

Οι πειρατές και οι άλλοι

Δεκαοχτώ πλοία και τριακόσιοι ναυτικοί βρίσκονταν στα χέρια των πειρατών στις 20 Απριλίου, και ο αριθμός αυτός αυξάνεται ανά 24ωρο καθώς η πειρατεία παρουσιάζει νέα έξαρση τους τελευταίους δύο μήνες στον Κόλπο του Άντεν. Και αυτό, παρά την παρουσία στην περιοχή διεθνών και ΝΑΤΟϊκών πολεμικών δυνάμεων και τη συντονισμένη προσπάθεια των κρατών-μελών και του ΙΜΟ, που επιχειρούν να ελέγξουν από τον περασμένο Δεκέμβριο αυτή τη νέα μορφή τρομοκρατίας. Όμως «πριν από την τρικυμία νηνεμία», όπως λένε οι ναυτικοί. Και ενώ οι διεθνείς δυνάμεις φαινόταν να είχαν επιτύχει το σκοπό τους, αφού από τις αρχές του χρόνου οι πειρατικές επιθέσεις είχαν σχεδόν σταματήσει, το Μάρτιο ξέσπασε νέα μπόρα.

Η πειρατεία βρέθηκε ξανά στα πρωτοσέλιδα των εφημερίδων και στα δελτία ειδήσεων των τηλεοπτικών καναλιών με αφορμή την επίθεση στο αμερικανικό MAERSK ALABAMA και τη χολιγουντιανή απειλευθέρωση του Αμερικανού πλοιάρχου (σελ. 78) από το Π.Ν. των Η.Π.Α. Πολλοί πίστεψαν ότι με τις Η.Π.Α. να σύρουν το χορό στην αντιμετώπιση της πειρατείας, θα ήταν θέμα χρόνου να λυθεί το πρόβλημα. Όμως οι Σομαλοί πειρατές δεν πτοήθηκαν από την αμερικανική επίδειξη ισχύος, και απειλούν με αντίποινα για το θάνατο πέντε πειρατών. Μια απειλή εξαιρετικά σοβαρή, καθώς τα όποια αντίποινα θα έχουν ως αποδέκτες τους ναυτικούς.

Μόλις πριν από έξι μήνες γράψαμε ότι η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα «ολιγωρεί επικίνδυνα», και ιδού η απόδειξη. Κανένας δεν αμφισβητεί ότι η πειρατεία αποτελεί σοβαρότατη απειλή σε σημαντικότερες εμπορικές οδούς, και άρα είναι ζήτημα διεθνούς ασφάλειας. Το πρόβλημα της πειρατείας πρέπει να αντιμετωπιστεί, και να αντιμετωπιστεί γρήγορα και αποτελεσματικά. Η βιομηχανία έχει υποχρέωση να εξασφαλίσει στα πληρώματα των πλοίων ένα ασφαλές περιβάλλον, στο οποίο θα μπορούν να εργαστούν δίχως

να απειλείται η ζωή τους. Όποιο σχέδιο ακολουθήθηκε μέχρι σήμερα στην περιοχή σίγουρα δεν είχε αποτέλεσμα. Και οι εταιρείες καλά θα κάνουν να αποφεύγουν την περιοχή αντί να παίζουν με τη ζωή των πληρωμάτων τους.



Οι πειρατές δρουν έξω από νομικά πλαίσια, πολιτικές ατζέντες, κοινή γνώμη και διαβουλεύσεις επί διαβουλεύσεων. Άλλωστε και αυτοί είναι προϊόν λανθασμένων πολιτικών αποφάσεων. Με τη Σομαλία να βυθίζεται στην αναρχία μετά την εισβολή στη χώρα της κυβέρνησης Μπους το Δεκέμβριο του 2006, οι πειρατές βρήκαν πρόσφορο έδαφος να αποδυθούν σε ένα κυνήγι ναυτικών θησαυρών. Ο διευθύνων σύμβουλος της Maersk Tanker δήλωσε ότι «αυτό δεν είναι ένα πρόβλημα που ο όμιλός μας ή η ναυτιλιακή βιομηχανία μπορούν ή πρέπει να το λύσουν μόνοι τους». Και έχει δίκιο.

Εν μέρει. Γιατί αν το πρόβλημα βρίσκεται όντως στην ξηρά, τότε ας το λύσουν οι πολιτικοί. Όμως η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι αυτή που θα πρέπει να ζει μόνιμα υπό τον φόβο των πειρατών της θάλασσας –οι οποίοι δεν πρόκειται έτσι απλά να εξαφανιστούν.

Οι επιθέσεις των Σομαλών πειρατών έχουν γίνει ανεξέλεγκτες, όπως προειδοποιεί το Διεθνές Γραφείο Ναυσιπλοΐας. Οι εταιρείες όμως επιμένουν –ανάμεσά τους και πολλές ελληνόκτητες– να στέλνουν τα πλοία τους στην «εμπόλεμη ζώνη». Για εξοικονόμηση χρόνου, καυσίμων, δολαρίων; Και το τίμημα της ανθρώπινης ζωής; Δεν αξίζει το «έξοδο» του περίπλου της Αφρικής, όπως ήδη κάνουν ορισμένοι; Οικονομική κρίση ή όχι, δεν πρέπει ποτέ να ξεχνάμε ότι η ανθρώπινη ζωή είναι ιερή. Ο ναυτικός, Έλληνας, Αμερικανός, Φιλιππινέζος ή Ρουμάνος, είναι άνθρωπος. Και γι' αυτό, δεν υπάρχει καμία δικαιολογία όταν οι ναυτικοί καταδικάζονται να πληρώνουν «τα αντίποινα» με τη ζωή τους, μέχρι να –εάν και εφόσον– βρεθεί η αποτελεσματική και αναγκαία λύση.

ΜΥΡΤΩ ΡΑΦΤΟΠΟΥΛΟΥ