

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ στη ΝΑΥΤΙΑ

ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΣΤΟΝ ΚΟΛΠΟ ΤΟΥ ΑΝΤΕΝ

ΚΑΛΟΦΟΥΤΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

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

Πειραιάς

Νοέμβριος 2016

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (COPYRIGHT)

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

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη 1ΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Καθηγητής κ. ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ (ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ)
- Καθηγητής κ. ΠΕΛΑΓΙΔΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ
- Επίκουρος καθηγητής κ. ΣΑΜΙΩΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

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

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστώ θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Θεοδωρόπουλο Σωτήριο που με ανέλαβε και μου παρείχε υποστήριξη για να βγει σωστό αποτέλεσμα σε αυτή την εργασία, καθώς και την οικογένεια μου που ήταν δίπλα μου σε όλη την διάρκεια των σπουδών μου.

Περιεχόμενα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	σελ.5
1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....	σελ.5
1.2 ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....	σελ.6
1.3 ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....	σελ.7
1.4 ΚΥΡΙΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ.....	σελ.8
1.4.1 Κύριοι εμπορικοί θαλάσσιοι δρόμοι.....	σελ.8
1.4.2 Διεθνείς Ναυτιλιακοί Οργανισμοί.....	σελ.10
1.4.2.1 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός – ΙΜΟ.....	σελ.10
1.4.2.2 Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS).....	σελ.12
1.4.2.3 Σύστημα Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Κινδύνου Και Ασφαλείας (GMDSS).....	σελ.12
1.4.2.4 Διεθνές Γραφείο Ναυσιπλοΐας (International Maritime Bureau, IMB)	σελ.13
1.4.2.5 Διεθνές εμπορικό επιμελητήριο (International Chamber Of Commerce, ICC).....	σελ.13
1.4.2.6 Η δράση της οργάνωσης Global Rescue.....	σελ.14
1.5 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ.....	σελ.14
1.5.1 Το Δίκαιο της θάλασσας.....	σελ.14
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....	σελ.15
2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	σελ.15
2.1.1 Η πειρατεία στην αρχαία Μεσόγειο.....	σελ.15
2.1.2 Το πρόβλημα της πειρατείας κατά το μεσαίωνα.....	σελ.17
2.1.3 Η πειρατεία από το 17 ^ο αιώνα.....	σελ.18

2.2 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ	σελ.21
2.3 ΕΠΑΝΕΜΦΑΝΙΣΗ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ..σελ.23	
2.3.1 Αιτίες εμφάνισης του φαινομένου.....σελ.24	
2.3.2 Συνέπειες της πειρατείας.....σελ.26	
2.4 ΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ.....σελ.27	
2.4.1 Διεθνές Δίκαιο και διεθνή μέτρα αντιμετώπισης της πειρατείας.....σελ.27	
2.4.2 Ομάδες αντιμετώπισης και καταπολέμησης της πειρατείας	σελ.30
2.4.3 Η στάση της Ευρώπης και το Ελληνικό Δίκαιο.....σελ.32	
2.4.3.1 Η στάση της Ευρώπης.....σελ.32	
2.4.3.2 Η στάση της Ελλάδας και το Εθνικό Δίκαιο .σελ.33	
2.4.4 Οπλοφορία, ένοπλοι φρουροί και ασφάλεια.....σελ.35	
2.4.5 Επιπλέον μέτρα προστασίας.....σελ.37	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΕΙΡΑΤΙΚΩΝ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ.....σελ.43	
3.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ.....σελ.43	
3.1.1 Προφίλ Πειρατών.....σελ.43	
3.1.2 Τα κίνητρα και η τακτική των πειρατών.....σελ.46	
3.1.3 Σύγχρονα περιστατικά πειρατείας.....σελ.48	
3.2 ΕΠΙΘΕΣΕΙΣ ΣΕ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΠΛΟΙΑ.....σελ.55	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ	σελ.55
4.1 ΤΟ ΆΜΕΣΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....σελ.56	

4.2 ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΣΤΙΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ
ΕΞΑΡΣΗΣ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ.....σελ.58

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....σελ.60

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην παρούσα πτυχιακή εργασία γίνεται μελέτη της εμφάνισης της σύγχρονης πειρατείας στον Κόλπο του Άντεν, και οι οικονομικές επιπτώσεις που αυτή επέφερε στην ελληνική ναυτιλία. Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται μία προσπάθεια ορισμού του προβλήματος της πειρατείας και του αντίκτυπου που έχει στο παγκόσμιο εμπόριο, εφόσον πλήττει τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. Επιπρόσθετα γίνεται παρουσίαση των διάφορων οργανισμών που λειτουργούν προς την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών και στη σημασία αυτών για τις παγκόσμιες μεταφορές. Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται μία ιστορική αναδρομή του φαινομένου της πειρατείας, από τα αρχαία χρόνια της έξαρσης του φαινομένου έως τη σύγχρονη εποχή. Γίνεται σύντομη αναφορά στις αιτίες της πειρατείας στον κόλπο του Άντεν και στις συνέπειες που επέφεραν.

Στο τρίτο κεφάλαιο αναλύονται οι κατηγορίες και οι πρακτικές των σύγχρονων πειρατικών επιθέσεων, καθώς και το προφίλ των πειρατών. Επιπλέον γίνεται αναφορά των επιθέσεων σε πλοία του ελληνικού στόλου και παρατίθενται στατιστικά στοιχεία σχετικά με τις λεπτομέρειες των περιστατικών πειρατείας που έλαβαν χώρα διεθνώς κατά την τελευταία πενταετία. Στο τέταρτο κεφάλαιο αναλύονται οι διάφορες οικονομικές επιπτώσεις της πειρατείας, οι οποίες πλήττουν το διεθνές εμπόριο, αλλά και την ελληνική ναυτιλία, η οποία κατέχει σημαντική θέση στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο.

1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Σύμφωνα με τον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών (Ο.Η.Ε.) με τον όρο πειρατεία χαρακτηρίζεται γενικότερα η άσκηση βίας από ένα σκάφος προς ένα άλλο στα διεθνή ύδατα. Συγκεκριμένα πειρατεία χαρακτηρίζεται η ληστεία, η αιχμαλώτιση και γενικότερα οποιαδήποτε άλλη πράξη βίας από το πλήρωμα του ενός σκάφους στο

πλήρωμα του άλλου.

Ωστόσο υπάρχουν περιπτώσεις όπου οι πειρατικές πράξεις δεν θεωρούνται ως πειρατεία. Αυτό συμβαίνει στην περίπτωση όπου οι κρατικές αρχές αναγκάζονται να χρησιμοποιήσουν τέτοια μέσα για τον έλεγχο ενός παράνομου σκάφους. Επιπλέον μεταξύ κρατών που βρίσκονται σε πόλεμο, η πράξη της πειρατείας θεωρείται ως φυσική συνέπεια και δε χαρακτηρίζεται ως πειρατεία (ΟΗΕ, 1982).

1.2 ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Το φαινόμενο της πειρατείας απασχολούσε τους ναυτικούς μέχρι το μεσαίωνα. Έκτοτε για τις επόμενες δεκαετίες είχε υποχωρήσει, ενώ καταγράφηκαν ελάχιστα περιστατικά. Τα χαρακτηριστικά των πειρατικών επιθέσεων αποτελούν, η επιβίβαση στο πλοίο, η ληστεία του εμπορεύματος, η απόσπαση χρηματικών ποσών, ο εκβιασμός και η ομηρία του πληρώματος, οι επιτηδευμένες φθορές στο πλοίο, ενώ πολλές φορές παρατηρήθηκαν δολοφονίες των ομήρων και η βύθιση ολόκληρων πλοίων.

Στη σύγχρονη εποχή ωστόσο η πειρατεία φαίνεται να αποτελεί σοβαρό κίνδυνο για πολλές περιοχές του πλανήτη, και αποδίδεται κυρίως στους Σομαλούς πειρατές. Η ραγδαία επέκταση του φαινομένου επέφερε αναστάτωση, σε βαθμό που οι παγκόσμιες υπηρεσίες πληροφοριών (C.I.A.) υποστηρίζουν την πιθανότητα για σύνδεση των πειρατών με τρομοκρατικές οργανώσεις (Δημητρίου, 2012).

Οι Σομαλοί πειρατές σήμερα αποτελούν σοβαρό πρόβλημα για την οικονομία των εμπορικών χωρών. Κύριο στόχο των επιθέσεων τους αποτελούν, τα πετρελαιοφόρα πλοία και τα φορτηγά πλοία μεταφοράς προϊόντων. Επίσης συχνά οι πειρατές αποσκοπούν στην απόσπαση χρηματικών ποσών και επιτίθενται σε ιδιωτικά σκάφη ή κρουαζιερόπλοια.

Ωστόσο οι συνέπειες δεν είναι μόνο εμπορικές. Οι Σομαλοί πειρατές φαίνονται εξαιρετικά βίαιοι σε σύγκριση με το παρελθόν. Εκτός από την κλοπή του φορτίου, συχνά προβαίνουν στην αιχμαλώτιση των επιβατών με σκοπό την απόσπαση υπέρογκων χρηματικών ποσών. Οι συνέπειες για τους ομήρους μπορεί να είναι τραγικές, καθώς δεν είναι λίγες οι φορές που καταγράφηκαν θάνατοι (Δαλακλής, Σιούσιουρας, 2011).

Οι περιοχές που θεωρούνται ως οι πιο επικίνδυνες για τα πλοία είναι ο κόλπος του Άντεν καθώς και οι περιοχές μεταξύ της νοτιοανατολικής Ασίας και της δυτικής Αφρικής. το φαινόμενο είναι τόσο σύνηθες, που πολλές φορές τα πλοία αναζητούν παρακαμπτήριους δρόμους για να αποφύγουν τους δρόμους αυτούς.

Οι διαστάσεις του προβλήματος μπορούν να εκτιμηθούν αν λάβουμε υπόψη το γεγονός πως το 20% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου , εκτελείτε μέσω των περιοχών αυτών. Επιπλέον εκτιμάται, πως το ένα τρίτο των πλοίων που διασχίζουν τον κόλπο του Άντεν, σχετίζεται με μεταφορές στην Ελλάδα.

Συνεπώς η πειρατεία αποτελεί σοβαρότατο κίνδυνο για το θαλάσσιο εμπόριο και για τους θαλασσοπόρους. Ωστόσο η θαλάσσια ασφάλεια είναι σημαντική για όλους τους πολίτες. Έτσι ένα σύνολο ατόμων δραστηριοποιούνται στη λήψη μέτρων αντιμετώπισης. Σήμερα δραστηριοποιούνται τόσο τα κράτη που ανήκουν στον παγκόσμιο οργανισμό θαλάσσιου εμπορίου όσο και ιδιώτες ασφαλιστές ή πλοιοκτήτες στη λήψη μέτρων καταπολέμησης της πειρατείας (Δημητρίου, 2012).

1.3 ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Οι θαλάσσιες μεταφορές επηρεάζουν άμεσα το παγκόσμιο εμπόριο και συνεπώς την παγκόσμια οικονομία. Οι θαλάσσιες μεταφορές σήμερα αποτελούν τον πιο διαδεδομένο τρόπο μεταφοράς παντός τύπου φορτίων, χάρη στην ικανότητα μεταφοράς μεγάλων ποσοτήτων με ασφάλεια και μεταξύ μεγάλων αποστάσεων.

Η παγκόσμια οικονομία στηρίζεται στο διεθνές εμπόριο. Πρόσφατα στατιστικά στοιχεία δείχνουν ότι συγκριτικά με την προηγούμενη πενηνταετία , στις μέρες μας η αξία του εμπορίου είναι είκοσι φορές μεγαλύτερη (ΟΟΣΑ, 2009). Παράλληλα το διεθνές εμπόριο διεξάγεται κατά 80% μέσω των θαλάσσιων μεταφορών, ενώ τα συνολικά κέρδη από τις εισπράξεις των ναύλων διεθνώς, ανέρχονται έως και στα 700 δισεκατομμύρια δολάρια ετησίως (UNCTAD).

Σύμφωνα με έρευνες τα θαλάσσια μέσα μεταφοράς προτιμώνται, εφόσον

θεωρείται ότι έχουν τη μικρότερη συνεισφορά στη ρύπανση του περιβάλλοντος. Οι εκπομπές καυσαερίων των πλοίων συνολικά, είναι στατιστικά πολύ μικρότερες σε σχέση με τα αεροσκάφη και με τα χερσαία μέσα μεταφοράς. Συνεπώς οι θαλάσσιες μεταφορές εξασφαλίζουν τη μεταφορά του μέγιστου όγκου των εμπορευμάτων και ταυτόχρονα την ελάχιστη παραγωγή ρύπων. Ωστόσο η ρύπανση που προκαλούν τα πλοία στη θάλασσα, μπορεί να γίνει ανεξέλεγκτη , όπως για παράδειγμα στην περίπτωση ατυχήματος ενός πετρελαιοφόρου δεξαμενόπλοιου (David, 2015).

Σε γενικές γραμμές οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν προσφέρει πολλά στην παγκόσμια οικονομία. Τα μεταφορικά πλοία συνεχώς βελτιώνονται με αποτέλεσμα τη μεταφορά όλο και μεγαλύτερων φορτίων, ταχύτατα και με ασφάλεια . έτσι αναπτύχθηκε η οικονομική δύναμη διάφορων χωρών παγκοσμίως, όπως η περίπτωση της Ινδίας και της Κίνας. Πλέον διάφορα είδη που δε μπορούσαν να μεταφερθούν εύκολα, γίνονται εμπορεύσιμα και η αγορά μεγαλώνει. Επιπλέον οι διεθνείς αγορές ενώνονται και αποκτούν κοινά συμφέροντα (Κόντης, Τσαρδανίδης, 2012).

Πριν την παγκόσμια οικονομική κρίση οι θαλάσσιες μεταφορές γνώρισαν μεγάλη άνθιση που οφείλεται στην αύξηση της παραγωγής προϊόντων σε χώρες της Ανατολής όπως η Ρωσία, η Κίνα, η Ινδία αλλά και στη Βραζιλία. Έτσι οι νέες παραγωγικές χώρες, αύξησαν την εμβέλεια του διεθνούς εμπορίου με συνακόλουθη αύξηση των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των χωρών αυτών με την Ευρώπη και τις Η.Π.Α.

Συνέπεια αυτού του φαινομένου ήταν όλο και μεγαλύτερη. ζήτηση των νέων προϊόντων. Τα προϊόντα αυτά αφορούσαν από τρόφιμα, μέχρι παράγωγα του πετρελαίου , μεταλλεύματα , διάφορα υλικά και γενικά οποιοδήποτε άλλο εμπόρευμα.

1.4 ΚΥΡΙΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

1.4.1 Κύριοι εμπορικοί θαλάσσιοι δρόμοι

Οι θαλάσσιες μεταφορές διεξάγονται μέσω ορισμένων θαλάσσιων δρόμων. Η συχνότητα των μεταφορών μεταξύ των διάφορων δρόμων ποικίλλει. Οι θαλάσσιοι δρόμοι οι οποίοι συνδέουν περισσότερα από δύο σημεία του κόσμου, έχουν

περισσότερη σημασία για το διεθνές εμπόριο.

Οι περισσότεροι από αυτούς τους δρόμους αποτελούν τεχνητοί διάυλοι , που ονομάζονται διώρυγες. Οι πιο σημαντικές διώρυγες της εποχής μας για το διεθνές εμπόριο είναι η διώρυγα του Παναμά, η διώρυγα του Σουέζ και η διώρυγα του Κιέλου. Έτσι έχουν προκύψει και οι αντίστοιχοι τύποι πλοίων, οι οποίοι έχουν προσαρμόσει της διαστάσεις τους στους δρόμους αυτούς. Τα πλοία αυτά αποτελούν το πλοίο Panamax χωρητικότητας 70.000 DWT (τόνοι νεκρού βάρους) ,το πλοίο Suezmax χωρητικότητας 150.000 DWT. Παρακάτω γίνεται αναφορά στους σημαντικότερους θαλάσσιους δρόμους για το παγκόσμιο εμπόριο.

Η διώρυγα του Παναμά βρίσκεται στην Καραϊβική θάλασσα και ενώνει τους δύο μεγάλους ωκεανούς Ατλαντικό και Ειρηνικό. Συνεπώς αποτελεί ένα από τους σημαντικότερους θαλάσσιους δρόμους . επιπλέον εξαιτίας του μεγάλου μήκους του είναι δύσκολος ο έλεγχος των πειρατικών επιθέσεων (Husted, Melvin, 2008).

Η διώρυγα του Σουέζ έχει ιδιαίτερη σημασία διότι ενώνει τη Μεσόγειο με τη Μαύρη θάλασσα. Ωστόσο σήμερα είναι στο επίκεντρο πειρατικών επιθέσεων, με αποτέλεσμα τα πλοία πολλές φορές να αναζητούν παρακαμπτήριους οδούς. Τα πλοία που διέρχονται από τη διώρυγα του Σουέζ συχνά διασχίζουν και το στενό του Μπαμπ ελ Μαντάμπ, το οποίο αποτελεί πέρασμα για την Αφρική. Το στενό αυτό σήμερα αποτελεί ένα από τα πιο επικίνδυνα σημεία , εξαιτίας των πειρατικών επιθέσεων από Σομαλούς.

Το Στενό της Μάλακα είναι είναι επίσης δρόμος που συνδέει δύο ωκεανούς, τον Ειρηνικό και τον Ινδικό. πολύ σημαντικό γιατί συνδέει τον Ειρηνικό και τον Ινδικό Ωκεανού, μέσω της Θάλασσα της Νότιας Κίνας. Η σημασία του είναι ιδιαίτερη διότι επιτρέπει το εμπόριο μεταξύ της Ινδονησίας , της Σιγκαπούρης, της Κίνας και της Μαλαισίας. Επιπλέον αποτελεί ένα από τα σημεία με τις περισσότερες πειρατικές επιθέσεις (David, 2015).

Η Διώρυγα του Κιέλου ενώνει τη Βόρεια και τη Βαλτική θάλασσα. Εξυπηρετεί κυρίως το εμπόριο μεταξύ των χωρών που βρέχονται από τη Βαλτική θάλασσα και της Γερμανίας. Τι Κιέλο αποτελεί σημαντικό δρόμο για τη διεξαγωγή του εμπορίου του πετρελαιοφόρου. Επιπλέον το πιο σημαντικό χαρακτηριστικό του είναι ότι επιτρέπει το εμπόριο με προϊόντα που μεταφέρονται μέσω του Υπερσιβηρικού. Ο Υπερσιβηρικός Σιδηρόδρομος ενώνει τη Ρωσία με την Κίνα με την Ιαπωνία , με τη Μογγολία και γενικά με τις χώρες τις Άπω Ανατολής .

Τα στενά της Δανίας έχουν την ίδια σημασία για το θαλάσσιο εμπόριο και

κυρίως για τη μεταφορά πετρελαίου, όσο και τα στενά του Κίελου. Ενώνουν τη Βόρεια με τη Βαλτική θάλασσα και επιτρέπουν το εμπόριο μεταξύ Ρωσίας και Ευρώπης μέσω του Υπερσιβηρικού Σιδηρόδρομου.

Το Στενό Ορμούζ συνδέει τον Κόλπο του Ομάν με τον Περσικό κόλπο. Η σημασία του προκύπτει από το γεγονός ότι επιτρέπει το εμπόριο μεταξύ Δύσης και Ανατολής. Από πολλούς θεωρείται ίσως ο πιο σημαντικός δρόμος.

Το μεταφορικό σύστημα του Αγίου Λαυρεντίου αποτελεί έναν σημαντικό δρόμο για το εμπόριο της Βόρειας Αμερικής. Τα μοναδικά πλοία με ικανότητα να διασχίσουν το δρόμο αυτό είναι τα ειδικά πλοία Lakers χωρητικότητας 30.000 DWT. Το χειμώνα τα νερά παγώνουν με αποτέλεσμα το εμπόριο να είναι αδύνατο, έτσι στους θερινούς μήνες υπάρχει ιδιαίτερα έντονη κινητικότητα.

Το Στενό του Βοσπόρου είναι επίσης διεθνούς σημασίας διότι ενώνει τη Μαύρη Θάλασσα με τη Μεσόγειο Θάλασσα και τη θάλασσα του Μαρμαρά. Συνεπώς επιτρέπει το εμπόριο μεταξύ Ευρώπης και Ασίας (Κόντης, Τσαρδανίδης, 2012).

Οι παραπάνω θαλάσσιοι δρόμοι αλλά και άλλοι αποτελούν κομβικά σημεία στη διεξαγωγή του παγκόσμιου εμπορίου. Συνεπώς είναι αναγκαίο να διατηρείται η ασφάλεια τους με σκοπό την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών. Ένας σημαντικός κίνδυνος είναι η πειρατεία , η οποία αν δεν περιοριστεί μπορεί να έχει οδυνηρές συνέπειες για την παγκόσμια οικονομία. Ένας άλλος σημαντικός κίνδυνος είναι οι εμφύλιες συγκρούσεις μεταξύ των λαών των αναπτυσσόμενων χωρών που βρέχονται από τους κύριους θαλάσσιους δρόμους (Burnett ,2002) . Συχνά οι περιοχές της Αφρικής όπως η Σομαλία, αλλά και περιοχές όπως το Ιράκ βρίσκονται σε κατάσταση πολέμου ή τρομοκρατικών επιθέσεων. Συνεπώς οι επιρροές στην παγκόσμια οικονομία είναι σημαντικές, εφόσον εμποδίζεται το εμπόριο μέσω των σχετικών δρόμων (UNCTAD, 2010).

1.4.2 Διεθνείς Ναυτιλιακοί Οργανισμοί

1.4.2.1 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός - IMO

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO – International Maritime Organization), είναι μια εξειδικευμένη υπηρεσία του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών και είναι αρμόδιος για τον έλεγχο της ναυτιλίας. Ο IMO ιδρύθηκε στη Γενεύη το 1948 και τέθηκε σε ισχύ δέκα χρόνια αργότερα, το 1959. Με έδρα το Λονδίνο, ο IMO έχει 171 κράτη μέλη και τρία συνδεδεμένα μέλη (« Introduction to IMO» , International Maritime Organization).

Πρωταρχικός σκοπός του IMO είναι να αναπτύξει και να διατηρήσει ένα συνολικό κανονιστικό πλαίσιο για τη ναυτιλία και η αποστολή του σήμερα περιλαμβάνει την ασφάλεια, τις περιβαλλοντικές ανησυχίες, τα νομικά θέματα, την τεχνική συνεργασία, τη ναυτιλιακή ασφάλεια και την αποδοτικότητα της ναυτιλίας. Ο IMO λειτουργεί μέσα από μια συνέλευση των μελών του, η οποία εκλέγει τα μέλη τα οποία θα διαχειρίζονται τα οικονομικά. Το έργο του IMO διεξάγεται μέσα από πέντε επιτροπές και αυτά υποστηρίζονται από τις τεχνικές υποεπιτροπές. Οι ενέργειες του IMO συχνά επιτηρούνται από εξειδικευμένες μη κυβερνητικές οργανώσεις του Ο.Η.Ε. Ο IMO υποστηρίζεται από μια μόνιμη γραμματεία εκπροσώπων των μελών της οργάνωσης. Η γραμματεία αποτελείται από ένα Γενικό Γραμματέα ο οποίος περιοδικά εκλέγεται από τη συνέλευση, καθώς και διάφορα τμήματα, όπως το τμήμα θαλάσσιας ασφάλειας, το τμήμα προστασίας του περιβάλλοντος και το τμήμα συνεδρίων (Hoffman, Michael ,1948).

Ο IMO διαθέτει περίπου 60 νομικά όργανα που καθοδηγούν την ανάπτυξη του κανονιστικού πλαισίου των κρατών μελών του, για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα, τη διευκόλυνση του εμπορίου μεταξύ των κρατών ναυτιλία και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Τα πιο γνωστά όργανα που υπάρχουν στον IMO είναι η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS), καθώς και η Διεθνής Σύμβαση για την Πετρελαϊκή Ρύπανση (OPRC), (Mankabady, Samir, 1986).

Ο IMO θεσπίζει τακτικά κανονισμούς, οι οποίοι επιβάλλονται από τις εθνικές και τοπικές ναυτιλιακές αρχές στις χώρες μέλη, όπως ο Διεθνής Κανονισμός Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα (COLREG). Ο IMO έχει επίσης θεσπίσει ένα στοιχείο ελέγχου των λιμένων (PSC), επιτρέποντας στις εγχώριες ναυτιλιακές αρχές, όπως η ακτοφυλακή να επιθεωρήσουν πλοία ξένης σημαίας εντός του λιμένα δικαιοδοσίας του κράτους τους. Μνημόνια Συνεργασίας (πρωτόκολλα) έχουν υπογραφεί από ορισμένες χώρες ενοποιώντας τις διαδικασίες ελέγχου του λιμένα μεταξύ των υπογραφόντων (Nordquist, Myron ,Moore, 1999).

1.4.2.2 Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS)

Η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) είναι μια διεθνής ναυτιλιακή συνθήκη που απαιτεί από τα μέλη της, να εξασφαλίζουν πως τα πλοία της κυριαρχίας τους συμμορφώνονται με τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας στην κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία. Αποτελεί την πρώτη διεθνή προσπάθεια για την ασφάλεια των ανθρώπων στη θάλασσα (International Maritime Organization).

Η πρώτη έκδοση της SOLAS ψηφίστηκε το 1914 ως απάντηση στο ναυάγιο του Τιτανικού. Η σύμβαση προέβλεπε τον εφοδιασμό των πλοίων με πολυάριθμες σωσίβιες λέμβους και με εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης, καθώς και τη συνεχή παρακολούθηση του πλοίου. Η Συνθήκη του 1914 δεν τέθηκε ποτέ σε ισχύ λόγω του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου. Η τρέχουσα έκδοση της σύμβασης SOLAS, γνωστή ως SOLAS του 1974, τέθηκε σε ισχύ το Μάιο του 1980 και έως το 2016 έχει συμπληρώσει 162 κράτη μέλη. Οι διαδοχικές μορφές της συμβάσεως SOLAS θεωρούνται γενικά ως οι σημαντικότερες όλων των διεθνών συνθηκών, που αφορούν την ασφάλεια των εμπορικών πλοίων (Mankabady, Samir, 1986).

1.4.2.3 Σύστημα Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Κινδύνου Και Ασφαλείας (GMDSS)

Το σύστημα παγκόσμιου ναυτιλιακού κινδύνου και ασφαλείας (GMDSS) είναι ένα διεθνώς υιοθετημένο σύνολο διαδικασιών ασφαλείας, εξοπλισμού και πρωτόκολλων επικοινωνίας που χρησιμοποιούνται για την αύξηση της ασφάλειας και της ευκολίας στη διάσωση προβληματικών πλοίων και αεροσκαφών (Johnson, B (1994).

Το GMDSS σχεδιάστηκε για την εκτέλεση των ακόλουθων λειτουργιών : την προειδοποίηση (συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού της θέσης της μονάδας που βρίσκεται σε κίνδυνο), το συντονισμό αναζήτησης και διάσωσης, τον εντοπισμό, την εκπομπή πληροφοριών σχετικά με τη θαλάσσια ασφάλεια, τις γενικές επικοινωνίες,

και την επικοινωνία από γέφυρα προς. Για το σκοπό αυτό το GMDSS απαρτίζεται από πολλά επιμέρους συστήματα. Οι ειδικές ραδιοφωνικές απαιτήσεις του πλοίου εξαρτώνται από το δρομολόγιο του πλοίου, παρά από τη χωρητικότητά του. Το σύστημα παρέχει επίσης μέσα προειδοποίησης κινδύνου, καθώς και πηγές ενέργειας έκτακτης ανάγκης.

Τα σκάφη αναψυχής δεν χρειάζεται να συμμορφώνονται με τις ραδιοφωνικές απαιτήσεις του GMDSS, αλλά θα χρησιμοποιούν όλο και περισσότερο τη ραδιοφωνική VHF, ψηφιακή επιλεκτική κλήση (DSC). Σκάφη ολικής χωρητικότητας κάτω των 300 τόνων (GT) , δεν υπόκεινται σε απαιτήσεις GMDSS (Nordquist, Myron ,Moore, 1999).

1.4.2.4 Διεθνές Γραφείο Ναυσιπλοΐας (International Maritime Bureau, IMB)

Το IMB αποτελεί διεθνή ναυτιλιακό οργανισμό, που ιδρύθηκε το 1981 με σκοπό την καταπολέμηση των εγκλημάτων που πλήττουν την ναυτιλία. Στα εγκλήματα αυτά σύμφωνα με το διεθνές ναυτικό δίκαιο υπάγονται η πειρατεία, η φοροδιαφυγή και διάφοροι κίνδυνοι που μπορεί να αντιμετωπίσει το πλήρωμα. Το IMB καταγράφει τα περιστατικά της πειρατείας ή της ένοπλης ληστείας, των απαγωγών και των θυμάτων, καθώς και το οικονομικό κόστος της πειρατείας για τη ναυτιλία των χωρών παγκοσμίως. Οι αναφορές σχετικά με αυτά τα περιστατικά δημοσιοποιούνται εβδομαδιαία στο κέντρο αναφορών του IMB, το οποίο βρίσκεται στην Κουάλα Λουμπούρ της Μαλαισίας (Mankabady, Samir,1986).

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

Στο ICC εντάσσονται χιλιάδες εταιρείες από όλες τις χώρες του κόσμου και συνεπώς αποτελεί τον μεγαλύτερο επιχειρηματικό οργανισμό παγκοσμίως. Ο οργανισμός διαθέτει εξειδικευμένο προσωπικό και η έδρα του είναι στο Παρίσι. Το ICC παρακολουθεί τις εξελίξεις στο διεθνές εμπόριο και παρέχει πληροφορίες για τις σύγχρονες τάσεις των επιχειρήσεων διεθνώς. Ο οργανισμός αυτός για την πάταξη της πειρατείας αλλά και άλλων παράνομων δραστηριοτήτων, που απειλούν το διεθνές

εμπόριο, παρέχει τις δικές του υπηρεσίες κατά του εμπορικού εγκλήματος, γνωστές ως Commercial Crime Services (CCS) με έδρα τους το Ηνωμένο Βασίλειο. Το CSS παρέχει πληροφορίες σχετικά με τις διάφορες παραμέτρους, που αφορούν τη σύγχρονη πειρατεία (Freeman, Colin, 2011).

1.4.2.6 Η δράση της οργάνωσης Global Rescue

Οι συνδρομητές της οργάνωσης αυτής επωφελούνται από την απαραίτητη φροντίδα του πληρώματος, που έχει υποστεί πειρατική επίθεση. Η οργάνωση αυτή φροντίζει για την περίθαλψη των θυμάτων και παρέχει ψυχολογική και σωματική υποστήριξη στα θύματα. Μετά από μία βίαιη πειρατική επίθεση τα μέλη του πληρώματος είναι φυσικό επακόλουθο να χρήζουν ιατρικής βοήθειας σε πολλαπλά επίπεδα. Ο ρόλος λοιπόν αυτής της οργάνωσης είναι να καθοδηγεί σωστά τα θύματα των πειρατών και να τα βοηθά να αναρρώσουν (Γκαβέας).

1.5 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

1.5.1 Το Δίκαιο της θάλασσας

Σύμφωνα με το διεθνές θαλάσσιο δίκαιο ,ένα πλοίο στην Ανοικτή Θάλασσα βρίσκεται υπό την αποκλειστική δικαιοδοσία του Κράτους της σημαίας του. Συνεπώς κάθε κράτος πρέπει να αποδίδει εθνικότητα στα πλοία του σύμφωνα με τη δική του νομοθεσία. Επιπλέον κάθε πλοίο έχει μία και μοναδική εθνικότητα. Σύμφωνα με το δίκαιο ένα πλοίο πλεούμενο με δύο σημαίες, θεωρείται ως πλοίο χωρίς εθνικότητα.

Έτσι το Κράτος σημαίας του πλοίου οφείλει να επιμελείται για τα διάφορα ζητήματα του πλοίου. Επιπλέον είναι υπεύθυνο για τον έλεγχο και τη συμμόρφωση του πλοίου με τη διεθνή νομοθεσία. Το κράτος σημαίας είναι αρμόδιο, σύμφωνα με

το δίκαιο, για την ασφάλεια και τη διάσωση στη θάλασσα, για την έρευνα, για την καταστολή του δουλεμπορίου και του λαθρεμπορίου (Δαλακλής, Σιούσιουρας, 2011).

Ωστόσο ο κανόνας σε ορισμένες περιπτώσεις εξαιρείται και έτσι ένα ξένο κράτος μπορεί να έχει δικαιοδοσία σε πλοίο με διαφορετική σημαία, ή αλλιώς έχει δικαίωμα νηοψίας. Έτσι σύμφωνα με το άρθρο 110 το δικαίωμα νηοψίας δίνεται στην περίπτωση που ένα πλοίο στην ανοιχτή θάλασσα εμπλέκεται σε παράνομες εκπομπές, παράνομο εμπόριο, έλλειψη εθνικότητας ή πειρατεία. Οι φορείς του δικαιώματος νηοψίας είναι τα πολεμικά πλοία καθώς και τα κρατικά πλοία όλων των κρατών με ειδική εξουσιοδότηση. Ακόμη σύμφωνα με το άρθρο 111 του θαλάσσιου δικαίου, τα παράκτια κράτη σε ορισμένες περιπτώσεις, έχουν το δικαίωμα της συνεχούς καταδίωξης πλοίων που συνεχόμενα παραβιάζουν τη νομοθεσία τους (Γκορέζης).

Ακόμη σε ότι αφορά το έγκλημα της πειρατείας τα κράτη υποχρεούνται να συνεργάζονται για την καταπολέμησή της. Επίσης για την αντιμετώπιση των περιστατικών ένοπλης ληστείας των πλοίων, που παρατηρούνται κυρίως στη Σομαλία, υπάρχει δυνατότητα άσκησης νομοθετικής και εκτελεστικής ποινικής αρμοδιότητας βάσει της αρχής της παγκοσμίου δικαιοσύνης, σύμφωνα με το άρθρο 105 (Παπαστρατίδης, 2015).

2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

2.1.1 Η πειρατεία στην αρχαία Μεσόγειο

Ιστορικά η πειρατεία φαίνεται να χρονολογείται από την αρχαία περίοδο , τον 13ο αιώνα π.Χ . Η εμφάνιση της πειρατείας φαίνεται να έγινε συγχρόνως με την εμφάνιση των θαλάσσιων μεταφορών. Έτσι η πρώτη περιοχή στην οποία εμφανίστηκε η πρώτη πειρατική επίθεση , αποτελούσε ταυτόχρονα την περιοχή με την πιο έντονη θαλάσσια δραστηριότητα, τη Μεσόγειο. Δεν είναι τυχαίο το γεγονός, πως οι περισσότεροι αρχαίοι Έλληνες λογοτέχνες επέλεξαν ως θέμα τους την πειρατεία. Με το πέρασμα του χρόνου όλο και περισσότεροι λαοί κατέφευγαν στην πειρατεία. Οι πειρατές ήταν ο τρόμος των ναυτικών, ωστόσο συχνά γίνονταν οι ήρωες των φτωχών (Greene,2015).

Οι πειρατές στην αρχαιότητα έκαναν επιθέσεις τόσο σε πλοία όσο και σε πόλεις, με σκοπό την απόκτηση υλικών αγαθών αλλά και δούλων. Τους βασικούς λαούς της Μεσογείου που φαίνεται να εμπλέκονταν με την πειρατεία , αποτελούσαν οι Θράκες, οι Ετρούτσκοι, οι Ιλλύριοι, οι Κίλικες, οι Έλληνες και οι Φοίνικες. Ωστόσο τα πειρατικά φαινόμενα διαδραματίζονταν συχνά εντός του ίδιου κράτους.

Τα κράτη στα οποία αναπτύχθηκε η πειρατεία διέθεταν ορισμένα κοινά χαρακτηριστικά. αρχικά οι περισσότερες θαλάσσιες μεταφορές διεξάγονταν μέσω της Μεσογείου. Επίσης τα πλοία κινούνταν αργά και κοντά σε ακτές ώστε να προσανατολίζονται, με αποτέλεσμα να είναι εύκολη η πρόσβαση τους στους πειρατές. Επιπλέον οι κοινωνίες όπου αναπτύχθηκε η πειρατεία, είχαν έντονο ιστορικό θαλάσσιας δραστηριότητας. Αυτό αφενός έδινε κίνητρο για την ανάπτυξη των επιδέξιων λιστών. Αφετέρου το έδαφος των παραθαλάσσιων περιοχών δεν ευνοούσε για την αγροτική παραγωγή σε ευρεία κλίμακα. Έτσι για βιοποριστικούς λόγους πολλές φορές οι λαοί στρέφονταν προς την πειρατεία (De Souza, 2007).

Έχει βρεθεί πως στον αρχαίο ελληνικό κόσμο η πειρατεία ήταν κοινωνικά αποδεκτή. Αυτό αποδεικνύεται μέσα από αρχαία κείμενα που έχουν διασωθεί, βάσει

των οποίων η πειρατεία αποτελεί βασική μέθοδο ικανοποίησης των βιολογικών αναγκών του ανθρώπου, όπως για παράδειγμα η γεωργία. Εντούτοις διωκόταν η πειρατεία σε βάρος συμπολιτών.

Επιπλέον στην αρχαία Ελλάδα εντοπίζονται οι ονομαζόμενοι «ναυαγιστές». Η δράση των ναυαγιστών γινόταν στην ξηρά. Οι ναυαγιστές με ειδικά τεχνάσματα μπέρδευαν τα πλοία, με σκοπό να νομίζουν πως προσεγγίζουν κάποιο λιμάνι. Έτσι τα πλοία στάθμευαν και οι ναυαγιστές τα λεηλατούσαν. Η τεχνική αυτή φαίνεται να εξαπλώθηκε και στον υπόλοιπο κόσμο, εφόσον το τελευταίο κρούσμα καταγράφεται το 19 αιώνα μετά Χριστό. Οι Φοίνικες συχνά διέπρατταν πειρατικές επιθέσεις με απώτερο στόχο την αιχμαλώτιση και το εμπόριο νέων ανθρώπων ως σκλάβων.

Ακόμη στη δυτική Μεσόγειο υπήρχε έντονη πειρατική δράση. Σε αρχαιολογικά ευρήματα που εντοπίζονται στην Αίγυπτο, αναδεικνύεται η έντονη δράση πειρατικού λαού που ήταν εγκατεστημένος στη σημερινή Σαρδηνία. Οι πρώτοι πειρατές που εντοπίζονται στην περιοχή ανήκουν στη Σικελία.

Διάσημοι πειρατές της δυτικής Μεσογείου αποτελούσαν και Οι Ετρούτσκοι. Οι Ετρούτσκοι ήταν λαός που εντοπίζεται στις ακτές της Τυρρηνικής θάλασσας στη σημερινή δυτική Ιταλία. Θεωρείται ότι βάσισαν την ανάπτυξη του πολιτισμού τους, εκτός των άλλων και στην πειρατεία. Βάσει αρχαιολογικών ευρημάτων, η δράση τους δυτικά επεκτάθηκε έως τη Μαύρη θάλασσα και αποτελούσαν κίνδυνο για όλους τους ενδιάμεσους λαούς. Τις περισσότερες επιθέσεις Ετρούτσκων πειρατών δέχονταν οι Ρωμαίοι. Ακόμη επεκτάθηκαν και ανατολικά. Το κράτος τους ωστόσο διαλύεται τον 3ο αι. π.Χ. . Μετά την πτώση τους, στην περιοχή αυτή αυξήθηκε ο αριθμός των Ελλήνων πειρατών (Greene,2015).

Οι Ρωμαίοι και οι Καρχηδόνιοι φαίνεται πως δεν διέπραξαν ποτέ κάποια πειρατική δράση, ενώ αντίθετα τάσσονταν κατά της πειρατείας. Οι Ρωμαίοι αφενός αποτελούσαν λαό ο οποίος δεν είχε ποτέ κάποια επίδοση στη θάλασσα. Από την άλλη ανέπτυξαν πανίσχυρο στρατό ξηράς. Επιπλέον οι Ρωμαίοι είχαν καταδικάσει την πειρατεία νομικά και ο πειρατής θεωρούταν ως εχθρός της ανθρωπότητας. (De Souza, 2002). Τον 1^ο αι. π.Χ. με την κυριαρχία του πανίσχυρου στρατού τους σε όλη τη Μεσόγειο, κατάφεραν να καταστείλουν ολοκληρωτικά την πειρατεία του αρχαίου κόσμου. Οι Καρχηδόνιοι αφετέρου, επιδόθηκαν στο θαλάσσιο εμπόριο το οποίο και άκμασε. Συνεπώς αν και κατάγονταν από τους Φοίνικες, τάχθηκαν κατά της πειρατείας εφόσον ήθελαν να εμπορεύονται χωρίς προβλήματα. Για την προστασία τους από τους υπόλοιπους πειρατές είχαν συνάψει σχέσεις με τους Ετρούτσκους

(Garnsey ,2007).

Ενδιαφέρον παρουσιάζει η ιστορία απαγωγής του Ιούλιου Καίσαρα από τους Κύλικες πειρατές. Οι Κύλικες μη γνωρίζοντας ποιος ήταν , τον αιχμαλώτισαν με στόχο την απόσπαση λύτρων. Ο Ιούλιος Καίσαρας κράτησε μυστική την ταυτότητά του τους έδωσε τα χρήματα και εκείνοι τον απελευθέρωσαν. Με την επιστροφή του στη Ρώμη αποφάσισε να ηγηθεί του στόλου και να κυνηγήσει τους πειρατές που τον αιχμαλώτισαν. Έτσι τους κυνήγησε και όταν τους εντόπισε τους σκότωσε.

2.1.2 Το πρόβλημα της πειρατείας κατά το μεσαίωνα

Σε όλη τη χρονική διάρκεια της ανθρώπινης ιστορίας από τα πρώτα ταξίδια με πλοίο, εμφανίζονται φαινόμενα πειρατείας, τα οποία σε κάθε εποχή φαίνεται να διατηρούν ορισμένα κοινά. Οι άποροι κάτοικοι των παραθαλάσσιων χωρών δημιουργούσαν μικρές ομάδες και λήστευαν τα εμπορικά πλοία, που αποτελούσαν εύκολους στόχους. Έπειτα καθώς οι πειρατές αποκτούσαν εμπειρία και πλούτο, διακρίθηκαν τάξεις πειρατών, με τις πιο δυνατές ομάδες να ενσωματώνουν τους λιγότερο δυνατούς πειρατές ή να τους εκτοπίζουν. Έτσι οι βάρβαροι κουρσάροι πειρατές την περίοδο της ακμής τους είχαν τόση δύναμη, που μπορούσαν ανενόχλητοι να εξαπολύουν επιθέσεις προς τα πλοία, εφόσον όχι μόνο οι υπόλοιποι πειρατές αλλά και οι κρατικές αρχές αδυνατούσαν να τους αντιμετωπίσουν (Konstam, 2008).

Καθώς όλο και περισσότεροι κουρσάροι πειρατές αποκτούσαν δύναμη, δημιουργούσαν τις δικές τους ομάδες και συχνά οι ομάδες αυτές συνεργάζονταν μεταξύ τους. Κατά το μεσαίωνα διάφορα κράτη συνήθιζαν να συνεργάζονται με τους πειρατές και οργάνωναν πειρατικές επιθέσεις προς τα πλοία των αντιπάλων τους εν καιρώ πολέμου. Για το σκοπό αυτό εκδίδονταν άδεια από το κράτος προς τους κουρσάρους, με την οποία επιτρεπόταν η ληστεία ενός συγκεκριμένου εμπορικού πλοίου ξένης σημαίας, σε συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Η άδεια επίσης καθόριζε το μερίδιο από τα κέρδη της ληστείας που αντιστοιχούσε στο κράτος και το μερίδιο που αντιστοιχούσε στους πειρατές. Διάσημες πειρατικές βάσεις τις εποχής αποτελούσαν οι περιοχές της βόρειας Αφρικής, γνωστές ως Ακτή της Μπαρμπαρίας, που εντοπιζόνταν στο χώρο του Μαρόκου, της Τυνησίας και της Λιβύης (Menefee ,1996).

2.1.3 Η πειρατεία από το 17^ο αιώνα

Στα τέλη του 17^{ου} αιώνα παρατηρήθηκαν τα πρώτα έντονα κρούσματα πειρατείας στην Καραϊβική. Οι πρώτοι πειρατές της περιοχής αποτελούσαν οι Γάλλοι που είχαν εξοριστεί στα νησιά της Καραϊβικής, και οι οποίοι συσπειρώθηκαν και επιτίθονταν σε ισπανικά εμπορικά πλοία. Τη δράση των Γάλλων πειρατών ωστόσο, εκμεταλλεύτηκαν Άγγλοι και Γερμανοί. Η κατάσταση της πειρατείας στην Καραϊβική φαίνεται ότι έδωσε το πλεονέκτημα στην Αγγλία έμμεσα, να ασκεί κάποιο έλεγχο στην Ισπανία. Σταδιακά οι πειρατές απέκτησαν ανεξέλεγκτη δύναμη και οι πειρατικές επιθέσεις επεκτάθηκαν έως την Ασία. Έτσι οι διάφορες αρχές προκειμένου να εμποδίσουν τη δράση των πειρατών υπό το φόβο της δύναμής τους, σύναψαν συμφωνίες μαζί τους κάνοντας παραχωρήσεις στους πειρατές (Platt, 1997).

Τον επόμενο αιώνα ωστόσο οι πειρατικές επιθέσεις εξαπλώθηκαν από την Αμερική έως την Αφρική και την Ασία, με πρωτοστάτες Αμερικανούς και Άγγλους πειρατές της Καραϊβικής. Η έπαρση της πειρατείας αποδόθηκε κυρίως στην ραγδαία αύξηση των εμπορευμάτων, που μεταφέρονταν με πλοία, τα οποία ακολουθούσαν μεγάλες θαλάσσιες οδούς. Οι πειρατές ήταν έμπειροι ναυτικοί, οι οποίοι είχαν συμμετοχή σε πολεμικές συγκρούσεις, ενώ ταυτόχρονα οι λιμενικές αρχές της Ευρώπης δεν είχαν ανακάμψει πλήρως. Επιπλέον η περιοχή της Καραϊβικής δεχόταν έναν τεράστιο αριθμό από εμπορικά, ερευνητικά και διάφορα άλλα πλοία της Ευρώπης (Konstam, 2008).

Ωστόσο τα ονόματα διάφορων πειρατών ανά τους αιώνες γράφτηκαν στην ιστορία. Η ιδιότητα του αρχηγού ενός πειρατικού πλοίου απαιτούσε ιδιαίτερα προσόντα και δεν ήταν εύκολη υπόθεση. Αρχικά ο αρχηγός έπρεπε να βρει το πλοίο του και να μπορεί να οργανώσει την επίθεση. Επιπλέον έπρεπε να είναι σε θέση να μπορεί εύστοχα να διαχειριστεί τα λάφυρα των επιδρομών του και να μπορεί να διαθέσει στην αγορά τα διάφορα αντικείμενα αξίας. Έπειτα ο αρχηγός πειρατής είχε την ικανότητα να επιτίθεται σε καλύτερα πλοία, τα οποία έπειτα τα έπαιρνε υπό την κατοχή του. Ο αρχηγός έπρεπε να ενημερώνεται σχετικά με τα λιμάνια και να μπορεί να βρει καταφύγιο.

Έναν από τους πιο διάσημους πειρατές της ιστορίας, ο οποίος κατάφερε να κυριαρχήσει στη Μεσόγειο αλλά και στις θάλασσες τις Αφρικής, αποτελεί ο περίφημος κοκκινογένης πειρατής, ο πειρατής Μπαρμπαρόσα. Ο Μπαρμπαρόσα και

τα τέσσερα αδέρφια του ήταν πειρατές τούρκικης καταγωγής. Με την κυριαρχία του στο θαλάσσιο κόσμο ο Μπαρμπαρόσα κατάφερε να εδραιώσει την τούρκικη κυριαρχία, η οποία είχε διάρκεια τεσσάρων αιώνων. Η μεγαλύτερη επιτυχία του θεωρείται η κατάληψη της νήσου Κάπρι που βρίσκεται στην Ιταλία. Το κάστρο που έχτισε στο νησί υπάρχει ακόμη (Κραντονέλλη, 2014).

Ένας ακόμη διάσημος πειρατής, ήταν ο βρετανός πειρατής Κάπτεν Κιντ (captain kid). Ο Captain Kid ήταν γνωστός για την αντιπάθεια που έτρεφε προς τους Γάλλους. Έτσι καταλήστευε τα πλοία τους, και όταν δεν μπορούσε να αποθηκεύσει κάποιο θησαυρό των έριχνε στη θάλασσα μέσα σε σεντούκια. Το πρώτο πλοίο που λήστεψε ήταν το αρμένικο πλοίο Cara Merchant. Μόλις συνειδητοποίησε ότι το πλοίο ανήκε σε βρετανό καπετάνιο, προσπάθησε να εμποδίσει τη ληστεία αλλά ήταν ήδη αργά. Ακόμη η σύγχρονη ιστορία καταγράφει έναν ακόμη τρομερό πειρατή, τον «μαυρογέννη» πειρατή Edward Teach. Ο μαυρογένης πειρατής έκανε επιδρομές σε πλοία που μετέφεραν σκλάβους τους οποίους και ελευθέρωνε. Επίσης έκανε επιδρομές σε εμπορικά πλοία που προμήθευαν τις βρετανικές αποικίες της Βόρειας Καρολίνα. Αφού έπαιρνε το εμπόρευμα, μετά το πουλούσε. Η πιο γνωστή του πειρατεία, ήταν ο αποκλεισμός στο λιμάνι του Τσάρλεστον. Εκεί κράτησε ως ομήρους κάποιους αριστοκράτες με στόχο την απόσπαση φαρμάκων. Αφού έλαβε τα φάρμακα τους απελευθέρωσε και έφυγε (Platt, 1997).

Την εποχή αυτή και κατά την περίοδο της τουρκοκρατίας στον ελληνικό χώρο, αξιοσημείωτη ήταν η δράση του πειρατή της Μυκόνου, Μανώλη Μερμελέχα. Αυτός, ο οποίος καταγόταν από τη Δήλο, όπως και πολλοί Έλληνες κατά τη διάρκεια του πολέμου διέφυγαν στην πειρατεία ώστε να μην αιχμαλωτιστούν. Ο συγκεκριμένος πειρατής ωστόσο αποτελούσε τρόμο τόσο για τους Τούρκους όσο και για τους Έλληνες. Προκειμένου να τον εμποδίσει ο τούρκικος στρατός τον απείλησε με ολοσχερή καταστροφή της Μυκόνου, εφόσον δεν υπήρχε άλλος τρόπος να τον σταματήσει. Εκείνος ανταποκρίθηκε με το να παραδοθεί στους Τούρκους, γεγονός για το οποίο το όνομα του έμεινε στην ιστορία. Οι Τούρκοι αξιωματικοί συγκινημένοι από την κοινωνική του ευαισθησία του χάρισαν τη ζωή. Έπειτα από αυτό ο πειρατής έζησε στη Μύκονο ήσυχα εργαζόμενος ως φούρναρης. Ο τάφος του σώζεται μέχρι και σήμερα και αποτελεί μνημείο για το νησί (Κονδύλης, 2006).

Μεταξύ της διετίας 1981 και 1982 σημειώθηκαν δύο πειρατικές επιθέσεις στην περιοχή της Βόρειας Ιρλανδίας. Οι επιθέσεις αυτές ήταν βομβιστικές με αποτέλεσμα την καταβύθιση δύο πλοίων. Οι επιθέσεις αυτές έγιναν από την ίδια

οργάνωση με στόχο, να εμποδίσουν το λαθραίο εμπόριο μεταξύ Ιρλανδίας και Αγγλίας. Εν τέλει οι ιρλανδικές αρχές πήραν τα κατάλληλα μέτρα για την προστασία των πλοίων και έτσι τα πειρατικά φαινόμενα σταμάτησαν.

Τη δεκαετία από το 1990 έως και το 2000 καταγράφηκαν πειρατικές επιθέσεις και στην Κίνα. Η πιο αποτρόπαια πράξη, θεωρείται ένα περιστατικό κλοπής του πλοίου Cheung Son. Οι πειρατές μεταμφιεσμένοι ως αστυνομικοί εισέβαλαν στο πλοίο, σκότωσαν μεγάλο ποσοστό του πληρώματος και έπειτα πούλησαν το εμπόρευσμά του. Το πλοίο δε βρέθηκε ποτέ, ωστόσο κάποιοι από τους πειρατές εντοπίστηκαν από τις αρχές της Κίνας και εκτελέστηκαν (Konstam, 2008).

Στις 19 Νοεμβρίου 2008 καταγράφεται η κατάληψη του μεγαλύτερου πλοίου, που είχε καταγραφεί έως τότε στην ιστορία. Το υπερμέγεθες δεξαμενόπλοιο πετρελαιοφόρο Sirius Star αποτέλεσε το πρώτο κρούσμα εκδήλωσης της σύγχρονης πειρατείας των Σομαλών. Το πλοίο είχε χωρητικότητα δύο εκατομμυρίων δεξαμενών αργού πετρελαίου. Το συνολικό κέρδος των πειρατών ανήλθε στο ποσό των 250 εκατομμυρίων δολαρίων. Έπειτα οι Σομαλοί συνέχισαν τις επιθέσεις και σε άλλα πλοία, με το φαινόμενο να εξελίσσεται έως και σήμερα (Παπανδρέου, 2011).

Σύμβολα τα οποία έχουν ταυτιστεί με τους πειρατές αποτελούν το ξύλινο πόδι, το άγγιστρο αντί για χέρι, το καλυμμένο μάτι και η σημαία τζόλι ρότζερ. Η πειρατική σημαία ή αλλιώς η σημαία τζόλι ρότζερ, είναι μία μαύρη σημαία στην οποία υπάρχουν τα λευκά σύμβολα μίας νεκροκεφαλής με δύο λευκά οστά εκατέρωθεν.

Εικόνα 2.1: η σημαία jolly roger



Η ονομασία τζόλι ρότζερ αποδίδονταν γενικά στη μαύρη και στην κόκκινη σημαία, καιρό πριν αυτή ταυτιστεί με τους πειρατές. Ωστόσο οι πρώτοι πειρατές που χαρακτήρισαν με τον όρο αυτό τη σημαία τους, χρονολογούνται περίπου το έτος 1720. Επίσης η σημαία τζόλι ρότζερ μπορεί να είχε διάφορα σύμβολα εκτός της νεκροκεφαλής όπως καρδιές ή όπλα και μαχαίρια. Το κλασικό σχέδιο με τη νεκροκεφαλή πιθανώς προέκυψε από διάφορους θρύλους για το τάγμα των Ναϊτών.

Οι πειρατές ανύψωναν την σημαία αυτή με στόχο την τρομοκρατία των πλοίων στόχων. Επιπλέον η μαύρη σημαία εξυπηρετούσε ένα ακόμη σκοπό. Αν οι επιβάτες του πλοίου στόχου δεν προέβαλαν αντίσταση, τότε οι πειρατές θα άρπαζαν τη λεία χωρίς να θίξουν το πλήρωμα. Στην περίπτωση όπου οι πειρατές ήταν διατεθειμένοι να βλάψουν τους αιχμαλώτους, ύψωναν προς αυτούς κόκκινη σημαία. Ακόμη πολλές φορές τα πειρατικά πλοία ύψωναν τη σημαία του κράτους στο οποίο ανήκαν, με σκοπό να παραπλανήσουν τα υπόλοιπα πλοία, είτε για να επιτεθούν είτε για να καλυφθούν (Platt, 1997).

2.2 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Η πειρατεία θεωρείται ως η πρώτη οργανωμένη εγκληματική δράση. Οι πειρατές διέπρατταν εγκλήματα, λεηλατώντας ξένες περιουσίες και βασανίζοντας θύματα. Στη σύγχρονη εποχή από το 2004 έως και το 2006 καταγράφηκαν περίπου 2.500 περιστατικά πειρατείας από Σομαλούς, ενώ πιστεύεται πως το αληθές νούμερο είναι κατά πολύ μεγαλύτερο. Ο αριθμός αυτός φαίνεται να είναι σχεδόν διπλάσιος, του αριθμού των περιστατικών που καταγράφονται από το 1998 έως το 2004. Το

οικονομικό κόστος που επέφεραν οι πειρατικές αυτές δραστηριότητες εκτιμάται περίπου στο ποσό των 15 εκατομμυρίων δολαρίων ανά έτος(Langewiesche, 2015).

Επιπλέον οι σύγχρονοι πειρατές χρησιμοποιούν πιο εξελιγμένες τεχνολογίες στις επιθέσεις τους. Πλέον οι πειρατές είναι εφοδιασμένοι με όπλα , με ταχύπλοα πλοία καθώς και με συστήματα εντοπισμού μέσω δορυφόρων. Αυτό προκύπτει από το γεγονός , πως πολλοί πειρατές της Σομαλίας και των γύρω περιοχών έχουν στρατιωτική εμπειρία εφόσον αποτελούν πρώην στρατιώτες. Επιπλέον το εμπόριο όπλων σε αυτές τις περιοχές αποτελεί ένα εξίσου σοβαρό φαινόμενο , με αποτέλεσμα οι πειρατές να εφοδιάζονται με εξελιγμένα όπλα και βόμβες (Δημητρίου, 2012).

Οι περιοχές όπου σήμερα απαντώνται κυρίως τα φαινόμενα της πειρατείας , αποτελούν κυρίως οι νότιες χώρες της Αφρικής . η κύρια αιτία που οδηγεί τους λαούς αυτούς στη διάπραξη πειρατείας οφείλονται στην ασταθή πολιτική κατάσταση που επικρατεί εκεί και στον πόλεμο (Γκαβέας).

Η κυριότερη χώρα που εμπλέκεται σε περιστατικά πειρατείας είναι η Σομαλία. Η ακτογραμμή της χώρας υπολογίζεται μεγαλύτερη από τρεις χιλιάδες χιλιόμετρα. Επιπλέον η Σομαλία γεωγραφικά εντοπίζεται ανάμεσα από κάποιες από τις σημαντικότερες θαλάσσιες οδούς. Ο κόλπος του Άντεν αποτελεί το πέρασμα από τη Μεσόγειο προς την Ερυθρά θάλασσα, μέσω της Διώρυγας του Σουέζ.

Η Νιγηρία αποτελεί τη δεύτερη χώρα σε περιστατικά πειρατείας παγκοσμίως . Θεωρείται ότι οι νιγηριανοί πειρατές ευθύνονται για το ένα πέμπτο των επιθέσεων σε όλο τον κόσμο. Ωστόσο το κράτος προσπαθεί να λάβει τα κατάλληλα μέτρα.

Η Ινδονησία αποτελεί την επόμενη χώρα σε αριθμό περιστατικών. Τα εμπορικά πλοία που διέρχονται από το πέλαγος της δέχονται επιθέσεις από τα τοπικά νησιά. Τα πειρατικά φαινόμενα που εντοπίζονται κυρίως, είναι ένοπλες ληστείες από συμμορίες (Δαλακλής, Σιούσιουρας, 2011).

Το στενό της Μάλακα το οποίο αποτελεί τη θαλάσσια οδό μεταξύ Κίνας και Ινδίας είναι ιδιαίτερα ευάλωτο σε πειρατικές δράσεις, εφόσον συχνά αποτελεί εμπόλεμη ζώνη. Ωστόσο οι χώρες που εμπλέκονται με το τοπικό θαλάσσιο εμπόριο, αύξησαν τις περιπολίες των αρχών προκειμένου να αυξήσουν την ασφάλεια του στενού.

Τα νησιά της Τανζανίας εντοπίζονται σε μία επίσης κύρια οδό , μέσω της οποίας διεξάγεται το ένα δεύτερο του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου με πλοία μεταφοράς container αλλά και των πετρελαιοφόρων πλοίων. Συνεπώς τα πολυάριθμα νησιά της Τανζανίας αποτελούν πλεονέκτημα για τους πειρατές, οι οποίοι συχνά

παρασύρουν τα πλοία και τα λεηλατούν.

Στην περιοχή του Μπαγκλαντές εντοπίζεται μία ακόμα εστία πειρατικών επιθέσεων. Στο λιμάνι της Κιταγκόνγκ έχουν καταγραφεί πολυάριθμες επιθέσεις, σε πλοία που μόλις έχουν εισέλθει στο λιμάνι. Οι τοπικές αρχές έχουν κατορθώσει να περιορίσουν σε μικρό βαθμό τις επιθέσεις (Δημητρίου, 2007).

Δύο ακόμη χώρες οι οποίες πλήττονται σε μεγάλο βαθμό από την πειρατεία, αποτελούν η Μαλαισία και το Περού. Η Μαλαισία βρέχεται από τη θάλασσα της νότιας Κίνας. Το Περού εντοπίζεται ενδιάμεσα της Νότιας και της Βόρειας Αμερικής. Χάρη στο μεγάλο δίκτυο διακίνησης ναρκωτικών που ανέπτυξε, αποτελεί κεντρικό σημείο πειρατικών επιθέσεων οι οποίες απειλούν ολόκληρη την Αμερική (Exquemelin, 1991).

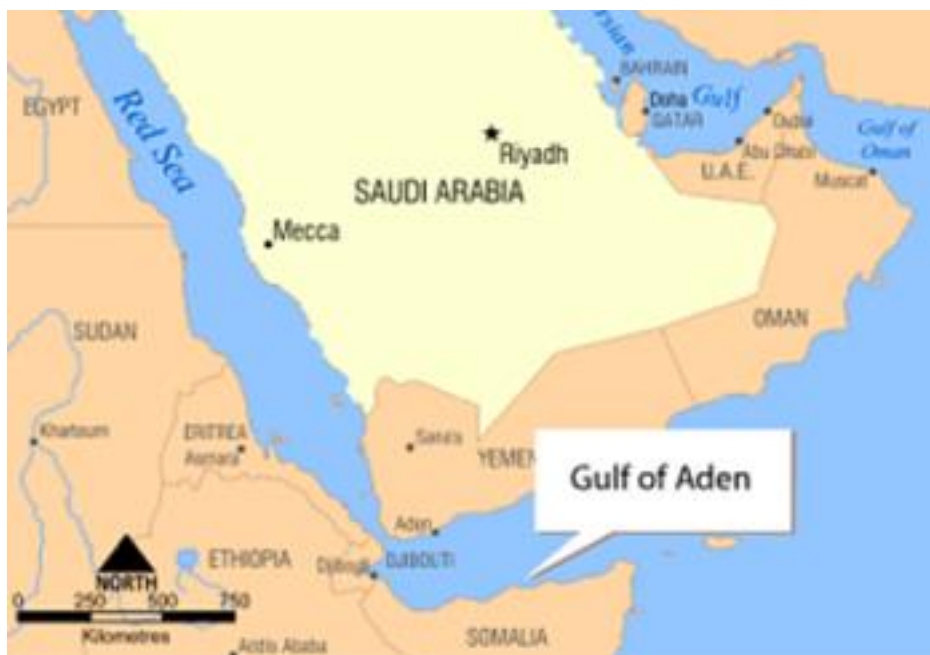
Οι ακτές της Βραζιλίας εκτείνονται έως την Αργεντινή, συνεπώς η Βραζιλία αποτελεί σημαντικό σημείο για τη διεξαγωγή του θαλάσσιου εμπορίου στην Αμερική. Αρκετά κρούσματα πειρατείας έχουν καταγραφεί και στη Βραζιλία, ενώ οι πειρατές, όπως και στην περίπτωση της Αφρικής, είναι κυρίως φτωχοί ψαράδες. Οι επιθέσεις των πειρατών έχουν ως στόχο τους εμπορικά πλοία αλλά και μικρότερα πλοία γιοτ. Οι πιο επικίνδυνες περιοχές θεωρούνται οι περιοχές κοντά στις εκβολές του Αμαζονίου.

Ωστόσο πειρατικές επιθέσεις έχουν καταγραφεί και σε κάποιες περιοχές της Ευρώπης σε μικρότερο βαθμό. Τα περισσότερα κρούσματα πειρατικών επιθέσεων στην Ευρώπη έχουν καταγραφεί στη θάλασσα της Μάλτας, ενώ ακολουθούν η Ιταλία και η Ολλανδία. Λίγα κρούσματα έχουν καταγραφεί στη Μεσόγειο, τη Μαύρη και την Κασπία θάλασσα. Η Μεσόγειος επίσης αποτελεί κομβικό σημείο στη μεταφορά των πειρατών και του οπλισμού τους (Παπανδρέου, 2011).

2.3 ΕΠΑΝΕΜΦΑΝΙΣΗ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Στη Σομαλία και γενικά στην Αφρική, καταγράφεται ένας τεράστιος αριθμός πολέμων και τοπικών συγκρούσεων. Η αναρχία που επικρατεί σε πολλές περιοχές πυροδότησε την οργάνωση ποικίλων παράνομων ομάδων που επιδίδονται σε διάφορα εγκλήματα μεταξύ αυτών και στην πειρατεία (Γκαβέας).

Εικόνα 2: η γεωγραφική θέση του Κόλπου του Άντεν



Πηγή: [https:// wikipedia.org](https://wikipedia.org)

2.3.1 Αιτίες εμφάνισης του φαινομένου

Παρακάτω παρουσιάζονται οι αιτίες που οδήγησαν στην επανεμφάνιση της πειρατείας. Αρχικά όπως προαναφέραμε η εμπόλεμη κατάσταση των χωρών αυτών έδωσε χώρο στην εξάπλωση των παράνομων οργανώσεων. Επίσης συχνά οι πειρατές αποτελούν πρώην στρατιωτικούς, οι οποίοι έχουν λάβει μέρος σε κάποια μάχη και έχουν πολεμική εμπειρία. Ακόμη εξαιτίας της ευάλωτης πολιτικής κατάστασης ο έλεγχος των πειρατών είναι ανεπαρκής (Langewiesche, 2015). Το 1991 προήλθε πτώση της κυβέρνησης της Σομαλίας από το ξέσπασμα μίας σειράς συγκρούσεων και εμφύλιου πολέμου, με συνέπεια να επικρατήσει αναρχία στην περιοχή. συνεπώς στη Σομαλία άρχισαν να εμφανίζονται όλο και περισσότερες παράνομες οργανώσεις, οι οποίες εμπλέκονταν σε διάφορα εγκλήματα, όπως το εμπόριο ναρκωτικών και η πειρατεία. Το ίδιο φαινόμενο παρατηρήθηκε παλαιότερα και στην Ινδονησία.

Πολλές φορές στο παρελθόν παρατηρήθηκε ότι, οι πειρατές ήταν ντόπιοι ψαράδες. Ο σκοπός των επιθέσεων σε αυτή την περίπτωση, είναι η απομάκρυνση των πλοίων, επειδή εμποδίζουν την αλιεία των παράκτιων χωρών της Αφρικής (Παπανδρέου , 2011). Γενικά έχει επικρατήσει η εντύπωση πως, οι πρώτοι πειρατές της Αφρικής είχαν ως στόχο την απομάκρυνση των ξένων αλιευτικών πλοίων καθώς και τη μείωση των αποβλήτων στις θάλασσές τους. Δηλαδή προκειμένου να προστατεύσουν το βασικό οικονομικό τους πόρο , την αλιεία, οι Σομαλοί αλλά και άλλα κράτη όπως οι Νιγηριανοί στράφηκαν προς την πειρατεία. Επιπρόσθετα οι ντόπιοι κάτοικοι που ακολούθησαν τους πειρατές έχουν το πλεονέκτημα της εξοικείωσης με το φυσικό περιβάλλον, που τους δίνει τη δυνατότητα να κάνουν αιφνίδιες και ταχύτατες επιθέσεις στα εμπορικά πλοία (Δημητρίου, 2012).

Η αναρχία που επικράτησε στην περιοχή, έδωσε αφορμή στο δυτικό πολιτισμό να εκμεταλλευτεί τα ύδατα της Σομαλίας προς το οικονομικό του συμφέρον. Ο κόλπος του Άντεν που βρέχει τη Σομαλία, αποτελεί ένα βιότοπο με μεγάλη βιοποικιλότητα. Στον κόλπο αυτό επιβιώνουν διάφορα θαλάσσια είδη και φυτά. Έχει καταγραφεί ότι πολλές χώρες της Ευρώπης, της Ασίας και του υπόλοιπου κόσμου, ληλάτησαν το βιολογικό πλούτο του Κόλπου, εξαιτίας της υπέρμετρης αλιείας που διέπρατταν παράνομα στην περιοχή. μία ακόμη συνέπεια αυτής της τακτικής ήταν πως οι ντόπιοι ψαράδες έχασαν ένα μεγάλο μέρος από τα εισοδήματά τους και πολλοί επήλθαν σε απελπιστική οικονομική κατάσταση (Burnett ,2002).

Ακόμη μία φυσική καταστροφή του 2004 έφερε στο φως ένα άλλο είδος εκμετάλλευσης της περιοχής. Ως γνωστών σήμερα για τη συλλογή μεγάλων όγκων αποβλήτων από τις βιομηχανίες, τα χημικά εργαστήρια, τα νοσοκομεία και οποιαδήποτε άλλη εγκατάσταση λειτουργούν εξειδικευμένες εταιρείες, οι οποίες συλλέγουν και διαχειρίζονται τα απόβλητα. Το τσουνάμι του 2004 λοιπόν που έπληξε τον Κόλπο του Άντεν, είχε ως αποτέλεσμα , να πλημμυρίσει η Σομαλία με μεγάλους όγκους τοξικών αποβλήτων (Freeman, Colin, 2011). Η τραγική συνέπεια για τους Σομαλούς και ιδιαίτερα για τους κατοίκους της Πουτλάνδης, ήταν η μόνιμη μόλυνση πολλών κατοίκων, η εμφάνιση ασθενειών και σε μερικούς ασθενείς προήλθε μέχρι και θάνατος. Έτσι επιβεβαιώθηκε πως για αρκετά χρόνια, γινόταν κατά συρροή ρίψη τοξικών και επικίνδυνων αποβλήτων στον Κόλπο του Άντεν. Επίσης η μαφία της Ιταλίας φαίνεται να είχε καθοριστικό ρόλο στην έξαρση της πειρατείας στη Σομαλία. Έχει αποδειχθεί πως τα παράνομα πλοία της ιταλικής μαφίας έχουν ξεφορτωθεί μεγάλο όγκο παράνομων φορτίων στον Κόλπο του Άντεν, ενώ παράλληλα ασκούσαν

παράνομη αλιεία με μεγάλα αλιευτικά πλοία(Langewiesche, 2015).

Τα γεωλογικά χαρακτηριστικά της περιοχής την καθιστούν ελκυστικό σημείο για την άσκηση της πειρατείας, εφόσον είναι ένα στενός θαλάσσιος δρόμος, τον οποίο διασχίζουν καθημερινά πλοία από όλο τον κόσμο. Επιπλέον η γεωγραφική θέση των χωρών αυτών τις καθιστά ως σημεία ελέγχου του εμπορίου μεταξύ της ερυθράς θάλασσας και της Μεσογείου , αλλά και των γενικότερων μεταφορών που διεξάγονται μέσω της διώρυγας του Σουέζ. Αυτό προκύπτει ότι για τη διέλευση των πλοίων από το ένα μέρος στο άλλο είναι υποχρεωτική η διέλευση από τη διώρυγα και άρα από τον κόλπο του Άντεν. Τα πλοία περνούν από τον Κόλπο ώστε να μεταφέρουν το φορτίο τους μεταξύ της Ευρώπης και της Ασίας, χωρίς να κάνουν τον κύκλο της Αφρικής. Με αυτόν τον τρόπο οι εταιρείες εξοικονομούν χρήματα αλλά και χρόνο (Δημητρίου, 2012).

Οι περιοχές της Αφρικής όπου εκτελούνται οι περισσότερες επιθέσεις, είναι περιοχές πλούσιες σε κοιτάσματα πετρελαίου. Η επιθυμία των ΗΠΑ για έλεγχο των πετρελαιοπηγών αλλά και των διεθνών θαλάσσιων δρόμων της περιοχής, αποτελούν σημαντική αφορμή για μια σειρά πειρατικών επιθέσεων (Παπανδρέου, 2011).

Στην εποχή μας το μεγαλύτερο ποσοστό του διεθνούς εμπορίου διεξάγεται μέσω της θάλασσας. Οι τεράστιες ποσότητες αγαθών που μετακινούνται, καθιστούν δύσκολο τον έλεγχο των εμπορευμάτων, δίνοντας το έναυσμα για το λαθρεμπόριο παράνομων φορτίων όπως όπλων ή ναρκωτικών. Το παράνομο εμπόριο είναι ένα ακόμη κίνητρο των επιτήδειων πειρατών (Archer, Pelton , 2012).

2.3.2 Συνέπειες της πειρατείας

Το 2005 ένα δεξαμενόπλοιο μεταφοράς πετρελαίου βρισκόταν υπό πειρατική κράτηση για δύο εβδομάδες, και έπειτα πουλήθηκε από τους πειρατές για 315.000 δολάρια. Το 2009 εκτιμήθηκε ότι τα χρήματα που έχουν δοθεί στους πειρατές ως λύτρα , ανέρχονται στο ποσό των 58.000.000 δολαρίων , ενώ το 2010 έφτασαν έως τα 230.000.000 δολάρια. Ωστόσο από το 2011 τα έσοδα των πειρατών μειώθηκαν κατά 160.000.000 δολάρια, μια πτωτική τάση η οποία έχει αποδοθεί στην εντατικοποίηση προσπαθειών καταστολής της πειρατείας. Το οικονομικό πλήγμα που

επιφέρει η πειρατεία, δεν έγκειται μόνο στην απόσπαση λύτρων. Οφείλεται και στις πολυδάπανες προσπάθειες και ενέργειες που γίνονται με στόχο την καταστολή της (Archer, Pelton, 2012).

Κατά την περίοδο ακμής της πειρατείας το 2008, οι ντόπιοι κάτοικοι παραπονέθηκαν ότι η παρουσία τόσων πολλών ένοπλων ανδρών τους έκανε να αισθάνονται ανασφαλείς. Επιπλέον η μεγάλη αγοραστική ικανότητα των πειρατών σε αντίθεση με τους υπόλοιπους πολίτες, επέφερε προβλήματα στην τοπική οικονομία, δημιουργώντας μεγάλες ανισότητες μεταξύ των πλούσιων πειρατών και των φτωχών κατοίκων. Ακόμη πολλοί κατηγορούν τους πειρατές για την υπερβολική κατανάλωση αλκοολούχων ποτών και ουσιών (Bowden, 2010).

Ενδεικτικά τα προβλήματα που επέφερε η πειρατεία το 2010 ήταν τα εξής. Τα έσοδα της Αιγύπτου μειώθηκαν, εξαιτίας της διέλευσης όλο και λιγότερων πλοίων από τη διώρυγα του Σουέζ και του προβληματικού εμπορίου με τις γειτονικές χώρες. Η οικονομική ζημία ανήλθε στα 642.000.000 δολάρια. Ακόμη μειώθηκε ο τουρισμός και η αλιεία στις Σεϋχέλλες. Περίπου το 50% των εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο, διέρχονται από την ακτογραμμή Κέρας της Αφρικής. Η Ναυτική Δύναμη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EE NAVFOR) έχει ετήσιο προϋπολογισμό άνω των 8.000.000 ευρώ που προορίζονται για την περιπολία των ακτών της Αφρικής (Gill, Sharon, 2011).

Το 2011 εκτιμήθηκε ότι οι έμμεσες δαπάνες της πειρατείας ήταν πολύ υψηλότερες και πιθανώς αγγίζουν το ποσό των 6.500.000.000 δολαρίων. Σε αυτά τα έξοδα συμπεριλαμβάνονται η ασφάλιση, η ναυτική υποστήριξη, οι νομικές διαδικασίες, η επαναπροώθηση των πιο αργών πλοίων καθώς και άλλα απαραίτητα μέτρα που προκύπτουν και που λαμβάνονται από τους πλοιοκτήτες.

Μια άλλη έκθεση από το 2011 διερεύνησε τα αίτια και τις συνέπειες της διεθνούς πειρατείας, με ιδιαίτερη έμφαση σε δραστηριότητες στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας. Το έγγραφο υποστήριξε ότι αυτό που ξεκίνησε ως μια προσπάθεια στα μέσα της δεκαετίας του 1990 από τους αλιείς της Σομαλίας για την προστασία των χωρικών τους υδάτων, πλέον τείνει να εξελιχθεί σε μια αναδυόμενη αγορά από μόνη της. Βάσει της έκθεσης ο αριθμός των νέων πειρατών έχει προοπτική να αυξηθεί κατά 400 άτομα ετησίως. Παράλληλα το εισόδημα των πειρατών σε λύτρα ενδέχεται να αυξηθεί κατά 400 εκατομμύρια δολάρια ετησίως, ενώ το κόστος της πειρατείας στο σύνολό της προβλέπεται να αυξηθεί σε 15 δισεκατομμύρια δολάρια (Owen, 2011).

2.4 ΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ

2.4.1 Διεθνές Δίκαιο και διεθνή μέτρα αντιμετώπισης της πειρατείας

Η Κυβέρνηση της Σομαλίας για την εξάλειψη του φαινομένου της πειρατείας, επέτρεψε στα ξένα πολεμικά πλοία να κάνουν ελέγχους και επιδρομές στα εγχώρια ύδατα της Σομαλίας. Συγκεκριμένα το 2008 το κράτος της Πουτλάνδης ζήτησε από τον ΟΗΕ έμπρακτη βοήθεια, προκειμένου να αντιμετωπιστεί διεθνικά το ζήτημα της πειρατείας. Ο ΟΗΕ ανταποκρίθηκε στο αίτημα της χώρας δίνοντας την άδεια στα ξένα κράτη, να επιληφθούν του φαινομένου στέλνοντας πλοία στον Κόλπο του Άντεν (Δαλακλής, Σιούσιουρας, 2011).

Οι πρώτες χώρες που ανταποκρίθηκαν στο κάλεσμα της Σομαλίας, αποτελούν οι ΗΠΑ, ο Παναμάς και η Γαλλία. Επιπλέον υπήρξαν προτάσεις για παρέμβαση των ξένων κρατών και στις υπόλοιπες περιοχές της Αφρικής, στις οποίες παρατηρούνται έντονα φαινόμενα πειρατείας, ωστόσο οι προτάσεις αυτές σύντομα καταρρίφθηκαν από την αρνητική στάση κυρίως των ασιατικών χωρών. Λίγο αργότερα το ναυτικό της Ινδίας συμμετείχε επίσης στις επιχειρήσεις του ΟΗΕ κατά της πειρατείας. Τον Δεκέμβρη του 2008 το συμβούλιο ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών ψηφίζει το άρθρο UNSCR 1846 (2008), με το οποίο οργανώνονται οι διεθνείς δράσεις κατά της πειρατείας και εδραιώνεται η ουσιαστική καταπολέμησή της και από το ίδιο το κράτος της Σομαλίας αλλά και από τα υπόλοιπα κράτη, στα οποία ευδοκιμεί η πειρατεία.

Γενικά το κράτος της Σομαλίας φαίνεται να μην μπορεί να ασκήσει επαρκή καταστολή των πειρατών. Αρχικά η πολιτεία της Πούτλαντ, η οποία διαθέτει και τις περισσότερες πειρατικές βάσεις δηλώνει αδυναμία για έλεγχο της πειρατείας. Εντούτοις ο Ο.Η.Ε. έχει λάβει πληθώρα μέτρων, τα οποία η πολιτεία αδυνατεί να εφαρμόσει. Η αδυναμία ελέγχου δίνει έναυσμα για υποψίες, οι οποίες θέλουν τους πειρατές να υποκινούνται από άλλες ισχυρές οργανώσεις, που πιθανώς να βρίσκονται εκτός του κράτους της Σομαλίας(Archibugi, Chiarugi) .

Σύμφωνα με το νομικό πλαίσιο των Η.Π.Α. οι πειρατές τιμωρούνται με ισόβια

κάθειρξη. Ωστόσο η εφαρμογή του νόμου είναι ελλιπής, διότι έως τώρα δεν υπάρχει κάποιος συγκεκριμένος ορισμός της πειρατείας. Επιπλέον ο νόμος περιλαμβάνει μόνο περιστατικά εντός της επικράτειας των Η.Π.Α. (Δαλακλής, Σιούσιουρας, 2011) .

Σύμφωνα με το άρθρο 101 της διεθνούς σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας που δίνεται παρακάτω, η πειρατεία συνίσταται στις εξής πράξεις :

1. Κάθε παράνομη πράξη βίας ή κρατήσεως ή αρπαγής που διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς από πλήρωμα ή επιβάτες ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους και έχει στόχο :

(α) πλοίο ή αεροσκάφος, ή άλλα άτομα ή περιουσία επί του άλλου πλοίου ή αεροσκάφους

(β) πλοίο ή αεροσκάφος ή άτομα ή περιουσία σε τόπο που είναι εκτός της δικαιοδοσίας κάθε κράτους

2. Κάθε πράξη ηθελημένης συμμετοχής στην λειτουργία πλοίου με γνώση των πραγμάτων που το καθιστούν πειρατικό πλοίο ή αεροσκάφος.

3. Κάθε πράξη με την οποία υποκινούνται οι πράξεις των παραγράφων 1. ή 2. (Ο.Η.Ε.)

Δεδομένης της έξαρσης της πειρατείας τα τελευταία χρόνια, το δίκαιο της θαλάσσης αναδιαρθρώνεται και ορίζει νέες παραμέτρους. Έτσι δημιουργούνται περιφερειακά κέντρα δίωξης των Σομαλών πειρατών, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις επιτρέπεται η καταδίωξη και στην στεριά της Σομαλίας. Επιπλέον τα κράτη έχουν δικαίωμα να δικάζουν τους Σομαλούς πειρατές, τους οποίους έπειτα πρέπει να αποστέλλουν στη Σομαλία, ώστε να εκτίσουν την ποινή τους (Παπαστρατίδης, 2015).

Συνεπώς βάσει του νόμου στα ύδατα που δεν βρίσκονται υπό κάποια επικράτεια , κάθε κράτος μπορεί να χειριστεί τα πειρατικά φαινόμενα βάσει της δικής του νομοθεσίας. Αυτό στην πράξη επιφέρει κάποιες δυσκολίες , εξαιτίας των διαφορών στα νομικά πλαίσια κάθε κράτους.

Ωστόσο το νομικό πλαίσιο που καταδικάζει τις πειρατικές ενέργειες συχνά δεν είναι ξεκάθαρο και δεν μπορεί να εφαρμοστεί. Έχουν καταγραφεί περιστατικά στα οποία , ένα κράτος απελευθέρωσε κρατούμενους ξένους πειρατές , διότι ο νόμος αφορούσε τους υπηκόους του κράτους. Ακόμη τα διεθνή δικαστήρια , δεν αναλαμβάνουν υποθέσεις πειρατείας. Για τους λόγους αυτούς οι πειρατές που

συλλαμβάνονται στην Ευρώπη ή στην Αμερική, συχνά αποστέλλονται στην Κένυα όπου και δικάζονται (Archibugi, Chiarugi).

Το Συμβούλιο Ασφαλείας του Ο.Η.Ε. δεν έχει ορίσει ουσιαστικά μέτρα κατά της πειρατείας. Όπως προαναφέρθηκε ενώ έχει λάβει μια σειρά μέτρων αντιμετώπισης από τη Σομαλία, το κράτος της Σομαλίας αδυνατεί να εκπληρώσει τα μέτρα αυτά. Επιπλέον δεν έχει ορισθεί κάποιο εξουσιοδοτημένο όργανο το οποίο να επιμελείται τα διεθνή περιστατικά πειρατείας. Εντούτοις κάθε μεμονωμένο κράτος καταδικάζει την πειρατεία και έχει προνοήσει νομικά για περιστατικά εντός της επικράτειάς του (Herrmann, Wilfried, 2004).

Πλέον τα περισσότερα πλοία που διασχίζουν τους επικίνδυνους θαλάσσιους δρόμους, διαθέτουν συγκεκριμένο εξοπλισμό και ακολουθούν τις λεγόμενες βέλτιστες πρακτικές διαχείρισης, για να αντιμετωπίσουν τους πειρατές. Αρχικά όλα τα πλοία περιβάλλονται με συρματόπλεγμα, ορισμένες φορές ηλεκτροφόρο, προκειμένου να μην μπορούν οι πειρατές να αναρριχηθούν. Ακόμη πλευρικά του πλοίου, τοποθετούνται ειδικοί αγωγοί νερού, οι οποίοι εκτοξεύουν μεγάλες ποσότητες νερού με πίεση προς τους πειρατές. Εντός του μηχανοστάσιου του πλοίου συνιστάται ο σχεδιασμός ειδικού δωματίου ασφάλειας, το οποίο θα χρησιμεύει για την προστασία του πληρώματος σε περίπτωση εισβολής στο πλοίο. Οι διάφοροι χώροι του πλοίου πρέπει ασφαλιζονται και να υπάρχουν μεταξύ τους ειδικές πόρτες ασφαλείας, καθώς επίσης και να παρακολουθούνται με κατάλληλο σύστημα βιντεοσκόπησης. Επιπλέον τα πλοία βρίσκονται σε συνεχή επικοινωνία με τα πολεμικά πλοία, που περιπολούν τον Κόλπο του Άντεν και το πλήρωμα υπόκειται σε διαδικασίες προσομοίωσης πειρατικών επιθέσεων, ώστε να είναι σε ετοιμότητα ανά πάσα στιγμή. Επίσης συνιστάται η σύμπλευση των πλοίων με τους ομαδικούς διάπλους των διάφορων πολεμικών πλοίων (Menefee ,1996).

2.4.2 Ομάδες αντιμετώπισης και καταπολέμησης της πειρατείας

Για την ασφαλή διέλευση των πλοίων από τον Κόλπο του Άντεν, πραγματοποιείται τακτικά ομαδικός διάπλους από ομάδες πολεμικών πλοίων όλων των χωρών εντός καθορισμένων συντεταγμένων, που ορίζουν τις ζώνες κινδύνου πειρατικής επίθεσης. Οι ομάδες αυτές δρουν ατομικά ή σε συνεργασία και συμπλέουν μαζί με τα διάφορα εμπορικά πλοία, έπειτα από οργάνωση και γνωστοποίηση της ημερομηνίας του ομαδικού διάπλου. Προκειμένου να συμμετέχει ένα πλοίο σε ομαδικό διάπλου για την ασφάλειά του, οφείλει να ενημερώσει μία από τις ομάδες για την ημερομηνία του ταξιδιού του (Herrmann, Wilfried, 2004).

Μία από τις ομάδες πολεμικών πλοίων, που εξειδικεύονται στον Κόλπο του Άντεν, είναι η Combined Maritime Forces (CMF), η οποία διαθέτει περίπου τριάντα πολεμικά πλοία από είκοσι τέσσερις διαφορετικές χώρες. Οι χώρες του NATO έχουν επίσης προβεί σε συντονισμένη δράση κατά της πειρατείας, δημιουργώντας την ομάδα Standing NATO Maritime Group. Επιπλέον τα κράτη της Ρωσίας, της Κίνας, της Ιαπωνίας και της Ινδίας διαθέτουν τις ατόμικες τους ομάδες πολεμικών πλοίων, οι οποίες παρέχουν ασφάλεια στα πλοία διεθνούς προέλευσης. Ακόμη είναι εφικτή η προστασία κάποιου πλοίου από οποιοδήποτε πολεμικό πλοίο διαπλέει στον Κόλπο του Άντεν, έπειτα από συμφωνία. (Bowden, 2010)

Οι διάφορες ομάδες συντονίζονται από Κέντρο Ασφάλειας της Ναυτιλίας στο Κέρασ της Αφρικής (Maritime Security Centre – Horn of Africa, MSCHOA), το οποίο είναι υπεύθυνο για τη διοργάνωση ενός ομαδικού διάπλου και για την ενημέρωση των πλοίων, που πρόκειται να διασχίσουν τον Κόλπο του Άντεν. Συνεπώς τα πλοία που επιθυμούν να δέχονται την προστασία των διάφορων ομάδων, οφείλουν να εγγράφονται στο MSCHOA, και να δίνουν αναφορά για την ημερομηνία του ταξιδιού τους (Freeman, Colin, 2011).

Όσον αφορά τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organization, IMO), η απειλή της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας εναντίον πλοίων ήταν στην ημερήσια διάταξη του, από τις αρχές της δεκαετίας του 1980 (Mankabady, 1986). Στα τέλη της δεκαετίας του 1990 και στις αρχές της δεκαετίας του 2000 το επίκεντρο του ήταν η θάλασσα της Νότιας Κίνας και τα Στενά της Μάλακα και της Σιγκαπούρης. Πιο πρόσφατα, από το 2005, ο IMO έχει επικεντρωθεί στην πειρατεία στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, στον Κόλπο του Άντεν και τον

ευρύτερο Ινδικό Ωκεανό. Αυτή τη στιγμή ο IMO επικεντρώνεται στην εφαρμογή μιας στρατηγικής για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα στη Δυτική και Κεντρική Αφρική, σε συμφωνία με τις τοπικές αρχές. Ο Οργανισμός, με την υποστήριξη και τη συνεργασία της ναυτιλιακής βιομηχανίας, έχει αναπτύξει μια σειρά μέτρων κατά της πειρατείας, τα οποία έχουν συμβάλει προς την κατεύθυνση της άμβλυνσης των αρνητικών επιπτώσεων, που τίθενται από την πειρατεία παγκοσμίως. Τα περιστατικά πειρατείας και ένοπλης ληστείας εναντίον πλοίων καταγράφονται στο Παγκόσμιο Σύστημα Ολοκληρωμένης Αποστολής Ναυτιλιακών Πληροφοριών (GISIS) του IMO, και είναι διαθέσιμα στο κοινό (Archibugi, Chiarugi).

Επιπλέον ο IMO παρέχει βοήθεια, στα κράτη μέλη που επιδιώκουν να αναπτύξουν τα δικά τους εθνικά ή περιφερειακά μέτρα, για την αντιμετώπιση της απειλής της πειρατείας, της ένοπλης ληστείας εναντίον πλοίων και άλλων παράνομων θαλάσσιων δραστηριοτήτων, εάν και όταν του ζητηθεί (Bowden, 2010). Τέτοιες περιπτώσεις αποτελούν ο κώδικας δεοντολογίας σχετικά με την καταστολή της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας κατά των πλοίων στον Δυτικό Ινδικό Ωκεανό και στον Κόλπο του Άντεν (Κώδικας Δεοντολογίας του Τζιμπούτι), που συμφωνήθηκε μεταξύ των χωρών μέσα και γύρω από το δυτικό Ινδικό Ωκεανό, καθώς και ο κώδικας δεοντολογίας σχετικά με την καταστολή της πειρατείας, της ένοπλης ληστείας εναντίον πλοίων, και της παράνομης θαλάσσιας δραστηριότητας στη Δυτική και κεντρική Αφρική, στην περιοχή του Κόλπου της Γουινέας της Δυτικής Αφρικής.

2.4.3 Η στάση της Ευρώπης και το Ελληνικό Δίκαιο

2.4.3.1 Η στάση της Ευρώπης

Η Ευρώπη έχει αναπτύξει τη δική της πολεμική δύναμη κατά της πειρατείας, την Ναυτική Δύναμη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, EU NAVFOR SOMALIA, η οποία ελέγχει το Κέντρο Ασφάλειας της Ναυτιλίας στο Κέρασ της Αφρικής, MSCHOA. Οι δράσεις της ομάδας, που χρησιμοποιούν το όνομα ATALANTA, συντονίζονται με τις υπόλοιπες διεθνείς ομάδες και απευθύνονται στην προστασία των ακτών της Αφρικής και των διερχόμενων πλοίων (Δαλακλής, Σιούσιουρας, 2011).

Η οργάνωση EU NAVFOR για την αύξηση της προστασίας των πλοίων συνιστά μία σειρά από προτάσεις. Αρχικά θα πρέπει όλοι όσοι εμπλέκονται με τις μεταφορές να ενημερώνονται σε συνεχή βάση, για τις περιοχές όπου εντοπίζονται κρούσματα πειρατείας. Επιπρόσθετα το πλήρωμα θα πρέπει να είναι σε ετοιμότητα, να έχει εκπαιδευτεί κατάλληλα, αλλά και να έχει ένα οργανωμένο σχέδιο αντιμετώπισης για την περίπτωση της πειρατικής επίθεσης. Κατά τη διέλευση του πλοίου από περιοχή ευάλωτη σε πειρατεία, το πλοίο θα πρέπει να έχει συνεχώς ανοιχτά τα φώτα του και το αυτόματο σύστημα εντοπισμού AIS GPS, και κατά τη διάρκεια της νύχτας. Επιπλέον οι αντλίες εκτόξευσης νερού πρέπει να είναι πάντα έτοιμες για χρήση. Επίσης το πλοίο πρέπει να πλέει όσο πιο γρήγορα μπορεί. Όποτε είναι εφικτό, συνίσταται για τα πλοία να αποφεύγουν τις περιοχές υψηλού κινδύνου και να ακολουθούν εναλλακτικούς δρόμους (Archibugi, Chiarugi).

Τα πλοία πρέπει συνεχώς να συμμορφώνονται με τους κανόνες για την πρόληψη των συγκρούσεων στη θάλασσα. Επίσης ο καπετάνιος και το πλήρωμα οφείλουν να έχουν κάθε στιγμή καλή ορατότητα. Ακόμη συνίσταται η προσάρτηση περισσότερου πληρώματος στη γέφυρα και η χρήση τουλάχιστον δύο κινητήρων και γεννητριών στο πλοίο, ώστε σε περίπτωση βλάβης της μιας, το πλοίο να μπορεί να ανταπεξέλθει. Για τον εκφοβισμό των πειρατών πρέπει να χρησιμοποιούνται φώτα και ηχητικά μηνύματα ή εφέ, τα οποία εντάσσονται στο σχέδιο ασφαλείας του πλοίου, Drills and Ship Security Plan. Κατά τη διέλευση του πλοίου από τις περιοχές κινδύνου, αυτό οφείλει να ενημερώνει το κέντρο ναυτιλιακής ασφάλειας. Η ασφάλεια του πληρώματος και των επιβατών έχει πάντα προτεραιότητα. Το πλήρωμα θα πρέπει να ακολουθεί πιστά το προαναφερθέν σχέδιο. Επίσης σε περίπτωση επίθεσης όλο το πλήρωμα οφείλει να εισέλθει στον ειδικά διαμορφωμένο χώρο ασφαλείας, και κανένας δεν πρέπει να βγει έξω από αυτό (Herrmann, Wilfried, 2004).

Η Δανία αποτελεί ναυτιλιακή χώρα, η οικονομία της οποίας βασίζεται στο εμπόριο. Η ναυτιλία της Δανίας σήμερα πλήττεται από την πειρατεία, έτσι το κράτος της χώρας κινητοποιείται προς την αντιμετώπιση του φαινομένου. Ένα από τα κύρια αιτήματα της Δανίας είναι η αποτελεσματική δίκη των πειρατών. Είναι γεγονός πως οι υπόλοιπες χώρες της Αφρικής συχνά αποφεύγουν να δικάζουν τους Σομαλούς πειρατές διότι έπειτα από την αποφυλάκιση τους αυτοί, παραμένουν εκεί ως παράνομοι μετανάστες. Έτσι θεσπίζονται ειδικοί κανονισμοί βάσει των οποίων, η δίκη και η φυλάκιση των πειρατών διεξάγονται στην Κένυα. Εντούτοις τόσο η Δανία όσο και λοιπές ευρωπαϊκές χώρες, εισηγούνται για τη λήψη ουσιαστικών λύσεων

αντιμετώπισης της πειρατείας στη Σομαλία, όπως την ανασύσταση του κράτους της και τη δημιουργία ενός υγιούς κοινωνικοοικονομικού περιβάλλοντος, ώστε οι πολίτες να έχουν νόμιμη εργασιακή απασχόληση και να μη στρέφονται προς την πειρατεία (Herrmann).

2.4.3.2 Η στάση της Ελλάδας και το Εθνικό Δίκαιο

Η Ελλάδα αποτελεί χώρα με έντονη ναυτιλιακή δραστηριότητα, η οποία απειλείται άμεσα από την πειρατεία. Συνεπώς η χώρα μας δραστηριοποιείται έντονα κατά της πειρατείας. Τη χρονική περίοδο από το 2008 έως το 2009, η Ελλάδα ανέλαβε τη διοίκηση της δράσης ATALANTA, με τη συμμετοχή των φρεγατών Ύδρα και Ψαρά (Παπαστρατίδης, 2015).

Στην Ελλάδα υπάρχουν πλέον διάφορες επιχειρήσεις, που αναλαμβάνουν την αποστολή ένοπλων φρουρών σε πλοία του ελληνικού στόλου για την παροχή προστασίας. Ακόμη σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, το πλήρωμα επιτρέπεται να έχει στην κατοχή του έως και τέσσερα όπλα. Βάσει του νόμου η χρήση των όπλων γίνεται αποκλειστικά με χορήγηση άδειας και μόνο σε περίπτωση ανάγκης(Δαλακλής, Σιούσιουρας, 2011).

Το Μάρτιο του 2012 για πρώτη φορά, ψηφίστηκε στην ελληνική βουλή ο νόμος περί νόμιμης επιβίβασης ένοπλων φρουρών στα εμπορικά πλοία, για την προστασία αυτών από την πειρατεία και την ένοπλη ληστεία. Παρακάτω παρατίθεται αναλυτικότερα το συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

Στο άρθρο 1 ορίζεται η νόμιμη επιβίβαση ένοπλων φρουρών σε εμπορικά πλοία για την προστασία των πλοίων, του πληρώματος και του εμπορεύματος από την πειρατεία. Ο παρών νόμος αποδέχεται τον ορισμό της πειρατείας, όπως αυτός αναγράφεται στην αντίστοιχη σύμβαση του ΟΗΕ. Επίσης ορίζεται πως στις αρμοδιότητες του Λιμενικού Σώματος υπάγεται και η δίωξη της πειρατείας. Σύμφωνα με το Ναυτικό Δίκαιο οι πειρατές διώκονται ποινικά και συνίσταται στις πλοιοκτήτριες εταιρείες η εφαρμογή των βέλτιστων πρακτικών διαχείρισης, που προαναφέρθηκαν .

Στο άρθρο 2 ορίζονται οι επιμέρους παράμετροι της άδειας παροχής

υπηρεσιών από ένοπλους φρουρούς. Συγκεκριμένα ορίζονται οι επιμέρους όροι τις άδειας σχετικά με τη χρονική της διάρκεια, την ανανέωσή της ή την αναστολή της, καθώς και λεπτομέρειες σχετικά με τις παροχές της. Έπειτα καθορίζονται τα κατασκευαστικά χαρακτηριστικά του πλοίου και οι απαραίτητες ενέργειες σχετικά με το φορτίο. Ακόμη προβλέπεται η μετάφραση της άδειας και στην αγγλική γλώσσα ώστε να αναγνωρίζεται από τις διεθνείς αρχές. Επίσης ορίζονται οι νομικές υποχρεώσεις των ένοπλων φρουρών καθώς και οι υπηρεσίες που προσφέρουν στο πλοίο.

Σύμφωνα με Απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη και Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, παρέχεται η δυνατότητα για αναστολή και για ακύρωση της άδειας, όταν αυτό απαιτείται. Επίσης με κοινή Απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη, Εξωτερικών και Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, η έκδοση άδειας αποκλείεται για ορισμένες ελληνικές εταιρείες του εξωτερικού, λόγω εθνικών οικονομικών συμφερόντων. Η άδεια αφορά τη σύμβαση μεταξύ εταιρείας παροχής υπηρεσιών από ένοπλους φρουρούς και μεταξύ της πλοιοκτήτριας εταιρείας, και ορίζεται το κόστος που επιβαρύνει την πλοιοκτήτρια εταιρεία.

Στο άρθρο 3 γίνεται διάκριση μεταξύ των διατάξεων εργασίας που αφορούν το πλήρωμα και αυτών που αφορούν τους ένοπλους φρουρούς. Βάσει του νόμου οι ένοπλοι φρουροί δεν αποτελούν μέλη του πληρώματος, οπότε και αντιμετωπίζονται διαφορετικά. Επιπλέον πριν την παροχή άδειας στο πλοίο για την επιβίβαση ένοπλων φρουρών σε αυτό, ορίζεται η υποχρεωτική ενημέρωση των ναυτικών, που εργάζονται στο πλοίο και επίσης οι ναυτικοί έχουν το δικαίωμα της αμφισβήτησης σε περίπτωση ύποπτης συμπεριφοράς των φρουρών.

Στο άρθρο 4 διατυπώνονται με ακρίβεια οι υπηρεσίες προστασίας που παρέχουν οι ένοπλοι φρουροί. Ακόμη ορίζεται η αναγνώριση της εξουσίας του καπετάνιου από τους ένοπλους φρουρούς. Οι ένοπλοι φρουροί οφείλουν να συμμορφώνονται με τις εντολές του καπετάνιου και των αρμόδιων αρχών, όσον αφορά τη χρήση όπλων ή άλλου τύπου επιθέσεως. Στο άρθρο 5 και στο άρθρο 6 ορίζονται οι υποχρεώσεις του καπετάνιου του πλοίου, στο οποίο επιβαίνουν ένοπλοι φρουροί.

Στο άρθρο 7 ορίζονται οι παράμετροι σχετικά με τη διατήρηση της εθνικής ασφάλειας και της ασφαλούς ναυσιπλοΐας. Στο άρθρο 8 αναφέρονται όλες οι επιμέρους ποινικές κυρώσεις από παραβάσεις, που αφορούν οποιαδήποτε παράνομη

ή άσκοπη χρήση των όπλων εντός του πλοίου. Στο άρθρο 9 διασαφηνίζεται η σχέση του παρόντος νόμου με την νομοθεσία που αφορά τις ιδιωτικές ασφαλιστικές επιχειρήσεις, τα όπλα και γενικά τον πολεμικό εξοπλισμό.

2.4.4 Οπλοφορία, ένοπλοι φρουροί και ασφάλεια

Η οπλοφορία από τα μέλη του πληρώματος ενός εμπορικού πλοίου, στα περισσότερα κράτη δεν επιτρέπεται. Αρχικά μία σύγκρουση με όπλα μεταξύ πειρατών και του πληρώματος, θα μπορούσε να έχει καταστροφικές συνέπειες για τις ζωές των ατόμων, ιδιαίτερα στην περίπτωση όπου το πλοίο μεταφέρει εύφλεκτα υλικά ή καύσιμα. Επίσης το ίδιο το πλήρωμα ως φιλήσυχοι πολίτες, συνήθως δεν επιθυμεί να εμπλακεί σε οποιαδήποτε ένοπλη σύγκρουση. Ακόμη η άδεια οπλοφορίας σε εμπορικά πλοία, θα καθιστούσε ακόμη πιο περίπλοκο τον έλεγχο των πλοίων. Ωστόσο ορισμένα κράτη επιτρέπουν την οπλοφορία του πληρώματος για λόγους προστασίας. Και σε αυτή την περίπτωση η κατοχή όπλων από το πλήρωμα πολλές φορές δεν πραγματοποιείται, διότι το πλοίο μπορεί να έχει ως προορισμό του, ένα κράτος, το οποίο απαγορεύει την οπλοφορία σε εμπορικά πλοία (Παπαστρατίδης, 2015).

Τα τελευταία χρόνια με την ακμή της πειρατείας, δημιουργήθηκαν όλο και περισσότερες εταιρείες παροχής προστασίας στα πλοία, από εξειδικευμένους φρουρούς, είτε ένοπλους είτε άοπλους. Προκειμένου να μπορεί ένα πλοίο να έχει ένοπλη φρούρηση και ταυτόχρονα να κινείται στα πλαίσια του νόμου, οι φρουροί ξεκινούν το ταξίδι τους συνήθως άοπλοι. Έπειτα παραλαμβάνουν τον εξοπλισμό τους από κάποια περιοχή, στην οποία επιτρέπεται η οπλοφορία, λίγο πριν το πλοίο να περάσει από την επικίνδυνη ζώνη. Αφού το πλοίο εξέλθει από το επικίνδυνο πέρασμα, σε μία άλλη περιοχή, οι φρουροί θα αφήσουν ολόκληρο τον εξοπλισμό τους (Δαλακλής, Σιούσιουρας, 2011).

Οι φρουροί συνήθως διανυκτερεύουν στα λιμάνια της Μομπάσα και του Νταρ ελ Σαλάμ της Αφρικής. Κατά το χρονικό διάστημα όπου βρίσκονται στο πλοίο, ετοιμάζουν το πλοίο σε περίπτωση επίθεσης, τοποθετώντας τον απαραίτητο εξοπλισμό όπως συρματόσχοινα και εκπαιδεύοντας το πλήρωμα. Σε χρονικές περιόδους όπου απαγορευόταν η χρήση όπλων από τους φρουρούς, πολλές φορές τα πλοία προσλάμβαναν άοπλους φρουρούς, οι οποίοι αναλάμβαναν τις παραπάνω

προετοιμασίες. Επίσης τα πλοία πολλές φορές χρησιμοποιούσαν ομοιώματα ένοπλων φρουρών, με στόχο τον εκφοβισμό των πειρατών (Nordquist, Myron, Moore, 1999).

Για την ασφαλιστική κάλυψη ενός πλοίου, υπάρχουν τρεις τύποι ασφαλειών. Αρχικά το πλοίο ασφαλιζεται για την απώλεια ή τη ζημία των μηχανημάτων και του πλοίου εξαιτίας θαλάσσιων κινδύνων. Έπειτα υπάρχει ασφάλεια για τις βλάβες που μπορεί μία πλοιοκτήτρια εταιρεία να προκαλέσει σε άλλους. Επιπλέον υπάρχει ασφάλεια η οποία καλύπτει, οποιαδήποτε βλάβη προκαλείται από πόλεμο. Ωστόσο καμία από τις συμβατικές ασφάλειες δεν παρέχει πλήρη κάλυψη για τις ζημιές, που προκύπτουν από την πειρατεία. Για παράδειγμα μπορεί κάποια ασφάλεια να καλύπτει τα έξοδα από την απώλεια του εμπορεύματος ή του πλοίου, όμως δεν καλύπτει την παράδοση λύτρων στους πειρατές σε περίπτωση ομηρίας του πληρώματος. Αν και η πειρατεία αποτελεί έναν θαλάσσιο κίνδυνο, οι διάφορες εταιρείες θέτουν όρους, με τους οποίους την εξαιρούν από την παροχή υπηρεσιών τους (Langewiesche, 2005).

Για την πλήρη ασφαλιστική κάλυψη σε περίπτωση πειρατείας πλέον λειτουργούν ειδικές ξεχωριστές ασφάλειες, οι οποίες καλύπτουν το πλοίο σε περίπτωση απαγωγής και κατάθεσης λύτρων σε πειρατές. Οι ασφάλειες αυτές υπάγονται συνήθως στις υπηρεσίες φορέων, που ασχολούνται με την κάλυψη σε περίπτωση πολέμου. Έτσι οι αρμόδιοι φορείς αναλαμβάνουν εξολοκλήρου την διαπραγμάτευση με τους πειρατές και την παράδοση των λύτρων. Από εταιρεία σε εταιρεία ωστόσο οι συνθήκες της ασφάλειας αλλάζουν, με αποτέλεσμα κάποιες εταιρείες να πληρώνουν άμεσα τους πειρατές, ενώ άλλες θέτουν ένα μικρό χρονικό διάστημα από την ημέρα της απαγωγής έως την ημέρα πληρωμής των λύτρων. Αφού οι πειρατές καταλάβουν το πλοίο, αναγκαστικά η λειτουργία αυτού διακόπτεται για κάποιους μήνες, έως ότου να αποπληρωθούν οι πειρατές. Συνεπώς αν το πλοίο δεν έχει κάποια ασφάλεια, μπορεί να χάσει σημαντικό μερίδιο από τα έσοδά του (Δαλακλής, Σιούσιουρας, 2011).

2.4.5 Επιπλέον μέτρα προστασίας

Μόλις ο καπετάνιος αντιληφθεί ότι το πλοίο πρόκειται να δεχθεί πειρατική επίθεση, οφείλει να ενημερώσει άμεσα την εταιρία του και τον IMO. Επιπλέον προκειμένου να εξασφαλισθεί η ασφάλεια του πληρώματος, εφόσον το πλοίο έχει καταληφθεί, ο καπετάνιος οφείλει να συνεργαστεί με τους πειρατές, ώστε να μη

δημιουργηθεί περισσότερη ένταση. Το πλήρωμα θα πρέπει να βρίσκεται πάντα σε εγρήγορση και να είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο και να λειτουργεί βάσει σχεδίου, προκειμένου να μπορεί να συνδιαλέγεται με τους πειρατές. Το πλήρωμα οφείλει να διατηρεί καλές σχέσεις με όλους τους πειρατές, που αναλαμβάνουν την περιφρούρηση, προκειμένου κανείς να μη δεχτεί κάποια κακομεταχείριση (Hulbert).

Μία πιο ασφαλής αλλά λιγότερη οικονομική λύση για τα πλοία είναι η αλλαγή της πορείας τους. Δηλαδή εάν τα πλοία πρόκειται να διέλθουν από τον Κόλπο του Άντεν, μπορούν εναλλακτικά να ακολουθήσουν τη θαλάσσια οδό από το Ακρωτήριο της καλής ελπίδας, κάνοντας τον κύκλο της Αφρικής (Nordquist, Myron, Moore, 1999).

Ο χώρος του μηχανοστασίου, που λειτουργεί ως καταφύγιο των πειρατών, έχει ορισμένα χαρακτηριστικά, προκειμένου να διατηρείται η μέγιστη ασφάλεια του πληρώματος. Διεθνώς οι χώροι αυτοί καλούνται citadels. Τα citadels είναι διαμορφωμένα έτσι, ώστε να επικοινωνούν με το σύστημα πρόωσης, ενώ διαθέτουν πόρτες υψίστης ασφαλείας και κατασκευάζονται από υλικά, που δεν καταστρέφονται από πυροβολισμούς (Γκαβέας).

Εντός των citadels υπάρχει σύστημα δορυφορικής τηλεπικοινωνίας καθώς και οι απαραίτητοι τηλεφωνικοί αριθμοί, ώστε το πλήρωμα να μπορεί να επικοινωνήσει με τις κοντινές αρχές. Ακόμη υπάρχει ένα κλειστό κύκλωμα βιντεοσκόπησης, με το οποίο το πλήρωμα μπορεί να παρακολουθεί τους χώρους του πλοίου, καθώς και GPS. Επιπλέον υπάρχουν τρόφιμα και νερό για την κάλυψη όλου του πληρώματος για μικρό χρονικό διάστημα και εξοπλισμένο φαρμακείο για την φροντίδα του πληρώματος σε περίπτωση τραυματισμού από επίθεση πειρατών. Για την εξυπηρέτηση του πληρώματος υπάρχουν διάφορα μαγειρικά σκεύη, κουβέρτες και εργαλεία, καθώς και μια λίστα με τα ονόματα του πληρώματος. Ο χώρος διαθέτει επίσης φορητή χημική τουαλέτα (Bueger, 2015).

Όστόσο για να μπορεί να χρησιμοποιηθεί αυτός ο χώρος από το πλήρωμα, έως την άφιξη των πολεμικών δυνάμεων, πρωτίστως θα πρέπει όλα τα μέλη του πληρώματος να προλάβουν να εισέλθουν. Έστω και ένα άτομο να μείνει εκτός του δωματίου σε περίπτωση εισβολής, όλο το πλήρωμα πρέπει να βγει έξω, με συνέπεια το πλήρωμα πλέον να βρίσκεται σε κατάσταση ομηρείας, και οι αρχές να αδυνατούν να επέμβουν. Για αυτό το σκοπό επιβάλλεται η εξάσκηση του πληρώματος σε ασκήσεις προσημείωσης πειρατικής επίθεσης. Επιπλέον προκειμένου οι αρχές να μπορούν να επέμβουν, πρέπει να εξασφαλιστεί πως οι πειρατές δεν έχουν καμία

πρόσβαση στα συστήματα πρόωσης του πλοίου (Herrmann, Wilfried, 2004).

Η εξωτερική πλευρά του πλοίου, πριν αυτό να διέλθει από τον κόλπο του Άντεν, καλύπτεται με ειδικό συρμάτινο φράχτη. Ο φράχτης εμποδίζει την ανάβαση των πειρατών στο πλοίο, εφόσον αυτοί δεν μπορούν να τοποθετήσουν τον εξοπλισμό αναρρίχησης που διαθέτουν στο πλοίο. Επιπλέον η ανάβαση των πειρατών εμποδίζεται από ειδικά σύρματα, τα οποία αποτελούνται από λεπίδες άκαμπτων μετάλλων, και η επαφή μαζί τους προκαλεί σοβαρό τραυματισμό. Τα σύρματα αυτά περιβάλλουν το πλοίο και συνήθως τοποθετούνται πάνω από τους φράχτες. Προκειμένου να εμποδίζεται η είσοδος των πειρατών στους επιμέρους χώρους των πλοίων, χρησιμοποιούνται σάκοι γεμάτοι με άμμο ή με Kevlar (Freeman, Colin, 2011).

Για την προστασία του καταστρώματος έχουν κατασκευαστεί ηλεκτροφόροι φράχτες, οι οποίοι είναι δυνατό να τοποθετούνται και να απομακρύνονται εύκολα από το κατάστρωμα. Η μεταφορά ηλεκτρικού ρεύματος στο φράχτη ενεργοποιείται από ένα σύστημα αισθητήρων ανίχνευσης (Herrmann). Μόλις ανιχνευθεί κάποια παραβίαση του πλοίου, ενεργοποιείται ειδικός συναγερμός και ο φράχτης διαρρέεται από ηλεκτρικό ρεύμα με υψηλή τάση. Η τάση του ρεύματος ωστόσο δεν είναι ικανή να σκοτώσει το θύμα. Οι φράχτες αυτοί είναι ανθεκτικοί και δεν καταστρέφονται από το νερό. Η χρήση τους απαιτεί την τοποθέτηση πινακίδων, οι οποίες προειδοποιούν για την διέλευση ηλεκτρικού ρεύματος στο φράχτη. Το μέτρο αυτό σε πολλές περιπτώσεις απέτρεψε τους πειρατές από το να επιτεθούν. Εντούτοις οι φράχτες αυτοί δε γίνεται να χρησιμοποιηθούν σε πλοία, τα οποία μεταφέρουν εύφλεκτα υλικά για λόγους ασφαλείας. Ακόμη τα πλοία χρησιμοποιούν φώτα ιδιαίτερα έντονα, προκειμένου να εκτυφλώνουν τους πειρατές και να τους δυσκολεύουν στο να ανέβουν στο καράβι (Bueger, 2015).

Για την αύξηση της ασφάλειας των πλοίων ο IMO εισήγαγε τον κώδικα, ISPS. Ο κώδικας αυτός περιλαμβάνει ένα συγκεκριμένο τμήμα ενεργοποίησης συναγερμού, το Ship Security Alert System (SSAS). Το SSAS ενεργοποιεί ένα συναγερμό, ο οποίος απευθύνεται σε πολεμικά πλοία για την προστασία του πλοίου από τους πειρατές. Μόλις το πλήρωμα ενεργοποιήσει αυτό το συναγερμό, οι κοντινές αρχές λαμβάνουν το έκτακτο σήμα και πληροφορίες σχετικά με την ακριβή θέση του πλοίου και επεμβαίνουν άμεσα στο πλοίο. Ωστόσο για να πραγματοποιηθεί η επέμβαση του πολεμικού ναυτικού, πρέπει να πληρούνται οι προϋποθέσεις που προαναφέρθηκαν. Το σύστημα αυτού του συναγερμού χρησιμοποιείται ευρύτατα,

επειδή παρέχει κάλυψη σε διεθνές πλαίσιο και επειδή σχεδιάστηκε αποκλειστικά για τέτοιες περιπτώσεις (Γκαβέας).

Οι τοπικές αρχές είναι δυνατό να ενημερώνονται για τα τρέχοντα περιστατικά πειρατείας άμεσα μέσω ειδικών συσκευών, των συσκευών LRAD (Long Range Acoustic Device). Οι συσκευές αυτές παράγουν δυνατά και ξεκάθαρα ηχητικά σήματα, τα οποία γίνονται πολύ εύκολα αντιληπτά από τα κοντινά πολεμικά πλοία.

Για την ειδοποίηση της πλοιοκτήτριας εταιρείας και των χερσαίων αρχών, έχει σχεδιαστεί επίσης το σύστημα εντοπισμού ShipLoc. Το σύστημα αυτό έχει σχεδιαστεί, για να ενημερώνει σε μόνιμη βάση τον πλοιοκτήτη σχετικά με τα χαρακτηριστικά της θέσης, στην οποία βρίσκεται το πλοίο κάθε στιγμή. Κατά την εμφάνιση κινδύνου επίθεσης, το σύστημα αυτό αποστέλλει συναγερμό. Ο συναγερμός αυτός απευθύνεται αποκλειστικά προς την εταιρεία και στα γραφεία των φορέων που δρουν κατά της πειρατείας στην ξηρά και όχι προς τα κοντινά πολεμικά πλοία (Gosse).

Όλο και περισσότερα πλοία τα οποία εξυπηρετούν τις μεταφορές στον κόλπο του Άντεν εξοπλίζονται με ειδικά προστατευτικά κανόνια νερού. Η χρήση αυτού του εξοπλισμού προτιμάται κυρίως από τα πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια και από τα πλοία μεταφοράς εύφλεκτων ουσιών, ώστε να αυξήσουν την προστασία τους από τους πειρατές. Γενικά αυτοί οι τύποι πλοίων δυσκολεύονται στη χρήση εξοπλισμού, ο οποίος παράγει σπινθήρα, όπως τα ηλεκτροφόρα σύρματα και τα όπλα. Ωστόσο τα κανόνια νερού παρουσιάζουν αρκετά οφέλη και για τους υπόλοιπους τύπους πλοίων (Herrmann). Πρόκειται για έναν οικολογικό εξοπλισμό, ο οποίος προκαλεί άπωση των πλοίων των πειρατών με την εφαρμογή υψηλής πίεσης στην εκτόξευση του νερού, χωρίς να τραυματίζονται οι πειρατές. Ακόμη τα κανόνια αυτά είναι ευδιάκριτα και η παρουσία τους αρκετές φορές απέτρεψε τους πειρατές από το να επιτεθούν. Ένα πλοίο μπορεί να δεχτεί τόσα κανόνια νερού όσες είναι και οι αντλίες που διαθέτει. Οι αντλίες του πλοίου τροφοδοτούν τα κανόνια με θαλασσινό νερό, το οποίο έπειτα εκτοξεύεται προς τους πειρατές και η όλη λειτουργία τους είναι αυτοματοποιημένη. Ένας στροβιλοκινητήρας χρησιμοποιείται για την αύξηση της πίεσης του νερού (Bowden, 2010).

Για την αντιμετώπιση των πιο επικίνδυνων πειρατών, κατασκευάστηκε ένα όπλο, το Modular Crowd Control Munition (MCCM), το οποίο χρησιμοποιεί σφαίρες από λάστιχο. Το όπλο αυτό ουσιαστικά δεν απειλεί τη ζωή των πειρατών, αλλά προκαλεί τον εκφοβισμό τους και αποτελεί ασφαλές μέσο προστασίας του

πληρώματος, εφόσον παρέχει τη δυνατότητα πυροβολισμού σε απόσταση αρκετών μέτρων (Hulbert).

Προκειμένου να δυσκολεύεται ακόμη περισσότερο η ανάβαση των πειρατών στο πλοίο, τα μέρη του καταστρώματος και οι εξωτερικές πλευρές του πλοίου καλύπτονται με ειδικό αφρό, ο οποίος μειώνει σημαντικά τις τριβές στις επιφάνειες του πλοίου. Έτσι οι πειρατές δυσκολεύονται να κινηθούν εντός του πλοίου (Sharon, 2011).

Μία τακτική η οποία χρησιμοποιήθηκε σε κάποιες περιπτώσεις για την αναχαίτιση των πειρατών, αποτελεί η παρακολούθηση των πειρατών με εναέρια μέσα και η απόπειρα παγίδευσής τους με τη χρήση δίχτων. Τα δίχτυα που εκτοξεύονται από τον αέρα προς το πειρατικό σκάφος, στοχεύουν στο μπλοκάρισμα της κίνησης του σκάφους. Με αυτό τον τρόπο οι πειρατές αναγκάζονται να σταματήσουν και οι αρχές είναι σε θέση να τους αναλάβουν, χωρίς να απειλείται το πλήρωμα (Freeman, Colin, 2011).

Άλλα όπλα που χρησιμοποιούνται ως άμυνα κατά των πειρατών, αποσκοπούν στην τύφλωση των πειρατών, ώστε να μην είναι σε θέση να επιτεθούν στο πλοίο. Τέτοια όπλα βασίζονται στην εκπομπή λέιζερ, το οποίο όταν έρχεται σε επαφή με το ανθρώπινο μάτι, προκαλεί προσωρινές διαταραχές στην όραση, οι οποίες διαρκούν κάποια λεπτά (Bowden, 2010).

Το σύστημα του έγκαιρου εντοπισμού είναι ένα σύγχρονο μέσο προστασίας των πλοίων. Η λειτουργία του συστήματος αυτού βασίζεται στη χρήση ενός συνόλου από αισθητήρες και κάμερες. Το σύστημα αυτό είναι σε θέση να μεταδίδει ανά πάσα στιγμή δορυφορικά και μέσω του δικτύου τηλεπικοινωνιών, τη ζωντανή παρακολούθηση του πλοίου. Έτσι παρέχεται ένα σύστημα ολοκληρωμένου ελέγχου της κατάστασης εντός του πλοίου συνεχώς.

Για την παρακολούθηση κάθε χώρου εντός του πλοίου, είναι σημαντικό να έχει τοποθετηθεί εντός του πλοίου ένα κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης (CCTV), και παράλληλα να έχουν τοποθετηθεί οι αντίστοιχες οθόνες εντός των ειδικών δωματίων ασφαλείας, που χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα σε περίπτωση επίθεσης. Με αυτό τον τρόπο τα μέλη του πληρώματος, έχουν τη δυνατότητα να γνωρίζουν τη θέση των πειρατών εντός του πλοίου κάθε στιγμή (Sharon, 2011).

Το πλήρωμα είναι σημαντικό να έχει μόνιμα καλή ορατότητα προκειμένου να διακρίνει τον επικείμενο κίνδυνο από μακριά. Για την επέκταση της ορατότητας του πληρώματος, τα πλοία προμηθεύονται με ειδικές ιπτάμενες συσκευές

παρακολούθησης. Οι συσκευές αυτές είναι σε θέση να διανύουν κάποιες μικρές αποστάσεις και να καταγράφουν την κατάσταση των γύρω περιοχών. , ενημερώνοντας το πλήρωμα.

Τον πρώτο στόχο μίας ένοπλης πειρατικής επίθεσης αποτελεί η γέφυρα του πλοίου, συνεπώς η προστασία της γέφυρας αποτελεί πρωταρχική δραστηριότητα. Τα παράθυρα και οι πόρτες της γέφυρας πρέπει να ασφαλιζονται επιπρόσθετα με τη χρήση ειδικών γυάλινων και μεταλλικών καλυμμάτων. Ακόμη ο χώρος της γέφυρας πρέπει να προστατεύεται από τη τοποθέτηση κατάλληλου φράχτη. Το πλήρωμα της γέφυρας για την προστασία του από μία επίθεση, οφείλει να προμηθεύεται τον κατάλληλο προστατευτικό εξοπλισμό, όπως αλεξίσφαιρα γιλέκα και κράνη (Gosse).

Τα πλοία οφείλουν να ελέγχουν και να συντηρούν πάντα τον διαθέσιμο εξοπλισμό προστασίας που διαθέτουν, ώστε να είναι πάντα σε ετοιμότητα πειρατικής επίθεσης, καθώς περνούν από τα επικίνδυνα σημεία (Γκαβέας).

Όπως προαναφέρθηκε τα πλοία είναι δυνατό να χρησιμοποιούν για την ασφάλειά τους ειδικά εκπαιδευμένους φρουρούς, οι οποίοι προστατεύουν το πλοίο και καθοδηγούν το πλήρωμα για την ασφάλειά του. Οι φρουροί που επιβιβάζονται στα πλοία μπορεί να είναι άοπλοι είτε να είναι ένοπλοι. Η δράση των φρουρών σε κάθε περίπτωση είναι ξεχωριστή.

Η χρήση των άοπλων φρουρών για την προστασία ενός πλοίου συνήθως υπάγεται στη δικαιοδοσία του πλοιοκτήτη και είναι νόμιμη στις διάφορες χώρες. Η άοπλοι φρουροί ασχολούνται κυρίως με την εγκατάσταση του απαραίτητου εξοπλισμού προστασίας καθώς και με την εκπαίδευση του πληρώματος (Bueger, 2015).

Η χρήση της ένοπλης φρουράς πραγματοποιείται μόνο σε χώρες, στις οποίες επιτρέπεται από το νόμο. Οι ένοπλοι φρουροί συνήθως επιβιβάζονται στο πλοίο, για όσο χρονικό διάστημα διαρκεί, η διέλευση του πλοίου από τους επικίνδυνους θαλάσσιους δρόμους και οφείλουν να είναι μόνιμα σε ετοιμότητα. Σχεδόν το ένα τέταρτο των πλοίων διεθνώς χρησιμοποιεί πλέον την ένοπλη φρουρά για την προστασία του. Ωστόσο είναι σημαντικό ταυτόχρονα με τους ένοπλους φρουρούς να γίνεται χρήση και των υπόλοιπων μέτρων προστασίας κατά τη διάρκεια των πειρατικών επιθέσεων (Herrmann).

Το πιο κρίσιμο κομμάτι κατά την οργάνωση του πλοίου για την προστασία του από τις πειρατικές επιθέσεις, αφορά την οργάνωση του σχεδίου αντιμετώπισης, που θα ακολουθήσει το πλήρωμα, ώστε να αντιμετωπίσει με τον καλύτερο δυνατό

τρόπο την περίπτωση μίας πειρατικής επίθεσης. Κατά την οργάνωση αυτού του σχεδίου πρέπει να γίνεται ανασκόπηση κάποιων βασικών παραμέτρων, που έχουν εντοπιστεί. Οι παράμετροι αυτοί αφορούν κυρίως, τη μελέτη των πρακτικών που έχουν εφαρμόσει οι πειρατές, σε προηγούμενες επιθέσεις που έχουν καταγραφεί. Επιπλέον η εκπαίδευση του πληρώματος αποσκοπεί στη μείωση του άγχους, στο οποίο υπόκειται το πλήρωμα, κατά τη διάρκεια μίας βίαιης πειρατικής επίθεσης. Σε διάφορα περιστατικά στα οποία καταγράφηκε η παρατεταμένη ομηρία του πληρώματος, τα θύματα ανέπτυξαν διάφορες διαταραχές και οδηγήθηκαν σε κατάσταση πανικού. Η αναστάτωση των φιλήσυχων ναυτικών προκαλείται τόσο από την αγωνία για τη ζωή τους, όσο και από την αγωνία τους για τις οικογένειές τους (Hulbert).

Η εκπαίδευση του πληρώματος για την αντιμετώπιση των πειρατών οφείλει να ικανοποιεί ορισμένους βασικούς στόχους. Αρχικά στο σχέδιο ορίζεται ένας αρχηγός, ο οποίος είναι υπεύθυνος για το συντονισμό του πληρώματος κατά τη διάρκεια της επίθεσης. Επίσης γίνεται εισαγωγή του πληρώματος στις διαδικασίες σύμπλευσης με τα πλοία του πολεμικού ναυτικού. Έπειτα το πλήρωμα συμμορφώνεται με τις τρέχουσες βέλτιστες πρακτικές διαχείρισης, που επικρατούν. Ακόμη γίνεται εκπαίδευση και εξειδίκευση στη χρήση του συνόλου του εξοπλισμού ασφαλείας και των citadels. Το πλήρωμα διαθέτει ανά πάσα στιγμή τη δυνατότητα επικοινωνίας με την πλοιοκτήτρια εταιρεία, εντός των διάφορων χώρων του πλοίου, και η εταιρεία διασφαλίζει την επικοινωνία με τις οικογένειες των μελών του πληρώματος, σε περίπτωση ανάγκης (Freeman, Colin, 2011).

3.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ

3.1.1 Προφίλ Πειρατών

Οι πειρατές συνήθως είναι νέοι σε ηλικία. Το 2010 η κυβέρνηση της Σομαλίας συνέλαβε 40 πειρατές και οι 32 από αυτούς προέρχονταν από τις εμπόλεμες ζώνες της Σομαλίας, ενώ μόνο 8 κατάγονταν από βόρειες περιοχές της. Από το 2012, οι πειρατές λειτουργούν κατά κύριο λόγο από την περιοχή Γκάλμουνταγκ που βρίσκεται στο κέντρο της Σομαλίας.

Σήμερα οι περισσότεροι Σομαλοί που αποφασίζουν να ενασχοληθούν με την πειρατεία, ζουν κάτω από το όριο της φτώχειας. Το 2011 τα περισσότερα τρόφιμα προέρχονταν στη Σομαλία από μη κυβερνητικές οργανώσεις των Ηνωμένων Εθνών και άλλες οργανώσεις σε μαζικές ποσότητες. Η ξηρασία που επικράτησε εκείνη την περίοδο επέφερε την καταστροφή της αγροτικής παραγωγής της χώρας και έτσι επικράτησε πείνα, η οποία κατέληξε στην εμφάνιση της μάστιγας της χολέρας. Πολλοί Σομαλοί προκειμένου να γλιτώσουν, κατέφυγαν στην Κένυα και σε άλλες γειτονικές χώρες, οι οποίες δέχονταν τους Σομαλούς και τους παρείχαν κάποια φροντίδα. Τα κρούσματα της χολέρας αυξήθηκαν, σε ποσοστό που αντιπροσώπευε το 30% του πληθυσμού (Γκαβέας).

Παράλληλα αυξάνονται τα κρούσματα ληστείας στη χώρα, ενώ ανθίζει η πειρατεία στον Κόλπο του Άντεν. Από το 2008 έως και το 2010 φαίνεται ότι έγιναν περίπου 220 απόπειρες πειρατικών επιθέσεων στον Κόλπο του Άντεν. Οι περισσότερες πειρατικές επιθέσεις καταγράφονται στην Πουτλάνδη της Σομαλίας, σ' ένα στενό πέρασμα μεταξύ της Σομαλίας και της Υεμένης.

Ένας μη επίσημος τρόπος κατηγοριοποίησης των διάφορων τύπων πειρατών δίνεται παρακάτω. Αρχικά οι πειρατές διακρίνονται σε τοπικούς αλιείς. Αυτοί χάρη στις δεξιότητες τους και στην εξοικείωση τους με τη θάλασσα, συχνά ηγούνται των πειρατικών επιθέσεων. Έπειτα ξεχωρίζουν οι πειρατές οι οποίοι ήταν πρώην μέλη της πολιτοφυλακής. Τέλος διακρίνονται σε τεχνικούς εμπειρογνώμονες, οι οποίοι χειρίζονται τα διάφορα τεχνολογικά μέσα των σύγχρονων πειρατών (Hunter, Robyn).

Ο πιο χρησιμοποιούμενος όρος των Σομαλών για την περιγραφή της πειρατείας είναι burcad badeed, που σημαίνει «ληστής των ωκεανών». Ωστόσο, οι πειρατές οι ίδιοι προτιμούν να αποκαλούνται badaadinta badah ή «σωτήρες της θάλασσας» (Bahadur, Jay ,2011).

Οι πειρατικές επιθέσεις εμφανίζουν ορισμένα κοινά χαρακτηριστικά. πρώτων συνήθως συμβαίνουν κατά τη διάρκεια της ημέρας και κυρίως το πρωί. Ωστόσο μπορούν να συμβούν οποιαδήποτε στιγμή. Επιπλέον συνήθως χρησιμοποιούνται δύο ή και περισσότερες βάρκες, που αναπτύσσουν ταχύτητα έως 25 κόμβων. Οι βάρκες αυτές αρχικά μεταφέρονται στους ωκεανούς μέσω μεγαλύτερων μητρικών πλοίων. Τα μητρικά πλοία ή mother vessels, αποτελούν μεγάλα εμπορικά πλοία τα οποία τα καταλαμβάνουν οι πειρατές και τα χρησιμοποιούν, προκειμένου να μπορούν να επεκτείνουν την ακτίνα δράσης τους στον Ινδικό Ωκεανό, χωρίς να χρειάζεται να βρίσκονται κοντά στη στεριά. Έτσι οι πειρατικές επιθέσεις επεκτείνονται προς τη νότια πλευρά του κόλπου.

Μόλις βρεθούν στον ωκεανό οι πειρατές, παίρνουν τις βάρκες αυτές και κατευθύνονται ομαδικά προς το πλοίο – στόχο (Δημητρίου, 2012). Η τεχνική αυτή είναι ευρύτατα διαδεδομένη στον Ινδικό ωκεανό. Έπειτα επιχειρούν την ανάβαση από τη μεριά της πρύμνης, ενώ ταυτόχρονα χρησιμοποιούν τα όπλα τους για να εκφοβίσουν τον καπετάνιο για να επιβραδύνει. Μετά την ανάβαση των πειρατών στο πλοίο – στόχο, γίνεται κατάληψη της γέφυρας με σκοπό την κατάληψη του πλοίου. στην περίπτωση της καταδίωξης των πειρατών, οι πειρατές συνήθως πετούν τα όπλα τους στη θάλασσα (Consortium of International Organizations, 2011) .

Οι πειρατές παίρνουν τα περισσότερα από τα όπλα τους από την Υεμένη, αλλά ένας σημαντικός αριθμός προέρχεται από το Μογκαντίσου, την πρωτεύουσα της Σομαλίας. Αρχικά οι πειρατές πληρώνουν ένα μερίδιο για την αγορά του όπλου μέσω ειδικού μεσάζοντα. Έπειτα τα όπλα μεταφέρονται στην Πουτλάνδη, όπου οι πειρατές πληρώνουν τη διαφορά. Διάφορες φωτογραφίες πειρατών που κυκλοφορούν δείχνουν ότι τα όπλα τους είναι κυρίως καλάσνικοφ, RPG-7s, AK47s, και ημιαυτόματα πιστόλια, όπως το TT-30. Επιπλέον είναι πιθανό να έχουν χειροβομβίδες, όπως το RGD-5 ή F1 (Mike , 2009).

Επιπρόσθετα μία τεχνική των πειρατών ώστε να μην γίνονται έγκαιρα αντιληπτοί από τους στόχους τους, είναι η μεταφορά τους με ξύλινες ψαρόβαρκες. Αφενός αυτό τους παρέχει την κάλυψη να μοιάζουν με ψαράδες. Αφετέρου το ξύλο το οποίο αποτελεί το υλικό κατασκευής της βάρκας δεν εντοπίζεται εύκολα από το

ραντάρ.

Η χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων της πειρατείας προέρχεται από τα υπέρογκα ποσά τα οποία αποσπούν από τα θύματά τους. Κυρίως διεξάγεται στην περιοχή του Hardehere. Τα λύτρα καταθέτονται στους πειρατές συνήθως μέσα σε αδιάβροχους σάκους ή βαλίτσες ως μετρητά, και μεταφέρονται είτε με βάρκες είτε με ελικόπτερα. Ενδεικτική είναι η περίπτωση του πλοίου supertanker MV Sirius Star , όπου για την απελευθέρωση του πλοίου , 3 εκατομμύρια δολάρια έπεσαν από ελικόπτερο στο πλοίο. Έπειτα οι εξοπλισμένοι πειρατές για την εξακρίβωση της γνησιότητας των χρημάτων, χρησιμοποιούν μηχανές καταμέτρησης νομισμάτων , οι οποίες διαθέτουν την ίδια τεχνολογία που χρησιμοποιείται στα γραφεία συναλλάγματος σε όλο τον κόσμο. Σύμφωνα με έναν πειρατή οι πειρατές προμηθεύονται αυτές τις μηχανές από το Ντουμπάι και το Τζιμπουτί. η ομηρία του πληρώματος πολλές φορές διαρκεί έως και πάνω από 45 ημέρες (Langewiesche, 2015).

Το 2008, υπήρχαν έντονοι ισχυρισμοί πως οι πειρατές έλαβαν βοήθεια από Σομαλούς του εξωτερικού. Σομαλοί ομογενείς, συμπεριλαμβανομένων και ορισμένων μελών της σομαλικής κοινότητας στον Καναδά, πιστεύεται ότι τους πρόσφεραν τα χρήματα, τον εξοπλισμό και τις πληροφορίες. Σύμφωνα με εικασίες υπάρχει ένα μεγάλο δίκτυο παροχής πληροφοριών στην Ευρώπη και στη Μέση Ανατολή, που πολλές φορές συντονίζει τις πειρατικές επιθέσεις.

Σύμφωνα με τον επικεφαλής του τμήματος καταπολέμησης της πειρατείας του ΟΗΕ, συνταγματάρχη John Steed, η τρομοκρατική οργάνωση της Αλ-Σαμπάαμπ επεδίωκε να συνεργαστεί με τις πειρατικές συμμορίες, ώστε να αυξήσει τη χρηματοδότηση των δικών της δράσεων. Ωστόσο δεν υπάρχουν στοιχεία που να συνδέουν τους πειρατές με τους ισλαμιστές τρομοκράτες. Αντιθέτως αρκετοί κρατούμενοι πειρατές υποστήριξαν πως μετά από εκβιασμούς, έδωσαν το 20% των εισπράξεών τους σε μέλη της Αλ-Σαμπάαμπ με σκοπό να μην τους ενοχλούν (Reuters , 2011).

Επιπλέον η Αλ Κάιντα έχει εκμεταλλευτεί τις πειρατικές επιχειρήσεις και έχει αποσπάσει χρήματα από πειρατές. Συνεπώς η ανησυχία για τη σύνδεση πειρατών και τρομοκρατίας , έχει αρχίσει να εντείνεται για προφανείς λόγους. Οι επιτυχημένες πειρατικές επιθέσεις με αποσπάσεις υπέρογκων ποσών όλο και αυξάνονται και παράλληλα ευνοούν τους τρομοκράτες , αφού τους επιφέρουν τόσο χρήματα όσο και φήμη (CBS, 2009).

Γενικά, οι πειρατικές ομάδες φαίνεται να έχουν κάποια εσωτερική οργάνωση. Υπάρχει ένας αρχηγός πειρατής και οι υπόλοιποι πειρατές ακολουθούν τις εντολές του, ενώ οι παραβάτες πληρώνουν πρόστιμο. Ο αρχηγός είναι αυτός που διαχειρίζεται τα λύτρα και επίσης το μερίδιο του είναι μεγαλύτερο από των υπολοίπων πειρατών. Οι πειρατές κρατούν αρχείο όπου καταγράφουν τις επιθέσεις και επίσης διαθέτουν αρχείο με τα οικονομικά τους. Όταν κάποιος πειρατής πεθάνει κατά τη διάρκεια κάποιας επίθεσης, οι υπόλοιποι πειρατές οφείλουν να αποζημιώσουν οικονομικά την οικογένεια του πειρατή.

Ακόμη οι πειρατές φαίνεται να επιφέρουν κέρδη και στους επιχειρηματίες της περιοχής. Οι ντόπιοι κάτοικοι της Σομαλίας που ασχολούνται με την πειρατεία πλουτίζουν και ασχολούνται με την αγορά νέων κατοικιών και πολυτελών αυτοκινήτων. Επιπλέον η παροχή του απαραίτητου εξοπλισμού στους πειρατές αποτελεί εξίσου επικερδή επιχείρηση. Η άνθιση της πειρατείας επέφερε αύξηση του τοπικού εμπορίου του ναρκωτικού khat, ένα ναρκωτικό που φαίνεται να προτιμούν οι πειρατές και στη χρήση του οποίου αποδίδονται διάφορα προβλήματα, που αντιμετωπίζονται στην επικοινωνία με τους πειρατές.

3.1.2 Τα κίνητρα και η τακτική των πειρατών

Μέχρι και τον εικοστό αιώνα η πειρατεία αποσκοπούσε στη ληστεία του εμπορεύματος ενός πλοίου και στην απόσπαση μετρητών. Ωστόσο πολλές φορές τα πλοία θύματα εξαφανίστηκαν, ενώ άλλες φορές το πλήρωμα δολοφονήθηκε. Τα δύο τελευταία φαινόμενα εντούτοις απασχόλησαν λίγες περιπτώσεις, κυρίως όταν τα πλοία θύματα βρέθηκαν εκτεθειμένα σε θάλασσες οι οποίες δεν ελέγχονταν από κάποιο κράτος (Δημητρίου, 2012).

Από τον εικοστό πρώτο αιώνα με την έξαρση των Σομαλών πειρατών, οι πειρατικές επιθέσεις πήραν πιο βίαιες διαστάσεις. Αυτό οφείλεται στο γεγονός πως οι Σομαλοί προβαίνουν κυρίως σε αιχμαλώτιση του πληρώματος. Έπειτα βασανίζουν τους ομήρους με σκοπό την απόσπαση μεγάλων χρηματικών ποσών και πολλές φορές δολοφονούν τα θύματά τους (Menefee, 1996).

Τα όπλα που έχουν κατασχεθεί από Σομαλούς πειρατές, αποτελούν τα όπλα Καλάσνικοφ, διάφοροι εκτοξευτές χειροβομβίδων και εκτοξευτές ρουκετών καθώς

και μεγάλα πολυβόλα. Οι στόχοι των επιθέσεών τους κυρίως είναι πλοία τα οποία δεν έχουν ικανότητα γρήγορων ελιγμών και που δεν αναπτύσσουν μεγάλες ταχύτητες. Επίσης προσέχουν αν το πλοίο διαθέτει περιφρούρηση.

Οι πειρατές συνήθως οργανώνονται και επιτίθενται μαζικά. Ένα μεγάλο μητρικό πλοίο πλέει έως τα ανοιχτά της θάλασσας, και οι πειρατές εξορμούν με μικρότερα και ταχύτατα σκάφη, κατευθυνόμενοι προς το πλοίο στο οποίο θα επιτεθούν. Οι Σομαλοί πειρατές καταλαμβάνουν συνήθως τα πλοία ταυτόχρονα ενώ αυτά κινούνται. Αρχικά αναρριχώνται στα πλοία με τη βοήθεια εξοπλισμού όπως γάντζοι και σκάλες αναρρίχησης. Έπειτα με τη χρήση όπλων αιχμαλωτίζουν το πλήρωμα. Μετά την αιχμαλώτιση ακολουθεί η οδήγηση του πλοίου από τους πειρατές στις πειρατικές τους βάσεις στη Σομαλία. Διάσημες πειρατικές βάσεις απαντώνται κοντά στο Μογκαντίσου και στην πολιτεία της Πούτλαντ. Συνήθως οι πειρατές δε βλάπτουν τους ομήρους και για όσο διαρκέσει η ομηρία τους παρέχουν τα απαραίτητα (Burnett,2002).

Οι πειρατές συνήθως χρησιμοποιούν μικρά σκάφη για τις επιθέσεις τους, ωστόσο τελευταία χρησιμοποιούν και κάποια εμπορικά πλοία ως μητρικά και έτσι επεκτείνουν την ακτίνα δράσης τους. Τα μητρικά πλοία χρησιμοποιούνται για τη διαμονή των πειρατών αλλά και ως αποθήκες για την εξυπηρέτηση των πειρατών, όσο αυτοί παραμένουν στη θάλασσα. Η χρήση των μητρικών πλοίων βελτίωσε κατά πολύ την οργάνωση και τις δυνατότητες των πειρατικών επιθέσεων. Πλέον οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες σε αντίθεση με το παρελθόν, δεν εμποδίζουν τους πειρατές. Όπως προαναφέρθηκε οι πειρατές πια μπορούν να επιτίθενται και στα ανοιχτά του κόλπου του Άντεν. Η χρήση των μητρικών πλοίων ήταν το μέσο που ουσιαστικά άνοιξε το δρόμο στην οργάνωση απαγωγών από τους πειρατές με σκοπό την αμοιβή τους με λύτρα.

Μόλις οι πειρατές καταλάβουν το πλοίο, καταγράφουν τον αριθμό των μελών, που αποτελούν το πλήρωμα. Έπειτα οι πειρατές συνηθίζεται να κατευθύνουν το πλοίο προς τη στεριά, ώστε να εξασφαλίσουν ότι σε περίπτωση κινδύνου, θα μπορούν εύκολα να εγκαταλείψουν το πλοίο και να απομακρυνθούν εγκαίρως. Ακόμη στη στεριά τους παρέχεται η δυνατότητα επικοινωνίας, προκειμένου να αρχίσουν οι διαπραγματεύσεις των λύτρων. Στα περισσότερα περιστατικά πειρατείας οι πειρατές δεν βλάπτουν το πλήρωμα, ωστόσο πολλές φορές κάποιοι ναυτικοί κατά τη διάρκεια της επίθεσης έχασαν τη ζωή τους. Οι πειρατές έχουν εικοσιτετράωρη περιφρούρηση του πλοίου. Πιο αναλυτικά τουλάχιστον δύο πειρατές είναι υποχρεωμένοι να

περιφρουρούν το πλοίο κάθε λεπτό της ημέρας, και οι ομάδες περιφρούρησης εναλλάσσονται ανά λίγες ώρες. Για την κάλυψη των αναγκών τους οι πειρατές, κατά τη διάρκεια της ομηρίας του πλοίου χρησιμοποιούν τα αποθέματα του πλοίου, αλλά προμηθεύονται εφόδια και από τις τοπικές επιχειρήσεις. Οι πειρατές προκειμένου να επικοινωνήσουν και να διαπραγματευτούν με τις πλοιοκτήτριες εταιρείες για την αμοιβή τους, χρησιμοποιούν την αγγλική γλώσσα και συχνά έχουν κάποιον διερμηνέα (Hulbert).

3.1.3 Σύγχρονα περιστατικά πειρατείας

Τα στατιστικά στοιχεία του διεθνούς ναυτιλιακού γραφείου, IMB ,αναφέρουν πως τα περιστατικά, που σχετίζονται με επιθέσεις Σομαλών στον Κόλπο του Άντεν και στις υπόλοιπες περιοχές της Αφρικής έχουν μειωθεί. Ωστόσο, ο κίνδυνος των επιθέσεων εξακολουθεί να υφίσταται. Τα διάφορα πλοία καλούνται να επαγρυπνούν και να συμμορφώνονται με όλες τις διαδικασίες που αφορούν την ασφάλειά τους σε περίπτωση πειρατικής επίθεσης. Η απειλή αυτών των επιθέσεων εξακολουθεί να υπάρχει στα ύδατα της νότιας Ερυθράς Θάλασσας του Μπαμπ ελ Μαντάμπ, στον Κόλπο του Άντεν, συμπεριλαμβανομένων της Υεμένης και της βόρειας ακτή της Σομαλίας, στην Αραβική θάλασσα και στον Κόλπο του Ομάν.

Στο παρελθόν τα πλοία έχουν υποστεί επίθεση στα ανοικτά της Κένυας, στην Τανζανία, στις Σεϋχέλλες, στη Μαδαγασκάρη, στη Μοζαμβίκη, καθώς και στον Ινδικό ωκεανό και στα ανοικτά της δυτικής και νότιας παράλιας της Ινδίας και των δυτικών Μαλδιβών. Περιστατικά έχουν αναφερθεί επίσης κοντά στα ανατολικά των Αφρικανικών ακτών. Οι Σομαλοί πειρατές έχουν την τάση να είναι καλά οπλισμένοι με αυτόματα όπλα και RPG και μερικές φορές χρησιμοποιούν skiffs, που ξεκινούν από μητρικά σκάφη, ώστε να διεξάγουν επιθέσεις μακριά από τις ακτές της Σομαλίας. Οι πλοίαρχοι και οι πλοιοκτήτες καλούνται να ακολουθήσουν τις σύγχρονες βέλτιστες πρακτικές διαχείρισης, που προαναφέρθηκαν. Ωστόσο μερικοί από τους ψαράδες των περιοχών αυτών μπορεί να οπλιστούν για την προστασία των αλιευμάτων τους και δεν πρέπει να συγχέονται με τους πειρατές.

Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία του διεθνούς ναυτιλιακού γραφείου, IMB , τα περιστατικά πειρατείας που καταγράφηκαν κατά το έτος 2016, παρατίθενται στους παρακάτω πίνακες.

Πίνακας 1: περιοχές πειρατικών επιθέσεων από το 2011 έως το Μάρτιο του 2016

Locations of ACTUAL and ATTEMPTED attacks January - March 2011 – 2016

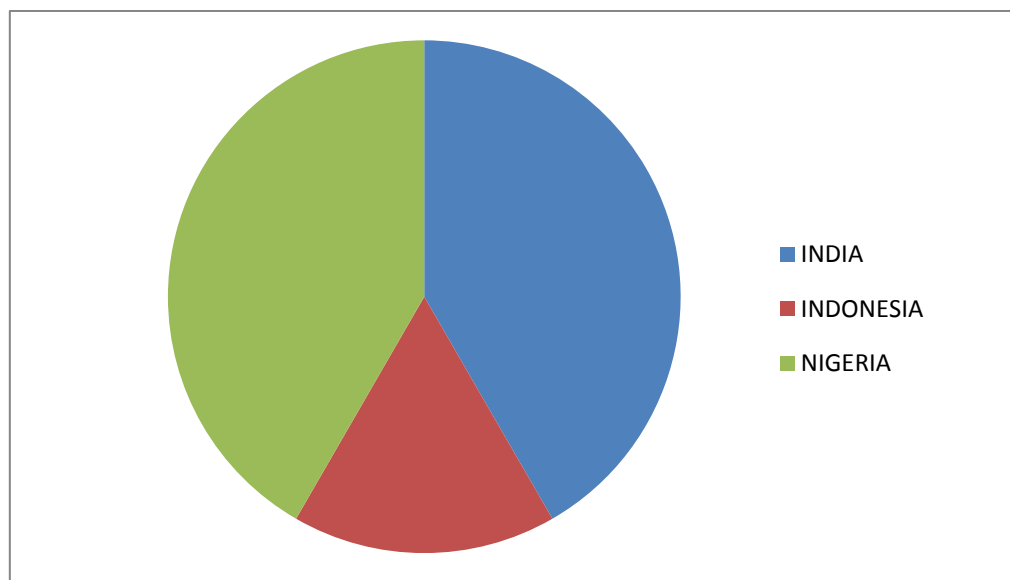
LOCATIONS	2011	2012	2013	2014	2015	2016
S E ASIA						
Indonesia	5	18	25	18	21	4
Malacca Straits					1	
Malaysia	9	2			3	
Philippines	1	2	1		2	2
Singapore Straits	4	2	2	5	2	
Thailand					1	
FAR EAST						
China						1
South China Sea	4		1			
Vietnam	2	3	1		8	2
INDIAN						
Bangladesh	4	3	4	4	1	
SUB CONTINENT						
India	3	3	4	2	2	10
AMERICAS						
Brazil	1	1				
Colombia		1	2		1	
Costa Rica	2					
Haiti		1				

Peru	1	2	2			2
Venezuela						1
Guyana			1			1
AFRICA						
Angola				1		
Benin	1	1				
Cameroon				1		
Dem. Rep. of Congo		1			2	
Egypt			1			
Gabon				1		
Ghana		2			2	
Guinea	1					
Gulf of Aden*	10	8	2	2		
Ivory Coast	1	3	3		1	1
Kenya						1
Liberia				1		
Mauritania			1			
Mozambique		1				
Nigeria	5	10	11	6	7	10
Red Sea*	2	7		1		
Somalia	85	28	3	2		
Tanzania		1	1	1		
The Congo		2	1	3	1	
REST OF WORLD						
Mediterranean Sea						
Oman						
Papua New Guinea						
Sub total	142	102	66	49	54	37
Total at year end	439	297	264	245	246	

All incidents with * above are attributed to Somali pirates

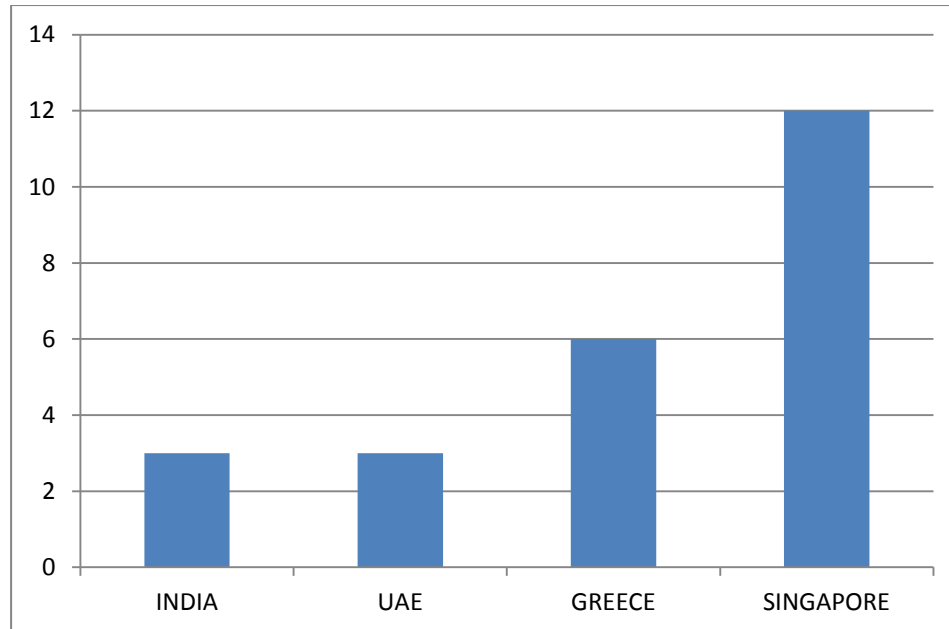
Πηγή : ICC- IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – First Quarter 2016

Πίνακας 2: οι περιοχές που ευθύνονται για τα δύο τρίτα των πειρατικών επιθέσεων από το 2011 έως το Μάρτιο του 2016



Πηγή : ICC- IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – First Quarter 2016

Πίνακας 3: Χώρες που τα πλοία τους δέχτηκαν πειρατική επίθεση, πάνω από τρεις φορές από τον Ιανουάριο έως το Μάρτιο του 2016



Πηγή : ICC- IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – First Quarter 2016

Πίνακας 4: τύποι όπλων που χρησιμοποιούνται κατά τη διάρκεια των επιθέσεων, Ιανουάριος - Μάρτιος 2011 – 2016

Types of Arms	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Guns	88	48	20	14	13	12
Knives	16	21	19	17	21	9
Not stated	35	31	26	16	17	16
Other weapons	3	2	1	2	3	-
Total for three months	142	102	66	49	54	37

Πίνακας 5: σύγκριση των διάφορων τύπων των επιθέσεων κατά το χρονικό διάστημα
Ιανουάριος - Μάρτιος 2011 – 2016

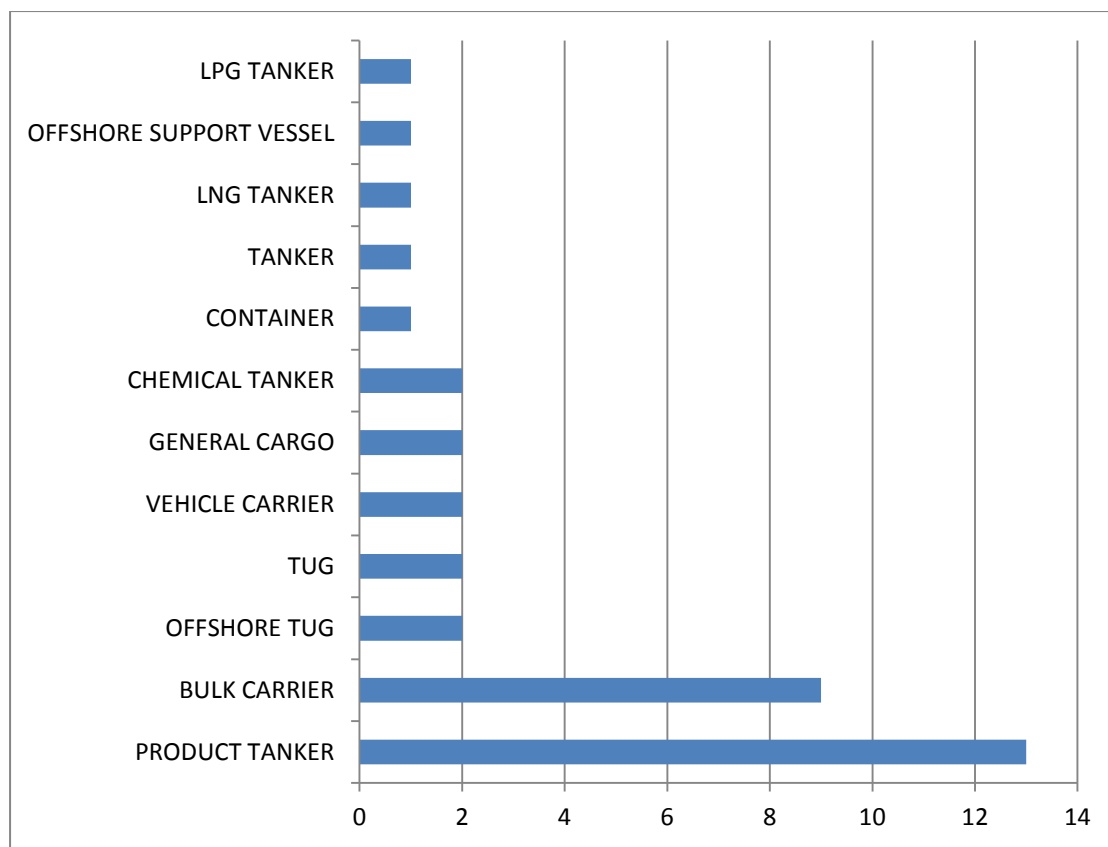
Type of attack	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Attempted	34	32	4	5	4	3
Boarded	45	45	51	37	42	29
Fired upon	45	14	7	5	-	2
Hijack	18	11	4	2	8	3
Sub total	142	102	66	49	54	37
Total at year end	439	297	264	245	246	

Πίνακας 6: τύποι άσκησης βίας κατά του πληρώματος, κατά το χρονικό διάστημα
 Ιανουάριος - Μάρτιος 2011 – 2016

Types of violence	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Hostage	344	212	75	46	140	28
Kidnap	6	3	14	2	5	26
Threatened	4	4	3	3	1	1
Assaulted	2	1	-	-	13	1
Injured	34	9	3	1	3	2
Killed	7	4	1	-	1	-
Total for three months	397	233	96	52	163	58

Πηγή : ICC- IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – First Quarter 2016

Πίνακας 7 : τύποι πλοίων που δέχτηκαν επίθεση, κατά το χρονικό διάστημα
 Ιανουάριος - Μάρτιος 2011 – 2016



Πηγή : ICC- IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – First Quarter 2016

3.2 ΕΠΙΘΕΣΕΙΣ ΣΕ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΠΛΟΙΑ

Από το 2008 ανάμεσα στις πολυάριθμες πειρατικές επιθέσεις, έχει καταγραφεί μεγάλος αριθμός επιθέσεων σε πλοία του ελληνικού στόλου. Ενδεικτικά αναφέρονται κάποια περιστατικά που έχουν καταγραφεί.

Το 2009 το φορτηγό πλοίο Blue Star δέχθηκε επίθεση στον Ινδικό Ωκεανό, από Σομαλούς. Το πλοίο είχε πλήρωμα είκοσι οχτώ άτομα και μετέφερε λίπασμα. Οι πειρατές αφού κατέλαβαν το πλοίο, το μετέφεραν στις ακτές της Σομαλίας (Παπανδρέου, 2011).

Τον Οκτώβριο του 2012 το πετρελαιοφόρο δεξαμενόπλοιο Ορφέας έπεσε θύμα πειρατείας. Το πλοίο είχε προορισμό το Αμπιτζάν, στην Ακτή Ελεφαντοστού, όπου και θα εκφόρτωνε το φορτίο του. Ωστόσο το πλοίο πριν την εκφόρτωση του φορτίου, χωρίς κάποια εντολή απέπλευσε. Αρχικά η τύχη του πλοίου αγνοούταν.

Έπειτα αποδείχθηκε ότι το πλοίο είχε καταληφθεί από πειρατές. Το πλοίο και το πλήρωμα αφέθηκαν ελεύθεροι μετά από την από την παράδοση λύτρων στους πειρατές από την εταιρεία του πλοίου.

Τον Φεβρουάριο του 2012 επίσης το ελληνόκτητο φορτηγό πλοίο Φρι Γκόντες με σημαία Λιβύης, είχε καταληφθεί από Σομαλούς πειρατές και οδηγήθηκε σε λιμάνι της Πούτλαντ. Η κατάληψη του πλοίου και η ομηρία του πληρώματος διήρκησαν οχτώ μήνες. Τον Οκτώβρη ένα αεροσκάφος έριξε στον πλοίο ειδική τορπίλη, στην οποία υπήρχαν περίπου 6 εκατομμύρια δολάρια. Αφού έλεγξαν τα λύτρα οι πειρατές, άφησαν το πλοίο και το πλήρωμα ελεύθερους (Δημητρίου, 2012).

Το Δεκέμβρη του 2014 το ελληνόκτητο πετρελαιοφόρο Αλθαία , δέχτηκε επίθεση στον κόλπο της Γουινέας από ομάδα δέκα πειρατών. Οι πειρατές απήγαγαν τον πλοίαρχο και τον μηχανικό. Το πλοίο είχε σημαία Νήσων Μάρσαλ. Οι όμηροι και πάλι αφέθηκαν ελεύθεροι μετά από κάποιες μέρες, αφού οι πειρατές δέχτηκαν λύτρα.

Το 2015 το ελληνόκτητο πετρελαιοφόρο Κάλαμος δέχτηκε επίθεση από ένοπλους πειρατές κοντά στη Νιγηρία. Το πλήρωμα του πλοίου απάντησε επίσης με πυροβολισμούς, με αποτέλεσμα τον τραγικό θάνατο του υποπλοίαρχου. Ωστόσο οι πειρατές δεν κατάφεραν να κάνουν κατάληψη του πλοίου, αλλά κατάφεραν να πάρουν τρεις όμηρους, τους οποίους άφησαν ελεύθερους αφότου έλαβαν τα λύτρα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

4.1 ΤΟ ΑΜΕΣΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Οι πειρατικές επιθέσεις επέφεραν άμεσες και έμμεσες οικονομικές συνέπειες. Την πιο άμεση οικονομική συνέπεια της πειρατείας αποτελεί η παράδοση των λύτρων στους πειρατές. Τα τελευταία χρόνια οι Σομαλοί πειρατές απαγάγουν το πλοίο και το πλήρωμα και ζητούν υπέρογκα ποσά. Οι υπόλοιποι πειρατές συνήθως δε ζητούν λύτρα, παρά μόνο κλέβουν χωρίς να απειλείται το πλήρωμα (Owen, 2011). Ενδεικτικά αναφέρεται η περίπτωση του πετρελαιοφόρου Samho Dream, για την απελευθέρωση του οποίου καταβλήθηκαν σε Σομαλούς πειρατές εννιά εκατομμύρια δολάρια. Το μέγεθος των ποσών αυτών είναι ιδιαίτερο υψηλό, αν λάβουμε υπόψη πως μέχρι και το 2005 το μεγαλύτερο ποσό που είχε καταβληθεί σε πειρατές ήταν περίπου 200.000 δολάρια.

Καθώς αυξάνεται το ποσό των λύτρων οι διαπραγματεύσεις μεταξύ των πειρατών και της εκάστοτε πλοιοκτήτριας εταιρείας γίνονται πιο περίπλοκες και έτσι αυξάνεται ο κίνδυνος για το πλήρωμα (Freeman, Colin, 2011). Προκειμένου να ολοκληρωθούν οι διαδικασίες της διαπραγμάτευσης, έχει καταγραφεί ομηρία του πληρώματος και για περισσότερο από τρεις μήνες. Επιπλέον η συνολική διαδικασία της διαπραγμάτευσης και της αποστολής των λύτρων επιφέρει περαιτέρω οικονομικές επιβαρύνσεις, κυρίως διότι τα πλοία για μεγάλο χρονικό διάστημα διακόπτουν την εργασία τους. Επίσης συνήθως το πλοίο μετά από μία πειρατική κατάληψη τέτοιου τύπου χρειάζεται διάφορες επισκευές.

Η οικονομική επιβάρυνση για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες μεγιστοποιείται από το κόστος για την ασφάλιση του πλοίου, του φορτίου αλλά και του πληρώματος. Γενικά η ασφάλιση των πλοίων ταξινομείται σε κάποιες βασικές κατηγορίες. Οι κυριότεροι τύποι ασφαλειών που καλύπτουν το πλοίο σε περίπτωση πειρατείας, αποτελούν η ασφάλεια war risk και η ασφάλεια kidnap and ransom. Σήμερα μία ασφάλεια war risk για τη διέλευση του πλοίου από τον Κόλπο του Άντεν, μπορεί να κοστίζει έως και 50.000 δολάρια. Συνακόλουθα αυξάνονται και τα ασφάλιστρα για τους τύπους ασφαλειών, που καλύπτουν το φορτίο του πλοίου. Καθώς τα περιστατικά πειρατείας συνεχίζουν να υφίστανται η ασφάλιση των πλοίων καθίσταται αναγκαία.

Ωστόσο τα ασφάλιστρα αναμένεται να μειωθούν, δεδομένου ότι οι ασφαλιστικές εταιρείες αυξάνονται αριθμητικά συνεχώς (Sharon, 2011).

Το κόστος του δρομολογίου επιπλέον αυξάνεται από την αλλαγή πορείας (re-routing), ωστόσο τα πλοία που ακολουθούν αυτή την τακτική, δεν επιβαρύνονται από το κόστος της ειδικής ασφάλισης που προαναφέρθηκε. Τα τελευταία χρόνια τα έσοδα από τις μεταφορές στη διώρυγα του Σουέζ και στο στενό του Ορμούζ μειώνονται συνεχώς. Αυτό οφείλεται αφενός στην παγκόσμια οικονομική κρίση και αφετέρου στην παράκαμψη των δρόμων αυτών εξαιτίας των πειρατικών επιθέσεων, που υφίστανται τα διάφορα πλοία (Γκαβέας). Η τακτική της αλλαγής πορείας, δηλαδή η παράκαμψη της διέλευσης από τον κόλπο του Άντεν μέσω της διέλευσης από το ακρωτήριο της καλής ελπίδας, ακολουθείται κυρίως από μεγάλες εταιρείες δεξαμενόπλοιων μεταφοράς πετρελαιοειδών, οι οποίες διακινούν υπέρογκες ποσότητες των πολύτιμων καυσίμων και δεν είναι σε θέση να ρισκάρουν τη σωστή μεταφορά του φορτίου. Το κόστος που προκύπτει από την παράκαμψη αυτή, έγκειται στο γεγονός ότι αυξάνεται η απόσταση των διάφορων δρομολογίων. Για παράδειγμα ένα πλοίο που έρχεται από τη Δύση προς τη Σαουδική Αραβία και αναγκάζεται να περάσει από το ακρωτήριο της καλής ελπίδας, θα διανύσει περίπου 2.500 μίλια επιπλέον και το ταξίδι του μπορεί να διαρκέσει έως και είκοσι επιπλέον ημέρες. Συνεπώς οι εταιρείες που ακολουθούν αυτή την τακτική συνήθως μειώνουν τα δρομολόγια των πλοίων, ώστε να ισορροπήσουν το κόστος. Υπολογίζεται ότι περίπου το 10% των πλοίων ακολουθούν τη διαδικασία του rerouting. Ακόμη εκτιμάται πως μελλοντικά αν δεν περιοριστούν οι πειρατικές επιθέσεις, το ποσοστό των πλοίων αυτών αναμένεται να αυξηθεί (Gosse).

Επιπρόσθετα η πλοιοκτήτρια εταιρεία επιβαρύνεται οικονομικά και από την τοποθέτηση του απαραίτητου εξοπλισμού ασφαλείας, ο οποίος περιγράφηκε αναλυτικά παραπάνω. Εκτιμάται πως το κόστος του συνολικού εξοπλισμού που μπορεί να χρησιμοποιηθεί από ένα πλοίο, ανέρχεται περίπου στα 150.000 δολάρια.

Τα διάφορα κράτη που συμμετέχουν στην καταπολέμηση της πειρατείας επιβαρύνονται από τα έξοδα των πλοίων του πολεμικού ναυτικού, που απασχολούνται στις διάφορες επιχειρήσεις (Owen, 2011).

Το οικονομικό κόστος τις πειρατείας επιβαρύνεται επιπλέον από τα έξοδα που αφορούν τη σύλληψη των πειρατών. Σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο οποιοδήποτε κράτος μπορεί να προβεί σε σύλληψη πειρατών, ανεξαρτήτως εθνικότητας. Επιπλέον τα περισσότερα περιστατικά πειρατείας και ένοπλης ληστείας απαντώνται στον

Κόλπο του Άντεν, συνεπώς οι διάφορες χώρες που βρέχονται από τον κόλπο έχουν το δικαίωμα να δικάζουν και να φυλακίζουν τους πειρατές, που κατά βάση είναι Σομαλοί. Χαρακτηριστικές περιπτώσεις αποτελούν τα κράτη των Σεϋχελλών και της Κένυας, στα οποία διεξάγονται οι περισσότερες δίκες πειρατών, σύμφωνα με διεθνείς συμβάσεις. Αυτές οι πολιτικές σχετικά με τη σύλληψη και την περαιτέρω μεταχείριση των πειρατών, επέφεραν οικονομικές επιβαρύνσεις. Αρχικά στα κράτη αυτά ανοικοδομήθηκαν νέες εγκαταστάσεις για τη φυλάκιση των πειρατών (Sharon, 2011).

Στο οικονομικό κόστος της πειρατείας συνυπολογίζεται και το σύνολο του κόστους των δράσεων των διάφορων οργανώσεων, που λειτουργούν κατά της πειρατείας. Εντούτοις οι διάφορες αυτές οργανώσεις πρόσφεραν νέες θέσεις εργασίας (Hulbert).

4.2 ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΣΤΙΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΞΑΡΣΗΣ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ

Ωστόσο η έξαρση της πειρατείας επέφερε σημαντικά οικονομικά προβλήματα και στις χώρες από τις οποίες προέρχονται οι πειρατές. Αρχικά η πειρατεία φαίνεται ότι πλήττει το εμπόριο των χωρών αυτών αλλά και το διεθνές εμπόριο, εφόσον οι πειρατικές επιθέσεις εμποδίζουν τη μεταφορά των αγαθών. Εφόσον το κόστος της μεταφοράς των αγαθών αυξάνεται, για όλους τους λόγους που προαναφέρθηκαν, αυξάνεται και η τιμή των προϊόντων στην εγχώρια αγορά, των χωρών που πλήττονται από την πειρατεία (Bueger, 2015).

Μία εξίσου σοβαρή οικονομική συνέπεια της πειρατείας, αποτελεί η μείωση των εισοδημάτων που λαμβάνουν οι χώρες της Αφρικής από τα ξένα κράτη. Αρχικά οι πειρατικές επιθέσεις στον Κόλπο του Άντεν μείωσαν τις επενδύσεις, που αφορούν τον τουρισμό των παράκτιων περιοχών του κόλπου. Τα δρομολόγια των κρουαζιερόπλοιων που διασχίζουν την περιοχή έχουν μειωθεί σημαντικά, εφόσον τα πλοία αυτά αποτελούν επίσης στόχο πειρατικών επιθέσεων. Ακόμη τα έσοδα από τη διώρυγα του Σουέζ μειώνονται για τους Αφρικανούς, διότι όλο και περισσότερα πλοία προτιμούν να παρακάμψουν τον επικίνδυνο αυτό δρόμο. Η οικονομική σημασία της διώρυγας του Σουέζ προκύπτει από το γεγονός, πως αποτελεί τη βασική

πηγή εισοδημάτων για διάφορες χώρες της Βόρειας και Κεντρικής Αφρικής (Γκαβέας).

Επιπλέον στην περιοχή της Σομαλίας το επάγγελμα της αλιείας εγκαταλείπεται, ενώ όλο και περισσότεροι νέοι ακολουθούν την πειρατεία. Η ποσότητα των ψαριών στον Κόλπο του Άντεν εκτιμάται ότι μειώνεται εξαιτίας των πειρατικών επιθέσεων με συνέπεια την αύξηση της τιμής τους. Σημαντικό πλήγμα δέχτηκε και το εμπόριο του πετρελαίου της Νιγηρίας, εφόσον ένα μεγάλο μέρος των επιθέσεων αφορά τα πλοία μεταφοράς πετρελαίου τόσο της Αφρικής όσο και του υπόλοιπου κόσμου, με απώτερο σκοπό τη ληστεία του φορτίου (Bowden, 2010). Εκτός των δεξαμενόπλοιων μια άλλη κατηγορία πλοίων η οποία δέχεται κυρίως πειρατικές επιθέσεις με σκοπό τη ληστεία, αποτελούν τα φορτηγά πλοία μεταφοράς τροφίμων. Οι επιθέσεις σε αυτά τα πλοία οδήγησαν σε σταδιακή αύξηση των τιμών των εγχώριων τροφίμων, δεδομένου ότι το 50% των τροφίμων που καλύπτουν τις ανάγκες των Σομαλών, προέρχονται από εισαγωγές με πλοία, τα οποία ληστεύουν οι πειρατές. Η αύξηση των τιμών στα βασικά αγαθά μπορεί να είναι απότομη με συνέπεια τη δυσανασχέτηση και την εξέγερση των άπορων Σομαλών (Owen, 2011).

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Κόντης, Τσαρδανίδης, «Διεθνής Πολιτική Οικονομία», 2012, εκδόσεις : Παπαζήση
2. Husted St. , Malvin M., «διεθνείς οικονομικά», 2008, εκδόσεις: Γ. ΠΑΡΙΚΟΣ & ΣΙΑ
3. Exquemelin A. , «Οι πειρατές της Αμερικής», 1991, εκδόσεις : Στοχαστής
4. Pierre David, «διεθνείς logistics- η διαχείριση των λειτουργιών του διεθνούς εμπορίου»
5. «Chapter 4: Freight Rates» , Review of Maritime Transport, United Nations Conference on Trade and Development, 2010
6. « Introduction to IMO» , International Maritime Organization
7. Hoffman, Michael L,1948,"Ship Organization Nears Final Form, U.N. Maritime Body Expected to Have 3 Principal Organs – Panama in Opposition"
8. Mankabady, Samir,1986,The International Maritime Organization, London
9. Nordquist, Myron H. and John Morton Moore,1999, Current Maritime Issues and the International Maritime Organization.
10. Γιώργος Γκορέζης, « ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ »
11. «Δίκαιο της θάλασσας», Ευθύμιος Παπαστρατίδης, 2015
12. Philip De Souza, “Piracy in the Graeco-Roman World”, Cambridge University Press, 2002
13. P. Garnsey , C. Whittaker, « Imperialism in the Ancient World» , Cambridge University Press, 2007
14. Angus Konstam , A Complete History of Piracy, Osprey, 2008
15. Menefee Samuel ,1996, Trends in Maritime Violence
16. Burnett John ,2002 , Dangerous Waters: Modern Piracy and Terror on the High Seas

17. Archibugi, Chiarugi, « Piracy Challenges Global Governance»
18. «Maritime Piracy and Anti-Piracy Measures», Herrmann, Wilfried, « Naval Forces» , 2004
19. Hunter, Robyn , "Somali pirates living the high life"
20. Mike , 2009, "Cargo ship escapes Somali pirates"
21. Reuters Editorial , 2011, "Piracy ransom cash ends up with Somali militants"
22. "Al Qaeda Urges Somalis To Attack Ships", 2009, CBS
23. Anna Bowden, The Economic Cost of Maritime Piracy, 2010
24. Venetia Archer, Robert Young Pelton, "Can We Ever Assess the True Cost of Piracy?", 2012
25. Gill, Sharon , 2011, "Maritime Piracy Costs Global Community 12 Billion a Year."
26. Owen, Jonathan , 2011, "The Economics of Piracy"
27. Οι πειρατές της Μεσογείου ,Θάνος Κονδύλης , Εκδότες: Περισκόπιο, Γνώμων Εκδοτική , 2006
28. «Η αναγέννηση της πειρατείας στον 21ο αιώνα» , Δ. Παπανδρέου, Εκδότης: Κίνητρο, 2011
29. Αλεξάνδρα Κραντονελλη, «Ιστορία της πειρατείας», Εκδότης: Βιβλιοπωλείον της Εστίας , 2014
30. «Οι σύγχρονοι πειρατές των θαλασσών» , William Langewiesche , Εκδότης: Modern Times , 2005
31. Α. Δημητρίου, «Η σύγχρονη πειρατεία στο κέρασ της Αφρικής» , Εκδότης: Bookstars - Γιωγγαράς , 2012

32. «Καθολικοί πειρατές και Έλληνες έμποροι, Μια ναυτική ιστορία της Μεσογείου», Greene Molly, Εκδόσεις: Εκδόσεις του Εικοστού Πρώτου, 2015
33. «Σύγχρονες θαλάσσιες μεταφορές και το φαινόμενο της πειρατείας Παγκοσμιοποίηση, Ευρωπαϊκή Ένωση και το Διεθνές Δίκαιο», Δαλακλής Δημήτριος, Σιούσιουρας Πέτρος, Εκδόσεις: Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, 2011
34. Christian Bueger, «Learning from Piracy: Future Challenges of Maritime Security Governance, Global Affairs», 2015
35. Platt Richard, «Πειρατές: Ανακαλύψτε τον κόσμο των πειρατών - από τους βάρβαρους κουρσάρους της Μεσογείου μέχρι τους αιμοδιψείς μπουκανιέρους της θάλασσας των Αντιλλών» ,Εκδόσεις: Ερευνητές, 1997
36. ΟΗΕ, «σύμβαση περί του θαλάσσιου νόμου, 1982», άρθρα 101, 102
37. ΟΟΣΑ, «Transport Outlook», 2009
38. ICC- IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – First Quarter 2016
39. Η ιστορία της εξέλιξης της πειρατείας στα νερά της Σομαλίας ‘Πώς ξεκίνησαν όλα’, Δημοσθένης Γκαβεας
40. Maritime piracy & antipiracy measures, Wilfried A Herrmann
41. ΓΕΝΙΚΟ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ, Νομικές παράμετροι επιχειρήσεων θαλάσσιας ασφάλειας, Ευαγγελία Σιοτρόπου
42. “The history of piracy”, Philip Gosse
43. “The human cost of Somali piracy”, oceans beyond piracy, Kaija Hulbert
44. Freeman, Colin, ‘somali pirates raise ransom stakes’, 2011