

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ



ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

«Πειρατεία, μια σύγχρονη μάστιγα από το παρελθόν»

ΝΕΑ ΜΗΧΑΝΙΩΝΑ
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2022

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΜΑΥΡΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΘΕΜΑ: "Πειρατεία, μια σύγχρονη μάστιγα από το παρελθόν".

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΓΚΙΝΙΔΗ ΑΝΔΡΕΑ
Α.Γ.Μ: 3991

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

<i>A/A</i>	<i>Όνοματεπώνυμο</i>	<i>Ειδικότητα</i>	<i>Αξιολόγηση</i>	<i>Υπογραφή</i>
<i>1</i>				
<i>2</i>				
<i>3</i>				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ :

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Περίληψη.....	2
Abstract	3
Υπεύθυνη δήλωση περί μη λογοκλοπής.....	4
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ^ο : ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ.....	7
1.1 Ορισμός της πειρατείας.....	7
1.2 Η Διαδικασία των θαλάσσιων μεταφορών.....	7
1.3 Μορφές πειρατείας.....	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο : ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....	11
2.1 Ιστορική αναδρομή στην πειρατεία.....	11
2.2 Η πειρατική δραστηριότητα στην σύγχρονη εποχή.....	12
2.3 Αιτίες της πειρατείας.....	13
2.4 Λόγοι επιδείνωσης του φαινομένου της πειρατείας.....	14
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ^ο : ΟΙ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ-HIGH RISK AREAS.....	16
3.1 Πλεύσεις στις επικίνδυνες ζώνες.....	16
3.2 Η περίπτωση της Σομαλίας.....	16
3.3 Η θαλάσσια πειρατεία στον κόλπο του Άντεν.....	19
3.4 Η πειρατική δραστηριότητα στον κόλπο της Γουινέας.....	20
3.5 Η περίπτωση πειρατείας στις Φιλιππίνες.....	22
3.6 Πρόσφατες πειρατικές επιθέσεις.....	24
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ^ο ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....	27
4.1 Μέτρα αντιμετώπισης της πειρατείας.....	27
4.2 Τα μέτρα ασφαλείας που διαθέτουν οι ναυτιλιακές εταιρείες.....	28
4.3 Παροχή ασφαλείας από ενόπλους φρουρούς.....	29
4.4 Ιστορικό και μέθοδοι καταπολέμησης της πειρατείας.....	30
4.5 Ασφαλιστική κάλυψη.....	31
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ^ο : ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....	33
5.1 Το οικονομικό κόστος της πειρατείας για την ναυτιλιακή εταιρεία.....	33
5.2 Το ανθρώπινο κόστος από πειρατική επίθεση.....	34
5.3 Το οικονομικό κόστος για την παγκόσμια ναυτιλία.....	35
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	37
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	38

Περίληψη

Η πειρατεία είναι ένα από τα σοβαρότερα εγκλήματα του Διεθνούς Δικαίου. Αν αναλογιστούμε ότι πάνω από το 80% των εμπορικών μεταφορών γίνεται με πλοία μπορούμε εύκολα να αντιληφθούμε την βαρύτητα αυτού του φαινομένου. Για τον ακριβή ορισμό του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, όπως συνεπάγονται στο άρθρο 100, 101, της Σύμβασης των Η.Ε. (1982), ("Περί ανοικτών θαλασσών"), πειρατεία ονομάζεται κάθε πράξη βίας ή αιχμαλώτισης ή απόσπασης, η οποία διαπράττεται στην ανοιχτή θάλασσα ή τα διεθνή ύδατα από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ενός ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους, και στρέφεται εναντίον προσώπων ή ιδιοκτησίας που μεταφέρονται με ένα άλλο σκάφος.

Η συγκεκριμένη εργασία θα μας επισημάνει κάποιες βασικές έννοιες, την διαδικασία των θαλάσσιων μεταφορών, καθώς τις μορφές πειρατείας και τις χαρακτηριστικές δράσεις των πειρατών.

Επιπρόσθετα αναλύει τις αιτίες και τους λόγους επιδείνωσης του φαινομένου τις πειρατείας καθώς και η δράση τους στην σύγχρονη εποχή.

Παρέχει σημαντικές πληροφορίες για τις επικίνδυνες περιοχές και τι μέτρα αντιμετώπισης και ασφάλειας πρέπει να λάβουμε.

Τέλος γίνεται αναφορά στο οικονομικό κόστος για την παγκόσμια ναυτιλία, την ναυτιλιακή εταιρεία καθώς και το ανθρώπινο κόστος από πειρατική επίθεση.

Abstract

Piracy is one of the most serious crimes in international law. If we consider that over 80% of the commercial transport is done by ships, we can easily understand the gravity of this phenomenon. For the exact definition of the United Nations, as implied in Article 100, 101 of the UN Convention (1982), ("Offshore"), piracy is any act of violence or capture or detachment committed on the high seas or in international waters by the crew or passengers of a private ship or aircraft, and directed against a person or owner transported by another vessel.

This work will show us some basic concepts, the process of maritime transport, as well as the forms of piracy and the characteristic actions of pirates.

In addition, it analyzes the causes and reasons for the worsening of the piracy phenomenon as well as their action in modern times.

It provides important information about dangerous areas and what security and safety measures we should take.

Finally, reference is made to the financial costs for global shipping, the shipping company as well as the human costs from a pirate attack.

Υπεύθυνη δήλωση περί μη λογοκλοπής

Η κάτωθι υπογεγραμμένος ΓΚΙΝΙΔΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ, γνωρίζοντας τις συνέπειες της λογοκλοπής, δηλώνω υπεύθυνα ότι η παρούσα εργασία με τίτλο «*ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ, ΜΙΑ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΜΑΣΤΙΓΑ ΑΠΟ ΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ*» δεν έχει επανυποβληθεί σε άλλο εκπαιδευτικό ίδρυμα, αποτελεί προϊόν αυστηρά προσωπικής εργασίας και όλες οι πηγές που έχω χρησιμοποιήσει έχουν δηλωθεί κατάλληλα στις βιβλιογραφικές παραπομπές και αναφορές.

Τα σημεία όπου έχω χρησιμοποιήσει ιδέες, κείμενο ή / και πηγές άλλων συγγραφέων, αναφέρονται ευδιάκριτα στο κείμενο με την κατάλληλη παραπομπή και η σχετική αναφορά περιλαμβάνεται στο τμήμα των βιβλιογραφικών αναφορών με πλήρη περιγραφή.

Ν. Μηχανιώνα 15 Φεβρουαρίου 2022

Με την επιφύλαξη κάθε
νόμιμου δικαιώματός μου.

Η ΔΗΛΩΝ

[υπογραφή φοιτητή]

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η πειρατεία και η ένοπλη ληστεία πλοίων, αποτελούν μερικές από τις σύγχρονες προκλήσεις της ναυτιλιακής και υπεράκτιας βιομηχανίας. Πρόσφατα περιστατικά, όπως για παράδειγμα στα ανοικτά των ακτών της Δυτικής Αφρικής, υπενθύμισαν στη ναυτιλιακή βιομηχανία και στο κοινό, τη βία και τη σκληρότητα με την οποία πραγματοποιούνται οι πειρατικές επιθέσεις, τους κινδύνους που αντιμετωπίζουν οι επιβαίνοντες, καθώς και τις σημαντικές απώλειες που μπορεί να προκληθούν, όσον αφορά τις ανθρώπινες ζωές και τις περιουσίες.

Ενώ τα περισσότερα περιστατικά συνεχίζουν να καταγράφονται στον Κόλπο της Γουινέας, στα ύδατα της Νοτιοανατολικής Ασίας και στην περιοχή του Δυτικού Ινδικού Ωκεανού, εντούτοις οι πράξεις πειρατείας και ένοπλης ληστείας κατά πλοίων δεν περιορίζονται σε αυτές τις γνωστές περιοχές «υψηλού κινδύνου». Τα διαθέσιμα διεθνή στοιχεία δείχνουν ότι οι ένοπλες ληστείες σε λιμάνια της Νότιας και της Κεντρικής Αμερικής, καθώς και στα ύδατα της Καραϊβικής, δεν είναι ασυνήθιστες, όπως και οι επιθέσεις σε πλοία που διέρχονται από το νότιο χείλος του Κόλπου του Μεξικού (BIMCO & Others, 2011).

Εν αντιθέσει με τα περισσότερα προβλήματα που συνδέονται με το οργανωμένο έγκλημα, στην περίπτωση της θαλάσσιας πειρατείας, δεν έχουμε να κάνουμε με το ζήτημα της εμπορίας ανθρώπων. Με πιο απλά λόγια, δεν καταγράφεται λαθρεμπόριο και δεν εξυπηρετείται κάποιου είδους παράνομη αγορά. Αντιθέτως, πρόκειται για ένα βίαιο έγκλημα, διεθνούς χαρακτήρα, διότι το εκάστοτε πλοίο φέρει μία σημαία, με αποτέλεσμα η επίθεση να αντιμετωπίζεται σαν επίθεση στην κυρίαρχη επικράτεια του έθνους (Σέρρης, 2009).

Ένα πολύ χαρακτηριστικό παράδειγμα θαλάσσιας πειρατείας, αποτελεί αναμφίβολα η περίπτωση στα ανοιχτά της Σομαλίας και ειδικότερα στον Κόλπο του Άντεν. Αυτή η περιοχή καταγράφει το μεγαλύτερο μερίδιο παγκόσμιων επιθέσεων πειρατείας τα τελευταία χρόνια και το πρόβλημα φαίνεται μονίμως να αυξάνεται. Ωστόσο, η Σομαλία δεν είναι η μόνη περιοχή στον κόσμο που πλήττεται από τη θαλάσσια πειρατεία. Ο Κόλπος της Γουινέας στη Δυτική Αφρική, είναι εδώ και αρκετό καιρό μία περιοχή υψηλού κινδύνου, όπως και τα ύδατα κατά μήκος του Μπαγκλαντές και της Θάλασσας της Νότιας Κίνας. Το 2009, που ήταν μία χρονιά με

αρκετές περιπτώσεις θαλάσσιας πειρατείας, περισσότερες από τις μισές επιθέσεις σε διεθνές επίπεδο, αποδόθηκαν σε Σομαλούς πειρατές.

Ο όρος «πειρατεία», περιλαμβάνει δύο διαφορετικά είδη αδικημάτων. Το πρώτο είναι η ληστεία, όπου ο στόχος της επίθεσης είναι η κλοπή ενός θαλάσσιου σκάφους ή του φορτίου του. Το δεύτερο είναι η απαγωγή, όπου το σκάφος και το πλήρωμα απειλούνται μέχρι να πληρωθούν κάποια λύτρα. Η κατάσταση στη Σομαλία είναι μοναδική, αφού σχεδόν σε όλες τις περιπτώσεις πειρατείας, καταγράφονται απαγωγές του προσωπικού των πλοίων για λύτρα.

Αξίζει να αναφερθεί πως, μέχρι πρόσφατα, η πειρατεία ήταν ένα φαινόμενο σε παρακμή. Η πειρατεία του εικοστού πρώτου αιώνα εμφανίστηκε για πρώτη φορά στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας και στα στενά της Μάλακα. Οι επιθέσεις κορυφώθηκαν σε περίπου 350 με 450 καταγεγραμμένες επιθέσεις ετησίως, κατά την περίοδο από το 2000 έως το 2004 και εν συνεχεία μειώθηκαν σχεδόν κατά το ήμισυ, μέχρι το τέλος του 2005 (Bellish, 2013).

Η μείωση αυτή αποδόθηκε στην αποτελεσματική και συντονισμένη διεθνή δράση κατά των πειρατών. Αλλά κατά την περίοδο μεταξύ του 2008 - 2009, η πειρατεία εκτοξεύτηκε ξανά στα ύψη, σχεδόν εξ ολοκλήρου εξαιτίας της δραματικής αύξησης της πειρατείας στα ανοιχτά της Σομαλίας. Η πειρατεία βρίσκεται για άλλη μία φορά στην πρώτη γραμμή της προσοχής της διεθνούς κοινότητας, καθώς το θαλάσσιο εμπόριο απειλείται και οι πληρωμές λύτρων σε Σομαλούς πειρατές έχουν αυξηθεί τα τελευταία χρόνια σε εκατομμύρια δολάρια (von Hoesslin, 2010).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο: ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ

1.1 Ορισμός της πειρατείας

Κατά το Διεθνές Δίκαιο, ως Πειρατεία χαρακτηρίζεται:

A) Οποιαδήποτε ενέργεια βίας που είναι παράνομη ή ομηρίας η οποία πραγματοποιείται από άτομα ενός ιδιωτικού πλοίου για προσωπικούς σκοπούς. Το ιδιωτικό αυτό πλοίο το οποίο συνήθως κινείται προς την ανοιχτή θάλασσα ή σε κάποιο μέρος το οποίο είναι εκτός κρατικής δικαιοδοσίας και στρέφεται εναντίων είτε κάποιου προσώπου ή εναντίων των περιουσιακών στοιχείων του πλοίου.

B) Κάθε εθελούσιας πράξης της οποίας η σύμπραξη στο λειτούργημα ενός πλοίου και γνωρίζοντας τα γεγονότα τα οποία αντιπροσωπεύουν το πλοίο αυτό ως πειρατικό.

Γ) Οποιαδήποτε εσκεμμένη πράξη που θεσπίζει πειρατεία (Χέλμς, 2000).

1.2 Η Διαδικασία των θαλάσσιων μεταφορών

Όλοι γνωρίζουμε πως μεταφορά σημαίνει η μετακίνηση ατόμων αλλά και αγαθών ενδιάμεσα σε δύο γεωγραφικές τοποθεσίες. Αξιοσημείωτο επίσης είναι, πως ο λόγος για τον οποίον το 80% με 90% των παγκόσμιων μεταφορών πραγματοποιούνται δια θαλάσσης οφείλεται στο ότι ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό της γης μας απαρτίζεται από λίμνες και θάλασσες.

Ένα εμπορικό πλοίο θα μπορούσαμε να το χαρακτηρίσουμε σωτήριο στην σύγχρονη εποχή μας, καθώς έχει τη δυνατότητα να κουβαλήσει και να μεταφέρει αρκετά ευμεγέθους ποσότητες αγαθών και σχετικά με γρήγορη ταχύτητα η οποία επιτυχώς έρχεται και ικανοποιεί τις υπεραυξημένες ανάγκες των χωρών παγκοσμίως. Ο πρωταγωνιστικός ρόλος που διαθέτει το εμπορικό πλοίο σε αντίθεση με τα άλλα μεταφορικά μέσα, δικαιολογεί το κόστος το οποίο στην περίπτωση του πλοίου διαπιστώνεται πως είναι αρκετά πιο οικονομικό. Ωστόσο, παρόλο που τα τελευταία δέκα χρόνια τα περισσότερα κράτη δέχτηκαν οικονομική ανάπτυξη, άλλα κράτη του πλανήτη δεν γνώρισαν ποτέ αυτή την πρόοδο του βιοτικού επιπέδου. Η στέρηση αυτή είναι και η κυριότερη αιτία που συνιστά την πειρατική δραστηριότητα. Οι άνθρωποι όταν ζούνε κάτω από ακατάλληλες συνθήκες, όπου δεν έχουν την δυνατότητα να

καλύψουν ούτε τις βασικές ανάγκες, γίνονται θηρία και στρέφονται σε εγκληματικές πράξεις, όπως στην περίπτωση μας είναι η πειρατεία (Berketis, 2011).

1.3 Μορφές πειρατείας

Η πειρατεία στις μέρες μας κάνει την εμφάνισή της με ποικίλες μορφές.

Οι βασικότερες είναι:

- i. Η πρώτη μορφή χαρακτηρίζεται ως Μικρής Κλίμακας, όπου οι ομάδες πειρατών πλησιάζουν ένα πλοίο με στόχο την ληστεία του πληρώματος ή ακόμη και να πάρουν στην κατοχή τους διάφορα πράγματα του πλοίου τα οποία είναι χαμηλής αξίας. Ωστόσο αυτό που τους κεντρίζει το ενδιαφέρον και είναι σχεδόν σίγουροι πως θα καταλάβουν είναι το περιεχόμενο του χρηματοκιβωτίου. Χαρακτηριστικό της μορφής της μικρής κλίμακας είναι πως οι συμμορίες των πειρατών επιδιώκουν και δρουν με τον εύκολο τρόπο που υπάρχει με σκοπό το εύκολο κέρδος, γι' αυτό και δεν υφίσταται βία που να φέρνει το πλήρωμα του πλοίου σε επίπεδο υψηλού κινδύνου.
- ii. Η δεύτερη μορφή της πειρατείας χαρακτηρίζεται ως Μεσαίας Κλίμακας, όπου εδώ οι πειρατές δρουν πιο δυναμικά, καθώς πλέον στόχος τους είναι και το φορτίο του πλοίου. Αξιοσημείωτο της συγκεκριμένης κλίμακας είναι πως οι πειρατές πάνε αποφασισμένοι και διαθέτοντας τον κατάλληλο εξοπλισμό για την δράση τους. Στοχεύουν επίσης εμπορεύματα από τα οποία θα αποκομίσουν μεγάλο κέρδος, όπως είναι το πετρέλαιο. Στην περίπτωση αυτή το πλήρωμα και το πλοίο ταυτόχρονα απελευθερώνονται εφόσον οι πειρατές έχουν πάρει αυτό που ήθελαν.
- iii. Ο τρίτος και τελευταίος τρόπος αλλά και ταυτόχρονα ο πιο αποδοτικός για τους πειρατές είναι η μορφή Μεγάλης Κλίμακας. Ο στόχος των πειρατών είναι να κατασχέσουν ολόκληρο το πλοίο αλλά την ίδια στιγμή και το φορτίο του. Με λίγα λόγια κάνουν το πλοίο ιδιοκτησία τους και το στρέφουν σε παράνομες πράξεις, όπως ότι το βγάζουν στην αγορά κανονικά όπως πριν, εφόσον έχουν κάνει κάποιες αλλαγές σημαίας-έγγραφα και αναλαμβάνουν φορτία τα οποία όμως δεν υπάρχει η προοπτική να φτάσουν ποτέ στον παραλήπτη. Η δράση αυτή αποφέρει στους πειρατές εξαιρετικά μεγάλο κέρδος. Όσο για τις ζωές του πληρώματος βρίσκονται σε αρκετά υψηλό επίπεδο κινδύνου. Επικεφαλής για την αντιμετώπιση της κατάστασης αυτής

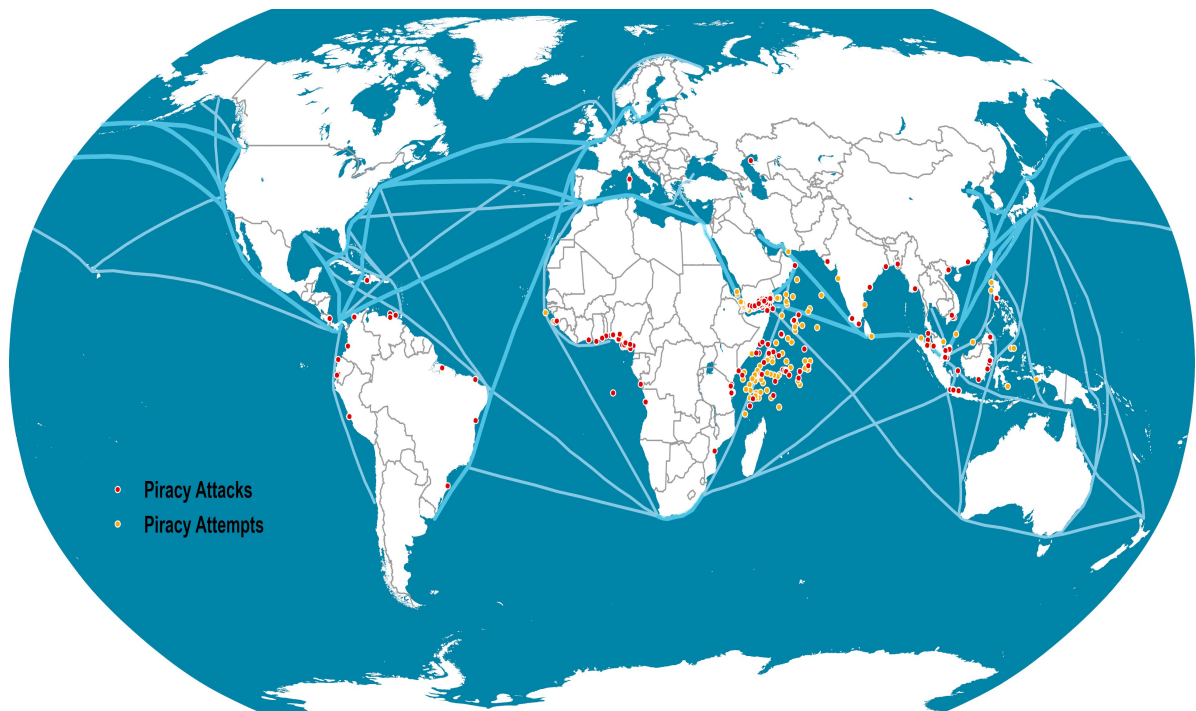
την στιγμή εκείνη είναι ο καπετάνιος ο οποίος πρέπει να κρίνει ποιες είναι οι κατάλληλες κινήσεις και ποια είναι η κατάλληλη ώρα για να γίνουν ώστε να προφυλάξει αρχικά το πλήρωμα και έπειτα το πλοίο και τα συναφή (Σιούσιουρας, 2011).

1.4 Χαρακτηριστικές δράσεις των πειρατών

Τα χαρακτηριστικά που θα ακολουθήσουν επισημαίνουν την άμεση κατάληψη του πλοίου.

- **Επιθέσεις οι οποίες λαμβάνουν δράση τη νύχτα και σε αγκυροβολημένα πλοία.** Στη συγκεκριμένη περίπτωση οι πειρατές προσπαθούν να ενεργήσουν έτσι, ώστε να είναι αδύνατη η κινητοποίηση του πληρώματος ή αν αυτό αποτύχει, τότε επιλέγουν να κρατήσουν όμηρο κάποιο μέρος του πληρώματος, ώστε να απειλήσουν με κίνητρο τη ζωή του ατόμου αυτού και να καταφέρουν να εξερευνήσουν ολοκληρωτικά το πλοίο. Οι επιτιθέμενοι συχνά φροντίζουν να καταστρέψουν τις συσκευές επικοινωνίας του πλοίου, ώστε να είναι σίγουροι ότι δε θα ειδοποιηθεί καμία ανώτερη αρχή ενός παράκτιου κράτους. Αυτό που επιδιώκουν να κερδίσουν οι πειρατές από όλη αυτή τη διαδικασία είναι διάφορα πολύτιμα περιουσιακά αντικείμενα. Επίσης μπορούν να αποσπάσουν και είδη εξοπλισμού πλοίων μεταφέροντας τα στα μικρά τους πειρατικά σκάφη. Αξιοσημείωτο επίσης είναι ότι ορισμένα μέλη αυτών των πειρατικών υποομάδων είχαν προηγουμένως κάποια πρόσβαση στο πλοίο. Συχνά δηλαδή παρουσιάζονταν ως υπάλληλοι διαφόρων εταιριών οι οποίες συναλλάσσονταν με το πλοίο σε κάποιο από τα προηγούμενα λιμάνια.
- **Επιθέσεις εν πλω, δηλαδή οι πειρατές πλησιάζουν το πλοίο με δικό τους μικρό σκάφος.** Αυτός ο τύπος επίθεσης λαμβάνει χώρα επίσης τη νύχτα. Οι πειρατές κατευθύνονται κυρίως προς την πρύμνη του στοχευμένου πλοίου ή ανάλογα με το ύψος του καταστρώματος προς τις πλευρές του πλοίου, όπου θα βρουν την ευκαιρία να ανέβουν στο κατάστρωμα, συνήθως με την χρήση φορητής κλίμακας. Ο σκοπός τους είναι αντίστοιχος με αυτόν μιας επίθεσης στο αγκυροβόλιο.

- **Οι διάφοροι παράγοντες που προσελκύουν και διευκολύνουν τους πειρατές.** Ο πρώτος παράγοντας που προσελκύει πολλούς πειρατές, είναι το χρηματοκιβώτιο που υπάρχει σε κάθε πλοίο έχοντας μετρητά, τα οποία χρησιμοποιούνται για κάποιες αναγκαίες υποχρεώσεις. Ο δεύτερος παράγοντας είναι ότι τα πλοία συνήθως λειτουργούν με μικρό αριθμό ανθρώπινου δυναμικού, δηλαδή υπάρχει έλλειψη πληρώματος γεγονός που συντελεί στη μη κάλυψη των απαιτούμενων φυλακών (βαρδιών) συνεχούς επιτήρησης (IMO, 2010).



Εικόνα 1. Καταγεγραμμένες περιπτώσεις πειρατείας για την διετία 2008 – 2009. Πηγή: ICC International Maritime Bureau

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο: ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

2.1 Ιστορική αναδρομή στην πειρατεία

Το φαινόμενο της πειρατείας υπάρχει εδώ και περίπου 40 αιώνες και είναι μια αρκετά σοβαρή πρόκληση για την ποντοπόρο ναυτιλία. Οι πειρατικές ομάδες αντιλαμβάνονται την πράξη αυτή ως κάτι φυσιολογικό και νόμιμο. Κατά καιρούς σχεδόν όλα τα κράτη έχουν δοκιμάσει ποικίλες στρατηγικές για να τους αντιμετωπίσουν. Πηγαίνοντας πίσω στο 800π.χ όπου περίπου από τότε ξεκίνησε το φαινόμενο της πειρατείας, οι πειρατές πάντα είχαν στόχαστρο τους ναυτικούς γνωρίζοντας ότι μετέφεραν εμπόριο δια θαλάσσης και πως από την πειρατική τους δραστηριότητα μπορούν να βγουν κερδισμένοι. Από τα αρχαία χρόνια λοιπόν πολύ ερχόντουσαν αντιμέτωποι με πειρατικές ομάδες όπως ήταν οι Αιγύπτιοι, οι Έλληνες κτλ. Στην πορεία, μεταξύ του 800π.χ. και του 200μ.χ., η Ρώμη κατά κάποιο τρόπο δέχεται την πειρατεία καθώς είναι πλέον γεγονός που την συμφέρει γιατί οι πειρατικοί στόλοι συνέβαλαν για να βλάψουν τους αντιπάλους της και έτσι κατάφεραν να αναπτύξουν νέες εμπορικές ευκαιρίες. Ύστερα από κάποιο διάστημα οι Ρωμαίοι συνειδητοποίησαν πως οι πειρατεία τελικά δεν τους ωφελούσε αρκετά, καθώς αρκετοί πειρατές επιτέθηκαν σε Ρωμαϊκά πλοία, έτσι για να εξαλείψουν την κατάσταση αυτή αναγκάστηκαν να καταστρέψουν αρκετά πλοία τους αλλά ταυτόχρονα και να εκτελέσουν αρκετούς από τους πειρατές. Συνεπώς, το φαινόμενο της πειρατείας στην μεσόγειο έμεινε ήπιο έως και την πτώση της Ρώμης (Λυκούδης, 2014).

Επιπρόσθετα το 100π.χ. έως και το 800μ.χ. γίνεται αισθητή η παρουσία της Κινέζικης πειρατείας. Συνδυαστικά, η πειρατεία της Νοτιοανατολικής Ασίας και της Κινέζικης απορροφούσε ένα κομμάτι του εμπορίου αλλά την ίδια στιγμή και της δύναμης των δυναστειών και αυτοκρατοριών που διεκδικούσαν την εξουσία. Αξιοσημείωτο επίσης είναι πως τα θαλάσσια ύδατα της περιοχής της Νότιας Κίνας είναι τα κατάλληλα για τους πειρατές και αυτό παραμένει ένα σοβαρό ζήτημα έως και σήμερα.

Στις αρχές της Χρυσής εποχής της πειρατείας, κάνουν την εμφάνιση τους οι πειρατές τις Καραϊβικής. Οι δύο χώρες οι οποίες υποστήριζαν ότι είχαν το πάνω χέρι στους ωκεανούς του πλανήτη, οι οποίες είναι η Πορτογαλία και η Ισπανία βρέθηκαν προ εκπλήξεως καθώς οι υπόλοιπες ευρωπαϊκές δυνάμεις μεταχειρίστηκαν τις ομάδες

πειρατών ώστε να ματαιώσουν την ναυτιλία των δυο παραπάνω χωρών και ως προς συμφέρον τους να αναπτύξουν την θαλάσσια ισχύ τους. Οι Αμερικάνοι επωφελήθηκαν από την μαύρη αγορά των πειρατών και για αντάλλαγμα τους προσέφεραν καταφύγιο. Με την υπερτέρηση όμως της αγγλικής κυριαρχίας οι ληστές της θάλασσας είχαν μεγάλη επιχειρησιακή απώλεια και το λαθρεμπόριο αποδυναμώθηκε. Την μεσαιωνική εποχή το μεγαλύτερο ποσοστό των πειρατών ήταν Γερμανοί, Σάξονες και Δανοί, οι οποίοι στόχευαν για τις πειρατικές τους επιθέσεις την Βρετανία και την Βόρεια Ευρώπη. Παρόλα αυτά η ύπαρξη του φεουδαρχικού συστήματος παραχώρησε τα πλεονεκτήματα στους πειρατές να επεκταθούν και παράλληλα έγινε αρκετά περίπλοκη η αντιμετώπιση τους (Brouno, 2013).

2.2 Η πειρατική δραστηριότητα στην σύγχρονη εποχή.

Το φαινόμενο της πειρατείας είναι πλέον ένα ιδιαίτερα σημαντικό πρόβλημα που περιλαμβάνει σχεδόν όλες τις χώρες του πλανήτη γη. Η πειρατεία είναι επομένως η μεγαλύτερη απειλή που μπορεί να αντιμετωπίσει ένα πλοίο στις μέρες μας δια θάλασσης. Οι τεράστιες-ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις στις επικοινωνίες και το εμπόριο στις οποίες έχουν πλέον πρόσβαση οι περισσότεροι άνθρωποι, έχουν συμβάλει σημαντικά στον εκσυγχρονισμό της πειρατείας. Οι πειρατικές ομάδες έχουν εξελιχθεί πολύ και αυτό οφείλεται στα πλεονεκτήματα που έχουν κάθε χρόνο. Έτσι, κάθε χρόνο ο κόσμος και η τεχνολογία εξελίσσονται ραγδαία και αυτό είναι ένα γεγονός το οποίο ωφελεί συνεχώς τους πειρατές στην εξέλιξη των μέσων επίθεσης τους. Για παράδειγμα, οι πειρατές του παρελθόντος, δεν έχουν σχεδόν καμία σχέση με τους πειρατές του σήμερα. Οι σύγχρονοι πειρατές είναι πλέον έτοιμοι για το οτιδήποτε, καθώς διαθέτουν εκσυγχρονισμένα όπλα και μέσα επικοινωνίας που συχνά τους οδηγούν σε μια επιτυχημένη πειρατική επίθεση. Στη συνέχεια, με την πάροδο του χρόνου και μετά από τόσα περιστατικά πειρατείας που έχουν πραγματοποιηθεί, οι πειρατές πλέον ξέρουν πως να κινούνται σε όλη αυτή την διαδικασία και γνωρίζουν επίσης πως λειτουργούν όλα τα συστήματα επικοινωνίας. Η πειρατεία είναι ένα φαινόμενο που συναντάμε συχνά στις μέρες μας και θα λέγαμε ότι αποτελεί ένα σημαντικό αντικίνητρο για την επιλογή του ναυτικού επαγγέλματος από τους νέους (Σέρρης, 2009).

Όλα όμως για τη σύγχρονη εποχή ξεκίνησαν στις αρχές του 21ου αιώνα. Οι πειρατές παρουσιάστηκαν ξανά με έντονους ρυθμούς. Σημειωτέων, πως το 2007 και 2008 είναι έτη όπου οι πειρατές κάνουν πολύ αισθητή την παρουσία τους, καθώς πλέον με τον κατάλληλο εξοπλισμό αρχίζουν και επιτίθενται δυναμικά στα πλοία. Οι πειρατικές ομάδες εφόσον έπαιρναν τον απόλυτο έλεγχο του πλοίου, τότε το καθοδηγούσαν προς τις περιοχές τους και το κρατούσαν εκεί έως ότου να προχωρήσει η διαδικασία διαπραγματεύσεων με την πλοιοκτήτρια εταιρεία και να πάρουν τα λύτρα. Με την ίδια μέθοδο λειτουργούν έως και σήμερα (Ocean Beyond Piracy, 2014).

2.3 Αιτίες της πειρατείας

Υπάρχουν πολλοί παράγοντες που ευθύνονται για τη διαιώνιση της πειρατείας, από τους οποίους ο σημαντικότερος είναι οι άθλιες συνθήκες διαβίωσης των φτωχών αλλά και αναπτυσσόμενων χωρών.

Μία από τις αιτίες είναι τα δρομολόγια των πλοίων με βάση τη γεωγραφική θέση. Τοποθεσίες που καθιστούν σχεδόν αδύνατη την ύπαρξη ακτοφυλακής και γενικά οποιασδήποτε ανώτερης αρχής που θα μπορούσε να εμποδίσει μια πειρατική δραστηριότητα, κάνουν την πειρατεία πιο εύκολη. Για παράδειγμα, η ακτή της Σομαλίας έχει μήκος σχεδόν 2000 μίλια και σε αυτά τα νερά δεν περιπολούν πλοία της ακτοφυλακής, γεγονός που δίνει το ελεύθερο στους πειρατές να ενεργούν χωρίς σημαντικά εμπόδια. Οι διάφορες πειρατικές ομάδες είναι πολύ οργανωμένες και φροντίζουν να είναι καλά ενημερωμένες για τα πλοία που έχουν επιλέξει ως στόχους, ώστε να ξέρουν σε ποιο πλοίο θα επιτεθούν (Brouno, 2013).

Ένας άλλος παράγοντας είναι το πως οι πλοιοκτήτες διαχειρίζονται το φαινόμενο. Είναι πιο ωφέλιμο για μια ναυτιλιακή εταιρεία να πληρώσει τα λύτρα που ζητούν οι πειρατές, παρά να κρατούνται όμηροι τα μέλη του πληρώματος και το πλοίο να παραμείνει εκτός λειτουργίας για μεγάλο χρονικό διάστημα. Το παραπάνω παράδειγμα κάνει τους πειρατές να έχουν αυτοπεποίθηση για τη λήψη αυτού του χρηματικού ποσού και τους ωθεί να επαναλάβουν την παράνομη αυτή πράξη (Λυκούδης, 2014).

2.4 Λόγοι επιδείνωσης του φαινομένου της πειρατείας.

Η διεθνής βιβλιογραφία υποστηρίζει πως η έξαρση της πειρατείας προέρχεται από την ξηρά και οι αιτίες είναι:

α) Η πολιτική αστάθεια

Σε αρκετές περιοχές με έντονη πειρατική δράση υπάρχει πόλεμος, ο οποίος δημιουργεί αρκετά σοβαρά προβλήματα στους κατοίκους των περιοχών αυτών.

β) Η γεωγραφική μορφολογία

Το μεγαλύτερο ποσοστό του παγκόσμιου εμπορίου διασχίζει τα ύδατα θαλάσσιων οδών που χαρακτηρίζονται πλέον οδοί παγκόσμιας στρατηγικής. Αυτό σημαίνει πως τριγύρω δεν υπάρχει κάποια περιπολία ανωτάτων αρχών, γεγονός που δίνει το ελεύθερο στους πειρατές να δράσουν με ποικίλους τρόπους.

γ) Τα οικονομικά προβλήματα

Οι άνθρωποι που ζουν στις πειρατικές περιοχές βιώνουν σκληρές καταστάσεις καθώς τους διακατέχει η φτώχεια. Έτσι λοιπόν βρίσκουν την πειρατεία ως μια νέα πόρτα ευκαιρίας για μια καλύτερη ζωή.

δ) Υπέρ αλιεία

Επειδή οι περιοχές εκείνες διαθέτουν έναν “χρυσό” βυθό με μεγάλη θαλάσσια βιοποικιλότητα, σκάφη από άλλες χώρες πλησιάζουν και ανασύρουν τόνους ψαριών με αποτέλεσμα οι κάτοικοι των περιοχών να χάνουν μια πολύτιμη πηγή εισοδημάτων.

ε) Οι πολιτικές που διαθέτουν οι πλοιοκτήτριες Εταιρείες

Ο τρόπος με τον οποίο οι πλοιοκτήτριες εταιρίες διαχειρίζονται και αντιμετωπίζουν την πληρωμή λύτρων είναι ένα κίνητρο για τους πειρατές να συνεχίζουν τις πειρατικές δραστηριότητες. Γενικότερα, μια πλοιοκτήτρια εταιρεία δεν την συμφέρει το πλοίο της να παραμένει σταθερό, καθώς χρόνος ίσων χρήμα στη ναυτιλία, και έτσι η χρηματική αποζημίωση που θα πρέπει να καταβάλλουν ως λύτρα είναι σχετικά χαμηλότερη συγκριτικά με τα χρήματα που χάνονται καθ’ όλη την διάρκεια κράτησης του πλοίου.

ζ) Νομικές και πολιτικές κατευθυντήριες γραμμές

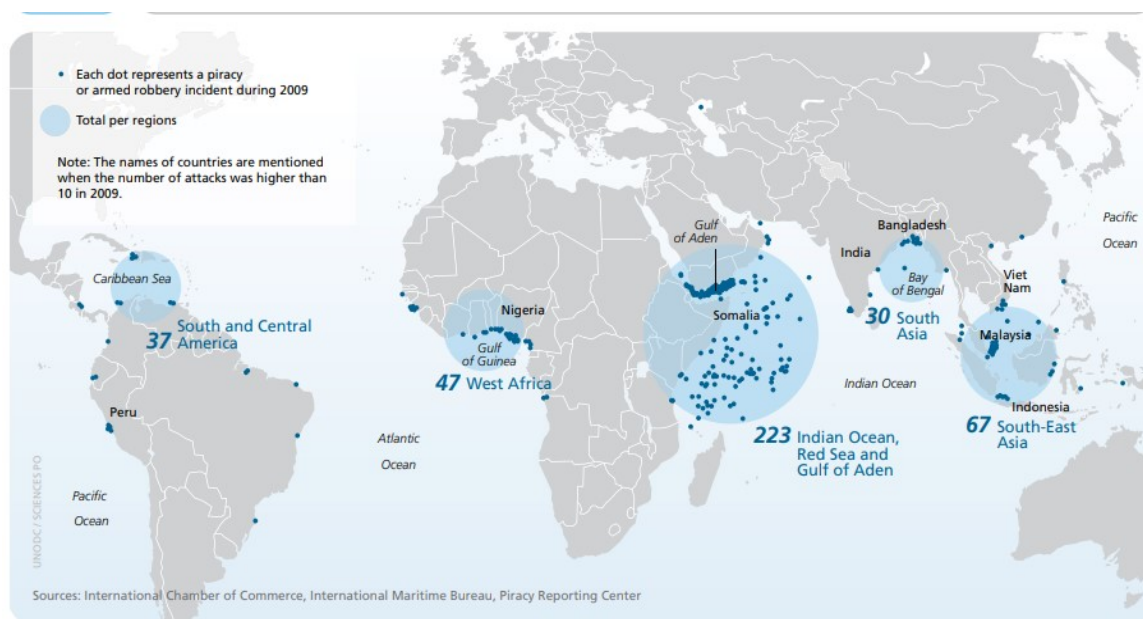
Στις πειρατικές αυτές περιοχές υπάρχει σημαντική έλλειψη έννομης τάξης λόγω της κατάστασης που επικρατεί.

η) Η τεχνολογία

Αφετέρου με εξαίρεση τα τελευταία χρόνια δεν υπήρχαν στις περιοχές εκείνες κατάλληλα τεχνολογικά συστήματα για σωστές επιτηρήσεις, έτσι οι πειρατές δρούσαν ελεύθερα.

θ) Η εμπειρία

Οι κάτοικοι των πειρατικών περιοχών γνωρίζουν άπταιστα τα κατατόπια της θαλάσσιας περιοχής με αποτέλεσμα αυτό να λειτουργεί υπέρ τους καθώς γνωρίζουν και ποιες είναι οι κατάλληλες κινήσεις που πρέπει να κάνουν (Λυκούδης, 2014).



Εικόνα 2. Περιπτώσεις διεθνούς πειρατείας, κατά το 2009

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο: ΟΙ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ-HIGH RISK AREAS

3.1 Πλεύσεις στις επικίνδυνες ζώνες

Συνολικά οι οργανισμοί και ιδιαίτερα ο IMB (International Maritime Bureau) προειδοποιούν όλα τα πλοία να διατηρούνε αρκετά μεγάλη απόσταση από τις ακτές κατά τον διάπλου τους από περιοχές της Σομαλίας και να μην εισέρχονται στα χωρικά της ύδατα εφόσον δεν πρόκειται να προσεγγίσουν σε κάποιο από τα λιμάνια της.

Η EUNAVFOR (European Union Naval Force) προτείνει σε όλα τα εμπορικά πλοία να ακολουθούν τον νέο θαλάσσιο διάδρομο IRTC (International Recommended Transit Corridor) που έχει δημιουργηθεί στην περιοχή του Κόλπου του Άντεν, βορείως της Σομαλίας, με μήκος 490 ναυτικά μίλια και εύρος 20 ναυτικά μίλια (Σιούσιουρας, 2011).

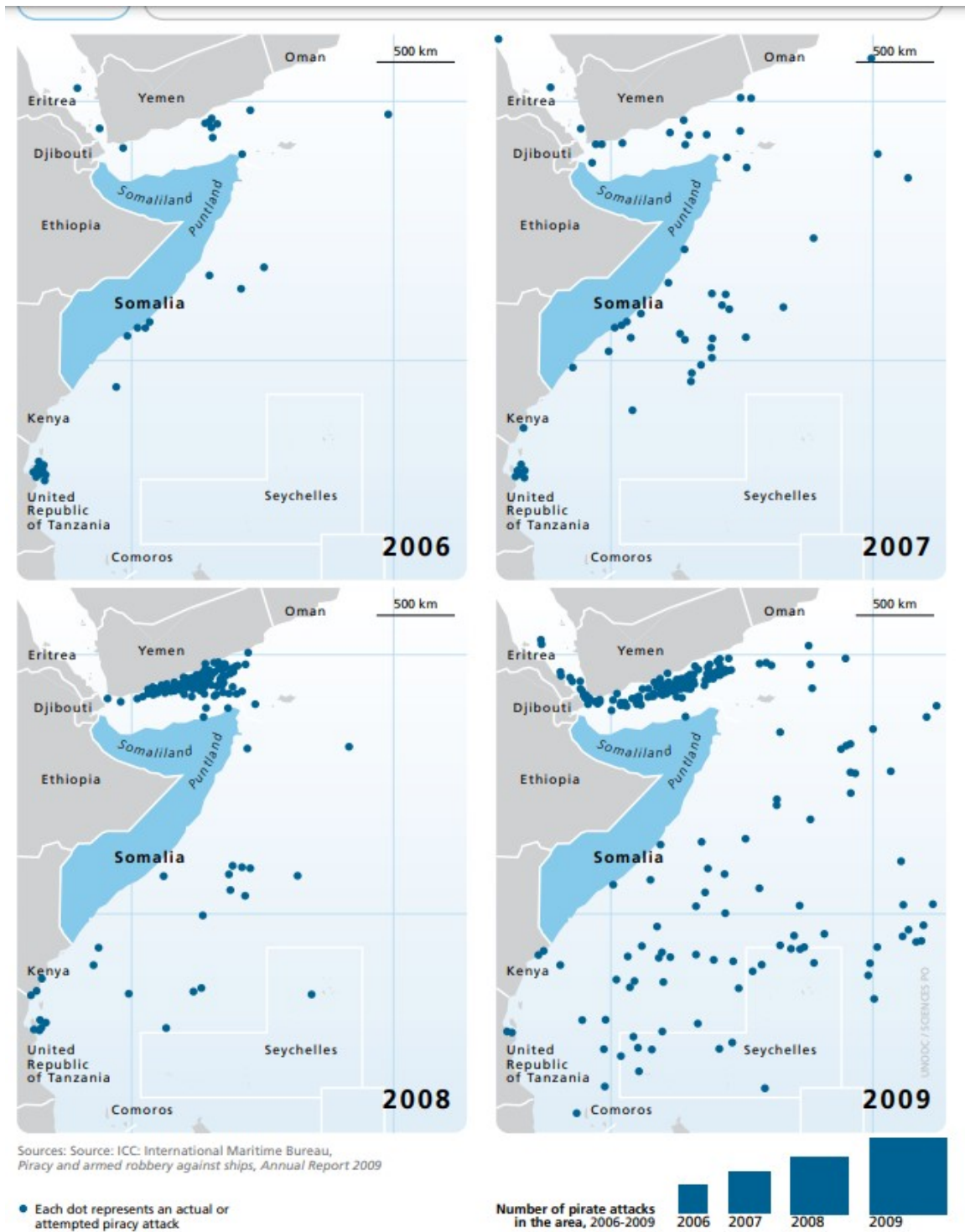
3.2 Η περίπτωση της Σομαλίας

Η Σομαλία είναι χώρα που ανήκει στην ανατολική Αφρική και διαθέτει απέραντες ακτές τόσο Βόρεια, Ανατολικά όσο και Νοτιοανατολικά του κόλπου Άντεν αλλά παράλληλα και του Ινδικού Ωκεανού. Συγκεκριμένα είναι τοποθετημένη στο γνωστό για όλους Κέρασ της Αφρικής και συνορεύει με την Αιθιοπία, το Τζιμπουτί και την Κένυα. Σύμφωνα με την εκτίμηση των Ηνωμένων Εθνών του 2021, η Σομαλία έχει έκταση 637.657 τ.χλμ καθώς και ο πληθυσμός της αγγίζει τους 16.360.000 κατοίκους. Αξιοσημείωτο επίσης είναι πως πρωτεύουσα της είναι το Μογκαντίσου το οποίο η πολυπληθέστερη πόλη της χώρας. Περίπου το 40% του πληθυσμού έχει επιλέξει να ζει στις πόλεις και ο μέσος όρος ζωής των ανθρώπων είναι τα 50 χρόνια (BIMCO & Others, 2011).

Οι Σομαλοί πολίτες αποκωδικοποιούν το φαινόμενο της πειρατείας ως μια αντίδραση ενός προβλήματος του παρελθόντος που αφορά την παράνομη αλιεία αλλά ταυτόχρονα και την απόρριψη αποβλήτων. Το 1991 οι κάτοικοι της Σομαλίας ξεκίνησαν να κάνουν χρήση των πλοίων τους με απώτερο σκοπό να προστατέψουν τα ύδατα τους, καθώς μετά την ισοπέδωση της Σομαλικής κυβέρνησης διάφορα

αλιευτικά πλοία από γειτονικές και μη χώρες του κόσμου βομβάρδισαν την περιοχή λεηλατώντας ολόκληρο το θαλάσσιο πλούτο της χώρας αυτής. Σημαντικό επίσης είναι πως τα παράνομα αυτά αλιευτικά πλοία στερούσαν από την Σομαλία έσοδα σχεδόν 90.000.000 δολάρια ανά έτος, ποσό το οποίο αντιστοιχούσε μόνο στην αλίευση του τόνου. Συχνό επίσης φαινόμενο ήταν το λαθρεμπόριο λιγνίτη (κάρβουνου) αλλά και η ρίψη τοξικών και βιομηχανικών απορριμμάτων (Χέλμης, 2000).

Το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (IMO), βεβαιώνει πως το έτος 2006 οι Σομαλοί πειρατές εκπλήρωσαν περίπου 239 επιθέσεις, γεγονός το οποίο πήρε έκταση κατά 10% το έτος 2007. Στη συνέχεια, το 2011 οι συνολικές πειρατικές επιθέσεις αντιστοιχούσαν στον αριθμό 142, εκ των οποίων οι 94 επιθέσεις πραγματοποιήθηκαν στην περιοχή της Σομαλίας. Οι πειρατικές δραστηριότητες προκαλούν μεγάλη διαταραχή στο κόστος του διεθνούς εμπορίου, καθώς υφίσταται απώλεια εμπορευμάτων αλλά και μεγάλη αύξηση στα ασφάλιστρα. Αξιοσημείωτο επίσης είναι το ενδεχόμενο επιβάρυνσης του περιβάλλοντος όταν μια πειρατική επίθεση πραγματοποιηθεί σε πετρελαιοφόρα πλοία. Σύμφωνα, με την παγκόσμια τράπεζα το έτος 2013 το οικονομικό κόστος της πειρατείας στην περιοχή της Σομαλίας άγγιξε τα 18 δισεκατομμύρια (Bellish, 2013).



Εικόνα 3. Εξέλιξη της θαλάσσιας πειρατείας στην περιοχή της Σομαλίας, από το 2006 έως το 2009

Επιπλέον η παρουσία ενόπλων που πίστευαν ότι υπήρχε περίπτωση η κατάσταση της χώρας να καθοριστεί με το γεγονός επιστροφής των θρησκευτικών αρχών του Ισλάμ, γέννησε την ανησυχία πως η πειρατεία θα εξελισσόταν σε τρομοκρατία. Η διεθνής κοινότητα κατέβαλε αρκετές προσπάθειες για την εξάλειψη της πειρατείας στη Σομαλία, στέλνοντας πλοία για βοήθεια, όμως οι προσπάθειες αποδείχθηκαν

αποτυχημένες καθώς οι πειρατές επιτίθονταν διαρκώς. Σήμερα, στην περιοχή της Σομαλίας συνεχίζει να υπάρχει ο φόβος της πειρατείας. Ωστόσο, την Σομαλία διοικεί μία ομοσπονδιακή κυβέρνηση και γίνεται προσπάθεια μείωσης της φτώχειας. Το θαλάσσιο πέρασμα από την περιοχή της Σομαλίας εξακολουθεί να είναι σημαντικό για το διεθνές εμπόριο γι' αυτό και έχει δοθεί μεγάλη βαρύτητα από διάφορους Οργανισμούς καθώς και τις στρατιωτικές δυνάμεις που έχουν αναλάβει την επιτήρηση και προστασία των εμπορικών πλοίων στην περιοχή εκείνη (Χέλμης, 2000).

3.3 Η θαλάσσια πειρατεία στον κόλπο του Άντεν

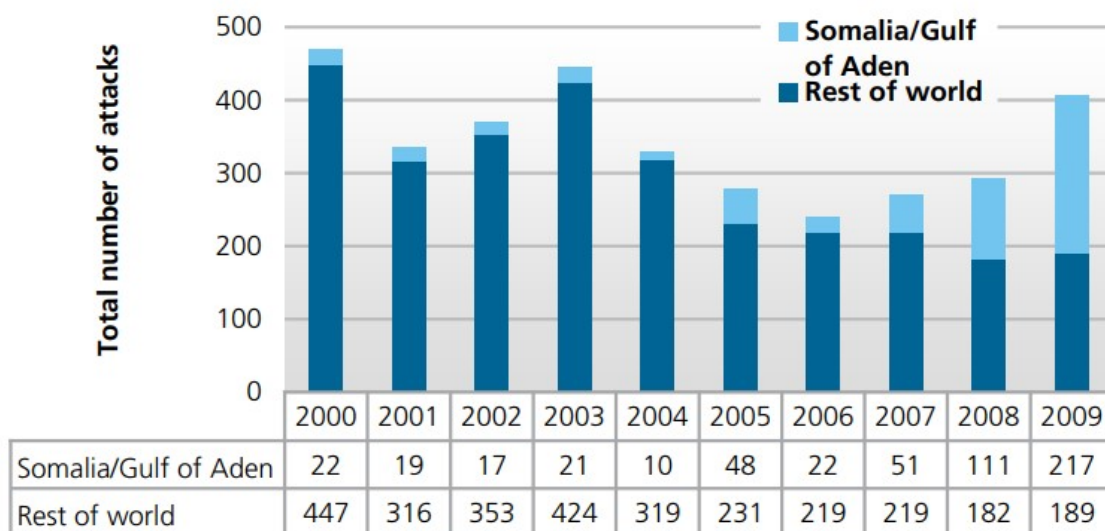
Ο κόλπος του Άντεν βρίσκεται στην Αραβική θάλασσα μεταξύ της Νότιας ακτής της Υεμένης και της Σομαλίας στο γνωστό Κέρας της Αφρικής και αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους δρόμους της εμπορικής ναυτιλίας. Επίσης, από την βορειοδυτική πλευρά ο κόλπος του Άντεν δικτυώνεται με την Ερυθρά θάλασσα δια του στενού Μπαμπ ελ Μαντέμπ. Άξιο λόγου είναι πως ο κόλπος του Άντεν είναι πλέον γνωστός και ως "Σακάκι των πειρατών", καθώς η Σομαλική πειρατεία στην περιοχή εκείνη έχει υπερβεί τα όρια.

Ένα αξιόλογο ποσοστό πετρελαϊκών υποθαλάσσιων κοιτασμάτων διαπερνά τον κόλπο του Άντεν και ακολουθεί την κατεύθυνση προς την διώρυγα του Σουέζ. Τα βασικότερα λιμάνια που βρίσκονται κοντά στον κόλπο, είναι του Άντεν στην Υεμένη, η Ζέιλα, η Βερβένη, αλλά και το Μποσάσο στην περιοχή της Σομαλίας. Οι λόγοι όπου γίνονται πειρατικές επιθέσεις στον Κόλπο του Άντεν είναι αρχικά η φτώχεια και παράλληλα η ανεργία που μαστίζει την χώρα, έπειτα το έντονο ασταθές περιβάλλον, η συνεχής έλλειψη αρεστής και σεβαστής διακυβέρνησης αλλά και η επικρατούσα κατάσταση στην ευρύτερη περιοχή του Κόλπου (Σιούσιουρας, 2011).

Πρωταγωνιστικός παράγοντας των πειρατικών επιθέσεων στην περιοχή του κόλπου Άντεν είναι πως οι χώρες που τον περικυκλώνουν υποφέρουν έντονα από την φτώχεια και την ανεργία. Έτσι, οι κάτοικοι των χωρών αυτών για να καταφέρουν να επιβιώσουν στρέφονται συνεχώς σε παράνομες πράξεις. Η μοναδική πηγή εισοδήματος ενός κάτοικου της Σομαλίας είναι η αλιεία, που ακόμη κι εκεί αντιμετωπίζουν προβλήματα. Τα προβλήματα όμως δεν σταματούν εδώ, καθώς η Σομαλία αντιμετωπίζει και πολιτικό πρόβλημα, εφόσον έχει έλλειψη κεντρικής

κυβέρνησης από το έτος 1991. Για 18 χρόνια έως το 2009, όπου δράση ανέλαβε η ομοσπονδιακή μεταβατική κυβέρνηση, την οποία στήριζε ο ΟΗΕ, στη Σομαλία επικρατούσε εμφύλια σύρραξη, όπου η ομαλότητα της διακυβέρνησης συναντούσε αρκετά εμπόδια από την δράση σκληροπυρηνικών ισλαμιστών. Οι συνέπειες αυτής της πολιτικής αστάθειας προκάλεσε πολλούς νεκρούς ανθρώπους αλλά και άλλους τόσους οι οποίοι δεν μπορούν να έχουν ούτε καν τα απαραίτητα (Σέργγης, 2009).

Όσον αφορά την γενική κατάσταση στην περιοχή του Κόλπου του Άντεν, κάποιιο ισχυρίζονται πως οι πειρατικές επιθέσεις άρχισαν σαν άμυνα προς την παράνομη αλιεία του έτους 1991, που πραγματοποιούνταν από ξένα αλιευτικά πλοία. Μετά από αυτό το γεγονός, οι Σομαλοί προμηθεύτηκαν με όπλα, ώστε να προστατέψουν τα συμφέροντα που τους είχαν απομείνει. Ύστερα από κάποια χρόνια οι ένοπλες επιθέσεις, έλαβαν χώρα στα εμπορικά πλοία μεταφοράς φορτίου. Βαρυσήμαντο επίσης είναι πως τα μέτρα προστασίας στην περιοχή εκείνη δεν είναι εφικτό να είναι αποτελεσματικά καθώς η απόσταση που καλούνται τα πλοία να διασχίσουν τα οποία μπαίνουν στον Κόλπο του Άντεν είναι περίπου 3.800 χιλιόμετρα (BIMCO & Others, 2011).



Εικόνα 4. Περιοχές καταγεγραμμένων επιθέσεων πειρατείας. Πηγή: IMB – ICC Annual reports, 2003 / 2009

3.4 Η πειρατική δραστηριότητα στον κόλπο της Γουινέας

Ο Κόλπος της Γουινέας βρίσκεται στον Ατλαντικό ωκεανό στις ακτές της Κεντροδυτικής Αφρικής. Στον Κόλπο της Γουινέας εκβάλουν αρκετά ποτάμια, εκ των

οποίων αξιοσημείωτα είναι ο Νίγηρας και ο Βόλτα. Στην ακτογραμμή του κόλπου συναντάμε τον όρμο του Μπενίν και του Βοννυ. Τα βασικότερα νησιά του συγκεκριμένου κόλπου είναι το Αννομπόν, το Μπιόκο, το Σάο Τομέ, το Πρίνσιπε και το Κορίσκο. Ο Διεθνής Υδρογραφικός Οργανισμός (International Hydrographic Organization) καθορίζει ως το νότιο όριο του κόλπου της Γουινέας, μια συγκεκριμένη γραμμή από το ακρωτήριο Πάλμας (04° 22'34N 007° 43'01W) της Λιβερίας έως και το ακρωτήριο Λόπεθ στην Γκαμπόν (00° 38'N 058° 42'E).

Μπορεί γενικότερα οι πειρατικές εστίες να μην είναι πλέον σταθερές, αυτό όμως το θέμα τις πειρατείας δεν έχει καταπολεμηθεί αποτελεσματικά στη ρίζα του. Στην σημερινή εποχή επίκεντρο για πειρατικές επιθέσεις είναι η Δυτική Αφρική αλλά και ο Κόλπος της Γουινέας. Η περιοχή του κόλπου της Γουινέας έχει χαρακτηριστεί πλέον ως μια από της πιο επικίνδυνες για τους ναυτικούς (Μπότση, 2012).



Εικόνα 5. Πειρατεία σε εξέλιξη, στον Κόλπο της Νέας Γουινέας

Ο Μάρτιν Ντόρσμαν, ο οποίος είναι γενικός γραμματέας της Ένωσης Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (European Community Shipowners' Association), σημείωσε έντονα πως οι πειρατικές δραστηριότητες ωθούν σε κίνδυνο όχι μόνο το εμπόριο, αλλά και την ανάπτυξη σε όλο το κόσμο. Επισήμανε επίσης, πως τα κράτη-μέλη της Ε.Ε πρέπει οπωσδήποτε να επισπεύσουν τις προσπάθειες για πιο αποτελεσματική ασφάλεια στην περιοχή της Γουινέας. Η Ένωση Ευρωπαίων Εφοπλιστών (ECSA) επισημαίνει πως ο πολλαπλασιασμός πολεμικών πλοίων είναι

αναγκαία, ώστε να περιοριστούν οι συνέπειες επιθέσεων σε πληρώματα και πλοία. Ωστόσο αρκετά είναι τα στοιχεία που προκαλούν ανησυχία. Στην Νιγηρία για παράδειγμα, στα τέλη του έτους 2018 σημειώθηκαν 41 απαγωγές πληρωμάτων. Συνολικά το έτος 2018 σημειώθηκαν 79 πειρατικές επιθέσεις, μόνο στην περιοχή του κόλπου Γουινέας. Το έτος 2019 στη συγκεκριμένη περιοχή απήχθησαν 57 ναυτικοί, ενώ παράλληλα 42 ναυτικοί βρίσκονταν σε κατάσταση ομηρίας. Έχοντας λάβει υπόψιν τα στοιχεία αυτά, η Ένωση Ευρωπαίων Εφοπλιστών τονίζει πως τα ύδατα στον κόλπο της Γουινέας, γίνονται όλο και πιο επικίνδυνα για τους ναυτικούς.

Άξιο αναφοράς επίσης είναι πως όλη αυτή η ανασφάλεια και ο φόβος, δημιουργεί αρνητικές συνέπειες στα λιμάνια τις περιοχής. Όλη η κατάσταση αυτή έχει έναν ακόμη αντίκτυπο στην οικονομική δραστηριότητα, καθώς το κόστος των εισαγωγών και των εξαγωγών αυξάνεται όλο και περισσότερο. Η ECSA τονίζει επίσης πως οι ασφαλείς μεταφορές δια θαλάσσης είναι μέγιστης σημασίας για το εμπόριο αλλά και για την οικονομική ανάπτυξη της Αφρικής.

3.5 Η περίπτωση πειρατείας στις Φιλιππίνες.

Οι Φιλιππίνες αποτελούν νησιωτική χώρα της Νοτιοανατολικής Ασίας. Το αρχιπέλαγος των Φιλιππίνων απαρτίζεται από 7.107 νησιά στον δυτικό Ειρηνικό ωκεανό, έχει έκταση 300.000 τ. χλμ., καθώς ο πληθυσμός ανέρχεται στους 110.198.654 κατοίκους. Επίσης πρωτεύουσα των Φιλιππίνων είναι η Μανίλα και ως μεγαλύτερη πόλη χαρακτηρίζεται η Κεζόν. Οι Φιλιππίνες λοιπόν είναι η χώρα, η οποία έχει τον μεγαλύτερο αριθμό σε άτομα που επιλέγουν να ακολουθήσουν το επάγγελμα του ναυτικού. Η κυβέρνηση στις Φιλιππίνες έχει ορίσει την αντί-πειρατική εκπαίδευση ως υποχρεωτική. Το ζήτημα της πειρατείας και οι συζητήσεις που γίνονται τριγύρω από το θέμα της προσκόμισης των λύτρων που απαιτούν οι πειρατές, συνεπάγονται στην έλλειψη οργάνωσης, η οποία θα είναι υπεύθυνη για την τύχη των ναυτικών. Σε περίπτωση που απορριφθεί το δικαίωμα στους ιδιοκτήτες των πλοίων να δίνουν στους πειρατές τα λύτρα και η κυβέρνηση δεν κάνει κάτι, τότε οι ναυτικοί που κρατούνται όμηροι, τι θα απογίνουν; Άξιοσημείωτο επίσης είναι, πως οι Φιλιππίνες έρχονται πρώτες στην κατάταξη όσο αναφορά την εργατική δύναμη στον τομέα της ναυτιλίας. Το γεγονός αυτό, κάνει τους Φιλιππινέζους να βρίσκονται σε υψηλότερο κίνδυνο από περιστατικά πειρατείας (Παναγιωτακόπουλος, 1994).

Το 1980 οι Φιλιππίνες, προσπαθούσαν να αποκτήσουν την ανεξαρτησία τους από την Ισπανία. Γενικότερα, η πειρατεία είχε κεντρικό ρόλο στην διαμόρφωση του κράτους των Φιλιππίνων. Ύστερα από την αμερικάνικη κατοχή του εικοστού αιώνα, οι Φιλιππίνες χαρακτηρίστηκαν ως έθνος-κράτος, όπου η πειρατεία και η ναυτιλία δεν υπήρχαν στην λογική τους. Οι Ηνωμένες Πολιτείες στο διάστημα από το 1903 έως και το 1913 πέτυχαν να επιβάλλουν τον νόμο και την τάξη στις νότιες θάλασσες των Φιλιππίνων. Όταν οι αποικιοκρατικές δυνάμεις κατάφεραν να απελευθερώσουν την θάλασσα από την πειρατεία, ορίζοντας την ως μια πλέον φιλελευθεροποιημένη περιοχή εμπορίου, κατάφερε να γίνει το αρχιπέλαγος των Φιλιππίνων (von Hoesslin, 2010).



Εικόνα 6. Οι πειρατικές επιθέσεις στην περιοχή των Φιλιππίνων, αποτελεί συνηθισμένο φαινόμενο

Σύμφωνα με ένα άρθρο του Tolentino, η μορφή ενός πειρατή υπάρχει καθημερινά στην ζωή των Φιλιππίνων, καθώς το κοινό που τους ενώνει είναι το όραμα τους για την μεσαία τάξη. Κανονικά πρέπει να υπάρχει μια κοινή γραμμή μεταξύ του Φιλιππινέζου μουσουλμάνου πειρατή, των μίντια και των ναυτικών ενώσεων. Ένας εφοπλιστής, ο οποίος έχει υπογράψει μια συλλογική σύμβαση, κινδυνεύει ταυτόχρονα με πολύ μικρότερες πιθανότητες να έρθει σε μια θέση όπου θα πρέπει να αντιμετωπίσει δαπανηρές και ζημιογόνες καθυστερήσεις λόγω ελέγχων στα λιμάνια. Το έγγραφο της σύμβασης αυτής, μπορούμε άνετα να το συγκρίνουμε με το πορτογαλικό έγγραφο «cartaze», το οποίο ήταν κάτι σαν πιστοποιητικό ασφαλούς διέλευσης του 19ου αιώνα, όπου όλοι οι τοπικοί έμποροι έπρεπε οπωσδήποτε να

αγοράζουν, έτσι ώστε να μην σκλαβωθούν από τα πορτογαλικά πλοία του Ινδικού ωκεανού. Συνεπώς, ο χαρακτηρισμός «Πειρατές» που προβάλλουν οι εφοπλιστές για την διεθνή ομοσπονδία των ναυτικών ενώσεων που διεξάγει τη συλλογική διαπραγμάτευση, δεν αποτελεί κάτι παράξενο (Brouno, 2013).

Οι υπηρεσίες πρόνοιας των Φιλιππίνων, οι οποίες είναι χρηματοδοτημένες από τους ιδιοκτήτες, έρχονται και εξισορροπούν την περιορισμένη πρόνοια που παρέχει το κράτος των Φιλιππίνων. Τα ποικίλα αυτά παραδείγματα, όσον αφορά τη θέση της πειρατείας στην ιστορία των Φιλιππίνων σε αντίθεση με την απεικόνιση της και το περιεχόμενο της, δεν έχουν σκοπό να εξαφανίσουν τον τρόπο και την απειλή της πειρατείας. Η πειρατεία γενικά έχει ποικίλες και μη σταθερές θέσεις απέναντι στο κράτος και την αγορά, οι οποίες συνδέονται άμεσα με το πολιτισμικό και ιστορικό πλαίσιο. Η σημερινή αστοχία των κυβερνήσεων αλλά και της βιομηχανίας να έχει σίγουρη την ευημερία των ναυτικών στην περιοχή του πυρός της Σομαλικής πειρατείας, υποδηλώνει το πόσο ευαίσθητο είναι το διεθνικό εργατικό δυναμικό. Είναι τραγική ειρωνεία που οι Φιλιππινέζοι, ένα ουσιαστικά έθνος πειρατών, να βρίσκονται στη μοίρα του πυρός αυτής της πρόσφατης και βίαιης μορφής πειρατείας (Παναγιωτακόπουλος, 1994).

3.6 Πρόσφατες πειρατικές επιθέσεις.

2012

Το έτος 2012 οι πειρατικές επιθέσεις είχαν το χαμηλότερο συντελεστή των τελευταίων 5 ετών. Συνολικά 297 πειρατικές επιθέσεις πραγματοποιήθηκαν. Μια από αυτές τις πειρατικές δραστηριότητες αποτέλεσε κι ένα Ελληνόκτητο δεξαμενόπλοιο το οποίο ονομαζόταν «Σμύρνη» όταν χτυπήθηκε από τους πειρατές στις 10 Μαΐου του 2012 κατά την πλεύση του στα ανοικτά του Ομάν στην Αραβική θάλασσα. Το πλοίο αυτό έφερε σημαία Λιβερίας και μετέφερε 135.000 τόνους αργού πετρελαίου σύμφωνα με την διαχειρίστρια εταιρεία του Dynacom Tankers Management.

Μια δεύτερη περίπτωση του 2012 είναι το δεξαμενόπλοιο με ονομασία «Abu Dhabi Star» με σημαία Σιγκαπούρης στο οποίο επιτέθηκαν οι πειρατές στο λιμάνι του Λάγκος στην Νιγηρία. Στην συγκεκριμένη περίπτωση δεν πραγματοποιήθηκε ανταλλαγή πυρών και όλα τα μέλη του πληρώματος παρέμειναν ασφαλή.

Τρίτη περίπτωση του έτους 2012 ήταν το ελληνικό Τάνκερ «Aegean Horizon» της εταιρείας «Arcadia Shipping Management» το οποίο ήταν επανδρωμένο με 15μελή πλήρωμα. Αφέθηκε ελεύθερο από τους πειρατές έπειτα από περίπου ενάμιση μήνα τα Χριστούγεννα από την Νιγηρία (Brouno, 2013).

2013

Το έτος 2013 το πλοίο «C-Retriever» της εταιρείας «Edison Chouest» το οποίο είχε σημαία των ΗΠΑ δέχτηκε πειρατική επίθεση κατά τις πρωινές ώρες. Το πλοίο ήταν τύπου πετρελαιοφόρο που έπλεε στα ανοικτά των ακτών της Νιγηρίας όπου και έγινε η επίθεση. Οι πειρατές πήραν ως όμηρους τον πλοίαρχο και τον Α' Μηχανικό οι οποίοι ήταν αμερικάνικης καταγωγής.

Δεύτερη περίπτωση του 2013 αποτέλεσε το πλοίο «Althea» με σημαία Νήσων Μάρσαλ και πλήρωμα 18 μελών. Το πλοίο έπλεε 35 ναυτικά μίλια νότια της Γουινέας την ώρα που δέχθηκε την επίθεση όπου οι πειρατές κατάφεραν να απαγάγουν 2 ναυτικούς εκ των οποίων ο ένας ήταν ο Έλληνας Α' Μηχανικός και ο άλλος ήταν ο Ουκρανός Πλοίαρχος.

2014

Το 2014 το Mother Vessel «Marzoogan» δέχθηκε πειρατική επίθεση από 9 πειρατές στην Ερυθρά θάλασσα του οποίου την πορεία μετέβαλλαν οι πειρατές προς τα Σομαλικά ύδατα. Το πλήρωμα του πλοίου απαρτιζόνταν από τρεις εθνικότητες οι οποίες ήταν Ινδοί, Αιγύπτιοι και Σύριοι.

Μια δεύτερη περίπτωση του έτους 2014, ήταν και το δεξαμενόπλοιο «Kerala», χωρητικότητας 75.000 τόνων, σημαίας Λιβερίας και με πλοιοκτήτρια εταιρεία την Dynacom Tankers Management. Το πλοίο έπλεε ανοικτά της Αγκόλας όταν δέχτηκε την επίθεση. Οι πειρατές εν τέλει κατάφεραν να κλέψουν μία αρκετά σημαντική ποσότητα φορτίου.

Μια τρίτη συνταρακτική περίπτωση του έτους 2014 ήταν το βιετναμέζικο πετρελαιοφόρο «Sunrise 689» καθώς οι πειρατές προκειμένου να κλέψουν το 1/3 από τους 5.000 τόνους πετρελαίου, ξυλοκόπησαν άσχημα το πλήρωμα, με αποτέλεσμα δυο άτομα να τραυματιστούν σοβαρά.

2015

Το έτος 2015, το πλοίο «Κάλαμος» της εταιρείας Aelos Management, δέχθηκε πειρατική επίθεση μεταξύ Νιγηρίας και Καμερούν. Το πλοίο διέθετε συνολικά 23

άτομα πλήρωμα εκ των οποίων τα 10 ήταν Έλληνες. Η υπόθεση αυτή είχε τραγικό τέλος, καθώς ο Έλληνας υποπλοίαρχος έχασε άδικα την ζωή του.

2019

Το 2019 ακόμη ένα πλοίο υπέστη πειρατική δραστηριότητα. Το Ελληνόκτητο πλοίο βρισκόταν νότια του νησιού Bonny στη Νιγηρία όταν δέχθηκε την επίθεση. Οι πειρατές κατάφεραν και απήγαγαν 19 άτομα του πλοίου.

Σημειωτέον πως στις 4 Νοεμβρίου, στις ακτές του Τόγκο της Δυτικής Αφρικής, πειρατές επιτέθηκαν στο ελληνικό τάνκερ «ELKA Αριστοτέλης», από το οποίο απήγαγαν 4 άτομα από το πλήρωμα εκ των οποίων ο ένας 20χρονος Έλληνας.

2020

Το 2020 θύμα πειρατικής δραστηριότητας έπεσε το Ελληνόκτητο πλοίο «Vemahore» το οποίο ήταν σημαίας Παναμά. Το πλοίο δέχθηκε την επίθεση στον κόλπο της Γουινέας, νότια της πόλης Λάγος στη Νιγηρία. Από το πλοίο κρατήθηκαν όμηροι 10 μέλη του πληρώματος.

2021

Το 2021 το ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Sea Phantom» σημαίας Νήσων Μάρσαλ, δέχθηκε επίθεση από πειρατές δυτικά της Μπάτα στην Ισημερινή Γουινέα. Η επίθεση αποδείχθηκε αποτυχημένη, καθώς τα μέλη του πληρώματος αντέδρασαν καταλλήλως και οι πειρατές αποχώρησαν έπειτα από λίγη ώρα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^Ο ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

4.1 Μέτρα αντιμετώπισης της πειρατείας

Με πρωταγωνιστή τον ΟΗΕ, όλες οι κυβερνήσεις, διεθνείς οργανισμοί αλλά και διάφορες ομάδες έχουν προτείνει διάφορους τρόπους για την καταπολέμηση της πειρατείας. Κύριο μέλημα των παραπάνω οργανισμών είναι να βελτιωθεί η οικονομική κατάσταση των χωρών όπου η πειρατεία κάνει αισθητή την παρουσία της. Επίσης κάτι άλλο που επείγει είναι η ενίσχυση της αυτοάμυνας των πλοίων στην θάλασσα.

Αρχικά ας ξεκινήσουμε από το γεγονός πως ελάχιστα κράτη έχουν νομοθεσία για το φαινόμενο της πειρατείας. Η νομοθεσία όμως για την πειρατεία παραμένει ασαφείς, γι' αυτό θα πρέπει να υπάρξει ένας πιο ξεκάθαρος ορισμός, ώστε να μπορεί η νέα νομοθεσία να προχωρά σε τιμωρία των πειρατικών ομάδων.

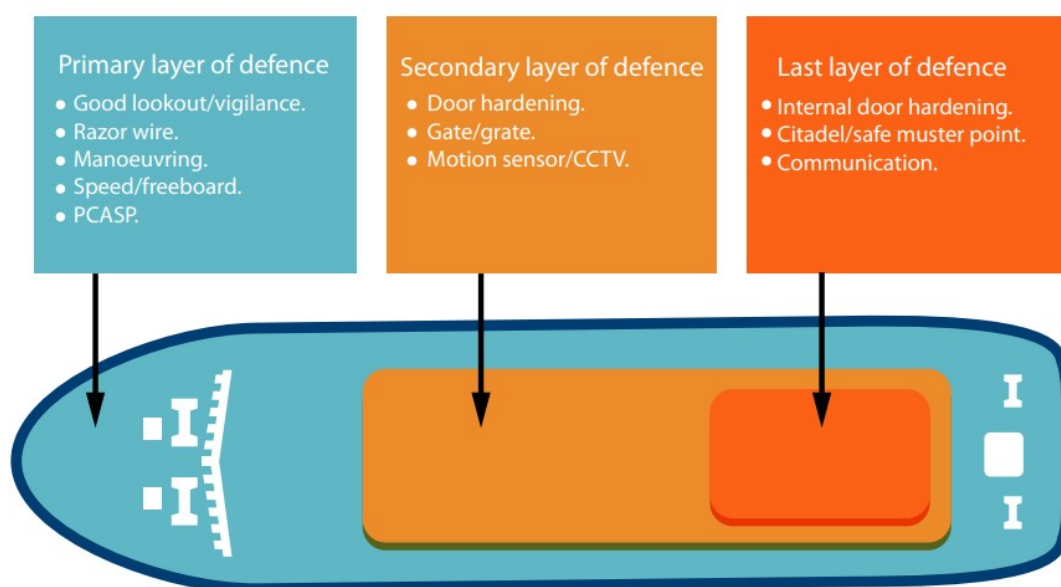
Γενικά οι πειρατικές επιθέσεις είναι ένα φαινόμενο που παιδεύει πολύ την ναυτιλιακή βιομηχανία. Γίνονται πολλές προσπάθειες για την πρόληψη ή και την ελαχιστοποίηση τέτοιων πράξεων. Το πιο σημαντικό μέτρο είναι η πρόληψη, ώστε να μην φτάνει η κατάσταση στο σημείο να διακινδυνεύουν ζωές και περιουσίες. Μέτρα για την αντιμετώπιση των πειρατικών επιθέσεων σύμφωνα με (International Maritime Bureau & International chamber of shipping -InterTAN Ko, intercurgo, BIMCO <https://www.intercargoo.org/piracy.html> & <https://www.shippinglbc.com/members-λήψεις/>) είναι τα ακόλουθα:

- Σχέδιο δράσης σε επίθεση: Ένα τέτοιο σχέδιο απαιτεί από τον πλοίαρχο και το πλήρωμα να είναι πολλοί καλά εκπαιδευμένοι. Αυτό το σχέδιο θα απαιτεί συνεχή επιτήρηση, χρήση φωτισμού, διαδικασίες συναγερμού και μετάδοση τηλεπικοινωνιακών συστημάτων καθώς και ακριβείς κινήσεις του πληρώματος.
- Αναβολή πρόσδεσης: Το πλοίο μπορεί να αναγκαστεί να αγκυροβολήσει έξω από το λιμάνι για μια ορισμένη περίοδο, το οποίο λιμάνι μπορεί να βρίσκεται σε επικίνδυνη περιοχή, μπορεί να αποφύγει μια πειρατική επίθεση καθυστερώντας να πλησιάσει το λιμάνι και ταυτόχρονα αλλάζοντας προσωρινά την πορεία του μέχρι την άφιξη του για είσοδο στο λιμάνι (Λυκούδης, 2014).

4.2 Τα μέτρα ασφαλείας που διαθέτουν οι ναυτιλιακές εταιρείες

Το κυριότερο πράγμα για να εμποδίσουμε μια πειρατική επίθεση είναι η πρόληψη. Με λίγα λόγια είναι όλα εκείνα τα μέτρα προστασίας που επιβάλλεται να λαμβάνουν όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες και να εκτελούνται από τα εμπορικά πλοία.

Με σκοπό να απλοποιηθεί η κατάσταση αυτή, όλες οι ενώσεις πλοιοκτητών βασίστηκαν σε Οδηγό Βέλτιστων Πρακτικών (Best Management Practices -BMP), ο οποίος διαθέτει οδηγίες για τα πλοία που διασχίζουν μια επικίνδυνη περιοχή. Γενικότερα αναφέρονται σε: Συσκευές καπνού, συρματοπλέγματα, πεπιεσμένες μάνικες, συσκευές παραγωγής ήχου και ηλεκτροφόρα καλώδια (von Hoesslin, 2010).



Εικόνα 7. Παράδειγμα αμυνών πλοίων, απέναντι σε περιπτώσεις πειρατείας. Πηγή: Global Counter Piracy Guidance

Στο MSCHOA, το οποίο είναι ένας ιστοχώρος της Ε.Ε, καταγράφεται επίκαιρα κάθε πλοίο που σκοπεύει να διασχίσει μια επικίνδυνη περιοχή. Με την παραπάνω κίνηση οι δυνάμεις της εν λόγω περιοχής, παραμένουν ενήμερες. Για να υπάρξει διαδραστικότητα στο MSCHOA, κρίνεται απαραίτητη η συνεργασία της ναυτιλιακής βιομηχανίας με τις ναυτιλιακές δυνάμεις της εκάστοτε περιοχής. Αυτό έχει υπογραφεί από δέκα χώρες, εκ των οποίων είναι: ΗΠΑ, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Σιγκαπούρη, η Δημοκρατία της Κορέας, η Ιαπωνία, η Κύπρος, ο Παναμάς, η Λιβερία, οι Μπαχάμες και τα νησιά Μάρσαλ. Υπάρχει όμως και η διακήρυξη της Νέας Υόρκης, όπου ένα κείμενο μη δεσμευτικό νομικά που απευθύνεται στην προστασία εμπορικών

πλοίων(Internationally Recognized Best Management Practices – BMP). Αρκετά πλοία διαθέτουν και ένοπλα στελέχη Ειδικών Δυνάμεων (Vessel Protection Detachments-VPDS). Για να μπορέσει όμως κάποιο πλοίο να έχει μαζί του αυτά τα ένοπλα στελέχη, πρέπει να μεσολαβήσει έγγραφη συμφωνία από το κράτος της σημαίας του πλοίου (Flag state) και από το κράτος από το οποίο προέρχεται η ομάδα των ενόπλων (Sending state). Αξιοσημείωτο επίσης είναι, πως η Ελλάδα για το συγκεκριμένο μέτρο είχε αρνητική άποψη, όμως τώρα έχει κάνει τις αναγκαίες διαδικασίες για την θεσμοθέτηση του (Σέργης, 2009).

4.3 Παροχή ασφαλείας από ενόπλους φρουρούς

Η στρατιωτική αντιπαράθεση αντιμετωπίζει γενικά ένα πρόβλημα όσον αφορά την ένωση και τις συνεργαζόμενες χώρες για να ανταποκριθούν στις πειρατικές επιθέσεις. Σε αυτό το στάδιο είναι διαθέσιμες τρεις Διεθνείς Ναυτικές Δυνάμεις, οι οποίες διαθέτουν συνολικά αρκετά εθνικά πλοία και δραστηριοποιούνται σε αυτές τις περιοχές και φυσικά συμμετέχουν σε αντιπειρατικές δραστηριότητες. Οι προαναφερθείσες διεθνείς ομάδες που δραστηριοποιούνται κατά της πειρατείας είναι οι εξής:

- Η Task Force (CTF 150: MARITIME SECURITY: <https://combinedmaritimeforces.com/ctf-150-maritime-security/>).
- Η Task Force 151 (CTF 151: COUNTER-PIRACY: <https://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/>).
- Η ναυτική δύναμη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (<http://eunavfor.eu>).

Κάθε πράξη αντί για πειρατεία ρυθμίζεται μέσω μιας συνάντησης που λαμβάνει χώρα κάθε μήνα και ονομάζεται «Κοινή Επίγνωση και Σκιά Αποσυμφοράς». Σε αυτό το συνέδριο συμμετείχαν ορισμένοι εκπρόσωποι από το NATO, την Ευρωπαϊκή Ένωση και τις Συνδυασμένες Ναυτικές Δυνάμεις (CMF). Ταυτόχρονα υπάρχει μια προσέγγιση από εκπροσώπους σε περισσότερες από 20 χώρες. Το παραπάνω σύνολο χωρών είναι η Ισπανία, η Σουηδία, η Γαλλία, η Γερμανία, η Ελλάδα, η Ιταλία, η Ολλανδία, το Βέλγιο, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Μάλτα, το Λουξεμβούργο, η Εσθονία και η Πορτογαλία. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι επιπλέον 9 κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως η Φινλανδία, η Σλοβενία, η Κύπρος, η Πολωνία, η Ρουμανία, η Βουλγαρία, η Ιρλανδία, η Ουγγαρία και η Τσεχική Δημοκρατία,

κατέβαλαν την προσπάθεια να αναπτύξουν στρατιωτικό προσωπικό για να εργαστεί στην Ευρωπαϊκή Ένωση επιχειρησιακό αρχηγείο NAVFOR ή ακόμη και εν πλω μονάδες. Κάτι που ενίσχυσε πολύ την Ευρωπαϊκή Ένωση NAVFOR είναι η συμμετοχή τεσσάρων χωρών που δεν ανήκαν στην Ευρωπαϊκή Ένωση, δηλαδή της Κροατίας, της Ουκρανίας, της Νορβηγίας και του Μαυροβουνίου. Οι εποχές των μουσώνων καθορίζουν το στάδιο της πειρατείας γι' αυτό και οι κινήσεις της παραπάνω ευρωπαϊκής δύναμης ρυθμίζονται ανάλογα. Συγκεκριμένα, η ευρωπαϊκή αυτή δύναμη αποτελείται από σχεδόν 10 πλοία του πολεμικού ναυτικού, δύο περίπου βοηθητικά πλοία και έως 4 πλοία που εκτελούν θαλάσσια περιπολία και επιπλέον υπάρχουν αεροσκάφη. Μαζί με τα παραπάνω διατίθεται και το επίγειο προσωπικό και συγκεκριμένα η επιχείρηση Atlanta που αποτελείται από σχεδόν 2.000 στρατιωτικούς. Το NAVFOR της Ευρωπαϊκής Ένωσης καλύπτει έκταση δύο εκατομμυρίων τετραγωνικών μιλίων και δραστηριοποιείται κυρίως στο νότιο τμήμα της Ερυθράς Θάλασσας, συμπεριλαμβανομένων των Σεϋχελλών, του Κόλπου του Άντεν και του δυτικού τμήματος του Ινδικού Ωκεανού. Αυτή η στρατιωτική ενέργεια είχε ως αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση της πειρατείας σε αυτές τις περιοχές και αυτό είναι ένα αρκετά ικανοποιητικό και ευχάριστο γεγονός (Σιούσιουρας, 2011).

4.4 Ιστορικό και μέθοδοι καταπολέμησης της πειρατείας

Συνήθως οι κυβερνήσεις δεν καταπολέμησαν την πειρατεία μόνο με πολεμικά πλοία αλλά και με τον στρατό που είχαν στην ξηρά. Τα κράτη που κυριαρχούσαν τότε όπως: στην Αρχαία Ρώμη, στην Αγγλία τον 17ο αιώνα και είχαν φαλκιδευσή τους πειρατές κάνοντας τεράστιες καταστροφές, καίγοντας σκάφη και εκτελώντας συνεργάτες. Για την καταπολέμηση των συνθηκών αυτών που συν έβαιναν εκείνη την εποχή ο τότε πρόεδρος των ΗΠΑ Τόμας Τζέφερσον το 1805 ίδρυσε μια ομάδα από πεζοναύτες και μισθοφόρους σε μια περιοχή που είχε λιμάνι και λεγόταν Derne. Ο σκοπός της ομάδας αυτής ήταν να σταματήσει η πειρατεία σε βάρος αμερικανικών πλοίων.

Στα ανοιχτά των Σομαλικών αρχών το 2007 και το 2008 οι πειρατές άρχισαν να προκαλούν καταστροφή στην εμπορική διαδρομή των πλοίων. Βλέποντας αυτά που συν έβαιναν πίστευαν πως και οι κυβερνήσεις θα ακολουθούσαν έναν αντίστοιχο τρόπο αντιμετώπισης. Κάποιοι από τους ειδικούς άρχισαν μετά από δύο έτη να

χτυπούν «καμπάνες πολέμου» λόγω επανειλημμένων επιθέσεων σε εμπορικά πλοία. Δύο επικεφαλής άρχισαν να προτείνουν λύσεις για την σοβαρή ζημία που προκαλούσαν οι πειρατές, ένας εκ των δύο ήταν ο Τζον Μπόλτον πρώην πρέσβης των ΗΠΑ, ο οποίος προμηνύει την διείσδυση στρατιωτικών δυνάμεων στην Σομαλία για την ταχύτερη καταπολέμηση του προβλήματος. Στην συνέχεια ο επικεφαλής Tom Wilkerson που ήταν πρώην υποστράτηγος των πεζοναυτών είχε εκφραστεί επί του θέματος στο ότι η επίθεση κατά των πειρατών να γίνεται «εκεί ακριβώς που βρίσκονται και όχι να μαντεύουμε το που θα πάνε» (Ocean Beyond Piracy, 2014).

Ακολούθως κάποια κράτη προθυμοποιήθηκαν να στείλουν το στρατό τους στο επίκεντρο του κινδύνου καθώς αισθάνθηκαν πως η δράση τους πρέπει να είναι άμεση και αποτελεσματική. Έτσι λοιπόν το 2008 εγκρίθηκε το ψήφισμα 1851 από το συμβούλιο ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών ενός φορέα που ο σκοπός του ήταν η καταπολέμηση της πειρατείας στα Ανοικτά της Σομαλίας. Στόχος της ομάδας αυτής ήταν η εξάπλωση της σ όλο το μήκος παράλληλων αξόνων χρησιμοποιώντας τόσο τεχνολογικά μέσα όσο και ενόπλους φρουρούς, κάνοντας παράλληλα χρήση ναυτικών επιχειρήσεων, διώξεων, δημιουργία δυνατοτήτων και προστασίας της βιομηχανίας. Όλο αυτό λειτούργησε σε πολύ μεγάλο βαθμό φτάνοντας την πειρατεία γύρω από το Κέρας της Αφρικής σε πολύ χαμηλά επίπεδα τα τελευταία πέντε χρόνια (Brouno, 2013).

Επιπρόσθετα το 2012 η Ευρωπαϊκή Ένωση είχε αρχίσει επίθεση με ελικόπτερα σε κρησφύγετο ανεφοδιασμού των πειρατών, ενώ άλλες δύο χώρες όπως η Γαλλία και οι Ηνωμένες Πολιτείες είχαν ενισχύσει μονάδες ειδικών δυνάμεων για την απελευθέρωση ομήρων. Αξιοσημείωτο επίσης είναι πως τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα σύμφωνα με τον ΟΗΕ έχουν επιστρατεύσει ιδιωτικές δυνάμεις ασφαλείας, για να κάνουν εκπαίδευση σε μια ομάδα της Σομαλίας την Puntland Maritime Police Force. Σκοπός της είναι να κάνει περιπολίες στις ακτές και να οργανώνει επιθέσεις κατά των πειρατών (Bellish, 2013).

4.5 Ασφαλιστική κάλυψη

Η ασφαλιστική κάλυψη ενός πλοίου παίζει καθοριστικό ρόλο στην περίπτωση που ένα πλοίο περάσει από την HRA (High Risk Area). Οι δύο απαραίτητοι τύποι ασφάλισης σ αυτήν την περίπτωση είναι οι εξής:

- **War Risk Insurance:**

Σ αυτήν την περίπτωση η κάλυψη που προσφέρει ο συγκεκριμένος τύπος ασφάλισης είναι σε ζημιές που προκαλούνται λόγω κάποιου πολεμικού επεισοδίου, όταν υπάρξει ανταρσία, πειρατεία, εξέγερση και εισβολή. Τα δύο κύρια μέρη που πλαισιώνεται ο τύπος ασφάλισης αυτός είναι:

A)war risk hull: που αφορά κατά κύριο λόγο το σκάφος και στην συνέχεια την πραγματική αξία του και B)war risk liability: το οποίο αφορά αποζημιώσεις αντικειμένου μέσα στο πλοίο και κάλυψη ανθρώπων.

Ακολούθως θα λέγαμε πως αναλόγως με την αξία κάθε πλοίου και των διαδρόμων που ακολουθεί υπολογίζονται αναλόγως και τα ασφάλιστρα που είναι αυξημένα λόγω ότι διασχίζει την HRA.

(Additional premium στις 20, 00 ευρώ)

- **Kidnap & Ransom (K&R):**

Αυτός ο τύπος αφορά την κάλυψη των λύτρων μόνο του πληρώματος, δεν αφορά το πλοίο ή το φορτίο που μεταφέρει και επίσης για τις περιοχές υψηλού κινδύνου. Κάποιους από τους κινδύνους που καλύπτει είναι του εκβιασμού, της παράνομης κράτησης και της απαγωγής. Στις περιπτώσεις αυτές ο ασφαλιζόμενος κάνει αρχική κατάθεση των λύτρων και στην συνέχεια ζητάει από την ασφάλεια του αποζημίωση. Τέλος αυτός ο τύπος ασφάλισης καλύπτει και στην περίπτωση θανάτου μέλος του πληρώματος ή και τραυματισμού (Σιούσιουρας, 2011).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο: ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

5.1 Το οικονομικό κόστος της πειρατείας για την ναυτιλιακή εταιρεία

Το κόστος της πειρατείας είναι πολύ μεγάλο σε ιδιωτικό αλλά και σε κοινωνικό επίπεδο. Οικονομικό είναι κυρίως το κόστος σε ιδιωτική βάση. Αυτοί που πλήττονται άμεσα είναι κυρίως ναυτασφαλιστές, ναυλωτές και πλοιοκτήτες. Στην καλύτερη περίπτωση οι ναυτιλιακές εταιρίες αναλαμβάνουν μόνο το κόστος της απώλειας του φορτίου και των λειτουργικών αντικειμένων του σκάφους. Αρκετές είναι επίσης οι φορές που οι πειρατές δεν διστάζουν να πάρουν ακόμα και κάβους, ανταλλακτικά μηχανής, σχοινιά καθώς και άλλα είδη από τον εξοπλισμό του πλοίου. Αυτές θα τις χαρακτηρίζαμε από τις πιο ήπιες μορφές πειρατείας, οι οποίες όμως είναι εξίσου αρκετά δαπανηρές για τον πλοιοκτήτη. Ακολουθώντας οι τυχόν καθυστερήσεις λόγω της επίθεσης επιβαρύνουν πολύ τον πλοιοκτήτη ανάλογα με το ναυλοσύμφωνο που έχουν συμφωνήσει και αυτόματα ξεκινούν οι απαιτήσεις από τους ναυλωτές. Στην περίπτωση βέβαια που μετά την επίθεση το πλοίο κρατείται από τις αρχές για τις ανάλογες έρευνες και ανακρίσεις, καταλαβαίνουμε πως αυτό είναι μια διαδικασία χρονοβόρα πράγμα το οποίο δεν το θέλουμε στο πλοίο. Όπως είναι γνωστό ο χρόνος στην ναυτιλία είναι χρήμα και το οικονομικό κόστος που προκύπτει ανέρχεται σε αρκετές δεκάδες χιλιάδες δολάρια, γεγονός το οποίο αποτρέπει τις εταιρείες να το δηλώνουν στις επίσημες αρχές (Ocean Beyond Piracy, 2014).

Οι δράσεις των πειρατών στον Ινδικό Ωκεανό και όχι μόνο έχει ως αποτέλεσμα οι ιδιοκτήτες των ναυτιλιακών εταιριών να χάνουν καθημερινά εκατομμύρια ευρώ. Αρχικά να πούμε πως αρκετοί είναι εκείνη που σκέφτονται την τροποποίηση των δρομολογίων στέλνοντας τα πλοία στον τελικό προορισμό τους μέσω Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας. Με αυτό τον τρόπο προσπαθούν να αποφύγουν την πειρατική επίθεση κάνοντας τον γύρο ολόκληρης της Αφρικής. Το πιο δαπανηρό για μία ναυτιλιακή επιχείρηση είναι όταν για την απελευθέρωση του πλοίου χρειάζεται η καταβολή λύτρων. Κατά μέσο όρο τα λύτρα κυμαίνονται από 800.000 έως και 1.600.000 ευρώ καθώς αναγκάζουν τους πλοιοκτήτες να τα δώσουν και να επανακτήσουν το πολύτιμο αντικείμενο της εργασίας τους.

Καθώς ο κίνδυνος και τα περιστατικά επιθέσεων συνεχώς αυξάνονται, στα έξοδα της ναυτιλιακής εταιρείας προσθέτονται συνεχώς αυξανόμενα ασφάλιστρα. Οι ασφαλιστές γνωρίζοντας ότι τα πλοία που ασφαλίζουν κινούνται μέσα σε πειρατικές

περιοχές ζητούν από τους πλοιοκτήτες επιπρόσθετα ασφάλιστρα. Αν το πλοίο πέσει θύμα πειρατείας τα μετέπειτα ασφαλιστικά ποσά που θα επιβαρύνουν την εταιρεία θα έχουν υπερβολική αύξηση. Στην περίπτωση που το πλοίο κλαπεί από τους πειρατές ολοκληρωτικά καταλαβαίνουμε πως αυτό είναι ένα τεράστιο κόστος για τον πλοιοκτήτη για την απόκτηση ενός πλοίου. Σ αυτό το σημείο όμως οι ασφαλιστές καλούνται να δώσουν ένα υπέρογκο ποσό για το πλοίο που απήχθη από τους πειρατές. Οι ασφαλιστικοί φορείς σε τέτοιες περιπτώσεις επιβαρύνονται κατά πολύ και καλούνται να καλύψουν οποιαδήποτε ζημιά ή απαίτηση προκύψει από την κατάληψη ασφαλισμένου για πειρατεία πλοίο. Στο σύνολο των μερών που πλήττονται οικονομικά συγκαταλέγονται και οι ναυλωτές. Τέλος ο στόχος των πειρατών είναι κυρίως για τα αγαθά που μεταφέρει το πλοίο οπότε ο ναυλωτής θα λογοδοτήσει στους παραλήπτες του φορτίου και θα επιβαρυνθεί με τις τυχόν ανάλογες αποζημιώσεις που αναγράφονται στα συμβόλαια σε συνδυασμό πάντα με το κόστος από την απώλεια του φορτίου (Ocean Beyond Piracy, 2014).

5.2 Το ανθρώπινο κόστος από πειρατική επίθεση

Οι οικονομικές επιπτώσεις της πειρατείας στην διεθνή ναυτιλία είναι πολυδιάστατες και πού σοβαρές. Όσο μεγάλες όμως κι αν είναι αυτές οι επιπτώσεις μπροστά στον κίνδυνο που διατρέχουν οι ναυτικοί, οι αλιείς και όσοι ταξιδεύουν σ αυτές τις επικίνδυνες περιοχές είναι ασήμαντες. Η ομηρία, ο τραυματισμός ακόμη και ο θάνατος μελών του πληρώματος αποτελούν πιθανή κατάληξη μιας τέτοιας επιθετικής απόπειρας. Τα θύματα των καταλήψεων είναι οι ίδιοι οι ναυτικοί και καμία τιμωρία και μέτρο δεν μπορεί να ισοσταθμιστεί με την αγωνία και την ψυχική οδύνη που έχουν υποστεί τα θύματα πειρατικών επιθέσεων. Επίσης η λύπη που αισθάνεται η οικογένεια ή απώλεια του οικογενειάρχη ή ενός παιδιού σε τέτοιες περιπτώσεις είναι τέτοια που δεν μπορεί να εκτιμηθεί με νομικούς ή χρηματικούς όρους. Η αξία της ανθρώπινης ζωής είναι ανεκτίμητη. Με την πάροδο των χρόνων η κακοποίηση, η βία και η δολοφονία ενάντια σ αυτούς τους εργαζόμενους αυξάνεται συνεχώς, γεγονός το οποίο δημιουργεί ανασφάλεια, φόβο και την συνεχή απομάκρυνση από το επάγγελμα του ναυτικού. Τέλος η μείωση του ανθρώπινου δυναμικού στη θάλασσα είναι υψηλή τα τελευταία χρόνια ιδιαίτερα των αξιωματικών (Bellish, 2013).

5.3 Το οικονομικό κόστος για την παγκόσμια ναυτιλία

Η επίδραση της πειρατείας είναι σημαντική και στο φυσικό περιβάλλον. Οι επιθέσεις μπορούν να προκαλέσουν περιβαλλοντική καταστροφή ιδίως όταν αυτή γίνεται σε πετρελαιοφόρα μεγάλης χωρητικότητας σε πολυσύχναστες θαλάσσιες οδούς. Κατά την διάρκεια μια επίθεσης είναι πολύ δύσκολο να αποφύγουμε την απόρριψη μολυσματικών υλικών στο νερό, όπως την διαφυγή καυσίμων, ρίψει λαδιών, πετρελαίου και άλλων στοιχείων που μολύνουν το θαλάσσιο περιβάλλον. Αυτές οι περιπτώσεις επηρεάζουν τον υποθαλάσσιο πλούτο και την βιοποικιλότητα του βυθού και έχουν ως αποτέλεσμα να πλήττεται η θαλάσσια ζωή, το περιβάλλον καθώς και η βιομηχανία της αλιείας. Οι πειρατικές επιθέσεις έχουν προκαλέσει σοβαρό πρόβλημα στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Επηρεάζονται οι άμεσα εμπλεκόμενοι με το ναυτικό εμπόριο και στην συνέχεια και τα συμφέροντα των κρατών με σημαίνουσα θέση στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία. Η μεταφορά των αγαθών και του πετρελαίου διέρχεται μέσα από τις πιο επικίνδυνες περιοχές και αυτό έχει ως αποτέλεσμα να επικρατεί ένα είδος ανασφάλειας που είναι πλήγμα για το παγκόσμιο εμπόριο. Επικρατεί μια αρνητική επιρροή που παρατηρείται στην χρήση της Διώρυγας του Σουέζ. Αυτό έχει ως συνέπεια αρκετές ναυτιλιακές εταιρείες να μην επιθυμούν να διασχίσουν τον Κόλπο του Άντεν το οποίο έχει λειτουργήσει αρνητικά και έχουμε την πτώση εσόδων της Αιγύπτου από τους δασμούς στην Διώρυγα. Από την άλλη όμως έχουμε την αύξηση στα λειτουργικά κόστη που αφορά αρχικά τις ναυτιλιακές λόγω μεγαλύτερης διαδρομής που σημαίνει και μεγαλύτερα κόστη. Εν συνεχεία επηρεάζει και την τιμή των μεταφερόμενων αγαθών που έχει ανεπιθύμητες επιπτώσεις στο διεθνές εμπόριο. Ακολούθως, η μεγάλη αύξηση στην τιμή των αγαθών και η οικονομική κρίση όπου βιώνουμε αυτή την εποχή αποτελούν τροχοπέδη για το παγκόσμιο εμπόριο που αυτή την στιγμή υποφέρει όσο καμιά άλλη φορά. Οι πειρατές έχουν βάλει στο στόχαστρο πλοία που μεταφέρουν τρόφιμα και παρεμποδίζουν την παράδοση τροφίμων σε άπορους δημιουργώντας πρόβλημα στις ανθρωπιστικές αποστολές βοήθειας προς την Νιγηρία. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα οι άνθρωποι της Νιγηρίας λόγω της μεγάλης εξαθλίωσης που ζούνε αρχίζουν να μεταναστεύουν σε γειτονικές χώρες για να μπορέσουν να επιβιώσουν. Έτσι η λαθρομετανάστευση αυξάνεται και τα τοπικά χωριά αδειάζουν, το οποίο επιδρά στην κοινωνική και οικονομική σταθερότητα των χωρών υποδοχής. Τα χρήματα των πειρατών κυρίως εξαρτώνται από την κατάληψη πλοίου που έχουν κάνει ζητώντας από την ναυτιλιακή εταιρεία για την ελευθέρωση του πλοίου και του πληρώματος

λύτρα τα οποία ανέρχονται σε εκατομμύρια δολάρια κάθε χρόνο κάποια από τα οποία τα χρησιμοποιούν για παράνομες δραστηριότητες. Φημολογείται επίσης χωρίς να είναι κάτι επίσημο ότι το πειρατικό δίκτυο της Νιγηρίας έχει επαφές με την τρομοκρατική ομάδα Αλ Κάιντα. Αν όλα αυτά αληθεύουν, η συμβολή της πειρατείας στην αύξηση της παγκόσμιας βίας και της τρομοκρατίας είναι πάρα πολύ σημαντική (Λυκούδης, 2014).

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Δεκάδες πειρατικές επιθέσεις κάθε χρόνο προκαλούν σημαντικές οικονομικές απώλειες και θέτουν σε κίνδυνο τους εμπορικούς δρόμους. Αυτό είναι επιζήμιο για τις θαλάσσιες μεταφορές που εξελίσσονται με την πάροδο του χρόνου και έχουν ως αποτέλεσμα τη λήψη μέτρων για τη διασφάλιση περιοχών όπως ο Κόλπος της Γουινέας και ο Κόλπος του Άντεν.

Σύμφωνα με τη Σύμβαση της Γενεύης, η πειρατεία είναι μια «παράνομη πράξη βίας, κράτηση ή υποτίμηση μέσω της χρήσης πλοίου». Μια πράξη πειρατείας απαιτεί 4 προϋποθέσεις:

- Να πραγματοποιηθεί στην ανοιχτή θάλασσα.
- Να εμπλέξει τη βία.
- Το πειρατικό πλοίο να είναι πολιτικό.
- Να γίνει η επίθεση για ιδιωτικούς σκοπούς.

Υπάρχουν πολύ λίγα μέτρα που μπορούν να ληφθούν μονομερώς από ναυτιλιακές εταιρείες, εκτός από την ύπαρξη ένοπλης ιδιωτικής ασφάλειας επί του πλοίου. Ωστόσο, αυτό είναι ένα δαπανηρό και όχι χωρίς κινδύνους.

Μια διεθνής στρατιωτική συνεργασία που βοηθά τις τοπικές ένοπλες δυνάμεις είναι πολύ πιο αποτελεσματική. Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι ο Καναδάς, ο οποίος έστειλε δύο από τα πολεμικά του πλοία στον Κόλπο της Γουινέας για εκπαίδευση με το Ναυτικό της Νιγηρίας για την πρόληψη πειρατικών επιθέσεων.

Η άφιξη των νέων τεχνολογιών επέτρεψε στους πειρατές να μπορούν να χακάρουν τις βάσεις δεδομένων των ναυτιλιακών εταιρειών ή να χρησιμοποιούν drones για να παρακολουθούν ευάλωτα πλοία.

Επίσης χρησιμοποιούνται drones με αναγνώριση προσώπου ή που ασκούν επιτήρηση σε περιοχές που διατρέχουν κίνδυνο για την αντιμετώπιση αυτού. Άλλες τεχνολογίες όπως τα πιστόλια αναισθητοποίησης λέιζερ και τα συστήματα σύνδεσης δικτύου αποτελούν μέρος αυτών των πιο ασφαλών συσκευών χάρη στον τρόπο με τον οποίο αποτρέπουν επιθέσεις χωρίς την ανάγκη καταφυγής σε πυροβόλα όπλα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Μπότση, Μ., (2012). Η θαλάσσια πειρατεία εξελίσσεται σε θαλάσσια τρομοκρατία, *Maritime Economic*, press, τεύχος 19, σελ 10-11

Bellish, J., (2013). The Economic cost of Somali Piracy 2012, A working paper of Ocean Beyond Piracy, Denmark 2013.

Berketis, G., (2011). Piracy Analysis, News letter June 2011 v11/26, International Maritime Bureau.

BIMCO & Others, (2011). Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy, Version 4, Witherby Publishing Group Ltd, Scotland, UK.

Brouno, P., (2013). What is the Cause of Sea Piracy?, About: Money, Maritime Safety and Security. Available at <http://maritime.about.com>.

IMO, (2010). Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, Issued monthly, Acts reported during January to December 2009, MSC.4 (Circ.130, 134, 135, 137, 138, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146,) London.

Ocean Beyond Piracy, (2014). The State of Maritime Piracy of East Africa 2013, USA.

Λυκούδης, Π. (2014). Στοιχεία ναυτικού δικαίου, Γ΄ έκδοση, Αθήνα: Ίδρυμα Ευγενίδου, 2014, Κεφάλαιο εικοστό όγδοο. Η τρομοκρατία στη θάλασσα – Πειρατεία, σελ. 122, παράγραφος 3.

Σιούσιουρας, Π. (2011). Σύγχρονες θαλάσσιες μεταφορές και το φαινόμενο της Πειρατείας, Αθήνα: Ι. Σιδέρης, σελ.31.

Παναγιωτακόπουλος, Π. (1994). Ναυτασφαλίσεις, Αθήνα: «ΕΛΛΗΝ», σελ.21-22.

Χέλμης, Γ. (2000). Η Σύγχρονη Ναυτική Πειρατεία

Σέργης, Π. (2009). Νομική και Επιχειρησιακή Διάσταση Επιχείρησης «ΑΤΑΛΑΝΤΑ»- Ελληνική Συμμετοχή, Δημερίδα ΑΔΙΣΠΟ με θέμα «Λαθρομετανάστευση και Πειρατεία ως απειλές της Διεθνούς και Περιφερειακής Ασφάλειας», Νοέμβριος 2009.

von Hoesslin, K. (2010). “The need for a Trinitarian approach to maritime security”, CSCAP Study group on capacity building for maritime security information paper no.6 pg.3.

ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

Naftemporiki.gr, Άρθρο: «Απέτυχε προσπάθεια πειρατείας σε ελληνόκτητο πλοίο στη Γουινέα», Δευτέρα, 08 Φεβρουαρίου 2021, 19:19. Διαθέσιμο στο: <https://www.naftemporiki.gr/finance/story/1690221/apetuxe-prospatheia-peirateias-se-ellinoktito-ploio-sti-gouinea>

Naftemporiki.gr, Άρθρο: «Επίθεση πειρατών σε ελληνόκτητο τάνκερ στον Κόλπο της Γουινέας», Σάββατο, 02 Μαΐου 2020 11:48. Διαθέσιμο στο: <https://www.naftemporiki.gr/finance/story/1595117/epithesi-peiraton-se-ellinoktito-tanker-ston-kolpo-tis-gouineas>

Naftemporiki.gr, Άρθρο: «Πειρατική επίθεση σε ελληνόκτητο πλοίο-19 ναυτικοί όμηροι», Τετάρτη, 04 Δεκεμβρίου 2019 15:53. Διαθέσιμο στο: <https://www.naftemporiki.gr/finance/story/1539372/peiratiki-epithesi-se-ellinoktito-ploio-19-nautikoi-omiroi>

Naftemporiki.gr, Άρθρο: «Συνέχεια στις πειρατικές επιθέσεις στον Κόλπο της Γουινέας», Δευτέρα, 19 Αυγούστου 2019 15:27. Διαθέσιμο στο: <https://www.naftemporiki.gr/story/1507544/sunexeia-stis-peiratikes-epitheseis-ston-kolpo-tis-gouineas>

Naftemporiki.gr, Άρθρο: «Πλοίο ελβετικής σημασίας δέχθηκε επίθεση ανοιχτά της Νιγηρίας», Κυριακή, 23 Σεπτεμβρίου 2018 07:44. Διαθέσιμο στο: <https://www.naftemporiki.gr/story/1394447/ploio-elbetikis-simasia-dexthike-epithesi-anoixta-tis-nigirias>.

Naftemporiki.gr, Άρθρο: «Dynamom Tankers Management : Πειρατές κατέλαβαν το MT Kerala και έκλεψαν φορτίο», Δευτέρα, 27 Ιανουαρίου 2014 09:06.. Διαθέσιμο στο: <https://www.naftemporiki.gr/finance/story/757824/dynamom-tankers-management-peirates-katelaban-to-mt-kerala-kai-eklepsan-fortio>

Naftemporiki.gr, Άρθρο: «Νιγηρία: 12 πειρατές νεκροί σε ανταλλαγή πυρών», Δευτέρα, 19 Αυγούστου 2013 22:26. Διαθέσιμο στο: <https://www.naftemporiki.gr/story/687994/nigeria-12-peirates-nekroi-se-antallagi-puron>

Naftemporiki.gr, Άρθρο: «Απαγωγή Έλληνα ναυτικού μετά από επίθεση πειρατών», Τρίτη, 17 Δεκεμβρίου 2013 16:04. Διαθέσιμο στο: <https://www.naftemporiki.gr/story/743791/apagogi-ellina-nautikou-meta-apo-epithesi-peiraton>

Re-Public: Άρθρο: Olivia Swift – Πειρατές στην πατρίδα, όμηροι στο εξωτερικό: Η πειρατεία στη Σομαλία, τις Φιλιππίνες και ο ακαδημαϊκός κόσμος. Διαθέσιμο στο: <https://www.republic.gr/?p=3576>

Britannica: Άρθρο: Gulf of Guinea, Atlantic Ocean. Διαθέσιμο στο: <https://www.britannica.com/place/Gulf-of-Guinea>

Naftemporiki.gr, Άρθρο: ««SOS» για την πειρατεία στον Κόλπο της Γουινέας. Αντίδραση με συνταγή Σομαλίας ζητούν οι Ευρωπαίοι εφοπλιστές». Κυριακή, 20 Οκτωβρίου 2019 09:17. Διαθέσιμο στο: <https://www.naftemporiki.gr/finance/story/1525260/sos-gia-tin-peirateia-ston-kolpo-tis-gouineas>

Όμιλος Διεθνών & Ευρωπαϊκών Θεμάτων : Άρθρο: «Η πειρατεία στη Σομαλία». 3 June 2020. Διαθέσιμο στο: www.tinyurl.com/2p8eht8w

Gard. Άρθρο: «Piracy -A major challenge». Gard News 192, November 2008 / January 2009. Διαθέσιμο στο: www.tinyurl.com/mwmsbaen