξήσεις στις επιθέσεις ότι η σύγχρονη πειρατεία πρέπει να αντιμετωπιστεί σοβαρότερα. Οι Πειρατές, αυτοί οι στυγνοί εγκληματίες, θριαμβεύουν επάνω στο φόβο, την άγνοια, και την επιλογή πολλών κρατών να παραβλέψουν το φαινόμενο των θαλάσσιων επιθέσεων. Έτσι από την ανικανότητά τους να παλέψουν την πειρατεία πολλές κυβερνήσεις και επιχειρήσεις εθελουφλούν αυξάνοντας τις πιθανότητες της επίθεσης.

1.8 ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ

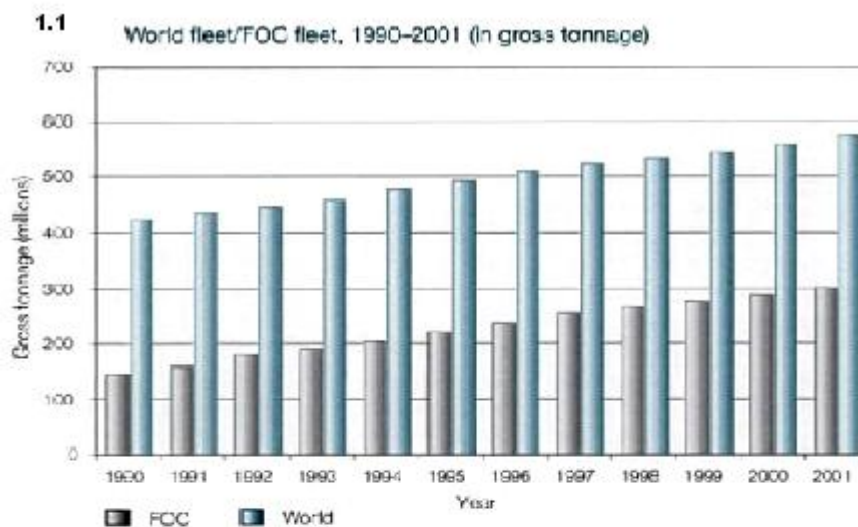
Πολύ σημαντικό ρόλο στην ναυτική ασφάλεια παίζει και το Κράτος της Σημαίας στο οποίο ανήκει το πλοίο. Η συμβολή του εν λόγω κράτους στην προστασία της ανθρώπινης ζωής εν πλω, την ασφάλεια του ίδιου του σκάφους αλλά ακόμη και την προστασία του περιβάλλοντος, είναι ζωτικής σημασίας. Το «Κράτος Σημαίας» είναι εκείνο που με τους διάφορους τακτικούς ελέγχους, τα μέτρα, τους κανόνες και τους περιορισμούς που θέτει, εξασφαλίζει την άρτια εκπαίδευση των πληρωμάτων, την αξιοπλοΐα του σκάφους, τις συνθήκες εργασίας και την ασφαλή και ποιοτική ναυτιλιακή υπηρεσία. Η σωστή επάνδρωση του πλοίου από ικανά άτομα με κατοχή κατάλληλων αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας αποτελεί επίσης μέρος των αρμοδιοτήτων του. Όλοι οι παραπάνω παράγοντες αποτελούν λέξεις κλειδιά για την πρόληψη και αντιμετώπιση των κινδύνων εν πλω. Συνεπώς το Κράτος Σημαίας και η αυστηρότητα των κανονισμών του, παίζει επίσης πολύ σημαντικό ρόλο όσον αφορά τα ζητήματα πειρατείας. [Βλάχος, 2003]

Τα σκάφη στη θάλασσα έχουν την προστασία της σημαίας κάτω από την οποία βρίσκονται. Συνήθως είναι φτηνότερο και ευκολότερο να καταχωρηθεί ένα σκάφος σε έθνη όπως ο Παναμάς, η Λιβερία και η Ονδούρα δεδομένου ότι έχουν λιγότερους περιορισμούς ασφάλειας και εκπαίδευσης απ' ό,τι έχουν οι αναπτυγμένες χώρες. Τα κράτη αυτά αναφέρονται ως «Ανοικτά Νηολόγια» ή νηολόγια FOCs. Όλο

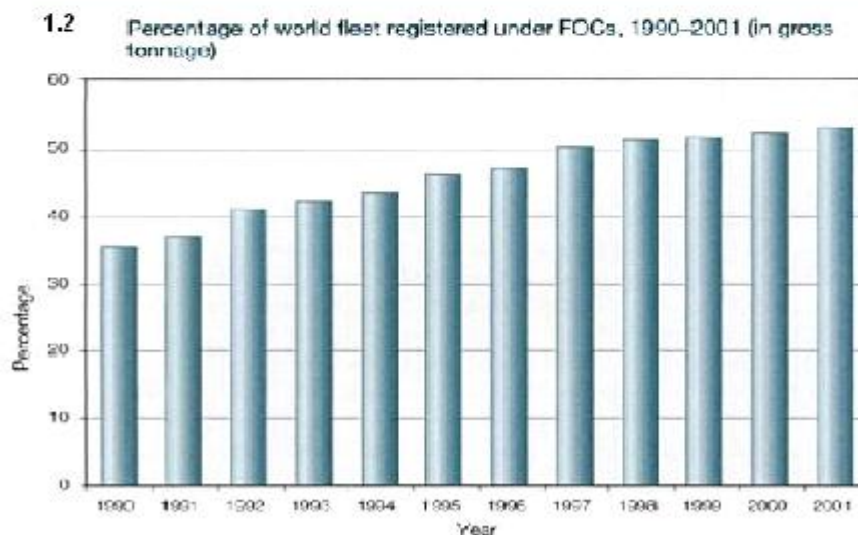
και περισσότεροι ιδιοκτήτες λοιπόν, επιλέγουν να κερδίσουν χρήματα και να αποφύγουν τους αυστηρούς κανονισμούς, καταχωρώντας το πλοίο τους κάτω από τη σημαία ενός αναπτυσσόμενου κράτους που συχνά δεν κατέχει την ικανότητα να ανταποκριθεί στους πειρατές. Η σημαία ενός σκάφους είναι η μόνη προστασία του έξω στους ωκεανούς και δυστυχώς ο Παναμάς ή οι Ονδούρα δεν σημαίνει και πολλά για έναν πειρατή.

Το γεγονός ότι ένα έθνος στερείται των μέσων, της χρηματοδότησης και της θέλησης να βοηθήσει στον αγώνα για τη μείωση της πειρατείας δεν πρέπει να σημαίνει ότι επιτρέπεται στις σημαίες ευκαιρίας να δίνουν μια τέτοια απαξίωση στο ζήτημα. [International Labour Organization, 2004]

ΠΙΝΑΚΕΣ 1.1 - 1.2 ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ FOCs



Sources: Lloyd's Register-Fairplay: World Fleet Statistics (London, various years).



Sources: Lloyd's Register-Fairplay: World Fleet Statistics (London, various years).

1.9 ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ

Παρά τα διάφορα μέτρα που διαρκώς λαμβάνονται από όλες τις πλευρές, ο κίνδυνος της πειρατείας παραμονεύει αποτελώντας μεγάλη απειλή για το ναυτικό εμπόριο. Η πιθανότητα ένα σκάφος να πειρατευθεί διερχόμενο από επικίνδυνες θαλάσσιες ζώνες είναι μεγάλη και το κόστος αυτής κάθε φορά, ακόμη μεγαλύτερο. Έτσι όταν όλα τα αλλά αποτυγχάνουν, μια επιλογή μένει για να μεταφερθεί ο κίνδυνος, η ασφάλιση. Η ναυτασφάλιση προκύπτει από την επιτακτική ανάγκη εξασφάλισης των πλοιοκτητών και των ιδιοκτητών φορτίων από τους εγγενείς κινδύνους της θαλάσσιας μεταφοράς. Οι ασφαλιστές γίνονται και αυτοί με την σειρά τους μέρος του προβλήματος καθώς ρίχνονται στην πάλη ενάντια στα υψηλά επίπεδα επιθέσεων προσπαθώντας να μειώσουν τα επίπεδα αποζημιώσεων που παρέχουν.[Κορρές –Θανόπουλος, 2005]

Η πειρατεία καλύπτεται ως θαλάσσιος ασφαλιστικός κίνδυνος (Maritime Peril) εκτός αν μπορεί να ταξινομηθεί ως ταραχή, αστική αναταραχή, ή τρομοκρατική πράξη. Εάν εντούτοις, η πειρατεία αποκλείεται ως θαλάσσιος κίνδυνος, μπορεί να εμπέσει στην κάλυψη πολεμικού κινδύνου. Η πειρατεία τείνει να είναι ένας από τους κινδύνους που ασφαρίζονται από τους ασφαλιστές hull & machinery. Οι Ρήτρες του Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου που είναι τυποποιημένοι όροι κάλυψης κινδύνων με διεθνή αναγνώριση καλύπτουν την περίπτωση της πειρατείας. Καλύπτεται από τις Ρήτρες A (Institute Cargo Clauses A 1.1.82) που αφορά όλους τους κινδύνους για απώλειες και ζημιές που ενδέχεται να συμβούν (τυχαίο γεγονός και όχι αναμενόμενο), εκτός κάποιων συγκεκριμένων εξαιρέσεων. Καλύπτεται επίσης η πειρατεία και από την Ρήτρα C όταν θεωρείται θησεία γενικής αβαρίας. Έτσι όταν τα αγαθά δίνονται σε πειρατές εκούσια και χωρίς να μεσολαβεί κάποιο είδος εξαπάτησης μπορεί να καταλογιστεί ως θυσία για τη γενική ασφάλεια του σκάφους και να χαρακτηριστεί ως απώλεια γενικής αβαρίας. Επίσης οι Institute Time Clauses Hulls (1/11/95) καλύπτουν την απώλεια από την «πειρατεία» ως παραδοσιακό κίνδυνο (Maritime Peril).

Μέσα σε ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο, η πειρατεία περιλαμβάνεται υπό τον τίτλο των «θαλάσσιων κινδύνων», σημαίνοντας τους παραδοσιακούς κινδύνους που προκύπτουν από τη ναυσιπλοΐα. Το P&I (Προστασία και Αποζημίωση – Protection

& Indemnity) καλύπτει ορισμένα προβλέψιμα αποτελέσματα της επίθεσης πειρατών όπως:

- ζημίες ή αποζημίωση για τον προσωπικό τραυματισμό, την ασθένεια ή το θάνατο οποιουδήποτε ναυτικού
- προσωπικές επιπτώσεις σε οποιοδήποτε ναυτικό
- δαπάνες του επαναπατρισμού ενός ναυτικού του ασφαλισμένου σκάφους που έχει τραυματιστεί.

Εντούτοις, η κάλυψη P&I είναι περιορισμένη στις απώλειες για τις οποίες υπάρχει κάποια νομική ευθύνη για τον πλοιοκτήτη. Επομένως, δεν θα ίσχυε στην πλειοψηφία των γεγονότων πειρατείας. [Παζαρζής, 2006]. Ένας Ιάπωνας ασφαλιστικός μεσίτης (ασφάλεια μολύβδου) προσφέρει από το 1999 συγκεκριμένη κάλυψη ενάντια στην πειρατεία. Αναπτυγμένη από την Lloyd, η κάλυψη αφορά τη ζημία που προκαλείται από την πειρατεία, την τρομοκρατία και τη ένοπλη ληστεία. [<http://www.admiraltylaw.com>]

Οποιοσδήποτε συγκεκριμένες ανησυχίες μπορούν να περιληφθούν στη θαλάσσια ασφάλεια, εφ' όσον υποδεικνύονται από το συμβόλαιο. Μάλιστα τελευταία έχει σχεδιαστεί και συγκεκριμένο ασφαλιστήριο συμβόλαιο που αφορά την απαγωγή προσώπων και την απελευθέρωση ομήρων. Η ασφάλεια Απαγωγής και Καταβολής Λύτρων- Kidnap and Ransom Insurance (K&R) – σχεδιάστηκε για να προστατεύσει τα άτομα και τις εταιρείες που αναπτύσσουν δραστηριότητες σε περιοχές υψηλού κινδύνου, όπως η Βενεζουέλα, το Μεξικό, η Νιγηρία και άλλα. [http://wikipedia.org/wiki/kidnap_and_ransom_insurance]. Τα συμβόλαια K&R καλύπτουν χαρακτηριστικά τους κινδύνους απαγωγής, εκβιασμού, αδικαιολόγητης κράτησης και πειρατείας. Βέβαια δεν πληρώνουν τα λύτρα εκ μέρους των ασφαλισμένων αλλά αφού αυτοί τα καταβάλλουν , εγείρεται απαίτηση αποζημίωσης με βάση το συγκεκριμένο συμβόλαιο. Επίσης περιλαμβάνουν αποζημιώσεις για προσωπικές επιπτώσεις του απαχθέντος, όπως είναι ο τραυματισμός, η αναπηρία η ακόμη και ο ίδιος του ο θάνατος. [www.insurenewmedia.com/pages/kidnap-ransom-extortion-insurance.asp]

Σε περιπτώσεις όπου το πλοίο χάνεται οριστικά και αμετάκλητα μετά την κατάληψη του από τους πειρατές οι ασφαλιστές καλούνται να καταλήξουν σε ασφαλή συμπεράσματα για τα περιστατικά ώστε να χαρακτηριστεί το πλοίο «total lose» (ολική απώλεια) και να αποζημιωθεί αναλόγως ο πλοιοκτήτης. Η διαδικασία αναγνώρισης ενός πλοίου ως ολική απώλεια παρουσιάζει συχνά εμπλοκές και είναι

πολύ χρονοβόρα. Στην διάρκεια αυτής της χρονικής περιόδου ο εφοπλιστής όχι μόνο έχει απολέσει το σκάφος του αλλά χάνει και τεράστια ποσά από διαφυγόντα κέρδη που θα προέκυπταν από την λειτουργία του. Γενικότερα τα χρηματικά ποσά που διακινούνται στον τομέα της ναυτασφάλισης είναι μεγάλα. Τα ασφάλιστρα είναι συνήθως σε υψηλά επίπεδα και σε περιπτώσεις όπου ελλοχεύει ο κίνδυνος της πειρατείας είναι ακόμη υψηλότερα. Επίσης τα ποσά που απαιτούν οι εφοπλιστές σε περιπτώσεις απωλειών, και που σε πολλές περιπτώσεις έχουν καταβληθεί από ασφαλιστικές εταιρίες, χαρακτηρίζονται ψυχοπαθητικά. [<http://tovima.dolnet.gr>]

Δεδομένου ότι οι ασφαλιστικές εταιρίες όχι μόνο έχουν ένα κεκτημένο δικαίωμα στους ελεύθερους-προς έγκλημα ωκεανούς, αλλά επιπλέον ασκούν και μεγάλη πολιτική επιρροή, φαίνεται ότι πρέπει να αναγκάσουν τόσο τα έθνη όσο και τους πλοιοκτήτες να αρχίζουν να αντιμετωπίζουν το πρόβλημα πιο σοβαρά. Αυτό μπορεί να γίνει παρέχοντας έμπειρους σε θέματα ασφαλείας και με τον εξαναγκασμό των ασφαλισμένων να λάβουν μέτρα ώστε είτε να αποφευχθούν οι περιοχές πειρατών είτε να εξασφαλίσουν ότι έχουν καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια να αποφευχθεί η επίθεση. Γι αυτό το λόγο άλλωστε επιβάλλουν και τόσο υψηλά ασφάλιστρα ώστε να ωθούν τον ίδιο τον ασφαλιζόμενο να παίρνει τα δικά του περαιτέρω μέτρα προστασίας. [Gottschalk. J.A. and Flanagan. B.P., 2000]

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΥΨΗΛΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

2.1 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗΝ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

Καθ' όλη τη διάρκεια της ιστορίας λοιπόν, η πειρατεία έχει περάσει περιόδους αυξανόμενης δραστηριότητας και κερδών, και εποχές χαμηλής δραστηριότητας. Τα χαμηλότερα σημεία της πειρατείας έχουν εμφανιστεί όταν ποικιλία παραγόντων συνδυάζονται. Τέτοιοι παράγοντες εξετάζονται κατωτέρω και ισχύουν για το τέλος της «Χρυσής Εποχής της Πειρατείας» (κατά τη διάρκεια του 18^{ου} και 19^{ου} αιώνα), αλλά μπορούμε να πούμε ότι είχαν ανάλογη εφαρμογή στις ήττες των πειρατών από τους Έλληνες, τους Ρωμαίους και τους Κινέζους καθ' όλη τη διάρκεια της ιστορίας.

Οι παράγοντες αυτοί που επηρεάζουν την πειρατεία είναι οι εξής:

t *Τεχνολογία:* μεγαλύτερα, γρηγορότερα εμπορικά σκάφη φέρνουν σε σοβαρά μειονεκτική θέση τους πειρατές, δεδομένου ότι τα σκάφη ήταν πιο δύσκολο να κατακτηθούν.

t *Ομοίομορφος Κανονισμός:* Η πειρατεία αναγνωρίστηκε ως σοβαρή διεθνής παράβαση. Αποφασισμένες να προστατεύσουν τους εθνικούς στόλους τους, οι χώρες δεν ανέχτηκαν την πειρατεία

t *Αυξημένη Ναυτική Παρουσία:* καθώς τα κράτη προσπάθησαν στο παρελθόν να υποστηρίξουν τις αναπτυσσόμενες αποικίες αύξησαν τις διεθνείς ναυτικές περιπόλους κατά μήκος βασικών ωκεάνιων διαδρομών.

t *Αυξημένη, Σταθερή Κοβερνητική Διοίκηση:* Τα έθνη άρχισαν τακτική αστυνόμευση και διοίκηση των αποικισμένων νησιών και των γύρω περιοχών.

Μετά από τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και την απομάκρυνση της απειλής του «ψυχρού πολέμου» οι τέσσερις προαναφερθέντες παράγοντες που ευνόησαν στην καταπολέμηση του φαινομένου άρχισαν να αποσυντίθενται σταθερά με αποτέλεσμα να επανακτά η πειρατεία έδαφος σε πολλές θάλασσες. Η τεχνολογική εξέλιξη είχε ως συνέπεια την μείωση του αριθμού πληρωμάτων και συνεπώς μειώθηκε και η δυνατότητα του σκάφους να προστατεύσει τον εαυτό του. Επιπλέον καθώς τα κράτη επέκτειναν τα χωρικά τους ύδατα κατέστη αδύνατο να οργανώσουν ανάλογες ναυτιλιακές περιπολικές δυνάμεις. Η μειωμένη ναυτική παρουσία στο χώρο σημαίνει αυτομάτως και μεγαλύτερα περιθώρια δράσης των κακοποιών. Η αστάθεια στην κυβερνητική διοίκηση που προήρθε από την απόφαση των αποικιών να μην κρατήσουν στενούς δεσμούς με τις αποικιοκρατικές χώρες και η οικονομική αδυναμία ορισμένων κυβερνήσεων να διατηρήσουν αποτελεσματικό πολεμικό ναυτικό, ενθάρρυνε τις πειρατικές επιθέσεις κατά πολύ. Τέλος η έλλειψη διεθνούς ομοιογενούς κανονισμού που αφήνει περιθώριο σε χώρες με ευκαιριακές σημαίες να εφαρμόζουν άλλους νόμους και άλλες τακτικές δεν επιτρέπει την ανάπτυξη ενιαίας πολιτικής ενάντια στην πειρατεία.[http://cargolaw.com/presentations_pirates.html]

2.2 ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

Όπου υπάρχει θαλάσσια δραστηριότητα ενυπάρχει και ο κίνδυνος της πειρατείας. Τέτοιες παράνομες πράξεις απαντάμε σε όλα σχεδόν τα μέρη της υφής. Καμία ζώνη δεν μπορεί να θεωρείται ασφαλής καθώς μέχρι και στα Μεσογειακά ύδατα, όπου η πειρατεία έχει εκλείψει θεωρητικά εδώ και χρόνια, καταγράφηκε σχεδόν προ 12μήνου (03/09/2008) περιστατικό κατάληψης πλοίου στα νότια της Κορσικής [www.express.gr]. Ακόμη και η Ελλάδα, όσο περίεργο κι αν μας ακούγεται, δεν αποτελεί εξαίρεση. Αξίζει να αναφέρουμε στο σημείο αυτό την κατάληψη μικρής θαλαμηγού στα ανοιχτά του Τολού από Τσέχο ένοπλο εν έτη 2000 (27/07/2000), η οποία τερματίστηκε επιτυχώς ύστερα από την επέμβαση του Λιμενικού. Επιτυχώς μα όχι αναίμακτα, καθώς ο αρχικελευστής του σκάφους

τραυματίστηκε σοβαρά και ο δράστης-πειρατής έπεσε νεκρός από τα πυρά του λιμενικού κατά την διάρκεια της επιχείρησης διάσωσης. [www.hri.org/news/greek/aperg/2000/00-07-27.aperg.html]

Είναι σαφές από τα παραπάνω ότι σε όλες σχεδόν τις ναυτικές ζώνες ελλοχεύει ο κίνδυνος του θαλάσσιου εγκλήματος. Παρόλα αυτά υπάρχουν κάποιες περιοχές του παγκόσμιου χάρτη όπου το φαινόμενο έχει πάρει απειλητικές διαστάσεις, έχει λάβει την μορφή «συνήθους πρακτικής» και δικαιολογημένα θεωρούνται και επισήμως ως οι **πιο επικίνδυνες περιοχές** επιθέσεων. Αυτές οι περιοχές δεν είναι άλλες από την Ινδονησία, τις Φιλιππίνες, τις Δυτικές Ακτές της Αφρικής, την Νοτιοδυτική Αμερική και βεβαίως την πιο επικίνδυνη απ' όλες κατά τα τελευταία δυο χρόνια, την Σομαλία.

Τι είναι αυτό όμως που ωθεί τους πειρατές να στοχεύουν σε συγκεκριμένες περιοχές; Υπάρχουν συγκεκριμένοι όροι που συμβάλλουν στην εμφάνιση των ληστρικών αυτών επιθέσεων; Είναι γενικώς αποδεκτό ότι οι **παράγοντες που ευνοούν την ανάπτυξη της πειρατείας** ποικίλλουν αλλά είναι χαρακτηριστικό ότι όλες σχεδόν οι επιτιθέμενες περιοχές παρουσιάζουν κοινά γνωρίσματα. Στα νερά της Ασίας οι εσωτερικές ή εξωτερικές συγκρούσεις που συνδυάζονται με τις φτωχές οικονομικές καταστάσεις και την ανεπαρκή ασφάλεια από τις τοπικές κυβερνήσεις έχουν οδηγήσει σε αλματώδης αυξήσεις της πειρατείας. Ο Trevor Hollingsbee (ένας κορυφαίος αναλυτής ασφαλείας) λέει ότι ένας από τους κύριους λόγους για την αύξηση των καταγγελιών στα ασιατικά νερά είναι οικονομικός: Οι πειρατές είναι συχνά άνθρωποι που προσπαθούν να συμπληρώσουν το εισόδημά τους ή να εκμεταλλευτούν τα σφάλματα της ασφάλειας και την έλλειψη αστυνόμευσης.

Τα νερά γύρω από την Ινδονησία υποφέρουν από τους πειρατές, και θεωρείται ότι αυτό οφείλεται στις επιδεινωμένες οικονομικές καταστάσεις, που προκύπτουν, εν μέρει, από τα προβλήματα εσωτερικής ασφάλειας. Μερικοί από τους παράκτιους κατοίκους της χώρας θεωρούνται ότι έχουν στραφεί προς την πειρατεία για να αυξήσουν τα ελαττωμένα εισοδήματά τους. Το Πολεμικό Ναυτικό της Ινδονησίας και οι παραστρατιωτικές δυνάμεις έχουν ένα συνδυασμένο σύνολο περίπου 300 περιπολικών σκαφών, αλλά τα διάφορα προβλήματα χρηματοδότησης περιορίζουν συχνά τη θαλάσσια επιτήρηση. Οι θαλάσσιοι ανακριτές υποψιάζονται ότι μερικά μέλη των δυνάμεων ασφαλείας της Ινδονησίας μπορεί πραγματικά να συμμετέχουν στην πειρατεία. [Safety at Sea, Sept 2000]

Άρρηκτα συνδεδεμένη με την οικονομική πτυχή του πειρατικού ζητήματος είναι και η γεωστρατηγική θέση των χωρών αυτών, οι οποίες βρίσκονται πάνω σε θαλάσσιους δρόμους με πολύ πυκνές διαδρομές εμπορικής ναυτιλίας. Η νοτιοανατολική ασιατική περιοχή κατέχει τον ατυχή συνδυασμό της γεωγραφίας, της πολιτικής και της οικονομίας που ενθαρρύνει την πειρατεία. Η γεωγραφική σύνθεση της περιοχής αποτελεί ένα τέλειο έδαφος «κυνηγιού» καθώς και μια εξέχουσα «κρυψώνα» για τους πειρατές. Πληθώρα χωρών και χιλιάδες νησιά έχουν τις ακτές τους σε αυτήν την περιοχή, έτσι σε αυτόν τον εγκληματικό παράδεισο, παρέχονται οι ιδανικές βάσεις για τους πειρατές από όπου μπορούν να εξαπολύουν τις επιθέσεις τους και να επιστρέφουν γρήγορα πίσω σε αυτές. Αλλάζουν διαρκώς χωρικά ύδατα και με τον τρόπο αυτό της διαρκούς μετακίνησης μεταξύ των γεωγραφικών και πολιτικών συνόρων καλύπτουν τα εγκλήματά τους [www.cargolaw.com].

Οι πτώσεις στην οικονομία πολλών ασιατικών και αφρικανικών εθνών έχουν σημάνει την οικονομική καταστροφή για πολλούς ανθρώπους. Η οικονομική εξαθλίωση, ο θυμός και η δυσαρέσκειά τους, οδήγησαν σε μια άνθηση των παράνομων δραστηριοτήτων. Η σύγχρονη πειρατεία είναι συνυφασμένη με την διαφθορά, τις πολιτικές συγκρούσεις, τα αποσχιστικά κινήματα, την παραοικονομία και την ανομία των αδύναμων υποανάπτυκτων κρατών. Πολλές μικρές συμμορίες πειρατών που δρουν σήμερα φαίνεται να ταιριάζουν σε αυτό το υπόδειγμα, δεδομένου ότι η πειρατεία είναι μια μορφή «βιομηχανίας εξοχικών σπιτιών» στις περιοχές της Σομαλίας και της Ινδονησίας όπου μόνο οι αγροτικές και αλιευτικές ενασχολήσεις δεν είναι επαρκείς να υποστηρίξουν τα τοπικά χωριά. Μια μικρή και φτωχή κοινότητα στις ακτές μιας σημαντικής ναυτιλιακής αρτηρίας μπορεί εύκολα να μπει στον πειρασμό να ενεργήσει ενάντια στα πολλά σκάφη που οργώνουν τη θάλασσα μπροστά τους καθημερινά. Σκάφη τα οποία είναι όλα γεμάτα με πολύτιμο μα ταυτόχρονα απροστάτευτο πλούτο. [Βλάχος, 2003].

Η **Ινδονησία** λοιπόν αποτελεί μια τέτοια περίπτωση όπου όπως αναφέραμε παραπάνω, ο γεωγραφικός παράγοντας σε συνδυασμό με την πολιτική αστάθεια που επικρατεί στην περιοχή, ευνοεί τις πειρατικές επιθέσεις. Οι παρατεταμένες επιπτώσεις της ασιατικής οικονομικής κρίσης που ξέσπασε στα μέσα του 1997, προκάλεσαν την έντονη υποτίμηση του εθνικού νομίσματος της Ταϊλάνδης (Thai Baht). Αυτό το απροσδόκητο γεγονός λειτούργησε ως προωθητική δύναμη για το φαινόμενο της πειρατείας. Οι ανωτέρω επιπτώσεις ήταν περισσότερο αισθητές στην Ινδονησία. Είναι ένα από τα έθνη που δεινοπαθεί από τους πειρατές, και παρουσίαζε μια

σταθερή αύξηση στις επιθέσεις από το 1993 ως και το 2004. Στόχο σε αυτές τις περιοχές αποτελούν κυρίως τα εμπορικά πλοία μεγάλης χωρητικότητας. Οι ινδονησιακές αρχές είχαν εισαγάγει στις κοινές περιπόλους μαζί με το Μαλαισιανό Ναυτικό και το Ναυτικό της Σιγκαπούρης, αλλά οι επιθέσεις συνεχίζονταν να αυξάνονται, το οποίο δήλωνε την αναποτελεσματικότητα αυτών των μέτρων και την ανάγκη για περαιτέρω δράση [www.paladin-san-francisco.com/libpirac.htm]. Η Ινδονησία και τα πάνω από 17.000 νησιά της έχει τραβήξει το διεθνές ενδιαφέρον μετά από το καταστροφικό τσουνάμι του 2004 και τους δυο καταστροφικούς σεισμούς που ακολούθησαν το 2005 στη Σουμάτρα. Εξαθλιωμένοι από τις φυσικές καταστροφές όλο και περισσότεροι στρέφονταν προς την εύκολη λύση της πειρατείας, αλλά με την παρουσία διεθνούς ανθρωπιστικής βοήθειας των θυμάτων στην περιοχή καθώς και με την κοινή προσπάθεια καταπολέμησης του εγκλήματος από Σιγκαπούρη, Μαλαισία, Ταϊλάνδη και Ινδονησία κατάφεραν να περιορίσουν κατά πολύ τις επιθέσεις τα τελευταία χρόνια. [www.uniorb.com/atrend/piracy.htm]

Η Γεωγραφία λοιπόν κυρίως, σε συνδυασμό βέβαια πάντα με την πολιτική αστάθεια που επικρατεί στην περιοχή είναι αυτά που διευκολύνουν τους πειρατές να δρουν ανενόχλητοι. Τα **στενά της Μάλακκας** είναι ένα στενό και δύσκολο πέρασμα 621 μιλίων που ενώνει τον Ειρηνικό με τον Ινδικό Ωκεανό και εκτείνονται μεταξύ της Μαλαισίας, της Ινδονησίας και της Σιγκαπούρης. Τα πλοία είναι αναγκασμένα λόγω της φυσιολογίας της περιοχής και της πληθώρας των υφάλων, να πλέουν με πολύ χαμηλές ταχύτητες με αποτέλεσμα να αποτελούν εύκολη λεία για τους ληστές της θάλασσας.[Βλάχος, 2003]. Τα στενά αυτά, με 200-600 πλοία να περνούν από τα νερά τους ημερησίως ήταν και είναι ένας από τους πιο πολυσύχολους διαύλους ναυσιπλοΐας του κόσμου και το 2004 το 40% της παγκόσμιας πειρατείας ανακοινώθηκε ότι έλαβε χώρα σε αυτά τα ύδατα. Τα στενά Malacca λοιπόν κατείχαν τα σκήπτρα της πειρατείας για πολλά χρόνια μέχρι ότου ήρθε στο προσκήνιο η άνομη Σομαλία να υπερπηδήσει την αναρχία και την εγκληματικότητα των μέχρι πρότινος επικινδυνότερων νερών του κόσμου.

Η αστυνόμευση ενός τέτοιου τεράστιου, θρησκευτικά και πολιτιστικά διαφορετικού έθνους είναι μια πρόκληση, και η Ινδονησία είχε δεσμευτεί να οργανώσει μια ειδική δύναμη, χρησιμοποιώντας 15 περιπολικά σκάφη, για να καταπολεμήσει την πειρατεία στα νερά της. Ένα κέντρο αναφοράς στο νησί Batam, που καταγράφει την κυκλοφορία και την θέση των σκαφών προκειμένου να αποσταλεί βοήθεια σε επείγουσα περίπτωση, ήταν ένα από τα προτεινόμενα σχέδια

για την πάταξη του φαινομένου.. Η έλλειψη κεφαλαίων στην Ινδονησία για το σύγχρονο εξοπλισμό μπορεί να παρακωλύσει τη δυνατότητα να συγκροτηθεί μια αποτελεσματική μονάδα ανταπόκρισης. Η μέση διάρκεια των ληστειών στο σκάφος είναι 20 έως 40 λεπτά, και είναι πιθανό ότι η αποτελεσματική απόκριση στην καταγγελία των επιθέσεων θα μπορούσε μόνο να επιτευχθεί στην περίπτωση των επιθέσεων όπου υπάρχει άμεση ανακοίνωση στο νησί Batam. Κατά τη διάρκεια των προηγούμενων ετών, κανένα από τα σκάφη που πειρατεύθηκαν δεν είχε την ευκαιρία να μεταδώσει ραδιοφωνικά ένα σήμα κινδύνου.

Οι εθνικές εντάσεις μεταξύ των Κινέζων και των Μαλαισιανών έχουν εξουσιάσει τα πολιτικά και οικονομικά ζητήματα, από την ανεξαρτησία του 1957. Παρά τις εντάσεις, μέχρι την πρόσφατη οικονομική κρίση η **Μαλαισία** δοκίμασε γρήγορη εμπορική αύξηση, και περιλήφθηκε μεταξύ των "πρόσφατα βιομηχανοποιημένων οικονομιών της Ασίας". Αυτή η ευημερία οδήγησε σε αυξημένα επίπεδα ναυτικού εμπορίου, το οποίο φέρει μαζί του την απειλή της πειρατείας. Ανησυχίες έχουν προκληθεί από τη Μαλαισιανή κυβέρνηση σχετικά με τα θέματα ασφαλείας στην ΝΔ Ασία. Πρόσφατα ανήγγειλαν ότι περαιτέρω ξεσπάσματα αναταραχών, όπως η απαγωγή τουριστών από ένα νησιωτικό θέρετρο στο Sabah, θα εντείνουν τις μαλαισιανές επιβολές νόμου. Η προκύπτουσα αναδιανομή των πόρων μακριά από τα στενά Malacca θα οδηγούσε σε πιθανούς περιορισμούς εξοπλισμού και θα ανάγκαζε τους Μαλαισιανούς υπαλλήλους άμυνας να τελειώσουν ορισμένες πρωτοβουλίες αντιπειρατείας. [Office of Naval Intelligence – Γραφείο Ναυτικών Πληροφοριών]. Τα τελευταία χρόνια έχουν υπάρξει προσπάθειες από το Μαλαισιανό ναυτικό και την Πολεμική Αεροπορία να αυξηθούν οι επιτηρήσεις και να διεξαχθούν κοινές περιπόλοι με την Ινδονησία και την Ταϊλάνδη σε μια προσπάθεια να καταπολεμηθεί περαιτέρω η πειρατεία. Οι ενέργειες αυτές φαίνεται να έχουν ικανοποιητικά αποτελέσματα καθώς εδώ και δύο χρόνια οι επιθέσεις σε αυτές τις περιοχές ολοένα και μειώνονται.

Το αρχιπέλαγος των **Φιλιπίνων** αποτελεί την μεταβατική περιοχή από το Ινδονησιακό αρχιπέλαγος προς τα νησιά της Ανατολικής Ασίας. Η χώρα αυτή περιλαμβάνει περίπου 7100 νησιά, κατά συνέπεια η γεωγραφία τους είναι ιδιαίτερα πρόσφορη για την πειρατεία. Επιπρόσθετα αποτελεί την περιοχή στην οποία εμφανίζονται μερικές από τις πιο βίαιες και πιο αιματηρές επιθέσεις πειρατών παγκοσμίως. Τελευταία μάλιστα έχει παρατηρηθεί μια μεγάλη αύξηση στα Φιλιπινέζικα νερά των επιθέσεων με πυραύλους και χειροβομβίδες στα διερχόμενα

πλοία. Εντούτοις, είναι πιο περίπλοκη η αναφορά στην πειρατεία εδώ καθώς ορισμένες πράξεις βίας αξιούνται ως τρομοκρατικές ενέργειες. Η σύγκρουση μεταξύ της Κυβέρνησης και των ανταρτών του Εθνικού Δημοκρατικού Μετώπου των Φιλιππίνων (NDFP) έχει στοιχίσει περισσότερες από 40.000 ζωές και η σποραδική βία συνεχίζεται παρά την εκεχειρία του 2003 και τις ειρηνευτικές συνομιλίες. Αρκετές ένοπλες ομάδες και ιδίως το Ισλαμικό Απελευθερωτικό Μέτωπο των Μόρο (MILF) μάχονται ενάντια Κυβερνητικών στρατευμάτων στο νότιο τμήμα των Φιλιππίνων από το 1969. Οι εχθροπραξίες αναζωπυρώθηκαν στο Mindanao τον Αύγουστο του 2008 δίνοντας συνέχεια στην μακροβιότερη εξέγερση της Ασίας. Στις νότιες Φιλιππίνες, μαίνεται ένας εθνικός πόλεμος, κάτω από την κάλυψη του οποίου οι πειρατές /οι οπλισμένοι τρομοκράτες επιτίθεται σε σκάφη εν πλω καθώς και στα λιμάνια και κρατούν τους τουρίστες ως ομήρους. [www.europarl.europa.eu/sides]

Η **Σιγκαπούρη** είναι ένα πλούσιο κράτος και η θέση της κοντά στα στενά Malacca και τη Θάλασσα της Νότιας Κίνας σημαίνει ότι οι τεράστιοι όγκοι της θαλάσσιας κίνησης είτε περνούν από τα νερά της είτε προσεγγίζουν στις αποβάθρες και τα αγκυροβόλια της. Οι αρχές της Σιγκαπούρης συνειδητοποιούν ότι η γεωγραφική τους θέση είναι ένας σοβαρός παράγοντας για την επιτυχία, αλλά ταυτόχρονα αποτελεί και το τρωτό σημείο του έθνους που το κάνει ευάλωτο σε εγκληματικές επιθέσεις. Η βαριά εξάρτηση από το εμπόριο σημαίνει ότι οι ανοικτοί θαλάσσιοι δίαυλοι είναι πολύ σημαντικοί όχι μόνο για την οικονομική ευημερία αλλά και για ίδια την επιβίωσή τους. Αποτελεί έναν παγκόσμιο εμπορικό κόμβο ανεκτίμητης αξίας. Χαρακτηριστικά λέγεται ότι αν έκλεινε το λιμάνι της Σιγκαπούρης ο αντίκτυπος στην παγκόσμια οικονομία θα ξεπερνούσε τα 200 δισεκατομμύρια δολάρια ετησίως. Συνεπώς είναι λογικό να προσπαθούν να διαφυλάξουν όσο μπορούν περισσότερο αυτό το πολύτιμο αγαθό που κατέχουν. Η Σιγκαπούρη περιβάλλεται από περιοχές που είναι επηρεασμένες από την πειρατεία πολύ περισσότερο από άλλες. Αυτό οδήγησε την ακτοφυλακή της Σιγκαπούρης (PCG) να επιταχύνει τις περιπόλους στα δυτικά λιμενικά ύδατα του κράτους και να προβεί σε στενή παρακολούθηση των υδάτων μετά από έναν χειμάρρο επιθέσεων στην περιοχή.[Parashar S., 2008]

Η **Κίνα** με την σειρά της αποτελεί και αυτή μια από τις λεγόμενες επικίνδυνες περιοχές της πειρατείας. Το κράτος δικαίου στην Κίνα είναι αδύναμο, ιδιαίτερα κατά μήκος της νότιας ακτής, όπου σύμφωνα με τους ισχυρισμούς οι πειρατές εργάζονται παράλληλα με τους ανώτερους υπαλλήλους τοπικών τελωνείων και ακόμη και με το

ναυτικό. Υπάρχει επίσης μια τεράστια κινεζική αγορά για προϊόντα οποιασδήποτε προέλευσης – ακόμη και κλεμμένα -, έτσι οι συνθήκες είναι όλες ευνοϊκές για να υπάρξουν τα θαλάσσια εγκλήματα χωρίς οποιαδήποτε πραγματική ανησυχία για την τιμωρία του νόμου.

Η ανησυχία για τη συνεργασία, ή την άμεση συμμετοχή, των αξιωματικών της Κινεζικής Ακτοφυλακής στην πειρατεία είναι έντονη. Το IMB, αναφέρει συχνά ότι πολλά σκάφη δηλώνουν ότι έχουν παρενοχληθεί, έχουν καταληφθεί ή έχουν πειρατεφθεί από τις κινεζικές τελωνειακές αρχές, ή από σκάφη που μοιάζουν με αυτά των Κινεζικών αρχών. Υπάρχει ιδιαίτερη αιτία για την υποψία ότι οι διάφορες πειρατικές πράξεις έχουν εγκριθεί επίσημα από την κινεζική κυβέρνηση, ή ότι οι δράστες απολαμβάνουν την προστασία των ανώτερων υπαλλήλων.

Το κινεζικό πρόβλημα λοιπόν έγκειται στις δραστηριότητες σκάφων που φέρουν την κινεζική σημαία, ή αλλιώς στους γνωστούς και ως «ημιεπίσημους στρατιωτικούς πειρατές» (τα παραδείγματα ήταν επίσης γνωστά και στην Ινδονησία). Πολύ συχνά σκάφη προσεγγίζονται από ένα κινεζικό περιπολικό σκάφος της ακτοφυλακής και αυτό μπορεί να σημαίνει τρία πράγματα. Αρχικά ή ότι όντως η κινεζική ακτοφυλακή εκτελεί επίσημη κυβερνητική επιχείρηση, ή ότι ένα πραγματικό κινεζικό περιπολικό σκάφος ακτοφυλακής, εκδράμει σε αποστολές απατεώνων για να κερδίσει πρόσθετα χρήματα, ή τέλος πρόκειται για πειρατές που έχουν χρωματίσει το σκάφος τους για να μοιάζει με τις κινεζικές ακτοφυλακές, και φορούν τα αντίγραφα των επίσημων στολών τους.

Τα πρόσφατα έτη έχουν δει πολλές φορές την κινεζική περιπολική επιχείρηση βαθιά στα διεθνή νερά σε αναζήτηση σκαφών στόχων. Όταν ένα κατάλληλο πλοίο βρίσκεται, διατάζεται να ακολουθήσει το περιπολικό σκάφος στα κινεζικά χωρικά ύδατα. Μέσα στον τοπικό κινεζικό λιμένα, το πλοίο δημεύεται «με την υποψία λαθρεμπορίου», με το φορτίο και το πλήρωμα να κρατείται για λύτρα.

Ένα παράδειγμα «επίσημης» πειρατείας είδαμε όταν το υπό Παναμά σημαία M/V Hye Mieko διατάχθηκε να σταματήσει σε διεθνή ύδατα από το κινεζικό τελωνείο. Το σκάφος αναγκάστηκε να πλεύσει χίλια μίλια μέσω των διεθνών υδάτων στην Shanwei στη Νότια Κίνα. Οι κινεζικές αρχές αρνήθηκαν αργότερα οποιαδήποτε γνώση του τελωνείου, και υποτέθηκε ότι ήταν εργασία των πειρατών. Στην άφιξη στην Κίνα, το σκάφος δημεύθηκε, το φορτίο πουλήθηκε και ο ιδιοκτήτης κατηγορήθηκε για πρόθεση εισαγωγής λαθραίων τσιγάρων στην Κίνα. [Young A.J., 2007].

Οι αρχές στο Πεκίνο αργότερα απέρριψαν τους ισχυρισμούς ότι η οποιαδήποτε κανονική εκτέλεση των καθηκόντων επιβολής νόμου από τις ικανές κινέζικες αρχές αποτελεί οποιαδήποτε μορφή παράνομης πράξης. Υποστήριξαν ότι τα περιπολικά σκάφη προσπαθούσαν απλά να καταπολεμήσουν τις περιπτώσεις λαθρεμπορίου. Η Κίνα έχει αναγνωρίσει εντούτοις, ότι μερικοί πειρατές μπορούν να αντιγράψουν τις στολές ναυτικών και να μιμηθούν τα επίσημα σκάφη τους. [http://www.geocities.com/cdelegas/PIRACYWEBSITE_hotspots.html]

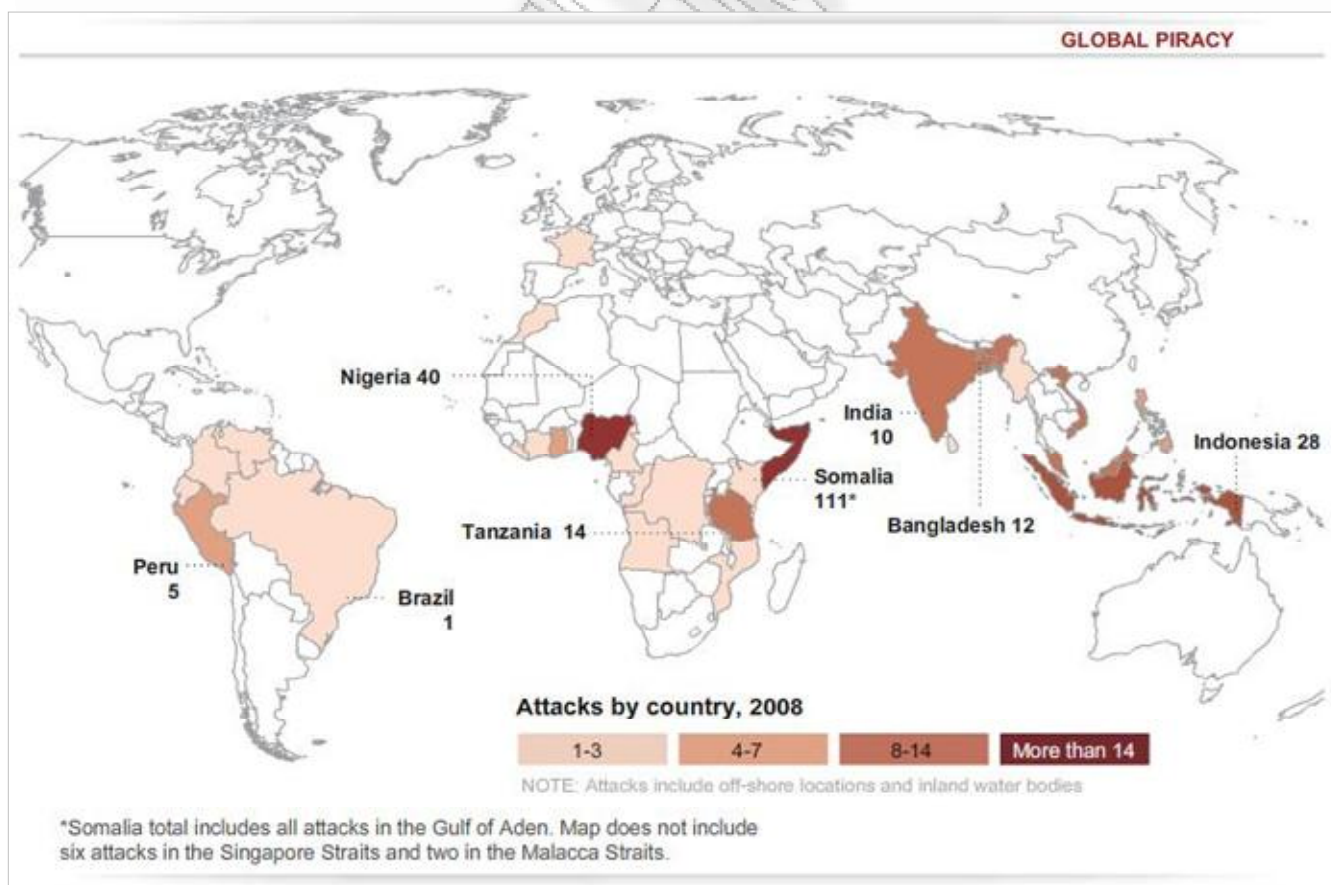
Στις **Δυτικές Ακτές της Αφρικής** έχουν σημειωθεί επίσης πολλά περιστατικά πειρατείας ανά καιρούς και κυρίως στο Δέλτα του Ποταμού Νίγηρα και στον Κόλπο της Guinea κοντά στην Νιγηρία όπου συνήθως τα πλοία πειρατεύονται καθώς περιμένουν να ελλιμενιστούν. Στόχος σε αυτά τα ύδατα είναι συνήθως τα πετρελαιοφόρα. Στη **Νοτιοδυτική Αμερική** πάλι, οι περιοχές που δέχονται τις περισσότερες επιθέσεις είναι αυτές της Κολομβίας, της Βενεζουέλας, της Γουιάνας, της Καραϊβικής και φυσικά της Βραζιλίας, όπου οι περισσότερες επιθέσεις πραγματοποιούνται κοντά στα νερά του Ρίο Ντε Τζανέιρο. [Βλάχος, 2003]

Η **Σομαλία** τέλος αποτελεί την πιο επικίνδυνη ναυτική ζώνη της εποχής μας. Η γεωγραφική της θέση στο Κόλπο του Άντεν, που αποτελεί τον πιο ζωτικό και πολυσύχναστο δίαυλο ναυσιπλοΐας από όπου πλέουν πάνω από 20.000 πλοία κάθε χρόνο, σε συνδυασμό με την κατάσταση πλήρους ακυβερνησίας που επικρατεί από το 1991 με την πτώση της κυβέρνησης του Mohamed Siad Barre ευνοούν στο μέγιστο το Θαλάσσιο έγκλημα. Η Σομαλία είναι μία από τις πιο φτωχές, ασταθής και βίαιες χώρες στον κόσμο. Οι εμφύλιες συγκρούσεις και η ενδημική φτώχεια έχουν οδηγήσει τον πληθυσμό της σε κοινωνική και οικονομική εξαθλίωση. Η περιοχή υποφέρει από σοβαρή ξηρασία και ο λαός της έρχεται αντιμέτωπος με την πείνα, την βία και τον θάνατο καθημερινά. Σε μια τέτοια χώρα λοιπόν η πειρατεία αποτελεί μέσο διαβίωσης και μάλιστα αρκετά προσοδοφόρο για νέους ανεκπαίδευτους και φτωχούς. Κάτω από αυτές τις συνθήκες θα τολμούσαμε να πούμε ότι η δημιουργία πειρατικών ομάδων ήταν αναμενόμενη. Οι συμμορίες αυτές έχουν βάσεις κυρίως στο ψαροχώρι του Eyl και στην ημιαυτόνομη περιοχή της Putland και στοχεύουν κάθε εμπορικό πλοίο που πλησιάζει καθώς και τα ξένα αλιευτικά που δραστηριοποιούνται στην περιοχή.

Μέσα σε αυτό το περιβάλλον χαοτικής ανομίας και οικονομικής αδυναμίας η σομαλική ακτοφυλακή, με τα λιγοστά μέσα που διαθέτει και τις απαρχαιωμένες ψαρόβαρκες ως σκάφη περιπόλου, αδυνατεί στο έπακρο να ελέγξει την κατάσταση [www.news.bbc.comuk/2/hi/Africa]. Έτσι η μοναδική ρεαλιστική προοπτική για την

αντιμετώπιση των πειρατών που έχουν επιβάλει στις ακτές ένα ιδιότυπο καθεστώς τρόμου είναι εκ των πραγμάτων η ξένη παρέμβαση. Μια οργάνωση που ονομάζεται «Δύναμη Ταχείας Αντίδρασης 150» στην οποία συμμετέχουν οι ΗΠΑ, η Βρετανία, το Πακιστάν και άλλες χώρες, επιχειρεί στην περιοχή από το 2003 χωρίς όμως ιδιαίτερα αποτελέσματα. Το 2008 οι αρχές της Σομαλίας υπόγραψαν συμβόλαιο με μια γαλλική ιδιωτική εταιρία που παρέχει στρατιωτικές υπηρεσίες. Στόχος είναι η ασφάλεια των χωρικών υδάτων, η σύσταση και εκπαίδευση μια ενοποιημένης ακτοφυλακής, η δημιουργία ενός συστήματος πληροφοριών της ακτοφυλακής καθώς και ο σχηματισμός μιας ειδικής φρουράς για τον πρόεδρο της Σομαλίας Αμπντουλάχι Γιουσούφ Άχμεντ. Απ' ότι φαίνεται ούτε αυτή η ενέργεια είχε τα επιθυμητά αποτελέσματα καθώς όπως θα δούμε παρακάτω οι επιθέσεις στον Κόλπο του Αντέν αυξήθηκαν δραματικά τον τελευταίο χρόνο [Ελεύθερος Τύπος, 21/06/08].

ΧΑΡΤΗΣ 2.1 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ



Πηγή : Associated Press

2.3 ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ

Οι διεθνείς οργανισμοί υπολογίζουν ότι κάθε χρόνο λαμβάνουν χώρα στα παγκόσμια θαλάσσια ύδατα χιλιάδες πειρατείες. Σύμφωνα με τον ΙΜΟ από το 1984 έως και τις αρχές του 2002 είχαν αναφερθεί συνολικά 2.626 περιστατικά πειρατικών επιθέσεων. Ο αριθμός γεγονότων που αναφέρθηκαν κατά τη διάρκεια του έτους 2000 έδειξε μια μείωση στις περιοχές της Μεσογείου και της Δυτικής Αφρικής αλλά ταυτόχρονα σημειώθηκε μια εξαιρετικά ανοδική τάση στις περιοχές υψηλού κινδύνου σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο [Βλάχος, 2003]

Οι επιθέσεις πειρατών αυξήθηκαν το 2000 κατά 57% έναντι των αριθμών του 1999 και ήταν σχεδόν τεσσερισήμισι φορές υψηλότεροι απ' ό,τι το 1991. Στην ετήσια έκθεση Πειρατεία και Ένοπλη Ληστεία ενάντια Σκαφών για το 2000, το ΙΜΒ κατήγγειλε 469 επιθέσεις πειρατών. Η χρησιμοποιούμενη βία επίσης αυξήθηκε σε δριμύτητα και συχνότητα, με 72 ναυτικούς να έχουν σκοτωθεί και 99 τραυματίες, από 3 και 24 που σκοτώθηκαν και τραυματίστηκαν αντίστοιχα το 1999. [<http://www.imo.org/imo/circs/msc/piracy/list.htm>].

Το 2000, στην Ινδονησία μόνο, έγινε επιβίβαση σε 86 σκάφη, δύο σκάφη καταλήφθηκαν από πειρατές και σε άλλα 31 σκάφη έγιναν απόπειρες επιθέσεων. Τα στενά Malacca είδαν επίσης μια δραματική άνοδο στις επιθέσεις, (έφτασαν ως και τις 75 από 2 που ήταν το 1999), παρά τις προσπάθειες της Βασιλικής Μαλαισιανής αστυνομίας να εντείνει τις περιπόλους στην περιοχή. Μια από τις λίγες περιοχές που είδαν μείωση στην παράνομη δραστηριότητα ήταν τα στενά της Σιγκαπούρης (5 γεγονότα, από 14). [The International Maritime Bureau]. Σύμφωνα με δημοσιεύματα μεταξύ 1984 και 1999, είχαν λάβει χώρα 1.455 επιθέσεις πειρατών στα στενά Malacca με 51 μέλη του πληρώματος να έχουν σκοτωθούν και με 31 να έχουν τραυματιστεί σοβαρά. Επιπλέον σύμφωνα με τα στατιστικά που ανακοίνωνε το ΙΜΒ παρατηρούμε ότι συνολικά από το 1992 ως το 2004 οι αναφερόμενες επιθέσεις είχαν ανέλθει στις 3.408 παγκοσμίως (βλέπε πίνακα 2.3). Αυτό σημαίνει ότι κατά τη διάρκεια μιας περιόδου 12 ετών, υποθέτοντας έναν μέσο όρο 15 ναυτικών ανά σκάφος, περίπου 51.120 εμπορικοί ναυτικοί είχαν υποστεί επίθεση. Ενώ αυτό δεν είναι μια ακριβής μαθηματική αντανάκλαση του προβλήματος, οι αριθμοί βοηθούν να απεικονίσουμε τις άμεσες επιρροές σε ένα μεγάλο αριθμό ατόμων, αριθμός που έκτοτε αυξάνεται με γοργούς ρυθμούς όπως θα δούμε και παρακάτω.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1

Registered Pirate Attacks by Area, 1999-2001

Year	International Waters		Territorial Waters		Harbours	
2003	102	24%	88	21%	232	55%
2002	49	13%	72	19%	262	68%
2001	79	21%	125	34%	166	45%
2000	136	29%	224	48%	111	23%
1999	38	12%	201	65%	70	23%

Source: IMO. 2002 and 2004. Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, annual report 2001 and 2003. London.

Πηγή: Jhonson D. - Valencia M.

Κατά το 2001, προς έκπληξη, είχαμε μια μείωση των περιστατικών της τάξης του 21% σε σχέση με το προηγούμενο έτος, την οποία ακολούθησε μια καλπάζουσα άνοδος τα επόμενα χρόνια [Βλάχος, 2003]. Το 2004 τα στενά Malacca και η ευρύτερη ινδονησιακή περιοχή, χαρακτηρίστηκαν ως η πιο επικίνδυνη θαλάσσια οδός καθώς το 40% της παγκόσμιας πειρατείας έλαβε χώρα στην περιοχή αυτή και θεωρούνταν έτσι έως και πρόσφατα. Κανένα γεγονός όμως δεν αναφέρθηκε στην περιοχή αυτή κατά τους πρώτους μήνες μετά από το τσουνάμι της 26ης Δεκεμβρίου του 2004. Αυτή η περίοδος ηρεμίας εμφανίζεται να τελειώνει, με οκτώ βίαιες επιθέσεις που καταγράφονται ως τα τέλη του Φεβρουαρίου του 2005.

2.2 ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2
Total number of reported incidents of piracy/armed robbery at sea in the Malacca Straits and Indonesia in the last quarters of 2004 and the first two quarters of 2005

	2004		2005	
	3rd quarter	4th quarter	1st quarter	2nd quarter
Malacca Straits	3	5	2	6
Indonesian Waters	17	16	16	26
Malaysian Waters	1		2	
Singapore Straits			2	4

ΠΗΓΗ: Lehr P., Violence At Sea, 2007

Μετά το 2006 ακραίες ισλαμιστικές οργανώσεις που λέγεται ότι έχουν δεσμούς με την Αλ Κάιντα ήρθαν να ενισχύσουν και να εκθειάσουν την πειρατεία στην Σομαλία με την δικαιολογία ότι προστατεύουν τις ακτές τους από τους εχθρούς του Αλλάχ [www.news.yahoo.com]. Έτσι λοιπόν τα επόμενα χρόνια παρατηρείται μια έξαρση του φαινομένου ιδιαίτερα στις Ανατολικές Ακτές της Αφρικής. Κατά το 2007 περισσότερα από 250 πλοία υπέστησαν επιθέσεις και 98 περίπου ναυτικοί έχασαν την ζωή τους.

Το 2008 σύμφωνα με το IMB σημειώθηκαν 293 περιστατικά δηλαδή 11% περισσότερα από το 2007. Από αυτές τις επιθέσεις 49 ήταν επιτυχής και τα πλοία κατελήφθησαν απαριθμώντας 889 ομήρους, 11 ναυτικούς νεκρούς, 32 τραυματίες και 21 αγνοούμενους που θεωρούνται νεκροί. Τα 42 από τα 49 αυτά σκάφη πειρατεύθηκαν από Σομαλούς εγκληματίες οι οποίοι φαίνεται να αποκόμισαν μόνο κατά το 2008 πάνω από 30 εκατομμύρια δολάρια σε λύτρα. Η αποκορύφωση των χτυπημάτων ήταν η κατάληψη του ουκρανικού αρματαγωγού M/V Faina το Σεπτέμβριο του 2008, που ήταν φορτωμένο με άρματα μάχης και ένα μήνα αργότερα η πειρατεία του Σαουδικών συμφερόντων δεξαμενόπλοιου, MV Sirius Star. Το τελευταίο δε, αποτελεί την κορυφαία των απεχθών επιχειρήσεων που διαδραματίστηκε ποτέ καθώς πρόκειται για το μεγαλύτερο σκάφος που έπεσε ποτέ στα χέρια πειρατών, και δικαιολογημένα καταχωρήθηκε ως μια από τις δέκα πιο τολμηρές πράξεις πειρατείας της ιστορίας (βλέπε παράρτημα) [www.timesonline.co.uk/tol/news/world/Africa].

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.3
Incidents of piracy in Southeast Asia as a percentage of total world incidents

Year	Number of Incidents Recorded in Southeast Asia (SEA)	Number of Incidents Recorded in World	SEA as Percent of World Total Reported (%)
1992	69	106	65
1993	75	103	73
1994	64	90	71
1995	116	188	62
1996	139	2,287	61
1997	113	247	46
1998	96	202	47
1999	164	300	55
2000	259	469	55
2001	173	335	52
2002	165	370	44
2003	188	445	42
2004	171	325	53
Total	1,792	3,408	53

Note: Calculations are based on IMB statistics.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.4**Incidents of piracy in Indonesia as percentage of incidents reported to the IMB in Southeast Asia, and in the world**

Year	Total Incidents Recorded in Indonesia	Indonesia as Percent of SEA (%)	Indonesia as Percent of World (%)
1992	49	71	46
1993	10	13	10
1994	22	34	24
1995	33	28	17
1996	57	41	25
1997	47	42	19
1998	60	62	30
1999	115	70	38
2000	119	46	25
2001	91	53	27
2002	103	55	28
2003	121	64	27
2004	93	54	27
Total	920	51	27

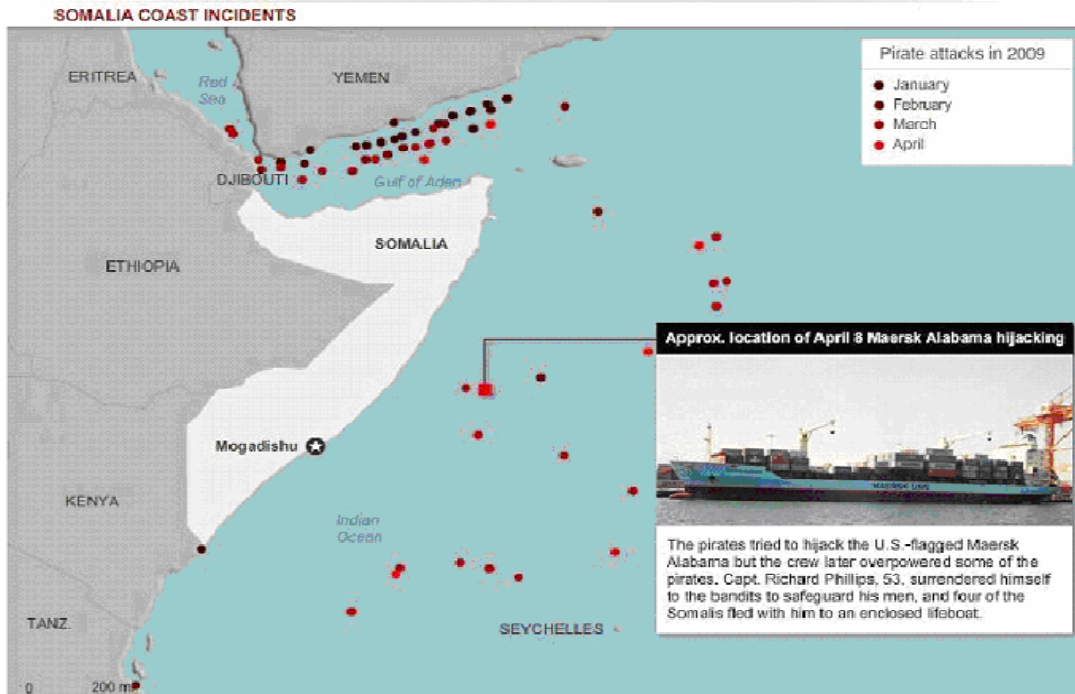
Note: Calculations based on IMB Statistics.

ΠΗΓΗ: Young J.A Contemporary Maritime Piracy in SouthEast Asea , 2007

Στην αρχή του 2009 οι στατιστικές έδειξαν μια μείωση στην παράνομη δραστηριότητα στις ακτές της Σομαλίας γεγονός που οδήγησε σε μια πρώτη σκέψη ότι οι ξένες ναυτικές δυνάμεις που περιπολούσαν την περιοχή νίκησαν επιτέλους την μάχη με την ανομία. Η ξέφρενη άνοδος των επιθέσεων όμως από τις αρχές Απριλίου (πάνω από 6 σε μια εβδομάδα) επέδειξε ότι η προηγούμενη μείωση είχε να κάνει με άλλους παράγοντες ,όπως οι καιρικές συνθήκες, και όχι με την παρουσία διεθνών δυνάμεων. [www.time.com/time/world]. Μέχρι και τις 5 Οκτωβρίου 2009 είχαν καταγράψει 126 επιθέσεις στην περιοχή [www.news.yahoo.com/s/ap/piracy]. Όλα τα παραπάνω δείχνουν ότι το θαλάσσιο έγκλημα αυξάνεται ολοένα και περισσότερο με το πέρασμα του χρόνου. Αν σκεφτούμε ότι αυτά τα νούμερα αντανακλούν ίσως τις μισές από τις πραγματικές επιθέσεις, καθώς πληθώρα πειρατικών περιστατικών δεν αναφέρονται καν στο Κέντρο Αναφοράς Πειρατείας, μπορούμε να φανταστούμε σε πόσο μεγάλη έξαρση βρίσκεται το φαινόμενο. Πρόκειται για μια απειλή η οποία αν δεν αντιμετωπιστεί άμεσα και συλλογικά μπορεί να πάρει ανεξέλεγκτες διαστάσεις και να αποτελέσει σοβαρό κίνδυνο για το θαλάσσιο εμπόριο και την διεθνή ασφάλεια.

2.1 ΓΡΑΦΗΜΑ SOMALIA COAST INCIDENTS 2009

Modern piracy: Somali coastal waters are prime hunting ground in 2009



ΧΑΡΤΗΣ 2.2 ΙΜΒ PIRACY MAP 2009 (ΕΩΣ 26/10/09)

📍 = Actual Attack 🟡 = Attempted Attack 🟣 = Suspicious vessel



2.4 ΕΛΔΦΙΚΑ ΟΡΙΑ

Η ανάλυση των κρατών που επηρεάζονται από τη πειρατεία είναι πολύ πιο περίπλοκη όταν εμπλέκονται εδαφικές ανησυχίες. Αυτές αναφέρονται από την μία στην απροθυμία των Διεθνών Ναυτικών Δυνάμεων να παρέμβουν στην ξένη περιοχή και από την άλλη στην γενική σύγχυση που δημιουργήθηκε με την επέκταση των εθνικών υδάτων των χωρών στα 200 ναυτικά μίλια. Όλα αυτά συντελούν στο να μην καταγράφονται οι πειρατικές πράξεις και να μην αποδίδεται ποινή στους δράστες, μετατρέποντας έτσι τις θαλάσσιες περιοχές σε ελεύθερο πεδίο δράσης για τους κακοποιούς.

Ο Eric Ellen είχε δηλώσει το 1999 : «Η πειρατεία πρόκειται να γίνει πολύ χειρότερη, επειδή απλά είναι τόσο εύκολο,» καθώς οι πράξεις της αληθινής «πειρατείας» εμφανίζονται μόνο έξω από τα νερά που ελέγχονται από οποιοδήποτε κράτος. Και η ιστορία τον δικαίωσε περίτρανα καθώς όπως είδαμε τα κρούσματα αυξήθηκαν κατακόρυφα έκτοτε. [Time Magazine, 18/8/1997]

Πριν από τη Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της θάλασσας (UNCLOS, η οποία μπήκε σε ισχύ στις 16/11/1994), τα Χωρικά ύδατα επεκτείνονταν 3 μίλια έξω στη θάλασσα. Αυτό σήμαινε ότι το υπόλοιπο των θαλασσών μπορούσε να επιτηρηθεί από τις διεθνείς Ναυτικές Δυνάμεις και ότι οι πράξεις της πειρατείας ήταν πιο δύσκολο να διαπραχθούν χωρίς σύλληψη. Επίσης σήμαινε ότι σε περίπτωση σύλληψης οι παραβάτες ήταν ευκολότερο να διωχθούν ποινικώς και να μην καλύπτονται από την τοπική ανομία.

Κάτω από τον UNCLOS, τα όρια της αρμοδιότητας των κρατών στους ωκεανούς επεκτάθηκαν. Τα νέα κωδικοποιημένα όρια θέτονται από μια προσεκτικά καθορισμένη βασική γραμμή. (κανονικά η βασική γραμμή της θάλασσας ακολουθεί την γραμμή των ακτών της αλλά όταν χαράσσεται σε περιοχές με πολλά νησιά και πολύμορφες ακτές μπορεί να χρησιμοποιηθεί και μια ευθεία γραμμή.) Τα πρώτα 12 μίλια, από την βασική αυτή γραμμή, καθορίζονται ως τα χωρικά ύδατα, στα οποία το κράτος απολαμβάνει τα δικαιώματα πλήρους κυριαρχίας. Αυτά έπειτα γειτνιάζουν με μια περιοχή που επεκτείνεται 200 μίλια και που αποτελεί μια Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (EEZ - Exclusive Economic Zone). Τα πρώτα 12 μίλια αυτής της περιοχής αποτελούν την «Παρακείμενη Ζώνη» στην οποία το κράτος θα μπορούσε να συνεχίσει την επιβολή των νόμων του, όσον αφορά την ρύπανση, την φορολογία,

το τελωνείο και την μετανάστευση. Το παράκτιο κράτος μπορεί να λάβει μέτρα μέσα σε αυτήν την ζώνη για να τιμωρήσει ή να αποτρέψει τις παράνομες πράξεις που εμφανίζονται μέσα στην εδαφική ζώνη (εάν η πράξη εμφανίστηκε μόνο μέσα στην παρακείμενη ζώνη τότε το παράκτιο κράτος αναγκάζεται να προσφύγει στο διεθνή νόμο.) Τα νέα εκτεταμένα όρια είχαν ως αποτέλεσμα να αναγκαστεί η πειρατεία να περιοριστεί μέσα στα ύδατα που ελέγχονται από τα παράκτια κράτη. Οι στατιστικές του IMO από το 1999 δείχνουν ότι οι περισσότερες επιθέσεις πραγματοποιούνται μέσα στα χωρικά ύδατα ή ενώ το σκάφος είναι σε αγκυροβόλιο ή σε προβλήτα .
[[www.en.wikipedia.org/wiki/United Nations Convention on the Law of the Sea](http://www.en.wikipedia.org/wiki/United_Nations_Convention_on_the_Law_of_the_Sea)]

Αυτό σημαίνει ότι 80% των πειρατικών επιθέσεων δεν είναι πραγματικά «πειρατεία» καθώς εμφανίζονται μέσα στα χωρικά ύδατα. [Pugh. M., 1994]. Επιπρόσθετα προκαλεί αυτομάτως ένα άμεσο σοβαρό πρόβλημα τόσο στην ποσοτικοποίηση όσο και στην καταπολέμηση της πειρατείας.

Ο UNCLOS τονίζει επιπλέον (άρθρα 27,110,111) :

«Τα γεγονότα της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στα χωρικά ύδατα ή στις περιοχές λιμένων θεωρούνται ως εγκλήματα ενάντια στο κράτος και έτσι υπάγονται στις εθνικές νομοθεσίες του. Η συνδιάσκεψη επιτρέπει σε ένα παράκτιο κράτος να ασκήσει το δικαίωμα της ξέφρενης καταδίωξης ενός ξένου σκάφους εάν οι αρμόδιες αρχές έχουν καλούς λόγους να θεωρούν ότι το σκάφος έχει παραβιάσει τους νόμους και τους κανονισμούς του παράκτιου κράτους. Η καταδίωξη πρέπει να αρχίζει όταν το ξένο σκάφος ή μια από τις βάρκες του είναι μέσα στα εγχώρια νερά, τα χωρικά ύδατα ή την παρακείμενη ζώνη του κράτους που κάνει την καταδίωξη, και μπορεί να συνεχιστεί έξω από τα χωρικά ύδατα ή την παρακείμενη ζώνη μόνο εάν η καταδίωξη δεν έχει εμποδιστεί και διακοπεί. Μόλις διακοπεί, δεν μπορεί να επαναληφθεί. Το δικαίωμα της ξέφρενης καταδίωξης παύει μόλις το σκάφος που καταδιώκεται εισέλθει στα χωρικά ύδατα του κράτους του ή ενός τρίτου κράτους».

Αυτό σημαίνει ότι μέσα σε μια στενή υδάτινη οδό όπως τα στενά Malacca ένα σκάφος από την Ινδονησία μπορεί να εισέλθει στα νερά της Μαλαισίας, να διαπράξει ενέργειες « πειρατείας» και να δραπετεύσει στα νερά της Σιγκαπούρης, ή στα εγχώρια ινδονησιακά ύδατα, καθιστώντας έτσι την καταδίωξη από το Μαλαισιανό ναυτικό παράνομη.[<http://www.southchinasea.org/docs/Tunku%20Datin,%20How%20has%20UNCLOS%20fared.htm>]

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΜΕΤΡΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

3.1 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

3.1.1 Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός International Maritime Organization (IMO)

Ο IMO εξετάζει την πειρατεία και τη ένοπλη ληστεία από το 1983 όταν με συνέλευση ενέκρινε το πρώτο ψήφισμά του σχετικά με το θέμα. Αναγνώριζε έτσι τις διαστάσεις και την επικινδυνότητα που είχε λάβει το φαινόμενο. Έγινε έκκληση τότε προς όλα τα μέλη του Οργανισμού να συλλέξουν και να αποστείλουν όλα τα σχετικά με το θέμα στοιχεία, ώστε να μαζευτούν και να εξεταστούν συγκεντρωτικά, προς καταγραφή διαπιστώσεων και εύρεση λύσεων. Επιπλέον τον επόμενο χρόνο η Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας- Maritime Safety Committee που συμμετέχει ενεργά στις συνδιασκέψεις του IMO με συμβουλευτικές αρμοδιότητες, έδωσε πρωτεύουσα σημασία στην ένοπλη ληστεία στη θάλασσα και την ενέταξε στα μόνιμα θέματα της δραστηριότητάς της [Βλάχος, 2003]. Έκτοτε έχουν εγκριθεί δύο περαιτέρω ψηφίσματα από τον Οργανισμό:

- ↪ Α. 683 (17) «Πρόληψη και καταστολή των πράξεων της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας ενάντια στα σκάφη» το Νοέμβριο του 1991
- ↪ Α. 738 (18) «Μέτρα για να αποτραπεί και να κατασταλεί η πειρατεία και η ένοπλη ληστεία ενάντια στα σκάφη» το Νοέμβριο του 1993.

Και τα δύο ψηφίσματα αναφέρονται στη Συνθήκη Ηνωμένων Εθνών σχετικά με το Νόμο της Θάλασσας. Το άρθρο 100 του UNCLOS υποχρεώνει όλα τα κράτη να εναρμονιστούν με το καθήκον τους για συνεργασία όσον αφορά την καταστολή της πειρατείας:

«... Όλα τα κράτη θα συνεργαστούν όσο το δυνατόν περισσότερο στην καταστολή της πειρατείας στα Διεθνή Ύδατα ή σε οποιοδήποτε άλλο μέρος εκτός δικαιοδοσίας κάποιου κράτους.»

Το σημαντικότερο κομμάτι νομοθεσίας είναι η Σύμβαση για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων ενάντια στην Ασφάλεια της Θαλάσσιας Ναυσιπλοΐας του 1988 (the 1988 Suppression of Unlawful Acts Convention or “The Rome Convention”), που μπήκε σε δράση 4 χρόνια αργότερα, το Μάρτιο του 1992, για να εξασφαλίσει ότι λαμβάνονται οι κατάλληλες ενέργειες ενάντια στα πρόσωπα που διαπράττουν παράνομες πράξεις ενάντια σε σκάφη.

Αυτή περιλαμβάνει:

- κατάληψη σκαφών δια της βίας
- πράξεις βίας ενάντια σε πρόσωπα στα σκάφη
- τοποθέτηση συσκευών σε ένα σκάφος, οι οποίες είναι πιθανό να το βλάψουν ή να το καταστρέψουν.

Η σύμβαση υποχρεώνει τις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις να εκδώσουν ή να διώξουν ποινικώς τους υποτιθέμενους παραβάτες. Αυτό δεν ισχύει για τα σκάφη που απλώς πλέουν μέσα στα χωρικά ύδατα ενός ενιαίου κράτους. [Pugh M., 1994]

Καθώς η παγκόσμια διακυβέρνηση συγκροτείται υπό τη μορφή Ηνωμένων Εθνών, είναι απαραίτητο να προσδιοριστεί ποια έθνη έχουν υπογράψει πραγματικά τους κανόνες της σύμβασης. Με μια πρώτη ματιά, η σύμβαση φαίνεται να υποστηρίζεται δυνατά από τις υπογραφές του Ηνωμένου Βασιλείου, της Κίνας της Ελλάδας, της Νορβηγίας και των ΗΠΑ. Εντούτοις, οι χώρες που πάσχουν πιο πολύ από την πειρατεία - Βραζιλία, Ινδονησία, Μαλαισία, Νιγηρία, οι Φιλιππίνες, Σιγκαπούρη, Ταϊλάνδη, Βιετνάμ και Χονγκ Κονγκ, Σομαλία- δεν το έχουν υπογράψει. Θεωρείται ζωτικής σημασίας τα έθνη της ASEAN να επικυρώνουν τη Συνθήκη της Ρώμης, εάν θέλουμε να ελπίζουμε σε μια πιθανή μείωση της πειρατείας. Τα σύνολα κανόνων είναι αποτελεσματικά μόνο όταν συμφωνούν όλα τα έθνη να εμμείνουν σε αυτά. Κατά τη διάρκεια της 72ης συνόδου της Επιτροπής Ναυτιλιακής Ασφάλειας του IMO που έγινε το Μάιο του 2000, εξετάστηκαν διάφορα θέματα κλειδιά σχετικά με την πειρατεία. Ο IMO έπεισε τη γενική συνέλευση των Η.Ε να εγκρίνει ένα ψήφισμα, ζητώντας από όλα τα έθνη να συνεργαστούν για την πάλη ενάντια στην πειρατεία. Τα έθνη συμφώνησαν τότε να εφαρμόσουν τις οδηγίες του IMO που

στοχεύουν στην καταστολή και την πρόληψη τέτοιων πράξεων, να ακολουθήσουν τις περιφερειακές συμφωνίες συνεργασίας για να διευκολύνουν τις πολύπλευρες πρωτοβουλίες ενάντια σε αυτά τα εγκλήματα, και για να επικυρώσουν και να εφαρμόσουν τις σχετικές συμβάσεις.

Σύμφωνα με το Βαλτικό και Διεθνές Θαλάσσιο Συμβούλιο (Baltic International Maritime Council-BIMCO), η προώθηση της επικύρωσης, της υιοθέτησης, και της εφαρμογής των οργάνων όπως η Συνθήκη της Ρώμης είναι ο πιο πρόσφορος τρόπος της συνέχισης τόσο της ποινικής δίωξης των πειρατών όσο και της εξόντωσης τέτοιων δραστηριοτήτων από τους παγκόσμιους ωκεανούς και τους λιμένες [Baltic International Maritime Council]. Όσο δεν υπάρχει συλλογική αποδοχή και εφαρμογή αυτών των κανόνων τόσο θα εντείνεται το πρόβλημα και οι συμβάσεις δεν θα ωφελούν σε τίποτα. Η εν λόγω συνθήκη για αυτόν ακριβώς τον λόγο έτυχε περιορισμένης εφαρμογής όλα αυτά τα χρόνια και σήμερα βρίσκεται σχεδόν σε αχρηστία [www.safia.eu]

3.1.2 Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο

International Maritime Bureau (IMB)

Το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (IMB) είναι ένα εξειδικευμένο τμήμα του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου (International Chamber of Commerce-ICC). Πρόκειται για μια μη κερδοσκοπική οργάνωση που ιδρύθηκε το 1981 για να συμβάλλει στην πάλη ενάντια σε κάθε τύπο θαλάσσιων εγκλημάτων και αδικημάτων. Το κύριο μέλημα του είναι η προστασία και η ακεραιότητα του διεθνούς εμπορίου. Για πάνω από 25 χρόνια χρησιμοποιεί την γνώση και την εμπειρία για να εντοπίσει και να επισημάνει οποιαδήποτε απάτη. Οι πληροφορίες που συλλέγει από τις διάφορες πηγές κατά την διάρκεια ερευνών, παρέχονται στα μέλη υπό τη μορφή πολύτιμων συμβουλών. Απαριθμεί τις απειλές και εξηγεί πώς τα μέλη του μπορούν να μειώσουν την ευπάθειά τους σε αυτές. Κατά την διάρκεια των ετών, αυτή η προσέγγιση έχει ανατρέψει πολλές αποπειραθείσες απάτες και έχει εξοικονομήσει για την εμπορική και ναυτιλιακή βιομηχανία πολλά εκατομμύρια δολάρια [www.icc-ccs.org.uk]. Το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο συνεπώς, δεν έχει ως αντικείμενο του αποκλειστικά την πειρατεία. Δραστηριοποιείται στον τομέα της γενικότερης ναυτικής

απάτης και καθώς η ένοπλη ληστεία αποτελεί την μέγιστη και συχνότερη εμφανιζόμενη παράνομη πράξη εν πλω, λογικό είναι να χρήζει ιδιαίτερης προσοχής από τον εν λόγω οργανισμό. Γι αυτό ακριβώς άλλωστε, δημιούργησε και το 1992 ένα ξεχωριστό κέντρο συλλογής, κατανομής και κατάταξης πληροφοριών σχετικά με όλα τα αναφερθέντα περιστατικά . Αυτό είναι το **Κέντρο Αναφοράς Πειρατείας** (Piracy Reporting Center) με έδρα την Κουάλα Λουμπόρ στη Μαλαισία, που λειτουργεί 24 ώρες το εικοσιτετράωρο. Στις αρμοδιότητες αυτού υπάγεται η καταγραφή των επιθέσεων, η συγκέντρωση στοιχείων από τις ακτοφυλακές και διάφορες άλλες αρχές, η βοήθεια στις προσπάθειες σύλληψης των κακοποιών, η αρωγή προς τους πλοιοκτήτες και το πλήρωμα του σκάφους που έχει δεχτεί πειρατική επίθεση και τέλος η συνεργασία με τον IMO για μια αποτελεσματικότερη πάταξη του φαινομένου. Βασική του επιδίωξη είναι η βελτίωση της πληροφόρησης μέσα στην ναυτιλιακή βιομηχανία. Συνεργάζεται στενά με διάφορες κυβερνήσεις και με αρχές επιβολής νόμου και μοιράζεται οποιαδήποτε πληροφορία έχει στην διάθεση του, σε μια προσπάθεια να μειώσει και σε επέκταση να εξαλείψει αυτό το έγκλημα.

3.1.3 *Baltic International Maritime Conference (BIMCO)*

Η BIMCO είναι μια ανεξάρτητη διεθνής ναυτιλιακή ένωση που αποτελείται από πλοιοκτήτες, μανάτζερ, μεσίτες, χειριστές, ενώσεις και πολλές άλλες οντότητες που συνδέονται με την ναυτιλιακή βιομηχανία. Ενεργεί εν ονόματι των παγκόσμιων μελών της με στόχο να προωθήσει υψηλότερα πρότυπα και μεγαλύτερη αρμονία στα διάφορα ρυθμιστικά θέματα. Αποτελεί καταλύτη για την ανάπτυξη και την προώθηση μια ισότιμης και δίκαιης ναυτιλίας. Η BIMCO σε διαρκή συνεργασία με όλους του άλλους προαναφερθέντες οργανισμούς προσπαθεί και αυτή να συμβάλει στη καταπολέμηση του θαλάσσιου εγκλήματος. Παρέχει μια από τις περιεκτικότερες πηγές πρακτικών πληροφοριών σχετικά με την ναυτιλία και μια ευρεία σειρά συμβουλευτικών υπηρεσιών στα μέλη της. Πρόκειται για τον οργανισμό που ανακοινώνει, γνωστοποιεί και πληροφορεί τα ενδιαφερόμενα μέρη για τις πράξεις πειρατείας.[Βλάχος, 2003]

3.1.4 Γραφείο Ναυτικών Πληροφοριών

Office of Naval Intelligence

Το Office of Naval Intelligence (ONI) της Αμερικής ιδρύθηκε το 1882 και αποτελεί την πιο μακρόχρονη υπηρεσία πληροφοριών του έθνους. Στόχος του είναι διατήρηση της ελευθερίας των θαλασσών, η υπεράσπιση του εμπορίου και η διευκόλυνση της κυκλοφορίας των εμπορευμάτων και των ατόμων στα σύνορα τους. Διατηρεί μια ηγετική θέση στην συλλογή, την ανάλυση και την παραγωγή γεωπολιτικών, επιστημονικών και θαλάσσιων πληροφοριών. Έχει την έδρα του στην Ουάσινγκτον αλλά κατέχει στρατηγικές θέσεις δραστηριότητας και σε άλλες περιοχές ανά τον κόσμο. Η συμβολή του στην καταπολέμηση της πειρατείας είναι σημαντική καθώς αποτελεί και αυτό ένα μέσο παραγωγής της απαραίτητης πληροφόρησης και ενεργεί έτσι ώστε να μεταφέρονται γρήγορα όλες αυτές οι γνώσεις προς τους λειτουργικούς και στρατηγικούς ιθύνοντες. Παρέχει τις ζωτικής σημασίας πληροφορίες για την τρομοκρατία, τα όπλα, το λαθρεμπόριο και την πειρατεία. Βασική του μέριμνα είναι η υπεράσπιση των ωκεανών όλου του κόσμου, πλέον, ενάντια στις θαλάσσιες απειλές. [www.nmic.navy.mil/This_is_ONI]

3.1.5 Διάφορα Άλλα Συνδικάτα -

Διάσκεψη Στρογγυλής Τραπέζης

Εκτός από τους παραπάνω οργανισμούς εμφανίζεται έντονος προβληματισμός όσον αφορά το φαινόμενο της πειρατείας και σε διάφορες ενώσεις και συνδικάτα σχετικά με το χώρο της θαλάσσιας μεταφοράς. Έτσι έκδηλο ενδιαφέρον για την πάταξη αυτού του εγκλήματος δείχνουν σήμερα και οργανισμοί όπως η ένωση ανεξάρτητων ιδιοκτητών δεξαμενόπλοιων Intertanko, η διεθνής ένωση ιδιοκτητών φορτηγών Intercargo, το Διεθνές Επιμελητήριο Ναυτιλίας (International Chamber of Shipping-ICS) και η Διεθνής Ναυτιλιακή Ομοσπονδία (International Shipping Federation-ISF). Έτσι οι τέσσερις παραπάνω ενώσεις σε συνεργασία με την BIMCO αποτελούν την Διάσκεψη Στρογγυλής Τραπέζης (Round Table) της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Αποστολή τους είναι να εργαστούν μαζί για την εξυπηρέτηση, την αντιπροσώπευση και την προώθηση της διεθνούς ναυτιλίας. Ανάμεσα στους

πρωτεύοντες στόχους τους, εκτός των άλλων , είναι η πρόοδος της ναυτιλίας και η καθολική δέσμευση για την ασφάλεια αυτής. [www.bimco.org/Corporate%20Area/About/Round_Table.aspx]

Η ένωση ναυτικών Numast και οι Διεθνείς Ομοσπονδίες Εργαζομένων στις Μεταφορές (International Transport Workers Federation – ITF) έχουν επίσης εκφράσει τις ανησυχίες τους σχετικά με το ζήτημα του θαλάσσιου εγκλήματος. Πιέζουν συχνά για περαιτέρω διπλωματική δραστηριότητα, ώστε τα Ηνωμένα Έθνη να δώσουν έμφαση στην πειρατεία και να υιοθετήσουν μια κίνηση που να πιέζει τις χώρες για να λάβουν όλα τα απαραίτητα και κατάλληλα μέτρα για να αποτραπεί και να καταπολεμηθεί η πειρατεία και η ένοπλη ληστεία εν πλω. [www.itfglobal.org/transport-international/piracy.cfm]

3.2 ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΕΝ ΠΛΩ

Μέχρις ότου οι κυβερνήσεις και η ναυτιλιακή βιομηχανία συνεργαστούν για να χτυπήσουν την πειρατεία, το μόνο στο οποίο μπορεί να στηριχθεί το προσωπικό καταστρώματος είναι η ετοιμότητα, ο εξοπλισμός του πλοίου τους και η ελπίδα ότι αυτό μπορεί να αποθαρρύνει τους αποφασισμένους επιδρομείς.

Τα μέσα που οι ναυτικοί χρησιμοποιούν κυρίως περιλαμβάνουν συνοπτικά:

- w** Διαφώτιση των ύποπτων στοιχείων από τον προβολέα και πλήρη φωταγώγηση του σκάφους.
- w** Ηχητικοί συναγερμοί και συγκέντρωση του πληρώματος, εάν ένα πιθανό σκάφος ανιχνευτεί.
- w** Αποστολή ενός μηνύματος κινδύνου για το γεγονός της επίθεσης.
- w** Ενημέρωση του Κέντρου Αναφοράς Πειρατείας (Piracy Reporting Center) του IMB το συντομότερο δυνατόν για οποιαδήποτε πιθανή πειρατική δραστηριότητα
- w** Εκτέλεση αλλαγών ταχύτητας και αορίστων ελιγμών
- w** Έχουν τις μάνικες υψηλής πίεσης νερού – καυτού σε ορισμένες περιπτώσεις- σε ετοιμότητα για να αποτρέψουν τους πειρατές.

- w Να μην προβάλλουν περαιτέρω αντίσταση από τη στιγμή που οι πειρατές έχουν επιβιβαστεί.

[www.safetyatsea.net]

Αναλυτικότερα πλοιοκτήτες, πλοίαρχοι και πλήρωμα έχουν την δυνατότητα να ακολουθήσουν μια σειρά ενεργειών και να εφαρμόσουν διάφορα μέτρα προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι επιθέσεις. Αρχικά απαιτείται επαρκής αριθμός πληρώματος. Πολλές φορές οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην προσπάθεια τους να μειώσουν το κόστος λειτουργίας τους επανδρώνουν τα πλοία τους με μικρό αριθμό ατόμων ή ατόμων τριτοκοσμικών περιοχών που δεν διαθέτουν την κατάλληλη γνώση και εκπαίδευση. Είναι φανερό πως μια τέτοια πρακτική είναι άκρως επικίνδυνη για ένα σκάφος που πλέει σε επικίνδυνες περιοχές όπου απαιτείται πλήρης και μαζική εγρήγορση. Μεγαλύτερος αριθμός μελών σημαίνει περισσότερα άτομα έτοιμα να αντιδράσουν και συνεπώς το πλοίο καθίσταται αυτομάτως ασφαλέστερο.

Επιπλέον κρίνεται βασικό και απαραίτητο κάθε πλοίο που εισέρχεται σε αυξημένης εγκληματικότητας ζώνες να έχει εκ των προτέρων ένα έτοιμο σχέδιο δράσης σε περίπτωση επίθεσης. Θα ήταν καλό για τα σκάφη να υπάρχουν πιθανά σενάρια σε περίπτωση επίθεσης, τα οποία θα περιγράφουν τα προληπτικά μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται. Ο πλοίαρχος και το πλήρωμα πρέπει να έχουν κατά νου το συγκεκριμένο πλάνο, το οργανωμένο σχέδιο ασφαλείας που θα ακολουθήσουν την δύσκολη ώρα. Το πλάνο αυτό οφείλει να είναι καλά σχεδιασμένο και οι εμπλεκόμενοι πρέπει να είναι εξοικειωμένοι με το περιεχόμενο του και καλά προετοιμασμένοι για την εφαρμογή του.

Πολλές φορές οι πλοίαρχοι αναγκάζονται και ακολουθούν πιο πρακτικά μέτρα που όμως έχει αποδειχτεί ότι φέρουν αποτελέσματα. Έτσι συχνά, όταν γνωρίζουν ότι λόγω συνωστισμού στον λιμένα θα πρέπει να περιμένουν για κάποιο διάστημα στο αγκυροβόλιο μιας απειλητικής περιοχής, σκοπίμως καθυστερούν την άφιξη τους ώστε να αποφύγουν την μακρόχρονη παραμονή σε αυτήν την επικίνδυνη ζώνη. Επιπλέον πολλές φορές κατά την διάρκεια μιας επίθεσης καταφεύγουν σε παραπλανητικές μανούβρες, γρήγορους ελιγμούς ή απότομη αύξηση ταχύτητας. Το αποτέλεσμα του κυματισμού μπορεί να προκαλέσει αστάθεια στα μικρά επιτιθέμενα σκάφη και δεν είναι λίγες οι φορές που έχουμε δει πειρατικά ταχύπλοα να αναποδογυρίζουν από τα απόνερα που δημιουργούνται, δίνοντας έτσι άδοξο τέλος στην ληστρική τους πρόθεση. Δεν είναι δε λίγες οι φορές που και η χρήση των μανικών νερού έχουν

αποτρέψει τις προσπάθειες των επιτιθέμενων. Μάλιστα έχει αναφερθεί ότι στην πληθώρα των δεξαμενόπλοιων κάνουν χρήση καυτού νερού από την μηχανή με ακόμη πιο θετικά αποτελέσματα. Τέλος, πάντα κατά την διάρκεια της επίθεσης όλα τα Φώτα του καταστρώματος ανάβονται ώστε να φωτιστούν ακόμη και τα πιο σκοτεινά σημεία του σκάφους και σημαίνουν όλοι οι ηχητικοί συναγερμοί που έχει στην διάθεσή του ακόμη και η σφυρίχτρα του πλοίου.

Όταν το πλοίο πλησιάζει μια επικίνδυνη περιοχή πρέπει όλο το πλήρωμα να βρίσκεται σε επιφυλακή. Οι βάρδιες τόσο στη γέφυρα όσο και στην πλώρη πρέπει να είναι αυξημένες. Τα τεχνολογικά μέσα που υπάρχουν στην διάθεση των ναυτικών ποικίλουν και είναι υποχρέωση της διαχειρίστριας εταιρείας να παρέχει αυτά τα κατάλληλα μέσα εντοπισμού στα πλοία της. Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι τα σύγχρονα ραντάρ, τα κιάλια νυκτός και διάφορα άλλα σύγχρονα συστήματα νυχτερινής όρασης. Αυτά θα ενίσχυαν την ικανότητα του προσωπικού του σκάφους να επισημάνει την επερχόμενη απειλή. Πολλά τέτοια συστήματα είναι διαθέσιμα την σήμερα ημέρα και η χρήση τους επιτρέπει σε ένα σκάφος να εντοπίσει μικρούς στόχους, όπως είναι οι χαμηλές βάρκες υψηλής ταχύτητας, τους οποίους το ραντάρ δεν μπορεί να ανιχνεύσει. Πέραν από τις συσκευές νυχτερινής όρασης, συχνά χρησιμοποιούνται και κλειστά κυκλώματα τηλεόρασης, μικρά ραντάρ στα τυφλά σημεία του πλοίου, εξοπλισμός εντοπισμού με υπέρυθρη ακτινοβολία, ισχυρά φώτα αλογόνου, συρματοπλέγματα, αφροί ολίσθησης, σπρέι πιπεριού, ηλεκτρομαγνητικά ή παλμικά όπλα, κροτίδες ήχου, αναισθητικές βομβίδες, φωτοβολίδες και άλλα μη-φονικά όπλα. Οι φωτοβολίδες όμως, όπως και ο πλήρης φωτισμός, κρίνεται σκόπιμο να χρησιμοποιούνται μόνο σε έσχατες στιγμές, όταν το πλοίο βρίσκεται σε άμεσο κίνδυνο από τους επιτιθέμενους, καθώς μπορεί να αποσπάσουν την προσοχή των παραπλεόντων σκαφών και να πέσουν κ αυτά με την σειρά τους θύματα των πειρατών. (βλέπε παράρτημα 2) [Βλάχος, 2003]

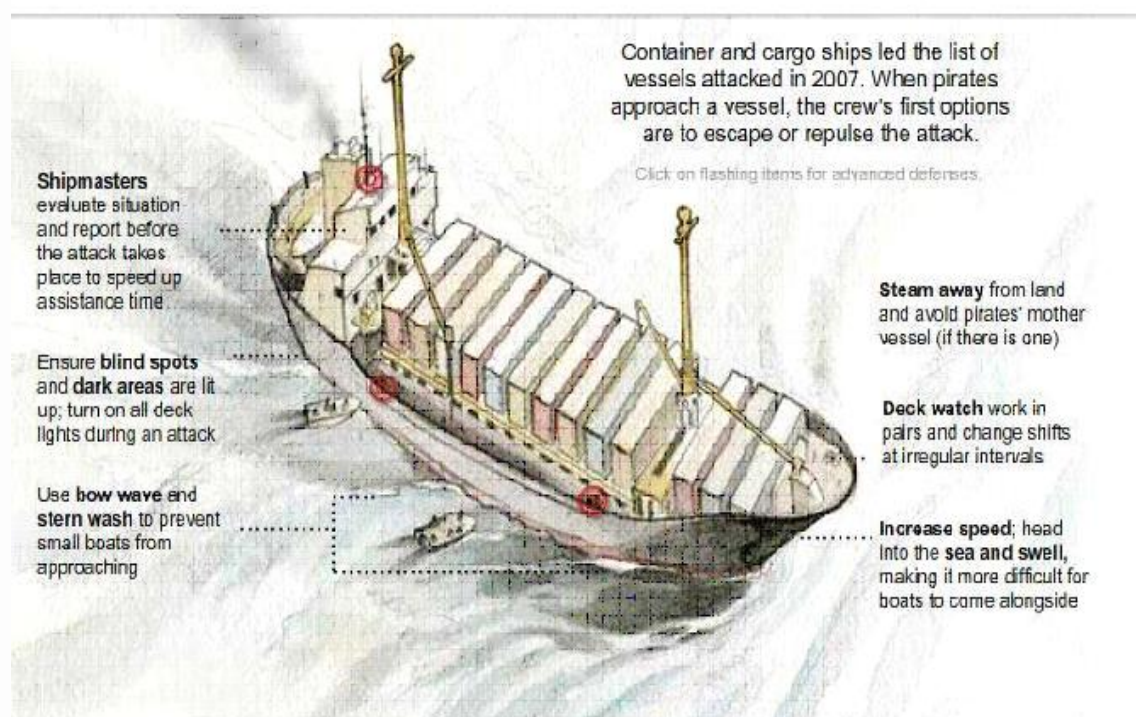
Συνήθως τα περισσότερα σκάφη εν έτη 2009 είναι εφοδιασμένα με την ανιχνευτική συσκευή ShipLoc (βλέπε παράρτημα 16). Πρόκειται για ένα δορυφορικό σύστημα εντοπισμού που επιτρέπει στις εταιρίες να γνωρίζουν την ακριβή τοποθεσία του σκάφους μέσω internet και δίνει την δυνατότητα στο πλήρωμα να ενεργοποιεί ένα συναγερμό κατά την διάρκεια των επιθέσεων ειδοποιώντας τους πλοιοκτίτες και τις αρχές. Επιπρόσθετα το πλοίο περιβάλλεται από ένα μη φονικό ηλεκτρικό συρματοπλέγμα 9.000 βολτ που αποθαρρύνει τις απόπειρες αποβίβασης και που όταν παραβιαστεί θέτει αυτόματα σε λειτουργία έναν συναγερμό, τα φώτα του σκάφους

και μια πολύ δυνατή σειρά. Έχουν επίσης στην διάθεση τους ένα μακράς εμβέλειας ακουστικό εξάρτημα (Long-range acoustic devise-LRAD) το οποίο ήταν αρχικώς σχεδιασμένο για τον αμερικανικό στρατό αλλά χρησιμοποιείται ευρέως στα εμπορικά και πολεμικά σκάφη από το 2003. Αυτή η συσκευή εκπέμπει έναν υψηλότονο οξύ και διαπεραστικό ήχο που αποθαρρύνει τις μικρές βάρκες και τις κρατά σε απόσταση.

Αυτές δεν είναι μακροπρόθεσμες λύσεις, αλλά ένας τρομαγμένος, τυφλωμένος από φως ή βρεγμένος πειρατής μπορεί να αποθαρρυνθεί και να προσανατολιστεί σε έναν διαφορετικό στόχο. Συνεπώς οι ναυτικοί θα συνεχίσουν να χρησιμοποιούν αυτά τα συνιστώμενα αμυντικά μέσα. έως ότου νέες τεχνολογίες έρθουν στο προσκήνιο να παρέχούν ακόμη πιο αποτελεσματικά μέσα αντιμετώπισης των κακοποιών. Ήδη σε συνδυασμό με το νεότερο LRAD στα σκαριά βρίσκεται και μια νέα συσκευή που τώρα αρχίζει να τοποθετείται στα πλοία, σύμφωνα με το BBC. Το MAD είναι μια συσκευή που έχει την δυνατότητα να εκπέμπει δέσμες ήχου που μπορούν να ταξιδεύουν μακρύτερα. Περιμένουμε λοιπόν με αγωνία τις νέες τεχνολογικές εξελίξεις.

[<http://hosted.ap.org/dynamic/files/specials/interactives/international/piracy09/index.htm>]

ΓΡΑΦΗΜΑ 3.1 ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΕΝ ΠΛΩ



ΠΗΓΗ: ASSOCIATED PRESS

Αξίζει σε αυτό το σημείο να αναφέρουμε το γεγονός ότι εκτός από τα παραπάνω υπάρχουν και άλλες πρακτικές εξίσου αποτελεσματικές που ακολουθούνται από τους πλοιάρχους και τα πληρώματα. Πρακτικές τις οποίες δεν ανακοινώνουν ούτε αναφέρουν επισήμως πουθενά για τους προφανείς λόγους. Είναι χαρακτηριστική η άρνηση του Υποπλοίαρχου του Maersk Alabama να αποκαλύψει τον τρόπο με τον οποίο κατάφερε το πλήρωμα του να διασώσει το σκάφος από τους επίδοξους πειρατές. Οι πληροφορίες από την επίθεση και την αποτροπή της εμπεριέχουν πολύτιμη γνώση για την μελλοντική πρόληψη. Μαζεύοντας όλα τα στοιχεία προσπαθούν να ανακαλύψουν νέους αποτελεσματικούς τρόπους αντιμετώπισης του προβλήματος. Τρόπους τους οποίους όμως δεν έχουν σκοπό να δώσουν στην δημοσιότητα από σεβασμό προς την ανθρώπινη ζωή του ναυτικού. Ο πειρατής της σημερινής εποχής συνεχώς ενημερώνεται, εξοπλίζεται, αντλεί πληροφορίες από το περιβάλλον και έχει γνώση του τι θα αντιμετωπίσει κατά την επίθεση. Συνεπώς οποιοδήποτε αποτελεσματικό μέτρο ανακαλύπτεται στην πορεία αν δεν προστατευθεί από πλήρη μυστικότητα δεν θα αργήσει να φτάσει και στα αυτιά του παράκτιου κακοποιού.

[www.time.com/time/world/article/0,8599,1891086,00.html?xid=rss-fullworld]

Πέρα όμως από αυτά τα σχετικά ακίνδυνα μέσα, συχνά γίνεται λόγος και για το ενδεχόμενο χρήσης πιο επικίνδυνων πρακτικών όπως αυτή της οπλοφορίας. Πολύ συχνά στις συζητήσεις σχετικά με την πειρατεία, θίγεται το θέμα εξοπλισμού των εμπορικών σκαφών και η κατοχή όπλων τόσο για προσωπική προστασία όσο και για την προστασία του σκάφους. Μερικοί πλοιοκτήτες θεωρούν ότι ο λόγος που υπάρχουν λίγες αναφερόμενες επιθέσεις σε Ισραηλινά και Αμερικανικά σκάφη είναι η πεποίθηση ότι τα σκάφη τους φέρουν όπλα και επαγγελματικό προσωπικό ασφαλείας.

Οι απόψεις περί του θέματος δίστανται καθώς μια τέτοια κίνηση μπορεί να φέρει τα αντίθετα από τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Η οπλοφορία είναι πιθανό να ενθαρρύνει τους πειρατές να εξοπλιστούν περαιτέρω και να κάνουν χρήση ακόμη περισσότερης βίας. Μην ξεχνάμε και ότι δεκάδες κράτη απαγορεύουν δια νόμου την προσέγγιση εμπορικών πλοίων που έχουν όπλα στο κατάστρωμα τους. Ένα εξοπλισμένο σκάφος λοιπόν θα αντιμετώπιζε ζωτικό πρόβλημα στην λειτουργία του καθώς θα του απαγορευόταν ο ελλιμενισμός στα περισσότερα λιμάνια του κόσμου. Επιπλέον τα περισσότερα πληρώματα δεν είναι εκπαιδευμένα κατάλληλα ώστε να χειρίζονται όπλα, γεγονός που θα μπορούσε να οδηγήσει ακόμη και στον ίδιο τους

τον τραυματισμό από την χρήση τους αντί την υπεράσπιση της ασφάλειας τους. Το ρίσκο για κάποιο ατύχημα στο πλοίο είναι μεγάλο και η πληθώρα των πλοιοκτητών δεν φαίνεται να θέλει να το αναλάβει. Ο Tony Manson, γενικός γραμματέας του Διεθνούς Ναυτικού Επιμελητηρίου στο Λονδίνο, αντιτάχθηκε στην οπλοκατοχή των πληρωμάτων λέγοντας ότι δεν είναι εκπαιδευμένοι για αυτό το σκοπό, είναι πολύ πιθανόν να τραυματιστούν και η πρωτεύουσα ευθύνη των πλοιοκτητών είναι αρχικά απέναντι στο πλήρωμα τους.

Η επίσημη σκοπιά του IMO είναι ότι θεωρείται παράλογο να υπάρχουν πυροβόλα όπλα στο κατάστρωμα, δεδομένου ότι αυτό μπορεί εύκολα να κλιμακώσει την κατάσταση κατά τη διάρκεια μιας επίθεσης. Επιπλέον αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει και σε πολύ σκληρά αντίποινα αν το σκάφος καταληφθεί. Η χρήση πυροβόλων στο σκάφος μπορεί επίσης να οδηγήσει σε στρατιωτικά, πολιτικά και νομικά προβλήματα. Ολόκληρη η υπόθεση που περιβάλλει τον εξοπλισμό πλοίων συνοδεύεται από διφορούμενες γνώμες. [www.marinesecurity.com]

Ένα επιπλέον αμφισβητούμενο ζήτημα αποτελεί και η ιδιωτική ασφάλεια επί του καταστρώματος. Η Ένωση Υπαλλήλων Εμπορικού Πολεμικού Ναυτικού (Merchant Navy Officers Union-NUMAST) προειδοποιεί ότι οι ναυτιλιακές εταιρίες είναι υποχρεωμένες να λάβουν όλα τα πιθανά μέτρα μείωσης κινδύνου, συμπεριλαμβανομένης της παροχής πρόσθετων φρουρών όπου είναι απαραίτητο. Η NUMAST εξέφρασε τις ανησυχίες της για τις τοποθετήσεις των ναυτιλιακών εταιριών όσον αφορά το θέμα της προστασίας και της ασφάλειας του πληρώματος. Φαίνεται να υπάρχει μια απροθυμία επένδυσης στην προστασία του εργατικού δυναμικού και είναι φυσικό αυτό να εγείρει αντιδράσεις. Σήμερα όμως, καθώς οι κυβερνήσεις, οι οργανισμοί και οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις διαφωνούν για το ποιος φέρει ευθύνη για την καταπολέμηση της πειρατείας, ιδιωτικές εταιρίες έρχονται να καλύψουν το κενό ασφαλείας στο οποίο οι στρατιωτικές συμμαχικές δυνάμεις δεν μπορούν να αντεπεξέρθουν. Η εταιρεία Securewest International ειδικεύεται στην ναυτιλιακή ασφάλεια εδώ και 20 χρόνια, προσφέροντας, εκτός των άλλων, αξιωματικούς ασφαλείας (ένοπλους ή άοπλους) επί του πλοίου ή επί του λιμένα, εκπαίδευση ασφαλείας, έλεγχο και συμβουλευτική. Προτείνουν στους πελάτες τους την κατάλληλη εκπαίδευση για την αντιμετώπιση των θεμάτων ασφαλείας και παρέχουν τις υπηρεσίες τους παγκοσμίως. Σύμφωνα με τον αντιπρόεδρο Stuard Flynn, η εταιρεία βοηθά ναυτιλιακές επιχειρήσεις παρέχοντας προστασία και ασφάλεια ενάντια στις πειρατικές απόπειρες και προσφέρουν πληθώρα άλλων

λύσεων εκτός από αυτή των οπλισμένων φρουρών στα πλοία. Η πείρα έχει δείξει ότι διάφορα απλά μέτρα όπως συναγερμοί ήχου αρκούν για να αποτρέψουν μια επίθεση, αλλά ακόμη και αυτή η απλή τακτική για να είναι αποτελεσματική απαιτεί εκπαίδευση και αρκετή εξάσκηση μέχρις ότου να γίνει το σχέδιο δράσης δεύτερη φύση. Οι ναυτικοί πρέπει να είναι καλά προετοιμασμένοι για ενδεχόμενους κινδύνους και να είναι σε θέση να αντιδράσουν ορθά και άμεσα. Οι πλοιοκτήτριες εταιρίες έχουν αρχίσει πλέον να αντιλαμβάνονται αυτήν την αναγκαιότητα και σε συνδυασμό με τις αυξανόμενες ασφαλιστικές υποχρεώσεις, που προκύπτουν από τα διάφορα αυτά ληστρικά περιστατικά, όλο και πιο πολλοί οδηγούνται στην αναζήτηση των παρεχόμενων υπηρεσιών της εν λόγω εταιρείας. [ShipManagement International, Issue 17, Jan/Feb 2009]

3.3 ΔΙΕΘΝΗ ΜΕΤΡΑ - ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ

Ακόμη και η πιο βιάστική έρευνα για την σύγχρονη αυτή «επιδημία» καταλήγει στο γεγονός ότι απαιτείται επείγουσα δράση για την αντιμετώπιση της διάδοσης αυτού του θαλάσσιου εγκλήματος. Όλα τα έθνη, οι εμπορικές επιχειρήσεις και οι ναυτιλιακές εταιρίες πρέπει να συνεργαστούν για την εύρεση εφαρμόσιμων, αποδεκτών και αποτελεσματικών λύσεων. (Δείτε το παράρτημα 1. Τρίγωνο πειρατείας.)

Είναι φανερό ότι όλα αυτά τα έθνη που πλήττονται από την μάστιγα της πειρατείας μοιράζονται παρόμοιους προβληματισμούς και στόχους, συνεπώς μια συνένωση αυτών των κρατών, είναι απαραίτητη ώστε οι θάλασσες να γίνουν ασφαλής για την ναυτιλία. Το φαινόμενο όμως επηρεάζει έμμεσα και χώρες οι οποίες δεν παρουσιάζουν τέτοιου είδους περιστατικά στα νερά τους. Η Ελλάδα για παράδειγμα αντιπροσωπεύοντας το 18% περίπου της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου, στηρίζει την εθνική της οικονομία στην εμπορική Ναυτιλία. Επιπλέον η διακίνηση των αγαθών μεταξύ των ηπείρων είναι ζωτικής σημασίας θέμα που αφορά τον πληθυσμό ολόκληρης της γης. Συνεπώς η τήρηση της τάξης στα παγκόσμια ναυτικά περάσματα αφορά σχεδόν όλα τα κράτη της υφελίου. Ανά καιρούς τα διάφορα κράτη έχουν προτείνει ή έχουν προβεί σε διάφορα μέτρα σε εθνικό η

διεθνικό επίπεδο εκ των οποίων άλλα έφεραν τα θεμιτά αποτελέσματα και άλλα ενέτειναν ακόμη περισσότερο την κατάσταση.

Η **Ταϊλάνδη** έχει δείξει πολλές φορές τις προθέσεις της για την δημιουργία ενός καναλιού, πέρα από τον ισθμό Κρά που βρίσκεται στο Βόρειο τμήμα της, που θα ενώσει το Κόλπο της Ταϊλάνδης με τη Θάλασσα του Ανταμάν (Kra Canal). Η ιδέα αυτού του έργου προτείνεται από το 1677 και ακόμη αποτελεί ένα όνειρο. Αυτό θα έκοβε τις αποστάσεις ταξιδιών για τα σκάφη που μπαίνουν στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας, και θα μείωνε τον αριθμό των πλοίων που μπαίνουν στα στενά Malacca. Κατ' επέκταση αυτό πιθανώς θα μείωνε και τα επίπεδα πειρατείας καθώς θα μειωνόταν ο αριθμός των εύκολων στόχων. [<http://2bangkok.com/2bangkok/MassTransit/KraCanal.shtml>]

Το **Βιετνάμ** πάλι, έχει προσεγγιστεί αρκετές φορές από την Ινδία για μια συνεργασία αντι-πειρατείας. Οι ινδικές δυνάμεις σκοπεύουν να επεκτείνουν τις ικανότητες αντι-πειρατείας από τη Βόρεια Αραβική Θάλασσα ως την Θάλασσα της Νότιας Κίνας χρησιμοποιώντας ναυτικά σκάφη και αεροσκάφη θαλάσσιας περιπόλου. Παρά τα κίνητρα κατά της πειρατείας πίσω από τις ινδικές δηλώσεις, αυτή η κίνηση στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας πιθανώς θα ερμηνευθεί ευρύτερα ως πρόκληση στην κινεζική στρατιωτική αρχή. Η Ινδία δεν ήταν ποτέ συμβαλλόμενο μέρος σε άλλες πολυεθνικές προσπάθειες στον έλεγχο της πειρατείας στα Νοτιοδυτικά Ασιατικά νερά και δεν είχε επίσημη αντιπροσωπεία της ακτοφυλακής της στην ιαπωνική διάσκεψη το 2000. [Office of Naval Intelligence]

Έθνη όπως η **Ιαπωνία** έχουν χαρακτηριστεί ως διαιτητές στην μάχη ενάντια στην πειρατεία. Σε ετήσια έκθεση της, η ιαπωνική ακτοφυλακή δήλωσε στο παρελθόν ότι είναι πρόθυμη να συνεργαστεί με άλλες χώρες για να καταπολεμήσει την πειρατεία στα νοτιοανατολικά ασιατικά νερά. Αλλά και το Δεκέμβριο του 2008 ο Ιάπωνας Πρωθυπουργός Tarō Aso είπε: « όλα τα έθνη παίρνουν τα μέτρα τους. Έτσι και η Ιαπωνία πρέπει επίσης να λάβει τα δικά της.», υποδηλώνοντας ότι η χώρα του ήταν πρόθυμη να στείλει πλοία για να βοηθήσουν την καταπολέμηση της πειρατείας στην περιοχή της Σομαλίας. [www.news.bbc.co.uk/2/hi/Africa/7799899.stm]

Το σχέδιο που προβλέπεται από την Ιαπωνία, για τα ασιατικά νερά, περιλαμβάνει μια διεθνή ωκεάνια δύναμη διατήρησης της ειρήνης με σκοπό τη διατήρηση της θαλάσσιας τάξης. Η δύναμη θα διευθύνει τις κοινές δραστηριότητες ελέγχου για να προστατεύσει το περιβάλλον και τους πόρους στα νερά πέρα από το κρατικό έλεγχο,

και για να καταπολεμήσει τις παράνομες δραστηριότητες που εκτείνονται στα διεθνή θαλάσσια όρια, συμπεριλαμβανομένης της πειρατείας.

Συμφωνήθηκε, από τους περισσότερους εμπλεκόμενους ότι οι περιφερειακές διαδικασίες και τα μέτρα αυτά μπορούν να εφαρμοστούν, αν και υπήρξαν σημάδια διαφωνίας από την Κίνα. Οι Κινέζοι αντιστάθηκαν σκληρά στις προτάσεις της Ιαπωνίας για κοινές ασκήσεις. Πολλές ασιατικές χώρες έχουν δυσκολία στο να μεταπηδήσουν από τις «συντονισμένες» στις «κοινές» περιπόλους. Εδώ και κάποιο καιρό, οι ακτοφυλακές της Σιγκαπούρης, της Μαλαισίας και της Ινδονησίας διεξάγουν «συντονισμένες» περιπόλους ενάντια στους πειρατές, περιλαμβάνοντας σκάφη κάθε χώρας που επιτηρεί τα χωρικά ύδατα τους. Η έννοια των «κοινών» περιπόλων είναι πιο αμφισβητούμενη. Αυτομάτως μια τέτοιου είδους ενέργεια σημαίνει ότι το περιπολικό σκάφος μιας χώρας θα κινείται στα νερά μιας άλλης χώρας, και αυτό εγείρει το ευαίσθητο θέμα της κυριαρχίας. [Johnson D.- Valencia M., 2005]

Η αύξηση των γεγονότων πειρατείας στα στενά Malacca πριν μερικά χρόνια, έδειχνε την τρέχουσα ανικανότητα των δυνάμεων ασφάλειας της Μαλαισίας να διατηρήσουν ικανοποιητικές περιπόλους ή να αντιδράσουν αποτελεσματικά σε πράξεις πειρατείας. Η Μαλαισία έχει στην διάθεση της τρεις υπηρεσίες που δραστηριοποιούνται σε θέματα φύλαξης των στενών, τις Ένοπλες Δυνάμεις, την Βασιλική Μαλαισιανή αστυνομία και την Μαλαισιανή Υπηρεσία Ναυτικής Επιβολής (Malaysian Maritime Enforcement Agency - MMEA). Επιπλέον έχει ιδρύσει από το **1995** ένα **Κέντρο Επιβολής Θαλάσσιου Έλεγχου** (Maritime Enforcement Control Center-MECC) που ελέγχει τα στενά μέσω ενός Συστήματος Θαλάσσιων Ραντάρ που είναι τοποθετημένα κατά μήκος της ακτής (Radar Sea Surveillance System – RSS). Η εμβέλεια αυτών των συστημάτων παρακολούθησης καλύπτει περίπου τα 48 μίλια και έχουν δυνατότητα ανίχνευσης ως και 1000 κινητών στοιχείων. Το πιο σημαντικό όμως είναι ότι μπορούν και παρέχουν αυτόματα πληροφορίες σχετικά με την ταυτότητα κάθε πλοίου που πλέει στην περιοχή, την ακριβή θέση του και την ταχύτητα του. Σκοπός του Κέντρου, το οποίο από την 1^η Ιουνίου του 2009 περιήρθε στην δικαιοδοσία του Malaysian Maritime Enforcement Agency (MME), είναι η αυστηρή επιτήρηση των στενών για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας αλλά και ο συντονισμός των προσπαθειών του Βασιλικού Μαλαισιανού Ναυτικού και της Μαλαισιανής Θαλάσσιας Αστυνομίας. [<http://www.kln.gov.my/klicc/downloads/session4c.doc>]

Δυστυχώς όμως η συνεχόμενη άνοδος του αριθμού των επιθέσεων στα Στενά υποδεικνυε ότι το μέτρο αυτό, της χρήσης των RSS, δεν ήταν επαρκές. Χαρακτηριστικά το 2006 ήταν τόσο αυξημένη η συχνότητα των γεγονότων ώστε το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας της χώρας μας εξέδωσε ανακοίνωση ασφαλείας με την οποία πρότεινε στα ελληνικά πλοία που έπλεαν στη περιοχή της Ινδονησίας και ιδιαίτερος στη περιοχή των Μάλλακα να βρίσκονται υπό πλήρη εγρήγορση και να λειτουργούν σε επίπεδο ασφαλείας 2 (Ανακοίνωση Ασφαλείας 2-06. Βλέπε παράρτημα 10). [<http://www.yen.gr/yen.chtm?prnbr=29132>]

Στο διάστημα των τελευταίων δέκα χρόνων έγιναν διάφορες προσπάθειες για την καταπολέμηση της πειρατείας, ποτέ όμως κάτι συγχρονισμένο και συλλογικό. Μονάχα το 2004 παρατηρήθηκε μια πιο οργανωμένη προσπάθεια της Μαλαισίας της Ινδονησίας και της Σιγκαπούρης να αστυνομεύσουν από κοινού τα στενά Μάλλακα χωρίς ιδιαίτερη επιτυχία όμως τα πρώτα χρόνια. Με αφορμή όμως το περιστατικό κατάληψης της γαλλικής θαλαμηγού Le Ponant τον Απρίλιο του 2008 η γαλλική Κυβέρνηση άρχισε να προωθεί την ιδέα μιας πιο συλλογικής, διεθνούς δύναμης κατά της τρομοκρατίας των θαλασσών, υπό την αιγίδα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών [www.theseanation.gr]. Έπειτα όταν λίγο αργότερα Σομαλοί παρακώλυσαν πλοία με ανθρωπιστική βοήθεια του Παγκόσμιου Επισιτιστικού Προγράμματος (World Food Programme) το Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών αποφάσισε να λάβει δραστικά μέτρα. Έτσι μέσα στο **2008** προχώρησε στην λήψη διαδοχικών αποφάσεων για την καταστολή της πειρατείας στην Σομαλία (Resolution 1816 – 02/06/08 * Resolution 1838 – 07/10/08 * Resolution 1846 – 02/12/08 * Resolution 1851 – 16/12/08). Οι αποφάσεις αυτές καλούν τα κράτη –μέλη να συνεργαστούν τόσο σε πολιτικό, επιχειρησιακό όσο και νομικό επίπεδο με σκοπό την αποκατάσταση της τάξης και της ασφάλειας στη θαλάσσια περιοχή της Σομαλίας. Αρκετά κράτη όπως η Κίνα, η Ρωσία, η Ινδία, η Ιαπωνία, η Μαλαισία, η Σιγκαπούρη και η Νότιος Κορέα απέστειλαν ναυτικές δυνάμεις στην περιοχή ενώ παράλληλα οι ΗΠΑ ηγήθηκαν ενός σχηματισμού που απαρτιζόταν από πολεμικές μονάδες διαφόρων εθνών, με την ονομασία Combined Task Force 151.[Εφοπλιστής, 2009]

Σε ότι αφορά την Ατλαντική Συμμαχία, το NATO από τα μέσα Οκτωβρίου του 2008 είχε αποστείλει την ομάδα SNMG2 – Μόνιμη Δύναμη Ταχείας Αντίδρασης (Standing NATO Marine Group II), ναυτική μοίρα που απαρτιζόταν από 7 συμμαχικά πλοία 6 κρατών μελών και που συμμετείχαν στις επιχειρήσεις κατά της πειρατείας με την ονομασία «Allied Provider». Αποστολή τους ήταν να

προστατεύσουν τα πλοία της ανθρωπιστικής βοήθειας και να αποτρέψουν πειρατικές επιδρομές στην περιοχή. Η Ευρωπαϊκή Ένωση ενεργοποίησε με την σειρά της μια 12μηνη ναυτική επιχείρηση με την ονομασία ΑΤΑΛΑΝΤΑ υπό ελληνική διοίκηση για να συμμετέχει στην SMGII του «Allied Provider». Η Atalanta είναι η πρώτη κοινή στρατιωτική επιχείρηση της Ενωμένης Ευρώπης. Η Ελλάδα έλαβε μέρος στην επιχείρηση με την φρεγάτα του πολεμικού ναυτικού "Θεμιστοκλής" που τον Δεκέμβριο του 2008 έπλευσε προς την Ερυθρά και την Αραβική Θάλασσα. Κατόπιν ακολούθησε και μια δεύτερη επιχείρηση της Ατλαντικής Συμμαχίας με την ονομασία «Allied Protector» που περιέλαβε σκάφη από την SNMG I. [www.mfa.gr/el-GR/policy/Multilateral+Diplomacy]

Η τελευταία από τις συνεχόμενες αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας που αναφέραμε παραπάνω, η απόφαση 1851 που πάρθηκε στις 16/12/08, προτρέπει τα κράτη να συστήσουν ένα διεθνή συντονιστικό μηχανισμό, μια Ομάδα Επαφής, που θα συντονίζει και θα αξιολογεί στο έπακρο τις παραμέτρους που αφορούν τις αντιπειρατικές πρωτοβουλίες. Στην ομάδα που συνεδρίασε για πρώτη φορά στην Νέα Υόρκη στις 14/01/2009 συμμετέχουν τα μόνιμα μέλη του Συμβουλίου Ασφαλείας, κράτη με ισχυρό περιφερειακό ρόλο, ναυτιλιακές δυνάμεις αλλά και χώρες που έχουν αποστείλει ναυτικούς σχηματισμούς στις επικίνδυνες θαλάσσιες ζώνες. Η χώρα μας προσκλήθηκε να συμμετέχει στην Ομάδα Επαφής ως ιδρυτικό μέλος. Το έργο της έχει να κάνει με διαπραγμάτευση ζητημάτων επιχειρησιακού συντονισμού, πτυχές αυτοπροστασίας των εμπορικών πλοίων, επικοινωνιακής στρατηγικής και ποινικής καταστολής. Σε καμία περίπτωση δεν θίγει την αυτονομία των συλλογικών προσπαθειών του NATO και της ΕΕ και των δράσεων μεμονωμένων κρατών. Δρα ως ένας άτυπος μηχανισμός ανταλλαγής προτάσεων που παρέχει την δυνατότητα στα μέλη της να αξιολογήσουν την αποδοτικότητα των μέτρων που έχουν λάβει ενάντια στην πειρατεία. Παράλληλα στις 26 Ιανουαρίου 2009 υιοθετήθηκε ένας Κώδικας Συμπεριφοράς (Code of Conduct) σε συνάντηση υψηλού επιπέδου 17 κρατών από τις περιοχές του Κόλπου του Άντεν, του Δυτικού Ινδικού Ωκεανού, της Ερυθράς Θάλασσας και της ΕΕ. Ο Κώδικας αυτός αφορούσε σε μέτρα δράσης για την καταπολέμηση των θαλάσσιων εγκλημάτων εναντίον εμπορικών πλοίων στα Σομαλικά ύδατα και στον Δυτικό Ινδικό Ωκεανό. Επιπλέον, μετά την ιδρυτική συνδιάσκεψη της Ομάδας Επαφής στην Νέα Υόρκη ακολούθησαν έως τώρα άλλες τρεις. Μια στο Κάιρο την 17^η Μαρτίου 2009, και άλλες δυο στην Νέα Υόρκη στις 29 Μαΐου και 10 Σεπτεμβρίου 2009 αντίστοιχα [Εφοπλιστής, 2009]. Τον Ιούνιο του

2009 αποφασίστηκε από την ΕΕ η παράταση της 12μηνιας επιχείρησης ΑΤΑΛΑΝΤΑ για έναν χρόνο, ως το Δεκέμβριο του 2010 δηλαδή, με την συμμετοχή των φρεγατών «Ψαρά», «Αδριάς» και «Νικηφόρος Φωκάς». Από τον Αύγουστο δε του 2009 το ΝΑΤΟ προχώρησε σε νέα ,ανάλογη των προηγούμενων, επιχείρηση με την ονομασία OCEAN SHIELD στην οποία η χώρα μας συμμετέχει με την φρεγάτα «Ναυαρίνο» [www.mfa.gr]

Παρατηρούμε ότι κράτη που στο παρελθόν είχαν κλείσει τα μάτια μπροστά στο πρόβλημα της πειρατείας και έδειχναν μια στάση αδιαφορίας για τα ληστρικά περιστατικά των ωκεανών, τώρα αναζητούν συνεργασίες και προσφέρουν την συμμετοχή τους για την αποτελεσματική καταπολέμηση της μαστιγας. Για παράδειγμα η **Κίνα**, η οποία είναι εξαιρετικά δύσκολο για την διεθνή κοινότητα να εξετάσει πότε προσπάθησε πραγματικά να παλέψει την πειρατεία. Η τοποθέτηση των Κινέζων ταλαντευόταν πάντοτε μεταξύ της απάθειας και της κατηγορίας των γειτονικών εθνών για τη συνέργια και το ρόλο της Κίνας στην πειρατεία. Τώρα όμως την βλέπουμε να συμμετέχει ενεργά στέλνοντας το Δεκέμβριο του 2008, τρία Κινεζικά πολεμικά πλοία στην περιοχή της Σομαλίας για να επιτηρήσει τα ύδατα μαζί με τις άλλες διεθνείς δυνάμεις. Ήταν η πρώτη φορά που το Κινεζικό ναυτικό επιχείρησε πέρα από τα νερά του Ειρηνικού. Καθώς μέσα στην χρονιά (2008) οι πειρατές είχαν επιτεθεί σε 7 Κινεζικά πλοία που διέρχονταν από την περιοχή, η Κυβέρνηση θεώρησε αναγκαία την συμμετοχή της στην συλλογική αυτή προσπάθεια προστασίας της ναυτιλίας [www.news.bbc.co.uk/2/hi/africa/7799899]

Οι ΗΠΑ επίσης αποτελούν μια παρόμοια περίπτωση. Εθελουφλούσαν μπροστά στο πρόβλημα ώσπου τον Απρίλιο του 2009 το αμερικανικό εμπορευματοκιβωτιοφόρο πλοίο Maersk Alabama έπεσε στα χέρια των αδίστακτων Σομαλών οι οποίοι κράτησαν όμηρο τον καπετάνιο του πλοίου Richard Phillips για 5 μέρες. Ο Πλοίαρχος διασώθηκε κατόπιν παρέμβασης ενόπλων δυνάμεων. Στην ανταλλαγή των πυρών τρεις από τους πειρατές σκοτώθηκαν και ένας παραδόθηκε λόγω εκτεταμένου τραυματισμού. Έπειτα από αυτό το περιστατικό, ο πρόεδρος Μπαράκ Ομπάμα φάνηκε να αντιμετωπίζει το ζήτημα πιο σοβαρά και δήλωσε ότι ήταν αποφασισμένος να αντισταχθεί στην πειρατεία. Απηύθυνε έκκληση για διεθνή συνεργασία με σκοπό την πάταξη και την τιμωρία του θαλάσσιου εγκλήματος [www.marineews.gr].

Η παρουσία όμως αυτών των διεθνών δυνάμεων στην περιοχή προκαλεί έντονο προβληματισμό. Η αποτελεσματικότητα της δράσης τους κρίνεται με

επιφυλακτικότητα καθώς υπάρχει ο φόβος αύξησης της βίας ως αντίδραση στην ξένη αυτή επιτήρηση. Μια σκέψη διόλου αβάσιμη αφού τα γεγονότα τα ίδια το αποδεικνύουν. Μετά την απελευθέρωση του καπετάνιου Richard Phillips και την δολοφονία τριών νεαρών πειρατών το κλίμα εντάθηκε ιδιαίτερα στη Σομαλία που δείχνει να αντιμετωπίζει τους σύγχρονους ‘κοκκινογέννηδες’ ως τοπικούς ήρωες. Τις αμέσως επόμενες μέρες τέσσερα πλοία κατελήφθησαν από τους πειρατές , μέσα σε διάστημα λιγότερο της εβδομάδας. Πρώτα οι Σομαλοί επιβιβάστηκαν σε δυο Αιγυπτιακά σκάφη, κατόπιν στο ελληνικών συμφερόντων MV Irene E.M. και σε λιγότερο από 24 ώρες κατέλαβαν και το Λιβανόκτητο 5.000 τόνων πλοίο MV Sea Horse. Οι ντόπιοι λήσταρχοι αντιδρούν στην ένοπλη εμπλοκή των ξένων δυνάμεων και είναι έτοιμοι για αντίποινα. Ο Abdullahi Lami, ένας από τους πειρατές που κρατούσαν το ελληνικό πλοίο στο κεντρικό λιμάνι Gaan δήλωσε στον Assosiated Press μέσω τηλεφώνου ότι: «Θα φερόμαστε σε κάθε χώρα όπως μας φέρετε κι αυτή». Είναι σαφές ότι αναζητούν εκδίκηση για τον χαμό των συντρόφων τους και είναι αναμενόμενο να αυξηθεί και η χρήση βίας. Οι αναλυτές υποστηρίζουν ότι οι διεθνείς ναυτικές περιπολίες στην περιοχή θα φέρουν αντίθετα αποτελέσματα. Οι Σομαλοί τρέφουν μια απέχθεια προς τις ξένες δυνάμεις. Πρόκειται για μια χώρα σκληρά συντηρητική και καχύποπτη προς κάθε ξένη διαμεσολάβηση, όπου ακόμη και η ειρηνευτική αποστολή των Ηνωμένων Εθνών στην αρχές του '90 απέτυχε. Συνεπώς είναι φανερό ότι επικρατεί μια χαρακτηριστική αποστροφή προς τις διεθνείς δυνάμεις και ότι κάθε εξωτερική παρέμβαση θα αντιμετωπίζεται με δυσπιστία και άρνηση. Δεν μπορεί να υπάρξει μια καθαρά στρατιωτική λύση στο πρόβλημα. Η επιβολή του νόμου από τις μεγάλες χώρες στην περιοχή μόνο προβλήματα μπορεί να φέρει και η κατάσταση θα γίνεται συνεχώς χειρότερη. Η δήλωση του διευθυντή του Κέντρου Πειρατείας Νόελ Τσουνγκ το αποδεικνύει περίτρανα :

« Η βία αυξήθηκε παρά την προσπάθεια που έγινε για την ενίσχυση της ασφάλειας όσων ταξιδεύουν στην περιοχή.»

Η λύση του προβλήματος δεν βρίσκεται στις επιχειρήσεις του ξένου ναυτικού. Ήδη οι Σομαλοί έχουν εξοικειωθεί με την ύπαρξη περιπολιών στην περιοχή και απλά δρουν σε λίγο νοτιότερα ύδατα ή απλά εκεί όπου κάθε φορά δεν βρίσκονται δυνάμεις. Η ζώνη δράσης των πειρατών είναι ούτως η άλλως πολύ μεγάλη για να περιποληθεί αποτελεσματικά. Οι πειρατές δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν μόνο δια θαλάσσης. Η πιο ορθή αντιμετώπιση θα ήταν τόσο από θαλάσσης όσο και από ξηράς. Το κλειδί για την λήξη του εγκλήματος είναι η στόχευση και κατατρόπωση των πειρατικών

βάσεων στην ξηρά. Και ακόμη καλύτερα ο μόνος τρόπος συρρίκνωσης του εγκλήματος είναι η επαναφορά της τάξης και της σταθερότητας στο ακυβέρνητο Σομαλικό κράτος. [www.news.yahoo.com/s/csm/opegleg]



3.4 ΕΝΩΣΗ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΣΙΑΣ (ASEAN)

Η Ένωση των Χωρών Νοτιοανατολικής Ασίας (ASEAN) καθιερώθηκε στις 8 Αυγούστου του 1967 στην Μπανγκόκ με ιδρυτικά μέλη την Ινδονησία, την Μαλαισία, τις Φιλιππίνες, την Σιγκαπούρη και την Ταϊλάνδη. Εν συνεχεία ενσωματώθηκαν στην ομάδα το Brunei Darussalam, το Lao PDR, το Βιετνάμ, η Μυαγκάρ και η Καμπότζη δίνοντας της την δεκαμελή μορφή που έχει σήμερα. Στόχος της ASEAN είναι η επιτάχυνση της οικονομικής ανάπτυξης, η κοινωνική πρόοδος και η πολιτιστική εξέλιξη της περιοχής . [www.aseansec.org/64.htm].

Η πειρατεία, υπό τον τίτλο του διεθνικού εγκλήματος, είναι ένα μείζον θέμα συζήτησης για την ASEAN. Καθώς ένας μεγάλος όγκος περιστατικών κατάληψης πλοίων παρατηρείται στα νερά της Νοτιοανατολικής Ασίας και συγκεκριμένα στα Στενά Μάλλακα, ο ρόλος που διαδραματίζει η ένωση αυτή είναι βασικός για την πάταξη του φαινομένου. Η συνεργασία και ο συντονισμός μεταξύ των κρατών είναι

ζωτικής σημασίας για τον περιορισμό της ελευθερίας που απολαμβάνουν οι πειρατές, συνεπώς οι συμφωνίες που γίνονται και μέσα στη ASEAN είναι πολύ σημαντικές.

Η πρώτη διάσκεψη της ASEAN σχετικά με το διεθνικό έγκλημα (Asean Ministerial Meeting on Transnational Crime - AMMTC) διοργανώθηκε στη Μανίλα κατά τη διάρκεια του Δεκεμβρίου του 1997. Τα κράτη μέλη ανησυχούσαν όλα για τα ολέθρια αποτελέσματα του διεθνικού εγκλήματος, όπως είναι και η πειρατεία, στη περιφερειακή σταθερότητα, στην ανάπτυξη και στην ευημερία των λαών της περιοχής γενικότερα. Στην διάσκεψη αυτή τονίστηκε επίσης η ανάγκη για σαφείς και αποτελεσματικές περιφερειακές μορφές καταπολέμησης αυτών των μορφών εγκλήματος. Βασικό πεδίο στόχευσης αποτελεί η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών και ο συντονισμός των ενεργειών. Η τελική έκβαση αυτής της συνεδρίασης ήταν ένα σύνολο ψηφισμάτων για να αντιμετωπίσει το πρόβλημα του διεθνικού εγκλήματος. Αυτά περιέλαβαν τις δεσμεύσεις για:

Ενίσχυση της συνεργασίας σε περιφερειακά επίπεδα για την καταπολέμηση του εγκλήματος

Η διάσκεψη συγκαλείται κάθε δύο ετή για να συντονίζονται οι δραστηριότητες, να υπογράφονται οι αμοιβαίες νομικές συμφωνίες βοήθειας, οι διμερείς συνθήκες, και τα Μνημόνια Συνεργασίας μεταξύ των χωρών μελών.

Καθιέρωση ενός κέντρου της ASEAN σχετικά με το διεθνικό έγκλημα (ASEAN Center On Transnational Crime - ACOT) που θα συντονίζει τις δραστηριότητες μέσω της εναρμόνισης των ενεργειών και του συντονισμού των διαδικασιών.

Σύσταση μιας Ομάδας Ειδικών που μέσα σε ένα χρόνο πρέπει να παραγάγει:

ο ένα σχέδιο δράσης της ASEAN στο διεθνικό έγκλημα,

ο ένα θεσμικό πλαίσιο συνεργασίας της ASEAN στο διεθνικό έγκλημα,

ο μελέτη σκοπιμότητας για την καθιέρωση του ACOT

Εξασφάλιση της συνεργασίας και του συντονισμού μεταξύ των οργανισμών της ASEAN.

Ενίσχυση της ικανότητας της γραμματείας της ASEAN να βοηθά τις χώρες μέλη στον προγραμματισμό και το συντονισμό των δραστηριοτήτων, των στρατηγικών, των προγραμμάτων και των έργων για την καταπολέμηση του διεθνικού εγκλήματος.

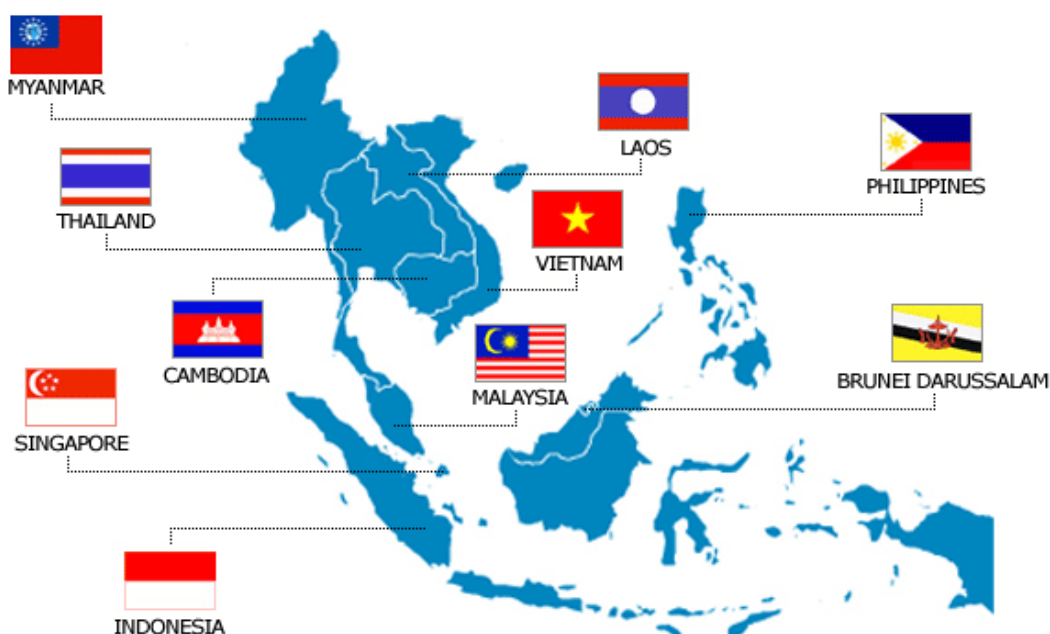
[<http://www.aseansec.org/5640.htm>]

Αυτά τα ψηφίσματα ήταν ένα καλό προμήνυμα για το μέλλον, αλλά η πραγματική εφαρμογή τους ήταν λίγο πιο δύσκολο να επιτευχθεί. Το δεύτερο AMMTC πραγματοποιήθηκε όπως είχε οριστεί το 1999 και μετέπειτα πάλι έλαβε

χώρα στις 17 Μαΐου του 2002 στην Κουάλα Λουμπούρ. Οι όροι ήταν πάλι σχεδόν οι ίδιοι και περιελάμβαναν την συμφωνία των μερών για καταπολέμηση της πειρατείας. Αυτό που είχε επιτευχθεί με την πάροδο των χρόνων ήταν μόνο η περαιτέρω συμφωνία για την αναγκαιότητα δράσης και στενής συνεργασίας.

Τα παραπάνω οδηγούν στο συμπέρασμα ότι επικρατεί μια τελεματώδης κατάσταση όσον αφορά την ASEAN. Κυριαρχεί μια αέναη στάση ματαιώσης και αναβολής στην πάλη ενάντια στην πειρατεία. Η λήψη αποφάσεων και τα νομικά εργαλεία μοιάζει να λειτουργούν σε αντίστροφες αναλογίες ως προς την ταχύτητα των ταχυπλόων που επιτίθεται στα σκάφη. Αυτή η παρατήρηση μπορεί να φαίνεται κάπως άστοχη αλλά τονίζει την σκληρή πραγματικότητα που δεν είναι άλλη από την πολιτική κωλυσιεργία. Ενώ παραθέτονται διαρκώς εκθέσεις και προτάσεις και συνεχώς πραγματοποιούνται συνέδρια και συνδιασκέψεις για το συγκεκριμένο ζήτημα, οι αθώοι ναυτικοί εξακολουθούν και δεινοπαθούν τόσο φυσικά όσο και συναισθηματικά από την έλλειψη άμεσης δράσης ενάντια στην πειρατεία. Αξίζει βέβαια εδώ να αναφέρουμε την αποτελεσματικότητα της συνεργασίας μερικών από των κρατών αυτών. Η Ινδονησία, η Μαλαισία και η Ταϊλάνδη τα τελευταία χρόνια επιδίδονται σε ένα μοντέλο συνεργασίας και κοινών προσπαθειών ενάντια στην πειρατεία που έχουν πραγματικά αποφέρει καρπούς. Παρόλα αυτά ουσιαστική συντονισμένη δράση και των δέκα κρατών μελών δεν έχει παρατηρηθεί ως σήμερα. [Johnson D.-Valencia M. , 2005]

ΧΑΡΤΗΣ 3.1 ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ASEAN



3.5 ΕΠΙΒΟΛΗ ΠΟΙΝΗΣ – ΤΙΜΩΡΙΑ

Οι πειρατές δρουν εδώ και μια εικοσαετία σχεδόν ανενόχλητοι. Η απονομή δικαιοσύνης και η επιβολή ποινών είναι σχεδόν ανύπαρκτη με αποτέλεσμα τα κρούσματα επιθέσεων να αυξάνονται δραματικά τα τελευταία χρόνια. Αυτό φυσικά δεν σημαίνει ότι πρόκειται για ένα αποδεκτό φαινόμενο όπου οι δράστες χρήζουν ευνοϊκής μεταχείρισης. Αν και οι ομάδες πειρατών ακολουθούν έναν Κώδικα συμπεριφοράς που μεταχειρίζεται τους αιχμαλώτους τους πάντα με τον καλύτερο δυνατό τρόπο αυτό δεν σημαίνει ότι δεν επιδέχονται τιμωρίας. Η εκβιαστική απαίτηση χρημάτων αποτελεί σημαντική παράβαση και πρέπει να τιμωρείται.

Παρόλα αυτά, τα διάφορα καινά της νομοθεσίας και η τοπική αναρχία των εκάστοτε περιοχών οδηγεί σε ένα καθεστώς ατιμωρησίας, που τείνει να εδραιωθεί για τα καλά. Οι τοπικοί εμπλεκόμενοι φορείς όχι μόνο δεν διώκουν τους πειρατές αλλά συνήθως δεν καταγράφουν καν τα περιστατικά. Αλλά ακόμη κι αν κάποιος από τους κακοποιούς συλληφθούν και φυλακιστούν, η πιθανότητα να αποδοθεί πραγματική δικαιοσύνη είναι ελάχιστη. Μέσα σε αυτό το χάος δεν υπάρχει φόβος τιμωρίας και η φράση του Maryam Jama , ενός Σομαλού πειρατή ότι « και να συλληφθείς, στην φυλακή όλοι θα σου πουν να μην ανησυχείς γιατί με λίγη τύχη σύντομα θα είσαι έξω και θα επιτίθεται σε άλλο πλοίο», φανερώνει πως τα υπάρχοντα μέτρα δεν αποθαρρύνουν διόλου αυτούς τους εγκληματίες. [www.time.com/time/world/article/0,8599,1890350,00.html]

Η δυσκολία έγκειται κυρίως στην παραπομπή των δραστών στα δικαστήρια κάποιου κράτους ικανού να επιβάλει ποινές. Το Δίκαιο της Θάλασσας με το άρθρο 105 ορίζει ότι σε σύλληψη πλοίου σε ανοιχτή θάλασσα δικαιοδοσία έχει το κράτος της σημαίας του πλοίου που προέβη στην σύλληψη. Από την άλλη πλευρά όμως τα ψηφίσματα του Συμβουλίου Ασφαλείας δίνουν την δυνατότητα στις δυνάμεις να ασκούν κατά βούληση την δικαιοδοσία επί των συλληφθέντων πειρατών εντός των χωρικών υδάτων της Σομαλίας, ενώ κατά το εθιμικό δίκαιο υπάρχει παγκόσμια δικαιοδοσία. Υπάρχουν πολλά νομικά καινά και ασάφειες που δυσχεραίνουν το έργο των καταστολέων. Για παράδειγμα η επάνδρωση εμπορικών πλοίων με προσωπικό ιδιωτικής ασφάλειας αποτελεί και αυτή πρόβλημα καθώς πολλές σημαίες απαγορεύουν ρητά την οπλοκατοχή. Οπότε ακόμη και αν το προσωπικό αυτό κατορθώσει να αιχμαλωτίσει κάποιους από τους επιτιθέμενους, αυτό θα θεωρηθεί

παράνομη πράξη και συνεπώς άκυρη. Πολλές φορές οι διεθνείς δυνάμεις συλλαμβάνουν υπόπτους και αναγκάζονται να τους αφήσουν ελεύθερους καθώς οι συνθήκες γύρω από την κράτησή τους δεν είναι -νομικά- σαφής. Είναι μείζονος σημασίας ζήτημα η εδραίωση ενός δεσμευτικού νομικού πλαισίου καθώς η νομιμότητα μερικών διαδικασιών ασφάλειας στη θάλασσα μπορεί να τεθεί υπό αμφισβήτηση. [Ship Management International, Issue 17, Jan/Feb 2009]

Τον Νοέμβριο του 2008 όμως μαζί με την απόφαση για την επιχείρηση Atalanta, συμφωνήθηκε και ένα νέο νομικό πλαίσιο. Σύμφωνα με την απόφαση σε περίπτωση σύλληψης πειρατών από πλοίο ενός κράτους μέλους του οποίου η νομοθεσία δεν προβλέπει την φυλάκισή τους θα παραδίδονται στη δύναμη άλλης χώρας μέλους που προβλέπει την παραπομπή στην δικαιοσύνη και την υποδειγματική τιμωρία τους. Μπορούν επίσης να τους παραδίδουν και σε οποιαδήποτε άλλη χώρα της γύρω περιοχής, δοθέντων εγγυήσεων για την μη εφαρμογή της θανατικής ποινής. Πιστεύεται ότι αυτό το μέτρο θα αποθαρρύνει κάπως τους ένδοξους κακοποιούς και θα επιβάλλει κάποια αίσθηση φόβου στις άνομες θάλασσες. Αλλά αν λάβουμε υπ' όψιν ότι συλλαμβάνεται μόλις το 0,2% του συνόλου των πειρατών, καθίσταται σαφές ότι ούτε αυτή η ρύθμιση μπορεί να αποτελέσει ιδιαίτερο φόβητρο για τους αδίστακτους ληστές. [www.naftemporiki.gr/news/redirstory.asp?id=1589646]

Οι πειρατές που βρίσκονται στη μέση εδαφικών διαμαχών και χτυπούν κάθε πλωτό στόχο που βρίσκεται στην περιοχή δράσης τους, αποτελούν τον τρόμο και τον φόβο των ναυτικών πληρωμάτων. Αυτοί καλούνται να αντιμετωπίσουν μόνοι και άοπλοι τον αρματωμένο εχθρό και μοναδική τους ελπίδα αποτελεί η αποτρεπτική αυστηρότητα της νομοθεσίας. Οι ναυτικοί χρειάζονται διαβεβαιώσεις και προστασία μέσω της επιβολής του νόμου (από οποιοδήποτε έθνος). Έχουν ανάγκη να ξέρουν ότι οι πειρατές αντιμετωπίζουν πραγματικές ποινικές ρήτρες όταν πιάνονται. Η τιμωρία αποτελεί μια δικλείδα ασφαλείας και σιγουριάς για τον τρομοκρατημένο ναυτικό. Ο προηγούμενος διευθυντής του Διεθνούς Θαλάσσιου Γραφείου Eric Ellen είχε δηλώσει το εξής στο παρελθόν:

«Η σύγχρονη πειρατεία είναι βίαια, αιματηρή και άσπλαγχη. Γίνεται ακόμα πιο τρομακτική επειδή τα θύματά της ξέρουν ότι είναι μόνα και ανυπεράσπιστα. Οι ναυτικοί έχουν το βασικό ανθρώπινο δικαίωμα να αναμένουν να πλέουν με ασφαλή σκάφη σε ασφαλή νερά και κανένας στην ξηρά δεν μπορεί να εκτιμήσει πλήρως τα

τραύματα που τους προκαλούν αυτοί οι τύποι επιθέσεων, και σωματικά και ψυχικά.
[www.geocities.com/glen_crippen/9907/piracy-990615.html]

Στις χώρες όπου βασιλεύει η πειρατεία. όπως είδαμε, οι πειρατές όχι μόνο δεν τιμωρούνται αλλά θα τολμούσαμε να πούμε ότι τυγχάνουν και ιδιαίτερου σεβασμού. Είναι αποτυπωμένοι στην συνείδηση του λαού ως ήρωες. Αξίζει όμως εδώ να σημειωθεί ότι αυτοί που τελικά συλλαμβάνονται και καταλήγουν στα χέρια του τοπικού νόμου δεν χρήζουν αξιοσέβαστης αντιμετώπισης. Στη Σομαλία ιδίως, οι πειρατές κρατούνται κάτω από απάνθρωπες συνθήκες σε ένα πέτρινο φρούριο έξω από το Bossaso, το κεντρικό εμπορικό λιμάνι της Putland. Στοιβάζονται ανά δεκάδες μέσα σε σιδερένια κλουβιά λίγων τετραγωνικών μέτρων όπου κάθε δικαίωμα ανθρώπινης αξιοπρέπειας καταλύεται



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

4.1 ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Το κόστος της πειρατείας είναι τεράστιο τόσο σε ιδιωτικό όσο και σε κοινωνικό επίπεδο. Σε ιδιωτική βάση, το κόστος είναι κυρίως οικονομικό. Αυτοί που πλήττονται άμεσα δεν είναι άλλοι από τους πλοιοκτήτες φυσικά, τους ναυτασφαλιστές και τους ναυλωτές. Οι ναυτιλιακές εταιρείες στην καλύτερη περίπτωση επωμίζονται μόνο το κόστος από την απώλεια του φορτίου καθώς και άλλων λειτουργικών αντικειμένων του σκάφους. Δεν είναι λίγες οι φορές που οι πειρατές αποσπούν χρηστικά υλικά του πλοίου όπως κάβους, σχοινιά, ανταλλακτικά μηχανής και άλλου είδους εξοπλισμό του πλοίου. Πρόκειται για τις πιο αθώες μορφές πειρατείας όπου όμως η αντικατάσταση αυτών των εφοδίων σημαίνει δαπάνη μεγάλων χρηματικών ποσών για τον πλοιοκτήτη. Επιπλέον οι τυχόν καθυστερήσεις που προκύπτουν από την επίθεση κοστίζουν στον πλοιοκτήτη πολύ καθώς ανάλογα με το συμφωνηθέν ναυλοσύμφωνο εγείρονται αυτόματα απαιτήσεις από τους ναυλωτές. Δε συζητάμε βέβαια για την περίπτωση όπου το πλοίο μετά την επίθεση κρατείται από τις αρχές για τις κατάλληλες έρευνες και ανακρίσεις, εφόσον τότε απαιτείται μεγάλη χρονική διάρκεια δέσμευσης του πλοίου. Ως γνωστόν στην Ναυτιλία ο χρόνος είναι χρήμα και το οικονομικό κόστος που προκύπτει εδώ ανέρχεται σε αρκετές δεκάδες χιλιάδες δολάρια, γεγονός άλλωστε που συχνά αποτρέπει τις εταιρίες από την δήλωση του γεγονότος σε επίσημες αρχές.[Βλάχος, 2003]

Οι ιδιοκτήτες των ναυτιλιακών εταιρειών βλέπουν να χάνουν σε καθημερινή βάση εκατομμύρια ευρώ λόγω της δράσης των πειρατών στον Ινδικό Ωκεανό και όχι μόνο. Σε πρώτη φάση, δεν είναι πλέον λίγοι εκείνοι που σκέφτονται να τροποποιήσουν τα δρομολόγια των πλοίων τους στέλνοντάς τα στον τελικό προορισμό τους μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας. Προσπαθούν να αποφύγουν τα 'μολυσμένα' από πειρατές νερά κάνοντας τον γύρο ολόκληρης της

Αφρικής. Τα πλοία αναγκάζονται να αποφεύγουν το στενό του Μπαμπ Ελ Μαντέμπ και την Διώρυγα του Σουέζ ώστε να μεταφέρουν με ασφάλεια τα φορτία τους. Η συγκεκριμένη επιλογή αντιστοιχεί σε δώδεκα με δεκαπέντε μέρες επιπλέον ταξιδιού που επιβαρύνει το συνολικό κόστος της συγκεκριμένης μεταφοράς κατά πολύ. Η Νορβηγική εταιρεία Odfjell SE, η μεγαλύτερη ναυτιλιακή γραμμή χημικών στον κόσμο, διέταξε πρόσφατα τους καπετάνιους της να αλλάξουν διαδρομή στα πλοία τους και να ακολουθήσουν την πορεία γύρω από την Αφρική, προσθέτοντας λίγες μέρες παραπάνω στον ταξίδι, με το επιπρόσθετο κόστος των \$30.000 ανά ημέρα. [Ship Management International, May/June 2009]

Εκτιμάται ότι η πειρατεία στοιχίζει δεκάδες εκατομμύρια δολάρια ετησίως στους ιδιοκτήτες των πλοίων, εμπορικών και επιβατηγών. Η κύρια πρακτική που αποτελεί και την πιο δαπανηρή για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι η καταβολή λύτρων για την απελευθέρωση του σκάφους. Τα λύτρα κυμαίνονται κατά μέσο όρο από 800.000 έως 1.600.000 ευρώ και οι πλοιοκτήτριες δείχνουν πρόθυμες να τα δαπανήσουν προκειμένου να επανακτήσουν το πολύτιμο αντικείμενο εργασίας τους. Σύμφωνα με εκτιμήσεις οι Σομαλοί πειρατές έλαβαν μέσα σε ένα χρόνο - από το τέλος του 2007 έως το τέλος του 2008- πάνω από 150 εκατομμύρια δολάρια σε λύτρα. [www.brighthub.com/engineering/marine]

Καθώς αυξάνεται ο κίνδυνος της πειρατείας και τα περιστατικά επιθέσεων, στα έξοδα του πλοιοκτήτη έρχονται να προστεθούν και τα συνεχώς αυξανόμενα ασφαλιστρα. Οι ασφαλιστές όταν γνωρίζουν ότι τα πλοία που ασφαλίζουν κινούνται σε περιοχές υψηλού κινδύνου, ζητούν από τους εφοπλιστές επιπρόσθετα ασφαλιστρα. Ευνόητο δε, ότι αν το πλοίο πέσει θύμα τέτοιας ληστρικής πράξης τα μετέπειτα ασφαλιστικά ποσά επιδέχονται δυσανάλογων και υπερβολικών αυξήσεων. Τέλος όταν το πλοίο κλαπεί ολοκληρωτικά από τους ένοπλους ληστές, τότε καταλαβαίνουμε ότι το κόστος είναι πολύ μεγάλο για τον πλοιοκτήτη καθώς γνωρίζουμε ότι το κόστος απόκτησης ενός πλοίου είναι τεράστιο. Σε αυτό το σημείο καλούνται να αποζημιώσουν οι ασφαλιστές οι οποίοι οφείλουν να καταβάλουν υπέρογκα ποσά για το απολεσθέν πλοίο. Γενικά οι ασφαλιστικοί φορείς επιβαρύνονται οικονομικά κατά πολύ σε τέτοιου είδους περιπτώσεις. Καλούνται να καλύψουν οποιαδήποτε απαίτηση ή ζημιά έχει προκύψει από την κατάληψη του ασφαλισμένου για πειρατεία σκάφους. Στο σύνολο των μερών που πλήττονται οικονομικά από την πειρατεία, συγκαταλέγονται τέλος και οι ναυλωτές. Στόχος των ληστών είναι κυρίως τα αγαθά που μεταφέρονται, συνεπώς ο ναυλωτής πρέπει να απολογηθεί στους παραλήπτες

του φορτίου και να επιβαρυνθεί με τις τυχόν αποζημιώσεις που ορίζουν τα συμβόλαιά του, σε συνδυασμό πάντα με το κόστος από την απώλεια του φορτίου. [Βλάχος, 2003]

4.2 ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Σε γενικές γραμμές οι οικονομικές επιπτώσεις της πειρατείας στην διεθνή ναυτιλία είναι πολυδιάστατες και πολύ σοβαρές. Όσο μεγάλες όμως κι αν είναι, είναι ασήμαντες μπροστά στον κίνδυνο που διατρέχουν οι ναυτικοί, οι αλιείς και όσοι ταξιδεύουν σε αυτές τις επικίνδυνες ζώνες. Η ομηρία, ο τραυματισμός ή ακόμη και ο θάνατος μελών του πληρώματος αποτελεί πιθανή έκβαση μιας τέτοιας επιθετικής απόπειρας. Τα άμεσα θύματα των καταλήψεων είναι αυτοί οι ίδιοι οι ναυτικοί και κανένα μέτρο ή τιμωρία δεν μπορεί να αντισταθμίσει την ψυχική οδύνη και την αγωνία όσων έχουν πέσει θύματα επιθέσεων. Επιπλέον η λύπη των οικογενειών και οι άλλες συνέπειες που προξενεί η απώλεια ενός οικογενειάρχη ή ενός παιδιού δεν μπορεί να εκτιμηθεί με χρηματικούς ή νομικούς όρους. Η αξία της ανθρώπινης ζωής είναι ανεκτίμητη [Βλάχος, 2003]. Η κακοποίηση, η δολοφονία και η άσκηση βίας ενάντια σε αυτούς τους απλούς εργαζόμενους αυξάνεται διαρκώς με την πάροδο των χρόνων, γεγονός που δημιουργεί αίσθηση φόβου, ανασφάλειας και κατ' επέκταση απομάκρυνση από το επάγγελμα του ναυτικού. Η μείωση του ανθρώπινου δυναμικού στα θαλάσσια επαγγέλματα είναι αισθητή τα τελευταία χρόνια, ιδιαίτερα δε των αξιωματικών (Βλέπε πίνακα 4.1). Ο χώρος εγκαταλείπεται σταδιακά λόγω πολλών παραγόντων, και ένας από αυτούς είναι και ο κίνδυνος στον οποίον θέτουν οι ναυτικοί την ζωή τους. [Leggate H., Mc Conville J. and Morvillo A., 2005]

Επιπρόσθετα το κοινωνικό κόστος για ένα παράκτιο κράτος, στου οποίου τα νερά σημειώνονται πειρατικές επιθέσεις, είναι ιδιαίτερα σημαντικό. Η οικονομία του κράτους μπορεί αρχικά να επηρεαστεί αρνητικά. Ο κλάδος της αλιείας δέχεται συχνά πλήγμα, μπορεί να παρατηρηθεί μείωση της εμπορικής κίνησης στα λιμάνια του, καθώς και μείωση της τουριστικής κίνησης. Η αδυναμία του να επιβληθεί στο θαλάσσιο έγκλημα κάνει το κράτος να φαίνεται ανίσχυρο προς τα έξω, χάνει το κύρος και την υπόσταση του και μπορεί να θεωρηθεί ελλιπούς ασφαλείας, άνομο και άναρχο. Φυσικά όλα τα παραπάνω δεν ισχύουν στις περιπτώσεις των τριτοκοσμικών

κρατών όπου εμφανίζονται τα συχνότερα κρούσματα σήμερα. Αυτά τα κράτη διέπονται ούτως η άλλως από κυβερνητική αστάθεια και ανικανότητα. Η ανομία και η αταξία εκεί αποτελούν παράγοντες για την ύπαρξη του φαινομένου και όχι συνέπεια αυτού.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1 ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΜΕΙΩΣΗ ΠΛΟΥΤΩΝ

Seafarers' employment in selected countries, 1968-92

Country	1968	1974	1982	1992	1992 as a % of 1968
Denmark	18 145	17 641	14 442	7 722	43
France	28 849	18 858	11 630	7 004	23
Germany	44 161	31 914	24 562	18 747	43
Greece	39 835	51 096	46 021	n.a.	-
Italy	35 479	n.a.	n.a.	34 170	96
Netherlands	25 570	13 719	16 117	10 530	41
Norway	57 504	39 738	35 216	40 055	70
Spain	16 990	24 458	18 406	10 229	60
Sweden	17 160	13 946	12 102	14 209	83
United Kingdom	121 750	112 721	53 772	33 037	27

Notes: n.a. = figures not available; - = figure not calculable.

Sources: OECD: *Maritime Transport Statistics* (Paris, yearly issues 1969-92).

ΠΗΓΗ: ILO, THE GLOBAL SEAFARER, 2004

Σημαντική είναι η επίδραση της πειρατείας και στο φυσικό περιβάλλον. Οι επιθέσεις μπορούν να προκαλέσουν μεγάλη περιβαλλοντική καταστροφή, ιδίως όταν σημειώνονται σε πετρελαιοφόρα μεγάλης χωρητικότητας σε πολυσύχναστές θαλάσσιες οδούς. Είναι δύσκολο να αποφευχθεί η απόρριψη μολυσματικών υλικών στο νερό κατά την διάρκεια μιας επίθεσης. Η διαφυγή καυσίμων και η ρίψη λαδιών, πετρελαίων και άλλων ρυπαρών στοιχείων στο θαλάσσιο περιβάλλον είναι μια από τις συνηθέστερες δυσάρεστες συνέπειες των περιπτώσεων πειρατείας. Όπως είναι φυσικό οι παραπάνω περιπτώσεις ρύπανσης επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό τον υποθαλάσσιο πλούτο και την βιοποικιλότητα του βυθού. Υποβαθμίζεται η θαλάσσια ζωή και το περιβάλλον με αποτέλεσμα να πλήττεται σοβαρότατα και η βιομηχανία της αλιείας. [Βλάχος, 2003]

Οι πειρατικές επιθέσεις πέραν των παραπάνω, έχουν αυτονόητα προκαλέσει σοβαρό πρόβλημα στην ασφάλεια της θαλάσσιας ναυσιπλοΐας. Πλήττεται το σύνολο

των εμπλεκόμενων στο ναυτικό εμπόριο και κατ' επέκταση και τα συμφέροντα των κρατών με σημαίνουσα θέση στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία. Η πλειοψηφία των αγαθών και του πετρελαίου που διακινείται παγκοσμίως διέρχεται από τις επικίνδυνες περιοχές και η ανασφάλεια που επικρατεί αποτελεί πλήγμα για το παγκόσμιο εμπόριο. Είναι χαρακτηριστική η αρνητική επιρροή που παρατηρείται στην χρήση της Διώρυγας του Σουέζ. Ήδη κάποιες ναυτιλιακές εταιρείες αρνούνται να διασχίσουν τον Κόλπο του Άντεν και η αυτή η αλλαγή πορείας έχει οδηγήσει σε κατακόρυφη πτώση των εσόδων της Αιγύπτου από τους δασμούς στην Διώρυγα. Η επαναλαμβανόμενη πειρατεία τους αναγκάζει να επαναπροσδιορίσουν τις διαδρομές των πλοίων τους, με αναπόφευκτη αύξηση στα λειτουργικά τους κόστη. Η αύξηση αυτή όπως είναι φυσικό μετακυλύετε στην τιμή των μεταφερόμενων αγαθών και έχει ανεπιθύμητες επιπτώσεις στο διεθνές εμπόριο. Οι αυξήσεις των τιμών των αγαθών σε συνδυασμό με την σοβαρή οικονομική κρίση που διανύουμε αυτήν την εποχή αποτελούν τροχοπέδη για το παγκόσμιο εμπόριο που φαίνεται να υποφέρει όσο ποτέ άλλοτε στην ιστορία του. Ένας από τους σημαντικότερους θαλάσσιους εμπορικούς δρόμους της υφηλίου, το κανάλι του Σουέζ, που ενώνει την Μεσόγειο με την Αραβική θάλασσα, τον Ινδικό Ωκεανό και τον Ατλαντικό, έχει αρχίσει να αποτελεί δευτερεύουσα επιλογή. Την όποια κοινωνική πρόοδο και ανέλιξη είχαμε με την επίτευξη των τόσο σπουδαίων έργων όπως η διάνοιξη αυτού του περάσματος έρχεται να καταλύσει η θρασύτητα αυτών των ληστρικών συμμοριών. Καταλήξαμε εν έτη 2009 σε μια προ διώρυγας Σουέζ εποχή! [Ship Management International, Jan/Feb 2009]

Στο στόχαστρο των πειρατών έχουν κατά καιρό μπει και πλοία με τρόφιμα που έχουν ναυλωθεί από το Παγκόσμιο Επισιτιστικό Πρόγραμμα. Οι ένοπλοι κακοποιοί συχνά δημιουργούν προβλήματα στις ανθρωπιστικές αποστολές βοήθειας προς την Σομαλία, και παρεμποδίζουν την παράδοση των αγαθών στους άπορους. Το γεγονός αυτό συμβάλει στην περαιτέρω εξαθλίωση του πληθυσμού που καταφεύγει πια σε γειτονικές χώρες ώστε να καταφέρει να επιβιώσει. Η λαθρομετανάστευση αυξάνεται, τα τοπικά χωριά αδειάζουν και ο εκπατρισμός αυτός συνεπάγεται διαφόρων επιδράσεων στην κοινωνική και οικονομική σταθερότητα των χωρών υποδοχής.[Εφοπλιστής, 2009]

Τα έσοδα των πειρατών προκύπτουν κυρίως από την καταβολή λύτρων για την απελευθέρωση του υπό κατάληψη σκάφους. Τα λύτρα που αποκομίζουν ανέρχονται σε εκατομμύρια δολάρια κάθε χρόνο και τμήμα των χρημάτων αυτών

εικάζεται ότι δαπανάται σε παράνομες δραστηριότητες. Αν και δεν υπάρχουν σαφείς ενδείξεις ότι μέρος των λύτρων διατίθεται στην χρηματοδότηση τρομοκρατικών ομάδων, είναι διάχυτη η φημολογία ότι οι πειρατές χρηματοδοτούν αντικυβερνητικές επιθέσεις και διατηρούν στενές διασυνδέσεις με οργανώσεις που προσπαθούν να επωφεληθούν από την γενικευμένη αστάθεια που επικρατεί στην περιοχή. Υποστηρίζεται έντονα δε, ότι το πειρατικό δίκτυο της Σομαλίας διατηρεί επαφές με την παγκοσμίως γνωστή τρομοκρατική ομάδα της Αλ Κάιντα. Συνεπώς αν όλα αυτά αληθεύουν, η συμβολή της πειρατείας στην αύξηση της παγκόσμιας βίας και της παγκόσμιας τρομοκρατίας είναι πολύ σημαντική. [Richardson M., 2004]].

Όλη αυτή η τεράστια εισροή χρήματος από παράνομες δραστηριότητες όπως είναι αυτονόητο συμβάλει στην ανάπτυξη μιας εκτενούς παραοικονομίας. Η μη επίσημη, και συνεπώς μη καταγραφόμενη αυτή οικονομία συμβάλει στην ανάπτυξη μιας αχανούς μαύρης αγοράς που δεν μετριέται στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν του κράτους. Το ΑΕΠ των συγκεκριμένων χωρών υποεκτιμάται επιφέροντας πληθώρα μειονεκτημάτων. Αυτή η πλασματική μείωση του ΑΕΠ οδηγεί σε αποδυνάμωση της εθνικής οικονομίας που σημαίνει αδυναμία πραγματοποίησης μεγάλων επενδύσεων δημοσίου χαρακτήρα. Συνεπώς παρατηρείται μειωμένη προσφορά δημοσίων αγαθών που θα ήταν καταλυτική για το κοινωνικό όφελος.

Από την άλλη ένα σημαντικό μέρος των ποσών που λαμβάνουν οι πειρατές επενδύεται, αποδεδειγμένα, στην διακίνηση ναρκωτικών και ιδιαίτερος του «κχατ». Το κχατ είναι ένα φυτό που φύεται στην ανατολική Αφρική και από το οποίο παράγεται ένα μαλακό ναρκωτικό που είναι πολύ δημοφιλές στην εν λόγω περιοχή. Τα πλοία που έχουν πειρατεύσει οριστικά, είναι αυτά που τους διευκολύνουν στις παράνομες αυτές διακινήσεις και το πεδίο δράσης τους μπορεί να είναι παγκόσμιας εμβέλειας. Τα πλοία φαντάσματα λοιπόν, λειτουργούν για λογαριασμό τους μεταφέροντας ναρκωτικά, όπλα η ακόμη και λαθρομετανάστες και επιδίδονται σε οποιασδήποτε άλλης μορφής παράνομο εμπόριο. Το παράνομο αυτό εμπόριο όπλων φέρει ποικιλόμορφες κοινωνικές διαστάσεις. Τα όπλα παρέχονται συνήθως σε τρομοκρατικές οργανώσεις και σε μικρά αποσχιστικά κινήματα διαταραγμένων κρατιδίων με συνέπεια την αύξηση των βίαιων τρομοκρατικών ενεργειών, την αύξηση των συγκρούσεων, και κατ'επέκταση την περαιτέρω αύξηση της αταξίας και της ανομίας των μικρών ετοιμόρροπων αυτών κρατών. [www.apn.gr]

Εκτός από το παγκοσμίως επιπέδου κοινωνικό κόστος που προκύπτει από τις πράξεις της πειρατείας, σημαντικές είναι και οι επιπτώσεις του φαινομένου για την

ίδια την κοινωνία των εγκληματικών περιοχών. Μέχρι πρόσφατα το Εύλ δεν ήταν παρά μόνο ένα απομονωμένο ψαροχώρι της Σομαλίας, του οποίου οι κάτοικοι έβγαζαν δύσκολα τα προς το ζην. Σήμερα όμως η άλλοτε φτωχή κωμόπολη λούζετε στα δολάρια με συνέπεια να θεωρείται η μητρόπολη της πειρατείας. Έτσι σε μια χώρα όπου η αξία της ανθρώπινης ζωής εξευτελίζεται και η ελπίδα σπανίζει οι νέοι βλέπουν το επαγγελματικό τους μέλλον στην παρανομία. Σύμφωνα με δήλωση του υπουργού αλιείας της Σομαλίας ακόμη και οι μαθητές εγκαταλείπουν το σχολείο και επιστρατεύονται στις συμμορίες με σκοπό τον εύκολο και γρήγορο πλουτισμό. Η αδυναμία των αρχών έχει επιβάλει ένα κλίμα ατιμωρησίας στην περιοχή, με τους επικεφαλής των πειρατών να επιδεικνύουν περίτρανα τον πλούτο τους. Βίλες ξεπηδούν από παντού και οι λήσταρχοι περιφέρονται στους δρόμους του φτωχικού χωριού με πολυτελή αυτοκίνητα. Σε μια χώρα όπου το 73% ζει με λιγότερο από 2 δολάρια την ημέρα είναι λογικό η παρανομία να αποτελεί θέλητρο για πολλούς. Οι επιπτώσεις όμως από αυτή την δράση σε αυτήν την μικρή κοινωνία είναι ποικίλες και το κοινωνικό κόστος τεράστιο. Επικρατεί φόβος και ανησυχία. Ανησυχία για την εξέλιξη αυτής της κοινωνίας. Οι πειρατές έχουν εδραιώσει μια άσχημη κουλτούρα στην περιοχή και αποτελούν κακά πρότυπα για τους νέους. Τι ελπίδες έχει μια κοινωνία για οποιαδήποτε μελλοντική ανέλιξη, όταν το νέο αίμα, τα νέα μέλη της αρνούνται οποιασδήποτε πνευματικής αρωγής, εκπαίδευσης και πολιτισμού. Αυτή η έλξη για την πειρατεία από την νεώτερη γενιά αποτελεί τροχοπέδη για την κοινωνική πρόοδο και κοινωνική σταθερότητα της τοπικής κοινότητας. [www.brighthub.com/engineering/marine]

Συνοψίζοντας βλέπουμε ότι τα προβλήματα που έχει δημιουργήσει το φαινόμενο της πειρατείας είναι πολύ σημαντικά και μας επηρεάζουν σε πολλά και διαφορετικά επίπεδα. Σε πρώτη φάση πλήττεται η ίδια η ναυτιλία και τα οφέλη που προκύπτουν από την ελεύθερη διακίνηση αγαθών και το παγκόσμιο εμπόριο. Οι επιθέσεις συνιστούν διατάραξη της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας και ευθεία απειλή της ζωής και της περιουσίας ιδιωτών. Επιπλέον η πειρατεία συμβάλλει σημαντικά στην έξαρση κοινωνικών φαινομένων όπως η αύξηση της βίας και της εγκληματικότητας, αύξηση της παραοικονομίας, της παράνομης λαθρομετανάστευσης, της διακίνησης ναρκωτικών και του εμπορίου όπλων. Πολιτικά, η πειρατεία λειτουργεί υπονομευτικά ως προς τα υφιστάμενα καθεστάτα ενθαρρύνοντας την διαφθορά των εκάστοτε κυβερνητικών αξιωματούχων. Σημαντική είναι και η επίπτωση στην άνοδο της παγκόσμιας τρομοκρατίας και την εξάπλωση

του παγκόσμιου οργανωμένου εγκλήματος. Τέλος δεν μπορούμε να μην αναφέρουμε και τις συμβολή του εύκολου αυτού τρόπου πλουτισμού στην περαιτέρω μείωση του ήδη χαμηλού μορφωτικού επιπέδου των εγχώριων περιοχών.

4.3 «ΟΦΕΛΟΣ» ΤΟΠΙΚΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Σε τέτοια τριτοκοσμικά κρατίδια όπως η Σομαλία όπου η φτώχεια και η πείνα μαστίζει τον πληθυσμό οι χρηματικές εισροές από την πειρατεία μόνο θετικά μπορούν να αντιμετωπιστούν από το υπόλοιπο σύνολο. Οι ένοπλοι αυτοί ληστές έχουν με το μέρος τους την τοπική υποστήριξη καθώς οι περισσότεροι ντόπιοι εξαρτώνται άμεσα ή έμμεσα από τους πειρατές και ζουν στην κυριολεξία από τα χρήματα που αυτοί διοχετεύουν στην τοπική αγορά. Μπορεί να τρομοκρατούν και να εκβιάζουν όμως ταυτόχρονα βοηθούν την τοπική κοινωνία και συνδράμουν στους φτωχούς και απελπισμένους ως άλλοι σύγχρονοι Ρομπέν των δασών. Με τα παράνομα κέρδη τους παρέχουν ένα είδος κοινωνικής ασφάλειας για την μικρή τους κοινωνία.

Επιπλέον οι πειρατές υποστηρίζουν ότι δεν είναι εγκληματίες, αντιθέτως θεωρούν τους εαυτούς τους θαρραλέους ευνόητους και βαθιά θρησκευόμενους πολίτες που προστατεύουν τη θρησκεία τους και την πατρίδα τους από τους ξένους εισβολείς και από τους παράνομους αλιείς που καταχράζονται τα νερά τους. Δεν είναι λίγες οι φορές που πειρατές αδειάζουν ξένα αλιευτικά που ψαρεύουν παράνομα στην περιοχή τους και μοιράζουν τα ψάρια στους οικονομικά ασθενέστερους συμπολίτες τους. Οι κάτοικοι των μεγαλύτερων πόλεων της Πούτλαντ υποστηρίζουν ότι οι περισσότεροι πειρατές είναι γνωστοί σχεδόν σε όλους, καθώς οι πιο πλούσιοι από αυτούς έχουν καταστεί σχεδόν διασημότητες. Χτίζουν παραθαλάσσια μέγαρα, οδηγούν υπερπολυτελή αυτοκίνητα και παντρεύονται περισσότερες γυναίκες. Μέσα σε αυτό το κλίμα η διαρκώς αυξανόμενη στρατολόγηση νέων στις παράνομες ομάδες είναι ευνόητη. Είναι αξίωση να ανήκεις σε ένα τέτοιο κύκλωμα. Κύκλωμα που επιφέρει δόξα και τιμή. Μετά την απελευθέρωση του Αμερικανού πλοίαρχου Phillips όπου 3 νεαροί πειρατές βρήκαν τον θάνατο από τις σφαίρες των ελεύθερων σκοπευτών των διεθνών δυνάμεων, όσοι κατάφεραν να επιστρέψουν στην στεριά

ζωντανοί αντιμετωπίστηκαν ως Ήρωες. Είναι οι ήρωες της κοινωνίας τους που μάχονται για το καλό όλων και με τις πράξεις τους βγάζουν τους συμπολίτες τους από την πείνα, την στέρηση και την κακουχία. Ολόκληρα χωριά εξαρτούνται οικονομικά από τις δραστηριότητες τους.

Συνεπώς βλέπουμε ότι ο Σομαλός ληστής δεν θεωρείται εγκληματίας για την τοπική κοινωνία αλλά ευεργέτης. Δεν είναι Πειρατής είναι ένα είδος Κουρσάρου. Δεν δρα βέβαια επισήμως εν ονόματι του κράτους του. Για ποιο κράτος άλλωστε να ενεργήσει αφού στην περιοχή κυριαρχεί η ανομία και η ακυβερνησία. Σε αυτόν τον τόπο όπου Κράτος είναι η βούληση του ισχυρού και των πολλών, και οι πολλοί είναι με το μέρος των ενόπλων ληστών, ο πειρατής θεωρείται άξιος σεβασμού και σχεδόν ποτέ δεν τιμωρείται από τις τοπικές αρχές.

[\[www.news.bbc.co.uk/2hi/africa/8010061.stm\]](http://www.news.bbc.co.uk/2hi/africa/8010061.stm)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

5.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η πειρατεία των θαλασσών δεν ανήκει μόνο στα λογοτεχνικά δημιουργήματα. Έχει μια μακρά, ενδιαφέρουσα ιστορία, η οποία καθώς συνεχίζεται ως και σήμερα, μαρτυρά την ενδημική φύση του φαινομένου. Χωρίς αμφιβολία η ληστρική εξόρμηση στα διεθνή ύδατα έχει αναζωπυρωθεί τα τελευταία χρόνια προκαλώντας αντιδράσεις σε παγκόσμιο επίπεδο. Το φαινόμενο έχει λάβει τόσο μεγάλες διαστάσεις ώστε θα τολμούσαμε να πούμε ότι αποτελεί μια πραγματική απειλή για το διεθνές εμπόριο.

Το φαινόμενο είναι έκδηλο σε χώρες που χαρακτηρίζονται από ανέχεια, πολιτική αστάθεια, αναρχία, καθώς και αντιπαραθέσεις ανάμεσα στις διάφορες φυλές. Τέτοιες είναι κυρίως η Ινδονησία, οι Φιλιππίνες, η Νιγηρία και φυσικά η Μέκκα της πειρατείας η Σομαλία. Σε αυτά τα μέρη κυριαρχεί η διαφθορά, ο εξτρεμισμός και η ανομία δημιουργώντας τις κατάλληλες βάσεις για τους φτωχούς και εξαθλιωμένους κατοίκους να συσπειρωθούν σε συμμορίες. Στους κόλπους τους ενσωματώνονται από απλούς ψαράδες και νέους που επιζητούν τον εύκολο πλουτισμό, μέχρι σκληροπυρηνικά Ισλαμικά στελέχη. Ο τρόπος δράσης τους δεν θυμίζει σε τίποτα τους κουρσάρους του παρελθόντος καθώς είναι άρτια εξοπλισμένοι και έχουν στην διάθεση τους προηγμένο τεχνολογικό εξοπλισμό. Οι σύγχρονοι πειρατές δρουν οργανωμένα και φέρουν βαρύ οπλισμό που δεν διστάζουν να χρησιμοποιήσουν. Αξίζει να σημειωθεί δε, ότι οι πειρατές διαχωρίζονται από τον απλό τρομοκράτη παρόλο που δρουν με τις ίδιες βίαιες και απεχθείς μεθόδους. Ο δεύτερος ενεργεί πάντα προς υπεράσπιση ενός ιδεολογικού υπόβαθρου ενώ ο θαλάσσιος ληστής λειτουργεί πάντα με κίνητρο το ίδιο όφελος. Ωστόσο είναι ομιχλώδης το τοπίο γύρω από την εικαζόμενη σχέση της πειρατείας με την τρομοκρατία καθώς υπάρχει έντονη φημολογία για την σχέση της με την Αλ Κάιντα και άλλες ακραίες ισλαμιστικές οργανώσεις.

Έντονο ενδιαφέρον προκύπτει από την στάση της τοπικής κοινωνίας απέναντι στα μέλη των συμμοριών αυτών. Η αποδοχή και η υποστήριξη του εγκλήματος από

τους άπορους κατοίκους των πειρατικών χωριών δεν θα έπρεπε να μας προκαλεί έκπληξη. Τα χρήματα που διακινούνται από τους πειρατές αποτελούν πνοή ανακούφισης για τους ντόπιους, οι οποίοι μάλιστα στήνουν ακόμη και επιχειρήσεις με σκοπό την εξυπηρέτηση των κακοποιών (μικρά ξενοδοχεία, εστιατόρια). Ο πειρατής αποτελεί ένα είδος κοινωνικής ασφάλειας για τους συμπολίτες του και για αυτό το λόγο τυγχάνει και ιδιαίτερης αναγνώρισης και σεβασμού. Ακόμη και αν για το σύνολο αποτελεί έναν στυγνό εγκληματία για τις τοπικές κοινωνίες αποτελεί πρόσωπο εξέχουσας σημασίας. Άλλωστε πολλοί από αυτούς επικαλούνται για τις ειδικές πράξεις τους, την προστασία της θρησκείας και της πατρίδας τους από τους ξένους εισβολείς. Η φύση της δραστηριότητάς του, του αποδίδει έναν διττό ρόλο. Τι είναι πραγματικά; Εγκληματίας η Ήρωας; Αν ο Μοροζίνι για τους Βενετούς ήταν ήρωας για τους Οθωμανούς δεν ήταν παρά ένας πειρατής ενώ το αντίστροφο ίσχυε για τον Μπαρμπαρόσα

Οι συνέπειες του φαινομένου φέρουν πολυδιάστατη και πολύπλοκη μορφή. Οι επιπτώσεις σε ιδιωτικό επίπεδο όσο και σε επίπεδο κοινωνικού κόστους είναι τεράστιες. Το βασικότερο πλήγμα το δέχεται η διεθνής ναυσιπλοΐα η οποία χάνει σε χρηματικούς όρους και σε κύρος. Το οικονομικό κόστος για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι τεράστιο και αναπόφευκτα μετακυλύετε στην τιμή των προϊόντων και κατ' επέκταση στον καταναλωτή. Σημαντικές είναι οι οικονομικές αυτές επιπτώσεις της πειρατείας ακόμη και για την ίδια μας την χώρα. Η Ελλάδα είναι μια κατ' εξοχήν ναυτιλιακή χώρα που βασίζει την εθνική της οικονομία στην θαλάσσια μεταφορά. Οι αυξημένες επιθέσεις συνεπώς έχουν αντίκτυπο και στην οικονομική σταθερότητα του κράτους μας.

Το 'βρώμικο' χρήμα από την καταβολή λύτρων στους πειρατές, διοχετεύεται στην αγορά προωθώντας και άλλες παράνομες διαδικασίες. Το εμπόριο όπλων, ναρκωτικών και ανθρώπων ακμάζει δημιουργώντας μια ακόμη πιο χαοτική κατάσταση στις περιοχές επιθέσεων. Η άνθιση του παραεμπορίου οδηγεί σε αύξηση της παραοικονομίας και του οργανωμένου εγκλήματος. Επιπλέον επικρατεί έντονη αναταραχή και ανασφάλεια στις δημοφιλέστερες θαλάσσιες οδούς και πολύ συχνά ανθρώπινες ζωές θέτονται υπό κίνδυνο. Μέχρι πρότινος το ζήτημα δεν απασχολούσε ιδιαίτερα την διεθνή κοινότητα. Η δραματική αύξηση των επιθέσεων όμως, σε συνδυασμό με τις φοβερές επιπτώσεις τους, καθιστούν αναγκαία την διεθνή παρέμβαση καθώς διακυβεύεται το παγκόσμιο εμπόριο η παγκόσμια οικονομία, ακόμη και η παγκόσμια ειρήνη.

Αδιαμφισβήτητα η πειρατεία αποτελεί ζωτικό πρόβλημα για την διεθνή ασφάλεια αλλά ακόμη και για την ίδια τη ζωή των ναυτικών όπως αναφέραμε.. Αξίζει εδώ να σημειώσουμε ότι παρόλη την σπουδαιότητα της κατάστασης, οι ναυτικοί δυστυχώς δεν είναι άρτια εκπαιδευμένοι για την αντιμετώπιση τέτοιων επιθέσεων. Η τέχνη της ναυτοσύνης διαρκώς εξελίσσεται και αναπτύσσεται μέσα από οργανωμένα κέντρα εκπαίδευσης, τα οποία όμως δεν δίνουν την δέουσα σημασία στον τομέα αντιμετώπισης της πειρατείας. Οι διάφορες Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού ανά τον κόσμο στοχεύουν στην αναβάθμιση της ναυτιλίας με την σωστή κατάρτιση και εκπαίδευση των νέων, ώστε να είναι ικανοί και κατάλληλοι να εργασθούν στη θάλασσα. Δεν φροντίζουν όμως και να τους δώσουν τα ανάλογα εφόδια και γνώσεις έτσι ώστε να προστατεύουν τους εαυτούς τους και το πλοίο τους στην περίπτωση κινδύνου. Και φυσικά δεν αναφερόμαστε σε χώρες όπως ο Παναμάς όπου ο ναυτικός έχει την κατώτατη εκπαίδευση που θα μπορούσε να έχει ,αν έχει καθόλου. Ίσως σε άλλες πιο ανεπτυγμένες χώρες του εξωτερικού να υπάρχει κάποια περαιτέρω κατάρτιση των νέων σε θέματα πειρατείας. Στις Ελληνικές όμως Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού δεν υπάρχουν δυστυχώς μαθήματα και κυρίως πρακτικές ασκήσεις που να προετοιμάζουν και να εξασκούν τον επερχόμενο ναυτικό για τυχόν επιθέσεις. Αυτό είναι ένα πολύ σημαντικό γνωστικό πεδίο το οποίο κατά την γνώμη μου θα έπρεπε να συμπεριληφθεί οπωσδήποτε στον οδηγό σπουδών αυτών των σχολών.

Εκτός λοιπόν από τα μέτρα πρόληψης και καταστολής που μπορούν να εφαρμόσουν οι ναυτικοί εν πλω απαιτείται και συλλογική διακρατική προσπάθεια.. Η ραγδαία εξέλιξη του φαινομένου οδηγεί τους διεθνείς οργανισμούς να επέμβουν ανατρέποντας το Δίκαιο της Θάλασσας. Οι κυβερνήσεις ανά την υφήλιο έχουν αρχίσει και συνειδητοποιούν την σοβαρότητα της κατάστασης. και προχωρούν σε πολυμερές συμφωνίες για κοινή δράση. Το μοντέλο της Νοτιοανατολικής Ασίας με την εξειδικευμένη συνεργασία της Ινδονησίας-Μαλαισίας-Ταϊλάνδης έχει αποφέρει εντυπωσιακά αποτελέσματα στα Στενά Μάλακκα την τελευταία διετία. Δυστυχώς όμως δεν μπορούμε να πούμε το ίδιο και για τις οργανωμένες προσπάθειες επιτήρησης στον Κόλπο του Άντεν. Η περιοχή είναι πολύ μεγάλη για να περιποληθεί ικανοποιητικά και οι πειρατές εκεί είναι πολύ οργανωμένοι. Επιπλέον τα καινά του νόμου συντελούν αρνητικά στην καταπολέμηση του φαινομένου καθώς η επίδοση ποινής δεν τυγχάνει σχεδόν ποτέ εφαρμογής. Υπάρχει επιτακτική ανάγκη για

δημιουργία ενός δεσμευτικού νομικού πλαισίου που να αναγνωρίζεται και να επιδέχεται αποδοχής από όλα τα έθνη.

Η επιβολή του νόμου μόνο δια θαλάσσης δεν φαίνεται να είναι επαρκής. Η παρουσία των διεθνών ναυτικών δυνάμεων στην ανατολική Αφρική όχι μόνο δεν επέλυσαν το ζήτημα αλλά αντιθέτως όξυναν τα πνεύματα περαιτέρω. Απαιτούνται πιο δραστικά μέτρα και καταπολέμηση του φαινομένου στην ρίζα του. Για να παταχθεί το έγκλημα πρέπει να χτυπηθούν οι συμμορίες στην βάση τους, να καταδιωχθούν στην ξηρά και να αποκαλυφθούν τα κρησφύγετα τους. Αυτό όμως και πάλι, όσο αποδοτικό και αν ακούγεται, αποτελεί μια βραχυπρόθεσμη λύση. Η πραγματική απάντηση στα ζητήματά μας βρίσκεται στην κυβερνητική και οικονομική υποδομή του τόπου. Μόνο με την αποκατάσταση της πολιτικής και κοινωνικής σταθερότητας μπορούν να τεθούν εποικοδομητικές βάσεις για την πάταξη της πειρατείας. Η διεθνής κοινότητα θα έπρεπε να προσανατολιστεί σε τέτοιου είδους ενέργειες καθώς οι ευκαιριακές λύσεις δεν αρκούν. Η αποστολή οργανωμένης ανθρωπιστικής βοήθειας είναι αναγκαία ώστε να επιλυθούν αρχικά τα βασικά προβλήματα διαβίωσης. Αν η διαταραγμένη αυτή κοινωνία φτάσει σε ένα ανεκτό βιοτικό επίπεδο, το έδαφος για περαιτέρω ανέλιξη και πρόοδο θα είναι πιο πρόσφορο. Συνεπώς θα ήταν και πιο εφικτή, με την κατάλληλη εξωτερική αρωγή πάντα, η αναβάθμιση του πνευματικού και μορφωτικού τους επιπέδου. Οι διεθνείς δυνάμεις, επιπλέον θα μπορούσαν να προσφέρουν τις τεχνικοοικονομικές τους γνώσεις προς όφελος της αναβάθμισης της κοινωνίας των τριτοκοσμικών αυτών περιοχών. Η αποστολή ομάδας εμπειρογνομόνων και επιστημών με έργο την ενίσχυση και σταθεροποίηση του Κράτους Δικαίου (δημόσια διοίκηση, δικαστικό σύστημα, συνταγματικοί θεσμοί, εκπαιδευτικό σύστημα) μπορεί να φαντάζει ουτοπία αλλά αποτελεί ίσως το μόνο μέτρο δράσης με ουσιαστικό πεδίο εφαρμογής.

Με βάση την υφιστάμενη κατάσταση δεν είναι δυνατόν να προβλεφθεί αν τα περιστατικά πειρατείας θα αυξηθούν ή θα μειωθούν στο μέλλον. Όλα τα στοιχεία συνηγορούν στην περαιτέρω έξαρση του φαινομένου τα επόμενα χρόνια καθώς είναι πολύ δύσκολο να μεταβληθούν σε τόσο μεγάλο βαθμό οι καθοριστικοί παράγοντες που ευνοούν την εκδήλωση της πειρατείας. Τι θα γίνει όμως σε βάθος χρόνου; Θα παραμείνει η Σομαλία η Μητρόπολη της πειρατείας για πάντα; Υπάρχει η δυνατότητα πλήρους εξάλειψης του φαινομένου; Η πειρατεία είναι από τα πιο αρχαία εγκλήματα. Υπάρχει από τότε που αναπτύχθηκε το θαλάσσιο εμπόριο και δυστυχώς θα συνεχίσει να υπάρχει. Ακόμη και όταν εκδιωχθεί από τους κόλπους της Σομαλίας θα

μετακινηθεί αλλού σε πιο γόνιμο έδαφος. Οι συλλογική επέμβαση των δυνάμεων κάποια στιγμή θα φέρουν αποτέλεσμα. Αλλά ακόμη και οι ίδιοι οι πειρατές θεωρώ ότι με την πάροδο των χρόνων θα εγκαταλείψουν αυτόν τον τρόπο ζωής. Έχοντας πλέον χρήματα είναι λογικό να αναζητήσουν και μια καλύτερη ποιότητα ζωής που ο λησταρχικός βίος δεν τους παρέχει. Η οικονομική ευρωστία αλλάζει τον τρόπο ζωής και σκέψης του ανθρώπου, και είναι δυνατόν να εκπολιτίσει και να εκμοντερνίσει τους υποανάπτυκτους λαούς. Άλλωστε δεν είναι τυχαίες οι μαρτυρίες δεκάδων πειρατών που ύστερα από μια-δυο επιθέσεις, που τους εξασφάλισαν τα απαραίτητα για την ανάπτυξη άλλων νόμιμων επιχειρήσεων στην στεριά, εγκατέλειψαν πλήρως την παρανομία και ζουν ένα εντιμότατο και ήσυχο βίο. Η μέρα που το ναυτικό έγκλημα στην Σομαλία θα κατατροπωθεί δεν θα σημάνει και το τέλος του φαινομένου αλλά απλά την αφετηρία του σε κάποιο άλλο σημείο της γης. Όπου υπάρχουν οικονομικοκοινωνικά προβλήματα υπάρχει πάντα και το περιθώριο ανάπτυξης παράνομων δραστηριοτήτων. Η πειρατεία είναι ένα κινητό Έγκλημα. Όσο υπάρχουν άνθρωποι που πεινάνε και υποφέρουν πάντα κάποιοι θα καταφεύγουν στο έγκλημα και πάντα θα υπάρχει η πειρατεία.

ΠΗΓΕΣ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- w Βλάχος Γ.Π., (2000) Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Αθήνα: Εκδόσεις Αθ.Σταμούλης
- w Γεωργαντόπουλος Ελ. – Βλάχος Γ.Π., (2003) Ναυτιλιακή Οικονομική, Πειραιάς: Εκδόσεις Τζέϊ Τζέϊ Ελλάς
- w Δημαράκης Α. – Ντούνης Χ., (1984/1993) Αποφυγή Συγκρούσεων Στη Θάλασσα , Αθήνα
- w Κορρές Α. – Θανόπουλος Γ. (2005) Ναυτιλιακή Θεωρία & Επιχειρηματικότητα στην Εποχή της Ποιότητας, Αθήνα: Εκδόσεις Interbooks
- w Λαγκαδάς Α., (1999) Οι Αρχαίοι Έλληνες Και Η Θάλασσα, Αθήνα
- w Παζαρζής Μ., (2006) Ειδικά Θέματα Ναυτασφαλίσεων, Πειραιάς : Εκδόσεις: Πανεπιστήμιο Πειραιώς
- w Πεντιάς Η. (2009), Seminar on Sea Piracy , Σημειώσεις από διεξαγωγή Σεμιναρίου, 17 Ιουνίου 2009
- w Χαρλάυτη Τζελίνα, (2001) Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας, Αθήνα: Εκδόσεις Νεφέλη
- w Χαρλάυτη Τζελίνα, (2001) Ιστορία και Ναυτιλία 16^{ος}- 20^{ος} αιώνας, Αθήνα: Εκδόσεις Στάχυ
- w Captain Peter Corbett, (2009) A Modern Plague of Pirates, Essex : Offshore & Marine Publications
- w International Labour Organization, (2004) The Global Seafarer, Geneva: ILO

- w Johnson D.- Valencia M., (2005) Piracy In Southeast Asia: Status, Issues and Responses, Singapore: ISEAS Publications
- w Gottschalk. J.A and Flanagan B.P., (2000) Jolly Roger with an Uzi: The Rise and Threat of Modern Piracy: Naval Institute Press.
- w Leggate H., Mc Conville J. and Morvillo A. (2005) International Maritime Transport, New York: Routledge
- w Lehr P. (2007) Violence At Sea, Piracy in the age of global terrorism, New York: Taylor and Francis Group
- w Mollat Du Jourdin M., (1998) Η Ευρώπη και η Θάλασσα : Εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα
- w Ong-Webb G. , (2006) Piracy Maritime Terrorism and Securing the Mallaca Straights, Singapore: ISEAS Publications
- w Parashar S., (2008) Maritime Counter-Terrorism, Delhi: Dorling Kinderslay
- w Pugh M., (1994) Maritime Security and Peacekeeping: A Frame for United Nations Operations, Manchester University Press
- w Richardson M. , (2004) A Time Bomb for Global Trade, Maritime related Terror, Singapore: Institute of Southeast Asian Studies
- w Ritchie R.C. , (1998) Captain Kidd and the War Against The Pirates: Harvard University Press
- w Young A.J., (2007) Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia: History, Causes and Remedies, Singapore: ISIAS Publications

ΣΕΜΙΝΑΡΙΑ – ΟΜΙΛΙΕΣ

- w Καμμένος Π., (2009) Piracy as a New Security Threat – Eighth Winter Meeting of OSCE Parliamentary Assembly, 20 Φεβρουαρίου 2009
- w Πεντιάς Η. (2009), Seminar on Sea Piracy , 17 Ιουνίου 2009

ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ-ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ

- w Ελεύθερος Τύπος , 21/06/2008
- w Εφοπλιστής, Τεύχος 192, Απρίλιος 2009
- w Το Βήμα, 04/04/1999
- w Safety at Sea International, Sept 2000
- w Ship Management International Issue 17, Jan/Feb 2009
- w Ship Management International Issue 19, May/June 2009
- w Time Magazine, Vol.150 1997

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΣΕΛΙΔΕΣ

- w <http://2bangkok.com/2bangkok/MassTransit/kraCanal.shtml>
- w <http://diu.unols.org/meetings/2001/200111cnc/200111cncap03.pdf>
- w http://en.wikipedia.org/wiki/United_Nations_Convention_on_the_Law_of_the_Sea
- w <http://home.wanadoo.nl/m.bruyneel/archive/modern/plague.htm>
- w <http://hosted.ap.org/dynamic/files/specials/interactives/international/piracy09>
- w <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/7799899.stm>
- w <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8001183.stm>
- w <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8010061.stm>
- w <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8096137.stm>
- w <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8103585.stm>
- w <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8274030.stm>
- w http://news.kathimerini.gr/4dcgi/w_articles_economyagor_1_02/05/2009_312920

W <http://news.yahoo.com/s/ap/piracy>

W <http://news.yahoo.com/s/csm/opegleg>

W http://news.yahoo.com/s/ap/20090414/ap_on_re_af/piracy

W <http://news.yahoo.com/s/bloomberg/adcfend0fzgo>

W http://portal.kathimerini.gr/4dcgi/w_articles_kathbreak_1_03/09/2008_246673

W <http://somalilandpress.com/1112/to-reduse-piracy-at-sea-help-somalia-on-land>

W http://tovima.dolnet.gr/print_article.php?e=B&f=12539&m=D16&a=1

W <http://uniorb.com/ATREND/piracy.htm>

W <http://uniorb.com/RCHECK/somalipiracy.htm>

W <http://yen.gr>

W <http://yen.gr/wide/home.html>

W <http://yen.gr/yen.chtm?prnbr=29132>

W www.admiraltylaw.com

W www.apn.gr/uncategorized/

W www.aseansec.org/64.htm

W <http://www.aseansec.org/5640.htm>

W www.bimco.org

W www.bimco.org/Corporate%20Area?About/About_BIMCO.aspx

W www.bimco.org/Corporate%20Area?About/BIMCO_Rules/Rule_o4.aspx

W www.bimco.org/Corporate%20Area/About/Round_Table.aspx

W www.bloomberg.com/apps/news?sid=adcfEND0fzgo&pid=20661103

W www.boston.com/news/local/massachussets/specials/041009_pirates

W www.brighthub.com/engineering/marine/articles/27973.aspx

W www.cargolaw.com

W www.cargolaw.com/presentations_pirates.html

W www.comsilium.europa.eu/showPage.aspx?id=1567&lang=en

W www.criminalswanted.org/prison/why-somali-pirates-rule-the-high-sea/

W www.digilib.lib.unipi.gr

W www.drougos.gr/?p=1063

W www.esinislam.com/MuslimWorldNews_0412.htm

W www.europarl.europa.eu/sides/

W www.express.gr/index2.php?option=ozo_content&perform=view&id=70482

W www.fco.gov.uk/en/fco-in-action-/conflict-prevention/piracy

W www.geocities.com/cdelegas/PIRACYWEBSITE_hotspots.html

W www.hri.org/news/greek/apegr/2000/00-07-27.apegr.html

W www.icc-ccs.org.uk

W www.icc-ccs.org.uk/index.php?option=com_content&view=article

W www.iccwbo.org/ccs//imb_piracy/weekly_piracy_report.asp

W www.imo.org/

W www.imo.org/Conventions/mainframe.aso?topic_id=259&doc_id=686

W www.inout.gr/showthread.php?t=22637

W www.insurenewmedia.com/pages/kidnap-ransom-extortion-insurance.asp

W www.itfglobal.org/transport-international/piracy.cfm

W www.kln.gov.my/klicc/downloads/session4c.doc

W www.marad.dot.gov/

W www.marineews.gr/article.asp?NewID=6307

W www.marineews.gr/article.asp?NewID=6391

W www.marineews.gr/article.asp?NewID=6395

W www.marineews.gr/article.asp?NewID=6314

W www.marineews.gr/article.asp?NewID=8061

W www.marineews.gr/article.asp?NewID=8062

W www.marineews.gr/article.asp?NewID=8066

W www.marineews.gr/article.asp?NewID=8072

W www.marinelink.com

W <http://www.maritimesecurity.com/>

W <http://marinelink.com/en-US/News/Article/Dangerous-Seas-Ahead-If-Indonesia-Breaks-Up/302566.aspx>

W www.marinerisk.com

W www.mfa.gr

W www.mfa.gr/www.mfa.gr/el-GR/Policy/Multilateral+Diplomacy/International+Issues/Καταπολέμηση+της+Πειρατείας

W www.naftemporiki.gr/news/static/08/09/1560559.htm

W www.naftemporiki.gr/news/printstory.asp?stories=1589646&id1589646=on

W www.naftemporiki.gr/news/printstory.asp?stories=1589514&id1589514=on

W www.nato.int/cps/en/natolive/news_56991.htm?selectedLocale=en

W www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48815.htm?selectedLocale=en

W [www.nmic.navy.mil/This is ONI/who we are.htm](http://www.nmic.navy.mil/This_is_ONI/who_we_are.htm)

W www.nydailynews.com/news/us_world/2009/04/10/2009-04-10_piracy_boon_to_Somalia

W www.paladin-san-francisco.com

W www.protothema.gr/content.php?id=16420

W www.safetyatsea.net/

W www.safia.eu

W www.securewest.com

- W www.skai.gr/articles/news/world/%CE%97-%CF%86%CF%81%CE%B5%CE%
- W <http://www.southchinasea.org/docs/Tunku%20Datin,%20How%20has%20UNCLOS%20fared.htm>
- W www.theseanation.gr/2008/04/16/%CE%95%CE%B9%CE%AE%
- W www.time.com/time/world/article/0,8599,1890350,00.html
- W www.time.com/time/world/article/0,8599,1891086.html?xid=rss-fullworld
- W www.timesonline.co.uk/tol/news/world/africa/article/article6045092.ece
- W <http://www.un.org/Depts/los/index.htm>
- W www.wikipedia.org/wiki/Kidnap_and_ransom-insurance

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

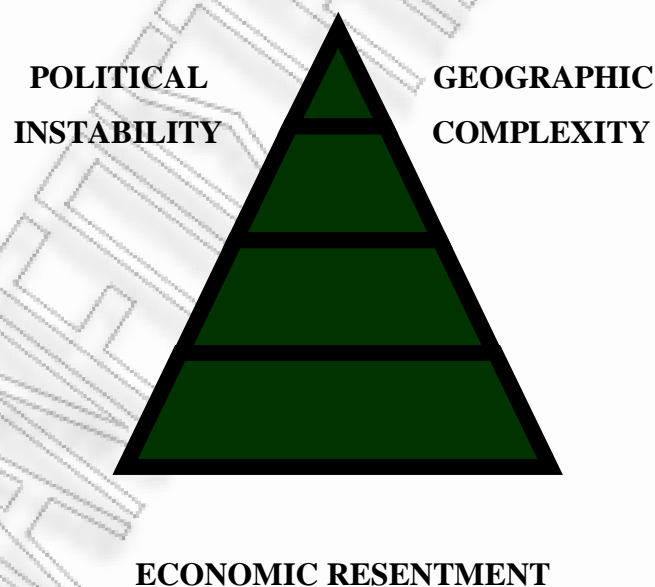
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΤΟ ΤΡΙΓΩΝΟ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.

Τα ξεσπάσματα της πειρατείας εμφανίζονται όταν υπάρχουν ικανοποιητικοί παράγοντες που λειτουργούν εις όφελος των πειρατών.

Για να είναι συμβάλλουσα στην πειρατεία μια περιοχή πρέπει να προσφέρει τη γεωγραφική πολυπλοκότητα (συμπεριλαμβανομένων των εδαφικών διαμαχών) στην οποία είναι εύκολο για τους πειρατές να εργαστούν και να κρυφτούν έπειτα. Η περιοχή πρέπει να εμπλέκεται σε κάποια οικονομική δυσκολία και πρέπει να υπάρχει πολιτική αστάθεια που στέκεται εμπόδιο στην επιβολή του νόμου.

Υπό τον όρο ότι αυτά τα τρία στοιχεία είναι παρόντα, η πειρατεία θα συνεχίζεται. Οι τρεις αυτοί παράγοντες διαμορφώνουν το «**τρίγωνο πειρατείας**». Αν μια πλευρά του τριγώνου αφαιρεθεί είναι δυνατό να καταπολεμηθεί η απειλή της πειρατείας.[Pugh M., 1994]



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ.

Όταν τα σκάφη μπαίνουν σε νερά στα οποία είναι γνωστό ότι δρουν πειρατές, οι συμβουλές που δίνονται στον καπετάνιο είναι να φωταγωγήσουν πλήρως το πλοίο. Αυτό μπορεί να παραβιάζει τον κανόνα πρόληψης συγκρούσεων που δηλώνεται κατωτέρω. Επομένως, μπορεί να είναι συνετό να εξεταστούν άλλες επιλογές όπως τα συστήματα νυχτερινής όρασης.

Διεθνείς Κανονισμοί Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα, 1983

Μέρος Γ' , Φανοί και Σχήματα

Κανόνας 20

International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1983.

Part C. Lights and Shapes.

Rule 20

Σύμφωνα με τον κανόνα αυτό οι φανοί και τα σχήματα που υποχρεώνονται να επιδεικνύουν τα πλοία είναι συγκεκριμένα και εφαρμόζονται σε οποιοδήποτε συνθήκες καιρού. Ο πλοίαρχος οφείλει να τηρεί τον κανόνα πάντα ακόμη και σε περιπτώσεις περιορισμένης ορατότητας . Μοναδική εξαίρεση αποτελεί η επίκληση ανωτέρας βίας οπότε θεωρητικά μόνο σε ακραίες περιπτώσεις πειρατικών επιθέσεων ή όταν πια είναι άμεσος ο κίνδυνος μπορεί ο πλοίαρχος να φωταγωγήσει πλήρως το πλοίο. Άλλωστε όταν το ανθρώπινο μάτι συνηθίσει στο φως δεν μπορεί να προσαρμοστεί απευθείας στο σκοτάδι και αυτό ενδέχεται να είναι επικίνδυνο σε μια κρίσιμη στιγμή που θα απαιτηθεί συγκέντρωση και χειρισμός δύσκολων καταστάσεων. Γι αυτό ακριβώς τον λόγο η χρήση μέσων όπως κιάλια νυκτός και άλλα συστήματα νυχτερινής όρασης είναι προτιμότερα.[Δημαράκης Α. – Ντούνης Χ. 1993]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΝΥΧΤΕΡΙΝΗΣ ΟΡΑΣΗΣ



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

ΕΛΛΗΝΕΣ ΚΟΥΡΣΑΡΟΙ & ΠΕΙΡΑΤΕΣ

ΓΑΛΕΡΟΚΡΗΜΟ ΓΕΡΑΝ

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАКО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАКО ПЕРПАА

РАНЕЕ НЕ ПЕРПА

РАНЕЕЗНАКО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

ТАНЕЦТӨМӨ ТЕРПАА

РАНЕЕ НЕ ПЕРПА

РАНЕЕЗНАКО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАКО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАКО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАКО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАКО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАКО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАКО ПЕРПАА

РАНЕЕ НЕ ПЕРПА

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАКО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАКО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАКО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАКО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАКО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАКО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАКО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАКО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

ТАНЕЦЫ И ТЕАТР

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАКО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАКО ПЕРПАА

РАНЕЕ НЕ ПЕРПА

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

РАНЕЕ НЕ ИСПОЛНЕНО

РАНЕЕЗНАКО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАКО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАКО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАКО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

РАНЕЕ НЕ ПЕРПА

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 16

UNCLOS ΑΡΘΡΑ 102-11

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 16

РАНЕЕЗНАКО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАКО ПЕРПАА

РАНЕЕЗНАКО ПЕРПАА

РАНЕЕ НЕ ПЕРПА

РАНЕЕЗНАКО ПЕРПАА

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΠΑ

РАНЕЕЗНАКО ПЕРПАА

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 18

ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΕΝ ΠΛΩ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

ShipLoc Tracking Device

ПАМ'ЯТКА ПЕРПАА

Secure-Ship Fence

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΠΑ

L-RAD

РАНЕКІШНО ПЕРПАА

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 19
IMB PIRACY MAPS

IMB PIRACY MAP 2006

 = Actual Attack  = Attempted Attack  = Suspicious vessel



IMB PIRACY MAP 2007

 = Actual Attack  = Attempted Attack  = Suspicious vessel



IMB PIRACY MAP 2008

 = Actual Attack  = Attempted Attack  = Suspicious vessel



**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 20
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ**



ΠΙΘΑΝΟΙ ΠΕΙΡΑΤΕΣ ΣΕ ΕΡΕΥΝΑ ΓΑΛΛΩΝ ΚΟΜΑΝΤΟΣ ΣΤΟΝ ΚΟΛΠΟ ΤΟΥ ΑΝΤΕΝ



ΚΙΝΕΖΙΚΟ ΕΛΙΕΥΤΙΚΟ – 16 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 2008



**ΠΕΙΡΑΤΕΣ ΚΑΤΑΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΤΟ Μ/Υ ΦΑΙΝΑ ΣΤΙΣ 25 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ
2008**



ROCKET PROPELLED GRENADES USED AT A SHIP LINER IN 2005



ΤΟ ΡΩΣΣΙΚΟ ΣΑΡΙΤΑΝ ΜΑΣΛΟΒ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΕΠΙΘΕΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΠΟΙΑ ΚΑΤΑΦΕΡΕ ΝΑ ΞΕΦΥΓΕΙ



ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΤΟΥ ΝΑΤΟ ΤΗΝ ΩΡΑ ΠΟΥ ΠΕΡΝΑΕΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΣΟΥΖ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΙΝΔΙΚΟ ΩΚΕΑΝΟ



**ΑΥΤΟΙ ΟΙ 8 ΠΕΙΡΑΤΕΣ ΣΥΝΕΛΗΦΘΗΣΑΝ ΑΠΟ ΤΟ ΒΡΕΤΑΝΙΚΟ
ΝΑΥΤΙΚΟ ΚΑΙ ΚΡΑΤΟΥΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΦΥΛΑΚΕΣ ΤΗΣ ΚΕΝΥΑΣ**



**ΜV ΦΑΙΝΑ – ΟΙ ΠΕΙΡΑΤΕΣ ΔΕΙΧΝΟΥΝ ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ ΣΤΟ
ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΠΟΥ ΗΘΕΛΕ ΝΑ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙ ΟΤΙ ΕΙΝΑΙ
ΟΛΟΙ ΣΩΟΙ**



ΤΟ SIRIUS STAR-ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΠΛΟΙΟ ΠΟΥ ΕΠΕΣΕ ΣΤΑ ΧΕΡΙΑ ΠΕΙΡΑΤΩΝ



ΟΜΑΔΑ ΠΕΙΡΑΤΩΝ ΚΑΘΕΤΑΙ ΣΕ ΠΑΡΑΛΙΑ ΒΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΜΟΓΑΔΙΣΗ



YAGHT TANIT





ΚΑΛΑΣΝΙΚΟΦ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΤΑΝ ΑΠΟ ΠΕΙΡΑΤΕΣ





**ΣΤΙΣ ΦΥΛΑΚΕΣ ΤΟΥ BOSSASO Η ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑ ΜΕΣΑ ΣΤΑ ΚΕΛΙΑ
ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΦΤΑΣΕΙ ΚΑΙ ΤΟΥ 100 ΒΑΘΜΟΥΣ**





**ΑΥΤΟΣ Ο ΜΑΥΡΟΠΙΝΑΚΑΣ ΔΕΙΧΝΕΙ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΚΡΑΤΟΥΜΕΝΩΝ
ΣΤΗΝ ΦΥΛΑΚΗ MANDERA**





**ΚΟΜΑΝΤΟΣ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΚΗΣ ΦΡΕΓΑΤΑΣ LE FLOREAL
ΣΥΛΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΣΟΜΑΛΟΥΣ ΠΕΙΡΑΤΕΣ ΣΤΙΣ 27/1/2009**



**ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΙ ΤΗΣ ΟΜΑΔΑΣ COMBINED TASK FORCE 151 ΕΡΕΥΝΟΥΝ
ΠΙΘΑΝΟΥΣ ΠΕΙΡΑΤΕΣ ΣΤΟΝ ΚΟΛΠΟ ΤΟΥ ΑΝΤΕΝ ΣΤΙΣ 11/2/2009**



M/V FAINA



M/V FAINA



**Η ΓΑΛΛΙΚΗ ΦΡΕΓΑΤΑ LE FLOREAL ΣΥΝΟΔΕΥΕΙ ΤΟ ΔΑΝΙΚΟ ΠΛΟΙΟ
PUMA ΣΤΙΣ 11/1/2009**





**ΕΦΤΑ ΣΟΜΑΛΟΙ ΠΑΝΕ ΣΕ ΔΙΚΗ ΣΤΗΝ ΜΟΜΠΑΣΣΑ ΤΗΣ ΚΕΝΥΑΣ
ΣΤΙΣ 6/3/2009**

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА