



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

**Τμήμα Διεθνών & Ευρωπαϊκών Σπουδών – Βαλκανικών, Σλαβικών & Ανατολικών Σπουδών**

**ΑΝΩΤΑΤΗ ΔΙΑΚΛΑΔΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΠΟΛΕΜΟΥ (Α.ΔΙ.Σ.ΠΟ)**

**Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών (ΔΠΜΣ) στις  
«Διεθνείς Σχέσεις & Ασφάλεια»**

**ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΔΙΑΤΡΙΒΗΣ**

**ΜΕ ΤΙΤΛΟ**

---

---

**Το Έγκλημα της Πειρατείας στις Σύγχρονες Διεθνείς Σχέσεις**

---

---

**ΧΡΗΣΤΟΣ Ν. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ**

**A.M: 19526**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: Νικόλαος Ζάϊκος**

**ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2019**





**UNIVERSITY of MACEDONIA**

**International & European Studies Dep. – Balkan, Slavic & Oriental Studies Dep.**

**Interdepartmental / Interdisciplinary postgraduate studies in partnership with  
Supreme Joint War College**

**Master's Degree in  
«International Studies & Security»**

**POSTGRADUATE SPECIALIZATION THESIS  
entitled**

---

---

**The Crime of Piracy in Contemporary International Relations**

---

---

**CHRISTOS N. KONSTANTINOU**

**IRS: 19526**

**SUPERVISOR: Nikolaos Zaikos**

**THESSALONIKI, DECEMBER 2019**



## ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

«Δηλώνω υπεύθυνα ότι κατά την συγγραφή της παρούσας μεταπτυχιακής εργασίας, τηρήθηκαν οι αρχές και οι κανόνες της ακαδημαϊκής δεοντολογίας, καθώς επίσης και οι νόμοι που διέπουν την έρευνα και την πνευματική ιδιοκτησία. Δηλώνω επίσης υπευθύνως ότι, όπως απαιτείται από αυτούς τους κανόνες, αναφέρομαι και παραπέμπω στις πηγές όλων των στοιχείων που χρησιμοποιώ και τα οποία δεν συνιστούν πρωτότυπη δημιουργία μου.»

Χρήστος Κωνσταντίνου

Οι απόψεις που διατυπώνονται στην παρούσα πτυχιακή εργασία  
εκφράζουν αποκλειστικά τον συγγραφέα.

**ΣΕΛΙΔΑ ΣΚΟΠΙΜΑ ΚΕΝΗ**

## **Ευχαριστίες**

Για την ολοκλήρωση της παρούσας μεταπτυχιακής εργασίας οφείλω να ευχαριστήσω όλους εκείνους που συνέβαλαν ουσιαστικά στην επιτυχή ολοκλήρωσή της.

Ιδιαίτερα, θέλω να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή μου, κ. Νικόλαο Ζάϊκο για την ανάθεση της πολύ ενδιαφέρουσας εργασίας καθώς και τις πολύτιμες οδηγίες του κατά τη διάρκεια της συγγραφής της.

Τέλος, οφείλω ένα μεγάλο ευχαριστώ, στη σύζυγό μου Τένια και τα παιδιά μου Νικόλα, Βαλέρια και Μαριαλένα που έκαναν υπομονή και μου έδιναν κουράγιο να συνεχίσω.

**ΣΕΛΙΔΑ ΣΚΟΠΙΜΑ ΚΕΝΗ**



## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Τις δύο τελευταίες δεκαετίες, η πειρατεία έχει κάνει μια δραματική επανεμφάνιση, προκαλώντας έντονη ανησυχία σε όλο τον κόσμο για την εξεύρεση κατάλληλων τρόπων για την αντιμετώπιση αυτού του φαινομένου. Η πειρατεία στην σημερινή εποχή έχει εντελώς διαφορετικά χαρακτηριστικά από την πειρατεία που έλαβε χώρα κατά τον 16ο, τον 17ο και τον 18ο αιώνα, λόγω του γεγονότος ότι οι πειρατές εκείνης της εποχής λεηλατούσαν πλοία και πόλεις για πολιτικούς και επεκτατικούς λόγους σε σύγκριση με τους σημερινούς πειρατές, σκοπός των οποίων είναι το ιδιωτικό κέρδος.

Η Νοτιοανατολική Ασία, ο Δυτικός Ωκεανός και ο κόλπος της Γουινέας είναι οι περιοχές με τις μεγαλύτερες επικινδυνότητες. Εκτός από το εθνικό νομικό πλαίσιο που τιμωρεί το έγκλημα της πειρατείας και εκτός από το ευρωπαϊκό και το διεθνές νομικό πλαίσιο, το οποίο αφορά το έγκλημα της πειρατείας, η σημαντικότερη νομοθεσία είναι η Διεθνής Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας. Δυστυχώς, σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας, δεν υπάρχουν κυρώσεις για τους πειρατές και κάθε χώρα έχει το δικαίωμα και εξουσία να τιμωρεί τους πειρατές που έχει συλλάβει, σύμφωνα με τον εθνικό της δίκαιο.

Ωστόσο, δεν πρέπει να αγνοήσουμε το οικονομικό κόστος που προκαλείται από τη θαλάσσια πειρατεία σε παγκόσμιο επίπεδο και προκαλεί οικονομικά προβλήματα σε όλους τους θαλάσσιους παράγοντες.

**ΣΕΛΙΔΑ ΣΚΟΠΙΜΑ ΚΕΝΗ**

## SYNOPSIS

The last two decades, sea piracy has made a dramatic reappearance, causing a deep consideration throughout the world on finding ways, in order to address this major problem. Sea piracy has totally different characteristics from piracy that took place during the 16th, the 17th and the 18th century, due to the fact that pirates of that times, plundered ships and cities for political and expansive reasons, in comparison with pirates of today, whose purpose is the private profit.

Southeast Asia, West Ocean and Guinea's Golf are the highest risk areas for sea piracy. Except of the national legal frame that punishes the crime of sea piracy and except of the European and the International legal frame, that has to do with the crime of sea piracy, the most important legislation is the International Contract for the Sea Law. Unfortunately, according to the International Contract for the Sea Law, there are no penalties for pirates and separate countries have the authority to punish the pirates they have arrested, according to their national law.

Nevertheless, we should not ignore the economic cost that is caused from sea piracy globally and causes financial problems to all the maritime factors. This analysis approaches the problem in total and analyzies approximately its financial consequences.

**ΣΕΛΙΔΑ ΣΚΟΠΙΜΑ ΚΕΝΗ**

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....	1
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>: ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ</b> .....	3
1.1 Η Έννοια της Πειρατείας .....	3
1.2 Ιστορική Αναδρομή.....	4
1.3 Πειρατεία στο Σύγχρονο Κόσμο .....	5
1.4 Περιοχές Έξαρσης του Φαινομένου .....	9
1.5 Διάκριση – Κατηγορίες Πειρατείας.....	24
1.6 Πειρατεία Χαμηλής Κλίμακας.....	24
1.7 Πειρατεία Μεσαίας Κλίμακας.....	24
1.8 Πειρατεία Υψηλής Κλίμακας.....	25
1.9 Αιτίες Όξυνσης του Φαινομένου .....	25
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ</b> .....	28
2.1 Επιπτώσεις – Κόστος της Πειρατείας .....	28
2.2 Άμεσο Κόστος Πειρατείας .....	28
2.3 Έμμεσο ή Μακροοικονομικό Κόστος Πειρατείας.....	30
2.4 Οικονομικές Έρευνες – Αναλύσεις.....	31
2.5 Ανθρώπινος Παράγοντας και Κοινωνικό Κόστος.....	33
2.6 Ασφαλιστική Κάλυψη από Πειρατικές Επιθέσεις.....	34
2.7 Αποτίμηση.....	35
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>: ΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ</b> .....	37
3.1 Νομική Διάσταση .....	37
3.2 Σύμβαση Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (ΣΔΘ).....	37
3.3 Η αρχή της Οικουμενικής Δικαιοδοσίας.....	38
3.4 Εθνικό Δίκαιο.....	40
3.5 Νηοψία - Συνεχής Καταδίωξη.....	41

3.6 Σύλληψη - Κατάσχεση Πλοίου .....	42
3.7 Νομικό Πλαίσιο Επιχειρήσεων Καταστολής της Πειρατείας .....	43
3.8 NATO και Θαλάσσια Ασφάλεια.....	43
3.9 Ε.Ε και Θαλάσσια Ασφάλεια .....	45
3.10 Στρατηγική Θαλάσσιας Ασφάλειας της ΕΕ.....	46
3.11 Μόνιμη Διαρθρωμένη Συνεργασία της Ε.Ε (PESCO) .....	47
3.12 Εφαρμογή Δικαίου περί Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων μετά τη Σύλληψη	48
3.13 Δικαστικές Υποθέσεις.....	49
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup>: ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ .....</b>	<b>51</b>
4.1 Τρομοκρατία.....	51
4.2 Το Νέο Επιχειρησιακό Πεδίο των Τρομοκρατικών Ομάδων.....	53
4.3 Πηγές χρηματοδότησης .....	56
4.4 Πειρατεία, επιπτώσεις σε εθνικό και τοπικό επίπεδο .....	57
4.5 Η σχέση μεταξύ τρομοκρατίας και πειρατείας .....	60
4.6 Διαφορές Τρομοκρατίας – Πειρατείας.....	62
4.7 Ομοιότητες Τρομοκρατίας – Πειρατείας.....	63
4.8 Στόχοι και Τακτικές Θαλάσσιων Τρομοκρατικών Επιθέσεων .....	64
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup>: ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ...</b>	<b>65</b>
5.1 Διεθνής Συνεργασία για την Αντιμετώπιση της Πειρατείας .....	65
5.2 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) .....	65
5.3 NATO – Δράσεις και Πρωτοβουλίες .....	66
5.4 Ε.Ε – Δράσεις και Πρωτοβουλίες .....	67
5.5 Λοιπές Πρωτοβουλίες – Δράσεις (CTFs, AMISOM, CGPCS, SHADE) .....	69
5.6 Η Χρήση των Εταιρειών Ιδιωτικής Ασφάλειας.....	72
5.7 Ελληνική Συμμετοχή – Συνεισφορά .....	73
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6<sup>ο</sup>: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ .....</b>	<b>76</b>

<b>6.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</b> .....	76
<b>6.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ</b> .....	80
<b>ΕΠΙΛΟΓΟΣ</b> .....	84
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b> .....	86
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ «Α»</b> .....	A-1
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ «Β»</b> .....	B-1

**ΣΕΛΙΔΑ ΣΚΟΠΙΜΑ ΚΕΝΗ**



## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Αριθμός Πειρατικών Επιθέσεων μεταξύ 2009-2018 .....	6
Πίνακας 2: Περιστατικά Πειρατικών Επιθέσεων, μεταξύ Ιαν. 2019 έως Σεπ. 2019..	7
Πίνακας 3: Γεωγραφική Κατανομή Πειρατικών Επιθέσεων .....	7
Πίνακας 4: Στοιχεία Άσκησης Βίας σε Πληρώματα Πλοίων .....	8
Πίνακας 5: Σύγκριση Πειρατικών Επιθέσεων 2015-2018 .....	8
Πίνακας 6: Συνολικό Οικονομικό Κόστος Πειρατείας σε Αν. Αφρική.....	32
Πίνακας 7: Συνολικό Οικονομικό Κόστος Πειρατείας σε Δ. Αφρική .....	32
Πίνακας 8: Οικονομικό Κόστος Πειρατείας σε Νότιο Ανατολική Ασία .....	33
Πίνακας 9: Απειλή - Χρήση Βίας επί Πληρωμάτων Πλοίων Ιαν 2013 - Δεκ 2017 ..	34

**ΣΕΛΙΔΑ ΣΚΟΠΙΜΑ ΚΕΝΗ**

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Ανατολική Αφρική - Ακτές της Σομαλίας .....	9
Εικόνα 2: Παράνομη Αλιευτική Δραστηριότητα .....	11
Εικόνα 3 : Κόλπος της Γουινέας.....	15
Εικόνα 4: Στενά της Malacca.....	19
Εικόνα 5:Λατινική Αμερική και Καραϊβική.....	23

**ΣΕΛΙΔΑ ΣΚΟΠΙΜΑ ΚΕΝΗ**

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η πειρατεία επανεμφανίστηκε εκ νέου ως απειλή για την παγκόσμια ναυτιλία τα τελευταία είκοσι περίπου χρόνια. Στις θάλασσες της Νότιας Κίνας, τα Στενά της Μάλακκα, στον Ινδικό Ωκεανό, καθώς και στις ακτές της δυτικής και ανατολικής Αφρικής συχνά σημειώνονται περιστατικά πειρατείας απέναντι σε εμπορικά κυρίως πλοία από οργανωμένες και οπλισμένες ομάδες με σκοπό είτε την αρπαγή του φορτίου είτε την ομηρία πληρώματος και πλοίου με σκοπό τα λύτρα.

Η πειρατεία 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 που επικρατεί στα αδύναμα κράτη, τα αποσχιστικά κινήματα και τις τοπικές συγκρούσεις χαμηλής συνήθως έντασης, τις συγκρουόμενες κρατικές διεκδικήσεις σε θαλάσσιες ζώνες και νησιωτικά συμπλέγματα.

Τέλος, τα μείζονα συμφέροντα κοινωνικό-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.

Η εργασία αυτή έχει ως σκοπό την ανάδειξη του φαινομένου της πειρατείας και την επίδραση του στην σύγχρονη κοινωνία. Στο 1ο κεφάλαιο δίνεται ο ορισμός της πειρατείας, γίνεται μια σύντομη ιστορική αναδρομή του φαινομένου, αναφέρονται οι περιοχές που εμφανίζεται εντονότερα το πρόβλημα, και αναλύονται ταυτόχρονα τα αίτια αναζωπύρωσης του φαινομένου.

Στο 2ο κεφάλαιο γίνεται παράθεση στοιχείων που αφορούν το άμεσο και έμμεσο κόστος των πειρατικών επιθέσεων, επισημαίνονται οι δευτερογενείς επιπτώσεις στην γεωοικονομία των εμπλεκόμενων χωρών, ενώ παρατίθενται και αναλύονται στοιχεία από τις οικονομικές μελέτες του φαινομένου.

Στο 3ο κεφάλαιο της εργασίας αποτυπώνεται η νομική διάσταση του φαινομένου, αναλύεται η Σύμβαση Δικαίου της Θάλασσας (ΣΔΘ), γίνεται αντίστοιχη αναφορά στις προβλέψεις του εθνικού Δικαίου της Ελλάδας και παρατίθεται η βασική διεθνής νομοθεσία που νομιμοποιεί τις επιχειρήσεις θαλάσσιας ασφάλειας και καταστολής από τους διεθνείς οργανισμούς.

Στο 4ο κεφάλαιο αναλύεται η σύνδεση της υπάρχουσας τρομοκρατίας με την θαλάσσια πειρατεία, αναφέρονται οι πηγές χρηματοδότησης της, επισημαίνονται οι μεταξύ τους ομοιότητες καθώς και οι διαφορές, ενώ αναφέρονται πιθανοί στόχοι θαλάσσιων τρομοκρατικών επιθέσεων.

Τέλος, στο 5ο κεφάλαιο αναλύονται οι δράσεις καταπολέμησης της πειρατείας, είτε από διεθνείς οργανισμούς, είτε από την Ευρωπαϊκή Ένωση και το ΝΑΤΟ, καθώς και η ελληνική συμμετοχή σε αυτές.

Η παρούσα εργασία ολοκληρώνεται στο 6ο Κεφάλαιο με την κατάθεση των κύριων διαπιστώσεων και συμπερασμάτων, την υποβολή προτάσεων προς άμβλυνση του φαινομένου και τον επίλογο.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>: ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

### 1.1 Η Έννοια της Πειρατείας

Η αναζήτηση της εννοιολογικής προέλευσης των λέξεων «πειρατεία» και «πειρατής», οδηγεί στο αρχαίο ελληνικό ρήμα «πειράω-ω», το οποίο σημαίνει προσπαθώ, δοκιμάζω (Μπαμπινιώτης 2004, 788). Ωστόσο, 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 (Βαμβούκος 1991, 68).

Αναζητώντας έναν επίκαιρο και ακριβή ορισμό για την πειρατεία, διαπιστώνουμε ότι δεν υφίσταται μια σύμφωνη γνώμη και θεώρηση από την πλευρά των διεθνολόγων. Εντούτοις, ο πλέον επίσημος και κοινά αποδεκτός ορισμός προκύπτει από τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (ΣΔΘ) του Montego Bay της 10 Δεκ 1982 (UNCLOS 1982).

Τόσο στη Σύμβαση της Γενεύης για την Ανοικτή Θάλασσα του 1958 (§15), όσο και στη Σύμβαση του Montego Bay για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) του 1982 (§101), αναφέρεται ότι λέγοντας πειρατεία, εννοούμε:

α. Κάθε αθέμιτη – παράνομη πράξη βίας, κατοχής ή λεηλασίας – διαρπαγής που διαπράττεται για ιδιοτελείς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ενός ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους (Α/Φ) και που στρέφονται:

(1) Στην ανοικτή θάλασσα εναντίον άλλου πλοίου ή Α/Φ ή εναντίων προσώπων ή περιουσίας – μεταφερόμενων εμπορευμάτων που επιβαίνουν – βρίσκονται πάνω σε τέτοιο πλοίο ή Α/Φ.

(2) Εναντίον πλοίου ή Α/Φ, προσώπου ή περιουσίας – εμπορευμάτων σε τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους.

β. Κάθε πράξη εκούσιας συμμετοχής στην λειτουργία ενός πλοίου ή Α/Φ, εν γνώσει των γεγονότων που καθιστούν το σκάφος πειρατικό.

γ. Κάθε πράξη που αποσκοπεί στην παρότρυνση ή την διευκόλυνση διάπραξης των αδικημάτων που αναφέρονται στις ανωτέρω υποπαραγράφους.

## 1.2 Ιστορική Αναδρομή

Το φαινόμενο της πειρατείας ξεκίνησε να εμφανίζεται την ίδια περίοδο με τις πρώτες προσπάθειες του ανθρώπου να εκμεταλλευτεί τη θάλασσα προκειμένου να διεκπεραιώσει πιο αποτελεσματικά τις μεταφορικές δραστηριότητες που ήταν αναγκαίες για την διεξαγωγή του εμπορίου. Συνεπώς, μπορεί να χαρακτηριστεί ως το αρχαιότερο διεθνές έγκλημα, ενώ στα βάθη των αιώνων αποτέλεσε μια μάστιγα που ταλαιπώρησε έντονα τις θαλάσσιες μεταφορές. Η πειρατεία μπορούμε να πούμε ότι έφτασε στην κορύφωσή της στην εποχή των συγκρούσεων των μεγάλων ευρωπαϊκών αυτοκρατοριών. Την εποχή των μεγάλων ιστιοφόρων πλοίων, πειρατές και κουρσάροι σε κάθε ευκαιρία λυμαίνονταν ανελέητα τα ατυχή εμπορικά πλοία που συναντούσαν στις ανοιχτές θάλασσες και ωκεανούς.

Όπως αναφέρθηκε ήδη, η πειρατεία υπάρχει από την εποχή που ο άνθρωπος άνοιξε πανιά για να κάνει εμπόριο με κράτη άλλων περιοχών. Αναφορές για πειρατική δράση υπάρχουν από τον 20ο αιώνα π.χ. στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου, όπου οι παραθαλάσσιοι λαοί παραμόνευαν για εμπορικά πλοία στις θαλάσσιες διαδρομές της Μεσογείου και του Αιγαίου (Δαλακλής 2010, 42). Έτσι, το 1450 π.χ. οι Μινωίτες προχώρησαν στην συγκρότηση πολεμικού ναυτικού και κατόρθωσαν να πατάξουν την πειρατεία που υπήρχε στην περιοχή των Κυκλάδων και της Ανατολικής Μεσογείου, με αποτέλεσμα να ανθίσει το εμπόριο, ενώ και η Μινωική Κρήτη απέκτησε θαλασσοκρατορία (Κατωπόδης 2018, 6).

Στην κλασική εποχή, γνωστοί λαοί για τις πειρατικές δραστηριότητες ήταν οι Ιλλυριοί και οι Τυρρήνιοι κυρίως, ενώ η Κιλικία, η Λυγουρία, η Κρήτη και η Αιτωλία υπήρξαν σημαντικά ορμητήρια πειρατών. Ως ο κατεξοχήν αιώνας της πειρατείας θεωρείται ο 1ος αιώνας π.χ., καθότι ο πολιτικός κατακερματισμός της εποχής ευνόησε τη δημιουργία πολλών μικρών πειρατικών κρατών, κυρίως στα παράλια της Μικράς Ασίας. Ως αποτέλεσμα, το 67 π.χ. οι Ρωμαίοι οργάνωσαν εκστρατεία, υπό την ηγεσία του Πομπήιου, που αφάνισε τους πειρατές από τη Μεσόγειο, καθιστώντας εφικτή τη “Mare Nostrum” της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας (Κίντζιος 2017, 9). Έκτοτε η πειρατεία παρέμεινε υποτονική μέχρι τον 3ο αιώνα μ.χ. οπότε και εμφανίστηκαν οι Γότθοι πειρατές στη Μαύρη θάλασσα και το Αιγαίο. Εν συνεχεία, τον 5ο-6ο αιώνα μ.χ., οι Σλάβοι που κατέβηκαν στη Βαλκανική



Χερσόνησο αναβίωσαν εκ νέου το πειρατικό παρελθόν της Ιλλυρίας, και στις αρχές του 9ου αιώνα επέκτειναν τη δράση τους μέχρι τη Σικελία.

Κατά το 10ο αιώνα έκαναν την εμφάνισή τους οι Βίκινγκς οι οποίοι με ορμητήριο τα βασίλειά τους στην Σκανδιναβία έκαναν επιδρομές κατά των ακτών της Βρετανίας και της Βόρειας Ευρώπης (Κίντζιος 2017, 10). Κατά τον 16ο αιώνα παρατηρείται πειρατική δράση από Τούρκους και Αλγερινούς, ειδικά από τον Ναύαρχο του οθωμανικού στόλου Μπαρμπάροσα, ο οποίος αφού επιτέθηκε εναντίον των ενετοκρατούμενων νήσων του Αιγαίου και αιχμαλώτισε χιλιάδες, μετέφερε τη δράση του στο Ιόνιο (Σιούσιουρας 2011, 202).

Καταλυτική στην ιστορία της πειρατείας υπήρξε η επίδραση των ανακαλύψεων των Νέων Χωρών, που συνοδεύτηκε από δραστική αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου μεταξύ Παλαιού και Νέου Κόσμου. Ειδικότερα, η ακμή της πειρατείας γνωστή και ως η «χρυσή εποχή» της πειρατείας έλαβε χώρα στην Καραϊβική και στον Ατλαντικό, από τον 16ο ως τον 18ο αιώνα, με στόχο το χρυσό και τα εμπορεύματα των Ισπανών (Κατωπόδης 2018, 7). Ταυτόχρονα, περί το 1500 μ.χ στη θάλασσα της Νότιας Κίνας εμφανίστηκε πειρατεία, ως απάντηση στον αυστηρό έλεγχο του εμπορίου από τη δυναστεία των Μινγκ, το οποίο αποτέλεσε ευκαιρία για εμπορικές συναλλαγές με τους Ευρωπαίους, οι οποίοι ήταν προτιμούσαν τη συνεργασία με τους πειρατές για την αποφυγή των υψηλών δασμών. (Σιούσιουρας 2011, 205).

Η τεχνολογική ωρίμανση της ανθρωπότητας και ειδικότερα η ανάπτυξη της ατμοκίνητης ναυτιλίας προσέδωσε στους στόλους των μεγάλων δυνάμεων (Μεγάλη Βρετανία, Γαλλία και ΗΠΑ) ένα ισχυρό συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των πειρατών. Αυτό είχε αποτέλεσμα την εξάλειψη σχεδόν της πειρατείας τον 19ο αιώνα. Ως απόρροια των ανωτέρω, η πειρατεία σίγησε μέχρι και το τέλος του 20ου, οπότε έκανε και πάλι αισθητή την παρουσία της (Σιούσιουρας 2011, 209).

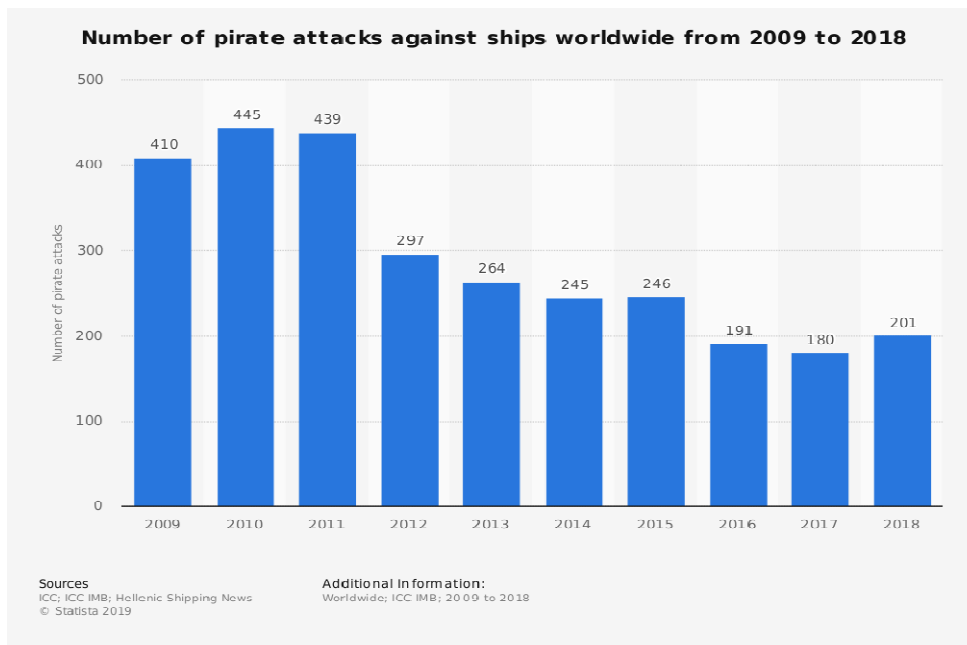
### **1.3 Πειρατεία στο Σύγχρονο Κόσμο**

Η ναυτική πειρατεία, μετά από δύο αιώνες συνεχούς συρρίκνωσης, γνωρίζει μια νέα άνθηση, ιδιαίτερα στις θάλασσες της Νοτιοανατολικής Ασίας, της Ανατολικής και της Δυτικής Αφρικής. Την κυριότερη πηγή συγκέντρωσης στατιστικών στοιχείων, αναφορικά με την εκδήλωση περιστατικών πειρατείας σε παγκόσμιο επίπεδο αποτελούν οι ετήσιες τακτικές αναφορές του International

## Maritime Organization (IMO)<sup>1</sup>

Κατόπιν ανάλυσης των αναφορών του IMO για τα έτη 2012 έως και 2018 διαμορφώνεται μια συνολική εικόνα για τις διαμορφωθείσες τάσεις που ακολούθησε η εξέλιξη των πειρατικών επιθέσεων την τελευταία δεκαετία. Από τα ευρήματα των αναφορών, επισημαίνονται επιγραμματικά τα ακόλουθα σημεία ενδιαφέροντος:

Οι πειρατικές επιθέσεις για τη δεκαετία 2008 –2018 όπως καταγράφονται στις αναφορές του International Maritime Organization (IMO) απεικονίζονται στον ακόλουθο πίνακα:



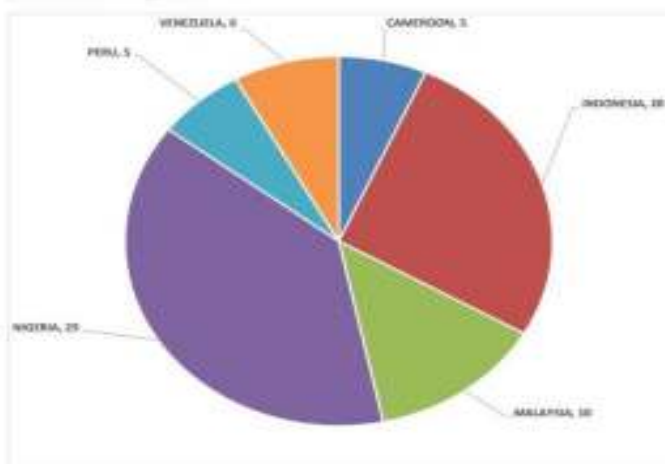
Πίνακας 1: Αριθμός Πειρατικών Επιθέσεων μεταξύ 2009-2018

Από τον ανωτέρω πίνακα διαπιστώνεται ότι οι επιθέσεις από τις 445 το 2010 και τις 439 το 2011 έχουν περιοριστεί σε λιγότερο από 200 περιστατικά για καθένα από τα έτη 2016 και 2017, ενώ το έτος 2018 παρουσιάζεται μία μικρή αύξηση των αναφερθέντων περιστατικών στα 201.

Για το τρέχον έτος 2019 δεν έχει εκδοθεί ετήσια αναφορά, μέχρι την ημερομηνία ολοκλήρωσης της τρέχουσας εργασίας. Τα αναφερθέντα συμβάντα πειρατικών επιθέσεων ήταν 119 (πίνακας 2) σε σχέση με τα 156 που είχαν καταγραφεί τους αντίστοιχους εννέα μήνες του 2018.

<sup>1</sup> <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/SecDocs/Pages/Maritime-Security.aspx>

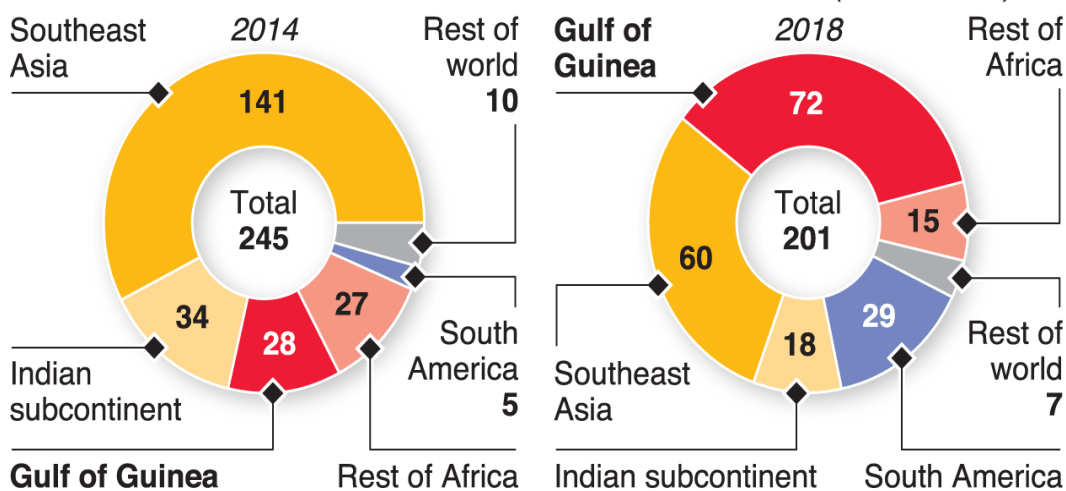
CHART A: The following six locations contributed to 63% of the total attacks reported in the period January – September 2019



Πίνακας 2: Περιστατικά Πειρατικών Επιθέσεων, μεταξύ Ιαν. 2019 έως Σεπ. 2019

Επιβεβαιώνεται ότι γεωγραφικά, (Πίνακας 3) οι βασικότερες εστίες εκδήλωσης περιστατικών πειρατείας, είναι η ευρύτερη περιοχή της Σομαλίας (Κόλπος Άντεν, Ερυθρά Θάλασσα, Κόλπος Γουινέας), η περιοχή της ΝΑ Ασίας (Ινδονησία, Μαλαισία, Φιλιππίνες) και τέλος συγκεκριμένες χώρες στην Κεντρική και Νότια Αμερική (π.χ. Βενεζουέλα).

LOCATIONS OF ACTUAL AND ATTEMPTED PIRATE ATTACKS (2014 / 2018)



Sources: The Economist, ICC International Maritime Bureau

© GRAPHIC NEWS

Πίνακας 3: Γεωγραφική Κατανομή Πειρατικών Επιθέσεων

Αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι ο συνολικός αριθμός των καταγεγραμμένων επιθέσεων πειρατείας από το 1984, μέχρι τον Δεκέμβριο 2018 ανέρχεται σε 7993. Αντίστοιχα, ο αριθμός των μελών των πληρωμάτων που τέθηκε σε ομηρία το 2018 ανήλθε στους 141, ενώ 83 ναυτικοί απήχθηκαν για λύτρα. (πίνακας 4) σε σχέση με τους 49 που απήχθηκαν τους πρώτους εννιά μήνες του 2019.



Πίνακας 4: Στοιχεία Άσκησης Βίας σε Πληρώματα Πλοίων

Αξίζει να αναφερθεί ότι το 70% περίπου των απαγωγών και της ομηρίας διαπράττονται στον κόλπο της Δ. Αφρικής όπως επισημαίνεται και στην ετήσια αναφορά του IMO. (IMO Annual Report 2018, σελ. 3), ενώ παρατηρείται συνεχής αύξηση των πειρατικών επιθέσεων στην περιοχή του Κόλπου της Γουινέας (Νιγηρία), με αποτέλεσμα να έχει κεντρίσει το ενδιαφέρον της διεθνούς κοινότητας.

Επιπρόσθετα, διαπιστώνεται μικρή αύξηση των περιστατικών στην περιοχή της Λατινικής Αμερικής. (Πίνακας 5)



Πίνακας 5: Σύγκριση Πειρατικών Επιθέσεων 2015-2018

## 1.4 Περιοχές Έξαρσης του Φαινομένου

Ως βασικότερες εστίες της πειρατείας προσδιορίζονται οι ακόλουθες:

✓ **Ανατολική Αφρική - Ακτές της Σομαλίας:** Στο λεγόμενο «Κέρασ της Αφρικής» βρίσκεται η Σομαλία και οι ακτές της εκτείνονται Βορειοανατολικά στον Κόλπο του Άντεν και Νοτιοανατολικά στον Ινδικό Ωκεανό αντίστοιχα. Ο κόλπος του Άντεν και οι ΒΑ ακτές της Σομαλίας στο Κέρασ της Αφρικής, λόγω της εγγύτητας με τη Διώρυγα του Σουέζ συνιστούν μια ιδιαίτερα σημαντική εμπορική ναυτική οδό. (Εικόνα 1).



Εικόνα 1: Ανατολική Αφρική - Ακτές της Σομαλίας

Πρόκειται για μία χώρα «πέραςμα» καθώς αποτελεί πύλη για την είσοδο - έξοδο σε ένα θαλάσσιο διάδρομο με σημείο αφετηρίας το Port Said της Αιγύπτου και εκτείνεται έως τον κόλπο του Άντεν όπου ανθίζει το παγκόσμιο εμπόριο μέσω των θαλάσσιων εμπορικών μεταφορών. Έτσι δημιουργείται μία εμπορική αρτηρία Δύσης – Ανατολής που ενώνει τη Μεσόγειο διαμέσου της διώρυγας του Σουέζ και της Ερυθράς θάλασσας και συνεπώς με τον Ινδικό Ωκεανό δεσπόζουσας σημασίας τόσο για τη ομαλή διεξαγωγή του παγκόσμιου εμπορίου όσο και για τη μεταφορά – εμπορευματοποίηση του πετρελαίου του Περσικού κόλπου, καθιστώντας την Σομαλία, χώρα υψηλής γεωστρατηγικής θέσης για τον ευρύτερο χώρο της Μέσης Ανατολής.

Οι περίπου 10 εκατομμύρια κάτοικοι της Σομαλίας κυβερνώνται από μία κυβέρνηση, άκρως ασταθή η οποία μόνο τυπικά ασκεί τη διοίκηση της χώρας. Είναι διεθνώς γνωστή ως «Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση» με κύριο

χαρακτηριστικό τον χρηματισμό της πλειοψηφίας των μελών της και των υψηλόβαθμων μελών των σωμάτων ασφαλείας της χώρας, συμπεριλαμβανομένων των στρατιωτικών, αστυνομικών και μυστικών υπηρεσιών. Αρκετές κυβερνητικές θέσεις είναι ευρέως γνωστές ως «θέσεις φαντάσματα» ο μισθός των οποίων συνήθως εκταμιεύεται - εκτρέπεται στους λογαριασμούς ανώτερων διοικητικών στελεχών της κυβέρνησης.

Κύριο χαρακτηριστικό των δυνάμεων ασφαλείας είναι η απειθαρχία τους στις εντολές ανωτέρων, ενώ σε αρκετά μεγάλο βαθμό λειτουργούν ημιαυτόνομα, ως πολιτοφυλακές. Οι τοπικές φατρίες, διαμορφώνουν σε μεγάλο βαθμό τα χαρακτηριστικά τους, ενώ συνήθως υπάγονται σε κάποιους ανώτερους διοικητές και συμφέροντα. Ακόμη και το ίδιο το υπουργείο εθνικής άμυνας της χώρας, ασκεί μία υποτυπώδη εξουσία επί των δυνάμεων ασφαλείας στο εσωτερικό της χώρας.

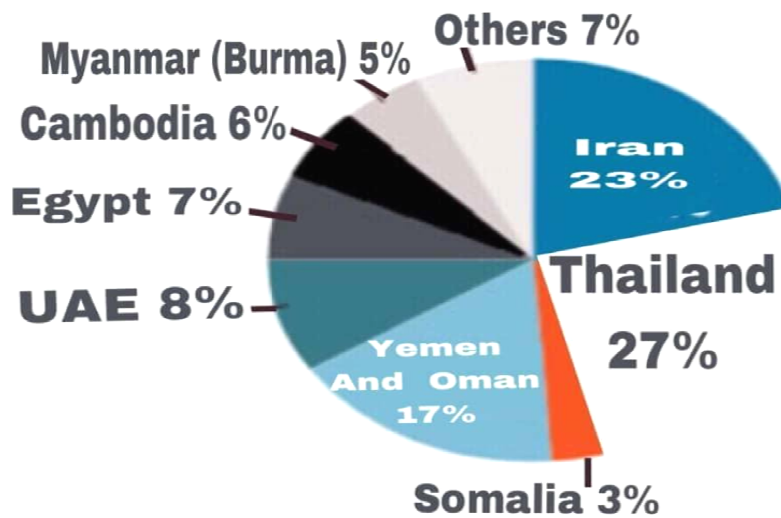
Η Εθνική Υπηρεσία Ασφαλείας της χώρας πληροφορεί τη Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση και προτείνει την διεξαγωγή των απαραίτητων πολεμικών επιχειρήσεων και η κύρια πηγή χρηματοδότησης της είναι οι Η.Π.Α.

Για να αντιληφθούμε τι ώθησε εκ νέου τους κατοίκους της Σομαλίας στην διάπραξη πειρατικών επιθέσεων, πρέπει να κατανοήσουμε τον τρόπο ζωής τους. Από τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία, προκύπτει ότι ο μέσος όρος ζωής του ανδρικού πληθυσμού, κυμαίνεται μόλις στα 38,6 χρόνια, εξαιτίας της ύπαρξης πολλών θανατηφόρων ασθενειών, όπως είναι η ηπατίτιδα Α και Ε, ο τυφοειδής πυρετός και η μαλάρια. Παρατηρείται δηλαδή θνησιμότητα του γηγενή πληθυσμού από ασθένειες ιάσιμες για τον υπόλοιπο πλανήτη, γεγονός που καταδεικνύει τα υψηλά ποσοστά φτώχειας και την ανύπαρκτη ιατροφαρμακευτική περίθαλψη.

Σημαντικής σημασίας είναι και το γεγονός ότι το υπέδαφος της Σομαλίας είναι εξίσου φτωχό σε ορυκτό πλούτο γι' αυτό άλλωστε και μετά το 1991 οι Η.Π.Α. εγκατέλειψαν την προσπάθεια σταθεροποίησης του πολιτικού καθεστώτος στην χώρα. Το κατά κεφαλήν εισόδημα του κατοίκου της Σομαλίας ανέρχεται στα 260\$ ετησίως, αρκετά κάτω από το όριο της φτώχειας (365\$). Επισημαίνεται χαρακτηριστικά ότι σύμφωνα με στοιχεία της Παγκόσμιας Τράπεζας, ένα μεγάλο ποσοστό του πληθυσμού, περίπου το 75% ζει με λιγότερα από 2\$ την ημέρα. Η κύρια πηγή άντλησης χρημάτων για το εργατικό δυναμικό της Σομαλίας, μέχρι και το τέλος του 20<sup>ου</sup> αιώνα ήταν η αλιεία η οποία τέθηκε σταδιακά στο περιθώριο για πλήθος λόγων που θα αναλυθούν κατωτέρω. (Ναυτικά Χρονικά, Νοέμβριος 2011)

Ο κυριότερος λόγος είναι ότι μετά την πτώση της κυβέρνησης το έτος 1991, μεγάλες ευρωπαϊκές και ασιατικές αλιευτικές εταιρίες, εκμεταλλευόμενες την κρατική ανεπάρκεια και τον ελλιπή έλεγχο των χωρικών υδάτων της χώρας ξεκίνησαν να αλιεύουν ανενόχλητες με τα σύγχρονα αλιευτικά τους, αποκομίζοντας τεράστια κέρδη, μη επιτρέποντας έτσι στους ντόπιους κατοίκους να ζήσουν από τον θαλάσσιο πλούτο της χώρας τους. (εικόνα 2)

## **FOREIGN FISHING IN SOMALI WATERS**



Εικόνα 2: Παράνομη Αλιευτική Δραστηριότητα

Επιπρόσθετα, σύμφωνα με στοιχεία του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, εκατοντάδες βαρέλια με ραδιενεργά και τοξικά απόβλητα, προερχόμενα από νοσοκομεία και εργοστάσια της Ευρώπης απορρίπτονται παράνομα στα θαλάσσια χωρικά ύδατα της Σομαλίας. Χαρακτηριστικό είναι ότι με το τσουνάμι του 2004 εκατοντάδες τέτοια βαρέλια ξεβράστηκαν στις ακτές της, μολύνοντας τις και σκορπίζοντας το θάνατο σε εκατοντάδες κατοίκους των παραθαλασσίων περιοχών.<sup>2</sup>

Έτσι οι Σομαλοί κάτοικοι προκειμένου να ζήσουν στράφηκαν αναγκαστικά στην πειρατεία, αρχικά με τη βοήθεια εγκληματιών της διεθνούς σκηνής που ήταν απαραίτητοι για την παροχή όπλων και το «ξέπλυμα» των λύτρων. Εν συνεχεία, εκμεταλλευόμενοι τα κέρδη των πειρατικών επιθέσεων, εξελίχθηκαν ακόμη περισσότερο και προμηθεύτηκαν γρηγορότερα πλοία για τις επιθέσεις τους και

<sup>2</sup> <http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=35477>

ισχυρότερο οπλισμό, προκαλώντας έτσι ανησυχία στη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα, με ομηρίες ναυτικών και καταλήψεις πλοίων. Το κλίμα ανασφάλειας που δημιουργήθηκε για τις ναυτιλιακές εταιρίες, για τα πληρώματα των εμπορικών πλοίων και τις οικογένειες τους, προκάλεσε μία άμεση επιβάρυνση του κόστους των εργασιών που σχετίζονται με το ναυτιλιακό τομέα. Επισημαίνεται ότι τα λύτρα από την κατάληψη κάποιου πλοίου προσεγγίζουν περίπου τα 5,4 εκατομμύρια \$.

Επομένως οι πρώτοι πειρατές ήταν απεγνωσμένοι ψαράδες οι οποίοι σε μία απέλπιδα προσπάθεια να βρουν έναν πόρο διαβίωσης για τις οικογένειες τους στράφηκαν -με τη βοήθεια βετεράνων του εμφυλίου πολέμου- στην πειρατεία εγκαταλείποντας την αλιεία, η οποία εξαιτίας της υπέρ-αλίευσης όπως αναφέρθηκε ανωτέρω δεν μπορούσε πλέον να θρέψει τις οικογένειες τους. Μία τυπική πειρατική ομάδα συνήθως διαθέτει ένα μεγάλο αλιευτικό ή μικρό εμπορικό ως πλοίο βάση (mother - ship) από το οποίο επιχειρούν με μικρότερα ταχύπλοα σκάφη. Αυτά είναι συνήθως ταχύπλοα (skiffs) με μηχανές που αναπτύσσουν μεγάλη ταχύτητα, ώστε να είναι ικανά να προσβάλλουν οποιοδήποτε εμπορικό πλοίο.

Όμως έχουν αναφερθεί και εν δυνάμει πειρατικές επιθέσεις διεξαγόμενες με κάθε είδους βάρκες που διαθέτουν απλές μηχανές. Συνήθως αυτού του είδους οι πειρατές στήνουν ενέδρα στα διερχόμενα εμπορικά πλοία και διεξάγουν τις επιθέσεις τους κυρίως κατά τη διάρκεια της νύχτας. Η άνοδος τους στα πλοία πραγματοποιείται με ανεμόσκαλες, βεντούζες ή σχοινιά με άγκιστρα τα οποία ρίχνονται στο πλοίο - στόχο. Από τις διεξαγόμενες επιθέσεις έχει παρατηρηθεί ότι χρησιμοποιούνται συνήθως τρία έως τέσσερα ταχύπλοα, τα οποία μεταφέρουν συνολικά έξι με οχτώ άντρες οπλισμένους με σύγχρονο οπλισμό (αυτόματα και ρουκετοβόλα όπλα AK47, M-16 και Rocket Propelled Grenades (RPG's)). Με προειδοποιητικές βολές τρομοκρατούν το πλήρωμα του σκάφους, ώστε να μην μπορέσουν να αντιδράσουν και μόλις καταληφθεί το πλοίο, το οδηγούν σε ασφαλές σημείο κοντά στις ακτές της Σομαλίας, όπου μετά την πάροδο κάποιων ημερών ζητούν λύτρα αρκετών εκατομμυρίων δολαρίων προκειμένου να απελευθερώσουν πλήρωμα και πλοίο.

Μία πειρατική ομάδα κατά κύριο λόγο αποτελείται από άντρες που έχουν πρότερη πολεμική εμπειρία και γνωρίζουν να χειρίζονται στρατιωτικό εξοπλισμό, από άντρες που γνωρίζουν να χειρίζονται τεχνικά μέσα όπως τα



δορυφορικά τηλέφωνα και τα GPS και τέλος τους ψαράδες, οι οποίοι είναι εξίσου χρήσιμοι, γιατί γνωρίζουν καλά την θαλάσσια περιοχή. Δηλαδή οι πειρατές της Σομαλίας δεν είναι μόνο οι απλοί ψαράδες που έχασαν την κύρια πηγή βιοπορισμού τους, αλλά μαζί τους υπάρχουν και πρώην αντάρτες οι οποίοι κουρασμένοι να πολεμούν χωρίς οικονομικό όφελος στράφηκαν σε άλλη μέθοδο απόκτησης εύκολου κέρδους, και τέλος οι ειδικοί στα ηλεκτρονικά και τις επικοινωνίες, στοιχεία απαραίτητα για την εκτέλεση των πειρατικών επιχειρήσεων. (Ναυτικά Χρονικά, Νοέμβριος 2011)

Για να φτάσουμε στο σημείο η πειρατεία να θεωρείται ένα πολύ επικερδές επάγγελμα για τους Σομαλούς κατοίκους, σημαντικό ρόλο διαδραμάτισαν η κοινωνική εξαθλίωση, η ανομία και το χαμηλό βιοτικό επίπεδο που υπήρχε. Τα ανωτέρω, σε συνδυασμό με τον υποσιτισμό πυροδότησαν ακραίες κοινωνικοπολιτικές συμπεριφορές. Παρά το γεγονός ότι η Σομαλία ήταν ένα κατεστραμμένο έθνος, οι Σομαλοί εκμεταλλεόμενοι την σημαντική γεωπολιτική τους θέση ωθήθηκαν μέσω της πειρατείας στη συσσώρευση πλούτου.

Η επιτυχία και ο πλούτος των πειρατών οδήγησαν κατόπιν όλο και περισσότερους ανθρώπους σε αυτή την παράνομη δραστηριότητα, παρέχοντας τους τεράστια κέρδη και πολυτέλειες πρωτόγνωρες για την περιοχή. Το γεγονός αυτό δημιούργησε ακόμα μεγαλύτερη αποσταθεροποίηση στην χώρα μετατρέποντας την σε πόλο έλξης για κάθε είδος παράνομης δραστηριότητας όπως είναι το εμπόριο ναρκωτικών, η διακίνηση όπλων, το λαθρεμπόριο και άλλες. Επιπλέον, υπάρχουν αναφορές ότι μέρος των πειρατικών κερδών καθώς και υλικά από τις πειρατικές επιδρομές, προωθούνται σε άλλες περιοχές της Ανατολικής Αφρικής, για τον εξοπλισμό των τοπικών πολέμαρχων και των φανατικών ισλαμιστών, με αποτέλεσμα την αποσταθεροποίηση της ευρύτερης περιοχής.

Γενικά, η πειρατεία στην θαλάσσια περιοχή της Σομαλίας υπήρξε απειλή για την παγκόσμια ναυσιπλοΐα από την έναρξη του εμφυλίου πολέμου το 1991, ενώ από το 2005, διάφοροι διεθνείς οργανισμοί, όπως είναι ο Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας εκφράζουν την έντονη ανησυχία τους για την αλματώδη αύξηση των πειρατικών κρουσμάτων.

Οι πειρατικές ενέργειες δεν θα ήταν εφικτές χωρίς την απαραίτητη οικονομική ενίσχυση κάποιων ατόμων που δρουν ως χορηγοί. Τα έξοδα

υπολογίζονται στο κόστος αγοράς ενός ταχύπλοου σκάφους εξοπλισμένο με μία μηχανή ικανή για να αναπτύξει επαρκείς κόμβους για την προσέγγιση ενός πλοίου αξίας 9.000\$-10.000\$, στην αγορά αυτόματων όπλων για μία τυπική πειρατική ομάδα αξίας 800\$-10.00\$, στην αγορά δύο τουλάχιστον ρουκετοβόλων όπλων αξίας 640\$ και τέλος στο κόστος ενός μητρικού πλοίου (mother - ship) χρησιμοποιούμενο ως βάση σε περίπτωση που θέλουν να επιτεθούν σε πλοία στον Ινδικό Ωκεανό.

Με το πέρας μιας πειρατικής επίθεσης, ακολουθεί το μοίρασμα των λύτρων. Εκτιμάται ότι οι πειρατές συνήθως παίρνουν το 30%, οι συνεργάτες τους στην ξηρά το 10%, ο αφανής χορηγός του εξοπλισμού και των σκαφών το 30%, ο χρηματοδότης για τη διεθνή κάλυψη τους το 20%, ενώ αρκετές φορές ένα ποσό που κυμαίνεται στο 10% μοιράζεται στην τοπική κοινότητα. Πολλές φορές, ο χρηματοδότης και ο χορηγός είναι το ίδιο πρόσωπο. (Ναυτικά Χρονικά, Νοέμβριος 2011)

Τις τελευταίες δύο δεκαετίες, παρατηρείται έντονη κλιμάκωση των διεξαγόμενων πειρατικών επιθέσεων κυρίως στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, στον κόλπο του Άντεν, τον Δυτικό Ινδικό Ωκεανό και την Αραβική θάλασσα. Όπως επισημαίνεται και από το International Maritime Bureau (IMB), οι Σομαλοί πειρατές για τις διεξαγόμενες επιθέσεις τους καλύπτουν ένα μεγάλο πεδίο δράσης μεταξύ της νότιας Ερυθράς θάλασσας, του Κόλπου του Άντεν και του Κόλπου του Ομάν στην Αραβική θάλασσα και τη λεκάνη της Σομαλίας, απειλώντας κατ' αυτό τον τρόπο όλα τα θαλάσσια δρομολόγια του Ινδικού Ωκεανού.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η ακολουθούμενη τακτική των Σομαλών πειρατών αφορά καταρχήν την κατάληψη του πλοίου μαζί με το πλήρωμα του, χωρίς να ενδιαφέρονται άμεσα για το χρονικό διάστημα που θα απαιτηθεί ώστε να λάβουν τα λύτρα, σε αντίθεση με την ακολουθούμενη τακτική άλλων πειρατών, όπως είναι οι Νιγηριανοί, όπου οι συγκεκριμένοι καταλαμβάνουν γρήγορα το πλοίο και κύριο μέλημα τους είναι η αρπαγή των χρημάτων και των πολύτιμων αντικειμένων που βρίσκονται σε αυτό.

Τα τελευταία έτη έχει διαπιστωθεί αισθητή μείωση της πειρατικής δραστηριότητας, εντούτοις στο άμεσο παρελθόν (2008-2011) σημειώνονταν παγκοσμίως τα περισσότερα κρούσματα πειρατείας παγκοσμίως.

✓ **Δυτική Αφρική - Νιγηρία:** Στη δυτική ακτή της Αφρικής, υπάρχει ένα γενικότερο πρόβλημα με την πειρατεία, γύρω από τον κόλπο της Γουινέας. Το πρόβλημα εκτείνεται προς τα βόρεια, προς τη Σιέρα Λεόνε και τη Σενεγάλη και νότια προς τον ποταμό Κονγκό. Σύμφωνα με αναφορές του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization - IMO), πρόσφατα εντάθηκε το φαινόμενο της πειρατείας στον Κόλπο της Γουινέας και της ευρύτερης Δυτικής Αφρικής (Εικόνα 3)



Εικόνα 3 : Κόλπος της Γουινέας

Το 2003 έγιναν 39 επιθέσεις στα ύδατα της Νιγηρίας. Το 2004 μειώθηκε ο αριθμός των επιθέσεων ακολουθώντας τη γενικότερη μείωση σε όλο τον κόσμο, αλλά το Λάγος, παρά τη δραματική, αλλά η προσωρινή πτώση του αριθμού των επιθέσεων, έγινε το περισσότερο επικίνδυνο λιμάνι στον κόσμο.

Υπάρχει πάντοτε ένα ρίσκο στην εκτίμηση σχετικά με τη μορφή ή την κατεύθυνση που μπορεί να πάρει η πειρατεία σε μία συγκεκριμένη περιοχή ή σε κάποια συγκεκριμένη χρονική στιγμή. Παρ' όλα αυτά, φαίνεται να υπάρχει στη Νιγηρία, ένας αριθμός παραγόντων, γεγονός που οδηγούν στο συμπέρασμα για μία πιθανή αύξηση στην πειρατική δραστηριότητα και στο ναυτικό έγκλημα. Επιπλέον, το επίπεδο της διαφθοράς και η βούληση του κυβερνώντος Λαϊκού Δημοκρατικού Κόμματος να προχωρήσει σε εκλογές, τροφοδοτούν την αστάθεια

του πολιτικού καθεστώτος της Νιγηρίας, ώστε ορισμένοι οι παρατηρητές να εκτιμούν προτείνουν ότι μπορεί να γίνει ένα ασταθές κράτος.

Η περιοχή δέλτα του Νίγηρα είναι ένας λαβύρινθος των υδάτινων οδών που καλύπτει περίπου το 7% της έκτασης της Νιγηρίας. Πριν από τη δεκαετία του 1970 η Νιγηρία γνώρισε μόνο λίγες διάσπαρτες επιθέσεις, σχεδόν εξ ολοκλήρου γύρω από το Λάγος, αν και μερικές πραγματοποιήθηκαν στην περιοχή του Δέλτα του Νίγηρα. Καθώς η άντληση του πετρελαίου αυξήθηκε δυναμικά στα μέσα της δεκαετίας του 1970, και ένας στόλος πλοίων που έφεραν δομικά υλικά άρχισε να αγκυροβολεί υπεράκτια, ξεκίνησαν οι πειρατικές επιθέσεις και η κλοπή αγαθών και γρήγορα έγινε πιο οργανωμένο. Οι πειρατές άρχισαν να λειτουργούν σε συμμορίες των 20 με 30 ατόμων και τα σκάφη τους άρχισαν να εξοπλίζονται με εξωλέμβιες μηχανές, αντικείμενα που ήταν υπερβολικά ακριβά για τους απλούς ψαράδες ώστε να τα προμηθευτούν. Οι πλοίαρχοι των πλοίων ήταν πλέον πεπεισμένοι ότι οι συμμορίες είχαν καθοδηγηθεί από εσωτερικούς πληροφοριοδότες, προϊόν της συμπαιγνίας μεταξύ των πειρατών, των λιμενικών ακτών και των τελωνειακών υπαλλήλων. Τα κλεμμένα αγαθά γρήγορα κατέληγαν στα καταστήματα του Λάγος και τις υπαίθριες αγορές. Αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι ένας εισαγωγέας, έκπληκτος είδε εμπορεύματα του να πωλούνται πριν από την εκφόρτωσή τους από το πλοίο.

Τα πιο συχνά θύματα ήταν συνήθως τα μικρά πλοία, κάτω των 300 τόνων, με ολιγομελή πληρώματα και χαμηλό ύψος εξάλων, αν και τουλάχιστον ένα μεγάλο φορτηγό πλοίο, άνω των 12.000 τόνων με σημαία Παναμά, εξαφανίστηκε από τη Νιγηρία το 1978. Καθώς το μέγεθος των πειρατικών συμμοριών αυξανόταν, το ίδιο συνέβαινε και με τη βία ή η απειλή χρήσης βίας. Υπήρξαν αναφορές πλοίων στις οποίες αναφερόταν επιβίβαση 40-50 πειρατών τη φορά και επιθέσεις που περιελάμβαναν μέχρι 12 πειρατικά σκάφη. Μέχρι την επίθεση που συνέβη στο δανέζικων συμφερόντων πλοίο *Lindinga Ivory* το 1979, όταν ο πλοίαρχος του πλοίου σκοτώθηκε και όλα τα μέλη του 14μελούς πληρώματος τραυματίστηκαν, οι αρχές της Νιγηρίας δεν εμφανίζονταν θετικές για να παρέμβουν. Παρά τα υποτιθέμενα «δραστικά βήματα» μόνο μία μικρή αλλαγή έγινε αισθητή. Κατά το πρώτο τρίμηνο του 1981, οι θαλάσσιες διαδρομές του Λάγος βίωναν μεταξύ 3 και 12 επιθέσεων ημερησίως. Μέχρι το επόμενο έτος ο αριθμός των επιθέσεων είχε ελαττωθεί ουσιαστικά. Αν και η κυβέρνηση της Νιγηρίας ισχυρίζεται ότι αυτό

αποδίδεται κυρίως στην επιβολή του νόμου, όπως προτείνουν εξωτερικοί παρατηρητές, αυτό πιθανότατα οφείλεται στη μείωση της τιμής του πετρελαίου, η οποία μείωσε και τον αριθμό των διαθέσιμων στόχων.

Η πειρατεία και το ναυτικό έγκλημα γενικά παρέμειναν αδρανείς στα Νιγηριανά ύδατα, μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '90. Όταν επέστρεψε, οι τακτικές και οι τεχνικές των επιδρομών παρέμειναν παρόμοιες, εκτός από ότι τα ταχύπλοα σκάφη αντικατέστησαν τα κανό, ενώ τα μαχαίρια και ο περιστασιακός οπλισμός τους αντικαταστάθηκαν σε πολλές περιπτώσεις με αυτόματα όπλα. Ωστόσο, τρεις πτυχές ήταν ριζικά διαφορετικές:

- ✓ Πρώτον, οι πειρατικές επιθέσεις εξαπλώθηκαν στα 70.000 τετραγωνικά χιλιόμετρα από ποτάμια, κολπίσκους και βάλτους που συνθέτουν το δέλτα του Νίγηρα.

- ✓ Δεύτερον, σταμάτησαν τα κίνητρα για τις επιθέσεις να είναι καθαρά εγκληματικά και μετατράπηκαν σε ένα μίγμα εγκληματικών, ενδοφυλετικών και πολιτικών ισχυρισμών, με πάντα ισχυρή την υποψία ότι πολλοί από τους πολιτικούς ισχυρισμούς ήταν απλώς ρητορικοί.

- ✓ Τρίτον, ο σκοπός των συνεχώς αυξανόμενων επιθέσεων δεν ήταν πλέον η ληστεία, αλλά απαγωγή με στόχο τα λύτρα και ακόμη και η δολιοφθορά.

Ενώ η πειρατεία στη Νιγηρία, όπως και οπουδήποτε αλλού είχε να επιδείξει έναν βαθμό οργάνωσης, ένα νέο στοιχείο εισήχθη στην εξίσωση. Το Δέλτα του Νίγηρα το οποίο ήταν πάντα πλούσιο σε πετρέλαιο, ήταν πλέον πλούσιο και σε δυσανεμία. Αυτό οφειλόταν στην πεποίθηση ότι η ομοσπονδιακή κυβέρνηση είχε πάρει πολύ μεγάλο μερίδιο του πετρελαϊκού πλούτου και άφησε στις τοπικές κοινότητες ελάχιστο. Η Shell έκανε την πρώτη ανακάλυψη πετρελαίου στη Νιγηρία το 1956, ενώ σε άλλες εταιρείες χορηγήθηκαν άδειες εκμετάλλευσης στις αρχές της δεκαετίας του '60. Το 1979, σύμφωνα με το άρθρο 40 του νέου συντάγματος έγινε ξεκάθαρο ότι όλο το πετρέλαιο και το φυσικό αέριο ήταν περιουσία της ομοσπονδιακής κυβέρνησης. (Murphy, 2008, 111-115)

Η κατανομή των ομοσπονδιακών εσόδων από το πετρέλαιο μεταξύ των ομοσπονδιακών, κρατικών και τοπικών κυβερνήσεων έχει τροποποιηθεί επανειλημμένα και αποτελεί συνεχώς, ένα σημαντικό πολιτικό ζήτημα. Το 1979 αντιπροσώπευαν το 82% του εισοδήματος της ομοσπονδιακής κυβέρνησης, ενώ το 2000 αποτελούσαν το 40% του ΑΕΠ της Νιγηρίας, και το 83% των εσόδων της

ομοσπονδιακής κυβέρνησης, ενώ το 98% των εσόδων από τις εξαγωγές προήλθαν από τη βιομηχανία πετρελαίου. Την ίδια στιγμή η γεωργική παραγωγή της Νιγηρίας για εξαγωγή ή βιομηχανική χρήση έπεσε κατακόρυφα και στις αρχές της δεκαετίας του 1980, έπρεπε να εισάγει σημαντικές ποσότητες.

Πολύ λίγοι στην περιοχή του Δέλτα επωφελήθηκαν από την αύξηση στην παραγωγή του πετρελαίου. Οι περισσότεροι άνθρωποι στη Νιγηρία θεωρούσαν τις διαδοχικές κυβερνήσεις ως διεφθαρμένες, και στο Δέλτα άρχισαν να εμφανίζονται παραστρατιωτικές ομάδες κάτι το οποίο οφειλόταν και στο γεγονός ότι η περιοχή απείχε πολύ από το να είναι θεωρείται εθνοτικά ομοιογενής.

Το αποτέλεσμα είναι ότι διάφορες πολιτικο-στρατιωτικές ομάδες που δραστηριοποιούνται στο Δέλτα να έχουν τροφοδοτηθεί, και με τη σειρά τους να έχουν τροφοδοτήσει, τη δυσαρέσκεια του πληθυσμού. Στη συνέχεια έχουν μετατραπεί σε σημαντικούς παίκτες στην απαγωγή των εργατών πετρελαίου και της κλοπής αργού πετρελαίου, ένα έγκλημα που αναφέρεται με τη χρήση του όρου «bunkering», που είναι επίσης ο όρος που χρησιμοποιείται σε ολόκληρο τον ναυτιλιακό κόσμο για να περιγραφεί ο ανεφοδιασμός των πλοίων. Το πετρέλαιο και οι κλοπές όμως, δεν θα μπορούσαν να είναι η μόνη πηγή κεφαλαίων για την αγορά όπλων. Αναφορές αποδεικνύουν ότι ναρκωτικά από τη Νότια Αμερική δρομολογούνται μέσω του Δέλτα και ότι υπάρχουν κάποιες εγκληματικές ομάδες που εμπορεύονται, ενώ κάποιες άλλες πληρώνουν για αυτά. Αν και το Πολεμικό Ναυτικό της Νιγηρίας κάνει περιπολίες και προβαίνει σε συλλήψεις, είναι δίκαιο να πούμε ότι, δεδομένου του βαθμού διαφθοράς στις ένοπλες δυνάμεις και την έλλειψη πόρων που διαθέτουν, τα νιγηριανά χωρικά ύδατα είναι αναποτελεσματικά σε κυβερνητικό έλεγχο.

Δεν μπορεί να ειπωθεί με βεβαιότητα ότι οι πολιτικο-στρατιωτικές ομάδες της περιοχής εμπλέκονται στην πειρατεία, αλλά η παραστρατιωτική δραστηριότητα που επικρατεί έχει αναμφίβολα δημιουργήσει πολιτική αστάθεια σε μια περιοχή όπου το υδάτινο στοιχείο ήταν και εξακολουθεί να παραμένει το κύριο μέσο μεταφοράς και επικοινωνίας. Μια αστάθεια που με τη σειρά της οδήγησε σε αύξηση των επιθέσεων σε πλοία στη θάλασσα, στα ποτάμια, τις πλατφόρμες εξόρυξης πετρελαίου και τις βάρκες που τους εξυπηρετούν.

Παρόλα αυτά, και η απαγωγή ευδοκimeί στη Νιγηρία, γεγονός που αποτελεί κίνδυνο για την επιχειρηματική δραστηριότητα στη χώρα. Οι εγκληματίες μπήκαν

στο παιχνίδι μαζί με τις πολιτοφυλακή και άρχισαν να ανεβαίνουν την κλίμακα της βίας, μεταβαίνοντας από το πρώτο σκαλοπάτι της βίαιης ένοπλης ληστείας στην κλοπή ολόκληρων πλοίων, είτε για το φορτίο είτε για το να χρησιμοποιηθούν για τη μεταφορά κλεμμένων πετρελαιοειδών.

Η εξόρυξη πετρελαίου και η διαφθορά που προκάλεσε στους κυβερνητικούς αξιωματούχους, έχουν διαταράξει τις παραδοσιακές οικονομικές δραστηριότητες της περιοχής, όπως το κυνήγι, τη γεωργία και την αλιεία. Η πειρατεία που υπάρχει πλέον στα ποτάμια του Δέλτα του Νίγηρα και τα παράκτια ύδατα, δεν έχει καμία σχέση με την πειρατεία που υπήρχε τα προηγούμενα χρόνια και σχετίζεται πλέον με τον πολιτικο-στρατιωτικό αγώνα για τα έσοδα του πετρελαίου της περιοχής, το οποίο δίνει παραστρατιωτικούς, εγκληματίες και παραστρατιωτικούς που ενεργούν ως εγκληματίες, ενώ διαφθείρει και κυβερνητικούς αξιωματούχους, ώστε αυτοί που καλύπτουν να ασκούν ανενόχλητοι τις παράνομες δραστηριότητές τους.

Για διάφορους λόγους, στις δυτικές και ανατολικές ακτές της Αφρικής υπάρχει μια σταθερή πειρατική δραστηριότητα, που καταδεικνύει ότι η γραμμή μεταξύ του πολιτικού και του εγκληματία είναι δύσκολο να οριοθετηθεί και μπορεί εύκολα να καταπατηθεί. Στην πραγματικότητα είναι ουσιαστικά δυσδιάκριτη, ιδιαίτερα σε εκείνα τα κράτη όπου η πολιτική εξουσία είναι και εγκληματική δύναμη ταυτόχρονα και για να είναι κάποιος επιτυχημένος πολιτικός, είναι συχνά χρήσιμο να είναι πρωτίστως και ένας επιτυχημένος εγκληματίας. (Murphy, 2008, 116-121)

✓ **Νοτιοανατολική Ασία – Στενά της Μάλακκα:** Το Μπαγκλαντές, η Ινδονησία, τα στενά της Μάλακκα, η Μαλαισία, η θάλασσα Ν. Κίνας, τα στενά της Σιγκαπούρης και το Βιετνάμ είναι περιοχές με αυξημένη πειρατική δραστηριότητα. (Εικόνα 4)



Εικόνα 4: Στενά της Malacca

Το Στενό της Μάλακκας είναι μια στενή θαλάσσια οδός που εκτείνεται σε απόσταση περίπου 600 εκατοστών ναυτικών μιλίων, από την θάλασσα Ανταμάν στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας, μεταξύ της Μαλαισίας και της Ινδονησίας. Το στενό είναι μια ζωτική λωρίδα ναυτιλίας για τα πλοία που ταξιδεύουν από την Ευρώπη και τη Μέση Ανατολή προς την Ανατολική Ασία, καθώς και μικρότερα πλοία σε τοπικά δρομολόγια. Δυστυχώς, όταν σκεφτόμαστε το Στενό της Μάλακκα, ξυπνούν μέσα μας οι εικόνες μιας θαλάσσιας οδού που είναι γεμάτη από πειρατές. Είναι τέτοια η μορφολογία των ακτών, η οποία βοηθά στην απόκρυψη των πειρατών, κύριος στόχος των οποίων αποτελεί η κλοπή εν πλω, ενώ και τα 90.000 πλοία που υπολογίζεται ότι διέρχονται από το στενό σε ετήσια βάση, προσφέρουν απεριόριστες ευκαιρίες για εγκληματική δραστηριότητα.

Η πειρατεία υπήρχε στο Στενό της Μάλακκας για εκατοντάδες χρόνια. Το Κέντρο Πληροφόρησης για την Πειρατεία (Piracy Reporting Center - (PRC)) του IMB, το οποίο έχει αναλάβει, μεταξύ άλλων και τη συλλογή δεδομένων για επιθέσεις πειρατών σε όλο τον κόσμο, άρχισε να επισημαίνει το μέγεθος του προβλήματος στη Νοτιοανατολική Ασία, ωστόσο, το θέμα τέθηκε σε γνώση της διεθνούς κοινότητας τα τέλη της δεκαετίας του 1990. Αυτό συνέβη κυρίως εξαιτίας του γεγονότος ότι το 1997 η ασιατική χρηματοπιστωτική κρίση είχε σκληρές επιπτώσεις στην ευρύτερη περιοχή. Πιστεύεται ότι η επιδείνωση της οικονομικής κατάστασης ανάγκασε πολλούς ανθρώπους που ζουν σε παράκτιες περιοχές της Ινδονησίας και της Μαλαισίας να στραφούν στην πειρατεία για να συμπληρώσουν τα εισοδήματά τους. Η οικονομική κατάρρευση προκάλεσε επίσης εκτεταμένη πολιτική αστάθεια, ιδίως στην Ινδονησία, διευκολύνοντας τους ανθρώπους να ακολουθήσουν παράνομες μεθόδους απόκτησης εισοδήματος. Ως αποτέλεσμα αυτού του παράγοντα, μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1990 ο ετήσιος αριθμός των αναφερόμενων πειρατικών επιθέσεων στο εν λόγω στενό έφτασε στο 75. Η πειρατεία θεωρήθηκε τώρα ως σημαντικό πρόβλημα που απαιτούσε επείγουσα προσοχή.

Επιπρόσθετα, ένα χρόνο αργότερα η Al-Qaeda με την επίθεση της στους δίδυμους πύργους στη Νέα Υόρκη, απέδειξε ότι τα συνηθισμένα μέσα μεταφοράς μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να εκτελέσουν επιθέσεις μεγάλης κλίμακας σε οικονομικά σημαντικούς στόχους. Το περιστατικό αυτό οδήγησε σε επανεκτίμηση της ευπάθειας του ναυτιλιακού τομέα σε επιθέσεις τρομοκρατών. Στη



Νοτιοανατολική Ασία, η παρουσία πειρατών που λειτουργούσαν φαινομενικά ανεξέλεγκτα τόνιζε πόσο ανασφαλής ήταν ο ναυτιλιακός τομέας. Έτσι ξεκίνησαν σύντομα οι συζητήσεις σχετικά με την πιθανότητα οι πειρατές της περιοχής να συνεργαστούν με περιφερειακές ή διεθνείς τρομοκρατικές ομάδες για να πραγματοποιήσουν μια καταστροφική επίθεση στη ναυτιλία.

Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου υπήρξαν διάφοροι τύποι πειρατείας που έλαβαν χώρα στο Στενό της Μάλακκας. Αυτοί περιελάμβαναν τη ληστεία πλοίων στη θάλασσα, την πειρατεία των πλοίων και τις απαγωγές των πληρωμάτων με σκοπό τα λύτρα. Ένας άλλος κοινός τύπος πειρατείας λαμβάνει χώρα εναντίον πλοίων που βρίσκονται σε λιμάνια ή σε αγκυροβόλια. Οι πιο συνηθισμένοι στόχοι, σε αυτή την περίπτωση, θα είναι τα μικρότερα σκάφη που διέρχονται από την ακτή της Ινδονησίας ή εκείνα που εκτελούν τοπικά ταξίδια στην περιοχή.

Η ληστεία ενός σκάφους από τους πειρατές συμβαίνει συνήθως όταν το πλοίο βρίσκεται σε πορεία ταξιδιού, συχνά τη νύχτα, και συνήθως μεταξύ 1 και 6 το πρωί. Οι πειρατές επιβιβάζονται στο σκάφος χρησιμοποιώντας άγκιστρα και στη συνέχεια παίρνουν οποιαδήποτε μετρητά και τιμαλή από το ταμείο του πλοίου και το πλήρωμα του, συμπεριλαμβανομένου και του εξοπλισμού πλοήγησης ή οτιδήποτε άλλο μπορούν να κλέψουν. Σε αυτόν τον τύπο επίθεσης η αξία των κλεμμένων αγαθών κυμαίνεται μεταξύ 10.000\$ και 20.000\$ και το πλοίο μπορεί να καταληφθεί για μερικές ώρες, από πέντε έως δέκα πειρατές, αν και πολλά περιστατικά τελειώνουν μέσα σε μισή ώρα. Σε αυτό το είδος πειρατείας έχει σημειωθεί η σημαντικότερη μείωση από το 2000 και έπειτα. Αυτό μπορεί εν μέρει να οφείλεται στην αυξημένη ευαισθητοποίηση των μελών του πληρώματος μετά την εισαγωγή των νέων απαιτήσεων ασφάλειας στη θάλασσα για τα πλοία.

Εάν ένα σκάφος καταληφθεί, συνήθως κατάσχεται για σημαντικό χρονικό διάστημα, ενώ το φορτίο εκφορτώνεται σε λιμάνι που επιλέγεται από τους πειρατές ή μεταφέρεται σε άλλο πλοίο. Η πειρατεία αυτής της μορφής είναι λιγότερο συχνή σε σχέση με την απλή ληστεία, επειδή απαιτεί καλή συλλογή πληροφοριών και προσεκτικό σχεδιασμό πριν από την επίθεση, ώστε να εξακριβωθεί το φορτίο και η διαδρομή του πλοίου. Ένα ασφαλές λιμάνι για την εκφόρτωση του κλεμμένου φορτίου είναι επίσης απαραίτητο, όπως και ένας πρόθυμος αγοραστής.

Μια παραλλαγή αυτού του τελευταίου είδους πειρατείας είναι η μόνιμη κατάληψη ενός σκάφους από πειρατές, οι οποίοι μετατρέπουν το σκάφος σε «πλοίο - φάντασμα». Η βασική διαφορά είναι ότι μόλις οι πειρατές έχουν μεταφέρει το φορτίο του πλοίου, δεν εγκαταλείπουν το σκάφος, αλλά αφού εγκαταλείψουν το πλήρωμα στη θάλασσα, ή το σκοτώσουν, ξαναβάφουν το πλοίο, το μεταφέρουν στη συνέχεια σε ένα νέο λιμάνι με ψευδή ονομασία και πλαστά παραστατικά και μισθώνουν τις υπηρεσίες του. Τα τελευταία χρόνια τα ρυμουλκά ήταν αγαπημένοι στόχοι των πειρατών, ίσως επειδή δεν έχουν εγκατεστημένο τον εξοπλισμό αυτόματου συστήματος αναγνώρισης (AIS) και είναι πολύτιμα πλοία. Επίσης, είναι πιο εύκολο να επιτεθούν, δεδομένου του χαμηλού τους ελεύθερου σκάφους. Μόλις ληφθούν, μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε διάφορες θαλάσσιες εγκληματικές δραστηριότητες, οι οποίες θα ευνοούσαν ένα μικρό τύπο πλοίου.

Η απαγωγή είναι η σοβαρότερη μορφή πειρατείας που συμβαίνει στο στενό της Μάλακκας από το 2001. Κατά τη διάρκεια απαγωγής, οι ένοπλοι επιτιθέμενοι καταλαμβάνουν το πλοίο και απαγάγουν δύο ή τρία ανώτερα μέλη του πληρώματος, τα οποία στη συνέχεια κρατούνται στην ξηρά εν αναμονή των λύτρων. Τα απαχθέντα μέλη του πληρώματος απελευθερώνονται, συνήθως χωρίς να υποστούν κακοποίηση, μετά από πληρωμή των λύτρων από τους εργοδότες τους. Τα ζητούμενα λίτρα μπορούν να κυμαίνονται από 100.000\$ έως 200.000\$ δολάρια, ωστόσο, το ποσό των χρημάτων που καταβάλλεται τελικά στους πειρατές μετά από διαπραγματεύσεις, είναι συνήθως σημαντικά χαμηλότερο, κάπου μεταξύ 10.000\$ και 20.000\$.

Εάν και η συχνότητα των πειρατικών επιθέσεων στο στενό της Μάλακκα έχει μειωθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια, ωστόσο, η απαγωγή παραμένει μια ανησυχητική απειλή, ιδίως λόγω του μεγάλου κινδύνου που ενέχει για τα μέλη του πληρώματος. Η συνεχιζόμενη εμφάνιση αυτής της μορφής πειρατείας, ακόμη και σε χαμηλά επίπεδα, απαιτεί επανεξέταση των διαφόρων αντιμέτρων που εφαρμόστηκαν για τη βελτίωση της ασφάλειας. Η τρέχουσα πρακτική για τους εργοδότες των απαχθέντων πληρωμάτων είναι να πληρώσουν τα απαιτούμενα λύτρα για την απελευθέρωσή τους.

Είναι ευρέως αποδεκτό από τους ειδικούς σε αυτόν τον τομέα ότι όχι μόνο καταβολή των λύτρων ενθαρρύνει περαιτέρω την διεξαγωγή απαγωγών, αλλά μέρος των λύτρων πηγαίνουν συχνά για την αγορά όπλων που θα

χρησιμοποιηθούν σε μελλοντικές επιθέσεις. Ενδεχομένως θα πρέπει να υιοθετηθεί μία πολιτική μη διαπραγμάτευσης με τους απαγωγείς για να καταστήσει μη κερδοφόρα τη βιομηχανία των απαγωγών.

Ενώ η πειρατεία υπήρξε σίγουρα ανησυχητική στην συγκεκριμένη θαλάσσια οδό στο παρελθόν, με τις αναφερόμενες επιθέσεις να φτάνουν τις εβδομήντα πέντε (75) το έτος 2000, ο αριθμός των επιθέσεων μειώθηκε από το 2005 και έπειτα, κυρίως ως αποτέλεσμα ορισμένων αντίμετρων που εφαρμόστηκαν από τα τρία παράκτια κράτη, τη Μαλαισία, τη Σιγκαπούρη και την Ινδονησία. Αυτή η μείωση των επιθέσεων επιτεύχθηκε παρά την αύξηση κατά 10% των περιπτώσεων παγκοσμίως. (Catherine Z. Raymond, 2009, 31-35)

✓ **Νότια – Κεντρική Αμερική και Καραϊβική:** Η Βενεζουέλα, το Περού, η Κολομβία, η Γουιάνα, το Εκουαδόρ και η Αϊτή αποτελούν μέρη της Αμερικής και ειδικότερα της Καραϊβικής που εμφανίζονται κρούσματα πειρατείας, (Εικόνα 5)



Εικόνα 5: Λατινική Αμερική και Καραϊβική

Ο αριθμός των πειρατών είναι μικρός και οι επιθέσεις τους περιορισμένες. Η πλειονότητα των επιθέσεων αφορά, αγκυροβολημένα γιοτ, με σκοπό την κλοπή τους για να χρησιμοποιηθούν μετέπειτα στο απλό λαθρεμπόριο ή στο λαθρεμπόριο ναρκωτικών πριν τη βύθιση ή την πώληση του κλεμμένου σκάφους.

## 1.5 Διάκριση – Κατηγορίες Πειρατείας

Από τη διεθνή πρακτική και κατόπιν αξιολόγησης του τρόπου δράσης των πειρατών σε παγκόσμιο επίπεδο, μπορούμε να ισχυριστούμε ότι η σύγχρονη πειρατεία διακρίνεται σε τρεις (3) κύριες κατηγορίες: χαμηλής, μεσαίας και υψηλής κλίμακας. Η εν λόγω διάκριση συμφωνεί τόσο με τις κατευθυντήριες οδηγίες και συστάσεις που έχει εκδώσει ο IMO για την πρόληψη και καταστολή των πειρατικών επιθέσεων προς τις κυβερνήσεις κρατών (MSC.1/Circ.1333/Rev.1, 12June2015)<sup>3</sup>, όσο και προς την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα (MSC.1/Circ.1334, 23June2009)<sup>4</sup>.

## 1.6 Πειρατεία Χαμηλής Κλίμακας

Η κατηγορία αυτή αφορά σε επιθέσεις πειρατών με στόχο τα περιουσιακά στοιχεία του πληρώματος / των επιβαινόντων, ή τον φορητό εξοπλισμό αξίας του σκάφους. Η εν λόγω λεία αποδίδει στους πειρατές κατά μέσο όρο περί τα 20.000\$. Επιπλέον, η συγκεκριμένη πράξη της πειρατείας συνήθως σημειώνεται όταν το πλοίο πλέει εντός χωρικών υδάτων της χώρας προέλευσης – καταγωγής των πειρατών, είτε ευρίσκεται εν όρμω σε λιμένες ή αγκυροβολημένο. Η συγκεκριμένη μορφή πειρατείας συναντάται κυρίως στις περιοχές της Ν. Αμερικής και της Καραϊβικής (Τσάλτας Γ., Πλατιάς Χ., Περράκης Σ. 2006).

## 1.7 Πειρατεία Μεσαίας Κλίμακας

Στην εν λόγω κατηγορία, επιδίωξη των πειρατών δεν αποτελεί μόνο η περιουσία του πληρώματος, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, αλλά και το ίδιο το φορτίο του πλοίου, ειδικά τα επεξεργασμένα προϊόντα πετρελαίου. Η επιτυχής υλοποίηση της εν λόγω μορφής πειρατείας προϋποθέτει σχεδίαση από άρτια οργανωμένες και εξοπλισμένες ομάδες, με κατάλληλες διασυνδέσεις σε κυκλώματα λαθρεμπορίου, ώστε να καταστούν εφικτά ο εντοπισμός του σκάφους-θύματος, ο συντονισμός και η διαφυγή των ομάδων, καθώς και η διακίνηση της λείας. Στην πλειονότητα των περιπτώσεων τα περιστατικά δεν συνοδεύονται από

<sup>3</sup> IMO MSC.1/Circ.1333/Rev.1, “Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships”, 12 June 2015

<sup>4</sup> IMO MSC.1/Circ.1334 “Guidance to ship owners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships”, 23 June 2009

καταστάσεις ομηρίας, επειδή συνήθως μετά την αφαίρεση του φορτίου, το πλήρωμα και το πλοίο αφήνονται ελεύθερα. Η συγκεκριμένη μορφή πειρατείας συναντάται κυρίως στην περιοχή του Κόλπου της Γουινέας, όπου παρατηρούνται περιστατικά ιδιαίτερης βίας, με σκοπό την ένοπλη ληστεία προϊόντων πετρελαίου (Σιούσουρας 2011, και Barrios 2013).

### **1.8 Πειρατεία Υψηλής Κλίμακας**

Η συγκεκριμένη κατηγορία αποτελεί την πλέον αποδοτική για τους πειρατές, διότι βασική επιδίωξη τους αποτελεί η κλοπή ολόκληρου του σκάφους, μαζί με το φορτίο του. Μετά την κατάληψη, το πλοίο οδηγείται με ασφάλεια σε δικό τους λιμάνι, όπου το φορτίο αφαιρείται προς μεταπώληση, ενώ το απαχθέν πλοίο, βάφεται, αλλάζει σημαία κράτους και πλέον με νέα πλαστογραφημένα έγγραφα προωθείται εκ νέου στην αγορά για εκτέλεση δρομολογίων. Τα εν λόγω πλοία, τα οποία είναι γνωστά και ως «πλοία φαντάσματα», αναλαμβάνουν την διακίνηση νέων φορτίων, τα οποία βέβαια δεν φτάνουν ποτέ στον προορισμό τους. Από τα ανωτέρω, καθίσταται αντιληπτό ότι η άρτια οργάνωση, ο σχεδιασμός και η εύρεση πηγών χρηματοδότησης στην συγκεκριμένη μορφή πειρατείας, προϋποθέτει αφενός κρατική κάλυψη μέσω της διαφθοράς των αστυνομικών και των τελωνειακών αρχών, καθώς και διασύνδεση με το οργανωμένο έγκλημα, διότι συνοδεύεται από απόδοση κερδών δεκάδων εκατομμυρίων δολαρίων. Επιπλέον, στην πειρατεία αυτού του τύπου αυξάνεται η επικινδυνότητα για τα πληρώματα των πλοίων, τα οποία είτε ναυαγούν στη θάλασσα, είτε κρατούνται ως όμηροι, είτε δυστυχώς δολοφονούνται. Η συγκεκριμένη μορφή πειρατείας συναντάται κυρίως στις περιοχές της Νοτιοανατολικής Ασίας (Σιούσουρας 2011).

### **1.9 Αιτίες Όξυνσης του Φαινομένου**

Οι ρίζες της θαλάσσιας πειρατείας παραμένουν ισχυρές και οι μέχρι τώρα προσπάθειες καταπολέμησής της δεν έχουν πετύχει την ολοκληρωτική εκρίζωσή της. Η επανεμφάνισή της συναντάται κυρίως στις θαλάσσιες περιοχές του λεγόμενου αναπτυσσόμενου Νότου. Τα αίτια που ευνοούν την ανάπτυξη της σύγχρονης πειρατείας διακρίνονται στα εξής: (Τσάλτας Γ., Πλατιάς Χ., Περράκης Σ 25 – 32)

✓ Γεωγραφία – Διεθνής Ναυσιπλοΐα. Η γεωγραφία συνιστά τον κυριότερο παράγοντα που ευνοεί την εμφάνιση της θαλάσσιας πειρατείας. Η ύπαρξη στενών θαλασσιών οδών δημιουργεί τις κατάλληλες συνθήκες για την πειρατική δραστηριότητα, διότι αφενός λόγω της μορφολογίας της περιοχής δυσκολεύεται η αστυνόμευση της και αφετέρου προϋποθέτει λόγω των ναυτιλιακών κινδύνων, τη μείωση της ταχύτητας πλεύσης αυξάνοντας έτσι την τρωτότητα του πλοίου.

Αντιπροσωπευτικό παράδειγμα αποτελεί η εγγύτητα της ακτογραμμής της Σομαλίας με διαδρόμους υψηλής θαλάσσιας κυκλοφορίας (Διώρυγα Σουέζ, Κόλπος Άντεν), το οποίο την καθιστά ιδιαίτερα ελκυστική για ανάληψη πειρατικών ενεργειών. Παρόμοιες γεωγραφικές ιδιαιτερότητες ευνοούν την ανάπτυξη της πειρατείας στις περιοχές της Μαλαισίας, της Ινδονησίας και των Φιλιππίνων, όπου η παρουσία πολυπληθών νησιωτικών συμπλεγμάτων και η ύπαρξη θαλασσιών στενών υψηλής γεωοικονομικής αξίας π.χ Μάλακκα, λειτουργεί υπέρ των πειρατών (Τσάλτας Γ., Πλατιάς Χ., Περράκης Σ, 45 – 47)

✓ Κοινωνικές – Οικονομικές Συνθήκες. Η πειρατεία συνδέεται με τις υφιστάμενες κοινωνικές και οικονομικές ανισότητες και την μονόπλευρη ανάπτυξη, που ενισχύουν την ανεργία και τη φτωχοποίηση των πολιτών. Αυτό έχει σαν συνέπεια την κατάρρευση των κοινωνικών δομών, οδηγώντας τους πολίτες των χωρών αυτών στην εξαθλίωση και στην εγκληματικότητα ώστε να επιβιώσουν. Η πειρατεία καθίσταται επομένως μια σημαντική πηγή εσόδων και αντιμετωπίζεται, όσο παράδοξο και αν ακούγεται ως μια ευκαιρία επαγγελματικής αποκατάστασης για τον ντόπιο πληθυσμό. Συχνά στις περιοχές αυτές η πειρατεία τυγχάνει κοινωνικής και δημόσιας αποδοχής, ενώ οι πειρατές ανάγονται σε ηρωικές μορφές, που προσφέρουν υποστήριξη στην τοπική αγορά και οικονομία.

✓ Κρατικές Δομές. Η έλλειψη υγειών κρατικών δομών και διακυβέρνησης σε συνδυασμό με την έλλειψη του απαραίτητου νομικού πλαισίου ή και δικαστικών μηχανισμών καθιστούν αδύνατη την αστυνόμευση. Εξάλλου η αυξημένη διαφθορά των κυβερνητικών αξιωματούχων και των δικαστικών λειτουργιών οδηγεί σε κατάρρευση του κράτους δικαίου και αναπόφευκτα συνδέεται αρκετές φορές με το οργανωμένο έγκλημα.

✓ Πολιτική Πλοιοκτητριών Εταιρειών. Αυτός ο παράγοντας συντηρεί το φαινόμενο είτε μέσω της καταβολής λύτρων από τις πλοιοκτήτριες εταιρείες

προκειμένου να περιορίσουν τις οικονομικές ζημιές από τις καθυστερήσεις στη μεταφορά των φορτίων, συνεισφέροντας έτσι έμμεσα στη χρηματοδότηση της πειρατείας, είτε μέσω της απροθυμίας καταγγελίας των περιστατικών από τις εταιρείες προκειμένου να αποφύγουν την αύξηση ασφαλίσεων ή και την καθυστέρηση ολοκλήρωσης του δρομολογίου λόγω διεξαγωγής ερευνών από τις αρμόδιες αρχές.

✓ Διεθνής Συντονισμός – Νομιμοποίηση. Η έλλειψη διεθνούς συνεργασίας και ο κατάλληλος συντονισμός των εμπλεκόμενων αρχών είτε λόγω έλλειψης πολιτικής βούλησης είτε ακόμη και εξαιτίας της διαφορετικής αντίληψης του προβλήματος δημιουργεί αδυναμίες στη λήψη κατάλληλων μέτρων αντιμετώπισης του και θέτει υπό αμφισβήτηση ακόμη και τη διεθνή νομιμοποίηση των ενεργειών ποινικής δίωξης των πειρατών.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ

### 2.1 Επιπτώσεις – Κόστος της Πειρατείας

Οι επιδράσεις της πειρατείας στο γεωπολιτικό περιβάλλον και ειδικότερα οι επιπτώσεις της στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας και της ενεργειακής ασφάλειας, συνοδεύονται αναπόφευκτα από την επιβολή υψηλού οικονομικού κόστους. Το εν λόγω κόστος διακρίνεται σε άμεσο κόστος, το οποίο σχετίζεται με τα κλεμμένα αγαθά και το ευρύ φάσμα προληπτικών και κατασταλτικών μέτρων που αναλαμβάνονται για την καταπολέμηση του φαινομένου, καθώς και σε έμμεσο ή μακροοικονομικό κόστος, το οποίο παραπέμπει στις δευτερογενείς επιπτώσεις της πειρατείας στη γεωοικονομία των εμπλεκόμενων κρατών.<sup>5</sup>

### 2.2 Άμεσο Κόστος Πειρατείας

Η κατηγορία του άμεσου κόστους της πειρατείας είναι άμεσα συνυφασμένη με τις ακόλουθες περιπτώσεις:

✓ Επανασχεδιασμό δρομολογίων, με σκοπό την αποφυγή διέλευσης από περιοχές υψηλού κινδύνου (High Risk Areas - HRA). Το re-routing, φυσικά, έχει και το κόστος του. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι για να πλεύσει ένα τάνκερ από την ευρύτερη περιοχή της Σαουδικής Αραβίας στην Αμερικανική Ήπειρο μέσω του ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας απαιτούνται επιπλέον 2.700 μίλια, ενώ αντίστοιχα από την Ευρώπη στην Ασία απαιτούνται επιπλέον δεκαπέντε (15) με είκοσι (20) ημέρες για ένα πλοίο τύπου cargo. Η παράταση ολοκλήρωσης του χρόνου του ταξιδιού ενός πλοίου, μειώνει τα ετήσια ταξίδια του από έξι (6) σε πέντε (5), δηλαδή μειώνει την ετήσια μεταφορική του ικανότητα κατά 17%, οπότε μειώνονται αντίστοιχα και τα έσοδα που μπορεί να παράσχει στην ιδιοκτήτρια ναυτιλιακή εταιρία.

✓ Αύξηση της ταχύτητας των πλοίων, προκειμένου να καθίστανται λιγότερο ευάλωτα, όταν διέρχονται από περιοχές HRA. Ο οδηγός Βέλτιστων Πρακτικών Διαχείρισης (Best Management Practices - BMP)<sup>6</sup> περιέχει συμβουλές, οδηγίες, πρακτικές και μέτρα αυτοπροστασίας, τα οποία οφείλουν να ακολουθούν οι ναυτιλιακές εταιρείες και τα εμπορικά πλοία (τάνκερ ή τύπου cargo) για την

<sup>5</sup> <http://oceansbeyondpiracy.org/publications/state-maritime-piracy-2017>

<sup>6</sup> BMP for Protection against Somalia Based Piracy (MSC.1/Circ.1339) 4 Sep 2011



καλύτερη θωράκισή τους έναντι της πειρατικής δραστηριότητας. Σύμφωνα με τον εν λόγω οδηγό, θα πρέπει η ταχύτητα διέλευσης τους από μία περιοχή χαρακτηριζόμενη ως HRA να προσεγγίζει τουλάχιστον τους 18 κόμβους. Όμως αυτή η αύξηση στην ταχύτητα ενός πλοίου προσθέτει επιπλέον κόστος, αφού τα πλοία αντί να κινούνται με την οικονομικά βέλτιστη ταχύτητα τους, κινούνται με τη μέγιστη δυνατή, γεγονός που έχει σαν αποτέλεσμα μία αυξημένη κατανάλωση καυσίμων, άρα και αυξημένο κόστος αγοράς του.

✓ Σύναψη υψηλών συμβολαίων ασφάλισης, τα λεγόμενα Kidnap & Ransom Insurance, τόσο για ζημιές του σκάφους και τυχόν αποζημίωση μελών του πληρώματος λόγω τραυματισμού (War Risk Insurance), όσο και από την καταβολή λύτρων και εκμίσθωση εμπειρογνομόνων/διαπραγματευτών σε περιπτώσεις απαγωγής/ομηρίας

✓ Καταβολή λύτρων, σε περιπτώσεις απαγωγής/ομηρίας μελών πληρωμάτων ή/και επιβατών εμπορικών πλοίων. Η διαδικασία καταβολής λύτρων χρησιμοποιείται κυρίως από τους Σομαλούς πειρατές. Οι πειρατές άλλων περιοχών, δρουν διαφορετικά και συνήθως κλέβουν το φορτίο ή ολόκληρο το πλοίο εγκαταλείποντας το πλήρωμα του καταληφθέντος πλοίου στην θάλασσα. Η καταβολή λύτρων δεν είναι όμως και το μοναδικό πρόσθετο κόστος για τις ναυτιλιακές εταιρίες.

Στο συνολικό κόστος των ναυτιλιακών εταιριών είναι και το κόστος ενοικίασης ενός μικρού αεροσκάφους ή ελικοπτερου για την καταβολή των λύτρων. Επιπλέον κόστη είναι τυχόν ζημιές που έχουν προκληθεί στο πλοίο, οι αμοιβές των ειδικών διαπραγματευτών, συμβούλων και δικηγόρων όπως και η ψυχολογική στήριξη για το απαχθέν πλήρωμα και τις οικογένειες τους από εξειδικευμένους ψυχολόγους. Επίσης, κάθε φορά που ένα πλοίο τίθεται εκτός υπηρεσίας, λόγω πειρατικής επίθεσης δεν μπορεί να εκτελέσει ταξίδια με συνέπεια μείωση εσόδων της πλοιοκτήτριας εταιρίας.

Γενικά οποιοσδήποτε εμπλέκεται στις διαπραγματεύσεις θα πρέπει να είναι πολύ προσεκτικός γιατί ο στόχος της επίτευξης χαμηλών λύτρων μπορεί να θέσει το πλήρωμα του πλοίου σε ακόμη μεγαλύτερο κίνδυνο με ανυπολόγιστες συνέπειες.

✓ Λήψη πρόσθετων μέτρων αυτοπροστασίας, μέσω προμήθειας εξοπλισμού ασφάλειας και σύναψη συμβολαίων με ιδιωτικές εταιρείες παροχής

υπηρεσιών θαλάσσιας ασφάλειας (ένοπλοι φρουροί). Με βάση τις προαναφερόμενες BMP, τα ανωτέρω είναι και τα ποιο αποτελεσματικά μέτρα προστασίας των πλοίων, ενώ και οι πλοιοκτήτριες εταιρείες οφείλουν να κάνουν μία εκτίμηση ρίσκου (risk assessment) πριν τα πλοία τους διέλθουν σε μία HRA. Σύμφωνα με δημοσιευθέντα στοιχεία<sup>7</sup>, ενώ η χρησιμοποίηση ενόπλων φρουρών στην εποχή της ακμής της πειρατείας κόστιζε κατά μέσο όρο, περίπου 40.000\$ ανά διέλευση στην σημερινή εποχή έχει πέσει στις 18.000\$ - 20.000\$. Εκτιμήσεις αναφέρουν ότι περίπου το 50% των πλοίων που διέρχονται από μία επονομαζόμενη HRA έχουν ένοπλους φρουρούς επιβιβασμένους.

Αυξημένο Εργατικό κόστος για επιπλέον αποζημίωση των πληρωμάτων, είτε λόγω επικινδυνότητας κατά τη διέλευση των πλοίων από περιοχές HRA, είτε διότι ευρίσκονται υπό καθεστώς ομηρίας, το λεγόμενο Captivity pay. Με βάση τις υπογεγραμμένες συμφωνίες μεταξύ των πλοιοκτητών και των εργαζομένων, το πλήρωμα δικαιούται διπλάσιο μισθό όταν διέρχεται από μία HRA. (Walje 2014, σελ 15-16)

✓ Πρόσθετα επιπλέον κόστη, όπως η χρηματοδότηση/λειτουργικός προϋπολογισμός οργανώσεων (κρατικών, ναυτιλιακών, μη κυβερνητικών) που συνδράμουν με το έργο τους στην πρόληψη και καταστολή της πειρατείας, το κόστος ανάληψης στρατιωτικών επιχειρήσεων διεθνών οργανισμών για την καταστολή της πειρατείας και την εξασφάλιση ελευθερίας της ναυσιπλοΐας και τέλος το κόστος που συνοδεύει τις διαδικασίες ποινικής δίωξης και φυλάκισης των συλληφθέντων πειρατών.

### **2.3 Έμμεσο ή Μακροοικονομικό Κόστος Πειρατείας**

Η πειρατεία, συνήθως επιφέρει συρρίκνωση του θαλάσσιου εμπορίου, μετατόπιση των θαλάσσιων οδών μεταφοράς και αλλαγές στους λιμένες φόρτωσης/εκφόρτωσης. Συνεπώς, προκύπτει ένα έμμεσο ή μακροοικονομικό κόστος το οποίο προκαλεί τον κλονισμό των περιφερειακών οικονομιών και ενδεικτικά έγκειται στα ακόλουθα:

✓ Μείωση ξένων άμεσων επενδύσεων σε χώρες πλησίον περιοχών HRA, λόγω ύπαρξης υψηλού κινδύνου και μεγάλης αστάθειας.

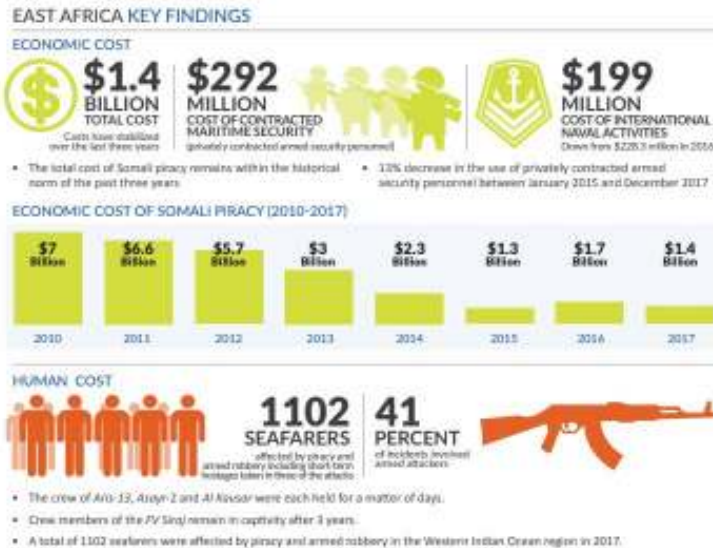
---

<sup>7</sup> <https://enaftilia.gr/peftoun-oi-times-ton-enoplou-frourou/>



θαλάσσιων μεταφορών.

Από την ανάλυση του OBP (πίνακας 6) για το έτος 2017, αναφορικά με το συνολικό οικονομικό κόστος της πειρατείας για την περιοχή της Σομαλίας, αυτό ανέρχεται σε 1,4 δις \$.



Πίνακας 6: Συνολικό Οικονομικό Κόστος Πειρατείας σε Αν. Αφρική

Αντίστοιχα, το συνολικό οικονομικό κόστος της πειρατείας, για την περιοχή του κόλπου της Γουινέας, (πίνακας 7), αυτό ανέρχεται σε 818,1 εκατ. \$.



Πίνακας 7: Συνολικό Οικονομικό Κόστος Πειρατείας σε Δ. Αφρική

Για την περιοχή της Νοτιοανατολικής Ασίας, (πίνακας 8) η ετήσια αναφορά του ΟΒΡ για το έτος 2017 επισημαίνει ότι εξαιτίας της δυσκολίας εξακρίβωσης των πειρατικών περιστατικών και των περιορισμένων πληροφοριών που λαμβάνει, απεικονίζει μόνο εκείνα τα οποία μπορούν να εξακριβωθούν.

#### ASIA: ECONOMIC COSTS 2017 (LIMITED)

Malaysian Maritime Enforcement Agency (MMEA)	\$23,138,010
Stolen Ship Stores, Crew Belongings, and Cargo	\$6,320,920
The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP) Budget	\$2,256,228
Lost Wages	\$173,006

Πίνακας 8: Οικονομικό Κόστος Πειρατείας σε Νότιο Ανατολική Ασία

Συγκρινόμενα τα ανωτέρω στοιχεία με τις αντίστοιχες αναφορές του ΟΒΡ για το έτος 2016 παρατηρείται μία τάση μείωσης του κόστους στην Αν. Αφρική, ενώ ακριβώς το αντίθετο συμβαίνει στη Δ. Αφρική, όπου συνεχίζονται οι ανοδικές τάσεις που εμφανίζονται από το 2015 και έπειτα, γεγονός το οποίο συνάδει με την αύξηση των κρουσμάτων πειρατείας στην εν λόγω περιοχή.

## 2.5 Ανθρώπινος Παράγοντας και Κοινωνικό Κόστος

Αξίζει να αναφερθεί ότι εκτός των προαναφερθέντων οικονομικών επιπτώσεων του φαινομένου της πειρατείας, ιδιαίτερα όταν αυτή συνοδεύεται από χρήση βίας, όπως η απώλεια ζωής, ο τραυματισμός και η ομηρία, υφίσταται και ένα κόστος που δεν ποσοτικοποιείται παρότι έχει ανεκτίμητη αξία. Πρόκειται για το ανθρώπινο και κοινωνικό κόστος που ενέχει η πειρατεία για το εκάστοτε παράκτιο κράτος.

Προκειμένου να γίνει αντιληπτή η διάσταση του συγκεκριμένου φαινομένου, στις τακτικές αναφορές του International Maritime Bureau (IMB) περιλαμβάνεται και καταγραφή επί της μορφής απειλής βίας που υπόκεινται τα πληρώματα των πλοίων εξαιτίας των πειρατικών επιθέσεων. Τα εν λόγω στοιχεία για συντομία ομαδοποιήθηκαν (πίνακας 9) και παρατίθενται κατωτέρω.

Types of Violence	2013	2014	2015	2016	2017
Assaulted		1	14	5	6
Hostage	304	442	271	151	91
Injured	21	13	14	8	6
Kidnap/Ransom	36	9	19	62	75
Killed	1	4	1		3
Missing	1	1			
Threatened	10	9	14	10	10
<b>Total</b>	<b>373</b>	<b>479</b>	<b>333</b>	<b>236</b>	<b>191</b>

Πίνακας 9: Απειλή - Χρήση Βίας επί Πληρωμάτων Πλοίων Ιαν 2013 - Δεκ 2017

Κατόπιν ανάλυσης των εν λόγω στατιστικών στοιχείων, προκύπτει ότι από το έτος 2008 μέχρι και το 2017, σε περιστατικά πειρατείας σε παγκόσμιο επίπεδο, έχασαν τη ζωή τους συνολικά 52 ναυτικοί, 31 κηρύχθηκαν αγνοούμενοι, ενώ περίπου 5759 κρατήθηκαν ως όμηροι και 270 υπήρξαν τραυματίες. Αν και αποτιμάται θετικά το γεγονός ότι παρατηρείται μία συνεχής μείωση στα περιστατικά που συνιστούν απειλή για τα πληρώματα των πλοίων, ωστόσο η αδυναμία εξάλειψης των φαινομένων ομηρίας και απώλειας της ανθρώπινης ζωής εξακολουθεί να προβληματίζει.

## 2.6 Ασφαλιστική Κάλυψη από Πειρατικές Επιθέσεις

Όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω, η ασφαλιστική κάλυψη ενός πλοίου είναι απαραίτητη ώστε αυτό να διασχίσει μία HRA (High Risk Area). Οι κυριότεροι τύποι ασφάλισης είναι οι κάτωθι:

✓ War Risk Insurance: Στη συγκεκριμένη ασφάλιση καλύπτονται ζημιές που δημιουργούνται εξαιτίας κάποιου πολεμικού επεισοδίου, όπως είναι η εισβολή ενόπλων, η εξέγερση/ανταρσία του πληρώματος καθώς και οι πειρατικές επιθέσεις. Αποτελείται από δύο κυρίως μέρη, το War Risk Liability και το War Risk Hull. Το μεν πρώτο καλύπτει ανθρώπους και τα αντικείμενα εντός του πλοίου, ενώ το δεύτερο μέρος ασφαρίζει το σκάφος, βασιζόμενο στην αντικειμενική πραγματική αξία του. Επιπλέον, για τον υπολογισμό των ασφαλίσεων λαμβάνονται υπόψη η αξία του πλοίου και το μεταφερόμενο φορτίο του, όπως επίσης και οι διαδρομές

που θα ακολουθήσει, αφού για μία διέλευση από μία HRA τα ασφάλιστρα θα αυξηθούν 20.000\$.

✓ Kidnap & Ransom (K&R): Στη συγκεκριμένη ασφάλιση καλύπτονται τα ζητούμενα λύτρα μόνο για το πλήρωμα και όχι για το πλοίο ή το φορτίο του. Εμπεριέχονται επίσης η απαγωγή, η παράνομη κράτηση και ο εκβιασμός. Στην περίπτωση αυτή ο ασφαλιζόμενος πρώτα καταβάλλει τα λύτρα και μετέπειτα έχει το δικαίωμα να ζητήσει την απαιτούμενη αποζημίωση από τον ασφαλιστικό του φορέα. Καλύπτει δηλαδή το κόστος των λύτρων και κάποια πρόσθετα κόστη που εμφανίζονται, όπως είναι η ιατρική κάλυψη, ο τραυματισμός ή ακόμη και ο θάνατος κάποιου μέλους του πληρώματος.

Με στοιχεία του OBP για το 2017, για τα δύο προαναφερόμενα είδη ασφάλισης το κόστος των ασφαλίσεων για την περιοχή της Αν. Αφρικής εκτιμάται αντίστοιχα στα 41.6 εκατ. 9 εκατ. \$, σημειώνοντας πτώση σε σχέση με το 2016. Εκτιμάται ότι η μείωση αυτή οφείλεται στην στελέχωση των εμπορικών πλοίων με ένοπλους φρουρούς με συνέπεια την μείωση των απαιτούμενων ασφαλίσεων. Αντίστοιχα, για την περιοχή της Αν. Αφρικής το κόστος ανέρχεται στα 18.5 εκατ. \$ και 1.7 εκατ. \$ αντίστοιχα.

## 2.7 Αποτίμηση

Είναι ανησυχητικό το γεγονός ότι όλο και περισσότερα χρήματα ξοδεύονται για την αντιμετώπιση της πειρατείας, σε αντίθεση με τα λιγοστά που επενδύονται με στόχο την εκρίζωση του προβλήματος και την αναζήτηση των πραγματικών αιτιών δημιουργίας και ανάπτυξής του. Όσο το κόστος της πειρατείας τόσο σε οικονομικό όσο και σε ανθρώπινο επίπεδο παραμένει, θα είμαστε συνεχώς αντιμέτωποι με έναν ολοένα και αυξανόμενο ρυθμό βίαιων επιθέσεων εναντίον των ναυτικών, με επέκταση της γεωγραφικής εμβέλειάς της και παγκόσμια ανησυχία για το εμπόριο πετρελαιοειδών προϊόντων .

Δυστυχώς το κόστος αντιμετώπισης της πειρατείας τα τελευταία χρόνια είναι τεράστιο και παρά τα μέτρα που έχουν ληφθεί μέχρι τώρα, κανένα δεν φαίνεται να αποδίδει αποτέλεσμα. Ανθρώπινες ζωές χάνονται, σχεδόν σε καθημερινή βάση, πληρώματα πλοίων καταλήγουν όμηροι στα χέρια αδίστακτων πειρατών κινδυνεύοντας ακόμη και με απώλεια των ζωών τους, ενώ οι οικογένειες τους αγωνιούν για την τύχη τους. Δεν διαφαίνεται στο άμεσο μέλλον καμία ελπίδα για

την οριστική πάταξη του φαινομένου.

Για το λόγο αυτό, συνεχίζονται αδιάκοπα οι προσπάθειες προκειμένου να αναδειχθούν οι εμπορικές, οικονομικές και ανθρωπιστικές διαστάσεις του προβλήματος είτε στους διεθνείς οργανισμούς, είτε στα κέντρα λήψης πολιτικών αποφάσεων, προκειμένου να δοθεί ένα οριστικό τέλος στο φαινόμενο της πειρατείας.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>: ΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

### 3.1 Νομική Διάσταση

Ο χαρακτήρας ορισμένων ποινικών αδικημάτων δικαιολογεί την εκ μέρους οποιουδήποτε κράτους, τιμωρία του δράστη/ων για τη διάπραξη αυτών. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν εγκλήματα που δυναμιτίζουν τα θεμέλια της διεθνούς έννομης τάξης και γι' αυτό το λόγο τα κράτη δεσμεύονται να τιμωρήσουν παραδειγματικά τους δράστες, επειδή τόσο οι ίδιοι όσο και οι πράξεις τους προσβάλλουν βάνουσα τη διεθνή έννομη τάξη. Τα λιγότερο αμφιλεγόμενα παραδείγματα τέτοιων εγκλημάτων είναι τα εγκλήματα πολέμου, η πειρατεία, η αεροπειρατεία και άλλες τρομοκρατικές πράξεις (Βαμβούκος 1991, 66).

### 3.2 Σύμβαση Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (ΣΔΘ)

Η προσπάθεια της διεθνούς κοινωνίας να αντιμετωπίσει το φαινόμενο της πειρατείας, πιθανόν την αρχαιότερη μορφή παράνομης πράξης στη θάλασσα, αποτυπώνεται αρχικά στον ορισμό που υιοθετήθηκε από τη Σύμβαση της Γενεύης για την Ανοιχτή Θάλασσα του 1958, ενώ εν συνεχεία θέματα που αφορούν στην πειρατεία καταλαμβάνουν ένα σημαντικό μέρος της ΣΔΘ του Montego Bay του 1982 (Άρθρα 100-107), υπογραμμίζοντας το ενδιαφέρον της διεθνούς κοινότητας για την καταστολή της σύγχρονης μορφής του πειρατικού φαινομένου (Τσάλτας Γ., Πλατιάς Χ., Περράκης Σ. 2006, 45 – 46).

Ειδικότερα, όσον αφορά στην πειρατεία, προκειμένου ένα κράτος να θεμελιώσει το δικαίωμα του τόσο για την καταστολή όσο και την τιμωρία της παράνομης αυτής πράξης, αρκεί μόνο η ύπαρξη των προϋποθέσεων που ορίζει το άρθρο 101 της ΣΔΘ, το οποίο ταυτόχρονα συνιστά και τον πλέον επίσημο και σύγχρονο ορισμό της πειρατείας. Ωστόσο, κατόπιν εκτενέστερης ανάλυσης του ορισμού, συνάγεται ότι τα ακόλουθα τρία (3) στοιχεία συνθέτουν τη νομοτυπική μορφή του διεθνούς εγκλήματος της πειρατείας (Τσάλτας Γ., Πλατιάς Χ., Περράκης Σ. 2006):

- ✓ Η παράνομη πράξη βίας, κράτησης ή αρπαγής που διαπράττεται από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου σε διεθνή ύδατα.
- ✓ Η εν λόγω πράξη να διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς.

✓ Η πράξη να κατευθύνεται εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους, προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων, σε τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους.

### 3.3 Η αρχή της Οικουμενικής Δικαιοδοσίας

Η πειρατεία, νομικά, είναι μία δυσχερής έννοια διότι αποτελεί αδίκημα τόσο για τη διεθνή έννομη τάξη όσο και για την εσωτερική έννομη τάξη ενός κράτους. Η ουσιώδης διαφορά έγκειται στο δικαίωμα άσκησης δικαιοδοσίας. Στην πρώτη περίπτωση, το διεθνές δίκαιο παρέχει το δικαίωμα στα πολεμικά πλοία κάθε κράτους ή και σε άλλου τύπου πλοία που ασκούν δημόσια υπηρεσία, να προβούν σε όλες εκείνες τις απαραίτητες προκειμένου να επιτευχθεί η καταστολή της πειρατείας. Στη δεύτερη περίπτωση, τα κράτη έχουν το αναφαίρετο δικαίωμα της τιμωρίας των ενόχων σύμφωνα πάντα με το εθνικό τους δίκαιο.

Η δικαιοδοσία απορρέει από τη θεωρία ότι οι πειρατές είναι εχθροί του ανθρώπινου γένους και έχουν θέσει τους εαυτούς εκτός της προστασίας του κράτους του οποίου έχουν την εθνικότητα. Αφού ο τόπος διάπραξης του αδικήματος είναι η ανοιχτή θάλασσα, οποιοδήποτε κράτος μπορεί να συλλάβει και να τιμωρήσει τους πειρατές (Βαμβούκος 1991, 69).

Από τον ορισμό της πειρατείας, σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο είναι σαφές ότι οι πράξεις αυτές πρέπει να διαπράττονται για ιδιοτελείς σκοπούς και συνεπώς, η πειρατεία εξ ορισμού, δεν μπορεί να διαπραχθεί από πολεμικά ή άλλα κυβερνητικά πλοία ή αεροσκάφη, με εξαίρεση την περίπτωση κατά την οποία το πλήρωμα έχει στασιάσει και αποκτήσει τον έλεγχο του πλοίου ή του αεροσκάφους. Είναι επίσης κατανοητό ότι πράξεις που διαπράττονται επί του πλοίου και στοχεύουν το ίδιο το πλοίο ή εναντίον προσώπων ή περιουσίας ευρισκόμενων επί του πλοίου δεν εμπίπτουν στον ορισμό της πειρατείας.

Σημαντικό στοιχείο είναι ότι το γεγονός ότι σκόπιμα ο ορισμός περιορίζει την πειρατεία σε πράξεις που διαπράττονται στην ανοιχτή θάλασσα ή σ' ένα τόπο πέραν της εδαφικής δικαιοδοσίας ενός κράτους, το οποίο σημαίνει ότι στην πράξη δεν υπάγεται στην δικαιοδοσία κανενός κράτους. Η πειρατεία θεωρείται διεθνές έγκλημα και οι πειρατές θεωρούνται εχθροί της ανθρωπότητας κατά το εθιμικό αλλά και το διεθνές δίκαιο, ειδικότερα της Σύμβασης Δικαίου της Θάλασσας (ΣΔΘ) του Montego Bay του 1982. (Βαμβούκος 1991, 71).

Συγκεκριμένα, όπως προαναφέρθηκε, στην ανοιχτή θάλασσα από κανένα κράτος δεν μπορεί να ασκηθεί κυριαρχική εξουσία. Συνεπώς, κάθε μορφής εξουσία σε ένα εμπορικό πλοίο θα μπορούσε να ασκηθεί μόνο από πλοίο του κράτους της σημαίας και υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις. (Σιούσιουρας 2010, 29). Η εν λόγω αρχή προκύπτει από τη Σύμβαση της Γενεύης για την Ανοικτή Θάλασσα του 1958 (Άρθρο §10) και τη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας του 1982 (Άρθρο 94).

Σύμφωνα με την εν λόγω αρχή, τα πλοία που πλέουν στην ανοιχτή θάλασσα υπόκεινται στο δίκαιο του κράτους της σημαίας την οποία φέρουν, το οποίο παρέχει σε αυτά την εθνικότητα του, εγκαθιδρύει το νομικό του καθεστώς επί αυτού και δημιουργεί τη βάση για την άσκηση της νομικής δικαιοδοσίας επί των ανοιχτών θαλασσών. Η δικαιοδοσία του κράτους έχει διπλό χαρακτήρα. Αφορά αφενός τόσο το πλοίο ως αντικείμενο εκμετάλλευσης, όσο και τους εργαζομένους σε αυτό ως προς τις εργασιακές σχέσεις με τον εργοδότη τους.

Εξαίρεση αποτελούν οι ακόλουθες τρεις περιπτώσεις στις οποίες η Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας (ΣΔΘ) του 1982 (Άρθρο 94) δίνει τη δυνατότητα στα πολεμικά πλοία ή σε οποιοδήποτε πλοίο ασκεί δημόσια εξουσία να ασκούν δικαιοδοσία, εξαιρούμενα από την αρχή της δικαιοδοσίας του κράτους σημαίας (Σιούσιουρας 2010, 33 – 38). Αυτές είναι οι ακόλουθες:

✓ Η Νηοψία. Αφορά στον έλεγχο που δύναται να ασκήσει ένα πολεμικό πλοίο σε οποιοδήποτε πλοίο για το οποίο υπάρχει υποψία ότι επιδίδεται σε πειρατεία ή δουλεμπόριο, δεν έχει εθνικότητα ή αρνείται να υψώσει τη σημαία του. Το δικαίωμα της νηοψίας προσδιορίζεται από τη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας του 1982 (Άρθρο 110).

✓ Η Συνεχής Καταδίωξη. Ονομάζεται το δικαίωμα κάθε πολεμικού ή κρατικού πλοίου ή αεροσκάφους να καταδιώξει ένα πλοίο για παραβίαση των νόμων και κανονισμών του παράκτιου κράτους μέσα στα εσωτερικά ύδατα, την αιγιαλίτιδα ζώνη, τη συνορεύουσα ζώνη, την ΑΟΖ ή την υφαλοκρηπίδα σύμφωνα με τη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας του 1982 (Άρθρο 111).

✓ Η Πειρατεία. Είναι το πρώτο έγκλημα που έδωσε τη δυνατότητα ποινικής καταστολής του σε οποιοδήποτε κράτος στην ανοιχτή θάλασσα σύμφωνα

με το εθιμικό δίκαιο και τη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας του 1982 (Άρθρο 105).

Επομένως, το διεθνές δίκαιο ως προς την πειρατεία αναγνωρίζει την αρχή της οικουμενικής δικαιοδοσίας δηλαδή την αρμοδιότητα όλων των κρατών. Οπότε κάθε κράτος δικαιούται να ξεκινήσει δίωξη για καταστολή ορισμένων σοβαρών εγκλημάτων, ανεξάρτητα από τον τόπο τέλεσης τους και την ιθαγένεια του δράστη ή του θύματος (Σιούσιουρας 2011, 221).

Ωστόσο υφίσταται αντιγνωμία στη διεθνή κοινότητα περί της επάρκειας και της αποτελεσματικότητας του νομικού πλαισίου που σχετίζεται με τη σύλληψη και την ποινική δίωξη των πειρατών. Εκτιμάται ότι η εν λόγω αντιγνωμία είναι πλασματική και οφείλεται στην έλλειψη πολιτικής βούλησης ορισμένων κρατών να ασκήσουν ποινική δίωξη, προβάλλοντας τεχνητά κωλύματα ως προς τη δικαιοδοσία, και απεμπολώντας στην πράξη το εν λόγω δικαίωμα.

Επιπλέον, παρατηρείται από ορισμένα κράτη έλλειψη κατάλληλων νομοθετικών ρυθμίσεων για εναρμόνιση του εσωτερικού ποινικού δικαίου με τις επιταγές του Διεθνούς Δικαίου. Επιπρόσθετα, η απροθυμία σύλληψης των πειρατών έχει οδηγήσει στην πρακτική της απελευθέρωσης τους μόνο κατόπιν του αφοπλισμού τους, με αποτέλεσμα εντός σύντομου χρονικού διαστήματος να επιστρέφουν εκ νέου στην έκνομη δραστηριότητα τους. (Κοντούλης 2010, 75).

### 3.4 Εθνικό Δίκαιο

Η ελληνική νομοθεσία σε γενικές γραμμές διαπιστώνεται ότι έχει εναρμονιστεί με τη διεθνή νομοθεσία όσον αφορά στο αδίκημα της πειρατείας. Συγκεκριμένα, ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου<sup>9</sup> και ο Ποινικός Κώδικας περιέχουν διατάξεις για τη δίωξη των πειρατών, ενώ η ΣΔΘ έχει κυρωθεί με νόμο<sup>10</sup> από το 1995. Επιπλέον, καθορίζονται με το Ν 3922/του 2011 οι αρμοδιότητες του Λιμενικού Σώματος<sup>11</sup>, ενώ επιμέρους διατάξεις του Πολεμικού Ναυτικού προσδιορίζουν τα καθήκοντα του Διοικητή Ναυτικής Δύναμης σε περίπτωση επέμβασης επί πειρατικής ενέργειας.

<sup>9</sup> Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου κυρώθηκε με το ΝΔ 187/1973 (ΦΕΚ Α' 261)

<sup>10</sup> Νόμος 2321/1995 (ΦΕΚ. Α' 136 ), Κύρωση της ΣΔΘ του 1982 (UNCLOS)

<sup>11</sup> Στο άρθρο 2, παρ.4, ορίζεται ρητά ως αρμοδιότητα του ΛΣ η αντιμετώπιση της πειρατείας στον χώρο ευθύνης του.

Επισημαίνεται δε ότι, από το 2012<sup>12</sup> υφίσταται σχετική νομοθεσία όπου καθορίζονται οι λεπτομέρειες για την παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους φρουρούς ευρισκόμενους επί των εμπορικών πλοίων.

### 3.5 Νηοψία - Συνεχής Καταδίωξη

Η νηοψία και η συνεχής καταδίωξη, αλλά και οι διατάξεις της ΣΔΘ που αφορούν στη σύλληψη των πειρατών και την κατάσχεση πλοίων, αποκτούν ιδιαίτερη βαρύτητα στην υλοποίηση της δράσης καταστολής της πειρατείας που νομιμοποιούνται να αναλάβουν πολεμικά πλοία ή πλοία άσκησης δημόσιας εξουσίας, ως εξαιρέσεις από την αρχή της δικαιοδοσίας του κράτους σημαίας.

Σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο, το δικαίωμα νηοψίας θεωρείται νόμιμο σε περίοδο εμπόλεμης κατάστασης και συνεπώς προϋποθέτει νομικό καθεστώς πολέμου. Ωστόσο, «δεν αμφισβητείται και συμβατικά μάλιστα αναγνωρίζεται, ότι σε καιρό ειρήνης μπορούν νόμιμα να τελεστούν ορισμένες πράξεις εξουσίας σε διεθνή ύδατα, εναντίον αλλοδαπού εμπορικού πλοίου ύποπτου για ορισμένα αδικήματα» (Κλάδη 2006).

Σύμφωνα με την ΣΔΘ, το δικαίωμα της νηοψίας δύναται να διενεργηθεί είτε από πολεμικά πλοία και στρατιωτικά αεροσκάφη, είτε ακόμη και από εξουσιοδοτημένα κρατικά πλοία ή αεροσκάφη, τα οποία φέρουν εμφανή διακριτικά στοιχεία (Άρθρα 107-110 ΣΔΘ). Ειδικότερα, το άρθρο 110 της ΣΔΘ προβλέπει πέντε (5) περιπτώσεις κατά τις οποίες θεμελιώνεται δικαίωμα νηοψίας σε ένα εμπορικό πλοίο ξένης σημαίας. Εξαιρέση, αποτελούν τα πλοία εκείνα που απολαμβάνουν πλήρους ετεροδικίας (Άρθρα 95, 96 ΣΔΘ). Συγκεκριμένα, η διενέργεια νηοψίας προϋποθέτει την ύπαρξη βάσιμων λόγων υποψίας ότι το εν λόγω πλοίο:

- ✓ Επιδίδεται σε πειρατεία ή δουλεμπόριο.
- ✓ Δεν έχει εθνικότητα, ή παρότι επιδεικνύει ξένη σημαία, ή αρνείται να επιδείξει σημαία, εντούτοις έχει την ίδια εθνικότητα με το πολεμικό σκάφος.

Αναφορικά με την υπόθεση της συνεχούς καταδίωξης, σύμφωνα με το ισχύον συμβατικό δίκαιο (Άρθρο 111, ΣΔΘ), το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα

<sup>12</sup> Ν. 4058/2012, (ΦΕΚ Α' 63), Παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους φρουρούς σε εμπορικά πλοία.

της συνεχούς καταδίωξης στην ανοιχτή θάλασσα έναντι ενός αλλοδαπού εμπορικού (όχι πολεμικού) πλοίου, όταν υφίστανται βάσιμες υποψίες ότι το πλοίο παραβίασε τα δικαιώματά του σε μια από τις θαλάσσιες ζώνες δικαιοδοσίας του<sup>13</sup>.

Ωστόσο, σύμφωνα με τη ΣΔΘ, προκειμένου να ασκείται νόμιμο δικαίωμα στην ανοιχτή θάλασσα, η καταδίωξη πρέπει να αρχίζει μέσα σε μία από τις θαλάσσιες ζώνες δικαιοδοσίας του κράτους και να συνεχίζει αδιάκοπα και ασταμάτητα και έξω από αυτές, μέσα στην ανοιχτή θάλασσα, μέχρι το ξένο πλοίο να συλληφθεί ή να εισέλθει σε χωρικά ύδατα του κράτους σημαίας του, ή τρίτου κράτους (Κλάδη 2006).

### 3.6 Σύλληψη - Κατάσχεση Πλοίου

Στη ΣΔΘ και ειδικότερα στα άρθρα 105, 106 και 107, υφίστανται ρητές διατάξεις συναφείς με τα δικαιώματα των κρατών ως προς την κατάσχεση πλοίων και τη σύλληψη πειρατών. Συγκεκριμένα, κάθε κράτος έχει το δικαίωμα να κατάσχει στην ανοιχτή θάλασσα ή σε οποιαδήποτε άλλη περιοχή, που δεν υπόκεινται στη δικαιοδοσία άλλου κράτους, πειρατικό πλοίο ή αεροσκάφος, είτε πλοίο ή αεροσκάφος που είναι υπό κατάληψη κατόπιν πράξης πειρατείας και ελέγχεται από πειρατές. Σημειώνεται ότι, το εν λόγω δικαίωμα επεκτείνεται ώστε να συμπεριλάβει και τη σύλληψη των προσώπων που επιβαίνουν, καθώς και την κατάσχεση όλων των περιουσιακών στοιχείων επί του πλοίου, Επιπλέον, καθορίζεται ότι τα δικαστήρια του κράτους που προέβη στην κατάσχεση / σύλληψη είναι αρμόδια τόσο για την επιβολή ποινών, όσο και την εφαρμογή μέτρων για το πλοίο, το αεροσκάφος, ή τα περιουσιακά στοιχεία του σύμφωνα με το άρθρο 105 της ΣΔΘ. (Τσάλτας Γ., Πλατιάς Χ., Περράκης Σ. 2006).

Σε περίπτωση όπου η κατάσχεση υλοποιήθηκε με ανεπαρκή ή λανθασμένα στοιχεία, δηλαδή το κράτος που άσκησε το δικαίωμα κατάσχεσης παραπλανήθηκε ή αποπειράθηκε παράνομη επέμβαση για πολιτικούς λόγους, σύμφωνα με τις προβλέψεις της ΣΔΘ (Άρθρο 106), αποδίδεται ευθύνη στο κράτος που πραγματοποίησε την κατάσχεση, η οποία μεταφράζεται στην υποχρέωσή του για αποκατάσταση κάθε απώλειας ή ζημίας που προκλήθηκε από την κατάσχεση. Επιπρόσθετα, ορίζεται σαφώς στο άρθρο 107 της ΣΔΘ ότι, η πράξη κατάσχεσης δύναται να πραγματοποιηθεί αποκλειστικά από πολεμικά πλοία και αεροσκάφη, ή

<sup>13</sup> Εσωτερικά ύδατα, Αιγιαλίτιδα Ζώνη, Συνορεύουσα Ζώνη, ΑΟΖ, Υφαλοκρηπίδα.

έτερα με εμφανή διακριτικά, τα οποία καταδεικνύουν σαφώς ότι επιτελούν κρατική υπηρεσία και είναι εξουσιοδοτημένα για αυτό (Τσάλτας Γ., Πλατιάς Χ., Περράκης Σ. 2006)

### 3.7 Νομικό Πλαίσιο Επιχειρήσεων Καταστολής της Πειρατείας

Οι επιχειρήσεις που δύναται να διεξαχθούν για την καταπολέμηση και καταστολή των πειρατικών επιθέσεων συγκαταλέγονται διεθνώς στο ευρύτερο πλαίσιο των επιχειρήσεων θαλάσσιας ασφάλειας. Η βασική διεθνής νομοθεσία που νομιμοποιεί τις επιχειρήσεις θαλάσσιας ασφάλειας και καταστολής οποιασδήποτε παράνομης πράξης στη θάλασσα βασίζεται στα ακόλουθα θεσμικά κείμενα (Πολλάτος 2012, 17):

- ✓ Σύμβαση για το Δίκαιο της θάλασσας, 1982 (UNCLOS).
- ✓ Σύμβαση IMO για την Καταστολή Παρανόμων Πράξεων στην Ανοιχτή θάλασσα, 1988 (Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation - SUA)<sup>14</sup>, καθώς και το ομώνυμο Πρωτόκολλο Αναθεώρησης της Σύμβασης του 2005, τα οποία καλύπτουν θέματα που δεν προβλέφθηκαν από τη ΣΔΘ του 1982, αναφορικά με νέες μορφές εγκλημάτων στη θάλασσα.
- ✓ Σύμβαση ΟΗΕ για την καταπολέμηση του Διεθνούς Οργανωμένου Εγκλήματος, 2000 (UN Convention against Transnational Organized Crime)<sup>15</sup>.
- ✓ Αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ (UN Security Council Resolutions - UNSCR), ως έχουν εκδοθεί μέχρι σήμερα για την αντιμετώπιση της πειρατείας στη Σομαλία και τη Γουινέα.<sup>16</sup>
- ✓ Αποφάσεις - Οδηγίες του NATO και της ΕΕ για τα κράτη μέλη.

### 3.8 NATO και Θαλάσσια Ασφάλεια

Η Ναυτική Στρατηγική της Συμμαχίας (Alliance Maritime Strategy - AMS)<sup>17</sup> εκδόθηκε το Μάιο του 2011 και εστιάζει στους τρόπους που η θαλάσσια ισχύς δύναται να συνδράμει στην επίλυση κρίσιμων προκλήσεων που αντιμετωπίζει η

<sup>14</sup> [http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/SUA\\_Convention\\_and\\_Protocol.pdf](http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/SUA_Convention_and_Protocol.pdf)

<sup>15</sup> [https://www.unodc.org/documents/middleeastandnorthafrica/organised-crime/UNITED\\_NATIONS\\_CONVENTION\\_AGAINST\\_TRANSNATIONAL\\_ORGANIZED\\_CRIME\\_AND\\_THE\\_PROTOCOLS\\_THEREON.pdf](https://www.unodc.org/documents/middleeastandnorthafrica/organised-crime/UNITED_NATIONS_CONVENTION_AGAINST_TRANSNATIONAL_ORGANIZED_CRIME_AND_THE_PROTOCOLS_THEREON.pdf)

<sup>16</sup> UNSCR: Somalia 1816, 1838, 1846, 1851, 1897, 1918, 1950, 1976, 2015, 2020 - Guinea 2018, 2039

<sup>17</sup> [https://www.nato.int/cps/ua/natohq/official\\_texts\\_75615.htm](https://www.nato.int/cps/ua/natohq/official_texts_75615.htm)

Συμμαχία, σε συνάφεια με το Στρατηγικό Δόγμα του NATO. Επιπλέον, προσδιορίζει τους ρόλους που δύναται να αναλάβουν οι δυνάμεις των κρατών - μελών στο θαλάσσιο περιβάλλον, προκειμένου να συμβάλουν στην άμυνα και την ασφάλεια της Συμμαχίας. Οι τομείς που προσδιορίζει το εν λόγω θεσμικό κείμενο ως πεδίο δράσης των ναυτικών δυνάμεων συνοψίζονται ως ακολούθως (NATO AMS 2011):

- ✓ Αποτροπή και Συλλογική Άμυνα (Deterrence & Collective Defence).
- ✓ Διαχείριση Κρίσεων (Crisis Management).
- ✓ Συλλογική Ασφάλεια (Cooperative Security): Διάλογος και Συνεργασία. Εισαγωγή της έννοιας «οικοδόμηση δυνατοτήτων» (Capacity Building).
- ✓ Θαλάσσια Ασφάλεια (Maritime Security)<sup>18</sup>.

Εκ των ανωτέρω, συνάγεται ότι για τη συμμαχία η θαλάσσια ασφάλεια αναγνωρίζεται ως ένας από τους τέσσερις πυλώνες συνεισφοράς της ναυτικής ισχύος στην αντιμετώπιση τωρινών και μελλοντικών προκλήσεων, αλλά και στη διατήρηση ενός ασφαλούς θαλάσσιου περιβάλλοντος. Σύμφωνα με την AMS, η υπάρχουσα εθνική και διεθνής νομοθεσία είναι επαρκής ώστε να επιτρέπει στη συμμαχία να αναλάβει μια σειρά επιχειρήσεων θαλάσσιας ασφάλειας. Επιπλέον, διαπιστώνεται ότι η θαλάσσια ασφάλεια αποτελεί πρόσφορο πεδίο για τη συνεργασία του NATO με συμμαχικούς εταίρους, μέσω μίας συνεκτικής προσέγγισης, που περιλαμβάνει διεθνείς (Ο.Η.Ε, Ε.Ε), κρατικούς, στρατιωτικούς και μη κυβερνητικούς φορείς που εμπλέκονται στην διαχείριση του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Στο πλαίσιο του πεδίου δράσης της Θαλάσσιας Ασφάλειας, εκδόθηκε στις 20 Απριλίου 2011 «κείμενο αντίληψης» του NATO αναφορικά με τις επιχειρήσεις θαλάσσιας ασφάλειας, με τίτλο 'MC Concept for NATO Maritime Security Operations (MSO)». Στο εν λόγω θεσμικό κείμενο της συμμαχίας εμπεριέχονται δύο ορισμοί ιδιαίτερου ενδιαφέροντος, αυτοί του «Maritime Security» και του «Maritime Security Operations» (MSO), ενώ λόγω σπουδαιότητας και σημειολογίας, ο ορισμός του «Maritime Security» σε ελεύθερη μετάφραση έχει ως

---

<sup>18</sup> Προστίθεται στα 3 προηγούμενα πεδία, που ταυτίζονται με τα Core Tasks του νέου Στρατηγικού Δόγματος του NATO, ως αυτά διαμορφώθηκαν στη Σύνοδο κορυφής της Λισσαβόνας το 2010



ακολουθώς (NATO MC 0588):

Maritime Security (MS): είναι η συνεχής κατάσταση στο θαλάσσιο περιβάλλον, όπου διεθνείς και εθνικές νομοθεσίες τηρούνται, το δικαίωμα της ναυσιπλοΐας διατηρείται και πολίτες, σκάφη, υποδομές και πόροι είναι ασφαλή.

Επιπρόσθετα, στο MSO Concept, προδιαγράφονται τα έργα «MSO Tasks», που δύναται να αναλάβουν τα ναυτικά τμήματα του NATO, στο πλαίσιο των επιχειρήσεων θαλάσσιας ασφάλειας. Ωστόσο, επισημαίνεται ότι, οι ενέργειες που αναλαμβάνονται από το NATO για την καταπολέμηση της πειρατείας, στο πλαίσιο των επιχειρήσεων θαλάσσιας ασφάλειας, βασίζονται στα ακόλουθα τρία έργα (MSO Tasks):

- ✓ Υποστήριξη Ελευθερίας Ναυσιπλοΐας (Uphold Freedom of Navigation).
- ✓ Θαλάσσια Νηοψία (Maritime Interdiction - MIO)
- ✓ Υποστήριξη Θαλάσσιας Περιφερειακής Οικοδόμησης Δυνατοτήτων (Support Maritime Regional Capacity Building - MRCB).

### **3.9 Ε.Ε και Θαλάσσια Ασφάλεια**

Η Παγκόσμια Στρατηγική της ΕΕ (EU Global Strategy for the European Union's Foreign And Security Policy, June 2016)<sup>19</sup> αναφέρει ρητά ότι, το συμφέρον της ΕΕ είναι η ανάγκη για παγκόσμια ναυτιλιακή ανάπτυξη και ασφάλεια, μέσω της διασφάλισης ανοικτών και προστατευόμενων θαλάσσιων διαδρομών, κρίσιμων για την διεξαγωγή του εμπορίου και την πρόσβαση στους φυσικούς πόρους. Επισημαίνεται δε ότι, ως πάροχος παγκόσμιας θαλάσσιας ασφάλειας, η ΕΕ θα επιδιώξει την περαιτέρω διεθνοποίηση και εφαρμογή της ΣΔΘ, και θα συμβάλει στην παγκόσμια θαλάσσια ασφάλεια, αξιοποιώντας την εμπειρία από τη Μεσόγειο και τον Ινδικό Ωκεανό, αλλά και διευρύνοντας τις δυνατότητες της στην θάλασσα της Νότιας Κίνας, στον κόλπο της Γουινέας και στα στενά της Μάλακκα.

Στο πλαίσιο αυτό, το Νοέμβριο του 2016 τέθηκε σε εφαρμογή συναφές σχέδιο υλοποίησης της εν λόγω στρατηγικής (EU Implementation Plan on Security

<sup>19</sup> [http://eeas.europa.eu/archives/docs/top\\_stories/pdf/eugs\\_review\\_web.pdf](http://eeas.europa.eu/archives/docs/top_stories/pdf/eugs_review_web.pdf)

and Defence, Nov 2016).<sup>20</sup>

### 3.10 Στρατηγική Θαλάσσιας Ασφάλειας της ΕΕ

Η εκπόνηση της Παγκόσμιας Στρατηγικής της Ε.Ε, σε συνδυασμό με το επίπεδο φιλοδοξίας που την χαρακτηρίζει, έθεσε πλέον σε άλλο επίπεδο την εφαρμογή της Στρατηγικής Θαλάσσιας Ασφάλειας της Ε.Ε (EU Maritime Security Strategy - EUMSS)<sup>21</sup> που υιοθετήθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, επί ελληνικής προεδρίας, τον Ιούνιο 2014. Η EUMSS καλύπτει τόσο τις εσωτερικές, όσο και τις εξωτερικές πτυχές που άπτονται θεμάτων θαλάσσιας ασφάλειας της ΕΕ, ενώ ταυτόχρονα λειτουργεί ως ένα συνεκτικό πλαίσιο συνεισφοράς σε ένα σταθερό και ασφαλές διεθνές θαλάσσιο περιβάλλον, το οποίο η Ε.Ε θεωρεί ότι αποτελεί μια ανεκτίμητη πηγή ανάπτυξης και ευημερίας για την Ένωση και τους πολίτες της.

Σκοπός της EUMSS είναι η προστασία των συμφερόντων της ΕΕ, όσον αφορά σε θέματα θαλάσσιας ασφάλειας, απέναντι σε μια πληθώρα κινδύνων και απειλών στο διεθνές θαλάσσιο περιβάλλον, τα οποία συνιστούν πρόκληση για τα ευρωπαϊκά κράτη. Ως τέτοια αναγνωρίζει καταρχάς θέματα διακρατικού ανταγωνισμού, όπως η απειλή ή χρήση βίας εναντίον των κυριαρχικών δικαιωμάτων στις θαλάσσιες ζώνες των κρατών-μελών της ΕΕ, αλλά έχει διευρυνθεί ώστε να συμπεριλάβει και έτερα που προέρχονται από μη κρατικούς δρώντες, μεταξύ των οποίων η τρομοκρατία, το διασυνοριακό οργανωμένο έγκλημα, η πειρατεία και η ένοπλη ληστεία στην θάλασσα, η άρνηση της ελεύθερης ναυσιπλοΐας, τα οργανωμένα δίκτυα παράνομης διακίνησης μεταναστών, η λαθραία διακίνηση όπλων και ναρκωτικών ουσιών, καθώς και θέματα περιβαλλοντικής ασφάλειας όπως η μη ελεγχόμενη εκμετάλλευση των φυσικών θαλάσσιων πόρων, η ανεξέλεγκτη αλιεία, η ρύπανση των θαλασσών, οι κλιματικές αλλαγές και οι φυσικές καταστροφές.<sup>22</sup> (European Union Web Page)

Στο πλαίσιο των ανωτέρω, προσδιορίζονται στην EUMSS οι ακόλουθοι πέντε τομείς εφαρμογής, προκειμένου να ενισχυθεί η αντίδραση/ανταπόκριση της ΕΕ σε ζητήματα θαλάσσιας ασφάλειας:

<sup>20</sup> [https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/eugs\\_implementation\\_plan\\_st14392.en16\\_0.pdf](https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/eugs_implementation_plan_st14392.en16_0.pdf)

<sup>21</sup> [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/eumss-revised-action-plan\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/eumss-revised-action-plan_en.pdf)

<sup>22</sup> [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime-security\\_el](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime-security_el)

- ✓ Εξωτερική Δράση (External action).
- ✓ Επίγνωση Θαλάσσιας Κατάστασης, Επιτήρηση και Πληροφορίες (Maritime awareness, surveillance and information sharing).
- ✓ Οικοδόμηση Δυνατοτήτων (Capability development).
- ✓ Διαχείριση Κρίσεων, Προστασία Κρίσιμων Θαλάσσιων Υποδομών (Crisis response, Risk management, protection of critical maritime infrastructure).
- ✓ Έρευνα, Καινοτομία και Εκπαίδευση σε θέματα Θαλάσσιας Ασφάλειας (Maritime security research and innovation, education and training).

Επιπρόσθετα, στο κείμενο της EUMSS οριοθετείται η έννοια της Θαλάσσιας Ασφάλειας, η οποία σε ελεύθερη μετάφραση έχει ως ακολούθως (EUMSS 2014):

Maritime security: είναι κατανοητή ως μια κατάσταση στο παγκόσμιο θαλάσσιο περιβάλλον, όπου το διεθνές και το εθνικό δίκαιο επιβάλλεται, η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας εγγυάται, και πολίτες, υποδομές, μεταφορές, περιβάλλον και θαλάσσιοι πόροι προστατεύονται.

Εν συνεχεία, προκειμένου να υλοποιηθούν τα διαλαμβανόμενα στην ανωτέρω Στρατηγική Θαλάσσιας Ασφάλειας, εκπονήθηκε ομώνυμο Σχέδιο Δράσης επί της Στρατηγικής Θαλάσσιας Ασφάλειας της ΕΕ (EUMSS Action Plan), το οποίο υιοθετήθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο το Δεκ 2014 και αναπτύσσεται στους ίδιους πέντε τομείς εφαρμογής της EUMSS.<sup>23</sup>

### **3.11 Μόνιμη Διαρθρωμένη Συνεργασία της Ε.Ε (PESCO)**

Το Δεκέμβριο 2017, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο θεσμοθέτησε επίσημα τη σύσταση και εκκίνηση της πρωτοβουλίας της «Μόνιμης Διαρθρωμένης Συνεργασίας για την Άμυνα και την Ασφάλεια στην Ε.Ε» (Permanent Structured Cooperation - PESCO)<sup>24</sup>, η οποία αποτελεί μία συμφωνία-πλαίσιο, καθώς και μια δομημένη διαδικασία, που βασίζεται και απορρέει από τις προβλέψεις της Συνθήκης της Λισσαβόνας, με σκοπό την εμβάθυνση της αμυντικής συνεργασίας μεταξύ των κρατών - μελών της Ε.Ε και την ενίσχυση της επιχειρησιακής

<sup>23</sup>(<https://www.consilium.europa.eu/el/press/press-releases/2018/06/26/maritime-security-eu-revises-its-action-plan/>)

<sup>24</sup>[https://www.eda.europa.eu/what-we-do/our-current-priorities/permanent-structured-cooperation-\(pesco\)](https://www.eda.europa.eu/what-we-do/our-current-priorities/permanent-structured-cooperation-(pesco))

ετοιμότητας και συνεισφοράς των ενόπλων δυνάμεών τους. Σαφώς, η εν λόγω πρωτοβουλία, πέραν της δομημένης διαμόρφωσης Κοινής Αμυντικής Πολιτικής στην ΕΕ, συνάδει με τις προβλέψεις, αλλά και ταυτόχρονα προάγει τα διαλαμβανόμενα στις EUGS<sup>25</sup> και EUMSS.<sup>26</sup>

### 3.12 Εφαρμογή Δικαίου περί Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων μετά τη Σύλληψη

Τη διεθνή κοινότητα απασχολεί σημαντικά η σύλληψη των πειρατών και η μετέπειτα ποινική τους δίωξη. Στο υπάρχων σύγχρονο διεθνές δίκαιο, οι πειρατές, σύμφωνα με τη νομοθεσία περί πολέμου, δεν θεωρούνται εμπόλεμοι, ούτε παράνομοι μαχητές. Ορισμένοι θεωρητικοί του διεθνούς δικαίου υποστηρίζουν ότι οι επιχειρήσεις κατά των πειρατών, όταν λαμβάνουν χώρα στα χωρικά ύδατα παράκτιου κράτους, δυνητικά μπορεί να χαρακτηριστούν ως «ένοπλη σύγκρουση μη διεθνούς χαρακτήρα», οπότε οι πειρατές χαίρουν της προστασίας του άρθρου 3 των Συμβάσεων της Γενεύης (Δαλακλής 2010, 51).

Έτσι οι πειρατές χαίρουν της προστασίας και των δικαιωμάτων των ποινικών κατηγορούμενων. Συγκεκριμένα το διεθνές δίκαιο<sup>27</sup> τους παρέχει εγγυήσεις όπως η ανθρωπίνη μεταχείριση, η μη αυθαίρετη κράτηση, το δικαίωμα να παρουσιαστεί ο συλληφθείς εγκαίρως ενώπιον δικαστικής αρχής, το δικαίωμα σε δίκαιη δίκη, τη μη μεταφορά τους σε μία χώρα στην οποία ισχύει η θανατική ποινή κλπ. Αυτές είναι υποχρεώσεις που απορρέουν από συνθήκες που έχουν κατακυρώσει τα συμβαλλόμενα κράτη, μεταξύ των οποίων και τα περισσότερα κράτη στο Κέρασ της Αφρικής (Δαλακλής 2010, 52).

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η υπόθεση Ali Samatar κατά Γαλλίας, το Δεκέμβριο του έτους 2014, όπου το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων (ΕΔΑΔ) έκρινε ότι η Γαλλία έπρεπε να καταβάλει αποζημίωση στους Σομαλούς πειρατές επειδή παραβίασε τα δικαιώματά τους. Τα συγκεκριμένα περιστατικά συνέβησαν το 2008, όταν Σομαλοί πειρατές κατέλαβαν δύο πλοία και κατόπιν το πολεμικό γαλλικό πολεμικό ναυτικό τους συνέλαβε. Όμως, κρατήθηκαν

<sup>25</sup> [https://eeas.europa.eu/topics/eu-global-strategy\\_en](https://eeas.europa.eu/topics/eu-global-strategy_en)

<sup>26</sup> [https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-Homepage/34226/permanent-structured-cooperation-pesco-factsheet\\_en](https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-Homepage/34226/permanent-structured-cooperation-pesco-factsheet_en)

<sup>27</sup> Όπως καθορίζεται από τη Σύμβαση κατά των Βασανιστηρίων (Convention Against Tortures), την Ευρωπαϊκή Σύμβαση Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων (European Convention on Human Rights) και του Διεθνούς Συμφώνου για τα Αστικά και Πολιτικά Δικαιώματα (International Covenant on Civil and Political Rights)

χωρίς δίκη, για περισσότερο από 48 ώρες παρά τα προβλεπόμενα του Γαλλικού Δικαίου. Επειδή η δίκη τους έγινε μετά από τέσσερις (4) και έξι (6) ημέρες αντίστοιχα, θεωρήθηκε παραβίαση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων τους. (Kiss 2015, 6). Γι' αυτό το λόγο μία ενδεχόμενη προσέγγιση είναι να προηγηθούν ρυθμίσεις και υποστήριξη σε περιφερειακό επίπεδο (π.χ. στην Κένυα), ώστε να υφίσταται ένα πλήρως λειτουργικό και αποδεκτό δίκτυο ανακριτικών και δικαστικών δυνατοτήτων, που να αποδίδει δικαιοσύνη σε ανάλογες περιπτώσεις (Δαλακλής 2010, 53).

### 3.13 Δικαστικές Υποθέσεις

Προκειμένου να γίνουν αντιληπτές οι προβλέψεις του Διεθνούς Δικαίου σχετικά με την πειρατεία κρίθηκε απαραίτητη η παράθεση των ακόλουθων τριών δικαστικών υποθέσεων που οδήγησαν στη διαμόρφωση του δικαίου της θάλασσας.

Στην πρώτη των περιπτώσεων, που διαδραματίστηκε στις 2 Αυγούστου 1926 το τουρκικό πλοίο *Boz – Court* βυθίστηκε μετά από σύγκρουση με το γαλλικό πλοίο *Lotus* βόρεια της Μυτιλήνης. Όταν το *Lotus* έφθασε στην Κωνσταντινούπολη οι τουρκικές αρχές άσκησαν δίωξη στον Τούρκο κυβερνήτη και στον Γάλλο ύπαρχο του πλοίου. Το Διαρκές Δικαστήριο Διεθνούς Δικαιοσύνης (*Permanent Court of International Justice*)<sup>28</sup> συμφώνησε με τη πρακτική που ακολούθησαν οι τουρκικές αρχές και κατέληξε στη θεωρία ότι το κράτος της σημαίας του οποίου οι πολίτες έχουν θιγεί, μπορεί να τιμωρεί τα αδικήματα που διαπράχθηκαν στην ανοιχτή θάλασσα με βάση την εσωτερική του νομοθεσία. Η σύμβαση των Βρυξελλών του 1952 και η Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας του 1982 επιβεβαίωσε την αποκλειστική αρμοδιότητα του κράτους της σημαίας για σύγκρουση στην ανοιχτή θάλασσα και τη συντρέχουσα αρμοδιότητα του κράτους που ο πολίτης προέβη στο αδίκημα (Σιούσιουρας 2010, 32).

Στην δεύτερη περίπτωση, στις 22 Ιανουαρίου 1961 το κρουαζιερόπλοιο *Santa Maria* με σημαία Πορτογαλίας, κατελήφθη από ενόπλους που επιβιβάστηκαν ως επιβάτες. Οι καταληψίες σκότωσαν μέλη του πληρώματος και δήλωσαν ότι η πράξη τους είναι μέρος του διεξαγόμενου επαναστατικού αγώνα

<sup>28</sup> Δημιουργήθηκε το 1920. Είναι ο πρόδρομος του Διεθνούς Δικαστηρίου Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων.

ενάντια στο δικτατορικό καθεστώς του Salazar της Πορτογαλίας. Μετά από μακρά περίοδο διαπραγματεύσεων οι ένοπλοι αποβιβάστηκαν στη Βραζιλία, και ζήτησαν την χορήγηση ασύλου, αίτημα που έγινε δεκτό από την κυβέρνηση της χώρας. Η πράξη τους δεν θεωρήθηκε ως πειρατεία διότι συνέβηκε στο ίδιο πλοίο κι όχι έναντι άλλου πλοίου (Marley 2010, 246).

Τέλος, στις 7 Οκτωβρίου 1985 τέσσερα μέλη του «Μετώπου για την Απελευθέρωση της Παλαιστίνης» κατέλαβαν το ιταλικό πλοίο Achille Lauro. Οι συγκεκριμένοι επιβιβάστηκαν αρχικά ως επιβάτες και σε κάποιο σημείο του ταξιδιού ανέλαβαν τον έλεγχο του πλοίου. Κρατώντας ως ομήρους τους επιβάτες, εκτόξευσαν απειλές ότι θα ανατίναζαν το πλοίο εφόσον το Ισραήλ δεν απελευθέρωνε πενήντα (50) Παλαιστίνιους κρατούμενους. Όταν το αίτημά τους απορρίφθηκε, σκότωσαν έναν Αμερικανό επιβάτη εβραϊκής καταγωγής που επέβαινε σε αναπηρικό καροτσάκι, τον οποίο πέταξαν στη θάλασσα. Αν και οι ΗΠΑ χαρακτήρισαν την πράξη ως πειρατεία, οι δράστες καταδικάστηκαν από ιταλικά δικαστήρια για πράξεις τρομοκρατίας. Σε εκείνη τη χρονική συγκυρία οι τρομοκρατικές πράξεις σε πλοίο δεν συνιστούσαν διεθνές έγκλημα. Γι' αυτό το λόγο η ιταλική κυβέρνηση ανέλαβε πρωτοβουλία που οδήγησε στη Σύμβαση της Ρώμης με αντικείμενο την καταστολή παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας και της θαλάσσιας ναυσιπλοΐας, καλύπτοντας έτσι το νομικό κενό της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας του 1982 (Murphy, 2007, 45 - 46).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup>: ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ

### 4.1 Τρομοκρατία

Η σύνδεση μεταξύ πειρατείας και τρομοκρατίας δύσκολα μπορεί να αποσαφηνιστεί. Έχουν αναφερθεί περιστατικά ένοπλων επιθέσεων σε πλοία, κατά τις οποίες ο κύριος στόχος δεν ήταν η κλοπή των εμπορευμάτων ή και του ίδιου του σκάφους, αλλά υπήρχε κάποια απώτερη πολιτική στόχευση. Η διεθνής ναυσιπλοΐα, πέρα από το φαινόμενο της πειρατείας, το οποίο αφορά στη συντριπτική πλειοψηφία των περιπτώσεων άσκησης βίας, αντιμετωπίζει και την απειλή της θαλάσσιας τρομοκρατίας. Τα τελευταία χρόνια η τρομοκρατία σχετίζεται κυρίως με θανατηφόρα χτυπήματα στην ξηρά, με αποκορύφωμα όλων το τρομοκρατικό χτύπημα της 11ης Σεπτεμβρίου το 2001 και πρόσφατα σε ορισμένες ευρωπαϊκές πόλεις όπως στη Βαρκελώνη, Λονδίνο, Ρώμη, Παρίσι, Βρυξέλλες κλπ.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα θαλάσσιας τρομοκρατίας, τα οποία είτε έχουν αποδοθεί στην Al Qaeda ή και η ίδια ανέλαβε την ευθύνη, αποτελούν τα εξής:

- ✓ Τον Οκτώβριο του 2000, το USS Cole υπέστη σοβαρές ζημιές και σχεδόν βυθίστηκε στο λιμάνι του Aden. Δεκαεπτά αμερικανοί στρατιώτες έχασαν τη ζωή τους και 39 τραυματίστηκαν. Ένα από τα πιο προηγμένα τα πολεμικά πλοία, που έχουν σχεδιαστεί για να προστατεύουν τις ομάδες μάχης των φορέων, αποδείχθηκε ανίκανο για να υπερασπιστεί τον εαυτό του ενάντια σε δύο άνδρες σε ένα ελαστικό πολεμικό πλοiάριο γεμάτο με 500lbs (227 kg), εκρηκτικών, παρόλο που ήταν σε πλήρη συναγερμό "Bravo" με ένοπλους φρουρούς στο κατάστρωμα. Έχει ειπωθεί ότι το USS Cole ήταν άτυχο, ότι ήταν απλά σε λάθος μέρος τη λάθος στιγμή, αλλά αυτός ο ισχυρισμός είναι δύσκολο να αποδειχθεί λαμβάνοντας υπόψη και τον αριθμό των προειδοποιήσεων που είχαν σταλθεί στο αμερικάνικο πεντάγωνο, όπως η αποτυχημένη απόπειρα εναντίον του αμερικάνικου πλοίου USS Sullivans τον Ιανουάριο του 1999. Ωστόσο ένα αντιτορπιλικό δεν μπορεί να θεωρηθεί ως στόχος εναντίον του άμαχου πληθυσμού, καθιστώντας καταλληλότερη την κατηγοριοποίησή του ως περιστατικό θαλάσσιου ανταρτοπόλεμου. (Murphy, 2008, 196).

- ✓ Το δεύτερο περιστατικό αφορά στην επίθεση κατά του γαλλικού

υπερδεξαμενόπλοιου (VLCC) MS Limburg στον Κόλπο του Άντεν, τον Οκτώβριο του 2002, το οποίο φαινομενικά διοργανώθηκε από συνεργάτες της Al Qaeda και σαφώς κατατάσσεται στην κατηγορία της θαλάσσιας τρομοκρατίας, παρότι οι επιπτώσεις ήταν ασήμαντες. Η εν λόγω επίθεση πέραν του θανάτου ενός μόνο μέλους του πληρώματος, είχε ως αποτέλεσμα και μια περιβαλλοντική καταστροφή, από τη διάχυση στη θαλάσσια περιοχή 90.000 βαρελιών πετρελαίου. (Μπέλλου 2009, 133)

✓ Ακόμα ένα παράδειγμα θαλάσσιας τρομοκρατίας αποτελεί η τρομοκρατική ενέργεια στο κρουαζιερόπλοιο «City of Poros», στις 11 Ιουλίου 1988. Η επίθεση στο «City of Poros», σύμφωνα με έρευνες των διωκτικών αρχών, αποδόθηκε στην τρομοκρατική οργάνωση Fatah-RG<sup>29</sup>, με στόχο μία ομάδα αμερικανών τουριστών που επρόκειτο να επιβιβαστεί στο πλοίο εκείνη την ημέρα. Η επίθεση ήταν πολύνεκρη, με 13 νεκρούς, εκ των οποίων οι τέσσερις ήταν επιβάτες του αυτοκινήτου στο Τροκαντερό<sup>30</sup>, και οι εννέα από την επίθεση στο κρουαζιερόπλοιο, καθώς και 60 τραυματίες. (Λαμπρόπουλος 1999)

Επειδή οι περιπτώσεις θαλάσσιας τρομοκρατίας δεν καταχωρούνται στο σύστημα αναφορών, ο IMO και το IMB δέχονται οξεία κριτική. Θα έπρεπε όμως να καταχωρούνται, γιατί η θαλάσσια τρομοκρατία αφορά περιστατικά βίας που λαμβάνουν χώρα στη θάλασσα και ως τέτοια, θα έπρεπε επομένως να αποτελούν αντικείμενο καταχώρησης και μελέτης. (Μπέλλου 2009, 138) Αυτό συμβαίνει γιατί το IMB δεν δίνει ορισμό της τρομοκρατίας στη θάλασσα, καθώς δεν έχει διαφορετική καταχώριση μεταξύ πειρατείας και τρομοκρατίας. (Μπόση 2012, 112-113)

Επί του παρόντος, η θαλάσσια τρομοκρατία αποτελεί αμελητέο κίνδυνο εφόσον τα τελευταία τριάντα χρόνια, αφορά περίπου στο 2% επί του συνόλου των τρομοκρατικών επιθέσεων. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι δύσκολα μπορούν να υπάρξουν στη θάλασσα οι αναγκαίες συνθήκες για μια επιτυχημένη τρομοκρατική επίθεση. Καθώς οι τρομοκράτες στοχεύουν πλέον σε όσο το δυνατόν μεγαλύτερο αριθμό θυμάτων, μέχρι στιγμής δεν έχουν διεξάγει επιχειρήσεις στη θάλασσα γιατί

---

<sup>29</sup> Ιδρύθηκε το 1974, όταν αποσχίστηκε από τη Fatah, μετά τις διαφωνίες του αρχηγού της Αμπού Νιντάλ. Η έδρα της ήταν στη Βαγδάτη ως το 1982, οπότε μεταφέρθηκε στη Συρία και από το 1985 στη Λιβύη. Την δεκαετία (1984-1994) στην Ελλάδα έλαβαν χώρα 12 επεισόδια, για τα οποία ανέλαβε την ευθύνη ή αποδόθηκαν στην οργάνωση του Αμπού Νιντάλ».

<sup>30</sup> Το μεσημέρι της ίδιας ημέρας, έγινε έκρηξη αυτοκινήτου, απέναντι από τον Ναυτικό Όμιλο Αμφιθέας και στη συνέχεια ακολούθησε η επίθεση στο κρουαζιερόπλοιο.



μπορούν να το πράξουν με μεγαλύτερη ευκολία και αποτελεσματικότητα στην ξηρά. Έτσι για την πλειοψηφία των τρομοκρατικών ομάδων, η θαλάσσια δραστηριότητα δεν είναι απαραίτητη. (Murphy, 2008, Chapter Two)

#### **4.2 Το Νέο Επιχειρησιακό Πεδίο των Τρομοκρατικών Ομάδων**

Οι απόψεις σχετικά με το αν το θαλάσσιο περιβάλλον δύναται να αποτελέσει το νέο επιχειρησιακό πεδίο δράσης της τρομοκρατίας είναι διφορούμενες. Σύμφωνα με τις μέχρι τώρα πρακτικές, διακρίνονται κάποιες συμπεριφορές και τάσεις από πλευράς των τρομοκρατικών ομάδων ως προς τις τακτικές που εφαρμόζουν και τον στόχο που θέλουν να επιτύχουν.

Θεωρείται ότι οι τρομοκράτες είναι συνήθως συντηρητικοί ως προς τον τρόπο διεξαγωγής ενός τρομοκρατικού χτυπήματος και συνήθως χρησιμοποιούν τακτικές και μεθόδους που έχουν δοκιμασθεί με επιτυχία στο παρελθόν. Στην περίπτωση που αποφασίσουν να δραστηριοποιηθούν στο θαλάσσιο επιχειρησιακό πεδίο, εκτιμάται ότι αρχικά θα προχωρήσουν στην υλοποίηση τρομοκρατικών ενεργειών με υψηλά ποσοστά επιτυχίας και μετέπειτα θα ακολουθήσουν εκ μέρους τους πιο σκληρά χτυπήματα με σοβαρότερες συνέπειες, ενώ και οι μέθοδοι εκτέλεσης θα είναι δοκιμασμένες στο παρελθόν, στο χερσαίο επιχειρησιακό περιβάλλον και θα έχουν υποστεί μικρή τροποποίηση για το θαλάσσιο. Η πλειοψηφία των καταγεγραμμένων θαλάσσιων τρομοκρατικών ενεργειών μέχρι τώρα αφορούσε αυτοσχέδιους εκρηκτικούς μηχανισμούς, πυροδοτούμενους είτε από βομβιστές αυτοκτονίας κατά την επαφή τους με τα πλοία - στόχους, είτε τοποθετημένους σε άλλα πλοία τα οποία προσέκρουαν με υψηλή ταχύτητα πλεύσης, σε αγκυροβολημένα ή και κατά τον ελλιμενισμό τους στα πλοία στόχους. Τυχόν μεταστροφή των μέχρι τώρα συνηθισμένων τακτικών τους από τη στεριά στη θάλασσα, θα ήταν αντίθετη στην ακολουθούμενη συντηρητική στρατηγική των δοκιμασμένων χτυπημάτων. (Lehr 2006)

Επίσης η κατάλληλη επιλογή ενός θαλάσσιου στόχου απαιτεί ειδική εκπαίδευση και ικανότητες του εμπλεκόμενου προσωπικού, καθώς και εξειδικευμένα μέσα, τα οποία εκτιμάται ότι οι περισσότερες τρομοκρατικές ομάδες δεν διαθέτουν. Η απαιτούμενη εκπαίδευση για τρομοκρατική ενέργεια μέσω της παγίδευσης με εκρηκτικά ενός αυτοκινήτου, ή για εκτόξευση επίθεσης μικρής κλίμακας από ολιγομελείς ομάδες με τη χρήση ελαφρών όπλων, ή ακόμη και η

χρήση γιλέκων με εκρηκτικά απαιτεί λιγότερη εκπαίδευση σε προσωπικό, και όχι εξειδικευμένες ικανότητες σε σχέση με τα προαπαιτούμενα για ένα θαλάσσιο τρομοκρατικό εγχείρημα, (ικανότητες πλοήγησης πλοίου και χειρισμού των διάφορων ηλεκτρονικών του συστημάτων και μέσων επικοινωνίας) αλλά και δυνατότητες παροχής σχετικής εκπαίδευσης επί αυτών.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η πρώτη αποτυχημένη τρομοκρατική επίθεση που εκτοξεύτηκε κατά του πολεμικού πλοίου USS The Sullivans, τον Ιανουάριο του 2000, από τρομοκράτες προσκείμενους στην Al – Qaeda γιατί το γεμάτο με εκρηκτικά πλοiάριο εξαιτίας του υπερβολικού βάρους των εκρηκτικών υλών που μετέφερε βυθίστηκε πριν φτάσει στον στόχο του. Έτσι οι αυξημένες απαιτήσεις σε χρόνο, χρήμα, η εξειδικευμένη εκπαίδευση και οι μειωμένες πιθανότητες επιτυχίας οδηγούν τους τρομοκράτες στη σιγουριά των δοκιμασμένων χερσαίων χτυπημάτων. (Murphy 2008, 197)

Επίσης, η επιλογή ενός πλοίου ως υποψήφιο για τρομοκρατική επίθεση χαρακτηρίζεται από ορισμένα μειονεκτήματα και περιορισμούς. Το μέγεθος του σκάφους, τα χαρακτηριστικά των επιβατών και κυρίως η έλλειψη οπτικοακουστικής κάλυψης από τα MME, δηλαδή η περιορισμένη δημοσιότητα σε σχέση με ένα πλήγμα τύπου δίδυμων πύργων είναι ένας ακόμη ανασταλτικός παράγοντας. Ένας άλλος παράγοντας είναι ότι επειδή το πλοίο είναι μέρος των θαλασσών και των ωκεανών, απέχει από τη συνήθη καθημερινότητα της αστικής ζωής της πλειοψηφίας των ανθρώπων. Επομένως, ένα τέτοιο χτύπημα δεν θα αποτελούσε πλήγμα στην καθημερινότητα και στην ασφάλεια των ανθρώπων, παράγοντες που επιθυμούν να πλήξουν οι τρομοκράτες.

Υπάρχει όμως και η άποψη ότι μία άριστα σχεδιασμένη θαλάσσια τρομοκρατική επίθεση θα προκαλούσε εκατοντάδες νεκρούς στοχεύοντας ένα επιβατηγό πλοίο ή υπερωκεάνιο. Μία δεύτερη βασική επιδίωξη θα μπορούσε να είναι μια οικολογική καταστροφή σε μια συγκεκριμένη θαλάσσια περιοχή, ή η καταστροφή των λιμενικών εγκαταστάσεων μίας περιοχής με τη χρήση ενός πλοίου παγιδευμένο με εκρηκτικά και τέλος η διακοπή ή ο εξαναγκασμός παράκαμψης μια βασικής θαλάσσιας αρτηρίας, ζημιώνοντας την παγκόσμια οικονομία ή τις εθνικές οικονομίες ορισμένων κρατών - στόχων. (Hastings and Asal 2013, 3-5)

Η ελκυστικότητα ενός θαλάσσιου στόχου, σε συνδυασμό με τη δυσκολία

ελέγχου του έμψυχου προσωπικού που επιβιβάζεται/αποβιβάζεται στο λιμάνι ή και του άψυχου φορτίου που φορτώνεται/εκφορτώνεται αντίστοιχα είναι μια πραγματικότητα. Επίσης, στη σύγχρονη εποχή υπάρχουν αρκετές εμπορικές εταιρίες που προσφέρουν εκπαίδευση στην πλοήγηση ορισμένων τύπων πλοίων, καθώς και τεχνογνωσία σε θέματα ναυσιπλοΐας, παρακάμπτοντας την υστέρηση των περισσότερων τρομοκρατικών ομάδων στον τομέα αυτό. Σε μια διαφανόμενη σύνδεση τρομοκρατίας – πειρατείας, μπορεί να γίνει πραγματικότητα το εφιαλτικό σενάριο της ναυτικής εκπαίδευσης των τρομοκρατών από τους σύγχρονους πειρατές, καθώς και χρήση των πλοίων και εγκαταστάσεων τους, εξυπηρετώντας με αυτό τον τρόπο τους στόχους του οικονομικού κέρδους για τους πειρατές με ανταλλαγή την παροχή εξειδικευμένης ναυτικής εκπαίδευσης στα μέλη των τρομοκρατικών οργανώσεων για την αύξηση των πιθανοτήτων του τρομοκρατικού εγχειρήματος.

Παράδειγμα μιας τέτοιας επαναστατικής / τρομοκρατικής ομάδας, με ανεπτυγμένο ναυτικό πεδίο δράσης αποτελούν οι Liberation Tigers of Tamil Eelan (LTTE), γνωστοί και ως οι «Tamil Tigers». Το 1984, οι LTTE δημιούργησαν μια ναυτική δύναμη, τους «Sea Tigers», η οποία διέθετε ταχύπλοα αλλά και μεγαλύτερα σκάφη, συμπεριλαμβανομένων πλοίων «φαντασμάτων», καθώς και εξοπλισμένους αυτοδύτες, η οποία εκτόξευε επιθέσεις σε πλοία που ανήκαν στο Ναυτικό της Σρι Λάνκα. Η συνολική δύναμη των «Sea Tigers», εκτιμάται συνήθως σε περίπου 2000 άτομα, προσθέτοντας επιπλέον 100-200 στελέχη αυτοκτονίας στους αποκαλούμενους «Black Sea Tigers», (Moller 2009, 27)

Τέλος, υπάρχουν μελετητές που ισχυρίζονται ότι η Al Qaeda έχει αποκτήσει το δικό της μικρό στόλο αποτελούμενο από πλοία φαντάσματα, δηλαδή πλοία που έχουν απαχθεί από πειρατικές επιθέσεις, απώλεσαν την αρχική τους ταυτότητα, υπέστησαν εκ νέου σήμανση και επανεγγράφηκαν στους ναυτικούς καταλόγους, ενώ άλλοι αμφισβητούν αυτούς τους ισχυρισμούς ως αβάσιμους. Είναι πράγματι αμφίβολο αν η Al Qaeda θα ήθελε να αποκτήσει τέτοια εξαρτήματα όπως τα πραγματικά πλοία, όταν ο γενικός στρατηγικός επαναπροσανατολισμός της πηγαίνει προς την κατεύθυνση να γίνει ένα δίκτυο που δεν διαθέτει εγκαταστάσεις, οι οποίες θα ήταν αναπόφευκτα ευάλωτες. Είναι όμως λιγότερο αμφισβητήσιμο το γεγονός ότι η Al Qaeda είναι σε θέση να ναυλώσει πλοία για συγκεκριμένο σκοπό, το οποίο είναι πιθανόν αυτό ακριβώς που χρειάζεται. Φαίνεται επίσης ότι ο Al

Qaeda προσπάθησε να αναπτύξει αυτό που θα μπορούσε κανείς να ονομάσει «στρατηγική για τη θαλάσσια τρομοκρατία». (Moller 2009, 28)

Με δεδομένο ότι η εκδήλωση χερσαίων και εναέριων τρομοκρατικών χτυπημάτων έχει οδηγήσει στη λήψη αυστηρών εναέριων και χερσαίων μέτρων ασφαλείας, δημιουργώντας ένα πλέγμα ασφαλείας θεωρείται κάτι περισσότερο από πιθανή η τέλεση ναυτικών τρομοκρατικών επιθέσεων. Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο αιφνιδιασμός είναι το κύριο στοιχείο στο οποίο αποβλέπουν οι τρομοκράτες, εκτιμάται ότι η απόπειρα τρομοκρατικού χτυπήματος, θα γίνει είτε υπό τη μορφή βομβιστικής ενέργειας σε επιβατηγό - υπερωκεάνιο πλοίο, είτε με τη χρησιμοποίηση ως μέσου αυτοκτονίας σκάφους μεταφοράς εύφλεκτου - εκρηκτικού φορτίου, κατά άλλου πλοίου ή ναυτιλιακών εγκαταστάσεων.

### **4.3 Πηγές χρηματοδότησης**

Έχουν ειπωθεί πολλά για τους υποτιθέμενους δεσμούς μεταξύ της τρομοκρατίας και των διαφόρων μορφών της εγκληματικής δραστηριότητας, παρόμοια με τους καλά τεκμηριωμένους δεσμούς μεταξύ της εξέγερσης και της εγκληματικότητας. Βεβαίως, είναι αλήθεια ότι τόσο η εξέγερση όσο και η τρομοκρατία απαιτούν χρηματοδότηση, αλλά η τελευταία σε πολύ μικρότερο βαθμό από την πρώτη, απλώς και μόνο επειδή η τρομοκρατία είναι γενικά αρκετά φθηνότερη. Παρ' όλα αυτά, απαιτείται κάποια χρηματοδότηση, και καθώς οι περισσότερες πηγές εξωτερικής χρηματοδότησης έχουν σταματήσει με το τέλος του Ψυχρού Πολέμου, οι περισσότεροι επαναστάτες και τρομοκρατικές ομάδες βασίζουν το μεγαλύτερο μέρος της χρηματοδότησής τους σε δικές τους πηγές.

Στο βαθμό που μερικά τρομοκρατικά επαναστατικά κινήματα δεν είναι σε θέση να «ζουν από τη γη», μπορούν να προσφύγουν σε διάφορες μορφές νόμιμων ή παράνομων μέσων δημιουργίας κεφαλαίων. Μερικά εξ' αυτών, συμπεριλαμβανομένων της Hezbollah και της Al-Qaeda, φαίνεται να έχουν στραφεί στο εμπόριο παράνομων διαμαντιών, ενώ άλλοι, όπως οι Taliban εμπλέκονται βαθιά στο εμπόριο ναρκωτικών. Είναι απολύτως λογικό ότι ορισμένες ομάδες ενδέχεται επίσης να στραφούν στην πειρατεία ως πηγή κεφαλαίων για τις τρομοκρατικές τους δραστηριότητες, παρόλο που είναι άγνωστο σε ποιο βαθμό συμβαίνει αυτό. Σίγουρα δεν φαίνεται να υπάρχει καμία σαφής σχέση μεταξύ των

δύο και μια ορθολογική ομάδα τρομοκρατών σαφώς προτιμά τις νόμιμες πηγές εισοδημάτων από τις εγκληματικές.

Μπορεί να υπάρχει μια σύνδεση μεταξύ των δύο φαινομένων υπό την έννοια ότι οι τρομοκράτες της θάλασσας μπορούν να μεταμορφωθούν σε πειρατές, ακριβώς όπως οι αντάρτες μπορούν σταδιακά να μεταμορφωθούν σε τακτικούς ληστές. Στην προσπάθειά τους να βρουν οικονομικούς πόρους για τα αλτρουιστικά τους ιδεώδη, τόσο οι αντάρτες όσο και οι τρομοκράτες μπορεί απλά να εκτιμήσουν όλα τα πράγματα από τα οποία μπορούν να κερδίσουν χρήματα. Ορισμένοι τρομοκράτες μπορεί ωστόσο, να κάνουν μία ολοκληρωτική αλλαγή, όχι πλέον αγωνιζόμενοι για τον δικό τους αλτρουιστικό σκοπό, αλλά με στόχο το προσωπικό κέρδος, να πολεμήσουν για τα ιδεώδη κάποιων άλλων με μισθοφορική ιδιότητα, δηλαδή να γίνουν «τρομοκράτες συμβολαίου». Αυτό πιθανόν συμβαίνει στην περίπτωση του τρομοκρατικού δικτύου Abu Nidal ή στην περίπτωση του διαβόητου τρομοκράτη Κάρλος, γνωστός ως «Το Τσακάλι». Είναι επίσης απολύτως αντιληπτό ότι τρομοκρατικές ομάδες μπορεί να προσλάβουν πειρατές με μισθοφορική ιδιότητα, ώστε να αναλάβουν την διεκπεραίωση θαλάσσιων τρομοκρατικών πράξεων- όπως υποθετικά μπορεί να συμβεί με τους Σομαλούς πειρατές, που μπορεί να προσληφθούν από μια τρομοκρατική ομάδα όπως η Al-Shabaab για παράδειγμα, προκειμένου να βυθίσει ένα πλοίο ώστε να αποκλείσει την πρόσβαση στη διώρυγα του Σουέζ.

Από την άλλη πλευρά, οι λογικοί και ορθολογικοί πειρατές πιθανότατα θα αρνηθούν τέτοιες συνεργασίες λόγω του ασυμβίβαστου μεταξύ των μακροπρόθεσμων συμφερόντων των πειρατών και των τρομοκρατών αντίστοιχα. Έτσι, ενώ οι τρομοκράτες θα προσπαθούσαν να μπλοκάρουν μια θαλάσσια διαδρομή για να μεγιστοποιήσουν τις οικονομικές ζημιές, οι ντόπιοι πειρατές θα θέλουν να την κρατήσουν ανοιχτή για να έχουν πιθανότητα να λεηλατήσουν κάποιο πλοίο στο μέλλον. (Moller, 2009, 26-27)

#### **4.4 Πειρατεία, επιπτώσεις σε εθνικό και τοπικό επίπεδο**

Για την ύπαρξη ενός κράτους είναι απαραίτητα τρία συστατικά. Σύμφωνα με τη Βεσφαλιανή έννοια, για την ύπαρξη ενός έθνους - κράτους είναι απαραίτητο το έδαφος, το οποίο αποτελεί την επικράτεια του, τα άτομα, τα οποία αποτελούν τον πληθυσμό του και τέλος μία κεντρική αναγνωρισμένη κυβέρνηση που διατηρεί το

δικαίωμα άσκησης νομιμοποιημένης βίας στο εσωτερικό του. Κράτη στην Αφρική αναμφίβολα υπάρχουν, καθώς σε επίσημο επίπεδο υπάρχουν κυβερνήσεις για να διαχειρίζονται τις εσωτερικές και εξωτερικές υποθέσεις, την οικονομία, το στρατό, και την πολιτική στις χώρες αυτές και να αναλαμβάνουν την επίσημη εκπροσώπηση των λαών σε διεθνές επίπεδο. Το να μιλήσει κανείς για την πειρατεία χωρίς να αναλογιστεί τις εσωτερικές συνθήκες που ωθούν τους πληθυσμούς των Αφρικανικών κρατών σε αυτή, σημαίνει πως δεν θα γίνει ούτε επαρκής εκτίμηση του εύρους του προβλήματος ούτε και σωστή καταπολέμηση του. (Davis, 2007, 91).

Όπως είναι γνωστό, οι αναπτυσσόμενες χώρες της Αφρικανικής ηπείρου και της αραβικής χερσονήσου υπήρξαν για αιώνες κατεχόμενες από ξένες δυνάμεις και αποτελούσαν υπερπόντιες κτήσεις αποικιοκρατών που απομυζούσαν τους πόρους τους. Καθώς οι πλουτοπαραγωγικές πηγές τους βρίσκονταν κάτω από τον έλεγχο πολυεθνικών εταιριών από την Ευρώπη, Ασία (Κίνα, Ιαπωνία, κυρίως) και Αμερική, η εκμετάλλευση των φυσικών τους πόρων οδήγούσε τις χώρες αυτές σε ακόμη μεγαλύτερη φτώχεια, ενώ προκαλούσε και τεράστιες περιβαλλοντικές καταστροφές, όπως μόλυνση των υδάτων και της ατμόσφαιρας.

Παρατηρείται το παράδοξο ότι ενώ Κίνα, ΗΠΑ και ΕΕ έχουν επενδύσει σημαντικά κεφάλαια στη δημιουργία σύγχρονων υποδομών δυτικού χαρακτήρα, στις χώρες αυτές, η αστικοποίηση είναι περιορισμένη και η πλειοψηφία των Αφρικανών πολιτών δεν έχουν πρόσβαση σε αυτές ή και την δυνατότητα να φύγουν από τον τόπο καταγωγής τους. Άρα, οι επενδύσεις αυτές ευνοούν περισσότερο, τους ίδιους τους επενδυτές και πολύ λιγότερο τον γηγενή πληθυσμό. (Carmody & Owusu, 2007, 4-8 και 23-25).

Οι τρομοκρατικές και πειρατικές δραστηριότητες, πολύ περισσότερο στο Κέρασ της Αφρικής και τη Ν.Α Ασία, συνδέονται με αυτές τις παραμέτρους. Ωστόσο, η τρομοκρατία και η πειρατεία έχουν σαν αποτέλεσμα να αυξάνεται η ξένη παρέμβαση στο όνομα του πολέμου κατά της τρομοκρατίας και να νομιμοποιείται σε διεθνές επίπεδο. Αυτό σημαίνει πως η ανεξαρτησία των κυβερνήσεων και η αυτοδιάθεση των λαών περιορίζονται ακόμη περισσότερο και δίδεται το έννομο δικαίωμα παρέμβασης ισχυρών δυτικών κρατών στο όνομα της διεθνούς ασφάλειας. Επιπλέον, η αναποτελεσματικότητα των κυβερνήσεων να ελέγξουν τις υφιστάμενες τρομοκρατικές ομάδες, δημιουργεί μεγαλύτερο αίσθημα

ανασφάλειας στους πολίτες οι οποίοι τελικά στρατολογούνται από τις τρομοκρατικές ομάδες καθώς θεωρούν πως οι ένοπλες δυνάμεις και οι κυβερνήσεις τους δεν μπορούν να τους προστατεύσουν και πως η αντίσταση δεν θα τους ωφελήσει σε προσωπικό επίπεδο (Dowd & Raleigh, 2013, σ. 498-509).

Η τρομοκρατία και η πειρατεία απαιτούν την εμπλοκή σε επικίνδυνες δραστηριότητες και την αυξημένη επιρροή σε κάθε βαθμό, σε συγκεκριμένες ζώνες εντός μιας περιοχής, συνήθως καλά κρυμμένες από το ανθρώπινο μάτι και δύσκολα προσβάσιμες. Στη Σομαλία, ειδικά, αλλά και την Κένυα και την Αιθιοπία, τα νεαρά αγόρια στρατολογούνται από πολύ μικρή ηλικία και οι στρατολόγοι είναι συνήθως άτομα τα οποία έχουν μεγαλώσει εντός τέτοιων παρακρατικών οργανώσεων. Εκπαιδευμένοι από νωρίς για να σκοτώνουν, χωρίς το παραμικρό ίχνος μεταμέλειας, τα άτομα αυτά βρίσκονται εμπλεκόμενα σε μία αδιέξοδη κατάσταση. Οι εμφύλιοι πόλεμοι στην Υποσαχάρια Αφρική διεξήχθησαν σε μεγάλο ποσοστό από ανήλικους πολεμιστές – επαναστάτες οι οποίοι εξοπλίστηκαν με το απλό στην συναρμολόγηση και την μεταφορά, ΑΚ-47. Έτσι οι ανήλικοι αυτοί στρατιώτες – δηλαδή τα παιδιά - αντί να είναι το μέλλον της χώρας πολεμούν μέχρι σήμερα και μετατράπηκαν σε εχθρούς των κρατών της Δύσης. Επίσης, και οι οικογένειες τους είτε παθητικά είτε ενεργητικά υποστηρίζουν αυτές τις ομάδες, όπως το ίδιο συμβαίνει και με τους τοπικούς αρχηγούς, αφού μόνο έτσι μπορεί να εξασφαλιστεί η ζωή και η ασφάλεια των μελών τους (Davis, 2007, 74-75).

Με αυτό τον τρόπο, η τοπική οικονομία, η ανάπτυξη και η κοινωνική συνοχή πλήττονται άμεσα. Οι κοινωνίες αυτές βρίσκονται στο μέσο ενός φαύλου κύκλου, όπου εξαιτίας της έλλειψης ενός ικανού εργατικού δυναμικού και της δυνατότητας για βιομηχανική ανάπτυξη μέσω της πρόσληψης ντόπιων εργατών, τα οικονομικά κέρδη και οφέλη δεν φτάνουν ποτέ στους ντόπιους. Έτσι η δυνατότητα απόκτησης καταναλωτικών αγαθών είναι περιορισμένη εκ μέρους τους και η καταφυγή στην πειρατεία θεωρείται ως μία λύση για την απόκτηση των αγαθών που παράγονται μέσω των εθνικών πόρων και διοχετεύονται κατόπιν προς το εξωτερικό. (Murphy, 2008, σ. 24).

Η κατεξοχήν λεία των πειρατών το οποίο αποφέρει σημαντικό κέρδος, είναι το πετρέλαιο, όμως συχνά οι επιθέσεις σε πετρελαιοφόρα πλοία οδηγούν σε περαιτέρω περιβαλλοντική μόλυνση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, εξαιτίας ατυχημάτων που συμβαίνουν κατά τη διάρκεια των επιθέσεων που δέχεται το

πλοίο. Με αυτό τον τρόπο, τεράστιες πετρελαιοκηλίδες καλύπτουν μεγάλες επιφάνειες της θάλασσας, ενώ ύφαλοι, γεμάτοι με τοξικά και χημικά απόβλητα συγκεντρώνονται στους βυθούς με σοβαρές επιπτώσεις σε όλα τα επίπεδα της θαλάσσιας χλωρίδας και πανίδας που κυμαίνονται από την καταστροφή της αλιείας, μέχρι το επίπεδο υγείας των ντόπιων ψαράδων και καταναλωτών κάνοντας την ζωή τους πιο δύσκολη. (Hastings, 2009, σ. 213-223).

Παράλληλα, το προσδόκιμο ζωής μειώνεται σημαντικά, εξαιτίας του γεγονότος ότι στις περιοχές που διοικεί μία παρακρατική ομάδα, όλος ο υγιής αντρικός πληθυσμός είναι πιθανόν να στρατευθεί υπό τις εντολές των παραστρατιωτικών, ενώ αντίστοιχα τα γυναικόπαιδα που παραμένουν πίσω στον καταυλισμό βρίσκονται σε διαρκή κίνδυνο από πιθανές επιθέσεις αντίπαλων συμμοριών. Επίσης, τα ανθρώπινα δικαιώματα καταπατούνται όλο και περισσότερο, ενώ οι βιασμοί, οι κλοπές και οι λεηλασίες δεν είναι σπάνιο φαινόμενο και συμβαίνουν σχεδόν σε καθημερινή βάση.

Επειδή οι φυλές είναι στην πλειοψηφία τους νομαδικές, προσωρινοί καταυλισμοί δημιουργούνται συνεχώς με σκοπό την αναζήτηση τροφής - νερού αλλά και ασφάλειας. Όμως η απουσία μόνιμων εγκαταστάσεων έχει σαν αποτέλεσμα την απουσία σταθερών υποδομών, ενώ και η ύπαιθρος είναι καταδικασμένη στη φτώχεια, την πείνα και τη βία. Έτσι, όσο περισσότερο αποτυγχάνει το κράτος να υποστηρίξει τον πληθυσμό του, τόσο μεγαλύτερη θα είναι και η πιθανότητα εκδήλωσης αυτόβουλης δράση των τρομοκρατών και η αιτιολόγησή του από τους απλούς ανθρώπους (Hastings. 2009, σ. 213-223).

#### **4.5 Η σχέση μεταξύ τρομοκρατίας και πειρατείας**

Η σύνδεση τρομοκρατίας και πειρατείας είναι ένα ζήτημα που προκαλεί διχασμό σε διεθνές επίπεδο. Το γεγονός ότι η διεθνής κοινωνία, μετά το 2001 και την επίθεση στους δίδυμους πύργους, στράφηκε προς μία αυστηρή πολιτική πάταξης του εγκλήματος που μπορεί να σχετίζεται με τρομοκρατικές προσπάθειες και ομάδες, δεν έφερε τα αναμενόμενα αποτελέσματα στη μείωση των περιστατικών. Αντίθετα, φαίνεται πως η κατανόηση της αυξημένης επιρροής που έχουν τα εγκληματικά κυκλώματα στο εσωτερικό των κρατών και στη διεθνή κοινωνία όταν καταφέρουν τελικά ένα τρομοκρατικό χτύπημα, αυξάνει τη βούληση για συμμετοχή σε τέτοιες δραστηριότητες. Αυτό μπορεί να γίνεται παράλληλα με



άλλες εγκληματικές πράξεις όπως το λαθρεμπόριο, το οικονομικό έγκλημα και, βεβαίως, την πειρατεία (Nelson, 2012, 9).

Η τρομοκρατία είναι από μόνη της ένα ιδιαίτερο φαινόμενο - η δύναμή της έγκειται στην ικανότητα των τρομοκρατών να προκαλούν χάος ακόμη και αν η προσπάθεια αποτύχει. Η διεθνής πειρατεία, όταν συνδέεται με την τρομοκρατία, είναι μία απόδειξη της ανικανότητας των διεθνών οργανισμών να προστατέψουν τη διεθνή κοινότητα και το ίδιο το οικοδόμημα του διεθνούς συστήματος. Ειδικά για χώρες όπως οι ΗΠΑ, το να μην είναι σε θέση να αντιμετωπίσουν ομάδες ανταρτών από αναπτυσσόμενα Αφρικανικά κράτη που απειλούν τα εθνικά τους συμφέροντα, οδηγεί στη μείωση της ισχύος τους και στη δημιουργία ενός κενού ισχύος στο διεθνές σύστημα. Αυτό κατά τη διεθνή θεωρία αναπόφευκτα δημιουργεί συγκρούσεις συστημικού χαρακτήρα, αφού άλλες περιφερειακές ηγεμονίες θα στραφούν προς δράσεις που θα τους εξασφαλίσουν ένα μερίδιο από αυτή τη διαθέσιμη ισχύ (Gilpin, 2009).

Σε μία τρομοκρατική επίθεση, στόχος είναι όχι το οικονομικό κέρδος αλλά η αναταραχή, άρα δεν υπάρχει από μέρους των πειρατών πρόθεση προστασίας του φορτίου. Αντίθετα, θα προτιμηθεί ένα άμεσο και ισχυρό χτύπημα και διαφυγή με ή χωρίς ομήρους. Το ίδιο συμβαίνει και όταν περιοχές με λιμάνια και σημαντικές πόλεις γίνονται στόχοι επίθεσης από τη θάλασσα με χειροβομβίδες, πολυβόλα και εκρηκτικούς μηχανισμούς (Kraska, 2011, 257-259).

Η πειρατεία και η τρομοκρατία παρουσιάζουν πλήθος κοινών σημείων. Κατά κύριο λόγο και οι δύο πλευρές στελεχώνονται με εκτός νόμου άτομα, που δεν έχουν πλέον δεσμούς με το κράτος καταγωγής τους. Ο στόχος τους είναι η διάπραξη έκνομων πράξεων με μόνο όφελος την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη καταστροφή των κοινωνικών δομών ή και τους θανάτους απλών πολιτών. (Μπόση. 2012).

Επιπρόσθετα, πλήθος φημών συνδέει τους Σομαλούς πειρατές και ως χρηματοδότες ακραίων ισλαμιστικών οργανώσεων. Τα Ηνωμένα Έθνη σε έκθεσή τους έχουν καταγράψει τα κοινά σημεία της συνεργασίας μεταξύ των πειρατών της Σομαλίας με την εξτρεμιστική οργάνωση Al Shabaab, καθώς επίσης και την εμπλοκή τους στην διακίνηση και προμήθεια σύγχρονων οπλικών συστημάτων. Η συγκεκριμένη συνεργασία δεν σημαίνει ότι υπάρχει απαραίτητα κοινή ιδεολογία μεταξύ τους, απλά η κάθε πλευρά εξυπηρετεί τα συμφέροντα της.

Αρκετοί θεωρητικοί ταυτίζουν τον πειρατή με τον τρομοκράτη και τους θεωρούν αμφότερους, εχθρούς της ανθρωπότητας, καθότι και οι δύο λειτουργούν εκτός νόμου. Αντιθέτως, άλλες έρευνες δεν βρίσκουν απόλυτη ταύτιση μεταξύ τρομοκράτη - πειρατή, καθώς οι προθέσεις των δραστών πίσω από τις πράξεις τους διαφέρουν στο σύνολό τους. Η πειρατεία στις πρώτες της μορφές, υπήρξε κυρίως μια πράξη ιδιωτικής χρήσης βίας για προσωπικό κέρδος, ενώ στην παρούσα περίοδο εντάσσεται ορθότερα στο τρομοκρατικό πεδίο.

Το οικονομικό κίνητρο είναι απαραίτητο για τις πειρατικές επιθέσεις, κάτι το οποίο η τρομοκρατία δεν το ασπάζεται, εφόσον δεν συνοδεύεται και από ένα ιδεολογικό ιδεώδες. Οι κύριοι στόχοι των τρομοκρατικών χτυπημάτων είναι κυρίως άτομα με οποιαδήποτε μορφή μη κρατικής εξουσίας -κυρίως οικονομικής.

Γενικά, ο πειρατής συμπεριφέρεται ως εν δυνάμει τρομοκράτης, καθώς οργανώνεται και λειτουργεί σε μικρές ομάδες, και για την επίτευξη του στόχου του στηρίζεται στην ταχύτητα και τον αιφνιδιασμό, ενώ και η χρήση βίας είναι απαραίτητη εκ μέρους του Συνεπώς, εφόσον ο πειρατής ασκεί βία για καθαρά προσωπικούς λόγους, παραμένει αντίπαλος κάθε μορφής νόμιμης εξουσίας. Έτσι, ενώ έμπειροι αναλυτές της πειρατείας αρνούνται να δεχτούν την εμπλοκή των τρομοκρατικών οργανώσεων στην διεξαγωγή πειρατικών επιθέσεων, η πιθανότητα κάτι τέτοιο να συμβεί δεν μπορεί να αποκλειστεί. (Μπόση , 2012).

#### **4.6 Διαφορές Τρομοκρατίας – Πειρατείας**

Η κυριότερη διαφοροποίηση μεταξύ τρομοκρατίας και πειρατείας έγκειται στο γεγονός ότι ο πρωταρχικός σκοπός της πειρατείας είναι το προσωπικό οικονομικό όφελος των πειρατών από τα λάφυρα που αποκομίζουν. Αντιθέτως, η κλοπή που γίνεται στα πλαίσια της τρομοκρατίας είναι για την οικονομική στήριξη ενός πολιτικού σκοπού, όπως η ανατροπή της κρατικής εξουσίας, η πτώση ηγετών από την εξουσία κλπ. Σε κάθε περίπτωση που οι πειρατές καταλαμβάνουν ένα πλοίο με σκοπό να αποσπάσουν λύτρα ή να κλέψουν το φορτίο, η επίτευξη των στόχων αυτών τερματίζει το περιστατικό, χωρίς να εγείρονται παράπλευρα θέματα που άπτονται της ασφαλείας. Ωστόσο, στην περίπτωση της θαλάσσιας τρομοκρατίας, αν οι τρομοκράτες καταλάβουν ένα πλοίο, τότε δημιουργούνται και επιπρόσθετα σημαντικά ζητήματα ασφαλείας. Τέτοια είναι το ενδεχόμενο το καταληφθέν πλωτό μέσο να παγιδευτεί με εκρηκτικά, ώστε να αποτελέσει εργαλείο

εκβιασμού για πολιτικούς σκοπούς ή και να χρησιμοποιηθεί για την καταστροφή ενός λιμανιού ή για τη διακοπή της ελεύθερης διέλευσης από συγκεκριμένους τους ναυτιλιακούς δρόμους ή κόμβους, κανάλια ή διώρυγες. Η χρήση βίας και στις δύο περιπτώσεις αποτελεί την κοινή συνισταμένη, ενώ δεν μπορεί να διακριθεί πάντα η προέλευση ή τα κίνητρα της επίθεσης. (Μπέλλου 2009, 138).

#### **4.7 Ομοιότητες Τρομοκρατίας – Πειρατείας**

Εκτός των αναφερθέντων ευδιάκριτων διαφορών υπάρχουν και κάποια κοινά σημεία. Καταρχάς, και οι δυο ομάδες (τρομοκράτες–πειρατές) αποτελούνται από μη κρατικούς παίκτες. Και οι δύο ομάδες απαρτίζονται από άτομα που έχουν αποκοπεί ή απαρνηθεί το κράτος προέλευσής τους, διαμορφώνουν συλλογικότητες που έχουν ως στόχο κυρίως αθώους πολίτες, ενώ και οι ίδιες οι πράξεις τους αποσκοπούν στην καταστροφή ή στην χειρίστη των περιπτώσεων στον θάνατο του αντιπάλου. Μεταξύ αυτών των δύο παραβατικών ομάδων είναι δυνατή μία σύμπραξη, εφόσον οι τρομοκρατικές οργανώσεις ξεπεράσουν τις αναστολές που έχουν για επιθέσεις μόνο σε χερσαίους στόχους. Εάν αυτό συμβεί, τότε υπάρχει πιθανότητα να λάβουν μέρος σε κοινές ενέργειες με τις συνήθεις εγκληματικές οργανώσεις. Μια πιθανή σύμπραξη τρομοκρατών-πειρατών, είναι ακόμη υπό αμφισβήτηση εξαιτίας της έλλειψης στοιχείων τεκμηρίωσης. Όμως έχουν καταγραφεί περιστατικά σύμφωνα με τα οποία εξτρεμιστές έχουν επιβιβαστεί σε πλοία με σκοπό την εκπαίδευση στην πλοήγησή τους, αποκτώντας έτσι τη δυνατότητα πραγματοποίησης ενός τρομοκρατικού ναυτικού χτυπήματος στα πρότυπα της 11ης Σεπτεμβρίου. (Μπόση, 2012, 106 και 109)

Η πειρατεία και η θαλάσσια τρομοκρατία χαρακτηρίζονται από αριθμό παραγόντων που συμβάλλουν στη δημιουργία και τη μετέπειτα διατήρησή τους. Έτσι, οι παράγοντες που συμβάλλουν στην πειρατεία είναι η νομική και δικαιοδοτική αδυναμία, η ευνοούμενη γεωγραφία, οι διαμάχες και η αταξία, η χρηματοδοτούμενη επιβολή του νόμου, η ανεπαρκής ασφάλεια, το χαλαρό πολιτικό περιβάλλον, η πολιτισμική αποδοχή/ναυτική παράδοση και η υπόσχεση χρηματικής ανταμοιβής. Τα περιστατικά πειρατείας θα συνεχίζουν να υφίστανται όσο αυτοί οι παράγοντες παραμένουν ευνοϊκοί απέναντί τους. (Nelson 2012, 19)

Ομοίως, οι παράγοντες που ευνοούν τη δημιουργία κα διατήρηση της θαλάσσιας τρομοκρατίας είναι η νομική και δικαιοδοτική αδυναμία, η γεωγραφική

αναγκαιότητα η ανεπαρκής ασφάλεια, οι ασφαλείς περιοχές βάσης, η ναυτική παράδοση, η χαρισματική και αποτελεσματική ηγεσία, και η υπόσχεση ανταμοιβής. Παρατηρούμε λοιπόν ότι πολλοί από τους γενεσιουργούς παράγοντες είναι κοινοί μεταξύ πειρατείας και τρομοκρατίας. Ωστόσο η τρομοκρατία ήταν και παραμένει μια μορφή βίας που διαπράττεται με σκοπό την πολιτική αλλαγή και το ναυτικό πεδίο είναι απλά η περιοχή που εκμεταλλεύονται οι τρομοκράτες για να επιτύχουν τους πολιτικούς στόχους τους στην ξηρά. (Nelson 2012, 19)

#### **4.8 Στόχοι και Τακτικές Θαλάσσιων Τρομοκρατικών Επιθέσεων**

Οι τρομοκρατικές οργανώσεις συχνά χρησιμοποιούν τα ναυτιλιακά μέσα για να πραγματοποιήσουν τους στόχους τους, οι οποίοι κατατάσσονται σε τρεις κατηγορίες. Έτσι στοχεύουν είτε να προκαλέσουν αρκετές ζημιές σε πλοία προκειμένου να δημιουργήσουν ένα κλίμα πανικού και φόβου, είτε να αποκτήσουν ή/και να μεταφέρουν παράνομα, στρατιωτικό ή άλλο ύποπτο υλικό για την πραγματοποίηση τρομοκρατικών επιθέσεων, είτε ακόμη και να αποκτήσουν πηγές χρηματοδότησης των τρομοκρατικών τους επιθέσεων μέσω της πειρατείας. (Μπέλλου 2009, 138)

Είναι αξιοσημείωτο να αναφερθεί ότι, ο Abdulrahim Mohammed Abda al-Nashm, ο εγκέφαλος πίσω από το σχεδιασμό τρομοκρατικών επιθέσεων της Al-Qaeda, περιελάμβανε στις χρησιμοποιούμενες υποψήφίες τακτικές, διάφορους τύπους τρομοκρατικών ενεργειών, όπως επίθεση στα πλοία με πλοίαρια φορτωμένα με εκρηκτικά ή ανατίναξη μικρών σκαφών σε μικρή απόσταση από πολεμικά πλοία, κρουαζιερόπλοια ή και λιμάνια και τέλος επίθεση και πρόσκρουση μικρών αεροσκαφών σε πετρελαιοφόρα ή άλλα μεγάλα εμπορικά σκάφη. Επίσης, στα πρότυπα των αποστολών αυτοκτονίας, υπήρχαν δύτες - αυτόχειρες βομβιστές ή ομάδες δυτών εξειδικευμένων στα εκρηκτικά για την καταστροφή επιπλευσών πλατφορμών, κυρίως σε χώρους άντλησης πετρελαίου. (Μπόση, 2012, 94)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup>: ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

### 5.1 Διεθνής Συνεργασία για την Αντιμετώπιση της Πειρατείας

Η έξαρση των πειρατικών επιθέσεων τα τελευταία χρόνια, καθώς και οι εξελιγμένες πρακτικές και μέσα που χρησιμοποιούνται από τους πειρατές, οδήγησαν στην έντονη κινητοποίηση των φορέων που εμπλέκονται στο θαλάσσιο εμπόριο και μεταφορές, όπως και των κρατών προέλευσης των πλοίων. Προσπαθώντας να περιορίσουν το φαινόμενο, κράτη και διεθνείς οργανισμοί συνεργάστηκαν με στόχο την οργάνωση και διεξαγωγή επιχειρήσεων περιφρούρησης των επικίνδυνων θαλασσίων περιοχών, συνοδείας των εμπορικών πλοίων και αποτροπής των πειρατικών επιθέσεων.

### 5.2 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO)

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization - IMO)<sup>31</sup>, αποτελεί έναν πολυεθνικό, διακυβερνητικό οργανισμό του ΟΗΕ ο οποίος έχει σαν σκοπό την επίβλεψη και την τήρηση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, αλλά και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Συνεπώς, ο IMO, ως το πλέον αρμόδιο όργανο του ΟΗΕ για ναυτιλιακά θέματα, διαδραμάτισε πρωταγωνιστικό ρόλο καταρχήν στο συντονισμό και κατόπιν στην εφαρμογή των μέτρων αντιμετώπισης της πειρατείας. Κατάφερε να προβάλλει τις πραγματικές διαστάσεις της απειλής, και ταυτόχρονα να κινητοποιήσει τη διεθνή κοινότητα στην αντιμετώπισή της.

Το 1981 ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization – IMO), ιδρύει το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (International Maritime Bureau – IMB)<sup>32</sup>, με ρολό την αντιμετώπιση όλων των μορφών ναυτιλιακού εγκλήματος (ICC Web Site). Το 1992 το IMB συστήνει ένα κέντρο αναφοράς περιστατικών πειρατείας, το οποίο εδρεύει στη Μαλαισία και συλλέγει στοιχεία σε 24ωρη βάση. Αποτελεί κατ' αυτό τον τρόπο, το πρώτο σημείο αναφοράς επίθεσης ή απόπειρας επίθεσης.

Στις δράσεις του IMO, περιλαμβάνονται οι πρωτοβουλίες σύναψης

<sup>31</sup> Αρμόδιο ναυτιλιακό όργανο του ΟΗΕ

<sup>32</sup> Ειδικό τμήμα του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου, (International Chamber of Commerce – ICC)

περιφερειακών συμφωνιών, όπως η Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against ships in Asia (ReCAAP), η οποία αποτελεί μία διακρατική συμφωνία μεταξύ 20 κρατών-μελών για την προαγωγή και την ενίσχυση της συνεργασίας στην αντιμετώπιση της πειρατείας-ένοπλης ληστείας στην Ασία. Επιπλέον, η ίδρυση του ReCAAP Information Sharing Centre (ISC), καθιστά εφικτή την ανταλλαγή πληροφοριών και υποστηρίζει τις προσπάθειες οικοδόμησης δυνατοτήτων<sup>33</sup>.

Επιπρόσθετα, τον Ιανουάριο 2009, υιοθετήθηκε ο Djibouti Code of Conduct (DCoC) ο οποίος σήμερα απαριθμεί 20 κράτη-μέλη. Σύμφωνα με τον Κώδικα, τα κράτη-μέλη συμφώνησαν να συνεργαστούν, βάσει των επιταγών του Διεθνούς Δικαίου, προκειμένου να συμβάλλουν στην καταστολή της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας εναντίον εμπορικών πλοίων. Πέραν της ενίσχυσης ανταλλαγής πληροφοριών, της διεξαγωγής κοινών επιχειρήσεων και της μέριμνας φροντίδας των θυμάτων πειρατείας, ο Κώδικας DCoC αποσκοπεί στη δημιουργία ικανής ακτοφυλακής, για την αστυνόμευση της θαλάσσιας περιοχής της Σομαλίας, καθώς και στην υιοθέτηση κατάλληλου νομικού πλαισίου για την δίωξη των πειρατών (Σιούσιουρας 2011, 225).

Ακόμη μια δράση του IMO αποτελεί η έκδοση του Οδηγού Βέλτιστων Πρακτικών Διαχείρισης ((Best Management Practices–(BMP)), ο οποίος εστιάζεται στην πρόληψη, ως μέσο αποτροπής των πειρατικών επιθέσεων. Συγκεκριμένα, περιέχει συμβουλές, οδηγίες, πρακτικές και μέτρα αυτοπροστασίας τα οποία οφείλουν να ακολουθούν οι ναυτιλιακές εταιρείες και τα εμπορικά πλοία για την καλύτερη θωράκισή τους έναντι της πειρατικής δραστηριότητας.

### **5.3 NATO – Δράσεις και Πρωτοβουλίες**

Το NATO με τη σειρά του ως απόρροια των αποφάσεων του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ (ΣΑ/ΟΗΕ 1814, 1816, 1838) διεξήγαγε από το 2008 ως τον Δεκ 2016 τρεις επιχειρήσεις (Allied Provider – Allied Protector – Ocean Shield) με σκοπό την προστασία μεταφοράς της ανθρωπιστικής βοήθειας στη Σομαλία και την αποτροπή – διακοπή της πειρατικής δραστηριότητας στον κόλπο του Άντεν και το Κέρασ της Αφρικής. Αξίζει να σημειωθεί ότι σε αυτές τις αποστολές συμμετείχαν και Μονάδες του ΠΝ της Ελλάδας.

---

<sup>33</sup> <http://www.recaap.org/>

Η συμβολή του NATO στην καταστολή του φαινομένου της πειρατείας στη Σομαλία, υπήρξε καθοριστική, καθότι η συμμαχία κατείχε τα μέσα, τις δυνατότητες, την ικανότητα, αλλά και την εμπειρία να συνδράμει αποφασιστικά στη διεθνή προσπάθεια. Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη την ταυτόχρονη επέμβαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε) στην περιοχή, με την επιχείρηση ATALANTA, και συνεκτιμώντας τις αποφάσεις της Συνόδου Κορυφής του NATO στη Βαρσοβία τον Ιούλιο 2016, αναφορικά με την αποφυγή επικάλυψης προσπάθειας μεταξύ των δράσεων των δύο οργανισμών αποφασίστηκε από το Βόρειο-Ατλαντικό Συμβούλιο (North Atlantic Council - NAC) ο τερματισμός της επιχείρησης «Ocean Shield», τον Δεκέμβριο 2016.

Έκτοτε το NATO συνεισφέρει ποικιλοτρόπως στην καταπολέμηση της πειρατείας. Ειδικότερα, στις δράσεις της Συμμαχίας εντάσσεται η επιχειρησιακή συνεκπαίδευση με τις ναυτικές δυνάμεις που αναπτύσσονται στην ευρύτερη περιοχή, αλλά και η ενεργή οικοδόμηση δυνατοτήτων των τοπικών ενόπλων δυνάμεων και σωμάτων ασφαλείας στην ευρύτερη περιοχή της Σομαλίας. (Κατωπόδης 2018, 33).

Καθοριστικός παράγοντας στην καταπολέμηση της πειρατείας συνιστά ο μετασχηματισμός της επιχείρησης «Operation Active Endeavour» (OAE), της Συμμαχίας, από επιχείρηση συλλογικής άμυνας, σε επιχείρηση θαλάσσιας ασφάλειας (MSO), με την επωνυμία «Operation Sea Guardian», τον Νοέμβριο 2016. Ο εν λόγω μετασχηματισμός συνίσταται κατά κύριο λόγο στη δυνατότητα ανάληψης τριών εκ των επτά MSO Tasks (MSA, Maritime Counter Terrorism, Maritime Regional Capacity Building), με τα λοιπά τέσσερα να αναλαμβάνονται συνολικά ή μεμονωμένα, κατόπιν έτερης απόφασης. Επιπρόσθετα, προβλέπει την επαύξηση του συντονισμού και της συνεργασίας με Διεθνείς Οργανισμούς και πάσης φύσεως εταίρους στο θαλάσσιο περιβάλλον της Μεσογείου. (Κατωπόδης 2018, 34).

#### **5.4 Ε.Ε – Δράσεις και Πρωτοβουλίες**

Η επιχείρηση «ΑΤΑΛΑΝΤΑ» επικυρώθηκε από το Συμβούλιο της Ευρώπης την 11η Νοεμβρίου 2008, και είχε διάρκεια ένα (1) έτος. Παρά τις έντονες διαβουλεύσεις μεταξύ των κρατών – μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε), λόγω των χαμηλών περιστατικών πειρατείας στην περιοχή, η Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε)

στο πλαίσιο της επιχείρησης «ΑΤΑΛΑΝΤΑ»<sup>34</sup> έστειλε στον κόλπο του Άντεν και στις ακτές της Σομαλίας ναυτική δύναμη η οποία περιπολεί ελέγχοντας το θαλάσσιο χώρο και επεμβαίνει όποτε απαιτηθεί. Ο πρώτος Διοικητής της ναυτικής δύναμης ήταν Έλληνας ανώτατος Αξκός του ΠΝ. Με διαδοχικές αποφάσεις του Συμβουλίου της Ε.Ε το Νοε 2016, λαμβάνοντας υπόψη και τον τερματισμό της επιχείρησης «Ocean Shield» του ΝΑΤΟ, αποφασίστηκε η επέκταση της εντολής της επιχείρησης «ΑΤΑΛΑΝΤΑ» μέχρι το τέλος του 2020.

Η περιοχή ευθύνης της «ΑΤΑΛΑΝΤΑ» περιελάμβανε την Ερυθρά Θάλασσα, τον κόλπο του Άντεν και τμήμα του Ινδικού ωκεανού, ενώ η αποστολή της επιχείρησης συνίσταται στην προστασία των πλοίων του Προγράμματος ανθρωπιστικής βοήθειας (World Food Program (WFP))<sup>35</sup> και της Αποστολής της Αφρικανικής Ένωσης στην Σομαλία (AMISOM)<sup>36</sup>, στην αντιμετώπιση και καταστολή πειρατικών πράξεων και ένοπλης ληστείας, στην επιτήρηση της αλιείας και στην υποστήριξη έτερων οργανισμών που δραστηριοποιούνται στην περιοχή για την προαγωγή της θαλάσσιας ασφάλειας. (Marley, 2010, 97)

Επιπλέον, βάσει του νομικού πλαισίου της επιχείρησης σύμφωνα με αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών (ΣΑ/ΟΗΕ), τα πολεμικά πλοία έχουν δικαιώματα δίωξης της πειρατικής δραστηριότητας τόσο στα διεθνή ύδατα, όσο και στα ύδατα της Σομαλίας και της Υεμένης, ενώ έχουν εξουσιοδότηση σύλληψης, κράτησης και μεταφοράς των πειρατών για εκδίκηση είτε σε κράτος-μέλος της Ε.Ε, είτε στην Κένυα και στις Σεϋχέλλες, σύμφωνα με επιμέρους συμφωνίες που έχουν συναφθεί. (Σέργης 2009.)

Η επιχείρηση ήταν ιδιαίτερα επιτυχής. Συγκεκριμένα, ενώ την περίοδο κορύφωσης της πειρατείας το 2011 κατεγράφησαν 237 περιστατικά πειρατείας στην περιοχή της Σομαλίας, τα έτη 2016 και 2017 κατεγράφησαν 1 και 3 κρούσματα αντίστοιχα<sup>37</sup>. Συνεπώς, αδιαμφισβήτητα επετεύχθη δραστική μείωση των κρουσμάτων πειρατείας, ενώ η ΕΕ δύναται να υπερηφανεύεται ότι υπήρξε 100% επιτυχία στην παροχή προστασίας στα πλοία του WFP (IMB 2017).

<sup>34</sup> Η επιχείρηση «ΑΤΑΛΑΝΤΑ» επικυρώθηκε από το Συμβούλιο της Ευρώπης την 11η Νοεμβρίου 2008, και είχε διάρκεια ένα (1) έτος. Με διαδοχικά ψηφίσματα αποφασίστηκε η επέκταση της εντολής της επιχείρησης «ΑΤΑΛΑΝΤΑ» μέχρι το τέλος του 2020.

<sup>35</sup> <https://www.wfp.org/>

<sup>36</sup> <http://amisom-au.org/>

<sup>37</sup> <https://www.brookings.edu/blog/africa-in-focus/2017/04/12/figures-of-the-week-piracy-and-illegal-fishing-in-somalia/>



Σημειώνεται ότι, η επιχείρηση «ATALANTA» συγκαταλέγεται σε ένα γενικότερο πλαίσιο συνεκτικής προσέγγισης που έχει υιοθετήσει η Ε.Ε για την περιοχή της Σομαλίας, το οποίο συνδυάζει πολιτικές, διπλωματικές, νομικές και στρατιωτικές δράσεις και προϋποθέτει ισχυρό συντονισμό σε διεθνές επίπεδο. Έτερες δράσεις που συγκαταλέγονται στο εν λόγω πλαίσιο αποτελούν η επιχείρηση EUCAP Somalia<sup>38</sup> (EU CAPacity building), με αποστολή την οικοδόμηση δυνατοτήτων των πολιτικών υπηρεσιών επιβολής νόμου της Σομαλίας, καθώς και η EUTM<sup>39</sup> Somalia (EU Training Mission), με αποστολή την παροχή στρατιωτικής εκπαίδευσης στις ΕΔ της Σομαλίας (Somali National Armed Forces - SNAF).

Σε συνέχεια των αποφάσεων του ΣΑ/ΟΗΕ (UNSCR 2018, 2039),<sup>40,41</sup> που προτρέπουν τη διεθνή κοινότητα να υποστηρίξει έμπρακτα την προσπάθειά των κρατών της περιοχής να λάβουν μέτρα κατά της πειρατείας, και κατόπιν πρότασης της Ελλάδας, ο ΙΜΟ υιοθέτησε τον Δεκέμβριο 2013 απόφαση για την πρόληψη και την καταπολέμηση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στον Κόλπο της Γουινέας. Στο πλαίσιο αυτό, η ΕΕ τον Μάρτιο 2014 αρχικά εξέδωσε κείμενο συναφούς στρατηγικής (EU Strategy on the Gulf of Guinea), και εν συνεχεία το Μάρτιο 2015 υιοθέτησε Σχέδιο Δράσης (EU Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020) με το οποίο συμμετέχει στην οικοδόμηση δυνατοτήτων, στην εκπόνηση εθνικής ναυτιλιακής στρατηγικής και στη βελτίωση της δυνατότητας ναυτικής επέμβασης.

### **5.5 Λοιπές Πρωτοβουλίες – Δράσεις (CTFs, AMISOM, CGPCS, SHADE)**

Στο πλαίσιο αποφάσεων του ΣΑ/ΟΗΕ, έχουν αναληφθεί ορισμένες επιπλέον πρωτοβουλίες και δράσεις, για την αντιμετώπιση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στην ευρύτερη περιοχή της Σομαλίας, οι οποίες επιγραμματικά συνοψίζονται ως ακολούθως:

✓ AMISOM: Η Αποστολή της Αφρικανικής Ένωσης στη Σομαλία (African Union Mission for Somalia (AMISOM)), δημιουργήθηκε από το Συμβούλιο Ειρήνης και Ασφάλειας της Αφρικανικής Ένωσης τον Ιανουάριο 2007, κατόπιν

<sup>38</sup> <https://www.eucap-som.eu/>

<sup>39</sup> <https://www.eutm-somalia.eu/>

<sup>40</sup> <http://unscr.com/en/resolutions/2018>

<sup>41</sup> <http://unscr.com/en/resolutions/2039>

απόφασης του ΣΑ/ΟΗΕ (UNSCR 1744, 2007), με αρχική εντολή για διάρκεια έξι (6) μηνών, ωστόσο μετά από περιοδικές αναθεωρήσεις και παρατάσεις της εντολής ευρίσκεται σε ισχύ μέχρι και σήμερα. Ο σκοπός της AMISOM έγκειται στην καταπολέμηση του φαινομένου της πειρατείας που λαμβάνει χώρα κυρίως στις ακτές της Σομαλίας. Ως εκ τούτου, εστιάζεται στην παροχή εκπαίδευσης της τοπικής ακτοφυλακής και των στρατιωτικών δυνάμεων, στη διευκόλυνση των ανθρωπιστικών δράσεων, αλλά και στη σταθεροποίηση του κυβερνητικού καθεστώτος της Σομαλίας γενικότερα. (Σακελλαρίδης 2013, 82)

✓ CGPCS: Η Ομάδα Επαφής για την Πειρατεία ανοικτά της Σομαλίας (Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia – CGPCS)), συγκροτήθηκε / ιδρύθηκε τον Ιανουάριο 2009, κατόπιν πρωτοβουλίας των ΗΠΑ, βασιζόμενη σε απόφαση του ΣΑ/ΟΗΕ (UNSCR 1851), σύμφωνα με την οποία «ενθαρρύνονται όλα τα κράτη και οι περιφερειακοί οργανισμοί να συνεργαστούν για τη δημιουργία ενός διεθνούς συντονιστικού οργάνου, το οποίο θα αποτελεί το σημείο επαφής όλων των διεθνών δρώντων ενάντια στην πειρατεία και στην ένοπλη ληστεία στις ακτές της Σομαλίας. Στο πλαίσιο των ανωτέρω, η CGPCS έχει θέσει τους ακόλουθους στόχους (Μπέλλου 2009, 83):

- ❖ Βελτίωση υποστήριξης πληροφοριών & επιχειρησιακών δυνατοτήτων.
- ❖ Δημιουργία μηχανισμού για τον συντονισμό δράσης κατά πειρατών.
- ❖ Ενδυνάμωση νομικού πλαισίου σύλληψης, δίωξης, κράτησης πειρατών.
- ❖ Ενίσχυση αυτό-ενημέρωσης και δυνατοτήτων των εμπορικών πλοίων.
- ❖ Βελτίωση του συντονισμού διπλωματικών και δημόσιων πληροφοριών.
- ❖ Αντιμετώπιση οικονομικών προβλημάτων που δημιουργεί η πειρατεία.

Σήμερα, περισσότερες από 60 χώρες και διεθνείς οργανισμοί συμμετέχουν στην ομάδα, η οποία λειτουργεί ως άτυπος μηχανισμός συντονισμού των εν ισχύ

πρωτοβουλιών για την καταπολέμηση της πειρατείας, και λειτουργεί με διακριτές Ομάδες Εργασίας (Working Groups - WG), οι οποίες μετά τη θεσμική μεταρρύθμιση του 2014, έχουν διαμορφωθεί ως ακολούθως:

- ❖ WG 1: Οικοδόμηση Δυνατοτήτων (Capacity Building).
- ❖ WG 2: Επιχειρησιακός Συντονισμός (Coordination at Sea).
- ❖ WG 3: Αντιμετώπιση ευρύτερων δικτύων πειρατείας & Συντονισμός ποινικής καταστολής (Deal with Broader Networks of Piracy and Coordinate Criminal Investigators and Prosecutors).

✓ CTF-151: Η πολυεθνική δύναμη Combined Task Force 151 (CTF-151)<sup>42</sup> είναι μια πολυεθνική ναυτική δύναμη, που συστάθηκε τον Ιανουάριο 2009 από το United States Naval Forces Central Command (NAVCENT), βάσει απόφασης του ΣΑ/ΟΗΕ (UNSCR 2316), με έδρα του επιχειρησιακού κέντρου το Μπαχρέιν, ενώ συγκαταλέγεται στις Combined Maritime Forces (CMF)<sup>43</sup>. Αποστολή της δύναμης αποτελεί η αποτροπή και καταστολή της πειρατείας στον Κόλπο του Άντεν, στις ακτές της Σομαλίας και στον Ινδικό ωκεανό, με σκοπό της προαγωγή της θαλάσσιας ασφάλειας στην εν λόγω περιοχή. Στην δύναμη CTF-151 συμμετέχουν όσα κράτη επιθυμούν να συνεργαστούν με τις ΗΠΑ εναντίον της πειρατείας. Συνεπώς, εκτός από κράτη-μέλη του ΝΑΤΟ, συναντούμε επιπλέον κράτη της Μέσης Ανατολής τα οποία διαθέτουν ναυτικές μονάδες, αεροσκάφη και προσωπικό όπως η Ιαπωνία, η Ν. Κορέα, το Πακιστάν και η Σιγκαπούρη. (Marley, 2010, 98)

✓ SHADE: Η πρωτοβουλία ανταλλαγής πληροφοριών και μηχανισμός συντονισμού ναυτικών δυνάμεων Shared Awareness & De-confliction (SHADE)<sup>44</sup>, δημιουργήθηκε το 2008 ως ευέλικτο πλαίσιο ανταλλαγής πληροφοριών και μηχανισμός συντονισμού των ναυτικών δυνάμεων κρατών και συνασπισμών που επιχειρούν στον κόλπο του Άντεν και στον Ινδικό ωκεανό. Συναντήσεις διοργανώνονται σε τακτά χρονικά διαστήματα στο Μπαχρέιν υπό την προεδρία της. Ως σημαντικότερη συμβολή του SHADE, υπήρξε η θέσπιση του διεθνώς προτεινόμενου διαδρόμου ναυσιπλοΐας IRTC (Internationally Recommended

<sup>42</sup> <https://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/>

<sup>43</sup> CMF: Ίδρυση Φεβ 2002. Διεθνής ναυτική συνεργασία για προαγωγή της θαλάσσιας ασφάλειας σε Μ. Ανατολή, Αφρική, Ν. Ασία, Περσικό Κόλπο, Κόλπο Άντεν, Αραβική Θάλασσα, Ινδικό Ωκεανό.

<sup>44</sup> <https://ipdefenseforum.com/shared-awareness-and-deconfliction-initiative/>

Transit Corridor) το 2009, όπου ναυτικές δυνάμεις που είτε δρουν μεμονωμένα, είτε επιχειρούν στο πλαίσιο NATO και ΕΕ, κατόπιν συντονισμού από το SHADE, αναλαμβάνουν την παροχή συνοδείας των εμπορικών πλοίων για την ασφαλέστερη διέλευση του κόλπου του Άντεν.

## **5.6 Η Χρήση των Εταιρειών Ιδιωτικής Ασφάλειας**

Η αύξηση των πειρατικών επιθέσεων, οδήγησε πολλές ναυτιλιακές εταιρείες να προσλαμβάνουν ιδιωτικές εταιρείες ασφάλειας για την προστασία των πλοίων τους. Εκτιμάται ότι ο ρόλος των εταιρειών αυτών, στην αντιμετώπιση της πειρατείας, υπήρξε καταλυτικός, καθώς στατιστικά στοιχεία δείχνουν ότι δεν έχει υπάρξει θύμα πειρατείας, πλοίο το οποίο βρίσκεται υπό την προστασία ένοπλων φρουρών.

Οι φρουροί διακρίνονται σε Vessel Protection Detachments (VPD) και Private Security Teams (PST). Ειδικότερα, Τα VPD είναι ένοπλα τμήματα, συνήθως εν ενεργεία μελών των ενόπλων δυνάμεων που παρέχουν υπηρεσίες ασφάλειας έναντι αμοιβής. Η επιβίβασή τους προϋποθέτει τη σύναψη τριμερούς συμφωνίας μεταξύ του κράτους προέλευσης, των ιδίων και του κράτους σημαίας των πλοίων. Ωστόσο, οι VPD δρουν εντός συγκεκριμένου νομικού πλαισίου, το οποίο διέπεται από εγκεκριμένους κανόνες εμπλοκής, το Διεθνές Ανθρωπιστικό Δίκαιο. αλλά και από το εσωτερικό, ποινικό και πειθαρχικό Δίκαιο (Σέργης 2009).

Από την άλλη πλευρά οι PST είναι ιδιωτικές ομάδες ασφαλείας, οι οποίες δημιουργήθηκαν ως αποτέλεσμα της αύξησης της πειρατικής δραστηριότητας, σε συνδυασμό με την αδυναμία των εμπλεκόμενων χωρών να επιβάλουν την έννομη τάξη. Οι ρόλοι τους, πέραν της συμβολής στην επαύξηση της άμυνας του πλοίου, είναι συμβουλευτικού και εκπαιδευτικού χαρακτήρα για θέματα ασφαλείας. Παρά ταύτα, το ζήτημα της χρήσης ιδιωτικών εταιρειών ασφαλείας, εγείρει πολλά νομικά ζητήματα, όπως του εφαρμοστέου δικαίου και της απόδοσης ευθυνών για τυχόν ζημιές ή απώλειες ζωής, διότι σε αντίθεση με τα VPD, οι ιδιωτικές εταιρείες δεν είναι κρατικά όργανα.

Ωστόσο, η χρήση τέτοιων εταιρειών έχει εγείρει σοβαρούς νομικούς, πολιτικούς και ηθικούς προβληματισμούς, εφόσον η δυνατότητα χρήσης βίας για την προστασία ενός εμπορικού πλοίου, εξαρτάται αφενός από το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο του κράτους της σημαίας του πλοίου, αφετέρου από το αντίστοιχο

νομικό πλαίσιο του κράτους της εθνικότητας των εμπλεκόμενων προσώπων και τέλος, του νομικού πλαισίου κάθε κράτους, τους λιμένες του οποίου προσεγγίζει το εν λόγω πλοίο. (Κοντούλης 2010, 77).

Εξάλλου, από τη χρήση βίας προκύπτει αυξημένος κίνδυνος τέλεσης αξιόποινης πράξης. Έτσι σε πολλές περιπτώσεις το μέλος του πληρώματος, που άσκησε βία, κινδυνεύει να εμπλακεί σε δικαστικές περιπέτειες με τις δικαστικές αρχές των κρατών στα χωρικά ύδατα των οποίων τελείται η πειρατεία. Συχνά εκεί, επισύρεται η ποινή του θανάτου για τη χρήση θανατηφόρας βίας και την επιβάλλουν, χωρίς να εξετάσουν, κατά περίπτωση, εάν υπάρχουν ελαφρυντικά. Έτσι, υπάρχει περίπτωση κάποιο μέλος πληρώματος να καταδικαστεί σε θάνατο, επειδή σκότωσε επιτιθέμενο πειρατή.

Τέλος αξίζει να σημειωθεί ότι μόνο οι ένοπλες δυνάμεις περιφρούρησης, νομιμοποιούνται στο πλαίσιο αποτροπής πειρατειών και σύλληψης των πειρατών, να χρησιμοποιούν βία στο αναγκαίο μέτρο και με τις λιγότερες δυνατές απώλειες (Σταθακόπουλος 2010, 57).

### **5.7 Ελληνική Συμμετοχή – Συνεισφορά**

Η Ελλάδα σαν κατεξοχήν ναυτικό κράτος με έντονη την παρουσία στη διεθνή ναυσιπλοΐα συντάχθηκε πλήρως με τις ανησυχίες της διεθνούς κοινότητας αναφορικά με την αύξηση των περιστατικών πειρατείας, τόσο στο Κέρασ της Αφρικής, όσο και στον Κόλπο της Γουινέας, το οποίο έχει άμεση επίπτωση στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας και κατ' επέκταση στην παγκόσμια θαλάσσια εμπορική δραστηριότητα. Στο πλαίσιο αυτό, στηρίζει έμπρακτα το σύνολο των αναληφθέντων διεθνών δράσεων και πρωτοβουλιών, καθώς επίσης και συμμετέχει ενεργά στη διαμόρφωση των διεθνών εξελίξεων ως προς το ζήτημα της καταπολέμησης της πειρατείας, επί τη βάση της ΣΔΘ, των συναφών αποφάσεων του ΣΑ/ΟΗΕ και του Εθνικού Δικαίου.

Η χώρα μας αποτελεί ιδρυτικό μέλος της Ομάδας Επαφής για την Πειρατεία ανοικτά της Σομαλίας (CGPCS) και συμμετείχε στην πρώτη συνεδρίαση της Ομάδας στη Νέα Υόρκη στις 14 Ιανουαρίου 2009. Επιπλέον, κατά το πρώτο εξάμηνο του 2010, άσκησε την Προεδρία της Ομάδας Επαφής, εισπράττοντας ευμενή σχόλια μετά την ολοκλήρωση της θητείας της, στο πλαίσιο των διεργασιών της 6ης Συνόδου της Ομάδας Επαφής στη Νέα Υόρκη την 10 Ιουνίου 2010.

Στο πλαίσιο του NATO, η Ελλάδα συμμετείχε ενεργά στο σύνολο των αντιπειρατικών επιχειρήσεων (Allied Provider, Allied Protector, Ocean Shield) με συνεισφορά ναυτικών μονάδων στις Standing NATO Maritime Group 1 και 2 (SNMG) της Συμμαχίας. Επιπρόσθετα, επισημαίνεται η καθοριστική συμβολή του Κέντρου Εκπαίδευσης Ναυτικής Αποτροπής (ΚΕΝΑΠ-NMIOTC), τόσο στην εκπαίδευση Συμμαχικών δυνάμεων, όσο και στην παροχή εξειδικευμένων υπηρεσιών εκπαίδευσης, στο πλαίσιο οικοδόμησης δυνατοτήτων των κρατών - μελών της πρωτοβουλίας Djibouti Code of Conduct (DCoC), υπό την αιγίδα του IMO, και της δύναμης East African Standby Force (EASF) της Αφρικανικής Ένωσης (African Union - AU).

Πρόσφατα, το ΚΕΝΑΠ έχει εστιάσει το ενδιαφέρον του και στις χώρες της Δ. Αφρικής, λόγω της εμφάνισης πειρατείας στον Κόλπο της Γουινέας. Συγκεκριμένα, από το 2012, 337 εκπαιδευόμενοι από 27 χώρες έχουν εκπαιδευτεί σε αντικείμενα συναφή με θέματα MSO και ειδικότερα επί θεμάτων νηοψίας, με σκοπό την ενίσχυση των δυνατοτήτων των δυνάμεων επιβολής του νόμου στην καταπολέμηση της πειρατείας.

Ειδικότερα, ως προς το ΚΕΝΑΠ, διευκρινίζεται ότι παρότι αυτό τελεί υπό καθεστώς NATO Education & Training Facility (NETF) και εντάσσεται για λόγους συντονισμού των δράσεων του στο Στρατηγείο Allied Command Transformation (ACT) του NATO, εντούτοις επιτρέπεται η Ελλάδα ως έθνος πλαίσιο (Framework Nation), κατόπιν σύμφωνης γνώμης του ACT<sup>45</sup>, να παρέχει τις υπηρεσίες του Κέντρου για εκπαίδευση εταίρων - φίλιων κρατών, στο πλαίσιο των διμερών σχέσεων που διατηρεί. Η εν λόγω λειτουργική δυνατότητα έχει αξιοποιηθεί πλήρως από τη χώρα μας στο πλαίσιο υλοποίησης των Προγραμμάτων Στρατιωτικής Συνεργασίας (ΠΣΣ) του ΓΕΕΘΑ, αλλά και των δράσεων που προκύπτουν μέσω του GEN. Ως αποτέλεσμα, μέχρι σήμερα το ΚΕΝΑΠ έχει να επιδείξει ένα αριθμό περίπου 7000 εκπαιδευομένων, από περισσότερες από 200 ναυτικές μονάδες, ενώ ο αριθμός των χωρών που έχουν αξιοποιήσει τα εκπαιδευτικά προϊόντα του ΚΕΝΑΠ ανέρχεται στις 77.

Επιπρόσθετα, η χώρα μας διαθέτει από τον Νοέμβριο 2016 μονάδες στην επιχείρηση θαλάσσιας ασφάλειας "Operation Sea Guardian" του NATO, η οποία

---

<sup>45</sup> Σημειώνεται ότι το ΚΕΝΑΠ υπάγεται με μορφή πλήρους διοικήσεως στον Α/ΓΕΕΘΑ, ο οποίος έχει εκχωρήσει τον Διοικητικό Έλεγχο στον Α/ΓΕΝ.

αναλαμβάνει τα έργα Θαλάσσιας Ασφάλειας (MSO Tasks) τα οποία έχουν άμεση συνάφεια με την καταπολέμηση της πειρατείας στην περιοχή της Μεσογείου.

Στο πλαίσιο της ΕΕ, η Ελλάδα συμμετέχει ενεργεί στην επιχείρηση ΑΤΑΛΑΝΤΑ, ενώ όπως επισημάνθηκε ο πρώτος Τακτικός Διοικητής της επιχείρησης, ήταν ανώτατος αξιωματικός του ΠΝ, ο οποίος επέβαινε της Φ/Γ ΨΑΡΑ που λειτούργησε ως πλοίο Διοίκησης, από τον Δεκέμβριο 2008 έως και τον Απρίλιο 2009. Επιπλέον, ανώτεροι Αξιωματικοί του ΠΝ υπηρετούν ως επιτελείς στο Επιχειρησιακό Στρατηγείο της επιχείρησης ΟΗQ (Operational Headquarters) στο Northwood του Λονδίνου.

Ωστόσο, οφείλεται να μνημονευτεί και η ιδιωτική πρωτοβουλία της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, η οποία προκειμένου να αποτρέψει την εκδήλωση πειρατείας, αφενός συμμορφώνεται σε μεγάλο βαθμό με τον Οδηγό Βέλτιστων Πρακτικών Διαχείρισης (BMP) του ΙΜΟ, αφετέρου έχει αξιοποιήσει τις προβλέψεις του Ν.4058/2012, περί επιβίβασης ένοπλων φρουρών στα πλοία, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, συνδράμοντας έτσι στην επαύξηση της άμυνας του πλοίου και στην εκπαίδευση των πληρωμάτων σε θέματα ασφαλείας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6<sup>ο</sup>: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

### 6.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Είναι σημαντικό να προσδιορίζεται, να μελετάται και να αξιολογείται το φαινόμενο της πειρατείας υπό το πρίσμα του διεθνούς δικαίου αλλά και των σύγχρονων εξελίξεων. Η μυθοπλασία έχει λίγη σχέση με την πραγματικότητα και η πειρατεία είναι ικανή να αποτελέσει κίνδυνο για τη διεθνή ασφάλεια. Οι πειρατές, σήμερα, είναι κάτι πολύ περισσότερο από ληστές που στήνουν ενέδρες με σκοπό το οικονομικό όφελος και η πειρατική δραστηριότητα συνδέεται με το οργανωμένο έγκλημα και μπορεί να θεωρηθεί ακόμη και *Casus Belli* -απειλή πολέμου- για όλο το διεθνές σύστημα επηρεάζοντας την ισορροπία ισχύος (Ross, 2014, σ. 8-14).

Η εξέταση του γεωγραφικού αποτυπώματος της σύγχρονης πειρατείας υποδεικνύει σαφώς ότι αυτή συναντάται σχεδόν αποκλειστικά στις θαλάσσιες περιοχές αδύναμων κρατών του λεγόμενου αναπτυσσόμενου Νότου, όπου παρατηρείται κατάρρευση κοινωνικών και κρατικών δομών, αδυναμία επιβολής της έννομης τάξης και αναπόφευκτα κατάρρευση του κράτους δικαίου. Στις εν λόγω περιοχές, η πειρατεία εκλαμβάνεται ως ευκαιρία επαγγελματικής αποκατάστασης, ενώ παράλληλα το φαινόμενο τυγχάνει κοινωνικής δημόσιας αποδοχής και οι πειρατές θεωρούνται ήρωες στον τοπικό πληθυσμό.

Σε αναζήτηση των γενεσιουργών αιτιών που ευνόησαν την επανεμφάνιση του φαινομένου της πειρατείας, καταλήγουμε ασφαλώς στο συμπέρασμα ότι κατά κύριο λόγο αυτά προκύπτουν από μια σύνθεση της γεωγραφίας, των συνθηκών διεξαγωγής της διεθνούς ναυσιπλοΐας, και της ύπαρξης αδύναμων κρατών. Η αυξημένη κινητικότητα της διεθνούς εμπορικής ναυσιπλοΐας μέσω στενών γεωγραφικών περασμάτων, σε συνδυασμό με την εγγύτητα με ασταθή - αδύναμα κράτη που αδυνατούν να επιβάλλουν την έννομη τάξη, δημιουργούν τις κατάλληλες συνθήκες για εκδήλωση πειρατικής δραστηριότητας.

Μια επισκόπηση των ετήσιων τακτικών του IMO, από το 2008 έως και το 2018, καταδεικνύει ότι υφίσταται μια γενικότερη τάση ύφεσης του φαινομένου της πειρατείας, το οποίο εκ πρώτης όψεως αποτιμάται θετικά. Ωστόσο, στον Κόλπο της Γουινέας, τα τελευταία έτη (2016-2018) παρατηρείται αναστροφή της εν λόγω πτωτικής τάσης, με αύξηση των περιστατικών πειρατείας, γεγονός το οποίο σε



καμία περίπτωση δεν επιτρέπει τον εφησυχασμό της διεθνούς κοινότητας.

Στο σύγχρονο, παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον, όπου η ραγδαία αύξηση των διεθνών εμπορικών συναλλαγών και της διακίνησης αγαθών είναι συνυφασμένη με εξαιρετικά υψηλές απαιτήσεις διεκπεραίωσης θαλασσίων μεταφορών, καθίσταται αντιληπτό ότι ένα ασφαλές θαλάσσιο περιβάλλον αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για ανάπτυξη και ευημερία. Συναφώς, η αμφισβήτησή της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας και του ομαλού ενεργειακού εφοδιασμού, από την όξυνση του φαινομένου της πειρατείας, συνιστούν άμεση απειλή για το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο, τη σταθερότητα παραγωγής και ανάπτυξης στη βιομηχανία, την ενεργειακή ασφάλεια, και κατ' επέκταση τη διεθνή οικονομία.

Η ανάλυση της οικονομικής διάστασης των επιπτώσεων της πειρατείας, κατέδειξε ότι υφίσταται συρρίκνωση του συνολικού άμεσου κόστους της πειρατείας το οποίο οφείλεται στην μείωση των περιστατικών πειρατείας, ωστόσο η εν λόγω διαπίστωση εκτιμάται ως πλασματική και διατηρούνται επιφυλάξεις ως προς την αξιοπιστία της, καθότι δεν λαμβάνει υπόψη το έμμεσο κόστος, η ακριβής εκτίμηση του οποίου παραμένει αδύνατη, καθότι παραπέμπει σε δευτερογενείς επιπτώσεις στη γεωοικονομία των εμπλεκόμενων κρατών (επενδύσεις, αλιεία, τουρισμός, θαλάσσιο εμπόριο, τιμές εμπορευμάτων και τροφίμων, διέλευση διωρύγων), η υποτίμηση των οποίων ενέχει κίνδυνο κλονισμού των περιφερειακών οικονομιών. Στο πλαίσιο αυτό, θαλάσσιες μεταφορικές οδοί αλλοιώνονται, πλούσιες σε αλιεύματα περιοχές εγκαταλείπονται, ενώ λιμάνια τουριστικών προορισμών για κρουαζιερόπλοια αλλάζουν, με μοναδικό γνώμονα την επιλογή ασφαλέστερων. Τα ευρήματα της οικονομικής ανάλυσης, δημιουργούν επίσης προβληματισμούς ως προς την αποδοτικότητα συγκεκριμένων μέτρων αντιμετώπισης της πειρατείας. Η συστηματική προσέγγιση των συστατικών που συνθέτουν το επιχειρηματικό μοντέλο των πειρατών, αναδεικνύει τα οφέλη που προκύπτουν για τους χρηματοδότες και εγγυητές των πειρατών.

Αναφορικά με το ανεκτίμητης αξίας ανθρώπινο και κοινωνικό κόστος της πειρατείας, εκτιμάται ότι το έλλειμμα ασφαλείας θίγει άμεσα το κύρος του κράτους και πλήττει ανεπανόρθωτα την υπόσταση του, συντελώντας στην περαιτέρω υποβάθμιση των ήδη αδύναμων-ασταθών κρατών. Επιπλέον, οι εν λόγω συνθήκες λειτουργούν αποθαρρυντικά για τις ξένες επενδύσεις και την προσέλκυση τουρισμού, με σοβαρές επιπτώσεις και στην οικονομία των κρατών.

Συναφώς, η εν λόγω κατάσταση, ανατροφοδοτεί εκ νέου τα γενεσιουργά αίτια (κοινωνικές συνθήκες και κρατικές δομές ασφαλείας), συνθέτοντας έναν ατέρμονα φαύλο βρόγχο.

Αποτιμάται θετικά το γεγονός ότι το διεθνές δίκαιο αναγνωρίζει οικουμενική δικαιοδοσία ως προς την καταστολή της πειρατείας. Ωστόσο, η έλλειψη πολιτικής βούλησης ορισμένων κρατών, θέτει σε αμφιβολία τη φιλοδοξία ανάδυσης μιας διεθνούς έννομης τάξης που θα αντίκειται του μονομερούς συμφέροντος. Ταυτόχρονα, ενισχύεται το αίσθημα της ατιμωρησίας, ενώ εγείρονται ερωτηματικά αναφορικά με την επάρκεια και την αποτελεσματικότητα του υφιστάμενου νομικού πλαισίου που σχετίζεται με τη σύλληψη και την ποινική δίωξη των πειρατών.

Τα σύγχρονα θεσμικά κείμενα στρατηγικής της Ε.Ε, αλλά και τα συναφή σχέδια δράσης, καταδεικνύουν την ισχυρή βούληση της Ε.Ε για την προαγωγή της θαλάσσιας ασφάλειας σε παγκόσμιο επίπεδο. Όπως αποτυπώνεται στην EUMSS, η ελευθερία της ναυσιπλοΐας συγκαταλέγεται στα ζωτικά συμφέροντα την Ε.Ε, ενώ το πεδίο της θαλάσσιας ασφάλειας, και ειδικά αυτό της αντιμετώπισης της πειρατείας, προσφέρει μια χρήσιμη πλατφόρμα στην Ε.Ε για την ανάπτυξη περιφερειακών συνεργασιών, και την ενδυνάμωση των δεσμών και της παρουσίας της Ένωσης σε παγκόσμιο επίπεδο. Στο ίδιο μήκος κύματος κινείται και το ΝΑΤΟ, καθότι τα αντίστοιχα θεσμικά κείμενα, αποκαλύπτουν την ίδια ισχυρή βούληση για προαγωγή της θαλάσσιας ασφάλειας στην περιοχή ευθύνης της Συμμαχίας.

Αναμφισβήτητα, η πρωτοφανούς έκτασης διεθνής κινητοποίηση, και ιδιαίτερα οι πολυεθνικές στρατιωτικές επεμβάσεις, έχουν συμβάλει αποφασιστικά στη δραστική μείωση των περιστατικών πειρατείας, με αντιπροσωπευτικό παράδειγμα την επιτυχία της επιχείρησης «ATALANTA» στην περιοχή της Σομαλίας. Παρά το γεγονός ότι δεν έχει ακόμη καταστεί εφικτή η εξάλειψη του φαινομένου, εγείρονται ερωτηματικά αναφορικά με τον αποτελεσματικό συντονισμό και την επίτευξη συλλογικότητας και συμπληρωματικότητας μεταξύ της πληθώρας των υφιστάμενων δράσεων καταστολής της πειρατείας.

Διαπιστώνεται ότι, οι γνωστές πρωτοβουλίες οικοδόμησης δυνατοτήτων τα τελευταία έτη ολοένα και κερδίζουν έδαφος, ανακτώντας υψηλή προτεραιότητα στην ατζέντα του ΝΑΤΟ και της Ε.Ε, ως εναλλακτική λύση στην ανάληψη επιχειρήσεων θαλάσσιας ασφάλειας, λόγω των δυσχερειών που έχει επιφέρει η παρούσα δημοσιονομική κατάσταση στη διαδικασία παραγωγής δυνάμεων. Σε

κάθε περίπτωση, η υιοθέτηση μέτρων οικοδόμησης δυνατοτήτων συνάδει απόλυτα με τη διαπίστωση ότι οι ρίζες της πειρατείας εντοπίζονται κυρίως στην ξηρά, και ότι βασική γενεσιουργός αιτία αυτής αποτελεί η αδυναμία των αδύναμων κρατών για διακυβέρνηση και επιβολή της έννομης τάξης.

Το ευρύ φάσμα των σύγχρονων προκλήσεων και απειλών στο θαλάσσιο περιβάλλον, αναπόφευκτα έχει ως αποτέλεσμα την επιφόρτιση των πολεμικών ναυτικών δυνάμεων των κρατών με επιπλέον έργα, τα οποία δεν συγκαταλέγονται στις παραδοσιακές μορφές πολέμου και εκφεύγουν της αποστολής τους.

Ειδικότερα, τα σύγχρονα πολεμικά ναυτικά καλούνται να ανταπεξέλθουν τόσο σε έργα αστυνόμευσης (πειρατεία, παράτυπη μετανάστευση, λαθρεμπόριο κ.α.), όσο και σε συμβατικές μορφές πολέμου που σχετίζονται με την προάσπιση της εθνικής άμυνας και κυριαρχίας, έναντι των αντίπαλων κρατικών οντοτήτων. Στο πλαίσιο των ανωτέρω προκύπτουν ερωτηματικά τόσο ως προς τη δυνατότητα των πολεμικών ναυτικών των χωρών να ανταποκριθούν στο νέο αυτό σύνθετο ρόλο, όσο και ως προς τη σκοπιμότητα χρησιμοποίησής τους σε έργα αστυνόμευσης χαμηλού επιπέδου, βάσει της θεώρησης κόστους-οφέλους (Till 2009).

Η αξιοποίηση ένοπλων φρουρών ασφαλείας (PST), παρότι αναμφισβήτητα έχει αποδειχθεί αποτελεσματική στην αποτροπή και καταστολή των πειρατικών επιθέσεων, εγείρει αρκετά νομικά ζητήματα (εφαρμοστέο δίκαιο, απόδοση ευθυνών για ζημιές/απώλειες ζωής), καθότι δε συνιστούν κρατικά όργανα, με αποτέλεσμα το πλαίσιο δράσης τους να μην διέπεται από κανόνες εμπλοκής και να μην δεσμεύεται από το Διεθνές Ανθρωπιστικό Δίκαιο.

Η Ελλάδα συντάσσεται πλήρως και υποστηρίζει έμπρακτα τις διεθνείς δράσεις και πρωτοβουλίες που σχετίζονται με την καταπολέμηση της πειρατείας επί της βάσης της ΣΔΘ, των συναφών αποφάσεων του ΣΑ/ΟΗΕ και του Εθνικού Δικαίου. Αναμφισβήτητα, η ανωτέρω πρακτική εκτιμάται σκόπιμη και επωφελής, καθότι συνάδει με την προώθηση των εθνικών συμφερόντων. Τα οφέλη στην Ελληνική εμπορική ναυτιλία και τον εφοπλιστικό τομέα, ο οποίος κατέχει πρωταγωνιστικό ρόλο στις θαλάσσιες μεταφορές σε παγκόσμιο επίπεδο, είναι άμεσα και απτά, ενώ υπάρχουν και έμμεσα οφέλη, τα οποία σχετίζονται με τη ναυτική διπλωματία που επιτυγχάνεται από τις ένοπλες δυνάμεις της χώρας με τη συμμετοχή τους σε δράσεις που προάγουν τη θαλάσσια ασφάλεια.

Η ανωτέρω ναυτική διπλωματία, πέραν της συμμετοχής σε διεθνείς επιχειρήσεις (ATALANTA), συνίσταται τόσο στην ανάληψη ενεργού ρόλου στην οικοδόμηση δυνατοτήτων των χωρών της Μέσης Ανατολής - Βορείου Αφρικής με το ΚΕΝΑΠ να διαδραματίζει πρωταγωνιστικό ρόλο, όσο και στην ανάληψη πρωτοβουλιών και τη σύναψη συμφωνιών, που αφορούν στη θαλάσσια ασφάλεια, με όχημα την πολιτικοστρατιωτική συνεργασία του ΓΕΕΘΑ και των ΓΕ.

Τα ανωτέρω, αφενός ενισχύουν το ρόλο της χώρας στο ΝΑΤΟ και στην ΕΕ, αφετέρου συνδράμουν αποφασιστικά στην ενίσχυση του αποτυπώματος και της εμφάνισης της Ελλάδας στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου, εδραιώνοντας τη χώρα μας ως εγγυητή ασφάλειας στην εν λόγω ευαίσθητη από πλευράς γεωπολιτικής περιοχή.

## 6.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Εκτιμάται ότι το σύνολο των διεθνών δράσεων και πρωτοβουλιών που αποσκοπούν στην αντιμετώπιση του φαινομένου της πειρατείας, οφείλουν να εστιάσουν στην άρση των γενεσιουργών αιτιών που κατέστησαν εφικτή την επανεμφάνιση και συντηρούν τη διατήρηση του φαινομένου. Επίσης, τα αναληφθέντα μέτρα να μην έχουν κατασταλτικό χαρακτήρα, αλλά να υιοθετηθεί μια προληπτική και αποτρεπτική προσέγγιση, η οποία θα θέσει τις βάσεις για την πλήρη εξάλειψη της πειρατείας. Με γνώμονα τα ανωτέρω, κατατίθενται οι ακόλουθες προτάσεις:

✓ Ενίσχυση της πολιτικής βούλησης για άσκηση της οικουμενικής δικαιοδοσίας ως προς την πειρατεία και άρση της πρακτικής απροθυμίας οδήγησης των πειρατών ενώπιον της δικαιοσύνης, με παράλληλη προσαρμογή του νομικού πλαισίου που αφορά στη σύλληψη και την ποινική δίωξη των πειρατών, ώστε να διασφαλίζεται η εφαρμογή των υποχρεώσεων που απορρέουν από τη ΣΔΘ, συνιστώντας ένα σημαντικό αποτρεπτικό παράγοντα για την εκδήλωση πειρατικής πράξης. Ενδεχομένως θα πρέπει να υιοθετηθεί ένας οικουμενικός κώδικας δικονομικής συμπεριφοράς απέναντι στους συλληφθέντες πειρατές, ώστε να μην εμφανίζονται φαινόμενα ασυνέχειας της διεθνούς δικαιοταξίας.

✓ Κατάλληλη αξιοποίηση των εξαγόμενων συμπερασμάτων, αναφορικά με την αποδοτικότητα των μέτρων αντιμετώπισης της πειρατείας, ώστε

να ελεγχθεί η σκοπιμότητα αναθεώρησης της ακολουθούμενης πολιτικής (καταβολή λύτρων, υψηλά ασφάλιστρα, πρόσληψη ιδιωτικών εταιρειών ασφαλείας, αναδρομολόγηση πλοίων). Επιπλέον, μέσω της ανάδειξης των οφελών για τους χρηματοδότες και τους ανάδοχους εγγυητές των πειρατών, και εν συνεχεία μέσω εποπτείας της ροής του χρήματος, δύναται να καταστεί εφικτός ο προσδιορισμός, η αναγνώριση και η ταυτοποίησή αυτών.

✓ Αναθεώρηση της πολιτικής που ακολουθούν οι πλοιοκτήτριες εταιρείες όσον αφορά στην καταβολή λύτρων, και δημιουργία κατάλληλων προϋποθέσεων που θα άρουν την απροθυμία καταγγελίας περιστατικών πειρατείας, όπως η αποσύνδεση αυτόματης αύξησης των ασφαλίστρων και η αποφυγή καθυστερήσεων των πλοίων λόγω διεξαγωγής ερευνών από αρμόδιες Αρχές.

✓ Προαγωγή συντονισμού μεταξύ κρατών και συναφών διεθνών οργανισμών και πρωτοβουλιών που εμπλέκονται με την καταπολέμηση της πειρατείας, ως απαραίτητη προϋπόθεση για την επίτευξη συλλογικότητας και την αποφυγή επικάλυψης προσπάθειας και αμοιβαίων παρεμβολών. Εκτιμάται ότι το πλέον κατάλληλο όργανο που δύναται να εξασφαλίσει την προώθηση μιας κοινής διεθνούς ατζέντας αποτελεί ο ΙΜΟ, ως το πλέον αρμόδιο όργανο του ΟΗΕ, που έχει αναμφίβολα αποδείξει την αξία του στο συντονισμό παρόμοιων θεμάτων.

✓ Βασική γενεσιουργός αιτία της πειρατείας είναι ο συνδυασμός γεωγραφίας, συνθηκών διεξαγωγής της διεθνούς ναυσιπλοΐας, και εγγύτητας με ασταθή-αδύναμα κράτη. Θεωρώντας δεδομένη τη γεωγραφία και τις υψηλές απαιτήσεις των θαλασσίων μεταφορών, καθίσταται αντιληπτό ότι η διεθνής κοινότητα οφείλει να επικεντρώσει τις προσπάθειές της στην ανάληψη μέτρων ανάπτυξης και οικοδόμησης δυνατοτήτων των εν λόγω κρατών, με σκοπό την αποκατάσταση του κράτους δικαίου και την ανάκτηση επιβολής της έννομης τάξης.

✓ Απαιτείται περαιτέρω εξέταση και διευκρίνιση του νομικού και κανονιστικού πλαισίου λειτουργίας και δράσης των ένοπλων φρουρών ασφαλείας (PST) επί εμπορικών πλοίων, ώστε να διέπεται από κανόνες εμπλοκής και να δεσμεύεται από το Διεθνές Ανθρωπιστικό Δίκαιο. Η προσέγγιση πρέπει να είναι ρεαλιστική, διότι η παρουσία αυτών των εταιρειών είναι μια αποτελεσματική επιλογή ασφαλείας από τους πλοιοκτήτες. Είναι προτιμότερο λοιπόν να επιλυθούν τα ζητήματα που αφορούν θεσμικά το ρόλο τους, τις δυνατότητες τους και να

ρυθμιστούν με ελεγχόμενο τρόπο οι παρεχόμενες υπηρεσίες τους, παρά να παραμένει η λειτουργία τους ασαφής και αυθαίρετη.

✓ Οφείλεται να αξιοποιηθεί στο μέγιστο βαθμό η επιχείρηση «Operation Sea Guardian», που διεξάγει το NATO καθότι, συνεκτιμώντας τη συσσωρευμένη επιχειρησιακή εμπειρία της Συμμαχίας, εκτιμάται ότι αποτελεί μοναδική ευκαιρία για την καταπολέμηση της πειρατείας και την προαγωγή της θαλάσσιας ασφάλειας.

✓ Τα σύγχρονα πολεμικά ναυτικά, προκειμένου να ανταποκριθούν στο νέο σύνθετο ρόλο που καλούνται να διαδραματίσουν, ο οποίος συνιστά την επιφόρτισή τους με έργα που εκφεύγουν της αποστολής τους, οφείλουν όπως ισορροπήσουν τη στρατηγική, τις δυνατότητες και τα μέσα που διαθέτουν, μεταξύ έργων αστυνόμευσης/ασφάλειας και συμβατικών μορφών πολέμου που σχετίζονται με την εθνική άμυνα. Συγκεκριμένα, απαιτείται να διέλθουν μια δομημένη διαδικασία μετεξέλιξης και μετασχηματισμού, ως εφαρμόζεται στο NATO και έχει υιοθετηθεί από πληθώρα κρατών - μελών, με σκοπό την προσαρμογή τους στο σύγχρονο θαλάσσιο περιβάλλον, το οποίο θα τους επιτρέψει να παραμείνουν ικανά, αποτελεσματικά και επίκαιρα.

✓ Εκτιμάται ως σκόπιμη και επωφελής η διατήρηση της έμπρακτης υποστήριξης της Ελλάδας στις διεθνείς δράσεις και πρωτοβουλίες που σχετίζονται με την καταπολέμηση της πειρατείας, αλλά και η πλήρης σύνταξή της με την προαγωγή της θαλάσσιας ασφάλειας στη Μεσόγειο, καθότι αναμφισβήτητα συνάδει με την προαγωγή των εθνικών συμφερόντων.

✓ Αδιάκοπη συμμετοχή στις επιχειρήσεις θαλάσσιας ασφάλειας του NATO και της ΕΕ (OSG, ATALANTA), με ταυτόχρονη συνεισφορά στη φιλόδοξη πρωτοβουλία της ΕΕ περί Μόνιμης Διαρθρωμένης Συνεργασίας (PESCO).

✓ Ανάλυση ενεργού ρόλου των ΕΔ, με όχημα την πολιτικοστρατιωτική συνεργασία, στην οικοδόμηση δυνατοτήτων των χωρών της περιοχής της Β. Αφρικής και της αξιοποίησης των παρεχόμενων υπηρεσιών και των εκπαιδευτικών προϊόντων του ΚΕΝΑΠ.

✓ Ενίσχυση των διμερών σχέσεων με Αίγυπτο και Ισραήλ, και μεθοδευμένη εκμετάλλευση της προοπτικής επέκτασης της τριμερούς Συνεργασίας Ελλάδος, Αιγύπτου, Κύπρου σε τετραμερή, ώστε να περιλάβει και το

Ισραήλ. Η προώθηση των ανωτέρω, πέραν της προαγωγής θεμάτων θαλάσσιας και ενεργειακής ασφάλειας στην Ανατολική Μεσόγειο, συντελεί ταυτόχρονα και στη μετάδοση ενός σαφούς στρατηγικού μηνύματος με πολλαπλούς αποδέκτες.

✓ Σε κάθε περίπτωση, εκτιμάται ότι η ελληνική προσέγγιση οφείλει να εστιάσει στην ανάπτυξη οικοδόμησης δυνατοτήτων των αποτυχημένων κρατών, καθότι η εν λόγω δυνατότητα ικανοποιεί ταυτόχρονα πολλαπλές εθνικές επιδιώξεις με κυριότερη την ενίσχυση του αποτυπώματος και της εμφάνισης της Ελλάδας στην περιοχή της Ανατ. Μεσογείου, ως εγγυητή της ασφάλειας στην εν λόγω ευαίσθητη από πλευράς γεωπολιτικής περιοχή.

## ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Οι θαλάσσιες μεταφορές του 21ου αιώνα μαστίζονται από το φαινόμενο της πειρατείας σε παγκόσμιο επίπεδο, σε διάφορες περιοχές του πλανήτη, με ποικίλες εκφάνσεις και διαφορετική ένταση. Η σημερινή πειρατεία, όπως και η αντίστοιχη παλαιότερων εποχών, αποτελεί εμπόδιο στην ομαλή διακίνηση των κάθε λογής αγαθών, αλλά και των ανθρώπων, μέσω των θαλασσίων οδών. Ένα ακόμη κοινό χαρακτηριστικό είναι ότι εμφανίζεται σε κράτη που είναι αδύναμα –ή κοντά σε τέτοιου είδους κράτη- τα οποία αδυνατούν να αντιμετωπίσουν την εγκληματικότητα και να επιβάλλουν τους νόμους και την τάξη, όπως συμβαίνει στη Σομαλία και τα τελευταία χρόνια σε κράτη της περιοχής του κόλπου της Γουινέας στη Δυτική Αφρική και στην περιοχή της Νοτιοανατολικής Ασίας και τα στενά της Μάλακκα.

Όμως η μορφή του φαινομένου είναι διαφορετική συγκρινόμενη με το παρελθόν, καθώς δεν υπάρχουν πλέον εμβληματικές φυσιογνωμίες, ή τουλάχιστον, τα πρόσωπα που ηγούνται ανάλογων επιχειρήσεων δεν γίνονται ευρέως γνωστά. Παλαιότερα, άλλωστε, οι πειρατές παρουσιάζονταν συχνά ως λαϊκοί ήρωες, ακόμη και επαναστάτες, ειδικά σε περιοχές υπό ξένη κυριαρχία.

Η θάλασσα αποτελεί πηγή ζωής και πλούτου αλλά και έναν κατεξοχήν χώρο ανάπτυξης παράνομων πράξεων όπως η πειρατεία, εξαιτίας της έλλειψης άσκησης κρατικής κυριαρχίας. Η συνεργασία μεταξύ των κρατών με σκοπό την πρόληψη και εξάλειψη του πειρατικού φαινομένου προβλέπεται στο Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας, όπου αναφέρεται και η υποχρέωση της συνεργασίας όλων των συμβαλλομένων μερών προς αυτό το σκοπό.

Όμως, κάτι τέτοιο δεν αποτέλεσε για αρκετά χρόνια προτεραιότητα των κρατών με συνέπεια την αύξηση των κρουσμάτων, ειδικότερα στο Κέρασ της Αφρικής. Το γεγονός αυτό ώθησε τη διεθνή κοινότητα στην ανάληψη συντονισμένων πρωτοβουλιών ώστε να καταπολεμήσει επιτυχώς το φαινόμενο που γιγαντώθηκε και μετατράπηκε σε εφιάλτη για τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα.

Ωστόσο, επειδή οι ρίζες της θαλάσσιας πειρατείας βρίσκονται στην ξηρά, εκτιμάται ότι εκτός της κινητοποίησης της διεθνούς κοινότητας σε επίπεδο λήψης κατάλληλων μέτρων πρόληψης, καθώς και τις δυνατότητες ποινικής καταστολής της πειρατείας, μέσα από το αναφαίρετο δικαίωμα άσκησης οικουμενικής δικαιοδοσίας, για να αντιμετωπιστεί επιτυχώς το ζήτημα της πειρατείας απαιτείται



κατά κύριο λόγο πολιτική και οικονομική σταθερότητα, καθώς και εύρυθμη λειτουργία των κρατικών μηχανισμών των κρατών των θαλασσίων περιοχών όπου εκδηλώνεται το πρόβλημα.

Όπως κατέδειξε και η κινηματογραφική ταινία «Captain Phillips»<sup>46</sup>, η κατάσταση στην Ανατολική Αφρική είναι απελπιστική. Αν και οι Navy SEALs διέσωσαν τον πραγματικό πλοίαρχο, σκοτώνοντας τρεις πειρατές και συλλαμβάνοντας τον τέταρτο, αυτό δεν αποτελεί κίνητρο για τη νεολαία των Σομαλών να εγκαταλείψουν την πειρατική ζωή.

Η πραγματική πρόοδος στην καταπολέμηση της πειρατείας θα επιτευχθεί μόνο με την άμβλυνση της φτώχειας, την παροχή βιώσιμης διακυβέρνησης και την αντιμετώπιση της διαφθοράς. Η παροχή βοήθειας για τη σύσταση συνεργατικών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων θα μπορούσε να συμβάλει στη δημιουργία μιας βιώσιμης εναλλακτικής απασχόλησης αντί της «σταδιοδρομίας» στην πειρατεία. Για να επέλθει βελτίωση πρέπει να υπάρξει γενική πρόοδος και ανάπτυξη. Μέχρι τότε, το φαινόμενο φαίνεται πως θα συνεχίσει να λαμβάνει νέες διαστάσεις και όψεις.

---

<sup>46</sup> Η ταινία κυκλοφόρησε το 2013, με πρωταγωνιστή τον Tom Hanks.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### ΕΛΛΗΝΙΚΗ

- ❖ Βαμβούκος Α. «*Τρομοκρατία και Διεθνές Δίκαιο*». Εκδόσεις Παπαζήση, 1991
- ❖ Δαλακλής Δ. Πχης ΠΝ. «*Θαλάσσιες Μεταφορές και Πειρατεία: η Γεωπολιτική Διάσταση*». Διακλαδική Επιθεώρηση ΑΔΙΣΠΟ, Τεύχος 17, σελ. 40-53, 2010
- ❖ Κατωπόδης Π. Πχης ΠΝ. «*Η Εξέλιξη του φαινομένου της Πειρατείας μέσα στο Σύγχρονο Περιβάλλον Επιχειρήσεων Ναυτικής Ασφάλειας*», Διατριβή ΑΔΙΣΠΟ, 2018
- ❖ Κίντζιος Σ. Αντχος ΠΝ. «*Πειρατεία και Παγκοσμιοποίηση*». Διατριβή ΑΔΙΣΠΟ, 2017
- ❖ Κλάδη, Ε. «*Νηοψία και Συνεχής Καταδίωξη στην Ανοιχτή Θάλασσα: Σύγχρονη Νομική Προσέγγιση*». στο συλλογικό έργο «*Ασφάλεια και Πειρατεία στην Ανοιχτή Θάλασσα*» (Σ. Περράκη-Γ. Τσάλτα). Αθήνα: Ι.Σιδέρης, 2006.
- ❖ Κοντούλης Ι. Αντχος ΠΝ. «*Η Πειρατεία κατά το Διεθνές Δίκαιο. Σύγχρονες εξελίξεις, προβλήματα και προοπτικές*». Αθήνα, Επιθεώρηση ΣΕΘΑ, τεύχος 40, σελ. 72-79, 2010
- ❖ Λαμπρόπουλος, Βασίλης Γ. «*Τι συνέβη στο «City of Poros».*» <https://www.tovima.gr/2008/11/24/culture/ti-synebi-sto-city-of-poros-2/> (πρόσβαση 16 Οκτ 2019).
- ❖ Μπαμπινιώτης Γ. «*Λεξικό για το Σχολείο και το Γραφείο (4ος Τόμος)*». Εκδόσεις Κέντρο Λεξικολογίας, 2004.
- ❖ Μπέλλου, Φωτεινή. «*Διημερίδα με θέμα «Λαθρομετανάστευση και Σύγχρονη Πειρατεία ως Απειλές της Διεθνούς και Περιφερειακής Ασφάλειας*» Θεσσαλονίκη: Ανώτατη Διακλαδική Σχολή Πολέμου, 2009.
- ❖ Μπόση, Μαίρη «*Θαλάσσια Πειρατεία–Τρομοκρατία*». Βάρη Αττικής: Ποιότητα, 2012.
- ❖ Ν.Δ 187/1973 (ΦΕΚ Α' 261) «*Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου*».

- ❖ Ν. 4058/2012, (ΦΕΚ Α' 63), «Παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους φρουρούς σε εμπορικά πλοία».
- ❖ Ναυτικά Χρονικά, Τεύχος Νοεμβρίου 2011, «Η παρουσία ένοπλων φρουρών στα πλοία έχει μειώσει τις πειρατικές επιθέσεις», Πάνος Μωραΐτης, CEO Aspida Maritime Security
- ❖ Πολλάτος Σ. Αντχος Π.Ν. *Η Αντιμετώπιση του φαινομένου της πειρατείας στο Κέρασ της Αφρικής υπό το πρίσμα του Διεθνούς Δικαίου - Νομικές Προεκτάσεις*. Διατριβή: ΑΔΙΣΠΟ, 2012.
- ❖ Σακελλαρίδης, Ι. «*Πειρατεία: Προληπτικοί και Κατασταλτικοί Μέθοδοι Προστασίας από την Πειρατεία*». Διπλωματική Εργασία, Πειραιάς: Πανεπιστήμιο Πειραιά, 2013.
- ❖ Σέργης, Παναγιώτης, «*Νομική και Επιχειρησιακή Διάσταση Επιχείρησης ΑΤΑΛΑΝΤΑ - Ελληνική Συμμετοχή*», Διακλαδική Επιθεώρηση ΑΔΙΣΠΟ, Τεύχος 17. Θεσσαλονίκη, Νοε 2009 - Φεβ 2010
- ❖ Σιούσιουρας Π., Δαλακλής Δ. «*Σύγχρονες Θαλάσσιες Μεταφορές και το Φαινόμενο της Πειρατείας*». Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, 2011
- ❖ Σιούσιουρας Π. «*Νομικό Πλαίσιο Αντιμετώπισης της Πειρατείας υπό το Πρίσμα του Διεθνούς Δικαίου*». Διακλαδική Επιθεώρηση ΑΔΙΣΠΟ, Τεύχος 17, σελ. 27-39, 2010
- ❖ Σταθακόπουλος Χ. «*Σύγχρονες Πρακτικές Αντιμετώπισης της Πειρατείας*». Διακλαδική Επιθεώρηση ΑΔΙΣΠΟ, Τεύχος 17, σελ. 56-59, 2010
- ❖ Τσάλτας Γ., Πλατιάς Χ., Περράκης Σ. «*Ασφάλεια και Πειρατεία στην Ανοιχτή Θάλασσα*». Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, 2006

### **ΞΕΝΟΓΛΩΣΗ**

- ❖ UN, «*UN Convention on the Law of the Sea, (UNCLOS)* » Montego Bay, Dec 10, 1982.
- ❖ Martin N. Murphy «*Contemporary Piracy and Maritime Terrorism, The Threat to International Security*», 2007
- ❖ Martin N. Murphy «*Small boats, Weak States, Dirty Money, Piracy and Maritime Terrorism in the modern world*», 2008

- ❖ Nelson, Eric Shea «*Maritime Terrorism and Piracy: Existing and Potential Threats*» Global Security Studies, 2012
- ❖ Lehr, Peter «*Violence at Sea\_ Piracy in the Age of Global Terrorism*», 2006
- ❖ Till, G. «*Seapower - A Guide for the Twenty-First Century*», 2009
- ❖ Ross, R. S. «*The Revival of Geopolitics in East Asia- Global Asia*», 2014
- ❖ Hastings J and Asal V «*When Terrorism Goes to Sea. Terrorist Organizations and the Move to Maritime Targets*» 2013
- ❖ Gilpin, Raymond «*Counting the costs of Somali piracy*». Washington: US Institute of Peace, 2009
- ❖ Kraska James «*Contemporary Maritime Piracy, International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea*», 2011
- ❖ Marley David «*Modern Piracy. A Reference Handbook*», 2010
- ❖ Catherine Z. Raymond «*Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait*», 2009
- ❖ OBP - Oceans Beyond Piracy. «*The State of Maritime Piracy. Assessing the Economic and Human Cost*». OBP Working Paper. May 2017.
- ❖ Davis, John «*Africa and the War on Terrorism*», 2007
- ❖ Walje, Matthew R. «*The State of Maritime Piracy Report 2014*». Report, Denver: Oceans Beyond Piracy, 2014.
- ❖ Carmody Padraig R. and Francis Y. Owusu «*Competing hegemons Chinese versus American geo-economic strategies in Africa*» Political Geography, 2007
- ❖ Dowd, Caitriona and Clionadh Raleigh «*The myth of global Islamic terrorism and local conflict in Mali and the Sahel*» African affairs, 2013
- ❖ Kiss Amarilla «*Problems of the Investigation and Prosecution in Case of Piracy at Sea*» Institute of International Studies and Political Science Pazmany Peter Catholic University 2015
- ❖ Moller, Bjorn «*Piracy, Maritime Terrorism and Naval Strategy*» Copenhagen: DIIS, 2009.

❖ Barrios, Cristina «*Fighting piracy in the Gulf of Guinea*», EU Institute for Security Studies, May 2013.

## ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

❖ <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/piracynewsfigures> (πρόσβαση 23 Αυγ 2019)

❖ <https://www.ics-shipping.org/free-resources/maritime-security> (πρόσβαση 23 Αυγ 2019)

❖ IMO, International Maritime Organization, Web site, “*Monthly and Annual Reports*” <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/SecDocs/Pages/Maritime-Security.aspx> (πρόσβαση 23 Σεπ 2019)

❖ <https://maritimecyprus.files.wordpress.com/2019/01/2018-annual-imb-piracy-report.pdf>, (πρόσβαση 11 Αυγ 2019)

❖ <http://oceansbeyondpiracy.org/publications/state-maritime-piracy-2017> (πρόσβαση 20 Αυγ 2019)

❖ <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/piracy/Documents/1339.pdf> (πρόσβαση 1 Σεπ 2019)

❖ <http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=35477> (πρόσβαση 15 Σεπ 2019)

❖ [http://eeas.europa.eu/archives/docs/top\\_stories/pdf/eugs\\_review\\_web.pdf](http://eeas.europa.eu/archives/docs/top_stories/pdf/eugs_review_web.pdf) (πρόσβαση 7 Οκτ 2019)

❖ [https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/eugs\\_implementation\\_plan\\_st14392.en16\\_0.pdf](https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/eugs_implementation_plan_st14392.en16_0.pdf) (πρόσβαση 7 Οκτ 2019)

❖ [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/eumss-revised-action-plan\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/eumss-revised-action-plan_en.pdf) (πρόσβαση 9 Οκτ 2019)

❖ [https://eeas.europa.eu/topics/eu-global-strategy\\_en](https://eeas.europa.eu/topics/eu-global-strategy_en) (πρόσβαση 9 Οκτ 2019)

❖ [https://www.eda.europa.eu/what-we-do/our-current-priorities/permanent-structured-cooperation-\(pesco\)](https://www.eda.europa.eu/what-we-do/our-current-priorities/permanent-structured-cooperation-(pesco)) (πρόσβαση 12 Οκτ 2019)

❖ [http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/SUA\\_Convention\\_and\\_Protocol.pdf](http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/SUA_Convention_and_Protocol.pdf) (πρόσβαση 12 Οκτ 2019)

- ❖ [https://www.unodc.org/documents/middleeastandnorthafrica/organised-crime/UNITED\\_NATIONS\\_CONVENTION\\_AGAINST\\_TRANSNATIONAL\\_ORGANIZED\\_CRIME\\_AND\\_THE\\_PROTOCOLS\\_THERETO.pdf](https://www.unodc.org/documents/middleeastandnorthafrica/organised-crime/UNITED_NATIONS_CONVENTION_AGAINST_TRANSNATIONAL_ORGANIZED_CRIME_AND_THE_PROTOCOLS_THERETO.pdf) (πρόσβαση 14 Οκτ 2019)
- ❖ [https://www.un.org/depts/los/piracy/piracy\\_documents.htm](https://www.un.org/depts/los/piracy/piracy_documents.htm) (πρόσβαση 14 Οκτ 2019)
- ❖ [https://www.nato.int/cps/ua/natohq/official\\_texts\\_75615.htm](https://www.nato.int/cps/ua/natohq/official_texts_75615.htm) (πρόσβαση 16 Οκτ 2019)
- ❖ <https://eunavfor.eu/> (πρόσβαση 22 Οκτ 2019)
- ❖ <https://www.wfp.org/> (πρόσβαση 22 Οκτ 2019)
- ❖ <http://amisom-au.org/> (πρόσβαση 1 Νοε 2019)
- ❖ <https://www.eucap-som.eu/> (πρόσβαση 3 Νοε 2019)
- ❖ <https://www.eucap-som.eu/> (πρόσβαση 3 Νοε 2019)
- ❖ <https://www.eutm-somalia.eu/> (πρόσβαση 5 Νοε 2019)
- ❖ [https://www.unric.org/el/index.php?option=com\\_content&view=article&id=26252&Itemid=35](https://www.unric.org/el/index.php?option=com_content&view=article&id=26252&Itemid=35) (πρόσβαση 6 Νοε 2019)
- ❖ <http://unscr.com/en/resolutions/2018> (πρόσβαση 6 Νοε 2019)
- ❖ <https://www.consilium.europa.eu/el/press/press-releases/2018/06/26/maritime-security-eu-revises-its-action-plan/> (πρόσβαση 10 Νοε 2019)
- ❖ [https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-Homepage/34226/permanent-structured-cooperation-pesco-factsheet\\_en](https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-Homepage/34226/permanent-structured-cooperation-pesco-factsheet_en) (πρόσβαση 10 Νοε 2019)
- ❖ <http://unscr.com/en/resolutions/2039> (πρόσβαση 11 Νοε 2019)
- ❖ [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime-security\\_el](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime-security_el) (πρόσβαση 16 Νοε 2019)

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ «Α»**

**ΣΥΜΒΑΣΗ ΟΗΕ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ (ΣΔΘ) (Άρθρα 100 - 107)**

(UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), Montego Bay Dec 10<sup>th</sup> 1982)

**Article 100 Duty to Cooperate in the Repression of Piracy**

All States shall cooperate to the fullest possible extent in the repression of piracy on the high seas or in any other place outside the jurisdiction of any State.

**Article 101 Definition of Piracy**

Piracy consists of any of the following acts:

(a) Any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:

(i) On the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;

(ii) Against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;

(b) Any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;

(c) Any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b).

**Article 102 Piracy by a Warship**

Piracy by a warship, government ship or government aircraft whose crew has mutinied. The acts of piracy, as defined in Article 101, committed by a warship, government ship or government aircraft whose crew has mutinied and taken control of the ship or aircraft are assimilated to acts committed by a private ship or aircraft.

**Article 103 Definition of a Pirate Ship or Aircraft**

A ship or aircraft is considered a pirate ship or aircraft if it is intended by the persons in dominant control to be used for the purpose of committing one of the acts referred to in Article 101. The same applies if the ship or aircraft has been

used to commit any such act, so long as it remains under the control of the persons guilty of that act.

**Article 104 Retention or Loss of the Nationality of a Pirate Ship or Aircraft**

A ship or aircraft may retain its nationality although it has become a pirate ship or aircraft. The retention or loss of nationality is determined by the law of the State from which such nationality was derived.

**Article 105 Seizure of a Pirate Ship or Aircraft**

On the high seas, or in any other place outside the jurisdiction of any State, every State may seize a pirate ship or aircraft, or a ship or aircraft taken by piracy and under the control of pirates, and arrest the persons and seize the property on board. The courts of the State which carried out the seizure may decide upon the penalties to be imposed, and may also determine the action to be taken with regard to the ships, aircraft or property, subject to the rights of third parties acting in good faith.

**Article 106 Liability for Seizure without Adequate Grounds**

Where the seizure of a ship or aircraft on suspicion of piracy has been effected without adequate grounds, the State making the seizure shall be liable to the State the nationality of which is possessed by the ship or aircraft for any loss or damage caused by the seizure.

**Article 107 Ships & Aircraft which are Entitled to Seize on Account of Piracy**

A seizure on account of piracy may be carried out only by warships or military aircraft, or other ships or aircraft clearly marked and identifiable as being on government service and authorized to that effect.



**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ «Β»****ΕΘΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΑΔΙΚΗΜΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ**

Η Ελληνική νομοθεσία, συναφής με την αντιμετώπιση του αδικήματος της πειρατείας, συνοψίζεται στα ακόλουθα θεσμικά κείμενα:

➤ Νόμος 3922/2011 (σύσταση αρχηγείου ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ.) Άρθρο 2 Παράγραφος 4: Ορίζεται ρητά ως αρμοδιότητα του Λ.Σ η αντιμετώπιση της πειρατείας στον χώρο ευθύνης του.

➤ Νόμος 2321/1995 (ΦΕΚ. Α' 136 / 23-06-1995): Αναφορικά με την Κύρωση της ΣΔΘ του 1982 (UNCLOS).

➤ Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΝΔ. 187/1973, ΦΕΚ. Α' 261 / 310-1973), Μέρος Ε' «Ποινικές και Πειθαρχικές Διατάξεις», Κεφάλαιο Β' «Ειδικά Ναυτικά Εγκλήματα», Άρθρο 215 «Πειρατεία»: Προσδιορίζεται η εννοιολογική σημασία των όρων «πειρατεία» και «πειρατικό πλοίο» και προβλέπεται η ποινική δίωξη των πειρατών (ποινή καθείρξεως).

➤ Ποινικός Κώδικας, Άρθρο 7, Εγκλήματα αλλοδαπών στην αλλοδαπή (01-01-1951): «Οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι εφαρμόζονται και κατά αλλοδαπού για πράξη που τελέστηκε στην αλλοδαπή και που χαρακτηρίζεται από αυτούς ως κακούργημα ή πλημμέλημα, αν η πράξη αυτή στρέφεται εναντίον Έλληνα πολίτη και αν είναι αξιόποινη και κατά τους νόμους της χώρας όπου τελέστηκε».

➤ Ποινικός Κώδικας, Άρθρο 8 Εγκλήματα στην αλλοδαπή (01-01-1951, αναθεώρηση 24-12-2007): «Οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι εφαρμόζονται σε ημεδαπούς και αλλοδαπούς, ανεξάρτητα από τους νόμους του τόπου της τέλεσης, για τις εξής πράξεις που τελέστηκαν στην αλλοδαπή: ... (στ) πειρατεία».

➤ Νόμος 4058/2012 (ΦΕΚ. Α' 63 / 22-03-2012): Αφορά στο κανονιστικό πλαίσιο για θέματα που άπτονται των υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους φρουρούς σε εμπορικά πλοία, όπου προσδιορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις έκδοσης, η ισχύς και η διάρκεια της άδειας παροχής των εν λόγω υπηρεσιών.

➤ Διατάξεις Πολεμικού Ναυτικού (ΠΔ 210 ΦΕΚ 89 Α' / 28-05-1993, Άρθρο 0825): Αφορά στο πλαίσιο προσδιορισμού των καθηκόντων του Διοικητή ανεξάρτητης Ναυτικής Δύναμης όταν αυτή ευρίσκεται εκτός της Ελληνικής

Επικρατείας, προβλέπεται κατόπιν απόφασης / εντολής του ΥΠΕΘΑ, επέμβαση σε περίπτωση αίτησης βοήθειας επί βεβαιωμένης πειρατικής ενεργείας στρεφόμενης εναντίον Ελληνικού πλοίου (ή κατά ξένου εμπορικού), σύμφωνα με τη Σύμβαση της Γενεύης "περί ανοικτών θαλασσών" και τη ΣΔΘ.

➤ Αριθμός εκδοθέντων εγκυκλίων με οδηγίες προς τους πλοιοκτήτες, τις εταιρείες, τους πλοιάρχους και τα πληρώματα των πλοίων για την αντιμετώπιση περιστατικών πειρατείας και ένοπλης ληστείας σε εμπορικά πλοία.