

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

Π.Μ.Σ. «ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΠΟΥΔΕΣ»

ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΣΤΙΣ «ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΣΠΟΥΔΕΣ ΚΑΙ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ»

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΤΟΥ

ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΥΔΗ ΧΡΗΣΤΟΥ του ΝΙΚΟΛΑΟΥ

«Θαλάσσια ασφάλεια και ο ρόλος των ευρωπαϊκών δυνάμεων ακτοφυλακής στην αντιμετώπιση του εγκλήματος της διακίνησης ανθρώπων από θαλάσσης.»

Επιβλέπων Καθηγητής: Καθηγητής ΚΟΥΣΚΟΥΒΕΛΗΣ Ηλίας

Συνεξεταστής: Καθηγητής ΣΚΙΑΔΑΣ Δημήτριος

ΙΟΥΝΙΟΣ 2019

ΣΚΟΠΟΣ

Ο σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας θα είναι να μελετηθεί η δομή, ο αριθμός των δυνάμεων, οι περιοχές δραστηριοποίησης, ο επιχειρησιακός σχεδιασμός και ο ευρύτερος ρόλος που έχουν οι δυνάμεις ακτοφυλακής των κρατών μελών της Ε.Ε. και κυρίως της Ελλάδος, της Ιταλίας, της Ισπανίας αλλά και της Τουρκίας, ως τρίτης χώρας με καθοριστικό ρόλο στην αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης στην περιοχή της Μεσογείου, ως προς την προστασία όχι μόνο της κρατικής τους κυριαρχίας αλλά και των κοινών Ευρωπαϊκών Συνόρων. Ο σκοπός αυτός αναλύεται στους ακόλουθους επιμέρους στόχους:

- α) σύντομη αναφορά στην ευρύτερη έννοια της θαλάσσιας ασφάλειας και προσπάθεια διασύνδεσης αυτής με το φαινόμενο της παράνομης μετανάστευσης που αποτελεί μέρος αυτής,
- β) παρουσίαση και κριτική ανασκόπηση του προσφυγικού και του μεταναστευτικού ζητήματος μέσα από την ανάλυση του φαινομένου και την αποσαφήνιση εννοιών όπως ο πρόσφυγας ή ο μετανάστης παρουσιάζοντας συγχρόνως και το σχετικό νομοθετικό πλαίσιο,
- γ) ανάλυση της Ευρωπαϊκής μεταναστευτικής πολιτικής μέσα από την παρουσίαση της σχετικής νομοθεσίας, των πολιτικών πρωτοβουλιών και των δράσεων που έχουν αναληφθεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο μέσα και από την απεικόνιση σχετικών αριθμητικών και στατιστικών στοιχείων των μεταναστευτικών και προσφυγικών ροών καθώς και των υπάρχουσες τάσεων των μεταναστευτικών ροών προς την Ε.Ε,
- δ) παρουσίαση των δυνάμεων ακτοφυλακής ανά τον κόσμο καθώς επίσης της δομής και των επιχειρησιακών δράσεων συγκεκριμένων δυνάμεων ακτοφυλακής της Ε.Ε. όπως η Ισπανία και η Ιταλία αλλά και της Τουρκικής Ακτοφυλακής αναφορικά με την αντιμετώπιση των προσφυγικών και μεταναστευτικών ρευμάτων,
- ε) παρουσίαση του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής, της ποινικής αρμοδιότητας που αυτό έχει καθώς και σχετικά στατιστικά στοιχεία των τελευταίων χρόνων σχετικά με το φαινόμενο της παράνομης μετανάστευσης κυρίως προς τα Νησιά του Ανατολικού Αιγαίου και του καθοριστικού ρόλου που έχει αναλάβει το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή για την αντιμετώπιση του,

στ)καθορισμός των στρατηγικών προτεραιοτήτων που θα πρέπει να τεθούν από το Σώμα και υποβολή προτάσεων για την εκπλήρωση αυτών των προτεραιοτήτων, μέσα από την υιοθέτηση μίας ρεαλιστικής στρατηγικής, η οποία θα λαμβάνει υπόψη της, τους διαθέσιμους πόρους και μέσα του Σώματος και θα θέτει ένα σαφές πλάνο επίτευξης αυτών των στόχων, καθορίζοντας συγχρόνως και τους τρόπους με τους οποίους θα επιτευχθούν αυτοί οι στόχοι.

Απώτερος σκοπός όλων των ανωτέρω είναι να μελετηθεί πώς θα μπορέσει να αυξηθεί το επίπεδο ασφάλειας των πολιτών της Ε.Ε. και να εξασφαλιστούν υψηλά πρότυπα διαχείρισης των ευρωπαϊκών συνόρων.

ABSTRACT

The purpose of this thesis will be to present the structure, the number of forces, the areas of action, the operational planning and the broader role of the EU coastguard forces, especially in Greece, Italy, Spain and Turkey, as a third country with a key role in tackling illegal immigration in the Mediterranean region, with a view to protecting not only their sovereignty but also the common European frontiers.

This purpose will be analyzed into the following sub – objectives:

- a) a brief reference to the wider concept of maritime security and an attempt to interconnect it with the phenomenon of illegal immigration which constitutes part of it,
- b) presentation and critical review of the refugee and immigration issue through analysis of the phenomenon and clarification of concepts such as the refugee or migrant while presenting the relevant legislative framework,
- c) analysis of the European immigration policy through the presentation of the relevant legislation, policy initiatives and actions undertaken at European level in the mapping of relevant numerical and statistical data on migratory and refugee flows as well as trends in migratory flows to the EU,
- d) presentation of coastguard forces around the world as well as the structure and the operational actions of specific EU Coast Guard forces, such as Spain

and Italy, but also the Turkish Coast Guard as regard the treatment of the refugee and migratory flows,

- e) presentation of the Hellenic Coast Guard, its criminal jurisdiction, as well as relevant statistics of the recent years on the phenomenon of illegal immigration mainly to the East Aegean Islands and the crucial role of the Hellenic Coast Guard to deal with it,
- f) definition of the strategic priorities that must be set by the Coast Guard, making relevant proposals to meet these priorities. Coast Guard will need a realistic strategy that will take into account the available resources and means and will pose a clear and specific plan for achieving these targets, defining at the same time, the ways through which these targets will be achieved.

The ultimate aim of all the above, is to analyse how we will manage to increase the security of EU citizens and to ensure high standards of European border management.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή και Κοσμήτορα της Σχολής Κοινωνικών, ΑνθρωπιστικώνΕπιστημών και Τεχνών κ. ΚΟΥΣΚΟΥΒΕΛΗ Ηλία, για την άψογη συνεργασία, την υποστήριξη, την καθοδήγηση και τις πολύτιμες γνώσεις και συμβουλές που μου προσέφερε σε όλη τη διάρκεια του μεταπτυχιακού προγράμματος.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....σελ.19

Πρώτο κεφάλαιο

1.1. Το περιεχόμενο της έννοιας του “MARITIME SECURITY”σελ.25

1.2. Η διαφορά της έννοιας του “MARITIMESECURITY” από το “MARITIMESAFETY”σελ.35

Δεύτερο Κεφάλαιο

2. ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΑΡΑΤΥΠΗΣ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗΣ

2.1. Νομική ερμηνεία των όρων.....σελ.41

2.2. Η έννοια του μετανάστη.....σελ.44

2.3. Η έννοια του πρόσφυγα.....σελ.45

2.4. Η έννοια του ανιθαγενή.....σελ.47

2.5 Διαφορές των εννοιών πρόσφυγα μετανάστη.....σελ.47

2.6 Το ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο.....σελ.48

2.7 Προβλήματα και προκλήσεις αναφορικά με την εφαρμογή της νομοθεσίας για την αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης.....σελ.49

2.8 Το ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο.....σελ.56

Τρίτο Κεφάλαιο

3. Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΠΑΡΑΤΥΠΩΝ ΜΕΤΑΝΑΣΤΩΝ

3.1 Αλλαγή διαδρομών.....σελ.58

3.2.Τα κέντρα συνάντησης.....σελ.59

3.3.Η οργάνωση της παράνομης διακίνησης.....σελ.60

3.4. Το προφίλ των διακινητών.....σελ.61

3.5. Από διακινηθέντας μετανάστης, σε διακινητής μεταναστών.....σελ.62

3.6 Διακινητές – Άλλες Εγκληματικές Οργανώσεις και Διαφθορά.....σελ.63

3.7. Η διακίνηση μεταναστών μπορεί να αποβεί μοιραία.....σελ.64

3.8 Η ανάγκη για καλύτερη κατανόηση του φαινομένου της παράνομης διακίνησης.....σελ.65

3.9. Τα οικονομικά και τα υπόλοιπα οφέλη από τη δραστηριότητα της παράνομης διακίνησης μεταναστών.....σελ.66

3.10. Οι διαφορές μεταξύ της παράνομης διακίνησης μεταναστών και της εμπορίας ανθρώπων.....σελ.69

3.11. Παγκόσμια εικόνα των μεταναστευτικών διαδρομών.....σελ.71

3.12. Από ξηρά, θάλασσα και αέρα – πολλές εναλλακτικές επιλογές για τους διακινητές.....σελ.73

3.13. Διακίνηση από την ξηρά.....σελ.74

3.14. Επιλογή μεταξύ των χερσαίων και θαλάσσιων μεταναστευτικών διαδρομών.....σελ.75

3.15. Οργάνωση και Διάρκεια.....σελ.76

Τέταρτο Κεφάλαιο

4. ΤΟΠΟΘΕΣΙΕΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ – ΑΦΙΞΗΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΝΑΣΤΩΝ ΥΠΟ ΤΟΝ ΠΛΗΡΗ ΕΛΕΓΧΟ ΤΩΝ ΔΙΑΚΙΝΗΤΩΝ

4.1. Χαρακτηριστικά των σημείων αναχώρησης.....σελ.78

4.2. Χαρακτηριστικά των σημείων άφιξης.....σελ.81

4.3.Ο ρόλος των διαμετακομιστικών κέντρων.....σελ.84	
4.4.Κίνδυνοι για τους μετανάστες - μία θανατηφόρα παράνομη δραστηριότητα.....σελ.87	
4.5.Ο κίνδυνος του θανάτου – οι μετανάστες σε επισφαλή μονοπάτια.....σελ.87	
4.6.Ο κίνδυνος της βίας και της εγκληματικότητας: μετανάστες και διακινητές.....σελ 91	
4.7.Ο κίνδυνος της εκμετάλλευσης και εμπορίας ανθρώπων.....σελ.92	
4.8. Ο ρόλος των κυβερνήσεων των κρατών στην προστασία των δικαιωμάτων των διακινηθέντων μεταναστών.....σελ.94	

Πέμπτο Κεφάλαιο

5. ΤΙ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ Η ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ

5.1.Πώληση και οργάνωση.....σελ.96	
5.2Μάρκετινγκ και στρατολόγηση.....σελ.97	
5.3.Οι τιμές και οι μέθοδοι πληρωμή σε σχέση με τη ζήτηση των αντίστοιχων υπηρεσιών.....σελ.99	

5.4. Διακίνηση μεταναστών και socialmedia.....σελ.102

Έκτο Κεφάλαιο

6. ΔΙΑΦΟΡΟΙ ΤΡΟΠΟΙ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΜΕΤΑΝΑΣΤΩΝ

6.1. Συνολικό
Πακέτο.....σελ.106

6.2. Η λειτουργία του διακομιστικού κέντρου ως μίας
υπεραγοράς.....σελ.106

6.3. Γεωγραφικό μονοπώλιο.....σελ.107

6.4. Ταξιδιωτικά πρακτορεία.....σελ.107

6.5. “Horroff” κατά μήκος της μεταναστευτικής
διαδρομής.....σελ.108

6.6. Από ένα στάδιο στο επόμενο.....σελ.109

Έβδομο Κεφάλαιο

7. ΤΙ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ

7.1. Έλεγχος της ευρύτερης περιοχής και εξασφάλιση της εμπιστοσύνης των
μεταναστών.....σελ.110

7.2. Ο ρόλος της πληροφόρησης στη δραστηριότητα της διακίνησης.....σελ.112	σελ.112
7.3. Διαφθορά και πλαστά ταξιδιωτικά έγγραφα.....σελ.113	σελ.113
7.4. Σκληρότητα..... σελ.115	σελ.115
7.5. Ποιος πραγματοποιεί τη διακίνηση μεταναστών: ερασιτέχνες και επαγγελματίες.....σελ.117	σελ.117
7.6. Οι διακινητές συνεργάζονται μεταξύ τους: μία χαλαρή δομή διεθνικού οργανωμένου εγκλήματος.....σελ.118	σελ.118
7.7. Συνδέσεις με άλλες οργανωμένες εγκληματικές δραστηριότητες και παραστρατιωτικές ομάδες.....σελ.120	σελ.120
7.8. Ο ρόλος των γυναικών στη διακίνηση μεταναστών.....σελ.122	σελ.122

Όγδοο Κεφάλαιο

8. ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΩΝ ΔΙΑΚΙΝΗΤΩΝ – ΜΕΤΑΝΑΣΤΩΝ

8.1. Σχέδια και τάσης της δραστηριότητας της διακίνησης παράτυπων μεταναστών στην Ευρώπη.....σελ.125	σελ.125
8.2. Η Κεντρική Μεσογειακή Οδός.....σελ.126	σελ.126

8.3. Τα κύρια μεταναστευτικά διακομιστικά κέντρα και τα σημεία αναχώρησης και άφιξης.....	σελ.127
8.4. Το προφίλ των διακινητών και η οργάνωση αυτών.....	σελ.128
8.5. Το Modus operandi των διακινητών και η οργάνωση των ταξιδιών.....	σελ.130
8.6.Ο Ανατολικός Μεσογειακός διάδρομος.....	σελ.131
8.6.1.Τα κύρια διακομιστικά κέντρα και τα σημεία αναχώρησης και άφιξης των μεταναστών.....	σελ.132
8.6.2.Ο αριθμός των διακινούμενων μεταναστών κατά μήκος της διαδρομής της Ανατολικής Μεσογείου.....	σελ.133
8.6.3.Το προφίλ των διακινηθέντων μεταναστών.....	σελ.133
8.6.4.Το προφίλ των διακινητών και η οργάνωση της διακίνησης.....	σελ.134
8.6.5.Το modus operandi των διακινητών και η οργάνωση των ταξιδιών.....	σελ.136

Ένατο Κεφάλαιο

9. Η ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ Ε.Ε.

9.1.Κανονιστικό πλαίσιο της Ε.Ε. για τη μετανάστευση.....	σελ.142
9.2. Ευρωπαϊκή στρατηγική για την ασφάλεια στη θάλασσα.....	σελ.145
9.3. Σχέδιο δράσης για την επίτευξη της Ευρωπαϊκής στρατηγικής για την ασφάλεια στη θάλασσα.....	σελ.147
9.4.Προστασία των κοινών ευρωπαϊκών συνόρων.....	σελ.150

9.5. Δημιουργία της FRONTEX – Ευρωπαϊκή Συνοριοφυλακή και Ακτοφυλακή.....	σελ.153
9.6. EUROSUR.....	σελ.156
9.7. Συστήματα Διαχείρισης και Πληροφοριών Κυκλοφορίας Πλοίων	
9.7.1. LRIT (LongRangeIdentificationandTrackingofShipsΣύστημαΑναγνώρισηςκαιΕντοπισμού ΠλοίωνΜακράςΑποστάσεως).....	σελ.160
9.7.2. Υπηρεσίες Θαλάσσιας Κυκλοφορίας (Vessel Traffic Service – VTS).....	σελ.160
9.7.3. Σύστημα Διαχείρισης Πληροφοριών και Θαλάσσιας Κυκλοφορίας (VesselTrafficManagementandInformationSystem, VTMISS).....	σελ.162
9.8 Επιχειρησιακές Δραστηριότητες της Ε.Ε.....	σελ.163
9.9 Στατιστικά στοιχεία για την ευρωπαϊκή ήπειρο για το έτος 2017.....	σελ.168
9.9.1. Relocation (Μετεγκατάσταση).....	σελ.172

Δέκατο Κεφάλαιο

10. ΔΥΝΑΜΕΙΣ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗΣ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ

10.1. Αίγυπτος.....	σελ.178
10.2. Λιβύη.....	σελ.179
10.3. Τυνησία.....	σελ.180
10.4. Αλγερία.....	σελ.181

10.5. Μαρόκο.....	σελ.181
10.6. Αργεντινή.....	σελ.182
10.7. Αυστραλία.....	σελ.182
10.8. Γαλλία.....	σελ.182
10.9. Καναδάς.....	σελ.183
10.10. Γερμανία.....	σελ.183
10.11. Ισλανδία.....	σελ.183
10.12. Ολλανδία.....	σελ.183
10.13. Πορτογαλία.....	σελ.183
10.14. Η.Π.Α.....	σελ.184
10.15. Ηνωμένο Βασίλειο.....	σελ.185

Ενδέκατο Κεφάλαιο

11. Η ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΚΙΑ

11.1.Οργάνωση της Τουρκικής Ακτοφυλακής (Sahil Guvenlik Komutanligi).....	σελ.186
11.2.Γενική Διεύθυνση Ασφάλειας Ακτών.....	σελ.192
11.3. Στατιστικά Στοιχεία για την Τουρκία έτους 2017.....	σελ.193
11.3.1. Κατηγορίες ξένων υπηκόων στην Τουρκία.....	σελ.194
11.3.2. Άδειες παραμονής.....	σελ.194
11.3.3.Πρόσφυγες και οι αιτούντες άσυλο.....	σελ.195
11.3.4.Παράνομοι μετανάστες.....	σελ.196
11.3.5.Συλληφθέντα άτομα στην ξηρά.....	σελ.197

11.3.6.Επαναπροωθήσεις Μεταναστών και Προσφύγων στην Τουρκία.....σελ.197	σελ.197
11.3.7. Υπηρεσίες και Χωρητικότητα των Κέντρων Προσωρινής Εγκατάστασης.....σελ.198	σελ.198
11.4. ΚύριασημείαΕισόδου- Εξόδου.....σελ.200	σελ.200

Δωδέκατο Κεφάλαιο

12. ΙΣΠΑΝΙΚΗ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

12.1. Το Ισπανικό μοντέλο αντιμετώπισης της παράνομης μετανάστευσης στη θάλασσα.....σελ.204	σελ.204
12.2. Η δομή των δυνάμεων που αντιμετωπίζουν την παράνομη μετανάστευση στη θάλασσα.....σελ.206	σελ.206
12.3.Ενέργειες για τον έλεγχο των θαλάσσιων συνόρων από την Ισπανική Κυβέρνηση.....σελ.207	σελ.207
12.4. Εφαρμογή του Ολοκληρωμένου Συστήματος Επιτήρησης των Συνόρων στις ακτές.....σελ.208	σελ.208
12.5.Κοινές αστυνομικές επιχειρήσεις στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.....σελ.208	σελ.208
12.6.Κοινές περιπολίες για τον έλεγχο των μεταναστευτικών ροών.....σελ.209	σελ.209
12.7.Το Περιφερειακό Συντονιστικό Κέντρο των Κανάριων Νήσων (RCCC).....σελ.210	σελ.210

12.8. Η επιτήρηση των θαλάσσιων συνόρων και τα κέντρα ελέγχου.....σελ.211
12.9. Άλλες όψεις της διεθνούς αστυνομικής συνεργασίας.....σελ.211
12.10. Οι τεχνολογικές εξελίξεις με τη συμμετοχή της GuardiaCivil...σελ.212
12.11. Άρθρο 318 του Νόμου 1/2015.....σελ.213
12.12. Η αναμόρφωση του άρθρου 23 αναφορικά με τη δικαιοδοσία των Ποινικών Δικαστηρίων.....σελ.214

Δέκατο Τρίτο Κεφάλαιο

13. ΙΤΑΛΙΚΗ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗ (Guardia Costiera)

13.1. Το μεταναστευτικό φαινόμενο σε αριθμό μεταναστών που έφτασαν στο Ιταλικό Έδαφος από το 1991 έως σήμερα.....σελ.221
13.1.1. Εθνικότητα.....σελ.226
13.1.2. Οι μεταναστευτικές ροές στη θάλασσα.....σελ.226

Δέκατο Τέταρτο Κεφάλαιο

14. ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ – ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗ

14.1. Έρευνα και διάσωση.....σελ.237
14.2. Ποινική Δικαιοδοσία Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής.....σελ.242
14.3. Στατιστικά στοιχεία για το 2017 για την Ελληνική επικράτεια.....σελ.247

Δέκατο Πέμπτο Κεφάλαιο

15. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

- 15.1. 1^η στρατηγική προτεραιότητα: Μεγιστοποίηση της ετοιμότητας στο παρόν και στο μέλλον.....σελ.255
- 15.1.1.Εκπαίδευση και κατάρτιση του προσωπικού.....σελ.255
- 15.1.2.Εκμοντερνισμός των επιχειρησιακών μέσων, των υποδομών και των λειτουργικών συστημάτων.....σελ.259
- 15.2. 2^η Στρατηγική προτεραιότητα: Αντιμετώπιση των πολύπλοκων θαλάσσιων προκλήσεων.....σελ 264
- 15.2.1. Στόχος 1^{ος}: Ενδυνάμωση της θαλάσσιας διακυβέρνησης.....σελ.264
- 15.2.2.Στόχος 2^{ος}: Ενίσχυση της ενιαίας προσπάθειας.....σελ.267
- 15.3. 3^η Στρατηγική προτεραιότητα: Άριστη εκτέλεση των επιχειρήσεων σε οποιοδήποτε μέρος, οποιαδήποτε στιγμή.....σελ.270
- 15.4. Σύγκριση της δομής των Δυνάμεων της Ακτοφυλακής.....σελ.280
- ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....σελ.285

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

«Δηλώνω υπευθύνως ότι όλα τα στοιχεία σε αυτήν την εργασία τα απέκτησα, τα επεξεργάστηκα και τα παρουσιάζω σύμφωνα με τους κανόνες και τις αρχές της ακαδημαϊκής δεοντολογίας, καθώς και τους νόμους 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 δε συνιστούν πρωτότυπη δημιουργία μου».

ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΥΔΗΣ Χρήστος

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ευρωπαϊκή ήπειρος, σε όλη τη διάρκεια της ανθρώπινης ιστορίας, αντιμετώπισε διάφορες πολιτικές και οικονομικές κρίσεις. Ωστόσο, καμία από αυτές δεν επηρέασε τόσο βαθιά τις ηθικές της αξίες και τα ανθρωπιστικά της ιδεώδη, όσο η προσφυγική κρίση. Με εκατοντάδες χιλιάδων προσφύγων και μεταναστών λόγω πολεμικών συρράξεων, περιβαλλοντικών καταστροφών και δύσκολων οικονομικών συνθηκών να προσπαθούν να εισέλθουν κάθε χρόνο, η Ευρώπη εμφανίζεται αναποφάσιστη και πολιτικά διαιρεμένη, ως προς την ολοκληρωμένη και αποτελεσματική αντιμετώπιση του φαινομένου. Εθνικιστικά και ξενοφοβικά κινήματα έχουν αρχίσει να εμφανίζονται σε όλη την ευρωπαϊκή επικράτεια, προκαλώντας ρωγμές στα θεμέλια, την ενότητα, τις ηθικές της αρχές και θέτοντας σε κίνδυνο τα συμφέροντα της και την ασφάλεια των πολιτών της τόσο σε βραχυπρόθεσμο, όσο και σε μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο επίπεδο.

Πιο συγκεκριμένα, τα τελευταία χρόνια οι προσφυγικές και μεταναστευτικές ροές προς την Ευρώπη είναι ισχυρές, κυρίως μέσω των θαλάσσιων διαδρομών που οδηγούν στην Ελλάδα, την Ιταλία και την Ισπανία. Οι άνθρωποι, οι οποίοι εγκλωβίστηκαν στην Ελλάδα, επιχείρησαν να κινηθούν βορειότερα μέσω των Βαλκανικών διαδρομών, προς τις χώρες της Κεντρικής και Βόρειας Ευρώπης, ενώ παρουσιάστηκαν και περιστατικά όπου μετανάστες και πρόσφυγες επιχείρησαν, διαμέσου των θαλάσσιων διαδρομών της Αδριατικής, να περάσουν προς την Ιταλία.

Στις χώρες στις οποίες επικρατήσαν ξενοφοβικά πολιτικά κόμματα, αφού πρώτα αποφάσισαν να σταματήσουν αυτούς τους ανθρώπους στα σύνορα της επικράτειάς τους, στη συνέχεια τους επέτρεψαν να περάσουν από το έδαφός τους,

ενώ στο τέλος σφράγισαν εντελώς τα σύνορά τους. Η πραγματικότητα είναι ότι ένα εκατομμύριο άνθρωποι κατόρθωσαν να φτάσουν στη Γερμανία. Ωστόσο, λόγω των έντονων πολιτικών πιέσεων που ασκήθηκαν από την άκρα δεξιά και των εκλογικών αποτελεσμάτων, η Γερμανική κυβέρνηση αποφάσισε να αλλάξει άρδην την πολιτική της στο προσφυγικό ζήτημα.

Όλα τα ανωτέρω, είχαν ως αποτέλεσμα, πολλοί από τους ανθρώπους αυτούς να έχουν 'παγιδευτεί' στην Ελλάδα, στην Ιταλία ή σε κάποια άλλη βαλκανική ή κεντρική ευρωπαϊκή χώρα. Όλοι όμως, προσπαθούν να βρουν εναλλακτικές διαδρομές προς τη Βόρεια Ευρώπη. Οι άνθρωποι, οι οποίοι κατόρθωσαν να φτάσουν στην Ευρώπη, θεωρούνται ως οι 'τυχεροί', οι οποίοι κατάφεραν να διέλθουν επιτυχώς από τις θαλάσσιες διαδρομές, ξοδεύοντας μεγάλα χρηματικά ποσά σε διακινητές και εγκληματικά δίκτυα, περιμένοντας για πολλές ημέρες εντός αστυνομικών τμημάτων, κέντρων υποδοχής ή ακόμα και στα συνοριακά περάσματα, περπατώντας χιλιάδες χιλιόμετρα και μεταφέροντας μαζί τους, παιδιά, ηλικιωμένους και άτομα με κινητικά προβλήματα, προκειμένου να φτάσουν στην Ευρώπη και να έρθουν, σε πολλές περιπτώσεις, αντιμέτωποι με φαινόμενα ρατσισμού, βίας και ακραίας φτώχειας.

Η κατάσταση αυτή, παρά τις κατά καιρούς προσπάθειες που έχουν αναληφθεί από ορισμένα ευρωπαϊκά κράτη, συνεχίζει να έρχεται σε πλήρη αντίθεση με τις αξίες και τις αρχές πάνω στις οποίες οικοδομήθηκε η Ευρωπαϊκή Ένωση. Ορισμένα από τα ευρωπαϊκά κράτη, αδιαφορώντας για τα χιλιάδες θύματα που χάθηκαν κατά την προσπάθειά τους να διέλθουν από τους θαλάσσιους διαδρόμους, καθυστερούν και μπλοκάρουν τη λήψη κοινών αποφάσεων για την υιοθέτηση μίας πραγματικά ενιαίας πολιτικής σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ζητώντας από χώρες όπως η Ελλάδα και η Ιταλία να αντιμετωπίσουν μόνες τους το προσφυγικό και μεταναστευτικό πρόβλημα. Οι συγκεκριμένες χώρες θεωρούν τους πρόσφυγες ως απειλή για τον πολιτισμό τους, την κουλτούρα τους, τον κοινωνικό τους ιστό και τις θρησκευτικές τους παραδόσεις.

Ωστόσο, ορισμένες από αυτές τις χώρες φαίνεται να ξεχνάνε τα εκατομμύρια των ανθρώπων, οι οποίοι κατέφυγαν στις χώρες της Ε.Ε., μετά την κατάρρευση του Ανατολικού μπλοκ. Ακόμα χειρότερα, πολλοί από τους πολίτες των χωρών αυτών, φαίνεται να αδιαφορούν για τις χριστιανικές αξίες και να αγνοούν

παντελώς τα μηνύματα αλληλεγγύης και ανθρωπιάς, που κατά καιρούς, έχει στείλει ο ίδιος ο ηγέτης της Ρωμαιοκαθολικής εκκλησίας. Το πιο σημαντικό όμως είναι ότι παραβιάζουν τους κανόνες που είχαν υιοθετηθεί για την ολοκλήρωση της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, σε τέτοιο βαθμό που οι ευρωπαϊκές κυβερνήσεις και όλοι εμείς οι πολίτες να πρέπει να απαντήσουμε στο ερώτημα: είναι αυτή η Ευρώπη την οποία θέλουμε και επιδιώκουμε; Είναι αυτή η Ευρώπη που επιδιώκει την ειρήνη και την ευημερία των πολιτών της, προστατεύει τη δημοκρατία και σέβεται την ανθρωπίνη αξιοπρέπεια;

Η μόνη απάντηση η οποία θα μπορούσε να δοθεί είναι ασφαλώς: ΟΧΙ! Η Ευρώπη την οποία θέλουμε και ονειρευόμαστε για εμάς και τα παιδιά μας, είναι αυτή στην οποία ο απλός ευρωπαίος πολίτης, με λαμπρά παραδείγματα, τις ηλικιωμένες γυναίκες στη Λέσβο ή του φούρναρη στην Κω, «αγκαλιάζουν» τους πρόσφυγες, προσφέροντάς τους τρόφιμα, ρουχισμό, φάρμακα και κυρίως ζεστασιά και φροντίδα. Είναι η Ευρώπη των στελεχών της Ελληνικής, της Ιταλικής και των άλλων ευρωπαϊκών δυνάμεων της ακτοφυλακής που διέσωσαν χιλιάδες ανθρώπων στη θάλασσα.

Είναι σίγουρο ότι η προσφυγική κρίση δεν θα περιοριστεί έως ότου να σταματήσουν οι πολεμικές συγκρούσεις στη Μέση Ανατολή και την Αφρική. Και σίγουρα αυτό θα διαρκέσει για πολύ ακόμα καιρό. Μέχρι τότε, η Ευρώπη θα πρέπει να διαχειριστεί, σύμφωνα με τα ανθρωπιστικά ιδεώδη, χιλιάδες ανθρώπων, που φεύγουν από πολεμικές ζώνες και από περιοχές που αντιμετωπίζουν έντονα το πρόβλημα του λιμού. Αυτή η αντιμετώπιση αποτελεί και τη μόνη ασφαλή επιλογή για το συμφέρον των κρατών της Ε.Ε. Διαφορετικά, η ζημιά που θα προκληθεί στα ευρωπαϊκά θεμέλια, στις αξίες, στο κύρος, στα οικονομικά και τα πολιτικά συμφέροντα των κρατών - μελών θα είναι μεγαλύτερη από οποιαδήποτε άλλο κόστος που φοβούνται να αναλάβουν ορισμένες από τις κυβερνήσεις, που αναζητούν βραχυπρόθεσμα οφέλη¹.

Οι σημερινές προκλήσεις στον τομέα ασφάλειας, όπως αυτός επηρεάζεται από το φαινόμενο της μαζικής παράνομης μετανάστευσης, δεν γνωρίζουν σύνορα

¹Βλ. Kouskouvelis, I. (2016). *The Refugee crisis: Is this the Europe we aspire to?*. Retrieved from: <https://www.neweurope.eu/article/refugee-crisis-europe-aspire>.

και απαιτούν μία πραγματικά ενιαία ευρωπαϊκή προσέγγιση. Οι δυνάμεις της ακτοφυλακής της Ε.Ε. θα πρέπει να δουν άμεσα, αποτελεσματικά και καθοριστικά στη διαχείριση των κοινών προκλήσεων. Η Ευρωπαϊκή Ένωση, προσελκύει τόσο μεταναστευτικές ροές που προέρχονται από χώρες με χαμηλό αναπτυξιακό επίπεδο, χαμηλό επίπεδο κοινωνικής προστασίας, και οικονομικής ασφάλειας όσο και προσφυγικές ροές που τα τελευταία χρόνια εμφανίζουν ραγδαία επιδείνωση από γεωγραφικές ζώνες οικονομικής και πολιτικής αποσταθεροποίησης λόγω κυρίως των πολεμικών συγκρούσεων που λαμβάνουν χώρα, όπως το Αφγανιστάν, το Ιράκ και τη Συρία.

Καθ' όλη τη διάρκεια της ανθρώπινης ιστορίας, η θάλασσα θεωρείται ως μία περιοχή του πλανήτη όπου κυριαρχεί ο κίνδυνος και η ανασφάλεια. Όπως αναφέρει και ο ιστορικός John Mack, «οι θάλασσες επανειλημμένα παρουσιάζονται ως ένας τόπος ανεπιθύμητος, μη ευχάριστος, όπου εμφανίζονται ακραία φυσικά φαινόμενα, με την ξηρά να αποτελεί το πλέον σταθερό και αμετάβλητο σημείο αναφοράς». Επιπρόσθετα, ο Mack προτείνει ότι «η ανθρώπινη ιστορία μπορεί να διαβαστεί ως μία διαρκής προσπάθεια του ανθρώπου να τιθασεύσει και να κυριεύσει τις θαλάσσιες περιοχές»².

Όπως έχει αναφέρει και ο ναύαρχος εν αποστρατεία James Stavridis, «δεν είμαστε παρά ένα μικρό κομμάτι σε έναν επιπλέοντα κόσμο³». Το 2017 περίπου το 80% του παγκόσμιου πληθυσμού κατοικούσε σε απόσταση έως 160 χιλιομέτρων από τις ακτές και πολλές από τις μεγαλύτερες πόλεις του κόσμου – μεταξύ άλλων η Νέας Υόρκη, το Λονδίνο η Βομβάη, το Τόκιο, η Σαγκάη, το Λάγκος – βρίσκονται σε παράκτιες τοποθεσίες. Η ταχεία αστικοποίηση, ιδιαίτερα στον αναπτυσσόμενο κόσμο – οδηγεί στο συμπέρασμα, ότι οι ανωτέρω αριθμοί θα συνεχίσουν να παρουσιάζουν ραγδαία αύξηση τις επόμενες δεκαετίες⁴.

Από το 1965, το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο έχει τετραπλασιαστεί σε όγκο, ενώ μόνο στη Μεσόγειο Θάλασσα δραστηριοποιούνται καθημερινά περίπου 5.000 πλοία. Επίσης, οι ωκεανοί συνεχίζουν να αποτελούν το επίκεντρο του παγκόσμιου

²Βλ. Mack J. (2011,σ.74).*The sea: a cultural history*, London: Reaktion.

³Βλ. Stavridis J. (2017, σ.2). *Sea Power: The History and Geopolitics of the World's Oceans*, New York: Penguin Press.

⁴Βλ. NATO. ,(2011,para. II.4).*Alliance Maritime Strategy*.

εμπορίου, με το 90% των διακινούμενων αγαθών να μεταφέρονται διά θαλάσσης, ενώ οι θαλάσσιες μεταφορές αναμένεται να διπλασιαστούν μεταξύ της περιόδου 2014 – 2025⁵. Επομένως, η θάλασσα και οι παράκτιες περιοχές, εμπλέκονται σε ένα μεγάλο εύρος συζητήσεων και δραστηριοτήτων γύρω από τις σύγχρονες απειλές για την ασφάλεια.

Η «θαλάσσια ασφάλεια» είναι μία ευρεία και αμφιλεγόμενη έννοια η οποία διαδίδεται όλο και περισσότερο τα τελευταία χρόνια προκαλώντας διαφορετικούς συνειρμούς στις χώρες και στους διεθνείς οργανισμούς ανά την υφήλιο οι οποίες την προσεγγίζουν, αναπτύσσοντας εναλλακτικές πολιτικές για την επίτευξη της, αναλόγως των οικονομικών συμφερόντων τους, των πολιτικών τους στοχεύσεων και της εν γένει ιδεολογίας τους. Σε ορισμένες περιοχές του πλανήτη, όπως είναι για παράδειγμα η Νότια Σινική Θάλασσα, τέτοιες ανησυχίες μπορεί να είναι συγκαλυμμένες ή επισκιασμένες από γεωπολιτικούς ανταγωνισμούς και ναυτικές αντιπαραθέσεις⁶.

Στην πραγματικότητα, αποτελεί μία έννοια η οποία περιλαμβάνει πολλά επιμέρους κομμάτια από διεθνείς, δημόσιους και ιδιωτικούς τομείς αποσκοπώντας στην προστασία της ελευθερίας των θαλασσών, στη διευκόλυνση και στην απρόσκοπτη διεξαγωγή του θαλάσσιου εμπορίου και στην εν γένει διατήρηση της «χρηστής διακυβέρνησης» στη θάλασσα⁷. Στα μέσα της δεκαετίας του 1990, ο Geoffrey Till έγραψε ότι «πλέον καθίσταται επιτακτική η ανάγκη να ξεκαθαρίσει σχετικά με το τι είναι απαραίτητο για την επίτευξη μίας μελλοντικής θαλάσσιας ασφάλειας και ευημερίας». Ωστόσο, αναγνώρισε ότι «αυτό δεν θα είναι ένα καθόλου εύκολο καθήκον καθώς η έννοια της θαλάσσιας ασφάλειας συμπεριλαμβάνει πολλές διαφορετικές νοηματοδοτήσεις»⁸.

⁵Βλ. HM Government (2014, σ.39). *The UK National Strategy*, .

⁶Βλ. Zhou F. (2016, σ. 869-890). *Between assertiveness and self-restraint: understanding China's South China Sea policy*, *International Affairs*. &

Βλ. Katherine M. (2016, σ.909-940). *China's ambition in the South ChinaSea: is a legitimate maritime order possible?*, *International Affairs*.

⁷Βλ. Dave S., *The anarchic sea: maritime security in the twenty-first century* (London: Hurst, 2013).

⁸Vice Admirals Pozo F, Dymock A, Feldt L, Hebrard P, Monteforte F, Sloggett D. (2010). *Maritime surveillance in support of csdp*.

Μελετώντας κανείς τη σχετική βιβλιογραφία, διαπιστώνει ότι η πλειονότητα των ιστορικών και πολιτικών αναλύσεων απεικονίζουν τις θάλασσες είτε ως ένα φόντο στο οποίο η ανθρώπινη δραστηριότητα λαμβάνει χώρα, είτε απλώς ως ένα μέσο σύνδεσης ανάμεσα στις δραστηριότητες που πραγματοποιούνται στις ακτές και στο εσωτερικό των κρατών. Η παραπάνω αναφορά αντικατοπτρίζεται πλήρως στις συζητήσεις που διεξάγονται σήμερα στον τομέα των διεθνών σχέσεων και της διεθνούς ασφαλείας.

Η θάλασσα θεωρείται ως το πεδίο που διεξάγονται δραστηριότητες για την προβολή της ισχύος και την επιβολή της εξουσίας των διάφορων κρατών, τομέας διακρατικών και στρατιωτικών συγκρούσεων, καθώς επίσης και ως πηγή όπου πραγματοποιούνται διάφορες απειλές, όπως είναι η παράνομη μετανάστευση, καθώς επίσης και ως ένας σύνδεσμος ανάμεσα στα κράτη που επιτρέπει την ανάπτυξη διάφορων φαινομένων από την αποικιοκρατία μέχρι την παγκοσμιοποίηση.

Η παγκοσμιοποίηση των αγορών, οι ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις και οι διεθνείς εμπορικές συμφωνίες που προωθούνται μεταξύ των χωρών, έχουν διευκολύνει την ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου και των θαλασίων μεταφορών. Συγχρόνως, όμως διεθνικές εγκληματικές ομάδες και ασύμμετρες απειλές συνεχίζουν να αποτελούν τον πρωταρχικό κίνδυνο σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο επίπεδο, στο θαλάσσιο τομέα, μέσω δραστηριοτήτων όπως η διακίνηση παράνομων μεταναστών, το λαθρεμπόριο όπλων και διάφορων αγαθών, η διακίνηση ναρκωτικών, η διακίνηση ανθρώπων με σκοπό την μετέπειτα εκμετάλλευσή τους, η πειρατεία έως και πράξεις τρομοκρατίας καθώς και διακίνησης όπλων μαζικής καταστροφής.

1.1. Το περιεχόμενο της έννοιας του “MARITIME SECURITY”

Προκειμένου να κατανοηθεί ο ρόλος των δυνάμεων της ακτοφυλακής στην αντιμετώπιση των παράνομων μεταναστευτικών ροών θα πρέπει αρχικά να παρουσιαστεί η έννοια της θαλάσσιας ασφάλειας («maritime security»). Η έννοια του «maritime security» αποτελεί μία διαδικασία που στο λειτουργικό κομμάτι δεν έχει ξεκάθαρους ρόλους και πρωταγωνιστές. Δεν υφίσταται ένας διεθνώς αποδεκτός ορισμός αναφορικά με την έννοια του «maritime security» λόγω του γεγονότος ότι αποτελεί μία ευρεία έννοια η οποία περιλαμβάνει πολλούς διαφορετικούς τομείς της κυβερνητικής πολιτικής. Στοιχεία τα οποία αποτελούν μέρος του «maritime security» είναι:

- Η διασφάλιση της διεθνούς και εθνικής ειρήνης και ασφάλειας.
- Η διασφάλιση της κυριαρχίας, η προστασία των χωρικών υδάτων και η διαφύλαξη της πολιτικής ανεξαρτησίας.
- Η προστασία των δικτύων μεταφορών και επικοινωνιών διά θαλάσσης.
- Η προστασία από εγκλήματα που διαπράττονται στη θάλασσα.
- Η απρόσκοπτη πρόσβαση και η προστασία των πόρων που βρίσκονται στη θάλασσα και στο βυθό αυτής.
- Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

- Η προστασία των πληρωμάτων των πλοίων, των επιβατών και των επαγγελματιών που απασχολούνται στη θάλασσα, από έκνομες ενέργειες⁹.

Σημειολογικά, η έννοια ενός όρου μπορεί να κατανοηθεί πληρέστερα μέσα από τη διερεύνηση της σημασίας που αυτός έχει σε σχέση με άλλους παρόμοιους ή αντίθετους όρους ή με αντίστοιχους όρους που αναφέρονται στον ίδιο τομέα ενδιαφέροντος. Για παράδειγμα, η έννοια «ψάρι» κατανοείται καλύτερα αν συγκριθεί με έννοιες όπως το «κρέας», τα «λαχανικά», τα «θαλασσινά», η σχέση που έχει με έννοιες όπως είναι τα «βράγχια» ή τα «πτερύγια», ή η διασύνδεση του με την έννοια του «νερού».

Η έννοια της θαλάσσιας ασφάλειας θα μπορούσε να αναλυθεί με παρόμοιο τρόπο αναγνωρίζοντας και κατανοώντας τη σχέση της με άλλες έννοιες. Η έννοια της θαλάσσιας ασφάλειας οργανώνει ένα δίκτυο σχέσεων, αντικαθιστά ή περιλαμβάνει παλιότερες καθιερωμένες έννοιες ενώ παράλληλα συνδέεται και με νέες καινοτόμες νοηματοδοτήσεις που έχουν αναπτυχθεί τα τελευταία χρόνια.

Έχουν αναπτυχθεί δύο διαφορετικές προσεγγίσεις όσον αφορά τον ορισμό και τις απειλές που σχετίζονται με την έννοια της θαλάσσιας ασφάλειας. Η «σημειωτική» και η «ασφαλειοποίηση».

Σύμφωνα με τη «σημειωτική» προσέγγιση, ως θαλάσσια ασφάλεια ορίζεται ως μία «ευνοϊκή τάξη πραγμάτων στη θάλασσα»¹⁰. Η διαφοροποίηση που υφίσταται σχετίζεται με τις κατανόηση των απορρεουσών απειλών, καθώς ορισμένοι πιστεύουν ότι οι απειλές για τη θαλάσσια ασφάλεια σχετίζονται με τις διαχρονικές χρήσεις του θαλάσσιου στοιχείου στην ανθρώπινη ιστορία όπως είναι για παράδειγμα η χρήση των θαλάσσιων πόρων, οι θαλάσσιες μεταφορές και το εμπόριο καθώς και η κυριαρχία επί των θαλάσσιων περιοχών.

Η δεύτερη προσέγγιση κατατάσσει τις απειλές σε τέσσερις μεγάλες κατηγορίες οι οποίες και απαιτούν περαιτέρω ανάλυση: η θαλάσσια ισχύ, η ναυτική ασφάλεια, η γαλάζια οικονομία και η ανθρώπινη ασφάλεια¹¹. Οι έννοιες της θαλάσσιας ισχύος και της ναυτικής ασφάλειας, είναι διαχρονικές νοηματοδοτήσεις

⁹Βλ. Feldt L., Dr. Roell P., Thiele R., (2013, σ.σ.1-25). *Maritime security – perspectives for a comprehensive approach*, ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security.

¹⁰Βλ. Till G. (2004, σ.286). *Seapower. A Guide for the Twenty-First Century*. London: Routledge.

¹¹Βλ. Bueger C. (2014, σ.3). *What is Maritime Security?* Cardiff University: Marine Policy.

που περιστρέφονται γύρω από τους κινδύνους της θάλασσας, ενώ οι άλλες δύο έννοιες, έχουν αναπτυχθεί σχεδόν ταυτόχρονα τα τελευταία χρόνια στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας.

Για την κατανόηση της θαλάσσιας ασφάλειας, κάποιιοι τομείς απαιτούν περαιτέρω προσοχή. Πρώτον, πρέπει να κατανοήσουμε τον μεταβαλλόμενο χαρακτήρα της δύναμης της θάλασσας και τον τρόπο με τον οποίο μετασχηματίζεται μέσα από συνδέσεις σε τομείς όπως το θαλάσσιο περιβάλλον, η «μπλε οικονομία», η ανθρώπινη ασφάλεια, την ιδιαίτερη προσοχή που δίνεται στο θαλάσσιο έγκλημα και στην επιβολή του νόμου στη θάλασσα. Δεύτερο, θα πρέπει να επανεξεταστεί, η λειτουργία των επισήμων και ανεπίσημων κανόνων για την ασφάλεια της θαλάσσιας διακυβέρνησης, και να επανεξεταστεί πώς μπορούν αυτοί να εφαρμοστούν κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων στη θάλασσα. Τρίτον, θα πρέπει να αναλυθούν οι λόγοι και οι τρόποι μέσω των οποίων η διεθνής συνεργασία, στον τομέα της ασφάλειας, έχει εξελιχθεί σε μία πολύπλοκη διαδικασία, περιλαμβάνοντας ένα ευρύ φάσμα εθνικών δρώντων, καθώς επίσης και ιδιωτικών και μη κυβερνητικών παραγόντων, όπως ναυτιλιακές εταιρίες, εταιρίες παροχής υπηρεσιών ασφαλείας, αλιευτικές επιχειρήσεις και άλλες ιδιωτικές εταιρίες. Οι δραστηριότητες αυτές επεκτείνονται και προκαλούν πολλές παραδοσιακές έννοιες της συνεργασίας και των δράσεων των κρατών, προτείνοντας μία σειρά, καινοτόμων μηχανισμών και δικτύων μέσω των οποίων η ασφάλεια μπορεί να επιτευχθεί. Τέταρτο, θα πρέπει να δοθεί μεγαλύτερη προσοχή, στη διασύνδεση ξηράς και θάλασσας, τις διάφορες μορφές θαλασσίων εγκλημάτων και απειλών και πώς αυτές διασυνδέονται μεταξύ τους.

Κατά το παρελθόν, η έννοια της θαλάσσιας ασφάλειας αφορούσε σχεδόν αποκλειστικά τη ναυτική ισχύ των κρατών και τη διαρκή προβολή αυτής προς τα υπόλοιπα κράτη προκειμένου να επιτευχθούν οι πολιτικοί και οικονομικοί στόχοι του κράτους¹². Δηλαδή, η παραδοσιακή έννοια της θαλάσσιας ασφάλειας αποσκοπούσε στην προστασία του κράτους από εξωτερικούς κινδύνους και τη διασφάλιση της επιβίωσης αυτού, μέσα από την ανάπτυξη ολοκληρωμένων στρατηγικών για τη λειτουργική αξιοποίηση των ναυτικών δυνάμεων.

¹²Βλ. TillG. (2004). *ο.π. σ. 284.*

Τη σημερινή εποχή, πέραν της ανωτέρω λειτουργίας, οι ναυτικές δυνάμεις χρησιμοποιούνται ενεργά για την προστασία των βασικών γραμμών θαλάσσιων μεταφορών, προκειμένου να διευκολυνθεί το εμπόριο και να επιτευχθεί η οικονομική ευημερία των κρατών, μέσα από την αποτροπή, την καταστολή καθώς και τη συνεχή επιτήρηση των διάφορων θαλασσιών ζωνών αλλά και την απαγόρευση διέλευσης συγκεκριμένων πλοίων από θαλάσσιες περιοχές στις οποίες εφαρμόζονται αυξημένα μέτρα ασφαλείας. Η έννοια της θαλάσσιας ισχύς συνδέεται με την έννοια της θαλάσσιας ασφάλειας, κυρίως λόγω του γεγονότος ότι οι ναυτικές δυνάμεις είναι ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες της διασφάλισης της ασφάλειας στις θαλάσσιες περιοχές, ενώ και οι συζητήσεις που αναπτύσσονται γύρω από τη ναυτική ισχύ σχετίζονται με το πώς θα αξιοποιηθούν καλύτερα οι ναυτικές δυνάμεις και πώς θα μπορέσουν να δραστηριοποιηθούν πέραν των χωρικών τους υδάτων και σε διεθνή ύδατα όπου είναι συχνά τα φαινόμενα παράνομης μετανάστευσης.

Η έννοια της θαλάσσιας ασφάλειας σχετίζεται και με τη διασφάλιση της ασφάλειας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων, με πρωταρχικό στόχο και σκοπό την προστασία των ανθρώπων που ασχολούνται σε δραστηριότητες σχετικές με τη θάλασσα, αλλά και του ίδιου του θαλασσιού περιβάλλοντος. Η θαλάσσια ασφάλεια περιλαμβάνει τη σχεδίαση και εφαρμογή των απαραίτητων κανονισμών αναφορικά με την κατασκευή των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων, τον τακτικό έλεγχο των διαδικασιών και των μεθόδων που σχετίζονται με την ασφάλεια αυτών καθώς επίσης και τη διαρκή εκπαίδευση των επαγγελματιών της θάλασσας προκειμένου να συμμορφώνονται με τους εκάστοτε κανονισμούς ασφαλείας που εκδίδονται.

Η θαλάσσια ασφάλεια σχετίζεται άμεσα με τις δραστηριότητες του International Maritime Organization (IMO) και της Επιτροπής της για τη θαλάσσια ασφάλεια, η οποία λειτουργεί ως το βασικό και κυρίαρχο διεθνές όργανο για την υιοθέτηση και ανάπτυξη κανονισμών γύρω από την ασφάλεια της θάλασσας. Εάν οι βασικοί προβληματισμοί μετά το ατύχημα του Τιτανικού το 1912 αφορούσαν τις δραστηριότητες της έρευνας και της διάσωσης και την προστασία της ζωής των ναυτικών και των επιβατών, αυτό σταδιακά μεταβλήθηκε συμπεριλαμβάνοντας και

την αποτροπή των συγκρούσεων μεταξύ των πλοίων, των ατυχημάτων και των περιβαλλοντολογικών καταστροφών, τα οποία θα μπορούσαν να προκαλέσουν.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να αναφερθεί ότι οι διαρροές πετρελαίου και οι αντίστοιχες περιβαλλοντικές καταστροφές που κατεγράφησαν από τις αρχές της δεκαετίας του 1970, έχουν ενισχύσει το ενδιαφέρον γύρω από τα περιβαλλοντικά θέματα αναδεικνύοντας τη διάσταση της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος ως πρωτεύουσας έννοιας της γενικότερης θαλάσσιας ασφάλειας.

Η ανωτέρω έννοια της ασφάλειας συνδέεται επίσης όλο και περισσότερο με τη γενικότερη έννοια της θαλάσσιας ασφάλειας, λαμβάνοντας υπόψη ότι η «ναυτιλιακή βιομηχανία», οι ναυτιλιακές εταιρείες και οι εργαζόμενοι τους αποτελούν ταυτόχρονα πιθανούς στόχους (εγκληματιών του κοινού ποινικού δικαίου, τρομοκρατών, πειρατών), αλλά και δυνητικούς δράστες (με τη συμμετοχή και ενεργό εμπλοκή τους σε εγκληματικές θαλάσσιες δραστηριότητες όπως η παράνομη μεταφορά μεταναστών, η διακίνηση ανθρώπων, η μεταφορά ναρκωτικών, το λαθρεμπόριο όπλων και άλλων παράνομων αγαθών).

Ωστόσο, η θαλάσσια ασφάλεια συνδέεται στενά και με την έννοια της οικονομικής ανάπτυξης. Ιστορικά, οι ωκεανοί αποτελούσαν ένα χώρο ζωτικής οικονομικής σημασίας. Το μεγαλύτερο μέρος, του εμπορίου διεξάγεται διαμέσου των ωκεανών, και η αλιεία αποτελούσε ανέκαθεν ένα από τους σπουδαιότερους οικονομικούς τομείς. Τόσο η παγκόσμια ναυτιλία όσο και οι αλιευτικές επιχειρήσεις έχουν μετατραπεί σε επιχειρήσεις στις οποίες διακινούνται κάθε χρόνο δισεκατομμύρια δολάρια. Επιπρόσθετα, η «εμπορική αξία» των ωκεανών έχει επανεκτιμηθεί εξαιτίας της οικονομικής δυναμικής που προσφέρει η εκμετάλλευση των παράκτιων πόρων, η ευρεία χρησιμοποίηση των ενεργειακών πόρων που προέρχονται από την εξόρυξη των κοιτασμάτων του βυθού, καθώς επίσης και των οικονομικών προοπτικών που ανοίγονται από τις δραστηριότητες του παράκτιου τουρισμού.

Οι έννοιες της «γαλάζιας οικονομίας» και της «γαλάζιας ανάπτυξης» - οι οποίες παρουσιάστηκαν στην παγκόσμια διάσκεψη κορυφής του Ρίο και υιοθετήθηκαν ευρέως όπως για παράδειγμα στη Στρατηγική της Ε.Ε. για τη γαλάζια ανάπτυξη – αποσκοπεί στη σύνδεση και την ενσωμάτωση τωνδιάφορων διαστάσεων της οικονομικής ανάπτυξης και των δραστηριοτήτων που διεξάγονται

στους ωκεανούς. Η έννοια της «γαλάζιας οικονομίας» συνδέεται στενά με τη θαλάσσια ασφάλεια καθώς η ανάπτυξη αποτελεσματικών οικονομικών πολιτικών και στρατηγικών δεν απαιτεί μόνο την επιβολή των διαφόρων νόμων και κανονισμών καθώς και τη διαρκή παρακολούθηση εφαρμογής αυτών, αλλά και ένα περιβάλλον ασφάλειας στη θάλασσα που αποτελεί βασική προϋπόθεση για τη διαχείριση των θαλάσσιων πόρων.

Δύο από τις βασικές διαστάσεις της έννοιας της γαλάζιας οικονομίας, η απρόσκοπτη πρόσβαση στο φαγητό και η ασφαλής τροφοδοσία των παράκτιων πληθυσμών συνδέεται στενά με την τέταρτη έννοια η οποία θα πρέπει να κατανοηθεί γύρω από τη θαλάσσια ασφάλεια και δεν είναι άλλη από αυτήν της ανθρώπινης ασφάλειας (human security). Η έννοια της ανθρώπινης ασφάλειας αποτελεί μία εναλλακτική προσέγγιση για την κατανόηση της εθνικής ασφάλειας, η οποία άρχισε να αναπτύσσεται σταδιακά από τη δεκαετία του 1990. Η συγκεκριμένη έννοια η οποία παρουσιάστηκε στο Πρόγραμμα Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών, αποσκοπεί στο να θέσει στο επίκεντρο του παγκόσμιου ενδιαφέροντος γύρω από τη θαλάσσια ασφάλεια, τις ανάγκες των ανθρώπων και όχι των κρατών.

Τα κυρίαρχα στοιχεία της έννοιας της ανθρώπινης ασφάλειας περιλαμβάνουν την πρόσβαση σε φαγητό, τις κατάλληλες συνθήκες διαβίωσης, ένα ασφαλές εργασιακό περιβάλλον καθώς και την ύπαρξη καταφυγίων και προστατευμένων περιοχών για τον άμαχο κυρίως πληθυσμό σε περίπτωση πολέμου ή ακραίων φυσικών φαινομένων.

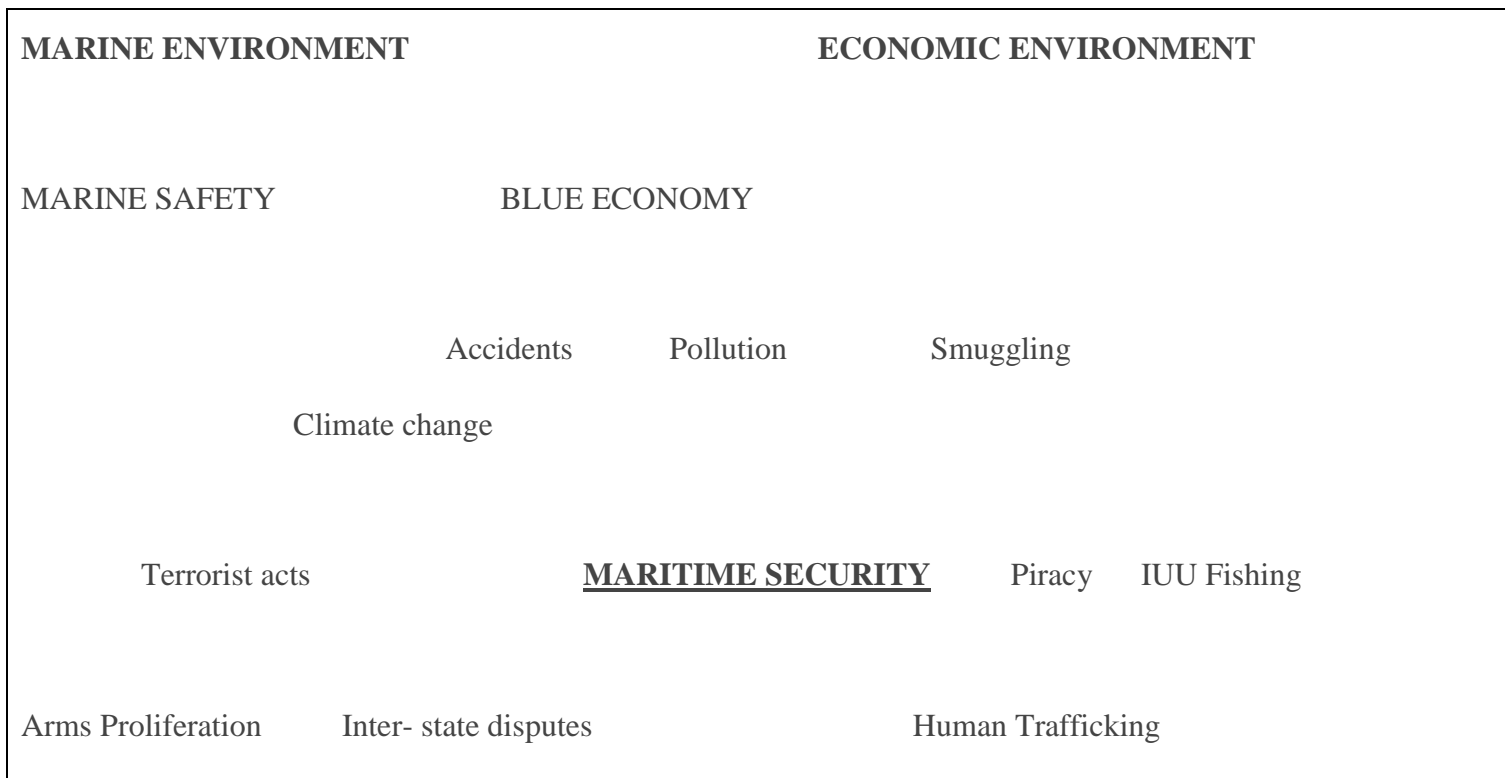
Λαμβάνοντας υπόψη ότι η αλιευτική βιομηχανία αποτελεί μία ζωτικής σημασίας, οικονομική δραστηριότητα για την τροφοδοσία του πληθυσμού καθώς και την απασχόληση μεγάλου αριθμού εργατικού δυναμικού, ιδιαίτερα στις λιγότερο αναπτυσσόμενες χώρες, είναι εύκολα κατανοητό ότι η παράνομη, μη ελεγχόμενη και χωρίς κανόνες και κεντρικούς σχεδιασμούς αλιεία αποτελεί μία σοβαρή απειλή για την ανθρώπινη ασφάλεια¹³.

Σε σχέση με τη θαλάσσια ασφάλεια, η ανθρώπινη ασφάλεια συνδέεται μαζί της με ποικίλους τρόπους, και ειδικότερα εκτείνεται από την ασφάλεια των

ναυτικών έως και την τρωτότητα των παράκτιων πληθυσμών σε θαλάσσιους κινδύνους. Πιο συγκεκριμένα, η τρωτότητα των παράκτιων πληθυσμών έχει αναγνωρισθεί ως ένας από τους βασικούς παράγοντες που σχετίζεται άμεσα με τις θαλάσσιες απειλές και επομένως έχει κυρίαρχο ρόλο στην πρόληψη και αντιμετώπιση τους¹⁴.

Η έννοια της θαλάσσιας ασφάλειας περιλαμβάνει και διασυνδέει μεταξύ τους τις τέσσερις ανωτέρω έννοιες. Η παρακάτω εικόνα αποσκοπεί στο να αναδείξει τις σχέσεις που αναπτύσσονται μεταξύ των παραπάνω εννοιών υπό κανονικές συνθήκες. Στη συγκριμένη εικόνα, η θαλάσσια ασφάλεια τοποθετείται στο κέντρο του ενδιαφέροντος, ενώ οι υπόλοιπες έννοιες τοποθετούνται περίξ της ανωτέρω κυρίαρχης έννοιας.

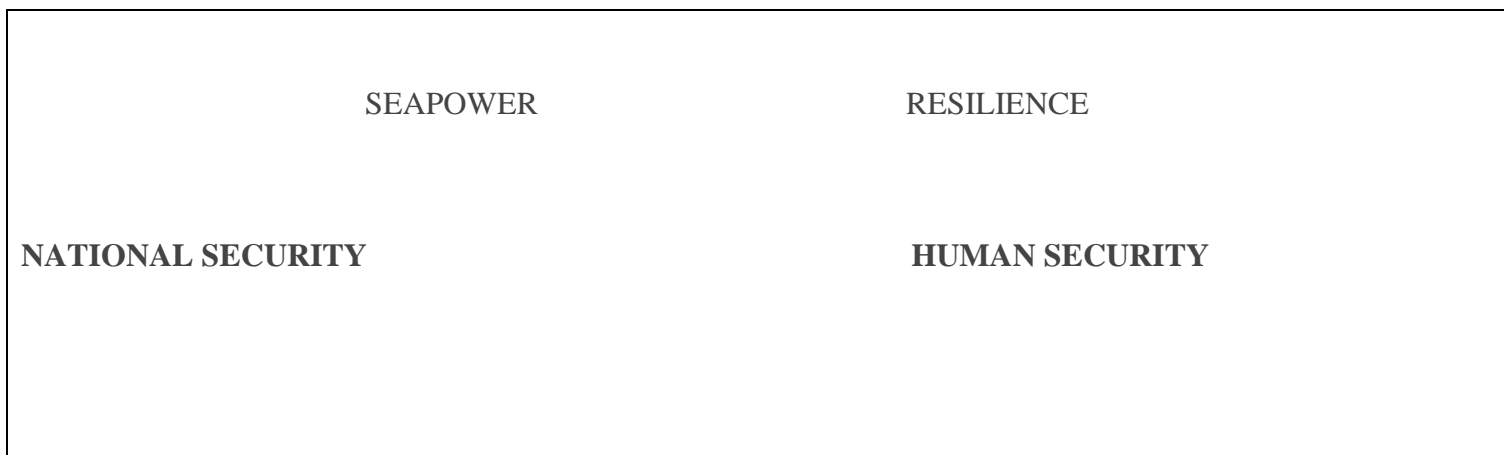
Εικόνα 1: Maritime Security Matrix



¹³Βλ. Abbott J., Neil R. (1999, σ.4-24). *Pirates? Maritime piracy and societal security in Southeast Asia*. Pacifica Review: Peace, Security & Global Change &

Thorpe A., Whitmarsh D., Ndomahina E., Baio A., Kemokai M., Thomas Lebbie T. (2009, σ.393-400). *Fisheries and Failing States: The Case of Sierra Leone*. Marine Policy.

¹⁴Βλ. Till G. (2004). *Seapower. A Guide for the Twenty-First Century*. London: Routledge.



Source: Bueger.(2015). *What is Maritime Security?*MarinePolicy

Η ανωτέρω εικόνα επιτρέπει τη μελέτη και κατανόηση των διάφορων σχέσεων που υφίστανται μεταξύ των παραγόντων του διεθνούς συστήματος που σχετίζονται με τον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας, καθώς επίσης και τη διασύνδεση της έννοιας της θαλάσσιας ασφάλειας με τις υπόλοιπες έννοιες. Έτσι για ορισμένους παράγοντες, το ζήτημα της θαλάσσιας ασφάλειας μπορεί να συνδέεται με την οικονομική ανάπτυξη, ενώ για άλλους μπορεί να συνδέεται με τη διάσταση της εθνικής ασφάλειας ή της ασφάλειας του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Πιο συγκεκριμένα, η Στρατηγική του NATO όσον αφορά τη θαλάσσια ασφάλεια (NATO's Alliance Maritime Strategy 2011), αποκλείει την κάτω αριστερή γωνία του πίνακα όσον αφορά την κατανόηση των απειλών της θαλάσσιας ασφάλειας, υποστηρίζοντας ότι πρόκειται για ξεχωριστά, υψηλού κόστους καθήκοντα, η εκπλήρωση των οποίων αποτελεί αποκλειστική ευθύνη του κάθε κράτους, εστιάζοντας συγχρόνως σε θέματα που αφορούν τη γαλάζια οικονομία και την τρωτότητα των παράκτιων πληθυσμών στις διάφορες απειλές που προέρχονται από τη θάλασσα.

Αντιθέτως, η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Στρατηγική της Αφρικανικής Ένωσης το 2014 επικεντρώνεται στη γαλάζια οικονομία αναφέροντας ότι οι απειλές για τη θαλάσσια ασφάλεια σχετίζονται κυρίως με την οικονομική ανάπτυξη, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην πάνω δεξιά γωνία του πίνακα αποκλείοντας από τη στόχευση της, την παραδοσιακή προσέγγιση που σχετιζόταν με τις διακρατικές διαμάχες ή την κρατική αντιπαλότητα. Άλλες στρατηγικές όπως η στρατηγική της Ε.Ε. και του Ηνωμένου Βασιλείου για τη θαλάσσια ασφάλεια έχουν ισχυρές

επιρροές και στις τέσσερις έννοιες και προωθούν μία συνολική προσέγγιση που θα συνδέει και τις τέσσερις έννοιες (EU 2014, UK Government 2014).

Στον τομέα της διεθνούς θαλάσσιας ασφάλειας, πρώτα κυριαρχούν τα Ηνωμένα Έθνη, με κυρίαρχο όργανο τον οργανισμό του IMO (International Maritime Organization). Ο IMO έχει μία μακρόχρονη παράδοση στη δημιουργία, υιοθέτηση και εφαρμογή συμφωνιών και κανονισμών σε διεθνές επίπεδο. Έπειτα από τα τραγικά περιστατικά που συνέβησαν την 11η Σεπτεμβρίου του 2001, ο IMO προχώρησε στην έκδοση νέων κανονισμών ασφαλείας και ενέκρινε την ανάπτυξη νέων μέτρων σχετικά με την ασφάλεια των σκαφών και των λιμενικών εγκαταστάσεων, προκειμένου να υιοθετηθούν από τη Διάσκεψη των Συμβαλλόμενων Κρατών για την Ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Ωστόσο, τα Ηνωμένα Έθνη και ο IMO έχουν ελάχιστη εμπειρία όσον αφορά το λειτουργικό κομμάτι των επιχειρήσεων για την εφαρμογή του Δικαίου στη θάλασσα. Η επιχείρηση «UNIFIL»¹⁵ στη Μεσόγειο Θάλασσα αποτελεί μία πετυχημένη αλλά σπάνια περίπτωση επιχείρησης στη θάλασσα και δεν υπάρχει άλλο σχετικό παράδειγμα στο οποίο να έχουν ηγηθεί τα Ηνωμένα Έθνη έως τώρα.

Καθώς, περισσότερο από το 90% του παγκόσμιου εμπορίου διεξάγεται διά θαλάσσης, η έννοια της θαλάσσιας ασφάλειας αποκτά κυρίαρχη προτεραιότητα στη διεθνή κοινωνία, ειδικά λόγω και του γεγονότος ότι ένα κυρίαρχο κομμάτι του εμπορίου περιλαμβάνει ευάλωτα σε έκνομες ενέργειες δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου και φυσικού αερίου. Από την εποχή ακόμα του Ψυχρού Πολέμου, το NATO δραστηριοποιούνταν ενεργά στην αποτροπή και καταστολή των θαλασσιών

¹⁵ Αρχικά, η επιχείρηση UNIFIL δημιουργήθηκε από το Συμβούλιο Ασφαλείας του Ο.Η.Ε., το 1978 προκειμένου να διασφαλιστεί η αποχώρηση των Ισραηλινών στρατευμάτων από το Λίβανο, να αποκατασταθεί η διεθνής ειρήνη και ασφάλεια και να ενισχυθεί η Κυβέρνηση του Λιβάνου στην αποτελεσματική άσκηση εξουσίας στην ευρύτερη περιοχή. Μετά την κρίση του Ιουλίου/Αυγούστου του 2006 στην περιοχή, το Συμβούλιο αποφάσισε να αυξήσει την υπάρχουσα δύναμη και να διευρύνει τις σχετικές αρμοδιότητές της, καθώς πέρα των αρχικών καθηκόντων της, θα επέβλεπε την παύση των εχθροπραξιών, τη στήριξη των Λιβανέζικων ενόπλων δυνάμεων καθώς αυτές αναπτύσσονται στο Νότιο Λίβανο, καθώς επίσης θα διασφάλιζε και την απρόσκοπτη παροχή ανθρωπιστικής βοήθειας στους αμάχους και την ασφαλή επιστροφή των εκτοπισμένων. Η εντολή για την επιχείρηση UNIFIL ανανεώνεται ετησίως από το Συμβούλιο Ασφαλείας του Ο.Η.Ε., με την υπάρχουσα εντολή να λήγει στις 31 Αυγούστου 2019.

απειλών εντός των ορίων της συμμαχίας¹⁶. Η τακτική του NATO στο συγκεκριμένο τομέα συνοψίζεται στους παρακάτω στόχους¹⁷:

- Διαρκείς περιπολίες των ναυτικών δυνάμεων του NATO, σε διάφορες θαλάσσιες περιοχές με έμφαση κυρίως στις θαλάσσιες διαδρομές που ακολουθούν τα εμπορικά πλοία και των θαλάσσιων στενών ιδιαίτερα εκείνων από τα οποία διέρχονται δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου και φυσικού αερίου, με παράλληλη προστασία των θαλασσίων υποδομών όπως είναι τα γεωτρήματα και οι δεξαμενές πετρελαίου.
- Θαλάσσιες επιχειρήσεις στις οποίες οι δυνάμεις του NATO θα έχουν πρωταγωνιστικό ρόλο, κυρίως στις ναυτικές επιχειρήσεις ανάσχεσης, που απαιτούν υψηλό επίπεδο εκπαίδευσης.
- Δημιουργία ενός πολύ – επίπεδου δικτύου συνεργασίας σε όλους τους τομείς (πολιτικό, οικονομικό και στρατιωτικό), ανάμεσα στα ναυτικά αρχηγεία του κάθε κράτους και τους διεθνείς φορείς και οργανισμούς.

Ενώ οι ναυτικές επιχειρήσεις στρέφονται έναντι όλων των μορφών παράνομων ενεργειών, το NATO θα πρέπει να επικεντρωθεί στη συλλογή έγκυρων και έγκαιρων πληροφοριών ιδιαίτερα στους τομείς εκείνους, στους οποίους ένα πιθανό χτύπημα θα έχει καταστροφικές συνέπειες για την παγκόσμια οικονομία και σταθερότητα όπως είναι για παράδειγμα οι θαλάσσιες μεταφορές ενέργειας, οι τρομοκρατικές επιθέσεις σε στόχους που θα έχουν σοβαρό αντίκτυπο στη διεθνή κοινωνία, η μεταφορά πυρηνικών όπλων σε επικίνδυνες οργανώσεις κλπ.

Για την καλύτερη αντιμετώπιση των θαλάσσιων απειλών, προτείνεται η δι-υπηρεσιακή/ διατομεακή συνεργασία μεταξύ των διάφορων φορέων όπως είναι το πολεμικό ναυτικό, οι ακτοφυλακές και οι οργανισμοί που σχετίζονται με το θαλάσσιο περιβάλλον, μέσα από το σχεδιασμό και την υλοποίηση μίας συγκεκριμένης θαλάσσιας πολιτικής, τη πλήρη γνώση του θαλάσσιου

¹⁶ Ανακτήθηκε από: <http://www.nato-pa.int/Default.asp?SHORTCUT=2087>

¹⁷Βλ. NATO. (2011). *Alliance maritime strategy*. Ανακτήθηκε από http://www.nato.int/cps/en/natolive/official_texts_75615.htm

περιβάλλοντος και μία ολοκληρωμένη θαλάσσια διακυβέρνηση όσον αφορά την εφαρμογή συγκεκριμένων κανόνων και διαδικασιών¹⁸.

Ενώ, η «σημειωτική» προσέγγιση παρουσιάζει μία σταθερή κατάσταση σχετικά σταθερών απειλών που σχετίζονται με τη θαλάσσια ασφάλεια, στην «ασφαλειοποίηση», κινείται στην αντίθετη κατεύθυνση, αντανακλώντας την έννοια της θαλάσσιας ασφάλειας και τις απορρέουσες απειλές ως μία δυναμική κατάσταση, σύμφωνα με την οποία ένα ή περισσότερα θέματα προκύπτουν ως απειλές για τη θαλάσσια ασφάλεια, ενός ή περισσότερων δρώντων, με τη λήψη αντίστοιχων μέτρων από τους δρώντες για την αντιμετώπιση αυτών των απειλών¹⁹.

Η συγκεκριμένη δυναμική διαδικασία όσον αφορά τον προσδιορισμό των απειλών, σχετίζεται με την αντίληψη της απειλής που αναπτύσσει ο δρώντας και από τη γεωγραφική περιοχή στην οποία δραστηριοποιείται [(Alliance maritime strategy),(2014 UK Maritime Strategy), European Union Maritime Security Strategy]]

1.2 Η διαφορά της έννοιας του “MARITIMESECURITY” από το “MARITIMESAFETY”

Η έννοια της ασφάλειας έχει διττή σημασία²⁰. Από τη μία πλευρά έχουμε την έννοια του «maritime safety» που αναφέρεται στην ασφαλή διεξαγωγή της εργασίας (safety) και περιλαμβάνει το κατάλληλο εργασιακό και φυσικό περιβάλλον, δηλαδή αποτελεί τον συνδυασμό των προληπτικών και κατασταλτικών μέτρων για την προστασία από ακραία φυσικά φαινόμενα, τον περιορισμό των ναυτικών ατυχημάτων και γενικότερα την προστασία των πλοίων, των πληρωμάτων, των φορτίων και της ναυσιπλοΐας, την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος μέσω της έκδοσης νέων κανονισμών και της υιοθέτησης καινοτόμων τεχνολογιών. Τα περιστατικά στην περίπτωση αυτή δε προκαλούνται από πρόθεση (π.χ. κόπωση υλικού, κακές καιρικές συνθήκες, ανθρώπινο λάθος)²¹.

Από την άλλη πλευρά, η έννοια του «maritime security» περιλαμβάνει τις έκνομες ενέργειες που θέτουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή και περιουσία,

¹⁸Βλ. Till G. ο.π. σ. 307.

¹⁹Βλ. Bueger C. ό.π., σ.6.

²⁰ Βλ. Μυλωνόπουλος Δ. *Ναυτιλία/Έννοιες – Τομείς –Δομές*, Αθήνα: Σταμούλης.

²¹Βλ. Μυλωνόπουλος Δ. ο.π.

δηλαδή τον συνδυασμό προληπτικών και κατασταλτικών μέτρων για την προστασία του θαλάσσιου τομέα από διεθνώς παράνομες ενέργειες. Οι λέξεις «κλειδιά» στη συγκεκριμένη έννοια είναι η επιβολή του νόμου και της τάξης στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές καθώς επίσης και το γεγονός ότι τα περιστατικά που πραγματοποιούνται γίνονται σκοπίμως και με πρόθεση από τους δράστες (πχ. τρομοκρατική ενέργεια, κλοπή, άλλη παράνομη πράξη) σε αντίθεση με το «safety» όπου τα περιστατικά οφείλονται σε τυχαία γεγονότα και σε ατυχήματα²².

Στην παρούσα εργασία θα αναλυθεί ο ρόλος των ευρωπαϊκών δυνάμεων της ακτοφυλακής στην αντιμετώπιση του μεταναστευτικού φαινομένου και συνδέεται με εκείνο το κομμάτι του maritime security που σχετίζεται με το national security και το human security.

2. ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΑΡΑΝΟΜΗΣ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗΣ

Η μετανάστευση αποτελεί ένα φαινόμενο που εντοπίζεται από τα πρώτα χρόνια εμφάνισης του ανθρώπου στην ιστορία, όπου μαζικοί πληθυσμοί ανθρώπων μετακινούνταν για διαφορετικούς οικονομικούς, πολιτικούς και κοινωνικούς λόγους από ορισμένες περιοχές του κόσμου σε άλλες. Σήμερα, οι μαζικές ροές των παράτυπων μεταναστών και των προσφύγων οι οποίοι προέρχονται από Αφρικανικές ή Ασιατικές χώρες και για διάφορους λόγους επιχειρούν να διεισδύσουν στην ευρωπαϊκή Ήπειρο, διαμέσου της Μεσογείου, έχει δημιουργήσει ένα ακανθώδες ζήτημα για τις ευρωπαϊκές χώρες το οποίο χρήζει άμεσης αντιμετώπισης.

Η μετανάστευση αποτελεί ένα πεδίο επιστημονικής έρευνας και μελέτης των κοινωνικών επιστημών το οποίο αποτελείται από διάφορες παραμέτρους όπως είναι η καταγωγή, η εθνικότητα, το θρήσκευμα, η οικονομική κατάσταση, οι πολιτικές αντιλήψεις, η κοινωνική θέση κ.α.. Το 1776, ο κλασικός οικονομολόγος A. Smith συνέδεσε τη μετανάστευση με την ανάγκη του ανθρώπου να βελτιώσει την καθημερινότητά του και το επίπεδο διαβίωσης του. Ωστόσο, δεν έχει αποδοθεί ένας κοινά αποδεκτός ορισμός που να καλύπτει όλο το φάσμα της μετανάστευσης ή να εφαρμοστεί ένα κοινό σύστημα κατηγοριοποίησης. Διάφοροι ορισμοί έχουν αποδοθεί για τον ορισμό της μετανάστευσης. Η μετανάστευση είναι από τις

²²Βλ. Μυλωνόπουλος Δ. ο.π.

παλαιότερες εκδηλώσεις στην ιστορία της συμβίωσης των λαών και πολλά πολιτιστικά στοιχεία και ολόκληροι πολιτισμοί οφείλονται στην εκδήλωση του φαινομένου αυτού.

Η μετανάστευση είναι η μετακίνηση ανθρώπων σε μία χώρα, της οποίας δεν έχουν την ιθαγένεια προκειμένου να κατοικήσουν σε αυτήν ως μόνιμοι κάτοικοι, η ως μελλοντικοί πολίτες, δηλαδή η μόνιμη ή η προσωρινή μεταβολή του τόπου εγκατάστασης ενός ατόμου, μίας ομάδας ή ενός κοινωνικού συνόλου. Διαρκής ροή προσώπων από και προς μία περιοχή, η μετανάστευση αποτελεί μία από τις τρεις πρωταρχικές δημογραφικές διαδικασίες²³.

Επίσης, κατά τον Τσαούση²⁴, μετανάστευση είναι «η μόνιμη ή προσωρινή μεταβολή εγκατάστασης» είτε αναφέρεται σε ένα άτομο είτε σε ένα σύνολο ατόμων και μπορεί να συμπεριλαμβάνει μαζική μετακίνηση πληθυσμών από μία περιοχή σε μία άλλη. Αν αυτό πραγματοποιείται σε σταθερή βάση και χαρακτηρίζεται από συνέχεια ονομάζεται μεταναστευτική ροή η οποία μπορεί να οδηγήσει σε διαρκή ανανέωση στη σύσταση του πληθυσμού, προσφέροντας τη δυνατότητα για μία (τεχνική) ανανέωση, ανασύσταση ακόμη και φθορά του πληθυσμού.

Κατά τους Dingle και Drake, η μετανάστευση ορίζεται ως μία διαρκής ανθρώπινη προσπάθεια για προσαρμογή στις υπάρχουσες συνθήκες είτε περιλαμβάνουν το περιβάλλον (κλίμα, περιβαλλοντικές καταστροφές κλπ.) είτε την οικονομία, την κοινωνία, τη θρησκεία, την πολιτική, τις στρατιωτικές συγκρούσεις κλπ., δηλαδή σχετίζεται με την εύρεση των απαραίτητων εφοδίων για την επιβίωση του ατόμου η οποία μπορεί και να πραγματοποιείται και προληπτικά και εθελοντικά από το άτομο²⁵.

Τέλος, κατά τον Eisenstadt, μετανάστευση είναι η φυσική μετάβαση ενός ατόμου ή μίας ομάδας από μία κοινωνία σε μία άλλη. Η μετάβαση αυτή

²³Βλ. Μπάγκαβος Χ. & Παπαδοπούλου Δ. (2003)*Μελέτες του ΙΝΕ/ΓΣΕΕ – ΑΔΕΔΥ*. Αθήνα: ΚΑΜΠΥΛΗ

²⁴ Βλ. Τσαούσης Δ. (2006, σ. 238). *Η κοινωνία του ανθρώπου – Εισαγωγή στην κοινωνιολογία*. Gutenberg.

²⁵Βλ. Dingle H., & Alistair D. (2007, σ.113-121). *What is migration?* Bioscience.

συνεπάγεται την εγκατάλειψη ενός κοινωνικού περιβάλλοντος και την εγκατάσταση σε ένα άλλο²⁶.

Στη διεθνή βιβλιογραφία εμφανίζονται διάφορες μορφές μετανάστευσης ανάλογα με το χρόνο παραμονής στη χώρα υποδοχής, τη νομιμότητα διαμονής σε αυτήν, με τη θετική ή αρνητική διάθεση των ομάδων προς μετακίνηση, με το αν ημετακίνηση γίνεται εντός ή εκτός της επικράτειας της χώρας, την εθνικότητα των ομάδων αυτών σε σχέση με τη χώρα προορισμού και ορισμένους άλλους παράγοντες.

Πιο συγκεκριμένα, με κριτήριο το κράτος διαχωρίζεται σε Εσωτερική ή Εξωτερική, όπου «η μετανάστευση γίνεται στα όρια ενός Κράτους ή πέρα απ' αυτό»²⁷. Εσωτερική είναι η μετανάστευση από ένα μέρος μίας χώρας σε ένα άλλο αλλά πάντα της ίδιας χώρας και μπορεί να οφείλεται σε διάφορους λόγους όπως η εύρεση εργασίας, η πραγματοποίηση σπουδών κλπ, και η εξωτερική μετανάστευση δηλαδή η μετακίνηση των ανθρώπων εκτός των συνόρων μίας χώρας, με προορισμό κάποια άλλη²⁸.

Η μετανάστευση επίσης διακρίνεται σε μόνιμη και παράνομη, ανάλογα με το αν η μετακίνηση των ανθρώπων προς την τρίτη χώρα γίνεται σύμφωνα με τους νόμους και τις προϋποθέσεις της χώρας υποδοχής.

Η εκούσια και αναγκαστική μετανάστευση αποτελούν δύο άλλες κατηγορίες μετανάστευσης, ο διαχωρισμός των οποίων δεν είναι εύκολος και συχνά δημιουργεί συγχύσεις. Έτσι, με κριτήριο την πρόθεση μετανάστευσης υπάρχουν δύο μορφές η εκούσια ή αναγκαστική. Συχνά, λόγω των πολιτικών, θρησκευτικών ή άλλων διώξεων παρουσιάζεται το φαινόμενο της αναγκαστικής μετανάστευσης²⁹. Ειδικότερα, όταν ο ερχομός ενός ατόμου γίνεται με τη θέλησή του και αποσκοπεί στη βελτίωση των καθημερινών συνθηκών της ζωής του, έχουμε εκούσια μετανάστευση, ενώ όταν κάποιο άτομο εξαναγκάζεται λόγω των συνθηκών να

²⁶Βλ. Eisenstadt A. (σ. 4,195). *The employer and the speech teacher*.

²⁷ Βλ. Τσαούσης Δ., ο.π., σελ 35.

²⁸Βλ. Schnapper D. (1990, σ.24). *La France de l'intégration. Sociologie de la nation en 1990*. Collection Bibliothèque des Sciences humaines, Gallimard.

²⁹Βλ. Τσαούσης Δ., ο.π. σελ 37.

μετακινηθεί από ένα μέρος σε κάποιο άλλο, όπως πολεμικές συγκρούσεις, πολιτικές διώξεις, θρησκευτικοί διωγμοί, έχουμε αναγκαστική μετανάστευση.

Με κριτήριο την προβλεπόμενη διάρκεια παραμονής, η μετανάστευση διακρίνεται σε προσωρινή ή μόνιμη. Όταν η μετανάστευση γίνεται για ορισμένο χρονικό διάστημα και υπάρχει πάντα η πρόθεση της επανόδου, ονομάζεται προσωρινή. Όταν η μετανάστευση είναι αδύνατον να καθοριστεί χρονικά ή είναι αβέβαιης διάρκειας και δεν υπάρχει πρόθεση επανόδου από τον μετανάστη, τότε θεωρείται μόνιμη. Σχετικά, η Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της χώρας ορίζει σαν προσωρινή τη μετανάστευση σε μια χώρα του εξωτερικού για παραμονή μικρότερη από ένα έτος ή την αναχώρηση λόγω ναυτολόγησης και σαν μόνιμη την μετάβαση σε μία ξένη χώρα για εγκατάσταση που διαρκεί πάνω από ένα έτος³⁰».

Τέλος, η ηπειρωτική όταν πραγματοποιείται εντός της ηπείρου και η υπερπόντια μετανάστευση όταν πραγματοποιείται από μία ήπειρο στην άλλη, κατά κύριο λόγο Αμερική, Αυστραλία οι οποίες έχουν καθαρά γεωγραφικό χαρακτήρα και σχετίζονται με το εάν η μετακίνηση των ατόμων πραγματοποιείται εντός ή εκτός ηπείρου ή αν παρεμβάλλεται θάλασσα και χαρακτηρίζεται ως διηπειρωτική ή υπερπόντια ανάλογα «με το αν στην μετακίνηση από χώρα σε χώρα, παρεμβάλλεται ή όχι θάλασσα και η χώρα της μετανάστευσης ανήκει σε άλλη ήπειρο»³¹.

Επίσης, συντηρητική είναι η μετακίνηση ατόμων οι οποίοι συνεχίζουν να διατηρούν τα ήθη και τις παραδόσεις της χώρας καταγωγής τους, ενώ καινοτόμα χαρακτηρίζεται η μετανάστευση τα άτομα της οποίας έχουν απορροφηθεί πλήρως από τις συνήθειες και τον πολιτισμό της χώρας στην οποία έχουν εγκατασταθεί.

Ιστορικά, οι βασικοί λόγοι που ανάγκασαν τον άνθρωπο σε μετανάστευση σε άλλες περιοχές είναι οι παρακάτω:

- «η γεωγραφική θέση του τόπου παραμονής πολλών φυλών δεν ευνοούσε τη διαβίωση τους. Αν βρίσκονταν κοντά στην έρημο ή μέσα σε αυτή, ήταν αδύνατον να καλλιεργήσουν τη γη και αν βρίσκονταν σε πεδιάδες ήταν εκτεθειμένοι στις καιρικές συνθήκες, τις επιδρομές του

³⁰Βλ. Χλέτσος, Μ. (2002,σ.28). *Η πολιτική οικονομία της μετανάστευσης*, Εξάντας, Αθήνα: Εξάντας

³¹ Βλ. Μπάγκαβος Χ. & Παπαδοπούλου Δ., ο.π. σ. 6.

εχθρού ή άλλους κινδύνους. Παρατηρήθηκαν έτσι, μετακινήσεις και εγκαταστάσεις ολόκληρων λαών σε πιο εύφορα εδάφη ή χώρους που προφυλάσσονταν από βουνά³²».

- Οι πληθυσμιακές πιέσεις: «Το φαινόμενο αυτό παρατηρείται συνήθως στα νησιά που η καλλιεργήσιμη γη περιορίζεται από τη θάλασσα και η αύξηση του πληθυσμού οδηγεί στην ανεπάρκεια των αγαθών. Όταν λοιπόν, ο νησιωτικός πληθυσμός αυξάνεται παρατηρείται έντονο το φαινόμενο της οργανωμένης μετανάστευσης των ανθρώπων που φεύγουν αναζητώντας καινούριες πατρίδες³³».
- Οι φυσικές καταστροφές: Φυσικά φαινόμενα όπως οι πλημμύρες, η ξηρασία και ο παγετός που καταστρέφουν τις καλλιέργειες και εξαναγκάζουν τα άτομα να μετακινηθούν για εύρεση τροφής σε πιο εύφορες περιοχές.
- Η θρησκευτική καταδίωξη: Λέγεται ότι είναι στην ανθρώπινη φύση η προσπάθεια του ανθρώπου να πείθει τους αλλόθρησκους και να υιοθετεί τη δική του ή να καταδιώκει και να προσπαθεί να εξολοθρεύσει κάποιους που δεν συμμορφώνονται.
- Τα πολιτικά κίνητρα: Οι μεταναστεύσεις με πολιτικά κίνητρα, που πραγματοποιούνταν από την εποχή των πρώτων αυτοκρατοριών στις οποίες υποτάσσονταν οι μειονότητες.
- Τα οικονομικά αίτια: Πολλά άτομα μεταναστεύουν συνήθως, όταν οι συνθήκες απασχόλησης στη χώρα υποδοχής είναι πιο ευνοϊκές από τις συνθήκες στη χώρα αποστολής και εκτός από αμοιβές που είναι πιο υψηλές, παρέχεται συνήθως ασφαλιστική κάλυψη, οικογενειακά επιδόματα, ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, στέγη και άλλα μέσα.
- Κοινωνικοί λόγοι: «Η μετανάστευση γίνεται επίσης και για οικογενειακούς λόγους, όταν οι γονείς θέλουν να ζήσουν κοντά στα παιδιά τους ή τα εγγόνια τους, για λόγους ανεύρεσης συντρόφου και τη δημιουργία οικογένειας, ειδικά για τις γυναίκες, που επιθυμούν να

³² Βλ. Βγενόπουλος, Κ. (1998, σ.42). *Πρόσφυγες και μετανάστες στην ελληνική αγορά εργασίας*. Αθήνα: ΕΚΕΜ.

³³ Βλ. Βγενόπουλος, Κ., ο.π. σ 42.

ξεφύγουν από το συχνά στενό κοινωνικό και οικογενειακό περιβάλλον³⁴».

Προκειμένου να κατανοηθεί ο όρος «μεταναστευτική ροή» θα πρέπει να επεξηγηθεί και ο όρος «μεταναστευτική οδός». Πιο συγκεκριμένα, «μεταναστευτική οδός» είναι η διαδρομή που ακολουθούν τα άτομα προκειμένου να μετακινηθούν από μία «πάσχουσα περιοχή» σε μία ασφαλέστερη περιοχή και σχετίζεται με το γεωγραφικό παράγοντα³⁵. «Μεταναστευτική ροή» αποτελεί η διαρκής και σταθερή ροή ατόμων από μία γεωγραφική περιοχή (κράτος) προς μία άλλη, με στόχο την εύρεση καλύτερων συνθηκών διαβίωσης και επαρκέστερων πόρων, χρησιμοποιώντας μία συγκεκριμένη οδό³⁶.

Σημαντική για την περαιτέρω κατανόηση του φαινομένου, είναι η διάκριση μεταξύ του πρόσφυγα και του μετανάστη, όπου παρά τις ομοιότητες που παρουσιάζουν στο εννοιολογικό τους περιεχόμενο, εμφανίζουν σημαντικές διαφορές που τις ξεχωρίζουν μεταξύ τους. Σε γενικές γραμμές θα μπορούσε να ειπωθεί ότι μετανάστες (οικονομικοί κυρίως) είναι τα πρόσωπα εκείνα τα οποία επιλέγουν να εγκαταλείψουν τη χώρα τους προκειμένου να εξασφαλίσουν καλύτερες συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στις χώρες στις οποίες καταλήγουν, διατηρώντας τη δυνατότητα να επιστρέψουν ξανά στην πατρίδα τους εφόσον το θελήσουν. Ο μετανάστης μπορεί στην πραγματικότητα λόγω των συνθηκών να υποχρεώνεται να αφήσει το κράτος του οποίου έχει την ιθαγένεια, ωστόσο δεν κινδυνεύει άμεσα η ζωή του λόγω κάποιας συγκεκριμένης κατάστασης.

Αντίθετα, πρόσφυγες είναι τα άτομα εκείνα τα οποία διατρέχουν κίνδυνο για τη ζωή τους λόγω διάφορων παραγόντων όπως είναι η διαφορετική εθνικότητα, θρησκεία, φυλή, πολιτικές ιδεολογίες κτλπ., και εξαναγκάζονται να διαφύγουν μη μπορώντας να επιστρέψουν στη χώρα τους τουλάχιστον μέχρι να μεταβληθεί η υπάρχουσα κατάσταση. Αυτό άλλωστε επιβάλλεται και από τη Σύμβαση της Γενεύης

³⁴ Βλ. Κοντογιάννη, Χ., Στρατή, Π., Τσίαντη, Β. (1990, σ.214) *Παιδιά διαπολιτισμικών γονιών σε διάφορες χώρες*. ΚοινωνικήΕργασία.

³⁵Βλ. Schaub M. & Lukas J. (σ.σ. 441 -460). *Body mass of six long – distance migrant passerine species along the autumn migration route*. Journal für Ornithologie.

³⁶Βλ. ΤσαούσηςΔ., ο.π., σ.σ. 238- 240.

για το Καθεστώς των Προσφύγων και από άλλες διεθνείς ή ευρωπαϊκές συνθήκες. Αναλυτικότερα, παρουσιάζονται οι έννοιες παρακάτω.

2.1. Νομική ερμηνεία των όρων

Η παράνομη μεταφορά ανθρώπων καθώς επίσης και η διακίνηση ανθρώπων με σκοπό τη μετέπειτα εκμετάλλευσή τους, υπόκεινται σε διαφορετικά νομοθετικά πλαίσια εξαιτίας του γεγονότος ότι τα συγκεκριμένα εγκλήματα υπόκεινται στις διατάξεις τόσο του δικαίου της θάλασσας όσο και του διεθνούς ποινικού δικαίου.

Η πλειοψηφία των ανθρώπων που συλλαμβάνονται στη θάλασσα, είναι παράνομοι μετανάστες, οι οποίοι δεν διαθέτουν τα απαραίτητα ταξιδιωτικά έγγραφα. Το αδίκημα της παράνομης διακίνησης μεταναστών ορίζεται στο άρθρο 3 του Πρωτοκόλλου για τη Διακίνηση Μεταναστών και ειδικότερα ως: *«η προσπάθεια για την απόκτηση είτε άμεσα είτε έμμεσα, ενός οικονομικού ή άλλου υλικού οφέλους από την παράνομη είσοδο ενός ατόμου σε ένα κράτος, στο οποίο το άτομο που εισέρχεται δεν έχει την εθνικότητα ούτε αποτελεί μόνιμο κάτοικο του»*³⁷.

Η παράνομη διακίνηση μεταναστών θα πρέπει να διαχωριστεί από την έννοια της διακίνησης ατόμων με σκοπό την εκμετάλλευσή τους, το οποίο ορίζεται στο άρθρο 3 του Πρωτοκόλλου για την Παρεμπόδιση, Καταστολή, και Τιμωρία της Διακίνησης Ατόμων και ιδιαίτερα γυναικών και παιδιών ως: *«η στρατολόγηση, μεταφορά, διακίνηση, παραλαβή ατόμων, μέσω της απειλής ή χρήσης βίας ή άλλων μορφών εξαναγκασμού, απαγωγής, απάτης και κακομεταχείρισης. Η εκμετάλλευση θα πρέπει να περιλαμβάνει, κατ' ελάχιστο, την εκπόρνευση του άλλου ή άλλες μορφές σεξουαλικής εκμετάλλευσης, τον εξαναγκασμό σε εργασία ή άλλες υπηρεσίες, δουλεία ή άλλες πρακτικές παρόμοιες με δουλεία, καταναγκαστική εργασία, ή αφαίρεση οργάνων»*³⁸.

³⁷Βλ. Article 3 (a) of Smuggling Protocol. In addition, reference should be made to the Convention on the Protection of All Migrant Workers and Members of their Families (1990), in which the term “migrant worker” is defined in article 2 (1) as “a person who is to be engaged, is engaged or has been engaged in a remunerated activity in a State of which he or she is not a national”;

³⁸Βλ. Ν. 3875/2010. *Κύρωση και εφαρμογή της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών κατά του Διεθνικού Οργανωμένου Εγκλήματος και των τριών Πρωτοκόλλων αυτής και συναφείς διατάξεις.*

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Δικαίου της Θάλασσας, η UNCLOS αναφέρεται στη «μετανάστευση» μόνο όσον αφορά την αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους να προλαμβάνει ή να καταστέλλει τις παραβιάσεις των μεταναστευτικών νόμων (άρθρο 33), λαμβάνοντας ιδιαίτερα υπόψη την αρμοδιότητά του. Βασικό προβληματισμό προκαλεί το καθήκον παροχής βοήθειας στα άτομα που βρίσκονται σε κατάσταση ανάγκης στη θάλασσα. Αυτό το καθήκον αποτελεί έναν μακροχρόνιο κανόνα του εθιμικού δικαίου και επεκτείνεται και στην παροχή βοήθειας σε σκάφη τα οποία βρίσκονται στο χώρο αρμοδιότητας άλλων παράκτιων κρατών στην περιοχή και έχει κωδικοποιηθεί στη σύμβαση UNCLOS η οποία προβλέπει τα σχετικά καθήκοντα τόσο για τη σημαία όσο και για τα παράκτια κράτη³⁹.

Όσον αφορά τα κράτη σημαίας, το άρθρο 98, παρ 1 της UNCLOS, προβλέπει ότι: *«Κάθε Κράτος, πρέπει να απαιτεί από τον πλοίαρχο ενός πλοίου που φέρει τη σημαία του, στο μέτρο που μπορεί να το κάνει χωρίς σοβαρό κίνδυνο για το πλοίο, το πλήρωμα ή τους επιβάτες, να παρέχει συνδρομή σε οποιοδήποτε άτομο βρίσκεται στη θάλασσα και κινδυνεύει να χαθεί και να προχωρήσουν στη διάσωση ατόμων που βρίσκονται σε κατάσταση ανάγκης, εάν ενημερωθούν για την ανάγκη τους για βοήθεια, εφόσον μπορούν εύλογα να αναμένουν αυτήν».*

Παρόλο, που η προαναφερθείσα διάταξη βρίσκεται στο τμήμα της UNCLOS, σχετικά με την ανοιχτή θάλασσα, υποστηρίζεται ότι το εν λόγω καθήκον ισχύει σε όλες τις θαλάσσιες ζώνες. Σχετικά με το άρθρο 98, παρ.1, η ευθύνη διάσωσης και παροχής βοήθειας ανήκει καταρχήν στον πλοίαρχο του πλοίου που έρχεται προς διάσωση και έχει το καθήκον να παραδώσει τους ανθρώπους σε ένα ασφαλές χώρο. Κάθε κράτος σημαίας πρέπει να απαιτεί από τον πλοίαρχο ενός πλοίου που φέρει τη σημαία του, τόσο τα κρατικά όσο και τα ιδιωτικά πλοία, να προχωρούν με όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ταχύτητα για τη διάσωση των ατόμων που βρίσκονται σε κατάσταση κινδύνου, όταν ενημερώνονται ότι χρήζουν βοήθειας.

Όσον αφορά τα παράκτια κράτη, το άρθρο 98, παρ 2 της UNCLOS, ορίζει ότι: *«Κάθε παράκτιο κράτος πρέπει να προωθεί τη δημιουργία, λειτουργία και συντήρηση κατάλληλων και αποτελεσματικών υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης*

³⁹Βλ. Ν.2321/1995. *Κύρωση της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας και της Συμφωνίας που αφορά την εφαρμογή του μέρους XI της Σύμβασης.*

στη θάλασσα και εφόσον οι περιστάσεις το επιτρέπουν, να συνεργάζονται με τα γειτονικά κράτη για την επίτευξη αυτού του σκοπού».

Αναφορικά με την ανωτέρω διάταξη, είναι προφανές ότι η UNCLOS καθορίζει μία γενικότερη συμπεριφορά των παράκτιων κρατών για τη διατήρηση υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης καθώς και μία γενικότερη υποχρέωση για τη συνεργασία των κρατών μεταξύ τους.

Οι ανωτέρω νόμοι συμπληρώνονται από άλλες διεθνείς Συνθήκες όπως είναι για παράδειγμα η Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (Safety of Life at Sea Convention SOLAS 1974). Η SOLAS καλύπτει ένα ευρύ φάσμα θεμάτων και ειδικότερα από τα πρότυπα κατασκευής των πλοίων έως λειτουργικούς κανόνες που αφορούν τη δραστηριοποίηση των πλοίων⁴⁰.

2.2 Η έννοια του μετανάστη

Μετανάστες είναι τα άτομα εκείνα που εγκαταλείπουν τη χώρα τους με ή χωρίς τη θέληση τους, προκειμένου να εγκατασταθούν σε άλλο μέρος, αποβλέποντας στην αναζήτηση ενός καλύτερου μέλλοντος. Κατά κύριο λόγο οι μετανάστες προέρχονται από χώρες οι οποίες εμφανίζουν σημαντικά οικονομικά προβλήματα και αδυνατούν να καλύψουν τις βασικές ανάγκες των πολιτών τους.

Σύμφωνα με τον Εκπαιδευτικό, Επιστημονικό και Πολιτιστικό Οργανισμό των Ηνωμένων Εθνών (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization – UNESCO), μετανάστης είναι κάθε άτομο το οποίο είτε προσωρινά είτε μόνιμα διαμένει σε χώρα διαφορετική από τη χώρα γέννησης του, έχοντας αποκτήσει ισχυρούς «κοινωνικούς δεσμούς» με τη χώρα αυτή.

Σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση του ΟΗΕ για τα Δικαιώματα των Μεταναστών, σχετιζόμενη κυρίως με εργαζομένους μετανάστες, αναφέρεται ότι η έννοια του «μετανάστη» [...] αφορά [...] όλες εκείνες τις περιπτώσεις όπου η λήψη της απόφασης για μετανάστευση εκτελείται ελεύθερα [...] για λόγους «προσωπικής

⁴⁰Βλ. Ν.1045/1980. *Περί κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνον Διεθνούς Συμβάσεως περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση 1974 και περί άλλων τινών διατάξεων.*

ευκολίας», χωρίς την ύπαρξη οποιασδήποτε παρεμβολής εξωτερικού επιτακτικού παράγοντα»⁴¹.

Νόμιμοι μετανάστες είναι τα άτομα, τα οποία κατέχουν τα απαραίτητα νομιμοποιητικά έγγραφα στη χώρα στην οποία διαμένουν, ανάλογα με το χρονικό διάστημα κατά το οποίο επιθυμούν να διαμένουν στην επικράτεια της ξένης χώρας. Για βραχεία διαμονή, μπορεί να διαμείνει στο έδαφος ξένης χώρας για χρονικό διάστημα από ενενήντα ημερών έως έξι μηνών καθώς επίσης και να είναι εφοδιασμένος με θεώρηση εισόδου (VISA) εάν αυτό προβλέπεται από τη χώρα φιλοξενίας και τις διακρατικές συμφωνίες που έχουν υπογραφεί με την αντίστοιχη χώρα. Για παραμονή σε μία χώρα για μεγαλύτερα χρονικά διαστήματα απαιτείται άδεια παραμονής στη χώρα αυτή, προκειμένου να εξασφαλίσει και περαιτέρω δικαιώματα όπως δικαίωμα εργασίας, πρόσβαση στο σύστημα υγείας και στο εκπαιδευτικό σύστημα κ.α.

Αναφορικά με την παράνομη είσοδο μεταναστών στην επικράτεια, σήμερα τείνει να χρησιμοποιείται ο όρος «αντικανονικός μετανάστης» (IrregularMigrant), ο οποίος θεωρείται πιο δόκιμος από τον όρο «παράνομος μετανάστης» (illegalMigrant) καθώς ο δεύτερος περιλαμβάνει defacto την έννοια της παρανομίας και θεωρείται μειωτικός⁴².

Παλιότερα χρησιμοποιούνταν και ο όρος «λαθρομετανάστης», που τείνει να αντικατασταθεί από την έννοια του «παράτυπου μετανάστη» και αναφέρονταν στο φυσικό πρόσωπο που εγκαταλείπει τη χώρα καταγωγής του για να εισέλθει λάθρα σε μία άλλη χώρα για οικονομικούς λόγους. Η λάθρα είσοδος αναφέρεται στην είσοδο από μη νομοθετημένο σημείο και σύμφωνα με τους νόμους της χώρας στην οποία μεταβαίνουν και η μετέπειτα παραμονή στη χώρα αυτή. Ειδικότερα, αναφέρεται ότι «ο χαρακτηρισμός λαθραίοι παραπέμπει στη διάρρηξη των μηχανισμών ελέγχου της πληθυσμιακής κινητικότητας από τους ανθρώπους που περνούν παράτυπα τα σύνορα. Η προσπάθεια να διαφύγουν τον έλεγχο τους καθιστά πειρατές των συνόρων, καθώς η έλλειψη προσωπικών εγγράφων τους

⁴¹Βλ. Απόφαση 45/158/1990 της Γενικής Συνέλευσης των Ηνωμένων Εθνών. *Διεθνής Σύμβαση για την Προστασία των Δικαιωμάτων των Μεταναστών Εργαζομένων και των Μελών των Οικογενειών τους.*

⁴²Βλ. Κυριαζή Τ. (2010, σ.14). *Εμπορία ανθρώπων - Διεθνές & ευρωπαϊκό δίκαιο προστασίας των δικαιωμάτων του ανθρώπου*, Αθήνα.: Νομική Βιβλιοθήκη.

στερεί την ταυτότητα που απαιτούν οι θεσμοί επιτήρησης, το έγγραφο, δηλαδή, στο οποίο καταγράφεται η ατομική βιογραφία με διοικητικούς όρους»⁴³.

Επίσης, υπάρχει και ο όρος «internallydisplacedpersons» για τους ανθρώπους που εγκαταλείπουν αναγκαστικά τον τόπο διαμονής τους λόγω εμφύλιων συγκρούσεων και μετακινούνται σε άλλη περιοχή όπου δημιουργούν νέους χώρους διαμονής, εντός όμως των εθνικών τους συνόρων πολέμου⁴⁴.

2.3 Η έννοια του πρόσφυγα

Στο σύγχρονο διεθνές δίκαιο, τα σημαντικότερα νομοθετικά κείμενα, βάση των οποίων καθορίζεται η έννοια του πρόσφυγα είναι η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Καθεστώς των Προσφύγων, η οποία υπογράφηκε στη Γενεύη της Ελβετίας την 28η Ιουλίου του 1951 και το Πρωτόκολλο για το Καθεστώς των Προσφύγων⁴⁵ που υπογράφηκε στη Νέα Υόρκη την 31η Ιανουαρίου του 1967 και στα οποία ορίζεται ότι:

Σύμφωνα με το άρθρο 1 Α (2) της Σύμβασης , όπως κυρώθηκε με το Ν.Δ. 3989/1959, η έννοια του πρόσφυγα εφαρμόζεται σε κάθε πρόσωπο που: «συνεπεία γεγονότων επελθόντων προ της 1ης Ιανουαρίου 1951 και δεδικοιολογημένου φόβου διώξεως λόγω φυλής, θρησκείας, εθνικότητας, κοινωνικής τάξεως ή πολιτικών πεποιθήσεων, ευρίσκεται εκτός της χώρας της οποίας έχει την υπηκοότητα και δεν δύναται ή, λόγω του φόβου τούτου, δεν επιθυμεί να απολαύη της προστασίας της χώρας ταύτης, ή εάν μη έχουν υπηκοότητα τινά και ευρισκόμενον συνεπεία τοιούτων γεγονότων εκτός της χώρας της προηγούμενης συνήθους αυτού διαμονής, δεν δύναται ή, λόγω του φόβου τούτου, δεν επιθυμεί να επιστρέψη εις ταύτην. Εν ή περιπτώσει πρόσωπον τι είναι υπήκοος πλειόνων χωρών, ο όρος "ής έχει την υπηκοότητα" αναφέρεται εις μίαν εκάστην των χωρών ών το προσώπων τούτο είναι υπήκοος. Δεν θεωρείται στερούμενον της υπό της χώρας ής έχει την υπηκοότητα παρεχόμενης προστασίας, πρόσωπον όπερ άνευ αιτίας βασιζομένης

⁴³ Βλ. Τρουμπέτα Σ. (2012, σ.194) *Το προσφυγικό και μεταναστευτικό ζήτημα*. Αθήνα: Παπαζήσης.

⁴⁴ Βλ. Μπόση Μ.. (1999, σ.249). *Ζητήματα ασφαλείας στη νέα τάξη πραγμάτων*. Αθήνα: Παπαζήσης.

⁴⁵ Όπως κυρώθηκε στην Ελλάδα με τον Α.Ν. 389 της 4-6-1968. *Περί κυρώσεως του Πρωτοκόλλου της Ν. Υόρκης της 31-01-1967 εν σχέσει προς την Νομικήν Κατάστασιν των Προσφύγων*.

επί δεδικαιολογημένου φόβου δεν έκαμε χρήση της υφ' ετέρας των χωρών ών κέκτηται την υπηκοότητα παρεχομένης προστασίας»⁴⁶.

Σύμφωνα με τον ορισμό που δίνεται για την έννοια του πρόσφυγα από τον Παπαθεοδώρου, πρόσφυγας είναι: «ο αλλοδαπός, ο οποίος δηλώνει προφορικά ή εγγράφως ενώπιον οποιασδήποτε ελληνικής αρχής, στα σημεία εισόδου στην ελληνική επικράτεια ή εντός αυτής ότι ζητά άσυλο στη χώρα. Επιπρόσθετα, πρόσφυγας είναι ο αλλοδαπός, ο οποίος με οποιονδήποτε τρόπο ζητά να μην απελαθεί σε κάποια χώρα εξαιτίας δίωξης του λόγω φυλής, θρησκείας, εθνικότητας, κοινωνικής τάξης ή πολιτικών πεποιθήσεων. Ο αλλοδαπός αυτός θεωρείται ως «αιτών άσυλο» σύμφωνα με την ως άνω Σύμβαση και μέχρι την οριστική κρίση του αιτήματος του δεν επιτρέπεται η καθιονδήποτε τρόπο απομάκρυνση του από τη χώρα. Ως αιτών διεθνή προστασία, θεωρείται και ο αλλοδαπός ο οποίος εισέρχεται στη χώρα μας, σύμφωνα με τα οριζόμενα στον Ευρωπαϊκό Κανονισμό (ΕΚ)αριθ. 343/2003»⁴⁷.

Σύμφωνα με τις εργασίες της Ύπατης Αρμοστείας των Ηνωμένων Εθνών για τους Πρόσφυγες (UNHCR), η έννοια του πρόσφυγα έχει διευρυνθεί, συμπεριλαμβάνοντας και ομάδες ατόμων, για τα οποία μπορεί να ειπωθεί ότι δεν βρίσκονται υπό την προστασία της κυβέρνησης του κράτους από το οποίο προέρχονται. Είναι απαραίτητο, τα συγκεκριμένα άτομα, να έχουν διασχίσει τα εθνικά σύνορα, και οι λόγοι για τους οποίους διέφυγαν να αποδίδονται σε συγκρούσεις, καταπάτηση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων ή άλλες επικίνδυνες καταστάσεις που προέρχονται από ακραίες οικονομικές, πολιτικές, κοινωνικές, περιβαλλοντικές αλλαγές στη χώρα τους ή σε φυσικές και περιβαλλοντικές καταστροφές.

2.4 Η έννοια του αλλοδαπού

Αλλοδαπός είναι το φυσικό πρόσωπο που δεν έχει την ελληνική ιθαγένεια ή που δεν έχει ιθαγένεια και διαφοροποιείται από τον ημεδαπό που έχει την ελληνική

⁴⁶Βλ. Άρθρο 1 (Α) 2 του Ν.Δ. 3989/1959. *Περί κυρώσεως της πολυμερούς Συμβάσεως περί της Νομικής Καταστάσεως των Προσφύγων.*

⁴⁷Βλ. Παπαθεοδώρου Θ. (2007, σ.21). *Νομικό καθεστώς αλλοδαπών – Ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία.* Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.

ιθαγένεια. Η διαφορά δηλαδή μεταξύ του αλλοδαπού και του ημεδαπού έγκειται στο νομικό δεσμό του ατόμου με ορισμένη πολιτεία, στο λαό της οποίας ανήκει, στην ιθαγένεια του ατόμου έναντι αυτού του κράτους. Αν ένα φυσικό πρόσωπο έχει περισσότερες από μία ιθαγένειες, εκ των οποίων η μία είναι ελληνική τότε θεωρείται ημεδαπός⁴⁸.

2.5 Η έννοια του ανιθαγενή

Ανιθαγενής⁴⁹ είναι το φυσικό πρόσωπο που στερείται ιθαγένειας και ως εκ τούτου δεν θεωρείται πολίτης οποιουδήποτε κράτους σύμφωνα με το δίκαιο του. Σύμφωνα με το άρθρο 1 της Σύμβασης της Νέας Υόρκης του 1954 αναφορικά με το καθεστώς των ανιθαγενών, για τους ανιθαγενείς, ορίζει ότι ανιθαγενής είναι: «ένα άτομο που δεν θεωρείται υπήκοος από κάποιο κράτος στο πλαίσιο της νομοθεσίας του», δηλαδή το άτομο αυτό δεν έχει την εθνικότητα οποιασδήποτε χώρας⁵⁰.

Υπήκοος τρίτης χώρας⁵¹ είναι κάθε «φυσικό πρόσωπο που δεν έχει την ελληνική ιθαγένεια ούτε την ιθαγένεια άλλου κράτους – μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά την έννοια της παραγράφου 1 του άρθρου 20 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης», δηλαδή κάθε αλλοδαπός ο οποίος δεν είναι πολίτης κράτους – μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και δεν φέρει το δικαίωμα της ελεύθερης μετακίνησης εντός της Ε.Ε..

2.6 Διαφορές των εννοιών πρόσφυγα – μετανάστη

Παρόλο που συχνά συγχέονται οι έννοιες του πρόσφυγα και του μετανάστη, εντούτοις παρουσιάζουν σημαντικές διαφορές μεταξύ τους, η σημαντικότερη εκ των

⁴⁸Βλ. Άρθρα 1 και 2 του Ν. 3386/2005. *Είσοδος, διαμονή και κοινωνική ένταξη υπηκόων τρίτων χωρών στην Ελληνική επικράτεια.*

⁴⁹Βλ. Άρθρο 1 του Ν.3386/2005.

⁵⁰ Βλ. Ν. 139 της 25/25-8-1975. *Περί κυρώσεως της εν Νέα Υόρκη την 28ην Σεπτεμβρίου 1954 υπογραφείσης Διεθνούς Συμβάσεως και του συνοδούντος ταύτην παραρτήματος περί του καθεστώτος των ανιθαγενών.*

⁵¹Βλ.Άρθρο 1β του Ν.4251/2014. *Κώδικας μετανάστευσης και κοινωνικής ένταξης και λοιπές διατάξεις.*

οποίων είναι ότιοι μετανάστες μπορούν να επιστρέψουν στις χώρες καταγωγής τους και η σωματική τους ακεραιότητα δεν τελεί υπό άμεσο κίνδυνο. Κατά την Μπόση, «στα παραδείγματα των προσφύγων οι μετακινήσεις πληθυσμών δεν είναι συνήθως αποτέλεσμα εθελοντικής βούλησης αλλά εξαναγκασμός στην αλλαγή πατρίδας» ενώ για τους μετανάστες «η μετακίνηση είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την αναζήτηση ενός καλύτερου μέλλοντος και πραγματοποιείται με τη θέλησή τους».⁵²

Σύμφωνα με τον ιστορικό Κωτούλα, ο οποίος αναφέρεται στην διαφορά μεταξύ του πρόσφυγα και του αιτούντος ασύλου, ορίζει ότι «ένα άτομο το οποίο πληροί τις προϋποθέσεις ώστε να χαρακτηριστεί ως πρόσφυγας, χάνει το καθεστώς του πρόσφυγα όταν εγκαταλείπει τις εγκαταστάσεις φιλοξενίας προσφύγων οι οποίες υπάρχουν σε κράτη άμεσης υποδοχής των ροών της περιφέρειας όπως η Τουρκία και ο Λίβανος και χρησιμοποιεί διακινητές ανθρώπων, ώστε να εισέλθει στην επικράτεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το άτομο αυτό πλέον είναι αιτών άσυλο (*asylumseeker*), όχι πρόσφυγας, τουλάχιστον έως η αξίωση του για χορήγηση ασύλου κριθεί ως πληρούσα τις αρχές»⁵³.

2.7 Προβλήματα και προκλήσεις αναφορικά με την εφαρμογή της νομοθεσίας για την αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης

Υπάρχουν πολυάριθμες προκλήσεις όσον αφορά την καταπολέμηση του εγκλήματος της διακίνησης παράνομων μεταναστών. Η πρώτη βασική πρόκληση έχει να κάνει με το γεγονός ότι μεταξύ των παράνομων μεταναστών, των προσφύγων και των θυμάτων της παράνομης διακίνησης ανθρώπων, μπορεί να βρίσκονται διακινητές ή άλλοι εγκληματίες. Επομένως είναι σημαντικό, τα στελέχη των δημοσίων αρχών τα οποία έρχονται σε πρώτη επαφή με αυτούς τους ανθρώπους, να έχουν εκπαιδευτεί ώστε να μπορούν να αναγνωρίσουν τα πραγματικά θύματα και τους θύτες, διεξάγοντας τις απαραίτητες επαφές με τους μετανάστες και να μπορούν να διαφυλάξουν τα απαραίτητα αποδεικτικά στοιχεία προκειμένου να μπορέσει να διαλευκανθεί η υπόθεση.

⁵²Βλ. Μπόση Μ. ο.π. , σελ 250.

⁵³ Βλ. Κωτούλας Ι. (2016). *Ο πόλεμος κατά της Δύσης, μεταναστευτική κρίση και ευρωπαϊκή ασφάλεια*. Foreign Affairs Hellenic Edition, ανακτήθηκε από <http://www.foreignaffairs.gr>.

Για παράδειγμα, δεν αναμένεται ένα σκάφος της ακτοφυλακής το οποίο προβαίνει σε καταδίωξη και αναχαίτιση ενός σκάφους το οποίο διακινεί μετανάστες, να αναλάβει μονό του τις διαδικασίες εξέτασης και χορήγησης ασύλου ή να προβεί στην ανάκριση των υπόπτων όσο χρονικό διάστημα διαρκεί η μεταφορά αυτών στο πλησιέστερο λιμάνι. Οι διαδικασίες αυτές θα λάβουν χώρα στο πλησιέστερο λιμάνι στο οποίο θα μεταφερθούν τα σκάφη, και οι οποίες θα πρέπει να είναι σύμφωνες με τις υποχρεώσεις των κρατών για την προστασία των ανθρώπινων δικαιωμάτων⁵⁴.

Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της καταδίκης της Ιταλίας από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, στην περίπτωση του *Hirsi Jamaa*, το οποίο έκρινε ότι η Ιταλία είχε παραβιάσει το άρθρο 3 της Σύμβασης αναφορικά με την απαγόρευση επαναπροωθήσεων και του άρθρου 4 που αφορούσε τη συλλογική απέλαση των παράνομων μεταναστών. Αυτές οι καταγγελίες έγιναν από παράνομους μετανάστες που προέρχονταν από τη Σομαλία και την Ερυθραία και οι οποίοι είχαν αναχαιτιστεί στην ανοικτή θάλασσα από τις ιταλικές αρχές και εκδιώχθηκαν πίσω στη Λιβύη. Ειδικότερα, το Δικαστήριο εξέτασε τη δυσχερή κατάσταση στη οποία βρίσκονταν 24 άνθρωποι από τη Σομαλία και την Ερυθραία που ήταν ανάμεσα σε περισσότερους από 200 ανθρώπους που αναχαιτίστηκαν στη θάλασσα από τις Ιταλικές Αρχές το 2009 και αναγκάστηκαν να επιστρέψουν στη χώρα από την οποία ξεκίνησαν.

Σύμφωνα με Σερίφ Ελσαγιέντ-Άλι, επικεφαλής της Διεθνούς Αμνηστίας για τα Δικαιώματα Προσφύγων και Μεταναστών *«Η απόφαση ενισχύει τον σεβασμό των ανθρωπίνων δικαιωμάτων σε όλη την Ευρώπη και κατοχυρώνει διεθνείς νομικές διασφαλίσεις για τους μετανάστες και αιτούντες άσυλο. Κράτη τα οποία αναχαιτίζουν άτομα έξω από τα χωρικά τους ύδατα δεν μπορεί να λειτουργούν μέσα ένα νομικό κενό. Ακόμα και στην ανοιχτή θάλασσα εξακολουθούν να ισχύουν οι συνήθεις διεθνείς πρακτικές των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, συμπεριλαμβανομένης*

⁵⁴International Maritime Organization. (2009). *Principles relating to administrative procedures for disembarking persons rescued at sea*. Ανακτήθηκε από: <http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/docs/FAL%20related%20nonmandatory%20instruments/FAL.3-Circ.194.pdf>

της αρχής της μη επαναπροώθησης, η οποία απαγορεύει την επιστροφή ανθρώπων σε χώρες όπου διατρέχουν τον κίνδυνο παραβίασης των ανθρωπίνων δικαιωμάτων τους.»

Με την απόφαση αυτή του Δικαστηρίου, οι κρατικές αρχές πλέον θα πρέπει να συμμορφώνονται με το διεθνές δίκαιο των ανθρωπίνων δικαιωμάτων ακόμα και αν τα άτομα αναχαιτίζονται στα διεθνή ύδατα. Στα άτομα τα οποία απωθούνται από τις κρατικές αρχές πρέπει να τους δίνεται η δυνατότητα να έχουν πρόσβαση σε εξατομικευμένες διαδικασίες καθώς επίσης και το δικαίωμα να ασκούν έφεση κατά των αποφάσεων για επιστροφή τους στις χώρες προέλευσης. Σύμφωνα με το Δικαστήριο, οι ενέργειες των ιταλικών αρχών οι οποίες πραγματοποιήθηκαν εκτός της ιταλικής επικράτειας συνιστούσαν συλλογική απέλαση⁵⁵.

Ακόμη και στην περίπτωση που οι παράνομοι μετανάστες δεν εκδιωχθούν και διασωθούν από τις δημόσιες αρχές που παρεμβαίνουν, εμφανίζεται το πρόβλημα του τόπου στο οποίο θα αποβιβαστούν οι διασωθέντες. Η υποχρέωση των κρατών, που είναι συμβαλλόμενα μέρη στη Σύμβαση της SOLAS⁵⁶ και της SAR⁵⁷, είναι να παράσχουν ένα ασφαλές μέρος στους παράνομα διακινηθέντες το συντομότερο δυνατό. Ωστόσο, η εν λόγω υποχρέωση δεν σημαίνει απαραίτητα ότι το κράτος που είναι υπεύθυνο για την έρευνα και διάσωση στην εν λόγω περιοχή, είναι υποχρεωμένο να αποβιβάσει τους διασωθέντες στα δικά του μέρη. Με άλλα λόγια, ένα παράκτιο κράτος δεν υποχρεώνεται να αποβιβάσει τους διασωθέντες στο έδαφός του όταν δεν υπάρχει η δυνατότητα να πραγματοποιηθεί αυτό κάπου αλλού⁵⁸.

Προκειμένου να αντιμετωπιστεί η συγκεκριμένη νομική ανεπάρκεια, υπήρξαν πρωτοβουλίες προκειμένου να διευρυνθούν οι υποχρεώσεις των

⁵⁵Ανακτήθηκε από: <https://www.amnesty.gr/news/articles/article/10010/italia-istoriki-apofasi-toy-eyropaikoy-dikastirioy-katohyronei-ta>.

⁵⁶International Maritime Organization. (1974).*International Convention for the safety of life at sea*.

⁵⁷International Maritime Organization. (1979).*International Convention on Maritime Search and Rescue*.

⁵⁸SOLAS Convention, Chapter V Regulation 33 & SAR Convention, Chapter 3 para. 3.1.9.

παράκτιων κρατών⁵⁹. Το 2009 ο IMO υιοθέτησε «τις αρχές οι οποίες σχετίζονται με τις διαδικασίες για τα άτομα τα οποία διασώζονται στη θάλασσα» και οι οποίες αναφέρουν ότι «εάν η αποβίβαση από το πλοίο που προβαίνει στη διάσωση δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί εύκολα και γρήγορα σε κάποιο άλλο μέρος, η κυβέρνηση, η οποία είναι υπεύθυνη για την περιοχή της έρευνας και διάσωσης, θα πρέπει να αποδεχτεί την αποβίβαση των ατόμων που έχουν διασωθεί στο έδαφός του⁶⁰.

Αντίστοιχα το 2010, με την Απόφαση του Συμβουλίου της Ευρώπης αναφορικά με την έρευνα και τη διάσωση στο πλαίσιο των επιχειρήσεων της FRONTEX, τέθηκε ως προτεραιότητα η αποβίβαση των επιβατών, που διακινούνταν με παρόμοιο τρόπο, στις τρίτες χώρες από τις οποίες ξεκινούσαν οι παράνομες μεταφορές ή στις χώρες από τα χωρικά ύδατα των οποίων ή την περιοχή έρευνας και διάσωσης διέρχονταν τα πλοία που δραστηριοποιούνταν στις παράνομες διακινήσεις. Εάν αυτό δεν ήταν εφικτό, προτάθηκε η προτεραιότητα να δοθεί στην αποβίβαση των ανωτέρω, στο κράτος μέλος που διεύθυνε την ανάλογη επιχείρηση της FRONTEX, εκτός και αν μία διαφορετική πορεία δράσης απαιτούνταν για τη διάσωση των ατόμων που διακινούνταν, πράγμα το οποίο επικρίθηκε έντονα από τα κράτη που διεύθυναν επιχειρήσεις της FRONTEX.

Επιπρόσθετα, διεξάγεται μία διαρκής συζήτηση στα πλαίσια του IMO, αναφορικά με το σχεδιασμό και την υιοθέτηση ενός μνημονίου συνεργασίας το οποίο θα σχετίζεται με την ασφάλεια των διακινούμενων ανθρώπων. Ο αρχικός σκοπός του συγκεκριμένου μνημονίου συνεργασίας, είναι ο συντονισμός όσον αφορά τις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης καθώς και ο καθορισμός των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων σε χώρες όπως η Ελλάδα, η Ισπανία, η Ιταλία, η Μάλτα και η Κύπρος.

⁵⁹International Maritime Organization. (2009). *Principles relating to administrative procedures for disembarking persons rescued at sea*. Ανακτήθηκε από: <http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/docs/FAL%20related%20nonmandatory%20instruments/FAL.3-Circ.194.pdf>

⁶⁰Βλ. United Nations High Commissioner for refugees. (2011, σ.σ. 61-63). *Rescue At Sea, Stowaways And Maritime Interception*. SelectedReferenceMaterials.

Επιπλέον, υπάρχουν ερωτήματα, αναφορικά με τη δικαιοδοσία και την εφαρμογή της νομοθεσίας σε εγκλήματα που σχετίζονται με τη μεταφορά παράνομων μεταναστών. Ειδικότερα, η μεταφορά παράνομων μεταναστών στην ανοιχτή θάλασσα, δεν αποτελεί ένα διεθνές έγκλημα αυτό καθαυτό. Η μόνη ενέργεια που είναι παράνομη είναι η μεταφορά παράνομων μεταναστών για τις χώρες οι οποίες έχουν υπογράψει τη Διεθνή Σύμβαση για την καταπολέμηση του οργανωμένου εγκλήματος, η οποία περιέχει και σχετικό άρθρο που αναφέρεται στην παράνομη διακίνηση μεταναστών. Επομένως, λόγω της απουσίας μία γενικά αποδεκτής σύμβασης ή χωρίς να υπάρχει ρητός καθορισμός των ορίων δικαιοδοσίας του κάθε κράτους, οι παράνομοι μετανάστες και οι διακινητές αυτών δεν θα υπόκεινται σε σύλληψη, καθώς αυτοί δεν θα έχουν εισέλθει σε χωρικά ύδατα παράκτιων κρατών και επομένως δεν θα έχουν παραβιάσει τους μεταναστευτικούς νόμους. Επομένως, προκειμένου να συλληφθούν οι παράνομοι διακινητές στην ανοιχτή θάλασσα, πρέπει πρώτα να διαπιστωθεί εάν ένα έγκλημα (όπως προβλέπεται από τη νομοθεσία) έχει διαπραχθεί.

Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση του δουλεμπορικού «Baris», που τον Νοέμβριο του 2014 είχε εντοπιστεί στα πλαίσια ευρύτερης επιχείρησης στην οποία συμμετείχαν το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή, το Πολεμικό Ναυτικό, η Πολεμική Αεροπορία, η Ελληνική Αστυνομία, Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης, η Ύπατη Αρμοστεία για τους Πρόσφυγες του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, η Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας κ.α., να πλέει ακυβέρνητο 30 ν.μ. νότια της Κρήτης, μεταφέροντας στα αμπάρια του 586 πρόσφυγες και μετανάστες εκ των οποίων 100 παιδιά και 99 γυναίκες. Ειδικότερα, ενώ αρχικά στα πέντε μέλη του πληρώματος (Σύριοι και Αφγανοί) είχα επιβληθεί πολυετείς ποινές κάθειρξης (άνω των 500 χρόνων), άσκησαν αναίρεση στον Άρειο Πάγο, το οποίο διέταξε επανεξέταση της υπόθεσης, κρίνοντας ότι συνέτρεχαν οι απαραίτητες προϋποθέσεις. Το Εφετείο Ηρακλείου έπαψε την ποινική τους δίωξη και τους άφησε ελεύθερους, διότι έκρινε ότι είναι αναρμόδιο για την εκδίκαση της υπόθεσης, καθώς ο εντοπισμός του πλοίου και η σύλληψη των μελών του πληρώματος έγιναν στα διεθνή ύδατα, εκτός δηλαδή του τομέα δραστηριότητάς του. Στο ίδιο σκεπτικό αναφέρονταν ότι οι πέντε ναυτικοί θα έπρεπε να δικαστούν

από τις αρχές του κράτους σημαίας και ειδικότερα του Κιριμπάτι, τη σημαία του οποίου έφερε το δουλεμπορικό πλοίο⁶¹.

Από όλα τα ανωτέρω, καθίσταται εμφανές ότι για τα κράτη τα οποία αναχαιτίζουν σκάφη τα οποία μεταφέρουν παράνομους μετανάστες, δημιουργείται το πρόβλημα ότι θα πρέπει να απέχουν από ενέργειες όπως η σύλληψη των διακινητών, εξαιτίας των διαδικαστικών και νομικών προβλημάτων που προκύπτουν σχετικά με τη σύλληψη αυτών των ατόμων. Σε περιπτώσεις όπου τα σκάφη διατρέχουν κίνδυνο ή οι επιβάτες τους οποίους μεταφέρουν αιτηθούν ασύλου, τα κράτη θα πρέπει να αναλάβουν τις απαραίτητες πρωτοβουλίες για τη διάσωσή τους καθώς και τις διαδικασίες για τη χορήγηση ασύλου. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, το να ρυμουλκηθεί και να καθοδηγηθεί το σκάφος στο λιμάνι του παράκτιου κράτους και να κρατηθούν τα άτομα στο σκάφος έως ότου υπάρξει πλήρης προσδιορισμός της ταυτότητας αυτών και των συνθηκών κάτω από τις οποίες πραγματοποιήθηκε η παράνομη μεταφορά (χωρίς όμως να συλλαμβάνουν αυτούς και να τους κατηγορούν για παράνομη μετανάστευση) κρίνεται ως απολύτως αναγκαία.

Σε κάθε περίπτωση, τα άτομα θα πρέπει να αντιμετωπίζονται σύμφωνα με τους διεθνώς αναγνωρισμένους κανόνες για τα ανθρώπινα δικαιώματα. Επιπλέον, τα εν λόγω άτομα μπορεί να δικαιούνται την προστασία του κράτους της ιθαγένειάς τους, ανεξαρτήτως του γεγονότος ότι το σκάφος με το οποίο ταξίδευαν δεν είχε σημαία.

Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στις ανάγκες και τις ιδιαιτερότητες των ακόλουθων ατόμων: *«Στα άτομα που αναζητούν άσυλο και στους πρόσφυγες, στα θύματα βασανιστηρίων καθώς και στα άτομα που διακινούνται παράνομα με σκοπό τη μετέπειτα εκμετάλλευσή τους και το κέρδος, ασυνόδευτα ανήλικα, γυναίκες, ανήλικα κορίτσια και ηλικιωμένα άτομα τα οποία βρίσκονται σε κίνδυνο καθώς και άτομα με φυσικές και νοητικές ανικανότητες.»* Για αυτό το λόγο, η Ύπατη Αρμοστεία του Ο.Η.Ε. για τους πρόσφυγες, έχει αναπτύξει ένα πλάνο δράσης δέκα σημείων το οποίο περιλαμβάνει τα ακόλουθα δέκα σημεία: 1) Συνεργασία μεταξύ

⁶¹Βλ. Σουλιώτης, Ι. (2018, Μάρτιος 6). *Ελεύθεροι, παρά τις βαριές καταδίκες σε 500 χρόνια φυλακή*. Καθημερινή. Ανακτήθηκε από <http://www.kathimerini.gr/952151/article/epikairothta/ellada/eley8eroi-para-tis-varies-katadikes-se-500-xronia-fylakh>.

των διεθνών παραγόντων που έχουν πρωταγωνιστικό ρόλο στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας, 2) Συλλογή δεδομένων και πληροφοριών, 3) Διαδικασίες εισόδου που θα δίνουν ιδιαίτερη σημασία στις ανάγκες των διακινούμενων ατόμων, 4) Διαδικασίες πρώτης υποδοχής αυτών, 5) Μηχανισμοί παραπομπής αυτών, 6) Διαδικασίες αναγνώρισης και διαφοροποίησης αυτών σε εθνικότητες, κλπ, 7) Λύσεις για τις ανάγκες των προσφύγων, 8) Αντιμετώπιση του θέματος της μετέπειτα εγκατάστασης αυτών από τις χώρες πρώτης υποδοχής, 9) Διαδικασίες επιστροφής για τους μη πρόσφυγες και τους παράνομους μετανάστες οι οποίοι δεν δικαιούνται χορήγηση ασύλου, 10) Ευρύτερη στρατηγική συλλογής, επεξεργασίας και αξιοποίησης πληροφοριών⁶².

Τα κράτη που συμμετέχουν στις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης και διασώζουν τους παράνομα διακινηθέντες, θα πρέπει να προχωρούν στο διαχωρισμό των επιβατών και στον εντοπισμό των διακινητών αυτών. Έπειτα, θα πρέπει να ακολουθήσει η ποινική διαδικασία υπό την προϋπόθεση ότι τα ανωτέρω κράτη θα είναι συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για την καταπολέμηση του διεθνούς οργανωμένου εγκλήματος, έχοντας υπογράψει το Πρωτόκολλο για την καταπολέμηση της διακίνησης παράνομων μεταναστών και ενσωματώνοντας το, στην εθνική τους νομοθεσία. Επομένως, προκείμενου να μπορέσει να κινηθεί η απαραίτητη διαδικασία δίωξης των διακινητών είναι απαραίτητο τα κράτη να υιοθετήσουν πρώτα την απαραίτητη νομοθεσία.

Εν κατακλείδι, η διεθνής συνεργασία μεταξύ των αστυνομικών, διωκτικών και δικαστικών αρχών είναι πρωταρχικής σημασίας και αυτό επειδή οι πορείες που ακολουθούν οι μεταναστευτικές ροές, διέρχονται από την περιοχή δικαιοδοσίας πολλών διαφορετικών διοικητικών αρχών. Επιπλέον, οι εθνικότητες διακινητών και παράνομα διακινηθέντων μεταναστών μπορεί να περιλαμβάνουν πολλά διαφορετικά κράτη. Θέματα συνεργασίας ανάμεσα στα κράτη μπορεί να ανακύπτουν ιδιαίτερα σε τομείς όπως η συλλογή αποδεικτικών στοιχείων, η

⁶²Βλ. UNHCR, The UN Refugee Agency (2011). *Refugee Protection and Mixed Migration: The 10-Point Plan in action*. Ανακτήθηκε από <https://www.unhcr.org/50a4c2b09.pdf>.

σύλληψη και η μετέπειτα ποινική δίωξη των δραστών, η αμοιβαία νομική συνεργασία και η δικαστική συνδρομή για την έκδοση αυτών⁶³.

Τέλος, είναι βασική προτεραιότητα η συνεργασία μεταξύ των αρχών που επιχειρούν στο θαλάσσιο πεδίο και αυτών που βρίσκονται στην ξηρά. Ερωτήσεις όπως «Ποιοι είναι οι στόχοι και οι σκοποί των παράνομα διακινηθέντων αν τελικώς καταφέρουν και φτάσουν στον τελικό προορισμό του ταξιδιού τους, ποια είναι η εγκληματική οργάνωση που πραγματοποιεί την παράνομη μεταφορά, πώς αυτή είναι δομημένη και πώς έχουν μοιραστεί οι ρόλοι μεταξύ των μελών αυτής, ο σκοπός της ολοκληρώνεται με την άφιξη των παράνομα διακινηθέντων στον τελικό προορισμό ή στοχεύουν μετέπειτα να μεταφέρουν αυτούς σε άλλο προορισμό και ποιος κυκλοφορεί και μοιράζεται το χρήμα και είναι αυτός που ελέγχει την όλη διαδικασία», θα πρέπει να απαντηθούν στην πράξη. Γενικότερα, υπάρχει ανάγκη για συνεργασία τόσο σε λειτουργικό όσο και σε στρατηγικό επίπεδο, μέσω των διακρατικών ή των συμφωνιών που συνάπτονται μεταξύ μίας ομάδας κρατών συγκεκριμένων γεωγραφικών περιοχών και καθορισμένων πολιτικών στοχεύσεων καθώς και με τις διεθνείς συμφωνίες και συμβάσεις⁶⁴.

2.8 Το ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο

Τα τελευταία χρόνια, η ελληνική πολιτεία επιχείρησε μέσα από την έκδοση, τροποποίηση και συμπλήρωση της υπάρχουσας νομοθεσίας να ρυθμίσει όλα τα θέματα εκείνα τα οποία σχετίζονται με το νομικό καθεστώς των αλλοδαπών. Στις αρχές της δεκαετίας του 1990 η Ελλάδα δεν διέθετε νομοθετικό πλαίσιο για τον έλεγχο των μεταναστευτικών ροών. Ζητήματα σχετικά με θέματα των μεταναστών ρυθμιζόνταν από το νόμο 4310/1929, ο οποίος αναθεωρήθηκε με το νόμο του 1948

⁶³United Nations. (2000). *Protocol Against the Smuggling of Migrants by Land, Sea and Air, supplementing the United Nations Convention Against Transnational Organized Crime*. Ανακτήθηκε από:

https://www.unodc.org/documents/middleeastandnorthafrica/smugglingmigrants/SoM_Protocol_English.pdf

⁶⁴European Commission, DG Migration & Home Affairs. (2015, September, σ.σ. 104-114). A study on smuggling of migrants. Characteristics, responses and cooperation with third countries. Final report.

και σχετίζονταν κυρίως με μεταναστευτικές εκροές. Με το νόμο 1975/1991 επιχειρήθηκε μία πρώτη προσπάθεια για τον περιορισμό της παράνομης μετανάστευσης, μετά την άφιξη των πρώτων ομάδων αλλοδαπών κυρίως από την Αλβανία που εισέρχονταν παράνομα στη χώρα, μέσα από ενδελεχή και αυστηρό έλεγχο των συνόρων και την απέλαση όλων των παράτυπων μεταναστών από την ελληνική επικράτεια. Μέσα από το συγκεκριμένο νόμο, δεν επιτεύχθηκε μία ενιαία μεταναστευτική πολιτική καθότι καθιστούσε σχεδόν αδύνατη τη διαμονή αλλοδαπών στη χώρα μας με σκοπό την εργασία. Έτσι, πολλοί μετανάστες εγκαταστάθηκαν και εργάζονταν στη χώρα μας χωρίς να διαθέτουν τα απαραίτητα νομιμοποιητικά έγγραφα.

Σήμερα, υπάρχει η νομοθεσία που ρυθμίζει θέματα σχετικά με την είσοδο, διαμονή και ένταξη των υπηκόων τρίτων χωρών στη χώρα μας, και πιο συγκεκριμένα ο νόμος 3386/2005 που καθορίζει την είσοδο, τη διαμονή και την κοινωνική ένταξη των υπηκόων τρίτων χωρών στην ελληνική επικράτεια καθώς και οι νόμοι 3536/2007, ο νόμος 3613/2007 και ο νόμος 4251/2014 «Κώδικας μετανάστευσης και κοινωνικής ένταξης και λοιπές διατάξεις».

3. Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΠΑΡΑΤΥΠΩΝ ΜΕΤΑΝΑΣΤΩΝ⁶⁵

Σύμφωνα με εκτιμήσεις, συνολικά τουλάχιστον 2.500.000 μετανάστες και πρόσφυγες διακινήθηκαν παγκοσμίως το 2016 με το συνολικό όφελος για τα εγκληματικά δίκτυα να ανέρχεται σε 5,5- 7 δισεκατομμύρια δολάρια, ποσό το οποίο περίπου ισοδυναμεί με αυτό που ξόδεψαν οι Η.Π.Α. (7 δις δολάρια) και η Ε.Ε. (6 δις δολάρια) για ανθρωπιστική βοήθεια το 2016. Τα κέρδη των εγκληματικών δικτύων προέρχονται από τα ποσά τα οποία επιβάλλουν στους μετανάστες και στις

⁶⁵Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime. (2018). *Global study on smuggling of migrants*.

οικογένειές τους να πληρώνουν για τη μεταφορά τους στο μέρος στο οποίο επιθυμούν να μεταβούν.

Το κόστος για την παράνομη μεταφορά καθορίζεται από διάφορους παράγοντες όπως την απαιτούμενη απόσταση μεταξύ του τόπου αναχώρησης και του μέρους στο οποίο επιθυμούν να φτάσουν, τον αριθμό των χωρών και των αντίστοιχων συνοριακών διαβάσεων και ελέγχων από τις οποίες θα πρέπει να διέλθουν, από τις γεωγραφικές και τις καιρικές συνθήκες, τα μέσα μεταφοράς που θα χρησιμοποιήσουν, τη χρήση ή μη πλαστών ταξιδιωτικών εγγράφων και ταυτοτήτων, τον κίνδυνο εντοπισμού και σύλληψης κ.α.. Το κόστος δεν είναι σταθερό και μπορεί να μεταβάλλεται ανάλογα με την εθνικότητα των διακινούμενων μεταναστών και την οικονομική κατάσταση αυτών. Για παράδειγμα, για τους πρόσφυγες από τη Συρία, χρεώνονται μεγαλύτερα ποσά σε σχέση με άλλους παράνομους μετανάστες και πρόσφυγες που διακινούνται στη Μεσόγειο Θάλασσα.

Η εγκληματική δραστηριότητα της παράνομης διακίνησης μεταναστών, ακολουθεί την ίδια δυναμική που ακολουθούν και άλλες μορφές οργανωμένου διεθνικού εγκλήματος. Ακολουθεί το νόμο της προσφοράς και της ζήτησης υπηρεσιών παράνομης διακίνησης, κατά αντιστοιχία με τις διεθνείς οικονομικές σχέσεις. Πιο συγκεκριμένα, οι διακινητές οι οποίοι είναι πρόθυμοι να προσφέρουν υπηρεσίες που συμβάλλουν στην παράνομη διακίνηση των μεταναστών αντιπροσωπεύουν την παροχή υπηρεσιών. Από την πλευρά της προσφοράς παράνομων υπηρεσιών, οι διακινητές «διαφημίζουν» τις υπηρεσίες τους σε περιοχές όπου υπάρχουν άνθρωποι οι οποίοι επιδιώκουν να διαφύγουν στο εξωτερικό όπως για παράδειγμα σε περιοχές όπου υπάρχουν κοινότητες μεταναστών στο εξωτερικό, σε καταυλισμούς που διαμένουν μετανάστες, σε κοινωνικά μέσα στο διαδίκτυο κ.α..

Η ζήτηση για τη δραστηριότητα της διακίνησης καθορίζεται από κοινωνικό – οικονομικά κριτήρια, την ανάγκη για τη επανένωση οικογενειών που έχουν χωριστεί, καθώς και από τις τυχόν διώξεις, την οικονομική αστάθεια και την ανασφάλεια στις χώρες από τις οποίες προέρχονται οι διακινηθέντες. Η ζήτηση για τις υπηρεσίες των διακινητών μπορεί να είναι ιδιαίτερα υψηλή μεταξύ των προσφύγων, οι οποίοι λόγω της έλλειψης άλλων μέσων, αναγκάζονται να

χρησιμοποιήσουν τις υπηρεσίες των διακινητών προκειμένου να φτάσουν σε ασφαλή προορισμό μακριά από τις χώρες από τις οποίες κατάγονται.

3.1. Αλλαγή διαδρομών

Η γεωγραφία, ο έλεγχος των συνόρων, οι καιρικές συνθήκες, η μεταναστευτική πολιτική στις χώρες προορισμού, οι διασυνδέσεις των διακινητών με παράνομα δίκτυα από τις χώρες από τις οποίες διέρχονται, και το συνολικό κόστος για την παράνομη μεταφορά, είναι μερικοί από τους παράγοντες «κλειδιά», οι οποίοι καθορίζουν τις ακολουθούμενες διαδρομές και τις μεθόδους που θα χρησιμοποιηθούν προκειμένου να περάσουν οι μετανάστες.

Ειδικότερα, όταν η γεωγραφία το επιτρέπει, οι χερσαίες διαδρομές χρησιμοποιούνται ευρέως και περισσότερο από τις θαλάσσιες ή εναέριας μεταφορές οι οποίες απαιτούν περισσότερους πόρους και καλύτερη οργάνωση. Μέτρα, τα οποία οδηγούν αντίστοιχα σε αύξηση ή μείωση των ελέγχων με επακόλουθη αύξηση ή μείωση των αναλαμβανόμενων κινδύνων εντοπισμού και σύλληψης, οδηγούν σε άμεση μεταβολή των ακολουθούμενων μεταναστευτικών διαδρομών και όχι σε μείωση του αριθμού των ανθρώπων που επιδιώκουν να διέλθουν παράνομα σε άλλες χώρες. Συχνά αυστηρότεροι συνοριακοί έλεγχοι, αυξάνουν το ρίσκο όσον αφορά τη σωματική ακεραιότητα των διακινηθέντων, αυξάνοντας συγχρόνως και τα κέρδη των διακινητών. Για παράδειγμα, τη χρονική περίοδο μεταξύ 2009-2015 ένα μεγάλο μέρος της καταγεγραμμένης παράνομης δραστηριότητας διακίνησης των μεταναστών μεταξύ της Τουρκίας και της Ε.Ε. μετατοπίστηκε από τις χερσαίες προς τις θαλάσσιες διαδρομές λόγω της αύξησης των ελέγχων και της δημιουργίας τεχνητών εμποδίων (π.χ. δημιουργία του φράχτη στον Έβρο)⁶⁶.

3.2. Τα κέντρα συνάντησης

Ενώ οι ακολουθούμενες διαδρομές των μεταναστευτικών ροών μπορεί να μεταβάλλονται, τα κέντρα στα οποία η προσφορά και η ζήτηση υπηρεσιών παράνομης διακίνησης «συναντώνται» παραμένουν σταθερά στην πάροδο του

⁶⁶Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.σ. 24-26.

χρόνου. Τα συγκεκριμένα κέντρα, λειτουργούν ως σημεία συνάντησης όπου διάφορες μεταναστευτικές διαδρομές συγκλίνουν και κανονίζονται οι λεπτομέρειες για τα επόμενα ταξίδια. Τις περισσότερες φορές, ως τέτοια κέντρα λειτουργούν οι πρωτεύουσες χωρών ή άλλες μεγάλες πόλεις, παρόλο που το ρόλο αυτό μπορούν να έχουν και απομακρυσμένες πόλεις όπου μεγάλο μέρος της οικονομικής της δραστηριότητας συνδέεται με την παράνομη διακίνηση ανθρώπων.

Συχνά, οι διακινητές συνδέονται εθνοτικά τόσο με τους διακινηθέντες όσο και με κάποια από τις χώρες από τις οποίες θα διέλθουν. Πιο συγκεκριμένα, θα μπορούσε να αναφερθεί ότι οι διεθνικές εγκληματικές οργανώσεις με ιεραρχική οργάνωση και συνεχή παράνομη οικονομική δραστηριότητα που απαρτίζονται από πολυάριθμα μέλη, μπορεί να έχουν ή να μην έχουν εθνοτικούς δεσμούς με τους διακινηθέντες ανθρώπους ή με τις χώρες στις οποίες δραστηριοποιούνται.

Αντίθετα, στις εγκληματικές οργανώσεις μικρότερης κλίμακας, οι διακινητές είναι είτε εθνοτικά συνδεδεμένοι με τις χώρες στις οποίες δραστηριοποιούνται ή μοιράζονται εθνοτικούς ή γλωσσικούς δεσμούς με τους μετανάστες τους οποίους μεταφέρουν. Οι διακινητές οι οποίοι έχουν αναλάβει τη στρατολόγηση επιπλέον μελών για τη συγκρότηση του εγκληματικού δικτύου καθώς επίσης και την προώθηση και πώληση «πακέτων μετανάστευσης», συνήθως παρέχουν τις υπηρεσίες τους σε ανθρώπους που έχουν την ίδια εθνικότητα ή τουλάχιστον την ίδια ιθαγένεια.

Οι διακινητές που έχουν αναλάβει το ασφαλές πέρασμα από τους συνοριακούς ελέγχους, έχουν πλήρη γνώση της περιοχής και χρησιμοποιούν τις καλύτερες πρακτικές προκειμένου να διέλθουν. Εθνικοί και γλωσσικοί δεσμοί μεταξύ διακινητών – διακινηθέντων είναι μεταξύ εκείνων των στοιχείων που τους συνδέουν στενά μεταξύ τους, πράγμα το οποίο είναι ιδιαίτερα σημαντικό σε μία «αγορά» στην οποία δεν υπάρχουν κανόνες, νόμοι και ρυθμίσεις.

Ειδικότερα, όταν οι μετανάστες αναζητούν υπηρεσίες διακίνησης, αναζητούν αυτούς τους διακινητές οι οποίοι είναι οι πλέον αξιόπιστοι και θα μπορούσαμε να πούμε έχουν «το καλύτερο όνομα» στην αγορά. Κατά την παρουσίαση των παρεχόμενων υπηρεσιών, οι διακινητές αποσκοπούν να εγκαθιδρύσουν μία σχέση εμπιστοσύνης με τους μετανάστες. Ωστόσο, συχνά η πίεση και η ανάγκη των μεταναστών να μετακινηθούν από τη χώρα στην οποία

βρίσκονται το ταχύτερο δυνατό και το χάσμα πληροφόρησης που υπάρχει όσον αφορά την παροχή των συγκεκριμένων υπηρεσιών, εμποδίζουν τους μετανάστες να αποφασίσουν με όσο το δυνατόν περισσότερο ορθολογικά κριτήρια. Άμεση συνέπεια αυτού, είναι οι μετανάστες να εξαρτώνται από τις απόψεις και τις πληροφορίες που τους παρέχουν οι εθνικές τους κοινότητες, οι συγγενείς και οι φίλοι και τα τελευταία χρόνια τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης.

3.3.Η οργάνωση της παράνομης διακίνησης

Η οργάνωση και το μέγεθος των δραστηριοτήτων της παράνομης διακίνησης μεταναστών ποικίλλουν. Ορισμένοι διακινητές παρέχουν περιορισμένες, μικρής – κλίμακας υπηρεσίες όπως το πέρασμα από ένα ποταμό (π.χ. πέρασμα από τον ποταμό Έβρο) ή το πέρασμα συνοριακών ελέγχων με κρυμμένους τους μετανάστες εντός φορτηγών, αυτοκινήτων κτλπ. Αυτοί οι διακινητές συνήθως λειτουργούν αυτόνομα και αποκλειστικά και μόνο για την επίτευξη αυτού του σκοπού. Ορισμένοι από αυτούς τους διακινητές, είναι μετανάστες οι οποίοι προηγουμένως κατόρθωσαν να διέλθουν επιτυχώς τα σύνορα.

Τις περισσότερες φορές τα κέρδη από αυτές τις δραστηριότητες δεν είναι ιδιαίτερα μεγάλα, αλλά υπάρχουν ολόκληρες εθνοτικές ομάδες, σε περιοχές κυρίως κοντά στα σύνορα ή σε περιοχές από τις οποίες διέρχονται οι μετανάστες, οι οποίες εξαρτώνται σε πολύ μεγάλο βαθμό από το «εισόδημα» της συγκεκριμένης δραστηριότητας. Στις συγκεκριμένες κοινότητες, οι υπηρεσίες διακίνησης μπορεί να ποικίλλουν από την τροφοδοσία των διακινηθέντων μέχρι την παροχή τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών σε αυτούς. Τα συγκεκριμένα δίκτυα μπορούν επίσης, να είναι οργανωμένα σε ένα χαλαρό δίκτυο όπου μεταξύ των μελών αυτής δεν υπάρχουν ισχυροί δεσμοί και αυστηρή ιεραρχία. Ειδικότερα, τα μέλη των εγκληματικών δικτύων λειτουργούν με μεγάλη αυτονομία στα διάφορα στάδια της παράνομης διακίνησης, όπως για παράδειγμα, διευκολύνοντας τη διέλευση από ένα συγκεκριμένο συνοριακό πέρασμα, της επιλογής και διακίνησης μίας συγκεκριμένης ομάδας μεταναστών, την πλαστογράφηση εγγράφων ή την ετοιμασία των πλωτών μέσων για την παράνομη διακίνηση. Αυτοί δεν

δραστηριοποιούνται απαραίτητα σε ένα εγκληματικό δίκτυο και οι σχέσεις μεταξύ των μελών διαμορφώνονται όπως στις διάφορες εμπορικές επιχειρήσεις.

Οι διακινητές στους οποίους έχει ανατεθεί ο ρόλος του “broker” έχουν καθοριστικό ρόλο στο γενικό δίκτυο διακίνησης, καθώς είναι τα άτομα εκείνα τα οποία θα διατηρήσουν τους δεσμούς μεταξύ των διάφορων ατόμων της εγκληματικής οργάνωσης σε όλα τα στάδια της συγκεκριμένης δραστηριότητας.

Άλλοι διακινητές ανήκουν σε μεγάλες, πολυεθνικές, καλά οργανωμένες ιεραρχικά δομημένες εγκληματικές οργανώσεις, με διεθνές δίκτυο και την ικανότητα να οργανώνουν παράνομες μεταφορές με τη χρήση πλαστών ταξιδιωτικών εγγράφων. Συχνά, αυτού του είδους οι παράνομες μεταφορές πωλούνται στους μετανάστες ως μέρος ενός ευρύτερο «πακέτου», το οποίο περιλαμβάνει τη μεταφορά των μεταναστών σε μεγάλες αποστάσεις χρησιμοποιώντας πολλά διαφορετικά μέσα μεταφοράς⁶⁷.

3.4. Το προφίλ των διακινητών

Το προφίλ των διακινητών διαφέρει σύμφωνα με την ακολουθούμενη διαδρομή. Ως γενικότερο σχέδιο, θα μπορούσε να ειπωθεί ότι η εθνικότητα των διακινητών συνδέεται με την περιοχή στην οποία δραστηριοποιούνται ή με την εθνικότητα των μεταναστών τους οποίους διακινούν. Οι διακινητές με οργανωμένους ρόλους είναι συνήθως της ίδιας εθνικότητας με τους μετανάστες, ενώ οι διακινητές οι οποίοι δραστηριοποιούνται στα συνοριακά περάσματα, συνδέονται συνήθως με τις χώρες από τις οποίες θέλουν να περάσουν οι μετανάστες.

Όσον αφορά το φύλο των διακινητών, σύμφωνα με την υπάρχουσα βιβλιογραφία η συντριπτική πλειοψηφία των διακινητών – όπως άλλωστε και στα περισσότερα εγκλήματα - είναι άνδρες. Οι γυναίκες διακινητές μπορεί να συμμετέχουν στα συγκεκριμένα δίκτυα, ως στρατολόγοι ή να προσφέρουν προσωρινή στέγαση και σίτιση στους μετανάστες. Οι γυναίκες επίσης κατέχουν υποστηρικτικούς ρόλους όπως η φροντίδα των ανήλικών και των μεγαλύτερων σε ηλικία μεταναστών και η εύρεση ασφαλών καταφυγίων για αυτούς. Σε

⁶⁷Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.σ. 27-28.

συγκεκριμένες μεταναστευτικές διαδρομές όπως στη Δυτική Ασία, οι γυναίκες εμφανίζονται να έχουν πιο ενεργούς ρόλους, καθώς υπάρχουν αναφορές ότι γυναίκες εμπλέκονται στη διακίνηση μεταναστών από αέρος, καθώς είναι λιγότερο πιθανό να τραβήξουν την προσοχή των Αρχών⁶⁸.

Όσον αφορά την ηλικία, διαφορετικές μελέτες έχουν δείξει ότι η μέση ηλικία των διακινητών είναι μεταξύ 30-35 ετών με ορισμένες εξαιρέσεις, καθώς έχουν καταγραφεί και περιπτώσεις εφήβων που συμμετείχαν ενεργά σε αντίστοιχα κυκλώματα κυρίως μεταξύ Η.Π.Α. και Μεξικού⁶⁹.

3.5. Από διακινηθέντας μετανάστης, σε διακινητής μεταναστών

Πέρα από την εθνικότητα, το φύλο και την ηλικία, ένας άλλος αναδυόμενος παράγοντας όσον αφορά το προφίλ, είναι και οι προσωπικές εμπειρίες των διακινητών. Συχνά, οι διακινητές είναι μετανάστες οι οποίοι στο παρελθόν έχουν διακινηθεί, είτε επιτυχώς είτε όχι, στη ίδια διαδρομή στην οποία τώρα δραστηριοποιούνται ως διακινητές. Σε ορισμένες περιπτώσεις, αυτοί είναι επιστρεφόμενοι ή έχουν επιλέξει να εγκατασταθούν μόνιμα σε περιοχές από τις οποίες έχουν διέλθει, κατά τη διάρκεια της διακίνησής τους, ως μετανάστες.

Ένα άλλο συχνό χαρακτηριστικό που εμφανίζεται μεταξύ των διακινητών είναι αυτό της δραστηριοποίησής τους ως «νόμιμοι» τουριστικοί πράκτορες. Σε ορισμένες περιοχές, έχουν εντοπιστεί περιπτώσεις στις οποίες οι διακινητές διευθύνουν τουριστικά πρακτορεία ως κάλυψη των εγκληματικών τους δραστηριοτήτων⁷⁰. Ο ρόλος των διακινητών, ως τουριστικών πρακτόρων, φαίνεται

⁶⁸Βλ. European Commission, (2015, September). *Directorate general for migration and home affairs, A study on smuggling of migrants: Characteristics, responses and cooperation with third countries, Final Report.*

⁶⁹Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.σ. 43.

⁷⁰Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime (2015, August, σ.29-30) *Migrant smuggling in Asia, Country Profiles: South Asia, UNODC Regional Office for Southeast Asia and the Pacific (restricted distribution) &*

Hugo, G. and Dissanayake, L. (2014, σ.8). *The process of Sri Lankan migration to Australia focussing on irregular migrants seeking asylum, irregular migration research programme, Occasional Paper Series no. 10, Department of Immigration and Border Protection, Government of Australia. &*

να είναι ιδιαίτερα σημαντικός σε περιπτώσεις παράνομης διακίνησης από αέρα. Οι διακινητές φαίνεται να επιβιβάζουν μαζί με τους μόνιμους επιβάτες και παράνομους μετανάστες⁷¹.

Τέλος, έχουν καταγραφεί και περιπτώσεις στις οποίες οι διακινητές πραγματικά θεωρούν ότι οι επιχειρήσεις τους λειτουργούν νόμιμα και ηθικά καθώς βλέπουν τους εαυτούς τους, ως τα άτομα εκείνα τα οποία θα φερθούν σύμφωνα μετα ανθρωπιστικά ιδεώδη, προσφέροντας βοήθεια σε ανθρώπους οι οποίοι επιζητούν μία καλύτερη ζωή⁷².

3.6 Διακινητές – Άλλες εγκληματικές οργανώσεις και διαφθορά

Γενικά, τα εγκληματικά δίκτυα διακίνησης παράνομων μεταναστών φαίνεται να συμμετέχουν και σε άλλες μορφές σημαντικών διεθνικών οργανωμένων εγκλημάτων. Σε ορισμένα μέρη του κόσμου, ωστόσο, τα δίκτυα παράνομης διακίνησης διατηρούν δεσμούς με βίαιες διεθνικές εγκληματικές οργανώσεις, τις οποίες υποχρεούνται να «πληρώνουν» προκειμένου να τους παραχωρήσουν το δικαίωμα να διακινούν μετανάστες στο «χώρο αρμοδιότητάς τους», όπως γίνεται για παράδειγμα κατά μήκος των συνόρων των Η.Π.Α. και του Μεξικού. Σε άλλες περιπτώσεις, τα παράνομα δίκτυα διακίνησης μπορεί να παραδώσουν τους μετανάστες σε άλλες εγκληματικές οργανώσεις οι οποίες μέσω λεκτικής ή και σωματικής βίας μπορεί να τους εκβιάσουν, ληστέψουν, απαγάγουν, ή να τους εκμεταλλευτούν με άλλους τρόπους προκειμένου να αποκομίσουν από αυτούς το μεγαλύτερο δυνατό κέρδος.

Bhawra, V. K. (2013, σ 11-12). *Irregular migration from India to the EU: evidence from the Punjab*. CARIM – India Research Report.

⁷¹Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.54.

⁷²Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime. (2011, January, σ.29). *The role of organized crime in the smuggling of migrants from West Africa to the European Union*. &

Barasa, N. and Fernandez, L. (2015, σ.33). *Kenya's implementation of the Smuggling Protocol in response to the irregular movement of migrants from Ethiopia and Somalia*. Law, Democracy and Development. &

Forced Migration Studies Programme. (2009, March, σ. 60,73). *Report on human smuggling across the South Africa/Zimbabwe border*. MRMPOccasionalReport, UniversityoftheWitwatersrand.

Επιπρόσθετα, πολλά δίκτυα παράνομης διακίνησης εμπλέκονται συστηματικά σε περιπτώσεις εκτεταμένης διαφθοράς σε πολλά επίπεδα, από το χρηματισμό των συνοριακών αστυνομικών υπαλλήλων στα συνοριακά περάσματα, έως σε εκτεταμένους χρηματισμούς υψηλών κυβερνητικών αξιωματούχων. Φαινόμενα διαφθοράς έχουν διαπιστωθεί σε όλα τα στάδια της διακίνησης των μεταναστών και σε όλες τις πιθανές μεταναστευτικές διαδρομές.

3.7. Η διακίνηση μεταναστών μπορεί να αποβεί μοιραία

Κάθε χρόνο, χιλιάδες μετανάστες βρίσκονται νεκροί, κατά τη διάρκεια της παράνομης διακίνησής τους. Οδικά ή ναυτικά ατυχήματα, ακραίες καιρικές συνθήκες, δύσκολη μορφολογία του εδάφους, ακόμα και δολοφονίες μεταναστών έχουν καταγραφεί σε όλες τις διαδρομές που ακολουθούν τα συγκεκριμένα δίκτυα. Οι καταγεγραμμένοι θάνατοι – οι περισσότεροι εκ των οποίων στις θαλάσσιες οδούς - αποτελούν μόνο την κορυφή του παγόβουνου του ανθρώπινου πόνου που βιώνουν οι διακινηθέντες. Οι θάνατοι πολλών εκ των μεταναστών είναι πιθανόν να μην καταγραφούν ειδικά στις θαλάσσιες διαδρομές ή σε ορεινούς δύσβατους όγκους βουνών και σε απομακρυσμένα συνοριακά περάσματα.

Πέραν των ανωτέρω, οι διακινηθέντες μετανάστες είναι επίσης εκτεθειμένοι σε άλλες μορφές εγκληματικών πράξεων, όπως είναι η βία, οι ληστείες, οι κλοπές, οι απαγωγές, και το “trafficking”. Επιπλέον, τις περισσότερες φορές η προσπάθεια των διακινητών να αποκομίσουν το μέγιστο δυνατό όφελος τους οδηγεί σε αδιαφορία για τα επίπεδα ασφάλειας των μεταναστών κατά τη διάρκεια των ταξιδιών. Τέτοιες πράξεις μπορεί να είναι η έλλειψη φαγητού και πόσιμου νερού κατά τη διάρκεια των ταξιδιών, η έλλειψη σωστικών μέσων στις θαλάσσιες διαδρομές, αυτοκίνητα και θαλάσσια μέσα που παρουσιάζουν τεχνικά προβλήματα, απάνθρωπες συνθήκες μεταφοράς, παντελής έλλειψη ιατροφαρμακευτικής βοήθειας σε περίπτωση που κάποιος μετανάστης ασθενήσει ή τραυματιστεί⁷³.

3.8 Η ανάγκη για καλύτερη κατανόηση του φαινομένου της παράνομης διακίνησης

⁷³Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.σ. 38-42.

Ο κόσμος δεν ήταν ποτέ τόσο συνδεδεμένος, όσο είναι σήμερα. Ενώ η μεγάλη πλειοψηφία του παγκόσμιου πληθυσμού, ζει στις χώρες από τις οποίες κατάγεται, το 2017 περίπου 258 εκατομμύρια μετανάστες⁷⁴ καταγράφηκαν, από 220 το 2010 και 173 το 2000⁷⁵. Υπάρχουν πολλοί λόγοι για τους οποίους εκατομμύρια άνθρωποι μετακινούνται. Ορισμένοι διέρχονται τα σύνορα από επιλογή, άλλοι προκειμένου να επανασυνδεθούν με τις οικογένειές τους, ή να ωφεληθούν από καλύτερες συνθήκες εργασίας και διαβίωσης. Άλλοι δεν έχουν το δικαίωμα της επιλογής και εγκαταλείπουν τις χώρες καταγωγής τους λόγω των πολεμικών συγκρούσεων πολιτικών διώξεων, περιβαλλοντικών καταστροφών κ.α.

Η διεθνής μετανάστευση αποτελεί ένα φαινόμενο, κατά του οποίου η κάθε χώρα έχει θεσπίσει διαφορετικό σύνολο κανόνων και ρυθμίσεων προκειμένου να αποσαφηνίσουν πώς και κάτω υπό ποιες συνθήκες, οι μετανάστες μπορούν να εισέλθουν, διαμείνουν, σπουδάσουν, δουλέψουν εντός της επικράτειας τους. Η ζήτηση για μετανάστες από τις διάφορες χώρες δεν συνδέεται πάντα με το γενικότερο ρυθμιστικό πλαίσιο, μέσω του οποίου νομοθετούνται οι διεθνείς μετακινήσεις των ανθρώπων, οι περισσότεροι από τους οποίους αναζητούν εναλλακτικές μεθόδους προκειμένου να διαφύγουν στο εξωτερικό.

Ειδικότερα, πολλοί από αυτούς προσπαθούν με διάφορους τρόπους να ξεπεράσουν τα εμπόδια που υφίστανται στα συνοριακά περάσματα, άλλοι προσπαθούν να μειώσουν τον απαιτούμενο χρόνο του ταξιδιού μεταξύ της χώρας από την οποία προέρχονται και της χώρας στην οποία θέλουν να περάσουν, να μειώσουν το κόστος που απαιτείται για τη μεταφορά τους ή να περιορίσουν την ανάγκη να αποκτήσουν νομιμοποιητικά έγγραφα τα οποία απαιτούνται για τη παραμονή τους στη χώρα.

Οι διακινητές των παράνομων μεταναστών εκμεταλλεύονται αυτές τις ανάγκες των μεταναστών και προσφέρουν τις υπηρεσίες του με απώτερο σκοπό το κέρδος. Οι διακινητές μπορεί να δραστηριοποιούνται μόνοι τους, ή ως μέρος ενός

⁷⁴Κάθε άτομο το οποίο μεταβάλλει τον τόπο της συνήθους κατοικίας του. United Nations, Department of Economic and Social Affairs. (1998). *United Nations recommendation on statistics of international migration, Revision 1*.

⁷⁵Βλ. United Nations, Department of Economic and Social Affairs, *International migrant stock: The 2017 revision*.

ευρύτερου, ιεραρχικά δομημένου και διεθνούς εγκληματικού δικτύου, από το οποίο θα εξαρτάται και το modus operandi της δραστηριότητας της διακίνησης που ακολουθούν. Οι παροχές μπορεί να ποικίλλουν, από μία μεμονωμένη δραστηριότητα στα συνοριακά περάσματα κρατών προκειμένου να βοηθήσουν τους μετανάστες να περάσουν, έως εγκληματικές δραστηριότητες που εξαπλώνονται σε πολλές χώρες ακόμα και σε διαφορετικές ηπείρους, χρησιμοποιώντας διαφορετικά μέσα μεταφοράς και διασχίζοντας πολλά διάφορα συνοριακά περάσματα.

Για ορισμένους μετανάστες, οι διακινητές αντιπροσωπεύουν το μόνο διαθέσιμο μέσο για αυτούς προκειμένου να υλοποιήσουν το όνειρο τους για μία καλύτερη ζωή ακόμα και αν το κόστος που απαιτείται για τη μεταφορά τους είναι εξαιρετικά υψηλό, οι διαδρομές που θα πρέπει να ακολουθήσουν δύσβατες και επικίνδυνες για τη σωματική τους ακεραιότητα, τα μέσα μεταφοράς δεν πληρούν τα απαιτούμενα επίπεδα ασφάλειας, και γενικότερα ο κίνδυνος κακομεταχείρισής τους από τους διακινητές ακόμα και θανάτου, είναι υπαρκτός.

3.9. Τα οικονομικά και τα υπόλοιπα οφέλη από τη δραστηριότητα της παράνομης διακίνησης μεταναστών

Τα περισσότερα από τα Κράτη – Μέλη των Ηνωμένων Εθνών, έχουν δεσμευθεί στην άμεση και δραστική αντιμετώπιση του φαινομένου της παράνομης διακίνησης μεταναστών. Η συγκεκριμένη δέσμευση προέρχεται από το γεγονός ότι το Μάιο του 2018, το Πρωτόκολλο κατά της Παράνομης Διακίνησης Μεταναστών είχε 146 Μέλη, περισσότερο δηλαδή από τα $\frac{3}{4}$ των συνολικών Κρατών – Μελών του Οργανισμού. Με την επικύρωση του Πρωτοκόλλου, τα Κράτη- Μέλη δεσμεύονται στην αυστηρή ποινικοποίηση της συγκεκριμένης δραστηριότητας που περιγράφεται εντός του Πρωτοκόλλου. Ωστόσο, όπως με τις περισσότερες Διεθνείς Συνθήκες, το πλαίσιο εφαρμογής του Πρωτοκόλλου αφήνεται στη διακριτική ευχέρεια του κάθε Κράτους – Μέλους προκειμένου να το ενσωματώσει στην εθνική του νομοθεσία.

Αυτό ακριβώς αντιπροσωπεύεται από την έννοια της θεματικής ενότητας, αναφορικά με το οικονομικό όφελος και γενικότερα τα κέρδη που προκύπτουν για τους διακινητές, το οποίο αποτελεί σημαντικό κομμάτι του Πρωτοκόλλου προκειμένου να στοιχειοθετεί η εγκληματική δραστηριότητα της παράνομης διακίνησης.

Πολλές χώρες έχουν εξαιρέσει από τη νομοθεσία τους το κομμάτι του παράνομου οικονομικού οφέλους ως το μέρος εκείνο, μέσω του οποίου στοιχειοθετείται η συγκεκριμένη εγκληματική δραστηριότητα. Για παράδειγμα στο νομικό πλαίσιο που έχει υιοθετηθεί από την Ε.Ε., αποσκοπώντας στην εναρμόνιση των νομικών διατάξεων των Κρατών – Μελών όσον αφορά τις διατάξεις που θα συμπεριλάβουν στην εθνική τους νομοθεσία αναφορικά με τη διευκόλυνση της εισόδου και εγκατάστασης παράνομων μεταναστών εντός της Ευρωπαϊκής επικράτειας, παραλείπει να συμπεριλάβει το στόχο του οικονομικού οφέλους ως στοιχείου ποινικοποίησης της συγκεκριμένης δραστηριότητας⁷⁶.

Οι χώρες οι οποίες δεν συμπεριλαμβάνουν το οικονομικό όφελος ως συστατικό στοιχείο της εγκληματικής δραστηριότητας, μπορούν να χρησιμοποιήσουν αυτό ως επιβαρυντικό στοιχείο, το οποίο να οδηγήσει σε βαρύτερες καταδικαστικές αποφάσεις. Η συμπερίληψη του οικονομικού ή άλλου οφέλους ως βασικού στοιχείου για τη στοιχειοθέτηση του εγκλήματος της παράνομης διακίνησης, αποτελεί μία ξεκάθαρη τοποθέτηση των χωρών, μέσω του Πρωτοκόλλου να αντιμετωπίσουν εκείνες τις οργανωμένες εγκληματικές ομάδες οι οποίες επιδιώκουν να επωφεληθούν οικονομικά από τη παράνομη διακίνηση⁷⁷.

Αυτό άλλωστε επιβεβαιώνεται και από τις προπαρασκευαστικές ενέργειες για τη σύνταξη του Πρωτοκόλλου, στο οποίο αναφέρεται ότι απώτερος στόχος ήταν να συμπεριληφθούν οι δραστηριότητες των οργανωμένων εγκληματικών ομάδων με σκοπό το κέρδος και να αποκλειστούν οι δραστηριότητες εκείνες που αποσκοπούν στην παροχή βοήθειας και στήριξης στους μετανάστες για ανθρωπιστικούς λόγους όπως για παράδειγμα η παροχή βοήθειας σε μετανάστες που κινδυνεύουν στη θάλασσα προκειμένου να βγουν με ασφάλεια στην ξηρά ή η απόπειρα οικογένειας να επανασυνδεθεί με το ασυνόδευτο ανήλικο παιδί της.

Από τα διαθέσιμα στοιχεία, είναι σχετικά σπάνιες εκείνες οι περιπτώσεις στις οποίες ασκούνται ποινικές διώξεις σε άτομα τα οποία πραγματοποίησαν τις

⁷⁶Βλ. European Parliament, Directorate-General for Internal Policies. (2016). *Fit for purpose? The Facilitation Directive and the criminalisation of humanitarian assistance to irregular migrants*.

⁷⁷Βλ. United Nations General Assembly. (2000, November, παρ.88). *Interpretative notes for the official records (travaux préparatoires) of the negotiation of the United Nations Convention against Transnational Organized Crime and the Protocols thereto*.

δραστηριότητες αυτές για ανθρωπιστικούς λόγους. Στην πράξη, η απουσία οικονομικών κινήτρων για έναν υποτιθέμενο διακινητή ιδιαίτερα όταν η απουσία αυτή συνοδεύεται από ξεκάθαρες αποδείξεις ανθρωπιστικής βοήθειας, οδηγεί τις περισσότερες χώρες να απέχουν από την άσκηση ποινικών διώξεων. Ωστόσο, έχουν παρατηρηθεί και περιπτώσεις όπου παρά την απουσία οικονομικών κινήτρων έχουν ασκηθεί διώξεις σε βάρος των διακινητών. Έρευνες στην Ε.Ε. έχουν δείξει ότι άτομα τα οποία παρείχαν βοήθεια για ανθρωπιστικούς λόγους σε παράνομους μετανάστες, όχι μόνο υπέστησαν κυρώσεις αλλά τους επιβλήθηκαν πολυετείς καθειρήσεις, συντελώντας στο γενικότερο κοινωνικό αποκλεισμό τους.

Η απουσία οικονομικού ή άλλου υλικού οφέλους από τη νομοθεσία είναι ένα μόνο κομμάτι της ανακολουθίας μεταξύ του Πρωτοκόλλου για τη Παράνομη Μετανάστευση και των εθνικών νομοθεσιών. Ωστόσο, η μεταξύ τους εναρμόνιση όσον αφορά το στοιχείο του παράνομου πλουτισμού από τη συγκεκριμένη δραστηριότητα θα μπορούσε να περιορίσει το φόβο και την αβεβαιότητα που νιώθουν τα άτομα εκείνα που στηρίζουν τους παράνομους μετανάστες για ανθρωπιστικούς λόγους και κατά συνέπεια να προστατεύσει τα ατομικά δικαιώματα του κάθε μετανάστη.

3.10. Οι διαφορές μεταξύ της παράνομης διακίνησης μεταναστών και της εμπορίας ανθρώπων

Παρόλο που οι έννοιες της παράνομης διακίνησης μεταναστών και της εμπορίας ανθρώπων συχνά συγχέονται μεταξύ τους, πρόκειται για διαφορετικού είδους εγκληματικές δραστηριότητες για τις οποίες απαιτούνται διαφορετικές δράσεις για την αντιμετώπισή τους και την προστασία των δικαιωμάτων των θυμάτων της εμπορίας ανθρώπων και των μεταναστών. Εν συντομία, οι βασικότερες διαφορές τους συνοψίζονται στις εξής παραμέτρους: τη συναίνεση, το σκοπό της εκμετάλλευσης, τη διακρατική δραστηριότητα, την πηγή της εγκληματικής δραστηριότητας και το αντικείμενο του εγκλήματος. Ειδικότερα:

Συναίνεση: Οι μετανάστες είναι τις περισσότερες φορές πρόθυμοι να μεταναστεύσουν και συνήθως συμφωνούν με τους διακινητές, για την παροχή της συγκεκριμένης υπηρεσίας έναντι της καταβολής ενός χρηματικού ποσού. Από την άλλη πλευρά, για τα θύματα της εμπορίας ανθρώπων, σύμφωνα με το Πρωτόκολλο των Ηνωμένων Εθνών για την πρόληψη, καταπολέμηση και τιμωρία της εμπορίας ανθρώπων και ιδιαίτερα των γυναικών και των ανήλικων, το οποίο συμπληρώνει τη Διεθνή Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών ενάντια στο Διεθνικό Οργανωμένο έγκλημα, δεν υφίσταται η έννοια της συγκατάθεσης όταν χρησιμοποιούνται απειλές και χρήση βίας για την επίτευξη των σκοπών των εμπόρων.

Σκοπός του εγκλήματος: Ο σκοπός της εμπορίας ανθρώπων είναι η μετέπειτα εκμετάλλευση του θύματος. Ο σκοπός της παράνομης διακίνησης μεταναστών είναι η διευκόλυνση εισόδου και παραμονής αυτών σε άλλες χώρες στις οποίες δεν διαθέτουν νόμιμη άδεια παραμονής, για την απόκτηση οικονομικού ή άλλου οφέλους.

Διεθνικότητα: Η παράνομη διακίνηση ανθρώπων είναι εξ ορισμού διεθνική δραστηριότητα με την έννοια ότι περιλαμβάνει παράνομες μετακινήσεις μεταξύ δύο διαφορετικών χωρών. Η εμπορία ανθρώπων μπορεί να είναι ή και να μη είναι διεθνική, καθώς υπάρχουν πολλές περιπτώσεις όπου έχουν καταγραφεί φαινόμενα εμπορίας ανθρώπων εντός των συνόρων⁷⁸.

Πηγή των εγκληματικών κερδών: Στις περιπτώσεις της παράνομης διακίνησης μεταναστών, τα κέρδη για τους διακινητές προέρχονται από την «ικανότητά τους» να διευκολύνουν την παράνομη είσοδο και παραμονή σε μία χώρα, της οποίας την εθνικότητα δεν έχει ο μετανάστης και δεν αποτελεί μόνιμο κάτοικο. Στις περιπτώσεις της εμπορίας ανθρώπων, προέρχονται κυρίως από τη μετέπειτα εκμετάλλευση των θυμάτων (για παράδειγμα από τη σεξουαλική δουλειά, την καταναγκαστική εργασία, την εμπορία των οργάνων τους κ.α.).

Έγκλημα ενάντια σε τι ή κατά ποιού: Η εγκληματική δραστηριότητα της παράνομης διακίνησης μπορεί να επηρεάσει καθοριστικά τον έλεγχο και την κυριαρχία των

⁷⁸Το 2014, το 43% των καταγεγραμμένων περιπτώσεων εμπορίας ανθρώπων ήταν εντός των συνόρων ενός κράτους (UNODC, Global Report on Trafficking in Persons 2016, σ. 41).

κρατών στην επικράτειά τους. Ως εκ τούτου, δεν περιλαμβάνει άτομα ως θύματα (παρόλο που οι μετανάστες μπορούν να μετατραπούν σε θύματα άλλων εγκληματικών πράξεων κατά τη διάρκεια της διακίνησης). Η εμπορία ανθρώπων είναι μία εγκληματική δραστηριότητα ενάντια σε ένα άτομο, το θύμα της εμπορίας.

Στην πράξη, ωστόσο, ορισμένες από αυτές τις διαφορές μπορούν μερικές φορές να συγχέονται μεταξύ τους. Πιο συγκεκριμένα, είναι ιδιαίτερα δύσκολο να υπάρχουν όλα εκείνα τα στοιχεία προκειμένου να καθίστανται σαφείς οι διαφορές μεταξύ των δύο εγκληματικών δραστηριοτήτων. Οι μετανάστες κατά τη διάρκεια της διακίνησης τους ή προκειμένου να καλύψουν το κόστος αυτής, μπορεί να μετατραπούν σε εν δυνάμει θύματα εμπορίας ανθρώπων, πράγμα το οποίο μπορεί να μεταβάλει τη φύση του εγκλήματος, από παράνομη διακίνηση, σε εμπορία ανθρώπων, ή σε συνδυασμό των δύο αδικημάτων.

Επιπρόσθετα, η σύγχυση μεταξύ των δύο εννοιών μπορεί επίσης να οδηγήσει σε αποτυχία να αναγνωριστούν ορισμένοι μετανάστες ως θύματα εμπορίας ανθρώπων. Τα Κράτη – Μέλη, τα οποία έχουν υπογράψει το Πρωτόκολλο κατά της εμπορίας ανθρώπων, έχουν την υποχρέωση να αναγνωρίζουν τα θύματα της εμπορίας ανθρώπων και να εξασφαλίζουν ότι τα δικαιώματά τους δεν θα καταπατηθούν περαιτέρω⁷⁹.

3.11. Παγκόσμια εικόνα των μεταναστευτικών διαδρομών

Η παράνομη διακίνηση μεταναστών αποτελεί μία εγκληματική δραστηριότητα που επηρεάζει το σύνολο των χωρών. Μερικές χώρες αποτελούν τα μέρη εκείνα από τα οποία ξεκινάνε οι μετανάστες, άλλες, τα μέρη από τα οποία διέρχονται και άλλες, τα μέρη στα οποία καταλήγουν. Οι δραστηριότητες της παράνομης διακίνησης πραγματοποιούνται στην επικράτεια σχεδόν του συνόλου των χωρών του πλανήτη. Σύμφωνα με σχετικές μελέτες του UNODC, τουλάχιστον 2.500.000 μετανάστες διακινήθηκαν για το 2016, με το συνολικό πόσο του

⁷⁹Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.19.

παράνομους οφέλους για τους διακινητές να ανέρχεται τουλάχιστον μεταξύ 5.5 – 7 δις \$⁸⁰.

Από την ανάλυση των τάσεων των διάφορων μεταναστευτικών διαδρομών, προκύπτει η μεταβλητότητα των μεταναστευτικών διαδρομών και η σταθερότητα των κεντρικών διαμετακομιστικών κόμβων. Υπό την προϋπόθεση, ότι η ζήτηση υπηρεσιών για διευκόλυνση της παράνομης εισόδου των μεταναστών και η προσφορά εκ μέρους των διακινητών αυτών των υπηρεσιών παραμένει σταθερή, η αύξηση των μέτρων συνοριακής φύλαξης σε ορισμένα διασυνοριακά περάσματα δεν σημαίνει απαραίτητα ότι θα μειωθεί και ο συνολικός αριθμός των διακινηθέντων μεταναστών, αλλά πιθανόν να κατευθυνθούν οι συγκεκριμένες μεταναστευτικές ροές προς άλλες διεξόδους. Ωστόσο, τα μέρη στα οποία οργανώνονται οι παράνομες διακινήσεις και χρησιμοποιούνται ως διαμετακομιστικά κέντρα παραμένουν σταθερά, το οποίο πιθανόν και να συνδέεται με το γεγονός ότι οι συγκεκριμένες δραστηριότητες είναι βαθιά ριζωμένες και επηρεάζουν καθοριστικά το βιοτικό επίπεδο των τοπικών κοινωνιών.

Το εύρος της εγκληματικής δραστηριότητας της παράνομης διακίνησης των μεταναστών ποικίλει από μια μεμονωμένη παράνομη δραστηριότητα όπως για παράδειγμα το διασυνοριακό πέρασμα από σημείο το οποίο δεν ελέγχεται επαρκώς ή ο χρηματισμός ενός συνοριακού υπαλλήλου, έως μια πολύπλοκη εγκληματική οργάνωση με ιεραρχική κλίμακα, διακριτούς ρόλους και συνεχή δράση όπως είναι για παράδειγμα οι «λευκοί γάμοι» για την εξασφάλιση των απαραίτητων αδειών διαμονής, η πλαστογράφηση ταξιδιωτικών εγγράφων ή τα φαινόμενα διαφθοράς υψηλόβαθμων αξιωματούχων.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι δεν υφίστανται ενιαία χαρακτηριστικά και δεν μπορεί να αποδοθεί ένας συνολικός ορισμός που να περιλαμβάνει όλες τις πιθανές περιπτώσεις του προφίλ ενός «τυπικού» μετανάστη ή της παράνομης διακίνησης μεταναστών⁸¹. Οι διακινητές μπορεί να οργανώνουν και να επιβλέπουν ένα μακρόχρονο και πολύπλοκο ταξίδι που διεξάγεται σε διάφορες χώρες υπό δύσκολες και απρόβλεπτες συνθήκες, όπως επίσης και να διαμένουν σε περιοχές κοντά στα

⁸⁰Βλ. International Organization for Migration, World Migration Report 2018, σ.1.

⁸¹Βλ. IOM, Key migration terms, online briefing (www.iom.int/key-migration-terms#Irregular-migration).

σύνορα και να βοηθούν τους μετανάστες να διέρχονται μεμονωμένα από τα σύνορα ή οποιαδήποτε άλλη δραστηριότητα.

Επιπρόσθετα, οι διακινητές μπορεί να είναι ενεργοί και δραστήριοι στην αρχή, κατά τη διάρκεια ή στο τέλος της δραστηριότητας της παράνομης διακίνησης. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι διακινητές μπορεί να παρέχουν ένα μεγάλο εύρος υπηρεσιών, με ορισμένους από τους διακινηθέντες μετανάστες να επιζητούν ένα ολοκληρωμένο πακέτο που θα περιλαμβάνει ολόκληρο το ταξίδι μέχρι τον τελικό προορισμό και άλλους να επιζητούν βοήθεια σε συγκεκριμένο κομμάτι του ταξιδιού όπως το συνοριακό πέρασμα πριν την είσοδό τους στην τελική χώρα προορισμού.

Το ίδιο ισχύει βέβαια και για τους μετανάστες, καθώς σε ορισμένες περιπτώσεις οι μετανάστες μπορεί να ταξιδεύουν ανεξάρτητα και μεμονωμένα, «αγοράζοντας» τις υπηρεσίες που επιθυμούν μόνο για συγκεκριμένα τμήματα του ταξιδιού τους (π.χ. επιβίβαση σε λέμβο για θαλάσσιο πέρασμα). Επίσης, οι μετανάστες μπορεί να διακόπτουν το ταξίδι τους, προκειμένου να εργαστούν περιστασιακά και να συγκεντρώσουν το απαραίτητο χρηματικό ποσό για τη συνέχιση του ταξιδιού. Άλλοι μετανάστες αγοράζουν το συνολικό πακέτο του ταξιδιού πριν την αρχική αναχώρησή τους και αφήνουν το σχεδιασμό και τις τελικές αποφάσεις για την επιτυχή εκτέλεση αυτού στους διακινητές⁸².

3.12. Από ξηρά, θάλασσα και αέρα – πολλές εναλλακτικές επιλογές για τους διακινητές.

Η διακίνηση των μεταναστών μπορεί να διεξάγεται με πολλούς τρόπους. Διαφορετικές διαδρομές απαιτούν συγκεκριμένα μέσα και μεθόδους μεταφοράς προκειμένου να διέλθουν από τα συνοριακά περάσματα και τους συνοριακούς ελέγχους. Η διακίνηση παράτυπων μεταναστών μπορεί να περιλαμβάνει το πέρασμα από ερήμους, βουνά, τροπικά δάση, ανοιχτή θάλασσα, ποταμούς και λίμνες. Μπορεί επίσης, να περιλαμβάνει την είσοδο σε άλλη χώρα από λιμάνια ή αεροδρόμια με τη χρήση πλαστών ταξιδιωτικών εγγράφων. Σε ορισμένες περιπτώσεις, όταν το σημείο αναχώρησης και το σημείο στο οποίο επιθυμούν να

⁸²Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.σ. 22-24.

μεταβούν οι μετανάστες απέχουν σημαντικά μεταξύ τους (σε πολλές των περιπτώσεων βρίσκονται και σε διαφορετικές ηπείρους), οι διακινητές χρησιμοποιούν και τις εμπορικές πτήσεις των αεροπλάνων προκειμένου να «περάσουν τους μετανάστες».

Αποφάσεις όπως από ποια σύνορα θα διέλθουν, ποια συγκριμένα περάσματα θα χρησιμοποιήσουν, τη μέθοδο και τα μέσα που θα χρησιμοποιήσουν οι διακινητές για την επιτυχή ολοκλήρωση του σχεδίου τους, εξαρτάται από διάφορους παράγοντες όπως την επιχειρησιακή ικανότητα των διακινητών, τους διαθέσιμους χρηματικούς πόρους των μεταναστών, το χρόνο στον οποίο επιθυμούν να έχει ολοκληρωθεί η διακίνηση, τους διασυνοριακούς ελέγχους, τη μεταναστευτική πολιτική και νομοθεσία της κάθε χώρας καθώς και τις ιδιαίτερες περιβαλλοντικές και μορφολογικές συνθήκες της κάθε χώρας και τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν σε αυτές.

Για παράδειγμα, μετανάστες από τη Δυτική Αφρική, μπορεί να μεταφερθούν στη Βόρεια Αφρική και μετέπειτα να διασχίσουν τα σύνορα στις Ισπανικές πόλεις Ceuta και Mellila προκειμένου να καταλήξουν στην Ε.Ε.. Εναλλακτικά, αυτού μπορεί να μεταφερθούν με εμπορικές πτήσεις αεροπλάνων και τη χρήση πλαστών ταξιδιωτικών εγγράφων, σε σημαντικά διεθνή αεροδρόμια της Ευρώπης ή με θαλάσσια μέσα να μεταφερθούν στην Ιταλία⁸³ αφού πρώτα διασχίσουν τη Μεσόγειο θάλασσα⁸⁴.

3.13. Διακίνηση από την ξηρά

Η παράνομη διακίνηση μεταναστών από τα χερσαία σύνορα, στις περισσότερες των περιπτώσεων δεν απαιτεί τη χρήση πολύπλοκων μεθόδων και στρατηγικών για να επιτευχθεί. Σε ορισμένα διασυνοριακά περάσματα, οι έλεγχοι είναι περιορισμένοι ή και ανύπαρκτοι και δεν απαιτείται καν η συνδρομή των διακινητών προκειμένου να διέλθουν οι μετανάστες, (φαινόμενο το οποίο

⁸³Βλ. FRONTEX, Risk Analysis for 2016, March 2016.

⁸⁴Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.σ. 24-25.

παρατηρείται κυρίως στις χώρες της Κεντρικής Ασίας)⁸⁵. Ακόμα και όταν υφίστανται αυστηροί συντοριακοί έλεγχοι, μπορεί να υφίστανται συντοριακά περάσματα τα οποία να μη απαιτούν τη βοήθεια εκ μέρους των διακινητών. Για παράδειγμα η είσοδος στις Ισπανικές πόλεις Ceuta και Mellila μπορεί να επιτευχθεί μέσα από την μαζική απόπειρα των Αφρικανών μεταναστών να διέλθουν από το συντοριακό φράχτη, με την επιτυχή κατάληξη του συγκεκριμένου εγχειρήματος για ορισμένους από αυτούς.

Οι περιπτώσεις αυτές όμως αποτελούν την εξαίρεση και όχι τον κανόνα. Στις περισσότερες των περιπτώσεων η συνδρομή των διακινητών είναι καθοριστική. Για παράδειγμα, στις περιπτώσεις των Ceuta και Mellila η είσοδος σε αυτές από τους παράτυπους μετανάστες είναι επίσης δυνατή με την πληρωμή ενός διακινητή προκειμένου να τους χορηγήσει πλαστά ταξιδιωτικά έγγραφα, ή με τη χρήση ειδικών κρυπτών εντός φορτηγών με οδηγούς τους διακινητές. Επίσης, πέραν της επιτυχούς διέλευσης από τα συντοριακά περάσματα, ο ρόλος των διακινητών είναι απαραίτητος προκειμένου να διέλθουν ασφαλώς οι μετανάστες από μέρη στα οποία επικρατούν ιδιαίτερες κλιματολογικές και μορφολογικές συνθήκες όπως στην περίπτωση των ερήμων και των τροπικών δασών στην Αφρική ή δρουν εγκληματικές οργανώσεις, όπως στην περίπτωση των Βαλκανίων ή επικρατούν εμφύλιες διαμάχες ή πολεμικές συγκρούσεις όπως στην περιοχή της Μέσης Ανατολής⁸⁶.

3.14. Επιλογή μεταξύ των χερσαίων και θαλάσσιων μεταναστευτικών διαδρομών

Σε πολλές περιπτώσεις, οι διακινητές ή οι μετανάστες για την επιτυχή κατάληξη του σχεδίου τους μπορούν να επιλέξουν μεταξύ της χερσαίας η θαλάσσιας διάβασης των συνόρων. Για παράδειγμα, χαρακτηριστική περίπτωση της αλλαγής της μεθοδολογίας και των χρησιμοποιούμενων μέσων εκ μέρους των διακινητών εξαιτίας της αυστηριοποίησης των ελέγχων αποτελεί το πέρασμα των

⁸⁵Βλ. Roberts, B., Hanson, G., Cornwell, D. and Borger, S. (2010, November). *An analysis of migrant smuggling costs along the Southwest border*. Working paper, Office of Immigration Statistics, US Department of Homeland Security.

⁸⁶Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.σ. 25.

μεταναστών από την Τουρκία στην Ελλάδα διαμέσου της Μεσογείου. Η διακίνηση από τα χερσαία σύνορα στον Έβρο, ήταν ευρέως διαδεδομένη μεταξύ των ετών 2010 – 2012. Στο τέλος του 2012, με την κατασκευή του φράχτη μεταξύ των συνόρων και την εντατικοποίηση των ελέγχων, οι μεταναστευτικές ροές μετατοπίστηκαν στο Αιγαίο Πέλαγος καθώς, σε μικρότερο βαθμό βέβαια και κατά μήκος των Βούλγαρο – Τουρκικών συνόρων.

Η επιλογή των διακινητών μεταξύ των χερσαίων και των θαλάσσιων περασμάτων μπορεί να μεταβάλλεται ανάλογα με τις ιδιαίτερες συνθήκες που επικρατούν κάθε φορά ή μπορεί και να αλληλοσυμπληρώνονται μεταξύ τους. Ωστόσο, η παράνομη διακίνηση διαμέσου της θάλασσας απαιτεί καλύτερη οργάνωση, σχεδιασμό και τεχνογνωσία. Οι διακινητές θα πρέπει να αποκτήσουν και να χρησιμοποιούν πλοίαρια προκειμένου να περάσουν τους μετανάστες και σε πολλές των περιπτώσεων απαιτείται η παραμονή μεγάλου αριθμού μεταναστών για σημαντικό χρονικό διάστημα πριν την τελική τους αναχώρηση σε ασφαλή μέρη κοντά στις ακτές στα οποία οι μετανάστες δεν μπορούν να γίνουν αντιληπτοί από τις τοπικές αρχές ή από τον τοπικό πληθυσμό⁸⁷. Επίσης, οι διακινητές σε πολλές των περιπτώσεων είναι ιδιαίτερα επιφυλακτικοί αναφορικά με το προφίλ των μεταναστών τους οποίους θα μεταφέρουν, προτιμώντας κυρίως άνδρες νεαρής και μέσης ηλικίας και αφήνοντας εκτός γυναίκες, ανήλικα και ηλικιωμένους⁸⁸.

3.15. Οργάνωση και Διάρκεια

Η χρονική διάρκεια της δραστηριότητας της παράνομης διακίνησης ποικίλει και εξαρτάται μεταξύ των άλλων, από τη διαδρομή που θα ακολουθηθεί και τη συνολική της οργάνωση. Εάν, από τους διακινητές προσφέρετε ένα συνολικό «πακέτο» το οποίο περιλαμβάνει το πέρασμα από πολλές χώρες με διαφορετικό επίπεδο ελέγχων, διαφορετικές μορφολογικές συνθήκες και χρήση εναλλακτικών μέσων και μεθόδων προκειμένου να τους περάσουν από μία χώρα στην άλλη, τότε η διάρκεια του ταξιδιού μπορεί να κρατήσει από μερικές βδομάδες έως και μήνες.

⁸⁷Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime. (2011, σ.σ. 25-32). *Issue Paper: Smuggling of Migrants by Sea*.

⁸⁸Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.σ. 25-26.

Οι διακινητές παρέχουν στους μετανάστες ένα δίκτυο επαφών για κάθε κομβικό σημείο της μετακίνησής τους. Μόλις οι μετανάστες διέλθουν από ένα συνοριακό πέρασμα, έρχονται σε επαφή με άτομα της εγκληματικής οργάνωσης που βρίσκονται στην επόμενη χώρα προκειμένου να τους βοηθήσουν στο ταξίδι τους. Για παράδειγμα, έρευνες έχουν δείξει ότι οι διακινητές μπορούν να μεταφέρουν παράτυπους μετανάστες από την Νότια Ασία, διαμέσου της Κεντρικής Ασίας, στην Ελλάδα διασχίζοντας την Ανατολική Μεσόγειο, σε χρονικό διάστημα μεταξύ 15 -20 ημερών⁸⁹.

Σε άλλες περιπτώσεις, το συνολικό ταξίδι αποτελεί ένα συνδυασμό διαφορετικών μεθόδων οι οποίες σχεδιάζονται και υλοποιούνται ξεχωριστά αναλόγως των συνθηκών που επικρατούν σε κάθε περίπτωση. Πιο συγκεκριμένα, οι μετανάστες σε κάθε σημείο της διαδρομής τους ανάλογα με τα οικονομικά μέσα που διαθέτουν, την αναγκαιότητα συνέχισης και ολοκλήρωσης του ταξιδιού, τις διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με τους συνοριακούς ελέγχους και τους γενικότερους κινδύνους του ταξιδιού, συνήθως έρχονται σε επαφή με διαφορετικούς διακινητές, σε κάθε κομβικό σημείο του ταξιδιού. Η ολοκλήρωση της συνολικής διαδρομής – από το σημείο αναχώρησης μέχρι το τελικό σημείο προορισμού μπορεί να διαρκέσει ακόμα και χρόνια⁹⁰.

Ένας παράγοντας ο οποίος μπορεί να καθυστερήσει την ολοκλήρωση του ταξιδιού είναι η αναμονή των μεταναστών σε διάφορα σημεία αυτού, προκειμένου να εξασφαλίσουν οι διακινητές την όσο το δυνατόν ασφαλέστερη μεταφορά αυτών (και τη σωματική τους ακεραιότητα και την αποτροπή εντοπισμού και σύλληψή τους από τις τοπικές αρχές). Ένας άλλος παράγοντας που μπορεί να καθυστερήσει το ταξίδι, είναι η ανάγκη χρησιμοποίησης μέσων μεταφοράς που απαιτούν μεγάλο χρονικό διάστημα. Για παράδειγμα, σε πολλές των περιπτώσεων, οι μετανάστες είναι αναγκασμένοι να περπατούν για μέρες προκειμένου να διέλθουν από τα συνοριακά περάσματα όπως είναι η δίοδος από την Ερυθραία ή την Αιθιοπία στο

⁸⁹Βλ. Raghavan, R. and Jayasuriya, D.(2016, σ.51). *People smuggling field insights report – Pakistan*. Red Elephant Research.

⁹⁰Βλ. Donini, A., Monsutti, A. and Scalettaris, G. (2016). *Afghans on the move: Seeking protection and refuge in Europe*. Global Migration Research Paper No. 17, The Graduate Institute of International and Development Studies, Global Migration Centre.

Σουδάν που απαιτεί από 2 έως 6 μέρες⁹¹ και εν συνέχεια, το πέρασμα εντός της Αιγύπτου, προκειμένου να φτάσουν στη Μεσόγειο θάλασσα, διαρκεί 20 μέρες.

Η χρονική διάρκεια της διακίνησης διαμέσου της θάλασσας, είναι περισσότερο καθορισμένη εντός συγκεκριμένων χρονικών ορίων τα οποία εξαρτώνται από την απόσταση μεταξύ του σημείου αναχώρησης και του τελικού σημείου άφιξης. Μερικά ταξίδια, μπορεί να διαρκέσουν λίγα λεπτά ή ώρες όπως για παράδειγμα το πέρασμα από τις Τουρκικές Ακτές στα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου⁹², μερικές μέρες όπως το ταξίδι από τη Λιβύη στην Ιταλία ή στη Μάλτα⁹³ ή ακόμα και μερικούς μήνες όπως για παράδειγμα το 2010 όπου 500 μετανάστες από τη Σρι Λάνκα έφτασαν στον Καναδά μετά από 3 μήνες⁹⁴ με τα περιστατικά αυτά όμως να είναι ελάχιστα⁹⁵.

4. ΤΟΠΟΘΕΣΙΕΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ – ΑΦΙΞΗΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΝΑΣΤΩΝ ΥΠΟ ΤΟΝ ΠΛΗΡΗ ΕΛΕΓΧΟ ΤΩΝ ΔΙΑΚΙΝΗΤΩΝ

4.1. Χαρακτηριστικά των σημείων αναχώρησης

Αναλύοντας τα χαρακτηριστικά των μεταναστευτικών διαδρομών που ακολουθούν οι μετανάστες και αναλύοντας τα κριτήρια τα οποία χρησιμοποιούν για την τελική επιλογή τους, παρατηρεί κανείς αρχικά μία κινητικότητα ή πίεση κατά μήκος των συνόρων η οποία μπορεί να οφείλεται σε διάφορους παράγοντες όπως πολεμικές συρράξεις στο έδαφος άλλης χώρας, έκτακτα και έντονα καιρικά

⁹¹Βλ. United Nations High Commissioner for Refugees and Altai Consulting (2013, November,σ.44), *Mixed migration: Libya at the crossroads.&*

Regional Mixed Migration Secretariat. (2014, June, σ.26). *Blinded by hope: knowledge, attitudes and practices of Ethiopian migrants.*

⁹²Βλ. European Commission, Directorate General for Migration and Home Affairs. (2015, September) *A study on smuggling of migrants: Characteristics, responses and cooperation with third countries, Final Report.*

⁹³Βλ. United Nations High Commissioner for Refugees and Altai Consulting, *Mixed migration.* ο.π. σελ.44.

⁹⁴Βλ. Bin H.C. (2015, February). *Smuggled migrant or migrant smuggler: erosion of sea borne asylum seekers' access to refugee protection in Canada*, Refugee Studies Centre Working Series Paper no. 106, University of Oxford.

⁹⁵Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.σ. 27-28.

φαινόμενα και άλλα. Εκεί ακριβώς, εμφανίζεται ο ρόλος των διακινητών, οι οποίοι προσπαθούν να εκμεταλλευτούν τη συγκεκριμένη ανάγκη των μεταναστών, διευκολύνοντας το διασυνοριακό τους πέρασμα. Διάφοροι παράγοντες μπορεί να επηρεάζουν την επιλογή του σημείου αναχώρησης, όπως η μορφολογία του εδάφους και η γεωγραφία της θέσης, οι κλιματικές συνθήκες, η ασφάλεια της μεταφοράς, η αυστηρότητα των συνοριακών ελέγχων, η πλήρης γνώση των ιδιαίτερων συνθηκών της ευρύτερης περιοχής, τα οποία μπορεί να συνδυάζονται και με άλλους παράγοντες⁹⁶.

Ειδικότερα, κατά τη διέλευση των συνόρων, οι διακινητές τείνουν να επιλέγουν τα σημεία αναχώρησης με βάση την εγγύτητα με το μέρος στο οποίο θέλουν να μεταφέρουν τους μετανάστες. Ωστόσο, η συντομότερη χρονικά διαδρομή μπορεί να μην αποτελεί πάντα και την προτιμητέα διαδρομή. Γεωγραφικά και καιρικά εμπόδια μπορεί να οδηγήσουν σε μεγαλύτερες χρονικά, αλλά ασφαλέστερες διαδρομές.

Επίσης, η έκταση και ένταση των συνοριακών ελέγχων στα σημεία αναχώρησης και άφιξης, μπορεί επίσης να επηρεάσει την επιλογή του σημείου αναχώρησης. Ένα παράδειγμα, το οποίο περιγράφει το πώς η γεωγραφική απόσταση μπορεί να παραβλεφθεί εξαιτίας άλλων παραγόντων που επηρεάζουν τη διακίνηση αποτελεί η περίπτωση της παράνομης μεταφοράς από το Κέρας της Αφρικής στην Αραβική Χερσόνησο. Η διαδρομή που ακολουθείται από τα εγκληματικά δίκτυα συνήθως περιλαμβάνει ως σημείο αναχώρησης την επαρχία Οβοκσκοτο Τζιμπουτί ή το Bossasoστη Σομαλία. Ενώ η διαδρομή από το πρώτο σημείο αναχώρησης μπορεί να διαρκέσει λιγότερο από 6 ώρες, η επιλογή της δεύτερης απαιτεί περισσότερες από 24 ώρες θαλάσσιου ταξιδιού. Ο αριθμός των μεταναστών που ακολουθούν το πρώτο ή το δεύτερο πέρασμα ποικίλει, ανάλογα με την εποχή και τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν, τους διασυνοριακούς ελέγχους κ.α.

Καθοριστικό ρόλο στην επιλογή του διασυνοριακού περάσματος έχει η ένταση και η αποτελεσματικότητα των διενεργούμενων ελέγχων. Δεν προκαλεί

⁹⁶Βλ. Regional Mixed Migration Secretariat. (2016, May, σ.10-11). *Pushed and pulled in two directions. An analysis of the bi-directional refugee and migrant flow between the Horn of Africa and Yemen*. RMMS briefing paper 1.

έκπληξη το γεγονός ότι οι διακινητές προτιμούν το πέρασμα από τα σημεία εκείνα των συνόρων, στα οποία οι έλεγχοι είναι περιορισμένοι, πράγμα το οποίο περιορίζει τον κίνδυνο σύλληψής τους. Οι διακινητές προτιμούν να επιλέγουν ως σημεία αναχώρησης τους, μέρη τα οποία τα γνωρίζουν καλά, στα οποία πιθανόν είτε να διαμένουν μόνιμα είτε διατηρούν στενές επαφές με τους κατοίκους της περιοχής. Μερικά χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν η ζώνη του Σάχελ και η Σαχάρα όπου σε πολλές των περιπτώσεων η διακίνηση των μεταναστών διευκολύνεται από διακινητές οι οποίοι ανήκουν σε τοπικές εθνικές ομάδες όπως τους Tuareg, Toubou, Rashaidsk.α., και οι οποίες ιστορικά έχουν τον πλήρη έλεγχο των νομαδικών διαδρομών της ευρύτερης περιοχής⁹⁷.

Ο έλεγχος της ευρύτερης περιοχής είναι εξίσου σημαντικός για τους διακινητές. Κατά μήκος των διαδρομών που ακολουθούν οι μετανάστες υπάρχουν εγκαταστάσεις (συχνά αποκαλούμενες ως ασφαλή σπίτια, σπίτια διακινητών κλπ), τα οποία χρησιμοποιούνται από τους διακινητές προκειμένου να αποκρύψουν τις δραστηριότητές τους, να συγκεντρώσουν τον απαραίτητο αριθμό των μεταναστών πριν την οριστική τους αναχώρηση, να αποθηκεύσουν τον απαραίτητο εξοπλισμό, να συγκεντρώσουν περαιτέρω πληροφορίες και να ενημερώσουν τους μετανάστες για το ταξίδι, και να περιμένουν έως ότου έρθει η κατάλληλη στιγμή για την αναχώρηση.

Οι συγκεκριμένες εγκαταστάσεις συνήθως βρίσκονται σε περιοχές κοντά στα σύνορα. Ειδικά, σε περιπτώσεις όπου θα επιχειρηθεί θαλάσσια διακίνηση των μεταναστών, αυτές οι εγκαταστάσεις μπορεί να είναι ειδικά διαμορφωμένες προκειμένου να φιλοξενήσουν μετανάστες για μεγάλο χρονικό διάστημα. Σε πολλές των περιπτώσεων έχουν καταγραφεί περιπτώσεις όπου η ύπαρξη και λειτουργία των συγκεκριμένων εγκαταστάσεων τυγχάνουν της στήριξης των τοπικών πληθυσμών υπό την ανοχή ακόμα και των τοπικών αρχών⁹⁸.

⁹⁷Βλ. FRONTEX.(2016, January). *Africa-FRONTEX Intelligence Community Joint Report 2015*.

The Global Initiative against Transnational Organized Crime. (2017, March, σ.16). *The Human Conveyor Belt: trends in human trafficking and smuggling in post-revolution Libya*. & North Africa Mixed Migration Task Force (2015, November, σ.28). *Conditions and risks of mixed migration in North East Africa*.

⁹⁸Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.σ. 28-29.

Ο έλεγχος της ευρύτερης περιοχής, τουλάχιστον όσον αφορά τα σημεία αναχώρησης, είναι απαραίτητος στις περιπτώσεις διακίνησης διαμέσου της θάλασσας. Τα σημεία αναχώρησης για τη θαλάσσια διακίνηση, θα πρέπει να έχουν εκείνα τα χαρακτηριστικά τα οποία θα επιτρέπουν την όσο το δυνατόν πιο άμεση και ασφαλή αναχώρηση των διακινητών. Σε πολλές των περιπτώσεων, στα συγκεκριμένα δίκτυα έχει καταγραφεί και η συμμετοχή ατόμων όπως αλιέων, ναυτικών ή πλοιάρχων οι οποίοι κατοικούν στην περιοχή και έχουν πλήρη γνώση των ιδιαίτερων καιρικών και μορφολογικών συνθηκών αυτής, και διαθέτουν τον απαιτούμενο εξοπλισμό και την απαραίτητη τεχνογνωσία και εμπειρία προκειμένου να συμβάλλουν στην ασφαλή διακίνησή τους από θαλάσσης⁹⁹.

Τα θαλάσσια μέσα, τα οποία χρησιμοποιούνται συνήθως, αναχωρούν από παραθαλάσσια χωριά τα οποία βρίσκονται σχετικά κοντά σε μεγάλες πόλεις, οι οποίες λειτουργούν ως διαμετακομιστικά κέντρα στα οποία συγκεντρώνονται οι μετανάστες από τις διάφορες μεταναστευτικές διαδρομές, και στις οποίες οι διακινητές πωλούν τις υπηρεσίες τους¹⁰⁰.

⁹⁹Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, Issue Paper. (2011, March, σ.σ.19-20). *Smuggling of Migrants by Sea*.

European Union, Fundamental Rights Agency. (2013, March, σ.26). *Fundamental rights at Europe's southern sea borders*.

¹⁰⁰Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime. (2011, σ.σ.25-26). Issue Paper: *Smuggling of Migrants by Sea*.

The Global Initiative against Transnational Organized Crime.(2014, May)*Smuggled Futures: The dangerous path of the migrant from Africa to Europe*.

International Organization for Migration Nigeria and Altai Consulting (2015, December) *Irregular migration between West Africa, North Africa and the Mediterranean*.

Regional Mixed Migration Secretariat. (2013, June). *Migrant smuggling in the Horn of Africa & Yemen: the political economy and protection risks*.

Regional Mixed Migration Secretariat. (2016, May).*Pushed and pulled in two directions. An analysis of the bi-directional refugee and migrant flow between the Horn of Africa and Yemen*, RMMS briefing paper 1.

Regional Mixed Migration Secretariat,(2013, June). *Mixed migration in Kenya: the scale of movement and associated protection risks*.

International Organization for Migration. (2009, April, σ.47). *In Pursuit of the Southern Dream: Victims of Necessity, Assessment of the irregular movement of men from East Africa and the Horn to South Africa*,

4.2. Χαρακτηριστικά των σημείων άφιξης

Τα χαρακτηριστικά τα οποία θα πρέπει να πληρούν τα σημεία άφιξης των διακινηθέντων εν μέρει συμπίπτουν με τα αντίστοιχα τα οποία παρουσιάστηκαν στα σημεία αναχώρησης, συμπεριλαμβανομένου των γεωγραφικών και φυσικών συνθηκών, την ασφάλεια της μετακίνησης, και την ένταση των συνοριακών ελέγχων. Επιπρόσθετα, επιπλέον κριτήρια τα οποία λαμβάνονται υπόψη αποτελούν η ύπαρξη μελών της εγκληματικής οργάνωσης τα οποία θα βρίσκονται στα σημεία άφιξης και θα βοηθούν τη διακίνηση από τα μέρη στα οποία καταλήγει αυτή, καθώς και θέματα ευρύτερης πολιτικής όπως η πολιτική ασύλου, οι άδειες παραμονής και οι διοικητικές απελάσεις επηρεάζουν το σημείο άφιξης.

Ως αποτέλεσμα, τα σημεία άφιξης τείνουν να μεταβάλλονται σύμφωνα με τις ακολουθούμενες διαδρομές από τους διακινητές και τους μετανάστες. Σε ορισμένες περιπτώσεις οι μετανάστες αγοράζουν «πακέτα» διακίνησης τα οποία περιλαμβάνουν υπηρεσίες όπως η διέλευση από την επικράτεια μία χώρας ή το διασυνοριακό πέρασμα μεταξύ δύο κρατών. Σε αυτές τις περιπτώσεις οι διακινητές θα πρέπει να διαθέτουν επαρκές δίκτυο ατόμων και τις κατάλληλες υποδομές στο έτερο κράτος στο οποίο θα περάσουν οι μετανάστες.

Το μέρος το οποίο θα διασχίσουν και θα καταλήξουν οι μεταναστευτικές ροές είναι αυστηρά καθορισμένο από τους διακινητές και από το *modus operandi* που ακολουθούν. Πιο συγκεκριμένα, τα κριτήρια που χρησιμοποιούν οι διακινητές αναφορικά με τα τελικά σημεία άφιξης, μπορεί να σχετίζονται με την εθνικότητα των διακινηθέντων μεταναστών καθώς αυτό ενδέχεται να επηρεάσει και τη μετέπειτα δράση των μεταναστών στη χώρα στην οποία θα καταλήξουν. Για παράδειγμα, οι διακινηθέντες μετανάστες με μία συγκεκριμένη εθνικότητα, όπως Σύριοι, Ιρακινοί κτλπ, μπορεί να επιδιώκουν να καταλήξουν σε μία χώρα στην οποία θα μπορούν να υποβάλουν αίτηση ασύλου και η οποία στις περισσότερες των περιπτώσεων θα γίνεται αποδεκτή. Σε αυτές τις περιπτώσεις, οι διακινητές επιλέγουν να διασχίσουν σημεία και να περάσουν σε χώρες στις οποίες οι κρατικές αρχές θα αποδεχτούν τις αιτήσεις ασύλου από τις άτομα από τις συγκεκριμένες χώρες, ενώ συνήθως καθοδηγούν και τους

μετανάστες αναφορικά με τις διοικητικές διαδικασίες που απαιτούνται για τη χορήγηση ασύλου.

Για τους μετανάστες με άλλες εθνικότητες, για τους οποίους δεν υπάρχει η επιλογή του ασύλου και δεν υφίστανται συμφωνίες επαναπατρισμού μεταξύ της χώρας στην οποία καταλήγουν και της χώρας από την οποία κατάγονται, οι διακινητές μπορεί να επιλέγουν τις χώρες στις οποίες θα καταλήγουν με κριτήρια, όπως η ύπαρξη κλειστών κέντρων υποδοχής μεταναστών στις χώρες αυτές, τα οποία όμως θα είναι υπερπλήρη από μετανάστες έτσι ώστε, αυτοί να μην μπορούν να κρατηθούν σε αυτά και να αφήνονται ελεύθεροι, με εντολή να εγκαταλείψουν τη χώρα, χωρίς ωστόσο να επιστρέφονται στις χώρες καταγωγής τους.

Άλλοι μετανάστες μπορεί να έχουν τέτοια εθνικότητα, την οποία οι διακινητές γνωρίζουν ότι θα απελαθούν άμεσα και θα επιστρέψουν στη χώρα από την οποία κατάγονται, μόλις συλληφθούν από τις αρχές της χώρας στην οποία καταφθάνουν. Για αυτούς τους μετανάστες, οι διακινητές μπορεί να επιλέγουν ως σημεία άφιξης, μέρη στα οποία καθίσταται δύσκολος ο εντοπισμός και η σύλληψη αυτών. Οι διακινητές επίσης, μπορεί να “πωλούν” επιπρόσθετες υπηρεσίες στους μετανάστες όπως τη μεταφορά τους από το σημείο άφιξης σε διάφορες πόλεις εντός της επικράτειας της χώρας που κατέφθασαν ή να τους κατευθύνουν να κινηθούν προς συγκεκριμένες περιοχές αυτής¹⁰¹.

Η εθνικότητα των διακινηθέντων μεταναστών μπορεί να επηρεάζει και το είδος του ταξιδιού το οποίο θα ακολουθηθεί. Για τους μετανάστες οι οποίοι δεν αναζητούν άσυλο, οι διακινητές συνήθως χρησιμοποιούν περάσματα και διαδρομές στα οποία υπάρχει μικρή επιτήρηση. Για τους μετανάστες, οι οποίοι σχεδιάζουν να κρυφτούν από τις κρατικές αρχές της χώρας στην οποία καταφθάνουν, οι διακινητές χρησιμοποιούν σκάφη με μηχανές μεγάλης ιπποδύναμης σε ταξίδια σχετικά μικρής απόστασης, προσπαθώντας να περιορίσουν όσο το δυνατόν την πιθανότητα εντοπισμού. Στην τελευταία περίπτωση, οι διακινητές μπορεί να εγκαταλείψουν

¹⁰¹βλ. Sanchez, G. E. (2016, σ.269-302). *Latin America. σε Migrant smuggling data and research: a global review of the emerging evidence base*, των McAuliffe, M. and Laczko, F.(eds.). International Organization for Migration.

τους μετανάστες στη θάλασσα, κοντά στις ακτές και να επιστρέψουν στο σημείο από το οποίο αναχώρησαν¹⁰².

Στις περιπτώσεις στις οποίες οι διακινητές μεταφέρουν μετανάστες, οι οποίοι επιδιώκουν να συλληφθούν προκειμένου να υποβάλλουν αιτήσεις ασύλου, ή να αφεθούν ελεύθεροι με εντολή να εγκαταλείψουν τη χώρα, οι διακινητές μπορεί να επιλέξουν να μεταφέρουν τους μετανάστες με σκάφη στην ανοιχτή θάλασσα, ώστε αν τυχόν και εντοπιστούν από τις δυνάμεις της ακτοφυλακής του κράτους στο οποίο θέλουν να καταφθάσουν, να εκπέμψουν σήμα κινδύνου και να μετατραπεί το περιστατικό καταδίωξης σε επιχείρηση έρευνας και διάσωσης σύμφωνα με τις αρχές του διεθνούς δικαίου για τη διάσωση ανθρώπων που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα.

Από την ανάλυση της διακίνησης μεταναστών διαμέσου της θάλασσας προκύπτει ότι οι διακινητές σε ορισμένες περιπτώσεις επιλέγουν να αποβιβάσουν τους μετανάστες σε νησιά τα οποία βρίσκονται σε απόσταση μεγάλη από την ενδοχώρα και υπάρχει δυσκολία για τις κρατικές αρχές να ασκήσουν αποτελεσματικά τις αρμοδιότητές τους. Πιο συγκεκριμένα, οι διακινητές οι οποίοι δραστηριοποιούνται στη Κεντρική Μεσόγειο έχουν στοχοποιήσει για την απόβαση των μεταναστών το Ιταλικό νησί Lampedusa, το οποίο βρίσκεται 300χλμ. βόρεια της Λιβύης, και λιγότερο από 200 χλμ. νότια της Ιταλικής ενδοχώρας. Ομοίως, η Λέσβος, η Κως, η Χίος και η Σάμος μαζί με άλλα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου, βρίσκονται σε ελάχιστη απόσταση από τις Τουρκικές Ακτές και χρησιμοποιούνται από τα κυκλώματα διακίνησης ως τα κυρία σημεία αποβίβασης μεταναστών στην Ανατολική Μεσόγειο. Ανάλογες περιπτώσεις αποτελούν τα Κανάρια Νησιά στην Ισπανία, τα οποία βρίσκονται κοντά στις δυτικές ακτές της Αφρικής και μακριά από την Ισπανική ενδοχώρα καθώς και τα Γαλλικής κυριαρχίας αρχιπελαγικά νησιά Mayotte τα οποία βρίσκονται στον Ινδικό Ωκεανό, μεταξύ της Μοζαμβίκης και της Μαδαγασκάρης και σε απόσταση μεγάλη μεταξύ τους.

Όλα τα ανωτέρω σημεία άφιξης έχουν το κοινό χαρακτηριστικό, το ότι βρίσκονται σχετικά κοντά από το μέρος από το οποίο θα επιδιώξουν να αναχωρήσουν οι μετανάστες, προσφέροντας σχετικά εύκολη πρόσβαση στο έδαφος

¹⁰² Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime (2011, σ.31). *Issue Paper: Smuggling of Migrants by Sea*.

του κράτους στο οποίο επιθυμούν να μεταβούν. Η πλειοψηφία των μεταναστών που καταλήγουν σε αυτά τανησιά, δεν σκοπεύουν να παραμείνουν για μεγάλο χρονικό διάστημα, αλλά απώτερος στόχος τους είναι να μεταβούν στην ενδοχώρα. Η επιλογή αυτών των νησιών επηρεάζεται συνήθως και από την ευκαιρία για τους μετανάστες υποβολής αίτησης ασύλου. Με την υποβολή της αίτησης ασύλου, οι αρχές του κράτους μεταφέρουν συνήθως τους μετανάστες στην ενδοχώρα έως την τελική εξέταση αυτής.

Ωστόσο, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η συγκεκριμένη στοχοποίηση των νησιών τείνει να περιοριστεί λόγω των πολιτικών που αναπτύσσονται στα κράτη τελικής αποβίβασης των μεταναστών όπως για παράδειγμα μέτρα στήριξης και αύξηση της χρηματοδότησης των χωρών από τις οποίες προέρχονται οι μετανάστες, ενίσχυση των μέτρων ασφάλειας των χωρών από τις οποίες διέρχονται αυτοί, άμεσες διαδικασίες για τη μετεγκατάσταση των μεταναστών στην ενδοχώρα σε κλειστά κέντρα κράτησης ή επαναπατρισμού αυτών¹⁰³.

4.3. Ο ρόλος των διαμετακομιστικών κέντρων

Με όρους της αγοράς, ένα διαμετακομιστικό κέντρο θα μπορούσε να οριστεί ως η τοποθεσία στην οποία η προσφορά και η ζήτηση συναντιούνται μεταξύ τους. Η σημαντικότητα ενός διαμετακομιστικού κέντρου εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό, από τον αριθμό των μεταναστευτικών διαδρομών που ακολουθούνται και καταλήγουν σε αυτό καθώς και από το συνολικό αριθμό των μεταναστών. Τα διαμετακομιστικά κέντρα είναι οι γεωγραφικές περιοχές στις οποίες διακινητές με ρόλο «broker», συντονιστή ή επικεφαλής συναντούν τους εν δυνάμει «πελάτες» και καθοδηγούν τα υπόλοιπα μέλη του εγκληματικού δικτύου αναφορικά με την επιτυχή κατάληξη του ταξιδιού¹⁰⁴.

Κύριο χαρακτηριστικό των διακομεταστικών κέντρων αποτελεί η σταθερότητά τους, καθώς όπως έχει ήδη αναφερθεί, τα συγκεκριμένα κέντρα

¹⁰³Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.σ. 29-31.

¹⁰⁴Βλ. European Commission, Directorate General for Migration and Home Affairs. (2015, September). *A study on smuggling of migrants: Characteristics, responses and cooperation with third countries*. Final Report.

παραμένουν σταθερά, με τις ακολουθούμενες διαδρομές και τα μέρη επιβίβασης – αποβίβασης των μεταναστών να είναι αυτά τα οποία μεταβάλλονται. Αυτό μπορεί να οφείλεται σε μία σειρά παραγόντων, όπως για παράδειγμα η σημαντικότητα της δραστηριότητας της παράνομης διακίνησης για την επιβίωση και την ευημερία των τοπικών πληθυσμών που κατοικούν κοντά σε αυτά.

Στα διακομιστικά κέντρα, οι διακινητές δεν αποτελούν τα μοναδικά άτομα τα οποία προσφέρουν τις συγκεκριμένες «υπηρεσίες» για τους μετανάστες. Για παράδειγμα, οι ντόπιοι μπορούν να δραστηριοποιούνται στην πώληση κινητών τηλεφώνων και άλλες υπηρεσίες επικοινωνίας, καθώς και να νοικιάζουν δωμάτια και διαμερίσματα στους μετανάστες. Σε καλά οργανωμένα διακομιστικά κέντρα υπάρχουν μερικές εκατοντάδες ανθρώπων οι οποίοι εμπλέκονται σε εγκληματικά δίκτυα διακίνησης, συμπεριλαμβανομένου πλοιοκτητών, κατασκευαστών και πληρωμάτων σκαφών, ιδιοκτήτες εστιατορίων, διευθυντές ξενοδοχειακών μονάδων, οδηγοί φορτηγών και αυτοκινήτων, αστυνομικούς και τοπικούς δημοτικούς άρχοντες¹⁰⁵. Για παράδειγμα, για τις διαδρομές από τη Δυτική Αφρική έως την Βόρεια και από εκεί στην Ευρώπη, σημαντικές εγκληματικές δραστηριότητες συγκεντρώνονται γύρω από την πόλη Agadez¹⁰⁶. Στη συγκεκριμένη πόλη, διάφορα είδη διακινητών έχουν καταγραφεί όπως οδηγοί, «στρατολόγοι», οργανωτές, εκείνοι από τους οποίους πραγματοποιούνται οι απαραίτητες δοσοληψίες και δωροδοκίες των τοπικών κρατικών στελεχών, αυτούς που παρέχουν στέγαση στους μετανάστες κ.α.¹⁰⁷.

Η επιβίωση του τοπικού πληθυσμού είναι στενά συνδεδεμένη με τη δραστηριότητα της παράνομης διακίνησης, με χιλιάδες μεταναστών και οχημάτων να διέρχονται από τις περιοχές στις οποίες διαμένουν κάθε μήνα. Ο ρόλος της Agadez στα εγκληματικά δίκτυα διακίνησης είναι γνωστός εδώ και δεκαετίες. Ήδη

¹⁰⁵Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime. (2011,σ.21). *Issue Paper: Smuggling of Migrants by Sea*.

¹⁰⁶Βλ. International Organization for Migration Nigeria and Altai Consulting. (2015,December, σ.35). *Irregular migration between West Africa, North Africa and the Mediterranean*.

FRONTEX. (2017, April).*Africa-FRONTEX Intelligence Community Joint Report 2016*.

¹⁰⁷Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime. (2016).*GLO.ACT Needs Assessment Report on South Africa*.

από το 2003, περίπου 65.000 μετανάστες καταγράφηκαν να αφήνουν την Agadez με κατεύθυνση τη Βόρεια Αφρική, κυρίως τη Λιβύη και σε μικρότερο βαθμό την Αλγερία¹⁰⁸.

Ως γενική παρατήρηση, θα μπορούσε να ειπωθεί ότι μερικά από τα διακομιστικά κέντρα χρησιμοποιούνται για την πρώτη φάση του ταξιδιού ή συνδέονται με τη διέλευση ενός συγκεκριμένου συνοριακού περάσματος. Άλλα διακομιστικά κέντρα, έχουν διεθνή βαρύτητα, προσφέροντας πρόσβαση σε πολλά μέρη, σε διάφορες χώρες για την τελική αποβίβαση των μεταναστών. Τα συγκεκριμένα κέντρα συνήθως βρίσκονται σε μεγάλες πόλεις στις οποίες ζουν κοινότητες ξένων υπηκόων που αριθμούν χιλιάδες μέλη.

Πρωτεύουσες ή σημαντικές πόλεις κατά μήκος των μεταναστευτικών διαδρομών χρησιμοποιούνται συχνά ως διακομιστικά κέντρα. Ειδικότερα, τέτοιες πόλεις έχουν καταγραφεί στη διακίνηση μεταναστών από τη Νότια Ασία προς τη Δυτική και μετέπειτα στην Ευρώπη, από τη Κεντρική προς τη Βόρεια κατά μήκος πολλών Αφρικανικών διαδρομών¹⁰⁹.

Ειδικότερα, στην Ευρώπη, πολλά από τα διακομιστικά κέντρα για τη διακίνηση μεταναστών για τις λεγόμενες «δευτερεύουσες μετακινήσεις» εντός της Ε.Ε. είναι σημαντικές πόλεις ή πρωτεύουσες. Ωστόσο, μικρότερες πόλεις επίσης μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως διακομιστικά κέντρα, συνήθως εξαιτίας της τοποθεσίας τους που βρίσκεται κοντά σε συνοριακά περάσματα¹¹⁰.

4.4. Κίνδυνοι για τους μετανάστες - μία θανατηφόρα παράνομη δραστηριότητα

Από νομικής άποψης, η διακίνηση μεταναστών είναι μία εγκληματική δραστηριότητα η οποία σχετίζεται με τη διευκόλυνση της διέλευσης παράτυπων μεταναστών μεταξύ των συνόρων των κρατών, με απώτερο στόχο το κέρδος. Η διακίνηση μεταναστών είναι ένα έγκλημα το οποίο στηρίζεται στην ανάγκη και την ελπίδα αυτών των ανθρώπων για μία καλύτερη ζωή. Ωστόσο, το πιο σοβαρό

¹⁰⁸Βλ. Bensaâd, A. (σ.7-28) *Agadez, carrefour migratoire sahélo-maghrébin*. Revue européenne des migrations internationales.

¹⁰⁹Βλ. Europol. (2016, February) *Migrant smuggling in the EU*.

¹¹⁰Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.σ. 31-32.

έγκλημα που διαπράττεται κατά τη διάρκεια της διακίνησης των μεταναστών ίσως να μην είναι η διακίνηση αυτή καθαυτή.

Σε όλες τις μεταναστευτικές διαδρομές, η ζωή των ανθρώπων αυτών βρίσκεται σε συνεχή κίνδυνο. Πιο συγκεκριμένα, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις, οι διακινητές οι οποίοι διευκολύνουν τη μετακίνηση των μεταναστών δεν προκαλούν προβλήματα σε αυτούς, υπάρχουν διακινητές, οι οποίοι με σκοπό να εξασφαλίσουν όσο το δυνατό μεγαλύτερο κέρδος, γίνονται αδίστακτοι απέναντι στους μετανάστες, καθώς έχουν καταγραφεί ακόμα και περιπτώσεις μαζικών δολοφονιών μεταναστών από τους διακινητές. Στα διακομιστικά κέντρα διακίνησης των μεταναστών και στα σημεία επιβίβασης – αποβίβασης αυτών, καταγράφονται φαινόμενα συστηματικής εκμετάλλευσης αυτών, βασανιστηρίων και σεξουαλικής κακοποίησης, κάνοντας την παράνομη διακίνηση μια πραγματικά εγκληματική επιχείρηση¹¹¹.

4.5. Ο κίνδυνος του θανάτου – οι μετανάστες σε επισφαλή μονοπάτια

Οι επικίνδυνες μέθοδοι διακίνησης που ακολουθούν οι μετανάστες με οχήματα και σκάφη που δεν πληρούν ούτε τα στοιχειώδη πρότυπα ασφαλείας, σε συνδυασμό με το δύσκολο μορφολογικό περιβάλλον και τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες, είναι παράγοντες οι οποίοι συντελούν στον μεγάλο αριθμό θανάτων των παράτυπων μεταναστών κατά τη διάρκεια της διακίνησης. Είναι συχνά τα φαινόμενα στα οποία οι διακινητές εξαναγκάζουν τους μετανάστες να επιβιβάζονται σε υπερπλήρη μέσα μεταφοράς, κακώς συντηρημένα, χωρίς τα απαραίτητα καύσιμα και εφόδια για την εκτέλεση του ταξιδιού.

Ο Διεθνής Οργανισμός για τη Μετανάστευση (IOM), καταγράφει τον αριθμό των θανάτων των μεταναστών κατά τη διάρκεια της διακίνησης, σε παγκόσμιο επίπεδο, ταξινομώντας αυτούς ανά γεωγραφική περιφέρεια και αιτία θανάτου. Σύμφωνα με τα δεδομένα που υπάρχουν, οι περισσότεροι θάνατοι μεταναστών καταγράφονται στη Μεσόγειο θάλασσα, με την αιτία θανάτου να είναι ο πνιγμός. Από τους 8.189 θανάτους που καταγράφηκαν το 2016, 3.832 (46% των συνολικών θανάτων) έγιναν στη Μεσόγειο¹¹². Τα συγκεκριμένα νούμερα αποτελούν

¹¹¹Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.σ. 38.

¹¹²Βλ. United Nations High Commissioner for Refugees and Altai Consulting. (2013, November, σ.112). *Mixed migration: Libya at the crossroad*.

μίαελάχιστη εκτίμηση αναφορικά με τους θανάτους των μεταναστών, καθώς πολλοί θάνατοι δεν καταγράφονται¹¹³.

Μεταξύ των διάφορων διαδρομών για τη διακίνηση μεταναστών διά θαλάσσης, οι διαδρομές μέσωΜεσογείου καταγράφονται ως οι πλέον θανατηφόρες, με περισσότερους από 10.000 θανάτους μεταναστών να καταγράφονται από το 2014. Στις διαδρομές μέσω της Κεντρικής Μεσογείου καταγράφηκε το 91% των συνολικών θανάτων για το 2017, και το 89% για το 2016.

Δύο βασικοί παράγοντες μπορούν να εξηγήσουν γιατί έχουν καταγραφεί περισσότεροι θάνατοι στις συγκεκριμένες διαδρομές σε σχέση με τις υπόλοιπες. Ο πρώτος είναι ότι πρόκειται για μεγάλες χιλιομετρικές διαδρομές μεταξύ των σημείων επιβίβασης – αποβίβασης μεταναστών, εντός μιας τεραστίας γεωγραφικής περιοχής, στις οποίες μεταφέρεται μεγάλος αριθμός μεταναστών. Ειδικότερα, ένα τυπικό ταξίδι κατά μήκος των συγκεκριμένων διαδρομών μπορεί να φτάσει και τα 300 χλμ. όταν σε πολλές εκ των αντίστοιχων διαδρομών της Ανατολικής Μεσογείου μεταξύ των Τουρκικών ακτών και των Ελληνικών νησιών ή μεταξύ των Ισπανικών ακτών και των Βόρειων ακτών του Μαρόκου φτάνουν το μέγιστο τα 30 χλμ. Αυτό σημαίνει ότι ένας μεγάλος αριθμός μεταναστών εκτίθενται για μεγάλο χρονικό διάστημα στους κινδύνους που υφίστανται στην ανοιχτή θάλασσα.

Ο δεύτερος παράγοντας σχετίζεται με τη βίαιη και απάνθρωπη συμπεριφορά των διακινητών κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Χωρίς κανένα σεβασμό στα ανθρώπινα δικαιώματα των μεταναστών μεταφέρουν τους μετανάστες, εκθέτοντάς τους σε πολλαπλούς κινδύνους. Γενικότερα, τους καλοκαιρινούς μήνες μεταξύ Ιουνίου – Αυγούστου, είναι το ασφαλέστερο χρονικό διάστημα για τη μεταφορά αυτών στη Μεσόγειο θάλασσα, καθώς οι καιρικές συνθήκες είναι οι καλύτερες δυνατές. Κατά τη διάρκεια αυτών των μηνών, κατά μέσο όρο το 2-3% των μεταναστών που προσπαθούν να διέλθουν από τις μεταναστευτικές διαδρομές της Κεντρικής Μεσογείου χάνουν τη ζωή τους. Ωστόσο, από το 2015, πολλοί μετανάστες έχουν ξεκινήσει να επιβιβάζονται σεπλοιάρια και νωρίς την άνοιξη ή αργά το φθινόπωρο.Αποτέλεσμα αυτού είναι να καταγράφεται

¹¹³Βλ. Laczko, F., Singleton, A. and Black, J. (eds.), (2017). *Fatal Journeys, vol. 3, part 1: Improving Data on Missing Migrants*, International Organization for Migration.

μεγαλύτερος αριθμός θανάτων τα τελευταία τρία χρόνια, καθώς το άνοιγμα του χρονικού διαστήματος διακίνησης αυτών οδήγησε στην κορύφωση των θανάτων με το αντίστοιχο ποσοστό να αγγίζει το 7-8% κατά τη μεταφορά μεταναστών από τη Βόρεια Αφρική προς την Ιταλία¹¹⁴.

Ο κίνδυνος του πνιγμού υφίσταται διαρκώς για τους διακινηθέντες μετανάστες και πρόσφυγες, όχι μόνο στη Μεσόγειο Θάλασσα, αλλά και την Ερυθρά θάλασσα, τη θάλασσα του Ανταμάν, την Αραβική θάλασσα κ.α.¹¹⁵. Η ασυνειδησία και η βαρβαρότητα των διακινητών είναι ιδιαίτερα εμφανής στις συγκεκριμένες διαδρομές, καθώς υπάρχουν αναφορές, όπου διακινητές υποκινούν και τελικά πραγματοποιούν την εκτέλεση θαλάσσιων ταξιδίων κατά τη διάρκεια έντονων καιρικών φαινομένων, χρησιμοποιώντας σκάφη που πληρούν ελάχιστα πρότυπα ασφαλείας και μεταφέρουν υπεράριθμους επιβάτες χωρίς καθόλου πλήρωμα, ενώ έχουν καταγραφεί και περιπτώσεις στις οποίες οι διακινητές εγκαταλείπουν το πλοιάριο με τους μετανάστες κατά τη διάρκεια της διαδρομής¹¹⁶.

Η διακίνηση διά θαλάσσης περιγράφεται από τους μετανάστες και τους πρόσφυγες ως μία τρομακτική εμπειρία. Πέραν των ιδιαίτερων συνθηκών που επικρατούν σε αυτά κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, και έχουν περιγραφεί ανωτέρω, οι διακινηθέντες συχνά δεν έχουν καμία πληροφόρηση σχετικά με τη διαδρομή που θα ακολουθηθεί. Επιπρόσθετα, συχνά οι διακινητές θέτουν σε κίνδυνο τη ζωή των διακινηθέντων, καθώς έχουν καταγραφεί περιστατικά στα οποία οι διακινητές πετούσαν στη θάλασσα τους μετανάστες προκειμένου να αποφύγουν τη σύλληψη¹¹⁷. Επίσης, ορισμένες φορές οι μετανάστες εξαναγκάζονται να εγκαταλείψουν τα πλοιάρια σε αρκετή απόσταση από τις ακτές προκειμένου οι διακινητές να αποφύγουν τη σύλληψη από τις δυνάμεις που βρίσκονται στην ξηρά,

¹¹⁴Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.σ. 39-41.

¹¹⁵Βλ. Regional Mixed Migration Secretariat. (2012, October,σ.37). *Desperate choices: conditions, risks and protection failures affecting Ethiopian migrants in Yemen*.

¹¹⁶Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime. (2015, April).*Migrant Smuggling in Asia: Current Trends and Related Challenges, UNODC Regional Office for Southeast Asia and the Pacific*.

¹¹⁷Βλ. United Nations High Commissioner for Refugees and Altai Consulting. (2013,November, σ.112).*Mixed migration: Libya at the crossroads*.

πράγμα το οποίο συνεπάγεται για τους μετανάστες οι οποίοι δεν γνωρίζουν κολύμπι, ότι αυτό μπορεί να αποβεί μοιραίο¹¹⁸.

Μια γνωστή πρακτική που χρησιμοποιούν οι διακινητές είναι πριν εγκαταλείψουν τα σκάφη, να τα βουλιάζουν ενώ βρίσκονται στα χωρικά ύδατα του κράτους στο οποίο θέλουν να τους αποβιβάσουν, προκειμένου να μετατρέψουν τυχόν επιχείρηση καταδίωξης και σύλληψής τους σε έρευνα και διάσωση, καθώς σύμφωνα με τους κανόνες και τις αρχές του διεθνούς δικαίου, οι δυνάμεις της ακτοφυλακής κάθε κράτους είναι υποχρεωμένες να παρεμβαίνουν για να διασώσουν τους μετανάστες που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα και να τους μεταφέρουν με ασφάλεια στην ξηρά. Είναι πολλά τα περιστατικά τα οποία έχουν καταγραφεί, όπου διακινητές τρυπάνε φουσκωτά σκάφη ή πυρπολούν ξύλινες λέμβους με τους διακινηθέντες μετανάστες εντός αυτών¹¹⁹.

Πέρα από τις θαλάσσιες διαδρομές, επικίνδυνες συνθήκες για τη ζωή των μεταναστών δημιουργούνται και στις χερσαίες μεταφορές, καθώς είναι σύνηθες το φαινόμενο οι διακινητές να μεταφέρουν τους μετανάστες εντός φορτηγών σε ειδικές κρύπτες, τα οποία μεταφέρουν διάφορα υλικά και προϊόντα, με αποτέλεσμα οι μετανάστες να εγκλωβίζονται για πολλές ώρες ακόμα και μέρες σε περιορισμένους αποθηκευτικούς χώρους με ανύπαρκτο αερισμό. Επίσης, στις χερσαίες μεταφορές, οι άσχημες καιρικές συνθήκες και το δύσβατο μορφολογικό περιβάλλον συντελούν στο θάνατο πολλών μεταναστών, καθώς ο κίνδυνος σύλληψης για τους διακινητές μπορεί να τους ωθήσει να μεταφέρουν τους μετανάστες από πιο δύσβατα περάσματα όπου η πιθανότητα θανάτου για αυτούς να είναι ιδιαίτερα αυξημένη. Μία από τις πιο επικίνδυνες χερσαίες διαδρομές η οποία χρησιμοποιείται σε μεγάλη κλίμακα από τους μετανάστες είναι αυτή, από την Υπο - Σαχάρια Αφρική προς τη Βόρεια και από εκεί στην Ευρώπη¹²⁰.

4.6. Ο κίνδυνος της βίας και της εγκληματικότητας: μετανάστες και διακινητές

¹¹⁸Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime. (2011, σ.32). *Issue Paper: Smuggling of Migrants by Sea*.

¹¹⁹Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime. (2011, σ.33). *Issue Paper: Smuggling of Migrants by Sea*.

¹²⁰Βλ. International Organization for Migration Nigeria and Altai Consulting. (2015, December, σ.52-53) *Irregular migration between West Africa, North Africa and the Mediterranean*.

Κατά τη διάρκεια των ταξιδιών, οι διακινηθέντες μετανάστες είναι συχνά ευάλωτοι σε φαινόμενα βίας και ληστειών, καθώς καταγράφονται περιστατικά κακομεταχείρισης και εγκληματικές δραστηριότητες εκ μέρους των διακινητών¹²¹. Μία συχνά καταγεγραμμένη μορφή βίας – η οποία τελικά μπορεί να οδηγήσει και στο θάνατο των διακινηθέντων μεταναστών είναι η απαγωγή αυτών και ο μετέπειτα εκβιασμός με σκοπό την πληρωμή λύτρων. Η συγκεκριμένη μορφή βίας έχει καταγραφεί σε διάφορες μεταναστευτικές διαδρομές. Στην Αφρική καταγράφεται στην διαδρομή από το Κέρας της Αφρικής προς τη Βόρεια και Δυτική Αφρική και τη Μέση Ανατολή¹²², από διάφορες παραστρατιωτικές ομάδες που δραστηριοποιούνται στην περιοχή. Ίδια περιστατικά έχουν καταγραφεί και στις διαδρομές από τη Νότιο –Δυτική Ασία προς την Ευρώπη¹²³.

Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι μετανάστες κρατούνται όμηροι από τους ίδιους τους διακινητές αλλά στις περισσότερες περιπτώσεις, οι διακινητές παραδίδουν ή πωλούν τους μετανάστες σε εγκληματικές ομάδες, κατά το πέρασμα τους ή την τελική τους άφιξη σε ένα σημαντικό διακομιστικό κέντρο¹²⁴. Σφαγές και μαζικές δολοφονίες έχουν καταγραφεί στα συνοριακά περάσματα στη Νότιο – Ανατολική Ασία, όπου οι διακινητές οργανώνουν καταυλισμούς στους οποίους οι

¹²¹Βλ. Comisión Nacional de los Derechos Humanos, Mexico. (2017, April). *Informe Especial de la Comisión Nacional De Los Derechos Humanos Sobre Desaparición de Personas y Fosas Clandestinas en México*.

UN Women. (2016, January, σ.15). *Gender assessment of the refugee and migration crisis in Serbia and FYROM*.

Regional Mixed Migration Secretariat. (2013, June) *Migrant smuggling in the Horn of Africa & Yemen: the political economy and protection risks*.

Forced Migration Studies Programme (σς. 43-45). *Report on human smuggling across the South Africa/Zimbabwe border*, MRMP Occasional Report, University of the Witwatersrand.

¹²²Βλ. United Nations High Commissioner for Refugees and Altai Consulting. (2013, November, σ.83) *Mixed migration: Libya at the crossroads*,

Regional Mixed Migration Secretariat. (2014, June) *Going West: Contemporary Migration Trends from the Horn of Africa to Libya and Europe*.

¹²³Βλ. Dimitriadi, A. (2013). *Migration from Afghanistan to third countries and Greece*. Hellenic Foundation for European and Foreign Policy.

¹²⁴Βλ. Regional Mixed Migration Secretariat. (2014, June) *Going West: Contemporary Migration Trends from the Horn of Africa to Libya and Europe*.

μετανάστες κρατούνται εγκλωβισμένοι έως ότου οι συγγενείς τους καταθέσουν το απαραίτητο χρηματικό ποσό που απαιτείται ως λύτρα. Ακραία περιστατικά ξυλοδαρμού και μη παροχής τροφής μπορεί να χρησιμοποιηθούν ως μέσο πίεσης στις οικογένειες των απαχθέντων¹²⁵.

Οι γυναίκες, είναι τα άτομα εκείνα, τα οποία στοχοποιούνται ιδιαίτερα από τους διακινητές, καθώς τα φαινόμενα σεξουαλικής κακοποίησης είναι αρκετά συχνά κυρίως στις διαδρομές από την Κεντρική Αφρική στην Ευρώπη, στη Νότια Αφρική και στη Μέση Ανατολή. Η σεξουαλική κακοποίηση – συμπεριλαμβανομένου ακόμα και του βιασμού ανήλικων παιδιών – έχουν καταγραφεί εντός των χρησιμοποιούμενων διαδρομών στην Ε.Ε¹²⁶.

4.7.Ο κίνδυνος της εκμετάλλευσης και εμπορίας ανθρώπων

Οι διακινηθέντες μετανάστες βρίσκονται διαρκώς υπό τον κίνδυνο της εκμετάλλευσης, τόσο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού όσο και μετά την άφιξη τους στον τόπο της τελικής τους αποβίβασης. Ειδικότερα, το παράνομο καθεστώς που διέπει το ταξίδι των διακινηθέντων, καθώς σε κανένα στάδιο αυτού δεν διαθέτουν τα απαραίτητα ταξιδιωτικά έγγραφα, τους κάνει ιδιαίτερα ευάλωτους σε φαινόμενα εκμετάλλευσης και κακομεταχείρισης όπως για παράδειγμα στον εξαναγκασμό για εργασία και τη σεξουαλική εκμετάλλευση αυτών, καθώς όχι μόνο οι διακινητές αλλά και διεφθαρμένοι τοπικοί αξιωματούχοι προσπαθούν να τους εκμεταλλευτούν. Έρευνα, η οποία διεξήχθη μεταξύ του 2015-2016 μεταξύ των μεταναστών που μεταφέρθηκαν από την Ανατολική Μεσόγειο, έδειξε ότι περίπου το 7% αυτών, είχαν βιώσει τουλάχιστον μία φορά κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, περιστατικά εκμετάλλευσης και κακοποίησης¹²⁷.

Επίσης, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, τα οποία συνήθως είναι μεγάλα σε απόσταση και χρονική διάρκεια, οι διακινηθέντες μπορεί να μην διαθέτουν το

¹²⁵Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.41.

¹²⁶Βλ. United Nations Children's Fund. (2016,June).*Neither safe nor sound:Sexual exploitation, trafficking and abuse engulfing the lives of children in the camps of Calais and Dunkirk*, press release.

¹²⁷Βλ. IOM, Mixed Migration Flows in the Mediterranean and Beyond. (2016, March).*Findings: Counter-trafficking Survey*.

απαραίτητο χρηματικό ποσό προκειμένου να συνεχίσουν το ταξίδι. Η ανάγκη για εύρεση των αναγκαίων οικονομικών πόρων τους εξαναγκάζει να βιώσουν φαινόμενα εκμετάλλευσης από τους διακινητές. Επίσης, και οι μετανάστες οι οποίοι έχουν πληρώσει από την αρχή του ταξιδιού ως «πακέτο» για το σύνολο του ταξιδιού, βρίσκονται επίσης σε κίνδυνο εκμετάλλευσης στον τελικό προορισμό τους. Επιπλέον, ασυνόδευτοι ανήλικοι και νεαροί μετανάστες προκειμένου να ξεπληρώσουν την «επένδυση» που έκαναν οι οικογένειές τους για να ταξιδέψουν από τη χώρα καταγωγής τους στον τελικό προορισμό τους, εξαναγκάζονται να εργαστούν προς όφελος των διακινητών υπό συνθήκες εκμετάλλευσης. Σε ορισμένες περιπτώσεις, τα ανήλικα παιδιά μπορεί να πέσουν και θύματα σεξουαλικής εκμετάλλευσης ή να συμμετέχουν σε εγκληματικές δραστηριότητες όπως η πώληση ναρκωτικών ουσιών, ή να παίρνουν μέρος και οι ίδιοι σε κυκλώματα παράνομης διακίνησης¹²⁸.

Οι διακινηθέντες μετανάστες μπορεί επίσης να πέσουν θύματα κυκλωμάτων εμπορίας ανθρώπων κατά τα πρώτα στάδια του ταξιδιού. Ειδικότερα, τα κυκλώματα εμπορίας ανθρώπων, στις χώρες καταγωγής των μεταναστών, μπορεί να προσφέρουν στους μετανάστες ένα συνολικό πακέτο, σε μία συγκεκριμένη τιμή που θα περιλαμβάνει τη διακίνηση από το σημείο αναχώρησης έως τον τελικό προορισμό. Το πακέτο μπορεί να περιλαμβάνει τη διακίνηση μέσω ξηράς, θαλάσσης ή αέρα, μερικές φορές και με τη χρήση πλαστών ταξιδιωτικών εγγράφων. Οι εν δυνάμει διακινηθέντες αποδέχονται το συγκεκριμένο πακέτο με την ιδέα, ότι θα το ξεπληρώσουν με την εργασία τους στη χώρα στην οποία θα καταλήξουν. Ωστόσο, με την άφιξη τους στην τελική χώρα, το θύμα πληροφορείται ότι το χρέος του απέναντι στα κυκλώματα διακίνησης έχει αυξηθεί σημαντικά και μπορεί μόνο να ξεπληρωθεί με την εργασία κάτω από συγκεκριμένες συνθήκες που οδηγούν στην εκμετάλλευση αυτών¹²⁹.

¹²⁸Βλ. Donini, A., Monsutti, A. and Scalettari, G. (2016). *Afghans on the Move: Seeking Protection and Refuge in Europe*. Global Migration Research Paper No. 17, The Graduate Institute of International and Development Studies, Global Migration Centre.

¹²⁹Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.σ. 41-42.

4.8. Ο ρόλος των κυβερνήσεων των κρατών στην προστασία των δικαιωμάτων των διακινηθέντων μεταναστών

Οι διακινηθέντες μετανάστες συνεχώς αντιμετωπίζουν την απειλή της κακομεταχείρισης, της βίας, της εκμετάλλευσης ακόμα και του θανάτου τόσο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού όσο και κατά την άφιξή τους στον τελικό προορισμό τους. Οι διακινητές και οι υπόλοιπες εγκληματικές ομάδες που δραστηριοποιούνται είναι αυτές οι οποίες είναι κατά κύριο λόγο υπεύθυνες για το θάνατο των μεταναστών κατά τη διακίνησή τους.

Σύμφωνα με το Άρθρο 16 του Πρωτοκόλλου των Ηνωμένων Εθνών ενάντια στη διακίνηση των μεταναστών διαμέσου της ξηράς, της θάλασσας και του αέρα¹³⁰, απαιτείται από τα κράτη να προστατεύουν και να βοηθούν τους διακινηθέντες μετανάστες. Ο κίνδυνος του θανάτου, της εκμετάλλευσης και της κακομεταχείρισης είναι παρούσες σε όλα τα στάδια της διακίνησης και οι κυβερνήσεις έχουν την ευθύνη να πάρουν όλα εκείνα τα μέτρα εντός της επικράτειάς τους προκειμένου να τους αντιμετωπίσουν.

Σύμφωνα, με το Πρωτόκολλο, στους διακινηθέντες μετανάστες δεν θα πρέπει να ασκούνται ποινικές διώξεις και σε περίπτωση κράτησης αυτών, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει συμμορφώνονται με τους κανόνες του διεθνούς δικαίου. Ωστόσο, ορισμένοι από τους διακινηθέντες μετανάστες τελούν υπό τον κίνδυνο σύλληψης και κράτησής τους από τις αρχές των χωρών από τις οποίες ξεκινούν, διέρχονται και καταλήγουν. Μεταξύ των διακινηθέντων ατόμων, βρίσκονται πρόσφυγες, θύματα εμπορίας ανθρώπων και άτομα τα οποία χρήζουν διεθνούς προστασίας.

Σε ορισμένες περιπτώσεις, διεφθαρμένοι τοπικοί αξιωματούχοι προκειμένου να εξασφαλίσουν υψηλά κέρδη, εμπλέκονται σε περιπτώσεις παράνομης κράτησης των διακινηθέντων σε συνεργασία με τα κυκλώματα διακίνησης. Πιο συγκεκριμένα, υπάρχουν μαρτυρίες όπου μετανάστες, αιτούντες ασύλου και πρόσφυγες έχουν

¹³⁰Το πλήρες κείμενο βρίσκεται στο: <https://www.unodc.org/documents/treaties/UNTOC/Publications/TOC%20Convention/TOCebook-e.pdf>.

εγκλωβιστεί σε κέντρα κράτησης και υφίστανται διάφορες μορφές εκμετάλλευσης και κακομεταχείρισης¹³¹.

Ενώ οι αρχές ορισμένων χωρών είναι υπεύθυνες για την παράνομη κράτηση των διακινηθέντων, οι αρχές των χωρών διέλευσης ή τελικού προορισμού αυτών, είναι υπεύθυνες για την παραβίαση της αρχής της μη επαναπροώθησης των μεταναστών. Η συγκεκριμένη αρχή καταγράφεται στο άρθρο 33 της Σύμβασης του 1954 για το καθεστώς των Προσφύγων, και επαναλαμβάνεται στο άρθρο 19 του Πρωτοκόλλου των Ηνωμένων Εθνών κατά της παράνομης διακίνησης. Μέσω της συγκεκριμένης αρχής, περιγράφεται το δικαίωμα των προσφύγων να μην εκδιωχθούν και να επιστραφούν «κατά οποιοδήποτε τρόπο» πίσω στις χώρες από τις οποίες ξεκίνησαν και στις οποίες διατρέχουν κίνδυνο λόγω εθνολογικών, θρησκευτικών, πολιτικών, φυλετικών και άλλων διώξεων. Η τακτική και οι καταγεγραμμένες περιπτώσεις ορισμένων χωρών κατά μήκος των συνόρων τους, να επιστρέφουν τους πρόσφυγες πίσω στις χώρες από τις οποίες προέρχονται ή να τους μεταφέρουν σε τρίτα κράτη, όπου η ζωή τους μπορεί να τεθεί σε κίνδυνο, παραβιάζει τη συγκεκριμένη αρχή¹³².

5. ΤΙ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ Η ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ

5.1. Πώληση και οργάνωση

Οι «επιτυχημένοι» διακινητές συνήθως γνωρίζουν πλήρως τους καλύτερους τρόπους προκειμένου να αποκομίσουν το μεγαλύτερο δυνατό όφελος από τους

¹³¹Βλ. International Organization for Migration MENA Regional Office and Altai Consulting. (2015, June, σ. 59-60) *Migration Trends Across the Mediterranean: Connecting the Dots*.

European Commission, Directorate General for Migration and Home Affairs. (2015, September, σελ 31-32) *A study on smuggling of migrants: Characteristics, responses and cooperation with third countries*, Final Report.

Regional Mixed Migration Secretariat. (2017, March, σ.11) *Smuggled south. An updated overview of mixed migration from the Horn of Africa to southern Africa with specific focus on protection risks, human smuggling and trafficking*. RMMS briefing paper 3,

¹³²Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ. 42.

διακινηθέντες μετανάστες, εκμεταλλευόμενοι την ανάγκη και την επιθυμία των ανθρώπων αυτών να φτάσουν στον τελικό προορισμό. Πιθανόν, αυτοί να είναι ιδιαίτερα δραστήριοι, στη διαφήμιση, το μάρκετινγκ και την οργάνωση των υπηρεσιών που προσφέρουν. Συχνά είναι τα φαινόμενα παραπληροφόρησης των μεταναστών αναφορικά με τις προοπτικές μίας ασφαλούς και πετυχημένης εισόδου, στη χώρα στην οποία επιθυμούν να μεταβούν, δημιουργώντας ψεύτικες προσδοκίες στους μετανάστες σχετικά με τις συνθήκες διαβίωσης σε αυτές.

Επιπρόσθετα, οι διακινητές ακολουθώντας τις αρχές της σύγχρονης οικονομικής θεωρίας προσαρμόζουν τις οικονομικές τους απολαβές σε εκείνο το σημείο στο οποίο η προσφορά και η ζήτηση για τις υπηρεσίες τους τέμνονται. Ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο, είναι η επίτευξη ενός κλίματος εμπιστοσύνης και αξιοπιστίας όσον αφορά την παροχή των υπηρεσιών τους, για αυτό και οι διακινητές σε αντίθεση με άλλες εγκληματικές δραστηριότητες συνήθως προσπαθούν να εκπληρώσουν στο ακέραιο τη συμφωνία την οποία έχουν κάνει με τους μετανάστες, καθώς συχνά οι διακινηθέντες αναζητούν πληροφορίες για τους συγκεκριμένους διακινητές από άτομα τα οποία έχουν ήδη ταξιδέψει στις χώρες στις οποίες επιθυμούν να μεταβούν. Οι «ευχαριστημένοι» πελάτες δημιουργούν μία θετική φήμη όσον αφορά τις υπηρεσίες των διακινητών προσελκύοντας νέους εν δυνάμει διακινηθέντες¹³³.

5.2. Μάρκετινγκ και στρατολόγηση

Η δυναμική στρατολόγηση μεταναστών από τους διακινητές είναι μία δραστηριότητα η οποία παρατηρείται και καταγράφεται σχεδόν σε όλες τις μεταναστευτικές διαδρομές. Ειδικότερα, μέλη των εγκληματικών οργανώσεων διακίνησης παράτυπων μεταναστών, συχνά σε ρόλο «μεσίτη», επιδιώκουν μέσω της εξαπάτησης και της χειραγώγησης των μεταναστών, όσον αφορά τη δημιουργία

¹³³Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.43.

προσδοκιών αναφορικά με την επιτυχία του ταξιδιού, να αυξήσουν τη ζήτηση για τις παρεχόμενες υπηρεσίες τους. Τα συγκεκριμένα μέλη, τα οποία έχουν το ρόλο του στρατολόγου, δραστηριοποιούνται σε διάφορα χωριά και πόλεις σε χώρες από τις οποίες θέλουν να ξεφύγουν οι μετανάστες, στοχεύοντας κυρίως σε άτομα νεαρής ηλικίας¹³⁴.

Διάφοροι παράγοντες φαίνεται να συντελούν στην απόφαση των μεταναστών να χρησιμοποιήσουν τις υπηρεσίες που προσφέρουν τα συγκεκριμένα εγκληματικά δίκτυα, όπως για παράδειγμα το ότι η παράκαμψη των νόμιμων διαδικασιών για την πραγματοποίηση του ταξιδιού, αποτελεί τη φθηνότερη επιλογή από τις συνήθειες που έχουν για τη νόμιμη πραγματοποίηση του ταξιδιού ή το ότι υπάρχουν ισχυρές προσδοκίες για την εύρεση εργασίας με καλύτερες οικονομικές απολαβές στη χώρα στην οποία θέλουν να μεταβούν¹³⁵.

Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση, όπου οι μετανάστες παρόλο που μπορούν να φτάσουν στον επιθυμητό προορισμό απλά με το πέρασμα των συνόρων, πείθονται από τα κυκλώματα διακίνησης ότι θα πρέπει να χρησιμοποιήσουν τις υπηρεσίες τους προκειμένου το συγκεκριμένο εγχείρημα να στεφθεί από επιτυχία. Ωστόσο, αυτό δεν σημαίνει ότι οι αποφάσεις των μεταναστών να διέλθουν τα σύνορα, επηρεάζονται πάντα από τους διακινητές. Οι άνθρωποι συχνά αποφασίζουν να μεταναστεύσουν για πολλούς διαφορετικούς λόγους, και απλά προσπαθούν να συγκεντρώσουν τις αναγκαίες πληροφορίες για την καλύτερη επίτευξη αυτού. Οι διακινητές συχνά διαφημίζουν τις υπηρεσίες τους σε μέρη στα οποία οι μετανάστες συχνάζουν όπως σιδηροδρομικοί σταθμοί, λιμάνια και υπαίθριες αγορές¹³⁶.

¹³⁴Βλ. Majidi, N. and Danziger, R.(2016, σ. 161-186). *Afghanistan*, στο *Migrant Smuggling Data and Research: a global review of the emerging evidence base*, των McAuliffe, M. and Laczko, F. (eds.), International Organization for Migration.

United Nations Office on Drugs and Crime. (2013, σ.9) *Transnational organized crime in east Asia and the Pacific: A threat assessment*. UNODC Regional Office for Southeast Asia and the Pacific.

¹³⁵Βλ. Regional Mixed Migration Secretariat. (2014, October, σ.19-20). *Abused & abducted: the plight of female migrants from the Horn of Africa in Yemen*.

¹³⁶Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.σ. 43-44.

Στα διακομιστικά κέντρα, οι διακινητές διαφημίζουν τις υπηρεσίες τους δημόσια¹³⁷, ορισμένες φορές επιδεικνύοντας φωτογραφίες από παλιότερους «πελάτες», οι οποίοι είχαν χρησιμοποιήσει τις υπηρεσίες τους στο παρελθόν και τώρα βρίσκονται στις χώρες τελικού προορισμού, φορώντας ακριβά ρούχα και οδηγώντας πολυτελή αυτοκίνητα¹³⁸. Επίσης σε ορισμένες περιπτώσεις, δραστηριοποιούνται «μεσάζοντες», οι οποίοι προωθούν και διαφημίζουν τις παρεχόμενες υπηρεσίες, ανάμεσα από τους διακινητές και στα άτομα τα οποία θα επιθυμούσαν να πραγματοποιήσουν ένα τέτοιο ταξίδι. Τα συγκεκριμένα μέλη μπορεί να λάβουν χρηματικά ποσά, τόσο από τους διακινητές όσο και από τους ενδιαφερόμενους μετανάστες¹³⁹.

Οι διακινητές διαφημίζουν τις υπηρεσίες τους, είτε σε άτομα τα οποία έχουν αποφασίσει να μεταναστεύσουν, είτε σε άτομα τα οποία είναι αναποφάσιστα και φοβισμένα για την πραγματοποίηση ενός τέτοιου ταξιδιού. Ως μοντέρνοι επιχειρηματίες, οι διακινητές, επίσης διαφημίζουν τις υπηρεσίες τους μέσα από τα socialmedia. Συχνά οι μετανάστες βρίσκουν τους διακινητές και μέσω πληροφοριών που τους παρέχονται από στόμα σε στόμα. Οι διακινητές, οι οποίοι έχουν αναλάβει το ρόλο του μεσάζοντα, συχνά ανήκουν στις κοινότητες των μεταναστών που επιθυμούν να ταξιδέψουν, καθώς μπορεί να είναι είτε φίλοι αυτών, συγγενείς, μέλη της ίδιας εθνοτικής ομάδας ή να είναι άτομα τα οποία έχουν ήδη πραγματοποιήσει αντίστοιχο ταξίδι στο παρελθόν, αλλά έχουν επιστραφεί από τις αρχές της χώρας στην οποία κατέληξαν¹⁴⁰.

¹³⁷Βλ. United Nations High Commissioner for Refugees and Altai Consulting. (2013, November, σελ.67) *Mixed migration: Libya at the crossroads*.

¹³⁸Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime. (2011, January, σ.29). *The role of organized crime in the smuggling of migrants from West Africa to the European Union*.

¹³⁹Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, (2009, σ.32) *Smuggling of migrants from India to Europe and in particular to UK: A study on Tamil Nadu*, UNODC Regional Office for South Asia, 2009.

¹⁴⁰Βλ. European Commission, Directorate General for Migration and Home Affairs. (2015, September). *A study on smuggling of migrants: Characteristics, responses and cooperation with third countries*. Final Report.

5.3. Οι τιμές και οι μέθοδοι πληρωμής σε σχέση με τη ζήτηση των αντίστοιχων υπηρεσιών

Οι αμοιβές των διακινητών για τις παρεχόμενες υπηρεσίες τους μεταβάλλονται σημαντικά, ανάλογα με ορισμένους παράγοντες όπως η απόσταση, η γεωγραφική περιοχή, το χρησιμοποιούμενο μέσο μεταφοράς, η ένταση των διασυνοριακών ελέγχων και η δυσκολία περάσματος από αυτά, καθώς και άλλους παράγοντες. Οι διακινητές συμπεριφέρονται ως νόμιμοι επιχειρηματίες, χρεώνοντας διαφορετικές τιμές για διαφορετικές παρεχόμενες υπηρεσίες. Συνήθως, η υψηλότερη τιμή που χρεώνεται αντιστοιχεί και σε μεγαλύτερη πιθανότητα επιτυχούς κατάληξης του ταξιδιού. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα για το πώς οι διακινητές μεταβάλλουν τις τιμές ανάλογα με το ταξίδι, μπορεί να βρεθεί στην περίπτωση της Ανατολικής Μεσογείου. Πιο συγκεκριμένα, το ταξίδι από τις Τουρκικές Ακτές σε οποιοδήποτε Ελληνικό νησί του Ανατολικού Αιγαίου ποικίλει από 900 ευρώ έως 7.000 ευρώ¹⁴¹.

Οι διακυμάνσεις στις τιμές δεν σχετίζονται μόνο με την άνεση και την ασφάλεια των χρησιμοποιούμενων μεταφορικών μέσων. Οι τιμές μπορούν επίσης να μεταβάλλονται ανάλογα με την εποχή του χρόνου, και τείνουν να είναι φθηνότερες όταν το ταξίδι είναι περισσότερο επικίνδυνο. Οι τιμές μπορεί επίσης να αντιπροσωπεύουν το αποτέλεσμα των διαπραγματεύσεων μεταξύ μεταναστών-διακινητών. Διαπραγματεύσεις σχετικά με το ύψος της απαιτούμενης πληρωμής, την ακολουθούμενη διαδρομή, τα χρησιμοποιούμενα οχήματα, τις συνθήκες ασφάλειας κ.α. μπορεί σε ορισμένο βαθμό να εξαρτώνται από τη διαπραγματευτική δύναμη του μετανάστη έναντι του διακινητή.

Οι υπηρεσίες οι οποίες παρέχονται ποικίλουν ανάλογα με τις ακολουθούμενες διαδρομές. Στις διαδρομές, για παράδειγμα της Ανατολικής Μεσογείου, σε αντίθεση με αυτές της Κεντρικής, η διακίνηση συνήθως περιλαμβάνει και μία «εγγύηση» επιτυχούς ολοκλήρωσης. Η αγορά ενός «πακέτου» διακίνησης, μπορεί να περιλαμβάνει περισσότερες λεπτομέρειες, όπως για παράδειγμα το ότι σε περίπτωση που το ταξίδι αποτύχει και οι μετανάστες επιστρέψουν στο μέρος από το οποίο αναχώρησαν, μπορεί να δικαιούνται να

¹⁴¹Βλ. European Commission, Directorate General for Migration and Home Affairs. ο.π. σελ 43-45.

ταξιδέψουν ξανά, άνευ περαιτέρω κόστους, έως ότου αποβιβάστούν επιτυχώς στο μέρος του τελικού προορισμού τους¹⁴². Αντίστοιχες υπηρεσίες προσφέρονται στους μετανάστες οι οποίοι επιθυμούν να μεταβούν από την Ινδία στην Ευρώπη. Στη Νότιο- Ανατολική Ασία, οι υπηρεσίες διακίνησης μπορεί επίσης να περιλαμβάνουν και την εύρεση εργασίας στον τελικό προορισμό. Ακόμα και αν η εύρεση εργασίας δεν περιλαμβάνεται στην τιμή, το ποσό το οποίο πληρώνεται στους διακινητές από τους μετανάστες συνήθως καλύπτει όχι μόνο το κόστος του ταξιδιού αλλά επίσης και τη διαμονή και τη μεταφορά στον τελικό εργοδότη.

Επιπρόσθετα, η αμοιβή του διακινητή μπορεί να ποικίλει ανάλογα με το φύλο και την εθνικότητα των διακινηθέντων. Η διαφοροποίηση της τιμής θα μπορούσε να συσχετιστεί με το γεγονός, ότι υπάρχει αυξημένη ή χαμηλότερη ζήτηση για τις παρεχόμενες υπηρεσίες από συγκεκριμένες εθνικότητες, καθώς μεταξύ των μεταναστών υπάρχει διαφορετική αγοραστική ικανότητα.¹⁴³ Για παράδειγμα, για τους Σύριους πρόσφυγες συχνά απαιτούνται υψηλές αμοιβές για το πέρασμα τους στην Ευρώπη, καθώς θεωρούνται ως οικονομικά ισχυρότεροι σε σχέση με ανθρώπους με άλλες εθνικότητες όπως από το Πακιστάν ή το Μπαγκλαντές¹⁴⁴. Επίσης, οι διακινητές μπορεί να απαιτούν από τις συγκεκριμένες εθνικότητες να πληρώνουν μπροστά το απαιτούμενο ποσό για την εκτέλεση του ταξιδιού. Ωστόσο, είναι περισσότερο συχνό, οι μετανάστες να πληρώνουν σε δόσεις το απαιτούμενο χρηματικό ποσό, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, με μία προκαταβολή να δίνεται πριν το ξεκίνημα του ταξιδιού και το υπόλοιπο ποσό να καταβάλλεται με την ολοκλήρωση αυτού.

Η τυχόν πληρωμή ολόκληρου του ποσού πριν την εκτέλεση του ταξιδιού αυξάνει τον κίνδυνο μίας πιθανής εκμετάλλευσης των μεταναστών κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, καθώς ο διακινητής θα έχει ήδη πληρωθεί και θα έχει μικρό κίνητρο να συμπεριφερθεί σωστά στους μετανάστες και να τους μεταφέρει στον τελικό

¹⁴²Βλ. European Commission, Directorate General for Migration and Home Affairs,(2015, September).*A study on smuggling of migrants: Characteristics, responses and cooperation with third countries*, Final Report.

¹⁴³Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime. (2013).*Transnational Organized Crime in East Asia and the Pacific: A Threat Assessment*, UNODC Regional Office for Southeast Asia and the Pacific.

¹⁴⁴Βλ. European Commission, Directorate General for Migration and Home Affairs, ο.π.

προορισμό. Στις διαδρομές στην Ανατολική Μεσόγειο, για παράδειγμα, ορισμένοι μετανάστες πληρώνουν, το μισό ποσό ως προκαταβολή πριν την εκτέλεση του ταξιδιού. Το υπόλοιπο ποσό πληρώνεται από συγγενείς ή φίλους μόλις πληροφορηθούν από το διακινηθέντα, είτε προφορικά είτε εγγράφως και δουν σχετικές φωτογραφίες αυτού από τη χώρα τελικού προορισμού προκειμένου να σιγουρευτούν ότι έχει μεταφερθεί ασφαλώς σε αυτήν¹⁴⁵.

Γενικότερα, θα μπορούσε να ειπωθεί ότι όσο μεγαλύτερη είναι η διαδρομή που θα ακολουθηθεί από τους μετανάστες και όσο δυσκολότερη είναι πρόσβαση στη χώρα στην οποία θέλουν να καταλήξουν, τόσο πιο πολύπλοκη είναι και η διαδικασία πληρωμής των διακινητών. Μία από τις πιο ευρεία χρησιμοποιούμενες μεθόδους είναι η hawala. Το συγκεκριμένο σύστημα πληρωμής περιλαμβάνει συγγενείς, φίλους ή αξιόπιστους εταίρους στη χώρα από την οποία κατάγονται οι μετανάστες. Ειδικότερα, πριν εγκαταλείψουν τη χώρα τους, οι μετανάστες και οι συγγενείς τους προσφέρουν το απαραίτητο χρηματικό ποσό σε ένα αξιόπιστο άτομο, έναν εγγυητή, έναν hawaladar όπως χαρακτηριστικά αποκαλείται. Με την άφιξη του διακινηθέντα μετανάστη στον τελικό προορισμό, το χρηματικό ποσό μεταφέρεται από τον hawaladar, στο άτομο το οποίο οργανώνει τη διακίνηση των μεταναστών. Στις περιπτώσεις εκείνες, στις οποίες έχει συμφωνηθεί να μην καταβληθεί το απαιτούμενο ποσό εφάπαξ αλλά σε δόσεις, ο μετανάστης επικοινωνεί με τον hawaladar, σε διάφορα στάδια, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, προκειμένου να ζητήσει την καταβολή των χρημάτων στους διακινητές, με το που ολοκληρώνεται κάθε στάδιο του ταξιδιού.

Το σύστημα hawala χρησιμοποιείται ευρύτατα από μετανάστες οι οποίοι διακινούνται από τη Νότιο - Δυτική Ασία κατά μήκος της διαδρομής της Ανατολικής Μεσογείου¹⁴⁶. Επίσης, οι μετανάστες οι οποίοι διακινούνται από την Ανατολική Αφρική στην Ευρώπη μέσω οργανωμένων κυκλωμάτων διακίνησης, συνήθως χρησιμοποιούν το σύστημα hawala.

¹⁴⁵Βλ. European Commission, Directorate General for Migration and Home Affairs, ο.π..

¹⁴⁶Βλ. Majidi, N. and Danziger, R.. *Afghanistan*. (2016, σ.161-186). στο *Migrant Smuggling Data and Research: a global review of the emerging evidence base*, International Organization for Migration, των McAuliffe, M. and Laczko, F. (eds.).

Όταν το σύστημα πληρωμής hawala δεν χρησιμοποιείται, οι μεταφορές από τις χώρες από τις οποίες προέρχονται οι μετανάστες συνήθως οργανώνονται και πληρώνονται μέσω διεθνών εταιρειών μεταφοράς χρημάτων. Σε αυτές τις περιπτώσεις, τα χρήματα κατατίθενται σε μία αντίστοιχη εταιρεία και προστατεύονται μέσω ενός μοναδικού κωδικού ασφαλείας. Μόλις ο μετανάστης επιβεβαιώσει την άφιξη του στον ενδιάμεσο ή στον τελικό προορισμό, τα χρήματα παραδίδονται στο διακινητή μέσα από την αποκάλυψη του κωδικού ασφαλείας.

Άλλες μορφές πληρωμής μπορεί να χρησιμοποιούνται σε άλλες περιοχές. Παρόλα αυτά, το γενικότερο σύστημα πληρωμών είναι αυτό που περιγράφηκε ανωτέρω, με τις αντίστοιχες πληρωμές να πραγματοποιούνται με την ολοκλήρωση των διαφορετικών σταδίων του ταξιδιού, σύμφωνα με το πρόγραμμα του ταξιδιού που θα ακολουθηθεί¹⁴⁷.

5.4. Διακίνηση μεταναστών και socialmedia

Τα socialmedia και γενικότερα το διαδίκτυο χρησιμοποιούνται με διάφορους τρόπους για την υλοποίηση της δραστηριότητας της παράνομης διακίνησης. Μία συνήθης χρήση των διάφορων μέσων κοινωνικής δικτύωσης είναι η χρησιμοποίησή τους ως «forum καταναλωτών». Σε μία επιχειρηματική δραστηριότητα στην οποία παρατηρείται ένα αξιοσημείωτο χάσμα μεταξύ των πληροφοριών που παρέχονται στους μετανάστες και της πραγματικότητας, οι μετανάστες συχνά προσπαθούν να το περιορίσουν με τη χρησιμοποίηση των εργαλείων των μέσων κοινωνικής δικτύωσης, προκειμένου να διερευνήσουν και να μάθουν πληροφορίες για το προφίλ του διακινητή και το ταξίδι το οποίο σχεδιάζουν να πραγματοποιήσουν.

Προκειμένου να οργανωθεί το ταξίδι, το διαδίκτυο χρησιμοποιείται προκειμένου οι μετανάστες να μοιραστούν κοινές εμπειρίες, βιώματα, να παρέχουν συμβουλές στους εν δυνάμει διακινηθέντες και πληροφορίες σχετικά με τις ακολουθούμενες διαδρομές και τις τιμές αυτών ή ακόμα και να ασκήσουν κριτική

¹⁴⁷Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.σ. 44-45.

για τους διακινητές και τα αντίστοιχα κυκλώματα¹⁴⁸. Ιδιαίτερα, τα άτομα Συριακής υπηκοότητας, κάνουν ευρεία χρήση της τεχνολογίας και των μέσων κοινωνικής δικτύωσης όπως είναι το Facebook, το Viber, το Skype και το WhatsApp προκειμένου να εκφράσουν τους προβληματισμούς τους¹⁴⁹. Η χρησιμοποίηση αυτών των εργαλείων έχει επίσης καταγραφεί στη Νότια Ασία¹⁵⁰, καθώς και για την επιλογή των διακινητών στην Αφρική.

Στις χώρες τελικού προορισμού, οι μετανάστες οι οποίοι έχουν ήδη διακινηθεί, δημοσιεύουν πληροφορίες σχετικά με το ταξίδι, τη συμπεριφορά των διακινητών και τις παρεχόμενες υπηρεσίες γενικότερα, παρουσιάζοντας περιπτώσεις στις οποίες οι διακινητές απέτυχαν ή εξαπάτησαν ή συμπεριφέρθηκαν άσχημα στους μετανάστες. Οι μετανάστες και οι πρόσφυγες, επίσης σχολιάζουν τις εμπειρίες τους σχετικά με τις χώρες στις οποίες έχουν καταλήξει, καθώς και τις διαδικασίες που απαιτούνται για τη νόμιμη παραμονή τους σε αυτήν.

Τα socialmedia επίσης χρησιμοποιούνται για την προώθηση των υπηρεσιών διακίνησης. Αυτό συνήθως πραγματοποιείται μέσα από το «ποσταρίσμα» στο Facebook σχετικών διαφημίσεων ή σε άλλα φόρα, τα οποία χρησιμοποιούνται από τους μετανάστες προκειμένου να ανταλλάξουν απόψεις και εμπειρίες. Στα συγκεκριμένα ποσταρίσματα, οι διακινητές παρουσιάζουν τις παρεχόμενες υπηρεσίες τους και τις τιμές με τις οποίες χρεώνουν, συχνά χρησιμοποιώντας και δελεαστικές φωτογραφίες και βίντεο από τη νέα ζωή των μεταναστών που έχουν ήδη διακινηθεί. Επιπρόσθετα, οι διακινητές παρουσιάζουν τους προσφερόμενους τρόπους πληρωμής, όπως για παράδειγμα την πληρωμή με τη χορήγηση στον διακινηθέντα της απαιτούμενης visa για την παραμονή του. Επίσης, οι διακινητές μπορεί να ζητήσουν από τους ενδιαφερομένους πελάτες να επικοινωνήσουν

¹⁴⁸Βλ. European Commission, Directorate General for Migration and Home Affairs. (2015). *Study on smuggling of migrants: Characteristics, responses and cooperation with third countries, Case Study 1: Syria/Lebanon – Egypt – Italy*.

¹⁴⁹Βλ. European Commission, Directorate General for Migration and Home Affairs. (2015, September) *A study on smuggling of migrants: Characteristics, responses and cooperation with third countries, Final Report*.

¹⁵⁰Βλ. Donini, A., Monsutti, A. and Scalettaris, G. (2016, σ.13-14). *Afghans on the move: Seeking protection and refuge in Europe*, Global Migration Research Paper No. 17, The Graduate Institute of International and Development Studies, Global Migration Centre.

κατευθείαν μαζί τους μέσα από μία ευρεία ποικιλία τρόπων επικοινωνίας, μερικές από τις οποίες εξασφαλίζουν και την ανωνυμία των συνομιλητών.

Διαφορετικά «ταξιδιωτικά πακέτα» μπορεί να εντοπιστούν, από κρουαζιέρες έως εμπορικές πτήσεις. Είναι σύνηθες να διαφημίζονται υπηρεσίες εξασφάλισης visa στις τελικές χώρες προορισμού, καθώς επίσης και η χορήγηση των απαραίτητων ταξιδιωτικών εγγράφων.

Κατά την πώληση των υπηρεσιών τους, οι διακινητές συχνά εξαπατούν τους μετανάστες, αφήνοντας αυτούς σε απόσταση μεγάλη από το σημείο στο οποίο είχαν συμφωνήσει. Σε ορισμένες σελίδες του Facebook, οι διακινητές προσποιούνται ότι εργάζονται για Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις ή σε Οργανισμούς της Ε.Ε., οι οποίοι δραστηριοποιούνται στην ασφαλή μεταφορά των μεταναστών εντός της Ευρωπαϊκής επικράτειας, οι οποίοι ωστόσο δεν υφίστανται¹⁵¹. Επίσης, έχουν καταγραφεί στα socialmedia και περιπτώσεις διακινητών οι οποίοι στοχεύουν κυρίως σε Αφγανούς μετανάστες και οι οποίοι εμφανίζονται ως «νομικοί σύμβουλοι» αυτών σε θέματα χορήγησης ασύλου¹⁵².

6. ΔΙΑΦΟΡΟΙ ΤΡΟΠΟΙ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΜΕΤΑΝΑΣΤΩΝ

Όταν οργανώνουν ένα επιχειρηματικό μοντέλο για τις δραστηριότητές τους, οι διακινητές χρειάζεται να σχεδιάσουν και να πάρουν αποφάσεις για διάφορα ζητήματα αυτού. Οι διακινητές απαιτείται να «χτίσουν» την επιχείρησή τους γύρω από τις δημιουργούμενες ανάγκες των ανθρώπων που θα διακινηθούν. Αυτοί, οι οποίοι επιθυμούν να εγκαταλείψουν τις χώρες τους και να μεταναστεύσουν μπορεί

¹⁵¹Βλ. Toaldo, M. (2015, May). *Migrations through and from Libya: a Mediterranean challenge*. Istituto Affari Internazionali.

¹⁵²Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ. 44.

να επιζητούν να ταξιδέψουν, είτε σε κάποια μακρινή χώρα είτε ακόμα και να περάσουν σε διπλανή χώρα. Επίσης, αυτοί μπορεί να επιθυμούν τη συνδρομή των διακινητών για ολόκληρο το ταξίδι, για ένα μέρος αυτού, ορισμένοι διαθέτουν περισσότερα χρήματα σε σχέση με τους υπόλοιπους και μερικοί μπορεί να αφιερώσουν περισσότερο χρόνο για την ολοκλήρωση του ταξιδιού. Οι διακινητές απαιτείται να οικοδομήσουν τη φήμη τους, έτσι ώστε οι υπηρεσίες τους να χρησιμοποιούνται από αυτούς που έχουν ανάγκη.

Υπάρχουν επίσης, διάφορες προοπτικές οι οποίες θα πρέπει να ληφθούν υπόψη για την οργάνωση μίας πετυχημένης διακίνησης. Για παράδειγμα, ορισμένα συνοριακά περάσματα μπορεί να είναι δυσκολότερο να τα διασχίσουν λόγω των ιδιόμορφων μορφολογικών συνθηκών, τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν, το επίπεδο των συνοριακών ελέγχων, και τη γενικότερη κατάσταση που επικρατεί στη χώρα στην οποία θέλουν να φτάσουν. Προκειμένου να ανταποκριθούν αποτελεσματικά σε όλες τις ανωτέρω ανάγκες, οι διακινητές χρησιμοποιούν διάφορα επιχειρηματικά μοντέλα. Τα χαρακτηριστικά τα οποία θα περιγραφούν παρακάτω αποτελούν μία ενδεικτική λίστα, για το πώς οι δραστηριότητες διακίνησης οργανώνονται.

Τις περισσότερες φορές, οι βασικές αποφάσεις όσον αφορά την οργάνωση της διακίνησης λαμβάνονται από τους παρόχους αυτών των υπηρεσιών δηλαδή τους διακινητές. Ωστόσο, σε περιπτώσεις στις οποίες οι εν δυνάμει διακινηθέντες μετανάστες βρίσκονται σε ισχυρότερη διαπραγματευτική θέση, επηρεάζοντας το γενικότερο πλάνο της διακίνησης – συνήθως διότι διαθέτουν επαρκείς χρηματικούς πόρους ή δραστηριοποιούνται διάφορα ανταγωνιστικά μεταξύ τους κυκλώματα διακίνησης από το σημείο αναχώρησης - διαθέτοντας και το δικαίωμα της επιλογής¹⁵³.

6.1.Συνολικό Πακέτο

Η οργάνωση ενός συνολικού πακέτου διακίνησης, είναι το καταλληλότερο μοντέλο μεταφοράς, εφόσον οι μετανάστες επιθυμούν να διανύσουν μεγάλες αποστάσεις σε σύντομο χρονικό διάστημα. Σε αυτήν την περίπτωση, το συνολικό

¹⁵³Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ. 48.

ταξίδι, από το αρχικό σημείο αναχώρησης μέχρι το τελικό σημείο άφιξης σχεδιάζεται και υλοποιείται από τους διακινητές συμπεριλαμβανομένου όλων των πιθανών μεταφορικών μέσων που θα χρειαστούν και το πέρασμα από όλα τα αναγκαία για την επίτευξη του ταξιδιού συνοριακά περάσματα. Η επιλογή των διαδρομών και των μεθόδων του ταξιδιού και των αποφάσεων, για το πώς θα πρέπει να περαστούν με ασφάλεια τα συνοριακά περάσματα, πραγματοποιείται από τους διακινητές. Στο συγκεκριμένο μοντέλο, ο χρόνος παραμονής στα σύνορα είναι μικρός και οι διακινητές απαιτείται να έχουν άριστες οργανωτικές ικανότητες και αποτελεσματικό δίκτυο γνωριμιών προκειμένου να αποκτήσουν καλή φήμη όσον αφορά τη δραστηριότητα της διακίνησης μεταναστών, προκειμένου οι μετανάστες να τους εμπιστευτούν από το πρώτο στάδιο του ταξιδιού. Τα συνολικά πακέτα διακίνησης μπορεί να διαφημίζονται μέσω των διάφορων κοινωνικών δικτύων και το κόστος αυτών συνήθως είναι ιδιαίτερα υψηλό¹⁵⁴.

6.2. Η λειτουργία του διακομιστικού κέντρου ως μίας υπεραγοράς

Στο συγκεκριμένου επιχειρηματικό μοντέλο, οι μετανάστες μπορούν να έχουν πρόσβαση σε όλες τις υπηρεσίες διακίνησης, οι οποίες προσφέρονται στο διακομιστικό κέντρο, το οποίο συνήθως βρίσκεται σχετικά κοντά από το σημείο αναχώρησης ή από τα ενδιάμεσα σημεία διέλευσης της διακίνησης. Το συγκεκριμένο μοντέλο επίσης συναντάται σε προσφυγικούς καταυλισμούς, για τους πρόσφυγεσ εκείνους οι οποίοι επιθυμούν να συνεχίσουν το ταξίδι τους προς άλλη χώρα. Σε ορισμένα διακομιστικά κέντρα δραστηριοποιούνται ως ενεργά μέλη της εγκληματικής οργάνωσης της διακίνησης και οι ίδιοι οι μετανάστες, οι οποίοι αναλαμβάνουν το ρόλο του στρατολόγου νέων «πελατών». Οι μετανάστες μπορούν να ταξιδέψουν στο διακομιστικό κέντρο είτε μόνοι είτε με τη βοήθεια των τοπικών διακινητών.

6.3. Γεωγραφικό μονοπώλιο

¹⁵⁴ Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.48.

Όταν οι διακινητές έχουν το γεωγραφικό έλεγχο της ευρύτερης περιοχής, μπορούν να παρέχουν την τεχνογνωσία και τις εμπειρίες που έχουν, προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφάλεια των μεταφορών, όπως επίσης μπορούν να επιτρέπουν ή να απαγορεύουν αντίστοιχες δραστηριότητες στην «περιοχή αρμοδιότητάς τους». Ο έλεγχος της περιοχής μπορεί να περιλαμβάνει ολόκληρη τη γεωγραφική περιοχή από την οποία θα πραγματοποιηθεί η διακίνηση ή απλά τον έλεγχο στα σημεία αναχώρησης – άφιξης ή στα συνοριακά περάσματα. Στο συγκεκριμένο μοντέλο, οι διακινητές μπορούν να συγκροτήσουν έναν κεντρικό πυρήνα ο οποίος θα κατευθύνει ολόκληρη την οργάνωση και θα συνδέεται με χαλαρούς δεσμούς με ένα ευέλικτο δίκτυο το οποίο θα έχει την ευθύνη της άμεσης συνδιαλλαγής με τους διακινηθέντες. Επίσης, μπορούν να αγοραστούν και να χρησιμοποιηθούν οχήματα για τη μεταφορά των μεταναστών από τα συνοριακά περάσματα. Έχουν καταγραφεί περιπτώσεις, όπου το συγκεκριμένο μοντέλο δραστηριοποίησης εμφανίζεται σε διάφορες εθνοτικές ομάδες που έχουν τον έλεγχο ευρύτερων περιοχών διακίνησης μεταναστών και των συνοριακών περασμάτων¹⁵⁵.

6.4.Ταξιδιωτικά πρακτορεία

Στο συγκεκριμένο μοντέλο, στους μετανάστες μπορεί να προσφέρονται ταξιδιωτικές και άλλες σχετικές υπηρεσίες διακίνησης από ένα χαλαρά οργανωμένο μεταξύ των μελών δίκτυο διακίνησης, το οποίο θα περιλαμβάνει μέλη τα οποία δραστηριοποιούνται μεμονωμένα και ευκαιριακά και αλληλοεπιδρούν μεταξύ τους με ένα ευέλικτο τρόπο. Τα δίκτυα αυτά, μπορεί να περιλαμβάνουν μέλη με διαφορετικό επαγγελματικό προσανατολισμό όπως τουριστικούς πράκτορες, οδηγούς ταξί, λεωφορείων και φορτηγών που δραστηριοποιούνται ως τοπικοί manager της διακίνησης υπό τις οδηγίες ενός αρχηγικού μέλους, ο οποίος θα κατευθύνει τις δραστηριότητες ολόκληρου του δικτύου. Οι τοπικοί manager μπορεί να συμμετέχουν σε διαφορετικά δίκτυα διακίνησης και να συνεργάζονται με διάφορα αρχηγικά μέλη, εκτελώντας καθήκοντα όπως η καθοδήγηση, μεταφορά και στέγαση των μεταναστών. Τα αρχηγικά μέλη φροντίζουν για τη ορθή εκτέλεση των δραστηριοτήτων, όπως η δωροδοκία αστυνομικών και τοπικών αξιωματούχων,

¹⁵⁵Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.48.

ενώ ο σχεδιασμός των διαδρομών από τις οποίες θα διέλθουν οι μετανάστες, πραγματοποιείται σε αρκετές περιπτώσεις από το εξωτερικό. Επίσης, υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες τα αρχηγικά μέλη διευθύνουν ταξιδιωτικά πρακτορεία προς κάλυψη των δραστηριοτήτων διακίνησης. Οι μετανάστες μπορεί να διακινούνται είτε μεμονωμένα είτε σε ομάδες.

6.5. “Horonhoroff” κατά μήκος της μεταναστευτικής διαδρομής

Στο συγκεκριμένο μοντέλο, οι υπηρεσίες διακίνησης προσφέρονται κατά μήκος της διαδρομής, ανάλογα με τις ανάγκες και την κατάσταση στην οποία βρίσκονται οι μετανάστες στη διαδρομή. Πιο συγκεκριμένα, η μεταναστευτική διαδρομή αποτελείται από διάφορα ανεξάρτητα μεταξύ τους κομμάτια, στα οποία οι μετανάστες μπορεί να χρειαστούν τη βοήθεια των διακινητών. Οι διακινητές μπορεί να διέρχονται από τα συγκεκριμένα κομμάτια με διάφορους τρόπους, όπως με απλό περπάτημα, χρησιμοποίηση χερσαίων, θαλάσσιων ή εναέριων μέσων, μεμονωμένα ή με τη βοήθεια των μεταναστών. Μεταξύ των διαφορετικών σταδίων του ταξιδιού, οι μετανάστες μπορεί να αναγκαστούν να το διακόψουν προσωρινά προκειμένου να εργαστούν και να καλύψουν το κόστος του επόμενου σταδίου, αναμένοντας τη συνδρομή των κατάλληλων διακινητών ή της καλύτερης εποχής για τη βελτίωση των καιρικών συνθηκών. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η προσωρινή παύση του ταξιδιού, προσφέρει την ευκαιρία στους διακινητές να εκμεταλλευτούν τους μετανάστες¹⁵⁶.

6.6. Από ένα στάδιο στο επόμενο

Το συγκεκριμένο μοντέλο βασίζεται στη σύνδεση των διαφορετικών σταδίων κατά τη διάρκεια της διαδρομής. Οι μετανάστες μπορούν να ταξιδεύουν από το ένα στάδιο του ταξιδιού στο επόμενο, χρησιμοποιώντας διαφορετικές μεθόδους – με ορισμένες από αυτές να περιλαμβάνουν τη χρήση υπηρεσιών διακίνησης και άλλες όχι. Στο τέλος κάθε σταδίου της διακίνησης, οι διακινητές παραδίδουν τους μετανάστες στους επόμενους διακινητές, οι οποίοι ρυθμίζουν τις λεπτομέρειες για

¹⁵⁶ Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.49.

την επιτυχημένη ολοκλήρωση του επόμενου σταδίου. Οι διακινητές μπορούν επίσης να παρέχουν προσωρινή στέγαση στους μετανάστες, προκειμένου οι μετανάστες να αναμένουν τις κατάλληλες συνθήκες για τη συνέχιση του ταξιδιού. Η συγκεκριμένη επιχειρηματική δραστηριότητα συνήθως είναι μικρής κλίμακας, part – time και ευκαιριακή στην οποία οι διακινητές δεν είναι κατάλληλα οργανωμένοι αλλά μπορεί να είναι μεταξύ τους συνδεδεμένοι, σχηματίζοντας ένα χαλαρό δίκτυο διακίνησης. Συχνά επίσης, οι διακινητές μπορεί να δωροδοκούν τοπικά στελέχη και συνοριοφύλακες προκειμένου να διέλθουν από τα σύνορα¹⁵⁷.

7. ΤΙ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ

7.1. Έλεγχος της ευρύτερης περιοχής και εξασφάλιση της εμπιστοσύνης των μεταναστών

Ο έλεγχος της ευρύτερης περιοχής είναι ιδιαίτερα σημαντικός παράγοντας για την επιτυχία της δραστηριότητας της διακίνησης παράτυπων μεταναστών. Η επεξεργασία του προφίλ των διακινητών δείχνει ότι στις περισσότερες των περιπτώσεων, η εθνικότητα αυτών που δραστηριοποιούνται κατά μήκος των

¹⁵⁷Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.σ. 49.

συνοριακών περασμάτων ταυτίζεται με τη χώρα αναχώρησης των μεταναστών. Οι διακινητές οι οποίες δραστηριοποιούνται στα σημεία αναχώρησης, πριν τη θαλάσσια διακίνηση των μεταναστών, είναι συνήθως υπήκοοι των χωρών στα οποία βρίσκονται τα συγκεκριμένα σημεία¹⁵⁸.

Οι περισσότερες από τις χερσαίες διαδρομές κατά μήκος των Αφρικανικών διαδρομών, διευκολύνονται από διακινητές οι οποίοι είναι υπήκοοι των χωρών από τις οποίες διέρχονται οι μετανάστες¹⁵⁹. Καθώς, οι διαδρομές εναλλάσσονται μεταξύ διαφορετικών κρατών, η ευθύνη της διακίνησης μετατοπίζεται σε ομάδες διακινητών που έχουν τον έλεγχο των νέων περιοχών διέλευσης.

Όσον αφορά, τους διακινητές οι οποίοι έχουν ενδιάμεσο ή συντονιστικό ρόλο, η δραστηριότητα τους αυτή δεν συνδέεται τόσο με τον έλεγχο της περιοχής όσον με την εθνικότητα των διακινηθέντων μεταναστών. Στη Λιβύη, για παράδειγμα, οι διακινητές που οργανώνουν το ταξίδι με πλοιάρια στην Κεντρική Μεσόγειο, είναι συνήθως Λίβυοι. Ωστόσο, οι διακινητές οι οποίοι έχουν το ρόλο του “broker”, προέρχονται από διάφορες Αφρικανικές χώρες από τις οποίες μεταφέρουν και τους μετανάστες και συνεργάζονται με τους Λίβυους διακινητές προκειμένου να περάσουν τους μετανάστες στην Ευρώπη¹⁶⁰.

Ο ρόλος των μεταναστών που βρίσκονται στη διασπορά, στη δραστηριότητα της διακίνησης, είναι εμφανής σε πολλές μεταναστευτικές διαδρομές. Για παράδειγμα, Σομαλοί μετανάστες που βρίσκονται σε σημαντικές Αφρικανικές πόλεις λειτουργούν ως συνδετικοί κρίκοι μεταξύ των μεταναστευτικών διαδρομών

¹⁵⁸Βλ. European Commission, Directorate General for Migration and Home Affairs. (2015, September). *A study on smuggling of migrants: Characteristics, responses and cooperation with third countries*, Final Report. &

Triandafyllidou, A. and Maroukis, T. (2012, May, σ. 68), *Migrant Smuggling: Irregular migration from Asia and Africa to Europe*, Palgrave Macmillan.

¹⁵⁹Βλ. Barasa, N. and Fernandez, L. (2015). *Kenya's implementation of the Smuggling Protocol in response to the irregular movement of migrants from Ethiopia and Somalia*. Law, Democracy and Development.

¹⁶⁰Βλ. European Commission, Directorate General for Migration and Home Affairs (2015, September), ο.π.&

Triandafyllidou, A. and Maroukis, T. ο.π. σελ. 68.

από το Κέρας της Αφρικής προς την Ευρώπη¹⁶¹. Επίσης, διάφορες κοινότητες μεταναστών στη Νότια και Νότιο – Δυτική Ασία επιτελούν αντίστοιχες δραστηριότητες στις μεταναστευτικές διαδρομές από τη Δυτική Ασία προς την Ευρώπη¹⁶².

Η σημασία των εθνο – γλωσσικών δεσμών μεταξύ των μεταναστών και των διακινητών συνδέονται με τον «ανθρώπινο παράγοντα» και τη σημασία που έχει η αμοιβαία εμπιστοσύνη για την επιτυχία της διακίνησης. Για τους μετανάστες, είναι ευκολότερο να εμπιστευτούν ανθρώπους από την ίδια κοινότητα προκειμένου να πληρώσουν μεγάλα χρηματικά ποσά για επισφαλή ταξίδια με αβέβαιο αποτέλεσμα¹⁶³.

Η εμπιστοσύνη επίσης αποτελεί το βασικό λόγο μέσω του οποίου εξηγείται γιατί μεταξύ των διάφορων μεταναστευτικών διαδρομών, οι διακινητές οι οποίοι δραστηριοποιούνται ως μεσάζοντες είναι συνήθως φίλοι, συγγενείς, μέλη της ίδιας κοινότητας ή επιστρεφόμενοι από τις χώρες στις οποίες θέλουν να μεταβούν οι μετανάστες, οι οποίοι ωστόσο έχουν χτίσει καλή φήμη¹⁶⁴. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι διακινητές μπορεί να μην είναι εξέχουσες προσωπικότητες της τοπικής κοινωνίας αλλά να ζουν μεταξύ των εν δυνάμει πελατών, προωθώντας και διαφημίζοντας τη συγκεκριμένη τους δραστηριότητα¹⁶⁵.

7.2. Ο ρόλος της πληροφόρησης στη δραστηριότητα της διακίνησης

¹⁶¹Βλ. Mhub (North Africa Mixed Migration Task Force). (2015, November, 2015, σ.45). *Conditions and risks of mixed migration in North East Africa*.

¹⁶²Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime. (2015, August). *Migrant smuggling in Asia, Country Profiles: South Asia*, UNODC Regional Office for Southeast Asia and the Pacific, August 2015 (restricted distribution).&

Yousef, K. (2013, σ.10). *The vicious circle of irregular migration from Pakistan to Greece and back to Pakistan, Background Report: Migratory System 3 (Pakistan)*, Hellenic Foundation for European and Foreign Policy.

¹⁶³Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.σ. 49-50.

¹⁶⁴Βλ. The Asia Foundation. (2013, σ.12). *Labour migration trends and patterns: Bangladesh, India, and Nepal*.&

Sanchez, G. E.. (2015). *Human Smuggling and Border Crossings*. Routledge.

¹⁶⁵Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime. (2012, August, σ.16) *Migrant smuggling in Asia: a thematic review of literature*, UNODC Regional Office for Southeast Asia and the Pacific.

Η έγκυρη και έγκαιρη πληροφόρηση έχει καθοριστική σημασία στη διακίνηση παράτυπων μεταναστών. Από τη μία πλευρά, η παραπληροφόρηση με την οποία τροφοδοτούνται σε αρκετές περιπτώσεις οι μετανάστες, αυξάνει τη ζήτηση για τις υπηρεσίες διακίνησης. Οι πληροφορίες οι οποίες παρέχονται από τους διακινητές στους μετανάστες είναι συχνά μη ρεαλιστικές και αναξιόπιστες όσον αφορά την τελική κατάληξη της διακίνησης. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι μετανάστες μπορεί να αγοράζουν υπηρεσίες τις οποίες είναι πιθανόν ότι δεν θα αποδεχόντουσαν αν είχαν σωστή πληροφόρηση γύρω από τους κινδύνους και τη μεταχείριση που μπορεί να έχουν στις χώρες στις οποίες επιθυμούν να μεταβούν¹⁶⁶.

Από την άλλη πλευρά, η λεπτομερής γνώση γύρω από τους πιο επιτυχημένους τρόπους επιτυχούς κατάληξης στον τελικό προορισμό αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο των επιχειρήσεων διακίνησης. Οι διακινητές συνήθως, όχι μόνο δεν είναι επαρκώς ενημερωμένοι σχετικά με τις μορφολογικές συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή από την οποία επιθυμούν να διέλθουν και τα πιθανά περάσματα, αλλά επίσης δεν είναι πληροφορημένοι σχετικά με τη μεταναστευτική πολιτική και τη σχετική εθνική νομοθεσία του κάθε κράτους, τον έλεγχο των συνόρων και άλλες σημαντικές παραμέτρους του ταξιδιού. Για παράδειγμα, οι διακινητές πολλές φορές δεν είναι ενημερωμένοι αναφορικά με το γεγονός ότι εάν οι μετανάστες σε ορισμένες διαδρομές δηλώσουν συγκεκριμένη εθνικότητα, υπάρχουν αυξημένες πιθανότητες να τύχουν ευνοϊκής μεταχείρισης και προστασίας.

Σε περιπτώσεις στις οποίες οι μετανάστες – οι οποίοι μπορεί να έχουν χρησιμοποιήσει κυκλώματα διακίνησης ή όχι – συλλαμβάνονται κατά τη διάρκεια παράνομης διέλευσης των συνόρων, η δράση των αρχών συχνά εξαρτάται από την εθνικότητα των διακινηθέντων. Οι μετανάστες ορισμένων εθνικοτήτων απελαύνονται άμεσα, άλλων μπορεί να διαμείνουν προσωρινά μέχρι την εξέταση του αιτήματος χορήγησης ασύλου, ενώ άλλοι δεν υπόκεινται σε απέλαση και επιστροφή στη χώρα από την οποία κατάγονται, λόγω της απουσίας διμερών συμφωνιών μεταξύ των χωρών εντοπισμού αυτών και των χωρών καταγωγής τους και το πιθανότερο είναι να αφεθούν ελεύθεροι και να μετακινούνται χωρίς

¹⁶⁶Βλ. FRONTEX. (2016, February). *Profiting from misery – how smugglers bring people to Europe*, online briefing.

πρόβλημα στο εσωτερικό της χώρας¹⁶⁷. Σε ορισμένα θαλάσσια περάσματα, οι διακινητές παρέχουν στους μετανάστες, τους τηλεφωνικούς αριθμούς των αρμόδιων αρχών, προκειμένου οι μετανάστες να μπορούν να τους καλέσουν σε περίπτωση που επίκειται σύλληψη τους και να μετατρέψουν τις επιχειρήσεις δίωξής τους, σε επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης, αυξάνοντας παράλληλα και τις πιθανότητες παραμονής τους στη συγκεκριμένη χώρα¹⁶⁸.

7.3. Διαφθορά και πλαστά ταξιδιωτικά έγγραφα

Σε ορισμένες μορφές διακίνησης μεταναστών καταγράφεται η ενεργή εμπλοκή τοπικών αξιωματούχων οι οποίοι εγγυώνται το ασφαλές πέρασμα των μεταναστών και τη μη σύλληψη των διακινητών. Φαινόμενα διαφθοράς παρατηρούνται συχνά στη διακίνηση μεταναστών μεταξύ των συνόρων και έχουν καταγραφεί σε όλες σχεδόν τις μεταναστευτικές διαδρομές, προς της Ευρωπαϊκή Ήπειρο. Οι συγκεκριμένες πρακτικές περιλαμβάνουν την καταβολή μικρών χρηματικών ποσών σε μετρητά απευθείας προς τους συνοριοφύλακες ή την πληρωμή μεγαλύτερων ποσών σε υψηλόβαθμους αξιωματούχους, σε διπλωματικό επίπεδο και εξαρτάται από τους διαθέσιμους πόρους και την ικανότητα των διακινητών να έχουν πρόσβαση σε ανώτερο και ανώτατο επίπεδο. Μεταξύ των περισσότερων Αφρικανικών διαδρομών, φαίνεται ότι αυτοί που διέρχονται μεταξύ των επίσημων συνοριακών περασμάτων συχνά απαιτείται να χρηματίσουν τους συνοριοφύλακες ακόμα και εάν επιδείξουν σε αυτούς νόμιμα ταξιδιωτικά έγγραφα.

¹⁶⁷Βλ. Council of the European Union. (2015, January, σ.35) Final report on Joint Operation *Mos Maiorum*. &

Horwood, C.(2015, September, σ.16).*Irregular Migration Flows in the Horn of Africa: Challenges and implications for source, transit and destination countries*, Australian Government, Department of Immigration and Border Protection, Research Programme, Occasional Paper Series, No. 18.

¹⁶⁸Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.50.

Παρόμοιες πρακτικές έχουν καταγραφεί και εντός της Ε.Ε.¹⁶⁹ και σε μέρη της Ασίας.¹⁷⁰

Σε κατώτερο επίπεδο, τα φαινόμενα διαφθοράς μπορεί να περιλαμβάνουν το χρηματισμό στελεχών που απασχολούνται σε υπηρεσίες χορήγησης visa και γενικότερα με θέματα που σχετίζονται με τους μετανάστες. Για παράδειγμα, η αντικατάσταση στο διαβατήριο που περιλαμβάνει τα βιοδεδομένα του ταξιδιώτη, απαιτεί τη συνδρομή κάποιου, ο οποίος θα έχει πρόσβαση στο αρχείο, στα έγγραφα και στον εξοπλισμό της αρμόδιας υπηρεσίας. Ωστόσο, τα περισσότερο συχνά φαινόμενα διαφθοράς σχετίζονται με την έκδοση νόμιμων ταξιδιωτικών εγγράφων χωρίς τα άτομα αυτά να πληρούν τις νόμιμες προϋποθέσεις. Για παράδειγμα, οι διακινητές μπορεί να αποκτήσουν ένα πλαστό πιστοποιητικό γέννησης το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την έκδοση ενός «νόμιμου» διαβατηρίου¹⁷¹.

Ορισμένα δίκτυα διακίνησης μετέρχονται ακόμα πιο σύνθετες και εξεζητημένες μεθόδους στην προσπάθειά τους να αποκτήσουν visa χωρίς την τήρηση των νόμιμων διατυπώσεων. Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει τη δημιουργία εικονικών εταιρειών και υποκαταστημάτων στις χώρες στις οποίες θέλουν να καταλήξουν, τη διοργάνωση ανύπαρκτων συνεδρίων και παραδοσιακών χορευτικών εκδηλώσεων, τη δημιουργία ψεύτικων τραπεζικών λογαριασμών για να αποδείξουν ότι διαθέτουν τα απαιτούμενα οικονομικά μέσα για να αποκτήσουν τη νόμιμη visa¹⁷². Σε αυτές τις περιπτώσεις, οι αιτήσεις για χορήγηση visa, μπορεί να στηρίζονται και με άλλα πλαστά έγγραφα όπως αεροπορικά εισιτήρια, άδειες παραμονής, πιστοποιητικά γεννήσεων, ή άλλα έγγραφα τα οποία θα αποδεικνύουν

¹⁶⁹Βλ. European Union, Fundamental Rights Agency, (2016, February, σ.26) *Monthly data collection on the current migration situation in the EU: February 2016 monthly report*.

¹⁷⁰Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime. (2015, April, σ.70). *Migrant Smuggling in Asia: Current Trends and Related Challenges*, UNODC Regional Office for Southeast Asia and the Pacific.

¹⁷¹Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime. (2010, σ.11) *Issue Paper: Smuggling of Migrants by Air*.

¹⁷²Βλ. Smith N. (2014, σ.9-10). *Donkey flight': illegal immigration from the Punjab to the United Kingdom*. Migration Policy Institute.

Bhawra, V. K., (2013, σ.21-22). *Irregular migration from India to the EU: evidence from the Punjab*, CARIM – India Research Report.

την ταυτότητα και την ιδιότητα του προσώπου το οποίο θα αιτείται τη χορήγηση visa¹⁷³.

Η τέλεση «λευκών γάμων» αποτελεί ακόμα μία μέθοδο που έχει καταγραφεί για την πλήρωση των απαραίτητων νομικών διατυπώσεων παραμονής στη χώρα¹⁷⁴. Για την εκπλήρωση των στόχων της διακίνησης, ταξιδιωτικά έγγραφα όπως ταυτότητες και διαβατήρια, παραποιούνται, πλαστογραφούνται, κλέβονται, αποκτούνται μέσω δωροδοκίας των αρμόδιων υπαλλήλων, η χρησιμοποιούνται από πρόσωπο διαφορετικό από το νόμιμο χρήστη αυτού ή ακόμα μπορεί να δημιουργηθούν και από την αρχή, πέρα από κάθε φαντασία¹⁷⁵.

7.4. Σκληρότητα

Εάν οι διακινητές δεν μπορούν να έχουν πρόσβαση σε δημόσιες αρχές και σε πλαστά ταξιδιωτικά έγγραφα, πιθανόν να είναι αυτοί οι οποίοι θα πωλούν μεταξύ των πακέτων διακίνησης που προσφέρουν και το πέρασμα από επικίνδυνα περάσματα τα οποία περιλαμβάνουν μεγάλους ορεινούς όγκους, ερήμους η θαλάσσια περάσματα. Ένας από τους κινδύνους που διατρέχουν οι μετανάστες, οι οποίες διακινούνται από τις θαλάσσιες οδούς, συνδέεται με την πρακτική των διακινητών να βουλιάζουν τα πλοία με τα οποία τους μεταφέρουν προκειμένου να ξεκινήσει επιχείρηση έρευνας και διάσωσης. Η διάσωση των ανθρώπων που βρίσκονται στη θάλασσα αποτελεί υποχρέωση του παράκτιου κράτους σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο. Οι διακινητές συχνά εκμεταλλεύονται τη συγκεκριμένη βασική ανθρωπιστική αρχή εκθέτοντας τους μετανάστες στον κίνδυνο του πνιγμού¹⁷⁶. Στους μετανάστες προσφέρεται δορυφορικό κινητό τηλέφωνο προκειμένου να καλέσουν τις δυνάμεις ακτοφυλακής τους αρμόδιου κράτους για βοήθεια, παρέχοντας τους πληροφορίες σχετικά με τη θέση στην οποία βρίσκονται προκειμένου να τους

¹⁷³Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime. ο.π. σ. 10.

¹⁷⁴Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ. 50.

¹⁷⁵Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ. 9-10, & United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC) (2011, σ 47). *The role of organized crime in the smuggling of migrants from West Africa to the European Union*.

¹⁷⁶Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime. ο.π. σ. 40.

διασώσουν¹⁷⁷. Επίσης, οι μετανάστες μπορεί να μεταφερθούν στο πλησιέστερο ασφαλές λιμάνι, το οποίο αποτελεί συνήθως και τον τελικό στόχο της διακίνησης¹⁷⁸.

Αυτή η στρατηγική είναι πολύ επικίνδυνη και όχι πάντοτε πετυχημένη. Οι μετανάστες μπορεί να μην είναι ικανοί να προσδιορίσουν επακριβώς την τοποθεσία στην οποία βρίσκονται για τον έγκαιρο εντοπισμό τους. Επιπρόσθετα, η μεταφορά εκατοντάδων ανθρώπων που βρίσκονται σε κατάσταση πανικού από ένα σκάφος που έχει βουλιάξει στο σκάφος της ακτοφυλακής και μετέπειτα στην ξηρά αποτελεί ένα εξαιρετικά δύσκολο καθήκον για τα στελέχη της ακτοφυλακής. Επίσης, ο καιρός είναι ένας επιπλέον παράγοντας που θα πρέπει να ληφθεί υπόψη σε αυτές τις περιπτώσεις.

Από την πλευρά των διακινητών, η συγκεκριμένη τακτική προσφέρει το πλεονέκτημα ότι αποφεύγουν τον κίνδυνο της σύλληψης τους από τις αρμόδιες αστυνομικές αρχές στις χώρες στις οποίες κατευθύνουν τους μετανάστες. Κατά μήκος των διαδρομών της Κεντρικής και Ανατολικής Μεσογείου, ο κυβερνήτης της βάρκας είναι συνήθως ένας από τους μετανάστες – ο οποίος επιλέγεται ορισμένη ώρα πριν την εκτέλεση του ταξιδιού – και στον οποίο συνήθως προσφέρεται το κίνητρο να ταξιδέψει δωρεάν¹⁷⁹.

Η συγκεκριμένη τεχνική περιλαμβάνει την πιθανότητα απώλειας του πλοιαρίου, καθώς αυτό είτε βυθίζεται είτε κατάσχεται από τις αρχές του κράτους στο οποίο καταλήγει¹⁸⁰. Η συγκεκριμένη μέθοδος δεν χρησιμοποιείται σε περιοχές όπως η Ερυθρά ή Αραβική Θάλασσα όπου ο κίνδυνος σύλληψης στις τελικές χώρες άφιξης είναι περιορισμένος και λόγω της έλλειψης των απαιτούμενων πόρων, εξαναγκάζει τους διακινητές να χρησιμοποιούν το ίδιο σκάφος σε πολλές διαδρομές.

¹⁷⁷Βλ. FRONTEX. (2016). *Profiting from misery – how smugglers bring people to Europe*, online briefing, 18 February 2016.

¹⁷⁸Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime. ο.π. σ. 31.

¹⁷⁹Βλ. European Union, Fundamental Rights Agency. (2013, March). *Fundamental rights at Europe's southern sea borders*.

¹⁸⁰Βλ. Regional Mixed Migration Secretariat. (2014, June, σ.19) *Going West: Contemporary Migration Trends from the Horn of Africa to Libya and Europe*.

Συμπερασματικά, θα μπορούσε να ειπωθεί, ότι συγκεκριμένες θαλάσσιες διαδρομές, απαιτούν περισσότερο εξεζητημένες και σύνθετες μεθόδους σχεδιασμού και οργάνωσης και επομένως καλύτερη ικανότητα στελέχωσης και λειτουργίας του κυκλώματος διακίνησης.

Για την κάλυψη μεγαλύτερων αποστάσεων, οι διακινητές πιθανόν να χρησιμοποιούν την επονομαζόμενη “mother ship” στρατηγική. Κατά την αναχώρηση, οι μετανάστες επιβιβάζονται σε ένα μεγάλο μήκουςπλοίο “mother ship”, το οποίο πιθανόν να κάνει ενδιάμεσες στάσεις προκειμένου να επιβιβαστούν και άλλοι μετανάστες. Κοντά στην ακτή που πρόκειται να τους αποβιβάσει, οι μετανάστες μεταφέρονται με μικρότερα πλοία ενώ το “mother ship” επιστρέφει στο λιμάνι από το οποίο ξεκίνησε¹⁸¹.

7.5. Ποιος πραγματοποιεί τη διακίνηση μεταναστών: ερασιτέχνες και επαγγελματίες

Στη δραστηριότητα της διακίνησης συμμετέχουν άτομα με διαφορετικούς ρόλους μεταξύ των άλλων, «επαγγελματίες» διακινητές οι οποίοι δραστηριοποιούνται σε οργανωμένες ομάδες, «ερασιτέχνες» διακινητές που δραστηριοποιούνται ανεξάρτητα και μεμονωμένα, ταξιδιωτικοί πράκτορες και μετανάστες οι οποίοι είχαν διακινηθεί κατά το παρελθόν. Οι «ερασιτέχνες» διακινητές είναι συνηθισμένοι άνδρες και γυναίκες, διαφόρων ηλικιών, φυλετικών και κοινωνικών ομάδων οι παρέχουν υπηρεσίες διακίνησης. Οι συγκεκριμένοι διακινητές συνήθως δραστηριοποιούνται στη μεταφορά των μεταναστών ή ως μεσάζοντες αυτών στις συναντήσεις μεταξύ διακινητών και μεταναστών. Συνήθως εμπλέκονται στη διακίνηση μέσω των χερσαίων συνόρων, όπου οι μετανάστες είναι κρυμμένοι σε ειδικές κρύπτες εντός των φορτηγών και των αυτοκινήτων ή καθοδηγούνται στο πέρασμα των συνόρων μέσω δύσβατων περασμάτων¹⁸².

Οι «ερασιτέχνες» διακινητές οι οποίοι δραστηριοποιούνται ως χειριστές των μεταφορικών μέσων δεν σημαίνει απαραίτητα ότι προσφέρουν τις υπηρεσίες τους

¹⁸¹FRONTEX. (2015, April). Annual Risk Analysis 2015.

¹⁸²Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.σ. 51-52.

μεμονωμένα, αλλά μπορούν να συμμετέχουν στη διακίνηση ως απλά μέλη – υπάλληλοι καλά οργανωμένου δικτύου «επαγγελματιών» διακινητών ή σε ομάδες οι οποίες φέρουν σε επαφή τους μετανάστες με τους ερασιτέχνες διακινητές. Όταν συμμετέχουν σε ομάδες, οι «ερασιτέχνες» διακινητές μπορούν να εκτελούν συγκεκριμένα καθήκοντα και πιθανόν να συνεργάζονται μεταξύ τους είτε σε τακτική βάση είτε περιστασιακά. Επίσης και τα μέλη των διάφορων τοπικών εθνολογικών κοινοτήτων κατά μήκος των μεταναστευτικών διαδρομών μπορούν επίσης να συμμετέχουν στη διακίνηση¹⁸³.

7.6. Οι διακινητές συνεργάζονται μεταξύ τους: μία χαλαρή δομή διεθνικού οργανωμένου εγκλήματος

Οι επαγγελματίες διακινητές βρίσκονται στον πυρήνα των οργανωμένων ομάδων διακίνησης οι οποίες δραστηριοποιούνται σε διάφορα μέρη του κόσμου. Οι δραστηριότητες των οργανωμένων εγκληματικών ομάδων περιλαμβάνουν ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων, από μία απλή μεμονωμένη διασυνοριακή μετάβαση έως πολύπλοκα σχέδια διακίνησης, μεταξύ των οποίων και τη διακίνηση μεταναστών από μία ήπειρο σε άλλη. Οι μεγαλύτερες μεταναστευτικές διαδρομές απαιτούν τη συμμετοχή διάφορων διακινητών, οι οποίοι θα δραστηριοποιούνται στα διαδοχικά στάδια της μετακίνησης, όπως στρατολόγους, μεσάζοντες, “brokers”, υπευθύνους σίτισης και στέγασης των μεταναστών, οδηγούς και άλλους. Όταν η διακίνηση πραγματοποιείται από οργανωμένες ομάδες, όλοι οι ανωτέρω ρόλοι είναι μέρος της συνολικής δραστηριότητας μία συγκεκριμένης εγκληματικής ομάδας. Το προφίλ των διακινητών τείνει να διαφοροποιείται ανάλογα με το ρόλο που έχει ο καθένας κατά τη διακίνηση των μεταναστών.

Κατά μήκος των διάφορων μεταναστευτικών διαδρομών, η διακίνηση δεν περιορίζεται αποκλειστικά στη διευκόλυνση ενός απλού παράνομου περάσματος από τα σύνορα ενός κράτους, αλλά μπορεί να περιλαμβάνει επίσης την προετοιμασία για την εκτέλεση του ταξιδιού, καθώς και το μετέπειτα στάδιο από την άφιξη των μεταναστών. Ορισμένες από τις διαδρομές σχεδιάζονται σε

¹⁸³Βλ. Spener, D. (2009). *Clandestine crossings: Migrants and coyotes on the Texas-Mexico border*. Cornell University Press.

πολλαπλά στάδια από διάφορα άτομα, τα οποία δραστηριοποιούνται στις χώρες καταγωγής, διέλευσης και προορισμού των μεταναστών. Αυτό δεν σημαίνει απαραίτητα ότι τα συγκεκριμένα άτομα είναι μέρος μίας συγκροτημένης εγκληματικής οργάνωσης, με συγκεκριμένη δομή, ιεραρχία και ρόλους μεταξύ των μελών.

Κατά μήκος πολλών διαδρομών οι διακινητές παραδίδουν τους μετανάστες σε άλλους, οι οποίοι και αναλαμβάνουν να τους περάσουν από ένα συγκεκριμένο πέρασμα. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι διακινητές αναθέτουν σε τρίτους, τμήμα της δραστηριότητας της διακίνησης, παραδίδοντας τους μετανάστες από τον έναν τοπικό διακινητή στον επόμενο¹⁸⁴. Σε αυτές τις περιπτώσεις, είναι πιο ακριβές να μιλάμε για «δίκτυα διακίνησης». Αυτό συνεπάγεται την ύπαρξη συστηματικών επαφών και επικοινωνιών οι οποίες βασίζονται σε επιχειρηματικές σχέσεις αλλά όχι σε μία ιεραρχική δομή¹⁸⁵.

Τα επίπεδα ένταξης και ενσωμάτωσης μέσα στα εγκληματικά δίκτυα διαφέρουν στα διάφορα μέρη του πλανήτη. Κατά μήκος των περισσότερων διαδρομών, η διακίνηση πραγματοποιείται από δίκτυα διακίνησης όπου μεταξύ των μελών υφίστανται χαλαροί δεσμοί, συμπεριλαμβανομένου ενός διευρυμένου δικτύου καιροσκόπων, οι οποίοι δραστηριοποιούνται σε μικρή κλίμακα, συνήθως χωρίς ισχυρούς δεσμούς, με σημαντικές οργανωμένες εγκληματικές ομάδες. Αυτά τα δίκτυα τείνουν να λειτουργούν σε πολύ τοπικό επίπεδο. Τα μέλη αυτών των ομάδων μπορεί να δραστηριοποιούνται ως πράκτορες, οδηγοί ταξί, λεωφορείων και φορτηγών, συνδέοντας τους μετανάστες με άλλους διακινητές σε άλλες τοποθεσίες ή μεταφέροντας αυτούς σε άλλα στάδια της διαδρομής¹⁸⁶.

¹⁸⁴Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime.(2010, σ.7). *Issue Paper: Smuggling of Migrants by Air*.

¹⁸⁵Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.52.

¹⁸⁶Βλ. Stone-Cadena, V. & Álvarez Velasco, S.. (2018, March) *Historicizing mobility: coyoterismo in the indigenous Ecuadorian migration industry,* σε*The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, (σ.19, τομ. 676).

Sanchez, G. E.(2015). *Human Smuggling and Border Crossings*, Routledge.

Barasa, N. and Fernandez, L.. (2015, σ.40, τομ.19) *'Kenya's implementation of the Smuggling Protocol in response to the irregular movement of migrants from Ethiopia and Somalia,'* Law, Democracy and Development.

Μεταξύ των σημαντικών μεταναστευτικών διαδρομών, όπως για παράδειγμα την Ανατολική Μεσόγειο, ή τη διαδρομή από το Κέρασ της Αφρικής προς την Ευρώπη, διάφορες εγκληματικές οργανώσεις δραστηριοποιούνται. Σε ορισμένες περιπτώσεις, είναι επίσης πιθανό, να δραστηριοποιούνται και περισσότερο σύνθετες οργανώσεις. Στη Βόρεια Αφρική, μεγάλος μέρος της διακίνησης, φαίνεται να βασίζεται σε μία ιεραρχικά οργανωμένη δομή σε σχέση με άλλες οργανώσεις σε άλλες περιοχές¹⁸⁷. Στη Νότιο –Δυτική και στην Ανατολική Ασία, τα δίκτυα διακίνησης, τείνουν να χρησιμοποιούν ως τοπικούς manager και μέλη από τις χώρες από τις οποίες προέρχονται οι μετανάστες, προκειμένου να διατηρήσουν τους δεσμούς με τα διεθνή εγκληματικά δίκτυα και να συντονίσουν την οργάνωση σε τοπικό επίπεδο¹⁸⁸.

7.7.Συνδέσεις με άλλες οργανωμένες εγκληματικές δραστηριότητες και παραστρατιωτικές ομάδες

Οι διασυνδέσεις μεταξύ των εγκληματικών ομάδων διακίνησης παράτυπων μεταναστών και των εγκληματικών ομάδων που δραστηριοποιούνται σε άλλες μορφές εγκλήματος, φαίνεται να αποτελεί την εξαίρεση και όχι τον κανόνα. Ενώ, υπάρχει μία ξεκάθαρη σύνδεση μεταξύ της διακίνησης μεταναστών και των φαινομένων διαφθοράς σε πολλαπλά επίπεδα σε διάφορα στάδια της διακίνησης, από τη διαθέσιμη βιβλιογραφία δεν φαίνεται να υφίστανται τακτικές επαφές ή συνεργασία μεταξύ αυτών που διακινούν μετανάστες και των άλλων μορφών οργανωμένου εγκλήματος¹⁸⁹.

Ως γενικότερη παρατήρηση, φαίνεται ότι οι διακινητές μεταναστών, δεν εμπλέκονται συστηματικά στο εμπόριο όπλων, ναρκωτικών ή άλλων σημαντικών παράνομων δραστηριοτήτων όπως λαθρεμπόριο τσιγάρων κτλ., με τις εξαιρέσεις να

Triandafyllidou, A. & Maroukis, T. (2012, May, σ.143-145). *Migrant Smuggling: Irregular Migration from Asia and Africa to Europe*, Palgrave Macmillan.

¹⁸⁷Βλ. European Commission, Directorate General for Migration and Home Affairs, ο.π..

¹⁸⁸Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime. (2012, August, σ.184) *Migrant smuggling in Asia: a thematic review of literature*, UNODC Regional Office for Southeast Asia and the Pacific.

¹⁸⁹Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.52.

εμφανίζονται στο Αφγανιστάν¹⁹⁰, στη Δυτική Αφρική, στην Κεντρική Ασία και στην Κεντρική Αμερική. Σε ορισμένες περιοχές όπως στο Σάχελ της Αφρικής, τα εγκληματικά δίκτυα διακίνησης μεταναστών και άλλες εγκληματικές ομάδες φαίνεται να έχουν στενές διασυνδέσεις μεταξύ τους, συμπεριλαμβανόμενου της συνεργασίας, πέραν της διακίνησης μεταναστών και σε άλλες παράνομες δραστηριότητες όπως διακίνηση ναρκωτικών κτλ. Σε άλλες περιοχές, όπως για παράδειγμα στη Δυτική Ασία, στην Κεντρική και Βόρεια Αμερική, δυναμικές και καλά οργανωμένες εγκληματικές ομάδες απαιτούν από τους διερχόμενους μετανάστες χρηματικά ποσά, προκειμένου να τους επιτρέψουν να περάσουν με ασφάλεια από την περιοχή που ελέγχουν, ενώ υπάρχουν και περιπτώσεις όπου διακινητές πωλούν στις συγκεκριμένες ομάδες, μετανάστες, προκειμένου μετέπειτα αυτοί να απαιτήσουν από τις οικογένειές τους λύτρα για την απελευθέρωσή τους¹⁹¹.

Η περίπτωση της Λιβύης φαίνεται να είναι μοναδική, λαμβάνοντας κανείς υπόψη το ρόλο της συγκεκριμένης χώρας και τη γεωγραφική της θέση στη δραστηριότητα της παράνομης διακίνησης, σε συνδυασμό με την ασταθή πολιτική της κατάσταση και τη γενικότερη ανασφάλεια που επικρατεί σε αυτήν. Πιο συγκεκριμένα, έχουν καταγραφεί επαφές και συνεργασία μεταξύ των δικτύων διακίνησης και των παραστρατιωτικών ομάδων, με ορισμένες από τις παραστρατιωτικές αυτές ομάδες να εμπλέκονται ενεργά και σε άλλες εγκληματικές δραστηριότητες όπως τη διακίνηση ναρκωτικών και όπλων¹⁹².

Τέλος, υπάρχουν ενδείξεις ότι ορισμένες ομάδες διακίνησης μεταναστών εμπλέκονται και στη διακίνηση ναρκωτικών. Μία από τις κυρίες διαδρομές διακίνησης κοκαΐνης από τη Νότια Αμερική προς την Ευρώπη, περνά μέσα από τη

¹⁹⁰Βλ. International Organization for Migration. (2014, σ.22). *Afghanistan Migration Profile*, International Organization for Migration Afghanistan.

¹⁹¹Βλ. Regional Mixed Migration Secretariat. (2013, June, s.29) *Mixed migration in Kenya: the scale of movement and associated protection risks*.

¹⁹²Βλ. Molenaar, F. & El Kamouni-Janssen, F.. (2017, February, σ. 43-44). *Turning the tide: The politics of irregular migration in the Sahel and Libya*. Clingendael –Netherlands Institute of International Relations.&

United Nations High Commissioner for Refugees and Altai Consulting. (2013, November, σ. 105) *Mixed migration: Libya at the crossroads*.

Δυτική Αφρική, όπου κατά μήκος των αφρικανικών διαδρομών που οδηγούν στις βόρειες ακτές, τόσο ποσότητες κοκαΐνης όσο και μετανάστες, μεταφέρονται στις ευρωπαϊκές ακτές της Μεσογείου και από εκεί σε ολόκληρη την Ευρώπη¹⁹³.

7.8.Ο ρόλος των γυναικών στη διακίνηση μεταναστών

Παρόλο που η διεθνής βιβλιογραφία σχετικά με τη διακίνηση μεταναστών αναπτύσσεται διαρκώς, οι ερευνητές θα πρέπει να εστιάσουν ιδιαίτερα στο ρόλο των γυναικών στη συγκεκριμένη δραστηριότητα. Για αυτόν ακριβώς το λόγο, διεξήχθη πρόσφατα μελέτη από την UNODC, στην οποία αναλύθηκαν 100 διαφορετικές περιπτώσεις διακίνησης μεταναστών σε 20 διαφορετικές χώρες, προκειμένου να διαλευκανθεί ο ρόλος και η εμπλοκή των γυναικών. Παρόλο που το δείγμα δεν ήταν αντιπροσωπευτικό του συνόλου των γυναικών που συμμετέχουν στη διακίνηση, η μελέτη κατέληξε σε ορισμένα πραγματικά ενδιαφέροντα ευρήματα.

Ειδικότερα, η δραστηριότητα της διακίνησης, συχνά περιλαμβάνει συγκεκριμένα καθήκοντα τα οποία εκτελούνται από διαφορετικούς διακινητές, οι οποίοι εργάζονται ανεξάρτητα και μεμονωμένα, αλλά συνδέονται με χαλαρούς δεσμούς μεταξύ τους για τη επίτευξη ενός κοινού σκοπού. Η μελέτη έδειξε ότι οι γυναίκες εκτελούν καθήκοντα τα οποία συχνά είναι παρόμοια με εκείνα των ανδρών. Πιο συγκεκριμένα, οι γυναίκες στρατολογούν μετανάστες, εκτελούν καθήκοντα που σχετίζονται με το ταξίδι όπως για παράδειγμα η αγορά εισιτηρίων ή η ενοικίαση χώρων τα οποία λειτουργούν ως ασφαλή καταφύγια για τους μετανάστες, ή η απόκτηση πλαστών ταξιδιωτικών εγγράφων για τους διακινηθέντες ή η ανάληψη της ευθύνης για την πληρωμή εκ μέρους των μεταναστών.

Ωστόσο, ορισμένα από τα καθήκοντα της μετανάστευσης εκτελούνται περισσότερο από τις γυναίκες. Για παράδειγμα, οι γυναίκες τείνουν να εμπλέκονται περισσότερο στην εύρεση χώρων διαμονής και τη σίτιση των μεταναστών, καθώς και τη φροντίδα αυτών σε περίπτωση που ασθενήσουν ή τραυματιστούν. Οι γυναίκες είναι λιγότερο πιθανό, να βρεθούν πίσω από το πηδάλιο του σκάφους ή

¹⁹³Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime. (2011, January, σ. 32, 46-47). *The role of organized crime in the smuggling of migrants from West Africa to the European Union.*

στο τιμόνι του φορτηγού ή να είναι τα άτομα εκείνα τα οποία θα κατευθύνουν τους μετανάστες προς τον τελικό προορισμό. Οι γυναίκες μπορούν να δραστηριοποιούνται ως προπομποί σε οχήματα τα οποία προηγούνται αυτών που μεταφέρουν τους μετανάστες, προκειμένου να τους ειδοποιήσουν σε περίπτωση που εντοπίσουν τη διενέργεια έκτακτων ελέγχων από τις αστυνομικές αρχές.

Επίσης, οι γυναίκες, τείνουν να είναι λιγότερο εμφανείς παίκτες στις δραστηριότητες της διακίνησης. Μια εξήγηση είναι ότι στις περισσότερες περιπτώσεις διακίνησης, στις οποίες συμμετείχαν γυναίκες, ήταν μικρής κλίμακας. Στο συγκεκριμένο δείγμα, οι γυναίκες περισσότερο συχνά δραστηριοποιούνταν ανεξάρτητα, μεταφέροντας μεμονωμένους μετανάστες ή μικρές ομάδες αυτών, το οποίο είναι και λιγότερο πιθανό να τραβήξει το ενδιαφέρον των αστυνομικών αρχών (οι γυναίκες εμπλέκονταν λιγότερο σε περιπτώσεις δραστηριοτήτων διακίνησης ευρείας κλίμακας - στο συγκεκριμένο δείγμα, 20 ή περισσότερων μεταναστών). Μετά τις μεμονωμένες επιχειρήσεις, η δεύτερη περισσότερο συχνή μορφή οργανωμένης διακίνησης στην οποία συμμετέχουν οι γυναίκες, είναι η εμπλοκή τους σε ζευγάρια, με τις γυναίκες να συνεργάζονται τις περισσότερες φορές με τους συζύγους τους ή να είναι οι μητέρες και οι κόρες των βασικών κατηγορούμενων.

Ενώ οι περισσότερες από τις γυναίκες συμμετείχαν στις δραστηριότητες διακίνησης με σκοπό το κέρδος, στο 30% των περιπτώσεων αυτών, οι γυναίκες καταδικάστηκαν για τη διακίνηση φίλων ή συγγενών άνευ οικονομικού ή άλλου ανταλλάγματος. Η μελέτη κατέδειξε ότι ενώ στο Πρωτόκολλο για τη Διακίνηση των Μεταναστών προβλέπεται η μη ποινικοποίηση της συγκεκριμένης δραστηριότητας, εντούτοις τα δικαστήρια πολλών χωρών θεωρούν τη συγκεκριμένη δραστηριότητα ως εγκληματική. Αυτό φαίνεται να επηρεάζει περισσότερο τις γυναίκες, καθώς τείνουν να είναι περισσότερο επιρρεπής στην εμπλοκή τους σε φαινόμενα παράνομης διακίνησης μελών της οικογένειάς τους ή φίλων¹⁹⁴.

¹⁹⁴ Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.53.

8. ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΩΝ ΔΙΑΚΙΝΗΤΩΝ – ΜΕΤΑΝΑΣΤΩΝ

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, εμφανίζονται δύο διαφορετικά μοντέλα δράσης, όσον αφορά την παράνομη διακίνηση παράτυπων μεταναστών και προσφύγων. Πιο συγκεκριμένα, από τη μία πλευρά έχουμε το «Δυτικό» μοντέλο δράσης το οποίο εμφανίζεται κυρίως σε χώρες όπως η Ισπανία και η Μάλτα και σε αρκετές περιπτώσεις και στην Ιταλία, όπου σε αυτήν την περίπτωση έχουμε πλοίαρια μεγάλους μήκους τα οποία μπορούν να μεταφέρουν μεγάλο αριθμό επιβατών, σε θαλάσσιες διαδρομές που εκτείνονται σε απόσταση αρκετών εκατοντάδων μιλίων μεταξύ της χώρας προέλευσης και της χώρας προορισμού.

Από την άλλη πλευρά, έχουμε το «ανατολικό – ελληνικό» μοντέλο δράσης σύμφωνα με το οποίο τα παράνομα κυκλώματα διακίνησης ανθρώπων χρησιμοποιούν ένα εντελώς διαφορετικό *modus operandi* σύμφωνα με το οποίο χρησιμοποιούν μικρά και ευέλικτα σκάφη τα οποία είναι εξοπλισμένα με μηχανές μεγάλης ιπποδύναμης, μεταφέρουν μικρό αριθμό επιβατών, με το σημείο αναχώρησης να απέχει ελάχιστα μίλια προς χώρο στο οποίο επιδιώκουν να καταπλεύσουν.

Χιλιάδες μετανάστες ήταν τα θύματα λόγω πνιγμού της δραστηριότητας της διακίνησης παράτυπων μεταναστών, κυρίως στην Κεντρική Μεσόγειο. Επίσης, έχουν καταγραφεί περιστατικά εκμετάλλευσης των μεταναστών και παραβίασης των ανθρωπίνων δικαιωμάτων στις χώρες καταγωγής, διέλευσης και τελικής κατάληξης των μεταναστών

Οι τρεις βασικές θαλάσσιες αρτηρίες που χρησιμοποιούν οι παράτυποι μετανάστες από χώρες της Μέσης Ανατολής, της Νότιας Ασίας, της Βόρειας Αφρικής και της Υποσαχάριας Αφρικής προκειμένου να εισέλθουν στην Ευρώπη είναι:

- Από τη Νότια Ασία και τη Μέση Ανατολή διαμέσου της Τουρκίας, προς την Ελλάδα (από την ξηρά από τα σύνορα Ελλάδας – Τουρκίας

στην περιοχή του Έβρου και τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου). Συχνό είναι και το φαινόμενο παράτυποι μετανάστες από χώρες της Αφρικανικής ηπείρου να ταξιδεύουν αεροπορικά προς την Τουρκία προκειμένου στη συνέχεια να επιχειρήσουν να περάσουν στην ευρωπαϊκή επικράτεια

- Από την Υποσαχάρια Αφρική και τη Βόρεια Αφρική (κυρίως από τις κεντρικές περιοχές αυτής), διαμέσου της Λιβύης και της Τυνησίας, προς τη Μάλτα, την Ιταλία και στη συνέχεια προς την υπόλοιπη Ευρώπη.
- Από την Υποσαχάρια Αφρική και Βόρεια Αφρική (κυρίως βορειοδυτικές περιοχές), διαμέσου του Μαρόκου, προς την Ισπανία και εν συνεχεία προς την υπόλοιπη Ευρώπη.

Στη διαδρομή της Κεντρικής Μεσογείου, οι περισσότεροι διακινηθέντες μετανάστες προέρχονται από το Κέρας της Αφρικής και τη Δυτική Αφρική. Στη διαδρομή της Ανατολικής Μεσογείου, οι περισσότεροι άνθρωποι προέρχονται από τη Νότιο – Δυτική Ασία, κυρίως από τη Συρία, καθώς και από το Αφγανιστάν και το Ιράκ. Στη Δυτική Μεσόγειο οι περισσότεροι διακινηθέντες προέρχονται από τη Δυτική Αφρική καθώς επίσης και Σύριοι και Μαροκινοί. Σε όλες τις διαδρομές οι περισσότεροι διακινηθέντες είναι άνδρες.

Οι διακινητές είναι συχνά κάτοικοι των χωρών, από τις οποίες αναχωρούν οι μετανάστες ή έχουν την ίδια εθνικότητα με τους διακινηθέντες. Επίσης, πολλοί από τους διακινητές οι οποίοι έχουν αρχηγικούς ρόλους στις σχετικές εγκληματικές οργανώσεις, δραστηριοποιούνται στις χώρες τελικής αποβίβασης των μεταναστών¹⁹⁵.

8.1. Σχέδια και τάσης της δραστηριότητας της διακίνησης παράτυπων μεταναστών στην Ευρώπη.

¹⁹⁵ Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.σ. 143-145.

Από το 2014, στην Ευρώπη καταγράφεται μία σημαντική αύξηση στον αριθμό των αφίξεων των παράτυπων μεταναστών και των προσφύγων σε σχέση με τα πρώτα χρόνια της δεκαετίας αυτής. Οι ροές μεταξύ των παραδοσιακών μεταναστευτικών διαδρομών αυξήθηκαν και νέοι δρόμοι αναδείχθηκαν.

Παρόλο, που έως τώρα, δεν υπάρχουν ακριβή στοιχεία αναφορικά με τη διακίνηση μεταναστών προς και μέσα στην Ευρωπαϊκή ήπειρο, υπάρχουν σοβαρές ενδείξεις ότι πολλοί από τους παράτυπους μετανάστες και τους πρόσφυγες που καταλήγουν στις ευρωπαϊκές χώρες, έχουν μεταφερθεί μέσω κυκλωμάτων διακίνησης παράτυπων μεταναστών.

Σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat, περισσότερο από το 90% των παράτυπων μεταναστών χρησιμοποίησαν τις υπηρεσίες των διακινητών προκειμένου να μεταφερθούν στην Ευρώπη. Υπάρχουν τρεις κύριες μεταναστευτικές διαδρομές που καταλήγουν στην Ευρώπη. Η Κεντρική Μεσογειακή οδός στην οποία οι διακινηθέντες αναχωρούν από τη Βόρεια Αφρική, περισσότερο συχνά από τη Λιβύη και καταλήγουν στην Ιταλία, συνήθως στη Sicily. Η Ανατολική Μεσογειακή οδός συνδέει τις Τουρκικές ακτές με τα Ελληνικά νησιά του Ανατολικού Αιγαίου και η Δυτική Μεσογειακή οδός, στην οποία αναχωρούν από το Μαρόκο και καταλήγουν στην Ισπανία, είτε από τη Θάλασσα είτε από την ξηρά. Για τους περισσότερους από τους μετανάστες και τους πρόσφυγες που χρησιμοποιούν τις συγκεκριμένες οδούς, το να διέλθουν από τη Μεσόγειο θάλασσα αποτελεί ένα μόνο μέρος του συνολικού τους ταξιδιού το οποίο μπορεί να έχει ξεκινήσει από τη Νότια –Δυτική Ασία, το Κέρασ της Αφρικής, τη Δυτική Αφρική ή οπουδήποτε αλλού¹⁹⁶.

8.2. Η Κεντρική Μεσογειακή Οδός

Η Κεντρική Μεσογειακή οδός – από τη Βόρεια Αφρική στην Ιταλία και τη Μάλτα - αποτελεί μία συνηθισμένη διαδρομή των παράτυπων μεταναστών και των προσφύγων που ταξιδεύουν από τη θάλασσα. Εκτός από το έτος 2015, όταν οι αφίξεις στην Ελλάδα από την Ανατολική Μεσογειακή οδό ξεπέρασαν τις αντίστοιχες της Ιταλίας, οι περισσότεροι από τους μετανάστες που φτάνουν διά θαλάσσης στην

¹⁹⁶Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.σ. 143-145.

Ευρώπη χρησιμοποιούν τη Κεντρική Μεσογειακή οδό. Τα σημεία αναχώρησης και άφιξης των μεταναστών, ο αριθμός αυτών και το προφίλ των διακινητών μεταβάλλεται με την πάροδο του χρόνου. Για πολλούς μετανάστες, το ταξίδι κατά μήκος της Μεσόγειου αποτελεί μόνο ένα μικρό μέρος ενός μεγάλου ταξιδιού.

Παρόλο που δεν υπάρχουν επαρκή στατιστικά στοιχεία, μπορεί να σημειωθεί ότι σχεδόν όλοι οι μετανάστες που διέρχονται από τη συγκεκριμένη οδό εξαρτώνται από τους διακινητές για το θαλάσσιο πέρασμα, διότι το μεμονωμένο πέρασμα με πλοiάριο υπό τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή το καθιστούν εξαιρετικά δύσκολο¹⁹⁷.

8.3. Τα κύρια μεταναστευτικά διακομιστικά κέντρα και τα σημεία αναχώρησης και άφιξης

Η Λιβύη αποτελεί παραδοσιακά το κύριο σημείο αναχώρησης των μεταναστών οι οποίοι ακολουθούν τη συγκεκριμένη πορεία. Το ακριβές σημείο αναχώρησης των μεταναστών από τη Βόρεια Αφρική είναι δύσκολο να προσδιοριστεί και μπορεί να μεταβάλλεται, αλλά περισσότερο από το 90% αυτών που χρησιμοποιούν τη Κεντρική Μεσογειακή οδό φτάνουν στην Ιταλία από τη Λιβύη¹⁹⁸. Οι διακινηθέντες μετανάστες συνήθως αναχωρούν από την πρωτεύουσα της Λιβύης και τα περίχωρα αυτής, συμπεριλαμβανομένου της Zawiyah και της Zuwara στα Δυτικά της πρωτεύουσας και της Misrata στα ανατολικά. Ορισμένοι από τους μετανάστες αναχωρούν από τη Βεγγάζη, η οποία βρίσκεται 1000 χλμ ανατολικά από την Τρίπολη¹⁹⁹.

¹⁹⁷Για παράδειγμα, στην πρώτη αναφορά για την ετησία δραστηριότητα του Ευρωπαϊκού Κέντρου για τη διακίνηση μεταναστών της Ευροπoι: Ιανουάριος 2016 - Ιανουάριος 2017. *Regional Mixed Migration Secretariat, Going West: Contemporary Migration Trends from the Horn of Africa to Libya and Europe, June 2014.*

¹⁹⁸Βλ. UNHCR Libya webpage (available at: www.unhcr.org/libya.html).

¹⁹⁹Βλ. The Global Initiative against Transnational Organized Crime. (2014, May, σ.8) *Smuggled Futures: The dangerous path of the migrant from Africa to Europe.*

International Organization for Migration MENA Regional Office and Altai Consulting. (2015, June, σ.8) *Migration Trends Across the Mediterranean: Connecting the Dots.*

Τα σημεία αναχώρησης από τη Λιβύη προς την Ευρώπη, μεταβάλλονται γρήγορα και εξαρτώνται από διάφορους παράγοντες, όπως για παράδειγμα τη δράση των τοπικών κοινοτήτων, τις τοπικές συνθήκες ασφαλείας και τους διενεργούμενους ελέγχους. Για παράδειγμα το 2016, τα σημεία αναχώρησης των μεταναστών μεταφέρθηκαν ανατολικά κατά μήκος των ακτών της Λιβύης, με τις αναχωρήσεις από την Zuwara να μειώνονται σημαντικά. Ένας από τους λόγους αυτής της μείωσης ήταν η ανατροπή μίας λέμβου και ο πνιγμός 183 ανθρώπων κοντά στις ακτές της Zuwara. Το συγκεκριμένο περιστατικό είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθούν και να εξαπλωθούν μαζικά κινήματα εναντίωσης και καταδίκης των διακινητών²⁰⁰. Η Sabratha - περίπου 40 χλμ ανατολικά της Zuwara – έγινε τότε το κύριο σημείο αναχώρησης κατά μήκος των ακτών της Λιβύης.

Η Αίγυπτος είναι λιγότερο σημαντική ως χώρα διέλευσης και αναχώρησης των μεταναστών. Έως το 2013, οι άνθρωποι οι οποίοι διακινούνταν από την Αίγυπτο ήταν κυρίως Σύριοι πρόσφυγες. Μετά το 2013, η πλειονότητα αυτών που αναχωρούσαν από τις ακτές της Βόρειας Αιγύπτου ήταν από το Σουδάν, την Ερυθραία και τη Σομαλία²⁰¹. Σύμφωνα με τη FRONTEX, το 2017 οι μεταναστευτικές ροές από το Κέρας της Αφρικής προς την Ευρώπη, διαμέσου της Αιγύπτου, περιορίστηκαν σημαντικά²⁰². Τέλος, όσον αφορά την Τυνησία, η διαδρομή που συνδέει την Τυνησία με την Sicily ήταν ιδιαίτερα δημοφιλής μεταξύ των Μαροκινών, Τυνησίων και Αλγερινών εποχιακών εργατών τη δεκαετία του 1990²⁰³.

8.4. Το προφίλ των διακινητών και η οργάνωση αυτών

²⁰⁰Βλ. Molenaar, F. & El Kamouni-Janssen, F. (2017, February, σ. 60-61) *Turning the tide: The politics of irregular migration in the Sahel and Libya*, Clingendael – Netherlands Institute of International Relations.

²⁰¹Βλ. Reitano, T. and Tinti, P. (2015, November). *Survive and advance: The economics of smuggling refugees and migrants into Europe*. Institute for Security Studies and The Global Initiative against Transnational Organized Crime.

²⁰²Βλ. FRONTEX. (2017, December, σ.8) *FRAN Quarterly, Q2 April-June 2017*.

²⁰³Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.σ. 143-145.

Η διακίνηση των μεταναστών προς την Ευρώπη, φαίνεται να συνδέεται στενά με σταθερές και ad hoc συμφωνίες και αλληλεπιδράσεις μεταξύ των διάφορων τοπικών και διεθνών δικτύων, παρά σε καλά οργανωμένες και ιεραρχικά δομημένες οργανώσεις²⁰⁴.

Συνήθως τα δίκτυα τα οποία προωθούν τη θαλάσσια διέλευση προς την Ευρώπη, είναι διαφορετικά από εκείνα τα οποία στρατολογούν και μετακινούν τους μετανάστες από την ενδοχώρα προς τα σημεία αναχώρησης των Κεντρικών Μεσογειακών διαδρομών. Ωστόσο, τα διάφορα δίκτυα μεταξύ τους τείνουν να διατηρούν σταθερούς και διαρκείς δεσμούς και συνεργασία. Αυτό επιτρέπει την άμεση εναλλαγή και την προσαρμογή των διαδρομών προς την Ευρώπη.

Σύμφωνα με δεδομένα και στοιχεία σχετικά με την οργάνωση και τη λειτουργία των συγκεκριμένων εγκληματικών δικτύων τα οποία δραστηριοποιούνται στην Λιβύη και στην Κεντρική Μεσόγειο όπως αυτά παρουσιάζονται από τις Ιταλικές Αστυνομικές Αρχές, μία οργανωμένη εγκληματική οργάνωση δραστηριοποιείται στα διακομιστικά κέντρα που χρησιμοποιούνται για τη διακίνηση των μεταναστών κατά μήκος των μεταναστευτικών διαδρομών. Η συγκεκριμένη εγκληματική ομάδα, η οποία περιλαμβάνει πυρήνες αποτελούμενους από μετανάστες από την Ερυθραία που δραστηριοποιούνται στην Ιταλία, διακινεί μετανάστες και πρόσφυγες από τη Λιβύη προς τη Σικελία, μετά στην Ιταλική ενδοχώρα και μετέπειτα σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Ο πυρήνας ο οποίος δραστηριοποιείται στη Βόρεια Αφρική και στην Ιταλία θα επικοινωνήσει με συνεργάτες της σε άλλες Ευρωπαϊκές χώρες προκειμένου να οργανώσουν το τελευταίο μέρος της διακίνησης των μεταναστών ή να συνδιαλλαχθούν μεταξύ τους αναφορικά με το ποσό που δικαιούται ο καθένας από το ταξίδι²⁰⁵.

Από τα διαθέσιμα στοιχεία, αποκαλύπτεται μία σύνδεση μεταξύ της διακίνησης μεταναστών και του λαθρεμπορίου διάφορων αγαθών και προϊόντων

²⁰⁴Βλ. Monzini, P., Abdel Aziz, N., Pastore, F.. (2015, October). *The changing dynamics of cross-border human smuggling and trafficking in the Mediterranean*, New- Med Research Network, Istituto Affari Internazionali.

²⁰⁵Βλ. Ferrara, G., Prosecutor, Special Antimafia Directorate at Procura della Repubblica di Palermo. (2015, December) *Tackling the smugglers of migrants – a new approach: the ‘Glauco’ cases*, Presentation at the Council of Europe, Strasbourg.

από, εντός και προς τη Λιβύη. Οι διαδρομές οι οποίες χρησιμοποιούνται από τους λαθρέμπορους, είναι οι ίδιες με αυτές που χρησιμοποιούνται από τους διακινητές, και περιλαμβάνει τη μεταφορά διάφορων αγαθών από την Υπο –Σαχάρια Αφρική προς την Λιβύη²⁰⁶.

Η διακίνηση μεταναστών από τη Βόρεια Αφρική προς την Ευρώπη διαμέσου της Μεσογείου φαίνεται να συνδέεται και με τη διακίνηση ναρκωτικών. Από τα μέσα του 2000, ορισμένοι από τους μετανάστες φαίνεται να έχουν κέρδη από τη διακίνηση ναρκωτικών κατά μήκος της ερήμου και την πώληση αυτών στη Βόρεια Αφρική²⁰⁷. Την ίδια στιγμή, από τις έρευνες των Ιταλικών αρχών δεν φαίνεται να υπάρχουν σταθερές διασυνδέσεις μεταξύ των παραδοσιακών δικτύων διακίνησης μεταναστών και της Ιταλικής μαφίας²⁰⁸.

Σύμφωνα με μελέτη του 2015, τα αρχηγικά μέλη των εγκληματικών οργανώσεων διακίνησης μεταναστών είναι άνω των 35 ετών, ενώ οι διακινητές και τα υπόλοιπα μέλη που δραστηριοποιούνται κατά τη μεταφορά αυτών, είναι συνήθως νεότεροι²⁰⁹.

8.5. Το *modus operandi* των διακινητών και η οργάνωση των ταξιδιών

Υπάρχουν περιπτώσεις όπου οι μετανάστες αναζητούν τους διακινητές προκειμένου να τους βοηθήσουν να περάσουν στην Ευρώπη, ωστόσο, σύνηθες είναι και το φαινόμενο οι διακινητές να πλησιάζουν τους μετανάστες για να προωθήσουν τις υπηρεσίες τους. Οι διακινητές διαφημίζουν τις υπηρεσίες τους σε

²⁰⁶Βλ. Regional Mixed Migration Secretariat. (2014, June, σ. 49-50) *Going West: Contemporary Migration Trends from the Horn of Africa to Libya and Europe*.

Toaldo, M.. (2015, May, σ.8). *Migrations through and from Libya: a Mediterranean challenge*, New-Med Research Network, Istituto Affari Internazionali.

²⁰⁷Βλ. Shaw, M. and Mangan, F.. (2014, σ.15, 23) *Illicit trafficking and Libya's transition: profits and losses*. United States Institute of Peace.

²⁰⁸Επίσημη πληροφόρηση από την Italian Police, Direzione Central Anticrimine, Servizio Central Operativo to UNODC.

²⁰⁹Βλ. European Commission, Directorate General for Migration and Home Affairs, ο.π. (σ.52-53).

μέρη στα οποία συγκεντρώνονται οι μετανάστες όπως σιδηροδρομικοί σταθμοί ή σε γειτονιές που κατοικούν μετανάστες²¹⁰.

Οι αμοιβές των διακινητών ποικίλουν και εξαρτώνται από το πακέτο υπηρεσιών που προσφέρουν καθώς και από την εθνικότητα, την ηλικία και το φύλο των μεταναστών. Κατά μήκος των διαδρομών της Κεντρικής Μεσογείου, οι διακινητές προσαρμόζουν τις τιμές στα οικονομικά δεδομένα των μεταναστών με τους Σύριους να είναι αυτοί που είναι οι πιο ευκατάστατοι σε σχέση με τους Αφρικανούς και να πληρώνουν τα περισσότερα για ένα ασφαλέστερο ταξίδι προς την Ευρώπη²¹¹.

Τα σκάφη τα οποία χρησιμοποιούνται για τη θαλάσσια διακίνηση ποικίλουν από μικρά ξύλινα πλοία ή κλεμμένα φουσκωτά έως μεγαλύτερα πλοία²¹². Στα πρώτα σκάφη συνήθως τοποθετούνται ως κυβερνήτες, μετανάστες με αντάλλαγμα τη δωρεάν μεταφορά τους, ενώ στα μεγαλύτερα τοποθετούνται επαγγελματίες πλοίαρχοι²¹³. Τα πλοίαρχοι συνήθως αναχωρούν από τις ακτές τις νυχτερινές ώρες προκειμένου να αποφύγουν τυχόν εντοπισμό τους από τις Λιβυκές Αρχές²¹⁴, δεν φέρουν καμία σημαία ή όνομα επί του σκάφους, και συνήθως δεν επιστρέφονται στους διακινητές αλλά χρησιμοποιούνται μόνο μία φορά²¹⁵.

8.6.Ο Ανατολικός Μεσογειακός διάδρομος

²¹⁰Βλ. United Nations High Commissioner for Refugees and Altai Consulting. (2013, σ.53).*Mixed migration: Libya at the crossroads*.

²¹¹Βλ. European Commission, Directorate General for Migration and Home Affairs. (2015, σ.35)*Study on smuggling of migrants: Characteristics, responses and cooperation with third countries, Case Study I: Syria/Lebanon – Egypt – Italy*.

²¹²Βλ. United Kingdom, House of Lords, European Union Committee. (2016, May, σ.3)*Operation Sophia, the EU's naval mission in the Mediterranean: an impossible challenge*, 14th Report of Session 2015–16.

²¹³Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime.(2010, σ.23) *Smuggling of migrants into, through and from North Africa: A thematic review and annotated bibliography of recent publications*.

²¹⁴Βλ. United Nations High Commissioner for Refugees and Altai Consulting. (2013, November, σ.44) *Mixed migration: Libya at the crossroads*.

²¹⁵Βλ. Regional Mixed Migration Secretariat. (2014, June, σ.79)*Going West: Contemporary Migration Trends from the Horn of Africa to Libya and Europe*.

Ο Ανατολικός Μεσογειακός διάδρομος, στον οποίο καταγράφηκε μία σημαντική αύξηση των αφίξεων το 2015, συνδέει την Τουρκία με την Ε.Ε. από ξηρά και από θάλασσα. Πολλοί από αυτούς που κάνουν χρήση της συγκεκριμένης διαδρομής, έχουν μεταφερθεί κατά μήκος της μεταναστευτικής διαδρομής της Νότιο- Δυτικής Ασίας. Ο Ανατολικός Μεσογειακός διάδρομος αποτελείται από δύο επιμέρους διαδρόμους: ένα θαλάσσιο διάδρομο οποίος ξεκινάει από τις Τουρκικές ακτές και κατευθύνεται προς τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου και ένα χερσαίο ο οποίος ξεκινάει από την Τουρκία και καταλήγει στη Βόρειο- Ανατολική Ελλάδα ή στη Βουλγαρία²¹⁶.

8.6.1. Τα κύρια διακομιστικά κέντρα και τα σημεία αναχώρησης και άφιξης των μεταναστών

Πολλές από τις Τουρκικές παράκτιες πόλεις λειτουργούν ως σημεία αναχώρησης των μεταναστών προς τα κοντινά Ελληνικά νησιά. Κατά τη διάρκεια του πρώτου μισού του 2017, σύμφωνα με επίσημα στοιχεία από τον ΙΜΟ, οι περισσότεροι από τους μετανάστες συνελήφθησαν κατά μήκος των δυτικών Τουρκικών ακτών στην προσπάθειά τους να μεταβούν στην Ελλάδα²¹⁷.

Στη θαλάσσια περιοχή κοντά στην πόλη Ηεσμε – η οποία βρίσκεται πλησίον τόσο της Σμύρνης όσο και της Νήσου Χίου, καταγράφηκε ο μεγαλύτερος αριθμός συλληφθέντων μεταναστών²¹⁸. Άλλες πόλεις όπως το Balikesir ή το Edirne χρησιμοποιήθηκαν επίσης ως σημεία διέλευσης των μεταναστών προς τα Ελληνικά νησιά²¹⁹.

Το κύριο σημείο άφιξης των μεταναστών οι οποίοι διακινούνταν με πλοiάρια από τις δυτικές ακτές της Τουρκίας ήταν η νήσος Λέσβος. Το 2015, όταν οι αφίξεις παρουσίασαν ραγδαία αύξηση, η Λέσβος ήταν στο επίκεντρο των εξελίξεων, με περισσότερες από μισό εκατομμύριο αφίξεις σύμφωνα με στοιχεία της UNHCR. Η

²¹⁶Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.σ. 150-151.

²¹⁷Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.151.

²¹⁸Βλ. International Organization for Migration. (2017, June) *Migration flows to Europe 2017 – quarterly overview*.

²¹⁹Βλ. European Commission, Directorate General for Migration and Home Affairs. ο.π. (σ.30).

νήσος της Χίου, ήταν το δεύτερο πολυπληθέστερο σε αφίξεις νησί, με αρκετά μικρότερο ωστόσο αριθμό σε σχέση με αυτές της Λέσβου. Περιστατικά διακίνησης καταγράφηκαν επίσης στα χερσαία σύνορα Ελλάδας – Τουρκίας μήκους περίπου 200 χλμ, από το μεγαλύτερο μέρος των οποίων διέρχεται ο ποταμός Έβρος όπου το πέρασμα από το ποτάμι, είναι εξαιρετικά δύσκολο εξαιτίας των αστυνομικών ελέγχων κατά μήκος και των δύο πλευρών και των καιρικών συνθηκών που επικρατούν κυρίως το χειμώνα στην περιοχή²²⁰.

8.6.2.Ο αριθμός των διακινούμενων μεταναστών κατά μήκος της διαδρομής της Ανατολικής Μεσογείου

Κατά την περίοδο 2009 – 2014, ο αριθμός των παράτυπων μεταναστών που εισήλθαν στην Ε.Ε από τις θαλάσσιες διαδρομές της Ανατολικής Μεσογείου, κυμαινόταν μεταξύ 25.000 και 57.000 το χρόνο. Το 2015 όμως, οι αφίξεις κατέγραψαν μία ραγδαία άνοδο με τον αριθμό αυτών να ξεπερνούν τους 850.000, κάνοντας τις διαδρομές αυτές, τις κύριες πύλες εισόδου των παράτυπων μεταναστών και των προσφύγων στην Ευρώπη. Το 2016, οι ροές σημείωσαν σημαντική πτώση, μία μείωση η οποία συνεχίστηκε και τον επόμενο έτος. Πέραν των αφίξεων στα Ελληνικά νησιά, ορισμένοι από τους μετανάστες αναχωρούσαν από την Τουρκία προς τη Βουλγαρία κατά μήκος των χερσαίων διασυνοριακών περασμάτων²²¹.

Η ξαφνική πτώση των αφίξεων στα Ελληνικά νησιά, οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στη συμφωνία μεταξύ Ε.Ε. και Τουρκίας, σύμφωνα με την οποία «όλοι οι νέοι παράτυποι μετανάστες και οι αιτούντες ασύλου οι οποίοι διέρχονται από την Τουρκία προς τα Ελληνικά νησιά, θα επιστρέφονται πίσω στην Τουρκία, μετά την αξιολόγηση της αίτησης του κάθε αιτούντα ξεχωριστά, σύμφωνα με τις αρχές και τις αξίες της Ε.Ε. και του διεθνούς δικαίου. Για κάθε Σύριο ο οποίος θα επιστρέφεται στην Τουρκία, ένας άλλος Σύριος θα εγκαθίσταται απευθείας στην Ε.Ε. από την Τουρκία (1:1 μηχανισμός)²²².

²²⁰Βλ. International Organization for Migration. (2017, April) *Mixed Migration Flows in the Mediterranean and Beyond, Compilation of available data and information*, 1 March – 31 March 2017.

²²¹Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.σ.151-152.

²²²Βλ. European Commission. (2017, March) *Factsheet EU-Turkey statement – one year on*.

8.6.3. Το προφίλ των διακινηθέντων μεταναστών

Οι Σύριοι αποτελούν την εθνικότητα με τους περισσότερους διακινηθέντες από τις Τουρκικές Ακτές προς την Ελλάδα, παρόλο που το ποσοστό τους μεταξύ των υπόλοιπων εθνικοτήτων βαίνει συνεχώς μειούμενο. Στο πρώτο μισό του 2017, οι Σύριοι υπήκοοι αποτελούσαν το 38% των αφίξεων στην Ελλάδα, έναντι 45% το 2016 και 57% το 2015. Οι υπήκοοι από το Αφγανιστάν και το Ιράκ επίσης κατέχουν σημαντικά ποσοστά στο συνολικό αριθμό αφίξεων. Παρόλο που οι αφίξεις των Αφγανών ήταν περισσότερες από αυτές των Ιρακινών το 2016, στις αρχές του 2017 η κατάσταση μεταβλήθηκε με τους υπηκόους από το Ιράκ να αποτελούν τη δεύτερη πιο πολυάριθμη εθνικότητα αφιχθέντων, με τους Πακιστανούς και τους Αφγανούς να ακολουθούν²²³.

Καθώς ένα μεγάλο μέρος των μεταναστευτικών και προσφυγικών ροών αποτελείται από Σύριους, στη συγκεκριμένη διαδρομή καταγράφεται και το μεγαλύτερο ποσοστό οικογενειών που ταξιδεύουν σε σχέση με τις υπόλοιπες, όπου κυριαρχούν κυρίως νέοι σε ηλικία άνδρες, με το ποσοστό αυτών που ταξιδεύουν μαζί με μέλος της οικογένειάς τους (παιδί, σύζυγο, γονέα ή άλλον συγγενή) τον Φεβρουάριο του 2016 να ανέρχεται σε 88% και μόλις το 7% να ταξιδεύει μεμονωμένα²²⁴. Οι γυναίκες αποτελούσαν το 22% των συνολικών αφίξεων για το 2016 και το 38% ήταν παιδιά. Σε αντίθεση με την Ιταλία, η μεγάλη πλειονότητα – 92%- των παιδιών που έφτασαν στην Ελλάδα συνοδεύονταν. Περίπου το 8% - περισσότερα από 5.000 παιδιά - ήταν ασυνόδευτα, πολλά από τα οποία ήταν έφηβοι από τη Συρία, το Αφγανιστάν και το Πακιστάν²²⁵.

8.6.4. Το προφίλ των διακινητών και η οργάνωση της διακίνησης

²²³Επίσημη πληροφόρηση από τις Ελληνικές Αρχές προς την UNODC.

²²⁴Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.σ. 152-153.

²²⁵Βλ. United Nations High Commissioner for Refugees, United Nations Children's Fund and International Organization for Migration. (2017, April). *Refugee and migrant children – including unaccompanied and separated children – in the EU: overview of trends in 2016*.

Ενισχύοντας τη γενική αντίληψη ότι οι περισσότεροι από τους μετανάστες που ταξιδεύουν κατά μήκος των θαλάσσιων διαδρομών, στηρίζονται στις παρεχόμενες υπηρεσίες των διακινητών, υπάρχουν σαφείς ενδείξεις ότι η πλειοψηφία των μεταναστών που διήλθαν από τις διαδρομές της Ανατολικής Μεσογείου χρησιμοποίησαν τουλάχιστον μία φορά στο συνολικό τους ταξίδι τις υπηρεσίες ενός διακινητή²²⁶. Ο ακριβής αριθμός των διακινητών που χρησιμοποιείται από τους μετανάστες, φαίνεται να ποικίλει και να εξαρτάται από την εθνικότητα των διακινηθέντων μεταναστών καθώς και από άλλους παράγοντες (τον αριθμό των διασυνοριακών περασμάτων, τα συνοριακά μέτρα που λαμβάνονται σε κάθε κράτος, τις καιρικές και μορφολογικές συνθήκες κ.α.). Για παράδειγμα, σύμφωνα με έρευνα που διεξήχθη το 2015, σε παράτυπους μετανάστες που συνελήφθησαν στην Κωνσταντινούπολη από τις τοπικές αρχές, διαπιστώθηκε ότι σχεδόν όλοι οι συλληφθέντες (96%) χρησιμοποίησαν τουλάχιστον τρεις διακινητές από τις χώρες από τις οποίες ξεκίνησαν (κυρίως τη Νότια και τη Νότιο – Δυτική Ασία), προκειμένου να φτάσουν στην Κωνσταντινούπολη²²⁷. Οι διακινητές αποτελούν την κύρια πηγή πληροφόρησης για τους μετανάστες και τους πρόσφυγες, καθώς το 73% των 779 Αφγανών που καταγράφηκαν, δήλωσαν το Φεβρουάριο του 2016 ότι οι διακινητές τους παρείχαν πληροφορίες σχετικά με το ταξίδι²²⁸.

Σύμφωνα με στοιχεία της FRONTEX, το 2016 οι διακινητές λειτουργούσαν σε δίκτυα κατά μήκος των Τουρκικών Ακτών, με κάθε δίκτυο να ελέγχει ένα συγκεκριμένο μέρος αναχώρησης και να εξυπηρετεί περισσότερο μετανάστες συγκεκριμένης εθνικότητας. Πέρα από το πέρασμα στα Ελληνική νησιά ή τα χερσαία σύνορα της Τουρκίας με τη Συρία, τα συγκεκριμένα δίκτυα τους παρείχαν και πληροφόρηση σχετικά με τις διαδικασίες ασύλου στις χώρες στις οποίες ήθελαν να καταλήξουν καθώς και για την απόκτηση πλαστών ταξιδιωτικών εγγράφων. Η μεγαλύτερη ζήτηση υπήρχε για την απόκτηση Συριακών διαβατηρίων, ταυτοτήτων,

²²⁶Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.153.

²²⁷Βλ. Icli, T.G., Sever, H. and Sever, M.(2015)..*A survey study on the profile of human smugglers in Turkey*. Advances in Applied Sociology.

²²⁸Βλ. United Nations High Commissioner for Refugees. (2016).*Profiling of Afghan arrivals on Greek islands in February 2016*.

πιστοποιητικών γέννησης και αδειών διαμονής, το οποίο κατεδείκνυε πώς πλούτιζαν οι διακινητές από τη Συριακή κρίση²²⁹.

8.6.5. Το modus operandi των διακινητών και η οργάνωση των ταξιδιών

Όπως σε άλλα μέρη του κόσμου, στα σημαντικά διακομιστικά κέντρα κατά μήκος της διαδρομής, η δραστηριότητα της διακίνησης μεταναστών φαίνεται να πραγματοποιείται δημόσια. Σε συγκεκριμένες γειτονιές σημαντικών πόλεων, οι εν δυνάμει διακινηθέντες μπορούν να συναντήσουν εύκολα ένα διακινητή, ενώ περισσότερο συχνά συναντιούνται με τους μεσάζοντες οι οποίες τους ενημερώνουν για τις λεπτομέρειες του ταξιδιού²³⁰.

Περιμένοντας την αναχώρησή τους προς την Ελλάδα, οι διακινητές μεταφέρουν τους μετανάστες και τους πρόσφυγες σε διαμερίσματα που χρησιμοποιούνται ως ασφαλή καταφύγια και τα οποία τις περισσότερες φορές δεν διαθέτουν θέρμανση, χωρίς να τους παρέχονται τα στοιχειώδη όπως νερό και τρόφιμα²³¹. Όταν συγκεντρωθεί ένας μεγάλος αριθμός επιβατών, οι οδηγοί κατευθύνουν τους μετανάστες προς τα σημεία αναχώρησης, ενώ άλλα μέλη της εγκληματικής οργάνωσης προσπαθούν να ανακαλύψουν τρόπους προκειμένου να παρακάμψουν τις αστυνομικές αρχές. Τα σκάφη τα οποία χρησιμοποιούνται συνήθως είναι φουσκωτά ή ταχύπλοα με μηχανές μεγάλης ιπποδύναμης²³². Το

²²⁹Βλ. FRONTEX. (2016). *Profiting from misery – how smugglers bring people to Europe*. online briefing, 18 February 2016.

²³⁰Βλ. European Commission, Directorate General for Migration and Home Affairs. ο.π. (σ.56).

²³¹Βλ. European Union, Fundamental Rights Agency. (2013, March, σ.24) *Fundamental rights at Europe's southern sea borders*.

²³²Βλ. European Commission, Directorate General for Migration and Home Affairs. (2015, σ.33) *Study on smuggling of migrants: Characteristics, responses and cooperation with third countries, Case Study 3: Pakistan – Turkey – Greece*.

ταξίδι από την Τουρκία προς τα Ελληνικά νησιά μπορεί να διαρκέσει από λίγα λεπτά μέχρι αρκετές ώρες²³³.

Η τιμή για ένα ταξίδι από τις Τουρκικές ακτές σε κάποιο από τα Ελληνικά νησιά με μία μικρή φουσκωτή λέμβο, κυμαίνεται μεταξύ 1.000 και 2000 ευρώ/άτομο. Η ίδια διαδρομή μπορεί και να προσφερθεί και με 900 ευρώ ή και να φτάσει τα 7.000 ανάλογα με τη ζήτηση, την ακολουθούμενη μεθοδολογία όσον αφορά τη μεταφορά, την εποχή και τις καιρικές συνθήκες. Η τιμή για το πέρασμα από την Τουρκία προς τη Βουλγαρία και μετέπειτα οδικώς στη Σόφια κυμαίνεται από 2.500 – 3.000/ άτομο²³⁴.

Στη διαδρομή της Ανατολικής Μεσόγειου, υψηλές τιμές απαιτούνται όταν το πακέτο του ταξιδιού μπορεί να απαιτεί πολλές προσπάθειες για την άφιξη στον τελικό προορισμό. Στην περίπτωση που το πρώτο πέρασμα αποτύχει, ο διακινηθέντας μετανάστης μπορεί να ταξιδέψει ξανά δωρεάν. Ορισμένες φορές οι μετανάστες πληρώνουν τη μισή τιμή προκαταβολικά και το υπόλοιπο με την άφιξη τους στον τελικό προορισμό. Όταν συγγενείς ή φίλοι αναλαμβάνουν την πληρωμή, οι διακινητές μπορεί να αποστείλουν φωτογραφίες από το διακινηθέντα μετανάστη ως απόδειξη της ασφαλούς μεταφοράς του²³⁵.

Το σύστημα hawala που αναφέρθηκε παραπάνω, χρησιμοποιείται ευρέως στις διαδρομές της Ανατολικής Μεσογείου που κάνει σχεδόν αδύνατο τον εντοπισμό των οικονομικών ροών για τη χρηματοδότηση της δραστηριότητας της παράνομης διακίνησης²³⁶. Εναλλακτικά, οι μετανάστες χρησιμοποιούν επίσημες υπηρεσίες μεταφοράς χρήματος μέσω των οποίων διασφαλίζονται οι πληρωμές μέσω της χρήσης από το μετανάστη ενός κωδικού. Μόλις, ο μετανάστης φτάσει με

²³³Βλ. European Commission, Directorate General for Migration and Home Affairs. (2015, September, σ.42) *A study on smuggling of migrants: Characteristics, responses and cooperation with third countries*, Final Report.

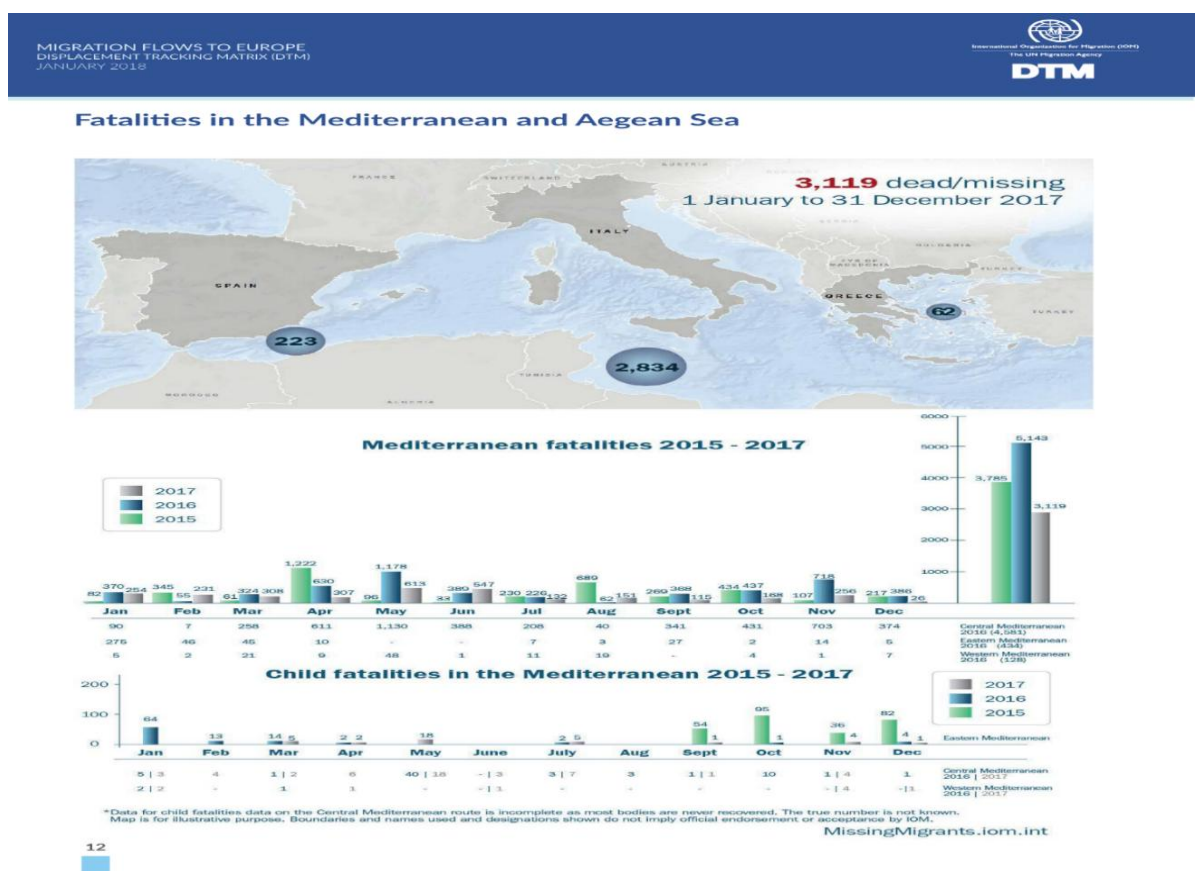
²³⁴Βλ. European Commission, Directorate General for Migration and Home Affairs, ο.π. (σ.45).

²³⁵Βλ. United Nations Office on Drugs and Crime, ο.π. σ.σ. 153-154.

²³⁶Βλ. European Commission, Directorate General for Migration and Home Affairs, (2015, σ.σ. 37-38). *Study on smuggling of migrants: Characteristics, responses and cooperation with third countries, Case Study 3: Pakistan – Turkey – Greece*.

ασφάλεια στο συμφωνημένο προορισμό, ο διακινητής θα λάβει τον κωδικό ασφαλείας με τη χρήση του οποίου θα εισπράξει τα χρήματα²³⁷.

Εικόνα 2: Αριθμός θανάτων στη Μεσόγειο θάλασσα και στο Αιγαίο πέλαγος



Πηγή: International Organization for Migration (IOM)/ The UN Migration Agency

²³⁷Βλ. European Commission, Directorate General for Migration and Home Affairs. (2015, September, σ.47). *A study on smuggling of migrants: Characteristics, responses and cooperation with third countries*, Final Report.

9. Η ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ Ε.Ε.

«Οι κοινές ευρωπαϊκές μας αξίες και η ιστορική μας ευθύνη είναι αφετηρία μου όταν σκέφτομαι σχετικά με το μέλλον της Ευρωπαϊκής μεταναστευτικής πολιτικής. Η εμπειρία μου υπενθυμίζει ότι η Ευρώπη χρειάζεται περισσότερη αλληλεγγύη για να προετοιμαστεί αποτελεσματικά για το μέλλον. Το μέλλον για μία ευημερούσα ήπειρο η οποία θα είναι πάντα ανοικτή για αυτούς οι οποίοι θα έχουν ανάγκη και ταυτόχρονα θα αντιμετωπίζει τις προκλήσεις που προέρχονται από το φαινόμενο της μετανάστευσης και δεν αφήνει ορισμένους να το αντιμετωπίσουν μόνοι τους.»²³⁸

Οι παραπάνω δηλώσεις του Jean-Claude Juncker αντιπροσωπεύουν πλήρως το στόχο που έχει τεθεί και το ρόλο που καλείται να διαδραματίσει η Ευρωπαϊκή Ένωση όσον αφορά την αντιμετώπιση του μεταναστευτικού φαινομένου. Η Μεσόγειος Θάλασσα πήρε το όνομα της από τη Λατινική έκφραση «maremediterra», δηλαδή η θάλασσα στη μέση της γης. Από την αρχαιότητα, η Μεσόγειος Θάλασσα αποτελούσε μία σημαντική θαλάσσια αρτηρία, επιτρέποντας τις εμπορικές και πολιτιστικές ανταλλαγές μεταξύ των λαών που κατοικούσαν στην Αφρική, την Ευρώπη, την Ασία και τη Μέση Ανατολή. Η ιστορία και η συμβολή της

²³⁸ Δηλώσεις του Προέδρου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Jean-Claude Juncker την 1^η Μαΐου του 2014 όταν ήταν υποψήφιος για την Προεδρία της Επιτροπής.

Μεσογείου είναι επομένως σημαντική για την εξέλιξη του Δυτικού πολιτισμού. Σήμερα, παρόλο που αντιπροσωπεύει ποσοστό μικρότερο του 1% της επιφάνειας της Γης που βρέχεται από θάλασσες και ωκεανούς, στα ύδατά της διακινείται το 30% του παγκόσμιου εμπορίου.

Μεταναστευτική πολιτική είναι το σύνολο των ενεργειών που περιλαμβάνουν τόσο την είσοδο, παραμονή, τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των μεταναστών όσο και τους στόχους, τις επιδιώξεις και τις πολιτικές του κράτους υποδοχής. Από τους ορισμούς που έχουν αποδοθεί κατά καιρούς για τη μεταναστευτική πολιτική κυριαρχεί ο εξής: το σύνολο των μέτρων και των υιοθετημένων κοινωνικών πρακτικών σύμφωνα με δύο άξονες οι οποίοι:

A) Ρυθμίζουν και ελέγχουν την είσοδο, τη διαμονή και την απασχόληση των μη πολιτών μίας συγκεκριμένης κοινωνίας, συμπεριλαμβανομένων των μέτρων για ενθάρρυνση, επιστροφή ή προσωρινή διαμονή και για την καταπολέμηση της παράνομης μετανάστευσης.

B) Αντιμετωπίζουν τους ήδη εγκαταστημένους μεταναστευτικούς πληθυσμούς σε εθνικό έδαφος²³⁹.

Οι αρχές πάνω στις οποίες στηρίζεται η κοινή ευρωπαϊκή μεταναστευτική πολιτική είναι η ευημερία, η ασφάλεια και η αλληλεγγύη. Η ευρωπαϊκή μεταναστευτική πολιτική θα πρέπει να στηρίζεται πάνω σε ένα υψηλό επίπεδο πολιτικής και επιχειρησιακής αλληλεγγύης, επιμερισμένης ευθύνης και προσπαθειών όλων των κρατών μελών εντός και εκτός της Ε.Ε. μέσα από την ανταλλαγή πληροφοριών που θα συμβάλει στην επίτευξη αποτελεσματικών πρακτικών, την ενίσχυση της εμπιστοσύνης μεταξύ των κρατών και την ανάπτυξη συντονισμένων επιχειρήσεων αναφορικά με προβλήματα που απασχολούν τα κράτη – μέλη. Ιδιαίτερη σημασία θα πρέπει να δοθεί στις διαφορές που παρατηρούνται μεταξύ των κρατών μελών και σχετίζονται με τις ξεχωριστές ανάγκες και παραδόσεις του καθενός²⁴⁰. Εντός της Ε.Ε., ολοένα και μεγαλύτερο βάρος

²³⁹Βλ. Μπάγκαβος, Χ. & Παπαδοπούλου Δ. (2006). *Μεταναστευτικές Τάσεις και Ευρωπαϊκή Μεταναστευτική Πολιτική*. Αθήνα: ΙΝΕ ΓΣΕΕ.

²⁴⁰Βλ. Βαρβιτσιώτης, Ι. (2006). *Η μεταναστευτική πολιτική της Ευρώπης*. Υπηρεσία Τεκμηρίωσης – Εκδόσεων – Έρευνας, Βρυξέλλες: Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΕΛΚ- ΕΔ στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

δίνεται στην αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης και του διασυνοριακού εγκλήματος μέσα από μία κοινή μεταναστευτική πολιτική η οποία βασίζεται σε τέσσερις βασικούς άξονες:

- Στην ενθάρρυνση της νόμιμης μετανάστευσης.
- Στην αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης μέσω της διαδικασίας του επαναπατρισμού.
- Στην όσο το δυνατόν μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα των συνοριακών ελέγχων.
- Στη συνεργασία με τις χώρες από τις οποίες προέρχονται οι μετανάστες και με τις χώρες από τις οποίες διέρχονται οι μετανάστες προκειμένου να επιτευχθεί μείωση του φαινομένου της μετανάστευσης μέσα από την οικονομική ανάπτυξη αυτών των χωρών.

Η καταπολέμηση της παράνομης διακίνησης μεταναστών και προσφύγων στη Μεσόγειο Θάλασσα, σε καμία περίπτωση δεν αποτελεί ένα εύκολο έργο για τα κράτη – μέλη της Ε.Ε. για πολλούς λόγους. Πρώτα από όλα, το θαλάσσιο περιβάλλον θέτει εμπόδια και δυσκολίες αναφορικά με τον πλήρη έλεγχο και εποπτεία αυτού. Ειδικότερα, δεν είναι εύκολο να ελέγξεις μία θαλάσσια περιοχή, τόσο μεγάλης έκτασης, όσο είναι η Μεσόγειος Θάλασσα, λαμβάνοντας υπόψη και τις άσχημες καιρικές συνθήκες που παρατηρούνται κατά περιόδους. Ωστόσο, το κύριο πρόβλημα στην αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης αποτελεί η έλλειψη αποτελεσματικών και επαρκών νομικών εργαλείων. Οι θαλάσσιες περιοχές, τα πλοία και το προσωπικό που εργάζεται σε αυτά υπόκεινται σε συγκεκριμένο νομικό καθεστώς, η προτεραιότητα του οποίου είναι η προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Βασικά εργαλεία για την αντιμετώπιση του φαινομένου της παράνομης μετανάστευσης αποτελεί:

- Ένα πιο αυστηρό νομοθετικό πλαίσιο τόσο σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο το οποίο θα καθορίζει τα κριτήρια εισόδου.

- Μια ολοκληρωμένη και αποτελεσματική αστυνομική φύλαξη των συνόρων με σκοπό την αποτροπή εισόδου στην ελληνική επικράτεια παράτυπων μεταναστών.
- Αυστηρότερες ποινές για τους παραβάτες και ιδιαίτερα για τους διακινητές.
- Αποτελεσματική συνεργασία των τελωνειακών αρχών με τις αστυνομικές και λιμενικές αρχές.
- Συνεργασία και ενιαία αντιμετώπιση του προβλήματος από τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τα όμορα κράτη ώστε να προλαμβάνονται οι ροές των παράτυπων μεταναστών πριν να εισέλθουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση²⁴¹.

9.1. Κανονιστικό πλαίσιο της Ε.Ε. για τη μετανάστευση

Η Ε.Ε. έχει πρωταγωνιστικό ρόλο παγκοσμίως αναφορικά με την καταπολέμηση του φαινομένου της παράνομης μετανάστευσης καθώς και σε θέματα ασύλου και μετεγκατάστασης σε χώρες εντός και εκτός Ε.Ε. Ειδικότερα, το 2008 υπογράφηκε το Σύμφωνο για τη Μετανάστευση και το Άσυλο²⁴² όπου υπήρξε η δέσμευση μεταξύ των Κρατών –Μελών για τον καθορισμό μίας νέας πολιτικής που θα σέβεται απολύτως τα ατομικά δικαιώματα και θα προστατεύει τη γενικότερη κοινωνική συνοχή των χωρών. Το συγκεκριμένο Σύμφωνο θα πρέπει να τηρηθεί από όλες τις χώρες, προκειμένου να προστατευτεί η εσωτερική συνοχή της Ε.Ε. σύμφωνα πάντα με τις αρχές, τις αξίες και τα ιδανικά της Ε.Ε.

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο δεσμεύεται πάνω σε πέντε συγκεκριμένες κατευθύνσεις:

²⁴¹Βλ. Χλέτσος Μ. (2001). *Μετανάστες και Μετανάστευση . Οικονομικές, Πολιτικές και Κοινωνικές Πτυχές*, Αθήνα: Εκδόσεις Πατάκη.

²⁴²Το Ευρωπαϊκό Σύμφωνο για τη μετανάστευση και το άσυλο εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της 15ης και 16ης Οκτωβρίου 2008 , μετά την ανακοίνωση της Επιτροπής του Ιουνίου 2008 με τον τίτλο «Κοινή πολιτική μετανάστευσης για την Ευρώπη: Αρχές, ενέργειες και μέσα» .

- Οργάνωση της νόμιμης μετανάστευσης, λαμβάνοντας υπόψη τις προτεραιότητες, τις ανάγκες και τις δυνατότητες υποδοχής κάθε κράτους μέλους και ενθάρρυνση της ένταξης,
- Καταπολέμηση της παράνομης μετανάστευσης, εξασφαλίζοντας την επιστροφή των παράνομων μεταναστών στις χώρες καταγωγής τους ή σε χώρα διέλευσης.
- Ενίσχυση της αποτελεσματικότητας των συνοριακών ελέγχων.
- Συγκρότηση της Ευρώπης ως χώρας ασύλου.
- Δημιουργία ολοκληρωμένης εταιρικής σχέσης με τις χώρες καταγωγής και διέλευσης ευνοώντας τη συνέργεια μεταξύ μετανάστευσης και ανάπτυξης.

Ενδεικτικά, το κανονιστικό πλαίσιο βάση του οποίου λειτουργεί η Ε.Ε. είναι:

Α) Σύμβαση της Γενεύης 1951: Η συγκεκριμένη διεθνής σύμβαση καθόριζε την έννοια του πρόσφυγα, την νομική προστασία που απολαμβάνει και των δικαιωμάτων που διαθέτει. Υιοθετήθηκε προκειμένου να διευθετηθούν προβλήματα που προέκυψαν μετά το πέρας του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου καθώς και μετά τη διάλυση των αυτοκρατοριών. Οι αποφάσεις που λαμβάνονται σε επίπεδο Ε.Ε. όπως είναι η συμφωνία με την Τουρκία για το προσφυγικό ζήτημα, αντικατοπτρίζουν το πνεύμα και την ουσία της Σύμβασης της Γενεύης.

Β) Πρωτόκολλο 1967: Το Πρωτόκολλο διέγραψε τους γεωγραφικούς και χρονικούς περιορισμούς που έθετε η Αρχική Σύμβαση, όπου αποκλειστικά άτομα που είχαν εμπλακεί σε γεγονότα που πραγματοποιήθηκαν στην Ευρώπη προ της 1^{ης} Ιανουαρίου 1951 μπορούσαν να υποβάλλουν αίτηση ασύλου.

Γ) Συνθήκη Άμστερνταμ 1999: Εφαρμόστηκε το 1999 και συμπεριελάμβανε την ενεργοποίηση πολιτικών εντός της Ε.Ε. που σχετίζονταν με τον έλεγχο και την προστασία των εξωτερικών συνόρων, το άσυλο, τα δικαιώματα των ατόμων που προέρχονταν από τρίτες χώρες και την αντιμετώπιση των μεταναστευτικών ροών.

Δ) Συμβούλιο Ταμπέρε 1999: Συνεργασία και συντονισμός των ενεργειών με τις χώρες προέλευσης των μεταναστών, ενιαίο σύστημα ασύλου εντός της Ευρωπαϊκής

Ένωσης, δίκαιη και αποτελεσματική διαχείριση των μεταναστών, δημιουργίαπλαισίου νόμιμης μετανάστευσης και αντιμετώπισης της παράνομης.

Ε) **Συμβούλιο Λάακεν 2001**: Ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ των κρατών – μελών για την αντιμετώπιση των μεταναστευτικών ροών προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι που είχαν τεθεί στο Συμβούλιο του Τάμπερε.

ΣΤ) **Συμβούλιο της Σεβίλλης 2002**: Συνεργασία για τον επαναπατρισμό/ επανεισδοχή των παράνομων μεταναστών και ενίσχυσης της φύλαξης των συνόρων.

Ζ) **Συμβούλιο της Θεσσαλονίκης 2003**: Προώθηση της δημιουργίας της Ευρωπαϊκής Δύναμης FRONTEX.

Η) **Πρόγραμμα Χάγης 2005-2010** με άμεσες επιδιώξεις: Τη διευκόλυνση της νόμιμης μετανάστευσης και καταπολέμηση της παράνομης με ταυτόχρονη εκδίωξη της μαύρης εργασίας. β) Τη μεταναστευτική πολιτική να γίνεται μέρος της εξωτερικής πολιτικής της Ε.Ε. γ) Την πολιτική ομαλής ενσωμάτωσης των μεταναστών, δ) Το ενιαίο σύστημα ασύλου εντός της Ε.Ε.

Θ) **Συμβούλιο των Βρυξελλών 2005**: Πολύπλευρη αντιμετώπιση της μετανάστευσης με τη συνεργασία και των χωρών προέλευσης, διέλευσης και προορισμού.

Ι) **Συμβούλιο Βρυξελλών 2007**: Δημιουργία του Ευρωπαϊκού Ταμείου Ένταξης υπηκόων τρίτων χωρών για το χρονικό διάστημα 2007 – 2013

Κ) **Συμβούλιο Βρυξελλών 2008**: Δημιουργία του Ευρωπαϊκού Συμφώνου για τη Μετανάστευση και το Άσυλο: α) οργάνωση της νόμιμης μετανάστευσης βάση των δυνατοτήτων κάθε κράτους - μέλους (αγορά εργασίας, στέγαση, κοινωνικές υπηρεσίες και ενσωμάτωση αυτών στις εσωτερικές δομές του κάθε κράτους, β) καταπολέμηση της παράνομης μετανάστευσης – επαναπατρισμός των παράνομων μεταναστών, γ) στήριξη της φύλαξης των συνόρων, δ) συγκρότηση της Ευρώπης ως χώρας ασύλου

ΚΛ) **Συμβούλιο Βρυξελλών 2009**: Ψήφιση του Προγράμματος της Στοκχόλμης (2010 – 2014): α) πλαίσιο αξιολόγησης των συμφωνιών επανεισδοχής καθώς και συμφωνίες επανεισδοχής με χώρες όπως το Αφγανιστάν και το Ιράκ, β)

χρηματοδότηση για δημιουργία υποδομών σε τρίτες χώρες αποβλέποντας στην καταπολέμηση της παράνομης μετανάστευσης και συνεννόηση με τις χώρες αυτές προκειμένου να αποφευχθούν στο μέλλον ανθρωπιστικές τραγωδίες.

Κβ) **Η ντιρεκτίβα για τα προσόντα 2011/95/EU**, αναφορικά με τις προϋποθέσεις για να τύχουν οι υπήκοοι τρίτων χωρών διεθνούς προστασίας, καθώς και η δημιουργία ενιαίου συστήματος για τους πρόσφυγες και στους υπαγόμενους σε καθεστώς επικουρικής προστασίας.

Κγ) **Η ντιρεκτίβα διαδικασιών 2013/32/EU** αναφορικά με τις διαδικασίες που αφορούν το καθεστώς διεθνούς προστασίας.

Κδ) **Η ντιρεκτίβα συνθηκών 2013/33/EU** αναφορικά με τη χαλάρωση των προϋποθέσεων για την αποδοχή των αιτούντων διεθνούς προστασίας.

Κε) **Δουβλίνο III EU 604 /2013** που αφορά τις προϋποθέσεις βάση των οποίων τα κράτη είναι υπεύθυνα για την εξέταση των αιτήσεων διεθνούς προστασίας από υπήκοο τρίτης χώρας ή ανιθαγενή.

9.2 Ευρωπαϊκή στρατηγική για την ασφάλεια στη θάλασσα

Η ευημερία και η ανάπτυξη της Ε.Ε. εξαρτάται άμεσα από ασφαλείς και ανοιχτές θαλάσσιες μεταφορές οι οποίες θα συμβάλλουν στην ελεύθερη και απρόσκοπτη διεξαγωγή του θαλάσσιου εμπορίου, των μεταφορών, του τουρισμού, της προστασίας του περιβάλλοντος. Η αποτυχία προστασίας ενάντια σε ένα μεγάλο εύρος θαλασσίων απειλών και κινδύνων θα έχει ως αποτέλεσμα οι θαλάσσιες μεταφορές να μετατραπούν σε χώρους διεθνών διενέξεων, συγκρούσεων, καλλιέργειας τρομοκρατίας και δράσης κυκλωμάτων οργανωμένου εγκλήματος. Οι απειλές στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών είναι πολυεπίπεδες, αποτελώντας έναν εν δυνάμει κίνδυνο για τους πολίτες της Ε.Ε, ενώ μπορεί να έχουν και επιζήμιες συνέπειες για τα Κράτη – Μέλη. Οι απειλές που αντιμετωπίζει η Ε.Ε. στο θαλάσσιο τομέα συνοψίζονται στις εξής:

Α) Απειλή ή χρήση βίας εναντίον των δικαιωμάτων και της δικαιοδοσίας των Κρατών – Μελών στις θαλάσσιες ζώνες τους.

Β) Απειλές για την ασφάλεια των πολιτών της Ε.Ε. και στα οικονομικά τους συμφέροντα στο θαλάσσιο τομέα, οι οποίες περιλαμβάνουν επιθετικές ενέργειες όπως θαλάσσιες διενέξεις, απειλές έναντι των κυριαρχικών δικαιωμάτων των Κ-Μ καθώς επίσης και ένοπλες συγκρούσεις.

Γ) Οργανωμένο διεθνικό έγκλημα, το οποίο περιλαμβάνει την πειρατεία, τις ένοπλες ληστείες στη θάλασσα, τη διακίνηση παράνομων μεταναστών, την εμπορία ανθρώπων, λαθρεμπόριο ναρκωτικών και όπλων και διάφορων αγαθών (π.χ. τσιγάρων).

Δ) Τρομοκρατία (συμπεριλαμβανομένου και των κυβερνοεπιθέσεων) και άλλες έκνομες ενέργειες στη θάλασσα και τις λιμενικές εγκαταστάσεις έναντι των πλοίων, των φορτίων, των πληρωμάτων και των επιβατών, των κτιριακών υποδομών, ενεργειακών εγκαταστάσεων.

Ε) Την εξάπλωση των όπλων μαζικής καταστροφής συμπεριλαμβανομένου χημικών, βιολογικών, ραδιενεργών, και ατομικών απειλών.

ΣΤ) Απειλές στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, όπως την παρεμπόδιση εκτέλεσης συγκεκριμένων δρομολογίων, την απαγόρευση εισόδου σε συγκεκριμένες θαλάσσιες περιοχές και ζώνες, διώρυγες, πορθμεία κλπ.,

Ζ) Περιβαλλοντικές απειλές στις οποίες συμπεριλαμβάνονται παράνομη εκμετάλλευση των φυσικών και θαλάσσιων πόρων, απειλές για τη βιοποικιλότητα, υποβάθμιση του περιβάλλοντος εξαιτίας παράνομων ή απρόοπτων περιστατικών ρύπανσης του περιβάλλοντος.

Η) Την επίδραση που μπορεί να έχουν ακραία φυσικά φαινόμενα καθώς και καταστροφές που προκαλούνται στο περιβάλλον από τον άνθρωπο, σχετικά με την ασφάλεια των Κ-Μ, καθώς επίσης και οι επιπτώσεις που μπορεί να έχει η κλιματική αλλαγή στις θαλάσσιες μεταφορές καθώς επίσης και στις θαλάσσιες υποδομές.

Θ) Παράνομες αρχαιολογικές έρευνες και περιπτώσεις αρχαιοκαπηλίας²⁴³.

²⁴³ Βλ. Council of the European Union. (2014, σ.σ. 7-8). *European Union maritime strategy*.

Με τη χάραξη της Ευρωπαϊκής Στρατηγικής Ασφαλείας, η Ε.Ε. εκδήλωσε τις προθέσεις και τη φιλοδοξία της να αναλάβει τις υποχρεώσεις και να εκτελέσει τα καθήκοντα της όσον αφορά την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών.

Σκοπός της Ευρωπαϊκής Στρατηγικής Ασφάλειας στη θάλασσα, είναι η διαφύλαξη των συμφερόντων των Κρατών – Μελών όσον αφορά τη θαλάσσια ασφάλεια καθώς επίσης και να προστατέψει τους πολίτες της από κινδύνους συμπεριλαμβανομένου του διασυνοριακού και οργανωμένου εγκλήματος, τις απειλές όσον αφορά την ελεύθερη ναυσιπλοΐα, τις απειλές κατά του θαλασσιού περιβάλλοντος και της βιοποικιλότητας, την παράνομη αλιεία, και άλλες έκνομες ενέργειες. Οι απειλές στη θαλάσσια ασφάλεια επηρεάζουν ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων και συμφερόντων μεταξύ άλλων του εμπορίου και των εμπορικών μεταφορών, την οικονομική και πολιτική σταθερότητα, την εσωτερική και εξωτερική ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.

Η Στρατηγική προσδιορίζει τέσσερις κατευθυντήριες αρχές :

α) Μία ολοκληρωμένη προσέγγιση που θα περιλαμβάνει τη συνεργασία μεταξύ των διάφορων τομέων (πολιτικός, οικονομικός, στρατιωτικός κλπ.),

β) Λειτουργική αποτελεσματικότητα (όλες οι δραστηριότητες να βασίζονται σε υπάρχοντα δοκιμασμένα πρότυπα που είχαν επιτυχή αποτελέσματα, βάση συγκεκριμένων εντολών),

γ) Πολυεπίπεδη συνεργασία στον ναυτιλιακό τομέα (αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ των Κρατών - Μελών καθώς επίσης και μεταξύ των Κρατών – Μελών και των υπολοίπων συνεργαζόμενων Κρατών (Η.Π.Α., Καναδάς , Αυστραλία) και των Διεθνών Οργανισμών.

Δ) Σεβασμός των κανόνων και των αρχών της Ε.Ε. (η Ε.Ε. είναι μία κοινότητα βασισμένη σε συγκεκριμένες αρχές και αξίες η στρατηγική της οποίας στο θαλάσσιο τομέα θα πρέπει να αντικατοπτρίζει πλήρως αυτές τις αξίες, με το σεβασμό των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και τη χρηστή διακυβέρνηση)²⁴⁴.

²⁴⁴Βλ. Council of the European Union, ο.π. σ.σ.4-5.

9.3. Σχέδιο δράσης για την επίτευξη της Ευρωπαϊκής στρατηγικής για την ασφάλεια στη θάλασσα

A) ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΙΜΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

Η Ε.Ε. επιδιώκει οι στρατηγικές της να είναι εφαρμόσιμες και πραγματοποιήσιμες πράγμα το οποίο μεταφράζεται σε σαφείς και ξεκάθαρες ενέργειες. Προκειμένου να επιτευχθεί η στρατηγική, το Σχέδιο Δράσης που συνέταξε η Ε.Ε. περιλαμβάνει πάνω από 130 ενέργειες προκειμένου να υλοποιηθούν οι ιδέες και οι φιλοδοξίες της Στρατηγικής. Το 2014 το Συμβούλιο υιοθέτησε το Σχέδιο Δράσης το οποίο είναι δομημένο πάνω σε πέντε κύριους τομείς ενδιαφέροντος:

A) Εξωτερική Δράση.

B) Ολοκληρωμένη εικόνα των θαλάσσιων θεμάτων, συνεχής και πλήρης παρακολούθηση αυτών και ανταλλαγή πληροφοριών και τεχνογνωσίας μεταξύ των Κρατών – Μελών.

Γ) Ανάπτυξη των σχετικών επιχειρησιακών ικανοτήτων.

Δ) Ανάλυση Κινδύνου, διαχείριση των κρίσεων, προστασία των αποφασιστικής σημασίας υποδομών και εγκαταστάσεων.

Ε) Διαρκής έρευνα στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας, ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών, διαρκής και εξειδικευμένη εκπαίδευση και κατάρτιση των στελεχών που υπηρετούν σε αντίστοιχους τομείς.

B) ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΟΥ – ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

Η γενικότερη στόχευση και φιλοδοξία του Σχεδίου Δράσης είναι οι πολιτικές και στρατιωτικές αρχές που ασχολούνται με τη θαλάσσια ασφάλεια να είναι ικανές να αναπτύξουν στενότερη συνεργασία και κοινές συνέργειες, μοιραζόμενες περισσότερες πληροφορίες και πόρους σε σχέση με το παρελθόν. Για παράδειγμα, οι ναυτιλιακές αρχές θα μπορούσαν να μοιράζονται πληροφορίες και πόρους (ραντάρ, περιπολικά σκάφη) όσον αφορά την προστασία των θαλάσσιων συνόρων,

στοιχεία και πληροφορίες γύρω από ύποπτα άτομα και εγκληματικές δραστηριότητες προκειμένου να πετυχαίνουν οικονομίες κλίμακας και καλύτερα αποτελέσματα. Επιπρόσθετα, οι ναυτιλιακές αρχές θα μπορούσαν να αξιοποιήσουν στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας, εργαλεία τα οποία χρησιμοποιούνται σε άλλες δραστηριότητες, όπως συστήματα αεροναυτιλίας, δορυφορικές επικοινωνίες και δορυφορικές εικόνες υψηλής ανάλυσης, καθώς επίσης και να στηρίξουν ενεργά την πραγματοποίηση δραστηριοτήτων και αποστολών της Κοινής Αμυντικής Πολιτικής και Πολιτικής Ασφαλείας της Ε.Ε. σε παγκόσμιο επίπεδο.

Γ) ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ – ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Επιπρόσθετα, το Σχέδιο Δράσης αποσκοπεί να προωθήσει περισσότερο τη συνεργασία μεταξύ εθνικών και διεθνών τομέων της ασφάλειας στη θάλασσα προκειμένου να αναπτυχθεί μία ολοκληρωμένη προσέγγιση γύρω από τη θαλάσσια ασφάλεια. Επίσης, αυτό θα βοηθήσει ώστε να εξασφαλιστεί μία διαρκής συνοχή μεταξύ των υπαρχόντων και των μελλοντικών δραστηριοτήτων. Το Σχέδιο Δράσης δεν μεταβάλλει ούτε αντικαθιστά το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο και τη νομοθεσία της Ε.Ε..

Δ) ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗΣ

Η διασύνδεση εθνικής και διεθνούς ασφάλειας είναι απαραίτητη όσον αφορά την αντιμετώπιση των παράνομων μεταναστευτικών ρευμάτων, όπως είναι αυτά που πραγματοποιούνται αυτή τη στιγμή στη Μεσόγειο Θάλασσα. Η παράνομη μετανάστευση αντιμετωπίζεται από ένα ολοκληρωμένο σύνολο ευρωπαϊκών νομοθετικών ρυθμίσεων, συμπεριλαμβανομένης της συνεργασίας στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού συστήματος επιτήρησης θαλασσιών συνόρων, το οποίο εξασφαλίζει τη συνεργασία προκειμένου να επιτευχθεί η υψηλή επιχειρησιακή ετοιμότητα και να αυξηθεί η ικανότητα αντίδρασης σε περιστατικά που λαμβάνουν χώρα στα σύνορα της Ε.Ε. για τον εντοπισμό, την πρόληψη και την καταπολέμηση της παράνομης μετανάστευσης και τη διάσωση της ζωής των παράνομων μεταναστών. Η πρόσφατα εγκριθείσα ατζέντα της Ε.Ε. για τη μετανάστευση υποστηρίζει και ενισχύει αυτά τα μέτρα.

Ε) ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΥΝΟΧΗΣ

Το Σχέδιο Δράσης βασίζεται και εξαρτάται από άλλες στρατηγικές και πολιτικές, όπως είναι η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση (2007), η Ευρωπαϊκή Στρατηγική Ασφαλείας που επίσης προωθεί τη συνοχή και τη διάσταση της θαλάσσιας ασφάλειας στην Ευρωπαϊκή Ατζέντα, η χάραξη της Ευρωπαϊκής Στρατηγικής και του Σχεδίου Δράσης στον Κόλπο της Γουινέας (2014 - 2015) και η Ευρωπαϊκή Ατζέντα για τη Μετανάστευση.

ΣΤ) ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Γενικότερος στόχος του Σχεδίου Δράσης είναι οι αρμόδιες αρχές που ασχολούνται με τη θαλάσσια ασφάλεια, τόσο οι πολιτικές όσο και οι στρατιωτικές, να είναι ικανές να συνεργαστούν ακόμα στενότερα, και να μοιράζονται μεταξύ τους περισσότερες πληροφορίες σε σχέση με το παρελθόν.

Το σχέδιο δράσης δεν επιβάλλει επιπρόσθετα οικονομικά και φορολογικά βάρη. Αντιθέτως, οδηγεί σε οικονομίες κλίμακας και μείωση των λειτουργικών εξόδων καθώς προσφέρει τη δυνατότητα για καλύτερη κατανομή των πόρων και την εκμετάλλευση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων του κάθε Κράτους – Μέλους, καθώς προωθεί την περαιτέρω συνεργασία μεταξύ τους. Η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη μπορούν να επιτύχουν ακόμα καλύτερα αποτελέσματα στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας. Η έγκαιρη διάγνωση, η άμεση και αποτελεσματική αντίδραση και η σωστή κατανομή των πόρων θα οδηγήσουν σε μία πλήρη και επιτυχημένη απάντηση της Ε.Ε. στις απειλές και τους κινδύνους του θαλάσσιου τομέα²⁴⁵.

9.4. Προστασία των κοινών ευρωπαϊκών συνόρων

Οι θαλάσσιες περιοχές της Ε.Ε. περιλαμβάνουν τη Βαλτική Θάλασσα, τη Βόρεια Θάλασσα, τη Μεσόγειο, τη Μαύρη Θάλασσα, καθώς επίσης και τις απομακρυσμένες θαλάσσιες περιοχές που περιβάλλουν τις ευρωπαϊκές αποικίες. Από τα 28 Κράτη – Μέλη, τα 23 είναι παράκτια και τα 26 αποτελούν κράτη –

²⁴⁵Βλ. Council of the European Union, ο.π. σ.σ. 8-15.

σημαίας. Τα Κράτα – Μέλη έχουν περισσότερα από 1200 εμπορικά λιμάνια, περισσότερα από 1500 πλοία (άνω των 500 κόρων ολικής χωρητικότητας), περίπου 4.300 ναυτιλιακές εταιρίες, υπάρχουν επίσης 764 μεγάλα λιμάνια και περισσότερές από 3800 λιμενικές εγκαταστάσεις.

Επιπρόσθετα, οι πλοιοκτήτες που έχουν υπηκοότητα Κράτους – Μέλους της Ε.Ε. διαχειρίζονται το 30% του παγκόσμιου στόλου και το 35% της παγκόσμιας χωρητικότητας του στόλου – μεταξύ άλλων το 55% των κοντέινερ και το 35% των τάνκερ, αποτελώντας το 42% της αξίας των θαλάσσιων διεθνών μεταφορών. Πάνω από το 20% της παγκόσμιας χωρητικότητας των πλοίων είναι νηολογημένα σε Κράτος – Μέλος της Ε.Ε. και πάνω από το 40% της παγκόσμιας χωρητικότητας ελέγχεται από ναυτιλιακές εταιρίες της Ε.Ε.. Ο αλιευτικός στόλος της Ε.Ε. αποτελείται από 83.014 πλοία με 1.696.175 κόρους ολικής χωρητικότητας, αποτελώντας τον τρίτο μεγαλύτερο εισαγωγέα και τον πέμπτο μεγαλύτερο εξαγωγέα αλιευμάτων διαθέτοντας έναν από τους μεγαλύτερους αλιευτικούς στόλους παγκοσμίως.

Η θαλάσσια ασφάλεια και η ασφάλεια των θαλασσιών μεταφορών είναι άμεσα συνδεδεμένες με την ευημερία και την ανάπτυξη των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ειδικότερα, περίπου το 90% του εξαγωγικού και το 40% του εισαγωγικού εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης πραγματοποιείται διά θαλάσσης. Περισσότεροι από 400 εκατομμύρια επιβάτες διακινούνται διαμέσου των λιμανιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης κάθε χρόνο.

Για περισσότερο από 20 χρόνια, η Ε.Ε. έχει θέσει ως βασική της προτεραιότητα την προστασία των κοινών ευρωπαϊκών συνόρων και την αποτελεσματική αντιμετώπιση του φαινομένου της παράνομης μετανάστευσης, σύμφωνα πάντοτε με τις κοινές ευρωπαϊκές αξίες και το διεθνές δίκαιο. Τα τελευταία 3 χρόνια η Ευρωπαϊκή Ατζέντα, η οποία προτάθηκε από τον Πρόεδρο Juncker το Μάιο του 2015, διαμορφώνει τις εξελίξεις όσον αφορά την Κοινή Ευρωπαϊκή μεταναστευτική πολιτική, η οποία απαιτείται για να αντιμετωπιστούν οι δομικές αλλαγές που εμφανίζονται σε διεθνές επίπεδο.

Η Ε.Ε. έχει ξεκινήσει να επιδεικνύει μία βαθμιαία αλλαγή αναφορικά με την υιοθέτηση μίας πραγματικά ενιαίας πολιτικής όσον αφορά τη διαχείριση των κοινών ευρωπαϊκών συνόρων μέσα από τις κοινές αστυνομικές επιχειρήσεις, την

εισαγωγή συστηματικών ελέγχων σε αυτούς οι οποίοι επιδιώκουν να διέλθουν τα σύνορα και να περάσουν στην ευρωπαϊκή ήπειρο, και την ανταλλαγή έγκυρων και έγκαιρων πληροφοριών μεταξύ των ευρωπαϊκών κρατικών αρχών.

Περισσότερα από 1.300 στελέχη ευρωπαϊκών αστυνομικών αρχών συμμετέχουν σε κοινές ευρωπαϊκές επιχειρήσεις, βοηθώντας κράτη μέλη όπως η Ελλάδα, η Ιταλία, η Βουλγαρία, η Ισπανία στην προστασία των συνόρων τους μέσω της εκτέλεσης κοινών περιπολιών, με μία δεξαμενή από περίπου 1.500 στελέχη να βρίσκεται σε κατάσταση άμεσης ετοιμότητας και επιφυλακής στην περίπτωση που ένα Κράτος – Μέλος αιτηθεί βοήθειας, όταν αριθμός αυτών ήταν μικρότερος από 300 το 2014, ενώ η πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής το Μάιο του 2018, προβλέπει την πρόσληψη 10.000 στελεχών μέχρι το 2027, με μία δεξαμενή 1.500 στελεχών σε περίπτωση ανάγκης. Επίσης, ο ευρωπαϊκός προϋπολογισμός για τη διαχείριση των ευρωπαϊκών συνόρων την περίοδο 2006-2013 έφτανε τα 2,3 δισεκατομμύρια ευρώ, την περίοδο 2014-2010 έφτασε τα 4,3 δισεκατομμύρια ευρώ ενώ για την περίοδο 2021 – 2027 προβλέπεται αύξηση αυτού στα 18.3 δισεκατομμύρια ευρώ.

Αναφορικά με τα αποτελέσματα της μέχρι τώρα ευρωπαϊκής πολιτικής, οι αφίξεις των παράνομων μεταναστών καταγράφουν σημαντική πτώση σε επίπεδα ακόμα και προ – κρίσης περιόδου. Ειδικότερα, στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου οι αφίξεις μειώθηκαν κατά 97%, - από 10.000/ ημέρα , σε ένα μέσο όρο αφίξεων 81 ατόμων, μετά τα επιτυχή αποτελέσματα μεταξύ Ε.Ε. – Τουρκίας. Στην περιοχή της Κεντρικής Μεσογείου, η υπογραφή συμφωνιών και η εκτέλεση κοινών επιχειρήσεων με χώρες όπως η Λιβύη, η Νιγηρία και άλλες Υπο – Σαχάριες περιοχές είχαν ως αποτέλεσμα να μειωθούν οι μεταναστευτικές ροές κατά 77% σε σχέση με την ίδια περίοδο το 2017. Τέλος, στη Δυτική Μεσόγειο, ενώ οι μεταναστευτικές ροές αυξήθηκαν, οι εν λόγω αυξήσεις δεν ήταν ιδιαίτερα σημαντικές, ενώ έχουν ήδη αναληφθεί κοινές επιχειρήσεις προκειμένου να τις ανακόψουν.

Προκειμένου να αντιμετωπιστεί η μεταναστευτική κρίση, η Ε.Ε. ενεργοποίησε και υιοθέτησε έναν νέο μηχανισμό διαχείρισης των μεταναστευτικών ροών προκειμένου να αποτρέψει μία νέα ανθρωπιστική κρίση και να διασφαλίσει το συντονισμό και τη συνεργασία των Κρατών – Μελών. Πιο συγκεκριμένα, εβδομαδιαίες και μεσοβδόμαδες τηλε - συσκέψεις οργανώνονται από την Επιτροπή

με όλες τις χώρες που βρίσκονται στο διάδρομο των Δυτικών Βαλκανίων, διασφαλίζοντας την τακτική ανταλλαγή πληροφοριών και την άμεση αντιμετώπιση και πρόληψη των κρίσεων. Επίσης, η υιοθέτηση κοινής πολιτικής όσον αφορά την αντιμετώπιση της μεταναστευτικής κρίσης επιτρέπει το συντονισμό των κρατών στο υψηλότερο δυνατό επίπεδο, ενώ η ενισχυμένη πλέον FRONTEX, εκτελεί τακτικές και συστηματικές αναλύσεις ευαισθησίας όσον αφορά την ετοιμότητα των κρατών μελών να αντιμετωπίσουν τις προκλήσεις στα εξωτερικά σύνορα²⁴⁶.

9.5. Δημιουργία της FRONTEX – Ευρωπαϊκή Συνοριοφυλακή και Ακτοφυλακή

Η FRONTEX ιδρύθηκε με τον Κανονισμό 2016/1624 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, στις 14 Σεπτεμβρίου του 2016, τροποποιώντας τον Κανονισμό 2016/399 και καταργώντας τον Κανονισμό 863/2007, τον Κανονισμό 2007/2004 και την Απόφαση 2005/267/ΕΚ. Αντικατέστησε τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για τη Διαχείριση της Επιχειρησιακής Συνεργασίας στα Εξωτερικά Σύνορα των Κρατών Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, διατηρώντας την ίδια νομική ισχύ και το ίδιο όνομα με την έδρα του να βρίσκεται στη Βαρσοβία της Πολωνίας σύμφωνα και με το άρθρο 56 του Κανονισμού.

Αποτελεί ένα *suigeneris* οργανισμό ανάμεσα στα υπόλοιπα κοινοτικά όργανα με ορισμένες από τις αρμοδιότητές του να ανήκουν στην Κοινότητα και τις υπόλοιπες στα κράτη μέλη²⁴⁷. Ειδικότερα, οι κανόνες αναφορικά με τον έλεγχο των συνόρων ασκούνται σε κοινοτικό επίπεδο ενώ η εφαρμογή τους παραμένει στην αρμοδιότητα των κρατών μελών. Η επιτήρηση και ο έλεγχος των συνόρων πραγματοποιείται με συνευθύνη του Οργανισμού και των εθνικών Αρχών που είναι υπεύθυνες για τη διαχείριση των συνόρων συμπεριλαμβανομένων και των σωμάτων ακτοφυλακής, στο βαθμό που εκτελούν επιχειρήσεις για την επιτήρηση

²⁴⁶Βλ. European Commission. (2018, σ.σ. 2-3). Commission Note ahead of the June European Council 2018. *Managing Migration in all its aspects*. Ανακτήθηκε από: https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/euco-migration-booklet-june2018_en_1.pdf

²⁴⁷Βλ. Neyer J & Wiener A. (2011, σ.116). *Political Theory of the European Union*, Oxford: Oxford University Press.

των θαλάσσιων συνόρων και άλλα καθήκοντα ελέγχου αυτών. Ωστόσο, τα κράτη μέλη συνεχίζουν να διατηρούν την κύρια ευθύνη για τη διαχείριση των δικών τους τμημάτων των εξωτερικών συνόρων, τελώντας σε πλήρη συμμόρφωση με το δίκαιο της Ένωσης. Ο Οργανισμός λογοδοτεί στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

Σύμφωνα με το νέο Κανονισμό, τα καθήκοντα της FRONTEX περιλαμβάνουν:

- Παρακολούθηση των μεταναστευτικών ροών και τη διενέργεια αναλύσεων κινδύνων (riskanalysis) προκειμένου να επιτευχθεί μία ολοκληρωμένη διαχείριση των εξωτερικών συνόρων.
- Αξιολόγηση της τρωτότητας των κρατών σε περιπτώσεις αντιμετώπισης έκτακτων απειλών και προβλημάτων στα εξωτερικά τους σύνορα.
- Χρησιμοποίηση αξιωματικών συνδέσμων του οργανισμού για την παρακολούθηση των εξωτερικών συνόρων των κρατών μελών
- Παροχή συνδρομής στα κράτη μέλη στην περίπτωση που απαιτηθεί ιδιαίτερη τεχνική και επιχειρησιακή συνδρομή κατά την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους στα εξωτερικά σύνορα, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαίτερες ανάγκες ανθρωπιστικής φύσεως καθώς και τη διενέργεια επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο και το δίκαιο της Ε.Ε..
- Δρομολόγηση επεμβάσεων ταχείας επέμβασης στα εξωτερικά σύνορα των κρατών μελών σε περίπτωση που αντιμετωπίζουν συγκεκριμένες και δυσανάλογες προκλήσεις με τη δημιουργία ομάδων και αντίστοιχων εφεδρειών ευρωπαϊκής συνοριοφυλακής και ακτοφυλακής
- Υποστήριξη των κρατών μελών και των τρίτων χωρών σε επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης, ανθρώπων που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους για την επιτήρηση των συνόρων.
- Δημιουργία αποθέματος τεχνικού εξοπλισμού προκειμένου να χρησιμοποιείται σε επιχειρήσεις για τη διαχείριση των μεταναστευτικών ροών.

- Σε κομβικά σημεία υποδοχής μεταναστών, ανάπτυξη ομάδων ευρωπαϊκής συνοριοφυλακής και ακτοφυλακής καθώς και τεχνικού εξοπλισμού με σκοπό τον έλεγχο, τη συνέντευξη (debriefing), την ταυτοποίηση και τη λήψη δαχτυλικών αποτυπωμάτων καθώς και τη θέσπιση διαδικασίας για την παραπομπή και την αρχική ενημέρωση των ατόμων που χρήζουν διεθνούς προστασίας ή επιθυμούν να υποβάλουν σχετική αίτηση σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Υποστήριξης για το Άσυλο (EASO) και τις εθνικές αρχές.
- Διασφάλιση της διαλειτουργικότητας σε ενωσιακό και εθνικό επίπεδο μέσα από την ανάπτυξη τεχνικών προτύπων εξοπλισμού σε επίπεδο τακτικής διοίκησης, ελέγχου και επικοινωνίας και τεχνικής εποπτείας.
- Εκσυγχρονισμός του εξοπλισμού που φέρουν τα στελέχη της συνοριοφυλακής, με σκοπό την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση επειγουσών καταστάσεων στα εξωτερικά σύνορα.
- Τεχνική και επιχειρησιακή συνδρομή στα κράτη μέλη προκειμένου να εκπληρωθεί η υποχρέωση της επιστροφής των επιστρεφόντων.
- Συνεργασία με τη Eurorol και τη Eurojust και παροχής τεχνογνωσίας και επιχειρησιακή συνδρομή στα κράτη μέλη για την αντιμετώπιση του διασυνοριακού εγκλήματος και της τρομοκρατίας στα εξωτερικά σύνορα.
- Τοποθέτηση ομάδων παρατηρητών των επιχειρήσεων αναγκαστικής επιστροφής, συνοδών επιχειρήσεων αναγκαστικής επιστροφής και ειδικών σε θέματα επιστροφής με την ταυτόχρονη ανάπτυξη ομάδων επέμβασης για επιστροφές κατά τη διάρκεια επεμβάσεων επιστροφής.
- Εκπαίδευση των εθνικών συνοριοφυλάκων, του προσωπικού και των εμπειρογνομόνων που ασχολούνται με τις επιστροφές, με την καθιέρωση μεταξύ άλλων και κοινών προδιαγραφών εκπαίδευσης.
- Ανάπτυξη της έρευνας και της καινοτομίας αναφορικά με τη χρήση τεχνολογίας στην επιτήρηση των εξωτερικών συνόρων.

- Ανάπτυξη και λειτουργία συστημάτων πληροφοριών που επιτρέπουν την άμεση και αξιόπιστη ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τα προβλήματα και τους κινδύνους που ανακύπτουν κατά την επιτήρηση των εξωτερικών συνόρων, την αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης και των επιστροφών σε στενή συνεργασία με την Επιτροπή, τα θεσμικά και λοιπά όργανα και οργανισμούς της Ένωσης και με το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Μετανάστευσης.
- Συνδρομή για την ανάπτυξη και λειτουργία του EUROSUR καθώς και κοινού περιβάλλοντος ανταλλαγής πληροφοριών μέσα από την ανάπτυξη, διατήρηση και συντονισμό του πλαισίου του EUROSUR.
- Συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Ελέγχου της Αλιείας και τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα στο πλαίσιο της εντολής καθενός εξ αυτών, με στόχο τη στήριξη των εθνικών αρχών που εκτελούν καθήκοντα ακτοφυλακής με την παροχή υπηρεσιών, πληροφοριών, εξοπλισμού και εκπαίδευσης καθώς και με το συντονισμό επιχειρήσεων πολλαπλού σκοπού.
- Παροχής βοήθειας στα κράτη μέλη και σε τρίτες χώρες στο πλαίσιο της μεταξύ τους τεχνικής και επιχειρησιακής συνεργασίας²⁴⁸.

9.6.EUROSUR

Η Ε.Ε. μέσα από τη θέσπιση του Ευρωπαϊκού Συστήματος Επιτήρησης των Συνόρων (EUROSUR)²⁴⁹ επιχείρησε να δημιουργήσει ένα ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης των συνόρων προκειμένου να εντοπιστούν, να προληφθούν και να αντιμετωπιστούν οι διάφορες μορφές διασυνοριακού εγκλήματος, μεταξύ των οποίων και η παράνομη μετανάστευση και να διασφαλιστεί η προστασία της ζωής των παράτυπων μεταναστών που με την πρακτική της μεταφοράς τους με μικρά και ακατάλληλα πλοία που είναι φορτωμένα με υπεράριθμους επιβάτες οδηγεί στο

²⁴⁸ Βλ. Αριθμ. 2016/1624 Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

²⁴⁹ Βλ. Αριθμ. 1052/2013 Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

θάνατο εκατοντάδες ανθρώπους κάθε χρόνο. Το EUROSURαποσκοπεί μέσα από την διαρκή ανταλλαγή πληροφοριών σε σχεδόν πραγματικό χρόνο, τη μετάδοση απευθείας εικόνας (on – line) από τον τόπο του συμβάντος στις αρμόδιες αρχές, τη αποτελεσματική διαλειτουργικότητα μεταξύ των κρατικών αρχών των κρατών μελών και την ενίσχυση της επιχειρησιακής συνεργασίας και την από κοινού αντιμετώπιση φαινομένων στο πεδία επιτήρησης των κοινών ευρωπαϊκών συνόρων, να καλύψει τυχόν αδυναμία ορισμένων χωρών στη χρήση σύγχρονων τεχνικών μέσων καθώς και στη μη δυνατότητα να συνεισφέρουν αποτελεσματικό αριθμό στελεχών της συνοριοφυλακής για τον ολοκληρωμένο έλεγχο των κοινών ευρωπαϊκών συνόρων.

Ειδικότερα, ηFRONTEXδημιούργησε και διατηρεί το εν λόγω δίκτυο επικοινωνίας με σκοπό την παροχή εκείνων των εργαλείων επικοινωνίας και ανάλυσης που θα επιτρέπουν την ανταλλαγή μη διαβαθμισμένων, ευαίσθητων και διαβαθμισμένων πληροφοριών σε ένα ασφαλές περιβάλλον, σε σχεδόν πραγματικό χρόνο, τόσο μεταξύ της FRONTEX και των εθνικών κέντρων συντονισμού όσο και μεταξύ των εθνικών κέντρων συντονισμού μεταξύ τους. Το δίκτυο λειτουργεί είκοσιτέσσερις ώρες την ημέρα και επτά ημέρες την εβδομάδα επιτρέποντας:

α)τη διμερή και πολυμερή ανταλλαγή πληροφοριών σε σχεδόν πραγματικό χρόνο,

β) ακουστικές και οπτικές τηλεδιασκέψεις,

γ)ασφαλή χειρισμό, αποθήκευση, διαβίβαση και επεξεργασία μη διαβαθμισμένων και ευαίσθητων πληροφοριών,

δ)ασφαλή χειρισμό, αποθήκευση, διαβίβαση και επεξεργασία διαβαθμισμένων πληροφοριών , διασφαλίζοντας ότι ο χειρισμός, η αποθήκευση, η διαβίβαση και η επεξεργασία των πληροφοριών αυτών γίνεται σε χωριστό και διαπιστευμένο τμήμα του δικτύου επικοινωνίας.

Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι οι οποίοι έχουν τεθεί μέσω της δημιουργίας του EUROSUR, τα κράτη μέληπροχώρησαν στη δημιουργία

εθνικών κέντρων συντονισμού μέσω των οποίων το κάθε κράτος μέλος ανταλλάσσει πληροφορίες με τις αρμόδιες αρχές για την προστασία των συνόρων σε εθνικό επίπεδο καθώς και με τις αντίστοιχα κέντρα συντονισμού και τη FRONTEX.

Πέραν των ανωτέρω, μέσω του Εθνικού Κέντρου Συντονισμού διασφαλίζεται μεταξύ άλλων η έγκαιρη και έγκυρη ανταλλαγή πληροφοριών με τις αρμόδιες Αρχές έρευνας και διάσωσης, επιβολής του νόμου, ασύλου και μετανάστευσης σε κάθε κράτος μέλος, η αποδοτική διαχείριση των κοινοτικών πόρων και του προσωπικού, ενώ παράλληλα δημιουργούνται εκείνες οι προϋποθέσεις για τον επιτυχή σχεδιασμό και την υλοποίηση των δραστηριοτήτων και στόχων που έχει θέσει το κάθε κράτος μέλος για την επιτήρηση των συνόρων του²⁵⁰. Στις 2 Δεκεμβρίου του 2013, σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού, 19 Κράτη – Μέλη της Ζώνης Σένγκεν τα οποία βρίσκονται στη Νότια και Ανατολική Ευρώπη και συγκεκριμένα η Βουλγαρία, η Εσθονία, η Ελλάδα, η Ισπανία, η Γαλλία, η Κροατία, η Ιταλία, η Κύπρος, η Λεττονία, η Λιθουανία, η Ουγγαρία, η Μάλτα, η Πολωνία, η Πορτογαλία, η Ρουμανία, η Σλοβενία, η Σλοβακία και η Φινλανδία σύστησαν εθνικό κέντρο συντονισμού. Την 1^η Δεκεμβρίου του 2014 τα εναπομείναντα 9 κράτη της Ζώνης Σένγκεν δημιούργησαν αντίστοιχα Εθνικά Συντονιστικά Κέντρα. Η FRONTEX συνδέει τα Εθνικά Συντονιστικά Κέντρα με το δίκτυο επικοινωνίας του EUROSUR.

Κάθε εθνικό κέντρο συντονισμού δημιουργεί και διατηρεί μία εθνική εικόνα της κατάστασης που επικρατεί στη χώρα, προκειμένου να παρέχονται σε όλες τις αρχές που είναι αρμόδιες για την ασφάλεια των εξωτερικών συνόρων, ακριβείς και άμεσες πληροφορίες. Οι πληροφορίες αυτές μπορεί να προέρχονται από το εθνικό σύστημα επιτήρησης των συνόρων, σταθερούς και κινητούς αισθητήρες, περιπολίες για την επιτήρηση των συνόρων και άλλες αποστολές παρακολούθησης, από τοπικά - περιφερειακά και κέντρα συντονισμού άλλων χωρών, από τις αρχές τρίτων χωρών βάση διμερών και πολυμερών συμφωνιών, από συστήματα αναφορών πλοίων κατά τα οριζόμενα στις αντίστοιχες νομικές τους βάσεις κ.α.²⁵¹.

²⁵⁰ Ανακτήθηκε από: https://ec.europa.eu/homeaffairs/sites/homeaffairs/files/elibrary/docs/infographics/eurosur/eurosur_en.pdf

²⁵¹ Ανακτήθηκε από: ec.europa.eu/homeaffairs/sites/homeaffairs/files/elibrary/docs/infographics/eurosur/eurosur_en.pdf

Για να γίνει καλύτερα κατανοητή η λειτουργία του συστήματος, για την αντιμετώπιση του διασυνοριακού εγκλήματος, ένα αεροπλάνο της Ισλανδικής ακτοφυλακής που εντοπίζει σκάφος που μεταφέρει ποσότητες ναρκωτικών ουσιών ανοικτά των Ισπανικών ακτών, ενημερώνει την Ισπανική Guardia Civil η οποία και αναλαμβάνει την επιχείρηση καταδίωξης και εντοπισμού του σκάφους, παρέχοντας παράλληλα και απευθείας εικόνα από τον τόπο του συμβάντος. Παράλληλα, το Ισπανικό Κέντρο Συντονισμού που βρίσκεται στη Μαδρίτη ενημερώνει τη FRONTEX σχετικά με το περιστατικό μέσω του δικτύου επικοινωνίας του EUROSUR, από την οποία ενημερώνονται και τα υπόλοιπα Συντονιστικά Κέντρα. Αντίστοιχα, αεροπλάνο του Ιταλικού Πολεμικού Ναυτικού το οποίο συμμετέχει σε από κοινού επιχείρηση με άλλες δυνάμεις για τον εντοπισμό πλοιαρίου που μεταφέρει παράτυπους μετανάστες και βρίσκεται σε κίνδυνο, ενημερώνει την Ιταλική Ακτοφυλακή σχετικά με την ακριβή θέση του πλοιαρίου προκειμένου να αναλάβει την επιχείρηση διάσωσης, παρέχοντας εικόνα από τον τόπο του συμβάντος, ενώ παράλληλα το Εθνικό Κέντρο Συντονισμού στη Ρώμη ενημερώνει τη FRONTEX σχετικά με το συμβάν μέσω του συστήματος επικοινωνίας του EUROSUR και εν συνεχεία γίνεται και η ενημέρωση των υπολοίπων Συντονιστικών Κέντρων. Επίσης, σε περίπτωση έκτακτων συμβάντων με πολλαπλές συνέπειες (π.χ. βύθιση πλοιαρίου που μεταφέρει μεγάλο αριθμό παράτυπων μεταναστών), το Εθνικό Συντονιστικό Κέντρο αναλαμβάνει το συντονισμό με την αποστολή επιπλέον θαλάσσιων και εναέριων μέσων και προσωπικού για την αντιμετώπιση του περιστατικού ενώ συγχρόνως ενημερώνεται και η FRONTEX για την αποστολή μέσων και από τα υπόλοιπα κράτη μέλη της Ε.Ε..

Επιπρόσθετα, η FRONTEX για την αποτελεσματικότερη λειτουργία του δικτύου επικοινωνίας EUROSUR για την παροχή όσο το δυνατόν πιο άμεσων και έγκυρων πληροφοριών σε όλα τα κράτη – μέλη, δημιουργώντας ένα κοινό δίκτυο ανταλλαγής δεδομένων και διαμόρφωσης μίας ολοκληρωμένης ευρωπαϊκής εικόνας στην επιτήρηση των συνόρων, συνεργάζεται και αξιοποιεί τις δυνατότητες και τα συστήματα που διαθέτουν άλλοι οργανισμοί και υπηρεσίες σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο. Πιο συγκεκριμένα, η FRONTEX συνεργάζεται με την α) Ευρωπαϊκή Αστυνομική Υπηρεσία, με σκοπό την ανταλλαγή πληροφοριών αναφορικά με το διασυνοριακό έγκλημα όπως είναι η παράνομη μετανάστευση, προκειμένου να

συμπεριληφθούν σε ολοκληρωμένη ευρωπαϊκή εικόνα της όλης κατάστασης, β) το Δορυφορικό Κέντρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας και την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Ελέγχου της Αλιείας για την παροχή ενιαίας εικόνας για την επιτήρηση των συνόρων, γ) την Επιτροπή, την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Εξωτερικής Δράσης και τους οργανισμούς, υπηρεσίες και φορείς της Ένωσης περιλαμβανομένης της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Υποστήριξης για το Άσυλο, για την παροχή πληροφοριών αναφορικά με την κατάσταση με τον αριθμό των ανθρώπων που βρίσκονται σε τρίτες χώρες, πλησίον της Ε.Ε. και επιθυμούν να περάσουν στην Ευρωπαϊκή επικράτεια. Επίσης, συνεργάζεται ε) με το Κέντρο Θαλάσσιων Αναλύσεων και Επιχειρήσεων - Ναρκωτικών και το Κέντρο για τον συντονισμό της καταπολέμησης της διακίνησης ναρκωτικών στη Μεσόγειο προκειμένου να ανταλλάσσονται πληροφορίες σχετικά με το διασυνοριακό έγκλημα για να αποκτηθεί ευρωπαϊκή εικόνα.

9.7. Συστήματα Διαχείρισης και Πληροφοριών Κυκλοφορίας Πλοίων

9.7.1. LRIT

(Long Range Identification and Tracking of Ships Σύστημα Αναγνώρισης και Εντοπισμού Πλοίων Μακράς Αποστάσεως)

Από την 1-1-2008 στο κεφάλαιο V της Διεθνούς Σύμβασης για την «ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα», (SOLAS), προστέθηκε νέο Κανονισμός 19 «Long Range Identification and Tracking of Ships», σύμφωνα με τον οποίο τα επιβατηγά πλοία, τα φορτηγά πλοία άνω των 300gt και οι κινητές μονάδες υπεράκτιων γεωτρήσεων θα πρέπει να εφοδιαστούν με σύστημα αναγνώρισης και εντοπισμού πλοίων μακράς αποστάσεως (LRIT). Οι πληροφορίες οι οποίες αποστέλλονται από τα πλοία μέσω εξειδικευμένου εξοπλισμού που διαθέτουν, περιλαμβάνουν την ταυτότητα του πλοίου, το στίγμα του πλοίου καθώς και την ημερομηνία και ώρα του στίγματος. Κατόπιν σχετικής απόφασης του Συμβουλίου της Ε.Ε. με ευθύνη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας, λειτουργεί ένα Κοινό Ευρωπαϊκό Κέντρο Δεδομένων (European Data Center), στο οποίο

αποστέλλονται όλες οι ανωτέρω πληροφορίες από τα πλοία που φέρουν σημαία των Κ-Μ της Ε.Ε²⁵².

9.7.2. Υπηρεσίες Θαλάσσιας Κυκλοφορίας (VesselTrafficService – VTS)

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας MSC (MaritimeSafetyCommittee) του InternationalMaritimeOrganization στο Κεφάλαιο 5 της Διεθνούς Σύμβασης για την Προστασία της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS, SafetyOfLifeAtSea), προχώρησε στην υιοθέτηση νέων κανόνων αναφορικά με τις Υπηρεσίες Θαλάσσιας Κυκλοφορίας (VTS, VesselTrafficServices)²⁵³, ενώ η Ε.Ε. με σχετική της Οδηγία προχώρησε στη δημιουργία ενός Κοινοτικού Συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων²⁵⁴. Μέσω της συγκεκριμένης Οδηγίας επιχειρείται δημιουργία ενός ενιαίου συστήματος μέσω του οποίου θα παρακολουθείται σε real – time χρόνο η κυκλοφορία των πλοίων σε ευρωπαϊκό επίπεδο και τα παράκτια κράτη θα ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με τη θαλάσσια κυκλοφορία στην περιοχή αρμοδιότητάς τους και μέσω του οποίου θα ενισχυθεί η ασφάλεια της θαλάσσιας κυκλοφορίας καθώς και ο χρόνος ανταπόκρισης των κρατικών αρχών σε έκτακτα περιστατικά στη θάλασσα μεταξύ των οποίων και περιστατικά έρευνας και διάσωσης.

Τα κέντρα VTSβρίσκονται σε Πειραιά, Πάτρα, Κέρκυρα, Αντίρριο, Ηγουμενίτσα, Ραφήνα, Λαύριο και συλλέγουν πληροφορίες αναφορικά με την κυκλοφορία των πλοίων στην περιοχή αρμοδιότητάς τους τα οποία αποστέλλονται

²⁵²Βλ. Κοροτζής, Τρ. (2015, Σεπτέμβριος, σ.149-151) . *Έρευνα και διάσωση - Ρυθμιστικό πλαίσιο και προβλήματα εφαρμογής στο Αιγαίο και τη Νοτιοανατολική Μεσόγειο.*(Διδακτορική Διατριβή στο Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών – Τμήμα Διεθνών Ευρωπαϊκών και Περιφερειακών Σπουδών).

²⁵³Βλ. Π.Δ. 349/2001. *Κύρωση των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης «περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. (ΠΑΑΖΕΘ- SOLAS) 74.* όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 4 Ιουνίου 1997 με την απόφαση MSC 65(68) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού (ΙΜΟ).

²⁵⁴Βλ. Π.Δ. 49/2005 Ενσωμάτωση της οδηγίας 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Ιουνίου 2002. *Δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης.*

από τους κατά τόπους σταθμούς αισθητήρων. Πιο συγκεκριμένα τα κέντρα αυτά παρέχουν:

- Υπηρεσίες πληροφόρησης δηλαδή ναυτιλιακές πληροφορίες όποτε κρίνει απαραίτητο το κέντρο VTSή κατόπιν αιτήματος του πλοίου. Οι πληροφορίες αυτές μπορεί να περιλαμβάνουν μεταξύ των άλλων αναφορές για τη θέση των πλοίων, την ταυτότητα των πλοίων, τον προορισμό και τις προθέσεις των πλοίων σχετικά με τις κινήσεις τους, στοιχεία για τις καιρικές συνθήκες.
- Υπηρεσίες παροχής ναυτιλιακής βοήθειας, δηλαδή σημαντικές υπηρεσίες σε αντίξοες καιρικές συνθήκες που δυσκολεύουν την πλοήγηση, σε περιπτώσεις που είναι δυσχερής η διακυβέρνηση του πλοίου λόγω ελλείψεων, ανεπαρκειών ή δυσλειτουργιών του εξοπλισμού αποσκοπώντας να διευκολύνουν τις αντιδράσεις του πλοιάρχου ή των πλοηγών των πλοίων.
- Υπηρεσίες Οργάνωσης της Κυκλοφορίας, που συνίσταται στην επιχειρησιακή διαχείριση και ρύθμιση της κυκλοφορίας όπως είναι η προτεραιότητα εισόδου – εξόδου των πλοίων που εισπλέουν ή εκπλέουν από/ προς τους λιμένες προκειμένου να αποφευχθεί η υψηλή συγκέντρωση πλοίων και η πρόκληση επικίνδυνων καταστάσεων²⁵⁵.

Μέσω του συστήματος ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών «SafeSeaNet», που έχει προωθηθεί από την Επιτροπή, ανταλλάσσονται πληροφορίες και δεδομένα που αφορούν την κυκλοφορία των πλοίων και τα φορτία που αυτά μεταφέρουν, με αποτέλεσμα οι κρατικές αρχές να έχουν έγκυρη και έγκαιρη ενημέρωση σχετικά με τα πλοία που πλέουν στην ευρωπαϊκή επικράτεια καθώς και για έκτακτα συμβάντα που μπορεί να πραγματοποιηθούν στα ευρωπαϊκά ύδατα²⁵⁶.

9.7.3. Σύστημα Διαχείρισης Πληροφοριών και Θαλάσσιας Κυκλοφορίας (VesselTrafficManagementandInformationSystem, VTMIS)

²⁵⁵Βλ. Υ.Α. 3239.10/01/2003. Έγκριση Κανονισμού Λειτουργίας του Εθνικού Συστήματος Διαχείρισης & Πληροφοριών Κυκλοφορίας Πλοίων.

²⁵⁶Βλ. Κοροτζής, Τρ. ο.π. σ.σ.151-152.

VTMIS είναι το ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα ελέγχου της θαλάσσιας κυκλοφορίας σε επιλεγμένες θαλάσσιες περιοχές της χώρας. Ειδικότερα, το σύστημα λαμβάνει τις πληροφορίες από τα κατά τόπους VTS, τις επεξεργάζεται κεντρικά και τις διανέμει στους ενδιαφερόμενους. Το κέντρο VTMIS βρίσκεται στον Πειραιά και στεγάζεται σε κτιριακές εγκαταστάσεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής συνδεδεμένο με τα κέντρα VTS που βρίσκονται ανά την ελληνική επικράτεια²⁵⁷.

9.8 Επιχειρησιακές Δραστηριότητες της Ε.Ε.

“Άμεσο και επιτακτικό καθήκον είναι η προστασία αυτών που βρίσκονται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης. Η δραματική προσπάθεια χιλιάδων μεταναστών που διακινδυνεύουν τη ζωή τους για να διασχίσουν τη Μεσόγειο μας έχει όλους συγκλονίσει»²⁵⁸.

Αναφορικά με τις επιχειρησιακές δραστηριότητες της Ε.Ε. για την αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης, αυτή τη στιγμή στο πλαίσιο της FRONTEX έχουν αναπτυχθεί οι εξής επιχειρήσεις: η επιχείρηση Themis στην Ιταλική επικράτεια, η επιχείρηση Poseidon στην Ελληνική και οι επιχειρήσεις Hera, Indalo και Minerva στην Ισπανική. Η επιχείρηση Themis αποσκοπεί στην πλήρη εφαρμογή της Ιταλικής νομοθεσίας και του διεθνούς δικαίου, ενώ βασικό συστατικό της αποτελεί η έρευνα και η διάσωση, ενισχύοντας τις Ιταλικές αρχές στο έργο τους για την προστασία και τον έλεγχο των θαλασσίων συνόρων της, καθώς και στις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης στην Κεντρική Μεσόγειο. Η επιχείρηση ξεκίνησε τον Φεβρουάριο του 2018 και αντικατέστησε την επιχείρηση Triton, η οποία είχε αναπτυχθεί από το 2014. Στην επιχείρηση συμμετέχουν 260 στελέχη, 10 πλοία, 2

²⁵⁷ Βλ. Κοροτζής, Τρ. ο.π. σ. 152.

²⁵⁸ Ανακοίνωση της επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Δράσης για τη μετανάστευση, Βρυξέλλες, 13 – 05 – 2015.

αεροπλάνα, 2 ελικόπτερα και εκτείνεται στη θαλάσσια περιοχή της Κεντρικής Μεσογείου²⁵⁹, αντιμετωπίζοντας τις ροές οι οποίες προέρχονται από την Αλγερία, την Τυνησία, την Λιβύη, την Αίγυπτο, την Τουρκία και την Αλβανία, ενώ παράλληλα βοηθάει τις Ιταλικές αρχές κατά την καταγραφή των αφιχθέντων μεταναστών²⁶⁰.

Η επιχείρηση Poseidon στηρίζει την Ελλάδα αναφορικά με την επιτήρηση και την προστασία των θαλασσιών της συνόρων, στην έρευνα και διάσωση χιλιάδων μεταναστών – προσφύγων, στην καταγραφή αυτών και γενικότερα στην καταπολέμηση του διασυνοριακού εγκλήματος. Στην επιχείρηση συμμετέχουν 519 στελέχη, 14 πλοία, 1 αεροπλάνο, 2 ελικόπτερα²⁶¹. Η περιοχή όπου αναπτύσσεται η επιχείρηση καλύπτει τα Ελληνικά θαλάσσια σύνορα με την Τουρκία και τα ελληνικά νησιά. Η επιχείρηση Poseidon αποτελεί μία πολύ – επίπεδη επιχείρηση, στην αποστολή της οποίας περιλαμβάνεται η αντιμετώπιση διάφορων μορφών εγκληματικότητας όπως η διακίνηση παράνομων μεταναστών αλλά και ουσιών, προϊόντων, όπλων καθώς και η ανίχνευση πλαστών ταξιδιωτικών εγγράφων, καθώς επίσης και άλλες κύριες αποστολές της ελληνικής ακτοφυλακής όπως οι επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης, η παράνομη αλιεία και η θαλάσσια ρύπανση. Αξιωματικοί της FRONTEX συλλέγουν πληροφορίες σχετικά με δίκτυα διακίνησης παράνομων μεταναστών τα οποία δραστηριοποιούνται στην Τουρκία και σε άλλες χώρες από τις οποίες προέρχονται οι μετανάστες και τις διαμοιράζουν στις Ελληνικές αρχές και στη Ευροποί. Η FRONTEX επίσης ενισχύει τις Ελληνικές αρχές στο έργο τους αναφορικά με την επαναπροώθηση των παράνομων μεταναστών από τα κέντρα φιλοξενίας στις χώρες καταγωγής τους²⁶².

Τέλος στη θαλάσσια περιοχή μεταξύ της Ισπανίας και του Μαρόκου, γνωστή και ως διάδρομος της Δυτικής Μεσογείου, έχουν αναπτυχθεί οι επιχειρήσεις Minerva, Indalo και Hera για την αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης και άλλων παράνομων δραστηριοτήτων. Ειδικότερα, η FRONTEX στηρίζει τις εθνικές αρχές στη θαλάσσια φύλαξη των συνόρων, στην ανίχνευση τυχόν πλοιαρίων που

²⁵⁹Βλ. European Commission. Commission Note ahead of the June European Council 2018, ο.π. σ.3.

²⁶⁰Ανακτήθηκε από <https://FRONTEX.europa.eu/along-eu-borders/main-operations/operation-themis-italy/>

²⁶¹Βλ. European Commission. Commission Note ahead of the June European Council 2018, ο.π. σ.3.

²⁶²Ανακτήθηκε από: <https://frontex.europa.eu/along-eu-borders/main-operations/operation-poseidon-greece/>

μεταφέρουν παράνομους μετανάστες, και στην καταγραφή αυτών με τη χρησιμοποίηση θαλάσσιων και εναέριων μέσων που συμμετέχουν σε επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης. Επίσης, η FRONTEX ενισχύει τις Ισπανικές αρχές όχι μόνο σε θαλάσσιες επιχειρήσεις αλλά και σε επιχειρήσεις στα ισπανικά λιμάνια και στα διεθνή αεροδρόμια.

Η Δυτική Μεσόγειος αποτελεί επίσης ένα θαλάσσιο χώρο μέσω του οποίου οι διακινητές ναρκωτικών μεταφέρουν τεράστιες ποσότητες ναρκωτικών, όπως κάνναβη, κοκαΐνη και ηρωίνη στις κερδοφόρες αγορές της Ευρώπης. Η FRONTEX μέσω του εξειδικευμένου προσωπικού της και των μέσων που διαθέτει βοηθάει στην καταπολέμηση των συγκριμένων δικτύων.

Η FRONTEX έχει αναπτύξει στην Ισπανική επικράτεια περισσότερους από 180 αξιωματικούς που προέρχονται από αστυνομικές αρχές διαφόρων χωρών οι οποίοι συμμετέχουν σε δραστηριότητες όπως των έλεγχο των ταξιδιωτικών εγγράφων, την καταγραφή των μεταναστών και τη συλλογή πληροφοριών τις οποίες μεταφέρουν στη συνέχεια στις ευρωπαϊκές αρχές και στη Ευροπολ προς αξιοποίησή τους. Επίσης, η FRONTEX παρέχει βοήθεια όσον αφορά την αναγνώριση ευάλωτων μεταναστών οι οποίοι πιθανόν να έχουν πέσει θύματα εκμετάλλευσης και εμπορίου ανθρώπων και οι οποίοι χρήζουν διεθνούς προστασίας. Επίσης, η FRONTEX βοηθάει τις Ισπανικές αρχές στον εντοπισμό εγκληματικών οργανώσεων που μεταφέρουν ναρκωτικά, όπλα και τσιγάρα. Οι αξιωματικοί οι οποίοι απασχολούνται από τη FRONTEX στην Ισπανία συμμετέχουν σε διάφορες κοινές θαλάσσιες επιχειρήσεις, συμπεριλαμβανομένου τριών που εστιάζουν στα Ισπανικά θαλάσσια σύνορα: Hera, Indalo, Minerva²⁶³.

Τέλος, η επιχείρηση Sophia αποτελεί μία απόδειξη της ευρύτερης ευρωπαϊκής απάντησης της Ε.Ε. στο μεταναστευτικό ζήτημα, η οποία αποσκοπεί να αντιμετωπίσει όχι μόνο την άφιξη των παράνομων μεταναστευτικών ροών αλλά και τις αιτίες που προκαλούν το φαινόμενο όπως είναι οι εσωτερικές συγκρούσεις, η πολιτική αστάθεια, η φτώχεια και το χαμηλό επίπεδο διαβίωσης, ο κοινωνικός αποκλεισμός, η κλιματική αλλαγή και οι οικονομικές και πολιτικές διώξεις.

²⁶³ Ανακτήθηκε από: <https://frontex.europa.eu/along-eu-borders/main-operations/operations-minerva-indalo-spain/>

Συμμετέχουν 1.154 στελέχη, 6 πλοία, 4 αεροπλάνα και 2 ελικόπτερα και αποστολή της είναι η συστηματική προσπάθεια για την ανίχνευση και παρεμπόδιση των πλοιαρίων να φτάσουν στις ευρωπαϊκές ακτές, θέτοντας ως κύριο στόχο την προστασία των ανθρώπων που βρίσκονται εντός αυτών και έπειτα τη σύλληψη των διακινητών²⁶⁴.

Η επιχείρηση Sophia αναπτύχθηκε σε τέσσερις φάσεις: Στην πρώτη φάση στην οποία οι ναυτικές δυνάμεις χρησιμοποιήθηκαν προκειμένου να αποκτηθεί μία πλήρης εικόνα της δραστηριότητας και των μεθόδων που χρησιμοποιούνται στην παράνομη μετανάστευση η οποία πλέον έχει ολοκληρωθεί. Στη δεύτερη φάση, στην οποία προβλέπεται η έρευνα, επιβίβαση, η εκτροπή και η κατάσχεση των πλοιαρίων που μεταφέρουν τους μετανάστες στην ανοιχτή θάλασσα σύμφωνα πάντοτε με τους κανόνες του Διεθνούς Δικαίου. Η δραστηριότητα αυτή μπορεί να επεκταθεί και στα χωρικά ύδατα κάποιας χώρας έπειτα από Απόφαση του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών και τη συναίνεση του παράκτιου κράτους. Στην τρίτη φάση, η δραστηριότητα επεκτάθηκε ακόμα περισσότερο, συμπεριλαμβάνοντας και τη λήψη επιχειρησιακών μέτρων ενάντια στα πλοία και στα μέσα στα οποία υπήρχε η υποψία ότι χρησιμοποιούνται για τη διακίνηση ανθρώπων προς τις ευρωπαϊκές ακτές. Επίσης, η συγκεκριμένη δραστηριότητα περιλαμβάνει τη χρησιμοποίηση των απαραίτητων νομικών εργαλείων τα οποία έχουν δημιουργηθεί από το Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών και έπειτα πάντα από τη συναίνεση του παράκτιου κράτους. Τέλος, η τέταρτη και τελευταία φάση, αποτελείται από την τελική απόσυρση των δυνάμεων και την ολοκλήρωση της αποστολής.

Υπεύθυνο για να κρίνει αν και πότε έχει ολοκληρωθεί το κάθε στάδιο για να ακολουθήσει η μετάβαση στο επόμενο στάδιο, είναι το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο. Σε νομικό επίπεδο, όλες οι δραστηριότητες που πραγματοποιούνται στα πλαίσια της επιχείρησης είναι σύμφωνες με το διεθνές δίκαιο, συμπεριλαμβανομένου των ατομικών δικαιωμάτων, του ανθρωπιστικού και προσφυγικού δικαίου και της αρχής της μη επαναπροώθησης για τα άτομα εκείνα τα οποία έχουν διασωθεί και τα

²⁶⁴Βλ. European Commission. Commission Note ahead of the June European Council 2018, ο.π. σ.3.

οποία αναζητούν άσυλο, διατρέχοντας άμεσα κίνδυνο σε περίπτωση που επιστρέψουν στις χώρες από τις οποίες προήλθαν²⁶⁵.

Στα επιμέρους υποστηρικτικά καθήκοντα της επιχείρησης, περιλαμβάνεται η εκπαίδευση της Λιβυκής Ακτοφυλακής και του Πολεμικού Ναυτικού, η εφαρμογή των αποφάσεων του Συμβουλίου των Ηνωμένων Εθνών για εμπάργκο στη διακίνηση όπλων στη ανοιχτή θάλασσα των Λιβυκών Ακτών, καθώς επίσης και η δημιουργία μηχανισμού που θα αξιολογεί τα μακροπρόθεσμα αποτελέσματα από την εκπαίδευση των Λιβυκών Δυνάμεων, η διεξαγωγή νέων επιχειρήσεων εποπτείας και φύλαξης των θαλάσσιων περιοχών και η συλλογή πληροφοριών αναφορικά με την παράνομη εξαγωγή πετρελαίου από τη Λιβύη και τέλος η ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τα δίκτυα διακίνησης ανθρώπων με τους σχετικούς Διεθνείς Οργανισμούς, τη FRONTEX και τη EUROPOL²⁶⁶.

Μετά την κορύφωση της προσφυγικής κρίσης το 2015, ο αριθμός των παράνομων μεταναστευτικών ροών σημείωσε σημαντική πτώση. Από το 2015, όταν και ο αριθμός των παράνομων μεταναστών και προσφύγων έφτασε το 1.800.000, το 2016 περισσότεροι από μισό εκατομμύριο κατεγράφησαν και το 2017 ο συγκεκριμένος αριθμός σημείωσε πτώση της τάξης του 60%. Οι περισσότερες από αυτές τις ροές έλαβαν χώρα από τις νότιες ακτές της Ευρώπης, και για αυτό ακριβώς το λόγο η συγκεκριμένη εργασία εστιάζει κυρίως στη διακίνηση μεταναστών και προσφύγων από τη θάλασσα προς τρεις Νότιες Ευρωπαϊκές χώρες: την Ελλάδα, την Ιταλία, και την Ισπανία. Οι πρώτες δύο – Ελλάδα και Ιταλία – είναι μεταξύ των κορυφαίων πέντε χωρών για τους παράνομους μετανάστες που χρησιμοποιούν κυκλώματα διακίνησης προκειμένου να περάσουν στην Ευρώπη καθώς και με τον μεγαλύτερο αριθμό hot – spot από τις χώρες της Ε.Ε. ακολουθούμενες από την Ισπανία. Αυτές οι τρεις χώρες μαζί με την Πορτογαλία είναι επίσης μεταξύ των χωρών που δραστηριοποιούνται πολυάριθμα κυκλώματα διακίνησης μεταναστών. Από την άλλη πλευρά Κύπρος και Μάλτα θεωρούνται από τους μετανάστες ως

²⁶⁵ Βλ. European Commission. (2016). *EU operations in the Mediterranean sea*. Ανακτήθηκε από: https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/securing-eu-borders/fact-sheets/docs/20161006/eu_operations_in_the_mediterranean_sea_en.pdf.

²⁶⁶ Ανακτήθηκε από: <https://www.operationsophia.eu/>

αδιάφοροι προορισμοί, ιδιαίτερα μετά την είσοδό τους στην Ε.Ε. το 2004, καθώς δεν παρέχουν άμεση πρόσβαση στην ευρωπαϊκή ενδοχώρα.

Η Νότια Ευρώπη αποτελεί μία μοναδική περίπτωση αναφορικά με την μελέτη των παράνομων κυκλωμάτων διακίνησης μεταναστών μέσω των θαλασσιών οδών της Μεσογείου, και ιδιαίτερα της κεντρικής οδού αυτής, καθώς αποτελεί τη θαλάσσια οδό με τον μεγαλύτερο κίνδυνο για τις ζωές των διακινηθέντων. Ειδικότερα, στα θαλάσσια ύδατα της Μεσογείου κατεγράφησαν τα 2/3 των πνιγμών των μεταναστών και των αγνοουμένων παγκοσμίως για τα έτη 2015 και 2016 και σχεδόν το 60% αυτών το 2017.

Η σύνδεση μεταξύ της παράνομης μετανάστευσης και διακίνησης μεταναστών ως μίας ποινικής δραστηριότητας είναι σχετικά πρόσφατη στην Ευρώπη. Πιο συγκεκριμένα, η σύνδεση μεταξύ των δύο εννοιών έγινε στενότερη μετά το ξέσπασμα της σημαντικής προσφυγικής κρίσης στα μέσα τη δεκαετίας του 1990. Οι τρεις χώρες που αναφέρθηκαν παραπάνω έχουν υπογράψει (το 2000) και επικυρώσει (μεταξύ του 2002 και 2011) το Πρωτόκολλο του Παλέρμο ενάντια στην παράνομη διακίνηση μεταναστών από την ξηρά, τη θάλασσα ή τον αέρα. Το συγκεκριμένο Πρωτόκολλο μαζί με τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών ενάντια στο Οργανωμένο Διεθνικό Έγκλημα (UNTOC), αποτελούν διεθνή νομικά εργαλεία για την καταπολέμηση της διακίνησης και της εκμετάλλευσης των ανθρώπων.

Στο επίπεδο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι συγκεκριμένες χώρες επίσης συμβάλουν καθοριστικά σε προσπάθειες καταπολέμησης της παράνομης μετανάστευσης. Ειδικότερα, η καταπολέμηση της παράνομης μετανάστευσης αποτελεί πρωταρχικής σημασίας προτεραιότητα της Ευρωπαϊκής Ατζέντας για τη Μετανάστευση (2015 – 2020), στην οποία ένα ενιαίο πλάνο δράσης υιοθετήθηκε. Μέρος αυτής της ατζέντας, αποτελεί και η ίδρυση από τη Europol του Ευρωπαϊκού Κέντρου Μετανάστευσης προκειμένου να συντονίζει τις προσπάθειες των αστυνομικών και των τελωνειακών αρχών σε επιχειρήσεις καταπολέμησης της παράνομης μετανάστευσης.

9.9 Στατιστικά στοιχεία για την ευρωπαϊκή ήπειρο για το έτος 2017

Οι συνολικές αφίξεις παράνομων μεταναστών και προσφύγων στην Ευρωπαϊκή Ήπειρο το 2017 έφτασαν τις 186.768 άτομα, εκ των οποίων περίπου το 92% δηλαδή 172.363 έφτασαν διά θαλάσσης και το υπόλοιπο 8% ή 14.406 από την ξηρά. Ο αριθμός αυτός αντιπροσωπεύει μία πτώση της τάξης του 52% σε σύγκριση με τις 387.739 αφίξεις που κατεγράφησαν το 2016 και μία πτώση της τάξης του 82% σε σύγκριση με τους 1.046.599 που κατεγράφησαν το 2015. Όσον αφορά τις μηνιαίες αφίξεις αυτές διαφέρουν από μήνα σε μηνά και από εποχή σε εποχή. Ειδικότερα, η πλειοψηφία των αφίξεων το 2015 κατεγράφησαν το δεύτερο και τρίτο τρίμηνο του 2015, ενώ το 2016 οι περισσότερες αφίξεις κατεγράφησαν το πρώτο τρίμηνο του έτους και το 2017 το δεύτερο τρίμηνο του έτους.

Τη χρονιά αυτή η Ιταλία δέχθηκε την πλειοψηφία των παράνομων μεταναστών και των προσφύγων, με το συνολικό αριθμό αυτών να φτάνει τους 119.369 δηλαδή περίπου το 64% των συνολικών αφίξεων. Ωστόσο, οι αφίξεις αυτές είναι οι μικρότερες που έχουν καταγραφεί τα τελευταία τέσσερα χρόνια στην Ιταλία. Η μείωση του συνολικού αριθμού των αφίξεων που παρατηρήθηκε στην Ιταλία το 2017 οφείλεται κυρίως στις διάφορες διακρατικές συμφωνίες που υπογράφηκαν μεταξύ της Λιβύης και τη Ιταλίας (και των άλλων ευρωπαϊκών κρατών) καθώς τα δύο κράτη αποτελούν τις κύριες χώρες αναχώρησης και άφιξης των παράνομων αφίξεων των ανθρώπων που σκοπεύουν να φτάσουν στην Ευρώπη διαμέσου της Κεντρικής Μεσογείου .

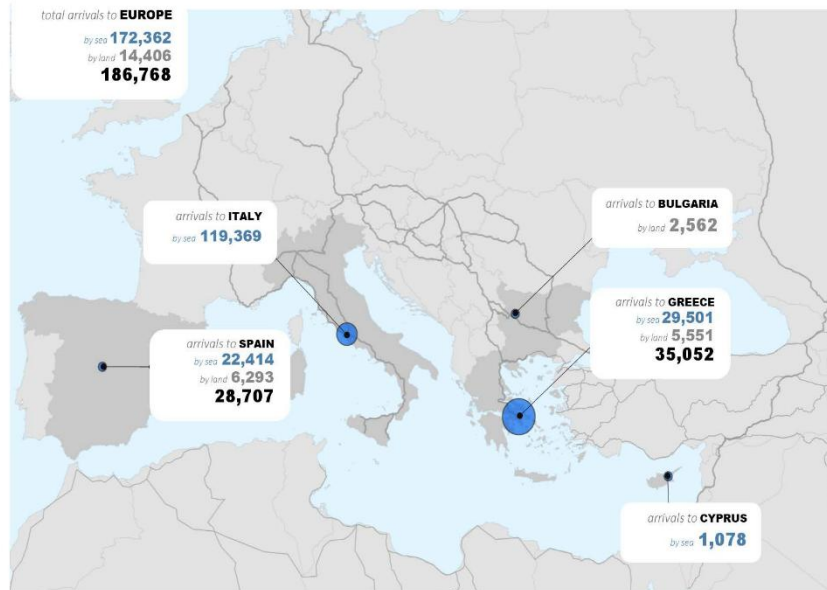
Η συνολική μείωση των θαλάσσιων ροών συνδέεται επίσης και με τη σημαντική μείωση των αφίξεων στην Ελλάδα και στη Βουλγαρία. Το 2017, οι Ελληνικές Αρχές κατέγραψαν 35.052 νέες αφίξεις, παρουσιάζοντας μείωση της τάξης του 80% σε σχέση με τις 173.614 αφίξεις που κατεγράφησαν το 2016, ενώ οι αφίξεις παράνομων μεταναστών και προσφύγων στη Βουλγαρία μειώθηκαν από 2.562 το 2016, σε 17.187 το 2017.

Εικόνα 3: Συνολικές αφίξεις μεταναστών και προσφύγων στην Ευρώπη για το 2017

OVERVIEW: MIGRANT FLOWS TO EUROPE

Registered and reported arrivals to Greece, Cyprus, Spain, Italy and Bulgaria From 01 January 2017 to 31 December 2017

Disclaimer: Base Map Source: ESRI. This map is for illustration purposes only. Names and boundaries on this map do not imply official endorsement or acceptance by IOM.



Πηγή: International Organization for Migration (IOM)/ The UN Migration Agency

Σε αντίθεση με τα ανωτέρω, τα διαθέσιμα στοιχεία για τις μεταναστευτικές ροές σε Ισπανία και Κύπρο, δείχνουν σχεδόν διπλάσια αύξηση σε σχέση με την προηγούμενη χρόνια. Μεταξύ του Ιανουαρίου και του Δεκεμβρίου του 2017 συνολικά 28.707 μετανάστες έφτασαν στην Ισπανική επικράτεια διά θαλάσσης ή από την ξηρά. Οι Κυπριακές αρχές κατέγραψαν στο τέλος του 2017, 1.078 νέους παράνομους μετανάστες και πρόσφυγες που κατέφτασαν σε 16 διαφορετικά σημεία του νησιού, παρουσιάζοντας τριπλάσια αύξηση σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά.

Όσον αφορά τις εθνικότητες που κατεγράφησαν στις βασικές χώρες υποδοχής – Ελλάδα και Ιταλία - δεν υπήρξαν σημαντικές μεταβολές σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια. Ωστόσο, η σειρά στις 10 χώρες με τον μεγαλύτερο αριθμό προσέλευσης παράνομων μεταναστών μεταβλήθηκε ελαφρώς. Ειδικότερα, το 2016 και το 2017 οι Νιγηριανοί ήταν η εθνικότητα με τον μεγαλύτερο αριθμό αφίξεων στην Ιταλία (21% και 16% αντίστοιχα των συνολικών αφίξεων). Μία μείωση της τάξης του 6% καταγράφηκε όσον αφορά τις αφίξεις ατόμων από την Ερυθραία (από

11% σε 6%). Επιπρόσθετα, το 2016 οι Σομαλοί μετανάστες αποτελούσαν το 6% των συνολικών αφίξεων στην Ιταλική Επικράτεια, ενώ το 2017 δεν κατεγράφησαν στις 10 χώρες με τον μεγαλύτερο αριθμό αφίξεων και αντικαταστάθηκαν από τους Μαροκινούς μετανάστες οι οποίοι αποτέλεσαν το 5% των συνολικών αφίξεων στην Ιταλία. Η μεγαλύτερη αύξηση παρατηρήθηκε στις αφίξεις μεταναστών από το Μπαγκλαντές, με το ποσοστό αυτών να φτάνει από το 5% το 2016, σε 9% το 2017.

Οι Σύριοι, Ιρανοί και Αφγανοί υπήκοοι αποτέλεσαν τις τρεις πρώτες εθνικότητες που κατεγράφησαν στην Ελλάδα. Ωστόσο, ενώ το ποσοστό των Αφγανών μεταναστών μειώθηκε από το 24% το 2016 (2^ο πολυπληθέστερη ομάδα) σε 12% το 2017 (3^η πολυπληθέστερη ομάδα), το ποσοστό των Ιρακινών αυξήθηκε κατά 5%, από το 15% το 2016 σε 20% το 2017. Επιπλέον, το 2017 υπήρξε επίσης μία αύξηση στις αφίξεις από την Αλγερία (4%), τα Παλαιστινιακά Εδάφη (3%), το Κουβέιτ (3%) και το Καμερούν (2%).

Η κεντρική Μεσόγειος παρέμεινε η θαλάσσια οδός με τους περισσότερους θανάτους, οι οποίοι το 2017 έφτασαν τους 2.834 (μαζί με τους αγνοούμενους), με το συνολικό αριθμό αυτών σε ολόκληρη τη Μεσόγειο να φτάνει τους 3.119.

Πέραν των θαλασσιών οδών μέσω της Μεσογείου, στο τέλος του καλοκαιριού του 2017 , μία νέα διαδρομή φαινόταν να εμφανίζεται, αυτή από την Τουρκία στη Βουλγαρία και τη Ρουμανία διαμέσου της Μαύρης Θάλασσας. Μεταξύ του Αυγούστου και του Νοεμβρίου, η Βουλγαρική και η Ρουμανική Ακτοφυλακή διέσωσαν περισσότερους από 1.000 παράνομους μετανάστες και πρόσφυγες (κυρίως Ιρανικής και Ιρακινής εθνικότητας), σε 11 διαφορετικές επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης. Οι απρόβλεπτες και άσχημες καιρικές συνθήκες κόστισαν τη ζωή σε τουλάχιστον 24 μετανάστες ενώ 14 άτομα αγνοούνται.

Παρόλο που οι ροές διαμέσου των δυτικών Βαλκανίων έχουν περιοριστεί, τα στοιχεία δείχνουν ότι υπάρχουν ακόμα μετανάστες που προσπαθούν να φτάσουν στη Δυτική Ευρώπη χρησιμοποιώντας τις Βαλκανικές οδούς. Οι παράνομοι μετανάστες και πρόσφυγες προσπαθούν να διασχίσουν τις χώρες της περιοχής, όπου τις περισσότερες φορές απωθούνται και συλλαμβάνονται από τις τοπικές αρχές και αποστέλλονται πίσω στην Ελλάδα (πρόκειται κυρίως για μετανάστες που έχουν παγιδευτεί στην Ελλάδα μετά το κλείσιμο των διαδρομών προς τα Βαλκάνια το Μάρτιο του 2016). Η πιο σημαντική αύξηση στις παράνομες

ροές παρατηρήθηκε στη Βοσνία – Ερζεγοβίνη, από 143 το 2016 (κυρίως το τελευταίο τρίμηνο του έτους) σε 755 το 2017. Σημαντική αύξηση παρατηρήθηκε και στο Μαυροβούνιο, από 308 το 2016 σε 807 στο τέλος του 2017. Ο αριθμός των παράνομων μεταναστών και προσφύγων στην Αλβανία, σχεδόν αποκλειστικά από την Ελλάδα, είναι περίπου σταθερός τα τελευταία δύο χρόνια, 831 το 2016 και 752 το 2017, ενώ σημαντική μείωση παρατηρήθηκε στις εισερχόμενες ροές στο Κόσσοβο. Σημαντικές αλλαγές σημειώθηκαν αναφορικά με την προέλευση των χωρών αυτών των μεταναστών. Οι τρεις πρώτες εθνικότητες που κατεγράφησαν το 2016 ήταν Σύριοι, Αφγανοί και Ιρακινοί. Ένα χρόνο αργότερα, το 43% του συνολικού αριθμού των μεταναστών που κατεγράφησαν σε Κόσσοβο, Αλβανία και Μαυροβούνιο ήταν Αλγερινής και Μαροκινής εθνικότητας.

Στην Ουγγαρία κατεγράφησαν 1.626 παράνομες αφίξεις το 2017. Ο συγκεκριμένος αριθμός εμφανίζει μία πτώση της τάξης του 92% σε σχέση με το 2016 όταν οι Αρχές κατέγραψαν 19.221 παράνομες αφίξεις και κυρίως το 2015 όταν κατεγράφησαν 411.515 παράνομες αφίξεις. Στην Π.Γ.Δ.Μ. κατεγράφησαν 546 παράνομες αφίξεις, παρουσιάζοντας κάθετη πτώση σε σχέση με τις 89.771 που κατεγράφησαν το 2016 (η πλειονότητα των αφίξεων – συνολικά 89.623 – καταγράφηκαν το πρώτο τρίμηνο του 2016, πριν το κλείσιμο της διαδρομής των Δυτικών Βαλκανίων).

Περίπου 61.000 παράτυποι μετανάστες και πρόσφυγες διαμένουν σε διάφορες κρατικές εγκαταστάσεις ή σε εγκαταστάσεις Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων στα Δυτικά Βαλκάνια και στην Ελλάδα στο τέλος του 2017. Αυτός ο αριθμός παρουσιάζει σημαντική πτώση σε σχέση με τους περίπου 75.000 που διέμεναν το 2016. Η σημαντικότερη πτώση εμφανίζεται στη Π.Γ.Δ.Μ. και στη Βουλγαρία, ενώ στις υπόλοιπες χώρες παρέμειναν περισσότερο ή λιγότερο στα ίδια επίπεδα με το 2016. Περίπου 1.055 άτομα διέμεναν στη Ρουμανία και την Κύπρο, χώρες στις οποίες δεν παρουσιάστηκαν αντίστοιχες αφίξεις το 2016, ωστόσο λόγω της αύξησης των σχετικών αφίξεων, προστέθηκαν στους πίνακες των εισερχόμενων ροών για το 2017²⁶⁷.

²⁶⁷Βλ. International Organization for Migration, The UN Migration Agency.(2018). *Migration flows to Europe.2017 Overview*. Ανακτήθηκε από:

https://migration.iom.int/docs/2017_Overview_Arrivals_to_Europe.pdf

9.9.1.Relocation (Μετεγκατάσταση)

Από την αρχή του σχεδίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη μετεγκατάσταση των προσφύγων, 33.154 άτομα έχουν μετεγκατασταθεί από Ελλάδα και Ιταλία σε 25 διαφορετικές χώρες της Ε.Ε., με το 70% των ανωτέρω ατόμων, δηλαδή 23.218 να έχουν μετεγκατασταθεί το 2017. Ο αριθμός αυτός αντιστοιχεί σε διπλάσια αύξηση σε σχέση με τις 9.936 μετεγκαταστάσεις που πραγματοποιήθηκαν το 2015 και 2016. Σχεδόν οι μισοί από τους πρόσφυγες αυτούς μετεγκαταστάθηκαν στη Γερμανία (10.265, 31%) και στη Γαλλία (4.483, 15%).Επιπρόσθετα, το 9% αυτών μετεγκαταστάθηκαν στη Σουηδία, 8% στην Ολλανδία και 6% στη Φιλανδία. Το υπόλοιπο 31% αυτών μετεγκαταστάθηκαν στις υπόλοιπες 20 χώρες της Ε.Ε..

Το 62% των ατόμων που μετεγκαταστάθηκαν ήταν άνδρες και το 38% γυναίκες. Αναφορικά με την ηλικία, το 68% ήταν ενήλικες και το 32% παιδιά, συμπεριλαμβανομένου 465 ασυνόδευτων παιδιών.

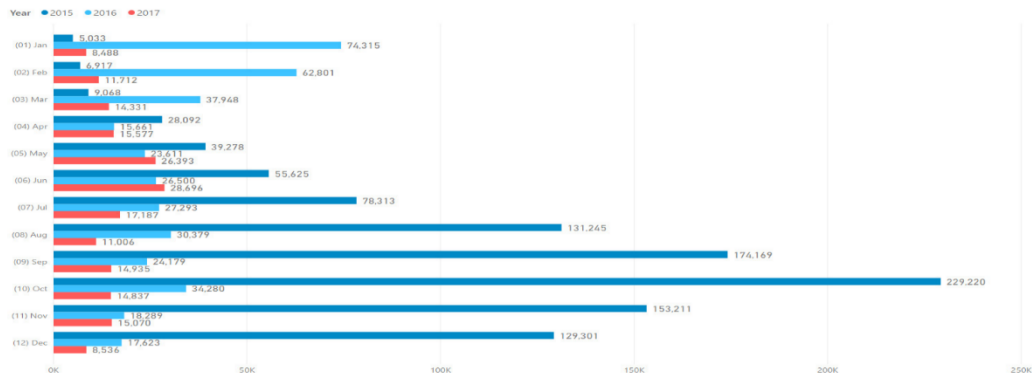
Σύμφωνα με τη διαδικασία της μετεγκατάστασης, η Ε.Ε. αναγνωρίζει άτομα από συγκεκριμένες χώρες ως πρόσφυγες, οι περισσότεροι εκ των οποίων ήταν Σύριοι (53%), από την Ερυθραία (39%) και το Ιράκ (11%) , με μόλις 3% να ανήκει σε άλλες εθνικότητες. Όσον αφορά το προφίλ των προσφύγων που χρησιμοποίησαν του διαδρόμους της Ανατολικής και Κεντρικής Μεσογείου, η πλειονότητα αυτών ήταν Συριακής και Ιρακινής Εθνικότητας, οι οποίοι μετεγκαταστάθηκαν από την Ελλάδα, ενώ οι πρόσφυγες από την Ερυθραία μετεγκαταστάθηκαν κυρίως από την Ιταλία.

Εικόνα 4: Μηνιαίος αριθμός αφίξεων για τα έτη 2015, 2016 και 2017

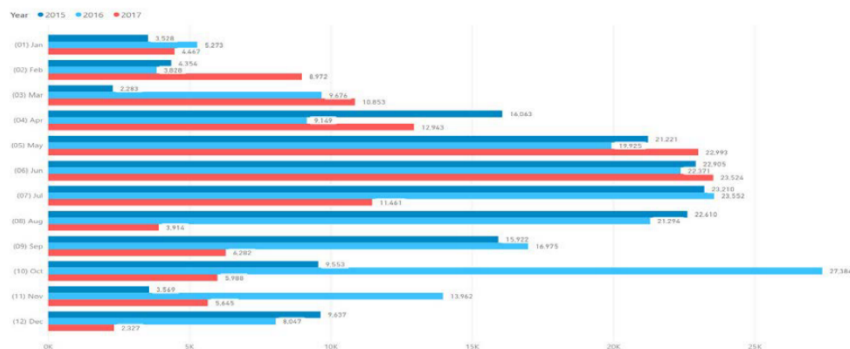
Monthly arrivals to Europe - comparison 2015, 2016 and 2017

There were 186,768 new arrivals to Europe (Italy, Spain, Greece, Cyprus and Bulgaria) registered in 2017. This represents a 52% decrease compared to 387,739 reported in 2016 and a 82% decrease when compared with more than one million (1,046,599) registered in 2015. The monthly dynamic differs in different time periods. Majority of arrivals in 2015 have been registered in the second and third quarter, while in 2016 the highest monthly figures were reported during the first quarter and in 2017, the highest monthly figures were recorded in the second quarter of the year. See below the monthly breakdown for the period between 2015 and 2017.

Total arrivals



Arrivals to Italy



3

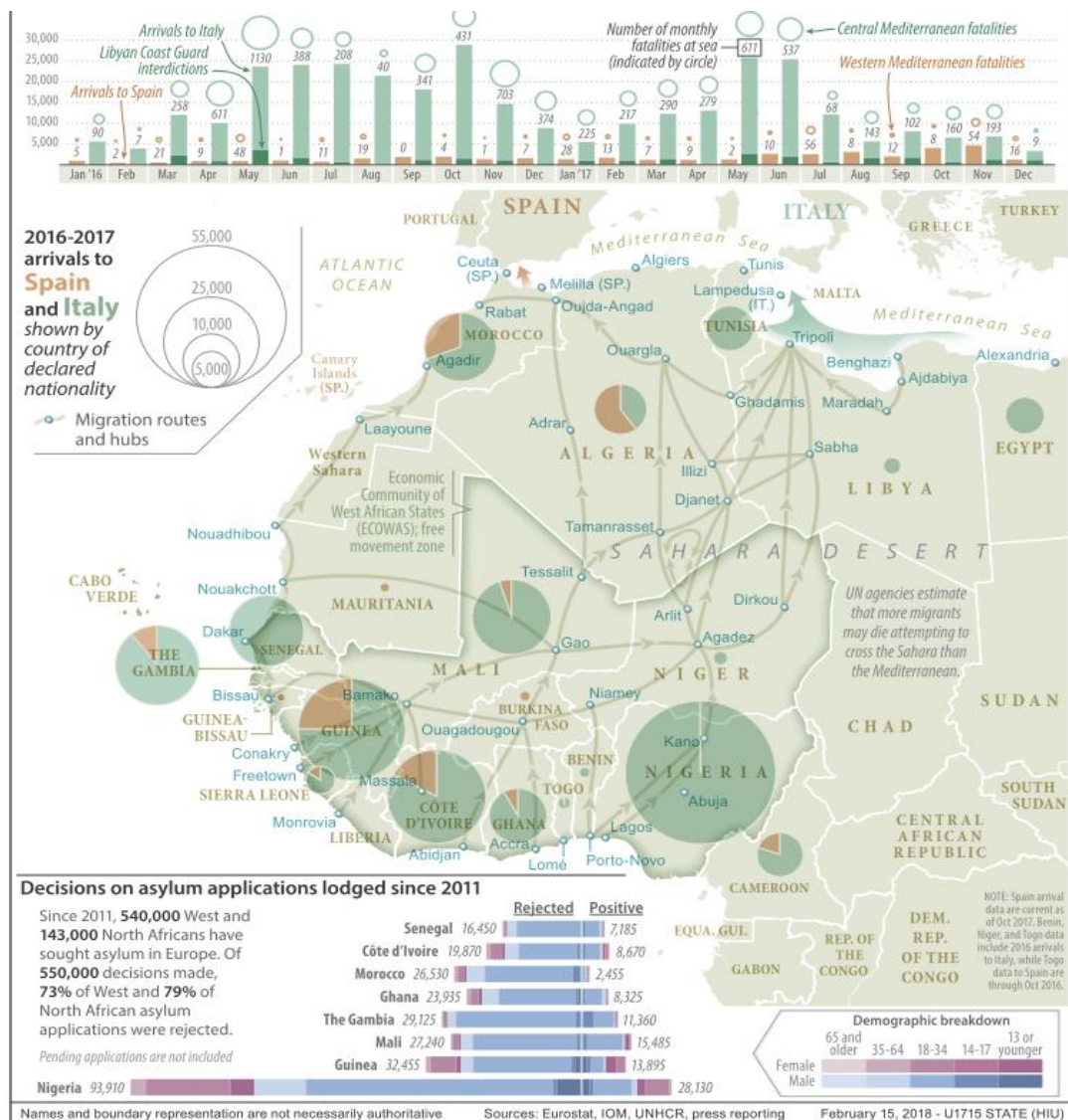
Πηγή: International Organization for Migration (IOM)/ The UN Migration Agency

Αφίξεις στην Ισπανία

Σημαντική αύξηση στις αφίξεις παράτυπων μεταναστών και προσφύγων παρατηρήθηκε στην Ισπανία. Ειδικότερα, μεταξύ του Ιανουαρίου και Δεκεμβρίου του 2017, οι Ισπανικές Αρχές κατέγραψαν 28.707 νέες αφίξεις. Το 78 % αυτών (22.414) των αφίξεων πραγματοποιήθηκαν διά θαλάσσης και το υπόλοιπο 22% (6.293) από την ξηρά. Οι συνολικές αφίξεις το 2017 σημειώνουν διπλάσια αύξηση

σε σχέση με το 2016 , όταν 14.458 άνθρωποι κατεγράφησαν (8.162 διά θαλάσσης και 6.396 από την ξηρά).

Εικόνα 5: Συνολικές Αφίξεις σε Ισπανία και Ιταλία για τα έτη 2016 - 2017



Πηγή: U.S. Department of State/ Humanitarian Information Unit

Αφίξεις στην Κύπρο

Συνολικά, 1.078 νέοι παράτυποι μετανάστες και πρόσφυγες κατεγράφησαν στην Κύπρο μεταξύ Ιανουαρίου και Δεκεμβρίου του 2017. Ο συγκεκριμένος αριθμός αντιπροσωπεύει τριπλάσια αύξηση σε σύγκριση με τους 345 που κατεγράφησαν το 2016. Περισσότεροι από το 90% (1.052) αυτών που κατεγράφησαν το 2017 ήταν Συριακής καταγωγής.

Πίνακας με τις χώρες προέλευσης των παράτυπων μεταναστών που φτάνουν σε Ιταλία και Ελλάδα και χάρτης με τα κύρια σημεία αναχώρησης αυτών και τις χρησιμοποιούμενες διαδρομές.

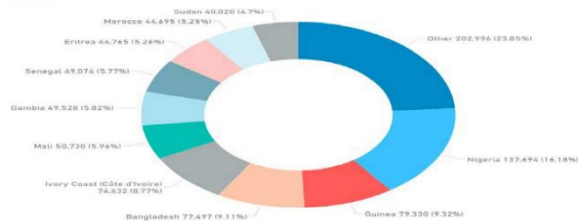
Η Νιγηρία, η Γουινέα, το Μπαγκλαντές και η Γκάμπια ήταν οι κύριες χώρες από τις οποίες προέρχονταν οι παράτυποι μετανάστες οι οποίοι έφτασαν στην Ιταλία το 2017. Η εθνικότητα των ανθρώπων που έφθασαν στην Ελλάδα ήταν κυρίως Συριακής, Ιρακινής, Αφγανικής και Πακιστανικής εθνικότητας, ενώ στην Ισπανικές Ακτές κατέφτασαν κυρίως από το Μαρόκο, την Αλγερία, τη Γουινέα και την Ακτή Ελεφαντοστού. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η Λιβύη, η Τυνησία και η Τουρκία ήταν κυρίως οι χώρες από τις οποίες αναχωρούσαν οι παράτυποι μετανάστες

Εικόνα 6: Οι κύριες χώρες από τις οποίες προέρχονταν οι παράτυποι μετανάστες για το 2017



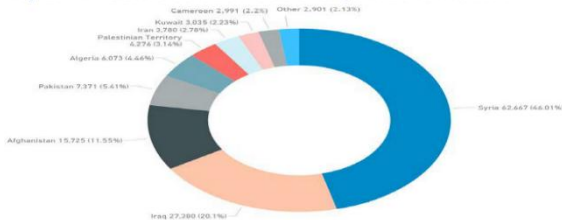
Demographic breakdown by nationality

Top 10 Arrivals to Italy between January and December 2017



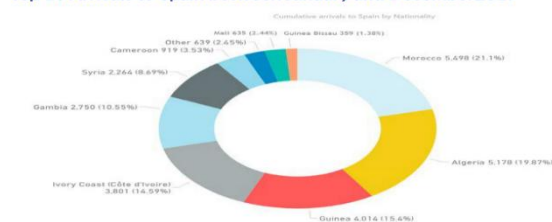
According to available data, Nigerian nationals were the first registered nationality arriving to Italy in 2016 and 2017, comprising 21% and 16% of the overall population respectively. In 2016, the second group were Eritrean nationals occupying 11% of the overall caseload, dropping to only 5% reported at the end of 2017. The most significant increase is observed in regards to arrivals from Bangladesh, from 5% in 2016 to 9% in 2017 (the third reported nationality group).

Top 10 Arrivals to Greece between January and December 2017



When looking at the nationality breakdown of registered migrants and asylum seekers in Greece in 2016 and 2017, the significant decrease is observed in arrivals of Afghan migrants. In 2016, Afghan nationals comprised 24% of the overall registered population, and in 2017 this percentage decreased to 12%. In contrast to that, increase is noted in arrivals from Algeria (4%), Palestinian Territories (3%), Iran (3%) and Kuwait (3%) between January and December 2017.

Top 10 Arrivals to Spain between January and December 2017



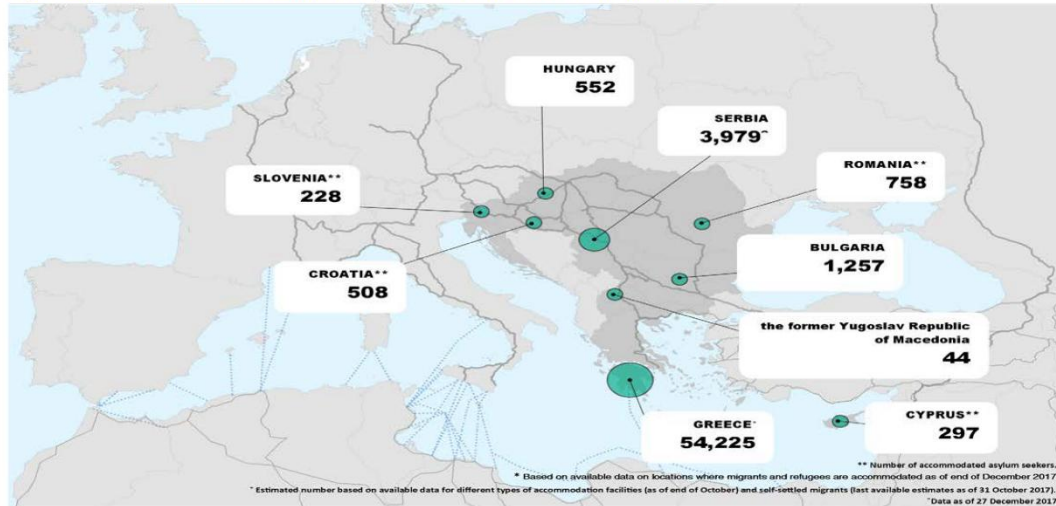
Migrants from Morocco (19%), Algeria (18%), Guinea Conakry (14%), Ivory Coast (13%) and the Gambia (10%) comprise more than 70% of the registered arrivals to Spain in 2017. Same nationalities were listed among top five registered nationality groups in 2016, with Guinea Conakry being the most frequently reported origin country (18%) followed by Algeria (17%), Syria (13%), Ivory Coast (13%) and Morocco (9%, increase of 10 percentage points compared to 2017).

Εικόνα 7: Μεταναστευτικές ροές στην Ευρώπη από την ξηρά και θάλασσα 2017



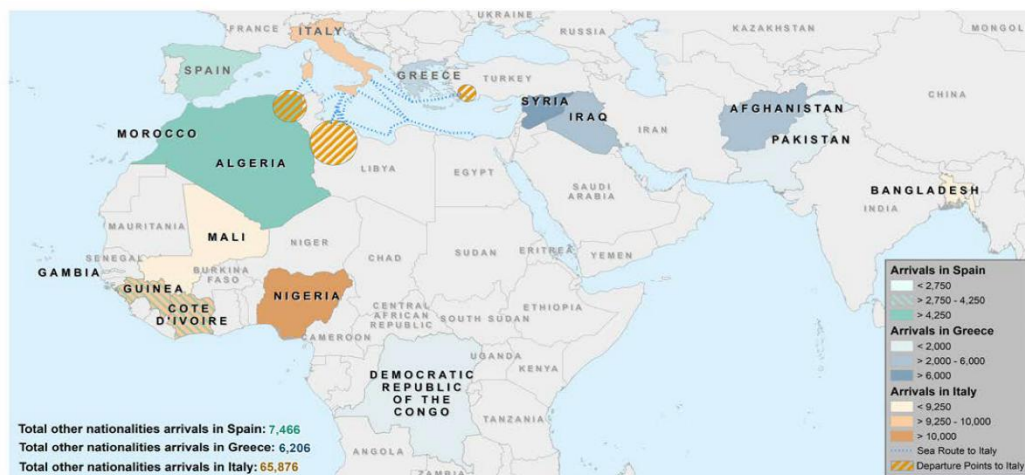
Overview Maps

Migrants presence in the Western Balkans, Romania and Greece at the end of 2017



Map with main origin countries registered arriving to Italy and Greece in 2017 with indicated main departure points and used transit routes

Nigeria, Guinea, Bangladesh and the Gambia were the main origin countries reported by migrants who arrived to Italy in 2017. Available nationality breakdown for Greece shows that Syrian, Iraqi, Afghan and Pakistani migrants were the main nationality groups registered during 2017 while Moroccan, Algerian, Guinean (Conakry) and Ivorian nationals represented the majority of the overall arrivals in 2017 to Spain. Flow Monitoring Data indicates that Libya, Tunis and Turkey were the main departure countries. Blue lines illustrate most frequently used transit routes.



10. ΔΥΝΑΜΕΙΣ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗΣ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ

Προκειμένου να γίνει καλύτερα κατανοητός ο ρόλος και η οργάνωση του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής για την προστασία των χωρικών μας υδάτων και την αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης, παρουσιάζονται παρακάτω η δομή και η οργάνωση διάφορων Λιμενικών Σωμάτων ανά τον κόσμο με έμφαση κυρίως στις αρχές με τομέα δραστηριοποίησης το θαλάσσιο χώρο της Μεσογείου.

Μεταξύ των αρμοδιοτήτων που έχουν ανατεθεί στο Λιμενικό Σώμα της κάθε χώρας, περιλαμβάνονται επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης, διαχείρισης και συντονισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας, επιτήρησης και προστασίας των θαλάσσιων συνόρων, ελέγχου και επιθεώρησης των εμπορικών πλοίων, εφαρμογή της αλιευτικής νομοθεσίας ενώ η δομή μεταξύ αυτών ποικίλλει, με άλλα Σώματα να αποτελούν πολιτικούς οργανισμούς, τμήματα των Ενόπλων Δυνάμεων ή ανεξάρτητους φορείς. Ειδικότερα, η δομή των Λιμενικών Σωμάτων περιγράφεται παρακάτω²⁶⁸:

10.1. Αίγυπτος

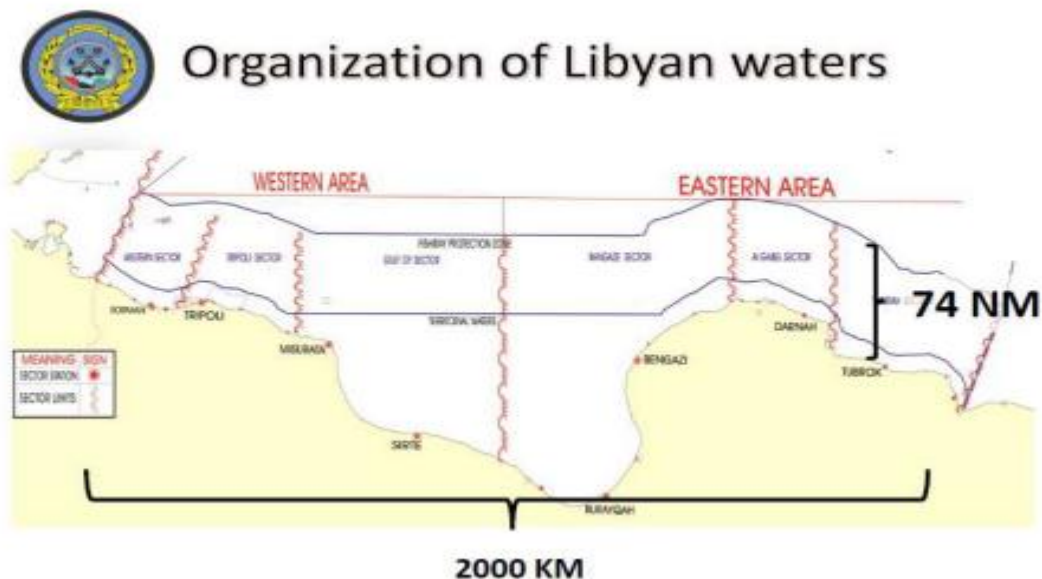
Η Αιγυπτιακή Ακτοφυλακή είναι μέρος του Αιγυπτιακού πολεμικού Ναυτικού, και έχει ως κύρια αποστολή την αστυνόμευση των Αιγυπτιακών χωρικών υδάτων και των 2.000 χιλιομέτρων ακτογραμμής, συμπεριλαμβανομένου της καταστολής της παράνομης διακίνησης μεταναστών. Αποτελείται από 5.000 άτομα προσωπικό, διαθέτει 100 πλοία διάφορων διαστάσεων, τύπων και ικανοτήτων. Ωστόσο, λόγω των πολιτικών εξελίξεων και αναταραχών στην Αίγυπτο τα τελευταία χρόνια η συνεργασία μεταξύ της Αιγυπτιακής ακτοφυλακής και των αντίστοιχων ευρωπαϊκών δυνάμεων είχε περιοριστεί σημαντικά.

²⁶⁸Οι σχετικές πληροφορίες (όπου δεν αναγράφεται η ηλεκτρονική διεύθυνση από την οποία έχουν αντληθεί) έχουν αντληθεί από το http://en.wikipedia.org/wiki/Coast_Guard και από τους σχετικούς συνδέσμους στους οποίους παραπέμπει.

10.2. Λιβύη

Η Λιβυκή Ακτοφυλακή δημιουργήθηκε το 1996 και είναι υπεύθυνη για την τήρηση της τάξης και της ασφάλειας και την εφαρμογή της σχετικής νομοθεσίας στα εθνικά ύδατα, στελεχωμένη από 261 αξιωματικούς και 3.100 άτομα προσωπικό ενώ διαθέτει και 10 περιπολικά σκάφη. Η Λιβύη μαζί την Τουρκία αποτελούν τα σημαντικότερα κράτη εκτός Ευρώπης αναφορικά με τον ρόλο που έχουν στην αντιμετώπιση των παράνομων μεταναστευτικών ροών. Η Λιβυκή Ακτοφυλακή επωφελείται από οικονομικά προγράμματα στήριξης της Ε.Ε., η οποία μέσω της στρατιωτικής επιχείρησης European Union Naval Force Mediterranean - Operation Sophia, επιχειρεί να αντιμετωπίσει τα κύματα παράνομης μετανάστευσης από τη Λιβύη και να περιορίσει όσο το δυνατόν τα ναυτικά ατυχήματα με τα εκατοντάδες θύματα. Κατά τη διάρκεια του 2017, η Λιβυκή Ακτοφυλακή διέσωσε 19.775 μετανάστες ενώ περισυνέλεξε και 529 σωρούς σε 442 διαφορετικές επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης στη Μεσόγειο.

Εικόνα 8: Περιοχή δραστηριοποίησης της Λιβυκής Ακτοφυλακής

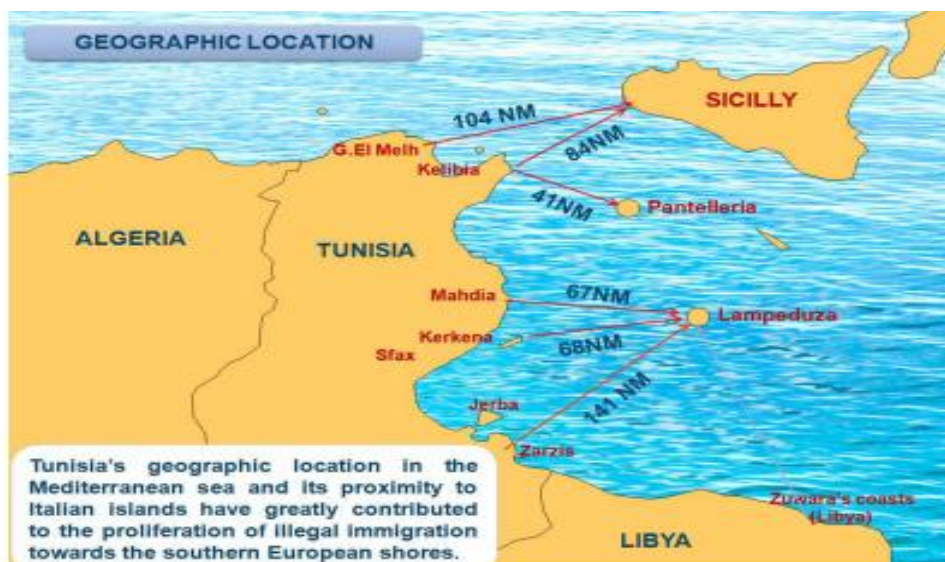


Πηγή: Λιβυκή Ακτοφυλακή

10.3.Τυνησία

Η Garde Nationale Maritime Tunisienne²⁶⁹ η οποία είναι γνωστή και ως Garde-Côtes Tunisienne, αποτελεί ένα ειδικό τμήμα της Garde Nationale Tunisienne με κυρία αποστολή την εφαρμογή της εθνικής νομοθεσίας και των διεθνών κανονισμών στα Τυνησιακά χωρικά ύδατα καθώς και στους εσωτερικούς υδάτινους πόρους και τη συνεργασία με τις Αρχές των γειτονικών κρατών για την καταπολέμηση των παράνομων ροών καθώς και την εφαρμογή της τελωνειακής και φορολογικής νομοθεσίας. Τα χωρικά ύδατα της Τυνησίας βρίσκονται στο σταυροδρόμι της Ανατολικής και Δυτικής Μεσογείου, αποτελώντας βασικό κέντρο της παγκόσμιας ναυτιλιακής κίνησης, με τις Τυνησιακές ακτές να απέχουν μόλις 84 ναυτικά μιλιά από τις ακτές της Ε.Ε. . Εξαιτίας της στρατηγικής της θέσης στη Βόρεια Αφρική όσον αφορά την καταπολέμηση των κυκλωμάτων διακίνησης μεταναστών, καθώς και των ραγδαίων πολιτικών εξελίξεων και αναταραχών στη Λιβύη, μετά την πτώση του καθεστώτος Καντάφι το 2011, η Τυνησία λαμβάνει σημαντική βοήθεια τόσο οικονομική όσο και υλική με την παροχή περιπολικών σκαφών και τεχνογνωσίας από τη διεθνή κοινωνία και κυρίως από τις Η.Π.Α. , την Ε.Ε. και την Ιταλία.

Εικόνα 9 : Περιοχή δραστηριοποίησης της Τυνησιακής Ακτοφυλακής



Πηγή: Garde Nationale Maritime Tunisienne

²⁶⁹ www.interieur.gov.tn

10.4. Αλγερία

Στην Αλγερία, η Service Nationale de Garde-Côtes²⁷⁰ (SNGC) έχει αποκλειστική δικαιοδοσία όσον αφορά τη δικαιοδοσία στις θαλάσσιες υποθέσεις και την αστυνόμευση στη θάλασσα. Αποτελείται από στρατιωτικό και πολιτικό προσωπικό από το Τμήμα Εθνικής Άμυνας και έχει μεγάλο αριθμό ναυτικών και εναέριων μέσων για την εκτέλεση του έργου της. Μεταξύ των αστυνομικών επιχειρήσεων που εκτελεί περιλαμβάνεται η εφαρμογή της νομοθεσίας που σχετίζεται με την έξοδο ή την είσοδο ατόμων από τη χώρα διαμέσου της θάλασσας. Επίσης, καταγράφει και διερευνά καταγγελίες και υποθέσεις αναφορικά με επιθέσεις οι οποίες πραγματοποιούνται από επιβάτες ή ναυτικό προσωπικό το οποίο είναι επιβιβασμένο σε πλοία. Τα ανωτέρω καθήκοντα τα εκτελούν σε συνεργασία με τις υπόλοιπες αστυνομικές αρχές της χώρας και κυρίως με την Gendarmerie Nationale Algérienne που έχει δικαιοδοσία στην ξηρά.

10.5. Μαρόκο

Στο Μαρόκο η Gendarmerie Royale Marocaine περιλαμβάνει ένα ειδικό τμήμα το Gendarmerie del'Aire Maritime (Air and Sea Gendarmerie) το οποίο ασχολείται με θαλάσσιες υποθέσεις και ειδικότερα με την εφαρμογή της νομοθεσίας στα θαλάσσια χωρικά ύδατα, στα λιμάνια και στη μήκους 3.500 χιλιομέτρων ακτογραμμή που εκτείνεται κατά μήκος των ακτών του Ατλαντικού και της Μεσογείου. Το κύριο πλεονέκτημα της συγκεκριμένης υπηρεσίας είναι οι εκτεταμένες αστυνομικές αρμοδιότητες που διαθέτει καθώς και ο συνδυασμός θαλάσσιων και εναέριων μέσων.

10.6. Αργεντινή

Η ακτοφυλακή της Αργεντινής (Argentine Naval Prefecture) υπάγεται στο Υπουργείου Εσωτερικών της Αργεντινής και στα καθήκοντα της περιλαμβάνονται η αστυνόμευση στα ποτάμια και στα εθνικά χωρικά ύδατα.

²⁷⁰ www.mdn.dz

10.7. Αυστραλία

Στην Αυστραλία με συνολικό μήκος ακτογραμμών 19.650 χιλιομέτρων τα καθήκοντα για την προστασία των ακτών και των χωρικών υδάτων έχουν ανατεθεί στο Πολεμικό Ναυτικό με τη σύσταση διεύθυνσης η οποία και είναι αρμόδια για την εκπλήρωση της συγκεκριμένης αποστολής (BorderProtectionCommandDivision) καθώς και στις κατά τόπους αστυνομικές υπηρεσίες των Πολιτειών. Τις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης έχουν αναλάβει δύο ιδιωτικοί οργανισμοί οι οποίοι έχουν συσταθεί σε εθελοντική βάση και οι οποίοι είναι επιφορτισμένοι αποκλειστικά με το συγκεκριμένο καθήκον.

10.8. Γαλλία

Στην Γαλλία δεν υφίσταται Λιμενικό Σώμα αλλά σε κάθε Περιφέρεια υπάρχει ένας Ναύαρχος (PrefetMaritime) ο οποίος είναι υπεύθυνος για το συντονισμό όλων των υπηρεσιών (ναυτικό, αστυνομία, πολεμική αεροπορία, τελωνείο, χωροφυλακή κ.λ.π.) για την εκτέλεση υπηρεσιών στο θαλάσσιο χώρο.

Η GendarmerieMaritime²⁷¹ αποτελεί ειδικό τμήμα της Εθνικής Χωροφυλακής και βρίσκεται κάτω από τον επιχειρησιακό έλεγχο του Πολεμικού Ναυτικού. Αποτελεί ουσιαστικά μία πλήρως οργανωμένη στρατιωτική υπηρεσία, η οποία εκτελεί στη θάλασσα και στις ακτογραμμές όλες τις παραδοσιακές αστυνομικές επιχειρήσεις (γενική αστυνόμευση, τήρηση της δημόσιας τάξης και ασφάλειας, ποινικές έρευνες κλπ.). Τα τελευταία δέκα χρόνια, η GendarmerieMaritime έχει καταβάλει σημαντικές προσπάθειες προκειμένου να εφαρμοστεί ο InternationalShipandPortFacilitySecurity (ISPS) Code σε όλα τα σημαντικά εμπορικά λιμάνια, γεγονός το οποίο είχε καθοριστικές επιπτώσεις στον περιορισμό της παράνομης μετανάστευσης. Η Γαλλία επίσης διαθέτει ένα επιχειρησιακό κέντρο σε εθνικό επίπεδο, το CentredelaFonctionGarde-Côtes (COFGC) προκειμένου να συγκεντρώνει και να αξιοποιεί όλες τις πληροφορίες που σχετίζονται με τις θαλάσσιες δραστηριότητες και οι οποίες παρέχονται από διαφορετικούς φορείς όπως το Ναυτικό, η Αστυνομία, η Χωροφυλακή, το Τελωνείο κ.α.

²⁷¹www.defense.gouv.fr/marine/operations/forces/gendarmerie-maritime/la-gendarmerie-maritime

10.9.Καναδάς

Στις αρμοδιότητες του Λιμενικού Σώματος του Καναδά, περιλαμβάνονται καθήκοντα έρευνας και διάσωσης σε συνεργασία με άλλες εθνικές υπηρεσίες (CanadianForces, RoyalCanadianMountedPolice). Μεταξύ των υπόλοιπων καθηκόντων της, είναι και η συντήρηση και λειτουργία των φάρων, ο συντονισμός της θαλάσσιας κυκλοφορίας, υπηρεσίες παγοθραυστικών, υδρογραφικές έρευνες, καθώς και η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

10.10. Γερμανία

Στην Γερμανία υφίσταται πολιτική υπηρεσία (Kustenwache) η οποία είναι υπεύθυνη για την εφαρμογή της εθνικής νομοθεσίας και στην οποία απασχολούνται αξιωματικοί από την Γερμανική Αστυνομία καθώς και πολίτες από διάφορες ομοσπονδιακές υπηρεσίες που έχουν σχέση με τον τομέα της ναυτιλίας.

10.11. Ισλανδία

Στην Ισλανδία το αντίστοιχο Λιμενικό Σώμα έχει αρμοδιότητες που σχετίζονται με την επιβολή της νομοθεσίας καθώς και με την εθνική άμυνα, συμμετέχοντας και σε στρατιωτικές ασκήσεις.

10.12.Ολλανδία

Το Λιμενικό Σώμα στην Ολλανδία (NederlandseKustwacht) είναι κατά κύριο λόγο επιφορτισμένο με καθήκοντα έρευνα και διάσωσης.

10.13. Πορτογαλία

Στην Πορτογαλία, το Λιμενικό Σώμα αποτελείται από διάφορες κρατικές υπηρεσίες που όλες μαζί διαμορφώνουν την SistemadeAutoridadeMaritima (MaritimeAuthoritySystem) ή Sam, στις οποίες συμμετέχουν το Πολεμικό Ναυτικό, η Ναυτιλιακή Αστυνομία, το Ινστιτούτο Ναυαγοσωστικής, η Υπηρεσία Φάρων και τα διάφορα Λιμεναρχεία, η Χωροφυλακή, η Πολεμική Αεροπορία, οι Υπηρεσίες Συνόρων και Μετανάστευσης, η Αρχή Πολιτικής Προστασίας, το Εθνικό Ιατρικό

Ινστιτούτο Έκτακτης Ανάγκης και η Εγκληματολογική Αστυνομία, με συντονιστή όλων αυτών την Εθνική Ναυτική Αρχή με ανώτερο προϊστάμενο, Ναύαρχο του Πολεμικού Ναυτικού.

10.14. Η.Π.Α.

Η Αμερικάνικη Ακτοφυλακή (United States Coast Guard – USCG) αποτελεί στρατιωτικό σώμα εφαρμογής της εθνικής νομοθεσίας, αποτελώντας ξεχωριστό όπλο των Ενόπλων Δυνάμεων και ένα από τα επτά σώματα που φέρουν στολή στις Η.Π.Α. Μεταξύ των καθηκόντων της, περιλαμβάνονται επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης, επιτήρησης και προστασίας των ακτών, ελέγχου και επιθεώρησης του αλιευτικού και εμπορικού στόλου και εφαρμογής της Αμερικάνικης νομοθεσίας. Σε καιρό ειρήνης υπάγεται στο Υπουργείο Εσωτερικής Ασφάλειας των Η.Π.Α. και σε καιρό πολέμου στο Πολεμικό Ναυτικό.

Οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής δημοσίευσαν την «Εθνική Στρατηγική για την Ασφάλεια στη Θάλασσα», η οποία αποτελεί μία κοινή προσπάθεια του Πολεμικού Ναυτικού, της Ακτοφυλακής και της Μονάδας Υποβρυχίων Αποστολών και στοχεύει στην όσο το δυνατόν μεγαλύτερη προώθηση της διεθνούς συνεργασίας μεταξύ των κρατών. Η Αμερικάνικη Κυβέρνηση δεν έχει υπογράψει ακόμα τη Σύμβαση UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea), ωστόσο παραμένει ένθερμος υποστηρικτής του IMO, εναρμονιζόμενη σε πολύ μεγάλο βαθμό με τους κανονισμούς που εκδίδει.

Στη Στρατηγική των Η.Π.Α., ο βασικός στόχος και σκοπός βρίσκεται σε πλήρη αρμονία με τις λειτουργικές και τακτικές ικανότητες της, οι οποίες αποσκοπούν στην όσο το δυνατόν μεγαλύτερη προβολή της ισχύος τους, μέσα από μία ισχυρή βούληση για την επίτευξη ενός ξεκάθολου στόχου, μία ολοκληρωμένη και εναρμονισμένη με τον τελικό σκοπό, στρατηγική σε συνδυασμό με ένα υψηλό και κατάλληλο επίπεδο επιχειρησιακής ετοιμότητας και ναυτικών ικανοτήτων. Επομένως, οι Η.Π.Α. προβάλλουν την ισχύ τους μέσω των στρατιωτικών τους δυνάμεων, και εξασφαλίζουν την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές και την επιβολή του νομοθετικού πλαισίου, μέσω της επιχειρησιακής ετοιμότητας της Ακτοφυλακής σε συνεργασία με το Ναυτικό και Μονάδες Υποβρυχίων Αποστολών.

Η νέα αμερικάνικη στρατηγική όσον αφορά τον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας αντικατοπτρίζεται στον ακόλουθο στόχο: *«Η δημιουργία και η διατήρηση της ασφάλειας στη θάλασσα είναι απαραίτητη για τον περιορισμό των απειλών που σχετίζονται πέραν του πολέμου, με την πειρατεία, την τρομοκρατία, τη μεταφορά όπλων, τη διακίνηση ναρκωτικών και με άλλες παράνομες δραστηριότητες. Η αντιμετώπιση αυτών των διεθνικών, παράνομων ενεργειών προστατεύει την πατρίδα μας, ενισχύει την παγκόσμια σταθερότητα και διασφαλίζει την ελευθερία της ναυσιπλοΐας προς όφελος όλων τω εθνών».*

10.15. Ηνωμένο Βασίλειο

Στο Ηνωμένο Βασίλειο, το Λιμενικό Σώμα αποτελεί έναν πολιτικό οργανισμό που ασχολείται κυρίως με επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης.

11. Η ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΚΙΑ²⁷²

11.1. Οργάνωση της Τουρκικής Ακτοφυλακής (SahilGüvenlikKomutanlığı)²⁷³

Η Τουρκική Ακτοφυλακή ιδρύθηκε στις 13 Ιουλίου του 1982 μετά τη δημοσίευση του νόμου αναφορικά με την επιτήρηση των Τουρκικών ακτών στην επίσημη εφημερίδα της Κυβέρνησης. Μέχρι την ίδρυση, ο έλεγχος και η ευθύνη προστασίας και επιβολής του νόμου εντός των χωρικών υδάτων άνηκε στην Τουρκική Χωροφυλακή. Μέχρι και το 1985, η Τουρκική Ακτοφυλακή υπαγόταν στη Γενική Διοίκηση Στρατοχωροφυλακής. Από 01-01-1985 συνέχισε να εκτελεί τα καθήκοντά της ως ένα ένοπλο σώμα επιβολής της νομοθεσίας που υπαγόταν στο Υπουργείο Εσωτερικών, λειτουργώντας όμως μέσα στο πλαίσιο της γενικότερης οργάνωσης και λειτουργίας των Τουρκικών Ενόπλων Δυνάμεων, μη αποτελώντας ένα ανεξάρτητο σώμα. Σε περιόδους γενικότερων στρατιωτικών κρίσεων και σε καιρό πολέμου τίθεται υπό τη διοίκηση του Τουρκικού Πολεμικού Ναυτικού. Το 2003 απέκτησε ανεξάρτητη δομή όπως ο Στρατός Ξηράς, το Πολεμικό Ναυτικό, η Πολεμική Αεροπορία και η Γενική Διοίκηση Χωροφυλακής. Με το Νόμο 668/2016, η Τουρκική Ακτοφυλακή υπάγεται απευθείας στο Υπουργείο Εσωτερικών ως ένα ένοπλο Σώμα επιβολής του νόμου. Η οργάνωση της Τουρκικής Ακτοφυλακής παρουσιάζεται παρακάτω:

Διοίκηση Περιοχής Μαύρης Θάλασσας (Σαμψούντα)

Διοίκηση Περιοχής Μαρμαρά και Στενών (Κωνσταντινούπολη)

Διοίκηση Περιοχής Θαλάσσιου Αιγαίου (Σμύρνη)

Διοίκηση Περιοχής Μεσόγειου Θάλασσας (Μερσίνη)

Διοίκηση Εκπαιδύσεως (Κωνσταντινούπολη)

Διοίκηση Κέντρου Ανεφοδιασμού (Κωνσταντινούπολη)

Διοίκηση Αεροπορίας Ασφάλειας Ακτών (Σμύρνη)

²⁷² www.sahilguvenlik.gov.tr

²⁷³ Βλ. Κοροτζής, Τρ.ο.π. (σ.158-170).

Η αποστολή της Ακτοφυλακής είναι: η εφαρμογή του εθνικού και διεθνούς δικαίου και η προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας σε όλη την περιοχή αρμοδιότητάς της και συγκεκριμένα σε όλες τις ακτές της Τουρκίας, στα εσωτερικά ύδατα της χώρας που περιλαμβάνουν τη Θάλασσα του Μαρμαρά, τα Στενά της Κωνσταντινούπολης και του Τσανάκαλλε, στα λιμάνια, στους κόλπους, στα χωρικά ύδατα και στην ΑΟΖ.

Πιο συγκεκριμένα, μεταξύ των αρμοδιοτήτων της τουρκικής αρχής είναι:

- η διασφάλιση της ασφάλειας και η επιβολή των νόμων και της τάξης στη θάλασσα.
- Ο εντοπισμός και η λήψη όλων των αναγκαίων μέτρων σε περίπτωση εύρεσης ύποπτων υλικών και εκρηκτικών υλών στη θάλασσα και η αναφορά αυτών στις αρμόδιες αρχές για την απομάκρυνση τους.
- Ο έλεγχος και η επιθεώρηση της ορθήςλειτουργίας των αντικειμένων που συμβάλουν στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας όπως είναι οι φάροι και η αναφορά των σχετικών ελλείψεων στις αρμόδιες αρχές.
- Ο αφοπλισμός και ο έλεγχος των προσφύγων και των παράνομων μεταναστών που εισέρχονται στα τουρκικά χωρικά ύδατα και η μεταφορά αυτών στις αρμόδιες αρχές.
- Η παρεμπόδιση όλων των μορφών παράνομης διακίνησης ανθρώπων μέσω των θαλάσσιων οδών, καθώς και η αντιμετώπιση περιστατικών αρχαιοκαπηλίας.
- Η αντιμετώπιση περιστατικών από σκάφη που σχετίζονται με παράνομη αλιεία, θαλάσσια ρύπανση, εφαρμογής της νομοθεσίας για είσοδο – έξοδο από τη χώρα κ.α.
- Ο έλεγχος και η ασφάλεια του θαλάσσιου τουρισμού.
- Η από κοινού συμμετοχή σε επιχειρήσεις όταν αυτό επιβάλλεται από τις συνθήκες για τη ασφάλεια της τουρκικής επικράτειας υπό τη διοίκηση των ναυτικών δυνάμεων.
- Οι επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης στην περιοχή αρμοδιότητας της Τουρκίας, βάση των Διεθνών Συμφωνιών και Κανονισμών και τον Τουρκικό Κανονισμό Έρευνας και Διάσωσης (SAR).

Το 2014 διέθετε 7000 στελέχη με προοπτική αύξησης αυτών σε 10.000. Ωστόσο, μετά την απόπειρα πραξικοπήματος της 15^{ης} Ιουλίου του 2016, πολλά από τα ανωτέρω στελέχη εκδιώχθηκαν ή φυλακίσθηκαν όποτε το συγκεκριμένο νούμερο παρουσιάζει αποκλίσεις σήμερα με τον αριθμό αυτών να υπολογίζεται περίπου σε 5.500. Διαθέτει 65 βάσεις όπου είναι εγκατεστημένα ή σταθμευμένα τα διάφορα θαλάσσια ή εναέρια μέσα που διαθέτει όπως τα 14 ελικόπτερα AgustaBell AB – 412, τα 3 αεροσκάφη επιτήρησης CASACN – 235, κινητά ραντάρ κ.α..

Η διάρκεια εκπαίδευσης του στρατιωτικού προσωπικού που ασχολείται με την έρευνα και διάσωση είναι 12 μήνες, πραγματοποιούμενη από την MAK (Διοίκηση Έρευνας και Διάσωσης Μάχης των Bordo – Bereli), στην αεροπορική βάση Cigli της Σμύρνης υπό τον άμεσο έλεγχο της Διοίκησης των Τουρκικών Αεροπορικών Δυνάμεων. Τον συντονισμό των επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης έχει το Κύριο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης του Υφυπουργείου Ναυτιλίας με υφιστάμενους φορείς το Αεροπορικό Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης της Γενικής Διεύθυνσης Πολιτικής Αεροπορίας του Υπουργείου Μεταφορών και το Ναυτικό Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης της Τουρκικής Διοίκησης Ασφάλειας Ακτών²⁷⁴.

Αναφορικά με τα πλωτά μέσα της Τουρκικής Ακτοφυλακής, διαθέτει περισσότερα από 110 περιπολικά σκάφη και μεγάλο αριθμό φουσκωτών για την εκτέλεση περιπολιών και τη χρησιμοποίηση σε περιστατικά έρευνας και διάσωσης. Τα σημαντικότερα εξ αυτών είναι οι σχετικά πρόσφατα κατασκευασμένες κορβέτες SG – 701 - DOST, SG – 702 – GÜVEN, SG- 703 UMUT, SG – 704 YAŞAM, διαστάσεων (μήκος – πλάτος – βύθισμα) 88.60 μ - 12.20 μ - 5.40μ, εκτόπισμα 1725 τόνων, κατασκευασμένα στα ναυπηγεία RMK Marine Shipyard της Κωνσταντινούπολης τα οποία αποτελούν και τα πρώτα σκάφη της Τουρκικής Ακτοφυλακής τα οποία μπορούν να υποστηρίξουν εναέρια επιχειρήσεις, καθώς διαθέτουν ελικοδρόμιο²⁷⁵.

Επίσης, τα 4 σκάφη έρευνας και διάσωσης 1700 τόνων, εξοπλισμένα με ναυτικό πυροβόλο, ενώ διαθέτουν και ελικοδρόμιο προσομοιάζοντας στα

²⁷⁴ Βλ. Κοροτζής, Τρ. ο.π., (σ. 158 – 170).

²⁷⁵ <https://turkishnavy.net/dost-class>

χαρακτηριστικά σε πολύ μικρότερο βέβαια βαθμό, με μία φρεγάτα του πολεμικού ναυτικού. Από πλευράς εκτοπίσματος ακολουθούν 14 σκάφη 195 τόνων, της κλάσης 80 και τα 14 σκάφη τουρκικής κατασκευής και σχεδίασης. Επίσης, η Τουρκική Ακτοφυλακή διαθέτει 14 ελικόπτερα AB – 412 και 3 αεροσκάφη για περιπολία. Αναλυτικά τα σκάφη της Τουρκικής Ακτοφυλακής αναφέρονται παρακάτω²⁷⁶:

Πίνακας 1: Αριθμός και τύπος σκαφών Τουρκικής Ακτοφυλακής

ΤΥΠΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ
Corvettes (1725)	4
Search and Rescue Ship (1700 Ton)	4
80 Class CG Boats (195 Ton)	14
Turkish Type CG Boats (180 Ton)	14
SAR 35 CLASS (210 Ton)	4
SAR 33 CLASS (180 Ton)	10
KAAN 33 CLASS (120 TON)	13 (7 υπό κατασκευή)
KAAN 29 CLASS (97 Ton)	9
KAAN 19 CLASS (30 Ton)	10
KAAN 15 CLASS (21 Ton)	18
KW 15 CLASS (70 Ton)	8
CG Picket Boats (29 Ton)	12
CG Control Boats (Rubber Inflatable Boats)	Άγνωστος αριθμός
KEGAK Ελαστικές λέμβοι με εξωλέμβιες μηχανές	Άγνωστος αριθμός
SAGET Ελαστικές λέμβοι με εξωλέμβιες	Άγνωστος αριθμός

²⁷⁶Ανακτήθηκε από: <https://www.newsbeast.gr/world/arthro/3213353/afti-ine-i-dinami-tis-tourkikis-aktofilakis&>

Βλ. Μηνάγιας, Χρ. (2010, σ.185). *Η γεωπολιτική στρατηγική και η στρατιωτική ισχύς της Τουρκίας*. Αθήνα:Τουρική.

Ο γενικός έλεγχος και η επίβλεψη των θαλάσσιων επιχειρήσεων πραγματοποιείται από τη Διοίκηση Ασφάλειας Ακτών, ενώ ο συντονισμός στην ξηρά πραγματοποιείται από τη Γενική Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας. Ωστόσο, το Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης των Τουρκικών Ενόπλων Δυνάμεων αναλαμβάνει το ρόλο του γενικού επόπτη και συντονιστή των επιχειρήσεων σε περιπτώσεις όπου διαπιστωθεί ότι οι ανωτέρω φορείς δεν διαθέτουν τα κατάλληλα μέσα και το εξειδικευμένο προσωπικό προκειμένου να εκτελέσουν αποτελεσματικά μία επιχείρηση έρευνας και διάσωσης. Στο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης των Τουρκικών Ενόπλων Δυνάμεων υπάγεται η Διοίκηση Ειδικών Δυνάμεων BordoBereli και τα κέντρα Συντονισμού της Διοίκησης Χερσαίων – Ναυτικών – Αεροπορικών Δυνάμεων, της Γενικής Διοίκησης Στρατοχωροφυλακής και της Διοίκησης Ασφάλειας Ακτών²⁷⁷.

Παρακάτω, απεικονίζονται ο παράνομος και αυθαίρετος χάρτης της «τουρκικής» περιοχής έρευνας και διάσωσης, χωρισμένος σε τομείς, το οργανόγραμμα του Τουρκικού Συστήματος Έρευνας και Διάσωσης και ο χάρτης των βοηθητικών κέντρων Συντονισμού έρευνας και διάσωσης της Διοίκησης Ασφάλειας Ακτών.

Εικόνα 10: Ο παράνομος τουρκικός τομέας έρευνας και διάσωσης χωρισμένος σε τομείς και ο νόμιμος χάρτης τουρκικής περιοχής έρευνας και διάσωσης

²⁷⁷ Βλ. Κοροτζής Τ, ο.π., σ.σ. 166 - 167



Πηγή: www.geostrategy.gr

Εικόνα 11: Οργάνωση Τουρκικού Συστήματος Έρευνας και Διάσωσης



Πηγή: Γενική Διεύθυνση Θαλάσσιων Μεταφορών Τουρκικού Υφυπουργείου Ναυτιλίας.

Εικόνα 12: Βοηθητικά Κέντρα Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης της Διοίκησης Ασφάλειας Ακτών



Πηγή: www.geostrategy.gr

11.2. Γενική Διεύθυνση Ασφάλειας Ακτών²⁷⁸

Η Γενική Διεύθυνση Ασφάλειας Ακτών (Κιγι Emniyeti Genel Müdürlüğü, KEGM) συστήθηκε το 1997 με σχετική Απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου της Τουρκίας, υπάγεται στο Υπουργείο Εσωτερικών, κύρια αποστολή της οποίας είναι να βοηθήσει και να βελτιώσει την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας στα τουρκικά ύδατα περίξ της περιοχής των Στενών. Ειδικότερα, μεταξύ των αρμοδιοτήτων της περιλαμβάνεται μεταξύ άλλων οι επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης και η διαχείριση της θαλάσσιας κυκλοφορίας στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή των Στενών, η μέριμνα για την ορθή λειτουργία των βοηθημάτων για ασφαλή πλοήγηση όπως είναι οι φάροι, τα ραντάρ κλπ., η θαλάσσια επικοινωνία με τα σκάφη για παροχή οδηγιών ή σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, καθώς και η αντιμετώπιση περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης κατά τη διάρκεια επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης ή σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.

²⁷⁸ Ανακτήθηκε από: <http://www.kiyiemniyeti.gov.tr/?lang=1>

Ειδικότερα, οι επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης εντός των Στενών διεξάγονται από τους 15 Σταθμούς Έρευνας και Διάσωσης (8 εξ αυτών είναι BoatStation και οι υπόλοιποι 7 βρίσκονται στις ακτές), στελεχωμένοι από ειδικά εκπαιδευμένες ομάδες έρευνας και διάσωσης. Επιπρόσθετα, 13 σκάφη έρευνας και διάσωσης (τα 10 εξ αυτών υψηλής ταχύτητας), με 5 φουσκωτά και 15 οχήματα ενισχύουν τις παραπάνω προσπάθειες. Οι επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης διαχωρίζονται σε δύο κατηγορίες, σε αυτές που πραγματοποιούνται στην ξηρά και σε αυτές που πραγματοποιούνται στη θάλασσα.

Προκειμένου να γίνει καλύτερα κατανοητός ο ρόλος της συγκεκριμένης Υπηρεσίας, ενδεικτικά αναφέρεται το περιστατικό που πραγματοποιήθηκε στις 27 Απριλίου του 2017, όταν το Ρωσικό πλοίο συλλογής πληροφοριών Liman του Στόλου της Μαύρης Θάλασσας βυθίστηκε στα ανοικτά των ακτών της Κωνσταντινούπολης, 17 ν.μ. βορειοδυτικά της βόρειας εισόδου του Στενού έπειτα από σύγκρουση του με το εμπορικό πλοίο Youzarsifσημαίας Τόγκο. Η Γενική Διεύθυνση Ασφάλειας των Ακτών ανέλαβε το περιστατικό στο οποίο απεστάλησαν τα σκάφη Emniyeti 3, Kiyi Emniyeti 6, Kiyi Emniyeyi 8 και το ρυμουλκό Kurtarma 3 όπου περισυνέλεξαν όλους τους ναυαγούς²⁷⁹.

11.3. Στατιστικά Στοιχεία για την Τουρκία έτους 2017

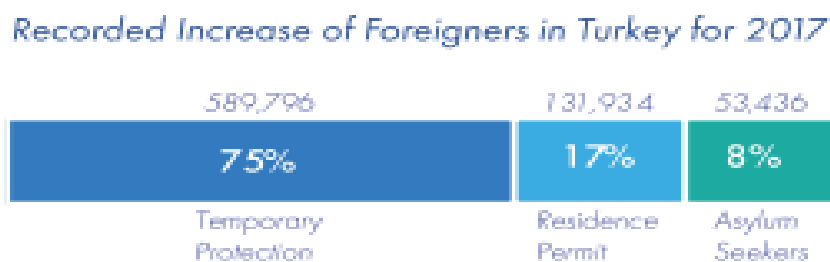
Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία από το Turkish Directorate General of Migration Management (DGMM), στην Τουρκική επικράτεια βρίσκονται 3.800.000 υπήκοοι ξένων χωρών οι οποίοι αναζητούν και τυγχάνουν διεθνούς προστασίας. Οι περισσότεροι από αυτούς είναι Σύριοι (3.424.237 άτομα: 3.195.986 διαμένουν σε αστικά κέντρα και 228.251 σε ειδικά διαμορφωμένα κέντρα εγκατάστασης) οι οποίοι τυγχάνουν καθεστώτος προσωρινής προστασίας, παρουσιάζοντας μία αύξηση της τάξης των 600.000 ανθρώπων σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά. Σύμφωνα με την Ύπατη Αρμοστεία του Ο.Η.Ε., πρόσφυγες και αναζητούντες άσυλο από χώρες όπως το

²⁷⁹ Ανακτήθηκε από: <https://turkishnavy.net/?s=Directorate+General+of+Coastal+Safety>

Αφγανιστάν, το Ιράκ, το Ιράν και τη Σομαλία αποτελούν μία άλλη σημαντική ομάδα ξένων υπηκόων η οποία έχει εγκατασταθεί στην Τουρκία.

Επιπρόσθετα, υπάρχουν 593.151 άτομα ξένης εθνικότητας οι οποίοι κατέχουν άδειες παραμονής στη χώρα, συμπεριλαμβανομένου αυτών που διαμένουν στην Τουρκία για ανθρωπιστικούς λόγους. Ο ακριβής αριθμός αυτών που διαμένουν στην Τουρκία και λαμβάνουν ανθρωπιστική βοήθεια δεν μπορεί να εκτιμηθεί επακριβώς, πάντως υπολογίζεται ότι υπάρχουν μερικές χιλιάδες. Η σημαντική αύξηση των 787.364 ατόμων που εμφανίστηκε στις νέες μεταναστευτικές και προσφυγικές ροές παρουσιάζεται στον πίνακα παρακάτω. Σύμφωνα με το DGMM, 175.752 παράνομοι μετανάστες διαφορετικών εθνικοτήτων συνελήφθησαν στην Τουρκία το 2017²⁸⁰.

Εικόνα 13: Καταγεγραμμένη αύξηση στις αφίξεις ξένων υπηκόων στην Τουρκία για το έτος 2017.



Πηγή: International Organization for Migration (IOM)/ The UN Migration Agency

11.3.1. Κατηγορίες ξένων υπηκόων στην Τουρκία

Το καθεστώς της Τουρκικής Προσωρινής Προστασίας που έχει χορηγηθεί σε 3.424.237 Σύριους υπηκόους, τους δίνει τη δυνατότητα να διαμένουν νόμιμα στην Τουρκική επικράτεια ενώ συγχρόνως τους παρέχετε και μερική πρόσβαση σε

²⁸⁰Βλ. International Organization for Migration. The UN Migration Agency. (2018, σ.1). *DTM TURKEY. Migrant Presence Monitoring Overview of the Situation with Migrants. Annual Report 2017*. Ανακτήθηκε από: https://migration.iom.int/docs/Sitrep_Turkey_Annual_2017.pdf

ορισμένα δικαιώματα και υπηρεσίες. Η μεγάλη πλειοψηφία αυτών, περίπου 3.195.986 άτομα διαμένουν εκτός των ειδικά διαμορφωμένων εγκαταστάσεων, κυρίως κατά μήκος των Τούρκο – Συριακών συνόρων και ειδικότερα στις τουρκικές επαρχίες Şanlıurfa, Gaziantep, Hatay καθώς και σε σημαντικές πόλεις της Τουρκίας. 228.251 Σύριοι διαμένουν στα 21 προσωρινά ειδικά διαμορφωμένα κέντρα εγκατάστασης, με το 80% αυτών να είναι ηλικίας μικρότερης των 35 ετών, ενώ το 2017 προστέθηκαν στο ανωτέρω νούμερο περίπου 500.000 Σύριοι²⁸¹.

11.3.2. Άδειες παραμονής

Οι ξένοι υπήκοοι που επιθυμούν να διαμείνουν στην Τουρκία μετά το τέλος της χορήγησης visaή εκτός του καθεστώτος χορήγησης visa (για διαμονή πέραν των 90 ημερών πρέπει να αποκτήσουν άδεια παραμονής) είναι 593.151. Οι συγκεκριμένες άδειες διακρίνονται σε διάφορες κατηγορίες όπως: βραχείες άδειες παραμονής, οικογενειακές άδειες παραμονής, μαθητικές – φοιτητικές άδειες διαμονής, άδειες παραμονής μεγάλης χρονικής διάρκειας, άδειες παραμονής σε θύματα κυκλωμάτων εμπορίας ανθρώπων, αδείας παραμονής για λόγους εργασίας.

Οι 383.839 κάτοχοι βραχείας άδειας διαμονής αποτελούν την πλειοψηφία όλων των αδειών παραμονής. Ο συγκεκριμένος αριθμός συγκρινόμενος με την προηγούμενη χρονιά αυξήθηκε κατά 139.805 άτομα. Δεύτερη αριθμητικά κατηγορία αποτελούν οι κάτοχοι αδειών οικογενειακής διαμονής (67.740), οι κάτοχοι μαθητικών – φοιτητικών αδειών (63.781) και οι κάτοχοι αδειών παραμονής για λόγους εργασίας (56.024), ενώ υπάρχουν και 21.767 άτομα με διάφορα άλλα είδη διαμονής²⁸².

11.3.3.Πρόσφυγες και οι αιτούντες άσυλο

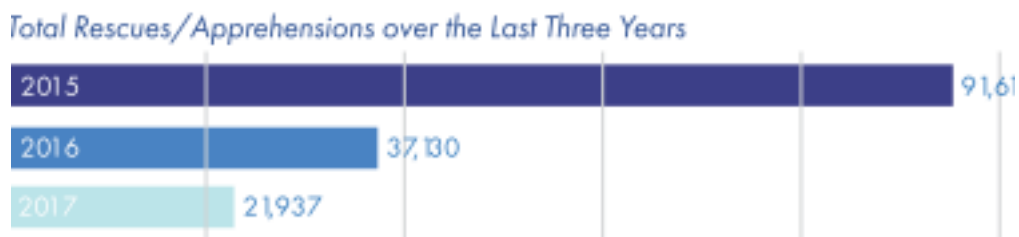
Σύμφωνα με την Ύπατη Αρμοστεία του Ο.Η.Ε., μία άλλη σημαντική ομάδα ατόμων ξένης υπηκοότητας (εκτός Συρίας) οι οποίοι αναζητούν διεθνή προστασία στην Τουρκία, είναι οι πρόσφυγες και αυτοί που έχουν αιτηθεί άσυλο με τον αριθμό

²⁸¹Βλ. International Organization for Migration. The UN Migration Agency. ο.π. σ.2.

²⁸²Βλ. International Organization for Migration. The UN Migration Agency. ο.π. σ.2.

αυτών να φτάνει τους 344.645 αποτελούμενοι κυρίως από Αφγανούς, Ιρακινούς, Ιρανούς, Σομαλούς και άλλες εθνικότητες, παρουσιάζοντας μία σημαντική αύξηση της τάξης των 53.436 ατόμων σε σχέση με τους 291.209 που κατεγράφησαν στο τέλος του 2016²⁸³.

Εικόνα 14 : Συνολικός αριθμός Διασώσεων/Συλλήψεων τα τελευταία τρία χρόνια



Πηγή: International Organization for Migration (IOM)/ The UN Migration Agency

11.3.4. Παράνομοι μετανάστες

Σύμφωνα με τα αριθμητικά στοιχεία του DGMM, 175.752 παράνομοι μετανάστες και 4.641 διακινητές συνελήφθησαν το 2017 σε διάφορες επιχειρήσεις εντός της τουρκικής επικράτειας. Το 2016 τα αντίστοιχα νούμερα ήταν 174.466 παράνομοι μετανάστες και 3.314 διακινητές. Οι περισσότεροι από τους παράνομους μετανάστες εισήλθαν στην Τουρκία από τις εμπόλεμες περιοχές της Συρίας και του Ιράκ, διαμένοντας προσωρινά στην Τουρκία πριν προσπαθήσουν να διασχίσουν το Αιγαίο Πέλαγος και να εισέλθουν στην Ευρώπη. Οι τρεις πολυπληθέστερες κατηγορίες για το 2017 είναι από τη Συρία, το Αφγανιστάν και το Πακιστάν²⁸⁴.

Αναφορικά με το συνολικό αριθμό περιστατικών έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα, σημειώθηκε ραγδαία πτώση από τα 1906 περιστατικά το 2015, σε 495 το 2017, με τον αριθμό των διασωθέντων ανθρώπων να φτάνει τους 41.021 έναντι 59.377 το 2015, ενώ αριθμός των ανθρώπων που εντοπίστηκαν νεκροί στη θάλασσα

²⁸³Βλ. International Organization for Migration. The UN Migration Agency. ο.π. σ.4.

²⁸⁴Βλ. International Organization for Migration. The UN Migration Agency. ο.π. σ.σ. 4-5.

έφτασε τους 88 το 2017 έναντι 339 το 2015 ενώ για το 2018 τα ανωτέρω νούμερα σημείωσαν περαιτέρω πτώση. Οι 10 πολυπληθέστερες εθνικές ομάδες, τα μέλη των οποίων συνελήφθησαν/διασώθηκαν είναι από Συρία, Αφγανιστάν, Πακιστάν, Κονγκό, Ερυθραία, Αγκόλα, Ιράκ, Σομαλία, Ιράν και Παλαιστίνη.

Πίνακας 2: Συνολικός αριθμός Διασώσεων/ Συλλήψεων από την Τουρκική Ακτοφυλακή το 2017

Rescues/Apprehensions by Turkish Coast Guards Statistics for 2017								
Duration	Cases		Migrants		Deceased		Organizers	
	Aegean	All Seas	Aegean	All Seas	Aegean	All Seas	Aegean	All Seas
January	14	17	381	756	-	-	4	7
February	17	19	659	719	1	1	5	5
March	31	34	1,284	1,501	11	11	9	12
April	31	34	1,457	1,551	7	7	7	11
May	27	28	1,218	1,236	-	-	7	7
June	40	46	1,518	1,888	-	-	11	19
July	38	41	1,528	1,743	8	8	7	7
August	49	57	2,025	2,668	-	-	4	11
September	66	75	2,929	3,407	-	24	22	27
October	61	68	2,667	2,931	-	-	25	39
November	41	42	1,976	2,052	4	4	15	19
December	33	34	1,442	1,485	1	1	7	7
Total	448	495	19,084	21,937	32	56	123	171

Πηγή: International Organization for Migration (IOM)/ The UN Migration Agency

11.3.5.Συλληφθέντα άτομα στην ξηρά

Σύμφωνα με τις καθημερινές αναφορές των Τουρκικών Στρατιωτικών Δυνάμεων (TurkishArmedForces), για την περίοδο από 01-01-2017 έως 31-12-2017, συνολικά 417.070 άτομα συνελήφθησαν, προσπαθώντας να εισέλθουν παράνομα στην Τουρκία, ενώ 33.508 άτομα συνελήφθησαν προσπαθώντας να εξέλθουν παράνομα από την Τουρκία από τα διάφορα διασυνοριακά περάσματα. Η μεγάλη πλειονότητα των συλληφθέντων που προσπάθησαν να εισέλθουν στην Τουρκία ήταν Σύριοι, ενώ συνελήφθησαν ακόμα 28.583 άτομα που προσπάθησαν να περάσουν από την Τουρκία στην Ελλάδα και 2.054 στη Βουλγαρία²⁸⁵.

Πίνακας 3: Συλλήψεις από τις Τουρκικές Χερσαίες Δυνάμεις το 2017

ApprehensionsbyTurkishLandForcesin2017

²⁸⁵Βλ. International Organization for Migration. The UN Migration Agency. ο.π. σ.6.

Border	Entry	Exit
Syria	402,383	2,771
Greece	8,402	28,583
Iraq	4,606	18
Iran	1,506	78
Azerbaijan	93	
Bulgaria	72	2,054
Georgia	4	3
Armenia	4	1
Total	417,070	33,508

Πηγή: International Organization for Migration (IOM)/ The UN Migration Agency

11.3.6.Επαναπροωθήσεις Μεταναστών και Προσφύγων στην Τουρκία

Τον Μάρτιο του 2016 υπογράφηκε μεταξύ της Ε.Ε. και της Τουρκίας συμφωνία για τις επανοπροωθήσεις μεταναστών που φτάνουν στην Ελλάδα από την Τουρκία μετά την 20^η Μαρτίου. Σύμφωνα με τα δεδομένα από το DGMM, στο τέλος του 2016, 800 μετανάστες και πρόσφυγες επαναπροωθήθηκαν στην Τουρκία από την Ελλάδα από την 4^η Απριλίου του 2016. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, από τον Ιανουάριο έως και τον Σεπτέμβριο του 2017, 551 επαναπροωθήσεις πραγματοποιήθηκαν προς την Τουρκία. Η πλειονότητα αυτών που επέστρεψαν ήταν Πακιστανικής και Συριακής Καταγωγής. Οι υπόλοιπες Εθνικότητες ήταν από: Νιγηρία, Αίγυπτο, Καμερούν, Δημοκρατία του Κονγκό, Μιανμάρ, Νεπάλ, Γκάνα, Σενεγάλη, Λίβανος, Ακτή Ελεφαντοστού κ.α.

Η Συμφωνία αποσκοπούσε στο να αντικαταστήσει τις παράνομες και ανοργάνωτες μεταναστευτικές ροές προς νέες οργανωμένες και ασφαλείς διαδρομές προς τις ευρωπαϊκές χώρες. Σε αυτό το πλαίσιο συμφωνήθηκε ότι για κάθε Σύριο που επιστρέφεται στην Τουρκία από τα Ελληνικά νησιά, ένας άλλος Σύριος θα εγκαθίσταται απευθείας στην Ευρώπη από την Τουρκία. Από την 4^η Απριλίου, όταν και η Συμφωνία μεταξύ Ε.Ε. – Τουρκίας τέθηκε σε εφαρμογή, 11.659 Σύριοι μεταγκαταστάθηκαν στην Ευρώπη, σύμφωνα με το μηχανισμό one –to – one

με τη βοήθεια και του Διεθνούς Οργανισμού Μετανάστευσης. Το 23% των μετεγκαταστάσεων πραγματοποιήθηκαν το 2016²⁸⁶.

11.3.7. Υπηρεσίες και Χωρητικότητα των Κέντρων Προσωρινής Εγκατάστασης

Εντός της Τουρκικής επικράτειας έχουν δημιουργηθεί 21 Προσωρινά Κέντρα Στέγασης για τα άτομα τα οποία τελούν υπό καθεστώς Προσωρινής Προστασίας (κυρίως Σύριους) τα οποία βρίσκονται διασκορπισμένα σε δέκα Τουρκικές πόλεις τις: Şanlıurfa, Gaziantep, Kilis, Kahramanmaraş, Mardin, Hatay, Adana, Adiyaman, Osmaniye and Malatya και οι οποίες ελέγχονται και διευθύνονται από την AFAD (Disaster and Emergency Management Presidency). Σύμφωνα με την AFAD, 235.076 άτομα διαμένουν στα συγκεκριμένα κέντρα, με τον συγκριμένο αριθμό να σημειώνει πτώση 30.000 ατόμων σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά²⁸⁷.

Πίνακας 4: Αριθμός προσφυγών που τελούν υπό καθεστώς διεθνούς προστασίας και διαμένουν στα Προσωρινά Κέντρα Στέγασης για το 2017.

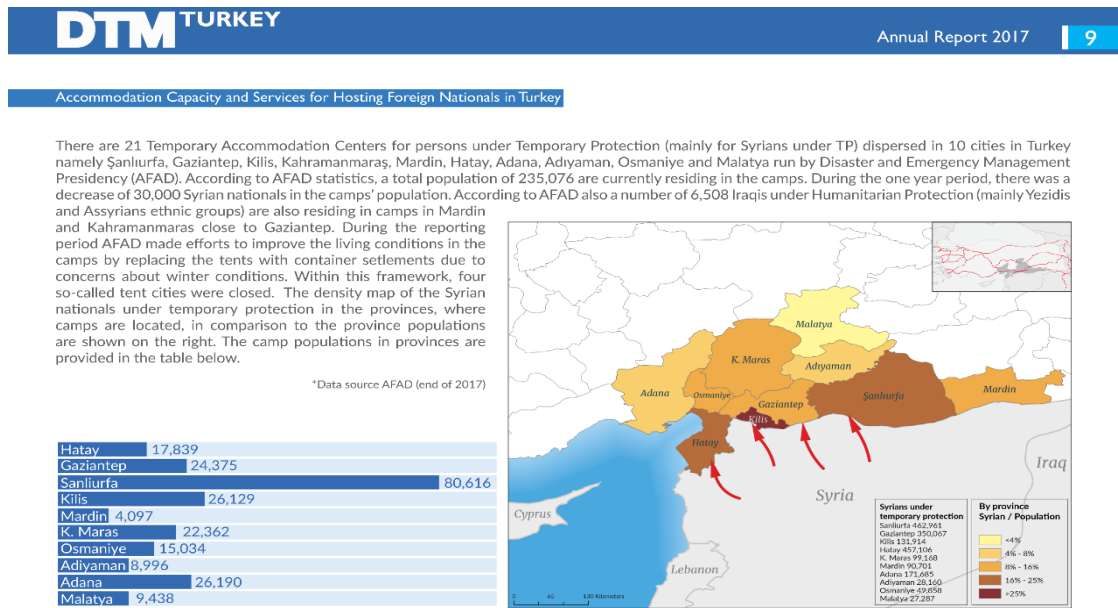
Hatay	17,839
Gaziantep	24,375
Sanliurfa	80,616
Kilis	26,129
Mardin	4,097
K.Maras	22,362
Osmaniye	15,034
Adiyaman	8,996
Adana	26,190
Malatya	9,438

Πηγή: International Organization for Migration (IOM)/ The UN Migration Agency

²⁸⁶ Βλ. International Organization for Migration. The UN Migration Agency. ο.π. σ.7.

²⁸⁷ Βλ. International Organization for Migration. The UN Migration Agency. ο.π. σ.9.

Εικόνα 15: Περιοχές της τουρκικής επικρατείας που βρίσκονται τα Προσωρινά Κέντρα Στέγασης



Πηγή: International Organization for Migration (IOM)/ The UN Migration Agency

11.4. ΚύριασημείαΕισόδου- Εξόδου

Τα γνωστότερα σημεία εισόδου από την ξηρά: Hatay, Kilis, Şanlıurfa (από Συρία), Silopi, Çukurca (από Ιράκ), Şemdinli, Yüksekova, Başkale, Ağrı, Doğubeyazıt (από Ιράν). Σημεία εισόδου από αέρα: İstanbul Atatürk, İstanbul Sabiha Gökçen, Antalya, Esenboğa Ankara (από τρίτες χώρες).

Εικόνα 16: Κύριες διαδρομές εισόδου και εξόδου των παράτυπων μεταναστών προς και από την Τουρκική επικράτεια από τον Φεβρουάριο του 2015 έως το τέλος του 2017

Main Exit and Entry Points

Known entry points by land: Hatay, Kilis, Şanlıurfa (from Syria), Silopi, Çukurca (from Iraq), Şemdinli, Yüksekova, Başkale, Ağrı, Doğubeyazıt (from Iran)
 Known entry points by air: İstanbul Atatürk, İstanbul Sabiha Gökçen, Antalya, Esenboğa Ankara (from third countries)
 Known exit points by sea: Çeşme, Ayvalık, Didim, Bodrum, Küçükkuşu (Locations close to Lesbos, Samos, Chios, Symi, Kos and Rodos), and Kırklareli, Kocaeli, İstanbul on the Black Sea.
 Known exit points by land: Edirne (to Greece and Bulgaria), Kırklareli (to Bulgaria)
 Known exit points by air: İstanbul Atatürk, İstanbul Sabiha Gökçen (to certain EU member states)



Πηγή: International Organization for Migration (IOM)/ The UN Migration Agency

Γνωστότερα σημεία εξόδου από θάλασσα: Çeşme, Ayvalık, Didim, Bodrum, Küçükkuşu (Τοποθεσίες κοντά σε Λέσβο, Σάμο, Χίο, Σύμη, Κω, Ρόδο), Kırklareli, Kocaeli και Κωνσταντινούπολη στη Μαύρη Θάλασσα.

Γνωστότερα σημεία εξόδου από την ξηρά: Edirne (προς Ελλάδα και Βουλγαρία), Kırklareli (προς Βουλγαρία)

Γνωστότερα σημεία εξόδου από αέρα: İstanbul Atatürk, İstanbul Sabiha Gökçen (προς συγκεκριμένες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης)²⁸⁸.

Εικόνα 17: Κύρια σημεία εξόδου από την Τουρκία για Ελλάδα το 2017

²⁸⁸ Βλ. International Organization for Migration. The UN Migration Agency. ο.π. σ.11.



Πηγή: International Organization for Migration (IOM)/ The UN Migration Agency

12. ΙΣΠΑΝΙΚΗ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ²⁸⁹

Τα προηγούμενα χρόνια, η κύρια πύλη εισόδου για τους παράνομους μετανάστες στην Ισπανία ήταν κυρίως από τα χερσαία σύνορα ή αεροπορικώς μέσω

²⁸⁹Βλ. FRANCISCO J. V. A. (Lieutenant Colonel Guardia Civil-SPAIN), (2017, σ.σ. 27-37) “*Lessons learned from the control of EU southern maritime Borders in the framework of the international police cooperation policies: the case studies of Italy and Spain against the smuggling and illegal immigration by sea from Africa*”, [Master’s final dissertation στο Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED)]

των αεροδρομίων²⁹⁰. Ωστόσο, η κατάσταση αυτή, έχει μεταβληθεί τα τελευταία χρόνια με την κύρια ροή αυτών να είναι πλέον διά θαλάσσης. Το φαινόμενο της παράνομης μετανάστευσης στην Ισπανία διά θαλάσσης ξεκίνησε με την άφιξη των πρώτων βαρκών στο Cadiz το 1988, παρόλο που τα επίσημα στατιστικά στοιχεία δείχνουν τη πρώτη άφιξη αυτών στις Κανάριες Νήσους το 1994, από τις ακτές του Μαρόκου²⁹¹. Το φαινόμενο συνεχίζεται μέχρι και σήμερα, παρουσιάζοντας ραγδαία άνοδο όσον αφορά τον αριθμό των παράνομων μεταναστών που επιθυμούν να εισέλθουν στη χώρα, με τις διάφορες ισπανικές κυβερνήσεις να έχουν επικεντρωθεί στην αποτελεσματική αντιμετώπιση αυτού του φαινομένου εξαιτίας και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών που εμφανίζει.

Στην Ισπανία δραστηριοποιούνται διάφορα Λιμενικά Σώματα με την Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), γνωστή και ως Salvamento Marítimo που υπάγεται απευθείας στο Υπουργείο Δημοσίων Έργων της Ισπανίας, μέσω της Γενικής Διεύθυνσης του Εμπορικού Ναυτικού να έχει αναλάβει καθήκοντα που σχετίζονται με τη διαχείριση της θαλάσσιας κυκλοφορίας, ειδικά σε περιοχές που παρουσιάζουν υψηλή κίνηση όπως τα Στενά του Γιβραλτάρ, τις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης σε συνεργασία και με άλλους φορείς όπως το Ισπανικό Ναυτικό, την Πολεμική Αεροπορία, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, σε θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητας που ξεπερνά τα 1.500.000km² και με συνολικό μήκος ακτογραμμών άνω των 7.880 χιλιομέτρων, χωρίς ωστόσο να της έχουν ανατεθεί αστυνομικές αρμοδιότητες επιβολής της εθνικής νομοθεσίας. Διαθέτει 21 κέντρα διάσωσης για το συντονισμό των διάφορων μέσων, με το Εθνικό Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (CNCs) να βρίσκεται στη Μαδρίτη, ενώ τα υπόλοιπα 20 Κέντρα Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης βρίσκονται στην υπόλοιπη Ισπανική επικράτεια, ανάλογα της θαλάσσιας περιοχής ευθύνης και ειδικότερα στην περιοχή του Ατλαντικού, των Κανάριων Νήσων, της Ζώνης των Στενών του Γιβραλτάρ και της Μεσογείου.

²⁹⁰Βλ. SÁNCHEZ A. B.,(2011, σ.260), “*La política migratoria en España. Un análisis de largo plazo*”, Revista Internacional de Sociología (RIS).

²⁹¹Βλ. GONZÁLEZ E., SORROZA B., Al. (2009, σ.31), “*Hacia una política europea de inmigración? Un desafío para la Presidencia Española de 2010*”. Real Instituto Elcano. Documento de Trabajo.

Υπηρεσίες τελωνειακού περιεχομένου και προστασίας των συνόρων έχουν ανατεθεί στην *Servicio Marítimo de la Guardia Civil*. Η *Servicio Marítimo de la Guardia Civil* (SEMAR) διαθέτει 1.100 στελέχη που υπηρετούν ως προσωπικό και 26 βάσεις που βρίσκονται στις παράκτιες περιοχές της Ισπανικής Χερσονήσου, των Βαλεαρίδων Νήσων, των Κανάριων Νήσων και της Θεούτα. Το Συντονιστικό Κέντρο Θαλάσσιας επιτήρησης των ακτών και των συνόρων βρίσκεται στην έδρα της *Guardia Civil* στη Μαδρίτη και στα τέσσερα περιφερειακά κέντρα στη Λα Κορούνια, στη Βαλένθια, στο *Algeciras* και στα Κανάρια Νησιά, τα οποία επιτρέπουν την ανταλλαγή πληροφοριών και το συντονισμό των επιχειρήσεων²⁹².

Η *Guardia Civil* αποτελεί το παλαιότερο σώμα επιβολής του νόμου στην Ισπανία. Είναι στρατιωτικά οργανωμένο σώμα στο οποίο έχουν ανατεθεί αστυνομικές αρμοδιότητες και βρίσκεται υπό την εποπτεία τόσο του Υπουργείου Εσωτερικών όσο και του Υπουργείου Άμυνας. Μεταξύ των καθηκόντων που της έχουν ανατεθεί περιλαμβάνεται η επιτήρηση και προστασία των λιμένων και των ισπανικών χωρικών υδάτων καθώς και πέραν αυτών, κατόπιν σχετικής εντολής της κυβέρνησης ή των αρμόδιων δικαστικών αρχών και ειδικότερα καθήκοντα, δικονομικά όπως η πρόληψη και η διερεύνηση των εγκλημάτων, επιχειρησιακά όπως η επιτήρηση και η προστασία των Ισπανικών χωρικών υδάτων, ακτών και λιμένων καθώς και η αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης, τελωνειακά όπως η πρόληψη και καταστολή του λαθρεμπορίου και η πλήρης εφαρμογή της Ισπανικής φορολογικής και τελωνειακής πολιτικής, διοικητικά όπως η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, ο έλεγχος και η επιθεώρηση του αλιευτικού στόλου και η προστασία της υποβρύχιας αρχαιολογικής κληρονομιάς, στρατιωτικά σε συνεργασία με το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, καθώς επίσης και ειρηνευτικές αποστολές στο εξωτερικό και επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα. Η *Guardia Civil* είναι επίσης αρμόδια για την προστασία της άσκησης των θεμελιωδών δικαιωμάτων και ελευθεριών καθώς και για την τήρηση της δημόσιας ασφάλειας στη θάλασσα. Μία από τις κύριες υποχρεώσεις της είναι να εμποδίσει την παράνομη διακίνηση ανθρώπων, ναρκωτικών και όπλων και τη διάδοση της τρομοκρατίας.

²⁹²www.guardiacivil.es

12.1. Το Ισπανικό μοντέλο αντιμετώπισης της παράνομης μετανάστευσης στη θάλασσα

Οι πολιτικές ελέγχου των εξωτερικών συνόρων αναπτύχθηκαν κατά την πρώτη περίοδο εμφάνισης της παράνομης μετανάστευσης διαμέσου της θάλασσας (1994-2006) και χαρακτηρίσθηκα από μία αμυντική στάση η οποία στηρίζονταν κυρίως στον έλεγχο των αφίξεων των παράνομων μεταναστών διαμέσου της αύξησης των περιπολιών στα θαλάσσια σύνορα, την εφαρμογή νομοθετικών και διοικητικών μεταρρυθμίσεων καθώς και την εφαρμογή διπλωματικών μέτρων για τη διευκόλυνση της επιστροφής των παράνομων μεταναστών μέσα από τον επαναπατρισμό αυτών. Από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 υπάρχει μία σημαντική αύξηση στην εφαρμογή μέτρων και δράσεων για τον έλεγχο της παράνομης μετανάστευσης²⁹³.

Στη συγκεκριμένη περίοδο, η Ισπανική μεταναστευτική πολιτική, ήταν σχεδιασμένη και προσαρμοσμένη πάνω στις δεσμεύσεις και τις υποχρεώσεις που ανέλαβε η Ισπανική κυβέρνηση στα Ευρωπαϊκά Συμβούλια της Σεβίλλης το 2002 και της Θεσσαλονίκης το 2003. Το Γενικό Σχέδιο που εφαρμόστηκε από την Ισπανική κυβέρνηση περιείχε στόχους και μέτρα για μία ολοκληρωμένη προσέγγιση της μετανάστευσης σύμφωνα με το Πρόγραμμα GRECO. Οι στόχοι της μεταναστευτικής πολιτικής που σχεδιάστηκε στη Θεσσαλονίκη, και οδήγησε σε μεταρρύθμιση του μεταναστευτικού νόμου το 2003, επικεντρώθηκε κυρίως σε θέματα ασφάλειας και ελέγχου των μεταναστευτικών ροών. Με την αλλαγή της κυβέρνησης το 2004, υπήρξε μία ραγδαία αύξηση στις μεταναστευτικές ροές²⁹⁴.

²⁹³Βλ. NARANJO GIRALDO GI. EI. (2014, σ.25). *Desterritorialización de fronteras y externalización de políticas migratorias. Flujos migratorios irregulares y control de las fronteras exteriores en la frontera España-Marruecos*. Estudios Políticos, 45, Instituto de Estudios Políticos, Universidad de Antioquia.

²⁹⁴Βλ. LIROLA D. Is. (2004). *El Proyecto de Reglamento de Extranjería de la LO 4/2000, de 11 de enero, sobre los derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social. Un comentario*. Diario La Ley.

Η δεύτερη περίοδο (2006 -2013), με το σημείο κορύφωσης της να είναι το έτος 2006, με τη μαζική άφιξη στα Κανάρια Νησιά, Σενεγαλέζων παράνομων μεταναστών, οι πολιτικές ελέγχου μεταβλήθηκαν προκειμένου να αναληφθούν προληπτικές δράσεις, που θα βασίζονται σε μία διεθνή αστυνομική συνεργασία, βασισμένη στον εσωτερικό έλεγχο καθώς και στον έλεγχο των θαλάσσιων συνόρων του κράτους από το οποίο προέρχονταν οι μετανάστες καθώς και στα κράτη από τα οποία διέρχονταν, οδηγώντας στην υιοθέτηση αυτού που ονομάστηκε Ισπανικό Μοντέλο ελέγχου της παράνομης μετανάστευσης διά θαλάσσης.

Από το 2006, εφαρμόζεται μία ενεργή αποτρεπτική πολιτική μέσα από την ενίσχυση του ελέγχου των εξωτερικών συνόρων, την αύξηση των περιπολιών και της επιτήρησης των θαλάσσιων συνόρων καθώς και της διεθνούς συνεργασίας με τις χώρες της Δυτικής Αφρικής²⁹⁵. Η υιοθέτηση του Σχεδίου της Αφρικής 2006-2008 από το Συμβούλιο των Υπουργών το Μάιο του 2007, δημιούργησε ένα νέο πρότυπο στις σχέσεις μεταξύ της Ισπανίας και των χωρών της Υποσαχάριας Αφρικής²⁹⁶. Η Ισπανία επέλεξε το δρόμο των διμερών συμφωνιών, υπογράφοντας διμερείς συνθήκες για την περίοδο από το 2006 έως το 2008, με την Γκάμπια, τη Γουινέα, το Μάλι και το Νίγηρα.

Το Ισπανικό μοντέλο ελέγχου της παράνομης μετανάστευσης στη θάλασσα επικεντρωνόταν κυρίως στην πρόληψη αυτής από τις χώρες από τις οποίες προέρχονταν οι μετανάστες και τη συνεργασία με τις χώρες αυτές καθώς και με τις χώρες από τις οποίες διέρχονταν, μέσα από κοινές περιπολίες, κοινές ασκήσεις και κοινές ομάδες έρευνας και διάσωσης. Σε σχέση με τη μάχη ενάντια στη παράνομη μετανάστευση από τη θάλασσα, οι δράσεις της Ισπανικής κυβέρνησης, βασίζονταν στη σύνδεση των μεταναστευτικών ροών με μία γενικότερη ευθύνη εντός της Ε.Ε. που θα πρέπει να αντιμετωπιστεί μέσα από μία ενιαία πολιτική, καθώς επίσης και στην αντίληψη ότι οι θαλάσσιες επιχειρήσεις που διεξάγονται από την FRONTEX, δεν θα πρέπει να θεωρούνται ως επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης αλλά ως

²⁹⁵Βλ. LÓPEZ S. An. M. & SÁNCHEZ V. Est. (2010, σ.86), “*La nueva arquitectura política del control migratorio en la frontera marítima del suroeste de Europa: los casos de España y Malta*”, en ANGUIANO María Eugenia y LÓPEZ SALA Ana M^a. (eds.), *Migraciones y fronteras. Nuevos contornos para la movilidad internacional*, Barcelona: Cidobs.

²⁹⁶Βλ. IRANZO ÁI. (2006, σ.1-6), *EL PLAN ÁFRICA 2006-2008*. Fundación Carolina.

επιχειρήσεις ελέγχου και επιτήρησης των θαλάσσιων περιοχών, προκειμένου να παρουσιαστεί προς τα έξω μία εικόνα αποτρεπτικής και κατασταλτικής μεταναστευτικής πολιτικής και όχι μία πολιτική που θα έλκει και θα απορροφά τις παράνομες ροές.

12.2. Η δομή των δυνάμεων που αντιμετωπίζουν την παράνομη μετανάστευση στη θάλασσα

Στην Ισπανία, για πρώτη φορά σχεδιάστηκε και τέθηκε σε εφαρμογή η Εθνική Θαλάσσια Στρατηγική στη Θάλασσα το 2013. Στις 29 Σεπτεμβρίου του 2015 δημοσιεύτηκε ο νόμος 36/2015 της Εθνικής Στρατηγικής, σύμφωνα με τον οποίο η θαλάσσια ασφάλεια είναι ένα πεδίο ιδιαίτερο ενδιαφέροντος και προσοχής για την Εθνική Ασφάλεια. Αυτός ο νόμος που προσαρμόζει την Εθνική Στρατηγική προκειμένου να ανταποκριθεί στις έκτακτες καταστάσεις ανάγκης και κρίσης, δεν προχωρούσε ιδιαίτερα στη διάκριση μεταξύ εσωτερικής και εξωτερικής ασφάλειας, εξαιτίας της ύπαρξης και της πολυπλοκότητας συγκεκριμένων κινδύνων και απειλών η αντιμετώπιση των οποίων διαπερνούσε τις παραδοσιακές έννοιες, της άμυνας και της δημόσιας ασφάλειας. Το Εθνικό Συμβούλιο Ασφάλειας κατόρθωσε να συντονίζει τους διάφορους φορείς σε περιόδους κρίσης και επομένως όταν κρίνεται αναγκαίο να διαχειρίζεται μία κατάσταση κρίσης ή ένα ιδιαίτερο περιστατικό που σχετίζεται με την ασφάλεια στα Ισπανικά χωρικά ύδατα. Επομένως, σε πολιτικό επίπεδο, τη διαχείριση των έκτακτων περιστατικών στα θάλασσα αναλαμβάνει το Συμβούλιο Εθνικής Στρατηγικής και ειδικότερα το Εθνικό Συμβούλιο Θαλάσσιας Στρατηγικής, ως εξειδικευμένη συμβουλευτική Επιτροπή, μία ειδικευμένη Επιτροπή επί της συγκεκριμένης καταστάσεως, το Τμήμα της Εθνικής Ασφάλειας με ένα συντονιστικό κέντρο στο οποίο συμμετέχουν αντιπρόσωποι από όλα τα Υπουργεία και τις Διευθύνσεις και που το αντικείμενο αρμοδιότητάς τους σχετίζεται άμεσα με την κατάσταση²⁹⁷.

²⁹⁷Στην Ισπανία τα Υπουργεία τα οποία σχετίζονται με το θαλάσσιο τομέα όσον αφορά την αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης είναι :το Υπουργείο Εσωτερικών μέσω της Guardia Civil και το Υπουργείο Άμυνας μέσω του Πολεμικού Ναυτικού και της Πολεμικής Αεροπορίας με επιχειρήσεις υποστήριξης και με επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης.

Σε επιχειρησιακό επίπεδο (οριζόντια δομή) υπάρχουν διυπουργικές επιτροπές οι οποίες δημιουργήθηκαν σύμφωνα με τον Νόμο 6/1997, αναφορικά με την οργάνωση και τη λειτουργία της Δημόσιας Διοίκησης καθώς και συμφωνίες ή διατμηματικά Πρωτόκολλα. Σε επιχειρησιακό επίπεδο (κάθετη δομή), υπάρχουν κέντρα συντονισμού των Οργανισμών και των θεσμικών οργάνων, με εξουσίες και αρμοδιότητες που τους επιτρέπουν να παρεμβαίνουν στη θάλασσα όπως το Κέντρο Θαλάσσιας Επιτήρησης των Επιχειρήσεων στο Πολεμικό Ναυτικό, το Λειτουργικό Συντονιστικό Κέντρο των Τελωνειακών Αρχών, το Κέντρο Συντονισμού των επιχειρήσεων και επιτήρησης των Ακτών και των Συνόρων της GuardiaCivil καθώς και το Εθνικό Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης

12.3.Ενέργειες για τον έλεγχο των θαλάσσιων συνόρων από την Ισπανική Κυβέρνηση

Οι ενέργειες οι οποίες ελήφθησαν από την Ισπανική κυβέρνηση για τον έλεγχο των Ισπανικών συνόρων διακρίνονται σε τέσσερις πυλώνες: τη χρησιμοποίηση αξιωματικών συνδέσμων στις χώρες προέλευσης των μεταναστών και στις χώρες από τις οποίες διέρχονται, τη συνεργασία με τις τρίτες χώρες για την εκτέλεση κοινών θαλάσσιων περιπολιών στα χωρικά τους ύδατα, την εφαρμογή ενός συστήματος επιτήρησης των θαλάσσιων συνόρων το οποίο θα αναπτύσσεται σε τέσσερα επίπεδα: α) σε κεντρικό επίπεδο με το Εθνικό Συντονιστικό κέντρο – EUROSUR, β) στην πρώτη γραμμή των θαλασσιών συνόρων μέσα από θαλάσσιες περιπολίες και γ) την ενίσχυση των μέτρων ασφάλειας στη θάλασσα και στα λιμάνια και με την εις βάθος επιτήρηση των θαλάσσιων συνόρων μέσω του Ολοκληρωμένου Συστήματος Επιτήρησης των Συνόρων (IntegratedBorderSurveillanceSystem, IBSS) με θαλάσσια και εναέρια μέσα καθώς και με ανταλλαγή πληροφοριών και τεχνογνωσίας και τέταρτον δ) με την από κοινού συμμετοχή με άλλα κράτη μέλη σε κοινά ευρωπαϊκά προγράμματα καταπολέμησης της παράνομης μετανάστευσης.

12.4. Εφαρμογή του Ολοκληρωμένου Συστήματος Επιτήρησης των Συνόρων στις ακτές

Το 1998, ξεκίνησαν οι πρώτες προσπάθειες για την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος για την επιτήρηση της Ισπανικής επικράτειας γνωστό ως IBSS²⁹⁸, ως αποτέλεσμα της εξέλιξης της επιχειρησιακής λειτουργίας για τον έλεγχο και την επιτήρηση των ακτών, την οποία η Ισπανική Ακτοφυλακή είχε εισαγάγει σε εθνικό επίπεδο. Η Ισπανική Ακτοφυλακή αναγνωρίζοντας την ευθύνη της για τον έλεγχο των ακτών και των συνόρων της χώρας που ταυτόχρονα αποτελούν και εξωτερικά σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του προβλήματος της παράνομης μετανάστευσης που έχει μεγεθυνθεί τα τελευταία χρόνια, ειδικά στη θαλάσσια περιοχή του Στενού του Γιβραλτάρ, ανέπτυξε ένα σύστημα το οποίο επιτρέπει την αποτελεσματική εποπτεία των ανωτέρω.

12.5.Κοινές αστυνομικές επιχειρήσεις στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Όσον αφορά τις επιχειρήσεις που οργανώθηκαν από την Ισπανική Αστυνομία για την επιτήρηση των θαλασίων ισπανικών συνόρων, σε πρώτη φάση αναπτύχθηκαν το Φεβρουάριο του 2002 και τον Μάιο του 2003 οι επιχειρήσεις ULYSSESI και II αντίστοιχα και οι οποίες αποσκοπούσαν στον έλεγχο των θαλάσσιων συνόρων στη Δυτική Μεσόγειο και στον Ατλαντικό²⁹⁹. Επίσης, θα πρέπει να αναφερθούν η επιχείρηση Τρίτων η οποία αναπτύχθηκε το Μάρτιο του 2003 και οργανώθηκε από την Ιταλία, με σκοπό την επίτευξη της θαλάσσιας επιτήρησης στην περιοχή νότια της Κύπρου, οι επιχειρήσεις NEPTUNE I και II, οι οποίες οργανώθηκαν από την Ιταλία και αναπτύχθηκαν το Σεπτέμβριο του 2003 και τον Οκτώβριο του 2004 αντίστοιχα, για την προστασία των θαλάσσιων συνόρων νότια της Σικελίας, της Μάλτας και των νήσων της Lampedusa και Pantellaria.

²⁹⁸Το IBSS θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ένα «λειτουργικό σύστημα το οποίο διευκολύνει την εποπτεία των χωρικών υδάτων και του ευρύτερου θαλάσσιου περιβάλλοντος προσφέροντας real – time πληροφόρηση στα Ισπανικά Κέντρα Ελέγχου και Διοίκησης, μέσω των οποίων δίνονται οι κατάλληλες οδηγίες – διαταγές για την αναχαίτιση παράνομων μεταναστών που επιχειρούν να εισέλθουν σε έδαφος της Ε.Ε..

²⁹⁹Η ULYSEEI είναι η πρώτη κοινή επιχείρηση ελέγχου των θαλάσσιων συνόρων και συμμετείχαν οι ναυτικές και εναέριας δυνάμεις της Γαλλίας, της Πορτογαλίας, της Ιταλίας, της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου

Σε δεύτερη φάση αναπτύχθηκαν η επιχείρηση GUANARTEΜ τον Ιανουάριο του 2005 για την επιτήρηση της θαλάσσιας περιοχής στα ανοιχτά των Κανάριων Νήσων³⁰⁰ και οι HERAI, II, III, διάρκειας οκτώ εβδομάδων η καθεμία. Από το 2010 έως και σήμερα η Ισπανική Ακτοφυλακή έχει αναπτύξει/συμμετάσχει σε πολυάριθμες επιχειρήσεις οι οποίες συγχρηματοδοτήθηκαν από την FRONTEX.³⁰¹ Η ανάπτυξη αυτών των επιχειρήσεων για πρώτη φορά, πραγματοποιήθηκε και εκτός των εξωτερικών συνόρων της Ένωσης σε στενή συνεργασία με τις αφρικανικές χώρες.

12.6. Κοινές περιπολίες για τον έλεγχο των μεταναστευτικών ροών

Η Μόνιμη Ομάδα Εργασίας πάνω στη Μετανάστευση μεταξύ της Ισπανίας και του Μαρόκου, οδήγησε στην υπογραφή και εφαρμογή Συμφωνίας μεταξύ της Μαροκινής και της Ισπανικής Αστυνομίας στα μέσα το 2004, αποτελώντας την πρώτη κοινή θαλάσσια αστυνομική επιχείρηση η οποία αναπτύχθηκε στα στενά του Γιβραλτάρ και στις περιοχές της Algeciras, Almeria, Granada, Tangiers, Nador, AlHoceima. Αποτέλεσμα της συγκεκριμένης θετικής εμπειρίας που αποκτήθηκε από την ανωτέρω επιχείρηση, ήταν να επεκταθεί αυτή και στις Κανάριες Νήσους.

Τα έτη 2012 και 2013 προσφέρθηκε ιδιαίτερα σημαντική βοήθεια στις Αλγερινές Αρχές, για την καταπολέμηση των παράνομων κυκλωμάτων διακίνησης μεταναστών στους θαλάσσιους χώρους ευθύνης της, μέσα από την παρεμπόδιση των σκαφών που μετέφεραν μετανάστες στην Almeria και στη Murcia στα πλαίσια της επιχείρησης INDALO 2012.

³⁰⁰ Με τη συμμετοχή 24 θαλάσσιων και εναέριων μέσων της Ισπανίας και της Πορτογαλίας και με τη συμμετοχή ως παρατηρητών χωρών όπως η Ελλάδα, η Κύπρος, η Γερμανία, η Ιταλία και η Ευροπολ.

³⁰¹ Η επιχείρηση EPN- HERA με σκοπό να εμποδιστεί η αναχώρηση σκαφών από τις χώρες της Δυτικής Αφρικής προς την Ευρώπη σε συνεργασία με τις Αρχές της Μαυριτανίας και της Σενεγάλης. Συμμετείχαν 6 κράτη μέλη μαζί με την Ισπανία, από τις οποίες η Ισλανδία, το Λουξεμβούργο και η Ιταλία με δικά τους μέσα και η Γαλλία, Ιταλία, και η Πορτογαλία με ειδικούς και τεχνογνωσία. HEPN – INDALO η οποία αποτελούσε κοινή ευρωπαϊκή επιχείρηση για τον έλεγχο των θαλάσσιων συνόρων προκειμένου να μειωθεί οι μεταναστευτικές ροές από την Αλγερία και το Μαρόκο οι οποίες άρχισαν να αυξάνονται από το 2006. Συμμετέχουν 8 κράτη μέλη, η Ισπανία, η Ιταλία, η Γαλλία, η Ολλανδία, το Λουξεμβούργο, το Βέλγιο, η Σλοβακία και η Πορτογαλία)

Επίσης, το 2006 υπογράφηκε ένα Μνημόνιο Συνεργασίας με την Μαυριτανία το οποίο έχει ισχύ μέχρι και σήμερα, βάση του οποίου η χώρα αυτή αποδέχεται την ανάπτυξη ισπανικών δυνάμεων στην επικράτεια της προκειμένου να εκτελούν περιπολίες στη συνορεύουσα ζώνη (24 μίλια από την ακτή), να ανακόπτουν και να επιστρέφουν άμεσα στις ακτές τις παραδοσιακές βάρκες (Cayucos) με τους μετανάστες. Αντίστοιχη συμφωνία έχει υπογραφεί και με τις Αρχές της Σενεγάλης η οποία είναι ακόμα πιο διευρυμένη, παρέχοντας όχι μόνο στην Ισπανία αλλά και σε άλλα Κ-Μ της Ε.Ε. τη δυνατότητα να αναπτύξουν δυνάμεις στο έδαφος της καθώς και στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη αυτής (200 μίλια) για την καταπολέμηση της παράνομης μετανάστευσης.

12.7. Το Περιφερειακό Συντονιστικό Κέντρο των Κανάριων Νήσων (RCCC)

Το Συμβούλιο των Υπουργών το 2006, προχώρησε στη σύναψη μίας Συμφωνίας η οποία παρείχε τη δυνατότητα του συντονισμού των ενεργειών των Κ-Μ, για την αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης στις Κανάριες Νήσους. Με αυτόν τον τρόπο, η Ισπανική Αστυνομία, ξεκινούσε μία καινοτόμα προσπάθεια, υψηλής προτεραιότητας για την Ε.Ε., δημιουργώντας ένα κέντρο συντονισμού σε περιφερειακό επίπεδο³⁰². Το Κέντρο αυτό αναφέρει απευθείας στο Γενικό Αρχηγό της Ισπανικής Αστυνομίας, προκειμένου να συντονίσει σε κεντρικό επίπεδο τις ενέργειες που σχετίζονται με την παράνομη μετανάστευση και να συνεργαστεί αποτελεσματικότερα με τις πολιτικές αρχές καθώς και με τις υπόλοιπες ανεξάρτητες Αρχές, εθνικές, ξένες, πολιτικές, στρατιωτικές κτλ..

12.8. Η επιτήρηση των θαλάσσιων συνόρων και τα κέντρα ελέγχου

Με τον Νόμο 2/86 για τις Δυνάμεις Ασφαλείας στην Ισπανία, παραχωρείται στην Guardia Civil, μεταξύ των άλλων η ευθύνη για την προστασία των συνόρων, των ακτών, των λιμανιών και των αεροδρομίων. Επίσης, αποδίδεται σε αυτήν η ευθύνη

³⁰²Βλ. ARTEAGA Félix, (2007,σ.54). *Las operaciones de última generación: el Centro de Coordinación Regional de Canarias*. Real Instituto Elcano, ARI.

για την προστασία της ελεύθερης άσκησης των δικαιωμάτων και των ελευθεριών καθώς και η διασφάλιση της προστασίας των πολιτών στα χωρικά της ύδατα. Επίσης, με το Βασιλικό Διάταγμα, 770/2017 καθορίζεται η βασική οργανική δομή του Υπουργείου Εσωτερικών όπου ανατίθενται στο τελωνειακό και συνοριακό τμήμα της Guardia Civil η ευθύνη για την προστασία των χωρικών υδάτων και κατ' επέκταση της παράνομης μετανάστευσης.

Το 2008, ιδρύθηκε το Συντονιστικό Κέντρο Θαλάσσιας Επιτήρησης [Sea Surveillance Coordination Center, (CECORVIGMAR)] ως βασικό εργαλείο του Υπουργείου Εσωτερικών για την επιτήρηση των θαλάσσιων συνόρων. Μία από τις αρμοδιότητες του είναι να προβαίνει σε αναλύσεις κινδύνου αναφορικά με τα χερσαία, θαλάσσια και εναέρια σύνορα για την αντιμετώπιση των αιτιών και την λήψη των κατάλληλων μέτρων για την παράνομη μετανάστευση. Επίσης, δημιουργήθηκαν τα περιφερειακά κέντρα στο Στενό του Γιβραλτάρ και στις Ανατολικές Ακτές τις Ισπανίας. Μετά τη θέση σε λειτουργία του Ευρωπαϊκού Κέντρου Επιτήρησης των Συνόρων [European Border Surveillance System, (EUROSUR)] το 2013, το CECORVIGMAR αναγνωρίστηκε ως το Εθνικό Συντονιστικό Κέντρο της Ισπανίας (National Coordination Center (NCC)-Spain).

12.9. Άλλες όψεις της διεθνούς αστυνομικής συνεργασίας

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι το SeahorseAtlantic (2006-2008) και το Seahorse-NETWORK (2007-2009) είναι τα δύο πιο σχετικά επιχειρησιακά σχέδια τα οποία συνδέονται με τον έλεγχο των θαλάσσιων συνόρων. Από την Ισπανία θεωρήθηκε αναγκαία η εφαρμογή του Σχεδίου Seahorse-Mediterranean στο οποίο συμμετείχαν και η Λιβύη, η Τυνησία, η Αλγερία και η Αίγυπτος. Η χρησιμοποίηση και συμμετοχή αξιωματικών συνδέσμων στη Μαυριτανία, στη Σενεγάλη, στη Γουινέα, στο Μάλι αυξήθηκε προκειμένου να αντιμετωπιστεί η παράνομη μετανάστευση σε συνδυασμό με διπλωματικές κινήσεις με το άνοιγμα νέων πρεσβειών στο Σουδάν, στο Μάλι και στο Πράσινο Ακρωτήριο. Σημαντικό ρόλο στην αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης έχει η σύναψη συμφωνιών που σχετίζονται με την επανεισδοχή των μεταναστών. Ωστόσο, σχετικές συμφωνίες έχουν υπογραφεί από την Ισπανία μόνο με το Μαρόκο και τη Μαυριτανία.

12.10. Οι τεχνολογικές εξελίξεις με τη συμμετοχή της GuardiaCivil

Οι διάφορες πολιτικές ηγεσίες στην Ισπανία και η GuardiaCivil έχουν ξεκάθαρα αποδείξει τις προθέσεις τους για ενίσχυση της τεχνολογικής εξέλιξης όσον αφορά τον έλεγχο των θαλάσσιων συνόρων προκειμένου πρώτα να διασωθούν ανθρώπινες ζωές και έπειτα να προστατευτούν αποτελεσματικά τα εξωτερικά σύνορα της Ε.Ε.. Μερικά από τα προγράμματα στα οποία συμμετείχε η Ισπανία είναι το PERSEUSSeventhFrameworkProgramproject (2011-2014) και το NEREIDSSeventhFrameworkProgramproject (2011-2014) τα οποία αποσκοπούν στη βελτιστοποίηση της χρήσης της τεχνολογίας που προέρχεται από τους δορυφόρους.

Επίσης, το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα 'BLUEMASSMED' "(BlueMediterraneanMaritimeSurveillanceSystem), το οποίο αποσκοπεί στην ενσωμάτωση πληροφοριών που σχετίζονται με τη θαλάσσια επιτήρηση στις χώρες της Ε.Ε. που βρίσκονται στη Μεσόγειο, το πρόγραμμα MARISA με στόχο την ενσωμάτωση πληροφοριών για την ανίχνευση, αναγνώριση και καταπολέμηση πιθανών στόχων στη θάλασσα. Το SAGRESseventhframeworkprogramProject (2013-2016) για την πιστοποίηση και την επαλήθευση της επιχειρησιακής λειτουργίας των δορυφόρων επιτήρησης εντός του γενικότερου συστήματος επιτήρησης EUROSUR, για τον έλεγχο των λιμανιών και των σημείων αναχώρησης των σκαφών που μεταφέρουν παράνομους μετανάστες.

Το πρόγραμμα CONOPS σχετικά με την ανάπτυξη μίας επιχειρησιακής λειτουργίας για τον έλεγχο των διαδρομών που ακολουθούν οι μικρές βάρκες που εμπλέκονται σε παράνομη μετανάστευση και στο οργανωμένο έγκλημα. Το MEDITERRANEANSEAHORSEproject(2013-2016) το οποίο αποσκοπεί να εγκαθιδρύσει ένα ασφαλές δίκτυο επικοινωνιών για την καταπολέμηση της παράνομης μετανάστευσης στη Μεσόγειο. Το πρόγραμμα WEST-SAHEL (2011-2013) για τη συνέχιση της στενής αστυνομικής συνεργασίας με τις Αφρικανικές χώρες του Σάχελ με πρωταρχικό σκοπό την παρεμπόδιση και το κλείσιμο των θαλάσσιων οδών μετανάστευσης από την Αφρική στην Ευρώπη διαμέσου των Κανάριων Νήσων.

Το Σχέδιο AEROCEPTOR(2012-2014)προκειμένου να δημιουργηθεί ένα σύστημα ικανό να αναγνωρίζει και να αναχαιτίζει τα μη συνεργαζόμενα άτομα και

μέσα, χρησιμοποιώντας μη επανδρωμένα αεροσκάφη τόσο στα χερσαία όσο και στα θαλάσσια σύνορα και το σχέδιο CLOSEYE προκειμένου να αυξηθεί και να βελτιωθεί η ικανότητα άμεσης ανταπόκρισης των δημόσιων αρχών σε περιστατικά που πραγματοποιούνται στα θαλάσσια σύνορα της Ε.Ε., χρησιμοποιώντας UAV και αεροσκάφη.

12.11. Άρθρο 318 του Νόμου 1/2015

Ένας άλλος παράγοντας που συνετέλεσε στην αποτροπή και καταπολέμηση της παράνομης μετανάστευσης, είναι η δράση απευθείας ενάντια στους διακινητές που βρίσκονται στις βάρκες με τους παράνομους μετανάστες, μέσα από τη σύλληψη, την απόδοση κατηγοριών και την πιθανή καταδίκη αυτών σε μετέπειτα στάδιο από τα Ισπανικά δικαστήρια, με τον φόβο των διακινητών να καταλήξουν στη φυλακή να αποτελεί έναν επιπλέον στοιχείο αποτροπής. Είναι αποτελεσματικότερο για ένα κράτος στη μάχη που δίνει ενάντια στη παράνομη μετανάστευση να προβάλλει προς το εξωτερικό μία εικόνα όπου το πιθανότερο σενάριο για τους ενδεχόμενους διακινητές θα είναι η κατάληξη στη φυλακή, μέσα από μία αύξηση στον αριθμό των συλλήψεων στα σύνορα της χώρας³⁰³.

Το άρθρο 318 του Νόμου 1/2015 τιμωρεί οποιονδήποτε επιχειρεί σκόπιμα και κατά παράβαση των σχετικών διατάξεων για τη νόμιμη είσοδο και διακίνηση των αλλοδαπών, να διευκολύνει ένα άτομο το οποίο δεν έχει την Ισπανική εθνικότητα ή την εθνικότητα Κ-Μ της Ε.Ε., να εισέλθει στην Ισπανική επικράτεια ή να διέλθει από αυτήν προκειμένου να συνεχίσει στις υπόλοιπες χώρες της Ε.Ε.. Επίσης στο ίδιο άρθρο, προβλέπεται η τιμωρία οποιουδήποτε σκόπιμα βοηθά με σκοπό το κέρδος ένα άτομο με εθνικότητα διαφορετική κράτους μέλους της Ε.Ε. να παραμένει στην Ισπανία, παραβιάζοντας τον Μεταναστευτικό Νόμο.

12.12. Η αναμόρφωση του άρθρου 23 αναφορικά με τη δικαιοδοσία των Ποινικών Δικαστηρίων

³⁰³Βλ. Tamura, Y. (2010, σ.547,τομ.94). *Migrant Smuggling*. JournalofPublicEconomics.

Προκειμένου να αυξηθεί η αποτελεσματικότητα των επιχειρήσεων και της πολιτικής ενάντια στην παράνομη μετανάστευση, ήταν απαραίτητη η τροποποίηση του άρθρου 23 του Νόμου 6/1985, προκειμένου η ποινική δικαιοδοσία των Ισπανικών δικαστηρίων να μην περιορίζεται στα Ισπανικά χωρικά ύδατα. Πιο συγκεκριμένα, σε περίπτωση παραβίασης των διατάξεων του Μεταναστευτικού Νόμου, όπως διακινητές οι οποίοι προέβησαν στη διακίνηση παράνομων μεταναστών θέτοντας δεκάδες ή εκατοντάδες ανθρώπινες ζωές σε κίνδυνο και οι οποίοι συνελήφθησαν σε διεθνή ύδατα θα προσάγονται ενώπιον της Ισπανικής Δικαιοσύνης.

13. ΙΤΑΛΙΚΗ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗ (GuardiaCostiera)

«...η βαθιά συναίσθηση του ανθρωπισμού που πηγάζει από την εργασία σας αποτελεί την προστιθέμενη αξία του επαγγελματισμού σας...».

Με αυτά τα λόγια ο Πρόεδρος της Ιταλικής Δημοκρατίας Σερτζιο Ματαρέλα, θέλησε να ευχαριστήσει τα στελέχη της Ιταλικής Ακτοφυλακής, τα οποία επί καθημερινής βάσεως ανταποκρίνονται αποτελεσματικά στα πολύπλοκα και απαιτητικά καθήκοντα τα οποία τους έχουν ανατεθεί, στηριζόμενοι στον επαγγελματισμό και την κατάρτιση τους, ανταποκρινόμενα αποτελεσματικά στην αντιμετώπιση των παράνομων μεταναστευτικών ροών, θέτοντας ως βασικό τους στόχο την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Η Ιταλική Ακτοφυλακή (*CorpodelleCapitaneriediPorto–GuardiaCostiera*) αποτελεί τμήμα του Πολεμικού Ναυτικού, στρατιωτικά συγκροτημένο, τελώντας υπό τον έλεγχο και τη διοίκηση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Το προσωπικό του αποτελείται από 10.727 στελέχη εκ των οποίων οι 1.333 είναι αξιωματικοί, οι 4.300 υπαξιωματικοί και 5.094 στρατολογημένο προσωπικό με τη συνολική έκταση της περιοχής έρευνας και διάσωσης για την οποία είναι υπεύθυνη η Ιταλική Ακτοφυλακή να ανέρχεται σε 500.000 km².

Σήμερα, η Ιταλική Ακτοφυλακή διαθέτει περίπου 600 σκάφη, τα οποία βρίσκονται σε 113 λιμάνια της Ιταλικής Χερσονήσου και των Ιταλικών Νησιών. Ειδικότερα, ο τύπος και ο αριθμός των σκαφών παρουσιάζονται παρακάτω:

Πίνακας 6: Αριθμός και τύπος σκαφών Ιταλικής Ακτοφυλακής

ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ
Classe DATTILO (94μ)	2
Supply Vessel "Bruno GREGORETTI" (CP 920) (62,5μ)	1
Classe Fiorillo (CP 904) (άνωτων 50μ. μήκους)	6
Class 200/Soffshorevessels (χρησιμοποίηση σε δραστηριότητες στα διεθνή ύδατα)	28
Classe 300 units offshore SAR (Search &Rescue) 20μ.	21
Classe 800 SAR (συνεργασία με τα εναέρια μέσα σε περιστατικά έρευνας και διάσωση στη θάλασσα)	94
Classe 600 (συνεργασία με τα εναέρια μέσα σε περιστατικά έρευνας και διάσωση στη θάλασσα)	12
Classi 2000 (εκτέλεση κυρίως τακτικών περιπολιών και λοιπών καθηκόντων)	50
Classi 500 (εκτέλεση κυρίως τακτικών περιπολιών και λοιπών καθηκόντων)	72
Classi 700 (εκτέλεση κυρίως τακτικών περιπολιών και λοιπών καθηκόντων)	35

Class 450(υπηρεσία διακομιδής ασθενών)	3
HurricaneA (Zodiac company), 10μ.	36
Σειρά σκαφών διαφόρων τύπων GC,B, L	224

Πηγή:<http://www.guardiacostiera.gov.it>

Η Ιταλική πολιτική αναφορικά με την αντιμετώπιση του φαινομένου της παράνομης μετανάστευσης είχε διέλθει από τέσσερα στάδια. Στο πρώτο στάδιο, σχεδιάστηκαν και εφαρμόστηκαν περιοριστικές πολιτικές, οι οποίες βασιζόνταν στην «εξωτερίκευση» των συνόρων, ο αυστηρός έλεγχος των χωρικών υδάτων και η επιστροφή των λέμβων με τους παράνομους μετανάστες που προέρχονταν κυρίως από τη Λιβύη (2008-2010) στο μέρος από τον οποίο ξεκίνησαν, όταν ακόμα βρίσκονταν στην ανοικτή θάλασσα.

Στο δεύτερο στάδιο, με το ξέσπασμα της «Αραβικής Άνοιξης» και την πολιτική αστάθεια που επικράτησε σε Τυνησία και Λιβύη από το 2011, όταν η επιστροφή των λέμβων δεν ήταν εφικτή λόγω της μαζικής εισόδου αυτών εντός των Ιταλικών χωρικών υδάτων, η Ιταλία επέτρεψε στους αφιχθέντες μετανάστες να διαμείνουν στη χώρα με προσωρινές άδειες παραμονής και επομένως να τους δοθεί η δυνατότητα να περάσουν προς τις υπόλοιπες χώρες της Ε.Ε., πράγμα το οποίο οδήγησε σε διπλωματική σύγκρουση με τη Γαλλία και έθεσε σε κίνδυνο τη ομαλή λειτουργία της Συνθήκης Schengen.

Η τρίτη φάση, κατά τη διάρκεια της διακυβέρνησης Λέττα το 2013, που ως αποτέλεσμα της δημόσιας κριτικής που ασκήθηκε μετά την τραγωδία ανοιχτά της νήσου Lampedusa με τη βύθιση λέμβου που μετέφερε πολυάριθμους παράνομους μετανάστες, οδήγησε στην ανάπτυξη της επιχείρησης MareNostrum, τη διοίκηση της οποίας ανέλαβε το Υπουργείο Εσωτερικών μαζί με το Υπουργείο Άμυνας με τη συμμετοχή ιταλικών ναυτικών και εναερίων δυνάμεων η οποία οδήγησε στη διάσωση χιλιάδων μεταναστών.

Τέλος, η κυβέρνηση του Ματέο Ρένζι, τον Ιούνιο του 2014 και στη συνέχεια η κυβέρνηση του Πάολο Τζεντιλόνι του Ιταλικού Δημοκρατικού Κόμματος,

αποφάσισαν να ενισχύσουν την Ιταλική εξωτερική δράση μέσα από τη συνεργασία με τις χώρες της Ανατολικής Αφρικής.

Αν και Θα πρέπει να σημειωθεί ότι είναι περιορισμένα τα πρώτα δείγματα της νέας Ιταλικής κυβέρνησης με πρωθυπουργό τον Τζουζέπε Κόντε, προκειμένου να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα για την Ιταλική μεταναστευτική πολιτική που θα ακολουθήσει η χώρα στο προσεχές μέλλον, εντούτοις φαίνεται ότι η στάση της Ιταλίας στο μεταναστευτικό είναι άκαμπτη, πράγμα το οποίο φάνηκε και στην επαναπροώθηση στη Λιβύη, περισυλλεγόντων από το Ιταλικό πλοίο AssoVenttoto³⁰⁴ και από τη διαμάχη μεταξύ Ιταλίας και της Μάλτας αναφορικά με τους διασωθέντες από το πλοίο Diciotti, στα ανοιχτά της Λαμπεντούζα³⁰⁵, όπου μετά από μία βδομάδα, επετράπη τελικά η αποβίβασή τους, έπειτα από συμφωνία με την Ιρλανδία και την Αλβανία για τη φιλοξενία ορισμένων από αυτών. Η συγκεκριμένη στάση της Ιταλίας οδήγησε σε σύγκρουση με τις Βρυξέλλες και σε ευθείες απειλές από τον αντιπρόεδρο της Ιταλικής κυβέρνησης για μείωση της Ιταλικής συνεισφοράς στον προϋπολογισμό της Ε.Ε.³⁰⁶ Για τα ανωτέρω περιστατικά, εισαγγελείς της Σικελίας έχουν προχωρήσει σε έρευνα κατά του Υπουργού Εσωτερικών Ματέο Σαλβίνι για τη συνολική του στάση στην υπόθεση³⁰⁷.

Η Guardia di Finanza³⁰⁸ είναι η Ιταλική τελωνειακή και οικονομική αστυνομία. Ωστόσο, διαθέτει πολλές αστυνομικές εξουσίες, οι οποίες τις επιτρέπουν να διερευνά οποιοδήποτε εγκλήματα συνδέονται με την παράνομη διακίνηση μεταναστών. Αποτελείται από 68.000 άτομα προσωπικό, οι περισσότεροι εκ των

³⁰⁴ Ανακτήθηκε από:

<http://gr.euronews.com/2018/07/31/salos-apo-thn-epanaprowthsh-metanastwn-apoitaliko-ploio>, τελευταία επίσκεψη 31.07.2018.

³⁰⁵ Ανακτήθηκε από:

<https://www.naftemporiki.gr/story/1382965/klimakonetai-i-diplomatiki-entasi-italias-maltas-gia-tometanasteutiko>, τελευταία επίσκεψη 20.08.2018.

³⁰⁶ Ανακτήθηκε από:

<http://www.ert.gr/eidiseis/diethni/kosmos/nti-maio-eimaste-etoimoi-na-meiosoyme-ti-symvoli-mas-stonproypologismo-tis-ee/>, τελευταία επίσκεψη 24.08.2018.

³⁰⁷ Ανακτήθηκε από:

<https://www.dw.com/en/migrants-trapped-on-italys-diciotti-boat-finally-allowed-todisembark/a-45233924>, τελευταία επίσκεψη 26.08.2018.

³⁰⁸ Ανακτήθηκε από: www.gdf.gov.it.





οποίων είναι στρατιωτικοί υπάλληλοι, ενώ διαθέτει και ένα μεγάλο αριθμό θαλάσσιων και εναέριων μέσων τα οποία της επιτρέπουν να συνεισφέρει και να συνεργάζεται αποτελεσματικά με την Ιταλική Αστυνομία σε επιχειρήσεις στη θάλασσα.

Η ArmadiCarabinieri³⁰⁹ έχει εξειδικευμένα καθήκοντα στη θάλασσα και στα εσωτερικά ύδατα όπως είναι οι λίμνες και τα ποτάμια, τα οποία εκτελούνται από 71 θαλάσσιες μονάδες. Τα καθήκοντα αυτά εκτελούνται στο πλαίσιο των διατάξεων του Κώδικα Πλοήγησης και με συγκεκριμένους νόμους που σχετίζονται με το δίκαιο της θάλασσας. Η ενεργός συμμετοχή σε αστυνομικές επιχειρήσεις στα σύνορα, στην πρόληψη και την καταστολή της παράνομης διακίνησης μεταναστών και προσφύγων είναι ένα από τα κύρια καθήκοντα των ανωτέρω ναυτικών μονάδων. Μία εξειδικευμένη τεχνική ομάδα εργασίας έχει δημιουργηθεί για την ενεργοποίηση ενός ενιαία οργανωμένου συστήματος επικοινωνιών σε εθνική βάση για την καταγραφή του παράνομης μετανάστευσης στη θάλασσα.

Πίνακας 7: Αριθμός των μεταναστών που διασώθηκαν ή συνελήφθησαν στη θάλασσα κατά έτη 2014 – 2015 – 2016 -2017 ανά φορέα ανάληψης της επιχείρησης

	RESCUED PEOPLE FROM JAN THE 1ST TO DEC THE 31ST
--	---

³⁰⁹ Ανακτήθηκε από: www.carabinieri.it.

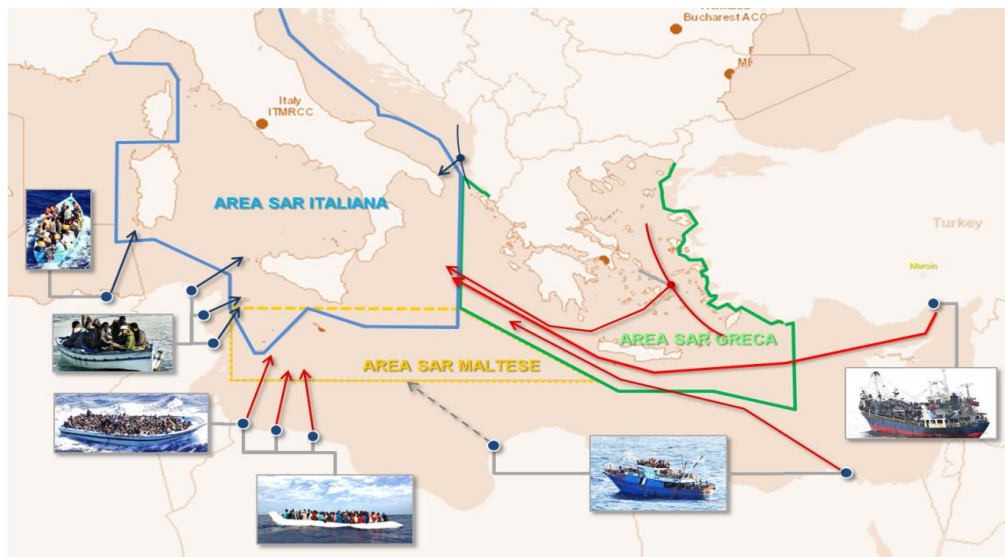
NAVAL UNITS OWNED BY		YEAR 2014	YEAR 2015	YEAR 2016	YEAR 2017
	GUARDIA COSTIERA (ITALIAN COAST GUARD) INCLUDED UNITS COFINANCED BY FRONTEX	38.047	41.341	35.875	28.814
	MARINA MILITARE (ITALIAN NAVY)	82.952	29.178	36.084	5.913
	GUARDIA DI FINANZA INCLUDED UNITS COFINANCED BY FRONTEX	1.601	6.289	1.693	1.703
	CARABINIERI INCLUDED UNITS COFINANCED BY FRONTEX	26	1	174	79
	POLIZIA	0	0	0	0
	COMMERCIAL VESSELS	40.611	16.158	13.888	11.355
	NGOs (MOAS - SEAWATCH - SOS MEDITERRANEE - SEA EYE – MEDICI SENZA FRONTIERE – PROACTIVIA OPEN ARMS BARCELONA – LIFE BOAT – JUGEND RETTET – BOAT REFUGEE – SAVE THE CHILDREN) First NGO's vessel arrived during August 2014.	1.450	20.063	46.796	46.601
	FRONTEX – EXCEPT ITALIAN UNITS During 2013 under operation HERMES. Operation TRITON is operational since November the 1st 2014, taking place of operation MARE NOSTRUM.	978	15.428	13.616	7.657
	EUNAVFORMED NAVAL UNITS Full operational since July 2015.	0	23.885	22.885	10.669
	FOREIGN NAVY UNITS	705		7.404	1.495
TOTAL		166.370	152.343	178.415	114.286

Πηγή: Υπουργείο Εσωτερικών Ιταλίας

13.1. Το μεταναστευτικό φαινόμενο (σε αριθμό μεταναστών) που έφτασαν στο Ιταλικό Έδαφος από το 1991 έως σήμερα³¹⁰

Παρακάτω παρουσιάζονται οι περιοχές έρευνας και διάσωσης Ελλάδας – Ιταλίας – Μάλτας και οι διαδρομές των μεταναστευτικών ροών διά θαλάσσης καθώς και ο συνολικός αριθμός των καταγεγραμμένων μεταναστών - προσφύγων στην Ιταλία από το 1991 έως το 2017, με τον μεγαλύτερο αριθμό αυτών να εμφανίζεται τα τελευταία τέσσερα χρόνια κυρίως λόγω των παράνομων μεταναστών που προήλθαν από τη Λιβύη.

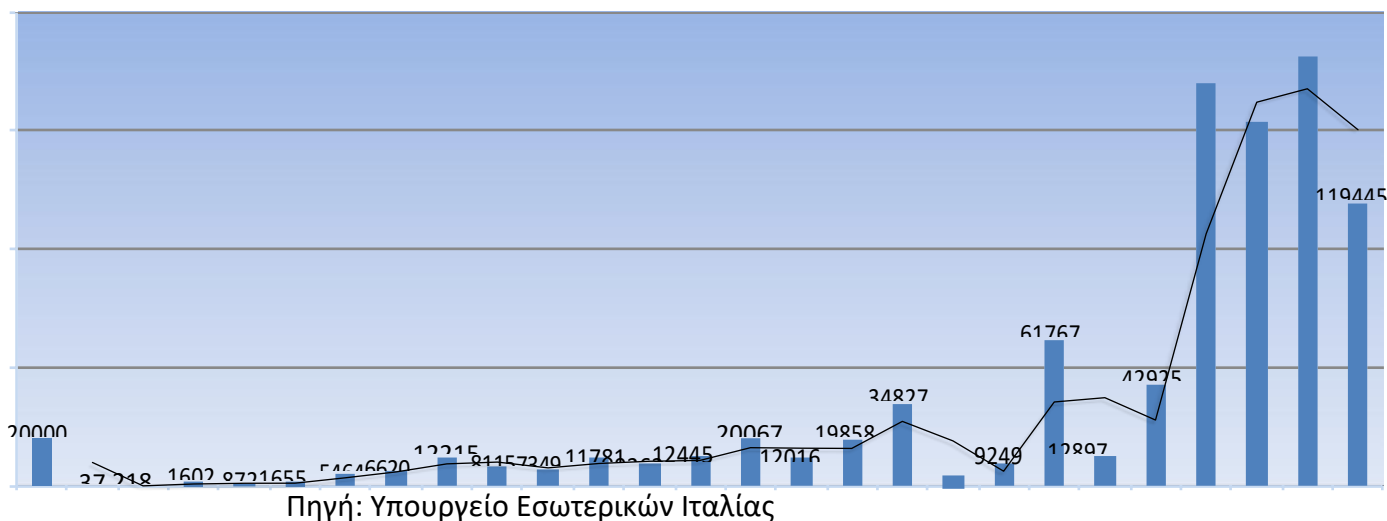
Εικόνα 18: Περιοχές Έρευνας και Διάσωσης Ελλάδας – Ιταλίας – Μάλτας και διαδρομές των μεταναστευτικών ροών διά θαλάσσης με τελικό προορισμό την Ιταλία.



Πηγή: Υπουργείο Εσωτερικών Ιταλίας

³¹⁰Βλ. Comando Generale Del Corpo Delle Capitanerie Di Porto – Guardia Costiera, Maritime Rescue Coordination Centre Roma, (2017), *2017 SAR Operations In The Mediterranean Sea*.

Εικόνα 19 : Μεταναστευτικές ροές στην Ιταλία από το 1991 έως το 2017



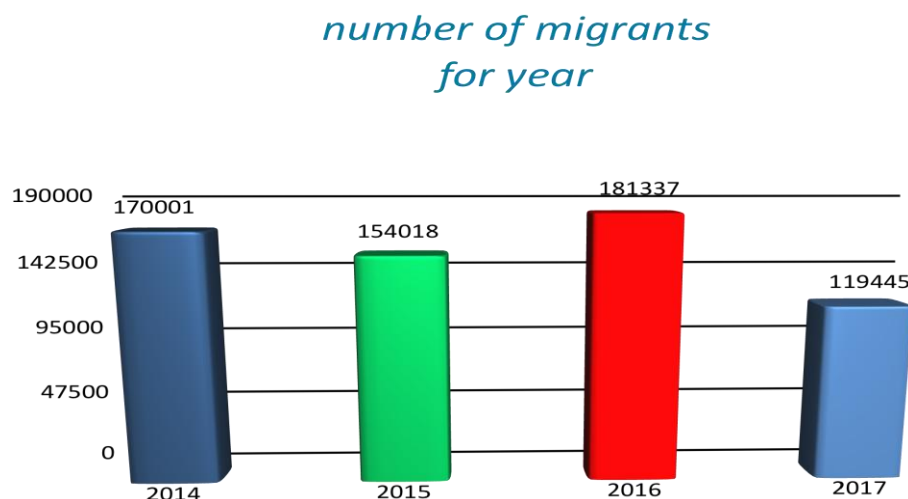
Σε όλο το ανωτέρω χρονικό διάστημα, οι διακυμάνσεις μεταξύ των διάφορων μεταναστευτικών ροών είναι εμφανής λόγω κυρίως των πολιτικών εξελίξεων που καταγράφονταν διεθνώς σε διαφορετικά χρονικά διαστήματα όπως η κρίση στη Αλβανία στις αρχές της δεκαετίας του 90, η «Αραβική Άνοιξη» η οποία ξεκίνησε στο τέλος του 2010, συμπεριλαμβάνοντας πολλές Αφρικανικές και μη χώρες. Από τη συγκεκριμένη κατάσταση, σε συνδυασμό με την πολιτική αστάθεια που εμφανίσθηκε στη Λιβύη, προσπάθησαν να διαφύγουν πολλοί άνθρωποι προκειμένου να περάσουν στην Ευρώπη και να ξεφύγουν από τις πολεμικές συγκρούσεις, αποβλέποντας σε ένα καλύτερο μέλλον.

Είναι δύσκολο να γενικευτούν φαινόμενα με διαφορετικά χαρακτηριστικά, αιτίες και modusoperandi υπό ένα κοινό γενικό κανόνα. Το ανωτέρω διάγραμμα απεικονίζει τον αριθμό των μεταναστών που έφτασαν στην Ιταλία, είτε αυτοί κατάφεραν να φτάσουν στο Ιταλικό έδαφος προτού συλληφθούν από τις Ιταλικές Αρχές εντός των χωρικών υδάτων, είτε διασώθηκαν έπειτα από επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης ή αστυνομικές επιχειρήσεις. Προφανώς δεν είναι εφικτό να καταγραφεί ο αριθμός αυτών που εξαφανίστηκαν κατά την είσοδο τους στην Ιταλία.

Εστιάζοντας την ανάλυση στα τέσσερα τελευταία χρόνια , είναι προφανές ότι οι παράνομοι μετανάστες που έφτασαν το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, αποτελούν το 75% όλων των μεταναστών που έφτασαν στην Ιταλία τα τελευταία 26 χρόνια. Ωστόσο, θα πρέπει να αναφερθεί μία αλλαγή στις ροές μεταξύ του 2017 και του 2016. Πιο συγκεκριμένα, οι αφίξεις το 2016 έφτασαν πάνω από 180.000 άτομα, όταν το 2017 καταγράφηκαν 120.000 άτομα με μείωση της τάξης των 61.892 ανθρώπων ή 34%.

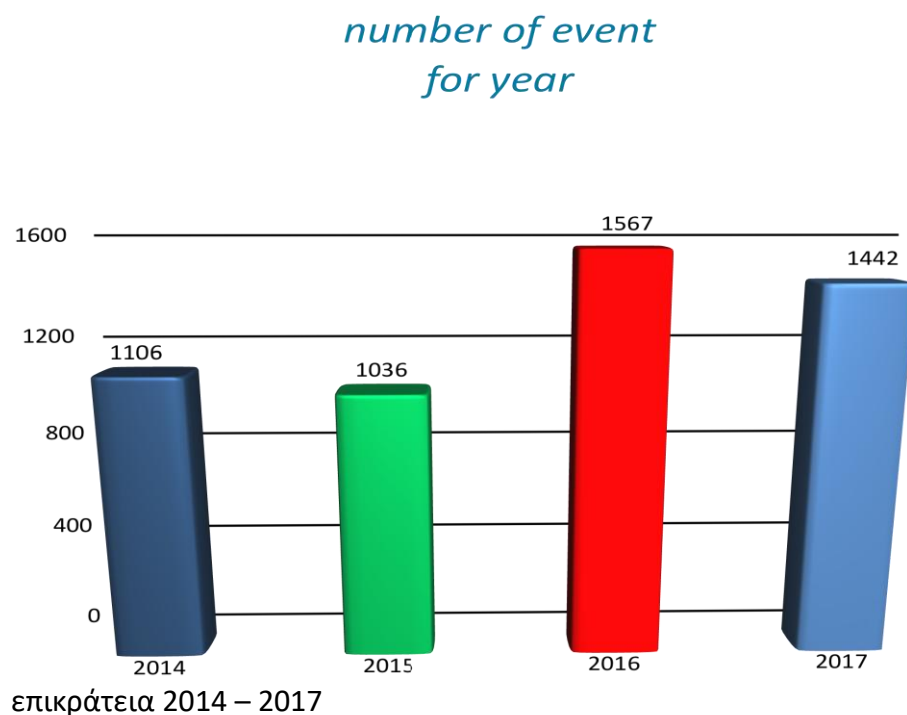
Παρόλο που το ανωτέρω διάγραμμα απεικονίζει μία μείωση στον αριθμό των αφίξεων των παράνομων μεταναστών, ο αριθμός των επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης και οι αστυνομικές επιχειρήσεις που πραγματοποιήθηκαν από τις Ιταλικές Αρχές είναι σχεδόν ίδιος με τα προηγούμενα χρόνια (-8%). Το συγκεκριμένο δεδομένο αποτελεί μία απόδειξη της συνεχιζόμενης προσπάθειας και κατά τη διάρκεια του 2017, για την προστασία των ανθρώπινων ζώων καθώς και της φύλαξης των θαλάσσιων συνόρων.

Εικόνα 20: Αριθμός παράτυπων μεταναστών- προσφύγων στην Ιταλία κατά έτη 2014 - 2017



Πηγή: Υπουργείο Εσωτερικών Ιταλίας

Εικόνα 21: Αριθμός συμβάντων έρευνας και διάσωσης στην Ιταλική










Πηγή: Υπουργείο Εσωτερικών Ιταλίας

Στον πίνακα που ακολουθεί, παρατίθεται η αρμόδια Ιταλική Υπηρεσία και ο αριθμός των μεταναστών και προσφύγων που κατεγράφησαν από αυτήν, μετά από επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης και αστυνομικές επιχειρήσεις.

Πίνακας 8: Αριθμός μεταναστών-προσφύγων που κατεγράφησαν/αρμόδια Ιταλική Αρχή για το έτος 2017

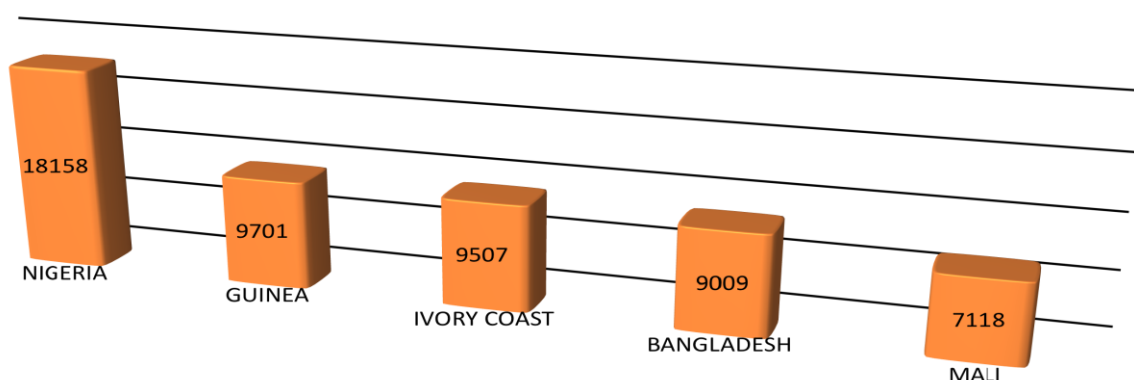
NAVAL UNITS OWNER		N. OF MIGRANTS
	GUARDIA COSTIERA (ITALIAN COAST GUARD) No Frontex	22.014

Πηγή: Υπουργείο Εσωτερικών Ιταλίας

	MARINA MILITARE ITALIANA (ITALIAN NAVY)		5.913	
	GUARDIA DI FINANZA No Frontex		1.184	
	CARABINIERI No Frontex		79	
	FRONTEX	Guardia Costiera	6800	14.976
		Guardia di Finanza	519	
		Carabinieri	0	
		Assetti altri MS	7657	
	COMMERCIAL VESSELS		11.355	
	NGOs (MOAS - SEAWATCH - SOS MEDITERRANEE - SEA EYE – MEDICI SENZA FRONTIERE – PROACTIVIA OPEN ARMS BARCELONA – LIFE BOAT – JUGEND RETTET – BOAT REFUGEE – SAVE THE CHILDREN)		46.601	
	FOREIGN NAVY UNITS		1.495	
	EUNAVFORMED NAVAL UNITS		10.669	
TOTAL			114.286	

Εικόνα 22: Οι 5 περισσότεροπολυάριθμες εθνικότητες μεταναστών και προσφύγων που έφτασαν στην Ιταλία το 2017

Top 5 declared nationalities - 2017



Πηγή: Υπουργείο Εσωτερικών Ιταλίας

13.1.1.Εθνικότητα

Σύμφωνα με τα δεδομένα που παρουσιάστηκαν από το Ιταλικό Υπουργείο Εσωτερικών, ο μεγαλύτερος αριθμός παράνομων μεταναστών καταφθάνει στην Ιταλία από τις χώρες του Κέρατος της Αφρικής καθώς και της Υποσαχάριας Αφρικής. Ειδικότερα, ο μεγαλύτερος αριθμός των παράνομων μεταναστών φτάνει από τη Νιγηρία, τη Γουινέα και την Ακτή Ελεφαντοστού. Ο αριθμός των μεταναστών από την Ερυθραία παρουσιάζει σημαντική μείωση σε σχέση με το παρελθόν. Ακόμα μεγαλύτερη είναι η μείωση των μεταναστών που προέρχονται από την Γκάμπια. Η μετανάστευση από το Μπαγκλαντές και το Μάλι έχει αυξηθεί σημαντικά ενώ η μετανάστευση από τη Συρία συνεχίζει να παρουσιάζει σημαντική μείωση.

13.1.2. Οι μεταναστευτικές ροές στη θάλασσα

Ανάλυση μεταναστευτικών ροών για το 2017

Ο παρακάτω πίνακας απεικονίζει την εξέλιξη των μεταναστευτικών ροών τα τελευταία τέσσερα χρόνια, εστιάζοντας μόνο στις θαλάσσιες επιχειρήσεις, τόσο έρευνας και διάσωσης όσο και καταδίωξης (παρόλο που σε αρκετές περιπτώσεις οι συγκεκριμένες δραστηριότητες πραγματοποιούνται ταυτόχρονα).

Πίνακας 9 : Αριθμός Μεταναστών/ διαδρομή μετανάστευσης

MIGRANTS RESCUED (SAR) + LAW ENFORCEMENT								
SOURCE OF THE FLOW:	2014	%	2015	%	2016	%	2017	%
LIBYA	141.293	83,10	139.777	90,75	162.732	91,20	107.488	94.1
EAST MEDITERRANEAN SEA (EGYPT-GREECE-TURKEY)	27.262	16,10	13.377	8,70	14.974	8,40	2.246	2.0
TUNISIA	1.215	0,70	543	0,35	548	0,30	3.905	3.4
ALGERIA	155	0,10	321	0,20	161	0,10	647	0.5
OTHERS	86	0,05	---	---	---	---	---	

Πηγή: Υπουργείο Εσωτερικών Ιταλίας

Από τον ανωτέρω πίνακα θα μπορούσαν να εξαχθούν τα ακόλουθα δεδομένα:

Λιβυκές Ροές: Σημαντική μείωση

Σε σύγκριση με τον προηγούμενο χρόνο, παρουσιάζεται σημαντική μείωση τόσο σε ποσοστό (-34% σε σχέση με το 2016 και -23% σε σχέση με το 2015) όσο και σε αριθμούς (-55.224 σε σχέση με το 2016 και -32289 με το 2015). Παρόλο που προκύπτει μία εμφανής αλλαγή της τάσης της συγκεκριμένης ροής, εντούτοις συνεχίζει να αποτελεί ένα ενεργό πρόβλημα.

Ροές Ανατολικής Μεσογείου: Σημαντική μείωση

Σε σύγκριση με τα προηγούμενα χρόνια, οι ροές σε ποσοστό και σε νούμερα παρουσιάζουν σημαντική κάμψη (-85% ή -12.728 σε σχέση με το 2016 και -83% ή 11.131 σε σχέση με το 2015), παραμένοντας διαχειρίσιμα. Ωστόσο, είναι απαραίτητο, να αναδειχθούν οι κίνδυνοι που υπάρχουν από ένα τόσο πολύωρο και πολύπλοκο ταξίδι από την Ανατολική Μεσόγειο προς τις Ιταλικές Ακτές.

Τυνησιακές Ροές: Σημαντική αύξηση

Σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια, μπορεί να μην φαίνονται ανησυχητικά τα δεδομένα σε απόλυτους αριθμούς (+3.357 σε σχέση με το 2016 και +3.362 σε σχέση με το 2015). Ωστόσο, σε ποσοστά (+713% σε σχέση με το 2016 και +719% σε

σχέση με το 2015) είναι τεράστια η αύξηση, η οποία θα πρέπει να ληφθεί υπόψη στον πολιτικό και επιχειρησιακό σχεδιασμό.

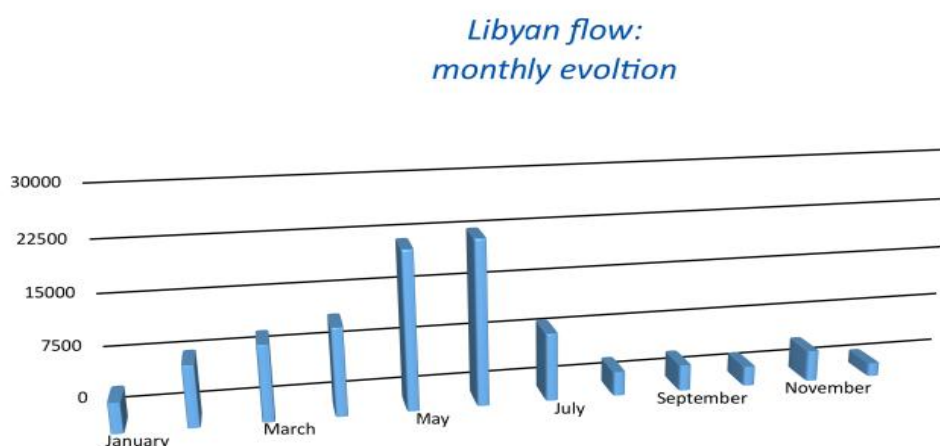
Αλγερινές Ροές: Σημαντική αύξηση

Σε σύγκριση με τα προηγούμενα χρόνια, μπορεί επίσης να μην προκαλούν ανησυχία τα αριθμητικά στοιχεία (+486 σε σχέση με το 2016 και + 325 σε σχέση με το 2015). Όμως, σε ποσοστά (+402% σε σχέση με το 2016 και +200% σε σχέση με το 2015), η σημαντική αύξηση όπως και στην περίπτωση των Τυνησιακών ροών θα πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη.

Στα παρακάτω διαγράμματα απεικονίζονται οι μηνιαίες ροές για το 2017, με τις εξής επισημάνσεις:

Λιβυκές Ροές: παρουσιάζουν σταθερή αύξηση κατά τη διάρκεια των πρώτων μηνών του έτους: Η συνεχιζόμενη ροή είναι αυξανόμενη σε σύγκριση με τους πρώτους 4 μήνες του 2016. Από τον Ιούλιο, ωστόσο, οι ροές από τη Λιβύη εμφανίζουν σημαντική μείωση.

Εικόνα 23: Λιβυκές μεταναστευτικές ροές/ μήνα προς την Ιταλία



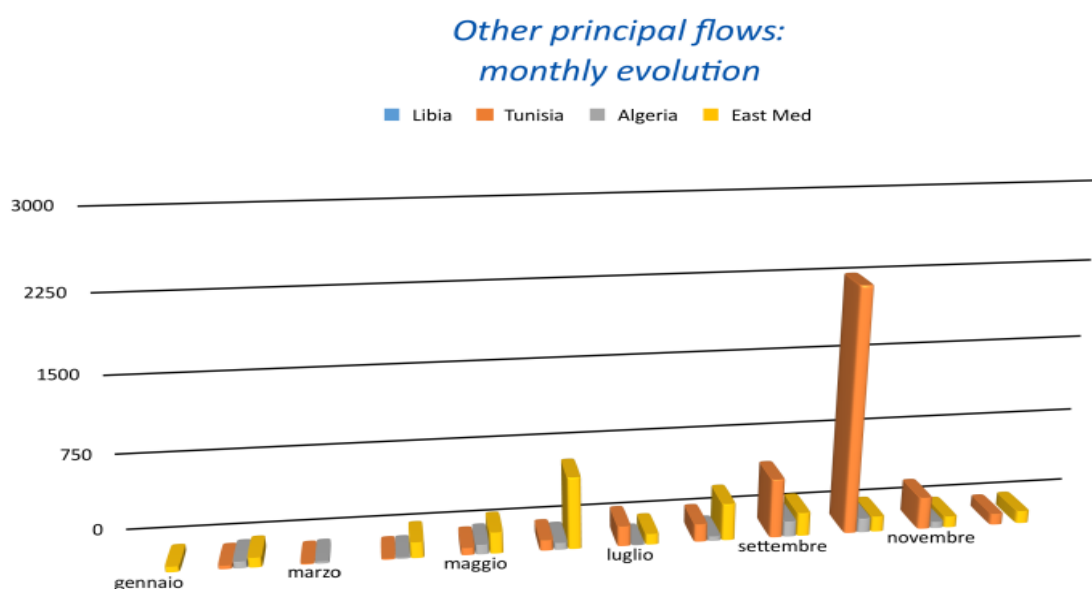
Πηγή : Υπουργείο Εσωτερικών Ιταλίας

Ροές Ανατολικής Μεσογείου: οι ροές κορυφώνονται κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού εξαιτίας των καλύτερων καιρικών συνθηκών, απαραίτητη προϋπόθεση προκειμένου να διασχίσουν τη Μεσόγειο Θάλασσα αυτούς τους μήνες.

Τυνησιακές Ροές: Η τάση είναι γενικά αυξανόμενη κατά τη διάρκεια του έτους, με το ανώτερο σημείο να φτάνει τον Οκτώβριο με περίπου 60% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά.

Αλγερινές Ροές: Η τάση εμφανίζει διακυμάνσεις κατά τη διάρκεια του έτους, με τις ανώτερες τιμές να εμφανίζονται τους μήνες Σεπτέμβριο και Οκτώβριο.

Εικόνα 24:Μηνιαίες Μεταναστευτικές ροές προς Ιταλία το έτος 2017 από Λιβύη – Αλγερία - Τυνησία και Ανατολική Μεσόγειο.



Πηγή: ΥπουργείοΕσωτερικώνΙταλίας

Ο μεγάλος αριθμός των νεκρών οι οποίοι κατεγράφησαν από την Ύπατη Αρμοστεία του Ο.Η.Ε. για τους πρόσφυγες (UNHCR) και τον Διεθνή Οργανισμό για τη Μετανάστευση (IOM) στην Κεντρική Μεσόγειο, είναι αποτέλεσμα διάφορων παραγόντων όπως: της μη τήρησης των βασικών κανόνων ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, των υπεράριθμων ατόμων που επιβιβάζονταν επί των βαρκών σε συνδυασμό με την απουσία ατομικών σωσιβίων ή σωστικών λέμβων, της ασυνειδησίας των διακινητών καθώς διακινούσαν τους παράνομους μετανάστες με

άσχημες καιρικές συνθήκες ενώ γνώριζαν ότι οι περισσότεροι από αυτούς δεν ήξεραν κολύμπι, βρισκόνταν σε άσχημη ψυχολογική και σωματική κατάσταση (υποσιτισμός, κακές υγειονομικές συνθήκες, βασανιστήρια) και δεν υπήρχε εξειδικευμένο ναυτικό προσωπικό επί του σκάφους.

Πίνακας 10 : Μέσος αριθμός ανθρώπων ανά θαλάσσιο μέσο μεταφοράς

	N° RUBBER BOATS	N° OF MIGRANTS RESCUED ON RUBBER BOATS	AVERAGE MIGRANTS/ RUBBER BOAT
2017	628	76.643	122
	N° SHIPS	N° OF MIGRANTS RESCUED ON SHIPS	AVERAGE MIGRANTS/ SHIP
2017	70	17.370	248
	N° SMALL UNITS	N° MIGRANTS RESCUED ON SMALL BOATS	AVERAGE MIGRANTS/ SMALL BOAT
2017	234	13.261	56

Πηγή: Υπουργείο Εσωτερικών Ιταλίας

14. ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ – ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗ

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΥΝΑΝΠ) έχει ως βασική του αποστολή, μεταξύ των άλλων, το σχεδιασμό και την ανάπτυξη της ναυτιλιακής πολιτικής με στόχο τη διασφάλιση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, την ανάπτυξη της ναυτικής εργασίας, την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, τη χάραξη ολοκληρωμένης νησιωτικής πολιτικής, την πρόληψη και την καταστολή παράνομων δραστηριοτήτων στο χώρο αρμοδιότητας του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ.).

Το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή ανήκει στην οργανωτική δομή του Υπουργείου και συμβάλει σύμφωνα με την ειδικότερη αποστολή του, όπως αυτή προβλέπεται στο άρθρο 5 του Ν. 4150/2013, στην αποτελεσματικότερη και πληρέστερη εκτέλεση των αρμοδιοτήτων του Υπουργείου.

Πιο συγκεκριμένα, οι αρμοδιότητες του Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. ασκούνται στο θαλάσσιο χώρο ευθύνης του, στα πλοία και στα πάσης φύσεως ναυπηγήματα, στους δημόσιους και ιδιωτικούς λιμένες και στις λιμενικές ζώνες, όπως ειδικότερα καθορίζεται από τις κείμενες διατάξεις, ιδίως στο ν.δ. 444/1970 (Α' 39), στο άρθρο 29 του ν. 2971/ 2001 (Α' 285), στο άρθρο 12 του ν. 2289/1995 (Α' 27), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 163 του ν. 4001/2011 (Α' 179) και όπως ισχύει, και πάντως, μόνο στους χώρους που η κείμενη νομοθεσία ορίζει ως χώρους αρμοδιότητάς του³¹¹.

³¹¹Σύμφωνα με το άρθρο 26 «Επέκταση αρμοδιοτήτων του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής» του Ν. 4597/2019 «Για την κύρωση των Συμβάσεων Παραχώρησης που έχουν συναφθεί μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και των Οργανισμών Λιμένος Α.Ε. - Διατάξεις για τη λειτουργία του συστήματος λιμενικής διακυβέρνησης και άλλες διατάξεις», καθορίζεται μεταξύ άλλων ότι :«Οι αρμοδιότητες του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. ασκούνται και στον αιγιαλό και την παραλία, όπως οι έννοιες των όρων αυτών καθορίζονται στο άρθρο 1 του ν. 2971/2001 (Α' 285), με την επιφύλαξη των άρθρων 4 και 5 του ν.δ. 444/1970 (Α' 39), οι οποίες εφαρμόζονται αναλόγως και στον αιγιαλό και την παραλία. Για τον έλεγχο της τροχιάς κίνησης και την εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.) στον αιγιαλό και την παραλία εφαρμόζεται αναλόγως το πρώτο εδάφιο της περίπτωσης α' της παρ. 3 του άρθρου 2 του ν. 2575/1998 (Α' 23). Εφόσον τα ανωτέρω όργανα του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. διαπιστώσουν παραβάσεις του ν. 2971/2001, ιδίως δε αυθαίρετες επεμβάσεις και καταλήψεις των

Αναφορικά με τα καθήκοντα του Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ που σχετίζονται με τον τομέα της μετανάστευσης παράτυπων μεταναστών θα μπορούσαν να αναφερθούν:

α. Η εξασφάλιση της δημόσιας τάξης, που περιλαμβάνει την άσκηση της αστυνομίας γενικής αστυνόμευσης και τροχαίας.

β. Η πρόληψη και καταστολή του εγκλήματος και ιδίως του οργανωμένου που περιλαμβάνει την άσκηση δημόσιας και κρατικής ασφάλειας.

γ. Η έρευνα και διάσωση στη θάλασσα.

δ. Η λήψη μέτρων για την παρακολούθηση, την άσκηση αστυνόμευσης και τον έλεγχο των θαλάσσιων συνόρων.

Οι Κεντρικές Υπηρεσίες του Υπουργείου που έχει έδρα τον Πειραιά, διαρθρώνονται ως κατωτέρω:

- Γραφείο Υπουργού το οποίο συμπεριλαμβάνει το Επιτελικό Γραφείο, το Αυτοτελές Τμήμα Νομοθετικής Πρωτοβουλίας, το Γραφείο Κοινοβουλευτικού Ελέγχου, την Υπηρεσία Εσωτερικών Υποθέσεων, τη Μονάδα Εσωτερικού Ελέγχου, τη Διεύθυνση Παλλαϊκής Άμυνας – Πολιτικής Σχεδίασης Έκτακτης Ανάγκης και Θαλασίων Κρατικών Μεταφορών, το Γραφείο Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης και Δημοσίων Σχέσεων και το Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών
- Γραφείο Υφυπουργού
- Γραφείο Γενικού Γραμματέα ΥΝΑΝΠ, Γραφείο Γενικού Γραμματέα Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, Γραφείο Γενικού Γραμματέα Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής
- Υπηρεσίες υπαγόμενες στο Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου όπως Υπηρεσίες του ΛΣ – ΕΛΑΚΤ, η Γενική Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών, η Διεύθυνση Διοικητικών Υπηρεσιών.
- Υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων

κοινοχρήστων χώρων του αιγαίου και της παραλίας, υποχρεούνται να ενημερώνουν αμελλητί την αρμόδια κατά χωρική αρμοδιότητα Κτηματική Υπηρεσία, προκειμένου να λάβει όλα τα προβλεπόμενα από την κείμενη νομοθεσία μέτρα για την προστασία τους.»

- Υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής.

Αποτελεί ένοπλο, στρατιωτικά συντεταγμένο σώμα³¹², με καθήκοντα που σχετίζονται με τη θαλάσσια ασφάλεια και τηστήριξη της εμπορικής ναυτιλίας. Το ένστολο προσωπικό του έχει την ιδιότητα του στρατιωτικού, σύμφωνα με το Στρατιωτικό Ποινικό Κώδικα (ΣΠΚ)³¹³ και του έχουν ανατεθεί αστυνομικά καθήκοντα στο θαλάσσιο χώρο και στις χερσαίες ζώνες λιμένα ενώ έχει και την ευθύνη για την οργάνωση, την ανάπτυξη και την προστασία της εμπορικής ναυτιλίας, της ναυτικής εργασίας και της εκπαίδευσης των ναυτικών, τη στήριξη του θαλάσσιου τουρισμού, την εξυπηρέτηση των θαλάσσιων συγκοινωνιών και τη απρόσκοπτη σύνδεση όλων των ελληνικών νησιών με την ενδοχώρα και γενικότερα την υποστήριξη της ναυτιλιακής πολιτικής της χώρας. Στο προσωπικό του εφαρμόζονται οι διατάξεις που αφορούν και τα άλλα ένοπλα σώματα, εφόσον αυτό προβλέπεται ρητά από τις κείμενες διατάξεις.

³¹²Βλ. Ν. 1753/1917 « περί της διοικήσεως του εμπορικού ναυτικού» που αποτελεί την πράξη ιδρύσεως του Λιμενικού Σώματος με αποστολή τη διοίκηση της εμπορικής ναυτιλίας και την αστυνόμευση των λιμανιών, υπαγόμενο στον Υπουργό Ναυτικών δια της Διευθύνσεως Εμπορικού Ναυτικού, ενώ για το προσωπικό αυτού ορίζεται ότι «το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος, στρατιωτικώς συντεταγμένο διέπεται των αυτών διατάξεων, ... Υφών διέπονται οι προς ους εξομοιώνονται αξιωματικοί και υπαξιωματικοί του Πολεμικού Ναυτικού, πλην καθόσον άλλως ορίζει ο παρών νόμος.»

³¹³ Σύμφωνα με το άρθρο 1 του Π.Δ. 210/93 όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 1 του Π.Δ. 80/1998 καθώς και την παρ. 1 του άρθρου 0204 του ίδιου Π.Δ. « σε περίοδο πολέμου ή γενικής επιστρατεύσεως ή σε περίπτωση άμεσης απειλής της εδαφικής ακεραιότητας και της εθνικής ανεξαρτησίας και κυριαρχίας της χώρας λόγω εξωτερικών κινδύνων, το Λιμενικό Σώμα μετά από απόφαση του Κυβερνητικού Συμβουλίου Εξωτερικών και Άμυνας, υπάγεται σύμφωνα με τον Ισχύοντα Νόμο, στον Αρχηγό του Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας, μέσω του Αρχηγού του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού, διά τα αφορώντα στη συμβολή του στην άμυνα και την ασφάλεια της χώρας».

Επίσης, σύμφωνα με την παρ.2 του άρθρου 0204 του Π.Δ. 210/93 ορίζεται ότι: «...από του καιρού της ειρήνης και στα πλαίσια των εκάστοτε ισχύοντων Νόμων, οι κατά τόπους Λιμενικές Αρχές υπάγονται στις αντίστοιχες Ναυτικές Διοικήσεις περιοχών δια θέματα που αφορούν εις: την από θαλάσσης άμυνα της χώρας, την οργάνωση της αμύνης και ασφάλειας των λιμένων και ακτών, τον έλεγχο των θαλάσσιων μεταφορών, τον εξοπλισμό λιμένων και ακτών.

Το προσωπικό αυτού διέπεται από τις αντίστοιχες διατάξεις που ισχύουν για το προσωπικό του Πολεμικού Ναυτικού και με τους οποίους εξομοιώνεται σε ότι αφορά την ποινική δωσιδικία, την πειθαρχία, το αποστρατευτικό δικαίωμα, τη συμμετοχή στο Μετοχικό Ταμείο Ναυτικού κ.α. Η ιεραρχία του προσωπικού είναι αντίστοιχη του Πολεμικού Ναυτικού, οι βαθμοί είναι 14 από το λιμενοφύλακα μέχρι τον Αντιναύαρχο με το προσωπικό αυτού να χωρίζεται σε:

- Ανώτατους αξιωματικούς: (Αντιναύαρχος, Υποναύαρχος, Αρχιπλοίαρχος)
- Ανώτερους αξιωματικούς: (Πλοίαρχος, Αντιπλοίαρχος, Πλωτάρχης)
- Κατώτερους αξιωματικούς: (Υποπλοίαρχος, Ανθυποπλοίαρχος, Σημαιοφόρος)
- Ανθυπασπιστές, υπαξιωματικούς, λιμενοφύλακες³¹⁴

Ο χώρος ευθύνης του Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. περιλαμβάνει έκταση περίπου 150.000 τετραγωνικών ν.μ., ενώ οι περιλαμβανόμενες ακτογραμμές είναι συνολικού μήκους 18.600 χιλιομέτρων που αποτελούν τη δεύτερη μεγαλύτερη ακτογραμμή μετά από αυτήν της Νορβηγίας, αντιστοιχώντας περίπου στα 2/3 της περιμέτρου της Αφρικής. Ιδιαίτερη αναφορά θα πρέπει να γίνει στα πάνω από 2.500 νησιά που διαθέτει η Ελλάδα, από τα οποία περίπου τα 165 κατοικούνται καθώς και στην αυξημένη κυκλοφορία επιβατικών, τουριστικών, αλιευτικών, και ακτοπλοϊκών σκαφών ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες.

Το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή συγκροτείται από Κεντρικές και Περιφερειακές Υπηρεσίες. Κεντρικές Υπηρεσίες είναι το Αρχηγείο του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής, που αποτελεί την ανώτατη επιτελική Υπηρεσία η ίδρυση του οποίου προσέφερε στο Σώμα την απαραίτητη λειτουργική και διοικητική αυτοτέλεια και με την οποία ο Αρχηγός ασκεί τη διοίκησή του.

Περιφερειακές Υπηρεσίες είναι οι Περιφερειακές Διοικήσεις του Λ.Σ. – ΕΛΑΚΤ., οι υπαγόμενες σε αυτές Λιμενικές Αρχές (Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία, Λιμενικοί Σταθμοί και Λιμενικά Τμήματα), οι υπηρεσίες των Ναυτιλιακών Ακολούθων και οι Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού.

³¹⁴Βλ. Κοροτζής Τρ. ο.π., (σ.σ. 40 – 42).

Ο Αρχηγός φέρει το βαθμό του Αντιναυάρχου, αποτελεί την ανώτερη βαθμίδα της στρατιωτικής ιεραρχίας και επιλέγεται από το Κ.Υ.Σ.Ε.Α., σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 12 του π.δ. 81/2012 (Α' 139) και επικουρείται στην άσκηση των καθηκόντων του από τους υπαρχηγούς³¹⁵. Το Αρχηγείο αποτελεί την προϊσταμένη αρχή των Κεντρικών και Περιφερειακών Υπηρεσιών που συγκροτούν το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή με έργο την εκπλήρωση της αποστολής του Σώματος. Διορθώνεται σε κλάδους που είναι επιτελικές, οργανωτικές μονάδες ανώτερες της διεύθυνσης και οι οποίοι με τη σειρά τους διορθώνονται σε Διευθύνσεις ή Υπηρεσίες επιπέδου Διεύθυνσης. Η διάρθρωση του Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. έχει ως εξής:

Οι Κλάδοι του Αρχηγείου είναι οι εξής:

- α) Κλάδος Α': Ασφάλειας και Αστυνόμευσης
- β) Κλάδος Β': Ναυτιλίας
- γ) Κλάδος Γ': Ελέγχου Πλοίων
- δ) Κλάδος Δ': Διοίκησης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης

Ο κλάδος Ασφάλειας και Αστυνόμευσης ενισχύει την αποστολή του Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. στους χώρους αρμοδιότητάς του, όπως αυτοί ορίζονται στην παρ.1 του άρθρου 5 του Ν. 4150/2013, όπου φροντίζει για την πρόληψη και την καταστολή έκνομων ενεργειών, την επιτήρηση των θαλάσσιων συνόρων και την αξιοποίηση των διατιθέμενων μέσων για την αποτελεσματική διενέργεια των πάσης φύσεως επιχειρήσεων και αποστολών. Ο Κλάδος κατευθύνει και ελέγχει το έργο των υπαγόμενων σε αυτόν οργανικών μονάδων και περιλαμβάνει τις εξής Διευθύνσεις:

- α) Διεύθυνση Επιχειρήσεων
- β) Διεύθυνση Επιχειρησιακών Μέσων
- γ) Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας
- δ) Διεύθυνση Ελέγχου Αλιείας
- ε) Διεύθυνση Ασφάλειας και Προστασίας Θαλάσσιων Συνόρων
- στ) Διεύθυνση Δίωξης Ναρκωτικών και Λαθρεμπορίου

³¹⁵ Βλ. Ν.4150/2013. *Ανασυστάση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις.*

Η Διεύθυνση Ασφάλειας και Προστασίας φροντίζει ώστε με την αποτελεσματική ανταλλαγή πληροφοριών και τη συνεργασία σε θέματα δημόσιας και κρατικής ασφάλειας και εθνικού ενδιαφέροντος, να αντιμετωπίζεται αποτελεσματικά το έγκλημα και ιδίως το οργανωμένο και η εν γένει παραβατικότητα καθώς και οι πράξεις βίας και τρομοκρατίας στους χώρους ευθύνης του Λ.Σ. – ΕΛ. ΑΚΤ. Πιο συγκεκριμένα, είναι υπεύθυνη για τον έλεγχο της ορθής τήρησης των διατάξεων που σχετίζονται με τη διακίνηση, παραμονή και εργασία των αλλοδαπών στη χώρα, καθώς και την αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης. Τα τμήματα στα οποία διαρθρώνεται είναι:

- α) Τμήμα Δημόσιας Ασφάλειας
- β) Τμήμα Κρατικής Ασφάλειας
- γ) Τμήμα Προστασίας Θαλασσίων Συνόρων
- δ) Τμήμα Επιχειρησιακής και Στρατηγικής Ανάλυσης

Οι αρμοδιότητες του Τμήματος Προστασίας Θαλασσίων Συνόρων είναι οι ακόλουθες:

- α) Η αξιολόγηση δεδομένων προς διεξαγωγή επιχειρήσεων σε χώρους ευθύνης Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., ιδίως για την αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης.
- β) Η εισήγηση συμμετοχής επιχειρησιακών μέσων και προσωπικού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., σε αντίστοιχες επιχειρήσεις και ασκήσεις στην ημεδαπή και αλλοδαπή.
- γ) Ο έλεγχος της τήρησης των διατάξεων που αφορούν τη διακίνηση, παραμονή και εργασία των αλλοδαπών, ιδίως για την αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης σε χώρους αρμοδιότητας Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.
- δ) Η παρακολούθηση εφαρμογής του κεκτημένου Schengen σε χώρους αρμοδιότητας Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.
- ε) Η αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των επιχειρήσεων, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της Διεύθυνσης, η σύνταξη προτάσεων βελτίωσης της αποτελεσματικότητας τους, ο καθορισμός πλαισίου βέλτιστων πρακτικών επιχειρησιακών μεθόδων και η αξιοποίηση τους για την καλύτερη αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης,
- στ) Η συνεργασία και ανταλλαγή πληροφοριών με συναρμόδιους ημεδαπούς, αλλοδαπούς και διεθνείς Οργανισμούς και Υπηρεσίες επιβολής του νόμου, ιδίως

μέσω των Εθνικών Γραφείων του Διεθνούς Οργανισμού Εγκληματολογικής Αστυνομίας (INTERPOL), της Ευρωπαϊκής Αστυνομικής Υπηρεσίας (EUROPOL) και του Πληροφοριακού Συστήματος Schengen (SIRENE).

ζ) Η συλλογή και αξιοποίηση στοιχείων και πληροφοριών για θέματα που ανάγονται στην αρμοδιότητα του Τμήματος, σε συνεργασία με το Τμήμα Επιχειρησιακής και Στρατηγικής Ανάλυσης.

η) Η συμμετοχή εκπροσώπων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και ο συντονισμός των ενεργειών υποστήριξης τους σε συναντήσεις στο εσωτερικό και στο εξωτερικό, σε θέματα ανταλλαγής πληροφοριών σχετικών με την αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης³¹⁶.

14.1. Έρευνα και διάσωση

Η έρευνα και διάσωση στη θάλασσα (MARITIMESAR) σχετίζεται με τη διενέργεια επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης που παρέχεται από πλοία και αεροσκάφη σε κινδυνεύοντα πλοία ή αεροσκάφη ή πρόσωπα στη θάλασσα και βασίζεται σε δύο γενικές αρχές του Διεθνούς Δικαίου:

A) Στο δικαίωμα των κρατών να ελέγχουν και να ρυθμίζουν την είσοδο πλοίων και αεροσκαφών μέσα σε περιοχές δικαιοδοσίας τους και τις χωρικές τους θάλασσες και

B) Στις ανθρωπιστικές ανάγκες για παροχή βοήθειας σε πρόσωπα ή περιουσίες που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα, γρήγορα και αποτελεσματικά χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η εθνικότητα ή οι σχετικές περιστάσεις.

Η Ελλάδα με την ισχυρή της ναυτική παράδοση και παρουσία συμβάλει καθοριστικά σε επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης σε άτομα που κινδυνεύουν στη θάλασσα ενώ έχει διαδραματίσει πρωταγωνιστικό ρόλο στη σύναψη διεθνών

³¹⁶Βλ. Π.Δ. 13/2018. *Οργανισμός Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.*

συμβάσεων και κανονισμών σε θέματα ναυτικής ασφάλειας, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται η έρευνα και η διάσωση³¹⁷.

Η Ελλάδα έχει οριοθετήσει τη χωρική της θάλασσα στα 6 ναυτικά μίλια (1 ν.μ. = 1852 μέτρα) με τον Α.Ν. 230/1936 και τον εναέριο εθνικό χώρο στα 10 ν.μ., όπου στην πρώτη περιλαμβάνονται όλες οι χρήσεις, ενώ η δεύτερη είναι ειδική, με τα 4 ν.μ. πέραν των 6 να έχουν πλήρες καθεστώς αιγιαλίτιδας ζώνης αποκλειστικά όμως για τα ζητήματα που σχετίζονται με την αεροπορία και την αστυνομία της³¹⁸.

Στη Μεσόγειο τα μοναδικά κράτη που δεν έχουν οριοθετήσει θαλάσσιες ζώνες πέραν της χωρικής τους θάλασσας είναι η Αλβανία, η Βοσνία –Ερζεγοβίνη, η Ελλάδα, το Μαυροβούνιο, το Μονακό και η Τουρκία. Επιπρόσθετα, όσον αφορά τη Μεσόγειο, μόνο η Ελλάδα δεν έχει ορίσει χωρική θάλασσα πλάτους 12 ν.μ.³¹⁹.

Η οριοθέτηση θαλασσιών ζωνών από όλο και μεγαλύτερο αριθμό κρατών τα τελευταία χρόνια, καθιστά αναγκαία την οριοθέτηση των θαλάσσιων συνόρων της Ελλάδας³²⁰. Για αυτόν ακριβώς το λόγο, η επέκταση του πλάτους της ελληνικής χωρικής θάλασσας στα 12 ν.μ. κρίνεται απολύτως αναγκαία προκειμένου να εναρμονιστεί με την πολιτική των υπόλοιπων μεσογειακών κρατών. Η επέκταση αυτή θα ήταν προτιμότερο να πραγματοποιηθεί πριν τη σύναψη σχετικών συμφωνιών με τα γειτονικά κράτη, προκειμένου μέχρις ότου οι τυχόν διαφορές οδηγηθούν στα διεθνή δικαστήρια για επίλυση, τα ελληνικά νησιά να έχουν ήδη χωρική θάλασσα 12 ν.μ..³²¹, και αφού πρώτα μελετηθεί ενδελεχώς η σχετική

³¹⁷Βλ. Κοροτζής, Τρ. (2015, Σεπτέμβριος, σ.128). *Έρευνα και διάσωση - Ρυθμιστικό πλαίσιο και προβλήματα εφαρμογής στο Αιγαίο και τη Νοτιοανατολική Μεσόγειο*. (Διδακτορική Διατριβή στο Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών – Τμήμα Διεθνών Ευρωπαϊκών και Περιφερειακών Σπουδών).

³¹⁸Βλ. Ιωάννου, Κ. – Οικονομίδη, Κ. – Ροζάκη, Χ. – Φατούρου, Α. (1991, σ.32) . *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, Αρμοδιότητες στο διεθνές δίκαιο*. Αθήνα – Κομοτηνή.

³¹⁹ Βλ. Περράκη, Σ. (1996). *Το Αιγαίο Πέλαγος και το νέο δίκαιο της θάλασσας*. Αθήνα:Α.Σάκκουλα.

³²⁰Βλ. Ρουκούνας, Ε. (1982-83). *Διεθνές Δίκαιο II, Το Κράτος και το Έδαφος, Το Δίκαιο της Θάλασσας*. Αθήνα – Κομοτηνή.

³²¹Βλ.Μιχαήλ, Μ. (1983, τομ. Α') *Η Υφαλοκρηπίδα των Ελληνικών νησιωτικών συμπλεγμάτων τον Αιγαίου και το Διεθνές Δίκαιο*. Αθήνα: Α. Ν. Σάκκουλα.

νομολογία των διεθνών δικαιοδοτικών οργάνων³²², καθώς ακόμα και σε εκείνες τις περιπτώσεις που δεν αναγνωρίστηκε πλήρης επήρεια στα νησιά, σε καμία εκ των περιπτώσεων δεν αγνοήθηκε το δικαίωμα τους σε χωρική θάλασσα³²³.

Στην Ελλάδα, λαμβάνοντας υπόψη τα διεθνή κείμενα όπως η Διεθνής Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα³²⁴, η Διεθνής Σύμβαση για την έρευνα και διάσωση³²⁵ αλλά και η Σύμβαση της πολιτικής αεροπορίας που αναφέρεται στην αεροπορική έρευνα και διάσωση³²⁶ σε συνδυασμό με τις διάφορες εθνικές διατάξεις, είχαν ως αποτέλεσμα να δημιουργηθεί ένα αποτελεσματικό σύστημα για την παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης που καλύπτει ολόκληρο τον χώρο του FIR Αθηνών καθώς και πέραν αυτού αν υφίσταται ανάγκη.

Βασικά εργαλεία για την επίτευξη του ανωτέρω σκοπού αποτελούν : α) Το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.), β) Τα υπόκεντρα συντονισμού έρευνας και διάσωσης, γ) Οι σωστικοί σταθμοί και μέσα και δ) Το Δίκτυο τηλεπικοινωνιών³²⁷. Στο Αρχηγείο Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. λειτουργούν το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.) και το Κέντρο Επιχειρήσεων (Κ.ΕΠΙΧ.), τα οποία, πλην του αεροπορικού τομέα του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ., υπάγονται επιχειρησιακά στον Αρχηγό Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

Η έρευνα και διάσωση στη θάλασσα εμπίπτει στο πεδίο αρμοδιότητας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής μέσω του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ.). Πιο συγκεκριμένα, το Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. μέσω των Λιμενικών Αρχών της Χώρας, έχει αναπτύξει ένα γενικό επιχειρησιακό πλάνο όπου τα πλωτά και εναέρια μέσα του Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. μπορούν να παράσχουν άμεση συνδρομή. Στο ανωτέρω έργο συνδράμει και η Πολεμική Αεροπορία η οποία εκτελεί

³²² Βλ. Τζήμητρας, Χ. (1997, σ.47). *Η υφαλοκρηπίδα των Νησιών στη διεθνή νομολογία*, Αθήνα – Κομοτηνή: Σάκκουλας.

³²³ Βλ. Κουτούδης, Γ. (25 Μαρτίου 2018). *UNCLOS και Δίκαιο της Θάλασσας*. Ανακτήθηκε από: <https://politiquereal.com/2018/03/25/unclos>.

³²⁴ Βλ. Ν.1045/1980 (Α' 95)

³²⁵ Βλ. Σύμβαση του Αμβούργου η οποία κυρώθηκε με το Ν. 1844/1989 (Α' 100) και τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 201/2000 (Α' 181).

³²⁶ Βλ. Ν. 211/1947 (Α' 35).

³²⁷ Βλ. Κοροτζής Τρ. ο.π.. (σ. 128).

αεροπορική έρευνα και διάσωση μέσω αεροσκαφών τα οποία διατίθενται αποκλειστικά για το σκοπό αυτό.

Το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. πέραν του συντονισμού των επιχειρήσεων ναυτικής και αεροπορικής έρευνας και διάσωσης συνεργάζεται και με τα Κ.Σ.Ε.Δ. των γειτονικών χωρών για την ενιαία αντιμετώπιση περιστατικών που συμβαίνουν στα όρια δικαιοδοσίας μεταξύ των χωρών³²⁸.

Τα πλωτά μέσα που διαθέτει το Λιμενικό για την αποτελεσματική εκτέλεση του έργου του βάση σχετικών στοιχείων για το 2015 διακρίνονται σε³²⁹:

Α) Τρία περιπολικά πλοία ανοιχτής θαλάσσης τύπου Sa'ar-4 (διαστάσεις 58×7,62×2,65 μέτρα, εκτόπισμά 400 τόνοι, μέγιστη ταχύτητα 34,5 κόμβοι).

Β) 1 περιπολικό πλοίο ανοιχτής θαλάσσης τύπου DAMEN STAN PATROL 5509 (58×9,55×2,9 μέτρα, μέγιστης ταχύτητας 30 κόμβων).

Γ) 1 περιπολικό πλοίο ανοιχτής θαλάσσης τύπου Europatrol-250 Mk.1 (47,3×7,5×2,4 μέτρα, εκτόπισμά 255 τόνοι, μέγιστη ταχύτητα 40 κόμβοι).

Δ) 6 περιπολικά σκάφη POB- 24G (24,60×6,20×1,7 μέτρα, μέγιστη ταχύτητα 30 κόμβοι).

Ε) 6 (με πιθανή την απόσυρση τους) Abeking & Rasmussen, κλάσης Δήλος (29×5×1,7 μέτρα, εκτόπισμά 86 τόνοι, μέγιστη ταχύτητα 27 κόμβοι).

ΣΤ) 3 παράκτια περιπολικά σκάφη τύπου Javelin-74 (19,2×4,71×0,91 μέτρα, εκτόπισμά 27 τόνοι μέγιστη ταχύτητα 50+ κόμβοι).

Ζ) 16 παράκτια περιπολικά σκάφη τύπου Lambro-57 Panther Mk.II (19,2×4,71×0,91 μέτρα, εκτόπισμά 27 τόνοι, μέγιστη ταχύτητα 50+ κόμβοι).

³²⁸ Βλ. Κοροτζής Τρ. ο.π.. (σ. 129).

³²⁹ Ανακτήθηκε από: <https://www.viadiplomacy.gr/o-stolos-tou-limenikou-somatos-ellinikis-aktofilakis-2015-nea-skafi-ke-dinatotites/>

Η) 19 παράκτια περιπολικά σκάφη τύπου Lambro-57 Panther Mk.I (18,2×4,68×0,92 μέτρα εκτόπισμά 28 τόνοι, μέγιστη ταχύτητα 44 κόμβοι).

Θ) 11 παράκτια περιπολικά σκάφη τύπου Lambro-53 Guardian (16,8×4,68×1,42 μέτρα, εκτόπισμά 21 τόνοι, μέγιστη ταχύτητα 33 κόμβοι).

Ι) 3 παράκτια περιπολικά σκάφη τύπου CB-90HCG (16,6×3,8×0,8 μέτρα, εκτόπισμα 18,5 τόνων, μέγιστη ταχύτητα 45 κόμβοι).

Κ) 2 ταχύπλοα σκάφη ειδικών δυνάμεων τύπου Mil 38, με μήκος 11,58 μέτρα, εκτόπισμα 7 τόνων, μέγιστη ταχύτητα 50-55 κόμβων.

ΚΑ) 2 ταχύπλοα σκάφη ειδικών δυνάμεων τύπου Mil 40, με μήκος 12,19 μέτρα, εκτόπισμα 7 τόνων, μέγιστη ταχύτητα 50-55 κόμβων.

ΚΒ) 2 ταχύπλοα σκάφη ειδικών δυνάμεων τύπου Magna Onda, με μήκος 11,7 μέτρα, εκτόπισμα 5,4 τόνων μέγιστη ταχύτητα 52 κόμβοι.

ΚΓ) 2 ταχύπλοα σκάφη ειδικών δυνάμεων τύπου Super Onda, με μήκος 8,6 μέτρα, εκτόπισμα 2,8 τόνων, μέγιστη ταχύτητα 52 κόμβοι

ΚΔ) 11 Ναυαγοσωστικά σκάφη (Ν/Γ) ARYN – HALMATIC τα οποία θεωρούνται αβύθιστα και μπορούν να συμμετάσχουν σε επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης κάτω υπό οποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες.

ΚΕ) Απορρυπαντικά πλοία καταπολέμησης της ρύπανσης

Η Υπηρεσία Εναέριων Μέσων του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής ιδρύθηκε το 1981 και σε αυτήν υπάγονται η Μοίρα Αεροπλάνων και η Μοίρα Ελικοπτέρων. Μεταξύ των καθηκόντων της περιλαμβάνεται η αστυνόμευση του ελληνικού θαλάσσιου χώρου και των παράκτιων περιοχών για την

καταπολέμηση φαινομένων παράνομης αλιείας, λαθρεμπορίου, παράνομης μετανάστευσης καθώς και η παροχή οδηγιών προς τα στελέχη των πλωτών μέσων του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής για την αντιμετώπιση περιστατικών.

Επίσης, περιλαμβάνει τον εντοπισμό περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης και το συντονισμό των σχετικών μέσων αντιμετώπισης της καθώς και τον εντοπισμό πλοίων ή ατόμων που κινδυνεύουν στη θαλάσσια περιοχή του FIRΑθηνών και η εκτέλεση κοινών επιχειρήσεων με συναρμόδιες Αρχές χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τρίτων χωρών στην αλλοδαπή³³⁰. Τα εναέρια μέσα αποτελούνται από δύο μονοκινητήρια Cessna RG 172, δύο (02) μονοκινητήρια SOCATA TB 20 TRINIDAD και τρία δικινητήρια αεροπλάνα REIMS Cessna F- 406 Caravan II και από έξι ελικόπτερα τύπου Dolphin της Eurocopter στη Βάση Κοτρωνίου του Π.Ν..³³¹

14.2. Ποινική Δικαιοδοσία Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής³³²

Το Τμήμα Β' και τα άρθρα 5-11 του Ποινικού Κώδικα, «Τοπικά όρια ισχύος των ποινικών νόμων» αναφέρονται στην έκταση εφαρμογής της ελληνικής ποινικής δικαιοδοσίας³³³ για πράξεις ημεδαπών και αλλοδαπών που πραγματοποιήθηκαν τόσο στην ημεδαπή όσο και στην αλλοδαπή. Σύμφωνα με την αρχή της εδαφικότητας(παρ.1 του άρθρου 5 του Π.Κ.), «*οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι εφαρμόζονται σε όλες τις πράξεις που τελέστηκαν στο έδαφος της επικράτειας ακόμα και από αλλοδαπούς*». Η αρχή της εδαφικότητας προέρχεται από την κρατική κυριαρχία δηλαδή τη νομική κατάσταση που επιτρέπει στο κράτος να ασκεί την εξουσία του στο έδαφός του και μέσω αυτού στα πρόσωπα, στα αγαθά, στις σχέσεις και καταστάσεις που δημιουργούνται³³⁴. Στην κυριαρχία του κράτους

³³⁰ Ανακτήθηκε από: <http://www.hcg.gr/node/331>

³³¹ Ανακτήθηκε από: <http://www.zougla.gr/zouglaport/limeniko-soma/article/ta-enaeria-mesa-tou-limenikou-somatos>

³³² Βλ. Κοροτζής Τρ., (2011, σ. 215-249). *Ο θεσμικός ρόλος του Λιμενικού Σώματος*. (Δ.Δ., τμήματος Δημόσιας Διοίκησης, Πάντειου Πανεπιστημίου Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών) Αθήνα.

³³³ Βλ. Αναγνωστόπουλος Η. / Βαθιώτης Κ. (1999, σ.2-5). *Ποινικός Κώδικας*.

³³⁴ Βλ. Ιωάννου, Κ. – Οικονομίδη, Κ. – Ροζάκη, Χ. – Φατούρου, Α., ο.π., σελ 57.

περιλαμβάνονται οι ηπειρωτικές και νησιωτικές περιοχές, οι ποταμοί και οι λίμνες που περικλείουν την ξηρά, τα εσωτερικά θαλάσσια ύδατα, η αιγιαλίτιδα ζώνη και ο αντίστοιχος προς αυτήν εναέριος χώρος³³⁵.

Σύμφωνα με την έννοια της αποκλειστικότητας, το κράτος μπορεί αποκλειστικά και μόνο αυτό με τα όργανά του, να δραστηριοποιείται στο τομείς της νομοθεσίας, της διοίκησης και της δικαιοδοσίας του εκτός και αν έχει δεσμευθεί από διεθνείς συμβάσεις που αποκλείουν κάτι τέτοιο³³⁶.

Η ποινική δικαιοδοσία του ελληνικού κράτους περιλαμβάνει τόσο τις αξιόποινες πράξεις που τελέστηκαν εντός της Ελληνικής επικράτειας όσο και εκείνες όπου σύμφωνα και με το άρθρο 16 του Π.Κ., ένα μέρος τους πραγματοποιήθηκε στην ημεδαπή³³⁷.

Η αρχή της εδαφικότητας νομιμοποιεί τις Ελληνικές αρχές να ασκούν τις ποινικές τους εξουσίες σε όλες τις πράξεις που πραγματοποιούνται στην Ελληνική επικράτεια, εκτός και αν υφίσταται κάποιες εξαιρέσεις από το Διεθνές Δίκαιο ή από Διεθνείς Συμβάσεις που έχει υπογράψει και επικυρώσει η χώρα, ενώ οι πράξεις που διενεργήθηκαν εκτός ελληνικού εδάφους, διώκονται μόνο εφόσον υπάρχει κάποια άλλη βάση ή σύνδεσμος δικαιοδοσίας.

Σύμφωνα με την αρχή της κρατικής κυριαρχίας, αλλοδαποί ευρισκόμενοι σε ξένο κράτος, αποκλειστικά από αυτό δύναται να αιτηθούν δικαστικής προστασίας, καθώς τα κυρίαρχα κράτη έχουν υποχρέωση να προσφέρουν σε αλλοδαπούς υπηκόους που βρίσκονται στην επικράτειά τους, όλα εκείνα εργαλεία για την απρόσκοπτη άσκηση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων³³⁸. Η κυριαρχία του κράτους εκτείνεται επίσης στο υπέδαφος και στον υπέρ του εδάφους ατμοσφαιρικό χώρο καθώς επίσης και επί της αιγιαλίτιδας ζώνης ή χωρικής θάλασσας.

Επέκταση της αρχής της εδαφικότητας αποτελεί η αρχή της σημαίας, όπου το κράτος έχει την ποινική εξουσία για πράξεις που τελούνται σε πλοία τα οποία φέρουν τη σημαία του, οπουδήποτε και αν βρίσκονται αυτά ακόμη και αν

³³⁵ Βλ. Ρουκούνας Ε., ο.π., σελ 12.

³³⁶ Βλ. Ιωάννου Κ. – Οικονομίδη Κ. – Ροζάκη Χ. – Φατούρου Α., ο.π., σελ 42.

³³⁷ Βλ. Αναγνωστόπουλος Η./ Βαθιώτης Κ., ο.π. σελ 7-8.

³³⁸ Βλ. Μανωλεδάκης Ι. (1989, σ.49, εκδ.Β'). *Ποινικό Δίκαιο, Επιτομή Γενικού Μέρους, άρθρα 1-49 ΠΚ.*

τελέστηκαν από αλλοδαπό ή σε αλλοδαπή επικράτεια ή στην ανοιχτή θάλασσα. Εφόσον, ένα πλοίο δύναται να διαθέτει μία μόνο σημαία, συμπεραίνεται ότι το κράτος σημαίας συνεχίζει να διατηρεί την ποινική του εξουσία οπουδήποτε και αν βρίσκεται το πλοίο.

Σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, η αιγιαλίτιδα ζώνη αποτελεί τμήμα του εδάφους του παράκτιου κράτους το οποίο και ασκεί πλήρη κυριαρχία στη ζώνη αυτή³³⁹. Η κυριαρχία του κράτους στη ζώνη αυτή είναι πλήρης και περιλαμβάνει το σύνολο των νομοθετικών, διοικητικών και εκτελεστικών αρμοδιοτήτων οι οποίες περιορίζονται μόνο αν κάτι τέτοιο προβλέπεται από αντίστοιχους κανόνες του διεθνούς δικαίου³⁴⁰. Η πλήρης κυριαρχία του κράτους καθορίζεται στο άρθρο 2 εδ. 1 της Διεθνούς Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας, σύμφωνα με το οποίο: «η κυριαρχία του παράκτιου κράτους εκτείνεται πέρα από τη ηπειρωτική του επικράτεια και τα εσωτερικά του ύδατα και στην περίπτωση αρχιπελαγικού κράτους πέρα από τα αρχιπελαγικά του ύδατα, στην παρακείμενη θαλάσσια ζώνη που ορίζεται ως χωρική θάλασσα³⁴¹».

Ειδικότερα, αδίκημα που θα τελεστεί επί ξένου πλοίου στην ελληνική αιγιαλίτιδα ζώνη, θα θεωρηθεί ότι έχει πραγματοποιηθεί στην ημεδαπή ενώ αν τελεστεί σε ελληνικό πλοίο στην αιγιαλίτιδα ζώνη ξένου κράτους, θεωρείται ότι τελέστηκε στην αλλοδαπή. Η αστυνόμευση της αιγιαλίτιδας ζώνης πραγματοποιείται από το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή. Οι κατά τόπο Λιμενικές Αρχές είναι αρμόδιες να επέμβουν σε ελληνικά εμπορικά πλοία που διαπλέουν την ελληνική αιγιαλίτιδα ζώνη, για την εφαρμογή της κείμενης νομοθεσίας, αρμοδιότητα η οποία επεκτείνεται και στα διεθνή ύδατα, εφόσον τα πλοία υπάγονται στη δικαιοδοσία του κράτους του οποίου φέρουν τη σημαία³⁴².

Ωστόσο, για τα πλοία με ξένη σημαία, η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας ορίζει στο άρθρο 2, εδ 3 ότι: «η κυριαρχία επί της χωρικής θάλασσας ασκείται σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση και τους άλλους κανόνες του διεθνούς

³³⁹ Βλ. Δώρης Ε, ο.π., σελ 189. Ρουκούνας Ε, ο.π., σελ 97.

³⁴⁰ Βλ. Ιωάννου Κ/ Στρατή Α. (1996, σ.63, τομ. Α'). *Εισηγήσεις Δικαίου της Θάλασσας*.

³⁴¹ Βλ. Ασωνίτης Γ, ο.π. σ.σ. 66-67.

³⁴² Βλ. Κοροτζίης Τρ..ο.π., σελ 240.

δικαίου³⁴³». Δηλαδή, η κυριαρχία του παράκτιου κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη περιορίζεται από τις ρυθμίσεις του Δικαίου της Θάλασσας, με την καθιέρωση του θεσμού της αβλαβούς διέλευσης των πλοίων με ξένη σημαία, ο οποίος δεν προβλέπεται από αντίστοιχες διατάξεις για το έδαφος, το υπέδαφος και τον εναέριο χώρο των κρατών.

Επομένως, οι Λιμενικές Αρχές μπορούν να πραγματοποιήσουν τις απαραίτητες δικονομικές πράξεις όπως συλλήψεις, ανακρίσεις κ.λπ. σε ξένα εμπορικά πλοία που παραβιάζουν τους κανόνες της αβλαβούς διέλευσης που προβλέπεται από το διεθνές δίκαιο. Οι Λιμενικές Αρχές έχουν πλήρη αρμοδιότητα για αξιόποινες πράξεις που πραγματοποιούνται πάνω σε πλοίο με ξένη σημαία κατά τη διάρκεια που αυτό διέρχεται μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη του παράκτιου κράτους, καθώς επίσης και αν η αξιόποινη πράξη έχει τελεστεί ενώ το πλοίο βρισκόταν στα εσωτερικά ύδατα του παράκτιου κράτους και εισέλθει εν συνεχεία στην αιγιαλίτιδα ζώνη³⁴⁴.

Όσον αφορά τη δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους στην ανοικτή θάλασσα, το κράτος της σημαίας του πλοίου έχει εξουσία πάνω σε όλα τα πρόσωπα που βρίσκονται πάνω στο πλοίο, δηλαδή το κράτος της σημαίας από τη μία πλευρά συνεχίζει να ασκεί την εξουσία του πάνω σε ορισμένα πρόσωπα και πράγματα στα οποία περιλαμβάνεται και το πλοίο και από την άλλη αποκτά και εξουσία σε πρόσωπα και πράγματα με μόνο το γεγονός ότι αυτά βρίσκονται πάνω σε πλοίο που αν δεν ήταν στην ανοικτή θάλασσα δεν θα είχε³⁴⁵. Σε αυτήν την περίπτωση το κράτος σημαίας κατέχει πλήρη και αποκλειστική αρμοδιότητα στο πλοίο, στους επιβαίνοντες και στα πράγματα αυτού για κάθε ποινικά κολάσιμο γεγονός.

Στο άρθρο 92 του Δικαίου της Θάλασσας³⁴⁶ προβλέπεται η αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας του πλοίου καθώς προβλέπεται ότι «τα πλοία... εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις, που προβλέπονται ρητά σε διεθνείς συνθήκες ή στη Σύμβαση αυτή υπόκεινται στην αποκλειστική δικαιοδοσία στην ανοικτή θάλασσα.»

³⁴³Βλ. Ρούκουνας Ε, ο.π. σ.σ. 149-150.

³⁴⁴Βλ. Ρούκουνας Ε, ο.π. σ.σ. 149-150

³⁴⁵Βλ. Ρουκούνας Ε, ο.π. σελ 129

³⁴⁶Βλ. Ασωνίτης Γ., ο.π. σελ 127

Αναφορικά με την εφαρμογή της ποινικής νομοθεσίας, συνήθης πρακτική των κρατών είναι να εφαρμόζεται ως προς τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους³⁴⁷. Πιο συγκεκριμένα, για έγκλημα που τελέστηκε πάνω σε πλοίο στην ανοικτή θάλασσα εφαρμόζεται ο ποινικός κώδικας της σημαίας του πλοίου. Επίσης, ο ποινικός κώδικας εφαρμόζεται και σε εκείνες τις περιπτώσεις όπου το έγκλημα δεν ολοκληρώνεται στο ίδιο το πλοίο αλλά μέρος αυτού ή τα αποτελέσματά του εμφανίζονται και σε άλλο πλοίο ή στη θάλασσα ή στην ξηρά εάν και εφόσον έχουν την ίδια σημαία ή λαμβάνουν χώρα σε μέρος της ίδιας σημαίας.

Ιδιαίτερη αναφορά, θα πρέπει να γίνει στο δικαίωμα της συνεχούς καταδίωξης σύμφωνα με το οποίο, το παράκτιο κράτος διατηρεί την αρμοδιότητα της καταδίωξης ξένου εμπορικού πλοίου στην ανοικτή θάλασσα σε περίπτωση παραβίασης των νόμων του εντός της περιοχής δικαιοδοσίας του. Το συγκεκριμένο δικαίωμα απορρέει από την πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία του παράκτιου κράτους στα εσωτερικά του ύδατα και την αιγιαλίτιδα ζώνη καθώς και από το γεγονός ότι η διαφυγή ενός πλοίου που παραβίασε την εθνική νομοθεσία προς την ανοικτή θάλασσα είναι εξαιρετικά εύκολη³⁴⁸.

Στην παρ. 5 του άρθρου 111 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας προβλέπεται ότι: *«το δικαίωμα της καταδίωξης μπορεί να ασκηθεί μόνο από πολεμικά πλοία ή στρατιωτικά αεροσκάφη με εμφανή διακριτικά στοιχεία ότι ανήκουν σε κρατική υπηρεσία και είναι εξουσιοδοτημένα για το σκοπό αυτό.»* Βάση του συγκεκριμένου άρθρου τα πλωτά σκάφη του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής δύναται να ασκήσουν το δικαίωμα της συνεχούς καταδίωξης ενώ κρατικά πλοία που χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς δεν έχουν το συγκεκριμένο δικαίωμα³⁴⁹.

Ειδικότερα, βάση των Ν.Δ. 187/1973 και Α.Ν. 389/1936 η δικαιοδοσία του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής εκτείνεται μόνο μέχρι το εξωτερικό όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης, δηλαδή βάση της εθνικής νομοθεσίας τα πλωτά μέσα του οφείλουν να σταματήσουν την καταδίωξη στο τέλος της αιγιαλίτιδας ζώνης και με το που μπει το ξένο πλοίο στα διεθνή ύδατα. Εφόσον όμως δεν υπάρχει σχετική

³⁴⁷Βλ. Κρίσπη Η., ο.π. σελ 28-30

³⁴⁸Βλ. Βαμβούκος, Α.(1985, σ.297) *Το σύγχρονο δίκαιο της θάλασσας*. Αθήνα – Κομοτηνή: Σάκκουλας

³⁴⁹Βλ. Κοροτζής Τ. ο.π., σελ 248.

πρόβλεψη της εθνικής νομοθεσίας για την αρμοδιότητα του Σώματος σε διεθνή ύδατα, το συγκεκριμένο κενό έρχεται να καλυφθεί από το διεθνές δίκαιο που παρέχει τη δυνατότητα στα πλοία του Λιμενικού να εκτελέσουν καταδίωξη ξένων εμπορικών πλοίων η οποία έχει ξεκινήσει εντός της ελληνικής αιγιαλίτιδας ζώνης και συνεχίζεται στα διεθνή ύδατα³⁵⁰.

14.3. Στατιστικά στοιχεία για το 2017 για την Ελληνική επικράτεια³⁵¹

Τα προβλήματα που αντιμετωπίζει το Λιμενικό Σώμα -Ελληνική Ακτοφυλακή στην αντιμετώπιση του φαινομένου της παράνομης μετανάστευσης κυρίως στο Ανατολικό Αιγαίο σχετίζονται με το γεγονός ότι η αστυνόμευση μίας τόσο ευρείας θαλάσσιας περιοχής η οποία εκτείνεται από τα ανοικτά του Νομού Έβρου και φτάνει μέχρι τη νήσο Καστελόριζο, μεταξύ των οποίων βρίσκονται διάσπαρτα ελληνικά νησιά και βραχονησίδες στις οποίες μπορούν να αποβιβάζονται με σχετική ευκολία οι παράνομοι μετανάστες είναι πρακτικά αδύνατη. Το πρόβλημα αυτό εντείνεται ακόμα περισσότερο, αν ληφθούν υπόψη η μικρή απόσταση που χωρίζει τα ελληνικά νησιά από τις Τουρκικές Ακτές, το γεγονός ότι σε πολλές περιπτώσεις οι διακινητές χρησιμοποιούν σκάφη, με μηχανές εξαιρετικά μεγάλης υποδύναμης που αναπτύσσουν ταχύτητα μεγαλύτερη των 50 κόμβων, καθώς επίσης ότι οι παράνομες μεταφορές γίνονται κατά τη διάρκεια της νύχτας κάνοντας τον εντοπισμό και τη σύλληψη τους εξαιρετικά δύσκολη.

Σύμφωνα με τα επίσημα στατιστικά στοιχεία για το έτος 2017, είχαμε 68.112 συλλήψεις για παράνομη είσοδο και παραμονή, παρουσιάζοντας σημαντική πτώση έναντι των 204.820 συλλήψεων το 2016.

³⁵⁰ Βλ. Τσιρίδης Π, (1998, σ.138-139). *Ποινική Δικαιοδοσία στο θαλάσσιο χώρο και εγκλήματα τελούμενα επί πλοίου*, Αθήνα: Π. Σάκκουλας. &

Λιάκουρας Π.. (2004, σ.109-144). *Η Συνορεύουσα ζώνη και η εφαρμογή της στις ελληνικές θάλασσες*. στο Χαρ. Δίπλα, Χρ. Ροζάκης (επιμ.), *Το Δίκαιο της Θάλασσας και η Εφαρμογή του στην Ελλάδα*. Αθήνα: Ι. Σιδέρης.

³⁵¹ Τα στατιστικά στοιχεία αφορούν το 2017, έτος κατά το οποίο αντλήθηκε η πλειονότητα των δεδομένων που παρατίθεται στην παρούσα εργασία. Για τα αριθμητικά δεδομένα που υφίστανται την παρούσα χρονική στιγμή (Ιούνιος 2019), μπορεί κάποιος να ανατρέξει στο παράρτημα Α της εργασίας.

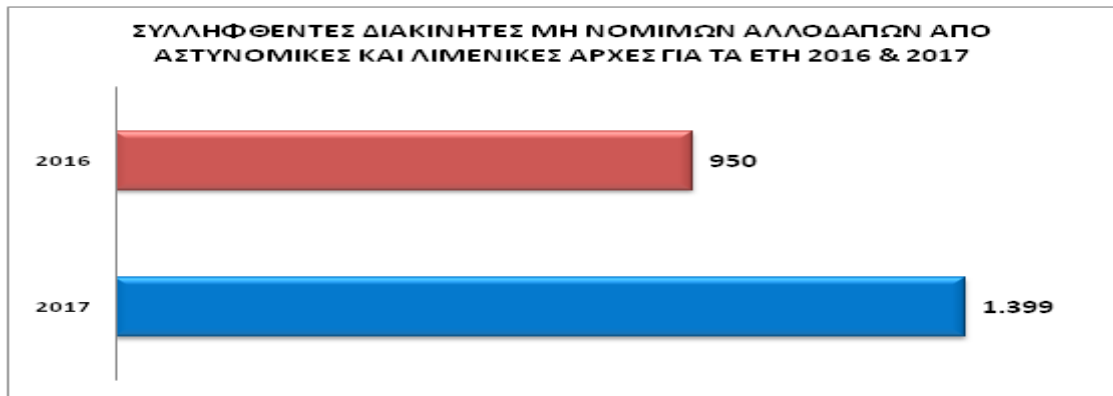
Εικόνα25 : Συλληφθέντων αλλοδαπών για παράνομη είσοδο και παραμονή από τις Αστυνομικές και Λιμενικές Αρχές για τα έτη 2016 και 2017



Πηγή:www.astynomia.gr

Σε αντίθεση με την αισθητή μείωση των συλλήψεων για παράνομη είσοδο και παραμονή στη χώρα, ο αριθμός των συλληφθέντων διακινητών μη νόμιμων αλλοδαπών από τις αστυνομικές και λιμενικές αρχές για το 2017 έφτασε τις 1.399 σημειώνοντας αύξηση από τις 950 το 2016.

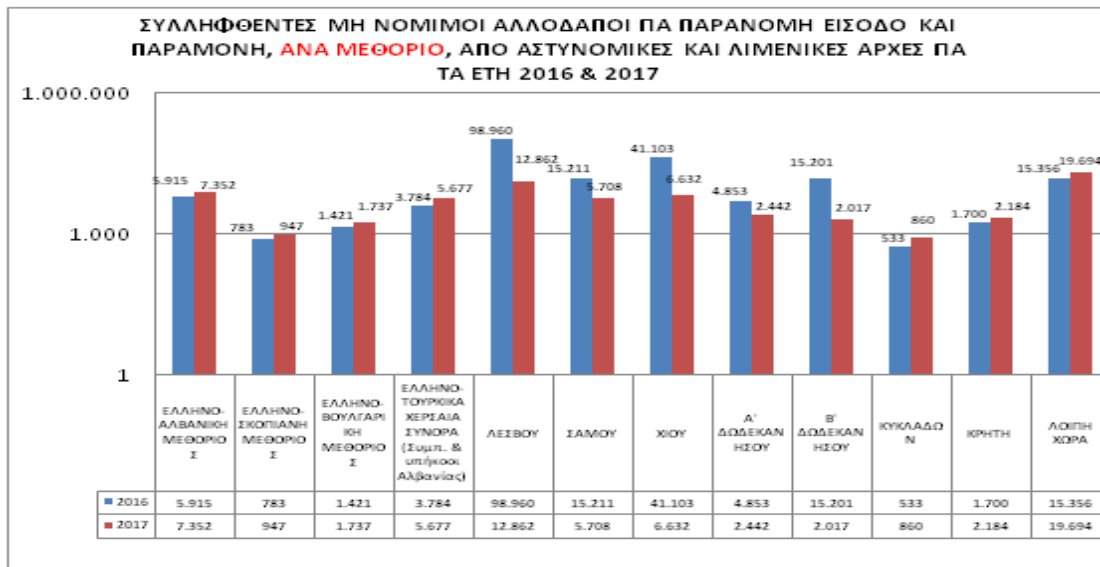
Εικόνα 26: Συλληφθέντες Διακινητές μη νόμιμων αλλοδαπών από τις αστυνομικές και Λιμενικές Αρχές για τα έτη 2016 και 2017



Πηγή: www.astynomia.gr

Ο αριθμός των συλληφθέντων μη νόμιμων αλλοδαπών για παράνομη είσοδο και παραμονή, ανά μεθόριο από τις αστυνομικές και λιμενικές αρχές σημείωσε πτώση στα νησιά του Αιγαίου καθώς ενδεικτικά αναφέρονται οι συλλήψεις στη Ν. Λέσβο όπου από 98.960 το 2016 μειώθηκαν 12.862 το 2017, στη Ν. Σάμο όπου από 15.211 το 2016 έπεσαν στις 5.708 το 2017, στη Ν. Χίο όπου από 41.103 το 2016 μειώθηκαν σε 6.632, ενώ σημαντική είναι και η μείωση των συλλήψεων στα Δωδεκάνησα και στην Κρήτη. Αντίθετα, αύξησαν παρουσίασαν οι συλλήψεις στην Ελληνο – Αλβανική μεθόριο, στην Ελληνο – Σκοπιανή στην Ελληνο – Βουλγαρική, στα Ελληνο – Τουρκικά χερσαία σύνορα καθώς και στην υπόλοιπη χώρα. Από τα ανωτέρω στοιχεία προκύπτει ότι μειώθηκε αισθητά για το 2017 η πίεση που δεχόταν η χώρα από τις μεταναστευτικές ροές τα δύο προηγούμενα χρόνια, με την αύξηση των συλλήψεων στα μεθοριακά περάσματα να αποδίδεται στην προσπάθεια των παράτυπων μεταναστών να εξέλθουν από τη χώρα και να διαφύγουν προς της Ευρώπη.

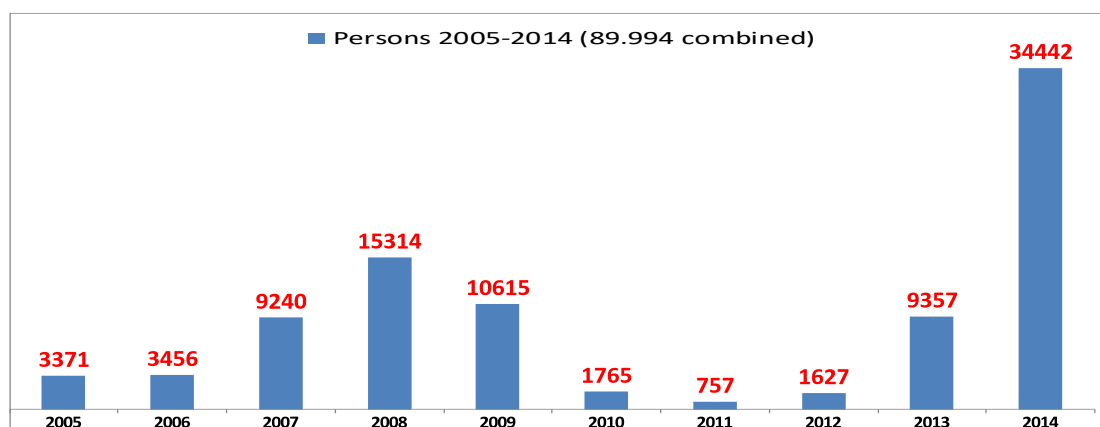
Πίνακας 11: Πίνακας Συλληφθέντων μη νόμιμων αλλοδαπών για παράνομη είσοδο και παραμονή, ανά μεθόριο, από Αστυνομικές και Λιμενικές Αρχές για τα έτη 2016 και 2017



Πηγή: www.astynomia.gr

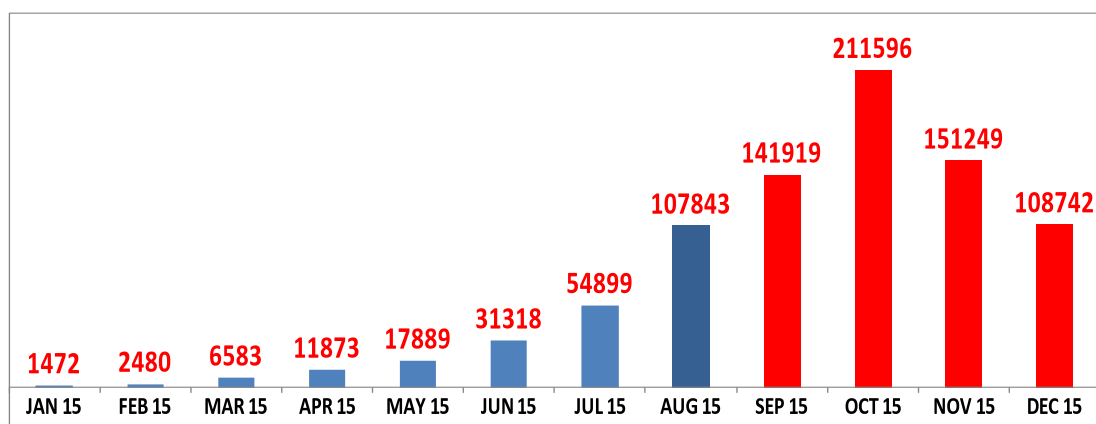
Η αισθητή μείωση των αφίξεων των παράνομων μεταναστών στα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου φαίνεται και στα παρακάτω διαγράμματα, όπου παρατηρείται ραγδαία αύξηση των αφίξεων από το 2005 που ήταν 3.371 και φτάνοντας τις 34.442 το 2014, τις 613.506 το 2015, τις 173.037 το 2016 ενώ το 2017 έπεσαν στις 31.498. Για το 2018, με βάση τα δεδομένα που υπήρχαν μέχρι και τον Απρίλιο παρουσιάζεται μία μικρή αύξηση σε σχέση με το 2017.

Εικόνα 27: Ετήσιος Αριθμός Αφίξεων Παράτυπων Μεταναστών από την Τουρκία από το 2005 έως το 2014



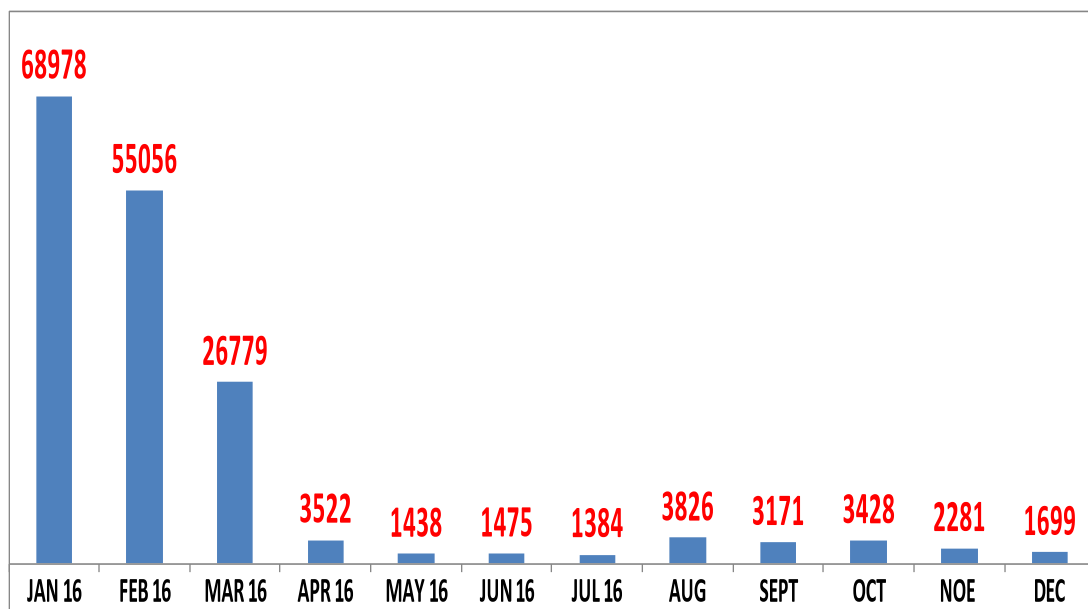
Πηγή: Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή

Εικόνα 28 : Μηνιαίος Αριθμός Αφίξεων παράτυπων Μεταναστών από την Τουρκία για το έτος 2015



Πηγή: Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή

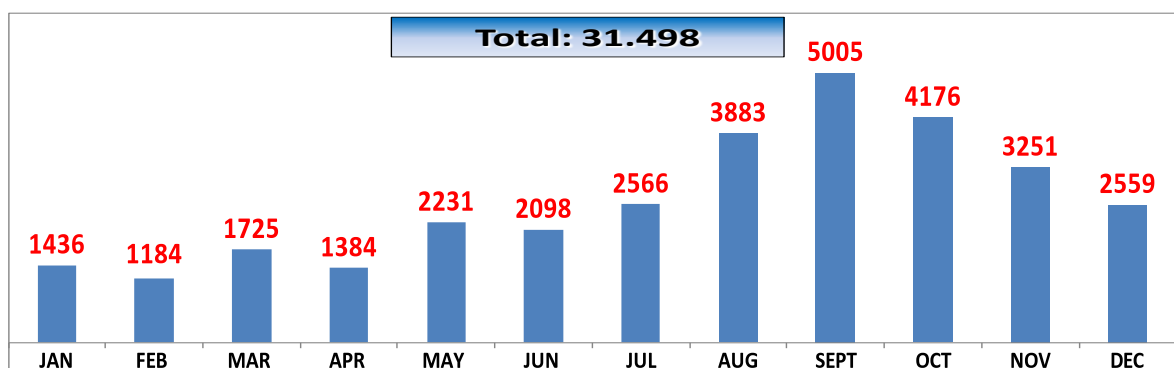
Εικόνα 29: Μηνιαίες Αφίξεις Παράτυπων Μεταναστών από την Τουρκία για το έτος 2016



Πηγή: Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή

Εικόνα 30: Μηνιαίος Αριθμός Αφίξεων από την Τουρκία για το έτος 2017

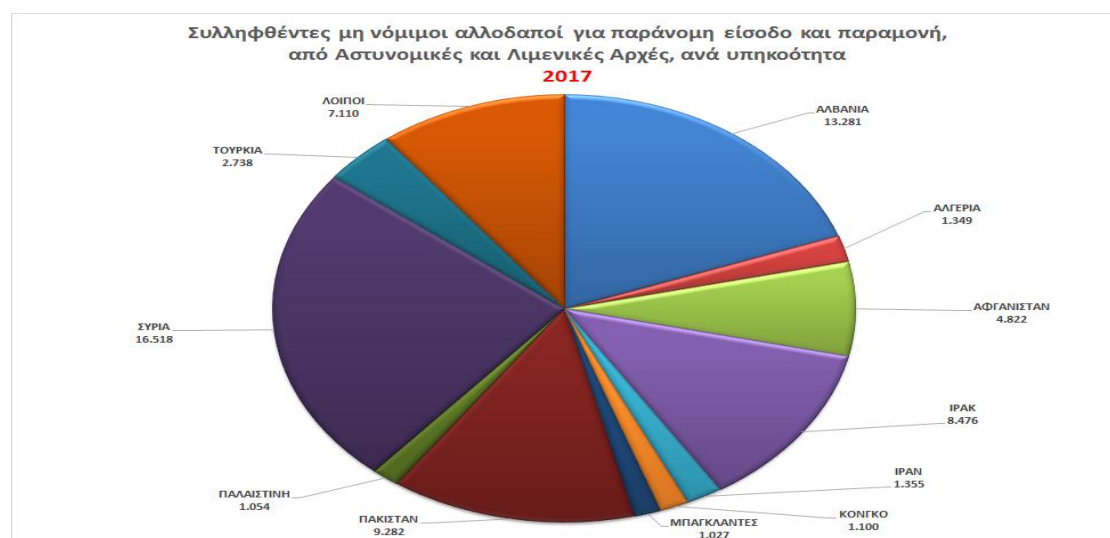
Monthly Irregular Arrivals from Turkey 2017



Πηγή: Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή

Αναφορικά με την εθνικότητα των συλληφθέντων για το 2017, ο μεγαλύτερος αριθμός προέρχονταν από τη Συρία (16.518) και ακολουθούσαν αυτοί από την Αλβανία (13.281), το Πακιστάν (9.282), το Ιράκ (8.476) και το Αφγανιστάν (4.822).

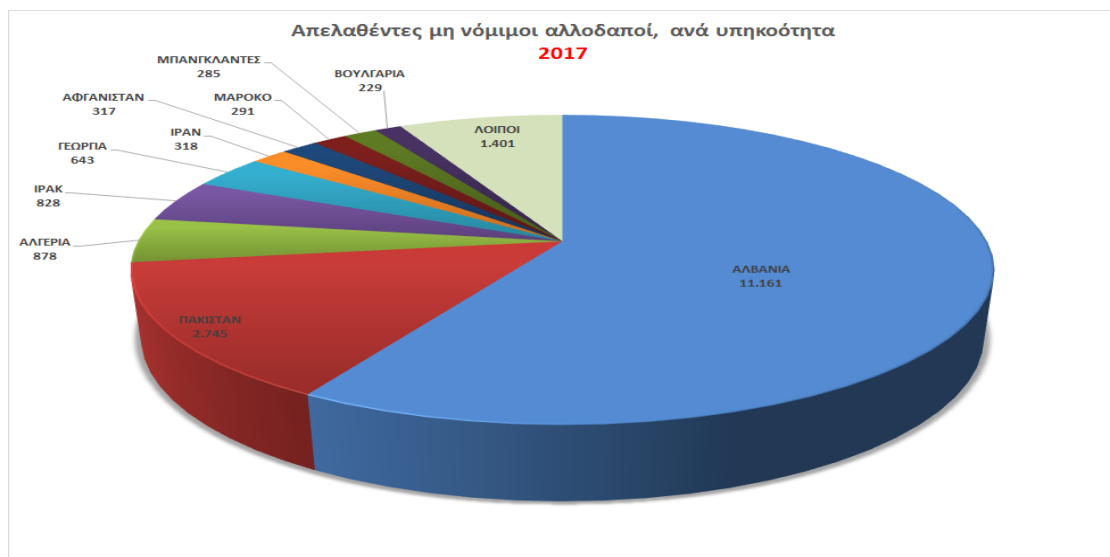
Εικόνα 31: Αριθμός Συλληφθέντων μη νόμιμων αλλοδαπών για παράνομη είσοδο και παραμονή από τις Αστυνομικές και Λιμενικές Αρχές ανά υπηκοότητα για το 2017



Πηγή: www.astynomia.gr

Τέλος, αναφορικά με τους απελαθέντες μη νόμιμους αλλοδαπούς ανά υπηκοότητα αυτοί προέρχονταν κατά κύριο λόγο από την Αλβανία και ακολουθούσαν αυτοί από το Πακιστάν και την Αλγερία.

Εικόνα 32 : Απελαθέντες μη νόμιμοι αλλοδαποί, ανά υπηκοότητα για το 2017



Πηγή: www.astynomia.gr

15. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η υιοθέτηση μίας ρεαλιστικής στρατηγικής για τα επόμενα χρόνια, η οποία θα λαμβάνει υπόψη της, τους διαθέσιμους πόρους και τα υπάρχοντα μέσα του Σώματος και συγχρόνως θα θέτει ένα σαφές πλάνο επίτευξης των στόχων που έχουν οριστεί καθώς και τους τρόπους με τους οποίους θα επιτευχθούν αυτοί οι στόχοι και θα ανταποκρίνεται αποτελεσματικά σε ένα δυναμικό περιβάλλον, σύγχρονων προκλήσεων ασφάλειας, με ένα διαρκώς μεταβαλλόμενο χαρακτήρα θαλάσσιων επιχειρήσεων, αποτελεί τη μόνη διέξοδο προς την επίτευξη και σταθεροποίηση ενός ασφαλούς περιβάλλοντος εντός της Ελληνικής επικράτειας. Για αυτόν ακριβώς το λόγο, παρουσιάζεται στη συνέχεια το Στρατηγικό Πλάνο Δράσης 2018-2022 της Αμερικάνικης Ακτοφυλακής, πολλά από τα στοιχεία του οποίου θα μπορούσαν να έχουν υιοθετηθεί και εφαρμοστεί, πάντα βέβαια προσαρμοσμένα στα δεδομένα της ελληνικής πραγματικότητας.

Πιο συγκεκριμένα, το Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ., όπως και η Ακτοφυλακή στις Η.Π.Α., βρίσκεται στην πρώτη γραμμή της προσπάθειας του κράτους για να προστατεύσει τους πολίτες και τον τρόπο ζωής τους. Αποτελεί ένα μοναδικό μέσο εξουσίας, με εξειδικευμένες ικανότητες, το οποίο προσαρμόζεται επιτυχώς σε ένα ευρύ φάσμα

θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται και στο Αμερικανικό Στρατηγικό Πλάνο Δράσης, καθώς οι προκλήσεις για την εθνική ασφάλεια και την παγκόσμια σταθερότητα γίνονται ολοένα και πιο πολύπλοκες, η ανάγκη για μία Ακτοφυλακή, 'Ready', 'Relevant', "Responsive", καθίσταται απολύτως αναγκαία. Για αυτόν ακριβώς το λόγο, η μεγιστοποίηση της ετοιμότητας σήμερα και αύριο αποτελεί κορυφαία προτεραιότητα.

Για τη δημιουργία, μίας όπως χαρακτηρίζεται 'ready', 'relevant', 'responsive' Ακτοφυλακής, θα πρέπει να:

- Μεγιστοποιηθεί η ετοιμότητα των δυνάμεων στο παρόν και στο μέλλον.
- Αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά οι σύγχρονες προκλήσεις ασφαλείας στο θαλάσσιο περιβάλλον.
- Εκτελούνται άριστα οργανωμένες επιχειρήσεις οποιαδήποτε στιγμή και σε οποιοδήποτε σημείο της Ελληνικής επικράτειας³⁵².

15.1. 1^η στρατηγική προτεραιότητα: Μεγιστοποίηση της ετοιμότητας στο παρόν και στο μέλλον

15.1.1. Διοικητική μέριμνα, εκπαίδευση και κατάρτιση του προσωπικού

Πιο συγκεκριμένα, η μεγιστοποίηση της ετοιμότητας των δυνάμεων σε βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο επίπεδο θα πρέπει να αποτελεί ύψιστη προτεραιότητα για το Σώμα. Μέσα σε ένα αβέβαια περιβάλλον, με περιορισμένα οικονομικά μέσα και διαρκώς μειούμενο προϋπολογισμό που περιορίζει σημαντικά τις λειτουργικές ικανότητες του Σώματος, απαιτείται ένα άρτια καταρτισμένο στελεχιακό δυναμικό που θα είναι απόλυτα εξοικειωμένο με τις σύγχρονες τεχνολογίες και τα καινοτόμα επιχειρησιακά μέσα.

1) Για την εκπλήρωση αυτού του στόχου θα πρέπει να:

- i. Βελτιωθεί αρχικά η διοικητική μέριμνα και η παροχή υπηρεσιών προς το προσωπικό, όπως για παράδειγμα οι υπηρεσίες περίθαλψης, η δωρεάν

³⁵² Βλ. U.S. Coast Guard, (2018, σ.σ. 2-8). *Coast Guard strategic plan 2018 – 2022*.

πρόσβαση όλων των παιδιών των στελεχών σε βρεφονηπιακούς σταθμούς³⁵³ και η πρόβλεψη για παροχή στέγασης στις κατά τόπους Υπηρεσίες, εφαρμόζοντας πολιτικές που θα βελτιώνουν το συνολικό επίπεδο διαβίωσής τους.

- ii. Προωθηθούν και εγκαθιδρυθούν ευνοϊκότερες συνθήκες εργασίας, μέσα από τις οποίες θα αξιοποιούνται οι ιδιαίτερες ικανότητες και γνώσεις του κάθε στελέχους ξεχωριστά και συγχρόνως θα εξασφαλίζονται ίσες ευκαιρίες προς όλους.
- iii. Να αντιμετωπίζονται άμεσα φαινόμενα κακής αντιμετώπισης και μεταχείρισης του στελεχιακού δυναμικού με πλήρη διερεύνηση των ανάλογων περιστατικών.

2) Ενίσχυση των ικανοτήτων του προσωπικού μέσα από τη διαρκή εκπαίδευση αυτού και τη βελτίωση των προγραμμάτων εκπαίδευσης που παρέχεται σε αυτό, με απώτερο στόχο την επιτυχή κατάληξη της αποστολής του Σώματος. Ειδικότερα, τα προγράμματα εκπαίδευσης και ενίσχυσης των δεξιοτήτων του προσωπικού θα πρέπει να αποσκοπούν, στη διαμόρφωση στελεχών τα οποία θα είναι προετοιμασμένα να εκπληρώσουν αποτελεσματικά τα καθήκοντά τους, ιδίως στις επιχειρήσεις πρώτης γραμμής, όπως είναι οι επιχειρήσεις διάσωσης μεταναστών και προσφύγων και η σύλληψη των διακινητών ή η σύλληψη διακινητών ναρκωτικών.

Η επιχειρησιακή αποτελεσματικότητα του Σώματος είναι άμεσα συνυφασμένη με ένα υψηλά καταρτισμένο δυναμικό, κατάλληλα εξοπλισμένο, το οποίο μεταχειρίζεται αποτελεσματικά τη σύγχρονη τεχνολογία, προκειμένου να μεγιστοποιεί τις πιθανότητες επιτυχούς ολοκλήρωσης της αποστολής του στις περιοχές δραστηριοποίησής του. Προκειμένου να βελτιωθεί η επιχειρησιακή

³⁵³Μετ/ηνΑριθμ. 2416.11/84289/2018 Κ.Υ.Α. «Ίδρυση Παιδικού - Βρεφονηπιακού Σταθμού του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής με έδρα το Δήμο Δραπετσώνας – Κερατσινίου», ιδρύονταν Παιδικός - Βρεφονηπιακός Σταθμός, για τα βρέφη και τα νήπια με γονείς οι οποίοι είναι στελέχη του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ.) και υπηρετούν στις Κεντρικές Υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, καθώς και στις Περιφερειακές Υπηρεσίες Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ., οι οποίες εδρεύουν στο νομό Αττικής.

ετοιμότητα, να επιτευχθεί και να διατηρηθεί ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε σχέση κυρίως με τις Τουρκικές δυνάμεις Ακτοφυλακής θα πρέπει:

- i. Να αξιοποιηθούν τα ψηφιακά εργαλεία και οι νέες τεχνολογίες, κυρίως με τη χρήση αυτών στα πλωτά και εναέρια μέσα του Σώματος, προκειμένου να ενισχυθούν οι επιχειρησιακές ικανότητες σε απομακρυσμένες περιοχές όπως οι θαλάσσιες περιοχές του Ανατολικού Αιγαίου, του Λιβυκού πελάγους και της ευρύτερης Νοτιοανατολικής Μεσογείου. Η στενή συνεργασία με τις δυνάμεις του Πολεμικού Ναυτικού κρίνεται περισσότερο αναγκαία από ποτέ.
- ii. Να χρησιμοποιηθούν σύγχρονα μοντέλα πρόβλεψης και διαχείρισης των κρίσεων προκειμένου τα στελέχη να αναπτύξουν κριτική ικανότητα και να μπορούν να υιοθετήσουν μία ολοκληρωμένη προσέγγιση όσον αφορά τις σύγχρονες προκλήσεις ασφαλείας.
- iii. Να δοθεί έμφαση από τα στελέχη στην πρόληψη και όχι στην καταστολή μέσα από την αύξηση των χρηματικών ποσών που επενδύονται για την εκπαίδευση του προσωπικού (ενίσχυση του αριθμού συμμετοχής των στελεχών σε μεταπτυχιακά προγράμματα στο εξωτερικό).
- iv. Η πολυπλοκότητα, η ιδιομορφία και η σημαντικότητα της αποστολής που έχει να επιτελέσει το Σώμα, απαιτεί ένα στελεχιακό δυναμικό το οποίο θα προέρχεται από διαφορετικά εκπαιδευτικά υπόβαθρα και θα διαθέτει διαφορετικές εργασιακές εμπειρίες, γνώσεις και κουλτούρα. Η επίτευξη αυτού του στόχου επιτυγχάνονταν έως τώρα με την πρόσληψη αξιωματικών που προέρχονταν από οικονομικές, νομικές και πολυτεχνικές σχολές ή σχολές του εμπορικού ναυτικού. Η εισαγωγή στο Σώμα μέσω πανελλήνιων εξετάσεων, η οποία θα ξεκινήσει από το 2019³⁵⁴, αποτελεί ένα μεγάλο στοίχημα για το Σώμα, προκειμένου να συνεχίσει να υφίσταται αυτή η γόνιμη πολυμορφία εκπαίδευσης και γνώσεων που χαρακτηρίζει τα στελέχη του Σώματος. Για αυτόν ακριβώς το λόγο, η συνέχιση στελέχωσης του

³⁵⁴ Βλ. Ν.4504/2017 «Δια βίου εκπαίδευση προσωπικού Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενδυνάμωση της διαφάνειας και της αξιοκρατίας σε θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα, θέματα πολιτικού προσωπικού, συμπλήρωση διατάξεων για τα λιμενικά έργα και άλλες διατάξεις.»

Σώματος, με εξειδικευμένα άτομα με γνώσεις μεταπτυχιακού και διδακτορικού επίπεδου για την κάλυψη συγκεκριμένων θέσεων θα συνεχίσει να είναι αναγκαία και στο μέλλον.

- v. Βελτίωση των προοπτικών εκπαίδευσης, κατάρτισης και εξέλιξης του προσωπικού, προκειμένου το Λιμενικό Σώμα να καταστεί πρώτη επιλογή των νέων για την επαγγελματική τους σταδιοδρομία.

3) Ενίσχυση του θεσμού της εθελοντικής δράσης. Η χρησιμοποίηση ιδιωτών που θα συμμετέχουν ενεργά σε επιχειρήσεις, που θα συντονίζονται από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και τις κατά τόπους Λιμενικές Αρχές της χώρας, κυρίως για τη διάσωση ατόμων που κινδυνεύουν στη θάλασσα, αποτελεί ένα σημαντικό πολλαπλασιαστή ισχύος για το Σώμα³⁵⁵.

Οι εθελοντές, όπως για παράδειγμα οι κατά τόπους Ελληνικές ομάδες διάσωσης, οι εθελοντές δύτες, οι ναυαγοσώστες, οι αλιευτικοί σύλλογοι κτλπ, μέσα από τη συγκεκριμένη δράση τους, αφιερώνουν πολύτιμο χρόνο, ενέργεια και σε πολλές των περιπτώσεων και χρήμα και θα πρέπει να τους δοθούν ακόμα ισχυρότερα κίνητρα προκειμένου να συνεχίσουν να επιτελούν απρόσκοπτα το έργο τους. Τα κίνητρα αυτά θα πρέπει να αφορούν κυρίως την προμήθεια με τελευταίας τεχνολογίας επιχειρησιακά μέσα και σύγχρονο εξοπλισμό για την εκτέλεση του έργου τους αλλά και στην παροχή έξτρα κινήτρων όπως για παράδειγμα η έξτρα πριμοδότηση σε κάποιο διαγωνισμό για την εισαγωγή στο Σώμα. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να μεγιστοποιηθεί η στρατηγική αξία των εθελοντών θα πρέπει:

- i. Να ξεκινήσει η καταγραφή των συγκεκριμένων ανθρώπων σε ειδικά μητρώα προκειμένου να είναι δυνατή η άμεση ενεργοποίησή τους και να διαμορφωθεί ένα ολοκληρωμένο θεσμικό πλαίσιο διοίκησης και διαχείρισής τους.
- ii. Να υπάρξει καλύτερη αξιοποίηση των γνώσεων και δεξιοτήτων αυτών των ανθρώπων για την αντιμετώπιση των σύγχρονων προκλήσεων ασφάλειας. Οι άνθρωποι αυτοί σε πολλές των περιπτώσεων έχουν εξειδικευμένες γνώσεις, άρτια εκπαίδευση, πλήρη γνώση των ιδιαίτερων μορφολογικών και καιρικών

³⁵⁵ Βλ. U.S. Coast G, (2018). *ο.π. σ.σ. 10-12.*

συνθηκών που επικρατούν στον τομέα δραστηριοποίησης του Σώματος, και έχουν τη δυνατότητα να κινητοποιήσουν άμεσα στο σημείο και άλλα άτομα από την ευρύτερη περιοχή.

- iii. Να επιτευχθεί ακόμα μεγαλύτερη σύνδεση μεταξύ των μοναδικών ικανοτήτων και της κατάρτισης των εθελοντών με τις επιχειρησιακές ανάγκες του Σώματος.

Με το Νόμο 4029/2011 προχώρησε η σύσταση της Επικουρικής Ακτοφυλακής, η οποία υπάγεται στο Αρχηγείο ΛΣ –ΕΛΑΚΤ, με αποστολή του την ενίσχυση και την υποστήριξη του έργου των Λιμενικών Αρχών ανά την Επικράτεια, με την εθελούσια συμμετοχή πολιτών, ιδίως στου τομείς της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και δεν εμπλέκονται σε δραστηριότητες σχετικές με την επιβολή του νόμου και σε ένοπλες επιχειρήσεις καθώς και σε δραστηριότητες που σχετίζονται με την εσωτερική λειτουργία των Λιμενικών Αρχών. Στον ίδιο νόμο καθορίζονταν οι προϋποθέσεις απόκτησης της ιδιότητας του Εθελοντή Ακτοφύλακα, η σύσταση Ομάδων Επικουρικής Ασφάλισης, οι δράσεις αυτών των ομάδων, τα μέσα που θα χρησιμοποιούν η εκπαίδευσή τους κ.α.³⁵⁶.

15.1.2. Εκμοντερνισμός των επιχειρησιακών μέσων, των υποδομών και των λειτουργικών συστημάτων

Ο εκμοντερνισμός των επιχειρησιακών μέσων, των υποδομών και των λειτουργικών συστημάτων θα πρέπει να αποτελεί ύψιστη προτεραιότητα για το Σώμα. Πέρα από την απόκτηση νέων επιχειρησιακών μέσων όπως χερσαίων, πλωτών και εναέριων, ο εκσυγχρονισμός θα πρέπει να περιλαμβάνει τα συστήματα διοίκησης και ελέγχου, τις επικοινωνίες, τα δορυφορικά συστήματα άμεσης ενημέρωσης σε real – time χρόνο, την αξιοποίηση όσον το δυνατόν καλύτερα των διάφορων δικτύων πληροφόρησης, τα υπολογιστικά συστήματα, τις διαδικτυακές υπηρεσίες και την ασφάλεια αυτών από ενδεχόμενες ηλεκτρονικές επιθέσεις. Η

³⁵⁶Βλ. Ν.4029/2011 «Εθελοντισμός στο Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή και στο Πυροσβεστικό Σώμα και άλλες διατάξεις».

επένδυση στην τεχνολογία θα επιτρέψει την επιτυχή εκπλήρωση των αποστολών στο παρόν και θαπροκαλέσει μία πραγματική επανάσταση στη διεξαγωγή των επιχειρήσεων στο μέλλον. Πιο συγκεκριμένα:

1)Η ψηφιακή τεχνολογία απαιτεί μία αξιόπιστη πρόσβαση στις βάσεις δεδομένων και των πληροφοριακών συστημάτων του Υπουργείου, από τα Στελέχη που βρίσκονται στα κατά τόπους Λιμεναρχεία ή επιχειρούν στο πεδίο καθώς επίσης και τη δυνατότητα αποτελεσματικής αντιμετώπισης των διαδικτυακών απειλών. Προκειμένου να πολλαπλασιαστούν τα οφέλη που απολαμβάνουμε από την εξέλιξη της τεχνολογίας, στο δυναμικό περιβάλλον της συνεχούς ροής πληροφόρησης και δεδομένων θα πρέπει να:

- i. Εξασφαλιστεί ότι η πληροφόρηση και η πρόσβαση στα δεδομένα είναι άμεση και με ασφάλεια διαθέσιμη στα κατά τόπους στελέχη, καθώς κυρίως και στα στελέχη που επιχειρούν στο πεδίο, κάτω υπό οποιαδήποτε συνθήκες.
- ii. Αναπτυχθεί η ικανότητα για παροχή κινητής και δορυφορικής επικοινωνίας και να βελτιωθούν οι δυνατότητες απομακρυσμένης πρόσβασης για τα στελέχη που υπηρετούν στην πρώτη γραμμή.
- iii. Βελτιωθούν οιδυνατότητες στην αποθήκευση δεδομένων, μέσα από την καλύτερη αξιοποίηση της τεχνολογίας για την onlineαποθήκευση των δεδομένων.
- iv. Συνεχιστεί η τρέχουσα προσπάθειαγια την ανάπτυξη νέων εξοπλιστικών προγραμμάτων. Μέσα σε ένα ιδιαίτερα στενό δημοσιονομικό περιβάλλον, το Λιμενικό Σώμα σε συνεργασία με την Ε.Ε., θα πρέπει να συνεχίσει να αξιοποιεί τα ευρωπαϊκά προγράμματα και να εξοπλίζεται με σύγχρονα επιχειρησιακά μέσα, που θα του επιτρέπουν να εκτελεί αποτελεσματικότερα το ευρύ φάσμα των αρμοδιοτήτων του.

2)Ο εκσυγχρονισμός των κτιριακών υποδομών που βρίσκονται στην ξηρά, όπως για παράδειγμα τα κτίρια των κατά τόπους Λιμεναρχείων και Περιφερειακών Διοικήσεων και ηπρομήθεια σύγχρονου εξοπλισμού εντός αυτών κρίνεται απολύτως αναγκαία. Αναμφίβολα, η οργάνωση των κτιριακών υποδομών έχει καθοριστικό ρόλο στην επιχειρησιακή λειτουργία και την επιτυχή έκβαση των επιχειρήσεων.

Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι κτιριακές υποδομές θα εξυπηρετούν πλήρως τις επιχειρησιακές ανάγκες θα πρέπει:

- i. Να δοθεί προτεραιότητα στον ακόμα μεγαλύτερο εκσυγχρονισμό του υπάρχοντος εξοπλισμού εντός των κτιριακών των υποδομών, πράγμα το οποίο θα συμβάλει καθοριστικά στην καλύτερη οργάνωση και στον πληρέστερο έλεγχο της κατάστασης των θαλάσσιων επιχειρήσεων (π.χ. σύγχρονες υπηρεσίες οργάνωσης και ελέγχου της κυκλοφορίας των πλοίων, σύγχρονες υπηρεσίες τηλεπικοινωνιών κτλ.).

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η σύμβαση που υπεγράφη στις 12/05/2019 μεταξύ του ΥΝΑΝΠ και της εταιρείας ADAPTITA.E., για την προμήθεια συσκευών AIS, παρελκόμενου εξοπλισμού και λογισμικού αξίας 678.255,20 ευρώ το οποίο έχει ενταχθεί στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΑΛΙΕΙΑΣ και ΘΑΛΑΣΣΑΣ», στο πλαίσιο της προγραμματικής περιόδου ΕΣΠΑ 2014-2020, το οποίο συγχρηματοδοτείται κατά 75% από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας και μέσω του οποίου θα εγκατασταθούν σύγχρονες συσκευές Αυτόματου Συστήματος Προσδιορισμού Ταυτότητας Πλοίων (AIS) σε ενενήντα τρεις Λιμενικές Αρχές στο σύνολο της ελληνικής επικράτειας. Με την ολοκλήρωση της παράδοσης των συσκευών, θα μεγιστοποιείται η παράκτια κάλυψη AIS του θαλάσσιου χώρου, δίνοντας τη δυνατότητα αποτελεσματικότερης καταγραφής της θέσης των πλοίων σε πραγματικό χρόνο και θα παρέχεται η δυνατότητα παρακολούθησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας σε τοπικό και πανελλαδικό επίπεδο, καλύπτοντας τις γεωγραφικές ιδιαιτερότητες και κυρίως τη μορφολογία της ακτογραμμής. Μέσω του προσαρμοσμένου στις ανάγκες του Σώματος λογισμικού, όλες οι πληροφορίες που θα καταγράφονται από κάθε μεμονωμένη συσκευή AIS, θα συγκεντρώνονται και θα αποθηκεύονται στο Αρχηγείο Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ, ώστε στη συνέχεια να αξιοποιούνται από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του ΥΝΑΝΠ³⁵⁷.

³⁵⁷ Ανακτήθηκε από: https://www.yen.gr/neaepikairota//asset_publisher/cWZiObaYepyB/content/ypografe-symbases-metaxy-tou-ypourgeiou-nautilias-kai-nesiotikes-politikes-kai-tes-etairias-adapt-it-a-e-antapt-it-

- ii. Να βελτιωθεί η κατάσταση των υπάρχοντων κτιριακών υποδομών προκειμένου να μην δυσχεραίνεται η εκτέλεση των καθηκόντων του προσωπικού, μέσα από την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης και ελέγχου της κατάστασης των κτιριακών εγκαταστάσεων και των λιμενικών υποδομών. Στην προσπάθεια αυτή, μπορεί να συμβάλουν και οι κατά τόπους Οργανισμοί Λιμένα και τα Λιμενικά Ταμεία.
- iii. Να δημιουργηθεί ένα ολοκληρωμένο, μακροπρόθεσμο σχέδιο δράσης αναφορικά με τις ανάγκες σε κτιριακές υποδομές και τον εξοπλισμό εντός αυτών.

3) Να χρησιμοποιηθεί οσωστός συνδυασμός τεχνολογίας και πληροφοριακών συστημάτων προκειμένου να διασφαλιστεί η μελλοντική ετοιμότητα του Σώματος σε ένα διαρκώς μεταβαλλόμενο τεχνολογικά περιβάλλον. Πιο συγκεκριμένα, η ραγδαία ανάπτυξη της τεχνολογίας τόσο στην προσωπική, όσο και στην επαγγελματική μας ζωή, προσφέρει σημαντικές δυνατότητες και ευκαιρίες που μπορούν να επηρεάσουν καθοριστικά τις επιχειρησιακές λειτουργίες του Σώματος, αν χρησιμοποιηθούν και εκμεταλλευτούν σωστά. Προκειμένου να κατανοηθεί πλήρως η επίδραση των νέων τεχνολογιών στις λειτουργίες του Σώματος, θα πρέπει:

- i. Να προχωρήσει η αξιολόγηση και η εκμετάλλευση των νέων τεχνολογιών όπως για παράδειγμα η τεχνητή νοημοσύνη, η χρήση συστημάτων κρυπτογράφησης, η χρησιμοποίηση μη επανδρωμένων μέσων, τα πρωτόκολλα δικτύου δηλαδή τα επίσημα πρότυπα και οι πολιτικές που συνίστανται σε κανόνες, διαδικασίες και μορφές που καθορίζουν την επικοινωνία μεταξύ δύο ή περισσότερων συσκευών σε ένα δίκτυο και τα οποία διέπουν τις διεργασίες από άκρο σε άκρο για έγκαιρα, ασφαλή και διαχειριζόμενα δεδομένα και επικοινωνίες δικτύου, η online αποθήκευση

δεδομένων και η γενικότερη εξοικείωση του προσωπικού με τις νέες τεχνολογίες για τη χρησιμοποίηση αυτών σε μελλοντικές επιχειρήσεις.

Στο Ελληνικό Δημόσιο, στοιχεία τεχνητής νοημοσύνης ενυπάρχουν στα προγράμματα i2 που χρησιμοποιεί η ΕΛ.ΑΣ., στην αντιτρομοκρατική και στις Διευθύνσεις Ασφαλείας και στα οποία εισάγονται δεδομένα όπως από άρσεις απορρήτου κινητών τηλεφώνων, στοιχεία εγκληματικότητας για την κατασκευή προφίλ επικίνδυνων περιοχών³⁵⁸.

Στις 25-09-2018 ολοκληρώθηκε η πρώτη επιχειρησιακή πτήση Μη Επανδρωμένου Αεροσκάφους (ΜΕΑ) τύπου HERON 1, που διατέθηκε από τον Οργανισμό Ευρωπαϊκής Συνοριοφυλακής και Ακτοφυλακής (FRONTEX), στο πλαίσιο δοκιμαστικής επιχειρησιακής εκμετάλλευσης και το οποίο θα πραγματοποιούσε πτήσεις επιτήρησης των θαλάσσιων συνόρων στο πλαίσιο της Μικτής Ευρωπαϊκής Επιχείρησης 'ΠΟΣΕΙΔΩΝ', η οποία διεξάγεται από το Μάιο του 2008 υπό το συντονισμό των Αρχηγείων ΛΣ – ΕΛΑΚΤ και της ΕΛΑΣ, υπό την εποπτεία του Οργανισμού FRONTEX, καθιστώντας το ΛΣ –ΕΛΑΚΤ, την πρώτη Ακτοφυλακή Κράτους – Μέλους της Ε.Ε. που χρησιμοποιεί τέτοιου είδους επιχειρησιακό μέσο για την αστυνόμευση του θαλασσίου πεδίου και την καταπολέμηση του διασυνοριακού εγκλήματος³⁵⁹.

- ii. Να εμβαθύνει ακόμα περισσότερο η συνεργασία με την Ελληνική Αστυνομία, τις Ένοπλες Δυνάμεις, τα Δημόσια Εκπαιδευτικά Ιδρύματα αλλά και με τις ιδιωτικές επιχειρήσεις που θα θελήσουν να προσφέρουν στο έργο του Σώματος. Η ομαλή μετάβαση από τις υπάρχουσες τεχνολογίες σε καινοτόμες ικανότητες κρίνεται απολύτως αναγκαία³⁶⁰.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα της ανωτέρω συνεργασίας είναι η υπογραφή Πρωτοκόλλων συνεργασίας στις 28-09-2016 μεταξύ του ΛΣ-ΕΛΑΚΤ και του

³⁵⁸Βλ. Καραϊσκάκη Τ. Χάος χωρίζει το Δημόσιο από την τεχνητή νοημοσύνη. *Καθημερινή*. Ανακτήθηκε από <http://www.kathimerini.gr/1021621/article/epikairothta/kosmos/xaos-xwrizei-to-dhmosio-apo-thn-texnhth-nohmosynh>.

³⁵⁹Ανακτήθηκε από:<http://www.hcg.gr/node/18753/> Έναρξη πτήσεων Μη Επανδρωμένου Αεροσκάφους που διατέθηκε από τον Οργανισμό FRONTEX στο πλαίσιο δοκιμαστικής επιχειρησιακής εκμετάλλευσης

³⁶⁰Βλ. U.S. Coast G, (2018). *ο.π. σ.14*.

Αρχηγείου της ΕΛΑΣ μέσω των οποίων χορηγείται πρόσβαση στις Υπηρεσίες Ασφαλείας των Λιμενικών Αρχών σε εθνικές βάσεις καταχώρησης δεδομένων της Ελληνικής Αστυνομίας³⁶¹.

- iii. Να υπάρξει αξιολόγηση των συνολικών επιχειρησιακών ικανοτήτων, μέσω και του ανθρώπινου δυναμικού κατά τη διάρκεια των χειρωνακτικών, θαλάσσιων και εναέριων επιχειρήσεων του Σώματος. Ειδικότερα, η θέσπιση ενός ολοκληρωμένου συστήματος αξιολόγησης των στελεχών που θα διακρίνεται από αντικειμενικότητα και αμεροληψία και θα βαθμολογεί τη συνολική επιχειρησιακή απόδοση των Στελεχών κρίνεται απολύτως αναγκαία³⁶².

15.2. 2^η Στρατηγική προτεραιότητα: Αντιμετώπιση των πολύπλοκων θαλάσσιων προκλήσεων

Στο Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ., ως ένα σώμα ένοπλο και στρατιωτικά συντεταγμένο, του έχουν ανατεθεί καθήκοντα που σχετίζονται τόσο με τη θαλάσσια ασφάλεια όσο και με τη στήριξη της εμπορικής ναυτιλίας, συντελώντας καθοριστικά στην ανίχνευση, αποτροπή και αντιμετώπιση των θαλάσσιων απειλών μέσα σε ένα όλο και περισσότερο πολύπλοκο θαλάσσιο περιβάλλον³⁶³. Αναφορικά με τους στόχους οι οποίοι θα πρέπει να τεθούν και να επιτευχθούν για την επιτυχή έκβαση της δεύτερης στρατηγικής προτεραιότητας:

15.2.1. Στόχος 1^{ος}: Ενδυνάμωση της θαλάσσιας διακυβέρνησης

³⁶¹https://www.yen.gr/home?p_p_id=101&p_p_lifecycle=0&p_p_state=maximized&p_p_mode=view&_101_struts_action=%2Fasset_publisher%2Fview_content&_101_returnToFullPageURL=%2F%3F_3_keywords%3D%2E5%A4%A7%2E5%A5%2E96%2E5%A8%B1%2E4%B9%2E90%2E5%A8%B1%2E4%B9%2E90%2E9AA%B0%2E5%AE%2E9D+Q82019309.com.com&_101_assetEntryId=100911&_101_type=content&_101_urlTitle=-ypographe-protokollon-synergias-tou-limenikou-somatos-ellenikes-aktophylakes-me-to-archegeio-tes-ellenikes-astynomias-&inheritRedirect=true

³⁶²Βλ. U.S. Coast G, (2018). *ο.π. σ.14*.

³⁶³Βλ. U.S. Coast G, (2018). *ο.π. σ.16*.

Η ικανότητα αντιμετώπισης των απειλών στο θαλάσσιο τομέα εξαρτάται από ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων, από την άρτια εκπαίδευση των στελεχών, έως την ύπαρξη ολοκληρωμένης νομοθεσίας και την επιτυχή επιβολή αυτής μέσα από καλά οργανωμένες και εξειδικευμένες επιχειρήσεις. Μία επιτυχής θαλάσσια διακυβέρνηση συμβάλει στη δημιουργία ενός ευέλικτου και σταθεροποιητικού πλαισίου, το οποίο είναι απολύτως απαραίτητο για την άμεση και επιτυχή αντίδραση του Σώματος στους θαλάσσιους κινδύνους. Επιχειρήσεις οι οποίες δεν είναι καλά οργανωμένες και δεν διακρίνονται από σαφείς κατευθύνσεις και στόχους μπορεί να έχουν αποσταθεροποιητικές προεκτάσεις ιδιαίτερα σε ευαίσθητες θαλάσσιες περιοχές όπως είναι αυτές του Ανατολικού Αιγαίου. Πιο συγκεκριμένα για μια αποτελεσματική θαλάσσια διακυβέρνηση θα πρέπει να:

1) Ενισχυθεί η πληροφόρηση στο χώρο αρμοδιότητας του Σώματος. Πιο συγκεκριμένα, κρίνεται απολύτως αναγκαία η ενσωμάτωση όλης της διαθέσιμης πληροφόρησης κατά τη λήψη αποφάσεων τόσο σε κεντρικό όσο και σε περιφερειακό επίπεδο. Αυτό θα μπορούσε να επιτευχθεί μέσα από:

- i. Την απόκτηση και χρησιμοποίηση σύγχρονων μέσων όπως λογισμικό υπολογιστών, ραντάρ, αισθητήρες, κάμερες, τηλεπικοινωνιακό εξοπλισμό κ.α., τα οποία θα παρέχουν real – time πληροφόρηση στα στελέχη, καθιστώντας συγχρόνως δυνατή, τη μεταξύ τους επικοινωνία. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η προμήθεια τριών συστημάτων θερμικών καμερών από την εταιρεία «MILTECH HELLAS A.E.», τα οποία θα τοποθετηθούν σε περιπολικά πλοία ανοιχτής θαλάσσης συμβάλλοντας στην καλύτερη αστυνόμευση της θαλάσσιας περιοχής ευθύνης τους και στον αποτελεσματικότερο έλεγχο των μεταναστευτικών ροών. Σε κάθε σύστημα θα εγκατασταθούν και αισθητήρες θερμικής απεικόνισης νύχτας και ημέρας (θερμικές κάμερες), κονσόλα χειρισμού – παρακολούθησης – απεικόνισης, λογισμικό λειτουργίας και αντίστοιχος εξοπλισμός³⁶⁴.

³⁶⁴ Ανακτήθηκε από: <https://www.defence-point.gr/news/limeniko-soma-eksygchronismos-thermikou-kai-sep-gia-tria-path>

- ii. Την πλήρη εκμετάλλευση των υπαρχόντων δυνατοτήτων του Σώματος, όσον αφορά τα συστήματα πληροφόρησης, επιτήρησης και αναγνώρισης θαλάσσιων απειλών, αξιοποιώντας παράλληλα και τις επιχειρησιακές ικανότητες των Ενόπλων Δυνάμεων, της Ελληνικής Αστυνομίας αλλά και τον σύγχρονο εξοπλισμό των ιδιωτικών επιχειρήσεων όπως είναι για παράδειγμα τα πλοία του εμπορικού στόλου, προκειμένου να βελτιωθεί η πρόσβαση σε κρίσιμη πληροφόρηση.
- iii. Την ανάπτυξη και χρησιμοποίηση συγκεκριμένης μεθοδολογίας που θα βασίζεται στην πληροφόρηση και σε αριθμητικά δεδομένα από τα πεδία των επιχειρήσεων, προκειμένου να βελτιστοποιηθεί η διάθεση των απαιτούμενων επιχειρησιακών μέσων και του στελεχιακού δυναμικού στα μέρη εκείνα στα οποία κρίνεται απολύτως αναγκαίο.

2) Πρωτοβουλιές ευνοϊκές νομοθετικές πρωτοβουλίες και κανονισμοί σε διεθνές επίπεδο.

Πιο συγκεκριμένα, το ελληνικό κράτος μέσω των στελεχών του Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. που συμμετέχουν σε διεθνείς οργανισμούς και τη στενή συνεργασία με τις Ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις που διαχειρίζονται σημαντικό ποσοστό του παγκόσμιου στόλου, πολλά εκ των οποίων είναι νηολογημένα στην Ελλάδα, φέρουν την Ελληνική σημαία και είναι στελεχωμένα με Έλληνες ναυτικούς, μπορεί να επηρεάσει καθοριστικά τις αποφάσεις τις οποίες λαμβάνονται σε παγκόσμιο επίπεδο και αφορούν το θαλάσσιο περιβάλλον. Προκειμένου να διαμορφωθεί ένα όσο το δυνατόν ευνοϊκότερο θεσμικό πλαίσιο για την Ελλάδα και τον Ελληνικό εμπορικό στόλο θα πρέπει:

- i. Να συνεχιστεί η επιρροή της χώρας στην παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα, μέσα από την παροχή κινήτρων για αύξηση του αριθμού των πλοίων που φέρουν την Ελληνική σημαία, αύξηση του αριθμού των νέων Ελλήνων που επιλέγουν το επάγγελμα του ναυτικού με ταυτόχρονη βελτίωση του επιπέδου της εκπαίδευσης που παρέχεται σε αυτούς και τη στενότερη συνεργασία με τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις προκειμένου να υπάρχει άμεση απορρόφηση αυτών, αύξηση της συμμετοχής της χώρας στη χρηματοδότηση διεθνών οργανισμών που σχετίζονται με την ναυτιλία και τη συνέχιση της

προβολής στο εξωτερικό της επιχειρησιακής ετοιμότητας του Λιμενικού Σώματος μέσα από την επιτυχή κατάληξη των θαλάσσιων επιχειρήσεων στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή. Είναι προς το συμφέρον της χώρας, η εγκαθίδρυση ενός περιβάλλοντος ασφαλείας όχι μόνο στον Ελληνικό χώρο αλλά σε παγκόσμιο επίπεδο, βρίσκονταςτη σωστή ισορροπία μεταξύ της διευκόλυνσης και της αστυνόμευσης του θαλάσσιου εμπορίου.

3)Να αναπτυχθεί αποτελεσματική παρουσία για την αποτροπή και την αντιμετώπιση των θαλάσσιων απειλών. Πιο συγκεκριμένα, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω μέσα από τη σωστή πληροφόρηση, προσφέρεται η δυνατότητα να παρέχεις τα σωστά μέσα, στο σωστό μέρος, την κατάλληλη στιγμή. Προκειμένου να μεγιστοποιηθεί η επιχειρησιακή ετοιμότητα θα πρέπει:

- ii. Να ενσωματωθεί στον υπάρχοντα εξοπλισμό του Σώματος, στρατηγική τεχνολογία προκειμένου να εκμεταλλευτούμε την παροχή real – time δεδομένων και πληροφόρησης και να είναι εφικτή η παροχή επαρκών δυνάμεων για την αποτελεσματική έκβαση των επιχειρήσεων.
- iii. Να χρησιμοποιηθεί κάθε διαθέσιμο μέσο σε κάθε επίπεδο, από τυχόν πληροφόρηση που θα έχουν τα στελέχη του Σώματος σε τοπικό επίπεδο, έως τη χρησιμοποίηση για το σκοπό αυτό των χερσαίων, πλωτών και εναέριων μέσων καθώς και των σύγχρονων συστημάτων ενημέρωσης, για τη συλλογή όσο το δυνατόν πιο αξιόπιστων πληροφοριών.
- iv. Να χρησιμοποιηθεί η δημιουργικότητα, οι γνώσεις και οι δεξιότητες των στελεχών του Σώματος προκειμένου να εκσυγχρονιστούν τα υπάρχοντα λειτουργικά συστήματα, να ενσωματωθούν οι νέες τεχνολογίες, αυξάνοντας άμεσα την αποτελεσματικότητά του Σώματος όσον αφορά τις θαλάσσιες απειλές³⁶⁵.

15.2.2. Στόχος 2^{ος}: Ενίσχυση της ενιαίας προσπάθειας

³⁶⁵Βλ. U.S. Coast G, (2018). *ο.π. σ.18*.

Θα πρέπει να υπάρξει συνεχής συντονισμός και ενιαία προσέγγιση σε κάθε επίπεδο μεταξύ του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, του Αρχηγείου Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. και των κατά τόπους Λιμεναρχείων, από τους απλούς αλιείς, τους ναυτικούς, τους ναυτεργάτες, τις εθελοντικές οργανώσεις, τους τοπικούς ερασιτεχνικούς συλλόγους, τους επαγγελματικούς φορείς έως τις Ένοπλες Δυνάμεις, την Ελληνική Αστυνομία, τις ναυτιλιακές εταιρείες, τους κυβερνητικούς θεσμούς καθώς και τους διεθνείς οργανισμούς προκειμένου να προστατεύονται επιτυχώς τα εθνικά συμφέροντα.

Απώτερος σκοπός μίας ενιαίας προσέγγισης θα πρέπει να είναι η επίτευξη ενός κοινού στόχου και όχι το άθροισμα διαφορετικών επιμέρους στόχων. Μόνο μέσα από μία ‘all in’ , προσέγγιση όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται, θα μπορέσει να παραχθεί ένα ‘all out’ αποτέλεσμα, που είναι απαραίτητο για την επίτευξη των συλλογικών στόχων. Πιο συγκεκριμένα θα πρέπει:

1) Να ενισχυθεί η συνεργασία με την Ελληνική Αστυνομία, τις Ένοπλες Δυνάμεις, τις πολιτικές υπηρεσίες και τους κυβερνητικούς θεσμούς. Πιο συγκεκριμένα, το Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. διαθέτει ξεχωριστές, διακριτές ικανότητες προκειμένου να συνδράμει σε ένα κοινό πλάνο δράσης μεταξύ των ένοπλων δυνάμεων και των σωμάτων ασφαλείας. Προκειμένου να μεγιστοποιηθεί η συνεισφορά του Σώματος στην επίτευξη των ευρύτερων στρατηγικών στόχων θα πρέπει:

- i. Να ενισχυθεί ακόμα περισσότερο η συνεργασία του Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. με τις υπόλοιπες υπηρεσίες σε στρατηγικό, επιχειρησιακό και τακτικό επίπεδο μέσα από την ενεργότερη και μαζικότερη συμμετοχή στελεχών Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ., ως συνδέσμων στις διοικητικές δομές των συγκεκριμένων φορέων.
- ii. Να ενισχυθεί η συνεργασία σε θέματα που αφορούν την κοινή διοίκηση και διαχείριση του στελεχιακού δυναμικού, τα εξοπλιστικά προγράμματα, την πραγματοποίηση κοινών επιχειρήσεων και εκπαιδεύσεων, ερευνητικά προγράμματα, καθώς και προγράμματα που σχετίζονται με την κοινή διαχείριση δεδομένων και πληροφοριών μέσω ενός σύγχρονου υπολογιστικού πληροφοριακού συστήματος, κυρίως όσον αφορά εφαρμογές λογισμικού (IT solutions).
- iii. Να υπάρξει σύνδεση των διακριτών ικανοτήτων του Σώματος όπως για παράδειγμα τη δυνατότητα εκτέλεσης θαλάσσιων επιχειρήσεων, σε

οποιοδήποτε μέρος της Ελληνικής επικράτειας υπό οποιασδήποτε καιρικές συνθήκες ή το υψηλό επιχειρησιακό επίπεδο των στελεχών της Μονάδας Υποβρυχίων Αποστολών (ΜΥΑ)³⁶⁶, με τα διακριτά πλεονεκτήματα των υπόλοιπων φορέων για την επίτευξη ενός κοινού αποτελέσματος.

- iv. Ειδική αναφορά θα πρέπει να γίνει στο Πολεμικό Ναυτικό και την επίτευξη της καλύτερης δυνατής διαλειτουργικότητας με αυτό, το μέγιστο δυνατό συγχρονισμό στις θαλάσσιες επιχειρήσεις και την καλύτερη δυνατή εκμετάλλευση και κοινή χρησιμοποίηση των επιχειρησιακών μέσων και του στελεχιακού τους δυναμικού.

Στο πλαίσιο αυτό εντάσσεται και το μνημόνιο συνεργασίας που υπογράφηκε το Δεκέμβριο του 2014 μεταξύ του Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας και του Αρχηγείου ΛΣ - ΕΛΑΚΤ, με το οποίο θεσμοθετήθηκε η επιχειρησιακή συνεργασία των δύο πλευρών μέσω του Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας, και με το οποίο καθορίζονται οι λεπτομέρειες της συμμετοχής του ΛΣ- ΕΛΑΚΤ μέσω της Μονάδας Υποβρυχίων Αποστολών καθώς και των αεροσκαφών, ελικοπτέρων ή και σκαφών στη Διακλαδική Δύναμη Ταχείας Αντιδράσεως Υψηλής Ετοιμότητας του ΓΕΕΘΑ (Δύναμη Δέλτα)³⁶⁷.

2) Να ενισχυθεί συνεργασία με τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες. Οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις και ο ελληνικός εμπορικός στόλος έχουν καθοριστική σημασία για την οικονομική ευημερία και την εξυπηρέτηση των εθνικών συμφερόντων της χώρας. Για αυτόν ακριβώς το λόγο, θα πρέπει να καλλιεργηθούν ακόμα στενότερες σχέσεις με τη ναυτιλιακή κοινότητα, πράγμα το οποίο θα συμβάλει και στην καλύτερη αναγνώριση των σύγχρονων τάσεων στη ναυτιλιακή

³⁶⁶ Σύμφωνα με το άρθρο 17 του Ν 4213/2013 «Σε περιπτώσεις που ο νόμος προβλέπει η Μ.Υ.Α./Λ.Σ. υπάγεται σε ειδικό επιχειρησιακό στρατηγείο δρώντας σε μη αστικό περιβάλλον, συνεπικουρεί δε την ΕΚΑΜ/ ΕΛΑΣ σε αστικό περιβάλλον μετά από σχετική εντολή του Αρχηγού Λ.Σ.». Επίσης, στο ίδιο άρθρο προβλέπεται ότι: «Η Μ.Υ.Α./Λ.Σ. συνεργάζεται με τις αντίστοιχες ειδικές μονάδες ημεδαπής ή αλλοδαπής, σε θέματα εκπαίδευσης, οργάνωσης, εξοπλισμού και επιχειρήσεων.»

³⁶⁷ Ανακτήθηκε από: <https://www.prapolitika.gr/article/mnimonio-epixeirisiakis-sunergasias-metaxu-geetha-kai-limenikou-somatos>

βιομηχανία και την πληρέστερη κατανόηση των νέων τεχνολογιών. Για την προστασία της ελληνικής ναυτιλιακής «βιομηχανίας» θα πρέπει:

- i. Να ενισχυθεί η υπάρχουσα συνεργασία με τις ναυτιλιακές εταιρείες προκειμένου τα στελέχη του Σώματος να αποκτήσουν ακόμα μεγαλύτερη εξειδίκευση γύρω από τις νέες τεχνολογίες, να αναπτύξουν τη δική τους τεχνογνωσία, πράγμα το οποίο θα βοηθήσει και στην αποτελεσματικότερη εποπτεία του θαλάσσιου χώρου τόσο σε θέματα 'safety', όσο και σε θέματα 'security'.
- ii. Να συνεχίσει το Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. να έχει ενεργό ρόλο και να αποτελεί το συνδετικό κρίκο μεταξύ των διάφορων φορέων της Ναυτιλίας, όπως είναι τα ναυτεργατικά σωματεία, οι ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις, οι Οργανισμοί Λιμένα, οι ναυτιλιακές εταιρείες κ.α..
- iii. Να επιδιωχθεί ακόμα στενότερη συνεργασία με τους Διεθνείς Οργανισμούς και τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα, προκειμένου να υπάρχει ανταλλαγή απόψεων και τεχνογνωσίας ιδίως σε θέματα που σχετίζονται με την ετοιμότητα και την άμεση αντίδραση σε θέματα cybersecurity.

3) Ευθυγράμμιση της συμμετοχής της χώρας σε διεθνείς οργανισμούς με την ανάπτυξη ευρύτερων συμμαχιών που θα εξυπηρετούν τις εθνικές προτεραιότητες. Η ισχυρή διεθνής παρουσία της χώρας μας στο χώρο της ναυτιλίας μέσα από την ενεργό εμπλοκή της σε διεθνείς οργανισμούς και συμμαχίες με χώρες με κοινά συμφέροντα, είναι άμεσα συνδεδεμένη με την προστασία της ανεξαρτησίας και των οικονομικών συμφερόντων της χώρας. Προκειμένου να ενισχυθεί ακόμα περισσότερο το διεθνές αποτύπωμα της χώρας θα πρέπει:

- i. Να χρησιμοποιηθεί η επιρροή της χώρας στη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα, προκειμένου να διαμορφωθεί η διεθνής ατζέντα από την Ελλάδα, και να προχωρήσει η υιοθέτηση όσο το δυνατόν πιο ολοκληρωμένων και ενιαίων προτύπων σε θέματα που σχετίζονται με το 'safety' και το 'security', στον τομέα της ναυτιλίας.
- ii. Να υπάρξει στρατηγικός προσανατολισμός και χρησιμοποίηση των διαθέσιμων πόρων, μέσων και του στελεχιακού δυναμικού του ΛΣ - ΕΛΑΚΤ προς εκείνες τις διεθνείς δραστηριότητες και δράσεις των οργανισμών σε

παγκόσμιο επίπεδο, οι οποίες θα μεγιστοποιήσουν τα προσδοκόμενα οφέλη για την Ελληνική ναυτιλία και συγχρόνως θα εξυπηρετούν καλύτερα τα συμφέροντα της χώρας.

- iii. Να ενισχυθεί η συνεργασία με τις χώρες με κοινά συμφέροντα και να αναπτυχθούν περαιτέρω οι ικανότητές τους μέσω κοινών επιχειρήσεων σε θαλάσσιες περιοχές στις οποίες διακυβεύονται ζωτικά συμφέροντα της χώρας όπως είναι οι θαλάσσιες περιοχές του Αιγαίου, του Λιβυκού και του Ιόνιου Πελάγους και της Νότιο - Ανατολικής Μεσογείου³⁶⁸.

15.3. 3^η Στρατηγική προτεραιότητα: Άριστη εκτέλεση των επιχειρήσεων σε οποιοδήποτε μέρος, οποιαδήποτε στιγμή.

Το Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. πρέπει να αποτελεί μία ευέλικτη δύναμη, η οποία θα βρίσκεται σε συνεχή εγρήγορση και της οποίας η μέγιστη χρησιμότητα όσον αφορά τα συμφέροντα της χώρας, θα έγκειται στην ικανότητά της να ανταποκρίνεται άμεσα και αποτελεσματικά στις διάφορες αποστολές οι οποίες της έχουν ανατεθεί ιδίως κατά τη διάρκεια κρίσεων.

Οι ραγδαίες εξελίξεις στον τομέα της τεχνολογίας σε συνδυασμό με ένα διαρκώς εξελισσόμενο περιβάλλον όσον αφορά την εκτέλεση των διάφορων επιχειρήσεων απαιτούν ωριμότητα, ευελιξία και άμεση ανταπόκριση σε στρατηγικό, επιχειρησιακό και τακτικό επίπεδο. Η οργανωτική δομή και οι λειτουργικές ικανότητες του Σώματος θα πρέπει να εξελιχθούν παράλληλα με το εξωτερικό περιβάλλον, τις ικανότητες της ναυτιλιακής βιομηχανίας και των εταίρων καθώς και των δυνατοτήτων που αναπτύσσονται από την «αντίπαλη πλευρά», όπως τις νέες μεθόδους και μορφές που αναπτύσσουν ομάδες οργανωμένου εγκλήματος³⁶⁹.

Προκειμένου να διασφαλιστούν τα εθνικά συμφέροντα της χώρας μέσα από την επιχειρησιακή ετοιμότητα του Σώματος, θα πρέπει να εναρμονίσουμε όλες τις υπηρεσίες και τις δομές του Σώματος, έτσι ώστε να επιτευχθεί οργανωτική

³⁶⁸Βλ. U.S. Coast G, (2018). *ο.π. σ.20*.

³⁶⁹Βλ. U.S. Coast G, (2018). *ο.π. σ.22*.

αποτελεσματικότητα, ανθεκτικότητα και ευελιξία με απώτερο στόχο και σκοπό την επίτευξη αριστείας σε κάθε επίπεδο. Πιο συγκεκριμένα, θα πρέπει:

1) Να ενισχυθεί η ανθεκτικότητα και η προσαρμοστικότητα του Σώματος, μέσα από την αποτελεσματική διαχείριση των κρίσεων, τη διαρκή ετοιμότητα για την αντιμετώπιση έκτακτων καταστάσεων και την άμεση απάντηση σε αυτές.

Πιοσυγκεκριμένα, τοΛ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. σε συνεργασία με το Πολεμικό Ναυτικό αποτελούν τις πρωταρχικές δυνάμεις αντιμετώπισης των κινδύνων που εμφανίζονται στο θαλάσσιο χώρο. Λόγω της κλιματικής αλλαγής και των έντονων φυσικών φαινομένων που έχουν παρουσιασθεί τα τελευταία χρόνια καθώς και τα μεγάλης κλίμακας καταστροφικά γεγονότα με τα οποία συνδέονται, όπως για παράδειγμα οι καταστροφικές πυρκαγιές στο Μάτι της Αθήνας, και τα οποία θα γίνονται όλα και πιο συχνά και έντονα, θα επηρεάζεται σημαντικά τόσο η καθημερινότητα των πολιτών όσο και τα εθνικά συμφέροντα.

Η αποτελεσματική διαχείριση των κρίσεων και η άμεση απάντηση σε αυτές κρίνονται απαραίτητες μέσα από τη στενή σύνδεση των δραστηριοτήτων μεταξύ των διάφορων υπηρεσιών και των δραστηριοτήτων του Σώματος. Μία άμεση και οργανωμένη αντίδραση, με ολοκληρωμένα και εκτελέσιμα σχέδια, θα επιτρέψει στο Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. να ανακάμψει άμεσα κατά τη διάρκεια των κρίσεων. Για να βελτιωθεί η επιχειρησιακή ετοιμότητα του Σώματος, στη διαχείριση όλων και πιο πολύπλοκων καταστάσεων και έντονων φαινομένων, θα πρέπει να τελειοποιηθεί η ικανότητα διαχείρισης των κρίσεων, να συνταχθούν σχέδια δράσης με προσανατολισμό κυρίως την προληπτική δράση και την άμεση κινητοποίηση όλων των διαθέσιμων πόρων. Πιο συγκεκριμένα:

- i. Είτε πρόκειται για μία θαλάσσια καταστροφή όπως για παράδειγμα το ναυάγιο του δεξαμενοπλοίου «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II», το Σεπτέμβριο του 2017 που προκάλεσε την εκτεταμένη θαλάσσια ρύπανση στον Αργοσαρωνικό είτε πρόκειται για ένα καταστροφικό γεγονός όπως για παράδειγμα το ναυάγιο του Ε/Γ –Ο/Γ «ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ», το Σεπτέμβριο του 2000, το Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. έχει καθοριστικό ρόλο όσον αφορά την άμεση αντιμετώπιση του γεγονότος. Βάση και της εμπειρίας που έχει αναπτύξει το Σώμα όλα αυτά τα χρόνια, θα πρέπει: Να καλλιεργηθεί μία ενεργή και αποτελεσματική τακτική

αντιμετώπισης των κρίσεων, ως ένα συστατικό στοιχείο της λειτουργίας του Σώματος.

- ii. Να συνεχίσει το Λ.Σ. – ΕΛ. ΑΚΤ. να διαδραματίζει πρωτεύοντα ρόλο μέσω των εξειδικευμένων γνώσεων που διαθέτουν τα στελέχη του και των σύγχρονων επιχειρησιακών του μέσων στην αντιμετώπιση πολύπλοκων θαλάσσιων καταστροφών.
- iii. Να ενισχυθεί η διαχείριση του στελεχιακού δυναμικού, μέσα από την περαιτέρω ενίσχυση νευραλγικών υπηρεσιών του Σώματος και τη δυνατότητα της διαρκούς κινητικότητας του προσωπικού.

2) Επιπρόσθετα, κρίνεται απολύτως αναγκαία η δημιουργία και η ενσωμάτωση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου διαχείρισης και αντιμετώπισης των κρίσεων. Ειδικότερα, η εκτέλεση εξειδικευμένων θαλάσσιων επιχειρήσεων, απαιτεί ένα συντονισμένο σχέδιο δράσης. Προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι υπάρχοντες κίνδυνοι και να αντιμετωπιστούν οι μελλοντικές προκλήσεις και απειλές, θα πρέπει:

- i. Να εξετάζονται, να αξιολογούνται και να αναλύονται τυχόν λάθη που πραγματοποιήθηκαν κατά την εκτέλεση προηγούμενων επιχειρήσεων προκειμένου να υιοθετηθούν οι βέλτιστες πρακτικές.
- ii. Να ενισχυθεί ο σχεδιασμός και η αξιολόγηση των επιχειρήσεων, μετά το πέρας αυτών, προκειμένου να ενδυναμωθεί ακόμα περισσότερο η ετοιμότητα όχι μόνο του Σώματος αλλά και των υπόλοιπων υπηρεσιών.
- iii. Να διεξάγονται σε τακτικό επίπεδο, με όλες τις συναρμόδιες υπηρεσίες, ασκήσεις ετοιμότητας, στις οποίες θα ενσωματώνονται υποθετικά σενάρια, τα οποία θα ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα, προκειμένου να αντιμετωπιστούν μελλοντικοί κίνδυνοι και αναδυόμενες απειλές.

3) Εξίσου σημαντική είναι και η ανάπτυξη της τεχνολογίας και των εφαρμογών που σχετίζονται με την ενημέρωση και την πληροφόρηση των πολιτών. Πιο συγκεκριμένα, στη σύγχρονη εποχή, η ταχύτητα με την οποία διαδίδονται οι πληροφορίες σε παγκόσμιο επίπεδο, καθιστά την ανάπτυξη των αντίστοιχων εφαρμογών απολύτως αναγκαία για την επίτευξη της μέγιστης δυνατής ετοιμότητας, και την αποτελεσματικότητα των επιχειρησιακών αποστολών κατά τη

διάρκεια των φυσικών καταστροφών. Ειδικότερα, προκειμένου να αξιοποιηθούν οι δυνατότητες της τεχνολογίας που σχετίζονται με την ενημέρωση του κοινού θα πρέπει:

- i. Να αναζητηθούν καινοτόμες λύσεις σε συνεργασία και με τις υπόλοιπες υπηρεσίες, προκειμένου να επιτευχθεί άμεση ενσωμάτωση των πληροφοριών και συγχρόνως πλήρης αξιολόγηση των πηγών από τις οποίες θα προέρχονται για την άμεση αντιμετώπιση τυχόν διασποράς ψευδών ειδήσεων (fakenews).
- ii. Να αξιοποιηθεί ακόμα περισσότερο η επίδραση που έχουν τα socialmedia (facebook, instagram, twitter) για την παροχή οδηγιών και την ενημέρωση των πολιτών κατά τη διάρκεια έκτακτων καταστάσεων³⁷⁰.

4) Υιοθέτηση καινοτόμων μεθόδων και τακτικών για καλύτερες οργανωτικές επιδόσεις. Η αποτελεσματικότητα των επιχειρησιακών αποστολών του Σώματος εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την πλήρη κατανόηση των στόχων που έχουν τεθεί πριν την κάθε αποστολή και την αξιολόγηση επίτευξης αυτών μετά το πέρας αυτής, τη στενότητα και τις δεσμεύσεις που υπάρχουν όσον αφορά τον τωρινό και τους μελλοντικούς προϋπολογισμούς, καθώς και τις προκλήσεις και τις απειλές που πιθανόν θα πρέπει να αντιμετωπισθούν σε μακροπρόθεσμο επίπεδο.

Η ενίσχυση της ικανότητας για αξιολόγηση του επιχειρησιακού κινδύνου και των συνεπειών κατά την εκπλήρωση των επιχειρησιακών αποστολών κρίνεται απολύτως αναγκαία, όπως επίσης και η διαρκής ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών στο καθημερινό έργο του Σώματος. Εξάλλου, δεν θα πρέπει να παραβλέπεται και το γεγονός ότι μικρές αποτυχίες, σε χαμηλού ρίσκου επιχειρήσεις σε βραχυπρόθεσμο επίπεδο, συχνά παράγουν χρήσιμα συμπεράσματα και διδάγματα που οδηγούν σε μακροπρόθεσμες οργανωτικές επιτυχίες.

Στην ενσωμάτωση καινοτόμων μεθόδων και νέων τεχνολογιών θα βοηθούσε σημαντικά και η αντιμετώπιση των αρνητικών συνεπειών που προέρχονται από μία 'stoveripe', οργάνωση που συχνά χαρακτηρίζει μεγάλους δημόσιους και

³⁷⁰ Βλ. U.S. Coast G, (2018). *ο.π. σ.24*.

διεθνείς οργανισμούς σε πολλούς τομείς δραστηριοποίησης και κυρίως στο στρατιωτικό και αστυνομικό τομέα.

Πιο συγκεκριμένα, ένα σύστημα οργάνωσης 'stoveripe', εμφανίζεται σε οργανισμούς οι οποίοι έχουν ορισμένα ή και όλα από τα ακόλουθα χαρακτηριστικά: πολύ ιεραρχικά συστήματα με σαφώς καθορισμένους ρόλους ή περιοχές ευθύνης, μεγάλες γραμμές αναφοράς (πολλά ενδιάμεσα επίπεδα διοίκησης από το αρχικό στάδιο λήψης της πληροφορίας μέχρι την τελική λήψη της απόφασης σε ανώτατο επίπεδο) ή μικρά περιθώρια ελέγχου (κάθε διοικητής έχει πρόσβαση σε ένα μόνο μικρό μέρος των δεδομένων και των πληροφοριών), τμηματική οργάνωση της τεχνολογίας, της πληροφορίας, των ανθρώπινων πόρων και παρόμοιων λειτουργιών, ιδιαίτερα όπου οι εφαρμογές και οι υπηρεσίες παράγονται τμηματικά και όχι μέσω ενός κεντρικού συστήματος διαχείρισης, διαμόρφωση και ανάπτυξη μίας κουλτούρας υποψίας και έλλειψης συνεργασίας μεταξύ των στελεχών του οργανισμού ή ένα ιδιαίτερα αυστηρό σύστημα διοίκησης, πολλούς διαφορετικούς ιστότοπους στον ίδιο οργανισμό (ή ακόμα και υπό - ιστότοποιμέσα σε ένα μεγαλύτερο ιστότοπο) ή και δίκτυα επικοινωνίας, όπου τα στελέχη έχουν μικρή πιθανότητα να αλληλοεπιδράσουν μεταξύ τους σε τακτική βάση με το προσωπικό ενός άλλου τμήματος του ίδιου οργανισμού, σχηματισμός ενός οργανισμού μέσα από τη συγχώνευση δύο ανεξάρτητων οργανισμών ή την απόκτηση ενός οργανισμού από έναν άλλον.

Το συγκεκριμένο σύστημα οργάνωσης έχει τέτοια δομή που περιορίζει σημαντικά ή και ολοκληρωτικά τη ροή πληροφοριών μέσα στον ίδιο τον οργανισμό, με αποκλειστική κατεύθυνση από πάνω προς τα κάτω, μέσα από τα διάφορα συστήματα ελέγχου, εμποδίζοντας την επικοινωνία και την συνεργασία μεταξύ των τμημάτων του ίδιου οργανισμού.

Πολλές αστυνομικές και στρατιωτικές υπηρεσίες καθώς και εθνικές υπηρεσίες πληροφοριών, ίσως σκόπιμα έχουν προβεί στην υιοθέτηση ενός συστήματος οργάνωσης 'stoveripe', εξαιτίας του γεγονότος ότι απόρρητες ή εμπιστευτικές πληροφορίες που διαχειρίζεται ένα τμήμα, να μη είναι εύκολα προσβάσιμες σε στελέχη ενός άλλου τμήματος, αντιμετωπίζοντας τον κίνδυνο μίας ενδεχόμενης διαρροής πληροφοριών.

Ωστόσο, το συγκεκριμένο σύστημα οργάνωσης μπορεί να προκαλέσει σημαντικά προβλήματα σε ένα οργανισμό όπως για παράδειγμα την καταβολή μεγαλύτερης προσπάθειας για την επίτευξη του ίδιου αποτελέσματος ή το συνεχή ανταγωνισμό μεταξύ των στελεχών εντός του οργανισμού.

Στρατηγικές οι οποίες θα μπορούσαν να ακολουθηθούν, προκειμένου να αποφευχθεί το συγκεκριμένο σύστημα οργάνωσης, θα μπορούσε να είναι ένα κεντρικό σύστημα διοίκησης το οποίο θα διαχειρίζεται όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες, διαμοιράζοντάς τις στη συνέχεια στα αρμόδια τμήματα προς διεκπεραίωση μέσω μίας ορθολογικής κατανομής του προσωπικού, μικρά δίκτυα αναφοράς που θα διοικούνται από ένα άτομο το οποίο θα έχει άμεση συνεργασία με τους τμηματάρχες των άλλων τμημάτων, αύξηση της κινητικότητας του προσωπικού μεταξύ των διάφορων τμημάτων του οργανισμού προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα στο κάθε στέλεχος ξεχωριστά, να συμβάλει με τις ικανότητες και τις γνώσεις που διαθέτει στην επίλυση προβλημάτων, η αντιμετώπιση των οποίων απαιτεί συνεργασία και διαλειτουργικότητα, αποκεντροποίηση της διοίκησης και μεταβίβαση περισσότερων αρμοδιοτήτων στα στελέχη προκειμένου να μπορούν να παίρνουν πρωτοβουλίες και να αντιμετωπίζουν άμεσα προβλήματα τα οποία παρουσιάζονται και μπορούν να επιλυθούν σε αρχικό στάδιο χωρίς να απαιτείται η παρεμβολή της διοίκησης του οργανισμού και τέλος διαμόρφωση και ανάπτυξη μίας κουλτούρας υιοθέτησης και εφαρμογής των νέων τεχνολογιών και όχι απόρριψης αυτών, πράγμα στο οποίο μπορεί να βοηθήσει και ένα σύστημα διοίκησης, κυρίως σε ανώτερο επίπεδο, που θα υποστηρίζει και θα παροτρύνει τέτοιες πρωτοβουλίες³⁷¹.

Πέραν των ανωτέρω, υπάρχει ανάγκη για άμεση και συνεχή υποστήριξη των επιχειρήσεων στο πεδίο δράσης. Πιο συγκεκριμένα, η παροχή συνεχούς βοήθειας μέσω της διάθεσης πόρων, πληροφοριών και στελεχιακού δυναμικού στο πεδίο δράσης αποτελεί τη ραχοκοκαλιά μίας επιτυχούς εκτέλεσης

³⁷¹Βλ. Pickrell D. *Tackling the Stovepipe Problem*. (2007, November). Volpe Center, USDOT, 7th National TRB Conference on Transportation Asset Management, New Orleans, Louisiana, ανακτήθηκε από http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/archive/conferences/2007/asset/25_Pickrel.pdf

επιχείρησης. Το προσωπικό το οποίο θα συμμετέχει στη συγκεκριμένη διαδικασία θα πρέπει να λειτουργεί μέσα σε μία καλά οργανωμένη δομή, να του έχουν ανατεθεί ξεκάθαρες εντολές που θα οδηγούν στην επίτευξη καθαρών στόχων διαμέσου συγκεκριμένων διαδικασιών προκειμένου να υποστηριχθούν οι δυνάμεις που δρουν στην πρώτη γραμμή.

Προκειμένου να συνεχίσει το Σώμα να προσαρμόζεται και να αντιδρά άμεσα στους ενδεχόμενους κινδύνους, θα πρέπει να βρεθεί η χρυσή τομή μεταξύ των δυνάμεων που δραστηριοποιούνται σε υποστηρικτικό επίπεδο και των δυνάμεων που δρουν στο πεδίο δράσης. Για την επίτευξη των ανωτέρω στόχων θα πρέπει:

- i. Να ενθαρρύνεται και να ανταμείβεται το προσωπικό, προκειμένου να αναπτύσσει και να χρησιμοποιεί καινοτόμες τεχνολογίες για υποστήριξη των στελεχών που βρίσκονται στην πρώτη γραμμή, να ενισχυθεί η περαιτέρω απόκτηση νέων τεχνολογιών όπως για παράδειγμα νέες τηλεπικοινωνιακές υπηρεσίες, και να ενδυναμωθεί η συνεργασία με τις υπόλοιπες συναρμόδιες υπηρεσίες, προκειμένου να αναζητηθούν κοινές λύσεις που θα αυξήσουν τις εφοδιαστικές ικανότητες του Σώματος.
- ii. Να ενισχυθεί η ικανότητα διαχείρισης των επιχειρησιακών κινδύνων. Πιο συγκεκριμένα, η καινοτομία απαιτεί την έξυπνη ανάληψη κινδύνων. Το Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. θα πρέπει να προσδιορίσει ξεκάθαρα επίπεδα ανάληψης κινδύνου, αναφορικά με τις επιχειρησιακές του αποστολές και τις αποστολές υποστήριξης, μέσα από την κατανόηση της σχέσης που υπάρχει μεταξύ των τακτικών που ακολουθούνται σήμερα και της στρατηγικής που θα πρέπει να προσδιοριστεί για το μέλλον.

Την ίδια στιγμή, η δραστηριότητα του στελεχιακού δυναμικού θα πρέπει να καθορίζεται από τις υπηρεσιακές ανάγκες, οι οποίες θα είναι άμεσα συνυφασμένες με τις επιχειρησιακές απαιτήσεις και τις απαιτήσεις υποστήριξης και θα προσδιορίζονται αντικειμενικά, αξιολογούμενες συνεχώς. Ισορροπώντας την ανάγκη για άμεσα επιτυχή επιχειρησιακά αποτελέσματα μέσα σε ένα περιορισμένο οικονομικό περιβάλλον, θα επιτευχθεί:

- i. Ο καθορισμός αναλυτικών εργαλείων προκειμένου να προσδιοριστεί και να καθοριστεί η οργανωτική ικανότητα και ετοιμότητα του Σώματος σε καταστάσεις κρίσεων και άμεσων κινδύνων.
- ii. Ο επαναπροσδιορισμός της δομής του Σώματος, του αριθμού και της κατάρτισης του στελεχιακού δυναμικού καθώς και της διάθεσης των οικονομικών πόρων προκειμένου να μεγιστοποιηθούν τα επιχειρησιακά αποτελέσματα και να υπάρξει αποτελεσματικότερη διαχείριση του κινδύνου μέσα από μία διαρκώς επαναλαμβανόμενη διαδικασία.
- iii. Θα διαμορφωθούν οι αποφάσεις έτσι ώστε να βασίζονται σε μία πλήρη κατανόηση των επιχειρησιακών αναγκών, λαμβάνοντας υπόψη και την παρούσα και μελλοντική οικονομική πραγματικότητα, καθώς και τις ενδεχόμενες μακροπρόθεσμες απαιτήσεις (π.χ. εξελίξεις με την ανακάλυψη νέων κοιτασμάτων φυσικού αερίου στη θαλάσσια περιοχή της Νοτιοανατολικής Μεσογείου).

Επίσης, κρίνεται απαραίτητη η ενίσχυση της επιχειρησιακής ευελιξίας και των διαδικασιών λήψης αποφάσεων. Για την επιτυχή έκβαση της αποστολής του Σώματος, σε ένα δυναμικό και απρόβλεπτο στρατηγικό περιβάλλον, θα πρέπει να χαρακτηρίζεται από ευελιξία και προσαρμοστικότητα όσον αφορά τη διοίκηση του στελεχιακού του δυναμικού και τη διαδικασία λήψης αποφάσεων. Προκειμένου να βελτιστοποιηθεί η απόδοσή του στελεχιακού δυναμικού θα πρέπει:

- i. Να ελαχιστοποιηθεί η γραφειοκρατία αναφορικά με την άμεση λήψη αποφάσεων και να ενισχυθεί η διαδικασία της ανταλλαγής δεδομένων και πληροφοριών μεταξύ των Διευθύνσεων του Αρχηγείου και των κατά τόπους Λιμενικών Αρχών καθώς και η συνεργασία με συναρμόδιες υπηρεσίες όπως η Ελληνική Αστυνομία.

Γενικότερα, όσον αφορά την ηλεκτρονική διακυβέρνηση στο ευρύτερο Ελληνικό Δημόσιο, εντοπίζονται πολλές αδυναμίες όπως σημαντικά κενά, ανάμεσα στην εθνική ψηφιακή στρατηγική που έχει προσδιορίσει το σχέδιο δράσης και την (από κάτω προς τα πάνω) υλοποίηση, απουσία ύπαρξης λογισμικού υψηλού επιπέδου, ασυνέχεια στο σχεδιασμό και στην υλοποίηση των έργων καθώς και μη αξιοποίηση πόρων

και δομών, δέσμευση σε μικρό αριθμό, συχνά μη αξιόπιστων προμηθευτών μέσω καθορισμού συγκεκριμένων προϋποθέσεων και προδιαγραφών, ηλεκτρονικές υπηρεσίες σχεδιασμένες να καλύπτουν τους εσωτερικούς στόχους ύπαρξης της κάθε δημόσιας επιχείρησης και όχι την εξυπηρέτηση των πολιτών και των γενικότερων συμφερόντων του κράτους.

Οι απειλές που θα πρέπει να αντιμετωπίσουν οι Υπηρεσίες του Δημοσίου σχετίζονται με την ανάγκη διαχείρισης ενός σύνθετου, ασταθούς, και ελλιπώς κωδικοποιημένου νομοθετικού πλαισίου, την έλλειψη συνέχειας και το κακό επίπεδο συνεργασίας στη Δημόσια Διοίκηση, την αναποτελεσματική συνεργασία μεταξύ των εμπλεκόμενων υπηρεσιών, τις χρονοβόρες και ανελαστικές διαδικασίες προμηθειών.

Το Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. μέσα από την πρόσληψη προσωπικού με υψηλού επιπέδου κατάρτιση, με εμπειρίες και βιώματα σχετικά με την υιοθέτηση και χρήση σύγχρονων τεχνολογιών, το ευέλικτο νομοθετικό πλαίσιο και τα προγράμματα συγχρηματοδότησης, συνεργασίας και παροχής τεχνογνωσίας από άλλες χώρες της Ε.Ε., έχει καταφέρει να ανταποκριθεί σε μεγάλο βαθμό στις σύγχρονες προκλήσεις της ηλεκτρονικής διακυβέρνησης. Η περαιτέρω ενίσχυση της συνεργασίας με τον ιδιωτικό τομέα και κυρίως με τις ελληνικές start-up επιχειρήσεις υψηλής τεχνολογίας με εξωστρεφή προσανατολισμό θα μπορούσε να αποφέρει σημαντικά αποτελέσματα³⁷².

Μερικές από τις προτάσεις που προέκυψαν από την έρευνα της διαΝΕΟσις για την ηλεκτρονική διακυβέρνηση στην Ελλάδα και θα μπορούσαν να έχουν άμεση εφαρμογή και στο ΥΝΑΝΠ, έπειτα από μία ενδελεχή καταγραφή της κατάστασης της Δημόσιας Διοίκησης και της ηλεκτρονικής διακυβέρνησης στην Ελλάδα, έπειτα από τη μελέτη της σχετικής βιβλιογραφίας, από συνεντεύξεις με υπαλλήλους της Δημόσιας Διοίκησης και πολίτες και την εξέταση των αντίστοιχων πρακτικών χωρών της Ε.Ε., μέσω του λεγόμενου ψηφιακού μετασχηματισμού των προσφερόμενων υπηρεσιών θα μπορούσε να είναι: η περαιτέρω

³⁷² Βλ. Γεωργακόπουλος Θ.. *Η Ηλεκτρονική Διακυβέρνηση στην Ελλάδα – Μία Μελέτη*. Ανακτήθηκε από https://www.dianeosis.org/2018/03/e_government_post/, 2018

απλοποίηση της νομοθεσίας, η πολιτική βούληση για την υλοποίηση των στρατηγικών σχεδίων, η στενή εργασία νομικών και τεχνικών υπαλλήλων για την εκτίμηση των επιπτώσεων που έχουν νομοθετικές αλλαγές στα πληροφοριακά συστήματα (σύνδεση νόμων με εκθέσεις επιπτώσεων σε πληροφοριακά συστήματα) καθώς και δημιουργία κοινής αντίληψης και γνώσης των θεμάτων ηλεκτρονικής διακυβέρνησης από όλους τους εμπλεκόμενους, συμμετοχή των τελικών δικαιούχων που είναι τα στελέχη του Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. και οι πολιτικοί υπάλληλοι του Υπουργείου στο σχεδιασμό και την ανάπτυξη των πληροφοριακών συστημάτων με τη συνεχή αξιολόγηση των χρήσεων και την ανάλογη προσαρμογή και τέλος την εκπαίδευση του στελεχιακού δυναμικού όχι μόνο στα νέα συστήματα αλλά και στις στρατηγικές δυνατότητες που γενικότερα προσφέρουν³⁷³.

Επίσης, θα πρέπει να καλλιεργηθεί μία κουλτούρα συνεχούς προώθησης των νέων τεχνολογιών και της καινοτομίας. Το Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. θα πρέπει να προσαρμόζεται διαρκώς στο μεταβαλλόμενο χαρακτήρα των θαλάσσιων επιχειρήσεων. Προκειμένου να συνεχίσει να βρίσκεται στην αιχμή του δόρατος θα πρέπει:

- i) Να ενισχυθεί μεταξύ των στελεχών του Σώματος, η ανάπτυξη ενώ αισθήματος πρωτοβουλίας μέσω της μεταβίβασης σε αυτά περισσότερων αρμοδιοτήτων και της υιοθέτησης καινοτόμων ιδεών και μεθόδων τα οποία θα μπορούσαν να εφαρμοστούν σε επιχειρησιακό επίπεδο.
- ii) Να παρακινηθεί το προσωπικό προκειμένου να εξελίξει και να βελτιώσει την οργανωτική δομή και τη γενικότερη λειτουργία του Σώματος³⁷⁴.

³⁷³Βλ. ΔιαΝΕΟσις, Οργανισμός έρευνας και ανάλυσης. (2018). *Ηλεκτρονική Διακυβέρνηση στην Ελλάδα. Επιτυχίες, Προβλήματα, και ο Δρόμος προς τον Ψηφιακό Μετασχηματισμό*.

³⁷⁴Βλ. U.S. Coast G, (2018). *ο.π. σ.26*.

15.4. Σύγκριση της δομής των Δυνάμεων της Ακτοφυλακής

Αναφορικά με τη δομή των υπολοίπων δυνάμεων Ακτοφυλακής, που δραστηριοποιούνται στη Μεσόγειο Θάλασσα σε σύγκριση με το Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή και ειδικότερα της Τουρκικής, της Ιταλικής και της Ισπανικής Ακτοφυλακής, θα μπορούσε να ειπωθούν τα εξής:

- Στην Τουρκία, η Τουρκική Ακτοφυλακή έχει τον πρωταγωνιστικό ρόλο όσον αφορά τις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης, με τη ίδρυση της Γενικής Διεύθυνσης Ασφάλειας Ακτών να αποσκοπεί κυρίως στην ανάληψη αντίστοιχωνκαθηκόντων καθώς και καθηκόντων ρύθμισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας στην περιοχή των Στενών λόγω της αυξημένης κινητικότητας των πλοίων και της ιδιομορφίας της περιοχής, σε συνεργασία πάντα με την Ακτοφυλακή. Η Τουρκική Ακτοφυλακή, όπως και το Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. αποτελούν ανεξάρτητα ένοπλα σώματα επιβολής της νομοθεσίας, υπαγόμενη ωστόσο στο Υπουργείο Εσωτερικών και όχι σε ανεξάρτητη οργανωτική δομή όπως υπάγεται το Λ.Σ. – ΕΛ. ΑΚΤ. στη δομή του Υ.ΝΑ.Ν.Π.. Σε περιόδους κρίσεων και πολέμου και τα δύο Σώματα τίθενται υπό τις διαταγές του Πολεμικού Ναυτικού.
- Στην Ιταλία, η επιβολή του νόμου αποτελεί αποκλειστικά λειτουργία του κράτους. Η Ιταλία, όπως και η χώρα μας, σε αντίθεση με άλλες χώρες όπως οι Η.Π.Α., δεν διαθέτει διάφορες εξειδικευμένες Υπηρεσίες για την αντιμετώπιση θεμάτων όπως η παράνομη μετανάστευση και τα ναρκωτικά, αλλά κάθε συγκεκριμένο θέμα διερευνάται από ένα Τμήμα μιας συγκεκριμένης Υπηρεσίας. Η Ιταλική Ακτοφυλακή (*CorpodelleCapitaneriediPorto–GuardiaCostiera*) αποτελεί τμήμα του Πολεμικού Ναυτικού, στρατιωτικά συγκροτημένο, τελώντας υπό τον έλεγχο και τη διοίκηση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Πέρα, από την Ιταλική Ακτοφυλακή, δραστηριοποιείται και η *GuardiadiFinanza*, δηλαδή η Ιταλική τελωνειακή και οικονομική αστυνομία, η οποία αποτελεί ένα ένοπλο σώμα στρατιωτικά

συντεταγμένο το οποίο υπάγεται στο Υπουργείο Οικονομικών. Μεταξύ των αρμοδιοτήτων της, και πέραν των οικονομικών και τελωνειακών της καθηκόντων, περιλαμβάνεται η καταπολέμηση της παράνομης διακίνησης προϊόντων, ναρκωτικών και μεταναστών διαθέτοντας και σημαντικό στόλο από πλωτά σκάφη. Επίσης, η ArmadiCarabinieri αποτελεί το τρίτο στρατιωτικό σώμα στην Ιταλία με αστυνομικά καθήκοντα, υπάγεται στο Υπουργείο Άμυνας και διαθέτει θαλάσσιες μονάδες με εξειδικευμένα καθήκοντα στη θάλασσα και στα εσωτερικά ύδατα, συμμετέχοντας και σε επιχειρήσεις κατά εγκληματικών οργανώσεων διακίνησης παράτυπων μεταναστών.

Κατά την παρουσίαση των στατιστικών στοιχείων αναφορικά με τον αριθμό των διασωθέντων ατόμων τα τελευταία χρόνια, παρατηρήθηκε ότι και τα τρία Σώματα συμμετείχαν ενεργά και διέσωσαν χιλιάδες ανθρώπους σε δεκάδες επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης. Δηλαδή, υπάρχουν τρία διαφορετικά Σώματα, στρατιωτικά οργανωμένα, τα οποία υπάγονται σε τρεις διαφορετικούς φορείς (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών – Οικονομικών και Άμυνας) όπου μεταξύ των καθηκόντων τους είναι και η καταπολέμηση της παράνομης μετανάστευσης εντός των Ιταλικών υδάτων.

- Τέλος στην Ισπανία, η CivilGuardia αποτελεί ένα στρατιωτικά οργανωμένο σώμα στο οποίο έχουν ανατεθεί αστυνομικές αρμοδιότητες μεταξύ των οποίων η αστυνόμευση των λιμένων, η προστασία των Ισπανικών χωρικών υδάτων και ακτών, η αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης και βρίσκεται υπό την εποπτεία τόσο του Υπουργείου Εσωτερικών όσο και του Υπουργείου Άμυνας.

Η SalvamentoMaritimo υπάγεται απευθείας στο Υπουργείο Δημοσίων Έργων της Ισπανίας, μέσω της Γενικής Διεύθυνσης του Εμπορικού Ναυτικού και έχει αναλάβει καθήκοντα που σχετίζονται με τη διαχείριση της θαλάσσιας κυκλοφορίας και τις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης, σε συνεργασία και

με άλλους φορείς όπως το Ισπανικό Ναυτικό και την Πολεμική Αεροπορία. Ωστόσο, δεν διαθέτει αστυνομικές αρμοδιότητες επιβολής της εθνικής νομοθεσίας

Παρατηρούνται δηλαδή δύο ξεχωριστά Σώματα τα οποία υπάγονται σε διαφορετικούς φορείς (Υπουργείο Δημοσίων Έργων – Εσωτερικών και Άμυνας) εκ των οποίων το ένα, έχει ευρύτερες αρμοδιότητες όχι μόνο στη θάλασσα αλλά και στην ξηρά.

Αναφορικά με το θαλάσσιο χώρο αρμοδιότητας, η CivilGuardia έχει αναλάβει την αστυνόμευση και την επιβολή της νομοθεσίας στα Ισπανικά χωρικά ύδατα ενώ η Salvamento Marítimo έχει αναλάβει το επιχειρησιακό κομμάτι της έρευνας και της διάσωσης και της ρύθμισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας.

Συμπερασματικά, παρατηρείται ότι τα Σώματα τα οποία ασχολούνται με την καταπολέμηση της παράνομης μετανάστευσης στη θάλασσα, σε Ιταλία, Ισπανία και Τουρκία έχουν στρατιωτική δομή και οργάνωση όπως και το Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ, στα οποία έχουν ανατεθεί και αστυνομικά καθήκοντα.

Έχει παρουσιασθεί η άποψη ότι τα αστυνομικά καθήκοντα που έχουν ανατεθεί στο Λ.Σ. – ΕΛ. ΑΚΤ., η μη υπαγωγή του στις Ένοπλες Δυνάμεις, το δικαίωμα του συνδικαλισμού με την ίδρυση αντίστοιχων Ενώσεων Προσωπικού ανά την Ελληνική επικράτεια, το καθιστούν Σώμα Ασφαλείας, με το στρατιωτικό χαρακτήρα αυτού να αφορά κυρίως στο πειθαρχικό δίκαιο που διέπει το προσωπικό του και την δωσιδικία αυτού.

Επιπρόσθετα, ο στρατιωτικός χαρακτήρας, με την έννοια της ποινικής και πειθαρχικής δικαιοδοσίας του προσωπικού του, δεν έχει κάποιο άμεσο αποτέλεσμα στο ρόλο που καλείται να επιτελέσει το Λ.Σ. – ΕΛΑΚΤ και θα πρέπει να αποστρατικοποιηθεί όσον αφορά την εφαρμογή των διατάξεων που ισχύουν στο Πολεμικό Ναυτικό. Αυτό δεν θα οδηγήσει και σε μεταβολές όσον αφορά τη

στρατιωτική ιεραρχία αλλά η ποινική δωσιδικία του προσωπικού θα γίνεται στην τακτικήποινική και όχι στη στρατιωτική δικαιοσύνη³⁷⁵.

Ωστόσο, σκοπός του παρόντος κεφαλαίου δεν είναι να αναλυθεί αν θα πρέπει η όχι να προχωρήσει η αποστρατικοποίηση του Σώματος, αλλά μέσω της σύγκρισης της δομής με τα αντίστοιχα Σώματα που δραστηριοποιούνται στη Μεσόγειο να αναζητηθεί η καλύτερη οργάνωση αυτού.

Η εκ νέου σύσταση ενός Υπουργείου (καθότι παλιότερα είχε καταργηθεί με τις αρμοδιότητες του να υπάγονται στη δομή ενός ευρύτερου Υπερ-Υπουργείου) ως ενιαίου και ανεξάρτητου διοικητικού φορέα που θα ασχολείται αποκλειστικά με τα θέματα της ναυτιλίας στο σύνολό τους, μετά την κατάργηση αυτού και η υπαγωγή του Λ.Σ – ΕΛ.ΑΚΤ. στην οργανωτική δομή αυτού (καθώς το 2010 συστάθηκε το «Υπουργείο Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας», με το Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ ωστόσο να υπάγεται στο Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη) αποτελεί την αποτελεσματικότερη οργανωτική δομή για τη λειτουργία και την αποστολή του Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. Επιπρόσθετα, η σύσταση Αρχηγείου³⁷⁶ στο Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ συνετέλεσε προκειμένου το Σώμα να αποκτήσει διοικητική, οργανωτική και δημοσιονομική αυτοτέλεια ενώ διαχώρισε και τα όρια μεταξύ στρατιωτικής και πολιτικής ηγεσίας.

Τα στελέχη του Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ., συνδυάζοντας τη γενικότερη εκπαίδευσή τους με τις εξειδικευμένες γνώσεις τους επί του υπηρεσιακού τους αντικειμένου, την εμπειρία και την τεχνογνωσία τους, παράλληλα με τη στρατιωτική πειθαρχία και την υπάρχουσα οργάνωση του Σώματος, καθίστανται ως οι πλέον καταρτισμένοι και αποτελεσματικοί για τη στελέχωση και τη διοίκηση του διοικητικού φορέα της ναυτιλίας.

Ταυτόχρονα, η αποκλειστική αρμοδιότητα του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής στο θαλάσσιο χώρο ευθύνης του, στα πλοία και στα πάσης φύσεως πλωτά ναυπηγήματα, στους λιμένες και στη χερσαία ζώνη αυτών, καθώς και σε άλλους χερσαίους, παράκτιους ή θαλάσσιους χώρους, όπως αυτοί ορίζονται

³⁷⁵Βλ. Κοροτζής Τρ., (2011, σ. 269-271). *Ο θεσμικός ρόλος του Λιμενικού Σώματος*. (Δ.Δ., τμήματος Δημόσιας Διοίκησης, Πάντειου Πανεπιστημίου Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών) Αθήνα.

³⁷⁶Βλ. Παρ. 1 του Αρθ. 6 του Ν. 3922/2011 όπως ισχύει μετά την έκδοση του Π.Δ. 85/2012.

από τη σχετική νομοθεσία, επιτρέπει την αποφυγή φαινομένων όπως η έλλειψη συντονισμού, η επικάλυψη αρμοδιοτήτων, οι χρονοβόρες διαδικασίες που πιθανόν να παρατηρούνται σε άλλες χώρες όπως η Ιταλία, στην οποία δραστηριοποιούνται διαφορετικά Σώματα, υπαγόμενα σε διαφορετικά Υπουργεία, με τομέα δραστηριοποίησης που σε πολλές των περιπτώσεων συμπίπτει.

Αναφορικά, με την αποκλειστική αρμοδιότητα του Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. στο χώρο αρμοδιότητας του, θα πρέπει να γίνει ιδιαίτερη αναφορά στην ανάληψη του συνόλου των αρμοδιοτήτων από ένα Σώμα, σε αντίθεση με το παράδειγμα της Ισπανίας, καθώς το Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ έχει αναλάβει καθήκοντα τόσο έρευνας και διάσωσης όσο και αστυνομικά καθήκοντα, γεγονός που επιτρέπει τον άρτιο συντονισμό και την άμεση επιχειρησιακή ετοιμότητα σε περιστατικά παράνομης διακίνησης μεταναστών όπου η έρευνα και η διάσωση των επιβατών των πλοιαρίων συνδυάζεται με αστυνομικές επιχειρήσεις για τη σύλληψη των διακινητών.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η θαλάσσια ασφάλεια είναι μία έννοια – κλειδί στην παγκόσμια ασφάλεια. Δεν έχει καθορισμένη έννοια. Η έννοια της προκύπτει μέσα από την μελέτη των παραγόντων που σχετίζονται με την επίτευξή της καθώς επίσης και την ανάλυση των δραστηριοτήτων στα οποία βρίσκει εφαρμογή. Γενικότερα, αν οι φορείς

συμφωνήσουν πάνω στην αξία της έννοιας της θαλάσσιας ασφάλειας, η πρακτική της χρησιμότητα θα διαφέρει πάντοτε σε σχέση με τους παράγοντες που συντελούν σε αυτήν, το χρόνο και το μέρος. Επομένως, η προσπάθεια για την εξεύρεση ενός γενικά αποδεκτού ορισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα, είναι μη παραγωγική διαδικασία.

Μέσα από τη συγκεκριμένη εργασία, έγινε αρχικά μία προσπάθεια προκειμένου να παρουσιαστεί η γενικότερη έννοια της θαλάσσιας ασφάλειας και να κατανοηθούν οι παράγοντες από τους οποίους αποτελείται. Ειδικότερα, παρουσιάστηκαν οι έννοιες του «maritime security» και του «maritime safety» και η διαφορά που υπάρχει μεταξύ τους, με την έμφαση να δίνεται στη μελέτη του «maritime security» που αποτελεί και το αντικείμενο της έρευνας.

Λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαίτερες συνθήκες που επικρατούν στις περιοχές της Μέσης Ανατολής και της Βόρειας Αφρικής και την εγγύτητα τους, με την Ευρωπαϊκή ήπειρο, γίνεται εύκολα κατανοητό ότι οι μεταναστευτικές ροές από τα χερσαία και θαλάσσια σύνορα θα συνεχίσουν να αποτελούν ένα πολυδιάστατο φαινόμενο στο οποίο θα εμπλέκονται πολλοί διαφορετικοί παράγοντες και φορείς και το οποίο θα επηρεάζει και θα επιδρά στις πολιτικές που υιοθετούνται από την Ε.Ε.. Για αυτό ακριβώς το λόγο, από τη γενικότερη έννοια του “maritimesecurity”, η ανάλυση της εργασίας προχώρησε στην ειδικότερα έννοια της παράνομης μετανάστευσης που αποτελεί κομμάτι του maritimesecurity.

Πιο συγκεκριμένα, παρουσιάστηκε το προσφυγικό και μεταναστευτικό φαινόμενο, μέσα από τη νομική ερμηνεία των σχετικών όρων, καθώς και τα προβλήματα και οι προκλήσεις που προκύπτουν αναφορικά με την εφαρμογή της νομοθεσίας για την αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης. Ο διαχωρισμός μεταξύ πρόσφυγα και μετανάστη, όχι τόσο με νομικούς και εννοιολογικούς όρους αλλά με πραγματικούς, γίνεται ολοένα και δυσκολότερη.

Παράλληλα, αναλύθηκε η Ευρωπαϊκή μεταναστευτική πολιτική μέσα από τις πολιτικές πρωτοβουλίες, νομοθετικές παρεμβάσεις και δράσεις που έχουν αναπτυχθεί, αναδεικνύοντας το ρόλο της διεθνούς συνεργασίας και της υιοθέτησης ενιαίας πολιτικής για την επίτευξη σταθερότητας σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Σε αυτό το πλαίσιο, εντάσσεται η σύναψη σχετικών Συμβάσεων και Συνθηκών, οι διμερείς Συμφωνίες με τρίτες χώρες, η δημιουργία μίας κοινής βάσης δεδομένων για

ανταλλαγή πληροφοριών, η ανάπτυξη σύγχρονων μέσων και εξοπλισμού για τον έλεγχο των ευρωπαϊκών συνόρων και η δημιουργία της FRONTEX, η οποία συμβάλει καθοριστικά στο έργο που επιτελούν οι αστυνομικές αρχές κάθε χώρας για την αντιμετώπιση του φαινομένου.

Εν συνεχεία αναλύθηκε η δομή, οι δυνάμεις και οι σχετικές επιχειρησιακές δράσεις της Ισπανικής και της Ιταλικής Ακτοφυλακής στην αντιμετώπιση της εγκληματικής δραστηριότητας της διακίνησης παράτυπων μεταναστών και προσφύγων, ενώ ιδιαίτερη μνεία έγινε και στην Τουρκική Ακτοφυλακή λόγω του ρόλου που έχει (ή θα έπρεπε να έχει) στην αντιμετώπιση το φαινομένου της παράνομης μετανάστευσης και των προβλημάτων που δημιουργούνται με τα Ελληνικά πλωτά μέσα σε επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης στο Ανατολικό Αιγαίο, λόγω της διαρκούς αμφισβήτησης των ελληνικών κυριαρχικών δικαιωμάτων από τις Τουρκικές Αρχές.

Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στη δομή του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής, στον εξοπλισμό του, στις ζώνες της ποινικήστου αρμοδιότητάςενώ παράλληλα αναπτύχθηκαν και στατιστικά στοιχεία για το 2017 που αφορούσαν τις μεταναστευτικές και προσφυγικές ροές προς την Ελλάδα.

Τέλος, παρουσιάστηκε η ανάγκη για την υιοθέτηση και την ανάπτυξη μίας ρεαλιστικής στρατηγικής για τα επόμενα χρόνια, θέτοντας συγχρόνως και τους στρατηγικούς στόχους του Σώματος και τους τρόπους με τους οποίους μπορούν αυτοί να επιτευχθούν.

Η καλύτερη λύση είναι η πρόληψη και όχι η καταστολή και η χώρα μας παρά τη βαθιά οικονομική κρίση που βίωσε τα τελευταία χρόνια και που επηρέασε σημαντικά τους οικονομικούς πόρους που προορίζονταν για τα Σώματα Ασφαλείας, συνεχίζει μέσω του υψηλού ηθικού, της άρτιας εκπαίδευσης και της υψηλής τεχνογνωσίας που διακρίνει τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος – Ελληνική Ακτοφυλακής, σε συνδυασμό με την επίτευξη οικονομιών κλίμακας με την επιλογή εκείνων των εξοπλιστικών προγραμμάτων που ταιριάζουν καλύτερα στις επιχειρησιακές ανάγκες και τους εθνικούς στόχους που έχουν τεθεί, να επιτύχει το ζητούμενο που τέθηκε στον πρόλογο αυτής της εργασίας και δεν είναι άλλο από την εγκαθίδρυση ενός αισθήματος ασφάλειας για τους Έλληνες πολίτες.

1) Ελληνική

I. Βιβλία

Αναγνωστόπουλος, Η. & Βαθιώτης, Κ. (1999). *Ποινικός Κώδικας*, Αθήνα.

Ασωνίτης, Γ. (1995). *Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας*. Αθήνα: Παπαζήσης.

Βαμβούκος, Α. (1985). *Το σύγχρονο δίκαιο της θάλασσας*. Αθήνα – Κομοτηνή: Σάκκουλας.

Βαρβιτσιώτης, Ι. (2006). *Η μεταναστευτική πολιτική της Ευρώπης*. Υπηρεσία Τεκμηρίωσης – Εκδόσεων – Έρευνας, Βρυξέλλες: Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΕΛΚ- ΕΔ στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

Βγενόπουλος, Κ. (1998). *Πρόσφυγες και μετανάστες στην ελληνική αγορά εργασίας*, Αθήνα: ΕΚΕΜ.

Γιόκαρης, Α. (1991). *Οι δικαιοδοσίες του παράκτιου κράτους στον εναέριο χώρο, εθνικό, και διεθνή*. Αθήνα – Κομοτηνή: Α. Σάκκουλας.

Δίπλα, Χ., Ροζάκης Χ. (επιμ). (2004). *Το δίκαιο της θάλασσας και η εφαρμογή του στην Ελλάδα», Ινστιτούτο Αιγαίου της Θάλασσας και του Ναυτικού Δικαίου*. Αθήνα: Σιδέρης.

Δουμάνης, Δ.(1987). *Διεθνής Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα*. Πειραιάς: Εμμ. Σταυριδάκης.

Ιωάννου, Κ. & Στρατή, Α. (2000, β' έκδοση). *Δίκαιο της Θάλασσας*. Αθήνα – Κομοτηνή: Αντ. Σάκκουλας.

Ιωάννου, Κ & Στρατή, Α. (1996, τ. Α'). *Εισηγήσεις Δικαίου της Θάλασσας*.

Ιωάννου, Κ., Οικονομίδης, Κ., Ροζάκης, Χ, Φατούρος, Α. (1990). *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, Οι φορείς δικαιωμάτων και υποχρεώσεων στη διεθνή έννομη τάξη*. πανεπιστημιακές σημειώσεις, Αθήνα – Κομοτηνή: Α. Σάκκουλας.

Καλογερόπουλος, Σ. (1963, τ. β' εκδ 2^η) *Διεθνές Δημόσιον Δίκαιον*. Αθήνα: Β. Παπαζήσης.

Κοντογιάννη, Χ. Στρατή, Π. & Τσίαντη, Β. (1990). *Παιδιά διαπολιτισμικών γονιών σε διάφορες χώρες*. Κοινωνική Εργασία.

Κοροτζής Τρ., (2011). *Ο θεσμικός ρόλος του Λιμενικού Σώματος*. (Δ.Δ., τμήματος Δημόσιας Διοίκησης, Πάντειου Πανεπιστημίου Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών) Αθήνα.

Κοροτζής Τρ. (2015). *Έρευνα και Διάσωση – Ρυθμιστικό Πλαίσιο και προβλήματα εφαρμογής στο Αιγαίο και τη Νοτιοανατολική Μεσόγειο*. (Δ.Δ. ,τμήματος Διεθνών Ευρωπαϊκών και Περιφερειακών Σπουδών, τομέας Διεθνών και Ευρωπαϊκών Θεσμών, Πάντειου Πανεπιστημίου Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών) Αθήνα.

Κυριαζή, Τ. (2010). *Εμπορία Ανθρώπων - Διεθνές & Ευρωπαϊκό Δίκαιο Προστασίας των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.

Λιάκουρας, Π. (2004). *Η Συνορεύουσα ζώνη και η εφαρμογή της στις ελληνικές θάλασσες*. στο Χαρ. Δίπλα, Χρ. Ροζάκης (επιμ.). *Το Δίκαιο της Θάλασσας και η Εφαρμογή του στην Ελλάδα*. Αθήνα: Ι. Σιδέρης

Μανωλεδάκης, Ι. (1989, Έκδοση β). *Ποινικό Δίκαιο, Επιτομή Γενικού Μέρους. άρθρα 1-49 ΠΚ*.

Μαρούδα, Μ.Ν. (2006). *Η πειρατεία ως διεθνές έγκλημα* στο: Περράκης, Στ και Τσάλτας, Γρ. (επιμ). *Ασφάλεια και Πειρατεία στην Ανοικτή Θάλασσα*. Αθήνα: Ι. Σιδέρης.

Μηνάγιας, Χρ. (2010). *Η γεωπολιτική στρατηγική και η στρατιωτική ισχύς της Τουρκίας*. Αθήνα: Τουρίκη.

Μπάγκαβος, Χ. & Παπαδοπούλου, Δ. (2003). *Μελέτες του ΙΝΕ/ΓΣΕΕ – ΑΔΕΔΥ*. Αθήνα: ΚΑΜΠΥΛΗ ADV.

Μπάγκαβος, Χ. & Παπαδοπούλου, Δ. (2006). *Μεταναστευτικές Τάσεις και Ευρωπαϊκή Μεταναστευτική Πολιτική*. Αθήνα: ΙΝΕ ΓΣΕΕ.

Μιχαήλ, Μ. (1983, τόμος Α'). *Η Υφαλοκρηπίδα των Ελληνικών νησιωτικών συμπλεγμάτων τον Αιγαίου και το Διεθνές Δίκαιο*. Αθήνα: Α. Ν. Σάκκουλα.

Μπόση, Μ. (1999). *Ζητήματα Ασφαλείας στη Νέα Τάξη Πραγμάτων*. Αθήνα: Παπαζήση.

Μυλωνόπουλος, Δ. (2004). *Ναυτιλία / Έννοιες – Τομείς – Δομές*. Αθήνα: Σταμούλης.

Οικονομίδης, Κ. (1993). *Θέματα διεθνούς δικαίου και ελληνικής εξωτερικής πολιτικής*. Αθήνα: Σάκκουλας.

Παπαθεοδώρου, Θ. (2007). *Νομικό Καθεστώς Αλλοδαπών – Ελληνική και Ευρωπαϊκή Νομοθεσία*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.

Περράκη, Σ. (1996). *Το Αιγαίο Πέλαγος και το νέο δίκαιο της θάλασσας*. Αθήνα: Α. Σάκκουλα.

Περράκης, Σ. (2006). *Ασφάλεια και πειρατεία στην ανοιχτή θάλασσα. Η σύγχρονη νομική προσέγγιση μέσα από τη Σύμβαση του Montego Bay (1982) για το δίκαιο της θάλασσας*. Αθήνα: Ι.Σιδέρης.

Ρούκουνας, Ε. (1982). *Διεθνές Δίκαιο II, Το κράτος και το έδαφος – Δίκαιο της Θάλασσας*. Αθήνα: Α. Σάκκουλας.

Σπανός, Ν. (1997). *Η έρευνα και διάσωση στη θάλασσα*. Πειραιάς: Jκαι Η Hellas.

Τζήμητρας, Χ.. (1997). *Η υφαλοκρηπίδα των Νησιών στη διεθνή νομολογία*. Αθήνα – Κομοτηνή: Σάκκουλας.

Τσάλτας, Γρ. (2003,τόμος δεύτερο). *Το διεθνές καθεστώς των θαλασσών και των ωκεανών, Διεθνής Πολιτική - Διεθνές Δίκαιο – Διεθνής Οργάνωση*. Αθήνα:Ι. Σιδέρης.

Τσάλτας, Γρ. & Κλάδη – Ευσταθοπούλου, Μ. (1986).*Διεθνές Δίκαιο της θάλασσας. Ζώνες Δικαιοδοσίας*.Αθήνα:πανεπιστημιακές σημειώσεις, Παντείου Πανεπιστημίου.

Τσαούσης, Δ. (2006). *Η κοινωνία του ανθρώπου – Εισαγωγή στην κοινωνιολογία*. Αθήνα:Gutenberg.

Τρουμπέτα, Σ. (2012). *Το Προσφυγικό και Μεταναστευτικό Ζήτημα*. Αθήνα:Παπαζήση.

Τσιρίδης, Π.(1998). *Ποινική Δικαιοδοσία στο θαλάσσιο χώρο και εγκλήματα τελούμενα επί πλοίου*. Αθήνα:Π. Σάκκουλας.

Χλέτσος, Μ. (2002). *Η πολιτική οικονομία της μετανάστευσης*. Αθήνα: Εξάντας.

Χούγιας, Γ. (1998). *Γενική Κωδικοποίηση των Διεθνών Συμβάσεων (SOLAS) για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (IMO 1974 – 1998)*. Αθήνα:Ναυτιλιακή Νομοθεσία.

2) ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

Abbott, J. & Neil, R. (1999). *Pirates? Maritime Piracy and Societal Security in Southeast Asia*. Pacifica Review: Peace, Security & Global Change.

ARTEAGA, F. (2007).*Las operaciones de última generación: el Centro de Coordinación Regional de Canarias.*, Real Instituto Elcano.

Attard, D.J.. (1987). *The exclusive economic zone in International Law*. Oxford: Oxford University Press.

Baldwin, D. (1997). *The Concept of Security*.Review of International Studies.

Barasa, N. & Fernandez, L. (2015, vol 15). *Kenya's implementation of the Smuggling Protocol in response to the irregular movement of migrants from Ethiopia and Somalia*. Law, Democracy and Development.

Bensaâd, A. *Agadez, carrefour migratoire sahélo-maghrébin*, Revue européenne des migrations internationales.

Bhawra, V. K., (2013). *Irregular migration from India to the EU: evidence from the Punjab*. CARIM – India Research Report.

Bin, H. (2015). *Smuggled migrant or migrant smuggler: erosion of seaborne asylum seekers, access to refugee protection in Canada*", Refugee Studies Centre Working Series Paper no. 106, University of Oxford.

Bueger, C. (2013). *Practice, Pirates and Coastguards: The Grand Narrative of Somali Piracy*. *Third World Quarterly*.

Bueger, C., Stockbruegger, J. (2013). *Security Communities, Alliances and Macrosecuritization: The Practices of Counter-Piracy Governance*. in *Maritime Piracy and the Construction of Global Governance*, edited by Michael J. Struett, Mark T. Nance and Jon D. Carlson, London: Routledge.

Bueger, C. (2014). *Boundary Concepts and the Interaction of Communities of Practice. Cases from the Security-Development Nexus*. Political Concepts – Committee on Concepts and Methods Working Paper Series, forthcoming.

Bueger, C. (2015). *What is Maritime Security?* Cardiff University: Marine Policy.

Butcher, L. (2010). *Shipping: Piracy*. Research Paper. Βιβλιοθήκη του UK. House of Commons.

Chalk, P. (2009). *Maritime piracy: reasons, dangers and solutions*. Before the committee on transportation and Infrastructure Subcommittee on Coast Guard and Maritime Transportation, United States House of representatives.

Charney, J.I. (1985). *The exclusive economic zone and public International Law*. 15 ODIL.

Churchill R.R.M, & Law, A.V. (1988). *The law of the sea*. 2nd ed, revised and enlarged, University Press, Manchester.

Dimitriadi, A. (2013). *Migration from Afghanistan to third countries and Greece*. Hellenic Foundation for European and Foreign Policy.

Donini, A., Monsutti, A. & Scalettari, G.. (2016). *Afghans on the Move: Seeking Protection and Refuge in Europe*. Global Migration Research Paper No. 17, The Graduate Institute of International and Development Studies, Global Migration Centre.

Feldt L., Dr. Peter R. & Ralph D. (2013). *Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach*. ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security.

Ferrara, G., Prosecutor, Special Antimafia Directorate at Procura della Repubblica di Palermo. (2015). *Tackling the smugglers of migrants – a new approach: the ‘Glauco’ cases*. Presentation at the Council of Europe.

FRANCISCO J. V. A. (Lieutenant Colonel Guardia Civil-SPAIN), (2017). *Lessons learned from the control of EU southern maritime Borders in the framework of the international police cooperation policies: the case studies of Italy and Spain against the smuggling and illegal immigration by sea from Africa*. [Master’s final dissertation at the Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED)]

GONZÁLEZ, E., CARMEN, Y. S.B.(2009). *Hacia una política europea de inmigración? Un desafío para la Presidencia Española de 2010*. Real Instituto Elcano. Documento de Trabajo.

Horwood, C., (2015). *Irregular Migration Flows in the Horn of Africa: Challenges and implications for source, transit and destination countries*. Australian Government, Department of Immigration and Border Protection, Research Programme, Occasional Paper Series, No. 18.

Hugh, D. & Alistair D. (2007). *What is migration?*. Bioscience 57.2.

Hugo, G. & Dissanayake, L., (2014). *The Process of Sri Lankan Migration to Australia Focussing on Irregular Migrants Seeking Asylum*. Irregular Migration Research Programme, Occasional Paper Series no. 10, Department of Immigration and Border Protection, Government of Australia.

Icli, T.G., Sever, H. & Sever, M. (2015). *A survey study on the profile of human smugglers in Turkey*. Advances in Applied Sociology.

IRANZO, Á. (2006). *EL PLAN ÁFRICA 2006-2008*. Fundación Carolina.

Klein, N. (2013). *Maritime Security and the Law of the Sea*. Oxford & New York: Oxford University Press.

Kraska, J., & Raul, P. (2013). *International Maritime Security Law*. Leiden & Boston: Martinus Nijhoff.

Laczko, F., Singleton, A. & Black, J. (eds.) (2017). *Improving Data on Missing Migrants*. International Organization for Migration.

LIROLA, D. I. (2004). *El Proyecto de Reglamento de Extranjería de la LO 4/2000, de 11 de enero, sobre los derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social. Un comentario*.

LÓPEZ, S. A. M^a. & SÁNCHEZ V. E. (2010). *La nueva arquitectura política del control migratorio en la frontera marítima del suroeste de Europa: los casos de España y Malta*”, en ANGUIANO María Eugenia y LÓPEZ SALA Ana M^a. (eds.), *Migraciones y fronteras. Nuevos contornos para la movilidad internacional*. Barcelona: Cidobs.

Mack J. (2011). *The sea: a cultural history*. London: Reaktion.

Majidi, N. & Danziger, R. (2016). *Afghanistan*. in McAuliffe, M. & Laczko, F. (eds.), *Migrant Smuggling Data and Research: a global review of the emerging evidence base*, International Organization for Migration.

Mallia P. (2010). *Migrant Smuggling by Sea: Combating a Current Threat to Maritime Security Through the Creation of a Cooperative Framework*. Martinus Nijhoff Publishers.

Molenaar, F. & El Kamouni-Janssen, F. (2017). *Turning the tide: The politics of irregular migration in the Sahel and Libya*. Clingendael – Netherlands Institute of International Relations.

Monzini, P., Abdel Aziz, N. & Pastore, F. (2015). *The changing dynamics of cross-border human smuggling and trafficking in the Mediterranean*. New- Med Research Network, Istituto Affari Internazionali.

Morton, K., (2016). *China's ambition in the South China Sea: is a legitimate maritime order possible?* *International Affairs* 92: 4.

Murphy, M. N. (2010). *Small Boats, Weak States, Dirty Money: Piracy and Maritime Terrorism in the Modern World*. C Hurst & Co Publishers Ltd. NATO. 2011. Alliance Maritime Strategy. Brussels: NATO.

NARANJO, G., Gloria, E. (2014). *Desterritorialización de fronteras y externalización de políticas migratorias. Flujos migratorios irregulares y control de las fronteras exteriores en la frontera España-Marruecos*. Estudios Políticos, 45, Instituto de Estudios Políticos, Universidad de Antioquia.

LÓPEZ, S., SÁNCHEZ V. E. (2010). *La nueva arquitectura política del control migratorio en la frontera marítima del suroeste de Europa: los casos de España y Malta*. en ANGUIANO, M. E. y LÓPEZ S. (eds.), *Migraciones y fronteras. Nuevos contornos para la movilidad internacional*, Barcelona: Cidobs.

Neyer, J & Wiener, A (2011). *Political Theory of the European Union*. Oxford University Press.

Raghavan, R. & Jayasuriya, D. (2016). *People smuggling field insights report – Pakistan*. Red Elephant Research.

Reitano, T. & Tinti, P. (2015). *Survive and advance: The economics of smuggling refugees and migrants into Europe*. Institute for Security Studies and The Global Initiative against Transnational Organized Crime.

Roberts, B., Hanson, G., Cornwell, D. & Borger, S. (2010). *An Analysis of Migrant Smuggling Costs along the Southwest border*. Working paper, Office of Immigration Statistics, US Department of Homeland Security.

SÁNCHEZ, A. B, (2011). *La política migratoria en España. Un análisis de largo plazo*. Revista Internacional de Sociología (RIS), nº1.

Sanchez, G. E. (2016). *Latin America*. in McAuliffe, M. and Laczko, F.(eds.), *Migrant smuggling data and research: a global review of the emerging evidence base*. International Organization for Migration.

Sanchez, G. E. (2015). *Human Smuggling and Border Crossings*. Routledge.

Schaub, M.& Lukas, J. (2000). *Body mass of six long – distance migrant passerine species along the autumn migration route*. Journal für Ornithologie.

Schnapper, D. *La France de l'intégration. Sociologie de la nation en 1990*. Collection Bibliothèque des Sciences humaines, Gallimard.

Shaw, M. & Mangan, F. (2014). *Illicit trafficking and Libya's transition: profits and losses*. United States Institute of Peace.

- Sloggett, D. (2013). *The anarchic sea: maritime security in the twenty-first century*. London: Hurst.
- Smith, S. (2005). *The Contested Concept of Security*. in *Critical Security Studies and World Politics*. Boulder, CO and London: Lynne Rienner Publishers.
- Smith, N. (2014). *Donkey flights: illegal immigration from the Punjab to the United Kingdom*. Migration Policy Institute.
- Spener, D. (2009). *"Clandestine crossings: Migrants and coyotes on the Texas-Mexico border"*. Cornell University Press.
- Stavridis, J. (2017). *Sea Power: The History and Geopolitics of the World's Oceans*, New York: Penguin Press.
- Stern, M., & Ojendal, J. (2010). *Mapping the Security--Development Nexus: Conflict, Complexity, Cacophony, Convergence? Security Dialogue*.
- Stone-Cadena, V. & Álvarez, V. S. (2018). *Historicizing mobility: coyoterismo in the indigenous Ecuadorian migration industry*. in Zhang, S.X., Sanchez, G.E. & Achilli, L. (eds.). *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*.
- Struett, M.J., Nance, M.T., & Carlson, J.D. (Eds.) (2012). *Maritime Piracy and the Construction of Global Governance*. London: Routledge.
- Tamura, Y. (2010). *Migrant Smuggling*. *Journal of Public Economics*.
- Till, G. (2004). *Seapower. A Guide for the Twenty-First Century*. London: Routledge.
- Toaldo, M. (2015). *Migrations through and from Libya: a Mediterranean challenge*. New-Med Research Network, Istituto Affar iInternazionali.
- Triandafyllidou, A. & Maroukis, T. (2012). *Migrant Smuggling: Irregular Migration From Asia and Africa to Europe*. Palgrave Macmillan.

Vice Admirals Del Pozo, F., Dymock, A., Feldt, L., Hebrard, P, Sanfelice, F. & Sloggett D. (2010). *Maritime surveillance in support of Csdp*.

Wambua, P.M. (2009). *Enhancing Regional Maritime Cooperation in Africa: The Planned End State*. African Security Review.

Wilson, B., *Five Maritime Security Developments That Will Resonate For A Generation*. Harvard National Security Journal Online.

Yousef, K. (2013). *The vicious circle of irregular migration from Pakistan to Greece and back to Pakistan*. Background Report: Migratory System 3 (Pakistan), Hellenic Foundation for European and Foreign Policy.

Zhou, F. (2016). *Between assertiveness and self-restraint: understanding China's South China Sea policy*. *International Affairs*.

ΑΡΘΡΑ - ΜΕΛΕΤΕΣ

Kouskouvelis, I. (2016). *The Refugee crisis: Is this the Europe we aspire to?*. Ανακτήθηκε από:
<https://www.neweurope.eu/article/refugee-crisis-europe-aspire>.

Pickrell, D. (2007). *'Tackling the Stovepipe Problem'*, VolpeCenter, USDOT, 7th National TRB Conference on Transportation Asset Management, New Orleans, Louisiana. Ανακτήθηκε από: http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/archive/conferences/2007/asset/25_Pickrel.pdf.

Γεωργακόπουλος, Θ. (2018). *Η ηλεκτρονική διακυβέρνηση στην Ελλάδα – Μία μελέτη*. Ανακτήθηκε από:
https://www.dianeosis.org/2018/03/e_government_post/, 2018.

Γεωργιοπούλου, Τ. (2019). *Σύστημα και κοινωνία στα όριά τους. Καθημερινή*. Ανακτήθηκε από:
[http://www.kathimerini.gr/1029257/article/epikairothta/ellada/systhma-kai-koinwnia-sta-](http://www.kathimerini.gr/1029257/article/epikairothta/ellada/systhma-kai-koinwnia-sta)

oriatoy?fbclid=IwAR3SoynWqb7yLioFJzH7OvDN2hUdQbI9Ij1u7Hy8rhfqbeDSwum8u
MgVerc

ΔιαΝΕΟσις, Οργανισμός έρευνας και ανάλυσης (2018). *Ηλεκτρονική Διακυβέρνηση στην Ελλάδα. Επιτυχίες, Προβλήματα, και ο Δρόμος προς τον Ψηφιακό Μετασχηματισμό.*

Καραϊσκάκη, Τ. (2019). Χάος χωρίζει το Δημόσιο από την τεχνητή νοημοσύνη.*Καθημερινή.* Ανακτήθηκε από: <http://www.kathimerini.gr/1021621/article/epikairothta/kosmos/chaos-xwrizei-to-dhmosio-apo-thn-texnhth-nohmosynh>.

Κουτούδης, Γ. (2018). UNCLOS και Δίκαιο της Θάλασσας. Ανακτήθηκε από: <https://politiquereal.com/2018/03/25/unclos>.

Κωτούλας, Ι. (2016). Ο πόλεμος κατά της Δύσης, Μεταναστευτική κρίση και ευρωπαϊκή ασφάλεια.*Foreign Affairs Hellenic Edition.* Ανακτήθηκε από: <http://www.foreignaffairs.gr>.

Σουλιώτης, Ι. (2018). Ελεύθεροι, παρά τις βαριές καταδίκες σε 500 χρόνια φυλακή.*Καθημερινή.* Ανακτήθηκε από: <http://www.kathimerini.gr/952151/article/epikairothta/ellada/eley8eroi-para-tis-varies-katadikes-se-500-xronia-fylakh>.

ΗΝΩΜΕΝΑ ΕΘΝΗ

United Nations. (2000). Protocol Against the Smuggling of Migrants by Land, Sea and Air, supplementing the United Nations Convention Against Transnational Organized Crime. Ανακτήθηκε από: https://www.unodc.org/documents/middleeastandnorthafrica/smugglingmigrants/SoM_Protocol_English.pdf

United Nations General Assembly. (2010). *Interpretative notes for the official records (travaux préparatoires) of the negotiation of the United Nations Convention against Transnational Organized Crime and the Protocols thereto.*

United Nations Office on Drugs and Crime. (2010). *Smuggling of migrants into, through and from North Africa: A thematic review and annotated bibliography of recent publications.*

United Nations Office on Drugs and Crime. (2010). Issue Paper: *Smuggling of Migrants by Air.*

United Nations Office on Drugs and Crime. (2011). Issue Paper: *Smuggling of Migrants by Sea.*

United Nations High Commissioner for Refugees and Altai Consulting. (2013). *Mixed migration: Libya at the crossroads.*

United Nations High Commissioner for Refugees and Altai Consulting. (2013). *Mixed migration: Libya at the crossroads.*

United Nations High Commissioner for Refugees and Altai Consulting. (2013). *Mixed migration: Libya at the crossroads.*

United Nations Office on Drugs and Crime. (2015). *Migrant Smuggling in Asia: Current Trends and Related Challenges.* UNODC Regional Office for Southeast Asia and the Pacific.

United Nations Office on Drugs and Crime. (2015). *Migrant Smuggling in Asia: Current Trends and Related Challenges.* UNODC Regional Office for Southeast Asia and the Pacific.

United Nations High Commissioner for Refugees. (2016). *Profiling of Afghan arrivals on Greek islands in February 2016*.

United Nations Office on Drugs and Crime. (2016). *GLO.ACT Needs Assessment Report on South Africa*.

UN Women. (2016). *Gender assessment of the refugee and migration crisis in Serbia and FYROM*.

UNODC. (2016). *Global Report on Trafficking in Persons*.

United Nations High Commissioner for refugees. (2011). *Rescue At Sea, Stowaways And Maritime Interception*. Selected Reference Materials.

United Nations High Commissioner for Refugees, United Nations Children's Fund and International Organization for Migration,. (2017). *Refugee and migrant children – including unaccompanied and separated children – in the EU: overview of trends in 2016*.

United Nations. Department of Economic and Social Affairs,. (2018). *International migrant stock: The 2017 revision*.

United Nations Office on Drugs and Crime. (2018). *Global study on smuggling of migrants*.

ΗΝΩΜΕΝΟΒΑΣΙΛΕΙΟ

UK Government. (2014). *The UK National Strategy*.

United Kingdom, House of Lords, European Union Committee. (2016). *Operation Sophia, the EU's naval mission in the Mediterranean: an impossible challenge*, 14th Report of Session 2015–16.

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

<https://www.astynomia.gr>

<https://www.hcg.gr>

https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime-security_en

<https://www.guardiacivil.es>

<http://www.nato-pa.int/Default.asp?SHORTCUT=2087>

http://www.nato.int/cps/en/natolive/official_texts_75615.htm

<https://turkishnavy.net/dost-class/>

<https://www.kiyemniyeti.gov.tr/?lang=1>

<https://www.gdf.gov.it>

<https://www.carabinieri.it>

<https://www.unodc.org/documents/treaties/UNTOC/Publications/TOC%20Convention/TOCebook-e.pdf>.

<http://gr.euronews.com/2018/07/31/salos-apo-thn-epanaprowthsh-metanastwnapoitaliko-ploio>.

<https://www.naftemporiki.gr/story/1382965/klimakonetai-i-diplomatiki-entasi-italias-maltas-gia-tometanasteutiko>

<http://www.ert.gr/eidiseis/diethni/kosmos/nti-maio-eimaste-etoimoi-na-meiosoyme-ti-symvoli-mas-stonproypologismo-tis-ee/>

<https://www.dw.com/en/migrants-trapped-on-italys-diciotti-boat-finally-allowed-todisembark/a-45233924>.

https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/euco-migration-booklet-june2018_en_1.pdf

https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/irregular-migration-mediterranean-strategic_note_issue_22_0_en.pdf

https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/european-agenda-migration/background-information/docs/communication_on_the_european_agenda_on_migration_en.pdf

<https://frontex.europa.eu/along-eu-borders/main-operations/operations-minerva-indalospain/>

<https://FRONTEX.europa.eu/along-eu-borders/main-operations/operation-poseidon-greece/>

<https://FRONTEX.europa.eu/along-eu-borders/main-operations/operation-themis-italy/>

<https://www.operationsophia.eu/>

https://ec.europa.eu/homeaffairs/sites/homeaffairs/files/elibrary/docs/infographics/eurosur/eurosur_en.pdf

<https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/securing-eu->

https://migration.iom.int/docs/2017_Overview_Arrivals_to_Europe.pdf

https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/european-agenda-migration/20180516_progress-report-european-agenda-migration_en.pdf

protokollon-synergiasias-tou-limenikou-somatos-ellenikes-aktophylakes-me-to-archegeio-tes-ellenikes-astynomias-&inheritRedirect=true

<https://www.defence-point.gr/news/limeniko-soma-eksygchronismos-thermikou-kai-sep-gia-tria-path>

<https://www.parapolitika.gr/article/mnimonio-epixeirisiakis-synergiasias-metaxu-geetha-kai-limenikou-somatos>

<http://www.zougla.gr/zouglaport/limeniko-soma/article/ta-enaeria-mesa-tou-limenikou-somatos>

<https://www.viadiplomacy.gr/o-stolos-tou-limenikou-somatos-ellinikis-aktofilakis-2015-nea-skafi-ke-dinatotites>

https://greece.iom.int/sites/default/files/AVRR%20Annual%20Report%20YEAR%201%20-%20RT.1243%20%28GR%29_0.pdf

http://www.astynomia.gr/index.php?option=ozo_content&lang=%27..%27&perform=view&id=70776&Itemid=1240&lang=

<https://crisismonitor.gr/2018/03/01/epistrofes-metanaston-i-FRONTEx-metra-alla-den-vgazi-akri/>

https://FRONTEx.europa.eu/assets/Publications/Risk_Analysis/Risk_Analysis/Risk_Analysis_for_2018.pdf

ΕΘΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Ν. 1753/1917, περί της διοικήσεως του εμπορικού ναυτικού.

A.N. 389/1936,περί οργανώσεως Οικονομικής Αστυνομίας κατά θάλασσαν.

N.Δ. 3989/1959, Περί κυρώσεως της πολυμερούς Συμβάσεως περί της Νομικής Καταστάσεως των Προσφύγων.

A.N. 389/1968,Περί κυρώσεως του Πρωτοκόλλου της Ν. Υόρκης της 31-01-1967 εν σχέσει προς την Νομικήν Κατάστασιν των Προσφύγων.

N.Δ. 187/1973,Πέρι Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

N. 139 της 25/25-8-1975,Περί κυρώσεως της εν Νέα Υόρκη την 28ην Σεπτεμβρίου 1954 υπογραφείσης Διεθνούς Συμβάσεως και του συνοδεύοντος ταύτην παραρτήματος περί του καθεστώτος των ανιθαγενών.

N.1045/1980,Περί κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνον Διεθνούς Συμβάσεως «περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση 1974 και περί άλλων τινών διατάξεων.

N.2321/1995,Κύρωση της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας και της Συμφωνίας που αφορά την εφαρμογή του μέρους XI της Σύμβασης.

Π.Δ. 349/2001, Κύρωση των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης «περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. (ΠΑΑΖΕΘ- SOLAS) 74», όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 4 Ιουνίου 1997 με την απόφαση MSC 65(68) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ).

Υ.Α. 3239.10/01/2003 - ΦΕΚ 1900/Β/22-12-2003, Έγκριση Κανονισμού Λειτουργίας του Εθνικού Συστήματος Διαχείρισης & Πληροφοριών Κυκλοφορίας Πλοίων.

N. 3386/2005, Είσοδος, διαμονή και κοινωνική ένταξη υπηκόων τρίτων χωρών στην Ελληνική επικράτεια.

Π.Δ. 49/2005, Ενσωμάτωση της οδηγίας 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Ιουνίου 2002 «Δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης.

Ν. 3875/2010, Κύρωση και εφαρμογή της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών κατά του Διεθνικού Οργανωμένου Εγκλήματος και των τριών Πρωτοκόλλων αυτής και συναφείς διατάξεις.

Ν.4029/2011, Εθελοντισμός στο Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή και στο Πυροσβεστικό Σώμα και άλλες διατάξεις.

Π.Δ. 81/2012, Ιεραρχία, προαγωγές, μετατάξεις, αποστρατεία, ειδικές υποχρεώσεις και απαγορεύσεις προσωπικού Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής.

Ν.4150/2013, Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις.

Ν. 4213/2013, Προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2011/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 9ης Μαρτίου 2011 περί εφαρμογής των δικαιωμάτων των ασθενών στο πλαίσιο της διασυνοριακής υγειονομικής περίθαλψης (L 88/45/ 4.4.2011) και άλλες διατάξεις.

Ν.4251/2014, Κώδικας Μετανάστευσης και Κοινωνικής Ένταξης και λοιπές διατάξεις.

Ν.4504/2017, Δια βίου εκπαίδευση προσωπικού Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενδυνάμωση της διαφάνειας και της αξιοκρατίας σε θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα, θέματα πολιτικού προσωπικού, συμπλήρωση διατάξεων για τα λιμενικά έργα και άλλες διατάξεις.

Π.Δ. 13/2018, *Οργανισμός Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής*

ΚΥΑ υπ' αριθμ. 2416.11/84289/2018, *Ίδρυση Παιδικού - Βρεφονηπιακού Σταθμού του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής με έδρα το Δήμο Δραπετσώνας – Κερατσινίου.*

Ν. 4597/2019, *Για την κύρωση των Συμβάσεων Παραχώρησης που έχουν συναφθεί μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και των Οργανισμών Λιμένος Α.Ε. - Διατάξεις για τη λειτουργία του συστήματος λιμενικής διακυβέρνησης και άλλες διατάξεις.*

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ – ΕΚΘΕΣΕΙΣ - ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Council of the European Union. (2014). *European Union maritime strategy.*

Council of the European Union. Final report on Joint Operation. (2015). *Mos Maiorum.*

European Commission, Directorate General for Migration and Home Affairs. (2015). *A study on smuggling of migrants: Characteristics, responses and cooperation with third countries.* Final Report.

European Commission, Directorate General for Migration and Home Affairs. (2015). *Study on smuggling of migrants: Characteristics, responses and cooperation with third countries. Case Study 1: Syria/Lebanon – Egypt – Italy.*

European Commission, Directorate General for Migration and Home Affairs. (2015). *A study on smuggling of migrants: Characteristics, responses and cooperation with third countries.* Final Report.

European Commission. (2017). *Factsheet EU-Turkey statement – one year on.*

European Commission, Directorate General for Migration and Home Affairs. (2015). *Study on smuggling of migrants: Characteristics, responses and cooperation with third countries. Case Study 3: Pakistan – Turkey – Greece.*

European Commission, Directorate General for Migration and Home Affairs. (2015). *Study on smuggling of migrants: Characteristics, responses and cooperation with third countries. Case Study 1: Syria/Lebanon – Egypt – Italy.*

European Commission. (2016). *EU operations in the Mediterranean sea.* Ανακτήθηκε από: https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/securing-eu-borders/fact-sheets/docs/20161006/eu_operations_in_the_mediterranean_sea_en.pdf.

European Commission, Commission Note ahead of the June European Council. (2018). *Managing Migration in all its aspects.* Ανακτήθηκε από: https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/euco-migration-booklet-june2018_en_1.pdf

European Commission, DG Migration & Home Affairs. (2015). *A study on smuggling of migrants. Characteristics, responses and cooperation with third countries.* Final report.

Europol, European Migrant Smuggling Centre: First Year Activity Report, Jan 2016 – Jan 2017, Regional Mixed Migration Secretariat. (2017). *Going West: Contemporary migration trends from the Horn of Africa to Libya and Europe.*

European Parliament, Directorate-General for Internal Policies. (2016). *Fit for purpose? The Facilitation Directive and the criminalisation of humanitarian assistance to irregular migrants.*

European Parliament & of the Council. REGULATION (EU) No 1052/2013. *Establishing the European Border Surveillance System (Eurosur).*

European Parliament & of the Council. Regulation (EU). (2016/1624). *On the European Border and Coast Guard and amending Regulation (EU) 2016/399 of the European Parliament and of the Council and repealing Regulation (EC) No 863/2007 of the European Parliament and of the Council, Council Regulation (EC) No 2007/2004 and Council Decision 2005/267/EC.*

European Union, Fundamental Rights Agency. (2013). *Fundamental rights at Europe's southern sea borders.*

European Union, Fundamental Rights Agency. (2016). *Monthly data collection on the current migration situation in the EU: February 2016 monthly report.*

European Union, Fundamental Rights Agency. (2013). *Fundamental rights at Europe's southern sea borders.*

European Union. (2014). *European Union Maritime Security Strategy.* Council of the European Union Doc. 11205/14. Brussels: European Union.

Ευρωπαϊκός Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 343/2003. (2013). *Για τη θέσπιση των κριτηρίων και μηχανισμών για τον προσδιορισμό του κράτους μέλους που είναι υπεύθυνο για την εξέταση αίτησης ασύλου που υποβάλλεται σε κράτος μέλος από υπήκοο τρίτης χώρας.*

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Convention on the Protection of All Migrant Workers and Members of their Families. (1990). *Smuggling Protocol.*

Απόφαση 45/158/1990 της Γενικής Συνέλευσης των Ηνωμένων Εθνών. *Διεθνής Σύμβαση για την Προστασία των Δικαιωμάτων των Μεταναστών Εργαζομένων και των Μελών των Οικογενειών τους.*

**ΕΚΘΕΣΕΙΣ – ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗΣ/ΥΠΑΤΗΣ
ΑΡΜΟΣΤΕΙΑΣ ΤΟΥ ΟΗΕ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΠΡΟΣΦΥΓΕΣ**

UNHCR, The UN Refugee Agency (2011). *Refugee Protection and Mixed Migration: The 10-Point Plan in action*. Ανακτήθηκε από:
<https://www.unhcr.org/50a4c2b09.pdf>.

International Organization for Migration. (2014). *Afghanistan Migration Profile*.
International Organization for Migration Afghanistan.

International Organization for Migration MENA Regional Office and Altai Consulting.
(2015). *Migration Trends Across the Mediterranean: Connecting the Dots*.

International Organization for Migration. (2017). *Migration flows to Europe 2017 – quarterly overview*.

International Organization for Migration Nigeria and Altai Consulting.
(2017). *Irregular migration between West Africa, North Africa and the Mediterranean, December 2015: FRONTEX, Africa-FRONTEX Intelligence Community Joint Report 2016*.

International Organization for Migration. (2017). *World Migration Report 2018*.

International Organization for Migration Nigeria and Altai Consulting. (2017).
Irregular migration between West Africa, North Africa and the Mediterranean, December 2017.

International Organization for Migration. (2017). *Mixed Migration Flows in the Mediterranean and Beyond, Compilation of available data and information*.

International Organization for Migration. The UN Migration Agency. (2018, σ.1). *DTM TURKEY. Migrant Presence Monitoring Overview of the Situation with Migrants*.

Annual

Report

2017. Ανακτήθηκε από:

https://migration.iom.int/docs/Sitrep_Turkey_Annual_2017.pdf

International Organization for Migration, The UN Migration Agency. (2018).

Migration flows to Europe. 2017 Overview. Ανακτήθηκε από:

https://migration.iom.int/docs/2017_Overview_Arrivals_to_Europe.pdf.

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΜΙΚΤΗΣ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗΣ

Regional Mixed Migration Secretariat. (2013). *Migrant smuggling in the Horn of Africa & Yemen: the political economy and protection risks.*

Regional Mixed Migration Secretariat. (2014). *Going West: Contemporary Migration Trends from the Horn of Africa to Libya and Europe.*

Regional Mixed Migration Secretariat. (2014). *Blinded by hope: knowledge, attitudes and practices of Ethiopian migrants.*

Regional Mixed Migration Secretariat. (2016). *Pushed and pulled in two directions. An analysis of the bi-directional refugee and migrant flow between the Horn of Africa and Yemen.* RMMS briefing paper 1.

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΚΘΕΣΕΙΣ—ΑΝΑΦΟΡΕΣ

International Maritime Organization. (1974). *International Convention for the safety of life at sea.*

International Maritime Organization. (1979). *International Convention on Maritime Search and Rescue.*

International Maritime Organization. (2009). *Principles relating to administrative procedures for disembarking persons rescued at sea*. Ανακτήθηκε από: <http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/docs/FAL%20related%20nonmandatory%20instruments/FAL.3-Circ.194.pdf>

The Asia Foundation. (2013). *Labour migration trends and patterns: Bangladesh, India, and Nepal*.

The Global Initiative against Transnational Organized Crime. (2014). *Smuggled Futures: The dangerous path of the migrant from Africa to Europe*.

Mhub (North Africa Mixed Migration Task Force). (2015). *Conditions and risks of mixed migration in North East Africa*.

Forced Migration Studies Programme. *Report on human smuggling across the South Africa/Zimbabwe border*. MRMP Occasional Report, University of the Witwatersrand.

Comando Generale Del Corpo Delle Capitanerie Di Porto – Guardia Costiera, Maritime Rescue Coordination Centre Roma, (2017), *2017 SAR Operations In The Mediterranean Sea*.

FRONTEX (2016). *Risk Analysis for 2016*.

FRONTEX. (2017). *FRAN Quarterly, Q2 April-June 2017*.

NATO.(2011).*Alliance Maritime Strategy*.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΑ³⁷⁷

³⁷⁷ Βλ. Γεωργιοπούλου Τ. Σύστημα και κοινωνία στα όριά τους. *Καθημερινή*. Ανακτήθηκε από: <http://www.kathimerini.gr/1029257/article/epikairothta/ellada/systhma-kai-koinwnia-sta-oria-toys?fbclid=IwAR3SoynWqb7yLioFJzH7OvDN2hUdQbI9Ij1u7Hy8rhfqbeDSwum8uMgVerc>

Αφίξεις προσφύγων και μεταναστών

	Από θαλάσσης (Νησιά)	Από ξηράς (Εβρος)	Σύνολο
2019	9.753	4.560	14.313
2018	32.494	18.014	51.034
2017	29.718	6.592	36.310
2016	173.450	3.784	177.234
2015	856.723	4.907	861.630
2014	41.038	2.280	43.318

Αφίξεις 2019

	Από θαλάσσης	Από ξηράς	Σύνολο
Ιανουάριος	1.851	801	2.652
Φεβρουάριος	1.486	830	2.316
Μάρτιος	1.904	1.252	3.156
Απρίλιος	1.856	1.164	3.020
Μάιος	2.656	510	3.166
Ιούνιος (έως 9/6)	868		

1/3
των αφιθέντων
είναι παιδιά

Από τον Απρίλιο 2016
έως τον Μάιο 2019
επεστράφησαν
στην Τουρκία



Στην Ελλάδα βρίσκονται συνολικά
78.896 μετανάστες και πρόσφυγες

Νησιά 16.396
Ενδοχώρα 62.500

25.210 σε διαμερίσματα,
8.000 σε ξενοδοχεία,
29.290 σε κέντρα φιλοξενίας

Πληθυσμός προσφύγων
και μεταναστών στα νησιά
(στοιχεία 9 Ιουνίου 2019)



Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ