

Σομαλοί πειρατές: Κακοποιοί ή μια καλά στημένη "μηχανή" κέρδους;

27/Αυγ/2011 00:02



κάντε κλικ στην εικόνα για μεγέθυνση

Σομαλοί πειρατές: η σύγχρονη μάστιγα της παγκόσμιας ναυτιλίας. Λίγοι τολμηροί λένε «ΟΧΙ» σε μια τέτοια επένδυση όταν ένα ρεσάλτο απαιτεί περί τα 300.000 δολάρια και μπορεί να αποφέρει εκατομμύρια σε λύτρα.

Από την Αναστασία Κυριανίδη - Νικολαΐδη
anastasia.kyrianiidi@capital.gr

Αποκλειστικό
Bloomberg Businessweek

Κρυμμένη πίσω από το πολύβουο πλήθος των λιμενεργατών και των φαράδων που ξεμπερδεύουν τα δίχτυα τους στον μόλο του Bosaso του Κόλπου του Αντεν υπάρχει μια σειρά από εξασθλιωμένες βάρκες και πλοίαρια περιπολίας.

Σπαρμένα με σκουριασμένους κάλυκες από σφαίρες και παλιά στρώματα, αυτά τα νεκρά πλεούμενα μοιάζουν περισσότερο με πλωτά καταφύγια για αστέγους, παρά με πειρατικά οχήματα ικανά να σπείρουν τον τρόμο. Φαίνεται, όμως, ότι, όταν βγαίνουν στα ανοιχτά, έχουν τον πρωταγωνιστικό ρόλο σε μια ακμάζουσα βιομηχανία εγκλήματος. Γιατί αυτά είναι τα σκάφη που χρησιμοποιούν οι Σομαλοί πειρατές για να κουρσέψουν διερχόμενα φορτηγά πλοία,

ιδιωτικά γιοτ, ακόμα και γιγάντια πετρελαιοφόρα.

Μερικές εκατοντάδες μέτρα πιο μακριά βρίσκεται η παλιά φυλακή, που «φιλοξενεί» 400 κρατούμενους, εκ των οποίων οι 248 είναι πειρατές. Ο πρόεδρος του Puntland, μιας από τις επτά αυτόνομες περιφέρειες της χώρας, Abdirahman Mohamed Farole, επέμεινε να επισκεφθούμε τη φυλακή του, για να μας αποδείξει ότι η σκληρή στάση του απέναντι στην πειρατεία δεν έχει μείνει μόνο στα λόγια. Λίγα λεπτά μετά την είσοδο στη φυλακή, βρεθήκαμε πρόσωπο με πρόσωπο με τον 51χρονο Farah Hirsi Kulan ή «Boyah», τον αμετανόητο John Dillinger του Ινδικού Ωκεανού.

Έχοντας εκτίσει τη μισή από την οκταετή ποινή του, ο Kulan, ένας αλαζονικός, κάτσηνος και ιδιαίτερα ευέξαπτος άντρας, αποτελεί το πρώτο δημόσιο πρόσωπο της σομαλικής πειρατείας που έχει συντονίσει την κατάσχεση 25 πλοίων, όπως καυχήθηκε στο BBC το 2009. Η συνομιλία μας υπήρξε σύντομη και έντονη. Ο Kulan επέμεινε ότι ήταν απλώς ένας φτωχός ψαράς, που αναγκάστηκε να πάρει τα όπλα για να αποκρούσει τις ληστρικές επιθέσεις των ξένων λαθρο-θήρων στα σομαλικά νερά. Αυτή είναι και κοινή δήλωση σχεδόν όλων των συλληφθέντων πειρατών, με εξαίρεση, βέβαια, εκείνους που δηλώνουν ότι σκοπός τους ήταν να προλαμβάνουν τη ρίψη τοξικών αποβλήτων από τα διερχόμενα πλοία, όπως κάνει η Greenpeace.

Βεβαίως, οι ρομαντικές αυτές ομολογίες είναι πέρα για πέρα ανακριβείς. Το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (IMB), ένας μη κερδοσκοπικός οργανισμός για το παγκόσμιο εμπόριο με έδρα το Λονδίνο, εκτιμά ότι 150 έως 300 εκατ. δολάρια που καταβλήθηκαν ως λύτρα πέρυσι δόθηκαν για την απελευθέρωση πληρωμάτων πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων ή εμπορευματοκιβωτίων, καθώς και άλλων εμπορικών πλοίων ελαφρά φυλασσόμενου φορτίου, ενώ μέρος του ποσού δόθηκε και για την απελευθέρωση ιδιωτικών θαλαμηγών. Η πειρατεία είναι μεν έγκλημα, αλλά πάνω απ' όλα είναι μια επιχείρηση, που σήμερα, μάλιστα, ακμάζει.

Η αιτία αύξησης της πειρατείας είναι ότι, ενώ οι κίνδυνοι φυλάκισης ή θανάτου είναι υψηλοί, αποτελεί ένα εύκολο, πολύ καλά αμειβόμενο «επάγγελμα». Το μόνο που χρειάζεται κανείς είναι ένα ψαράδικο σκάφος και μια γνωριμία με έναν από τη «μεγάλη τριανδρία» του πλούτου ή μια γνωριμία με κάποιον που έχει μια άλλη γνωριμία. Αν έχεις καταλάβει με επιτυχία πλοία κατά το παρελθόν και διαθέτεις ένα αξιοπρεπές πλήρωμα, σύμφωνα με μια πρόσφατη έρευνα για τη Σομαλία, κάποιος από τους τρεις μεγάλους -γνωστούς με τα παρατσούκλια «Boyah», «Garaad» και «Afweyne»- θα είναι διατεθειμένος να χρηματοδοτήσει το ήμισυ των δαπανών σου. Στη συνέχεια, θα πρέπει να συνδυάσεις τους οχτώ μικρότερους χορηγούς, που μπορούν να σου προσφέρουν ένα 25%. Η έκθεση αναφέρει ότι χρειάζονται περίπου 300.000 δολάρια για την εύρυθμη λειτουργία μιας αποστολής.

Οι δαπάνες αναλύονται ως εξής: 2.000 δολ. για όπλα και πυρομαχικά, 14.000 δολ. για σκάφη και εξωλέμβιες, 1.200 δολ. για γάντζους και ανεμό-σκαλες, 4.000 δολ. για GPS και ασυρμάτους, 70.000 δολ. για τρόφιμα, 30.000 δολ. για λοιπό εξοπλισμό και, τέλος, 180.000 δολ. για «μίζες». Εφόσον υπάρχουν όμηροι, απαιτούνται επιπλέον 15.000 δολάρια για το στεριανό πλήρωμα, που θα τα λάβει ως αμοιβή για τη φύλαξη των ομήρων και του καταληφθέντος πλοίου.

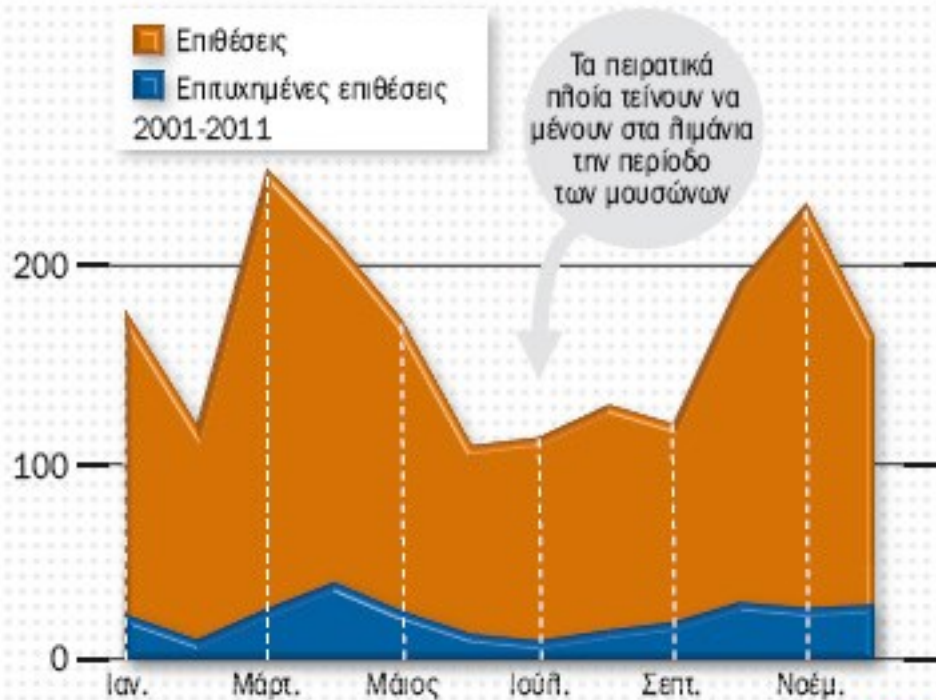
Φιλόδοξοι πειρατές χρησιμοποιούν σκουριασμένα πλοία για να επιβιβαστούν και να καταλάβουν το «μητρικό πλοίο» - ένα μεγαλύτερο σκάφος που μπορεί να αποδώσει καλά λύτρα, αλλά μπορεί επίσης να παράσχει καύσιμα, τρόφιμα, νερό και καταφύγιο ως ορμητήριο για πιο μακρινές πειρατικές επιδρομές. Τελικά, όταν οι πιέσεις από τις παγκόσμιες ναυτικές δυνάμεις γίνουν αφόρητες ή όταν το μητρικό πλοίο στερέψει από προμήθειες, οι πειρατές μπορούν να το εγκαταλείψουν και να καταλάβουν κάποιο άλλο.

Φυσικά, οι πειρατές έχουν εξειδικευτεί τόσο, ώστε να είναι όσο το δυνατόν πιο πολύτιμοι στους αρχηγούς συμμοριών. Μια πειρατική ομάδα πληροφοριών εντοπίζει τα πλοία και τα ανιχνεύει μέσω του συστήματος αυτόματου εντοπισμού ή AIS, όπως ονομάζεται. Με την κατάληψη ενός πλοίου, οι πειρατές χρησιμοποιούν το τηλέφωνο του πλοίου για να καλέσουν έναν αξιόπιστο διαπραγματευτή. Εντωμεταξύ, δένουν το πλοίο στην ανοιχτή θάλασσα. Σύμφωνα με το NATO, περίπου το ένα τέταρτο των πειρατικών επιθέσεων είναι επιτυχείς και αποδίδονται λύτρα για τα περισσότερα από τα καταληφθέντα πλοία.

Αυτό που οι πειρατές πρέπει οπωσδήποτε να έχουν είναι η αρετή της υπομονής. Από την έκρηξη αδρεναλίνης της επιδρομής μέχρι τη στιγμή της πληρωμής των λύτρων μπορεί να χρειαστεί να περάσουν έως και 153 εξαντλητικές ημέρες. Πέντε μήνες είναι μεγάλο χρονικό διάστημα για να έχει κανείς υπό την ευθύνη του 25 ή 30 ομήρους.

Επί του παρόντος, το IMB και η NAVFOR πιστεύουν ότι υπάρχουν 10 κύριες πειρατικές συμμορίες, μερικές από τις οποίες δρουν περισσότερο με ενθουσιασμό, παρά με επαγγελματισμό/Υστερα από μία σειρά βίαιων απαντήσεων στην πειρατεία από τις παγκόσμιες ναυτικές δυνάμεις, η διαδικασία της ανταλλαγής έχει γίνει πιο «άσχημη» από ποτέ. Στις 19 Φεβρουαρίου, τέσσερις Αμερικανοί που έκαναν τον γύρο του κόσμου βρέθηκαν εν μέσω μιας ανοργάνωτης απόπειρας διάσωσης και το πλήρωσαν με τη ζωή τους.

Η πειρατική δραστηριότητα



ΠΗΓΗ: U.S. GEOSPATIAL INTELLIGENCE AGENCY



Το Γραφείο των Ηνωμένων Εθνών για τα Ναρκωτικά και το Έγκλημα αναφέρει ότι 1.011 πειρατές βρίσκονται σε δίκη ή στη φυλακή σε 20 χώρες και ούτε οι αιματηρές στρατιωτικές επιχειρήσεις ούτε οι σκληρές ποινές έχουν αναχαιτίσει το κύμα των επιθέσεων ή την εξάπλωση της πειρατείας. Σύμφωνα με το 1MB, το πρώτο τρίμηνο του 2011 καταγράφηκαν 97 πειρατικές επιδρομές στη σομαλική περιφέρεια (και 142 παγκοσμίως). Αυτό σημαίνει αύξηση έως 177% από την περσινή χρονιά. Αυτήν τη στιγμή, περισσότεροι από 480 άνθρωποι κρατούνται όμηροι σε περίπου 50 πλοία στα σο-μαλικά ύδατα, αναμένοντας να πληρωθούν τα λύτρα για τη διάσωσή τους.

Η επιχείρηση αυτή σημειώνει εξαιρετική πρόοδο, εν μέρει γιατί τα λύτρα ολοένα και αυξάνονται. Στις 7 Απριλίου, η Intertanko, μια οργάνωση ανεξάρτητων ιδιοκτητών δεξαμενόπλοιων, φέρεται να κατέβαλε 13,5 εκατ. δολ. για την απελευθέρωση του «Irene SL», που μετέφερε έως 1,8 εκατ. βαρέλια αργού πετρελαίου από το Κουβέιτ. Το αξίας 200 εκατ. δολ. πετρέλαιο δεν ενδιέφερε τους πειρατές. Προκειμένου να εισπράξουν τη λεία τους, οι πειρατές κράτησαν σε ομηρία τα 25 μέλη του πληρώματος για 58 ημέρες. Η δήμενη επιχείρησή τους απέδωσε τεράστια καθαρά κέρδη επί των εκτιμώμενων δαπανών, ποσού 50.000 δολαρίων. Από στοιχεία που παρουσιάστηκαν στο συνέδριο κατά της πειρατείας που διεξήχθη τον Απρίλιο στο Ντουμπάι, οι ναυτιλιακές εταιρείες υπολογίζουν ότι η πειρατική δράση στοιχίζει στην αξίας 1 τρισ. δολ. επιχείρησή τους, από 7 έως 12 δισ. δολ. τον χρόνο.

Παγκοσμίως, το IMB εκτιμά ότι 18 πλοία κατασχέθηκαν από πειρατές φέτος στον Κόλπο του Άντεν, 45 σκάφη δέχτηκαν επίθεση με επιβίβαση επί του πλοίου και άλλα 45 πλοία δέχτηκαν πυρά. Ο αριθμός είναι σημαντικός, αλλά μικρότερος του 1% του συνολικού αριθμού δρομολογίων και της ναυτιλίας. Αυτό σημαίνει ότι η πειρατεία παραμένει ένα αξιοπρεπές στοιχείο ασφάλισης. «Τα ασφαλιστήρια για τον Κόλπο του Άντεν έχουν αυξηθεί στο δεκαπλάσιο και τώρα οδεύουν για το εικοσαπλάσιο της αξίας που είχαν κάποτε», λέει ο Hugh Martin, Βρετανός ασφαλιστής υψηλών κινδύνων, που δραστηριοποιείται στην περιοχή. Η καταβολή λύτρων είναι, μάλιστα, νόμιμη στο Η.Β., αφού η πειρατεία δεν θεωρείται κλοπή, εφόσον οι πειρατές σκοπεύουν να επιστρέψουν την κατασχεθείσα περιουσία και τους όμηρους.

Σημείο μηδέν: ο κόλπος του Άντεν

Πάνω από 23.000 πλοία διέρχονται από τον Κόλπο του Άντεν κάθε χρόνο. Σε αυτά περιλαμβάνονται τα δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν το 40% του αργού πετρελαίου παγκοσμίως. Ο πλους ενός φορτηγού πλοίου μέσου μεγέθους στοιχίζει από 15 έως 50 χιλιάδες δολάρια την ημέρα. Ένα φορτηγό πλοίο χρειάζεται συνήθως τρεις ημέρες για να διασχίσει το πέρασμα του Άντεν. Το ίδιο πλοίο θα χρειαζόταν τρεισήμισι εβδομάδες για να περιπλεύσει το Κέρασ της Αφρικής. Η γεωγραφία αποτελεί το μεγαλύτερο πλεονέκτημα των πειρατών.

Πίσω στο Puntland της Σομαλίας, ο πρόεδρος Farole προωθεί με όλες τις δυνάμεις τον προσωπικό του πόλεμο κατά της πειρατείας, με σχέδια που συνδυάζουν την ακτιβιστική δράση της τοπικής κοινότητας και τη βοήθεια μιας νέας ομάδας επιβολής νόμου, που έχει ιδρύσει κάποιος ανώνυμος χορηγός. Πιστεύεται ευρέως ότι η χορηγία προέρχεται από κάποια αραβική κυβέρνηση, αλλά καμία δεν το επιβεβαιώνει, λόγω του ότι δεν θέλει τα πλοία της να γίνουν στόχος των πειρατών. Το τελευταίο διάστημα, λέει ο Farole, έχουμε απωθήσει τους πειρατές από τα ψαρολιμάνια έως τις μικρότερες κοινότητες του Puntland. Οι δημογρόντες και οι κάτοικοι των παραλίων έχουν ορθώσει το ανάστημά τους απέναντι στους εγκληματίες και τους συνεργούς τους.

Οι πειρατές απαγορεύεται να αποβιβάζονται στην ακτή και δεν επιτρέπεται στους καταστηματαρχες να πουλούν αγαθά σε πειρατές, ενώ κυκλοφορούν φυλλάδια που αποκαλούν το χρήμα τους ως haram, δηλαδή αντίθετο προς τις επιταγές του Ισλάμ.

Παρ' όλη, όμως, την εισαγόμενη δύναμη πυρός και την τοπική αντίσταση, η ιδέα του να σαλπάρει κανείς στα ανοιχτά σε αναζήτηση θησαυρών και περιπέτειας εξακολουθεί να είναι ένα πανίσχυρο δόλωμα για τους νέους της Σομαλίας, που έχουν, ούτως ή άλλως, πολύ περιορισμένες επιλογές για το μέλλον τους.

Από την επίθεση στα λύτρα με 12 βήματα



Σομαλοί πειρατές παραβιάζουν τα μέτρα φύλαξης των πλοίων και τα καταλαμβάνουν.

Στην πορεία προς το λιμάνι, το καταληφθέν πλοίο χρησιμοποιείται ως «ναυαρχίδα» για νέες επιθέσεις.

Όταν το πλοίο πλησιάσει στη στεριά, ξεκινούν οι διαπραγματεύσεις με τους ιδιοκτήτες. Οι αρχικές επαφές διαρκούν συνήθως 7 με 10 ημέρες.



Το πειρατικό πλήρωμα αποτελείται από τρεις διακριτές ομάδες: «τα αρπαχτικά» που καταλαμβάνουν τα πλοία, τους φρουρούς που τα φυλάνε και τους διαπραγματευτές που ζητούν τα λύτρα.

Οι πλοιοκτήτες προσλαμβάνουν συμβούλους και ασφαλιστικές εταιρείες για τις διαπραγματεύσεις.

Οι διαπραγματεύσεις διαρκούν συνήθως από 6 έως 8 εβδομάδες. Ορισμένες συμφωνίες που έγιναν πρόσφατα χρειάστηκαν διπλάσιο χρόνο.



Το λύτρα εξαρτώνται από τον τύπο ίου πλοίου, τις χώρες καταγωγής ίου πληρώματος και τον εκτιμώμενο πλούτο των πλοιοκτητών. Το μέσο ποσό κυμαίνεται στα 5 εκατ. δολ. Τα δεξαμενόπλοια επιστρέφονται για τουλάχιστον 10 εκατ. δολ.

Αφού τα δύο μέρη καταλήξουν στους όρους της ανταλλαγής, ο ιδιοκτήτης παίρνει συνήθως ένα βραχυπρόθεσμο δάνειο και προσλαμβάνει μια ιδιωτική χρηματοπιστηριακή, που ειδικεύεται στην παράδοση λύτρων.

Τα χρήματα τοποθετούνται σε μεγάλα πλαστικά κόντainers, που είτε μεταφέρονται από αέρος είτε με ρυμουλκό. Η ασφάλεια του πλοίου, αν καλύπτει την περίπτωση πειρατείας, αποζημιώνει μετά τη συναλλαγή.



Οι πειρατές αφιερώνουν μια μέρα για την καταμέτρηση των χρημάτων και φεύγουν αμέσως μετά. Τον Απρίλιο, για πρώτη φορά, πειρατές κράτησαν επτά

Ινδούς ομήρους μετά την παράδοση των λύτρων, απαιτώντας την αποφυλάκιση άλλων πειρατών.

Το πλοίο εφοδιάζεται με τα απαιτούμενα καύσιμα και το πλήρωμα συνεχίζει κανονικά το ταξίδι του, συνήθως με συνοδεία άλλων πλοίων.

Οι πειρατές μοιράζονται τα χρήματα: 30% δίνεται στους καταληψίες, 10% στους συνεργούς από στεριάς και τα υπόλοιπα διοχετεύονται σε κυβερνητικά πρόσωπα, επενδυτές και αφεντικά.

Χρυσά Λύτρα

Beluga Nomination

Γερμανικό εμπορικό πλοίο που κατασχέθηκε στις 22 Ιανουαρίου 2011. Οι πειρατές κατάφεραν να παραβιάσουν την περίμετρο ασφαλείας και να πάρουν τον έλεγχο του πλοίου, παρακρατώντας το για 12 εβδομάδες έως την καταβολή λύτρων 5 εκατ. δολαρίων.

Sinar Kudus

Ινδονησιακό φορτηγό πλοίο πέφτει στα χέρια πειρατών στις 16 Μαρτίου, ενώ μεταφέρει μέταλλευμα νικελίου. Οι πλοιοκτίτες φέρεται να πλήρωσαν τα λύτρα 46 ημέρες αργότερα, ένα ποσό της τάξης των 4,5 εκατ. δολαρίων.

Eagle

Ελληνικής ιδιοκτησίας πλοίο, μεταφοράς χύδην φορτίου, κατάσχεται παράνομα στις 17 Ιανουαρίου στο ταξίδι του από την Ιορδανία στην Ινδία. Οι πειρατές απελευθερώνουν το πλοίο στις 23 Απριλίου, αφού πρώτα είχαν λάβει λύτρα 4 εκατ. δολάρια.

Sambo Jewelry

Νοτιοκορεατικής ιδιοκτησίας δεξαμενόπλοιο, μεταφοράς χημικών, καταλαμβάνεται από πειρατές στις 15 Ιανουαρίου και απελευθερώνεται 6 ημέρες μετά, από ειδικές ομάδες της Ν. Κορέας, που σκοτώνουν 8 πειρατές και διασώζουν και τους 21 ομήρους. Τρεις στρατιώτες και ο πλοίαρχος τραυματίζονται κατά την επίδρομή.

Irene SL

Το υπό ελληνική σημαία πετρελαιοφόρο καταλαμβάνεται από πειρατές στις 9 Φεβρουαρίου, ενώ είναι φορτωμένο με αξίας 200 εκατ. δολαρίων αργό πετρέλαιο. Οι πειρατές έλαβαν 13,5 εκατ. δολάρια σε αντάλλαγμα για την απελευθέρωσή του, στις 8 Απριλίου.

[Διαβάστε το άρθρο στο Capital.gr](#)