

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ

ΣΠΟΥΔΩΝ στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

**ΑΙΤΙΑ, ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ
ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΠΡΟΣ
ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ**

Κοντοστάνου Αναστασία

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

Πειραιάς

Οκτώβριος 2017

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT

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

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- κος Παπαδημητρίου Ευστράτιος (Επιβλέπων), Καθηγητής
- κος Τζαννάτος Ερνεστοσπυρίδων, Καθηγητής
- κος Χλωμούδης Κωνσταντίνος, Καθηγητής

Η έγκριση της Διπλωματικής εργασίας από το τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.»

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία πραγματεύεται το φαινόμενο της σύγχρονης πειρατείας και τα προβλήματα που προκαλεί στις μεταφορές και στην ομαλή διεξαγωγή της εμπορικής δραστηριότητας. Επίσης εξετάζονται αναλυτικά τα γενεσιουργά της αίτια, οι συνέπειές της σε όλους τους τομείς, το οικονομικό κόστος που συνδέεται με την πειρατική δραστηριότητα καθώς και οι στρατηγικές κινήσεις προς αντιμετώπισή της από τον ιδιωτικό τομέα σε επίπεδο πλοίου αλλά και τα μέτρα που έχουν ληφθεί σε τοπικό, εθνικό επίπεδο και σε επίπεδο Διεθνών Οργανισμών.

Η έρευνα για την εξεύρεση πληροφοριών και οικονομικών στοιχείων στηρίχθηκε σε ελληνική αλλά κυρίως σε ξένη βιβλιογραφία, σε άρθρα από περιοδικά και εφημερίδες. Επίσης μεγάλο μέρος πληροφοριών αντλήθηκε από το Διαδίκτυο και από επίσημους ιστότοπους Διεθνών Οργανισμών.

Στο σημείο αυτό, θα ήθελα να εκφράσω τις ιδιαίτερες ευχαριστίες μου στον επιβλέποντα Καθηγητή του Πανεπιστημίου Πειραιώς, Κ^ο Ευστράτιο Παπαδημητρίου για την πολύτιμη συμβολή και καθοδήγησή του αλλά και για την αμέριστη υπομονή που επέδειξε στους προβληματισμούς μου και στις δυσκολίες και καθυστερήσεις που αντιμετώπισα κατά την εκπόνηση της εργασίας μου. Επιπλέον, θα ήθελα να ευχαριστήσω όλα τα μέλη της επιτροπής για την παρουσία τους και το χρόνο που αφιέρωσαν στην παρουσίαση του ζητήματος.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	1
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.....	5
ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	5
2.1 ΑΡΧΑΙΟΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΣ ΚΟΣΜΟΣ	5
2.2 ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΣΑΙΩΝΑ ΜΕΧΡΙ ΤΟ 19 ^ο ΑΙΩΝΑ.....	7
2.3 ΙΝΔΙΚΕΣ ΑΚΤΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΣΙΑ.....	8
2.4 ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ	8
2.5 ΒΟΡΕΙΑ ΑΦΡΙΚΗ	8
2.6 ΚΑΡΑΪΒΙΚΗ.....	8
2.7 ΜΙΑ ΣΑΦΗΣ ΔΙΑΚΡΙΣΗ	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	11
ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ.....	11
3.1 ΓΕΝΙΚΑ.....	11
3.2 ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΕΝΟΠΛΗ ΛΗΣΤΕΙΑ ΣΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ.....	15
3.3 ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΕΝΟΠΛΗ ΛΗΣΤΕΙΑ ΣΤΗ ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ	19
3.4 ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΕΝΟΠΛΗ ΛΗΣΤΕΙΑ ΣΤΗΝ ΑΣΙΑ	23
3.5 ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΛΗΣΤΕΙΑ ΣΤΗΝ ΚΑΡΑΪΒΙΚΗ ΚΑΙ ΤΗ ΛΑΤΙΝΙΚΗ ΑΜΕΡΙΚΗ.....	28
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.....	32
ΑΙΤΙΑ ΤΗΣ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....	32
4.1 Η ΙΔΙΑΙΤΕΡΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΣΟΜΑΛΙΑΣ.....	32
4.2 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΣΙΑΣ.....	36
4.3 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΚΟΛΠΟΥ ΤΗΣ ΓΟΥΙΝΕΑΣ.....	37
4.4 ΓΕΝΙΚΑ ΑΙΤΙΑ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ.....	38
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.....	41
ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΚΑΙ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....	41
5.1 ΑΜΕΣΟ ΚΟΣΤΟΣ.....	42
5.1.1 Κόστος συνδεδεμένο με τον ανθρώπινο παράγοντα (Human Cost).....	42
5.1.2 Λύτρα (Ransom).....	43
5.1.3 Ασφάλειες (Insurance Cost)	44
5.1.4 Κόστος λόγω Αλλαγής Δρομολογίου (Cost of Rerouting).....	45
5.1.5 Κόστος λόγω Αύξησης Ταχύτητας (Increased Speed)	46
5.1.6 Κόστος ειδικού εξοπλισμού	46
5.1.7 Κόστος Ναυτικών Στρατιωτικών Δυνάμεων.....	46
5.1.8 Κόστος για προσαγωγή πειρατών σε δίκη.....	46
5.1.9 Κόστος Λειτουργίας των Διεθνών Οργανισμών.....	47
5.2 ΉΜΜΕΣΟ (ΜΑΚΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ) ΚΟΣΤΟΣ	47

5.2.1 Κόστος συνδεδεμένο με το τοπικό εμπόριο.....	48
5.2.2 Κόστος συνδεδεμένο με τον πληθωρισμό στα τρόφιμα.....	49
5.2.3 Κόστος από διαφυγόντα εισοδήματα από το εξωτερικό.....	50
5.2.4 Κόστος από την παρεμπόδιση του WFP (World Food Program).....	50
5.2.5 Περιβαλλοντικό Κόστος.....	50
5.3 ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	51
5.3.1. Στοιχεία κόστους για την Ανατολική Αφρική.....	51
5.3.2 Στοιχεία κόστους για τη Δυτική Αφρική.....	55
5.3.3 Στοιχεία κόστους για την Ασία.....	60
5.3.4 Στοιχεία κόστους για Καραϊβική και Λατινική Αμερική.....	62
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6.....	64
ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ.....	64
6.1 ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΝΕΔΡΙΑ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ.....	65
6.1.1 United Nations Convention On The Law Of the Sea (UNCLOS).....	65
6.1.2 SUA Convention & Protocols.....	68
6.1.3 Διεθνές Συνέδριο κατά της Κράτησης Ομήρων, 1979 (International Convention Against the Taking of Hostages).....	71
6.1.4 Συνέδριο του ΟΗΕ για την Καταπολέμηση του Διεθνούς Οργανωμένου Εγκλήματος, 2000 (United Nations Convention Against Transnational Organized Crime) – UNTOC.....	71
6.2 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΣΟΜΑΛΙΑΣ.....	72
6.3 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΚΟΛΠΟΥ ΤΗΣ ΓΟΥΙΝΕΑΣ.....	74
6.3.1 Εθνική Νομοθεσία και Θεσμικό Πλαίσιο.....	76
6.3.2 Τοπική Νομοθεσία και Θεσμικό Πλαίσιο.....	78
6.4 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΣΙΑΣ.....	78
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7.....	81
ΤΡΟΠΟΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....	81
7.1 ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΚΑΙ ΑΥΤΟΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΛΟΙΟΥ.....	81
7.2 ΜΕΤΡΑ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΔΙΕΘΝΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΝ.....	94
7.2.1 Ανατολική Αφρική (Σομαλία, Κόλπος Άντεν και Ινδικός Ωκεανός).....	94
7.2.1.1 Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (Ο.Η.Ε.).....	94
7.2.1.2 Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ).....	96
7.2.1.3 Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (IMB – International Maritime Bureau).....	99
7.2.1.4 Πολυεθνική Συνεργασία CMF (Combined Maritime Forces).....	100
7.2.1.5 Επιτηρούμενοι Δίαυλοι Ναυσιπλοΐας (IRTC & MSTC).....	102
7.2.1.6 NATO.....	106
7.2.1.7 Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας (IMO – International Maritime Organization).....	107
7.2.2 Δυτική Αφρική (Κόλπος Γουινέας & η ευρύτερη περιοχή του).....	109
7.2.2.1 Χώρες της Κεντρικής Αφρικής.....	109
7.2.2.2 Χώρες της Δυτικής Αφρικής.....	111
7.2.3 Νοτιοανατολική Ασία.....	119
7.2.4 Καραϊβική και Λατινική Αμερική.....	120
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	122

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η πειρατεία αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα της σύγχρονης θαλάσσιας μεταφοράς. Παρά τη μείωση τέτοιων περιστατικών στον Κόλπο του Άντεν και στο δυτικό Ινδικό Ωκεανό το 2016, η κλιμάκωση αυτού του φαινομένου με βίαιες επιθέσεις στον Κόλπο της Γουινέας και ειδικότερα στα νερά της Νιγηρίας, υπογραμμίζει τη χαμηλή επίγνωση που έχει ακόμα η ναυτιλιακή κοινότητα αναφορικά με τη σοβαρότητα αυτής της κατάστασης καθώς και τα υπάρχοντα κενά στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα. Από την άλλη πλευρά, στη Νοτιοανατολική Ασία έχει αναδυθεί μια νέα τάση που έχει να κάνει με την απαγωγή για λύτρα, ειδικά στη Θάλασσα Sulu και Celebes. Οι παραπάνω προκλήσεις δεν αφορούν μόνο μεμονωμένες χώρες καθώς απαιτείται διάχυση των πληροφοριών και ισχυρή συνεργασία μεταξύ των κρατών, του ιδιωτικού τομέα, της ναυτιλιακής βιομηχανίας και των Διεθνών Οργανισμών, σε πολιτικό, οικονομικό, νομικό, διπλωματικό και στρατιωτικό επίπεδο.

(ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ: πειρατεία, ασφάλεια στη θάλασσα, επίγνωση, διάχυση πληροφοριών, συνεργασία)

ABSTRACT

Piracy is one of the main concerns of the contemporary maritime transport. Despite the reduction of such incidents in the Gulf of Aden and the Western Indian Ocean in 2016, the escalation of this phenomenon with violent attacks in the Gulf of Guinea, especially in Nigerian waters, depicts the limited level of maritime domain awareness in this region, in regards of the gravity of this situation and also the existing gaps as far as maritime safety concerns. On the other hand, a new trend of kidnap for ransom is emerging in South East Asia, especially in the Sulu and Celebes Sea. The above challenges cannot be addressed solely to individual states as it requires information sharing and strong cooperation between states, private sector stakeholders, maritime industry and International Organizations, at the political, economic, legal, diplomatic and military level.

(KEY WORDS: piracy, maritime safety, awareness, information sharing, collaboration)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η θαλάσσια μεταφορά είναι ένας από τους βασικότερους τομείς της οικονομίας αποτελώντας τη βάση για την παγκοσμιοποίηση. Στηρίζει επίσης το διεθνές εμπόριο και ταυτόχρονα συμβάλλει στην οικονομική ολοκλήρωση σε παγκόσμιο επίπεδο. Το παραπάνω μπορούμε να το κατανοήσουμε καλύτερα αν αναλογιστούμε ότι το 50% του παγκόσμιου εμπορίου πραγματοποιείται μεταξύ συμβαλλόμενων μερών που απέχουν μεταξύ τους περισσότερο από 3,000 χιλιόμετρα. Οι ωκεανοί και οι θάλασσες κατά συνέπεια αποτελούν τον καλύτερο τρόπο σύνδεσης μεταξύ των απομακρυσμένων (και όχι μόνο) περιοχών. Τα πλοία κινούνται αδιάκοπα σε προκαθορισμένους θαλάσσιους δρόμους, πραγματοποιώντας πολυήμερες διαδρομές, μεταφέροντας πολύ μεγάλες ποσότητες εμπορευμάτων και ενέργειας (πετρέλαιο και παράγωγα πετρελαίου) μεγάλης αξίας. Όλη αυτή η δραστηριότητα είναι πολύ σημαντική και απαραίτητη καθότι καμία χώρα δεν είναι πλήρως αυτόκλητη σε είδη και προϊόντα ενώ υπάρχουν και περιπτώσεις χωρών που είναι κατά βάση καταναλωτικές και σχεδόν εξ ολοκλήρου εισαγωγικές.

Η συνεχώς αυξανόμενη εμπορική δραστηριότητα από τη μία (που συνδέεται κυρίως με το δυτικό κόσμο) αλλά και η οικονομική και κοινωνική κατάρρευση κάποιων χωρών για διάφορους λόγους από την άλλη, ήταν λογικό και επόμενο να οδηγήσει στην αναβίωση ενός θαλάσσιου εγκλήματος που είχε να εμφανιστεί από το 19^ο αιώνα, την πειρατεία. Η πρώτη της εμφάνιση έγινε στη δεκαετία του '70 αλλά ουσιαστικά άρχισε να υπάρχει στο προσκήνιο στις αρχές της δεκαετίας του '90 αλλά και πάλι δε δόθηκε η δέουσα βαρύτητα στο ζήτημα. Όταν όμως το φαινόμενο έκανε την εμφάνισή του στην περιοχή της Σομαλίας και τα περιστατικά άρχισαν να αυξάνονται με αλματώδεις ρυθμούς, από το 2006 και μετά, τότε όλη η προσοχή της ναυτιλιακής και διεθνούς κοινότητας εστιάστηκε στο Κέρασ της Αφρικής και στο Δυτικό τμήμα του Ινδικού ωκεανού.

Οι πειρατές είναι εχθροί της ανθρωπότητας, «hostis humanis generis» και η πειρατεία μαζί με την ένοπλη ληστεία αποτελούν ίσως τα μεγαλύτερα προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα η διεθνής ναυσιπλοΐα, καθώς τα περιστατικά συνεχώς αυξάνονται και επεκτείνονται γεωγραφικά και σε άλλα σημεία της περιοχής αλλά και του πλανήτη γενικότερα.

Οι συνέπειές της μεγάλης. Πρωτίστως παρεμποδίζει και σε κάποιες περιπτώσεις ανακόπτει και πλήρως την εμπορική δραστηριότητα. Αυτό με τη σειρά του διαταράσσει την ομαλή λειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας, κάτι που μπορεί να οδηγήσει σε ελλείψεις ειδών στις

τοπικές και μη κοινωνίες. Διακόπτει βίαια τη μεταφορά, προκαλώντας ανισορροπία στις ροές αγαθών καθώς και ανισορροπία προς τα πάνω στις τιμές τους. Επιπροσθέτως, τα κόστη που προκύπτουν από την πειρατική δραστηριότητα επεκτείνονται σε πολλούς τομείς. Πρώτα από όλα επηρεάζει τα πλοία που δέχονται τις επιθέσεις με κύριους αποδέκτες τους ναυτικούς των οποίων απειλείται η ζωή τους. Στην πλειοψηφία των περιπτώσεων βιώνουν βίαιες συμπεριφορές από τους πειρατές, χάνουν περιουσιακά τους στοιχεία ενώ κάποιιοι από αυτούς χάνουν την ελευθερία τους όταν πέφτουν θύματα απαγωγής αλλά και την ίδια τους τη ζωή, σε μερικές περιπτώσεις. Η πειρατεία επηρεάζει επίσης τα λιμάνια και τους τερματικούς σταθμούς των παράκτιων χωρών που πλήττονται από το φαινόμενο, καθότι σταδιακά εγκαταλείπονται από τους μεταφορείς λόγω επικινδυνότητας. Κατά συνέπεια χάνεται και κάθε προοπτική ανάπτυξης τόσο της ακτής όσο και της ενδοχώρας αυτών των κρατών.

Ο κατάλογος των συνεπειών είναι μακρύς. Αρνητικές επιπτώσεις στην αλιεία, παρεμπόδιση της ανθρωπιστικής βοήθειας προς τις χώρες του Τρίτου Κόσμου, απαιτήσεις και πληρωμές λύτρων, χαμένα πλοία και χαμένα φορτία και πάει λέγοντας. Για όλους αυτούς τους λόγους η διεθνής κοινότητα σε συνδυασμό με τη ναυτιλιακή κοινότητα αποφάσισαν να αντιδράσουν με διάφορους τρόπους (και στρατιωτικά και θεσμικά και σε επίπεδο πλοίου) με ικανοποιητικά αποτελέσματα, τουλάχιστον για την περιοχή της Σομαλίας. Όμως το «παιχνίδι» συνεχίζεται σε άλλες πλέον περιοχές και η προσπάθεια για την καταπολέμησή της καλείται να προσαρμοστεί στις ιδιαιτερότητες κάθε περίπτωσης. Οι περιοχές που κυρίως πλήττονται σήμερα είναι η περιοχή της Δυτικής Αφρικής και ο ευρύτερος κόλπος της Γουινέας και οι θαλάσσιες περιοχές της Νοτιοανατολικής Ασίας. Θα μπορούσε κανείς να πει ότι η ιστορία της Σομαλίας επαναλαμβάνεται. Ωστόσο η πειρατεία σε κάθε μία από αυτές τις περιοχές παρουσιάζεται με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά καθώς σε κάθε περίπτωση οι γεωγραφικές, οικονομικές, κοινωνικές και πολιτιστικές συνθήκες είναι πολύ διαφορετικές.

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να παρουσιάσει αναλυτικά τις διαστάσεις αυτού του τόσο σοβαρού προβλήματος που αποτελεί μείζον θέμα και εμπόδιο για τη θαλάσσια μεταφορά. Θα εξεταστούν οι τάσεις και η μορφή της σύγχρονης πειρατείας, οι λόγοι που οδήγησαν στη δραματική αναβίωση του φαινομένου, το κόστος που ενέχεται και κατ' επέκταση τις συνέπειες που έπονται, το νομικό πλαίσιο που ρυθμίζει θέματα πειρατείας και ένοπλης ληστείας και τέλος θα εξεταστούν με ιδιαίτερη προσοχή οι στρατηγικές που ακολουθούνται (ουσιαστικά τα μέτρα που λαμβάνονται) προς αντιμετώπιση του φαινομένου. Σε κάθε στάδιο της εργασίας, ό,τι εξετάζεται, στη συνέχεια συγκεκριμενοποιείται και γίνεται ιδιαίτερη αναφορά σε κάθε μία από τις τέσσερις περιοχές του πλανήτη, που αυτή τη στιγμή

θεωρούνται υψηλού κινδύνου σε ό,τι έχει να κάνει με την πειρατεία. Αυτές είναι η Ανατολική και Δυτική Αφρική, η Νοτιοανατολική Ασία και η Καραϊβική με τη Λατινική Αμερική.

Πιο συγκεκριμένα στο επόμενο κεφάλαιο (το δεύτερο), παρατίθεται μια ιστορική αναδρομή που δείχνει την πορεία του φαινομένου ξεκινώντας από την αρχαία Μεσόγειο και πως εξελίχθηκε μέσα στους αιώνες. Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στη σύγχρονη πλέον πειρατεία : πως εμφανίζεται, πως δρουν γενικά οι πειρατές και τα μέρη δραστηριοποίησής τους. Επίσης διακρίνεται το φαινόμενο σε 4 είδη και γίνεται αναφορά στα χαρακτηριστικά τους. Στο δεύτερο, τρίτο, τέταρτο και πέμπτο μέρος του κεφαλαίου εξετάζεται το φαινόμενο και στις τέσσερις περιοχές. Στο τέταρτο κεφάλαιο, αναζητώνται τα αίτια του φαινομένου με ιδιαίτερη αναφορά στη Σομαλία, καθότι η πειρατεία αναβίωσε με εφελτήριο τις εκεί πολιτικές και κοινωνικές συνθήκες. Στα επόμενα υποκεφάλαια γίνεται αναφορά στα ιδιαίτερα αίτια που σχετίζονται με την κάθε περιοχή χωριστά και το κεφάλαιο ολοκληρώνεται με μια σειρά παραγόντων που και αυτοί συνέβαλαν στην επανεμφάνιση και την έξαρση της πειρατείας, κατά τον Peter Chalk. Το πέμπτο κεφάλαιο είναι αφιερωμένο στις συνέπειες της πειρατείας και στα κόστη που ανακύπτουν, κάνοντας διάκριση σε άμεσο και έμμεσο (μακροοικονομικό) κόστος. Στα υποκεφάλαια που ακολουθούν παρατίθενται συγκεκριμένα αριθμητικά στοιχεία κόστους για την κάθε περιοχή χωριστά που αφορούν το 2016 και είναι βασισμένα σε μετρήσεις επίσημου οργανισμού (Oceans Beyond Piracy). Στο προτελευταίο κεφάλαιο (το έκτο) της παρούσας διπλωματικής, εξετάζεται το θεσμικό πλαίσιο που διέπει την πειρατεία, ξεκινώντας με αναφορά στα διεθνή Συνέδρια που την έχουν συμπεριλάβει στην ατζέντα τους και συνεχίζοντας με παρουσίαση του θεσμικού πλαισίου για την κάθε περιοχή και πάλι χωριστά καθώς κάθε μία παρουσιάζει ιδιαιτερότητες ως προς τη νομική ρύθμιση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας αλλά και ως προς την προσαγωγή και νομική δίωξη των πειρατών. Προχωρώντας στο έβδομο κεφάλαιο εξετάζονται τα μέτρα αντιμετώπισης που έχουν ληφθεί μέχρι στιγμής τόσο σε επίπεδο πλοίου (ιδιωτική πρωτοβουλία από πλευρά πλοιοκτήτη) όσο και από την πλευρά των διεθνών οργανισμών, που έχουν κινητοποιηθεί ποικιλοτρόπως προκειμένου να καταστείλουν το φαινόμενο. Αναφορικά με τους Διεθνείς Οργανισμούς, να τονιστεί ότι γίνεται διαχωρισμός και αναφορά στα εκάστοτε μέτρα ανά περιοχή. Η εργασία ολοκληρώνεται με τα Συμπεράσματα που προκύπτουν από την προηγούμενη ανάλυση. Τίθεται δε, προβληματισμός και ανησυχία αναφορικά με τη διάρκεια και την εξέλιξη του φαινομένου

και ακολουθεί η προσωπική άποψη αναφορικά με το ποια μέτρα θεωρούνται πιο σημαντικά αλλά και σε ποια επιβάλλεται να δοθεί μεγαλύτερη βαρύτητα.

Τέλος να αναφερθεί ότι σε κάποια κεφάλαια τα στοιχεία και οι πληροφορίες, συγκεκριμένα για την πειρατεία στην Καραϊβική και τη Λατινική Αμερική είναι πλημμελή ή και απουσιάζουν τελείως καθώς η βιβλιογραφία και οι πηγές, ακόμα και οι ηλεκτρονικές είναι σχετικά περιορισμένες. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο οργανισμός Oceans Beyond Piracy συνέταξε φέτος έκθεση με στοιχεία για τη συγκεκριμένη περιοχή πρώτη φορά και αφορά το 2016.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Η πειρατεία θεωρείται ως το πρώτο θαλάσσιο έγκλημα και είναι μια πρακτική η οποία ξεκίνησε ταυτόχρονα με την ναυτιλία και το εμπόριο, γι αυτό και έχει τις ρίζες της στα βάθη της αρχαιότητας. Οι πειρατές όλων των εποχών λυμαίνονταν τόσο τα διερχόμενα πλοία όσο και τις παράκτιες περιοχές προκαλώντας τον τρόμο και την ερήμωση των ακτών αλλά και της ενδοχώρας, μέχρι κάποια χιλιομετρική απόσταση. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε το γεγονός ότι σε όλο τον κόσμο συναντάμε ακόμα τα απομεινάρια των οχυρώσεων και των κάστρων που κατασκευάζονταν, αφενός για προστασία σε περιόδους πολέμων και αφετέρου για την αναχαίτιση των πειρατικών επιδρομών.

Η πειρατεία κάνει την εμφάνισή της σε όλες τις φάσεις της ανθρώπινης ιστορίας. Ξεκινώντας από την αρχαιότητα μέχρι και σήμερα, παρατηρούμε ότι είναι παρούσα όπου υπάρχει θαλάσσια μεταφορά. Είναι αξιόλογο ότι σε πολλές περιπτώσεις ολόκληρες κοινωνίες επιδίδονταν σε αυτή ενώ οι κύριοι λόγοι του φαινομένου ήταν ανέκαθεν ο προσπορισμός οικονομικού οφέλους από τη στιγμή που η αγροτική παραγωγή και η αλιεία από μόνες τους δεν επαρκούσαν για να καλύψουν τις ανάγκες των πολιτών.

2.1 ΑΡΧΑΙΟΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΣ ΚΟΣΜΟΣ

Στο μεσογειακό χώρο έχει γίνει η αρχαιότερη καταγραφή αναφορικά με την πειρατεία. Στην ευρύτερη περιοχή αποκτά για πρώτη φορά μαζικά χαρακτηριστικά, ενώ παλαιότερα συναντούσαμε μεμονωμένα περιστατικά. Οι επιθέσεις εναντίον πλοίων και πόλεων είχαν σα σκοπό τη συγκέντρωση λαφύρων αλλά και δούλων για να πωληθούν στα σκλαβοπάζαρα.

Μια από τις πρώτες αναφορές είναι στους Λαούς της Θάλασσας οι οποίοι λυμαίνονταν την Ανατολική Μεσόγειο μετά την εποχή του Χαλκού ενώ αξιόλογο είναι ότι η πειρατεία και το εμπόριο ήταν γι αυτούς αλληλοσυμπληρούμενες δραστηριότητες (Sandars, 2001). Στο Αιγαίο της ίδιας περιόδου, δηλαδή πριν από τον Τρωικό πόλεμο, η πειρατεία ήταν συνήθεια τόσο των ελληνικών όσο και των ξενικών φύλλων (Φοίνικες, Κάρες), κάτι που προκύπτει και από μαρτυρίες του Θουκυδίδη. Η πρώτη και επιτυχημένη προσπάθεια για καταστολή έγινε από το Μίνωα, ο οποίος και κατάφερε σε μεγάλο βαθμό να διώξει τους ληστές από τον ελληνικό θαλάσσιο χώρο.

Στην αρχαία Ελλάδα η πειρατεία ήταν μια κοινωνικά αποδεκτή δραστηριότητα δεδομένου ότι κάποιες πόλεις ζούσαν σχεδόν αποκλειστικά από αυτή. Χαρακτηριστικά ο Όμηρος

θαυμάζει την ανδρειοσύνη και τις ικανότητες των πειρατών ενώ ο Αριστοτέλης στα Πολιτικά του αναφέρει «Ο ληστρικός βίος συμπεριλαμβάνεται στις 5 κατά φύσιν δραστηριότητες με τις οποίες εξασφαλίζεται η αυτάρκεια, μαζί με την κτηνοτροφία, την αλιεία, το κυνήγι και τη γεωργία». Αξίζει να σημειωθεί ότι την εποχή εκείνη δρούσαν και οι Ναυαγιστές, οι οποίοι άναβαν παραπλανητικές φωτιές και ξεγελούσαν τους καπετάνιους που νόμιζαν ότι πλησίαζαν σε λιμάνι ενώ στην πραγματικότητα τους προσέλκυαν σε ξέρες με σκοπό τη ληστρική επίθεση.

Κατά τη διάρκεια της Αρχαϊκής και της Κλασικής περιόδου αρχίζουν οι συστηματικές και οργανωμένες προσπάθειες θωρακισμού και καταπολέμησης της πειρατείας. Συγκεκριμένα τον 5^ο αιώνα και στα πλαίσια της δηλιακής συμμαχίας πραγματοποιούνται 2 εκστρατείες, του Κίμωνα στη Σκύρο και του Περικλή στη Θράκη. Τα αποτελέσματα όμως δεν ήταν τα αναμενόμενα και το φαινόμενο εντάθηκε ειδικά με την έναρξη της παρακμής της Αθήνας.

Τα κατοπινά χρόνια του Μεγάλου Αλεξάνδρου κάνουν την εμφάνισή τους οι Ιλλυριοί και οι Ετρούσκοι οι οποίοι δρουν στη θαλάσσια περιοχή μεταξύ της Ηπειρωτικής και της Μεγάλης Ελλάδας. Ο ίδιος ο Μέγας Αλέξανδρος ανέλαβε να αντιμετωπίσει με επιτυχία τους Ιλλυριούς. (Wilkes, 1999)

Στους ελληνιστικούς χρόνους, ο κατακερματισμός της αυτοκρατορίας του Μεγάλου Αλεξάνδρου και η έλλειψη ενότητας και ενιαίας δράσης από τη πλευρά των ηγεμόνων, οδήγησε την πειρατεία σε νέα άνθιση. Το γεγονός αυτό δεν οφειλόταν μόνο στην αδυναμία ελέγχου από τους ηγεμόνες αλλά και στο ότι κάποιοι εξ αυτών επί τούτου υποστήριζαν και συνεργάζονταν με τους πειρατές για να εξυπηρετήσουν δικές τους σκοπιμότητες. Τα χρόνια εκείνα, ο κυριότερος διώκτης των πειρατών ήταν η Ρόδος κάτι στο οποίο συνέτεινε και το ότι κατασκευάστηκε και ένας νέος τύπος караβιού, η Τριημιολία¹, η οποία διευκόλυνε το διωγμό τους.

Στην ύστερη ελληνιστική περίοδο παρατηρείται η άνοδος των Κιλικών πειρατών οι οποίοι κατά τον Πλούταρχο παρουσίαζαν για πρώτη φορά το εξής χαρακτηριστικό: αποτελούσαν μια καλά οργανωμένη κοινότητα και δεν ήταν μια απλή άθροιση ληστρικών ομάδων όπως συνηθιζόταν μέχρι τότε.

¹ Η Τριημιολία ήταν ένα ταχύτατο σκάφος που ναυπηγήθηκε για πρώτη φορά στη Ρόδο το 300πΧ και ήταν ένας συνδυασμός πειρατικής ημιολίας και τριήρους, πολύ αποτελεσματικό και ευέλικτο για τις μάχες . Ανασύρθηκε στις 15 Οκτωβρίου 2017 από : <http://www.lindosmuseum.gr>

Στη Δυτική Μεσόγειο και κυρίως στο Τυρρηνικό Πέλαγος, η πλειοψηφία των πειρατών ήταν Ετρούσκοι ενώ στη Μεγάλη Ελλάδα κάνουν την εμφάνισή τους και Έλληνες πειρατές οι οποίοι όμως επιτίθονταν μόνο σε ξένα καράβια και ποτέ σε ελληνικά.

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί ότι οι Ρωμαίοι και οι Καρχηδόνιοι δεν επιδόθηκαν ποτέ σε πειρατικές επιδρομές κυρίως γιατί η θάλασσα δεν ήταν το δυνατό τους σημείο ελλείψει ναυτικής παράδοσης. Επιπλέον, πρώτο το ρωμαϊκό Δίκαιο χαρακτήρισε ως παράνομη την πειρατεία και ξεκίνησε προσπάθεια συστηματικής πάταξής της τον 1ο αιώνα π.Χ. με τον Γαβίνειο Νόμο (Lex Gabinia) (Λόγιος Ερμής, 2012). Με το νομοθέτημα αυτό παραχωρήθηκαν έκτακτες εξουσίες στον Ύπατο Γάιο Πομπήιο με σκοπό την καταστολή της. Το αποτέλεσμα αυτών των κινήσεων ήταν η εξαφάνιση της. Ωστόσο το Μεσαίωνα κάνει την επανεμφάνισή της ενώ στα βυζαντινά χρόνια, η Βυζαντινή Αυτοκρατορία απετέλεσε δικλείδα ασφαλείας και προστασίας για την Ανατολική Μεσόγειο. Ωστόσο τα χρόνια εκείνα έχει καταγραφεί και η πειρατική δράση των Μανιατών εναντίον οθωμανικών και ευρωπαϊκών πλοίων οι οποίοι χρησιμοποιούσαν σα δικαιολογία τη φτώχεια και την ανέχεια που μάστιζε την περιοχή τους. (Γουργουρίνης, Γιαννόπουλος, Καρζώνη, 2010)

2.2 ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΣΑΙΩΝΑ ΜΕΧΡΙ ΤΟ 19^ο ΑΙΩΝΑ

Στα τέλη του 8^{ου} αιώνα κάνει την εμφάνισή της μια πολύ ισχυρή φυλή εξερευνητών, εμπόρων, μισθοφόρων αλλά και πειρατών, οι Βίκινγκς οι οποίοι και επικράτησαν μέχρι τον 11^ο αιώνα. Η ισχύς τους ήταν τέτοια που είχαν γίνει ο φόβος και ο τρόμος ολόκληρης της δυτικής και βόρειας Ευρώπης και όχι μόνο, ξεκινώντας από τη θάλασσα της Βαλτικής, συνεχίζοντας στη Σεβίλλη της Ισπανίας και φτάνοντας μέχρι τη Βόρεια Αφρική και την Ιταλία από τη μια και τη μαύρη Θάλασσα και την Περσία από την άλλη (Κωτούλας, 2003).

Οι Βίκινγκς όμως δεν αποτελούν τη μοναδική περίπτωση πειρατών εκείνη την εποχή. Η Μεσόγειος τρομοκρατείτο από Μουσουλμάνους πειρατές ενώ στην Αδριατική Θάλασσα μια σλάβικη φυλή, οι Ναρεντάνοι, επωφελοόμενοι από την απουσία του βενετσιάνικου στόλου δημιουργούσαν σοβαρότατα προβλήματα στο εμπόριο και τις μεταφορές της εποχής. (Oliphant, 2012)

Γενικά στην Ευρώπη εκείνης της εποχής η πειρατεία ξεκινάει από διάφορες εστίες όπως για παράδειγμα οι Curonians και οι Oesilians από την Ανατολική ακτή της Βαλτικής, οι Nongorodian πειρατές στην περιοχή του Βόλγα καθώς και οι φυλές Haida και Tlingit που ζούσαν στη Νότια Αλάσκα και ήταν πειρατές, σκληροτράχηλοι πολεμιστές και επιδίδονταν στο δουλεμπόριο.

2.3 ΙΝΔΙΚΕΣ ΑΚΤΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΣΙΑ

Όπως οι ευρωπαϊκές έτσι και οι ινδικές ακτές δε θα μπορούσαν να μη μαστίζονται από πειρατές, τόσο Ευρωπαίους όσο και αυτόχθονες. Το εμπόριο αλόγων που ήταν διαδεδομένο εκείνη την εποχή απετέλεσε πόλο έλξης ληστρικών επιθέσεων οι οποίες ήταν τόσο συχνές και έντονες που η Εταιρία Ανατολικών Ινδιών αναγκάστηκε να ενδώσει στον εκβιασμό των πειρατών και να καταβάλει φόρους προκειμένου να εξασφαλίσει ασφαλή διέλευση από εκείνα τα νερά.

Στην Ιαπωνία οι πειρατές Wokou ξεκινώντας τη δράση τους το 13^ο αιώνα κατάφεραν επί 300 χρόνια να δημιουργούν σοβαρότατα προβλήματα στο εμπόριο μεταξιού και μπαχαρικών.

Και οι Κινέζοι όμως διέθεταν πολύ ισχυρό πειρατικό στόλο, ίσως τον πιο ισχυρό της εποχής και μαζί με τους Buginese ναυτικούς και τους Orang Laut πειρατές κάλυπταν τελικά μια τεράστια θαλάσσια περιοχή, από τη Σιγκαπούρη μέχρι τις Φιλιππίνες και το Χονγκ Κονγκ.

2.4 ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ

Από το 16^ο έως το 18^ο αιώνα στις μακρινές στέπες Ουκρανοί χωρικοί, καταζητούμενοι και σκλάβοι που κατάφεραν να ξεφύγουν από τους δεσμώτες τους, δημιούργησαν μια κοινωνία πειρατών με το όνομα Cossacks και πραγματοποιούσαν δριμείες επιθέσεις στις ακτές της Μαύρης Θάλασσας και στην Κριμαία δημιουργώντας πονοκέφαλο και συνεχείς οχλήσεις στην Οθωμανική Αυτοκρατορία και στο Σουλτάνο. (Plokhy, 2001)

2.5 ΒΟΡΕΙΑ ΑΦΡΙΚΗ

Από τη λεγόμενη «Ακτή της Μπαρμπαριάς», με ορμητήρια τα λιμάνια της Τύνιδας, της Τρίπολης, του Αλγερίου, του Σαλέ και του Μαρόκου, πειρατές και κουρσάροι ξεκινούσαν και ουσιαστικά αποψίλωναν τις ακτές της Ισπανίας, της Ιταλίας και τα νησιά της Μεσογείου. Η ορμή τους ήταν τέτοια που βγαίνοντας στον Ατλαντικό είχαν καταφέρει να φτάσουν μέχρι και τις ακτές της Ισλανδίας. Δύο από τους πιο γνωστούς πειρατές που τα ονόματά τους έχουν συνδεθεί με θρύλους είναι 2 Οθωμανών αδελφών, εκ των οποίων ο πιο γνωστός είναι ο Hayreddin Barbarossa Pasha (Redbeard). (Weintraub, 2002)

2.6 ΚΑΡΑΪΒΙΚΗ

Στη συγκεκριμένη θαλάσσια περιοχή οι πειρατές και οι κουρσάροι έδρασαν από το 1560 έως τα μέσα του 1720 με αποκορύφωμα τα χρόνια από το 1700 έως το 1730. Στους ήδη υπάρχοντες πειρατές που εγκαταστάθηκαν εκεί προστέθηκαν και οι λεγόμενοι Buccaneers.

Επρόκειτο για απλούς ανθρώπους που προσπάθησαν να ζήσουν τίμια μέσω του κυνηγιού και της κτηνοτροφίας αλλά οι ληστρικές επιδρομές των Ισπανών τους ανάγκασαν να ακολουθήσουν τον πειρατικό βίο και για να επιβιώσουν αλλά και για να εκδικηθούν. Οι πειρατές στην περιοχή αυτή ήταν κατά κύριο λόγο Άγγλοι, Ολλανδοί και Γάλλοι.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η Καραϊβική λόγω γεωγραφίας (σύμπλεγμα νησιών) προσέφερε ιδανικές συνθήκες για την ανάπτυξη της πειρατείας συν το ότι αποτελούσε πέρασμα για τα ευρωπαϊκά καράβια (κυρίως για τα ισπανικά) τα οποία πηγαиноέρχονταν απομυζώντας τα πλούτη του Νέου Κόσμου. Σε κάποιες περιπτώσεις την πειρατεία την στήριζαν και υποκινούσαν οι ίδιες οι ευρωπαϊκές δυνάμεις, η μία εναντίον της άλλης, μέσα στα πλαίσια του ανταγωνισμού για την επικράτηση στα νέα αυτά εδάφη.

Τα πιο γνωστά ορμητήρια των πειρατών ήταν η New Providence, η Tortuga και το Port Royal ενώ οι πιο διάσημοι πειρατές ήταν ο Edward Teach (Blackbeard) και ο Henry Morgan.

2.7 ΜΙΑ ΣΑΦΗΣ ΔΙΑΚΡΙΣΗ

Στο σημείο αυτό είναι χρήσιμο να γίνει διάκριση μεταξύ των πειρατών (pirates), των κουρσάρων (privateers) και των commerce raiders (Konstam, 2008).

Όπως έχει γίνει σαφές και από την ιστορική αναδρομή, οι πειρατές ήταν ομάδες που δρούσαν αυτόνομα, με ιδίαν βούληση με σκοπό τον προσπορισμό οικονομικού οφέλους. Ουσιαστικά επρόκειτο για άτομα που κινούντο εκτός νόμου, προκαλώντας καταστροφές, αρπάζοντας περιουσίες και αιχμαλωτίζοντας πολίτες για να τους πουλήσουν ως σκλάβους.

Οι κουρσάροι (privateers or corsairs) από την άλλη, μπορεί η δράση τους και η πρακτική τους να ήταν παρόμοια με αυτή των πειρατών, υπήρχε όμως μια ειδοποιός διαφορά: είχαν στην κατοχή τους τη λεγόμενη «άδεια καταδρομής», «letter of marque». Επρόκειτο για έγγραφο το οποίο εκδιδόταν από την επίσημη αρχή μιας χώρας, την κυβέρνηση ή το μονάρχη και ουσιαστικά νομιμοποιούσε την πειρατική δράση εφόσον αυτή στρεφόταν εναντίον εμπορικών πλοίων κάποιας άλλης εχθρικής ή ανταγωνιστικής χώρας. Το «letter of marque» αποτελούσε δικλείδα ασφαλείας για αυτούς που το είχαν στην κατοχή τους διότι τυπικά δεν μπορούσαν να κατηγορηθούν για παράνομη δραστηριότητα.

Βέβαια το έγγραφο αυτό δεν είχε καθολική ισχύ από τη στιγμή που κάποιες χώρες, όπως η Ισπανία, πολύ απλά το αγνοούσαν επιδεικτικά και τελικά εκτελούσαν τους κουρσάρους με περασμένη την άδεια καταδρομής στο λαιμό τους. Τέλος σε κάποιες περιπτώσεις οι κουρσάροι ξεπερνούσαν τα όρια της δικαιοδοσίας που τους έδινε το letter of marque και

τελικά διώκονταν και αν συλλαμβάνονταν αντιμετωπιζονταν σαν απλοί πειρατές. Όλη αυτή η διαδικασία έχασε την εγκυρότητά της με την Διακήρυξη του Παρισιού, το 1856.

Τέλος, υπάρχει και μια ακόμη κατηγορία που προσιδιάζει σε πειρατεία αλλά έχει πιο πολλά κοινά με τους κουρσάρους, οι Commerce Raiders. Πρόκειται για ομάδες που έδρασαν κυρίως κατά την αμερικανική επανάσταση καθώς και κατά τον Α' και Β' Παγκόσμιο πόλεμο, που είχαν σα βασικό τους στόχο να θίξουν το εμπόριο δια θαλάσσης των εχθρικών χωρών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

3.1 ΓΕΝΙΚΑ

Η προηγηθείσα ιστορική αναδρομή μας έδειξε ότι η πειρατεία υπήρχε από αρχαιοτάτων χρόνων και μάλιστα το κοινό σημείο των πειρατών σε όλες τις εποχές, ήταν ο προσπορισμός οικονομικού οφέλους, ασκώντας βία εναντίον έταιρων πλοίων αλλά και εναντίον παράκτιων περιοχών.

Πόσο όμως έχει αλλάξει η πειρατεία μέσα στους αιώνες; Ποιά είναι τα χαρακτηριστικά των σύγχρονων πειρατών και ποιές είναι οι περιοχές που απαντάται το έγκλημα αυτό στη σύγχρονη εποχή;

Όλα λοιπόν ξεκινούν από το γεγονός ότι οι ωκεανοί είναι ο σύνδεσμος μεταξύ των ηπείρων και των χωρών μεταξύ τους! Τουτέστιν τα πλοία είναι ο πιο ενδεδειγμένος τρόπος μεταφοράς πολύ μεγάλων ποσοτήτων ποικίλων ειδών εμπορευμάτων. Οι θαλάσσιοι δρόμοι πάλι (για λόγους συντόμευσης του χρόνου μεταφοράς) είναι τέτοιοι που τα πλοία καλούνται να περάσουν από μέρη στα οποία λόγω γεωγραφίας, παρατηρείται πολύ μεγάλη συμφόρηση. Αυτά τα σημεία ονομάζονται Maritime Choque Points και είναι τα εξής : ο Παναμάς, η Διώρυγα του Σουέζ, τα Στενά του Χορμούζ, τα Στενά του Μπαμπ Ελ Μαντάμπ, τα Στενά της Μαλάκκα και τα Στενά του Βοσπόρου. Δεν είναι τυχαίο ότι για τις περισσότερες από τις παραπάνω περιπτώσεις και στις θαλάσσιες περιοχές που προηγούνται ή έπονται των συγκεκριμένων σημείων, συγκεντρώνεται τα τελευταία χρόνια η πλειοψηφία των πειρατικών επιθέσεων.

Είναι αντιληπτό ότι η σύγχρονη πειρατεία και ειδικά όπως την παρακολουθούμε να εξελίσσεται τα τελευταία χρόνια, είναι πολύ διαφορετική από ότι στις περασμένες εποχές. Οι πειρατές δεν επιβαίνουν σε εντυπωσιακά καράβια προτάσσοντας τη μαύρη σημαία με τη νεκροκεφαλή και τα χιαστί κόκκαλα, ούτε φυσικά φορούν εντυπωσιακές στολές φέροντας σπαθιά και πραγματοποιώντας εντυπωσιακά ρεσάλτα, αφού πρώτα έχουν ακινητοποιήσει τα καράβια-στόχους με γάντζους. Η πραγματικότητα είναι πολύ διαφορετική, πιο σκληρή και πιο σκοτεινή (αν αναλογιστούμε και τι κρύβεται πραγματικά από πίσω). Οι σημερινοί πειρατές διαθέτουν ταχύπλοα σκάφη, φέρουν τελευταίας τεχνολογίας βαρύ οπλισμό, είναι εξοπλισμένοι με μέσα επικοινωνίας και παρακολούθησης που θα ζήλευαν πολλές μυστικές υπηρεσίες. Οι στόχοι τους δεν είναι μόνο το φορτίο ή πράγματα αξίας, χρήματα κτλ. Στόχος μπορεί να είναι το ίδιο το καράβι και δυστυχώς και το ίδιο το πλήρωμα.

Στη σύγχρονη εποχή μπορούμε να διακρίνουμε γενικά δύο μορφές πειρατείας, κάτι που βέβαια εξαρτάται και από την περιοχή που μελετάμε. Η πρώτη μορφή είναι η ευκαιριακή ληστεία, δηλαδή οι περιπτώσεις πειρατών που μπορεί και να μην το κάνουν κατ' επάγγελμα για αυτό και ο τρόπος που δρουν είναι πιο απλοϊκός. Δεν τους ενδιαφέρει το πλοίο, το φορτίο ή το πλήρωμα. Απλά ανεβαίνουν στο πρώτο καράβι που θα τύχει και είναι ευάλωτο για εκείνους, ληστεύουν ό,τι βρεθεί πιο εύκολο μπροστά τους και φεύγουν. Η δεύτερη μορφή περιλαμβάνει τις περιπτώσεις που το έγκλημα είναι άρτια οργανωμένο και προγραμματισμένο και γι αυτό είναι και οι πιο περίπλοκες και επικίνδυνες.

Ο IMO μέσω Οδηγίας του Συμβουλίου Ασφαλείας (MSC / Circ 622-22, June 1993), διακρίνει 4 κατηγορίες επιθέσεων ως ακολούθως (IMO, 1993) :

- **OC - Opportunistic Crime (Ευκαιριακό Έγκλημα)**

Πρόκειται για επιθέσεις που δεν είναι προγραμματισμένες. Δεν έχει προηγηθεί παρακολούθηση του πλοίου, απλά είχε την ατυχία να βρεθεί μπροστά στους πειρατές σε δεδομένη στιγμή. Οι συντελεστές κάνουν την επίθεση όσο πιο γρήγορα μπορούν, ανεβαίνουν, ληστεύουν και φεύγουν σε σημείο που μπορεί να μη γίνει καν αντιληπτό από το πλήρωμα, ειδικά αν το καράβι έχει πέσει δίπλα στο λιμάνι και είναι βράδυ είτε βρίσκεται στο εσωτερικό αγκυροβόλιο του λιμανιού.

- **LLR - Low Level Armed Robbery (Χαμηλής Έντασης Ένοπλη Ληστεία)**

Εδώ πάμε ένα σκαλί παραπάνω καθότι πλέον έχουμε και προσθήκη όπλων, κάτι που σοβαρεύει την κατάσταση. Οι πειρατές εδώ δε δρουν απόλυτα τυχαία και υπάρχει κάποιος προγραμματισμός. Στις περιπτώσεις αυτές οι δράστες έχουν ορμητήριο κάποιο σημείο στη στεριά. Από εκεί ξεκινάνε και εκεί γυρνάνε μετά την ολοκλήρωση της «αποστολής» τους. Βέβαια αυτό σημαίνει ότι δε δύνανται να απομακρυνθούν και πάρα πολύ από την ακτή, κάτι που περιορίζει γεωγραφικά το πεδίο δράσης τους. Διαθέτουν σαφέστατα ταχύπλοα σκάφη και ανάλογο εξοπλισμό, προκειμένου να μπορέσουν να αναρριχηθούν. Και φυσικά...διαθέτουν όπλα που μπορεί να είναι από μαχαίρια μέχρι αυτόματα πιστόλια. Εδώ παίζει πολύ μεγάλο ρόλο και το πως θα αντιδράσει το πλήρωμα. Αν το πλήρωμα παραμείνει ψύχραιμο, το πιθανότερο είναι ότι οι πειρατές θα πάρουν κάποια πράγματα, συμπεριλαμβανομένων και αντικειμένων του πληρώματος, χρήματα, συσκευές κτλ. και θα αποχωρήσουν. Αν το πλήρωμα αντιδράσει, δυστυχώς σε θερμές καταστάσεις και με την παρουσία όπλων, κανείς δεν μπορεί με βεβαιότητα να πει, πως μπορεί να εξελιχθεί μια κατάσταση.

- **MLAAR – Medium Level Armed Assault & Robbery (Μεσαίας Έντασης Ένοπλη Επίθεση & Ληστεία)**

Στις περιπτώσεις αυτών των επιθέσεων, όλα πλέον είναι προγραμματισμένα και μάλιστα σχολαστικά. Ο στόχος έχει παρακολουθηθεί, έχει συγκεκριμένα επιλεγεί και υπάρχει σχέδιο δράσης. Πλέον το ορμητήριο είναι ένα άλλο πλοίο, μεγαλύτερο, το μητρικό πλοίο (mother vessel), από το οποίο ξεκινάει το ταχύπλοο. Η χρήση του μητρικού σκάφους αυξάνει το πεδίο δράσης τους, καθώς μπορούν να απομακρυνθούν πολύ από τις ακτές. Οι πειρατές έχουν πιο άρτιο εξοπλισμό προκειμένου να ανέβουν στο καράβι και δυστυχώς και πολύ βαρύ οπλισμό, που κάνει τα πράγματα πιο επικίνδυνα για το πλοίο-στόχο. Οι δράστες είναι πεπειραμένοι ναυτικοί, μπορεί να είναι και πρώην ψαράδες με μεγάλη γνώση της περιοχής και της θάλασσας γενικά, πρώην στρατιωτικοί με ανάλογη εμπειρία και κοινοί εγκληματίες που είναι και ο σύνδεσμος με τα εγκληματικά συνδικάτα που κινούν τα νήματα. Όλα τα παραπάνω «συστατικά», δυστυχώς δεν προμηθύνουν τίποτα καλό για το πλήρωμα του πλοίου-στόχου, καθότι οι πειρατές είναι πλήρως αποφασισμένοι και αν αντιμετωπίσουν την όποια αντίσταση, είναι σίγουρο ότι δε θα διστάσουν να τραυματίσουν ή και να σκοτώσουν ακόμα. Συνήθως στόχος είναι η κλοπή του φορτίου.

- **MCHJ – Major Criminal Hijack (Πειρατεία Υψηλής Έντασης)**

Το τέταρτο είδος που μας περιγράφει ο ΙΜΟ είναι ίσως και η χειρότερη μορφή πειρατείας και θεωρείται άμεσα συνδεδεμένη με το οργανωμένο έγκλημα και τη διεθνή τρομοκρατία. Στις περιπτώσεις αυτές πίσω από τις συμμορίες των πειρατών που κάνουν τις επιθέσεις υπάρχουν άλλες συμμορίες και ομάδες στη στεριά που οργανώνουν και χρηματοδοτούν τις επιθέσεις. Αν αναλογιστεί κανείς ότι τέτοια ήταν η πλειοψηφία των επιθέσεων στη Σομαλία τα τελευταία χρόνια, επικρατεί πλέον η βεβαιότητα ότι εμπλέκοντο και διεφθαρμένοι κρατικοί αξιωματούχοι και πολιτικοί παράγοντες, δεδομένου ότι στη χώρα επικρατούσε αναρχία και απουσίαζε η κεντρική κυβέρνηση. Το συμπέρασμα αυτό συνάγεται από το γεγονός ότι οι δράστες για να πραγματοποιήσουν τις επιθέσεις τους και να πορευτούν κατόπιν αυτών, είχαν στη διάθεσή τους λεπτομερή πληροφόρηση για τις κινήσεις και τα προγράμματα των πλοίων συν το λεπτομερή σχεδιασμό, τον εξοπλισμό, τα ραντάρ και GPS που έχουν στη διάθεσή τους. Σκοπός τέτοιων επιθέσεων δεν είναι απλά η ληστεία κάποιων αντικειμένων ή χρημάτων. Ύστερα από μια τέτοια επίθεση τα πράγματα περιπλέκονται δυσάρεστα. Ουσιαστικά οι δράστες καταλαμβάνουν πλήρως το καράβι

και του αλλάζουν πορεία. Το οδηγούν σε κάποιο δικό τους αγκυροβόλιο και ληστεύουν με την ησυχία τους το φορτίο. Το πλήρωμα μπορεί να το εγκαταλείψουν σε σωστικές λέμβους στον ωκεανό αλλά υπάρχει και η χειρότερη περίπτωση, να το θέσουν δηλαδή σε κράτηση για μικρό ή και πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα (κάποιους μήνες), με απώτερο σκοπό να ζητήσουν λύτρα από τις πλοιοκτήτριες εταιρίες.. Έχει παρατηρηθεί ότι οι ναυτιλιακές εμφανίζονται, με σχετική ευκολία, διατεθειμένες να πληρώσουν τα υπέρογκα ποσά που ζητάνε οι πειρατές προκειμένου να απελευθερωθούν τα πλοία τους και τα πληρώματά τους ώστε τα καράβια τους να γίνουν και πάλι ενεργά και να παράγουν αξία. Να σημειωθεί ότι τα λύτρα που συμφωνούνται ύστερα από διαπραγματεύσεις, συνήθως ρίπτονται στον ωκεανό από ελικόπτερα ή και αεροπλάνα. Τα μέλη πάλι των πληρωμάτων θεωρούνται πολύ τυχερά αν επιστρέψουν σώα και αβλαβή στις οικογένειές τους, δεδομένου ότι οι συνθήκες κράτησης τους συνήθως είναι άθλιες και αντιμετωπίζουν και σοβαρές ασθένειες όπως είναι η δυσεντερία, η χολέρα και άλλες μολυσματικές και θανατηφόρες αρρώστιες. Επίσης οι πειρατές και ειδικά σε κάποιες περιοχές όπως η Νιγηρία, δείχνουν φοβερή σκληρότητα και ασκούν υπέρμετρη βία στους αιχμαλώτους τους. Πέραν της κράτησης του καραβιού και του πληρώματος, στα περιστατικά υψηλής έντασης, υπάρχει και άλλη μια περίπτωση, το λεγόμενο «πλοίο φάντασμα» (Capt. Peter Corbett, 2009). Μετά τη σύλληψη του πλοίου και φυσικά τη ληστεία του φορτίου, το σκάφος οδηγείται σε ασφαλές για τους πειρατές μέρος όπου ξεκινάει μια διαδικασία χρωματικής αλλαγής του και φυσικά καταστροφής των στοιχείων που προσδιορίζουν την ταυτότητά του, όπως είναι ο μοναδικός για κάθε καράβι αριθμός IMO και τα σχετικά έγγραφα που το συνοδεύουν. Όταν πια ολοκληρωθεί η αλλαγή της εμφάνισης του πλοίου, είναι πλέον έτοιμο να ξαναταξιδέψει με πλαστά χαρτιά και να χρησιμοποιηθεί για εμπορικούς σκοπούς. Φυσικά όλη αυτή η διαδικασία είναι εξαιρετικά περίπλοκη οπότε αντιλαμβανόμαστε ότι σίγουρα υπάρχει κρατική εμπλοκή καθότι δεν είναι και τόσο εύκολο κάποιος μυστικά να αλλάξει ένα ολόκληρο πλοίο και εμφανισιακά αλλά και από άποψη ταυτότητας. Η MSC έχει δώσει μια σειρά οδηγίες για την αναγνώριση των «πλοίων φαντασμάτων» και όλοι οι οργανισμοί συνιστούν στις αρχές να ελέγχουν ενδελεχώς τα έγγραφα των πλοίων ώστε να μπορέσουν να ελαχιστοποιήσουν το φαινόμενο. (BIMCO, 2017). Αναφορικά με τα νόμιμα πληρώματα αυτών των καραβιών τα πράγματα είναι λίγο θολά καθότι στην καλύτερη περίπτωση θα εγκαταλειφθούν

κάπου. Στη χειρότερη όμως οι πειρατές θα φροντίσουν να ξεφορτωθούν αυτούς τους ανθρώπους με βίαιους τρόπους.

Η πειρατεία λοιπόν έχει ακολουθήσει την εποχή της, σύγχρονα μέσα, σύγχρονος εξοπλισμός και όπλα, σύνδεση με το οργανωμένο έγκλημα, εμπλοκή διεφθαρμένων κρατικών λειτουργών κτλ. Οι περιοχές που κυρίως απαντάται είναι η Δυτική Αφρική (Κέρας της Αφρικής, Κόλπος του Άντεν, Σομαλία), ο Κόλπος της Γουινέας, η Νοτιοανατολική Ασία και σε μικρότερο ποσοστό η περιοχή της Καραϊβικής και της Λατινικής Αμερικής. Ως εκ τούτου, στη συνέχεια του κεφαλαίου, θα γίνει αναφορά στην κάθε περιοχή χωριστά καθότι, παρότι το έγκλημα της πειρατείας είναι ένα, τα επί μέρους χαρακτηριστικά του και το πώς εμφανίζεται μπορεί να διαφέρουν ανάλογα με τη γεωγραφία της κάθε περιοχής, τις πολιτικές και κοινωνικές συνθήκες και το είδος της εμπορικής δραστηριότητας που χαρακτηρίζει το κάθε μέρος του πλανήτη.

3.2 ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΕΝΟΠΛΗ ΛΗΣΤΕΙΑ ΣΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ

Η Ανατολική Αφρική είναι μια ευρεία περιοχή η οποία περιλαμβάνει διάφορες παράκτιες χώρες όπως είναι η Μοζαμβίκη, η Τανζανία, η Κένυα, η Σομαλία, το Τζιμπουτί και η Μαδαγασκάρη οι οποίες βγαίνουν στον κόλπο του Άντεν. Ο κόλπος του Άντεν έχει πολύ μεγάλη γεωπολιτική σημασία καθώς συνδέει την Ασία με την Ευρώπη (Kush, 2010). Τα πλοία που διαπλέουν την περιοχή, περνούν από το Κέρας της Αφρικής (Σομαλία) και μπαίνουν στα Στενά του Μπαμπ Ελ Μαντέμπ προκειμένου να διαπλεύσουν την Ερυθρά Θάλασσα και να οδηγηθούν προς το Ασουάν, να μουν στο Νείλο και να καταλήξουν στη Διώρυγα του Σουέζ για να μπορέσουν να βγουν στη Μεσόγειο. Καταλαβαίνουμε πόσο σημαντικός είναι ο συγκεκριμένος θαλάσσιος δρόμος καθότι αν δεν υπήρχε αυτή η δυνατότητα, τα πλοία θα έπρεπε να κάνουν τον περίπλου της Αφρικής, να περάσουν το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας, να βγουν στον Ατλαντικό και να περάσουν από το Γιβραλτάρ για να μουν στη λεκάνη της Μεσογείου. Τουτέστιν μεγαλύτερη διαδρομή, περισσότερος χρόνος ταξιδιού και σαφώς μεγαλύτερα κόστη για τις ναυτιλιακές εταιρίες. Συν το ότι, ακριβή μεταφορά σημαίνει και άνοδος της τιμής των προϊόντων. Αντιλαμβανόμαστε λοιπόν τον μεγάλο αριθμό πλοίων –όλων των ειδών- που περνούν από τη συγκεκριμένη περιοχή, εξαιρετικά ελκυστική για επικερδείς πειρατικές δραστηριότητες.

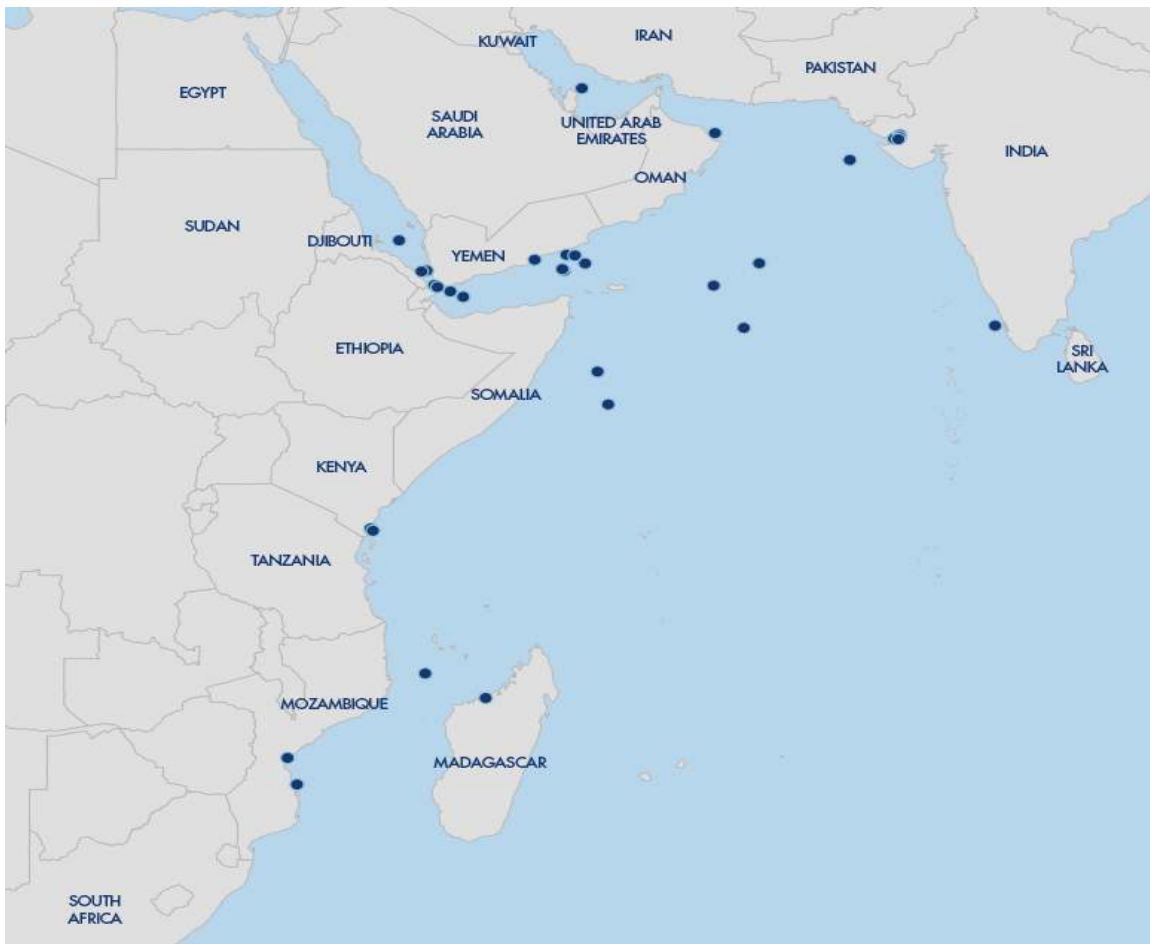
Η πειρατεία εμφανίστηκε στην περιοχή της Σομαλίας στις αρχές της δεκαετίας του '90. Η ναυτιλιακή κοινότητα τότε δεν έδωσε την απαραίτητη σημασία καθώς πίστεψε ότι επρόκειτο

για μεμονωμένα και τυχαία περιστατικά. Πολύ γρήγορα το φαινόμενο πήρε ανησυχητικές διαστάσεις και σύντομα εξαπλώθηκε στον Ινδικό Ωκεανό, καλύπτοντας μια επιφάνεια σαν την ευρωπαϊκή ήπειρο, επηρεάζοντας ακόμα και την Ινδική Χερσόνησο (Αντωνιάδης, 2015). Οι Σομαλοί πειρατές είναι πρώην ψαράδες όπως αναφέραμε, ακόμα και πρώην στρατιωτικοί. Γνωρίζοντας πολύ καλά τη γεωγραφία της περιοχής και με μεγάλη ναυτική εμπειρία, κατάφεραν να φέρουν μεγάλο «πονοκέφαλο» στη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα. Τα πιο σημαντικά γνωστά ορμητήριά τους ήταν η Puntland που είναι και σήμερα μια ημιαυτόνομη περιοχή και το Hobyo (Oceans Beyond Piracy, 2017). Η χρήση μικρών ταχυπλόων από υλικό μη ανιχνεύσιμο από τα ραντάρ, ενίσχυσε αποφασιστικά το στοιχείο του αιφνιδιασμού και η χρήση όπλων όπως τυφέκια εφόδου AK-47, εκτοξευτές RPG κτλ., έκαναν τις επιθέσεις τους πολύ πιο αποτελεσματικές. Επίσης η χρησιμοποίηση των mother vessels, τους επέτρεψε να απομακρύνονται πάρα πολύ από τις ακτές τους. Είναι εντυπωσιακό ότι έφταναν μέχρι και τις Σεϋχέλλες, 700 ναυτικά μίλια μακριά. (Αντωνιάδης, 2015). Η προτίμησή τους ήταν πλοία με χαμηλή ταχύτητα για να μπορούν εύκολα να τα φτάσουν και να αναρριχηθούν όπως επίσης και με χαμηλά ίσαλα. Μια άλλη τακτική τους ήταν να χρησιμοποιούν ψαροκάικα φαινομενικά αλλά με πολύ δυνατές μηχανές και προσποιούντο τους ψαράδες ώστε το πλοίο στόχος να μην καταλάβει έγκαιρα τον κίνδυνο. Είναι αξιόλογο επίσης το γεγονός ότι η επιλογή των στόχων, πέραν της ταχύτητας και του τύπου του πλοίου, δεν ήταν τυχαία και από άλλη άποψη. Πολύ μεγάλη σημασία έπαιζε και παίζει ακόμα και ο τύπος της σημαίας. Πάντα προτιμητέα (χωρίς να είναι απόλυτα περιοριστικό) ήταν και είναι τα πλοία με σημαίες ευκαιρίας (Mejia, 2010), κάτι που σχετίζεται με ελαφρότερες ή και καθόλου ποινές σε περίπτωση σύλληψης αφού θα ενέπιπταν οι δράστες στη δικαιοδοσία κρατών όπως η Λιβερία ή η Ονδούρα, που ενδεχομένως δεν θα είχαν καν νομοθεσία περί πειρατείας. Επίσης οι σημαίες ευκαιρίας συνήθως δεν απαιτούν πολύ αυστηρά μέτρα ασφαλείας και περιορισμούς αναφορικά με τα καράβια τους, συνεπώς αυτά τα πλοία είναι και πιο εύκολο να καταληφθούν. Σκοπός των επιθέσεων των πειρατών στη Σομαλία, σε πολύ μεγάλο βαθμό, ήταν η απαγωγή του πληρώματος και η αποκόμιση λύτρων. Εννοείται ότι και το φορτίο του καραβιού ήταν στόχος και απέφερε κέρδη – ειδικά αν ήταν πετρέλαιο- ωστόσο η απαγωγή πληρωμάτων αποδείχθηκε πιο προσοδοφόρα.

Η μεγάλη πολιτική και κοινωνική αστάθεια στην περιοχή, η απουσία κεντρικής κυβέρνησης, η διαφθορά κρατικών αξιωματούχων, σε συνδυασμό με την τεράστια ακτογραμμή της Σομαλίας (3.000 χλμ) που ήταν αδύνατο να ελεγχθεί με τα ανύπαρκτα και πεπαλαιωμένα μέσα της ίδιας της χώρας, οδήγησαν την πειρατεία και την ένοπλη ληστεία στο ζενίθ τους το

2011. Για μεγάλο χρονικό διάστημα η έννοια της πειρατείας ήταν απόλυτα συνυφασμένη με τη σομαλική πειρατεία, βάζοντας σε πολύ δεύτερο πλάνο την παρουσία του φαινομένου στις άλλες περιοχές του πλανήτη, όπως η Γουινέα και η Ασία. Όμως η διεθνής κοινότητα αντέδρασε και η αντίδρασή της ήταν δυναμική, αποφασιστική και αποτελεσματική, όπως τελικά αποδείχθηκε και όπως θα δούμε σε επόμενο κεφάλαιο.

Η πειρατεία και η ένοπλη ληστεία στη Σομαλία που τόσο απασχόλησε τη διεθνή και όχι μόνο ναυτιλιακή κοινότητα, παρουσιάζεται πλέον στα πιο χαμηλά ποσοστά της. Είναι ενδεικτικό ότι μέσα στο 2016 καμία πειρατεία δεν καταγράφηκε παρότι υπήρξαν διάφορα περιστατικά. (Oceans Beyond Piracy, 2017) . Με τον παρακάτω χάρτη μπορούμε να έχουμε μια εικόνα για τη γεωγραφική κατανομή των περιστατικών.



Πηγή : Oceans Beyond Piracy, <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/east-africa>

Ο Οργανισμός Oceans Beyond Piracy, διαχωρίζει τα περιστατικά σε 5 κατηγορίες, ως ακολούθως :

- **Ύποπτη Δραστηριότητα**, η οποία αφορά περιπτώσεις που ένα πλοίο αναφέρει προσπάθεια προσέγγισης από ένα άλλο πλοίο που φαίνεται εχθρικό και ύποπτο στον καπετάνιο είτε λόγω του τρόπου που κινείται είτε λόγω ύπαρξης όπλων και μέσων αναρρίχησης (σκάλες, σκοινιά κτλ.).
- **Αποτυχημένη Επίθεση / Αποτυχημένη Επιβίβαση**
- **Ληστεία**
- **Ένοπλη Ληστεία**
- **Πειρατεία / Απαγωγή για Λύτρα**

Βάσει της τελευταίας έκθεσης του οργανισμού, μέσα στο 2016 κατεγράφησαν στο δυτικό Ινδικό Ωκεανό, 27 περιστατικά στο σύνολο όπου επηρεάστηκαν με διάφορους τρόπους 545 ναυτικοί. Από αυτά, τα 13 αναφέρθηκαν ως ύποπτη δραστηριότητα, τα 5 ως αποτυχημένες επιθέσεις / προσπάθειες επιβίβασης, τα 5 ως ένοπλη ληστεία και τα 4 ως ληστείες. Είναι αξιόλογο το ότι από αυτά τα περιστατικά, τα 8 έλαβαν χώρα στη δυτική ακτή της Ινδίας και η πλειοψηφία τους στο Αγκυροβόλιο της Κάντλα. Καμία λοιπόν πετυχημένη κατάληψη πλοίου. Αυτή η δραματική μείωση των περιστατικών οφείλεται σε πολύ μεγάλο βαθμό στην έντονη παρουσία διεθνών και τοπικών στρατιωτικών δυνάμεων, στην πιο πετυχημένη πλέον νομική δίωξη και φυλάκιση των πειρατών, στη χρήση ένοπλων και μη φρουρών πάνω στο πλοίο και φυσικά στην υιοθέτηση μέτρων προστασίας πάνω στο καράβι, κάτι που συμπεριλαμβάνει και την τελευταία έκδοση του οδηγού βέλτιστων πρακτικών (BMP4) (Oceans Beyond Piracy, 2017).

Ωστόσο παρά τα πολύ αισιόδοξα νούμερα του προηγούμενου έτους, κάποια περιστατικά μέσα στο 2017 μας δείχνουν ότι οι Σομαλοί πειρατές είναι ακόμα εκεί, η πειρατεία και η ένοπλη ληστεία παραμένουν ζωντανές και πάντα ελλοχεύει ο κίνδυνος να αναζωπυρωθεί το φαινόμενο. Το πρώτο εξάμηνο του 2017, αναφέρθηκαν 5 περιστατικά πειρατείας στα νερά της Σομαλίας, 3 εμπορικά πλοία δέχθηκαν πυρά και σε ένα Bulk Carrier κατάφεραν να επιβιβαστούν πειρατές, κάτι που δείχνει ότι οι Σομαλοί πειρατές διαθέτουν ακόμα και τα μέσα και την ικανότητα να επιτίθενται σε θαλάσσιες περιοχές πολύ μακρύτερα από τις ακτές και τα παράκτια νερά τους (Safety4Sea, 2017). Απόδειξη αποτελεί η κατάληψη του m/t Aris 13, το Μάρτιο του 2017. Το καράβι υπό τη σημαία των Νήσων Κομόρο και το πλήρωμα 8 ατόμων από τη Σρι Λάνκα, τελικά αφέθηκε ελεύθερο χωρίς λύτρα, από τους πειρατές ύστερα από ένοπλη σύγκρουση με τις τοπικές στρατιωτικές δυνάμεις και διαπραγματεύσεις που ακολούθησαν. Ένας εκ των πειρατών αποκάλυψε ότι το πλοίο αφέθηκε χωρίς να ζητηθούν λύτρα όταν έγινε γνωστό ότι είχε ναυλωθεί από Σομαλό έμπορο για μεταφορά καυσίμων

(Guardian, 2017). Πρέπει επίσης να αναφερθεί, ότι αυτή η επαναδραστηριοποίηση των πειρατών δε γίνεται σε τυχαία χρονική στιγμή. Οι συνασπισμοί των στρατιωτικών δυνάμεων σιγά σιγά μειώνουν την παρουσία τους στην περιοχή καθώς ολοκληρώνεται χρονικά η αποστολή τους κατά της πειρατείας, κάτι που δίνει θάρρος στους πειρατές και χώρο να ξαναξεκινήσουν τις δραστηριότητές τους. Φυσικά υπάρχουν και οι τοπικές δυνάμεις καταστολής και αστυνόμευσης όπως είναι η Puntland Maritime Police Force και η Ακτοφυλακή του Galmudug, που ενώ έχουν φέρει εντυπωσιακά αποτελέσματα αναφορικά με την πάταξη της παράνομης αλιείας στην περιοχή, η αποτελεσματικότητά τους αναφορικά με την πειρατεία παραμένει ακόμα άγνωστη (Oceans Beyond Piracy, 2017). Το ζήτημα είναι ότι η κατάσταση στη χώρα συνεχίζει και είναι ασταθής, οι κοινωνικές και πολιτειακές δομές είναι ανύπαρκτες και τελικά συνεχίζουν και υφίστανται οι λόγοι που εξ αρχής οδήγησαν τους ντόπιους στο θαλάσσιο έγκλημα.

Τέλος, πρέπει να τονιστεί ότι οι εγκέφαλοι που βρίσκονται από πίσω και κατ' επέκταση οι πειρατικές συμμορίες, δεδομένων των συνθηκών τα τελευταία χρόνια, με την παρουσία των στρατιωτικών δυνάμεων και των μέτρων κατά της πειρατείας, και προκειμένου να μην εκλείψουν, απλά εξελίχθηκαν και άλλο και προσαρμόσαν τις δραστηριότητές τους επεκτεινόμενοι και σε άλλες παράνομες δραστηριότητες σχετιζόμενες με τη θάλασσα, όπως είναι το λαθρεμπόριο όπλων και η σωματεμπορία. Για άλλη μια φορά αντιλαμβανόμαστε λοιπόν ότι τίποτα δεν είναι απλό στην περίπτωση της Σομαλίας και ότι εμπλέκονται και άλλα συμφέροντα που βρίσκονται πολύ μακριά από τους πειρατικούς οικισμούς και συντηρούν το θαλάσσιο έγκλημα.

3.3 ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΕΝΟΠΛΗ ΛΗΣΤΕΙΑ ΣΤΗ ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ

Φεύγοντας από τη Σομαλία και τον Ινδικό Ωκεανό, πηγαίνουμε να εξετάσουμε μια άλλη περιοχή, στην άλλη πλευρά της αφρικανικής ηπείρου, τον Κόλπο της Γουινέας και τα νερά της Δυτικής Αφρικής, όπου εδώ αλλάζουν πολύ τα πράγματα. Αν αναλογιστούμε ότι τα νερά της Νιγηρίας θεωρούνται τα πιο επικίνδυνα τη σημερινή εποχή, αντιλαμβανόμαστε ότι το σκηνικό που θα παρουσιάσουμε είναι πολύ διαφορετικό και καθόλου ελπιδοφόρο για τη θαλάσσια ασφάλεια στην περιοχή.

Η Δυτική Αφρική περιλαμβάνει μια σειρά από παράκτιες χώρες που όλες «βγαίνουν» στον Κόλπο της Γουινέας. Οι χώρες αυτές είναι η Γουινέα, η Σιέρρα Λεόνε, η Λιβερία, η Ακτή Ελεφαντοστού, η Γκάνα, το Τόγκο, το Μπενίν, η Νιγηρία, το Καμερούν, η Ισημερινή Γουινέα, η Γκαμπόν, το Κονγκό και η Δημοκρατία του Κονγκό και τέλος η Αγκόλα. Η

ευρύτερη περιοχή έχει κάποια χαρακτηριστικά που την καθιστούν εξαιρετική για ναυτιλιακή και εμπορική δραστηριότητα. Πρόκειται για μια ακτογραμμή 5.000 ναυτικών μιλίων, με πάρα πολλά φυσικά λιμάνια. Έχει πλούσια υδρόβια ζωή και φυσικά άπειρες δυνατότητες αλιείας αλλά ίσως το σημαντικότερο και μάλλον και αυτό που της έχει φέρει την πρωτιά αναφορικά με την πειρατεία είναι τα πλούσια κοιτάσματα υδρογονανθράκων που διαθέτει. Η ύπαρξη μεγάλων ενεργειακών κοιτασμάτων την έχει καταστήσει κέντρο προμήθειας ενέργειας παγκοσμίως συν το ότι η κίνηση των Container Ships έχει αυξηθεί κατά 14% από το 1995. (Osinowo, 2015) .

Στην περιοχή αυτή οι πειρατές μέχρι σχετικά πρόσφατα στόχευαν στα φορτία των πλοίων που στην πλειοψηφία τους είναι πετρέλαιο και παράγωγα πετρελαίου, τουτέστιν εμπορεύματα με πολύ μεγάλη εμπορική αξία. Εκτός από την κλοπή πετρελαίου υπάρχουν φυσικά και άλλες παράνομες δραστηριότητες στην περιοχή όπως παράνομες πετρελεύσεις, και φυσικά παράνομη αλιεία. Να τονίσουμε ότι οι παράνομες δραστηριότητες που συνδέονται με το πετρέλαιο συνδυάζονται και με ανάλογες δραστηριότητες στη στεριά καθότι αναπτύχθηκε μια μαύρη αγορά για τα προϊόντα ενέργειας που φυσικά θέτει σε κίνδυνο τα επίσημα δίκτυα προμήθειας ενέργειας και σε τοπικό και σε παγκόσμιο επίπεδο. Είναι ενδεικτικό ότι η Νιγηρία από το 2011 μέχρι το 2014 έχασε 1492 βαρέλια συνολικά λόγω κλοπής από τις ακτές της (Emman, 2017), ένα νούμερο διόλου ευκαταφρόνητο αν αναλογιστεί κανείς τα διαφυγόντα εισοδήματα για τη χώρα. Συγκεκριμένα για το 2016 έχει υπολογιστεί ότι η Νιγηρία έχανε 400,000 βαρέλια αργό πετρέλαιο την ημέρα, κάτι που μεταφράζεται σε 1,5 δις Δολάρια το μήνα απώλεια εισοδήματος για τη χώρα, μέγεθος εξωφρενικό. (Slav, 2016). Επίσης ο Κόλπος της Γουινέας και λόγω αδυναμίας των κυβερνήσεων των παράκτιων χωρών να τον εποπτεύσουν, αποτελεί και το θαλάσσιο δρόμο του εμπορίου ναρκωτικών της Νότιας Αμερικής προκειμένου να περάσει στη Ευρώπη. (Osinowo, 2015)

Ερχόμενοι τώρα στο 2016, βλέπουμε κάποιες διαφοροποιήσεις ως προς τις εκφάνσεις της πειρατικής δραστηριότητας. Πρωτίστως παρατηρούμε αύξηση των περιστατικών κατά 76% από το 2015. Συνολικά κατεγράφησαν 95 περιστατικά όπου επηρεάστηκαν 1921 ναυτικοί. Το 40% των πλοίων που δέχθηκαν επίθεση ήταν δεξαμενόπλοια, παρότι όλων των ειδών τα πλοία διαπλέουν τη συγκεκριμένη περιοχή. Αυτά περιλαμβάνουν, 1 πειρατεία για κλοπή φορτίου, 7 ένοπλες ληστείες, 10 περιστατικά που χαρακτηρίστηκαν ως ύποπτη δραστηριότητα, 13 ληστείες, 46 αποτυχημένες επιθέσεις και 18 απαγωγές που είναι και η πιο σημαντική προσθήκη όπως θα αναλύσουμε παρακάτω (Oceans Beyond Piracy, 2016).

Στον παρακάτω χάρτη βλέπουμε το σύνολο των περιστατικών που σημειώθηκαν το 2016



Πηγή : Oceans Beyond Piracy, <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/west-africa>

Όπως και στην περίπτωση της Σομαλίας έτσι και εδώ τα περιστατικά χωρίζονται σε επί μέρους κατηγορίες προκειμένου να είναι η ανάλυση πιο ενδελεχής (Oceans Beyond Piracy, 2017), ως ακολούθως :

- **Ύποπτη Δραστηριότητα**
- **Αποτυχημένη Επίθεση / Αποτυχημένη Επιβίβαση στο πλοίο**
- **Ληστεία.** Παρατηρούνται συνήθως στα αγκυροβόλια πολλών παράκτιων χωρών με πιο ευάλωτα αυτά των Μπόνυ, Λάγος, Κοτονού, Λόμε, Τέμα και Αμπιτζάν (Osinowo, 2015), καθότι είναι πολύ δύσκολο να εποπτεύονται ικανοποιητικά λόγω του μεγάλου αριθμού των πλοίων που είναι αρόδο. Το 2016 το αγκυροβόλιο στο οποίο σημειώθηκαν οι περισσότερες επιθέσεις, ήταν αυτό του Τακοράδι στη Γκάνα. Το θετικό είναι ότι τα περιστατικά δε χαρακτηρίστηκαν από βία και στις περισσότερες περιπτώσεις, οι πειρατές με το που έγιναν αντιληπτοί τράπηκαν σε φυγή.
- **Ένοπλη Ληστεία.** Τέτοιου είδους επιθέσεις, συνήθως λαμβάνουν χώρα μέσα σε χωρικά ύδατα και όχι σε διεθνή και κυρίως μέσα ή κοντά σε συγκεκριμένα αγκυροβόλια. Δυστυχώς χαρακτηρίζονται από κάποιου βαθμού βία προς το πλήρωμα ενώ πάντα ελλοχεύει ο κίνδυνος τραυματισμού ή ακόμα και θανάτου από τη στιγμή που υπάρχουν όπλα και αναπτυχθεί ένταση. Το 2016 από τις 7 περιπτώσεις ένοπλης ληστείας, οι 3 έλαβαν χώρα στο αγκυροβόλιο του Κόνακρυ (Γουινέα) και οι υπόλοιπες 4 στα νερά της Νιγηρίας.

- **Πειρατεία για κλοπή φορτίου.** Η κλοπή φορτίου και δει ενεργειακού φορτίου στη συγκεκριμένη περιοχή δεν είναι και πολύ εύκολη υπόθεση, παρότι ήταν το χαρακτηριστικό του Κόλπου της Γουινέας. Απαιτεί ανάλογο πλοίο που θα φορτώσει το εμπόρευμα και φυσικά αρκετό χρόνο για να γίνει η μεταφορά. Είναι αξιόλογο που μόνο μια τέτοια περίπτωση παρατηρήθηκε το 2016 όπως ήδη αναφέραμε. Οι λόγοι αυτής της μείωσης είναι πιθανότατα το ότι πλέον πραγματοποιούνται περιπολίες από τις ναυτικές δυνάμεις των παράκτιων χωρών καθώς και το ότι, ειδικά στη Νιγηρία, έχει γίνει από την κυβέρνηση, μέσω νομοθεσίας, σοβαρή προσπάθεια να διαλυθεί η μαύρη αγορά πετρελαίου και πετρελαιοειδών.
- **Απαγωγή πληρώματος για Λύτρα.** Και ερχόμαστε στη νεότερη τάση που παρατηρείται στην περιοχή, μια τάση που κατά κύριο λόγο μέχρι τώρα χαρακτήριζε τη σομαλική πειρατεία. Και τα 18 περιστατικά που έχουν καταγραφεί το 2016 έλαβαν χώρα στα νερά της Νιγηρίας, στα χωρικά ύδατα της και στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ). Τα μέλη των πληρωμάτων που απήχθησαν κρατήθηκαν από δύο μέχρι τέσσερις εβδομάδες σε «στρατόπεδα» στο Δέλτα του Νίγηρα. Το Oceans Beyond Piracy αναφέρει και κάποιες υποθέσεις που έχουν γίνει, στηριζόμενες βέβαια σε πραγματικά στοιχεία, ότι δηλαδή οι πειρατικές συμμορίες που επιτίθενται σε πλοία που σχετίζονται με την επιχείρηση πετρελαίου στην περιοχή, είναι οι ίδιες που ευθύνονται για την απαγωγή εργαζομένων στην ίδια επιχείρηση (Νιγηριανών και ξένων) στη στεριά. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε ότι στα στρατόπεδα που μεταφέρουν τους απαχθέντες, εκτός από τα πληρώματα των πλοίων, κρατούνται και άλλοι όμηροι, μεταξύ των οποίων και Νιγηριανοί. Αυτά τα είδη των επιθέσεων χαρακτηρίζονται από υπέρμετρη βία και συνήθως άνθρωποι τραυματίζονται ή και σκοτώνονται κατά τη διάρκεια των επιθέσεων. Επίσης, παρότι η πληροφόρηση για τις συνθήκες κράτησης στο Δέλτα του Νίγηρα είναι πλημμελής, οι μαρτυρίες ανθρώπων που γλίτωσαν λένε ότι τα μέλη των απαχθέντων πληρωμάτων υφίστανται ξυλοδαρμούς, βασανιστήρια και σε κάποιες περιπτώσεις εμπαιγμό και φοβερή ψυχολογική βία μέσω οργάνωσης ψεύτικων εκτελέσεων. Αυτή η ραγδαία αύξηση των απαγωγών για λύτρα μπορεί να εξηγηθεί (ας σημειωθεί ότι το 2014 το 16% και το 2015 το 28% των περιπτώσεων ήταν τέτοια περιστατικά). Οι αυξημένες περιπολίες του νιγηριανού και των άλλων ναυτικών των παράκτιων χωρών σε συνδυασμό με την πτώση των τιμών του πετρελαίου, έκαναν την κλοπή φορτίου πιο δύσκολη και λιγότερο επικερδή επιχείρηση, οπότε οι πειρατές προσαρμόστηκαν στη νέα πραγματικότητα. Ωστόσο

και το πρώτο εξάμηνο του 2017 δε διαφέρει ιδιαίτερα ως προς τις τάσεις και τα φαινόμενα που περιγράψαμε παραπάνω. Σύμφωνα με την τελευταία έκθεση του International Chamber of Commerce (ICC), το πρώτο εξάμηνο του 2017 βλέπουμε ότι στον κόλπο της Γουινέας και πιο συγκεκριμένα στη Νιγηρία και πάλι κυριαρχούν οι επιθέσεις στα πλοία με απαγωγή μελών των πληρωμάτων. Πιο συγκεκριμένα αναφέρθηκαν 5 περιστατικά και απήχθησαν 31 ναυτικοί (εκ των οποίων οι 14 ήταν από δύο διαφορετικά πλοία) (Safety4Sea, 2017). Επίσης οι αναφορές λένε ότι τα μισά από τα πλοία που αναφέρουν ότι δέχθηκαν πυρά, είναι αυτά που διέπλευσαν τα νερά της Νιγηρίας. Δυστυχώς από ό,τι φαίνεται ο κύκλος της βίας καλά κρατεί και το τρέχον έτος δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμα.

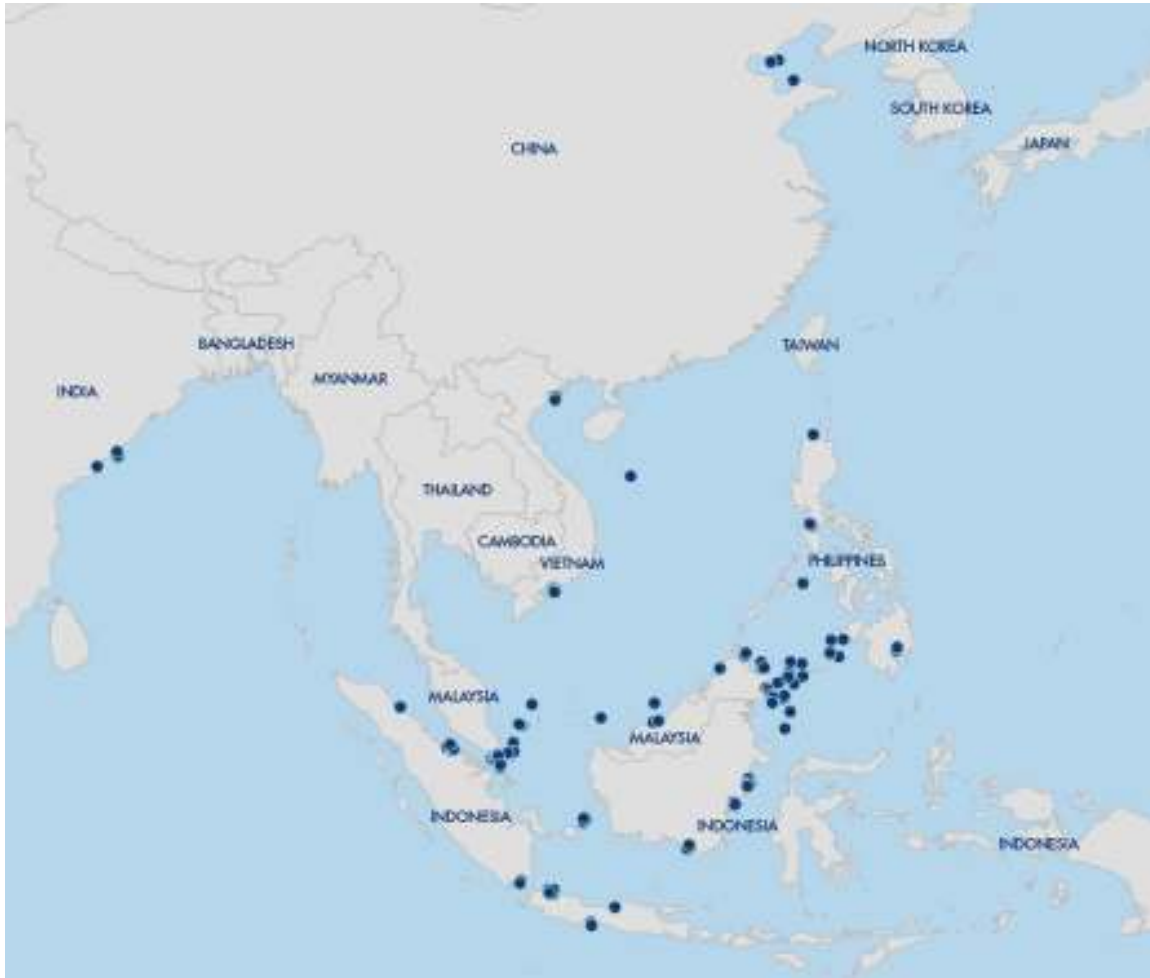
3.4 ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΕΝΟΠΛΗ ΛΗΣΤΕΙΑ ΣΤΗΝ ΑΣΙΑ

Ολοκληρώνοντας τη μελέτη μας για την Αφρικανική Ήπειρο, μεταφερόμαστε σε μια τελείως διαφορετική περιοχή, από πολλές απόψεις, η οποία επίσης μαστίζεται από το φαινόμενο της πειρατείας, τη Νοτιοανατολική Ασία. Πρόκειται για μια περιοχή με πολύ μεγάλη γεωγραφική σημασία καθότι περιλαμβάνει θαλάσσιους δρόμους και στενά περάσματα, πολύ σημαντικά για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και κατ' επέκταση για το εμπόριο. Μεγάλος αριθμός πλοίων όλων των ειδών κινείται στην περιοχή καθώς εκεί βρίσκονται 6 από τα 25 λιμάνια με τη μεγαλύτερη κίνηση παγκοσμίως που είναι τα ακόλουθα, Tanjung Priok (Indonesia), Tanjung Pelepas (Malaysia), Port Kelang (Malaysia), Singapore, Manila (Philippines), Laem Chabang (Thailand) (Shie, 2006 & Gerard-Webb, 2006). Αυτή η συμφόρηση πλοίων είναι λογικό να συνοδεύεται από κρούσματα πειρατείας τα οποία όμως διαφέρουν από τα αντίστοιχα κρούσματα σε άλλα μέρη του πλανήτη. Στην πλειονότητα των περιπτώσεων οι επιθέσεις γίνονται είτε σε πλοία που έχουν πέσει δίπλα στο λιμάνι είτε σε πλοία που βρίσκονται αρόδο στο αγκυροβόλιο, χαρακτηριστικό περισσότερο της περιοχής του Βιετνάμ, των Φιλιππίνων και της Ινδονησίας (Australian Strategic Policy Institute, 2012). Εννοείται ότι οι επιθέσεις γίνονται και σε πλοία εν κινήσει, κατά προτίμηση όταν πια το πλοίο δεν είναι κοντά στις ακτές, ωστόσο σε χωρικά ύδατα ή σε αρχιπέλαγος, οπότε το πλήρωμα είναι απασχολημένο και οι πειρατές πλησιάζουν και επιβιβάζονται χωρίς να γίνουν αντιληπτοί. Το 2016 το 52% των περιστατικών έλαβε χώρα όταν το καράβι ήταν στο αγκυροβόλιο και το 48% όταν ήταν εν κινήσει. (Oceans Beyond Piracy, 2017) Σκοπός τους είναι συνήθως η ληστεία χρημάτων και άλλων αντικειμένων χωρίς τη χρήση βίας εκτός αν το πλήρωμα αντιδράσει. Οι πειρατές στην Ασία γενικά προτιμούν να δρουν βράδυ για να μη γίνονται αντιληπτοί και το ιδίωμα

τους είναι να επιτίθενται και πολύ γρήγορα να τρέπονται σε φυγή. Ας μην ξεχνάμε ότι η θάλασσα σε αυτή την περιοχή είναι αρκετά στενή, οπότε δεν έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσουν τα mother vessels όπως οι Σομαλοί συνάδελφοί τους. Συνήθως κατά τις επιθέσεις τους δε φέρουν βαρύ οπλισμό, όπλα κτλ. παρά μόνο μαχαίρια και ματσέτες (Australian Strategic Policy Institute, 2012). Ένα ιδιαίτερο χαρ/κό της πειρατείας στην Ασία είναι το ότι οι πειρατές δε στοχεύουν μόνο τα μεγάλα εμπορικά καράβια. Σημαντικοί στόχοι για αυτούς είναι και τα αλιευτικά αλλά και τα λεγόμενα tug boats (πλοία οδηγού) καθώς και οι λάντζες (barges) που χρησιμοποιούνται για εξυπηρέτηση των μεγαλύτερων πλοίων όταν αυτά είναι στη ράδα. Αυτού του τύπου η πειρατεία έχει εξελιχθεί σε αρκετά επικερδή επιχείρηση καθότι είναι πιο εύκολο να θέσουν αυτά τα σκάφη υπό τον έλεγχό τους και στη συνέχεια τα βιάζουν και τους αλλάζουν όνομα για να πωληθούν (Australian Strategic Policy Institute, 2012). Από την άλλη όμως υπάρχουν και μεγάλες πιθανότητες να συλληφθούν οι δράστες καθότι πρέπει να εκδώσουν πλαστά χαρτιά κτλ. για την πώληση. Ως εκ τούτου για αυτές τις περιπτώσεις απαιτείται καλύτερη οργάνωση και προγραμματισμός.

Ερχόμενοι τώρα στο 2016, αυτό που παρατηρούμε στην περιοχή είναι μια μείωση κατά 35% του αριθμού των περιστατικών κάτι που αντανάκλα την αποτελεσματικότητα των περιπολιών και του συντονισμού των χωρών σε τοπικό επίπεδο (Oceans Beyond Piracy, 2017). Επίσης παρατηρήθηκε πολύ σημαντική μείωση των περιστατικών πειρατείας με σκοπό τη ληστεία του φορτίου κάτι που μεταφράζεται σε μείωση της επικινδυνότητας για τα πλοία όταν διαπλέουν τα Στενά της Μαλάκα και τα νερά της Σιγκαπούρης. Ωστόσο κάτι εξαιρετικά ανησυχητικό είναι η πολύ μεγάλη αύξηση των επιθέσεων στις Θάλασσες Σούλου και Σελέμπες με σκοπό την απαγωγή των πληρωμάτων. Πρόκειται για μια καινούρια σχετικά τάση στην περιοχή. Όπως και στη Δυτική Αφρική έτσι και στην Ασία η μείωση των τιμών του πετρελαίου στη μαύρη αγορά αλλά και οι αυξημένες περιπολίες, οδήγησαν τους πειρατές στο να υποκαταστήσουν κατά κάποιο τρόπο την κλοπή φορτίου με την απαγωγή πληρωμάτων. Δυστυχώς και εδώ αυτά τα περιστατικά χαρακτηρίζονται από βιαιότητα καθώς οι απαχθέντες μεταφέρονται στην ακτή όπου κρατούνται για μεγάλα χρονικά διαστήματα, υποκείμενοι σε κακομεταχείριση, υπό το φόβο του θανάτου και σε συνθήκες άθλιες από υγειονομικής απόψεως. Σε κάποιες περιπτώσεις, οι όμηροι γίνονται και αντικείμενο δουλεμπορίου (Oceans Beyond Piracy, 2017).

Στον παρακάτω χάρτη, μπορούμε να δούμε τη γεωγραφική κατανομή των περιστατικών στην περιοχή της Ασίας.



Πηγή : Oceans Beyond Piracy, <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/se-asia>

Με μια πρόχειρη ματιά, βλέπουμε ότι η πληθώρα των περιστατικών συγκεντρώνεται στη θαλάσσια περιοχή μεταξύ Μαλαισίας και Φιλιππίνων, ενώ στη δεύτερη θέση έρχεται η θαλάσσια περιοχή μεταξύ Μαλαισίας και Ινδονησίας αλλά και δυτικά της Μαλαισίας. Τα υπόλοιπα περιστατικά είναι διάσπαρτα αλλά βλέπουμε ότι η δράση των πειρατών ξεκινάει από την Ινδία και φτάνει μέχρι και τις ακτές της Κίνας.

Στατιστικά λοιπόν το 2016 καταγράφηκαν 129 περιστατικά και 2283 ναυτικοί επηρεάστηκαν με διάφορους τρόπους. Πιο συγκεκριμένα καταγράφηκαν 3 πειρατείες για κλοπή φορτίου (συγκριτικά με 12 το 2015), 11 ύποπτες δραστηριότητες, 19 ένοπλες ληστείες, 40 ληστείες, 39 αποτυχημένες επιθέσεις ή προσπάθειες επιβίβασης και 22 απαγωγές μελών πληρωμάτων όπου επλήγησαν 185 ναυτικοί (Oceans Beyond Piracy, 2017).

Ο οργανισμός Oceans beyond Piracy, σε μια προσπάθεια να εξετάσει το φαινόμενο της πειρατείας στην Ασία πιο διεξοδικά (και λόγω της ιδιαιτερότητας που τη διακρίνει), χωρίζει την περιοχή σε 5 υποπεριοχές που φαίνονται στον παρακάτω χάρτη.



Πηγή : Oceans Beyond Piracy, <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/se-asia>

- **Περιοχή 1. Θάλασσα Java μέχρι Θάλασσα Banda και τα Στενά Makassar**

Στην περιοχή αυτή το 2016 έλαβαν χώρα 28 περιστατικά (3 ένοπλες ληστείες, 15 ληστείες, 8 αποτυχημένες επιθέσεις και 1 πειρατεία για κλοπή φορτίου). Η πλειονότητα των ληστειών έλαβαν χώρα στα αγκυροβόλια κατά τις νυχτερινές ώρες.

- **Περιοχή 2. Στενά της Μαλάκα και της Σγκαπούρης & Θάλασσα Andaman**

Στην περιοχή αυτή κατεγράφησαν 26 περιστατικά (7 ληστείες, 6 ένοπλες ληστείες, 13 αποτυχημένες επιθέσεις). Οι 20 επιθέσεις έγιναν σε αγκυροβόλια και οι 6 όταν τα πλοία ήταν σε κίνηση. Αυτό που είναι άξιο παρατήρησης είναι η μείωση των περιστατικών συγκριτικά με το 2015 καθώς οι χώρες της περιοχής έδρασαν συντονισμένα και αποτελεσματικά.

- **Περιοχή 3. Νοτιοανατολική Ασία και Κόλπος της Βεγγάλης.**

Εδώ καταγράφηκαν 3 περιστατικά όλα κι όλα (2 ληστείες και 1 ύποπτη δραστηριότητα). Οι δύο ληστείες έλαβαν χώρα στο αγκυροβόλιο του Visakhapatnam και η μία ύποπτη δραστηριότητα παρατηρήθηκε στο αγκυροβόλιο της Κακινάδα, στην Ανατολική Ινδία.

- **Περιοχή 4. Θάλασσα της Νότιας Κίνας και ο Κόλπος του Tonkin**

Συνολικά 23 περιστατικά (9 ληστείες, 4 ένοπλες ληστείες, 7 αποτυχημένες επιθέσεις, 2 πειρατείες για κλοπή φορτίου και 1 απαγωγή πληρώματος 27 ατόμων). Οι 13 επιθέσεις έγιναν σε αγκυροβόλια και οι 10 επιθέσεις έγιναν σε εν κινήσει πλοία.

- **Περιοχή 5. Θάλασσα Sulu & Celebes**

Η περιοχή αυτή θεωρείται εξαιρετικά επικίνδυνη, και το 2016 που έγινε η έκθεση αλλά και σήμερα που γίνεται αυτή η καταγραφή, καθότι τον Αύγουστο του 2017, λόγω 2

απανωτών περιστατικών ένοπλης ληστείας στην περιοχή αυτή, το ReCAAP²², εξέδωσε ανακοίνωση για τα πλοία και συνέστησε ιδιαίτερη προσοχή κατά το πέρασμά τους από εκεί (Safety4Sea, 2017). Αναφορικά με το 2016 που έχουμε και πιο ολοκληρωμένη εικόνα, συνολικά καταγράφηκαν 38 περιστατικά (1 ληστεία, 4 ένοπλες ληστείες, 4 αποτυχημένες επιθέσεις, 21 απαγωγές πληρωμάτων ήτοι 158 άτομα και 8 ύποπτες δραστηριότητες). Το αξιόλογο είναι ότι από τις 38 επιθέσεις, οι 37 έγιναν καθώς τα πλοία ταξίδευαν, κάτι που δείχνει οργάνωση και προγραμματισμό από την πλευρά των πειρατών και σε αυτή τη θαλάσσια περιοχή. Αυτό φαίνεται και από το ότι ενώ στην αρχή του χρόνου στόχευαν σε μικρότερα πλοία, από τον Οκτώβρη και έκτοτε στοχεύουν και μεγάλα. Τέλος οι μαρτυρίες των ομήρων για τις συνθήκες κράτησής τους στην περιοχή αυτή είναι αποκαρδιωτικές και ξεχωρίζει η βία και η απάνθρωπη συμπεριφορά από την πλευρά των δεσμοτών.

Τέλος θα γίνει μια μικρή αναφορά στο Bangladesh καθώς και αυτό συμπεριλαμβάνεται στην υπό εξέταση περιοχή. Το θαλάσσιο έγκλημα στο Bangladesh, διαφέρει από την πειρατεία ή την ένοπλη ληστεία στην υπόλοιπη Ασία. Μέσα στο 2016 αναφέρθηκαν 24 περιστατικά (16 σε αλιευτικά σκάφη, 2 σε container ships, 1 σε πλοίο γενικού φορτίου, 1 σε Bulk Carrier, 1 σε επιβατηγό πλοίο και 1 σε αγνώστου τύπου πλοίο. Οι 16 από τις 24 επιθέσεις κατέληξαν σε κράτηση πληρωμάτων για λύτρα και τα θύματα ήταν κυρίως τα πληρώματα των αλιευτικών σκαφών που ήταν ντόπιοι. Βιαιότητα χαρακτηρίζει αυτά τα περιστατικά και τα ποσά των λύτρων κυμαίνονται από USD 375- USD 2.400, ποσά που φαίνονται ασήμαντα αν σκεφτούμε ότι διακυβεύονται ανθρώπινες ζωές. Όχι όμως και τόσο ασήμαντα αν αναλογιστούμε το επίπεδο ζωής στη συγκεκριμένη χώρα και κατ' επέκταση πόση οικονομική επιβάρυνση επέφεραν αυτά τα ποσά στις οικογένειες των απαχθέντων (το ετήσιο κατά κεφαλή εισόδημα στο Bangladesh υπολογίζεται στα USD 1.211) (Oceans Beyond Piracy, 2017).

Για το τρέχον έτος, αν και τα στατιστικά για την Ασία δεν έχουν ολοκληρωθεί, η τάση είναι μειωτική. Συγκεκριμένα η συνεργασία Ινδονησίας, Μαλαισίας και Φιλιππίνων έχει φέρει αποτελέσματα και έχουν μειωθεί τα δηλωθέντα περιστατικά στη θαλάσσια περιοχή των Φιλιππίνων. Μέχρι στιγμής έχουν καταγραφεί 9 περιστατικά στο πρώτο τέταρτο του 2017 & 4 στο δεύτερο τέταρτο (Safety4Sea, 2017).

²² ReCAAP : Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy (<http://www.recaap.org/>)

Ολοκληρώνοντας την ανάλυσή για τη σύγχρονη πειρατεία σε Αφρική και Ασία, είναι χρήσιμο να γίνει αναφορά στα στατιστικά στοιχεία που έχει διαθέσιμα το International Chamber of Commerce και αφορούν το σύνολο των περιστατικών στο πρώτο μισό του 2017. Πιο συγκεκριμένα αναφέρθηκαν 87 περιστατικά συγκριτικά με 97 για την ίδια περίοδο το 2016, σε 63 πλοία επιβιβάστηκαν πειρατές, 12 δέχτηκαν πυρά, 4 έπεσαν θύματα πειρατείας και σε 8 έγιναν αποτυχημένες απόπειρες. Τέλος αναφορικά με τα πληρώματα, 63 άτομα κατέληξαν σε ομηρία, 41 απήχθησαν, 3 τραυματίστηκαν και 2 σκοτώθηκαν, κάτι που επιβεβαιώνει πόσο τραγικός παραμένει ο απολογισμός τέτοιων πρακτικών (Safety4Sea, 2017).

Σε απάντηση όλων αυτών οι συστάσεις της διεθνούς κοινότητας και του International Maritime Bureau είναι τα πλοία να δείχνουν τη δέουσα προσοχή ,να είναι σε ετοιμότητα όταν διαπλέουν τις επικίνδυνες περιοχές και να υιοθετούν τον Οδηγό Βέλτιστων Πρακτικών (BMP4), για αυτοπροστασία του πλοίου. Επίσης τονίζουν την ανάγκη να αναφέρονται στο Piracy Reporting Center όλα τα περιστατικά, είτε ήταν πραγματικά, είτε ήταν ύποπτες κινήσεις, είτε ήταν αποτυχημένες προσπάθειες από την πλευρά των πειρατών. Η διάχυση της πληροφόρησης είναι καθοριστική σε αυτές τις περιπτώσεις καθώς μπορεί να σώσει το επόμενο πλοίο που περνάει από την ίδια περιοχή. Για την περιοχή της Γουινέας, δεδομένης της εκεί κατάστασης, το IMB με το Oceans Beyond Piracy, έχουν προτείνει ένα σχέδιο που λέγεται «Community Of Reporting» και στοχεύει στην ενθάρρυνση όλων των εμπλεκομένων να μοιράζονται τις αναφορές για πειρατεία και ένοπλη ληστεία με το IMB. Τέλος το IMB καλεί τις Μαλαισιανές και Ινδονησιακές αρχές να συνεχίσουν την ισχυρή τους δράση κατά της πειρατείας, δεδομένων των ενθαρρυντικών αποτελεσμάτων που έχουν φέρει μέχρι τώρα (Safety4Sea, 2017).

3.5 ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΛΗΣΤΕΙΑ ΣΤΗΝ ΚΑΡΑΪΒΙΚΗ ΚΑΙ ΤΗ ΛΑΤΙΝΙΚΗ ΑΜΕΡΙΚΗ

Η πειρατεία παρότι για πολλά χρόνια ήταν συνυφασμένη με το Κέρασ της Αφρικής και τη Σομαλία και πλέον με τον Κόλπο της Γουινέας και την Ασία να ακολουθεί κατά πόδας, δεν περιορίζεται μόνο στα παραπάνω μέρη αλλά πλέον κάνει πολύ αισθητή την παρουσία της και στη Λατινική Αμερική και ην Καραϊβική και μάλιστα με μια σειρά από βίαια περιστατικά μέσα στο 2016 που σίγουρα απαιτούν την προσοχή της διεθνούς κοινότητας. Το πρόβλημα εντείνεται και από το γεγονός ότι οι θάλασσες της Νότιας Αμερικής είναι ανοιχτές και περίπλοκες με αποτέλεσμα να είναι δύσκολο να εποπτευθούν, κάτι που δίνει χώρο στους πειρατές να δρουν σχετικά ανενόχλητοι.

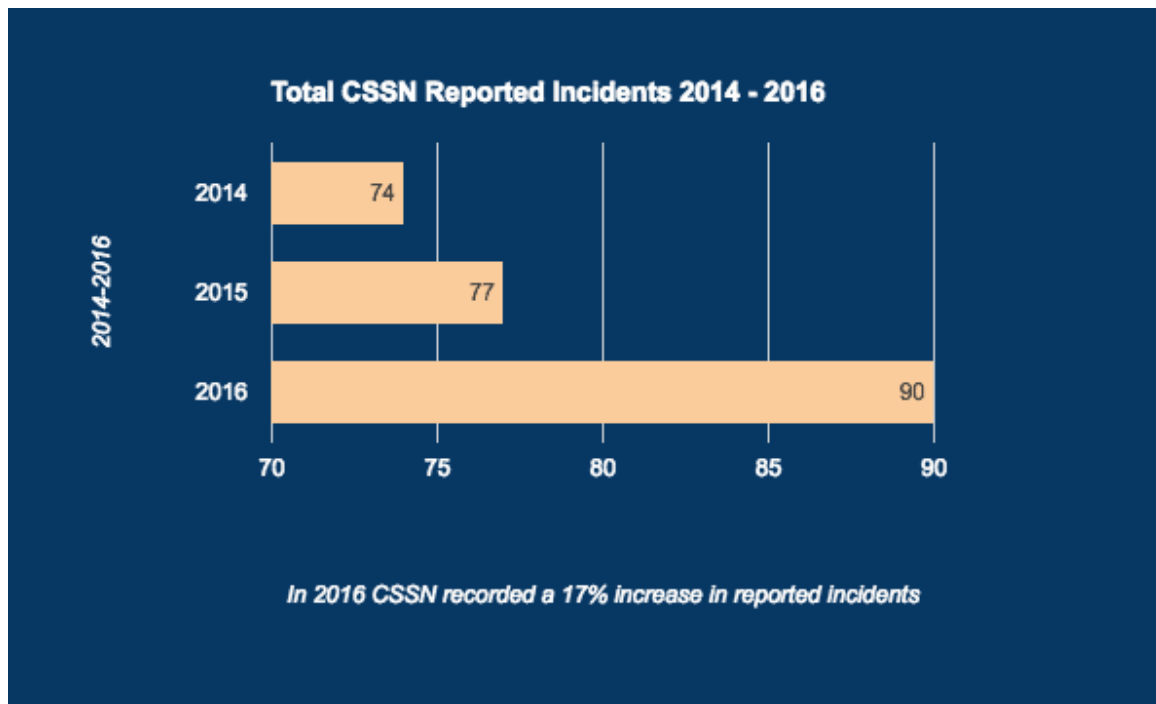
Στον ακόλουθο χάρτη μπορούμε να δούμε σε ποιες περιοχές έδρασαν οι πειρατές μέσα στο 2016.



Πηγή : Oceans Beyond Piracy, <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/latin-america>

Τα περιστατικά που σημειώθηκαν τον προηγούμενο χρόνο ήταν 27 και 527 ναυτικοί επηρεάστηκαν είτε άμεσα είτε έμμεσα. Πιο συγκεκριμένα καταγράφηκαν 12 περιστατικά ένοπλης ληστείας, 5 ληστείες, 8 αποτυχημένες επιθέσεις, 1 ύποπτη δραστηριότητα και 1 απαγωγή για λύτρα. Σύμφωνα πάντως με το Caribbean Safety & Security Net³, γενικά τα τελευταία χρόνια υπάρχει μια αυξητική τάση του αριθμού των επιθέσεων κυρίως στα γιωτ. Πιο συγκεκριμένα σημειώθηκε το 2016 αύξηση 17% συγκριτικά με το 2015. Ωστόσο τα νούμερα δεν αντικατοπτρίζουν ποτέ την πραγματικότητα καθότι υπάρχει η τάση να μην αναφέρονται όλα τα περιστατικά για λόγους ιδιωτικότητας, φόβου για οικονομικές συνέπειες, ντροπής κτλ. (Safety and security net, 2017). Στο παρακάτω διάγραμμα του CSSN, φαίνονται τα νούμερα πιο αναλυτικά.

³ Caribbean Safety and Security Net : πρόκειται για ένα δίκτυο αναφοράς περιστατικών πειρατείας και ένοπλης ληστείας και πληροφόρησης που απευθύνεται σε γιωτ και σε άλλα σκάφη, με στόχο να επιστήσει την προσοχή στα σκάφη που διαπλέουν τη θαλάσσια περιοχή της Καραϊβικής (<https://safetyandsecuritynet.org/>)



Πηγή : Safety and Security Net, <https://safetyandsecuritynet.org/5180-2/>

Οι δράστες σε αυτές τις επιθέσεις συνήθως φέρουν οπλισμό και η βία που ασκείται εξαρτάται πιο πολύ από την αντίδραση και την αντίσταση του πληρώματος ή των επιβατών. Οι στόχοι των πειρατών συνήθως είναι γιωτ καθώς και επιβατηγά πλοία που κινούνται στις περιοχές. Ας μην ξεχνάμε ότι ειδικά η θάλασσα της Καραϊβικής είναι και σημαντικός τουριστικός προορισμός. Παρόλα αυτά επιθέσεις σημειώθηκαν και σε άλλους τύπους πλοίων ως κάτωθι,



Πηγή : Oceans Beyond Piracy, <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/latin-america>

Από τα 27 περιστατικά τα 17 έλαβαν χώρα σε αγκυροβόλιο, τα 6 σε παραποτάμιες περιοχές και τα 4 ενώ τα πλοία ήταν σε κίνηση. Τα νούμερα δείχνουν ότι η πιο συνηθισμένη τακτική είναι η επίθεση σε αγκυροβόλιο με σκοπό την κλοπή χρημάτων και

οτιδήποτε αξίας υπάρχει στο γιωτ ή το σκάφος. Στη Νότια Αμερική και δει στις παραποτάμιες περιοχές οι ένοπλες ληστείες λαμβάνουν χώρα εναντίον επιβατηγών πλοίων. Η πειρατεία αυτού του τύπου αποτελεί μια πολύ επικερδή επιχείρηση καθότι στόχος είναι τα χρήματα, οι πιστωτικές κάρτες και τα τιμαλφή των επιβατών συν το ότι η περίπλοκη γεωγραφία των παραποτάμιων περιοχών τους επιτρέπει να διαφεύγουν της σύλληψης, καθότι η αντίδραση των αρχών αστυνόμευσης είναι αργή (Oceans Beyond Piracy, 2017).

Λαμβάνοντας υπόψιν όλα τα παραπάνω, οι ιδιοκτήτες και οι πράκτορες των γιωτ, μέσω ιδιωτικής πρωτοβουλίας, δημιούργησαν ένα δίκτυο με στόχο να διαμοιράζεται η πληροφορία στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, προκειμένου να ενημερώνονται οι ενδιαφερόμενοι για το τι συμβαίνει και να μπορούν να προστατευθούν και να προλαμβάνουν δυσάρεστες καταστάσεις. Τέλος να σημειωθεί ότι σε επίπεδο χωρών ήδη έχουν συμπράξει η Ολλανδία, η Γαλλία, οι ΗΠΑ, η Αγγλία, η Τζαμάικα και η Βενεζουέλα, προς μια από κοινού αντιμετώπιση του εμπορίου ναρκωτικών και της πειρατείας

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΑΙΤΙΑ ΤΗΣ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Ο κύριος λόγος που οδηγεί τους ανθρώπους σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης να ασκούν πειρατεία, είναι ο πιο καταφανής και προφανής και φυσικά ο πιο συνηθισμένος, που γενικά ωθεί τους ανθρώπους σε εγκληματικές πράξεις. Αναφερόμαστε αποκλειστικά και μόνο στον προσπορισμό οικονομικού οφέλους! Το βασικό κίνητρο και ο κύριος στόχος ενός τέτοιου μεγέθους εγκλήματος είναι τελικά η αποκόμιση και συσσώρευση χρημάτων.

Στο σημείο αυτό αξίζει να τονίσουμε ότι δεν πρέπει να γίνεται σύγχυση της πειρατείας με την τρομοκρατία στη θάλασσα και ως προς το κίνητρο ή την αιτία. Στην πρώτη περίπτωση όπως είπαμε ο στόχος είναι η συσσώρευση χρηματικών ποσών. Μια τρομοκρατική ενέργεια από την άλλη έχει ως στόχο μεν να «υπονομεύσει το θαλάσσιο χώρο» υποκινούμενη όμως από πολιτικούς, ιδεολογικούς ακόμα και θρησκευτικούς παράγοντες, κάτι που εσχάτως απαντάται πολύ συχνά. (Chalk, 2009)

Ενώ λοιπόν το αίτιο της πειρατείας φαίνεται τόσο απλοϊκό και ξεκάθαρο, δε συμβαίνει το ίδιο με τους παράγοντες που τελικά ώθησαν τους ανθρώπους να οδηγηθούν σε αυτή την εγκληματική πρακτική. Αυτοί οι παράγοντες ποικίλουν και μπορεί να είναι πολιτικοί, κοινωνικοί, οικονομικοί αλλά μετά την παρακάτω ανάλυση θα διαπιστώσουμε ότι σε όλες τις περιπτώσεις τα πάντα ξεκινούν από τις δυσμενείς οικονομικές συνθήκες που σταδιακά οδηγούν σε βαθιά ανθρωπιστική κρίση.

4.1 Η ΙΔΙΑΙΤΕΡΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΣΟΜΑΛΙΑΣ

Σε όλες τις μελέτες αναφορικά με τα αίτια της πειρατείας, γίνεται αποκλειστική αναφορά στη Σομαλία καθότι στα νερά της έχουν παρατηρηθεί αναλογικά οι περισσότερες πειρατικές επιθέσεις τα τελευταία δέκα χρόνια που χαρακτηρίζονται από βιαιότητα και έχουν αποφέρει στους συντελεστές της αρκετά εκατομμύρια δολάρια. Επίσης η αναβίωση του φαινομένου ξεκίνησε τη δεκαετία του '90 από εκείνα τα νερά και σταδιακά επεκτάθηκε και στα υπόλοιπα μέρη. Οπότε επιβάλλεται να αναφερθούμε στην περίπτωση αυτή ξεχωριστά.

Τί ήταν όμως αυτό που οδήγησε τους φιλήσυχους ψαράδες, ακόμα και κτηνοτρόφους σε κάποιες περιπτώσεις, να γίνουν πειρατές που καταλαμβάνουν καράβια και χρησιμοποιούν τελευταίας τεχνολογίας όπλα;

Για να μπορέσουμε να δώσουμε μια εμπεριστατωμένη απάντηση σε αυτό το ερώτημα θα πρέπει να δούμε συνοπτικά την ιστορία της χώρας κυρίως από το 1970 και μετά.

Η Ηνωμένη Δημοκρατία της Σομαλίας συστήθηκε το 1960 ύστερα από τη συνένωση περιοχών ελεγχόμενων από την τη Μ. Βρετανία και την Ιταλία, η οικονομία της οποίας ήταν τότε βασισμένη στη νομαδική κτηνοτροφία και τους μικρούς γεωργούς και στις μεταξύ αυτών συναλλακτικές σχέσεις που στηρίζονταν στις χρηματικές συναλλαγές και τον παραδοσιακό αντιπραγματισμό (Παπαδόπουλος, 2012). Αξίζει να αναφερθεί ότι η χώρα ήταν διατροφικά σχεδόν αυτάρκης μέχρι το 1970, κάτι αρκούσε ειρωνικό αν αναλογιστεί κανείς την κατοπινή πορεία της.

Η νεοσυσταθείσα χώρα παρόλα αυτά αντιμετώπιζε εκείνη την περίοδο αφενός συνοριακές διαμάχες με την Κένυα και την Αιθιοπία και αφετέρου διαταραχές στο εσωτερικό της, καθότι οι τοπικές φυλές ανταγωνίζονταν μεταξύ τους για πολιτική κυριαρχία.

Την περίοδο 1969-1991 αναλαμβάνει τη ηγία της χώρας ο Mohammed Said Barre ο οποίος επηρεασμένος από την προτέρα αποικιοκρατία, δημιουργεί ένα κράτος βασισμένο μεν στην αποικιακή φιλοσοφία, την οποία όμως αντιγράφει με λανθασμένο τρόπο καθώς προσπαθεί να εξυπηρετήσει διαφορετικά συμφέροντα από αυτά της χώρας. Πιο συγκεκριμένα :

- Φροντίζει να καλλιεργήσει ανταγωνισμό μεταξύ των φυλών (clan-katura), στη λογική του «διαίρει και βασίλευε»
- Προβαίνει σε κακοδιαχείριση και τελικά κατασπατάληση της εξωτερικής βοήθειας προς επίτευξη προσωπικών φιλοδοξιών και προς όφελος του καθεστώτος.

Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι κατά την κυριαρχία του Barre, στις αρχές της δεκαετίας του 1980, παρεμβαίνει το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο και η Παγκόσμια Τράπεζα με σκοπό να δώσει μια λύση στην οικονομική κρίση που μαστίζει τη χώρα. Στα πλαίσια λοιπόν της κακοδιαχείρισης των πόρων από τους ιθύνοντες, ξεκινάει ένα πρόγραμμα λιτότητας προκειμένου να εξυπηρετηθεί το χρέος προς τους δύο οργανισμούς. Αυτή η λιτότητα, φέρνει ακόμα πιο βαθιά ύφεση, επιδεινώνει την κατάσταση της γεωργίας, προκαλεί κατάρρευση της κτηνοτροφίας «μέσω υπονόμευσης της εύθραυστης σχέσης ανταλλαγής μεταξύ νομαδικής και μη μετακινούμενης οικονομίας» (Παπαδόπουλος, 2012) και ουσιαστικά αποδυναμώνει τους δύο αυτούς πυλώνες στους οποίους στηρίζεται η σομαλική οικονομία.

Το αποτέλεσμα όλων των παραπάνω είναι ένα κράτος χωρίς δομή, χωρίς παραγωγή, χωρίς ουσιαστική οικονομία, χωρίς κοινωνικό πρόσωπο, ανίκανο να επιτελέσει και τις πιο βασικές του λειτουργίες (Παπαδόπουλος, 2012). Το 1991 και λόγω του εμφυλίου πολέμου, το καθεστώς Barre καταρρέει αλλά ξεκινάει μια καινούρια εποχή που χαρακτηρίζεται από εμφάνιση πολέμαρχων, οξείες συγκρούσεις μεταξύ των φυλών, επιθέσεις στους απλούς

πολίτες, βία, καταστροφές, λεηλασίες, εμφάνιση και διασπορά όπλων, τρομοκρατία, χαρακτηριστικά που οδηγούν τη χώρα στο μεγάλο λιμό του 1991.

Το 1992, οι ΗΠΑ εμφανίζονται διατεθειμένες να ηγηθούν πολυεθνικής ειρηνευτικής δύναμης, με σκοπό να βοηθήσουν τη χώρα να εξέλθει από την κρίση που τη μαστιάζει.

Το 1993 η UNOSOM⁴, κάνει μια προσπάθεια να φέρει την ειρήνη στη χώρα και να πετύχει την ομαλή ροή της εξωτερικής βοήθειας.

Όλο αυτό θα μπορούσε ενδεχομένως να φέρει αποτέλεσμα, αν το όλο πόνημα δεν αντιμετώπιζε την ισχυρή αντίδραση του πολέμαρχου Mohammed Farah Aideed, που είχε ως αποτέλεσμα την αποχώρηση τελικά της UNOSOM δύο χρόνια μετά, το 1995. Από την περίοδο εκείνη αρχίζει και ενισχύεται δραματικά και ο θρησκευτικός φονταμενταλισμός με έντονη την παρουσία των φανατικών ισλαμικών ομάδων που προσπαθούν να πάρουν την εξουσία και να φέρουν ισλαμικό καθεστώς στη Σομαλία με τυφλή εφαρμογή της Σαρία⁵ (Shari'ah). Ταυτόχρονα η φανατική Islamic Courts Union⁶ και ειδικά το στρατιωτικό της κομμάτι η Al Shaabab, εμπλέκεται σε αιματηρές συγκρούσεις και φέρνει τρόμο και απόγνωση στους απλούς πολίτες.

Παρότι συστήνεται Μεταβατική Ομόσπονδη Κυβέρνηση (TFG - Transitional Federal Government), η παρουσία και δράση της Al Shaabab είναι πολύ ισχυρή με αποτέλεσμα να κυριαρχήσουν τελικά οι Ισλαμιστές, οι οποίοι φανερά πια σχετίζονται τόσο με παγκόσμια δίκτυα τρομοκρατίας, όσο και με την Al Qaeda. Η Σομαλία αποτελεί πλέον βάση τρομοκρατικών οργανώσεων και εγκληματικών συνδικάτων. Από τη στιγμή που δεν υπάρχει πια κανείς για να τους περιορίσει, οι Ισλαμιστές επιβάλλουν εξαντλητική φορολογία σε αγρότες και νομάδες, οι οποίοι ήδη είναι σε αθλία κατάσταση μετά το σαρωτικό πέρασμα του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου και της Παγκόσμιας Τράπεζας.

⁴ United Nations Operation in Somalia I : η UNOSOM I δημιουργήθηκε προκειμένου να παρακολουθεί την κατάπαυση του πυρός στο Mogadishu και να συνοδεύει τις αποστολές ανθρωπιστικής βοήθειας στα κέντρα διανομής της πόλης. <http://www.un.org/en/peacekeeping/missions/past/unosomi.htm>

⁵ Shari'ah : οι βασικές θρησκευτικές αρχές του Ισλάμ (ισλαμικός νόμος)
<https://www.britannica.com/topic/Shariah>

⁶ Islamic Courts Union (ICU) : νομικός και πολιτικός οργανισμός που ιδρύθηκε από Μουσουλμάνους κληρικούς που ανήκαν στην πολύ ισχυρή φυλή Hawiye και έδρασαν στο Mogadishu τη χρονική περίοδο 2000-2006. Δίκαζαν αστικά και ποινικά αδικήματα βάσει του ισλαμικού νόμου (Σαρία)
<https://rlp.hds.harvard.edu/faq/islamic-courts-union>

Το τελειωτικό όμως χτύπημα για αυτούς είναι η σταδιακή κλιματική αλλαγή που επιφέρει μείωση των βροχοπτώσεων και των αποθεμάτων νερού, αύξηση των άγονων και ημιάγονων περιοχών με απώλεια 50-90 εκατομμυρίων εκταρίων καλλιεργήσιμης γης. Από τη στιγμή λοιπόν που η αρδευόμενη γεωργία είναι ο βασικός πυλώνας των αφρικανικών οικονομιών, δεν αργεί πια να επέλθει διατροφική κρίση που σε συνδυασμό με τον υπερπληθυσμό, τη φτώχεια και την παρεμπόδιση της ανθρωπιστικής βοήθειας από τους Ισλαμιστές, οδηγεί στην εμφάνιση του Λιμού του 2011, του δεύτερου μέσα σε διάστημα 20 ετών! (WBGU,2007)

Ύστερα λοιπόν από όλα τα παραπάνω, αντιλαμβανόμαστε τους λόγους για τους οποίους η Σομαλία συγκαταλέγεται ήδη από τη δεκαετία του 1980 στη λίστα των «αποτυχημένων κρατών» (Failed States). Ένα κράτος δηλαδή που αποτελεί απειλή για τον εαυτό του και τους πολίτες του αλλά αποτελεί και γενεσιουργό αιτία για εξαγωγή αστάθειας μέσω των παγκοσμίων δικτύων τρομοκρατίας (Hagmann- Hohene, 2009)

Πέραν όμως του ασταθούς πολιτικού σκηνικού, υπάρχουν και κάποιοι άλλοι παράγοντες που δυσχεραίνουν την επιβίωση των Σομαλών και τους οδηγούν στην άσκηση της πειρατείας.

Πρώτον, λόγω της απουσίας εδώ και 20 χρόνια κεντρικής κυβέρνησης, δεν υπάρχει μέριμνα για τη φύλαξη των χωρικών τους υδάτων τα οποία βρίθουν αλιευμάτων μεγάλης χρηματικής αξίας. Το αποτέλεσμα είναι τα σομαλικά νερά να γίνονται στόχος μεγάλων αλιευτικών από εταιρίες της Δύσης, κυρίως από Ιταλία, Ισπανία και Ταϊλάνδη που ουσιαστικά ερημώνουν τις θάλασσες τους και τελικά «κλέβουν» την τροφή των ανθρώπων αυτών. Έχει υπολογιστεί ότι τα κέρδη των εταιριών αυτών φτάνουν τα 90 εκατομμύρια δολάρια το χρόνο από την παράνομη αλίευση τόνου και τα 300 εκατομμύρια δολάρια από την αλίευση γαρίδων και αστακών. Για να μην αναφερθούμε στην οικολογική καταστροφή που συντελείται στους ωκεάνιους πληθυσμούς αφού η αλίευση γίνεται χωρίς κανένα έλεγχο ούτε ως προς τις μεθόδους ούτε ως προς τις ποσότητες που αλιεύονται.

Δεύτερον, οι πολέμαρχοι και οι διεφθαρμένοι κρατικοί αξιωματούχοι, κάνουν συμφωνίες με εταιρίες-βιτρίνες επεξεργασίας τοξικών, χημικών και νοσοκομειακών αποβλήτων περί ελεύθερης ρίψης τους στα σομαλικά νερά. Έχει αποδειχθεί και σχέση της ιταλικής μαφίας με όλο αυτό καθότι αυτή διαχειρίζεται τα τοξικά απόβλητα της Ιταλίας (Δίκτυο Μεσόγειος SOS, 2013). Οι συνθήκες ασφαλείας είναι ελλιπείς, συνεπώς σε περιπτώσεις διαρροής επέρχεται καταστροφή της βιοποικιλότητας της περιοχής και αποψίλωση των θαλασσών από κάθε μορφή ζωής. Πώς είναι λοιπόν δυνατόν οι Σομαλοί να μην πάρουν τα όπλα με σκοπό

αρχικά να προστατέψουν τον φυσικό τους πλούτο και την πηγή τροφής τους; Και φυσικά δεν αργεί να ακολουθήσει και η πειρατεία.

Τρίτον, σημαντικό ρόλο στην εμφάνιση της πειρατείας στη συγκεκριμένη περιοχή παίζει και η θέση της χώρας και η μορφολογία του κόλπου του Άντεν. Πρόκειται για ένα στενό θαλάσσιο πέρασμα που ενώνει την Ασία με την Ευρώπη και συνεπώς υπάρχει μεγάλη κινητικότητα πλοίων τα οποία περνώντας από εκεί μειώνουν τα κόστη τους.

Ο προηγούμενος παράγοντας σε συνδυασμό με τη μεγάλη ναυτική εμπειρία των Σομαλών, την άριστη γνώση που έχουν της περιοχής, την ευελιξία και τη γρηγοράδα τους, μας εξηγεί γιατί το να είσαι πειρατής στη Σομαλία είναι εύκολο και προσοδοφόρο.

Η παραπάνω ανάλυση είναι από μόνη της η απάντηση που ψάχναμε στο ερώτημα πως τίμιοι και απλοί άνθρωποι γίνονται πειρατές. Τουτέστιν, οι οικονομικοί παράγοντες παίζουν καθοριστικό ρόλο τόσο στην εμφάνιση όσο στον αριθμό των πειρατών. Είναι λογικό ότι όταν τα κατά κεφαλή εισοδήματα είναι υψηλά, κάτι που συνήθως απαντάται σε ελεύθερα και δημοκρατικά καθεστάτα, το φαινόμενο της πειρατείας δεν έχει ιδιαίτερο λόγο ύπαρξης (Watcharapong, 2010). Στον αντίποδα, όταν οι οικονομικές συνθήκες είναι δυσχερείς, κάτι που ισχύει σε κράτη με μικρούς έως και ανύπαρκτους ρυθμούς ανάπτυξης και με απουσία συνεργασίας των μερών σε τοπικό επίπεδο, επαγωγικά δεν υπάρχει και αντίσταση στην εμφάνιση των πειρατικών φαινομένων (Wieneek, 2001).

4.2 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΣΙΑΣ

Ένα δεύτερο χαρακτηριστικό παράδειγμα πέραν της Σομαλίας, είναι και η περίπτωση της Μαλαισίας και της Ινδονησίας, όπου αυξήθηκαν τα κρούσματα πειρατικών επιδρομών στα νερά τους και στα Στενά της Μαλάκα, μετά το ξέσπασμα της ασιατικής οικονομικής κρίσης το 1997-1998. Όταν αρχές Ιουλίου του 1997 ξεσπάει η χρηματοπιστωτική κρίση στην Ταϊλάνδη, παρατηρείται ραγδαία υποτίμηση του νομίσματος και μαζική απόδραση από τη χώρα ξένων κερδοσκοπικών κεφαλαίων. Η κρίση πολύ γρήγορα εξαπλώνεται σε Ινδονησία, Ταϊβάν και Ν. Κορέα. Η ιστορία λίγο πολύ επαναλαμβάνεται με καταφυγή για βοήθεια στο Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, πολιτικές λιτότητας και οικονομική εξαθλίωση των πολιτών, κοινωνική και ανθρωπιστική κρίση, που οδηγεί απλούς ανθρώπους σε εγκληματικές δραστηριότητες, όπως είναι η πειρατεία.

Άλλοι λόγοι για την εμφάνιση του φαινομένου στην περιοχή είναι και οι ακόλουθοι (Nautilus Institute, 2007) :

- Υπεραλίευση και ρύπανση. Με τη χρησιμοποίηση πιο εξελιγμένων τεχνικών αλιείας από το 1950 και μετά, οι ψαράδες κατάφεραν να επεκταθούν και σε πιο βαθιά νερά και να αλιεύουν και πιο μεγάλες ποσότητες, με αποτέλεσμα να μειωθούν δραματικά τα αλιεύματα. Αυτό έπληξε περισσότερο τα μικρότερα αλιευτικά που δεν είχαν τη δυνατότητα να κινηθούν σε πιο μεγάλα βάθη. Επίσης το United Nations Convention On the Law Of the Sea του 1982 (UNCLOS) προσδιόρισε με ακρίβεια τη γεωγραφική δικαιοδοσία μιας παράκτιας χώρας αναφορικά με την εκμετάλλευση των πλουτοπαραγωγικών πηγών της, συμπεριλαμβανομένων και των αλιευμάτων⁷. Συνεπώς περιορίστηκαν οι δυνατότητες των τοπικών ψαράδων γεωγραφικά.
- Χαλαρή νομοθεσία του κράτους, αναφορικά με τη θάλασσα και τα εγκλήματα που την αφορούν. Συνεπώς όταν δεν υπάρχει ο φόβος της τιμωρίας, ένας άνθρωπος οδηγείται πιο εύκολα στο έγκλημα.
- Οργανωμένα Συνδικάτα Εγκλήματος. Στην Ασία λειτουργούν πολλά τέτοια συνδικάτα με πιο γνωστή την ιαπωνική Yakuza και τις Τριάδες στην Κίνα, των οποίων οι δραστηριότητες επεκτείνονται και σε άλλες χώρες της Ασίας. Μια από αυτές τις δραστηριότητες είναι και η πειρατεία, η οποία αποδεικνύεται προσοδοφόρα αν σκεφτούμε πόσα πλοία διαπλέουν την περιοχή λόγω της ύπαρξης μεγάλων λιμανιών όπως είναι η Σιγκαπούρη και το Χονγκ Κονγκ.

4.3 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΚΟΛΠΟΥ ΤΗΣ ΓΟΥΙΝΕΑΣ

Σχεδόν παρεμφερείς με τους παραπάνω είναι οι λόγοι για την ανάπτυξη της πειρατείας και στην περίπτωση του Κόλπου της Γουινέας. Διαφθορά, αδύναμο νομικό σύστημα και ατέρμονη φτώχεια στη μεγάλη πλειοψηφία των πολιτών (Ben-Ari, 2013). Επίσης ας μην ξεχνάμε ότι η περιοχή διαθέτει πλούσια κοιτάσματα υδρογονανθράκων και ως εκ τούτου έχει αναπτυχθεί και η αντίστοιχη βιομηχανία εξόρυξης και επεξεργασίας των, γύρω από την οποία επικρατεί μια μόνιμη αναταραχή (UNODOC, 2013). Εκτός από τη γενικότερη διαφθορά που χαρακτηρίζει τον τομέα, αυτός είναι και άμεσα συνδεδεμένος με παράνομες πετρελεύσεις πλοίων (με κλεμμένο καύσιμο) και πώληση κλεμμένου πετρελαίου στη μαύρη αγορά, που ανθεί στην ενδοχώρα. (Ben-Ari, 2013). Ειδικά στη Νιγηρία, οι άνθρωποι εξαρτώνται οικονομικά από αυτή τη βιομηχανία, από τα έσοδα της οποίας ένα πολύ μικρό ποσοστό φτάνει σε αυτούς. Επιπροσθέτως, η ανεργία (που προκύπτει και από την

⁷ Μια παράκτια χώρα αναφορικά με την εκμετάλλευση των πλουτοπαραγωγικών της πηγών, έχει αποκλειστική δικαιοδοσία στα χωρικά της ύδατα, στην παρακείμενη ζώνη και στην ΑΟΖ της.

κακοδιαχείριση των ενεργειακών πόρων από το κράτος) που μαστίζει τους νέους, οδηγεί σε αγανάκτηση και αντίδραση στο κατεστημένο. Δημιουργείται λοιπόν πρόσφορο έδαφος για την ανάπτυξη παράνομων δραστηριοτήτων όπως είναι η πειρατεία, ως μέσο βιοπορισμού πρωτίστως και ίσως ως ένδειξη αντίδρασης, σε δεύτερο πάντα πλάνο. Το σίγουρο είναι ότι το κίνητρο είναι κυρίως οικονομικό και όχι πολιτικό και δε συνδέεται με την τρομοκρατία (Terr, 2012). Στα παραπάνω, αν προσθέσουμε τις αδυναμίες του νομικού συστήματος, την ευνοϊκή, για πειρατικές δραστηριότητες, γεωγραφία της περιοχής, τις κοινωνικές συγκρούσεις και την αναταραχή που επικρατεί, την έλλειψη ασφάλειας, το χαλαρό πολιτικό περιβάλλον, τα υποχρηματοδοτούμενα μέσα επιβολής του νόμου (αστυνομία, ακτοφυλακή κτλ.) (Terr, 2012), τότε θα έχουμε μια πλήρη εικόνα των αιτίων της πειρατείας που αναζητούσαμε. Τέλος, πολλές από τις χώρες της Δυτικής Αφρικής, όπως η Αγκόλα, η Ισημερινή Γουινέα, το Κονγκό, επειδή αντιμετωπίζουν πολλά και σοβαρά εσωτερικά προβλήματα, ασχολούνται με αυτά, παραγνωρίζοντας το πολύ έντονο πλέον φαινόμενο της πειρατείας, μένοντας άπραγες, χωρίς καμιά συμμετοχή στη λύση του προβλήματος (Vrey, 2009).

4.4 ΓΕΝΙΚΑ ΑΙΤΙΑ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ

Δεν είναι όμως μόνο οι δυσχερείς πολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες που συμβάλλουν στην εμφάνιση και αύξηση των πειρατικών επιδρομών ανά τον κόσμο. Ο Peter Chalk αναφέρει άλλους 7 τουλάχιστον παράγοντες (Chalk, 2009) :

1. Skeleton Crews: οι ναυτιλιακές εταιρίες στα πλαίσια των περικοπών των λειτουργικών εξόδων και του κόστους και σε συνδυασμό με την πολύ προχωρημένη τεχνολογία στο χώρο της ναυσιπλοΐας, όλο και μειώνουν τον αριθμό των πληρωμάτων με τα οποία επανδρώνουν τα καράβια τους. Μικρότερα όμως πληρώματα συνεπάγονται και λιγότερες σκοπιές στο καράβι, με αποτέλεσμα να είναι πιο εύκολες οι καταλήψεις των πλοίων από τους πειρατές.
2. Μετά την τρομοκρατική ενέργεια στους Δίδυμους Πύργους το 2011 στη Νέα Υόρκη, οι κυβερνήσεις φοβούμενες νέες τρομοκρατικές επιθέσεις σε στόχους στην ξηρά, οδηγήθηκαν από κοινού σε μείωση των ήδη μειωμένων κονδυλίων που αφορούν την ασφάλεια τόσο των εγχωρίων υδάτων τους όσο και της ανοικτής θάλασσας και επιδόθηκαν σε ενίσχυση της ασφάλειας στα χερσαία εδάφη τους.

3. Σε χώρες όπως Βραζιλία, Ανατολική και Δυτική Αφρική, Νότια και Νοτιοανατολική Ασία, παρατηρείται μειωμένη ασφάλεια σε ακτές και λιμάνια ελλείπει ικανού και εκπαιδευμένου προσωπικού, σκαφών αστυνόμευσης, κατάλληλου εξοπλισμού κτλ.
4. Η διαφθορά στα ανώτερα δικαστικά κυκλώματα αλλά και η πολυπλοκότητα του νομικού πλαισίου που έχει να κάνει με την πειρατεία κάνει πιο εύκολο το έργο των πειρατών. Η διαρροή πληροφοριών αναφορικά με τις κινήσεις των πλοίων και των φορτίων τους, η βοήθεια εξ άνωθεν για την απρόσκοπτη μετακίνηση και διάθεση των κλεμμένων φορτίων αλλά και η απελευθέρωση των πειρατών λόγω των νομικών «παραθύρων» και της έλλειψης σχετικής νομοθεσίας, αποτελούν σημαντικό κίνητρο ώστε να συνεχίζουν τη δράση τους με τις ευλογίες του γεμάτου κενά δικαστικού και νομικού συστήματος.
5. Η περίπτωση της Σομαλίας που ήδη έχουμε εκτενώς αναλύσει, η οποία δημιούργησε πρόσφορο έδαφος σε όλο το Κέρασ της Αφρικής και αποτέλεσε αφετηρία για την περαιτέρω εξάπλωσή της.
6. Η δεκτικότητα των πλοιοκτητών να πληρώσουν πολύ μεγάλα ποσά ως λύτρα προκειμένου να απελευθερωθούν τα καράβια τους και τα πληρώματα τους καθότι κάθε μέρα που ένα πλοίο δεν κινείται και δεν παράγει αξία, δημιουργεί μεγάλα κόστη και ζημία στον πλοιοκτήτη. Αυτά τα τεράστια ποσά, ως λογικό, αποτελούν σημαντικό κίνητρο για τους επίδοξους και μη πειρατές, οι οποίοι στην προσδοκία αυτών των χρημάτων, δεν υπολογίζουν ούτε ποινές, ούτε τιμωρία, ούτε καν την ίδια τους τη ζωή.
7. Η παγκόσμια εξάπλωση του ελαφρού οπλισμού. Οι πειρατές πλέον διαθέτουν όπλα τελευταίας τεχνολογίας που είναι φθηνά, εύκολο να μεταφερθούν και το πιο σημαντικό, είναι πολύ εύκολο να εντοπιστούν στην αγορά. Οι κύριες πηγές αυτών των όπλων είναι η Αφρική, η Ασία και η Ευρώπη. Με την απειλή λοιπόν τέτοιων σύγχρονων όπλων είναι πολύ πιο εύκολο να καταλάβουν ένα καράβι καθότι θα συναντήσουν από μικρή έως καθόλου αντίσταση από τα επιβαίνοντα πληρώματα.

Λόγοι, αιτίες, παράγοντες, συνθήκες...όλα αυτά μπορούν τελικά να συνοψισθούν στο βασικό κίνητρο που όπως είπαμε είναι εν κατακλείδι η αποκόμιση χρηματικού οφέλους. Η αλληλουχία είναι απλή, δυσμενείς πολιτικές, κοινωνικές, οικονομικές συνθήκες, ανάγκη για επιβίωση, πειρατική δράση, λύτρα, οικονομικό όφελος. Δυστυχώς τα πράγματα δεν είναι άσπρο ή μαύρο, ούτε είναι δίκαιο να κατηγοριοποιήσουμε όλους τους πειρατές ως αδέκαστους εγκληματίες καθότι αρκετοί από αυτούς δεν είχαν άλλη επιλογή. Το πρόβλημα

όμως παραμένει και το αποτέλεσμα είναι το ίδιο : πειρατικές επιδρομές που διακυβεύουν την ασφαλή μεταφορά εμπορευμάτων, ενέργειας και ναυτικών καθότι σε πολλές περιπτώσεις έχουμε και απώλειες ανθρώπινων ζώων και από τις δύο πλευρές. Το πώς ίσως μπορεί να δοθεί λύση θα εξετασθεί σε επόμενο κεφάλαιο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΚΑΙ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Όπως έχουμε αναφέρει και σε προηγούμενα κεφάλαια, η διεξαγωγή του εμπορίου είναι μια διαδικασία μέσω της οποίας συνδέονται και οι πιο απομακρυσμένες χώρες μεταξύ τους. Τρόφιμα, διάφορα εμπορεύματα, πετρέλαιο, ενέργεια, όλα υψηλής οικονομικής αξίας, μεταφέρονται από χώρα σε χώρα, και συγκεκριμένα από χώρες που έχουν παραγωγή προς χώρες που παράγουν είτε συγκεκριμένα πράγματα είτε είναι μόνο καταναλωτικές.

Αν σκεφτούμε δε ότι από τα 510.101.000 τ.χλμ που είναι η επιφάνεια της γης, το 73% καλύπτεται από ωκεανούς και θάλασσες, η εμπορική δραστηριότητα αποκτά ακόμα μεγαλύτερο ενδιαφέρον καθότι το 80% της διακίνησης των εμπορευμάτων οποιασδήποτε φύσης, πραγματοποιείται μέσω θαλάσσης .

Αντιλαμβανόμαστε λοιπόν ότι οτιδήποτε παρεμβάλλεται και στρεβλώνει αυτή τη διαδικασία, θα έχει συνέπειες και κόστος, είτε αυτό είναι άμεσο είτε είναι έμμεσο. Είτε αφορά την παγκόσμια κοινότητα είτε επηρεάζει μια χώρα μεμονωμένα ή μια τοπική κοινωνία (παράκτια ως επί το πλείστον). Το κόστος αυτό θεωρητικά μπορεί να μετρηθεί και να αποδοθεί σε αριθμούς και σε αυτό βοηθάνε οι διεθνείς οργανισμοί που ασχολούνται με τη ναυτιλία, παρακολουθώντας και καταγράφοντας τις εξελίξεις, όπως είναι για παράδειγμα το International Maritime Bureau (IMB). Το IMB μπορεί μεν να είναι βασική πηγή πληροφόρησης ωστόσο πολλά περιστατικά δεν αναφέρονται ποτέ από τους πλοιοκτήτες (ειδικά αν έχουν δοθεί λύτρα), προκειμένου να μην ενθαρρύνεται η άσκηση της πειρατείας αλλά και για να μη δημιουργείται προκατάληψη έναντι των μεταφορέων. Τέλος αξίζει να σημειωθεί ότι συντρέχει και μια άλλη δυσκολία στο να ποσοτικοποιηθεί πιστά το σχετιζόμενο με την πειρατεία κόστος. Μια τάση που έχει παρατηρηθεί στις χώρες που πλήττονται από πειρατικές επιθέσεις, είναι οι χαμηλοί - έως και μηδενικοί - ρυθμοί ανάπτυξης, κάτι που μοιραία καταλήγει σε οικονομική ύφεση. Στο σημείο όμως αυτό είναι δύσκολο κανείς να πει κατά πόσο και σε ποιο βαθμό αυτή η ύφεση οφείλεται στην πειρατεία ή μήπως οφείλεται στην παγκόσμια οικονομική ύφεση και στη συνολική περιρρέουσα κατάσταση (Bowden et. al., 2010).

Στη συνέχεια λοιπόν του κεφαλαίου θα αναλυθεί πρώτα το κόστος, άμεσο και έμμεσο σε θεωρητικό επίπεδο, και εν συνεχεία θα γίνει αναφορά σε αριθμητικά δεδομένα για κάθε περιοχή υψηλού κινδύνου χωριστά.

Η Anne Bowden στα πλαίσια της έκθεσής της για το One Earth Foundation διακρίνει τα κόστη που συνδέονται με την πειρατεία ως ακολούθως.

5.1 ΑΜΕΣΟ ΚΟΣΤΟΣ

5.1.1 Κόστος συνδεδεμένο με τον ανθρώπινο παράγοντα (Human Cost)

Ως γνωστόν οποιαδήποτε εγκληματική δραστηριότητα που εμπεριέχει βία και χρήση όπλων, μπορεί να οδηγήσει σε τραυματισμούς και θανάτους ανθρώπων (Chalk, 2009). Έτσι και στις πειρατικές επιδρομές, είτε κατά την κατάληψη ενός πλοίου, είτε κατά τη διάρκεια της ομηρίας του πληρώματός του, κάτι μπορεί να πάει στραβά και άνθρωποι (ναυτικοί ή πειρατές) να τραυματιστούν, ακόμα και να πεθάνουν. Φυσικά δεν είναι όλες οι περιπτώσεις ίδιες καθότι έχει να κάνει με το μένος και τη βιαιότητα των πειρατικών ομάδων και πόσο μακριά είναι αποφασισμένοι να φτάσουν. Σε κάθε περίπτωση τα πράγματα μπορούν να εκτραχυνθούν και να οδηγήσουν τους εμπλεκόμενους σε πολύ δυσάρεστες καταστάσεις.

Φυσικά η ανθρώπινη ζωή δεν είναι μονοσήμαντη και δεν μπορεί να αποτιμηθεί σε χρηματικές μονάδες. Ωστόσο η απώλεια ή ο τραυματισμός ενός ανθρώπου έχει σίγουρα κόστος, καταρχήν για τους οικείους του. Αυτό μπορεί να είναι ψυχολογικό αλλά και οικονομικό ειδικά αν ο άνθρωπος αυτός είναι η βασική πηγή εισοδήματος για την οικογένειά του. Επίσης έχει κόστος για τους συναδέλφους του κυρίως ψυχολογικό, αν δουν ένα συνάδελφό τους να πέφτει νεκρός από τα πυρά των πειρατών. Ακόμα και για τη ναυτιλιακή, εργοδότηρια εταιρία υπάρχει κόστος ειδικά αν χαθεί ένας καλός και αφοσιωμένος εργαζόμενος. Στο τελευταίο φυσικά πρέπει να προσμετρηθούν και τα χρηματικά κόστη που προκύπτουν για τη ναυτιλιακή ως αποζημίωση για το θάνατο ή τραυματισμό ναυτικού. Αυτό το κομμάτι όμως εμπίπτει στο κόστος των ασφαλειών, στις οποίες θα γίνει εκτενέστερη αναφορά παρακάτω.

Επίσης, το κόστος που σχετίζεται με την ανθρώπινη ζωή, δε σταματάει μόλις διευθετηθεί το θέμα της κατάληψης του караβιού και απελευθερωθούν τα πληρώματα μετά την καταβολή λύτρων. Τουναντίον, στο σημείο αυτό ξεκινάει ένα άλλο κεφάλαιο για τους ναυτικούς που κατάφεραν να γυρίσουν σπίτι τους ζωντανοί. Σε πολλούς από αυτούς γίνεται διάγνωση για μετατραυματικό στρες και άγχος (Chalk, 2009), κάτι που μπορεί να τους καταστήσει ανίκανους να ξαναεργαστούν σε εμπορικό πλοίο και στη θάλασσα εν γένει. Αυτό δεν είναι καθόλου απλό αν αναλογιστούμε ότι τα περισσότερα πληρώματα των εμπορικών πλοίων προέρχονται από αναπτυσσόμενες χώρες στις οποίες η ανεργία είναι στα ύψη. Αν προσθέσουμε σε αυτό ότι οι άνθρωποι αυτοί συνήθως είναι η μοναδική πηγή εισοδήματος

για τις οικογένειές τους, γίνεται αντιληπτό ότι επηρεάζονται πολλοί περισσότεροι άνθρωποι από τους ίδιους τους ναυτικούς. Συμπληρωματικά πρέπει να τονιστεί ότι οι ναυτικοί που είναι αιχμάλωτοι, συνήθως δεν πληρώνονται για όλους τους μήνες της αιχμαλωσίας τους (διαφυγόντες μισθοί) οπότε το κόστος για τον άνθρωπο αυξάνεται περισσότερο (Bowden et. al., 2010).

5.1.2 Λύτρα (Ransom)

Στα πλαίσια μιας πειρατικής επιδρομής τα ενδεχόμενα είναι πολλά. Ο βασικός σκοπός των πειρατών είναι να έχουν στα χέρια τους τον πλήρη έλεγχο του πλοίου. Από εκεί και πέρα τα τινά είναι τα ακόλουθα, είτε θα ληστέψουν το φορτίο μαζί με προσωπικά αντικείμενα και χρήματα του πληρώματος, είτε θα οδηγήσουν ολόκληρο το πλοίο σε ασφαλές δικό τους, κρυφό, αγκυροβόλιο οπότε τότε πλέον μιλάμε και για απαγωγή πληρώματος. Η επόμενη κίνηση είναι να έρθουν σε επαφή με τη ναυτιλιακή εταιρεία και να ζητήσουν λύτρα, οπότε και ξεκινά η περίοδος των διαπραγματεύσεων.

Τα τελευταία χρόνια έχει παρατηρηθεί μια αυξανόμενη τάση να ζητάνε λύτρα οι πειρατές για το καράβι, το φορτίο και φυσικά το πλήρωμα (Παπαδόπουλος, 2012) Αυτή η τάση αλλάζει ανάλογα με την περιοχή και από εποχή σε εποχή. Για παράδειγμα στην περιοχή της Σομαλίας στόχος των πειρατών ήταν η σύλληψη του πλοίου και του πληρώματος και φυσικά απαιτήσεις για λύτρα. Αντίθετα στη Δυτική Αφρική και στον Κόλπο της Γουινέας στόχος μέχρι πρόσφατα ήταν το φορτίο. Ωστόσο το 2016 αυξήθηκαν κατά πολύ οι επιθέσεις με σκοπό την απαγωγή μελών των πληρωμάτων (Oceans Beyond Piracy, 2016).

Οι εφοπλιστές και πλοιοκτήτες από την άλλη προκειμένου να καταστήσουν το καράβι τους πάλι ενεργό για να παράγει αξία, ενδίδουν πιο γρήγορα και πληρώνουν τα λύτρα που τους ζητούνται κάτι που οδηγεί σε ένα φαύλο κύκλο καθότι οι πειρατές αντιλαμβάνονται ότι η «επιχείρηση» αποδίδει. Αφενός λοιπόν η απαγωγή γίνεται σύστημα, αφετέρου ανεβάζουν όλο και πιο ψηλά το ποσό που ζητούν. Αυτό φυσικά αυξάνει το χρόνο των διαπραγματεύσεων και τελικά αυξάνεται και ο χρόνος αιχμαλωσίας του πληρώματος, που μπορεί να είναι και 3 και 4 μήνες ακόμα και χρόνια σε κάποιες πολύ ακραίες αλλά πραγματικές περιπτώσεις.

Επιπροσθέτως, ως κόστος για λύτρα δε νοούνται μόνο τα χρηματικά ποσά που δίνονται πραγματικά στους πειρατές. Συμπεριλαμβάνονται και όλα τα υπόλοιπα έξοδα που σχετίζονται με αυτή τη διαδικασία. Τέτοια είναι τα κόστη για τις διαπραγματεύσεις, για τον επαναπατρισμό των απαχθέντων ναυτικών, το κόστος για τη νοσηλεία τους αρχικά και την

ψυχοθεραπεία που ενδεχομένως θα χρειαστούν αργότερα, το κόστος για τη μεταφορά των λύτρων που φυσικά δεν μπαίνουν σε ένα τραπεζικό λογαριασμό, αλλά ναυλώνεται κάποιο ελικόπτερο ή αεροπλάνο για αυτό το σκοπό κτλ. (Bowden et. al., 2010). Τέλος ένα σημαντικό κόστος που σχετίζεται με την περίπτωση της απαγωγής είναι αυτό που προκύπτει από το γεγονός ότι το καράβι παραμένει ακίνητο, τα διαφυγόντα κέρδη των πλοιοκτητών, τα ναύλα που χάνονται καθώς και οι σταλίες που προκύπτουν από τις καθυστερήσεις ή και την αδυναμία να φτάσει το φορτίο στον προορισμό του, οι επισκευές που πρέπει να γίνουν στο πλοίο, καθώς μπορεί να μείνει πολύ καιρό αγκυροβολημένο και φυσικά δε χαίρει και της καλύτερης μεταχείρισης από τους πειρατές.

5.1.3 Ασφάλειες (Insurance Cost)

Το κόστος των ασφαλειών έναντι διαφόρων κινδύνων, ήταν ανέκαθεν μέρος των εξόδων μιας ναυτιλιακής που έχει στην κατοχή της και διαχειρίζεται εμπορικά πλοία. Πόσο και με ποιό τρόπο έχει επηρεαστεί αυτό από την αναβίωση και άνθηση της πειρατείας;

Οι 4 ασφαλιζόμενοι κινδύννοι κατά των οποίων ασφαλίζονται οι εταιρίες είναι οι κάτωθι :

α) Κίνδυνοι πολέμου (War Risk) : οι ασφαλιστικές εταιρίες ως αναμενόμενο, χρεώνουν με υψηλότερα ασφάλιστρα τις ναυτιλιακές των οποίων τα καράβια πρόκειται να περάσουν ή γενικά είναι τα δρομολογία τους σε περιοχές υψηλού κινδύνου. Να διευκρινίσουμε ότι περιοχή υψηλού κινδύνου δε θεωρείται μόνο η θαλάσσια περιοχή μιας χώρας που εξελίσσονται πράγματι πολεμικές συρράξεις. Περιοχές υψηλού κινδύνου είναι και αυτές που υπάρχει πειρατική δραστηριότητα. Από καιρό σε καιρό οι Lloyd's εκδίδουν μια λίστα που περιέχει τις χαρακτηρισμένες ως υψηλού κινδύνου περιοχές. Πχ το 2008 είχαν χαρακτηρίσει έτσι τον κόλπο του Άντεν ενώ παλαιότερα, το 2005-2006 είχαν ομοίως χαρακτηρίσει τα Στενά της Μαλάκα. Η επιλογή αυτή γίνεται προφανώς σε συνάρτηση με τη συχνότητα εμφάνισης του φαινομένου καθώς και με το κατά πόσο είναι αποτελεσματικές οι μέθοδοι καταστολής σε αυτές τις περιοχές, επιτρέποντας στα πλοία να περνούν με ασφάλεια (Bowden et. al., 2010).

β) Απαγωγή & Λύτρα (Kidnap & Ransom K&R) : καλύπτει συνήθως το πλήρωμα σε περίπτωση που απαχθεί και ζητηθούν λύτρα από τους πειρατές. Μέχρι πρότεινος δεν αφορούσε την περίπτωση να χαθεί το φορτίο ή να πάθει το πλοίο ζημιές. Εσχάτως όμως και επειδή οι ανάγκες αλλάζουν, κάποιες ασφαλιστικές συμπεριλαμβάνουν και το πλοίο και το φορτίο σε αυτή την κατηγορία.

γ) Φορτίο (Cargo) : ως αναμενόμενο καλύπτει τον κίνδυνο απώλειας ή καταστροφής του μεταφερόμενου φορτίου.

δ) Σκάφος (Hull) : καλύπτει την περίπτωση ολικής ή μερικής καταστροφής του σκάφους από κακές καιρικές συνθήκες, σύγκρουση, ανατροπή, πυρκαγιά, πειρατεία.

Ως εκ τούτου, οι ασφαλιστικές εταιρίες αυξάνουν τα ασφάλιστρα σε περιπτώσεις που τα καράβια περνούν από επικίνδυνες θαλάσσιες περιέχρες (Παπαδόπουλος, 2012). Οι κίνδυνοι οι σχετιζόμενοι με την πειρατεία είναι πλέον γνωστοί (όπως και τα στατιστικά των επιθέσεων) και τα ασφάλιστρα που αναλογικά έχουν αυξηθεί περισσότερο από τα υπόλοιπα τα τελευταία χρόνια είναι αυτά που αφορούν τους Κινδύνους Πολέμου και την Απαγωγή & Λύτρα.

Στον αντίποδα, πέραν της αύξησης των ασφαλίσεων, υπάρχει και μια αντίθετη κίνηση στην ασφαλιστική αγορά που πρέπει να αναφερθεί. Στα πλαίσια της ελεύθερης αγοράς, η αύξηση στις τιμές των ασφαλειών αποτέλεσε κίνητρο για καινούριες ασφαλιστικές εταιρίες να εισέλθουν στο χώρο και να διεκδικήσουν κομμάτι από την πίτα. Αυτό όμως οδηγεί σε αύξηση της προσφοράς ασφαλιστικών πακέτων, οι καταναλωτές που είναι οι ναυτιλιακές εταιρίες έχουν περισσότερες επιλογές πλέον και κατά συνέπεια οι τιμές των ασφαλίσεων μειώνονται προκειμένου να γίνονται πιο ελκυστικά και προτιμητέα. Το αποτέλεσμα είναι να συγκρατούνται κατά κάποιο τρόπο οι τιμές παρότι η ασφάλεια συνεχίζει και είναι ένα σημαντικό κομμάτι κόστους για τις εταιρίες (Bowden et. al., 2010).

5.1.4 Κόστος λόγω Αλλαγής Δρομολογίου (Cost of Rerouting)

Πρόκειται για την αλλαγή του συνηθισμένου δρομολογίου ενός πλοίου, προκειμένου να αποφευχθεί ο διάπλους μιας επικίνδυνης περιοχής. Θα γίνει αναλυτική αναφορά παρακάτω σε αυτό καθώς αποτελεί και μέτρο κατά της πειρατείας σε κάποιες περιπτώσεις. Συνήθως υπάρχουν συγκεκριμένοι και παραδοσιακοί θαλάσσιοι δρόμοι που ακολουθούνται για τη μετάβαση από ένα λιμάνι σε ένα άλλο, για τις οποίες τα κόστη είναι προϋπολογισμένα και είναι τα optimum. Για παράδειγμα ο διάπλους της Διώρυγας του Σουέζ προς τη Μεσόγειο προϋποθέτει την πλεύση σε επικίνδυνα νερά (Κόλπος του Άντεν, τα Στενά του Μπαντ Ελ Μαντέμπ). Μια αλλαγή στο δρομολόγιο ενέχει κόστη όπως είναι η αύξηση του χρόνου για να φτάσει το καράβι στον προορισμό του καθώς και αυξημένη κατανάλωση καυσίμων. Δεδομένου ότι το πετρέλαιο είναι το μεγαλύτερο κόστος για ένα πλοίο, αντιλαμβανόμαστε

ότι η αύξηση των εξόδων δεν είναι αμελητέα αν για παράδειγμα ένα καράβι πρέπει να διαπλεύσει 2.700 μίλια παραπάνω, ταξιδεύοντας από Σαουδική Αραβία προς Ηνωμένες Πολιτείες, κάνοντας το διάπλου του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας (συνυπολογίζοντας και τις 10 μέρες που πρέπει να ταξιδέψει περισσότερο) (Marad, 2008).

5.1.5 Κόστος λόγω Αύξησης Ταχύτητας (Increased Speed)

Η συνήθης ταχύτητα που κινούνται τα εμπορικά καράβια που είναι και η ιδανική από άποψη κατανάλωσης καυσίμου, είναι οι 12 κόμβοι. Όταν όμως το καράβι περνάει από περιοχές που δρουν πειρατές, ενδέχεται να παρθεί απόφαση να αυξήσει την ταχύτητα του προκειμένου να μην είναι τόσο ευάλωτο σε μια πειρατική επίθεση. Η αύξηση όμως της ταχύτητας συνδέεται και με αυξημένη κατανάλωση καυσίμου, κατά συνέπεια και με αύξηση του κόστους.

5.1.6 Κόστος ειδικού εξοπλισμού

Οι πλοιοκτήτες πλέον, προκειμένου να προστατευτούν από μια πειρατική επίθεση, χρησιμοποιούν πάνω στο καράβι διάφορα αποτρεπτικά μέσα, είτε αυτά είναι ειδικός εξοπλισμός είτε είναι ειδικό προσωπικό ασφαλείας (ένοπλες και μη, ειδικές φρουρές) (Παπαδόπουλος, 2012). Και γι αυτά θα γίνει αναφορά παρακάτω ωστόσο αποτελούν σημαντικά στοιχεία κόστους.

5.1.7 Κόστος Ναυτικών Στρατιωτικών Δυνάμεων

Πρόκειται για πρωτοβουλίες των ανεπτυγμένων χωρών σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, ΟΗΕ κτλ. προκειμένου να αντιμετωπιστεί η πειρατεία. Επιχειρήσεις όπως EU NAVFOR ATALANTA, OCEAN SHIELD, COMBINED TASK FORCE (CTF) 151, κτλ., κάποιες ακόμα σε ισχύ και κάποιες όχι, απαιτούν τεράστια έξοδα από τις συμμετέχουσες χώρες, (European Affairs, 2011).

5.1.8 Κόστος για προσαγωγή πειρατών σε δίκη

«Under Universal Jurisdiction for piracy, any state can prosecute crime regardless of whether it has a direct nexus» (Kenneth, 1988)

Η διαδικασία της προσαγωγής των πειρατών προκειμένου να δικαστούν για τα εγκλήματά τους ενέχει τεράστια έξοδα για τις χώρες που αναλαμβάνουν να τους δικάσουν. Το κόστος ξεκινάει από τη σύλληψη των πειρατών και την προσαγωγή τους στη χώρα που θα δικαστούν, συνεχίζεται με τα έξοδα για τη συντήρηση και κράτηση τους, με τα έξοδα (δικηγόροι, διαδικασίες κτλ.) για τη διεξαγωγή της δίκης και ολοκληρώνεται με τα έξοδα για

τη φυλάκιση τους σε περίπτωση που βρεθούν ένοχοι. Ας μην παραλειφθούν και τα έξοδα επανένταξης των πειρατών στις χώρες τους σε περίπτωση που κριθούν αθώοι και για τον επαναπατρισμό των ενόχων μετά την έκτιση της ποινής τους. Αυτά για τις ανεπτυγμένες χώρες. Παράλληλα δίνεται σημαντική οικονομική βοήθεια και στις χώρες καταγωγής των πειρατών αλλά και σε άλλες χώρες της περιοχής, προκειμένου να πραγματοποιούνται εκεί οι δίκες και η φυλάκιση των ενόχων, ώστε να αποφορτίζεται και το δικαστικό σύστημα των ανεπτυγμένων χωρών. Επειδή μιλάμε για αναπτυσσόμενες χώρες με μηδενικούς ρυθμούς ανάπτυξης, η οικονομική αυτή βοήθεια δίνεται προκειμένου να χτιστεί και να αναπτυχθεί το ανύπαρκτο δικαστικό τους σύστημα από την αρχή. Αυτό εμπεριέχει το χτίσιμο καταστημάτων κράτησης (φυλακές), νομική εκπαίδευση των δικαστικών λειτουργών ώστε να κάνουν αποτελεσματικά τη δουλειά τους, ακόμα και προσπάθεια καταπολέμησης της διαφθοράς που κυριαρχεί στις χώρες αυτές προκειμένου το σύστημα να λειτουργεί ορθά και με διαφάνεια (Bowden et. al., 2010).

5.1.9 Κόστος Λειτουργίας των Διεθνών Οργανισμών

Η πειρατεία είναι ένα φαινόμενο που επηρεάζει τη διεθνή ναυσιπλοΐα και θέτει σε κίνδυνο το παγκόσμιο εμπόριο. Ως εκ τούτου, οι Διεθνείς Οργανισμοί όπως ΕΕ, ΟΗΕ, ΝΑΤΟ κτλ. έχουν επιδοθεί σε έναν αγώνα για να την καταστείλουν και να εξασφαλίσουν ασφαλή διέλευση στα εμπορικά καράβια ανά τον κόσμο, κάτι που φυσικά προϋποθέτει την επένδυση πόρων. Συνεπώς, υπάρχει το πραγματικό κόστος που ενέχεται και αναφερόμαστε στους μισθούς του ανθρώπινου δυναμικού που ασχολείται με την πειρατεία, διοικητικοί υπάλληλοι, στρατιωτικοί, κοινωνικές και δικαστικές υπηρεσίες κτλ. και φυσικά υπάρχει και το κόστος ευκαιρίας για αυτούς τους εργαζόμενους που θα μπορούσαν να ασχοληθούν με κάτι άλλο, δεδομένου ότι οι οργανισμοί αυτοί δεν ασχολούνται φυσικά μόνο με την πειρατεία αλλά και με μια πληθώρα άλλων υποθέσεων, εξίσου σημαντικών σε παγκόσμιο επίπεδο (Bowden et. al., 2010).

5.2 ΈΜΜΕΣΟ (ΜΑΚΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ) ΚΟΣΤΟΣ

Στην προηγούμενη παράγραφο αναλύθηκε ο αντίκτυπος και οι συνέπειες της πειρατείας στους άμεσα εμπλεκόμενους, που είναι η ναυτιλιακή εταιρεία, οι ναυτικοί, και οι χώρες που μετέχουν στους οργανισμούς που προσπαθούν να δώσουν ένα τέλος σε αυτή την εγκληματική διαδικασία.

Επειδή όμως η πειρατεία είναι ένα πολυδιάστατο και τελικά πιο περίπλοκο φαινόμενο, πρέπει να γίνει αναφορά και στα έμμεσα κόστη που ανακύπτουν.

5.2.1 Κόστος συνδεδεμένο με το τοπικό εμπόριο

Η πειρατεία όπως έχουμε αναφέρει πολλάκις στρεβλώνει την ομαλή διεξαγωγή του διεθνούς εμπορίου (Chalk, 2009). Τα καράβια και τα φορτία καθυστερούν, μερικές φορές χάνονται και δε φτάνουν ποτέ στον τελικό προορισμό τους. Οι ναυτιλιακές για να αποφύγουν να επωμιστούν τέτοια κόστη προβαίνουν ακόμα και στην αλλαγή των δρομολογίων των πλοίων τους. Αν η θαλάσσια περιοχή μιας χώρας είναι επίφοβη και η ίδια η χώρα θεωρηθεί ασταθής, ακόμα και αν διαθέτει εμπορικό λιμάνι, υπάρχει πάντα η πιθανότητα να αλλάξει η χάραξη των δρομολογίων και κάποια λιμάνια ακόμα και να εγκαταλειφθούν ως τελικοί προορισμοί. Επαγωγικά αυτό είναι καταστροφικό τόσο για τις χώρες αυτές όσο και για τις παράκτιες κοινωνίες που είχαν οφέλη από την εμπορική δραστηριότητα. Ταυτόχρονα η εμπορική απομόνωση των χωρών αυτών θα οδηγήσει σε αύξηση του κόστους των εισαγωγών τους. Λιγότεροι μεταφορείς θα φτάνουν στα μέρη αυτά, με αποτέλεσμα λιγότερα προϊόντα να φτάνουν στις χώρες αυτές που θα οδηγήσει σε δυσανάλογη αύξηση των τιμών τους, και τελικά θα γίνουν απρόσιτα στο μέσο πολίτη.

Επίσης η πειρατεία επηρεάζει την τοπική αλιεία που είναι ένας βασικός πυλώνας των παράκτιων αφρικανικών οικονομιών (Καρατράντος, 2009) καθώς στόχος των πειρατών είναι και τα αλιευτικά σκάφη (ξένα και τοπικά), με αποτέλεσμα λιγότεροι ψαράδες να βγαίνουν στα ανοιχτά με γνώμονα το φόβο. Στο σημείο αυτό υπάρχει αντίλογος. Η αύξηση της πειρατείας, οδηγεί μεν σε μείωση του αριθμού των στόλων που ψαρεύουν, μειώνεται όμως και η ποσότητα των αλιευμάτων. Αν αναλογιστούμε ότι από τις θαλάσσιες αυτές περιοχές προμηθεύονται με ψάρια και οστρακοειδή μεγάλες χώρες της Δύσης, αυτή η μείωση της ποσότητας τελικά θα αυξήσει την τιμή τους και θα αυξήσει και τα έσοδα για τις τοπικές εταιρίες που ασχολούνται με την αλιεία. Από την άλλη πλευρά, το κόστος είναι ανυπολόγιστο για τους τοπικούς ψαράδες που επιβιώνουν με τα ψάρια αυτά και που δυσκολεύονται εξαιρετικά να βγουν στα ανοιχτά για να κάνουν τη δουλειά τους με ασφάλεια.

Παραλλήλως με την αλιεία πλήγεται και ο τουρισμός (Ασαριώτη, 2014), που είναι βασική πηγή εισοδήματος για μέρη που είναι παραδοσιακοί τουριστικοί προορισμοί, όπως είναι οι Σεϋχέλλες ή ο Άγιος Μαυρίκιος. Όταν τα ιστιοπλοϊκά και τα πλοία κρουαζιέρας γίνονται στόχος πειρατών, είναι λογικό και επόμενο να παρουσιάζεται κάμψη της τουριστικής ζήτησης για τα μέρη αυτά, μειώνονται οι τιμές των τουριστικών πακέτων αλλά και ο αριθμός

των ταξιδιωτών και συνεπώς υπάρχουν διαφυγόντα κέρδη μεγάλων ποσών για αυτές τις οικονομίες.

Τέλος υπάρχει και η περίπτωση της Νιγηρίας που είναι εξαιρετική καθότι στο θαλάσσιο χώρο της γίνεται εξόρυξη πετρελαίου. Οι πειρατές εδώ δρουν διαφορετικά καθότι επιτίθενται και σε καράβια που σχετίζονται με τη βιομηχανία αυτή και στις πλατφόρμες εξόρυξης με σκοπό την κλοπή των πετρελαιοειδών. Εκτός λοιπόν του ότι ανακόπτεται η διαδικασία, μειώνεται και η τελική παραγωγή πετρελαίου κάτι που μπορεί να οδηγήσει σε ενεργειακές ελλείψεις στις χώρες για τις οποίες προορίζεται το εν λόγω καύσιμο. Απλά στο σημείο αυτό να σημειωθεί ότι ένα μέρος αυτών των επιθέσεων μπορεί να μην έχει ως στόχο τον προσπορισμό οικονομικού οφέλους, αλλά να στοχεύει στο να σαμποτάρει την εξόρυξη του μαύρου χρυσού, για πολιτικούς λόγους, καθότι εσχάτως γίνονται κινήσεις για το «μοίρασμα» του νιγηριανού πλούτου στους πολίτες (Bowden et. al., 2010).

5.2.2 Κόστος συνδεδεμένο με τον πληθωρισμό στα τρόφιμα

Καθότι η πλειοψηφία των πλοίων που κινούνται στους ωκεανούς είναι Bulk Carriers και ένα πολύ μεγάλο μέρος εξ αυτών μεταφέρουν χύδην φορτία βασικών τροφών όπως ρύζι, σιτάρι κτλ., όταν τα καράβια καθυστερούν να φτάσουν στον προορισμό τους είτε συλλαμβάνονται για πολύ καιρό από τους πειρατές, αυτό έχει ως αποτέλεσμα ολόκληρα φορτία είτε να χάνονται τελείως είτε να καταστρέφονται αν είναι νωπά. Τι σίγουρο είναι ότι δε φτάνουν στον προορισμό τους με τον ένα ή τον άλλο τρόπο με αποτέλεσμα να είναι μειωμένη η προσφορά τους και δεδομένης της ζήτησής τους, τελικά αυξάνονται οι τιμές τους σε παγκόσμια κλίμακα (Bowden et. al., 2010). Αυτή η αύξηση των τιμών των βασικών τροφίμων είναι λογικό να επηρεάζει ιδιαίτερα χώρες που είναι καθαρά εισαγωγικές όπως για παράδειγμα η Σομαλία και εντείνει το διατροφικό πρόβλημα. Ας μην ξεχνάμε ότι είναι μια χώρα που τα τελευταία 50 χρόνια πέρασε δύο λιμούς που κόστισαν τη ζωή σε πολλούς ανθρώπους. Το ζήτημα όμως αυτό έχει και παραπέρα επιπτώσεις σε πολιτικό και κοινωνικό επίπεδο ειδικά στις αναπτυσσόμενες χώρες. Η έλλειψη σε βασικά ήδη όπως είναι το ρύζι, το σιτάρι, το αλεύρι, η ζάχαρη κτλ., αποτελεί την απαρχή για εξεγέρσεις των μη εχόντων, συγκρούσεις, ακόμα και εμφύλιο πόλεμο, κοινωνική αστάθεια και ανασφαλές περιβάλλον που φυσικά αποτελεί τροχοπέδη για την οικονομική ανάπτυξη και συνεχίζεται ο φαύλος κύκλος της βίας.

5.2.3 Κόστος από διαφυγόντα εισοδήματα από το εξωτερικό

Η προαναφερθείσα αστάθεια σε πολιτικό και κοινωνικό επίπεδο καθώς και αυτή καθ' αυτή δράση των πειρατών σε συγκεκριμένες θαλάσσιες περιοχές, αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για επίδοξους επενδυτές προκειμένου να επιλέξουν τις χώρες που αντιμετωπίζουν αυτά τα προβλήματα για να επενδύσουν τα κεφάλαιά τους. Ως εκ τούτου αναζητούν ως εναλλακτικές λύσεις χώρες που το περιβάλλον είναι πιο σταθερό και ασφαλές. Με αυτό τον τρόπο δημιουργούνται διαφυγόντα εισοδήματα από το εξωτερικό, κάτι που μπορεί να έχει πολλές διαστάσεις. Για παράδειγμα λόγω των παραπάνω, πολλές εταιρίες προβαίνουν σε rerouting (αλλαγή δρομολογίου) με αποτέλεσμα να μειώνεται ο αριθμός των καραβιών που περνούν τη Διώρυγα του Σουέζ. Αν αναλογιστεί κανείς ότι τα fees για να περάσει ένα καράβι τη Διώρυγα κυμαίνεται από USD 200.000-600.000, αντιλαμβανόμαστε το μέγεθος των εισοδημάτων που χάνει η Αίγυπτος όταν περνούν λιγότερα πλοία από εκεί. Με τον ίδιο τρόπο χάνονται και εισοδήματα από τη μειωμένη τουριστική κίνηση που αναφέραμε και νωρίτερα.

5.2.4 Κόστος από την παρεμπόδιση του WFP (World Food Program)

Το WFP αποτελεί ένα παρακλάδι του ΟΗΕ που ασχολείται με τη διασφάλιση της τροφής προς χώρες που παρουσιάζουν έλλειψη βασικών ειδών. Μέσω της ανθρωπιστικής αυτής οργάνωσης οργανώνονται μεταφορές τροφίμων και φαρμάκων προς χώρες όπως η Σομαλία που μαστίζονται από πείνα και λιμούς. Συνήθως η μεταφορά των εν λόγω φορτίων γίνεται δια θαλάσσης. Λόγω των πειρατικών επιδρομών, οι αποστολές τροφίμων τίθενται σε κίνδυνο και πολλές φορές διακόπτονται ή καθυστερεί πολύ η ανθρωπιστική βοήθεια να φτάσει στον προορισμό της. Αν σκεφτούμε ότι 1.000.000 Σομαλοί έχουν άμεση ανάγκη τροφής προκειμένου να διατηρηθούν στη ζωή και 2.000.000 δυσκολεύονται εξαιρετικά να έχουν πρόσβαση σε τρόφιμα (World Food Program, 2016), κατανοούμε ότι το κόστος σε αυτή την περίπτωση δεν μπορεί απλά να μεταφραστεί σε αριθμούς. Το κόστος είναι ουσιαστικά οι ανθρώπινες ζωές που χάνονται από μια καθυστέρηση να φτάσουν τα φορτία στον προορισμό τους ή από μια απώλεια / καταστροφή τους από πειρατική επίθεση.

5.2.5 Περιβαλλοντικό Κόστος

Κι όμως η πειρατεία μπορεί να έχει επιπτώσεις στο περιβάλλον. Στα πλαίσια μιας επιδρομής σε ένα πλοίο και ειδικά δεξαμενόπλοιο, ενδέχεται το καράβι να μείνει ακυβέρνητο και να συγκρουστεί με κάποιο διερχόμενο πλοίο. Το ίδιο μπορεί να συμβεί αν το θέσουν οι πειρατές υπό τον έλεγχό τους και προσπαθήσουν να το οδηγήσουν σε ένα κρυφό αγκυροβόλιο. Τα πιο

καινούρια καράβια ειδικά είναι πλήρως αυτοματοποιημένα, με συστήματα τελευταίας τεχνολογίας και ενδέχεται οι πειρατές να μην έχουν τις γνώσεις να τα κουμαντάρουν. Αν προκληθεί σύγκρουση, είναι πολύ πιθανό να διαρρεύσει πετρέλαιο στη θάλασσα με όλες τις καταστροφικές επιπτώσεις που έχει μια πετρελαιοκηλίδα : οικολογική καταστροφή και για τη θάλασσα που είναι ζωντανός οργανισμός (ψάρια, βυθός κτλ.) αλλά και για τις παράκτιες περιοχές. Συνεπώς το κόστος σε μια τέτοια περίπτωση θα είναι και περιβαλλοντικής και οικονομικής φύσεως (Chalk, 2009).

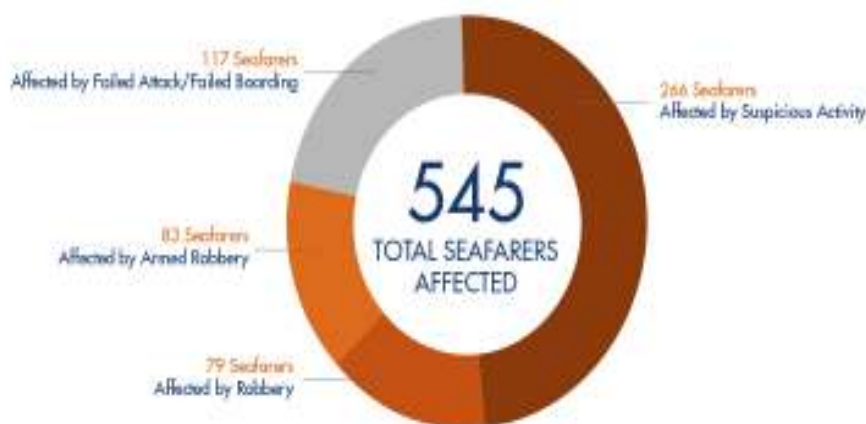
Ένα άλλο πιθανό σενάριο είναι το πλοίο μετά από επίθεση να μείνει ακυβέρνητο, να παρασυρθεί από τα θαλάσσια ρεύματα και είτε να συγκρουστεί με παρακείμενο καράβι ή να εμποδίζει τη διέλευση των άλλων πλοίων (ειδικά αν αυτό συμβεί σε θαλάσσιο δρόμο με μεγάλη κίνηση πλοίων) (Chalk, 2009), δημιουργώντας μεγάλες καθυστερήσεις στα δρομολόγια (καθυστερήσεις, σταλίες).

5.3 ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Σε αυτό το τμήμα του κεφαλαίου θα γίνει αναφορά σε αριθμητικά στοιχεία του κόστους της πειρατείας που αφορούν το προηγούμενο έτος, το 2016. Τα στοιχεία προέχονται από την ετήσια έκθεση για την πειρατεία του οργανισμού Oceans Beyond Piracy και αφορούν 4 περιοχές του πλανήτη που αυτή τη στιγμή θεωρούνται hot spots, την Ανατολική Αφρική, τη Δυτική Αφρική, την Ασία, την Καραϊβική και τη Λατινική Αμερική.

5.3.1. Στοιχεία κόστους για την Ανατολική Αφρική

α) Κόστος συνδεδεμένο με τον ανθρώπινο παράγοντα



Πηγή : Oceans Beyond Piracy <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/east-africa#humancostea>

Βάσει του παραπάνω σχήματος, στα 27 περιστατικά πειρατείας και ένοπλης ληστείας στην περιοχή του Ινδικού Ωκεανού, 545 συνολικά ναυτικοί επηρεάστηκαν. Οι 117 από αποτυχημένες προσπάθειες των πειρατών να επιβιβαστούν στο καράβι, οι 83 από ένοπλη ληστεία, οι 79 από απλή ληστεία και οι 266 από ύποπτη δραστηριότητα.

Παρότι μέσα στο 2016 δεν υπήρξε απαγωγή πληρώματος, δυστυχώς οι ανθρώπινες απώλειες δεν έλειψαν βάσει των παρακάτω στατιστικών :

Injuries and Deaths

Violence Type	Number of Incidents
Killed	1
Injury	15
Threatened	17
Total	33

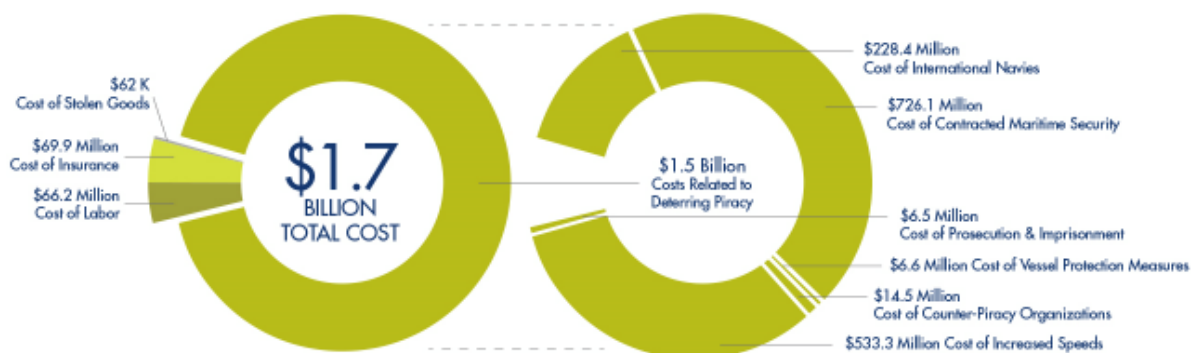
Πηγή : Oceans Beyond Piracy <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/east-africa#humancostea>

Επίσης, μέσα στο 2016 κρατήθηκαν όμηροι 8 άτομα, από το πλήρωμα του αλιευτικού Siraj, το οποίο καταλήφθηκε από Σομαλούς πειρατές στις 26/03/2015. Δυστυχώς είναι ακόμα υπό κράτηση, βάσει τελευταίων πληροφοριών (τελευταία ενημέρωση, Μάρτιος 2017) (Oceans Beyond Piracy, 2017).

Τέλος, στις 22/10/2016 απελευθερώθηκαν ύστερα από 4,5 χρόνια κράτησης σε άθλιες συνθήκες, 26 όμηροι, μέλη του πληρώματος του αλιευτικού Naham 3, το οποίο καταλήφθηκε από Σομαλούς πειρατές στις 26/03/2012!

β) Οικονομικό Κόστος

Στην παρακάτω εικόνα, φαίνεται το συνολικό οικονομικό κόστος που συνδέεται με την πειρατεία και την ένοπλη ληστεία και ανέρχεται στο 1,7 δις Δολάρια.



Πηγή : Oceans Beyond Piracy <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/east-africa#economiccostea>

Στην επόμενη εικόνα μπορούμε να δούμε τα κόστη που σχετίζονται με δραστηριότητες για την καταπολέμηση της πειρατείας τα οποία ανήλθαν στα 1.515.353.864 Δολάρια.

Παρατηρείται ότι το μεγαλύτερο πόσο διατέθηκε για πρόσληψη ειδικών φρουρών και το αμέσως επόμενο έχει να κάνει με το κόστος που συνδέεται με την αύξηση της υπηρεσιακής ταχύτητας των πλοίων. Τέλος κανένα αξιόλογο Rerouting δε σημειώθηκε στατιστικά, μέσα στο 2016.

Total Costs Related to Deterring Piracy

Type of Deterrence	Cost
International Naval Activities	\$228,361,072
Embarked Contracted Maritime Security	\$726,112,524
Vessel Protection Measures	\$6,585,030
Counter Piracy Organizations	\$14,455,209
Speeding	\$533,348,039
Rerouting	\$-
Prosecution and Imprisonment	\$6,491,090
Total	\$1,515,353,864

Πηγή : Oceans Beyond Piracy <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/east-africa#economiccostea>

Ακολούθως παρατίθενται τα κόστη που προκύπτουν λόγω της δραστηριότητας των Διεθνών Οργανισμών για την καταπολέμηση της πειρατείας, που ανήλθαν σε 14.455.208 Δολάρια,

Cost of Counter-Piracy Organizations

Organization	Cost
CGPCS Meetings	\$548,951
CGPCS Trust Fund	\$492,980
CRIMARIO	\$1,520,681
EUCAP Somalia	\$3,317,850
MASE	\$8,294,625
OBP Western Indian Ocean	\$280,121
Total	\$14,455,208

Πηγή : Oceans Beyond Piracy <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/east-africa#economiccostea>

καθώς και τα κόστη που συνδέονται με την προσαγωγή των πειρατών σε δίκη (USD 633.800) και με τη φυλάκισή τους (USD 5.857.290,00), ήτοι σύνολο 6.491.090 Δολάρια. Να αναφερθεί δε ότι το 2015 έλαβαν χώρα 4 δίκες σε αντίθεση με το 2016 που έλαβε χώρα μόνο μία και γι αυτό τα κόστη εμφανίζονται μειωμένα κατά 7% έναντι του 2015. (Oceans Beyond Piracy, 2017)

Cost of Prosecutions and Imprisonment

Region	Trials	Cost per Trial	Total Trial Cost	Pirates Imprisoned	Cost per Year of Imprisonment	Total Imprisonment Cost	2016 Regional Cost
Africa (less Seychelles, Kenya, and Mauritius)	0	\$228	\$0	609	\$730	\$444,570	\$444,570
Asia	0	\$7,314	\$0	237	\$376	\$89,488	\$89,488
Europe and Japan	1	\$633,800	\$633,800	96	\$47,794	\$4,588,224	\$5,222,024
North America	0	\$307,335	\$0	26	\$28,284	\$735,384	\$735,384
Total	1		\$633,800	969		\$5,857,290	\$6,491,090

Πηγή : Oceans Beyond Piracy <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/east-africa#economiccostea>

Αναφορικά με τα εργατικά κόστη, διάφορα συνδικάτα για τα δικαιώματα των ναυτικών (International Bargaining Forum, International Transport Worker's Federation, εθνικά σωματεία ναυτικών κτλ.), όρισαν συγκεκριμένες περιοχές για τις οποίες οι ναυτικοί δικαιούνται επιπρόσθετη πληρωμή όταν ταξιδεύουν σε αυτές, καθώς θέτουν σε κίνδυνο τη ζωή τους. Επίσης διατηρούν το δικαίωμα να αρνηθούν να ταξιδέψουν χωρίς να δεχτούν κυρώσεις. Το κόστος που αναλογεί σε αυτού του τύπου τις επιπρόσθετες πληρωμές υπολογίστηκε για το 2016 στα 66 εκατομμύρια δολάρια. Επίσης να σημειωθεί ότι οι ναυτικοί σε αιχμαλωσία, δεν πληρώνονται από τις εταιρίες τους για το διάστημα που κρατούνται. Οι διαφυγόντες λοιπόν μισθοί για το 2016 ανήλθαν σε 500.000 Δολάρια, κόστος που επωμίζονται οι εργαζόμενοι και οι οικογένειές τους.

Όσον αφορά τις ασφάλειες που πληρώνουν οι εταιρίες όταν τα καράβια τους διαπλέουν τις επικίνδυνες περιοχές, υπολογίστηκε ότι τα επιπρόσθετα ασφάλιστρα που πληρώθηκαν μέσα στο 2016 ανήλθαν στα 62 εκατομμύρια δολάρια, μείωση της τάξης του 4%, κάτι που όμως συνδέεται με την πίεση της αγοράς (μεγάλη προσφορά ασφαλειών, μείωση της τιμής των ασφαλιστρών) και όχι με τη μείωση του ρίσκου (Oceans Beyond Piracy, 2017)

Τελευταίο αλλά εξίσου σημαντικό είναι και το κόστος των κλοπιμαίων από το πλοίο και από το πλήρωμα (προσωπικά αντικείμενα, χρήματα κτλ.) το οποίο υπολογίστηκε ως ακολούθως :

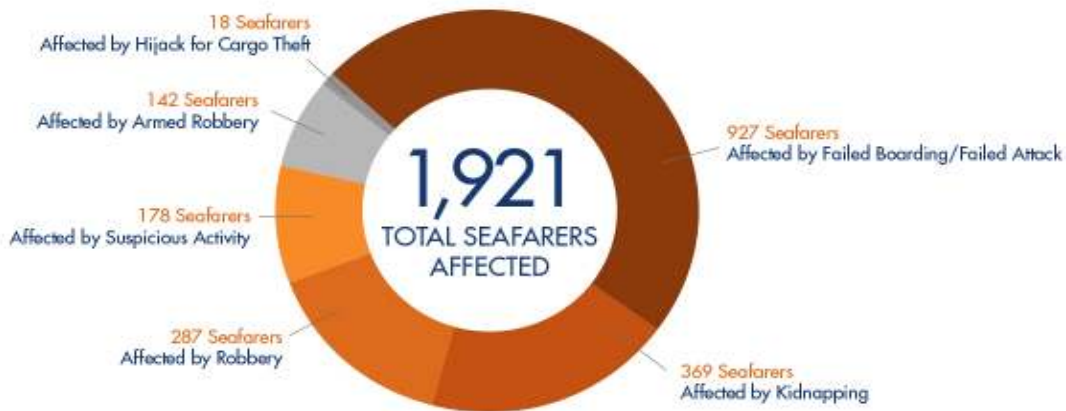
Stolen Ship Stores and Crew Belongings

Item Stolen	Cost Estimate (Low)	Cost Estimate (High)
Ship Stores and Equipment	\$52,500	\$183,750
Crew Belongings	\$9,707	\$18,828
Total	\$62,207	\$202,578

Πηγή : Oceans Beyond Piracy <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/east-africa#economiccostea>

5.3.2 Στοιχεία κόστους για τη Δυτική Αφρική

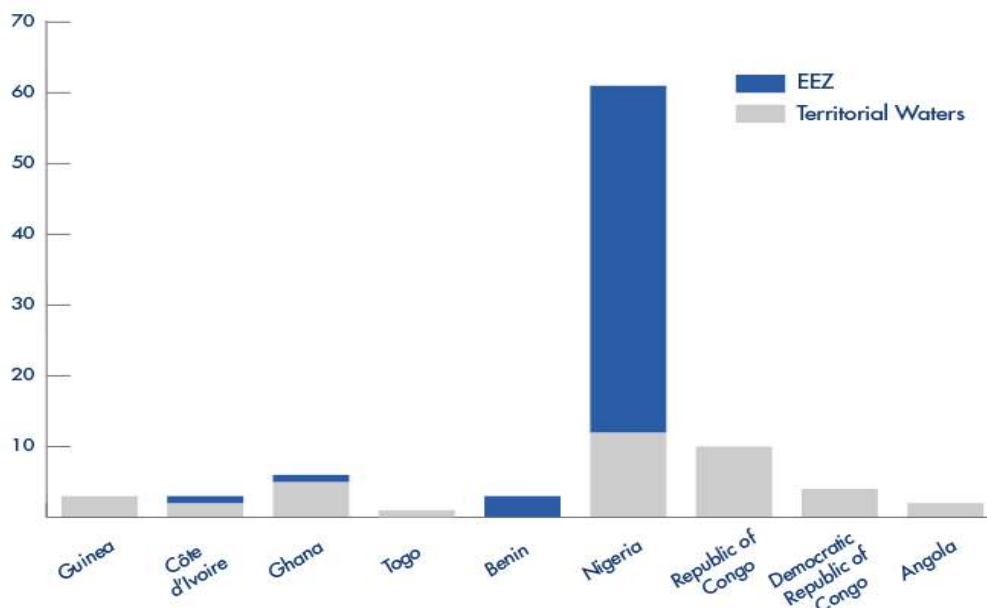
α) Κόστος συνδεδεμένο με τον ανθρώπινο παράγοντα



Πηγή : Oceans Beyond Piracy <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/west-africa#humancostwa>

Στη Δυτική Αφρική βλέπουμε γενικά πιο αυξημένα νούμερα. Στα 95 περιστατικά πειρατείας, 1921 ναυτικοί επηρεάστηκαν. Είναι σημαντικό το ότι οι 369 από αυτούς επλήγησαν με διάφορους τρόπους από απαγωγή αλλά η συντριπτική πλειοψηφία επηρεάστηκε από αποτυχημένες επιθέσεις.

Επίσης το παρακάτω διάγραμμα δείχνει ότι η πλειοψηφία των κρουσμάτων σημειώθηκε στα χωρικά ύδατα και στην ΑΟΖ της Νιγηρίας. Γι αυτό και τα νερά της χαρακτηρίζονται και ως τα πιο επικίνδυνα της Αφρικής.



Πηγή : Oceans Beyond Piracy <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/west-africa>

Σε αυτά τα περιστατικά, δε σημειώθηκε κανένας θάνατος, ωστόσο 96 άνθρωποι απήχθησαν , 7 τραυματίστηκαν και 181 απειλήθηκαν με όπλα και μάλιστα βαρύ οπλισμό.

Incidents of Seafarers Affected by Violence Type

Violence Type	Number of Incidents	Number of Seafarers Affected
Kidnapped	18	96
Injury	6	7
Threatened	23	181
Deaths	0	0

Πηγή : Oceans Beyond Piracy <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/west-africa#humancostwa>

β) Οικονομικό Κόστος



Πηγή : Oceans Beyond Piracy <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/west-africa#economiccostwa>

Βάσει των παραπάνω στοιχείων, το 2016 το συνολικό οικονομικό κόστος που συνδέεται με τις δραστηριότητες των πειρατών, ανήλθε σε 793,7 εκατομμύρια Δολάρια, περίπου το μισό από το υπολογισθέν κόστος για την Ανατολική Αφρική. Η αλήθεια είναι ότι η περιοχή της Σομαλίας ήταν για χρόνια η πιο επικίνδυνη περιοχή με τις περισσότερες επιθέσεις και τα μέτρα που ελήφθησαν, ήταν πολλά και κοστοβόρα. Αναφορικά με τη Δυτική Αφρική τα κόστη ανά ομάδα είναι ως ακολούθως :

Total Costs Related to Deterring Piracy

Type of Deterrence	Cost
International Naval Activities	\$41,000,000
Information Sharing and MSA	\$2,600,000
Regional Naval Activities	\$237,800,000
Contracted Maritime Security Services	\$345,900,000
Ship Protection Measures	\$3,900,000
Prosecution & Imprisonment	\$0
Counter-Piracy Organizations	\$4,900,000
Total	\$636,300,000

Πηγή : Oceans Beyond Piracy <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/west-africa#economiccostwa>

Στον παραπάνω πίνακα που δείχνει τα κόστη που συνδέονται με τις δραστηριότητες για την καταπολέμηση της πειρατείας, και πάλι το κόστος για τους φρουρούς (για τον κόλπο της Γουινέας είναι κυβερνητικές δυνάμεις ασφαλείας και όχι ιδιωτικές εταιρίες) έρχεται πρώτο σε μέγεθος και δεύτερο στη σειρά έρχεται το κόστος των τοπικών ναυτικών δυνάμεων για περιπολίες (αφορά κυρίως το νιγηριανό ναυτικό). Παρατηρούμε ότι δεν υπάρχει καν αναφορά για Rerouting ή αύξηση της υπηρεσιακής ταχύτητας καθότι ο Κόλπος της Γουινέας δεν είναι πέρασμα όπως τα νερά της Σομαλίας. Τα πλοία που πάνε στην περιοχή είτε σχετίζονται με την πετρελαϊκή βιομηχανία είτε πάνε για άλλου τύπου εμπορικές δραστηριότητες. Γι αυτό και πάρα πολλές επιθέσεις γίνονται στα αγκυροβόλια και όχι τόσο όταν το καράβι είναι εν κινήσει. Επίσης το κόστος για αυτοπροστασία του πλοίου είναι μικρότερο συγκριτικά με το αντίστοιχο της Δυτικής Αφρικής. Αυτό ίσως εξηγείται από το ότι δεν είναι ακόμα θεμελιωμένη στη συνείδηση των πλοιοκτητών η μεγάλη επικινδυνότητα της περιοχής και δε φροντίζουν να θωρακίσουν τα πλοία τους επαρκώς. Τέλος το κόστος για δίωξη και φυλάκιση των πειρατών είναι απλά μηδενικό καθότι στην περιοχή δεν έχει γίνει καμία προσαγωγή για πειρατεία (Oceans Beyond Piracy, 2017).

Ο επόμενος πίνακας αποτελεί καινούρια προσθήκη (συγκριτικά με την Ανατολική Αφρική), καθότι αναφέρει τα κόστη που σχετίζονται με τα τοπικά και εθνικά κέντρα διάδοσης της πληροφόρησης, ένα πολύ βασικό μέτρο για την καταπολέμηση της πειρατείας, όπως θα δούμε και παρακάτω.

Cost of Regional and National Information Sharing Centers

Initiative	Description	Cost	Information
Regional Coordination Centre for Maritime Security in Central Africa (CRESMAC)	Implemented through the Economic Community of Central African States.	\$403,385	Click for more information
Inter-regional Coordination Centre (ICC)	For the implementation of the Regional Strategy for Maritime Safety and Security in Central and West Africa; based in Yaoundé, Cameroon.	\$1,571,700	Click for more information
Regional Maritime Rescue Coordination Centers (RMRCC)	RMRCCs are operated in Monrovia and Lagos	\$330,000	RMRCCs are estimated at two-thirds the annual cost of MTISC, which ceased operations in June of 2016; if the organization had continued operating the 2016 budget would have been roughly \$500,00
Marine Domain Awareness for Trade-Gulf of Guinea (MDAT-GOG)	Operates out of Brest, France, and Portsmouth, England	N/A	
Zone D Center	Operates in Cotonou, Benin; Maritime Zone includes Togo, Benin, and Nigeria	N/A	
Zone E Center	Operates in Douala, Cameroon; Maritime Zone includes Cameroon, Equatorial Guinea, Gabon, and São Tomé and Príncipe	N/A	
Maritime Trade and Information Sharing Centre (MTISC)	Shipping industry initiative created by the Oil Companies International Marine Forum; located in Tema, Ghana; MTISC ceased operations in June 2016, but if the organization had continued operating the 2016 budget would have been roughly \$500,00	\$250,000	Approximate costs identified through discussions with various stakeholders.
Total		\$2,555,085	

Πηγή : Oceans Beyond Piracy <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/west-africa#economiccostwa>

Η επόμενη ομάδα κόστους αφορά τη λειτουργία των σκαφών που χρησιμοποιούνται για τη συνοδεία των εμπορικών πλοίων από και προς τα λιμάνια της περιοχής, από και προς τις πετρελαϊκές εγκαταστάσεις, από και προς τα αγκυροβόλια προκειμένου να κάνουν τις διαδρομές αυτές με ασφάλεια. Το εκτιμώμενο κόστος ανήλθε στα 12.434.000 Δολάρια.

Security Escort Costs

Delta Port Escorts	Annual Escorts	Cost per Escort	Annual Cost
Lagos to Warri	44	\$37,500	\$1,650,000
Warri to Onne	60	\$56,000	\$3,360,000
Lagos to Onne	116	\$64,000	\$7,424,000
Estimated Cost for Delta Escorts	-	-	\$12,434,000

Πηγή : Oceans Beyond Piracy <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/west-africa#economiccostwa>

Ο παραπάνω πίνακας αφορά πλοία που λειτουργούν ιδιωτικές εταιρίες σε σύμπραξη με το νιγηριανό ναυτικό. Υπάρχει όμως και η περίπτωση αμιγώς ιδιωτικών εταιριών με σκάφη για περιπολίες, η λειτουργία των οποίων κόστισε κατά μέσο όρο γύρω στα 110,1 εκατομμύρια Δολάρια.

Μέσα στα πλαίσια της προάσπισης της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, έχουν δημιουργηθεί και 4 «ζώνες ασφαλείας» στη Γκάνα, στο Τόγκο, στο Μπενίν και στη Νιγηρία, οι οποίες είναι

ουσιαστικά ασφαλή αγκυροβόλια. Η λειτουργία τους μέσα στο 2016 κόστισε 8,7 εκατομμύρια δολάρια. Ενδεικτικά :

Cost of Secure Zones by Country

Country	Zone	Annual Visits	Cost per Visit	Annual Cost
Nigeria	Secure Anchorage Area	589	\$10,500	\$6,184,500
Nigeria	STS Zone	854	\$3,000	\$2,562,000
Berlin	Secure Zones	701	N/A	N/A
Togo	Secure Zones	4,369	N/A	N/A
Ghana	STS Zone & Anchorage Area	962	N/A	N/A
Total		7,502		\$8,746,500

Πηγή : Oceans Beyond Piracy <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/west-africa#economiccostwa>

Επιπροσθέτως η ραγδαία αύξηση της επικινδυνότητας στην περιοχή, ενεργοποίησε και τη διεθνή κοινότητα που ανέπτυξε μια σειρά από πρωτοβουλίες για την καταπολέμηση της πειρατείας με συνολικό κόστος για το 2016 στα 4,9 εκατομμύρια δολάρια.

Cost of Counter-Piracy Organizations

Contributor	Cost
EU Maritime Transport Support	\$1,843,249.28
Critical Maritime Routes in the Gulf of Guinea Programme (CRIMGO)	\$1,658,925.02
EU Gulf of Guinea Inter-Regional Network (GoGIN)	\$110,595.00
OBP West Africa	\$153,698.00
Germany's contribution to information sharing systems	\$105,950.01
Total	\$4,872,417.31

Πηγή : Oceans Beyond Piracy <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/west-africa#economiccostwa>

Αναφορικά με το κόστος εργασίας, όπως για την περιοχή της Σομαλίας, έτσι και για τον Κόλπο της Γουινέας, οι ναυτικοί λόγω αυξημένου ρίσκου (η περιοχή έχει ήδη χαρακτηριστεί ως υψηλού κινδύνου, Gulf of Guinea IBF High Risk Area in 2016), έλαβαν ως επιπρόσθετη πληρωμή 114 εκατομμύρια δολάρια. Σε αντίθεση με τη Σομαλία όμως, εδώ οι ναυτικοί δικαιούνται πληρωμή για τις μέρες που μένουν αιχμάλωτοι σε περίπτωση ομηρίας πληρώματος. Οι 114 όμηροι στην περιοχή το 2016 έμειναν αιχμάλωτοι από 2-4 εβδομάδες και το ποσό αποζημίωσής τους υπολογίστηκε στα 57.000 δολάρια. Κανείς ωστόσο δεν μπορεί με σιγουριά να πει αν αυτό το ποσό πράγματι δόθηκε στους δικαιούχους του (Oceans Beyond Piracy, 2017).

Επίσης, όσον αφορά τις πληρωτέες ασφάλειες, οι πλοιοκτήτες πλήρωσαν επιπρόσθετα ασφάλιστρα ύψους 21 εκατομμυρίων περίπου, τα οποία αφορούν τους ασφαλιζόμενους κινδύνους του πολέμου (War Risk) και τον κίνδυνο Κ & Ρ (Kidnap & Ransom).

Τέλος, το κόστος που προέκυψε από τα κλεμμένα αντικείμενα τόσο του πλοίου όσο και του πληρώματος, υπολογίστηκε ως κάτωθι :

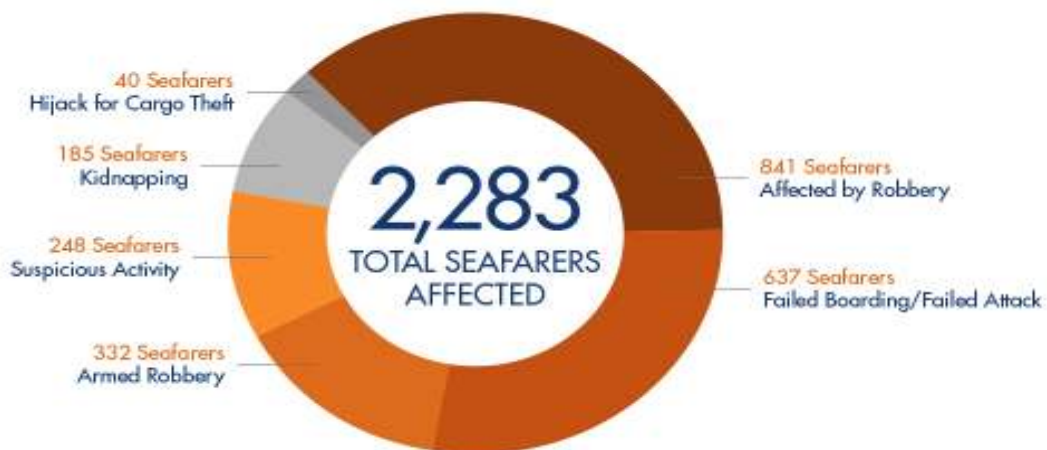
Cost of Stolen Goods

Item Stolen	Cost Estimate (Low)	Cost Estimate (High)
Ship Stores and Personal Belongings	\$180,000	\$630,000
Crew Belongings	\$155,312	\$301,248
	Total Cost Estimate (Low): \$335,312	Total Cost Estimate (High): \$931,248

Πηγή : Oceans Beyond Piracy <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/west-africa#economiccostwa>

5.3.3 Στοιχεία κόστους για την Ασία

α) Κόστος συνδεόμενο με τον ανθρώπινο παράγοντα



Πηγή : Oceans Beyond Piracy <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/se-asia#humancostse>

Όπως διαπιστώνουμε και από το σχήμα, στην περιοχή της Ασίας μέσα στο 2016, η πειρατεία, σε 129 περιστατικά, επηρέασε 2283 ναυτικούς, διόλου ευκαταφρόνητο μέγεθος, εκ των οποίων οι περισσότεροι εθίγησαν από ληστεία. Ανησυχητικός ωστόσο είναι ο αριθμός αυτών που επηρεάστηκαν από απαγωγή, 185, κάτι που δείχνει ότι έχει αρχίσει και αλλάζει η τάση των πειρατών, σε μια περιοχή που οι περισσότερες επιθέσεις ήταν με σκοπό τη ληστεία (hit & run).

Ο παρακάτω πίνακας δείχνει ότι σε αυτά τα περιστατικά δυστυχώς έχασαν τη ζωή τους 6 άνθρωποι, που είναι πολύ μεγάλος αριθμός αν τον συγκρίνουμε με αυτόν της Γουινέας (0) και της Σομαλίας (1). Επίσης απήχθησαν 68, που σημαίνει ότι πλέον και η Ασία είναι πολύ κοντά με τη Γουινέα στο θέμα κράτησης ομήρων καθώς και στη βιαιότητα των περιστατικών. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι από τους 6 συνολικά ανθρώπους που έχασαν τη ζωή τους, οι 2 ουσιαστικά εκτελέστηκαν μετά από πολλές μέρες κράτησης. Ο ένας αποκεφαλίστηκε ύστερα από 113 μέρες αιχμαλωσίας (ο Γερμανός Jurgen

Κantner από το γιωτ Rockall) και ο δεύτερος σκοτώθηκε ύστερα από 118 μέρες αιχμαλωσίας (ο Noel Esconde από το αλιευτικό Ramona 2) (Oceans Beyond Piracy, 2017).

Injuries and Deaths

Violence Type	Number of Incidents	Number of Seafarers Affected
Killed	3	6
Kidnapped	23	68
Injury	8	12
Threatened	33	146
Total	67	232

Πηγή : Oceans Beyond Piracy <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/se-asia#humancostse>

β) Οικονομικό Κόστος

Δυστυχώς για την περίπτωση της Ασίας δεν έχουμε συγκεκριμένα νούμερα να αναφέρουμε καθότι η πληροφόρηση για την περιοχή είναι περιορισμένη και κάποιοι αριθμοί που αναφέρονται ίσως δεν αντικατοπτρίζουν την πραγματικότητα. Για παράδειγμα τα κόστη των τοπικών ναυτικών δυνάμεων και των περιπολιών, για την καταπολέμηση της πειρατείας, είναι πολύ δύσκολο να συγκεκριμενοποιηθούν και να απομονωθούν, καθότι τα σώματα αυτά ασχολούνται και με άλλα ζητήματα πέραν της καταστολής της πειρατείας και της ανταπόκρισης τους σε ανάλογα περιστατικά (Oceans Beyond Piracy, 2017).

Αναφορικά με τα κόστη για τη δίωξη και τη φυλάκιση των πειρατών, τα οικονομικά στοιχεία και πάλι δεν είναι συγκεκριμένα παρότι μέσα στο 2016 έγιναν 23 συλλήψεις υπόπτων. Η μόνη περίπτωση για την οποία το Oceans Beyond Piracy, μπόρεσε να κάνει μια εκτίμηση είναι για την περίπτωση της πειρατείας του m/t Orkim Harmony το 2015, για την οποία δικάστηκαν και καταδικάστηκαν οι 8 ύποπτοι και το ποσό των εξόδων ανήλθε στα 10.322 δολάρια.

Πιο συγκεκριμένα είναι τα νούμερα για το κόστος του κλεμμένου εξοπλισμού από τα, πλοία, των κλεμμένων φορτίων και των προσωπικών αντικειμένων του πληρώματος και παρουσιάζονται ως κάτωθι,

Cost of Stolen Goods

Item Stolen	Cost Estimate (Low)	Cost Estimate (High)
Ship Stores and Equipment	\$457,500	\$1,601,250
Personal Effects	\$145,605	\$282,420
Cargo	\$3,242,818	\$3,242,818
Total	\$3,845,923	\$5,126,488

Πηγή : Oceans Beyond Piracy <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/se-asia#economiccostse>

Επίσης, αξιόλογες αλλαγές δρομολογίων δε λαμβάνουν χώρα στην Ασία, με μια μικρή εξαίρεση την παράκαμψη της Θάλασσας Σούλου, τα νερά της οποίας παρουσιάζονται και σήμερα που μιλάμε ως εξαιρετικά επικίνδυνα. Οι ασφάλειες από την άλλη δεν πρέπει να αυξήθηκαν το 2016 καθώς το εκτιμώμενο ρίσκο για τη περιοχή φαίνεται να υποβιβάστηκε από υψηλό σε απλά ανεβασμένο (Joint Cargo Committee, 2017).

Τέλος, υπολογίζεται για τους 67 ναυτικούς που πιάστηκαν όμηροι, ότι έχασαν περίπου 77,000 δολάρια εισόδημα μετά την απαγωγή τους και οι ναυτικοί μαζί με τις οικογένειές τους θα περίμεναν για το 2016 έλλειμμα της τάξεως του 1,1 εκατομμυρίου λόγω απαγωγής και ομηρίας.

5.3.4 Στοιχεία κόστους για Καραϊβική και Λατινική Αμερική

α) Κόστος συνδεδεμένο με τον ανθρώπινο παράγοντα



Πηγή : Oceans Beyond Piracy <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/latin-america#humancostla>

Βάσει του παραπάνω σχήματος, στην ευρύτερη περιοχή, σε 27 περιστατικά, επηρεάστηκαν 527 ναυτικοί, ενώ έχασαν τη ζωή τους δύο άνθρωποι και τραυματίστηκαν 7 όπως φαίνεται στον ακόλουθο πίνακα,

Injuries and Deaths

Violence Type	Number of Seafarers Affected
Killed	2
Injury	7
Threatened	286

Πηγή : Oceans Beyond Piracy <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/latin-america#humancostla>

β) Οικονομικό Κόστος

Τέλος, σημαντικό κόστος που απορρέει από την πειρατεία στην περιοχή είναι τα κλεμμένα αντικείμενα από τους επιβάτες και τα πληρώματα των θαλαμηγών και των επιβατηγών πλοίων, καθότι αυτού του τύπου τα πλοία είναι ο βασικός στόχος των πειρατών σε αυτά τα νερά. Σημειώθηκε δε και μια ληστεία φορτίου, 2.600 γαλόνια πετρελαίου diesel που εκλάπη μαζί με προσωπικά αντικείμενα του πληρώματος.

Cost of Stolen Goods

Item Stolen	Cost Estimate (Low)	Cost Estimate (High)
Ship Stores and Equipment	\$82,500	\$288,750
Crew Belongings	\$77,656	\$150,624
Cargo	\$2,476	\$2,476
Total	\$162,632	\$441,850

Πηγή : Oceans Beyond Piracy <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/latin-america#economiccostla>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

Η πειρατεία όπως έχουμε δει αποτελεί ένα παγκόσμιας εμβέλειας πρόβλημα που θέτει σε κίνδυνο την εμπορική δραστηριότητα, δημιουργεί ανωμαλία στη ροή των εμπορευμάτων και την εφοδιαστική αλυσίδα αλλά ταυτόχρονα θέτει σε κίνδυνο μυριάδες ανθρώπινες ζωές. Είναι λογικό λοιπόν μέσα στα χρόνια να έχουν γίνει προσπάθειες να αντιμετωπιστεί με ποικίλους τρόπους. Για να γίνει όμως αυτό θα πρέπει να έχει προηγηθεί και ρύθμιση από νομοθετική πλευρά, προκειμένου οι πειρατές να διώκονται, να δικάζονται διά της νομίμου οδού και να φυλακίζονται προς συμμόρφωσή τους. Η πειρατεία αφορά τη Ναυτιλία που έχει παγκόσμιο χαρακτήρα κάτι που σημαίνει ότι και η ρύθμισή του προβλήματος αυτού θα πρέπει να γίνει σε διεθνές επίπεδο και από νομοθετική άποψη.

Η αλήθεια είναι ότι μέσα στα χρόνια έχουν γίνει πολλά διεθνή συνέδρια που να μεν συμπεριλαμβάνουν την πειρατεία στην ατζέντα τους, ωστόσο κανένα δεν είναι αποκλειστικά αφιερωμένο στο πως θα εξαλειφθεί. (Ασαριώτη, 2014). Η πειρατεία αποτελεί το πρώτο έγκλημα που έχει χαρακτηριστεί ως έγκλημα εναντίον στη Διεθνή Νομοθεσία και που υπόκειται σε οικουμενική δικαιοδοσία (Shearer, 2010). Κάποτε ένας δικαστής σε μια πολύκροτη δίκη (Judge Moore, Lotus Case⁸), αποκάλυψε την πειρατεία «αδίκημα εναντίον του νόμου των εθνών» και τους πειρατές «εχθρούς της ανθρωπότητας – hostis humanis generis». Επίσης η πειρατεία έχει περιγραφεί ως «η μόνη πραγματική περίπτωση οικουμενικής δικαιοδοσίας που υπόκειται στο εθιμικό διεθνές δίκαιο» (Moore, 1927). Αντιλαμβανόμαστε λοιπόν, πόσο η νομική διάσταση της πειρατείας έχει απασχολήσει την παγκόσμια κοινότητα.

Στο κεφάλαιο αυτό θα εξετάσουμε το νομικό πλαίσιο αναφορικά με την πειρατεία, τα προβλήματα που προκύπτουν από την υιοθέτηση σχετικής νομοθεσίας, αν και με ποιο τρόπο διώκονται νομικά και δικάζονται οι πειρατές και θα γίνει αναφορά και στα ζητήματα περί δικαιοδοσίας των εμπλεκομένων κρατών. Σε κάποιες περιπτώσεις οι απαντήσεις δεν είναι απόλυτες καθώς, όπως σε όλες τις νομοθεσίες, παίζει πολύ μεγάλο ρόλο το πως ερμηνεύει κανείς τους εκάστοτε νόμους. Κάτι τέτοιο προϋποθέτει σε βάθος ανάλυση των νομικών θεμάτων που ανακύπτουν, κάτι που ξεπερνά το σκοπό της παρούσας εργασίας.

⁸ Lotus Case : πρόκειται για μια πολύκροτη δίκη εν έτει 1927 που έλαβε χώρα ενώπιον του Permanent Court of International Justice, το οποίο αποφάσισε για θέματα δικαιοδοσίας αναφορικά με ένα ναυτικό ατύχημα μεταξύ ενός γαλλικού και ενός τούρκικου πλοίου.

<https://ruwanthikagunaratne.wordpress.com/2012/07/27/lotus-case-summary/>

6.1 ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΝΕΔΡΙΑ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

6.1.1 United Nations Convention On The Law Of the Sea (UNCLOS)

Το UNCLOS είναι μια διεθνής συμφωνία η οποία υπογράφηκε στο Montego Bay στη Jamaica στις 10 Δεκεμβρίου του 1982 και τέθηκε σε ισχύ αρκετά χρόνια αργότερα, στις 16 Νοεμβρίου του 1994. Είναι η απόρροια του UNCLOS III (Third United Nation conference on the Law of the Sea) που διεξήχθη μεταξύ 1973 και 1982. Το UNCLOS περιλαμβάνει αρκετά θέματα. Πιο συγκεκριμένα προσδιορίζει τα όρια των χωρικών υδάτων των κρατών, τις περιοχές που μπορούν να πραγματοποιηθεί εκμετάλλευση των πλουτοπαραγωγικών πηγών που υπάρχουν στους ωκεανούς πχ πετρέλαιο, φυσικό αέριο, αλιεύματα κτλ., την εκμετάλλευση των ΑΟΖ (αποκλειστικές οικονομικές ζώνες), θέτει τους κανόνες για τη ναυσιπλοΐα στους ωκεανούς, για τις θαλάσσιες έρευνες, θέτει θέματα όπως η παράνομη μετανάστευση και η σωματεμπορία και τέλος υπογραμμίζει τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των κρατών αναφορικά με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από ρύπανση (Williams, 2015)

Μεταξύ όλων αυτών, θέτει και νομικό πλαίσιο που αφορά την πειρατεία και ζητήματα δικαιοδοσίας των κρατών. Αυτή η αναφορά γίνεται κατά κύριο λόγο στα άρθρα 100-107 και στο άρθρο 110

Άρθρο 100 : Χρέος για συνεργασία για την καταστολή της πειρατείας

« Όλα τα κράτη θα συνεργαστούν κατά το μέγιστο προκειμένου να εξαλειφθεί η πειρατεία στα πελάγη ή σε οποιοδήποτε άλλο μέρος, εκτός της δικαιοδοσίας οποιασδήποτε χώρας. »

Το Άρθρο 100 είναι αρκετά σημαντικό γιατί ουσιαστικά καλεί τα κράτη να συνεργαστούν για την αντιμετώπιση του προβλήματος, κάτι που δείχνει την ανησυχία της διεθνούς κοινότητας. Η πειρατεία είναι υπαρκτή και αποτελεί ρεαλιστικό πρόβλημα οπότε και η συνεργασία μεταξύ των κρατών είναι το πρώτο και σημαντικότερο βήμα.

Άρθρο 101 : Ορισμός της πειρατείας

« Η πειρατεία συνίσταται από τα ακόλουθα :

(α) Οποιοσδήποτε παράνομες πράξεις βίας ή κράτησης ή οποιαδήποτε πράξη λεηλασίας που διαπράττεται για ιδιωτικό όφελος από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ενός ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους και κατευθύνεται :

1. Στην ανοικτή θάλασσα, εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους ή κατά προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων επί του πλοίου ή του αεροσκάφους.
2. Εναντίον πλοίου, αεροσκάφους, προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων σε μέρος εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους

(β) Κάθε πράξη εκούσιας συμμετοχής στη λειτουργία ενός πλοίου ή αεροσκάφους με τη γνώση των γεγονότων που το καθιστούν πειρατικό πλοίο ή αεροσκάφος

(γ) κάθε πράξη υποκίνησης ή σκόπιμης διευκόλυνσης μιας από τις πράξεις που περιγράφονται στο εδάφιο (α) και (β).

Ο ορισμός αυτός είναι πολύ σημαντικός καθώς εισάγει το ζήτημα της οικουμενικής δικαιοδοσίας σε θέματα πειρατείας, στην ανοικτή θάλασσα, στις περιοχές εκτός δικαιοδοσίας των κρατών και στην ΑΟΖ (αποκλειστική οικονομική ζώνη όπου η κάθε χώρα έχει κυριαρχικά δικαιώματα αλλά όχι εθνική κυριαρχία). Όχι όμως στα χωρικά ύδατα των χωρών και στα νερά της ενδοχώρας των κρατών (λίμνες, ποτάμια κτλ.).

Με μια προσεκτική ματιά θα δούμε ότι για να χαρακτηριστεί ένα συμβάν ως πειρατεία πρέπει να πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις :

α) Οι επιθέσεις πρέπει να είναι υποκινούμενες από προσωπικό όφελος που δεν είναι απαραίτητα μόνο το οικονομικό, ο προσπορισμός χρημάτων δηλαδή. Μπορεί να είναι και αισθήματα μίσους και επιθυμία για εκδίκηση. Σε καμία περίπτωση μια επίθεση δεν είναι πειρατική αν τα κίνητρα είναι πολιτικά.

β) Πρέπει να εμπλέκονται 2 πλοία δηλαδή η επίθεση θα πρέπει να γίνεται από ένα δεύτερο ιδιωτικό πλοίο. Συνεπώς μια εσωτερική πειρατεία, από το πλήρωμα ή κάποιον επιβάτη εναντίον του ίδιου του πλοίου στο οποίο επιβαίνουν, δεν αποτελεί πειρατεία.

(γ) Πρέπει να ικανοποιείται ο ορισμός του «πειρατικού πλοίου» κάτι που αναφέρεται στο Άρθρο 103 και πιο συγκεκριμένα :

«Ένα πλοίο ή αεροσκάφος θεωρείται πειρατικό, αν προορίζεται να χρησιμοποιηθεί από τα πρόσωπα που το ορίζουν, για τις πράξεις που αναφέρονται στο Άρθρο 101. Το αυτό ισχύει και αν το πλοίο ή αεροσκάφος έχει ήδη χρησιμοποιηθεί για μια τέτοια πράξη εφόσον παραμένει υπό τον έλεγχο των προσώπων που είναι ένοχα για αυτή την πράξη.»

(δ) Αδικήματα όπως υποκίνηση μιας πράξης ή διευκόλυνσή της. Και αυτά συνιστούν πράξεις πειρατείας.

(ε) Διάκριση μεταξύ ιδιωτικού και κυβερνητικού πλοίου. Για παράδειγμα αν μια επίθεση γίνει σε ένα ιδιωτικό πλοίο από ένα κυβερνητικό, αυτό δεν αποτελεί πειρατεία (εκτός αν το πλήρωμα έχει κάνει ανταρσία και έχει πάρει τον έλεγχο του πλοίου (UNCLOS Art. 102).

Άρθρο 105 : Σύλληψη πειρατικού πλοίου ή αεροσκάφους

« Στην ανοιχτή θάλασσα ή σε οποιοδήποτε άλλο μέρος που είναι εκτός της δικαιοδοσίας οποιασδήποτε χώρας, κάθε χώρα μπορεί να συλλάβει ένα πειρατικό καράβι ή αεροσκάφος, είτε πλοίο ή αεροσκάφος που έχει καταληφθεί από πειρατές και είναι ακόμα υπό τον έλεγχο του, και να συλλάβει τα πρόσωπα και να κατάσχει και τα περιουσιακά στοιχεία πάνω στο καράβι. Τα δικαστήρια του κράτους που έκανε τη σύλληψη, μπορούν να αποφασίσουν για τις ποινές που πρέπει να επιβληθούν και επίσης μπορούν να καθορίσουν τις ενέργειες που πρέπει να γίνουν αναφορικά με το πλοίο, αεροσκάφος ή περιουσιακό στοιχείο, πάντα βάσει των δικαιωμάτων των τρίτων μερών, ενεργώντας καλή τη πίστει. »

Το Άρθρο 105 ξανααναφέρει το ζήτημα της παγκόσμιας δικαιοδοσίας σε ζητήματα πειρατείας και συγκεκριμένα καθορίζει που και με ποιο τρόπο μπορεί ένα πλοίο να συλλάβει ένα πειρατικό σκάφος και τους πειρατές, πάντα σεβόμενος τους διεθνείς νόμους και ιδιαιτέρως αυτούς που αφορούν τα ανθρώπινα δικαιώματα.⁹ Η «οικουμενική δικαιοδοσία» επίσης κατά κάποιο τρόπο αποτελεί εξαίρεση στην αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας πάνω σε ένα καράβι (Ασαριώτη, 2014). Επίσης για πρώτη φορά γίνεται αναφορά και στο ποιος είναι αρμόδιος και μπορεί να δικάσει ένα τέτοιο αδίκημα (δεν το αναγάγει σε υποχρέωση που έχει το κράτος που έκανε τη σύλληψη αλλά το αναφέρει ως δυνατότητα που έχει αυτό το κράτος). Εν ολίγοις ουσιαστικά η χώρα που κάνει τη σύλληψη ποινικοποιώντας την πειρατεία με την υιοθέτηση σχετικής νομοθεσίας, έχει τη δυνατότητα να δικάζει τέτοια εγκλήματα και να επιβάλλει σχετικές ποινές. Αξίζει δε να σημειωθεί ότι για να γίνει η σύλληψη ενός πειρατικού σκάφους από ένα πλοίο στην ανοιχτή θάλασσα, δεν είναι προαπαιτούμενο να υπάρχει σύνδεσμος μεταξύ της χώρας που ασκεί τη δικαιοδοσία και του υπόπτου για πειρατεία, του πλοίου «θύμα» ή του πλοίου «θύτη». (Ασαριώτη, 2014)

Τα προαναφερόμενα άρθρα είναι πολύ σημαντικά αφενός γιατί για πρώτη φορά θεσμοθετείται πλαίσιο για την πειρατεία, ένα πολύ σημαντικό βήμα προκειμένου να προχωρήσουν οι χώρες στην αντιμετώπισή της. Αφετέρου η «οικουμενική δικαιοδοσία» που

⁹ Δικαίωμα στην ανθρώπινη μεταχείριση, Απουσία αυθαίρετης κράτησης, Δικαίωμα για μεταφορά ενώπιον δικαστή χωρίς καθυστέρηση, Δικαίωμα για δίκαιη δίκη και αποφυγή έκδοσης σε χώρα στην οποία ισχύει η θανατική ποινή.

παραχωρείται και αφορά την ανοιχτή θάλασσα, τις περιοχές εκτός δικαιοδοσίας κάποιου κράτους και την ΑΟΖ, ουσιαστικά διακρίνει την πειρατεία από την ένοπλη ληστεία, η οποία γεωγραφικά αφορά περιστατικά στα χωρικά ύδατα, στα αρχιπελάγη και στα ύδατα εντός της χώρας (ποτάμια, λίμνες, λιμνοθάλασσες). Τέτοιες περιπτώσεις αφορούν μόνο το αντίστοιχο παράκτιο κράτος (IMO, 2010).

Ολοκληρώνοντας την αναφορά στο UNCLOS να σημειωθεί ότι δεν είναι το μοναδικό διεθνές συνέδριο που αφορά και την πειρατεία. Υπάρχουν πολλές Συνθήκες, έταιρα Συνέδρια, νομικές αρχές και νομικά εργαλεία που το συμπληρώνουν. Αποτελεί όμως πάντα τη βάση που προσαρμόζεται και αναπτύσσεται (Williams, 2015).

6.1.2 SUA Convention & Protocols

(Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against The Safety of Maritime Navigation)

Το SUA Convention ακολούθησε το UNCLOS προκειμένου να συμπληρώσει τα κενά στις αρχές που το διείπαν. Πραγματοποιήθηκε το 1988 και είναι απόρροια ενός περιστατικού που έγινε πάνω στο πλοίο Achille Lauro το 1985¹⁰ (Ασαριώτη, 2014), το οποίο και έδειξε καταφανώς τις αδυναμίες του UNCLOS. Το περιστατικό αφορούσε Παλαιστίνιους τρομοκράτες που παρίσταναν τους επιβάτες και κατέλαβαν το πλοίο. Η πράξη αυτή όμως δεν ενέπνευσε στον ορισμό του UNCLOS για την πειρατεία καθώς το κίνητρο ήταν πολιτικό (και όχι προσωπικό όφελος) και δεν πληρούσε ούτε την προϋπόθεση της ανάμιξης 2 πλοίων.

Αναφορικά με το SUA Convention αξίζει να σταθούμε σε συγκεκριμένα σημεία και κυρίως σε αυτά που συμπληρώνουν το UNCLOS και πιο συγκεκριμένα :

- Με το Άρθρο 3 αυξάνει τον αριθμό των αδικημάτων που καλύπτει, χωρίς όμως να τα διακρίνει σε πειρατεία ή σε ένοπλη ληστεία (SUA Convention Art.3, 1988). Ωστόσο πολλά από τα αδικήματα που αναφέρει εμπεριέχουν στοιχεία πειρατείας και καλύπτονται από το συγκεκριμένο συνέδριο. Σε κάποια σημεία ξεφεύγει σημαντικά από το UNCLOS. Για παράδειγμα δε θέτει περιορισμό στον αριθμό των συμμετεχόντων πλοίων σε ένα περιστατικό, τουτέστιν η κατάλειψη ενός πλοίου από επιβαίνοντες επίσης θεωρείται αδίκημα. Επίσης αναφορικά με το κίνητρο, ξεπερνάει την εξυπηρέτηση ιδιωτικού οφέλους του UNCLOS και αναφέρει ως προϋπόθεση το άτομο να δρα εσκεμμένα και παράνομα. Επιπροσθέτως κάνει την ασφάλεια του

¹⁰ Για περισσότερες πληροφορίες στο <https://www.britannica.com/event/Achille-Lauro-hijacking>

πλοίου στοιχείο κλειδί και οτιδήποτε θέτει σε κίνδυνο την ασφαλή ναυσιπλοΐα ή το πλοίο το ίδιο, αυτομάτως χαρακτηρίζεται ως αδίκημα. Συνεπώς αφού και η πειρατική δράση θέτει σε κίνδυνο ένα πλοίο, τότε και αυτή διέπεται από τις αρχές του SUA Convention.

- Από γεωγραφική σκοπιά, με το Άρθρο 4 το SUA Convention διευρύνει τη δικαιοδοσία που αναφέρεται στο UNCLOS. Πιο συγκεκριμένα περιλαμβάνει πλέον και τα χωρικά ύδατα (εκτός από την ανοιχτή θάλασσα και την ΑΟΖ) υπό τις συνθήκες που περιγράφονται στην παράγραφο 4(1) (SUA Convention Art. 4(1), 1988).
- Το Άρθρο 5 αποτελεί ένα από τα πιο σημαντικά άρθρα του SUA Convention καθώς θέτει θέμα υποχρέωσης των Κρατών μερών να εκδώσουν και να διώξουν ποινικά τους συλληφθέντες για πειρατεία, ποινικοποιώντας το αδίκημα στην εθνική τους νομοθεσία και λαμβάνοντας υπόψιν ότι πρόκειται για μια πολύ σοβαρή αξιόποινη πράξη. Ωστόσο δεν καθορίζει συγκεκριμένες ποινές για τα κράτη μέλη (Ασαριώτη, 2014), αλλά το αφήνει στη διακριτική τους ευχέρεια. Αυτή η έλλειψη συμφωνίας στο θέμα των ποινών, μπορεί να δημιουργήσει θέματα καθότι οι ύποπτοι για πειρατεία φυσικά θα κάνουν κάθε δυνατή προσπάθεια να εκδοθούν σε χώρες που οι επιβαλλόμενες ποινές δε θα είναι τόσο αυστηρές, σε περίπτωση καταδίκης τους (Proshanto, 2004). Να σημειωθεί ότι με αυτό το Άρθρο το SUA πάει ένα βήμα παραπέρα από το UNCLOS, που απλά καλούσε τις χώρες μέλη να πράξουν τα παραπάνω χωρίς να θέτει θέμα υποχρέωσης.
- Στο Άρθρο 6 το SUA Convention θέτει θέματα δικαιοδοσίας των κρατών. Σε αυτό το σημείο υστερεί έναντι του UNCLOS, καθότι απαιτεί να υπάρχει σύνδεσμος μεταξύ του κράτους που ασκεί δικαιοδοσία και του υπόπτου, του πειρατικού πλοίου ακόμα και των θυμάτων. Πιο συγκεκριμένα ένα κράτος μπορεί να ασκήσει δικαιοδοσία αν το αδίκημα έχει γίνει εναντίον ή πάνω σε πλοίο που φέρει τη σημαία του, επίσης αν γίνει στο εθνικό του έδαφος ή και στα χωρικά του ύδατα ή αν το αδίκημα διαπραχθεί από πρόσωπο που φέρει την αυτή εθνικότητα (SUA Convention Art. 6(1) (α)-(c), 1988). Το άρθρο θέτει και κάποιες άλλες προϋποθέσεις αλλά το κοινό χαρακτηριστικό όλων είναι ότι το κράτος δε δικαιούται να ασκήσει οικουμενική δικαιοδοσία (σε αντίθεση με το UNCLOS άρθρο 101). Αυτό είναι από τα λίγα σημεία , ίσως και το μοναδικό που το SUA παρουσιάζεται πιο «περιορισμένο» από το UNCLOS.

- Τα Άρθρα 7 & 8, περιλαμβάνουν κάποιους κανόνες για τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται από τα κράτη μέλη, αναφορικά με την προσωρινή κράτηση, φυλάκιση και μεταφορά των υπόπτων που βρέθηκαν στα εδάφη των κρατών αυτών (SUA Convention Art.7, 1988). Το άρθρο 8 δίνει τη δυνατότητα στον καπετάνιο ενός караβιού με σημαία κράτους μέλους, να παραδώσει στις αρχές κάποιου άλλου κράτους μέλους, πρόσωπο που θεωρείται ύποπτο για τα αδικήματα όπως περιγράφονται στο Άρθρο 3. Το κράτος μέλος έχει υποχρέωση να δεχτεί τον ύποπτο εκτός αν υπάρχουν βάσιμες αμφιβολίες ότι για την περίπτωση αυτή δεν ισχύουν οι αρχές του SUA Convention.

Το SUA Convention του 1988 περιλαμβάνει και ένα Πρωτόκολλο που αναφέρεται ως Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against The Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf (SUA PROT), 1988. Όπως μαρτυρά και ο τίτλος, εδώ δεν έχουμε να κάνουμε με παραβάσεις και αδικήματα εναντίον πλοίου αλλά με παραβάσεις και αδικήματα (όπως αυτά περιγράφονται στο SUA, έναντι σταθερών πλατφορμών (εξεδρών).

Τέλος το 2005 υπογράφηκε άλλο ένα Πρωτόκολλο που μετονόμασε το SUA Convention 1988 & It's Protocol σε 2005 SUA Convention & 2005 SUA Protocol, που εισήγαγε κάποιες αλλαγές. Οι κυριότερες είναι οι κάτωθι :

α) Εισάγει 3 νέες κατηγορίες αδικημάτων ως κάτωθι,

- Χρήση του ίδιου του πλοίου ως όπλο ή ως μέσον για την πραγματοποίηση τρομοκρατικών ενεργειών
- Η μεταφορά όπλων ή ανάλογου εξοπλισμού όπου μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως όπλα μαζικής καταστροφής
- Υιοθέτηση νέων διαδικασιών για τη μεταφορά ατόμων που κατηγορούνται για αδικήματα βάσει του Συνεδρίου κατά της Τρομοκρατίας του ΟΗΕ.

β) Δίνει το δικαίωμα σε μια χώρα μέλος να μπορεί να επιβιβαστεί στην ανοιχτή θάλασσα, σε πλοίο με σημαία άλλης χώρας μέλους αν υπάρχουν βάσιμες υποψίες ότι το πλοίο ή πρόσωπο πάνω στο πλοίο, έχει αναμιχθεί ή σκοπεύει να αναμιχθεί σε αδίκημα που περιγράφεται στο Άρθρο 3 του SUA Convention 1988. Επίσης απαιτείται η άδεια από το κράτος της σημαίας προκειμένου να γίνει η επιβίβαση.

γ) Διευρύνει τη δικαιοδοσία ενός κράτους ώστε να περιλαμβάνει όχι μόνο πλοία με τη δική του σημαία αλλά και πλοία τρίτων χωρών. Ουσιαστικά έρχεται ένα βήμα πιο κοντά με το

UNCLOS σε αυτό το ζήτημα όπου υπήρχε αρχικά μια περιορισμένη αντιμετώπιση του θέματος. Επίσης δίνει τη δυνατότητα στις χώρες μέλη να προλαμβάνουν επιθέσεις και να καταδιώκουν τους παραβάτες σε θαλάσσιες ζώνες στην ανοιχτή θάλασσα αλλά στα όρια των ακτών (Williams, 2015).

Παρακάτω θα γίνει αναφορά σε δύο ακόμα διεθνή συνέδρια που συνδέονται έμμεσα με την πειρατεία, δηλαδή δε γίνεται άμεση αναφορά του όρου αλλά λόγω περιεχομένου συμπληρώνουν το UNCLOS και το SUA Convention.

6.1.3 Διεθνές Συνέδριο κατά της Κράτησης Ομήρων, 1979 (International Convention Against the Taking of Hostages)

Σκοπός του Συνεδρίου ήταν να προωθήσει τη συνεργασία των χωρών με σκοπό τον καθορισμό και την υιοθέτηση μέτρων για την πρόληψη, δίωξη και τιμωρία όλων των πράξεων που οδηγούν σε κράτηση ομήρων και το χαρακτηρισμό των πράξεων αυτών ως τρομοκρατικών ενεργειών (UNODC, 1979).

Είναι προφανής η σύνδεση του Συνεδρίου αυτού με την πειρατεία καθώς η συνήθης δράση των πειρατών έχει να κάνει και με σύλληψη και κράτηση του πληρώματος (κατάσταση ομηρίας) ακόμα και μήνες προκειμένου να πληρωθούν λύτρα.

6.1.4 Συνέδριο του ΟΗΕ για την Καταπολέμηση του Διεθνούς Οργανωμένου Εγκλήματος, 2000 (United Nations Convention Against Transnational Organized Crime) – UNTOC

Σκοπός του Συνεδρίου είναι και πάλι η προώθηση της συνεργασίας μεταξύ των χωρών προκειμένου να αντιμετωπιστεί το οργανωμένο έγκλημα πιο αποτελεσματικά, σε παγκόσμιο επίπεδο. Ούτε και εδώ αναφέρεται ρητά η πειρατεία, ωστόσο το περιεχόμενο του συνεδρίου είναι σαφέστατα σχετικό με τις προσπάθειες καταπολέμησης και νομικής δίωξης των αδικημάτων που χαρακτηρίζονται ως πειρατεία (UNODC, 2004).

Μετά από την παραπάνω αναφορά στο νομικό θεσμικό πλαίσιο που θέτουν οι διεθνείς οργανισμοί, θα ήταν χρήσιμο να γίνει και αναφορά συγκεκριμένα για τις περιοχές που το ζήτημα της πειρατείας είναι φλέγον ζήτημα και χρήζει επέμβασης και λύσης.

Στη συνέχεια του κεφαλαίου μας θα γίνει μια σύντομη παρουσίαση του τι ισχύει από νομικής απόψεως στην περιοχή της Σομαλίας, στον Κόλπο της Γουινέας και στην περιοχή της Νοτιοανατολικής Ασίας.

6.2 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΣΟΜΑΛΙΑΣ

Η Σομαλία αποτελεί μια πολύ ιδιαίτερη περίπτωση αναφορικά με το νομικό θεσμικό πλαίσιο που διέπει το έγκλημα της πειρατείας. Αποτελεί τη ζωντανή απόδειξη ότι η οικουμενική δικαιοδοσία που εισήγαγαν οι διεθνείς συνθήκες δεν είχε τα επιθυμητά αποτελέσματα καθότι μένουν κάποια κενά που δεν επιτρέπουν τελικά τη νομική δίωξη όλων των πειρατών.

Η διεθνής κοινότητα για να μπορέσει να υπερκεράσει τα όποια θέματα εγείρονται ως προς την επιτυχή δίωξη των πειρατών και την καταστολή του φαινομένου, προέβη στην υιοθέτηση μιας σειράς ψηφισμάτων¹¹ που επιτρέπουν στο στρατιωτικό προσωπικό των πλοίων που περιπολούν στην περιοχή, να εισέρχονται στα χωρικά ύδατα της Σομαλίας αλλά και στο εθνικό έδαφος της χώρας (SC Res. 1851), προκειμένου να καταστείλουν πειρατικές δράσεις και την ένοπλη ληστεία, χρησιμοποιώντας όλα τα απαραίτητα μέσα για να καταστείλουν αυτές τις πράξεις, υποκείμενοι πάντα στη διεθνή νομοθεσία και σεβόμενοι τους νόμους περί ανθρωπίνων δικαιωμάτων (SC Res. 1816, Υποσ. 30, Παρ. 7).

Πιο πάνω χαρακτηρίσαμε τη Σομαλία ως ειδική περίπτωση γιατί αυτά τα ψηφίσματα φαινομενικά καταστρατηγούν τις Διεθνείς Συνθήκες περί δικαιοδοσίας, χωρικών υδάτων κτλ. Γι αυτό το λόγο πρέπει να αναφερθεί ότι το Συμβούλιο Ασφαλείας οδηγήθηκε στην υιοθέτηση αυτών των ψηφισμάτων μεν, αλλά ισχύουν τα κάτωθι :

- Οι αποφάσεις αυτές πάρθηκαν με τη συναίνεση της Μεταβατικής Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης της Σομαλίας¹², ύστερα από αίτημά της.
- Θα είναι σε ισχύ για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο (SC Res 1816, Υποσ. 30)¹³
- Αφορούν μόνο τη Σομαλία και σε καμία περίπτωση δε μεταβάλλουν αποφάσεις διεθνών συνεδρίων ούτε και δύνανται να δημιουργήσουν εθιμικό διεθνές δίκαιο.¹⁴

Τα ψηφίσματα αυτά συνεπώς διευκολύνουν την καταδίωξη και σύλληψη των πειρατών. Τί συμβαίνει όμως με την προσαγωγή και τη νομική τους δίωξη; Η Σομαλία όπως έχει αναφερθεί, είναι μια κατεστραμμένη χώρα και η ανυπαρξία κεντρικής σταθερής κυβέρνησης, είναι υπεύθυνη και για την απουσία εθνικών ή και τοπικών δικαστηρίων στα οποία θα μπορούσαν να δικαστούν άμεσα οι ύποπτοι. Η απουσία λοιπόν εθνικού δικαστικού συστήματος τελικά οδηγεί σε απελευθέρωση των υπόπτων για πειρατεία πριν καν

¹¹ SC Res 1816, 1838, 1846, 1851, 1897, 1918, 1950, 1976, 2015, 2020, 2077, 2125

¹² S.C. Res. 1816, Υποσ. 30, Παρ. 2; S.C. Res. 1846, Υποσ 30, Παρ. 1.

¹³ S.C. Res. 1816, Υποσ 30, Παρ 7; S.C. Res. 1846, Υποσ 32, Παρ 10; S.C. Res. 1851, Υποσ 32, Παρ 6.

¹⁴ S.C. Res. 1816, Υποσ 30, Παρ 9; S.C. Res. 1846, Υποσ 32, Παρ 11; S.C. Res. 1851, Υποσ 32, Παρ 10.

προσαχθούν ενώπιον του νόμου, καθότι οι χώρες που κάνουν τη σύλληψη τελικά αποφεύγουν να μεταφέρουν στην επικράτειά τους τους υπόπτους, προκειμένου να δικαστούν σε δικό τους εθνικό δικαστήριο. Ένα τέτοιο σχέδιο πράγματι δεν είναι ρεαλιστικό καθότι προϋποθέτει το πολεμικό πλοίο ενός κράτους απομακρυσμένου από τη Σομαλία, να διασχίσει άπειρη απόσταση για να μεταφέρει ύποπτους για πειρατεία στην επικράτειά του, προκειμένου να δικαστούν. Εκτός αυτού, ελλοχεύει πάντα ο κίνδυνος για τη χώρα που έκανε τη σύλληψη, αν δικαστούν εκεί οι πειρατές, καταδικαστούν και φυλακιστούν, μετά την έκτιση της ποινής τους, να ζητήσουν πολιτικό άσυλο (Wolf, 2008) προβάλλοντας ως αιτιολογία τη βαρβαρότητα της σομαλικής κυβέρνησης (Etzioni, 2011) Από την άλλη η έκδοσή τους στη Σομαλία δεν αποτελεί ενδεδειγμένη λύση γιατί θα αντιμετωπίσουν πιθανότατα θανατική ποινή. Ας σημειωθεί ότι γενικά οι χώρες αποφεύγουν την έκδοση ατόμων σε χώρες που επιβάλλουν τη θανατική ποινή. Οπότε αυτό που τελικά συμβαίνει είναι να αφήνονται ελεύθεροι λίγες μέρες μετά τη σύλληψή τους. (Kontorovich, 2010).

Σαν απάντηση στα παραπάνω, έχουν γίνει κάποιες προτάσεις για το που πρέπει να γίνει η νομική δίωξη και εκδίκαση των συλληφθέντων πειρατών :

- Στη χώρα, το πλοίο της οποίας έκανε τη σύλληψη
- Σε μια τρίτη χώρα που ανήκει στην περιοχή
- Στο εθνικό δικαστήριο τρίτης χώρας που δεν ανήκει στην περιοχή
- Δημιουργία ενός ή περισσότερων διεθνών ή υβριδικών δικαστικών ιδρυμάτων (Fink & Galvin, 2009; Kontorovich & Art, 2010; Tullio, 2009)
- Δημιουργία τοπικού δικαστηρίου κατόπιν συμφωνίας μεταξύ χωρών στην περιοχή και με τη συμμετοχή του ΟΗΕ (Karim, 2014)

Προτάσεις τέτοιου τύπου έχουν γίνει πολλές από τους ειδικούς, ωστόσο καμία δε φαίνεται βιώσιμη στην πραγματικότητα, καθότι δημιουργούνται διάφορα ερωτήματα αναφορικά με τη νομιμότητα τέτοιων μορφωμάτων, το πόσο ρεαλιστική και εφικτή είναι η λειτουργία τους, αν γίνονται σεβαστά τα ανθρώπινα δικαιώματα, τα κόστη που προκύπτουν κτλ.

Στο σημείο αυτό πρέπει να τονίσουμε ότι παρόλα τα μέτρα, τις προτάσεις, τα διεθνή συνέδρια κτλ., οι χώρες αναφορικά με τη δίωξη των Σομαλών πειρατών είναι συγκρατημένες καθώς έχει παρατηρηθεί ότι είναι πολύ μικρός ο αριθμός των χωρών εκτός της περιοχής που προσάγουν τους πειρατές δικαστικά. Επίσης μικρός είναι και ο αριθμός των χωρών στην περιοχή που το κάνουν, οπότε τελικά η Σομαλία είναι εκείνη που διώκει κατά το μεγαλύτερο ποσοστό τους πειρατές της. Ως εκ τούτου, το πιο σωστό θεωρητικά θα ήταν τα δικαστήρια να

δημιουργηθούν μέσα στη Σομαλία αφού πρώτα ενδυναμωθούν οι θεσμοί και το δικαστικό σύστημα εις ολόκληρον.

Τέλος να σημειωθεί ότι υπάρχουν και 2 δικαστικά ιδρύματα που με κάποιες προϋποθέσεις θα μπορούσαν να δικάζουν εγκλήματα πειρατείας και ένοπλης ληστείας.

- ITLOS – International Tribunal for the Law of the Sea

Δημιουργήθηκε υπό το UNCLOS προκειμένου να εκδικάζει τις διαφωνίες που προκύπτουν από την εφαρμογή των αρχών του συνεδρίου. (UNCLOS, 1982)¹⁵. Οι ορισμένοι δικαστές του σαφώς και είναι καλοί γνώστες των νομικών θεμάτων που αφορούν τη θάλασσα αλλά υπάρχουν σοβαρές αμφιβολίες για το αν θα ήθελαν ή θα είχαν τις γνώσεις να εκδικάζουν και ποινικά θέματα και δει εγκλήματα όπως είναι η πειρατεία. Επίσης για να μπει η δίωξη της πειρατείας κάτω από τη δικαιοδοσία του ITLOS, θα έπρεπε να γίνουν αλλαγές στην αρχική συνθήκη. Τέλος η έδρα του ιδρύματος είναι στο Αμβούργο, μέρος πολύ μακριά από τις περιοχές που πλήττονται από πειρατικές επιθέσεις.

- ICC – International Chamber of Commerce

Παρότι το συγκεκριμένο ίδρυμα έχει ως σκοπό να προάγει το διεθνές εμπόριο και τις επενδύσεις ως οχήματα για αέναη ανάπτυξη και ευημερία¹⁶, έχει υπάρξει η σκέψη να ενταχθεί η δίωξη των υπόπτων για πειρατεία υπό τη δικαιοδοσία του. Όπως και στην περίπτωση του ITLOS όμως, υπάρχουν κάποια πρακτικά κωλύματα, όπως το ότι θα πρέπει να γίνουν αλλαγές στη δομή του ιδρύματος. Επίσης η έδρα του που είναι η Ολλανδία δε διευκολύνει τη μεταφορά και εκδίκαση των πειρατών συν το ότι οποιαδήποτε νομική δίωξη και προσαγωγή θα είναι και εξαιρετικά κοστοβόρα διαδικασία.

6.3 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΚΟΛΠΟΥ ΤΗΣ ΓΟΥΙΝΕΑΣ

Είναι γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια όλη η ανησυχία της διεθνούς κοινότητας είχε στραφεί προς την περιοχή της Ανατολικής Αφρικής με εστιασμένο το ενδιαφέρον προς τη σομαλική πειρατεία και τις καταστροφικές συνέπειες και τα προβλήματα που δημιουργούσε στη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Μέσα σε αυτή την αναταραχή, η διεθνής κοινότητα παραγνώρισε το γεγονός ότι το φαινόμενο υπήρχε και σταδιακά εξελισσόταν και σε άλλες δύο περιοχές, στη δυτική Αφρική και στη Νοτιοανατολική Ασία. Και πραγματικά έχουμε φτάσει σήμερα

¹⁵ UNCLOS Annex 6, Art 21, 1982

¹⁶ <https://iccwbo.org/about-us/who-we-are/>

να λέμε ότι τα μισά περιστατικά πειρατείας ανά τον κόσμο συμβαίνουν στον Κόλπο της Γουινέας και στη Νοτιοανατολική Ασία (Fellab-Brown, 2014). Τα νερά της Νιγηρίας θεωρούνται τα πιο επικίνδυνα και επισφαλή ίσως σε ολόκληρο τον κόσμο με τα Στενά της Μαλάκα και την Ινδονησία να ακολουθούν κατά πόδας από το 2008 (Perouse De Montclos, 2012). Επίσης ας μην ξεχνάμε ότι ο κόλπος της Γουινέας που εκτείνεται από τη Σενεγάλη έως την Αγκόλα, αποτελεί ουσιαστικά πηγή οικονομικής ζωής και ανάπτυξης και για τις παράκτιες αλλά και για τις χώρες που βρίσκονται στην ενδοχώρα, και όχι μόνο. Τα ενεργειακά αποθέματα και το πετρέλαιο που υπάρχει στην περιοχή (Chalk, 2014), είναι πολύ καλοί λόγοι για τη διεθνή κοινότητα να εστιάσει την προσοχή της στο ολοένα και διογκούμενο πρόβλημα της πειρατείας..

Αυτή η αυξανόμενη ανησυχία των κρατών φαίνεται ξεκάθαρα από 2 ψηφίσματα του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ. Με το ψήφισμα 2018 (του 2011), το 15μελές Συμβούλιο «καταδικάζει όλες τις πράξεις πειρατείας στην περιοχή του κόλπου της Γουινέας», καλεί τις χώρες όλης της περιοχής και την Επιτροπή του κόλπου της Γουινέας, σε συνδυασμό με τις χώρες των σημαιών, τις χώρες των θυμάτων αλλά και των θυτών (που ήσκησαν πειρατεία ή ένοπλη ληστεία), να συνεργαστούν προς τη δίωξη των δραστών αλλά και αυτών που διευκολύνουν και χρηματοδοτούν τέτοιες πράξεις. Επίσης καλωσορίζει το ενδεχόμενο διεξαγωγής μιας Συνόδου Κορυφής όλων των αρχηγών των κρατών του κόλπου προκειμένου να συσχεφθούν για μια ολοκληρωτική αντιμετώπιση. Τέλος ενθαρρύνει τις χώρες της περιοχής να αναπτύξουν μια περιεκτική στρατηγική μέσα από : ανάπτυξη τοπικών νόμων και κανονισμών που θα ποινικοποιούν την πειρατεία και την ένοπλη ληστεία στη θάλασσα, τη δημιουργία ενός τοπικού θεσμικού πλαισίου για να καταπολεμήσει τέτοιες πράξεις και την ανάπτυξη και ενδυνάμωση της τοπικής νομοθεσίας προκειμένου να εφαρμόσουν σχετική διεθνή συμφωνία για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, πάντα βάσει διεθνούς νομοθεσίας (United Nations, 2011).

Τονίζεται δε, το σημείο περί δίωξης των πειρατών και ανάπτυξης σχετικής νομοθεσίας καθώς η έλλειψη πολιτικής θέλησης που χαρακτηρίζει τα κράτη της περιοχής (Eneku, 2015), είναι βασική αιτία για το πολύ μικρό έως και μηδενικό ποσοστό ποινικής δίωξης των πειρατών, κάτι που κατά συνέπεια οδηγεί και στην αποθράσυνση τους.

Μετά το ψήφισμα του 2011 έρχεται το 2012 το ψήφισμα 2039 που δείχνει ότι τα πράγματα χειροτέρευαν μέσα σε ένα χρόνο διότι πλέον το Συμβούλιο εκφράζει το σοβαρό του προβληματισμό και ανησυχία για την πειρατεία στον Κόλπο της Γουινέας και πλέον

παροτρύνει πιο επιτακτικά τις χώρες της περιοχής να πραγματοποιήσουν τη Σύνοδο Κορυφής ώστε να αναπτύξουν μια κοινή θαλάσσια στρατηγική απέναντι στην απειλή (United Nations, 2012). Ως λογικό αναφέρει ξανά την ανάγκη δημιουργίας νομικού θεσμικού πλαισίου για την ποινική δίωξη των πειρατών, καθότι δεν αρκεί απλά η αναγνώριση ενός προβλήματος, αλλά απαιτείται και η νομική στήριξη του ζητήματος προκειμένου να αντιμετωπιστεί αποτελεσματικά.

Όπως αντιλαμβανόμαστε στα διεθνή χωρικά ύδατα ισχύει κανονικά η διεθνής νομοθεσία καθώς και οι αρχές του UNCLOS και των SUA Conventions. Τι ισχύει όμως για τα χωρικά ύδατα του κάθε κράτους της περιοχής του κόλπου καθώς και για τα νερά των παράκτιων περιοχών?

6.3.1 Εθνική Νομοθεσία και Θεσμικό Πλαίσιο

Όπως σε όλα τα ζητήματα, έτσι και στο θέμα της πειρατείας είναι καλύτερα να προλαμβάνει κανείς από το να θεραπεύει (Randrianantenaina, 2013). Για να θεραπεύσει όμως κάποιος θα πρέπει να ανατρέξει στην αφετηρία του προβλήματος και στην προκειμένη περίπτωση θα πρέπει να ξεκινήσει από τη στεριά, από την κεντρική κυβέρνηση και τις στρατηγικές που χαράσσει, από την ψήφιση νόμων που ξεκάθαρα ποινικοποιούν την πειρατεία καθώς και από το νομικό καθεστώς που θα νομιμοποιεί τις συγκεκριμένες στρατηγικές. Για τη λύση προβλημάτων όπως η πειρατεία, σαφώς και θα χρειαστεί συνεργασία μεταξύ των χωρών (και της περιοχής και ευρύτερα) και ανταλλαγή πληροφοριών και γνώσεων, ωστόσο παραμένει εθνικό πρόβλημα της κάθε χώρας που το αντιμετωπίζει και επιβάλλεται να αντιμετωπιστεί έτσι.

Το βασικό ζήτημα που αντιμετωπίζουν οι χώρες της περιοχής υποστηρίζεται ότι είναι και η ανεπαρκής νομοθεσία αναφορικά με την πειρατεία και την ένοπλη ληστεία στη θάλασσα αλλά και η μειωμένη ικανότητα να επιβληθεί η σχετική νομοθεσία (Euuku, 2015). Για παράδειγμα στη Νιγηρία, ο ποινικός κώδικας δεν περιλαμβάνει καν την πειρατεία ή την ένοπλη ληστεία στη θάλασσα σαν αδίκημα παρά μόνο αναφέρεται γενικά και αόριστα στην ένοπλη ληστεία (Turkish Maritime, 2015). Ταυτόχρονα οι δυνάμεις επιβολής του νόμου δεν διαθέτουν καν την εξειδίκευση και τη γνώση να περισυνελλέξουν στοιχεία απαραίτητα για την ποινική δίωξη των πειρατών με αποτέλεσμα ενώ διέπραξαν το αδίκημα να αφήνονται ελεύθεροι.

Για να μπορέσουν οι χώρες να το αντιπαρέλθουν αυτό, έχουν γίνει διάφορες κινήσεις. Για παράδειγμα η NIMASA¹⁷ παρουσίασε ένα Νομοσχέδιο (Bill on Suppression of Piracy & Other Unlawful Acts at Sea) στην Εθνική Συνέλευση το 2012, το οποίο όμως μέχρι το 2015 δεν είχε ενεργοποιηθεί. Το Νομοσχέδιο στηριζόταν σε διάφορες, επικυρωμένες από τη Νιγηρία, Συνθήκες του IMO, με σκοπό να ενταχθούν στην εθνική νομοθεσία και να δημιουργήσουν το απαραίτητο θεσμικό πλαίσιο. Δίνουν σαφή ορισμό στην πειρατεία και στα εγκλήματα στη θάλασσα με σκοπό τη νομική δίωξη και τιμωρία των πειρατών. Μεταξύ των θεμάτων που συμπεριέλαβε είναι και τα ακόλουθα :

- Χαρακτηρίζει ως «ένοπλη ληστεία στη θάλασσα», παράνομες πράξεις που λαμβάνουν χώρα στα χωρικά ύδατα της Νιγηρίας και ως πειρατεία, τις παράνομες πράξεις που λαμβάνουν χώρα στα ύδατα εκτός των νιγηριανών χωρικών υδάτων.
- Δίδεται δικαιοδοσία στο Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο και η νομική δίωξη μπορεί να γίνει από το Γενικό Εισαγγελέα ή από τον υπουργό ή από τη NIMASA.
- Καθορίζει, ανάλογα με τη σοβαρότητα του κάθε αδικήματος, τις ποινές (κατάσχεση περιουσιακών στοιχείων, αποκατάσταση σε προκληθείσες ζημιές, πρόστιμα, ακόμα και θανατική ποινή). Είναι ενδιαφέρον ότι τίθεται υπό σκέψη και η έκδοση εγκληματία.
- Εφαρμογή των διατάξεων του UNCLOS και των SUA Conventions
- Τίθεται η σκέψη της δυνατότητας επιβίβασης εξουσιοδοτημένων αξιωματούχων πάνω σε πλοία που θεωρούνται ύποπτα και να ακολουθείται συγκεκριμένη διαδικασία ελέγχου. Βασική προϋπόθεση είναι η παραπάνω διαδικασία να γίνεται σεβόμενη τη διεθνή νομοθεσία, τους διεθνείς νόμους περί ανθρωπίνων δικαιωμάτων και φυσικά την εθνική νομοθεσία της Νιγηρίας.
- Ανταλλαγή πληροφοριών και συντονισμός κινήσεων μεταξύ των υπηρεσιών στη Νιγηρία, των αρχών των χωρών στην ευρύτερη περιοχή του κόλπου της Γουινέας και των φορέων της ναυτιλιακής βιομηχανίας και του ιδιωτικού τομέα εν γένει. Αυτή η συνεργασία θα μπορέσει να δώσει περισσότερα στοιχεία και να αποκαλύψει ποιοι

¹⁷ NIMASA (Nigerian Maritime Administration and Safety Agency) Περισσότερα στο <http://www.turkishmaritime.com.tr/the-danger-of-piracy-in-nigeria-23352h.htm>

βρίσκονται πίσω από τα κυκλώματα των πειρατών καθώς και ποιοι τους χρηματοδοτούν. (Igbokwe, 2012)

Οι πιο πρόσφατες πληροφορίες αναφορικά με την εφαρμογή του παραπάνω Νομοσχεδίου λένε ότι πλέον είναι έτοιμο να ψηφιστεί και να περάσει στην εθνική Νομοθεσία και να εφαρμοστεί. Τον Απρίλιο του 2017 ήταν ήδη στη διάθεση του εκτελεστικού οργάνου της Κυβέρνησης, με σκοπό άμεσα να περάσει στη νομοθετική υπηρεσία προκειμένου να γίνει επεξεργασία του και να γίνει νόμος του κράτους. Η κυβέρνηση της Νιγηρίας φαίνεται ότι έλαβε υπόψιν τα αυξημένα κρούσματα πειρατείας μέσα στο 2016 και έδωσε προτεραιότητα στην ψήφιση του Νομοσχεδίου καθώς συχνά κατηγορείται ότι δεν εκμεταλλεύεται στο έπακρον και με ορθό τρόπο τα κοιτάσματα που υπάρχουν στα ύδατα της ενώ οι τρίτες χώρες το πετυχαίνουν καλύτερα. (Salau, 2017).

6.3.2 Τοπική Νομοθεσία και Θεσμικό Πλαίσιο

Πέραν του ζητήματος της δημιουργίας εθνικής νομοθεσίας που θα ποινικοποιεί την πειρατεία, τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει μεγάλο ενδιαφέρον και η αντιμετώπιση του ζητήματος από νομική πλευρά σε τοπικό όμως επίπεδο, μέσω σύστασης τοπικών δικαστηρίων. Τα τοπικά δικαστήρια θα οδηγήσουν στην επιβολή ενός και μόνο ορισμού της πειρατείας, που θα είναι κοινός για όλες τις περιοχές. (Collins, Hassan, 2009) ως προς τις επιβαλλόμενες ποινές και τις διαδικασίες που ακολουθούνται, κάτι που θα κάνει και πιο αποτελεσματική και άμεση την ποινική δίωξη των υπόπτων. Η σύσταση των τοπικών δικαστηρίων θα στηριχτεί στα ήδη υπάρχοντα θεσπίσματα περί συνεργασίας μεταξύ των χωρών και θα μιμηθεί το Διεθνές Ποινικό Δικαστήριο ως προς τον τρόπο οργάνωσής τους (Bassiouni, 2003).

Πιο συγκεκριμένα τα κράτη μέλη θα δημιουργήσουν ένα πεδίο εφαρμογής, σε γεωγραφικό επίπεδο που θα συμπεριλαμβάνει και τα χωρικά ύδατα και την ανοιχτή θάλασσα και στο οποίο το τοπικό δικαστήριο θα μπορεί να έχει δικαιοδοσία. Τα δικαστήρια αυτά επειδή θα είναι απόρροια συνθήκης, δε θα δρουν αυθαίρετα. Ουσιαστικά θα συμπληρώνουν τα τοπικά δικαστικά συστήματα και δε θα τα αντικαθιστούν (Bassiouni, 2003). Επίσης δε θα παραβαίνουν την εθνική κυριαρχία των χωρών μελών.

6.4 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΣΙΑΣ

Όπως είναι αναμενόμενο και στην περιοχή της Νοτιοανατολικής Ασίας, αναφορικά με τα διεθνή ύδατα και την ανοιχτή θάλασσα, ισχύει ό,τι και στις προηγούμενες περιπτώσεις,

τουτέστιν ισχύουν οι διεθνείς συνθήκες όπως UNCLOS & SUA Convention. Συνεπώς βάσει UNCLOS, όταν η πράξη λάβει χώρα στην ανοιχτή θάλασσα, όπου ισχύει η ελεύθερη ναυσιπλοΐα (mare liberum), εμπίπτει στην κατηγορία της πειρατείας ενώ όταν συμβεί εντός χωρικών υδάτων ενός κράτους, χαρακτηρίζεται ως ένοπλη ληστεία και είναι ζήτημα της αντίστοιχης παράκτιας χώρας. Κατά συνέπεια, αυτό που έχει ενδιαφέρον και σε αυτή την περίπτωση είναι να εξετάσουμε τι συμβαίνει σε τοπικό επίπεδο και ποιο είναι το νομοθετικό πλαίσιο.

Πριν αναλυθεί το ζήτημα αυτό πρέπει να αναφέρουμε ότι 5 χώρες της περιοχής (Ινδονησία, Μαλαισία, Φιλιππίνες, Σιγκαπούρη και Ταϊλάνδη), υπέγραψαν στις 8/8/1967 μια διακήρυξη, την ASEAN Declaration¹⁸ όπου, μεταξύ άλλων, εισήγαγε τη συνεργασία σε τοπικό επίπεδο μεταξύ των κρατών μερών, προκειμένου να επιτύχουν ειρήνη, πρόοδο, ανάπτυξη, ευημερία αλλά τόνιζε και το ότι η μια χώρα δε θα πρέπει να επεμβαίνει στα ζητήματα της άλλης. Αυτό είναι ένα αρκετά σημαντικό σημείο καθότι σίγουρα αποτελεί αγκάθι στην πλήρη και αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ των κρατών προκειμένου να πατάξουν την πειρατεία, συν τα ζητήματα περί δικαιοδοσίας που προκύπτουν.

Η παραπάνω διακήρυξη τα κατοπινά χρόνια εμπλουτίστηκε και συμπληρώθηκε. Μια από τις προσθήκες που είναι πολύ σημαντική είναι το ASEAN Plan of Action To Combat Transnational Crime¹⁹. Η προσθήκη αυτή μιλάει για ποινικοποίηση της παράνομης διακίνησης ναρκωτικών, του ξεπλύματος χρήματος, της τρομοκρατίας, του εμπορίου όπλων, της σωματεμπορίας και πλέον και της πειρατείας. Επίσης αναφέρει την ανάγκη για εναρμόνιση των εθνικών πολιτικών των κρατών μελών για καλύτερα αποτελέσματα με παράλληλη ανάπτυξη διαδικασιών ώστε να διευκολύνεται η σύλληψη, η έρευνα, η προσαγωγή, η έκδοση σε άλλη χώρα, η ανταλλαγή μαρτύρων και στοιχείων, με σκοπό την πιο ολοκληρωμένη και επιτυχημένη νομική και διοικητική βοήθεια.

Σε συνέχεια των παραπάνω, στις 11/11/2014, οι χώρες της Ασίας (και κυρίως της Νοτιοανατολικής Ασίας), υιοθέτησαν το ReCAAP (Regional Cooperation Agreement Against Piracy & Armed Robbery), το οποίο τελικά τέθηκε σε ισχύ στις 4/9/2016 μετά από πολλές διαπραγματεύσεις. Τα ασιατικά κράτη που συμμετέχουν είναι 19 ενώ η απουσία της Ινδονησίας και της Μαλαισίας που δε συμμετέχουν παρότι είναι βασικοί παίκτες στην

¹⁸ ASEAN (Association of Southeast Asian Nations) <http://asean.org/the-asean-declaration-bangkok-declaration-bangkok-8-august-1967/>

¹⁹ http://asean.org/?static_post=asean-plan-of-action-to-combat-transnational-crime

περιοχή, θέτουν ερωτήματα για τη δυνατότητα περαιτέρω ανάπτυξής του (Geiss,Petrig, 2011). Πρόκειται για ένα εργαλείο σε τοπικό επίπεδο για την καταστολή και αντιμετώπιση της πειρατείας στην περιοχή. Εκτός του ότι συστήνει, όπως θα δούμε σε επόμενο κεφάλαιο, ISC (Information Sharing Center) για ανταλλαγή και διάδοση πληροφοριών, ταυτόχρονα καθορίζει και μέτρα για την έκδοση πειρατών βάσει του Άρθρου 12, κάτι πολύ σημαντικό για το νομοθετικό πλαίσιο της περιοχής. Πάντα με σεβασμό προς την εθνική νομοθεσία, που είναι υπεράνω όλων, οι χώρες μέλη θα συνεργάζονται και θα μπορούν να εκδώσουν άτομα ύποπτα για πειρατεία. Αν αυτά τα άτομα βρεθούν στα χωρικά ύδατα μιας χώρας μέλους, με αίτημα άλλης χώρας, η πρώτη μπορεί να εκδώσει τα άτομα στη χώρα που ασκεί δικαιοδοσία πάνω τους (Geiss,Petrig, 2011). Στο σημείο όμως αυτό πρέπει να τονιστεί ότι το ReCAAP δεν μπορεί να υπερκεράσει το UNCLOS αναφορικά με τα μέτρα επιβολής. Τουτέστιν καμιά χώρα μέλος δεν μπορεί να παραβιάσει τα χωρικά ύδατα άλλης χώρας μέλους προκειμένου να κυνηγήσει ή να συλλάβει πειρατές ακόμα και αν η καταδίωξη είναι σε εξέλιξη (hot pursuit). Άλλωστε το άρθρο 2 είναι ξεκάθαρο όταν λέει ότι το ReCAAP σέβεται την εθνική κυριαρχία των χωρών και δεν αναμιγνύεται στην εθνική δικαιοδοσία μιας άλλης χώρας μέλους (Geiss,Petrig, 2011).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΤΡΟΠΟΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Η πειρατεία, ένα έγκλημα που πρωτοεμφανίστηκε από τα αρχαία ήδη χρόνια, και όπως δείχνουν τα στατιστικά ήρθε για να μείνει και να δημιουργεί «πονοκέφαλο» στους συμμετέχοντες, όπως είναι οι αρχηγοί των κρατών που πλήττονται, οι πλοιοκτήτες των οποίων τα καράβια απειλούνται, οι μεταφορείς που κινδυνεύουν να χάσουν τα εμπορεύματά τους, τα μέλη των πληρωμάτων των πλοίων των οποίων κινδυνεύει η σωματική ακεραιότητα, οι παράκτιες κοινωνίες που δέχονται τον αντίκτυπο των πειρατικών επιδρομών κτλ. Το φαινόμενο, καλώς ή κακώς, αφορά την παγκόσμια κοινότητα αφού η ναυτιλία είναι παγκοσμίου βεληγεκούς και γι αυτόν ακριβώς το λόγο προτείνονται ποικίλες στρατηγικές λύσεις προκειμένου να μειωθεί ο κίνδυνος ή ακόμα και να παταχθεί το φαινόμενο (θεωρητικά γιατί πρακτικά δε φαίνεται ακόμα εφικτό).

Στο παρόν κεφάλαιο, θα αναλύσουμε τους τρόπους αντιμετώπισης της πειρατείας, πρώτα σε επίπεδο πλοίου και ιδιωτικής πρωτοβουλίας εκ μέρους των εταιριών. Στη συνέχεια θα αναφερθούμε στις κινήσεις των παγκόσμιων οργανισμών προκειμένου να δώσουν λύσεις και στο τελευταίο μέρος του κεφαλαίου θα αναφερθούμε με πιο πολλές λεπτομέρειες στους τρόπους αντιμετώπισης ανά περιοχή που εμφανίζεται πειρατεία.

7.1 ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΚΑΙ ΑΥΤΟΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΛΟΙΟΥ

Η προστασία από τους πειρατές μπορεί να είναι πιο αποτελεσματική αν ξεκινάει από τη «θωράκιση» του ίδιου του πλοίου. Ο όρος «θωράκιση» αναφέρεται και στα τεχνολογικά μέσα που αποθαρρύνουν, καθυστερούν και απομακρύνουν τους πειρατές (BMP4, 2011) αλλά αφορά και διαδικασίες που μπορεί να ακολουθήσει ένα καράβι προκειμένου να μειώσει την πιθανότητα να δεχτεί μια πειρατική επίθεση.

- Μια πρόταση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Γραφείου (IMB) είναι τα πλοία **να κρατούν συγκεκριμένες αποστάσεις από τις ακτές** όταν διαπλέουν επικίνδυνες περιοχές, ώστε να είναι πιο δύσκολο για τους πειρατές να προλάβουν να ξανοιχτούν αρκετά, να κάνουν την επίθεση και να επιστρέψουν γρήγορα στη βάση τους, προτού γίνουν αντιληπτοί από τις περιπολίες που πραγματοποιούνται στις επικίνδυνες περιοχές. Κάτι τέτοιο βέβαια δεν είναι πάντα ρεαλιστικό γιατί έχει να κάνει με τη γεωγραφία της εκάστοτε περιοχής, με τους θαλάσσιους δρόμους που πρέπει να ακολουθήσει ένα καράβι κτλ. Για παράδειγμα στη

Σομαλία όπου η χρήση των mother vessels επιτρέπει στους πειρατές να απομακρύνονται πάρα πολύ, αυτό το μέτρο δεν είναι και πολύ αποτελεσματικό.

- Μια άλλη πρόταση είναι η **αύξηση της υπηρεσιακής ταχύτητας** με την οποία κινούνται τα πλοία. Έχει παρατηρηθεί ότι πλοία που πλέουν με ταχύτητα μέχρι 15 κόμβους είναι πιο εύκολος στόχος από αυτά που ταξιδεύουν με άνω των 18 κόμβων ταχύτητα. Φυσικά υπάρχει και αντίλογος σε αυτό για δύο λόγους. Πρώτον πρέπει να αναφερθεί ότι είναι οικονομικά ασύμφορο από άποψη κατανάλωσης καυσίμου ένα πλοίο να ταξιδεύει με πολύ υψηλές ταχύτητες, δεδομένου ότι η βέλτιστη ταχύτητα είναι οι 12 κόμβοι. Οπότε η πλοιοκτήτρια εταιρία καλείται να κάνει μια επιλογή. Δεύτερον πρέπει να τονιστεί ότι οι πειρατές όσο περνάνε τα χρόνια εξοπλίζονται και αυτοί με μηχανές πλεύσης μεγάλης ιπποδύναμης, ακριβώς για να υπερπηδήσουν αυτό το εμπόδιο της αυξημένης ταχύτητας των εμπορικών πλοίων.

- Ένα άλλο μέτρο είναι η **αλλαγή των ωρών πλεύσης**. Οι πειρατές γενικά προτιμούν να κάνουν τις επιθέσεις τους τις πρώτες πρωινές ώρες που ανατέλλει ο ήλιος καθότι εκείνοι έχουν την ορατότητα που χρειάζονται. Οι ναύτες ωστόσο που κάνουν σκοπιά, εκείνες τις ώρες δεν έχουν πολύ καλή ορατότητα αφού ο ορίζοντας δεν είναι ακόμα καθαρός και ενδεχομένως να μην αντιληφθούν εγκαίρως ένα διερχόμενο πειρατικό σκάφος. Επίσης το πρωινό φως βοηθάει τους πειρατές διότι αν καταφέρουν να επιβιβαστούν, επιβάλλεται να διακρίνουν καλά το χώρο συν το ότι είναι πλήρως εκτεθειμένοι έναντι του πληρώματος που μπορεί να είναι «ταμπουρωμένο», σε περίπτωση που υπάρξει σύγκρουση. Συνεπώς είναι χρήσιμο κατά το σχεδιασμό του εκάστοτε ταξιδιού να υπάρχει η πρόνοια να περνάει το καράβι από τις επικίνδυνες περιοχές κατά τις βραδινές ώρες. Παρόλα αυτά, ούτε και η παραπάνω λύση είναι πανάκεια καθότι όταν πρέπει να τηρηθούν συγκεκριμένοι χρόνοι (ειδικά στη ναυτιλία τακτικών γραμμών), τέτοιο σχεδιασμοί μπορεί να προκαλέσουν καθυστερήσεις. Επίσης αν το καράβι περνάει από στενωπούς είναι σαφώς πιο ασφαλές να γίνεται κατά τη διάρκεια της ημέρας, προς αποφυγή ατυχημάτων.

- Η **πραγματοποίηση ελιγμών** είναι μια ακόμα πρόταση. Οι πειρατές διαθέτουν σκάφη με πολύ ισχυρές μηχανές και ουσιαστικά σκοπός τους είναι να φτάσουν το καράβι και να καταφέρουν να προσκολληθούν σε αυτό ώστε εν συνεχεία να πραγματοποιήσουν το λεγόμενο «ρεσάλτο», την παράνομη δηλαδή επιβίβασή τους στο πλοίο. Αν το πλοίο είναι χαμηλού tonnage ο καπετάνιος έχει τη δυνατότητα να κάνει κάποιους ελιγμούς και να αποτρέψει την προσκόλληση του πειρατικού σκάφους στο πλοίο του. Αν όμως το καράβι είναι υψηλής χωρητικότητας, τότε η πραγματοποίηση ελιγμών είναι ανέφικτη ή γίνεται με πολύ αργούς ρυθμούς και έτσι καθίσταται δύσκολη η αποφυγή του πειρατικού σκάφους. «Η

τακτική που χρησιμοποιούν οι πειρατές είναι απλή και αποτελεσματική, κυρίως για εμπορικά πλοία με μεγάλη χωρητικότητα που έχουν δυσκολία χειρισμών. Με ειδικά ραντάρ που έχουν τοποθετήσει στην ακτή της Ανατολικής Σομαλίας πάνω σε ειδικά καμουφλαρισμένα οχήματα, εντοπίζουν τον στόχο που τους ενδιαφέρει (φορτίο, σημαία, εταιρεία κ.λπ.) και συντονίζουν τις κινήσεις τους με τελευταίου τύπου ασυρμάτους. Συνήθως, πρόκειται για 3-4 ταχύπλοα με πανίσχυρες μηχανές που προπορεύονται του πλοίου. Διαλέγουν μία περιοχή όπου το πλοίο-στόχος δυσκολεύεται να κάνει μεγάλες αλλαγές στην αρχική πορεία του λόγω όγκου και ανά ζευγάρι, τα ταχύπλοα δένονται μεταξύ τους με συρματόσχοινο. Κρατούν τις μηχανές σθηστές, βυθίζουν το συρματόσχοινο μέσα στην θάλασσα, απομακρύνονται μεταξύ τους και κάνουν ότι ψαρεύουν. Ο μόνος τρόπος αντίδρασης από το πλήρωμα του επιτιθεμένου πλοίου είναι να σημάνουν συναγερμό και να προσπαθήσουν με μάνικες νερού και φωτοβολίδες, να αποτρέψουν το λεγόμενο ρεσάλτο», αναφέρει ο πρώην Αρχικαπετάνιος και υπεύθυνος Ασφαλείας δεξαμενόπλοιων, Νίκος Γαλανός σε συνέντευξη που έδωσε στο 247news.gr τον Ιανουάριο του 2016.

- **Αλλαγή διαδρομής πλεύσης (Rerouting).** Παλαιότερα το rerouting αποτελούσε επιλογή αρκετών πλοιοκτητών, οι οποίοι επέλεγαν το καράβι τους να κάνει τον περίπλου της Αφρικής και να περάσει από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας αντί για παράδειγμα να εισέλθει στον Κόλπο του Άντεν μέσω της Διώρυγας του Σουέζ (και αντιστρόφως). Οι αυξημένες όμως μέρες ταξιδιού και η μεγαλύτερη κατανάλωση καυσίμων άρχισαν σταδιακά να κάνουν αυτή τη διαδικασία ασύμφορη οικονομικά και δεν είναι πλέον μια πρακτική που χρησιμοποιείται. Φυσικά σε αυτό συνετέλεσε και το γεγονός ότι τα μέτρα που έλαβαν οι διεθνείς οργανισμοί στην περιοχή της Σομαλίας και του Κόλπου του Άντεν μείωσαν δραματικά τα κρούσματα πειρατείας κι έτσι τα πλοία κινούνται με μεγαλύτερη ασφάλεια. Ωστόσο για να μην οδηγούμαστε σε γενικεύσεις, αξίζει να αναφερθεί ότι στην περιοχή της Νοτιοανατολικής Ασίας, παρότι στην περιοχή το rerouting είναι μάλλον σπάνιο, κάποιες ναυτιλιακές εταιρίες αλλάζουν τις διαδρομές των πλοίων τους ώστε να αποφεύγουν τη Θάλασσα Sulu, λόγω των αυξημένων περιστατικών απαγωγών πληρωμάτων που παρατηρήθηκαν μέσα στο 2016 και στις αρχές του 2017 (Oceans Beyond Piracy, 2017).

- **Ομαδικός διάπλους (Group Protection).** Πρόκειται για ένα μέτρο που επίσης προτείνει ο IMO προς αντιμετώπιση της πειρατείας. Τα πλοία που ενδέχεται να περάσουν την ίδια χρονική στιγμή από τις «κόκκινες» περιοχές, οργανώνονται σε ομάδες και καταπλέουν με την ίδια ταχύτητα. Με αυτό τον τρόπο είναι πιο εύκολη η προστασία τους από τη στρατιωτική συνοδεία και φυσικά είναι πολύ πιο δύσκολο για τους πειρατές να επιτεθούν σε ένα πλοίο που είναι στα πλαίσια μιας ομάδας. Αντιθέτως ένα πλοίο μεμονωμένο είναι πάντα

πιο εύκολος στόχος. Το ζήτημα του Ομαδικού Διάπλου θα αναλυθεί περαιτέρω και στα πλαίσια των μέτρων από τους Διεθνείς Οργανισμούς.

- Είναι επίσης ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια του πλοίου να υπάρχει **24ωρη παρακολούθηση** όλων των ζωνών γύρω από το καράβι και δια γυμνού οφθαλμού και με μέσα εντοπισμού όπως radar. Αυτό πρέπει να συνδυάζεται και με κατάλληλη εκπαίδευση του πληρώματος ώστε να μπορεί να ξεχωρίσει ένα αλιευτικό από ένα πειρατικό σκάφος (αν και η διάκριση αυτή δεν είναι πάντα εύκολη) ώστε να σημάνει συναγερμό και να ενεργοποιηθούν οι κατάλληλες διαδικασίες εγκαίρως. Επειδή όμως για όλα υπάρχει και ένας αντίλογος, δυστυχώς και στην περίπτωση αυτή πρέπει να αναφερθεί ότι σε κανένα πλοίο οι φρουρές από ανθρώπους του πληρώματος δεν είναι αρκετές καθότι στα πλαίσια των περικοπών κόστους, τα πληρώματα απαρτίζονται από όλο και λιγότερα άτομα και κατ' επέκταση και οι φρουρές κάνουν λιγότερες σκοπιές. Τα τεχνικά μέσα είναι φυσικά πολύ καλά αλλά ο ανθρώπινος παράγοντας πάντα πιο απαραίτητος και τελικά αναντικατάστατος.

- **Χρήση ειδικών φρουρών.** Τα τελευταία χρόνια έχει γίνει πολύ συχνή η χρήση ομάδων ειδικά εκπαιδευμένων αντρών πάνω στο πλοίο, οι οποίοι λόγω εκπαίδευσης και εμπειρίας συντονίζουν και εκπαιδεύουν το πλήρωμα αλλά και ξέρουν πως να διαχειριστούν πιο άρτια μια κρίση, όπως είναι μια επίθεση από πειρατές. Ενδέχεται να είναι πρώην στρατιωτικοί ή και βατραχάνθρωποι με πολεμική εμπειρία.

Σε κάποιες περιπτώσεις οι φρουροί αυτοί είναι οπλισμένοι κάτι που εγείρει θέματα νομιμότητας και δικαιοδοσίας. Γενικά η σημαία είναι αυτή που ρυθμίζει αν επιτρέπονται ένοπλοι φρουροί και όπλα πάνω στο καράβι αλλά ακόμα και αυτή πρέπει να είναι σε συμφωνία με τη νομοθεσία του κράτους έδρα του πλοιοκτήτη.

Σε όλο αυτό εμπλέκεται και η νομοθεσία των τοπικών αρχών και λιμανιών από τα οποία διέρχεται το πλοίο. Για παράδειγμα η σχετική νομοθεσία στις Ηνωμένες Πολιτείες απαγορεύει τον απόπλου караβιού με οπλισμό από λιμάνι δικαιοδοσίας τους.

Η περίπτωση των Επιπλέοντων Οπλοστασίων (Floating Armories)

Εκτός από την περίπτωση των ΗΠΑ που δεν επιτρέπουν όπλα στα πλοία όσο βρίσκονται σε εθνικά λιμάνια, υπάρχουν και άλλες περιπτώσεις κρατών που επιβάλλουν την ίδια απαγόρευση ή ακόμα απαιτούν να παραδίδονται τα όπλα κατά την είσοδο στο λιμάνι και να κρατώνται σε κάποιο σημείο στη στεριά, μέχρι τον απόπλου. Οι ιδιωτικές εταιρίες ειδικών φρουρών, προκειμένου να προσπελάσουν αυτό το ζήτημα νομοθεσίας που μέσα σε όλα ενέχει και αυξημένα κόστη, έχουν καταφύγει σε μια νέα εναλλακτική. Είναι τα λεγόμενα “floating armories”, δηλαδή πλοία που έχουν διαμορφωθεί ώστε να μπορούν να φιλοξενήσουν προσωπικό και μεγάλη ποσότητα όπλων και πυρομαχικών και που είτε είναι

δεμένα είτε διαπλέουν μόνο διεθνή ύδατα, ώστε να μην υπόκεινται σε καμιά εθνική νομοθεσία. Έτσι οι φρουροί και μαζί με αυτούς ο οπλισμός τους μπορούν να επιβιβαστούν στο καράβι που χρειάζεται τις υπηρεσίες τους χωρίς να τίθενται θέματα δικαιοδοσίας και νομιμότητας. Ενδεικτικά, στις αρχές του 2016 υπήρχαν τουλάχιστον 8 τέτοια οπλοστάσια στην Ερυθρά Θάλασσα και τουλάχιστον 7 στον κόλπο του Ομάν. Μέχρι το τέλος του 2016 και τις μειούμενες τάσεις της πειρατικής δραστηριότητας, αυτός ο αριθμός μειώθηκε δραματικά σε ένα καράβι σε κάθε προαναφερόμενη περιοχή (Oceans Beyond Piracy, 2017).

- **Citadels.** Σε περίπτωση που οι πειρατές πάραυτα καταφέρουν να ανέβουν στο καράβι είναι απαραίτητο να είναι ενισχυμένη η γέφυρα του πλοίου με διάφορους τρόπους, από ενισχυμένο συρματόπλεγμα μέχρι στοιβαγμένους σάκους με άμμο, μια και είναι το πρώτο σημείο που προσπαθούν να καταλάβουν οι πειρατές καθότι από εκεί πραγματοποιείται ο χειρισμός του. Επιπλέον προτείνεται σε κάθε καράβι να υπάρχει το λεγόμενο Safe Master Point of Citadel (Sharda, 2016). Πρόκειται για ειδικές κατασκευές πάνω στο πλοίο, χώροι πλήρως ασφαλισμένοι και καλά κρυμμένοι με δυσκολία πρόσβασης για τους πειρατές ώστε να μπορεί να καταφύγει το πλήρωμα και να παραμείνει εκεί προκειμένου να είναι ασφαλές και να μην τεθούν σε ομηρία ή κινδυνεύσει η ζωή των ανθρώπων που το απαρτίζουν. Το citadel ιδανικά θα πρέπει να έχει ειδικά συστήματα επικοινωνίας αδιάβλητα από τους δράστες και επίσης να υπάρχει δυνατότητα χειρισμού του καραβιού αποκλείοντας τους εισβολείς από το τιμόνι της γέφυρας. Στο σημείο αυτό αξίζει να τονιστεί ότι για κάθε καράβι πριν από την πλεύση του επιβάλλεται να γίνεται εκτίμηση κινδύνου (risk assessment) αναφορικά με τις πιθανότητες να δεχτεί πειρατική επίθεση και στη συνέχεια να σχεδιάζεται ένα πλάνο αντιμετώπισης που πρέπει να ακολουθείται πιστά και κατά γράμμα αν αυτή η επίθεση τελικά λάβει χώρα (The Swedish Club, 2011).

- **Best Management Practices Edition 4 (BMP4)** Οι διεθνείς οργανισμοί IMB (International Chamber Of Shipping) σε συνεργασία με εκπροσώπους της ναυτιλιακής βιομηχανίας, BIMCO (Baltic and International Maritime Council), Intertanko (International Association of Independent Tanker owners), Intercargo (International Association of Dry Cargo Ship owners), έχουν συντάξει και προτείνουν στις ναυτιλιακές εταιρίες τους Οδηγούς Βέλτιστων Πρακτικών Διαχείρισης (με πιο πρόσφατη την 4^η έκδοση του 2011). Στους οδηγούς αυτούς παρατίθενται τρόποι ώστε σε πρώτο χρόνο το πλοίο να μπορεί να αποφύγει με δικά του μέσα μια ενδεχόμενη κατάληψη από πειρατική ομάδα και σε δεύτερο χρόνο και εφόσον η κατάληψη είναι γεγονός, να μπορούν ο καπετάνιος και τα μέλη του πληρώματος να αντιδράσουν αποτελεσματικά, ώστε πρωτίστως να μην κινδυνεύσουν οι ζωές τους και ακολούθως να προστατεύσουν τόσο το πλοίο όσο και το μεταφερόμενο φορτίο. Φυσικά το

περιεχόμενο αυτών των οδηγιών δεν εφαρμόζεται σε όλους τους τύπους των πλοίων και δεν παρακάμπτει σε καμιά περίπτωση την εξουσία και τις αποφάσεις του Καπετάνιου προκειμένου να προστατέψει το πλήρωμα, το πλοίο και το φορτίο του (BMP4, 2011).

Να σημειωθεί ότι κάποια από τα μέτρα που παρατέθησαν παραπάνω αλλά και που θα αναφερθούν στη συνέχεια, συμπεριλαμβάνονται στους εν λόγω οδηγούς.

Στο σημείο αυτό θα παρουσιαστούν εν συντομία και με σχετικό φωτογραφικό υλικό κάποιες από τις πιο σύγχρονες μεθόδους προστασίας του πλοίου (Raunek, 2017) :

1.Long Range Acoustic Device (LRAD)

Πρόκειται για μια συσκευή που παράγει ήχο σε μεγάλη εμβέλεια, ο οποίος δε γίνεται ανεκτός από το ανθρώπινο αυτί, κάτι που και φοβίζει αλλά και αποπροσανατολίζει τους επίδοξους επιδρομείς



Πηγή : <http://www.marineinsight.com/marine-piracy-marine/18-anti-piracy-weapons-for-ships-to-fight-pirates/>

2.Anti-Piracy Laser Device

Η συγκεκριμένη συσκευή εκπέμπει μια ισχυρή δέσμη φωτός που δεν είναι επικίνδυνη για την ανθρώπινη ζωή, σαν προειδοποίηση προς τους πειρατές αλλά και ως μέσο αντιπερισπασμού τους. Είναι μια συσκευή εύκολη στη χρήση από το ίδιο το πλήρωμα



Πηγή : <http://www.marineinsight.com/marine-piracy-marine/18-anti-piracy-weapons-for-ships-to-fight-pirates/>

3. Water Cannons

Όπως το λέει και το όνομά τους είναι κανονάκια που εκτοξεύουν νερό με μεγάλη πίεση με σκοπό είτε να αναχαιτίσουν την άνοδο των πειρατών την ώρα που σκαρφαλώνουν στο πλοίο ή ακόμα και να γεμίσουν με νερό τα σκάφη τους προκειμένου να βουλιάζουν σταδιακά και να μην έχουν ταχύτητα και δυνατότητα ελιγμών και κινήσεων.



Πηγή : <http://www.marineinsight.com/marine-piracy-marine/18-anti-piracy-weapons-for-ships-to-fight-pirates/>

4. Electric Secure Fence

Πρόκειται για ένα φράκτη ουσιαστικά από ηλεκτροφόρο σύρμα που το διατρέχει ρεύμα τάσης 9,000 Volt. Είναι αρκετά αποτελεσματικό μέσον, μπορεί να ξαναχρησιμοποιηθεί και άλλες φορές, ωστόσο δεν ενδείκνυται για πλοία που μεταφέρουν εύφλεκτα υλικά όπως πετρέλαιο, παράγωγα πετρελαίου και φυσικό αέριο.



Πηγή : <http://www.marineinsight.com/marine-piracy-marine/18-anti-piracy-weapons-for-ships-to-fight-pirates/>

5. Net Boat Traps

Πρόκειται για ειδικά δίχτυα από ανθεκτικό υλικό που ρίπτονται στη θάλασσα από το πλήρωμα με στόχο την προπέλα του πειρατικού σκάφους ώστε να την βγάλει εκτός λειτουργίας και να μην μπορούν οι πειρατές να ακολουθήσουν το καράβι.



Πηγή : <http://www.marineinsight.com/marine-piracy-marine/18-anti-piracy-weapons-for-ships-to-fight-pirates/>

6. Slippery Foam – Mobile Denial System

Είναι ένα ειδικό αφρώδες υλικό που ρίπτεται είτε στα πλαϊνά του καραβιού εξωτερικά ώστε να μην μπορούν οι πειρατές να σκαρφαλώσουν είτε στο κατάστρωμα ώστε και να σκαρφαλώσουν να μη μπορούν να σταθούν όρθιοι, πόσο μάλλον να καταλάβουν ένα καράβι.

7. Foul Smelling liquid – Liquid Deterrent System (or using Stun Gun)

Αυτή είναι μια μέθοδος που προτείνει το Ναυτιλιακό Δίκτυο Ασφαλείας των ΗΠΑ (Maritime Security Network of USA). Είναι ένα πράσινο υγρό με πάρα πολύ άσχημη οσμή που όταν έρχεται σε επαφή με το ανθρώπινο δέρμα, πέραν της ανυπόφορης μυρωδιάς, προκαλεί και αίσθηση έντονου καψίματος. Περιχύνοντας λοιπόν τους πειρατές με αυτό, η ενστικτώδης αντίδρασή τους είναι να πέσουν στη θάλασσα, κάτι που σίγουρα θα τους καθυστερήσει και θα καταστρέψει τα σχέδιά τους.

8. Anti Boarding Device – Razor Wire Canister

Περιγράφεται ως ένα βαρελάκι που έχει μέσα πλέγμα με ξυράφια (razor wire) και λειτουργεί σαν ένας φράχτης μεταξύ του πλοίου και των πειρατών που κάνουν προσπάθειες να ανέλθουν.



Πηγή : <http://www.marineinsight.com/marine-piracy-marine/18-anti-piracy-weapons-for-ships-to-fight-pirates/>

9. Compressed Air – Ship Bourne Shore Launcher

Πρόκειται για μια συσκευή η οποία έχει σχήμα κανονιού και χρησιμοποιεί συμπιεσμένο αέρα για να ρίπτει βλήματα διαφόρων ειδών. Σε αντίθεση με τις παραπάνω συσκευές, η

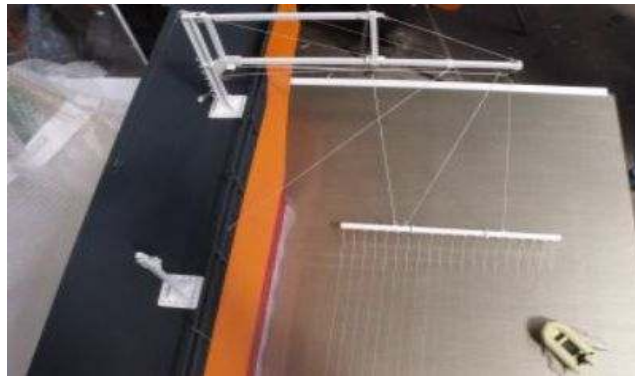
συγκεκριμένη μπορεί να επιφέρει τραυματισμό, ακόμα και θάνατο και αυτό έχει να κάνει με την απόσταση των πειρατών από το καράβι. Όσο πιο κοντά είναι, τόσο πιο επικίνδυνη και θανατηφόρα μπορεί να αποδειχθεί.



Πηγή : <http://www.marineinsight.com/marine-piracy-marine/18-anti-piracy-weapons-for-ships-to-fight-pirates/>

10. P Trap Antipiracy

Είναι μια κατασκευή που στηρίζεται στα πλαϊνά του καραβιού και ουσιαστικά συγκρατεί ένα πλέγμα περίπου στην επιφάνεια της θάλασσας που ακολουθεί το καράβι στην κίνησή του. Αν μια πειρατική βάρκα αποπειραθεί να προσεγγίσει τότε θα μπλεχτεί η προπέλα με το πλέγμα και θα βγει εκτός λειτουργίας.



Πηγή : <http://www.marineinsight.com/marine-piracy-marine/18-anti-piracy-weapons-for-ships-to-fight-pirates/>

11. Anti Piracy Curtain

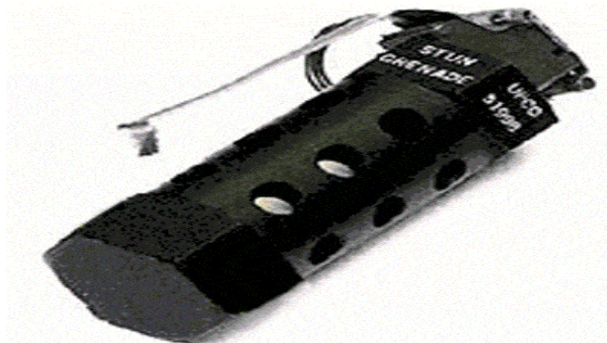
Έχει κατασκευαστεί από την ιαπωνική εταιρία NYK Group σε συνεργασία με τον κατασκευαστή σωλήνων Yokoi. Τοποθετούνται μάνικες στα ίσαλα του πλοίου και περνάει από τα ακροφύσια νερό με δύναμη 0,2 Mega Pascal με αποτέλεσμα οι μάνικες να κινούνται δεξιά αριστερά με τρομακτική δύναμη τραυματίζοντας όποιον μπορεί να προσπαθήσει να αναρριχηθεί στο καράβι.



Πηγή : <http://www.marineinsight.com/marine-piracy-marine/18-anti-piracy-weapons-for-ships-to-fight-pirates/>

12.Non lethal – Stun Grenade

Είναι μια συσκευή, τύπου χειροβομβίδα, που παράγει εκτυφλωτικό φως και ταυτόχρονα εκκωφαντικό θόρυβο που παροδικά αποπροσανατολίζει και μπερδεύει τους πειρατές



Πηγή : <http://www.marineinsight.com/marine-piracy-marine/18-anti-piracy-weapons-for-ships-to-fight-pirates/>

13.Duzzle Gun

Είναι όπλο λέιζερ που παράγει εκτυφλωτικό πράσινο φως και τυφλώνει παροδικά τους πειρατές. Χρησιμοποιείται και πρωί και βράδυ με το ίδιο αποτέλεσμα.



Πηγή : <http://www.marineinsight.com/marine-piracy-marine/18-anti-piracy-weapons-for-ships-to-fight-pirates/>

14.Rubber Grenades

Είναι χειροβομβίδες οι οποίες κατά την εκπυρσοκρότηση διαλύονται σε λαστιχένιες σφαίρες. Υπάρχουν και άλλου τύπου που παράγουν κρότο και λάμψη.



Πηγή : <http://www.marineinsight.com/marine-piracy-marine/18-anti-piracy-weapons-for-ships-to-fight-pirates/>

15.Active Denial System - Pain Ray (Electromagnetic Wave)

Εκπέμπει ηλεκτρομαγνητικό κύμα που εισχωρεί στο δέρμα των πειρατών και προκαλεί εξαιρετικά έντονο αίσθημα καύσου. Εκείνοι ενστικτωδώς είτε πέφτουν στη θάλασσα είτε τρέπονται σε φυγή.



Πηγή : <http://www.marineinsight.com/marine-piracy-marine/18-anti-piracy-weapons-for-ships-to-fight-pirates/>

16.Anti-Piracy Fire Hoses

Πρόκειται για ένα κλασικό μέτρο κατά της πειρατείας. Μπορούν να χρησιμοποιηθούν οι μάνικες πυρόσβεσης που ήδη υπάρχουν στο πλοίο είτε μάνικες ειδικής κατασκευής. Το ζητούμενο είναι να υπάρχει πάντα στο πλοίο πίεση καθότι αυτό που κάνει το πλήρωμα είναι να ρίχνει νερό με μεγάλη πίεση στους πειρατές προκειμένου να τους εμποδίσει να ανέλθουν στο καράβι.



Πηγή : <http://www.marineinsight.com/marine-piracy-marine/18-anti-piracy-weapons-for-ships-to-fight-pirates/>

17.Molotov Coctail

Σαφέστατα και δεν πρόκειται για ένα τελευταίας τεχνολογίας όπλο κατά της πειρατείας. Ωστόσο έχει φανεί χρήσιμο σε αρκετά πλοία που δεν είχαν φροντίσει να λάβουν μέτρα ασφαλείας (είτε συσκευές είτε ένοπλους φρουρούς) και δέχτηκαν επίθεση. Φτιάχνεται πολύ εύκολα με ένα απλό γυάλινο μπουκάλι, κάποιο εύφλεκτο υγρό πχ βενζίνη και ένα ύφασμα ως φυτίλι. Στόχος του είναι να πιάσει φωτιά η βάρκα των πειρατών ώστε να αποπροσανατολιστούν και να μην μπορούν να κάνουν ελιγμούς.

18.Tasers – Electric Shock

Αν τελικά οι πειρατές καταφέρουν να ανέβουν στο καράβι, μια τελευταία λύση που έχει το πλήρωμα για να αποκρούσει αναίμακτα τους εισβολείς, είναι το Taser, το οποίο προκαλεί ηλεκτροσόκ χαμηλής τάσης που απλά παραλύει για λίγο τον άνθρωπο χάνοντας παροδικά τον έλεγχο των μυών του.

Φυσικά οι διαθέσιμες συσκευές δεν εξαντλούνται στην παραπάνω λίστα καθώς η τεχνολογία προχωράει πολύ γρήγορα. Οφείλουμε ωστόσο να τονίσουμε ότι παρόλα αυτά τα μέσα, δεν είναι πάντα εύκολο να αποκρούσεις και να αντιμετωπίσεις οπλισμένους άντρες και μάλιστα με βαρύ οπλισμό που είναι αποφασισμένοι για όλα και που σε κάποιες περιοχές, όπως στη Νιγηρία και στον κόλπο της Γουινέας, τα περιστατικά χαρακτηρίζονται από μεγάλη βιαιότητα.

Σε συνδυασμό με το παραπάνω, η MSCHOA (Maritime Security Centre Horn Of Africa)²⁰, προτείνει στις ναυτιλιακές εταιρίες να εγγράφουν τα πλοία στον ιστιοχώρο της συμπληρώνοντας μια ειδική φόρμα (Vessel Movement Registration Form), όταν πρόκειται να διαπλεύσουν τα νερά αυτά ώστε να υπάρχει το στίγμα τους και να είναι ενήμερες οι ναυτικές δυνάμεις που βρίσκονται στην περιοχή. Επίσης ζητείται να γίνεται καθημερινή αναφορά της θέσης και κατάστασης του πλοίου στο UKMTO (United Kingdom Marine Trade Operations). Ο συγκεκριμένος φορέας αποτελεί τον ενδιάμεσο μεταξύ των στρατιωτικών ναυτικών δυνάμεων (και των δυνάμεων ασφαλείας) και των εμπορικών πλοίων που κινούνται στην ίδια περιοχή (UKMTO, 2017). Σε περίπτωση κάποιου περιστατικού αποτελεί την πιο άμεση επαφή που έχει το πλοίο που κινδυνεύει. Επίσης η UKMTO λειτουργεί και ένα άλλο σχέδιο,

²⁰ Maritime Security Center Horn of Africa (MSCHOA) : πρόκειται για πρωτοβουλία της EU NAVFOR σε συνεργασία με τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Προσφέρει 24ωρη παρακολούθηση των εγγεγραμμένων καραβιών όταν διαπλεύουν τον Κόλπο του Άντεν και μέσω της διαδραστικής της ιστοσελίδας, ενημερώνει τη ναυτιλιακή κοινότητα για τα πιο πρόσφατα μέτρα ασφαλείας. Για περισσότερα <http://www.mschoa.org/on-shore/about-us>

VRA's (Voluntary Reporting Areas) μέσω του οποίου ενθαρρύνει τα πλοία και τις ναυτιλιακές να αναφέρουν σε συχνή βάση τη θέση τους, την ταχύτητά τους, τον εκτιμώμενο χρόνο άφιξης στο λιμάνι προορισμού. Με αυτό τον τρόπο, σε περίπτωση πειρατικής επίθεσης έχουν τη δυνατότητα πρωτίστως να ειδοποιήσουν τις τοπικές αρχές αλλά ταυτόχρονα δύνανται να ενημερώσουν και τα υπόλοιπα πλοία που κινούνται στην ίδια περιοχή, αρκεί φυσικά να είναι και αυτά εγγεγραμμένα. Τέλος ενημερώνουν και τις ναυτιλιακές προκειμένου να κάνουν τη δική τους εκτίμηση κινδύνου, ειδικά στην περίπτωση που κάποιο πλοίο τους ενδέχεται να ακολουθήσει τον ίδιο θαλάσσιο δρόμο. Να τονιστεί σε αυτό το σημείο ότι ο ρόλος της δεν είναι να συντονίζει μια στρατιωτική επέμβαση. Ο ρόλος της περιορίζεται στην παροχή πληροφοριών για την κατάσταση που επικρατεί στις περιοχές υψηλού κινδύνου (HRA's, High Risk Areas) και σε αναφορά των περιστατικών που αφορούν πλοία εγγεγραμμένα σε αυτή, στις στρατιωτικές δυνάμεις, τόσο τις διεθνείς όσο και τις τοπικές. Αξίζει τέλος να σημειωθεί ότι βάσει στατιστικών σε πλοία που κάνουν αυτή την εγγραφή δεν έχουν σημειωθεί κρούσματα πειρατικών επιθέσεων (UKMTO, 2017).

Αντίστοιχα με την MSCHOA, χωρίς όμως να αποτελεί επίσημο κέντρο αναφοράς και ελέγχου, υπάρχει και η MDAT- GoG (Marine Domain Awareness for Trade – Gulf of Guinea) (Safety4Sea, 2016). Όπως αναφέρει το όνομά της, αφορά την περιοχή του Κόλπου της Γουινέας που επίσης θεωρείται περιοχή υψηλού κινδύνου, και πλέον περισσότερο από τη Σομαλία και τον κόλπο του Άντεν. Τα κέντρα αναφοράς λειτουργούν στη Βρέστη και στο Πόρτσμουθ και αποτελεί σύμπραξη της Γαλλίας με το πολεμικό ναυτικό του Ηνωμένου Βασιλείου. Όπως και στην προηγούμενη περίπτωση, έτσι και εδώ οι εταιρίες και τα καράβια ενθαρρύνονται να ραπορτάρουν και να δίνουν πληροφορίες για τις κινήσεις τους και το τι αντιμετωπίζουν προκειμένου να δημιουργούνται οι σχετικοί χάρτες, σε πραγματικό χρόνο, στους οποίους όλοι οι εγγεγραμμένοι χρήστες έχουν πρόσβαση. Όλη αυτή η διαδικασία προάγει την ασφάλεια και την αποτελεσματικότερη διενέργεια της εμπορικής δραστηριότητας.

Κατόπιν όλων των παραπάνω, στο δεύτερο τμήμα του παρόντος κεφαλαίου θα εξετάσουμε τους τρόπους αντιμετώπισης της πειρατείας από την πλευρά των Διεθνών Οργανισμών αλλά θα γίνει αναφορά και σε πρωτοβουλίες και στρατηγικές για την πάταξή της σε τοπικό / εθνικό επίπεδο. Για να διευκολυνθεί η ανάλυση θα γίνει αναφορά στη δράση που έχουν αναπτύξει ανάλογα με την περιοχή και πιο συγκεκριμένα στην περιοχή της Ανατολικής Αφρικής (Σομαλία, Κόλπο του Άντεν) και στη Δυτική Αφρική (Κόλπο Γουινέας). Επιπροσθέτως θα γίνει αναφορά και στα τοπικά μέτρα που λαμβάνονται από τις χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας και από την Καραϊβική και Λατινική Αμερική.

7.2 ΜΕΤΡΑ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΔΙΕΘΝΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΝ

7.2.1 Ανατολική Αφρική (Σομαλία, Κόλπος Άντεν και Ινδικός Ωκεανός)

Είναι χρήσιμο να εξετασθεί η δράση των Διεθνών Οργανισμών ξεκινώντας από την περιοχή της Σομαλίας και εν γένει του Κόλπου του Άντεν, καθότι η πειρατεία ουσιαστικά αναβίωσε εκεί και οι πειρατές λυμαίνονταν την περιοχή για πολλά χρόνια, αποκομίζοντας οφέλη πολλών εκατομμυρίων δολαρίων. Είναι λογικό λοιπόν όλα τα διεθνή προγράμματα προς αντιμετώπιση της πειρατείας να ξεκίνησαν και να εφαρμόστηκαν εκεί. Το αξιόλογο είναι ότι παρότι πλέον τα στατιστικά δείχνουν ότι τα περιστατικά είναι ελάχιστα, οι περισσότερες δράσεις είναι ακόμα σε ισχύ διότι πάντα ελλοχεύει ο κίνδυνος αναβίωσης του φαινομένου στην ευρύτερη περιοχή.

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

Το 2008 το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ με τα ψηφίσματα 1814, 1816, 1838, 1846, και την Απόφαση 1851, έδωσε τη δικαιοδοσία στα κράτη που συνεργάζονται με τη Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση της Σομαλίας, να εισέρχονται τόσο στα χωρικά ύδατα όσο και στα εδάφη της με σκοπό την πάταξη της πειρατείας και τη σύλληψη των πειρατών.

Ταυτόχρονα την ίδια εποχή το Συμβούλιο Ασφαλείας με το ψήφισμα 1851 (16 Δεκεμβρίου 2008) ενθάρρυνε «όλα τα κράτη και τους τοπικούς οργανισμούς που μάχονται την πειρατεία και την ένοπλη ληστεία στη θάλασσα στα χωρικά ύδατα της Σομαλίας, να δημιουργήσουν ένα μηχανισμό συνεργασίας με διεθνή χαρακτήρα που θα λειτουργεί ως κοινό σημείο επαφής μεταξύ των κρατών και των τοπικών και διεθνών οργανισμών, με σκοπό την καταπολέμηση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στη θάλασσα στις ακτές της Σομαλίας» (Oceans Beyond Piracy, 2017).

Κατά συνέπεια στις 14 Ιανουαρίου του 2009, δημιουργήθηκε στη Νέα Υόρκη, με τη συμμετοχή αντιπροσώπων από 23 χώρες, η **Ομάδα Επαφής** για την καταπολέμηση της Πειρατείας στις ακτές της Σομαλίας (CGPS-Contact Group for Piracy off the coast of Somalia). Η μεγάλη σημασία της Ομάδας Επαφής φαίνεται από το γεγονός ότι ήδη στην πρώτη της συνεδρίαση συμμετείχαν 5 διεθνείς οργανισμοί και έκτοτε στις συνεδριάσεις της παρίστανται εκπρόσωποι από 60 κράτη, παρατηρητές από διεθνείς και τοπικούς οργανισμούς, στρατιωτικοί από το πολεμικό ναυτικό διαφόρων χωρών, στελέχη της βιομηχανίας, οργανώσεις ναυτικών ακόμα και ομάδες μη κρατικού χαρακτήρα.

Το πεδίο δράσης της Ομάδας Επαφής συνοψίζεται ως ακολούθως (Lessons From Piracy, 2017) :

- Παροχή συμβουλών και πληροφοριών αναφορικά με τις επιχειρήσεις κατά της πειρατείας.
- Δημιουργία μηχανισμού συνεργασίας κατά της πειρατείας.
- Ενδυνάμωση του νομικού πλαισίου αναφορικά με τη σύλληψη, προσαγωγή σε δίκη και φυλάκιση των πειρατών.
- Ενημέρωση των μερών ώστε αυτοί που δραστηριοποιούνται στην εμπορική ναυτιλία να αποκτούν γνώσεις και άλλες ικανότητες ως μέσον αυτοπροστασίας από την πειρατεία.
- Παροχή βελτιωμένων πληροφοριών τόσο σε διπλωματικό όσο και σε επίπεδο κοινού.
- Εντοπισμός χρηματικών ροών ανά τον κόσμο που συνδέονται με την πειρατεία. Αυτό το σημείο συνδέεται κυρίως με το γεγονός ότι υπάρχουν υποψίες σύνδεσης της πειρατείας με τη Διεθνή Τρομοκρατία.

Το Συμβούλιο Ασφαλείας μετά τα ψηφίσματα του 2008 προέβη και σε νέα ψηφίσματα, το 2125/2013, 2184/2014 και το πιο πρόσφατο, το 2246 (10/11/2015).

Με το 2125/2013 το Συμβούλιο ουσιαστικά σκληραίνει τη στάση του απέναντι στην πειρατεία, υπογραμμίζει την ευθύνη της σομαλικής κυβέρνησης να συμμετέχει ενεργά στον αγώνα κατά της πειρατείας θεσπίζοντας νόμους κατά αυτής αφενός και αφετέρου υιοθετώντας Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ) πάντα σύμφωνα με τις αρχές του UNCLOS. Συστήνει επίσης στη σομαλική κυβέρνηση να κυνηγήσει και να αποδώσει δικαιοσύνη και σε αυτούς που κινούν τα νήματα και διευκολύνουν τέτοια εγκλήματα από τα εδάφη της (United Nations, 2013). Γενικότερα με αυτό το ψήφισμα το Συμβούλιο ουσιαστικά ζητάει από όλα τα κράτη να υιοθετήσουν νομοθεσία που θα επιτρέπει τη δίωξη και τη σύλληψη πειρατών που δρουν στα σομαλικά νερά. Κάτι τελευταίο και πολύ σημαντικό, τίθενται ως θέμα για περαιτέρω επεξεργασία, η δημιουργία ειδικών δικαστηρίων στη Σομαλία για τη διεξαγωγή των δικών των συλληφθέντων πειρατών με ενεργή συμμετοχή και των υπολοίπων κρατών.

Και το επόμενο ψήφισμα, το 2184/2014, κινήθηκε πάνω κάτω στα ίδια πλαίσια και έχουμε και την πιο πρόσφατη απόφαση 2246 (10/11/2015) που ανανέωσε τα μέτρα αντιμετώπισης της πειρατείας, πάντα στην ίδια λογική αλλά αξίζει να αναφερθεί ότι αναγνωρίζει μια φθίνουσα πορεία του φαινομένου από τη μία αλλά από την άλλη κάνει αναφορά σε παράνομο χρήμα που υπάρχει στη χώρα και σε δίκτυα εγκλήματος που επιφέρουν επιπρόσθετη διαφθορά και αποσταθεροποίηση. Επίσης καλεί τα κράτη να υιοθετήσουν νόμους και στην εγχώρια νομοθεσία τους προκειμένου να καταπολεμηθούν αυτές οι

εγκληματικές εστίες αλλά και να μελετηθούν οι γενεσιουργές αιτίες της πειρατείας ώστε να δοθούν λύσεις.

7.2.1.2 Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ)

Η Ευρωπαϊκή Ένωση με τη σειρά της προκειμένου να πατάξει την πειρατεία προχώρησε στην εφαρμογή της επιχείρησης ATALANTA. Πρόκειται για την “πρώτη αυτόνομη στρατιωτική επιχείρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης”. Η EU NAVFOR Somalia-Operation Atlanta που ξεκίνησε τη δράση της στις 8 Δεκεμβρίου του 2008 και βασίστηκε στα ψηφίσματα του Συμβουλίου Ασφαλείας, 1814, 1816, 1838, 1846, έχει τους κάτωθι στόχους (EU NAVFOR, 2017) :

- Προστατεύει τα πλοία του WFP (World Food Program), τη δράση της AMISOM²¹ και κάθε είδους ναυτική δραστηριότητα που θεωρείται ευάλωτη και απειλείται.
- Αποθαρρύνει και ανακόπτει την πειρατική δράση και την ένοπλη ληστεία στη θάλασσα
- Παρακολουθεί τις αλιευτικές διαδικασίες στα χωρικά ύδατα της Σομαλίας προκειμένου να διεξάγονται με ασφάλεια
- Υποστηρίζει με κάθε μέσο άλλες δράσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Διεθνών Οργανισμών στην προσπάθεια τους να ενισχύσουν την ασφάλεια στη θάλασσα.

Επειδή το πεδίο δράσης της αφορά ένα πολύ εκτεταμένο γεωγραφικό χώρο (Νότιο τμήμα Ερυθράς Θάλασσας, Κόλπος του Άντεν και μεγάλο μέρος του Ινδικού Ωκεανού, συμπεριλαμβάνοντας, Σεϋχέλλες, Μαυρίκιο και τα νησιά Κομόρο), επιβάλλεται η συνεργασία της EU NAVFOR με άλλες στρατιωτικές δυνάμεις που διαπλέουν και περιπολούν την περιοχή για καλύτερα αποτελέσματα. Μιλάμε για μια περιοχή έκτασης 4.700.000 τετραγωνικών ναυτικών μιλίων καθότι η δικαιοδοσία δράσης της αφορά και τις παράκτιες περιοχές της Σομαλίας και τα χωρικά της ύδατα και διεθνή ύδατα και τον IRTC (Internationally Recommended Transit Corridor) στον κόλπο του Άντεν και τον ινδικό ωκεανό (EU NAVFOR, 2017).

Εκτός από τα πολεμικά πλοία που διεξάγουν περιπολίες, χρησιμοποιούνται και αεροσκάφη που κάνουν αναγνωριστικές πτήσεις στην περιοχή. Οι έλεγχοι μπορεί να είναι οπτικοί αλλά και φυσικοί σε σκάφη που κρίνονται ύποπτα. Σε περίπτωση που κάποιο αναγνωριστεί ως πειρατικό, τότε οι δυνάμεις προβαίνουν σε κράτηση των πειρατών και μεταφορά τους στις

²¹ African Union Mission In Somalia (AMISOM) : πρόκειται για ειρηνευτική αποστολή στη Σομαλία που λειτουργεί υπό την Αφρικανική Ένωση με τη συναίνεση του ΟΗΕ. Για περισσότερα <http://amisom-au.org/>

αρμόδιες εθνικές αρχές για να αποδοθεί δικαιοσύνη. Πρέπει να σημειωθεί ότι τα πλοία της ATALANTA βοηθούν και καράβια που αντιμετωπίζουν έταιρους κινδύνους, εκτός πειρατείας, πχ μια κατάσταση έκτακτης ανάγκης λόγω φωτιάς ή κακών καιρικών συνθηκών.

Παρότι η επιχείρηση έγινε στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα κράτη που συμμετέχουν μπορεί να είναι και εκτός αυτής, για παράδειγμα η Νορβηγία προσέφερε ένα πολεμικό πλοίο το 2009. Οι χώρες που συμμετέχουν προσφέρουν πολεμικά πλοία (ακόμα και βοηθητικά πλοία), αεροσκάφη για αναγνωριστικές αποστολές, στρατιωτικές ομάδες για την προστασία των πλοίων και φυσικά στρατιωτικό και πολιτικό προσωπικό για να στελεχώσουν θέσεις στην έδρα της αποστολής στο Νόρθγουντ της Μ. Βρετανίας ή ακόμα και πάνω στα πλοία.

Από οικονομικής απόψεως η επιχείρηση χρηματοδοτείται από τα κράτη που συμμετέχουν, τα οποία προσφέρουν και υλικά (πλοία κτλ.) αλλά και προσωπικό και καλύπτουν το καθένα τα σχετιζόμενα έξοδα. Παρόλα αυτά υπάρχει και ένα κοινό ταμείο για κάποια επιπλέον έξοδα, ο προϋπολογισμός για τα οποία εγκρίνεται σε ετήσια βάση από την Athena Committee.

Στατιστικά στοιχεία από την έναρξη των επιχειρήσεων μέχρι και σήμερα δείχνουν ότι η Επιχείρηση ATALANTA, έχει αποδειχθεί εξαιρετικά αποτελεσματική ως προς τον περιορισμό της πειρατείας στην εξεταζόμενη περιοχή. Με τα 1200 άτομα προσωπικό, τα 4-6 πολεμικά πλοία και τα 2-3 αναγνωριστικά αεροσκάφη, η επιχείρηση έχει επιφέρει καίριο πλήγμα στις πειρατικές επιδρομές αφού τις προλαμβάνει πριν καν λάβουν χώρα. Ενδεικτικά να αναφέρουμε ότι τον Ιανουάριο του 2011 ήταν σε κράτηση 736 όμηροι και 32 πλοία είχαν συλληφθεί από πειρατές ενώ μέσα στο 2016 μόνο 27 περιστατικά αναφέρθηκαν, αλλά σε καμία περίπτωση οι πειρατές δεν κατάφεραν να επιβιβαστούν στο καράβι (Oceans Beyond Piracy, 2017). Για όλους αυτούς τους λόγους, ενώ αρχικά η επιχείρηση ήταν να λήξει τη δραστηριότητά της το 2014, τελικά το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης επιμήκυνε το χρόνο λήξης μέχρι το Δεκέμβριο του 2018 (EU NAVFOR, 2014).

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να τονίσουμε ότι η πειρατεία που έχει σαν έδρα της τη Σομαλία είναι μια εξαιρετικά περίπλοκη περίπτωση καθότι τα αίτιά της έχουν να κάνουν με την περιρρέουσα κοινωνική και οικονομική κατάσταση της χώρας, που όπως έχουμε ήδη αναφέρει συγκαταλέγεται στα «κατεστραμμένα κράτη», χωρίς κοινωνικές δομές, χωρίς κεντρική κυβέρνηση με στέρεα πολιτική βούληση, με εξαθλιωμένους πολίτες που μαστίζονται από λιμούς και υπέρμετρη φτώχεια. Άρα τελικά αρκεί μόνο η στρατιωτική παρέμβαση με περιπολίες και συλλήψεις πειρατών; Η απάντηση είναι σαφώς και όχι καθότι

μια ολοκληρωμένη λύση πρέπει να περιλαμβάνει και πάταξη των αιτιών της πειρατείας. Η EU NAVFOR απλώς θεραπεύει τα συμπτώματα και όχι τις αιτίες. Με αυτόν τον τρόπο κρατάει μεν σε καταστολή το φαινόμενο αλλά αυτό θα συνεχίσει να υποβόσκει και θα μπορέσει με έταιρους τρόπους να απειλήσει την ασφάλεια στη θάλασσα (όπως έχει ήδη αρχίσει και συμβαίνει άλλωστε).

Με αφετηρία όλα τα παραπάνω λοιπόν, η Ευρωπαϊκή Ένωση συνέταξε ένα «Στρατηγικό Πλαίσιο για το Κέρασ της Αφρικής» που προσδιορίζει με σαφήνεια τις 5 προτεραιότητες της ΕΕ για την περιοχή (European Union Council, 2011) ως ακολούθως :

- Δημιουργία ισχυρών και υπεύθυνων πολιτικών δομών
- Συμβολή στην πρόληψη και επίλυση των συγκρούσεων
- Μετρίαση των παραγόντων που δρουν στην περιοχή και απειλούν την ασφάλεια
- Προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης
- Υποστηρίξη της οικονομικής συνεργασίας σε τοπικό επίπεδο

Προκειμένου να υλοποιηθούν και να συντονιστούν όλα τα παραπάνω η ΕΕ διόρισε στην περιοχή του Κέρατος της Αφρικής έναν ειδικό αντιπρόσωπό της, με σκοπό να εστιάσει στην πολιτική και κοινωνική αστάθεια στη Σομαλία και φυσικά στην πειρατεία που είναι απόρροια τους.

Επίσης και συγκεκριμένα για την περιοχή της Σομαλίας και μέσα στα πλαίσια αυτής της «συνολικής προσέγγισης» , όπως αποκαλείται, η ΕΕ διεξάγει και κάποιες άλλες αποστολές υπό την αιγίδα της «Κοινής Πολιτικής για την Ασφάλεια και την Άμυνα», με σκοπό να φέρουν ειρήνη, σταθερότητα, ασφάλεια, ευημερία, ανάπτυξη και υπολογίσιμη κυβέρνηση στη χώρα (European Union Council, 2011) :

- EUCAP Nestor : στόχος αυτής της δράσης είναι η ανάπτυξη καλύτερων υποδομών και ικανοτήτων αναφορικά με τον τομέα της ναυτιλίας ώστε να αντιμετωπιστεί και πιο αποτελεσματικά η πειρατεία. Οι συντελεστές του έργου θα είναι πολιτικοί υπάλληλοι που ωστόσο για λόγους ευνότητους θα ενισχύονται και από εξειδικευμένους παράγοντες του στρατού.
- EUTM Somalia : πρόκειται για μια αμιγώς στρατιωτική αποστολή με στόχο να ενισχύσει την Εθνική Κυβέρνηση και τους Θεσμούς της Σομαλίας προσφέροντας ικανή και άρτια εκπαίδευση στον Εθνικό Σομαλικό Στρατό.

Τέλος, η EU NAVFOR σε συνεργασία με τη ναυτιλιακή βιομηχανία σύστησε, όπως έχει αναφερθεί, τη MSCHOA (Maritime Security Center – Horn of Africa), με έδρα της το κέντρο

επιχειρήσεων της EU NAVFOR. Εκεί πραγματοποιείται 24ωρη παρακολούθηση των εμπορικών πλοίων που διαπλέουν τον Κόλπο του Άντεν. Ταυτόχρονα υπάρχει ένα διαδραστικό website όπου αυτοί που είναι εγγεγραμμένοι μπορούν να πληροφορηθούν για άλλα συμβάντα στην περιοχή, ακόμα και για αυτά που ενδέχεται να είναι σε εξέλιξη. Επίσης δύνανται να ενημερωθούν πάνω στα BMP (Best Management Practices) και φυσικά να λάβουν σαφείς οδηγίες για το πως πρέπει να πράξουν σε περίπτωση που τους επιτεθούν πειρατές. Ταυτόχρονα, αν κάποιο πλοίο είναι εγγεγραμμένο και δεχτεί επίθεση, η MSCHOA ενημερώνει σε πραγματικό χρόνο τη EU NAVFOR, τις CMF (Combined Maritime Forces), το NATO και γενικότερα όποιον βρίσκεται εκείνη τη στιγμή στην περιοχή της επίθεσης προκειμένου να προστατεύσει το πλοίο (MSCHOA, 2017).

7.2.1.3 Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (IMB – International Maritime Bureau)

Το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο είναι ένας διεθνής μη κερδοσκοπικός ναυτιλιακός οργανισμός που συστήθηκε το 1981 με πρωτοβουλία του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας (IMO- International Maritime Organization) και αποτελεί εξειδικευμένο τμήμα του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου (ICC – International Chamber of Commerce) στον τομέα πάντα της ναυσιπλοΐας. Σκοπός του είναι να καταπολεμήσει κάθε θαλάσσιο έγκλημα και να προστατεύσει την ακεραιότητα του θαλάσσιου εμπορίου αλλά και να εκπαιδεύσει τη ναυτιλιακή κοινότητα για να πράττει ανάλογα. Βασική του αποστολή φυσικά είναι και η καταπολέμηση της πειρατείας (International Chamber of Commerce, 2017).

Σε συνέχεια λοιπόν όλων των παραπάνω, το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο ίδρυσε το 1992, το Κέντρο Αναφοράς Πειρατείας (PRC – Piracy Reporting Center) με έδρα την Κουάλα Λουμπόρ στη Μαλαισία (ICC, 2017).

Πρόκειται για ένα ανεξάρτητο, μη κυβερνητικό και μη κερδοσκοπικό όργανο, που συντηρείται από δωρεές και έχει ως στόχο να αυξήσει τη γνώση των εμπλεκομένων με τη ναυτιλία και ναυσιπλοΐα μερών αναφορικά με την πειρατεία. Μέσω του PRC μπορούν να έρθουν σε επικοινωνία όλοι οι καπετάνιοι των οποίων τα πλοία έχουν πέσει θύματα πειρατείας και ένοπλης ληστείας και να ανταλλάξουν πληροφορίες. Επίσης αυτές οι πληροφορίες μεταδίδονται και στα υπόλοιπα πλοία στην περιοχή αλλά και γενικότερα, προκειμένου να επιδείξουν αυξημένη προσοχή. Αν κάποιο περιστατικό είναι σε εξέλιξη, γίνεται και εδώ σε πραγματικό χρόνο η ενημέρωση των τοπικών αρχών επιβολής του νόμου ώστε να δράσουν αναλόγως αλλά και η σχετική ενημέρωση των караβιών που διαπλέουν κοντινούς θαλάσσιους δρόμους.

7.2.1.4 Πολυεθνική Συνεργασία CMF (Combined Maritime Forces)

Η CMF είναι μια στρατιωτική σύμπραξη των πολεμικών ναυτικών πολλών χωρών με απώτερο σκοπό να επιφέρει ασφάλεια, σταθερότητα και ευημερία σε μια έκταση ανω των 3,2 εκατομμυρίων τετραγωνικών ναυτικών μιλίων, μια έκταση που διατρέχεται από αρκετούς σημαντικούς θαλάσσιους δρόμους (Combined Maritime Forces, 2017).

Στη CMF συμμετέχουν 32 χώρες που εργάζονται από κοινού για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας στη θάλασσα, του εμπορίου ναρκωτικών, της πειρατείας και γενικότερα στόχος τους είναι να δημιουργήσουν ένα ασφαλές περιβάλλον προκειμένου να διεξάγεται απρόσκοπτα η εμπορική δραστηριότητα. Φυσικά είναι και πάντα διαθέσιμα τα μέλη να επέμβουν για να κατευνάσουν μια περιβαλλοντική ή ανθρωπιστική κρίση σε εξέλιξη.

Εκτός όμως από τα παραπάνω, η CMF τελεί και ένα άλλο σημαντικό έργο καθότι εργάζεται για την προώθηση της συνεργασίας σε τοπικό επίπεδο στις χώρες που αντιμετωπίζουν έγκλημα στη θάλασσα, πειρατεία κτλ., αλλά και τις εκπαιδεύει ώστε να αποκτήσουν ικανότητα στη ναυτιλία ώστε να μπορούν κάποια στιγμή να σταθούν μόνες τους και να προάγουν την ασφάλεια και την ευημερία στις θάλασσές τους.

Η CMF περιλαμβάνει 3 Δυνάμεις, προορισμένη η κάθε μια για διαφορετικό έργο (Combined Task Forces) :

- CTF 150 : επίσημος στόχος της είναι να διασφαλίσει την ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα και στη θάλασσα και να καταπολεμήσει την τρομοκρατία και κάθε παράνομη ενέργεια που συνδέεται με αυτή. Η περιοχή που δρα είναι η Ερυθρά Θάλασσα, ο Κόλπος του Άντεν, ο Ινδικός Ωκεανός και ο Κόλπος του Ομάν, περιοχές με μεγάλη σημασία για το διεθνές εμπόριο ειδικά αν αναλογιστούμε ότι από εκεί γίνεται η διακίνηση 27 εκατομμυρίων βαρελιών πετρελαίου (US Energy Information Administration, 2017).

Να σημειωθεί επίσης ότι στην περιοχή δράσης της συμπεριλαμβάνονται και 3 «choque points» για τη διεθνή ναυσιπλοΐα, 3 στενά και πολύ επικίνδυνα περάσματα, όπου το καράβι κινείται πολύ κοντά στις ακτές και από τις δύο πλευρές και καθώς έχει περιορισμένη δυνατότητα ελιγμών, είναι και πιο ευάλωτο σε επιθέσεις. Αυτά είναι τα Στενά του Χορμούζ, το Μπαμπ Ελ Μαντέμπ και το κανάλι του Σουέζ.

- CTF 151 : η δράση της συγκεκριμένης δύναμης, που έχει ως αφετηρία τον Ιανουάριο του 2009, επικεντρώνεται αποκλειστικά στην καταπολέμηση της πειρατείας και στην προώθηση της συνεργασίας σε τοπικό επίπεδο με τη συνδρομή και άλλων εταίρων, προκειμένου να

δημιουργηθεί η κατάλληλη υποδομή στις μαστιζόμενες από πειρατεία χώρες, ώστε να είναι αποτελεσματικές ως προς την επίτευξη της ασφάλειας. Σε συνεργασία με τη EU NAVFOR, τον ΟΗΕ και άλλες ανεξάρτητες μη κυβερνητικές οργανώσεις, περιπολούν και διασφαλίζουν τον ασφαλή διάπλου του MSTC (Maritime Security Transit Corridor). Ταυτόχρονα προάγει και ενθαρρύνει τα πλοία να χρησιμοποιούν τους Οδηγούς των Βέλτιστων Πρακτικών (BMP4) καθότι η πρόληψη είναι η μισή ίαση. Όπως και στη CTF 150, η συμμετοχή των χωρών είναι προαιρετική και όχι δεσμευτική. Η διοίκηση της Ομάδας αλλάζει ανά 3-6 μήνες, κυκλικά στους συμμετέχοντες και η σύσταση της από πλοία, αεροσκάφη και προσωπικό είναι ευμετάβλητη καθότι εξαρτάται από το τι μπορούν να διαθέσουν οι συμμετέχοντες σε κάθε περίοδο.



A Royal Marines boarding team from HMS Monmouth takes part in a boarding exercise during a counter piracy validation exercise whilst under command of CTF151

Πηγή : <https://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/>

- CTF 152 : η συγκεκριμένη ομάδα έχει το χαρακτηριστικό ότι δρα αποκλειστικά στον Αραβικό Κόλπο, πάντα σε συνεργασία με άλλα κράτη και διεξάγει αποστολές και εκπαιδευτικού χαρακτήρα, με σκοπό την ασφάλεια. Η παρουσία της είναι πολύ σημαντική αν σκεφτούμε τη στρατηγική και γεωγραφική σημασία της περιοχής, στην οποία παράγεται και διακινείται περίπου το 1/3 της παγκόσμιας παραγωγής πετρελαίου. Να σημειωθεί ότι στην περιοχή υπάρχουν ακόμα αποδεδειγμένα αποθέματα 813 δισεκατομμύρια βαρέλια (το 1/2 του παγκόσμιου πετρελαίου) και 2.800 τρισεκατομμύρια κυβικά πόδια φυσικού αερίου (42,5% των παγκόσμιων αποθεμάτων) (BP, 2017). Οι χώρες που συμμετέχουν είναι κατά βάση αραβικές (Σαουδική Αραβία, Μπαχρέιν, Ιορδανία, Κατάρ, Κουβέιτ) αλλά μέλη είναι και το Ηνωμένο Βασίλειο, οι ΗΠΑ, η Ιταλία και η Αυστραλία.



Members of CTF152 conduct Visit, Board, Search and Seizure (VBSS) drills in the Arabian Gulf during Exercise Falcon Warrior 2017

Πηγή : <https://combinedmaritimeforces.com/ctf-152-gulf-security-cooperation/>

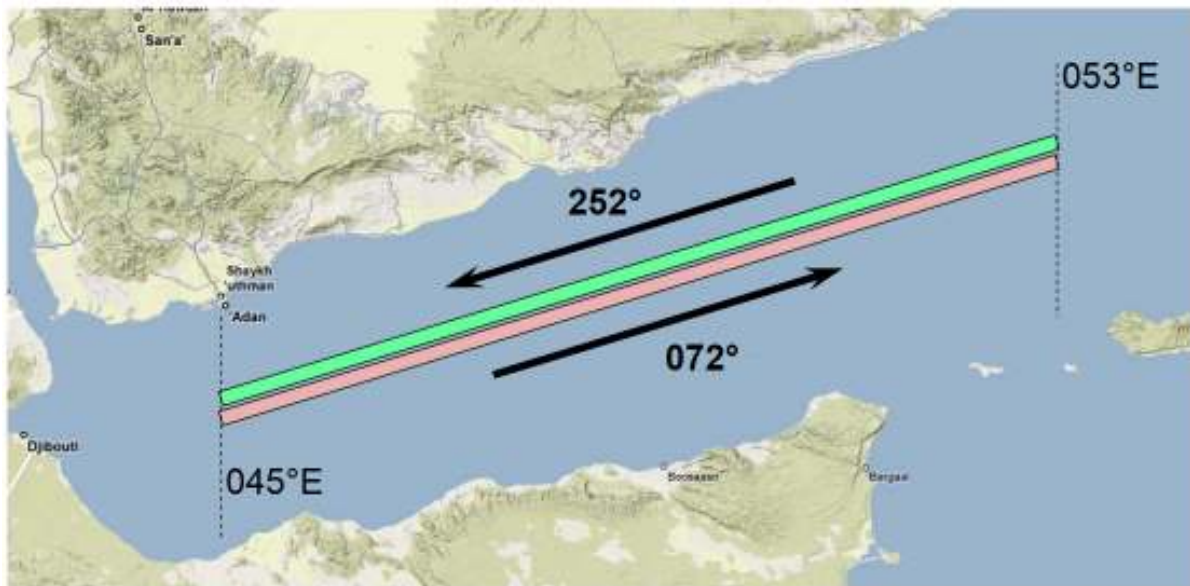
7.2.1.5 Επιτηρούμενοι Δίαυλοι Ναυσιπλοΐας (IRTC & MSTC)

Οι οργανισμοί στα πλαίσια των προσπαθειών τους να επιτύχουν ασφαλή διέλευση των εμπορικών πλοίων από τις «περιοχές υψηλού κινδύνου», σύστησαν Δίαυλους Ναυσιπλοΐας και πιο συγκεκριμένα :

- IRTC – Internationally Recommended Transit Corridor

Το 2009 ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) όρισε τον αναφερόμενο θαλάσσιο δίαυλο που αφορά τον Κόλπο του Άντεν. «Ο δίαυλος περιλαμβάνει τη δημιουργία ξεχωριστών λωρίδων μετακίνησης, μια προς Ανατολή και μία προς Δύση. Η κάθε λωρίδα θα έχει εύρος 5 ναυτικά μίλια και θα διαχωρίζεται από την άλλη από μια ζώνη προστασίας της τάξεως των 2 ναυτικών μιλίων...» (IMO, SN.1/Circ.281, 3/8/2009). Αναφέρονται επίσης με λεπτομέρεια τα γεωγραφικά στίγματα που ορίζουν τα όρια του διαδρόμου αυτού.

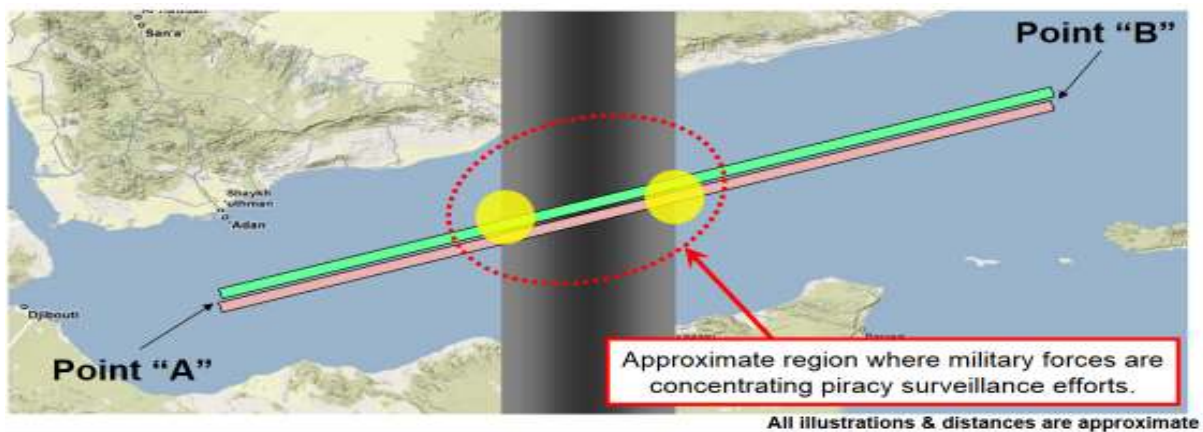
«Ο East Bound διάδρομος ξεκινά στις 45° Ανατολικά μεταξύ 11°53' & 11°48' στο Βορρά και καταλήγει στις 53° Ανατολικά μεταξύ 14°23' & 14°18' Βόρεια. Ο West Bound διάδρομος ξεκινά στις 53° Ανατολικά μεταξύ 14°30' & 14°25' προς Βορρά και καταλήγει στις 45° προς Ανατολάς μεταξύ 12°00' & 11°55' Βόρεια.» (Intertanko, 2009).



All illustrations & distances are approximate

Πηγή : [http://www.intertanko.com/upload/IRTC GT Explanation - March 2009 \(2\).pdf](http://www.intertanko.com/upload/IRTC GT Explanation - March 2009 (2).pdf)

Η χρησιμοποίηση αυτού του διαύλου σε συνδυασμό με τον ομαδικό διάπλου των πλοίων, διευκολύνει τις στρατιωτικές δυνάμεις να επιτηρούν την επικίνδυνη περιοχή και φυσικά να επέμβουν εγκαίρως αν χρειαστεί. Προτείνεται δε, ο ομαδικός διάπλους να γίνεται νύχτα (ελάχιστες πειρατικές επιθέσεις έχουν σημειωθεί νυχτερινές ώρες) και για ακόμα καλύτερα αποτελέσματα τα πλοία πρέπει να τηρούν την ίδια ταχύτητα.



All illustrations & distances are approximate

Πηγή : [http://www.intertanko.com/upload/IRTC GT Explanation - March 2009 \(2\).pdf](http://www.intertanko.com/upload/IRTC GT Explanation - March 2009 (2).pdf)

Στον παραπάνω χάρτη, με τους κίτρινους κύκλους σημειώνεται η περιοχή που οι στρατιωτικές δυνάμεις επικεντρώνουν την προσοχή τους γιατί τα πλοία είναι πιο ευάλωτα και είναι πιο πιθανό να δεχτούν πειρατική επίθεση.

Στον παρακάτω πίνακα, φαίνονται οι ώρες που προτείνονται για τον ομαδικό διάπλου καθώς και οι ταχύτητες που αλλάζουν ανάλογα με την ώρα. Είναι ευνόητο ότι το πρόγραμμα αυτό δύναται να προσαρμόζεται ανάλογα με τις ανάγκες που πρέπει να καλύψει.

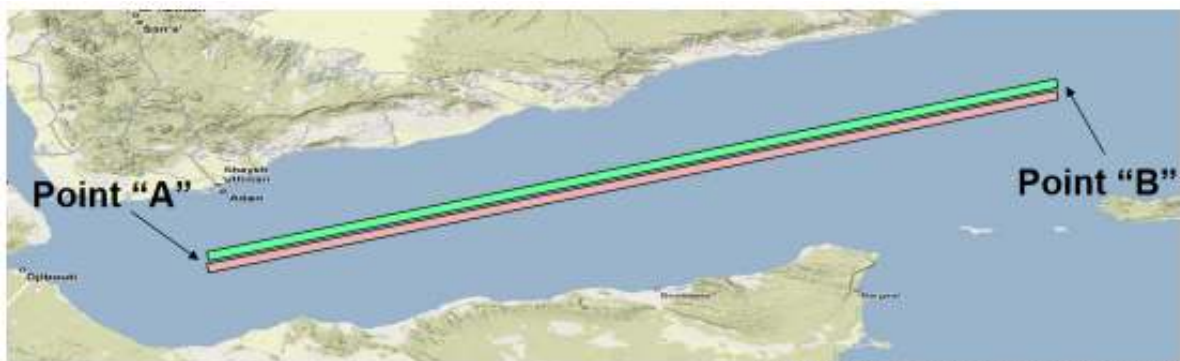
Group Transit Groupings



Speed (SOG/GPS)	Eastbound Transit Entry Point "A"		Westbound Transit Entry Point "B"	
10 kts	01:00 (Z)	04:00 (Lt)	15:00 (Z)	18:00 (Lt)
12 kts	05:30 (Z)	08:30 (Lt)	21:00 (Z)	00:01 (Lt)
14 kts	08:30 (Z)	11:30 (Lt)	01:00 (Z)	04:00 (Lt)
16 kts	11:00 (Z)	14:00 (Lt)	05:30 (Z)	08:30 (Lt)
18 kts	13:00 (Z)	16:00 (Lt)	07:00 (Z)	10:00 (Lt)

Πηγή : [http://www.intertanko.com/upload/IRTC GT Explanation - March 2009 \(2\).pdf](http://www.intertanko.com/upload/IRTC GT Explanation - March 2009 (2).pdf)

Τέλος στον ακόλουθο χάρτη, φαίνονται τα σημεία εισόδου στον IRTC, από την Ανατολική και τη Δυτική πλευρά της περιοχής.



All illustrations & distances are approximate

Πηγή : [http://www.intertanko.com/upload/IRTC GT Explanation - March 2009 \(2\).pdf](http://www.intertanko.com/upload/IRTC GT Explanation - March 2009 (2).pdf)

- MSTC – Maritime Security Transit Corridor

Η CMF (Combined Maritime Forces) σύστησε επίσης τον MSTC που αφορά τον Κόλπο του Άντεν, το Μπαμπ Ελ Μαντέμπ και το νότιο κομμάτι της Ερυθράς Θάλασσας, προκειμένου να τονώσει την αποτελεσματικότητα των στρατιωτικών δυνάμεων στην περιοχή και να ενισχύσει την ασφάλεια. Η λειτουργία του MSTC σε καμία περίπτωση δεν υποκαθιστά τον IRTC, στον οποίο ο ομαδικός διάπλους και το ωρολόγιο πρόγραμμα συνεχίζεται κανονικά. Συστήνεται ωστόσο στα καράβια να τον ακολουθούν όταν περνούν από αυτές τις περιοχές που θεωρούνται εξαιρετικά επικίνδυνες (Combined Maritime Forces, 2017).

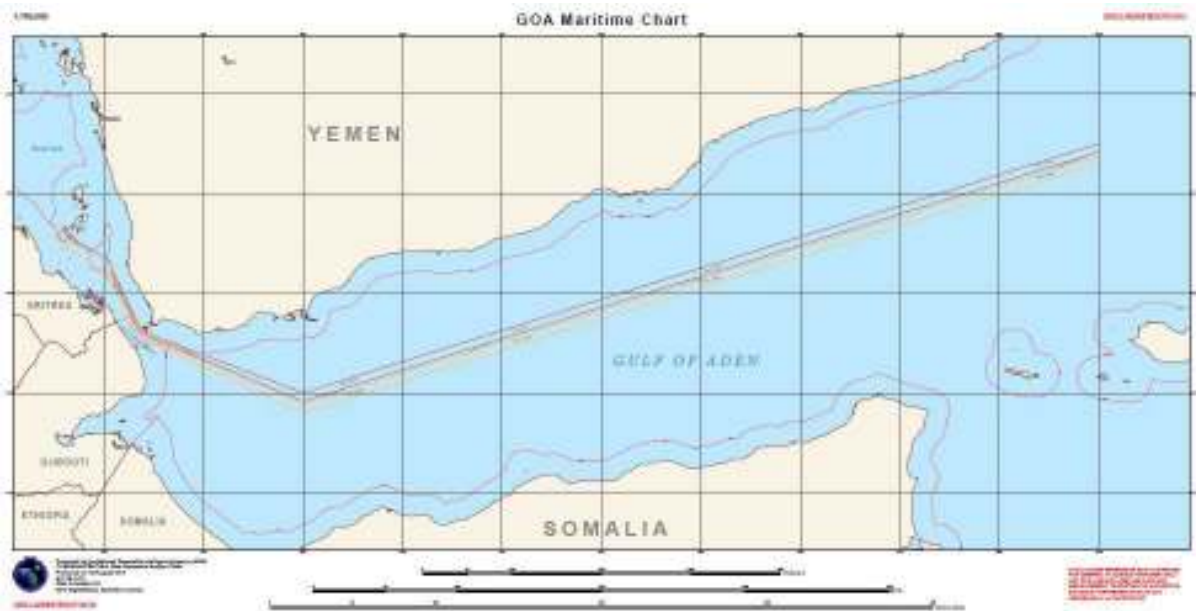
Επί της ουσίας ο MSTC αποτελείται από :

α) Τον IRTC

β) Τον BAM TSS & TSS δυτικά των Νήσων Hanish

γ) Ένα διάδρομο με 2 κατευθύνσεις που συνδέει απευθείας τον BAM TSS με τον IRTC

Στον παρακάτω χάρτη φαίνεται η γενική εικόνα του MSTC.



Πηγή : <https://combinedmaritimeforces.com/maritime-security-transit-corridor-mstc/#jp-carousel-8016>

Ο επόμενος χάρτης δείχνει τον BAM TSS & TSS δυτικά των Νήσων Hanish



Πηγή : <https://combinedmaritimeforces.com/maritime-security-transit-corridor-mstc/#jp-carousel-8025>

Στη συνέχεια βλέπουμε τον θαλάσσιο δρόμο, δύο κατευθύνσεων, που ενώνει τον IRTC με τον BAM TSS



Πηγή : <https://combinedmaritimeforces.com/maritime-security-transit-corridor-mstc/#jp-carousel-8026>

Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί ότι κανένας τρόπος προστασίας (Οδηγός Βέλτιστων Πρακτικών, Επιτηρούμενοι Δίαυλοι Ναυσιπλοΐας, Ομαδικός Διάπλους Ένοπλες Ομάδες κτλ.), δεν είναι υποχρεωτικός και θεσμοθετημένος. Είναι πάντα στη διακριτική ευχέρεια του καπετάνιου, του πλοιοκτήτη, επίσης ανάλογα με το κράτος της σημαίας του πλοίου κτλ., να αποφασίσουν αν και με ποιο τρόπο θα επωφεληθούν από αυτές τις επιλογές ασφάλειας και προστασίας.

7.2.1.6 NATO

Φυσικά από τον κατάλογο των διεθνών οργανισμών που έχουν δώσει και δίνουν μάχες εναντίον της πειρατείας, δε θα μπορούσε να απουσιάζει το NATO, το οποίο με 3 επιχειρήσεις του που κάλυψαν 3 διαφορετικές χρονικές περιόδους, συνέβαλε αποτελεσματικά και αποφασιστικά στην καταπολέμηση της πειρατείας στα νερά της Σομαλίας και του Κόλπου του Άντεν (NATO, 2017). Οι επιχειρήσεις αυτές έχουν ολοκληρώσει πλέον τον κύκλο τους, ωστόσο αξίζει να αναφερθούμε περιληπτικά σε κάθε μια ξεχωριστά :

- Operation Allied Provider (Οκτώβριος-Δεκέμβριος 2008) : επρόκειτο για μια παροδική επιχείρηση προκειμένου να συνοδεύονται με ασφάλεια στον προορισμό τους τα εντεταλμένα καράβια από το World Food Program (WFP) και να γίνονται περιπολίες στα νερά της Σομαλίας ώστε να αποθαρρύνονται οι πειρατές, πάντα σε εναρμόνιση με τη εθνική και διεθνή νομοθεσία.
- Operation Allied Protector (Μάρτιος- Αύγουστος 2009 : η επιχείρηση αυτή πήρε τα ηνία από τον προκάτοχό της και συνέχισε ουσιαστικά το έργο του, εστιασμένο πλέον στην

αποθάρρυνση, διακοπή και προστασία από την πειρατεία και το κατάφερε με μεγάλη επιτυχία.

- Operation Ocean Shield (Αύγουστος 2009-Δεκέμβριος 2016) : πρόκειται για τη μακροβιότερη επιχείρηση από τις 3 που υλοποίησε το NATO. Προσidiάζε εξαιρετικά στις προηγούμενες, κυρίως στη δεύτερη και εστίασε στις δραστηριότητες εντός της θάλασσας εναντίον της πειρατείας. Με πλοία να διαπλέουν τις περιοχές, με επιτηρήσεις από ελικόπτερα για ύποπτα σκάφη κατάφεραν να προλάβουν πολλές πειρατείες και να πατάξουν την ένοπλη ληστεία. Πλοία του NATO επίσης συνόδευσαν και καράβια της AMISOM στο Mogadishu προκειμένου να φτάσει ακέραιη η ανθρωπιστική βοήθεια στα σομαλικά εδάφη. Επίσης με το Operation Ocean Shield, το NATO, σε συνεργασία και με άλλους οργανισμούς και ανεξάρτητα μέλη, προσπάθησαν να θέσουν τις βάσεις ανάπτυξης στη χώρα προκειμένου κάποτε να μπορέσει να αντιμετωπίσει και πατάξει την πειρατεία με δικά της μέσα. Τέλος, ένα αξιόλογο χαρακτηριστικό της επιχείρησης αυτής ήταν το ότι εξελισσόταν ακολουθώντας την εξέλιξη των πειρατών οι οποίοι προσπαθούσαν κάθε φορά να υπερκεράσουν οποιοδήποτε νέο μέτρο. Οι βασικοί του συνεργάτες στο δύσκολο αυτό έργο ήταν η EU NAVFOR, η CTF 151 αλλά και μεμονωμένες χώρες όπως η Κίνα, η Ιαπωνία και η Νότιος Κορέα. Η δράση της συγκεκριμένης επιχείρησης τερματίστηκε επίσημα στις 15/12/2016 διότι θεωρήθηκε ότι ο στόχος επετεύχθη. Ωστόσο έγινε σαφής αναφορά στο ότι το NATO θα συνεχίσει να παρακολουθεί την εν λόγω περιοχή και αν ποτέ διαπιστωθεί ξανά η αναζωπύρωση του φαινομένου, θα είναι πάντα σε ετοιμότητα να ξαναεπέμβει με νέες αποστολές.

7.2.1.7 Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας (IMO – International Maritime Organization)

Από αυτή την παράθεση μέτρων από την πλευρά των διεθνών οργανισμών δε θα μπορούσε να απουσιάζει η δραστηριότητα του IMO, πάνω σε θέματα ασφάλειας και καταστολής της πειρατείας.

Ο IMO στα πλαίσια του Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) του 1974 και συγκεκριμένα στο κεφάλαιο XI-2, κάνει αναφορά στον International Ship & Port Facility Security (ISPS) Code που είναι υποχρεωτικό να τηρείται από τα κράτη μέλη και εξασφαλίζει ότι τόσο τα πλοία όσο και τα λιμάνια χαιρούν των υψηλότερων προδιαγραφών ασφαλείας (IMO, 2017).

Ταυτόχρονα έχει συστήσει ένα κατάλογο με μέτρα κατά της πειρατείας (Antipiracy Measures) και έχει συγκεντρώσει άπειρες πληροφορίες αναφορικά με τη δράση των

πειρατών. Όλα αυτά είναι διαθέσιμα κατόπιν εγγραφής στο GISIS – Global Integrated Shipping Information System.

Επιπλέον, έχει συμβουλευτικό χαρακτήρα προς τις κυβερνήσεις, τους πλοιοκτήτες, τους καπετάνιους και τα πληρώματα υποστηρίζοντας και προωθώντας τα γνωστά πλέον Best Management Practices και την ύπαρξη φρουρών στα πλοία. Παρόλα αυτά δεν παίρνει θέση αναφορικά με το αν πρέπει ή όχι να υπάρχουν όπλα πάνω σε ένα καράβι και επί τούτου αφήνει να το ρυθμίσει αυτό το θέμα η σημαία και η νομοθεσία που διέπει το κάθε καράβι (IMO, 2017).

Επίσης ο IMO έχει φροντίσει να ρυθμίσει και το νομικό πλαίσιο προκειμένου να αποδίδεται δικαιοσύνη σε αυτούς που προβαίνουν σε παράνομες πράξεις, συλλαμβάνουν δια της βίας και ασκούν βία σε άτομα πάνω σε πλοίο. Πρόκειται για τις Συνθήκες SUA που υιοθετήθηκαν το 1988 και έγινε επανεξέτασή τους το 2005. Πρέπει επίσης να αναφερθεί ότι προτείνει μέτρα για τον περιορισμό των λαθρεπιβατών σε ένα καράβι και φυσικά προάγει την ασφάλεια στις επικοινωνίες και τον κυβερνοχώρο, τόσο σε επίπεδο πλοίου όσο και σε επίπεδο λιμανιών.

Τέλος ο IMO το 2009 πραγματοποίησε μια συνάντηση των χωρών του Δυτικού Ινδικού Ωκεανού και του Κόλπου του Άντεν, στο Τζιμπουτί της Αφρικής, προκειμένου να συζητηθεί τότε το μείζον θέμα της πειρατείας που ήδη είχε αρχίσει να λαμβάνει ανησυχητικές διαστάσεις. Οι συζητήσεις αυτές οδήγησαν στην υιοθέτηση του **Djibouti Code of Conduct** και έκτοτε μέσω ενός ταμείου που δημιουργήθηκε προς χρηματοδότηση, έχουν σχεδιαστεί και εφαρμοστεί σχέδια που προάγουν τη συνεργασία σε τοπικό επίπεδο, προκειμένου να καταπολεμηθεί η πειρατεία. Όλο αυτό στηρίζεται σε 4 βασικούς πυλώνες : στην εκπαίδευση, στην ικανότητα να ανεγερθεί ένα υγιές οικοδόμημα, στο κατάλληλο νομικό πλαίσιο για την προσαγωγή των πειρατών και στη διάχυση της πληροφορίας (IMO, 2017).

Ο κώδικας αυτός ακριβώς επειδή αποτελεί ένα πολύ σημαντικό μέσο για την καταπολέμηση της πειρατείας, ξαναήρθε στο προσκήνιο και τροποποιήθηκε στη συνάντηση που πραγματοποιήθηκε στη Jeddah της Σαουδικής Αραβίας, 10-12 Ιανουαρίου 2017. Η βάση του κώδικα καθώς και ο στόχος παραμένει ίδιος, ωστόσο επεκτείνεται και σε άλλους τομείς δράσης προκειμένου να αντιμετωπίσει και άλλα θαλάσσια εγκλήματα. Για πρώτη φορά συμπεριλαμβάνει τη σωματεμπορία, παράνομο εμπόριο όπλων, ναρκωτικών και ψυχοτρόπων ουσιών, παράνομο και μη ελεγχόμενο ψάρεμα, παράνομο εμπόριο άγριας ζωής, κλοπή αργού πετρελαίου. Σαφέστατα αναγνωρίζει τη σημασία της «μπλε» οικονομίας (ναυτιλία, αλιεία,

τουρισμός) σαν βάση για εξέλιξη, ανάπτυξη και ευημερία. Από την άλλη όμως δεν παραγνωρίζει και τους κινδύνους που ελλοχεύουν και απειλούν το εμπόριο, τους ανθρώπους που συμμετέχουν και το φυσικό περιβάλλον. Γι αυτό καλεί τα μέρη να είναι σε εγρήγορση, να υπάρχει συνεργασία και ανταλλαγή πληροφοριών σε τοπικό και διεθνές επίπεδο, να γίνεται έλεγχος σε κάθε ύποπτη περίπτωση και φυσικά προσαγωγή και δίωξη των υπόπτων αν διαπιστωθεί παράνομη πράξη. Αυτή η τροποποίηση του Djibouti Code of Conduct είναι γνωστή ως «Jeddah Amendment to the Djibouti Code of Conduct 2017» (IMO, 2017).

7.2.2 Δυτική Αφρική (Κόλπος Γουινέας & η ευρύτερη περιοχή του)

Στο προηγούμενο τμήμα του παρόντος κεφαλαίου, η ανάλυση που αφορούσε το Κέρασ της Αφρικής και τη Σομαλία ήταν αρκετά εκτεταμένη καθότι η πειρατεία ουσιαστικά αναγεννήθηκε σε αυτή την περιοχή από το 2008 με τη μεγάλη κορύφωση του φαινομένου το 2011. Από το 2012 και μετά και κατόπιν όλων αυτών των κινήσεων που περιγράψαμε, η πειρατεία άρχισε σταδιακά να φθίνει ώστε σήμερα να μιλάμε για πολύ μικρό αριθμό περιστατικών (Oceans Beyond Piracy, 2016).

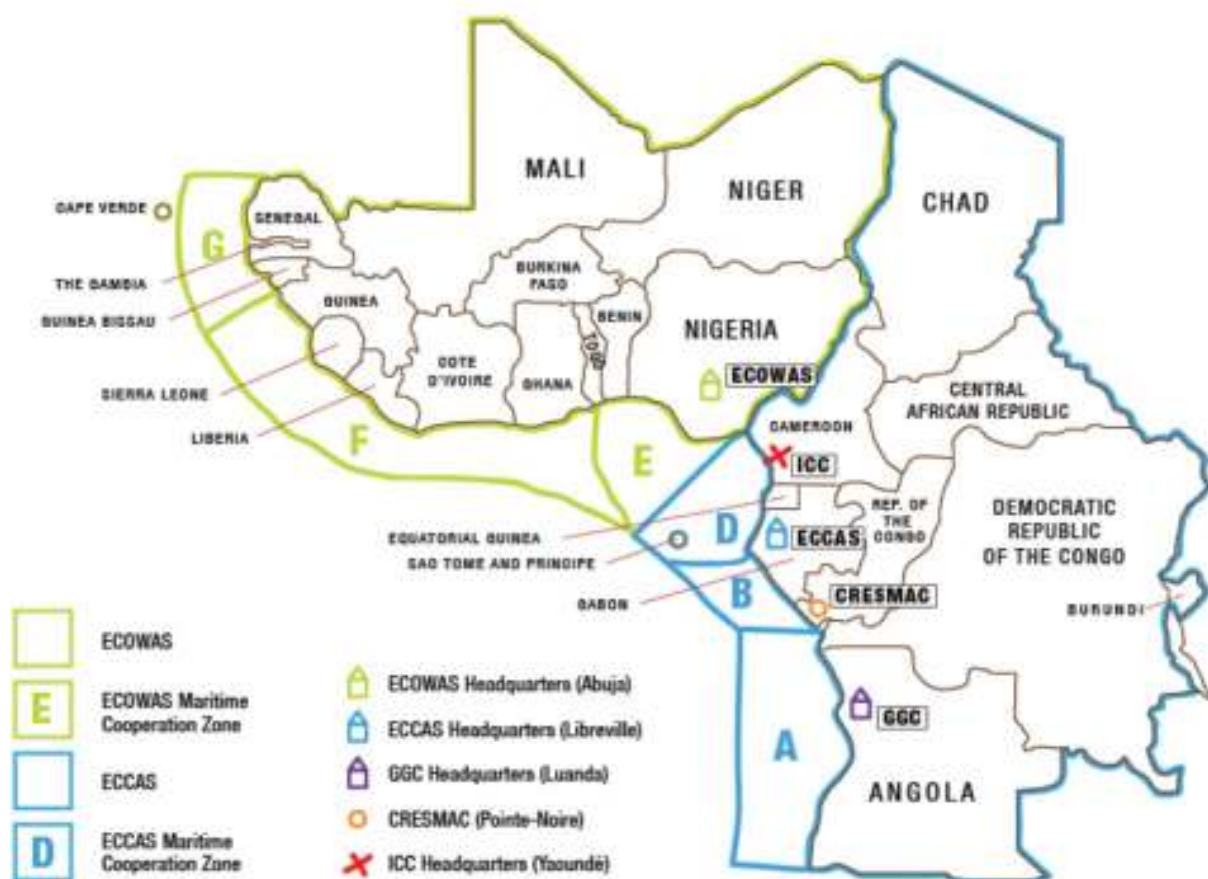
Ωστόσο το πρόβλημα έχει μεταφερθεί στην αντίπερα πλευρά της Αφρικής, στο κεντρικό και στο δυτικό της τμήμα, στον ευρύτερο κόλπο της Γουινέας. Στην παρακάτω ανάλυση θα διαπιστωθεί ότι η παρουσία και συμμετοχή τοπικών και εθνικών οργανώσεων (με την ενεργή βέβαια συμμετοχή και διεθνών οργανισμών), είναι πολύ πιο έντονη και ουσιαστική για την επίλυση του προβλήματος, από ότι στην περίπτωση της Σομαλίας, όπου είχαν σχεδόν εξ ολοκλήρου αναλάβει οι ξένοι εταίροι, είτε σαν ανεξάρτητοι «παίκτες» είτε ως θεσμοθετημένοι οργανισμοί.

Για να διευκολυνθεί η ανάλυση θα γίνει διάκριση στις δυο μεγάλες περιοχές : την περιοχή που περιλαμβάνει τις χώρες της Κεντρικής Αφρικής και αυτή που περιλαμβάνει τις χώρες της Δυτικής Αφρικής.

7.2.2.1 Χώρες της Κεντρικής Αφρικής

Οι χώρες της Κεντρικής Αφρικής έχουν συστήσει μια ένωση για πιο άρτια δραστηριοποίηση και με σκοπό να προάγει τα συμφέροντά τους, τη γνωστή ECCAS (Economic Community of Central African States). Η ECCAS το 2008, ανέπτυξε την **ISMS (Integrated Strategy for Maritime Security)**, δηλαδή μια ολοκληρωμένη στρατηγική για την ασφάλεια στη ναυτιλία προκειμένου να συστήσει ένα κοινό πλαίσιο σε τοπικό επίπεδο, ώστε να ρυθμίσει τις ναυτιλιακές δραστηριότητες στα χωρικά ύδατα της κεντρικής Αφρικής (Osinowo, 2015). Το

2009 ενεργοποιεί την **CRESMAC (Centre Regional de Securite Maritime de l' Afrique Centrale)**, η οποία θα δραστηριοποιείται βάσει της ISMS στρατηγικής και θα έχει την έδρα της στο Pointe Noire στη Δημοκρατία του Congo. Ταυτόχρονα η θαλάσσια περιοχή της κεντρικής Αφρικής χωρίζεται σε 3 ζώνες A, B, D στην κάθε μία από τις οποίες αντιστοιχεί ένα κέντρο για πολυεθνικό συντονισμό, τα CMC's (Centres for Multinational Coordination) . Τα 3 CMC's ελέγχονται και διοικούνται από την CRESMAC, με αντικειμενικό στόχο την ανταλλαγή πληροφοριών αλλά και τη σύσταση σχετικών εξουσιοδοτήσεων ώστε να είναι εφικτή η δίωξη και σύλληψη των ύποπτων σκαφών σε όλη τη θαλάσσια περιοχή χωρίς να εγείρονται θέματα δικαιοδοσίας και νομιμότητας που οδηγούν μοιραία σε καθυστερήσεις και εμποδίζουν το έργο της καταπολέμησης της πειρατείας. Στον παρακάτω χάρτη διακρίνονται καθαρά οι προαναφερόμενες ζώνες.



Πηγή : International Crisis Group (Vircoulon, 2014)

Zone D

Η ζώνη D περιλαμβάνει τα χωρικά ύδατα του Καμερούν, της Ισημερινής Γουινέας, της Γκαμπόν, του Σάο Τομέ και του Πρίνσιπε. Θα ακολουθήσει μια πιο εκτενής αναφορά σε αυτή καθότι αποτελεί ένα πολύ καλό παράδειγμα πολυεθνικής συνεργασίας και συνδυασμένων περιπολιών. Η ζώνη D ουσιαστικά δημιουργήθηκε το 2009 στο Yaounde, όπου οι Υπουργοί Άμυνας των 4 χωρών υπέγραψαν μια τεχνική συμφωνία για κοινή στρατηγική των ναυτικών τους δυνάμεων στην περιοχή (06/05/2009). Στις 11/08/2009 ολοκλήρωσαν την κίνηση με την υπογραφή ενός κοινού επιχειρησιακού πλάνου στο Malabo. Έτσι στις 16/09/2009 ξεκίνησε η πρώτη κοινή περιπολία στην περιοχή αποτελούμενη από σκάφη του Καμερούν, της Ισημερινής Γουινέας και της Γκαμπόν. Η πρώτη αυτή αποστολή ονομάστηκε **SECMAR(1)** και αντικειμενικός της στόχος είναι η προάσπιση της ασφάλειας στη θάλασσα με πλωτά και με εναέρια μέσα, βάσει της εθνικής και της διεθνούς νομοθεσίας. Με τις κοινές περιπολίες τα οφέλη είναι πολλά καθότι δεν υφίστανται πλέον σύνορα στη ζώνη κάτι που διευκολύνει τους ελέγχους και τις διώξεις των υπόπτων για θαλάσσια εγκλήματα, πραγματοποιείται ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των ναυτικών δυνάμεων. Επίσης η μια ναυτική δύναμη συμπληρώνει την άλλη και επιπλέον επιτυγχάνεται εξοικονόμηση κόστους για τα συμβαλλόμενα μέρη μέσα από τις συνέργειες που αναπτύσσονται (Fonkoua, 2009) Τα αποτελέσματα όλης αυτής της προσπάθειας είναι αρκούτως ικανοποιητικά καθότι παρόλες τις δυσκολίες, έχει παρατηρηθεί μεγάλη βελτίωση στην εν λόγω περιοχή καθότι μειώθηκε το θαλάσσιο έγκλημα και η παράνομη αλιεία.

7.2.2.2 Χώρες της Δυτικής Αφρικής

α) Μέτρα σε Τοπικό Επίπεδο

- Αντίστοιχη ένωση με την ECCAS, έχουν συστήσει από το 1975 και οι χώρες της δυτικής Αφρικής, την **ECOWAS** (Economic Community of West African States) η οποία προσπαθεί να ολοκληρώσει την εφαρμογή μιας κοινής στρατηγικής για τη ναυτιλία, την EIMS (Integrated Maritime Strategy). Και σε αυτή την περίπτωση τα χωρικά ύδατα των χωρών έχουν χωριστεί στις ζώνες E, F, G οι οποίες επιβλέπονται από τα MMCC's (Multinational Maritime Coordination Centers) (Blede, 2015). Πιο συγκεκριμένα η ζώνη E (Μπενίν, Νιγηρία, Τόγκο, Νίγηρας) που θεωρείται και η πιο επικίνδυνη θαλάσσια περιοχή στη δυτική Αφρική, αποτελεί ένα πιλοτικό πρόγραμμα αυτής της προσπάθειας. Ο σκοπός και εδώ είναι, με έδρα το Κοτονού (πρωτεύουσα του Μπενίν), οι 4 χώρες να προβούν σε από κοινού δράση προκειμένου να καταπολεμήσουν την πειρατεία. Αυτό περιλαμβάνει περιπολίες, από κοινού

ασκήσεις των πολεμικών ναυτικών τους, ανταλλαγή πληροφοριών και εκπαίδευση. Στόχος είναι το MMCC της ζώνης E να αναφέρεται στο Regional Maritime Coordination Center of West Africa. Επίσης για να υπάρχει μια ολοκληρωμένη δράση, τα κέντρα της κάθε ζώνης θα πρέπει να συνεργάζονται μεταξύ τους προκειμένου να επέλθει η ασφάλεια σε όλη την περιοχή. Να αναφερθεί ότι η Ζώνη F περιλαμβάνει τις Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Ghana, Guinea, Liberia και Sierra Leone ενώ η Ζώνη G αποτελείται από το Cape Verde, Gambia, Guinea Bissau, Mali και Senegal.

- Στα πλαίσια της στρατηγικής για την καταπολέμηση της πειρατείας, πολύ σημαντικό ρόλο παίζει η συνεργασία μεταξύ των ναυτικών δυνάμεων των χωρών της Δυτικής Αφρικής, προκειμένου να περιπολούν από κοινού τα νερά του Κόλπου της Γουινέας. Μέσα στο 2016 το νιγηριανό ναυτικό με 40 σκάφη, συνεργάστηκε με επιτυχία με τη Γκάνα, το Καμερούν, το Τόγκο, την Ακτή Ελεφαντοστού και το Μπενίν, με σκοπό την πάταξη της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στην περιοχή (Oceans Beyond Piracy, 2017)

- Επίσης στα νερά της Δυτικής Αφρικής έχουν παρατηρηθεί κάποια υβριδικά μοντέλα συνεργασίας μεταξύ ιδιωτικών εταιριών και κυβερνητικών δυνάμεων ασφαλείας, με σκοπό να ενισχύσουν το έργο των στρατιωτικών δυνάμεων, ως κάτωθι (Oceans Beyond Piracy, 2017):

- **Πλοία Συνοδείας** : στην περιοχή της Νιγηρίας, ιδιωτικές εταιρίες σε συνεργασία με το Νιγηριανό Ναυτικό λειτουργούν πλοία που συνοδεύουν εμπορικά καράβια από και προς τα λιμάνια και τους τερματικούς σταθμούς της περιοχής, από και προς τις πετρελαϊκές εγκαταστάσεις που είναι στη θάλασσα και σε μερικές περιπτώσεις λειτουργούν και ως ασφάλεια για τα πλοία που είναι στο αγκυροβόλιο του Λάγος. Η ιδιομορφία στην περίπτωση αυτή είναι ότι κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων, επιβάλλεται μέρος του πληρώματος να είναι μέλη του Νιγηριανού Ναυτικού, που είναι και οι μόνοι που έχουν το δικαίωμα να συντονίζουν τις διαδικασίες και να φέρουν οπλισμό (Oceans Beyond Piracy, 2017). Υπάρχουν και κάποια καθαρά ιδιωτικά σκάφη περιπολίας στην περιοχή που με την παρουσία τους σίγουρα αυξάνουν τα επίπεδα ασφαλείας.
- **Ασφαλείς Ζώνες** : έχουν συστηθεί από τη Γκάνα, το Μπενίν, το Τόγκο και τη Νιγηρία, κοντά στα μεγάλα λιμάνια, όπου τα καράβια δύνανται να αγκυροβολήσουν με ασφάλεια περιμένοντας να φορτώσουν ή να ξεφορτώσουν. Για περισσότερη ασφάλεια μια μοναδική ιδιωτική εταιρία προσφέρει υπηρεσίες στα

πλοία (συντήρηση κτλ.) ενώ οι ένοπλες δυνάμεις των περιοχών φροντίζουν για την ασφαλή παραμονή των πλοίων. Συγκεκριμένα στη Γκάνα οι λιμενικές αρχές είναι υπεύθυνες για τις περιπολίες ενώ στο Μπενίν και το Τόγκο την αντίστοιχη υπηρεσία προσφέρει το πολεμικό ναυτικό. Στον παρακάτω χάρτη φαίνονται καθαρά οι προαναφερόμενες Secure Zones.



Πηγή : Oceans Beyond Piracy <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/west-africa#economiccostwa>

- **Ιδιωτικές Φρουρές** : αναφορικά με τους ένοπλους φρουρούς, πρέπει να τονιστεί ότι απαγορεύονται στα εθνικά χωρικά ύδατα όλων των κρατών στην περιοχή της Γουινέας. Κατά συνέπεια η κάθε παράκτια χώρα διατηρεί μονοπώλιο ως προς την παροχή ασφάλειας στα διερχόμενα πλοία στα εθνικά χωρικά ύδατα αφού οι ένοπλες φρουρές που επιβιβάζονται προέρχονται από τις κυβερνητικές δυνάμεις ασφαλείας (πολεμικό ναυτικό κτλ.) και τις τοπικές αρχές επιβολής του νόμου (ακτοφυλακή, λιμενικό κτλ.) (Oceans Beyond Piracy, 2017).

β) Ο ΟΗΕ και το Συμβούλιο Ασφαλείας για τον Κόλπο Της Γουινέας. Η Διακήρυξη του Γιαουντέ.

Ο ΟΗΕ και το Συμβούλιο Ασφαλείας με τα ψηφίσματα 2018/2011 & 2039/2012 προτρέπουν τη διεθνή κοινότητα για έμπρακτη υποστήριξη των παράκτιων χωρών του Κόλπου της Γουινέας. Τον Ιούνιο λοιπόν του 2013 γίνεται η Διακήρυξη του Γιαουντέ στο Καμερούν (Yaounde Declaration) την οποία αποδέχθηκαν και υπέγραψαν οι πρωθυπουργοί και κεφαλές των 25 κρατών της Κεντρικής και Δυτικής Αφρικής με την παρουσία και της GGC (Gulf of Guinea Commission), όπου συμφώνησαν για υιοθέτηση κοινής πολιτικής και στρατηγικής για την καταπολέμηση της πειρατείας. Ταυτόχρονα υιοθέτησαν και έναν Οδηγό Συμπεριφοράς, “Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery

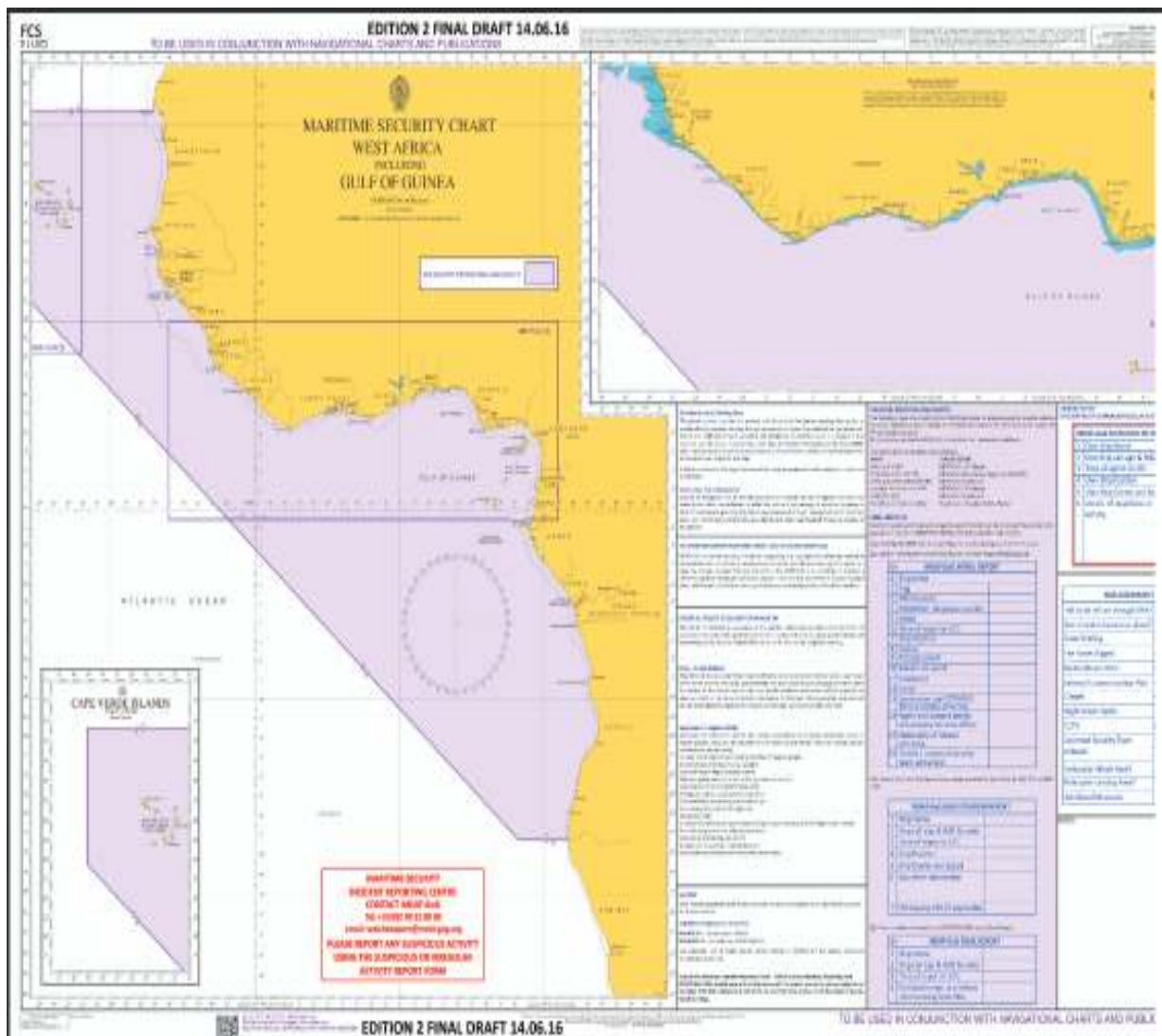
Against Ships and Illicit Maritime Activity in West & Central Africa με τους κάτωθι, μεταξύ άλλων, στόχους, πάντα στα πλαίσια του Διεθνούς Δικαίου (IMO, 2017) :

- Ανάπτυξη τοπικής νομοθεσίας και κανονισμών, όπου αυτοί απουσιάζουν, προς ποινικοποίηση της πειρατείας & της ένοπλης ληστείας στη θάλασσα
- Ανάπτυξη ενός θεσμικού πλαισίου σε τοπικό επίπεδο για την καταπολέμηση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στη θάλασσα όπου θα περιλαμβάνει ανταλλαγή πληροφορήσεων και μηχανισμούς συνεργασίας σε επίπεδο επιχειρήσεων
- Περαιτέρω ανάπτυξη και ενδυνάμωση της ήδη υπάρχουσας νομοθεσίας προκειμένου να εφαρμοστούν οι διεθνείς συμφωνίες για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας .

Φυσικά ο Code of Conduct συμπεριέλαβε και μέτρα για τη σύλληψη και τη δικαστική δίωξη των πειρατών, για την πάταξη της παράνομης αλιείας, της κλοπής πετρελαίου, μέτρα για την προστασία των θυμάτων των πειρατών και την υποστήριξή τους σε όλα τα στάδια κτλ.

γ) Maritime Trading Information Sharing Center for the Gulf of Guinea (MTISC – GoG)

Η ναυτιλιακή βιομηχανία, ακολουθώντας το παράδειγμα της περίπτωσης του κόλπου του Άντεν, δημιούργησε το MTISC – GoG (Maritime Trading Information Sharing Center for the Gulf of Guinea). Με έδρα του το Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο της Άκρα στη Γκάνα, λειτουργούσε σε 24ωρη βάση ως δέκτης αναφοράς περιστατικών πειρατείας από πλοία που συμμετείχαν στο πρόγραμμα, δίνοντας reports για την ασφαλή ή μη διέλευση των πλοίων από συγκεκριμένες περιοχές, συμμετέχοντας στην ανταλλαγή πληροφορήσεων και τέλος δίνοντας αναφορές στην Ιντερπόλ και σε τοπικά κέντρα επιχειρήσεων. Στις 20/06/2017 το MTISC μετονομάστηκε σε MDAT – GoG με τους ίδιους στόχους και λειτουργίες (έχει γίνει αναφορά ωρύτερα) αλλά με διαφορετική έδρα, όπως έχει ήδη αναφερθεί (Safety4Sea, 2016). Ταυτόχρονα εξεδόθη και καινούριος, ενημερωμένος ναυτιλιακός χάρτης για την ασφάλεια, διαθέσιμος στο UK Hydrographic Office (UKHO) (Safety4Sea, 2016).



Πηγή : https://www.safety4sea.com/wp-content/uploads/2016/06/UKHO-Maritime-Security-Chart-Q6114-2016_06.pdf

δ) ΕΕ και Σχέδιο Δράσης για τον Κόλπο της Γουινέας

Επιπροσθέτως η Ευρωπαϊκή Ένωση το 2015 υιοθέτησε το «Σχέδιο Δράσης για τον Κόλπο της Γουινέας» (EU GoG Action Plan 2015-2020). Με την κίνησή της αυτή δήλωσε σε την ενεργή υποστήριξή της στις χώρες της περιοχής της Γουινέας στον αγώνα τους για την πάταξη της πειρατείας, τόσο σε τοπικό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Στόχος του Σχεδίου Δράσης είναι επίσης να βοηθήσει τις χώρες αυτές να χτίσουν την κατάλληλη υποδομή ώστε να αντιμετωπίσουν αυτόνομα το θέμα της πειρατείας. Επίσης τονίζει ότι θα εξεταστεί το ενδεχόμενο να χρησιμοποιηθούν και άλλα μέσα μη στρατιωτικά όπως η FRONTEX αλλά ακόμα και στρατιωτικά αν αυτό κριθεί απαραίτητο όπως σε άλλες περιπτώσεις (πχ Κόλπος του Άντεν και EUCAP Nestor) (Europa, 2016). Επιπροσθέτως, τονίζει την αναγκαιότητα να

συνεχιστεί η συνεργασία της ΕΕ με όλους τους διεθνείς εταίρους προς επίτευξη των στόχων (Europa, 2016).

Τέλος, ένα πολύ σημαντικό στοιχείο της στρατηγικής των κρατών της περιοχής για την καταπολέμηση της πειρατείας είναι και η συνεργασία του νιγηριανού πολεμικού Ναυτικού (NN) με τη NIMASA (Nigerian Maritime Administration & Safety Agency) αλλά και με τις τοπικές αρχές ασφαλείας, προκειμένου να διεξάγουν περιπολίες και να επιτηρούν την περιοχή με ηλεκτρονικά μέσα.

ε) Πρόσθετα μέτρα για την αντιμετώπιση της πειρατείας στον Κόλπο της Γουινέας

Η προηγηθείσα ανάλυση περιγράφει μια σειρά από στρατηγικές κινήσεις που έχουν γίνει από τοπικούς, εθνικούς και διεθνείς οργανισμούς προκειμένου να δοθεί λύση στο πρόβλημα της πειρατείας στην ευρύτερη περιοχή του Κόλπου της Γουινέας. Στη συνέχεια θα παρατεθούν εν συντομία και κάποιες επιπρόσθετες προτάσεις που μπορούν να συμβάλουν στη οριστική λύση του ζητήματος, σύμφωνα με το Adeniyi Adejimi Osinowo, αξιωματικό του πολεμικού ναυτικού της Νιγηρίας (Osinowo, 2015) :

- Η λύση πρέπει να ξεκινήσει από την ενδοχώρα. Όπως και στην περίπτωση της Σομαλίας, όλα τα παραπάνω θεραπεύουν τα συμπτώματα και όχι τις αιτίες του προβλήματος, που όσο συνεχίζουν να υπάρχουν, τα μέτρα απλά θα καταστέλλουν αλλά δε θα λύνουν οριστικά το ζήτημα. Μόνο μια στοχευμένη προσπάθεια για οικονομική ανάπτυξη στην ακτή θα μπορέσει να δώσει λύση σε θέματα ανεργίας και ανέχειας των νέων, που είναι και ο βασικός λόγος που κάποιοι από αυτούς ωθούνται στην παρανομία και στην πειρατική ζωή. Επιβάλλεται να υπάρξουν νόμοι για τις ξένες εταιρίες, αναφορικά με την προστασία του περιβάλλοντος και τη ρύπανση και να δοθεί έμφαση στην ανάπτυξη της οικοδόμησης των χωρών και της αλιείας. Σε αυτό το μοτίβο μπορεί να βοηθήσει και η νιγηριανή πετρελαϊκή βιομηχανία με το να ενισχύσει τις τοπικές κοινότητες προσφέροντας θέσεις εργασίας κτλ. Τέλος στην ξηρά, όπως έχει αναφερθεί, λειτουργούν παράνομες αγορές διακίνησης των πειρατικών αγαθών, των κλοπιμαίων από τα πληρώματα και ολόκληρων φορτίων κλεμμένου πετρελαίου σε συνδυασμό με ξέπλυμα χρήματος. Αν αυτές οι αγορές εντοπισθούν και παταχθούν, αυτομάτως χάνεται και το κίνητρο για κάποιον να ασκήσει πειρατεία γιατί δε θα μπορεί πουθενά να διαθέσει το «εμπόρευμά» του. Φυσικά όλο αυτό το πόνημα προϋποθέτει φοβερή κρατική οργάνωση, συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων κρατών και των διεθνών οργανισμών αλλά κυρίως ισχυρή πολιτική βούληση.

- Επιτήρηση με σύγχρονα και ικανοποιητικά σε αριθμό σκάφη και χρησιμοποίηση καινούριων τεχνολογικά τεχνικών μέσων. Κάποιες χώρες όπως το Μπενίν, η Λιβερία, η Γκάνα, η Νιγηρία και η Σενεγάλη κατάφεραν να εκσυγχρονιστούν σε αυτόν τον τομέα μερικώς με τη συνδρομή των ΗΠΑ και της ΕΕ. Για την πλειοψηφία όμως των κρατών η αντίγνωση σκαφών δεν είναι εφικτή πέρα των 30-40 ναυτικών μιλίων (εμβέλεια ραντάρ) ούτε και η ευρυζωνική πρόσβαση, με αποτέλεσμα τα σκάφη περιπολίας να μην μπορούν να επικοινωνήσουν ούτε και μεταξύ τους. Επίσης αυτή η ατελείωτη ακτογραμμή της Δυτικής και κεντρικής Αφρικής απαιτεί τουλάχιστον ένα σκάφος για κάθε 250 χλμ. κάτι που φυσικά δεν είναι ακόμα ρεαλιστικό. Η απόκτηση σκαφών περιπολίας για στρατηγικά σημεία όπως είναι το Δέλτα του Νίγηρα, η απόκτηση πλοίων ανοιχτής θαλάσσης εξοπλισμένα με ραντάρ εμβέλειας 100 ν.μ., η χρήση ελικοφόρων αεροπλάνων και ελικοπτέρων στις περιπολίες, είναι δεδομένο ότι θα μειώσει την κλοπή πετρελαίου, την παράνομη αλιεία και τα πειρατικά επεισόδια. Επίσης είναι πολύ σημαντικό οι αρχές και τα περιπολούντα πλοία να μπορούν μέσω δορυφόρου να ταυτοποιούν τα διερχόμενα πλοία μέσω του IMO μοναδικού αριθμού τους και η λίστα να είναι διαθέσιμη στους ενδιαφερόμενους. Αναφορικά με αυτό το 2014 η NIMASA, η NN & η Nigerian Air Force δημιούργησαν το SSC (Satellite Surveillance Center) που κάνει ακριβώς την παραπάνω δουλειά. Το SCC ήρθε και συμπλήρωσε τους ήδη εγκατεστημένους σένσορες στη νιγηριανή ακτογραμμή από το RMAC (Regional Maritime Awareness) , ένα πρόγραμμα υποστηριζόμενο από τις ΗΠΑ και το Ηνωμένο Βασίλειο. Ωστόσο, αν εξαιρέσουμε τα προαναφερόμενα, όλα τα υπόλοιπα στις παρούσες συνθήκες είναι αρκούτως φιλόδοξα σχέδια που απαιτούν συνεργασία των κυβερνήσεων, του στρατού, των ξένων εταίρων, των επενδυτών, της ναυτιλιακής βιομηχανίας και φυσικά την ανάλογη χρηματοδότηση.

- Αποτελεσματικό και άμεσης ανταπόκρισης δικαστικό σύστημα. Για να παταχθεί η πειρατεία κάποιες διαδικασίες πρέπει να διενεργούνται άμεσα. Η έλλειψη εσωτερικών νόμων, οι αδύναμες κυρώσεις και το περίπλοκο δικαστικό σύστημα, κάνει τις δίκες να τραβούν εις μάκρος με αποτέλεσμα να χάνονται ακόμα και αποδεικτικά στοιχεία και στο τέλος να απελευθερώνονται οι ύποπτοι. Σε αυτό λοιπόν το σημείο απαιτείται εναρμόνιση των νομικών θεμάτων που ανακύπτουν βάσει μνημονίου συμφωνίας μεταξύ ECCAS, ECOWAS & GGC, αναθεώρηση του νομικού πλαισίου των χωρών για ταχεία έκδοση των υπόπτων, ικανή εκπαίδευση των μελών του δικαστικού συστήματος σε συνδυασμό με τις ναυτιλιακές αρχές για συλλογή και σωστή διατήρηση των στοιχείων προς δίκαιη εκδίκαση και τέλος σίγουρα θα βοηθούσε η δημιουργία ειδικών δικαστηρίων για εγκλήματα που σχετίζονται μόνο με τη θάλασσα για να διενεργούνται άμεσα οι δίκες.

- Συνεργασία μεταξύ των πολεμικών ναυτικών των χωρών. Είναι απαραίτητο να συνταχθεί ένα Πρωτόκολλο Συνεργασίας ειδικά για τη Ζώνη Ε που όπως αναφέραμε είναι σε πιλοτικό επίπεδο. Την ευθύνη για το θέμα έχει το Political Affairs, Peace & Security Department της ECOWAS, που ήδη εργάζεται πάνω σε αυτό προκειμένου να υπάρξει κοινή στρατηγική αναφορικά με τις διώξεις και συλλήψεις πειρατών στη Ζώνη Ε από το ναυτικό και των άλλων χωρών, χωρίς να εγείρονται θέματα δικαιοδοσίας και καταπάτησης της εθνικής κυριαρχίας των κρατών.

- Εμπορευματοποίηση των προσπαθειών κατά της πειρατείας. Στην περιοχή είναι συνηθισμένο οι πετρελαϊκές εταιρίες να προσλαμβάνουν ιδιωτικές εταιρίες προκειμένου να προστατέψουν και με ένοπλα ακόμα μέσα τις πλατφόρμες πετρελαίου, τα πλοία τους ακόμα και στρατηγικά σημεία για την πετρελαϊκή βιομηχανία, όπως είναι το Δέλτα του Νίγηρα. Εσχάτως αυτοί οι ένοπλοι φρουροί έχουν χρησιμοποιηθεί και από τη NIMASA την ίδια και την κυβέρνηση του Togo προς φύλαξη των λιμανιών. Επίσης το Μάρτιο του 2013, δύο ιδιωτικές εταιρίες ασφαλείας συνεργάστηκαν με το Πολεμικό Ναυτικό της Νιγηρίας και δημιούργησαν το SAA (Secure Anchorage for Lagos Port) με στόχο την ένοπλη προστασία των πλοίων που είναι στο αγκυροβόλιο. Φυσικά και το παραπάνω αποτελεί ένα πολύ αποτελεσματικό μέσο κατά της πειρατείας. Στον αντίποδα όμως δημιουργούνται και κάποια εύλογα ερωτήματα. Οι εταιρίες αυτές χρησιμοποιούνται όλο και περισσότερο και τα κρούσματα πειρατείας μειώνονται οπότε μελλοντικά θα χρησιμοποιούνται λιγότερο. Αν συμβεί αυτό αυτοί οι εργολάβοι θα είναι διατεθειμένοι να προσπαθήσουν πραγματικά να εντοπίσουν και τα δίκτυα των πειρατών στη στεριά, αφού κάτι τέτοιο θα τους στερήσει τη μελλοντική τους δουλειά; Επίσης αν οι εταιρίες αυτές διαθέτουν περισσότερα σκάφη περιπολίας και διώξης των πειρατών από ότι τα ίδια τα κράτη, δεν εγείρονται ζητήματα εθνικής ασφάλειας; Δυστυχώς σε αυτά τα ερωτήματα δε δυνάμεθα να απαντήσουμε, ωστόσο αποτελούν τροφή για σκέψη.

- Συνεργασία και με τρίτους εταίρους. Είναι κατανοητό ότι για να είναι ασφαλής ο Κόλπος της Γουινέας, πρέπει να είναι ασφαλείς και οι γύρω θαλάσσιες περιοχές. Συνεπώς επιβάλλεται μια καλή και εποικοδομητική συνεργασία και ανταλλαγή πληροφοριών και τεχνογνωσίας με τους «συναδέλφους» από την άλλη πλευρά, EU Navfor Atalanta, Task Force 151 και φυσικά τους ανεξάρτητους εταίρους όπως είναι οι ΗΠΑ, η Ιαπωνία, η Κίνα κτλ. . Αλλωστε η ναυτιλία είναι παγκόσμια και η ασφάλεια των θαλασσών αφορά όλους τους «παίκτες» των οποίων τα καράβια ταξιδεύουν ανά τον κόσμο.

7.2.3 Νοτιοανατολική Ασία

Η περίπτωση της Νοτιοανατολικής Ασίας είναι ξεχωριστή καθώς η πλειοψηφία των περιστατικών λαμβάνει χώρα στα αρχιπελάγη και στα χωρικά ύδατα των κρατών της περιοχής. Συνεπώς η αντιμετώπιση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας είναι θέμα των αντίστοιχων χωρών. Κατά συνέπεια τα μέτρα που λαμβάνονται είναι τοπικά και δεν υπαγορεύονται από τους διεθνείς οργανισμούς ούτε συμπράττουν τρίτες χώρες προς την πάταξη του θαλάσσιου εγκλήματος (όπως συμβαίνει στη Σομαλία). Οι στρατηγικές των χωρών αναφορικά με την καταπολέμηση της πειρατείας προσανατολίζονται προς τη δέσμευση των κρατών για από κοινού περιπολίες, διευρυμένες αποστολές με ομάδες άμεσης ανταπόκρισης στα περιστατικά, καθοδήγηση της ναυτιλιακής βιομηχανίας και φυσικά σύλληψη και νομική δίωξη των δραστών (Oceans Beyond Piracy, 2017). Οι κυριότερες τοπικές πρωτοβουλίες είναι οι κάτωθι :

- **Malacca Strait Patrols (MSP)** : η οργάνωση αυτή προήλθε από τη σύμπραξη τριών άλλων οργανώσεων, την MSSP (Malacca Strait Sea Patrol), την EiS (Eyes in the Sky air patrols) που είναι εναέρια περιπολία και την IEG (Intelligence Exchange Group). Σκοπός της είναι η ασφάλεια των Στενών της Μαλάκα που επιτυγχάνεται με συνδυασμένες περιπολίες των κρατών που συμμετέχουν και είναι η Ινδονησία, η Μαλαισία, η Σιγκαπούρη και η Ταϊλάνδη (Oceans Beyond Piracy, 2017).

- **STAR & Quick Response Teams** : οι δύο αυτές οργανώσεις δημιουργήθηκαν το 2015 από τη Μαλαισία και την Ινδονησία με σκοπό τη μείωση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στην περιοχή τους, κάτι που έφεραν εις πέρας με επιτυχία. Η ομάδα STAR (Special Task & Rescue) επικεντρώνεται πιο πολύ στην προστασία της περιοχής SOMS ενώ η Western Fleet Quick Response Team σταδιακά επεκτείνει το γεωγραφικό πεδίο δράσης της (Oceans Beyond Piracy, 2017).

- **MMEA (Malaysian Maritime Enforcement Agency)** : πρόκειται για πρωτοβουλία της Μαλαισίας με σκοπό την ενίσχυση της ασφάλειας στη θαλάσσια περιοχή της Sabah και με θαλάσσια και με εναέρια μέσα. Σε αυτό συμβάλλει η ύπαρξη καινούριων συστημάτων radar ενώ υπάρχει σχέδιο για τοποθέτηση και άλλων μεταξύ του Kudat και του Sandakan, προκειμένου να υπάρχει μέγιστη ασφάλεια στη Θάλασσα Σούλου (Oceans Beyond Piracy, 2017).

- **SSPI (Sulu Sea Patrol Initiative)** : πρόκειται για πρωτοβουλία της Ινδονησίας, της Μαλαισίας και των Φιλιππίνων που ανακοινώθηκε τον Ιούλιο του 2016. Σκοπός της

σύμπραξης είναι μέσω θαλάσσιων και εναέριων περιπολιών αλλά και μέσω της ανταλλαγής πληροφοριών, να ελέγξουν τη δράση της ομάδας Τζιχαντιστών, Abu Sayyaf που με τη δράση της πλήττει τις θάλασσες Sulu και Celebes. Να τονιστεί ότι μόνο στα πλαίσια αυτής της σύμπραξης επιτρέπεται η είσοδος των ναυτικών δυνάμεων μιας χώρας στα χωρικά ύδατα της άλλης στα πλαίσια καταδίωξης (hot pursuit) (Oceans Beyond Piracy, 2017).

Επίσης να σημειωθεί ότι στα πλαίσια των περιπολιών, έχουν συμπράξει και άλλες χώρες όπως η Ινδονησία με τη Σιγκαπούρη (Indonesia – Singapore Coordinated Patrol) και η Μαλαισία με την Ινδονησία (Malaysia – Indonesia Coordinated Patrols).

- **ReCAAP ISC** : το ReCAAP, στα πλαίσια της ανάγκης για διάχυση της πληροφορίας δημιούργησε το ISC (Information Sharing Center). Μέσω του ISC τα εγγεγραμμένα μέλη έχουν πρόσβαση σε πληροφόρηση αναφορικά με τα περιστατικά πειρατείας (που αναφέρονται από μέλη που έχουν δεχτεί επιθέσεις), σε εκθέσεις που αναλύουν την επικινδυνότητα κάθε περιοχής και σε συστάσεις των οργανισμών περί ασφάλειας. Αντίστοιχο με το ReCAAP είναι και το IFC (Information Fusion Center), με έδρα τη Σιγκαπούρη (Amri, 2014). Τέλος να αναφέρουμε ότι η ReCAAP ISC σε συνεργασία με την IFC σύστησαν τον οδηγό «Regional Guide to Counter Piracy and Armed Robbery Against Ships In Asia» που περιλαμβάνει οδηγίες για την καταπολέμηση της πειρατείας αλλά και τρόπους για την απόθηση και καθυστέρηση των πειρατών σε επίπεδο πλοίου (ανάλογα με αυτά των BMP4). Στη δημιουργία αυτού του Οδηγού συνετέλεσαν και οι διεθνείς οργανισμοί IMO, BIMCO και IMB.

7.2.4 Καραϊβική και Λατινική Αμερική

Αναφορικά με την Καραϊβική και τη Λατινική Αμερική, όπως προαναφέρθη στην Εισαγωγή, τα στοιχεία των επίσημων φορέων δεν είναι πάρα πολλά καθότι η διεθνής κοινότητα δεν έχει δείξει τη δέουσα σημασία, παρόλο που η αύξηση των περιστατικών είναι ανησυχητική. Τα μέτρα στην περιοχή δεν μπορούν παρά να στηρίζονται στην τοπική πρωτοβουλία και στις τοπικές αρχές αστυνόμευσης (ακτοφυλακή και λιμενικές αρχές).

Αναφορικά με την ιδιωτική πρωτοβουλία, έχει συστηθεί το Caribbean Safety & Security Net, που ουσιαστικά λειτουργεί σαν πηγή πληροφόρησης και επικοινωνίας μεταξύ των ιδιοκτητών θαλαμηγών και των πρακτόρων. Επίσης γίνεται και αναφορά περιστατικών ώστε άλλα σκάφη που κινούνται στην επικίνδυνη περιοχή να επιστήσουν τη δέουσα προσοχή.

Αναφορικά με τις τοπικές αρχές επιβολής του νόμου, να σημειωθεί ότι τα μέσα που διαθέτουν είναι περιορισμένα ενώ οι θαλάσσιες περιοχές που επιβάλλεται να εποπτεύουν

είναι αχανείς. Στη Λατινική Αμερική, οι περισσότερες επιθέσεις με σκοπό τη ληστεία γίνονται όταν τα καράβια έχουν πέσει δίπλα στο λιμάνι και κυρίως βράδυ, κάτι που δυσχεραίνει ακόμα περισσότερο την κατάσταση από τη στιγμή που και το προσωπικό ασφαλείας δεν επαρκεί.

Το σίγουρο είναι ότι επιβάλλεται το συγκεκριμένο θέμα να μελετηθεί περαιτέρω, πριν η κατάσταση βγει εκτός ελέγχου.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η πειρατεία τα τελευταία χρόνια έχει εξελιχθεί σε μάστιγα που πλήττει τόσο την εμπορική και οικονομική δραστηριότητα όσο και τους ανθρώπους και δη τους ναυτικούς που ταξιδεύουν ανά τον κόσμο και επιβαρύνονται με το κόστος, που σε πολλές περιπτώσεις μπορεί να είναι και η ίδια τους η ζωή. Σε έναν κόσμο που το εμπόριο, οι ανάγκες σε αγαθά, οι οικονομίες των χωρών και οι πληθυσμοί αυξάνονται με ταχείς ρυθμούς, η ασφαλής θαλάσσια μεταφορά είναι βασική προϋπόθεση για την περαιτέρω εξέλιξη και οικονομική ανάπτυξη. Κι όμως η πειρατεία προκαλεί σοβαρούς τριγμούς σε αυτή την αλληλουχία.

Η προηγηθείσα μελέτη έδειξε ότι η αναβίωση της πειρατείας ξεκίνησε από τον Δυτικό Ινδικό Ωκεανό, με ιδιαίτερη ένταση στα σομαλικά νερά, με εφιαλτήριο τις ιδιαίτερες κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες της περιοχής. Μια κατεστραμμένη χώρα, χωρίς κεντρική κυβέρνηση, χωρίς υποδομές, χωρίς κοινωνικό κράτος με κατοίκους κατατρεγμένους από τις συρράξεις και τους λιμούς. Το θέμα όμως δεν έμεινε απλά στον προσπορισμό οικονομικού οφέλους με σκοπό την επιβίωση των ανθρώπων αλλά εξελίχθηκε σε ένα τρομακτικό έγκλημα με παγκόσμιο αντίκτυπο, απαγωγές ανθρώπων και φορτίων, ομηρίες, διαπραγματεύσεις και απόδοση λύτρων, πλοία φαντάσματα, παρεμπόδιση ανθρωπιστικών αποστολών κτλ. Οι συντονισμένες όμως κινήσεις της διεθνούς κοινότητας σε συνεργασία με τη ναυτιλιακή βιομηχανία απέδωσαν καρπούς και έχουμε φτάσει πλέον να μετράμε ελάχιστα περιστατικά στην περιοχή σε σημείο που σταδιακά αποχωρούν οι στρατιωτικές αποστολές. Ωστόσο ο κίνδυνος παραμένει και караδοκεί. Και όχι μόνο παραμένει αλλά και εξελίσσεται και επεκτείνεται και σε άλλους τομείς προκειμένου να μένουν τα εγκληματικά δίκτυα ενεργά (σωματεμπορεία, λαθρεμπόριο όπλων, ναρκωτικά, ξέπλυμα χρήματος).

Και ενώ στη Σομαλία τα περιστατικά βαίνουν μειούμενα, δυστυχώς δε συμβαίνει το ίδιο στην άλλη πλευρά της αφρικανικής ηπείρου, στον Κόλπο της Γουινέας. Εδώ το τοπίο αλλάζει καθώς η περιοχή βρίθει ορυκτού πλούτου και διαθέτει μια πολύ σημαντική πετρελαϊκή βιομηχανία. Ενώ τα κρούσματα ξεκίνησαν με αρπαγές φορτίων με στόχο τη μεταπώλησή τους στη μαύρη αγορά που αναπτύχθηκε στην ενδοχώρα, σήμερα τα περισσότερα σοβαρά περιστατικά αφορούν απαγωγές πληρωμάτων, τα μέλη των οποίων κρατούνται υπό εξαιρετικά βίαιες και απάνθρωπες συνθήκες. Και το παιχνίδι καλά κρατεί. Οι χώρες της περιοχής παρότι δε χαρακτηρίζονται «κατεστραμμένες», όπως η Σομαλία, αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα οργάνωσης τόσο σε νομικό όσο και σε διοικητικό επίπεδο. Τουτέστιν οι πειρατές μπορεί να συλληφθούν αλλά δεν υπάρχει σχετικό νομοθετικό πλαίσιο για να προσαχθούν και αφήνονται ελεύθεροι. Παρόλα αυτά, πλέον γίνονται σοβαρές

προσπάθειες από τις χώρες της περιοχής, ECCAS & ECOWAS, ώστε να καταφέρουν να συντονιστούν και να συνεργαστούν απρόσκοπτα και σε στρατιωτικό αλλά και σε νομικό επίπεδο προκειμένου να πατάξουν το θαλάσσιο έγκλημα, χωρίς να εγείρονται θέματα δικαιοδοσίας, νομιμότητας και καταπάτησης της εθνικής κυριαρχίας μεταξύ των χωρών. Η δημιουργία και λειτουργία της περίφημης ζώνης D και η πιλοτική λειτουργία της ζώνης E, είναι πολύ αισιόδοξα βήματα. Σύμμαχός τους είναι πάντα η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα όπου με την τεχνογνωσία και την εμπειρία που έχει αποκομίσει από τη Σομαλία, μπορεί να προτείνει ρεαλιστικά και αποτελεσματικά μέτρα.

Η πειρατεία όμως δεν είναι ζωντανή μόνο στην Αφρική. Η παρουσία της δημιουργεί σοβαρά προβλήματα στη διεθνή ναυσιπλοΐα και στο εμπόριο και στη Νοτιοανατολική Ασία. Το έγκλημα εκεί εμφανίζεται λίγο πιο ομορτωτιστικό (ευκαιριακό) από ότι στις άλλες περιπτώσεις και όχι τόσο καλά οργανωμένο. Ωστόσο τα στατιστικά στοιχεία του 2016 έδειξαν ότι οι Νοτιοασιάτες πειρατές έχουν μπει για τα καλά στο παιχνίδι και ακολουθούν πιστά τους αφρικάνους «συναδέλφους» τους. Ενώ οι επιθέσεις τους είχαν περισσότερο χαρακτήρα «hit & run», οι απαγωγές ναυτικών και η απαίτηση για λύτρα, έχουν γίνει πλέον η νέα τάση που χαρακτηρίζει την πειρατεία στην περιοχή. Εδώ τα μέτρα λαμβάνονται σε τοπικό επίπεδο (επίπεδο χώρας), καθότι η γεωγραφία της περιοχής οδηγεί τους πειρατές να δρουν στα εθνικά χωρικά ύδατα των κρατών και όχι στα διεθνή. Το αισιόδοξο είναι ότι οι χώρες έχουν αφυπνιστεί και βάζουν στην άκρη προβληματισμούς περί δικαιοδοσιών και καταπάτησης κυριαρχικών δικαιωμάτων η μία της άλλης, προκειμένου να καταπολεμήσουν το φαινόμενο από κοινού και να αντιδρούν στα περιστατικά χωρίς περιττές καθυστερήσεις.

Αφήνοντας την αφρικανική ήπειρο και την Ασία, περνάμε απέναντι, στο Νέο Κόσμο όπου το φαινόμενο παρατηρείται κυρίως στην Καραϊβική και τη Λατινική Αμερική. Στην Καραϊβική ο στόχος είναι οι θαλαμηγοί, τα τουριστικά και επιβατηγά σκάφη, εγκλήματα πιο ευκαιριακά με σκοπό τη ληστεία. Στη Λατινική Αμερική στόχοι γίνονται κυρίως τα πλοία που είναι στα αγκυροβόλια, με σκοπό τη ληστεία εξοπλισμού του πλοίου και προσωπικών ειδών των πληρωμάτων. Παρότι η διεθνής κοινότητα δεν έχει δώσει μέχρι στιγμής ιδιαίτερη σημασία στην περιοχή, τα στατιστικά του 2016 δείχνουν ότι το ζήτημα πρέπει να εξεταστεί με τη δέουσα προσοχή από τους σχετικούς οργανισμούς ώστε να προληφθούν περαιτέρω δυσάρεστες εξελίξεις.

Συνοψίζοντας, είναι αντιληπτό ότι η πειρατεία παρά τις προσπάθειες και σε επίπεδο πλοίου και σε διεθνές και σε τοπικό επίπεδο επιμένει και παραμένει ζωντανή. Σαφώς σε αυτό

συμβάλλει και η σύνδεσή της τόσο με το οργανωμένο έγκλημα όσο και με τη διεθνή τρομοκρατία, κάτι που της επιτρέπει να εξελίσσεται και να υπερπηδά τα εμπόδια που της θέτουν τα μέτρα που λαμβάνονται. Έχει παρατηρηθεί ότι σε κάθε μέτρο που επιβάλλεται, οι πειρατές απαντούν με κάποιο αντίμετρο. Φυσικά δε μειώνουμε την αξία και τη χρησιμότητα των μέτρων καθότι χωρίς αυτά δε θα υπήρχε καμία εμπορική δραστηριότητα στις περιοχές υψηλού κινδύνου. Τα μέτρα για αυτοπροστασία του πλοίου για παράδειγμα σε συνδυασμό με τους Οδηγούς Βέλτιστων Πρακτικών Διαχείρισης, επιτρέπουν στους ναυτικούς να καθυστερήσουν, να αποκρούσουν και να αποτρέψουν μια πειρατική επίθεση. Επίσης τα μέτρα που έχουν λάβει οι Διεθνείς Οργανισμοί σε συνδυασμό με την παρουσία των ένοπλων φρουρών πάνω στα πλοία, προκάλεσαν καίριο πλήγμα στην πειρατεία στα σομαλικά νερά, κάτι που φαίνεται στα στατιστικά. Τα μέτρα πάλι που λαμβάνουν οι εθνικές και τοπικές οργανώσεις στη Δυτική Αφρική και στη Νοτιοανατολική Ασία αυξάνουν σαφέστατα την ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα. Ένα σημείο ωστόσο που έχει παραμεληθεί παρότι γίνονται προτάσεις είναι η προσαγωγή, η νομική δίωξη και η φυλάκιση των δραστών, λόγω του ανύπαρκτου δικαστικού συστήματος και σχετικού θεσμικού πλαισίου, ειδικά στις χώρες της Αφρικής. Παρόλα αυτά και σε αυτόν τον τομέα γίνονται κινήσεις ώστε να ποινικοποιηθεί η πειρατεία στη νομοθεσία αυτών των κρατών αλλά και να δημιουργηθούν τοπικά δικαστήρια ώστε να δικάζονται οι ύποπτοι άμεσα, με διαφανείς διαδικασίες και με σεβασμό πάντα προς τους νόμους που διέπουν τα ανθρώπινα δικαιώματα.

Όλα όμως τα παραπάνω είναι απλά η θεραπεία των συμπτωμάτων μιας κατάστασης. Η πραγματική λύση θα δοθεί μόνο αν εξαλειφθούν οι αιτίες του προβλήματος. Και αυτό πρέπει να ξεκινήσει από την ξηρά. Η ανέχεια, η πείνα, η ανυπαρξία κοινωνικού κράτους, η απουσία αποτελεσματικών και με πολιτική βούληση κυβερνήσεων, η διαφθορά των κρατικών αξιωματούχων, η ανεργία που μαστίζει τους νέους σε όλες αυτές τις περιοχές, είναι οι γενεσιουργές αιτίες του προβλήματος. Η λειτουργία της μαύρης αγοράς πετρελαίου, φορτίων και κλοπιμαίων, επίσης συντηρεί την πειρατεία. Συνεπώς αντιλαμβανόμαστε ότι για να παταχθεί το φαινόμενο ολοκληρωτικά θα πρέπει η αλλαγή να ξεκινήσει από τη βάση. Θα πρέπει να υπάρξει οργανωμένη στρατηγική από ικανές κυβερνήσεις που θα συνεργαστούν τόσο με τους διεθνείς εταίρους όσο και με τον ιδιωτικό τομέα σε πολιτικό, οικονομικό, νομικό, διπλωματικό επίπεδο ώστε να επέλθει η οικονομική ανάπτυξη σε αυτές τις χώρες. Το κατά πόσο αυτό είναι ρεαλιστικό δεδομένων των καταστάσεων και σε τι βάθος χρόνου μπορεί να πραγματοποιηθεί, είναι ένα ζήτημα που ξεφεύγει από το σκοπό της παρούσας εργασίας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Γουργουρίνης Λ., Γιαννόπουλος Χ., Καριζώνη Κ. Πειρατεία στη μάνη και τη Μεσόγειο, Αδούλωτη Μάνη, Αθήνα, 2010
- Καρατράντος Τριαντάφυλλος, Η ανθρωπιστική κρίση στη Σομαλία, το Υπόβαθρο, οι Αιτίες, το Ευρύτερο Περιβάλλον, Ελληνικό Ίδρυμα Ευρωπαϊκής & Εξωτερικής Πολιτικής, Αθήνα, 2012
- Κώτουλας Ι., Βίκινγκς, Οι Αδάμαστοι Πολεμιστές του Βορρά, Περισκόπιο 2003
- Asarioti R., Premti A.,Lavelle J.,Benamara H. (2014), “Maritime Piracy, An overview of the International Legal Framework and of Multilateral Cooperation to Combat Piracy”, UNCTAD.
- Asarioti R., Premti A.,Lavelle J.,Benamara H. (2014), “Maritime Piracy, An overview of Trends, Costs and Trade related Implications”, UNCTAD.
- ASPI, (2012), “Special Report: Calming Troubled Waters: Global and Regional Strategies for Countering Piracy”, Australian Strategic Policy Institute.
- Bassiouni C. (2003), “Introduction to International Criminal Law”, Martinus Nijhoff Publishers.
- Beal, C. (2007), “Quelch's Gold: Piracy, Greed, and Betrayal in Colonial New England.” Praeger.
- Bowden A. (2010), “The Economic Cost of Maritime Piracy”, One Earth Future Foundation in Oceans beyond Piracy.
- Cawthorne, N. (2004), “History of Pirates: Blood and Thunder on the High Seas”, Book Sales.
- Chalk P. (2009), “Maritime Piracy: Reasons, Dangers and Solutions”, Rand Cooperation.
- Chalk P. (2014), “The Confluence of Armed maritime crime in the Gulf of Guinea: Scope and Impact” Briefing Paper for UAE Counter-Piracy Conference.
- Collins R., Hassan D. (2009), “Applications and Shortcomings of the Law of the Sea in Combating Piracy: A South East Asian Perspective”, J. Mar. L. & Com.

- Cordingly, D. (1997), “Under the Black Flag: The Romance and the Reality of Life Among the Pirates”, Harvest Books.
- Davis, R., (2004), “Christian Slaves, Muslim Masters: White Slavery in the Mediterranean, the Barbary Coast and Italy, 1500-1800” , General Editors : Rab Houston & Edward Muir
- Etzioni A. (2011), “Somali Pirates : an expansive Interpretation of Human Rights” ,Canadian Naval Review, Vol. 6, Canadian Naval Review
- Enuke O. (2015), “Formulating of a new Legal Framework for Gulf of Guinea”
- Fellab-Brown V. (2014), “The Not-So-Jolly-Roger: Dealing with Piracy of the Coast of Somalia and the Gulf of Guinea”, The Brookings Institution Press.
- Fink Md & Galvin Pj (2009), “Combating Pirates Off The Coast Of Somalia: Current Legal Challenges”, Vol. 56, Netherlands International Law Review
- Gerard G., Webb O. (2006), “Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits”, ISEAS.
- Geiss R.,Petrig A., (2011), “Piracy and armed robbery at sea: the legal framework for counter-piracyoperations in Somalia and the Gulf of Aden”,Oxford University Press,
- Hagmann-Hoehne (2009), “Failures of the State failure debate: Evidence from the Somali Territories”, Journal of International Development, Wiley & Sons.
- Igbokwe M. (2012), “Recent developments in Nigerian Maritime Law and Practice: Piracy & Unlawful Acts at Sea” Paper Presented at the 12th Maritime Seminar for Judges, Abuja.
- Kalra K. (2010), “Is international law effective in the fight against piracy? Lessons from Somalia”
- Kenneth R, (2008), “Universal jurisdiction under International Law”, Texas Law Journal Vol.6, Texas.
- Konstam A., (2008), “Piracy : the Complete History (General Military), Bloomsbury, USA
- Kontorovich E. (2010), “A Guantanamo On the Sea : The Difficulty of Prosecuting Pirates and Terrorists”, California Law Review.

- Kontorovich E. & Art S. (2010), “An Empirical Examination of Universal Jurisdiction for Piracy”, Faculty Working Papers, Northwestern University School of Law
- Mejia M. (2010), “Contemporary Issues in Maritime Security”, World Maritime University, Malmo.
- MSCHOA, (2011), “Best Management Practices for Protection Against Somalia Based Piracy”, Witherby Publishing Group Ltd, Scotland
- Oliphant M. (2012), “The Makers of Venice, Doges, Conquerors, Painters and Men of Letters”, Cambridge University Press.
- Perouse De Montclos M. (2010), “Maritime Piracy in Nigeria: Old Wine in New Bottles?” Centre for Population and Development, Routledge.
- Ploky S. (2011), “The Cossacks and religion in Early Modern Ukraine”, Oxford University Press, New York.
- Proshanto K. (2004), “Piracy, Unlawful Acts and Maritime Violence”, *Journal of International Maritime Law*, 10, (p.301-302).
- Ratisukpimol W. (2010), “Understanding the Root Causes of Modern Maritime Piracy”, University of Colorado
- Randrianantenaina J. (2013) “Maritime Piracy and armed Robbery against ships: exploring the legal and the operational solutions. The case of Madagascar, Divisions for Ocean Affairs and the law of the sea”, Office of Legal affairs, The United Nations, New York.
- Rediker, Marcus (1987). *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750*.
- Sandars K. N. (2001), “Οι Λαοί της Θάλασσας, Πολεμιστές στην Αρχαία Μεσόγειο 1250-1150 πΧ”, *Οδυσσέας*
- Shearer I. (2010), “Piracy”, *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*
- Shie T. (2006), “Maritime Piracy in Southeast Asia: The Evolution and Progress of Intra-ASEAN Cooperation”, ISEAS.
- Tepp E. (2012), “The Gulf of Guinea: Military and non Military ways of Combating Piracy”, *Baltic Security and Defense*.

- Tullio T. (2009), “Piracy, Law Of the Sea And Use Of Force : Developments Off the Coast of Somalia”, Vol. 20, European Journal of International Law
- Vrey F. (2009), “Bad Order at Sea: From the Gulf of Aden to the Gulf of Guinea”, African Security Review.
- WBGU, (2007), “Climate Change as a security risk, German Advisor Council on Global Change”, Earthscan, London.
- Weintraub A. (2002), “The Barbarossa Brothers : Sixteenth Century Pirates of the Barbary Coast”, Library of Pirates
- Wilkes J. (1999), “Οι Ιλύρριοι”, Οδυσσέα
- IMO, Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships A 26/Res.1025. Annex, paragraph 2.2. www.imo.org
- "Pirates of the East". <http://www.thingsasian.com/stories-photos/1997>.
- "The History of Maritime Piracy - Stepan Razin", <http://www.cindyvallar.com/razin.html>
- <http://www.lindosmuseum.gr>
- http://www.logiosermis.net/2012/02/blog-post_8479.html#.WeM26l-WbIU
- www.imo.org
- www.bimco.org
- ΚΕΑΣΜ Κέντρο Αστικής Μεταρρύθμισης, <http://keasm.gr/to-fainomeno-tis-peirateias-sto-keras-tis-afrikis/>
- www.Safety4Sea.com
- <https://www.theguardian.com/world/2017/mar/16/somali-pirates-release-oil-tanker-and-crew-after-first-hijack-for-five-years>
- Osinowo Adeniyi, Combating Piracy in the Gulf of Guinea, 2015, <http://www.dryadmaritime.com/combating-piracy-gulf-guinea/>
- Ovuakporie Emman, Economic Sabotage : How Nigeria lost 1.492bn barrels of crude oil in 4 years, 2017, <https://www.vanguardngr.com/2017/06/economic-sabotage-nigeria-lost-1-492bn-barrels-crude-oil-four-years/>

- Slav Irina, Massive Oil Theft by Pirates Costs Nigeria \$1.5 Billion Every Month, 2016, <http://oilprice.com/Energy/Energy-General/Massive-Oil-Theft-By-Pirates-Costs-Nigeria-15-Billion-Every-Month.html>
- Safety4Sea, IMB reports decline in Piracy Numbers first half 2017, 2017, <https://www.safety4sea.com/imb-reports-decline-in-piracy-numbers-in-first-half-of-2017/>
- <http://www.recaap.org/>
- <https://www.safety4sea.com/recaap-urges-crews-for-extra-vigilance-in-sulu-celebes-sea/>
- <https://safetyandsecuritynet.org/5180-2/>
- Παπαδόπουλος Βασίλης, Σομαλοί Πειρατές : Πώς και Γιατί, Political Doubts, <http://www.politicaldoubts.com/shipping/item/25-somaloi-peirates-pos-kai-giati>
- <http://medsos.gr/medsos/>
- Ben_Ari, Piracy In West Africa, Africa Renewal In Line, 2013, <http://www.un.org/africarenewal/magazine/december-2013/piracy-west-africa>
- https://www.unodc.org/documents/toc/Reports/TOCTAWestAfrica/West_Africa_TO_C_PIRACY.pdf, 2013
- "The roots of piracy in Southeast Asia", APSNet Policy Forum, October 22, 2007, <https://nautilus.org/apsnet/the-roots-of-piracy-in-southeast-asia/>
- MARAD, Economic Impact of Piracy in the Gulf of Aden On Global Trade, US Department of Transportation, US Maritime Administration, 2008 https://www.marad.dot.gov/wp-content/uploads/pdf/Economic_Impact_of_Piracy_2010.pdf
- European Affairs, Led by the EU & NATO, International Efforts to Stem Maritime Piracy Begin to Pay Off, in European Institute, 2011 <https://www.europeaninstitute.org/index.php/127-european-affairs/ea-june2011/1146-led-by-the-eu-and-nato-international-efforts-to-stem-maritime-piracy-begin-to-pay-off>
- www1.wfp.org

- Oceans Beyond Piracy, First Hijacking of a Merchant Vessel by Somali Pirates in Five Years, 2017 <http://oceansbeyondpiracy.org/press-releases/first-hijacking-merchant-vessel-somali-pirates-five-years>
-
- “JCC Cargo Watchlist Version 145,” Joint Cargo Committee, 7 April 2017, available at <http://watch.exclusive-analysis.com/jccwatchlist.html> (link is external)
- Williams S., International Legal Framework Governing Maritime Security, Maritime Executive, 2015 <http://www.maritime-executive.com/features/international-legal-framework-governing-maritime-security>
- https://www.unodc.org/tldb/en/1979_Convention_Hostage%20Taking.html
- http://www.unodc.org/pdf/crime/legislative_guides/Legislative%20guides_Full%20version.pdf
- Woolf M., Pirates Can Claim UK Asylum, The Times, 2008 <https://www.thetimes.co.uk/article/pirates-can-claim-uk-asylum-x9vzxzv2m6g>
- <http://www.logiosermis.net>
- <https://iccwbo.org/about-us/who-we-are/>
- <http://www.un.org/press/en/2011/sc10430.doc.htm>
- The Danger of Piracy in Nigeria, Turkish Maritime, 2015 <http://www.turkishmaritime.com.tr/the-danger-of-piracy-in-nigeria-23352h.htm>
- Salau S., Government Fast Tracks Bill Against Sea Pirates Illegal Trade, The Guardian, 2017 <https://guardian.ng/business-services/money/government-fast-tracks-bill-against-sea-pirates-illegal-trade/>
- <http://asean.org/the-asean-declaration-bangkok-declaration-bangkok-8-august-1967/>
- http://asean.org/?static_post=asean-plan-of-action-to-combat-transnational-crime
- Lee T., McGahan K., Norm Subsidiarity in Maritime Security : Why East Asian States Cooperate in Counter-Piracy, National University of Singapore for Piracy-Studies, 2015 <http://piracy-studies.org/norm-subsidiarity-in-maritime-security-why-east-asian-states-corporate-in-counter-piracy/>

- <http://news247.gr/eidiseis/oikonomia/epixeiriseis/h-peirateia-paramoneuei-se-asia-kai-indiko-poia-ta-metra-asfaleias-poy-lamvanoyn-oinaytiliakas.3855000.html>
- http://perialos.blogspot.gr/2012/06/blog-post_29.html
- <http://www.pepen.gr/piracy.htm>
- <http://www.maritime-executive.com/article/Effective-and-Enduring-Solution-to-Piracy-2013-09-11>
- <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/MaritimeSecurity.aspx>
- <http://www.marineinsight.com/marine-piracy-marine/18-anti-piracy-weapons-for-ships-to-fight-pirates/>
- <http://www.dryadmaritime.com/combating-piracy-gulf-guinea/>
- <https://intpolicydigest.org/2016/01/16/how-the-world-overpowered-piracy-in-the-horn-of-africa/>
- <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/Piracy-Docs/011014-gog-guidelines-revised-version-for-release-2432EF577EBB.pdf?sfvrsn=6>
- <https://www.ukmto.org/about-ukmto>
- <https://www.safety4sea.com/new-reporting-centre-for-piracy-in-gog-launched/>
- <http://www.lessonsfrompiracy.net/>
- <http://www.mfa.gr/exoteriki-politiki/pagkosmia-zitimata/katapolemisi-peirateias.html>
- <http://eunavfor.eu/>
- <http://www.mschoa.org/>
- <https://icc-ccs.org/icc/imb>
- http://www.nato.int/cps/en/natohq/news_139420.htm
- <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/MaritimeSecurity.aspx>
- <http://cresmacpointenoire.org/?lang=en>
- [The Swedish Club : Marine Insurance, Guidance Relating to the Construction and Use of Citadels in Waters Affected by Somalia Piracy, 2011
https://www.swedishclub.com/upload/Loss_Prev_Docs/Industry_Citadels_Paper_Final_merged_changes.pdf](http://www.swedishclub.com/upload/Loss_Prev_Docs/Industry_Citadels_Paper_Final_merged_changes.pdf)
- Sharda, What is “Citadel” Antipiracy Method?, 2016
<https://www.marineinsight.com/marine-piracy-marine/what-is-citadel-anti-piracy-method/>
- Safety4Sea, New Reporting Center For Piracy in GoG launched, 2016
<https://www.safety4sea.com/new-reporting-centre-for-piracy-in-gog-launched/>
- Oceans Beyond Piracy, Contact Group on Piracy of the Coast of Somalia (CGPCS), <http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/contact-group-piracy-coast-somalia-cgps>
- Lessons From Piracy, Capturing the Experience of the Contact Group On Piracy off the Coast of Somalia, <http://www.lessonsfrompiracy.net/>
- United Nations, Security Council, Adopting Resolution 2125 (2013) Tightens Anti-Piracy measures, Agrees to Consider Creation of Specialised Courts in Somalia Broader Region, 2013
<http://www.un.org/press/en/2013/sc11177.doc.htm>

- EU NAVFOR, EU Counter Piracy Operation Atalanta Extended to End of 2016, 2014
<http://eunavfor.eu/eu-counter-piracy-operation-atalanta-extended-to-end-of-2016/>
- Council of The European Union, Foreign Affairs in 3124th Council Meeting, 2011
http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/EN/foraff/126064.pdf
- International Chamber of Commerce, International Maritime Bureau, 2011
<https://icc-ccs.org/icc/imb>
- International Chamber of Commerce, IMB Piracy Reporting Center, 2017
<https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>
- Combined Maritime Forces, About CMF, 2017
<https://combinedmaritimeforces.com/about/>
- US Energy Information Administration, World Oil Transit Checkpoints, 2017
<https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=18991>
- BP, Statistical Review of World Energy, 2017
<https://www.bp.com/content/dam/bp/en/corporate/pdf/energy-economics/statistical-review-2017/bp-statistical-review-of-world-energy-2017-full-report.pdf>
- [http://www.intertanko.com/upload/IRTC GT Explanation - March 2009 \(2\).pdf](http://www.intertanko.com/upload/IRTC%20GT%20Explanation%20-%20March%202009%20(2).pdf)
- http://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_48815.htm
- [http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\),-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas),-1974.aspx)
- International Maritime Organization, Revised Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery Against Ships and Illicit Maritime Activity In the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden Area
<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Documents/DCOC%20Jeddah%20Amendment%20English.pdf>
- Osinowo A., Combating Piracy in the Gulf of Guinea, Africa Security Brief No. 30, 2015
- Vircoulon T., Gulf of Guinea : A Regional Solution to Piracy? International Crisis Group's in Pursuit of Peace Blog, 2014
- Fonkoua S., The multinational center of coordination Zone D, 2009
<http://amssa.net/actions/documents/MultinationalCoordinationCenter-ChiefofCenter.pdf>
- Bledé B., West Africa Makes Big Strides toward Improving Maritime Security today with The Inauguration of a Coordination Center In Benin, Institute For Security Studies (ISS), 2015
<https://issafrika.org/iss-today/a-huge-step-forward-in-tackling-piracy-in-the-gulf-of-guinea>
- International Maritime Organization, Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery Against Ships and Illicit Maritime Activity in West & Central Africa, 2017

http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/code_of_conduct%20signed%20from%20ECOWAS%20site.pdf

- Safety4Sea, Maritime Domain Awareness for Trade-Gulf of Guinea, 2016
https://www.safety4sea.com/wp-content/uploads/2016/06/RMI-Security-Advisory-re-MDAT-GoG-2016_06.pdf
- Europa, Council of the EU, Council's Conclusions on the Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020,
https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/eu_gulf_of_guinea_action_plan_2015-2020.pdf
- Oceans Beyond Piracy, Malacca Strait Patrol, 2017
<http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/malacca-strait-patrols>
- <http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/contact-group-piracy-coast-somalia-cgps>
- <http://www.lessonsfrompiracy.net/>