

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ
στην
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ
ΚΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ**

ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΩΝ

Αθανασία Παπαδοπούλου

*Διπλωματική εργασία
που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως
μέρος των απαιτήσεων του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στη Ναυτιλία*

Πειραιάς

Νοέμβριος 2013

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT

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

Υπογραφή συγγραφέα

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από την ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία. Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Πελαγίδης Θεόδωρος (Επιβλέπων)
- Τζανάτος Ερνέστος
- Παζαρζής Μιχαήλ

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

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ / ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η επανεμφάνιση του φαινομένου της θαλάσσιας πειρατείας, κατά την πρώτη δεκαετία του 21^{ου} αιώνα, αποτελεί αντικείμενο παγκόσμιων πολιτικών διαβουλεύσεων, διεθνούς προβληματισμού και συλλογικής προσπάθειας εξάλειψής του από αρμόδιους φορείς και ενδιαφερόμενους. Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει αντικείμενο μελέτης το εν λόγω φαινόμενο και παραθέτει σχετικές βιβλιογραφικές και ειδησεογραφικές αναφορές, που βοηθούν στην κατανόηση και την γνωριμία με το σοβαρό αυτό ζήτημα, που πλήττει τη ναυτιλιακή βιομηχανία του σήμερα.

Με αυτή την εργασία μου δόθηκε η δυνατότητα να διευρύνω τους ορίζοντές μου πέρα από τα καθαρά οικονομικά ζητήματα του ναυτικού και ναυτιλιακού χώρου και να ασχοληθώ με ένα ζήτημα που παίρνει επιπλέον πολιτικές, νομικές, κοινωνικές, ακόμη και περιβαλλοντικές διαστάσεις και ενδιαφέρει άμεσα τους εμπλεκόμενους με τη ναυτιλία. Για αυτή την ευκαιρία θέλω να ευχαριστήσω τον καθηγητή μου κύριο Θεόδωρο Πελαγίδη, ο οποίος διέθεσε χρόνο και γνώσεις για την καθοδήγησή μου. Ταυτόχρονα, τον ευχαριστώ θερμά που ήταν πάντοτε διαθέσιμος και υπομονετικός στο να δίνει λύσεις στα ζητήματα που με απασχολούσαν γύρω από την εκπόνηση της εργασίας. Ακόμη, τον ευχαριστώ για την αμεσότητά του αλλά και για το ότι μου μετέδωσε μέρος της εμπειρίας του από το χώρο της ναυτιλίας.

Επιπλέον, ευχαριστώ τα άλλα δύο μέλη της τριμελούς εξεταστικής επιτροπής, κύριο Ερνέστο Τζανάτο και κύριο Μιχαήλ Παζαρζή, για τη συνεργασία και τις εύστοχες παρατηρήσεις τους, είτε κατά τη διάρκεια των σπουδών μου είτε αργότερα κατά την περίοδο εκπόνησης της εργασίας μου.

Εν συνεχεία, ευχαριστώ θερμά τον καθηγητή του Τμήματος Λογιστικής στο Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Πειραιά κύριο Θεόδωρο Παπαηλία, που με βοήθησε σχετικά με τη δομή της εργασίας και τις θεματικές ενότητες με τις οποίες επρόκειτο να ασχοληθώ ενώ ταυτόχρονα με έφερε σε επαφή με τον διευθυντή του Κέντρου Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ) Πλοίαρχο Μεταξά Νικόλαο, τον οποίο εκτιμώ για τη συνεργασία και τη δυνατότητα που μου έδωσε να παρακολουθήσω τρία ειδικά μαθήματα του κέντρου. Εν συνεχεία, σχετικά με τα τρία ειδικά μαθήματα που παρακολούθησα στο ΚΕΣΕΝ με θέματα: Crisis Management (25/06/2013), Ship Security Officer (01-02/07/2013) και Company Security Officer

(03/07/2013) και για τα οποία μου χορηγήθηκε βεβαίωση παρακολούθησης, είχα την αμέριστη βοήθεια των αντίστοιχων διδασκόντων καθηγητών: Παχουνδάκης Ισίδωρος (Κοινωνιολόγος & Διδάσκων στο Πάντειον Πανεπιστήμιο και το ΚΕΣΕΝ), Αμαριώτης Στέφανος και Καπετάνιος Γιαρίμουστας Σταύρος (Καθηγητής Ναυτιλιακών Σπουδών & Διαπραγματευτής Κομάντο σε αποστολές ασφαλείας).

Ακολουθώ, ευχαριστώ τον αξιότιμο Καθηγητή του Πανεπιστημίου του Greenwich Γεώργιο Κιούρκτσογλου, που μου παρείχε προσωπικό του υλικό σχετικά με την πειρατεία στην Ανατολική και Δυτική Αφρική, τον κύριο Πέτρο Αλεξόπουλο CSO και Freight Collection/Insurance & Claims Manager της Petroleum General Management S.A., τον Καπετάνιο Μάστορη Σταμάτη και τη Γρηγόρα Μαρία, αγαπημένους φίλους και στελέχη της Coral Shipping Corporation, τη συμφοιτήτρια και φίλη μου Τάνια Τσαρδίδου, Safety & Quality Coordinator της Ionia Management S.A. και τον πολυαγαπημένο μου φίλο, συμφοιτητή και εν μέρει καθηγητή μου, Αθανάσιο Μάμαλη, που σε όλη τη διάρκεια των σπουδών μου στο Μεταπτυχιακό και της εκπόνησης της διπλωματικής μου, με βοήθησε και έδειξε κατανόηση όποιες κι αν ήταν οι απορίες που του εξέφραζα..

Τέλος, μέσα από την καρδιά μου ευχαριστώ τους γονείς και την αδερφή μου, που με στήριξαν υλικά και ηθικά, ώστε να ανταπεξέλθω στις απαιτήσεις του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών στη Ναυτιλία και να εκπονήσω την παρούσα εργασία και το σύντροφό μου Κώστα, που έμεινε δίπλα μου και μετρίασε την πίεση και την αγωνία που αισθανόμουν.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
2^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ – Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΩΣ ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ	4
2.1 ΠΕΙΡΑΤΗΣ – ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ	4
2.2 Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ	9
2.2.1 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΣΤΗΝ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑ.....	9
2.2.2 ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑ ΣΤΗ ΧΡΥΣΗ ΕΠΟΧΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....	10
2.2.2.1 BLACKBEARD, Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΤΗ.....	15
2.2.2.2 ΟΙ ΝΟΜΟΙ ΤΩΝ ΑΝΟΜΩΝ BARTHOLOMEW ROBERTS, ΚΑΝΟΝΕΣ ΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΤΗ.....	16
2.2.3 ΤΟ ΠΕΡΑΣΜΑ ΑΠΟ ΤΟΝ 20 ^ο ΣΤΟΝ 21 ^ο ΑΙΩΝΑ.....	18
2.3 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΙΣ ΜΟΡΦΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΤΑ ΠΕΙΡΑΤΙΚΑ ΣΥΜΒΟΛΑ & ΤΙΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΕΙΡΑΤΙΚΗΣ ΔΡΑΣΗΣ	21
2.4 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΥΠΟΚΙΝΟΥΝ ΤΗΝ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ	25
3^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ – ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ ΕΝΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΟΥ 21^{ου} ΑΙΩΝΑ	28
3.1 ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ	28
3.1.1 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΥΨΗΛΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ – HIGH RISK AREAS – HRAS.....	29
3.1.1.1 ΚΕΡΑΣ ΤΗΣ ΑΦΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ.....	34
3.1.2 ΜΟΡΦΕΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ & ΑΚΟΛΟΥΘΟΥΜΕΝΕΣ ΠΕΙΡΑΤΙΚΕΣ ΤΑΚΤΙΚΕΣ 35	
3.1.2.1 ΚΑΤΑΝΟΩΝΤΑΣ ΤΗ ΣΟΜΑΛΙΚΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ.....	42
3.1.2.2 ΠΕΙΡΑΤΙΚΕΣ ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΣΤΗ Δ. ΑΦΡΙΚΗ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΤΗ ΣΟΜΑΛΙΚΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ	48
3.2 ΑΙΤΙΕΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....	49
4^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ – ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ & ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ	55
4.1 BEST MANAGEMENT PRACTICES – BMP	57
4.1.1 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ RISK ASSESSMENT.....	60
4.1.2 Η ΧΡΗΣΗ ΕΝΟΠΛΩΝ ΦΡΟΥΡΩΝ & Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ.....	62
4.1.3 SAFE MUSTER ROOM / CITADEL.....	68
4.1.4 ΧΡΗΣΗ AIS ΣΕ HIGH RISK AREAS	69
4.2 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ – COUNTER PIRACY ACTIVITIES	70
4.3 ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ & ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΙΣ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ.....	79
4.3.1 Η ΟΠΤΙΚΗ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ.....	84

5° ΚΕΦΑΛΑΙΟ – ΚΟΣΤΟΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΟ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ.....	86
5.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ.....	86
5.1.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΟΜΑΛΙΚΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ, 2012.....	88
5.1.1.1 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ	103
5.1.1.2 ΜΑΚΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΚΟΣΤΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΤΟΠΙΚΕΣ ΚΟΙΝΩΝΙΕΣ.....	105
5.1.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΣΤΗ ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ, 2012.	109
5.1.2.1 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ	113
5.2 ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΚΟΣΤΟΣ	113
6° ΚΕΦΑΛΑΙΟ – ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....	120
6.1 Η ΕΞΕΛΙΚΤΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ 21^{ΟΣ} ΑΙΩΝΑΣ.	120
6.2.1 HIJACKED, 2013.....	128
6.2.1.1 ΣΟΜΑΛΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΠΟΥ ΕΛΗΞΑΝ ΤΟ 2013.....	130
6.2.2 FIRED UPON, 2013.....	131
6.2.3 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ BOARDED, 2013.....	136
6.2.4 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ	138
7° ΚΕΦΑΛΑΙΟ – CASE STUDIES	139
7.1 CASE STUDY NO1 – ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ, 2012	139
7.2 CASE STUDY NO2 – ΤΑΞΙΔΙ ΣΤΟΝ ΚΟΛΠΟ ΤΟΥ ΑΝΤΕΝ, 2012.....	146
7.3 CASE STUDY NO3 – ΠΛΟΙΟ ΦΑΝΤΑΣΜΑ, 1999	161
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	165
ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΕΣ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ	170
ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ	172
ΔΙΚΤΥΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ	173
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	175

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ ΠΙΝΑΚΩΝ ΣΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΧΑΡΤΩΝ

Εικόνες

- 2.1 The Blackbeard, 1717-1718
- 2.2 Charter of Bartholomew Roberts' Crew, 1722
- 2.3 The pirate flag

- 3.1 Σύγκριση, Τυπικό Bulk Carrier VS Τυπικό πειρατικό σκάφος

- 7.1 M/T Orfeas
- 7.2 Σωλήνες φόρτωσης, κύριο κατάστρωμα
- 7.3 Cover of anchor hawse pipe
- 7.4 Pirates' leftovers
- 7.5 M/T Alia
- 7.6 Information required for the issuance of Non-objection letters for PCASP
- 7.7 Non-objection Letter, Marshall Islands
- 7.8 Dispensation Letter, Marshall Islands
- 7.9 Declaration of arms and ammunitions board
- 7.10 Φόρμα Αξιολόγησης PMSC / PCASP, Marshall Islands, Σελ.1
- 7.11 Φόρμα Αξιολόγησης PMSC / PCASP, Marshall Islands, Σελ.2
- 7.12 The renaming of Alondra Rainbow into Mega Rama
- 7.13 Apprehension of Pirated Vessel M/V Alondra Rainbow, 16 Nov 1999

Πίνακες

- 3.1 Αιτίες για Απώλειες πλοίων, 2001-2012

- 5.1 Κόστος από Στρατιωτικές επιχειρήσεις με στόχο την καταπολέμηση της πειρατείας, 2012
- 5.2 Μακροοικονομικά κόστη επιλεγμένων χωρών

- 7.1 Hazard – Breach of safety/security, Threat – Piracy at sea Risk Matrix
- 7.3 Private Maritime Security Company's Quotation
- 7.4 Razor Wire's Quotation
- 7.5 PMSC's Final Invoice
- 7.6 Razor Wire's Total Cost

Σχήματα

- 3.1 Κατηγορίες πειρατικών οργανωτικών μορφών
- 3.2 Ransom money flow
- 3.3 Χρηματοοικονομικές Ροές της πειρατικής διαδικασίας

- 4.1 Διαγραμματική απεικόνιση διαδικασίας διεξαγωγής Risk Assessment
- 5.1 Συνολικό κόστος από Διώξεις & Φυλακίσεις, 2011-2012
- 5.2 Εξαγωγές αλιευτικών προϊόντων, Piracy-affected & Non-affected countries
- 5.3 Τουρισμός διά θαλάσσης, Σευχέλλες, 1996-2010
- 5.4 Σύνολο τουριστών ανά περιοχή, 2004 & 2010
- 5.5 Θύματα σομαλικής πειρατείας, 2010-2012
- 5.6 Μέσος όρος ημερών μεταξύ επιτυχημένης σομαλικής επίθεσης και πληρωμής λύτρων, 2005-2012
- 5.7 Θνησιμότητα αιχμαλώτων της σομαλικής πειρατείας, 2009-2012
- 5.8 Συναισθήματα ναυτικών κατά την πλεύση σε Σομαλία/Δ. Αφρική/N. Α. Ασία
- 5.9 Συνέπειες για τα πληρώματα, 2006-2010
- 6.1 Εξέλιξη περιστατικών πειρατείας & ένοπλης ληστείας παγκοσμίως
- 6.2 Πειρατικά περιστατικά ανά γεωγραφική περιοχή, 2000-2012
- 6.3 Σομαλική πειρατεία, 2008-2012
- 6.4 Πειρατικά περιστατικά ανά τύπο πλοίου-θύματος, 2013

Χάρτες

- 3.1 High Risk Areas, 2013
- 6.1 Γεωγραφικές θέσεις περιστατικών στην Ανατολική Αφρική, 2013 (έως 07 Νοεμβρίου)
- 6.2 Γεωγραφικές θέσεις περιστατικών στην Δυτική Αφρική, 2013 (έως 07 Νοεμβρίου)
- 6.3 IMB Piracy & Armed Robbery Map, 2013 και 2012
- 7.1 Γεωγραφική θέση περιστατικού, 05 Οκτωβρίου 2012
- 7.2 Λιμάνι εκκίνησης Mersin, Turkey – Λιμάνι προορισμού Karachi, SP Pakistan

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η πειρατεία αποτελούσε ανέκαθεν απειλή για την ομαλή διεξαγωγή του εμπορίου διά θαλάσσης, επομένως, η αναδρομή στο παρελθόν κρίνεται απαραίτητη, ώστε να αξιολογήσει κανείς τα σύγχρονα πειρατικά περιστατικά. Σήμερα, εν έτει 2013, το φαινόμενο εντοπίζεται γεωγραφικά σε Ανατολική και Δυτική Αφρική, Μέση Ανατολή, Ν. Α. Ασία και Νότια Αμερική, ενώ παράλληλα εξελίσσεται σε τακτικές και ένταση βίας. Έτσι μέσα από την ανάγκη συνεχούς εύρεσης τρόπων αντιμετώπισης και καταπολέμησης του φαινομένου, εμπλέκονται κυβερνήσεις, διεθνείς και τοπικοί φορείς, κυβερνητικές και μη κυβερνητικές οργανώσεις, ασφαλιστικές εταιρείες και ιδιωτικές εταιρείες παροχής ναυτιλιακής προστασίας. Εν τω μεταξύ, μέσα από όλα αυτά προκύπτει κάποιο κόστος, είτε μικροοικονομικό, που κατά κύριο λόγο επιβαρύνει τις πλοιοκτήτριες ή διαχειρίστριες εταιρείες, είτε μακροοικονομικό, που βασικά επηρεάζει τις τοπικές/περιφερειακές οικονομίες, είτε κοινωνικό, που κυρίως βαραίνει τους ναυτικούς. Παρατηρώντας και καταγράφοντας τα σύγχρονα πειρατικά περιστατικά, διακρίνεται πρωτίστως η βία και η ανασφάλεια και δευτερευόντως κάθε άλλη επίπτωση. Η παρούσα ανάλυση σκοπεύει σε μία συνολική προσέγγιση του φαινομένου, και κατ' επέκταση στον εντοπισμό των οικονομικών επιβαρύνσεων που προκύπτουν.

ABSTRACT

Piracy has always been a threat to the smooth conduct of trade by sea, so a quick flashback feels necessary to evaluate modern pirate incidents. Today, in the year 2013, the phenomenon is localized geographically into East and West Africa, Middle East, Southeast Asia and South America, while evolving into terms of pirate tactics followed and intensity of violence. So, through the need to constantly find ways to cope with and encounter this phenomenon, governments, international and local bodies, governmental and non-governmental organizations, insurance companies and private maritime security companies are involving. Meanwhile, there is a cost through all these, whether microeconomic; which is primarily comes in for the ship owners or management

companies, or macroeconomic; that basically affects the local / regional economies, or social; which mainly lies with the sailors. When observing and recording modern pirate incidents, violence and uncertainty are distinguished before any other effect. This analysis aims at a comprehensive understanding of the maritime piracy phenomenon, and thus to identify the economic costs that arise.

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ

Πειρατής - Πειρατεία

Κόστος

Περιστατικό

KEYWORDS

Pirate – Piracy

Cost

Incident

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως αντικείμενο μελέτης το φαινόμενο της θαλάσσιας πειρατείας ανά τον κόσμο. Έναυσμα για την επιλογή του συγκεκριμένου αντικειμένου αποτέλεσε η γνώση που αποκτήθηκε μέσω σχετικής ειδησεογραφίας για την ύπαρξη τωρινών πειρατικών επιθέσεων και εν συνεχεία η εθελοντική ενασχόληση με το ζήτημα. Με βασικό στόχο την εκτίμηση του οικονομικού κόστους, που προκύπτει από την ύπαρξη της πειρατείας των θαλασσών και χρησιμοποιούμενη μέθοδο προσέγγισης, την από Γενικό σε Ειδικό, η ανάλυση ξεκινάει με μία γενική θεώρηση του φαινομένου, που περιλαμβάνει την ιστορική αναδρομή και την επανεμφάνισή του και στην πορεία επικεντρώνεται στα σύγχρονα περιστατικά και τα κόστη που γεννιούνται.

Με αρχικές υποθέσεις την ύπαρξη του φαινομένου και τη γέννηση οικονομικού κόστους από αυτό, η ακόλουθη ανάλυση καλείται να απαντήσει σε ορισμένα ερευνητικά ερωτήματα. Τα ερωτήματα που τίθενται, αφορούν κατά πρώτον τη γεωγραφική τοποθέτηση των περιστατικών, ακολούθως την ένταση και τη μορφή τους ανά περιοχή, αλλά και τις προτιμήσεις των πειρατών σε πλοία στόχους. Επιπλέον, επικεντρώνοντας την ανάλυση στα γεωγραφικά σημεία που εντείνεται το φαινόμενο, τίθεται ερώτημα περί των παραμέτρων που συνιστούν σε κόστος και της εκτίμησης του μεγέθους τους.

Για τις ανάγκες της μελέτης, τα δεδομένα βρίσκονται μέσα από σχετικές βιβλιογραφικές πηγές, ελληνικές και ξενόγλωσσες, και επίσημες πηγές μέσω διαδικτύου, οι οποίες ερευνούνται, επεξεργάζονται και αναλόγως χρησιμοποιούνται. Επίσης, πρόσθετο υλικό συγκεντρώνεται από παρακολούθηση εξειδικευμένων σεμιναρίων και διαλέξεων και παροχή πληροφοριών από εταιρείες και στελέχη του κλάδου.

Η ανάλυση χωρίζεται σε επιμέρους κεφάλαια και υποκεφάλαια, όπως κρίνεται αναγκαίο για την παρουσίαση του περιεχομένου, την ευκολία στην ανάγνωση και την κατανόηση. Το κυρίως κείμενο διαχωρίζεται σε επτά (7) κεφάλαια, εκτός της Εισαγωγής που θεωρείται ως πρώτο κεφάλαιο, με την ακόλουθη διάρθρωση.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, περιγράφεται το φαινόμενο της πειρατείας ως υπαρκτό σε όλη την ιστορία της ναυσιπλοΐας. Κατά πρώτιστο λόγο, ορίζονται οι έννοιες του πειρατή και της πειρατείας, ενώ ιδιαίτερη προσοχή δίνεται στον ορισμό βάσει της

Διεθνούς νομοθεσίας. Διαχωρίζονται δε, οι έννοιες πειρατεία – τρομοκρατία και παράλληλα παρουσιάζονται επιπλέον πληροφορίες για τις έννοιες πειρατή και κουρσάρου. Καταγράφεται η ιστορία της θαλάσσιας πειρατείας από τις πρώτες καταγραφές ύπαρξής της μέχρι και την επανεμφάνισή της κατά τον 20^ο αιώνα. Εν συνεχεία, παρουσιάζονται οι μορφές και τα σύμβολα που την πλαισιώνουν.

Στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα ποιοτικά χαρακτηριστικά της σύγχρονης πειρατικής δραστηριότητας παγκοσμίως. Η θαλάσσια πειρατεία παίρνει τις διαστάσεις ενός σύγχρονου φαινομένου και αλλάζει μορφή συγκριτικά με το παρελθόν, ενώ ταυτόχρονα συνιστά οικονομικό κόστος για τους εμπλεκόμενους με τη ναυτιλία μέσα από ποικίλες παραμέτρους. Στο εν λόγω κεφάλαιο, καλύπτονται τα ζητήματα των γεωγραφικών περιοχών πειρατικής δράσης, των διαφορετικών μορφών που παίρνει, των αιτιών που συμβάλλουν στην όξυνση του φαινομένου και των συνεπειών που απορρέουν από αυτό.

Στο τέταρτο κεφάλαιο αναλύονται οι διάφορες πρακτικές και επιχειρήσεις, που έχουν σχεδιαστεί και εκτελούνται με στόχο την καταπολέμηση ή έστω την αντιμετώπιση της θαλάσσιας πειρατείας. Οι ναυτιλιακές εταιρείες καλούνται να αυτό-προστατεύσουν τους στόλους τους, ενώ κυβερνήσεις, τοπικές και περιφερειακές Αρχές, κυβερνητικές και μη κυβερνητικές οργανώσεις, ασφαλιστικοί οργανισμοί και εταιρείες παροχής ιδιωτικής φρούρησης, εμπλέκονται στην αντιμετώπιση του φαινομένου.

Εν συνεχεία, στο πέμπτο κεφάλαιο καταγράφονται τα εκτιμώμενα από την πειρατική δράση, κόστη προς τους ενδιαφερόμενους. Αυτά μπορεί να είναι οικονομικά ή κοινωνικά και αντίστοιχα επιβαρύνουν τους εμπλεκόμενους. Για παράδειγμα, ένα οικονομικό έξοδο μπορεί να προκύπτει από την προσπάθεια μείωσης του κινδύνου ή/και την αναγκαία επιπρόσθετη ασφαλιστική κάλυψη, ενώ κάθε επιπρόσθετο μέτρο ενέχει ένα οικονομικό κόστος. Στα κοινωνικά κόστη εμπεριέχονται κυρίως αυτά που υπόκεινται οι ναυτικοί και οι οικογένειές τους.

Στο έκτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η εξελικτική τάση του φαινομένου της θαλάσσιας πειρατείας μέσα από αριθμητικά δεδομένα και περιγράφονται πραγματικά περιστατικά πειρατείας & ένοπλης ληστείας κατά το 2013, όπως αυτά επίσημα αναφέρονται και καταγράφονται στο International Maritime Bureau Piracy Reporting Centre – IMB PRC.

Στο έβδομο και τελευταίο κεφάλαιο της ανάλυσης γίνεται η προσπάθεια παρουσίασης και μελέτης τριών διαφορετικών ταξιδιών που συσχετίζονται με κάποιο τρόπο με το φαινόμενο της θαλάσσιας πειρατείας. Η πρώτη περίπτωση αφορά ένα πειρατικό περιστατικό, του 2012, που όμως έλαβε χώρα σε τοποθεσία που δεν είχε χαρακτηριστεί High Risk Area, μέχρι τότε. Στη δεύτερη περίπτωση περιγράφεται ένα εμπορικό ταξίδι με διέλευση από High Risk Area, που δε συνιστά σε πειρατικό περιστατικό αλλά εμφανίζει τα αντιπειρατικά μέτρα πρόληψης που έλαβε η ναυτιλιακή εταιρεία. Τέλος, η τρίτη περίπτωση αποτελεί την ιστορία της κατάληψης ενός εμπορικού πλοίου στην Νοτιοανατολική Ασία, ενδεικτικό παράδειγμα του φαινομένου phantom ship.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

2^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ – Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΩΣ ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ

Το φαινόμενο της πειρατείας είναι υπαρκτό από την αρχαιότητα και συνοδεύει τη ναυσιπλοΐα σε όλη της την ιστορία. Μόλις άρχισε ο άνθρωπος να κάνει θαλάσσια ταξίδια τότε εμφανίστηκαν και οι πρώτοι πειρατές. Στο παρόν κεφάλαιο, κατά πρώτιστο λόγο ορίζονται οι έννοιες του πειρατή και της πειρατείας. Ιδιαίτερη βάση δίνεται στον ορισμό βάσει της διεθνούς νομοθεσίας. Διαχωρίζονται οι έννοιες πειρατεία – τρομοκρατία και παράλληλα παρουσιάζονται επιπλέον πληροφορίες για τις έννοιες πειρατή και κουρσάρου. Ακολουθώντας, καταγράφεται η ιστορία της θαλάσσιας πειρατείας από τις πρώτες καταγραφές ύπαρξής της ως τη σύγχρονη επανεμφάνιση του φαινομένου κατά τον 20^ο αιώνα. Μία αναδρομή και επισκόπηση στο παρελθόν κρίνεται απαραίτητη, για να μπορέσει κανείς να αξιολογήσει τα σημερινά περιστατικά. Εν συνεχεία, έχοντας παρουσιάσει την εξέλιξη της πειρατείας από την αρχαιότητα ως τη σύγχρονη πραγματικότητα και προσεγγίσει εννοιολογικά τον όρο, παρουσιάζονται οι μορφές της και τα σύμβολα που την πλαισιώνουν. Η ακόλουθη σύντομη αναφορά στο μεγάλο και εξαιρετικά ενδιαφέρον κεφάλαιο της πειρατείας δε μπορεί παρά να αποτυπώσει μόνο ένα μέρος της σημαντικότητας του φαινομένου.

2.1 ΠΕΙΡΑΤΗΣ – ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ

Η εννοιολογική προέλευση των λέξεων *πειρατεία* και *πειρατής* ανάγεται στο αρχαίο ελληνικό ρήμα *πειράω-ώ*, το οποίο σημαίνει προσπαθώ, δοκιμάζω. Πριν από την εμφάνιση αυτών των εννοιών γινόταν η χρήση της λέξης *ληστής*, είτε επρόκειτο για ξηρά είτε για θάλασσα. (Σιούσουρας κ.α., 2011)

Ιστορικά, εφόσον η πειρατεία μπορούσε να λειτουργήσει είτε ως εγκληματική ενέργεια είτε ως πολεμική στρατηγική, ο ορισμός της πειρατείας ήταν αρχικά ευέλικτος. Κάθε μορφή βίας ή λεηλασίας που συνέβαινε στην θάλασσα θεωρείτο *θαλάσσια πειρατεία*. Δεν υπήρχε ένα ενιαίο υπόδειγμα για το ποια εγκλήματα συνιστούσαν σε πειρατεία, και η εξέλιξη του όρου ακολούθησε μία ελικοειδή πορεία. (Kraska, 2011)

Βάσει του ορισμού του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού *International Maritime Organization IMO* (2005), πειρατεία είναι η πράξη επιβίβασης ή προσπάθειας

επιβίβασης σε ένα πλοίο με πρόθεση πραγματοποίησης κλοπής ή πρόθεση ή ικανότητα άσκησης βίας για την προαγωγή της πράξης. Η πειρατεία στη ναυτιλία περιλαμβάνει επίσης τις πράξεις της ένοπλης ληστείας, της κλοπής και της αεροπειρατείας εναντίον πλοίου. (Talley, 2008)

Ο ορισμός της πειρατείας στη διεθνή νομοθεσία είναι αρκετά λεπτομερής και σαφής. Το Άρθρο 15 της Σύμβασης *Convention on the High Seas*, του 1958 (Γένοβα) και το Άρθρο 101 του τμήματος 7 της Διεθνούς Σύμβασης *United Nations Convention on the Law of the Sea*, του 1982 – *UNCLOS, PART VII, HIGH SEAS, Article 101* – αναγνωρίζονται παγκοσμίως ότι παρέχουν τον ορισμό της πειρατείας στο διεθνές δίκαιο. Αυτά τα δύο άρθρα ορίζουν ότι πειρατεία αποτελεί οποιαδήποτε από τις ακόλουθες πράξεις:

- a) οποιοσδήποτε παράνομες πράξεις βίας ή κράτησης ή κάθε πράξη διαρπαγής, που διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ενός ιδιωτικού πλοίου ή ενός ιδιωτικού αεροσκάφους, και απευθύνεται:
 - i. στην ανοικτή θάλασσα, εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους ή κατά προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων, που βρίσκονται πάνω στο εν λόγω πλοίο ή το αεροσκάφος και
 - ii. εναντίον πλοίου, αεροσκάφους, προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων, σε τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους
- b) κάθε πράξη εκούσιας συμμετοχής στη λειτουργία ενός πλοίου ή αεροσκάφους, εν γνώσει των γεγονότων που το καθιστούν πειρατικό πλοίο ή αεροσκάφος και
- c) κάθε πράξη υποκίνησης ή σκόπιμης διευκόλυνσης πράξης που αναφέρεται στις υποπαραγράφους (a) ή (b). (Feldt et al, 2013)

Ο ορισμός του UNCLOS θεωρείται, μάλιστα, άκρως περιοριστικός, καθώς προϋποθέτει ιδιωτικό όφελος και τη συμμετοχή δύο πλοίων στην ανοικτή θάλασσα. Επίσης, στο Άρθρο 103 του τμήματος 7 του UNCLOS ορίζεται το πειρατικό πλοίο ή αεροσκάφος ως το πλοίο ή το αεροσκάφος, που προορίζεται από τα άτομα που το ελέγχουν για το σκοπό της διάπραξης κάποιας εκ των πράξεων που εξηγούνται στον Άρθρο 101, όπως αυτές εξηγήθηκαν παραπάνω. (UNCLOS <http://www.un.org>, 1982)

Βάσει ετήσιων εκθέσεων του Διεθνούς Ναυτικού Γραφείου *International Maritime Bureau IMB*, τα περισσότερα περιστατικά λαμβάνουν χώρα μέσα στη

δικαιοδοσία των κρατών. Αυτό προκαλεί ενδεχόμενη ασυμφωνία στην περίπτωση που σε πολλά παράκτια κράτη το έγκλημα της πειρατείας μπορεί να μην έχει τον ίδιο ορισμό στον δημοτικό νόμο ή, όπως συμβαίνει σε κάποιες περιπτώσεις, μπορεί να μην ορίζεται καν η πειρατεία. Έτσι προκαλείται σύγχυση όσον αφορά την αντιμετώπιση της πειρατικής δράσης ως εγκληματικής ενέργειας. Ο ΙΜΟ, το 2002, για να διασφαλίσει ότι όλα τα εγκλήματα κατά την ναυτιλίας που μοιάζουν με πειρατικά περιστατικά περιλαμβάνονται στα έγγραφα και τις συζητήσεις του, αναφέρει την έκφραση *piracy and armed robbery against ships*, δηλαδή πειρατεία και ένοπλη ληστεία εναντίον πλοίων. Μάλιστα, ως ένοπλη ληστεία εναντίον πλοίου ορίζεται κάθε παράνομη πράξη βίας ή κράτησης ή κάθε πράξη αρπαγής, ή απειλής, εκτός πράξης πειρατείας, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 101 του UNCLOS, απευθυνόμενη κατά ενός πλοίου ή ατόμων ή περιουσιακών στοιχείων πάνω σε πλοίο εντός κρατικής δικαιοδοσίας για τα εν λόγω αδικήματα.

Από την άλλη, το ΙΜΒ, το 2006, ορίζει την πειρατεία και την ένοπλη ληστεία ως πράξη επιβίβασης ή πρόθεσης επιβίβασης σε ένα πλοίο οπουδήποτε με εμφανή σκοπό για διάπραξη κλοπής ή κάθε άλλης εγκληματικής ενέργειας και με την εμφανή πρόθεση ή ικανότητα χρήσης βίας για την προώθηση αυτής της πράξης. Ο ορισμός του ΙΜΒ είναι εκ προθέσεως ευρύς, ώστε να καταγράφει όλες τις αναφορές βίας εναντίον πλοίων. Ο εν λόγω ορισμός δεν έχει περιληφθεί στο διεθνές δίκαιο και χρησιμοποιείται μονάχα για στατιστικούς λόγους. (Talley, 2008)

Επίσης, από νομική πλευρά πρέπει να εξαιρεθούν περιπτώσεις πράξεων βίας που δε συνιστούν πειρατεία αν και προσιδιάζουν. Έτσι εξαιρούνται πράξεις βίας στην αιγιαλίτιδα ζώνη, τρομοκρατικές ενέργειες όπου οι πράξεις βίας εκδηλώνονται μόνο σε ένα πλοίο, περιπτώσεις που ο ιδιοτελής σκοπός είναι περιοριστικός και οι δράστες επικαλούνται πολιτικά κίνητρα, βία που εκδηλώνεται σε πλοίο από τους επιβάτες του ή πλοία που ελέγχονται από αντάρτες και δεν αναγνωρίζονται ως εμπόλεμοι από τρίτα κράτη. (Κλαδής-Ευσταθοπούλου κ.α., 2006)

Σημειώνεται ότι ενώ τα ατυχήματα από θέματα ασφάλειας προκαλούνται μη σκόπιμα, τα πειρατικά περιστατικά είναι σκόπιμα. Ωστόσο, δεν πρέπει να συγχέονται οι όροι *πειρατεία* και *τρομοκρατία* κι αυτό γιατί ενώ τα τρομοκρατικά περιστατικά ενέχουν σκοπό δεν συνιστούν σε πειρατική ενέργεια. Η πειρατεία διαφέρει από την τρομοκρατία, εφόσον ή δεύτερη δεν επικεντρώνεται στην κλοπή αλλά στην

καταστροφή της περιουσίας ή/και τον τραυματισμό των ατόμων για πολιτικούς λόγους. (Talley, 2008) Χρήσιμη, λοιπόν, είναι η διευκρίνιση ότι η πειρατεία (αγγλικά - piracy) και η θαλάσσια τρομοκρατία (αγγλικά - maritime terrorism) αποτελούν, μεν, συγγενή φαινόμενα ως προς τον τρόπο δράσης, εντάσσονται, δε, σε διαφορετικά εννοιολογικά πεδία. Η πειρατεία στοχεύει στο εύκολο οικονομικό κέρδος ενώ η τρομοκρατία έχει κατά βάση πολιτικά κίνητρα. (Σιούσουρας κ.α., 2011)

Νομικά και σχετικά με τον καθορισμό των πράξεων που συνιστούν πειρατεία, όποια παράνομη βία διαπράττεται από πολεμικό ή δημόσιο πλοίο, μπορεί να παραβιάζει το διεθνές δίκαιο, αλλά δε συνίσταται πειρατεία. Μπορεί όμως να θεωρηθεί πειρατεία, παράνομη πράξη που ενεργείται από ιδιωτικό πλοίο χωρίς εθνικότητα, πολεμικό πλοίο πολεμικό πλοίο που έχει καταληφθεί από στασιαστές (άρθρο 102¹), καθώς και δημόσιο πλοίο διεθνώς μη αναγνωρισμένης οντότητας. Σχετικά με την ατομική ευθύνη, ατομικά ποινικά υπεύθυνος για πειρατεία θεωρείται όποιος συμμετέχει εκουσίως σε πράξεις πειρατείας, αλλά και όποιος υποκινεί ή εν γνώσει του διευκολύνει τις εν λόγω πράξεις. Η πειρατεία προσδιορίζεται καταρχήν από τον τρόπο διάπραξης του αδικήματος. Πρέπει, έτσι, να διαπράττεται στην ανοιχτή θάλασσα ή σε περιοχή εκτός της δικαιοδοσίας ενός κράτους. Εάν διαπράττεται στην αιγιαλίτιδα ζώνη, τότε δικαιοδοσία έχει το παράκτιο κράτος. Αλλά και στην Α.Ο.Ζ. μπορεί να σημειωθεί πειρατεία (άρθρο 52, σύμβαση του Montego Bay). Αυτό σημαίνει ότι για την εκδήλωση πράξεων βίας κατά εμπορικών πλοίων σε λιμάνια ή την αιγιαλίτιδα ζώνη, τα κράτη μπορούν να ενσωματώσουν τον ορισμό του άρθρου 101 στην εσωτερική τους νομοθεσία και να καταστέλλουν τέτοιες πράξεις ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων τους. Στις περιπτώσεις αυτές συνήθως γίνεται αναφορά σε ένοπλη ληστεία. (Κλαδή-Ευσταθοπούλου κ.α., 2006)

Εν συνεχεία, υπάρχει μία διάκριση που παίζει καθοριστικό ρόλο στην παρούσα ανάλυση και διαχωρίζει του σκοπούς και τα κίνητρα των ατόμων που εμπλέκονται. Συζητήσεις επί συζητήσεων έχουν συμπεριλάβει τους αγγλικούς όρους “pirate”, “buccaneer”, “privateer” και “corsair”, εναλλάξ. Εν αντιθέσει με αυτό, στην ελληνική γλώσσα υπάρχουν οι δύο μόνο όροι *πειρατής* και *κουρσάρος*. Ωστόσο, υπάρχει κάποια

¹ PART VII, HIGH SEAS, SECTION 1. GENERAL PROVISIONS

“Article 102: Piracy by a warship, government ship or government aircraft whose crew has mutinied”, Oceans and Law of the Sea, Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982, U.N.C.L.O.S., http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/UNCLOS-TOC.htm

αιτία για την ύπαρξη των παρόμοιων αυτών όρων, καθώς ενώ όλοι είναι *ληστές των θαλασσών*, κάθε κατηγορία έχει διαφορετικά χαρακτηριστικά. Οι γνήσιοι πειρατές είναι εντελώς άνομοι, καθώς επιτίθενται σε εμπορικά πλοία χωρίς να κάνουν διακρίσεις, με μοναδικό σκοπό το κέρδος σε αντίθεση με τον κουρσάρο *privateer* που είναι επιβεβλημένος από το κράτος ληστής των θαλασσών, ώστε να επιτίθεται σε αντίπαλα εμπορικά πλοία εν καιρώ πολέμου. Αυτός ο όρος τοποθετείται σε παλαιότερες εποχές, τότε που η πρακτική με τους κουρσάρους χρησιμοποιείτο κατ' εξακολούθηση. Αντίστοιχη είναι και η προέλευση των κουρσάρων *corsairs*, οι οποίοι είχαν κυβερνητική άδεια να λεηλατούν. Μπορεί κανείς να θεωρήσει ότι έχοντας κυβερνητική εντολή δεν ήταν παρά καθαρά νόμιμοι. Ωστόσο, οι κουρσάροι *buccaneers* δεν ήταν. Οι αυθεντικοί *buccaneers* ήταν Γάλλοι κυνηγοί της Αϊτή στις αρχές του 17^{ου} αιώνα και παρότι ήταν εξίσου άγριοι, δεν ήταν πειρατές. Κατά κύριο λόγο καιροφυλαχτούσαν ισπανικά πλοία που μετέφεραν χρυσό ή άλλο φορτίο σε ταξίδι μεταξύ Ισπανίας και ισπανικών αποικιών στην Αμερική. Μερικές από αυτές τις επιθέσεις μπορεί να θεωρηθούν πειρατικές. (Leeson, 2009)

Ήδη από το Μεσαίωνα οι έννοιες διαχωρίζονται ως εξής: πειρατής περιγράφεται ο παράνομος που ληστεύει πλοία σε καιρούς ειρήνης ή πολέμου, ενώ κουρσάρος χαρακτηρίζεται ο επίσημα κρατικά εξουσιοδοτημένος ιδιώτης για πειρατικές πράξεις ενάντια σε εχθρικά πλοία ή πόλεις σε περίοδο πολέμου. Ωστόσο, όταν τελείωνε η συμφωνία που υπήρχε μεταξύ κουρσάρων και κυβερνήσεων που τους έδιναν τις εντολές, το πλήρωμα στρεφόταν συχνά στην πειρατεία λόγω της ανεργίας. Αλλά και σε περιόδους ειρήνης οι κουρσάροι στρέφονταν στην πειρατεία όταν δεν έβρισκαν νόμιμη απασχόληση στη στεριά. Η κουρσάρικη δραστηριότητα τοποθετείται χρονικά στον 13^ο αιώνα, αν και την ακμή της γνώρισε κατά την περίοδο 1589-1815. Σημειώνεται, ότι οι επιδρομές των κουρσάρων κηρύχθηκαν παράνομες από τις περισσότερες ευρωπαϊκές δυνάμεις με τη Διακήρυξη του Παρισιού το 1856, απόφαση που υιοθετήθηκε σταδιακά από όλες τις ναυτικές δυνάμεις. Επομένως, ανάμεσα στην δύο έννοιες *πειρατής* και *κουρσάρος* υπάρχει εννοιολογική διαφορά, εφόσον ο δεύτερος ήταν μέλος πληρώματος πλοίου, που με κυβερνητική εντολή καταδίωκε εμπορικά σκάφη ανταγωνίστριας ή εχθρικής χώρας. (Σιούσουρας κ.α., 2011)

2.2 Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Οι θαλάσσιες μεταφορές βρέθηκαν στενά συνδεδεμένες με την οικονομική δραστηριότητα, ήδη από την αρχαιότητα, καθώς όλα τα άλλα είδη μεταφοράς ανακαλύφθηκαν στην πορεία των ετών και με τη βοήθεια της τεχνολογικής εξέλιξης. Το φαινόμενο της πειρατείας, δε, συνυπάρχει με τη ναυσιπλοΐα από αρχαιοτάτων χρόνων και μάλλον είναι τόσο παλαιό όσο και η προσπάθεια του ανθρώπου να επιβιώσει μέσω του θαλάσσιου εμπορίου. Με τη θάλασσα να καλύπτει έκταση 139.768.200 τετραγωνικών μιλίων – 1,347δς κυβικά χιλιόμετρα – και το μεγαλύτερο κομμάτι της να καλύπτεται από ανοιχτές θάλασσες, που βρίσκονται μακριά από την αυστηρή δικαιοδοσία κρατών, καθίσταται κατά κάποιον τρόπο ένα *άναρχο* περιβάλλον. Η ιστορική πορεία της θαλάσσιας πειρατείας σε βάθος χρόνου συναρτάται με το ότι αποτελούσε αναπόσπαστο τμήμα της οικονομίας που εκπορεύεται από τη θάλασσα.

2.2.1 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΣΤΗΝ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑ

Η ιστορία της θαλάσσιας πειρατείας διασχίζει κατά τους αιώνες τη Μεσόγειο Θάλασσα της Αρχαίας Ελλάδας και Ρώμης, τη Βαλτική Θάλασσα και το Βόρειο Ατλαντικό, τη μεσαιωνική Ευρώπη, τη Λατινική Δύση και την Ορθόδοξη Ανατολή, τον Ισλαμικό κόσμο, τις ακτές της Ασίας και τη χρυσή εποχή της πειρατείας στην Καραϊβική. Στον Δυτικό κόσμο, η πειρατεία ήταν ένα σταθερό στοιχείο που χαρακτήριζε τη γεωγραφία των παράκτιων κοινοτήτων της Μεσογείου στην αρχαιότητα. Στη Δύση, η ιστορία της πειρατείας ξεκινάει κατά τη δεύτερη χιλιετία π.Χ. στον Μινωικό πολιτισμό. (Kraska, 2011) Ιστορικά, οι διαστάσεις του φαινομένου ορίζονταν από τον χώρο και τον τόπο που λάμβαναν χώρα οι πειρατικές δράσεις ενώ τα πρώτα σημάδια πειρατικών επιθέσεων τοποθετούνται περί το 1340π.Χ. Ωστόσο, υπάρχουν αναφορές για ύπαρξη πειρατών στη Μεσόγειο θάλασσα ήδη κατά τον 13^οπ.Χ. αιώνα. (Μπόση, 2012) Αποδεικτικά στοιχεία τοποθετούν τις πρώτες πειρατικές δράσεις να συνυπάρχουν με τον μινωικό πολιτισμό, όταν ο βασιλιάς Μίνωας, με τον αδερφό του Ραδάμανθου, καταδίωξαν πειρατές μέχρι εσχάτων, το 1450π.Χ. Η πειρατεία εκείνης της περιόδου, μάλλον ήταν μία προσφιλής μέθοδος άντλησης εσόδων από τη θάλασσα, παρά μία αξιόποινη πράξη, ενώ παράλληλα δεν περιοριζόταν σε εν πλω

επιθέσεις αλλά και σε επιδρομές στην στεριά. Οι πειρατές είτε λεηλατούσαν εμπορικά πλοία που συναντούσαν στα ανοιχτά της θάλασσας είτε αποβιβάζονταν στην ξηρά και λεηλατούσαν πόλεις αιχμαλωτίζοντας δούλους ή/και παίρνοντας λάφυρα από τις περιουσίες τους. Στην Αρχαία Ελλάδα, η πειρατεία ήταν αξιόποινη μόνο όταν στρέφονταν εναντίον συμπολιτών ενώ ήταν θεμιτή και αποδεκτή οι επιθέσεις στρέφονταν προς ξένους. Στα γραπτά του Θουκυδίδη αναφέρεται πως όταν ξεκίνησε η ανάπτυξη της ναυτιλίας, τότε μεσογειακοί λαοί, όπως οι Φοίνικες και οι Κάρρες² επιδόθηκαν στην πειρατική δράση με ζήλο. Το φαινόμενο της πειρατείας δείχνει να υποχωρεί κατά την αθηναϊκή ναυτική παντοδυναμία, δηλαδή περί τον 5^οπ.Χ. αιώνα, που μάλιστα είχε τεθεί βασικός στόχος η εξάλειψη της πειρατείας από τις αθηναϊκές ναυτικές δυνάμεις ενώ η επανεμφάνισή του τοποθετείται μετά τον Πελοποννησιακό πόλεμο (431-404π.Χ.).

Κατά τους αιώνες 5^ο και 4^οπ.Χ. και ιδιαίτερα στην κλασική εποχή (500-323π.Χ.) Ιλλύριοι, Τυρρηνοί, Αθηναίοι και Ρωμαίοι υπήρξαν πειρατές. Ξακουστοί ήταν οι Θράκες, που η πειρατική τους δράση εξαπλωνόταν σε όλο το Αιγαίο πέλαγος. Στον 1^οπ.Χ. αιώνα, η πειρατεία ήταν πλέον μία μάστιγα, την οποία οι Ρωμαίοι ήθελαν οπωσδήποτε να εξαλείψουν. Το 68π.Χ. ρωμαϊκός στρατός κατέλαβε την Ιλλυρία και κατακερμάτισε τους πειρατές που έδρευαν εκεί, το 67π.Χ. οργανώθηκε εκστρατεία και κατατροπώθηκαν οι πειρατές της Μεσογείου. Έτσι τελειώνει και η προ Χριστού εποχή της πειρατείας. (Σιούσουρας κ.α., 2011)

2.2.2 ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑ ΣΤΗ ΧΡΥΣΗ ΕΠΟΧΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Η επανεμφάνιση της πειρατείας συνέπεσε με την παρακμή της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, κατά τον 3^ομ.Χ. αιώνα, τότε που Γότθοι πειρατές ξεκινούν επιθέσεις στα παράλια του Μαρμαρά και της Μαύρης Θάλασσας και αργότερα και στο Αιγαίο Πέλαγος. Οι Γοτθικές επιθέσεις συνδέθηκαν με χιλιάδες αιχμαλωσίες, ανθρώπων που πωλήθηκαν σε σκλαβοπάζαρα.

Τον 5^ομ.Χ. αιώνα, πλέον, εμφανίστηκαν οι Σλάβοι έναντι των Ιλλυρίων, οι οποίοι μάλιστα επέκτειναν τη δράση τους σε όλη την Αδριατική θάλασσα. Οι

² Η περιοχή της Καρίας οριοθετείται στα νοτιοανατολικά παράλια της Μ. Ασίας απέναντι από τα Δωδεκάνησα.

Βυζαντινοί τους κυνήγησαν με σκοπό να επαναφέρουν την τάξη κι έτσι εξαλείφθηκε το φαινόμενο στην ευρύτερη περιοχή. Η Βυζαντινή Αυτοκρατορία κυνήγησε τους πειρατές, για να απελευθερώσει τους θαλάσσιους δρόμους, όσο η Ρωμαϊκή και ακόμη περισσότερο, ωστόσο οι Γότθοι, οι Βάνδαλοι, οι Νορμανδοί κ.α. έπλεαν και ερήμωναν την περιοχή της Μεσογείου.

Ακολούθως, η πειρατεία εξαπλώθηκε σε όλη την Ευρώπη, με τους Βίκινγκς (8^{ος} μ.Χ. αιώνας) στο Βορρά, τους Σκανδιναβούς και τους Νορμανδούς σε Βορρά και Δύση. Στη νότια πλευρά της Μεσογείου, οι Άραβες επιδόθηκαν ήδη από τον 1^ο μ.Χ. αιώνα στην πειρατεία και τρομοκρατούσαν με τη σειρά τους παράλιες περιοχές της Κρήτης, τη Σικελία, τη Θεσσαλονίκη και άλλες περιοχές του Αιγαίου. Σε όλους αυτούς, προστέθηκαν οι πειρατές της Ιταλίας και άλλων μεσογειακών χωρών, κατά τους αιώνες 12^ο και 13^ο μ.Χ. Την επόμενη περίοδο, 15^ο και 16^ο αιώνα, η πειρατεία εξαπλώθηκε λόγω της έλλειψης ασφάλειας στα ελληνικά ύδατα. Ιδιαίτερα σε Δωδεκάνησα και Αιγαίο, αλλά και σε ηπειρωτικές περιοχές της Ελλάδας, οι Φράγκοι πειρατές ενέτειναν τη επιθετική δράση τους. Από το 1537 και έπειτα, η πειρατεία στο Αιγαίο αλλά και το Ιόνιο πέλαγος εντάθηκε, χάρη στον Οθωμανό πειρατή Μπαρμπαρόσα Χαϊρεντίν (16^{ος} αιώνας), ο οποίος κατέστρεψε και λεηλάτησε πολλούς παράλιους οικισμούς ενώ ταυτόχρονα έσφαξε ή αιχμαλώτισε εκατοντάδες κατοίκους. Μάλιστα, κατά τη διάρκεια της δράσης του πολλές παράκτιες περιοχές ερήμωσαν και μόνο στο τέλος του 16^{ου} αιώνα ξανακατοικήθηκαν είτε από παλιούς είτε και από νέους κατοίκους. (Σιούσουρας κ.α., 2011) Επίσης, οι *wokou* ήταν Ιάπωνες πειρατές που εισέβαλαν στις ακτές της Κίνας και της Κορέας, κατά τις αρχές του 13^{ου} αιώνα μέχρι την παρακμή τους κατά τον 16^ο αιώνα. (Kraska, 2011)

Ωστόσο, και οι Χριστιανοί πειρατές δεν έμειναν αμέτοχοι, Γάλλοι, Ιταλοί, Κορσικανοί και άλλοι δρούσαν στα ελληνικά πελάγη ανενόχλητοι για αυτούς τους αιώνες. Από τον 16^ο ως τα μέσα του 18^{ου} αιώνα, η πειρατεία γνώρισε μεγάλη εξάπλωση στη Μεσόγειο, έτσι το Μαρόκο, η Αλγερία, η Τυνησία και η Τριπλίτιδα ονομάστηκαν «πειρατικά κράτη», λόγω της έντονης πειρατικής δράσης που ανέπτυξαν. (Σιούσουρας κ.α., 2011)

Το Μυρτώο και το Λυβικό πέλαγος κατά τον 17^ο αιώνα χαρακτηρίζονταν από τις καθημερινές πειρατικές δράσεις. Ως τα μέσα του 19^{ου} αιώνα, οι παραλιακές περιοχές της Ελλάδας θεωρούντο επικίνδυνες, γι' αυτό τα χωριά χτίζονταν μακριά από τις ακτές,

όπως για παράδειγμα στην Τήλο που η χώρα απέχει αρκετά από τη θάλασσα. Οι πειρατές караδοκούσαν ανάμεσα στην Κρήτη και την Πελοπόννησο. Μετά την ελληνική επανάσταση πειρατική δράση εμφάνισαν και οι Έλληνες ναυτικοί, με εκτιμήσεις για 1.500 πλοία και 50.000 άτομα να επιδίδονται στην πειρατική δραστηριότητα, ακόμη και μετά την απελευθέρωση της Ελλάδας. Αυτός που τελικά κατόρθωσε να ελέγξει την κατάσταση ήταν ο Καποδίστριας (Διακυβέρνηση της Ελλάδος, Ιανουάριος 1828) συνδυαστικά με τον νέο αρχηγό του ελληνικού στόλου Μιαούλη Α. και τον Κανάρη Κ., τότε η πειρατεία δέχθηκε ένα γερό πλήγμα. Οι περίπολοι από πολεμικά πλοία καταδίωκαν στενά τους πειρατές των ελληνικών θαλασσών και η πάταξη της πειρατείας στεφόταν με επιτυχία ως και τη δολοφονία του Καποδίστρια (1831), όπου επήλθε ξανά αναρχία και έξαρση της πειρατείας. (Σιούσουρας κ.α., 2011)

«Το καθεστώς της ανομίας και της έντονης πειρατικής δραστηριότητας διήρκησε έως το 1850, όταν το πολεμικό ναυτικό ανέλαβε την εκ νέου καταδίωξή τους με την παράλληλη δράση και ξένων πολεμικών πλοίων, καραστρέφοντας οριστικά τα πειρατικά ορμητήρια του Αιγαίου.» (Σιούσουρας κ.α., 2011, σελ.219)

Εκτός της περιοχής της Μεσογείου και την Ευρώπης, η μεγάλη ακμή της πειρατείας προέκυψε με την ανακάλυψη της Αμερικής και την ισπανική κατάκτησή της. Πειρατική δράση υπήρξε στην Καραϊβική θάλασσα, σε ακτές της Αμερικής εκατέρωθεν αλλά και τον Ατλαντικό ωκεανό από το 1570 ως το 1730. Ιδίως για τον 16^ο αιώνα, τα πλοία που μετέφεραν θησαυρούς ήταν ο πρωταρχικός στόχος τόσο των πειρατών όσο και των κουρσάρων. (Cordingly et al, 1992)

Το τέλος του 17^{ου} αιώνα αποτέλεσε το μεγάλο ξέσπασμα της πειρατείας σε όλη την ιστορία της ναυσιπλοΐας και ειρωνικά έγινε γνωστό ως *golden age of piracy*, δηλαδή η χρυσή εποχή της πειρατείας, που μάλιστα κράτησε για περίπου 30 έτη, συγκεκριμένα για την περίοδο 1700-1730. Αν και η πιο προβληματική περιοχή ήταν η Καραϊβική, η πειρατεία ήταν εξίσου διαδεδομένη στην Ανατολική ακτή της Αμερικής, τον Ινδικό Ωκεανό και την Δυτική ακτή της Αφρικής. Το ξέσπασμα αυτό της πειρατείας ήταν αποτέλεσμα ορισμένων συνθηκών της εποχής: το τέλος του μεγάλου πολέμου

Βρετανίας – Γαλλίας σήμαινε πως τα λιμάνια ήταν γεμάτα πλέον από άνεργους ναυτικούς και υπήρχε έλλειψη νόμιμης απασχόλησης. Η πλειοψηφία των πειρατών γνώρισε τότε μεγάλη αίγλη. (Konstam, 1998) Στην κορύφωση αυτή, η πειρατεία περιελάμβανε Βρετανούς, Ολλανδούς και Γάλλους πειρατές, ενώ βάσει ιστορικών αναφορών τουλάχιστον ένα ποσοστό 25% με 30% προέρχονταν από αφρικανικές φυλές³. Ο συνήθης τρόπος στρατολόγησης πειρατών, δε, ήταν η πλέον καθιερωμένη πρακτική που είχε ως εξής: μετά το πέρας ενός πολέμου στην Ευρώπη, οι πειρατές πλησίαζαν και ναυτολογούσαν άνδρες, πλήρωμα από τα παροπλισμένα πολεμικά πλοία, που ήταν πλέον άνεργοι. (Σιούσουρας κ.α., 2011) (Leeson, 2009)

Η πλειοψηφία των πειρατών ήταν πρώην ναυτικοί που όταν τα εμπορικά πλοία στα οποία εργάζονταν καταλαμβάνονταν από πειρατές επέλεξαν να μεταβούν στην πειρατική ζωή, εξάλλου οι στεριανοί όταν συλλαμβάνονταν από πειρατές δεν είχαν επιλογές, αφού συνήθως δολοφονούνταν, ενώ οι θαλασσόλογοι είχαν την επιλογή να γίνουν μέλη του πειρατικού πληρώματος. Οι πιο μεγάλοι πειρατές κάπως έτσι ξεκίνησαν την πειρατική τους καριέρα, άλλωστε έχονταν μάθει με τα μεγάλα κέρδη που τους έδινε ο πόλεμος, η περίοδος ειρήνης ήταν γι' αυτούς περίοδος φτώχειας. Κι ενώ η αναμενόμενη καταδίκη τους ως πειρατές ήταν η εκτέλεση και η δράση τους κρατούσε μόλις λίγα χρόνια, προτιμούσαν αυτό παρά την πείνα ή τη ζωή του στεριανού ζητιάνου ή κλέφτη. Αυτό συνέβαινε σε πολλές ναυτιλιακές κοινότητες της Ευρώπης, της Καραϊβικής, την Αμερικής και αλλού. Το βασικό, λοιπόν, κίνητρο ήταν οικονομικό, εξάλλου η ζωή ενός ναυτικού, σε εμπορικά ή πολεμικά πλοία, ήταν ανέκαθεν γεμάτη μολισμένο πόσιμο νερό, άθλιες συνθήκες, ασθένειες, κινδύνους, σάπιο ή ανεπαρκές φαγητό ενώ τουλάχιστον η πειρατική ζωή ανταμοιβόταν με πλούτη. (Konstam, 1998)

Στα τέλη του 17^{ου} αιώνα, οι πειρατές του Ινδικού Ωκεανού, γνωστοί και ως “Red Sea Men”, εγκαταστάθηκαν στη Μαδαγασκάρη και τις γύρω νήσους, καλή τοποθεσία για να αρπάζουν τους θησαυρούς των Μαυριτανών. Οι πειρατές του Ινδικού ήταν, κατά κύριο λόγο, κλασσικοί άνομοι πειρατές, ωστόσο μερικοί από αυτούς έπλεαν με μία αίσθηση νομιμότητας, κάτι που οι διάδοχοί τους εγκατέλειψαν τελειώς. Στη χρυσή εποχή της πειρατείας, άντρες όπως ο Blackbeard (πειρατική δράση 1717-1718),

³Είναι αδύνατο να γνωρίζει κανείς το ακριβές ποσοστό κατά το οποίο οι *μαύροι πειρατές* ήταν σκλάβοι ή ελεύθεροι άνθρωποι, ωστόσο τα γεγονότα δείχνουν πως ένα μεγάλο μέρος τους ήταν *κανονικά* μέλη πειρατικών πληρωμάτων, ισάξια των *λευκών*. Ορισμένοι, μάλιστα, δεν ήταν μόνο ενεργά και οπλισμένα μέλη αλλά βρίσκονταν σε εξέχουσες θέσεις του πληρώματος. (Leeson, 2009)

ο Bartholomew Roberts (πειρατική δράση 1719-1722) και ο Calico Jack Rackam (πειρατική δράση 1718-1720) περιφέρονταν στις θάλασσες. Κάποτε, μάλιστα, χαρακτηρίστηκαν και ως οι Ληστές όλων των Εθνών – Banditti of all nations – από τον Κυβερνήτη της Τζαμάικα Sir Nicholas Lawes (θητεία 1718-1722). (Leeson, 2009)

Οι ακολουθούμενες πειρατικές τακτικές της εποχής ομοιάζουν με τις σημερινές, όταν τα πλοία ήταν σχετικά κοντά οι πειρατές επιτίθονταν με κανονιοβολισμούς ή πετούσαν γάντζους ώστε να πλησιάσουν τα πλοία μεταξύ τους τόσο ώστε να μην συγκρουστούν αλλά να είναι δυνατή η μάχη πρόσωπο με πρόσωπο. Στις μάχες αυτές χρησιμοποιούνταν κυρίως βόλια, πιστόλια και καραμπίνες, αλλά δεν αποκλείονταν τα σπαθιά και τα γαταγάνια, ενώ ακόμη έκαναν την εμφάνισή τους στεκούρια και δόρια. Αγαπημένα όπλα των πειρατών ήταν επίσης οι χειροβομβίδες και τα δοχεία με σκόνη ή άσχημη οσμή. (Konstam, 1998)

Για τον 18^ο αιώνα, η ιστορία της πειρατείας μετακινείται από την Καραϊβική στις αφρικανικές ακτές και τον Ινδικό. (Cordingly et al, 1992)

Στην Καραϊβική, μεταξύ των ετών 1715 και 1725, ένα δείγμα 700 πειρατών αποτελούνταν από 37% Άγγλους, 25% Αμερικάνους, 20% Δ. Ινδούς, 10% Σκωτσέζους, 8% Ουαλούς και 2% Σουηδούς, Δανούς, Γάλλους και Ισπανούς. Άλλοι προέρχονταν από την Πορτογαλία, τη Σκανδιναβία, την Ελλάδα και την Α. Ινδία. Ωστόσο, με το πλήθος των πειρατών να είναι δύσκολο να υπολογιστεί, εκτιμάται ότι περίπου 1.000 με 2.000 πειρατές δρούσαν στα νερά της Καραϊβικής, του Ατλαντικού και του Ινδικού Ωκεανού, κατά την περίοδο 1716-1722, αριθμός που δεν φαίνεται εντυπωσιακός με την πρώτη ματιά αλλά αντιστοιχεί σε ποσοστό 15% επί του Βασιλικού Στόλου εκείνης της περιόδου, δηλαδή τελικά είναι ένα αξιοσημείωτο νούμερο. Οι ομάδες των πειρατών αποτελούνταν κυρίως από νεαρά άτομα και κατά κύριο λόγο αρσενικά. Μόνο 4 γυναίκες είχαν πειρατική δράση κατά τον 18^ο αιώνα. (Leeson, 2009)

Όταν πια αναπτύχθηκε η ατμοκίνητη ναυτιλία, οι στόλοι των ναυτικών κρατών είχαν πλέον ένα μεγάλο πλεονέκτημα έναντι των πειρατών. Έτσι, από τα τέλη του 18^{ου} και στις αρχές του 19^{ου} αιώνα, η πειρατεία έκλεισε έναν ακόμη κύκλο παρουσίας στις θάλασσες, δεχόμενη ένα βαρύ πλήγμα από τις αμερικάνικες, βρετανικές και γαλλικές ναυτικές δυνάμεις. (Σιούσουρας κ.α., 2011) Ακολούθως, για περίπου 200 έτη συμπεριλαμβανομένου και του μεγαλύτερου μέρους του 20^{ου} αιώνα, η πειρατεία σίγησε.

2.2.2.1 BLACKBEARD, Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΤΗ

Ο Blackbeard, ένας από τους διασημότερους πειρατές όλων των εποχών, αν όχι ο διασημότερος ανέπτυξε πειρατική δράση από το Σεπτέμβρη του 1717 έως το Νοέμβρη του 1718, μόλις 15 μήνες. Η άγρια εμφάνισή του, οι διαβολικές πράξεις του και ο βίαιος θάνατός του έχουν περάσει στην ιστορία και έχουν ενσαρκωθεί σε πολυάριθμα μελοδράματα, παντομίμες, βιβλία και κινηματογραφικές ταινίες. Το πραγματικό του όνομα ήταν Edward Teach. Γεννημένος στο Μπρίστολ, γύρω στο 1680, υπηρέτησε ως κουρσάρος στην Τζαμάικα (1701-1714) αλλά αργότερα έγινε πειρατής. Το πλοίο του με ονομασία *Queen Anne's Revenge*, ήταν ένα εμπορικό πλοίο με 40 κανόνια, που το είχε καταλάβει από τους Γάλλους.

Εικόνα 2.1 The Blackbeard, 1717-1718



Πηγή: (Konstam, 1998)

Δεν έχανε την ώρα του με τους αιχμαλώτους, κι έτσι όταν ένα θύμα δεν παρέδιδε εθελοντικά κάποιο διαμαντένιο δαχτυλίδι, αυτός του έκοβε το δάχτυλο με το δαχτυλίδι, γεγονός που έκανε τους υπόλοιπους να παραδωθούν άμεσα και να παραδώσουν τα δικά τους κοσμήματα. Αντίστοιχα, με την ίδια αγριότητα φερόταν και στο πλήρωμά του.

Ωστόσο, η παρουσία του στη θάλασσα ήταν λιγότερο εντυπωσιακή από την εμφάνισή και την συμπεριφορά του και η θητεία του ως πειρατή κράτησε λιγότερο από

Ο ίδιος είχε μία τρομερή φιγούρα που κρατούσε το πλήρωμά του υπάκουο από το φόβο και τρόμαζε τα πληρώματα των πλοίων στα οποία επιτίθεντο. Το βασικό χαρακτηριστικό της εμφάνισής του ήταν η μαύρη γενειάδα του, μακρυνά σε μήκος και φαρδιά σε πλάτος, έφτανε ως τα μάτια του. Αξιοσημείωτο ότι στη μάχη είχε μαζί του τρία όπλα σε θήκες δεμένες στο θώρακά του. Χαρακτηριστικά που δυσκολεύουν ακόμη και τη φαντασία, στο να πλάσει μία εικόνα πιο τρομακτική και διαβολική από αυτόν.

2 χρόνια. Το 1717, απέκρουσε την επίθεση ενός βρετανικού πλοίου με 30 κανόνια ενώ ανάγκασε τέσσερα πλοία να παραδωθούν αμαχητί, στον Κόπλο της Ονδούρας. Το Μάιο του 1718, έπλευσε στο Charleston, στην Νότια Καρολίνα συνοδεία με άλλα τρία πειρατικά σκάφη. Εκεί απέκλεισε το λιμάνι, πήρε ομήρους και ζήτησε λύτρα που περιελάμβαναν ένα μπαούλο φάρμακα. Έτσι, οι πολίτες παραδόθηκαν και αυτός έπλευσε μακριά αφού πρώτα λεηλάτησε άλλα γειτονικά πλοία.

Το ίδιο έτος, ο κυβερνήτης της Βιρτζίνια Alexander Spotswood, τον επικύρηξε, έδινε 100£ αμοιβή σε όποιον τον συλλάμβανε ζωντανό ή νεκρό και ανέθεσε στον υπολοχαγό Robert Maynard να τον κυνηγήσει. Ο τελευταίος, με το πλοίο *Pearl* και συνοδεία δύο ακόμη μικρότερα σκάφη τον έψαξε, ακολούθησε μία αιματηρή μάχη μεταξύ τους πρόσωπο με πρόσωπο πάνω στο πειρατικό σκάφος και ο Blackbeard υπέκυψε στα τραύματα από 20 μαχαιριές και 5 πυροβολισμούς. Αυτή η μάχη έγινε πειρατικός θρύλος. Τέλος, ο υπολοχαγός του πήρε το κεφάλι και το κρέμασε στο κατάρτι του σα λάβαρο ενώ ταυτόχρονα έπλεε το γυρισμό για να λάβει την αμοιβή του. Έτσι ξεκίνησε αλλά σύντομα τελείωσε η αιματοβαμμένη θητεία ενός ζακουστού πειρατή του 18^{ου} αιώνα, της χρυσής περιόδου της πειρατείας. (Cordingly et al, 1992) (Konstam, 1998; Leeson, 2009)

2.2.2.2 ΟΙ ΝΟΜΟΙ ΤΩΝ ΑΝΟΜΩΝ BARTHOLOMEW ROBERTS, ΚΑΝΟΝΕΣ ΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΤΗ

Η φήμη των πειρατών παραπέμπει σε μία ομάδα ατόμων που δεν υπάκουαν σε νόμους και κανόνες, ωστόσο, οι πειρατές ήταν συνήθως πολύ καλά οργανωμένοι και υπάκουοι στους αυτοεπιβαλλόμενους κανόνες και τα καταστατικά – pirate codes. Παρά το γεγονός ότι οι πειρατές ήταν άνομοι, είχαν νόμους. Όπως όλες οι κοινωνίες έτσι και οι πειρατές χρειάζονταν ένα είδος διακυβέρνησης, κάποιο σύστημα κανόνων, νόμων, κανονισμών, τιμωριών για όσους δεν τηρούσαν τους κανόνες για να τηρείται μία σειρά και να διευκολύνεται η συνεργασία. Έτσι, για να δημιουργηθεί μία διακυβέρνηση, διαμόρφωναν έγγραφα συντάγματα ή πειρατικούς κανόνες, που καθόριζαν τους νόμους, και τις τιμωρίες και ρύθμιζαν τις αρνητικές εξωτερικότητες.

Η πειρατεία του 18^{ου} αιώνα αποτελεί παράδειγμα δημοκρατίας κατά τη δράση της, πολύ πριν να γίνει αυτή η έννοια γνωστή. Οι πειρατές διαιρούσαν τα λάφυρα εξ'

αρχής, εξέλεξαν εκπροσώπους, είχαν κανόνες δεοντολογίας και πειθαρχίας, και όλα αυτά αυτοεπιβάλλονταν από τους ίδιους.

Παρακάτω φαίνεται ένα έγγραφο κανόνων για το πλήρωμα του Bartholomew Roberts, εν έτη 1722.

Εικόνα 2.2 Charter of Bartholomew Roberts' Crew, 1722

Every man shall have an equal vote in affairs of moment. He shall have an equal title to the fresh provisions or strong liquors at any time seized, and shall use them at pleasure unless a scarcity makes it necessary for the common good that a retrenchment may be voted.

Every man shall be called fairly in turn by the list on board of prizes, because over and above their proper share, they are allowed a shift of clothes. But if they defraud the company to the value of even one dollar in plate, jewels or money, they shall be marooned. If any man rob another he shall have his nose and ears slit, and be put ashore where he shall be sure to encounter hardships.

None shall game for money, either with dice or cards.

The lights and candles shall be put out at eight at night, and if any of the crew desire to drink after that hour they shall sit upon the open deck without lights.

Each man shall keep his piece, cutlass and pistols at all times clean and ready for action.

No boy or woman to be allowed amongst them. If any man shall be found seducing one of the latter sex and carrying her to sea in disguise, he shall suffer death.

He that shall desert the ship or his quarters in time of battle shall be punished by death or marooning.

None shall strike another aboard the ship, but every man's quarrel shall be ended on shore by sword or pistol in this manner: at the word of command from the Quartermaster, each man being previously placed back to back, shall turn and fire immediately. If any man do not, the Quartermaster shall knock the piece out of his hand. If both miss their aim, they shall take to their cutlasses, and he that draws first blood shall be declared the victor.

No man shall talk of breaking up their way of living till each has a share of £1,000. Every man who shall become a cripple or lose a limb in the service shall have eight hundred pieces of eight from the common stock, and for lesser hurts proportionately.

The Captain and the Quartermaster shall each receive two shares of a prize, the Master Gunner and Boatswain, one and one half shares, all other officers one and one quarter, and private gentlemen of fortune one share each.

The musicians shall have rest on the Sabbath Day only, by right, on all other days, by favour only.

Πηγή: (Konstam, 1998)

Αντίθετα, από την ψευδή εικόνα της άναρχης ομάδας, τα άτομα ενός πειρατικού πληρώματος παρά το γεγονός ότι είχαν απέραντη ατομική ελευθερία, περιορίζονταν από έναν κώδικα συμπεριφοράς, κάτι σαν συμβόλαια πρόσληψης όπως αυτά που συνήθιζαν να ισχύουν στα εμπορικά ή πολεμικά πλοία. Κάθε πειρατικό πλοίο ακολουθούσε τους δικούς του κανόνες, που όμως καταγράφονταν και συμφωνούνταν από όλα τα μέλη πριν καν ξεκινήσει το ταξίδι.

Στα τέλη του 17^{ου} αιώνα, οι κουρσάροι πρωτοτυπούσαν με κάτι σαν ναυλοσύμφωνο – Charter Party, γραπτές συμφωνίες που αφορούσαν τις συνθήκες υπηρεσίας, την αποζημίωση σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού και τον ακριβή διαχωρισμό των λάφυρων. Αυτό μάλιστα θεωρείτο νομικό έγγραφο και χρησιμοποιούνταν σε τυχόν δικαστικές διαφορές. Αλλά δίνοντας οι κουρσάροι τη σκιτάλη στους πειρατές κατά τα τέλη του 17^{ου} αιώνα, αυτά τα charters έπαψαν να είναι νομικά έγγραφα και μετατράπηκαν σε μυστικές συμφωνίες, πέρα από ορισμένες εξαιρέσεις. Αλλά ότι μορφή και εάν έπαιρναν, πάντοτε τηρούνταν.

2.2.3 ΤΟ ΠΕΡΑΣΜΑ ΑΠΟ ΤΟΝ 20^Ο ΣΤΟΝ 21^Ο ΑΙΩΝΑ

Με τις θαλάσσιες μεταφορές να κερδίζουν συνεχώς την προτίμηση των εμπόρων για τη διακίνηση εμπορικών αγαθών και την καθοριστική συμβολή του θαλάσσιου εμπορίου στη διεθνοποίηση και παγκοσμιοποίηση της οικονομίας κατά τον 19^ο και 20^ο αιώνα, η πειρατεία αναπτυσσόταν παράλληλα, εξελισσόταν τεχνολογικά, άλλοτε περιοριζόταν και άλλοτε επεκτεινόταν σε ένταση και έκταση αλλά ποτέ δεν εξαφανίστηκε. Επανήλθε δε σε μεγάλη ένταση και με βίαιο χαρακτήρα τις τρεις τελευταίες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα, με αποκορύφωμα την τελευταία δεκαετία του στην περιοχή των στενών της Μάλακα. Τις προηγούμενες δεκαετίες η πειρατεία ήταν υπαρκτή μεν και εν ενεργεία αλλά δεν απασχολούσε πολύ τις αρχές. (Μπόση, 2012)

Όπως αναφέρθηκε νωρίτερα, μέχρι την εισαγωγή του ατμού ως τρόπο πρόωσης των πλοίων, η πειρατεία είχε αποτελέσει ένα μεγάλο κίνδυνο για τη ναυτιλία και τις θαλάσσιες μετακινήσεις και μεταφορές, στο πέρασμα των αιώνων. Με την πρόοδο της τεχνολογίας όμως, οι πειρατές απέκτησαν ένα τεράστιο μειονέκτημα έναντι των στόλων των Μεγάλων Δυνάμεων, στις αρχές του 19^{ου} αιώνα. (Σιούσουρας κ.α., 2011)

Κατά την περίοδο 1970-1980, η πειρατεία αποτελούσε πάλι έναν σημαντικό κίνδυνο για την ασφάλεια της ποντοπόρου ναυτιλίας με αποτέλεσμα να είναι αναγκαία η κινητοποίηση των διεθνών θεσμών ασφαλείας. Γενικά, τα περισσότερα αναφερθέντα περιστατικά αυτής της περιόδου εντοπίζονται στη Ν. Κίνα, τα στενά της Μάλακα, μεταξύ Μαλαισίας και Ινδονησίας, στο αρχιπέλαγος του Σούλου και τον Κόλπο της Ταϊλάνδης. Ως το τέλος του 20^{ου} αιώνα η περιοχή αυτή καταγράφηκε ως *θερμή* για πειρατικές επιθέσεις σε πλοία, αν και γενικά η περιοχή της Ν. Α. Ασίας, μαζί με την Ν. Κίνα θεωρείται αυξημένης επικινδυνότητας. Στις θάλασσες της Ινδονησίας, της Μαλαισίας, της Σγκαπούρης και των Φιλιππίνων παρουσιάστηκαν τα περισσότερα περιστατικά σε εμπορικά πλοία αλλά και κρουαζιερόπλοια. (Μπόση, 2012)

Από το 1990 κι έπειτα, το νοτιοανατολικό κομμάτι της Ασίας, χτυπήθηκε ιδιαιτέρως από τους πειρατές. Υπάρχουν ορισμένα χαρακτηριστικά στην περιοχή που ενδεχομένως διευκόλυναν την ανάπτυξη του φαινομένου εκεί. Πρώτον, η Ασία διαθέτει μερικές από τις πιο πυκνοκατοικημένες παράκτιες περιοχές του κόσμου. Δεύτερον, αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι η Κίνα κυριαρχεί στον τομέα των containers, που αποτελεί το κέντρο του παγκόσμιου εμπορίου αγαθών. Μάλιστα, περισσότερα container ships φορτώνουν και ξεφορτώνουν στην Κίνα παρά ταξιδεύουν προς ή από άλλα έθνη στον κόσμο. Συγκεκριμένα, οι υπόλοιπες χώρες χειρίζονται μόνο το 1/3 της κυκλοφορίας των containers που χειρίζεται αποκλειστικά η Κίνα. Κι έτσι, ανάμεσα σε όλη αυτή την ναυτιλιακή ανάπτυξη, οι πειρατές της Ασίας δεν χρειάστηκε ποτέ να ψάξουν ευκαιρίες ώστε να λεηλατήσουν σκάφη. Οι πυκνοκατοικημένες ακτές της Ν. Α. Ασίας, με διάσπαρτα χιλιάδες νησιά, πολυάριθμα μικρά αλιευτικά σκάφη και αναρίθμητους εγχώριους εμπόρους στις ακτές αποτέλεσαν τέλεια κρυψώνα πειρατών ανάμεσα στις νόμιμες ναυτιλιακές δραστηριότητες. Εν τω μεταξύ, σε κοντινές αποστάσεις υπήρχαν στεριανά καταφύγια για να καταστρώνονται τα σχέδια και ότι άλλο ενώ ταυτόχρονα το καλοοργανωμένο τραπεζικό σύστημα και το σύστημα επικοινωνίας είναι υποδομές που επίσης διευκόλυναν τις επιχειρήσεις του οργανωμένου εγκλήματος στην περιοχή. (Kraska, 2011)

Οι πειρατές αυτής της περιόδου ήταν Ταϊλανδέζοι ή Βιετναμέζοι, αλιείς ή και κοινοί εγκληματίες ενώ είχαν ως επί το πλείστον τα χαρακτηριστικά των πειρατών των περασμένων αιώνων, με βασικό σκοπό τον γρήγορο και άμεσο πλουτισμό έστω και μικρής διάρκειας και βασικό χαρακτηριστικό την βιαιότητα και την πλήρη ανομία. Όσο

αυξάνονταν τα πειρατικά περιστατικά και όσο χρησιμοποιούνταν νέα οπλικά συστήματα από τους πειρατές τόσο ανησυχούσαν οι Παγκόσμιες Αρχές και κυρίως οι Αρχές της Ιαπωνίας. Μάλιστα, τότε είναι που ξεκίνησε ο όρος πειρατεία να συνοδεύεται συχνά με τη φράση «τρομοκρατία των θαλασσών». (Μπόση, 2012)

«Η πειρατεία, στη συγκεκριμένη περιοχή, αναφέρεται συχνά ως τρομοκρατική πράξη λόγω των μεθόδων που χρησιμοποιούν οι πειρατές, για την ακινητοποίηση των σκαφών, την καταστροφή των πλοίων ή λόγω των δολοφονικών επιθέσεων.» (Μπόση, 2012, σελ.31-32)

Για τις τρεις αυτές τελευταίες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα, οι αλιείς του Κόλπου της Ταϊλάνδης ήταν τα βασικά θύματα των πειρατών της Ν. Α. Ασίας ενώ δεν έλειπαν οι δολοφονίες και οι βιασμοί των γυναικών που βρίσκονταν πάνω στα σκάφη-θύματα. Μετά τον 1987, η Ταϊλάνδη άρχισε να παίρνει μέτρα κατά των πειρατών, λόγω της μεγάλης αύξησης των αναφερθέντων περιστατικών. Σε όλη τη δεκαετία του '80 τα περιστατικά εντεινόνταν στα στενά της Μάλακα, της Σιγκαπούρης και τον Ινδικό Ωκεανό. (Μπόση, 2012) Η πειρατεία στην Ασία είχε αυξηθεί κατά 40% πριν από το 1998, όπου το περιστατικό Cheong Son, που θα αναλυθεί σε επόμενο κεφάλαιο εκτενώς, αποτέλεσε κομβικό σημείο διεύρυνσης της συνεργασίας μεταξύ των κρατών της περιοχής. Ξεκινώντας στα τέλη της δεκαετίας του '90, πειρατές κατέλαβαν μία σειρά από εμπορικά πλοία εκτός από το Cheong Son. Επιπρόσθετα, το 1998 πειρατές έκλεψαν τα Petro Ranger και Tenyu και το 1999 το Alondra Rainbow. Αργότερα χτυπήθηκαν αρκετά ακόμη. Το Piracy Reporting Centre PRC του IMB στην Κουάλα Λουμπόρ ανέφερε 172 απόπειρες πειρατικών επιθέσεων στην Ν. Α. Ασία κατά το 2003 και 165 επιθέσεις το 2004 ενώ για το ίδιο έτος στο στενό της Μάλακα είχαν γίνει 34 επιθέσεις. Στην Ινδονησία το 2003 είχαν σημειωθεί 121 επιθέσεις με μείωση το 2008 σε μόνο 28. Έτσι τα κράτη τόσο εντός όσο και πέραν της Ασίας είχαν τεράστιο κίνητρο να εξασφαλίσουν την ασφάλεια των στενών της Μάλακα και της Σιγκαπούρης. (Kraska, 2011)

Δεδομένου ότι είναι το επίκεντρο της ασιατικής πειρατείας η πειρατεία στην Ινδονησία αποτελεί μία ιδιαίτερος δύσκολη πρόκληση. Αποτελείται από 17.500 νησιά και 34.000 μίλια ακτογραμμή κι έτσι αποτελεί φυσική προστασία για τους πειρατές που

παραμονεύουν στις κοντινές θαλάσσιες οδούς. Για παράδειγμα, το σύμπλεμα νήσω στο αρχιπέλαγος Riau, περίπου 9 μίλια ανοιχτά των νήσων της Σιγκαπούρης αναφέρεται ως *παράδεισος των πειρατών*. Το νησί Batam, το μεγαλύτερο του συμπλέγματος αποτελεί γνωστό πειρατικό καταφύγιο. Η χώρα έχει οικονομική ζωή, ωστόσο παραμένει στα όρια της φτώχειας ενώ ταυτόχρονα υπάρχουν ασταθείς κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες, έτσι, η εύθραυστη δημοκρατία του έθνους απειλείται από την τρομοκρατία και τις αποσχιστικές τάσεις. Κι έτσι το δίλημμα της Ινδονησίας είναι «τόσα πολλά νησιά, τόσα πολλά προβλήματα». (Kraska, 2011)

Στις αρχές του 21^{ου} αιώνα, ιδιαίτερα από το 2006 κι έπειτα καταγράφονται αυξημένα περιστατικά πειρατικής δραστηριότητας στην ευρύτερη περιοχή του Κόλπου του Άντεν και τη Σομαλική Λεκάνη στον Ινδικό Ωκεανό. Το 2008, το πρόβλημα της πειρατείας στον Ινδικό Ωκεανό, ανοιχτά της Σομαλίας, άρχισε, πλέον, να απασχολεί έντονα τη διεθνή κοινότητα. (Δημητρίου, 2012) Σήμερα, κατά το 2013, η πάταξη της σομαλικής πειρατείας έχει μπει σε εφαρμογή, ωστόσο, το πρόβλημα έχει μεταφερθεί στη Δυτική Αφρική όπου οι επιθέσεις είναι βίαιες και αποσκοπούν στην κλοπή του μεταφερόμενου φορτίου. Για τη γεωγραφία της σύγχρονης πειρατείας, τα πειρατικά περιστατικά και τη μορφή που έχει το φαινόμενο σήμερα, ακολουθούν ξεχωριστά κεφάλαια παρακάτω.

2.3 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΙΣ ΜΟΡΦΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΤΑ ΠΕΙΡΑΤΙΚΑ ΣΥΜΒΟΛΑ & ΤΙΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΕΙΡΑΤΙΚΗΣ ΔΡΑΣΗΣ

Η πειρατεία άλλοτε σε ύφεση κι άλλοτε σε έξαρση, περιορισμένη ή εκτεταμένη, άλλαζε μορφές, τόπους και τρόπους δράσης. Ήδη, από την ομηρική εποχή η πειρατεία αποτέλεσε ένα πολύπλευρο μέσο πλουτισμού, εφόσον πλοία, εμπορεύματα αλλά και άνθρωποι ήταν λεία των πειρατών, οι οποίοι μάλιστα επέκτειναν τις επιθέσεις τους και στις πόλεις που βρίσκονταν στα παράλια. Από νωρίς, η πειρατεία χρησιμοποιήθηκε ως ένα μέσο πολέμου για την εκμετάλλευση αγαθών πολυτελείας και μεγάλης αξίας, όσο και για απόκτηση δούλων από τις αντίπαλες δυνάμεις. Ο παράνομα αποκτημένος πλούτος συχνά πωλείτο στην ενδοχώρα με αντάλλαγμα τελικά προϊόντα. Η πειρατεία ήταν ένα εργαλείο πολέμου και κρατικής πολιτικής, αλλά ταυτόχρονα και μία εγκληματική ενέργεια που διέπρατταν μη κρατικές ομάδες διψασμένες για προσωπικό

κέρδος. Οι περισσότεροι άνθρωποι που ζούσαν σε παράκτιες περιοχές της Αδριατικής, της Μαύρης θάλασσας και την Μεσογείου, ασχολήθηκαν είτε ηθελήμενα είτε από άμυνα, με αυτό που λέμε πειρατική δράση. Ακόμη και κοινωνίες που δεν ήταν άμεσα συνδεδεμένες με την πειρατεία, συχνά παρείχαν προμήθειες ή καταφύγιο στους θαλάσσιους επιδρομείς εθελοντικά ή συναλλάσσονταν με τους ληστές είτε από καθήκον, είτε λόγω φυλής ή θρησκείας ή ακόμη και από εμπορικό κέρδος. (Kraska, 2011)

Ιστορικά, πολύ πριν από τον 19^ο αιώνα οι πειρατές της Μεσογείου, του ευρωπαϊκού νότου και της βόρειας Αφρικής καταλάμβαναν πλοία με στόχο το φορτίο ή λύτρα για την απόδοση του φορτίου. Επίσης, έκλεβαν εφόδια και αποθέματα του πλοίου, πολλές φορές ασκώντας βία στο πλήρωμά του και σε περιπτώσεις που συναντούσαν αντίσταση προκαλούσαν τραυματισμούς, αφαιρούσαν ακόμη και ζωές ή έριχναν στη θάλασσα το πλήρωμα αδιαφορώντας για την τύχη του. Οι διαστάσεις της πειρατείας ορίζονταν από τον χώρο και τον τόπο που πραγματοποιούνταν οι επιθέσεις. Οι ληστρικές πράξεις, που αποσκοπούσαν στο άμεσο και πρόσκαιρο κέρδος, αποτελούν το κύριο στοιχείο που χαρακτήριζε την πειρατεία, καθώς επίσης και η ιδιότητά της να εμφανίζεται και να αποσύρεται. Γινόταν αντιληπτή ως πράξη άνομη και μη αποδεκτή από τις αρχές. Η πειρατεία θεωρείτο ως ένα κερδοφόρο επάγγελμα, ωστόσο παρέμενε παράνομη. (Σιούσουρας κ.α., 2011)

Η πειρατεία ήταν πανταχού παρούσα σε όλη την ασιατική ιστορία, και οι ναυτικοί και τα παραθαλάσσια χωριά του Ινδικού, της Νότιας και Ανατολικής Κίνας ήταν ευάλωτα σε επιθέσεις και λεηλασίες. Αλλά στην Ασία, η πειρατεία ήταν λιγότερο πολεμική στρατηγική και περισσότερο συνδεδεμένη με εγκληματικές συμμορίες και οργανωμένο έγκλημα. Μεγάλα πειρατικά καταφύγια κατά μήκος των ακτών της Ν. Κίνας, για παράδειγμα, ήταν σχετικά απομονωμένα από την υπόλοιπη αυτοκρατορία, κρυμμένα μέσα στη ζούγκλα και τα αδιαπέραστα οδοντωτά βουνά. Οι πειρατές έψαχναν κυρίως για χρυσό, ασήμι και δούλους αλλά πάντα έπαιρναν οτιδήποτε αξίας, ακόμη και ρύζι. Οι Ιάπωνες πειρατές ήταν ιδιαίτερος βίαιοι, γνωστοί για τους βιασμούς, τις δολοφονίες και τις λεηλασίες των παράκτιων περιοχών. Έχουν καταγραφεί πολυάριθμες περιπτώσεις βασανιστηρίων ανδρών, γυναικών ακόμη και βρεφών. Από περιγραφές, φαίνεται πως πολλά από τα άτομα που συνελήφθησαν για πειρατεία σε Fujian και Guangdong ήταν προηγουμένως θύματα αρπαγής πειρατών

και είχαν αιχμαλωτιστεί σε αυτή τη μορφή ζωής. Εξάλλου τα θύματα και οι πειρατές προέρχονταν συνήθως από τις ίδιες τάξεις και τις ίδιες φτωχές παραθαλάσσιες κοινότητες ψαράδων και ναυτικών, ανθρώπων που ήταν καταδικασμένοι σε φτώχεια και περιθώριο. Και ως γνωστόν, κάποιοι ναυτικοί επανέρχονταν στην πειρατική ζωή ως στρατηγική επιβίωσης, αφήνοντας προσωρινά τις νόμιμες ασχολίες τους προκειμένου να ξεπεράσουν τις οικονομικές τους δυσκολίες. (Kraska, 2011)

Επιπλέον, η πειρατεία στην Ασία είναι μία κατά κύριο λόγο τοπική υπόθεση, εφόσον τα πιο πολλά πειρατικά περιστατικά συνέβαιναν και συμβαίνουν στο λιμάνι ή σε αγκυροβόλιο – δηλαδή τύπος ένοπλης ληστείας. Για αυτό και οι τοπικές αρχές ασχολούνται με τη δίωξή τους.

Σχετικά με τα πειρατικά πλοία, στις περισσότερες περιπτώσεις οι πειρατές χρησιμοποιούσαν πλοία που είχαν αποτελέσει προϊόντα κλοπής ή ανταρσίας, ενώ κάποια από αυτά ήταν πρώην κουρσάρικα. Τα τελευταία κάλυπταν απόλυτα τις ανάγκες των πειρατών από άποψη χώρου, ταχύτητας και οπλισμού. Στην αρχαιότητα και σε αρκετά παλαιότερες ιστορικές περιόδους τα πειρατικά πλοία ήταν κωπήλατα, με πανιά βοηθητικού ρόλου. Ο πλέον γνωστός τύπος πειρατικού σκάφους ήταν η γαλέρα (13^{ος}-18^{ος} αιώνας). Από την Αναγέννηση και μετά έχουμε ιστιοφόρα σκάφη, φαρδιά σε πλάτος, ώστε να αποθηκεύονται εμπορεύματα. Ιδιαίτερα την εποχή των ιστιοφόρων πειρατικών σκαφών, τα σκάφη αυτά έπρεπε να διαθέτουν μεγάλους χώρους μέσα κι έξω, από τη μία για τα πολυάριθμα πληρώματα της εποχής και από την άλλη για τα εφόδια και τα λάφυρα. Τα πλέον γνωστά σκάφη ήταν οι κορβέτες και μικρότερα οι πολάκες, οι ταρτάνες (18^{ος} αιώνας) και τα μπριγκαντίνια, που χρησιμοποιήθηκαν κατά κόρον ως πειρατικά σκάφη. Οι πειρατές διαβιούσαν μέσα στα σκάφη τους με αποτέλεσμα να δημιουργούνται οργανωμένες πλωτές πειρατικές κοινωνίες, με κώδικες, αρχές και τρόπο ζωής. (Σιούσουρας κ.α., 2011) Οι νόμοι και οι κανόνες στις πειρατικές κοινωνίες ήταν απαράβατοι και κανείς δεν τολμούσε να μη δείξει υπακοή.

«Η ενότητα, η ελευθερία και η διάχυση εξουσίας συνυπήρχαν στα πειρατικά πλοία.» (Μπόση, 2012, σελ.18)

Οι πειρατές εκτός από τα σκάφη, όπως αναφέρθηκαν ανωτέρω, αναγνωρίζονταν από ορισμένα σύμβολα που χρησιμοποιούσαν κυρίως για εκφοβισμό, ήδη από την

αρχαιότητα. Σε αυτά περιλαμβάνεται η πειρατική σημαία αλλά και η ίδια τους η

Εικόνα 2.3 The pirate flag



Πηγή: (Konstam, 1998)

εμφάνιση και αμφίεση. Η σημαία ήταν σχεδιασμένη να προκαλεί δέος και φόβο, δηλώνοντας το στόχο των πειρατών να παραδοθεί ο εχθρός χωρίς καμία αντίσταση. Αναλυτικότερα, όταν υπήρχαν απειλητικές φιγούρες πάνω στην πειρατική σημαία συνδέονταν με κάποιο γνωστό πειρατή ή δήλωναν συγκεκριμένες προειδοποιήσεις. Η γνωστότερη και πιο διαδεδομένη πειρατική σημαία ήταν η μαύρη με τη νεκροκεφαλή πάνω από δύο κόκκαλα ή ξίφη

διασταυρωμένα χιαστί – black flag. Κάτι παρόμοιο συνέβαινε με τα πανιά. Άλλες φορές οι πειρατές χρησιμοποιούσαν ίδιους χρωματισμούς στα πανιά και ανάλογες σημαίες με τα εμπορικά πλοία-θύματα για παραπλάνηση. (Σιούσουρας κ.α., 2011) Όσο, για το παρουσιαστικό των πειρατών, οι ίδιοι αλλά κυρίως οι καπετάνιοι τους, ήταν ιδιόμορφες παρουσίες, με περίτεχνη ένδυση και περίπλοκη κόμμωση που σκοπό είχε να προκαλέσει δέος τόσο στα θύματα όσο και στο πλήρωμά τους. (Μπόση, 2012)

Σχετικά με τις περιοχές δράσης των πειρατών, ιστορικά, η Μεσόγειος ήταν για αιώνες στην προτίμησή των Γότθων, Βαρβάρων, Νορμανδών κ.α. Στην εξέλιξη της ιστορίας, η πειρατεία εξαπλώθηκε σε όλη την ευρωπαϊκή ήπειρο. Στη Β. Ευρώπη, οι Σκανδιναβοί Βίκινγκς και οι Νορμανδοί τρομοκρατούσαν τα παράλια και την ενδοχώρα, ήδη από τον 8^ο μ.Χ. αιώνα. Νότια, οι Άραβες τρομοκρατούσαν τη Μεσόγειο. Τον 12^ο και 13^ο αιώνα προστέθηκαν Ιταλοί και Τούρκοι που έκαναν επιδρομές στο Αιγαίο. Αργότερα τον 15^ο και 16^ο αιώνα Οθωμανοί Τούρκοι καταπιάνονταν συνεχώς με την πειρατεία, ιδίως στο Αιγαίο. Μετά τον 16^ο αιώνα η Μεσόγειος περνάει σε 2^η μοίρα και ξεκινάει η πειρατεία σε Ατλαντικό και Ινδικό ωκεανό. Πειρατική δράση αναπτύσσεται σε Μαρόκο, Αλγερία, Τυνησία και Τριπολίτιδα, κράτη που ονομάζονται από τους Ευρωπαίους *πειρατικά*. Η μεγάλη ακμή της πειρατείας προέκυψε μετά την ανακάλυψη της Αμερικής (1492). Οι πειρατές έδρασαν στην Καραϊβική, τις εκατέρωθεν ακτές της Αμερικής και τον Ατλαντικό (1570-1730) με «χρυσή εποχή της πειρατείας» την περίοδο 1700-1730. Ήταν κυρίως Βρετανοί, Ολλανδοί και Γάλλοι και κύριες βάσεις είχαν στις Μπαχάμες και το Port Royal. Πειρατεία υπήρχε συχνά στον Ινδικό ωκεανό και τις νοτιοδυτικές ακτές της Αφρικής, λόγω του εμπορικού δρόμου

που συνέδεε την Ινδία με την Αμερική. Στις τελευταίες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα (1970-1980) τα περισσότερα αναφερόμενα και αρχειοθετημένα περιστατικά πειρατείας εντοπίστηκαν στη Ν. Κίνα, στα στενά της Μάλαγα, μεταξύ Μαλαισίας και Ινδονησίας, στο αρχιπέλαγος Σούλου των Φιλιππίνων και στον κόλπο της Ταϊλάνδης. Στο σύνολό της η Ν.Α. Ασία, συμπεριλαμβανομένης της θάλασσας της Ν. Κίνας, θεωρείται περιοχή αυξημένου κινδύνου.

2.4 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΥΠΟΚΙΝΟΥΝ ΤΗΝ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

Για τη διαχρονικότητα που χαρακτηρίζει το φαινόμενο της θαλάσσιας πειρατείας ευθύνονται πολλοί παράγοντες. Από αυτούς γενικά επισημαίνονται: η υπανάπτυξη των εθνών, η πολιτική αστάθεια και η φτώχεια που μαστίζει τις χώρες που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με την πειρατεία. Η γεωγραφία και ο τρόπος που οργανώνονται τα δρομολόγια είναι δύο ακόμη παράγοντες, που επηρεάζουν την ύπαρξη ή μη της πειρατικής δράσης, εφόσον υπάρχουν γεωγραφικά στενά τα οποία συγκεντρώνουν θαλάσσια κυκλοφορία και αποτελούν στόχο για τους πειρατές λόγω του εύαλωτου της μειωμένης ταχύτητας των πλοίων κατά τη διέλευσή τους.

Επίσης, οι ισχυρές και σταθερές κρατικές δομές, όπως αστυνόμευση ακτών, περίπολοι στη θάλασσα, άμεση ανταπόκριση αρχών, ασκούν σημαντική επιρροή στην ύπαρξη ή μη πειρατικής δραστηριότητας και την άμεση αντιμετώπισή της ή και την πάταξή της. Ιδιαίτερα σε χώρες του *Τρίτου Κόσμου* παίζει σημαντικό ρόλο η περιορισμένη ή μηδενική παρουσία διωκτικών αρχών, καθώς και η κρατική διαφθορά, στο μέτρο που διαφθαρμένοι κρατικοί αξιωματούχοι, πολιτικοί και κρατικοί υπάλληλοι συνεργάζονται στενά με τους πειρατές. Η πειρατεία συνδέεται ανέκαθεν με το οργανωμένο έγκλημα και την μιμητική τάση. Επίσης, παραδοσιακά, εξ' αντικειμένου, διευκολύνεται από τις παρακάτω διαστάσεις:

- ✓ τον μεγάλο αριθμό εμπορικών πλοίων που βρίσκονται στη θάλασσα,
- ✓ την αναγκαστική πορεία που ακολουθούν τα πλοία, όταν πλέουν σε συγκεκριμένες και επικίνδυνες περιοχές, και
- ✓ την απεραντοσύνη των θαλασσών, δεδομένο που καθιστά αδύνατη τη συνολική και αποτελεσματική αστυνόμευσή τους.

Από την αρχή ύπαρξής της, η πειρατεία θεωρήθηκε ένα επικερδές επάγγελμα και επιλέχθηκε ως τέτοιο από τους υποψήφιους πειρατές, πιθανά αυτό να αποτέλεσε μία ακόμη αιτία ανάπτυξης του φαινομένου διαμέσου των ετών. Δεν μπορεί κανείς εξάλλου να αμφισβητήσει το γεγονός ότι πολλοί από τους πειρατές είχαν ναυτικές γνώσεις, κι αυτό γιατί ήταν πρώην ναυτικοί του εμπορικού ναυτικού ή των πολεμικών στόλων και όταν ανά καιρούς μαστίζονταν από την ανεργία είχαν την ελπίδα μίας πετυχημένης πειρατικής επιχείρησης, αυτό ήταν άλλωστε και το κίνητρο. Εν τω μεταξύ, οι πειρατές δεν έβρισκαν δυσκολίες κατά τη στρατολόγηση νέων μελών, εν αντιθέσει με τους βασιλικούς στόλους που χρησιμοποιούσαν τεχνάσματα εντυπωσιασμού ή/και βία κατά τη στρατολόγηση, κι αυτό γιατί η ζωή στα πλοία ήταν ανέκαθεν σκληρή, επομένως το κίνητρο επιλογής της ναυτολόγησης σε πειρατικό και όχι εμπορικό πλοίο ήταν ακόμη ένα παραπάνω.

Τέλος, η πειρατεία στην Ν. Α. Ασία κατά την περίοδο 1997-2000 σχετίζεται με τον τρόπο που αναπτύχθηκαν οικονομικά οι χώρες της περιοχής σε αντιστοιχία με την εξέλιξή τους πολιτικά και ιστορικά. Πιθανότατα, αυτή η πειρατική δραστηριότητα που ενέχει οικονομική και πολιτική βία να σχετίζεται κατά μία έννοια με το παρελθόν της συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής και να αποτελεί συνέχειά του. (Παπανδρέου, 2011) Η ασιατική οικονομική κρίση του 1998, μπορεί να έχει συμβάλει στην αύξηση της πειρατείας στη γύρω περιοχή, γεγονός που πιθανά να συμβαίνει και με την παρούσα οικονομική κρίση, του 2008, και να έστρεψε ακόμη περισσότερους ναυτικούς στη ζωή του ναυτιλιακού εγκλήματος. Απ' τις ρίζες της, η ασιατική πειρατεία αποτελεί ένα οικονομικό έγκλημα, ωστόσο μπορεί να έχει και πολιτική χροιά. Βέβαια, δεν πρέπει κανείς να τη συσχετίσει με την τρομοκρατία, όπως αναφέρθηκε στις εννοιολογικές προσεγγίσεις παραπάνω. Οι πειρατικές επιθέσεις είναι, λοιπόν, ένας πιθανός τρόπος με τον οποίο οι περιθωριοποιημένοι παράκτιοι πληθυσμοί χτυπούν τα καθεστώτα και τις αδιάφορες κεντρικές κυβερνήσεις. Επομένως, η πειρατεία μπορεί να συνδεθεί με τις αντιστασιακές οργανώσεις που χτυπούν το σύστημα, για αυτό πιθανόν να μπερδεύονται τα όρια μεταξύ πειρατών και ανταρτών.

Όσο για την ισχυρότερη οικονομική ανάπτυξη που υπάρχει παγκοσμίως, αυτή δημιουργεί ολοένα και περισσότερες εμπορικές συναλλαγές, επομένως ολοένα περισσότερα πλοία να κινούνται στις θάλασσες και να αποτελούν ενδεχόμενη λεία για τους πειρατές. Ταυτόχρονα, η οικονομική άνθηση δελεάζει τις οργανωμένες

εγκληματικές ομάδες να επινοούν τρόπους ώστε να καρπώνονται κέρδη παράνομα.
(Kraska, 2011; Leeson, 2009)

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

3^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ – ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ ΕΝΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΟΥ 21^{ου} ΑΙΩΝΑ

Το παρόν κεφάλαιο έχει σκοπό να αποτυπώσει τη σύγχρονη πειρατική δραστηριότητα παγκοσμίως, μέσα από τα ποιοτικά χαρακτηριστικά της. Η θαλάσσια πειρατεία παίρνει τις διαστάσεις ενός σύγχρονου φαινομένου και αλλάζει μορφή συγκριτικά με το παρελθόν, ενώ ταυτόχρονα συνιστά οικονομικό κόστος για τους εμπλεκόμενους με τη ναυτιλία μέσα από ποικίλες παραμέτρους. Στο κεφάλαιο θα καλυφθούν ποικίλα ζητήματα, όπως αυτό των γεωγραφικών περιοχών που απειλεί το φαινόμενο και των διαφορετικών μορφών που παίρνει, καθώς επίσης των αιτιών που συμβάλλουν στην όξυνσή του και των συνεπειών που απορρέουν από αυτό.

3.1 ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ

Οι θαλάσσιες μεταφορές του 21^{ου} αιώνα υποφέρουν από το φαινόμενο της πειρατείας σε παγκόσμιο επίπεδο, σε διάφορες περιοχές ανά τον κόσμο και με ποικίλες εκφάνσεις και εντάσεις. Η επανεμφάνιση του ζητήματος της πειρατείας έχει ταράξει την κοινή γνώμη διεθνώς, ιδιαίτερα λόγω της ταύτισης αυτού του φαινομένου με τις περασμένες εποχές. Η σημερινή πειρατεία μοιάζει, όμως, σε ελάχιστα σημεία με την ιστορική. Το βασικό κοινό στοιχείο είναι ότι αποτελεί εμπόδιο στην ομαλή λειτουργία του θαλάσσιου εμπορίου και κίνδυνο για την ασφαλή διέλευση μέσω των θαλασσών. Ένα ακόμη κοινό χαρακτηριστικό είναι ότι εμφανίζεται σε κράτη που είναι ανοργάνωτα και αδυνατούν να πατάξουν την εγκληματικότητα και να επιβάλουν την τάξη, όπως ακριβώς συμβαίνει στην Σομαλία και την Ινδονησία. Ωστόσο, το φαινόμενο εμφανίζεται πλέον με διαφορετική μορφή και σίγουρα δεν παίρνει τις διαστάσεις των εμβληματικών φυσιογνωμιών που με τη δράση τους αποτέλεσαν πειρατικούς θρύλους.

Οι σύγχρονες πειρατικές ομάδες συνήθως είναι καλά οργανωμένες, τόσο σε επιχειρησιακό επίπεδο όσο και σε επίπεδο διασυνδέσεων και πληροφοριών. Υπάρχουν δεδομένα που δηλώνουν ξεκάθαρα την εμπλοκή των πειρατών με παράνομα κυκλώματα εμπορίου όπλων και οργανωμένου εγκλήματος. Επίσης, η εμπλοκή τους με κρατικούς αξιωματούχους διευκολύνει την πρόσβαση σε αναπτυσσόμενες αγορές, χρήσιμες πληροφορίες, πλαστά πιστοποιητικά και “επίσημα” χαρτιά.

«Αν δεχθούμε την άποψη ότι το πειρατικό φαινόμενο συνιστά ιστορικό αναχρονισμό για τα δεδομένα της σύγχρονης εποχής, τότε η αναγέννησή του απέδειξε ότι οι αναχρονισμοί αυτής της μορφής, όταν οι συνθήκες το επιτρέψουν, καιροφυλαχτούν για να διεκδικήσουν την επάνοδό τους στο προσκήνιο της ιστορίας» (Παπανδρέου, 2011, σελ. 20)

3.1.1 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΥΨΗΛΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ – HIGH RISK AREAS – HRAS

Οι περιοχές ανά τον κόσμο που ενέχουν μεγαλύτερη πιθανότητα να αναπτύξουν το φαινόμενο της πειρατείας σε πλοία έχουν ορισμένα χαρακτηριστικά, όπως μεγάλη διέλευση πλοίων – ship traffic, χαμηλή οικονομική ανάπτυξη είτε πολιτικές αναταραχές.

Για παράδειγμα, τα στενά της Μάλακα έχουν υποστεί κατά πολύ το φαινόμενο της πειρατείας, πιθανότατα γιατί τα στενά αποτελούν τις πιο πολυσύχναστες ναυτικές οδούς, με 60.000 πλοία να τα διασχίζουν κάθε χρόνο. Και όσο αυξάνεται το εμπόριο από και προς την Κίνα, τόσο αυξάνονται και οι διελεύσεις από τα στενά. Ενημερωτικά, τα στενά είναι 621 ναυτικά μίλια σε μήκος και συνδέουν το Β. Ινδικό Ωκεανό με την Κίνα, ενώ κάθε εναλλακτική θαλάσσια οδός προσθέτει γύρω στις 3 ημέρες παραπάνω ταξίδι. Το περιβάλλον διαθέτει πολλά μικρά νησάκια, άφθονους κοραλλιογενείς υφάλους και ήρεμα νερά, δεδομένα που το καθιστούν ιδανικό για χρήση μικρών σκαφών σε πειρατικές επιθέσεις.

Η Ν. Κίνα είναι μία ακόμη περιοχή που διαθέτει πειρατικά φαινόμενα. Υπάρχουν τεράστιες εκτάσεις θάλασσας που πλαισιώνονται από Σιγκαπούρη, Χονκ Κονγκ, Ιαπωνία και Φιλιππίνες ενώ αποτελεί μία από τις πιο εμπορικές οδούς και με μεγάλη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Αυτό το κομμάτι, λοιπόν, έχει τα περισσότερα πειρατικά περιστατικά στον κόσμο. Ενδεικτικά είχε 113 το 1997, γύρω στα 66 το 2004, 2005 και 2006. Μάλιστα, αυτά συμβαίνουν κυρίως εντός χωρικών υδάτων.

Στη Δ. Αφρική, επίσης, αναφέρονται περιστατικά θαλάσσιας πειρατείας, 57 το 2004 και αργότερα 31 το 2006, ωστόσο όπως θα αναλυθεί παρακάτω την τελευταία διετία έχουν αυξηθεί και η πειρατεία στην περιοχή θεωρείται πως βρίσκεται σε έξαρση.

Στις σομαλικές ακτές παρουσιάζεται έντονα το φαινόμενο της πειρατείας τα πρόσφατα χρόνια, μάλιστα αυτοί οι πειρατές δεν παίρνουν τα πλοία ούτε τα φορτία,

αλλά πιάνουν τα πληρώματα ομήρους και ζητούν τεράστια χρηματικά ποσά για λύτρα από τις πλοιοκτήτριες εταιρείες. Ακολούθως, ακόμη και περιοχές με τουριστικό ενδιαφέρον και ανεπτυγμένες οικονομίες είναι θύματα πειρατικών φαινομένων, όπως η Καραϊβική και Ν. Α. Αμερική. Επίσης, το Ρίο της Βραζιλίας, η Αϊτή, ο Άγιος Δομίνικος, η Τζαμάικα και το Περού αποτελούν ορισμένες περιοχές με υψηλή επικινδυνότητα σε πειρατικά περιστατικά. Σε αυτές τις περιοχές τα πλοία-θύματα είναι κυρίως κρουαζιερόπλοια και άλλα σκάφη αναψυχής, καθώς συνήθως οι επιβάτες κουβαλούν μαζί τους αρκετά μετρητά, κοσμήματα και ακριβά ηλεκτρονικά gadgets ενώ ταυτόχρονα είναι απίθανο να έχουν τα μέσα να αντισταθούν στην επίθεση. (Talley, 2008)

Η επιτροπή Joint War Committee, που αναθεωρεί ετησίως τις περιοχές υψηλού κινδύνου, έχει ανακοινώσει την παρακάτω λίστα *Hull War, Piracy, Terrorism and Related Perils Listed Areas, 2012*. Συγκεκριμένα, την 28^η Μαρτίου του 2012 συνεδρίασε και αποφάσισε τα εξής:

- ❖ Αφρική: Benin, Eritrea, αλλά μόνο νότια των 15° Β, ο Κόλπος της Γουινέας (Gulf of Guinea), αλλά μόνο τα ύδατα των ΑΟΖ του Μπενίν και της Νιγηρίας βόρεια σε γεωγραφικό πλάτος 3° Β, Libya, Nigeria και Somalia.
- ❖ Ινδικός ωκεανός / Αραβική θάλασσα / Κόλπος του Άντεν / Κόλπος του Ομάν / Νότια Ερυθρά θάλασσα: στα ύδατα που περικλείονται από τα εξής όρια:
 - a. Βορειοδυτικά, από την Ερυθρά θάλασσα, νοτίως του γεωγραφικού πλάτους 15° Β,
 - b. δυτικά του Κόλπου του Ομάν από το γεωγραφικό μήκος 58° Α,
 - c. ανατολικά, γεωγραφικό μήκος 78° Α και
 - d. νότια, γεωγραφικό πλάτος 12° Ν.

με εξαίρεση τα παράκτια ύδατα των γειτονικών χωρών μέχρι 12 ναυτικά μίλια ανοιχτής θάλασσας, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά.

- ❖ Ασία: Pakistan
- ❖ Ανατολική Ευρώπη: Georgia
- ❖ Ινδονησία / Μαλαισία / Φιλιππίνες: το λιμάνι του Balikpapan (Ν.Α. Βόρνεο), συμπεριλαμβανομένων των υδάτων στα 25 ναυτικά μίλια από το Βόρνεο, αλλά μόνο τη βορειοανατολική ακτή μεταξύ των λιμένων Kudat και Tarakan, το λιμάνι της Τζακάρτα, Sumatera (Σουμάτρα), αλλά μόνο η βορειοανατολική ακτή ανάμεσα

στα σημεία 5° 40' B και 0° 48' B, εκτός της διέλευσης, το Αρχιπέλαγος Sulu, συμπεριλαμβανομένου του Jolo και συγκεκριμένα την περιοχή που περικλείεται από τα παρακάτω σημεία:

- a. Στη δυτική πλευρά, μία ευθεία γραμμή ανάμεσα σε line between Tanjung Bidadari (5°49'·6 B, 118°21'·0 A) στη θέση 3°32'·0 B, 118°57'·0 A,
 - b. στη νοτιοανατολική πλευρά, μία ευθεία γραμμή από εκεί μέχρι τη θέση 5°50'·0 B, 122°31'·0 A, και κατόπιν προς τα βόρεια στη θέση 7°06'·6 B, 122°31'·0 A,
 - c. στη βόρεια πλευρά, μία ευθεία γραμμή από εκεί στο Batorampon Point Light (7°06'·6 B, 121°53'·8 A) και
 - d. στη νοτιοδυτική πλευρά, μία ευθεία γραμμή από εκεί ως πίσω στο Tanjung Bidadari.
- ❖ Μέση Ανατολή: Bahrain, εκτός διέλευσης, Iran, Iraq, μαζί και όλα τα offshore terminals, Israel, Lebanon, Saudi Arabia, εκτός διέλευσης, Syria και Υεμένη
 - ❖ Νότια Αμερική: Venezuela, συμπεριλαμβανομένων όλων των offshore εγκαταστάσεων εντός ΑΟΖ.

Ταυτόχρονα σε αυτή την αναθεώρηση έγινε η διαγραφή του Djibouti, εκτός διέλευσης. Σχετικά με τις χώρες που αναφέρονται ανωτέρω, περιλαμβάνονται όλα τα παράκτια ύδατα μέχρι 12 ναυτικά μίλια, εκτός εάν αναφέρεται διαφορετικά σε όσα προηγήθηκαν και σχετικά με τα λιμάνια που αναφέρονται ανωτέρω, περιλαμβάνονται όλες οι εγκαταστάσεις ή/και τερματικοί σταθμοί που ελέγχονται από τις συγκεκριμένες λιμενικές αρχές ή όπως διευκρινίζεται από τους Ασφαλιστές, συμπεριλαμβανομένων και offshore εγκαταστάσεων ή/και τερματικών σταθμών και υδάτων εντός 12 ναυτικών μιλίων, αλλά όχι πέρα αυτών, εκτός εάν καθορίζεται ρητά. (Joint War Committee, 2012)

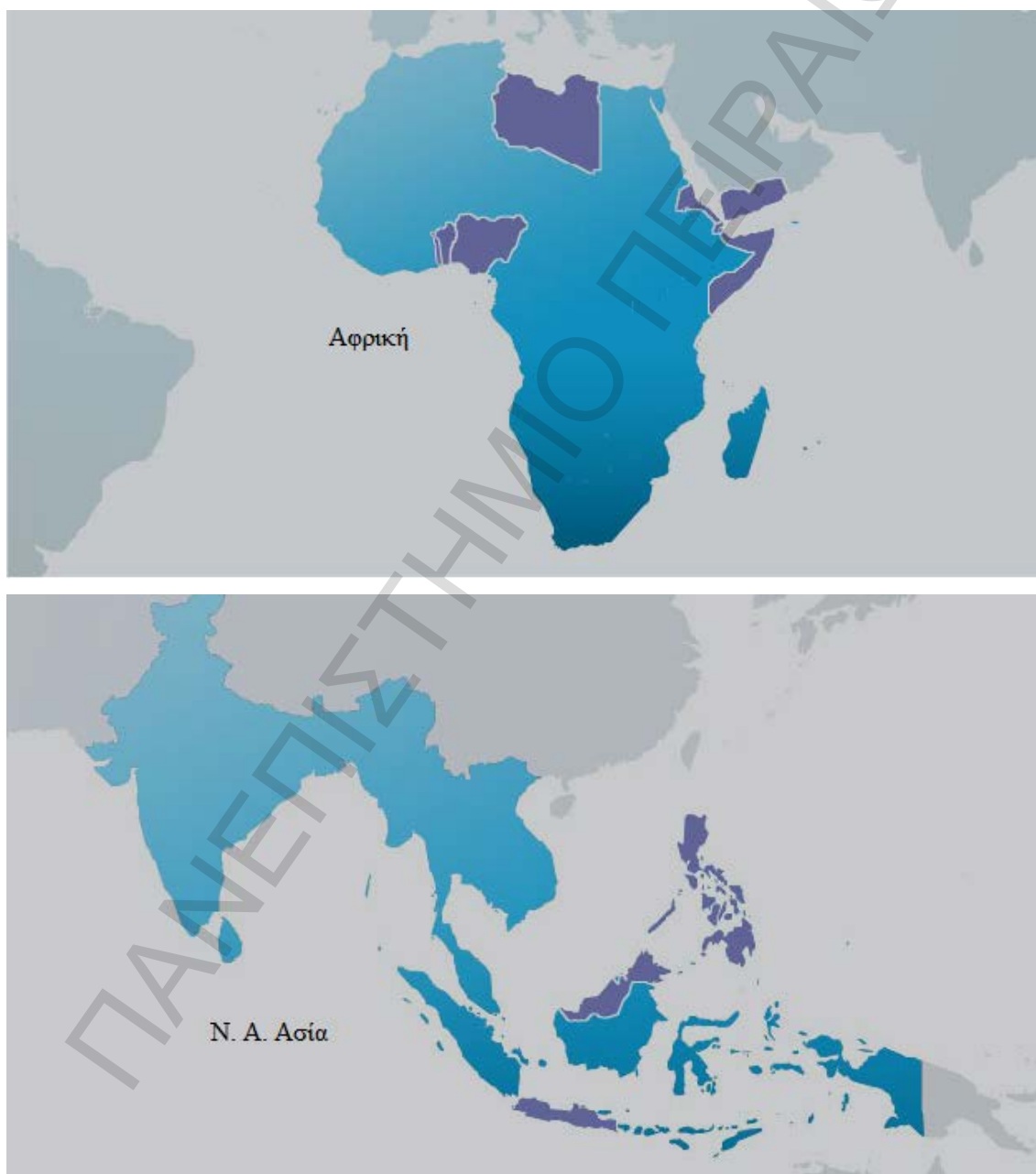
Αργότερα, εντός του 2013 (την 12^η Ιουνίου), η επιτροπή αναθεώρησε τη λίστα με τις περιοχές υψηλού κινδύνου που είχε τροποποιήσει την 28^η Μαρτίου του 2012, και ενσωματώθηκαν οι παρακάτω αλλαγές:

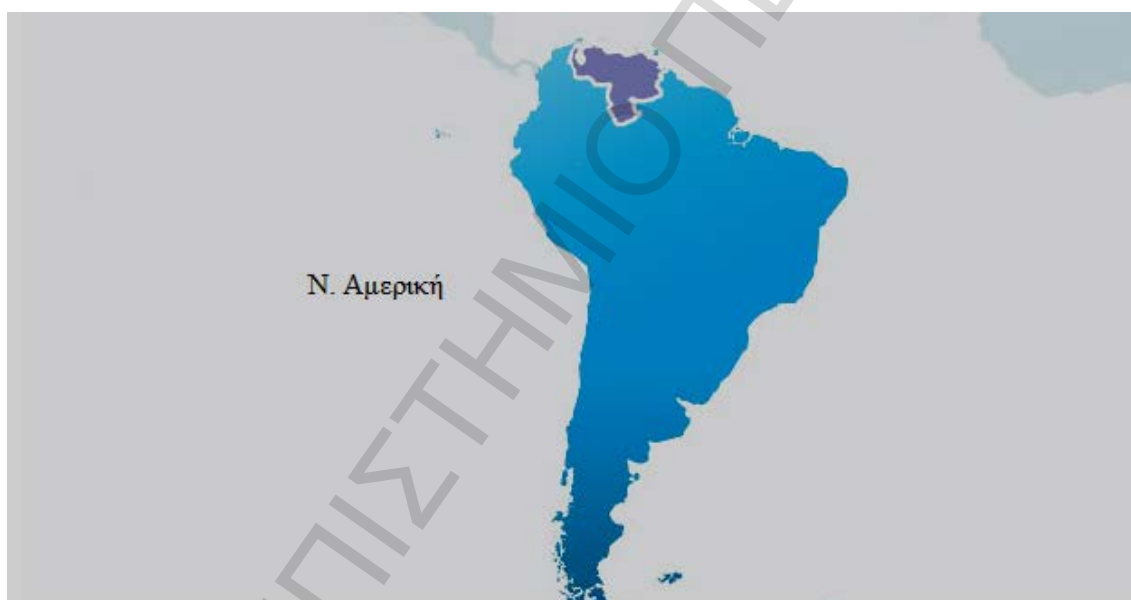
- ❖ *Πρόσθεση:* Togo
- ❖ *Τροποποίηση:* Κόλπος της Γουινέας, αλλά μόνο τα ύδατα των ΑΟΖ των Togo, Benin και Nigeria βόρεια σε γεωγραφικό πλάτος 3° B.

- ❖ *Διαγραφή:* Georgia, Balikpapan (N. A. Βόρνεο), συμπεριλαμβανομένων των υδάτων μέχρι 25 ναυτικά μίλια, Sumatera, βορειοανατολική ακτή ανάμεσα σε 5° 40' Β και 0° 48' Β.

Τα υπόλοιπα παραμένουν ως έχουν βάσει την αναφοράς το 2012. (Joint War Committee, 2013)

Χάρτης 3.1 High Risk Areas, 2013





Βλ. από πάνω προς τα κάτω, Αφρική – Ν. Α. Ασία – Μέση Ανατολή – Ν. Αμερική.

Η πειρατική δράση παρουσιάζεται στις περιοχές με μωβ απόχρωση.

Πηγή: Hellenic War Risks, 2013

Οι πειρατές δημιουργούν μεν συνήθως προβλήματα στις ακτές της Ν. Αμερικής, της Αφρικής και της Ινδικής χερσονήσου, αλλά τα 2/3 της δραστηριότητάς τους εντοπίζονται σε μία συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή, τη Νότια θάλασσα της Κίνας, στην οποία περιλαμβάνονται τα νερά των Φιλιππίνων και της Ινδονησίας. Με άλλα λόγια, το φαινόμενο φαίνεται να είναι ορισμένο παρά μεγάλης γεωγραφικής εμβέλειας.

Αν κάποιος κοιτάξει το χάρτη από ψηλά, θεωρεί πως με μερικές εν αέριες περιπολίες και διά θαλάσσης θα εντοπιζόταν κάθε ύποπτη κίνηση και θα επανερχόταν η τάξη. Αργότερα θα αναφερθούν όλες οι στρατιωτικές επιχειρήσεις και οι κρατικές ενισχύσεις που αφορούν την περιοχή, ωστόσο κάνει μεγάλη εντύπωση το γεγονός ότι δεν έχει επιβληθεί ακόμη η τάξη σε μία περιορισμένη σε μόλις 550 μίλια περιοχή, δηλαδή αυτή στα στενά της Μάλακα. (Langewiesche, 2005)

Εν αντιθέσει με όλα τα ανωτέρω που θέλουν τη Σομαλία να αποτελεί τον πιο επικίνδυνο θαλάσσιο δρόμο, τώρα εκτιμάται ότι νέες περιοχές του κόσμου είναι πλέον σε κίνδυνο. Πρόσφατα, εντός του Σεπτεμβρίου 2013, το IMB ανακοίνωσε ότι το Johor και η Μάλακα είναι στην κορυφή ως εστίες πειρατικής δράσης. Τα νερά στις εν λόγω περιοχές ξεπερνούν σε επικινδυνότητα τη Σομαλία και το γεγονός αποδίδεται στην αύξηση της πειρατείας στις εξής περιοχές της Ινδονησίας: Tanjung Priok, Dumai, Belawan, Taboneo και Muara Jawa, όπου τα νερά έχουν επισημανεί ως hot spots (θερμά σημεία). Αν και τα Στενά της Μάλακα παραμένουν ασφαλή για τη διεθνή ναυτιλία, η Kuala Lumpur, βάσει του IMB, προειδοποιεί τους ναυτικούς να παίρνουν προφυλάξεις όταν πλεύουν σε έκταση 960km από τη Μαλαισία, την Ινδονησία και τη Σιγκαπούρη. Η βασική ανησυχία είναι η αύξηση των περιστατικών στα ύδατα της Ινδονηδία, που βρίσκονται μεταξύ 45' και 160' μακριά από τη Μάλακα και το Johor. Με τα χιλιάδες νησιά και τις εκβολές των ποταμών, η παράκτια ζώνη της Ινδονησία είναι το ιδανικό κρυσφήγετο των πειρατών. Οι πειρατές που δρουν στην περιοχή έχουν όπλα και μαχαίρια και είναι έντονα βίαιοι. (Safety4sea, 26.09.2013)

3.1.1.1 ΚΕΡΑΣ ΤΗΣ ΑΦΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ

Το πρόβλημα της πειρατείας στον Ινδικό Ωκεανό, ανοιχτά της Σομαλίας, άρχισε να απασχολεί σοβαρά τη διεθνή κοινότητα γύρω στο 2008.

Η χερσαία και θαλάσσια περιοχή του Κέρατος της Αφρικής και του Ινδικού Ωκεανού αποτελείται από ένα σύμπλεγμα θαλάσσιων, χερσαίων και νησιωτικών περιοχών. Στην περιοχή του Κέρατος υφίστανται αυταρχικές ηγεσίες, εύθραυστες φυλετικές ισορροπίες και έντονη παρέμβαση των υπερδυνάμεων από το ψυχρό πόλεμο και έπειτα. Στον Ινδικό Ωκεανό, αναπτύσσεται ένα δυναμικό περιβάλλον, με έντονη

οικονομική ανάπτυξη και ναυτιλιακή δραστηριότητα, που συνδέει τις αναπτυσσόμενες οικονομίες της Ασίας με την Ευρώπη και την Αμερική.

Ωστόσο, η απουσία αποτελεσματικού ελέγχου από κρατικούς φορείς και τα εσωτερικά προβλήματα στην τεραστια περιοχή του Ινδικού, δημιουργούν κενά στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας με αποτέλεσμα την ελεύθερη δράση των Σομαλών πειρατών. Οι τελευταίοι ξεκίνησαν αρχικά τη δράση τους στα στενά Μπαμπ Αλ Μαντέμπ και επεκτάθηκαν σε όλο τον Ινδικό και την Αραβική Θάλασσα. Εκτιμάται ότι η πειρατεία στον Ινδικό Ωκεανό και τον Κόλπο του Άντεν οφείλεται σε πολιτικά, κοινωνικά και οικονομικά προβλήματα της Σομαλίας, ενώ ταυτόχρονα υποκινείται από την επιδίωξη του κέρδους και τις Σομαλικές αρχές. Η κατάρρευση της Σομαλίας, το 1991, ενίσχυσε την διεξαγωγή παράνομων δραστηριοτήτων στην περιοχή, συμπεριλαμβανομένης και της πειρατικής δράσης. Το πρώτο αναφερθέν περιστατικό στις σομαλικές ακτές συνέβη τον Ιανουάριο του 1991 με το καθεστώς του Σιάντ Μπάρε υπό κατάρρευση. (Δημητρίου, 2012)

3.1.2 ΜΟΡΦΕΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ & ΑΚΟΛΟΥΘΟΥΜΕΝΕΣ ΠΕΙΡΑΤΙΚΕΣ ΤΑΚΤΙΚΕΣ

Η σύγχρονη πειρατεία στη ναυτιλία εμφανίζεται με πολλές μορφές, καθώς οι πειρατικές τακτικές ποικίλουν. Για παράδειγμα, περιλαμβάνονται μικροκλέφτες που ψάχνουν για γρήγορους και εύκολους στόχους-πλοία, ώστε να αποσπάσουν, από το χρηματοκιβώτιο του πλοίου, χρήματα και τιμαλφή που εύκολα μπορούν να σπρώξουν στη μαύρη αγορά αλλά και ομάδες οργανωμένου εγκλήματος, που έχουν σκοπό να εισβάλλουν και να αποκτήσουν στην κατοχή τους τα πλοία-θύματα, ενώ ταυτόχρονα κρατούν το πλήρωμα ως ομήρους αποσκοπώντας σε υπέρογκα ποσά από λύτρα. (Talley, 2008)

Υπάρχουν διαφορετικές κατηγορίες πειρατών και παρόλο που είναι όλες ζημιογόνες και με δυσάρεστες επιπτώσεις για τη ναυτιλία και την οικονομία, υπάρχουν φορές που ο κίνδυνος είναι τεράστιος για ανθρώπινες ζωές και περιουσίες. Ο μεγάλος, λοιπόν, κίνδυνος προέρχεται από πειρατικές επιχειρήσεις καλά οργανωμένες από εγκληματικά συνδικάτα, με ταχύπλοα σκάφη εξοπλισμένα πλήρως με δορυφορικά συστήματα, ραντάρ, υπολογιστές και αυτόματα όπλα μεγάλης ισχύος. Σε τέτοιες

περιπτώσεις, μάλιστα, επικεφαλής μπορεί να είναι μεγάλη επιχείρηση της ξηράς σε μεγάλη απόσταση από την περιοχή πραγματοποίησης της επίθεσης.

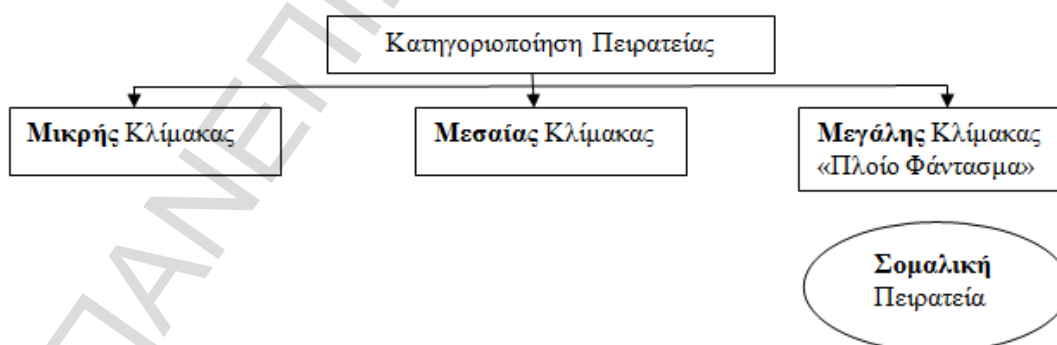
Σχετικά με το οργανωτικό και επιχειρησιακό πλαίσιο της σύγχρονης πειρατείας των θαλασσών παρατηρούνται διάφορα στοιχεία. Τα κοινά σημεία της σημερινής πειρατείας με την ιστορική βασίζονται μόνο στο ότι και οι δύο μορφές πειρατείας αναπτύσσονται σε περιοχές που τα κράτη αδυνατούν να επιβάλλουν τάξη, όπως συμβαίνει στη Σομαλία και την Ινδονησία, ενώ άλλα κοινά στοιχεία δεν ανιχνεύονται. Καταρχήν οι μοντέρνοι πειρατές δεν μένουν μέσα στα σκάφη τους αλλά αποβιβάζονται στην ξηρά μετά τις επιχειρήσεις τους και δεύτερον δε συνυπάρχουν για πολύ χρόνο. Άρα οι σύγχρονοι πειρατές δεν αποτελούν οργανωμένες κοινότητες συνύπαρξης με ειδικούς και γενικούς κανόνες, όπως αυτοί των παλαιότερων εποχών. Σε περιπτώσεις που η πειρατεία διενεργείται μακριά από τα χωρικά ύδατα των πειρατών, τότε διαμένουν για πολύ καιρό στα πλοία τους και αναπτύσσουν σχέσεις μεταξύ τους ομοιάζοντας περισσότερο στον παραδοσιακό πειρατές της ιστορίας. (Μπόση, 2012)

Οικονομικά και οργανωτικά η σύγχρονη πειρατική δραστηριότητα κατηγοριοποιείται ως εξής και φαίνονται στο σχετικό σχήμα:

- *Μικρές πειρατικές επιχειρήσεις ή αλλιώς χαμηλής έντασης*, όταν οι πειρατές ληστεύουν μικρής αξίας πολύτιμα είδη από διερχόμενα ιδιωτικά σκάφη. Πρόκειται για τον πρώτο τύπο και πλέον συνηθισμένο. Οι πειρατές προσεγγίζουν το πλοίο-θύμα για να το ληστέψουν, μπορεί να επιζητούν πολύ μικρής αξίας αντικείμενα, όπως σχοινιά και χρώματα, ωστόσο συνηθέστερα ενδιαφέρονται για το χρηματοκιβώτιο του πλοίου. Με αυτό τον τρόπο μπορεί να απολαμβάνουν ποσά της τάξεως των 5.000-20.000 US\$. Τέτοια κρούσματα συνήθως συμβαίνουν στο αγκυροβόλιο ή το λιμάνι.
- *Μεσαίου μεγέθους επιχειρήσεις ή αλλιώς μεσαίας έντασης*, που βασίζονται σε εγκληματίες της ξηράς, που στέλνουν ομάδες πειρατών για ληστεία σε πλοία. Πρόκειται για τον δεύτερο τύπο και περισσότερο φιλόδοξο από τον προηγούμενο, όπου οι πειρατές έχουν στόχο το φορτίο του πλοίου. Συνήθως είναι καλοστημένη προσχεδιασμένη ενέργεια που εκτελείται από συμμορίες αποφασισμένες και καλά εξοπλισμένες και το πλήρωμα αφήνεται ελεύθερο. Το φορτίο, στο οποίο αποσκοπούν οι πειρατές, είναι συχνότερα επεξεργασμένα προϊόντα πετρελαίου που διακινούνται και προωθούνται εύκολα σε αγορές μετά την κλοπή τους.

- *Εγκληματικές οργανώσεις της ξηράς ή αλλιώς υψηλής έντασης*, όταν που προσλαμβάνουν με συμβόλαια υπαλλήλους πειρατές με καλό οπλισμό για να φέρουν σε πέρας τις πειρατικές ενέργειες. Πρόκειται για τον τρίτο τύπο πειρατείας μεγάλου μεγέθους, όπου οι πειρατές κλέβουν όλο το πλοίο με το φορτίο. Σε αυτή την περίπτωση αφού καταλάβουν το πλοίο, το οδηγούν σε δικό τους λιμάνι, ξεφορτώνουν και πωλούν το φορτίο, ύστερα με νέα πλαστά χαρτιά, βάψιμο του σκαριού και αλλαγή σημαίας επαναφέρουν το πλοίο στην αγορά. Με τέτοιες επιχειρήσεις κερδίζουν εκατοντάδες εκατομμύρια δολάρια και σε αυτές τις περιπτώσεις το πλήρωμα του πλοίου-θύματος κινδυνεύει στα χέρια των πειρατών, καθώς συνήθως ρίχνεται στη θάλασσα ή κρατείται για λύτρα. Το φαινόμενο αυτό αποκαλείται *πλοίο φάντασμα*, δεδομένου ότι τα πλοία εξαφανίζονται από τους κυρίους τους αλλά παράλληλα εμφανίζονται στην αγορά με άλλα στοιχεία και λειτουργούν κανονικά. Το φαινόμενο θα αναλυθεί αργότερα.
- *Σομαλική πειρατεία*, αποτελεί ξεχωριστή περίπτωση σύγχρονης πειρατικής δράσης και ενέχει συνήθη πρακτική όταν ένα εμπορικό πλοίο πέσει στα χέρια των ένοπλων Σομαλών πειρατών να το οδηγούν σε ασφαλή δικά τους καταφύγια και να έρχονται σε επαφή με τους πλοιοκτήτες, ώστε να αποκομίσουν λύτρα για την απελευθέρωση πληρώματος και πλοίου. Με την καταβολή του ποσού το πλοίο συνήθως αφήνεται ελεύθερο να συνεχίσει το δρομολόγιο και τη λειτουργία του, με το εμπόρευμα ανέπαφο ή και όχι. (Σιούσουρας κ.α., 2011)

Σχήμα 3.1 Κατηγορίες πειρατικών οργανωτικών μορφών



Πηγή: Σιούσουρας κ.α., 2011, σελ. 181

Με την καταβολή μεγάλων χρηματικών ποσών, οι Σομαλοί πειρατές αποκτούν και διατηρούν επαφές με τις τοπικές λιμενικές, αστυνομικές και τελωνειακές αρχές

εξασφαλίζοντας έτσι τις αναγκαίες πληροφορίες για τα πλοία, τα φορτία, τα δρομολόγια κλπ. Οι ομάδες τους είναι οργανωμένες και εκπαιδευμένες, εφοδιασμένες και εξοπλισμένες με τελευταίας τεχνολογίας όπλα, γεγονός που στην πράξη εκδηλώνεται με το ότι υπάρχουν εμπορικά πλοία που έχουν δεχθεί πυρά από φορητά πολεμικά όπλα μεγάλης ισχύος ή και βαρέα τύπου ρουκέτας και χειροβομβίδας. Η σομαλική πειρατεία είναι μία κατηγορία από μόνη της, καθώς αποτελεί έναν από τους βασικότερους κινδύνους για τη ποντοπόρο ναυτιλία του 21^{ου} αιώνα, κι επομένως θα αναλυθεί εκτενέστερα χωριστά σε επόμενη υποενότητα.

Η πλειοψηφία των αναφερθέντων περιστατικών συμβαίνουν εντός λιμένων. Ενδεικτικά, το 2004, 146 από τα 242 περιστατικά είχαν πραγματοποιηθεί εντός ορίων λιμένων, ποσοστό που αντιστοιχεί σε 60% επί του συνόλου των περιστατικών που αναφέρθηκαν εκείνο το έτος. Επίσης, στα 88 συνολικά περιστατικά απόπειρας πειρατείας, του εν λόγω έτους, τα 27 συνέβησαν σε όρια εντός λιμένων, ποσοστό που αντιστοιχεί σε 31%. Επομένως, με ένα μέσο όρο 52%, τα περιστατικά που αναφέρονται συμβαίνουν συχνότερα εντός λιμένων, ενώ κατά το 2012, στον Κόλπο της Γουϊνέας, μόνο το 33% των πειρατικών επιθέσεων έλαβαν χώρα κατά την πλεύση, όλα τα υπόλοιπα περιστατικά συνέβησαν στο αγκυροβόλιο ή σε ship-to-ship operations. Παρόλο που τα πειρατικά περιστατικά είναι συχνότερα εντός λιμένων, τα πλοία εν πλω είναι εξίσου ευάλωτα. Η χαμηλή ταχύτητα και το μικρό ύψος εξάλων παραμένουν παράγοντες που καθιστούν τα πλοία ευάλωτα στην απειλή μίας πειρατικής επίθεσης.

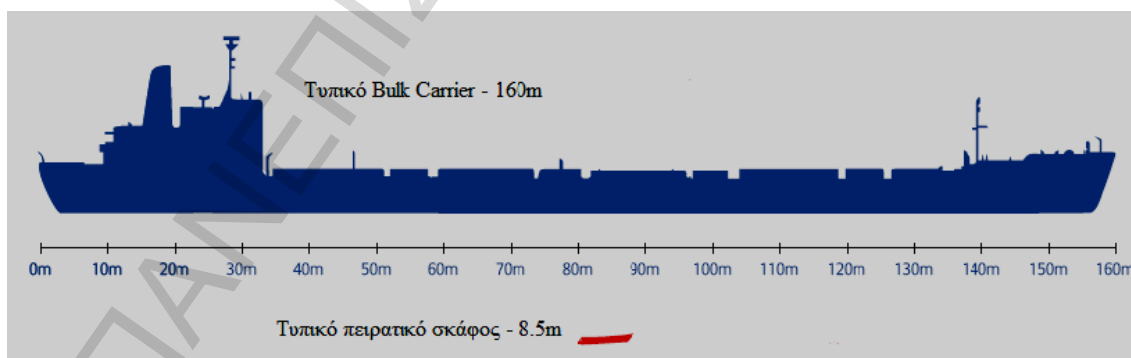
Πειρατές караδοκούν στις θαλάσσιες εμπορικές οδούς περιμένοντας για ανυποψίαστα πλοία-θύματα. Κρύβονται σε μικρά χωρίς φωτισμό σκάφη δύσκολα ανιχνεύσιμα από τους ναυτικούς πάνω στη γέφυρα, ιδιαίτερα όταν έχει φουσκοθαλασσιά, αλλά και μέσω ραντάρ. Οι θαλάσσιες οδοί όπου πλέουν πολλά μικρά αλιευτικά σκάφη είναι ιδιαιτέρως προνομιακές τοποθεσίες για τους πειρατές. Οι πειρατικές τακτικές που ακολουθούνται για την επιβίβαση σε πλοία, όταν αυτά εκτελούν το δρομολόγιό τους, ποικίλουν. Παραδείγματος χάριν, δύο μικρά σκάφη χωρίς φωτισμό πλέουν στις δύο πλευρές μίας θαλάσσιας οδού και ανασηκώνουν ένα σχοινί όταν το πλοίο περνάει ανάμεσά τους με αποτέλεσμα να το περνούν γύρω από την πρύμνη του. Με αυτή την τακτική, τα δύο πειρατικά σκάφη έρχονται κοντά στο πλοίο-θύμα από τα πλάγια και είναι σε θέση να επιβιβαστούν σε αυτό με γάντζους.

Μία άλλη τακτική επιβίβασης είναι όταν κάποιο πειρατικό σκάφος πλησιάζει την πρύμνη στα απόνερα και ανεβαίνει στο επίστεγο⁴ (ή πίσω κατάστρωμα), που συνήθως είναι εκτός του οπτικού πεδίου της γέφυρας και μόλις λίγα μέτρα πάνω από την ίσαλο γραμμή. Αυτό το κατάστρωμα είναι τυφλό σημείο στο ραντάρ του πλοίου, εφόσον σε αυτό το ραντάρ δεν καταφέρνει να ανιχνεύσει τους πειρατές για περίπου 155-195 μοίρες. Κι όταν έχουν επιβιβαστεί, οι πειρατές συνήθως περνούν απαρατήρητοι μέχρι να φτάσουν στην γέφυρα.

Επιπρόσθετη τακτική των πειρατών είναι η εξής: να αναμεταδώσουν ψεύτικο κάλεσμα κινδύνου – distress call κι εφόσον ο νόμος της θάλασσας απαιτεί τα σκάφη να παρέχουν βοήθεια σε όποιο πλοίο βρίσκεται σε κίνδυνο κάθε πλοίο πρέπει να σπεύσει για παροχή βοήθειας, όταν βρίσκεται κοντά σε αυτό που έχει αναμεταδώσει κάλεσμα κινδύνου. Το κάλεσμα μπορεί να έχει μεταδοθεί είτε από ραδιοφωνικό μέσο επικοινωνίας είτε με φωτοβολίδες έκτακτης ανάγκης ώστε να προσελκύσει τα κοντινά πλοία. Το πλοίο-θύμα που πλησιάζει το υποτιθέμενο σε κίνδυνο σκάφος αναγκαστικά χαμηλώνει ταχύτητα και ως εκ τούτου γίνεται ευάλωτο σε πειρατική επίθεση. (Talley, 2008)

Τα πειρατικά σκάφη εν αντιθέσει με τα πλοία-θύματα είναι κατά πολύ μικρότερα σε μέγεθος. Πιο συγκεκριμένα, ένα τυπικό bulk carrier είναι περίπου 160m ενώ ένα τυπικό πειρατικό σκάφος είναι μόλις 8,5m.

Εικόνα 3.1 Σύγκριση, Τυπικό Bulk Carrier VS Τυπικό πειρατικό σκάφος



Πηγή: Allianz Global Corporate & Specialty, 2009, σελ.14

⁴ Επίστεγο: κατάστρωμα που βρίσκεται κοντά στην πρύμνη.

Η πειρατική επίθεση διευκολύνεται από την μεγάλη ταχύτητα των πειρατικών ταχύπλων σκαφών. Οι Σομαλοί πειρατές χρησιμοποιούν τριών ειδών πειρατικά σκάφη, που τους δίνουν ευελιξία, ταχύτητα, καμουφλάζ προς τις αρχές καταδίωξης, δυνατότητα μεταφοράς οπλισμού και παραπλάνηση των θυμάτων τους.

Όσον αφορά τις προτιμήσεις των πειρατών σε πλοία-θύματα, κυρίως επιτίθενται σε containerships, bulk carriers και tankers φορτωμένα με πετρέλαιο, χημικά και άλλα προϊόντα, αν και αλιευτικά σκάφη και μικρές βάρκες κινδυνεύουν εξίσου. Επιπλέον, εκτός από εμπορικά πλοία, η πειρατεία αποτελεί κίνδυνο για τα σκάφη αναψυχής. Τα ιστιοφόρα είναι άκρως ευάλωτα σε πειρατικές επιθέσεις, λόγω της πολύ χαμηλής ταχύτητας πλεύσης αλλά και λόγω της ανύπαρκτης μαχητικής τους ικανότητας. Σχετικά με περιστατικά σε σκάφη αναψυχής, το 2004, αναφέρθηκαν 18 περιστατικά σε Υεμένη και Σομαλία.

Αναλυτικά, για την τακτική που ακολουθούν οι πειρατές σε κάθε περιοχή υψηλού κινδύνου, βάσει του [ICC-CCS](#) ισχύουν τα παρακάτω:

- Στο Μπαγκλαντές, οι ληστές στοχεύουν πλοία που προετοιμάζονται για αγκυροβόλιο. Οι περισσότερες επιθέσεις αναφέρονται στο αγκυροβόλιο του Chittagong.
- Στην Ινδονησία, στα νερά των περιοχών Tanjung Priok – Jakarta / Dumai, Belawan, Taboneo και Muara Jawa, οι πειρατές, συνήθως οπλισμένοι με όπλα, μαχαίρια και τσεκούρια, επιτίθενται στα πλοία νύχτα. Οι ναυτικοί καλό είναι να βρίσκονται σε επιφυλακή και στις γύρω περιοχές. Πολλά περιστατικά δεν έχουν αναφερθεί επίσημα, ωστόσο όταν τα πλοία σημαίνουν συναγερμό οι πειρατές ματαιώνουν την απόπειρα της επίθεσής τους.
- Στα στενά της Μάλακα, η διέλευση είναι επικίνδυνη παρά την αστυνόμευση. Ωστόσο, συνεχίζονται οι περιπολίες.
- Στα στενά της Σιγκαπούρης, οι ναυτικοί πρέπει να παίρνουν αυστηρά μέτρα όταν τα διασχίζουν γιατί πειρατές και ληστές επιτίθενται εν ώρα πλεύσης αλλά και όταν το πλοία είναι σε αγκυροβόλιο.
- Στην Νότια Κίνα, τα πληρώματα πρέπει να είναι σε επαγρύπνηση.
- Στο Λάγγοσ της Νιγηρίας, οι πειρατές είναι συνήθως αρκετά βίαιοι, ενώ επιτίθενται, κλέβουν και απαγάγουν πληρώματα κατά μήκος των ακτών, των ποταμών, στα αγκυροβόλια, τα λιμάνια και τα γύρω ύδατα. Μάλιστα, αναφέρονται περιστατικά

ακόμη και 120ν.μ. από την ακτή. Οι πειρατές καταλαμβάνουν τα πλοία, συνήθως για αρκετές ημέρες, τα λεηλατούν, κλέβουν το φορτίο ή μέρος του, ιδίως εάν είναι πετρέλαιο εσωτερικής καύσης. Πολλές φορές τραυματίζουν μέλη του πληρώματος. Γενικώς, τα νερά της Νιγηρίας θεωρούνται επικίνδυνα και επειδή πολλά περιστατικά μένουν άγνωστα, καλό είναι οι ναυτικοί να είναι σε επιφυλακή. Επίσης, αναφέρονται περιστατικά στα λιμάνια Harcourt και Conakry.

- Στο Cotonou (Μπενίν), τα περιστατικά του παρελθόντος δείχνουν ότι οι πειρατές της περιοχής είναι καλά οπλισμένοι, βίαιοι και πολλοί συχνά ρίχνουν πυρά στα πλοία. Προτιμούν δεξαμενόπλοια ως στόχους των επιθέσεών τους, τα οποία καταλαμβάνουν και οδηγούν σε άγνωστους τόπους για να κλέψουν περιουσιακά στοιχεία που περιέχονται και μέρος του φορτίου ή όλο. Συχνά τραυματίζουν μέλη πληρώματος.
- Στο Lome (Τόγκο), οι επιθέσεις γίνονται από καλά εξοπλισμένους πειρατές, βίαιους και επικίνδυνους, είτε στο αγκυροβόλιο είτε ανοιχτά της ακτής, συνήθως τη νύχτα. Κάποιες επιθέσεις καταλήγουν σε κράτηση του πλοίου για αρκετές ημέρες με λεηλασία και κλοπή του φορτίου, ιδίως εάν πρόκειται για πετρέλαιο ντίζελ.
- Στο Abidjan (Ακτή Ελεφαντοστού), η πρώτη πειρατεία συνέβη στο αγκυροβόλιο και οι πειρατές οδήγησαν το πλοίο εκτός Νιγηρίας για να ξεφορτώσουν το φορτίο του και να κλέψουν πολύτιμα αντικείμενα του πλοίου και του πληρώματος. Αυτό το γεγονός δείχνει ότι οι πειρατές του Κόλπου της Γουινέας έχουν εξαπλωθεί και στην Ακτή Ελεφαντοστού. Οι πειρατές στοχεύουν και σε πλοία της γειτονικής Γκάνας.
- Κόλπος του Άντεν, εκεί οι πειρατές χρησιμοποιούν αυτόματα όπλα και RPGs που εκτοξεύουν χειροβομβίδες, κυρίως εναντίον εμπορικών πλοίων με σκοπό να το καταλάβουν. Σε περίπτωση επιτυχούς προσπάθειας, πιάνουν το πλοίο όμηρο και το οδηγούν σε σομαλικές ακτές ώστε να απαιτήσουν λύτρα από τους πλοιοκτήτες για την απελευθέρωση πλοίου και πληρώματος. Επομένως, όλα τα πλοία που πλέουν σε αυτά τα ύδατα προειδοποιούνται να λαμβάνουν πρόσθετα προστατευτικά μέτρα και να διατηρούν 24ωρη βάρδια και παρακολούθηση μέσω ραντάρ, χρησιμοποιώντας όλα τα διαθέσιμα μέσα. Η γρηγορότερη ανίχνευση καθιστά πιθανότερη την αποτροπή ή έστω την αντιμετώπιση με μανούβρες για να αποφευχθούν οι πειρατές και ταυτόχρονη ενημέρωση των αρμόδιων αρχών, συμπεριλαμβανομένου του IMB PRC. Πρέπει να μένει το πλοίο προφυλαγμένο μακριά από οποιοδήποτε μικρό ύποπτο σκάφος.

- Στην Αμερική και πιο συγκεκριμένα στα νερά της Καραϊβικής, είναι επικίνδυνη η δημοφιλής πόλη του Ecuador με όνομα Santiago de Guayaquil.
- Στον υπόλοιπο κόσμο, δεν έχουν αναφερθεί περιστατικά ως τώρα. (ICC-CCS, 2013)

3.1.2.1 ΚΑΤΑΝΟΩΝΤΑΣ ΤΗ ΣΟΜΑΛΙΚΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

Προκειμένου να γίνουν αντιληπτά ορισμένα βασικά στοιχεία που εξηγούν τη σομαλική πειρατεία, πρέπει κανείς να γνωρίζει ότι το επιχειρηματικό μοντέλο αυτής της πειρατείας περιστρέφεται γύρω από την ικανότητα της ασφαλούς αγκυροβόλησης των πλοίων-ομήρων κατά μήκος των σομαλικών ακτών, κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων για την απελευθέρωση φορτίου και πληρώματος. Επομένως, η καρδιά κάθε πειρατικής επιχείρησης δε βρίσκεται στη θάλασσα αλλά στην ξηρά. Δεδομένου ότι στη θάλασσα βρίσκονται μόνο τα εκτελεστικά όργανα των επιθέσεων και όχι οι εγκέφαλοι, τελικά στην ξηρά πρέπει να βρεθεί η λύση του προβλήματος κι εκεί πρέπει να πολεμείται.

Η σομαλική πειρατεία έχει ορισμένα ποιοτικά χαρακτηριστικά που τη διαφοροποιούν από τους άλλους πειρατές. Κατά πρώτον, είναι μία ομοιογενής εγκληματική πράξη χωρίς ιδεολογικό υπόβαθρο και έχει ως βασική επιδίωξη το μέγιστο κέρδος, εξάλλου αυτός είναι και ο λόγος που ακμάζει. Δεύτερον, τροφοδοτείται από την ξηρά, όπως συχνά συμβαίνει και σε άλλες περιοχές του πλανήτη, επομένως δεν έχει ιδιαίτερο νόημα να διώκεται στη θάλασσα. Τέλος, συνδέεται άμεσα με τα πολιτικά δρώμενα της Σομαλίας, καθώς εμφανίστηκε με την κατάρρευση του σομαλικού καθεστώτος, το 1991.

Μέσα από μία σύντομη ιστορική αναδρομή σχετικά με το κράτος της Σομαλίας, μπορεί κανείς να ξεχωρίσει τα παρακάτω δεδομένα. Η Σομαλία αποτελεί ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα *Αποτυχημένου Κράτους – Failed State* – δηλαδή χώρας που η κεντρική διακυβέρνηση και η έννομη τάξη έχουν καταρρεύσει. Ως σύγχρονο κράτος αποτέλεσε ένωση δύο πολιτικών οντοτήτων, τον Ιούλιο του 1960, βορειοδυτικά η Somaliland, βρετανική αποικία ως και τον Ιούνιο του '60 και η υπόλοιπη χώρα υπό ιταλική διοίκηση και πρώην ιταλική αποικία. Με το πέρας ενός χρόνου, αφότου η Σομαλία κηρύχθηκε ανεξάρτητο κράτος, εγκαταστάθηκε η μαρξιστική κυβέρνηση του Σιάντ Μπάρε – Siad Barre – που όμως δεν άντεξε για πολύ ενώ μετά την κατάρρευσή

της, ακολούθησε αναρχία και βίαιες συρράξεις μεταξύ πολέμαρχων που ήθελαν να επικρατήσουν. Αργότερα, διακόπηκε ο ανεφοδιασμός της χώρας σε τρόφιμα με αποτέλεσμα να επικρατήσει ανθρωπιστική κρίση, φτώχεια και αθλιότητα. Έτσι ξεκίνησαν οι στρατιωτικές επεμβάσεις του Ο.Η.Ε. με σκοπό την ανθρωπιστική βοήθεια στους αμάχους, United Nations Operations in Somalia I το 1992, United States-led Unified Task Force την περίοδο 1992-1993 και United Nations Operations in Somalia II την περίοδο 1993-1995. Το 2004, η Αφρικανική Ένωση και ο Ο.Η.Ε. εγκατέστησαν Σομαλική Ομοσπονδιακή Μεταβατική Κυβέρνηση – Transitional Federal Government TFG – με σκοπό τη σταθεροποίηση της χώρας και την απομάκρυνση των φανατικών ισλαμικών οργανώσεων, αλλά η προσπάθεια δεν στέφθηκε με πλήρη επιτυχία. Ενδεικτικά, στη Σομαλία ξεχωρίζουν τρεις ένοπλες ισλαμικές οργανώσεις: Αχλού Σούνα Γουαλιάμα, Χιζμπ Αλ Ισλαμ και Αλ Σαμπάμπ Μουτζαχεντίν με την πρώτη να αποτελεί μία μετριοπαθή μουσουλμανική οργάνωση που συνηθέστερα υποστηρίζεται από την κυβέρνηση TFG, τη δεύτερη και την τρίτη συμμαχείς οργανώσεις με ισχυρό και φανατικό χαρακτήρα, που μάλιστα πολεμούν την πρώτη.

Πρόσφατα, στα μέσα του 2012, υπήρξαν θετικές πολιτικές εξελίξεις στη Σομαλία, με την υιοθέτηση νέου συντάγματος, τη δημιουργία νέας κυβέρνησης και την εκλογή νέας ηγεσίας με πρόεδρο τον Χασάν Σείχ Μοχάμουντ και δέσμευση πως θα γίνει προσπάθεια για την ανοικοδόμηση της χώρας, η οποία εδώ και δύο δεκαετίες πλήττεται από τον εμφύλιο πόλεμο. Η κυβέρνηση έχει τη στήριξη του Ο.Η.Ε. και η Σομαλία έχει αρχίσει να ανακτά τις δυνάμεις της από τα χρόνια ανομίας, βίας και λιμού που βίωσε κατά τη διάρκεια του εμφυλίου πολέμου. Επομένως, η Σομαλία έχει σημειώσει σημαντική πρόοδο εντός του έτους 2013, και ήδη από το 2012. Οι τεράστιες αλλαγές που γνώρισε η χώρα κατά τους τελευταίους μήνες δείχνουν τη δύναμη της βούλησής της να θέσει τέρμα στον εμφύλιο πόλεμο και την εξαθλίωση αλλά και τη βούληση των Σομαλών ηγετών να ανταποκριθούν στις προσδοκίες του λαού τους. (Δημητρίου, 2012)

Ωστόσο, οι μη σταθερές βάσεις που έχει το κράτος ως τώρα οφείλονται κατά γενική ομολογία στους εξής παράγοντες: το αποικιακό της παρελθόν, το χαμηλό της οικονομικό επίπεδο με αδυναμία στήριξης υποδομών και τα κοινωνικά προβλήματα, όπως αυτό του φυλετισμού και του θρησκευτικού φανατισμού. Η σομαλική πειρατεία έχει συσχετιστεί με το μη λειτουργικό κρατικό σχήμα, τους τοπικούς πολέμους και τις

τρομοκρατικές επιχειρήσεις στην περιοχή ενώ μετράει δέκα χρόνια παρουσίας και διαρκούς κλιμάκωσης με εξαίρεση την τελευταία διετία. (Μπόση, 2012)

Οι Σομαλοί πειρατές ακολουθούν συγκεκριμένες τακτικές, τεχνικές και διαδικασίες. Η δράση τους είναι εποχική λόγω των καιρικών συνθηκών που επικρατούν στην περιοχή, γι' αυτό και την περίοδο των μουσώνων είναι σε ύφεση. Εκ του αποτελέσματος, η δράση τους παρουσιάζεται κυρίως Μάρτιο με Ιούνιο και Οκτώβριο με Δεκέμβριο. Γενικά, δρουν σε ομάδες – Pirate Action Groups PAGs – από 5 έως 40 μέλη, αναλόγως το σκάφος που χρησιμοποιούν. Σε περίπτωση που επιτίθενται με skiff – μικρό γρήγορο σκάφος, είναι 7-10 άτομα, ενώ όταν επιτίθενται με mothership – μεγάλα πλοία, είναι 35-40 άτομα. Όσον αφορά τις ηλικίες τους, έχουν βρεθεί σε ομάδες Σομαλών πειρατών αρκετά άτομα κάτω των 15 ετών.

Σχετικά με τα πειρατικά σκάφη, υπάρχουν ορισμένες υποπεριπτώσεις τις οποίες χρησιμοποιούν οι Σομαλοί για να πλησιάζουν και να εξορμούν στα πλοία-θύματα. Πρώτον, χρησιμοποιούν λέμβους whalers με μεγάλο μέγεθος, 10-12m, όπου με αυτές ρυμουλκούν τα skiffs τα οποία χρησιμοποιούν για την επίθεση. Οι λέμβοι whalers μπορεί να έχουν κόστος 20.000-30.000\$, με στοιχεία του 2011. Δεύτερον, αντί για whalers μπορεί να χρησιμοποιούν dhows, δηλαδή μικρά ξύλινα εμπορικά πλεούμενα 20-100 τόνων, όπου στο κατάστρωμα αυτών μεταφέρονται τα skiffs ή από αυτά ρυμουλκούνται. Σε άλλη περίπτωση, οι πειρατές μπορεί να καταλαμβάνουν εμπορικά ή αλιευτικά σκάφη και να τα χρησιμοποιούν ως motherships, ώστε να προσεγγίζουν τα επόμενα πλοία-θύματα χωρίς να κινούν υποψίες. Στα καταστρώματα αυτών μεταφέρονται τα skiffs ή από αυτά ρυμουλκούνται. Σε οποιαδήποτε περίπτωση, τα skiffs είναι ο πιο ευέλικτος τρόπος προσέγγισης του πλοίου-θύματος και ο γρηγορότερος τρόπος διαφυγής των πειρατών. Τέλος, συχνότερη είναι η χρήση δύο skiffs με τα οποία οι πειρατές πλησιάζουν το πλοίο-θύμα, μέρα αλλά κατά προτίμηση νύχτα, και με σκάλες, σχοινιά ή μέσω της άγκυρας ανεβαίνουν στο πλοίο, με σκοπό να το καταλάβουν. Εάν η επίθεσή τους έχει επιτυχία, οδηγούν το πλοίο στις σομαλικές ακτές, έρχονται σε επαφή με την πλοιοκτήτρια εταιρεία για να ζητήσουν λύτρα κι έτσι ξεκινούν οι διαπραγματεύσεις που μπορεί να κρατήσουν ένα εξάμηνο, μέχρι να πάρουν τα λύτρα, να τα καταμετρήσουν και να απελευθερώσουν πλήρωμα και πλοίο. (Δημητρίου, 2012) Σχετικά με την τακτική τους για το 2012 και το 2013, εξελίσσεται και βελτιώνεται συνεχώς, ιδιαίτερα από τότε που αυξήθηκε η χρήση ένοπλων φρουρών

στα πλοία, οι πειρατές πλησιάζουν με ένα skiff για να εξετάσουν την αντίδραση, εάν δεν υπάρξει κάποια κίνηση τότε προχωρούν στην επίθεση, συνήθως συνοδευόμενοι κι από ακόμη ένα skiff. Η πρακτική αυτή τους βοηθάει να αποφύγουν ανεπιτυχείς επιθέσεις, άσκοπη σπατάλη πυρομαχικών και να μην θέτονται σε κίνδυνο χωρίς σημαντική πιθανότητα επιτυχίας. (Hurlburt et al, 2013)

Το επιχειρησιακό μοντέλο που ακολουθεί η σομαλική πειρατεία, βασίζεται κυρίως στην υποστήριξη από τις υποδομές στην ξηρά, ώστε να διεξάγονται οι διαπραγματεύσεις των ζητούμενων λύτρων. Γενικά, μία πειρατική επιχείρηση περιλαμβάνει οπλισμένες εκτός ξηράς αποστολές με υποστήριξη εντός ξηράς, που παρέχει καταφύγιο για την επιστροφή των πειρατών και πρόσβαση στις αγορές για μεταπώληση των κλεμμένων και αγαθά, υπηρεσίες και ανθρώπινο δυναμικό που απαιτούνται για τις πειρατικές επιθέσεις. Καθώς, η σομαλική πειρατεία είναι μία επιχείρηση πειρατειών με σκοπό τα λύτρα, ακόμη και οι παράκτιες υποστηρικτικές δυνάμεις χρειάζονται έμπιστες πηγές για τροφή, νερό, ενέργεια και ειδικά το khat⁵ για τους φύλακες που προσλαμβάνονται ώστε να φυλούν τα πλοία-ομήρους καθ' όλη τη διάρκεια των διαπραγματευτικών διαδικασιών.

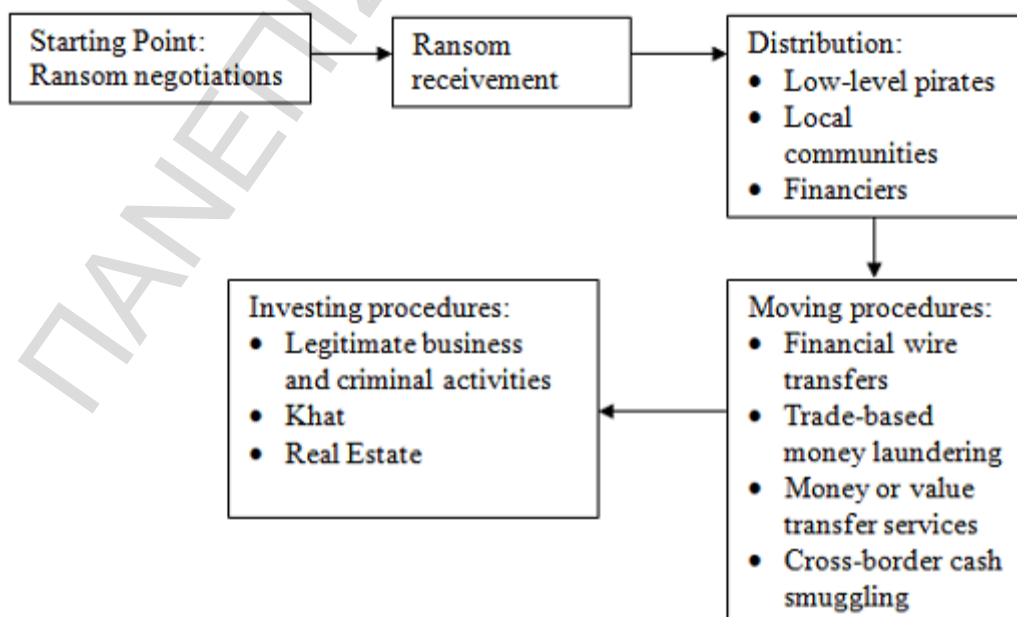
Οι Σομαλοί πειρατές, πρέπει συνεπώς, έμμεσα ή άμεσα να αποκτήσουν πρόσβαση στην ακτή και να λάβουν προστασία από τις εθνικές και διεθνείς αρχές αλλά και τις ανταγωνιστικές εγκληματικές ομάδες. Το γεγονός, ότι τους παραχωρούνται θέσης για αγκυροβόλιο των κλεμμένων πλοίων κατά μήκος των σομαλικών ακτών αντανακλά την ικανότητά τους να κερδίζουν την υποστήριξη κυβερνητικών αξιωματούχων, επιχειρηματιών, φατριών και μελών τους, θρησκευτικών ηγετών και μελών των τοπικών κοινοτήτων. Έτσι, οι πειρατές είτε δίνοντας οικονομικά κίνητρα είτε με σωματικό εξαναγκασμό αποκτούν πρόσβαση στην ακτή για μεγάλα χρονικά διαστήματα. Εν τω μεταξύ, οι προμηθευτές τροφίμων και khat, οι φύλακες και λοιποί, που υποκινούν και νομιμοποιούν τις διαδικασίες γύρω από τα λύτρα, έχουν μεγάλα περιθώρια κέρδους από τους πειρατές για τις υπηρεσίες που παρέχουν. Τέλος, οι πολιτικά ισχυροί τοπικοί παράγοντες λαμβάνουν μεγάλα χρηματικά ποσά μέσα από τη συμμετοχή τους στην πειρατική διαδικασία.

⁵ Επίσης, αναφέρεται ως qat, qaad, gat, jaad, tchat και miraa και πρόκειται για ένα μικρό φυλλώδες φυτό, που λειτουργεί διεγερτικά και κατατάσσεται στις ναρκωτικές ουσίες. Στο Κέρασ της Αφρικής και την Αραβική Χερσόνησο, αλλά ιδιαίτερα στη Σομαλία το μάρμα του θεωρείται έθιμο χιλιάδων ετών ενώ κατά τη διακίνησή του κινεί εκατοντάδες δολάρια ετησίως. (The World Bank et al, 2013)

Για να κατανοήσει κανείς τη σομαλική πειρατεία, απαιτείται να αναγνωρίσει πως η κατανομή εξουσίας μεταξύ των ενδιαφερόμενων έχει ρίζες ιστορικά στις φατρίες, οι οποίες μάλιστα είναι ο βασικός τρόπος οργάνωσης της σομαλικής κοινωνίας. Η πολιτική εξουσία παραδοσιακά βρισκόταν στα χέρια των ηγετών των φατριών ενώ στη σύγχρονη εποχή εσωτερικές και εξωτερικές δυνάμεις έχουν συνομηθίσει αμφισβητώντας το κύρος τους. Επίσημες οντότητες, από αποικιοκράτες ως και διαδοχικές εθνικές κυβερνήσεις και περιφερειακές διοικήσεις, συγκεντρώνουν εξουσία εις βάρος των τοπικών θεσμών, ισχυρών επιχειρηματιών, πειρατών, πολέμαρχων και αντάρτικων ομάδων που ανταγωνίζονται παραδοσιακούς αρχηγούς για την πολιτική εξουσία. Αυτό που διακυβεύεται είναι η κατανομή των πόρων, όπως τα έσοδα από την πειρατεία. Η αναγνώριση της γεωγραφική ετερογένειας και της χρονικής μεταβλητότητας των αλληλεπιδράσεων, καθώς και του κεντρικού ρόλου των φατριών, αποτελεί προϋπόθεση ώστε να εξηγήσει κανείς γιατί τα πλοία-όμηροι αγκυροβολούνται σε δεδομένες θέσεις και κατά δεδομένες χρονικές στιγμές. Επομένως, για την εξάλειψη της πειρατείας, ο σχεδιασμός της πολιτικής εξουσίας είναι αναπόσπαστο κομμάτι. (The World Bank, 2013)

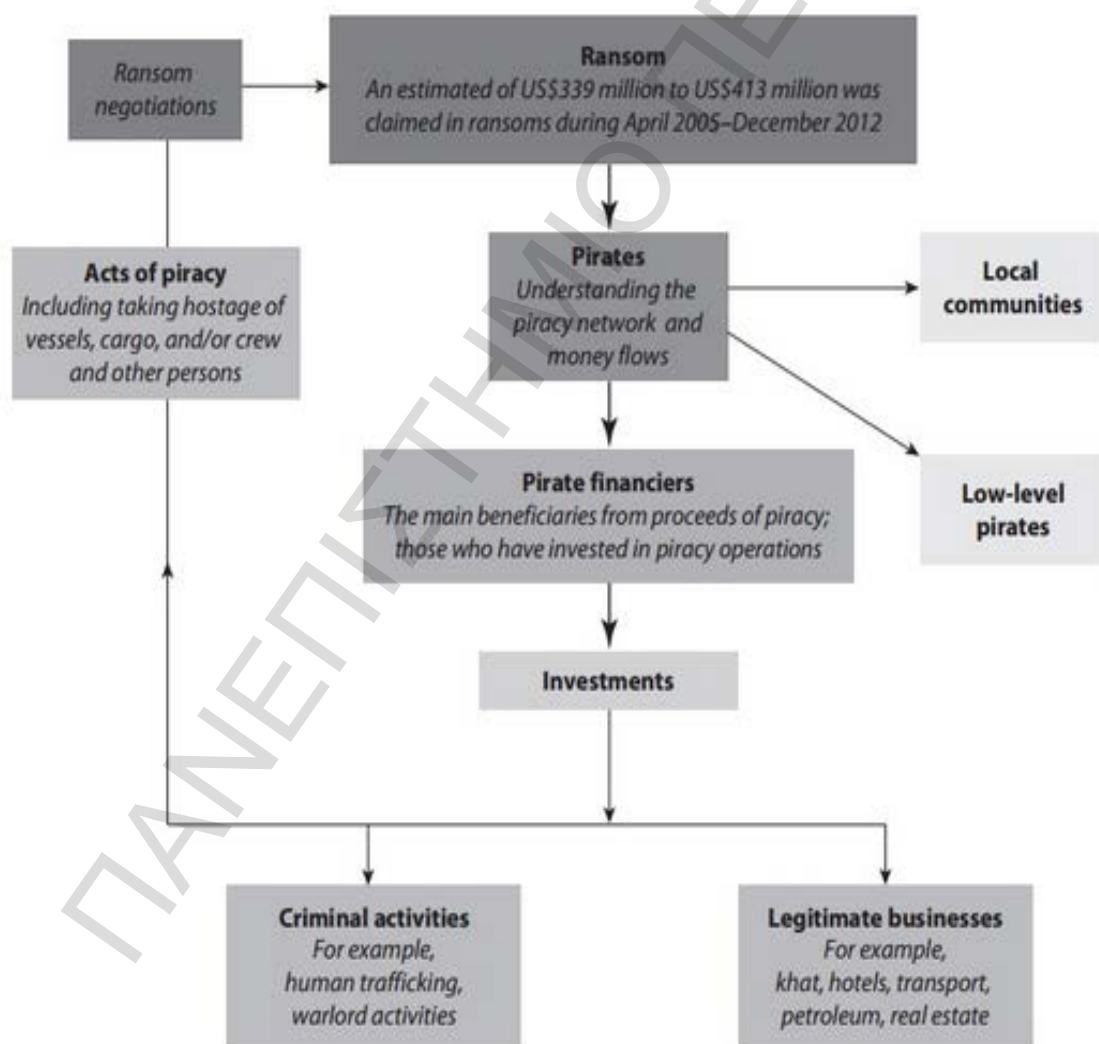
Τέλος, στα παρακάτω διαγράμματα φαίνεται η ροή που ακολουθούν τα χρήματα που υποκινούνται από μία σομαλική πειρατική επίθεση. Στην κορυφή της ιεραρχίας βρίσκονται τα *λύτρα* – *ransom*, από τη στιγμή που λαμβάνονται τροφοδοτούν το σύστημα.

Σχήμα 3.2 Ransom money Flow



Με αυτά χρηματοδοτούνται οι πειρατικές πράξεις και άλλες παράνομες δραστηριότητες, όπως εμπορία ναρκωτικών khat ή σωματεμπορία. Η πληρωμή από τα λύτρα κατανέμεται μεταξύ των ενδιαφερόμενων που εμπλέκονται στην κατάληψη του πλοίου, την τοπική κοινότητα που νωρίτερα παρείχε υποστηρικτικές υπηρεσίες και τους χορηγούν των πειρατών, που έχουν επενδύσει στην εν λόγω πειρατεία. Έτσι σπαταλάται το μεγαλύτερο μέρος της πληρωμής. Τα χρήματα μετά κινούνται στη Σομαλία και την περιφέρεια και επενδύονται σε άλλους τομείς της οικονομίας ή/και εκ νέου στην πειρατική δράση. Έτσι η πειρατεία επανατροφοδοτείται μέσα από την ίδια πειρατική δραστηριότητα.

Σχήμα 3.3 Χρηματοοικονομικές Ροές της πειρατικής διαδικασίας



Πηγή: The World Bank; NATO; Interpol, 2013, σελ. 1-2

3.1.2.2 ΠΕΙΡΑΤΙΚΕΣ ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΣΤΗ Δ. ΑΦΡΙΚΗ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΤΗ ΣΟΜΑΛΙΚΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

Στην περιοχή της Δυτικής Αφρικής, συγκεκριμένα στο Gulf of Guinea, οι επιθέσεις έχουν αυξηθεί την τελευταία 3ετία. Product ή chemical tankers είναι ο συνήθης στόχος με σκοπό την κλοπή του φορτίου για επαναπώληση. Οι επιθέσεις γίνονται είτε στην παράκτια ζώνη είτε στην ανοιχτή θάλασσα, αν και συνηθέστερα εκτελούνται όταν τα πλοία βρίσκονται έξω από το λιμάνι σε σειρά αναμονής ή όταν πραγματοποιούν ship-to-ship operations. Τα πλοία κρατώνται κατά μέσο όρο για 4 ημέρες, επαρκή χρόνο για να γίνει η διαδικασία μεταφοράς των προϊόντων σε άλλο tanker. Οι πειρατές δε συνηθίζουν να παίρνουν ομήρους, αν και μερικές φορές το κάνουν ώσπου να γίνουν οι διαπραγματεύσεις απελευθέρωσης του πλοίου. Τα περιστατικά εντοπίζονται κυρίως στο Δέλτα του Νίγηρα, στα χωρικά ύδατα της Νιγηρίας.

Υπάρχει και μία άλλη μορφή πειρατικής τακτικής στην εν λόγω περιοχή, η ένοπλη επίθεση με σκοπό την κλοπή και όχι την πειρατεία. Τέτοιου είδους επίθεση, στοχεύει στα stores του πλοίου, τα προσωπικά αντικείμενα του προσωπικού και τα μετρητά του χρηματοκιβωτίου, αλλά όχι στο φορτίο. Ωστόσο, αυτές οι επιθέσεις είναι αρκετά βίαιες. Άλλος τύπος επίθεσης είναι οι μικροκλοπές που αποσκοπούν στις προμήθειες ή/και τον εξοπλισμό του πλοίου και τα προσωπικά αντικείμενα, σε αυτή όμως την περίπτωση οι πειρατές λειτουργούν με γρήγορες κινήσεις αποφεύγοντας να γίνουν αντιληπτοί και να συλληφθούν. (Hurlburt et al, 2013)

Σχετικά με τις ομοιότητες και τις διαφορές μεταξύ των δύο τύπων πειρατών, Σομαλών και αυτών της Δ. Αφρικής, η βασική διαφορά είναι ότι οι Σομαλοί στοχεύουν σε τεράστια κέρδη μέσα από την απαγωγή πλοίου και πληρώματος και την απαίτηση λύτρων ενώ οι πειρατές της Δ. Αφρικής κερδίζουν μέσα από την κλοπή και μεταπώληση των φορτίων πετρελαιοειδών, στη μαύρη αγορά. Λίγες είναι οι φορές που οι δεύτεροι προβαίνουν σε απαγωγές. Επιπλέον, οι Σομαλοί πειρατές επιτίθενται σε κάθε τύπο πλοίου, αρκεί να είναι ευάλωτο και να πληρεί τις προϋποθέσεις του κατάλληλου τόπου και χρόνου, εν αντιθέσει με τους πειρατές της Δ. Αφρικής που προτιμούν τα δεξαμενόπλοια πετρελαίου μαζούτ. Ωστόσο και οι δύο πλευρές οπλοφορούν, ενίοτε με μαχαίρια και άλλωτε με βαρύ εξοπλισμό, όπλα και

χειροβομβίδες. Οι πειρατές της Σομαλίας πάντα αιχμαλωτίζουν πλοίο και πλήρωμα για μήνες, μπορεί και πάνω από έτος, αναλόγως με τη διεξαγωγή των διαπραγματεύσεων ενώ στη Δ. Αφρική η ομηρία κρατάει συνήθως λίγες μόνο μέρες, όσο χρειάζεται για να τελειοποιηθεί η πειρατική επιχείρηση, ενώ οι όμηροι απομακρύνονται από το πλοίο και μετακινούνται στην ξηρά. (Hurlburt et al, 2013; Κιούρκτσογλου κ.α., 2013)

3.2 ΑΙΤΙΕΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Οι αιτίες επανεμφάνισης και όξυνσης του φαινομένου ανά τον κόσμο, κατά την πρώτη κυρίως δεκαετία του 21^{ου} αιώνα, αναζητούνται σε μία σειρά παραγόντων μεταξύ των οποίων διακρίνεται η χαμηλή οικονομική ανάπτυξη στις περιοχές εμφάνισης, γεγονός που ωθεί σε αύξηση της εγκληματικότητας. Επιπρόσθετα, η αδυναμία και η ανεπάρκεια της εξουσίας, των κρατικών δομών και περιφερειών, συνδυαστικά με τη διαφθορά των αρχών, που έχει ήδη τονιστεί ανωτέρω, αλλά και των δικαστικών λειτουργιών είναι μερικοί ακόμη λόγοι που η πειρατεία δεν αντιμετωπίζεται δραστικά στις περιοχές εμφάνισης και έντασής της. Ακολούθως, αναφέρονται ποικίλα άλλα αίτια που συμβάλλουν στη διατήρηση και όξυνση του φαινομένου: η διαφορετική αντίληψη των κυβερνήσεων για την έκταση και τις συνέπειές του, οι περιορισμένοι διαθέσιμοι πόροι και τα μέσα που διαθέτουν οι αρχές των εν λόγω κρατών, η έλλειψη διεθνούς και περιφερειακής αποτελεσματικής συνεργασίας που χαρακτηρίζεται από προβλήματα συντονισμού στο χρόνο δράσης τις περισσότερες φορές, η ελλιπής αναφορά περιστατικών και αργοπορία στο χρόνο αντίδρασης στα περιστατικά, καθώς και οι αδυναμίες προσαγωγής των ενόχων και άσκησης ποινικής δίωξης. (Κλαδή-Ευσταθοπούλου κ.α., 2006)

Άλλωτε αναφέρεται πως το να αποδοθεί η πειρατεία στη φτώχεια είναι υπεραπλουστευμένη υπόθεση, ενώ μπορούν να προταθούν ορισμένες παράμετροι που αιτιολογούν την πειρατεία, όπως οι θεσμικές αδυναμίες, η κατάλληλη γεωγραφική θέση, οι εντάσεις και η εσωτερική ανασφάλεια, οι μειωμένες υπηρεσίες των κακοπληρωμένων κυβερνητικών υπαλλήλων, το πολιτικό περιβάλλον και η κοινωνική ανοχή αλλά και η επιδίωξη αμοιβής. (Μπόση, 2012)

Από μία άλλη ματιά μπορούν να κατονομαστούν επτά σημαντικά σημεία που εξηγούν τη δυσκολία δραστηκής αντιμετώπισης της σύγχρονης πειρατείας με αποτέλεσμα να συναινούν στην όξυνση του φαινομένου.

1. Η αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου συνδυαστικά με το μεγάλο αριθμό λιμένων, αποτελούν πρόκληση για τους πειρατές. Σημειώνεται ότι γύρω στο 80% των μεταφορών διεξάγεται διά θαλάσσης. Για παράδειγμα, η οικονομία της Κίνας απαιτεί χιλιάδες πλοία για τη μεταφορά των μεταποιημένων προϊόντων στην Ευρώπη και τη Β. Αμερική.

2. Μεγάλος αριθμός εμπορικών πλοίων και δρομολογίων, μέσα από στενές θαλάσσιες οδούς ή από μη ελεγχόμενες περιοχές. Σημειώνεται δε ότι στα στενά σημεία γίνεται αναγκαστική μείωση ταχύτητας πλεύσης με αποτέλεσμα να είναι τα πλοία ευκολότερη λεία, όπως για παράδειγμα συμβαίνει στα στενά της Μάλακα και της Σγκαπούρης λόγω της γεωγραφικής δομής των περιοχών. Ετησίως, πάνω από 70.000 πλοία περνούν μέσα από τα στενά. Επίσης, σε περίπτωση μειωμένου πληρώματος οι πειρατές δρουν με μεγαλύτερη επιτυχία πάνω στο πλοίο-θύμα. Άρα τα σύγχρονα πλοία προχωρημένης τεχνολογίας που λογικά έχουν μειωμένα πληρώματα είναι πιο ευάλωτα σε πειρατικές επιθέσεις. (Μπόση, 2012)

3. Η οικονομική κρίση της Ν. Α. Ασίας. Η εν λόγω οικονομική κρίση του 1998, πιθανόν έχει συμβάλει στην αύξηση της εγκληματικότητας στην περιοχή. Η Ινδονησία, κατέχοντας μεγάλη ακτογραμμή, υπέφερε από το φαινόμενο της πειρατείας, περισσότερο από άλλες περιοχές. Οι μειώσεις των μισθών με την ταυτόχρονη αύξηση των τιμών των βασικών αγαθών και της ανεργίας, επιφέρει τέτοια φαινόμενα ταραχών και εγκληματικών δράσεων. Στο ίδιο ακριβώς πλαίσιο κινείται και τώρα η κατάσταση, με τη *μεγάλη ύφεση* που έπληξε την παγκόσμια οικονομία κατά το 2008 και βεβαίως αποτελεί έναν ακόμη παράγοντα ώστε οι σύγχρονοι ναυτικοί να περνούν στην πειρατική ζωή. Επομένως, μπορεί κανείς να κατατάξει την πειρατεία στα οικονομικά εγκλήματα των ημερών. (Kraska, 2011)

4. Οι δυσκολίες στη διατήρηση της απόλυτης ασφάλειας στις ανοιχτές θάλασσες, τα υδάτινα ή και τα χερσαία σύνορα. Σε αυτό το σημείο παίζει σημαντικό ρόλο το μεγάλο κόστος που συνεπάγονται τα ανωτέρω. Υπάρχουν χώρες χωρίς οικονομικές δυνατότητες με εκτεταμένες ακτές, που όμως δεν έχουν τη δυνατότητα ελέγχου και

περιπολιών ούτε των χωρικών υδάτων τους εντός ΑΟΖ, πόσο μάλλον της ανοιχτής θαλάσσης.

5. Οι ελλείψεις των λιμένων από άποψη αστυνόμευσης ή μη εξόπλισης των αρχών για να προληφθούν ή να αντιμετωπιστούν πειρατικές επιθέσεις, όπως συμβαίνει σε Νιγηρία, Κέρας της Αφρικής, Μπαγκλαντές και αλλού. Σε αυτόν τον παράγοντα συγκαταλέγεται και η γενικότερη ακυβερνησία σε περιοχές όπως η Σομαλία, παράγοντας ο οποίος μπορεί να ξεπεραστεί με το διορισμό ικανών και έμπιστων κυβερνήσεων, όπως τείνει να συμβεί στο εν λόγω κράτος. Επίσης, στις σημαίες ευκαιρίας δεν υπάρχει κατάλληλη και επαρκής διπλωματική εκπροσώπηση και προστασία των πλοίων.

6. Η διαφθορά των λιμενικών αρχών, όπως έχει ήδη αναφερθεί, συνδυαστικά με τις ελλείψεις και αδυναμίες νομικού πλαισίου ορισμένων χωρών, αποτελούν έναν καθοριστικό παράγοντα ώστε να μην διώκεται και εκδικάζεται επαρκώς το έγκλημα αυτό. Άλλωστε δεν πρέπει να αγνοεί κανείς, το φαινόμενο με την ονομασία *πλοίο φάντασμα* – *phantom ship* ή *ghost ship phenomenon* – που ξεκάθαρα προδίδει τη συνεργασία των αρχών με τους πειρατές. Το φαινόμενο αυτό θα αναλυθεί αργότερα στα πλαίσια ενός case study, που έλαβε χώρα το 1999.

7. Η παγκόσμια διακίνηση μικρών και ελαφρών όπλων που έχουν ισχύ, είναι αποτελεσματικά και καταστροφικά και βοηθούν το έργο των πειρατών, μέσω βέβαια της *μαύρης* (παράνομης) αγοράς. Εν τω μεταξύ, στη μαύρη αγορά η πληθώρα διαθέσιμων όπλων υπερτερεί της νόμιμης αγοράς, ενώ ταυτόχρονα υπάρχει εύκολη πρόσβαση και σε σφαίρες. Η εύκολη πρόσβαση των πειρατών στις αγορές αυτές προδίδει το χαρακτήρα τους και την εμπλοκή τους με το λαθρεμπόριο, ενώ διευκολύνει τα σχέδιά τους ακόμη περισσότερο. (Μπόση, 2012)

Βάσει των στοιχείων αυτών, η σημερινή πειρατεία συνδέεται στενά με τη λαθρεμπορία όπλων αλλά και με τις σπείρες λαθρεμπορίας πετρελαίου, βενζίνης ή και λιπαντικών. Οι δύο πρώτοι τύποι που αναφέρθηκαν συγκαταλέγονται στην παραδοσιακή πειρατεία ενώ ο τρίτος τύπος είναι σχετικά πρόσφατος και ο πλέον αποδοτικός και χρησιμοποιούμενος από τους σύγχρονους πειρατές της θάλασσας.

Όσον αφορά τις *συνέπειες* του σύγχρονου αλλά και διαχρονικού αυτού φαινομένου, είναι πολυάριθμες και με ευρύ φάσμα, ενώ επηρεάζουν πολλούς τομείς της

οικονομικής και κοινωνικής ζωής όσο και πολλούς εμπλεκόμενους. Οι κίνδυνοι που εκπορεύονται από τη σύγχρονη πειρατεία είναι πολύπλοκοι και πολυπρόσωποι.

Σε πρώτο επίπεδο, οι επιθέσεις αποτελούν άμεσο κίνδυνο για τη φυσική υπόσταση, τη ζωή και την ευημερία των ναυτικών, οι οποίοι είναι πολίτες πολλών και διαφορετικών χωρών και κατά τις πειρατικές επιθέσεις κινδυνεύει η σωματική τους ακεραιότητα, εφόσον υπάρχουν περιστατικά δολοφονιών, τραυματισμών, σωματικής βίας ή/και ασθενειών κατά την ομηρία. Όλες αυτές οι επιπτώσεις στον άνθρωπο αναλύονται στο κεφάλαιο για το κόστος, και αποτελούν σημαντικό κομμάτι του ανθρώπινου κόστους, όπως αυτό αναλύεται. Σε δεύτερο επίπεδο, υπάρχει η ευθεία οικονομική επίπτωση από τις απάτες, την κλοπή των φορτίων, τα κλεμμένα αγαθά, τις καθυστερήσεις στα ταξίδια, τα υψηλότερα ασφάλιστρα αλλά και την πιθανότητα να υποβιβαστεί η εμπορική ικανότητα του κράτους στο οποίο συμβαίνουν οι πειρατικές πράξεις. Επομένως, η φήμη για τις πειρατικές επιθέσεις πιθανόν να καταστρέψουν το διεθνές κύρος μίας εμπορικής χώρας και να οδηγήσουν σε μοϊκοτάζ των λιμενικών εγκαταστάσεων. Μάλιστα, η πειρατεία στα ανοιχτά της Σομαλίας έχει διαταράξει σοβαρά το εμπόριο των αγαθών που διέρχονται από την Αραβική Θάλασσα.

Η ανάλυση των εμπορικών ροών δείχνει ότι το μέσο συνολικό κόστος ετησίως είναι 18δις USD, με απόκλιση +/- 6δις, ανά έτος. Ταυτόχρονα, η πειρατεία δεν έχει επηρεάσει αρνητικά μόνο το διεθνές εμπόριο αλλά και την τουριστική ανάπτυξη της περιοχής. Παράκτιες χώρες και νησιωτικές περιοχές της Ανατολικής Αφρικής υποφέρουν από μείωση τουριστικών αφίξεων και τουριστικών εσόδων. Το άμεσο οικονομικό κόστος που προκύπτει από τη θαλάσσια πειρατεία στη Σομαλία αλλά και τη Δυτική Αφρική αναλύεται σε ξεχωριστό κεφάλαιο.

Ακολούθως, σε πολιτικό επίπεδο, η πειρατεία μπορεί να διαδραματίσει κεντρικό ρόλο στην υπονόμευση και την αποδυνάμωση των νόμιμων καθεστώτων μέσα από την ενθάρρυνση της διαφθοράς μεταξύ των εκλεγμένων αξιωματούχων των κυβερνήσεων. Αυτό προβλημάτισε επανειλημμένα την Ινδονησία, όπου πολυάριθμες ναυτιλιακές ενώσεις και ναυτιλιακοί φορείς κατέκριναν τη συνενοχή κυβερνητικών και μελών των δυνάμεων ασφάλειας, που συμμετείχαν στην οργάνωση ή τη διευκόλυνση πειρατικών επιθέσεων.

Μία άλλη διάσταση, πιθανότατα η σημαντικότερη από ανθρωπιστικής πλευράς, είναι οι επιπτώσεις της πειρατείας στην ψυχική υγεία των ατόμων που τη βιώνουν.

Εξαιρώντας, λοιπόν, τον κίνδυνο του θανάτου και της σωματικής βλάβης, πολλοί ναυτικοί που έχουν υποστεί πειρατική επίθεση αποκτούν σημαντικά ψυχικά τραύματα. Εξ' αυτών πολλοί δε μπορούν να ανακάμψουν μετά το πέρας της επίθεσης που υπέστησαν και δεν επιστρέφουν ποτέ στο ναυτικό επάγγελμα. Το ανθρώπινο κόστος της θαλάσσιας πειρατείας δε μπορεί να περάσει απαρατήρητο, όσο μεγάλο κι αν είναι το οικονομικό κόστος που πλήττει τις κυβερνήσεις, τους διεθνείς οργανισμούς, τις ασφαλιστικές εταιρείες και τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Ανάλυση του άμεσου κόστους στον άνθρωπο από τη θαλάσσια πειρατεία, θα γίνει σε ξεχωριστό κεφάλαιο.

Ένα ακόμη κομμάτι σχετικά με τις επιπτώσεις της πειρατείας αφορά το περιβάλλον και την πιθανή πρόκληση οικολογικής καταστροφής. Πολλά από τα πλοία-θύματα είναι πετρελαιοφόρα και ενδέχεται να πληγούν κατά τις πειρατικές επιθέσεις ή να συντριβούν με τα πειρατικά σκάφη. Μία πετρελαιοκηλίδα προκαλεί ανυπέρβλητες καταστροφές, ίσως και μη αναστρέψιμες, στο οικοσύστημα μίας περιοχής. Η πιθανότητα, να συμβεί κάτι τέτοιο, αυξάνεται καθώς οι πειρατές χρησιμοποιούν ολοένα και πιο εξελιγμένα οπλικά συστήματα με δυνατότητα μεγάλων καταστροφών. Το IMB δηλώνει πως είναι θέμα χρόνου να προκληθεί τέτοια περιβαλλοντική καταστροφή από τους πειρατές. (Chalk, 2008)

Ακολούθως, δε μπορεί να μην αναφερθεί το γεγονός ότι η πειρατεία αποτελεί μία από τις αιτίες απώλειας πλοίων.

Πίνακας 3.1 Αιτίες για Απώλειες πλοίων, 2001-2012

	2001 - 2002	2002 - 2003	2003 - 2004	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010	2010 - 2011	2011 - 2012	Grand Total
Collision (involving vessels)	20	21	13	24	25	16	11	13	10	3	6	162
Contact (e.g. harbour wall)	2	1	3	4	4	2	1		1		2	20
Foundered (sunk, submerged)	51	59	72	62	61	68	74	62	58	50	52	669
Fire/explosion	35	22	21	18	18	15	17	14	12	6	11	189
Hull damage (holed, cracks, etc.)	24	12	7	7	5	11	3	8	3	3	5	88
Missing/overdue			1	3	1	1			1			7
Machinery damage/failure	15	13	9	10	7	17	8	7	3	5	6	100
Piracy			1	1		1		1	2			6
Wrecked/stranded (aground)	22	34	28	23	26	39	33	24	18	24	23	294
Miscellaneous	8	7	1	2	2	2	1	2	2		1	28
Grand Total	177	169	156	154	149	172	148	131	110	91	106	1,563

Κάθε περίοδος διαρκεί από 26 Νοεμβρίου ως 25 Νοεμβρίου του επόμενου έτους.

Πηγή: Allianz Global Corporate & Specialty, 2013

Από τα δεδομένα του πίνακα που προηγήθηκε, φαίνεται ότι η πειρατεία αποτέλεσε αιτία να χαθούν 6 πλοία, στο διάστημα των ετών 2001-2012, αν και σίγουρα δεν αποτελεί το συνήθη λόγω απώλειας πλοίων.

Επίσης, ένα ισχυρό οικονομικό αντίκτυπο της πειρατείας, προκύπτει από το γεγονός ότι οι πειρατές συνδέονται στενά με την παραοικονομία των αναπτυσσόμενων χωρών. Εμπλέκονται με μεταφορές και πωλήσεις κλεμμένων αγαθών-φορτίων, την πλαστογράφηση επίσημων εγγράφων και πιστοποιητικών, ενώ τα πλοία-φαντάσματα, δηλαδή πλοία που κλέβουν οριστικά οι πειρατές αλλάζοντάς τους στοιχεία τα επαναφέρουν στην αγορά πιθανότατα για εκ νέου κλοπή φορτίων ή διακίνηση ναρκωτικών και λαθρομεταναστών. Τέλος, οι επιπτώσεις που έχουν ή δύναται να έχουν οι πειρατικές επιθέσεις στο διεθνές εμπόριο συνοψίζονται στην αύξηση των τιμών των εμπορευμάτων, κυρίως αργού πετρελαίου και φυσικού αερίου, την αύξηση των ασφαλιστικών κομίστρων, όπως ήδη αναφέρθηκε, την αύξηση των εξόδων μεταφοράς λόγω επιλογής ασφαλέστερων μακρύτερων διαδρομών και την αύξηση της πίεσης στα λιμάνια λόγω υπερφόρτωσής τους.

Τέλος, για τον Κόλπο του Άντεν, οι συνέπειες της σταδιακής αύξησης της πειρατείας εμπεριέχονται εν μέρει στις γενικές συνέπειες που ήδη αναφέρθηκαν και ενέχουν οικονομικό, πολιτικό και ανθρωπιστικό χαρακτήρα. Συγκεκριμένα, δημιουργούνται τεράστιες απώλειες στις τοπικές οικονομίες, δεδομένου των διαδρομών που αλλάζουν και προτιμώνται διαδρομές από το Ακρωτήριο Good Hope, ενώ ταυτόχρονα αυξάνονται σε απαγορευτικά επίπεδα οι ασφαλιστικές δαπάνες μεταφοράς προϊόντων σε πολύ δημοφιλείς ναυτιλιακούς δρόμους. Επίσης, επηρεάζεται το θαλάσσιο εμπόριο των παράκτιων περιοχών, όπως Κένυα, Τανζανία, Ινδία, Ομάν, Υεμένη κ.α., ενώ πλήττεται και η παραθαλάσσια τουριστική βιομηχανία αυτών των περιοχών. Ιδιαίτερα, οι Σεϋχέλλες που έχουν ανεπτυγμένο τουρισμό κρουαζιέρας, αλλά και αλιεία, πλήττονται εξίσου και στους δύο αυτούς οικονομικούς τομείς. (Δημητρίου, 2012)

4^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ – ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ & ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ

Το παρόν κεφάλαιο, έχει στόχο την παρουσίαση διαφόρων πρακτικών και επιχειρήσεων που έχουν σχεδιαστεί και εκτελούνται με στόχο την καταπολέμηση ή έστω την αντιμετώπιση της θαλάσσιας πειρατείας. Οι προσπάθειες που πραγματοποιούνται σήμερα, έχουν κυρίως τη μορφή της επιβολής νομοθεσιών, ενώ ταυτόχρονα οι πρωτοβουλίες για διώξεις και συλλήψεις παραμένουν αναποτελεσματικές και ανεπαρκείς. Παράλληλα, η χρήση ένοπλων φρουρών επί των πλοίων, με την ταυτόχρονη ανάπτυξη ναυτικών δυνάμεων στις επικίνδυνες περιοχές, προφανώς συνεισφέρουν στη μείωση των αναφερθέντων πειρατικών περιστατικών αλλά δεν παύει να δίνουν προσωρινή και όχι μόνιμη λύση στο εγκληματικό αυτό φαινόμενο, που τάσσεται κατά της παγκόσμιας ναυτιλίας, της κοινωνίας και του ανθρώπου. Τα πλοία, βρίσκονται στη θέση να πρέπει εν μέρει να αυτό-προστατευθούν.

Βέβαια, πριν κατηγορήσει κανείς τις Αρχές ασφαλείας για τους κινδύνους από την επερχόμενη πειρατική επίθεση, θα πρέπει να αναλογιστεί εάν κάθε πλοίο από μόνο του μπορεί να εγγυηθεί της ασφάλειά του, καθώς οι Αρχές, παρ' όλες τις κινητοποιήσεις τους, όπως θα παρουσιαστούν στη συνέχεια, δε μπορούν να αποκτήσουν τον επαρκή έλεγχο όλης της θαλάσσιας έκτασης. Έτσι το ζήτημα της πρόληψης αλλά και αντιμετώπισης του φαινομένου καλύπτεται από διάφορες πλευρές τοπικά, περιφερειακά, διεθνώς και κατά περίπτωση επάνω στο ίδιο το πλοίο. Τα μέτρα πρόληψης και αποτροπής μίας πειρατικής επίθεσης κατηγοριοποιούνται ως εξής:

- Μέσα αποτροπής εντός πλοίου – On board deterrents
- Ανάπτυξη ναυτικών δυνάμεων – Naval deployment
- Περιφερειακές περιπολίες κατά πειρατών – Regional anti-piracy patrols
- Ίδρυση σομαλικής ακτοφυλακής – Establishing a Somali coast guard

Στην πρώτη κατηγορία, συγκαταλέγονται οι πυροσβεστικοί κρουνοί, οι περιπολίες στο κατάστρωμα, τα carpet tacks, δηλαδή εμπόδια στο σκάφος, όπως ηλεκτροφόρα καλώδια, σύρματα με ξυράφια, συστήματα ήχου με ισχυρούς/οδυνηρούς για την ακοή ήχους, εκτόξευση νερού με μάνικες μεγάλης πίεσης, ρήψη χειροβομβίδων, μανούβρες καπετάνιου, οπλισμένοι ή άοπλοι φρουροί. Οι πλοιοκτήτες, οι managers και οι ναυλωτές έχουν ποικίλους τρόπους να μειώσουν το ρίσκο επάνω στο καράβι. Για την

αντιμετώπιση των πειρατικών επιθέσεων στην Ανατολική Αφρική επί του πλοίου εκδίδονται οι *BMP – Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy*, που περιλαμβάνουν όλες τις προτεινόμενες πρακτικές δυνατές να αποτρέψουν τις πειρατικές επιθέσεις ή να βοηθήσουν στην αντιμετώπισή τους. Η τελευταία έκδοση των BMP είναι η υπ' αριθμόν 4 που κυκλοφόρησε τον Αύγουστο του 2011 και ισχύει έως σήμερα, η λεγόμενη BMP4. Αντίστοιχα, για την πειρατεία στη Δυτική Αφρική, εκδόθηκαν για πρώτη φορά την 20^η Μαρτίου 2013, συμπληρωματικές οδηγίες *Best Management Practices – West Africa, Interim Guidelines*. Αυτές οι κατευθυντήριες γραμμές βασίζονται στις αρχικές BMP για την προστασία από τη σομαλική πειρατεία ενώ συνίσταται στους πλοιοκτήτες, τους διαχειριστές και τους καπετάνιους να διαβάζονται συνδυαστικά. Αναλύονται εκτενέστερα σε παρακάτω υποκεφάλαιο.

Στη δεύτερη κατηγορία ανήκουν οι ναυτικές δυνάμεις, στις οποίες γενικά συμπεριλαμβάνονται οι: EU NAVFOR της ΕΕ (2008), δυνάμεις πολεμικού ναυτικού της Ρωσίας, της Γαλλίας, της Βρετανία, της Ινδίας, της Κίνας και των Η.Π.Α., η σύμπραξη Combined Task Force 150 και η Αμερικάνικη δύναμη CTF-151 (2009), αλλά θα αναλυθούν αργότερα. Πάντως, παρότι δεν υπάρχουν επίσημα στατιστικά δεδομένα για τα αποτελέσματα αυτής της πολυεθνικής στρατιωτικής παρουσίας, είναι κοινώς αποδεκτό ότι η στρατιωτική αυτή παρουσία δημιουργεί προσκόμματα και δυσκολίες στους πειρατές, ενώ με όσα στοιχεία γίνονται γνωστά η παρουσία φαίνεται αποτελεσματική. Συγκεκριμένα, η παρουσία των Ναυτικών/Στρατιωτικών Δυνάμεων στον Κόλπο του Άντεν έχει προκαλέσει αξιοσημείωτη μείωση στα πειρατικά περιστατικά της περιοχής. Μάλιστα, η σομαλική πειρατεία μετατοπίστηκε προς Αραβική θάλασσα και πέρα.

Στην τρίτη κατηγορία ανήκουν οι συνεργασίες κρατών για κοινές περιπολίες στις περιοχές πειρατικών δράσεων, π.χ. στις ακτές της Σομαλίας και τον Κόλπο του Άντεν, όπως συμβαίνει με τα κράτη Ινδονησία, Μαλαισία, Σιγκαπούρη και Ταϊλάνδη, της Ν. Α. Ασίας στα στενά της Μάλακα. Η Ελλάδα συμμετέχει στη δύναμη που περιπολεί τα νερά της Σομαλίας με 2 φρεγάτες.

Στην τέταρτη κατηγορία υποστηρίζεται ότι πρέπει να δημιουργηθεί πολυεθνική δύναμη υπό την αιγίδα του ΟΗΕ που θα βοηθά στην καταπολέμηση της σομαλικής πειρατείας. Κι αυτό για να μην χρησιμοποιούνται οι ναυτικές πολεμικές δυνάμεις κάθε

χώρας για αστυνομική δύναμη στις ακτές της Σομαλίας. Οι ένοπλες δυνάμεις της Σομαλίας δεν είναι αξιόπιστες για να χρησιμοποιηθούν για τον σκοπό αυτό.

Σε γενικές γραμμές εκτός από τα ανωτέρω ομαδοποιημένα μέτρα των τεσσάρων κατηγοριών, προτείνονται τα εξής:

- Βελτίωση του τεχνικού εξοπλισμού του πλοίου.
- Εκπαίδευση ναυτικών πληρώματος σε τεχνικές πρόληψης και καταστολής.
- Χρήση νερού με υψηλή πίεση.
- Ηλεκτροφόρα πλέγματα.
- Τηλεοράσεις κλειστού κυκλώματος.
- Συστήματα συναγερμών.
- Ειδικός φωτισμός ή/και ψεύτικα εφέ, όπως ομοιώματα ναυτικών/φρουρών στο κατάστρωμα.

Βέβαια, είναι γεγονός ότι σκάφη που λαμβάνουν τα μέτρα τους, είτε με ένοπλους φρουρούς είτε και με κάθε άλλη προετοιμασία για πειρατική επίθεση δεν είναι τόσο ευάλωτα σε επιθέσεις, συγκριτικά με άλλα, τα λεγόμενα “low and slow”, που δεν έχουν επαρκή ικανότητα για ελάττωση του κινδύνου ή γενική ευαισθητοποίηση. (Aon Risk Solutions, 2011)

4.1 BEST MANAGEMENT PRACTICES – BMP

Οι BMP εκδόθηκαν για πρώτη φορά το Φεβρουάριο του 2009, με την υποστήριξη από όλους τους χώρους της ναυτιλίας και των ασφαλίσεων, ενώ παρήχθησαν και κυκλοφόρησαν για την αντιμετώπιση της πειρατείας στον Κόλπο του Άντεν και τα ανοικτά του Ινδικού Ωκεανού ακτών της Σομαλίας. Υποστηρίζονται από την Ε.Ε. και τις ακόλουθες οργανώσεις του κλάδου: BIMCO, Cruise Lines International Association, International Chamber of Shipping (ICS), International Group of P&I Clubs, IMB, International Maritime Employers’ Committee Ltd (IMEC), INTERCARGO, Inter Manager, INTERTANKO, International Shipping Federation (ISF), ITF (International Transport Workers Federation), International Parcel Tankers Association, Joint Hull Committee (JHC), Joint War Committee (JWC), Oil Companies International Marine Forum (OCIMF), Society of International Gas Tanker and Terminal Operators (SIGTTO), The Mission to Seafarers, World Shipping Council

(WSC), Combined Maritime Forces (CMF), EU NAVFOR (The European Union Naval Force), INTERPOL, The Maritime Liaison Office (MARLO), Maritime Security Centre – Horn of Africa (MSCHOA), NATO Shipping Centre (NSC), Operation Ocean Shield και UKMTO. Οι οργανώσεις που παίρνουν μέρος στην προετοιμασία της αποτελούν τη συντριπτική πλειοψηφία των πλοιοκτητών και των φορέων εκμετάλλευσης που διέρχονται από την περιοχή.

Οι ανανεωμένες BMP που εκδόθηκαν το 2011 με την ονομασία *BMP4 – Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy* επικροτούνται από την Ε.Ε, που τονίζει στα μέλη της την εγκύκλιο C4/2011 με θέμα «Υπεράσπιση κατά της πειρατείας». Όλα τα κράτη-μέλη με πλοία που προτίθενται να διαπλεύσουν ύδατα στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας πρέπει να μελετούν τις BMP4 και να δρουν βάσει των προτάσεών της. Η έκδοση αυτή περιλαμβάνει λεπτομέρειες για μέτρα αυτοπροστασίας και ζητά feedback από τους καπετάνιους για την αποτελεσματικότητα των αντιπειρατικών μέτρων που έχουν ληφθεί επάνω στο καράβι, ώστε να βρεθούν τα περιθώρια βελτίωσης και μέσα από την εμπειρία να υπάρχουν πιθανές προσθήκες και διορθώσεις ενώ παροτρύνει τα πλοία και τις εταιρείες τους να αναφέρουν τα περιστατικά στις αρμόδιες αρχές. Η παραμονή σε επαγρύπνηση και οι αναφορές στο UKMTO και το MSCHOA είναι βασικές, αλλά είναι μόνο ένα μέρος από τις ενέργειες που πρέπει να κάνουν οι προνοητικοί πλοιοκτήτες. Είναι, εμφανώς, απαραίτητο να δίνεται στα πληρώματα επαρκής εκπαίδευση και τακτική εξάσκηση, ώστε να είναι ικανά να ανταποκριθούν επαρκώς όταν δεχθούν επίθεση ή όταν υπάρξει η πειρατική απειλή.

Ο σκοπός των BMP4 είναι να βοηθήσει τα πλοία στην αποφυγή, την αποτροπή ή/και την καθυστέρηση μίας πειρατικής επίθεσης στην HRA. Οι τρεις βασικές απαιτήσεις είναι οι εξής:

❖ Register at MSCHOA (Maritime Security Centre – Horn of Africa)

Το πλοίο πρέπει να έχει συμπληρώσει φόρμα “Vessel Movement Registration Form” και να έχει υποβληθεί στην MSCHOA πριν μπει στην Υψηλής Επικινδυνότητας Περιοχή. Αυτό μπορεί να γίνει και online, με φαξ ή email. Πρέπει να αναφέρονται οι μετακινήσεις όλων των πλοίων στην περιοχή, ακόμη και εάν μετακινούνται ως μέρη National Convoy, είτε υπάρχει φρουρά επί του πλοίου είτε δεν περνά από τον Κόλπο του Άντεν.

❖ Report to UKMTO (UK Maritime Trade Operations)

Μπαίνοντας στην περιοχή UKMTO Voluntary Reporting Area, το πλοίο πρέπει να βεβαιωθεί ότι έχει σταλεί η “Vessel Position Reporting Form - Initial Report”, δηλαδή η αρχική αναφορά. Τα πλοία προτείνεται να αναφέρουν καθημερινά στις 08:00 GMT για όσο θα βρίσκονται στην περιοχή υψηλής επικινδυνότητας με Daily Reports. Τότε χρησιμοποιείται η φόρμα “Vessel Position Reporting Form - Daily Position Report”. Η UKMTO ενεργεί ως το κύριο σημείο επαφής για τα εμπορικά πλοία και σε συνεργασία με τις στρατιωτικές δυνάμεις της περιοχής και είναι το πρωταρχικό σημείο επαφής κατά τη διάρκεια πειρατικής επίθεσης. Για το λόγο αυτό θα πρέπει να είναι γνωστό ότι το πλοίο διέρχεται από την περιοχή υψηλού κινδύνου. Τέλος, χρειάζεται και μία αναφορά εξόδου από την περιοχή κατά την απομάκρυνση ή την άφιξη σε λιμάνι, δηλαδή Final Report.

❖ Implement SPMs (Ship Protection Measures)

Τα μέτρα προστασίας επί του πλοίου επεξηγούνται στις BMPs και θεωρούνται τα βασικότερα και αποτελεσματικότερα. Οι πλοιοκτήτες μπορούν να τα τροποποιήσουν και να διαθέσουν επιπλέον εξοπλισμό ή/και ανθρώπινες δυνάμεις ως μέσο για μείωση του κινδύνου από πειρατική επίθεση. Όταν οι πειρατές δεν καταφέρουν να επιβιβαστούν στο πλοία, εννοείται πως δε μπορούν να το καταλάβουν. Μερικά από τα συνήθη μέτρα που λαμβάνονται από τα πλοία είναι ορισμένα φυσικά εμπόδια όπως, razor wire τύπου concertina, ηλεκτροφόρα καλώδια, μάνικες νερού, ατμός κ.α.

Περιλαμβάνει τα εξής τμήματα: Risk Assessment, Διαδικασίες υποβολής αναφορών, Company Planning, Master’s Planning, Μέτρα προστασίας και Αναφορά πειρατικών περιστατικών. (BIMCO et al, 2013)

Βέβαια, τα περισσότερα μέρη του RA περιλαμβάνονται στις BMP4, εφόσον παρέχει μία συνολική λίστα ενεργειών, που πρέπει να ακολουθούνται ως μέτρα για την πειρατεία. Ωστόσο, η καθοδήγηση που δίνουν οι BMP4 πρέπει να μετατρέπεται σε συγκεκριμένες πράξεις και μέτρα αυτοπροστασίας σε κάθε πλοίο και κάθε ταξίδι. Κι έτσι, στις περιπτώσεις που τα προτεινόμενα μέτρα δεν μπορούν να τεθούν σε εφαρμογή, όπως για παράδειγμα εάν το πλοίο βρίσκεται σε αγκυροβόλιο στον Κόλπο της Γουινέας και προφανώς δεν μπορεί να αντιδράσει με ελιγμούς, το RA πρέπει να έχει προηγουμένως ανταποκριθεί στις επικρατούσες ιδιαίτερες συνθήκες και όχι να έχει ανακυκλώσει του εν λόγω πλοίου και για το συγκεκριμένο ταξίδι και όχι απλώς να έχει

ανακυκλώσει τις προτάσεις που αφορούν ένα άλλο πλοίο, σε μία ενδεχομένως άλλη γεωγραφική περιοχή και για αντιμετώπιση άλλης μορφής πειρατικής επίθεσης. (BIMCO et al, 2012)

Όλη η εμπειρία και τα δεδομένα που συλλέγονται από τις Ναυτικές/Στρατιωτικές Δυνάμεις, δείχνουν πως η εφαρμογή των προτεινόμενων μέτρων από τις BMP μειώνουν κατά πολύ την πιθανότητα να πέσει ένα πλοίο θύμα πειρατικής επίθεσης. Ωστόσο, δεν είναι δυνατό κάθε αντιπειρατικό μέτρο να είναι εφαρμόσιμο σε όλους τους τύπους σκαφών. Ο διαχειριστής του πλοίου πρέπει να εξασφαλίσει ότι τα μέτρα που προτείνονται από τις BMPs έχουν εξασφαλιστεί πριν την είσοδο σε HRA. Οι BMP4 αποτελούν αναβάθμιση της 3^{ης} έκδοσης, που είχαν δημοσιευτεί τον Ιούνιο του 2010, ενώ με τις συνεχείς εξελίξεις στον χώρο της ναυτιλίας πιθανότατα να φανεί αναγκαία η συγγραφή πέμπτης έκδοσης, που θα συμπεριλαμβάνει επιπλέον παραμέτρους.

4.1.1 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ RISK ASSESSMENT

Όταν ένα πλοίο πρόκειται να διασχίσει την επικίνδυνη περιοχή, οι διαχειριστές και οι καπετάνιοι πρέπει πρωτίστως να πραγματοποιήσουν ένα διεξοδικό Risk Assessment – RA, για την εκτίμηση της πιθανότητας και των συνεπειών από πειρατικές επιθέσεις, βάσει όλων των πρόσφατων διαθέσιμων στοιχείων από MSCHOA, NATO Shipping Centre, UKMTO και MARLO. Το αποτέλεσμα αυτής της εκτίμησης προσδιορίζει μέτρα πρόληψης, μετριασμού και ανάκαμψης, τα οποία θα συνδυάζουν θεσμικές ρυθμίσεις με συμπληρωματικά μέτρα για την αντιμετώπιση της πειρατείας, πάντα με γνώμονα την ασφάλεια του πληρώματος, τη συνεκτίμηση του ύψους των εξάλων, της ταχύτητας και την επικρατούσα κατάσταση της θάλασσας. (BIMCO et al, 2013)

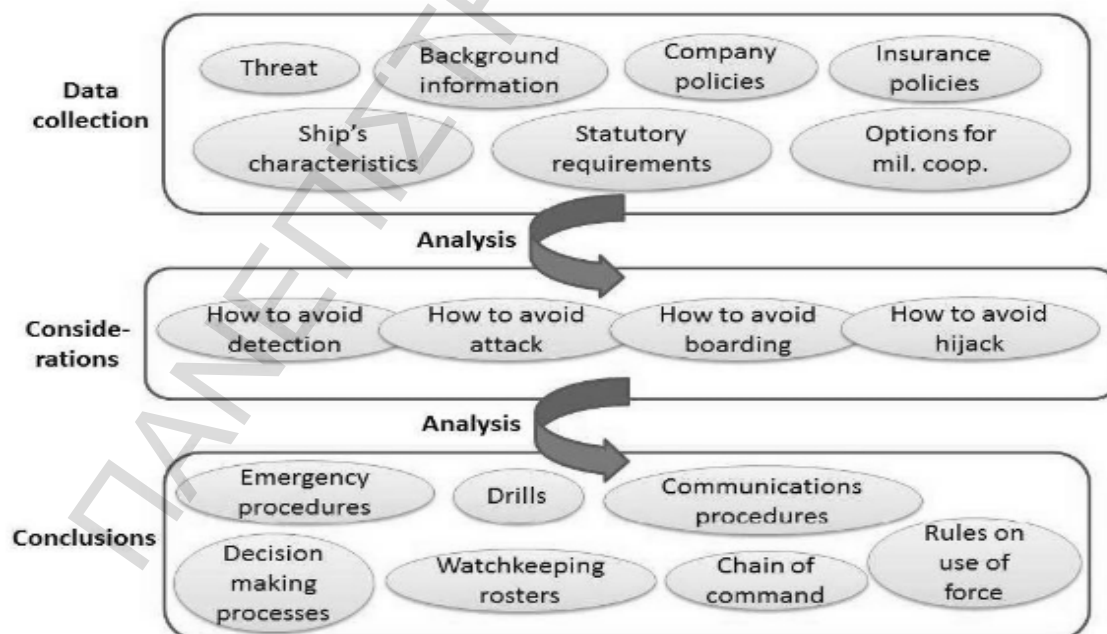
Οι BMP4 αναφέρονται στο Risk Assessment – RA στο Τμήμα 3 και τονίζουν τη σημαντικότητά του. Σε αντίθεση με το Ship Security Assessment – SSA που περιγράφεται στον ISPS Code, το RA θα πρέπει να συμπεριλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα δεδομένα:

- ο το είδος της απειλής (ποιοι είναι οι πειρατές, τι θέλουν να επιτύχουν, ποιος είναι ο τρόπος με τον οποίο επιτίθενται, πως επιβιβάζονται, τι όπλα χρησιμοποιούν κτλ.)

- ο παρασκηνιακοί παράγοντες που διαμορφώνουν την κατάσταση (ορατότητα, κατάσταση της θάλασσας, σχέδια κυκλοφορίας π.χ. άλλα εμπορικά πλοία, αλιείς και σωματέμποροι)
- ο δυνατότητα συνεργασίας με το στρατό (συνοδεία, απασχόληση στρατιωτικών αποσπασμάτων για την προστασία του πλοίου, εγγραφή στις αρχές κλπ.)
- ο χαρακτηριστικά του σκάφους / τρωτά σημεία / εγγενείς δυνατότητες ώστε να αντιμετωπιστεί η απειλή (ύψος εξάλων, ταχύτητα, γενική διάταξη κ.α.)
- ο διαδικασίες επί του πλοίου (ασκήσεις, φύλλα υπηρεσίας, ιεραρχία, διαδικασία λήψης αποφάσεων κτλ.).

Επιπρόσθετα, στις BMP4 αναφέρεται ότι το RA πρέπει να λαμβάνει υπόψη όλες τις κανονιστικές απαιτήσεις, ιδιαίτερα αυτές του κράτους-σημαίας ή/και του παράκτιου κράτους, καθώς και άλλες απαιτήσεις που υπαγορεύονται μέσα από τις εταιρικές πολιτικές και αυτές των ασφαλιστών. Και δεδομένου ότι η κάθε περίπτωση είναι ξεχωριστή, το RA πρέπει να αντανakλά τα επικρατέστερα χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου ταξιδιού και πλοίου και όχι απλώς να ανακυκλώνει τις συμβουλές που μπορεί να αναφέρονται σε άλλη γεωγραφική περιοχή και άλλες πειρατικές τακτικές.

Σχήμα 4.1 Διαγραμματική απεικόνιση διαδικασίας διεξαγωγής Risk Assessment



Πηγή: BIMCO et al, 2012, σελ.3

Επεξηγηματικά, η διαδικασία αρχίζει με τη συλλογή δεδομένων, όσον αφορά την ενδεχόμενη απειλή, το background της περιοχής και του φαινομένου, την εταιρική πολιτική, την ασφαλιστική πολιτική, τα χαρακτηριστικά του πλοίου, τις κανονιστικές απαιτήσεις και τις πιθανές επιλογές για συνεργασία με στρατιωτικές δυνάμεις. Αμέσως μετά, ύστερα από την ανάλυση των δεδομένων που συλλέχθηκαν, λαμβάνονται υπόψη όλοι οι στόχοι που υπάρχουν, δηλαδή ο στόχος για αποφυγή ανίχνευσης, επίθεσης, επιβίβασης και επιτυχημένης εισβολής. Τέλος, με την ανάλυση όλων αυτών των στοιχείων, διεξάγονται τα συμπεράσματα που προφανώς αφορούν προτεινόμενες λύσεις όπως: διαδικασίες άμεσης ανάγκης, γυμνάσια, διαδικασίες επικοινωνίας και λήψης αποφάσεων, βάρδιες φύλαξης, ιεραρχία και κανόνες που αφορούν την άσκηση βίας. Έτσι, κάθε RA είναι μοναδικό και ανταποκρίνεται στις εκάστοτε συνθήκες. (BIMCO et al, 2012)

4.1.2 Η ΧΡΗΣΗ ΕΝΟΠΛΩΝ ΦΡΟΥΡΩΝ & Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Κατά τη δεύτερη 10ετία του 21^{ου} αιώνα, χρησιμοποιούνται όλο και περισσότερο άοπλοι και οπλισμένοι φρουροί επί του πλοίου, με σκοπό να αποτρέπεται η προσέγγιση των πειρατών, αν και ως το 2011 δεν είχαν ακόμη χρησιμοποιηθεί ένοπλοι, τουλάχιστον όχι επίσημα. Η πρακτική των άοπλων φρουρών πέτυχε όσον αφορά την εκπαίδευση των πληρωμάτων και την επισήμανση των δυνητικών και πραγματικών κινδύνων, ενώ αυτή των οπλισμένων πέτυχε όσο εντεινόταν η ανάγκη για χρήση όπλων με στόχο την απομάκρυνση των πειρατικών skiffs. (Aon Risk Solutions, 2011)

Η χρήση ή όχι Ένοπλων Φρουρών – Private Maritime Security Contractors – στα εμπορικά πλοία είναι θέμα προσωπικής επιλογής των διαχειριστών, να αποφασίσουν εάν θα ακολουθήσουν το δικό τους Risk Assessment, αλλά και την έγκριση του αντίστοιχου κράτους-σημαίας. Εάν χρησιμοποιηθούν τέτοιοι, πρέπει να θεωρούνται επιπλέον επίπεδο προστασίας και όχι υποκατάστατο άλλων προτεινόμενων μέτρων των BMP. Επιπλέον, όταν το πλοίο έχει επάνω φρουρούς, το γεγονός πρέπει να συμπεριλαμβάνεται στις αναφορές προς UKMTO και MSCHOA. Ο IMO έχει εκδώσει οδηγό σε Circular για τους διαχειριστές, τους καπετάνιους και τα κράτη-σημαίας, σχετικά με την παρουσία των ένοπλων φρουρών κατά την πλεύση σε HRA. Οι

εγκύκλιοι παρέχουν ενδιάμεσες κατευθυντήριες γραμμές και συστάσεις που πρέπει να ληφθούν υπόψη όταν εξετάζεται η χρήση Private Armed Security Personnel – PCASP εάν και εφόσον το κράτος-σημαία εγκρίνει αυτό ως νόμιμη πράξη και έπειτα από ένα πλήρες RA, απαραίτητη. Όπως αναφέρεται στα Circulars, ο σκοπός δεν είναι να εγκριθούν ή να θεσμοθετηθούν οι ένοπλοι φρουροί, γι' αυτό και κάθε κράτος-σημαία, ξεχωριστά, μπορεί να αποφασίσει εάν θα δεχθεί ή όχι τη χρήση τους σε πλοία που φέρουν τη σημαία τους. Εάν κάποιο κράτος-σημαία αποφασίσει να χορηγήσει άδεια για αυτή την πρακτική, είναι σε θέση να καθορίσει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες θα χορηγηθεί η άδεια. Τονίζεται ότι η χρήση τους δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να θεωρείται αντικατάσταση άλλων μέτρων προτεινόμενων από τις BMP.

Έγγραφα, όπως το ICoC (Swiss Government-UK-USA, 2010), το Montreaux Document (ICRC-Swiss Government, 2009) και το MSC Circular 1404 (IMO,2012), προτείνουν πρωτόκολλο για τις ομάδες ιδιωτικής φρουράς, αλλά δεν έχουν νομική υπόσταση και δεν προτείνουν ενιαία εκπαίδευση ή πιστοποίηση για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης με τις κατευθυντήριες γραμμές. Επί του παρόντος, κανονισμοί, με σκοπό την εξασφάλιση της ποιότητας στον τομέα της ιδιωτικής ασφάλειας, είναι αδύναμοι, καθιστώντας δύσκολο για τους πλοιοκτήτες να διακρίνουν τις αξιόπιστες εταιρείες παροχής ιδιωτικής ασφάλειας. Δεν υπάρχει η απαιτούμενη αναφορά των περιστατικών, αν και προτείνεται από όλα τα κατευθυντήρια έγγραφα. Επίσης οι πολιτικές των κρατών-σημαίας σχετικά με τη χρήση ένοπλων φρουρών ποικίλουν σε μεγάλο βαθμό, ενώ πολλές δεν έχουν καν αναφερθεί. Τέλος, οι ναυτικές δυνάμεις, το IMB, η Interpol και η UKMTO έχουν ουδέτερη ή όχι θετική στάση απέναντι στη χρήση ένοπλων φρουρών. Ο IMO θεωρεί τη χρήση τους ως απόφαση που καθορίζεται από το κράτος-σημαία. Υπάρχουν διαφορετικές θέσεις μεταξύ Ναυτιλιακών Εταιρειών, κρατών-σημαίας και περιφερειακών κρατών, σχετικά με τη χρήση τους, γεγονός που δείχνει ότι η βιομηχανία ένοπλης ασφάλειας είναι ακόμη σε αρχικά στάδια, ενώ παράλληλα οι Διεθνείς Οργανισμοί εξακολουθούν να αναπτύσσουν ακόμη γνώμες επί του θέματος. (One Earth Future Foundation, 2012)

Παραδείγματος χάριν, η ελληνική σημαία έχει, σχετικά πρόσφατα, ψηφίσει το Νόμο 4058, στις 22 Μαρτίου του 2012, βάσει του οποίου αποδέχεται την παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ιδιωτικούς ένοπλους φρουρούς, σε εμπορικά πλοία που φέρουν την ελληνική σημαία. Σύμφωνα με το νόμο αυτό, οι ένοπλοι

φρουροί που παρέχουν υπηρεσίες επί του πλοίου θα πρέπει να παραμένουν υπό τις διαταγές του καπετάνιου ή/και του νόμιμου αναπληρωτή του. Επίσης, η χρήση όπλων, στα πλαίσια την υπηρεσίας ασφάλειας επί του πλοίου, θα πρέπει να επιτρέπεται εντός ορίων HRA για την άμεση αντιμετώπιση ενδεχόμενου κίνδυνου. Ακολουθώντας, όλα τα όπλα και τα πυρομαχικά των ιδιωτικών ένοπλων φρουρών θα πρέπει να φυλάσσονται επί του πλοίου, σε σημεία προσβάσιμα από τον πλοίαρχο ή/και τον νόμιμο αναπληρωτή του και τον αρχηγό της ομάδας ιδιωτικής φρουράς ή/και τον αναπληρωτή αυτού, ο οποίος πρέπει να έχει εξ' αρχής επισήμως οριστεί. Για τη χρήση ένοπλων φρουρών επί του πλοίου, υπάρχουν οι εξής προϋποθέσεις: πρέπει να υποβάλλεται ένας φάκελος για την έκδοση άδειας, που θα περιλαμβάνει την αίτηση του πλοιοκτήτη ή διαχειριστή, μαζί με τα στοιχεία του πλοίου και την ανάλυση του εκτιμώμενου ρίσκου που λαμβάνεται στο εν λόγω ταξίδι, η κατηγορία και τα χαρακτηριστικά του πλοίου, οι BMPs όπως προτείνονται από τον IMO και οι απόψεις του καπετάνιου του πλοίου. Οι όροι και οι προϋποθέσεις που αφορούν την ιδιωτική φρουρά θα πρέπει να πιστοποιούνται από την PMSC και θα πρέπει να διασφαλιστεί, στα πλαίσια κάποιας σύμβασης με τον πλοιοκτήτη ή διαχειριστή. Η άδεια χορηγείται στην ελληνική και την αγγλική γλώσσα για το συγκεκριμένο πλοίο εντός 15 ημερών από την υποβολή του εν λόγω φακέλου, ενώ η αυθεντική πρωτότυπη άδεια πρέπει να φυλαχθεί επί του πλοίου. Η ένοπλη προστασία των πλοίων για την αντιμετώπιση της πειρατείας, φαίνεται ότι παγιώνεται. Ήδη ως το α' τρίμηνο του 2013, 142 ελληνικά πλοία είχαν προμηθευτεί τη σχετική άδεια προστασίας από ένοπλους φρουρούς, για την πλεύση από HRAs.

Μετά την ψήφιση του Νόμου 4058/2012, εγκρίθηκε Κοινή Υπουργική Απόφαση αριθ. 641.36-2/12, στις 24 Απριλίου του 2012, καλύπτοντας τις λεπτομέρειες και παρέχοντας καθοδήγηση για την εφαρμογή της εθνικής νομοθεσίας.

Από την άλλη πλευρά, σε περίπτωση που ένα πλοίο λειτουργεί υπό ξένη σημαία, έχει από τη μεριά του ορισμένες υποχρεώσεις όσον αφορά τη διέλευσή του από ελληνικά χωρικά ύδατα. Πρέπει εντός 24 ωρών, πριν την εισχώρηση σε αυτά, να ενημερώσει γραπτώς το Κέντρο Επιχειρήσεων της Ελληνικής Ακτοφυλακής για την παρουσία των ένοπλων φρουρών ή/και την κατοχή όπλων και πυρομαχικών, όταν σχετίζονται με ιδιωτική φρουρά ασφαλείας επί του πλοίου και να συμμορφωθεί με τις οδηγίες που δίνονται. Η υποχρέωση κοινοποίησης αφορά στον αριθμό των φρουρών,

τον τύπο και την ποσότητα των όπλων και πυρομαχικών, τις εγκαταστάσεις φύλαξης αυτών στο πλοίο, το λιμάνι άφιξης και τη σχετική άδεια από το κράτος-σημαία. Οποιαδήποτε χρήση όπλων ή/και πυρομαχικών, συμπεριλαμβανομένης της συντήρησης αυτών, όταν μεταφέρονται από πλοία με ξένη σημαία, απαγορεύεται εντός ελληνικής επικράτειας. (BIMCO, 2012; Μπαμπίλη, 2013)

Οι εταιρείες *Private Maritime Security Companies - PMSCs*, με τη σειρά τους, αναπτύσσουν διαδικασίες και πιστοποιήσεις, ενώ παράλληλα φροντίζουν να συμμορφώνονται με τις συστάσεις του IMO και τα προαπαιτούμενα της BIMCO, διαθέτοντας τη δική τους ασφαλιστική κάλυψη. Είναι προφανές ότι οι επιχειρήσεις υπηρεσιών ασφαλείας που δραστηριοποιούνται στο χώρο της ναυτιλίας, παρέχοντας ένοπλο προσωπικό ασφαλείας επί των πλοίων, καλούνται να δραστηριοποιηθούν σε ένα ιδιαίτερα απαιτητικό και περίπλοκο περιβάλλον εργασίας.

Για παράδειγμα, η LSS-SAPU, με ειδίκευση στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας έχει ελεγχθεί κατά Gray Page, κατέχει το πιστοποιητικό ISO 9001/2008, είναι πιστοποιημένο μέλος της SAMI και συμβαλλόμενη εταιρεία ICoC. Όταν άντρες της SAPU ανεβαίνουν σε ένα καράβι έχουν μαζί τους συγκεκριμένα υλικά, δηλαδή διαβατήριο-ταυτότητα-χαρτιά που δίνει η ναυτιλιακή, σακούλες μαύρες σκουπιδιών, 2 ζεύγη γάντια, σφυρίχτρα, 50 tie wrap/μεσαίου τύπου, ζώνη υφασμάτινη παντελονιού τύπου A-T, γυαλιά ηλίου, ρολόι, παγούρι, χάρτη, ταπ στρατού, 300-500ευρώ, χαρτοταινία, μπλοκ με βάρδιες-ενυπόγραφο (για τον αρχηγό) κ.α., ενώ ακολουθούν ορισμένους κανόνες επιβίβασης, αποβίβασης, εκτέλεσης ασκήσεων με όλα τα απαραίτητα μέτρα και κανόνες εμπλοκής, είτε αφορούν την εντολή πυροβολισμού, την αντίδραση σε κλιμακούμενη απειλή και την κράτηση/σύλληψη των πειρατών επάνω στο πλοίο. (Γιαρίμουστας, 2013)

Ακολούθως, η νέα πιστοποίηση κατά ISO 28000:2007 θέτει παγκόσμια πρότυπα για τις PMSCs. Η ανάπτυξη του πιστοποιητικού της International Organization for Standardization ISO/PAS 28007:2012 δεν πρόκειται απαραίτητα να εξαλείψει την απαίτηση για άλλες διεθνείς διαπιστεύσεις, αλλά η αγορά ευελπιστεί ότι θα μειώσει το εύρος κατά το οποίο οι πλοιοκτήτες, οι managers και οι διαχειριστές προβαίνουν σε κινήσεις κατά τη δική τους επιμέλεια. Έτσι, θέτονται τα απαραίτητα πρότυπα νομιμότητας, ασφάλειας και αποτελεσματικότητας στην προστασία της εμπορικής ναυτιλίας στις ανοιχτές θάλασσες.

«Η εξειδικευμένη καθοδήγηση που παρέχει η προδιαγραφή αυτή, αφορά όλες εκείνες τις πτυχές λειτουργίας που επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα τις παρεχόμενες υπηρεσίες ασφαλείας από ένοπλο προσωπικό επί πλοίων. Ενδεικτικά αναφέρονται οι κάτωθι θεματικές ενότητες όπου τίθεται συγκεκριμένες απαιτήσεις και όπου η ενδιαφερόμενη επιχείρηση οφείλει να τεκμηριώσει ανάλογη συμμόρφωση.

- Επάρκεια τεχνικής ικανότητας της Διοίκησης της εταιρείας να ασκήσει επιχειρησιακό έλεγχο.
- Δέσμευση Διοίκησης της εταιρείας για τη παροχή επαρκών πόρων.
- Οργανωτική δομή, ιεραρχία, ρόλοι, ευθύνες, αρμοδιότητες και εξουσιοδοτήσεις λήψης αποφάσεων.
- Επαγγελματική δεοντολογία, ηθική και επιχειρηματική κουλτούρα – Σύνταξη σχετικών εσωτερικών κανονισμών και κωδίκων ορθής συμπεριφοράς.
- Οικονομική σταθερότητα και ανεξαρτησία της εταιρείας – Προβλέψεις ασφαλιστικής κάλυψης αστικής και όχι μόνο, ευθύνης.
- Επιλογή, αξιολόγηση, έλεγχος και εποπτεία εξωτερικών συνεργατών και υπεργολάβων.
- Σχεδιασμός της διαχείρισης των υπηρεσιών ασφαλείας – Ανάλυση επικινδυνότητας.
- Καθορισμός μέτρων και ενεργειών αντιμετώπισης κινδύνων και ευκαιριών για βελτίωση.
- Προγράμματα βελτίωσης και επίτευξης προκαθορισμένων στόχων ασφαλείας και σχετικών μετρήσιμων δεικτών παρακολούθησης.
- Τήρηση εφαρμόσιμων νομοθετικών, τυποποιημένων και κανονιστικών απαιτήσεων οιασδήποτε προέλευσης (codes and conventions, UNCLOS, flag state legislation, maritime law, coastal state legislation, human rights obligations, firearm applicable regulations κλπ.) – Παρακολούθηση εξέλιξης και αναθεώρησης των ανωτέρω απαιτήσεων.
- Εξουσιοδοτήσεις και αδειοδοτήσεις για την κατοχή και χρήση πυροβόλων όπλων και λοιπού εξοπλισμού και τεχνικών μέσων παροχής υπηρεσιών ασφαλείας – Διαχείριση, μεταφορά, αποθήκευση και συντήρηση εξοπλισμού και μέσων.

- Επιλογή προσωπικού ασφαλείας – Έλεγχος ιστορικού.
- Επιλογή υπεργολαβικού προσωπικού ασφαλείας – Έλεγχος ιστορικού.
- Εκπαίδευση και εγρήγορση προσωπικού – Πρότυπα εκπαίδευσης – Διαδικασίες και
 - πρωτόκολλα εκπαίδευσης – Εκπαίδευση στη χρήση πυροβόλων όπλων – Τήρηση αρχείων εκπαίδευσης.
 - Εσωτερική και εξωτερική επικοινωνία – Διασφάλιση διαύλων επικοινωνίας.
 - Διαχείριση πληροφοριών – Ασφάλεια πληροφοριών – Εμπιστευτικότητα – Τήρηση αρχείων πληροφοριών – Επίπεδα πρόσβασης στη πληροφορία.
 - Επιχειρησιακός σχεδιασμός και έλεγχος – Εναλλακτικά σενάρια επιχειρησιακών αναγκών.
 - Σύνθεση, διοίκηση Ομάδας Ασφαλείας και παροχή εξοπλισμού και τεχνικών μέσων.
 - Κανόνες εμπλοκής – Κανόνες χρήση ένοπλης και δυνητικά θανατηφόρας βίας.
 - Διαχείριση περιστατικών και ανταπόκριση σε επείγουσες καταστάσεις.
 - Παρακολούθηση περιστατικών, σύνταξη αναφορών, διερεύνηση γεγονότων, εξαγωγή και διάχυση συμπερασμάτων – Συλλογή και προστασία αποδεικτικών στοιχείων για τη περίπτωση διενέργειας έρευνας από αρμόδιες αρχές.
 - Διαχείριση απωλειών – Υγιεινή και ασφάλεια.
 - Παράπονα και αμφισβητήσεις πελατών και λοιπών ενδιαφερομένων μερών – Χειρισμός διαρροών και ΜΜΕ.
 - Παρακολούθηση της επίδοσης, ανάλυση δεδομένων απόδοσης και αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας.
 - Εσωτερικές επιθεωρήσεις.
 - Ανασκόπηση της Διοίκησης.
 - Χειρισμός μη συμμορφώσεων – Διορθωτικές και προληπτικές ενέργειες.
 - Διαρκής βελτίωση.

Η υιοθέτηση και εφαρμογή του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας κατά ISO 28000:2007 με ταυτόχρονη υιοθέτηση και της εξειδικευμένης καθοδήγησης που παρέχει το ISO/PAS 28007:2012 αποτελεί ουσιαστικά μονόδρομο, αφού ένα απλό Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας κατά ISO 9001:2008 σίγουρα δεν καλύπτει

επαρκώς το συγκεκριμένο πεδίο δραστηριότητας.» (Κ.Ε.Κ. Εκπαίδευση Επικοινωνία, 2012)

4.1.3 SAFE MUSTER ROOM / CITADEL

Το δωμάτιο ασφαλούς συγκέντρωσης ή αλλιώς Citadel είναι ζήτημα που χρήζει ιδιαίτερης προσοχής, καθώς πρόκειται για ένα από τα κομμάτια που συνθέτουν το πάζλ της ασφάλειας του πληρώματος, όπως αναφέρεται στην ενότητα 3.2 Crew Safety των BMP4. Όποια απόφαση περιλαμβάνει διέλευση του πλοίου από μη ασφαλή ύδατα, απαιτεί προσεκτική σκέψη και λεπτομερή προγραμματισμό, ώστε να διασφαλίζεται η ασφάλεια πληρώματος και πλοίου. Έτσι, η ύπαρξη ενός χώρου που θα λειτουργήσει ως καταφύγιο σε περίπτωση κινδύνου είναι απαραίτητη.

Το Safe Muster Point αποτελεί έναν αναγνωρισμένο χώρο του σκάφους, που προσφέρει τη μέγιστη φυσική προστασία στο πλήρωμα, κατά προτίμηση στα κατώτερα τμήματα του κύτους, για αυτό και συχνά το μηχανοστάσιο μπορεί να παίζει αυτό το ρόλο. Σε περίπτωση, ύποπτης κίνησης, τα μέλη του πληρώματος που δε χρειάζεται να είναι στη γέφυρα ή/και το μηχανοστάσιο μπορούν να καταφύγουν σε αυτό. Επομένως, ο χώρος λειτουργεί ως βραχυπρόθεσμο ασφαλές κρησφύγετο.

Από την άλλη πλευρά, το Citadel, που εν ολίγοις είναι το φρούριο του πλοίου, σε οποιαδήποτε περίπτωση δεν επαρκεί ώστε να αντικαταστήσει άλλα προτεινόμενα από τις BMP4 αντιπειρατικά μέτρα. Η εγκατάσταση ενός τέτοιου χώρου μπορεί να μην είναι στις δυνατότητες του προσωπικού και μόνο, καθώς πιθανόν να απαιτεί εξωτερικές τεχνικές συμβουλές και υποστήριξη. Πρόκειται για έναν αναγνωρισμένο προσχεδιασμένο χώρο, που χτίζεται εντός του σκάφους, ώστε σε περίπτωση πειρατικής απόβασης όλο το πλήρωμα να καταφύγει σε αυτό. Σχεδιάζεται και κατασκευάζεται για να αντέχει από την εισβολή των πειρατών για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Ωστόσο, η όλη σημασία του Citadel χάνεται εάν έστω κι ένα μέλος του πληρώματος μείνει έξω από αυτό. Οι καπετάνιοι και οι διαχειριστές πρέπει να ενημερώνονται λεπτομερώς από το MSCHOA, σχετικά με την κατασκευή και τη λειτουργία ενός τέτοιου χώρου, συμπεριλαμβανομένων των κριτηρίων που τίθενται από τις ναυτικές/στρατιωτικές δυνάμεις πριν επιβιβαστούν για να ελευθερώσουν το πλήρωμα από αυτό.

Είναι, λοιπόν, σημαντικά τα κριτήρια που τίθενται, δηλαδή να έχει καταφύγει στο χώρο το 100% του πληρώματος, το πλήρωμα να έχει αυτόνομη, ανεξάρτητη, αξιόπιστη και αμφίδρομη εξωτερική επικοινωνία, ενώ η αποκλειστική ύπαρξη του VHF δε θεωρείται επαρκής και τέλος, οι πειρατές πρέπει να μην έχουν αποκτήσει πρόσβαση στην πρόωση του σκάφους. Σε οποιαδήποτε περίπτωση, η ύπαρξη του Citadel παρά την ταυτόχρονη ισχύ των άνω κριτηρίων δεν προϋποθέτουν τη σίγουρη ανταπόκριση των ναυτικών/στρατιωτικών δυνάμεων. (BIMCO et al, 2011)

Τα ακόλουθα σημεία πρέπει, επίσης, να λαμβάνονται υπόψη όταν προετοιμάζεται το Citadel:

- όλος ο εξοπλισμός άμεσης ανάγκης, που περιέχεται στο Citadel, πρέπει να περνάει από δοκιμές ορθής λειτουργίας πλήρως και σε μεγάλη συχνότητα,
- τα συστήματα επικοινωνίας, που περιέχονται στο Citadel, θα πρέπει να τροφοδοτούνται για τουλάχιστον 3 ημέρες με ανοιχτή συνεχή γραμμή,
- πρέπει να τηρείται στο χώρο μία πλήρης λίστα αριθμών επικοινωνίας, συμπεριλαμβανομένου του UKMTO,
- πρέπει να περιλαμβάνονται αποθέματα τροφής και πόσιμο νερό, τουλάχιστον 3 ημερών, για όλα τα μέλη του πληρώματος και τέλος,
- πρέπει να διατίθενται στο χώρο φαρμακευτικές προμήθειες, συμπεριλαμβανομένης φαρμακευτικής αγωγής για σωματικά τραύματα και προσωπική υγιεινή. (Robinson, 2010)

4.1.4 ΧΡΗΣΗ AIS ΣΕ HIGH RISK AREAS

Ο κανονισμός V/19 του SOLAS καθορίζει τον εξοπλισμό ναυσιπλοΐας που υποχρεούται να έχει κάθε πλοίο, ανάλογα με τον τύπο του. Σύμφωνα με τον κανονισμό, τα πλοία πρέπει να είναι εξοπλισμένα με AIS – Automatic Identification System, το οποίο πρέπει να είναι πάντα ενεργό, εκτός εάν βάσει εθνικών συμφωνιών, κανόνων ή προτύπων προβλέπεται το αντίθετο για λόγους προστασίας των πληροφοριών ναυσιπλοΐας. Σε περίπτωση που το σύστημα απενεργοποιηθεί, το γεγονός πρέπει να καταγραφεί στο logbook, μαζί με το λόγο της απενεργοποίησής του. (BIMCO, 2011)

Η επίσημη θέση για το ζήτημα ενεργοποίησης ή μη του AIS, κατά τη διέλευση από HRAs, όπως υποστηρίζεται από τους φορείς της Ναυτιλίας παγκοσμίως, είναι η

ακόλουθη: να παραμένει σε εκπομπή το AIS καθ' όλη τη διάρκεια πλεύσης μέσα από την περιοχή υψηλού κινδύνου. Ωστόσο, οι πλοίαρχοι έχουν τη διακριτική ευχέρεια να το απενεργοποιήσουν σε περίπτωση που αντιληφθούν ότι η εκπομπή του αυξάνει την ευπάθεια του πλοίου σε κίνδυνο πειρατικής επίθεσης. Βέβαια, προκειμένου το πλοίο να παρέχει τις απαραίτητες πληροφορίες εντοπισμού στις δυνάμεις που περιπολούν την περιοχή, ώστε να ενημερώνεται για ενδεχόμενους κινδύνους, συνίσταται να είναι διαρκώς ενεργοποιημένο. Οι πληροφορίες θα πρέπει να περιορίζονται στην ταυτότητα, τη θέση, την πορεία, την ταχύτητα, την πλεύση και κάθε άλλη πληροφορία σχετική με την ασφάλεια.

Όμως, το ζήτημα της ενεργοποίησης ή μη του AIS παραμένει υπό συζήτηση και οποιαδήποτε αναθεώρηση της οδηγίας γνωστοποιείται μέσα από τις ιστοσελίδες του MSCHOA και του NATO Shipping Centre. (NATO Shipping Centre, 2011)

4.2 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ – COUNTER PIRACY ACTIVITIES

Η πειρατεία στο Δυτικό Ινδικό Ωκεανό και όχι μόνο, αποτέλεσε για αρκετά έτη του 21^{ου} αιώνα, μία διαρκώς αυξανόμενη απειλή για την κοινωνία, τη διεθνή ναυτιλία και την παγκόσμια ανάπτυξη. Έτσι αποτέλεσε παγκόσμια πρόκληση και ταυτόχρονα υψηλή προτεραιότητα για πολλές κυβερνήσεις, διεθνείς οργανώσεις και άλλους ενδιαφερόμενους. Η πειρατεία, ενώ φέρει όλα τα χαρακτηριστικά ενός οργανωμένου εγκλήματος, είναι ένα ακόμη πιο σύνθετο ζήτημα, που μπορεί να ξεπεραστεί μόνο με συνδυασμό πολιτικών και διπλωματικών προσπαθειών, στρατιωτικής συμμετοχής, νομικών μέτρων, αναπτυξιακής βοήθειας και ισχυρού διεθνή συντονισμού. Με όλα αυτά τα εργαλεία, η Ε.Ε., το NATO και άλλες περιφερειακές δυνάμεις συμβάλουν στις προσπάθειες αντιμετώπισης άλλοτε των συνεπειών και άλλοτε των αιτιών του προβλήματος.

Η Ε.Ε. δεν αντιμετωπίζει πρόβλημα πειρατείας στα χωρικά της ύδατα γι' αυτό και το φαινόμενο αντιμετωπίστηκε μέχρι σήμερα ως ένα περιφερειακό πρόβλημα. Πρωτοστάτης στην αντιμετώπιση του φαινομένου ήταν εξ' αρχής ο ΙΜΟ και αργότερα ορισμένοι διεθνείς και περιφερειακοί κυβερνητικοί και μη κυβερνητικοί οργανισμοί, όπως το ICC-IMB, η INTER.POL κ.α. Ο ΙΜΟ, ήδη από το 1983, έπαιξε σημαντικό ρόλο με τα εξειδικευμένα όργανά του, Maritime Safety Committee, Legal Committee

και Maritime Environmental Protection Committee. (Κλαδή-Ευσταθοπούλου κ.α., 2006)

Η ευρωπαϊκή ανάμειξη σε επίπεδο ναυτικών δυνάμεων ξεκίνησε σταδιακά από τις αρχές του 2000 σε συνεργασία με το NATO και αποσκοπούσε στην προστασία των εμπορικών πλοίων, που μετέφεραν ανθρωπιστική βοήθεια στη Σομαλία στο πλαίσιο της επιχείρησης “Allied Provider”. Ακολούθησαν, η συμφωνία Ε.Ε.-ASEAN⁶, το 2002, και η δημοσίευση της απόφασης σχετικά με την πειρατεία, που αναφέρει την πιθανότητα να χρησιμοποιηθεί από τρομοκρατικές οργανώσεις, αυξάνοντας υπέρμετρα τον κίνδυνο της διεθνούς ναυτιλίας στην ασφαλή διεξαγωγή της οποίας έχουν συμφέροντα οι χώρες του ASEAN. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο υιοθέτησε την Απόφαση για τη Θαλάσσια Πειρατεία. Στη συνέχεια, το 2008 δημιουργήθηκε το EU-NAVCO, στο πλαίσιο του Συμβουλίου Ασφαλείας του Ο.Η.Ε. και την απόφασης Νο 1816, για δημιουργία μίας διεθνούς δύναμης κατά της πειρατείας. Η Κοινή Πράξη εντάσσεται στις Πράξεις UNSC 1816, 1838, 1844 του 2008, πράξεις που αναβαθμίζουν τα μέτρα κατά της πειρατείας. Στην απόφαση μάλιστα αναφέρεται με σαφήνεια ότι η πειρατεία και οι πράξεις εναντίον της πειρατείας δε θεωρούνται πράξεις πολέμου. Από το 2008 και μετά, λόγω της αύξησης της σομαλικής πειρατείας, η Ε.Ε. συζήτησε τη συμμετοχή της και 9 μέλη της, Βέλγιο, Γαλλία, Ισπανία, Γερμανία, Κύπρος, Ολλανδία, Λιθουανία, Σουηδία και Βρετανία, συμφώνησαν να συμμετέχουν στις προληπτικές δράσεις ενάντια στην πειρατεία ανοιχτά της Σομαλίας υπό αμερικανική διοίκηση, η οποία επιβλήθηκε από τη Βρετανία. Το Συμβούλιο της Ε.Ε. στη συνάντηση περί Γενικών Υποθέσεων, στις 15 Ιουνίου 2009 υιοθέτησε την Επιχείρηση ATALANTA.

Το σχήμα Gulf Of Aden Group Transits – GOA GT, το 2008 – δημιουργήθηκε και περιελάμβανε ναυτικές δυνάμεις από Ε.Ε., Η.Π.Α., NATO, Κίνα, Ιαπωνία, Κορέα και τις 25 χώρες του συνασπισμού CMF. Η Ε.Ε. κινήθηκε και με τη δύναμη European Union Naval Force – EU NAVFOR Somalia, το Νοέμβριο του 2008, δύναμη αποτελούμενη από πολεμικά πλοία και αεροπλάνα των κρατών-μελών, ενώ παράλληλα κινήθηκε και το NATO με ναυτική παρουσία. Η EU NAVFOR λειτουργεί σε περιοχή που καλύπτει τη νότια Ερυθρά Θάλασσα, τον Κόλπο του Άντεν και ένα μεγάλο μέρος του Ινδικού Ωκεανού, συμπεριλαμβανομένων των Σεϋχελλών. Η περιοχή περιλαμβάνει

⁶ EU – ASEAN: Συμφωνία που πραγματοποιήθηκε στο Expert’s meeting on Maritime Security, Μανίλα-Φιλιππίνες, Φεβρουάριος 2002

και το παράκτιο κομμάτι της Σομαλίας, καθώς και το εδαφικό και τα εσωτερικά ύδατα. Αυτή η έκταση αντιπροσωπεύει περίπου 2.000.000 τετραγωνικά ναυτικά μίλια⁷, περιοχή 1,5 φορές το μέγεθος της ηπειρωτικής Ευρώπης. Η επιχείρηση EU NAVFOR Atalanta, με έναρξη των Δεκεμβρίου του 2008, έχει στόχο να βοηθήσει στην αντιμετώπιση της πειρατικής απειλής στα ανοιχτά των ακτών της Σομαλίας και να συμβάλει στην αποστολή ανθρωπιστικής βοήθειας στην περιοχή. Συγκεκριμένα, έχει εντολή να αποτρέψει, να προλάβει και να καταστείλει πειρατικές επιθέσεις και ένοπλες ληστείες στη θάλασσα, συμπεριλαμβανομένων των σομαλικών χωρικών υδάτων. (Smith, 2012)

Αργότερα, το Ευρωκοινοβούλιο υποστήριξε ότι η καταπολέμηση της πειρατείας, για παράδειγμα στα ανοιχτά των ακτών της Ανατολικής Αφρικής, δεν μπορεί να επιτευχθεί μόνον με στρατιωτικά μέσα κι έτσι με το ψήφισμα⁸ που υιοθετήθηκε το Μάιο του 2012, τα κράτη μέλη παροτρύνθηκαν να ενισχύσουν την ευρωπαϊκή ναυτική δύναμη και να χρηματοδοτήσουν τις προσπάθειες για την αντιμετώπιση των βασικών αιτιών της πειρατείας, ενώ παράλληλα τους ζητήθηκε να δημιουργήσουν ειδικευμένα δικαστήρια για τη εκδίκαση υποθέσεων της θαλάσσιας πειρατείας. Τέλος, από τα κράτη μέλη ζητήθηκε να διατεθούν μεγαλύτερες ναυτικές δυνάμεις, ώστε η επιχείρηση Atalanta να στεφθεί με επιτυχία.

Παρακάτω, αναφέρονται ονομαστικά και παρουσιάζονται επιλεκτικά όλες οι αντιπειρατικές ενέργειες διεθνώς, είτε πρόκειται για ναυτικές αποστολές, παροχή προστασίας στα πλοία, ανακούφιση των δεινών των ναυτικών, περιφερειακή ανταπόκριση, σομαλική εμπλοκή, κράτος δικαίου ή συντονισμό κινήσεων.

❖ African Union (AU-1963): με το ψήφισμα Durban Resolution δεσμεύεται σε ζητήματα ασφαλείας της ναυσιπλοΐας, ασφάλειας, μεταφορών και περιβαλλοντικής προστασίας. Επίσης, τάσσεται υπέρ της πρωτοβουλίας της MOWCA και του IMO για θέσπιση ενός ολοκληρωμένου δικτύου λιμενικού σώματος στην περιοχή, ενώ ταυτόχρονα προωθεί την περιφερειακή συνεργασία και το συντονισμό στην επιτήρηση των ακτών, τον αποκλεισμό των θαλάσσιων πληροφοριών, το safety και το security, την προστασία του περιβάλλοντος και την έρευνα και τη διάσωση. Επίσης, τα μέλη του African Maritime Transport Charter παίρνουν μέρος στη χρηματοδότηση για την

⁷ Αντιστοιχεί σε περίπου 3.700.000 τετραγωνικά χιλιόμετρα.

⁸ Το ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου υιοθετήθηκε με 434 ψήφους υπέρ, 100 ψήφους κατά και 5 αποχές.

εκπαίδευση και κατάρτιση των επαγγελματιών στο ναυτιλιακό και λιμενικό κλάδο, ενώ ταυτόχρονα με το ψήφισμα που αναφέρθηκε, ενθαρρύνονται οι αφρικανικές περιφερειακές οικονομικές κοινότητες να στηρίζουν την τοπική κοινωνία σε επίπεδο maritime capacity και καλούνται τα κράτη μέλη της ένωσης να παρέχουν τους απαραίτητους πόρους για τη διασφάλιση των safety και security και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η AU μέσω της αποστολής της στη Σομαλία – AMISOM, συνεργάζεται με τα Ηνωμένα Έθνη με σκοπό αποκατάσταση της ειρήνης και της ασφάλειας στο Κέρασ της Αφρικής. Το κεφάλαιο VIII του African Maritime Transport Charter περιλαμβάνει διατάξεις για το safety και το security. Τα μέλη της ένωσης συμφωνούν σε αναθεώρηση των εσωτερικών τους νόμων ώστε να εναρμονιστούν με τους διεθνείς, όταν πρόκειται για ναυσιπλοΐα, λιμάνια και εσωτερικές πλωτές μεταφορές και στη δημοσιοποίηση πληροφοριών που αφορούν θαλάσσια παράνομες πράξεις. Ειδικά για την πειρατεία και τη θαλάσσια ένοπλη ληστεία, δεσμεύονται σε θέσπιση μέτρων για την καταπολέμησή τέτοιων πράξεων και σε συνεργασία με άλλους διεθνείς φορείς. Το εν λόγω ψήφισμα καταδικάζει όλες τις πράξεις θαλάσσιας πειρατείας και ένοπλης ληστείας και περιέχει διατάξεις προς τα κράτη-μέλη να θεσπίσουν εθνικούς νόμους και να επικυρώσουν διεθνείς πράξεις περί ασφάλειας, όπως ο ISPS Code. Υπό το AMTC, τα μέλη αναλαμβάνουν να θέσουν σε εφαρμογή ένα δίκτυο θαλάσσιας επικοινωνίας ώστε να βελτιστοποιηθεί ο μηχανισμός ελέγχου, παρακολούθησης, παρέμβασης και οργάνωσης στην θαλάσσια κυκλοφορία. Επιπρόσθετα, τα μέλη πρέπει να δημιουργήσουν ένα στρατηγικό πλαίσιο για την ανταλλαγή πληροφοριών και την αμοιβαία συνδρομή ώστε να ενισχύσουν τα μέτρα βελτίωσης του safety, του security και των συστημάτων ασφαλείας και να καταπολεμήσουν κάθε παράνομη πράξη που διεξάγεται στη θάλασσα.

- ❖ African Union Mission in Somalia (AMISOM)
- ❖ Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia (CGPCS)
- ❖ Declaration Condemning Acts of Violence against Seafarers (Washington Declaration): η συγκεκριμένη διακήρυξη των κρατών-σημαίας, σκοπεύει στην εξασφάλιση ότι τα πειρατικά περιστατικά αναφέρονται στο IMB. Αυτές οι αναφορές επικεντρώνονται στον εντοπισμό του επιπέδου και του είδους πειρατικής βίας που ασκείται κατά των ναυτικών. Οι υπογράφοντες δεσμεύονται να εργαστούν με τους πλοιοκτήτες και τους ναυτικούς για να μάθουν τις ειδικές πληροφορίες που απαιτούνται

και να καθορίσουν το ανθρώπινο κόστος των εν λόγω περιστατικών. Τα ταξινομημένα δεδομένα πρόκειται να χρησιμοποιηθούν για να αναγνωριστεί ο τρόπος αντιμετώπισης των ομήρων και να προσδιοριστούν οι τάσεις στη χρησιμοποιούμενη βία από τους πειρατές. Οι υπογράφωντες δεσμεύονται σε αναφορά των πειρατικών περιστατικών ή επιθέσεων στο IMB.

❖ Djibouti Code of Conduct: Code of conduct concerning the repression of piracy and armed robbery against ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden. Υιοθετήθηκε την 29^η Ιανουαρίου 2009 στο Τζιμπουτί από 20 συμβαλλόμενα κράτη. Στο διάστημα 26-29 Ιανουαρίου 2009, υιοθετήθηκαν 4 ψηφίσματα. Το Ψήφισμα 1 είναι γνωστό με το όνομα αυτό και υπογράφηκε από 9/17 συμμετέχοντες. Η εφαρμογή του έχει στόχο τη βελτίωση της επικοινωνίας και της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ κρατών, για τα περιστατικά πειρατείας στο Ινδικό Ωκεανό και τον Κόλπο του Άντεν.

❖ Eastern and Southern Africa - Indian Ocean (ESA-IO) Regional Strategy and Regional Plan of Action

❖ European Union (EU)

❖ Financial Action Task Force (FATF)

❖ Independent Deployers: μερικά κράτη, Κίνα, Ινδία, Ισλαμική Δημοκρατία του Ιράν, Ιαπωνία, Κένυα, Μαλαισία, Ρωσία, Σαουδική Αραβία, Ν. Αφρική και Υεμένη έχουν ναυλώσει στόλους ή/και αεροσκάφη για την καταπολέμηση της σομαλικής πειρατείας. Αυτά τα κράτη δεν αποτελούν μέρος των τριών πολυεθνικών ναυτικών επιχειρήσεων – CTF 151, Operation Atalanta, Operation Ocean Shield – και έτσι αναφέρονται με αυτό το χαρακτηρισμό. Τα πλοία τους αποτελούν συνοδεία εμπορικών πλοίων, παρέχουν προστασία σε εμπορικά πλοία, ακόμη και αυτά που ελευθερώνονται από τους πειρατές, διεξάγουν επιχειρήσεις διάσωσης πλοίων σε κίνδυνο και κατάσχουν όπλα και άλλα λαθραία. Ωστόσο, τα κράτη αυτά συμμετέχουν στον μηχανισμό Shares Awareness and Deconfliction – SHADE. Η Κίνα, η Ινδία και η Ιαπωνία έχουν, επίσης, συμφωνήσει στη διεξαγωγή περισσότερο συντονισμένων κινήσεων δημιουργώντας ένα working group, ως μέρος του μηχανισμού SHADE.

❖ Indian Ocean Commission (IOC)

❖ Intergovernmental Authority on Development (IGAD)

❖ International Contact Group on Somalia (ICG)

- ❖ International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers (STCW)
- ❖ International Maritime Bureau (IMB-1979) Piracy Reporting Centre (PRC-Kuala Lumpur, 1992): το IMB παρέχει 24-ωρη αντιπειρατική τηλεφωνική γραμμή στήριξης, η οποία αποτελεί το πρώτο σημείο επαφής για τους πλοιάρχους όταν πρόκειται για αναφορά απόπειρας πειρατείας ή επιτυχούς πειρατικής επίθεσης ή ένοπλης ληστείας στη θάλασσα. Το IMB-PRC προσφέρει μία σειρά υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένου καθημερινών εκθέσεων για περιστατικά πειρατείας και ένοπλης ληστείας σε πλοία στην ΙOR, Περιοχή Ινδικού Ωκεανού και την AOR, Περιοχή Ατλαντικού Ωκεανού, μέσω τηλεοπτικών εκπομπών τύπου Inmarsat-C. Το IMB-PRC λαμβάνει αναφορές από πειρατικά περιστατικά ως αποτέλεσμα της Διακήρυξης που καταδικάζει τη βία κατά των ναυτικών – Declaration Condemning Acts of Violence Against Seafarers, που αναφέρθηκε ανωτέρω.
- ❖ International Maritime Organization (IMO)
- ❖ International Seafarers Assistance Network (ISAN) Seafarer Help
- ❖ International Transport Workers' Federation (ITF) and the IBF High Risk Area Agreement
- ❖ INTER.POL.
- ❖ Kampala Process: συγκεντρώνει τις περιφέρειες της Σομαλίας και προάγει τη συζήτηση μεταξύ τους σε forum. Το 2013, συγκάλεσε αντιπροσώπους περιφερειών και ανέπτυξε μία στρατηγική για Ναυτιλιακούς Πόρους και Ασφάλεια. Έχει χρησιμοποιηθεί από την Κυβέρνηση TFG και τις περιφερειακές αρχές με σκοπό της συζήτησης για τη νομοθεσία της Σομαλίας και την ενίσχυση του capacity στη δίωξη των υπόπτων για πειρατεία. Η Κυβέρνηση και οι περιφερειακές αρχές Puntland και Somaliland, συμφώνησαν ένα αντιπειρατικό νόμο για τη Σομαλία ενώ εργάζονται για τη θέσπιση νόμου σχετικού με τη μεταφορά των κρατουμένων. Μετά τη δημιουργία της Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης, η Kampala Process έχει βοηθήσει στη δημιουργία στρατηγικής για ναυτιλιακούς πόρους και ασφάλεια, μέσα από τον ανοιχτό διάλογο. Ο κύριος στόχος είναι η προώθηση του εσωτερικού συντονισμού, της παραγωγής πληροφόρησης, της δημοσιοποίησης της πληροφόρησης και του συντονισμού των γραφείων με αντιπειρατική δράση της Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης και των Galmudug, Puntland και Somaliland, αντίστοιχα.

- ❖ League of Arab States
- ❖ Malacca Strait Patrols: βάσει συμφωνίας, τα κράτη Ινδονησία, Μαλαισία, Σιγκαπούρη και Ταϊλάνδη κάνουν συντονισμένες ναυτικές και εναέριας περιπολίες ενώ παράλληλα διευκολύνεται η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των πλοίων και της Monitoring and Action Agency – MAA. Βάσει του Malacca Strait Sea Patrols – MSSP, τα συμβαλλόμενα κράτη διεξάγουν συντονισμένες περιπολίες στα χωρικά τους ύδατα και έχουν δημιουργήσει σημεία ελέγχου. Κατά το Joint Air Patrols, η πρωτοβουλία Eyes in the Sky – EiS κάνει συνδυασμένες και συντονισμένες εναέριας επιτηρήσεις της Σιγκαπούρης και της Μάλακα. Τον Αύγουστο του 2006, η επιτροπή Lloyd's Joint War Risk Committee αφαίρεσε τα Στενά της Μάλακα από τη λίστα των περιοχών υψηλού κινδύνου λόγω μείωσης της πειρατείας με την πάροδο των ετών. Η Ομάδα MSP Intelligence Exchange Group υποστηρίζει τις θαλάσσιες και εναέριας περιπολίες στην περιοχή μέσω του συστήματος Malacca Strait Patrols Information System – MSP-IS, το οποίο χρησιμοποιείται από θαλάσσια και εναέρια μέσα, ώστε σε κάποιο ενδεχόμενο περιστατικό να στείλει τις πληροφορίες στο MAA σε πραγματικό χρόνο.
- ❖ Maritime Labour Convention (MLC)
- ❖ Maritime Organization of West and Central Africa (MOWCA)
- ❖ Maritime Piracy Humanitarian Response Programme (MPHRP)
- ❖ New York Declaration: η Διακήρυξη NY αναγνωρίζει διεθνώς τις BMP για την αποφυγή, αποτροπή ή καθυστέρηση περιστατικών πειρατείας. Τα υπογράφοντα μέλη δεσμεύονται να δημοσιοποιούν τις BMP για την αυτοπροστασία των πλοίων, για τα πλοία που είναι νηολογημένα στη σημαία τους. Επιπλέον, βάσει της διακήρυξης, τα μέλη εκτός του Ηνωμένου Βασιλείου, δεσμεύονται να εξασφαλίσουν ότι τα νηολογημένα σε αυτά πλοία έχουν υιοθετήσει και τεκμηριώσει κατάλληλα μέτρα αυτοπροστασίας στα SSPs τους, ως μέρος του ISPS Code.
- ❖ North Atlantic Treaty Organization (NATO): το Μάρτιο του 2012, το Συμβούλιο North Atlantic, ανώτατο όργανο διοίκησης του NATO, αποφάσισε να παρατείνει τη λειτουργία του Ocean Shield ως το Δεκέμβριο του 2014. Κατά το Δεκέμβριο του 2008, σε συνάντηση του συμβουλίου στις Βρυξέλλες, δεσμεύτηκε να βοηθήσει στην καταπολέμηση της πειρατείας στο Κέρασ της Αφρικής, με σεβασμό στα ψηφίσματα του O.H.E. Το NATO συμμετέχει στην ανθρωπιστική βοήθεια προς τη Σομαλία. Επίσης, ναυτικές δυνάμεις έχουν θαλάσσια παρουσία ως συνοδεία ασφαλείας

στα σκάφη της AU για εφοδιασμό της αποστολής AMISOM. Εν τω μεταξύ, ναυτικές δυνάμεις SNMG1 & SNMG2, ως μέρος της Ocean Shield, βοηθούν στις αποτροπή, αποδιοργάνωση, προστασία από πειρατικές επιθέσεις, παροχή βοήθειας σε πλοία, αναζήτηση υπόπτων για πειρατεία και παρεμπόδιση της δραστηριότητάς τους με κράτηση, κατάσχεση σκαφών και περιουσίας, παράδοση υπόπτων και αποδεικτικών στοιχείων στις αρχές, διευκόλυνση και υποστήριξη των περιφερειακών κρατών, συντονισμό με ενέργειες της E.E. και άλλων μη Νατοϊκών δυνάμεων, για την καταπολέμηση της πειρατείας. Επίσης, το NATO προωθεί τις BMP ενώ μέσα από την ιστοσελίδα τους παρέχει προειδοποιήσεις και ειδοποιήσεις, δίνοντας πληροφορίες για ύποπτα άτομα και ύποπτα σκάφη. Μάλιστα, στην ιστοσελίδα, δίνεται καθημερινή ενημέρωση για την πειρατεία, εβδομαδιαία αξιολόγηση και μηνιαίο newsletter. Το NATO παρέχει online τις BMP και άλλα σχετικά έγγραφα και αναφορές. Το Allied Maritime Command συμμετέχει ενεργά στη διακοπή των πειρατικών πράξεων και την απελευθέρωση των ομήρων, για παράδειγμα την 12^η Μαΐου του 2012, έγινε μία επιτυχής επιχείρηση κατά πειρατείας στην Υεμένη. Τότε, το NATO έκανε σε συλλήψεις 14 υπόπτων και έσωσε 7 μέλη πληρώματος. Σημαντικό ότι το NATO εκπέμπει σε σομαλικό σταθμό στη σομαλική γλώσσα και ενθαρρύνει τον κόσμο να μην ασχοληθεί με την πειρατεία, εξηγώντας τις αρνητικές συνέπειες και ενθαρρύνει το λαό να αναφέρει τυχόν σχετικές πληροφορίες. Επίσης, προσφέρει στα περιφερειακά κράτη βοήθεια σε capacity, είτε στην τοπική ακτοφυλακή είτε σε άλλους τομείς γύρω από την καταπολέμηση της πειρατικής δράσης. Ταυτόχρονα, συμβάλει στο μηχανισμό SHADE αλλά και την UNSC.

- ❖ Port and Coastal Nations
- ❖ Regional Anti-Piracy Prosecutions Intelligence Co-ordination Centre (RAPPICC)
- ❖ Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia (ReCAAP)
- ❖ SaveOurSeafarers (SOS): η καμπάνια τάσσεται κατά της πειρατείας τονίζοντας τον ανθρώπινο παράγοντα, δημοσιεύοντας βίντεο με ιστορίες πρώην ομήρων που περιγράφουν την κατάσταση και το βασανισμό που υπέστησαν. Η ιστοσελίδα της προσφέρει πληροφορίες για το κόστος της πειρατείας και τη θέση των πειρατικών επιθέσεων. Πρόκειται για καμπάνια που στηρίζεται από 33 ναυτιλιακές οργανώσεις,

συνδικάτα και P&I Clubs, με αποστολή την καταπολέμηση της θαλάσσιας πειρατείας. Ο βασικός στόχος είναι η ευαισθητοποίηση του κοινού για τα οικονομικά και ανθρωπιστικά κόστη που προέρχονται από την πειρατεία και η άσκηση επιρροής στους Policy makers, ώστε να αναλάβουν σχετική δράση. Τα συνήθη μοτο της εκστρατείας είναι «3.500 Somali Pirates are hijacking the world's economy», «Stop Piracy Act Now» και «Oppose Kidnap and Torture of innocent Seafarers» , που σημαίνουν «3.500 Σομαλοί πειρατές ασκούν πειρατεία στην παγκόσμια οικονομία», «Σταματήστε την πειρατική δράση, τώρα» και «Εναντιωθείτε στις απαγωγές και τα βασανιστήρια αθώων ναυτικών».

❖ Shared Awareness and Deconfliction (SHADE): μηχανισμός συναντήσεων με σκοπό το συντονισμό και τη βελτίωση της συνεργασίας των δραστηριοτήτων μεταξύ των χωρών και των συνασπισμών που εμπλέκονται σε στρατιωτικές επιχειρήσεις καταπολέμησης της πειρατείας στον Κόλπο του Άντεν και τον Δ. Ινδικό Ωκεανό. Οι συναντήσεις πραγματοποιούνται στο Μπαχρέν ανά τρίμηνο και φιλοξενούνται από τις δυνάμεις CMF. Ως αποτέλεσμα, η Κίνα, η Ινδία και η Ιαπωνία, στις αρχές του 2012, συμφώνησαν να συντονιστούν σε κοινού εμπορικών πλοίων στον Internationally Recognized Transit Corridor – IRTC, υπό ένα έθνος αναφοράς για περίοδο τριών μηνών, ενώ αργότερα τον Ιούνιο του 2012, η Ν. Κορέα ανακοίνωσε τη συμμετοχή της μαζί με τις άλλες τρεις χώρες, ώστε να ενισχυθεί η προσπάθεια των αντιπειρατικών ναυτικών επιχειρήσεων.

❖ Strategy for the Danish Counter-Piracy Effort 2011-2014

❖ Training Awareness and De-confliction (TRADE)

❖ U.S. and Combined Maritime Forces (CMF)

❖ United Kingdom Marine Trade Operations (UKMTO): υποστηρίζει τις BMP και καταγράφεται ως κύριο σημείο επαφής των εμπορικών σκαφών σε περίπτωση πειρατικής επίθεσης, ενώ στο Dubai βρίσκεται σε συνεργασία με τις ναυτικές δυνάμεις. Επίσης, διαχειρίζεται το Εθελοντικό Σύστημα Αναφορών, υπό το οποίο τα πλοία ενθαρρύνονται να στέλνουν τακτικές αναφορές με θέση/πορεία/ταχύτητα όσο διασχίζουν HRA. Με τις αναφορές είναι, μπορεί να βρίσκει την τοποθεσία του πλοίου και να περνάει την πληροφορία σε CMF και MSCHOA.

❖ United Nations Assistance Mission in Somalia (UNSOM)

❖ United Nations Development Programme (UNDP)

- ❖ United Nations General Assembly (UNGA)
- ❖ United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC)
- ❖ United Nations Political Office for Somalia (UNPOS)
- ❖ United Nations Security Council (UNSC)
- ❖ World Maritime Day 2011 - "Piracy: Orchestrating the Response". (One Earth Future Foundation, 2012)

Πέρα από τις περιγραφές που προηγήθηκαν και την τωρινή ευαισθητοποίηση κυβερνήσεων και οργανώσεων για τη θαλάσσια πειρατεία, μέχρι το πρόσφατο παρελθόν, η αντιμετώπιση του φαινομένου ήταν χαμηλής προτεραιότητας για τα περισσότερα έθνη της Ν. Α. Ασίας. Οι δυνάμεις ασφαλείας απασχολούνταν κυρίως με άλλα ζητήματα, όπως η θαλάσσια τρομοκρατία, οι εξεγέρσεις, οι ναυτικές πολεμικές επιχειρήσεις κτλ. Κι ενώ η περιοχή της Ν. Α. Ασίας διακρίνεται για την πειρατική δράση, ιδίως στα Στενά της Μάλακα και τη Σιγκαπούρη, που αποτελούν οδική αρτηρία και συνδέουν Ινδικό με Ειρηνικό Ωκεανό, δε δόθηκε έγκαιρα σημασία στο ζήτημα, καθώς οι επιθέσεις έπληταν κυρίως αλιευτικά σκάφη ή μικρά εμπορικά εμπομένως δε θεωρείτο μεγάλη η οικονομική ζημία. Παρόλα αυτά, κάθε παράκτιο κράτος έχεις την αποκλειστική ευθύνη για την καταστολή τέτοιων εγλημάτων και απαιτείται να γίνονται τοπικές, περιφερειακές αλλά και διεθνείς προσπάθειες καταστολής. (Kraska, 2011)

4.3 ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ & ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΙΣ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

Στην παρούσα υποενότητα παρουσιάζεται το κομμάτι των ασφαλιστικών καλύψεων, κομμάτι της ναυτιλίας που δεν έχει αυτή καθ' αυτή σχέση με την καταπολέμηση της πειρατείας, ούτε την πρόληψή της, όμως αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της και παίζει σημαντικό ρόλο για τα πλοία και τις πλοιοκτήτριες εταιρείες πριν τη διέλευσή τους από HRAs και ακόμη σημαντικότερο στην περίπτωση που ένα πλοίο δεχθεί πειρατική επίθεση. Οι έννοιες που παρουσιάζονται εδώ πρόκειται να συνεισφέρουν στην κατανόηση των case studies, όπως αυτά θα παρουσιαστούν αργότερα.

Κατά τη λειτουργία τους, τα πλοία ενδέχεται να αντιμετωπίσουν μία σειρά από απρόοπτες καταστάσεις, που μπορεί να θέσουν σε κίνδυνο της ζωή των ατόμων που

εργάζονται σε αυτά αλλά και τα ίδια ως παραγωγικές μονάδες. Οι ναυτιλιακές εταιρείες επιδιώκοντας να μετριάσουν του κινδύνους ζητούν ασφαλιστική κάλυψη, μάλιστα όσο πιο αυξημένος είναι κάθε κίνδυνος και η πιθανότητά του να συμβεί τόσο πιο μεγάλη είναι η ανάγκη των πλοιοκτητών για ασφάλιση και ακόμη υψηλότερα τα απαιτούμενα ασφάλιστρα. Για τον κίνδυνο της πειρατικής επίθεσης οι εταιρείες και οι πλοιοκτήτες έχουν την επιλογή να ασφαλίσουν το πλοίο τους. Το ύψος του ασφάλιστρου μπορεί να διαφέρει ανά πλοίο ή/και ανά εταιρεία, δεδομένου ότι η χρέωση γίνεται βάσει ασφαλιστέου ποσού αλλά και ασφαλιστικής ιστορίας της εταιρείας. Επιπλέον, το ασφάλιστρο συναρτάται του φορτίου, της θαλάσσιας περιοχής πλεύσης, της σημαίας που φέρει το πλοίο, της ηλικίας και της γενικότερης κατάστασής του. (Θεοτοκάς, 2011)

Το κόστος της ασφάλισης αποτελεί ένα από τα βασικά άμεσα οικονομικά κόστη της θαλάσσιας πειρατείας, όπως αυτά θα αναλυθούν αργότερα. Στην αύξηση της πειρατικής δράσης και του κόστους που προκύπτει από την πληρωμή των λύτρων, η βιομηχανία ναυτιλιακών ασφαλίσεων ανταπαντά με υψηλά έξοδα και υψηλά ασφάλιστρα, ειδικά όταν πρόκειται για πλεύση στις διεθνώς αναγνωρισμένες περιοχές υψηλού κινδύνου. Η ναυτασφάλιση περιλαμβάνει τέσσερις διαφορετικούς τύπους ασφάλισης:

1. *War Risk Insurance*, αυτό το είδος ασφάλισης καλύπτει κυρίως ζημιά από τραυματισμό μέλους πληρώματος και ζημιά στο σκάφος όταν διασχίζει περιοχή υψηλού κινδύνου. Επιπλέον, κάποιες φορές συμφωνείται να καλύψει την πληρωμή των λύτρων. Όλα τα πλοία που διέρχονται από HRAs πρέπει να έχουν τέτοιο τύπο ασφαλιστικής κάλυψης για τις περιοχές HRAs, που ορίζονται επίσημα από την Επιτροπή Joint War Committee, όπως ήδη έχει αναλυθεί ανωτέρω. Εν ολίγοις, είναι η επιπλέον ασφαλιστική χρέωση όταν το πλοίο πρόκειται να πλεύσει σε War Risk Area.
2. *Kidnap & Ransom Insurance – K&R*, διαχωρίζεται από το War Risk και καλύπτει την πληρωμή λύτρων, μαζί με πρόσθετα κόστη που προκύπτουν στις διαπραγματεύσεις κατά την ομηρία, συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών των συμβούλων, των νομικών και άλλων συναφών εξόδων. Γενικά, καλύπτει τα λύτρα που ζητούνται για το πλήρωμα και όχι το πλοίο ούτε το φορτίο. Ωστόσο, ορισμένα ασφαλιστήρια συμβόλαια επεκτείνονται στην κάλυψη πληρώματος αλλά και περιουσιακού στοιχείου. Για τον προσδιορισμό του σχετικού ασφάλιστρου, οι

ασφαλιστές λαμβάνουν υπόψη τους παράγοντες: ταχύτητα, ύψος εξάλων (φορτωμένο ή σε έρμα) και ύπαρξη ένοπλων φρουρών επί του πλοίου.

3. *Cargo Insurance*, καλύπτει το φορτίο που μεταφέρεται από το πλοίο. Ωστόσο, η ασφάλιση του φορτίου από τον κίνδυνο της πειρατείας, δεν είναι ευθύνη του πλοιοκτήτη, αλλά συνηθέστερα βαραίνει τον ιδιοκτήτη του φορτίου.

4. *Hull and Machinery Insurance – H&M*, καλύπτει καταστροφές του σκάφους και της μηχανής, συμπεριλαμβανομένων της βλάβης από καιρικές συνθήκες, σύγκρουση, βύθιση, ανατροπή, προσάραξη, πυρκαγιά ή πειρατική επίθεση. Εκτιμάται ότι η πειρατεία ως φαινόμενο, έχει διπλασιάσει τα κόστη για ασφάλιση τέτοιου τύπου. (Bowden et al, 2010; Bellish, 2013)

Εδώ εμφανίζονται ορισμένα ζητήματα σχετικά με τις απαιτήσεις που ενδεχομένως να προκύψουν στα πλαίσια μίας πειρατικής επίθεσης. Ερωτήματα τύπου, ποιος ασφαλίζει τι, ποιος καλύπτει τι, ποιο είναι το όριο της κάλυψης κ.α. υπάρχουν ακόμη και σήμερα, ιδιαίτερα με την εμφάνιση και την ένταση του φαινομένου της πειρατείας στα ανοιχτά της Σομαλίας και την ευρύτερη περιοχή του Ινδικού Ωκεανού και όχι μόνο. Συνηθέστερα, οι δύο κύριες μορφές ασφαλιστικής κάλυψης από πειρατεία είναι οι War Risk Insurance και K&R Insurance, μάλιστα περιλαμβάνονται στα άμεσα προερχόμενα από την πειρατεία οικονομικά κόστη που θα αναλυθούν αργότερα. Ωστόσο, η απειλή της πειρατείας εμπλέκεται στις αγορές H&M και για Cargo Insurance, στις οποίες μάλιστα τείνουν να αυξάνονται τα ασφάλιστρα, αν και πρόκειται για έμμεσα προερχόμενα από την πειρατεία κόστη. (Bellish, 2013)

Ένα πρώτο ερώτημα που γεννιέται, αφορά εάν το H&M ή το War Risk πρόκειται να καλύψει απώλεια ή ζημία πλοίου από πειρατική επίθεση. Σήμερα, η πλειοψηφία των πλοίων ασφαλίζεται για τον κίνδυνο της πειρατείας μέσω War Risk Insurance, γεγονός που ενέχει αρκετά θετικά, εφόσον αποφεύγεται το ζήτημα του κινήτρου της επίθεσης, πολιτικό ή οικονομικό, και παράλληλα προστατεύεται ο πλοιοκτήτης στην περίπτωση απαίτησης – claim. Επίσης, εισάγοντας την πειρατεία στις war risk καλύψεις δημιουργείται ένας μηχανισμός όπου οι ασφαλιστές μπορούν να χρεώνουν ένα επιπλέον ασφάλιστρο σε περίπτωση που το πλοίο πρόκειται να πλεύσει σε HRAs. Αυτό δίνει τη δυνατότητα στις ναυτιλιακές εταιρείες να μετακυλύουν το κόστος της ασφάλισης σε αυτόν που ευθύνεται για την έκθεση στον ασφαλιζόμενο κίνδυνο, δηλαδή το ναυλωτή ή πελάτη. Αντιθέτως, στη σπάνια περίπτωση που ο

κίνδυνος καλύπτεται από το H&M, δεν υπάρχει μηχανισμός επιπλέον ασφάλιστρου για HRAs, αν και σε ενδεχόμενη απαίτηση λόγω πειρατικής επίθεσης, θα επηρέαζε πολύ λιγότερο το ύψος του ασφάλιστρου.

Ένα δεύτερο ερώτημα αφορά την κάλυψη των λύτρων για την απελευθέρωση πλοίων, πληρώματος και φορτίου. Τόσο οι ασφαλιστές H&M όσο και οι War Risk έχουν αναπτύξει πολιτικές αποπληρωμής λύτρων, καθώς το έξοδο που προκύπτει από την καταβολή τους, λόγω κατάσχεσης του πλοίου από πειρατές δικαιολογείται ως Γενική Αβάρια – General Average – GA. Ωστόσο, συχνά οι απαιτήσεις διευθετούνται χωρίς επίσημη δήλωση GA, εκτός εάν κάποιος από τους ενδιαφερόμενος ναυλωτής ή ιδιοκτήτης φορτίου, έχει οικονομικό συμφέρον στην ασφαλή πραγματοποίηση του ταξιδιού. Επίσης, σε περίπτωση που το πλοίο είναι αναύλωτο ή σε ταξίδι υπό έρμα, η αποπληρωμή των λύτρων δηλώνεται ως πληρωμή εργασίας – “sue and labour charge”⁹. Επιπλέον, σύμφωνα με ισχύουσες ασφαλιστικές πολιτικές, εάν ένας πλοιοκτήτης έχει ασφαλίσει το πλοίο του και στερείται χρήσης, μπορεί να διεκδικήσει Κατασκευαστική Ολική Απώλεια – Constructive Total Loss, αν και για την ασφαλιστική είναι περισσότερο συμφέρον να πληρώσει λύτρα παρά ολική απώλεια.

Σε συνέχεια όλων αυτών, η K&R αγορά έχει εισάγει νέες εξειδικευμένες ασφαλιστικές καλύψεις με στόχο τη βέβαιη κάλυψη από πειρατεία, μέχρι ενός συμφωνημένου περιορισμού. Έτσι, η συμβατική K&R ασφάλιση καλύπτει λύτρα για άτομα υπό ομηρία είτε είναι μέλη του πληρώματος είτε επιβάτες που βρίσκονταν στο πλοίο με άδεια του καπετάνιου, ενώ επιπλέον έξοδα που καλύπτονται είναι έξοδα δικηγόρων, μισθοί πληρώματος¹⁰, επιτόκια δανείων, κόστος καυσίμων, λιμανιάτικα και αμοιβές πρακτόρων, παράδοση λύτρων, Loss of Hire¹¹ κ.α. Σε αντίθεση με όλα τα ανωτέρω, στην περίπτωση που πιάνονται όμηροι μέλη πληρώματος αλλά το πλοίο αφήνεται ελεύθερο, τότε πρόκειται για υπόθεση του P&I Club. Τα P&I Clubs, όμως, έχουν δηλώσει τη μη κάλυψη λύτρων για ομηρία. Έτσι, τελικά τα λύτρα για το πλοίο πληρώνονται από H&M ή War Risk ασφαλιστές, ενώ η απελευθέρωση των ομήρων καλύπτεται από K&R, που μπορεί να προσφέρει και επιπλέον κάλυψη για το πλοίο, υπό

⁹Πρόκειται για ασφαλιστικό όρο πληρωμής εργασίας, οι ασφαλιστές καταβάλλουν τα έξοδα που δημιουργήθηκαν από προσπάθειες του πλοιάρχου να ελαττώσει το ύψος βλάβης φορτίου ή/και πλοίου. (Καλαξίδης κ.α., 2008)

¹⁰Στα καλυπτόμενα έξοδα περιλαμβάνεται το 150% των αμοιβών του πληρώματος.

¹¹Κάλυψη Loss of Hire, βάσει συμφωνίας ημερήσιου ποσού για καθορισμένο χρονικό διάστημα.

περιορισμούς. Όταν ένας πλοιοκτήτης έχει ασφαλιστεί σε K&R θα πρέπει να διασφαλίσει πως εάν προκύψουν απαιτήσεις από λύτρα που ξεπερνούν τους περιορισμούς, θα μπορεί να καλυφθεί από H&M ή War Risk. (Marsh Ltd, 2011; Aon Risk Solutions, 2011)

Ένα ακόμη ζήτημα είναι αυτού του ύψους των ασφαλιστρών, από όποιο είδος ασφάλισης και εάν προέρχονται. Τα μεγαλύτερα σε ύψος ασφάλιστρα που σχετίζονται με την πειρατεία προέρχονται από τους δύο εκ των τεσσάρων άνω τύπων ασφάλισης, το War Risk και το K&R. Επιπλέον, η πιο μεγάλη αύξηση διαχρονικά πραγματοποιείται σε αυτά τα ασφάλιστρα, όπως έχει παρατηρηθεί.

Ωστόσο, τα ασφάλιστρα ενδέχεται να έχουν περιθώριο μείωσης. Συγκεκριμένα, οι ασφαλιστές War Risk, προσφέρουν μείωση για ταξίδια από HRAs εάν είναι ικανοποιητικά τα μέτρα αυτοπροστασίας που έχουν ληφθεί από το πλοίο ή/και εάν υπάρχει ασφαλιστική κάλυψη K&R σε επιθυμητό όριο. Σε αντίθεση, εάν υπάρχουν παράγοντες που κάνουν το πλοίο περισσότερο ευάλωτο σε πειρατική επίθεση τότε το ασφάλιστρο μπορεί να αυξηθεί εκτός εάν υπάρχει ξεχωριστή κάλυψη K&R. Επίσης, η ύπαρξη ένοπλων φρουρών πάνω στο πλοίο ενδέχεται να μειώσει το War Risk Premium, ενώ η συμμόρφωση με τις BMPs είναι προϋπόθεση για ασφάλιση. Το ασφάλιστρο K&R καθορίζεται από τη συνεκτίμηση ορισμένων παραγόντων: δρομολόγιο, ημερομηνία ή περίοδο δρομολογίου, ταχύτητα, μέγεθος του πλοίου, τύπο πλοίου, ύψος εξάλων, φορτίο, αριθμό πληρώματος, συμμόρφωση με τις BMPs, ύπαρξη citadel, ύπαρξη ένοπλων/άοπλων φρουρών και εγκατάσταση razor wire, ενώ μπορεί να μη γίνει αποδεκτή η ασφαλιστική κάλυψη σε περίπτωση που κάποιος από τους εν λόγω παράγοντες κριθεί ανεπαρκής. (Marsh Ltd, 2011)

Οι ναυτιλιακές εταιρείες πρέπει να ενημερώνουν γραπτώς την ασφαλιστική εταιρεία πριν τη διέλευση από περιοχές υψηλής επικινδυνότητας και να πληρώσουν το επιπλέον ασφάλιστρο που αντιστοιχεί ανά πλοίο και ανά ταξίδι. Σε περίπτωση που δεν ακολουθηθεί αυτή η διαδικασία το πλοίο δεν καλύπτεται για την πλεύση του στην περιοχή, ούτε για τον κίνδυνο της πειρατικής επίθεσης και όποια απώλεια, ζημιά, φθορά ή δαπάνης επέφερε. (Bowden et al, 2010)

Σχετικά με τις ρήτρες ασφαλιστήριων συμβολαίων, για την ασφάλιση μεταφερόμενων φορτίων, του Ινστιτούτου Ασφαλιστών Λονδίνου (Institute Cargo Clauses), που όμως εφαρμόζονται στις περισσότερες χώρες, οι κυριότερες ρήτρες που

χρησιμοποιούνται στον Κλάδο Μεταφορών είναι οι A & C και έχουν θεσπιστεί για να καλύπτουν τις ασφαλιστικές ανάγκες των διακινούμενων φορτίων. Οι ρήτρες B και C δεν καλύπτουν απώλειες, ζημιές ή έξοδα που προκαλούνται από πειρατεία, ωστόσο η τελευταία καλύπτεται από τη ρήτρα A. Επίσης, να μεν από τη ρήτρα πολέμου εξαιρούνται οι: κατάληψη, σύλληψη, κατάσχεση, κράτηση και κατακράτηση πλοίου και οι συνέπειες αυτών ή οποιαδήποτε σχετική απόπειρα, όμως από τις ρήτρες εξαιρέσεως πολέμου (War Exclusion Clause) εξαιρείται η πειρατεία. (Παζαρζής, 2008)

Σε οποιαδήποτε περίπτωση, οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν τρεις επιλογές να ακολουθήσουν πριν το ταξίδι τους σε HRA, δηλαδή:

- ✓ Να πληρώσουν το ασφάλιστρο που απαιτείται, με σκοπό να αποκτήσουν πλήρη ασφαλιστική κάλυψη από τον κίνδυνο της πειρατείας.
- ✓ Να καλύψουν από μόνοι τους τον κίνδυνο, μέσω in-house συνεταιρισμού ασφάλισης – pool.
- ✓ Να μην κάνουν καμία επιπλέον κίνηση αναλαμβάνοντας το ενδεχόμενο ρίσκο. (International Trade Centre - ITC, 2011)

Τη στιγμή που πρόκειται για νέο και σημαντικό κίνδυνο, θα πρέπει να γίνεται διασπορά του κινδύνου, αλλά και του κόστους ασφάλισης. Πέρα από την κλασική ασφάλιση πλοίου, φορτίου και πληρώματος, είναι αναγκαία η επιβολή των ενδεδειγμένων σύγχρονων μέτρων πρόληψης και προστασίας (παρουσία ένστολων φρουρών) και η παράλληλη ασφαλιστική κάλυψη της ευθύνης για την επιμέλεια εφαρμογής τους. Θεμελιώδης αρχή, που αναγκαστικά θα πρέπει νομοθετικά να ισχύει και στην ποντοπόρο ναυτιλία. Βεβαίως η πραγματικότητα είναι ότι πλήρης προστασία δεν είναι εφικτή. Η Ασφαλιστική Αγορά, πάντως, ανταποκρίνεται όλο και περισσότερο στις ανάγκες της ναυτιλίας σχεδιάζοντας ειδικά προϊόντα κάλυψης για απαγωγή, περιορισμό, εκβιασμό και πειρατεία.

4.3.1 Η ΟΠΤΙΚΗ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ

Πέρα από τα BMPs, όπως σωστά αποτυπώνονται από τη ναυτιλιακή κοινότητα και εφαρμόζονται από τα πλοία, τις πλοιοκτήτριες εταιρείες και τους διαχειριστές, υπάρχει και η οπτική των ασφαλιστικών εταιρειών σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται για την προστασία από τις πειρατικές επιθέσεις ή/και την πρόληψη από

αυτές. Οι ασφαλιστές έχουν διαφορετική άποψη για τα προληπτικά μέτρα, ιδίως αυτοί της K&R αγοράς, που διακρίνουν τα διαφοροποιημένα χαρακτηριστικά των πλοίων, που διαμορφώνουν το risk profile τους, εν αντιθέσει με αυτούς της War Risk αγοράς, που χρεώνουν ένα σταθερό – fixed ασφάλιστρο βάσει της αξίας του πλοίου.¹² Συγκεκριμένα, η K&R αγορά έχει ορισμένες προαπαιτήσεις, προκειμένου να παρέχει ασφαλιστική κάλυψη στις πλοιοκτήτριες εταιρείες:

- Πλευση με μέγιστη ταχύτητα, αναλόγως τις καιρικές συνθήκες.
- Εγγραφή στα MSCHOA και UKMTO.
- Πλήρη συμμόρφωση με τις BMP4.
- Ύπαρξη Citadel, ικανό να παρέχει ασφάλεια και άνεση για τουλάχιστον 48 ώρες.
- Εγκατάσταση συρματοπλέγματος (razor wire).
- Εκπαίδευση πληρώματος.
- Πραγματοποίηση ενός συνεκτικού προγράμματος για ευαισθητοποίηση και αντιμετώπιση πειρατείας για όλες τις διελεύσεις από HRAs.
- Επιπρόσθετα, για τα πιο ευάλωτα σκάφη, η ύπαρξη ένοπλων φρουρών ή συνοδευτικού σκάφους μετατρέπεται σε απαίτηση και μάλιστα οι ένοπλοι φρουροί αλλά και τα συνοδευτικά σκάφη θα πρέπει από τη μεριά τους να είναι σε θέση να αποδείξουν την ικανότητα και την εμπειρία τους στην υπεράσπιση πλοίων. Αναμένεται, οι περισσότεροι, αν όχι όλοι, να έχουν ναυτιλιακή εμπειρία, να διαθέτουν υψηλής εμβέλειας όπλα και επαρκή πυρομαχικά για τυχόν απόκρουση πολλαπλών επιθέσεων και να έχουν τις απαιτούμενες άδειες και ασφαλιστικές καλύψεις για αστική ευθύνη. Μάλιστα, προτείνεται ότι οι ένοπλοι φρουροί θα πρέπει να έχουν φροντίσει για την ιδιωτική τους K&R ασφάλιση, αν και αυτό είναι προαιρετικό. (Aon Risk Solutions, 2011)

¹² Η War Risk αγορά δε δίνει την απαιτούμενη σημασία στην ετοιμότητα του σκάφους και τα ληφθέντα μέτρα αυτοπροστασίας πριν τη διέλευση από HRAs, πριν καθορίσει το ασφάλιστρο, γεγονός που της προκαλεί μεγαλύτερη ζημία συγκριτικά με την αγορά K&R που συνεκτιμά ορισμένους παράγοντες. (Marsh Ltd, 2011)

5^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ – ΚΟΣΤΟΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΟ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

Στον παρόν κεφάλαιο, έχοντας κατανοήσει τη θαλάσσια πειρατεία ως φαινόμενο που πλήττει τη σημερινή ναυτιλία και δει τον πολύπλευρο χαρακτήρα της, θα διαπιστώσει κανείς ότι η ύπαρξή της επιφέρει μεγάλα οικονομικά κόστη στους ενδιαφερόμενους καθώς και άμεσα κόστη στα άτομα που εμπλέκονται. Το κόστος μπορεί να προέρχεται από την προσπάθεια μείωσης του κινδύνου, την αναγκαία επιπρόσθετη ασφαλιστική κάλυψη, όπως τονίστηκε νωρίτερα, κλπ., ενώ παράλληλα οι πλοιοκτήτες έχουν να αντιμετωπίσουν την πιθανή άρνηση των πληρωμάτων τους να διασχίσουν τις επικίνδυνες ζώνες εάν δεν έχουν εξασφαλιστεί τα κατάλληλα μέτρα αυτοπροστασίας. Κάθε μέτρο που λαμβάνεται από τους πλοιοκτήτες, υποχρεωτικό ή προαιρετικό, αποτελεί επιπλέον οικονομική επιβάρυνση. Ωστόσο, επειδή υπάρχει η τάση να συζητείται η θαλάσσια πειρατεία σε οικονομικούς όρους, τονίζεται πως το πραγματικό ζήτημα καθρεφτίζεται στην ταπείνωση, τη δυστυχία, τη σωματική και ηθική βλάβη που υπόκεινται οι ναυτικοί.

5.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ

Το οικονομικό κόστος είναι ένα από τα πλέον χειροπιαστά και εννοείται αρνητικά αποτελέσματα που προκύπτουν από το φαινόμενο της σύγχρονης θαλάσσιας πειρατείας. Οι αναλυτές δηλώνουν πως είναι εξαιρετικά δύσκολη η εκτίμηση και ο υπολογισμός του κόστους που προέρχεται από την πειρατεία στη θάλασσα, κυρίως λόγω της ελλιπούς αναφοράς των πειρατικών περιστατικών στα αρμόδια γραφεία αλλά και της δυσκολίας στο διαχωρισμό των καθαρά πειρατικών οικονομικών συνεπειών σε σχέση με αυτές που προέρχονται από την πολιτική ασυνέπεια και αστάθεια. Σε γενικές γραμμές, η ναυτιλιακή βιομηχανία έρχεται αντιμέτωπη με αύξηση ασφαλιστρών για πλεύση στις περιοχές υψηλού κινδύνου, με επιπλέον κόστη εγκατάστασης προληπτικών μέτρων και εφαρμογής ειδικών πρακτικών για την προστασία πλοίου, πληρώματος και φορτίου, καθώς και με την πληρωμή τεράστιων χρηματικών ποσών για λύτρα. (ITF Seafarers, 2011)

Τα κόστη χωρίζονται σε πρωτογενή άμεσα (first order direct costs) και δευτερογενή (second order costs – μακροοικονομικά κόστη). Τα πρωτογενή διαφέρουν

από τα δευτερογενή, γιατί αφορούν έξοδα που προκύπτουν ειδικά από το φαινόμενο της πειρατείας και δεν απορρέουν έμμεσα ως αποτέλεσμα του. Για παράδειγμα, ένα πρωτογενές κόστος είναι η πληρωμή των λύτρων ενώ ένα δευτερογενές είναι το οικονομικό αντίκτυπο στην τουριστική ανάπτυξη ή/και την αλιεία.

Τα άμεσα πρωτογενή κόστη είναι αυτά που προκύπτουν μόνο και μόνο από την ύπαρξη της πειρατείας. Με μία γρήγορη αναφορά είναι τα ακόλουθα:

- Λύτρα από απαγωγές – Ransoms
- Ασφάλιστρα – Additional war risk premiums
- Αποτρεπτικός εξοπλισμός / εξοπλισμός ασφαλείας – Security Equipment
- Re-routing
- Εργασία – Labor
- Αυξημένες ταχύτητες – Increased Speeds
- Παρουσία πολεμικού ναυτικού – Naval presence
- Διώξεις πειρατών - Piracy Prosecutions
- Οργανισμοί δίωξης της πειρατείας - Piracy Deterrence Organizations
- Δεν περιλαμβάνονται τα κόστη των πειρατών, δηλαδή τα εφόδια που οι ίδιοι καταναλώνουν στις επιχειρήσεις τους, όπως νερό, καύσιμα κλπ. (Bellish, 2013)

Τα δευτερογενή κόστη που προκύπτουν είναι τα εξής:

- Τοπικό εμπόριο – Regional Trade
- Αλιεία - Fishing sector
- Τουρισμός – Tourism
- Βιομηχανίες πετρελαίου – Oil industries
- Ξένες άμεσες επενδύσεις
- Πληθωρισμός στις τιμές του φαγητού
- Απώλεια εσόδων λόγω διέλευσης από τη Διώρυγα του Σουέζ (Bowden, 2011)

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην προσπάθειά τους να προστατευθούν από την πειρατεία αναλαμβάνουν επιπλέον κόστη, όπως να πληρώνουν μεγάλα ασφάλιστρα για απαγωγή και λύτρα, ώστε να καλύπτονται ασφαλιστικά για έξοδα διαπραγματεύσεων και απαγωγών από πειρατές εφόσον τα πλοία τους καταληφθούν, να καταβάλλουν επιπλέον ασφάλιστρα όταν τα πλοία τους πρόκειται να πλεύσουν σε επικίνδυνες θαλάσσιες οδούς, να εγκαθιστούν στα πλοία τους ειδικούς εξοπλισμούς, καθώς και να ακολουθούν ειδικά μέτρα προστασίας, που περιλαμβάνουν χώρους με πρόσθετη

ασφάλεια, μάνικες υψηλής πίεσης, ηχεία, προβολείς κλπ. Επίσης, χρεώνονται επιπλέον καύσιμα εάν πρόκειται να μεταβάλλουν την ακολουθούμενη διαδρομή ώστε να αποφύγουν τις επικίνδυνες θαλάσσιες ζώνες ή να πλεύσουν μέσα από αυτές με μεγαλύτερες ταχύτητες. Αυτά τα κόστη ξεπερνούν κατά πολύ τα συνήθη ασφάλιστρα για το hull insurance αλλά και τα συνήθη λειτουργικά κόστη. (IMO, 2012)

5.1.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΟΜΑΛΙΚΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ, 2012

Από τα 9 κόστη που ακολουθούν ορισμένα επιβαρύνουν τις πλοιοκτήτριες / διαχειρίστριες εταιρείες ή/και τις ασφαλιστικές εταιρείες τους, ενώ άλλα αναλαμβάνονται από τις εκάστοτε κυβερνήσεις και τους αρμόδιους κυβερνητικούς ή μη κυβερνητικούς φορείς.

✓ Κόστος που προέρχεται από λύτρα και άλλες σχετικές πληρωμές:

Μέσος όρος ομηρίας 316 ημέρες

Μέσος όρος λύτρων 3.968.750,00 USD

Συνολικά λύτρα που πληρώθηκαν 31.750.000,00 USD

Συνολικά λύτρα plus παρεπόμενα κόστη 63.500.000,00 USD

Ωστόσο τα λύτρα είναι μόνο ένα μικρό μέρος του οικονομικού κόστους που προέρχεται από την πειρατεία, λιγότερο από 1% επί του συνόλου για το 2012 και γύρω στο 2% για τα έτη 2010 και 2011. Και το νούμερο αλλά και η μέση αξία των λύτρων έχει πέσει συγκριτικά με την προηγούμενη διετία. Κατά το έτος 2010, συνολικά 44 λύτρα δόθηκαν με σύνολο 238εκ και μέσο όρο 5,4εκ ανά απαγωγή, ενώ το 2011 πληρώθηκαν 31 λύτρα με σύνολο 159,62εκ. και μέση πληρωμή 4,97εκ. Να σημειωθεί ότι, για το 2012, το ποσό των λύτρων αντιστοιχεί σε μόλις 8 απαγωγές. Επομένως, η μεταβολή σε συνολικά λύτρα για το 2012 είναι 80% κάτω του 2011. Υπάρχουν πολλοί παράγοντες που συμβάλλουν στη μείωση του κόστους από λύτρα, συμπεριλαμβανομένων των αυξημένων περιπολιών, της ενισχυμένης διεθνούς συνεργασίας, την ενίσχυση των πλοίων σε συστήματα αυτοπροστασίας και τη χρήση ένοπλων φρουρών επί των εμπορικών πλοίων. Καμία από αυτές τις πολιτικές δεν κατόρθωσε μείωση της σομαλικής πειρατείας μεμονωμένα. Μονάχα οι συντονισμένες κινήσεις συνεργασίας και οι διεθνείς προσπάθειες ευόδωσαν στην καταπολέμηση της

θαλάσσιας πειρατείας στην ανοιχτή θάλασσα και εντός των ΑΟΖ των παράκτιων κρατών του Ινδικού Ωκεανού. Ωστόσο, το γεγονός της μείωσης των πληρωμών λύτρων δεν είναι μία απλή υπόθεση. Όταν συμβαίνει μία κατάληψη πλοίου από πειρατές, η πλοιοκτήτρια εταιρεία έρχεται σε εξαιρετικά δύσκολη θέση. Από τη μία πλευρά, οι ιδιοκτήτες και οι διαχειριστές δε θέλουν να διακινδυνεύεται ο κύκλος των πειρατικών επιθέσεων και των πληρωμών λύτρων αλλά από την άλλη, πρέπει να κάνουν τα ανθρωπίνως δυνατά για τη μείωση του κοινωνικού ανθρωπιστικού κόστους με την εξασφάλιση της ασφαλούς απελευθέρωσης των ναυτικών τους. Επομένως, το να αρνηθεί μία πλοιοκτήτρια εταιρεία να πληρώσει τα λύτρα που της ζητώνται είναι κάτι μη κοινωνικά αποδεκτό και καθόλου ανθρωπιστικό. Εν ολίγοις, παρά το γεγονός ότι δεν έχει καταπολεμηθεί πλήρως η πειρατεία στην περιοχή, η μείωση της τάξεως του 80% δείχνει την τάση προς την επίτευξη του επιθυμητού στόχου. Το 2011, χρειάζονταν κατά μέσο όρο 178 ημέρες, δηλαδή περίπου 6 μήνες, για τις διαπραγματεύσεις των λύτρων και την απελευθέρωση του πλοίου και παρά το γεγονός ότι η καταβολή λύτρων μειώθηκε κατά το 2012, ο μέσο όρος διαπραγματεύσεων αυξήθηκε σε 312 ημέρες, και μερικές φορές πολύ περισσότερο. Σε γενικές γραμμές, τα αυξημένα διαστήματα ομηρίας οφείλονται σε περιπτώσεις που η πλοιοκτήτρια εταιρείς δε δύναται οικονομικά να δώσει τα λύτρα που ζητώνται ή/και ενδεχομένως δεν έχει κατάλληλη ασφαλιστική κάλυψη.

Επισημαίνεται ότι στα λύτρα περιλαμβάνονται και κάποια επιπρόσθετα κόστη, όταν υπολογίζεται το σύνολο του 2012. *Κόστη που περιλαμβάνονται στο cash flow των λύτρων είναι:* κόστος παράδοσης λύτρων, ζημιές που προκλήθηκαν στο κύτος, δικηγορικά έξοδα και αμοιβές συμβούλων διαπραγματεύσεων. Συνήθως, μία επίθεση προκαλεί 10.000-50.000 USD ζημιές στο κύτος και το φορτίο. Τέλος, υπάρχει κι ένα υψηλό κόστος που προκύπτει από την απώλεια εσόδων εφόσον το πλοίο μένει εκτός υπηρεσίας. Φαίνεται πως μπορεί για 4εκ λύτρα ο πλοιοκτήτης να χάνει 20εκ από τη μη λειτουργία του πλοίου. Κάθε πλοιοκτήτρια και ασφαλιστική εταιρεία πρέπει να κάνει μία ανάλυση cost-benefit / κόστους-οφέλους, κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων, καθώς το κίνητρο μείωσης των λύτρων συγκρίνεται με τη ζημία που προκύπτει από την απραξία του βαποριού και τις συνέπειες για το πλήρωμά του. Επομένως, το πειρατικό περιστατικό μπορεί να στοιχίσει στην ναυτιλιακή έως και 5 φορές τα λύτρα που καταβάλλονται. Κι εφόσον οι ασφαλιστικές καλύπτουν το κόστος

των λύτρων αυτών καθ' αυτών, τα λοιπά σχετικά κόστη – κοινωνικά και οικονομικά – είναι αυτά που απασχολούν τον πλοιοκτήτη και τον διαχειριστή, πέρα από την καταβολή των λύτρων. Με αυτό το κίνητρο, οι ναυτιλιακές συγκρατούν τα λύτρα σε όσο το δυνατόν χαμηλότερα επίπεδα, εξάλλου όσο περιορίζονται τα λύτρα τόσο μειώνεται και το κίνητρο πραγματοποίησης μίας επόμενης πειρατικής επιχείρησης. Ωστόσο, οι διαπραγματεύσεις χαρακτηρίζονται από έντονα ψυχολογικά στοιχεία, όπως το γεγονός ότι οι Σομαλοί δεν υποχωρούν μέχρι να βεβαιωθούν πως δεν υπάρχει κάτι παραπάνω να αποκομίσουν σε κέρδος, τότε μόνο διαπραγματεύονται και βεβαίως αυτό δυσχεραίνει τις διαπραγματευτικές διαδικασίες.

Τελικά, εφόσον τα λύτρα καλύπτονται από τις ασφαλίσεις, το ποσό των 31,75εκ αφαιρείται από το συνολικό ασφαλιστικό κόστος ενώ το συνολικό ποσό που προκύπτει για λύτρα και σχετικές πληρωμές που ακολουθούν αυτά είναι 63,5εκ, ως ένας δείκτης 1 προς 1 μεταξύ λύτρων και σχετικών εξόδων που προκύπτουν. Αυτή είναι βέβαια μία αρκετά συντηρητική εκτίμηση, δεδομένου ότι είναι πιθανό να υπάρχει πολύ διαφορετική αναλογία, τύπου 1 προς 5, όπως ήδη αναφέρθηκε.

✓ Κόστος που προέρχεται από τις στρατιωτικές επιχειρήσεις:

Είναι συνολικά 1.091.196.106 USD, για το 2012 και προκύπτει από τις εξής 5 συνιστώσες:

1) Διοικητικό κόστος 22.800.000 USD

Υπολογίζεται από το κόστος των τριών μεγάλων στρατιωτικών επιχειρήσεων, δηλαδή όπως επιχείρησης του EUNAVFOR με το όνομα ATALANTA, της επιχείρησης του NATO με το όνομα Ocean Shield και αυτής με το όνομα CTF-151¹³. Κάθε μία από αυτές τις στρατιωτικές επιχειρήσεις πραγματοποιείται από εθνικές ναυτικές δυνάμεις, αλλά η διαχείριση των αποστολών έχει το δικό της κόστος. Η επιχείρηση ATALANTA είχε διοικητικό κόστος 11,4εκ \$, η επιχείρηση Ocean Shield γύρω στα 5,7εκ \$ και τέλος η επιχείρηση CTF-151 περίπου το ίδιο διοικητικό κόστος. Ωστόσο, τα διοικητικά κόστη ωχριούν μπροστά στα συνολικά κόστη των εν λόγω στρατιωτικών αποστολών. Για παράδειγμα, το κόστος λειτουργίας του EUNAVFOR είναι 1,96δισ ανά έτος εκ των οποίων μόνο 11,4εκ είναι τα διοικητικά κόστη, όπως ήδη αναφέρθηκε.

2) Κόστος στρατιωτικών οχημάτων 1.026.945.046 USD

¹³ CTF-151: Combined Task Force, is a multi-naval task force established in January 2009.

Προσθετικά, στα διοικητικά κόστη, όπως εξηγήθηκαν, τα πλοία και τα επανδρωμένα αεροσκάφη ενέχουν επιπλέον σημαντικά κόστη. Για να προσδιοριστούν αυτά, υπολογίζεται ένα εκτιμώμενο κόστος καυσίμων και ένα ημερήσιο λειτουργικό κόστος ανά τύπο σκάφους.

3) Κόστος για τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη¹⁴ 21.314.540 USD

Ένα ακόμη κόστος που σχετίζεται με τις στρατιωτικές επιχειρήσεις είναι αυτό που συνδέεται με τα UAVs, αν και είναι δύσκολο να γνωρίζει κανείς τον αριθμό των αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται και τον χρόνο για τον οποίο χρησιμοποιούνται. Με την υπόθεση ότι χρησιμοποιείται 1 αεροσκάφος από κάθε είδος – reaper, robotic helicopter, global hawk και hermes 450 – και για 12 ώρες ανά ημέρα, εκτός από το ρομποτικό ελικόπτερο που εκτιμάται για 4 ώρες την ημέρα, υπολογίζεται το σύνολο του κόστους.

4) Κόστος για τα αποσπάσματα ασφαλείας των πλοίων¹⁵ 19.656.000 USD

Εκτός από το να πραγματοποιούν επιχειρήσεις καταπολέμησης της πειρατείας μέσα από τα σκάφη τους, οι στρατοί στέλνουν το προσωπικό τους να προστατεύει τα πλοία του προγράμματος WFP¹⁶ και της αποστολής AMISON¹⁷ από τις πειρατικές επιθέσεις. Μερικές από τις χώρες που στέλνουν αποσπάσματα είναι η Γαλλία, η Γερμανία, η Εσθονία και η Ολλανδία, αλλά όχι μόνο. Αυτά λοιπόν τα αποσπάσματα προστατεύουν κατά μέσο όρο 40 WFP πλοία και 32 AMISON πλοία που διασχίζουν την επικίνδυνη ζώνη, κάθε χρόνο. Για να υπολογιστεί το κόστος ενός αποσπάσματος χρησιμοποιείται η min τιμή απόσπασμα 10-ατόμων και η max τιμής απόσπασμα 18-ατόμων. Ενημερωτικά, η κύρια διαφορά κόστους μεταξύ PCASP¹⁸ και VPDs υπάρχει λόγω του αριθμού των φρουρών που απασχολούνται και όχι στο ανά φρουρό κόστος.

5) Κόστος για τις συνεδριάσεις του μηχανισμού SHADE 479.520 USD

Για να συντονίζονται οι διαφορετικές ναυτικές αποστολές στον Ινδικό Ωκεανό και την Αραβική Θάλασσα, οι διεθνείς ναυτικές δυνάμεις βασίζονται στον μηχανισμό SHADE (ίδρυση 2008). Δεν είναι διαθέσιμα τα κόστη εκπαίδευσης, διοίκηση, έδρας ή

¹⁴ Μη επανδρωμένα αεροσκάφη: Unmanned Aerial Vehicles (UAVs)

¹⁵ Αποσπάσματα ασφάλειας των πλοίων: Vessel Protection Detachments (VPDs)

¹⁶ WFP: World Food Programme, is the world's largest humanitarian agency fighting hunger worldwide.

¹⁷ AMISON: African Union Mission in Somalia

¹⁸ PCASP: Privately Contracted Armed Security Personnel, ιδιωτικοί ένοπλοι φρουροί

προσωπικού, ωστόσο, υπολογίζεται το κόστος των συνεδριάσεων. Κατά το 2012 έγιναν μόνο 3 συνεδριάσεις με 110-145 συμμετέχοντες.

Όπως βλέπει κανείς τα επιμέρους κόστη επί του συνόλου, το 94,5% του κόστους προς στρατιωτικές επιχειρήσεις, για το έτος 2012, προέκυψε από τα πλοία και τα αεροσκάφη που ναυλώθηκαν για τις αντί-πειρατικές επιχειρήσεις. Το ποσό είναι κατά 14% χαμηλότερο από το 2011, με επιφυλάξεις για τις εκτιμώμενες τιμές στα κόστη. Υπάρχουν και αυτά που δεν έχουν συνυπολογιστεί, όπως το κόστος των τροφίμων, η πρόσθετη επάνδρωση, η συμπληρωματική κατάρτιση των πληρωμάτων, τα λιμενικά δικαιώματα, έξοδα συντήρησης κλπ. Αυτά τα κόστη εκτιμώνται γύρω στα 200εκ \$ ανά αμερικάνικη φρεγάτα ετησίως. Έτσι εάν αυτά θεωρηθούν σωστά και προστεθούν στο σύνολο, τότε αυτό μεταβάλλεται σε 3δισ \$. Παρακάτω ο πίνακας δείχνει συγκεντρωτικά τα κόστη που συνεκτιμήθηκαν για το συνολικό κόστος από στρατιωτικές επιχειρήσεις, το 2012.

Πίνακας 5.1 Κόστος από Στρατιωτικές επιχειρήσεις με στόχο την καταπολέμηση της πειρατείας, 2012

Total Cost of Counter-Piracy Military Efforts	
Total Administrative Budgets	\$22,800,000
Total Cost Military Vessel	\$1,026,945,046
Total Cost of UAVs	\$21,314,540
Total VDP Costs	\$19,656,000
Total Cost for SHADE Meetings	\$479,520
TOTAL	\$1,091,195,106

Πηγή: Bellish, 2013, σελ.17

✓ Κόστος που προέρχεται από εξοπλισμό ασφαλείας και φρουρούς:
 Το κόστος υπολογίζεται μεταξύ 1,65-2,06δισ \$, για το 2012, και προέρχεται από τις συνιστώσες εξοπλισμός και ένοπλοι φρουροί. Η μεγάλη έκταση της HRA αφήνει τους πλοιοκτήτες, σε μεγάλο βαθμό, ακάλυπτους από τους πειρατές. Η αυτοπροστασία που αναγκάζονται να λάβουν ενέχει αξιοσημείωτο κόστος. Το 2012, οι πλοιοκτήτριες εταιρείες ξόδεψαν περισσότερα χρήματα σε αυτοπροστασία συγκριτικά με το προηγούμενο έτος (2011), ιδιαίτερα για χρήση ένοπλων φρουρών. Εν τω μεταξύ,

μεταβλήθηκε ο αριθμός των πλοίων που συνυπολογίστηκαν στις εκτιμήσεις, καθώς το 2011 έγινε η εκτίμηση για 42.450 πλοία ότι διέσχισαν την HRA, αλλά, για το 2012, έγιναν οι υπολογισμοί με την υπόθεσή ότι τα πλοία ήταν 35.000, δηλαδή ο αριθμός που δηλώθηκε στους Lloyd's List. Εν τω μεταξύ, δε συνυπολογίζονται κόστη από citadels, συναγεραμούς, κλειστά κυκλώματα τηλεόρασης και προστατευτικά εργαλείων και εξοπλισμού, καθώς θεωρείται ότι περιλαμβάνονται ήδη στα εμπορικά πλοία ανεξαρτήτως της ύπαρξης της θαλάσσιας πειρατείας. Τα κόστη που υπολογίζονται φαίνονται αναλυτικότερα εδώ:

1) *Εξοπλισμός ασφαλείας*. Συνολικό κόστος της τάξεως των 500.782.380 – 528.413.480 USD. Οι προτεινόμενοι εξοπλισμοί για πρόληψη και αντιμετώπιση των πειρατικών επιθέσεων, όπως αυτοί εξηγούνται στις BMP4, που ήδη έχει αναλυθεί νωρίτερα, αποτελούν τις πλέον αποδεκτές τακτικές αυτοπροστασίας των πλοίων που διέρχονται περιοχές υψηλού κινδύνου, όπως ο Κόλπος του Άντεν. Αυτά τα μέτρα έχουν διαδραματίσει βασικό ρόλο στη μείωση των επιτυχημένων πειρατικών επιθέσεων. Τα μέτρα που έχουν προταθεί θεωρούνται τα πιο αποτελεσματικά. Η εκτίμηση του κόστους βασίζεται στο είδος του εξοπλισμού, την τιμή μονάδος ανά πλοίο, τις συνολικές απαιτούμενες μονάδες ανά έτος και τα ποσοστά χρήσης του κάθε είδους εξοπλισμού (low και high rate of use). Βάσει αυτών προκύπτουν τα παρακάτω στοιχεία.

- *Για τη χρήση συρματοπλέγματος – razor wire τύπου Concertina με διάμετρο 950mm (αλλιώς 18’), όπως προτείνεται από τις BMP4, υπολογίζεται πως δαπανήθηκαν 447.888.000 USD, έχοντας υποθέσει ως τιμή μονάδος ανά πλοίο το ποσό των 7.998\$ και με 80% πιθανότητα να χρησιμοποιηθεί το εν λόγω είδος εξοπλισμού αυτοπροστασίας, ενώ απαιτείται αντικατάσταση. Ενημερωτικά, οι τιμές στην αγορά έχουν μεγάλο εύρος και το κόστος για ένα razor wire ποικίλει ανάλογα το μήκος που του πλοίου ώστε να εγκατασταθεί περιμετρικά, ενώ για να καλυφθούν περίπου 500m έκτασης ξοδεύονται 5.000\$. Επιπλέον, πρέπει να αντικαθίσταται μία φορά το χρόνο.*
- *Για κάνουλες νερού – water cannons ξοδεύτηκε ποσό της τάξεως 2.078.212,50 - 6.927.375 USD. Χρησιμοποιήθηκε η υπόθεση των 118.755 \$ τιμή μονάδος ανά πλοίο και παρά το γεγονός ότι είναι ακριβές αυτές οι μονάδες, χρησιμοποιούνται από έναν ικανοποιητικό αριθμό πλοίων που διέρχονται από την HRA και έχουν πλεονέκτημα ότι μπορούν να μοιραστούν μεταξύ πλοίων.*

- Για χρήση ηλεκτροφόρων φραγμάτων – *electrified barriers* εκτιμάται συνολικό κόστος μεταξύ 3.463.687,50 - 11.545.625 USD, έχοντας ως υπόθεση την τιμή μονάδος 39.585 \$.
- Για χρήση προειδοποιητικών πινακίδων – *warning signs*, με γύρω στα 4,5 \$ τιμή μονάδος ανά πλοίο, υπολογίστηκε συνολικό ετήσιο κόστος 126.000 USD. Τα προειδοποιητικά σήματα χρησιμοποιούνται κατά κόρων από τα πλοία, τουλάχιστον σε ποσοστό 80%.
- Για χρήση ακουστικών συσκευών – *acoustic devices*, με τιμή μονάδος ανά πλοίο 21.000 \$, τα ετήσια έξοδα υπολογίστηκαν περί τα 7.350.000 - 22.050.000 USD.
- Για χρήση σάκων με άμμο – *sandbags*, με τιμή μονάδος ανά πλοίο 1.424,16 \$ ξοδεύτηκαν 39.876.480 USD, ενώ κατά 80% τα πλοία χρησιμοποιούν τη μέθοδο.

2) Ένοπλοι φρουροί. Συνολικό κόστος της τάξεως 1.149.057.000 – 1.532.076.000 USD. Κατά το 2011, μόνο το 25% των διερχόμενων από HRA πλοίων απασχολούσε ομάδες ένοπλων φρουρών με 50.000 \$ ανά διέλευση και συνολικό ετήσιο κόστος 530.600.000 USD. Ωστόσο το 2012, χρησιμοποιήθηκαν ένοπλοι φρουροί σε ποσοστό 38-60%, ενώ για τη μέτρηση του συνολικού κόστους θεωρήθηκε ένα ποσοστό της τάξεως του 50%. Το ημερήσιο κόστος ανά ένοπλο φρουρό κυμαίνεται μεταξύ 772,95\$ και 2.569,73\$ και για τους υπολογισμούς έχει υπολογιστεί ένα μέσο ημερήσιο κόστος ανά φρουρό των 1.115,94\$. Εν τω μεταξύ, επισήμως προτείνεται από την BIMCO 4μελής ομάδα ένοπλων φρουρών αλλά ορισμένες πλοιοκτήτριες εταιρείες επιβιβάζουν μικρότερες για να μικρύνουν το κόστος. Ωστόσο το εύρος είναι 3-4 φρουροί ανά ταξίδι και βάσει αυτού υπολογίστηκε το συνολικό εύρος κόστους, όπως αναφέρθηκε. Το δε κόστος ανά ταξίδι κυμαίνεται κατά μέσο όρο σε 34.500\$ με 3μελή ομάδα και 46.000\$ με 4μελή. Τελικά, το κόστος που προέρχεται από τη χρήση ένοπλων φρουρών κατά το πέρασμα του Ινδικού Ωκεανού αυξήθηκε σε σχέση με το προηγούμενο έτος κατά 79,7%, βάσει πάντα των υποθέσεων που έγιναν για τις εκτιμήσεις κόστους.

3) Διαπίστευση ένοπλων φρουρών. Συνολικό κόστος 734.216,40 USD. Υπολογίζεται το μέσο κόστος συμμετοχής στην ένωση SAMI¹⁹ 3.947,40\$ και

¹⁹ SAMI: Security Association for the Maritime Industry. Ο θεμελιώδης ρόλος της Ένωσης είναι να γεφυρώνεται το χάσμα μεταξύ ασφάλειας και ναυτιλίας. Εταιρείες που παρέχουν ιδιωτικές

πολλαπλασιάζεται με τον αριθμό των μελών, που κατά το 2012 ήταν 186. Το κόστος έχει αυξηθεί κατά 152,% συγκριτικά με το 2011, αλλά αυτό δικαιολογείται από την αύξηση των μελών της SAMI κατά 144,7%. Ωστόσο, το κόστος αυτό δε συνυπολογίζεται στο τελικό καθώς μετακυλύετε στον πελάτη, όπως και ορισμένα άλλα κόστη, αλλά αναφέρεται εδώ με σκοπό να τονιστεί ότι πολλές βιομηχανίες έχουν προκύψει λόγω της απειλής της θαλάσσιας πειρατείας και μία από αυτές είναι και η SAMI.

✓ Κόστος που προέρχεται από Re-Routing, δηλαδή τις επαναδρομολογήσεις:
Συνολικό κόστος 290,5εκ \$. Οι επαναδρομολογήσεις αποτελούν έναν ακόμη τρόπο που ακολουθούν οι πλοιοκτήτες για να αποφύγουν την επικίνδυνη ζώνη. Έχουν γίνει κατά καιρούς διάφορες επιλογές δρομολογίων με σκοπό την αποφυγή της εν λόγω θαλάσσιας ζώνης, ωστόσο για το 2012, επιλέχθηκε κυρίως η πλεύση κοντά στην Αραβική Χερσόνησο και τις Ινδικές ακτές. Επομένως, για να υπολογιστεί αυτή η συνιστώσα κόστους συνυπολογίζονται τα επιπρόσθετα κόστη από ναύλους και καύσιμα. Μάλιστα, θεωρώντας ότι τα tankers και τα bulk carriers χρησιμοποιούν αυτό τον τρόπο αποφυγής των πειρατών, δεν περιλαμβάνονται container ships στη μέτρηση του κόστους. Βάσει AIS data, ένα 49,6% των εμπορικών πλοίων χρησιμοποιεί την τακτική του re-routing, για το 2012. Επίσης, αναφέρεται ότι το ταξίδι που περιλαμβάνει τέτοια αλλαγή δρομολογίου αυξάνεται σε διάρκεια κατά 2-3 ημέρες διανύοντας μεγαλύτερη απόσταση κατά 760,45 ναυτικά μίλια. Επομένως με τις επιπρόσθετες καταναλώσεις καυσίμων και τα επιπρόσθετα κόστη ναύλωσης εκτιμάται ένα συνολικό κόστος 290.509.659,51 USD. Τέλος, δεν περιλαμβάνεται στη συγκεκριμένη εκτίμηση κόστους κάποια άλλη επιλογή re-routing, όπως για παράδειγμα ο γύρος του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας ή άλλες εναλλακτικές.

✓ Κόστος που προέρχεται από αύξηση ταχύτητας:
Υπολογίζεται στα 1,53δισ \$. Η διατήρηση της μέγιστης ταχύτητας κατά τη διέλευση από επικίνδυνες θαλάσσιες ζώνες προτείνουν οι BMP4, όπως ήδη αναφέρθηκε. Ωστόσο, η αντιπειρατική αυτή τακτική προκαλεί επιπλέον λειτουργικό κόστος για το πλοίο, ιδιαίτερα όταν οι τιμές των καυσίμων είναι σε υψηλά επίπεδα. Για παράδειγμα, ένα VLCC, που περνάει από την HRA με ταχύτητα 17,9knots αντί για την ιδανική των

ναυτιλιακές υπηρεσίες, τεχνολογίας, hardware ή/και διαχείρισης κινδύνου γίνονται μέλη και πιστοποιούνται κατά SAMI με σκοπό να αποδεικνύουν τα υψηλά standards των υπηρεσιών τους. Ακολουθείστε το σύνδεσμο <http://www.seasecurity.org>, για επιπλέον πληροφορίες.

12,8knots, δαπανά 88.681,74\$ επιπλέον ανά ημέρα, με τιμές Οκτώβρη 2012. Τα στοιχεία που έχουν ληφθεί υπόψη για την εκτίμηση αυτής της συνιστώσας κόστους προέρχονται από τα AIS μηνύματα που περιλαμβάνουν είδος πλοίου, ταχύτητα και θέση. Βέλτιστη ταχύτητα για τα δεξαμενόπλοια και τα bulkers είναι στους 12,8κόμβους και για τα container ships στους 15,1κόμβους, ενώ από τις BMP4 προτείνεται ταχύτητα τουλάχιστον 18 κόμβους. Επομένως για τη μέτρηση του κόστους τα στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη αφορούν τις βέλτιστες, τις αναφερόμενες ταχύτητες και την προκύπτουσα διαφορά μεταξύ τους. Με τις κατάλληλες εκτιμήσεις και υπολογιστικές μεθόδους το τελικό κόστος που προκύπτει, ανά τύπο πλοίου, είναι το εξής: 245.018.124,62\$ για tankers, 282.054.340,94\$ για container ships και 845.445.964,25\$ για bulkers, δεδομένου του αριθμού πλοίων που αύξησαν την ταχύτητά τους και του μέσου όρου επιπρόσθετου κόστους από την αύξηση αυτή.

Τελικά, εντός του 2012, υπολογίζεται ένα κόστος της τάξεως του 1,37δισ \$ λόγω αύξησης ταχύτητας, ενώ με την επιπρόσθετη υπόθεση ότι πολλά πλοία απενεργοποιούν το AIS σύστημα κατά τη διέλευσή τους από HRA, βάσει των BMP4, το κόστος φτάνει το 1,53δισ \$ λόγω αύξησης ταχυτήτων και προκαλούμενης εξ' αυτής αύξησης στην κατανάλωση καυσίμου. Επιβεβαιώνεται δε, ότι τα δεξαμενόπλοια δεν είναι σε θέση να αυξήσουν στο προτεινόμενο ύψος των 18 κόμβων την ταχύτητά τους σε σχέση με τις άλλες κατηγορίες πλοίων ενώ οι υπολογισμοί δείχνουν ότι οι περιοδικοί μουσώνες έχουν μικρό αντίκτυπο στις ακολουθούμενες εμπορικές ταχύτητες. Εδώ να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με το Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο, τα επιπλέον καύσιμα που σπαταλιούνται ανά πειρατική επίθεση προκαλούν ένα επιπρόσθετο κόστος της τάξεως των 3.000-6.000\$, δηλαδή ένα επιπλέον κόστος 246.000-492.000\$, για το 2012.

✓ Εργατικό κόστος:

Συνολικό κόστος 471,6εκ \$. Το κόστος που προέρχεται από την πειρατεία και επιβαρύνει τους ναυτικούς, δηλαδή μέρος του κοινωνικού κόστους, δε μπορεί να αγνοηθεί αντιθέτως είναι σημαντικό και πρέπει να αξιολογηθεί, γι' αυτό και αναλύεται σε επόμενο κεφάλαιο ξεχωριστά. Ωστόσο, αυτή η παράγραφος ασχολείται με το οικονομικό κόστος που προέρχεται από τη ναυτική εργασία, είτε αφορά αμοιβές για έκθεση σε άμεσο κίνδυνο είτε πληρωμές μισθών κατά τη διάρκεια ομηρίας από πειρατές. Αναλυτικά:

1) Hazard pay. Συνολικό κόστος 466.284.000 USD. Υπάρχουν ποικίλα προγράμματα που εντάσσονται στις συμβάσεις των ναυτικών κι έχουν αναπτυχθεί ώστε να αποζημιώνονται για τον πρόσθετο κίνδυνο που αντιμετωπίζουν κατά τη διέλευση της επικίνδυνης ζώνης στην Ανατολική Αφρική. Στην πραγματικότητα, 90% των Ινδών ναυτικών, 95% των Φιλιππινέζων, 90% αυτών από τη Σρι Λάνκα, 80% των Ουκρανών, 60% των Πακιστανών, 95% αυτών από τη Μαλαισία και 95% Ινδονήσιων λαμβάνουν το εν λόγω επίδομα. Τα μόνα πληρώματα που δε λαμβάνουν το επίδομα είναι οι Κινέζοι, οι Ρώσοι, από τη Μιανμάρ και την Αφρικανική ήπειρο. Από τα στοιχεία αυτά, το συμπέρασμα είναι ότι τουλάχιστον ένα 70% των ναυτικών που διέρχονται από την επικίνδυνη ζώνη λαμβάνουν αυτή την επιπλέον αμοιβή. Υπάρχει ένα εύρος στο μέγεθος πληρωμάτων και στη διάρκεια διέλευσης που οδηγεί σε ένα εύρος αμοιβών για τον κίνδυνο 3.000-19.000\$ ανά διέλευση, με μέσο όρο ένα κόστος περίπου 10.000\$, το οποίο χρησιμοποιείται για τη συνολική μέτρηση κόστους.

2) Captivity pay. Συνολικό κόστος 5.315.700,98 USD σε μισθούς κατά την αιχμαλωσία. Οι εταιρείες πρέπει να πληρώνουν τους μισθούς των ναυτικών χωρίς να λαμβάνουν τα οφέλη της εργασίας τους. Συνηθέστερα μόνο τα μεγάλης κλίμακας εμπορικά πλοία συνεχίζουν να αμείβουν τους ναυτικούς τους ενώ βρίσκονται σε κατάσταση ομηρίας και δεν παρέχουν έργο, αντιθέτως με τα αλιευτικά σκάφη ή/και τα τοπικής εμβέλειας εμπορικά πλοία. Βάσει του αριθμού των ομήρων και της διάρκειας ομηρίας κατά το 2012, συνδυαστικά με το επίπεδο μισθοδοσίας, προκύπτει το σύνολο των βασικών μισθών που πληρώνονται κατά την περίοδο της αιχμαλωσίας, συν το ποσό που αντιστοιχεί σε hazard pay, προκύπτει το συνολικό.

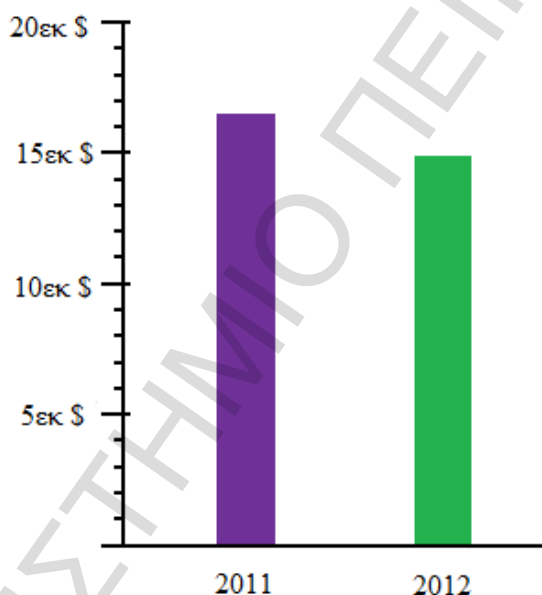
Όσο για το σύνολο των συνιστωσών 1 και 2 είναι 471.599.701\$. Παρά το γεγονός ότι το ποσό φαίνεται κατά πολύ αυξημένο συγκριτικά με το 2011, αυτό οφείλεται στη μεθοδολογία που ακολουθήθηκε κατά τους υπολογισμούς από την Oceans Beyond Piracy. Επομένως, το συνολικό εργατικό κόστος παρέμεινε αμετάβλητο κατά το 2011 και 2012. Στην παρούσα εκτίμηση δεν περιλαμβάνονται τα διοικητικά κόστη των διαπραγματεύσεων και της διαχείρισης κινδύνου.

✓ Κόστος που προέρχεται από διώξεις και φυλακίσεις:

Συνολικό κόστος 14,89εκ \$. Με τη θαλάσσια πειρατεία να είναι το αρχαιότερο έγκλημα οικουμενικής δικαιοδοσίας υπό το διεθνές δίκαιο, δικαιολογείται το γεγονός των τουλάχιστον 40 χωρών να συμμετέχουν στην καταγραφή, διερεύνηση, τις προσπάθειες

καταπολέμησης και τις φυλακίσεις πειρατών, κατά το 2012. Για το εν λόγω έτος, το κόστος που αποδίδεται στις φυλακίσεις έχει αυξηθεί. Το κόστος που σχετίζεται με διώξεις έπεσε στα 8.844.557,82\$, συγκριτικά με τα 11,66εκ \$ του 2011, μείωση της τάξεως του 24%. Το μεγαλύτερο μέρος του κόστους ξοδεύτηκε στην Ευρώπη, όπου πραγματοποιήθηκαν 7 δίκες πειρατικών υποθέσεων με μέσο κόστος 1.174.484,86\$ ανά δίκη. Οι δίκες σε Κένυα και Σεϋχέλλες δεν περιλαμβάνονται στην παρούσα εκτίμηση, καθώς αυτά τα κόστη ανήκουν στο UNODC και υπολογίζονται στην ενότητα με το κόστος που αφορά τις αντιπειρατικές οργανώσεις.

Σχήμα 5.1 Συνολικό κόστος από Διώξεις & Φυλακίσεις, 2011-2012



Πηγή: Bellish, 2013, σελ.29

Επιπλέον, τα κόστη από σομαλικές και ινδικές δίκες δε συνυπολογίζονται καθώς δεν διατίθενται σχετικά στοιχεία. Ωστόσο, συνολικά, κατά το 2012, διεξήχθησαν 16 δίκες (5 στην Αφρική, 1 στην Ασία, 7 στην Ευρώπη και 2 στη Β. Αμερική), ενώ ταυτόχρονα φυλακίστηκαν 902 πειρατές (644 στην Αφρική, 131 στην Ασία, 99 στην Ευρώπη και 28 στη Β. Αμερική) με ολικό κόστος φυλάκισης 6.042.830,21\$.

Η μείωση του κόστους διώξεων οφείλεται στη μείωση του αριθμού των υπόπτων. Ταυτόχρονα, η αύξηση του κόστους φυλάκισης, κατά 26,67% συγκριτικά με το 2011, οφείλεται στην αύξηση του αριθμού των πειρατών που κρατούνται στην Ευρώπη, δηλαδή το προηγούμενο έτος οι φυλακισμένοι ήταν 72 με κόστος κράτησης

3,47εκ \$, ενώ το 2012, οι φυλακισμένοι ήταν 99 με κόστος 4,73εκ \$. Είναι αρκετά ανησυχητική η αύξηση του κόστους φυλάκισης, αν λάβουμε υπόψη ότι το μεν κόστος δίωξης είναι βραχυπρόθεσμο ενώ το κόστος φυλάκισης αποτελεί μακροπρόθεσμο έξοδο κι ότι ταυτόχρονα χρόνος φυλάκισης αυξήθηκε από 2 έτη, το 2011, σε 8,66 έτη, το 2012. Δηλαδή, η δέσμευση που προκαλείται από τη φυλάκιση των πειρατών μπορεί δυνητικά να αποτελέσει μία μακροπρόθεσμη και δαπανηρή δέσμευση. Παράλληλα, οι συμφωνίες περί φυλάκισης των καταδικασμένων πειρατών είναι υψίστης σημασίας, μάλιστα, οι Σεϋχέλλες, η Σομαλία, η Κένυα και Μαυρίκιος έχουν ήδη υπογράψει τέτοιου είδους συμφωνίες.

Εν τω μεταξύ, είναι δύσκολο να προβλεφθεί η εξελικτική τάση του κόστους δίωξης και φυλάκισης, καθώς υπάρχουν αναδυόμενες δυνάμεις με δυνατότητα να πιέσουν τα κόστη προς τα πάνω ή προς τα κάτω. Ένας παράγοντας είναι τα ακολουθούμενα δικαστικά πρότυπα, ενώ σε γενικές γραμμές η βελτίωση της ποιότητας οδηγεί σχεδόν πάντα σε αύξηση των τιμών, και από αυτό δεν εξαιρούνται οι διώξεις. Επίσης, η μείωση του ρυθμού σύλληψης και απελευθέρωσης θα αύξανε το ρυθμό ποινικής δίωξης, άρα και το αντίστοιχο κόστος, ενώ η αύξηση των πειρατικών διώξεων και της ποιότητας αυτών θα προκαλούσε μία ανάλογη αύξηση κόστους. Υπάρχουν κι άλλοι παράγοντες που ενδείκνυται να μειώσουν το κόστος, όπως η μετατόπιση της εκδίκασης των υποθέσεων από τη Β. Αμερική και την Ευρώπη, σε περιφερειακά δικαστήρια. Μάλιστα, ακόμη και αν υποθεθεί ότι αυξάνονται τα ποιοτικά standards στις εκδικάσεις, σίγουρα οι συντελεστές κόστους θα παραμείνουν χαμηλότεροι συγκριτικά με τα αμερικάνικα και ευρωπαϊκά δικαστήρια. Δεύτερον, η επένδυση σε εξοπλισμό τηλεδιάσκεψης θα μειώσει τα κόστη παραστάσεων των μαρτύρων στα δικαστήρια. Τρίτον, η βελτίωση στη συλλογή και ανταλλαγή στοιχείων μέσα από τις προσπάθειες των INTERPOL²⁰ και RAPPICC²¹, πρέπει να συμβάλει στη μείωση του κόστους διώξεων.

²⁰ INTERPOL: International Police (1914), διευκολύνει τη διασυνοριακή συνεργασία της αστυνομίας και υποστηρίζει τις αρχές και τις οργανώσεις που σκοπεύουν στην πρόληψη και την καταπολέμηση του διεθνούς οργανωμένου εγκλήματος. Το 2005, ανέπτυξε το Project BADA με στόχο τη θεμελίωση νόμου για τη γεφύρωση ανάμεσα στη στρατιωτική απαγόρευση και τη δίωξη της πειρατείας. Το 2012, η γενική γραμματεία ανακοίνωσε μία ειδική μονάδα δράσης κατά της θαλάσσιας πειρατείας (MPTF). (<http://oceansbeyondpiracy.org>)

²¹ RAPPICC: Regional Anti-Piracy Prosecutions and Intelligence Co-ordination Centre (2012), στόχο έχει να δημιουργήσει ένα διεπιστημονικό και πολυεθνικό κέντρο για συνεργασία γύρω από την επιβολή νομοθεσιών, μαζί με τις Σεϋχέλλες, τον ευρύτερο Ινδικό Ωκεανό και τους

✓ Κόστος που προέρχεται από ασφάλιση σχετική με την πειρατεία:
Συνολικό κόστος 582,5εκ \$. Οι πλοιοκτήτριες και διαχειρίστριες εταιρείες ασφαλίζονται για τον κίνδυνο που προκύπτει από την σομαλική πειρατεία και όχι μόνο. Όπως, κάθε επιχείρηση, έτσι και αυτοί επιδιώκοντας μετρίαση του κινδύνου, πληρώνουν επιπρόσθετα ασφάλιστρα για την κάλυψη οικονομικών ζημιών σε περιπτώσεις ατυχημάτων. Η αύξηση της θαλάσσιας πειρατείας οδήγησε στην αύξηση του κόστους ασφαλίσεων έναντι του συγκεκριμένου κινδύνου. Οι δύο κύριοι τύποι ασφάλισης έναντι του κινδύνου της θαλάσσιας πειρατείας είναι οι War Risk και K&R. Οι ορισμοί των War Risk και K&R έχουν ήδη αναφερθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο σχετικό με τις ναυτασφαλίσεις. Η αύξηση των premiums για το πλοίο, αλλά και το φορτίο έχει ενταθεί λόγω της έξαρσης της πειρατείας κατά τον 21^ο αιώνα. Ωστόσο, τα ασφάλιστρα ποτέ δεν είναι μονόδρομος, καθώς πρόκειται για ένα πάντοτε διαπραγματεύσιμο αριθμό. Αναλυτικότερα:

1) War Risk Insurance. Συνολικό κόστος 365.499.212,53 USD. Όλα τα πλοία που διασχίζουν την war risk area πρέπει να συμπεριλαμβάνουν στην ασφάλισή τους αυτό το είδος ασφάλισης. Η War Risk Areas ανακοινώνονται από το Joint War Committee Λονδίνου, όπως έχει ήδη αναφερθεί στην αντίστοιχη ενότητα που αφορά τη γεωγραφία της πειρατείας. Για τον υπολογισμό ελήφθησαν υπόψη ο αριθμός των πλοίων που διέσχισαν την επικίνδυνη ζώνη και η αξία του hull τους που παίζει ποσοστιαίως ρόλο για τον καθορισμό του War Risk Premium.

2) K&R Insurance. Συνολικό κόστος 216.984.671,53 USD. Για τον υπολογισμό, τα ποσά των 12.500\$ και 7.500\$ αντιστοίχως για *low and slow* και *high and fast* πλοία πολλαπλασιάστηκαν με το πλήθος κάθε τύπου πλοίων, που διέσχισαν HRA, και με το 50%, καθώς τουλάχιστον το 50% των ασφαλισμένων εφοπλιστών λαμβάνουν έκπτωση 50% για την K&R ασφαλιστική τους κάλυψη.

Όσο για το σύνολο των 1 και 2 συνιστωσών είναι 582.483.884,06 USD. Το κόστος αυτό εμφανίζει μία ευπρόσδεκτη μείωση 13,3%, συγκριτικά με το 2011, που ήταν περίπου 635εκ \$. Αυτό συμβαίνει παρά την αύξηση των εκτιμώμενων αξιών των ασφαλισμένων πλοίων που διέσχισαν HRA. Η συνολική μείωση οφείλεται στην αυξημένη χρήση ένοπλων φρουρών – PCASP – επί των εμπορικών πλοίων, που οδηγεί

Διεθνείς εταίρους, για την καταπολέμηση της περιφερειακής απειλής από την πειρατεία και τα συναφή με τη ναυτιλία διεθνή εγκλήματα. (<http://oceansbeyondpiracy.org>)

σε εύλογες εκπτώσεις στα κόστη των ασφαλίσεων. Με την πτωτική τάση που φαίνεται να υπάρχει στα πειρατικά περιστατικά, αναμένεται ακόμη χαμηλότερο κόστος ασφαλίσεων σχετικών με την πειρατεία, στο μέλλον.

✓ Κόστος που προέρχεται από τις αντιπειρατικές οργανώσεις:

Συνολικό κόστος 24.083.953 USD. Επιπρόσθετα στα κεφάλαια που εισέρχονται κατευθείαν από τις κυβερνήσεις και τη βιομηχανία, ορισμένες αντιπειρατικές οργανώσεις διαθέτουν το σύνολο ή μέρος του προϋπολογισμού τους για την καταπολέμηση της θαλάσσιας πειρατείας. Μερικές από αυτές είναι Διεθνείς Κυβερνητικές Οργανώσεις που εκτελούν τα καθήκοντά τους και άλλες είναι Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις που παίζουν ανεπίσημο ρόλο, αλλά όλες έχουν σημαντική συμβολή στην παγκόσμια προσπάθεια κατά της πειρατείας, ενώ παράλληλα επιβαρύνονται με έξοδα. Αναλυτικά:

1) *Trust Fund to Support Initiatives of States to Counter Piracy off the Coast of Somalia*.²² Έχει εγκρίνει 27 προγράμματα αξίας 11,95εκ \$, συμπεριλαμβανομένων των πρωτοβουλιών που αποσκοπούν στην ενίσχυση της περιφερειακής ποινικής δικαιοσύνης και νομοθέτησης για την καταπολέμηση της πειρατείας στη Σομαλία, την Κένυα και τις Σεϋχέλλες. Στο 10^ο συνέδριό του, 28 Μαρτίου 2012, ενέκρινε 2 ακόμη προγράμματα αξίας 1,37εκ \$. Τα νεότερα προγράμματα θα υποστηρίξουν τις δίκες πειρατών σε Κένυα, Μαυρίκιο, Σεϋχέλλες και Ενωμένη Δημοκρατία Τανζανίας και θα παρέχουν επιπλέον βοήθεια στο πρόγραμμα της UNODC Piracy Prisoner Transfer Programme. Ως τον Δεκέμβριο του 2012, 16,5εκ \$ είχαν εισέλθει στο Trust Fund, εκ των οποίων τα 12,12εκ \$ είχαν εκταμιευτεί. Κατά το 2012, τα χρήματα που δωρίθηκαν στο Trust Fund ήταν 5,83εκ \$ προερχόμενα από τις εξής πηγές: 2,5εκ \$ από τις Γερμανία, Ιταλία, Ισπανία και Κατάρ, 2εκ \$ από την Ιαπωνία, 1εκ \$ από τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα και 333.333\$ από τη Νορβηγία.

2) *United Nations Office on Drugs and Crime – UNODC*. Από όλες τις υπηρεσίες καταπολέμησης της πειρατείας των Ηνωμένων Εθνών, η UNODC κοστίζει τα περισσότερα, σε χρόνο και χρήμα. Συγκεκριμένα, το πρόγραμμα Counter Piracy Programme – CPP του UNODC έλαβε 67% των χορηγήσεων του Trust Fund. Αν και το αρχικό πλάνο ήταν να βοηθηθεί η Κένυα στις διώξεις και τις φυλακίσεις, τελικά

²² Trust Fund: Ίδρυση την 21^η Ιανουαρίου 2010 από τον ΟΗΕ, με στόχο την οικονομική βοήθεια στις δαπάνες για τη δίωξη των υπόπτων για πειρατεία, καθώς και τη βοήθεια του CGPCS – Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia. (<http://www.thecgps.org>)

επεκτάθηκε η κάλυψη σε πέντε επιπλέον περιφερειακά έθνη, Σεϋχέλλες, Μαυρίκιο, Τανζανία, Μαλδίβες και Σομαλία. Ο συνολικός προϋπολογισμός του εν λόγω προγράμματος είναι 55εκ \$. Ωστόσο, οι εισφορές μόνο για το 2012, που εξετάζεται, ανήλθαν στα 6,74εκ \$, και προήλθαν από Αυστραλία τα 2εκ \$, Δανία τα 4,62εκ \$ και Γερμανία οι 120.000\$.

3) *Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia – CGPCS*.²³ Το CGPCS χωρίζεται σε 5 Ομάδες Εργασίας – Working Groups, που ασχολούνται με ιδιαίτερα ζητήματα σχετικά με την αποτροπή της πειρατείας. Τα κόστη των συνεδριάσεων τους ποικίλουν ανάλογα με τη διάρκεια της συνάντησης, το μέγεθος και τις διεθνείς μετακινήσεις που απαιτούνται. Τα κόστη μετακινήσεων και διαμονής ανήλθαν τις 765.242\$, για το 2012. Ωστόσο, υπάρχουν και επιπλέον δαπάνες στα πλαίσια των συνεδριάσεων, όπως είναι τα κόστη σχεδιασμού τους και τα κόστη ευκαιρίας από τη συμμετοχή σε αυτές, που όμως δεν εκτιμώνται στην παρούσα ανάλυση.

4) *The Djibouti Code of Conduct*. Διοικείται από την Project Implementation Unit (PIU) εντός IMO. Ο ετήσιος προϋπολογισμός του PIU ανέρχεται στα 13,8εκ \$. Κύριος χορηγός είναι η Ιαπωνία, αλλά πραγματοποιούνται επιπλέον οικονομικές συμβολές από οργανισμούς, ιδρύματα και ιδιώτες για την υποστήριξη των αντιπειρατικών δράσεων. Το σύνολο των εισφορών για τον Κώδικα Τζιμπουτί εντός του 2012 ανήλθε στις 312.800\$.

5) *United Nations Development Programme (UNDP) – Somalia*.²⁴ Το Trust Fund διαθέτει το 26% των κονδυλίων για το UNDP – Somalia. Αν και αυτή η χρηματοδότηση αφορά το μεγαλύτερο μέρος του προϋπολογισμού του UNDP, επιπλέον δωρεές έγιναν αναφορικά με το πρόγραμμα για την πειρατεία. Συγκεκριμένα, η κυβέρνηση της Νορβηγίας δώρισε 333.333\$ και της Δανίας 4.625.000\$, με αποτέλεσμα

²³ CGPCS: Ίδρυση την 14^η Ιανουαρίου 2009, με στόχο τη διευκόλυνση της συζήτησης και του συντονισμού των δράσεων μεταξύ κυβερνήσεων και οργανώσεων για την καταστολή της σομαλικής πειρατείας. Το διεθνές αυτό φόρουμ έχει συγκεντρώσει περισσότερες από 60 χώρες και διεθνείς οργανισμούς για την πρόληψη της πειρατείας στις σομαλικές ακτές. (<http://www.thecgps.org>)

²⁴ UNDP – Somalia: συνεργάζεται με τοπικούς εταίρους με στόχο την ειρήνη και την ασφάλεια για όλους τους Σομαλούς, εστιάζοντας σε τρεις γενικούς τομείς – τη μείωση της φτώχειας και την προστασία του περιβάλλοντος, τη Διακυβέρνηση και το Κράτος Δικαίου και Ασφάλειας και τα ζητήματα για HIV/AIDS και Ισότητας των φύλων. Προγράμματα σχετικά με την πειρατεία περιλαμβάνουν δίκες, νομική στήριξη, κατάρτιση των αστυνομικών και σωμάτων φύλαξης των φυλακών και ολοκλήρωση φυλακών. (<http://oceansbeyondpiracy.org>)

η συνολική χρηματική συνδρομή για το UNDP – Somalia, εντός του 2012, σχετικά με το πρόγραμμα για την πειρατεία ανήλθαν στα 4,96εκ \$.

6) *EUCAP NESTOR*.²⁵ Το πρόγραμμα προορίζεται για δύο έτη. Ο διετής προϋπολογισμός ανέρχεται στα 29.820.120\$, ωστόσο το μεγαλύτερο μέρος του πρόκειται να δαπανηθεί εντός του 2013 και του α' εξαμήνου του 2014, όταν το πρόγραμμα γίνει λειτουργικό. Συνεπώς, κατά το 2012 θεωρείται πως δαπανήθηκε μόνο ένα μικρό ποσοστό του προϋπολογισμού, της τάξεως του 10%, που αντιστοιχεί σε 2.982.012\$.

7) *Regional Anti-Piracy Prosecutions Intelligence Co-operation Centre (RAPPICC)*. Οι κυβερνήσεις του Η.Β. και της Ολλανδίας συμφώνησαν να χρηματοδοτήσουν από κοινού αυτή τη μονάδα συλλογής πληροφοριών, έρευνας και δίωξης πειρατών, με έδρα της Σεϋχέλλες. Έτσι το Η.Β. δώρισε 550.000£, ενώ η Ολλανδία έδωσε 300.000€. Το συνολικό ποσό αντιστοιχεί σε 1.273.000\$, για το 2012.

8) *PiraT Project*.²⁶ Το Υπουργείο ΒΜΒΦ χορήγησε περίπου 1εκ € (03/2010), η χρηματοδότηση ωστόσο αρχικά θα διαρκούσε ως το Δεκέμβρη του 2012 και τελικά κράτησε ως τον Μάρτιο του 2013. Χωρίζοντας το ποσό του 1εκ € σε 36 μήνες ισόποσα, θεωρείται ότι κατά το 2012 δαπανήθηκαν 445.899\$.

9) *Ocean Beyond Piracy*.²⁷ Κατά το 2012, το ΟΒΡ δαπάνησε 775.000\$ σε μισθούς προσωπικού, έξοδα συνεδριάσεων και άλλα που σχετίζονται με την αποστολή του. (Bellish, 2013)

5.1.1.1 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ

Το συνολικό κόστος της σομαλικής πειρατείας, για το 2012, όπως αναλύθηκε ανωτέρω, περίπου στα 6δισ \$ κρύβει ένα μεγάλο ποσοστό κόστους από εξοπλισμό

²⁵ EUCAP NESTOR: αρχή την 16^η Ιουλίου 2012, είναι πρωτοβουλία της Κοινής Πολιτικής Ασφάλειας και Άμυνας της Ε.Ε. και αποσκοπεί στην ενίσχυση των θαλάσσιων δυνατοτήτων των Τζιμπουτί, Κένυα, Σεϋχέλλες, Σομαλία και Τανζανία. (<http://oceansbeyondpiracy.org>)

²⁶ PiraT Project: Piracy and Maritime Terrorism as a Challenge for Maritime Trade Security: Indicators, Perceptions and Options for Action, πρόκειται για Μη-Κερδοσκοπικό οργανισμό που χρηματοδοτείται από το Υπουργείο Έρευνας και Εκπαίδευσης της Γερμανίας (ΒΜΒΦ) και έχει σκοπό την ασφάλεια στη θάλασσα, όπου οι αναλύσεις κινδύνου και οι τεχνολογικές λύσεις για την ασφάλεια συνδέονται με νομικές και οικονομικές προσεγγίσεις.

²⁷ Ocean Beyond Piracy: ίδρυση το 2010, είναι έργο του ιδρύματος One Earth Future και επιδιώκει την ανάπτυξη μίας παγκόσμιας αντίδρασης στην θαλάσσια πειρατεία, χτίζοντας θεμέλια για μία μακροπρόθεσμη λύση.

ασφαλείας και φρουρούς της τάξεως του 29% και ακολούθως από αυξημένες ταχύτητες της τάξεως του 27%. Οι στρατιωτικές επιχειρήσεις αποτέλεσαν το 19% του συνολικού κόστους, ενώ οι ασφαλίσεις και η εργασία το 10% και 8% αντίστοιχα. Με χαμηλότερα ποσοστά ακολούθησαν το re-routing 5%, τα λύτρα 1% και με λιγότερο από 1% οι αντιπειρατικές οργανώσεις, οι διώξεις και οι φυλακίσεις.

Το κόστος της θαλάσσιας πειρατείας στην παγκόσμια οικονομία έπεσε κατά 12,6%, από περίπου 7δισ \$, το 2011, σε ποσό που αντιστοιχεί ανάμεσα στα 5,7δισ – 6,1δισ \$, το 2012. Η υψηλότερη μείωση ήταν αυτή που αντιστοιχεί στο κόστος από αύξηση ταχύτητας εντός HRA, που έπεσε κατά 43,3% σε 1,53δισ \$, το 2012. Η υψηλότερη αύξηση ήταν αυτή που αντιστοιχεί στο κόστος από χρήση ένοπλων φρουρών, που ανέβηκε κατά 79,7% σε περίπου 1,15-1,53δισ \$, το 2012. Παρόλο που η μείωση στο κόστος της πειρατείας είναι ένας επιθυμητός παράγοντας, συνοδεύεται από μία ακόμη μεγαλύτερη μείωση στα περιστατικά της πειρατείας, δεδομένο που οδηγεί στο συμπέρασμα ότι το κόστος ανά πειρατικό συμβάν ήταν υψηλότερο το 2012, συγκριτικά με το 2011. Αναλυτικότερα, ενώ όπως αναλύεται αργότερα, υπάρχει μεγάλη μείωση στα πειρατικά περιστατικά, τουλάχιστον κατά 70% μεταξύ των 2011 και 2012, το κόστος είχε εμφανώς χαμηλότερη μείωση με αποτέλεσμα να αντιστοιχεί δραματικά μεγαλύτερο κόστος σε κάθε περιστατικό.

Είτε το κόστος μεταφραστεί σε όρους επιτυχημένων πειρατικών επιθέσεων, είτε προσπαθειών, είτε συνολικών επιθέσεων ή σε δολάρια που καταβλήθηκαν σε λύτρα, το κόστος αντιμετώπισης αυξάνεται ραγδαία συγκριτικά με το κόστος του ίδιου του προβλήματος. Συγκεκριμένα, το κόστος ανά επιτυχή πειρατική επίθεση ανήλθε στα 421,4εκ \$ από τα 250,0εκ \$, ποσό που μεταφράζεται ποσοστιαία σε αύξηση 68,6%. Ακολούθως, το κόστος ανά αποτυχημένη προσπάθεια, ανήλθε από τα 32,3εκ \$ στα 96,7εκ \$, δηλαδή 199,5% αύξηση. Αν και αυτό το κόστος μπορεί να υπερεκτιμάται, δεδομένης της πιθανής υποτίμησης των συνολικών αποτυχημένων προσπαθειών, εφόσον δεν αναφέρονται όλα τα περιστατικά στις Αρχές. Το κόστος ανά επίθεση, επιτυχημένη ή μη, αυξήθηκε κατά 175%, από 28,6εκ \$ σε 78,66εκ \$. Τέλος, το κόστος ανά δολάριο δαπανημένο σε λύτρα αυξήθηκε σε 186\$ (2012), από 42\$ (2011).

Ένα ακόμη αξιοσημείωτο στοιχείο, σχετικά με το κόστος που προέρχεται από την πειρατεία, αφορά τα χρήματα τα οποία τελικά δαπανώνται κατά κύριο λόγο σε βραχυπρόθεσμες λύσεις, με αποτέλεσμα το 99,36% του κόστους να αφορά αυτές και

μόλις το 0,64% να προορίζεται για μακροπρόθεσμες λύσεις. Αυτό το δεδομένο, που δε διαφέρει πολύ από το 2011 (μόνο το 0,5% του κόστους προοριζόταν για μακροπρόθεσμες λύσεις), δείχνει ότι η διεθνής κοινότητα δεν έχει κινηθεί προς τον εντοπισμό των αιτιών της θαλάσσιας πειρατείας αλλά κυρίως θεραπεύει τα συμπτώματά της. (Bellish, 2013)

5.1.1.2 ΜΑΚΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΚΟΣΤΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΤΟΠΙΚΕΣ ΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Στην παρούσα υποενότητα εξετάζεται η επίπτωση της θαλάσσιας πειρατείας στον τουρισμό, την αλιεία και γενικά τις τοπικές οικονομίες των περιφερειακών χωρών γύρω από τις πειρατικές ζώνες. Υπάρχουν, βέβαια, ορισμένες χώρες και βιομηχανίες που ωφελούνται από την ύπαρξη του φαινομένου. Η πειρατεία επηρεάζει το κόστος συναλλαγών όχι μόνο των συγκεκριμένων πλοίων που έχουν δεχθεί πειρατικές επιθέσεις. Το εμπόριο επηρεάζεται από διάφορες πλευρές, αλλοιώνονται ολόκληροι θαλάσσιοι εμπορικοί δρόμοι, ενώ ταυτόχρονα οι πλοιοκτήτες αλλάζουν τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης, με σκοπό την προσέγγιση ασφαλέστερων. Οι περιφερειακές οικονομίες επιβαρύνονται με αυξημένα κόστη συναλλαγών, για παράδειγμα το Συμβούλιο Φορτωτών της Κένυας – Kenyan Shippers Council – KSC, υπολόγισε ότι η πειρατεία προσαυξάνει το κόστος εισαγωγών κατά 23,8εκ \$ και εξαγωγών κατά 9,8εκ \$ κάθε μήνα. Και εννοείται ότι το κόστος αυτό περνάει στους καταναλωτές κι έτσι μέσα από έρευνα του ίδιου συμβουλίου εκτιμήθηκε πως αυτό θα μπορούσε να αυξήσει τις τιμές των εισαγόμενων προϊόντων κατά 10%.

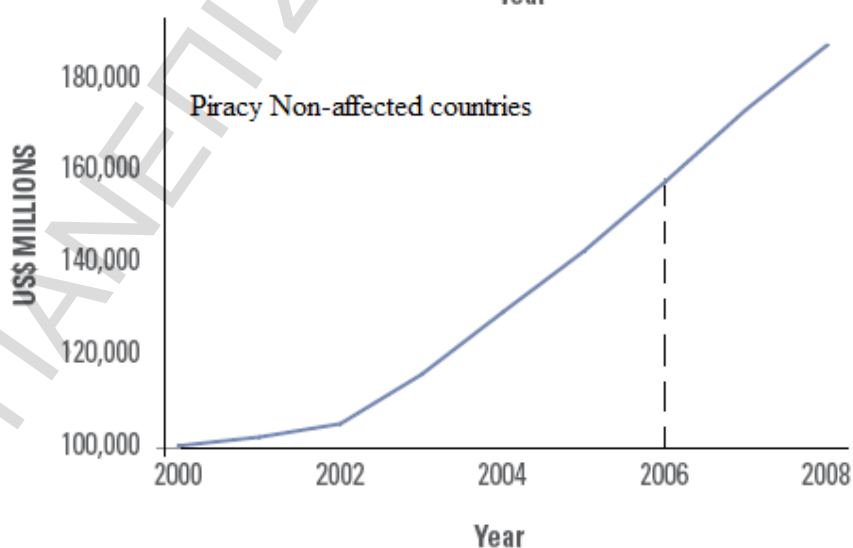
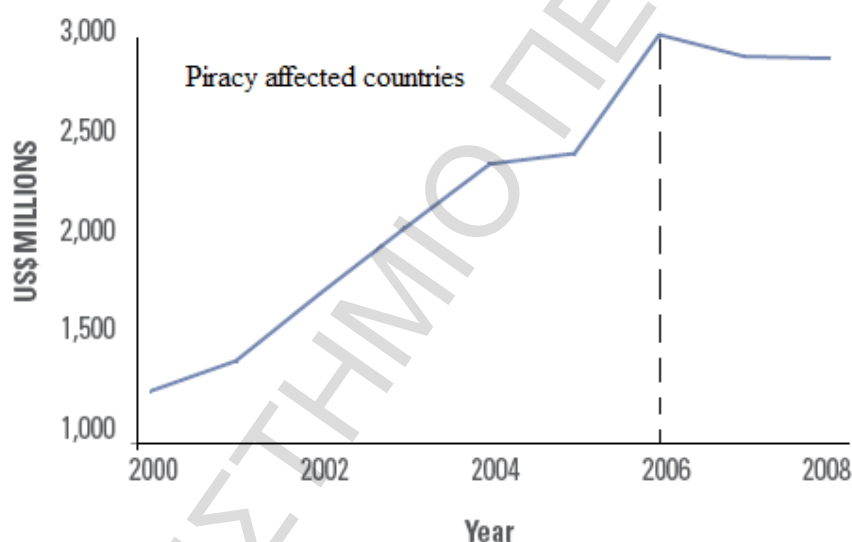
Ταυτόχρονα, ορισμένα κράτη εκτιμούν ότι ο αλιευτικός τομέας έχει μειωθεί λόγω της πειρατικής απειλής. Τα παρακάτω παραδείγματα το αποδεικνύουν:

- Η Υεμένη, το 2009 έχασε 150εκ \$ από αλιευτικά έσοδα, λόγω της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας.
- Οι Σεϋχέλλες, έχουν επηρεαστεί στον τουριστικό και τον αλιευτικό τομέα σε ποσοστό 4% του ΑΕΠ κάθε έτος. Στην αλιεία και άλλους οικονομικούς τομείς εκτιμάται 10,5δισ \$ ζημία ανά έτος.
- Στην Ταϊβάν, ο αλιευτικός στόλος έχει μειωθεί τουλάχιστον κατά 1/3, λόγω του εκφοβισμού από την πειρατεία.

- Στη Νιγηρία, το 2008 εκτιμήθηκε ότι πάνω από 170 αλιευτικά σκάφη αποσύρθηκαν λόγω του φόβου τους, με αποτέλεσμα την μείωση 50.000 θέσεων εργασίας. Επιπλέον, εκτιμάται ότι η Νιγηρία έχει χάσει 600εκ \$ σε όρους εξαγωγικών εσόδων, λόγω της πειρατικής απειλής προς τους αλιείς.

Τα ακόλουθα δύο διαγράμματα δείχνουν τη χρονική εξέλιξη των εξαγωγών αλιευτικών προϊόντων στις χώρες που επηρεάζονται από την πειρατεία και σε αυτές που δεν επηρεάζονται. Οι piracy-affected χώρες εμφανίζουν πτωτική πορεία στα έσοδα από εξαγωγές, 2006 και έπειτα, χρονικό σημείο που συμπίπτει με την εμφάνιση της πειρατείας, ενώ οι non-affected δεν εμφανίζουν τέτοιο φαινόμενο.

Σχήμα 5.2 Εξαγωγές αλιευτικών προϊόντων, Piracy-affected & Non-affected countries



Πηγή: The World Bank, 2013, σελ. 60

Ταυτόχρονα, με το 40% των πειρατικών επιθέσεων να γίνονται ενάντια πλοίων bulk carriers και γενικού φορτίου, τα οποία μεταφέρουν την πλειοψηφία των βασικών τροφών, ρύζι και δημητριακά, η επίπτωση του φαινομένου στην τιμή των συγκεκριμένων προϊόντων είναι άμεση, λόγω καθυστερήσεων στην παράδοση ή στην περίπτωση καταστροφής αναλώσιμων αγαθών. Αυτό συμβαίνει και στη σομαλική κοινωνία, όπου βασικά αγαθά επιβίωσης, που κατά κύριο λόγο είναι εισαγόμενα, δέχονται τεράστιες πληθωριστικές πιέσεις λόγω της πειρατείας δυσχεραίνοντας τη φτώχεια των ανθρώπων που δε σχετίζονται με την πειρατεία

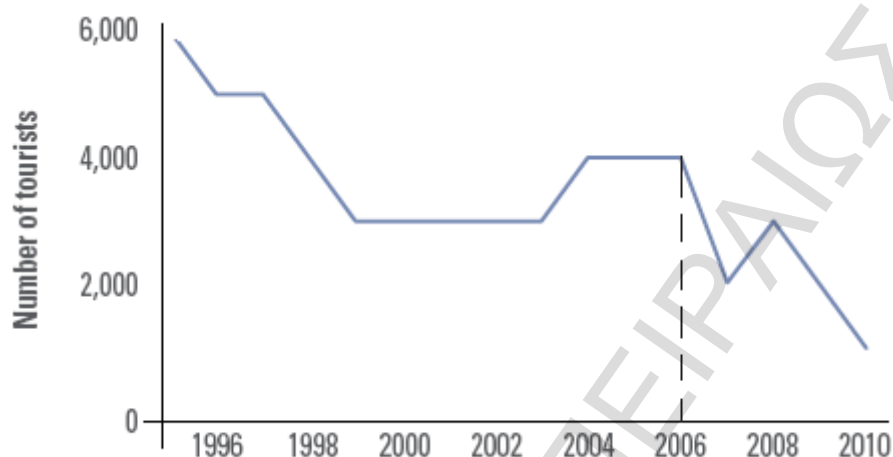
Επιπλέον, αξιοσημείωτα κόστη προέρχονται στις οικονομίες των περιφερειακών κοινωνιών από το μειωμένο ξένο συνάλλαγμα. Επεξηγηματικά, όταν οι επενδυτές βλέπουν την αστάθεια και τη μεταβλητότητα των περιοχών που επηρεάζονται από την πειρατεία, αποσύρουν τις επενδύσεις τους και βρίσκουν εναλλακτικές περιοχές για επενδύσεις ή κατανάλωση. Για παράδειγμα, το re-routing από το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας, μακριά από τη Διώρυγα του Σουέζ, ελαττώνει κατά πολύ τα έσοδα της Αιγύπτου και συγκεκριμένα εάν υπολογίσει κανείς ότι κάθε πλοίο πληρώνει για τη διέλευσή του 200.000-600.000\$, αναλόγως το μέγεθός του, και ότι περίπου ένα 10% των πλοίων επιλέγουν re-routing για αποφυγή της Διώρυγας, η ζημία της Αιγύπτου αγγίζει τα 642εκ \$ ετησίως. Αυτό, λοιπόν, είναι ένα έμμεσο κόστος προερχόμενο από την πειρατεία. Επιπλέον, τα τουριστικά έσοδα πλήττονται από το φαινόμενο.

Ακολούθως, η πειρατεία έχει επηρεάσει και έναν ακόμη οικονομικό τομέα, τον τουρισμό της Ανατολικής Αφρικής, σε όρους όγκου αλλά και σύνθεσης τουριστών. Για παράδειγμα, τα κρουαζιερόπλοια αποφεύγουν σκόπιμα την Μομπάσα, με αποτέλεσμα ο τουρισμός της να μειώνεται αισθητά, ακόμη και κατά 95% μέσα σε ένα έτος (στοιχεία 2010).

Παράλληλα, οι Σεϋχέλλες έχουν επηρεαστεί έντονα στον τουριστικό τομέα, όσον αφορά τις αφίξεις διά θαλάσσης. Οι πειρατικές επιθέσεις αποθαρρύνουν τους τουρίστες υψηλών εισοδημάτων από το να επισκεφθούν τους προορισμούς της Α. Αφρικής, ενώ ταυτόχρονα οι τοπικοί πάροχοι αναγκάζονται να μειώσουν τις τιμές τους, ώστε να τονωθεί η ζήτηση. Στο διάγραμμα που ακολουθεί, φαίνεται η διαχρονική εξέλιξη του αριθμού των τουριστών των Σεϋχελλών, προερχόμενων διά θαλάσσης, για την περίοδο 1996 έως 2010 και είναι εμφανής η πτωτική πορεία του μεγέθους από το

2006 κι έπειτα, χρονικό σημείο που συμπίπτει με την εμφάνιση και ένταση της πειρατικής δράσης στη Σομαλία.

Σχήμα 5.3 Τουρισμός διά θαλάσσης, Σεϋχέλλες, 1996-2010



Πηγή: The World Bank, 2013, σελ. 39

Συγκεντρωτικά, τα υπολογισμένα μακροοικονομικά κόστη που προέρχονται από το φαινόμενο της πειρατείας και επιβαρύνουν τις τοπικές κοινωνίες, ανά έτος, παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 5.2 Μακροοικονομικά κόστη επιλεγμένων χωρών

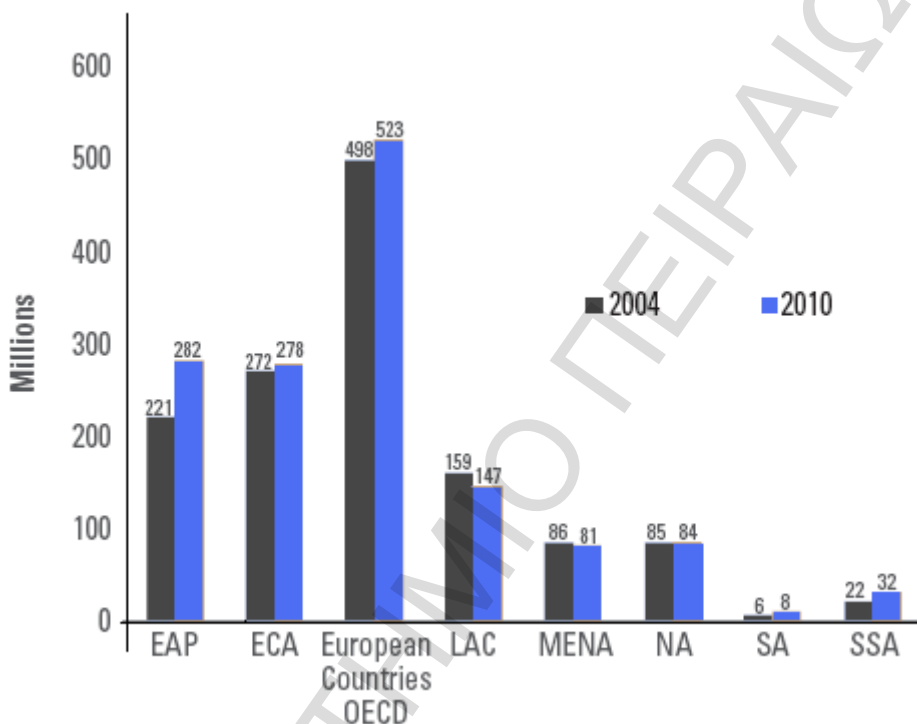
Country	Indicated Loss Per Year
Egypt	\$642 million
Kenya	\$414 million
Yemen	\$150 million
Nigeria	\$42 million
Seychelles	\$6 million
Total Macro Costs	\$1.25 billion

Πηγή: Bowden et al, 2010, σελ. 25

Τέλος, στο παρακάτω γράφημα παρουσιάζεται ποσοτικά και διαγραμματικά ο αριθμός των τουριστών των ετών 2004 και 2010 για τις εξής περιοχές: EAP – East Asia

and Pacific, ECA – Europe and Central Asia, European Countries OECD, LAC – Latin America and Caribbean, MENA – Middle East and North Africa, NA – North America, SA – South Asia και SSA – Sub-Saharan Africa. (The World Bank, 2013; Bowden et al, 2010)

Σχήμα 5.4 Σύνολο τουριστών ανά περιοχή, 2004 & 2010



Πηγή: The World Bank, 2013, σελ.36

5.1.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΣΤΗ ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ, 2012

Οι οικονομικές επιπτώσεις από την πειρατεία της Δυτικής Αφρικής είναι εξίσου αξιολογώτερες με αυτές που αναλύθηκαν για τη σομαλική πειρατεία. Η πειρατεία στη Δυτική Αφρική έχει επιφέρει άμεσα κόστη ύψους εκατομμυρίων δολαρίων, για τους ενδιαφερόμενους και έμμεσα κόστη ύψους δισεκατομμυρίων δολαρίων, για τις εμπλεκόμενες βιομηχανίες.

✓ Αξία προερχόμενη από κλεμμένη περιουσία: πρόκειται για το πιο προφανές κόστος που προκύπτει. Η κλοπή περιουσίας μπορεί να γίνει άμεσα, είτε αφορά το φορτίο είτε τα προσωπικά αντικείμενα του πληρώματος, ή έμμεσα, μέσα από την

απαίτηση λύτρων. Εν μέσω επίθεσης, οι πειρατές κλέβουν προϊόντα πετρελαίου, αξίας 2.000.000-6.000.000\$ κατά μέσο όρο. Με 7 αναφερόμενα περιστατικά κλοπής πετρελαίου, εντός του 2012, η αξία του κλεμμένου πετρελαίου εκτιμάται στα 14εκ με 42εκ \$. Σύμφωνα με την UNODC, η αξία της κλεμμένης περιουσίας των ναυτικών, συμπεριλαμβανομένων stores και μετρητών, φτάνει τα 10.000-15.000\$ ανά επίθεση. Το IMB ανέφερε 35 περιστατικά κλοπής περιουσιακών στοιχείων, εντός του 2012, που αγγίζουν τις 350.000-525.000\$. Οι πειρατές της Δυτικής Αφρικής, κράτησαν μερικούς ομήρους προς απαίτηση λύτρων, αλλά δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία για τα σχετικά λύτρα του 2012. Έτσι, η κλεμμένη περιουσία, όπως προκύπτει από τις αναφορές του 2012 με τα διαθέσιμα στοιχεία, εκτιμάται μεταξύ 34εκ και 101εκ \$.

✓ Κόστος που προκύπτει από ασφάλιση σχετική με την πειρατεία: η αγορά των ναυτιλιακών ασφαλίσεων ανταποκρίθηκε στην δυτικοαφρικανική πειρατεία με τρόπο αντίστοιχο της ανατολικοαφρικανικής. Η περιοχή συμπεριλαμβάνεται στις περιοχές υψηλού κινδύνου – war risk areas, βάσει της Joint War Committee, όπως έχει ήδη αναλυθεί, ενώ ταυτόχρονα αναπτύχθηκε αγορά για ασφάλιση K&R συμπληρωματικής προς την ήδη ισχύουσα στην περιοχή. Ο υπολογισμός του κόστους ασφαλίσεων στη Δυτική Αφρική αποτελεί μία αρκετά δύσκολη διαδικασία. Θεωρητικά, οι ακολουθούμενες πολιτικές ασφάλισης και τα κόστη μοιάζουν με αυτά της Ανατολικής Αφρικής. Έτσι, για την πειρατεία στην εν λόγω περιοχή, προκύπτουν τα εξής δεδομένα, 275εκ \$ ξοδεύονται ετησίως για War Risk ασφάλιστρα, ενώ για K&R ασφάλιστρα περίπου 83εκ με 152εκ \$. Το συνολικό ασφαλιστικό κόστος κυμαίνεται μεταξύ 358εκ και 427εκ \$, για το 2012.

✓ Κόστος που προκύπτει από τη χρήση ένοπλων φρουρών: συχνά λέγεται ότι όταν ένα πλοίο που διασχίζει τον Κόλπο του Άντεν ή τον Δυτικό Ινδικό ωκεανό έχει επάνω του ένοπλους φρουρούς δεν υπάρχει περίπτωση να δεχθεί επιτυχημένη πειρατική επίθεση. Όμως, στην περίπτωση της Δυτικής Αφρικής, τα πράγματα διαφέρουν, καθώς όταν τα πλοία, που επιθυμούν ένοπλη προστασία, εισχωρούν σε χωρικά ύδατα, οι τοπικοί νόμοι προστάζουν όλοι οι ένοπλοι φρουροί να προέρχονται από τις τοπικές δυνάμεις ασφαλείας. Ο πιο συνήθης κανονισμός απαιτεί από τους πλοιοκτήτες και τους διαχειριστές να αλλάζουν ομάδα ένοπλων φρουρών με νέα, κάθε φορά που μπαίνουν σε διαφορετικά χωρικά ύδατα εάν πρόκειται να εισέλθουν σε λιμάνια διαφορετικών χωρών. Αυτό ο κανονισμός επιβάλλει αξιόλογα κόστη στους πλοιοκτήτες και τους

διαχειριστές. Για παράδειγμα, το κόστος για επιβίβαση και αποβίβαση της ένοπλης ομάδας κυμαίνεται στις 8.400\$, το κόστος ένοπλης συνοδείας κυμαίνεται περίπου στις 5.000\$ ανά ημέρα και το κόστος μίας ομάδας ένοπλων φρουρών κυμαίνεται μεταξύ 1.000-3.000\$ την ημέρα. Για 2.000\$ παραπάνω την ημέρα, οι εταιρείες προσλαμβάνουν άοπλους Βρετανούς συμβούλους ασφαλείας. Υπάρχουν επιπρόσθετα κόστη σχετικά με τη συμμόρφωση σε κανονισμούς, όπως το χάσιμο χρόνου για την επιβίβαση/αποβίβαση των ένοπλων φρουρών και η επένδυση σε εξοπλισμό ασφαλείας, που αντιπροσωπεύει ένα one-time κόστος της τάξεως 15.000-20.000\$ ανά πλοίο. Το συνολικό κόστος από ένοπλη ασφάλεια, που αφορά το 2012, εκτιμάται στα 150εκ \$, με πολύ συντηρητικούς υπολογισμούς.

✓ Κόστος που προκύπτει από στρατιωτικές επιχειρήσεις: με όχι λιγότερο από πέντε έθνη να αφιερώνουν χιλιάδες προσωπικό και σχεδόν 100 πλοία όλων των μεγεθών για την καταπολέμηση των εγκλημάτων στη θάλασσα, ο διαχωρισμός του κόστους που αφορά την πειρατεία από τα υπόλοιπα που αφορούν την ασφάλεια είναι δύσκολος. Ωστόσο, είναι γνωστό ότι το πολεμικό ναυτικό ξοδεύει χρήματα για την πειρατεία, είτε τα έξοδα αφορούν την απόκτηση σκάφους, είτε την κατάρτιση και τη διενέργεια περιπολιών και στρατιωτικών ασκήσεων. Οι στρατιωτικές δυνάμεις που δραστηριοποιούνται στον Κόλπο της Γουινέας, ξόδεψαν σημαντικά ποσά για την απόκτηση πλοίων εντός του 2012. Για παράδειγμα, η Νιγηρία υπέγραψε συμβόλαιο 23,5εκ \$ για δύο περιπολικά σκάφη και ο προϋπολογισμός για άμυνα απαιτεί επιπλέον κεφάλαια 13,7εκ \$ για απόκτηση καινούριου σκάφους. Ακολουθώντας, η κυβέρνηση των Η.Π.Α. παρείχαν δύο ταχύπλοα 460.000\$ στο ναυτικό του Μπενίν και δύο gunboats 800.000\$ στο ναυτικό του Τόγκο. Η Γερμανία δώρισε σκάφη αξίας 35εκ \$ στο ναυτικό της Γκάνας. Παρόλο που υπάρχουν στοιχεία ότι αυτές οι κινήσεις αφορούν την πειρατεία, ο βαθμός κατά τον οποίο θα χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά για την πειρατεία, δεν είναι σαφής. Μετά την απόκτηση αυτών των σκαφών, επιπλέον πόροι πρέπει να χρησιμοποιηθούν για να μπορέσουν να λειτουργήσουν, όπως αποδεικνύεται από τη Νιγηρία που ξοδεύει 3,8εκ \$ την εβδομάδα για να διατηρεί οκτώ σκάφη σε περιπολία. Αυτό το ποσό καλύπτει έξοδα προσωπικού, καύσιμα, ανταλλακτικά, συντήρηση και ασκήσεις. Εντός του 2012, η Γαλλία δεσμεύτηκε να δώσει 10,8εκ \$ για τη ναυτική εκπαίδευση στο Μπενίν. Η πιο ακριβή από τις ασκήσεις κράτησε 6 μήνες και κόστισε 9,32εκ \$ ανά μήνα. Ωστόσο, με την εκτίμηση ότι τα κόστη στρατιωτικών

επιχειρήσεων που αφορούν την πειρατεία είναι 25%-50% του συνολικού κόστους αυτών, οι στρατιωτικές δαπάνες εντός του έτους κυμάνθηκαν μεταξύ 100εκ και 150εκ \$.

✓ Εργατικό κόστος: τα πράγματα εδώ μοιάζουν με την περίπτωση της σομαλικής πειρατείας. Το 2012, το IBF της Διεθνούς Ομοσπονδίας Εργαζομένων στις Μεταφορές όρισε τα χωρικά ύδατα των Μπενίν και Νιγηρίας ως HRA, με πρόβλεψη για διπλή αμοιβή των ναυτικών όταν διασχίζουν τις υδάτινες αυτές περιοχές. Κι επειδή, περίπου το 70% των ναυτικών παγκοσμίως δικαιούνται την αμοιβή αυτή αλλά αυτό είναι αμφίβολο για τη Δυτική Αφρική, γίνεται η υπόθεση ότι τα μισά από τα 30.000 πλοία που διασχίζουν τον Κόλπο της Γουινέας κάθε χρόνο, πληρώνουν αυξημένους μισθούς βάσει του IBF και ένα ποσοστό μεταξύ 20%-70% καταβάλλει πραγματικές τις σωστές αμοιβές για την ανάληψη κινδύνου. Έτσι, το εργατικό κόστος που σχετίζεται με την πειρατεία υπολογίζεται μεταξύ 30εκ και 105 εκ \$, για το 2012.

✓ Κόστος που προκύπτει από διώξεις και φυλακίσεις: ως και το Δεκέμβρη του 2012 δεν είχε γίνει καμία δίωξη ύποπτου για πειρατεία στον Κόλπο της Γουινέας, γεγονός που κρίνεται παραπάνω από απογοητευτικό, εφόσον οι πειρατές της περιοχής έδρασαν ανεμπόδιστα και με ατιμωρησία. Ωστόσο, η Ναυτιλιακή Διοίκηση της Νιγηρίας και ο Οργανισμός Ασφάλειας παρουσίασαν την πειρατεία και άλλες παράνομες πράξεις στο Λάγος, τον Μάρτιο του 2012, και ο οργανισμός κρατούσε 11 υπόπτους για συμμετοχή σε θαλάσσια πειρατεία. Τελικά, μάλλον 0\$ σπαταλήθηκαν για διώξεις, εφόσον υπήρχε έλλειψη διώξεων.

✓ Κόστος που προκύπτει από τις προσπάθειες για βελτίωση του capacity: εντός του 2012 έγιναν αρκετές προσπάθειες. Πρώτον, το Priority Solidarity Fund, ένα τριετές πρόγραμμα 1εκ \$, χρηματοδοτούμενο από τη γαλλική κυβέρνηση και αφιερωμένο στην ανάπτυξη των ικανοτήτων των εθνικών ναυτικών δυνάμεων των Μπενίν, Γκάνα και Τόγκο. Δεύτερον, η βρετανική συνεισφορά των 3εκ \$ για δίκτυο ραντάρ με στόχο την αποδιοργάνωση των θαλάσσιων εγκλημάτων. Επιπλέον, οι Η.Π.Α. δεσμεύτηκαν με 300.000\$ να βοηθήσουν στην ανάπτυξη μίας εθνικής στρατηγικής ασφαλείας στο Μπενίν, ενώ ταυτόχρονα οι Η.Π.Α. με την Αυστραλία δεσμεύτηκαν να δημιουργήσουν ομάδες για την εκτίμηση των αναγκών στο Μπενίν. Τελικά, η Ε.Ε. έχει προσεγγίσει δι-περιφερειακά το ζήτημα της πειρατείας, με αποτέλεσμα τα παράκτια κράτη του Κόλπου της Γουινέας να επωφελούνται από τις συνεχιζόμενες προσπάθειες. Συνολικά, ένα ποσό

της τάξεως των 2εκ με 6εκ \$ δαπανήθηκαν για τις προσπάθειες βελτίωσης του capacity, εντός του 2012, αναλόγως με το μέρος των κονδυλίων που πράγματι δαπανήθηκαν τελικά. (Hurlburt et al, 2013)

5.1.2.1 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ

Η θαλάσσια πειρατεία στον Κόλπο της Γουινέας κόστισε κάπου μεταξύ 740εκ και 950εκ \$, για το έτος 2012. Εμφανώς, κοστίζει λιγότερο από την πειρατεία στην Ανατολική Αφρική κι αυτό συμβαίνει για πολλούς λόγους. Πρώτον, οι πλοιοκτήτες και οι διαχειριστές δεν είναι σε θέση να ακολουθήσουν τακτικές όπως το re-routing ή/και οι αυξημένες ταχύτητες, που στην περίπτωση της σομαλικής πειρατείας αποτελούν κόστος τάξεως 2δισ \$. Δεύτερον, ο Κόλπος της Γουινέας είναι κατά πολύ μικρότερος από τον Ινδικό Ωκεανό, είτε αυτό αφορά τη γεωγραφική περιοχή ως έκταση είτε την πυκνότητα κίνησης των πλοίων. Τρίτον, υπάρχει αξιοσημείωτη διαφορά στην διεθνή ανάμειξη, που είναι κατά πολύ μικρότερη στη Δυτική Αφρική από ότι στην Ανατολική.

Συνοπτικά, το άμεσο οικονομικό κόστος από την πειρατεία της Δυτικής Αφρικής κρύβει ένα τεράστιο ποσοστό ασφαλίσεων, της τάξεως του 49%, ένα αξιόλογο ποσοστό χρήσης ιδιωτικών ένοπλων φρουρών χαμηλότερο όμως από ότι στη σομαλική πειρατεία, περίπου 19%, ακολούθως, ένα επίσης αξιόλογο ποσοστό στρατιωτικών δαπανών, γύρω στο 15%, ένα εργατικό κόστος στο 8, ένα μικρό ποσοστό capacity-building λιγότερο από 1% και ένα 8% σε απολεσθείσα περιουσία από κλοπή. (Hurlburt et al, 2013)

5.2 ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΚΟΣΤΟΣ

Το ανθρώπινο κόστος της θαλάσσιας πειρατείας μπορεί να μην είναι πάντοτε απτό αλλά αποδεικνύει ότι οι ναυτικοί βρίσκονται στην πρώτη γραμμή του προβλήματος. Γι' αυτό το λόγο, στην παρούσα υποενότητα αναλύεται προτίστως το κόστος που επωμίζονται οι ναυτικοί. Η πειρατεία αποτελεί έγκλημα κατά του ανθρώπινου γένους και της κοινωνίας, πέρα από τα οικονομικά κόστη που προκαλεί και τις οικονομικές ζημίες που επιφέρει στη ναυτιλιακή βιομηχανία, το εμπόριο και τις τοπικές οικονομίες. Οι ναυτικοί και οι οικογένειές τους υποφέρουν πολλές δυσκολίες

λόγω αυτού του φαινομένου. Σε μερικές περιπτώσεις, τα πρώτα στάδια της πειρατικής επίθεσης είναι μόνο η αρχή μίας τεράστιας δοκιμασίας, ιδιώς για όσους ναυτικούς κρατούνται και αιχμαλωτίζονται στα χέρια των πειρατών. Και η κακοποίηση της ζωής τους συχνά δε γίνεται μόνο κατά τη διάρκεια της ομηρίας αλλά και αργότερα, όταν πλέον επιστρέφουν στις ζωές τους. Πολλές φορές, υποφέρουν την απώλεια προσωπικών τους αντικειμένων, ή ακόμη και τη διακοπή/παύση καταβολής των αμοιβών τους και χειρότερο από όλα, είναι τα ψυχικά τραύματα, αν όχι τα σωματικά, ο φόβος και η ανασφάλεια, ιδιαίτερα εάν πρόκειται να ξαναπλεύσουν σε πειρατικά ύδατα. Έτσι, οι άνθρωποι αυτοί δε χρειάζονται μόνο υλική, αλλά ταυτόχρονα ηθική και ψυχολογική υποστήριξη, το ίδιο και οι οικογένειές τους. Μία πρώτη εικόνα για τις επιπτώσεις που έχουν οι πειρατικές επιθέσεις στα μέλη των πληρωμάτων, δίνεται στο παρακάτω σχήμα, που απεικονίζει τα έτη 2006-2010

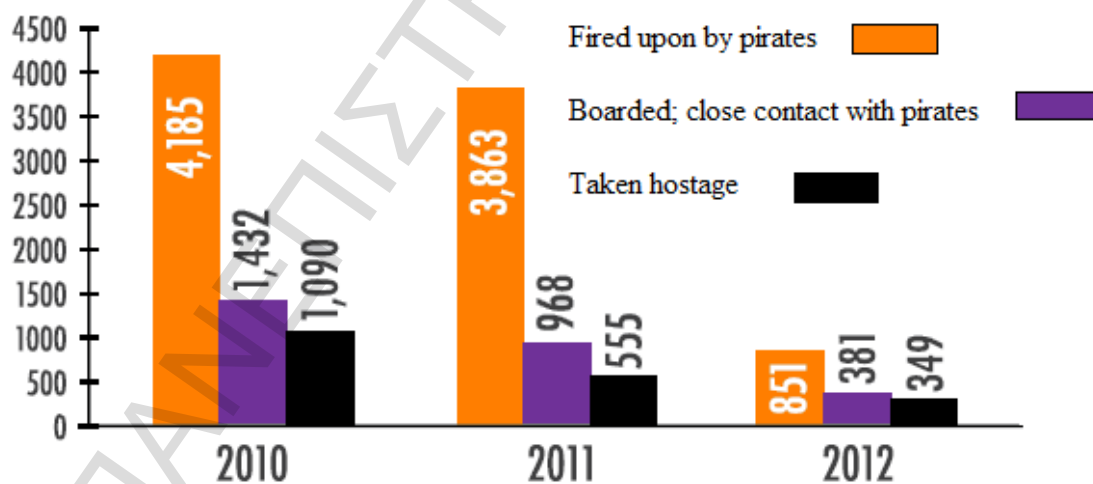
Συγκεκριμένα, για την πειρατεία στη Σομαλία, τον Κόλπο του Άντεν και την ευρύτερη περιοχή του Ινδικού Ωκεανού, οι ναυτικοί ζουν με τον κίνδυνο της επίθεσης. Όταν τα πλοία τους δέχονται πειρατικές επιθέσεις, ζουν με το άγχος μη δεχθούν πυροβολισμούς, χειροβομβίδες ή οποιοδήποτε άλλου τύπου πυρά αλλά και το φόβο της κράτησης για μήνες ή ακόμη και του θανάτου. Εννοείται πως στο πέρας του κινδύνου το στρες που έχουν υποστεί μπορεί να προβεί τραυματικό, καθώς μέσα από περιγραφές, φαίνεται πως η στάση των πειρατών απέναντι στους ομήρους τους ολοένα και σκληραίνει.

Με την πειρατεία άλλωτε σε έξαρση και άλλωτε σε ύφεση, τα θύματα των πειρατικών επιθέσεων αυξομειώνονται αντίστοιχα. Δεδομένης όμως της ταυτόχρονης εξελιξιμότητας των ακολουθούμενων πειρατικών τακτικών, τα θύματα ενδέχεται να βασανίζονται πολύ περισσότερο τώρα παρά ποτέ, με αποτέλεσμα τα πειρατικά περιστατικά να κρύβουν μία μεγάλη ανθρώπινη τραγωδία. Ακολούθως, παραθέτονται ποσοτικά στοιχεία που δείχνουν το μέγεθος του ανθρώπινου κόστους.

Από το 2005 ως και το 2012, συνολικά 3.741 μέλη πληρωμάτων, 125 διαφορετικών εθνικοτήτων, έχουν πέσει θύματα Σομαλών πειρατών με κράτηση 1.178 ημερών. Ταυτόχρονα, βάσει πληροφοριών 82 με 97 ναυτικοί έχουν χάσει τη ζωή τους κατά τη διάρκεια σομαλικών επιθέσεων, είτε στην περίοδο αιχμαλωσίας, με την κακή μεταχείριση και τις άθλιες συνθήκες διαβίωσης, είτε κατά τη διάρκεια επιχειρήσεων διάσωσης. Εντός του 2012, τουλάχιστον 851 ναυτικοί δέχθηκαν επίθεση από Σομαλούς

πειρατές. Ο αριθμός των θυμάτων από σομαλική πειρατεία μειώθηκε κατά περίπου 80% μεταξύ των ετών 2011-2012, γεγονός που δείχνει ότι μπορεί να υπάρχουν λιγότερες ενεργές πειρατικές ομάδες στην περιοχή. Βέβαια, πολλοί παράγοντες συνέβαλλαν στη μείωση του αριθμού των θυμάτων: οι διεθνείς ναυτικές/στρατιωτικές επιχειρήσεις που είχαν στόχο τις πειρατικές συμμορίες, η τήρηση των διαδικασιών που προτείνονται από τις BMP4, καθώς και η αυξημένη χρήση ένοπλων φρουρών επάνω στα πλοία, η βελτίωση της ασκούμενης πολιτικής στη Σομαλία από τη Νέα Κυβέρνηση – Somali Federal Government και τους υποστηρικτές της. Όμως, ενώ ο αριθμός των ναυτικών που κατά την επίθεση πιάστηκαν όμηροι έπεσε κατά 37%, το 2012, ύστερα από πρηγούμενη μείωση 50%, το 2011, το ποσοστό κατά το οποίο οι ναυτικοί πιάστηκαν όμηροι αφού το πλοίο δέχθηκε πυρά αυξήθηκε από 14% (2011) σε 41% (2012). Το ποσοστό επιτυχίας των πειρατών βελτιώθηκε την ίδια στιγμή που το ποσοστό των συνολικών επιθέσεων, κατά τις οποίες τα πλοία δέχθηκαν πυρά, μειώθηκε. Αυτό μπορεί να εξηγηθεί από τις μειωμένες αναφορές στις Αρχές ή ακόμη κι από το γεγονός ότι οι πειρατές επιτίθενται στα πλοία που δείχνουν περισσότερο ευάλωτα βελτιώνοντας τις τακτικές τους.

Σχήμα 5.5 Θύματα σομαλικής πειρατείας, 2010-2012

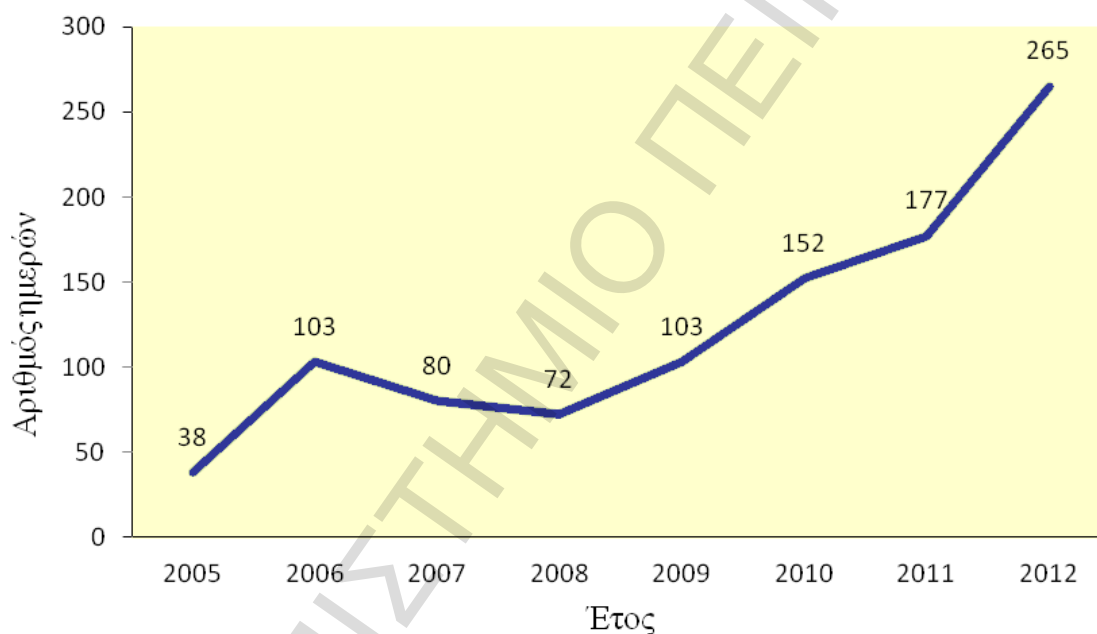


Πηγή: Hurlburt et al, 2013

Το 2012, 589 άνθρωποι κρατήθηκαν αιχμάλωτοι από τους Σομαλούς πειρατές. Αυτός ο αριθμός περιλαμβάνει 345 ναυτικούς και αλιείς, 1 δημοσιογράφο, 3 εθελοντές

βοηθείας που αιχμαλωτίστηκαν το 2012 και 240 αιχμαλώτους από τα δύο προηγούμενα έτη²⁸. Μέσος όρος διάρκειας ομηρίας από Σομαλούς πειρατές 11 μήνες, αλλά μπορεί να ξεπερνά το 1 έτος κατά πολύ. Στο παρακάτω διάγραμμα φαίνεται η χρονική εξέλιξη των κατά μέσο όρο ημερών μεταξύ μίας επιτυχούς σομαλικής επίθεσης και ομηρίας έως την καταβολή των λύτρων με στόχο την απελευθέρωση, για τα έτη 2005 έως 2012. Είναι εμφανής η τάση να αυξάνεται συνεχώς ο αριθμός ημερών ομηρίας και διαπραγματεύσεων.

Σχήμα 5.6 Μέσος όρος ημερών μεταξύ επιτυχημένης σομαλικής επίθεσης και πληρωμής λύτρων, 2005-2012



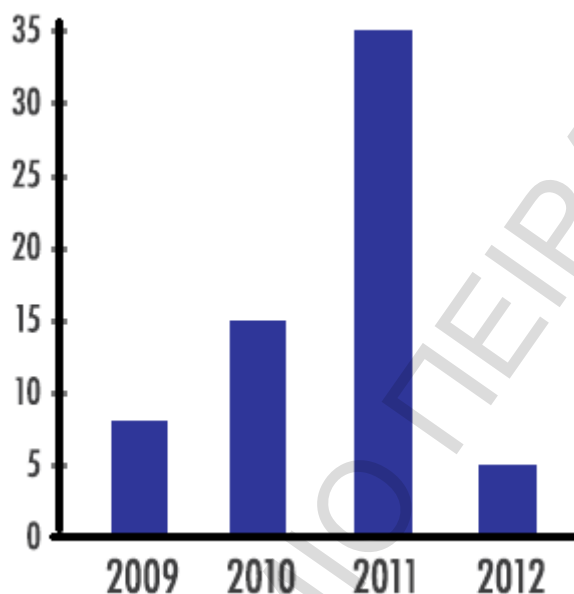
Πηγή: Safety4Sea, 2013

Οι ναυτικοί κατά την ομηρία τους, από Σομαλούς πειρατές, υποφέρουν πολλά δεινά: ψυχική βία, συνεχές ψυχολογικό στρες και προσβλητική συμπεριφορά, περιορισμό, καταπάτηση της ιδιωτικής ελευθερίας τους, απώλεια αυτοεκτίμησης, σωματική βία και βασανιστήρια. Σχετικά με τη θνησιμότητα κατά την ομηρία, το παρακάτω διάγραμμα δίνει μία σχετική εικόνα. Ωστόσο, το 2011 που φαίνεται ο υψηλότερος αριθμός θανάτων κατά την ομηρία, τονίζεται ότι οι περισσότεροι συνέβησαν κατά τις επιχειρήσεις διάσωσης. Συγκεκριμένα, 2 ναυτικοί σκοτώθηκαν

²⁸Ο αριθμός προέρχεται από 133 ομήρους του 2010 και 107 του 2011.

επειδή πειρατές τους χρησιμοποιούσαν ως ανθρώπινες ασπίδες, άλλος λόγω θανατηφόρων τραυμάτων από πυροβολισμούς και δύο είχαν πεθάνει κατά τη διάρκεια της κράτησής τους.

Σχήμα 5.7 Θνησιμότητα αιχμαλώτων της σομαλικής πειρατείας, 2009-2012



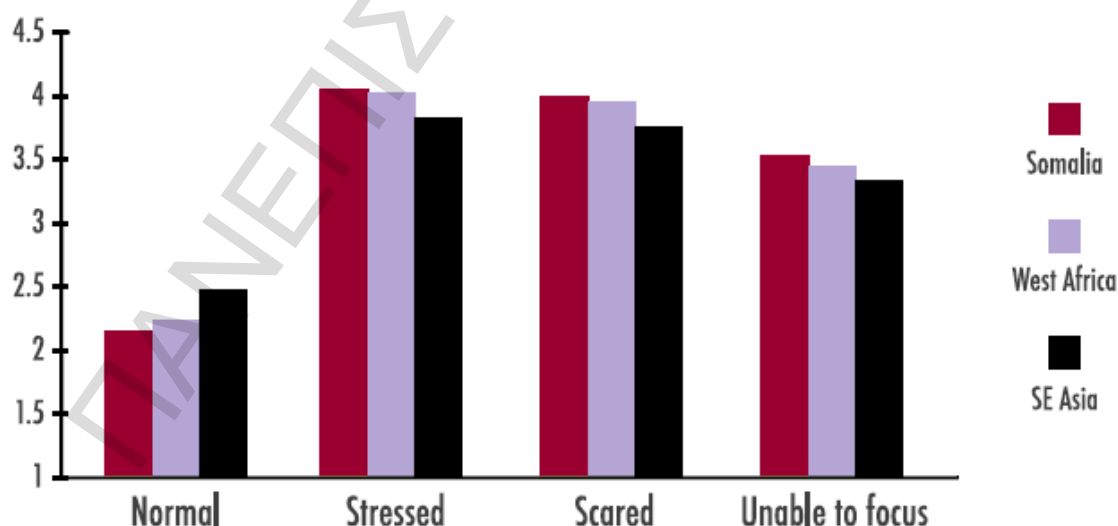
Πηγή: Hurlburt et al, 2013

Εν συνεχεία, είναι σημαντικό να αναφερθεί η επίπτωση στη ζωή των Σομαλών, μέσα από τη σομαλική πειρατεία κι αυτό για να μη μένει η εντύπωση ότι οι μόνοι άνθρωποι που βλάπτονται είναι οι ναυτικοί και οι οικογένειές τους. Στις κοινωνίες της Σομαλίας, λίγοι είναι αυτοί που ωφελούνται μέσα από το εγκληματικό φαινόμενο της θαλάσσιας πειρατείας, και το όφελος είναι μόνο οικονομικό. Επεξηγηματικά, αθώοι Σομαλοί αλιείς συχνά φοβούνται να βγουν στη θάλασσα, γιατί τους μπερδεύουν με πειρατές και μπορεί λανθασμένα να διωχθούν από ναυτικές/στρατιωτικές δυνάμεις. Επίσης, η επιδείνωση στην ασφάλεια διαβρώνει την ήδη εύθραυστη οικονομία της Σομαλίας και δυσχαιρένει τις εξαγωγές κτηνοτροφικών προϊόντων, που είναι το βασικό εισόδημα των Σομαλών. Τέλος, οι κοινότητες ανησυχούν για τον πληθωρισμό, καθώς οι πειρατές δεν έχουν αίσθηση της αξίας του χρήματος και κάνουν αλόγιστη χρήση του, και ταυτόχρονα τη συνεχή αύξηση διακίνησης ναρκωτικών/αλκοόλ και πορνείας, που εντείνουν τη διαφθορά και τη χαλάρωση των ηθών.

Αξιοσημείωτες είναι και οι συνέπειες της πειρατείας του Κόλπου της Γουϊνέας – *Gulf of Guinea*, στον άνθρωπο. Το 2012, 966 ναυτικοί έπεσαν θύματα οπλισμένων πειρατών, 800 εκ των οποίων δέχθηκαν την επίθεση επάνω στο πλοίο και 206, από τους 800, πιάστηκαν όμηροι, παρά το γεγονός ότι οι πειρατές του Gulf of Guinea δεν έχουν πρωταρχικό ρόλο την αιχμαλωσία πληρωμάτων. Επίσης, έχουν αναφερθεί 5 απαγωγές στην ξηρά, όπου οι όμηροι κρατήθηκαν με σκοπό να εκβιάζουν για λύτρα. Επίσης, κατά το 2012, αναφέρθηκαν 5 σκοτωμοί που είτε έγιναν από τους ίδιους τους πειρατές είτε οφείλονται στους πειρατές. Από αυτούς, οι 4, που αποτελούνταν από 3 άτομα ένοπλης φυράς ή ναυτικών δυνάμεων και 1 άτομο μέλος πληρώματος, δέχτηκαν πυρά από τους πειρατές και ο 5^{ος} υπέστη βαριά τραύματα στην προσπάθειά τους να ξεφύγει. Επιπρόσθετα, οι 4 αυτοί θάνατοι προέκυψαν όταν οπλισμένοι πειρατές επιβιβάστηκαν σε πλοίο-θύμα, ενώ ο 1 θάνατος όταν πειρατές έριχναν πυρά από το skiff τους. (The World Bank, 2013; Hurlburt et al, 2013)

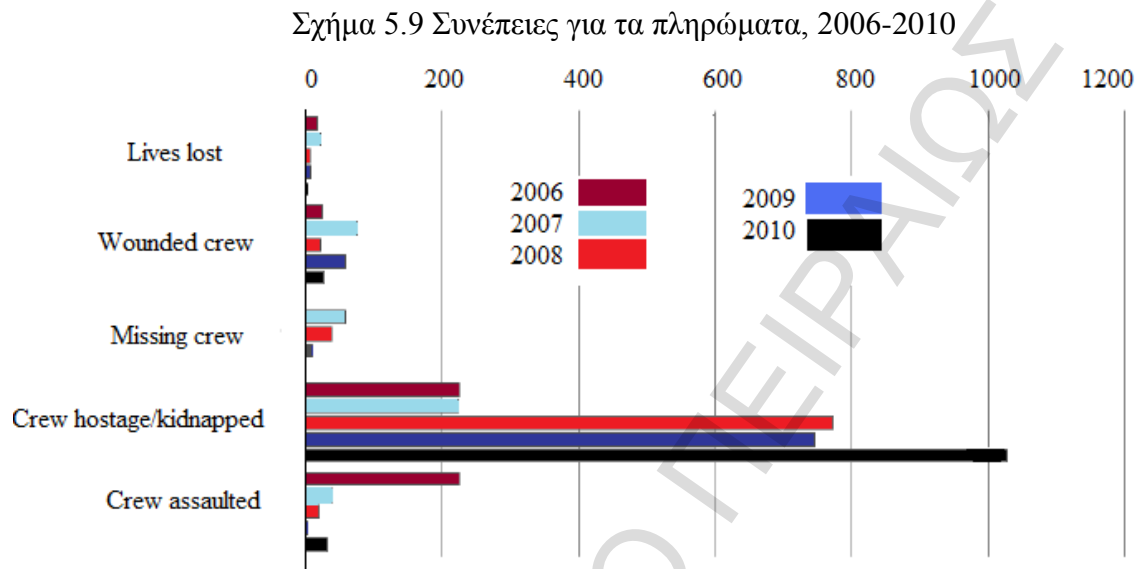
Το παρακάτω διάγραμμα εξηγεί τα συναισθήματα των ναυτικών όταν πλέουν από τις περιοχές Σομαλία, Δ. Αφρική και Ν. Α. Ασία, σε κλίμακα 1-5. Οι πλειοψηφία των ατόμων αισθάνεται έντονο άγχος και φόβο κατά τη διέλευσή του από τις πειρατικές υδάτινες περιοχές, ενώ ένα μεγάλο ποσοστό δε μπορεί να συγκεντρωθεί στην εργασία του και λίγοι είναι αυτοί που παραμένουν ανεπηρέαστοι από τον ενδεχόμενο κίνδυνο.

Σχήμα 5.8 Συναισθήματα ναυτικών κατά την πλεύση σε Σομαλία/Δ. Αφρική/Ν. Α. Ασία



Πηγή: Hurlburt et al, 2013

Σε μία γενική εικόνα των τελευταίων ετών, 2006-2010, μία σύνοψη για τις επιπτώσεις τις πειρατείας στα μέλη των πληρωμάτων είναι αυτή που δίνει το ακόλουθο σχήμα.



Πηγή: IMO, 2012, σελ. 22

6^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ – ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Το παρόν κεφάλαιο παρουσιάζει την εξελικτική τάση του φαινομένου της θαλάσσιας πειρατείας με αριθμητικά δεδομένα και καταγράφει πραγματικά περιστατικά πειρατείας / ένοπλης ληστείας του 2013, όπως αυτά αναφέρονται στα επίσημα πρακτικά του International Maritime Bureau Piracy Reporting Centre – IMB PRC.

6.1 Η ΕΞΕΛΙΚΤΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ

21^{ος} ΑΙΩΝΑΣ

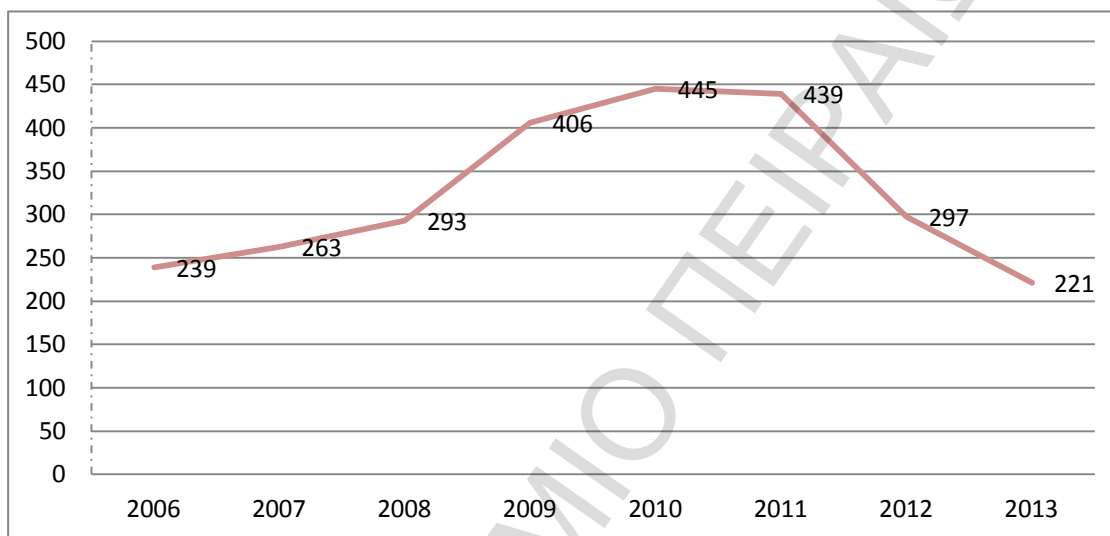
Από τις πρώτες καταγραφές περιστατικών πειρατείας και ένοπλης ληστείας κατά τον 21^ο αιώνα, αλλά κυρίως από το 2005-2006 και έπειτα, η πειρατεία αποτέλεσε βασικό προβληματισμό για τη ναυτιλιακή βιομηχανία και τη διεθνή κοινότητα. Ανεξάρτητα με τις κινητοποιήσεις των μεγάλων δυνάμεων, των κυβερνήσεων, των πλοιοκτητών και άλλων ενδιαφερόμενων, η πειρατεία εξακολούθησε να αναπτύσσεται και να εξελίσσεται, οι δε μορφές της έχουν μετατραπεί σε καλά οργανωμένες εγκληματικές πράξεις που ενέχουν έντονη άσκηση βίας.

Αναφορικά με προηγούμενα έτη καταγράφονται τα εξής δεδομένα: το 2006 τα αναφερθέντα περιστατικά παγκοσμίως ήταν 239, το 2007 ήταν 263, το 2008 ήταν 293, το 2009 ήταν 406 και το 2010 ήταν 445. Εν συνεχεία, το 2011 ήταν 439 και μόλις 297 το 2012. Τα στοιχεία αυτά απεικονίζονται διαγραμματικά. Είναι εμφανής η αυξητική τάση του συνόλου των περιστατικών στη διάρκεια των ετών 2006-2010, αλλά και η καθοδική πορεία τους, από το 2011 ως σήμερα.

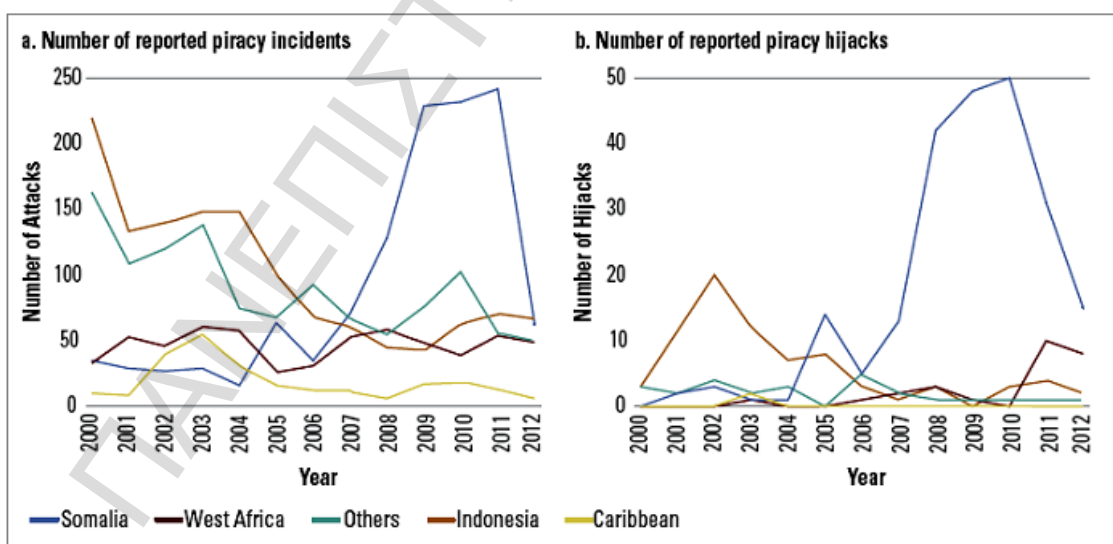
Επίσης, σε συγκεντρωτικά διαγράμματα, που αφορούν την περίοδο 2000 έως και 2012, απεικονίζονται τα συνολικά αναφερθέντα περιστατικά και οι αναφερθείσες επιτυχημένες πειρατικές επιθέσεις, σε Σομαλία, Δυτική Αφρική, Ινδονησία, Καραϊβική και αλλού. Στα διαγράμματα είναι ευδιάκριτη η αυξημένη ταχύτητα ανάπτυξης της σομαλικής πειρατείας, που μεταξύ των ετών 2006-2009 ο αριθμός των επιθέσεων στο Κέρασ της Αφρικής είχε μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 87%, ενώ αργότερα σταθεροποιήθηκε και το 2011 έδειξε την πρώτη πτώση. Ταυτόχρονα, ο αριθμός των επιτυχών πειρατειών σε άλλες περιοχές έμεινε στάσιμος ή/και μειώθηκε. Η τάση των επιτυχημένων πειρατικών επιθέσεων φαίνεται στο δεξιό διάγραμμα, με το τρανταχτό

παράδειγμα της σομαλικής πειρατείας, όπου η 1 επιτυχημένη πειρατική επίθεση του 2004 μετατράπηκε σε 50 επιτυχημένες κατά το 2010. Η πειρατεία στη Δ. Αφρική έχει ενταθεί από το 2010 και μετά, το ίδιο και στην Ινδονησία. Η πειρατεία στην Καραϊβική, τα περιστατικά της οποίας εκτοξεύθηκαν το 2003, έχουν κρατηθεί σε πολύ χαμηλά επίπεδα ως σήμερα.

Σχήμα 6.1 Εξέλιξη περιστατικών πειρατείας & ένοπλης ληστείας παγκοσμίως²⁹



Σχήμα 6.2 Πειρατικά περιστατικά ανά γεωγραφική περιοχή, 2000-2012

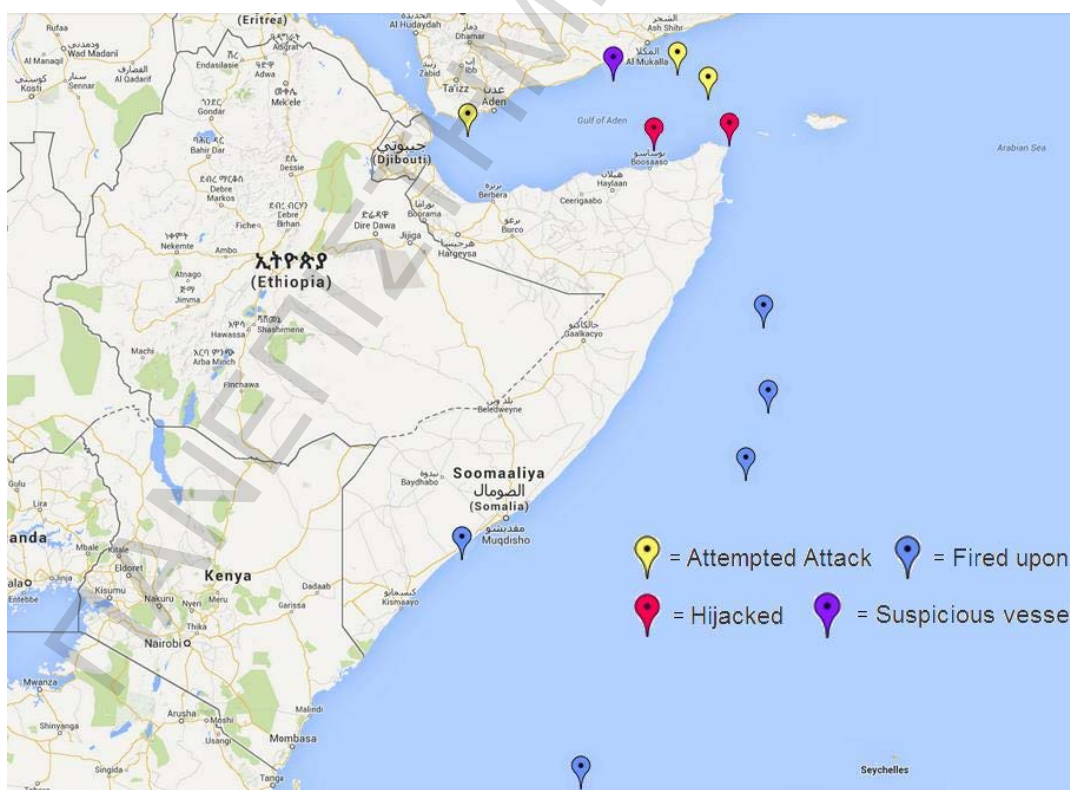


Πηγή: The World Bank, 2013,σελ. 2

²⁹ Τα περιστατικά του 2013 περιλαμβάνουν ως και την 7^η Νοεμβρίου.

Το 2012 και το 2013 η θαλάσσια πειρατεία παρέμεινε και παραμένει ένα καίριο ζήτημα, όπως το 2011 και τα προηγούμενα έτη από το 2006 που έχουν αναφερθεί πολλαπλά περιστατικά ανά τον κόσμο. Ωστόσο, η πειρατεία στη Σομαλία, τον Κόλπο του Άντεν και τον Ινδικό Ωκεανό βαίνει, από το 2012 και μετά, μειούμενη, εν αντιθέσει με την αύξηση του φαινομένου στη Δυτική Αφρική. Εν τω μεταξύ, από την εμφάνιση της σομαλικής πειρατείας, το 2012 αποτέλεσε το έτος με τον χαμηλότερο αριθμό σομαλικών περιστατικών – 35 επιθέσεις και 5 καταλήψεις πλοίων. Από τις καταλήψεις του 2012, 2 έλαβαν χώρα στο βόρειο τμήμα του Κόλπου του Άντεν, τον Ινδικό Ωκεανό, και άλλες 200-250nm από την ακτή του Ομάν, γεγονός που αποδεικνύει πως η σομαλική πειρατεία έχει επεκταθεί σε σημαντική απόσταση από τις ακτές της Σομαλίας. Το 2013, ως τις 07 Νοεμβρίου, εμφανίζει μόνο 11 περιστατικά σχετικά με τη Σομαλία, 2 εκ των οποίων είναι καταλήψεις και 1 ύποπτο κρούσμα. Στο χάρτη απεικονίζονται τα γεωγραφικά σημεία των περιστατικών αυτών.

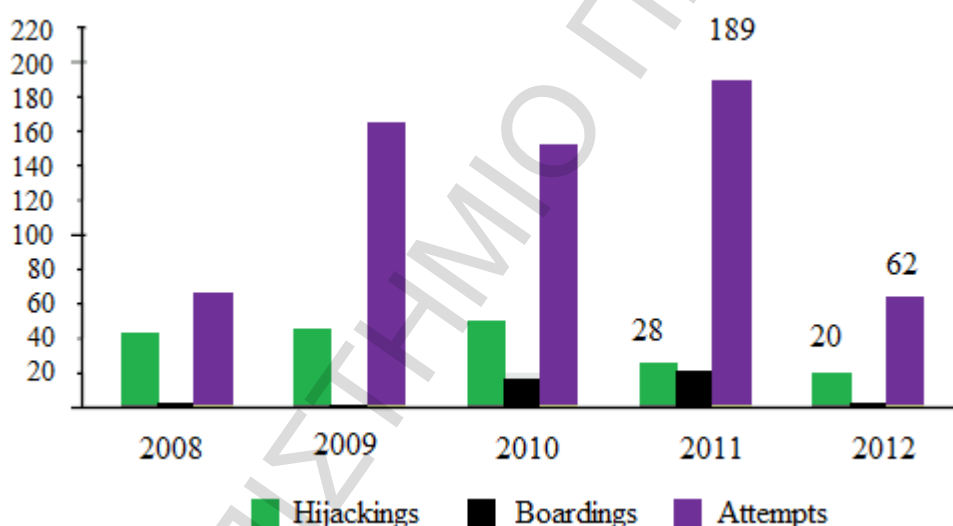
Χάρτης 6.1 Γεωγραφικές θέσεις περιστατικών στην Ανατολική Αφρική, 2013
(έως 07 Νοεμβρίου)



Πηγή: ICC-CCS, 2013

Επικεντρώνοντας στη σομαλική πειρατεία, δίνεται το παρακάτω διάγραμμα που απεικονίζει τη σομαλική πειρατική δράση κατά την περίοδο 2008-2012, είτε αφορά επιτυχημένες επιθέσεις με κατάληψη πλοίων - hijackings, είτε επιτυχημένες προσπάθειες με επιβίβαση - boardings, είτε προσπάθειες - attempts. Είναι αισιόδοξο το γεγονός ότι οι καταλήψεις έχουν πτώση κατά 28,5% και οι προσπάθειες κατά περίπου 67%, μεταξύ 2011 και 2012. Στη μείωση έχουν συμβάλει οι ναυτικές/στρατιωτικές επιχειρήσεις, η συμμόρφωση των πλοίων με τις BMPs καθώς και η συχνή χρήση ένοπλων φρουρών επί του πλοίου. Ωστόσο, πρέπει κανείς να αναλογιστεί, εάν το πρόβλημα έχει μετατοπιστεί από την Ανατολική Αφρική στη Δυτική, δεδομένο που αποικεινύεται παρακάτω.

Σχήμα 6.3 Σομαλική πειρατεία, 2008-2012

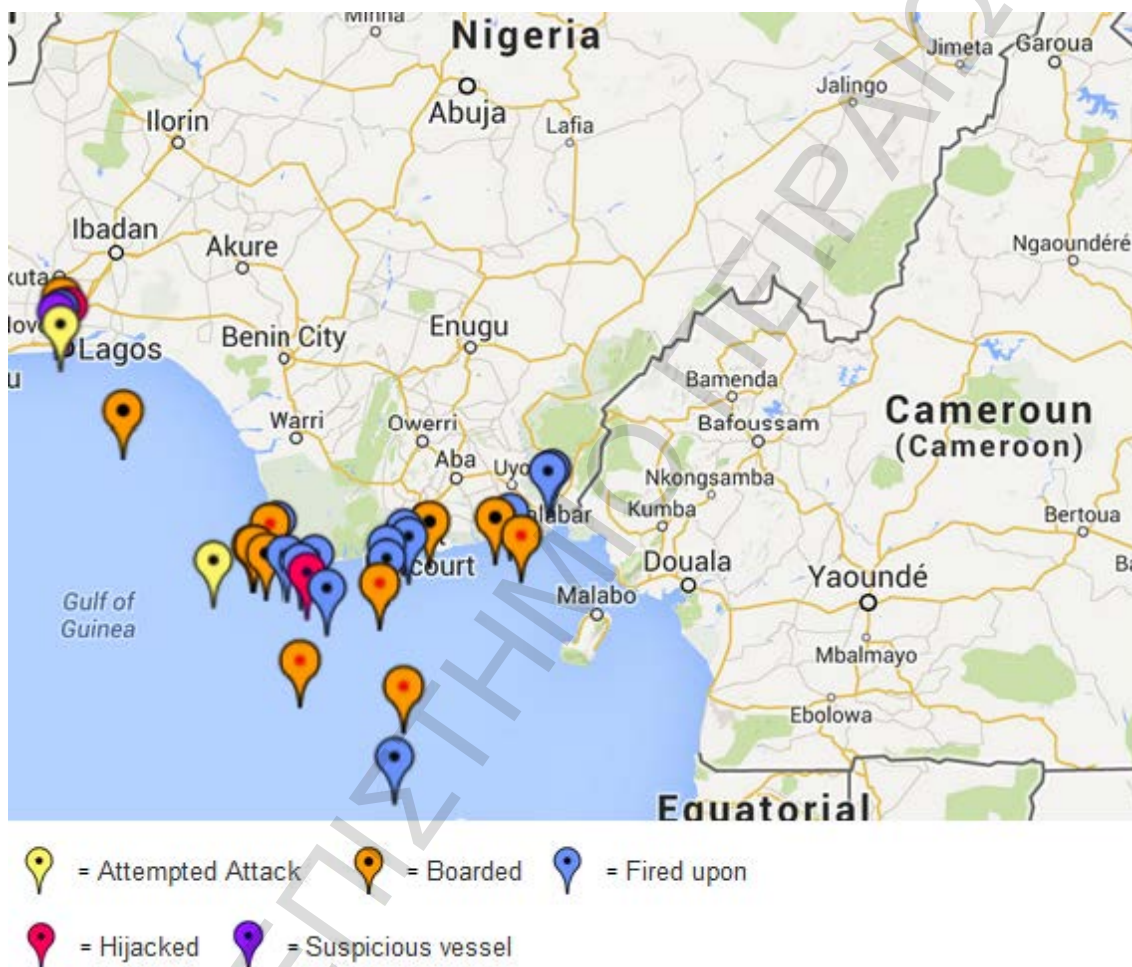


Πηγή: Bellish, 2013, σελ. 11

Ακολουθως, κι ενώ η πειρατεία στη Σομαλία αγγίζει πλέον τα χαμηλότερά της επίπεδα, το επίκεντρο μετατοπίζεται σε Δ. Αφρική και Ινδονησία. Στη Δ. Αφρική η πειρατεία έχει γίνει εντονότερη και πιο βίαιη, εισάγοντας πλέον την τακτική της αιχμαλωσίας πληρωμάτων στις συχνές πειρατικές επιθέσεις, που αρχικό στόχο έχουν το φορτίο. Αυτό είναι ένα νέο ανησυχητικό φαινόμενο για μία περιοχή που ήδη υποφέρει από πειρατικές επιθέσεις. Μιλώντας με αριθμητικά δεδομένα για την περιοχή της Δ. Αφρικής, το 2011 καταγράφηκαν 36 επιθέσεις και 10 καταλήψεις, το 2012 αυξήθηκαν και έφτασαν τις 50 επιθέσεις, με 10 καταλήψεις, ενώ και το 2013 είναι ήδη 30 τα

αναφερθέντα περιστατικά, εκ των οποίων 2 είναι καταλήψεις, και επιπλέον 1 ύποπτο κρούσμα. Στο χάρτη απεικονίζονται τα γεωγραφικά σημεία των περιστατικών που σχετίζονται με τη Νιγηρία.

Χάρτης 6.2 Γεωγραφικές θέσεις περιστατικών στην Δυτική Αφρική, 2013
(έως 07 Νοεμβρίου)



Πηγή: ICC-CCS, 2013

6.2 ΟΙ ΤΑΣΕΙΣ, 2013

Επικεντρώνοντας στο 2013, βάσει των στοιχείων που έχουν δημοσιευτεί ως τις 7 Νοεμβρίου, παγκοσμίως έχουν αναφερθεί 222 περιστατικά με 11 επιτυχημένες πειρατείες. Η γενική τάση του έτους είναι η εξής:

- Στο Μπαγκλαντές, οι επιθέσεις έχουν μειωθεί αισθητά τα τελευταία έτη μέσα από τις προσπάθειες των Αρχών του κράτους.
- Στην Ινδονησία, πολλά περιστατικά πιθανόν να μην αναφέρονται, αλλά είναι αρκετά συχνά γι' αυτό και συνίσταται συνεχής επαγρύπνηση. Το Dumai παραμένει ζήτημα.
- Στα στενά της Μάλακα, ο αριθμός των επιθέσεων έχει μειωθεί ουσιαστικά, γεγονός οφείλεται στις συνεχείς περιπολίες από τον Ιούλιο του 2005.
- Στα στενά της Σιγκαπούρης, συνίσταται οι ναυτικοί να παίρνουν αυστηρά μέτρα όταν τα διασχίζουν γιατί πειρατές και ληστές επιτίθενται εν ώρα πλεύσης αλλά και όταν το πλοία είναι σε αγκυροβόλιο. Τα περιστατικά συνεχίζονται.
- Στην Νότια Κίνα, δεν έχουν αναφερθεί πρόσφατα περιστατικά.
- Στο Λάγγος της Νιγηρίας, πολλά περιστατικά μπορεί να έχουν μείνει αδήλωτα γι' αυτό πρέπει να μένουν τα πληρώματα σε επαγρύπνηση.
- Στο Cotonou (Μπενίν), τα περιστατικά έχουν μειωθεί σημαντικά, αλλά η περιοχή παραμένει επικίνδυνη. Οι πρόσφατες περιπολίες από τις Αρχές του Μπενίν και της Νιγηρίας έχουν συμβάλει στη μείωση των περιστατικών.
- Στο Lome (Τόγκο), οι επιθέσεις συνεχώς αυξάνονται.
- Στο Abidjan (Ακτή Ελεφαντοστού), έγινε μία πρώτη πρόσφατη επίθεση, γεγονός που δηλώνει την εξάπλωση των πειρατών ως την Ακτή Ελεφαντοστού.
- Κόλπος του Άντεν / Ερυθρά θάλασσα, οι επιθέσεις έχουν μειωθεί κατακόρυφα, γεγονός που οφείλεται στις έντονες στρατιωτικές επιχειρήσεις και τις διώξεις ύποπτων σκαφών, τη συμμόρφωση των πλοίων με τις BMPs, την ύπαρξη citadels και τη χρήση ένοπλων φρουρών επί των πλοίων.
- Στον υπόλοιπο κόσμο, δεν έχουν αναφερθεί περιστατικά ως τώρα.

(Thomas Miller - War Risks Services Limited. E&OE, 2013; Bellish, 2013; The World Bank, 2013; Safety4sea, 2013)

Οι παρακάτω χάρτες, εντοπίζουν όλα τα περιστατικά πειρατείας και ένοπλης ληστείας, όπως αναφέρθηκαν στο IMB PRC, κατά τη διάρκεια του 2013, ως την 7^η Νοεμβρίου και του 2012. Σε όσα δε δίνονται επαρκής πληροφορίες γεωγραφικής θέσης, έχουν γίνει προσεγγίσεις και εκτιμήσεις. Τα σημεία που δίνονται ενδέχεται να καλύπτουν το ένα το άλλο. Η τάση δείχνει μείωση στα περιστατικά της Α. Αφρικής και αύξηση στην Δ. Αφρική, σταθερή κατάσταση στην Αμερική και πυκνότητα στα περιστατικά Ν. Ασίας.

Χάρτης 6.3 IMB Piracy & Armed Robbery Map, 2013 και 2012

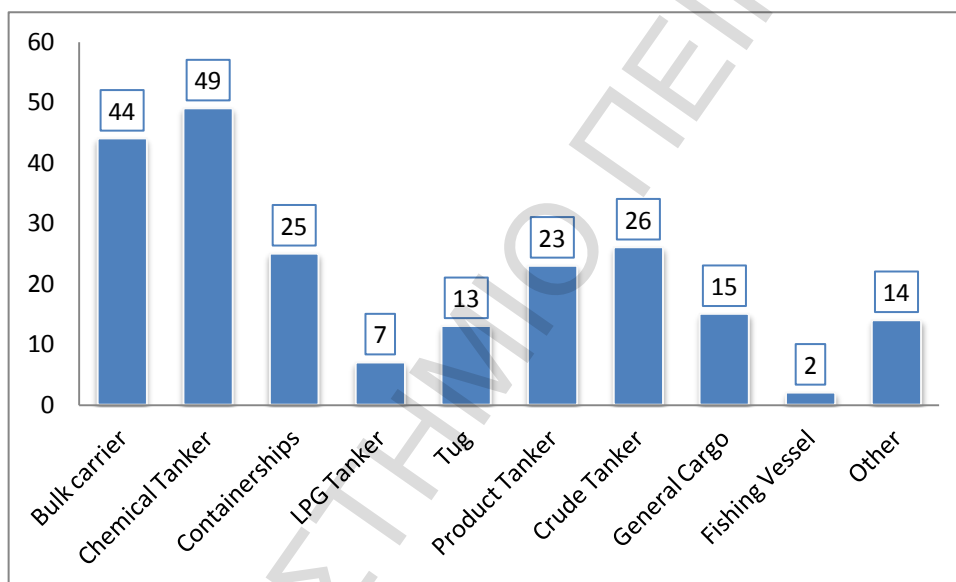


📍 = Attempted Attack 📍 = Boarded 📍 = Fired upon 📍 = Hijacked 📍 = Suspicious vessel

Οι δείκτες μπορεί να συμπίπτουν. Πηγή: ICC-CCS, 2013

Αναλύοντας τα δηλωμένα περιστατικά του 2013, βγαίνουν ορισμένα συμπεράσματα σχετικά με τις προτιμήσεις των πειρατών σε τύπους πλοίων που επιτίθενται. Επεξηγηματικά, ομαδοποιώντας τα δημοσιευμένα στοιχεία ανά τύπο πλοίου-θύματος, διεξάγεται το παρακάτω διάγραμμα. Μέσα από τα ποσοτικά στοιχεία του έτους, αποδεικνύεται η θεωρία που αναφέρθηκε νωρίτερα, ότι στο στόχαστρο των πειρατών παγκοσμίως βρίσκονται κυρίως τα tankers διαφόρων ειδών, τα bulk carriers και τα containerships, αν και άλλοι τύποι πλοίων και σκαφών μπορούν να φανούν ευάλωτα σε μία πειρατική επίθεση.

Σχήμα 6.4 Πειρατικά περιστατικά ανά τύπο πλοίου-θύματος, 2013



Από το σύνολο των αναφερθέντων περιστατικών του 2013, ως την 7^η Νοεμβρίου, τα 12 αποτέλεσαν επιτυχημένη πειρατική επίθεση, δηλαδή χαρακτηρίζονται ως *hijacked*, τα 19 ήταν περιστατικά στα οποία τα πλοία δέχτηκαν πυρά και χαρακτηρίζονται ως *fired upon*, 19 ακόμη ήταν τα περιστατικά στα οποία απετράπη εμφανής πρόθεση των πειρατών και χαρακτηρίζονται ως *attempted* και τα υπόλοιπα 169 περιστατικά αποτέλεσαν ανεπιτυχή προσπάθεια των πειρατών να καταλάβει το πλοίο ή να κλέψει εμπόρευσμά του, όμως κατάφερε επιτυχή επιβίβαση και πιθανόν απαγωγή μελών πληρώματος ή/και κλοπή αντικειμένων, αυτά τα περιστατικά χαρακτηρίζονται ως *boarded*. Επιπλέον, αναφέρθηκαν 4 περιστατικά, κατά το οποία εντοπίστηκε ή έγινε αντιληπτό ύποπτο σκάφος και αντιμετωπίστηκε αναλόγως –

suspicious vessel. Από τα ανωτέρω, παρουσιάζονται αναλυτικά οι αναφορές όλων των hijacked και fired upon περιστατικών, καθώς και ορισμένα ενδεικτικά boarded, που ενέχουν διαφορετική κατάληξη για το πλοίο και το πλήρωμα, ακριβώς όπως δημοσιοποιήθηκαν στο IMB. (ICC-CCS, 2013)

6.2.1 HIJACKED, 2013

Στις 16/01/2013, στο αγκυροβόλιο Abidjan της Ακτής Ελεφαντοστού, πειρατές επιβιβάστηκαν και κατέλαβαν product tanker και το οδήγησαν σε άγνωστη τοποθεσία όπου έκλεψαν το φορτίο του. Τα 16 μέλη του πληρώματος και το δεξαμενόπλοιο ελευθερώθηκαν σώα, 7 ημέρες αργότερα, στις 22/01/2013. Το πλοίο οδηγήθηκε στο λιμάνι Lagos.

Στις 03/02/2013, 70nm νότια του λιμανιού Abidjan της Ακτής Ελεφαντοστού, 12 βαριά οπλισμένοι πειρατές επιβιβάστηκαν και κατέλαβαν crude tanker κατά την πλευση του. Οδήγησαν το δεξαμενόπλοιο στη Νιγηρία, όπου έκλεψαν το πετρέλαιο καθώς και τα αντικείμενα αξίας του πληρώματος και του πλοίου. Στις 05/02/2013 το δεξαμενόπλοιο και το πλήρωμά του αφέθηκαν ελεύθεροι κι έτσι το πλοίο κατευθύνθηκε σε ασφαλές λιμάνι. Ωστόσο, από τα μέλη του πληρώματος είχαν τραυματιστεί 2.

Στις 07/02/2013, 40nm από το Brass της Νιγηρίας, 17 πειρατές βαριά οπλισμένοι επιτέθηκαν και κατέλαβαν ένα offshore supply vessel κατά την πλευση του, όπου προσπάθησαν να το χρησιμοποιήσουν σαν mother vessel. Το δεξαμενόπλοιο αφέθηκε ελεύθερο στις 11/02/2013, χωρίς τραυματισμό του πληρώματος. Οι πειρατές έκλεψαν μέρος του εξοπλισμού του και προκάλεσαν βλάβες σε συστήματα επικοινωνίας .

Στις 28/03/2013, έξω απ' το Raas Casey της Σομαλίας, πειρατές επιβιβάστηκαν και κατέλαβαν fishing vessel και έπιασαν ομήρους τα 20 μέλη του πληρώματός του. Το σκάφος και το πλήρωμα διασώθηκαν την ίδια ημέρα και οδηγήθηκαν σε ασφαλές λιμάνι.

Στις 07/05/2013, στα στενά της Malacca, ένα fishing vessel κατά την διάρκεια της δραστηριότητάς του, δέχτηκε επίθεση, κατελήφθη από πειρατές και οδηγήθηκε στα χωρικά ύδατα της Ινδονησίας. Το σκάφος είναι υπό κράτηση από την τοπική αστυνομία από τις 25/05/2013, ενώ αναμένεται πλήρης αναφορά.

Στις 05/06/2013, 20νμ βόρεια του Bosasso στον κόλπο του Aden, αναφέρθηκε ότι ένα dhow κατελήφθη και τα 14 μέλη του πληρώματός του αιχμαλωτίστηκαν. Αργότερα οι πειρατές εγκατέλειψαν και απελευθέρωσαν το σκάφος, μετά από παρέμβαση δυνάμεων της E.E. και του NATO. Αναφέρθηκε ότι το πλήρωμα και το σκάφος είναι ασφαλή και οδηγήθηκαν σε ασφαλές λιμάνι.

Στις 13/06/2013, στο αγκυροβόλιο Lome του Τόγκο, οπλισμένοι ληστές ανέβηκαν σε ένα chemical tanker, έπιασαν όμηρους τον αξιωματικό υπηρεσίας και τον καπετάνιο και διέταξαν συγκέντρωση του πληρώματος στη γέφυρα. Οι πειρατές άσκησαν βία, ιδιαίτερα όταν τους γνωστοποιήθηκε ότι το πλοίο ταξίδευε υπό έρμα. Οδήγησαν το πλοίο νότια και αργότερα δέχτηκαν ενισχύσεις. Έπειτα, το κατεύθυναν στο Lagos, όπου και ξεκίνησαν οι διαπραγματεύσεις. Στη συνέχεια το χρησιμοποιούσαν ως mother ship μέχρι και τις 16 Ιουνίου, όπου και έδιωξαν τα μέλη του πληρώματος παρακρατώντας τα προσωπικά τους αντικείμενα/μετρητά, καθώς και τα μετρητά του πλοίου. Το περιστατικό, στο οποίο τραυματίστηκαν 3 μέλη του πληρώματος, αναφέρθηκε στο Τόγκο και τις γαλλικές αρχές.

Στις 15/07/2013, έξω από το λιμάνι Gentil της Γκαμπόν, πειρατές ανέβηκαν και κατέλαβαν ένα crude tanker κατά την πλεύση του. Όλες οι αρχές της περιοχής ενημερώνονταν από την IMB PRC. Στις 22 Ιουλίου το πλοίο αφέθηκε ελεύθερο στη Νιγηρία, με όλο το πλήρωμα ασφαλές.

Στις 16/07/2013, 46νμ του Lome του Τόγκο, οπλισμένοι πειρατές με ταχύπλοα πλησίασαν και ανέβηκαν σε ένα product tanker. Αιχμαλώτισαν το πλήρωμα, έκλεψαν προσωπικά αντικείμενα και κατεύθυναν το πλοίο νότια 12νμ από την ακτογραμμή των συνόρων Τόγκο – Μπενίν, όπου και ελευθέρωσαν τους ομήρους και διέφυγαν με ταχύπλοο. Το ναυτικό του Τόγκο αφού ενημερώθηκε για την επίθεση, έστειλε ένα

σκάφος περιπολίας και οδήγησε το δεξαμενόπλοιο στο Αγκυροβόλιο του Lome για έρευνα. Κατά την διάρκεια του επεισοδίου 2 μέλη του πληρώματος τραυματίστηκαν και χρειάστηκε να μεταφερθούν σε κλινική.

Στις 12/08/2013, στο αγκυροβόλιο Lagos της Νιγηρίας, 11 πειρατές, βαριά οπλισμένοι, επιβιβάστηκαν και επιτέθηκαν σε ένα chemical tanker. Έκλεψαν τα προσωπικά αντικείμενα του πληρώματος και τους προκάλεσαν μικροτραυματισμούς. Στις 13 Αυγούστου το πλοίο αφέθηκε ελεύθερο στο αγκυροβόλιο του Lagos.

Στις 10/10/2013, έξω από το Pulau Aur της Μαλαισίας, ένα ταχύπλοο πλησίασε ένα product tanker καθώς έπλεε και 11 βαριά οπλισμένοι πειρατές, φορώντας μάσκες, ανέβηκαν σε αυτό. Αιχμαλώτισαν όλο το πλήρωμα, κατέστρεψαν τα συστήματα επικοινωνίας, έκλεψαν το φορτίο, τα χρήματα από το πλήρωμα, καθώς και τα προσωπικά τους αντικείμενα και διέφυγαν στις 15/10/2013 χωρίς να τραυματιστεί κανείς εκ του πληρώματος. Ο καπετάνιος κατάφερε να επικοινωνήσει με τους ιδιοκτήτες και να τους ενημερώσει για το περιστατικό.

Στις 07/11/2013, περίπου 7,3νμ από το Pulau Kukup, της Μαλαισίας, 10 οπλισμένα, με όπλα και μαχαίρια, πειρατές επιβιβάστηκαν επιτυχώς σε product tanker, κατά την πλεύση του, έδεσαν τα μέλη του πληρώματος και τους κράτησαν ομήρους σε μία καμπίνα, διατάσσοντας τον καπετάνιο να οδηγήσει το πλοίο σε προσχεδιασμένο προορισμό. Ένα άγνωστο tanker πλησίασε και σε αυτό μεταφέρθηκε το φορτίο, μέσω αντλιών, μετά οι πειρατές αποβιβάστηκαν αφού πρώτα έκλεψαν τιμαλφή και χρήματα. (ICC-CCS, 2013)

6.2.1.1 ΣΟΜΑΛΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΠΟΥ ΕΛΗΞΑΝ ΤΟ 2013

- M/V Orna, περίοδος ομηρίας 20/12/2010-13/01/2013

Ρίχνοντας ρουκέτες και πυροβολώντας, 4 Σομαλοί πειρατές εξόρμησαν στο bulk carrier (με σημαία Παναμά), όταν έπλεε ανατολικά του Mogadishu, της Σομαλίας και αιχμαλώτισαν τα 19 μέλη του πληρώματος. Από αυτά, 22 μήνες μετά, μόνο τα 13 άτομα ελευθέρωσαν (20 Οκτωβρίου, 2012) μαζί με το πλοίο, με ανταλλαγή 600.000\$

ως λύτρα. Αντιθέτως, τα υπόλοιπα άτομα, συμπεριλαμβανομένου του καπετάνιου και του αρχιμηχανικού, ελευθερώθηκαν σε δύο ομάδες των τριών. Η πρώτη εξ' αυτών αφέθηκε αρχές Ιανουαρίου 2013 και η άλλη αργότερα τον ίδιο μήνα. Ένας από τους ναύτες πυροβολήθηκε κατά τη διάρκεια της ομηρίας για εκβιασμό της πλοιοκτήτριας εταιρείας, σχετικά με τις πληρωμές των λύτρων.

- Dhow Ghazal Howlf, περίοδος ομηρίας 02/03/2012-28/04/2013

Οπλισμένοι πειρατές επιτέθηκαν στο dhow, με σημαία Υεμένης, που έπλεε από το Mukalla προς στο νησί Socotra, στον Κόλπο του Άντεν. Αιχμαλώτισαν τα 6 μέλη του πληρώματος, κατέλαβαν και οδήγησαν το σκάφος στη Σομαλία. Πλήρωμα και σκάφος ελευθερώθηκαν 13 μήνες αργότερα.

- M/V Leopard, περίοδος ομηρίας 12/01/2011-30/04/2013

Πειρατές επιτέθηκαν και κατέλαβαν το πλοίο κι ενώ δεν μπόρεσαν να ξεκινήσουν τις μηχανές του, απήγαγαν τα 6 μέλη του πληρώματος εγκαταλείποντάς το. Οι όμηροι ελευθερώθηκαν ύστερα από το πέρας μεγαλύτερης των 2 ετών περιόδου (27 μήνες). (One Earth Future Foundation, 2013)

6.2.2 FIRED UPON, 2013

Στις 05/01/2013, 400nm από το Mogadishu της Σομαλίας 6 πειρατές με skiff κινήσαν και άνοιξαν πυρά εναντίον ενός container ship χρησιμοποιώντας αυτόματα και RPGs. Το πλοίο ενεργοποίησε το συναγερμό, το πλήρωμα συγκεντρώθηκε στο citadel και οι ένοπλοι φρουροί έριξαν προειδοποιητικές βολές με αποτέλεσμα να απομακρύνουν τους πειρατές και να μην τραυματιστεί κανείς. Ένα πολεμικό πλοίο και ένα ελικόπτερο στάλθηκαν στο σημείο του περιστατικού.

Στις 31/01/2013, 45nm από το Brass της Νιγηρίας, ένα product tanker κατά την πλεύση του παρατήρησε 3 skiff να πλησιάζουν καθώς και ένα ύποπτο mother ship στα 1,2nm. Ο αξιωματικός υπηρεσίας σήμανε συναγερμό και τα μέλη του πληρώματος χωρίς δικαιοδοσία συγκεντρώθηκαν στο citadel. Το δεξαμενόπλοιο ξεκίνησε ελιγμούς και κατευθύνθηκε προς ένα κοντινό σταθμό ανεφοδιασμού για να ζητήσει βοήθεια από τις

ναυτικές δυνάμεις. Τα skiff ξεκίνησαν να πυροβολούν στην γέφυρα και στο accommodation και ένα RPG δε βρήκε στόχο. Η επίθεση διήρκεσε 1 ώρα με το πλήρωμα να είναι ασφαλές αλλά το πλοίο με αρκετές ζημιές.

Στις 04/02/2013, στο αγκυροβόλιο Lagos της Νιγηρίας, βαριά οπλισμένα άτομα πυροβόλησαν εναντίον ενός chemical tanker που πραγματοποιούσε ship-to-ship operation. Η άμεση αντίδραση του προσωπικού ασφαλείας είχε ως αποτέλεσμα να απομακρύνουν τα άτομα αυτά. Ένα από τα άτομα του πληρώματος υπέκυψε στα τραύματά του που προκλήθηκαν από τους πυροβολισμούς.

Στις 11/02/2013, 20nm από το Bonny της Νιγηρίας, ένα ταχύπλοο πλησίασε, εξαπέλυσε πυρά και προσπάθησε να ανέβει σε ένα general cargo ship ενώ έπλεε. Το δεξαμενόπλοιο σήμανε συναγερμό, αύξησε ταχύτητα, έκανε ελιγμούς και το πλήρωμα συγκεντρώθηκε στην γέφυρα. Λόγω των κινήσεων αυτών οι πειρατές εγκατέλειψαν την προσπάθεια επιβίβασης και απομακρύνθηκαν. Όλο το πλήρωμα ήταν ασφαλές και το πλοίο υπέστη μικρές ζημιές.

Στις 18/02/2013, 150nm από το Eyl της Σομαλίας, 2 ταχύπλοα πλησίασαν και πυροβόλησαν εναντίον ενός general cargo ship κατά την πλευση του. Οι ένοπλοι φρουροί απάντησαν στα πυρά με αποτέλεσμα να απομακρύνουν τους υπόπτους.

Στις 22/02/2013, 30nm από το Brass της Νιγηρίας, 6 βαριά οπλισμένοι πειρατές σε ένα skiff, το οποίο εκτοξεύτηκε από ένα mother ship, καταδίωξαν και πυροβόλησαν εναντίον ενός general cargo ship εν πλω. Ο καπετάνιος χτύπησε τον συναγερμό και ενεργοποίησε τα αντιπειρατικά μέτρα, αύξησε ταχύτητα, έκανε ελιγμούς και όσοι δεν είχαν δικαιοδοσία κατέφυγαν στο citadel. Οι πειρατές προσπάθησαν να ανέβουν στο πλοίο πολλές φορές χωρίς επιτυχία με αποτέλεσμα να εγκαταλείψουν. Κανένα από τα μέλη δεν τραυματίστηκε αλλά το πλοίο υπέστη μερικές ζημιές από τους πυροβολισμούς.

Στις 30/03/2013, 52nm από το λιμάνι του Harcourt της Νιγηρίας, 8-10 βαριά οπλισμένοι πειρατές, πλησίασαν σε product tanker με ένα σκάφος. Το προσωπικό βάρδιας τους

παρατήρησε και ενημέρωσε τον ΟΟW που σήμανε συναγερμό. Το σκάφος κινήθηκε προς την πρύμνη του πλοίου και κοντά στη δεξιά πλευρά του κάτω από τη λέμβο. Το πλήρωμα τους αντιλήφθηκε και τους απέτρεψε ρίχνοντας φως με φακούς και φωνάζοντας, έτσι οι πειρατές εγκατέλειψαν.

Στις 02/04/2013, 13νμ από το Baraawe της Σομαλίας, 7-8 οπλισμένοι πειρατές, πλησίασαν με skiff ένα general cargo ship και άνοιξαν πυρά εναντίον του ενώ έπλεε. Το προσωπικό ασφαλείας του πλοίου απάντησε στα πυρά με αποτέλεσμα την απομάκρυνση των πειρατών.

Στις 16/04/2013, 174νμ από το λιμάνι Harcourt της Νιγηρίας, ένοπλοι πειρατές προσέγγισαν με ένα skiff και πυροβόλησαν εναντίον ενός crude tanker εν πλω. Το πλήρωμα σήμανε συναγερμό, ενεργοποίησε τα σήματα κινδύνου, έριξε νερό με πίεση με πυροσβεστικές αντλίες, συγκεντρώθηκε στους σταθμούς κινδύνου και το citadel, αύξησε ταχύτητα και έκανε ελιγμούς στο πλοίο. Μετά από 20 λεπτά το σκάφος των πειρατών εγκατέλειψε και απομακρύνθηκε. Το πλοίο και το πλήρωμα παρέμειναν ασφαλή.

Στις 24/04/2013, 40νμ από το Brass της Νιγηρίας, πειρατές πλησίασαν με ένα ταχύπλοο και πυροβόλησαν εναντίον container ship ενώ έπλεε. Το πλοίο αύξησε ταχύτητα και απέτρεψε την επιβίβασή τους.

Στις 04/05/2013, 28νμ από το Bonny της Νιγηρίας, 7 οπλισμένοι πειρατές με ένα skiff, πλησίασαν container ship κατά την πλεύση του. Ο καπετάνιος σήμανε συναγερμό, αύξησε ταχύτητα, έστειλε σήμα κινδύνου, ενεργοποίησε το σύστημα SSA και τα μέλη του πληρώματος χωρίς δικαιοδοσία συγκεντρώθηκαν στο citadel. Οι πειρατές πλησιάζοντας στα 70m πυροβόλησαν προς το πλοίο, αλλά λίγο αργότερα εγκατέλειψαν την προσπάθεια, καθώς η απόστασή τους από το πλοίο αυξανόταν. Τέλος, δεν τραυματίστηκε κανείς.

Στις 04/05/2013, 33νμ από τον σημαντήρα στο Bonny της Νιγηρίας, 6-8 πειρατές με ένα ταχύπλοο, καταδίωξαν και πυροβόλησαν refrigerated cargo ship εν πλω. Το

πλήρωμα εκτέλεσε κινήσεις με αποτέλεσμα την αποτροπή της επίθεσης. Κανένα από τα μέλη δεν τραυματίστηκε, αλλά το πλοίο υπέστη μικρές ζημιές λόγω των πυροβολισμών.

Στις 05/05/2013, 27νμ από το Lome του Τόγκο, κατά τη διάρκεια ship-to-ship operation το πλήρωμα ενός product tanker βλέποντας οπλισμένους πειρατές στο κατάστρωμα του προσκείμενου πλοίου, συγκεντρώθηκε, σήμανε συναγερμό και ενεργοποίησε το σύστημα SSA, ενώ η επιβιβασμένη τοπική ναυτική δύναμη αντάλλαξε πυρά με τους πειρατές. Ο καπετάνιος αργότερα, βλέποντας ένα μεγάλο skiff με 8-10 άντρες να κατευθύνεται προς το δεξαμενόπλοιο, διέταξε το πλήρωμα να υποχωρήσει στο citadel και ενημέρωσε σχετικά, το ναυτικό του Τόγκο. Οι επιβιβασμένες δυνάμεις πραγματοποίησαν τις απαραίτητες ενέργειες για να αποτρέψουν την προσέγγιση των πειρατών, ενώ το ναυτικό του Τόγκο απέστειλε 2 περιπολικά σκάφη για βοήθεια, τα οποία συνόδευσαν το επικείμενο πλοίο πίσω στο αγκυροβόλιο, με όλα τα μέλη του πληρώματος ασφαλή.

Στις 07/05/2013, στις εκβολές του ποταμού Calabar της Νιγηρίας, 7 οπλισμένοι πειρατές σε ένα ταχύπλοο, πλησίασαν και πυροβόλησαν εναντίον bulk carrier. Ο καπετάνιος σήμανε συναγερμό, αύξησε ταχύτητα, έστειλε σήμα κινδύνου, ενεργοποίησε το σύστημα SSA, ενώ τα μέλη του πληρώματος - χωρίς συγκεκριμένη δικαιοδοσία συγκεντρώθηκαν στο citadel. Οι πειρατές εγκατέλειψαν την επίθεση όταν άκουσαν τον συναγερμό και το πλήρωμα παρέμεινε ασφαλές.

Στις 03/06/2013, στις εκβολές του ποταμού Calabar της Νιγηρίας, 10 οπλισμένοι άντρες με 2 ταχύπλοα, πλησίασαν και πυροβόλησαν εναντίον ενός chemical tanker ενώ έπλεε. Ο καπετάνιος σήμανε συναγερμό, συγκέντρωσε όλο το πλήρωμα και ειδοποίησε τις αρχές της Νιγηρίας. Οι οπλισμένοι πειρατές εγκατέλειψαν την επίθεση και απομακρύνθηκαν όταν πλησίασε η τοπική ναυτική αστυνομία. Τα μέλη του πληρώματος έμειναν ασφαλή αλλά το πλοίο υπέστη μικρές βλάβες.

Στις 30/07/2013, 45νμ από το Brass της Νιγηρίας, ένα εξοπλισμένο σκάφος, υποστηρίζοντας ότι ανήκε στο ναυτικό της Νιγηρίας επικοινωνήσε μέσω VHF με chemical tanker και ζήτησε πληροφορίες για το πλοίο, το φορτίο καθώς και το

τελευταίο και τα επόμενα λιμάνια προσέγγισης. Αφού του δόθηκαν οι ζητούμενες πληροφορίες, 15 λεπτά αργότερα το σκάφος προσέγγισε το πλοίο απαιτώντας να σταματήσει και να επιτρέψει την επιβίβασή τους. Λόγω της μεγάλης επικινδυνότητας της περιοχής από πειρατικές επιθέσεις ο καπετάνιος αρνήθηκε με αποτέλεσμα οι ύποπτοι να ρίξουν 2 προειδοποιητικές βολές στον αέρα. Αμέσως ο καπετάνιος σήμανε συναγερμό μέσω VHF ζητώντας από τα πλοία να προωθήσουν το μήνυμα του στο port control, γιατί δεν ανταποκρινόταν στις κλήσεις του. Στο άκουσμα του VHF το σκάφος απομακρύνθηκε.

Στις 04/09/2013, 4nm από τον τερματικό σταθμό πετρελαίου του Pennington της Νιγηρίας, ένα ταχύπλοο πλησίασε chemical tanker, με πρόθεση κατάληψής του. Ο β' αξιωματικός σήμανε συναγερμό, ειδοποίησε το πλήρωμα και έκανε κατάλληλους ελιγμούς για να αποφευχθεί η επιβίβαση των πειρατών, οι οποίοι προσπάθησαν να σκαρφαλώσουν με γάντζους και σχοινιά. Η ασφάλεια του πλοίου έριξε προειδοποιητικές βολές προς το σκάφος και οι πειρατές ανταπέδωσαν στα πυρά. Αντικρίζοντας την αντίσταση, οι πειρατές, εγκατέλειψαν την προσπάθεια κατάληψης του πλοίου.

Στις 11/10/2013, 230nm από το Hobyo της Σομαλίας, πειρατές με 2 skiff, πλησίασαν ένα crude tanker κατά την πλεύση του. Ο καπετάνιος σήμανε το συναγερμό και την σφυρίχτρα του πλοίου, αύξησε ταχύτητα και συγκέντρωσε το πλήρωμα. Οι οπλισμένοι φρουροί ασφαλείας του πλοίου έριξαν προειδοποιητικές φωτοβολίδες, καθώς τα skiff πλησίαζαν στα 2nm αγνοώντας τους. Όταν ένα από τα σκάφη πλησίασε στα 400m, οι φρουροί έριξαν προειδοποιητικές βολές, και στα 200m οι πειρατές ανταπέδωσαν τα πυρά. Τα μέλη της ασφαλείας απάντησαν εξίσου απομακρύνοντας τους πειρατές.

Στις 06/11/2013, 450nm από την Mombasa της Κένυας έξω από την Σομαλία, skiff με 5 βαριά οπλισμένους άντρες προσέγγισαν ένα product tanker εν πλω. Το πλήρωμα σήμανε συναγερμό, έριχνε νερό με τις πυροσβεστικές αντλίες, ενεργοποίησε το σύστημα SSA και ενημέρωσε τις αρχές. Ταυτόχρονα, αύξησαν την ταχύτητα του πλοίου και άρχισαν τους ελιγμούς. Οι πειρατές πυροβόλησαν κατά του δεξαμενόπλοιου

και οι οπλισμένοι φρουροί ανταπέδωσαν στα πυρά. Τελικά, το σκάφος εγκατέλειψε την προσπάθεια και απομακρύνθηκε. (ICC-CCS, 2013)

6.2.3 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ BOARDED, 2013

Στις 31/01/2013, στο λιμάνι Nouadhibou της Μαυριτανίας, 2 οπλισμένοι με μαχαίρια ληστές, ανέβηκαν σε αγκυροβολημένο refrigerated cargo ship, ενώ άλλοι 6 παρέμειναν στο σκάφος. Τα μέλη του πληρώματος, που κρατούσαν βάρδια και ήταν σε επαγρύπνηση, τους εντόπισαν και σήμαναν συναγερμό. Στο άκουσμά του οι ληστές πήδηξαν εκτός πλοίου και διέφυγαν με άδεια χέρια. Ο καπετάνιος επικοινωνήσε με το port control δεν υπήρξε ανταπόκριση.

Στις 07/02/2013, 96nm από το Brass της Νιγηρίας, πειρατές επιτέθηκαν και επιβιβάστηκαν σε general cargo ενώ έπλεε. Έκλεψαν μετρητά και αντικείμενα πληρώματος και πλοίου, και απήγαγαν 3 από τα μέλη προτού διαφύγουν. Στις 11/03/2013 (1 μήνα μετά) τα 3 μέλη αφέθηκαν ελεύθερα.

Στις 13/02/2013, στο αγκυροβόλιο Nipah στα στενά της Σγκαπούρης, ληστές επιβιβάστηκαν σε crude tanker, καθώς πραγματοποιούσε ship-to-ship operation, έκλεψαν ανταλλακτικά μηχανής και διέφυγαν όταν έγιναν αντιληπτοί και αφού ήχησε ο συναγερμός. Ύστερα ενημερώθηκαν οι Λιμενικές Αρχές.

Στις 24/02/2013, στο αγκυροβόλιο Cartagena της Κολομβίας, 4 ληστές επιβιβάστηκαν σε LPG tanker μέσω του σωλήνα της άγκυρας. Έπιασαν και έδεσαν έναν A/B, που τους είχε εντοπίσει και τους φώναζε, διέρρηξαν το πρόστεγο³⁰, άρπαξαν εξοπλισμό του πλοίου και έπειτα διέφυγαν.

Στις 22/04/2013, 133nm από το λιμάνι του Harcourt της Νιγηρίας, οπλισμένοι πειρατές κατέλαβαν ένα container ship εν πλω, απήγαγαν 4 μέλη του πληρώματος και διέφυγαν.

³⁰ Πρόστεγο: αγγλική ορολογία forecastle, είναι υπερυψωμένο κατάστρωμα στην πλώρη, ο χώρος κάτω από αυτό χρησιμεύει ως αποθήκη υλικών καταστρώματος. (Καλπαξίδης κ.α., 2008)

Κανένα από τα υπόλοιπα μέλη δεν τραυματίστηκε και το πλοίο οδηγήθηκε στην Σενεγάλη. Αναμένονται επιπρόσθετες πληροφορίες. Το συμβάν θεωρείται εν εξελίξει.

Στις 25/04/2013, 45νμ από το Brass της Νιγηρίας, 14 βαριά οπλισμένοι πειρατές σε ένα σκάφος ανεφοδιασμού και ένα ταχύπλοο, πλησίασαν και ανέβηκαν σε container ship κατά την πλευρή του. Το πλοίο σήμανε συναγερμό και το πλήρωμα κατέφυγε στο citadel, το οποίο όμως κατάφεραν να παραβιάσουν οι πειρατές, να απαγάγουν καπετάνιο, αξιωματικό πληρώματος και μηχανικούς, και ύστερα να διαφύγουν αφού κλέψουν μετρητά πλοίου και πληρώματος. Τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος παρέμειναν ασφαλή. Η υπόθεση είναι εν εξελίξει.

Στις 09/06/2013, 30νμ από την περιοχή Kerteh της πόλης Terengganu της Μαλαισίας, 6 πειρατές με όπλα και μαχαίρια πλησίασαν με ταχύπλοο και επιβιβάστηκαν σε tug ενώ έπλεε. Αιχμαλώτισαν όλο το πλήρωμα, έκοψαν τα καλώδια των VHF και έκλεψαν αντικείμενα και μετρητά πλοίου και πληρώματος. Όταν αποχώρησαν οι πειρατές, ο καπετάνιος επικοινωνήσε με τις τοπικές Αρχές και οδήγησε το ρυμουλκό στο λιμάνι Kuantan για να υποβάλει αναφορά του συμβάντος στις Αρχές της Μαλαισίας. Όλο το πλήρωμα παρέμεινε ασφαλές.

Στις 13/06/2013, στο αγκυροβόλιο Nirah της Ινδονησίας, 3 οπλισμένοι ληστές με μαχαίρια επιβιβάστηκαν σε crude tanker, ενώ πραγματοποίησε ship-to-ship operation, παίρνοντας ανταλλακτικά μηχανής και διαφεύγοντας. Το πλήρωμα βάρδιας σήμανε συναγερμό και ξεκίνησε να ερευνά το πλοίο. Ο καπετάνιος ανέφερε το περιστατικό στις τοπικές Αρχές οι οποίες και επιβιβάστηκαν για να βοηθήσουν στην έρευνα.

Στις 19/06/2013, 25νμ από το Conakry της Γουινέας, 5 πειρατές με βαρύ οπλισμό, ανέβηκαν σε αγκυροβολημένο general cargo ship, απείλησαν το πλήρωμα του πλοίου, έκλεψαν τα προσωπικά τους αντικείμενα, τα μετρητά του πλοίου και διέφυγαν χωρίς να τραυματιστεί κανείς. (ICC-CCS, 2013)

Από τις περιγραφές των περιστατικών, που προηγήθηκαν, διακρίνει κανείς τα αντι-πειρατικά μέτρα που λαμβάνονται από τα πλοία πριν το ταξίδι τους σε HRAs, όπως για παράδειγμα, η ύπαρξη ένοπλων φρουρών. Επίσης, διακρίνονται κινήσεις που διενεργούνται από καπετάνιο και πλήρωμα την ώρα μίας πειρατικής επίθεσης στα πλαίσια αντιμετώπισής της, για παράδειγμα η σήμανση συναγερμού, η ενεργοποίηση του συστήματος SSA, η ενημέρωση Τοπικών Αρχών και Λιμεναρχιών, η πραγματοποίηση ελιγμών, η αύξηση ταχύτητας, η χρήση διαφόρων διαθέσιμων μέσων και εργαλείων, όπως φακούς, μάνικες, ξύλα και μεταλλικά αντικείμενα. Στις περιπτώσεις που υπάρχει η κατάλληλη ενημέρωση και εκπαίδευση των μελών του πληρώματος, συνδυαστικά με την απαραίτητη επαγρύπνηση και τις συνεχείς βάρδιες στα καταστρώματα, η έγκαιρη κινητοποίηση καταλήγει σε θετική κατάληξη για το πλοίο και το πλήρωμα.

Ταυτόχρονα, στις περιγραφές εντοπίζονται οι ποικίλες τακτικές που ακολουθούν οι πειρατές, όπως ο εφνιδιασμός, η επιβίβαση μέσα από την άγκυρα, η χρήση βίας ή/και οπλικών συστημάτων. Είναι εμφανής, δε, ο εκσυγχρονισμός του οπλισμού τους, καθώς περιλαμβάνει AK47, M-16, RPG εκτός από μαχαίρια, γάντζους, σχοινιά, λοστούς και πιστόλια. Τα ταχύπλοα σκάφη τους, δίνουν το πλεονέκτημα της ταχύτητας και του εφνιδιασμού, ενώ ο εξοπλισμός δηλώνει την οργάνωση της εγκληματικής πράξης.

Τα επεισόδια που αναφέρθηκαν, δίνουν επίσης μία εικόνα για τις επιπτώσεις των πειρατικών επιθέσεων στις ζωές των ναυτικών. Σε αρκετά περιστατικά, μέλη πληρωμάτων τραυματίζονται από πυρά ή/και δέχονται σωματική βία και χτυπήματα, πιάνονται όμηροι ή τελούν υπό κράτηση για μέρες/μήνες. Ταυτόχρονα, υπόκεινται σε ψυχολογική βία, άγχος και ανασφάλεια ενώ ταυτόχρονα ενδέχεται να χάσουν προσωπικά αντικείμενα ή/και μετρητά. Τέλος, φαίνονται καθαρά οι επιπτώσεις για τον το πλοίο και το φορτίο ως περιουσιακά στοιχεία, καθώς άλλωτε μέρος και άλλωτε το σύνολο του φορτίου αφαιρείται, ενώ στο πλοίο, εξοπλισμοί, προμήθειες, συστήματα ασφαλείας και επικοινωνίας παθαίνουν υλικές ζημιές ή αφαιρούνται. Μέσα από τις παραπάνω επιπτώσεις, διεξάγονται τα επιπλέον οικονομικά κόστη που βαρύνουν την πλοιοκτησία, τους διαχειριστές, τους ασφαλιστές και λοιπούς ενδιαφερόμενους.

7^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ – CASE STUDIES

Στο παρόν κεφάλαιο, μελετώνται τρεις περιπτώσεις αναφορικά με το φαινόμενο της πειρατείας. Η 1^η περίπτωση αφορά πραγματικό πειρατικό περιστατικό που ξεκίνησε, εξελίχθηκε και έληξε το 2012, στη Δυτική Αφρική, η 2^η περίπτωση αφορά εμπορικό ταξίδι με δρομολόγιο Τουρκία – Πακιστάν και διέλευση από Ερυθρά Θάλασσα και Κόλπο του Άντεν, δηλαδή HRA και, τέλος, η 3^η περίπτωση αποτελεί την ιστορία της κατάληψης ενός εμπορικού πλοίου στην Νοτιοανατολική Ασία, ενδεικτικό παράδειγμα του φαινομένου phantom ship.

7.1 CASE STUDY Νο1 – ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ, 2012

Το crude oil tanker, M/T Orfeas ελληνικής πλοιοκτησίας και με διαχειρίστρια την ελληνική Grace Management S.A., αποτέλεσε το υπ' αριθμόν 235^ο πλοίο-θύμα στα επισήμως αναφερθέντα πειρατικά περιστατικά του 2012, κατά τη διάρκεια ship-to-ship operation. Χαρακτηριστικά του πλοίου, που διατίθενται, είναι τα εξής:

Dead Weight Tonnage – DWT: 73.730tons

Gross tonnage – GT: 42.048tons

Ολικό μήκος – LOA (Length Overall): 228m / Πλάτος – Breadth: 32m

Ύψος εξάλων – Freeboard: 8m / Βύθισμα – Draft³¹: 8,5m

Σημαία – Flag: Bahamas / Νηογνώμονας – Classification Society: Bureau Veritas

Τύπος – Type: Oil tanker / Φορτίο – Cargo: Gasoline

Πλήρωμα – Crew: 24

Στις 16 Σεπτεμβρίου 2012, το πλοίο φόρτωσε 62.000mt βενζίνης, στο Antwerp του Βελγίου. Στις 26 του ίδιου μήνα έφτασε στο Αγκυροβόλιο του Abidjan, στην Ακτή Ελεφαντοστού και περίμενε να εκφορτώσει σε δύο προκαθορισμένα ship-to-ship operations με το M/T Admiral L. Το πρώτο εκ των δύο ολοκληρώθηκε την 1^η Οκτώβρη, με τους 30.000mt να έχουν εκφορτωθεί και εφόσον ολοκληρώθηκαν οι σχετικές με το φορτίο διαδικασίες, αποπροσδέθηκε και αγκυροβόλησε 2nm από την

³¹Το βάθος έως το οποίο βυθίζεται το πλοίο όταν είναι πλήρως φορτωμένο. (Καλπαξίδης κ.α., 2008)

ακτή και 4νμ νοτιοδυτικά της εισόδου του λιμανιού του Abidjan, περιμένοντας να εκφορτώσει το υπόλοιπο φορτίο στο ίδιο πλοίο.

Εικόνα 7.1 M/T Orfeas



Πηγή: (Shipspotting.com, 2010)

Εικόνα 7.2 Σωλήνες φόρτωσης, κύριο κατάστρωμα



Στις 5 Οκτώβρη, λίγο πριν τα μεσάνυχτα και ενώ το πλοίο βρισκόταν στο ίδιο αγκυροβόλιο, 6 πειρατές επιβιβάστηκαν μέσα από τη χρησιμοποιούμενη άγκυρα, διέσχισαν το κατάστρωμα κάτω από τους σωλήνες φόρτωσης – που απεικονίζονται εδώ, ώστε να μην τους αντιληφθεί κανείς, εισήλθαν στο αντλιοστάσιο³² από την είσοδο της δεξιάς μεριάς του πλοίου και έπιασαν όμηρο τον A/B βάρδιας. Του κατέσχεσαν το walkie talkie σύστημα ενδοεπικοινωνίας και τον ανάγκασαν να τους οδηγήσει στο κατάστρωμα της γέφυρας, στη δεξιά μεριά του πλοίου, εκεί αιφνιδίασαν και αιχμαλώτισαν το πλήρωμα που είχε βάρδια. Λόγω του αιφνιδιασμού, κανείς δεν κατόρθωσε να σημάνει γενικό συναγερμό ούτε να

³² Διαμέρισμα στα δεξαμενόπλοια πετρελαίου, όπου βρίσκονται οι αντλίες εκφόρτωσης και άλλα βοηθητικά μηχανήματα. (Καλαξίδης κ.α., 2008)

ενεργοποιήσει το σύστημα SSA. Εν τω μεταξύ, ανάγκασαν γ' αξιωματικό να τους συνοδεύσει στη καμπίνα του καπετάνιου, όπου τον έπιασαν όμηρο και τον οδήγησαν στην γέφυρα. Οι ακόλουθες άμεσες κινήσεις των πειρατών ήταν οι εξής:

- Απενεργοποίησαν τα συστήματα AIS, LIRT, Inmarsat C, MF/HF DSC και όλα τα σχετικά συστήματα επικοινωνίας και εντοπισμού.
- Βεβαιώθηκαν ότι δεν είχε ενεργοποιηθεί το σύστημα SSA.
- Μάζεψαν το πλήρωμα στη γέφυρα, μέσα από διαταγή που επέβαλαν στον γ' αξιωματικό να ανακοινώσει από το μεγάφωνο, και έλεγξαν την παρουσία όλων ψάχνοντας έναν προς έναν μέσα από crew list.

Σημειώνεται ότι εκείνη τη νύχτα ήταν παρόντες και 2 επιθεωρητές φορτίου, εκτός των 24 μελών του πληρώματος, οι οποίοι πιάστηκαν όμηροι εξίσου. Στη συνέχεια, ετοίμασαν το πλοίο για πλεύση χρησιμοποιώντας το πλήρωμα μηχανής και γέφυρας, ώστε να παραλάβουν από κάποιο σημείο κι άλλους πειρατές, μάλιστα μαζί με εκείνους φορτώθηκε και το ταχύπλόό τους, με τη βοήθεια του γερανού του πλοίου και του πληρώματος. Οι πειρατές ήταν τώρα 14 σε αριθμό και το καράβι οδηγήθηκε προς Νιγηρία, όπου θα γινόταν αφαίρεση μέρους του φορτίου.

Ήταν 8 Σεπτέμβρη, όταν πλέον οι πειρατές διέταξαν τον υποπλοίαρχο, το πλήρωμα αντλίας και μηχανής να πράξουν ότι χρειάζεται για να διεξαχθεί ship-to-ship operation. Το πλοίο, βρισκόταν 80nm N.N.Δ. του Λάγγος της Νιγηρίας και το operation πραγματοποιήθηκε εντός δώρου, με μία φορτηγίδα και χωρίς καθόλου βοήθεια από το πλήρωμα. Το φορτίο που κλάπηκε ήταν 2.652mt. Το ίδιο απόγευμα, οι πειρατές προσπάθησαν μάταια να φύγουν από το πλοίο, αλλά το ταχύπλόό τους είχε υποστεί ζημιές από τη μεγάλη ταχύτητα πλεύσης του πλοίου και τη μεταφορά του με το γεράνο. Έτσι, διέταξαν το β' μηχανικό και άλλα μέλη του πληρώματος να το επισκευάσουν. Έτσι κι έγινε, οπότε την επόμενη ημέρα οι πειρατές διέφυγαν με το ταχύπλοο και η θέση του πλοίου ήταν 19nm N.Δ. του Omu Creek, στη Νιγηρία.

Όσον αφορά την πειρατική τακτική που ακολουθήθηκε, οι άντρες ανέβηκαν μέσω του σωλήνα της άγκυρας, δεδομένου ότι το προστατευτικό κάλυμμα (που απεικονίζεται) δεν ήταν ασφαλισμένο στη θέση του. Επίσης, κατά το περιστατικό, όπως περιγράφηκε ανωτέρω, δεν τραυματίστηκε κανείς, δεν δημιουργήθηκε κάποιο είδος ρύπανσης και δεν προκλήθηκε λειτουργική ζημιά στο πλοίο, ωστόσο οι πειρατές διατηρούσαν βίαιη και αυστηρή συμπεριφορά, ενώ όταν διέφυγαν εκτός από το φορτίο

που είχαν αφαιρέσει, έκλεψαν μετρητά και αντικείμενα πλοίου και πληρώματος. Εκτιμάται ότι οι πειρατές είχαν προέλευση τη Νιγηρία και τη Γκάνα. Τέλος, ο οπλισμός τους περιελάμβανε μαχαίρια, ξύλα και ΑΚ-47, ενώ στην εικόνα που ακολουθεί φαίνονται ορισμένα αντικείμενα που ξέχασαν πίσω όταν διέφυγαν.

Εικόνα 7.3 Cover of anchor hawse pipe



Εικόνα 7.4 Pirates' leftovers



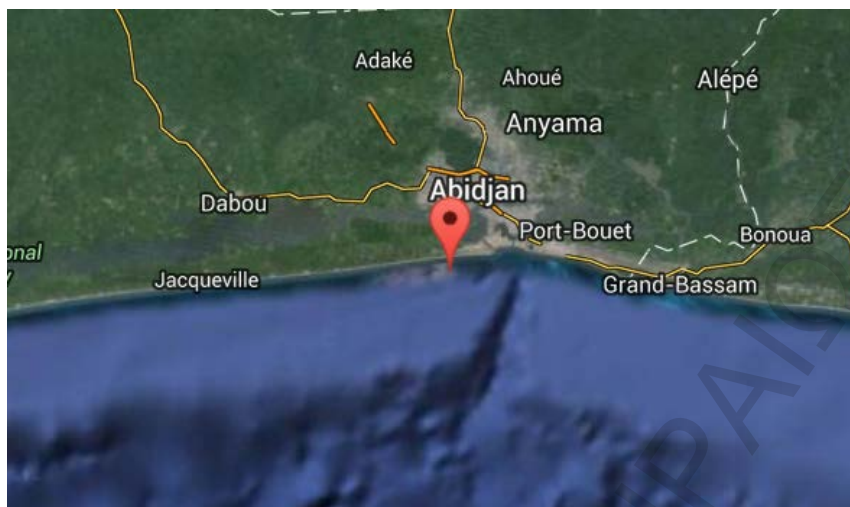
Από τη μεριά του γραφείου, ήδη από τις 6 Οκτωβρίου, ειδοποιήθηκε η ομάδα έκτακτης ανάγκης, με σκοπό να ξεκινήσουν άμεσα έρευνες. Επιπλέον, όλοι οι ενδιαφερόμενοι: P&I Club, Νηογνώμονας, Σημαία, Διαχειριστές των Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης, Oil majors, πράκτορες και το IMB PRC, ενημερώθηκαν εγκαίρως. Οι Τοπικές Αρχές, η Ακτοφυλακή και το Πολεμικό Ναυτικό των εμπλεκόμενων και περιφερειακών χωρών ενημερώθηκαν από τη Σημαία, το IMB και το P&I Club, ενώ οι οικογένειες των ναυτικών που συμμετείχαν στο πλήρωμα έμεναν διαρκώς ενήμεροι από το γραφείο στην Ελλάδα και τον πράκτορα στις Φιλιππίνες. Μάλιστα, το IMB και η Σημαία μετέδωσαν το συμβάν και ζήτησαν από τα πλοία που έπλεαν σε εκείνη την

περιοχή να αναφέρουν οτιδήποτε σχετικό. Εν τω μεταξύ, γίνονταν συνεχείς προσπάθειες εντοπισμού και επικοινωνίας με το πλοίο, όμως δεδομένων των απενεργοποιημένων AIS, LRIT και Inmarsat C, ο εντοπισμός ήταν αδύνατος, ωστόσο βρέθηκε κάποια άκρη μέσα από τις δορυφορικές κλήσεις Fleet 77. Το γραφείο παρέμεινε σε 24ωρη επιφυλακή για να παρακολουθεί το γεγονός. Στις 13 Οκτωβρίου και εφόσον το πλοίο είχε εντοπιστεί μετά την απελευθέρωσή του, στις 9 Οκτωβρίου, οι Operation και S&Q Managers, μαζί με τεχνικό επιθεωρητή, επιβιβάστηκαν στο πλοίο, στην περιοχή Tema της Γκάνας, ώστε να γίνουν οι απαραίτητες έρευνες. Εκεί αξιολογήθηκε η ψυχοσωματική κατάσταση των μελών του πληρώματος και πιθανές ζημιές του πλοίου.

Βάσει ερευνών, οι αιτίες που οδήγησαν στο συμβάν ήταν οι εξής:

- Οι περιπολίες δε διεξάγονταν με συνέπεια και αποτελεσματικότητα, δεδομένου ότι το πλήρωμα που είχε βάρδια στο κατάστρωμα, παρέλειψε το γεγονός ότι το κάλυμμα της άγκυρας δεν ήταν τοποθετημένο στην κατάλληλη θέση, ώστε να παρέχει την επαρκή προστασία για την οποία και προορίζεται.
- Δεν υπήρχε επαρκής παρακολούθηση μέσω των ραντάρ, καθώς μόνο ένα ήταν σε χρήση και έτσι η παρακολούθηση είχε εύρος μόνο 6nm.
- Τα μέλη του πληρώματος δεν ήταν πλήρως και επαρκώς εξοικειωμένα με το SSP.
- Τα μέλη του πληρώματος, που είχαν υπηρεσία στη γέφυρα και το κατάστρωμα δεν ήταν επαρκώς προσεκτικά και σε επαγρύπνηση, τόσο ώστε αντιληφθούν την προσέγγιση ή/και την επιβίβαση των πειρατών.
- Βασικό δεδομένο στην υπόθεση είναι ότι το Abidjan, στην Ακτή Ελεφαντοστού, δεν είχε ιστορικό πειρατικών επιθέσεων, κατά το 2012, κι έτσι το πλοίο ταξίδευε με χαμηλό επίπεδο ασφαλείας – Security Level 1, εφόσον δεν κρίνονταν απαραίτητα επιπλέον μέτρα ασφαλείας. Η περιοχή δεν ήταν χαρακτηρισμένη HRA.

Χάρτης 7.1 Γεωγραφική θέση περιστατικού, 05 Οκτωβρίου 2012



Πηγή: ICC-CCS, 2013

Εν τω μεταξύ, μέσα από το συμβάν πειρατικής επίθεσης και ομηρίας, προέκυψαν ορισμένα οικονομικά κόστη, που συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- Καύσιμα που καταναλώθηκαν.
- Αμοιβές του πληρώματος για την περίοδο ομηρίας.
- Προληπτική ιατρική περίθαλψη για τα μέλη του πληρώματος, 4.000\$/άτομο.
- Επαναπατρισμός πληρώματος, ιδιωτική πτήση 75.000\$/12 άτομα.
- Έξοδα συμβούλων.
- Έξοδα δικηγόρων.
- Κλεμμένο φορτίο.
- Κλεμμένα μετρητά & προσωπικά αντικείμενα πληρώματος³³, 6.865\$ μετρητά πλέον εκτιμώμενη αγοραστική αξία δηλωθέντων απολεσθέντων αντικειμένων.

Ελλείπει συνολικών ποσοτικών στοιχείων, γίνεται αναφορά στον φορέα κάλυψης των εξόδων που αναφέρθηκαν. Αρχικά, εφόσον το φορτίο ήταν ασφαλισμένο από τους ναυλωτές και καλύφθηκε από τη δική τους ασφάλεια, αφαιρείται από τις επιβαρύνσεις της ναυτιλιακής εταιρείας. Επίσης, όσα έξοδα αφορούσαν τα μέλη του πληρώματος: μισθοί, επαναπατρισμός, ιατρικά έξοδα και απολεσθέντα αντικείμενα και χρήματα, καλύφθηκαν από την ασφάλεια War Risk. Όλα τα έξοδα συμβούλων και δικηγόρων καλύφθηκαν από το K&R και War Risk κατά το ήμισυ. Σχετικά με τα

³³Κατά την έρευνα, συμπληρώθηκαν λίστες με τα κλεμμένα μετρητά και προσωπικά αντικείμενα του πληρώματος.

καύσιμα που καταναλώθηκαν κατά τη μη κερδοφόρα λειτουργία του πλοίου, που περιλαμβάνει την περίοδο κράτησης και απομάκρυνσής του από το Αγκυροβόλιο του Abidjan μέχρι και την επιστροφή του στο ίδιο σημείο από το Λάγγος, όπου αφέθηκε ελεύθερο. Το πλοίο ήταν χρονοναλωμένο, αυτό σημαίνει ότι υπό φυσιολογικές συνθήκες τα καύσιμα τα χρεώνεται ο ναυλωτής, ωστόσο κατά την ομηρία το πλοίο βγήκε Off Hire και έτσι καλύφθηκαν από το K&R. Σημειώνεται, δε, ότι το πλοίο ήταν ασφαλισμένο για K&R, όχι μόνο σε HRAs αλλά και Worldwide, αυτό φάνηκε πολύ χρήσιμο δεδομένου ότι η περιοχή του περιστατικού δεν ήταν αναγνωρισμένη HRA.

Ακολούθως, πέρα από τα ασφαλιστικά και οικονομικά ζητήματα, πραγματοποιήθηκαν ποικίλες διορθωτικές/προληπτικές ενέργειες, για την αποφυγή επόμενου αντίστοιχου περιστατικού. Ενημερώθηκαν όλα τα πλοία του διαχειριζόμενου στόλου για αύξηση των μέτρων ασφαλείας, βάσει του Ship Security Plan και των BMP4, πριν την είσοδο σε ύδατα της Δυτικής Αφρικής και τους ζητήθηκε να στέλνουν λεπτομερή αναφορά και αποδεικτικά έγγραφα και φωτογραφίες, σχετικά με τη συμμόρφωση στα παραπάνω 24 ώρες πριν την είσοδο σε HRA. Και πρόσθετα με αυτά, ενημερώθηκαν τα πλοία πως εάν δεν πράττουν αναλόγως, θα θεωρείται Non-conformity, δηλαδή όχι συμμόρφωση με το SSP.

Μέσα από την ανάλυση του συγκεκριμένου περιστατικού, διακρίνει κανείς την πειρατική ακολουθούμενη τακτική, τα ενδεχόμενα κόστη που προκύπτουν και τις ασφαλιστικές καλύψεις, ωστόσο, εφόσον η περιοχή που έγινε το περιστατικό δεν είχε συμπεριληφθεί στις επικίνδυνες περιοχές, μπορεί κάποιος να υποθέσει ότι η θαλάσσια πειρατεία δεν περιορίζεται στις αναγνωρισμένες HRAs, αλλά ανά πάσα στιγμή εξελίσσεται και επεκτείνεται. Σημειώνεται, δε, ότι η περιοχή Abidjan στην Ακτή Ελεφαντοστού, συγκαταλέγεται πλέον στις επιρρεπείς, σε πειρατεία και ένοπλη ληστεία, περιοχές, βάσει του IMB PRC, 2013.

7.2 CASE STUDY No2 – ΤΑΞΙΔΙ ΣΤΟΝ ΚΟΛΠΟ ΤΟΥ ΑΝΤΕΝ, 2012

Το oil tanker M/V Alia επρόκειτο να πραγματοποιήσει ταξίδι με λιμάνι εκκίνησης το Mersin της Τουρκίας και προορισμού το SP³⁴ Karachi του Pakistan, για τη μεταφορά απrx³⁵ 5.000mt πίσσας, περί τα μέσα Ιουνίου, 2012. Τα χαρακτηριστικά του πλοίου, που διατίθενται, είναι τα εξής:

Freeboard: 1,75m σε κατάσταση φόρτωσης

Ταχύτητα: 11knots

DWT: 5771tons

LOA: 109,10m / Breadth: 16,024m

Depth³⁶: 7.25m

Flag: Marshall Islands / Class: Bureau Veritas

Type: Oil tanker / Cargo: Coal tar

Crew: 19

Εικόνα 7.5 M/T Alia



Πηγή: Coral Shipping Corporation, 2013

Το πλοίο επρόκειτο να φορτώσει στο λιμάνι εκκίνησης, να κατευθυνθεί και να περάσει από τη Διώρυγα του Σουέζ, να διασχίσει την Ερυθρά Θάλασσα και τον Κόλπο του Άντεν, κατόπιν να ξεφορτώσει στο λιμάνι προορισμού και να ταξιδέψει υπό έρμα,

³⁴ Safe Port: Ασφαλές λιμάνι

³⁵ Σύντμηση του αγγλικού, approximately σημαίνει κατά προσέγγιση.

³⁶ Στο επίπεδο της κάθετης τομής, αποτελεί το μήκος του τμήματος που βυθίζεται στο νερό. (Καλπαξίδης κ.α., 2008)

ως το λιμάνι της Fujairah στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα. Πριν την πραγματοποίηση του ταξιδιού η διαχειρίστρια εταιρία Coral Shipping Corporation από τη μία, ο Καπετάνιος και το πλήρωμα από την άλλη, έπρεπε να διευθετήσουν ορισμένα ζητήματα, εφόσον το δρομολόγιο εμπεριείχε πλεύση σε HRA (Gulf of Aden).

Χάρτης 7.2

Λιμάνι εκκίνησης Mersin, Turkey – Λιμάνι προορισμού Karachi, SP Pakistan



Πηγή: <https://maps.google.gr/maps>

Αρχικά το γραφείο διεξήγαγε ένα Risk Assessment, όπως προστάζουν οι BMP4, με σκοπό να εκτιμηθούν οι πιθανότητες και οι συνέπειες μία ενδεχόμενης πειρατικής επίθεσης κατά το συγκεκριμένο δρομολόγιο με το συγκεκριμένο πλοίο. Το διεξαγόμενο αποτέλεσμα της εκτίμησης επρόκειτο να προσδιορίσει μέτρα για την πρόληψη, τη μείωση και την ανάκαμψη, λαμβάνοντας υπόψη διεθνείς οδηγίες και κανονισμούς. Η διαδικασία του Risk Assessment ξεκίνησε με την αναγνώριση του κινδύνου, που είναι η παραβίαση του safety και του security μέσα από την απειλή της πειρατικής επίθεσης. Καταγράφηκαν οι ενδεχόμενες συνέπειες, σε ανθρώπους, περιουσιακό στοιχείο, περιβάλλον ή/και φήμη της εταιρείας, επίσης, ο βαθμός σοβαρότητας που μπορεί να

έχει η κάθε συνέπεια, δηλαδή slight, minor, significant, severe και major και η πιθανότητα να συμβεί η κάθε συνέπεια, δηλαδή rarely, unlikely, remotely, occasionally ή frequently. Ο πίνακας δείχνει τα σχετικά δεδομένα.

Πίνακας 7.1 Hazard – Breach of safety/security, Threat – Piracy at sea

Risk Matrix

Severity	Consequences				Likelihood				
	People	Asset	Environment	Reputation	A rarely	B unlikely	C remotely	D occasionally	E frequently
1 slight	slight injury/illness, not affecting present reversible health effects incurred	no disruption to operations up to 24 hours	no environmental damage	no concern	Green	Green	Green	Green	Green
2 minor	temporary disability, absence from work	operations ceased 1 day to 1 week	significant impact, 3rd parties assistance	internal and 3rd parties concern	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Red
3 significant	irreversible health effects, unfit for work	operations ceased 1 week to 1 month	severe impact, 3rd parties assistance	national media coverage	Yellow	Yellow	Yellow	Red	Red
4 severe	multiple fatalities	extensive damage or total loss	long term damage	worldwide media coverage	Yellow	Yellow	Red	Red	Red
5 major					Yellow	Yellow	Red	Red	Red

Σχόλιο: πράσινο σημαίνει ανάγκη διαχείρισης για συνεχή βελτίωση, κίτρινο σημαίνει ανάγκη για μέτρα μείωσης κινδύνου και το κόκκινο δηλώνει απαράδεκτη κατάσταση

Επεξηγηματικά, το rarely αντικατοπτρίζει γεγονός που είτε δεν έχει ακουστεί καθόλου στη ναυτιλιακή βιομηχανία είτε συμβαίνει 1/30 έτη και κρίνεται σχεδόν απίθανο, το unlikely αφορά γεγονός που συμβαίνει παγκοσμίως 1 φορά στα 10 έτη και κρίνεται πιο πιθανό, το remotely 1 φορά στα 5 έτη και θεωρείται αρκετά πιθανό, το occasionally 1 φορά ανά έτος και θεωρείται πιθανότερο, ενώ το frequently 1 φορά ανά μήνα ή ανά ταξίδι κατά τη λειτουργία της εταιρείας, επομένως θεωρείται πιθανότατο. Δεδομένου ότι η πραγματοποίηση του ταξιδιού θα λάμβανε χώρα τέλος Ιουνίου του 2012, υπήρξαν μεταξύ άλλων, δύο παράγοντες που επηρέασαν την εκτιμώμενη πιθανότητα να συμβεί ένα πειρατικό περιστατικό κατά τη διέλευση του Κόλπου του Άντεν, πρώτον, η μειούμενη εξελικτική πορεία που ακολουθούσαν από την αρχή του έτους (2012) τα συνολικά αναφερθέντα περιστατικά στην περιοχή, όπως εξηγήθηκε στο κεφάλαιο έξι και δεύτερον, η εποχικότητα της σομαλικής πειρατικής δράσης που κατά

την περίοδο Ιουνίου-Σεπτεμβρίου σχεδόν μηδενίζεται λόγω των μουσώνων, όπως αναφέρθηκε στο κεφάλαιο τρία περί σομαλικής πειρατείας. Βάσει, λοιπόν, ανάλυσης και αξιολόγησης του κινδύνου, εκτιμήθηκε ότι η συνέπεια στους ανθρώπους – πλήρωμα ενέχει την πιθανότητα C με επίπεδο σοβαρότητας 3, στο περιουσιακό στοιχείο – πλοίο αντίστοιχα C3, στο περιβάλλον A1 και στη φήμη την πάλι C3. Λαμβάνοντας υπόψη το χειρότερο σενάριο, δηλαδή τις καταστάσεις που αντιστοιχούν σε μέτρια σοβαρότητα και μέτρια πιθανότητα – C3, σήμαινε ότι ήταν απαραίτητο να ληφθούν μέτρα ασφαλείας για την μείωση του κινδύνου.

Έτσι με την ανάλυση του Risk Assessment και ύστερα από έγκριση του καπετάνιου, δημιουργήθηκε η ανάγκη για χρήση ένοπλων φρουρών επί του πλοίου, κατά το ταξίδι. Τα αρμόδια στελέχη του γραφείου ξεκίνησαν τις διαδικασίες για εύρεση κατάλληλης εταιρείας ασφαλείας - Private Maritime Security Company (PMSC), βάσει ορισμένων κριτηρίων που έχουν προηγουμένως οριστεί. Είναι τα εξής:

- ✓ Οικονομική προσφορά.
- ✓ Εθνικότητα φρουρών³⁷.
- ✓ Συμμόρφωση με Guardcon³⁸.
- ✓ Δείκτες ποιότητας και ISO Certification.
- ✓ Ύπαρξη προηγούμενης εμπειρίας σε πειρατικές υποθέσεις.
- ✓ Διαθεσιμότητα συστάσεων από άλλες ναυτιλιακές εταιρείες ή ενδιαφερόμενους.

Ενδεικτικά, απεικονίζεται η οικονομική προσφορά της PMSC Citadel Maritime Ltd, που εν τέλει επιλέχθηκε, καθώς προτάθηκε από τους ασφαλιστές της ναυτιλιακής. Ύστερα από την αποδοχή της οικονομικής προσφοράς, η επιλεγθείσα PMSC Citadel Maritime Ltd προώθησε στο γραφείο λίστα με τα ονόματα και τις εθνικότητες των ατόμων της ομάδας ασφαλείας που θα επιβιβάζονταν στο πλοίο, ενώ μέσω e-mail αλληλογραφία, κανονίστηκε η τοποθεσία “Rendezvous”, δηλαδή το σημείο του ραντεβού επιβίβασης των φρουρών στο πλοίο. Οι ίδιες πληροφορίες προωθήθηκαν από το γραφείο στον καπετάνιο. Σημειώνεται ότι τα σημεία επιβίβασης και αποβίβασης των ένοπλων φρουρών καθορίζονται ανάλογα με το δρομολόγιο του πλοίου, μεταξύ εταιρείας security και γραφείου.

³⁷Οι Ευρωπαίοι φρουροί γίνονται αποδεκτοί από κάθε λιμάνι προσέγγισης, επομένως πρέπει να ληφθεί υπόψη το nationality των μελών της ομάδας φρουράς που θα βρίσκεται on board.

³⁸Standard Contract for the Employment of Security Guards on Vessels, αποτελεί πρότυπη σύμβαση σχετικά με την απασχόληση φρουρών ασφαλείας επί των πλοίων. (BIMCO, 2012)

Πίνακας 7.3 Private Maritime Security Company's Quotation

JOB		MOBILISATION TIMEFRAME	DUE DATE
12.303 Coral Shipping Corp – Suez - Fujairah		5 Days	N/A
DESCRIPTION	QTY	UNIT PRICE	LINE TOTAL
Operational Days 1 Team Leader 1 Medic 2 Maritime Security Officers	12 (Days)	3,250.00	\$ 39,000.00
Travel Days at 50% day rate per Team 1 Team Leader 1 Medic 2 Maritime Security Officers	2 (Days)	1,625.00	Inclusive
Marine Economy Flights (*Charged at Cost) per person London to Durban	4	600.00	\$ 2,400.00
Marine Economy Flights (*Charged at Cost) per person Dubai to London	4	600.00	\$ 2,400.00
Agent Fees for Embarkation (*Charged at Cost)	1	2,500.00	\$ 2,500.00
Agent Fees for Disembarkation (*Charged at Cost)	1	3,500.00	\$ 3,500.00
Total			US\$ 49,800.00

Όσον αφορά τη χρήση των ένοπλων φρουρών, το γραφείο έπρεπε πρωτίστως να αναφέρει την πρόθεσή του και να πάρει άδεια για όπλα/πυρομαχικά επί του πλοίου, από τη σημαία – Marshall Islands, έχοντας λάβει υπόψη το Marine Notice MN-2-011-39³⁹, που εμπεριέχει πλήρεις οδηγίες σχετικά με τη χρήση των ένοπλων φρουρών για πλεύση από HRAs και τα στοιχεία/έγγραφα που απαιτούνται για να είναι παραχωρηθεί η άδεια από τη σημαία. Έτσι, το γραφείο συμπλήρωσε και έστειλε στη Διοίκηση της σημαίας - Flag Administration, την ειδική φόρμα αίτησης «*Information Required for the Issuance of Non-Objection Letters for Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP) or Vessel Protection Detachment (VPD) with firearms*» – απεικονίζεται παρακάτω, με σκοπό να δώσει όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες στη σημαία και να λάβει το *Letter of Non-Objection* (LONO) – απεικονίζεται παρακάτω, δηλαδή την επίσημη άδεια της σημαίας, η οποία και απαιτείται αργότερα από τις Λιμενικές Αρχές των λιμένων προσέγγισης του πλοίου. Το Non-objection letter, όπως απεικονίζεται παρακάτω, περιλαμβάνει ονόματα, εθνικότητες και αριθμούς διαβατηρίων των μελών της ένοπλης

³⁹ Το Marine Notice no2-011-39 έχει θέμα «Use of Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP)» και απευθύνεται σε όλους τους πλοιοκτήτες, διαχειριστές, καπετάνιους και αξιωματικούς των πλοίων που φέρουν τη σημαία Marshall Islands. (Republic of the Marshall Islands, Maritime Administration, 2013)

φρουράς, καθώς επίσης είδος και σειριακό αριθμό όπλων και πυρομαχικών. Επιπλέον, σε αυτό το έγγραφο αναγράφεται τυχόν πρόσθετος εξοπλισμός. Τέλος, σημειώνεται ο εκτιμώμενος χρόνος του δρομολογίου, αναχώρηση και άφιξη. Το έγγραφο δόθηκε στο γραφείο στις 8 Ιουνίου, 2012. Επίσης, δεδομένου ότι τα Safety Equipment του πλοίου θα κάλυπταν μόνο 20 άτομα, άρα θα ήταν υπεράριθμοι, ζητήθηκε εξαίρεση, προκειμένου να επιβιβαστούν 23 άτομα για την περίοδο των 15 ημερών περίπου. Έτσι, η σημαία τους χορήγησε το Dispensation Letter, δηλαδή την άδεια.

Εικόνα 7.6

Information required for the issuance of Non-objection letters for PCASP

REPUBLIC OF THE MARSHALL ISLANDS
OFFICE OF THE MARITIME ADMINISTRATOR

INFORMATION REQUIRED FOR THE ISSUANCE OF NON-OBJECTION LETTERS FOR PCASP

Name of Vessel:

Call Sign:

Official Number:

IMO Number:

Name of Master:

Name of ISM Code designated Company Operator/agent:

Name of Private Maritime Security Company (PMSC):

Country of Registry:

Members of PCASP Team:

Name	Nationality	Passport Number
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Firearms and Ammunition:

Licensed Owner of Firearms:

National Licensing Agency:

Type (make and model)	Serial Nos.	Ammunition (caliber/No. of rounds)
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Kit, if provided:

Itinerary of vessel during which time PCASP team will be on board:

Location/Estimated date where security team/firearms will embark:

Location/Estimated date where security team/firearms will disembark:

Transiting the Suez Canal: Yes / No ; with security team/firearms: Yes / No

Transiting Indian EEZ and/or calling Indian ports with security team/firearms: Yes / No

Εκδόνα 7.7

Non-objection Letter, Marshall Islands

Date: 08 June 2012

To: Port State Competent Authorities
and

To: Captain
Master of MV ALIA
Call Sign:

ON:

IMO #:

Please be advised that the Republic of the Marshall Islands Maritime Administrator (the "Administrator") does not object to the shipowner, operator and/or Captain Master of the MV ALIA, taking appropriate measures in regard to the safety and security of their ship and crew including the carriage of Private Contracted Armed Security Personnel (PCASP) and their firearms, ammunitions and equipment for protection against acts of piracy and attempted hijackings in designated High Risk Areas.

This Marshall Islands registered ship is operated by Coral Shipping Corp, as agents for the Owners. The Administrator recognizes and authorizes the use of Citadel Maritime Ltd, a company registered in UK, to be the Private Maritime Security Company (PMSC) selected and engaged by the ship operator in accordance with the IMO guideline MSC.1/Circ.1405, Rev.1 to supply a team of four (4) PCASP on board as follows:

Name	Nationality	Passport Number

The Administrator understands that the PMSC is storing its firearms, ammunition and equipment safely and securely on board this ship under the Master's sole care, custody and control. The Administrator has authorized them to be on board for their intended use as stated below only to be used by the embarked PCASP teams for which the PMSC is responsible. The firearms are certified and licensed to the PMSC by BIS - UK, and the inventory details of all such firearms, ammunitions and equipment that are aboard this ship are as follows:

Firearms and Ammunition:

Type	Serial Nos.	Ammunition

These firearms and ammunitions are prohibited to be used within the territorial waters of any Coastal State.

Equipment (Kit), if provided: Radios x 4, Sat Phone x 1, Bino x 1, NVG x 1, Med Kit x 1, Helmet x 4, Body Armour x 4, Body Armour Plates x 8

The ship's voyage itinerary is estimated to be as follows:

Embark
Disembark

The Administrator has no objection to this engagement or the carriage and use of these firearms, ammunition and equipment in accordance with the Republic of the Marshall Islands Firearms Control Act and would therefore request that authorization be granted by Port State Competent Authorities to allow this embarkation / transit / disembarkation operation of the PCASP and/or firearms, ammunitions and equipment to take place within your respective territorial jurisdictions. Although the flag State has no objection to this engagement or the carriage and use of these firearms, ammunition and equipment, the flag State's non-objection shall not be construed in any way as a substitution for the applicable laws and regulations of the relevant port or coastal states.

Εικόνα 7.8

Dispensation Letter, Marshall Islands



REPUBLIC OF THE MARSHALL ISLANDS
MARITIME ADMINISTRATOR
Dispensation Letter

E-MAIL: technical@register-iri.com WEB SITE: www.register-iri.com

TO: Master, ALIA O.N.
FROM: Deputy Commissioner of Maritime Affairs
DATE: 07 June 2012
SUBJECT: Compliance with SOLAS Chapter III

Permission has been requested to operate the ALIA with 23 total persons onboard, exceeding the maximum number of persons permitted onboard by 3 persons, as per the current Safety Equipment certificate, for security purposes. It is understood that operators made all necessary arrangements for additional LSA to be available on board and relevant personnel to be familiar with.

Based on this information, and in accordance with the provisions of section 4.2 of Marine Notice 2-011-5, the Administrator authorizes the ALIA to proceed with 23 total persons onboard, exceeding the maximum number of persons permitted onboard by 3 persons. Each extra person on board is to be provided with suitable lifesavings appliances which are to be in addition to the requisite spares to be carried per relevant SOLAS Ch. III Regulations. Furthermore, the additional personnel and relevant officers/crew shall be instructed on Fire/Emergency procedures to be followed during the interim period.

Please ensure the appropriate coastal state authorities are notified of this condition and that all local requirements are met prior to arrival in port.

This Dispensation Letter is valid until 10-July-2012, or until cancelled by the Administrator, whichever occurs first. A copy of this Dispensation Letter shall be retained onboard the ALIA for the duration of its validity.

Please notify the Administrator in writing when the additional persons have disembarked the vessel, and the manning level returns to normal.

Στη συνέχεια, ο Company Security Officer – CSO έδωσε εντολές προς το καράβι, ώστε να ληφθούν επιπλέον μέτρα ασφαλείας, βάσει BMP4. Έτσι, καπετάνιος και πλήρωμα ξεκίνησαν τις σχετικές ενέργειες. Επάνω στο πλοίο ελέγχθηκε το citadel, πραγματοποιήθηκε τεστ στο σύστημα SSA για να διασφαλιστεί η ορθή λειτουργία του, διενεργήθηκε security antipiracy drill, δηλαδή ειδικό γυμνάσιο πληρώματος για την αντιμετώπιση ενδεχόμενης επίθεσης πειρατών, ελέγχθηκαν τα συστήματα επικοινωνίας του πλοίου και ενημερώθηκε η λίστα με τα τηλέφωνα άμεσης ανάγκης και κέντρων αναφοράς. Επίσης, τοποθετήθηκε Razor Wire τύπου Concertina, εξωτερικά του πλοίου και φύλλα λαμαρίνας στα παράθυρα του Accommodation⁴⁰.

⁴⁰Χώρος ενδίαιτησης πληρώματος, περιλαμβάνει καμπίνες, μπάνια και άλλους χώρους αποκλειστικά για το πλήρωμα και όχι για επιβάτες. (Καλπαξίδης κ.α., 2008)

Εν τω μεταξύ, το νομικό τμήμα της ναυτιλιακής εταιρείας, που ασχολείται με τις ασφαλίσεις, ήρθε σε επικοινωνία με τους ασφαλιστές της Aspen Insurance και ζήτησε ασφαλιστική κάλυψη για Additional War Risk Hull & Machinery, K&R και Loss of Hire – LOH Insurance. Κατά το αίτημα για τις εν λόγω ασφαλιστικές καλύψεις γνωστοποιήθηκαν στην ασφαλιστική εταιρεία πληροφορίες σχετικές με: δρομολόγιο, φορτίο, ύψος εξάλων σε φόρτωση, εφαρμογή των επιπλέον αντιπειρατικών μέτρων επάνω στο καράβι, αλλά και την ύπαρξη ένοπλων φρουρών μαζί με τις τοποθεσίες επιβίβασης/αποβίβασής τους. Οι ασφαλιστικές καλύψεις που ελήφθησαν κόστισαν 9.169 USD (για την περίοδο 20/06 - 11/07) και αναλύονται ως εξής:

- War Risk H&M: premium 2.500 USD, value 5.000.000 USD (rate 0,05 %).
- LOH: premium 340 USD, Daily hire 7.500 USD, (rate 0,5 %), με μέγιστο χρονικό όριο 90 ημερών, δηλαδή 675.000 USD.
- K&R: premium 6.329 USD, με όριο 5.000.000 USD. Αναλυτικότερα καλύπτει:

Ransom, Detention & Hijack Extortion	: 5.000.000 USD In the aggregate
Transit	: 5.000.000 USD In the aggregate
Additional expenses	: 5.000.000 USD In the aggregate
Rest and Rehabilitation	: 10.000 USD per insured event
Port Authority charges & Fuel oil	: 250.000 USD per insured event
Legal liability	: 5.000.000 USD In the aggregate
Underwriter's advisers fees and expenses	: unlimited
Co-insurance ⁴¹	: -
Deductible insurance ⁴²	: -

Το ταξίδι είχε ξεκινήσει από την Τουρκία στις 19 Ιουνίου και το πλοίο είχε εισέλθει στο Σουέζ στις 21 Ιουνίου, ενώ την ίδια ημέρα είχε επιβιβαστεί η ένοπλη ομάδα ασφαλείας στο Port Said, της Αιγύπτου. Τα μέλη της αποτελούντο από 1 άτομο ως αρχηγό – Team Leader, 1 άτομο με ιατροφαρμακευτικές γνώσεις – Medic και 2 απλούς φρουρούς – Maritime Security Officers. Ο εξοπλισμός τους αποτελείτο από 4 ασυρμάτους, 1 δορυφορικό τηλέφωνο, 1 ζευγάρι κιάλια, 1 πλοηγός, 1 κουτί πρώτων

⁴¹ Συνεταιρική ασφάλιση: ασφαλιστικός κίνδυνος που λαμβάνεται από δύο ή/και περισσότερους ασφαλιστές, με σκοπό να μοιραστούν τον κίνδυνο.

⁴² Απαλλακτική ασφάλιση: είδος ασφάλισης κατά τον οποίο ο ασφαλιζόμενος συμμετέχει ποσοστιαία ή με συγκεκριμένο ποσό στην κάλυψη του ασφαλισμένου κινδύνου. (Καλπαξίδης κ.α., 2008)

βοηθειών, 4 κράνη, 4 αλεξίσφαιρα γιλέκα και 8 πλάκες θωράκισης σώματος. Οι φρουροί τηρώντας τις διαδικασίες χαιρετισμού του καπετάνιου και παρουσίασης της εταιρείας τους, συμπλήρωσαν την αναφορά επιβίβασής τους και στη συνέχεια ξεκίνησαν τη διεξαγωγή ενός Ship Security Assessment – SSA, που περιελάμβανε τα εξής δεδομένα:

- Ύψος εξάλων
- Ταχύτητα
- Καιρικές συνθήκες
- Χρόνο παραμονής σε HRA
- Δρομολόγιο
- Διαθέσιμος εξοπλισμός και stores
- Light discipline
- Citadel
- Εξωτερικά ληφθέντα μέτρα, razor wire κ.α.
- Εσωτερικά ληφθέντα μέτρα
- Drills Πληρώματος
- Προγραμματισμένες εργασίες πληρώματος

Κατά τη διενέργεια του SSA, θεωρήθηκε από τον Team Leader ότι το Razor Wire που είχε τοποθετηθεί δεν ήταν κατάλληλο και επαρκές κι έτσι ζήτησε από την εταιρεία του διευθέτηση του ζητήματος, προτείνοντας την αγορά επιπλέον σύρματος με μεγαλύτερη διατομή και πιο φαρδιά ξυράφια. Η εταιρεία security ενημέρωσε με τη σειρά της το γραφείο, ωστόσο επειδή δεν υπήρχε χρόνος για αναζήτηση οικονομικών προσφορών, ενημερώθηκε η εταιρεία πρακτόρων Gulf Agency Company Ltd – GAC, που παρείχε άμεση οικονομική προσφορά, όπως παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 7.4 Razor Wire’s Quotation

Price Quotation						
SerN	Code	Description	Unit	Qty	Unit price	Total
1	-	Razor Wire, 980mm/dia * 15mtr/1gh	mtr	450	6,00\$	2.700
					Total	2.700 \$

Εν τω μεταξύ, το πλοίο εξήλθε από το Σουέζ στις 22 Ιουνίου και τελικά προμηθεύτηκε το εν λόγω στις 25 Ιουνίου, σε αγκυροβόλιο έξω από το λιμάνι Jeddah, στη Σαουδική Αραβία. Έπειτα συνέχισε κανονικά το δρομολόγιό του, ενώ ταυτόχρονα το σύρμα τοποθετήθηκε πρόσθετα στο προηγούμενο, από τα μέλη του πληρώματος και την ομάδα ασφαλείας. Όσο πλησίαζαν σε HRA, αποφασίστηκε από τον Καπετάνιο και τον Team Leader, και συμφώνησε και ο CSO, να χαμηλώσουν ταχύτητα ώστε να εισέλθουν με φως ημέρας στην επικίνδυνη ζώνη, ενώ ήδη είχε αποφασιστεί να μην ακολουθηθεί κανένα convoy από εμπορικά και πολεμικά πλοία. Στις 27 Ιουνίου, το πλοίο εισήλθε στον Κόλπο του Άντεν, μέσα από τα Hanshin Islands και η διέλευση μέσα από IRTC⁴³ και BAM⁴⁴ πραγματοποιήθηκε με ασφάλεια και χωρίς πειρατικό περιστατικό.

Ήδη από τις 25 του μήνα, η PMSC είχε ξεκινήσει επικοινωνία με το λιμάνι του Πακιστάν, με τον Αξιωματικό Ασφαλείας των Λιμενικών Εγκαταστάσεων του λιμανιού στο Πακιστάν – PFSO, σχετικά με την προσέγγιση του M/T Alia, που θα είχε απόσπασμα 4 Ένοπλων Φρουρών on board, με 4 πυροβόλα όπλα και εξοπλισμό ασφαλείας. Ενημέρωσε για την άδεια Non-objection letter που είχε εξασφαλιστεί από το κράτος-σημαίας και διασφάλισε ότι το λιμάνι είχε παραλάβει όλα τα απαραίτητα δικαιολογητικά και πληροφορίες από τον καπετάνιο για την είσοδο του πλοίου και την πραγματοποίηση του operation. Το πακιστανικό λιμάνι έδωσε άδεια εισόδου στο πλοίο υπό τις εξής προϋποθέσεις:

- ✓ Ύπαρξη έγκυρου διαβατηρίου και ναυτικού φυλλαδίου των ένοπλων φρουρών.
- ✓ Όλα τα όπλα και τα πυρομαχικά επί του πλοίου, πρέπει να δηλωθούν και να σφραγιστούν σε ντουλάπι που έλεγχο θα έχει μόνο ο καπετάνιος.
- ✓ Η λίστα πληρώματος πρέπει να περιλαμβάνει ονόματα και στοιχεία των φρουρών με αναγραφόμενο βαθμό «GUARD».
- ✓ Επιβίβαση / Αποβίβαση / Επαναπατρισμός της ομάδας ασφαλείας απαγορεύεται, βάσει τοπικού νόμου περί μετανάστευσης.
- ✓ Συμπλήρωση του εγγράφου *Declaration of Arms and Ammunitions on board*, το οποίο παρουσιάζεται παρακάτω.

⁴³ Internationally Recommended Transit Corridor

⁴⁴ Bab el Mandeh, μεταξύ Ερυθράς θάλασσας και Κόλπου του Άντεν

Έτσι κι έγινε, το πλοίο έφτασε στο λιμάνι Karachi του Πακιστάν στις 7 Ιουλίου, όπου και ξεκίνησε την εκφόρτωση. Η εκφόρτωση τελείωσε την επόμενη ημέρα και έτσι το πλοίο έπλευσε προς Fujairah. Σε αγκυροβόλιο Outer Port Limit – OPL, εκτός χωρικών υδάτων ελευθερώθηκαν όπλα/πυρομαχικά/εξοπλισμός σε ειδική πλατφόρμα, ενώ τα μέλη της φρουράς αποβιβάστηκαν στη Fujairah στις 10 Ιουλίου.

Εικόνα 7.9

Declaration of arms and ammunitions board

(SHIP'S COMPANY LOGO HERE)

DATE:

DECLARATION OF ARMS AND AMMUNITIONS ON BOARD Vessel name here

To whom it may concern,

As Master of **Vessel Name (IMO: number here)** I hereby declare that I have the below mentioned firearms, ammunition and **number of security personnel** embarked security guards on my vessel to protect against piracy attack. The firearms and ammunition have been approved by the **country flag** Maritime Authority (Flag State).

At all times during port stay I will have the weapons and ammunitions locked in a safe place, and the key kept under my command. The security team, weapons and ammunition mentioned below will be disembarking from my vessel at **PORT NAME**.

Personnel

NAME	NATIONALITY	PASSPORT NUMBER

Firearms

Make/Model	Action	Calibre	Serial Number

Ammunition:

Calibre	Amount

I respectfully request that you allow me entrance into your **outer port limits/port** and to conduct my **Detail of operation**

Yours sincerely
 Capt,
 Master, **Vessel name**
 Telephone:

SHIPS STAMP

Αργότερα, η εταιρεία PMSC ζήτησε από το γραφείο της ναυτιλιακής εταιρείας τη γραπτή αξιολόγηση της ομάδας ασφαλείας, με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών της, ενώ και η σημαία Marshall Islands ζήτησε κάτι αντίστοιχο, σε επίσημη τυποποιημένη φόρμα, την αξιολόγηση της PMSC και του PCASP. Η φόρμα απεικονίζεται εδώ.

Εικόνα 7.10
Φόρμα Αξιολόγησης PMSC / PCASP, Marshall Islands
Σελ.1

REPUBLIC OF THE MARSHALL ISLANDS OFFICE OF THE MARITIME ADMINISTRATOR					
PMSC/PCASP ASSESSMENT REPORT					
PMSC: Citadel Maritime	Excellent	Very Good	Good	Fair	Poor
1. Maritime Experience (as opposed to land-based)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. System for provision of security identity documentation, travel documents and visas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Understanding of procedures on management including team leading skills, chain of authority, change in command, responsibilities in life saving	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Understanding of flag State, port State, and coastal State requirements with respect to carriage and usage of firearms	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Understanding of the Somalia-based piracy threat including the military operations in the area, and the means to maintain current knowledge	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Appropriate firearms package employed in accordance with the applicable flag State national legislation pertaining to the type, carriage and use of firearms by PCASP, in order to provide an accurate and graduated level of deterrence, at a distance.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Documented compliance with the relevant flag, coastal and port State legislation and relationships governing the transport and provision of firearms, ammunition and security equipment to the point of embarkation and disembarkation or ports/places at which the vessel may call as part of its intended voyage whilst the PCASP team is on board, and process of embarkation and disembarkation of these arms through the local agents in a legal manner	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Availability of documentary evidence of relevant experience and certification in the use and carriage of the firearms on board including company end user certificate and proof of purchase of all firearms and accessories.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. PCASP able to prove that actual inventory carried matches all documented declarations (inventory should detail make, model, caliber, serial number and, and details of ammunition and amount).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Understanding of the BMP and, in particular, ship operation in the area, and the means to maintain current knowledge	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Εικόνα 7.11

Φόρμα Αξιολόγησης PMSC / PCASP, Marshall Islands

Σελ.2

PMSC: Citadel Maritime	Excellent	Very Good	Good	Fair	Poor
11. Size of the PCASP Team appropriate- this will be influenced by factors including length of the estimated time of the vessel transit, latest threat assessment, the agreed duties of the PCASP team (will they act as additional lookouts, assist with rigging self protection measures?) and the size and type of vessel.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Team leader competent in vessel vulnerability and risk assessments and able to advise on ship protection measures.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. Equipment requirements appropriate- this will be influenced by factors including length of the estimated time of the vessel transit, latest threat assessment, the agreed duties of the PCASP team, emergency medical needs and the size and type of vessel.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14. Understanding of the rules for the use of force as agreed between shipowner, PMSC and Master and fully comply with them	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15. Maintaining alertness and vigilance and readily available during emergency situation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16. Professional appearance of all team members of security	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17. Other: <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Remarks (indicate number): <input type="checkbox"/>					

Τελικά, η εταιρεία Coral Shipping Corporation επιβαρύνθηκε με ορισμένα επιπλέον κόστη, στοχεύοντας στη μείωση του κινδύνου που είχε εξ' αρχής αναγνωρίσει, δηλαδή την παραβίαση του security και safety από την απειλή της πειρατείας. Τα κόστη που προέκυψαν στη συγκεκριμένη περίπτωση συνοψίζονται στις επιπρόσθετες ασφαλιστικές καλύψεις, τις πληρωμές της PMSC και του PCASP, των αεροπορικών πτήσεων της ομάδας ασφαλείας από τη βάση της προς τον τόπο επιβίβασης και επιστροφή από τον τόπο αποβίβασης προς τη βάση της, στα κόστη πρακτόρων, το razor wire και τα έξοδα της service boat που το μετέφερε ως το πλοίο.

Αποδεικνύεται, λοιπόν, πως η πειρατεία, ως εγκληματικό φαινόμενο, ενέχει οικονομικά κόστη για μία ναυτιλιακή εταιρεία, πλοιοκτήτρια ή διαχειρίστρια, ακόμη και όταν δεν πραγματοποιείται πειρατική επίθεση κατά το δρομολόγιο πλοίου της, αλλά αρκεί που είναι παρούσα στην περιοχή που πραγματοποιείται το δρομολόγιο. Άρα, όταν τα πλοία πρόκειται να πλεύσουν σε θαλάσσιες περιοχές που χαρακτηρίζονται επίσημα

ως High Risk Areas, οι εταιρείες τους προβαίνουν σε προληπτικές κινήσεις που ενέχουν κόσθη. Παρακάτω απεικονίζονται τα κόστη που βάρυναν στη συγκεκριμένη περίπτωση τη ναυτιλιακή εταιρεία που μελετάται. Σε αυτά, προστίθενται και οι επιπλέον ασφαλιστικές καλύψεις που ζητήθηκαν, όπως παρουσιάστηκαν ήδη.

Πίνακας 7.5 PMSC's Final Invoice

JOB		PAYMENT TERMS	DUE DATE
12.273 MT ALIA Suez – Fujairah via Karachi		14 days from issue	31 st July 2012
QTY	DESCRIPTION	UNIT PRICE	LINE TOTAL
18	4 Man Armed Security Team	US\$ 3,250.00	US\$ 58,500.00
2	Travel Days at 50% day rate	US\$ 1,625.00	Inclusive
1	Port Days in Karachi	US\$ 1,100.00	US\$ 1,100.00
4	Marine Economy Flights London to Cairo x 4	US\$ 512.50	US\$ 2,050.00
4	Marine Economy Flights Dubai to London x 4	US\$ 495.00	US\$ 1,980.00
1	Agents Cost Suez	US\$ 2,537.29	US\$ 2,537.29
1	Agents Cost Fujairah	US\$ 3,500.00	US\$ 3,500.00
1	Agency fees and Tug Boat Launch at JEDDAH	US\$ 3,745.00	US\$ 3,745.00
1	Hardening Stores and Agent fees JEDDAH	US\$ 2,700.00	US\$ 2,700.00
Subtotal			US\$ 76,112.29
Sales Tax			-
Total			US\$ 76,112.29
First Invoice			-US\$ 29,275.00
50% of Estimated Final Cost			US\$ 46,837.29

Πίνακας 7.6 Razor Wire's Total Cost

Price Quotation						
SerN	Code	Description	Unit	Qty	Unit price	Total
1	-	Razor Wire, 980mm/dia * 15mtr/lgh	mtr	450	6,00\$	2.700
					Total	2.700 \$

7.3 CASE STUDY No3 – ΠΛΟΙΟ ΦΑΝΤΑΣΜΑ, 1999

Το general cargo ship Alondra Rainbow, αποτελεί ένα από τα χαρακτηριστικά παραδείγματα πειρατικών περιστατικών στην Ασία, ενώ ταυτόχρονα συνιστά παράδειγμα του φαινομένου «πλοίο φάντασμα». Την περίοδο που έλαβε χώρα το εν λόγω περιστατικό, εν έτει 1999, το πλοίο ανήκε στην ιαπωνική πλοιοκτήτρια Imura Kisen Company, το διαχειριζόταν μια θυγατρική της στον Παναμά και ανήκε στο Νηολόγιο του Παναμά. Χαρακτηριστικά του πλοίου που διατίθενται είναι τα εξής:

DWT: aprx 9.000tons

LOA: 113m

Breadth: 20m

Type: general cargo ship

Flag: Panama

Cargo: aluminium ingot

Crew: 17

Το δρομολόγιο που πραγματοποιούσε τη συγκεκριμένη φορά, είχε ως λιμάνι φόρτωσης το Kuala Tanjung στα στενά της Μάλακα στην Ινδονησία και ως λιμάνι εκφόρτωσης το Miike της Ιαπωνίας. Πράγματι, στις 17 Οκτωβρίου, έφτασε στο αγκυροβόλιο του λιμανιού εκκίνησης και στις 22 του ίδιου μήνα αναχώρησε φορτωμένο με 7.000 τόνους ράβδων αλουμινίου, συνολικής αξίας 10εκ USD, με προορισμό το Miike της Ιαπωνίας. Την ίδια νύχτα, ενώ ο καπετάνιος αύξησε την ταχύτητα του πλοίου, ενεργοποίησε τον αυτόματο πιλότο και αποσύρθηκε στην καμπίνα του, 15 οπλισμένοι μασκοφόροι άντρες πλησίασαν με ταχύπλοο και χωρίς να γίνουν αντιληπτοί επιβιβάστηκαν. Εκτιμάται ότι πρωταρχικός στόχος τους ήταν η γέφυρα, όπου και ανέβηκαν για να αποκτήσουν τον έλεγχο των συστημάτων συναγερμού και επικοινωνίας, ενώ όταν ο καπετάνιος πλησίασε τον αιχμαλώτισαν επί τόπου. Αργότερα, έπιασαν ομήρους όλο το πλήρωμα και τους μετέφεραν σε άλλο πλοίο mother ship, ήδη την επόμενη ημέρα.

Στις 29 Οκτωβρίου τους έριξαν στη θάλασσα σε μία φουσκωτή σωσίβια λέμβο, όπου 10-11 μέρες αργότερα τους βρήκε ένα αλιευτικό σκάφος, ανοιχτά της θάλασσας Andaman στην Ταϊλάνδη. Νωρίτερα, τους προσπερνούσαν διερχόμενα πλοία, που όμως δεν τους προσέγγιζαν από φόβο μην είναι πειρατές. Ενώ όμως το πλήρωμα είχε σωθεί,

το πλοίο συνέχιζε να αγνοείται και οι πειρατές του είχαν ήδη αλλάξει χρώμα και όνομα. Το όνομά του ήταν πλέον Global Venture.

Μέρος του φορτίου πουλήθηκε (3.000 τόνοι) στην περιοχή Miri της Μαλαισίας και το πλοίο συνέχιζε να αλλάζει ονόματα. Από τις 29 Οκτωβρίου οι πλοιοκτήτες δήλωσαν την απώλειά του και ξεκίνησαν μια σειρά ερευνών με τη βοήθεια του ιαπωνικού λιμενικού σώματος. Ταυτόχρονα, το IMB PRC δημοσιοποίησε το πειρατικό περιστατικό σε όλο τον κόσμο, μαζί με τις περιγραφές του πλοίου. Την 13^η Νοεμβρίου, ένα κουβεϊτιανό bulk carrier εντόπισε ύποπτο πλοίο που έμοιαζε στις περιγραφές και είχε φρεσκοβαμμένη επιγραφή, κι έτσι μέσω δορυφορικού τηλεφώνου ενημέρωσε το IMB Piracy Reporting Centre (PRC) της Kuala Lumpur. Το όνομά του ήταν πλέον Mega Rama και λειτουργούσε υπό σημαία Belize. Το μετονομασμένο πλοίο φαίνεται στη φωτογραφία που ακολουθεί.

Εικόνα 7.12 The renaming of Alondra Rainbow into Mega Rama



Πηγή: Indian Coast Guard - Ministry Of Defence - Government Of India, 2009

Την επόμενη κιόλας ημέρα ένα περιπολικό της ινδικής ακτοφυλακής εντόπισε το χαμένο πλοίο. Οι πειρατές αρνήθηκαν να σταματήσουν παρά την εντολή για έλεγχο, αύξησαν ταχύτητα και έτσι ξεκίνησε μια καταδίωξη 36 ωρών. Στην τοποθεσία έφτασαν και άλλες υποστηρικτικές δυνάμεις του ναυτικού της Ινδίας, με αποτέλεσμα την ακινητοποίηση του πλοίου και την εθελοντική παράδοση των πειρατών. Στην εικόνα φαίνεται σκηνικό από την καταδίωξη του πλοίου από την ινδική ακτοφυλακή. Στο

δικαστήριο που ξεκίνησε αρχές του 2001, στην Mumbai της Ινδίας, πάρθηκαν καταθέσεις, κινήθηκαν νομικές διαδικασίες και τελικά την 25^η Φεβρουαρίου του 2003 με κύριο μάρτυρα τον καπετάνιο του πλοίου, καταδικάστηκαν οι 14 πειρατές⁴⁵ σε 7 χρόνια φυλάκιση, ενώ η ασφαλιστική εταιρία δεν κατάφερε να κερδίσει τίποτα από τα χαμένα. Οι πειρατές παραδέχθηκαν την πώληση του μισού φορτίου και την πρόθεσή τους να μεταφέρουν το υπόλοιπο στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα. Το χαμένο φορτίο βρέθηκε στις Φιλιππίνες, μετά από έρευνες, όπου με 15 φορτηγά είχε μεταφερθεί σε αποθήκη και φυλασσόταν με πλαστά πιστοποιητικά. Το πλοίο Alondra Rainbow πωλήθηκε από την πλοιοκτήτρια εταιρία σε άλλη της Σιγκαπούρης αλλάζοντας για μία ακόμη φορά όνομα.

Εικόνα 7.13 Apprehension of Pirated Vessel M/V Alondra Rainbow,
16 Nov 1999



Πηγή: (Indian Coast Guard - Ministry Of Defence - Government Of India, 2009)

Μέσα από το συγκεκριμένο περιστατικό, παρουσιάζεται μία πλευρά της θαλάσσιας πειρατείας που δείχνει τις πολύ καλά στημένες πειρατικές εγκληματικές οργανώσεις «phantom ship operators», την εμπλοκή τους με το παραεμπόριο καθώς και την εμπλοκή Αρχών που τους παρέχουν πλαστά δικαιολογητικά και πιστοποιητικά. Τα

⁴⁵Ο 15^{ος} από τους πειρατές είχε πεθάνει κατά την περίοδο μεταξύ σύλληψης και εκδίκησης.

πλοία-θύματα μετονομάζονται, γίνονται re-register μέσα σε λίγες μόνο ημέρες, το φορτίο τους πωλείται στη μαύρη αγορά και αυτά προσφέρονται ως νόμιμα πλοία προς ναύλωση.

Εν τω μεταξύ, λαμβάνοντας υπόψη την τύχη κατά την οποία βρέθηκε το χαμένο πλοίο, διαπιστώνει κανείς ότι υπάρχει τεράστια δυσκολία στον έλεγχο και την καταστολή τέτοιου είδους πειρατικών επιθέσεων. Σε τέτοιες περιπτώσεις, οι Αρχές έχουν να αντιμετωπίσουν την απεραντοσύνη της θάλασσας, με την ταυτόχρονα καλά οργανωμένη πειρατική επιχείρηση. Στο συγκεκριμένο περιστατικό, συνεργάστηκαν Ιαπωνία, Ινδονησία, Ινδία, Φιλιππίνες και Ταϊλάνδη για την αντιμετώπιση του γεγονότος, δεδομένο που αποδεικνύει ότι η διεθνής συνεργασία είναι απαραίτητη για την καταστολή του σύγχρονου φαινομένου της πειρατείας των θαλασσών. (Langewiesche, 2005; Ministry of Foreign Affairs of Japan, 2001)

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η παρούσα διπλωματική εργασία ασχολήθηκε με το φαινόμενο της θαλάσσιας πειρατείας ανά τον κόσμο. Έναυσμα για την επιλογή του συγκεκριμένου αντικειμένου ήταν η γνώση, που αποκτήθηκε μέσω σχετικής ειδησεογραφίας για την ύπαρξη σύγχρονων πειρατικών επιθέσεων και εν συνεχεία η εθελοντική ενασχόληση με το ζήτημα. Με βασικό στόχο την εκτίμηση του οικονομικού κόστους, που προκύπτει από την ύπαρξη της πειρατείας των θαλασσών και χρησιμοποιούμενη μέθοδο προσέγγισης, την από Γενικό σε Ειδικό, η ανάλυση ξεκίνησε με μία γενική θεώρηση του φαινομένου και στην πορεία επικεντρώθηκε στα σύγχρονα περιστατικά και τα κόστη που γεννιούνται.

Οι αρχικές υποθέσεις ήταν η ύπαρξη του φαινομένου και η εξ' αυτού γέννηση οικονομικού κόστους. Τα ερωτήματα που τέθηκαν ήταν η γεωγραφική τοποθέτηση των περιστατικών, ακολούθως η ένταση και η μορφή τους ανά περιοχή, αλλά και οι προτιμήσεις των πειρατών σε πλοία στόχους. Επιπλέον, επικεντρώνοντας την ανάλυση στα γεωγραφικά σημεία που εντείνεται το φαινόμενο, τέθηκε ερώτημα σχετικά με τις παραμέτρους που συνιστούν σε κόστος και την εκτίμηση του μεγέθους αυτών. Για τις ανάγκες της μελέτης, χρησιμοποιήθηκαν σχετικές βιβλιογραφικές πηγές, ελληνικές και ξενόγλωσσες, επίσημες πηγές μέσω διαδικτύου, πρόσθετο υλικό από παρακολούθηση εξειδικευμένων σεμιναρίων και διαλέξεων και πληροφορίες από εταιρείες και στελέχη του κλάδου.

Η ανάλυση χωρίστηκε σε επτά (7) επιμέρους κεφάλαια - εκτός της Εισαγωγής που θεωρείται πρώτο κεφάλαιο, και υποκεφάλαια, στα πλαίσια της διευκόλυνσης της παρουσίασης, της ανάγνωσης και την κατανόησης. Έτσι η διάρθρωση του κυρίως κειμένου ήταν η ακόλουθη: Στο δεύτερο κεφάλαιο, περιγράφηκε το φαινόμενο της πειρατείας ως υπαρκτό σε όλη την ιστορία της ναυσιπλοΐας, ορίστηκαν βασικές έννοιες και τονίστηκε ο ορισμός της πειρατείας βάσει της Διεθνούς νομοθεσίας. Στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάστηκαν ποιοτικά χαρακτηριστικά της σύγχρονης πειρατικής δραστηριότητας παγκοσμίως, γεωγραφικές περιοχές δράσης, πειρατικές μορφές και ακολουθούμενες τακτικές, αιτίες και συνέπειες. Στο τέταρτο κεφάλαιο αναλύθηκαν διάφορες πρακτικές, που σχεδιάζονται και εκτελούνται με στόχο την καταπολέμηση ή/και την αντιμετώπιση της θαλάσσιας πειρατείας, ενώ στο πέμπτο καταγράφηκαν τα

κόστη που προκύπτουν είτε από τις εν λόγω τακτικές – όπως η χρήση ένοπλων φρουρών επί του πλοίου, είτε γενικά μέσα από τα ίδια τα πειρατικά περιστατικά – όπως είναι η πληρωμή λύτρων, ή από την ύπαρξη του φαινομένου γενικότερα – όπως είναι η οικονομική επίπτωση στην αλιεία των τοπικών κοινωνιών. Επιπλέον, τονίστηκε το κοινωνικό κόστος που βαραίνει τους ναυτικούς. Στη συνέχεια, στο έκτο κεφάλαιο παρουσιάστηκε η εξελικτική τάση του φαινομένου της θαλάσσιας πειρατείας, μέσα από αριθμητικά δεδομένα και έγιναν περιγραφές πραγματικών περιστατικών πειρατείας & ένοπλης ληστείας κατά το 2013, όπως αυτά επίσημα έχουν ήδη αναφερθεί και καταγραφεί στο IMB PRC. Τέλος, στο έβδομο κεφάλαιο παρουσιάστηκαν τρεις περιπτώσεις εμπορικών ταξιδιών, που κατά την πραγματοποίησή τους σχετίστηκαν με το φαινόμενο της θαλάσσιας πειρατείας, το καθένα με διαφορετικό τρόπο.

Μέσα από όλη την έρευνα, την επεξεργασία των δεδομένων, την ανάλυση και την καταγραφή τους, διεξήχθησαν σημαντικά συμπεράσματα που αφορούν το φαινόμενο της πειρατείας των θαλασσών, όπως αυτό εκφράζεται σήμερα. Η θαλάσσια πειρατεία δεν έπαψε ποτέ να υπάρχει, απλώς είχε σωπάσει για χρόνια και επανήλθε όταν ωρίμασαν ή/και εντάθηκαν οι αιτίες όξυνσής της. Μέσα από τις σύγχρονες καταγραφές αλλά και τη σύντομη αναδρομή στο παρελθόν, δεν ήταν δύσκολο να βεβαιωθεί αυτό, επομένως η μία από τις αρχικές υποθέσεις της μελέτης είχε έγκαιρα μετατραπεί σε διαπίστωση. Όσο για τη γέννηση κόστους, οικονομικού και μη, μέσα από την καταγραφή τακτικών και προσπαθειών αναχαίτισης, αντιμετώπισης, καταστολής και πρόληψης, τα οικονομικά κόστη έγιναν σαφή και απτά ενώ τα κόστη στον άνθρωπο, αξιολογήθηκαν και σχολιάστηκαν.

Ύστερα από την μελέτη, οι αιτίες όξυνσης του φαινομένου συνοψίζονται στις εξής: αύξηση θαλάσσιου εμπορίου, πρόκληση για τις πειρατικές ομάδες, γεωγραφικά/τοπογραφικά χαρακτηριστικά περιοχών, δυσχερής οικονομική κατάσταση τοπικών κοινωνιών, αναρχία και διαφθορά, φανατισμός ή/και μιμητισμός και έξαρση εγκληματικότητας. Όσον αφορά τις συνέπειες, οι σημαντικότερες εντοπίστηκαν στο οικονομικό κόστος και το κόστος στον άνθρωπο. Τα διαθέσιμα αριθμητικά δεδομένα, τα οποία προήλθαν από έρευνες εξειδικευμένων στη θαλάσσια πειρατεία φορέων, συντέλεσαν στην παρουσίαση του οικονομικού και ανθρώπινου κόστους για τα έτη 2011 και 2012, καθώς και της τάσης που υπάρχει εντός του 2013.

Το κόστος της σομαλικής πειρατείας στην παγκόσμια οικονομία έπεσε κατά 12,6%, από 7δισ \$ (2011) σε 5,7-6,1δισ \$ (2012). Οι συνιστώσες κόστους που συνυπολογίστηκαν ήταν οι εξής: ασφαλιστικές καλύψεις, εξοπλισμός προστασίας και χρήση ένοπλων φρουρών, αλλαγή διεξαγωγής δρομολογίων από μη επικίνδυνες θαλάσσιες ζώνες, αύξηση ταχύτητας πλεύσης για αποφυγή/αποτροπή πειρατικών επιθέσεων, εργατικές αμοιβές/αποζημιώσεις, λόγω ανάληψης ναυτιλιακού κινδύνου, διώξεις και φυλακίσεις, έξοδα για στρατιωτικές αποστολές, έξοδα φορέων για την καταπολέμηση της πειρατείας και πληρωμές λύτρων. Η μέγιστη μείωση παρατηρήθηκε στην τακτική αύξησης ταχύτητας κατά 43,3%, ενώ η μέγιστη αύξηση, στην τακτική χρήσης ένοπλων φρουρών επί του πλοίου κατά 79,7%. Ωστόσο, μέσα από τη θετική είδηση της μείωσης του συνολικού οικονομικού κόστους, εξάγεται και μία αρνητική που αφορά την αύξηση του κόστους ανά περιστατικό. Η γενική εικόνα της σομαλικής πειρατείας κατά το 2012, περιελάμβανε 70% μείωση περιστατικών, αύξηση του κόστους ανά περιστατικό και όχι ιδιαίτερες επενδύσεις σε μακροχρόνιες λύσεις.

Επικεντρώνοντας στα κόστη που βαρύνουν τις ναυτιλιακές εταιρείες, κατά τη διάρκεια του 2012, από τη σομαλική πειρατεία: Πρώτον, οι συνολικές πληρωμές λύτρων μειώθηκαν, καθώς λιγότερα πλοία καταλήφθηκαν, ωστόσο ο μέσος χρόνος αιχμαλωσίας ήταν 316 ημέρες και το μέσο χρηματικό ποσό λύτρων που καταβλήθηκαν ήταν 3.96εκ \$. Δεύτερον, το συνολικό κόστος από αντιπειρατικά μέτρα αυτό-προστασίας μειώθηκε – κατά 11%, αλλά αυξήθηκε το μέρος του κόστους, που προέρχεται από τη χρήση ένοπλων φρουρών επί του πλοίου – περίπου κατά 1.15εκ με 1.53εκ \$. Το re-routing και οι αυξημένες ταχύτητες συνέχισαν να αποτελούν χρησιμοποιούμενες μεθόδους για αποφυγή πειρατικών επιθέσεων, αλλά τα συνολικά τους κόστη μειώθηκαν, εφόσον χρησιμοποιήθηκαν λιγότερο ως μέθοδοι. Το εργατικό κόστος βάρυνε τις ναυτιλιακές εταιρείες κατά περίπου 471,6εκ \$. Τέλος, τα έξοδα από ασφαλιστικές καλύψεις μειώθηκαν, με πιθανότερη αιτία μείωσης την αύξηση της παρουσίας ένοπλων φρουρών στα πλοία.

Σε σύγκριση με τα παραπάνω, η θαλάσσια πειρατεία στον Κόλπο της Γουινέας έχει κοστίζει συνολικά, λιγότερο κάπου μεταξύ 740εκ και 950εκ \$, για το έτος 2012. Οι λόγοι που δικαιολογούν το χαμηλότερο αυτό κόστος συνοψίζονται στους εξής: πλοιοκτήτες / διαχειριστές δεν είναι σε θέση να ακολουθήσουν τακτικές όπως το re-routing ή/και οι αυξημένες ταχύτητες, που στην περίπτωση της σομαλικής πειρατείας

αποτελούν κόστος τάξεως 2δισ \$, ο Κόλπος της Γουινέας είναι κατά πολύ μικρότερος από τον Ινδικό Ωκεανό, σε έκταση και πυκνότητα κίνησης των πλοίων, ενώ τέλος υπάρχει σημαντική διαφορά στην διεθνή ανάμειξη, που είναι κατά πολύ μικρότερη στη Δυτική Αφρική από ότι στην Ανατολική. Συνοπτικά, το άμεσο οικονομικό κόστος από την πειρατεία της Δυτικής Αφρικής κρύβει ένα τεράστιο ποσοστό ασφαλίσεων, της τάξεως του 49%, ένα αξιόλογο ποσοστό χρήσης ιδιωτικών ένοπλων φρουρών χαμηλότερο όμως από ότι στη σομαλική πειρατεία, περίπου 19%, ακολούθως, ένα επίσης αξιόλογο ποσοστό στρατιωτικών δαπανών, γύρω στο 15%, ένα εργατικό κόστος στο 8%, ένα μικρό ποσοστό capacity-building λιγότερο από 1% και ένα 8% σε απολεσθείσα περιουσία από κλοπή.

Σε αντίθεση με το οικονομικό, το ανθρώπινο κόστος της πειρατείας, δε μπορεί να καταμετρηθεί, αν και θάνατοι και τραυματισμοί αποτελούν μετρήσιμα ποσά. Εν ολίγοις, περισσότεροι ναυτικοί υπόκεινται βία στη πειρατεία της Δ. παρά της Α. Αφρικής, αλλά τα ίδια αρνητικά συναισθήματα τους προκαλεί η ιδέα μίας πειρατικής επίθεσης, όποια κι αν είναι η περιοχή στην οποία θα συμβεί. Όσο για το μακροχρόνιο κόστος στη ζωή και την ψυχολογία τους, δε μπορεί να εκτιμηθεί με νούμερα. Για να γίνει αντιληπτό το μέγεθος του προβλήματος, αρκεί να καταγραφεί το εξής: 851 ναυτικοί δέχθηκαν επίθεση από Σομαλούς και 966 από πειρατές της Δ. Αφρικής, εντός του 2012. Το ίδιο έτος, 589 ναυτικοί κρατούνταν όμηροι από Σομαλούς και άλλοι 206 από πειρατές της Δ. Αφρικής.

Η αντιμετώπιση της πειρατείας, βραχυχρόνια γίνεται κυρίως με αυτό-προστασία ή στρατιωτικές και ναυτικές περίπολους στις περιοχές εμφάνισής της, αλλά η ρίζα του προβλήματος απαιτεί συντονισμό, συλλογικότητα και μακροχρόνιες λύσεις που εξαλείφουν τις αιτίες και όχι τις συνέπειες. Μέσα από την ένταση και έκταση του φαινομένου γεννήθηκε η ανάγκη για δημιουργία νομοθετικών πλαισίων που να το ορίζουν και να το πλαισιώνουν, καθώς και για παγκόσμια συνεργασία στα πλαίσια της αντιμετώπισής του. Οι εμπλεκόμενοι φορείς, Κυβερνήσεις, Διεθνείς και Τοπικές Αρχές, Κυβερνητικές και Μη Κυβερνητικές οργανώσεις, Ασφαλιστικές εταιρείες και Ιδιωτικές εταιρείες παροχής ναυτλιακής προστασίας, πρέπει να παίζουν το δικό τους ρόλο στην αντιμετώπιση του φαινομένου και την προσπάθεια μη εξάπλωσής του. Πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι, μπορεί να μην καταστεί ποτέ δυνατό να αστυνομεύονται όλες οι

θάλασσες του κόσμου και η πειρατεία να επιβιώνει για όσο υπάρχει και αναπτύσσεται το θαλάσσιο εμπόριο.

Η παρούσα μελέτη, με αρχικές υποθέσεις την ύπαρξη του φαινομένου της πειρατείας στη θάλασσα και τη γέννηση οικονομικού κόστους από αυτό, απάντησε στα ερωτήματα που τέθηκαν σχετικά με τη γεωγραφική τοποθέτηση του φαινομένου, την ένταση και τη σύγχρονη μορφή του, καθώς και τις συνιστώσες οικονομικού και όχι μόνο κόστους που επιβαρύνουν τους εμπλεκόμενους. Ωστόσο, κατά την εκπόνησή της, αντιμετωπίστηκαν ορισμένες δυσκολίες, όπως ότι δεν καταγράφονται όλα τα περιστατικά, δε διατίθενται αριθμητικά στοιχεία για όλες τις απαραίτητες παραμέτρους και δεν υπάρχει πρόσβαση σε λεπτομερή στοιχεία ανά περίπτωση περιστατικού.

Με το πέρας της μελέτης αυτής, αφήνεται μεγάλο περιθώριο για επιπλέον έρευνα και ανάπτυξη γύρω από το ίδιο αντικείμενο. Πρόταση για επιπλέον έρευνα είναι η εξέταση του περιθωρίου εξάπλωσης του φαινομένου σε περιοχές που ως τώρα δεν έχουν χαρακτηριστεί ως HRAs και πως αυτό μπορεί να αποτραπεί. Επίσης, μία ακόμη πρόταση είναι η αναζήτηση των νομικών πλαισίων που έχουν δημιουργηθεί ή τροποποιηθεί και γενικά η νομική προσέγγιση του θέματος.

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΕΣ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

Allianz Global Corporate & Specialty. (2009). *Piracy, An ancient risk with modern faces*. Berlin: Allianz.

Allianz Global Corporate & Specialty. (2013). *Safety and Shipping, Review 2013*. Munich, Germany: Allianz.

Aon Risk Solutions. (2011). *2009-2011 Piracy Update*. London: Aon Limited.

Bellish, J. (2013). *Oceans Beyond Piracy (OBP), The economic cost of Somali Piracy, 2012*. Colorado, USA: One Earth Future Foundation.

BIMCO; CLIA; ICS; IGP&I; IMB; IMEC; INTERCARGO; INTERMANAGER; INTERTANKO; ISF; ITF; IPTA; JHC; JWC; OCIMF; SIGTTO; The Mission to Seafarers; WSC; CMF; EUNAVFOR; INTERPOL; MARLO; MSCHOA; NSC; Operation Ocean Shield; UKMTO;. (2011). *BMP4-Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy*. Scotland, UK: Witherby Publishing Group Ltd.

Bowden, A. (2011). *Oceans Beyond Piracy (OBP), The Economic Cost of Maritime Piracy*. Colorado, USA: One Earth Future Foundation.

Bowden, A., Hurlburt, K., Aloyo, E., Marts, C., & Lee, A. (2010). *The economic cost of maritime piracy*. Colorado: One Earth Future Foundation.

Chalk, P. (2008). *The Maritime dimension of international security, Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States*. California: RAND Corporation monograph series.

Cordingly, D., & Falconer, J. (1992). *Pirates Fact & Fiction*. Great Britain: Collins and Brown Limited.

Feldt, L., Roell, P., & Thiele, R. D. (2013, April). Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach. *ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security* (222).

Hurlburt, K., & Seyle, D. C. (2013). *Ocean Beyond Piracy, The Human Cost of Maritime Piracy, 2012*. Colorado: One Earth Future Foundation.

IMO. (2012). *International Shipping Facts and Figures – Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment*. Maritime Knowledge Centre.

International Trade Centre - ITC. (2011). *The Coffee Exporter's Guide - THIRD EDITION*. Geneva, Switzerland: ITC.

Joint War Committee. (2012). *Hull War, Piracy, Terrorism and Related Perils Listed Areas. JWLA/020 (σς. 1-3)*. London: Lloyd's Market Association.

Joint War Committee. (2013). Hull War, Piracy, Terrorism and Related Perils Listed Areas. *JWLA/021* (σσ. 1-3). London: Lloyd's Market Association.

Konstam, A. (1998). *Pirates 1600-1730*. Oxford, UK: Osprey Publishing Limited.

Kraska, J. (2011). *Contemporary maritime piracy, International Law, Strategy and Diplomacy at Sea*. England: Praeger.

Langewiesche, W. (2005). *The Outlaw Sea: A World of Freedom, Chaos, and Crime*. North point Press: U.S.A.

Leeson, P. T. (2009). *The Invisible Hook, The Hidden Economics of Pirates*. United Kingdom: Princeton University Press.

Marsh Ltd. (2011). *Piracy - the insurance implications*. U.K.: Marsh Ltd.

Robinson, M. S. (2010). *Notices to Mariners - Chart*. Taunton UK: UNITED KINGDOM HYDROGRAPHIC OFFICE - UKHO.

Safety4sea. (2013, Autumn). EU boosts anti-piracy efforts in West Africa. *Safety4seaslog*, σσ. 28-28.

Smith, M. E. (2012). *EU Grand Strategy and the Ethics of Military Force: The Case of EUNAVFOR-Atalanta*. University of Aberdeen, Department of Politics & International Relations. Passau - Germany: UACES.

Talley, W. K. (2008). *Maritime Safety, Security and Piracy*. London: Informa.

The World Bank. (2013). *The Pirates of Somalia: Ending the threat, Rebuilding a Nation*. The World Bank, Regional Vice-Presidency for Africa. Washington: International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank.

The World Bank; NATO; Interpol. (2013). *Pirate trails, Tracking the illicit financial flows from pirate activities off the Horn of Africa*. Washington: International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank.

Thomas Miller War Risks Services Limited. E&OE. (2013). *Review of 2012*. Bermuda: Thomas Miller War Risks Services Limited. E&OE.

ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

Γιαρίμουστας, Σ. (2013, Ιούλιος 2). ΚΕΣΕΝ, Ειδικό Σχολείο, Ship Security Officer, Σημειώσεις SAPU. Άγιος Ιωάννης Ρέντης, Αττικής, Ελλάδα.

Δημητρίου, Α. (2012). *Η σύγχρονη πειρατεία στο Κέρασ της Αφρικής*. Αθήνα: Bookstars.

Θεοτοκάς, Γ. (2011). *ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ*. ΑΘΗΝΑ: ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ.

Καλπαξίδης, Π. Γ., Καρνοφύλλης, Α. Α., Ράμφορ, Α. Δ., & Τσαούσης, Κ. Δ. (2008). *Λεξικό ναυτικών & ναυτιλιακών όρων*. Αθήνα: Σταφυλίδης Δημήτρης Α.

Κέντρο Επαγγελματικής Κατάρτισης Εκπαίδευση Επικοινωνία. (2012). *ISO/PAS 28007:2012 Ships and marine technology — Guidelines for Private Maritime Security Companies (PMSC) providing privately contracted armed security personnel (PCASP) on board ships (and pro forma contract)*. ΑΘΗΝΑ, ΑΤΤΙΚΗΣ, ΕΛΛΑΔΑ.

Κιούρκτσογλου, Γ., & Κουτρούδης, Α. (2013). *High Seas piracy*. London: University of Greenwich.

Κλαδή-Ευσταθοπούλου, Μ., Μαρούδα, Μ.-Ν., Περράκης, Σ., Πλατιάς, Χ., Τσάλτας, Γ., & Τσοκανάς, Ν. (2006). *Ασφάλεια και Πειρατεία στην ανοιχτή θάλασσα*. Αθήνα: Σιδέρης.

Μπαμπίλη, Μ. (2013, Μάρτιο). Σε 140 ελληνικά πλοία ένοπλοι φύλακες για την πειρατεία. *Shipping, International monthly review*, σσ. 59-59.

Μπόση, Μ. (2012). *Θαλάσσια Πειρατεία - Τρομοκρατία*. Βάρη: Ποιότητα.
Παζαρζής, Μ. Ι. (2008). *Σημειώσεις - Ναυτασφαλίσεις*. Πειραιάς: Πανεπιστήμιο Πειραιά.

Σιούσουρας, Π., & Δαλακλής, Δ. (2011). *Σύγχρονες θαλάσσιες Μεταφορές και το Φαινόμενο της Πειρατείας*. Αθήνα: Σιδέρης.

ΔΙΚΤΥΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

BIMCO. (2012, JUNE). *COMPARISON OF FLAG STATE LAWS ON ARMED GUARDS AND ARMS ON BOARD*. Ανάκτηση NOVEMBER 2, 2013, από BIMCO: https://www.bimco.org/en/Security/Piracy/Guidance_on_piracy/~media/Security/Piracy/Private_Armed_Guards_Flag_State_Laws_June_2012.ashx

BIMCO. (2011, APRIL 5). *REVISED AIS GUIDANCE AND OPERATIONAL USE FROM EUNAVFOR AND NATO COUNTER PIRACY OPERATIONS OFF SOMALIA*. Ανάκτηση NOVEMBER 2, 2013, από BIMCO: https://www.bimco.org/en/Products/~media/Security/Piracy/AIS_guidelines_as_of_5_April_2011.ashx

BIMCO; ICS, INTERCARGO; INTERTANKO; NATO Shipping Centre. (2012, Δεκέμβριος 21). *INTERIM GUIDELINES*. Ανάκτηση Νοέμβριος 1, 2013, από BIMCO: https://www.bimco.org/en/News/2012/12/20_New_Interim_Anti-piracy_Guidelines_for_Gulf_of_Guinea.aspx

Coral Shipping Corporation. (2013). *Fleet list as of June 2013*. Ανάκτηση November 11, 2013, από Coral Shipping Corporation: http://coral-corp.com/main/about_fleet.html#

Hellenic War Risks. (2013). *AP Areas*. Ανάκτηση October 2013, από Hellenic War Risks: <http://www.hellenicwarrrisks.com/warrisks/hwr/infopool.nsf/html/CWOG-7LBCQX?OpenDocument>

ICC-CCS. (2013). *ICC Commercial Crime Services (CCS)*. Ανάκτηση November 9, 2013, από International Chamber of Commerce: <http://www.icc-ccs.org>

Indian Coast Guard - Ministry Of Defence - Government Of India. (2009). *Coast Guard History*. Ανάκτηση 2013, από Indian Coast Guard: <http://www.indiancoastguard.nic.in/>

ITF Seafarers. (2011). *Inside the issues - Piracy*. Ανάκτηση November 07, 2013, από ITF Seafarers: <http://www.itfseafarers.org/ITI-piracy.cfm>

Knott, j. (2011). *Piracy of Somalia*. Ανάκτηση November 07, 2013, από Holman Fenwick Wilan - HFW: <http://www.hfw.com/Piracy-off-Somalia>

Ministry of Foreign Affairs of Japan. (2001, December). *Present State of the Piracy Problem and Japan's Efforts*. Ανάκτηση November 2013, από Ministry of Foreign Affairs of Japan: <http://www.mofa.go.jp/policy/piracy/problem0112.html>

NATO Shipping Centre. (2011, August). *Keep your AIS turned on throughout your passage*. Ανάκτηση November 2, 2013, από NATO Shipping Centre: <http://www.shipping.nato.int/Pages/Keep%20your%20AIS%20turned%20on.aspx>

One Earth Future Foundation. (2012). *Oceans Beyond Piracy - MATRIX - Counter piracy activities*. Ανάκτηση November 4, 2013, από One Earth Future Foundation: <http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/counter-piracy-activities-static>

One Earth Future Foundation. (2012). *Oceans Beyond Piracy, Introduction to Private Maritime Security Companies (PMSCs)*. Ανάκτηση Νοέμβριος 2, 2013, από Oceans Beyond Piracy: <http://oceansbeyondpiracy.org/>

One Earth Future Foundation. (2013). *Somali Piracy Timeline*. Ανάκτηση November 11, 2013, από Oceans Beyond Piracy: <http://oceansbeyondpiracy.org/attack-timeline/somalia>

Republic of the Marshall Islands, Maritime Administration. (2013, August). *Marine Notice No. 2-011-39, Use of Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP)*. Ανάκτηση November 12, 2013, από International Registries INC. - Marshall Islands Maritime & Corporate Administrators: <http://www.register-iri.com/forms/upload/MN-2-011-39.pdf>

Safety4sea. (26.09.2013, September 26). *Safety4sea*. Ανάκτηση September 30, 2013, από <http://www.safety4sea.com>

Safety4sea. (2013, November 4). *Tracking the illicit financial flows from piracy*. Ανάκτηση November 9, 2013, από Safety4sea: <http://www.safety4sea.com/tracking-the-illicit-financial-flows-from-piracy--18043>

Safety4Sea. (2013, September 9). *UNODC's Somali Piracy Threat assessment*. Ανάκτηση November 8, 2013, από Safety4Sea: <http://www.safety4sea.com/somali-piracy-threat-assessment-17393>

Shipspotting.com. (2010). *Shipspotting.com*. Ανάκτηση 2013, από Shipspotting.com: <http://www.shipspotting.com/>

United Nations Convention on the Law of the Sea. (1982, December 10). Ανάκτηση από <http://www.un.org>

Α) Φωτογραφικό υλικό – Εξοπλισμός πειρατών, 21^{ος} αιώνας



Όπλο AK47s



Όπλο M-16s



Όπλο RPG



Σύγχρονος εξοπλισμός πειρατών: όπλα, μαχαίρια, κινητά τηλέφωνα

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

B) Φωτογραφικό υλικό – Σομαλοί πειρατές



Σομαλοί Πειρατές



Σομαλός πειρατής στις ακτές του Hobyo της Σομαλίας, 2009



Πειρατική βάρκα στον Κόλπο του Άντεν της Σομαλίας, 2009
Πηγή: <http://www.slideshare.net>, Piracy in Somali, 2010

Γ) Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με τη θάλασσα πειρατεία, 2012

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του, της 20ής Μαΐου 2008, σχετικά με μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση,
- έχοντας υπόψη τα ψηφίσματά του για την πειρατεία στη θάλασσα, ιδιαίτερα δε εκείνα της 23ης Οκτωβρίου 2008 σχετικά με την πειρατεία στη θάλασσα και της 26ης Νοεμβρίου 2009 σχετικά με μια πολιτική λύση στο πρόβλημα της πειρατείας στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας
- έχοντας υπόψη τη Σύμβαση του ΟΗΕ, της 10ης Δεκεμβρίου 1982, για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS),
- έχοντας υπόψη τη Σύμβαση του ΟΗΕ, του 1988, για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας,
- έχοντας υπόψη τα ψηφίσματα του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ σχετικά με την κατάσταση στη Σομαλία, και ιδιαίτερα το ψήφισμα 2036(2012), της 22ας Φεβρουαρίου 2012,
- έχοντας υπόψη την Κοινή Δράση του Συμβουλίου 2008/749/ΚΕΠΠΑ, της 19ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με τη δράση στρατιωτικού συντονισμού της ΕΕ προς υποστήριξη των ψηφισμάτων του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών 1816/2008 (ΕΕ NAVCO),
- έχοντας υπόψη την Κοινή Δράση του Συμβουλίου 2008/851/ΚΕΠΠΑ, της 10ης Νοεμβρίου 2008, για τη στρατιωτική επιχείρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης που θα συμβάλει στην αποτροπή, στην πρόληψη και στην καταστολή των πειρατικών επιθέσεων και των ένοπλων ληστειών στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας (EU NAVFOR ATALANTA), και την απόφαση 2010/766/ΚΕΠΠΑ του Συμβουλίου, για την τροποποίηση της Κοινής Δράσης 2008/851/ΚΕΠΠΑ,
- έχοντας υπόψη την απόφαση του Συμβουλίου, της 23ης Μαρτίου 2012, σχετικά με την παράταση της εντολής της Επιχείρησης EU NAVFOR ATALANTA μέχρι τον Δεκέμβριο του 2014 και τη διεύρυνση του πεδίου δράσης της,
- έχοντας υπόψη την απόφαση του Συμβουλίου 2010/96/ΚΕΠΠΑ, της 15ης Φεβρουαρίου 2010, και την απόφαση του Συμβουλίου 2010/197/ΚΕΠΠΑ, της 31ης Μαρτίου 2010, για την έναρξη στρατιωτικής αποστολής της Ευρωπαϊκής Ένωσης που θα συμβάλει στην εκπαίδευση των σομαλικών δυνάμεων ασφαλείας (EUTM Somalia),
- έχοντας υπόψη την Προσέγγιση για τη Διαχείριση της Κρίσης που συμφωνήθηκε στο πλαίσιο του Συμβουλίου Υπουργών Εξωτερικών της 16ης Δεκεμβρίου 2011 για την Αποστολή για Οικοδόμηση Περιφερειακών Ναυτικών Ικανοτήτων (RMCB), μια

πολιτική αποστολή με στρατιωτική εμπειρογνωμοσύνη στο πλαίσιο της ΚΠΑΑ, που βρίσκεται στο στάδιο της προετοιμασίας,

- έχοντας υπόψη το Στρατηγικό Πλαίσιο για το Κέρασ της Αφρικής, που εγκρίθηκε από το Συμβούλιο στις 14 Νοεμβρίου 2011 και έχει ως στόχο να παράσχει κατευθύνσεις για τη δράση της ΕΕ στην περιοχή,
- έχοντας υπόψη τη συμφωνία καταμερισμού της εξουσίας που υπεγράφη στο Τζιμπουτί στις 9 Ιουνίου 2008 με στόχο τη δρομολόγηση μιας ευρείας εθνικής συμφιλίωσης και τη δημιουργία ενός ισχυρού και συνεκτικού πολιτικού συνασπισμού, ικανού να διασφαλίσει την ειρήνη, τη συμφιλίωση στη χώρα και την αποκατάσταση της κεντρικής κρατικής εξουσίας,
- έχοντας υπόψη τα Συμπεράσματα της Διάσκεψης του Λονδίνου της 23ης Φεβρουαρίου 2012 για τη Σομαλία,
- έχοντας υπόψη το άρθρο 110, παράγραφοι 2 και 4, του Κανονισμού του,

Α. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι θαλάσσιες μεταφορές απετέλεσαν έναν από τους θεμελιώδεις λίθους για την οικονομική ανάπτυξη και την ευημερία στην Ευρώπη σε όλη την ιστορία της, και ότι πάνω από το 80% των παγκοσμίων εμπορευματικών μεταφορών γίνονται από τη θάλασσα· λαμβάνοντας υπόψη ότι η πειρατεία αποτελεί απειλή για τη διεθνή ασφάλεια και την περιφερειακή σταθερότητα και ότι, συνεπώς, η καταπολέμηση της πειρατείας στις ρίζες της αποτελεί προτεραιότητα για δράση της ΕΕ,

Β. λαμβάνοντας υπόψη ότι η πειρατεία πρέπει να θεωρείται διεθνές έγκλημα· λαμβάνοντας υπόψη ότι επιβάλλεται συντονισμένη αντίδραση στην πειρατεία και την ένοπλη ληστεία στη θάλασσα, μέσα στο γενικό νομικό πλαίσιο που προσφέρει η UNCLOS· λαμβάνοντας υπόψη ότι το άρθρο 100 της Σύμβασης ορίζει πως όλα τα κράτη οφείλουν να συνεργάζονται για την καταστολή της πειρατείας,

Γ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η πειρατεία ανοικτής θαλάσσης εξακολουθεί να αποτελεί πρόβλημα, παρά το γεγονός ότι πέρσι ήταν πολύ λιγότερες οι επιτυχημένες επιθέσεις, κυρίως χάρη στις ενέργειες της Επιχείρησης ΑΤΑΛΑΝΤΑ και στη χρήση στρατιωτικών και ιδιωτικών Ενόπλων Αποσπασμάτων Προστασίας Πλοίων· λαμβάνοντας υπόψη ότι η πειρατεία εξαπλώνεται ταχέως στον Ινδικό Ωκεανό, ιδίως στις θάλασσες ανοιχτά της Σομαλίας και του Κέρατος της Αφρικής, αλλά και σε ορισμένες άλλες περιοχές, περιλαμβανομένων της Νοτιοανατολικής Ασίας και της Δυτικής Αφρικής, και αποτελεί αυξανόμενη απειλή για την ανθρώπινη ζωή και την ασφάλεια τόσο των ναυτικών όσο και άλλων ατόμων, για την περιφερειακή ανάπτυξη και σταθερότητα, για το θαλάσσιο περιβάλλον, για το παγκόσμιο εμπόριο, για όλες τις μορφές θαλασσιών μεταφορών και ναυτιλίας, περιλαμβανομένων των αλιευτικών σκαφών, καθώς και για την παροχή ανθρωπιστικής βοήθειας,

Δ. λαμβάνοντας υπόψη ότι το Συμβούλιο αποφάσισε να παρατείνει την ενωσιακή επιχείρηση κατά της πειρατείας (EU NAVFOR ΑΤΑΛΑΝΤΑ) για δύο ακόμη έτη, έως τον Δεκέμβριο του 2014, προκειμένου να συμβάλει στην προστασία των πλοίων το Παγκοσμίου Επισιτιστικού Προγράμματος (WFP) που παρέχει επισιτιστική βοήθεια

στους εκτοπισμένους στη Σομαλία (AMISOM), στην αποτροπή, την πρόληψη και την καταστολή των πράξεων πειρατείας και ένοπλης ληστείας στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, και στην προστασία των εκτεθειμένων πλοίων στα ανοικτά της Σομαλίας, κατά περίπτωση· επιπλέον, η EU NAVFOR ATALANTA συμβάλλει στην παρακολούθηση των αλιευτικών δραστηριοτήτων στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας,

Ε. λαμβάνοντας υπόψη ότι κάθε χρόνο 10.000 ευρωπαϊκά πλοία διέρχονται από επικίνδυνες θαλάσσιες περιοχές και κατά συνέπεια, πέρα από το ζήτημα των ανθρώπινων ζωών και της ασφάλειας, η πειρατεία συνιστά επίσης οικονομικό πρόβλημα δεδομένου ότι απειλεί τις διεθνείς εμπορικές θαλάσσιες γραμμές και επηρεάζει με πολύ αρνητικό τρόπο το διεθνές εμπόριο,

ΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι ο αριθμός των επιθέσεων σε πλοία παρουσιάζει αύξηση: το 2011 αναφέρθηκαν 28 κρούσματα πειρατείας, απήχθησαν 470 ναυτικοί και 15 δολοφονήθηκαν, ενώ σήμερα κρατούνται πάνω από επτά πλοία για την καταβολή λύτρων και 191 ναυτικοί κρατούνται ως όμηροι στη Σομαλία, συχνά κάτω από τρομακτικές και απάνθρωπες συνθήκες για παρατεταμένο χρονικό διάστημα,

Ζ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι πειρατές διαρκώς αναπροσαρμόζουν τις τακτικές και τις μεθόδους τους και έχουν επεκτείνει την ακτίνα δράσης τους χάρη στη χρήση μεγάλων κλεμμένων πλοίων ως «μητρικών»

Η. λαμβάνοντας υπόψη ότι η συνεχιζόμενη πολιτική αστάθεια στη Σομαλία αποτελεί μια από τις αιτίες της πειρατείας και συμβάλλει στο πρόβλημα αυτό, και ότι η πειρατεία εξακολουθεί να θεωρείται από ορισμένους Σομαλούς προσοδοφόρα και βιώσιμη πηγή εισοδήματος,

Θ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η καταπολέμηση της πειρατείας δεν μπορεί να επιτευχθεί μόνον με στρατιωτικά μέσα αλλά εξαρτάται και από την επιτυχή προώθηση της ειρήνης, της ανάπτυξης και της οικοδόμησης κράτους στη Σομαλία,

Ι. λαμβάνοντας υπόψη ότι η EMSA διαθέτει μέσα και δεδομένα που μπορούν να βοηθήσουν την επιχείρηση EU NAVFOR ATALANTA να βελτιώσει την ασφάλεια των πλοίων και των ναυτικών στην περιοχή,

ΙΑ. λαμβάνοντας υπόψη ότι το πρόβλημα της πειρατείας έχει επίσης αρνητικές συνέπειες για το σύνολο της περιοχής, όπου οι αλιευτικές δραστηριότητες, οι οποίες ρυθμίζονται με διάφορες διμερείς και πολυμερείς αλιευτικές συμφωνίες, έχουν καταστεί επικίνδυνο εγχείρημα όχι μόνο για τα αλιευτικά της ΕΕ, επί παραδείγματι στα ύδατα των Σεϋχέλλων βάσει της Αλιευτικής Συμφωνίας Εταιρικής Σχέσης μεταξύ της ΕΕ και της Δημοκρατίας των Σεϋχέλλων, αλλά και για τους τοπικούς αλιείς στους οποίους η ΕΕ χορηγεί τομεακή στήριξη αναλαμβάνοντας επομένως κοινωνική ευθύνη· λαμβάνοντας υπόψη ότι οι τοπικοί αλιείς δεν διαθέτουν τα ίδια μέσα, ούτε από οικονομικής πλευράς ούτε από πλευράς ανθρώπινης ικανότητας, για να προστατεύσουν τους εαυτούς τους από την πειρατεία,

ΙΒ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η ΕΕ είναι ο μεγαλύτερος χορηγός βοήθειας στη Σομαλία, και έχει διαθέσει μέχρι σήμερα για αναπτυξιακή βοήθεια 215,4 εκατομμύρια ευρώ μέσω του Ευρωπαϊκού Ταμείου Ανάπτυξης (ΕΤΑ) για την περίοδο 2008-2013· λαμβάνοντας υπόψη ότι η χρηματοδότηση αυτή αποσκοπεί κυρίως στην καταπολέμηση της φτώχειας και την επίτευξη αυτοδύναμης οικονομικής ανάπτυξης, καθώς επίσης στην παροχή διαρκούς λύσης στο πρόβλημα της σταθερότητας της χώρας, με την αντιμετώπιση των βασικών αιτίων της πειρατείας μέσω της χρηματοδότησης προγραμμάτων για τη βελτίωση της διακυβέρνησης, της παιδείας, και της οικονομικής ανάπτυξης, και για τη στήριξη των άλλων τομέων (υγεία, περιβάλλον, νερό και αποχετεύσεις)· ότι ένα πρόσθετο ποσό 175 εκατομμυρίων ευρώ εγκρίθηκε στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Ταμείου Ανάπτυξης για την περίοδο 2011-2013, για να μπορέσει η ΕΕ να ενισχύσει τη συμμετοχή της και να στηρίξει νέες δραστηριότητες στους ανωτέρω τομείς· λαμβάνοντας υπόψη ότι κανείς από τους στόχους αυτούς δεν πρόκειται να επιτευχθεί χωρίς αποτελεσματικούς θεσμούς διακυβέρνησης στη Σομαλία,

ΙΓ. λαμβάνοντας υπόψη ότι μια ουσιαστική προσέγγιση στην αντιμετώπιση της θαλάσσιας πειρατείας πρέπει να περιλαμβάνει μια ευρύτερη, συνολική στρατηγική η οποία θα βγάλει τη Σομαλία και το σύνολο της περιοχής του Κέρατος της Αφρικής από τη φτώχεια και την ανυπαρξία κρατικής δομής, δεδομένου ότι τουλάχιστον ένα τμήμα της Σομαλίας επωφελείται οικονομικά από τις πειρατικές ενέργειες και τα λύτρα που εισπράττονται,

ΙΔ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι προσπάθειες της ΕΕ για την καταπολέμηση της πειρατείας εξασφάλισαν μεν την προστασία των πλοίων του Παγκοσμίου Επισιτιστικού Προγράμματος (WFP) και της Αποστολής της Αφρικανικής Ένωσης στη Σομαλία (AMISOM), αλλά πρέπει να υποστηρίζονται σε διαρκή βάση προκειμένου να εξασφαλίζονται οι απαιτούμενες δυνάμεις, υπάρχει δε κίνδυνος να υπονομευθούν στο μέλλον, ελλείψει ναυτικών δυνάμεων,

ΙΕ. λαμβάνοντας υπόψη ότι πολλά κράτη μέλη αναπτύσσουν σήμερα δικούς τους κανόνες για τη χρησιμοποίηση ενόπλων φρουρών στα εμπορικά πλοία,

1. επαναλαμβάνει τη σοβαρή του ανησυχία σχετικά με τη συνεχιζόμενη και αυξανόμενη απειλή που συνιστούν η θαλάσσια πειρατεία και ένοπλη ληστεία για τα διεθνή πλοία που μεταφέρουν βοήθεια στη Σομαλία, για τη διεθνή αλιεία και την αλιεία της ΕΕ, για τα εμπορικά και επιβατηγά πλοία στον Ινδικό Ωκεανό, ιδιαίτερα ανοιχτά των ακτών της Σομαλίας και του Κέρατος της Αφρικής, για την ασφάλεια των ναυτικών και των άλλων προσώπων, και για την περιφερειακή σταθερότητα·

2. καλεί την Ύπατη Εκπρόσωπο και τα κράτη μέλη να εξετάσουν επείγοντως τρόπους για την ελευθέρωση των 191 ναυτικών που αυτή τη στιγμή κρατούνται όμηροι, ώστε να λήξει η μακρά και επώδυνη φυλάκισή τους στα χέρια των απαγωγέων τους και να μπορέσουν να επιστρέψουν στις εστίες τους και, ταυτόχρονα να εξασφαλίσουν την ελευθέρωση των επτά πλοίων που κρατούνται·

3. εκφράζει την ικανοποίησή του για τη συνεισφορά της επιχείρησης EU NAVFOR ATALANTA στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, με την προστασία των σκαφών που έχει ναυλώσει το Παγκόσμιο Επισιτιστικό Πρόγραμμα

για τη μεταφορά βοήθειας στη Σομαλία και άλλων ευάλωτων σκαφών, στην αποτροπή, την πρόληψη και την καταστολή των πειρατικών ενεργειών και της ένοπλης ληστείας στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, και στην εξασφάλιση της αποτελεσματικότητας της αντίδρασης της ΕΕ στην θαλάσσια πειρατεία·

4. εκφράζει την ικανοποίησή του για την απόφαση του Συμβουλίου, της 23ης Μαρτίου 2012, σχετικά με την παράταση της εντολής της Επιχείρησης EU NAVFOR ATALANTA μέχρι τον Δεκέμβριο του 2014 και τη διεύρυνση του πεδίου δράσης της·

5. θεωρεί λυπηρό ότι ο αριθμός των σκαφών που διέθεσαν τα κράτη μέλη στην Επιχείρηση EU NAVFOR ATALANTA μειώθηκε από οκτώ σε δύο-τρία μόνο στις αρχές του 2012, και ζητεί, στο πλαίσιο αυτό, από τα κράτη μέλη να διαθέσουν μεγαλύτερες ναυτικές δυνάμεις ώστε να μπορέσει η Επιχείρηση EU NAVFOR ATALANTA να επιτύχει·

6. ζητεί μεγαλύτερο συντονισμό στο πλαίσιο του μηχανισμού SHADE μεταξύ ΕΕ, NATO και της ηγεσίας των τριών βασικών αντιπειρατικών ναυτικών αποστολών στην περιοχή (EU NAVFOR, CTF150/151 και TF508 στο πλαίσιο της Επιχείρησης Ocean Shield του NATO) και των διαφόρων διεθνών ναυτικών δυνάμεων, ώστε να αποτραπούν οι περιττές επικαλύψεις, δεδομένου ότι οι δυο οργανισμοί, ΕΕ και NATO, επιχειρούν ταυτόχρονα στην ίδια περιοχή βάσει της αντίστοιχης αυτονομίας τους ως προς τη λήψη αποφάσεων, τη στιγμή που έχουν τα ίδια συμφέροντα και περιλαμβάνουν σε μεγάλο βαθμό τα ίδια ευρωπαϊκά έθνη·

7. καλεί την ΥΕ/Α να ζητήσει την αύξηση του συντονισμού και της συνεργασίας μεταξύ των διεθνών παραγόντων στη Σομαλία και στην ευρύτερη περιοχή του Κέρατος της Αφρικής, συγκεκριμένα της ΕΕ, του NATO, των ΗΠΑ, του ΟΗΕ και των ενδιαφερόμενων κρατών, προκειμένου να επιτευχθεί μια πραγματική και συνεκτική προσέγγιση σε σχέση με την καταπολέμηση της πειρατείας και, το σημαντικότερο, των ριζών και των συνεπειών της σε όλα τα επίπεδα·

8. υπογραμμίζει ταυτόχρονα την ανάγκη ενίσχυσης του στρατηγικού συντονισμού μεταξύ EU-NAVFOR ATALANTA, EUTM Σομαλία και των άλλων ενεργειών της ΚΠΑΑ (για παράδειγμα όταν αναπτυχθεί η RMCB), στην ευρύτερη περιοχή του Κέρατος της Αφρικής· χαιρετίζει, στο πλαίσιο αυτό, την απόφαση που έλαβε το Συμβούλιο στις 23 Μαρτίου 2012, να ενεργοποιήσει το Κέντρο Επιχειρήσεων της ΕΕ για τη στήριξη των αποστολών στο πλαίσιο της Κοινής Πολιτικής Ασφαλείας και Άμυνας (ΚΠΑΑ) στο Κέρας της Αφρικής· ζητεί συνεπώς να επανεξεταστούν οι τρέχουσες διευθετήσεις σχετικά με τη διοίκηση της EU NAVFOR ATALANTA και της EUTM Somalia·

9. εκφράζει την ικανοποίησή του για τη διάσκεψη του Λονδίνου σχετικά με τη Σομαλία, στις 23 Φεβρουαρίου 2012, που κατέδειξε την αποφασιστικότητα της διεθνούς κοινότητας για την εξάλειψη της φτώχειας, και ζητεί να αναπτυχθεί μεγαλύτερη δικαστική ικανότητα για τη δίωξη και την κράτηση των υπεύθυνων της πειρατείας·

10. υπογραμμίζει ότι η συνέχιση της ατιμωρησίας όσον αφορά την πειρατεία αποτελεί εμπόδιο στην αποτροπή· θεωρεί λυπηρό το ότι παρά τις συμφωνίες μεταγωγής που έχει συνάψει η ΕΕ με τρίτες χώρες (Κένυα, Σεϋχέλλες, Μαυρίκιο), τις διμερείς συμφωνίες επαναπατρισμού καταδικασμένων πειρατών μεταξύ Σεϋχελλών και Πουντλάνδης και Σομαλιλάνδης, και τα διεθνή νομικά πλαίσια, πολλοί πειρατές και άλλοι εγκληματίες παραμένουν ασύλληπτοι ή, εάν συλληφθούν, συχνά αφήνονται ελεύθεροι ελλείψει νομικών τεκμηρίων ή πολιτικής βούλησης για τη δίωξή τους· επισημαίνει επίσης, ότι ορισμένα κράτη μέλη της ΕΕ διαθέτουν απρόσφορες ποινικές διατάξεις για την πειρατεία ανοικτής θάλασσας·

11. στο πλαίσιο αυτό ζητεί τη λήψη άμεσων και αποτελεσματικών μέτρων για τη δίωξη και τον κολασμό όσων είναι ύποπτοι για πράξεις πειρατείας, και καλεί τις τρίτες χώρες και όσα κράτη μέλη της ΕΕ δεν έχουν ακόμη μεταφέρει στο εσωτερικό τους δίκαιο όλες τις διατάξεις της Σύμβασης του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας και της Σύμβασης του ΟΗΕ για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων Κατά της Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας να το πράξουν τώρα, ώστε να αντιμετωπισθεί η ατιμωρησία των πειρατών, και καλεί το Συμβούλιο και την Επιτροπή να συνεχίσουν να εξετάζουν δυνατότητες εκδίκασης στις χώρες της περιοχής και να προσπαθήσουν για τη δημιουργία ειδικευμένων αντιπειρατικών δικαστηρίων στη Σομαλία και σε άλλα κράτη της περιοχής, σαν μια βιώσιμη δικαστική λύση για τη δικαστική δίωξη των πειρατών στη Σομαλία·

12. επισημαίνει τις συστάσεις του Γενικού Γραμματέα του ΟΗΕ προς το Συμβούλιο Ασφαλείας για τη διευκόλυνση της σύλληψης και της δίωξης των υπόπτων για πειρατεία· τονίζει ταυτόχρονα την ανάγκη να εξασφαλίζονται δίκαιες δίκες από τα υπάρχοντα τοπικά δικαστήρια, καθώς και ανθρώπινες και ασφαλείς συνθήκες κράτησης στα περιφερειακά κέντρα·

13. παροτρύνει τα κράτη μέλη, σε συνεργασία με την Ευροπόλ και την INTERPOL να διερευνήσουν τις ροές χρήματος και να κατάσχουν τα χρήματα που κατεβλήθησαν ως λύτρα στους πειρατές, δεδομένου ότι υπάρχουν ενδείξεις πως τα χρήματα αυτά ενδέχεται να έχουν διοχετευτεί σε τραπεζικούς λογαριασμούς παγκοσμίως, περιλαμβανομένων τραπεζών στην Ευρώπη, καθώς και να εντοπίσουν και να εξαρθρώσουν τα δίκτυα του οργανωμένου εγκλήματος που λυμαίνονται τα κέρδη από τις ενέργειες αυτές· ζητεί από το Συμβούλιο να διευκολύνει την περαιτέρω συνεργασία της EU NAVFOR με την Ευροπόλ και την Interpol·

14. προτρέπει την EU NAVFOR, το NATO και τις Συνδυασμένες Ναυτικές Δυνάμεις (CMF) να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά την αυξανόμενη χρήση εμπορικών πλοίων που έχουν περιέλθει στα χέρια πειρατών ως «μητρικών», εξέλιξη η οποία μαρτυρεί σημαντική βελτίωση της επιχειρησιακής ικανότητας των πειρατών που τους επιτρέπει να πραγματοποιούν επιθέσεις με μεγαλύτερη ισχύ, αποφασιστικότητα και ευελιξία σε ολόκληρο τον Ινδικό Ωκεανό·

15. τονίζει ότι ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) θα πρέπει να συνεχίσει να συνεργάζεται, όπου χρειαστεί, με την EU NAVFOR ATALANTA παρέχοντάς της, με τη συγκατάθεση του κράτους σημαίας τα λεπτομερή δεδομένα LRIT (Σύστημα Αναγνώρισης και Εξ Αποστάσεως Παρακολούθησης

Πλοίων) και τις δορυφορικές εικόνες των υπό σημαία ΕΕ σκαφών που διαπλέουν την περιοχή· προς το σκοπό αυτό, προτρέπει τα κράτη μέλη να επιτρέψουν στον ανωτέρω Οργανισμό να παρέχει τα εν λόγω δεδομένα και πληροφορίες στην Επιχείρηση EU NAVFOR ATALANTA·

16. εκτιμά ότι, δεδομένης της εξάπλωσης της πειρατείας, οι ναυτικοί που είναι εκτεθειμένοι σε απειλές σχετιζόμενες με την πειρατεία θα πρέπει να εκπαιδευτούν ώστε να βελτιώσουν το επίπεδο αυτοπροστασίας τους· υπογραμμίζει την ανάγκη να υιοθετήσουν και να εφαρμόσουν πλήρως οι ναυτιλιακές εταιρίες τις «Βέλτιστες Μεθόδους Διαχείρισης για την προστασία έναντι των Πειρατών που έχουν ως βάση τη Σομαλία» (BMP4), που παρέχουν επαρκείς πληροφορίες σε όλους τους ενδιαφερομένους σχετικά με το πώς να βοηθούν τα πλοία να αποφεύγουν, να αποτρέπουν ή να καθυστερούν τις πειρατικές επιθέσεις ανοικτά των ακτών της Σομαλίας· επαναλαμβάνει την έκκλησή του προς όλα τα πλοία που πλέουν στην περιοχή να δηλώνονται στους αρμόδιους συντονιστικούς φορείς θαλάσσιας ασφαλείας και να ακολουθούν τις συστάσεις της EU NAVFOR ATALANTA· καλεί τα κράτη μέλη να μεριμνήσουν ώστε να δηλώνονται όλα τα πλοία τους·

17. καλεί το Συμβούλιο και την Επιτροπή, σε συνεργασία με τον ΟΗΕ και την Αφρικανική Ένωση, μετά τα επανειλημμένα αιτήματα της Σομαλικής Μεταβατικής Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης για παροχή διεθνούς βοήθειας προκειμένου να προστατευθούν τα πλοία μεταφοράς ανθρωπιστικής βοήθειας και να αντιμετωπισθεί η πειρατεία στα ανοικτά της χώρας, να συνεχίσουν τη συνεργασία και να υποστηρίξουν τη Μεταβατική Κυβέρνηση στον αγώνα κατά της πειρατείας, να φέρουν τους δράστες ενώπιον της δικαιοσύνης, και να βοηθήσουν τη Σομαλία και την ευρύτερη περιοχή να βελτιώσουν τις ικανότητές τους·

18. χαιρετίζει την απόφαση του Συμβουλίου Εξωτερικών της 12ης Δεκεμβρίου 2011 για την έναρξη της αποστολής «EUCAP Nestor» στο πλαίσιο της Οικοδόμησης Περιφερειακής Ναυτικής Ικανότητας (RMCB) για περιφερειακή εκπαιδευτική αποστολή, με σκοπό την ενίσχυση της ναυτικής ικανότητας και την εκπαίδευση των δυνάμεων ακτοφυλακής και των δικαστών σε 8 χώρες του Κέρατος της Αφρικής και του δυτικού Ινδικού Ωκεανού· ζητεί από το Συμβούλιο και την ΕΕΑΣ να καταβάλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να εξασφαλίσουν την ανάπτυξη της RMCB στην περιοχή το επόμενο θέρος·

19. αναγνωρίζει ότι η εκπαίδευση είναι μόνο ένα σκέλος του προγράμματος οικοδόμησης ναυτικών ικανοτήτων και γι' αυτό ζητεί από τα κράτη μέλη να παράσχουν υλική υποστήριξη στην Αποστολή ή στην περιοχή, ειδικά σε ότι αφορά τα πλοία ναυτικής περιπολίας·

20. στηρίζει ένθερμα τη «Διαδικασία του Τζιμπουτί» για την ειρήνη και τη συμφιλίωση· ζητεί μια συνεκτική προσέγγιση για την κατάσταση στη Σομαλία, που θα συνδέει την ασφάλεια με την ανάπτυξη, το κράτος δικαίου και το σεβασμό των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και του διεθνούς ανθρωπιστικού δικαίου·

21. χαιρετίζει την απόφαση της Επιτροπής να προτείνει άλλα 100 εκατομμύρια ευρώ για ευρωπαϊκή οικονομική βοήθεια στο πλαίσιο του Μέσου Στήριξης της Ειρήνης στην

Αφρική, υπέρ της Αποστολής της Αφρικανικής Ένωσης στη Σομαλία (AMISOM), και καλεί τα κράτη μέλη και τη διεθνή κοινότητα να βοηθήσουν στην προαγωγή της ειρήνης και της οικονομικής ανάπτυξης και στην οικοδόμηση ενός σταθερού δημοκρατικού καθεστώτος στη Σομαλία, που θα προωθήσει την ασφάλεια και τον αγώνα κατά της πειρατείας μακροπρόθεσμα· εκφράζει την ικανοποίησή του για τον διορισμό Ειδικού Εντεταλμένου της ΕΕ για το Κέρασ της Αφρικής·

22. εκφράζει την ανησυχία του για τη συνεχιζόμενη επιδείνωση της ανθρωπιστικής κατάστασης στο Κέρασ της Αφρικής και καλεί τη διεθνή κοινότητα και ιδιαίτερα την ΕΕ να αυξήσουν την παροχή ανθρωπιστικής βοήθειας στον πληθυσμό που την έχει ανάγκη, προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι αυξανόμενες ανθρωπιστικές ανάγκες και να αποφευχθεί η περαιτέρω επιδείνωση της κατάστασης·

23. επαναλαμβάνει ότι οποιαδήποτε στρατηγική κατά της πειρατείας θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι η πειρατεία εξυπηρετεί οικονομικά συμφέροντα και ότι οποιαδήποτε ισχυρά κίνητρα για να αποκηρύξει ο πληθυσμός της Σομαλίας την πειρατεία πρέπει να έχουν ως στόχο την απασχόληση των νέων και την παροχή εναλλακτικών μέσων στον τοπικό πληθυσμό, που να επιτρέπουν την αξιοπρεπή διαβίωσή του·

24. χαιρετίζει το πρόγραμμα Marsic της ΕΕ στο πλαίσιο του «Προγράμματος Κρισίμων Ναυτικών Οδών» του Μέσου Σταθερότητας, με στόχο την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα και της ασφάλειας στο δυτικό Ινδικό Ωκεανό και στον Κόλπο του Άντεν, μέσω της ανταλλαγής πληροφοριών και της οικοδόμησης ικανοτήτων, δεδομένου ότι δίνει έμφαση στην περιφερειακή συνεργασία μεταξύ των χωρών της περιοχής· αναμένει ότι το πρόγραμμα θα παραταθεί και μετά το 2013·

25. ενθαρρύνει τις αντιπειρατικές πρωτοβουλίες των χωρών της Ανατολικής και Νοτιότερης Αφρικής και της περιοχής του Ινδικού Ωκεανού, όπως π.χ. το νέο αντιπειρατικό σχέδιο MASE (Maritime and Security Programme), για το οποίο διατέθηκε αρχική χορηγία δύο εκατομμυρίων ευρώ από την ΕΕ· επικροτεί την επιδιωκόμενη συμπληρωματικότητα μεταξύ των χρηματοδοτούμενων από την Επιτροπή σχεδίων και της Αποστολής ΚΠΑΑ για την Οικοδόμηση Περιφερειακών Ναυτικών Δυνατοτήτων (RMCB)·

26. επαναλαμβάνει ότι η πειρατεία στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας είναι απόρροια της απουσίας νόμου και τάξης στη χώρα και κατά συνέπεια θα πρέπει η διεθνής κοινότητα να παράσχει την αναγκαία τεχνική και οικονομική υποστήριξη για να βοηθήσει τη Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση να αναπτύξει την ικανότητα να ασκεί έλεγχο επί των χωρικών της υδάτων και, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, επί της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης της·

27. εκφράζει την ικανοποίησή του για το έργο της Ομάδας Επαφής για την Πειρατεία στα Ανοικτά της Σομαλίας, που αποτελεί πρωτόγνωρο φόρουμ για τη βελτίωση του επιπέδου και της ποιότητας της διεθνούς συνεργασίας στο συγκεκριμένο πεδίο, τόσο μεταξύ κρατών όσο και με όλους τους σχετικούς μεγάλους διεθνείς οργανισμούς·

28. χαιρετίζει τη στενή συνεργασία με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) στον τομέα της οικοδόμησης ναυτικών δυνατοτήτων, καθώς και το έργο που επιτελέστηκε ενόψει της σύναψης μιας Στρατηγικής Σύμπραξης ΕΕ-ΙΜΟ με σκοπό την αντιμετώπιση της πειρατείας στην ευρύτερη περιοχή του Κέρατος της Αφρικής·

29. υπογραμμίζει ότι η χρήση ιδιωτικής ένοπλης φρουράς στα πλοία αποτελεί μέτρο που δεν μπορεί να υποκαταστήσει την αναγκαία συνολική λύση της πολύπλευρης απειλής της πειρατείας· λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι ορισμένα κράτη μέλη έχουν θεσπίσει σχετική νομοθεσία· στο πλαίσιο αυτό, καλεί αφενός τα κράτη μέλη να λάβουν τα αναγκαία μέτρα ασφαλείας επί των πλοίων όπου είναι αυτό δυνατόν, και αφετέρου την Επιτροπή και το Συμβούλιο να εργασθούν για τη διαμόρφωση μιας ευρωπαϊκής αντίληψης σχετικά με τη χρήση πιστοποιημένου ένοπλου προσωπικού επί των πλοίων, ώστε να διασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή των σχετικών κατευθυντήριων γραμμών του ΙΜΟ·

30. επισημαίνει ότι, βάσει του διεθνούς δικαίου, πάντα στην ανοικτή θάλασσα, και όταν πρόκειται για δράση στο πλαίσιο του αγώνα κατά της πειρατείας, τόσο τα πλοία όσο και το στρατιωτικό προσωπικό που είναι ανεπτυγμένο σε αυτά υπάγονται στην εθνική δικαιοδοσία του κράτους σημαίας· επιπλέον, καμία άλλη αρχή πλην εκείνων του κράτους σημαίας δεν μπορεί να διατάξει οποιαδήποτε σύλληψη ή κράτηση πλοίου, ακόμη και ως μέτρο για τη διενέργεια έρευνας·

31. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή, στα κράτη μέλη, στους Γενικούς Γραμματείς της Αφρικανικής Ένωσης, στον ΟΗΕ και στη Διακυβερνητική Αρχή για την Ανάπτυξη (IGAD), στον Πρόεδρο της Μεταβατικής Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης της Σομαλίας και στο Παναφρικανικό Κοινοβούλιο.

Πηγή: Ναυτικά Χρονικά, 2012

Δ) Φωτογραφικό υλικό – Μέτρα πρόληψης και αποτροπής πειρατών – BMP4



Ρίψη νερού υψηλής πίεσης, εμποδίζει την επιβίβαση των πειρατών



Dummies, Καλά κατασκευασμένα ομοιώματα - κούκλες
Τοποθετημένα, σε στρατηγικά σημεία γύρω από
το σκάφος, μπορεί να δώσουν την εντύπωση ότι περιπολεί
στο κατάστρωμα μεγαλύτερος αριθμός ατόμων



Metal barriers, ενισχυμένη προστασία στη Γέφυρα

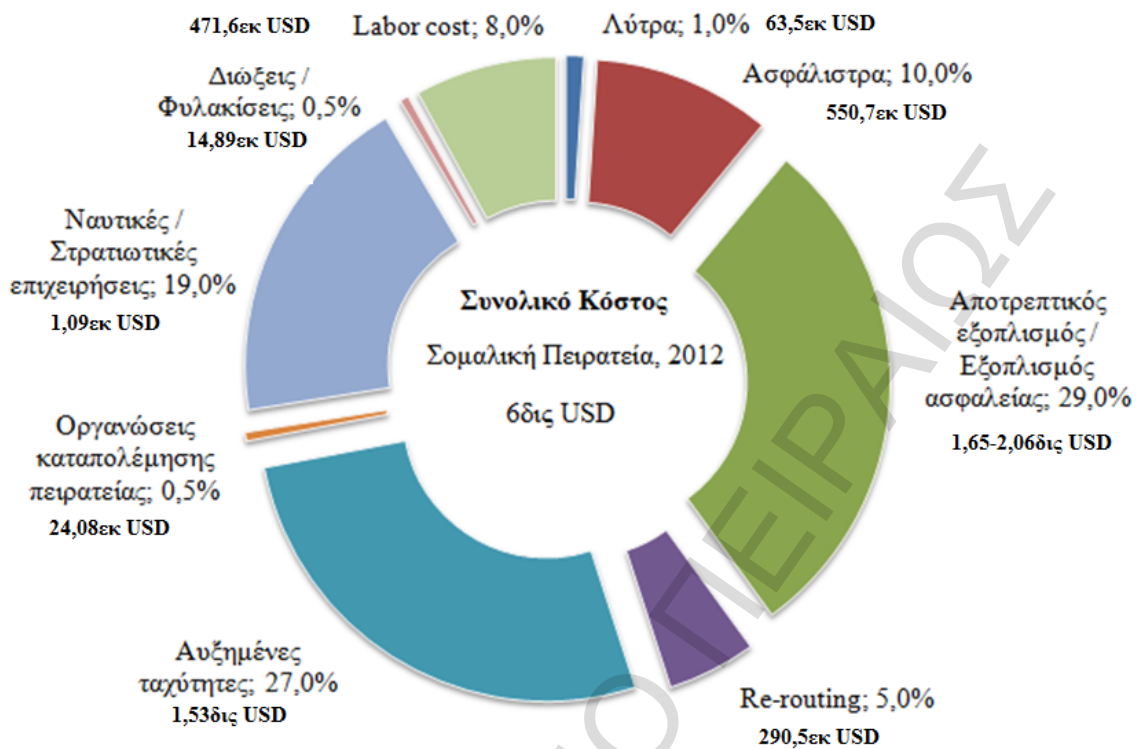


Razor Wires τύπου Concertina, σύρματα με ξυράφια, εμποδίζουν την επιβίβαση



Warning signs, προειδοποιητικό σήμα στα Σομαλικά, αναφέρει
-ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΥΨΗΛΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΗΣ ΤΑΣΗΣ (BARRIER)-
Πηγή: BIMCO et al, 2011

Ε) Συγκεντρωτική απεικόνιση οικονομικού κόστους σομαλικής πειρατείας, 2012



ΣΤ) Συγκεντρωτική απεικόνιση οικονομικού κόστους πειρατείας Δ. Αφρικής, 2012

