

ΧΑΡΟΚΟΠΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

Τμήμα Γεωγραφίας

Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών

«Εφαρμοσμένη Γεωγραφία και Διαχείριση του Χώρου»

**Κατεύθυνση : Διαχείριση Φυσικών και Ανθρωπογενών
Καταστροφών**

ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Διπλωματική εργασία της Μπαλατσού Θωμαΐδος



Αθήνα, Φεβρουάριος 2015

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- **ΠΡΟΛΟΓΟΣ**

- **ΠΕΡΙΛΗΨΗ**

- **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

- **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο**

- 1.1 Ιστορική προσέγγιση της τρομοκρατίας και πειρατείας στην ναυτιλία
- 1.2 Το φαινόμενο της τρομοκρατίας και της πειρατείας στο σύγχρονο περιβάλλον της ναυτιλίας - Χαρακτηριστικά πειρατείας
- 1.3 Ιστορική καταγραφή περιστατικών πειρατείας στο παρελθόν και σήμερα
- 1.4 Τρομοκρατία – Πειρατεία και Παγκοσμιοποίηση
- 1.5 Επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 – Η τρομοκρατία και η πειρατεία στον κόσμο πριν και μετά την 11η Σεπτεμβρίου - Οι συνέπειες που προκλήθηκαν και οι πολιτικές αντιμετώπισης – Η επίδραση της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001 στα μέτρα αντιμετώπισης

- **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο**

- 2.1 Προσέγγιση των αιτιών ανάπτυξης της πειρατείας στη σύγχρονη γεωπολιτική – γεωοικονομική πραγματικότητα
- 2.2 Περιοχές με τη μεγαλύτερη επικινδυνότητα τρομοκρατικών επιθέσεων
- 2.3 Επιπτώσεις πειρατείας στην ναυτιλία και το διεθνές εμπόριο
- 2.4 Αντιμετώπιση, πολιτικές και μέτρα πρόληψης και αποτροπής από τη διεθνή κοινότητα
- 2.5 Η θέση και τα μέτρα που παίρνει η Ε.Ε.
- 2.6 Τα νέα μέτρα ασφαλείας που υιοθετούν οι ναυτιλιακές εταιρείες σήμερα και οι εργαζόμενοί της και η αποτελεσματικότητά τους
- 2.7 Οι οικονομικές επιπτώσεις των μέτρων

• ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο

- 3.1 Η περίπτωση της Σομαλίας
- 3.2 Ο Κόλπος του Άντεν
- 3.3 Λίγα λόγια για την πειρατεία στην Σομαλία
- 3.4 Τρόποι δράσης
- 3.5 Αιτίες
- 3.6 Το χρονικό του φαινομένου της πειρατείας στον Κόλπο του Άντεν
- 3.7 Πρωτοβουλίες για την καταπολέμιση της πειρατείας στη Σομαλία
- 3.8 Η Περίπτωση της Νιγηρίας
- 3.9 Ο Κόλπος της Γουϊνέας
- 3.10 Λίγα λόγια για την πειρατεία του Κόλπου της Γουϊνέας
- 3.11 Τρόποι δράσης
- 3.12 Αιτίες
- 3.13 Το χρονικό του φαινομένου της πειρατείας στον Κόλπο της Γουϊνέας
- 3.14 Πρωτοβουλίες για την καταπολέμιση της πειρατείας στη Δυτική
Αφρική
- 3.15 Καταγραφή και μελέτη περιστατικών – Σομαλία
- 3.16 Καταγραφή και μελέτη περιστατικών – Νιγηρία
- 3.17 Σύγκριση πειρατείας Σομαλίας – Νιγηρίας

• ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

• ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

• ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ο 21ος αιώνας και η νέα χιλιετία, που όλη η ανθρωπότητα υποδέχθηκε με ενθουσιασμό και λαμπρές γιορτές αλλά κυρίως προσδοκίες και ελπίδες για ένα καλύτερο αύριο για ειρήνη και τερματισμό των ανισοτήτων και των κοινωνικών αδικιών, δεν πρόλαβε καν να ξεπροβάλει και σηματοδεύτηκε με ένα από τα πιο δραματικά, τρομοκρατικά και πολύνεκρα τρομοκρατικά χτυπήματα , τις επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001. Είναι πλέον κοινώς αποδεκτό ότι ζούμε σε ένα κόσμο όπου δεν υπάρχουν ξεκάθαροι περίοδοι πολέμου ή ειρήνης, οπότε δεν υπάρχουν και ενδιάμεσοι περίοδοι ειρήνης μεταξύ τους. Παρόλα αυτά, ολόκληρος ο σύγχρονος κόσμος, με την απειλή νέων ασύμμετρων απειλών μοιάζει να είναι σε κατάσταση συνεχούς αναστάτωσης.

Δεν μπορούμε λοιπόν να αμφισβητήσουμε ότι η ασφάλεια είναι πρωταρχική κοινωνική αξία. Η έννομη τάξη αναιρείται, δεν έχει νόημα, αν δεν μπορεί να προστατεύσει αποτελεσματικά τη ζωή των ανθρώπων. Όποιος υποτιμά την αξία της ασφάλειας δεν είναι απλώς απερίσκεπτος, αλλά ουσιαστικά υπονομεύει την ίδια την αξία της ελευθερίας, διότι σε κλίμα ανασφάλειας νομοτελειακά η ελευθερία αργά ή γρήγορα θα συρρικνωθεί . Η σχέση όμως ασφάλειας και ελευθερίας δεν τίθεται με όρους αμοιβαίου αποκλεισμού ούτε με όρους στάθμισης, με την ζυγαριά να κλείνει πάντα υπέρ της ασφάλειας.

Η νέα τρομοκρατία και πειρατεία και οι συνέπειές τους, οι κλιματικές αλλαγές, οι εξελίξεις στις παγκόσμιες επικοινωνίες, η επέκταση των διεθνών χρηματοοικονομικών συναλλαγών, το διαδύκτιο, οι νέες τεχνολογίες, οι γεωπολιτικές αλλαγές αλλά και οι αλλαγές στην κουλτούρα, στις οικογενειακές και τις σεξουαλικές σχέσεις, ακόμα και η μεταλλαγή της ίδιας της ανθρώπινης φύσης, συνιστούν τις νέες πραγματικότητες του αιώνα μας. Οι άνθρωποι αναμετρούνται με αυτές τις συνταρακτικές πραγματικότητες της εποχής μας στην προσπάθειά τους να κατανοήσουν ένα κόσμο που μεταλλάσσεται ραγδαία.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Διανύουμε μια πολύ ενδιαφέρουσα αλλά και τρομακτική εποχή στην παγκόσμια ιστορία. Μια περίοδο θυελλωδών συναισθημάτων και βαθιάς ανησυχίας, που υπόσχεται περισσότερη βία και τρομοκρατία. Τα νέα δε είδη απειλής καθορίζουν σημαντικά τις σχέσεις πάνω στον πλανήτη. Οι απειλές αυτές, όπως η τρομοκρατία και η σύγχρονη πειρατεία μπορούν να συγκριθούν με πόλεμο. Οι σύγχρονοι εχθροί στη θάλασσα είναι πλέον τρομοκράτες και παράνομοι που έχουν τη μορφή λαθρεμπόρων, πειρατών, φανατικών θρησκευτικών ομάδων και των κάθε είδους έκνομων ομάδων που αποδεικνύονται ιδιαίτερα τρομακτικές, επικίνδυνες και αποτελεσματικές στην επαχθή δραστηριότητά τους. Η πειρατεία μετά από δυο αιώνες συνεχούς συρρίκνωσης, γνωρίζει μια νέα άνθηση, ιδιαίτερα στις θάλασσες της Νοτιοανατολικής Ασίας και ειδικά στην περιοχή ανοικτά των ακτών της Σομαλίας και στον Κόλπο του Άντεν. Ωστόσο νέα «εστία» πειρατείας κατά πλοίων αρχίζει να γίνεται τα τελευταία χρόνια και ο κόλπος της Γουινέας με μια ανησυχητική αύξηση των πειρατικών επιθέσεων. Η εργασία λοιπόν, ασχολείται με τη φύση και την απειλή της πειρατείας στη θάλασσα και πιο συγκεκριμένα θα μελετήσει την πειρατεία στις περιοχές της Σομαλίας και της Νιγηρίας. Στα πρώτα κεφάλαια θα γίνει αναφορά σε ιστορικά στοιχεία, χαρακτηριστικά του φαινομένου, αιτίες και αποτελέσματα και στη συνέχεια στο κύριο κεφάλαιο της εργασίας, θα μελετήσουμε το φαινόμενο, όπως προείπαμε και παραπάνω, στις περιοχές της Νιγηρίας και της Σομαλίας τονίζοντας τους λόγους που καθιστά τις δυο αυτές περιοχές τις πιο επικίνδυνες, τις διάφορες τακτικές που ακολουθούν σε μια πειρατεία, τις επιπτώσεις που έχουν στην περιοχή κλπ. Τέλος, θα αναφερθούμε και σε περιστατικά πειρατείας που έλαβαν χώρα στις περιοχές αυτές.

SUMMARY

We are covering a very interesting, although frightening era for the world history. An era of stormily feelings and deep concern, which promises more violence and terror. These new threats are substantially defining our relations on the planet. These threats, like terror and modern piracy, can be compared with war. The modern enemies at sea are now terrorist and outlaws with a form of smugglers, pirates, radical religious groups and every criminal group which are appearing singularly frightening, dangerous and efficient on their criminal activities. After two centuries of continues shrinkage, piracy go over big, particular at the seas of Southeast Asia and especially at the areas of Somalian coast and Gulf of Aden. However a new piracy “nest” against commercial vessels has grown the last years at the Gulf of Guinea with an unsettling rise of these pirate attacks. This essay deals with the nature and the threat of piracy at sea and in particular we are going to study the case of piracy on the areas of Somali and Nigeria. The first chapters is referring to historical data, the characteristics of the phenomenon, causes and results. In the main chapter of the essay we are going to study the phenomenon as we fore mentioned in the areas of Nigeria and Somali, pointing out the reason which establishes these areas as the most dangerous, the different tactics that follows in an attack, the consequence in the area etc. In the end we are going to refer to piracy incidents that took place on these areas.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η τρομοκρατία είναι ένα φαινόμενο που απασχόλησε και απασχολεί τις ανθρώπινες κοινωνίες από την αρχή της συγκρότησής τους (De Romilly 2001) Κατά τη διάρκεια της ιστορίας τα είδη και οι μορφές της τρομοκρατίας ποικίλλουν. Οποιαδήποτε όμως και αν είναι τα κίνητρα, οι σκοποί και τα μέσα των τρομοκρατών, από τη στιγμή που τίθεται σε κίνδυνο ανθρώπινες ζωές, καθώς και η ομαλή λειτουργία της κοινωνίας, πρόκειται για εγκληματικές ενέργειες που οι κοινωνίες πρέπει να αντιμετωπίσουν (Plack 2002, Sock 1984, 1993). Ο 20ος αιώνας ουσιαστικά αποτέλεσε την περίοδο γέννησης και ανάπτυξης της τρομοκρατίας, έτσι όπως την αντιλαμβανόμαστε σήμερα. Η ραγδαία τεχνολογική πρόοδος που μέσα από το διεθνές εμπόριο και τις επικοινωνίες έγινε προσιτή στους περισσότερους ανθρώπους, βοήθησε στην εξέλιξη του φαινομένου της τρομοκρατίας. Επίσης, η πειρατεία, με τον τρόπο που διεξάγεται στις μέρες μας, αποτελεί την μεγαλύτερη απειλή στις θάλασσες. Αντίθετα, από τους πειρατές της παλαιάς εποχής, που μόνος στόχος τους ήταν ο πλουτισμός, οι σύγχρονοι πειρατές, μαζί με την δίψα τους για πλουτισμό έχουν και ιδεολογικά ερείσματα και υπάρχουν σαφείς ενδείξεις ότι έχουν και πολιτική και θρησκευτική ατζέντα. Αυτός ο συνδυασμός είναι ιδιαίτερα επικίνδυνος για τις ενεργειακές αγορές του πλανήτη, με ότι συνεπάγεται αυτό για τον σύγχρονο κόσμο, καθώς και το περισσότερο πετρέλαιο και φυσικό αέριο μεταφέρεται μέσα από τα πιο επισφαλή ναυτιλιακά περάσματα του κόσμου, όπου τα κρούσματα πειρατείας έχουν αυξηθεί κατακόρυφα τα τελευταία έτη. Η σπουδαιότητα λοιπόν, αυτού του φαινομένου οδήγησε στην περαιτέρω μελέτη του μέσα από αυτή την εργασία.

Η εργασία λοιπόν, πραγματεύεται την πειρατεία στις θαλάσσιες μεταφορές δίνοντας βαρύτητα στις περιοχές με την μεγαλύτερη επικινδυνότητα, τη Σομαλία και τη Νιγηρία. Εξετάζει την εξέλιξη του φαινομένου αυτού από τις παλαιότερες εποχές έως σήμερα. Κύριος λόγος επιλογής του θέματος είναι τόσο η σπουδαιότητα και το ενδιαφέρον που παρουσιάζει το φαινόμενο όσο και η καθημερινή ενασχόλησή μου στον κλάδο της ναυτιλίας μέσα από το επάγγελμά μου.

Στο σημείο αυτό θα παρουσιαστεί η δομή της παρούσας διατριβής η οποία θα είναι ως εξής: Στο πρώτο κεφάλαιο θα γίνει μια γενικότερη αναφορά στο φαινόμενο ξεκινώντας με μια ιστορική προσέγγιση με αναφορές σε περιστατικά. Θα συνεχιστεί από την παρουσίαση των χαρακτηριστικών και τη σχέση της πειρατείας με την παγκοσμιοποίηση, ύστερα και από το τρομοκρατικό χτύπημα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001, και τις επιπτώσεις που είχε και στον κλάδο της ναυτιλίας. Στο δεύτερο κεφάλαιο θα γίνει προσέγγιση των αιτιών ανάπτυξης της πειρατείας στη σύγχρονη γεωπολιτική – γεωοικονομική πραγματικότητα και θα παρουσιαστεί ο χάρτης επικινδυνότητας πειρατικών επιθέσεων. Στη συνέχεια θα αναλυθούν οι επιπτώσεις της πειρατείας στην ναυτιλία και το διεθνές εμπόριο και θα σχολιαστούν οι πολιτικές αντιμετώπισης και πρόληψης από τη διεθνή κοινότητα και την Ε.Ε. Θα κλείσει το κεφάλαιο με αναφορά στα μέτρα που υιοθετούν οι ναυτιλιακές εταιρείες και οι εργαζόμενοί τους αλλά και τις οικονομικές επιπτώσεις των μέτρων. Στο τρίτο

κεφάλαιο, όπου αφορά και το κύριο θέμα της εργασίας, θα γίνει ανάλυση της πειρατείας στη Σομαλία και στον κόλπο της Γουινέας στη Νιγηρία, όπου θα αναφερθούν οι λόγοι που καθιστά αυτές τις δυο περιοχές πιο συχνές σε κρούσματα επιθέσεων, ποιος είναι ο τρόπος δράσης και των δυο, ποιοι κρύβονται πίσω από αυτές τις επιθέσεις και ποια τα κίνητρα. Θα σχολιάσουμε τις επιπτώσεις τόσο στις περιοχές αυτές όσο και στο θαλάσσιο εμπόριο. Πότε ξεκίνησε να εκτίνεται το πρόβλημα και σε ποια φάση βρίσκεται τώρα. Κλείνοντας θα τονίσουμε τα πιο σημαντικά περιστατικά πειρατείας στις περιοχές αυτές, με εκτενέστερες αναφορές και θα κάνουμε μια γενικότερη σύγκριση ανάμεσα σε αυτές τις δυο περιοχές και την πειρατεία. Η εργασία επίσης, θα δώσει και έναν απολογισμό της κατάστασης στις περιοχές αυτές και θα εξετάσει αν μπορεί με κάποιους τρόπους να μειωθεί, να αποτραπεί και να αντιμετωπιστεί.

Για την καλύτερη διεκπεραίωση των παραπάνω κεφαλαίων χρησιμοποιήθηκαν ερωτηματολόγια ώστε να καταγραφεί η άποψη των άμεσα εμπλεκόμενων με το θέμα και να μπορέσει να συγκριθεί με τα επίσημα στοιχεία οργανισμών. Η μέθοδος λοιπόν, που χρησιμοποιήθηκε για την έρευνα πεδίου που πραγματοποιήθηκε το διάστημα Δεκεμβρίου-Ιανουαρίου 2014-2015 είναι η ποσοτική με τη χρήση δειγματοληπτικής έρευνας με τυποποιημένο ερωτηματολόγιο, όπου είναι μια διαδεδομένη μορφή εμπειρικής έρευνας, χωρίς να λείπει και η χρήση της ποιοτικής μεθόδου για τον έλεγχο της θεωρίας με τη χρήση ελεύθερων, άμεσων, μη δομημένων συνεντεύξεων.¹ Παράλληλα έγινε και σύγκριση της μελέτης και με άλλες πτυχιακές μελέτες που αφορούν το ίδιο θέμα. Το εμπειρικό υλικό συνίσταται από 50 συμπληρωμένα ερωτηματολόγια (ηλικίας 25 χρονών και άνω). Η τεχνική δειγματοληψίας που χρησιμοποιήθηκε ήταν συγκεκριμένη καθώς τα ερωτηματολόγια μοιράστηκαν σε υπαλλήλους ναυτιλιακής εταιρείας. Το ερωτηματολόγιο που χρησιμοποιήθηκε ήταν ένα αυτοσυμπληρούμενο ερωτηματολόγιο, που διανεμήθηκε σε ομαδικό πλαίσιο και συμπληρώθηκε επί τόπου. Όσον αφορά τώρα, τις ερωτήσεις οι τύποι ερωτήσεων που χρησιμοποιήθηκαν ήταν οι κλειστές και οι ανοιχτές ερωτήσεις, ενώ στις κλειστές χρησιμοποιήσαμε ερωτήσεις τύπου : α) Κλίμακα Λίκερτ και β) ερωτήσεις τύπου κλίμακα Γκάτμαν.² Οι πληροφορίες που συλλέχθηκαν αφορούν δημογραφικά στοιχεία και στοιχεία που αφορούν την πειρατεία. Τα αποτελέσματα του ερωτηματολογίου συλλέχθηκαν, ομαδοποιήθηκαν και αναλύθηκαν έτσι ώστε να έχουμε τις απόψεις των ερωτηθέντων και να τις συγκρίνουμε όπως είπαμε και παραπάνω με τα επίσημα στοιχεία ή και απόψεις που εκφράζονται στην υπάρχουσα βιβλιογραφία για το θέμα. Σε κάθε κεφάλαιο θα υπάρχουν επίσης και θα αναλύονται και οι αντίστοιχες απαντήσεις του ερωτηματολογίου που σχετίζονται με το θέμα του κάθε κεφαλαίου.

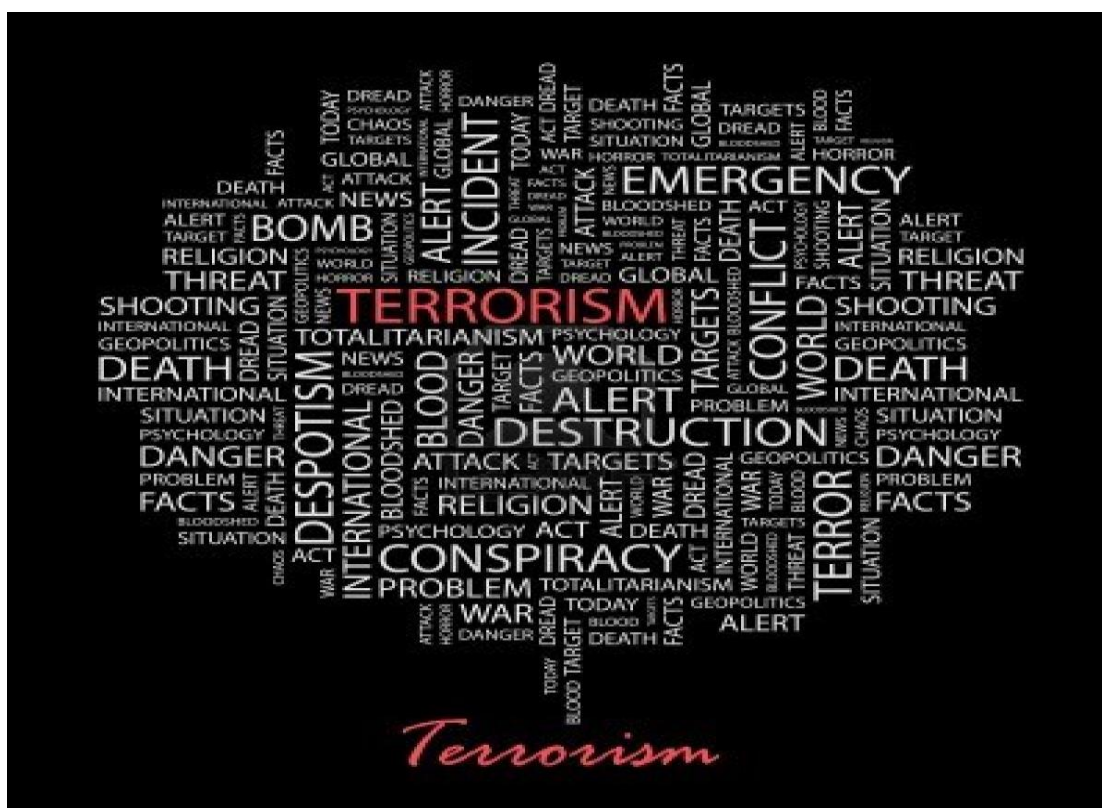
¹ Ιωσηφίδης Θ., Σπυριδάκης Μ., *Ποιοτική Κοινωνική Έρευνα*, Αθήνα 1996, σελ. 161

² Κυριαζή Ν., *Η Κοινωνιολογική Έρευνα*, Αθήνα 2009, σελ. 108

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

1.1 Ιστορική προσέγγιση της τρομοκρατίας και πειρατείας στην ναυτιλία

Ο όρος «τρομοκρατία» εμφανίστηκε για πρώτη φορά το 1798 σε ένα συμπλήρωμα του Λεξικού της Γαλλικής Ακαδημίας (Dictionnaire), και χρησιμοποιήθηκε από το Τάγμα των Ιακωβίνων κατά τη Γαλλική Επανάσταση.³ Όσον αφορά την τρομοκρατία στην ναυτιλία σύμφωνα με τον *Κανονισμό 1* του Κεφαλαίου XI-2 της SOLAS “Ορισμοί” *παράγραφος 13*, ο όρος ‘τρομοκρατία’ στον κλάδο της ναυτιλίας, αναφέρεται ως ‘ *Συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια (security)*’ και με τον ορισμό αυτό νοείται κάθε ύποπτη ενέργεια ή περίπτωση η οποία απειλεί την ασφάλεια πλοίου, συμπεριλαμβανομένων κινητών μονάδων γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης και ταχυπλόων σκαφών, ή Λιμενικής Εγκατάστασης ή διασύνδεσης πλοίου λιμένα δραστηριότητας μεταφόρτωσης από πλοίο σε πλοίο.



³ Ανδινόπουλος Α., Γαλάνης Γ., Κατσίκης Α., Κιμίνης Λ., Μασσάλας Χ., Μουλόπουλος Β., Μπόση Μ., Πανούσης Γ., Παπαϊωάννου Α., «*Νέες μορφές Τρομοκρατίας*», εκδ. Παπαζήση, Αθήνα 2003

Το πόσο πιθανό είναι το ενδεχόμενο μιας τρομοκρατικής επίθεσης στον τομέα της ναυτιλίας είναι δύσκολο να υπολογισθεί με ακρίβεια. Ακόμα και οι εκτιμήσεις για το μέγεθος του στόλου που μπορεί να τεθεί άμεσα στην επιχειρησιακή διάθεση της Al Qaeda ποκίλουν από μερικές δεκάδες πλοία έως 300.⁴ Το ιστορικό των υποκινούμενων από τρομοκρατικά κίνητρα επιθέσεων σε πλοία είναι μακρύ και ξεκινά από τις 7 Οκτωβρίου 1985 όταν ένοπλοι του Παλαιστινιακού Απελευθερωτικού Μετώπου κατέλαβαν το ιταλικό κρουαζιερόπλοιο «Achille Lauro» ενώ αυτό έπλεε στα Αιγυπτιακά χωρικά ύδατα. Για την απελευθέρωση 50 παλαιστίνιων κρατουμένων και για να αποδείξουν την αποφασιστικότητά τους σκότωσαν και πέταξαν στην θάλασσα έναν αμερικανό επιβάτη. Μετά από δυο ημέρες ομηρίας οι αιγυπτιακές αρχές επέτρεψαν στους παλαιστίνιους να διαφύγουν σε αντάλλαγμα της απελευθέρωσης του πλοίου και των επιβατών. Στις 11 Ιουλίου του 1988 τέσσερις ένοπλοι επιβιβάστηκαν στο ελληνικό κρουαζιερόπλοιο «City of Pogos» και στην θαλάσσια περιοχή κοντά στην Αίγινα, άνοιξαν πυρ κατά των 500 επιβατών. Στις 16 Ιανουαρίου το 1996 Τσετσένοι αντάρτες κατέλαβαν το επιβατηγό πλοίο «Antrasia» που απέπλεε από το λιμάνι της Τραπεζούντας, κρατώντας ομήρους 200 ανθρώπους, κυρίως Ρώσους και Τούρκους. Στις 28 Φεβρουαρίου 2000 46 άνθρωποι σκοτώθηκαν από έκρηξη βόμβας που είχε τοποθετηθεί σε λεωφορείο κατά τη διάρκεια εκφόρτωσης από το επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο «Our Lady of Mediatrix» στο λιμάνι Lanao del Sur στις Φιλιππίνες. Στις 30 Οκτωβρίου 2001 το δεξαμενόπλοιο «Silk Pride» δέχτηκε επίθεση αυτοκτονίας με πλοιάριο φορτωμένο με εκρηκτικά στο λιμάνι Jaffrina στη Σρι Λάνκα. Στις 27 Αυγούστου 2005 βόμβα που είχε τοποθετηθεί σε κάδο απορριμμάτων στο επιβατηγό πλοίο «Dona Ramona» στο λιμάνι Lamitan των Φιλιππίνων, εξερράγη με αποτέλεσμα τον σοβαρό τραυματισμό πολλών επιβατών.⁵

Η τρομοκρατία στη θάλασσα λοιπόν, δεν είναι ένα νέο φαινόμενο, και το ζήτημα της ασφάλειας στα πλοία είχε απασχολήσει τους ειδικούς εδώ και πολύ καιρό, αφού η ιστορία της ναυτιλίας είναι γεμάτη από επιθέσεις ενάντια σε πλοία.

⁴ Daly j., «Al Qaeda and Maritime Terrorism, *Terrorism Monitor*», Volume 1, Issue 4, 2003

⁵ Richardson M., «A time bomb for global trade: Maritime –related terrorism in an Age of Weapons of Mass destruction», Institute of South Asia studies, 2004, pg. 13



Η ναυτική πειρατεία απ' την άλλη, συνοδεύει το θαλάσσιο εμπόριο από τις απαρχές του. Κατά την αρχαία εποχή στη Μεσόγειο επιδίδονταν σ' αυτήν οι κατεξοχήν ναυτικοί λαοί, όπως οι Φοίνικες, οι Έλληνες, και οι Καρχηδόνιοι. Η εναλλαγή ναυτικού-εμπορίου και πειρατή χαρακτηρίζει και τους αιώνες της ευρωπαϊκής Αναγέννησης και τα πληρώματα των πολεμικών πλοίων στρατολογούνταν συχνά σε πειρατικά, μόλις τα πρώτα παροπλίζονταν στο τέλος ενός πολέμου. Το εμπορικό πλοίο μετατρέπεται εύκολα σε πειρατικό για να αποζημιώσει τους κατόχους του για το κόστος λειτουργίας και τους υπερβολικούς κινδύνους του ταξιδιού στη θάλασσα. Καθ' όλη αυτή τη μακρά περίοδο, η παράκτια πλεύση, η μικρή ταχύτητα των πλοίων και το χαμηλό τους κατάστρωμα ήταν ορισμένοι από τους τεχνικούς παράγοντες που ευνοούσαν την πειρατεία.

Κατά το 16ο και 17ο αιώνα η αδυναμία των ευρωπαϊκών κρατών να χρηματοδοτήσουν επαρκείς, για τα διαρκώς διευρυνόμενα συμφέροντά τους, ναυτικές δυνάμεις οδήγησε στη χρήση ιδιωτικών εξοπλισμένων πλοίων, γνωστών ως κουρσάρικων (privateers), για την εκτέλεση κρατικών αποστολών. Ο Κουρσάρος είναι ο ιδιώτης ο οποίος επιτίθεται με κατάλληλα εξοπλισμένα σκάφη και ληστεύει εχθρικά πλοία κατ' εντολήν ενός ηγεμόνα ή μιας Κυβέρνησης, η οποία τον εφοδιάζει με σχετική άδεια καταδρομής. Ο πειρατής λοιπόν, ενεργεί για δικό του όφελος και συνεπώς θεωρείται παράνομος, ενώ ο Κουρσάρος εκτελεί το απάνθρωπο και ληστρικό του έργο, προς όφελος του

εντολέα του και συνεπώς θεωρείται νομιμότετος.⁶ Την ίδια περίοδο, η παρακμή της οθωμανικής ισχύος επέτρεψε στα κράτη της Βερβερίας στη Βόρεια Αφρική να ανεχθούν ή και να οργανώσουν την πειρατεία σε βαθμό που να χαρακτηρισθούν πειρατικά κράτη, με αποτέλεσμα να προκαλέσουν αργότερα την επέμβαση των μεγάλων ναυτικών δυνάμεων.

Τον 19ο και 20ο αιώνα η πειρατεία περιορίστηκε σημαντικά. Η αποικιοκρατική επέκταση και ο συναφής ανταγωνισμός των ευρωπαϊκών δυνάμεων και των ΗΠΑ σε ολόκληρο τον κόσμο οδήγησε στη δημιουργία ισχυρών πολεμικών στόλων και σε θεαματική πρόοδο της ναυτικής τεχνολογίας. Τα ισχυρά κράτη της ώριμης καπιταλιστικής περιόδου ισχυροποιήθηκαν και μπορούσαν να χρηματοδοτήσουν τη ναυτική προστασία του εμπορίου τους, όπως η Βρετανία και αργότερα οι ΗΠΑ, σε παγκόσμια κλίμακα, ενώ τα κράτη της περιφέρειας και τα νέα κράτη απέκτησαν σταδιακά τον έλεγχο του εδάφους τους ξεριζώνοντας τις πειρατικές βάσεις. Τα εδάφη που δεν ανήκαν σε κανένα (terra nullius) εξαφανίστηκαν από την εξωστρεφή επέκταση του σύγχρονου εδαφικού κράτους. Οι απομακρυσμένες ή απομονωμένες περιοχές των αδύναμων αυτοκρατοριών - καταφύγια ανομίας - υποτάχθηκαν αντίστοιχα, στην εσωτερική ισχύ του κράτους. Οι πειρατές ηττήθηκαν ουσιαστικά στην ξηρά και όχι στη θάλασσα. Τον 21ο αιώνα όμως τα πράγματα αλλάζουν και το φαινόμενο της πειρατείας έρχεται πάλι στο προσκήνιο του σύγχρονου κόσμου με αρκετά κρούσματα κοντά στα ύδατα της Σομαλίας αλλά και σε άλλες περιοχές του κόσμου.⁷



⁶ Χαρλαύτη Τζ., *“Η ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας”*, εκδ. Νεφέλη, Αθήνα 2001

⁷ Χαρλαύτη Τζ., *“Ιστορία και Ναυτιλία 16^{ος} – 20^{ος} αιώνες”*, εκδ. Στάχυ, Αθήνα 2001,

1.2 Το φαινόμενο της πειρατείας και της τρομοκρατίας στο σύγχρονο περιβάλλον της ναυτιλίας – Χαρακτηριστικά πειρατείας

Είναι γνωστό ότι περισσότερο από τα δύο τρίτα του παγκόσμιου εμπορίου, αξίας περισσότερων από 2 τρισεκατομμυρίων δολαρίων ετησίως, διεξάγεται μέσω της διεθνούς ναυτιλίας. Αυτό καθιστά την διεθνή ναυτιλία ζωτικής σημασίας παράγοντα για την παγκόσμια οικονομία και την παγκόσμια ασφάλεια. Δυστυχώς όμως, λόγω του τεράστιου όγκου υλικών που διακινούνται με τη διεθνή ναυτιλία, έχει γίνει ευκολότερη και η διακίνηση παράνομων υλικών όπως ναρκωτικά, οπλισμός και υλικά μαζικής καταστροφής. Η παράνομη αυτή δραστηριότητα σε συνδυασμό με πολιτική, κοινωνική και οικονομική αστάθεια σε ορισμένες περιοχές της γης με ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τη Διεθνή Κοινότητα, δημιουργεί τις προϋποθέσεις για την ανάπτυξη μιας σειράς άλλων παράνομων δραστηριοτήτων όπως είναι η τρομοκρατία και κυρίως η πειρατεία, η οποία στην εποχή μας είναι η μεγαλύτερη απειλή εναντίον της διεθνούς ναυσιπλοΐας.⁸

Η τρομοκρατία στην ναυτιλία, σε αντίθεση με την πειρατεία, είναι ένα παγκόσμιο φαινόμενο βασισμένο στον πολιτισμό, την οικονομία και τη θρησκεία. Τα τρία συστατικά εξηγούν τόσο την δημιουργία όσο και την ανάπτυξη και διαίωνιση του φαινομένου. Ως βασικά χαρακτηριστικά του φαινομένου μπορούμε να θεωρήσουμε καταρχήν, το κίνητρο της πράξης, τον σκοπό που είναι κυρίως ο εκφοβισμός και η δημιουργία του αισθήματος ανασφάλειας, καθώς επίσης και η δημοσίευση μέσω των ΜΜΕ των κινήτρων, τα μέσα και τέλος την χρηματοδότηση.⁹

Αν και οι τρομοκρατικές επιθέσεις σε πλοία δεν είναι τόσο συνηθισμένες όσο οι πειρατικές επιθέσεις σήμερα, ωστόσο είναι και αυτές εξίσου σημαντικές με τις πειρατικές. Οι τρομοκρατικές οργανώσεις επιλέγουν την ναυτιλία ως στόχο καθώς :

- το μέγεθος της ζημιάς που το χτύπημα μπορεί να προκαλέσει σε επίπεδο οικονομίας είναι αρκετά σημαντικό,
- το μέγεθος επίσης, του αντίκτυπου ενός χτυπήματος μέσω της ευρείας γνωστοποίησης του σε όλον τον κόσμο μέσω των μέσων μαζικής

⁸http://www.interception.gr/app/webroot/contentupload/202articles_pdfs_4interception.pdf

⁹ Cronin, A.K., *"Behind the Curve, Globalization and International Terrorism"*, International Security, 27, pg. 48

ενημέρωσης, είναι αρκετά σημαντικό καθώς άτομα με μικρή προσπάθεια θα μπορούσαν να καταφέρουν τεράστια οικονομική ζημία σε ολόκληρα κράτη.

- τα δύο τρίτα της επιφάνειας της γης καλύπτονται από ωκεανούς, το μεγαλύτερο μέρος των οποίων είναι χαρακτηρισμένο, ως διεθνή ύδατα, όπου τα πλοία είναι ελεύθερα να πλέουν χωρίς ή με ελάχιστο έλεγχο. Παράλληλα, το θαλάσσιο εμπόριο διακινείται σε πολύ μεγάλο ποσοστό, μέσω κάποιων στενών γεωγραφικών περιοχών. Για παράδειγμα, περίπου το ένα τρίτο του παγκόσμιου εμπορίου και το μισό διακινούμενο πετρέλαιο περνούν από τα στενά της Μάλακα και της Σιγκαπούρης. Τέτοιες περιοχές αποτελούν από στρατηγικής πλευράς ιδανικά σημεία για τη δράση των παρανόμων, καθώς η συνδρομή βοήθειας στα πλοία είναι δύσκολη, λόγω της πολύ μεγάλης απόστασης από τον δυτικό κόσμο ενώ τα κράτη που τις περιβάλλουν αδυνατούν να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά το πρόβλημα.

Παρόλο τον σημαντικό αριθμό κρουσμάτων τρομοκρατίας το μεγαλύτερο πλήγμα αποτελεί η πειρατεία. Η σύγχρονη διεθνής πειρατεία νομικά ορίζεται στο Άρθρο 15 της Συνθήκης της Γενεύης για τις Ανοιχτές Θάλασσες του 1958¹⁰ και από το Άρθρο 101 της Συνθήκης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (UNCLOS: United Nations Convention on the Law of the Sea).¹¹ Και οι δύο Συνθήκες στηριζόμενες στο διεθνές εθιμικό δίκαιο, ορίζουν ως πράξη πειρατείας την εγκληματική ενέργεια των επιβατών ή του πληρώματος ενός πλοίου ή αεροσκάφους εναντίον ενός άλλου πλοίου ή αεροσκάφους, των επιβατών και του πληρώματος αυτού και του φορτίου του, προς ίδιο όφελος, σε Διεθνή Ύδατα ή σε Διεθνή Εναέριο Χώρο.

Άλλωστε, ήδη η Διεθνής Κοινότητα, εφαρμόζοντας τις παραπάνω Διεθνείς Συνθήκες και τις πρόσφατες σχετικές αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών (αποφάσεις 1814/08, 1816/08, 1838/08, 1846/08, 1851/08, 1863/09), έχει

¹⁰ "Piracy and Armed Robbery Against Ships," Annual Report, International Chamber of Commerce, International Maritime Bureau, Jan. 1–Dec. 31, 2003, 3.

¹¹ Article 101 of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)

αναλάβει δράση, με άμεση και ενεργή εμπλοκή της Διεθνούς Κοινότητας, της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του NATO, με την ενεργοποίηση των πολυεθνικών Συμμαχικών CTF-150 και CTF-151 (CTF:Coalition Task Forces), της Ευρωπαϊκής Ναυτικής Δύναμης EUNAVFOR (European Union Naval Force, Operation «ATALANTA») και των Νατοϊκών SNMG-1 και SNMG-2 (Standing NATO Maritime Groups) αντίστοιχα, στις περιοχές όπου είναι αναγκαίο.

Η ναυτική πειρατεία, λοιπόν, μετά από δύο αιώνες συνεχούς συρρίκνωσης, γνωρίζει μια νέα άνθηση στο τελευταίο τέταρτο του 20^{ου} αιώνα, ιδιαίτερα στις θάλασσες της Νοτιοανατολικής Ασίας. Την τελευταία δεκαετία οι πειρατικές επιθέσεις διπλασιάστηκαν. Στην αρχή της νέας χιλιετίας η πειρατεία δεν αποτελεί έναν αναχρονισμό, ένα από τα τελευταία απομεινάρια μιας εποχής που πέρασε ανεπιστρεπτί. Αντίθετα, έχει τις ρίζες της στις έντονες αντιθέσεις στις περιοχές ραγδαίας εκβιομηχάνισης, στους κοινωνικούς αποκλεισμούς και τις διαψεύσεις των προσδοκιών, στην αποτυχία της κρατικής ολοκλήρωσης και της κοινωνικοοικονομικής ενσωμάτωσης λαών, μειονοτήτων κι απομονωμένων κοινοτήτων. Στη σύγχρονη πολυμορφία της, συνδέεται με την τεράστια παραοικονομία των αναπτυσσόμενων χωρών, το οργανωμένο έγκλημα, τη διαφθορά στα αδύναμα κράτη, τα αποσχιστικά κινήματα και τις συγκρούσεις χαμηλής έντασης, τις συγκρουόμενες κρατικές διεκδικήσεις σε θαλάσσιες ζώνες και νησιωτικά συμπλέγματα. Τέλος, τα μείζονα συμφέροντα κοινωνικο-οικονομικής ασφάλειας των κρατών που βρέχονται από τις θάλασσες της σύγχρονης πειρατείας, αλλά και των μεγάλων δυνάμεων, εντάσσουν πλέον την πειρατεία, ως μία απειλή χαμηλού επιπέδου, στην ευρύτερη ημερήσια διάταξη ασφάλειας που περιλαμβάνει μεταξύ άλλων την τρομοκρατία, το εμπόριο ναρκωτικών και τα κύματα προσφύγων.



Στα μέσα της δεκαετίας του 21^{ου} αιώνα το Σομαλικό στυλ πειρατείας αρχίζει να προβληματίζει ιδιαίτερα τους ειδικούς. Οι Σομαλοί πειρατές δεν είναι ληστές, με την αυστηρή έννοια της λέξεως. Δεν επιδιώκουν την κλοπή του φορτίου ή άλλων περιουσιακών στοιχείων επί του πλοίου. Είναι κατά κύριο λόγο απαγωγείς και εκβιαστές. Το όλο αντικείμενο του εγχειρήματος τους είναι να κρατούν σε ομηρία πλήρωμα, πλοίο και φορτίο για να αποσπάσουν λύτρα. Η πειρατεία στον Κόλπο του Άντεν, από κάθε άποψη, αποτελεί μία μορφή βίαιου επιθαλάσσιου εκβιασμού.

Όσον αφορά τώρα τα είδη της πειρατείας ο IMO μέσω της οδηγίας του Συμβουλίου Ασφαλείας (MSC/Circ 622-22 June 1993) έχει παράγει τους περαιτέρω ορισμούς και έτσι διαμορφώνονται τέσσερις κατηγορίες επίθεσης :

- Καιροσκοπικό έγκλημα: Είναι η πιο κοινή μορφή πειρατείας, καθώς δεν απαιτείται κανένας προγραμματισμός
- Χαμηλού επιπέδου ένοπλη ληστεία: Οι δράστες χρησιμοποιούν ταχύπλοα σκάφη (από μια βάση εδάφους) και μια σειρά εξοπλισμού για να επιβιβαστούν σε ένα πλοίο
- Μέσο Επίπεδο Οπλισμένης Επίθεσης και Ληστείας: Αυτός ο τύπος επίθεσης συνήθως προγραμματίζεται σχολαστικά. Οι πεπειρασμένοι ναυτικοί και τα εγκληματικά στοιχεία ενώνονται και διαμορφώνουν τρομερές συμμορίες πειρατών
- Σημαντική Εγκληματική Πειρατεία: Αυτός ο τύπος επιδρομής απαιτεί πληροφόρηση, απόλυτη ακρίβεια και τα κατάλληλα μέσα για την επίτευξη του

στόχου. Σε αυτή την περίπτωση αυτή η μορφή πειρατείας είναι συνυφασμένη και με το οργανωμένο έγκλημα.¹²



1.3 Ιστορική καταγραφή περιστατικών πειρατείας στο παρελθόν και στη σημερινή εποχή

Η πρώτη ενέργεια πειρατείας της σύγχρονης εποχής, ιστορικά θεωρείται ότι ήταν η κατάληψη του πλοίου “S.S. Falke” το 1929, όταν επαναστάτες από τη Βενεζουέλα το κατέλαβαν στην Πολωνία και προσπάθησαν ανεπιτυχώς να ενισχύσουν τον αγώνα τους στην πατρίδα τους. Επίσης, τον Ιανουάριο του 1961, Ισπανοί και Πορτογάλοι αριστεροί επαναστάτες κατέλαβαν το επιβατηγό πλοίο “Santa Maria” ανοιχτά της Βραζιλίας και προσπάθησαν ανεπιτυχώς να το οδηγήσουν στην Αγκόλα και να εγκαθιδρύσουν εξόριστη Πορτογαλική Κυβέρνηση. Το γεγονός όμως που έφερε στο προσκήνιο το θέμα της πειρατείας λόγω της τεράστιας προβολής του από τα ΜΜΕ, ήταν η κατάληψη του Ιταλικού κρουαζιερόπλοιου “Achille Lauro” τον Οκτώβριο του 1985 από αντάρτες του Μετώπου για την Απελευθέρωση της Παλαιστίνης (PLF) κατά την αναχώρησή του από το λιμάνι της Αλεξάνδρειας. Οι πειρατές κατάφεραν να διαφύγουν από το πλοίο, για να συλληφθούν κατά τη διαφυγή τους, από τις Ιταλικές αρχές στη Σικελία με τη συνδρομή της Αμερικανικής Κυβέρνησης. Το περιστατικό αυτό δε, δημιούργησε μία επικάλυψη μεταξύ των εννοιών της τρομοκρατίας με την πειρατεία, προκαλώντας την Διεθνή Κοινότητα να αναθεωρήσει τις έννοιες όπως πηγαζαν από τις μέχρι τότε Διεθνείς Συνθήκες. Ενώ στη μεγαλύτερη διάρκεια του

¹² Captain Peter Corbett, “*A modern Plague of pirates*”, Essex: Offshore and marine publications, 2009

20ου αιώνα τα κρούσματα πειρατείας είναι σπάνια και μεμονωμένα, στη δεκαετία του '80 αρχίζει σταδιακά πειρατική δραστηριότητα εναντίον εμπορικών πλοίων στα Στενά της Ινδονησίας (Malacca Straights) και στο σύμπλεγμα των Φιλιππίνων από υποκινούμενες πειρατικές ομάδες με στόχο τα φορτία των πλοίων, ενώ το παρακλάδι των Τίγρεων Ταμίλ στη Σρι Λάνκα, οι «Θαλάσσιοι Τίγρεις», επιδόθηκαν συστηματικά στην πειρατεία πλοίων που διέπλεαν την περιοχή τους στη δεκαετία του '90, σκοτώνοντας τις περισσότερες φορές τα πληρώματά τους.

Τον Φεβρουάριο του 1981 και τον Μάρτιο του 1982 ο IRA12 πραγματοποίησε δύο βομβιστικές επιθέσεις σε έναν μεγάλο κόλπο ανάμεσα στην Βόρειο Ιρλανδία και την επαρχία Donegal. Και τα δύο πλοία, το “Nellie M.” και το “St. Bedan” βυθίστηκαν αλλά το πλήρωμά τους τα κατάφερε φτάνοντας, χάρη στις σωστικές λέμβους, στις ακτογραμμές. Σκοπός του IRA ήταν να διακόψει το λαθρεμπόριο των πλοίων, από και προς το λιμάνι Londonderry στην ανατολική όχθη του Lough, καθώς και να πιέσει τις Ιρλανδικές και Βρετανικές αρχές να παρατάξουν φρουρούς ασφαλείας στα εμπορικά πλοία. Αυτές ήταν και οι τελευταίες πειρατικές επιθέσεις του IRA, καθώς οι αρχές διπλασίασαν την επιτήρηση στην ιρλανδική πλευρά του Lough και έτσι εμπόδισαν την πειρατική δραστηριότητα. Έντονη η πειρατική δραστηριότητα και στ' ανοιχτά της Κίνας, αλλά φαίνεται πως οι αρμόδιες αρχές δεν το αφήνουν να περάσει έτσι.

Με την έλευση του νέου αιώνα, η πειρατεία λαμβάνει πλέον τεράστιες διαστάσεις με επεισόδια σε πολλά μέρη του κόσμου με κυριότερες εστίες, ολόκληρη την περιοχή της Ινδονησίας και των Φιλιππίνων, την Ερυθρά Θάλασσα, τον κόλπο του Άντεν και το Κέρας της Αφρικής, τον κόλπο της Γουινέας ανοιχτά της Νιγηρίας και τη θαλάσσια περιοχή ανοιχτά της Κολομβίας και της Βενεζουέλας. Σήμερα, η υπ' αριθμόν ένα επικίνδυνη περιοχή για την εκδήλωση πειρατείας και τρομοκρατικών χτυπημάτων εναντίον εμπορικών και πολεμικών πλοίων θεωρείται η θαλάσσια περιοχή ανοιχτά της Σομαλίας, στο Κέρας της Αφρικής και στον κόλπο του Άντεν. Το 2000 η κινεζική κυβέρνηση, μετά την μεγαλύτερη πειρατική δίκη όλων των εποχών, εκτέλεσε 13 άτομα στην νότια πόλη Shanwei. Οι πειρατές, 12 Κινέζοι και ένας Ινδονήσιος, καταδικάστηκαν επειδή αναχαίτισαν ένα φορτηγό πλοίο τον Νοέμβριο του 1998. Λέγεται ότι επιβιβάστηκαν στο πλοίο “Cheung Son”, μασκαρεμένοι ως κινέζοι αστυνομικοί και αφού σκότωσαν 23 ναύτες, πέταξαν τα πτώματά τους στην θάλασσα και το έσκασαν με το πλοίο πουλώντας το εμπόρευμα του, το οποίο αποτελούνταν από μεταλλεύματα εξόρυξης αξίας 300.000 δολάρια. Το

εν λόγω πλοίο δεν εντοπίστηκε ποτέ. Στις 19 Νοεμβρίου 2008, το φορτωμένο με δύο εκατομμύρια βαρέλια αργού πετρελαίου, ποσότητα ίση με την ημερήσια κατανάλωση της Γαλλίας, το Σαουδαβικό “Sirius Star”, γίνεται το πρώτο υπερδεξαμενόπλοιο που πέφτει στα χέρια των όλο και αποτελεσματικότερων Σομαλών πειρατών πειρατές. Η αξία της λείας τους ανέρχεται σε 150 εκ. δολάρια. Πρόκειται για το μεγαλύτερο πλοίο που καταλαμβάνεται από πειρατές στην ιστορία, μιας και το μήκος του ξεπερνάει τα 300 μέτρα ενώ το πλάτος του είναι τρεις φορές μεγαλύτερο από το πλάτος ενός αεροπλανοφόρου Nimitz από τα μεγαλύτερα ναυτικά πλοία στον κόσμο. Οι Σομαλοί πειρατές δεν σταμάτησαν εκεί. Λίγες ώρες αφότου υποχρέωσαν το υπερδεξαμενόπλοιο “Sirius Star” να αγκυροβολήσει στο πειρατικό λιμάνι του Χαραντίρ, εξαπέλυσαν ένα ακόμη πλήγμα, καταλαμβάνοντας ένα ακόμη πλοίο στ’ ανοιχτά του κόλπου του Άντεν. Άπο τότε η δράση τους παραμένει ακλόνητη.¹³



¹³http://www.interception.gr/app/webroot/contentupload/202articles_pdfs_4interception.pdf

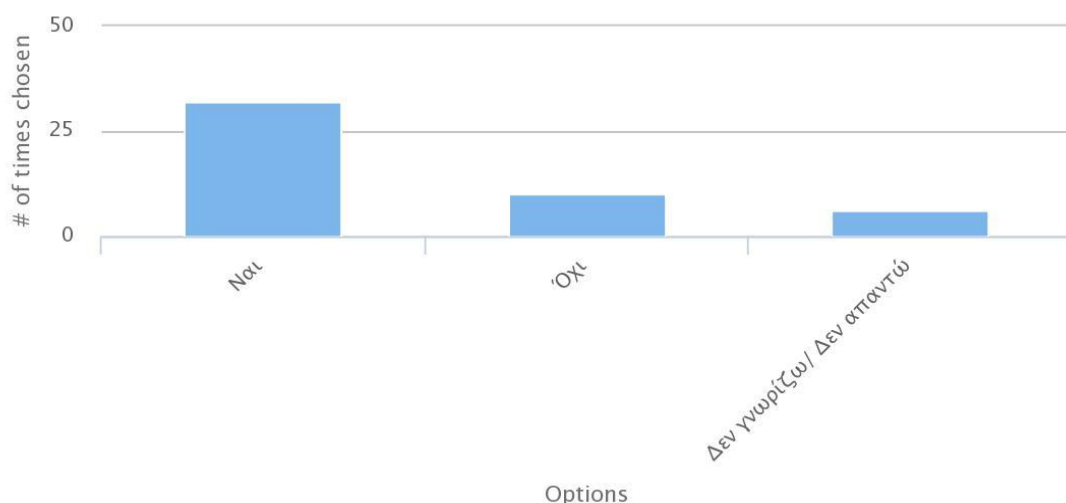


1.4 Τρομοκρατία – Πειρατεία – Παγκοσμιοποίηση

Μια σύγχυση που επικρατεί γύρω από την πειρατεία είναι και το κατά πόσο η πράξη αυτή συνιστά τρομοκρατική ενέργεια. Παρόλο που οι δυο έννοιες παρουσιάζουν πολλά κοινά σημεία και δεν είναι ορθό να συγχέονται, κάτι το οποίο έγινε όταν ερωτήθηκε το δείγμα αν συνδέονται οι δυο αυτές έννοιες και το 67% απάντησε θετικά, η βασική διαφορά των δυο εννοιών έγκειται στα διαφορετικά κίνητρα.

Πίνακας 1^{ος} :

Πειρατεία – Τρομοκρατία. Πιστεύετε ότι συνδέονται οι δυο αυτές έννοιες;

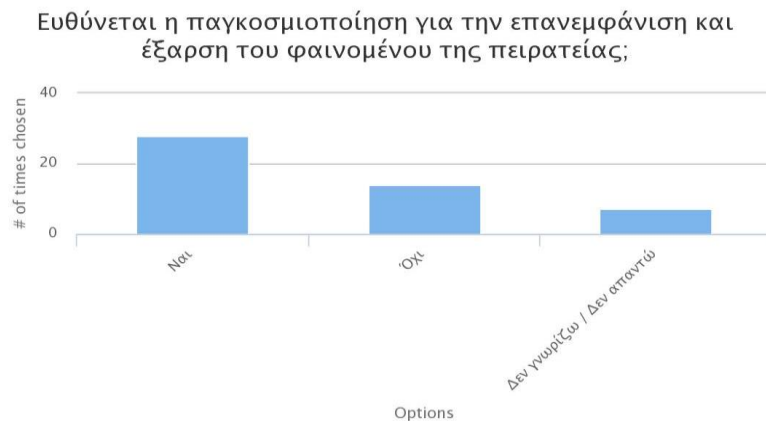


Ο πειρατής ενεργεί με βάση το ιδιωτικό όφελος και τα κίνητρα που τον ωθούν στις καταλήψεις των πλοίων είναι καθαρά η ατομική επιδίωξη κέρδους. Επιδίδεται, σε αυτές τις ληστρικές θαλάσσιες επιδρομές αποσκοπώντας στην προσωπική του ευμάρεια. Ληστεύει, ασκεί βία, χρησιμοποιεί όπλα, εκβιάζει και λεηλατεί για ένα και μόνο λόγο, την επίτευξη του ευρύτερου στόχου του που δεν είναι άλλος από το να ικανοποιεί οικονομικά. Και οι δυο αυτές εγκληματικές ομάδες δρουν κάτω από τον κοινό παρονομαστή της βίας. Ο τρομοκράτης όμως σε αντίθεση με τον ένοπλο ληστή των θαλασσών έχει ως σκοπό με την χρήση αυτής της βίας να προκαλέσει κατάρρευση κοινωνικών, πολιτικών, θρησκευτικών και οικονομικών θεσμών. Ενεργεί με βάση κάποιο ιδεολογικό υπόβαθρο και στρέφεται ενάντια σε όποιον αντιτίθεται σε αυτό. Οι τρομοκρατικές δραστηριότητες συχνότατα είναι εκφάνσεις θρησκευτικού φανατισμού και πλήττουν κυρίως στόχους ζωτικής σημασίας ώστε να προκαλέσουν χάος, πανικό και κοινωνική αντίδραση.

Βέβαια σε αυτό το σημείο θα πρέπει να σημειώσουμε ότι το ανησυχητικό σε σχέση με τα παραπάνω είναι ότι υπάρχουν πρόσφατες αναφορές σύμφωνα με τις οποίες πειρατές επιβιβάστηκαν σε πλοία που έπλεαν στα στενά του Μάλλακα και απήγαγαν αυτά κατά παρόμοιο τρόπο που είχαν απαχθεί τα αεροσκάφη που χρησιμοποιήθηκαν στην τρομοκρατική επίθεση της 11^{ης} Σεπτεμβρίου. Οι πειρατές ανέκριναν το πλήρωμα και έκαναν ερωτήσεις για τον χειρισμό, δείχνοντας ωστόσο μικρό ενδιαφέρον για το πώς μπορούν να προσδέσουν αυτό σε μια προβλήτα. Το αν οι

πειρατές έκαναν εξάσκηση στην διακυβέρνηση ενός πλοίου προκειμένου για την χρήση ενός τέτοιου μέσου σε ενδεχόμενη μελλοντική τρομοκρατική επίθεση θα παραμείνει άγνωστο, ωστόσο τα περιστατικά αυτά καθιστούν το ενδεχόμενο αυτό πιθανό.¹⁴ Το σίγουρο είναι ότι η δράση των πειρατών μάλλον είναι αδύνατο να μην έχει προκαλέσει το ενδιαφέρον, των τρομοκρατικών πυρήνων που σίγουρα θα προσπαθήσουν να εκμεταλλευθούν για τους σκοπούς τους την «εμπειρία» και την «γεχνογνωσία» των πειρατών. Στο σημείο αυτό όμως θα πρέπει να αναφερθούμε και σε μια άλλη έννοια που συνοδεύει τις άλλες δυο προαναφερθείσες που δεν είναι άλλη από αυτή της παγκοσμιοποίησης, όπου το 57% των ερωτηθέντων πιστεύει ότι είναι και η κύρια αιτία έξαρσης του φαινομένου.

Πίνακας 2^{ος}



Είναι κοινός τόπος ότι η παγκοσμιοποίηση κατέρριψε τα φράγματα της απόστασης και της γεωγραφίας, άλλαξε τις παραδοσιακές μορφές ιεραρχίας και επέτρεψε την εφαρμογή – επιβολή ξένων ιδεών. Παράλληλα όμως, επέτρεψε στις τρομοκρατικές οργανώσεις να εκμεταλλευτούν την ευκολία στις μετακινήσεις, τα δίκτυα παγκόσμιας επικοινωνίας και την ηλεκτρονική μεταφορά χρημάτων. Το γεγονός αυτό λοιπόν, τους επέτρεψε να ανοίξουν νέους δίαυλους και να επιχειρούν παράλληλα σε διάφορες χώρες, με τον ίδιο σχεδόν τρόπο που χρησιμοποιεί το διεθνές εμπόριο και ο επιχειρηματικός κλάδος.¹⁵

¹⁴ <http://www.safia.eu>

¹⁵ Cronin, A.K., “Behind the Curve, Globalization and International Terrorism”, International Security, 27, pg. 48

Η ελλιπής διαχείριση της παγκοσμιοποίησης, εν τέλει, δημιουργεί το κατάλληλο πεδίο για διεύρυνση των ανισοτήτων, τόσο μεταξύ όσο και στο εσωτερικό των κρατών, ενισχύοντας την πιθανότητα φαινομένων διαφθοράς και οργανωμένου εγκλήματος, ήτοι ισχυρών αποσταθεροποιητικών παραγόντων. Η τρομοκρατία στην ναυτιλία και η πειρατεία αποτελεί μια αντίδραση στις δυσβάστακτες συνθήκες που δημιουργούνται λόγω της αδικίας, της φτώχειας, της ξένης κατοχής και της καταπίεσης στις διάφορες μορφές της. Πρόκειται για μια παγκοσμιοποιημένη εξέγερση ενάντια στη διαδικασία της παγκοσμιοποίησης, η οποία απαξιώνει να στρέψει την προσοχή της στη διεθνή θέση στην οποία έχουν περιέλθει ολόκληροι λαοί. Η τρομοκρατία στη ναυτιλία και η πειρατεία είναι το όπλο των αδυνάτων, οι οποίοι δεν κατόρθωσαν να κατανοήσουν τις λειτουργίες του εκμοντερνισμού, της προόδου και της ανάπτυξης. Είναι μια στάση ενάντια στη λογική της παγκοσμιοποίησης που χτυπά κατευθείαν τα ανορθολογικά της υποστηρίγματα : τη λογική της ισχύος και της δύναμης. Δεν μπορεί να απευθυνθεί στα κέντρα της παγκοσμιοποίησης με τους δικούς της όρους ως ισότιμος εταίρος. Αφενός γιατί στερείται των πολιτιστικών και των πολιτικών πόρων που θα της επέτρεπαν να επηρεάσει τις διαδικασίες λήψεως αποφάσεων σε αυτά τα κέντρα, αφετέρου διότι η εμπειρία της έχει διδάξει ότι ο δυτικός ορθολογισμός έχει θεμελιωθεί πάνω στα οικονομικά συμφέροντα και στα ισχυρά διοικητικά και θεσμικά οικοδομήματα που τα υποστηρίζουν και ότι αυτά, λόγω των εγγενών ιδιοτήτων τους, έχουν το πάνω χέρι.¹⁶

1.5 Επιθέσεις της 11^{ης} Σεπτεμβρίου - Η τρομοκρατία και η πειρατεία στον κόσμο πριν και μετά την 11^η Σεπτεμβρίου. Οι συνέπειες που προκλήθηκαν και οι πολιτικές αντιμετώπισης. Η επίδραση της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001 στα μέτρα αντιμετώπισης.

Επιθέσεις της 11^{ης} Σεπτεμβρίου

«Η Τρίτη άλλαξε τα πάντα. Ο κόσμος μας δεν θα είναι πια ο ίδιος» Ήταν Τρίτη, 11 Σεπτεμβρίου 2001, και αυτός ήταν ο τίτλος της USA Today την αμέσως επόμενη

¹⁶ Lia b., *“Globalization and the future of terrorism”*, Patterns and Predictions Routledge, 2005, pg. 17

μέρα. Ήταν η μέρα όπου ολόκληρη η ανθρωπότητα είδε μπροστά στα μάτια της κάτι που φάνταζε αδιανόητο: μια τρομοκρατική επίθεση στην «καρδιά» των Ηνωμένων Πολιτειών. Ας θυμηθούμε όμως το χρονικό εκείνης της τρομερής μέρας.

19 αεροπειρατές, μέλη τη Αλ Κάιντα, κατέλαβαν τέσσερα αεροπλάνα για να επιτεθούν στα οικονομικά, στρατιωτικά και πολιτικά σύμβολα των Ηνωμένων πολιτειών. Την ημέρα εκείνη εκδηλώθηκε αεροπειρατεία σε τέσσερα πολιτικά αεροσκάφη τα τρία από αυτά οδηγήθηκαν από τους αεροπειρατές και προσέκρουσαν στους Δίδυμους Πύργους του Παγκοσμίου Κέντρου Εμπορίου και το Πεντάγωνο, ενώ το τέταρτο συνετρίβει σε ανοιχτό χώρο στην Πενσυλβανία.



Οι Δίδυμοι Πύργοι κατέρρευσαν το Σεπτέμβριο του 2001 λίγη ώρα μετά τις συγκρούσεις των αεροσκαφών επάνω τους, προκαλώντας χιλιάδες απώλειες : εκτός των 19 αεροπειρατών, συνολικά από τις επιθέσεις, 2973 άνθρωποι έχασαν την ζωή τους και 24 μένουν αγνοούμενοι. Τις επιθέσεις πραγματοποίησαν ισλαμιστές τρομοκράτες, οργανωμένοι από την οργάνωση Αλ Κάιντα και τον αρχηγό της Οσάμα Μπιν Λάντεν, με σκοπό να πλήξουν τον μεγαλύτερο εχθρό τους χτυπώντας τα σύμβολα της δύναμής τους, όπως δήλωσε ο ίδιος ο Μπιν Λάντεν σε βιντεοσκοπημένο μήνυμα που έστειλε στα ΜΜΕ λίγες ημέρες μετά τις επιθέσεις. Το σίγουρο είναι

λοιπόν, μετά από αυτές τις επιθέσεις ότι ποτέ άλλοτε, μια τρομοκρατική επίθεση δεν επηρέασε τόσο τον πλανήτη, όσο η 11^η Σεπτεμβρίου.¹⁷¹⁸



Η τρομοκρατία και η πειρατεία στην ναυτιλία πριν και μετά την 11^η Σεπτεμβρίου

Αν η 11^η Σεπτεμβρίου μπορεί να θεωρηθεί ως μια καμπή μιας μεταβατικής ιστορικής φάσης, της μεταψυχροπολεμικής, απαιτείται να ειπωθεί υπό το πρίσμα της ιστορικής διαδρομής, των σταθερών της ιστορίας και των μεταβλητών που σημάδεψαν το

¹⁷<http://www.govinfo.library.unt.edu/911/report/911report.pdf>

¹⁸ http://www.cbc.ca/news/world/story/2004/10/29/binladen_message041029.html

ιστορικό γίνεσθαι. Η τρομοκρατία έκανε για πρώτη φορά την εμφάνισή της το 19^ο αιώνα και κυρίως περί τα τέλη του 19^{ου} αιώνα κατά τη δεκαετία του '60 και του '70. Όσον αφορά την θαλάσσια τρομοκρατία όπως προαναφέρθηκε και παραπάνω σε προηγούμενο κεφάλαιο το πρώτο κρούσμα τρομοκρατίας στην ναυτιλία έλαβε χώρα τον Οκτώβριο του 1985 στο κρουαζιερόπλοιο «Achille Lauro». Μετά το περιστατικό αυτό ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) ασχολήθηκε για πρώτη φορά με το θέμα της ασφαλείας στα επιβατηγά φορτηγά. Είκοσι με τριάντα χρόνια πριν, η παγκόσμια τρομοκρατία είχε κυρίως κοσμικό προσανατολισμό και έμπνευση : ακροαριστερή , ακροδεξιά ή ακραία εθνικιστική. Έκτοτε, υπήρξε μια παγκόσμια αναβίωση ακραίων θρησκευτικών κινήματων, γεγονός που είχε σημαντική επίδραση στην εξέλιξη της τρομοκρατίας σήμερα. Η τρομοκρατία είναι σχεδόν αδύνατο να εκλείψει από την στιγμή που δεν εκλείπουν τα συστήματα κυριαρχίας και όπως υπήρχε στο παρελθόν έτσι υπάρχει και στην εποχή μας και φυσικά θα υπάρχει και στο μέλλον.¹⁹ Ωστόσο, η επίθεση στους Δίδυμους Πύργους και οι αναλύσεις που ακολούθησαν απέδειξαν το εύρος του παγκόσμιου τρομοκρατικού δικτύου, το μέγεθος των επιχειρήσεων που οι τρομοκράτες είναι ικανοί να αναλάβουν και κυρίως την αποφασιστικότητά τους να προχωρήσουν σε νέα χτυπήματα, όχι περιστασιακά και περιφερειακής σημασίας αλλά χτυπήματα που μπορούν να κλυδωνίσουν ολόκληρη την δυτική κοινωνία στο πιο κρίσιμο πεδίο οργάνωσης και έκφρασής της, την οικονομία. Όλα ανεξαιρέτως τα πλοία μπορούν κάποια στιγμή να χρησιμοποιηθούν ως όπλα για την επίθεση, για μεταφορά όπλων μαζικής καταστροφής ή για μεταφορά εν αγνοία τους επικίνδυνων φορτίων. Τρομοκρατική ενέργεια κατά πλοίου είναι δυνατό να εκδηλωθεί είτε με τη χρησιμοποίηση άλλου πλοίου, είτε από το εσωτερικό του πλοίου – στόχου από τρομοκράτες που έχουν ήδη παρεισφρήσει σε αυτό ή που επιβιβάζονται σε αυτό με τη βία. Είναι εύκολο να φανταστεί κανείς πόσες ζωές θα χαθούν και πόσο μεγάλη ζημιά θα προκληθεί στο περιβάλλον σε τέτοια περίπτωση. Τα λίγα όμως, περιστατικά τρομοκρατικής ενέργειας σε πλοία, αποδεικνύουν το μικρό πρόβλημα που αποτελεί η τρομοκρατία για την ναυτιλία.

Απ' την άλλη η πειρατεία είναι ένα φαινόμενο που παρουσιάστηκε από τα αρχαία σχεδόν χρόνια με την εμφάνιση της ναυτιλίας. Ήταν στην αρχή μια μορφή πολέμου, η

¹⁹ Garisson A., *"Terrorism: The nature of its history"*, Criminal justice studies, vol. 16, pg. 39-52, 2003

οποία εξελίχθηκε σε παράνομη πράξη ληστείας, γιατί παρουσίαζε πολλά κέρδη. Έτσι μετά από μια μεγάλη περίοδο της ιστορίας στην οποία οι πειρατές αποτελούσαν μια από τις σοβαρότερες απειλές στις θαλάσσιες δραστηριότητες σε όλο τον κόσμο, στις τελευταίες δεκαετίες η λέξη «πειρατεία» κάθε άλλο παρά έχει εξαφανιστεί. Όσον αφορά το σήμερα, μετά την 11^η Σεπτεμβρίου, σε αντίθεση με την τρομοκρατία, η «νέα» θαλάσσια πειρατεία είναι ένα σύγχρονο φαινόμενο που δεν είναι εύκολο να γίνει κατανοητή κάθε πτυχή και επίπτωση: προ πάντων, δεν είναι δυνατόν να πούμε εάν η σύγχρονη πειρατεία συνδέεται με το διεθνές οργανωμένο έγκλημα ή με τρομοκρατικές ομάδες. Εάν θεωρηθεί ότι οι καλύτερα οργανωμένες ομάδες πειρατών αποτελούν από μόνες τους οργανωμένες εγκληματικές ομάδες, είναι ακόμα πιο δύσκολο να γίνουν αντιληπτά οι πραγματικοί δεσμοί που δένουν την πειρατεία με τη θαλάσσια τρομοκρατία. Στην πραγματικότητα, ένας αποτελεσματικός αγώνας ενάντια στην θαλάσσια πειρατεία δεν είναι τόσο εύκολος. Υπάρχουν πολλές αντικειμενικές δυσκολίες, και το τρέχον διεθνές δίκαιο και δεν είναι επαρκές για να χειριστεί την κατάσταση ειδικότερα εξ αιτίας της έλλειψης ύπαρξης συγκεκριμένων συμφωνιών και συμβάσεων. Είναι σημαντικό να εξεταστεί η αξία της διεθνούς πρακτικής συνεργασίας σε αυτό το θέμα, και ο πιθανός ρόλος των υπαρχουσών οργανώσεων, συμμαχιών, συμφωνιών συνεργασίας και οργανισμών επιβολής του νόμου. Οι δυσκολίες συνδέονται κυρίως με τον έλεγχο και την εξουσία στις θαλάσσιες επικίνδυνες ζώνες σε όλο τον κόσμο.



Συνέπειες

Η επίθεση πρώτα απ' όλα επηρέασε έμμεσα σημαντικούς τομείς της ανθρώπινης δραστηριότητας δημιουργώντας νέα δεδομένα μεταξύ άλλων, στους κανόνες ασφαλείας. Οι προσωπικές ελευθερίες των πολιτών γρήγορα και βίαια καταπατήθηκαν στο όνομα του πολέμου κατά της τρομοκρατίας, ενώ ακόμα και σήμερα, είναι αμφίβολο το κατά πόσο ο κόσμος μας είναι πράγματι, ένα

ασφαλέστερο μέρος. Απ' την άλλη, ο φόβος είναι ένα βασικό συναίσθημα του ανθρώπου που προκαλείται από τη συνείδηση ενός πραγματικού ή πλασματικού κινδύνου ή απειλής. Οι επιπτώσεις τελικά από την κατάρρευση των Πύργων υπήρξαν πολύ μεγαλύτερες, από αυτές που φανταστήκαμε εκείνες τις λίγες ώρες. Και ίσως ακριβώς αυτό να ήταν το σχεδιασμένο και προσδοκώμενο αποτέλεσμα των σχεδιαστών της επίθεσης. Η αλλαγή. Με λίγα λόγια αυτό που άλλαξε ήταν η κατεύθυνση προς την οποία στόχευαν τα όπλα. Αυτό ήταν το νέο στοιχείο. Ριζικά νέο.²⁰

Πολιτικές αντιμετώπισης

Με αποκορύφωμα τις επιθέσεις της 11^{ης} Σεπτεμβρίου του 2001 και τη συνεχή υποκίνηση και πίεση των Η.Π.Α., ο ΔΝΟ επιδίωξε να επαναξιολογήσει επειγόντως την κατάσταση των διεθνών κανονισμών που εξετάζουν την ασφάλεια. Έτσι πραγματοποίησε τις ειδικές συνεδριάσεις ενός «Intersessional Working Group του Maritime Safety Committee», οι οποίες ολοκληρώθηκαν με την έγκριση της τροποποίησης της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, SOLAS, και ενός νέου διεθνούς κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων (*International Ship and Port Facility Security*). Ουσιαστικά, η σύμβαση SOLAS αφορούσε μέχρι τότε ζητήματα συναφή με την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές. Η τροποποίηση της και ο κώδικας ISPS λαμβάνουν υπόψη τους τη συναφή με αυτή καθ' αυτή τη ναυσιπλοΐα και τις λιμενικές εγκαταστάσεις.²¹

Η επίδραση της 11ης Σεπτεμβρίου

Οι επιθέσεις της 11 Σεπτεμβρίου 2001 στην Αμερική ήταν η μεγαλύτερη τρομοκρατική επίθεση που έχει συμβεί μέχρι σήμερα. Το κύριο στοιχείο της τρομοκρατικής αυτής επίθεσης δεν είναι μόνο το πολύνεκρο αποτέλεσμα, αλλά η στρατηγική επιλογή των τρομοκρατών να χτυπήσουν τα σύμβολα (Πύργους) και τα

²⁰ Σάιντ Ε., Σάσεν Σ., Τσόμσκι Ν., Μπισάρα Ά., Σένετ Ρ., «Η τρομοκρατία και η κοινωνία των πολιτών», εκδ. Μεταίχμιο, 2002

²¹ [http:// www.globalsecurity.org](http://www.globalsecurity.org)

καλύτερα φυλασσόμενα μέρη (Πεντάγωνο), του ισχυρότερου κράτους του κόσμου. Με την επιλογή αυτή, οι τρομοκράτες, έστειλαν ένα μήνυμα σε όλη την ανθρωπότητα, ότι ουδείς είναι ασφαλής. Για το παραπάνω λόγο, η επίθεση αυτή αποτελεί κομβικό σημείο της παγκόσμιας ιστορίας, έχοντας επιφέρει σημαντικές αλλαγές στις διεθνείς σχέσεις, στην κοινωνική και πολιτική ζωή σε όλο τον κόσμο.



Μετά το τρομοκρατικό χτύπημα, η ακτοφυλακή των ΗΠΑ ενίσχυσε δραστικά τα μέτρα ασφαλείας στα λιμάνια της. Ο τότε αρχηγός της αμερικανικής ακτοφυλακής ναύαρχος Paul Pluta , υπήρξε ο εμπνευστής του Κώδικα Ασφαλείας των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων, που ετοίμασαν τάχιστα οι αρμόδιες υπηρεσίες. Η εφαρμογή όμως ενός κώδικα ασφαλείας πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων, θα έπρεπε αναπόφευκτα να επεκταθεί και στα τμήματα του εδάφους των Η.Π.Α. που βρίσκονται μακριά από την χώρα, καθώς και στους λιμένες όλων των άλλων κρατών, από τους οποίους εκκινούσαν τα φορτία και τα πλοία που καταλήγουν στις Η.Π.Α. . Η αμερικανική ακτοφυλακή ζήτησε από τα κράτη με τα οποία διατηρούσε στενούς εμπορικούς δεσμούς να επιτρέψουν σε κλιμάκιά της να εγκατασταθούν στα εδάφη τους και να πραγματοποιούν ελέγχους σε πλοία και φορτία. Το γεγονός ότι, πολλά από τα κράτη αυτά βρίσκονται στα όρια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προκάλεσε την έντονη αντίδραση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η οποία απέρριψε το αίτημα των ΗΠΑ, προειδοποιώντας ταυτόχρονα τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. ότι θα υπάρξουν κυρώσεις στα μέλη εκείνα, που θα αποδεχθούν αυτή την πρόταση. Οι ΗΠΑ ζήτησαν

τότε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) να ασχοληθεί με το θέμα της ασφαλείας των πλοίων και των λιμένων. Έτσι προέκυψε ο κώδικας ISPS (International Ship and Port Facility Security), ο οποίος, για την ταχεία εφαρμογή του, προστέθηκε στην υπάρχουσα διεθνή Σύμβαση SOLAS (Safety Of Life At Sea) και βασίστηκε στον αντίστοιχο κώδικα των ΗΠΑ. Η εφαρμογή του είναι υποχρεωτική σε όλα τα πλοία και τα λιμάνια των κρατών-μελών του διεθνούς οργανισμού, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα.²²

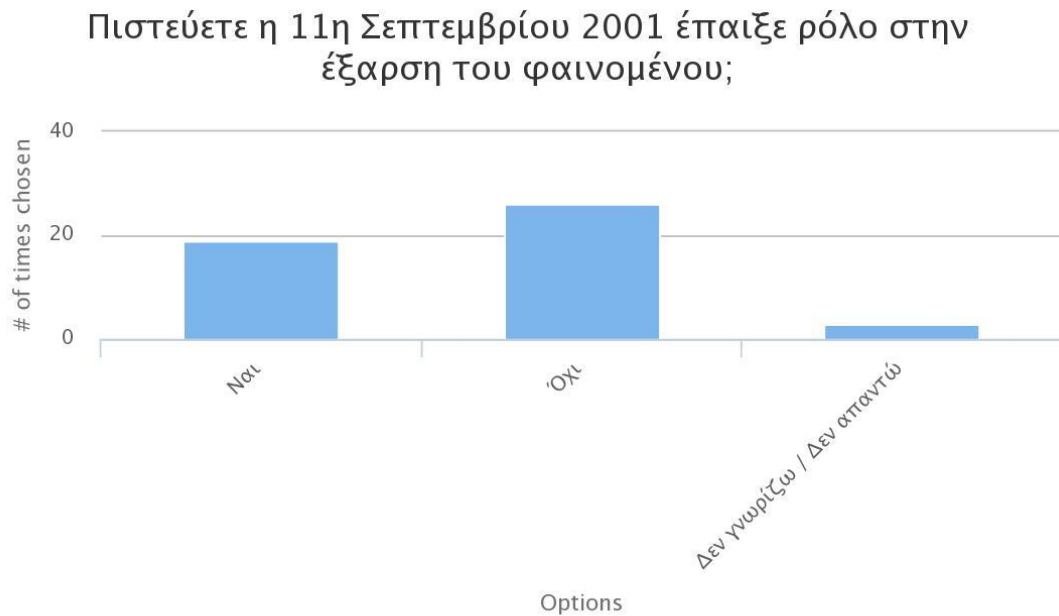


Παρόλες όμως τις συνέπειες που είχε το φοβερό αυτό τρομοκρατικό χτύπημα που συγκλόνισε τον κόσμο δεν πρέπει να το θεωρούμε υπεύθυνο και για την έξαρση του φαινομένου της πειρατείας, κάτι με το οποίο βλέπουμε να συμφωνεί και το δείγμα των ερωτηθέντων, αφού το 55% απάντησε πως δεν θεωρεί την επίθεση υπεύθυνη. Ίσως να έπαιξε ρόλο στη δημιουργία επιπλέον μέτρων ασφαλείας και πρόληψης παρόμοιων περιστατικών, όπως αυτό της 11 Σεπτεμβρίου (κυρίως τρομοκρατικά

²² United States of America Public law 107-295, "Maritime transportation security act of 2002", Nov. 25 2002

χτυπήματα) αλλά σίγουρα δεν είναι υπεύθυνο. Όπως θα δούμε σε επόμενα κεφάλαια άλλες είναι οι αιτίες έξαρσης του φαινομένου και όχι η 11 Σεπτεμβρίου.

Πίνακας 3^{ος}



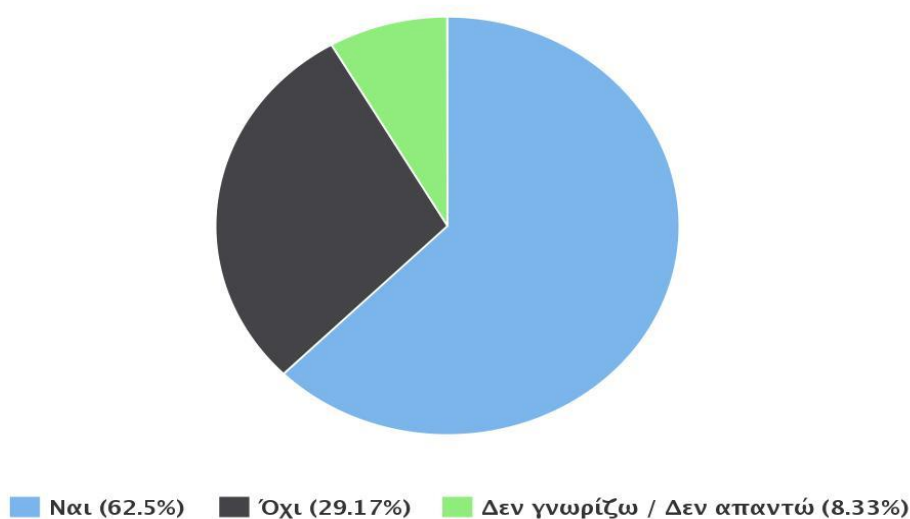
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

2.1 Προσέγγιση των αιτιών ανάπτυξης της πειρατείας στη σύγχρονη γεωπολιτική – γεωοικονομική πραγματικότητα

Οι λόγοι επανεμφάνισης και όξυνσης του προβλήματος θα μπορούσαν να αναζητηθούν σε μια σειρά από παράγοντες. Το μόνο σίγουρο όμως είναι ότι τα κίνητρα, οι αιτίες και οι στόχοι των πειρατών του παρελθόντος δεν έχουν καμία σχέση με του σήμερα, όπως είδαμε και σε προηγούμενο κεφάλαιο. Σύμφωνα μάλιστα με το δείγμα του ερωτηματολογίου το 62% των ερωτηθέντων συμφωνεί με την παραπάνω άποψη και μόλις το 29% έχει αρνητική άποψη.

Πίνακας 4^{ος}

Έχουν αλλάξει τα κίνητρα, οι αιτίες και οι στόχοι των πειρατών του παρελθόντος με σήμερα;



Όσον αφορά το σήμερα όμως κάποιοι παράγοντες είναι : η ανύπαρκτη οικονομική ανάπτυξη στις περιοχές αυτές, που ωθεί στην αύξηση της εγκληματικότητας, η αδυναμία και ανεπάρκεια της εξουσίας και των κρατικών δομών στα παράκτια κράτη, σε συνδυασμό με τη διαφθορά κυβερνητικών αξιωματούχων και δικαστικών λειτουργών, η διαφορετική αντίληψη των κυβερνήσεων για την έκταση και τις συνέπειες των φαινομένων, καθώς και η έλλειψη πολιτικής βούλησης για την αντιμετώπισή τους, οι περιορισμένοι πόροι και τα μέσα των αρχών που είναι

επιφορτισμένες με την αστυνόμευση και την εφαρμογή της νομοθεσίας, προβλήματα συντονισμού των εμπλεκόμενων αρχών, αίσθημα ατιμωρησίας που αναπτύσσεται στους επίδοξους πειρατές λόγω των αδυναμιών αναφορικά με την προσαγωγή των ενόχων και την άσκηση ποινικής δίωξης, η μετανάστευση, η αποδιάρθρωση που προκαλεί η βιομηχανική ανάπτυξη, οι έντονες περιφερειακές ανισότητες, η πειρατική παράδοση μεταξύ ορισμένων λαών της Νοτιοανατολικής Ασίας, και βέβαια η γεωγραφία. Όλα τα παραπάνω έρχονται να συμφωνήσουν με την άποψη των ερωτηθέντων, όπου το 59,2% συμφωνεί ότι η πειρατεία αποτελεί κοινωνικό-πολιτικό φαινόμενο και προϊόν της καπιταλιστικής εκμετάλλευσης.

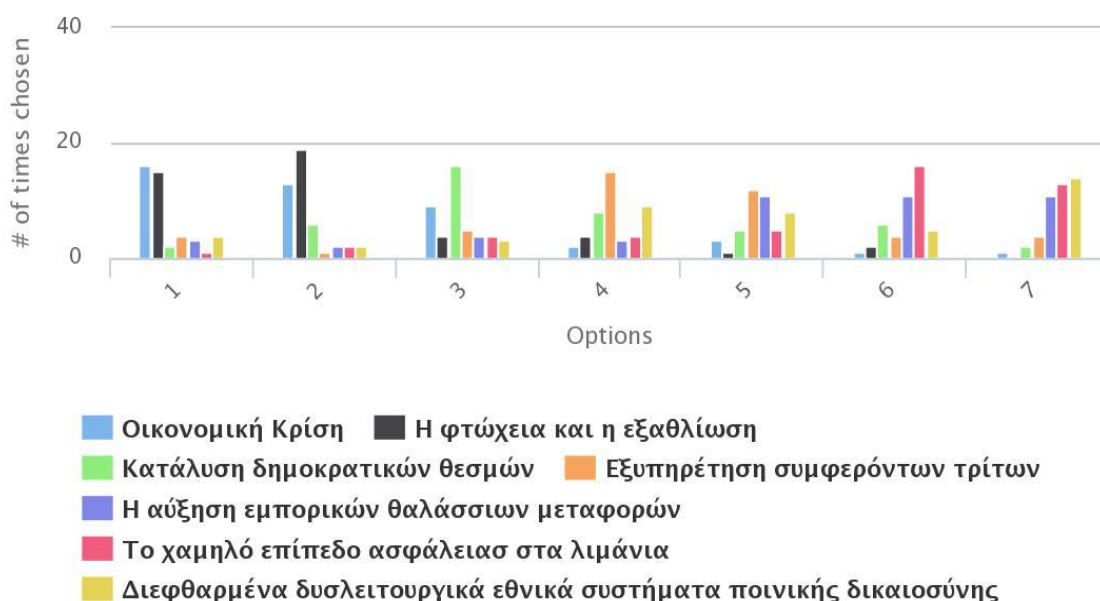
Πίνακας 5^{ος}



Ενώ ταυτόχρονα συμφωνεί και με τις απαντήσεις στο ποια θεωρούν τα αίτια ανάπτυξης του φαινομένου. Το μεγαλύτερο ποσοστό κατέταξε στην πρώτη θέση την φτώχεια και την εξαθλίωση με ποσοστό που άγγιζε το 42,2% (οι μισοί περίπου), επιβεβαιώνοντας ξανά την παραπάνω άποψη. Στη δεύτερη θέση κατέταξε την οικονομική κρίση σε συνάρτηση με τα διεφθαρμένα δυσλειτουργικά εθνικά συστήματα ποινικής δικαιοσύνης και την εξυπηρέτηση συμφερόντων, ενώ η αύξηση των εμπορικών θαλάσσιων μεταφορών κατέκτησε την τελευταία θέση των αιτιών ανάπτυξης.

Πίνακας 6^{ος}

Ποια θεωρείτε ότι είναι τα αίτια ανάπτυξης της πειρατείας στην σύγχρονη γεωπολιτική – γεωοικονομική πραγματικότητα;



Το κίνητρο της απελπιστικής φτώχειας αναγνωρίζεται συχνά και στην επιδιωκόμενη λεία. Μετά την οικονομική κρίση του 1997, στα ύδατα της Ινδονησίας αναφέρθηκαν επιθέσεις κατά οποιουδήποτε πλοίου πιστευόταν ότι μετέφερε τρόφιμα ενώ συχνοί στόχοι, στα ύδατα της ανατολικής Μαλαισίας, είναι τα αλιευτικά σκάφη για τα δίκτυα τους, τις εξωλέμβιες μηχανές και τα καύσιμά τους ή τα σκάφη καθαυτά εάν είναι οικονομικότερα στη λειτουργία τους από αυτά των επιτιθέμενων.

Επιτρέπουσα συνθήκη της πειρατείας αποτελεί βέβαια και η αδυναμία των κρατών να αστυνομεύσουν τα χωρικά τους ύδατα και κυρίως τις παράκτιες περιοχές τους που αποτελούν τα ορμητήρια τέτοιων επιθέσεων. Κράτη που έχουν καταρρεύσει, όπως η Σομαλία, δεν έχουν τη βούληση και τα μέσα για τέτοια καθήκοντα, ενώ κοινωνικοοικονομικά αδύναμα κράτη, όπως η Ινδονησία, με έντονα προβλήματα πολιτικής αστάθειας, κρατικής διαφθοράς, συστηματικού αποκλεισμού και καταπίεσης μειονοτικών ομάδων, στερούνται τόσο των πόρων, ιδιαίτερα υπό συνθήκες οικονομικής κρίσης, όσο και της απαραίτητης εσωτερικής νομιμοποίησης για την εφαρμογή των απαραίτητων μέτρων. Έτσι μπορεί να αναμένει κανείς ότι η απόπειρα αστυνόμευσης μιας απομονωμένης φτωχής νησιωτικής επαρχίας θα προσκρούσει στην έλλειψη συνεργασίας του τοπικού πληθυσμού που θεωρεί την

κεντρική κυβέρνηση εχθρική και δεν συμμαρτίζεται καθόλου τις ανησυχίες για την οικονομική ασφάλεια της χώρας, τους καρπούς της οποίας δεν απολαμβάνει.²³

Η πειρατεία αυτής της κατηγορίας δεν εξαρτάται τόσο από την αδυναμία αστυνόμευσης ή προσφοράς εναλλακτικών μέσων επιβίωσης σε ευκαιριακούς κακοποιούς. Συνδέεται με την κρατική διαφθορά, την άμεση εμπλοκή κρατικών αξιωματούχων στο έγκλημα, την ευκολία αλληπάλληλης έκδοσης εγγράφων για το πλοίο και το φορτίο, την διοικητική και τεχνική αδυναμία παρακολούθησης των φορτίων, το εκτεταμένο κύκλωμα λαθρεμπορίου στις αναπτυσσόμενες κυρίως αγορές της Ασίας που εξασφαλίζει αγοραστές για τα κλεμμένα φορτία ή πλοία, τη χαμηλή διακυβερνητική συνεργασία για την αντιμετώπιση του διεθνούς οργανωμένου εγκλήματος.²⁴

Άλλο ένα παράδειγμα διαφθοράς αποτελεί η νότια Κίνα, όπου ο νόμος εφαρμόζεται ελάχιστα στην αχανή νότια παράκτια ζώνη της Κίνας, όπου οι λαθρέμποροι συνεργάζονται με τους τελωνειακούς ή και το ίδιο το πολεμικό ναυτικό, ενώ η χώρα αποτελεί τη μεγαλύτερη αγορά για εμπορεύματα αδιάφορης προέλευσης ('no-questions-asked commodities'). Μέσα στους τρεις πρώτους μήνες του 1994 αναφέρθηκαν 20 περιπτώσεις πειρατικών επιθέσεων από ταχεία σκάφη με διακριτικά της Κίνας, ενώ οι επιτιθέμενοι φορούσαν στολές παραστρατιωτικών σωμάτων και τα πλοία-θύματά τους υποχρεώθηκαν να καταπλεύσουν σε κινεζικά λιμάνια για εκφόρτωση. Άλλες καταγγελίες φέρουν Ινδονήσιους στρατιωτικούς άμεσα αναμειγμένους σε πειρατικές επιθέσεις στα χωρικά ύδατα της Ινδονησίας, που ούτως ή άλλως είναι εξαιρετικά δύσκολο να αστυνομευθούν λόγω του αρχιπελαγικού τους χαρακτήρα. Και στις δύο περιπτώσεις είναι δύσκολο να διαλευκανθεί εάν πρόκειται για πειρατεία από απείθαρχους στρατιωτικούς ή για κρατικά υποστηριζόμενη πειρατεία με σκοπό τον πλουτισμό των ιθυνόντων ή την επέκταση του εθνικού ελέγχου πέρα από τη χωρική θάλασσα ή σε διεκδικούμενες περιοχές. Εκτός της Κίνας και της Ινδονησίας, κρατικοί λειτουργοί στις Φιλιππίνες και την Ταϊλάνδη έχουν κατηγορηθεί επίσης για συνενοχή σε πειρατικές επιθέσεις, για ύποπτα περιστατικά κατά την προσπάθεια σύλληψης των ενόχων ή για παρακώλυση

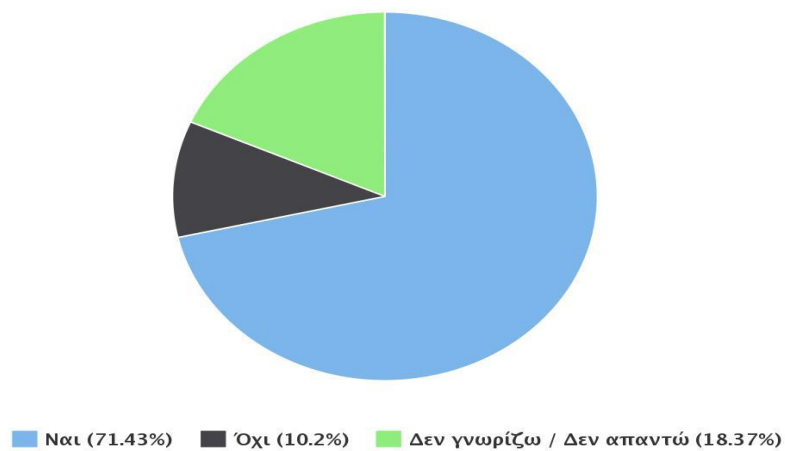
²³ «China letting pirates go free», *BBC News*, 3 February, 1999.

²⁴ <http://www.iccwbo.org/ccs>

του ανακριτικού έργου κατά τη δίωξή τους²⁵. Κλείνοντας την ενότητα αυτή, συμπεραίνουμε ότι το φαινόμενο της πειρατείας είναι αποτέλεσμα πολλών παραγόντων και υπάρχουν αρκετές δυνάμεις ενθάρρυνσης είτε αυτές λέγονται φτώχεια είτε δυσλειτουργικά εθνικά συστήματα είτε εξυπηρέτηση τρίτων κλπ. Σε ερώτηση σχετική του ερωτηματολογίου το 71,43% απάντησε θετικά ενώ αρνητικά απάντησε μόλις το 10%.

Πίνακας 7^{ος}

Υπάρχουν δυνάμεις που ενθαρρύνουν το φαινόμενο;



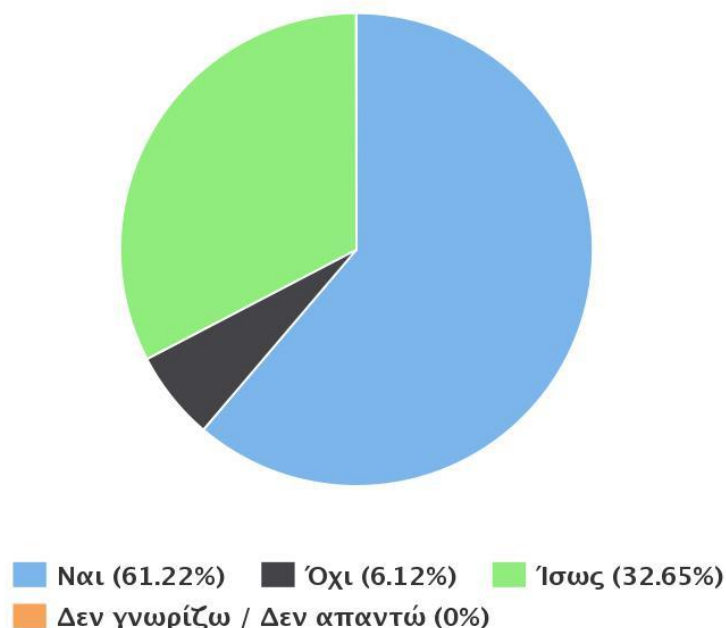
2.2 Περιοχές με την μεγαλύτερη επικινδυνότητα πειρατικών επιθέσεων

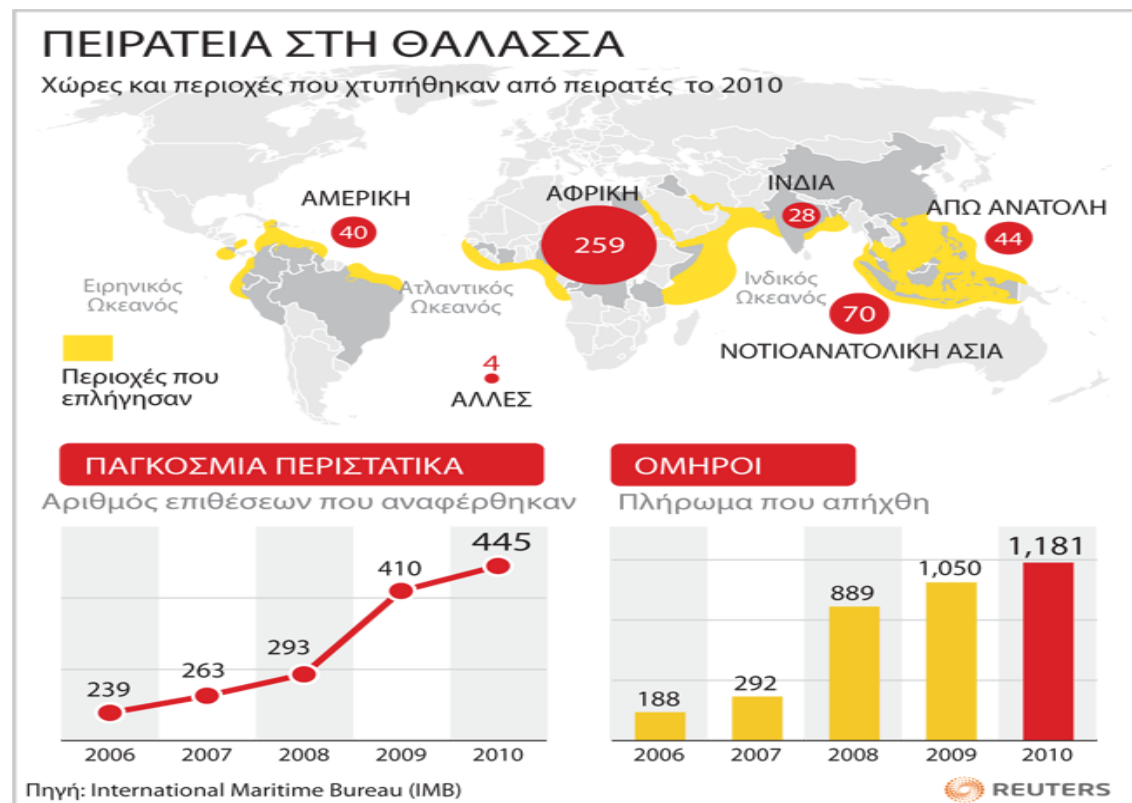
²⁵ Neil Renwick - Jason Abbot "Piratical Violence and Maritime Security in Southeast Asia", *op.cit.* pg. 186&191

Ιδιαίτερη έξαρση του φαινομένου παρατηρείται τα τελευταία χρόνια ειδικότερα στις ακτές της Αφρικής και της Ασίας. Από τα τέλη του 20ου αιώνα η πειρατεία έκανε δυναμικά την εμφάνισή της στην Ασία. Τα στενά της Μαλάκκα, μεταξύ της Μαλαισίας και της Ινδονησίας έγιναν το επίκεντρο της πειρατικής δραστηριότητας από την δεκαετία του 1980 και ύστερα, με αποκορύφωμα το 2003. Το δεύτερο σημαντικό επίκεντρο της σύγχρονης περιόδου είναι η Σομαλία, όπου το φαινόμενο βρίσκεται σε έξαρση. Βέβαια ο χάρτης επικινδυνότητας έχει αλλάξει σε σχέση με παλαιότερες εποχές, καθώς οι παράγοντες ανάπτυξης που επηρεάζουν κάθε περιοχή αλλάζουν. Κατά συνέπεια σωστά το 61% συμφωνεί ότι μπορεί να αλλάξει η κατανομή πειρατείας στη γη, καθώς όλα στην σημερινή εποχή αλλάζουν με γρήγορους ρυθμούς και δεν μπορεί να ξεφύγει από την αλλαγή και η πειρατεία. Βέβαια δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι σημαντικό ρόλο παίζει και ο βαθμός αντιμετώπισης κατά της πειρατείας σε κάθε περιοχή.

Πίνακας 8^{ος}

Πιστεύετε ότι μπορεί να αλλάξει ο χάρτης επικινδυνότητας της πειρατείας στο μέλλον;





- **Τα στενά της Μαλάκκα**

Η στενή λωρίδα θάλασσας μεταξύ της Μαλαισίας και της Ινδονησίας αποτελεί μία από τις σημαντικότερες ναυτιλιακές οδούς στον κόσμο. Από το Στενό διέρχονται 70.000 πλοία ετησίως, για να κλείσουν το ένα τέταρτο των παγκόσμιων θαλάσσιων εμπορικών συναλλαγών. Επίσης, είναι ο συντομότερος δρόμος μεταφοράς αγαθών από την Κίνα στην Ινδία. Με μήκος 2.700 μιλίων είναι, από γεωγραφικής άποψης το ιδανικό σημείο. Οι ακτές των στενών, είναι διάστικτες από κολπίσκους και εκβολές ποταμών, οι οποίες προσφέρουν ιδανικές κρυψώνες στους πειρατές.. Το 2005, η Lloyd's Market Association ανακήρυξε την περιοχή εμπόλεμη ζώνη αυξάνοντας τα ασφάλιστρα στα επίπεδα εταιρειών που δραστηριοποιούνταν στο Ιράκ. Τα τελευταία χρόνια περίπολοι από την Ινδονησία, τη Μαλαισία και τη Σιγκαπούρη καθώς και ένα σύστημα παρακολούθησης του δικτύου με κάμερες που δόθηκαν από την Ιαπωνική κυβέρνηση μείωσαν τον αριθμό των περιστατικών. Ωστόσο τα σκάφη προτρέπονται να διατηρήσουν αυστηρά μέτρα επίβλεψης κατά τη διαμετακόμιση των στενών.²⁶

²⁶ <http://www.el.marinelink.com>

- **Νοτιοανατολική Ασία και Ινδική χερσόνησος / Μπαγκλαντές**

Αν και ο αριθμός επιθέσεων έχει μειωθεί, η περιοχή καταγράφεται ακόμα σαν περιοχή πολύ υψηλού κινδύνου. Οι πειρατές στοχεύουν στα σκάφη που είναι έτοιμα να αγκυροβολήσουν. Οι περισσότερες επιθέσεις αναφέρονται στις περιοχές προσέγγισης και αγκυροβόλησης του Τσιταγκόνγκ (Chittagong). Οι πρόσφατες αναφορές έδειξαν ότι οι επιθέσεις άρχισαν και πάλι να αυξάνονται.

- **Θάλασσα Νότιας Κίνας**

Έχει σημειωθεί αύξηση επιθέσεων στην τριγωνική περιοχή που διαμορφώνεται από το Tioman / Pulau Aur, τα ανατολικά στενά της Σιγκαπούρης συμπεριλαμβανομένου του OPL (Outside Port Limit) και Anambas στα νησιά Mangkai. Οπλισμένοι πειρατές επιτίθενται σε σκάφη κατά τη διάρκεια της νύχτας.²⁷

- **Τανζανία**

Περιοχή Dar Es Salaam. Το νησιωτικό αρχιπέλαγος Μαφία στα ανοικτά της Τανζανίας είναι ένας παράδεισος τόσο για τους λάτρεις των καταδύσεων όσο και για τους πειρατές. Τα νησιά βρίσκονται διπλά σε μια από τις πιο σημαντικές θαλάσσιες οδούς του Ινδικού Ωκεανού που εξυπηρετεί τη διέλευση του 50% των κοντέινερ παγκοσμίως και τα δύο τρίτα των φορτίων πετρελαίου. Οι πειρατές συνεχίζουν να στοχεύουν σε σκάφη στο λιμένα, τα αγκυροβόλια και περιβάλλοντα ύδατα. Ωστόσο παρόλο που η Τανζανία ήταν η πέμπτη σε κατάταξη χώρα, ανάμεσα σε αυτές που μοιράζονταν τα περισσότερα συμβάντα πειρατείας το 2008, το 2009 υπήρξε εμφανής μείωση των περιστατικών.²⁸

- **Νότια και Κεντρική Αμερική / Καραϊβικά ύδατα / Βραζιλία**

Σίγουρα η κατάσταση στην Βραζιλία είναι πολύ ηπιότερη συγκριτικά με τις άλλες δύο περιπτώσεις. Παρόλα αυτά υπάρχουν και εδώ οργανωμένες συμμορίες που συχνά δρουν και απαρτίζονται κυρίως από φτωχούς ψαράδες και τον τελευταίο καιρό τα περιστατικά έχουν αυξηθεί. Εδώ οι πειρατές δεν απευθύνονται μόνο στα εμπορικά

²⁷ <http://www.geocities.com>

²⁸ <http://www.wordpress.com>

πλοία αλλά και σε μικρά yachts. Οι πιο επικίνδυνες περιοχές φαίνεται να είναι στην περιοχή του «στόματος» του Αμαζόνιου και στην περιοχή του Santos ή Forteleza καθώς και στο Villa do Conte. Αν και ο αριθμός των αναφερόμενων επιθέσεων στο Santos έχει μειωθεί, τα σκάφη προτρέπεται να συνεχίσουν να είναι σε επιφυλακή.²⁹

- **Περού**

Το παράνομο εμπόριο ναρκωτικών έχει βάλει το Περού στο χάρτη της πειρατείας. Συγκεκριμένο το λιμάνι του Callao, το ιστορικό κέντρο της Σάλσα στη χώρα, είναι παράλληλα το κέντρο των πειρατικών επιθέσεων τόσο στη Βόρειο όσο και στη Νότιο Αμερική. Οι περισσότερες επιθέσεις εμφανίστηκαν όταν τα σκάφη ήταν αγκυροβολημένα παρά το γεγονός ότι το σκάφος είχε παρατηρητές ασφαλείας.

Υπόλοιπος Κόσμος

- **Αραβική Θάλασσα/ Από το Ομάν**

Αναγνώριση και κλήσεις για ύποπτες μικρές βάρκες. Σε μερικές περιπτώσεις, βάρκες πλεύριζαν τα σκάφη με άγνωστες προθέσεις. Δύο επιθέσεις στο Ομάν όπου ένα σκάφος έπεσε στα χέρια των πειρατών. Πιστεύεται πως πρόκειται για Σομαλούς πειρατές που επεκτείνουν τις περιοχές επίθεσής τους.³⁰

Για το τέλος, αφήσαμε τις περιοχές με τα περισσότερα περιστατικά πειρατείας τα τελευταία χρόνια, με τις οποίες και θα ασχοληθούμε εκτενέστερα σε επόμενο κεφάλαιο: τον Κόλπο του Αντέτ και τις Δυτικές Ακτές της Αφρικής.

- **Ο κόλπος του Άντεν**

Ο Κόλπος του Άντεν βρίσκεται στην Αραβική Θάλασσα ανάμεσα στην Υεμένη της νότιας ακτής της Αραβίας και τη Σομαλία στο Κέρασ της Αφρικής. Στα βορειοδυτικά, συνδέεται με την Ερυθρά Θάλασσα μέσω του στενού Μπαμπ ελ Μαντέμπ. Ο κόλπος είναι επίσης γνωστός ως σοκάκι των πειρατών λόγω της Σομαλικής πειρατείας που

²⁹ <http://www.wordpress.com>

³⁰ <http://www.news.bbc.comuk/2/hi/Africa>

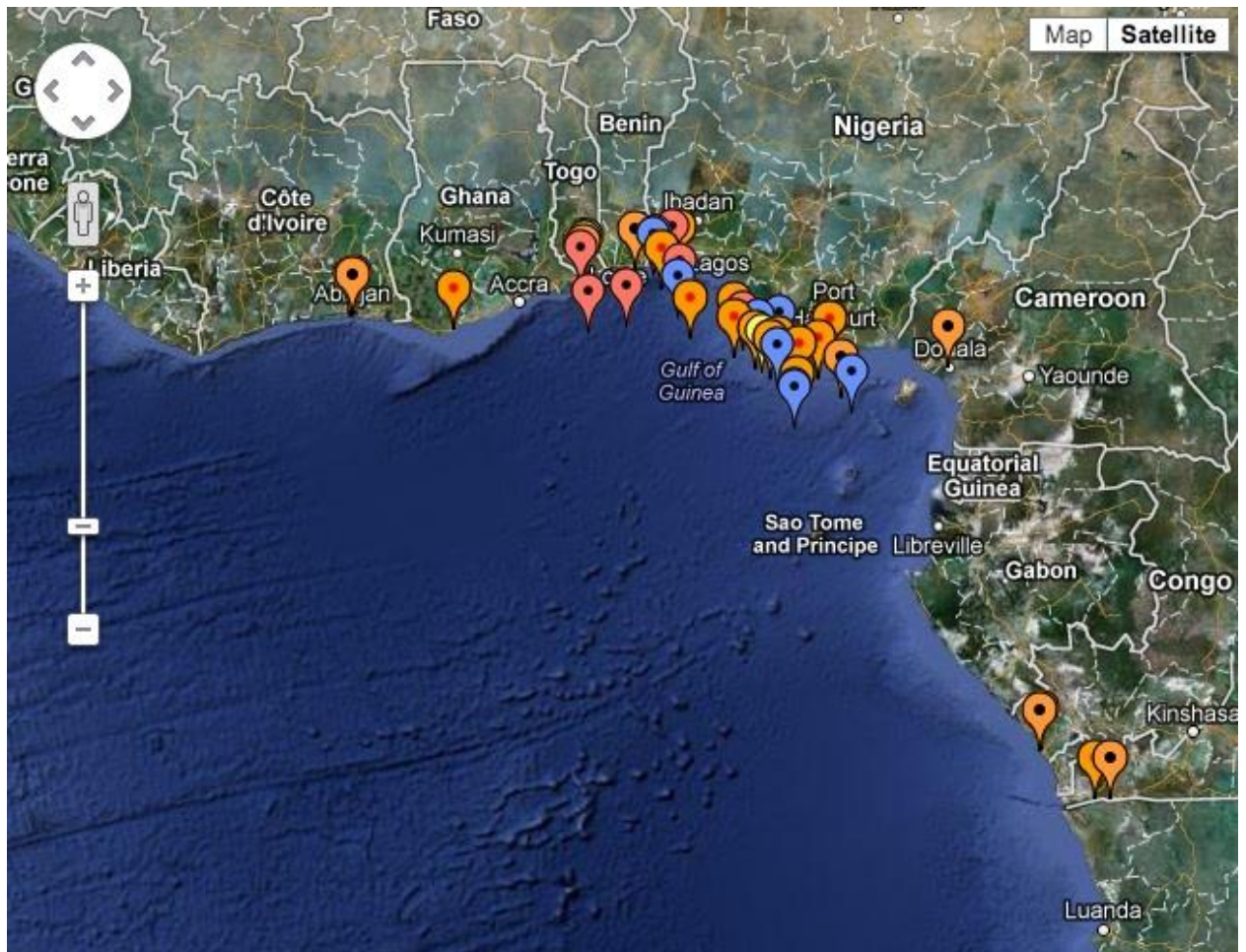
πλήττει την περιοχή, πιο συγκεκριμένα η ζώνη υψηλού κινδύνου βρίσκεται στην περιοχή Suez και Strait of Hormuz απ' το Βορρά, 10°S and 78°E, οι επιθέσεις στο Νότο έχουν επεκταθεί μέχρι και το κανάλι της Μοζαμβίκης. Ο Κόλπος του Άντεν είναι ένα από τα πιο πολυσύχναστα περάσματα εμπορικών πλοίων που διασχίζουν τη διώρυγα του Σουέζ για να περάσουν από τη Μεσόγειο στην Ερυθρά Θάλασσα και από κει προς Ινδίες, Κίνα, Ιαπωνία αλλά και προς τον Περσικό κόλπο. Η περιοχή το 2008 παρουσίασε την ραγδαία αύξηση της τάξεως 700% σε περιστατικά επιθέσεων σε σχέση με τις προηγούμενες χρονιές, ωστόσο, το 2009 υπήρξε μια σχετικά μικρή αύξηση αφού έχει παρατηρηθεί ότι τα περισσότερα σκάφη που στοχοποιούνται βρίσκονται κατά μήκος της ανατολικής ακτής της Σομαλίας.

Ο Κόλπος του Άντεν είναι μια σημαντική εμπορική ναυτική δίοδος, ειδικά για το πετρέλαιο του Περσικού Κόλπου, κάτι που τον καθιστά βασικότατο για την παγκόσμια οικονομία. Περίπου το 11% του πετρελαίου θαλάσσιων κοιτασμάτων περνά από τον Κόλπο του Άντεν στο δρόμο του για τη Διώρυγα του Σουέζ, ή κοντινά διυλιστήρια. Τα κυριότερα λιμάνια κατά μήκος του Κόλπου είναι το Άντεν στην Υεμένη, και η Ζέιλα, Βερβέρη και Μποσάσο στη Σομαλία.



- **Δυτικές Ακτές της Αφρικής**

Έχουν σημειωθεί επίσης πολλά περιστατικά πειρατείας ανά καιρούς και κυρίως στο Δέλτα του Ποταμού Νίγηρα και στον Κόλπο της Γουϊνέας κοντά στη Νιγηρία, όπου συνήθως τα πλοία πειρατεύονται καθώς περιμένουν να ελλιμενιστούν. Στόχος σε αυτά τα ύδατα είναι συνήθως τα πετρελαιοφόρα.³¹



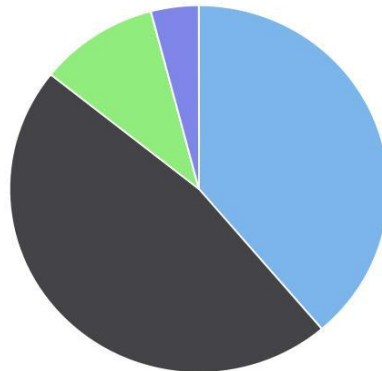
Όλες οι παραπάνω περιοχές έρχονται να συμφωνήσουν και με τις απαντήσεις των ερωτηθέντων σχετικά με τις περιοχές με τα περισσότερα κρούσματα πειρατείας. Πρωταγωνιστικό ρόλο στις απαντήσεις είχε η Σομαλία, καθώς ήταν η πιο δημοφιλέστερη απάντηση μαζί με την Ινδονησία, τη Μαλαισία και τη Δυτική Αφρική. Συμπερασματικά, όλες οι παραπάνω χώρες αποτελούν τις πιο φτωχές χώρες του κόσμου με αποτέλεσμα να συμφωνούν με το 38% και 46% που θεωρούν ότι η σχέση του Τρίτου Κόσμου με την πειρατεία είναι μεγάλη. Θετική εντύπωση έκανε ότι

³¹ Βλάχος Γ.Π., «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000

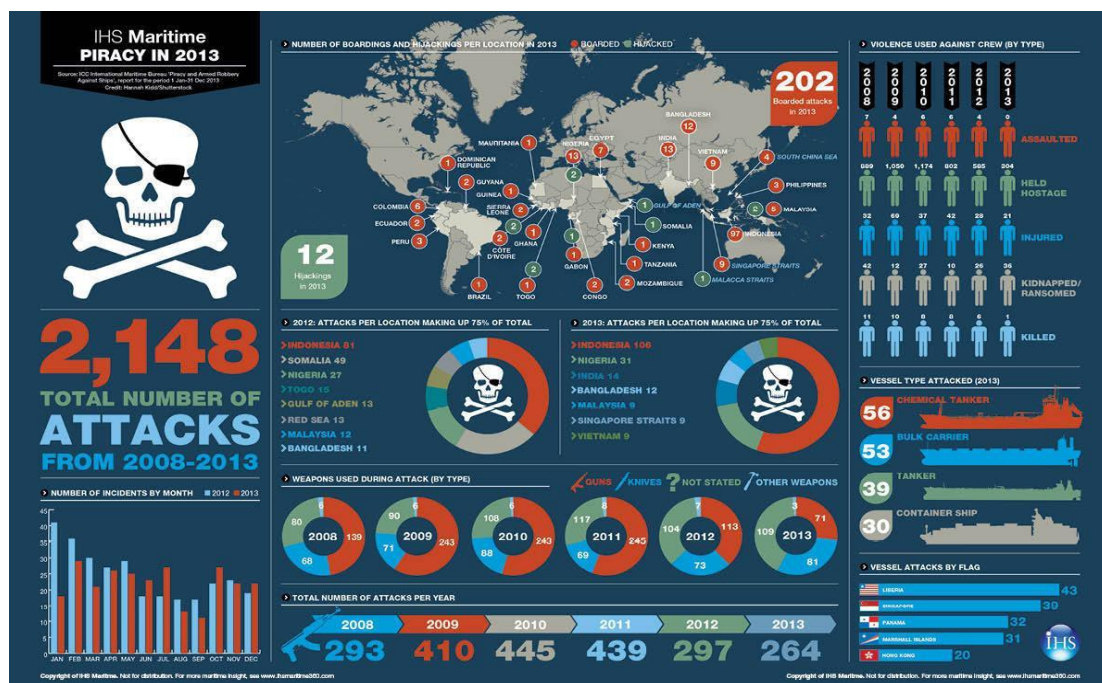
κανένας από τους ερωτηθέντες δεν θεωρεί ότι δεν υπάρχει καμία σχέση μεταξύ πειρατείας και Τρίτου Κόσμου, καθώς όλοι είναι γνώστες της κατάστασης σε αυτές τις περιοχές.

Πίνακας 9^{ος}

Ποια η σχέση του Τρίτου Κόσμου με την έξαρση του φαινομένου της πειρατείας;



■ Αρκετά μεγάλη (38.78%)
 ■ Μεγάλη (46.94%)
 ■ Όχι ιδιαίτερη (10.2%)
 ■ Καμία (0%)
 ■ Δεν γνωρίζω / Δεν απαντώ (4.08%)



2.3 Επιπτώσεις πειρατείας στη ναυτιλία και το διεθνές εμπόριο

Σε γενικές γραμμές οι επιπτώσεις της πειρατείας στη διεθνή ναυτιλία και το εμπόριο είναι πολυδιάστατες και πολύ σοβαρές. Όσο μεγάλες όμως και αν είναι, είναι ασήμαντες μπροστά στον κίνδυνο που διατρέχουν οι ναυτικοί, οι αλιείς και όσοι ταξιδεύουν σε αυτές τις επικίνδυνες ζώνες. Η ομηρία, ο τραυματισμός ή ακόμη και ο θάνατος μελών του πληρώματος αποτελεί πιθανή έκβαση μιας τέτοιας επιθετικής απόπειρας. Τα άμεσα θύματα των καταλήψεων είναι αυτοί οι ίδιοι οι ναυτικοί και κανένα μέτρο ή τιμωρία δεν μπορεί να αντισταθμίσει την ψυχική οδύνη και την αγωνία όσων έχουν πέσει θύματα επιθέσεων. Επιπλέον, η λύπη των οικογενειών και οι άλλες συνέπειες που προξενεί η απώλεια ενός οικογενειάρχη ή ενός απιδιού δεν μπορεί να εκτιμηθεί με χρηματικούς ή νομικούς όρους. Η αξία της ανθρώπινης ζωής είναι ανεκτίμητη. Σε αντίστοιχη ερώτηση για το αν υπάρχουν θύματα οι απαντήσεις φαίνονται στο παρακάτω γράφημα.

Πίνακας 10^{ος}



Η κακοποίηση, η δολοφονία και η άσκηση βίας ενάντια σε αυτούς τους απλούς εργαζομένους αυξάνεται διαρκώς με την πάροδο των χρόνων, γεγονός που δημιουργεί αίσθηση φόβου, ανασφάλειας και κατ' επέκταση απομάκρυνση από το επάγγελμα του ναυτικού. Η μείωση του ανθρώπινου δυναμικού από θαλάσσια επαγγέλματα είναι αισθητή τα τελευταία χρόνια, ιδιαιτέρως δε των αξιωματικών. Ο

χώρος εγκαταλείπεται σταδιακά λόγω πολλών παραγόντων, και ένας από αυτούς είναι και ο κίνδυνος στον οποίο θέτουν οι ναυτικοί την ζωή τους.

Ας δούμε όμως και άλλες επιπτώσεις που έχει η πειρατεία. Οι πειρατικές επιθέσεις εκτιμάται ότι θα κοστίσουν στην παγκόσμια οικονομία μέχρι 16 δισ. δολάρια. Αν και είναι δύσκολος ο υπολογισμός της συνολικής ζημιάς (άμεσα και έμμεσα), αρκεί να σημειωθεί ότι ο διπλασιασμός των πειρατικών επιθέσεων το έτος 2009 έχει αυξήσει μέχρι 10 φορές το κόστος των διαδρομών στα επικίνδυνα νερά. Επίσης, σημαντική επίπτωση της πειρατείας στην ναυτιλία και το εμπόριο αποτελούν και οι καθυστερήσεις. Μία περίπτωση κατάληψης πλοίου, για παράδειγμα στη Σομαλία, μπορεί να οδηγήσει σε διαπραγματεύσεις και καθυστερήσεις δύο ή τριών μηνών. Οι καθυστερήσεις στις παραδόσεις και η μείωση της μεταφερόμενης ποσότητας αυξάνει το κόστος στον τελικό καταναλωτή.

Μία ακόμα συνέπεια από την πειρατεία σχετίζεται με την απροθυμία των πληρωμάτων να ταξιδέψουν σε επικίνδυνες διαδρομές. Ωστόσο η αλλαγή πορείας, προκειμένου τα πλοία να αποφεύγουν τα επικίνδυνα νερά, δεν αποτελεί οικονομικότερη λύση. Συνεπώς γίνεται αντιληπτό ότι οι περισσότερες εταιρίες θα προτιμήσουν τη διέλευση από τα επικίνδυνα νερά, ελπίζοντας απλά ότι δεν θα αποτελέσουν τα πλοία τους στόχο των πειρατών.

Επιπλέον, το κόστος των ναυτικών δυνάμεων που χρησιμοποιούνται καθημερινά, ώστε να είναι σε επιφυλακή και να ελέγχουν συνεχώς τις περιοχές με τα περισσότερα κρούσματα, είναι αρκετά μεγάλο.³²

- **Κόστος για το τοπικό εμπόριο**

Η πειρατεία έχει ένα γενικότερο αντίκτυπο στις οικονομίες των χωρών της ανατολικής Αφρικής αλλά και στο διεθνές εμπόριο. Το εμπόριο στην περιοχή και η μεταφορά αγαθών επηρεάζεται σε τεράστιο βαθμό από την πειρατεία, κάτι που οδηγεί σε αύξηση της τιμής των προϊόντων.

Αυτό γίνεται ακόμα εντονότερο λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Η πειρατεία, όπως έχουμε δει επηρεάζει σε ένα γενικότερο πλαίσιο το εμπόριο, όχι μόνο λόγω της πιθανότητας να καταληφθεί ένα πλοίο από πειρατές αλλά και γιατί οι περιοχές στις οποίες εμφανίζεται το φαινόμενο αυτό είναι τρομερά ασταθείς,

³² *The Economic Cost of Maritime Piracy*, One Earth Future Working Paper, December 2010, Anna Bowden, Kaija Hulburt,

Eamon Aloyo, Charles Marts, Andrew Lee

αλλάζουν οι πορείες που ακολουθούν τα πλοία, αυξάνονται τα κόστη των ασφαλίσεων των πλοίων, χρησιμοποιούνται άλλα λιμάνια ανεφοδιασμού κλπ.

- **Κόστος στην βιομηχανία ψαρέματος και πετρελαίου**

Το ψάρεμα είναι πολύ σημαντικό για τα άτομα των περιοχών αυτών, παρόλα αυτά είναι πολύ δύσκολο να υπολογιστεί το ακριβές κόστος που δημιουργεί η πειρατεία στην βιομηχανία του ψαρέματος. Αυτό έγκειται κυρίως στο γεγονός ότι η τιμή των ψαριών αυξάνεται καθώς η ποσότητα τους μειώνεται. Οι βιομηχανίες πετρελαίου επίσης επηρεάζονται σημαντικά από την πειρατεία. Για παράδειγμα η βιομηχανία πετρελαίου της Νιγηρίας έχει στοχοποιηθεί από τους πειρατές που στοχεύουν κυρίως στις πλατφόρμες πετρελαίου. Έρευνες δείχνουν ότι η παραγωγή πετρελαίου στην Νιγηρία έχει μειωθεί κατά 20% από το 2006, ως αποτέλεσμα των πειρατικών επιθέσεων. Επίσης έχει υπολογιστεί ότι 10% της ημερήσιας παραγωγής πετρελαίου της Νιγηρίας (περίπου 100.000 βαρέλια), αξίας 1.5 εκ δολαρίων, ληστεύεται κάθε μέρα από τους πειρατές. Τα τελευταία 50 χρόνια λοιπόν το κόστος φτάνει τα 300- 400 δις δολάρια.

- **Κόστος από τον πληθωρισμό των τιμών των τροφίμων**

Περίπου το 40% των πειρατικών επιθέσεων έχουν γίνει σε bulk carriers και σε πλοία γενικού φορτίου. Μαζί και τα δύο αυτά είδη πλοίων μεταφέρουν την πλειονότητα του όγκου των τροφίμων (ρύζι, σιτάρι). Οι πειρατικές επιθέσεις έχουν μεγάλο αντίκτυπο στην τιμή των τροφίμων καθώς πολλές φορές υπάρχουν καθυστερήσεις στην παράδοση τους, ή ακόμα και απώλεια του φορτίου. Από την στιγμή που η πειρατεία ανθίζει σε κράτη αναπτυσσόμενα ή και τελείως διαλυμένα, τα αποτελέσματα της έχουν τεράστιο αντίκτυπο στην τιμή του φαγητού.

π.χ. σε κάποιες χώρες, όπως η Σομαλία, όπου περίπου το μισό από το φαγητό που καταναλώνεται προέρχεται από εισαγωγές (μαζί με την ανθρωπιστική βοήθεια που προσφέρει το φαγητό), ο πληθωρισμός στην τιμή του φαγητού έχει τεράστιο οικονομικό και κοινωνικό αντίκτυπο.

- **Κόστος από την μείωση ξένου εισοδήματος**

Ένα άλλο πολύ σημαντικό κόστος για τις χώρες αυτές που βρίσκονται στις περιοχές υψηλού κινδύνου είναι η μείωση του ξένου εισοδήματος. Λόγω της μεγάλης αστάθειας που παρουσιάζουν οι περιοχές αυτές, οι ξένοι επενδυτές προτιμούν κάποιες εναλλακτικές περιοχές για να κάνουν επενδύσεις και να διαθέσουν κεφάλαια. Το αποτέλεσμα των ξένων επενδύσεων γίνεται αντιληπτό σε διάφορες μορφές. Ένας άλλος τρόπος με τον οποίο οι ξένες επενδύσεις μειώνονται είναι φυσικά η μείωση του τουρισμού. π.χ. σε ποια έκταση έχει μειωθεί ο τουρισμός στην Κένυα, τις Σεϋχέλλες, την Ταϊλάνδη, την Σιγκαπούρη, την Μαλαισία, την Γκάνα. Είναι ένα πολύπλοκο θέμα, σε μεγάλο ποσοστό διότι είναι δύσκολες οι εκτιμήσεις για θέματα όπως το κατά πόσο οι τουρίστες προτιμούν τις μεταφορές με αεροπλάνο παρά τις ωκεάνιες κρουαζιέρες κλπ.³³

- **Έμμεσο (macroeconomic) κόστος**

Εκτός από τα άμεσα κόστη είναι χρήσιμο να υπολογίσουμε και κάποια κόστη τα οποία προκύπτουν κάτω από ένα γενικότερο πλαίσιο παραγόντων, για τις εμπλεκόμενες χώρες. Υπάρχουν φυσικά και χώρες οι οποίες επωφελούνται από την πειρατεία. π.χ. αν οι ξένες επενδύσεις μειωθούν σε μία χώρα εξ' αιτίας της αστάθειας που προσφέρει η πειρατεία, οι επενδύσεις θα στραφούν προς κάποια άλλη χώρα η οποία θα επωφεληθεί.³⁴

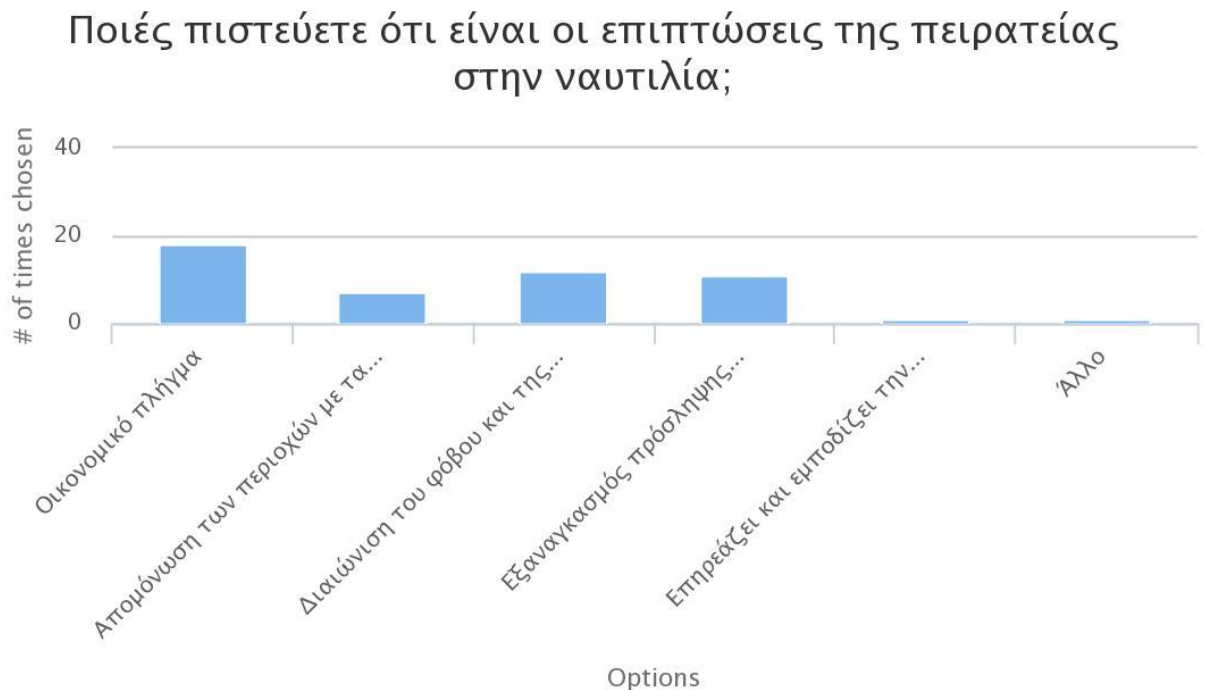


³³ <http://www.oceansbeyondpiracy.org>

³⁴ <http://www.geopolicity.com>

Και οι απαντήσεις όμως των ανθρώπων που απάντησαν σχετικά με τις επιπτώσεις της πειρατείας στην ναυτιλία δεν είχαν μεγάλη απόκλιση από αυτές που αναφέραμε παραπάνω. Στην πρώτη θέση βρίσκεται το οικονομικό πλήγμα που δημιουργεί η πειρατεία με ποσοστό 36%. Στην δεύτερη θέση βρίσκεται η διαιώνιση του φόβου και της ανασφάλειας στη θάλασσα με 24%, ακολουθεί ο εξαναγκασμός πρόληψης ιδιωτικών εταιριών security με ποσοστό 22% ενώ, η απομόνωση των περιοχών με τα περισσότερα κρούσματα το 14%. Την τελευταία θέση μοιράστηκαν το 2% η απομόνωση των περιοχών με τα περισσότερα κρούσματα και κάτι άλλο εκτός των άνωθεν.

Πίνακας 11^{ος}



omicron;ι &epsilonpsilon;psilonpsilon;πιπτώσεpsilon;iota;σmaf; τησmaf;

2.4 Αντιμετώπιση, πολιτικές και μέτρα πρόληψης και αποτροπής από την διεθνή κοινότητα

Οι πρωτοβουλίες της διεθνούς κοινότητας, για την αντιμετώπιση του φαινομένου της πειρατείας, διακρίνονται σε τρία επίπεδα: το στρατηγικό/πολιτικό, το επιχειρησιακό και το τακτικό.

Αξίζει να υπογραμμιστεί ότι για την αντιμετώπιση και πάταξη του φαινομένου της ναυτιλιακής πειρατείας έχει αναπτυχθεί μια πρωτοφανούς έκτασης πολυεθνική δράση η οποία εμπλέκει επιχειρησιακά διεθνείς οργανισμούς όπως ο ΟΗΕ, το ΝΑΤΟ, την Ευρωπαϊκή Ένωση καθώς και μεγάλες δυνάμεις όπως οι ΗΠΑ, η Ρωσία, η Κίνα, η Ινδία και η Ιαπωνία. Στη συνέχεια θα παρουσιαστούν οι τρόποι που οι διάφοροι οργανισμοί επιλέγουν ώστε να μπορέσουν να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά το φαινόμενο της πειρατείας.

ΟΗΕ: Η απάντηση των Ηνωμένων Εθνών στο φαινόμενο εστίασε αρχικά περισσότερο στην αντιμετώπιση των περιστατικών πειρατείας που διατάρασσαν την απρόσκοπτη μεταφορά της ανθρωπιστικής βοήθειας προς τη Σομαλία (World Food Program – WFP) παρά στην πάταξη του φαινομένου καθεαυτού. Ωστόσο, σταδιακά οι αποφάσεις διευρύνουν το χαρακτήρα της.³⁵

ΙΜΟ: Ιστορικά, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization – IMO), ως το αρμόδιο για ναυτιλιακά θέματα όργανο του ΟΗΕ, κατέχει την σημαντικότερη θέση για τις πρωτοβουλίες παρουσίασης της μάστιγας της πειρατείας και του συντονισμού για την αξιολόγηση των μέτρων αντιμετώπισης του φαινομένου. Έχει καταφέρει να προβάλλει επαρκώς το μέγεθος της απειλής καθώς και να κινητοποιήσει τη διεθνή κοινότητα και άλλους διεθνείς οργανισμούς. Σε πρώτο στάδιο, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός με την καθοριστική του πρωτοβουλία το 1981, συνέβαλε στην δημιουργία του Διεθνούς Γραφείου Ναυτιλίας. Το Διεθνές Γραφείο Ναυτιλίας αποτελεί ένα ειδικευμένο τμήμα του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου (ICC) και ιδρύθηκε ως σημείο αναφοράς για την αντιμετώπιση όλων των τύπων ναυτιλιακού εγκλήματος και άλλων παράνομων

³⁵ <http://www.un.org>

πράξεων. Εκδίδει μια εβδομαδιαία αναφορά σχετικά με την πειρατεία και διατηρεί σε 24ωρη βάση επικοινωνία με το Κέντρο Αναφορών Πειρατείας, για την ενημέρωση περιστατικών πειρατείας και την παροχή συμβουλών αντιμετώπισης της πειρατείας σε πραγματικό χρόνο (real time response).³⁶

Επιπρόσθετα, στο πλαίσιο των αναληφθσών πρωτοβουλιών του IMO για την καταπολέμηση της πειρατείας, τον Ιανουάριο 2009, αντιπρόσωποι από 17 χώρες της περιοχής συναντήθηκαν στο Τζιμπουτί και υιοθέτησαν τον Djibouti Code of Conduct, σύμφωνα με τον οποίο προβλέπεται η ίδρυση τριών περιφερειακών κέντρων για την ενίσχυση της ανταλλαγής εικόνας μεταξύ των συνεργαζόμενων κρατών. Επίσης, από τον οργανισμό έχει υιοθετηθεί ο Διεθνής Επιτηρούμενος Δίαυλος Ναυσιπλοΐας (IRTC) καθώς και ο Οδηγός Βέλτιστων Πρακτικών (BMP).³⁷

NATO: Η συμβολή του NATO στην καταπολέμηση της ναυτιλιακής πειρατείας ξεκίνησε το 2008 με την επιχείρηση Allied Provider, συνεχίστηκε με την επιχείρηση Allied Protector για το διάστημα Μαρτίου-Αυγούστου 2009 και έκτοτε συνεχίζει με την επιχείρηση Ocean Shield.

Συγκεκριμένα, από τις 24 Οκτωβρίου 2008 έως και τις 12 Δεκεμβρίου 2008 η Ατλαντική Συμμαχία, συμμετείχε ενεργά στην καταπολέμηση της πειρατείας μέσω της επιχείρησης “Operation Allied Provider” στις περιοχές του Κόλπου του Αντέν και του Κέρατος της Αφρικής. Η επιχείρηση αυτή αναπτύχθηκε ύστερα από αίτημα του Γενικού Γραμματέα του ΟΗΕ, Ban Ki-Moon στη βάση των σχετικών αποφάσεων του Συμβουλίου Ασφαλείας. Η πρώτη αυτή επιχείρηση του NATO είχε ως στόχο να συνοδεύει τα πλοία που μετέφεραν ανθρωπιστική βοήθεια στη Σομαλία, μέσω του Παγκοσμίου Επισιτιστικού Προγράμματος του ΟΗΕ (World Food Program – WFP) αλλά και να περιπολεί σε θαλάσσιες οδούς που θεωρούνταν επιρρεπείς και επικίνδυνες εξαιτίας των συνεχών πειρατικών επιθέσεων γύρω από την Σομαλία. Η δεύτερη αποστολή του NATO για την αντιμετώπιση της πειρατείας ονομάστηκε “Operation Allied Protector” και είχε διάρκεια από τις 24 Μαρτίου έως και τις 26 Αυγούστου 2009. Είχε εντολές να αποτρέψει, να αμυνθεί και να διακόψει οποιαδήποτε πράξη πειρατείας στον κόλπο του Aden και στα ανοιχτά του Κέρατος της Αφρικής. Στην εν λόγω επιχείρηση συμμετείχαν διαδοχικά οι δύο Μόνιμες

³⁶ http://www.mfa.gr/exoteriki-politiki/pagkosmia_zitimata/katapolemisipeirateias.html

³⁷ Μπέλλου φ., «Η πειρατεία υπό το πρίσμα των Διεθνών Οργανισμών», Δημερίδα ΑΔΙΣΠΟ με θέμα «Λαθρομετανάστευση και Πειρατεία ως απειλές της Διεθνούς και Περιφερειακής Ασφάλειας», Νοέμβριος 2009

Δυνάμεις Ταχείας Αντίδρασης (Standing Maritime Group I&II), με ελληνική συμμετοχή στη δεύτερη Δύναμη. Η τρίτη επιχείρηση που βρίσκεται σε εφαρμογή από τις 17 Αυγούστου 2009 μέχρι και σήμερα ονομάστηκε “Operation Ocean Shield” και έχει εντολή για την επί θαλάσσης πάταξη της πειρατείας (at sea counter-piracy).

Παράλληλα, και με τη σύμφωνη απόφαση του Βόρειο-Ατλαντικού Συμβουλίου, η επιχείρηση αυτή έχει επεκτείνει τη δράση της ώστε να μπορεί να παρέχει βοήθεια σε γειτονικές χώρες της περιοχής που αναζητούν τρόπους και μεθόδους για την πάταξη της πειρατείας. Τη δράση αυτή έχουν αναλάβει εκ περιτροπής οι Μόνιμες Δυνάμεις Ταχείας Αντίδρασης (Standing Maritime Group I & II).³⁸

CMF – CTF 151: Επιπλέον, η CTF 151 (Combined Task Force 151), που υπάγεται στη Συνασπισμένη Ναυτική Δύναμη (Collision Maritime Force), η οποία αποτελείται από διεθνείς ναυτικές δυνάμεις, περιφρουρεί τις επικίνδυνες περιοχές και, ιδιαίτερα, τους προτεινόμενους θαλάσσιους διαδρόμους διέλευσης των πλοίων.³⁹

- **Πλεύση στις επικίνδυνες ζώνες**

Προτείνεται σήμερα από τον IMB (International Maritime Bureau) και από τους υπόλοιπους συνεργαζόμενους οργανισμούς, για τα πλοία να :

- Κρατούν κάποια μεγάλη απόσταση κατά την διέλευσή τους έξω από τις σομαλικές ακτές.
- Όταν μεταφέρονται από την ανατολική ακτή της Σομαλίας προς την ανατολική Μαδαγασκάρη προτείνεται να κρατούν απόσταση τουλάχιστον 450 ναυτικών μιλίων από τις ακτές
- Να μην πλησιάζουν πάνω από 35- 40 μίλια από τις ακτές της Υεμένης
- Να μην περνούν ανάμεσα από την Σομαλία και το νησί της Socotra
- Να παραμένουν 50 ναυτικά μίλια από την βόρεια ή την ανατολική ακτή της Socotra

Για να είναι πιο εύκολη η χρήση των παραπάνω περιορισμών έχει δημιουργηθεί ένας προτεινόμενος θαλάσσιος διάδρομος για τα πλοία (IRTC- International Recommended Transit Corridor). Ο διάδρομος αυτός έχει την ονομασία UKMTO

38 <http://www.eunavfor.eu/wp>

39 Σταθακόπουλος Χ., «Σύγχρονες Πρακτικές Αντιμετώπισης της Πειρατείας», Διημερίδα ΑΔΙΣΠΟ με θέμα «Λαθρομετανάστευση και Πειρατεία ως απειλές της Διεθνούς και Περιφερειακής Ασφάλειας», Νοέμβριος 2009

Transit Corridor (UTC) και η EUNAVFOR συστήνει σε όλα τα εμπορικά πλοία να τον ακολουθούν. Τα πλοία της Westbound πρέπει να κινούνται στην βορειότερη πλευρά του διαδρόμου και τα Eastbound στην νοτιότερη. Τα πλοία επίσης θα πρέπει ν' αποφεύγουν να εισέρχονται στα χωρικά ύδατα της Υεμένης (TTWs) κατά την κίνησή τους. Αυτό συμβαίνει για λόγους διεθνούς δικαίου, καθώς θα είναι πολύ δύσκολο για την EUNAVFOR ATALANTA και τους άλλους οργανισμούς όταν τα πλοία βρίσκονται στον TTW.⁴⁰⁴¹

2.5 Η θέση και τα μέτρα που παίρνει η Ε.Ε.

Η ασφάλεια στη θάλασσα συγκαταλέγεται μεταξύ των θεμάτων που απασχολούσαν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή πολύ πριν την 11^η Σεπτεμβρίου 2001 όπως αποδεικνύεται από τη Λευκή βίβλο για τις μεταφορές, η οποία αναφέρεται μεταξύ άλλων, στην ανάγκη ενίσχυσης της ασφάλειας των επιβατών που επιβιβάζονται σε πλοία τα οποία πραγματοποιούν ταξίδια αναψυχής στην Ευρώπη.

Ευρωπαϊκή Ένωση – ΕΕ: Η ΕΕ ακολουθώντας τις αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας, ανέπτυξε για πρώτη φορά στην ιστορία της μια πολυεθνικού χαρακτήρα ναυτική επιχείρηση την επιχείρηση “ATALANTA” (EUNAVFOR), στο πλαίσιο της Κοινής Πολιτικής Ασφάλειας και Άμυνας - ΚΠΑΑ. Η ευρωπαϊκή επιχείρηση τέθηκε σε εφαρμογή στις 8 Δεκεμβρίου 2008 ενώ τονίζεται ότι ο πρώτος Τακτικός Διοικητής ήταν Έλληνας, ο Αρχιπλοίαρχος Α. Παπαϊωάννου ΠΝ, επί της φρεγάτας Φ/Γ ΨΑΡΑ, από τον Δεκέμβριο του 2008 έως τον Απρίλιο του 2009.

Η επιχείρηση “ATALANTA” είχε διττό ρόλο, αφενός την προστασία των πλοίων του Παγκόσμιου Προγράμματος Σίτισης WFP για τη Σομαλία και αφετέρου την προστασία ευάλωτων σκαφών που πλέουν στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας και την αποτροπή και καταστολή πράξεων πειρατείας και ένοπλης ληστείας ανοικτά των Σομαλικών ακτών. Σημειώνεται ότι η ανθρωπιστική διάσταση της προστασίας των πλοίων του Παγκοσμίου Επισιτιστικού Προγράμματος WFP απετέλεσε το κίνητρο για την δημιουργία της ευρωπαϊκής επιχείρησης, η οποία έχει δεσμευθεί να παρέχει

⁴⁰ <http://www.icc-ccs.org>

⁴¹ <http://www.eunavfor.eu>

πλοίο για τη προστασία του προγράμματος σε όλη τη διάρκεια της επιχείρησης. Μέχρι την 17 Ιανουαρίου 2012 είχαν διανεμηθεί 809.493 τόνοι τροφής στη Σομαλία, με 139 δρομολόγια προστατευμένα από πλοία της «ΑΤΑΛΑΝΤΑ», κυρίως στο Mogadishu και δευτερευόντως στο Bosaso.⁴² Στο πλαίσιο της επιχείρησης ΑΤΑΛΑΝΤΑ, το στρατιωτικό προσωπικό έχει το δικαίωμα σύλληψης, κράτησης αλλά και μεταφοράς ενόχων για εκδίκηση, είτε σε κράτος μέλος της ΕΕ, είτε στην Κένυα ή στις Σεϋχέλλες βάσει σχετικών συμφωνιών. Αξίζει να σημειωθεί πως στο πλαίσιο ανάπτυξης και εξάπλωσης της ΑΤΑΛΑΝΤΑ, δημιουργήθηκε το Κέντρο Ναυτιλιακής Ασφάλειας (Maritime Security Centre Horn Of Africa - MSCHOA) στο Northwood, ώστε να συντονίζει τη συνεργασία της επιχείρησης με την πολιτική ναυτιλιακή κοινότητα στο Κέρασ της Αφρικής. Για την δημιουργία του κέντρου αλλά και την ανάπτυξη και κάλυψη των τριών τομέων συνεργασίας (διακυβέρνηση, εκπαίδευση και ανάπτυξη της υπαίθρου) η Ευρωπαϊκή Ένωση σύμφωνα με το κείμενο Κοινής Στρατηγικής για τη Σομαλία 2008-2013 έχει καταμερίσει το ποσό των €215,8 εκ. Ήδη από τον Σεπτέμβριο του 2008 η Ευρωπαϊκή ένωση είχε δείξει την υποστήριξη της στην προσπάθεια των Ηνωμένων εθνών με την σύσταση του EU NAVCO. Από τον Δεκέμβριο του 2008 η ευρωπαϊκή ένωση διεξάγει μια στρατιωτική επιχείρηση με σκοπό να βοηθήσει, να εμποδίσει και να καταστείλει κάθε πειρατική δραστηριότητα στ' ανοιχτά των ακτών της Σομαλίας.

Η ευρωπαϊκή ναυτική δύναμη δρα κυρίως σε μία ζώνη που περιορίζεται από την Ερυθρά Θάλασσα, τον Κόλπο του Άντεν και μέρος του Ινδικού Ωκεανού, η έκταση της οποίας είναι περίπου όσο η Μεσόγειος. Διάφορες ναυτικές δυνάμεις είναι εγκατεστημένες στην περιοχή και παρέχουν προσωρινή ή μόνιμη ενίσχυση στις ευρωπαϊκές ναυτικές δυνάμεις. Η επιχείρηση EU NAVFOR είναι μόνιμα συνδεδεμένη με αυτές τις δυνάμεις (CTF-15127, NATO Maritime Group, Russian, Indian, Japanese and Chinese vessels).⁴³

Αφού λοιπόν, αναφέραμε όλες τις τακτικές που λαμβάνει η διεθνή κοινότητα κατά της πειρατείας στην ναυτιλία θα πρέπει στο σημείο αυτό να αναφέρουμε κατά πόσο αποτελεσματικά και ικανοποιητικά είναι τα μέτρα που παίρνει. Αυτό θα το

⁴² <http://www.eunavfor.eu/wp>

⁴³ Μπέλλου φ., «Η πειρατεία υπό το πρίσμα των Διεθνών Οργανισμών», Δημερίδα ΑΔΙΣΠΟ με θέμα «Λαθρομετανάστευση και Πειρατεία ως απειλές της Διεθνούς και Περιφερειακής Ασφάλειας», Νοέμβριος 2009

συμπεράνουμε από τα κρούσματα πειρατείας που είχαμε σε παλαιότερες εποχές σε σύγκριση με την σημερινή εποχή. Ας δούμε λοιπόν κάποια στατιστικά στοιχεία σχετικά με το φαινόμενο.

Στα χαμηλότερα επίπεδα των έξι τελευταίων ετών έπεσαν οι πειρατικές επιθέσεις σε όλο τον κόσμο κατά τη διάρκεια του 2013. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με τα στοιχεία του International Maritime Bureau (IMB), πέρυσι καταγράφηκαν 264 περιστατικά, μειωμένα κατά 40% σε σχέση με το 2011.

Το 2012 έγιναν 297 επιθέσεις σε παγκόσμιο επίπεδο, το 2011 είχαν φτάσει τις 439, ενώ το 2008 καταγράφηκαν 293 περιπτώσεις πειρατικών επιθέσεων σε πλοία σε όλο τον κόσμο. Την ίδια χρονιά «φούντωσε» και το φαινόμενο των πειρατικών επιθέσεων στη Σομαλία, οι οποίες έφτασαν τις 111 σημειώνοντας μία αύξηση κατά 200% σε σύγκριση με τον προηγούμενο χρόνο.

Ωστόσο, πέντε χρόνια μετά, το 2013, έγιναν μόλις 15 επιθέσεις, ενώ το 2012 είχαν πέσει στις 75, έναντι 237 που είχαν καταγραφεί το 2011.

Η ετήσια έκθεση του IMB για την πειρατεία ωστόσο δείχνει ότι τα προβλήματα δεν έχουν ξεπεραστεί. Κι αυτό γιατί κατά τη διάρκεια της περσινής χρονιάς περισσότεροι από 300 άνθρωποι έπεσαν στα χέρια των πειρατών και κρατούνται ως όμηροι, ενώ ακόμα 21 τραυματίστηκαν.

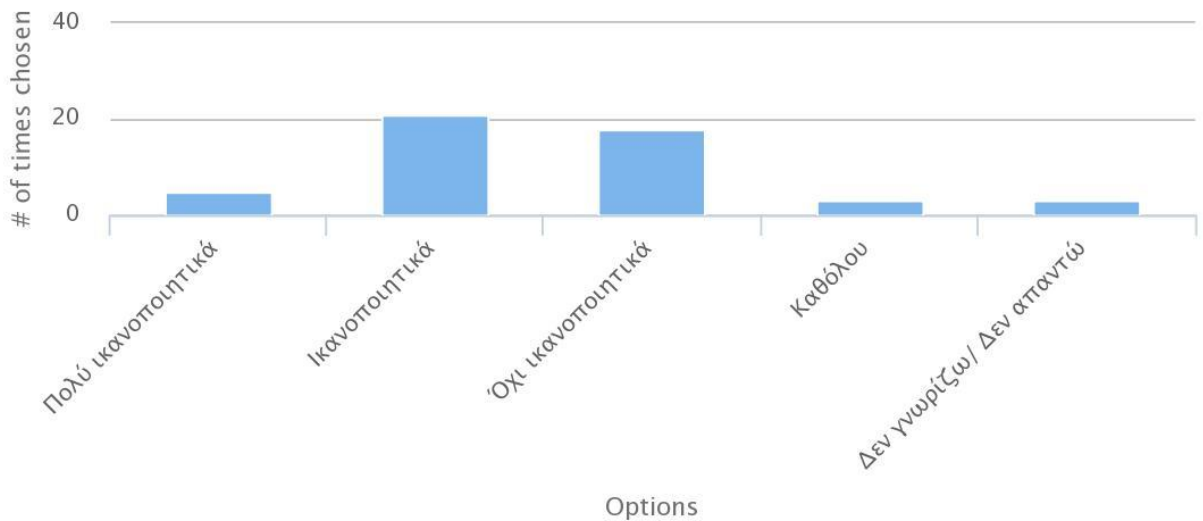
Όσον αφορά τα αποτελέσματα, συνολικά 12 πλοία καταλήφθηκαν, σε 202 οι πειρατές κατάφεραν και ανέβηκαν στα πλοία, 22 ακόμα δέχτηκαν πυρά και τέλος σε 28 πλοία έγινε απόπειρα επίθεσης. Ο βασικότερος λόγος για την πτώση του αριθμού των πειρατικών επιθέσεων σε παγκόσμιο επίπεδο είναι η κάθετη μείωση της δραστηριότητας των πειρατικών ομάδων από τη Σομαλία στα ανοικτά των ακτών της Ανατολικής Αφρικής, δήλωσε ο Pottengal Mukundan, διευθυντής του IMB. Το IMB αναφέρει ότι οι Σομαλοί πειρατές έχουν αποθαρρυνθεί αφού έχουν πλέον να αντιμετωπίσουν ένα συνδυασμό παραγόντων που δυσχεραίνουν σε πολύ μεγάλο βαθμό τις επιχειρήσεις τους. Για το 2014 τα περιστατικά πειρατείας έφθασαν στα 49, λίγο περισσότερα από αυτά του πρώτου τριμήνου του 2007 που είχαν καταγραφεί 41 περιστατικά.

Ωστόσο, μετά τη λήψη διάφορων μέτρων από τη διεθνή κοινότητα, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται και η επάνδρωση των πλοίων με οπλισμένους άνδρες αλλά και η ενεργή συμμετοχή των πολεμικών ναυτικών δυνάμεων, τα κρούσματα πειρατείας μειώνονται σταδιακά.

Επομένως, το πρόβλημα της πειρατείας ακόμα επιμένει και υπάρχει με τη δημιουργία νέων εστιών και δείχνοντας σε όλους ότι είναι δύσκολο να αντιμετωπιστεί. Για την περιοχή της Σομαλίας η αποτελεσματικότητα ήταν εντυπωσιακή αλλά για τις υπόλοιπες περιοχές δεν ισχύει το ίδιο. Σύμφωνα τώρα με τις απαντήσεις του ερωτηματολογίου σε ανάλογη ερώτηση το 42% πιστεύει ότι τα η αντιμετώπιση από την διεθνή κοινότητα ήταν ικανοποιητική, ενώ το 36%, σε σχετικά κοντινή απόσταση, θεωρεί πως δεν είναι ικανοποιητική. Μόνο το 10% θεωρεί ότι είναι απολύτως ικανοποιητικά τα μέτρα που ακολουθούν, κάτι που όπως συμπεραίνουμε σε σύγκριση με τα παραπάνω στατιστικά στοιχεία δεν ισχύει.

Πίνακας 12^{ος}

Η αντιμετώπιση του φαινομένου και τα μέτρα πρόληψης είναι ικανοποιητικά για την καταπολέμησή του από τη διεθνή κοινότητα;



gmaf; &epsilonpsilon;íναι ικανοnποnιη&i

2.6 Τα νέα μέτρα ασφαλείας που υιοθετούν οι ναυτιλιακές εταιρείες σήμερα και οι εργαζόμενοί της και η αποτελεσματικότητά τους

Τον πιο σημαντικό ρόλο στην αποτροπή των πειρατικών επιθέσεων, διαδραματίζει η πρόληψη, δηλαδή όλες εκείνες οι πρακτικές και τα μέτρα αυτοπροστασίας που πρέπει να λαμβάνονται από τις ναυτιλιακές εταιρείες και τα ίδια τα εμπορικά πλοία.

Προκειμένου να διευκολυνθεί η διαδικασία αυτή οι μεγαλύτερες ενώσεις Πλοιοκτητών συνέταξαν Οδηγό Βέλτιστων Πρακτικών (Best Management Practices – BMP) που έχει ήδη αναθεωρηθεί και περιέχει συστάσεις και οδηγίες προς τα πλοία που κατευθύνονται στην περιοχή.⁴⁴ Ενδεικτικά αναφέρονται:

- Πεπιεσμένες μάνικες,
- Συρματοπλέγματα,
- Συσκευές καπνού,

⁴⁴ <http://www.mfa.gr/exoteriki-politiki/pagkosmia-zitimata/katapolemisipeirateias>.

- Συσκευές παραγωγής ήχου (Long Range Acoustic Devices),
- Ηλεκτροφόρα καλώδια.

Οι Οδηγίες παρέχονται και στο δικτυακό τόπο της ΕΕ, το MSCHOA, συνιστώντας την έγκαιρη εγγραφή στον εν λόγω ιστοχώρο, των πλοίων που θα διέλθουν από την περιοχή. Με αυτό τον τρόπο, καταγράφονται στο συγκεκριμένο ιστοχώρο τα εμπορικά πλοία και το δρομολόγιό τους, έτσι ώστε οι δυνάμεις στην περιοχή να είναι ενήμερες για την κίνησή τους. Στο MSCHOA αναδεικνύεται η αναγκαιότητα συνεργασίας μεταξύ ναυτιλιακής βιομηχανίας και ναυτικών δυνάμεων που δρουν στην περιοχή. Ελάχιστα πλοία που έχουν εγγράψει το δρομολόγιό τους έχουν καταληφθεί από τους πειρατές. Με αντικείμενο την αυτοπροστασία των εμπορικών πλοίων έχει υπογραφεί από δέκα χώρες ήτοι τις ΗΠΑ, το Ην. Βασίλειο, τη Σιγκαπούρη, τη Δημοκρατία της Κορέας, την Ιαπωνία, τη Κύπρο, τον Παναμά, τη Λιβερία, τις Μπαχάμες και τα Νησιά Μάρσαλ το κείμενο της Διακήρυξης της Νέας Υόρκης. Η διακήρυξη είναι ένα μη δεσμευτικό νομικά κείμενο που αφορά στην υιοθέτηση Internationally Recognized Best Management Practices-BMP για την αυτοπροστασία εμπορικών πλοίων. Πολλά κράτη χρησιμοποιούν ένοπλα τμήματα Ειδικών Δυνάμεων (Vessel Protection Detachments - VPDs) επί των εμπορικών πλοίων για την προστασία αυτών. Προκειμένου να χρησιμοποιηθούν VPDs απαιτείται συμφωνία μεταξύ του κράτους της σημαίας του εμπορικού (flag state) και του κράτους στο οποίο ανήκει η ομάδα των ενόπλων (sending state). Συνήθως στη συμφωνία προβλέπεται απαλλαγή του sending state από κάθε ευθύνη από τη δράση των ενόπλων του. Από τον περασμένο Αύγουστο η Γαλλία χρησιμοποιεί στρατιωτικά αγγεία για την προστασία αλιευτικών πλοίων στην SB. Επιπρόσθετα το Βέλγιο προσέφερε δμελείς Ομάδες έναντι αντιτίμου \$162.000 την εβδομάδα.⁴⁵

Το τελευταίο διάστημα γίνεται όλο και περισσότερο ευρεία χρήση ιδιωτικών ομάδων προστασίας (Private Security Teams – PSTs) επί εμπορικών πλοίων, οι οποίες έχουν αποδειχθεί ιδιαίτερα αποτελεσματικές. Η πρακτική αυτή εγείρει πληθώρα νομικών ζητημάτων και συναφώς διατυπώνονται αντικρουόμενες απόψεις επ’ αυτού. Η χώρα

⁴⁵ Σέργης Παναγιώτης, «*Νομική και Επιχειρησιακή Διάσταση Επιχείρησης «ΑΤΑΛΑΝΤΑ» - Ελληνική Συμμετοχή*», Δημερίδα ΑΔΙΣΠΟ με θέμα «Λαθρομετανάστευση και Πειρατεία ως απειλές της Διεθνούς και Περιφερειακής Ασφάλειας», Νοέμβριος 2009

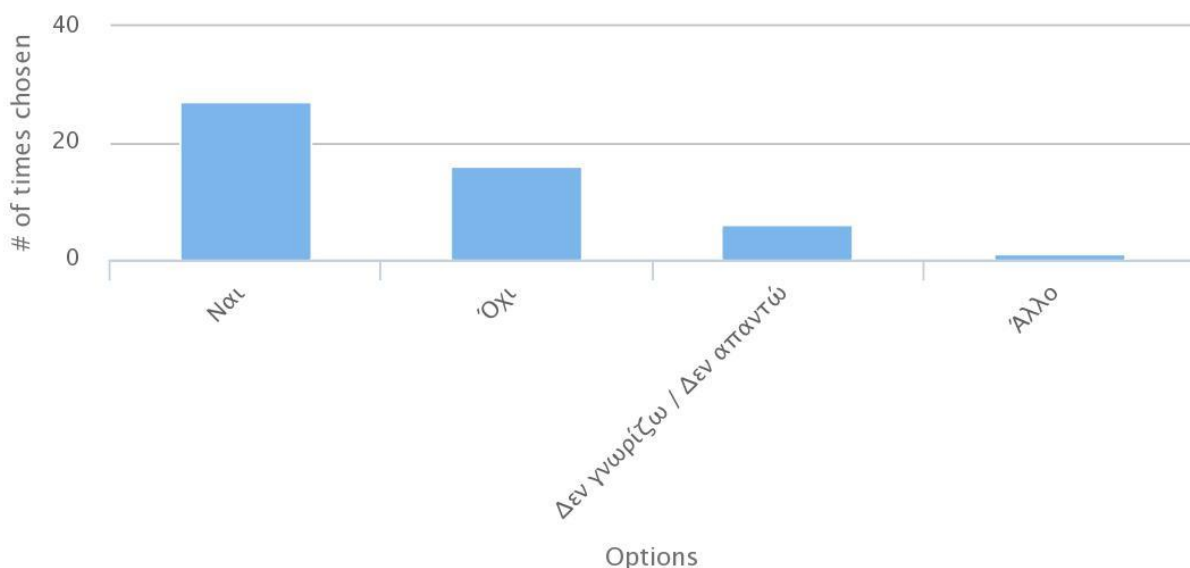
μας τηρούσε αρνητική στάση επί του θέματος αλλά προσφάτως έχει δρομολογήσει τις απαραίτητες διαδικασίες για θεσμοθέτηση του εν λόγω μέτρου.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να συμπληρώσουμε και τη χρήση σημαιών ευκαιρίας. Ένα μεγάλο μέρος του παγκοσμίου στόλου δραστηριοποιείται υπό σημαίες ευκαιρίας, γεγονός που ως γνωστόν σημαίνει ότι τα κράτη των σημαιών αυτών ενδιαφέρονται περισσότερο για την είσπραξη των τελών νηολόγησης και λιγότερο για την απόλυτη εφαρμογή των κανόνων που διέπουν τον τομέα μέσα από τις διεθνείς συμβάσεις και συνθήκες. Τα πλοία των σημαιών αυτών συχνά εμφανίζονται να μην συμμορφώνονται με τις διεθνείς απαιτήσεις στον τομέα της ασφάλειας ναυσιπλοΐας και παρακρατούνται στους λιμένες όπως αποδεικνύουν τα σχετικά στατιστικά στοιχεία. Το να περιμένει κανείς ότι τα πλοία αυτά θα εμφανίζουν καλύτερη συμπεριφορά ως προς την εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας του ISPS είναι μάλλον ουτοπικό. Τον Οκτώβριο του 2004 η Αμερικανική Ακτοφυλακή στοχοποίησε την Λιβεριανή σημαία ως σημαία μη συμμορφούμενη με τον ISPS. Και όχι μόνο αυτό αλλά λίγες εβδομάδες πριν την καταληκτική ημερομηνία της 1^{ης} Ιουλίου 2005 οι London Times δημοσίευσαν ένα άρθρο για το πόσο εύκολο είναι να αγοράσει κανείς πλαστά πιστοποιητικά ISPS στην μαύρη αγορά. Τα πλοία στα οποία η έρευνα παρουσίαζε αποδείξεις ήταν σημαιών ευκαιρίας και κατά κανόνα Παναμά. Ως εκ τούτου ενδεχομένως να ήταν προτιμότερο η διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα να συνεργαστεί με τις μεγάλες πολυεθνικές εταιρίες που αποτελούν τους πιο επιλέξιμους στόχους και οι οποίες έχουν στην κατοχή τους ή ελέγχουν μεγάλο μέρος του παγκόσμιου στόλου. Μια τέτοια συνεργασία θα μπορούσε να στηρίζεται στην ενθάρρυνση μέσω ενισχύσεων των εταιριών για την απόλυτη εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας ή την εφαρμογή ακόμα πιο αυστηρών μέτρων.⁴⁶ Παρατηρούμε λοιπόν, ότι ακόμα ένας λόγος επιλογής πλοίου προς κατάληψη αποτελεί και η σημαία που φέρει. Το 54% μάλιστα συμφωνεί ότι αποτελεί σημαντικό λόγο επιλογής πλοίου.

Πίνακας 13^{ος}

⁴⁶ Karsten von H., "The need for a Trinitarian approach to maritime security", CSCAP study group on capacity building for maritime security information paper no.6, pg. 3

Παίζει ρόλο η σημαία των πλοίων που επιλέγουν οι πειρατές;



αυτοί που επιλέγουν τα πλοία τους να είναι από τις χώρες που έχουν υπογράψει τη Σύμβαση του Λονδίνου για την καταπολέμηση της πειρατείας.

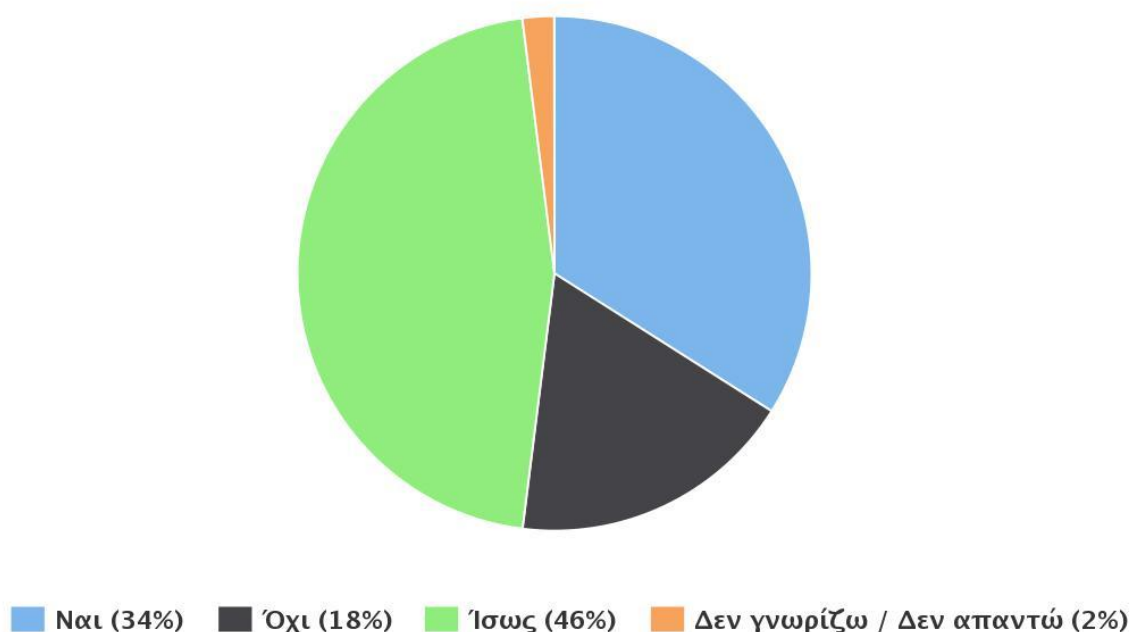
Αποτελεσματικότητα

Συμπεραίνουμε λοιπόν, ότι μέχρι σήμερα οι διάφορες προσπάθειες δεν έχουν φέρει το επιθυμητό αποτέλεσμα. Μπορεί οι επιθέσεις στον κόλπο του Άντεν να μειώθηκαν λόγω της στενής επιτήρησης από τις πολεμικές ναυτικές δυνάμεις και του γεγονότος ότι τα διερχόμενα πλοία διαπλέουν την περιοχή εντός του προστατευόμενου θαλασσίου διαδρόμου, αλλά οι πειρατές κατάφεραν να αποφύγουν τα διεθνή μέτρα εναντίων τους, δρώντας νοτιότερα και επεκτείνοντας την ακτίνα δράσης τους μέχρι και 1000 ναυτικά μίλια από τις ακτές. Όλα αυτά αποδεικνύουν, όπως επιβεβαιώνουν και οι ειδικοί, ότι οι πειρατές είναι ιδιαίτερα αποφασισμένοι και εφευρετικοί και θα καταφέρνουν να υπερνικούν κάθε εμπόδιο και να εξελίσσονται συνεχώς. Επομένως, δεν είναι σίγουρο αν τα μέτρα που ακολουθούν οι εταιρίες είναι 100% αποτελεσματικά. Το 46% απάντησε ότι ίσως να είναι αποτελεσματικά και ακολούθησε το 34% με τα μέτρα να είναι απόλυτα αποτελεσματικά. Μόνο το 18% θεωρεί ότι δεν είναι αποτελεσματικά τα μέτρα που υιοθετούν οι ναυτιλιακές εταιρίες. Υπάρχει μια γενικότερη αβεβαιότητα σχετικά με την αποτελεσματικότητα των

μέτρων που πηγάζει από τα περιστατικά πειρατείας που βλέπουμε να συμβαίνουν καθημερινά ανά τον κόσμο και να δημιουργούν αμφιβολίες.

Πίνακας 14^{ος}

Τα μέτρα ασφαλείας που υιοθετούν οι ναυτιλιακές εταιρίες σήμερα και οι εργαζόμενοί της είναι επαρκή;



2.7 Οι οικονομικές επιπτώσεις μέτρων

Έχουν γίνει κάποιες αξιοσημείωτες προσπάθειες να υπολογιστεί το κόστος από το φαινόμενο της πειρατείας. Οι πιο σημαντικές είναι αυτές του Peter του Rand Institute, καθώς και του IMB (International Maritime Bureau) που έχουν υπολογίσει το κόστος αυτό μεταξύ 1 έως 16 δισ. δολάρια. Τα κόστη λοιπόν, θα μπορούσαμε να τα χωρίσουμε σε δύο κατηγορίες

- Τα άμεσα (direct costs)
- Τα έμμεσα (macroeconomic costs)

Θα τα δούμε λοιπόν αναλυτικά:

- Άμεσο (direct) κόστος

- **Κόστος ασφάλισης**

Η ασφάλιση των πλοίων χωρίζεται σε κάποιους βασικούς τύπους.

1. War risk: Από το 2008 μέχρι σήμερα το κόστος ασφάλισης για τα πλοία που διασχίζουν τον κόλπο του Άντεν έχει 300πλασιαστεί, από 500 δολάρια ανά πλοίο, ανά ταξίδι έχει φτάσει στα 150.000 δολάρια ανά πλοίο, ανά ταξίδι το 2010. Φυσικά, η δεύτερη πιο επικίνδυνη περιοχή είναι τα στενά της Μαλάκκα, που και εκεί η ασφάλειες είναι αυξημένες.
2. Kidnap & Ransom (K&R): Γενικά, η ασφάλεια αυτή καλύπτει τα λύτρα που ζητούνται για το πλήρωμα αλλά όχι για το πλοίο ή το φορτίο. Και σε αυτόν τον τομέα η αύξηση ήταν τεράστια από το 2008 στο 2009, συγκεκριμένα, το κόστος δεκαπλασιάστηκε.
3. Cargo: Η ασφάλεια για το φορτίο. Η αύξηση εδώ είναι από 25 δολάρια/TEU (εμπορευματοκιβώτιο) το 2008 σε περίπου 100 δολάρια/ TEU σήμερα.
4. Hull Insurance: Φαίνεται ότι η έξαρση της πειρατείας έχει διπλασιάσει το κόστος αυτού του είδους της ασφάλισης. Στον υπολογισμό, τώρα, του κόστους της ασφάλισης θα συμπεριλάβουμε τους σημαντικότερους τύπους ασφάλισης έναντι στην πειρατεία (war risk and K&R) για το 90% των πλοίων που διέρχονται από τις περιοχές υψηλού κινδύνου (περίπου 30.000 πλοία). Το 10% εξαιρείται διότι θεωρούμε ότι αυτό το ποσοστό αντιστοιχεί στα πλοία που εφαρμόζουν το <<rerouting>> γύρω από το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας, οπότε και δεν έχουν τέτοια ασφάλιση.

Επίσης κάνουμε και μία υπόθεση, ότι δεν κάνουν όλα τα πλοία που πλέουν στις επικίνδυνες περιοχές ασφάλιση οπότε υπολογίζουμε 2 διαφορετικά ποσοστά ένα χαμηλότερο με το 10% των πλοίων ν' ασφαρίζονται και ένα υψηλότερο με το 70% των πλοίων .⁴⁷

Πρέπει να σημειωθεί ότι καθώς το φαινόμενο της πειρατείας συνεχίζει να ακμάζει και η ανάγκη για ασφάλιση γίνεται όλο και εντονότερη, οι τιμές στα ασφάλιστρα μπορεί να μειωθούν καθώς όλο και περισσότερες ασφαλιστικές αναδύονται και ο ανταγωνισμός μεταξύ τους αυξάνεται. Σήμερα η ασφάλιση war risk, κατά την διέλευση από τον κόλπο του Άντεν, κυμαίνεται περίπου στα 20.000 δολάρια.

⁴⁷ [http:// www.theigc.org](http://www.theigc.org)

- **Το κόστος της αλλαγής της πορείας (re-routing)**

Η AP Moller-Maersk, η μεγαλύτερη πλοιοκτήτρια εταιρία της Ευρώπης, εφαρμόζει την τακτική αυτή σε 83 τάνκερς, καθώς και η νορβηγική Odfjell shipping group (με στόλο 90 τάνκερς). (Πηγή: UNCTAD world shipping report)

Τα έσοδα στην διώρυγα του Σουέζ από τις διελεύσεις πλοίων έχουν μειωθεί κατά 20% τα τελευταία δύο χρόνια. Υπολογίζεται ότι το 10% οφείλεται στις επιπτώσεις της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης και το υπόλοιπο 10% στο γεγονός ότι κάποιος αριθμός πλοίων αποφεύγει την διέλευση από την περιοχή λόγω της πειρατείας. Το re-routing, φυσικά, έχει και το κόστος του. Το να πλεύσει ένα τάνκερ από την Σαουδική Αραβία στην Αμερική μέσω του ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας προσθέτει περίπου 2.700 μίλια στο ταξίδι του. Από την Ευρώπη στην Ασία προσθέτονται 15 με 20 ημέρες για ένα cargo ship. Αυτή λοιπόν η παράταση του χρόνου του ταξιδιού μειώνει τα ετήσια ταξίδια ενός πλοίου από 6 σε 5 δηλαδή, μείωση 17% στην ετήσια μεταφορική του ικανότητα. Το μοντέλο για το κόστος από την πειρατεία OEF Cost of Piracy Model χρησιμοποιεί δεδομένα από το αμερικάνικο Department of Transport Maritime Administration (MARAD) και το Baltic and International Marine Council (BIMCO) για 10.000 TEU (Twenty Foot Equivalent Units shipping container) και με εκτόπισμα 300,000 DWT (Dead Weight Tonnage) VLCC (Very Large Crude Carrier), για εκτίμηση του κόστους του re-routing για κάθε πλοίο. Μετά τα μεγέθη πολλαπλασιάζονται με τον μέσο αριθμό των ημερών που χρειάζονται για ένα τέτοιο ταξίδι, δηλαδή, περίπου 10 ημέρες. Χρησιμοποιούμε λοιπόν την εκτίμηση το 10% των πλοίων ακολουθούν την μεγαλύτερη διαδρομή και υπολογίζουμε το πάνω και το κάτω όριο με το φθηνότερο πλοίο που κάνει rerouting (the 300.000 DWT VLCC) παίρνοντας το ποσοστό 10% των πλοίων που διέρχονται από τον κόλπο του Άντεν (3.000 πλοία), κάτι που αντικατοπτρίζεται σε 2.34 δις δολάρια το χρόνο. Συμπερασματικά, διαπιστώνουμε ότι η ναυτική βιομηχανία ξοδεύει 2.3- 3 δις δολάρια το χρόνο προκειμένου να εφαρμόσει την διαδικασία του re-routing. Μελέτες επισημαίνουν ότι αν δεν αντιμετωπιστεί εγκαίρως η πειρατεία στον κόλπο του Άντεν ο αριθμός των πλοίων που διασχίζουν την περιοχή πρόκειται να μειωθεί κατά 30%. Μακροοικονομικά υπολογίζεται μία συνολική ζημιά της παγκόσμιας οικονομίας κατά 30 δις δολάρια.

- **Το κόστος του εξοπλισμού ασφάλειας**

Το μοντέλο για το κόστος της πειρατείας που έχει δημιουργηθεί από τον OEF33 υπολογίζει ότι εάν ένα πλοίο χρησιμοποιούσε όλο τον απαραίτητο εξοπλισμό ασφάλειας και το προσωπικό ασφάλειας, κατά μέσο όρο θα είχε κόστος περίπου 134.000 δολάρια ανά διαδρομή. Πολλαπλασιάζουμε τον αριθμό αυτό με το 90% των πλοίων που διέρχονται από τον κόλπο του Άντεν. Επίσης υπολογίζουμε πάλι ένα κατώτερο και ένα ανώτερο όριο της τάξης του 10 και 70%. Έτσι τελικά, υπολογίζεται το συνολικό κόστος περίπου από 360εκ δολάρια έως 2.5 δις δολάρια, κάθε χρόνο.⁴⁸ Όλοι λοιπόν συμφωνούν ότι η πειρατεία σύμφωνα και με τα παραπάνω στοιχεία αποτελεί σημαντικό οικονομικό πλήγμα όχι μόνο για την ναυτιλία αλλά και για όλα τα κράτη και όλο τον κόσμο καθώς η ναυτιλία επηρεάζει άλλοτε έμμεσα και άλλοτε άμεσα την ζωή όλων μας. Δεν είναι τυχαίο, όπως σημειώσαμε και παραπάνω σε άλλη ενότητα, ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων σε ερώτηση σχετικά με τις επιπτώσεις της πειρατείας, απάντησε πανηγυρικά ότι αποτελεί οικονομικό πλήγμα.

⁴⁸ „The Economic Cost of Maritime Piracy , One Earth Future Working Paper”, December 2010, Anna Bowden, Kaija Hulburt, Eamon Aloyo, Charles Marts, Andrew Lee

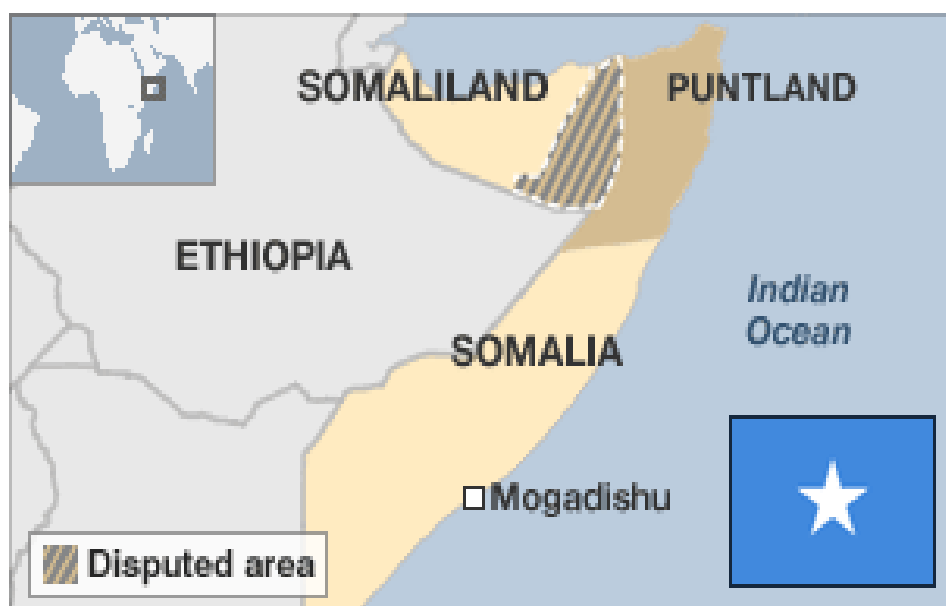
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

3.1 Περίπτωση μελέτης Σομαλία

Η Σομαλία, είναι χώρα της Ανατολικής Αφρικής, με εκτεταμένες ακτές βόρεια, ανατολικά και νοτιοανατολικά στον Κόλπο του Άντεν και τον Ινδικό Ωκεανό αντίστοιχα. Βρίσκεται στο λεγόμενο Κέρας της Αφρικής και συνορεύει στα δυτικά και βορειοδυτικά με την Αιθιοπία και το Τζιμπουτί, ενώ στα νοτιοδυτικά με την Κένυα.

Η χώρα έχει έκταση 637.657 km² και πληθυσμό 7.114.431 (απογραφή 1987) ή 9.832.017 (εκτίμηση 2009). Πρωτεύουσα και μεγαλύτερη σε πληθυσμό πόλη είναι το Μογκαντίσου (Mogadishu).

Το 37% του συνολικού πληθυσμού ζει στις πόλεις, σύμφωνα με στοιχεία του 2008. Το προσδόκιμο ζωής στο σύνολο του πληθυσμού ήταν σύμφωνα με εκτιμήσεις του 2013 τα 51,19 χρόνια (49,22 χρόνια οι άνδρες και 53,23 οι γυναίκες).⁴⁹

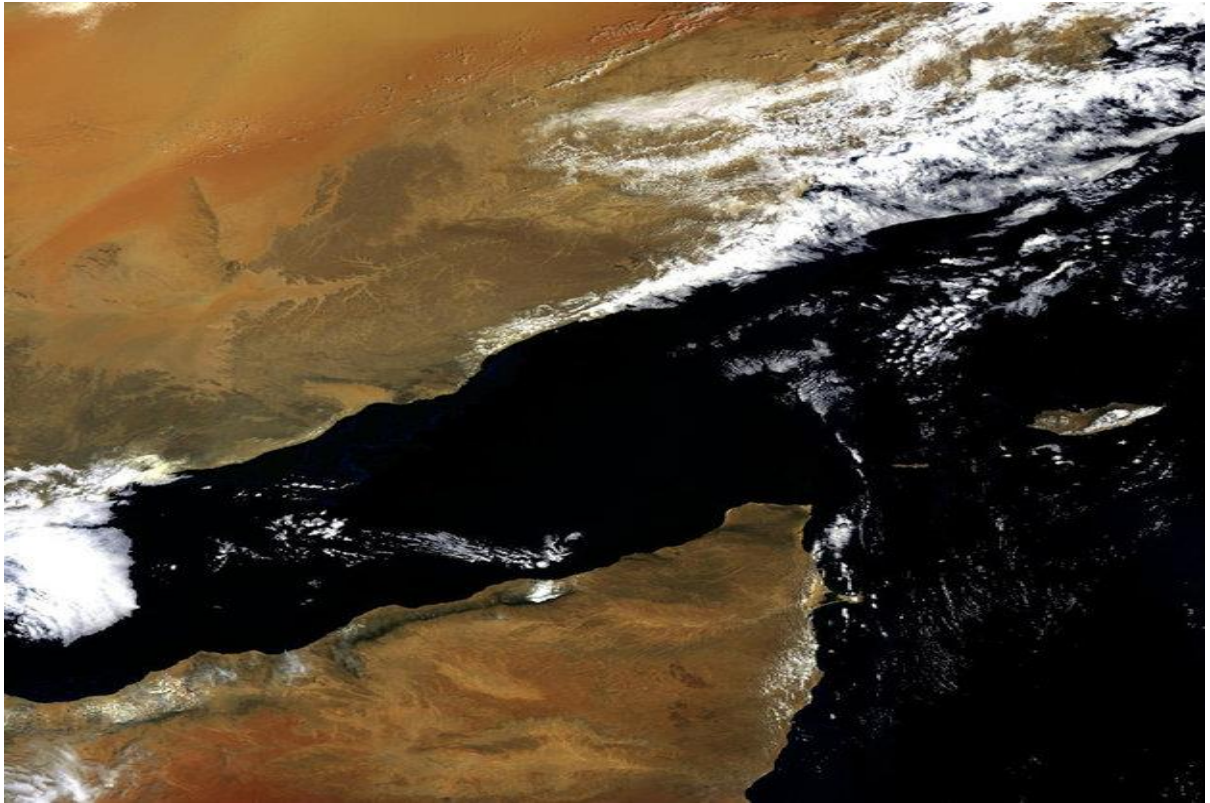


⁴⁹ <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/so.html>

3.2 Κόλπος του Άντεν

Ο Κόλπος του Άντεν βρίσκεται στην Αραβική Θάλασσα ανάμεσα στην Υεμένη της νότιας ακτής της Αραβίας και τη Σομαλία στο Κέρας της Αφρικής. Στα βορειοδυτικά, συνδέεται με την Ερυθρά Θάλασσα μέσω του στενού Μπαμπ ελ Μαντέμπ. Ο κόλπος είναι επίσης γνωστός ως σοκάκι των πειρατών λόγω της Σομαλικής πειρατείας που πλήττει την περιοχή, πιο συγκεκριμένα η ζώνη υψηλού κινδύνου βρίσκεται στην περιοχή Suez και Strait of Hormuz απ' το Βορρά, 10°S and 78°E, ενώ οι επιθέσεις στο Νότο έχουν επεκταθεί μέχρι και το κανάλι της Μοζαμβίκης. Ο Κόλπος του Άντεν είναι μια σημαντική εμπορική ναυτική δίοδος, ειδικά για το πετρέλαιο του Περσικού Κόλπου, κάτι που τον καθιστά βασικότατο για την παγκόσμια οικονομία. Περίπου το 11% του πετρελαϊκών θαλάσσιων κοιτασμάτων περνά από τον Κόλπο του Άντεν στο δρόμο του για τη Διώρυγα του Σουέζ, ή κοντινά διωλιστήρια. Τα κυριότερα λιμάνια κατά μήκος του Κόλπου είναι το Άντεν στην Υεμένη, και η Ζέιλα, Βερβέρη και Μποσάσο στη Σομαλία.⁵⁰

⁵⁰http://www.esa.int/Our_Activities/Observing_the_Earth/Earth_from_Space/The_Gulf_of_Aden_the_gateway_to_Persian_oil



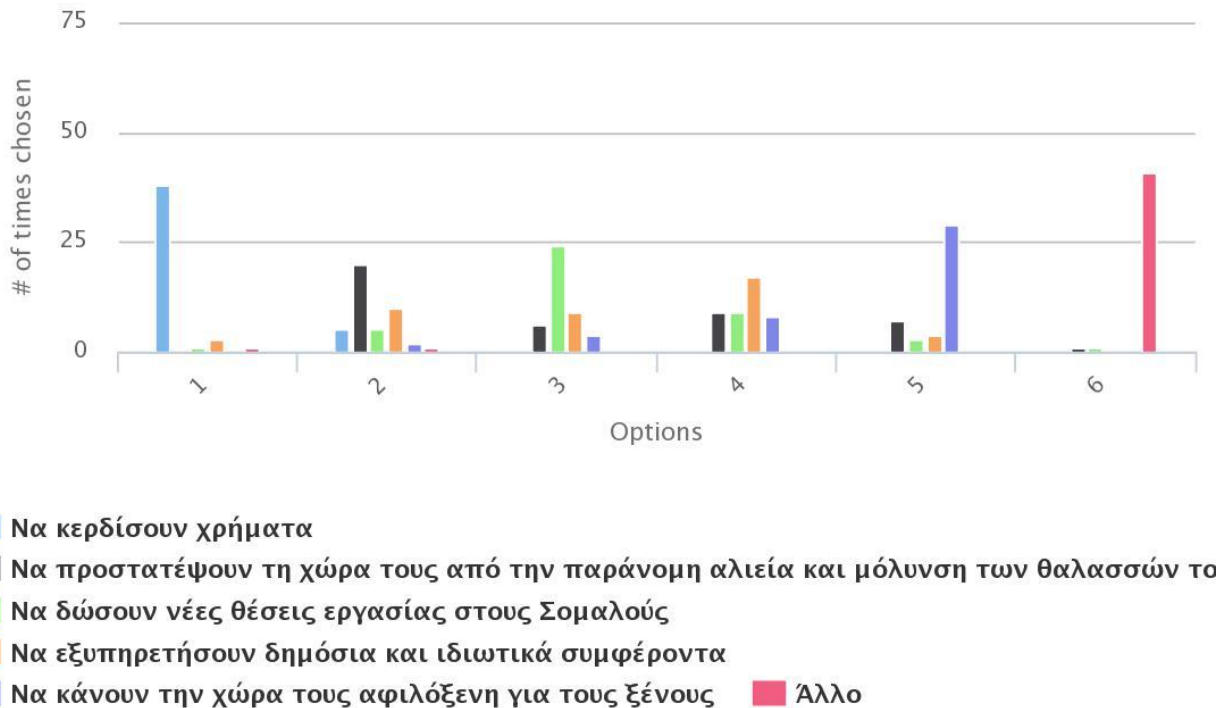
3.3 Λίγα λόγια για την πειρατεία στη Σομαλία

Η Σομαλία θεωρεί ότι η πειρατεία είναι σύμπτωμα ενός ευρύτερου προβλήματος, της παράνομης αλιείας και απόρριψης αποβλήτων. Η κατάρρευση της σομαλικής κυβέρνησης το 1991 άνοιξε το κουτί της Πανδώρας, και αλιευτικά πλοία από όλο τον κόσμο πλημμύρισαν την περιοχή με αποκλειστικό στόχο την λεηλασία του θαλάσσιου πλούτου της χώρας.

Έτσι, αρχικά οι πολίτες χρησιμοποιούσαν τα πλοία τους για να προστατεύσουν τα νερά τους από παράνομα πλοία που προέρχονταν από χώρες όπως η Κορέα, η Ιταλία, η Ισπανία και η Ταϊλάνδη. Το 45% των ερωτηθέντων του ερωτηματολογίου μάλιστα θεωρεί τον παραπάνω λόγο ως έναν από τους κύριους σκοπούς των πειρατών και το 68% να κάνουν την περιοχή αφιλόξενη για τους ξένους.

Πίνακας 15^{ος}

Ποιος είναι ο σκοπός τους;



Εκατοντάδες παράνομων αλιευτικών πλοίων δρούσαν στα σομαλικά νερά και είχαν φτάσει να αποκομίζουν έως 90 εκατομμύρια δολάρια το χρόνο, κυρίως από την αλίευση τόνου. Η ρήψη τοξικών και βιομηχανικών αποβλήτων είναι επίσης συνήθης σε αυτά τα νερά, καθώς και το λαθρεμπόριο κάρβουνου.⁵¹

Έτσι ξεκίνησε η σομαλική πειρατεία, αφού δεν υπήρχε οργανωμένο κράτος και δεν υπήρχε ακτοφυλακή, οι ψαράδες άρχισαν να σχηματίζουν ένοπλες ομάδες για να τους εμποδίζουν. Σύμφωνα με έκθεση του ΟΗΕ, η πειρατεία προκλήθηκε εν μέρει από την παράνομη αλιεία αλλά και από την ρίψη τοξικών αποβλήτων στα σομαλικά ύδατα από ξένα πλοία, με αποτέλεσμα οι Σομαλοί να μην μπορούν να ψαρέψουν.

Έχοντας ανακαλύψει πως τα λύτρα από κατάληψη κάποιου διερχόμενου σκάφους αγγίζουν σήμερα κατά μέσο όρο τα 5,4 εκατομμύρια \$, στράφηκαν προς αυτή την πηγή εισροής χρημάτων, κάτι που βλέπουμε να συμφωνεί και με τους περισσότερους ερωτηθέντες που πιστεύουν ότι τα χρήματα είναι ο κύριο σκοπός των Σομαλών πειρατών, με τη βοήθεια μεγάλο-εγκληματιών της διεθνούς σκηνής, που βοηθούν στη

⁵¹ <http://www.ert.gr>

συλλογή και στο ξέπλυμα των λύτρων, όπως επίσης και στην παροχή όπλων. Οι πειρατικές ενέργειες δεν είναι εφικτές χωρίς την οικονομική αρωγή χορηγών, επιβεβαιώνοντας έτσι και την άποψη του 40% που πιστεύει ότι εξυπηρετούν συμφέροντα τρίτων. Τέλος, να τονίσουμε ότι κάποιοι από το δείγμα (56%) πιστεύουν πως σκοπός της πειρατείας στην Σομαλία είναι δώσουν στους Σομαλούς ευκαιρίες εργασίας, καθώς η ανεργία μαστίζει την περιοχή.

Το Σομαλικό κράτος σήμερα διαθέτει μια ασταθή κυβέρνηση που μόνο κατ' όνομα διοικεί τους περίπου 10 εκατομμύρια κατοίκους της. Η λεγόμενη «Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση» διαθέτει ένα κέντρο ασφαλείας που αριθμεί λιγότερα από 20.000 άτομα προσωπικό, συμπεριλαμβανομένων των στρατιωτικών, αστυνομικών και μυστικών υπηρεσιών. Πολλές από αυτές τις θέσεις ωστόσο, πιστεύεται ότι είναι "φαντάσματα", ο μισθός των οποίων, αν και ακανόνιστος, όταν εκταμιεύεται, εκτρέπεται στους λογαριασμούς ανώτερων διοικητών. Ωστόσο, η πειρατεία στη Σομαλία βρίσκεται σε ιδιαίτερη ύφεση και δεν θυμίζει τίποτα προηγούμενες εποχές, αν και ακόμα συγκαταλέγεται στις περιοχές υψηλού κινδύνου.⁵²

3.4 Τρόποι δράσης

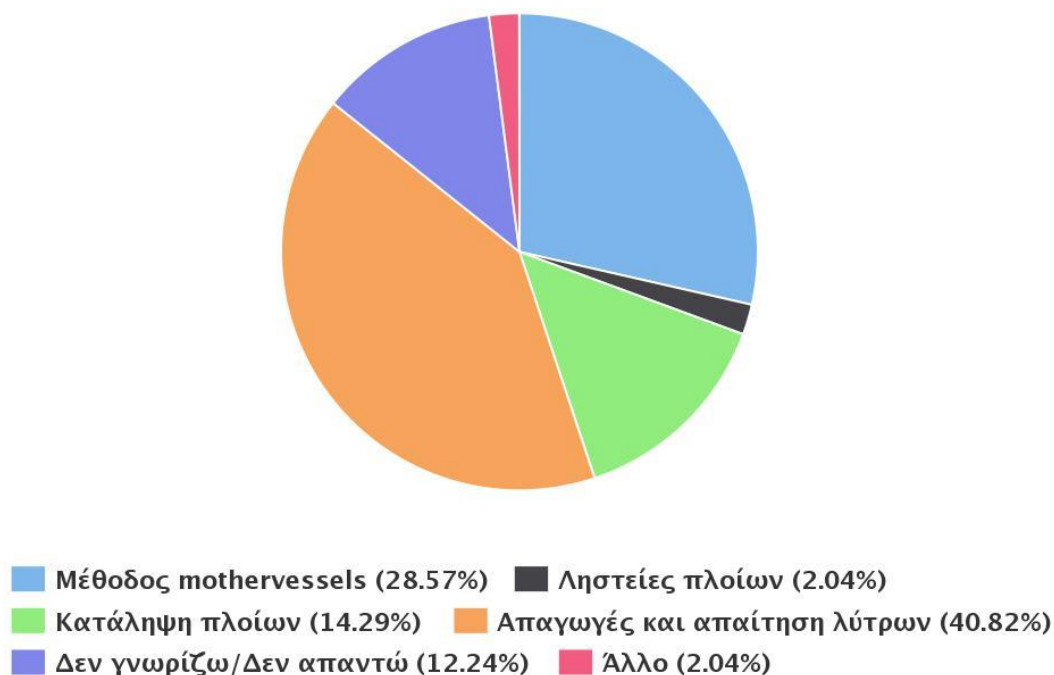
Οι πειρατές είναι άντρες από τις διάφορες φυλές που έχουν πολεμήσει για Σομαλούς φύλαρχους, μπορούν να προμηθεύσουν τα όπλα και το στρατιωτικό δυναμικό. Χρειάζονται επίσης άντρες που να γνωρίζουν τον χειρισμό τεχνικών μέσων, όπως τα δορυφορικά τηλέφωνα και τα GPS. Οι ψαράδες είναι επίσης χρήσιμοι, γιατί γνωρίζουν καλά την περιοχή.

Οι Σομαλοί πειρατές δεν είναι ληστές, με την αυστηρή έννοια της λέξεως. Δεν επιδιώκουν την κλοπή του φορτίου ή άλλων περιουσιακών στοιχείων επί του πλοίου. Είναι κατά κύριο λόγο απαγωγείς και εκβιαστές κάτι με το οποίο συμφωνεί και το δείγμα του ερωτηματολογίου καθώς το 41% απάντησε ότι κύριος σκοπός τους είναι ο προαναφερθείσας.

Πίνακας 16^{ος}

⁵² <http://www.politicaldoubts.com>

Ποιος είναι ο τρόπος δράσης των Σομαλών πειρατών;



Το όλο αντικείμενο του εγχειρήματος τους είναι να κρατούν σε ομηρία πλήρωμα, πλοίο και φορτίο για να αποσπάσουν λύτρα. Η πειρατεία στον Κόλπο του Άντεν, από κάθε άποψη, αποτελεί μία μορφή βίαιου επιθαλάσσιου εκβιασμού. Οι πειρατές ζουν σε [πλοία](#)-ορμητήρια, όπου αποθηκεύουν τα όπλα, τα καύσιμα και τις λοιπές προμήθειές τους.

Σε αντίθεση με την πρακτική των συναδέλφων τους των Στενών της Μάλακκας ή της Δυτικής Αφρικής, οι Σομαλοί πειρατές καταλαμβάνουν τα πλοία εν κινήσει. Ο στόχος τους είναι πάντοτε το κινούμενο πλοίο, και το αντικείμενο τους είναι να αναρριχηθούν, να το καταλάβουν, και να το αιχμαλωτίσουν με την βία των όπλων. Οι πειρατές κινούνται με βάρκες εγχώριας κατασκευής με δυνατές εξωλέμβιες μηχανές.

Χρησιμοποιούν σχοινιά και σκάλες εφοδιασμένες με μεγάλους γάντζους, που χρησιμοποιούν σαν μέσο αναρρίχησης. Τα όπλα που προτιμούν συμπεριλαμβάνουν ημιαυτόματα AK-47 (Καλάσνικοφ), RPG-7 εκτοξευτές χειροβομβίδων που έχουν την δυνατότητα να τρυπήσουν λαμαρίνες του σκάφους, εκτοξευτές ρουκετών SPG-9, και μεγάλου διαμετρήματος πολυβόλα. Οι πειρατές επιλέγουν σαν στόχο πλοία που δεν συμπλέουν σε κομβίοι, εκτός του διεθνώς αναγνωρισμένου διαδρόμου με ταχύτητες χαμηλότερες των 15 κόμβων με χαμηλά έξαλα που δεν ακολουθούν τις

αναγνωρισμένες καλύτερες πρακτικές σωστής διαχείρισης που εμφανώς βρίσκονται σε χαμηλή επιφυλακή και όπου η νωθρή αντίδραση τους σε επικείμενο ρεσάλτο είναι καταφανής. Όταν το πλοίο έχει πέσει στα χέρια των πειρατών, το κατευθύνουν και το προσορμίζουν στο αγκυροβόλιο μίας από τις γνωστές πειρατικές βάσεις στις ακτές της Σομαλίας. Η μικρή πόλις Eyl φαίνεται ότι είναι η πιο περιβόητη από αυτές τις τοποθεσίες όπου οι πειρατές έχουν τον πλήρη έλεγχο και λειτουργούν με πλήρη ατιμωρησία χωρίς την παραμικρή ενόχληση από τις αρχές του κράτους. Το Eyl είναι στο Βορειανατολικό τμήμα της επικράτειας που αποτελούσε την Σομαλία και τώρα αυτοαποκαλείται «ομοσπονδιακή» πολιτεία Puntland. Άλλες πειρατικές βάσεις στην Σομαλία είναι η Harardhere, βόρεια από την πρωτεύουσα Mogadishu, και η Garacad που επίσης βρίσκεται στην Puntland.⁵³

3.5 Αιτίες

Οι αιτίες της τόσο μεγάλης άνθισης της πειρατείας στην περιοχή είναι πολλές και χρίζουν ιδιαίτερης ανάλυσης.

1) Πτώση του καθεστώτος: Όπως ήδη έγινε αναφορά, η πτώση του Barre το 1991 οδήγησε την χώρα σε κατάσταση αναρχίας, κάτι που καθιστά μια περιοχή επιρρεπή σε παράνομες δραστηριότητες, όπως είδαμε και στην περίπτωση της Ινδονησίας. Το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων με ένα 54% ενστερνίζεται την παραπάνω άποψη δείχνοντας ότι ο περισσότερος κόσμος είναι ενήμερος σχετικά με την κατάσταση στην περιοχή και γιατί έφτασε στο σημείο να κάνει πειρατείες.

2) Η οικονομική εξαθλίωση: Οι κάτοικοι της περιοχής ζουν σε άθλιες συνθήκες διαβίωσης, κάτι που εύκολα τους κάνει αδίστακτους, κάτι στο οποίο φαίνεται να συμφωνεί και το 31% των ερωτηθέντων. Οι λόγοι της εξαθλίωσης αυτής είναι:

- Τα αφύλαχτα χωρικά ύδατα της Σομαλίας, έγιναν το Ελντοράντο κρατών και εταιρειών. Εκατοντάδες αλιευτικά από την Ιταλία, την Ισπανία, τη Ταϊλάνδη

⁵³ <http://www.geopolitics.com>

και αλλού, υπέρ-εκμεταλλεύτηκαν ένα από τους πλουσιότερους σε βιοποικιλότητα ωκεανούς. Όντας από γεωλογικής απόψεως μια σχετικά «νέο» μάζα νερού, ο Κόλπος του Άντεν έχει μοναδική βιοποικιλότητα που περιέχει πολλά είδη ψαριών, κοραλλιών, θαλάσσιων πτηνών, και ασπόνδυλων.

Παράνομες μηχανότρατες, αφού εξάντλησαν τα αλιευτικά αποθέματα στις ευρωπαϊκές θάλασσες κατέπλευσαν στη Σομαλία όπου κλέβουν κάθε χρόνο τόνους γαρίδες, και αστακούς αξίας άνω των 300 εκατομμυρίων δολαρίων. Συνεπώς οι ντόπιοι ψαράδες χάνουν την πηγή των εισοδημάτων τους. Ο Mohammed Hussein, ένας ντόπιος ψαράς από την πόλη Μάρκα που απέχει 100 Km από το Μογκαντίσου δήλωσε στο πρακτορείο Reuters : «Αν δεν γίνει τίποτα, σύντομα δεν θα μείνει ούτε λέπι στις θάλασσές μας».

- Υπάρχουν μαρτυρίες που επιβεβαιώνονται και από τα Ηνωμένα Έθνη ότι η ρίψη τοξικών, πυρηνικών, βιομηχανικών ακόμη και νοσοκομειακών αποβλήτων ήταν συνήθης διαδικασία για πολλά δυτικά κράτη για τουλάχιστον μια δεκαετία και αποκαλύφθηκε με το μεγάλο τσουνάμι του 2004. Τα κύματα ξέβρασαν στην ακτή του Πούντλαντ, κοντύνει με κάθε είδους τοξικά απόβλητα. Αρκετοί πέθαναν και εκατοντάδες κάτοικοι μολύνθηκαν και εμφάνισαν αιμορραγίες, δερματικά προβλήματα και μια σειρά ασθενειών με τις οποίες ήταν καταδικασμένοι να ζήσουν το υπόλοιπο της ζωής τους. Εταιρείες βιτρίνες, είχαν συνάψει συμφωνίες με την κυβέρνηση, αλλά και πολέμαρχους, όπου έναντι μικρής αμοιβής είχαν το δικαίωμα να εκμεταλλεύονται κατά αυτό τον τρόπο τα νερά της Σομαλίας. Αναφορές υπάρχουν και για το ρόλο της Μαφίας στην περιοχή. Σύμφωνα με δημοσιεύματα, η Μαφία, η οποία διαχειρίζεται περισσότερο από το 30% των αποβλήτων της Ιταλίας, δραστηριοποιούνταν από το 1989 στην περιοχή. Υπάρχουν μαρτυρίες, όπου ιταλικά πλοία άδειαζαν τα παράνομα φορτία τους στα ανοιχτά της Σομαλίας και έφευγαν φορτωμένα με τόνους ψαριών, κυρίως τόνο. Όταν οι ψαράδες κάτοικοι της περιοχής συνειδητοποίησαν τι συμβαίνει και ενθαρρυνόμενοι από την αναποτελεσματική κυβέρνηση πήραν τα όπλα τους και ένωσαν τις δυνάμεις τους με τις τοπικές εγκληματικές οργανώσεις. Οι φιλήσυχτοι ψαράδες, μετετράπησαν σε κοινούς εγκληματίες.

3) Μορφολογία: Φυσικά δεν θα μπορούσαμε να παραβλέψουμε το γεγονός ότι η μορφολογία της περιοχής είναι ιδανική για την ανάπτυξη του φαινομένου. Είναι ένα

στενό πέρασμα που παρουσιάζει πολύ μεγάλη κινητικότητα πλοίων. Τα πλοία περνούν απ' την περιοχή ώστε να μεταφέρουν το φορτίο τους από την Ευρώπη στη Ασία και αντίστροφα, χωρίς να χρειάζεται να κάνουν τον γύρο της αφρικανικής Ηπείρου, κάτι που θα ήταν εντελώς ασύμφορο από άποψη χρόνου και κόστους. Το 38% του δείγματός μας, θεωρεί ότι η μορφολογία της περιοχής αποτελεί αιτία, ενώ ποσοστό 45% ότι η αύξηση των εμπορικών πλοίων έπαιξε τον σημαντικότερο ρόλο, ένα αξιολογούμενο θα λέγαμε ποσοστό.

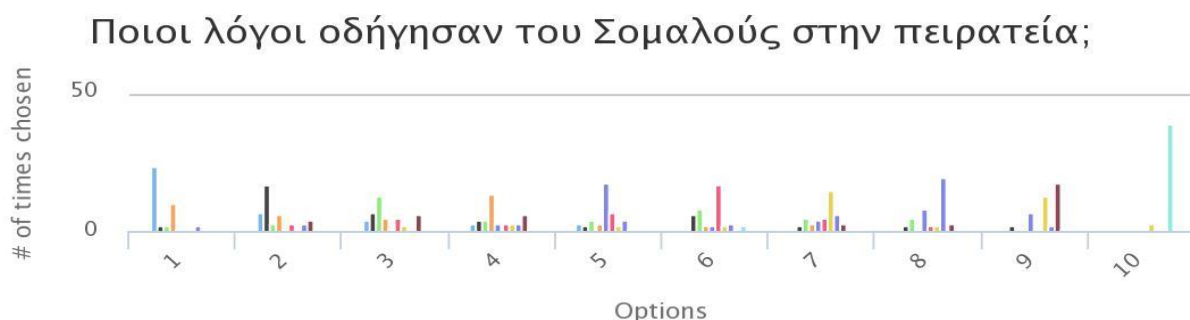
4) Εμπειρία: Σημαντικός παράγοντας είναι και η μεγάλη ναυτική εμπειρία των κατοίκων της περιοχής καθώς και η γνώση της θαλάσσιας περιοχής του κόλπου που τους κάνει πολύ ευέλικτους και γρήγορους. Επίσης, μεγάλο ποσοστό 40% θεωρεί ότι ο παραπάνω λόγος είναι εξίσου σημαντικός για την ανάπτυξης πειρατείας στην περιοχή. Ο τρίτος σε σειρά σημαντικότερος λόγος.

5) Τρόπος διαχείρισης: Ένας παράγοντας ο οποίος ενθαρρύνει το φαινόμενο, είναι και η δεκτικότητα των εταιριών σε διαπραγματεύσεις καθώς και η καταβολή των λύτρων που ζητούν οι πειρατές τα οποία μπορεί να είναι δεκάδες , εκατοντάδες η και χιλιάδες δολάρια.⁵⁴

Δεν θα πρέπει στο σημείο αυτό να μην αναφερθούμε και σε άλλες αιτίες που θεωρεί το δείγμα υπεύθυνες για την ανάπτυξη πειρατείας στην περιοχή που δεν είναι άλλες από την αποδοχή της πειρατείας ως νόμιμη δραστηριότητα (38%), η καταστροφή που έχουν δει στις θάλασσές τους (34%) και τέλος ο ίδιος ο πληθυσμός που επιθυμεί να προσληφθεί για να γίνει πειρατής (29%).

Πίνακας 17^{ος}

⁵⁴ <http://www.worldbank.org>



δύναμια επιβολής του νόμου και η διαφθορά
 ποδοχή της πειρατείας ως νόμιμη δραστηριότητα
 ληθυσμός που επιθυμεί να προσληφθεί για να γίνει πειρατής
 λειψη πηγών εισοδήματος και υψηλά επίπεδα φτώχειας και ανεργίας
 ιεξιότητες και η εμπειρία στην ναυσιπλοΐα και την πλοήγηση
 εωγραφία της χώρας που τους επιτρέπει να δρουν ανεξέλεγκτα λόγω της μεγάλης θαλάσσιας
 χταστροφή που έχουν δει στις θάλασσές τους
 ύξηση των εμπορικών πλοίων στην συγκεκριμένη περιοχή

3.6 Το χρονικό του φαινομένου της πειρατείας στον Κόλπο του Άντεν

Κατά την πρώιμη ιστορία, η πόλη του Κρατέρ, ανατολικά της σημερινής πόλης Άντεν, ήταν ένα σημαντικό λιμάνι του τοπικού εμπορίου. Ήταν το κύριο λιμάνι του βασιλείου του Αβσάν, και μετά την κατάκτησή του από τους Σαβαίους, έπαιξε σημαντικό ρόλο στην «επικοινωνία» της Αφρικής με την Αραβία. Η οργανωμένη μορφή πειρατείας ξεκίνησε την δεκαετία του 1980. Αρχικά οι πειρατές ισχυρίζονταν ότι δρούσαν με σκοπό να πατάξουν την παράνομη αλιεία. Η αναρχία που επικράτησε μετά την κατάρρευση της κεντρικής κυβέρνησης το 1991, σε συνδυασμό με τη θέση της στο Κέρας της Αφρικής, έχει καταστήσει τη Σομαλία ιδανικό προορισμό για πολλές ευρωπαϊκές αλιευτικές εταιρίες. Υπερσύγχρονα πλοία εισέρχονται παράνομα στα αφύλακτα σομαλικά χωρικά ύδατα και απομυζούν το θαλάσσιο πλούτο της χώρας, αποκομίζοντας κέρδη άνω των 300 εκατομμυρίων δολαρίων ετησίως και οδηγώντας σε απόγνωση τους ντόπιους ψαράδες. Ακόμα χειρότερα, δυτικές εταιρίες επεξεργασίας αποβλήτων χρησιμοποιούσαν τα νερά της Σομαλίας επί μια δεκαετία για να ποντίζουν πυρηνικά, βιομηχανικά και νοσοκομειακά απόβλητα, κάτι που επιβεβαιωνόταν και από τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΟΗΕ. Η χειροπιαστή απόδειξη ήλθε μετά το σεισμό της 26^{ης} Δεκεμβρίου 2004, όταν το τσουνάμι ξέβρασε ολόκληρα κοντέινερ με βαρέλια αποβλήτων. Μαρτυρείται ότι χιλιάδες άνθρωποι ασθένησαν και

τριακόσιοι πέθαναν από την επαφή με τα βαρέλια. Υπ' αυτές τις συνθήκες, μεγάλο τμήμα των επαγγελματιών αλιέων της περιοχής εξωθήθηκε στην πειρατεία από τις αρχές της περασμένης δεκαετίας. Αρχικά οι πειρατές ενδιαφέρονταν να εξασφαλίσουν τα νερά τους πριν εμπλακούν ξένοι επιχειρηματίες ή στρατιωτικές δυνάμεις. Τα κρούσματα μειώθηκαν προσωρινά με την άνοδο των Ηνωμένων Ισλαμικών Δικαστηρίων (UIC-Shabab) στην εξουσία (2006), αλλά η πειρατική δραστηριότητα ανέκαμψε μετά την εισβολή της Αιθιοπίας το Δεκέμβρη του ιδίου έτους, και έκανε τους ισλαμιστές να υποχωρήσουν βορειότερα και ν' αφήσουν την περιοχή του Μογκαντίσου στα χέρια τους. Αντιλαμβανόμενοι τα κέρδη της πειρατείας, μιας και τα λύτρα συνήθως αποδίδονταν, οι τοπικοί φύλαρχοι άρχισαν να συνεπικουρούν τους πειρατές, μοιραζόμενοι από κοινού τα κέρδη. Φυσικά, εφ' όσων οι διάφορες εταιρίες πλήρωναν εκατοντάδες χιλιάδες δολάρια για τα λύτρα, δεν θα μπορούσε εύκολα το φαινόμενο αυτό να λάβει τέλος.⁵⁵

Όπως είδαμε η κατάσταση της χώρας είναι πολύ άσχημη. Σήμερα οι περισσότεροι Σομαλοί ζουν κάτω από το όριο της φτώχειας σε συνθήκες εξαθλίωσης. Το καλοκαίρι του 2011, η χώρα πλήττεται από πείνα και ξηρασία, κάτι που οδηγεί 4000 Σομαλούς-περισσότερους από τον μισό πληθυσμό σε 'κρίση', σύμφωνα με τα Ηνωμένα Έθνη. Η αγροτική παραγωγή πέφτει στο μισό. Τρόφιμα μεταφέρονται σ' αυτούς με πλοία, προκειμένου να τους παρασχεθεί κάποια βοήθεια. Το 90% των τροφίμων των κατοίκων της Σομαλίας προέρχεται από εκεί. Το διήμερο ταξίδι ξεκινάει από την Mombasa, της Κένυα και καταλήγει στο Μογκαντίσου. Σύμφωνα με τα ηνωμένα έθνη (UN world food program), 12.000 τόνοι φαγητού μεταφέρονται στην χώρα κάθε μήνα. Η κατάσταση χειροτερεύει τον Αύγουστο, οπότε και εμφανίζονται επιδημίες χολέρας στην χώρα. Εκατοντάδες χιλιάδες Σομαλοί καταφεύγουν στην Κένυα, την Αιθιοπία και σε κατασκηνώσεις στην Μομπάσσα. Τον Σεπτέμβριο ο λιμός πλήττει το 1/3 των κατοίκων. Εμφανίζεται ακόμα ένα ακόμα «χτύπημα» για την χώρα καθώς παρουσιάζονται φαινόμενα κλοπών των τροφίμων που παρέχονται από τα Ηνωμένα έθνη. Η πειρατική δραστηριότητα είναι αυξημένη στην περιοχή και θα μπορούσαμε να πούμε ότι ο κόλπος του Άντεν σήμερα αποτελεί το σύγχρονο κέντρο της πειρατείας. Από την αρχή του 2008, ως τις 19 Νοεμβρίου 2008, σημειώθηκαν συνολικά 95 πειρατικές επιθέσεις, από τις οποίες οι 39 πέτυχαν του σκοπού τους. Το

⁵⁵ <http://www.bbc.com/news/world-africa-14094503>

πρώτο μισό του 2009 οι πειρατικές επιθέσεις στην περιοχή έφτασαν τις 130 και παρουσίασαν μικρή μείωση τον Ιούνιο λόγω των κακών καιρικών συνθηκών. Οι περισσότερες επιθέσεις εμφανίζονται στην Puntland της Σομαλίας, σ' ένα στενό πέρασμα μεταξύ της Σομαλίας και της Υεμένης. Οι πειρατές επεκτείνουν την ακτίνα δράσης τους προς το νότο και τον Ινδικό Ωκεανό, αυτό κυρίως συμβαίνει επειδή καταλαμβάνουν κάποια εμπορικά πλοία στα οποία και εγκαθίστανται. Χρησιμοποιούν λοιπόν αυτά τα πλοία ως mothervessels με αποτέλεσμα να μην χρειάζεται να καταφεύγουν στην ακτή για ανεφοδιασμούς.⁵⁶

Για το 2012 στη Σομαλία η διαρκής παρουσία ναυτικών δυνάμεων από όλο τον κόσμο, αλλά και η χρήση ιδιωτικών ένοπλων φρουρών από τις ναυτιλιακές εταιρείες έχουν περιορίσει την αποτελεσματικότητα των πειρατών. Πιο συγκεκριμένα, κατά το πρώτο εξάμηνο του 2012 σημειώθηκαν 69 περιστατικά στην περιοχή, έναντι 163 που καταγράφηκαν την ίδια περίοδο πέρυσι.

Το IMB αποδίδει αυτή τη σημαντική πτώση στη συχνότητα και στο εύρος των επιθέσεων από Σομαλούς πειρατές στη δράση των διεθνών στρατιωτικών ναυτικών δυνάμεων στην περιοχή καθώς και στα προληπτικά μέτρα που έχουν ληφθεί από τα εμπορικά πλοία, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης ιδιωτών ένοπλων ανδρών επί των πλοίων. Στο μεταξύ, στον κόλπο του Άντεν στην Ανατολική Αφρική και τη Σομαλία, καταγράφηκαν στο πρώτο εξάμηνο του 2013 οκτώ περιστατικά πειρατείας, δύο εκ των οποίων κατέληξαν σε κατάληψη ισάριθμων πλοίων, ενώ 34 ναυτικοί κρατούνται όμηροι.⁵⁷

Το 2014, τρεις απόπειρες επιθέσεων καταγράφηκαν και δύο σκάφη απάντησαν με πυροβολισμούς. Ο κ. Pottengal Mukundan, Διευθυντής του IMB δήλωσε: « Παρά το γεγονός ότι ο αριθμός των επιθέσεων εξακολουθεί να παραμένει χαμηλός, η απειλή για πειρατεία από Σομαλούς εξακολουθεί να είναι εμφανής.»

⁵⁶ <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/so.html>

⁵⁷ <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/687316/i-d-afriki-stoxos-peiratikon-epitheseon>



Η έκθεση αναφέρει το παράδειγμα ενός συμβάντος , τον Ιανουάριο του 2014, όταν ένα μεγάλου μεγέθους δεξαμενόπλοιο μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου δέχτηκε πυροβολισμούς περίπου 115 ν.μ. νότια του Salalah - Ομάν από ταχύπλοο που ξεκίνησε από άλλο σκάφος . Η επίθεση αποκρούστηκε και οι διεθνείς ναυτικές δυνάμεις στη συνέχεια αναχαίτισαν και το άλλο πλοίο, ένα ινδικό πλοίο το οποίο είχε απαχθεί λίγες ημέρες προηγουμένως . Έντεκα μέλη, Ινδοί, του πληρώματος αφέθηκαν ελεύθεροι και πέντε ύποπτοι πειρατείας συνελήφθηκαν. Το περιστατικό αυτό καταδεικνύει τον ουσιαστικό ρόλο των διεθνών ναυτικών δυνάμεων για τον περιορισμό της απειλής της Σομαλικής πειρατείας και γιατί η παρουσία τους πρέπει να διατηρηθεί , παρά την πτώση των επιθέσεων.⁵⁸

3.7Πρωτοβουλίες για την καταπολέμηση της πειρατείας στη Σομαλία

Το δίλημμα, αν τα πλοία πρέπει να διαθέτουν όπλα και οι ναυτικοί να κάνουν χρήση αυτών εναντίον των πειρατών, έχει διχάσει τη ναυτιλιακή κοινότητα. Να επισημανθεί ότι η νομοθεσία απαγορεύει την ύπαρξη όπλων και πυρομαχικών, για προφανείς λόγους αντιμετώπισης τρομοκρατικών επιθέσεων στα λιμάνια.

⁵⁸ <http://www.iccwbo.gr/news-media/article/196-se-xamila-epipeda-ta-stoixeia-gia-tin-peirateia-to-proto-trimino-tou-2014>

Το ζήτημα είναι εξαιρετικά πολύπλοκο και παρά τις συζητήσεις που διεξάγονται δεν έχουν εξαχθεί ασφαλή συμπεράσματα. Έτσι, τα πλοία ακολουθούν μια σειρά μέτρων που θεωρούνται ότι αποτρέπουν τους πειρατές.

Αυτά που λαμβάνονται υπόψη είναι τα εξής: Η ταχύτητα του πλοίου, η επιλογή της ώρας αλλά και της ημέρας που θα γίνει το ταξίδι από την επικίνδυνη περιοχή, η κατάσταση του καιρού στη συγκεκριμένη θάλασσα, η συνεχής επικοινωνία με τα συντονιστικά κέντρα των δυνάμεων που προστατεύουν με πολεμικά πλοία τη θαλάσσια περιοχή, η ετοιμότητα του πληρώματος, η πορεία εντός καθιερωμένων θαλάσσιων διαδρόμων, η αύξηση των ναυτικών που θα εκτελούν χρέη οπτήρων (παρατηρητών), τοποθέτηση αποτρεπτικών εμποδίων σε ευαίσθητες περιοχές του πλοίου, κυρίως στα πλοία που έχουν χαμηλά έξαλα.

Υπενθυμίζεται ότι πάνω από είκοσι χώρες συμμετέχουν με πολεμικά πλοία και περιπολίες στις επικίνδυνες περιοχές. Έτσι, για την ασφαλή διέλευση των πλοίων έχουν καθοριστεί συγκεκριμένοι θαλάσσιοι διάδρομοι, ενώ γίνονται και ομαδικές διελεύσεις πλοίων.

Επίσης, για το ταξίδι λαμβάνονται μέτρα που έχουν σχέση με την ασφάλιση του πλοίου, την απώλεια ή τις ζημιές στο πλοίο ή στα μηχανήματά του που προξενούν θαλάσσιοι κίνδυνοι, για την ευθύνη του πλοιοκτήτη προς τρίτους για ζημιά που προξενεί ο πλοιοκτήτης ή για ενεργούντες κατ' εντολή του πλοιοκτήτη ή των υπαλλήλων του, για απώλειες ή ζημιές που προξενούνται από πόλεμο ή από επιχειρήσεις παρόμοιες με πόλεμο.⁵⁹

Μελετώντας τη διεθνή βιβλιογραφία, τα επίσημα στοιχεία διεθνών Οργανισμών σχετικά με τις πειρατικές επιθέσεις και καταλήψεις πλοίων, καθώς αναφορές και έρευνες των εμπλεκόμενων φορέων για το φαινόμενο της πειρατείας, διαπιστώσαμε ότι η εμφάνιση της πειρατείας στη Σομαλία επί της ουσίας συνδέεται με την ανυπαρξία του Σομαλικού Κράτους. Με άλλα λόγια η πειρατεία αποτελεί, σύμφωνα με τα παραπάνω δεδομένα, «σύμπτωμα» μιας ασθένειας, αυτής του «αποτυχημένου κράτους» και ως εκ τούτου συστήνονται και τα ανάλογα μέτρα αντιμετώπισής της

⁵⁹ <http://www.yen.gr>

Η Ευρωπαϊκή Ένωση και οι Ηνωμένες Πολιτείες έχουν διμερείς συμβάσεις με την Κένυα που προβλέπουν την παράδοση των πειρατών για ποινική δίωξη στην Κένυα, και μερικές φορές πειρατές έχουν παραδοθεί στην δικαιοσύνη της Κένυα.⁶⁰

Combined Maritime Forces(CMF). Αυτή είναι μία συγκέντρωση περίπου 36 πολεμικών από 24 χώρες που κινείται σε μία εκτεταμένη περιοχή με ευρύ αντικείμενο ναυτικής ασφάλειας. Η Τακτική Δύναμη CTF 151, που αποτελεί μέρος της CMF είναι ειδικά αναπτυγμένη στον Κόλπο του Άντεν·

EU NAVFOR SOMALIA Αυτή η ναυτική δύναμη έχει αναπτυχθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Διενεργεί ναυτικές επιχειρήσεις με το κωδικό όνομα ATALANTA που έχουν σαν αντικείμενο τους την προστασία επισιτιστικής βοήθειας του Ο.Η.Ε. προς την Σομαλία· την προστασία πλοίων στον Κόλπο του Άντεν και τις παράκτιες περιοχές της Σομαλίας· και την παρεμπόδιση της πειρατείας. Η EU NAVFOR λειτουργεί σε συντονισμό με την CTF 151, τις επιτόπιες δυνάμεις του Ναυτικού Γκρουπ NATO, και τις Ρωσικές, Ινδικές, Κινεζικές και Ιαπωνικές ναυτικές δυνάμεις στην περιοχή. Η EUNAVFOR είναι η συντονιστική αρχή που επιμελείται του Maritime Security Centre (Horn of Africa) (MSCHOA) ·

Standing NATO Maritime Group. Αυτή είναι μία δύναμη που αποτελείται από 3-4 πολεμικά το NATO·

Πολεμικά πλοία: Κίνας, Ινδιών, Ιαπωνίας, και Ρωσίας.

Οι δυνάμεις αυτές παρέχουν σημαντική προστασία στα διαπλέοντα τον Κόλπο του Άντεν πλοία μέσα στις συντεταγμένες που περικλείουν τον Διεθνώς Συνιστώμενο Δίαυλο Διελεύσεως (Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC)).

Ο IRTC αποτελείται από δύο θαλάσσιες λωρίδες για την ανατολική και δυτική διέλευση, με πλάτος περίπου 5 μιλίων εκάστη, που αναπτύσσονται περίπου σε όλο το μήκος του Κόλπου του Άντεν.

⁶⁰ <http://www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/piracy/Documents/1339.pdf>

Οι ναυτικές δυνάμεις που περιπολούν στην περιοχή μπορούν έτσι να επικεντρώσουν τα μέσα που διαθέτουν για να μπορούν να επιτηρούν και να προστατεύουν ποιο αποτελεσματικά τα πλοία που κινούνται στην περιοχή.

Η διέλευση μέσω του IRTC γίνεται ομαδικά και διενεργείται ένας αριθμός διελεύσεων υπό την επίβλεψη του Maritime Security Centre – Horn of Africa (MSCHOA) που συγκεντρώνουν τις ομάδες σύμφωνα με τις διαφέρουσες ικανότητες ανάπτυξης ταχύτητας των πλοίων που συμμετέχουν.

Σύμφωνα με τις Καλύτερες Πρακτικές Διαχείρισης, οι κατωτέρω οργανισμοί πρέπει να ειδοποιούνται μερικές ημέρες πριν την άφιξη των πλοίων που έχουν πρόθεση να διαπλεύσουν τον Κόλπο του Άντεν.

UK MTO Dubai. Το UK Maritime Trade Operations (UKMTO Dubai) έχει γραφεία στο Dubai που δραστηριοποιούνται σαν σημείο επαφής για την ναυτιλία με τις Combined Maritime Forces (CMF). Το UKMTO Dubai επίσης διαχειρίζεται το Voluntary Reporting Scheme το οποίο ενθαρρύνει εμπορικά πλοία να στέλνουν καθημερινές αναφορές με την θέση τους, και αναμενόμενο χρόνο αφίξεως εν όσο διαπλέουν την περιοχή μεταξύ του Σουέζ και του 78°Α και 10°Ν. Το UKMTO Dubai κατόπιν παρακολουθεί τα πλοία και αναφέρει τις θέσεις τους στα αρχηγεία των δυνάμεων CMF και EU.

MARLO - Bahrain. Το Marine Liaison Office (MARLO) λειτουργεί σαν αγωγός διακίνησης πληροφοριών που ανταλλάσσονται μεταξύ των Combined Maritime Forces (CMF) και της εμπορικής ναυτιλιακής κοινότητας στην περιοχή.

MSCHOA (Maritime Security Centre – Horn of Africa (MSCHOA)). Πλοία που σκοπεύουν να κινηθούν στον Κόλπο του Άντεν και να συμμετάσχουν σε ομαδική διέλευση πρέπει να εγγραφούν και να δίνουν αναφορές στο MSCHOA διοικεί το πρόγραμμα GOA GT.⁶¹

Ομαδικές διελεύσεις γίνονται σε διάφορους χρόνους που προαναγγέλλονται, και κάθε

⁶¹ http://www.mschoa.org/docs/public-documents/bmp4-low-res_sept_5_2011.pdf?sfvrsn=0

πλοίο οφείλει να δηλώσει εκ των προτέρων σε ποια ομάδα θα συμμετάσχει.

Ένας εναλλακτικός τρόπος που προσφέρει παρόμοια μέτρα ασφαλείας στον διάπλου του Κόλπου του Άντεν, είναι η συμμετοχή σε διάφορα κομβοί που οργανώνουν οι ναυτικές δυνάμεις της Κίνας, Ιαπωνίας, και Ρωσίας, που έχουν τους δικές τους διαδικασίες για συμμετοχή, και απαιτούμενες αναφορές. Τέλος, υπάρχει και δυνατότης κατά περίπτωση να ακολουθεί το εμπορικό πλοίο από κοντινή απόσταση πολεμικό που διαπλέει τον κόλπο εφόσον έχει προηγηθεί συνεννόηση.⁶²

3.8 Περίπτωση μελέτης Νιγηρία

⁶² <http://www.bloko.gr/swmata-asfaleias/h-peirateia-ston-kolpo-toy-anten-arthro-toy-g-mpoyra.html>

Η Νιγηρία, ή επίσημα Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Νιγηρίας, είναι μια ομοσπονδιακή [συνταγματική δημοκρατία](#) της [Δυτικής Αφρικής](#), η οποία αποτελείται από 36 πολιτείες και την ομοσπονδιακή περιοχή της πρωτεύουσας, την [Αμπούζα](#). Η χώρα συνορεύει με τη [Δημοκρατία του Μπενίν](#) στα δυτικά, το [Τσαντ](#) και το [Καμερούν](#) στα ανατολικά και το [Νίγηρα](#) στα βόρεια. Στα νότια βρέχεται από τον [Ατλαντικό Ωκεανό](#) (κόλπος της Γουινέας). Παρόλο που η πρωτεύουσα είναι η Αμπούζα, μεγαλύτερη πόλη και λιμάνι της είναι το [Λάγος](#), με 7.937.932 κατοίκους. Παλαιότερα, πρωτεύουσα ήταν το [Λάγος](#).⁶³ Η Νιγηρία ήταν η πρώτη βρετανική αποικία που έγινε ανεξάρτητο κράτος και μέλος της [Βρετανικής Κοινοπολιτείας](#) το [1960](#). Είναι ομοσπονδία από τέσσερις αυτόνομες περιοχές και το πολίτευμα της είναι Ομοσπονδιακή Προεδρική Δημοκρατία. Μετά τον θάνατο του προέδρου [Ουμάρου Γιαρ Αντούα](#) το Μάιο του [2010](#), νέος πρόεδρος ορκίστηκε ο, εκτελών μέχρι τότε χρέη προέδρου, [Γκούντλακ Τζόναθαν](#). Αντιπρόεδρος είναι

⁶³ <http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.PP.CD>



ο Ναμάντι Σάμπο.⁶⁴



Οι κάτοικοι ασχολούνται κυρίως με τη γεωργία και την κτηνοτροφία. Καλλιεργούν αραβόσιτο, ρύζι, λαχανικά, εσπεριδοειδή, βαμβάκι, κοκκοφοίνικες. Εξάγουν επίσης κτηνοτροφικά προϊόντα, πολύτιμα ξύλα και καουτσούκ, κι ένα σπάνιο μέταλλο, τον κολυμπίτη. Το πιο σημαντικό όμως είναι ότι η χώρα είναι ένας από τους πετρελαιοπαραγωγούς γίγαντες όχι μόνο της Αφρικής, αλλά και παγκοσμίως.

⁶⁴ <http://www.ng.undp.org/content/nigeria/en/home/countryinfo/>



Η Νιγηρία είναι κυριολεκτικά ένα μωσαϊκό εθνοτήτων κυρίως σουδανικής προέλευσης με κύριες μεγαλύτερες φυλές, τις:

- Χάουσα και Φουλάνι (Φούλμπε) στα βόρεια,
- Γιορούμπα και Ίγκμπο στα νότια.⁶⁵



3.9 Κόλπος Γουινέας

Θαλάσσια κόλπωση του Ατλαντικού ωκεανού, ο μεγαλύτερος κόλπος της Αφρικής. Εκτείνεται από το ακρωτήριο Πάλμας (4° 22' Β, 7° 43' Δ) μέχρι το ακρωτήριο Λοπές (0° 38' Ν, 8° 42' Α). Σύμφωνα όμως με ορισμένους γεωγράφους, τα νότια όριά του θα πρέπει να οριστούν 15° νοτιότερα, στη νοτιοδυτική Αγκόλα. Στον Κόλπο εκβάλλουν οι ποταμοί Βόλτα, Ογκουέ και Νίγηρας. Ο τελευταίος, με ένα τεράστιο δέλτα, δημιουργεί δύο μικρότερους επιμέρους κόλπους, τον Κόλπο Μπενίν και τον

⁶⁵<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ni.html>

Κόλπο της Μπιάφρα. Η ηπειρωτική παράκτια εδαφική ζώνη που περιβάλλει τον Κόλπο χωρίζεται από το δέλτα του ποταμού Νίγηρα σε δύο τμήματα. Πρόκειται για χαμηλή ακτή, που ανεβαίνει προς το εσωτερικό με αναβαθμίδες, με συχνές αμμώδεις σύρτιες, πίσω από τις οποίες υπάρχουν πολυάριθμες λιμνοθάλασσες, παράλληλες ή κάθετες προς την ακτή. Η ζώνη χαρακτηρίζεται από υγρό, μουσωνικό κλίμα, με υψηλές θερμοκρασίες και άφθονες βροχοπτώσεις, κυρίως καλοκαιρινές. Οι βροχές αυτές οφείλονται στον σχηματισμό κυκλωνικών περιοχών στη Σαχάρα, που προκαλούν ρεύματα αέρα από τον Κόλπο της Γουϊνέας και κατά συνέπεια είναι φορτωμένα υγρασία. Οι χώρες που περιβρέχονται από τον Κόλπο είναι η Λιβερία, η Ακτή Ελεφαντοστού, η Γκάνα, το Τόγκο, η Μπενίν, η Νιγηρία, το Καμερούν, η Ισημερινή Γουινέα, η Γκαμπόν, η Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό, η Δημοκρατία του Κονγκό και η Αγκόλα.⁶⁶



3.10 Λίγα λόγια για την πειρατεία στην περιοχή του Κόλπου της Γουϊνέας

Αν και το θέμα της σύγχρονης πειρατείας έγινε ευρέως γνωστό από τα συμβάντα των τελευταίων ετών στην ανατολική Αφρική (ακτές Σομαλίας, Ινδικός ωκεανός, Κόλπος

⁶⁶ http://www.mtisc-gog.org/assets/img/voluntary_reporting_area/vra-chart.pdf

του Άντεν, κλπ), διαφαίνεται ότι το κέντρο βάρους των εξελίξεων μετατοπίζεται πλέον πιο δυτικά, στην θαλάσσια περιοχή της Νιγηρίας, στη δυτική Αφρική.

Σύμφωνα μάλιστα με δημοσκόπηση που παρουσίασε σε ειδικό σεμινάριο του Μη Κερδοσκοπικού Οργανισμού «Δίκτυο Ελλήνων» με τίτλο «Ελλήνων Θάλασσες» ο κ. Μιχάλης Σέγγος, εκπρόσωπος πολυεθνικής εταιρείας ασφαλείας ναυσιπλοΐας, το 63% των υπευθύνων ναυτιλιακών εταιρειών απάντησε ότι επόμενος μεγάλος κίνδυνος για τα εμπορικά πλοία, τα δεξαμενόπλοια κτλ. είναι η Δυτική Αφρική.

Στον κόλπο της Γουινέας στη Δ. Αφρική ομάδες Νιγηριανών αναπτύσσουν αργά αλλά σταθερά ένα «πειρατικό άντρο», που στοχεύει τα φορτία των πλοίων, είτε πρόκειται για πετρέλαιο είτε για ξηρό φορτίο.

Εκτός όμως της αύξησης που παρατηρείται στον αριθμό των πειρατικών επιθέσεων και των ένοπλων ληστειών, σύμφωνα με το IMB Report μεγεθύνεται και το κύμα απαγωγών, ενώ ταυτόχρονα «εμπλουτίζεται» η γκάμα πλοίων που βρίσκονται στο στόχαστρο των πειρατών.

Η τελευταία εξέλιξη αποτελεί νέα πηγή ανησυχίας, καθώς μέχρι τώρα στην περιοχή της Δυτικής Αφρικής τα πλοία που ήταν ελκυστικοί στόχοι για τους πειρατές ήταν τα δεξαμενόπλοια. «Υπάρχει μία ανησυχητική τάση στις απαγωγές πληρωμάτων από τα πλοία στον Κόλπο της Γουινέας» δήλωσε ο Pottengal Mukundan, διευθυντής του IMB, το οποίο παρακολουθεί την απειλή της πειρατείας στον κόσμο από το 1991. Ένοπλοι πειρατές στον Κόλπο της Γουινέας έχουν πάρει συνολικά μέχρι τώρα 56 ομήρους ναυτικούς και είναι υπεύθυνοι και για 30 περιπτώσεις απαγωγής πληρωμάτων πλοίων που κατεγράφησαν το πρώτο εξάμηνο του 2013. Οι επιθέσεις στη Νιγηρία ανήλθαν σε 22 σε ένα σύνολο 33 στην ευρύτερη περιοχή, ενώ 28 είναι οι περιπτώσεις απαγωγής.

Οι ναυτικοί είναι ιδιαίτερα εύάλωτοι στη δυτική Αφρική, καθώς συχνά ακινητοποιούνται είτε στα ανοιχτά, είτε σε λιμάνι. Σύμφωνα με το Διεθνές Γραφείο Ναυσιπλοΐας, οι λιμενικές αρχές δεν είναι αξιόπιστες καθώς γνωρίζουν ότι ο οπλισμός τους δεν αρκεί για την αντιμετώπιση των κακοποιών.

Οι πειρατές συχνά είναι πρώην μέλη στρατιωτικών ομάδων και βέβαια καλά οπλισμένοι. Παρά τις δυνάμεις ασφαλείας που διεθνείς οργανισμοί, όπως το NATO και η ΕΕ έχουν εγκαταστήσει, οι Αρχές στον Κόλπο της Γουινέας εμφανίζονται εξαιρετικά αναξιόπιστες, αν μέλη τους δεν συνεργάζονται και οι ίδιοι με τους

κακοποιούς.

Κύρια πηγή εσόδων των πειρατών της δυτικής Αφρικής είναι η πώληση κλεμμένου πετρελαίου σε τάνκερ που μετακινούνται από και προς τις πετρελαιοπαραγωγές χώρες της περιοχής, κάτι που έρχεται σε αντίθεση με την τακτική των Σομαλών, οι οποίοι συχνά ζητούσαν λύτρα.

«Κατά τη διάρκεια των επιθέσεων τους, οι πειρατές της δυτικής Αφρικής κλέβουν προϊόντα διύλισης πετρελαίου, αξίας που εκτιμάται μεταξύ 2 και 6 εκατ. δολαρίων κατά μέσο όρο, με τις τιμές να μπορούν να φτάσουν και τα 10 εκατ.», αναφέρει η σχετική έκθεση των διεθνών οργανώσεων.⁶⁷

Παρόλο που η Νιγηρία ως περιοχή ίσως δεν είναι για την παγκόσμια ναυτιλία τόσο στρατηγικής σημασίας και η πειρατεία στα ανατολικά παράλια της Αφρικής δεν φθάνει στα επίπεδα εκείνης στα ανοικτά της Σομαλίας, δεν παύει να αποτελεί ένα σημαντικό ενεργειακό κόμβο. Ενδεικτικά, αναφέρεται ότι οι ΗΠΑ προμηθεύονται το 15% του πετρελαίου που εισάγουν από τη συγκεκριμένη περιοχή. Επίσης, η Αγκόλα (λίγο πιο νότια) αποτελεί μαζί με τη Σαουδική Αραβία, το μεγαλύτερο προμηθευτή πετρελαίου της Κίνας.⁶⁸⁶⁹

3.11 Τρόπος δράσης

Όπως έχει φανεί στην περιοχή οι επιθέσεις γίνονται μετά τα μεσάνυχτα, λίγο έξω από την περιοχή, που αστυνομεύεται από το Πολεμικό Ναυτικό της Νιγηρίας ενώ

⁶⁷ <http://www.grafida.net/el/extpage.php?aid=161575>

⁶⁸ <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/687316/i-d-afriki-stoxos-peiratikon-epitheseon>

⁶⁹ http://www.securitymanager.gr/newsite/contents_article.php?id=706&catid=2

καταγράφεται και μια μετατόπιση της ακτίνας δράσης προς τα Δυτικά, στην περιοχή των συνόρων της Γκάνας και του Τόγκο.⁷⁰

Η τακτική που ακολουθούν οι πειρατικές ομάδες της Νιγηρίας είναι διαφορετική από εκείνη των Σομαλών, αλλά έχει εξελιχθεί το τελευταίο χρόνο. Εν αντιθέσει με τους Σομαλούς, οι οποίοι καταλαμβάνουν τα πλοία με σκοπό να εισπράξουν λύτρα για την απελευθέρωση των πληρωμάτων και του πλοίου, οι Νιγηριανοί ξεκίνησαν ως ένοπλοι ληστές, αφού ανέβαιναν σε πλοία που ήταν δεμένα σε λιμάνια ή ήταν άροδο. Οι πειρατές δεν συνηθίζουν να παίρνουν ομήρους, αν και μερικές φορές το κάνουν ώσπου να γίνουν οι διαπραγματεύσεις απελευθέρωσης του πλοίου.

Όμως στην πορεία εξέλιξαν τη δράση τους, με αποτέλεσμα σήμερα να καταλαμβάνουν πλοία για περίοδο περίπου μιας εβδομάδας για να πάρουν το φορτίο που μεταφέρουν, ενώ δεν διστάζουν να χρησιμοποιήσουν ακόμα και ένοπλη βία κατά των ναυτικών. Υπάρχει και μια 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 στον 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.

Αναλυτές στο εξωτερικό πάντως σημειώνουν ότι πίσω από τις επιθέσεις στα δεξαμενόπλοια πρέπει να βρίσκονται οργανωμένες συμμορίες, οι οποίες γνωρίζουν και την παγκόσμια πετρελαϊκή αγορά, αλλά και τη λειτουργία των δεξαμενόπλοιων. Σημειώνεται ότι στο Δέλτα του Νίγηρα διάφορες συμμορίες καταφέρνουν και αποσπούν από τους αγωγούς ακόμα και χιλιάδες βαρέλια πετρελαίου.⁷¹

⁷⁰ <http://www.pireas2day.gr>

⁷¹ <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/687316/i-d-afriki-stoxos-peiratikon-epitheseon>



3.12 Αιτίες

Η περιοχή του Κόλπου της Γουϊνέας είναι σήμερα η πηγή των περίπου 5,4 εκατομμυρίων βαρελιών πετρελαίου την ημέρα. Αυτό είναι ισοδύναμο σε περισσότερο από το συνολικό ποσό που εισάγονται από χώρες της ΕΕ των 27 το 2008 και πάνω από το ήμισυ των αμερικανικών εισαγωγών αργού πετρελαίου το 2008. Η

προσφορά πετρελαίου από την περιοχή το 2011 ήταν ίση με το 40% του συνόλου της ΕΕ των 27 και το 29% του συνολικού πετρελαίου των ΗΠΑ της κατανάλωσης κατά το ίδιο έτος.

Η πειρατεία στον Κόλπο της Γουινέας αντιπροσώπευαν σχεδόν το 30% των επιθέσεων (427 1.434) στα αφρικανικά ύδατα μεταξύ 2003 και 2011, και το ποσοστό αυξάνεται καθημερινά. Πενήντα τρεις υποθέσεις καταγράφηκαν το 2011, σε σύγκριση με 39 το 2010, χωρίς τις περιπτώσεις που δεν καταγγέλθηκαν. Το 2012 αναφέρθηκαν 62 απόπειρες επιθέσεων. Η τάση αυτή συνεχίστηκε και το 2013 με τις επιθέσεις στα ανοικτά των ακτών της Ακτής του Ελεφαντοστού, τη Νιγηρία και τη Δημοκρατία του Κονγκό.

Η ασφάλεια στη θάλασσα είναι απαραίτητη για τη διατήρηση της ροής των εσόδων από το πετρέλαιο και του φυσικού αερίου, τα οποία έχουν τη δυνατότητα να συμβάλουν σημαντικά στην ανάπτυξη της περιοχής. Ταυτόχρονα είναι απαραίτητη και για την αξιοποίηση των θαλάσσιων πόρων, που εξασφαλίζουν στους κατοίκους της περιοχής τα προς το ζην και ανάπτυξη. Το 40% του πληθυσμού της περιφέρειας εξαρτώνται από τα ψάρια καθώς αποτελεί και σημαντικό συστατικό της διατροφής τους. Παράνομη, λαθραία και άναρχη αλιεία από ξένους αποτελεί ένα σοβαρό πρόβλημα.

Η χώρα έχει πληθυσμό περίπου 150 εκατομμύρια, και ο μέσος όρος ηλικίας είναι μόλις 19 , το 30% εκ των οποίων, είναι άνεργοι. Αυτό έχει δημιουργήσει στην περιοχή του Δέλτα αύξηση της οργανωμένης εγκληματικότητας, της βίας, της τρομοκρατίας, της μετανάστευσης, καθώς το γενικότερο κλίμα οδηγεί σε μεγάλες εκροές πολιτών από τη χώρα, και τέλος αύξηση της πειρατείας.⁷²

Παρατηρούμε λοιπόν, ότι η μεγάλη φτώχεια και ανεργία σε συνάρτηση με την εξαγωγή πετρελαίου οδηγεί τους ανθρώπους της Νιγηρίας εκτός των άλλων να στραφούν προς την θαλάσσια πειρατεία.

⁷² <http://www.chathamhouse.org>



3.13 Το χρονικό του φαινομένου της πειρατείας στον Κόλπο της Γουϊνέας

«Η πειρατεία στη Νιγηρία αυξάνεται εμφανίζοντας μεγαλύτερο βεληνεκές» δήλωσε ο Πότενγκαλ Μιουκούνταν, Διευθυντής του IMB, το οποίο παρακολουθεί την

πειρατεία από το 1991. Και συνεχίζει: «Τουλάχιστον έξι στα 11 περιστατικά στα νερά της Νιγηρίας καταγράφηκαν σε αποστάσεις μεγαλύτερες από 70 ναυτικά μίλια από την ακτή, που καταδεικνύει ότι ψαράδικα πλοία χρησιμοποιούνται ως ναυαρχίδες δίνοντας ευχέρεια για επιθέσεις σε μεγαλύτερες αποστάσεις». Μάλιστα δύο μέλη πληρώματος σκοτώθηκαν σε περιστατικά που σημειώθηκαν 110 ναυτικά μίλια έξω από το Λάγος, ενώ άλλοι τρεις ναυτικοί απήχθησαν από αγκυροβολημένα πλοία. Όπως εξηγεί ο κύριος Μιουκούνταν «παρά το γεγονός ότι οι επιθέσεις στη Νιγηρία παραμένουν λιγότερες απ' ό,τι στη Σομαλία, και τα πλοία που καταλαμβάνονται παραμένουν υπό τον έλεγχο των πειρατών για κάποιες ημέρες αντί για μήνες, όμως το επίπεδο της βίας απέναντι στους ναυτικούς είναι πολύ πιο υψηλό».⁷³



Σύμφωνα με έρευνα της Aon Corp, που δραστηριοποιείται στη μεσιτεία ασφαλίσεων, αντασφαλίσεων και υπηρεσιών διαχείρισης κινδύνων, παρατηρείται αύξηση των επιθέσεων (περιστατικών πειρατείας σε πλοία) και σημαντικές αλλαγές στη γεωγραφική κατανομή τους. Πρόκειται για την πρώτη σε βάθος έρευνα, ανάλυσης περιστατικών πειρατείας με σκοπό την ενημέρωση των πλοιοκτητών παγκοσμίως, σχετικά με τις πλέον πρόσφατες εξελίξεις που αφορούν στον κίνδυνο αυτό.

Το «Piracy Update 2011» της Aon, παραθέτει αναλυτικά στοιχεία σχετικά με τη συχνότητα και εποχικότητα φαινομένου της πειρατείας στη Δυτική ακτή, καθώς και σε τέσσερις ζώνες στην Ανατολική Ακτή της Αφρικής (Αραβική Θάλασσα και Περσικός Κόλπος / Κόλπος του 'Αντεν και Ερυθρά Θάλασσα/ Κόλπος Σομαλίας, Μοζαμβίκη και νότιες περιοχές/ Ινδικός Ωκεανός).

⁷³<http://www.iccwbo.gr/news-media/article/47-auksanetai-i-peirateia>

Η έρευνα αναλύει τις τάσεις στα κρούσματα πειρατείας της διετίας 2009- 2011, ανά γεωγραφική περιοχή και εποχικότητα. Τα αποτελέσματα της έρευνας δείχνουν αύξηση των κρουσμάτων της πειρατείας, αλλά και ταυτόχρονη μείωση των «επιτυχημένων πειρατικών επιθέσεων». Επιπλέον, περιγράφονται αλλαγές στη γεωγραφική δραστηριοποίηση των πειρατών, ως αποτέλεσμα της αύξησης των μέτρων προστασίας που πλέον λαμβάνονται από τους πλοιοκτήτες και τη διεθνή κοινότητα.

Σε ότι αφορά, από την άλλη, στη Δυτική Ακτή της Αφρικής, η έρευνα έδειξε πως οι εγκληματικές δράσεις σε πλοία σημείωσαν αύξηση (συμπεριλαμβανομένων γεγονότων όπως κατάληψη πλοίων, λαθραία επιβίβαση, απαγωγή πληρωμάτων, καθώς και ληστείες). Ωστόσο, η πλειοψηφία των περιστατικών αυτών (80 περιπτώσεις) αφορούν ηπιότερες μορφές επιθέσεων και όχι σοβαρά περιστατικά πειρατείας και απαγωγών (9 περιπτώσεις), καθώς στη δυτική Αφρική δεν υπάρχει «υποδομή» που να επιτρέπει διεκδίκηση και διαπραγμάτευση λύτρων.⁷⁴

Τα στοιχεία που έχει δημοσιεύσει το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (IMB) για την πειρατεία κατά τη διάρκεια του πρώτου εξαμήνου του 2012 απ' την άλλη, είναι ενδεικτικά τόσο της δυναμικής που αναπτύσσουν οι πειρατές από τη Νιγηρία όσο και του περιορισμού της δράσης των πειρατών στη Σομαλία.

Πιο συγκεκριμένα, στον Κόλπο της Γουινέας καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια του α' εξαμήνου του 2012 συνολικά 32 περιστατικά πειρατείας, επτά περισσότερα σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2011. Επίσης, στα χωρικά ύδατα της Νιγηρίας πραγματοποιήθηκαν ακόμα 17 επιθέσεις, έναντι μόλις έξι το εξάμηνο του 2011.

Αντίθετα, στη Σομαλία η διαρκής παρουσία ναυτικών δυνάμεων από όλο τον κόσμο, αλλά και η χρήση ιδιωτικών ένοπλων φρουρών από τις ναυτιλιακές εταιρείες έχουν περιορίσει την αποτελεσματικότητα των πειρατών. Πιο συγκεκριμένα, κατά το πρώτο

⁷⁴ http://geopolitics-gr.blogspot.gr/2011/10/blog-post_4842.html

εξάμηνο του 2012 σημειώθηκαν 69 περιστατικά στην περιοχή, έναντι 163 που καταγράφηκαν την ίδια περίοδο πέρυσι.⁷⁵

Η ύφεση του φαινομένου της πειρατείας στα ανοικτά της Σομαλίας συνέπεσε χρονικά με την έξαρση ιδιαίτερα βίαιων κρουσμάτων πειρατείας και ένοπλης ληστείας στην περιοχή του κόλπου της Γουινέας. Κατά τους εννέα πρώτους μήνες του 2013, το International Maritime Bureau κατέγραψε περισσότερες από 40 πειρατικές επιθέσεις, εκ των οποίων οι 7 εξελίχθηκαν σε καταλήψεις πλοίων, με 132 ναυτικούς ομήρους. Στις Αποφάσεις 2018 (2011) και 2039 (2012) του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ αποτυπώθηκαν η ανησυχία της διεθνούς κοινότητας και η προτροπή, πρωτίστως προς τα κράτη της περιοχής, να εργασθούν, σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, για τη συστηματική αντιμετώπιση του φαινομένου, με την έμπρακτη υποστήριξη της διεθνούς κοινότητας. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization - IMO) εξετάζει, μετά από πρόταση της χώρας μας, την έκδοση Ψηφίσματος, σχετικά με την πρόληψη και καταπολέμηση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στη θαλάσσια περιοχή της Δυτικής Αφρικής.⁷⁶

Πλησίον της Δυτικής Αφρικής, καταγράφηκαν 12 αναφορές, συμπεριλαμβανομένων και της πειρατείας δύο σκαφών, το ένα με πλήρωμα 39 άτομα που κρατήθηκαν όμηροι και το άλλο με δύο μέλη του πληρώματος που απήχθησαν από το σκάφος τους. Στη Νιγηρία αναφέρθηκαν έξι περιστατικά μεταξύ των οποίων και η πειρατεία ενός πλοίου εφοδιασμού, το οποίο και χρησιμοποιήθηκε ανεπιτυχώς σε άλλες επιθέσεις.

Όσον αφορά το 2014 στην Αγκόλα για πρώτη φορά αναφέρθηκε πειρατεία κατά το πρώτο τρίμηνο του 2014, καταδεικνύοντας την αυξημένη εμβέλεια και ικανότητα των Νιγηριανών πειρατών εάν αφεθούν ανεξέλεγκτοι. Στο περιστατικό εμπλέκονται ένοπλοι πειρατές που απήγαγαν φορτωμένο δεξαμενόπλοιο από αγκυροβόλιο στην Λουάντα, Αγκόλα. Οι πειρατές έκλεψαν μεγάλη ποσότητα πετρελαίου εσωτερικής καύσης φορτίου του βυτιοφόρου με τρεις ξεχωριστές επιχειρήσεις μεταφοράς από

⁷⁵ <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/687316/i-d-afriki-stoxos-peiratikon-epitheseon>

⁷⁶ <http://www.mfa.gr/exoteriki-politiki/pagkosmia-zitimata/katapolemisi-peirateias.html>

πλοίο σε πλοίο. Το πλοίο ήταν υπό τον έλεγχο των Νιγηριανών πειρατών για πάνω από μία εβδομάδα πριν ο ιδιοκτήτης ανακτήσει επαφή , στα ανοικτά της Νιγηρίας , περίπου 1.200 ν.μ. από το αρχικό αγκυροβόλιο. Ένα μέλος του πληρώματος τραυματίστηκε κατά τη διάρκεια του συμβάντος.⁷⁷

Ειδικά, στον Κόλπο της Γουινέας έχουν καταγραφεί το τρίτο τρίμηνο του έτους 15 επιθέσεις έναντι 22 και 14, στο πρώτο και δεύτερο τρίμηνο του έτους, αντίστοιχα.⁷⁸



3.14 Προτοβουλίες για την καταπολέμηση της πειρατείας στη Δυτική Αφρική

⁷⁷ <http://www.iccwbo.gr/news-media/article/196-se-xamila-epipeda-ta-stoixeia-gia-tin-peirateia-to-proto-trimino-tou-2014>

⁷⁸ <http://www.portnews.gr/metopa-ths-peirateias>

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου συνεχίζει τις πρωτοβουλίες για την ανάληψη παγκόσμιας δράσης που θα συμβάλει ουσιαστικά στην προστασία της ζωής των ναυτικών, στη διαφύλαξη των δια θαλάσσης μετακινούμενων φορτίων καθώς και των πλοίων που διαπλέουν την περιοχή της Δυτικής Αφρικής, προκειμένου να εξασφαλισθεί η ομαλή διεξαγωγή του διεθνούς εμπορίου.

Ειδικότερα, σε συνέχεια των πρωτοβουλιών της για την ανάδειξη του προβλήματος της πειρατείας στην εν λόγω περιοχή, η Ελλάδα υπέβαλε την 14.06.2013 στη Γραμματεία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) σχετικό έγγραφο εργασίας, που θα εξετασθεί στο πλαίσιο της 110ης Συνόδου του Συμβουλίου του ΙΜΟ (Λονδίνο, 15-19 Ιουλίου 2013).

Η επέκταση του φαινομένου της πειρατείας και ένοπλης ληστείας, που τα τελευταία χρόνια βρισκόταν σε έξαρση στον Κόλπο του Άντεν και ιδιαίτερα στα ανοιχτά της Σομαλίας, στην περιοχή της Δυτικής Αφρικής, με την πλειονότητα των περιστατικών να καταγράφονται στον Κόλπο της Γουινέας, έχει προκαλέσει ιδιαίτερη ανησυχία και προβληματισμό στη Διεθνή Κοινότητα και σε ολόκληρο το ναυτιλιακό κόσμο.

Η κλιμάκωση των πράξεων πειρατείας και ιδίως αυτών της ένοπλης ληστείας που εμφανίζονται στα χωρικά ύδατα της Νιγηρίας, του Τόγκο και του Μπενίν, έχει λάβει ανησυχητικές διαστάσεις, όπως αποδεικνύεται και από τα συγκεντρωτικά στοιχεία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Γραφείου (ΙΜΒ). Ως πρώτο βήμα προς αυτήν την κατεύθυνση, μέσω του εγγράφου, παροτρύνεται το Συμβούλιο του ΙΜΟ να λάβει σχετικές πρωτοβουλίες για την αντιμετώπιση του προβλήματος και ειδικότερα προτείνεται η υιοθέτηση σχετικής Απόφασης (Resolution) από την 28η Σύνοδο της Συνέλευσης του ΙΜΟ η οποία θα πραγματοποιηθεί στο Λονδίνο στις 25 Νοεμβρίου έως 4 Δεκεμβρίου 2013.⁷⁹

Η πειρατεία και οι ένοπλες ληστείες στα ύδατα ανοικτά της Δυτικής Αφρικής έχει ανησυχήσει ιδιαίτερα τον τομέα της ναυτιλίας. οι επιθέσεις έχουν γίνει όλο και πιο βίαιες, και συχνά σχετίζονται με πυροβόλα όπλα, καθώς και οι περιπτώσεις των απαγωγών για λύτρα έχουν γίνει επίσης πιο συχνές. Κατά συνέπεια, η παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία έχει έλθει σε συνεννόηση για την ενημέρωση των

⁷⁹ <http://www.real.gr/DefaultArthro.aspx?page=arthro&id=55325&catID=4>

υφιστάμενων κατευθυντήριων γραμμών ώστε να κάνει τα κατάλληλα μέτρα για την προστασία των πλοίων και των πληρωμάτων του. Παρά το γεγονός ότι τα κίνητρα και ο τρόπος εκδήλωσης των πειρατικών επιθέσεων στον Κόλπο της Γουινέας διαφέρουν εκείνων στην περιοχή της Σομαλίας, συνιστάται οι ανωτέρω Οδηγίες να αναγνωσθούν σε συσχέτιση με τις Βέλτιστες Πρακτικές Διαχείρισης (BMP-4), που βασίζονται στην υπάρχουσα εμπειρία και γνώση κτηθείσα από ανάλογα περιστατικά πειρατείας στην περιοχή της Σομαλίας. Επιπρόσθετα, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η έναρξη λειτουργίας του κέντρου “Maritime Centre for the Gulf of Guinea” (MTISC-GOC), που θα διαχειρίζεται πληροφορίες (focal point) για την αντιμετώπιση περιστατικών πειρατείας στην ανωτέρω θαλάσσια περιοχή.⁸⁰



3.15 Καταγραφή και μελέτη περιστατικών - Σομαλία

⁸⁰ http://www.pepen.gr/pagesgr/peirateia/Piracy_Guinea_061014.pdf

M/V ORNA 20/12/10-13/1/13

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 δυο 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 εταιρίας σχετικά με τις πληρωμές των λύτρων.

Dhow Ghaza Howlf 2/3/12-28/4/13

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

M/V Leopard 12/1/11-30/4/13

Πειρατές επιτέθηκαν και κατέλαβαν το πλοίο και 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 (27 μήνες)

Στις 2/4/13 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 5/1/13, 400νμ. από το Mogadishu της Σομαλίας 6 πειρατές με skiff κυνήγησαν 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.

Στα ανοιχτά της Σομαλίας ενώ το 2011 είχαμε 237 επιθέσεις το 2014 μόλις 10 περιστατικά. Εξ αυτών οι τρεις ήταν απόπειρες επιθέσεων, ενώ σε δυο πλοία «έπεσαν» πυροβολισμοί. Ο μικρός αριθμός επιθέσεων στην περιοχή εξακολουθεί ακόμα και σήμερα να είναι χαμηλός, αλλά η απειλή της Σομαλίας εξακολουθεί να είναι εμφανής. Ο ρόλος των ναυτικών δυνάμεων στην περιοχή για τον περιορισμό της απειλής είναι ουσιαστικός. Η ανάγκη να παραμείνουν στην περιοχή παρά τη μείωση του αριθμού των επιθέσεων είναι αναγκαία. Δεν υπάρχει περιθώριο για εφησυχασμό.

Οι επιθέσεις πειρατών ανοιχτά της ακτογραμμής της Δυτικής Αφρικής έχουν σχεδόν διπλασιαστεί από πέρυσι και απειλούν να υπονομεύσουν την μεταφορά εμπορευμάτων από τη συγκεκριμένη περιοχή.

Σπάνια το πολεμικό ναυτικό εμπλέκεται σε ανταλλαγές πυρών στα ανοιχτά, καθώς οι πειρατές αφήνουν συνήθως τα πλοία που έχουν καταλάβει αφού αφαιρέσουν το φορτίο τους και τιμαλφή.

3.16 Καταγραφή και μελέτη περιστατικών - Νιγηρία

Στις 31/1/13, 45νμ. από το Brass της Νιγηρίας, ένα product tanker κατά την πλεύση του παρατήρησε 3 skiff να πλησιάζουν καθώς και ένα ύποπτο mother ship στα 1,2 νμ. Ο αξιωματικός υπηρεσίας σήμανε συναγερμό και τα μέλη του πληρώματος χωρίς δικαιοδοσία συγκεντρώθηκαν στο cidatel. Το δεξαμενόπλοιο ξεκίνησε ελιγμούς και κατευθύνθηκε προς ένα κοντινό σταθμό ανεφοδιασμού για να ζητήσει βοήθεια από τις ναυτικές δυνάμεις. Τα skiff ξεκίνησαν να πυροβολούν στη γέφυρα και στο accommodation και ένα RPG δεν βρήκε στόχο. Η επίθεση διήρκησε 1 ώρα με το πλήρωμα να είναι ασφαλές αλλά το πλοίο με αρκετές ζημιές.

Στις 4/2/13 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 3/6/13 στις εκβολές του ποταμού Calaber της Νιγηρίας, 10 οπλισμένοι άνδρες , 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.

Δώδεκα πειρατές σκοτώθηκαν κατά την ανταλλαγή πυρών με το πολεμικό ναυτικό της Νιγηρίας, στην προσπάθειά τους να εγκαταλείψουν δεξαμενόπλοιο που είχαν καταλάβει ανοιχτά της ακτής του Κόλπου της Γουϊνέας. Όπως δήλωσε ο υποναύαρχος του πολεμικού ναυτικού, Σίντι Άλι Χάσαν, οι πειρατές πήραν τον έλεγχο του MT Notre με σημαία Σεντ Κιτς και Νέβις στις 15 Αυγούστου 2013, και όταν ελήφθη το σχετικό σήμα, μερικά καταδρομικά εστάλησαν για να ξαναπάρουν τον έλεγχο του πλοίου. Τα καταδρομικά ενεπλάκησαν σε μάχη με τους πειρατές που είχαν καταλάβει το δεξαμενόπλοιο και κατάφεραν να το οδηγήσουν στα χωρικά

ύδατα της Νιγηρίας, αλλά κατά την διαπραγμάτευση για την επανάκτηση του ελέγχου του πλοίου, οι πειρατές προσπάθησαν να διαφύγουν με ταχύπλοο. Τα πλοία του πολεμικού ναυτικού τους καταδίωξαν, αλλά δέχθηκαν τα πυρά των πειρατών. «Η ανταλλαγή πυροβολισμών διήρκεσε περίπου 30 λεπτά και μετά από αυτήν ηττήθηκαν (οι πειρατές). Όταν πήραν τον έλεγχο του ταχύπλου, τέσσερις από τους μαχητές ήταν ζωντανοί και δεν είχαν τραυματιστεί, ενώ οι υπόλοιποι πειρατές είχαν σκοτωθεί κατά την ανταλλαγή πυρών», σημείωσε ο Σίντι Άλι Χάσαν. Το πλήρωμα του MT Notre, το οποίο μετέφερε βενζίνη, διεσώθη χωρίς να υπάρχουν τραυματισμοί, κατέληξε ο ίδιος.

Ένας ναύτης εμπορικού πλοίου και δυο πειρατές σκοτώθηκαν κατά τη διάρκεια ανταλλαγής πυροβολισμών μεταξύ των δυνάμεων ασφαλείας και των πειρατών χθες το βράδυ στο κατάστρωμα του τάνκερ SP Brussels του Medaillon Reedererei, ανοιχτά της Νιγηρίας. Κατά την ανταλλαγή των πυροβολισμών την Τρίτη 29/4/14 στις 23:00 τοπική ώρα, δύο από τους πειρατές σκοτώθηκαν από τους ένοπλους φρουρούς και ένα άλλο μέλος του πληρώματος τραυματίστηκε ελαφρά. Το χωρητικότητας 7.600 dwt και κατασκευασμένο το 2007 πλοίο έπλεε από το Port Harcourt προς το Λάγος, μεταφέροντας ένα 17μελές πλήρωμα συν δύο ένοπλους φρουρούς. Η Medaillon Reedererei σημειώνει ότι το πλήρωμα και οι ένοπλοι φρουροί κατέφυγαν σε οχυρωμένη αίθουσα του πλοίου, καθώς οι επιτιθέμενοι επιβιβάζονταν στο πλοίο, ωστόσο, δύο δεν κατάφεραν να φθάσουν στην αίθουσα εγκαίρως και βρέθηκαν το επόμενο πρωί από τους ένοπλους φρουρούς που ερεύνησαν το πλοίο. Αυτό είναι το δεύτερο περιστατικό πειρατείας που συμβαίνει στο SP Brussels τα τελευταία χρόνια, αφού το ίδιο πλοίο λεηλατήθηκε και πέντε πληρώματος απήχθηκαν το 2012.⁸¹

3.17 Σύγκριση πειρατείας Σομαλίας – Νιγηρίας

⁸¹ ΑΜΠΕ, Reuters

Σχετικά με τις ομοιότητες και τις διαφορές μεταξύ των δυο 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 πληροί τις προϋποθέσεις του κατάλληλου τύπου και χρόνου, εν αντιθέσει με τους πειρατές της Δ. Αφρικής που προτιμούν τα δεξαμενόπλοια πετρελαίου ή μαζούτ. Με αυτό φέρεται να συμφωνεί και το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων με ένα ποσοστό που αγγίζει το 42%. Ωστόσο, και οι δυο πλευρές οπλοφορούν, ενίοτε με μαχαίρια και άλλοτε με βαρύ εξοπλισμό, όπλα και χειροβομβίδες. Οι πειρατές στη Σομαλία 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 στη ξηρά.

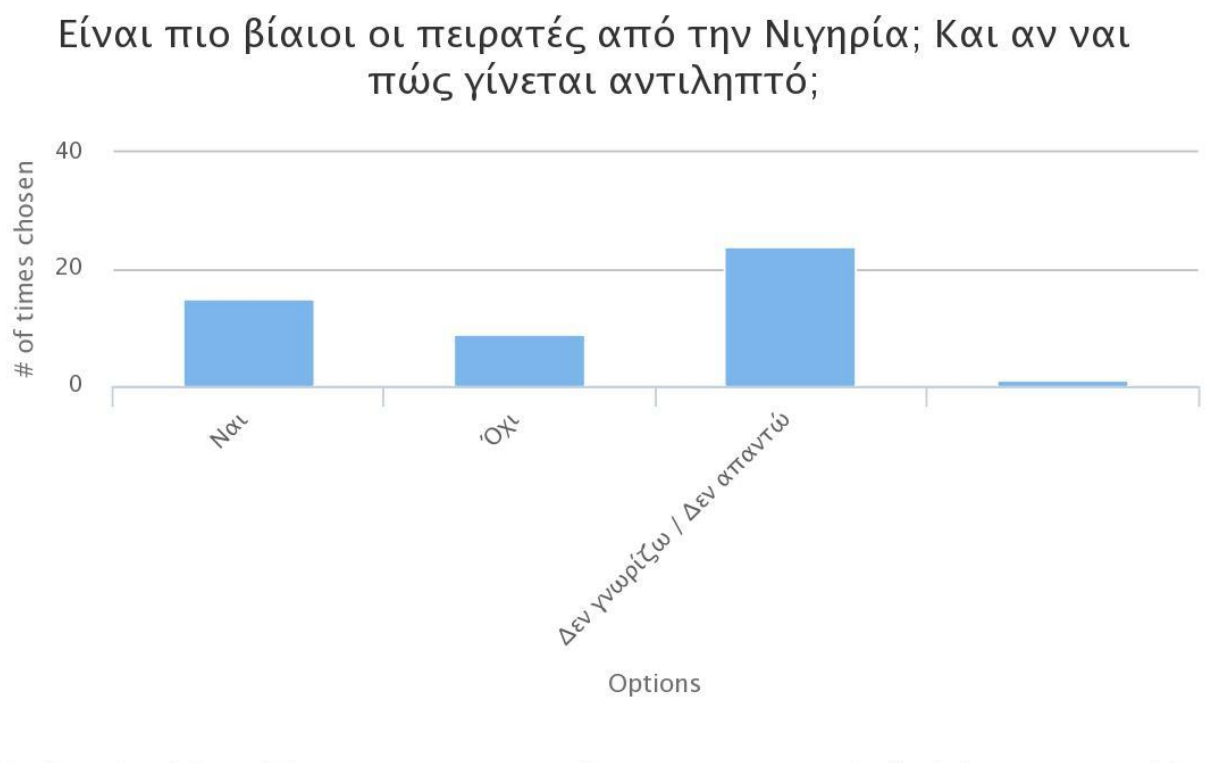
Πίνακας 18^{ος}

Τι είδους πλοία πιστεύετε ότι επιλέγουν οι Σομαλοί και Νιγηριανοί πειρατές για να χτυπήσουν; Αναφέρετε γραπτώς για τους Νιγηριανούς;



Θα ήταν μεγάλη παράληψη να μην τεθεί η Νιγηρία στις πρώτες θέσεις των επικίνδυνων ζωνών πειρατείας, όχι τόσο για τη συχνότητα των επιθέσεων, η οποία δεν είναι τόσο μεγάλη (για το έτος 2009, η Νιγηρία ευθύνεται μόλις για το 7 % των περιστατικών παγκοσμίως), όσο για το υψηλό επίπεδο βιαιότητας τους, που ξεπερνάει οποιαδήποτε άλλη περιοχή του κόσμου. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονίσουμε την άγνοια του δείγματος του ερωτηματολογίου αλλά και γενικότερα καθώς πιστεύουν ότι πιο βίαιοι στις πειρατείες είναι οι Σομαλοί και όχι οι Νιγηριανοί. Το 30% μάλιστα το θεωρεί αυτό ενώ το 49% δεν γνωρίζει ποιος από τους δύο είναι πιο βίαιος ως προς τις πειρατείες.

Πίνακας 19^{ος}

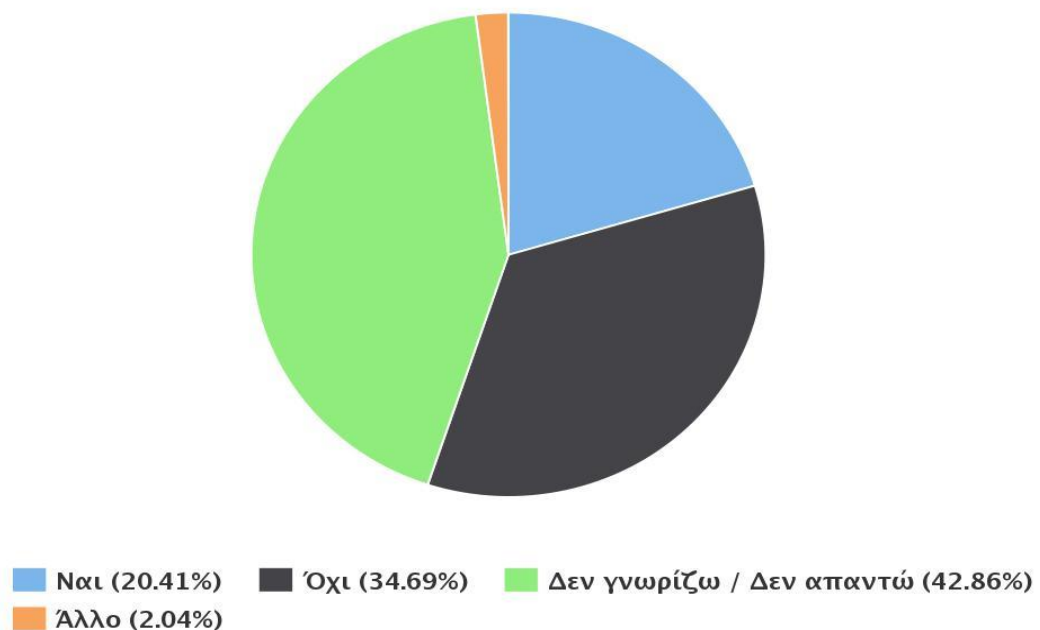


Στο σημείο αυτό θα πρέπει να σημειωθεί ότι λαμβάνονται πληροφορίες από εξωτερικές πηγές συμπεριλαμβανομένου του Risk Intelligence Organisation με έδρα τη Δανία οι οποίες καταδεικνύουν ότι τουλάχιστον το 50% των επιθέσεων στα σκάφη που αφορούν κυρίως τη βιομηχανία πετρελαίου δεν έχουν καταγγεληθεί. Τα περισσότερα από τα αναφερόμενα γεγονότα πραγματοποιήθηκαν στα ύδατα γύρω από το Lagos. Σε αντίθεση με τη Σομαλία, όπου καταγράφονται καταλήψεις πλοίων με σκοπό την είσπραξη λύτρων και στις περισσότερες περιπτώσεις δεν σημειώνονται τραυματισμοί ή απώλειες ναυτικών, στη Νιγηρία οι πειρατικές επιθέσεις, αν και πιο

περιορισμένες αριθμητικά, είναι εξαιρετικά βίαιες και ολοκληρώνονται συνήθως με τη λεηλασία του πλοίου για την απόκτηση χρημάτων, πολύτιμων ειδών του πληρώματος και μέρους του φορτίου. Δεν έχουν ιδιαίτερες ομοιότητες στον τρόπο που λειτουργούν οι Σομαλοί με τους Νιγηριανούς. Μάλιστα το 43% αγνοεί εντελώς τον τρόπο δράσης και των δυο, ενώ το 34% παρατηρούν διαφορές στον τρόπο δράσης.

Πίνακας 20^{ος}

Μοιάζει με τον τρόπο δράσης των Νιγηριανών πειρατών;

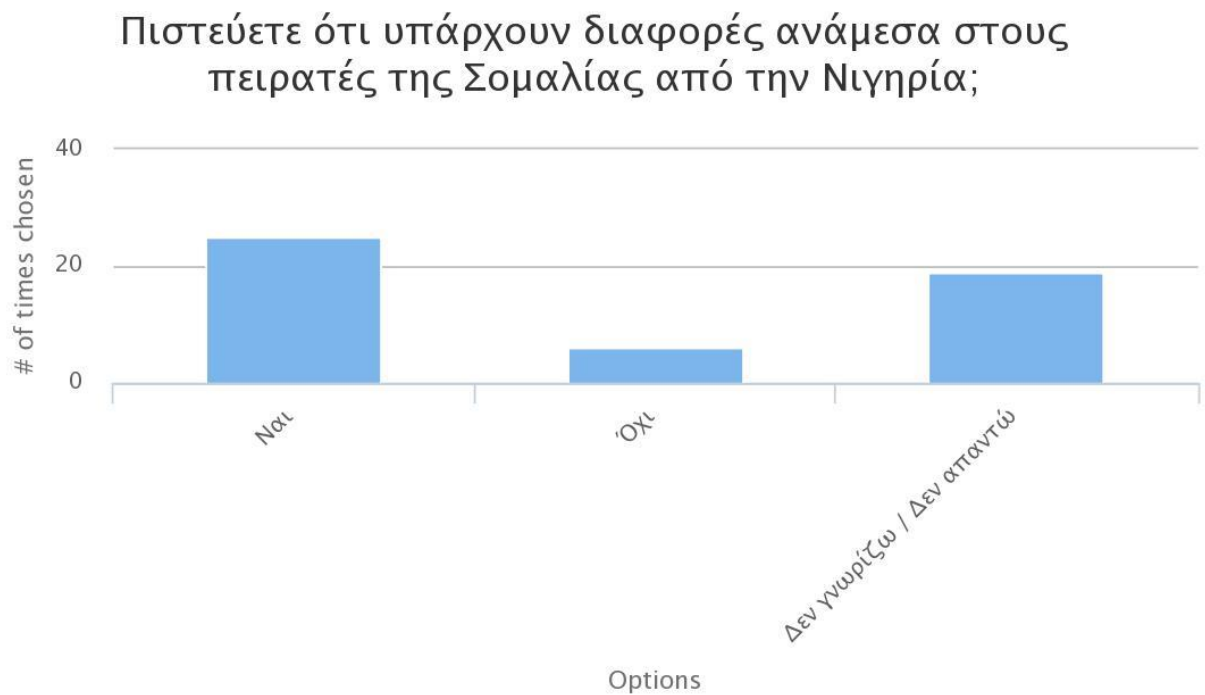


Ακόμα στη Νιγηρία, σε αντίθεση με τη Σομαλία, υπάρχει κεντρική κυβέρνηση και ισχυρό εθνικό πολεμικό ναυτικό στην περιοχή, αλλά, ανησυχητικό είναι το γεγονός, όπως σημειώνει και ο διευθυντής του IMB Pottengal Mukundan, ότι "στην περιοχή αυτή δεν εμφανίζεται καμία πολιτική θέληση να καταπολεμηθεί το πρόβλημα της πειρατείας στα ύδατα και την ακτή τους, παρά το γεγονός ότι η χώρα είναι ένας σημαντικός εξαγωγέας πετρελαίου και η οικονομία της χώρας βασίζεται σημαντικά στις εισαγωγές άλλων εμπορευμάτων."

Συμπερασματικά, οι δυο περιοχές ως προς τις περιοχές διαφέρουν σε όλα σχεδόν τα σημεία. Από τον τρόπο δράσης, τα κίνητρά τους, έως τους στόχους τους κλπ. Είναι θα λέγαμε δυο διαφορετικού είδους πειρατές με τους Νιγηριανούς να επιδίδονται σε

περισσότερες πειρατείες σήμερα απ' ότι οι Σομαλοί και να είναι πολύ περισσότερο επικίνδυνοι από τους δεύτερους. Το δείγμα μας είχε μια αστοχία σχετικά με τις ερωτήσεις για τους Σομαλούς και τους Νιγηριανούς, καθώς ενώ σε ερωτήσεις όπως αναφέραμε παραπάνω είχαν άγνοια στην ερώτηση για το αν διαφέρουν το 50% απάντησε θετικά ενώ το 38% δεν γνώριζε.

Πίνακας 21^{ος}



Τελικός Σχολιασμός – Συμπεράσματα

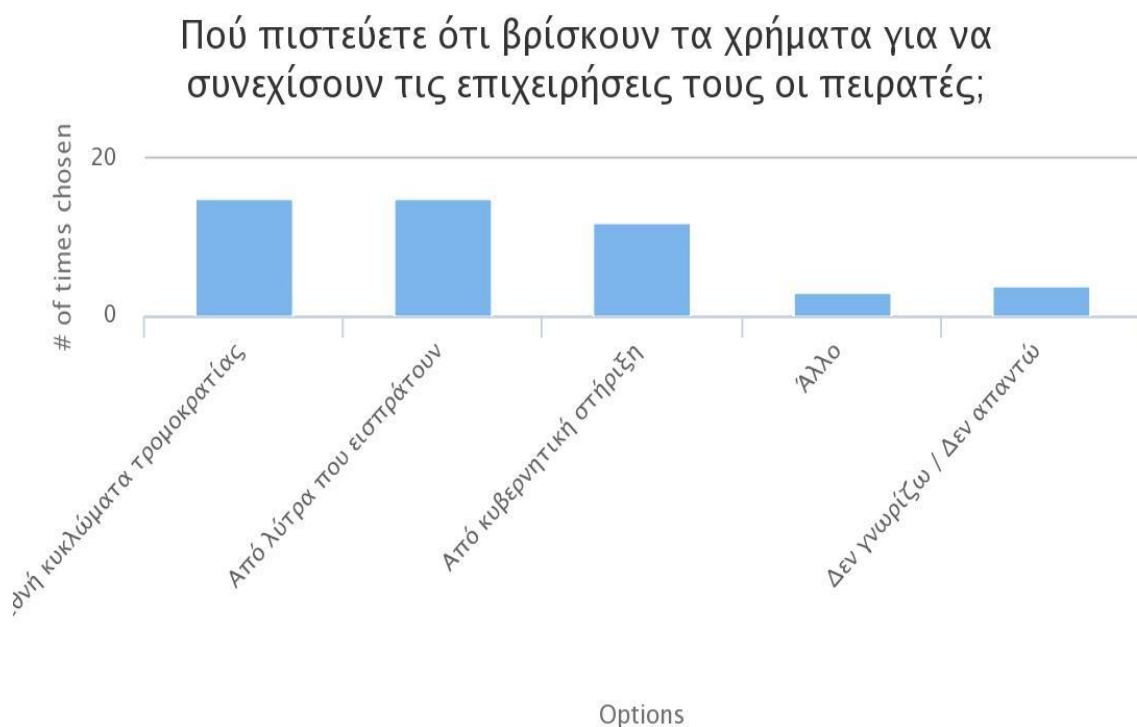
Μέχρι και σήμερα, οι θαλάσσιες μεταφορές παραμένουν ένα αξιόπιστο και γρήγορο μέσο μεταφοράς, διαφορετικών εμπορευμάτων σε όλο τον κόσμο. Από την έναρξη του εμπορίου μέσω θαλάσσης μέχρι και σήμερα έχουν παρατηρηθεί σημαντικές βελτιώσεις και αλλαγές, τόσο στο τρόπο με τον οποίο γίνονται οι μεταφορές όσο και στα πλοία που τις εκτελούν. Η πειρατεία εμφανίστηκε έντονα στα τέλη του περασμένου αιώνα και παρόλο που σημαντικές μειώσεις των περιστατικών πειρατείας καταγράφονται σε αρκετές από τις πληγείσες περιοχές, παρατηρείται μια ανησυχητική αλλαγή στα χαρακτηριστικά και τον τρόπο των επιθέσεων. Οι πειρατικές επιθέσεις, λοιπόν, δεν έχουν σταματήσει, κάτι κατανοητό αν αναλογιστεί κανείς τον αριθμό των πλοίων που περνούν από στενά περάσματα για παράδειγμα.

Στην παρούσα εργασία κύριος στόχος, εκτός της ανάλυσης του φαινομένου της πειρατείας, ήταν η μελέτη περιοχών ενδιαφέροντος, όπως αυτών της Σομαλίας στον Κόλπο του Άντεν και της Νιγηρίας, στον Κόλπο της Γουϊνέας. Υπήρξε μάλιστα ερωτηματολόγιο που απευθύνθηκε σε συγκεκριμένο δείγμα (υπαλλήλους ναυτιλιακών εταιριών, πρώην και εν ενεργεία ναυτικούς). Οι απαντήσεις σχολιάστηκαν σε συνάρτηση με τα επίσημα στοιχεία και έγινε σύγκριση μεταξύ τους. Οι περισσότερες απαντήσεις του δείγματος ήταν σύμφωνες με αυτές των επίσημων στοιχείων. Θα πρέπει όμως να τονιστεί ότι πολλοί υπάλληλοι ναυτιλιακών εταιριών δεν έχουν ειδικές γνώσεις πάνω στο θέμα και βασίστηκαν στην γενικότερη άποψη που επικρατεί και στην ενημέρωσή τους από τα ΜΜΕ. Ωστόσο, πολλές απαντήσεις τους συμπίπτουν με την πραγματικότητα, χωρίς να λείπουν και οι περιπτώσεις να αστοχήσουν. Σε κάποιες περιπτώσεις μάλιστα κάποιες απαντήσεις τους αναιρούσαν επόμενες απαντήσεις. Ήταν σημαντικό όμως να έχουμε και τις απόψεις ανθρώπων που απασχολούνται στο χώρο της ναυτιλίας χωρίς αυτοί να είναι ναυτικοί για να διαπιστώσουμε αν γνωρίζουν έστω κάποια πράγματα πάνω στο θέμα της πειρατείας. Ας δούμε όμως και ας σχολιάσουμε τα κεφάλαια της παρούσας εργασίας για τη δημιουργία μιας ολοκληρωμένης εικόνας γύρω από το θέμα της πειρατείας και πιο συγκεκριμένα στην περιοχή της Σομαλίας και της Νιγηρίας.

Στο πρώτο κεφάλαιο, όπου έγινε μια πρώτη αναφορά στα χαρακτηριστικά, και όχι μόνο, του φαινομένου και τη σχέση της πειρατείας με την τρομοκρατία και την παγκοσμιοποίηση η άποψη των ερωτηθέντων ήρθε σε αντίθεση με αυτό που πραγματικά συμβαίνει. Πολλοί απάντησαν ότι συγχέονται οι έννοιες μεταξύ τους που παρόλο των ομοιοτήτων που παρουσιάζουν αποτελούν διαφορετικές έννοιες, ενώ ταυτόχρονα αρνήθηκαν τη σχέση της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001 στην έξαρση του φαινομένου. Η παγκοσμιοποίηση πάντως αποτελεί εκτός από καλό και ταυτόχρονα κακό για την ανθρωπότητα και η πειρατεία αποτελεί αποτέλεσμά της. Όσον αφορά τώρα τις αιτίες ανάπτυξης, τις συνέπειες και τις πολιτικές αντιμετώπισης του φαινομένου το δείγμα μας φάνηκε να έχει μια πιο ολοκληρωμένη εικόνα αφού η άποψή τους συμφωνούσε με αυτή των ειδικών στο θέμα. Μπορεί λοιπόν, η σφαιρική

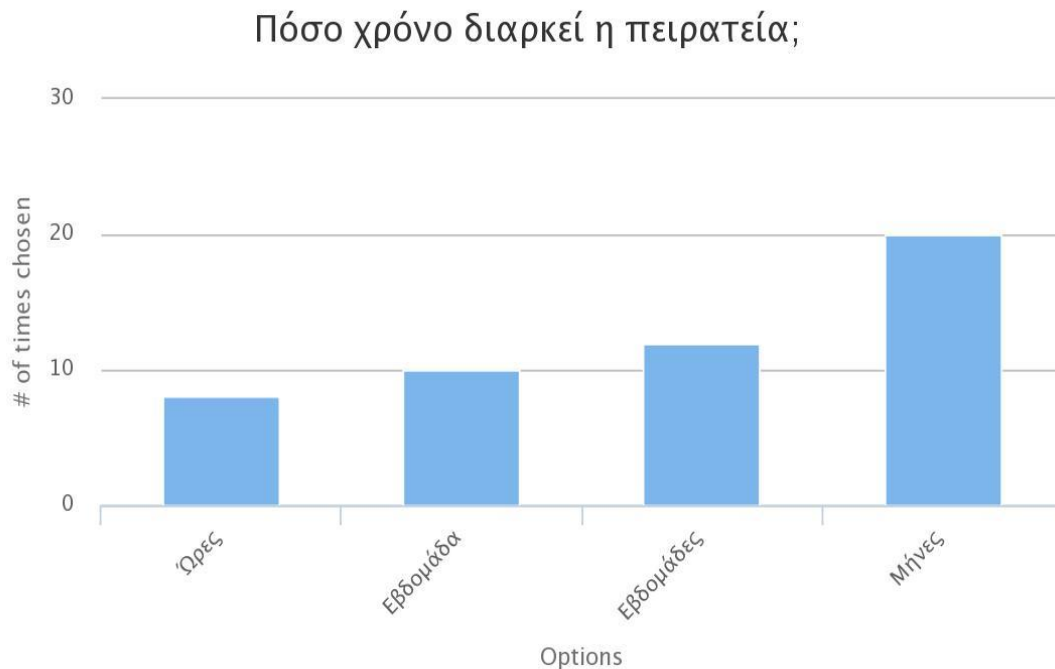
εικόνα που έχουν για το φαινόμενο της πειρατείας να είναι αρκετά καλή και κοντά στα επίσημα στοιχεία, ωστόσο σε πιο ειδικές ερωτήσεις, όπως για παράδειγμα που βρίσκουν τα χρήματα για να συνεχίζουν τις επιχειρήσεις των πειρατειών, πόσο χρόνο διαρκεί μια πειρατεία, αν υπάρχουν θύματα και πως λύνονται αυτές, τα πράγματα μπερδεύτηκαν λίγο. Οι πιο πολλοί πιστεύουν πως τα χρήματα για την συνέχιση των δραστηριοτήτων τους τα βρήκαν από τα λύτρα που παίρνουν και από τρομοκράτες (31%) επιβεβαιώνοντας την άποψή τους σε προηγούμενη ερώτηση για το αν συνδέεται η τρομοκρατία με την πειρατεία, κάτι το οποίο σύμφωνα με τους ειδικούς δεν ισχύει, καθώς οι πειρατές συνεχίζουν τη δραστηριότητά τους λόγω και εφόσον υπάρχουν λύτρα.

Πίνακας 22^{ος}



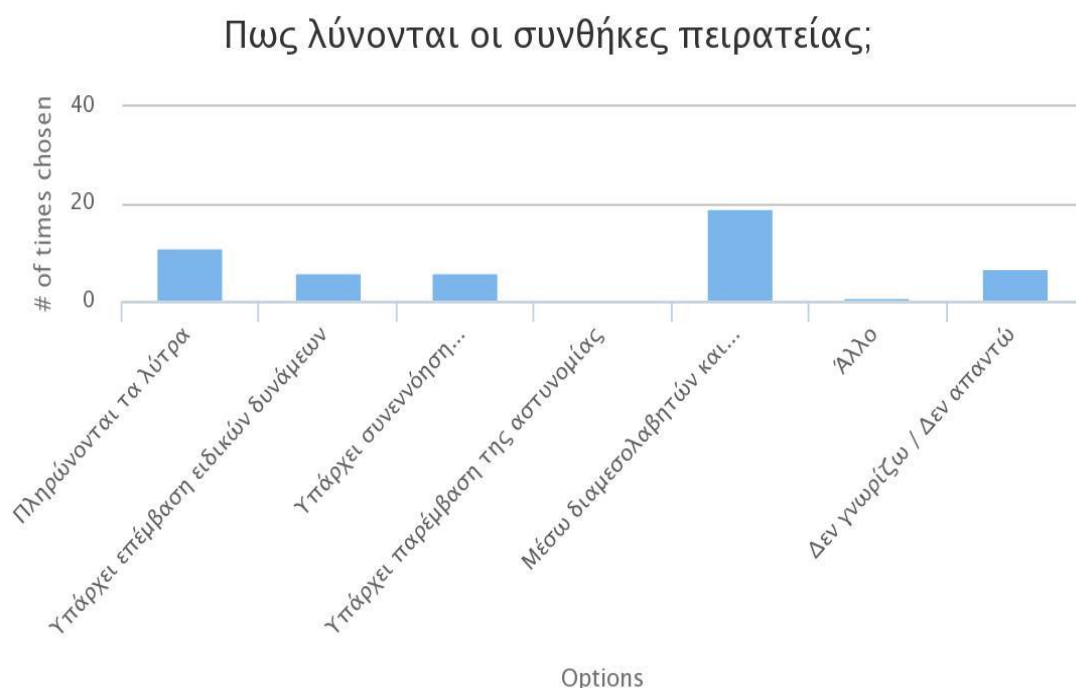
Στην ερώτηση πόσο διαρκεί μια πειρατεία το 40% απάντησε μήνες, αν και η τακτική ομηρίας μηνών αφορά κυρίως Σομαλούς πειρατές και όχι γενικά καθώς στην Νιγηρία δεν κρατάει πάνω από εβδομάδα.

Πίνακας 23^{ος}



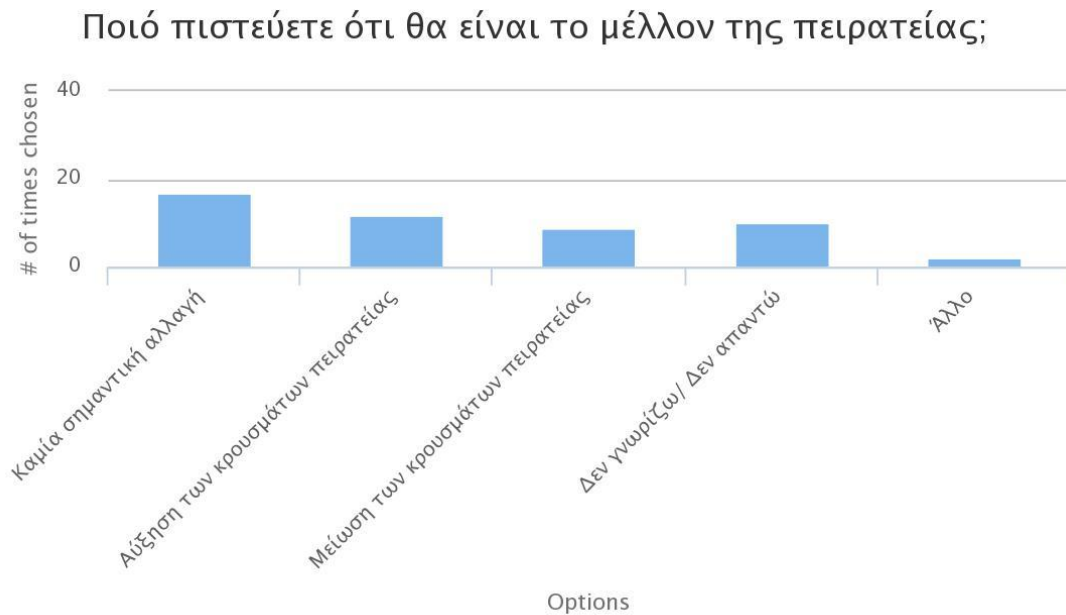
Επίσης, και θύματα δεν υπάρχουν σε όλες τις πειρατείες, όπως απάντησε το 64% καθώς και πάλι οι Σομαλοί δεν είναι τόσο βίαιοι όσο οι Νιγηριανοί και γενικότερα σημαντικό ρόλο παίζει η περιοχή που θα γίνει η πειρατεία. Η περιοχή λοιπόν, όπου θα υπάρξει μια πειρατεία ενός πλοίου παίζει ρόλο στο αν θα υπάρξουν θύματα, πόσο χρόνο θα διαρκέσει και πως θα λυθούν, με ποιο τρόπο οι συνθήκες πειρατείας. Οι πειρατές για παράδειγμα, στη Νιγηρία θα λυθούν μέσω επέμβασης ειδικών δυνάμεων, ενώ στη Σομαλία μέσω διαμεσολαβητών, παρόλο που το δείγμα σε αντίστοιχη ερώτηση απάντησε 38% μέσω διαμεσολαβητών.

Πίνακας 24^{ος}

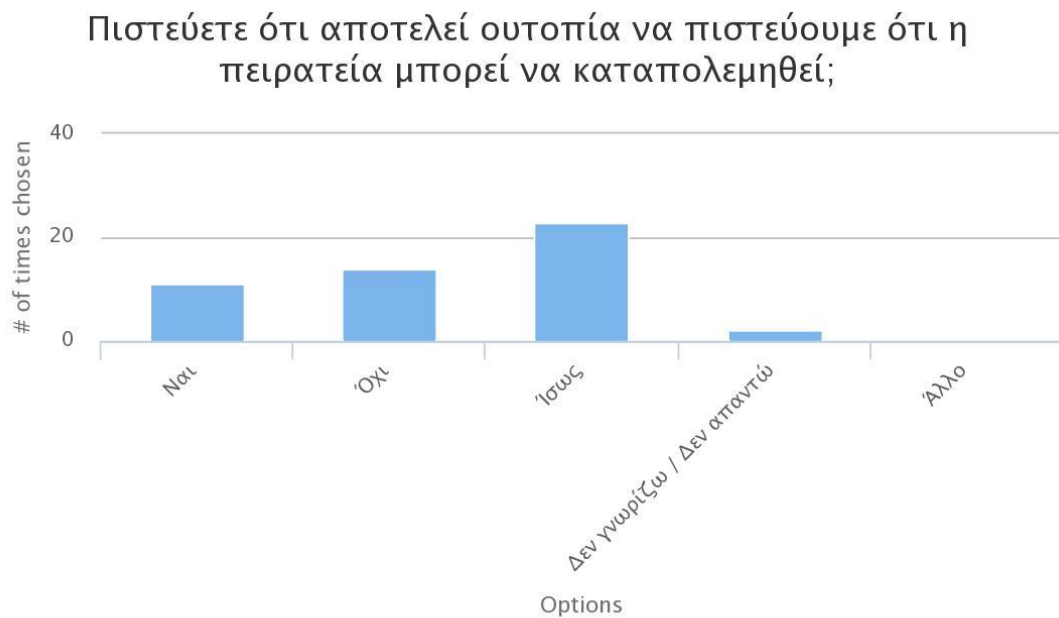


Για το τρίτο και τελευταίο κεφάλαιο οι παρατηρήσεις και τα συμπεράσματα έχουν ως εξής: Η πειρατεία στη Σομαλία και τη Νιγηρία έχουν να μεν ομοιότητες αλλά κυρίως διαφορές. Αυτό υποδεικνύεται από πολλά σημεία τόσο χαρακτηριστικά των πειρατειών των περιοχών όσο και των ίδιων των πειρατών. Το δείγμα παρόλο που θεωρεί ότι διαφέρουν οι πειρατείες σε αυτές τις περιοχές δεν ήξεραν να απαντήσουν πιο συγκεκριμένα που διαφέρουν και με ποιους τρόπους. Γνώριζαν όμως την κύρια διαφορά τους στο ότι η πειρατεία στη Νιγηρία χαρακτηρίζεται από έντονη βιαιότητα. Η πειρατεία λοιπόν, είναι ένα πολύπλοκο φαινόμενο όπου χρήζει ιδιαίτερης προσοχής και προσαρμοστικότητας ανάλογα με την περιοχή όπου λαμβάνει χώρα. Ακόμα και το μέλλον της πειρατείας σε κάθε περιοχή θα είναι διαφορετικό. Στη Σομαλία παρατηρούμε τα περιστατικά να ελαττώνονται ενθαρρυντικά, ενώ στη Νιγηρία να αυξάνονται συνεχώς. Σύμφωνα πάντως με τους ερωτηθέντες το 34% απάντησε ότι δεν θα υπάρξει σημαντική αλλαγή και το 46% θεωρεί πως ίσως αποτελεί οντοπία ότι η πειρατεία θα μπορέσει να καταπολεμηθεί. Σίγουρα δεν θα καταπολεμηθεί τελείως το φαινόμενο παντού, καθώς μια καινούργια περιοχή στον κόσμο θα παρουσιάσει έξαρση σε αντίθεση με άλλη όπου θα εξαλειφτεί. Όσον αφορά την διεθνή ειρήνη και ασφάλεια και κατά πόσο αποτελεί απειλή η πειρατεία το 66% πιστεύει πως αποτελεί.

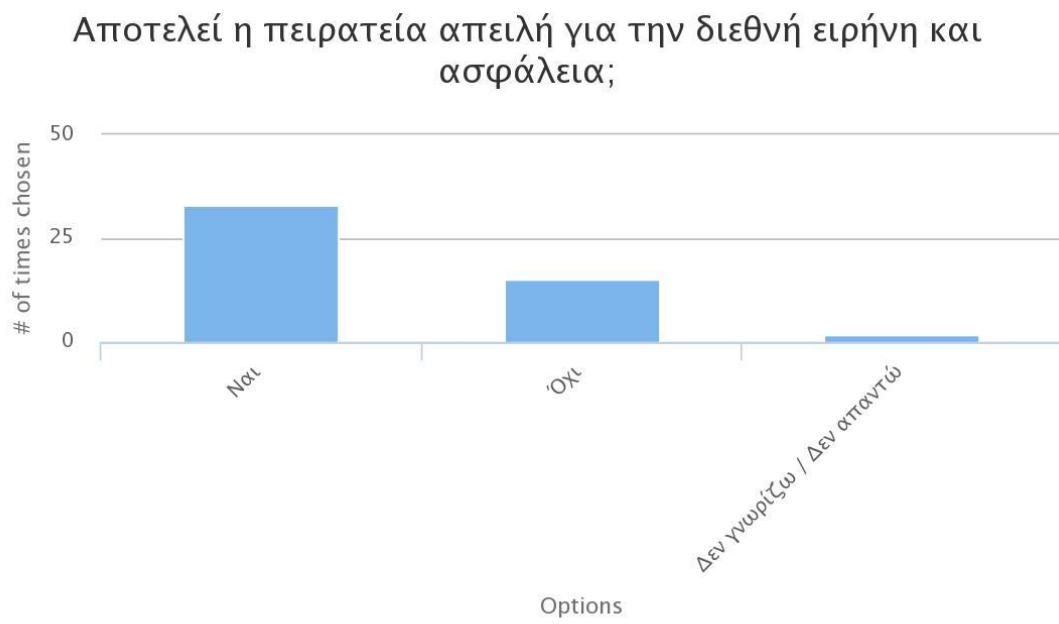
Πίνακας 25^{ος}



Πίνακας 26^{ος}



Πίνακας 27^{ος}





ΧΑΡΟΚΟΠΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
Τμήμα Γεωγραφίας

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

A. Κοινωνικό-Δημογραφικά Χαρακτηριστικά

1. Φύλο

α. Άνδρας β. Γυναίκα

2. Ηλικία

α. Μέχρι 30 β. Μέχρι 40 γ. Μέχρι 50 δ. Μέχρι 60 ε. 60 και άνω

3. Επίπεδο μόρφωσης

α. Πρωτοβάθμια εκπαίδευση β. Δευτεροβάθμια εκπαίδευση
γ. Τριτοβάθμια εκπαίδευση δ. Άλλο

4. Επαγγελματική κατάσταση

α. Εν ενεργεία ναυτικός β. Πρώην ναυτικός γ. Υπάλληλος σε ναυτιλιακή εταιρία

B. Ερωτήσεις

5. Πειρατεία-Τρομοκρατία. Πιστεύετε ότι συνδέονται οι δυο αυτές έννοιες;

α. Ναι β. Όχι γ. Δεν γνωρίζω/ Δεν απαντώ

6. Ευθύνεται η παγκοσμιοποίηση για την επανεμφάνιση και έξαρση του φαινομένου της πειρατείας;

α. Ναι β. Όχι γ. Δεν γνωρίζω/ Δεν απαντώ

7. Πιστεύετε ότι η 11^η Σεπτεμβρίου 2001 έπαιξε ρόλο στην έξαρση του φαινομένου;

α. Ναι β. Όχι γ. Δεν γνωρίζω/ Δεν απαντώ

8. Αποτελεί η πειρατεία κοινωνικό-πολιτικό φαινόμενο και προϊόν της καπιταλιστικής εκμετάλλευσης;

α. Πολύ β. Αρκετά γ. Λίγο δ. Καθόλου ε. Δεν γνωρίζω/ Δεν απαντώ

9. Υπάρχουν δυνάμεις που ενθαρρύνουν το φαινόμενο;

α. Ναι β. Όχι γ. Δεν γνωρίζω/ Δεν απαντώ

10. Ποιες περιοχές του κόσμου πιστεύετε ότι έχουν το μεγαλύτερο πρόβλημα από κρούσματα πειρατικών επιθέσεων; Αναφέρετε γραπτώς ποιες πιστεύετε ότι είναι.

11. Πιστεύετε ότι μπορεί να αλλάξει ο χάρτης επικινδυνότητας της πειρατείας στο μέλλον;

α. Ναι β. Όχι γ. Ίσως δ. Δεν γνωρίζω/ Δεν απαντώ

12. Ποια η σχέση του Τρίτου Κόσμου με την έξαρση του φαινομένου της πειρατείας;

α. Αρκετά μεγάλη β. Μεγάλη γ. Όχι ιδιαίτερη δ. Καμία ε. Δεν γνωρίζω/Δεν απαντώ

13. Ποια θεωρείται ότι είναι τα αίτια ανάπτυξης της πειρατείας στη σύγχρονη γεωπολιτική – γεωοικονομική πραγματικότητα;

α. Οικονομική κρίση

β. Η φτώχεια και η εξαθλίωση

γ. Κατάλυση δημοκρατικών θεσμών

δ. Εξυπηρέτηση συμφερόντων τρίτων

ε. Η αύξηση εμπορικών θαλάσσιων μεταφορών

ζ. Το χαμηλό επίπεδο ασφάλειας στα λιμάνια

στ. Διεφθαρμένα δυσλειτουργικά εθνικά συστήματα ποινικής δικαιοσύνης.

Βαθμολογείστε με μεγαλύτερο το 1.

14. Έχουν αλλάξει τα κίνητρα, οι αιτίες και οι στόχοι των πειρατών του παρελθόντος με σήμερα;

α. Ναι β. Όχι γ. Δεν γνωρίζω/ Δεν απαντώ

15. Πού πιστεύετε ότι βρίσκουν τα χρήματα για να συνεχίσουν τις επιχειρήσεις τους οι πειρατές;

α. Από διεθνή κυκλώματα τρομοκρατίας

β. Από τα λύτρα που εισπράττουν

γ. Από κυβερνητική στήριξη

δ. Άλλο

ε. Δεν ξέρω / Δεν απαντώ

16. Ποιοι λόγοι οδήγησαν τους Σομαλούς στην πειρατεία;

- α. Η αδυναμία επιβολής του νόμου και η διαφθορά
- β. Η αποδοχή της πειρατείας ως νόμιμη δραστηριότητα
- γ. Ο πληθυσμός που επιθυμεί να προσληφθεί για να γίνει πειρατής
- δ. Η έλλειψη πηγών εισοδήματος και υψηλά επίπεδα φτώχειας και ανεργίας
- ε. Οι δεξιότητες και η εμπειρία στην ναυσιπλοΐα και την πλοήγηση
- στ. Η γεωγραφία της χώρας που τους επιτρέπει να δρουν ανεξέλεγκτα λόγω της μεγάλης θαλάσσιας έκτασης
- ζ. Η καταστροφή που έχουν δει στις θάλασσές τους
- η. Η αύξηση των εμπορικών πλοίων στην συγκεκριμένη περιοχή
- θ. Η σύνδεσή τους με διεθνή κυκλώματα ξεπλύματος χρήματος / τρομοκρατίας
- θ. Άλλο

Βαθμολογείτε με μεγαλύτερο το 1.

17. Ποιος είναι ο σκοπός τους;

- α. Να κερδίσουν χρήματα
- β. Να προστατέψουν τη χώρα τους από την παράνομη αλιεία και μόλυνση των θαλασσών τους
- γ. Να δώσουν νέες θέσεις εργασίας στους Σομαλούς
- δ. Να εξυπηρετήσουν δημόσια και ιδιωτικά συμφέροντα
- ε. Να κάνουν την χώρα τους φιλόξενη για τους ξένους
- στ. Άλλο

Βαθμολογείτε με μεγαλύτερο το 1.

18. Ποιος είναι ο τρόπος δράσης των Σομαλών πειρατών;

- α. Μέθοδος mothervessels
- β. Ληστείες πλοίων

- γ. Κατάληψη πλοίων
- δ. Απαγωγές και απαίτηση λύτρων
- ε. Δεν γνωρίζω/Δεν απαντώ
- ζ. Άλλο

19. Μοιάζει με τον τρόπο δράσης των Νιγηριανών Πειρατών; Αν όχι ποιον τρόπο δράσης ακολουθούν;

- α. Ναι β. Όχι γ. Δεν γνωρίζω/Δεν απαντώ δ. Άλλο

20. Τι είδους πλοία πιστεύετε ότι επιλέγουν οι Σομαλοί και οι Νιγηριανοί πειρατές για να χτυπήσουν; Αναφέρετε γραπτώς για τους Νιγηριανούς.

- α. Μεγάλα φορτηγά πλοία β. Μικρά φορτηγά πλοία γ. Αλιευτικά
- δ. Τάνκερ ε. Άλλο στ. Δεν γνωρίζω/ Δεν απαντώ

21. Παίζει ρόλο η σημαία των πλοίων που επιλέγουν οι πειρατές;

- α. Ναι β. Όχι γ. Δεν γνωρίζω/Δεν απαντώ δ. Άλλο

22. Πόσο χρόνο διαρκεί η πειρατεία

- α. Ώρες
- β. Εβδομάδα
- γ. Εβδομάδες
- δ. Μήνες

23. Υπάρχουν θύματα;

- α. Ναι β. Όχι γ. Δεν ξέρω/Δεν απαντώ

24. Πώς λύνονται οι συνθήκες πειρατείας ;

- α. Πληρώνονται τα λύτρα

- β. Υπάρχει επέμβαση ειδικών δυνάμεων
- γ. Υπάρχει συνεννόηση πλοιοκτήτριας εταιρίας με τους πειρατές
- δ. Υπάρχει παρέμβαση της αστυνομίας
- ε. Μέσω διαμεσολαβητών και διαπραγματευτών
- ζ. Άλλο
- στ. Δεν ξέρω/Δεν απαντώ

25. Πιστεύετε ότι υπάρχουν διαφορές ανάμεσα στους πειρατές της Σομαλίας από την Νιγηρία;

- α. Όχι β. Ναι γ. Δεν γνωρίζω/ Δεν απαντώ

26. Είναι πιο βίαιοι οι πειρατές από την Νιγηρία; Και αν ναι πώς γίνεται αντιληπτό;

- α. Ναι β. Όχι γ. Δεν γνωρίζω/ Δεν απαντώ

27. Ποιες πιστεύετε ότι είναι οι επιπτώσεις της πειρατείας στην ναυτιλία;

- α. Οικονομικό πλήγμα
- β. Απομόνωση των περιοχών με τα περισσότερα κρούσματα πειρατείας
- γ. Διαιώνιση του φόβου και της ανασφάλειας στη θάλασσα
- δ. Εξαναγκασμός πρόσληψης ιδιωτικών εταιριών security
- ε. Επηρεάζει και εμποδίζει την ανθρωπιστική βοήθεια σε περιοχή με πειρατείες
- στ. Άλλο

28. Η αντιμετώπιση του φαινομένου και τα μέτρα πρόληψης είναι ικανοποιητικά για την καταπολέμησή του από τη διεθνή κοινότητα;

- α. Πολύ ικανοποιητικά
- β. Ικανοποιητικά
- γ. Όχι ικανοποιητικά

δ. Καθόλου

ε. Δεν γνωρίζω/ Δεν απαντώ

29. Τα μέτρα ασφαλείας που υιοθετούν οι ναυτιλιακές εταιρίες σήμερα και οι εργαζόμενοί της είναι επαρκή;

α. Ναι β. Όχι γ. Ίσως δ. Δεν γνωρίζω/ Δεν απαντώ

30. Ποιο πιστεύετε ότι θα είναι το μέλλον της πειρατείας;

α. Καμία σημαντική αλλαγή

β. Αύξηση των κρουσμάτων πειρατείας

γ. Μείωση των κρουσμάτων πειρατείας

δ. Δεν γνωρίζω/ Δεν απαντώ

ε. Άλλο

31. Πιστεύετε ότι αποτελεί ουτοπία να πιστεύουμε ότι η πειρατεία μπορεί να καταπολεμηθεί ;

α. Ναι β. Όχι γ. Ίσως δ. Δεν γνωρίζω/ Δεν απαντώ ε. Άλλο

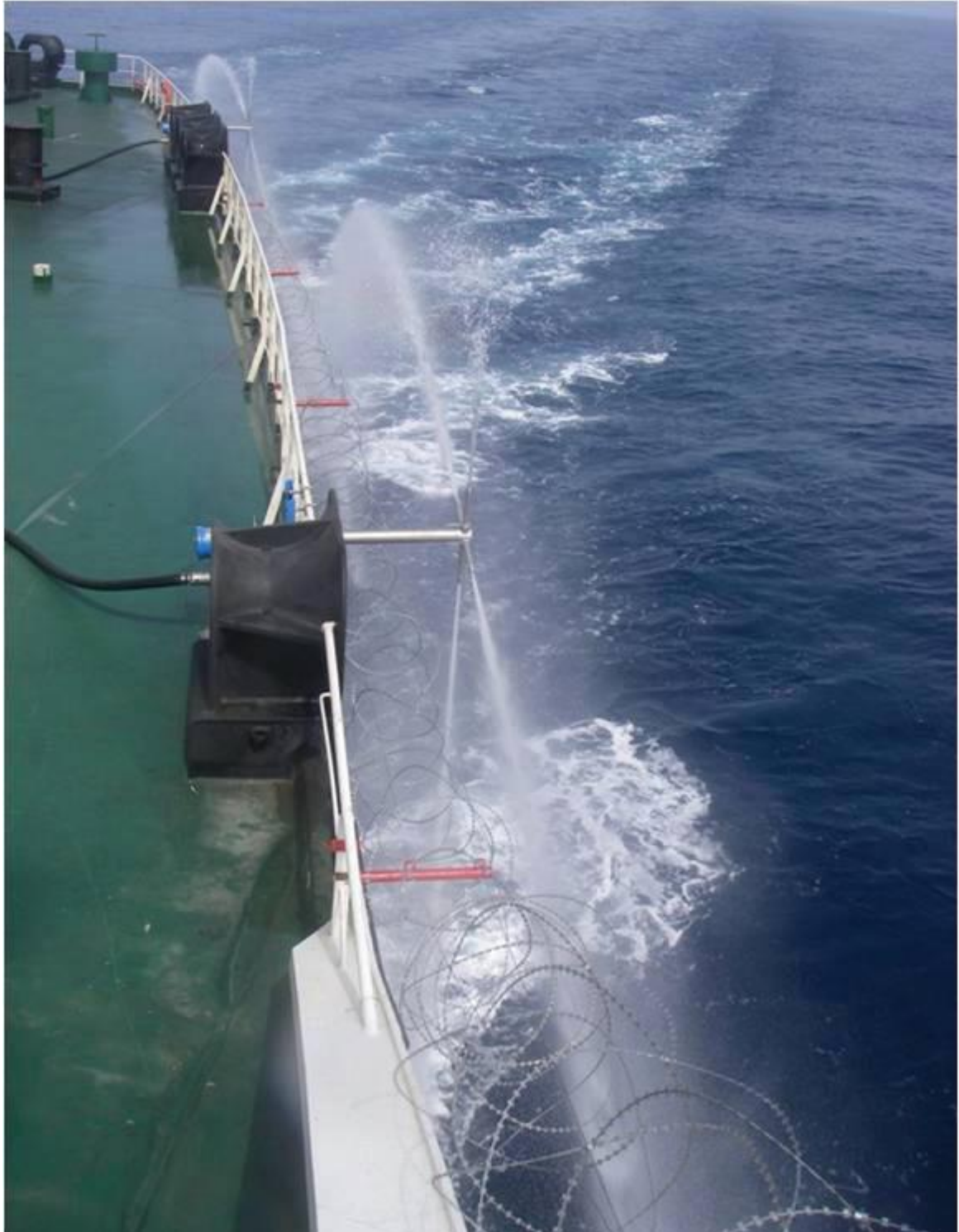
32. Αποτελεί η πειρατεία απειλή για τη διεθνή ειρήνη και ασφάλεια;

α. Ναι β. Όχι γ. Δεν γνωρίζω/ Δεν απαντώ

*Το παραπάνω ερωτηματολόγιο πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με την μελέτη άρθρων, όπως παρουσιάζονται στην βιβλιογραφία παρακάτω.





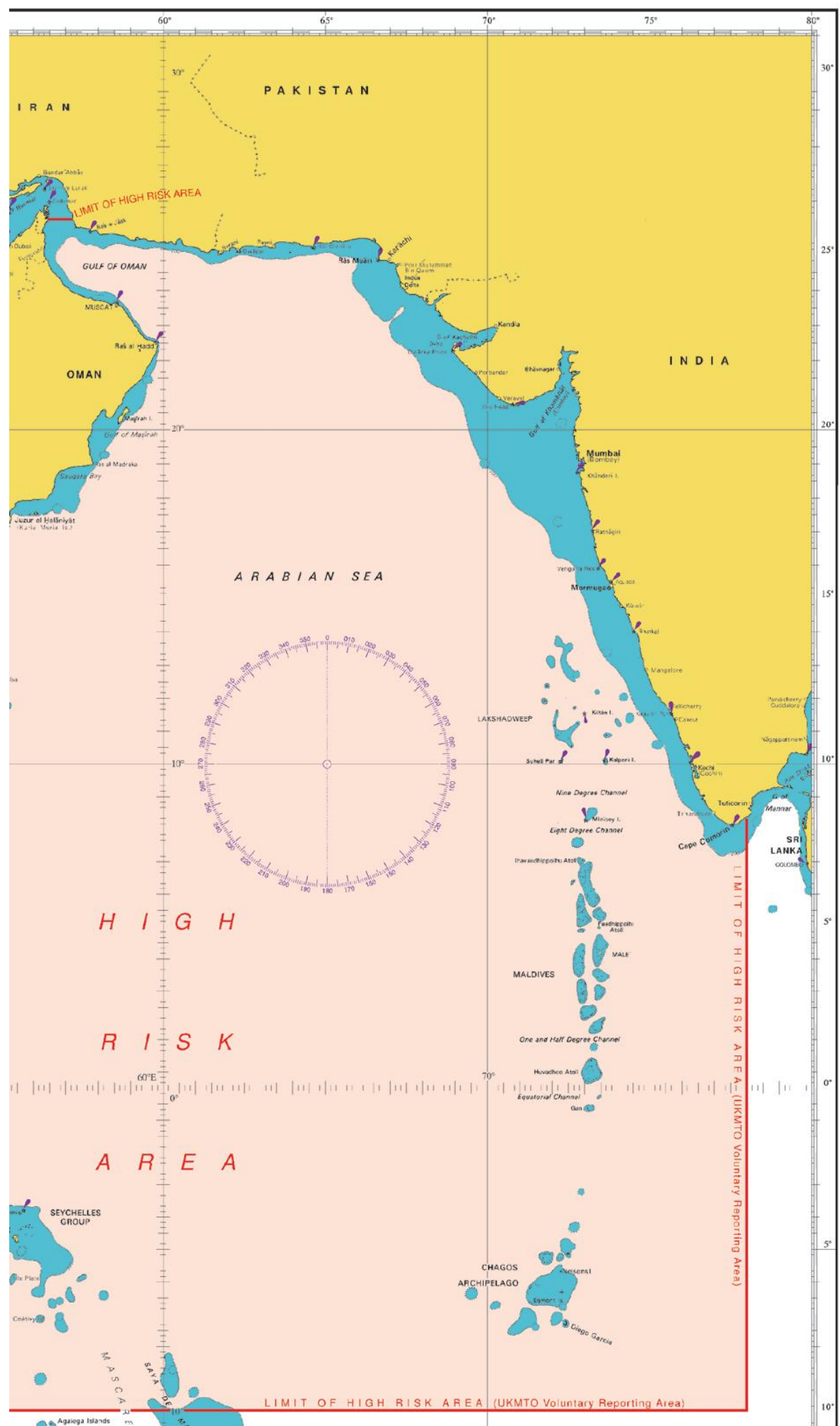






NOT TO BE USED FOR NAVIGATION





AVOID BEING A VICTIM OF PIRACY

Do not be
ALONE

- Report to UKMTO (email or call) and Register transit with MSCHOA.
- Use the Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC) and Group Transit Scheme or Independent Convoy.
- It is recommended to Keep AIS turned on.

Do not be
DETECTED

- Keep track of NAVWARNs and visit relevant websites (MSCHOA and NATO Shipping Centre) for known pirate operating locations.
- Use navigation lights only.

Do not be
SURPRISED

- Increased vigilance - lookouts, CCTV and Radar.

Do not be
VULNERABLE

- Use Visible (deterrent) and Physical (preventative) Ship Protection Measures.
- These could include: razor wire, use of water/foam etc.
- Provide additional personal protection to bridge teams.

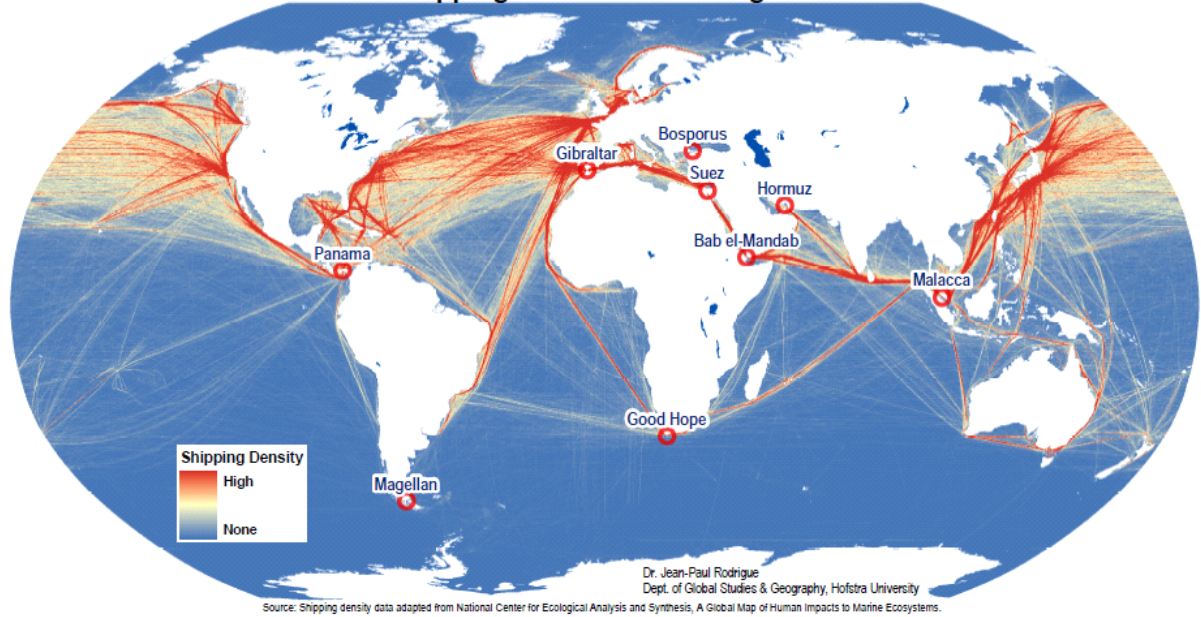
Do not be
BOARDED

- Increase to maximum speed.
- Manoeuvre vessel.

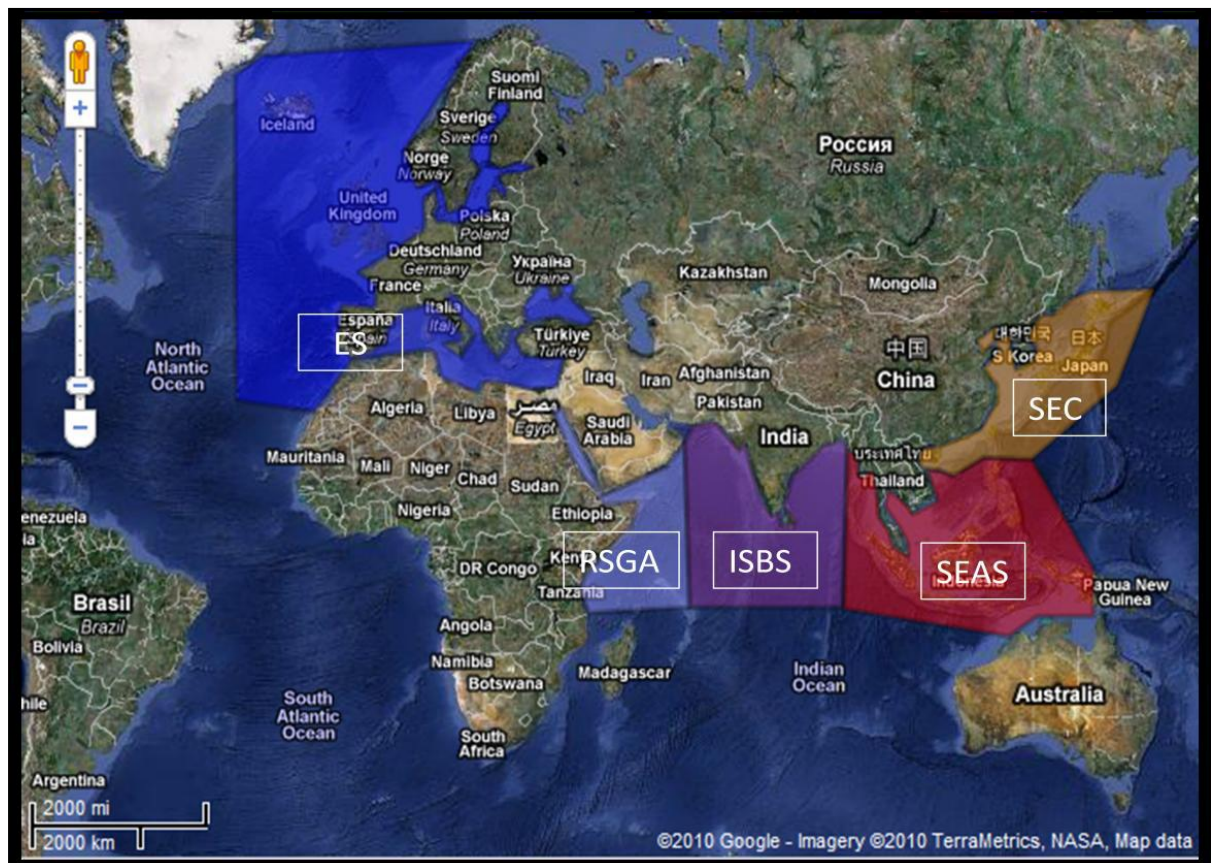
Do not be
CONTROLLED

- Follow well practiced procedures and drills.
- Use of Citadels (Only with prior agreement Master/Ship Operator & fully prepared and drilled - Noting a Naval/Military response is not guaranteed).
- Deny use of tools, equipment, access routes.

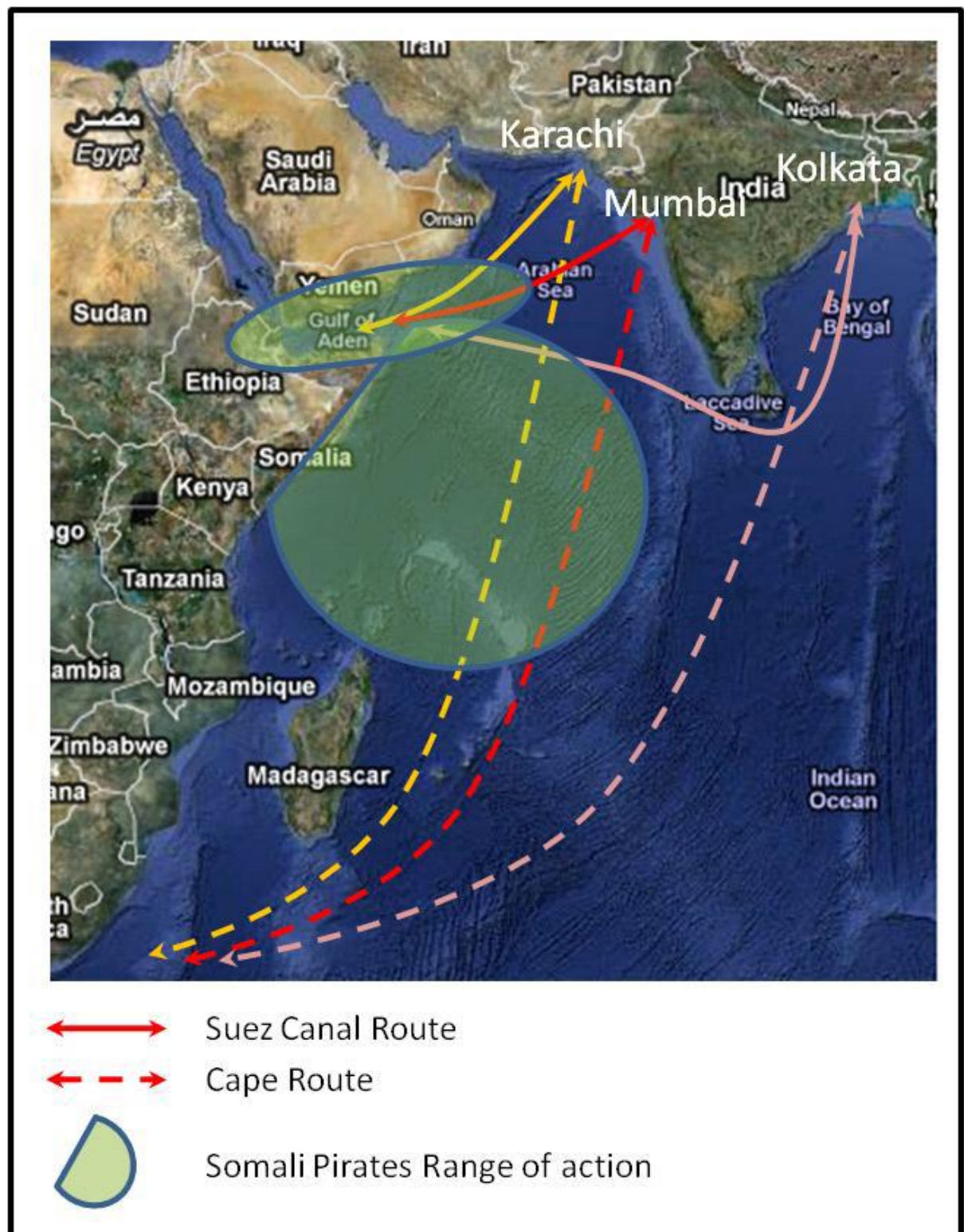
Maritime Shipping Routes and Strategic Locations



Source: <http://people.hofstra.edu/geotrans/>. Rodrigue, Jean-Paul. Department of Global Studies and Geography, Hofstra University, New York.



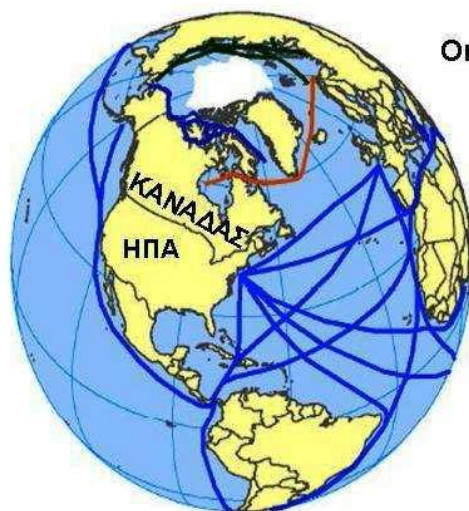
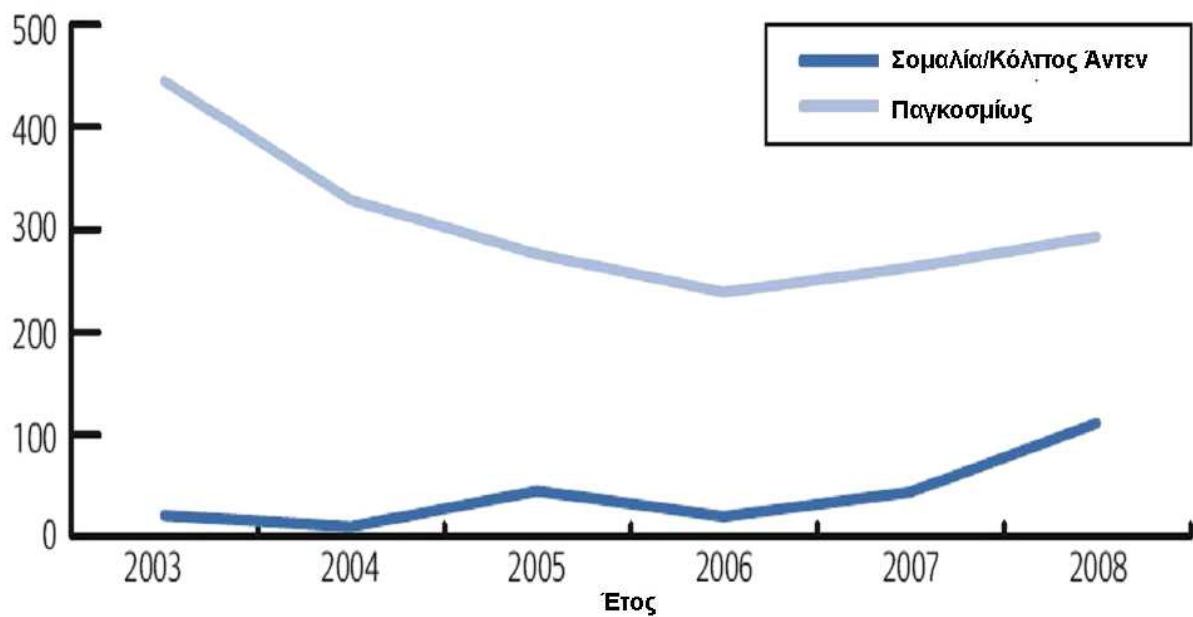
Source: Self-created using data from IMB Piracy Reporting Center, International Maritime Bureau, ICC Commercial Crime Services, London, UK. <http://www.icc-ccs.org>



Source: Self-created using data from IMB Piracy Reporting Center, International Maritime Bureau, ICC Commercial Crime Services, London, UK. <http://www.icc-ccs.org>

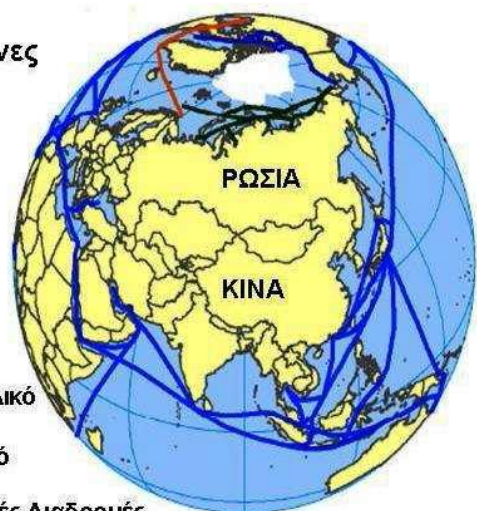
Πειρατική δραστηριότητα για τα έτη 2003-2008

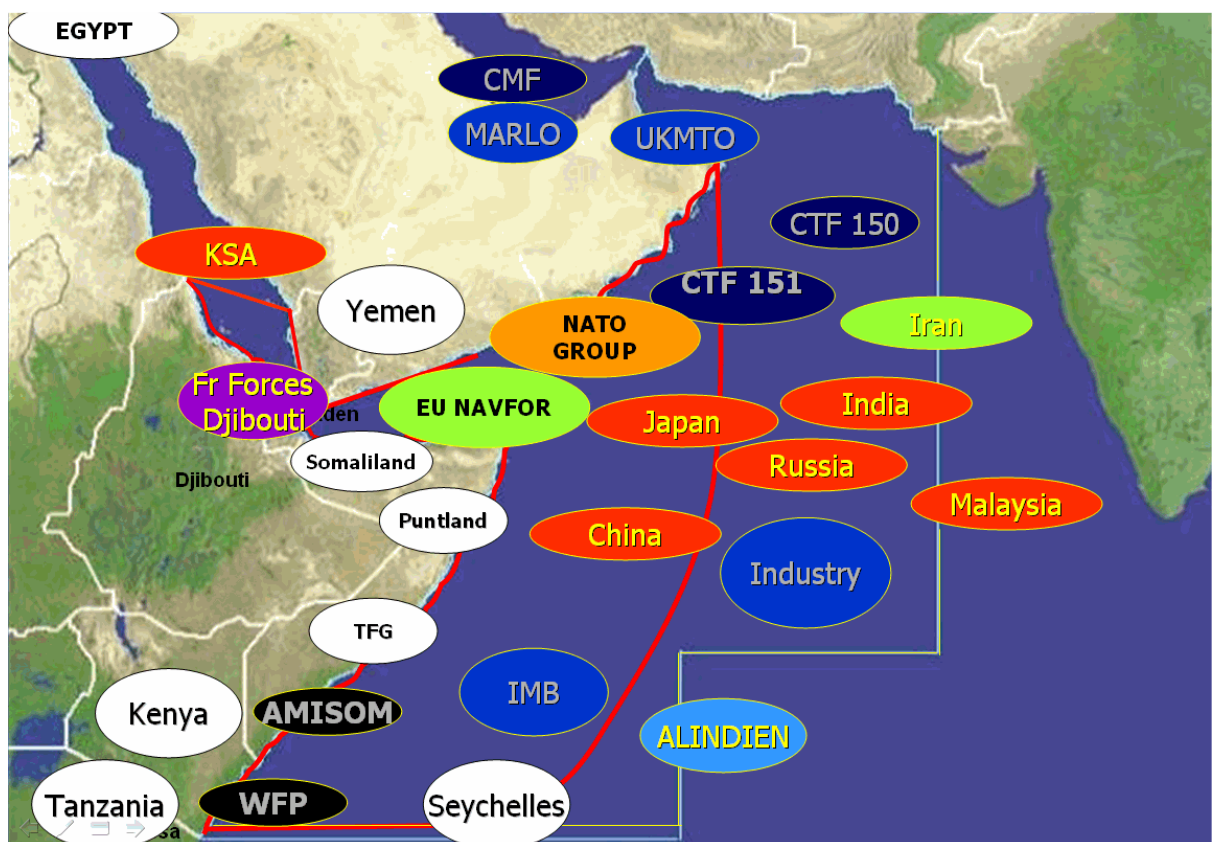
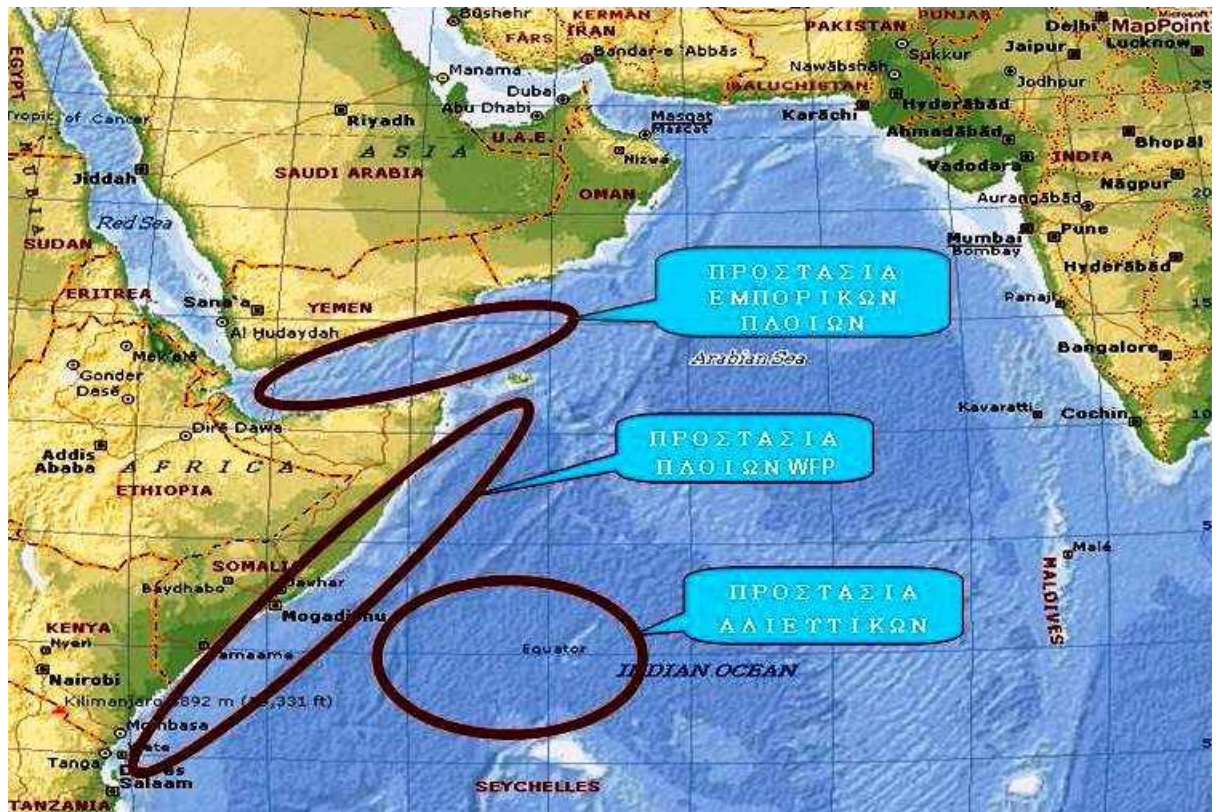
(συνολικός αριθμός πετυχημένων και αποτυχημένων προσπαθειών)



Οι παρουσιαζόμενες
διαδρομές είναι
ενδεικτικές

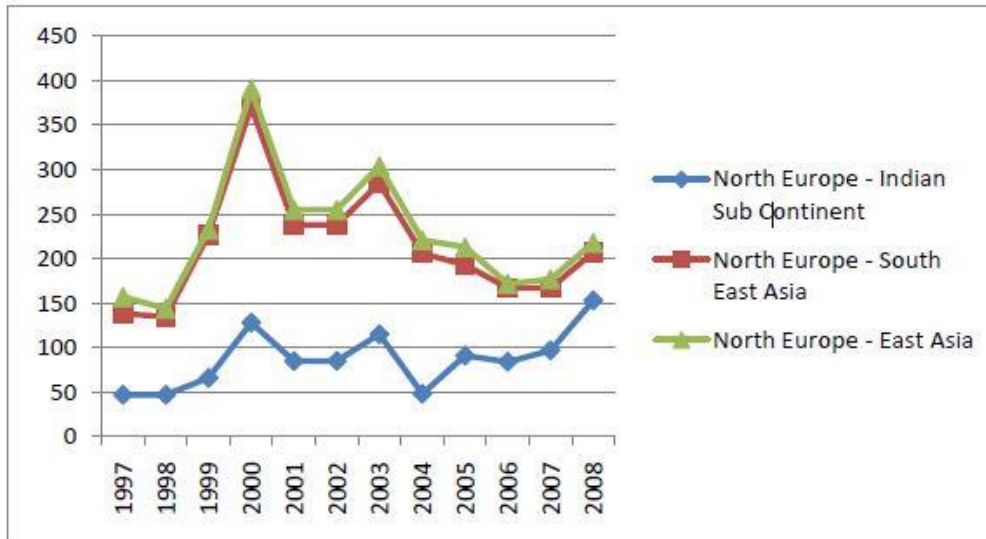
- Αρκτικό Πέρασμα
- Βορειοανατολικό Πέρασμα
- Βορειοδυτικό Πέρασμα
- Διεπαιρωτικές Διαδρομές Ναυσιπλοΐας





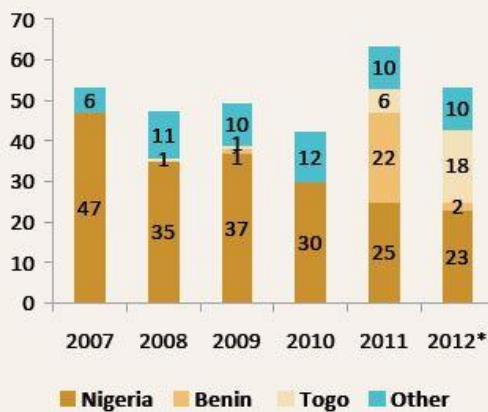
Στατιστικά στοιχεία

Graph A1. Total number of incidents on the three maritime routes.



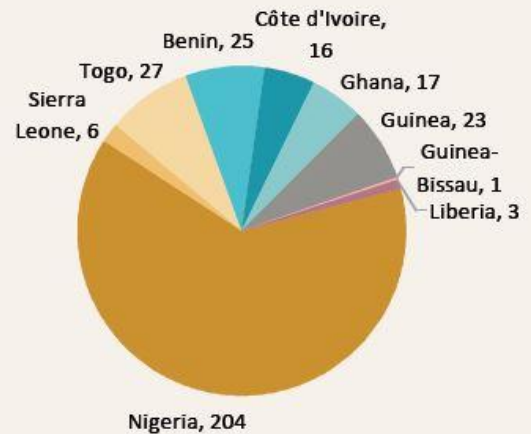
Source: IMB Piracy Reporting Center, International Maritime Bureau, ICC Commercial Crime Services, London, UK. <http://www.icc-ccs.org>

Figure 41: Piracy incidents by location of the attack, 2007-mid September 2012



Source: Elaborated from International Maritime Organization data
*data through mid-September 2012

Figure 42: Location of piracy attacks, 2006-mid September 2012



Source: Elaborated from International Maritime Organization data

Map 6: Piracy incidents in the Gulf of Guinea, 2006



Source: Elaborated from International Maritime Organization data

Map 7: Piracy incidents in the Gulf of Guinea, 2007



Source: Elaborated from International Maritime Organization data

Map 8: Piracy incidents in the Gulf of Guinea, 2008



Source: Elaborated from International Maritime Organization data

Map 9: Piracy incidents in the Gulf of Guinea, 2009



Source: Elaborated from International Maritime Organization data

Map 10: Piracy incidents in the Gulf of Guinea, 2010



Source: Elaborated from International Maritime Organization data

Map 11: Piracy incidents in the Gulf of Guinea, 2011



Source: Elaborated from International Maritime Organization data

Map 12: Piracy incidents in the Gulf of Guinea, 2012



Source: Elaborated from International Maritime Organization data

CHART E: Flag States whose vessels attacked nine or more times January – September 2014

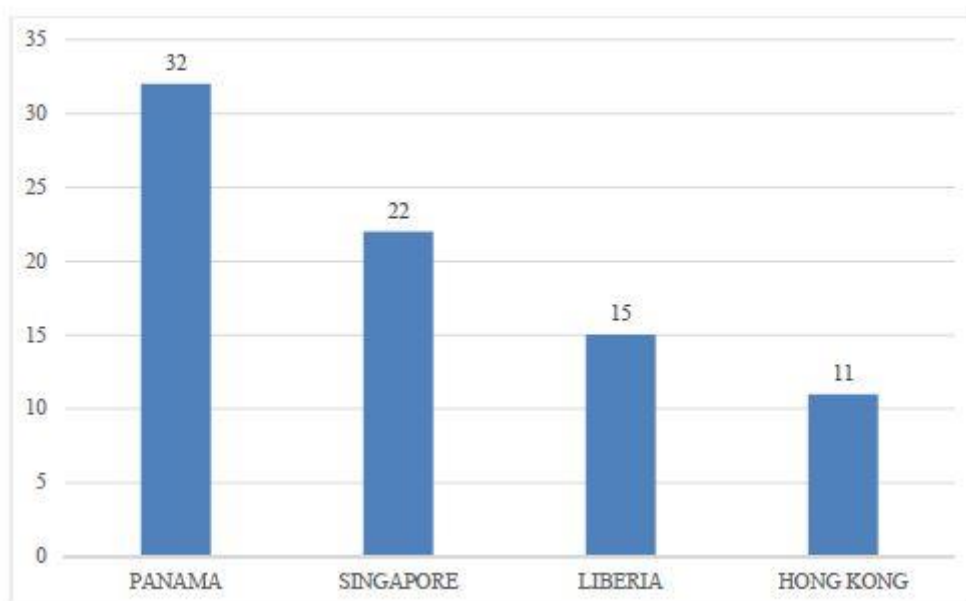


CHART D: Types of ships attacked, January – September 2014

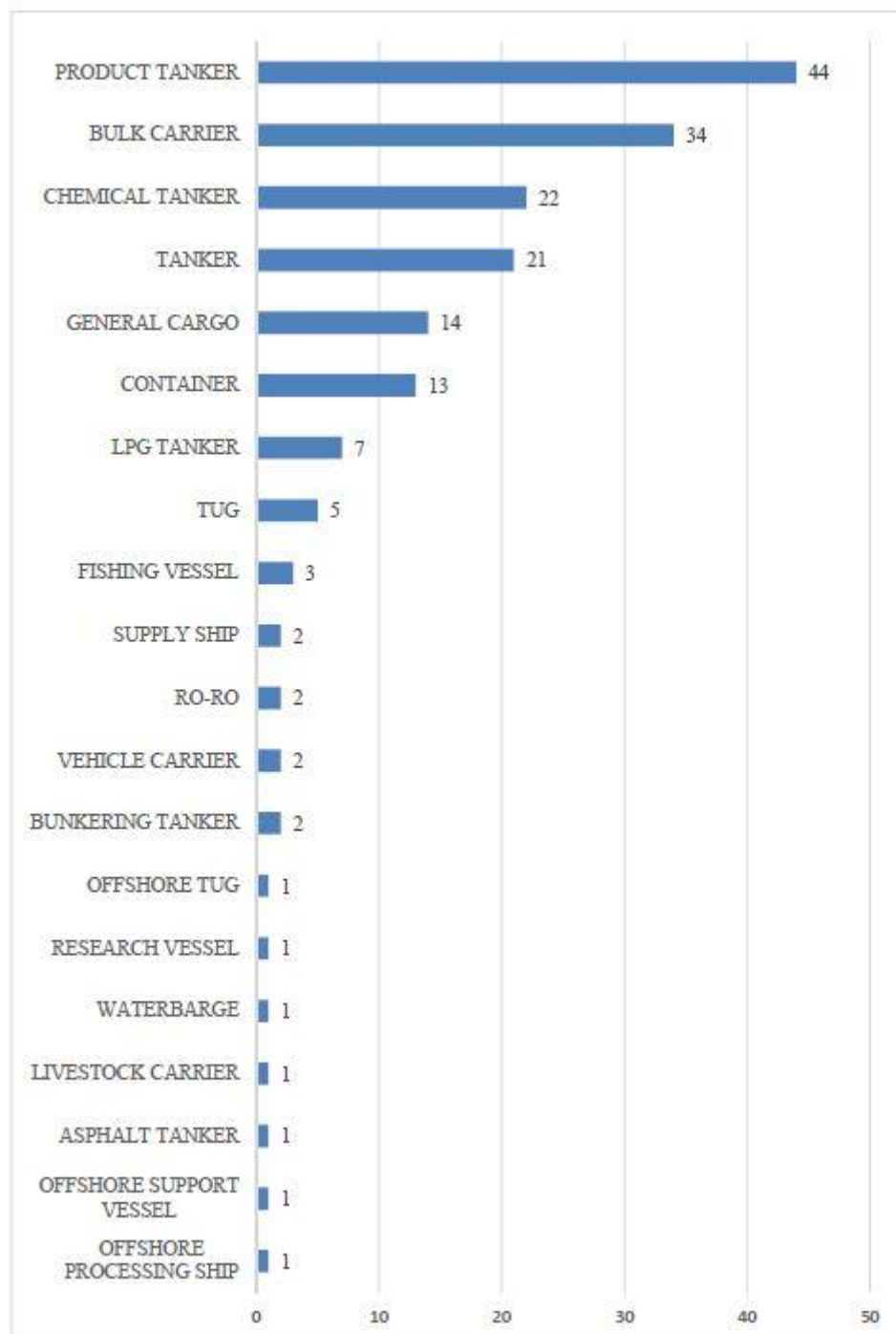


TABLE 6: Types of arms used during attacks, January – September 2009 – 2014

Types of Arms	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Guns	176	137	202	93	59	48
Knives	56	66	51	56	55	55
Not stated	71	83	95	79	72	71
Other weapons	3	3	4	5	2	4
Subtotal: Jan – Sept	306	289	352	233	188	178
Total at year end	410	445	439	297	264	

TABLE 7: Comparison of the type of attacks, January – September 2009 – 2014

Category	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Attempted	70	70	89	58	21	27
Boarded	114	128	138	125	140	124
Fired upon	88	52	90	26	17	10
Hijack	34	39	35	24	10	17
Subtotal: Jan - Sept	306	289	352	233	188	178
Total at year end	410	445	439	297	264	

TABLE 8: Types of violence to crew, January – September 2009 – 2014

Types of violence	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Assaulted	4	3	6	2	-	1
Hostage	661	773	619	458	266	369
Injured	23	27	41	18	20	10
Kidnap	12	17	6	7	34	5
Killed	6	1	8	6	1	3
Missing	8	-	-	-	1	1
Threatened	12	13	23	12	8	8
Total: Jan – Sept	726	834	703	503	330	397

TABLE 9: Type of violence to crew by location, January – September 2014

Location	Assaulted	Hostage	Injured	Kidnap	Killed	Missing	Threatened
SE ASIA							
Indonesia	1	73	5				3
Malacca Straits		15		3			
Malaysia		89	2				2
Philippines		15			2	1	
Singapore Straits		2					1
Thailand		31					
INDIAN SUB			1				1
Bangladesh							1
CONTINENT							
India							
AFRICA		26	1				
Angola		86					
Ghana		16					
Ivory Coast		15	1	2	1		
Nigeria		1					
Sierra Leone							
Sub total	1	369	10	5	3	1	8
Total					397		

Mediterranean Sea			1			
Oman*	4		1			2
Subtotal for nine months	306	289	352	233	188	178
Total at year end	410	445	439	297	264	

All incidents with * above are attributed to Somali pirates

CHART A: The following four locations shared about 2/3 of the total attacks reported in the period January – September 2014.

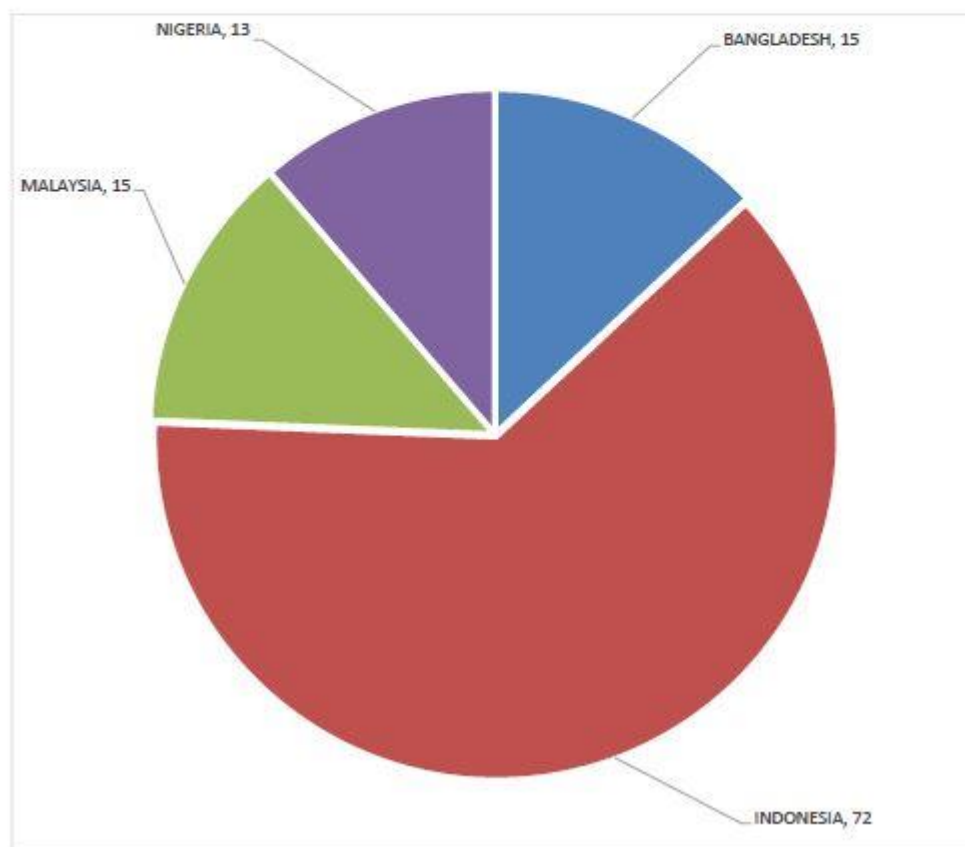


TABLE 1: Locations of ACTUAL and ATTEMPTED attacks, January – September 2009 – 2014

	Locations	2009	2010	2011	2012	2013	2014
S E ASIA	Indonesia	7	26	30	51	68	72
	Malacca Straits	2	1		2	1	1
	Malaysia	14	13	14	8	5	15
	Myanmar (Burma)	1		1			
	Philippines	1	3	2	3	2	5
	Singapore Straits	6	2	7	6	5	8
	Thailand	1	1				2
FAR	China		1	1			
EAST	South China Sea	10	30	13	1	4	
	Vietnam	8	9	6	4	6	2
INDIAN SUB	Bangladesh	12	18	7	9	10	15
CONTINENT	India	10	4	6	6	7	10
AMERICAS	Brazil	4	2	1	1		1
	Colombia	5	2	3	3	6	1
	Costa Rica	3		3	1		
	Ecuador	1	3	3	3	3	
	Guyana		2	1		1	
	Haiti	3	5	2	2		
	Peru	10	8	1	2	4	
	Venezuela	2	3	2			
AFRICA	Algeria				1		
	Angola			1			1
	Benin			19	2		
	Cameroon	3	5		1		1
	Democratic Republic of Congo	2	3	4	2		1
	Egypt			2	6	7	
	Gabon					2	1
	Ghana	2		2	2		4
	Guinea		3	5	2	1	
	Guinea Bissau	1					
	Gulf of Aden*	100	44	32	13	4	4
	Ivory Coast	2	3	1	3	4	2
	Kenya	1		1	1		
	Liberia		1				1
	Mauritania					1	
	Mozambique				2	1	
	Nigeria	20	11	6	21	29	13
	Red Sea*	15	24	36	13	2	3
	Sierra Leone				1	1	1
	Somalia*	47	56	130	44	4	3
	Tanzania	5	1		2	1	1
	The Congo		1	3	4	2	6
	Togo	2		5	11	7	2
REST OF	Arabian Sea*	1	2				
WORLD	Indian Ocean*	1					
	Iraq		2				

Βιβλιογραφία

- Ανδινόπουλος Α., Γαλάνης Γ., Κατσίκης Α., Κιμίνης Λ., Μασσάλας Χ., Μουλόπουλος Β., Μπόση Μ., Πανούσης Γ., Παπαϊωάννου Α., «*Νέες μορφές Τρομοκρατίας*», εκδ. Παπαζήση , Αθήνα 2003
- Βλάχος Γ.Π., «*Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2000
- Σάιντ Ε., Σάσεν Σ., Τσόμσκι Ν., Μπισάρα Α., Σένετ Ρ., «*Η τρομοκρατία και η κοινωνία των πολιτών*», εκδ. Μεταίχμιο , 2002
- Χαρλαύτη Τζ., «*Η ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας*», εκδ. Νεφέλη, Αθήνα 2001
- Χαρλαύτη Τζ., «*Ιστορία και Ναυτιλία 16^{ος} – 20^{ος} αιώνας*», εκδ. Στάχυ , Αθήνα 2001,
- Captain Peter Corbett, “ Amodern Plague of pirates”, Essex: Offshore and marine publications, 2009
- Cronin, A.K., “Behind the Curve, Globalization and International Terrorism”, International Security, 27, pg. 48
- Garisson A., “Terrorism: The nature of its history”, Criminal justice studies, vol. 16, pg. 39-52, 2003
- Lia b., “Globalization and the future of terrorism”, Patterns and Predictions Routledge, 2005, pg. 17

Διημερίδες

- Μπέλλου φ., «*Η πειρατεία υπό το πρίσμα των Διεθνών Οργανισμών*», Διημερίδα ΑΔΙΣΠΟ με θέμα «*Λαθρομετανάστευση και Πειρατεία ως απειλές της Διεθνούς και Περιφερειακής Ασφάλειας*», Νοέμβριος 2009
- Σέργης Παναγιώτης, «*Νομική και Επιχειρησιακή Διάσταση Επιχείρησης «ΑΤΑΛΑΝΤΑ» - Ελληνική Συμμετοχή*», Διημερίδα ΑΔΙΣΠΟ με θέμα «*Λαθρομετανάστευση και Πειρατεία ως απειλές της Διεθνούς και Περιφερειακής Ασφάλειας*», Νοέμβριος 2009
- Σταθακόπουλος Χ., «*Σύγχρονες Πρακτικές Αντιμετώπισης της Πειρατείας*», Διημερίδα ΑΔΙΣΠΟ με θέμα «*Λαθρομετανάστευση και Πειρατεία ως απειλές της Διεθνούς και Περιφερειακής Ασφάλειας*», Νοέμβριος 2009

Αρθρα

Karsten von H., “The need for a Trinitarian approach to maritime security”, CSCAP study group on capacity building for maritime security information paper no.6, pg. 3

“The Economic Cost of Maritime Piracy , One Earth Future Working Paper”, December 2010, Anna Bowden, Kaija Hulburt, Eamon Aloyo, Charles Marts, Andrew Lee

Daly j., «Al Qaeda and Maritime Terrorism, Terrorism Monitor», Volume 1, Issue 4, 2003

Richardson M., «A time bomb for global trade: Maritime –related terrorism in an Age of Weapons of Mass destruction», Institute of South Asia studies, 2004, pg. 13

United States of America Public law 107-295, “Maritime transportation security act of 2002”, Nov. 25 2002

«China letting pirates go free», BBC News, 3 February , 1999.
Neil Renwick - Jason Abbot “Piratical Violence and Maritime Security in Southeast Asia” , op.cit. pg. 186&191

“Piracy and Armed Robbery Against Ships,” Annual Report, International Chamber of Commerce, International Maritime Bureau, Jan. 1–Dec. 31, 2003, 3.

Article 101 of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)

INTERNET

- [http:// www.globalsecurity.org](http://www.globalsecurity.org)
- <http://www.govinfo.library.unt.edu/911/report/911report.pdf>
- http://www.cbc.ca/news/world/story/2004/10/29/binladen_message041029.html
- <http://www.icc-ccs.org>
- <http://www.eunavfor.eu>
- <http://www.mfa.gr/exoteriki-politiki/pagkosmia-zitimata/katapolemisipeirateias>
- <http://www.oceansbeyondpiracy.org>
- <http://www.geopolicity.com>
- <http://www.el.marinelink.com>
- <http://www.geocities.com>
- <http://www.wordpress.com>
- http://www.interception.gr/app/webroot/contentupload/202articles_pdfs_4interception.pdf
- <http://www.safia.eu>
- [http:// www.theigc.org](http://www.theigc.org)
- <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/so.html>

- http://www.esa.int/Our_Activities/Observing_the_Earth/Earth_from_Space/The_Gulf_of_Aden_the_gateway_to_Persian_oil
- <http://www.ert.gr>
- <http://www.politicaldoubts.com>
- <http://www.geopolitics.com>
- <http://www.bbc.com/news/world-africa-14094503>
- <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/687316/i-d-afriki-stoxos-peiratikon-epitheseon>
- <http://www.iccwbo.gr/news-media/article/196-se-xamila-epipeda-ta-stoixeia-gia-tin-peirateia-to-prototrimino-tou-2014>
- <http://www.yen.gr>
- <http://www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/piracy/Documents/1339.pdf>
- http://www.mschoa.org/docs/public-documents/bmp4-low-res_sept_5_2011.pdf?sfvrsn=0
- <http://www.bloko.gr/swmata-asfaleias/h-peirateia-ston-kolpo-toy-anten-arthro-toy-g-mpoyra.html>
- <http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.PP.CD>
- <http://www.ng.undp.org/content/nigeria/en/home/countryinfo/>
- http://www.mtisc-gog.org/assets/img/voluntary_reporting_area/vra-chart.pdf

- <http://www.grafida.net/el/extpage.php?aid=161575>
- http://www.securitymanager.gr/newsite/contents_article.php?id=706&catid=2
- <http://www.pireas2day.gr>
- <http://www.chathamhouse.org>
- <http://www.portnews.gr/metopa-ths-peirateias>
- <http://www.real.gr/DefaultArthro.aspx?page=arthro&id=55325&catID=4>
- http://www.pepen.gr/pagesgr/peirateia/Piracy_Guinea_061014.pdf
- <http://www.reuters.com/>