



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ, ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΚΑΙ
ΤΕΧΝΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
Π.Μ.Σ. ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΠΟΥΔΕΣ
ΕΙΔΙΚΕΥΣΗ: ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΣΠΟΥΔΕΣ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗ
Γ΄ ΕΞΑΜΗΝΟ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟΥ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΣ ΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ
ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΣΠΟΥΔΕΣ
ΜΕ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΧΕΣΕΙΣ

του Φοιτητή Σωτηρίου Ιωάννη

(ΑΜ:16023) Τηλ: 6973305011

Με Θέμα:

Ο Ρόλος της Διεθνούς Κοινωνίας στην Αντιμετώπιση της Θαλάσσιας
Πειρατείας

Επιβλέπουσα Καθηγήτρια: ΜΠΕΛΛΟΥ Φωτεινή

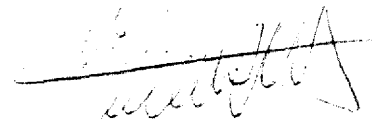
Β΄ Μέλος Εξεταστικής Επιτροπής: Σπυρόπουλος Γεώργιος

Ακαδημαϊκό έτος: 2016-2017

Copyright 2018 ©: Ιωάννης Σωτηρίου

Με την επιφύλαξη παντός νομίμου δικαιώματος

«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 κανόνες 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»



ΣΕΛΙΔΑ ΣΚΟΠΙΜΑ ΚΕΝΗ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η πειρατεία σε διεθνές επίπεδο αποτελεί πρόκληση για όλα τα κράτη και τους διεθνείς οργανισμούς και είναι κάτι περισσότερο από ένα κοινό ποινικό έγκλημα. Τα αίτια πίσω από την εμφάνιση και την έξαρση του φαινομένου είναι πολυσύνθετα και αλληλένδετα και μπορεί να αφορούν το οικονομικό κέρδος, τον εκφοβισμό, την πολιτική επιβολή και την αποσταθεροποίηση. Ανάλογα με την περιοχή, παρατηρείται ότι τα αίτια και οι σκοπιμότητες των πειρατών αλλάζουν. Χαρακτηριστικά, οι πειρατές του Κόλπου της Γουινέας φαίνεται να ενδιαφέρονται περισσότερο για το φορτίο των πλοίων, ειδικά των πετρελαιοφόρων. Από την άλλη, στον Κόλπο του Άντεν, οι πειρατές επιτίθενται με σκοπό την κατάληψη πλοίων, τη σύλληψη ομήρων και την παρεμπόδιση της διέλευσης ξένων σκαφών.

Για να κατανοήσει κανείς τα αίτια που εκδηλώνεται μία επίθεση σε πλωτά σκάφη, πρέπει να γνωρίζει και το ιστορικό, πολιτικό και κοινωνικό υπόβαθρο μίας κατάστασης. Η εργασία θα επικεντρωθεί στο να ορίσει, καταρχήν, την πειρατεία με βάση το διεθνές δίκαιο και να παρουσιάσει αυτά τα ειδικά στοιχεία που επεξηγούν το γιατί και πως η πειρατική δραστηριότητα εκδηλώνεται στην Αφρική και τον Ινδικό ωκεανό, εστιάζοντας, ως μελέτη περίπτωσης, στη Σομαλία και τον Κόλπο του Άντεν, σε σύγκριση με δύο άλλες περιοχές, την νοτιοανατολική Ασία (Στενά της Μάλακα) και τη Δυτική Αφρική (κόλπος της Γουινέας), στις οποίες επίσης παρουσιάζεται το φαινόμενο της πειρατείας.

Η κύρια αιτία που επιλέγεται το συγκεκριμένο παράδειγμα ως επίκεντρο της μελέτης είναι η διαφαινόμενη σύνδεση της θαλάσσιας πειρατείας με το οργανωμένο έγκλημα, η ενδεχόμενη σχέση της με την τρομοκρατία, καθώς και η έμφαση που δίνεται από το σύνολο των διεθνών οργανισμών και των αναπτυγμένων κρατών για να παρεμποδίσουν και να καταστείλουν την πειρατική δραστηριότητα στην περιοχή αυτή. Επίσης, η περίπτωση αυτή παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τους ερευνητές των διεθνών σχέσεων που ασχολούνται με ζητήματα ισχύος και επιθυμούν να εστιάσουν σε βάθος στο κατά πόσο η κοινωνία είναι πράγματι παγκοσμιοποιημένη και το εάν οι διεθνείς οργανισμοί, τελικά, εξυπηρετούν στην εξασφάλιση της διεθνούς ειρήνης και σταθερότητας.

Στα πλαίσια αυτής της μελέτης, θα πραγματοποιηθεί εκτενής βιβλιογραφική έρευνα με τη χρήση πρωτογενούς και δευτερογενούς ελληνικής και

διεθνούς βιβλιογραφίας. Παράλληλα, ειδικά για τη μελέτη περίπτωσης της Σομαλίας, θα αξιοποιηθούν και πηγές από αναγνωρισμένες εφημερίδες και περιοδικά ενώ θα περιληφθούν και στοιχεία από αποστολές, αναφορές διεθνών οργανισμών και ενημερωτικά δελτία.

Στόχος της Διπλωματικής Εργασίας είναι η μελέτη του φαινομένου της πειρατείας όπως εμφανίζεται σήμερα, η ανάλυση των στρατηγικών καταπολέμησης των πειρατικών επιθέσεων καθώς και η μελέτη των μεθόδων που εφαρμόζουν διεθνείς οργανισμοί και κυβερνήσεις για την αντιμετώπιση της και αξιολογείται η αποτελεσματικότητα των μέτρων καταπολέμησης της πειρατείας, από τη στιγμή που ξεκίνησε η διεθνής συνεργασία για την καταπολέμησή της.

Λέξεις κλειδιά: πειρατεία, Σομαλία, Σομαλοί πειρατές, Κέρας της Αφρικής, Νοτιοανατολική Ασία, Περιφερειακοί οργανισμοί, διεθνείς σχέσεις, δίκαιο της θάλασσας, ναυσιπλοΐα, οργανωμένο έγκλημα, τρομοκρατία, Κόλπος της Γουινέας.

ΑΚΡΩΝΥΜΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ

ΑΕ	Αφρικανική Ένωση
ΑΘ	Ανοιχτή Θάλασσα (ή Διεθνή Ύδατα)
ΑΟΖ	Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΥ	Εσωτερικά Ύδατα
ΗΕ	Ηνωμένα Έθνη
ΟΗΕ	Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
ΣΔΘ	Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας του Montego Bay του 1982
ΣΖ	Συνορεύουσα Ζώνη
ΥΑ	Υπουργική Απόφαση
ΥΦ	Υφαλοκρηπίδα
ΧΘ	Χωρική Θάλασσα (ή Αιγιαλίτιδα Ζώνη)

ΑΓΓΛΙΚΑ

AMISOM	African Union Mission In Somalia
ASEAN	Association of South East Asian Nations
ASG	Abu Sayaf Group
BIMCO	Baltic International Maritime Council
BMP	Best Management Practices
CMF	Combined Maritime Force

CTF	Combined Task Force
CMC	Multinational Coordination Centre
CRESMAC	Centre regional de Securite Maritime de l' Afrique Central
ECCAS	Economic Community of Central African States
ECOWAS	Economic Community of West African States
EEZ	Exclusive Economic Zone
EU	European Union
GoA	Gulf of Aden
GOGIN	Gulf of Guinea Inter-Regional Network
GGC	Gulf of Guinea Commission
ICC-CCS Services	International Chamber of Commerce – Commercial Crime Services
ICC	Inter – regional Coordination Centre
ICY	Islamic Courts Union
IMB	International Maritime Bureau
IMO	International Maritime Organization
IRTC	Internationally Recommended Transit Corridor
ISC	Information Sharing Centre
ISPS Code	International Ship and Port Security Code
MOWCA	Maritime Organization of West and Central Africa
MOU	Memorandum of Understanding
MSCHOA	Maritime Security Centre Horn Of Africa

NATO	North Atlantic Treaty Organization
PSCs	Private Security Companies
PSTs	Private Security Teams
ReCAAP	Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia
ROE	Rules Of Engagement
SB	Somali Basin
SHADE	Shared Awareness and De-confliction
SOLAS	Safety of Life at Sea
SUA	Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation
TFG	Transitional Federal Government
UN	United Nations
UNSOM	United Nations Mission in Somalia
UNODC	United Nations Office of Drugs and Crime
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea (1982)
UNHCR	United Nations High Commissioner for Refugees
UNSC	United Nations Security Council
USSOCOM	United States Special Operations Command
USIP	United States Institute for Peace

Περιεχόμενα

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	5
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	13

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΧΕΣΕΙΣ

1.1. Γεωγραφία της πειρατείας και μορφές του φαινομένου.....	17
1.1.1 Μορφές του φαινομένου.....	22
α. Νοτιοανατολική Ασία.....	22
β. Κόλπος Άντεν – Σομαλία – Ινδικός Ωκεανός.....	23
γ. Κόλπος Γουϊνέας.....	24
1.2 Αιτίες της σύγχρονης πειρατείας.....	26
1.3 Η αντιμετώπιση της σύγχρονης πειρατείας κάτω από το πρίσμα των διεθνών σχέσεων.....	30
1.3.1 Θεωρία της Αλληλεξάρτησης (Interdependence).....	31
1.3.2 Διεθνή Καθεστώτα (International Regimes).....	32
1.3.3 Διακυβερνητικοί οργανισμοί (Intergovernmental Organizations, IGOs).....	33
1.4 Παρατηρήσεις.....	34

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ

2.1 Ορισμός της πειρατείας.....	38
2.2 Η πειρατεία ως διεθνές έγκλημα οικουμενικής δικαιοδοσίας.....	389
2.3 Νομικό πλαίσιο επιχειρήσεων καταστολής της πειρατείας.....	41
2.4 Πειρατεία και Εθνικό Δίκαιο.....	47

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

3.1 Οι διεθνείς επιπτώσεις της πειρατείας.....	50
3.1.1 Η σχέση μεταξύ τρομοκρατίας και πειρατείας.....	53
3.1.2 Πειρατές και τρομοκράτες στη Σομαλία.....	56
3.1.3 Θαλάσσια τρομοκρατία – Ιστορικό και Γεγονότα.....	62
3.2 Πειρατεία- επιπτώσεις σε εθνικό και τοπικό επίπεδο.....	63

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4
ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΣΟΜΑΛΙΑΣ

4.1 Σομαλία: χαρακτηριστικά	66
4.2 Κόλπος του Άντεν.....	68
4.3 Ιδιαιτερότητες σομαλικής πειρατείας	70
4.4. Πρωτοβουλίες για την καταπολέμηση της πειρατείας στη Σομαλία	72

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5
ΕΠΙΠΕΔΑ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΔΡΩΝΤΩΝ

5.1 NATO	80
5.2 Ευρωπαϊκή Ένωση	80
5.3 Διεθνείς Οργανισμοί.....	83
5.3.1 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός	83
5.3.2 Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (International Maritime Bureau).....	86
5.3.3 Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (International Chamber of Commerce)	86
5.4. Ομάδα Επαφής για τη Σομαλία.....	87
5.5 Combined Maritime Forces (CMF).....	87
5.5.1 CTF 150: Maritime Security	89
5.5.2 CTF-151: Counter-piracy.....	90
5.5.3 CTF 152: Gulf Maritime Security.....	91
5.6 Shared Awareness and Deconfliction (SHADE).....	91
5.7 Άλλες Διεθνείς και Περιφερειακές Δομές Αντιμετώπισης	92
5.7.1 AMISOM.....	92
5.7.2 Baltic International Maritime Council (BIMCO).....	93
5.7.3 Κώδικας Επαφής του Τζιμπουτί (Djibouti Code of Conduct, DCoC)	93
5.7.4 ReCAAP	98
5.7.5 Κώδικας για την Καταπολέμηση της Πειρατείας, ένοπλης Ληστείας και παράνομης δραστηριότητας στη Δυτική και Κεντρική Αφρική.....	100
5.7.6 Οικονομική Κοινωνία των Χωρών της Δυτικής Αφρικής (ECOWAS) ..	102
5.7.7 Οικονομική Κοινωνία των Χωρών της Κεντρικής Αφρικής (ECCAS) ..	102
5.7.8 Επιτροπή του Κόλπου της Γουινέας (GCC).....	104
5.7.9 Ναυτιλιακός οργανισμός της Δυτικής και Κεντρικής Αφρικής (MOCWA)	105

5.7.10 West and Central Africa Trust Fund.....	106
5.7.11 Περιφερειακό κέντρο Θαλάσσιας ασφάλειας Δυτικής Αφρικής.....	107
5.7.12 Inter Regional coordination centre (ICC).....	110
5.7.13 The G7++ Friends of the Gulf of Guinea	113

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

6.1. Συμπεράσματα.....	115
------------------------	-----

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	127
Ελληνική	127
Ξενόγλωσση.....	128
Διαδίκτυο	135

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η επανεμφάνιση της πειρατείας ως απειλής για την παγκόσμια ναυτιλία έθεσε σε δοκιμασία το «πεπαλαιωμένο» νομικό πλαίσιο καταπολέμησής της, αλλά και δημιούργησε ένα νέο πεδίο παγκόσμιας συνεργασίας στην προσπάθεια αντιμετώπισης του φαινομένου. Οι περιοχές της Άπω Ανατολής και ιδίως της Θάλασσας της Νότιας Κίνας, τα Στενά της Μάλακα, της Νότιας Αμερικής και της Καραϊβικής, του Ινδικού Ωκεανού και των ακτών της δυτικής και ανατολικής Αφρικής αποτελούν τα πεδία δράσης των σύγχρονων πειρατών. Ειδικά στην τελευταία περιοχή, ο μεγάλος αντίκτυπος των πειρατικών επιθέσεων έστρεψε το ενδιαφέρον της διεθνούς κοινωνίας στην αναγκαιότητα εξεύρεσης λύσεων (Hansen, 2009).

Σήμερα, μπορεί κανείς να μιλά για μια πολύ ενδιαφέρουσα αλλά και τρομακτική εποχή στην παγκόσμια ιστορία. Μια περίοδο θυελλωδών συναισθημάτων και βαθιάς ανησυχίας, με περισσότερη βία (Λιβύη, Συρία) και τρομοκρατία (τρομοκρατικές επιθέσεις σε ευρωπαϊκές πόλεις, Φιλιππίνες, Ινδονησία, Νιγηρία, Ρωσία, εμφάνιση οργανώσεων όπως Μπόκο Χαράμ, Αλ Σαμπάμπ). Τα νέα, δε, είδη απειλής καθορίζουν σημαντικά τις σχέσεις πάνω στον πλανήτη. Για τους θεωρητικούς της πολιτικής επιστήμης και των διεθνών σχέσεων αλλά και τους νομικούς, οι πειρατές, ως παραδοσιακοί και σύγχρονοι εχθροί στη θάλασσα είναι σήμερα κάτι περισσότερο από ληστές που αποσκοπούν στο να σφετεριστούν το εμπόρευμα των διερχόμενων, από την περιοχή τους, πλοίων. Αντίθετα, νοούνται πλέον ως τρομοκράτες και εγκληματίες επικίνδυνοι για τη διεθνή τάξη, παράνομοι που έχουν τη μορφή λαθρεμπόρων, πειρατών, φανατικών θρησκευτικών ομάδων και των κάθε είδους έκνομων ομάδων που αποδεικνύονται ιδιαίτερα τρομακτικές, επικίνδυνες και αποτελεσματικές στην επαχθή δραστηριότητά τους. Οι απειλές αυτές, όπως η τρομοκρατία και η σύγχρονη πειρατεία μπορούν να θεωρηθούν ακόμη και *casus belli*- απειλή πολέμου (Ross, 2014, σ. 8-14).

Η επανεμφάνιση του φαινομένου της θαλάσσιας πειρατείας κατά την πρώτη δεκαετία του 21^{ου} αιώνα, αποτελεί αντικείμενο παγκόσμιων πολιτικών διαβουλεύσεων, διεθνούς προβληματισμού και συλλογικής προσπάθειας εξάλειψής

του από αρμόδιους φορείς και ενδιαφερόμενους. Η πειρατεία μετά από δυο αιώνες συνεχούς συρρίκνωσης, γνωρίζει μια νέα άνθηση, ιδιαίτερα στις θάλασσες της Νοτιοανατολικής Ασίας και ειδικά στην περιοχή ανοικτά των ακτών της Σομαλίας και στον Κόλπο του Άντεν (Hansen, 2009). Ωστόσο νέα «εστία» πειρατείας κατά πλοίων αρχίζει να γίνεται τα τελευταία χρόνια και ο κόλπος της Γουινέας με μια ανησυχητική αύξηση των πειρατικών επιθέσεων. Η εργασία λοιπόν, ασχολείται με τη φύση και την απειλή της πειρατείας στη θάλασσα και πιο συγκεκριμένα θα μελετήσει την πειρατεία στις περιοχές της Σομαλίας, της νοτιοανατολικής Ασίας και του κόλπου της Γουινέας. Στα πρώτα κεφάλαια θα γίνει αναφορά σε ιστορικά στοιχεία, χαρακτηριστικά του φαινομένου, αιτίες και αποτελέσματα και στη συνέχεια στο κύριο κεφάλαιο της εργασίας, θα εξεταστεί το φαινόμενο, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, στις περιοχές της Νιγηρίας, της νοτιοανατολικής Ασίας και της Σομαλίας τονίζοντας τους λόγους που καθιστά τις τρεις αυτές περιοχές τις πιο επικίνδυνες, τις διάφορες τακτικές που ακολουθούν σε μια πειρατεία, τις επιπτώσεις που έχουν στην περιοχή κλπ. Μέσα από όλη αυτή την προσπάθεια προκύπτει κόστος, το οποίο κατά κύριο λόγο επιβαρύνει τις ναυτιλιακές εταιρείες (πλοιοκτήτριες ή διαχειρίστριες) και κατά δεύτερο λόγο κυβερνήσεις και διεθνείς οργανισμούς, που συμμετέχουν στην προσπάθεια καταπολέμησής της.

Αν παρατηρήσει και καταγράψει κανείς τα πειρατικά περιστατικά που συνέβησαν στις προαναφερόμενες περιοχές, θα διακρίνει σίγουρα το κόστος που επιφέρει για τα κράτη η πειρατεία. Ταυτόχρονα, θα γίνει κατανοητή η έκταση της βίας που ασκούν οι σύγχρονοι πειρατές, αλλά και την ανασφάλεια που νοιώθουν τα πληρώματα των πλοίων, παρά τα διαρκώς αυξανόμενα μέτρα που λαμβάνουν οι ναυτιλιακές εταιρείες, αλλά και διεθνείς οργανισμοί για την προστασία της ναυσιπλοΐας παγκοσμίως. Θα διακρίνουμε επίσης και τη μείωση του αριθμού των περιστατικών πειρατείας από την Ανατολική Αφρική και τη αύξηση αντίστοιχων στη Δυτική Αφρική, μετά από την αντίδραση (αρχικά το 2009) της διεθνούς κοινωνίας στις επιθέσεις των πειρατών στην πρώτη περιοχή. Η παρούσα ανάλυση σκοπεύει να αναδείξει τη διεθνή συνεργασία και τα αποτελέσματά της στην Ανατολική Αφρική, τη νοτιοανατολική Ασία, σε συνδυασμό με την απουσία αντίστοιχης στη Δυτική Αφρική.

Ιδιαίτερη έμφαση θα δοθεί και στη διάσταση της απειλής της ασφάλειας και της διεθνούς έννομης τάξης λόγω της πειρατείας. Έτσι μέσα από την ανάγκη συνεχούς εύρεσης τρόπων αντιμετώπισης και καταπολέμησης του φαινομένου, εμπλέκονται κυβερνήσεις, διεθνείς και τοπικοί φορείς και οργανισμοί, κυβερνητικές και μη κυβερνητικές οργανώσεις, ασφαλιστικές εταιρείες και ιδιωτικές εταιρείες παροχής υπηρεσιών ναυτιλιακής φύλαξης και προστασίας.

Το κυρίως κείμενο χωρίζεται σε έξι (6) κεφάλαια, εκτός της Εισαγωγής, με την ακόλουθη διάρθρωση.

Στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα χαρακτηριστικά του φαινομένου της πειρατείας στη σύγχρονη εποχή, καθώς και οι γεωγραφικές περιοχές πειρατικής δράσης, οι διαφορετικές μορφές της, τα αίτια που συμβάλλουν στην μεγέθυνση του φαινομένου, καθώς και των συνεπειών που απορρέουν από αυτό, σε όλους τους εμπλεκόμενους.

Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται μια προσπάθεια καταγραφής του υφιστάμενου νομικού πλαισίου, το οποίο διέπει την πειρατική πράξη, διευκρινίζοντας έννοιες όπως «διεθνές έγκλημα» και «οικουμενική δικαιοδοσία κρατών» στην περίπτωση αυτή, καθώς και της πειρατείας ως έγκλημα. Γίνεται ο νομικός διαχωρισμός πειρατείας και ένοπλης ληστείας, ενώ παρουσιάζεται ο ορισμός της πειρατείας, καθώς και η δικαιοδοσία του πολεμικού πλοίου έναντι των πειρατών.

Στο τρίτο κεφάλαιο εξετάζονται οι επιπτώσεις του φαινομένου της πειρατείας, τόσο από άποψη ασφάλειας για τη διεθνή κοινωνία, όσο και από την άποψη της διεθνούς ναυσιπλοΐας, ως προς την ανεμπόδιστη διακίνηση διαμέσου των θαλασσιών οδών των εμπορευμάτων και των ανθρώπων.

Στο τέταρτο κεφάλαιο εξετάζεται με λεπτομέρεια η περίπτωση της Σομαλίας, η οποία αποτελεί την επιτομή της μελέτης της επιστήμης των διεθνών σχέσεων και το πιο απτό παράδειγμα αποτυχημένου κράτους, το οποίο συγκέντρωσε την προσοχή της παγκόσμιας κοινότητας, προκειμένου να αντιμετωπιστεί και το φαινόμενο της πειρατείας- μεταξύ των άλλων επακόλουθων της κρατικής αποτυχίας- καθώς η κινητοποίηση ήταν πρωτοφανής και πήρε τη μορφή παγκόσμιας συνεργασίας.

Στο πέμπτο κεφάλαιο γίνεται μια καταγραφή των δράσεων της διεθνούς κοινωνίας που έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι σήμερα, για την καταπολέμηση της πειρατείας, καθώς και των αποτελεσμάτων αυτών των δράσεων, στις διάφορες περιοχές που εμφανίστηκε το φαινόμενο. Οι δράσεις αυτές, τόσο των διεθνών οργανισμών και στρατιωτικών συνασπισμών, όσο και των αρμόδιων δικαιοδοτικών οργάνων αλλά και μεμονωμένων κρατών, δείχνουν το μέγεθος της κινητοποίησης που σημειώθηκε για την αντιμετώπιση μιας σοβαρής σύγχρονης απειλής, σε διάφορες περιοχές του πλανήτη μας που αντιμετώπισαν ή συνεχίζουν να αντιμετωπίζουν τη θαλάσσια πειρατεία, και μας εφοδιάζουν με πολύτιμες εμπειρίες και συμπεράσματα.

Η εργασία ολοκληρώνεται με το κεφάλαιο των συμπερασμάτων, στο οποίο απαριθμούνται και καταγράφονται τα κύρια σημεία τα οποία προκύπτουν από τη σταχυολόγηση της παρούσας μελέτης και γίνονται προτάσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ

ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Το παρόν κεφάλαιο έχει σκοπό να αποτυπώσει τη σύγχρονη παγκόσμια πειρατική δραστηριότητα, μέσα από τα χαρακτηριστικά τα οποία την κάνουν να διαφέρει από εκείνη του παρελθόντος. Η θαλάσσια πειρατεία παίρνει τις διαστάσεις ενός σύγχρονου φαινομένου και αλλάζει μορφή, σε σύγκριση με το παρελθόν, ενώ την ίδια στιγμή επιφέρει οικονομικό κόστος για όλους τους εμπλεκόμενους, με διάφορους τρόπους και παραμέτρους. Στο κεφάλαιο αυτό θα αναπτυχθούν ποικίλα ζητήματα, όπως αυτό των γεωγραφικών περιοχών του πλανήτη στις οποίες ανθεί το φαινόμενο της πειρατείας, οι διαφορετικές μορφές με τις οποίες αυτό εμφανίζεται, όπως επίσης τα αίτια που συμβάλλουν στην όξυνσή του.

1.1 Γεωγραφία της πειρατείας και μορφές του φαινομένου

Σύμφωνα με στοιχεία του Διεθνούς Επιμελητήριου του Εμπορίου (International Chamber of Commerce, ICC), το έτος 2017 η παγκόσμια πειρατεία κατέγραψε το μικρότερο αριθμό επιθέσεων από το 1995 (IMB, 2018).



Πηγή: ICC- IMB 2017 Annual Report (10 Jan 2018).

Στον παρακάτω χάρτη του προαναφερόμενου οργανισμού εμφανίζονται οι περιοχές της υφελίου στις οποίες κατά το 2017 παρουσιάστηκαν φαινόμενα πειρατείας.



Πηγή: ICC- IMB 2017 Annual Report (10 Jan 2018).

Από το χάρτη αυτό διακρίνεται ότι η πειρατεία ανθεί σε Νοτιοανατολική Ασία, Ινδικό Ωκεανό, Ανατολική και Δυτική Αφρική και τέλος στην Κεντρική Αμερική. Επιπλέον στην ετήσια αναφορά του ο οργανισμός για το 2017 κατονομάζει συγκεκριμένες περιοχές, από αυτές που αναφέρθηκαν πριν, ως περιοχές στις οποίες τα πληρώματα των πλοίων θα πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτικά, λόγω του αυξημένου κινδύνου εμφάνισης πειρατών. Τις περιοχές αυτές τις αναφέρει χαρακτηριστικά ως “Hot spots” και είναι τα ανοικτά της Σομαλίας, της Νιγηρίας (Κόλπος της Γουϊνέας) και τα στενά των Νότιων Φιλιππίνων.

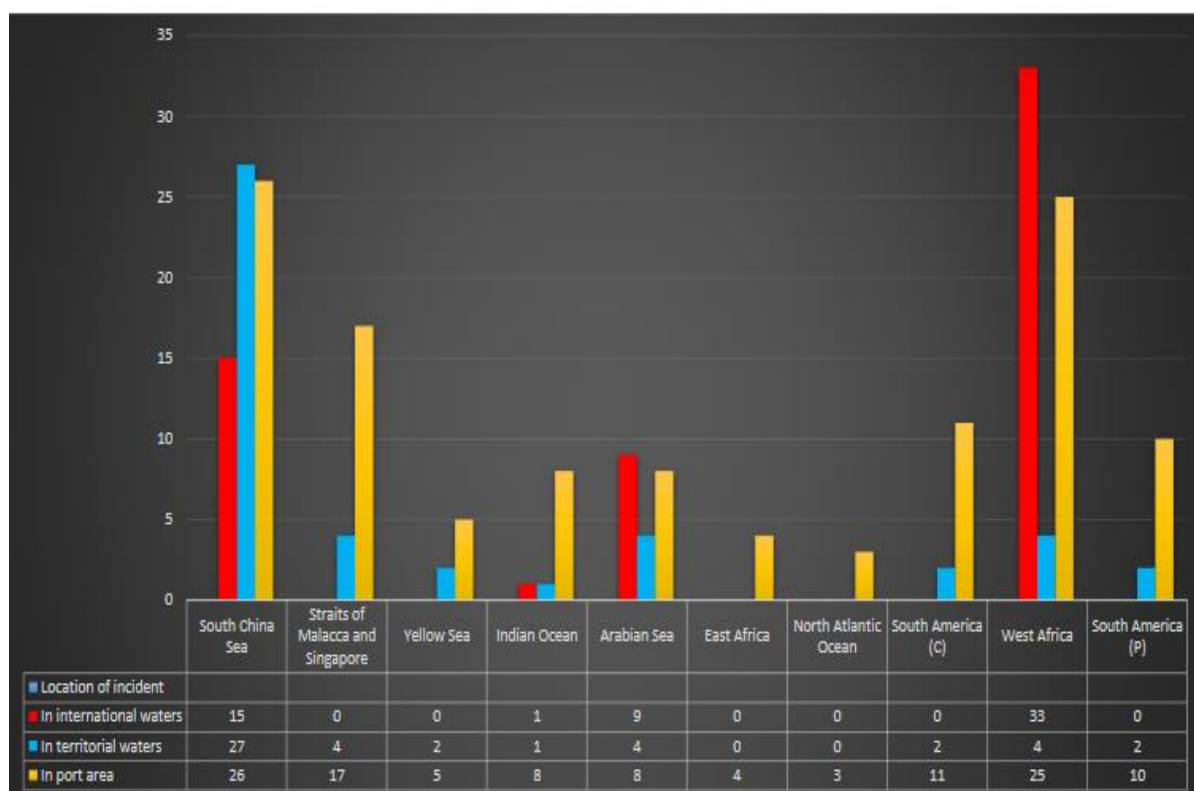
Η EUNAVFOR (θαλάσσια επιχείρηση της Ε.Ε. στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας για την καταπολέμηση της πειρατείας) στα στοιχεία που παρουσίασε για τις δραστηριότητές της, εμφανίζει σαφώς μειωμένα περιστατικά έως το 2015, σε σύγκριση με τα προηγούμενα χρόνια, ενώ παρουσιάζεται μικρή αύξηση τα έτη 2016 - 2017 στη συγκεκριμένη περιοχή, όπως φαίνεται και στον επόμενο πίνακα.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
suspicious events	8	59	99	166	74	20	5	1	2	6	1
total attacks	24	163	174	176	34	7	2	0	1	7	1
of which pirated	14	46	47	25	4	0	0	0	0	2	0
disruptions	0	14	65	28	16	10	1	0	0	2	0

Πηγή: EUNAVFOR 12 Σεπ 2018

Όλα τα προηγούμενα στοιχεία έρχονται ως συνέχεια των αντιστοίχων για το έτος 2016 του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, όπως αυτά παρουσιάζονται στο παρακάτω πίνακα, για να επιβεβαιώσουν τις περιοχές στις οποίες ανθεί η πειρατεία και οι οποίες παρουσιάζουν μια σταθερότητα και εμμονή στην εμφάνιση τέτοιων περιστατικών.

REGIONAL ANALYSIS OF REPORTS ON ACTS OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS WHICH WERE REPORTED TO HAVE BEEN ALLEGEDLY COMMITTED OR ATTEMPTED DURING 2016



Πηγή: IMO annual data for 2016

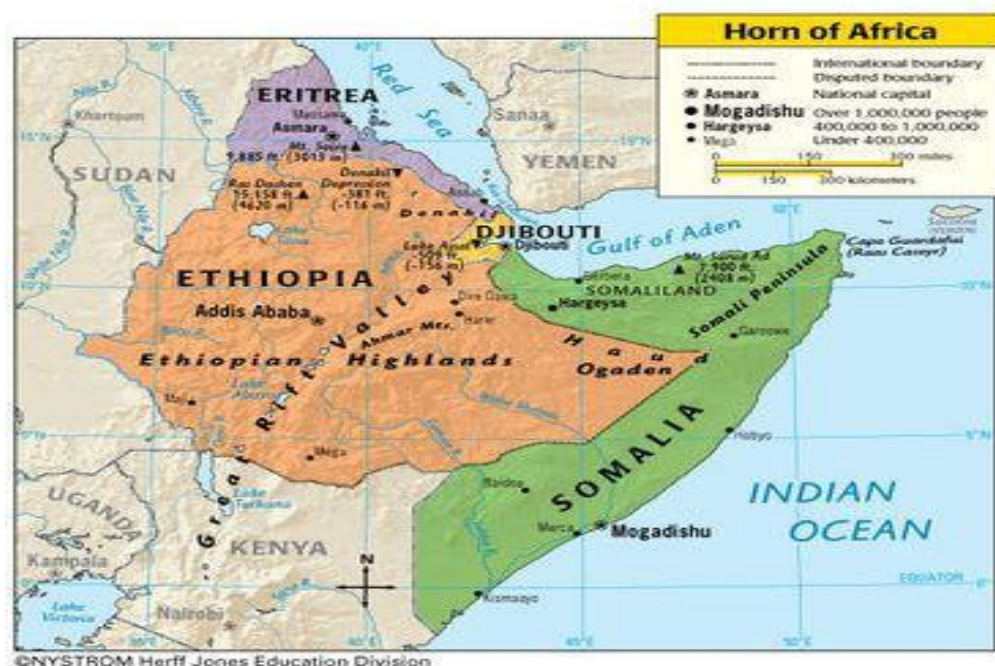
Ο IMO αναφέρει, σύμφωνα με τα στοιχεία που συλλέγει, πως η αρχική εμφάνιση της σύγχρονης πειρατείας έλαβε χώρα στην Νοτιοανατολική Ασία και κυρίως στο Στενό της Μάλακκας (Πίνακας 1). Ο περιορισμός επιτεύχθηκε με την άμεση επέμβαση των χωρών της ευρύτερης περιοχής (όπως η Σιγκαπούρη και η Μαλαισία), ωστόσο δεν κατάφεραν την απόλυτη καταστολή του φαινομένου. (Σιούσιουρας και Δαλακλής, 2012) .



Καθώς όμως η οικονομική ανάπτυξη της Κίνας λαμβάνει χώρα με γρήγορους ρυθμούς (μέσος όρος ετήσιας ανάπτυξης της 8 % την τελευταία πενταετία, σύμφωνα με το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, ΔΝΤ, 09 Μαρ 2017), με αποτέλεσμα να αυξάνεται και το εμπόριο από και προς αυτή, τόσο αυξάνεται και ο αριθμός των πλοίων που διέρχονται από την συγκεκριμένη περιοχή. Αξίζει να αναφερθεί ότι τα στενά έχουν μήκος 621 ναυτικά μίλια και συνδέουν την Κίνα και την Άπω Ανατολή με τον Βόρειο Ινδικό Ωκεανό. Κάθε προσπάθεια αποφυγής των στενών, με τη χρήση εναλλακτικών θαλάσσιων οδών, προσθέτει επιπλέον ταξίδι τριών ημερών, για τα πλοία που θα το επιχειρήσουν. Ολόκληρη η περιοχή διαθέτει πολυάριθμα μικρά νησιά και κοραλλιογενείς υφάλους με ήρεμα νερά, χαρακτηριστικά που την καθιστούν ιδανική για χρήση σκαφών για πειρατικές ενέργειες.

Η συνέχεια περιλαμβάνει έξαρση της πειρατικής δραστηριότητας, κυρίως στον κόλπο του Άντεν με αποκορύφωμα τα έτη 2009, 2010, 2011 οπότε και η περιοχή αποτέλεσε για μεγάλο χρονικό διάστημα, την πιο «θερμή» του πειρατικού φαινομένου (IMO, 2012). Η χερσαία και θαλάσσια περιοχή του Κέρατος της Αφρικής και του Ινδικού Ωκεανού αποτελείται από ένα σύμπλεγμα θαλάσσιων, χερσαίων και νησιωτικών περιοχών. Σε αυτή την περιοχή αναπτύσσεται ένα δυναμικό περιβάλλον με έντονη οικονομική ανάπτυξη και ναυτιλιακή δραστηριότητα, το οποίο συνδέει τις αναπτυσσόμενες οικονομίες της Ασίας, με τις ανεπτυγμένες της Ευρώπης και της Αμερικής. Εκτιμάται ότι η πειρατεία στον Κόλπο του Άντεν και στον Ινδικό Ωκεανό οφείλεται σε κοινωνικά, πολιτικά και οικονομικά προβλήματα (φτώχεια, εμφύλιος πόλεμος, ακυβερνησία) της Σομαλίας,

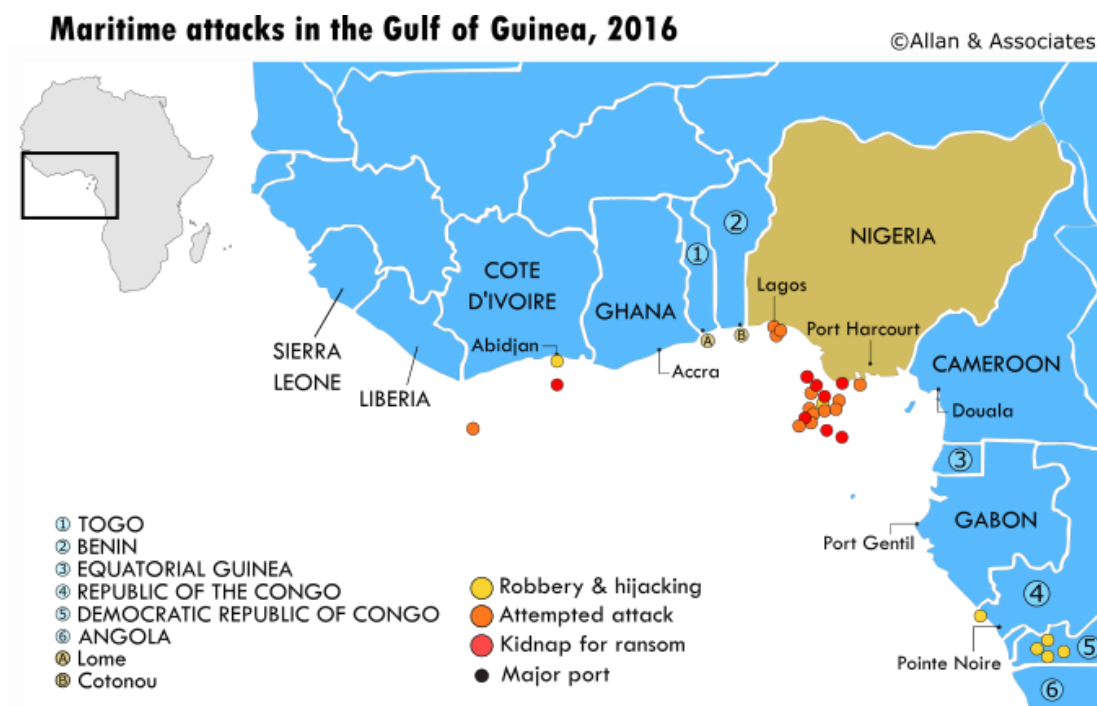
ενώ ταυτόχρονα υποκινείται από την επιδίωξη του σχετικά εύκολου και γρήγορου κέρδους για τους πειρατές (Hansen, 2009). Η κατάρρευση του καθεστώτος και η, ως αποτέλεσμα αυτής της νέας πραγματικότητας, αυξανόμενη ανομία, στη Σομαλία το 1991 ενίσχυσε σε μεγάλο βαθμό τη διεξαγωγή παράνομων δραστηριοτήτων στην περιοχή, με απότοκο τη θαλάσσια πειρατεία ειδικά από το 2008 και μετά (Pardo Sauvagoet, 2009).



Πίνακας 2 (<http://claynewsnetwork.com/tag/horn-of-africa/>)

Παρόλο που από το 2012 υπάρχει αισθητή πτώση των επιθέσεων από Σομαλούς πειρατές, νέες περιοχές αναδεικνύονται σε “hot-spots”, όπως χαρακτηριστικά τα αναφέρει ο IMO στην ετήσια έκθεσή του για το 2016, επιβεβαιώνοντας το φόβο για την περιφερειακή έξαρση της πειρατείας και μεταφορά της τεχνογνωσίας και εμπειρίας των Σομαλών πειρατών και εφαρμογή των μεθόδων τους σε άλλες περιοχές της υφελίου (Hansen, 2009).

Η Νιγηρία και συνολικά ο Κόλπος της Γουινέας (Πίνακας 3) δείχνουν ανοδικές τάσεις, ενώ και η Ινδονησία φαίνεται να διεκδικεί μεγάλο μερίδιο της πειρατικής δράσης αφού από το 2012 παρουσιάζει αύξηση των επιθέσεων (International Maritime Bureau, *IMB 2017*), με αποκορύφωμα το 2014, όταν και ο μέσος αριθμός των επιθέσεων εναντίον πλοίων ξεπέρασε τις 500 το μήνα (*IMO, 2015*).



Πίνακας 3 (IMO, 2017)

1.1.1 Μορφές του φαινομένου

α. Νοτιοανατολική Ασία

Η πειρατεία στη θάλασσα της ΝΑ Ασίας (Στενά της Μάλακα) έκανε την εμφάνισή της πριν την ανάπτυξη του εμπορίου τον 16^ο αιώνα. Οι πειρατές οργανώθηκαν περισσότερο τον 19^ο αιώνα, όταν άρχισαν να σχηματίζουν τις επονομαζόμενες πειρατικές κοινωνίες. Η πλειοψηφία των επιθέσεων σε αυτή την περιοχή πραγματοποιούνται στη θαλάσσια περιοχή της Ινδονησίας και της Μαλαισίας, με τη μορφή μιας απλής ληστείας. Τα έσοδα που αποφέρουν, αποτελούν το μοναδικό εισόδημα σε περιόδους ανάγκης και απελπισίας φτωχών ανθρώπων – των πειρατών- που στις περισσότερες περιπτώσεις είναι ψαράδες. Αυτές οι τακτικές – χτυπάω και φεύγω – συνήθως εξαπολύονται εναντίον μικρών σκαφών - γιότ, αλιευτικών και τοπικών εμπορικών πλοίων – που διέρχονται κοντά από τις περιοχές των πειρατών. (Graf, 2011).

Αριθμός επιθέσεων ξεπέρασε το προηγούμενο στάδιο, καθώς οι πειρατές ήταν καλύτερα οργανωμένοι, και περιλάμβανε, ως ένα βαθμό, χρήση βίας από αυτούς. Στην περίπτωση αυτή, άνεργοι και απελπισμένοι ψαράδες

προσλαμβάνονταν από εγκληματικές οργανώσεις της περιοχής, προκειμένου να διαπράξουν πειρατεία και να αποδώσουν τα κλοπιμαία στην οργάνωση, λαμβάνοντας αμοιβή. Υπήρχαν και οι περιπτώσεις κατά τις οποίες οι ψαράδες προκειμένου να μπορούν να αλιεύσουν ελεύθερα σε συγκεκριμένες περιοχές, αναγκάζονταν να πληρώσουν προκαταβολικά μεγάλα ποσά σε συμμορίες. Λόγω της φτώχειας τους, η πειρατεία καθώς και η απαγωγή για λύτρα των πληρωμάτων των σκαφών, έγινε ο πιο εύκολος τρόπος απόκτησης εσόδων σε μερικές περιοχές της ΝΑ Ασίας, όπως στα στενά της Μάλακα. (Graf, 2011).

Υπάρχουν και οι περιπτώσεις πειρατείας για τις οποίες έχουν κατηγορηθεί διαβόητα ασιατικά συνδικάτα εγκλήματος, όπως οι Κινέζικες Τριάδες και η Ιαπωνική Γιακούζα στην ΝΑ Ασία. Σε αυτές διεθνείς οργανωμένες πειρατικές συμμορίες στρατολογούν ντόπιους πειρατές και καταλαμβάνουν μεγάλα πλοία, μεταφοράς φορτίου, κοντέινερ, ακόμα και πετρελαιοφόρα, τα οποία σε πολλές από αυτές – αφού το οδηγήσουν σε ασφαλές σημείο - τους αλλάζουν το όνομα, τα ξαναβάφουν και το δηλώνουν σε νηολόγιο ως νέο, είτε για να το πουλήσουν, είτε για να εμπορευθούν το φορτίο του. (Graf, 2011).

β. Κόλπος Άντεν – Σομαλία – Ινδικός Ωκεανός

Σε αντίθεση με τα στενά της Μάλακα, όπου η πλειοψηφία των επιθέσεων των πειρατών είναι μικρής κλίμακας, όπως τις έχει κατατάξει ο ΙΜΟ, η μέση επίθεση των πειρατών στην περιοχή του κόλπου του Άντεν είναι πιο εξελιγμένη. Από το 2007 έως το 2009, μέσης κλίμακας επιθέσεις με πυρά πραγματοποιήθηκαν και ληστεία ή απαγωγή πληρώματος και φορτίου για λύτρα, αντιπροσωπεύοντας μια σαφή απειλή για τη διεθνή εμπορική ναυτιλία (ΙΜΟ, 2015). Ως βάση για τις επιθέσεις τους οι Σομαλοί πειρατές χρησιμοποίησαν την ημιαυτόνομη περιοχή στα βόρεια της χώρας, γνωστή ως Πουντλαντ. Ξαφνικές και άμεσες επιθέσεις από ομάδες των 6-8 ατόμων (τυπική πειρατική ομάδα) οπλισμένων με ΑΚ- 47 και RPGs, πραγματοποιούνταν, χρησιμοποιώντας μικρά και γρήγορα σκάφη, τα λεγόμενα skiffs, τα οποία διέθεταν εξωλέμβιες μηχανές μεγάλης υποδύναμης, προκειμένου να έχουν πλεονέκτημα ταχύτητας έναντι των εμπορικών πλοίων. Στην εξέλιξη του φαινομένου στην περιοχή, αύξησαν την εμβέλεια δράσης τους, στην οποία έκαναν τις επιθέσεις τους, χρησιμοποιώντας πλοία της περιοχής, τα dhows, μήκους 30-40 μέτρων, ως «μητρικά πλοία», με αποτέλεσμα να αυξηθεί η περιοχή στην οποία μπορούσαν να κινηθούν. (Graf, 2011).

Θα πρέπει εδώ να τονιστεί ότι δύο Σομαλικές Ισλαμικές οργανώσεις, η Al Shabaab και η Hizbul Islam, έχουν σε διάφορες περιπτώσεις συνδεθεί με την Σομαλική πειρατεία, χωρίς βέβαια να έχει αποδειχθεί στην πράξη αυτή η διασύνδεση. (Graf, 2011). Η σημαντικότερη ιδιαιτερότητα της πειρατείας στο Κέρασ της Αφρικής, σε σχέση με την πειρατεία σε άλλα μέρη της υδρογείου, είναι ότι οι πειρατές κατακρατούν τα πλοία και το πλήρωμά τους μέχρι να καταβληθούν τα απαιτούμενα λύτρα, συχνά αναφερόμενη ως «απαγωγή στη θάλασσα» (maritime kidnapping). Έτσι σε αντίθεση με τα στενά του Malacca ή τη Νιγηρία, όπου η επίθεση στα πλοία γίνεται για να αποκτηθεί είτε το πλοίο είτε το φορτίο του, στη Σομαλία τα πληρώματα κατακρατούνται ως όμηροι, μέχρι να ικανοποιηθούν οι χρηματικές απαιτήσεις των πειρατών. Αυτή η τακτική ήταν εφικτή διότι οι πειρατές έβρισκαν ασφαλές καταφύγιο για τα καταληφθέντα πλοία πλησίον των ακτών της Σομαλίας, λόγω της άναρχης κατάστασης που επικρατούσε στη χώρα. (Πολλάτος, 2012).

γ. Κόλπος Γουϊνέας

Στον επόμενο πίνακα εμφανίζεται η εξέλιξη των επιθέσεων των πειρατών στην περιοχή σε αριθμούς, από το 1996 έως το 2013, τόσο από πλευράς τμήματος της θάλασσας που πραγματοποιήθηκαν, όσο και της τακτικής των πειρατών. (Africa Security Brief, Combating Piracy in the Gulf of Guinea, Feb 2015).

Evolution of Types of Attack in Gulf of Guinea



Source: GISIS, IMO, UNITAR/UNOSAT, 2014.

Οι πειρατές στην συγκεκριμένη περιοχή την τελευταία πενταετία έχουν εξελίξει τις μεθόδους επίθεσης τους, δείχνοντας ευελιξία τόσο στον τύπο των πλοίων κατά των οποίων επιτίθενται, όσο και στην έκταση στην οποία έχουν πρόσβαση και ικανότητα, ως εκ τούτου, ενεργής παρουσίας και δραστηριοποίησης. Έχουν αποδείξει την ικανότητά τους να πραγματοποιούν επιθέσεις τόσο στην ανοιχτή θάλασσα, όσο και σε πλοία που βρίσκονται σε διαδικασία προσέγγισης σε λιμάνια (Pardo Savaugeot, 2009). Επιπλέον έχοντας την ικανότητα να προσανατολίζονται και στα νερά του Δέλτα του Νίγηρα, οι πειρατές αυτής της περιοχής έχουν εξαπολύσει επιθέσεις δυτικά της Σιέρρα Λεόνε και νότια έως την Ανγκόλα. Αν και –όπως θα εξετάσουμε στο 5^ο κεφάλαιο – τα χωρικά ύδατα των χωρών της περιοχής έχουν σημαντική στρατιωτική παρουσία, καμιά τοποθεσία στην ευρύτερη περιοχή δεν μπορεί να θεωρηθεί ασφαλής. (IMO, Jan 2017).

Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας της συνεχιζόμενης εμφάνισης της πειρατείας στην περιοχή είναι και η γεωπολιτική κατάσταση στη Νιγηρία, την μεγαλύτερη οικονομία της Αφρικανικής ηπείρου και τα τη δεύτερη πετρελαιοπαραγωγό χώρα αυτής. Τόσο η μείωση των τιμών του πετρελαίου στη διεθνή αγορά φαίνεται να λειτούργησε αποτρεπτικά, μειώνοντας το κίνητρο στους πειρατές, όσο και η αυξημένες περιπολίες του ναυτικού της Νιγηρίας, γεγονότα που όμως φαίνεται να έχουν μεταφέρει την πειρατική δραστηριότητα στα διεθνή ύδατα της περιοχής, έξω δηλαδή από τη δικαιοδοσία των ναυτικών των χωρών της περιοχής, με αποτέλεσμα την τρωτότητα των πλοίων που πλέουν σε αυτά τα νερά. Επιπλέον οι αυξημένες περιπολίες των αστυνομικών δυνάμεων δείχνουν ότι συνέβαλαν στο να είναι οι πειρατές καλύτερα οπλισμένοι και προετοιμασμένοι στις επιθέσεις τους. Ακόμη με την ανάληψη της προεδρίας της Νιγηρίας το 2015 από τον Muhammadu Buhari οι επιθέσεις των πειρατών αυξήθηκαν, ιδιαίτερα στο δέλτα του Νίγηρα, ως αποτέλεσμα της φτώχειας μερίδας του πληθυσμού στη συγκεκριμένη περιοχή και του αγώνα τους ενάντια στην κυβέρνηση. Οι δείκτες ανάπτυξης εκεί είναι οι πιο χαμηλοί στη χώρα και αυτό αναμένεται να συνεχιστεί, αποτελώντας παράδοξο σε σχέση με τις πηγές πετρελαίου που υπάρχουν εκεί. Τέλος αναμένεται ότι με τη λήξη του προγράμματος αμνηστίας των ενόπλων ανταρτών της περιοχής, το οποίο άρχισε το 2009 και κατακρίθηκε έντονα επειδή απέτυχε να καταπολεμήσει αποφασιστικά τις αιτίες εμφάνισης παραστρατιωτικών

ομάδων στο δέλτα του Νίγηρα, αναμένεται η επανεμφάνιση τους με τη μορφή περιστατικών πειρατείας.

1.2 Αιτίες της σύγχρονης πειρατείας

Η θαλάσσια πειρατεία αποτελούσε ανέκαθεν απειλή για την ομαλή διεξαγωγή του εμπορίου που πραγματοποιούνταν μέσω των θαλάσσιων οδών, προκαλώντας τόσο οικονομική ζημιά στους εκάστοτε εμπόρους, όσο και θύματα μεταξύ των πληρωμάτων των πλοίων που εμπλέκονταν σε τέτοια περιστατικά. Στις μέρες μας το φαινόμενο εντοπίζεται γεωγραφικά σε Ανατολική και Δυτική Αφρική, Μέση Ανατολή, Ν. Α. Ασία και Νότια Αμερική, ενώ παράλληλα εξελίσσεται σε σχέση με τις τακτικές, τα μέσα και στην ένταση της βίας που χρησιμοποιούν οι πειρατές. Προκειμένου να αντιμετωπιστεί και να καταπολεμηθεί αυτό το φαινόμενο, υφίσταται μια συνεργασία μεταξύ, πρωτίστως, ναυτιλιακών, ασφαλιστικών και ιδιωτικών εταιρειών παροχής ναυτιλιακής προστασίας και δευτερευόντως μεταξύ κυβερνητικών και μη κυβερνητικών οργανώσεων, διεθνών και τοπικών φορέων, διεθνών οργανισμών και κυβερνήσεων. Άλλωστε, το ζήτημα δεν είναι αμιγώς οικονομικό ή πολιτικό ή ζήτημα της διεθνούς ασφάλειας, αλλά όλα τα παραπάνω μαζί (Hughes, 2016, σ. 30).

Οι αιτίες επανεμφάνισης και όξυνσης του φαινομένου της πειρατείας παγκοσμίως, ιδιαίτερα κατά την πρώτη δεκαετία του 21^{ου} αιώνα, αναζητούνται σε μια σειρά παραγόντων, μεταξύ των οποίων διακρίνεται η χαμηλή οικονομική ανάπτυξη στις περιοχές εμφάνισής του, γεγονός που ωθεί στην αύξηση της εγκληματικότητας των κατοίκων αυτών των περιοχών. Επιπλέον η αδυναμία διακυβέρνησης, η ανεπάρκεια της κεντρικής εξουσίας, των κρατικών δομών, της αστυνόμευσης, σε συνδυασμό με τη διαφθορά των αρχών (αστυνομικών, δικαστικών, λιμενικών, τελωνειακών), είναι μερικοί ακόμα λόγοι που η πειρατεία δεν αντιμετωπίζεται δραστικά στις περιοχές εμφάνισής της. Υπάρχουν όμως και σημαντικά άλλα αίτια, τα οποία συμβάλλουν στη διατήρηση και όξυνση του φαινομένου: η διαφορετική αντίληψη των κυβερνήσεων για την έκταση και τις συνέπειές του, οι περιορισμένοι διαθέσιμοι οικονομικοί πόροι και μέσα που έχουν στη διάθεσή τους οι αρχές των κρατών που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα, η έλλειψη διεθνούς και περιφερειακής αποτελεσματικής συνεργασίας, που χαρακτηρίζεται από προβλήματα συντονισμού στο χρόνο δράσης τις περισσότερες φορές, η ελλιπής

αναφορά περιστατικών και η αργοπορία στο χρόνο αντίδρασης στα περιστατικά πειρατείας, καθώς και η αδυναμία, πολλές φορές, προσαγωγής των συλληφθέντων πειρατών ενώπιων της δικαιοσύνης και άσκησης ποινικής δίωξης σε αυτούς. (Κλαδή - Ευσταθοπούλου, 2006).

Άλλοτε αναφέρεται πως το να αποδοθεί η πειρατεία στη φτώχεια είναι καθαρά υπεραπλουστευμένη υπόθεση, ενώ μπορούν να προταθούν ορισμένες παράμετροι που δικαιολογούν την πειρατεία, όπως οι θεσμικές αδυναμίες, η κατάλληλη γεωγραφική θέση, οι εντάσεις και η εσωτερική ανασφάλεια, οι μειωμένες υπηρεσίες των κακοπληρωμένων κυβερνητικών υπαλλήλων, το πολιτικό περιβάλλον και η κοινωνική ανοχή, αλλά και η επιδίωξη αμοιβής. (Μπόση, 2012).

Από τη μελέτη της υπάρχουσας βιβλιογραφίας, είναι δυνατό να επισημανθούν δέκα σημαντικά στοιχεία, τα οποία εξηγούν τη δυσκολία δραστικής αντιμετώπισης της σύγχρονης πειρατείας, που ως αποτέλεσμα έχουν την διάρκεια εμφάνισης της:

α. Η αλματώδης αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου σε συνδυασμό με τον μεγάλο αριθμό λιμανιών παγκοσμίως, αποτελούν πρόκληση για τους σύγχρονους πειρατές. Να σημειωθεί εδώ ότι περίπου το 80% του παγκόσμιου εμπορίου διεξάγεται μέσω της θάλασσας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα η συνεχής αυξανόμενη εμπορική δραστηριότητα της Κίνας, η οποία απαιτεί χιλιάδες πλοία για τη μεταφορά των προϊόντων της στις αγορές της Ευρώπης, της Αμερικής και της Αφρικής (IMO, 2014 και 2017, Κλαδή & Ευσταθοπούλου, 2006).

β. Μεγάλος αριθμός πλοίων και δρομολογίων, τα οποία διέρχονται μέσα από στενές θαλάσσιες οδούς και πολλές φορές από μη ελεγχόμενες (αστυνομευόμενες) περιοχές. Να σημειωθεί εδώ ότι στα σημεία αυτά τα πλοία αναγκαστικά μειώνουν την ταχύτητά τους, με αποτέλεσμα να γίνονται ευκολότερη λεία. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν τα στενά της Μάλακα και της Σιγκαπούρης (Ινδονησίας), από τα οποία διέρχονται ετησίως πάνω από 90.000 πλοία, σύμφωνα με στοιχεία του IMO (IMO, 2014). Ακόμα και ο αριθμός των μελών των πληρωμάτων των πλοίων παίζει ρόλο, διότι τα σύγχρονα πλοία διαθέτουν πολλούς αυτοματισμούς και λειτουργίες με προηγμένη τεχνολογία, με αποτέλεσμα τα πληρώματά τους να είναι μειωμένα σε αριθμό, σε σύγκριση με προηγούμενα χρόνια, άρα και περισσότερο ευάλωτα σε επιθέσεις πειρατών (Berí, 2011).

γ. Η μεγάλη ύφεση του 2008 που έπληξε την παγκόσμια οικονομία, επηρέασε και χώρες του αναπτυσσόμενου κόσμου, οδηγώντας στη φτώχεια και την εξαθλίωση μεγάλα τμήματα πληθυσμού των χωρών αυτής της κατηγορίας. Μην έχοντας βασικά αγαθά στη διάθεσή τους, προκειμένου να ζήσουν μια φυσιολογική ζωή, η στροφή σε παράνομες ενέργειες, όπως η πειρατεία, ήταν μονόδρομος για πολλούς κατοίκους τέτοιων χωρών (Beri, 2011).

δ. Συναφές με το παραπάνω είναι το σχόλιο πως οι δυσκολίες στη διατήρηση της ασφάλειας στις ανοιχτές θάλασσες, είναι περισσότερες από αυτές στα υδάτινα ή τα χερσαία σύνορα. Το κόστος προκειμένου να επιτευχθεί η ασφάλεια στις ανωτέρω περιοχές είναι πολύ μεγάλο, ιδιαίτερα για χώρες με μεγάλη έκταση ακτών ή συνόρων. Υπάρχουν χώρες χωρίς οικονομικές δυνατότητες με εκτεταμένες ακτές, που όμως δεν έχουν τη δυνατότητα ελέγχου τους και περιπολιών, ούτε καν των χωρικών τους υδάτων εντός της ΑΟΖ τους, πόσο μάλλον της ανοιχτής θάλασσας. Άρα ο οικονομικός παράγοντας επιδρά με δύο τρόπους: από τη μία τα άτομα εξαναγκάζονται να καταφύγουν σε παράνομες δραστηριότητες, από την άλλη η έλλειψη κρατικών πόρων για την ενίσχυση των μηχανισμών ασφαλείας και των ενόπλων δυνάμεων αμβλύνει, μόνον, το πρόβλημα (Beri, 2011).

ε. Η διαφθορά των κρατικών αξιωματούχων, λιμενικών και αστυνομικών αρχών, σε συνδυασμό με τις ελλείψεις και τις αδυναμίες του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου ορισμένων χωρών, και σε μερικές περιπτώσεις χωρών την πλήρη ανυπαρξία του, αποτελούν ίσως, τον πιο καθοριστικό παράγοντα, ώστε να μη διώκεται η πειρατεία, ούτε και οι πειρατές. Έτσι αν και υπήρξαν περιπτώσεις σύλληψης πειρατών, η διαδικασία προσαγωγής τους σε δίκη και η καταδίκη τους υπήρξε δύσκολη, με περιπτώσεις παντελούς αθώωσής τους. Παρόλα αυτά, εφόσον οι στατιστικές δεν είναι ακριβείς, το μέγεθος που προβλήματος εκτιμάται κατά προσέγγιση (IMO, 2015).

στ. Η ακυβερνησία και η ανυπαρξία κεντρικής εξουσίας σε χώρες όπως η Σομαλία, συντείνουν στην ενίσχυση εμφάνισης του φαινομένου. Συνεπακόλουθο είναι η έλλειψη του κατάλληλου εξοπλισμού στα λιμάνια τέτοιων χωρών, οι οποίες εμφανίζονται κυρίως στους τομείς αστυνόμευσης, προκειμένου να προληφθούν ή να αντιμετωπιστούν περιστατικά πειρατικών επιθέσεων. Είναι γεγονός, άλλωστε, πως αυτές οι χώρες παρουσιάζουν αυξημένη εγκληματικότητα στο εσωτερικό τους, με τρομοκρατικές και άλλες επιθέσεις να λαμβάνουν χώρα ανά τακτά χρονικά

διαστήματα. Όταν τα κράτη αυτά παραμένουν υπο-εξοπλισμένα και, επί της ουσίας, εκτεθειμένα σε καθημερινούς κινδύνους που αφορούν την ίδια την ύπαρξη και διατήρηση των θεσμών και του καθεστώτος, γίνεται εμφανές και γιατί η φύλαξη των υδάτων, που, ούτως ή άλλως, είναι μία ειδική πρόκληση, παρεμποδίζεται ακόμη περισσότερο (Pardo Sauvageot, 2009).

ζ. Η παγκόσμια διακίνηση μικρών και ελαφρών όπλων, τα οποία είναι απαραίτητα στους πειρατές, τους βοηθούν στο έργο τους και είναι και αποτελεσματικά και καταστροφικά. Η διακίνηση βέβαια αυτή γίνεται μέσω της παγκόσμιας «μαύρης» αγοράς, στην οποία δαπανώνται ιλιγγιώδη ποσά, από εταιρίες βιτρίνες ή από ΜΚΟ αμφιβόλου προελεύσεως, προκειμένου να εξοπλιστούν παράνομες ομάδες. Στην αγορά αυτή μπορεί να βρεί κανείς ότι είδος όπλου θελήσει, χωρίς πολλές διαδικασίες και κόπο, καθώς επίσης και πυρομαχικά όλων των τύπων. Η εύκολη πρόσβαση των πειρατών σε αυτή την αγορά προδίδει το χαρακτήρα τους καθώς και την εμπλοκή τους με το λαθρεμπόριο, ενώ τους παρέχει διευκολύνσεις στη επίτευξη των σχεδίων τους και στην αναβάθμιση των δυνατοτήτων τους. Εδώ θα πρέπει να τονιστεί ότι σύμφωνα με στοιχεία της INTERPOL, ο αριθμός των όπλων που διατίθενται στη «μαύρη» αγορά, υπερτερεί του αντίστοιχου στη νόμιμη (INTERPOL, 2017).

η. Η ύπαρξη πλουτοπαραγωγικών πηγών σε χώρες υπανάπτυκτες, την εκμετάλλευση των οποίων εποφθαμιούν διάφορες παραστρατιωτικές ομάδες και οργανώσεις, για δικό τους φυσικά όφελος. Για άλλη μία φορά, λοιπόν, επιβεβαιώνεται η πολυπλοκότητα των αιτιών εμφάνισης του πειρατικού φαινομένου. Ειδικά στις χώρες της Υποσαχάριας Αφρικής όπου υπάρχουν ακόμη μεγάλα αποθέματα ορυκτών, η κατάσταση επιδεινώνεται (Beloff, 2013).

θ. Η ραγδαία άνοδος του Ισλαμικού φονταμενταλισμού (Al Qaida), ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια, σε περιοχές της Μέσης Ανατολής και της Αφρικής, με αποκορύφωμα την εμφάνιση του ISIS.

ι. Η διενέργεια φυλετικών και εθνοτικών πολέμων σε χώρες που στη διεθνή βιβλιογραφία χαρακτηρίζονται ως αποτυχημένα κράτη. Η «αποτυχία» αυτή αναφέρεται κατά κύριο λόγο στην ικανότητα του κράτους να διασφαλίσει ή όχι την ευημερία, την ασφάλεια, τη ζωή και τα δικαιώματα των πολιτών του (Beloff, 2013).

Οι λόγοι που καθιστούν την πειρατεία ένα πολυσύνθετο φαινόμενο και σχετίζονται και με το γεγονός πως οι δραστηριότητες που σχετίζονται με την πειρατεία δεν λαμβάνουν πάντα χώρα για παρόμοιους λόγους ούτε οι εγκληματίες

έχουν τους ίδιους, πάντα σκοπούς. Αντίθετα, σε πολλές περιπτώσεις υπάρχουν διάφορες σκοπιμότητες πίσω από τις δράσεις των πειρατών και η επιβάρυνση των κρατών και των πληθυσμών είναι διαφορετική ανάλογα με την περίπτωση. Χαρακτηριστικά, η βασική διαφορά της πειρατείας στον Κόλπο του Aden με αυτή στον Κόλπο της Γουινέας, θεωρείται πως έγκειται στο γεγονός πως, στην πρώτη περίπτωση, υπάρχουν, μεταξύ άλλων, κίνητρα αποσταθεροποίησης του συστήματος και πρόκλησης τριβών και αναρχίας. Στη Νιγηρία και στον Κόλπο της Γουινέας, τα κίνητρα είναι πολύ περισσότερο οικονομικά, αφού οι πειρατές αποσκοπούν στην εκμετάλλευση του πετρελαίου που μεταφέρεται στις πλωτές οδούς (Edmunds, 2014).

1.3 Η αντιμετώπιση της σύγχρονης πειρατείας κάτω από το πρίσμα των Διεθνών Σχέσεων

Όπως προαναφέρθηκε στην παρούσα εργασία, η θαλάσσια πειρατεία στον 21^ο αιώνα αποτελεί πρόκληση για όλα τα κράτη, τους διεθνείς οργανισμούς, από τη στιγμή που εγείρει θέματα ασφαλείας - προσώπων, ελεύθερης διακίνησης αγαθών, εμπορίου, συμφωνιών, ναυσιπλοΐας - δημιουργώντας έτσι ένα «ρεύμα» παγκόσμιας συνεργασίας για την καταπολέμησή της.

Κατά τη διάρκεια του ψυχρού πολέμου, η έννοια της ασφάλειας κινούνταν στα στενά πλαίσια του πολέμου, των συγκρούσεων και της χρήσης βίας. Τα κράτη αποτελούσαν τους παράγοντες – κλειδί στο διεθνές σύστημα κάτω από συνθήκες αναρχίας, αφού δεν υπήρχε μία παγκόσμια αρχή (εξουσία), ικανή να διαχειρίζεται τις διεθνείς υποθέσεις. Συνεπώς ήταν αναγκασμένα να αναζητήσουν από μόνα τους την ασφάλειά τους και για να το πετύχουν αυτό συνεχώς επιδίωκαν να βελτιώνουν τις στρατιωτικές τους δυνάμεις, εξασφαλίζοντας την πρόσβασή τους σε πόρους και ισορροπώντας άλλα κράτη (Malik, 2015).

Το 1983 ο Bary Buzan με το έργο του «People, States and Fear» πέτυχε ώστε να αναγνωριστούν ως παράγοντες που απειλούν την ασφάλεια των κρατών και μη στρατιωτικού χαρακτήρα θέματα. Υποστήριξε ότι «η στρατιωτική ασφάλεια ενός κράτους αποτελούσε μόνο ένα χαρακτηριστικό» (της ασφάλειάς του) και ότι τα κράτη θα έπρεπε να έχουν υπόψη τους και απειλές ενάντια στο πολιτικό τους σύστημα, τους οικονομικούς τους πόρους, την κοινωνία τους και το περιβάλλον τους (Malik, 2015). Με το τέλος του ψυχρού πολέμου το 1989 η ασφάλεια πήρε νέες διαστάσεις, πέραν του στρατιωτικού χαρακτήρα, φτάνοντας σήμερα αυτή να

διακρίνεται σε ανθρώπινη, περιβάλλοντος, τροφής, υγείας, (φυσικών) καταστροφών, εγκλήματος (οργανωμένου ή μη), τρομοκρατίας, εξάπλωσης των πυρηνικών όπλων, εμπόριο συμβατικών όπλων (Hough – Moran - Pilbeam, 2015).

Σημαντική θέση καταλαμβάνει η ανθρώπινη ασφάλεια και αυτό καταδεικνύεται από το αναπτυξιακό πρόγραμμα του ΟΗΕ που ξεκίνησε από το 1994 με την έκδοση του UN Human Development Report, με το οποίο ενθάρρυνε τα κράτη να αντιμετωπίζουν την ασφάλειά τους πέρα από τα στενά στρατιωτικά πλαίσια, διευρύνοντας το φάσμα των θεμάτων ασφαλείας. Τα παρότρυνε να δώσουν ανθρωποκεντρική θεώρηση, περιλαμβάνοντας όχι μόνο τη φυσική των ανθρώπων κατά την περίοδο βίαιων συγκρούσεων, αλλά επιπρόσθετα την οικονομική ασφάλεια, την πρόσβαση στην υγεία, την εργασία και την εκπαίδευση, την προστασία της κοινωνίας και των δικαιωμάτων του ατόμου (Malik, 2015).

1.3.1 Θεωρία της Αλληλεξάρτησης (Interdependence)

Σύμφωνα με τους Keohane και Nye «η αλληλεξάρτηση στην παγκόσμια πολιτική περιγράφει καταστάσεις που χαρακτηρίζονται από αμοιβαίες συνέπειες μεταξύ κρατών ή μεταξύ παραγόντων σε διάφορες χώρες. Ορίζοντάς την απλά, σημαίνει αμοιβαία εξάρτηση» (Keohane R. & Nye J., 1977). Οι συνέπειες αυτές είναι συχνά το αποτέλεσμα διεθνών ανταλλαγών - διακίνησης χρημάτων, αγαθών, ατόμων και μηνυμάτων πέρα από τα εθνικά όρια. Το σύνολο των επαφών σημαίνουν διασύνδεση, αλλά όχι απαραίτητα και αλληλεξάρτηση (Κουσκουβέλης, 2004). Η δημιουργία της αλληλεξάρτησης εξαρτάται από το κατά πόσο οι ανταλλαγές δημιουργούν αμοιβαία – και όχι απαραίτητα συμμετρικά – δεσμεύσεις, περιορισμούς ή κόστος. Όσο περισσότερες είναι οι ανταλλαγές και όσο μεγαλύτερες είναι οι δεσμεύσεις και το κόστος που μπορεί να επιφέρει η αθέτησή τους, τόσο πιο σύνθετη είναι η αλληλεξάρτηση (Keohane R. & Nye J., 1977).

Κατά την άποψη των θεωρητικών εμπνευστών της η οικονομική αλληλεξάρτηση και οι εξελίξεις στην τεχνολογία, στις μεταφορές και στις επικοινωνίες, μειώνουν το ρόλο του εθνικού κράτους και του περιορίζουν τις οικονομικές λειτουργίες. Χάρη στην αποτελεσματικότητα στα πλαίσια της παγκόσμιας οικονομίας και για τις ανάγκες του κράτους πρόνοιας, το έθνος – κράτος παραχωρεί αρμοδιότητες σε άλλους διεθνείς οργανισμούς ή θεσμούς, που εξυπηρετούν καλύτερα τις οικονομικές αυτές σκοπιμότητες (Κουσκουβέλης, 2004).

Κατά τους υποστηρικτές της θεωρίας η αλληλεξάρτηση έχει επιφέρει αλλαγές τόσο στην ιεράρχηση των εθνικών συμφερόντων, καθώς η εθνική ευημερία βρίσκεται στην κορυφή των προτεραιοτήτων, όσο και στη λειτουργία του διεθνούς συστήματος. Το κύρος της ιεραρχίας, καθώς οι σχετικά ανίσχυροι παράγοντες μπορούν να πετύχουν ευνοϊκά γι' αυτούς αποτελέσματα και οι μεγάλες δυνάμεις όλο και λιγότερο μπορούν να πετύχουν το σκοπό τους (Κουσκουβέλης, 2004).

Επιπλέον στη σύνθετη μορφή της αλληλεξάρτησης ο ρόλος των μη κρατικών φορέων ενισχύεται, δεν υπάρχει μόνιμη ιεράρχηση των προβλημάτων που δεσπόζουν και βέβαια μειώνεται η σημασία της στρατιωτικής ισχύος, ως γενικού μέσου για την επίτευξη στόχων στη διεθνή σκηνή (Keohane R. & Nye J., 1977).

Επειδή κανένα κράτος από μόνο του δεν μπορεί να ρυθμίσει το σύστημα, που χαρακτηρίζεται από μεγάλο αριθμό ανταλλαγών κι επειδή προσπάθειες να ρυθμιστούν τέτοια θέματα στο εθνικό επίπεδο μπορεί να οδηγήσουν σε εμπορικούς πολέμους, αστάθεια, ανεργία, τα κράτη οδηγούνται όλο και περισσότερο σε μορφές συνεργασίας και επίλυσης προβλημάτων (Keohane R. & Nye J., 1977). Στην προσπάθειά τους τα κράτη να επηρεάσουν ή να ελέγξουν τις σχέσεις αλληλεξάρτησης, δημιουργούν τα διεθνή καθεστάτα και έμμεσα μειώνουν τις πιθανότητες διεθνών ανταγωνισμών και συγκρούσεων (Κουσκουβέλης, 2004).

1.3.2 Διεθνή Καθεστάτα (International Regimes)

Ο St. Krasner ορίζει το διεθνές καθεστάτ ως «ένα σύνολο ρητών ή άρρητων αρχών, προτύπων, κανόνων και διαδικασιών λήψης αποφάσεων, προς το οποίο συγκλίνουν οι προσδοκίες των δρώντων σε μια συγκεκριμένη περιοχή των διεθνών σχέσεων» (Krasner, 1983). Κατά συνέπεια ένα διεθνές καθεστάτ είναι μία συνεργασία κατά τομείς, που την υποβοηθάει ένα κανονιστικό πλαίσιο. Ως ένα κανονιστικό πλαίσιο και ταυτόχρονα σταθεροποιητικός παράγοντας της διεθνούς συνεργασίας, ένα διεθνές καθεστάτ περιλαμβάνει περισσότερες βαθμίδες εξαναγκασμού: τις αρχές, τους κανόνες και τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων. Σε τομείς τεχνικής φύσης το κανονιστικό πλαίσιο θα είναι απαραίτητα πιο σαφές. Η περίπτωση αυτή αφορά τα διεθνή καθεστάτα που ρυθμίζουν, για παράδειγμα, τη διάδοση των ατομικών όπλων, την καταπολέμηση της τρομοκρατίας. (Σπυρόπουλος, 2010).

Ο R. Keohane διακρίνει τα καθεστάτα σε δύο κατηγορίες, ελέγχου των δρώντων και ασφαλείας κατά των κινδύνων (Keohane, 1982). Μόνο αυτά της

πρώτης κατηγορίας απαγορεύουν και τιμωρούν την παραβίαση των κανόνων (ο ΟΗΕ μέσω του ΣΑ τιμωρεί την επίθεση). Ένας κίνδυνος αντίθετα δεν είναι δυνατό ούτε να απαγορευτεί, ούτε να τιμωρηθεί. Έτσι ένα καθεστώς ασφάλειας κατά των κινδύνων προστατεύει παθητικά, μέσω της υποχρέωσης μιας δίκαιης κατανομής των ζημιών, γεγονός που τις καθιστά περισσότερο ανεκτές, ενώ η δραστική προστασία του αφορά την ελάττωση του ευάλωτου χαρακτήρα ενός κράτους, έναντι των ζημιών που μπορεί αυτό να υποστεί. (Σπυρόπουλος, 2010).

Η παρεμβολή των διεθνών καθεστώτων μεταξύ του άναρχου διεθνούς συστήματος και της συμπεριφοράς των κρατών, μπορεί να επηρεάσει τη διαμόρφωση της τελευταίας και να οδηγήσει τα κράτη να συνεργαστούν, υπερβαίνοντας ή παρακάμπτοντας την αρνητική επίδραση που ασκούν στην προοπτική συνεργασίας τους το άναρχο διεθνές σύστημα και η λογική επιδίωξης της ασφάλειάς τους. Η λειτουργία των καθεστώτων έγκειται στη μείωση της αβεβαιότητας και των κινδύνων. Προσφέρουν λύση στο συντονισμό των πολιτικών σε ένα περιβάλλον αλληλεξάρτησης, προσκομίζοντας έναν συγκεκριμένο αριθμό αξιών, αποδεκτών από το σύνολο της διεθνούς κοινωνίας. Εισάγουν κι εμπεδώνουν την αρχή της αμοιβαιότητας στις σχέσεις μεταξύ των δρώντων. Εγκαθιδρύουν ένα πλαίσιο αποφάσεων, καθορίζοντας τις συνθήκες της συμπεριφοράς που θεωρείται αποδεκτή. Θεσπίζοντας ένα σταθερό πλαίσιο για τη λήψη των αποφάσεων, σε συνάρτηση με τις αμοιβαίες προσδοκίες όλων των δρώντων, μπορούν να προωθήσουν έτσι τη συνεργασία σε μακροπρόθεσμη βάση διευκολύνοντας ταυτόχρονα τις προσαρμογές, απέναντι σε καινούργιες καταστάσεις (Σπυρόπουλος, 2010).

1.3.3 Διακυβερνητικοί Οργανισμοί (Intergovernmental Organizations, IGOs)

Ένας Διακυβερνητικός Οργανισμός είναι ένα επισημοποιημένο είδος μιας διασυννοριακής συνεργασίας, η οποία χαρακτηρίζεται από το ότι περικλείει ξεκάθαρους όρους (συμμετοχής) και μια σαφώς καθορισμένη διαδικασία λήψης απόφασης (Hough, 2015).

Ο φόβος των κρατών μήπως χάσουν την κυριαρχία τους μέσω μιας εισβολής, έχει από πολύ παλιά παρεμποδίζει κυβερνήσεις να δημιουργήσουν συμμαχίες, ώστε να συνεργαστούν με φιλικά κράτη ή τους εχθρούς των εχθρών τους. Η κυριαρχία ωστόσο είχε την τάση να υπαγορεύει ότι η άμυνα είναι εκτός ορίων όταν κράτη φιλικά μεταξύ τους ενώνουν τις δυνάμεις τους περισσότερο επίσημα, ώστε να

απολαμβάνουν κοινά οικονομικά ή διπλωματικά κέρδη, διαμέσου των IGOs. Όμως η πολυπλοκότητα της σύγχρονης κυριαρχίας, έχει οδηγήσει πολλούς IGOs – οι οποίοι αρχικά είχαν ιδρυθεί για οικονομικούς ή διπλωματικούς σκοπούς – να προσαρμόσουν μέτρα ασφαλείας, μπροστά σε λιγότερο επικείμενες και εμφανής απειλές (Hough, 2015).

Οι ασφαλείς κοινωνίες της Δυτικής Ευρώπης, της Βόρειας και Νότιας Αμερικής, της Νοτιοανατολικής Ασίας και των χωρών του Κόλπου (Περσικού), είναι απόδειξη της κατευναστικής δύναμης της διακυβερνητικής συνεργασίας, εάν προβληθεί υπό όρους φιλελευθέρων ή της ρεαλιστικής αγγλικής σχολής (Hough, 2015).

Η τελευταία θεωρεί ως πηγή τάξης στο διεθνές σύστημα, μία ομάδα κρατών των οποίων τα πρωταρχικά ενδιαφέροντα ασφαλείας συνδέονται μεταξύ τους αρκετά στενά, ώστε τα εθνικά τους θέματα ασφαλείας να μην μπορούν ρεαλιστικά να θεωρηθούν ξεχωριστά (Buzan, 1991).

1.4 Παρατηρήσεις

Γενικά, όμως, πρέπει να επισημανθούν κάποια σημεία που συχνά διαφεύγουν της προσοχής των ερευνητών.

Αρχικά, οι δείκτες που χρησιμοποιούνται είναι αρκετά γενικοί και αποσκοπούν στη σύγκριση των αναπτυσσόμενων με τις αναπτυγμένες χώρες, έχοντας ως κριτήριο το βαθμό ή μη τήρησης των βασικών αρχών του φιλελευθερισμού, σε ό,τι, ειδικά, αφορά τη λειτουργία των δημοκρατικών θεσμών και την προστασία των ατομικών και κοινωνικών δικαιωμάτων (Beloff, 2013). Μια κριτική, λοιπόν, που γίνεται, είναι πως, στην πραγματικότητα, οι μελετητές διατηρούν μία υποκειμενική στάση στη μελέτη τους, θεωρώντας τη Δύση ως το πρότυπο που πρέπει να ακολουθήσουν αυτά τα κράτη για να είναι επιτυχημένα.

Στον αντίλογο, όμως, πολλές από τις συγκρούσεις που λαμβάνουν χώρα σε αυτές τις περιοχές οφείλονται και στο ότι χώρες του αναπτυσσόμενου κόσμου πολλές φορές χρησιμοποιήθηκαν ως περιοχές στις οποίες εκτονωνόταν οι εντάσεις μεταξύ αναπτυγμένων κρατών, ειδικά κατά τον Ψυχρό Πόλεμο. Χαρακτηριστικά παραδείγματα σύγκρουσης ισχυρών κρατών με αφορμή περιφερειακές διαμάχες ούτως ώστε να υπάρξει αποσυμπίεση και νομιμοποίηση της σύγκρουσης και να αποφευχθεί μία μεγάλης έκτασης σύγκρουσης είναι ο πόλεμος

του Βιετνάμ (1955-1975) και της Γιουγκοσλαβίας (1992-1997). Εξίσου, η κατάρρευση της ΕΣΣΔ το 1991, οδήγησε σε πραξικοπήματα σε μεγάλο αριθμό κρατών της Αφρικής και όχι μόνο, με χαρακτηριστικό παράδειγμα τη γεννοκτονία στη Ρουάντα (1994) (Prunier, 2008). Έτσι, θα πρέπει να αναλογιστεί κανείς ποιος και γιατί είναι πραγματικά υπαίτιος για την κατάσταση και μήπως, πραγματικά, ο ρόλος της Δύσης είναι περισσότερο προβληματική διάσταση από ότι μπορεί να υποθέσει κανείς με μία πρώτη ανάγνωση.

Γεννάται, λοιπόν, το ερώτημα ως προς το ποια μέσα και εργαλεία μπορεί να χρησιμοποιήσει ένας ερευνητής για να μπορέσει να μελετήσει στην πλήρη του διάσταση το φαινόμενο. Αρχικά, είναι βασικό να επισημανθεί πως μία αντικειμενική ανάλυση είναι σχεδόν αδύνατο να διασφαλιστεί σε απόλυτα επίπεδα καθώς κάθε ερευνητής είναι επηρεασμένος από τις προσωπικές και κοινωνικές του εμπειρίες, το κοινωνικό-πολιτικό και θεσμικό περιβάλλον στο οποίο αναπτύχθηκε, εκπαιδεύτηκε και δραστηριοποιείται, το μορφωτικό και επαγγελματικό υπόβαθρο ακόμη και από το είδος του υλικού στο οποίο είχε πρόσβαση για να κάνει την ανάλυσή του (Hodkinson, 2004, σ. 9-15).

Επιπλέον, όπως αναλύθηκε εκτενώς παραπάνω, τα στατιστικά που είναι διαθέσιμα είναι σε πολλές περιπτώσεις περιορισμένα, υποκειμενικά, τα ίδια, εξ ορισμού, αφού πολλές φορές, γίνονται διαθέσιμα από κράτη και οργανισμούς που επιθυμούν την προώθηση των ιδίων συμφερόντων, ή και λανθασμένα χωρίς σαφή πρόθεση αλλοίωσης, λόγω άγνοιας ή παρανόησης, ή και έλλειψη κατάρτισης και γνώσεων, από την πλευρά του ατόμου που καταχωρεί δεδομένα (Madill, Jordan & Shirley, 2000).

Έτσι, σε ό,τι αφορά το υπό εξέταση ζήτημα της παρούσας μελέτης, την πειρατεία, γίνεται προφανές και από την παραπάνω ανάλυση που έλαβε χώρα στο παρόν κεφάλαιο, πως τα δεδομένα είναι συχνά προερχόμενα από διεθνείς οργανισμούς οι οποίοι αναλαμβάνουν, γενικά, την εποπτεία της κατάστασης (IMO, 2015) ή και οργανισμούς με περισσότερο παρεμβατική δράση (INTERPOL, 2017). Η ίδια η δομή, όμως, του διεθνούς συστήματος, το μεγάλο εύρος των θαλάσσιων διαδρομών όσο και τα επίπεδα διαφθοράς των αρμόδιων για την εποπτεία και την τήρηση της τάξης κ.ο.κ. δεν καθιστούν δυνατό τον απόλυτο έλεγχο της κατάστασης στην Υποσαχάρια Αφρική και τις θάλασσές της (Strickmann, 2009).

Αντί να θεωρηθεί, ωστόσο, πως μία ανάλογη μελέτη είναι καταδικασμένη να αποτύχει και να μην είναι ικανή να παρουσιάσει, σε όλη την πολυπλοκότητά της, την κατάσταση ή να προτείνει βιώσιμες λύσεις, θα ήταν ορθότερο να αντιμετωπιστεί ως μία προσπάθεια σύνθετης ανάλυσης της διαθέσιμης πρωτογενούς και δευτερογενούς βιβλιογραφίας από την σκοπιά των διεθνών σχέσεων με στόχο την επικοινωνιακή κριτική. Στόχος της μελέτης είναι η σε βάθος έρευνα του φαινομένου και η αντιπαράθεση δεδομένων και βιβλιογραφικών αναφορών και εκτιμήσεων τρίτων, όσο και η προσωπική συμβολή του ερευνητή στο ζήτημα. Σε συνέχεια αυτού του πρώτου κεφαλαίου που είχε ως κύριο σκοπό την παρουσίαση γενικών στοιχείων προς διευκόλυνση του αναγνώστη, στα κεφάλαια που ακολουθούν θα γίνει μία κατά το μέτρο του δυνατού ευρεία ανάλυση και θα επιχειρηθεί ακριβώς αυτός ο στόχος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ

Η εξέταση των ζητημάτων ασφαλείας στα διεθνή ύδατα παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τη διεθνή κοινωνία συνολικά, συχνά πέρα από το επιμέρους συμφέρον των κρατών. Σε αυτό το θαλάσσιο πεδίο συναντώνται νομικές αντιλήψεις με την κοινή κληρονομιά της ανθρωπότητας και το Διεθνή Βυθό – Περιοχή, οι βασικές ελευθερίες των κρατών (ελευθεροπλοΐα), με τους περιορισμούς στην άσκηση δικαιωμάτων σύμφωνα με το δίκαιο της θάλασσας (π.χ. ΑΟΖ), η πειρατεία με τις στρατιωτικές δυνάμεις προστασίας, οι ζώνες ασφαλείας και οι νηοψίες, το σύγχρονο δουλεμπόριο με την αλιεία, οι πυρηνικές δοκιμές με την έρευνα. (Πολλάτος, 2012).

Η βασική οριοθέτηση της έννοιας «Διεθνή Ύδατα», η οποία αφορά στη θαλάσσια περιοχή πέραν των εξωτερικών ορίων της ΑΟΖ (Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη) εάν και εφόσον αυτή έχει οριοθετηθεί, δεν εγείρει κατά το δίκαιο της θάλασσας προβλήματα. Όμως στον υδάτινο αυτό χώρο επιχειρείται ουσιαστικά ο συμβιβασμός μεταξύ κρατικών δικαιωμάτων και συμφερόντων, η άσκηση κρατικής αρμοδιότητας σε περιοχή μη εθνικής δικαιοδοσίας αλλά και ο σύνδεσμος της ιθαγένειας. (Πολλάτος, 2012). Έτσι ο όρος «θαλάσσια ασφάλεια» μπορεί να περιλαμβάνει αμιγώς τεχνικά ζητήματα (ασφάλεια πλοίων, ήπιες μορφές ασφάλειας (ρύπανση, λαθραία διακίνηση αγαθών), λειτουργική άσκηση δικαιωμάτων και αρμοδιοτήτων (ζητήματα πειρατείας, τρομοκρατίας).

Με τον τρόπο αυτό μαζί με την αρχή της ελευθερίας των θαλασσών και τα δικαιώματα των κρατών, αναδύθηκε σταδιακά και μια διεθνής δημόσια τάξη, με περιορισμούς και δράση πέραν του μονομερούς συμφέροντος και υπέρ της διεθνούς κοινότητας ως συνόλου. (Πολλάτος, 2012). Στο παρόν κεφάλαιο θα εξετασθεί το ισχύον νομικό και θεσμικό πλαίσιο που καλύπτει το φαινόμενο της πειρατείας, πως αυτό διαρκώς μεταβάλλεται, όπως εξελίχθηκε και η θαλάσσια πειρατεία στο πέρασμα του χρόνου, τόσο σε διεθνές όσο και σε εθνικό επίπεδο, καθώς και την οικουμενικότητα του εγκλήματος της πειρατείας και τη δικαιοδοσία των πολεμικών πλοίων στην αντιμετώπιση του φαινομένου.

2.1 Ορισμός της πειρατείας

Η πειρατεία θεωρείται ως ένα από τα σοβαρότερα εγκλήματα του Διεθνούς Δικαίου. Στο Montego Bay της Τζαμάικα την 10/12/1982 υπογράφηκε η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS), η οποία τέθηκε σε ισχύ την 16/10/1994. Σύμφωνα με το άρθρο 101 αυτής της σύμβασης, ως πειρατικές πράξεις ορίζονται οι παρακάτω (Μπούντρη, 2014):

- Η παράνομη πράξη βίας ή κράτησης ή διαρπαγής από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους, υποκινούμενη από ιδιοτελείς σκοπούς και στρεφόμενη κατά άλλου πλοίου ή αεροσκάφους ή προσώπων ή αγαθών επί του πλοίου ή του αεροσκάφους στην ανοιχτή θάλασσα, αλλά και σε περιοχή που δεν υπόκειται στη δικαιοδοσία κανενός κράτους.

- Η εκούσια συμμετοχή στη χρήση του πλοίου ή αεροσκάφους, όταν ο δράστης έχει επίγνωση του γεγονότος πως το πλοίο ή αεροσκάφος είναι πειρατικό.

- Η ενέργεια που σχετίζεται με την υποκίνηση των προαναφερθέντων πράξεων.

Συμπερασματικά, τρία είναι τα στοιχεία της νομοτυπικής μορφής του διεθνούς εγκλήματος της πειρατείας:

- Απαιτείται παράνομη πράξη βίας, που διαπράττεται σε διεθνή ύδατα από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού σκάφους.

- Η πράξη αυτή να πραγματοποιείται για ιδιωτικούς αποκλειστικά σκοπούς.

- Πρέπει να κατευθύνεται εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους.

Ως προς το πρώτο στοιχείο, η διατύπωση είναι ταυτολογική, αφού κάθε πράξη βίας, εκτός του νομίμου δικαιώματος της αυτοάμυνας, είναι παράνομη. Επιπλέον η πράξη πρέπει να διαπράττεται από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου. Συνεπώς, παράνομη βία που ασκείται από ένα πολεμικό πλοίο ή ένα δημόσιο πλοίο δε δύναται να συνιστά πειρατεία. Επιπρόσθετα η πράξη πρέπει να πραγματοποιείται στην ανοιχτή θάλασσα ή σε τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οπουδήποτε κράτους.

Ως προς το δεύτερο στοιχείο, της απαίτησης των ιδιωτικών σκοπών στην τέλεση των πράξεων βίας, δεν υπάρχει απόλυτη συμφωνία στη διεθνή πρακτική και

θεωρία, για την ορθή ερμηνεία του. Η απληστία και η εκδίκηση κατά του πληρώματος ή των επιβατών, σαφώς εντάσσονται στην έννοια των ιδιωτικών σκοπών, που πληρούν τη νομοτυπική μορφή του εγκλήματος της πειρατείας. Προβλήματα δημιουργούνται στην περίπτωση που οι πράξεις βίας γίνονται για πολιτικούς σκοπούς. Σύμφωνα με την κρατούσα άποψη η ύπαρξη πολιτικών σκοπών αποκλείει τον χαρακτηρισμό της πράξεως βίας ως πειρατείας. (Πολλάτος, 2012).

Η Σύμβαση του Montego Bay κάνει λόγο μόνο για την πειρατεία στη θάλασσα και δεν αναφέρει καθόλου σαν έννοια την ένοπλη ληστεία, για την οποία έχει διατυπωθεί ορισμός σε αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ, καθώς και του IMO (π.χ. «IMO Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships»). Πρόκειται για δυο διαφορετικές περιπτώσεις του ίδιου φαινομένου με βασική διαφορά την περιοχή στην οποία αυτές εκδηλώνονται. Πειρατεία θεωρείται η πράξη που λαμβάνει χώρα μόνο στην ανοικτή θάλασσα ή σε περιοχή εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους. (Πολλάτος, 2012). Αντίθετα ένοπλη ληστεία είναι οι παράνομες πράξεις άσκησης βίας ή διαρπαγής ή κράτησης πλοίου ή των επιβατών αυτού ή περιουσίας που βρίσκεται πάνω στο πλοίο. Για την καταστολή της το παράκτιο κράτος, στα ύδατα του οποίου πραγματοποιείται το περιστατικό, είναι αποκλειστικά υπεύθυνο. (IMB, 2013).

Θα πρέπει εδώ να αναφερθεί ότι σύμφωνα με το άρθρο 102 της Σύμβασης του Montego Bay, ως πράξη πειρατείας αναγνωρίζεται και η περίπτωση στην οποία πλήρωμα πολεμικού ή κρατικού πλοίου έχει στασιάσει και θέσει αυτό υπό τον έλεγχό του, εξομοιώνοντας ουσιαστικά την πράξη αυτή με την πειρατεία έχει διαπραχθεί από πλοίο ιδιωτικών συμφερόντων.

2.2 Η πειρατεία ως διεθνές έγκλημα οικουμενικής δικαιοδοσίας

Η πειρατεία αποτελεί πανάρχαια, ίσως και την αρχαιότερη, παραδοσιακή μορφή παράνομης πράξης στη θάλασσα και συγκαταλέγεται στα εγκλήματα που έχουν παρουσιάσει ιδιαίτερη έξαρση στον 21^ο αιώνα. Η οργανωμένη διεθνής κοινωνία προσπάθησε ανά τους αιώνες να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά αυτό το φαινόμενο, άλλοτε με επιτυχία και άλλοτε χωρίς σοβαρά και απτά αποτελέσματα. Αν και πολλοί θεωρούν, λανθασμένα, κυρίως λόγω της

συστηματικότητας της αντιμετώπισης του φαινομένου, πως η πειρατεία πρώτη φορά εμφανίστηκε ως οργανωμένη παράνομη ενέργεια κατά την αποικιοκρατία, στην πραγματικότητα η περιοχή της Μεσογείου, της ΝΑ Ασίας και όχι μόνο, ταλανίζονται από την αρχαιότητα από αντίστοιχα φαινόμενα. Ο λόγος που συνέβη αυτή η παρανόηση είναι, κατά πάσα πιθανότητα, το ότι οι πειρατές αποτέλεσαν αντικείμενο ενδιαφέροντος των μεγάλων αυτοκρατοριών (Ολλανδία, Αγγλία, Ισπανία) το 18^ο αιώνα λόγω του ότι την ίδια περίοδο δημιουργήθηκαν και τα έθνη κράτη με τη μορφή που έχουν σήμερα αλλά και το γεγονός πως η εικόνα του «πειρατή» αποτέλεσε έμπνευση για τους ζωγράφους, ποιητές, συγγραφείς και μελωδούς τόσο της περιόδου όσο και αργότερα και της λαϊκής παράδοσης εξίσου (Langewiesche, 2010).

Η πειρατεία ανήκει στα ποινικά αδικήματα τις συνέπειες των οποίων επωμίζονται όλα τα κράτη, αποτελώντας ένα διεθνές έγκλημα. Για το λόγο αυτό το Διεθνές Δίκαιο αναγνωρίζει την «οικουμενική δικαιοδοσία», σύμφωνα με την οποία τα κράτη έχουν το δικαίωμα να καταστείλουν τα εγκλήματα αυτά, ανεξάρτητα αν υπάρχει ή όχι συγκεκριμένος σύνδεσμος με την εθνική έννομη τάξη. Η πειρατεία μπορεί να θεωρηθεί διεθνές έγκλημα και να ισχύσει η οικουμενική δικαιοδοσία, μόνο εάν διαπραχθεί στην Ανοιχτή Θάλασσα ή στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη του κυρίαρχου κράτους, γι' αυτό το λόγο είναι σημαντικός ο προσδιορισμός του τόπου της πειρατικής δράσης (Πολλάτος, 2012).

Θα πρέπει εδώ να αναφερθεί πως σύμφωνα με το άρθρο 86 της Σύμβασης του Montego Bay για το Δίκαιο της Θάλασσας, η Ανοιχτή Θάλασσα ορίζεται ως «το τμήμα της θάλασσας το οποίο δεν περιλαμβάνει την ΑΟΖ, την αιγιαλίτιδα ζώνη και τα εσωτερικά ύδατα ενός κράτους, ή στα αρχιπελαγικά ύδατα ενός αρχιπελαγικού κράτους». (Σιούσουρας και Δαλακλής, 2012). Συνεπώς στην αιγιαλίτιδα ζώνη ενός κράτους αποκλειστικά αρμόδιο για την καταπολέμηση της πειρατείας είναι το ίδιο το παράκτιο κράτος. Στην ΑΟΖ όμως, όσο και στη Συνορεύουσα Ζώνη, μπορεί να γίνει καταστολή της πειρατείας από πολεμικό πλοίο οποιουδήποτε κράτους, εφόσον όμως δεν παραβιάζονται τα κυριαρχικά δικαιώματα ή οι αρμοδιότητες του παράκτιου κράτους. (Πολλάτος, 2012).

Οι πειρατές χαρακτηρίζονται ως εχθροί της ανθρωπότητας (*hostis humanis generis*), ένας όρος που έχει δοθεί για πολύ συγκεκριμένους λόγους. Η πειρατεία αρχικά εκδηλώνεται στις κυριότερες θαλάσσιες λεωφόρους από τις οποίες

διέρχονται εκατοντάδες πλοία καθημερινά, εκτελώντας τα δρομολογία τους προκειμένου να εξυπηρετήσουν τους σκοπούς του διεθνούς εμπορίου. Η έντονη πειρατική δραστηριότητα, σε οποιοδήποτε σημείο του πλανήτη κι αν εμφανιστεί, απειλεί πλοία και προσωπικό όλων των εθνικοτήτων, με τις επιθέσεις να έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους των αγαθών και την αύξηση του κόστους των ασφαλιστρών, τόσο για το πλοίο, όσο και για το μεταφερόμενο εμπόρευμα, διαταράσσοντας έτσι την ομαλή διεξαγωγή του παγκόσμιου εμπορίου. Επιπλέον, λόγω του διεθνούς χαρακτήρα που έχει αποκτήσει με το πέρασμα του χρόνου η ναυτιλία, το πιθανότερο είναι το πλοίο στο οποίο θα πραγματοποιηθεί επίθεση ή απαγωγή να ανήκει σε μια συγκεκριμένη εθνικότητα, η σημαία – υπό την οποία αυτό έχει δηλωθεί και ταξιδεύει- σε μια άλλη, το φορτίο το οποίο μεταφέρει να προορίζεται για μια σειρά από χώρες και η ασφάλιση πλοίου και φορτίου να έχει πραγματοποιηθεί σε μια διαφορετική από όλες τις προηγούμενες χώρα. Ακόμα και το πλήρωμα είναι δυνατό να ανήκει σε περισσότερες της μιας εθνικότητες. Από όλα τα προαναφερόμενα γίνεται εύκολα κατανοητό ότι η πειρατεία ενός και μόνο πλοίου, είναι δυνατό να επηρεάσει ταυτόχρονα έναν σημαντικό αριθμό κρατών, αν συνυπολογιστεί και η προσπάθεια αντιμετώπισής της από τις δυνάμεις ασφαλείας ενός ή περισσότερων κρατών (Πολλάτος, 2012).

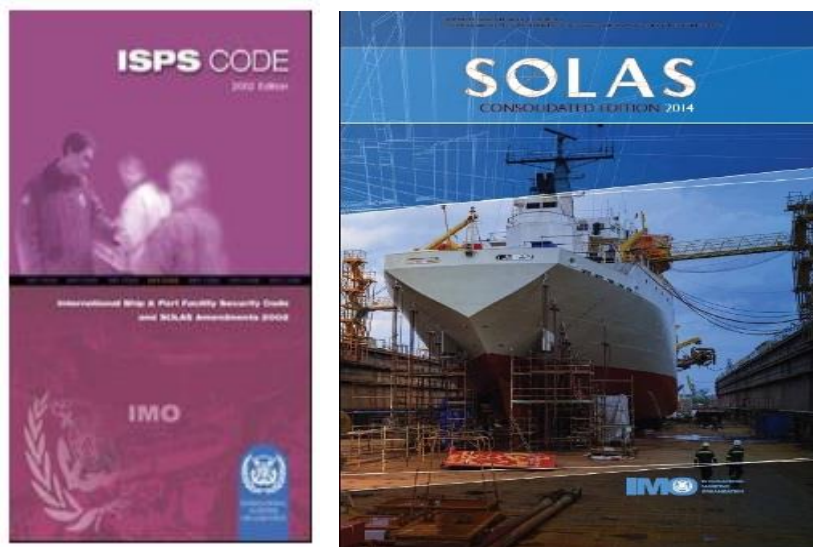
Ένας επιπλέον λόγος που οι πειρατές θεωρούνται εχθροί της ανθρωπότητας είναι ο ορισμός που έχει δοθεί στη Σύμβαση του Montego Bay του 1982. Σύμφωνα με αυτόν τον ορισμό η πειρατεία είναι ένα έγκλημα που διαπράττεται στα διεθνή ύδατα από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού σκάφους (πλοίου), εναντίον άλλου πλοίου, για ιδιωτικούς σκοπούς. Συνεπώς τα ποινικά αδικήματα δεν μπορούν να καταλογιστούν σε ένα κράτος και μόνο, αφού οι πράξεις αυτές αφορούν τη διεθνή κοινωνία (Σιούσουρας και Δαλακλής, 2012).

2.3 Νομικό πλαίσιο επιχειρήσεων καταστολής της πειρατείας

Η καταστολή των παράνομων πράξεων στη θάλασσα εντάσσεται σε ένα ευρύτερο νομικό πλαίσιο, το οποίο είτε προβλέπει εξ' αρχής και ρητά αυτές τις επιχειρήσεις θαλάσσια ασφάλειας, είτε παρέχει τη δυνατότητα νομιμοποίησής τους. Το νομικό αυτό πλαίσιο απαρτίζεται από:

- Τις Διεθνείς Συνθήκες και τις Συμβάσεις κωδικοποιητικού χαρακτήρα.

- Τις Διμερείς – Πολυμερείς συμφωνίες μεταξύ των κυρίαρχων κρατών καθώς και των Διεθνών Δρώντων.
- Το Διεθνές έθιμο (Εθιμικό Δίκαιο).
- Τις Αποφάσεις – Συμφωνίες Διεθνών Οργανισμών και Δικαιοδοτικών Οργάνων και Οργανισμών (π.χ. ΙΜΟ).



- Τις Αποφάσεις του ΟΗΕ, είτε της Γενικής Συνέλευσης (ΓΣ), είτε του Συμβουλίου Ασφαλείας (ΣΑ), στα πλαίσια των κεφαλαίων VI και VII του καταστατικού χάρτη του ΟΗΕ.
- Τις Οδηγίες και Αποφάσεις της Ε.Ε.
- Την εθνική νομοθεσία κάθε κυρίαρχου κράτους.

Ειδικότερα η βασική διεθνής νομοθεσία για τη νομιμοποίηση των επιχειρήσεων θαλάσσιας ασφάλειας και καταστολής παράνομων πράξεων στη θάλασσα αποτελείται από:

- Τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) του Montego Bay για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (ΣΔΘ – UNCLOS 1982).



Oceans and Law of the Sea

Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea

(Logo of United Nations Convention on the Law of the Sea).

- Τη Σύμβαση για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων στην Ανοικτή Θάλασσα του 1988 (SUA – Suppression of Unlawful Acts against the



Safety of Maritime Navigation), η οποία καλύπτει θέματα που δεν προέβλεψε η Σύμβαση του 1982, καθώς και τις ειδικότερες μορφές εγκλημάτων στη θάλασσα.

- Τη Σύμβαση των ΗΕ για την καταπολέμηση του Διεθνούς Οργανωμένου Εγκλήματος του 2000.

Η καταπολέμηση της πειρατείας συγκαταλέγεται στις επιχειρήσεις θαλάσσιας ασφάλειας. Το άρθρο 110 της ΣΔΘ αποτελεί βασική αρχή για την εκτέλεση μιας επιχείρησης τέτοιου είδους. Με αυτόν τον τρόπο η νομιμότητα μιας επιχείρησης θαλάσσιας ασφάλειας είναι δεδομένη, μέσω των δύο Συμβάσεων που προαναφέρθηκαν (UNCLOS και SUA). Επιπρόσθετα η νομιμοποίηση των επιχειρήσεων κατά της πειρατείας είναι δυνατή κατόπιν εξουσιοδότησεως με διεθνή εντολή (mandate), μέσω αποφάσεων του ΣΑ του ΟΗΕ (resolution).

Σε ότι αφορά τη διεθνή συνεργασία μεταξύ των κρατών, στο πλαίσιο μονίμων ή και ad hoc συμμαχιών, αυτή επιβάλλεται από το άρθρο 100 της ΣΔΘ του 1982. Το συγκεκριμένο άρθρο ορίζει ότι όλα τα κράτη πρέπει να συνεργάζονται στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό, για την καταστολή της πειρατείας στην ανοιχτή

θάλασσα ή σε οποιοδήποτε άλλο μέρος το οποίο βρίσκεται έξω από τη δικαιοδοσία οποιοδήποτε κράτους. Ομοίως το Συμβούλιο Ασφαλείας παροτρύνει όλα τα κράτη να συνεργασθούν μεταξύ τους, με τον ΙΜΟ και με τους σχετικούς περιφερειακούς οργανισμούς για την καταπολέμηση της πειρατείας, σύμφωνα με την απόφαση 1816 του ΣΑ (UNSC 1816).

Η Σύμβαση αναφέρεται με τα άρθρα 105, 106 και 107 στο δικαίωμα κατάσχεσης του πειρατικού πλοίου. Σύμφωνα με το άρθρο 105 κάθε κράτος έχει το δικαίωμα να κατάσχει πειρατικό πλοίο ή κάθε πλοίο που είναι υπό την κατάληψη πειρατών και ελέγχεται από αυτούς, καθώς και να συλλάβει τα πρόσωπα που επιβαίνουν στο πλοίο και να κατασχέσει τα αγαθά που βρίσκονται πάνω σε αυτό. Το δικαίωμα αυτό υφίσταται σε πράξη πειρατείας στην ανοιχτή θάλασσα ή σε κάθε άλλη περιοχή που δεν ανήκει στη δικαιοδοσία κάποιου κράτους. Οι πειρατές σαν εχθροί της ανθρωπότητας χάνουν το δικαίωμα να δικασθούν στο κράτος της ιθαγένειάς τους.

Τα δικαστήρια του κράτους που ενεργεί την κατάσχεση, αποφασίζουν και για το ποινικό μέρος της υπόθεσης, δικάζοντας τους πειρατές, αλλά και για το αστικό μέρος, διατάσσοντας τα μέτρα που θα ληφθούν, σχετικά με τα κατασχεθέντα περιουσιακά στοιχεία, με πρόνοια για τα συμφέροντα των τρίτων μερών που ενεργούν με καλή πίστη (π.χ. πλοιοκτήτες, ναυλωτές), (άρθρο 105 UNCLOS). Η κατάσχεση αυτή μπορεί να πραγματοποιηθεί αποκλειστικά και μόνο από πολεμικά πλοία ή ακόμα από πλοία που εκτελούν δημόσια υπηρεσία φέρουν εξωτερικά τα προβλεπόμενα διακριτικά (άρθρο 107 UNCLOS).

Στην περίπτωση βέβαια που τα στοιχεία δεν επαρκούν για να στοιχειοθετήσουν απόδειξη πειρατικής πράξης το κράτος έχει ευθύνη απέναντι στο κράτος σημαίας της οποίας κατέσχεσε το πλοίο για κάθε απώλεια ή ζημιά. *(Πολλάτος, 2012)*. Η δυσκολία της επιτυχούς τεκμηρίωσης και υποστήριξης μιας δίωξης εναντίον κατηγορούμενων για πειρατεία, είναι αρκετά έντονη, αφού υπάρχει μεγάλη δυσχέρεια στη συλλογή εκείνων των αποδεικτικών στοιχείων, τα οποία θα οδηγήσουν σε μια επιτυχή δίκη τους κατηγορούμενους. Είναι άλλωστε καταγεγραμμένο ως γεγονός ότι οι πειρατές κατά τη διάρκεια της καταδίωξής τους και πριν τη νηοψία, καταστρέφουν όσα περισσότερα αποδεικτικά στοιχεία μπορούν, τα οποία μαρτυρούν την πειρατική τους δράση. Επιπλέον το κόστος όλου του εγχειρήματος λειτουργεί αποτρεπτικά για την ποινική δίωξη των πειρατών, καθώς

είναι εξαιρετικά δυσχερής η εξασφάλιση μαρτυριών του πληρώματος του πλοίου που δέχθηκε την επίθεση, καθώς και μεγάλο το κόστος που απαιτείται προκειμένου να παραστεί το πλήρωμα στη δίκη. Αξίζει εδώ να αναφερθεί πως για τα περιστατικά πειρατείας που συνέβησαν από το 1988 έως το 2007, για τα οποία ασκήθηκε οικουμενική δικαιοδοσία ήταν κάτω από το 1% των περιστατικών που αναφέρθηκαν στον ΙΜΟ, δηλαδή μόλις 4 περιπτώσεις σε σύνολο 754 (Μπούντρη, 2014).

Η Ε.Ε. με το ψήφισμα 2962 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 10^{ης} Μαΐου 2012, σχετικά με τη θαλάσσια πειρατεία, είχε επισημάνει ότι η ατιμωρησία των πειρατών, η έλλειψη δικαστικής ικανότητας για δίωξη και κράτηση των υπευθύνων της πειρατείας, καθώς και η έλλειψη τεκμηρίων καθώς και πολιτικής βούλησης ορισμένων κρατών, παρά τις διμερείς συμφωνίες επαναπατρισμού καταδικασμένων πειρατών, αποτελούν σοβαρό εμπόδιο τόσο στην καταπολέμηση του φαινομένου, αλλά και στην αποτροπή του.

Ο σχεδιασμός και η εκτέλεση των επιχειρήσεων στη θάλασσα εξαρτώνται από μια σειρά παραμέτρων, οι οποίες δρουν συνδυαστικά μεταξύ τους και καθορίζουν τους τρόπους δράσης που θα εφαρμοστούν. Οι παράμετροι αυτές είναι (Πολλάτος, 2012):

- Θαλάσσιο περιβάλλον
 - ο Θαλάσσιες Ζώνες Εθνικής Κυριαρχίας [Εσωτερικά Ύδατα (ΕΥ), Χωρική Θάλασσα (ΧΘ), Υφαλοκρηπίδα (ΥΦ)].
 - ο Θαλάσσιες Ζώνες Εθνικής Δικαιοδοσίας [Συνορεύουσα Ζώνη (ΣΖ), Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ)].
 - ο Θαλάσσιες Ζώνες Εκτός Εθνικής Δικαιοδοσίας [Ανοιχτή Θάλασσα (ΑΘ), Διεθνής Βυθός ή Περιοχή»].
- Νομικές Παράμετροι
 - ο Νομικό καθεστώς θαλάσσιας περιοχής.
 - ο Δικαιώματα παράκτιου κράτους/κράτους σημαίας.

- Δικαιώματα ναυσιπλοΐας και υπέρπτησης.
 - Νομική βάση για την εκτέλεση της επιχείρησης.
 - Καθεστώς ασυλίας/ετεροδικίας.
- Πολιτικές Παράμετροι

Εθνική πολιτική οδηγία

Στα πλαίσια του διαρκή αγώνα της διεθνούς κοινωνίας για την καταπολέμηση της πειρατείας, μια προβλεπόμενη αλλά και συνάμα απαραίτητη διαδικασία είναι η νηοψία. Το δικαίωμα πραγματοποίησης νηοψίας έχουν τόσο πολεμικά πλοία, αεροσκάφη και ελικόπτερα, όσο και κατάλληλα εξουσιοδοτημένα κρατικά πλοία, αεροσκάφη και ελικόπτερα, τα οποία όμως θα πρέπει να φέρουν εμφανή τα διακριτικά τους στοιχεία [110 (5) – 107 UNCLOS]. Μέσω του άρθρου 110 της ΣΔΘ του 1982 αναγνωρίζεται το δικαίωμα νηοψίας στο κράτος σημαίας ενός πολεμικού πλοίου και εφόσον το κράτος σημαίας ασκήσει αυτό το δικαίωμα, το διεθνές δίκαιο θεωρεί αιτιολογημένη την έρευνα και την επίσκεψη σε εμπορικό πλοίο ξένης σημαίας, για το οποίο υπάρχουν βάσιμες υποψίες ότι επιδίδεται σε πειρατεία. Το ίδιο το κράτος σημαίας του πολεμικού πλοίου αποφασίζει αν θα ασκήσει το δικαίωμα αυτό.

Σύμφωνα με το προαναφερθέν άρθρο, υπάρχουν πέντε περιπτώσεις κατά τις οποίες πολεμικά πλοία έχουν δικαίωμα νηοψίας σε ένα εμπορικό πλοίο ξένης σημαίας. Ειδικότερα η διενέργεια ελέγχου επί ξένου εμπορικού πλοίου προϋποθέτει την ύπαρξη βάσιμων λόγων υποψίας ότι το συγκεκριμένο εμπορικό πλοίο:

- Επιδίδεται σε πειρατεία.
- Επιδίδεται σε δουλεμπόριο.
- Επιδίδεται σε παράνομες εκπομπές.
- Δεν έχει εθνικότητα.
- Υπάρχουν αμφιβολίες ως προς την εθνικότητά του.

Σε κάθε περίπτωση νηοψίας προηγείται η εξακρίβωση του δικαιώματος του εμπορικού πλοίου να φέρει τη σημαία του και ο έλεγχος των εγγράφων του.

2.4 Πειρατεία και Εθνικό Δίκαιο

Η πειρατεία και η ποινική δίωξη των πειρατών αντιμετωπίζεται από την ελληνική νομοθεσία με τα ακόλουθα νομοθετήματα (*Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, 2012*):

- Επικύρωση της Σύμβασης του Montego Bay για το Δίκαιο της Θάλασσας με τον ν.2321/1995.

- Άρθρο 215 του Ν.Δ. 187/1973 ΦΕΚ. Α'261/3-10-1973), Μέρος Ε' «Ποινικές και Πειθαρχικές Διατάξεις», Κεφάλαιο Β' «Ειδικά Ναυτικά Εγκλήματα», Άρθρο 185 «Πειρατεία» (ποινή καθείρξεως) (Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου), όπου προβλέπεται η δίωξη των πειρατών.

- Άρθρο 7 «Εγκλήματα αλλοδαπών που τελέστηκαν στην αλλοδαπή», Προβλέπεται ότι οι ελληνικοί νόμοι εφαρμόζονται και σε αλλοδαπούς για εγκλήματα που τελέστηκαν στην αλλοδαπή και στρέφονται κατά Ελλήνων πολιτών και

- Άρθρο 8 «Εγκλήματα που τελούνται στην αλλοδαπή που τιμωρούνται πάντοτε κατά τους ελληνικούς νόμους» (με εφαρμογή σε ημεδαπούς και αλλοδαπούς) του Ποινικού Κώδικα.

- Άρθρο 2 του ν. 3922/2011 (Σύσταση Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής) ορίζεται ως αρμοδιότητα του σώματος η αντιμετώπιση της πειρατείας στο χώρο ευθύνης του.

Σχετικά με την ύπαρξη και μεταφορά όπλων στα πλοία, εφαρμόζονται οι διατάξεις της του ν. 2168/1993 και η σε εφαρμογή αυτής εκδοθείσα Υ.Α. 3312.1/01/94/20.07.1994, σύμφωνα με την οποία επιτρέπεται σε ελληνικά πλοία να φέρουν μέχρι τέσσερα περιστροφά ή πιστόλια, για την προστασία του πληρώματος, τα οποία χρησιμοποιούνται κατόπιν αδείας του πλοιάρχου, σε περιπτώσεις ανάγκης και για όσο διαρκεί αυτή. (*Εφημερίδα της*

Κυβερνήσεως, 2012) Η επιβίβαση ένοπλων φρουρών στο πλοίο επιτρέπεται βάσει του νόμου 4058/2012 που ψηφίστηκε σχετικά πρόσφατα (*Φεβρουάριος 2012*).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Σε διεθνές επίπεδο αναγνωρίζονται δύο περιπτώσεις διεθνών εγκλημάτων ναυσιπλοΐας- η πειρατεία σε διεθνή ύδατα και η ένοπλη ληστεία σε πλωτό μέσο στα χωρικά ύδατα ενός συγκεκριμένου κράτους. Οι κύριες περιοχές παγκοσμίως που καταγράφονται τα περισσότερα τέτοια περιστατικά είναι, όπως ειπώθηκε, η ΝΑ Ασία και η Αφρική. Τα ζητήματα διεθνούς ναυσιπλοΐας καλύπτονται από το δίκαιο της θάλασσας ωστόσο για τις επιθέσεις σε πλοία και σκάφη εντός των θαλάσσιων συνόρων ενός κράτους εμπίπτουν και οι κανόνες του εθνικού δικαίου. Γενικά, η διεθνής κοινωνία δίνει μεγάλη βαρύτητα στην προστασία των μεταφορών μέσω θαλάσσιων οδών λόγω του ότι η παγκόσμια αγορά και η αγορά ενέργειας εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τις εξαγωγές και εισαγωγές προϊόντων που μεταφέρονται με πλοία, αλλά και το ότι τα περιστατικά του οργανωμένου εγκλήματος συνδέονται μεταξύ τους. Δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις, άλλωστε, που η πειρατεία στην Αφρική αποσκοπεί στην πρόκληση αναρχίας και χάους και στην πολιτική αναταραχή ακόμη και την εξάπλωση του ισλαμικού φονταμενταλισμού (Murphy, 2015).

Κεντρική επιδίωξη όλων των κρατών είναι να αποφεύγεται το έγκλημα στις θάλασσές τους και να προστατεύονται τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους ή σημαία συμμαχικής δύναμης. Αν και υπάρχουν διάφορα αίτια και συνέπειες της πειρατείας σε τοπικό, εθνικό και διεθνές επίπεδο, δεν είναι όλες οι περιοχές εξίσου εκτεθειμένες ή ανέτοιμες να αντισταθούν. Ωστόσο, κατά κύριο λόγο, τέσσερις είναι οι βασικοί άξονες που μπορούν και πρέπει να εξεταστούν:

- Η επίδραση της πειρατείας στη διεθνή ναυσιπλοΐα,
- Το οικονομικό κόστος
- Η σχέση πειρατείας και τρομοκρατίας
- Η πολιτική διάσταση του φαινομένου ως ένα διεθνικό οργανωμένο έγκλημα.

Μόλις ξεκαθαριστούν τα επί μέρους ζητήματα αυτά μπορεί να γίνει και μία καλύτερη ανάλυση σχετικά με το πως, σε τι βαθμό και με τι αποτελέσματα, επιδρά η πειρατεία σε κάθε ένα από τα επίπεδα (τοπικό, εθνικό και διεθνές).

3.1 Οι διεθνείς επιπτώσεις της πειρατείας

Σε ότι αφορά, αρχικά, τη διεθνή ναυσιπλοΐα λοιπόν, καταρχήν η εξασφάλιση της ασφαλούς μετακίνησης προσώπων και αγαθών μέσω των θαλάσσιων οδών είναι βασικοί στόχοι για τη διεθνή κοινότητα. Η αγορά και η κοινωνία είναι πιο παγκοσμιοποιημένες από ποτέ και, ως εκ τούτου, το διακύβευμα σε περίπτωση μίας διεθνούς κρίσης ναυσιπλοΐας είναι μεγάλο. Από αρχαιοτάτων χρόνων, άλλωστε, η θαλάσσια μεταφορά δεν προσέδιδε μόνο οικονομική πρόσοδο- αντίθετα, τα πλοία και το ναυτικό εξυπηρετούν και στρατιωτικούς σκοπούς. Η διεθνής ναυσιπλοΐα μπορεί να αφορά και τις προσπάθειες ειρηνικής προσέγγισης, επικοινωνίας και αμοιβαίας συνεργασίας και υποστήριξης μεταξύ λαών. Όταν, όμως, φαινόμενα όπως η διεθνής πειρατεία λαμβάνουν χώρα, τότε μειώνεται η εμπιστοσύνη μεταξύ των κρατών και το ίδιο το διεθνές σύστημα δέχεται ένα βαρύτατο χτύπημα (Pristrom, Li, Yang & Wang, 2013).

Το γεγονός ότι το πετρέλαιο και το φυσικό αέριο μεταφέρονται ακόμη και σήμερα μέσω των θαλάσσιων οδών είναι μόνο μία από τις εκφάνσεις αλλά, για πολλούς λόγους, μέγιστης σημασίας. Ενέργεια σημαίνει και στρατιωτική ισχύ, ενώ η οικονομική επιβάρυνση από την κατάληψη ενός πλοίου που μεταφέρει ανάλογο φορτίο είναι τεράστια. Υπολογίζεται πως, ετησίως, πάνω από 20% των πλοίων διέρχονται από ζώνες υψηλής επικινδυνότητας (IMO, 2016). Το κόστος από τις επιθέσεις υπολογίζεται ανάμεσα στα 8 και 50 εκ ευρώ ανάλογα με τον αν υπολογίζει κανείς τα άμεσα ή τα έμμεσα κόστη. Γενικά στα άμεσα συγκαταλέγονται οι καταστροφές σε πλοίο και εμπόρευμα και τα κόστη ασφάλισης και αποζημίωσης. Επίσης, υπάρχουν και άμεσα κόστη τα οποία αφορούν την προσπάθεια αποφυγής περιστατικού ή ανάσχεσης ή και την πληρωμή λύτρων σε περίπτωση ομηρίας. Στα έμμεσα κόστη προσμετρούνται τα κόστη που απορρέουν από τα προβλήματα στις διακρατικές σχέσεις, στην ελευθερία της αγοράς και την σύναψη δεσμών μεταξύ κρατών (Στεργίου, 2016, σ. 49-64).

Το οικονομικό κόστος της πειρατείας είναι ιδιαίτερα σημαντικό και αφορά και τους πλοιοκτήτες αλλά και τους ναυλωτές και τις ασφαλιστικές εταιρείες. Κάθε μία από τις παραπάνω ομάδες επηρεάζεται με διαφορετικό τρόπο και επωμίζεται διαφορετικά κόστη. Σε επιθέσεις με σκοπό την ληστεία οι πειρατές στοχεύουν στην κλοπή του φορτίου, σε διάφορα χρηστικά είδη του πλοίου όπως σχοινιά, ανταλλακτικά, εξοπλισμός και χρήματα που βρίσκονταν στο πλοίο για άμεσες ανάγκες. Η εταιρεία επωμίζεται το κόστος αντικατάστασης των όσων έχουν κλαπεί ενώ αντιμετωπίζει και την αύξηση του συνολικού κόστους του ταξιδιού λόγω των καθυστερήσεων και των απαιτήσεων που μπορεί να εγείρουν οι ναυλωτές. Σε πολλές περιπτώσεις, δε, ειδικά λόγω του ότι κάθε πλοίο έχει «σημαία» ενός κράτους, δημιουργούνται και διπλωματικά επεισόδια μεταξύ κρατών λόγω της έκθεσης πολιτών τους και εταιρειών που εδρεύουν σε έδαφός τους σε κίνδυνο, άρα, μεταξύ άλλων, πλήττεται άμεσα η οικονομική ανάπτυξη και επιχειρηματική δραστηριότητά τους και αντιμετωπίζουν απώλεια κερδών (Dillon, 2005, σ. 157-159).

Η καθυστέρηση του πλοίου αυξάνεται σημαντικά αν συνυπολογιστεί ο έλεγχος των αρμοδίων αρχών και οι ανακριτικές διαδικασίες μετά την επίθεση. Επιπλέον σε περίπτωση κλοπής ολόκληρου του πλοίου, το κόστος είναι πολύ μεγάλο για την εταιρεία αφού για την αντικατάσταση του απαιτείται ένα πολύ μεγάλο ποσό. Στην περίπτωση απαγωγής, πέρα από τις καθυστερήσεις και τις απαιτήσεις των ναυλωτών, η καταβολή των λύτρων αποτελεί σημαντικό κόστος ενώ και τα αυξημένα ασφάλιστρα που καταβάλει η εταιρεία, κυρίως για τη διέλευση από επικίνδυνες περιοχές, καταλαμβάνουν ένα σημαντικό μερίδιο στο συνολικό κόστος με το οποίο έρχεται αντιμέτωπη. Ο ναυλωτής από την πλευρά του επωμίζεται το κόστος από την απώλεια του φορτίου αλλά και τις αποζημιώσεις στους τελικούς παραλήπτες του φορτίου. Τέλος σημαντικό είναι το κόστος και για ασφαλιστικές εταιρείες όταν το ασφαλιστικό συμβόλαιο καλύπτει απαιτήσεις που εγείρονται από πειρατικές επιθέσεις και πρέπει να καλύψει τα αντίστοιχα κόστη. (Βλάχος, 2003)

Σύμφωνα με έρευνα της Παγκόσμια Τράπεζας, η πειρατεία επηρεάζει σημαντικά το διεθνές εμπόριο κοστίζοντας στην παγκόσμια οικονομία \$18 δις

κάθε χρόνο. Το ποσό αυτό αποδίδεται κυρίως στην αλλαγή δρομολογίων για την αποφυγή των επικίνδυνων περιοχών, στο επιπλέον κόστος των καυσίμων που απαιτεί ένα μεγαλύτερο δρομολόγιο καθώς και στα αυξημένα ασφάλιστρα που καλούνται να πληρώσουν οι εταιρείες. Μεταξύ του 2008 και 2011 το ύψος των ασφαλιστρών για τη διέλευση από τον Κόλπο του Άντεν αυξήθηκε 350% ενώ τα ασφάλιστρα που σχετίζονταν με την ασφάλεια από απαγωγή και καταβολή λύτρων το ίδιο διάστημα αυξήθηκαν 1000%. Ναυτιλιακή εταιρεία του Καναδά αναφέρει πως με την άνοδο της πειρατείας, τα ασφάλιστρα κοστίζουν διπλάσια χρήματα για τη διέλευση από τις περιοχές υψηλού κινδύνου με το ποσό να αγγίζει τα \$100.000 - \$120.000 για κάθε ταξίδι. Το επιπλέον ποσό αναπόφευκτα μετακυλιέται στον καταναλωτή και αντανακλάται στην αύξηση της τιμής των αγαθών. (Lilley, 2011)

Σύμφωνα με τον οργανισμό Oceans Beyond Piracy (23 Μαρ 2018) τα οικονομικά κόστη για την καταπολέμηση της πειρατείας για το έτος 2017, έχουν ως εξής:

- Ανατολική Αφρική: 1,4 δις δολάρια.
- Δυτική Αφρική: 818 εκ. δολάρια.
- Νοτιοανατολική Ασία: 31,8 εκ. δολάρια. (Σύμφωνα με τον ίδιο τον οργανισμό, σε αυτή την περιοχή δεν ήταν δυνατό να υπολογίσει το συνολικό κόστος, για λόγους που εξηγεί στην ιστοσελίδα του).

Είναι γεγονός πως πολλές πειρατικές επιθέσεις δεν αναφέρονται με ευθύνη των ίδιων των ναυτιλιακών εταιρειών. Δεν αναφέρουν τις απόπειρες πειρατείας ή το ύψος των λύτρων που καταβάλλουν για να μην χάσουν την αξιοπιστία των πελατών τους. Κυρίως στο Στενό της Μάλακκας, την Ινδονησία ή τη Μαλαισία πολλές επιθέσεις με σκοπό την ληστεία δεν φτάνουν στα διεθνή κέντρα καταγραφής των επιθέσεων. Η Σιγκαπούρη δέχεται τις μεγαλύτερες επιπτώσεις από την πειρατεία καθώς είναι ένα πολύ σημαντικό λιμάνι κόμβος για τη ναυτιλία και κέντρο μεταφόρτωσης των εμπορευμάτων και τοποθεσία διύλισης πετρελαίου. (Umana, 2012).

Η Δυτική Αφρική έχει αναδειχτεί όπως είδαμε και σε προηγούμενο κεφάλαιο σε νέο hot-spot με τις επιθέσεις να έχουν ανοδική τροχιά. Δεν είναι τυχαίο ότι το ICC – CCS εξέδωσε μέχρι τον Ιούνιο του 2018 δύο αναφορές (10 Απριλίου και 24 Ιουλίου) στις οποίες κάνει ιδιαίτερη μνεία στην περιοχή, λόγω των αυξημένων περιστατικών επιθέσεων πειρατών σε πλοία, εφιστώντας την προσοχή όλων των εμπλεκομένων για την αποφυγή περιστατικών πειρατείας. Από τον Απρίλιο του 2012 έχει ζητηθεί από τα ναυτικά συνδικάτα να ορίζονται τα χωρικά ύδατα του Κόλπου της Γουινέας ως «High Risk Area», όπως και ο Κόλπος του Άντεν. Οι ναυτικοί έχουν δικαίωμα να αρνηθούν την επιβίβαση σε πλοίο που θα εισέλθει στην περιοχή αυτή ενώ τα μέλη του πληρώματος που θα απασχοληθούν στο πλοίο κατά τη διέλευση του από τα επικίνδυνα ύδατα δικαιούνται διπλάσιο ημερομίσθιο γεγονός που αυξάνει τα ημερήσια έξοδα του πλοίου. Το κόστος της πειρατείας στον Κόλπο της Γουινέας έχει υπολογιστεί από τον οργανισμό Oceans Beyond Piracy στα \$818εκ για το έτος 2017. Στο τελικό κόστος έχουν συμπεριληφθεί οι απώλειες από κλεμμένα φορτία, τα αυξημένα ασφάλιστρα και τα έξοδα για την εφαρμογή των μέτρων προστασίας του πλοίου. Οι χώρες που εξαρτώνται από το πετρέλαιο του Κόλπου της Γουινέας καλούνται να επωμιστούν το προαναφερθέν κόστος, το οποίο μεταφράζεται σε αύξηση της τιμής της βενζίνης. (Onuoha, 2012).

3.1.1. Η σχέση μεταξύ τρομοκρατίας και πειρατείας

Η σύνδεση τρομοκρατίας και πειρατείας είναι ένα ζήτημα που προκαλεί διχασμό σε διεθνές επίπεδο. Το γεγονός ότι η διεθνής κοινωνία, μετά το 2001 και την επίθεση στους δίδυμους πύργους, στράφηκε προς μία αυστηρή πολιτική πάταξης του εγκλήματος που μπορεί να σχετίζεται με τρομοκρατικές προσπάθειες και ομάδες, δεν έφερε τα αναμενόμενα αποτελέσματα στη μείωση των περιστατικών. Αντίθετα, φαίνεται πως η κατανόηση της αυξημένης επιρροής που έχουν τα εγκληματικά κυκλώματα στο εσωτερικό των κρατών και στη διεθνή κοινωνία όταν καταφέρουν τελικά ένα τρομοκρατικό χτύπημα, αυξάνει τη βούληση για συμμετοχή σε τέτοιες δραστηριότητες. Αυτό μπορεί να γίνεται παράλληλα με άλλες εγκληματικές πράξεις όπως το λαθρεμπόριο, το οικονομικό έγκλημα και, βεβαίως, την πειρατεία (Murphy, 2015).

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

Τα ζητήματα που προκύπτουν είναι πολιτικά, οικονομικά και στρατιωτικά. Όλα τα πλοία που διέρχονται από τις προβληματικές ζώνες πρέπει να ασφαλιζονται και να παρακολουθείται η πορεία τους όμως αυτό δεν είναι πάντα εφικτό επειδή τα ραντάρ και οι συσκευές εντοπισμού δεν λειτουργούν πάντα. Ακόμη και αν ένα πλοίο εκπέμψει s.o.s. είναι αμφίβολο αν θα ληφθεί βοήθεια άμεσα. Σε μία τρομοκρατική επίθεση, επίσης, στόχος είναι όχι το οικονομικό κέρδος αλλά η αναταραχή, άρα δεν υπάρχει από μέρους των πειρατών πρόθεση προστασίας του φορτίου. Αντίθετα, θα προτιμηθεί ένα άμεσο και ισχυρό χτύπημα και διαφυγή με ή χωρίς ομήρους. Το ίδιο συμβαίνει και όταν περιοχές με λιμάνια και σημαντικές πόλεις γίνονται στόχοι επίθεσης από τη θάλασσα με χειροβομβίδες, πολυβόλα και εκρηκτικούς μηχανισμούς (Garmon, 2002, σ. 257-259).

Σύμφωνα με την M. Μπόση (2012), η πειρατεία και η τρομοκρατία παρουσιάζουν κοινά στοιχεία ως ακολούθως: Καταρχήν και οι δύο πλευρές αποτελούνται από άτομα που δεν έχουν καμιά σχέση με κρατική εξουσία, ενώ τα μέλη τους έχουν αποκοπεί από το κράτος προέλευσης, σχηματίζοντας οντότητες εκτός εθνικών συνόρων, που έχουν ως στόχο κυρίως πολίτες και στις πράξεις τους μπορούν να προκαλέσουν τη καταστροφή ή και το θάνατο του αντιπάλου. Ένα δεύτερο κοινό σημείο είναι η χρηματοδότηση, εφόσον ευσταθούν οι πληροφορίες

που αναφέρουν ότι οι πειρατές στη Σομαλία χρηματοδοτούν ισλαμικές εξτρεμιστικές οργανώσεις. Ένα πρώην μέλος της υπηρεσίας των Ηνωμένων Εθνών (Monitoring Group of Somalia) κατέγραψε τα κοινά σημεία της συνεργασίας μεταξύ των πειρατικών ομάδων της Σομαλίας και της εξτρεμιστικής οργάνωσης Al Shabaab, όπως και τη σχέση τους στο τομέα της διακίνησης και προμήθειας οπλικών συστημάτων. Για τη συγκεκριμένη περίπτωση αναφέρει ότι η μια πλευρά ανέχεται την άλλη για να εξυπηρετηθούν τα συμφέροντα της χωρίς υπάρχει κοινή ιδεολογική συνιστώσα μεταξύ των δύο ομάδων στο πλαίσιο.

Αξίζει να επισημανθούν ορισμένες ιδιαιτερότητες της συσχέτισης των δύο φαινομένων. Ορισμένοι ερευνητές ταύτισαν τον πειρατή και τον τρομοκράτη ως «εχθρούς της ανθρωπότητας», καθώς και οι δύο λειτουργούν εκτός των ορίων της «νόμιμης συμπεριφοράς». Όμως πολλά από τα συμπεράσματα των ερευνών, προτείνουν τη μη απόλυτη ταύτιση με τον τρομοκράτη, καθώς οι δύο πράξεις (πειρατεία, τρομοκρατία) δεν ταυτίζονται, κυρίως λόγω των προθέσεων των δραστών πίσω από κάθε πράξη. Δηλαδή, ενώ αρχικά η πειρατεία υπήρξε ως μια μορφή ιδιωτικής χρήσης βίας, στην παρούσα ιστορική στιγμή εντάσσεται στην «ευρύτερη» τρομοκρατική.

Η άποψη έχει ειδική βαρύτητα, καθώς παραλληλίζοντας τις δύο εκφάνσεις της βίας, ορίζεται το εχθρικό μέρος ως ευρισκόμενο εκτός νόμιμης λογικής και συμβατικού πολέμου. Υπό μια έννοια, το εχθρικό μέρος επιθυμεί με φανατισμό την καταστροφή για την καταστροφή, έχοντας δηλαδή αυτο-τοποθετηθεί εκτός του πλαισίου της προστασίας από τους γραπτούς και άγραφους νόμους της συντεταγμένης έννομης πολιτείας.

Δηλαδή, ο πειρατής αφενός δημιουργεί μια ασύμμετρη σχέση μεταξύ του ιδίου και της οργανωμένης πολιτείας, αφετέρου οι δράσεις των τρομοκρατικών οργανώσεων ή κινημάτων γίνονται εντός μιας χώρας, ενώ μέχρι σήμερα δεν έχει καταγραφεί αντίστοιχη θαλάσσια τρομοκρατία, ενδεχομένως χάρη στην ιδιαιτερότητα του περιβάλλοντος. Η δράση στη θάλασσα απαιτεί εξειδικευμένες γνώσεις, κατάλληλο μέσα και υποδομή καθώς και ικανότητα παραμονής και επιβίωσης εκτός χερσαίου εδάφους και άλλες τακτικές, οι οποίες έως τώρα δεν αποτελούσαν τμήμα των ενδιαφερόντων των οργανώσεων πολιτικής βίας ή των τρομοκρατικών οργανώσεων.

Οι πειρατικές επιθέσεις έχουν δεδομένα οικονομικά κίνητρα τα οποία η τρομοκρατία τα απορρίπτει αν δε συνοδεύονται από ιδεολογικές παραμέτρους. Θα πρέπει επίσης να αναφέρουμε ότι οι στόχοι της τρομοκρατίας έχουν να κάνουν κυρίως με τους εκφραστές της κάθε μορφής εξουσίας και κυρίως της κρατικής, έτσι τα πλοία, τα οποία δεν αποτελούν σύμβολα εξουσίας κρατικής ή μη, μάλλον δεν είναι πρώτης προτεραιότητας στόχοι για τρομοκράτες.

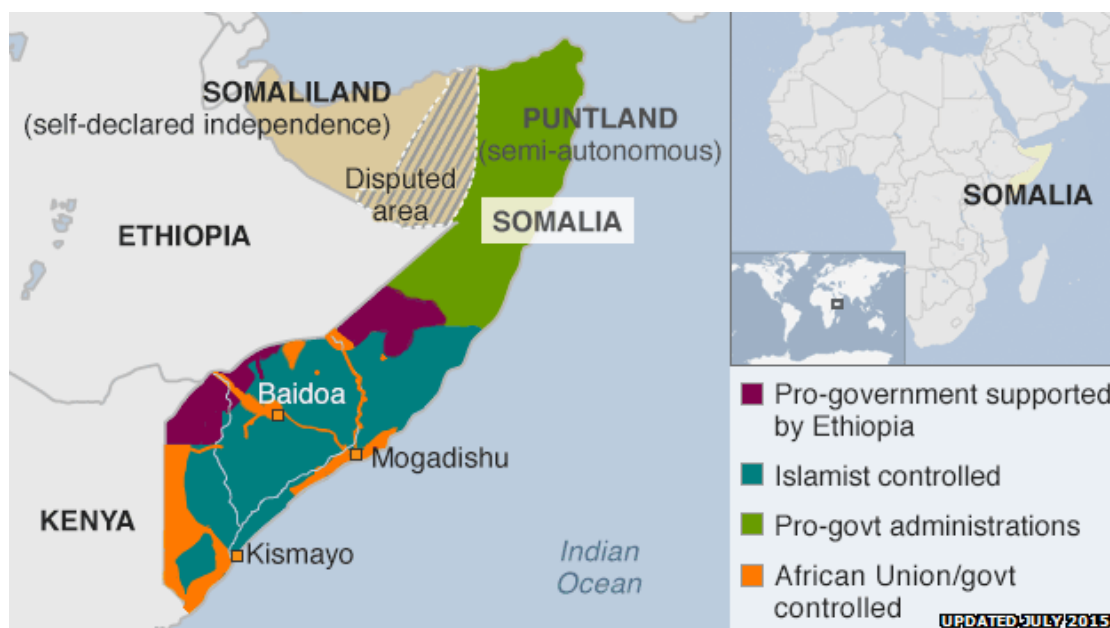
Οι πειρατές έχουν εμφανιστεί από τότε που ο άνθρωπος έκανε τις πρώτες θαλάσσιες διαδρομές χωρίς να συνδέεται με την όποια μορφής συντεταγμένη πολιτεία. Ο πειρατής θα μπορούσαμε να πούμε ότι συμπεριφέρεται ως υποδειγματικός τρομοκράτης, καθώς λειτουργεί σε μικρές ομάδες, κάνει διαρκώς επιθέσεις, χρησιμοποιεί εξτρεμιστική βία και στηρίζεται στον τρόμο και τον αιφνιδιασμό. Κατά συνέπεια αν ο πειρατής ασκεί βία για καθαρά προσωπικούς λόγους, παραμένει αντίπαλος του συντεταγμένου κράτους και κάθε μορφής νόμιμης εξουσίας. Έτσι, ενώ οι αναλυτές της πειρατείας δεν αποδέχονται με ευκολία την είσοδο των τρομοκρατικών οργανώσεων σε πειρατικές επιθέσεις, από την άλλη η πιθανότητα να συμβεί αυτό δεν δύναται να αποκλειστεί από κανέναν (Μπόση, 2012).

3.1.2. Πειρατές και τρομοκράτες στη Σομαλία

Κάθε συσχετισμός μεταξύ πειρατών και τρομοκρατίας πρέπει να λάβει υπόψη τη φύση του Ισλάμ στη Σομαλία. Ακόμα και αν ορισμένα χαρακτηριστικά της Al-Shabaab συγκλίνουν με τους στόχους και την ιδεολογία της Αλ Κάιντα, η διασύνδεση μεταξύ των δύο αυτών οργανώσεων είναι χαλαρή. Γενικότερα, η άνοδος της Al-Shabaab και η άσκηση βίας στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό σχετίζεται σε μεγάλο βαθμό με τις εγχώριες και περιφερειακές συγκρούσεις στη Σομαλία και όχι στη σύγκρουση μεταξύ του Δυτικού Κόσμου και της Αλ Κάιντα. Ως εκ τούτου, ακόμη και στην περίπτωση που επιβεβαιωθεί ο συσχετισμός μεταξύ της πειρατείας και της Al-Shabaab, δεν θα αφορά αυτόματα τον παγκόσμιο πόλεμο κατά της τρομοκρατίας.

Ανεξαρτήτως των παραπάνω, η σύνδεση μεταξύ πειρατών και τρομοκρατίας δεν έχει σαφώς αποδειχθεί. Γεωγραφικά, οι πειρατές και οι ισλαμιστές δεν σχετίζονται μεταξύ τους. Η Al-Shabaab δραστηριοποιείται στην

κεντρική και νότια Σομαλία ενώ οι πειρατές ως επί το πλείστον κατά μήκος της ακτής, ειδικά γύρω από το Puntland στη βόρεια Σομαλία.



Πηγή: www.bbc.com

Επίσης, οι ορισμένες στιγμές που οι πειρατές ήρθαν σε επαφή με τους Ισλαμιστές χαρακτηρίζονταν από αντιπαραθέσεις και διαφορές. Συγκεκριμένα, η περίοδος κατά την οποία το Islamic Courts Union ήρθε στην εξουσία στο Mogadishu (2006), ουσιαστικά σηματοδότησε την παύση των περιστατικών πειρατείας στην περιοχή. Το ICU δημοσίως καταδίκασε την πειρατεία και την χαρακτήρισε ως αντι-ισλαμική, απειλώντας με θάνατο ή ακρωτηριασμό τους υπόπτους για πράξεις πειρατείας. Το ICU κινήθηκε επιθετικά εναντίον των λιμένων που χρησιμοποιούνται από τους πειρατές με αποτέλεσμα να ζημιώσει τις δραστηριότητές τους. Πριν από την επικράτηση του ICU, οι πειρατικές επιθέσεις στην περιοχή έφταναν κατά μέσο όρο τις 40 το χρόνο, ενώ μετά δεν καταγράφηκε καμία. Εν τέλει, η παρέμβαση των αιθιοπικών δυνάμεων, που απομάκρυνε την ICU από την εξουσία, επέτρεψε την ανασύνταξη των πειρατικών ομάδων.

Υπάρχουν και άλλες περιπτώσεις αντιπαραθέσεων μεταξύ ισλαμιστών και πειρατών στη Σομαλία. Το 2008, πειρατές κατέλαβαν το σαουδαραβικό υπερδεξαμενόπλοιο Sirius Star που μετέφερε αργό πετρέλαιο αξίας 100 εκατομμυρίων δολαρίων. Το ICU χαρακτήρισε την πειρατική αυτή ενέργεια ως «μείζον έγκλημα» (Karon, 2010). Εν τέλει, η Al-Shabaab έστειλε τεθωρακισμένα οχήματα επανδρωμένα με ένοπλους στρατιώτες στο κέντρο επιχειρήσεων των

πειρατών, το λιμάνι της πόλης Harardhere, αναγκάζοντας τους τελευταίους να φύγουν για να αποφύγουν την άμεση αντιπαράθεση. Το περιστατικό αυτό αναδεικνύει τα οικονομικά κίνητρα πίσω από την πειρατεία και την εχθρότητα μεταξύ των πειρατών και των ισλαμιστών στη Σομαλία.

Τον Απρίλιο του έτους 2010, η πειρατική βάση Harardhere καταλήφθηκε από την ισλαμική ομάδα Hizbul Islam, η οποία είναι ο κύριος αντίπαλος της Al-Shabaab. Η ίδια η Al-Shabaab είχε προσπαθήσει να καταλάβει το λιμάνι της πόλης αλλά οι ντόπιοι ζήτησαν την υποστήριξη του αντιπάλου της Hizbul Islam, που εν τέλει προχώρησε στο διωγμό των πειρατών από την πόλη. Τόσο η Al-Shabaab όσο και Hizbul Islam ήταν εξοργισμένοι από τις τότε πειρατικές επιθέσεις στα ινδικά πλοία που διατάραζαν τη ροή των φορτίων από την Ινδία στη Σομαλία και ζημίωσαν μια σημαντική πηγή εσόδων μέσω των λιμενικών τελών στα ισλαμικά ελεγχόμενα λιμάνια. Ουσιαστικά, οι ισλαμικές οργανώσεις ήθελαν να απαλλαγούν από τις παράκτιες βάσεις των πειρατών, προκειμένου να εξασφαλίσουν μια σημαντική ροή εσόδων από τα λιμενικά τέλη. Σε ένα τελευταίο παράδειγμα, στην παράκτια πόλη Hobyo, οι τοπικοί αξιωματούχοι στρατολόγησαν τους πειρατές για τη δημιουργία ένοπλης άμυνας ενάντια στην Al-Shabaab και Hizbul Islam (www.nytimes.com/2010/09/02/world/africa/02pirates.html?_r=1&pagewanted=2), αποδεικνύοντας τις εχθρικές σχέσεις μεταξύ πειρατών και τρομοκρατών.

Κατόπιν των ανωτέρω μπορούμε να πούμε ότι η τρομοκρατία και η πειρατεία στη Σομαλία είναι δύο φαινόμενα διακριτά μεταξύ τους τόσο από την άποψη της γεωγραφίας όσο και από την άποψη των στόχων και επιδιώξεων.

Συνεπώς:

- Δεν έχουν υπάρξει αποδεδειγμένα άμεσες τρομοκρατικές ενέργειες από τους Σομαλούς πειρατές.

- Επιπλέον, η ιστορία της Al-Shabaab, της ισλαμική οργάνωσης που σχετίζεται πιο έντονα με την τρομοκρατία, δείχνει ότι εμφανίστηκε και αναπτύχθηκε ξεχωριστά χωρίς να έχει κοινά στοιχεία με την εξάπλωση της πειρατείας στη Σομαλία.

- Επίσης, η συμμαχία της Al-Shabaab με την Αλ Κάιντα αμφισβητείται από στελέχη της πρώτης, πράγμα που σημαίνει ότι ακόμη και η δημιουργία μιας σαφούς

σύνδεσης μεταξύ Σομαλών πειρατών και Shabaab δεν συνεπάγεται κατ' ανάγκην σύνδεση μεταξύ πειρατείας και τρομοκρατίας.

- Ακόμη, πολιτική της Shabaab ήταν να περιορίσει την πειρατεία, ειδικά όταν η τελευταία αποκτούσε θέση ισχύος.

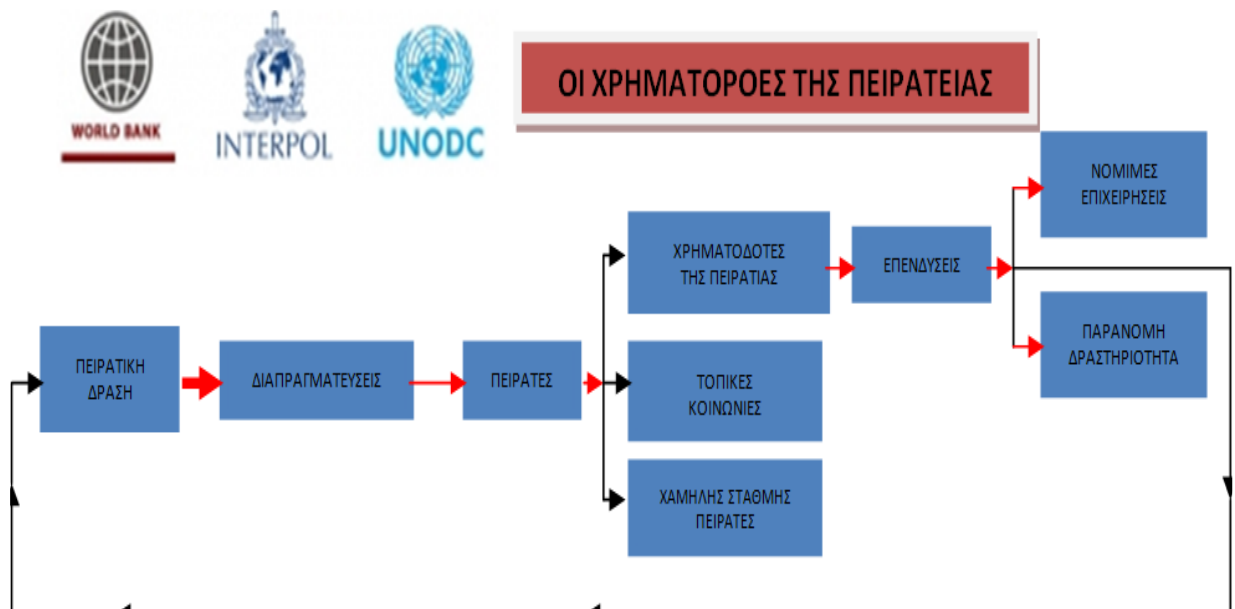
- Τελικά, οι δύο ομάδες εμφανίζονται να βρίσκονται περισσότερο σε ανταγωνισμό μεταξύ τους, για την πρόσβαση και εκμετάλλευση των λιμανιών, παρά σε συνεργασία.

Ως αντίλογο θα μπορούσαμε να πούμε ότι υπήρχαν έμμεσες – υποστηρικτικές ενέργειες υπό τη μορφή χρηματοδότησης φυλάρχων που σχετίζονται με την τρομοκρατία μέσω της πειρατείας.

Ειδικά σε χώρες όπως η Σομαλία στο Κέρασ της Αφρικής, τίθενται ζητήματα εσωτερικής νομιμοποίησης και διχασμού που δυσχεραίνουν την αποκατάσταση της δημοκρατίας και επιδεινώνουν την ήδη προβληματική λειτουργία των θεσμών. Η πειρατεία συνδέεται με την τρομοκρατία πολύ περισσότερο από ότι σε άλλες περιοχές της γης επειδή οι φύλαρχοι χρηματοδοτούν τις τρομοκρατικές οργανώσεις με σκοπό το να διαταράξουν την περιφερειακή ασφάλεια και να επιβάλλουν την εξουσία τους.

Μια κοινή έκθεση του ΟΗΕ, της Ιντερπόλ και της Παγκόσμιας Τράπεζας, που δημοσιεύτηκε το Νοέμβριο του 2013 με τίτλο «Στα Μονοπάτια της Πειρατείας», περιγράφει με μεγάλη ακρίβεια το επιχειρηματικό μοντέλο της Πειρατείας στη Σομαλία. Μέσα από την έκθεση αυτή διαπιστώνουμε ότι οι πειρατές από ερασιτέχνες που ξεκίνησαν πριν το 2008, σήμερα έχουν εξελιχθεί σε ένα καλά οργανωμένο δίκτυο, το οποίο έχει δομηθεί οργανωτικά σε τρεις κύριες κατηγορίες. Τις μεγάλες επιχειρήσεις, τους συνεταιρισμούς και τα μεμονωμένα άτομα κατά αντιστοιχία με την οργάνωση της αγοράς. Σύμφωνα με την έκθεση αυτή εκτιμάτε ότι οι χαμηλόβαθμοι πειρατές, δηλαδή αυτοί που συμμετέχουν στις επιθέσεις, λαμβάνουν μόλις το 0,01 έως 0,0025% των κερδών. Οι χρηματοδότες των πειρατικών επιχειρήσεων το 30-75% των κερδών. Τα υπόλοιπα μπορούμε να πούμε ότι είναι το κόστος επιχείρησης που κατανέμετε στις τοπικές αγορές. Τα χρήματα αυτά συνήθως δεν επενδύονται στη Σομαλία, καθώς οι μεν χαμηλόβαθμοι αγοράζουν με αυτά ακριβά αυτοκίνητα, ρολόγια και άλλα καταναλωτικά προϊόντα, οι δε χρηματοδότες συνήθως τα βγάζουν εκτός συνόρων

και προσπαθούν να τα ξεπλύνουν κυρίως μέσω της αγοράς ακινήτων. Ένα μέρος των εσόδων αυτών φυσικά επιστρέφει για να ανατροφοδοτήσει νέες πειρατικές επιθέσεις. Η σχηματική απεικόνιση των χρηματοροών αυτών όπως καταγράφονται στην έκθεση παρουσιάζεται στην Εικόνα παρακάτω:



Πηγή: World Bank, 2013

Με αυτό συνδέεται και η εξάπλωση του ισλαμικού φονταμενταλισμού σε Σουδάν και Σομαλία και οι συγκρούσεις στο όνομα της θρησκείας. Το τζιχάντ στην Ανατολική Αφρική, λ.χ. υποστηρίζεται άμεσα από οργανώσεις όπως η Al-Qaeda από το 2012 μέσω, κυρίως, της Al-Shabaab ή Harakat al-Shabaab al-Mujahideen, όρος που μεταφράζεται ως «η νεολαία» ή «τα παιδιά». Η ομάδα αυτή δρα κυρίως ως διασπασμένη σε μικρές ομάδες και στις περιφέρειες και αποσκοπεί στο να πολεμήσει τους «εχθρούς του Ισλάμ» (Marchal, 2009, σ. 381-404).

Πολλές θανατηφόρες επιθέσεις κατά Αμερικανών και Σομαλών πολιτικών, διπλωματών, όσο και αμάχων έχουν λάβει χώρα από το 2001 και μετά στην περιοχή, με την οργάνωση να εκμεταλλεύεται το «ρεύμα» κατά της Δύσης στις αναπτυσσόμενες χώρες για να ανατρέψει, καταρχήν την AMISOM και την Μεταβατική Ομοσπονδιακή κυβέρνηση της Σομαλίας και να εκδιώξει τον ξένο παράγοντα. Η συμμετοχή στην οργάνωση δεν φαίνεται να είναι πάντα εκούσια με πολλά νεαρά αγόρια να στρατολογούνται με τη βία. Όμως, παρά τη διεθνή της δράση, σε αντίθεση με άλλες τρομοκρατικές οργανώσεις πρωταρχική της

επιδίωξη είναι να «χτυπήσει» μικρούς, τοπικούς στόχους, και να στρατολογήσει άτομα από γειτονικές χώρες εναντίον των αντίπαλων φυλών. Η δομή της, γενικά, είναι αποκεντρωμένη και υπάρχει μία εσωτερική διαμάχη ανάμεσα στους φύλαρχους, τόσο σε σχέση με το αν και σε ποιο βαθμό θα πρέπει να ενσωματώνονται στην Al-Qaeda, αλλά και για τον έλεγχο των ομάδων και τα οφέλη. Η Αμερική και ο Καναδάς συνεργάζονται με την επίσημη κυβέρνηση και ειρηνευτικές ομάδες από διεθνείς οργανισμούς και την ΕΕ για τον περιορισμό της εξουσίας της Al-Shabaab, προσπάθειες που σαμποτάρονται από το γεγονός ότι η ομάδα στρατολογεί μετανάστες που επιτρέπουν τη δημιουργία νέων συνδέσεων και δικτύων. Επιπλέον, δεν υπάρχει ένας κεντρικός πυρήνας για να στοχεύσει η διεθνής κοινωνία με αυτήν να εκτείνεται σε Σομαλία, Κένυα, Ουγκάντα, Υεμένη, και, βέβαια, Αυστραλία, Καναδά και ΗΠΑ. Η παρουσία της στην Ευρώπη δεν είναι τόσο ισχυρή (Vidino, Pantucci, & Kohlmann, 2010, σ. 216-238).

Η απάντηση ως προς το αν η πειρατεία και η τρομοκρατία είναι διεθνώς οργανωμένη και προσομοιάζει περισσότερο με ένα κοινό ποινικό έγκλημα ή όχι δεν πρέπει, λοιπόν, να δίνεται ελαφρά τη καρδία. Σίγουρα οι επιπτώσεις της παρατηρούνται σε διεθνικό επίπεδο και απαιτείται μία από κοινού αντιμετώπιση της διεθνούς κοινωνίας. Ωστόσο, ένας από τους λόγους που φαίνεται να εντείνεται σε τόσο μεγάλο βαθμό το πρόβλημα είναι ακριβώς ότι οι προσπάθειες για την αντιμετώπιση της πειρατείας και της τρομοκρατίας επικεντρώνονται στις διεθνείς τους διαστάσεις και μόνον. Οι ρίζες του προβλήματος βρίσκονται σε εθνικό αλλά και υπερεθνικό επίπεδο και η μονομερής αντιμετώπιση μπορεί να επιφέρει μόνο σε ένα βαθμό αποτέλεσμα. Οι πληθυσμοί των κρατών της Αφρικής υποφέρουν από προβλήματα όπως η ακραία φτώχεια, ο θρησκευτικός εξτρεμισμός και ασθένειες, ενώ τα ανθρώπινα και πολιτικά δικαιώματα των ανθρώπων δεν κατοχυρώνονται. Ειδικά γυναίκες και παιδιά αλλά και άτομα τα οποία ανήκουν σε μειονότητες είναι οι πλέον εκτεθειμένοι. Για να κατανοήσει κανείς τη σημασία της πειρατείας, λοιπόν, τη σύνδεσή της με την πειρατεία και τις επιπτώσεις της, προκειμένου να μπορέσει να ληφθεί αποτρεπτική και κατασταλτική δράση, πρέπει να ξεκινήσει από το εθνικό και τοπικό επίπεδο (Harnisch & Zimmerman, 2010).

3.1.3 Θαλάσσια τρομοκρατία-Ιστορικό και γεγονότα

Ο αριθμός των τρομοκρατικών επιθέσεων στη θάλασσα είναι αμελητέος σε σύγκριση με το ποσοστό των τρομοκρατικών επιθέσεων συνολικά. Σύμφωνα με στοιχεία του RAND Database of Worldwide Terrorism Incidents, τα περιστατικά θαλάσσιας τρομοκρατίας φθάνουν μόνο το 2% του συνόλου των περιστατικών τρομοκρατίας που έχουν καταγραφεί τα τελευταία 30 χρόνια. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι αναγκαίες προϋποθέσεις για μια επιτυχημένη τρομοκρατική επίθεση στη θάλασσα είναι πολλές και δύσκολες. Οι τρομοκράτες δεν επιχειρούν επιθέσεις στη θάλασσα σε μεγάλο βαθμό γιατί μπορούν να λειτουργήσουν πιο εύκολα και αποτελεσματικά στη ξηρά και ανάμεσα στον κόσμο.

Το περιστατικό που μέχρι σήμερα αποτελεί την επιτομή της θαλάσσιας τρομοκρατίας είναι η πειρατεία του κρουαζιερόπλοιου, Achille Lauro, στη Μεσόγειο το 1985. Τέσσερα μέλη του Λαϊκού Μετώπου για την απελευθέρωση της Παλαιστίνης, οπλισμένοι με καλάσνικοφ και χειροβομβίδες, απειλούσαν να ανατινάξουν το πλοίο και να σκοτώσουν περίπου 100 αμερικανούς επιβάτες αν δεν απελευθερώνονταν 50 Παλαιστίνιοι οι οποίοι τελούσαν υπό κράτηση στο Ισραήλ. Οι τρομοκράτες εξασφάλισαν τελικά μια συμφωνία με την Αίγυπτο, την παράδοση του πλοίου σε αντάλλαγμα με την ασφαλή πτήση τους στην Τύνιδα. Οι ΗΠΑ όμως δεν συμφώνησαν και ανάγκασαν το αεροσκάφος στο οποίο επέβαιναν οι τρομοκράτες να προσγειωθεί στην Ιταλία. Ωστόσο, δεν επιτράπηκε στις ΗΠΑ η σύλληψη των τρομοκρατών λόγω παρέμβασης του τότε Ιταλού Πρωθυπουργού, Μπετίνο Κράξι.

Τα επόμενα 15 χρόνια μετά το γεγονός του Achille Lauro δεν σημειώθηκαν σημαντικές τρομοκρατικές επιθέσεις στη θάλασσα κατά στόχων του Δυτικού Κόσμου. Στη συνέχεια, τον Οκτώβριο του 2000, η Αλ-Κάιντα επιτέθηκε και σχεδόν πέτυχε τη βύθιση του αντιτορπιλικού USS Cole, στο λιμάνι του Άντεν. Δεκαεπτά ναυτικοί έχασαν τη ζωή τους και 39 τραυματίστηκαν. Ένα από τα πιο προηγμένα πολεμικά πλοία, σχεδιασμένο να υποστηρίζει και να προστατεύει αεροπλανοφόρα, δεν μπόρεσε να αποκρούσει την αιφνίδια επίθεση από δύο άνδρες σε μια βάρκα από καουτσούκ γεμάτη με εκρηκτικά. Δύο χρόνια αργότερα, το πετρελαιοφόρο MV Limburg δέχτηκε επίθεση με παρόμοιο τρόπο, δηλαδή με

την χρήση ενός μικρού μεγέθους και γρήγορης ταχύτητας σκάφους από την Αλ Κάιντα.

Τέλος, η πιο θανατηφόρα θαλάσσια τρομοκρατική επίθεση μέχρι σήμερα ήταν κατά ενός επιβατηγού πλοίου. Τον Φεβρουάριο του 2004, στο Superferry 14, υπήρξε μια έκρηξη και ακολούθησε πυρκαγιά, καθώς άφηνε το λιμάνι της Μανίλα. Από την έκρηξη σκοτώθηκαν αμέσως 63 άτομα. Από τους 717 ανθρώπους που πήδηξαν στη θάλασσα 53 έχασαν τη ζωή τους ή αγνοούνται (θεωρούνται νεκροί). Η ASG ανέλαβε την ευθύνη.

3.2 Πειρατεία, επιπτώσεις σε εθνικό και τοπικό επίπεδο

Με τη Βεσφαλιανή έννοια το έθνος κράτος αποτελείται από έδαφος το οποίο αποτελεί την επικράτεια του, άτομα που αποτελούν τον πληθυσμό του και μία κεντρική αναγνωρισμένη κυβέρνηση που διατηρεί το δικαίωμα άσκησης νομιμοποιημένης βίας στο εσωτερικό. Εφόσον υπάρχουν αυτά τα τρία συστατικά μπορεί κανείς να μιλήσει για ένα κράτος. Κράτη στην Αφρική αναμφίβολα υπάρχουν καθώς, σε επίσημο επίπεδο, υπάρχουν κυβερνήσεις για να αναλαμβάνουν την επίσημη εκπροσώπηση των λαών σε διεθνές επίπεδο και να διαχειρίζονται τις εσωτερικές και εξωτερικές υποθέσεις, την οικονομία, το στρατό, την πολιτική κοκ στις χώρες αυτές. Το να μιλήσει κανείς για την πειρατεία χωρίς να αναλογιστεί τις εσωτερικές συνθήκες που ωθούν τους πληθυσμούς στα άκρα σημαίνει πως δεν θα γίνει ούτε επαρκής εκτίμηση του εύρους του προβλήματος ούτε και σωστή καταπολέμηση (Cilliers, 2003, σ. 91-103).

Ξεκινώντας από τον παράγοντα της ασφάλειας, οι αναπτυσσόμενες χώρες υπήρξαν για αιώνες κατεχόμενες από ξένες δυνάμεις και εντάσσονταν στις υπερπόντιες κτήσεις αποικιοκρατών που απομύζησαν τους πόρους τους. Οι πλουτοπαραγωγικές πηγές και τα κοιτάσματα ακόμη βρίσκονται κάτω από τον έλεγχο πολυεθνικών, από Ευρώπη, Ασία (Κίνα, Ιαπωνία, κυρίως) και Αμερική, ενώ η εξάντληση των πόρων οδηγεί τις χώρες αυτές σε ακόμη μεγαλύτερη φτώχεια σε επίπεδο κράτους και λαών και προκαλεί περιβαλλοντικές καταστροφές, όπως μόλυνση των υδάτων και της ατμόσφαιρας, κατολισθήσεις και πλημύρες. Ενώ Κίνα, ΗΠΑ και ΕΕ έχουν επενδύσει σημαντικά κεφάλαια στη δημιουργία σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων και την ανέγερση κτιρίων «δυτικού» χαρακτήρα, η αστικοποίηση είναι περιορισμένη και η πλειοψηφία των Αφρικανών

πολιτών δεν έχουν πρόσβαση σε αυτοκίνητα ή και δυνατότητα να φύγουν από τον τόπο καταγωγής τους. Άρα, οι επενδύσεις αυτές ευνοούν περισσότερο, και πάλι, τις αγορές και τους επενδυτές και πολύ λιγότερο τους πολίτες (Carmody & Owusu, 2007, σ. 504-524).

Οι τρομοκρατικές και πειρατικές δραστηριότητες, πολύ περισσότερο στο Κέρασ της Αφρικής και τη ΝΑ Ασία παρά τη Δυτική Αφρική, συνδέονται με αυτές τις παραμέτρους. Ωστόσο, τρομοκρατία και πειρατεία προσθέτουν σε αυτά τα προβλήματα αντί να αντιμετωπίζεται αποτελεσματικά η τεράστια ύφεση και τα εσωτερικά προβλήματα. Η ξένη παρέμβαση αυξάνεται στο όνομα του πολέμου κατά της τρομοκρατίας και νομιμοποιείται σε διεθνές επίπεδο. Αυτό σημαίνει πως η ανεξαρτησία των κυβερνήσεων και η αυτοδιάθεση των λαών περιορίζονται ακόμη περισσότερο και δίδεται το «έννομο δικαίωμα» για να προκληθεί παρέμβαση σε αυτούς στο όνομα της διεθνούς ασφάλειας. Η αναποτελεσματικότητα των κυβερνήσεων να ελέγξουν τις τρομοκρατικές ομάδες δημιουργεί, επιπλέον, περισσότερη ανασφάλεια στους πολίτες οι οποίοι στρατολογούνται διότι θεωρούν πως οι ένοπλες δυνάμεις και οι κυβερνήσεις τους δεν μπορούν να τους προστατεύσουν και πως, ούτως ή άλλως, η αντίσταση δεν θα τους ωφελήσει σε προσωπικό επίπεδο (Dowd & Raleigh, 2013, σ. 498-509).

Η τρομοκρατία και η πειρατεία απαιτούν την εμπλοκή σε επικίνδυνες δραστηριότητες και την αυξημένη επιρροή σε κάθε βαθμό σε συγκεκριμένες ζώνες εντός μιας περιοχής, συνήθως καλά κρυμμένες από το ανθρώπινο μάτι και δύσκολα προσβάσιμες. Στη Σομαλία, ειδικά, αλλά και την Κένυα και την Αιθιοπία, τα νεαρά αγόρια στρατολογούνται από πολύ μικρή ηλικία και οι «αντάρτες» είναι άτομα τα οποία έχουν μεγαλώσει εντός τέτοιων παρακρατικών οργανώσεων. Εκπαιδευμένοι από νωρίς για να σκοτώνουν, τα πρόσωπα αυτά εμπλέκονται σε μία αδιέξοδη κατάσταση. Οι εμφύλιοι στην Υποσαχάρια Αφρική πολεμήθηκαν σε μεγάλο βαθμό από ανήλικους οι οποίοι εξοπλίστηκαν με το, απλό στην συναρμολόγηση και την μεταφορά, AK-47 και τα παιδιά-στρατιώτες που θα μπορούσαν να είναι το μέλλον της χώρας και πολέμησαν και πολεμούν από το 1991 μέχρι σήμερα δεν θα πάνε να είναι εχθροί της Δύσης. Οι οικογένειες αυτών επίσης παθητικά και ενεργητικά υποστηρίζουν αυτές τις ομάδες το ίδιο και οι τοπικοί αρχηγοί αφού μόνον έτσι

μπορεί να εξασφαλιστεί η ζωή και η ασφάλεια των μελών τους (Cilliers, 2003, σ. 91-103).

Η οικονομία, η ανάπτυξη και η κοινωνική συνοχή πλήττονται άμεσα. Ελλείπει ενός ικανού εργατικού δυναμικού και μίας δυνατότητας για βιομηχανική ανάπτυξη με πρόσληψη ντόπιων, τα οικονομικά κέρδη και οφέλη δεν φτάνουν ποτέ στους ντόπιους. Η πειρατεία, λοιπόν, θεωρείται ως μία λύση για τη διεκδίκηση των εθνικών πόρων οι οποίοι διοχετεύονται προς το εξωτερικό και το οικονομικό και πολιτικό κέρδος. Ειδικά το πετρέλαιο, το οποίο αποφέρει σημαντικό κέρδος, είναι η κατεξοχήν λεία των πειρατών. Όμως οι επιθέσεις σε πετρελαιοφόρα συχνά οδηγούν σε περαιτέρω περιβαλλοντική μόλυνση, ειδικά μόλυνση των υδάτων. Πετρελαιοκηλίδες και ιζηματογενείς ύφαλοι γεμάτοι με τοξικά και χημικά απόβλητα συγκεντρώνονται στους βυθούς με σοβαρές επιπτώσεις σε όλα τα επίπεδα. Από την καταστροφή της αλιείας μέχρι το επίπεδο υγείας των ανθρώπων, η θαλάσσια ρύπανση προσθέτει ένα επιπλέον κόστος στα κράτη και κάνει την ζωή των ντόπιων ψαράδων δύσκολη (Hastings, 2009, σ. 213-223).

Παράλληλα, το προσδόκιμο ζωής μειώνεται σημαντικά και τα ανθρώπινα δικαιώματα καταπατούνται ακόμη περισσότερο λόγω του ότι στις περιοχές που κυριαρχεί μία συγκεκριμένη παρακρατική ομάδα, όλοι οι υγιείς άρρενες είναι πιθανοί στρατιώτες ενώ οι γυναίκες και τα παιδιά που μένουν πίσω βρίσκονται σε διαρκή κίνδυνο από επιθέσεις. Βιασμοί, κλοπές και λεηλασίες δεν είναι σπάνιο φαινόμενο, ενώ οι φυλές είναι σε πολλές περιοχές νομαδικές. Προσωρινοί καταυλισμοί στήνονται και ξεστώνονται με σκοπό την αναζήτηση τροφής και νερού αλλά και ασφάλειας. Χωρίς την μόνιμη εγκατάσταση δεν μπορεί να υπάρξει και δημιουργία σταθερών υποδομών και μίας τοπικής αγοράς με ανταγωνιστικές δυνατότητες και η ύπαιθρος είναι καταδικασμένη στη φτώχεια, την πείνα και τη βία. Όσο αποτυγχάνει το κράτος να υποστηρίξει τον πληθυσμό του τόσο μεγαλύτερη θα είναι και η αυτόβουλη δράση των τρομοκρατών και θα αιτιολογείται από τους απλούς ανθρώπους (Hastings. 2009, σ. 213-223).

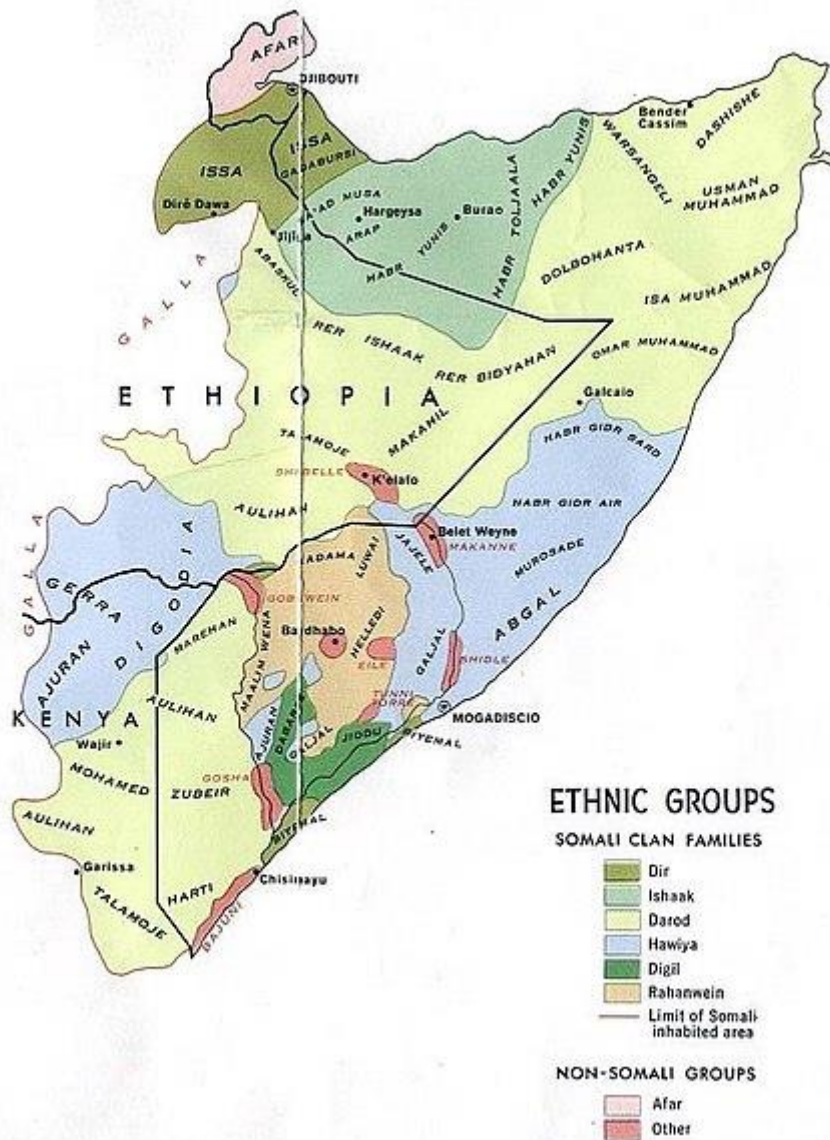
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΣΟΜΑΛΙΑΣ

4.1 Σομαλία: χαρακτηριστικά

Η Σομαλία αποτελεί διάδοχο της Σομαλιλάνδης στο Κέρασ της Αφρικής, η οποία ήταν Βρετανικής κυριαρχίας μέχρι το 1960 και από το 1969 μέχρι το 1991 κυβερνούσαν από μία σοσιαλιστικού-τύπου δικτατορία του Barre, ενός ηγέτη που κυνήγησε συστηματικά τους αντιφρονούντες και επέβαλε με ακραία μέσα την εξουσία του. Η χώρα συνορεύει με την Αιθιοπία, την Κένυα και το Τζιμπουτί και ο πληθυσμός της είναι λίγο μεγαλύτερος από 11 εκ, 85% των οποίων είναι Σομαλοί και 15% ξένοι, κυρίως Άραβες. Επίσημη θρησκεία της χώρας είναι το Σουνιτικό Ισλάμ, ωστόσο υπάρχουν και μειονότητες χριστιανών και ανιμιστών στη χώρα. Ο μέσος όρος ηλικίας της Σομαλίας είναι 18 έτη και πάνω από το 60% του πληθυσμού είναι κάτω των 25 ετών, γεγονός που οφείλεται στο πολύ κακό επίπεδο ζωής, ασθένειες, φτώχεια και τις αλληπάλληλες συγκρούσεις που έλαβαν χώρα τα τελευταία τριάντα χρόνια και μείωσαν σημαντικά τον πληθυσμό (CIA Worldfactbook, Somalia).

Στον παρακάτω χάρτη φαίνεται χαρακτηριστικά το πως κατανέμονται οι διάφορες φυλές και το ποια είναι η ζώνη επιρροής κάθε μίας εξ αυτών. Τα περισσότερα χωριά φυλών μη σομαλικής καταγωγής κατοικούν σε παράκτιες ζώνες ενώ κάθε φυλή έχει ένα συγκεκριμένο «ζωτικό χώρο» στον οποίο οι φύλαρχοι έχουν μεγάλη εξουσία. Πάνω από το 60% των κατοίκων ασχολούνται με τη γεωργία και την κτηνοτροφία, ενώ η έλλειψη πόσιμου νερού τους αναγκάζει συχνά σε μετοικήσεις. Το μοναδικό ισχυρό αστικό κέντρο είναι η Mogadishu η πρωτεύουσα της χώρας στην οποία στεγάζονται ευρωπαϊκών προδιαγραφών κλινικές, υπάρχουν υπηρεσίες, καθαρό νερό, ηλεκτροδότηση, σύνδεση στο διαδίκτυο και πανεπιστήμιο. Στην υπόλοιπη χώρα μόνο το 40% των αγροτικών περιοχών έχουν πρόσβαση σε πόσιμο νερό και σταθερή ηλεκτροδότηση (USCIRF, 2010).



(πηγή: <http://www.lib.utexas.edu/maps/somalia.html>)

Κάθε περιοχή διοικείται από μία διαφορετική φυλή η οποία έχει και το δικό της τοπικό αρχηγό και φύλαρχο, ενώ η θρησκεία, η γλώσσα και η εθνοτική καταγωγή είναι οι κύριοι διαχωριστικοί παράγοντες μεταξύ των μελών τους. Με πάνω από 98% των πιστών να είναι μουσουλμάνοι, η διαμάχη έγκειται εντός του ισλάμ μεταξύ Σουνιτών και Σουφιστών. Η σαρία είναι ο επίσημος νόμος της χώρας παρότι η ίδια θεωρείται ανεξάρτητη φιλελεύθερη δημοκρατία. Έτσι, σε ιδιωτικό και δημόσιο επίπεδο ισχύει ο νόμος του Κορανιού και οι τοπικοί θρησκευτικοί ηγέτες έχουν δικαστική εξουσία. Στα σύνορα κατοικούν και νομαδικές φυλές που επίσημα ασπάζονται το Ισλάμ αλλά είναι μη σομαλικής

καταγωγής ενώ χριστιανοί είναι μόλις το 0,1-0,2%, κυρίως μέλη φυλών που εντάσσονταν στην ιταλική Σομαλιλάνδη πριν την ανεξαρτησία (Murphy, 2011)

Σε πολιτικό επίπεδο, με την κατάρρευση της ΕΣΣΔ κατέρρευσε και το σοσιαλιστικό καθεστώς, οδηγώντας τη Σομαλία σε βίαιες διαμάχες και πραξικοπήματα και, παρότι έγινε μία προσπάθεια για διάσπαση του κράτους σε βόρεια και νότια Σομαλία, η βόρεια Σομαλία παραμένει μέρος του κράτους και η Δημοκρατία της Σομαλιλάνδης, δεν έχει αναγνωριστεί από κανένα κράτος σε διεθνές επίπεδο. Η δημιουργία της Μεταβατικής Εθνικής Κυβέρνησης (Transitional National Government, TNG) το 2000 δεν οδήγησε σε σημαντική αποκατάσταση της κατάστασης παρότι υποστηρίχθηκε από διεθνείς οργανισμούς και όμορα κράτη. Μετά την αποτυχία αυτής, τον Οκτώβριο του 2004 με εξελέγη μια δεύτερη προσωρινή κυβέρνηση, η Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση (Transitional Federal Government, TFG) της Σομαλίας. Με τη συνεργασία της Συμμαχίας για την Επαναπελευθέρωση της Σομαλίας (Alliance for Reliberation of Somalia, ARS), το 2009 οι αιθιοπικές και κενυατικές αρχές συνεργάστηκαν με την επίσημη κυβέρνηση για την καταπολέμηση του ισλαμικού φονταμενταλισμού και της τρομοκρατίας στη χώρα (CIA Worldfactbook, Somalia).

4.2 Κόλπος του Άντεν

Ο Κόλπος του Άντεν είναι μία από τις πιο επικίνδυνες θαλάσσιες περιοχές του πλανήτη. Γεωγραφικά, βρίσκεται στην Αραβική Θάλασσα στην περιοχή που εκτείνεται ανάμεσα στην Υεμένη και τη Σομαλία και είναι ιστορικά ένα από τα πιο πολυσύχναστα θαλάσσια περάσματα καθώς επιτρέπει στα πλοία να διέλθουν μέσω του στενού Μπαμπ ελ Μαντέμπ χωρίς να χρειαστεί να κάνουν ένα πολυδάπανο και μακροχρόνιο ταξίδι γύρω από την Αφρική συνολικά, για να μεταφέρουν αγαθά και πρόσωπα από την Ασία και τη Μέση Ανατολή στη Μεσόγειο. Όμως τόσο η συχνότητα της διέλευσης των πλοίων όσο και η γειτνίαση με προβληματικές περιοχές όπως η διώρυγα του Σουέζ και το στενό του Χορμούζ από Βόρεια και με χώρες όπως η Σομαλία που είναι πολιτικά ασταθείς, αυξάνουν τον παράγοντα κινδύνου και ο Κόλπος του Άντεν είναι, πλέον, ένα από τα πιο «κακόφημα» περάσματα με πειρατικές και τρομοκρατικές ενέργειες να σημειώνονται στα ύδατά του. Ωστόσο, παραμένει και γεγονός πως ο Κόλπος αυτός είναι μία διώρυγα για το πέρασμα του πετρελαίου από τη Μέση Ανατολή

στη Δύση. Πάνω από 11% του παγκόσμιου αποθέματος πετρελαίου διέρχεται μέσω του Κόλπου του Άντεν, με 22.000 σκάφη το χρόνο να κινούνται σε μία συνολική έκταση 900 επί 500 χιλιομέτρων. Μόνο το 2006, πάνω από 150 καταγράφηκαν σε περιστατικά επιθέσεων σε πλοία σε διάστημα τριών εβδομάδων ενώ ο αριθμός των παράνομων μεταναστών και προσφύγων που χάνονται στα νερά αυτά ετησίως δεν μπορεί καν να υπολογιστεί (ESA, 2006).

Η πειρατεία στον Κόλπο του Άντεν, είναι ένα συχνό φαινόμενο με πειρατές, κυρίως σομαλικής αλλά όχι μόνον, καταγωγής να ενεδρεύουν σε περάσματα και να επιτίθενται στην ανοιχτή θάλασσα σε πετρελαιοφόρα. Κατά κύριο λόγο στόχος των πειρατών του Αντέν είναι τα κινούμενα πλοία ενώ η κατάληψη γίνεται με τη χρήση σύγχρονων όπλων μεγάλης ισχύος, κυρίως ημιαυτόματων AK-47 και χειροβομβίδων. Οι πειρατές καταλαμβάνουν κατά κανόνα πλοία που κινούνται εκτός κομβία ακολουθώντας τα με πλοία τα οποία είναι ταχύτερα και πιο ευέλικτα και, συχνά, σκοτώνοντας ή συλλαμβάνοντας το πλήρωμα (Murphy, 2011).

Ιστορικά, από την αρχαιότητα ακόμη ο Κόλπος του Αντέν υπήρξε σημαντικό λιμάνι για τους λαούς που κατοίκησαν στις εγγύτερες περιοχές που είχαν πρόσβαση στα νερά του. Το βασίλειο του Αβσάν, αναπτύχθηκε αξιοποιώντας τους διαύλους αυτούς για να αναπτύξουν σχέσεις εμπορικού και στρατιωτικού χαρακτήρα με άλλους λαούς και να επεκταθούν. Επίσης, οι Σαβαίοι που κατέκτησαν την περιοχή εκμεταλλεύτηκαν τη γεωγραφική θέση της σημερινής πόλης του Αντέν για να εξασφαλίσουν την επικοινωνία Αφρικής και Αραβικής χερσονήσου (Στεργίου, 2016).

Οι πρώτες μορφές οργανωμένης πειρατείας εμφανίστηκαν το 1980 αλλά ήταν κυρίως για αποτρεπτικούς σκοπούς, δηλαδή για την πάταξη του φαινομένου της παράνομης αλιείας. Αυτή η μορφή πειρατείας ήταν κυρίως συντονισμένη από ντόπιους. Όμως, μετά την κατάρρευση του καθεστώτος και το πραξικόπημα το 1991, η κατάσταση άλλαξε άρδην. Οι εγκληματίες συνεργάζονται με παγκοσμίου επιρροής τρομοκρατικές οργανώσεις όπως η Al-Qaida και ανάλογα έχουν αλλάξει και οι επιδιώξεις και οι δράσεις τους. Από την αρχή του 2008, ως τις 19 Νοεμβρίου 2008, σημειώθηκαν συνολικά 95 πειρατικές επιθέσεις, από τις οποίες οι 39 πέτυχαν του σκοπού τους. Το πρώτο μισό του 2009 οι πειρατικές επιθέσεις

στην περιοχή έφτασαν τις 130 και παρουσίασαν μικρή μείωση τον Ιούνιο λόγω των κακών καιρικών συνθηκών. Οι περισσότερες επιθέσεις εμφανίζονται στην Πούντλαντ της Σομαλίας, σ' ένα στενό πέρασμα μεταξύ της Σομαλίας και της Υεμένης. Οι πειρατές επεκτείνουν την ακτίνα δράσης τους προς το νότο και τον Ινδικό Ωκεανό, αυτό κυρίως συμβαίνει επειδή καταλαμβάνουν κάποια εμπορικά πλοία στα οποία και εγκαθίστανται. Χρησιμοποιούν λοιπόν αυτά τα πλοία ως «μητρικά», με αποτέλεσμα να μην χρειάζεται να καταφεύγουν στην ακτή για ανεφοδιασμό (CIA World Factbook, Somalia).

4.3 Ιδιαιτερότητες σομαλικής πειρατείας

Η πειρατεία στη Σομαλία δεν οφείλεται μόνο σε ένα αίτιο ούτε έχει μόνο μία συνέπεια. Αντίθετα, το φαινόμενο είναι η κορυφή του παγόβουνου και μέρος ενός ευρύτερου προβλήματος σε όλους τους τομείς στη χώρα. Από τις προκλήσεις που σχετίζονται με τη φτώχεια και την παράνομη αλιεία, μέχρι και το περιβάλλον, υπάρχουν πολιτικοί, οικονομικοί και στρατηγικοί λόγοι οι οποίοι οδηγούν στην έξαρση του φαινομένου. Ειδικά, η κατάρρευση του καθεστώτος το 1991, οδήγησε σε ολική αποδυνάμωση των θεσμών. Ελλείπει ενός οργανωμένου κράτους με ικανότητα φύλαξης των συνόρων και αποτροπής του εγκλήματος, οι μεμονωμένες επιθέσεις που λάμβαναν χώρα με σκοπό την απλή κλοπή αλιευμάτων, οργανώθηκαν. Οι ντόπιοι αλιείς που έπεφταν θύματα επιθέσεων δημιούργησαν τις δικές τους ομάδες για να εμποδίσουν τις δραστηριότητες, λαμβάνοντας υποστήριξη από φυλάρχους και υποκαθιστώντας την κρατική παρέμβαση με τα όποια μέσα διέθεταν. Ενώ αρχικά οι επιδιώξεις ήταν διαφορετικές, σύντομα έγινε κατανοητό το ότι η παράνομη δραστηριότητα απέφερε κέρδος και οι ομάδες αυτές που είχαν ως αρχικό σκοπό την άμυνά τους έγιναν επιτιθέμενοι και άρχισαν να στοχεύουν και ξένα πλοία. Σήμερα η λεία ξεπερνά σε άμεσο κόστος τα 5 εκ. δολάρια ετησίως, ενώ οι μεικτές ζημιές τα 15 (Hastings, 2009, σ. 213-223).

Οι αιτίες της τόσο μεγάλης άνθισης της πειρατείας είναι συναφείς με αυτές που αναφέρθηκαν στο κεφ. 1 όμως η περιοχή παρουσιάζει και ιδιαιτερότητες. Οι σημαντικότερες εξ αυτών είναι οι εξής:

Βασικό αίτιο είναι η ανομία και η πολιτική αστάθεια στη χώρα. Έγινε ήδη αναφορά στο καθεστώς του Barre το οποίο για τριάντα ένα χρόνια ακολουθούσε μία τακτική εκφοβισμού και καταπίεσης με αποτέλεσμα να υπάρχουν έντονες υποβόσκουσες αντιμαχίες και εντάσεις μεταξύ των φυλών οι οποίες καταπνίγονταν με παράνομες συλλήψεις και εκτελέσεις πολιτικών ανταγωνιστών. Σε περιπτώσεις που ένας φύλαρχος ήταν αφοσιωμένος στο καθεστώς απολάμβανε μίας σταθερής και σχετικής εξουσίας επί της περιοχής του, πάντοτε υπό τη στενή παρακολούθηση του δικτάτορα. Το 1991 με την κατάρρευση ήρθε και η αναρχία καθώς κάθε καταπιεσμένη φυλή βρήκε την ευκαιρία για να διεκδικήσει ένα μερίδιο από τη διαθέσιμη ισχύ (Hastings, 2009, σ. 213-223).

Ως άμεση συνέπεια, τα εδάφη και τα χωρικά ύδατα της χώρας παρέμειναν αφύλακτα και το ίδιο και ο ορυκτός και υδάτινος πλούτος της περιοχής. Εταιρείες από την Ευρώπη και την Ασία, κυρίως την Ιταλία, την Ισπανία και την Ταϊλάνδη ναύλωσαν σκάφη τα οποία προσήλθαν για έρευνα στην περιοχή και εκμεταλλεύτηκαν σε υπέρμετρο βαθμό το βυθό του Κόλπου του Άντεν. Οι θάλασσες αυτές φιλοξενούν ψάρια και οστρακόδερμα μεγάλης αξίας, τα οποία αλιευόταν κυρίως σε μικρές ποσότητες από ντόπιους. Όμως από το 1991 μέχρι και το 2009 μόνον, η υπεραλιεία και η μόλυνση είχαν προκαλέσει κόστη άνω των 300 εκ. ευρώ στους Σομαλούς (Kotb, 2009, σ. 137-139) τα οποία συνεχώς και αυξάνονται.

Επίσης, απόβλητα ρίχνουν τόσο τα ίδια τα πειρατικά σκάφη όσο και τα αλιευτικά, τα πετρελαιοφόρα και τα ανιχνευτικά σκάφη που κινούνται στην περιοχή. Καταγραφές μετά το τσουνάμι του 2004 σχετικά με τα επίπεδα περιβαλλοντικής επιβάρυνσης στις σομαλικές ακτές φανερώνουν πως βιομηχανικά τοξικά απόβλητα ήταν και είναι συγκεντρωμένα στον πυθμένα της θάλασσας. Η αναταραχή και τα κύματα, προκάλεσαν πλημύρες και τα νερά αυτά μόλυναν το έδαφος, τους υδάτινους πόρους και τον ίδιο τον πληθυσμό. Ως αποτέλεσμα, προκλήθηκαν ασθένειες και θάνατοι. Παράλληλα, τα ψάρια πεθαίνουν ή μολύνονται και αυτά, προκαλώντας ασθένεια κατά την κατανάλωσή τους. Αυτό πέρα από τοπικές επιπτώσεις μπορεί να επηρεάσει και την υγεία παγκοσμίως (Nincic, 2009, σ. 1-16).

Σημαίνοντα ρόλο παίζει και η εμπειρία των ντόπιων ναυτικών και των κατοίκων της Σομαλίας. Πρώτα από όλα, η χώρα βρέχεται σε πολύ μεγάλο ποσοστό της από θάλασσα, οπότε η πρόσβαση σε αυτήν είναι δυνατή για τους παράκτιους πληθυσμούς. Παράλληλα, οι πειρατές συνήθως σχετίζονται και με εγκληματικές και παρακρατικές ομάδες στη χώρα που έχουν συμμετάσχει ενεργά σε πραξικοπήματα ή ένοπλες συγκρούσεις. Μάλιστα, πολλοί από αυτούς έχουν στρατευθεί σε ηλικία 12-13 ετών και έχουν υποστεί πλύση εγκεφάλου. Ακόμη και αν παύσουν οι διαμάχες, πάνω από το 40% των νεαρών ανδρών υπολογίζεται πως έχουν συνδέσεις με τέτοιες ομάδες οπότε η επανένταξή τους στην κοινωνία και η αξιοποίησή τους ως εργατικό δυναμικό θα είναι μία τεράστια πρόκληση με μικρές πιθανότητες απόλυτης επιτυχίας. Για να επέλθει ανάπτυξη και να εγκαταλειφθεί η πειρατεία ως διέξοδος θα πρέπει τα άτομα αυτά να επανεκπαιδευτούν και να επέλθει οικονομική και θεσμική πρόοδος (Hastings, 2009).

Εμπειρία όμως έχουν και στην πλοήγηση στην περιοχή όπως και γνώσεις της ιδιαίτερης γεωμορφίας της περιοχής. Οι καπετάνιοι που χειρίζονται τα ξένα πλοία στερούνται της ικανότητας να γνωρίζουν εκ των προτέρων τις ιδιαιτερότητες των ρευμάτων, ούτε και το που βρίσκονται τα πλωτά ορμητήρια των πειρατών. Αντίθετα, οι πειρατές είναι οργανωμένοι και έχουν μεγαλύτερη ταχύτητα και καλά οπλικά συστήματα. Μάλιστα, το τελευταίο είναι ένας λόγος που υπάρχει σύγκρουση μεταξύ των κρατών και των πολυεθνικών και των εταιριών εκμετάλλευσης ενέργειας. Το διεθνές δίκαιο απαγορεύει την μεταφορά όπλων από μη στρατιωτικά σκάφη και τα πληρώματά τους, άρα οι ναυτικοί και τα φορτία παραμένουν εκτεθειμένοι. Παράλληλα, οι ιδιωτικοί φρουροί δεν μπορούν παρά μόνο να φρουρούν το φορτίο ενώ η εμπλοκή σε ανταλλαγή πυρών θα επιφέρει ποινές και κόστη. Έτσι, τα πλοία μένουν πρακτικά απροστάτευτα, αφού μόνη τους διέξοδος είναι η γρήγορη διαφυγή κάτι πολύ δύσκολο αφού τα σομαλικά πλοία έχουν εγχώριους, ισχυρούς κινητήρες και ειδικά πυροβόλα και χειροβομβίδες με ικανότητα να χτυπήσουν ένα πλοίο με επαρκή ισχύ για να το βυθίσουν (Carafano, Weitz & Andersen, 2009).

4.4. Πρωτοβουλίες για την καταπολέμηση της πειρατείας στη Σομαλία

Η διεθνής κοινωνία από το 2006 άρχισε να ασχολείται εντόνως με το πρόβλημα της πειρατείας στη Σομαλία, με τη λήψη μέτρων κατά της πειρατείας και

την εφαρμογή μέτρων ασφάλειας για την ασφαλή διέλευση. Προσπάθησε να αντιμετωπίσει το ζήτημα της πειρατείας μέσω διαφόρων προγραμμάτων, όπως το World Food Program, χωρίς όμως θετικό αποτέλεσμα λόγω των πειρατικών επιθέσεων. Λαμβάνοντας υπόψη τη σημασία του Κόλπου του Άντεν για την παγκόσμια ναυτιλία, η διεθνής κοινότητα ζήτησε την παρουσία πολεμικών πλοίων στην περιοχή για την προστασία των θαλάσσιων οδών. Η κινητοποίηση κρατών (Γαλλίας, Δανίας, Ολλανδίας και Καναδά) από τον Νοέμβριο του 2007 έως το 2009 για την παροχή ναυτικής στήριξης οδήγησε στη δημιουργία ενός πολυεθνικού πολεμικού ναυτικού, που παρά την έντονη παρουσία του δεν εξαφάνισε την κινητικότητα και επιθετικότητα των Σομαλών πειρατών. Αντιθέτως, αναφέρθηκαν και επιθέσεις σε πολεμικά πλοία όπως στο γαλλικό πολεμικό ναυτικό τον Μάιο του 2009. Παρά τη συνδρομή των πολεμικών πλοίων του NATO, της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Ρωσίας, της Κίνας και δεκάδων άλλων χωρών (Combined Task Force 150) στα νερά του Ινδικού Ωκεανού, το πρόβλημα της πειρατείας παρέμενε. Επομένως, έγινε γνωστό από τη διεθνή κοινωνία ότι η μόνη μακροπρόθεσμη λύση στο πρόβλημα της πειρατείας είναι η αποκατάσταση του νόμου και της τάξης στην ξηρά.

Συγκεκριμένα, ως αντίδραση στις όλο και αυξανόμενες πειρατικές επιθέσεις στα ανοικτά της Σομαλίας, κατόπιν αιτήματος των Ηνωμένων Εθνών, το NATO άρχισε να υποστηρίζει τις διεθνείς προσπάθειες για την καταπολέμηση της πειρατείας στον Κόλπο του Άντεν, στο Κέρας της Αφρικής και στον Ινδικό Ωκεανό με την επιχείρηση Allied Provider και Allied Protector (2008). Από τον Αύγουστο του 2009, το NATO ξεκίνησε την επιχείρηση Ocean Shield, η οποία βοήθησε στην αποτροπή και καταστολή των πειρατικών επιθέσεων, προστατεύοντας παράλληλα τα πλοία και συμβάλλοντας στην αύξηση του επιπέδου ασφαλείας στην περιοχή. Η ίδια η παρουσία αυτής της διεθνούς ναυτικής δύναμης αποθάρρυνε τους πειρατές να συνεχίσουν τις δραστηριότητές τους και συνέβαλαν στην καταστολή της πειρατείας στην περιοχή. Χωρίς επιτυχείς επιθέσεις πειρατείας από το 2012, το NATO τερμάτισε την Ocean Shield στις 15 Δεκεμβρίου 2016. Επιπλέον, τα μέλη του NATO ενέκριναν στη Λισαβόνα το νέο «Strategic Concept for the Defence and Security of the Euro-Atlantic Area» το οποίο βασίστηκε στην έκθεση NATO 2010: Assured Security – Dynamic Engagement που εκπονήθηκε από ομάδα εμπειρογνομόνων, υπό την προεδρία του πρώην υπουργού Εξωτερικών των ΗΠΑ,

Madeleine Albright. Σύμφωνα με το “Strategic Concept for the Defence and Security of the Euro-Atlantic Area”, η ασφάλεια, η ελευθερία και η ευημερία των χωρών του NATO μπορούν επίσης να τεθούν σε κίνδυνο εάν δεν διασφαλιστούν το διεθνές εμπόριο και η ενεργειακή ασφάλεια, τα οποία εξαρτώνται από τις οδούς επικοινωνίας, μεταφοράς και διαμετακόμισης. Επομένως το νέο strategic concept αναγνωρίζει σαφώς τη σημασία της διατήρησης της ενεργειακής ασφάλειας και της ασφάλειας των διεθνών θαλάσσιων εμπορικών οδών. Χωρίς να αναφέρει ρητά τον όρο «πειρατεία» ως κίνδυνο ή απειλή, το νέο στρατηγικό πλαίσιο δείχνει την πρόθεση του NATO να διαφυλάξει τις αξίες που μπορεί να απειλήσει η σύγχρονη πειρατεία, μεταξύ άλλων απειλών (π.χ τρομοκρατία) (Ferreira, 2011).

Παράλληλα με τις ενέργειες του NATO, η ΕΕ αποφάσισε να πραγματοποιήσει ναυτική στρατιωτική επιχείρηση με σκοπό την αποτροπή, πρόληψη και καταστολή των πειρατικών επιθέσεων και των ένοπλων ληστειών στις σομαλικές ακτές και στην ευρύτερη περιοχή. Η ναυτική στρατιωτική δύναμη που στάλθηκε ήταν η EU NAVFOR SOMALIA και η επιχείρηση ATALANTA. Η επιχείρηση ATALANTA της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία ξεκίνησε τον Δεκέμβριο του 2008, συνέβαλλε στην αποτροπή, πρόληψη και καταστολή των πειρατικών επιθέσεων και των ένοπλων ληστειών στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, προστατεύοντας επίσης τα πλοία του Παγκόσμιου Επισιτιστικού Προγράμματος και άλλων ευάλωτων πλοίων. Επίσης, παρακολουθεί τις αλιευτικές δραστηριότητες στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας και υποστηρίζει άλλες αποστολές και προγράμματα της ΕΕ στην περιοχή. Στις 30 Ιουλίου 2018, το Συμβούλιο της Ευρώπης παράτεινε την επιχείρηση EUNAVFOR Somalia Operation Atalanta μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2020.

Επιπλέον η Ε.Ε. από το 2004 και αφού κλήθηκε από την Αφρικανική Ένωση, δημιούργησε το African Peace Facility,



Strong partnership for peace and security

through the African Peace Facility (APF). (Πηγή: http://amisom-au.org/wp-content/uploads/2018/01/10_years_Partnership_EU_Mag_2017.pdf).

το οποίο χρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό ταμείο ανάπτυξης και κατέδειξε τη στρατηγική απόφαση της Ε.Ε. να επενδύσει στην ασφάλεια και στις προσπάθειες ειρήνευσης της Α.Ε στην ήπειρο. Από το 2007 άρχισε και η συνεργασία της Ε.Ε. με την AMISOM με τη μορφή της οικονομικής βοήθειας και την εκπαίδευση στρατιωτικού προσωπικού, δυνάμεων ασφαλείας και πολιτικού προσωπικού. Μέχρι το 2017 η οικονομική βοήθεια είχε ανέλθει στο ποσό του 1.5δισ€, με την παρακάτω κατανομή:

- 85% μισθοί στρατιωτικού προσωπικού
- 5% αστυνομικό προσωπικό
- 5% πολιτικό προσωπικό
- 5% χρηματοδότηση συγκεκριμένων σχεδίων (Πηγή: http://amisom-au.org/wp-content/uploads/2018/01/10_years_Partnership_EU_Mag_2017.pdf).

Το 2010 ξεκίνησε η αποστολή στρατιωτικής εκπαίδευσης της Ε.Ε. στη Σομαλία (European Union Training Mission, EUTM, Somalia), που διεξάγεται από στρατιωτικό προσωπικό των κρατών – μελών της, με εντολή να στηρίζει την μεταβατική ομοσπονδιακή κυβέρνηση (TFG) και να βοηθήσει στην ενίσχυση των



εθνικών θεσμών.

Λόγω της πολιτικής κατάστασης και της κατάστασης ασφάλειας στη Σομαλία την εποχή εκείνη, η αποστολή πραγματοποίησε αρχικά εκπαίδευση στην Ουγκάντα, ενώ το αρχηγείο της εγκαταστάθηκε προσωρινά στην Καμπάλα. Στις 22 Ιανουαρίου 2013, το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης διεύρυνε την εντολή της EUTM Σομαλίας για τρίτη φορά έως τον Μάρτιο του 2015, ενώ στη διαδικασία προστέθηκαν στρατηγικές συμβουλευτικές και δραστηριότητες καθοδήγησης στις περιοχές εστίασης της αποστολής. Από το 2014, η αποστολή μεταβίβασε μόνιμα όλες τις συμβουλευτικές, καθοδηγητικές και εκπαιδευτικές της δραστηριότητες στη Σομαλία στο Μογκαντίσου. Συνεργάζεται με τις αρχές

της Σομαλίας για την οικοδόμηση ενός επαγγελματικού εθνικού στρατού που να λογοδοτεί στην κυβέρνηση της Σομαλίας, καθώς και με τα ΗΕ, την ΑΜΙΣΟΜ, το Υπουργείο εξωτερικών των ΗΠΑ. Οι δραστηριότητές της πραγματοποιούνται στο πλαίσιο της συνολικής παρουσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη Σομαλία, συμπεριλαμβανομένης της πολιτικής δέσμευσης, της ασφάλειας και της συμμετοχής των πολιτών. (Πηγή: <https://www.eutm-somalia.eu/>).

Το 2012 ξεκίνησε η πολιτική αποστολή της Ε.Ε. (European Union Maritime Capacity Building Mission in Somalia, EUCAP NESTOR), η οποία βοηθάει τα κράτη που την φιλοξενούν να αναπτύξουν ικανότητες για βελτίωση της



θαλάσσιας ασφάλειας, τις οποίες και από μόνες τους να διατηρήσουν. (<https://www.eucap-som.eu/about-us/>).

Αρχικά η αποστολή είχε εντολή δράσης στο Κέρασ της Αφρικής και στο Δυτικό Ινδικό Ωκεανό. Από το τέλος όμως του 2015, ακολουθώντας μία στρατηγική επανεξέταση της αποστολής, οι δραστηριότητές της εστιάστηκαν αποκλειστικά στη Σομαλία (συμπεριλαμβανομένης και της Σομαλιλάνδης), ενώ το αρχηγείο της βρίσκεται στο Μογκαντίσου. Η αποστολή το 2015 μετονομάστηκε από την Ε.Ε. σε EUCAP, Somalia, με εντολή να ενδυναμώσει τις δυνατότητες της



Πηγή: <https://www.eucap-som.eu/>

Σομαλίας στην εξασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα, τη διαδικασία επιθεωρήσεων σε αλιευτικά πλοία, διασφάλιση έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα, αντιμετώπιση του λαθρεμπορίου, της πειρατείας, και αστυνόμευση της παράκτιας ζώνης στην ξηρά και στη θάλασσα. <https://www.eucap-som.eu/eucap-nestor-renamed-as-eucap-somalia-new-website/>. Συνεργάζεται με τις επιχειρήσεις ATALANTA και EUTM της Ε.Ε., καθώς και με τις UNSOM και UNODC. (<https://www.eucap-som.eu/about-us/>).

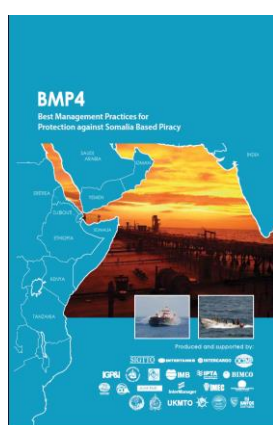
Δεν είναι τυχαίο ότι η έναρξη της εκτεταμένης διεθνούς παρέμβασης από την παγκόσμια κοινότητα συνέπεσε με τη μεγιστοποίηση της πειρατικής δραστηριότητας στη Σομαλία. Η διεθνής ανταπόκριση έγινε ιδιαίτερα εμφανής το 2011, όπου οι οικονομικές ενισχύσεις προς τη Σομαλία σχεδόν διπλασιάστηκαν σε σχέση με το μέσο όρο των ενισχύσεων μία δεκαετία πριν.

Αρχίζοντας τον Μάρτιο του 2014, η AMISOM (African Union Mission in Somalia) ξεκίνησε εκστρατεία για την απομάκρυνση της Al-Shabab. Η Al-Shabab έχει απομακρυνθεί ουσιαστικά από την εξουσία. Ωστόσο, είναι υπεύθυνη για την εκτέλεση τρομοκρατικών επιθέσεων στην πρωτεύουσα Mogadishu. Παρόλα αυτά, η διεθνής κοινότητα έχει θέσει υπό εφαρμογή το σχέδιο Vision 2016 ώστε (τότε) να διενεργηθούν πλήρως δημοκρατικές εκλογές σε ασφαλές περιβάλλον στη Σομαλία.

Σε συνδυασμό με τις παραπάνω δράσεις, αναπτύχθηκαν συστήματα εντοπισμού και επικοινωνίας των πλοίων, τα οποία και υιοθετήθηκαν από τις ναυτιλιακές εταιρείες, ενώ ΗΠΑ, Κίνα, Ρωσία, Ιαπωνία, Αυστραλία, Ινδία, Πακιστάν και ΕΕ έστειλαν πολεμικά τους πλοία, για να εποπτεύουν και να παρεμβαίνουν σε περίπτωση επίθεσης. Ωστόσο, οι δυνάμεις αυτές δεν επαρκούν και, από την άλλη, τα κράτη της περιοχής δεν έχουν επαρκείς πόρους για να υποστηρίξουν τα ίδια την καταστολή των πειρατών μέσω ναύλωσης ναυαρχίδων και πολεμικών πλοίων. Οπότε, τα πλοία θα πρέπει να προστατεύονται μόνο με αμιγώς αμυντικά συστήματα παρακολούθησης, χάρτες και ασύρματες τεχνολογίες, ενώ σχεδόν όλα διαθέτουν και μία ομάδα ειδικών φρουρών που να μπορούν να εξασφαλίσουν την ασφάλεια των ναυτικών ή να επιτρέψουν την έγκαιρη διαφυγή. Ο κύριος λόγος που δεν είναι επιτρεπτή η μεταφορά και χρήση όπλων είναι για την

προστασία του διεθνούς δικαίου και την αποφυγή των τρομοκρατικών επιθέσεων από τα πλοία (Sullivan, 2010, σ. 231-243).

Οι ίδιες οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν αναλάβει πρωτοβουλίες για να προστατέψουν τα πλοία τους και με εναλλακτικούς τρόπους και πιο συγκεκριμένα με τις βέλτιστες πρακτικές (Best Management Practices), για την πρόληψη και αντιμετώπιση της πειρατείας, που πρέπει να εφαρμόζουν τα εμπορικά πλοία κατά τη διέλευσή τους από τις περιοχές υψηλού κινδύνου.



(Πηγή: www.EUNAVFOR.eu, Σεπ 2018).

Η θέση, ταχύτητα και ώρα διέλευσης ενός πλοίου από συγκεκριμένα σημεία κοινοποιείται και υπάρχει πλήρης συντονισμός μεταξύ αυτού και των συντονιστικών κέντρων. Από την άλλη, ασκούν πίεση στα κράτη και τους διεθνείς οργανισμούς για την μεγαλύτερη υποστήριξη των πολεμικών πλοίων που εποπτεύουν την περιοχή και η στήριξη των ναυτικών σε περίπτωση κινδύνου. Στα πλαίσια αυτά έχουν τοποθετηθεί και πλωτά εμπόδια για να αποτρέπουν τις πιθανές επιθέσεις, ειδικά στα πλοία με χαμηλά έξαλα, από μεγάλη απόσταση. (USCIRF).

Πρωτοβουλίες λαμβάνονται από πολλές χώρες, κυρίως τα μέλη του NATO, την Ε.Ε. και την Κίνα για να αποκατασταθεί η κατάσταση στη χώρα, ενισχύοντας τους θεσμούς και προωθώντας τη συνεργασία με κυβερνήσεις και δυνάμεις των γειτονικών κρατών. Η Κένυα έχει στηρίξει σε πολλές περιπτώσεις την Combined Maritime Forces (CMF) με στρατιωτικά μέσα ενώ αναλαμβάνει και την αποτροπή της διαφυγής πειρατών και τη σύλληψή τους. Η CMF συγκεκριμένα είναι μία δύναμη που περιλαμβάνει 36 πολεμικά πλοία από 24 χώρες και έχει ευρείες αρμοδιότητες, όντας συνεργαζόμενη με τα πλοία των ξένων δυνάμεων. Η αποστολή

της Ευρωπαϊκής Ένωσης EU NAVFOR SOMALIA, επιπροσθέτως, έχει ως στόχο το να διενεργεί ναυτικές επιχειρήσεις στην περιοχή με σκοπό την προστασία του Κόλπου του Άντεν με στρατιωτικά μέσα και επιμελείται του Ναυτικού Κέντρου Προστασίας του Κέρατος της Αφρικής, γνωστού ως Maritime Security Centre (Horn of Africa) (MSCHOA) που είναι μόνιμη αποστολή του NATO - Standing NATO Maritime Group και απαρτίζεται από Ινδικά, Ιαπωνικά, Ρωσικά και Κινεζικά πλοία τα οποία συνδράμουν στην προστασία των πλοίων που πραγματοποιούν διέλευση στην περιοχή. Από μέρους κρατών, το Ηνωμένο Βασίλειο μέσω του UK Maritime Trade Operations (UKMTO Dubai) συνεργάζεται με τις Combined Maritime Forces για να υποστηρίξει μεταξύ άλλων δράσεις προστασίας διερχόμενων σκαφών. Τα εμπορικά πλοία επωφελούνται σημαντικά από αυτές τις πρωτοβουλίες οι οποίες λειτουργούν προσθετικά των οργανωμένων δράσεων στα πλαίσια των διεθνών οργανισμών όπως θα εξεταστούν κατόπιν, στο κεφάλαιο 5.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΕΠΙΠΕΔΑ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΔΡΩΝΤΩΝ

5.1 NATO

Η δράση του NATO αρχίζει το 2008 με την επιχείρηση “Allied Provider”, όταν κλήθηκε από τον ΟΗΕ να συνοδεύει τα πλοία που μετέφεραν ανθρωπιστική βοήθεια στη Σομαλία, στα πλαίσια του Παγκόσμιου Επισιτιστικού Προγράμματος του ΟΗΕ. Παράλληλα λόγω των συχνών πειρατικών επιθέσεων σε πλοία εκείνη την εποχή, είχε την αρμοδιότητα να περιπολεί (τα πλοία των χωρών – μελών του που συμμετείχαν στην επιχείρηση) στις θαλάσσιες περιοχές γύρω από τη Σομαλία. Η επιχείρηση αυτή ολοκληρώθηκε τον Δεκέμβριο του 2008 και τη διαδέχτηκε τον Μάρτιο του 2009 η επιχείρηση “Allied Protector”. Αποστολή της ήταν η διακοπή και αποτροπή των πειρατικών επιθέσεων στον κόλπο του Άντεν και διήρκησε έως τον Αύγουστο του 2009, οπότε και αντικαταστάθηκε από την επιχείρηση “Ocean Shield”. Η τελευταία επιχείρηση είχε πιο διευρυμένη αποστολή, καθώς ήταν υπεύθυνη για την πάταξη της πειρατείας στη θάλασσα, ενώ παράλληλα ήταν δυνατό να παρέχει όλη την απαραίτητη εκπαίδευση στις γειτονικές της Σομαλίας χώρες, για να αναπτύξουν και οι ίδιες τρόπους αντιμετώπισης της πειρατικής δράσης (Μπέλλου, 2010). Σε αυτή την αποστολή εκτός από χώρες μέλη του NATO, συμμετείχαν και χώρες εκτός συνασπισμού όπως Ρωσία, Κίνα, Ιαπωνία, Ινδία, Αυστραλία, Πακιστάν, Νότια Κορέα, Κολομβία, Ουκρανία, Σαουδική Αραβία και άλλες. Η τελευταία επιχείρηση τερματίστηκε στις 15 Δεκεμβρίου του 2016, όμως το NATO παραμένει στην περιοχή με άλλες δυνάμεις του και πάντα σε συνεργασία με άλλους διεθνούς δρώντες, αλλά και τις χώρες της περιοχής, στην προσπάθεια καταπολέμησης της πειρατείας, τόσο στη θάλασσα, όσο και στην ξηρά.

5.2 Ευρωπαϊκή Ένωση

Με βάση τις αποφάσεις 1814, 1816, 1838 και 1846 του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ, οι οποίες αποτελούν τη βάση νομιμοποίησης, η Ευρωπαϊκή Ένωση έθεσε σε εφαρμογή το Δεκέμβριο του 2008 την επιχείρηση «ΑΤΑΛΑΝΤΑ»,



η οποία διαδέχθηκε την αντίστοιχη του ΝΑΤΟ, με τη ναυτική της δύναμη (*European Union's Naval Force/EUNAVFOR*). Οι προαναφερόμενες αποφάσεις λαμβάνουν υπόψη τους το αίτημα της μεταβατικής κυβέρνησης της Σομαλίας (*Transitional Federal government/TFG*) για διεθνή συμμετοχή στις προσπάθειες αντιμετώπισης της πειρατείας, επιτρέποντας σε «ορισμένα κράτη να εισέλθουν τα χωρικά ύδατα της Σομαλίας, κατά τρόπο συμβατό με τη δράση που επιτρέπεται από το διεθνές δίκαιο στην ανοικτή θάλασσα». (Μιχαηλίδης, 2012).

Αποστολή της επιχείρησης, εκτός από τη συνοδεία των πλοίων που συμμετείχαν στο παγκόσμιο Επισιτιστικό Πρόγραμμα του ΟΗΕ, ήταν η προστασία όλων των πλοίων που έπλεαν στα Σομαλικά χωρικά ύδατα, η παρακολούθηση των αλιευτικών δραστηριοτήτων στην περιοχή, καθώς και η αποτροπή, η πρόληψη και η καταστολή των πειρατικών επιθέσεων και ένοπλων ληστειών. Το στρατιωτικό προσωπικό έχει το δικαίωμα να συλλάβει και να μεταφέρει τους κατηγορούμενους για πειρατεία ή ληστεία είτε σε χώρα της Ε.Ε. ή στην Κένυα για την εκδίκαση της υπόθεσης. Η επέκταση των δραστηριοτήτων της επιχείρησης στο παράκτιο έδαφος και στα παράλια των σομαλικών ακτών, έδωσε τη δυνατότητα καταστροφής πειρατικών στρατοπέδων που χρησιμοποιούνταν ως βάσεις λογιστικής υποστήριξης των πειρατών. (Μιχαηλίδης, 2012).

Από τον Απρίλιο του 2010 η «ΑΤΑΛΑΝΤΑ» λειτουργεί παράλληλα με την εκπαιδευτική αποστολή της Ε.Ε. στη Σομαλία (*European Union Training Mission in Somalia/EUTM*) η οποία υποστηρίζει την ασφάλεια και τη σταθερότητα της Μεταβατικής Κυβέρνησης της Σομαλίας, εκπαιδεύοντας το προσωπικό των δυνάμεων ασφαλείας της χώρας. Συνεργάζεται με τη στρατιωτική αποστολή της Αφρικανικής Ένωσης στη Σομαλία (*African Mission in Somalia/AMISOM*), του ΟΗΕ και των ΗΠΑ. Στις 30 Ιουλίου του 2018 το συμβούλιο της Ε.Ε. έδωσε παράταση δράσης στην επιχείρηση, μέχρι το Δεκέμβριο του 2020.

Μια άλλη πρωτοβουλία της Ε.Ε. αποτέλεσε και το Κέντρο Ναυτικής Ασφάλειας – Κέρας της Αφρικής (*Maritime Security Center – Horn of Africa/MSCHOA*).

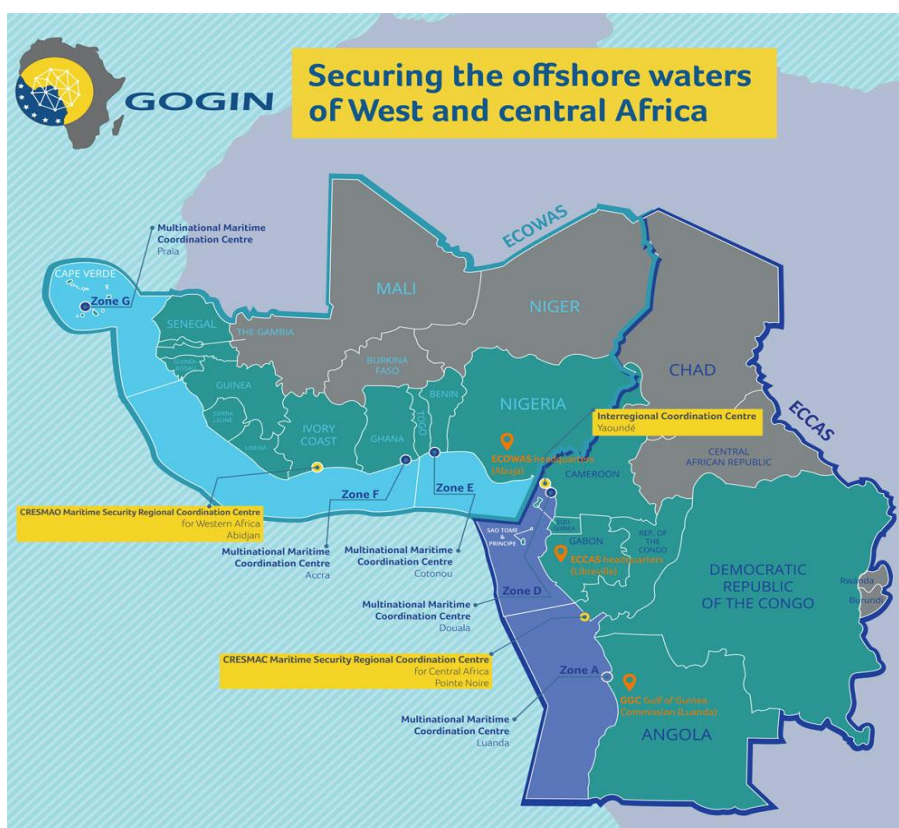


Μέσω της ιστοσελίδας του το κέντρο προσφέρει σημαντικές πληροφορίες για τη δράση των πειρατών, τις πιο πρόσφατες πειρατικές οδηγίες και παρέχει 24ωρη καθοδήγηση, βοηθώντας ναυτιλιακές εταιρείες και πλοιάρχους να αποφύγουν τα επικίνδυνα περάσματα. Επιπλέον όλα τα πλοία που διέρχονται από τον κόλπο του Άντεν, καλούνται να γνωστοποιήσουν την πορεία τους στο MSCHOA, έτσι ώστε να δημιουργούνται ομαδικές διελεύσεις πλοίων, με τα πολεμικά πλοία στην περιοχή να ακολουθούν και να ερευνούν, για να αποτρέπουν πιθανή πειρατική επίθεση. Την 30 Ιουλίου 2018 το συμβούλιο της Ευρώπης αποφάσισε την μεταφορά του στην Βρέστη της Γαλλίας από τον Μάρτιο του 2019.

Σε ότι αφορά τη Δυτική Αφρική, η Ε.Ε. έχει ποικίλη παρουσία μέσω διαφόρων πολιτικών της και προγραμμάτων της για την καταπολέμηση της πειρατείας και την θαλάσσια ασφάλεια με:

- Τη θαλάσσια στρατηγική ασφαλείας της (EU Maritime Security Strategy, EUMSS)
- Στρατηγική για τον κόλπο της Γουινέας (Strategy for the Gulf of Guinea, SGoC).
- Σχέδιο Δράσης 2015-2020 (Gulf of Guinea Action Plan).
- Ανώτερο συντονιστή της Ε.Ε. για τον κόλπο της Γουινέας (EU Senior Coordinator for the Gulf of Guinea). Επέβλεπε την εφαρμογή της στρατηγικής της Ε.Ε. και το σχέδιο δράσης της, σε συντονισμό με τις επιτροπές ασφαλείας και πολιτικής του συμβουλίου της Ε.Ε. Η δράση αυτή λειτούργησε από το 2015 έως το καλοκαίρι του 2017.
- EU Critical Maritime Routes Programme Fighting Piracy and Armed Robbery at Sea in the Gulf of Guinea, (GRIMCO). Το πρόγραμμα αυτό

λειτούργησε από το 2013 έως το 2016, προκειμένου να προάγει την ασφάλεια στο θαλάσσιο χώρο της Δυτικής και Κεντρικής Αφρικής. (<https://criticalmaritimeroutes.eu/projects/crimgo/>). Αντικαταστάθηκε από το Gulf of Guinea Inter-Regional Network, (GoGIN), το οποίο βελτιώνει τον συντονισμό, την επικοινωνία, τον σχεδιασμό και τις υποδομές πληροφοριών στην περιοχή, τόσο σε εθνικό, όσο και σε περιφερειακό επίπεδο, υποστηρίζοντας την εγκαθίδρυση ενός αποτελεσματικού δικτύου ανταλλαγής πληροφοριών. Χρονικός ορίζοντας λειτουργίας του είναι το 2020. (<https://gogin.eu/>)



Πηγή: <https://gogin.eu/>

5.3 Διεθνείς Οργανισμοί

5.3.1 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός

Ο οργανισμός αυτός έχει την έδρα του στο Λονδίνο και λειτουργεί υπό την αιγίδα του ΟΗΕ (IMO, 2013). Πρόκειται για έναν πολυεθνικό, διακυβερνητικό οργανισμό, που εποπτεύει τη σωστή και με ασφάλεια επικοινωνία και συνεργασία, μεταξύ των χωρών - μελών του, στον τομέα της ναυτιλίας –

ναυσιπλοΐας. Πιο συγκεκριμένα είναι αρμόδιος για θέματα που αφορούν τη ναυτική ασφάλεια, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση που προκαλεί ο ανθρώπινος παράγοντας κατά τη διάρκεια των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων του, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τη λήψη των κατάλληλων και απαραίτητων μέτρων, προς αποφυγή ή αντιμετώπιση παράνομων κι επικίνδυνων δραστηριοτήτων στη θάλασσα (περιλαμβανομένου και των επιθέσεων σε εμπορικά πλοία), όπως επίσης και η χρηστή διαχείριση όλων των τύπων φορτίων των πλοίων. Οι σημαντικότεροι κανόνες που έχει θεσπίσει είναι, η Συνθήκη Ασφάλειας Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS), Συνθήκη Περιορισμού Θαλάσσιας Ρύπανσης (MARPOL), Κανόνες Ασφάλειας Πλοίων και Λιμένος.

Ο IMO ξεκίνησε να ασχολείται με την καταπολέμηση της πειρατείας το 1983, όταν με ψήφισμα που εξέδωσε τότε, αναγνωρίζει τη διάσταση του φαινομένου και τους κινδύνους της πειρατείας για την ανθρώπινη ζωή, την περιουσία και το περιβάλλον, καλώντας ταυτόχρονα τα κράτη – μέλη του να συνεργαστούν και να αντιμετωπίσουν από κοινού το πρόβλημα. Από το 1984 συλλέγει στοιχεία για τις πειρατικές επιθέσεις και εκδίδει αναφορές για τα περιστατικά πειρατείας, καθώς και μελέτες, (ετήσιες έως και μηνιαίες), προκειμένου να ενημερώσει τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα για τις περιοχές εκδήλωσης επιθέσεων, αλλά και των τρόπων λειτουργίας των πειρατών. (Σιούσουρας και Δαλακλής, 2012).

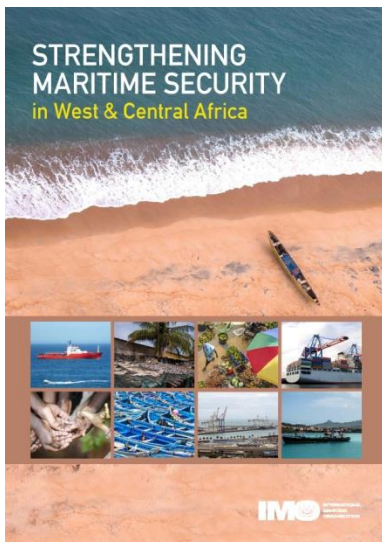
Το 1998 ξεκίνησε την πρωτοβουλία για τη δημιουργία ενός μακροπρόθεσμου προγράμματος καταπολέμησης της πειρατείας, το οποίο αρχικά περιλάμβανε σεμινάρια και εργαστήρια για εκπροσώπους των κυβερνήσεων των περιοχών οι οποίες πλήττονταν από την πειρατεία. Απώτερος στόχος ήταν η δημιουργία γόνιμου εδάφους και προϋποθέσεων για την επίτευξη τοπικών συμφωνιών, προκειμένου να καταπολεμηθεί η πειρατεία. Μια τέτοια συνεργασία αποτέλεσε και η Περιφερειακή Συμφωνία Συνεργασίας για την Καταπολέμηση της Πειρατείας και της Ένοπλης Ληστείας στις χώρες της Ασίας (*Regional Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia, ReCAAP*). Από το 2004 συμμετέχουν 16 κράτη της Ασίας, τα οποία συντονίζουν ένα κέντρο ανταλλαγής πληροφοριών (*ReCAAP Information Sharing Center*), το

οποίο διοργανώνει και συναντήσεις για την οργάνωση και συνεννόηση των μελών σε θέματα αντιμετώπισης της πειρατείας.

Μια άλλη πρωτοβουλία του IMO αποτελούν και οι «βέλτιστες πρακτικές» (Best Management Practices- BMP) για την πρόληψη και αντιμετώπιση της πειρατείας, που πρέπει να εφαρμόζουν τα εμπορικά πλοία κατά τη διέλευσή τους από τις περιοχές υψηλού κινδύνου. (Σιούσουρας και Δαλακλής, 2012).

Τέλος ο κώδικας πρακτικής για τη διερεύνηση των εγκλημάτων πειρατείας και ένοπλης ληστείας κατά των πλοίων στη θάλασσα (*Code of Practice for Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against ships*) υιοθετήθηκε από τον IMO το 2001. Περιείχε νομικά κυρίως θέματα και βασικές κατευθύνσεις για τη διεξαγωγή έρευνας, όταν υπάρχει περιστατικό επίθεσης πειρατών σε πλοίο.

Σε ότι αφορά τη Δυτική Αφρική, ο οργανισμός παρουσιάζει έντονη δράση με ποικίλες μορφές, οι οποίες και εξετάζονται παρακάτω, στο ίδιο κεφάλαιο διεξοδικά. Ενδεικτικά φαίνονται δύο έγγραφα προϊόντα του, που αφορούν όλους τους εμπλεκομένους στα θέματα θαλάσσιας πειρατείας.



(<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Pages/WestAfrica.aspx>)

5.3.2. Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (International Maritime Bureau)

Το ΔΝΕ ιδρύθηκε το 1981 με πρωτοβουλία του Διεθνούς Οργανισμού Ναυσιπλοΐας του Ηνωμένων Εθνών και αποτελεί εξειδικευμένο τεχνικό παράρτημα του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου (ICC) στον τομέα της ναυσιπλοΐας, με έδρα στο Λονδίνο. Είναι αρμόδιο για την καταπολέμηση των εγκλημάτων του Διεθνούς Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, των σχετικών με το ναυτιλιακό εμπόριο και τις θαλάσσιες μεταφορές, κυρίως της πειρατείας, της ναυταπάτης και της φοροδιαφυγής, καθώς επίσης και της προστασίας των πληρωμάτων των πλοίων (ICC, 2013). Εκδίδει τριμηνιαίες και ετήσιες αναφορές για την πειρατεία, ενώ στην ιστοσελίδα του εκδίδει και εβδομαδιαία αναφορά. Ταυτόχρονα διατηρεί σε 24ωρη λειτουργία κέντρο αναφορών για περιστατικά πειρατείας ανά την υφήλιο, στην Κουάλα Λουμπούρ της Μαλαισίας (Piracy Reporting Center, Kuala Lumpur). Η χρηματοδότηση αυτού του κέντρου εξασφαλίζεται από τις συνδρομές ιδιωτικών επιχειρήσεων, ως επί το πλείστο ναυτιλιακές, ενώ στόχος του είναι η συλλογή στοιχείων σχετικών με τις πειρατικές επιθέσεις και τις ένοπλες ληστείες σε πλοία, καθώς και η παροχή βοήθειας στους πλοιοκτήτες των οποίων το πλοίο έχει δεχτεί πειρατική επίθεση. Επιπλέον επιδίωξε, κι έχει προχωρήσει στη δημιουργία κρατικών και ιδιωτικών προγραμμάτων, με στόχο την καταπολέμηση της πειρατείας διεθνώς (Σιούσουρας και Δαλακλής, 2012). Μέσω της ιστοσελίδας του παρέχει συνεχή ενημέρωση για τις εξελίξεις της πειρατικής δραστηριότητας σε παγκόσμια κλίμακα, ενώ ταυτόχρονα προειδοποιεί για τις επικίνδυνες περιοχές του πλανήτη και τα γεωγραφικά σημεία των επιθέσεων που πραγματοποιούνται.

5.3.3. Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (International Chamber of Commerce)

Είναι ένας παγκόσμιος επιχειρηματικός οργανισμός, που σκοπό έχει να εκπροσωπεί την επιχειρηματική κοινότητα, με το ανάλογο κύρος σε διεθνές επίπεδο. Στόχος του είναι η προώθηση του παγκόσμιου εμπορίου και των επενδύσεων που έχουν σαν βάση τον ελεύθερο και θεμιτό ανταγωνισμό.

5.4 Ομάδα Επαφής για τη Σομαλία

Αποτελεί μια διεθνή συνεργασία των κρατών και των περιφερειακών οργανισμών, που δραστηριοποιούνται στην καταπολέμηση της πειρατείας στο Κέρασ της Αφρικής (Σιούσουρας και Δαλακλής, 2012). Τα θέματα στα οποία επικεντρώθηκε η Ομάδα Επαφής ήταν η υποστήριξη των υποδομών ασφαλείας των περιφερειακών κρατών της περιοχής, καθώς και ο επιχειρησιακός τους συντονισμός, η ποινική δίωξη της πειρατείας και οι μέθοδοι προστασίας των εμπορικών πλοίων. Λειτουργήσε ως άτυπος μηχανισμός ανταλλαγής ιδεών και προτάσεων, που παρείχε τη δυνατότητα στους συμμετέχοντες (κράτη, διεθνείς οργανισμούς, πλοιοκτήτες), να αξιολογήσουν την αποτελεσματικότητα των μέσων που χρησιμοποιούνταν για την αντιμετώπιση της πειρατείας, χωρίς να θίγει την αυτονομία άλλων δράσεων (ΥΠ. ΕΞ., 2013).

5.5 Combined Maritime Forces (CMF)

Η δύναμη «Συνδυασμένες Ναυτικές Δυνάμεις» (CMF) είναι μια ναυτική συνεργασία, η οποία υπάρχει για να προωθήσει την ασφάλεια, τη σταθερότητα και την ευημερία σε μία αχανή έκταση περίπου 3.2 εκατομμυρίων τετραγωνικών μιλίων διεθνών υδάτων, η οποία περιλαμβάνει μερικές από τις πιο σημαντικές θαλάσσιες οδούς παγκοσμίως. Από το Κέρασ της Αφρικής έως τις δυτικές ακτές του Πακιστάν και από τον Περσικό κόλπο, έως την Υεμένη. Ιδρύθηκε από τις ΗΠΑ τον Φεβρουάριο του 2002, στην έναρξη αυτού που ονομάστηκε από την τότε κυβέρνηση της χώρας, ως πόλεμος κατά της τρομοκρατίας. (Πηγή:<https://combinedmaritimeforces.com>).

Κύριοι τομείς εστίασης της δύναμης αυτής είναι η αντιμετώπιση της τρομοκρατίας, η καταπολέμηση της θαλάσσιας πειρατείας, η ενθάρρυνση της περιφερειακής συνεργασίας και η προώθηση ενός ασφαλούς ναυτικού περιβάλλοντος. Αντιμετωπίζει το βίαιο εξτρεμισμό και τρομοκρατικά δίκτυα στις θαλάσσιες περιοχές ευθύνης, συνεργάζεται με περιφερειακούς και άλλους εταίρους, για τη βελτίωση της συνολικής ασφάλειας και σταθερότητας, βοηθάει στην ενίσχυση των ναυτικών ικανοτήτων των κρατών της περιοχής και όταν της ζητηθεί, ανταποκρίνεται σε περιβαλλοντικές και ανθρωπιστικές κρίσεις. Αποτελείται από τρεις ομάδες εργασίας:(Πηγή: www.globalresearch.ca).

- Combined Task Force 150 (θαλάσσια ασφάλεια και καταπολέμηση τρομοκρατίας).
- Combined Task Force 151 (καταπολέμηση πειρατείας).
- Combined Task Force 152 (ασφάλεια και συνεργασία στον Περσικό κόλπο).

Στη δύναμη συμμετέχουν πολεμικά πλοία από 31 χώρες (Αυστραλία, Μπαχρέιν, Βέλγιο, Καναδάς, Δανία, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ιράκ, Ιταλία, Ινδία, Ιαπωνία, Ιορδανία, τη Δημοκρατία της Κορέας, Κίνα, Κουβέιτ, Μαλαισία, Ρωσία, Ολλανδία, Νέα Ζηλανδία, Νορβηγία, Πακιστάν, Φιλιππίνες, Πορτογαλία, Σαουδική Αραβία, τις Σεϋχέλλες, Σιγκαπούρη, Ισπανία, Ταϊλάνδη, Τουρκία, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, Ηνωμένο Βασίλειο, Ηνωμένες Πολιτείες, Υεμένη).

Η Διοίκηση ασκείται από Αμερικανό αντιναύαρχο, ο οποίος ταυτόχρονα υπηρετεί ως Διοικητής του πέμπτου στόλου, αλλά και της Κεντρικής ναυτικής διοίκησης. Έδρα των τριών αυτών διοικήσεων είναι το Μπαχρέιν. Η συμμετοχή στη δύναμη είναι εθελοντική για τα κράτη που θέλουν να ενταχθούν και αποτελούν τη δύναμη. Η συνεισφορά κάθε χώρας που συμμετέχει ποικίλει και εξαρτάται από την ικανότητά της να διαθέτει μέσα, καθώς και τη διαθεσιμότητα αυτών των μέσων σε οποιονδήποτε χρόνο ζητηθεί.

Τα 31 έθνη που απαρτίζουν τη CMF δεν δεσμεύονται από πολιτική ή στρατιωτική εντολή. Η CMF είναι ένας ευέλικτος οργανισμός. Οι συνεισφορές των εθνών μπορεί να διαφέρουν, από την παροχή ενός αξιωματικού συνδέσμου στο CMF HQ στο Μπαχρέιν, την προμήθεια πολεμικών πλοίων ή σκαφών υποστήριξης σε ομάδες εργασίας, και τη διάθεση αεροσκαφών θαλάσσιας αναγνώρισης που επιχειρούν από βάσεις στην ξηρά. Μπορεί επίσης να ζητήσει από πολεμικά πλοία που δεν έχουν διατεθεί ρητά στην CMF να δώσουν σχετικές υποστήριξη, η οποία είναι η βοήθεια που μπορούν να προσφέρουν, αν έχουν το χρόνο και την ικανότητα να το κάνουν, ενώ ταυτόχρονα αναλαμβάνουν εθνική αποστολή από τα κράτη τους. (Πηγή:<https://combinedmaritimeforces.com>).

5.5.1. CTF 150: Maritime Security



Αποστολή της CTF 150 είναι η προαγωγή της ασφάλειας στη θάλασσα έτσι ώστε να αντιμετωπίσει τις τρομοκρατικές πράξεις και τις σχετιζόμενες με αυτή παράνομες ενέργειες, τις οποίες οι τρομοκράτες χρησιμοποιούν για να χρηματοδοτήσουν ή να καλύψουν τις κινήσεις τους. Όπως φαίνεται και στο σήμα της δύναμης η περιοχή που επιχειρεί είναι η Ερυθρά Θάλασσα, ο κόλπος του Άντεν, ο Ινδικός ωκεανός και ο κόλπος του Ομμάν. Η περιοχή αυτή είναι μεγάλης σημασίας παγκοσμίως αφού 23.000 πλοία κάθε χρόνο περνούν από αυτή, συνδέοντας έτσι την Ευρώπη και την Αμερική με την Ανατολή. Περισσότερο από το ένα τρίτο του πετρελαίου που παράγεται παγκοσμίως, διακινείται από αυτή την περιοχή. Σε αυτή υπάρχουν τρία σημεία στα οποία τα πλοία δεν έχουν την ευχέρεια ελιγμών, λόγω της στενότητας μεταξύ των ακτογραμμών. Σε αυτά τα σημεία είναι πολύ περισσότερο τρωτά απ' ότι στην ανοιχτή θάλασσα. (Πηγή:<https://combinedmaritimeforces.com>). Συγκεκριμένα, ιδρύθηκε από την κεντρική διοίκηση του πολεμικού ναυτικού των ΗΠΑ, αποτελούμενη αρχικά μόνο από πλοία του ναυτικού των ΗΠΑ. Μετά την 11 Σεπτεμβρίου 2001, εξελίχθηκε σε πολυεθνική συμμαχική δύναμη, έτσι ώστε να αναλάβει αποστολές καταπολέμησης της τρομοκρατίας στη θάλασσα, ως μέρος της επιχείρησης Enduring Freedom. Η δράση της δύναμης συνέβαλε στην αύξηση του επιπέδου ασφάλειας στη θαλάσσια περιοχή που επιχειρήσε, συμβάλλοντας με αυτό τον τρόπο στην επίτευξη σταθερότητας και ευημερίας στην περιοχή, αλλά και παγκόσμια. Η παρουσία της δύναμης απέτρεψε και απαγόρευσε τη χρήση του θαλάσσιου περιβάλλοντος για σκοπούς των τρομοκρατών, καθώς επίσης

συμπλήρωσε τις προσπάθειες των χωρών της περιοχής στην αντιμετώπιση της τρομοκρατίας. Οι αποστολές της δύναμης πραγματοποιήθηκαν μέσα στα πλαίσια των διεθνών συνθηκών για τη θάλασσα, έτσι ώστε όλα τα εμπορικά πλοία που χρησιμοποίησαν την περιοχή να έχουν ένα ασφαλές ταξίδι, περνώντας από διεθνή ύδατα. Τέλος τα πλοία της δύναμης βοήθησαν τοπικούς αλιείς και ανέλαβαν ανθρωπιστική δράση, όταν χρειάστηκε. (Πηγή:<https://combinedmaritimeforces.com>).

5.5.2.CTF-151: Counter-piracy



Η Combined Task Force 151 δημιουργήθηκε τον Ιανουάριο του 2009, ως μια απάντηση στις συνεχείς πειρατικές επιθέσεις στον κόλπο του Άντεν και τις Σομαλικές ακτές από Σομαλούς πειρατές και αποτελείται από ναυτικές δυνάμεις των ΗΠΑ, Ρωσίας, Ινδίας, Ιαπωνίας, Μαλαισίας, Κίνας. Σε εκτέλεση των αποφάσεων του Σ.Α. του ΟΗΕ με αριθμούς 1816, 1838, 1846, 1851 και 1897, αποστολή της είναι η περιφρούρηση των επικίνδυνων οδών διέλευσης των εμπορικών πλοίων στην προαναφερόμενη περιοχή, καθώς και η καταπολέμηση της πειρατείας και ένοπλης ληστείας στη θάλασσα. Η δράση της πραγματοποιείται σε συνδυασμό με αυτή της EUNAVFOR, του NATO, καθώς και άλλων πολεμικών πλοίων που είναι ανεπτυγμένα στην περιοχή ανεξάρτητα, βοηθώντας έτσι συνολικά τη διατήρηση της ελεύθερης ναυσιπλοΐας στο διεθνή συνιστώμενο διάδρομο εμπορίου, του κόλπου του Άντεν. (Πηγή:<https://combinedmaritimeforces.com>).

5.5.3.CTF 152: Gulf Maritime Security

Η δύναμη αυτή, η οποία ιδρύθηκε τον Μάρτιο του 2004, ενισχύει την περιφερειακή ναυτική συνεργασία στον Περσικό κόλπο. Συντονίζει δραστηριότητες των κρατών της περιοχής για την ασφάλεια της, καθώς και πραγματοποιεί επιχειρήσεις θαλάσσιας ασφάλειας, ενώ ταυτόχρονα παραμένει σε ετοιμότητα να αντιμετωπίσει οποιαδήποτε κρίση προκύψει.

Η περιοχή του Περσικού κόλπου αποτελεί μια από τις πιο στρατηγικές θαλάσσιες οδούς του πλανήτη, εξαιτίας της διακίνησης του πετρελαίου από αυτή. Σε αυτή βρίσκονται αποδεδειγμένα 700 δις βαρέλια πετρελαίου, καθώς και 2.000 τρις κ.μ. φυσικού αερίου, τα οποία αντιπροσωπεύουν πάνω από το 50% και το 45% αντίστοιχα των παγκόσμιων ποσοτήτων. Η πλειονότητα των φυσικών αυτών πηγών της περιοχής, εξάγονται από τις παραγωγές χώρες του κόλπου μέσω της θαλάσσιας οδού. (Πηγή:<https://combinedmaritimeforces.com>). Στη δύναμη αυτή συμμετέχουν πλοία από Μπαχρέιν, Σαουδική Αραβία, Κατάρ, Κουβέιτ, ΗΑΕ, Ηνωμένο Βασίλειο, ΗΠΑ, Ιταλία, Αυστραλία.

5.6 Shared Awareness and Deconfliction (SHADE)

Είναι μια μία πολιτική πλατφόρμα, ένας μηχανισμός συναντήσεων που ιδρύθηκε το 2008 με σκοπό το συντονισμό και τη βελτίωση της συνεργασίας των δραστηριοτήτων μεταξύ των χωρών, των διεθνών οργανισμών, αλλά και των συνασπισμών που εμπλέκονται σε στρατιωτικές επιχειρήσεις καταπολέμησης της πειρατείας στον κόλπο του Άντεν, στο Κέρασ της Αφρικής και στο Δυτικό Ινδικό ωκεανό. (Πηγή:<http://www.csoalliance.com>).

Οι συναντήσεις πραγματοποιούνται στο Μπαχρέιν ανά τρίμηνο και φιλοξενούνται κυκλικά από το NATO, τη EUNAVFOR και τη δύναμη CMF. Ως αποτέλεσμα της κίνησης αυτής, η Κίνα, η Ιαπωνία και η Ινδία στις αρχές του 2012 συμφώνησαν να συντονιστούν ως προς τη διατήρηση μιας γραμμής εμπορικών πλοίων στον Internationally Recognized Transit Corridor (IRTC), με ένα έθνος αναφοράς για περίοδο τριών μηνών, ενώ αργότερα τον Ιούνιο του 2012 η Ν. Κορέα ανακοίνωσε τη συμμετοχή της, μαζί με άλλες τρεις χώρες, ώστε να

ενισχυθεί η προσπάθεια των επιχειρήσεων ενάντια στην πειρατεία. (Πηγή:<http://www.csoalliance.com>).

Η τελευταία συνάντηση πραγματοποιήθηκε το Δεκέμβριο του 2016, στην οποία συμμετείχαν 100 αντιπροσωπείες από 25 χώρες, αντιπροσωπεύοντας διεθνείς οργανισμούς, μεμονωμένες δυνάμεις που αναπτύσσονται στην περιοχή, τη ναυτιλιακή βιομηχανία, ΜΚΟ, δεξαμενές σκέψεων (think-tanks) και αμυντικούς συνασπισμούς. (Πηγή: <http://www.mc.nato.int/media-centre/news/2016>).

5.7 Άλλες Διεθνείς και Περιφερειακές Δομές Αντιμετώπισης

5.7.1. African Mission in Somalia (AMISOM)

Η αποστολή της Αφρικανικής Ένωσης στη Σομαλία (AMISOM) είναι μία ενεργή, περιφερειακή ειρηνευτική αποστολή, που λειτουργεί από την ίδια, με την έγκριση των Ηνωμένων Εθνών. Δημιουργήθηκε από το Συμβούλιο Ειρήνης και Ασφάλειας της Αφρικανικής Ένωσης στις 19 Ιανουαρίου 2007 με αρχική εντολή έξι μήνες. Στις 20 Φεβρουαρίου 2007, το Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών ενέκρινε την Αφρικανική Ένωση να αναπτύξει μια ειρηνευτική αποστολή με εντολή των έξι μηνών, την έγκριση του ψηφίσματος 1744 (2007) 13. (Πηγή : <http://www.amisom-au.org>).



Πηγή:http://amisom-au.org/wp-content/uploads/2018/01/10_years_Partnership_EU_Mag_2017.pdf.

Στη δύναμη της συμμετέχουν στρατεύματα από την Ουγκάντα, Αιθιοπία, Μπουρούντι, Τζιμπουτί και Κένυα, ενώ με αστυνομικές δυνάμεις συμμετέχουν οι Νιγηρία, Κένυα, Σιέρρα Λεόνε, Ουγκάντα, Ζάμπια και Γκάνα. Οι αποστολές που ανέλαβαν κατά καιρούς αποκλειστικό στόχο είχαν την εμπέδωση του αισθήματος ασφαλείας στους κατοίκους της χώρας, με την καταπολέμηση των τρομοκρατών της Al – Shabaab, αλλά και την καταπολέμηση της πειρατείας,

με τον εντοπισμό και την καταστροφή των βάσεων των πειρατών στην ξηρά, στις ακτές της Σομαλίας. (Πηγή : <http://www.amisom-au.org>).

Στην παρακάτω διαφάνεια φαίνονται οι περιοχές δράσεως των δυνάμεων της όπως αυτές καθορίστηκαν από τα Η.Ε. τον Ιανουάριο του 2014.



5.7.2. Baltic International Maritime Council (BIMCO)

Είναι η μεγαλύτερη από τις διεθνείς ναυτιλιακές ενώσεις που εκπροσωπούν τους εφοπλιστές και ελέγχει το 65% των πλοίων της παγκόσμιας χωρητικότητας. Είναι διαπιστευμένη ως ΜΚΟ σε όλα τα σχετικά με τη ναυτιλία όργανα του ΟΗΕ. Σε μια προσπάθεια να προωθήσει την ατζέντα και τους στόχους του, ο σύλλογος διατηρεί στενό διάλογο με τις κυβερνήσεις και τις διπλωματικές αντιπροσωπείες σε όλο τον κόσμο, συμπεριλαμβανομένων των θαλάσσιων διοικήσεων, ρυθμιστικών θεσμών, και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη εντός των περιοχών της ΕΕ, των ΗΠΑ και της Ασίας. Προσφέρει, εκτός από τις καθαρά ναυτιλιακές υπηρεσίες, οδηγίες και εκπαίδευση για την αντιμετώπιση των περιστατικών πειρατείας, από τα πληρώματα των πλοίων. (Πηγή: www.bimco.org).

5.7.3. Κώδικας Επαφής του Τζιμπουτί (the Djibouti Code of Conduct, DCoC)

Ο κώδικας επαφής του Τζιμπουτί για την αντιμετώπιση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στο Δυτικό Ινδικό Ωκεανό και στον κόλπο του Άντεν, υιοθετήθηκε την 29 Ιανουαρίου του 2009 στο Τζιμπουτί από τους

αντιπροσώπους 20 κρατών. Από την ίδρυσή του εξελίχθηκε στον κύριο φορέα εστίασης διεθνικής επικοινωνίας και συνεργασίας στην περιοχή ενδιαφέροντός του, δημιουργώντας έτσι μία βάση για τεχνική συνεργασία μεταξύ των κρατών που υπέγραψαν τη διακήρυξη ίδρυσής του και διεθνών οργανισμών, συμπεριλαμβανομένου του ΙΜΟ, καθιστώντας τον έτσι δημοφιλή και αποτελεσματικό. (Πηγή: DCoC Newsletter, 2015). Στον επόμενο πίνακα φαίνονται οι χώρες που τον αποτελούν.



(Πηγή: DCoC Newsletter, 2015).

Από την ημέρα που δημιουργήθηκε ο DCoC, υιοθέτησε και προώθησε όλα τα ψηφίσματα του ΣΑ του ΟΗΕ, (1814, 1816, 1838, 1844, 1846, 1851/2008 – 1897/2009, 1918, 1950/2010, 1976, 2015, 2020/2011, 2077/2012, 2125/2013, 2184/2014, 2246/2015) που αφορούν την καταπολέμηση της πειρατείας. Επίσης τέθηκε κάτω από την επίβλεψη του ΙΜΟ, για καλύτερο συντονισμό του και καθοδήγηση των ενεργειών του, λόγω της έλλειψης εμπειρίας αντιμετώπισης του φαινομένου.

Πιο συγκεκριμένα τα κράτη που αποτελούν τον κώδικα συμφώνησαν να συνεργαστούν στους παρακάτω τομείς, πάντα σύμφωνα και μέσα στα πλαίσια του διεθνούς δικαίου:

α. Την έρευνα, σύλληψη και προσαγωγή σε δίκη ατόμων για τα οποία υπάρχουν βάσιμες αποδείξεις ότι διέπραξαν πράξεις πειρατείας και ένοπλης ληστείας εναντίον πλοίων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που εσκεμμένα σχεδίαζαν τέτοιες πράξεις.

β. Την καταδίωξη και σύλληψη ύποπτων πλοίων (για πειρατεία) καθώς και τα αγαθά που τυχόν βρεθούν πάνω σε αυτά.

γ. Τη διάσωση πλοίων, ατόμων και αγαθών που έχουν υποστεί πειρατεία ή/και ένοπλη ληστεία και την παροχή σε αυτούς κατάλληλης φροντίδας, καταφυγίου και επαναπατρισμού τους, ειδικά αυτών που έχουν υποστεί βίαιη μεταχείριση.

δ. Την εκτέλεση κοινών επιχειρήσεων, τόσο μεταξύ των κρατών του DCoC, όσο και με ναυτικές δυνάμεις άλλων κρατών που δρούν στην περιοχή ενδιαφέροντος, έτσι ώστε να επιβάλλουν το νόμο .

Επιπλέον προέκυψε ένα πλαίσιο επικοινωνίας, συντονισμού και συνεργασίας των 20 χωρών σε θέματα:

α. Εθνικού και τοπικού τρόπου εκπαίδευσης των κρατικών λειτουργών στον τομέα αντιμετώπισης της πειρατείας.

β. Βελτίωση εθνικής νομοθεσίας των κρατών για την αντιμετώπιση της πειρατείας.

γ. Ανταλλαγή πληροφοριών και διαχωρισμός θαλάσσιας δικαιοδοσίας.

δ. Ανάπτυξη των ικανοτήτων των κρατών για την αντιμετώπιση της πειρατείας.

Από το 2010 ο IMO υποστηρίζει τις προσπάθειες των χωρών του DCoC, μέσω της εκπαίδευσης που παρέχεται στο προσωπικό ασφαλείας αυτών των χωρών, στο κέντρο εκπαίδευσης του κώδικα στο Τζιμπουτί. Επιπλέον σε συνεργασία με άλλους διεθνής και τοπικούς οργανισμούς, όπως το NATO, η ΕΕ, η EUNAVFOR, η AFRICOM, η East African Standby Force, καθώς και άλλους

φορείς της περιοχής, έχει ολοκληρώσει 60 κύκλους εκπαίδευσης, με τη συμμετοχή περισσότερων από 1000 εκπαιδευόμενους, από κράτη της περιοχής. Εδώ θα πρέπει να τονιστεί και η συμμετοχή και η σημασία του κέντρου εκπαίδευσης ναυτικής αποτροπής του NATO, που λειτουργεί στη Σούδα της Κρήτης, το οποίο επίσης χρησιμοποιεί για την παροχή προκεχωρημένης εκπαίδευσης ο κώδικας, στο προσωπικό των υπηρεσιών ασφαλείας του. Μέχρι το 2016 είχαν πραγματοποιηθεί 17 τμηματικές εκπαιδεύσεις σε θέματα αντιμετώπισης θαλάσσιας πειρατείας αλλά και ένοπλης ληστείας στη θάλασσα, από το 2012 που άρχισε η συνεργασία των δυο οργανισμών. (Πηγή: DCoC Newsletter, 2015).



Participants of the 'Advanced Maritime Law Enforcement Train the Trainers Course' held at NMIOTC from 29 June to 10 July 2015 pose for a group photo. (Πηγή: DCoC Newsletter, 2015).



Vice Admiral Peter Hudson of NATO shares a moment with participants during his tour of an on-going training course at the NMIOTC. (23 February to 6 March 2015). (Πηγή: DCoC Newsletter, 2015).

Εκτός από την εκπαίδευση οι χώρες που απαρτίζουν τον κώδικα ανέλαβαν την υποχρέωση να τροποποιήσουν τις εθνικές τους νομοθεσίες, έτσι ώστε να ποινικοποιήσουν την πειρατεία και την ένοπλη ληστεία στη θάλασσα. Επιπλέον, προκειμένου να αντιμετωπίσουν το φαινόμενο της πειρατείας, από το 2011 έχουν εγκαθιδρύσει ένα δίκτυο ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με την πειρατεία, το οποίο αποτελείται από τρία κέντρα πληροφοριών, στην Κένυα, στην Τανζανία και στην Υεμένη. Όλες οι προαναφερόμενες δραστηριότητες στηρίζονται και προωθούνται σε συνεργασία και υπό την επίβλεψη του ΙΜΟ, ο οποίος έχει υπογράψει συμφωνίες στρατηγικής συνεργασίας, τόσο με δομές των ΗΕ, όσο και με την ΕΕ, που αφορούν την προαγωγή και ανάπτυξη της ικανότητας των χωρών μελών του Κώδικα των περιοχών του Δυτικού Ινδικού Ωκεανού και του Κόλπου του Άντεν, τόσο στην αντιμετώπιση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στη θάλασσα, όσο και στην ανάπτυξη βιώσιμων και εναλλακτικών μορφών ενασχόλησης των κατοίκων της περιοχής.

Ο DCoC χρηματοδοτείται από ένα αποταμιευτικό λογαριασμό (The Djibouti Code of Conduct Trust Fund) ο οποίος λειτουργεί σε εθελοντική βάση. Συνεισφέρουν οικονομικά τα κράτη μέλη των Η.Ε. ή του ΙΜΟ, οργανισμοί ινστιτούτα ή ιδιώτες που θέλουν να υποστηρίξουν την ανάπτυξη ικανοτήτων για

την αντιμετώπιση της πειρατείας. Παρακάτω φαίνονται οι χώρες που συνεισφέρουν στον λογαριασμό, καθώς και το ύψος της χρηματοδότησης του με στοιχεία του 2015:

Trust Fund Donors



Djibouti Code of Conduct Trust Fund Donors

France	US\$ 50,000.00
Japan	US\$ 14,595,184.00
Malta	US\$ 16,835.00
Marshall Islands	US\$ 100,000.00
Netherlands	US\$ 150,428.55
Norway	US\$ 40,636.53
Republic of Korea	US\$ 492,291.00
Saudi Arabia*	US\$ 1,096,000.00
Shipowners Bahrain	US\$ 50,000.00
United Nations Trust Fund	US\$ 150,000.00

*Inclusive of US\$ 996,000.00 spent on hosting DCoC courses in Jeddah
(Πηγή: DCoC Newsletter, 2015).

5.7.4. Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia, ReCAAP.

Η συμφωνία περιφερειακής συνεργασίας για την καταπολέμηση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας εναντίον των πλοίων στην Ασία (ReCAAP) είναι η πρώτη περιφερειακή συμφωνία μεταξύ κυβερνήσεων για την προώθηση

και ενίσχυση της συνεργασίας κατά της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας κατά των πλοίων στην Ασία. Ξεκίνησε το Νοέμβριο του 2006 με 14 συμβαλλόμενα μέρη της Ασίας, συμπεριλαμβανομένων των χωρών της Βόρειας, της Νοτιοανατολικής και της Νότιας Ασίας. Έχει σήμερα 20 συμβαλλόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένης της Ευρώπης (Νορβηγία, Κάτω Χώρες, Δανία και Ηνωμένο Βασίλειο), Αυστραλία και Ηνωμένες Πολιτείες.

 Αυστραλία	 Μπαγκλαντές	 Μπρουνέι
 Καμπότζη	 Κίνα	 Δανία
 Ινδία	 Ιαπωνία	 Νότια Κορέα
 Λάος	 Μυανμάρ	 Ολλανδία
 Νορβηγία	 Φιλιππίνες	 Σιγκαπούρη
 Σρι Λάνκα	 Ταϊλάνδη	 Ηνωμένο Βασίλειο
 Ηνωμένες Πολιτείες	 Βιετνάμ	

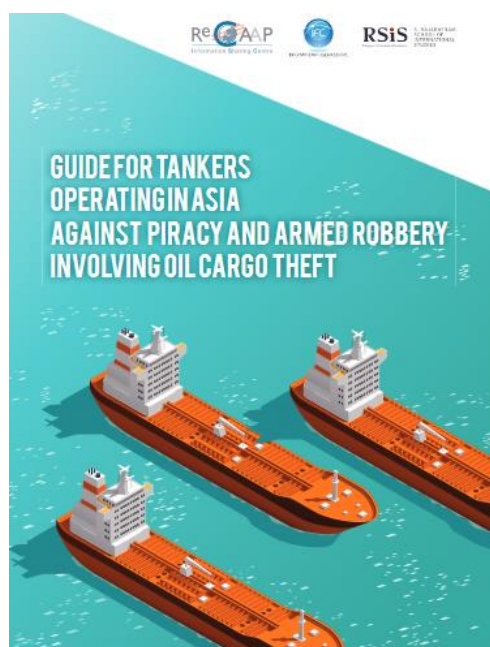
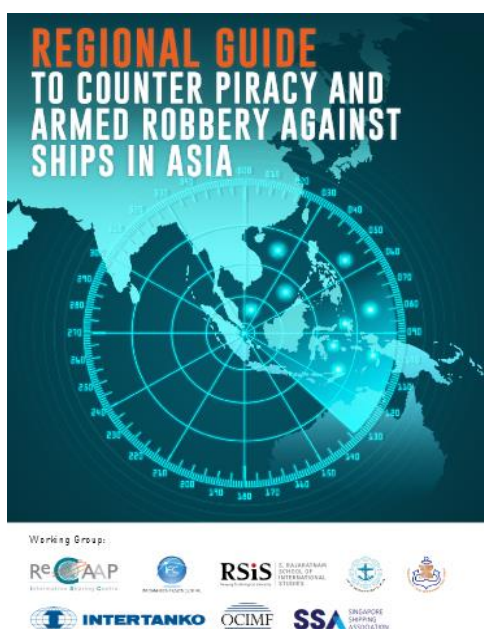
Πηγή: www.ReCAAP.org

Το κέντρο ανταλλαγής πληροφοριών (Information Sharing Centre) της ReCAAP ιδρύθηκε στη Σιγκαπούρη στις 29 Νοεμβρίου 2006. Διεξάγει έγκαιρη και ακριβή ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με περιστατικά πειρατείας και ληστείας στη θάλασσα και διαχειρίζεται ένα δίκτυο ανταλλαγής πληροφοριών με τα Εστιακά Σημεία των Συμβαλλομένων Μερών σε 24ωρη βάση. Μέσω αυτής της ανταλλαγής πληροφοριών, μπορεί να εκδίδει προειδοποιήσεις και ειδοποιήσεις προς τη ναυτιλιακή βιομηχανία και να διευκολύνει τις απαντήσεις από τις υπηρεσίες επιβολής του νόμου των παράκτιων κρατών. Με βάση τις λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τα περιστατικά που συλλέχθηκαν, επαληθεύτηκαν και συγκεντρώθηκαν, παρέχει ακριβείς στατιστικές και ανάλυση της κατάστασης της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στην Ασία μέσω των περιοδικών εκθέσεων (εβδομαδιαίες, μηνιαίες, τριμηνιαίες, εξαμηνιαίες και ετήσιες εκθέσεις).

Προκειμένου να ενισχύσει το δίκτυο ανταλλαγής πληροφοριών, διεξάγει δραστηριότητες δημιουργίας ικανοτήτων των Εστιακών Σημείων των Συμβαλλόμενων Μερών μέσω της εκπαίδευσης των δεξιοτήτων αναφοράς τους, της ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών, της επικαιροποίησης της κατάστασης της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας. Επίσης, διευκολύνει τα Εστιακά Σημεία να προωθήσουν τη συνεργασία με άλλους κυβερνητικούς οργανισμούς και τη ναυτιλιακή βιομηχανία και προωθεί τη συνεργασία με άλλους περιφερειακούς και

διεθνείς οργανισμούς (κυβερνητικές οργανώσεις και ναυτιλιακές ενώσεις) για να μοιράζονται πληροφορίες και βέλτιστες πρακτικές και να ενισχύει το δίκτυό του προκειμένου να αντιμετωπίσει συλλογικά τη πειρατεία και την ένοπλη ληστεία. Έχει υπογράψει έγγραφα συνεργασίας με ομοειδείς οργανισμούς όπως ο IMO, INTERPOL, BIMCO, INTERTANKO, ASA, IFC και DCoC

Κατά τη 12η συνεδρίαση του Διοικητικού Συμβουλίου το 2018, το Συμβούλιο ανακοίνωσε ότι το ReCAAP ISC πληροί τα κριτήρια ώστε να αποτελέσει Κέντρο Αριστείας για την ανταλλαγή πληροφοριών για την καταπολέμηση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας κατά των πλοίων στη θάλασσα.



Πηγή: www.ReCAAP.org

5.7.5. Κώδικας Επαφής για την καταπολέμηση της πειρατείας, ένοπλης ληστείας και παράνομης δραστηριότητας στη Δυτική και Κεντρική Αφρική

Η συγκεκριμένη μορφή δραστηριοποίησης – επίσης θα τη συναντήσουμε στη διεθνή βιβλιογραφία να αναφέρεται ως ο «Κώδικας Επαφής του 2013», (2013 Code of Conduct) - είναι μια συνολική περιφερειακή ναυτιλιακή συμφωνία ασφαλείας (κατά τα πρότυπα του DCoC και κατόπιν πρωτοβουλίας του IMO), που υπογράφηκε στην πόλη Yaoundé του Καμερούν τον Ιούνιο του 2013 από

επικεφαλής 25 κρατών και κυβερνήσεων ή τους αντιπροσώπους τους, της Δυτικής και της Κεντρικής Αφρικής.

Από την ημέρα που δημιουργήθηκε υιοθέτησε και προώθησε τα ψηφίσματα του ΣΑ του ΟΗΕ,(2018/2011, 2039/2012) που αφορούν την καταπολέμηση της πειρατείας στην περιοχή του Κόλπου της Γουινέας. Επίσης τέθηκε κάτω από την επίβλεψη του ΙΜΟ, για καλύτερο συντονισμό του και καθοδήγηση των ενεργειών του, λόγω της έλλειψης εμπειρίας αντιμετώπισης του φαινομένου. Ενθάρρυνε και έδινε οδηγίες στα κράτη που υπέγραψαν την ιδρυτική διακήρυξη, να πάρουν μέτρα για την καταπολέμηση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στη θάλασσα, για την αντιμετώπιση των περιστατικών παράνομης αλιείας, για την σύλληψη και συμπεριφορά απέναντι σε πειρατές, καθώς και την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών, την εκπαίδευση των δυνάμεων ασφαλείας και τη συνεργασία τόσο με τον ΙΜΟ, όσο και με άλλους διεθνείς οργανισμούς. Τέλος έδινε οδηγίες για την ανάγκη σύστασης μέτρων, τόσο σε εθνικό, όσο και σε περιφερειακό επίπεδο, για την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση των περιστατικών θαλάσσιας πειρατείας στην περιοχή, καθώς επίσης και για περιστατικά που αφορούν διεθνικό οργανωμένο έγκλημα στη θάλασσα.(http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/code_of_conduct%20signed%20from%20ECOWAS%20site.pdf).

Τον Σεπτέμβριο του 2015 και για χρονικό διάστημα δύο εβδομάδων στο ναυτικό κέντρο ναυτικής αποτροπής στη Σούδα της Κρήτης, πραγματοποιήθηκε



για πρώτη φορά εκπαίδευση σε θέματα ερευνών για πειρατικές ενέργειες και άλλες παράνομες θαλάσσιες δραστηριότητες, τις οποίες παρακολούθησε προσωπικό των δυνάμεων ασφαλείας των χωρών που συμμετέχουν στον Κώδικα

Επαφής.(<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Pages/Strengthening-Maritime-in-West-and-Central-Africa.aspx>).

5.7.6.Οικονομική Κοινωνία των Χωρών της Δυτικής Αφρικής (Economic Community of West African States, ECOWAS)

Ιδρύθηκε τον Μάιο του 1975 στο Λάγος της Νιγηρίας με την υπογραφή της ομώνυμης συνθήκης, από 15 κράτη της περιοχής, τα οποία σχημάτισαν μία ομάδα, με εντολή να προωθήσουν την οικονομική διασύνδεση μεταξύ τους, σε όλα τα επίπεδα δραστηριοτήτων τους. Τα κράτη που απαρτίζουν την κοινωνία φαίνονται στον παρακάτω χάρτη. Θεωρείται μία από τους πυλώνες της Αφρικανικής Οικονομικής Ένωσης και ιδρύθηκε για να υιοθετήσει την ιδέα της συλλογικής αυτάρκειας για κάθε ένα από τα κράτη μέλη της (...foster the ideal of collective self-sufficiency for its member states.). Ως εμπορική ένωση σήμαινε επίσης τη δημιουργία ενός απλού, μεγάλου εμπορικού μπλόκ διαμέσου της οικονομικής συνεργασίας. (<http://www.ecowas.int/about-ecowas/history/>).



Πηγή:www.ECOWAS.int/member-states/

5.7.7.Οικονομική Κοινωνία των Χωρών της Κεντρικής Αφρικής (Economic Community of Central African States, ECCAS)

Τον Δεκέμβριο του 1981, οι ηγέτες της τελωνειακής και οικονομικής ένωσης των χωρών της Κεντρικής Αφρικής (UDEAC) συμφώνησαν να διαμορφώσουν μια ευρύτερη οικονομική κοινότητα των κρατών της Κεντρικής Αφρικής. Η Οικονομική Κοινότητα των Κρατών της Κεντρικής Αφρικής ιδρύθηκε τον Οκτώβριο του 1983 από τα μέλη της UDEAC, του Σάο Τομέ και

Πρίνσιπε και μέλη της Οικονομικής Κοινότητας των χωρών των Μεγάλων Λιμνών, του Ζαΐρ, του Μπουρούντι και της Ρουάντα . Ωστόσο, το ECCAS ήταν ανενεργό εδώ και αρκετά χρόνια λόγω οικονομικών περιορισμών, συγκρούσεων στην περιοχή των Μεγάλων Λιμνών καθώς και του πολέμου στη Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό, όπου τα κράτη μέλη (Ρουάντα και Αγκόλα) πολεμούσαν σε διάφορες πλευρές. Ωστόσο, τον Οκτώβριο του 1999, το ECCAS ορίστηκε επίσημα στην Αφρικανική Οικονομική Κοινότητα ως έναν από τους οκτώ πυλώνες της Αφρικανικής Ένωσης.

Η ECCAS αποσκοπεί στην προώθηση και ενίσχυση μιας αρμονικής συνεργασίας για την επίτευξη μιας ισορροπημένης και αυτοσυντηρούμενης οικονομικής ανάπτυξης, ιδίως στους τομείς της βιομηχανίας, των μεταφορών και των επικοινωνιών, της ενέργειας, της γεωργίας, των φυσικών πόρων, του εμπορίου, των τελωνείων, πολιτισμός, επιστήμη και τεχνολογία και το κίνημα των προσώπων με στόχο την επίτευξη συλλογικής αυτονομίας, την αύξηση του βιοτικού επιπέδου, τη διατήρηση της οικονομικής σταθερότητας και την προώθηση των ειρηνικών σχέσεων μεταξύ των κρατών μελών και τη συμβολή στην ανάπτυξη της κοινωνίας των πολιτών. Αφρικανική ήπειρο.
Πηγή: www.ceeac-eccas.org/index.php/en/



Τεχνικοί καθώς και οικονομικοί σύμβουλοι της συγκεκριμένης δράσης είναι οι παρακάτω:

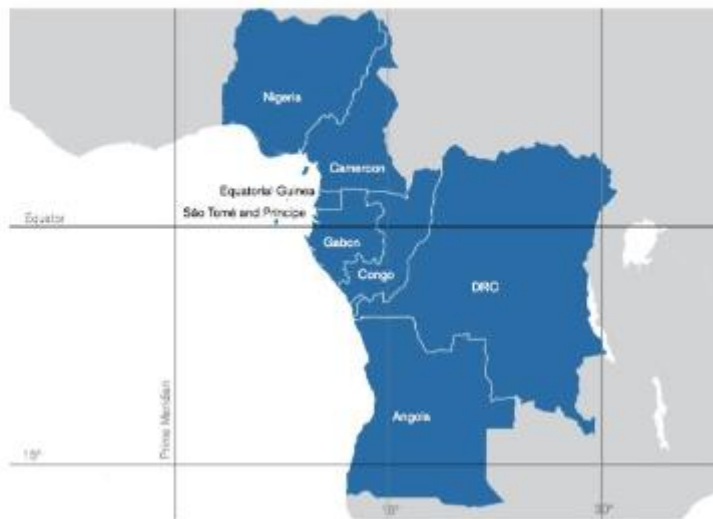


Πηγή: www.ceeac-eccas.org/index.php/en/

5.7.8. Επιτροπή του Κόλπου της Γουινέας (Gulf of Guinea Commission, GGC).

Η Επιτροπή Κόλπου της Γουινέας ιδρύθηκε με τη συνθήκη που υπεγράφη στο Libreville της Γκαμπόν στις 3 Ιουλίου 2001 από την Αγκόλα, το Κονγκό, τη Γκαμπόν, το Καμερούν, την Ισημερινή Γουινέα, τη Νιγηρία, τη Δημοκρατία του Κονγκό και το Σάο Τομέ και Πρίνσιπε.

GGC Member States



Πηγή: https://www.difesa.it/SMD_/CASD/IM/CeMiSS/DocumentiVis/OS_Pubb_File_Singoli_per_Area/Sahel_e_Africa_SubSahariana/2017/05_Massoni_OS_04_2017_ENG.pdf

Αποσκοπεί σε ένα μόνιμο θεσμικό πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ των χωρών που συνορεύουν με τον Κόλπο της Γουινέας, προκειμένου να υπερασπιστεί το κοινό τους συμφέρον και να προωθήσει την ειρήνη και την κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη με βάση το διάλογο, τη συναίνεση, τους δεσμούς φιλίας, την αλληλεγγύη και την αδελφότητα. Το Καμερούν και η Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό προσχώρησαν στην Επιτροπή του Κόλπου της Γουινέας το 2008. Η συμμετοχή της Επιτροπής του Κόλπου της Γουινέας είναι ανοιχτή σε άλλα κράτη του Κόλπου της Γουινέας προκειμένου να μετατραπεί η υποπεριοχή σε ζώνη ειρήνης και ασφάλειας. (<http://cggrps.org/en/the-gulf-of-guinea-commission/>)

5.7.9.Ναυτιλιακός Οργανισμός της Δυτικής και Κεντρικής Αφρικής Maritime Organization for West and Central Africa (MOWCA)

Ο Ναυτικός Οργανισμός για τη Δυτική και την Κεντρική Αφρική (MOWCA) ιδρύθηκε τον Μάιο του 1975 (Χάρτης του Abidjan) ως Υπουργική Διάσκεψη των Δυτικών και Κεντροαφρικανικών Κρατών για τις Θαλάσσιες Μεταφορές (MINCONMAR). Το όνομα μετονομάστηκε σε MOWCA ως μέρος των μεταρρυθμίσεων που εγκρίθηκαν από τη Γενική Συνέλευση των Υπουργών Μεταφορών, σε έκτακτη σύνοδο του Οργανισμού που πραγματοποιήθηκε στο Αμπιτζάν της Δημοκρατίας του Ελεφαντοστού από τις 4 έως τις 6 Αυγούστου 1999. Σκοπός της MOWCA είναι να εξυπηρετεί την περιφερειακή και διεθνή κοινότητα για το χειρισμό όλων των θαλάσσιων θεμάτων που έχουν περιφερειακό χαρακτήρα. Ενοποιεί 25 χώρες στη ναυτιλιακή περιοχή της Δυτικής και της Κεντρικής Αφρικής. Στην πολιτική της συμπεριλαμβάνεται και η θαλάσσια ασφάλεια και προστασία του περιβάλλοντος όσον αφορά τη δημιουργία αποτελεσματικών σχεδίων έκτακτης ανάγκης για πρόληψη / περιορισμό της ρύπανσης στα κράτη μέλη, δημιουργία εγκαταστάσεων υποδοχής για την απόρριψη αποβλήτων από δεξαμενόπλοια, ενίσχυση της αποτελεσματικότητας των ναυτικών αρχών, εφαρμογή μέτρων ελέγχου από το κράτος σημαίας. Το κυρίαρχο όργανο λήψης αποφάσεων για το MOWCA είναι η Γενική Συνέλευση των Υπουργών Μεταφορών των κρατών μελών που συνέρχεται σε τακτά χρονικά διαστήματα κάθε δύο χρόνια και σε έκτακτες συνόδους εάν είναι απαραίτητο.



Πηγή: <http://www.amssa.net/framework/MOWCA.aspx>

Σε συνεργασία με τον IMO, ο MOWCA ανέπτυξε μνημόνιο κατανόησης (Memorandum of Understanding, MOU), για την ίδρυση ενός περιφερειακού διασυνδεδεμένου δικτύου ακτοφυλακής στην Κεντρική και Δυτική Αφρική, το οποίο και υιοθετήθηκε στη Σενεγάλη τον Ιούλιο του 2008. Μέχρι σήμερα 15 από τις 20 παράκτιες χώρες που αποτελούν τον Οργανισμό (MOWCA) έχουν υπογράψει το Μνημόνιο και συμμετέχουν στο δίκτυο. Παρέχει ένα πλαίσιο με το οποίο προωθείται η θαλάσσια συνεργασία στην περιοχή καθώς και ένα σταθερό θαλάσσιο περιβάλλον, ταυτόχρονα με ειρήνη, τάξη και ευημερία για την Κεντρική και Δυτική Αφρική. (<http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/maritime-organization-west-africa-and-central-africa-mowca>).

5.7.10. West and Central Africa Trust Fund

Στο ταμείο αυτό, το οποίο ίδρυσε ο IMO, συνεισφέρουν οικονομικά η Νορβηγία, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Ιαπωνία, η Κίνα και η Νιγηρία, η Αγκόλα. Επιπλέον μπορούν να συνεισφέρουν όλα τα κράτη μέλη του ΟΗΕ και του IMO, διεθνής οργανισμοί, ινστιτούτα, ακόμα και ιδιώτες και ιδιωτικές εταιρείες. Είναι επίσης δυνατή και η βοήθεια με τη μορφή υλικοτεχνικής υποδομής, συμβούλων και συνεργασίας για τις ανάγκες της εκπαίδευσης και υλοποίησης των δράσεων κατά της πειρατείας. (www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Pages/Strengthening-Maritime-in-West-and-Central-Africa.aspx).

5.7.11. Περιφερειακό Κέντρο Θαλάσσιας Ασφάλειας της Δυτικής Αφρικής (Centre regional de Securite Maritime de l' Afrique Central, CRESMAC).



Centre Régional De Sécurité
Maritime de l'Afrique Centrale
(CRESMAC)

Στις 24 Οκτωβρίου 2009 στην Κινσάσα, οι αρχηγοί κρατών και κυβερνήσεων του ECCAS υπέγραψαν το πρωτόκολλο της Κινσάσα, με θέμα τη «στρατηγική για την εξασφάλιση ζωτικών συμφερόντων στη θάλασσα των κρατών

του ECCAS». προωθώντας τη συνέργεια με την Επιτροπή του Κόλπου της Γουινέας (CGG), της ECOWAS και των φίλων του Κόλπου της Γουινέας (GoG). Το πρωτόκολλο της Κινσάσα αποφάσισε τη δημιουργία του Γραφείου του Κέντρου Ναυτιλίας Ασφαλείας Περιφερειακής Κεντρικής Αφρικής (CRESMAC), τα οποία συνεισφέρουν τα κράτη: Αγκόλα, Καμερούν, Κονγκό, Γκαμπόν, Ισημερινή Γουινέα, Τσάντ, Σάο Τόμε και Δημοκρατία του Κονγκό.

Είναι ένας κοινοτικός-στρατιωτικός οργανισμός για στρατηγικό και λειτουργικό συντονισμό υπό την εποπτεία της Γενικής Γραμματείας της οικονομικής κοινότητας των κρατών της Κεντρικής Αφρικής (ECCAS). όπως αναφέρεται παρακάτω (<http://cresmacrointenoire.org/?lang=en>):

Είναι εγκατεστημένο στο Pointe-Noire στη Δημοκρατία του Κονγκό από τον Οκτώβριο του 2014 και έχει ως αποστολή να εξασφαλίσει σε στρατηγικό επίπεδο τον έλεγχο του θαλάσσιου χώρου των κρατών μελών του ECCAS του Κόλπου της Γουινέας με:

- Την προστασία των φυσικών πόρων και των περιοχών θαλάσσιας αλιείας.
- Την ασφάλεια των θαλασσίων διαδρομών.
- Την πάλη ενάντια σε:
 - Παράνομη μετανάστευση.
 - Διακίνηση ναρκωτικών.
 - Παράνομη κυκλοφορία όπλων μικρού διαμετρήματος.
 - Πειρατεία και τη σύλληψη ομήρων στη θάλασσα.
 - Θαλάσσια ρύπανση.
- καθώς και κάθε άλλο έργο που απαιτείται για την εφαρμογή της στρατηγικής.

Για την εκπλήρωση των καθηκόντων του, το CRESMAC βρίσκεται στην κορυφή επιχειρησιακής αρχιτεκτονικής σε τρία επίπεδα:

- Σε περιφερειακό επίπεδο, το CRESMAC.

- Σε επίπεδο θαλάσσιων ζωνών, τα πολυεθνικά κέντρα συντονισμού (CMC) που είναι υπεύθυνα για το σχεδιασμό και την εφαρμογή επιχειρησιακών και τακτικών.

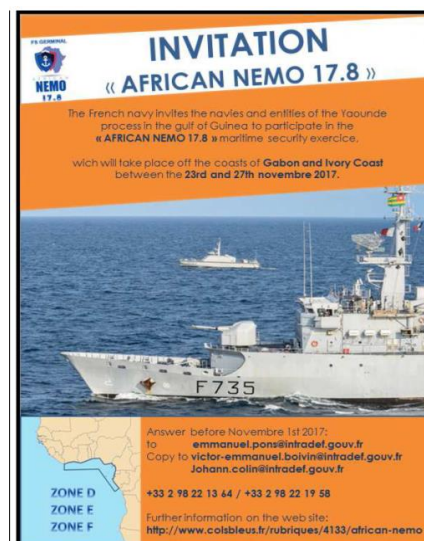
- Σε εθνικό επίπεδο, τα επιχειρησιακά κέντρα του ναυτικού (COM) φορτώνουν την εφαρμογή και τον τακτικό συντονισμό των εθνικών δυνάμεων.

Τα CMC εγκαθίστανται στην Ντουάλα του Καμερούν (ζώνη D) και εγκαθίστανται στην ANGOLA (ζώνη A).

Λειτουργία

Η λειτουργία του σημερινού CRESMAC είναι η εφαρμογή της αύξησης της ζήτησης στον εξοπλισμό ασφαλείας του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδίου, που εκπονήθηκε από τη γραμματεία του ECCAS τον Δεκέμβριο του 2012.

Για επιτάχυνση των διαδικασιών, το CRESMAC συνδέεται με διάφορες συνεργασίες στο δημόσιο και ιδιωτικό τομέα, πολύπλευρες και πολυτομεακές, όπως η συμμετοχή του στις ασκήσεις OBANGAME EXPRESS με τις ΗΠΑ και τη NEMO με τη Γαλλία,



Πηγή: <http://www.colsbleus.fr/articles/10034>

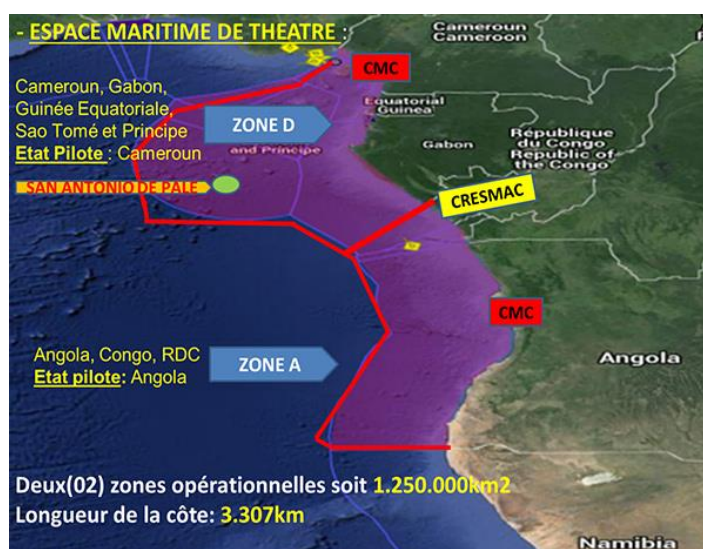
καθώς και η συμμετοχή του σε εργαστήρια και συνέδρια σχετικά με δράσεις των θαλασσίων κρατών, όπως αυτές που διοργάνωσε ο όμιλος G7 ++ και η Ευρωπαϊκή Ένωση στο πλαίσιο της ανάπτυξης ικανοτήτων με στόχο την εκπαίδευση και την κατάρτιση του προσωπικού της. (<http://cresmacpointenoire.org/?lang=en>).

Το CRESMAC επωφελείται από την υλικοτεχνική και οικονομική υποστήριξη της Γενικής Γραμματείας του ECCAS, αλλά και της Δημοκρατίας του Κονγκό και διάφορα άλλα προγράμματα στην περιοχή.

Το θαλάσσιο θέατρο

Η περιοχή του θαλάσσιου χώρου του θεάτρου των κρατών ECCAS στον Κόλπο της Γουινέας εκτείνεται σε 1.224.912 χιλιόμετρα και είναι 3307 χιλιόμετρα. Διαιρείται σε δύο (2) περιοχές:

- Η ζώνη A περιλαμβάνει: ANGOLA, το Κονγκό και τη ΛΔΚ.
- Η ζώνη D περιλαμβάνει: το Καμερούν, το GABON, το SAO TOME και την PRINCIPE και την Ισημερινή Γουινέα.



Πηγή:<http://www.colsbleus.fr/articles/10034>

Κανόνες και διαδικασίες

Το CRESMAC υλοποιεί ένα σχέδιο εθελοντικής επιστροφής για τα πλοία που λειτουργούν στο χώρο του.

Όλα τα σκάφη που λειτουργούν στις ζώνες A και Δ ενθαρρύνονται να εφαρμόσουν το σύστημα AIS, να επικοινωνήσουν και να συνδεθούν με διαφορετικά CMC και το κέντρο παραμονής του CRESMAC στο Pointe Noire μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου ή τηλεφώνου. (<http://cresmacpointenoire.org/?lang=en>).

5.7.12 Inter-regional Coordination Centre (ICC)

Ο IMO βοήθησε τους οργανισμούς ECCAS, ECOWAS και GGC στην ίδρυση του ICC, σε συμφωνία και σε συνέχεια της εντολής που δόθηκε από τη διακήρυξη των επικεφαλής των κρατών της Κεντρικής και Δυτικής Αφρικής για τη θαλάσσια ασφάλεια (Declaration of the Heads of State and Government Of Central and West African States on Maritime Security) στον κοινό τους ναυτικό τομέα, πράξη η οποία εγκρίθηκε μαζί με την υιοθέτηση του Κώδικα Επαφής του 2013 (2013 Code of Conduct). Την 5 Ιουνίου 2014, οι τρεις προαναφερόμενοι περιφερειακοί οργανισμοί υπέγραψαν το επιπρόσθετο πρωτόκολλο, με το οποίο επίσημα ιδρύθηκε το ICC, το οποίο εδρεύει στο Yaoundé του Καμερούν. Σύμφωνα με το πρωτόκολλο, το ICC παρέχει τρόπους εγκαθίδρυσης συνεργασίας, συντονισμού και επικοινωνίας μεταξύ των κρατών που αποτελούν τους τρεις περιφερειακούς οργανισμούς σε στρατηγικό επίπεδο, συμπεριλαμβάνοντας ανταλλαγή πληροφοριών σε μια κλίμακα θεμάτων όπως βέλτιστες πρακτικές και σύμπραξη στην ανάπτυξη ικανοτήτων, καθώς και συνεισφορά στην αντιμετώπιση της πειρατείας, ένοπλης ληστείας και άλλων παράνομων δραστηριοτήτων στη θάλασσα. (<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Pages/Code-of-Conduct-against-illicit-maritime-activity.aspx>).



Πηγή:<https://criticalmaritimeroutes.eu/2018/04/09/maritime-safety-security-gulf-guinea-eccas-ecowas-devise-new-strategies/>

Είναι υπεύθυνο για την ενίσχυση και βελτίωση των δραστηριοτήτων των δρώντων στην περιοχή, οι οποίες αποσκοπούν στην αμοιβαιότητα και διαλειτουργικότητα των συστημάτων που χρησιμοποιούν τα κράτη της περιοχής, καθώς και την εκτέλεση και εφαρμογή της περιφερειακής στρατηγικής ασφάλειας και προστασίας στη θάλασσα των κρατών της Κεντρικής και Δυτικής Αφρικής. Έχει αναπτύξει ένα “μοναδικό στρατηγικό πλαίσιο” στις διαστάσεις της αντιμετώπισης της εγκληματικότητας στη θάλασσα, ασφάλειας, προστασίας,

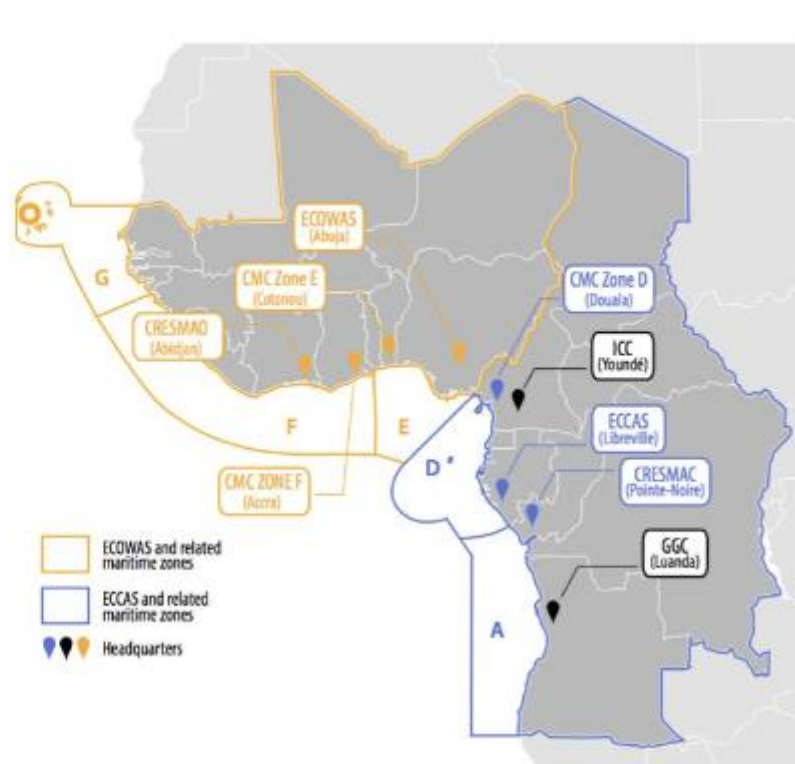
ανάπτυξης και διακυβέρνησης. Επίσης ασχολείται με την ανάπτυξη ικανοτήτων του πολιτικού και στρατιωτικού προσωπικού της περιοχής, στην επιβολή του ναυτικού δικαίου, συντονισμό εκπαίδευσης και πρακτικών, διευκόλυνση ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των ναυτικών δυνάμεων των κρατών μελών, προαγωγή της εναρμόνισης των κειμένων του ναυτικού δικαίου, περιλαμβανομένου αυτών που σχετίζονται με την πάλη ενάντια στην πειρατεία, ένοπλη ληστεία, θαλάσσια ρύπανση και προστασία του περιβάλλοντος. (<http://cicyaounde.org/>)

Για να υλοποιήσει τις παραπάνω υποχρεώσεις του, το ICC συνίσταται από τις παρακάτω διαστάσεις:

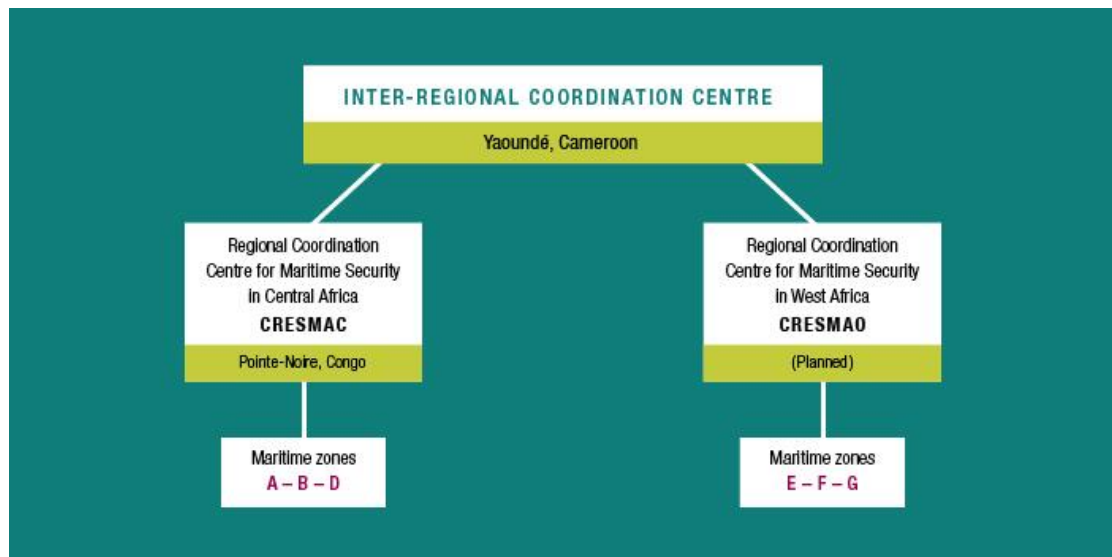
- Πολιτικές Υποθέσεις και Διεθνής Συνεργασία
- Διαχείριση Πληροφοριών και Επικοινωνίες
- Εκπαίδευση και Πρακτική
- Νομικές Υποθέσεις και Δικαστική Συνεργασία
- Διοίκηση και Χρηματοδότηση (<http://cicyaounde.org/>)

Παρακάτω απεικονίζεται η αρχιτεκτονική θαλάσσιας ασφαλείας στην Δυτική Αφρική, με το διαχωρισμό θαλάσσιων ζωνών αναφοράς και λειτουργίας των κέντρων ανταλλαγής πληροφοριών.

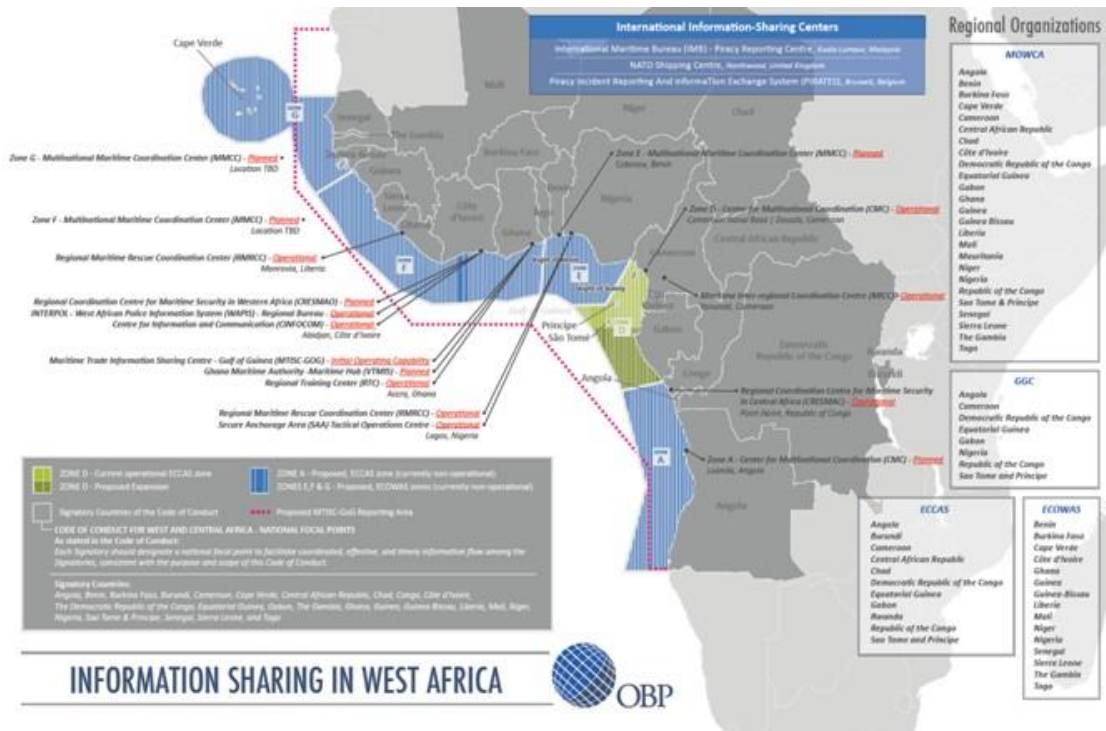
ICC and CMC Gulf of Guinea outline with ECOWAS and ECCAS related maritime zones:



Πηγή: https://www.difesa.it/SMD_/CASD/IM/CeMiSS/DocumentiVis/OS_Pubb_File_Singoli_per_Area/Sahel_e_Africa_SubSahariana/2017/05_Massoni_OS_04_2017_ENG.pdf



Πηγή: <http://blog.crisisgroup.org/africa/nigeria/2014/09/04/gulf-of-guinea-a-regional-solution-to-piracy/>



Πηγή: www.OceansBeyondPiracy.org

5.7.13 The G7++ Friends of the Gulf of Guinea (G7++ FOGG)

Το 2011 η θαλάσσια ασφάλεια στον Κόλπο της Γουινέας για πρώτη φορά συζητήθηκε κατά τη διάρκεια συνδιάσκεψης του G8 (αργότερα ονομάστηκε G7 λόγω της αποβολής της Ρωσίας). Τα κράτη της G7 συλλογικά αποφάσισαν να συμπεριλάβουν επιπρόσθετα κράτη και οργανισμούς στο θέμα της θαλάσσιας ασφάλειας, κι έτσι δημιουργήθηκε η G7 φίλοι του γκρούπ του Κόλπου της Γουινέας (G7 friends of the Gulf of Guinea Group, G7++FOGG), αποτελούμενου από τη Γερμανία, τον Καναδά, τις ΗΠΑ, την Ιταλία, την Ιαπωνία, το Ηνωμένο Βασίλειο, τη Γαλλία, το Βέλγιο, τη Βραζιλία (ως παρατηρητής), τη Νότια Κορέα, τη Δανία, την Ισπανία, τη Νορβηγία, την Ολλανδία, την Πορτογαλία την Ελβετία, την Ε.Ε., το γραφείο των Η.Ε. για τα ναρκωτικά και το έγκλημα (United Nations Office on Drugs and Crime, UNODC), ο IMO και την Ιντερπολ. (France Diplomatie, 2014). Η κύρια στόχευση της δράσης είναι η πειρατεία – από μια άποψη της θαλάσσιας ασφάλειας – το οποίο δικαιολογεί την κλήση σε συμμετοχή στο γκρουπ αντιπροσώπων από τη πετρελαϊκή βιομηχανία και τη ναυτιλία, μαζί με αντίστοιχους από τους οργανισμούς ECCAS και ECOWAS (France Diplomatie, 2014). Μία σημαντική δράση του G7+++ FOGG είναι η δημιουργία μιας ομάδας

εργασίας, η οποία προσπαθεί να συντονίσει διαφορετικές πρωτοβουλίες σχετικές με τις θαλάσσιες ικανότητες, μεταξύ των δωρητών και των κρατών της περιοχής του Κόλπου της Γουινέας. Επιπρόσθετα η G7+++FOGG υποστήριξε σθεναρά και βοήθησε τις προσπάθειες που αποσκοπούσαν στη συγκέντρωση των απαραίτητων κεφαλαίων για να λειτουργήσει το κέντρο ανταλλαγής πληροφοριών θαλάσσιου εμπορίου (Maritime Trade Information Sharing Centre, MTISC)-GoG στην Accra της Γκάνα (Ukeje and Mvomolo 2013:27-28). Κατά αυτή την έννοια η G7+++FOGG πράγματι εμπλέκεται στις προσπάθειες που στοχεύουν στη βελτίωση της θαλάσσιας ασφάλειας, σε ότι αφορά την πειρατεία στον GoG. Αν και πιθανώς έχει την πολιτική δύναμη, η δράση δεν απευθύνεται στις ποικίλες κοινωνικο-οικονομικές αιτίες του φαινομένου της πειρατείας στην περιοχή. Παρόλα αυτά, αποτελεί ένα σπουδαίο θεσμό για τα μη Αφρικανικά κράτη που ενδιαφέρονται να συνεισφέρουν στις προσπάθειες οικοδόμησης θαλάσσιων ικανοτήτων στη περιοχή και περισσότερο να συντονίσουν διαφορετικές πρωτοβουλίες, ώστε να αποφεύγεται η αντιγραφή προσπαθειών. (Katja Lindskov Jacobsen & Johannes Riber Nordby, 2015, σελ. 31-32).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι θαλάσσιες μεταφορές του 21^{ου} αιώνα μαστίζονται από το φαινόμενο της πειρατείας σε παγκόσμιο επίπεδο, σε διάφορες περιοχές του πλανήτη, με ποικίλες εκφάνσεις και διαφορετική ένταση. Η σημερινή πειρατεία, όπως και η αντίστοιχη παλαιότερων εποχών, αποτελεί εμπόδιο στην ομαλή διακίνηση των κάθε λογής αγαθών, αλλά και των ανθρώπων, μέσω των θαλασσίων οδών. Ένα ακόμη κοινό χαρακτηριστικό είναι ότι εμφανίζεται σε κράτη που είναι αδύναμα – ή κοντά σε τέτοιου είδους κράτη- τα οποία αδυνατούν να αντιμετωπίσουν την εγκληματικότητα και να επιβάλλουν τους νόμους και την τάξη, όπως συμβαίνει στη Σομαλία και τα τελευταία χρόνια σε κράτη της περιοχής του κόλπου της Γουινέας, στη Δυτική Αφρική. Όμως η μορφή του φαινομένου είναι διαφορετική, καθώς δεν υπάρχουν πλέον εμβληματικές φυσιογνωμίες, όπως στο παρελθόν ή, τουλάχιστον, τα πρόσωπα που ηγούνται ανάλογων επιχειρήσεων δεν γίνονται ευρέως γνωστά. Παλαιότερα, άλλωστε, οι πειρατές παρουσιαζόταν συχνά ως «λαϊκοί» ήρωες, ακόμη και επαναστάτες, ειδικά σε περιοχές υπό ξένη κυριαρχία. Αυτή η «μυθική» φιγούρα πλέον ανήκει οριστικά στο παρελθόν (Rediker, 1989)

Από την άλλη, οι πειρατές του 21^{ου} αιώνα δεν στερούνται παρουσίας, ισχύος, οργάνωσης ή εξοπλισμού, σε σχέση με τους προγόνους τους. Οι σύγχρονες πειρατικές ομάδες είναι πολύ καλά οργανωμένες, τόσο σε επιχειρησιακό επίπεδο, όσο και σε επίπεδο διασυνδέσεων και πληροφοριών. Ο εξοπλισμός τους ποικίλλει και έχει αποδειχθεί ότι εκτός από φορητό οπλισμό, είναι δυνατό να συμπεριλάβει χειροβομβίδες, οπλοβομβίδες, ρουκέτες αλλά και δορυφορικά τηλέφωνα. Γίνεται, λοιπόν, κατανοητό πως το φαινόμενο δεν περιορίζεται εύκολα (Leeson, 2009).

Τα βασικά συμπεράσματα και ερευνητικά ευρήματα της εργασίας, είναι συνοπτικά τα εξής:

Είναι σημαντικό να προσδιορίζεται, να μελετάται και να αξιολογείται το φαινόμενο της πειρατείας υπό το πρίσμα του διεθνούς δικαίου αλλά και των σύγχρονων εξελίξεων. Η μυθοπλασία έχει λίγη σχέση με την πραγματικότητα και η πειρατεία είναι ικανή να αποτελέσει κίνδυνο για τη διεθνή ασφάλεια (Hansen,

2009). Οι πειρατές, σήμερα, είναι κάτι πολύ περισσότερο από ληστές που στήνουν ενέδρες με σκοπό το οικονομικό όφελος και η πειρατική δραστηριότητα συνδέεται με το οργανωμένο έγκλημα και μπορεί να θεωρηθεί ακόμη και *casus belli*- απειλή πολέμου για όλο το διεθνές σύστημα επηρεάζοντας την ισορροπία ισχύος (Ross, 2014, σ. 8-14).

Η πειρατική δραστηριότητα είναι μεγαλύτερη σε αναπτυσσόμενα κράτη όπου υπάρχουν προβλήματα στη θεσμική λειτουργία και την εξασφάλιση της δημοκρατικής διακυβέρνησης. Η πλειοψηφία των περιστατικών καταγράφεται στα στενά της Μάλακκα, τον Κόλπο του Άντεν αλλά και στον Ινδικό Ωκεανό, με αυξητική τάση στη Δυτική Αφρική. Οι λόγοι είναι τόσο οικονομικοί όσο και πολιτικοί, κοινωνικοί, ιστορικοί και στρατηγικοί (Pardo Sauvagoet, 2009). Ωστόσο ανά περιόδους εμφανίζονται νέες εστίες πειρατικής δραστηριότητας με ανάλογη μεταφορά της τεχνογνωσίας σε πειρατές ανά την υφήλιο (Hansen, 2009).

Οι βασικές αιτίες πίσω από την επανεμφάνιση του φαινομένου τον 21ο αι. είναι, μεταξύ άλλων, οι οικονομικές ανισότητες, οι θεσμικές κρίσεις, η έλλειψη διεθνούς πρωτοβουλίας και δράσης για την πρόληψη και αντιμετώπισή του, η κακή λειτουργία των θεσμών και ο μη συντονισμός αυτών αλλά και η, συχνά, σιωπηρή υποστήριξη τους από παρακρατικές και μη οργανώσεις (Κλαδή - Ευσταθοπούλου, 2006). Επιγραμματικά, εντοπίστηκαν δέκα (10) κύριοι λόγοι:

1. Η αύξηση της πειρατείας δικαιολογείται, μέχρι ενός σημείου, από την εξίσου μεγάλη ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας και του θαλάσσιου εμπορίου.

2. Λόγω του όγκου των μετακινήσεων, υπάρχουν καθυστερήσεις που επιτρέπουν την επίθεση σε πλοία, ενώ συχνά δεν ακολουθείται η ενδεικτική διαδρομή με σκοπό την ταχύτερη παράδοση άρα γίνεται και δυσκολότερη η επέμβαση σε περίπτωση επίθεσης.

3. Μετά το 2008, η παγκόσμια οικονομία δέχτηκε ένα τεράστιο πλήγμα, κάτι που οδήγησε σε όξυνση της κοινωνικής και πολιτικής κατάστασης.

4. Η αύξηση των μετακινήσεων σημαίνει ανάγκη για περισσότερες δαπάνες σε πόρους για την ασφάλεια των πλοίων από τα κράτη, κάτι που δεν είναι δυνατό σε οικονομικά ασθενέστερες περιοχές.

5. Υπάρχει μεγάλο επίπεδο διαφθοράς σε αξιωματικούς των ενόπλων δυνάμεων οι οποίοι συγκαλύπτουν και υποστηρίζουν παθητικά ή ενεργητικά τις επιχειρήσεις.

6. Τα καθεστώτα των περιοχών στις οποίες εκδηλώνονται τα φαινόμενα είναι ασταθή και δεν υπάρχει μία οργανωμένη κεντρική εξουσία για να δράσει ανάλογα.

7. Η τεχνολογική ανάπτυξη επιτρέπει τον εξοπλισμό των πειρατών με ελαφρά, αποτελεσματικά και φτηνά οπλικά συστήματα, χωρίς, όμως, να επιτρέπεται η ανάλογη λήψη προληπτικών μέτρων προστασίας από τα εμπορικά πλοία τα οποία βασίζονται σε ιδιωτικές εταιρείες για τη φρούρησή τους.

8. Οι χώρες της Αφρικής και της Ασίας δεν έχουν εξαντλήσει πλήρως τους εδαφικούς και ενεργειακούς τους πόρους όπως η Ευρώπη, άρα αποτελούν σημαντική εναλλακτική για παράνομα κυκλώματα εντός και εκτός του αναπτυσσόμενου κόσμου προκειμένου να εξασφαλίσουν οικονομικά οφέλη και ισχύ.

9. Η πειρατεία και η θαλάσσια τρομοκρατία συνδέεται και με τον ισλαμικό φονταμενταλισμό και την ευρύτερη κρίση θεσμών στο δυτικό κόσμο.

10. Στις περιοχές αυτές ξεσπούν συχνοί εμφύλιοι που αναγκάζουν τα άτομα να συμμετάσχουν σε ομάδες ανταρτών, ακούσια ή εκούσια.

Διεθνώς δύο θεωρούνται πως είναι τα κύρια διεθνή εγκλήματα που διαπράττονται στη θάλασσα, η πειρατεία σε διεθνή ύδατα και η ένοπλη ληστεία σε πλωτό μέσο στα χωρικά ύδατα μίας χώρας. Και οι δύο μορφές επιδρούν στη διεθνή ναυσιπλοία, επιφέρουν οικονομικό κόστος, σχετίζονται και με άλλες μορφές εγκλήματος και έχουν και πολιτικές διαστάσεις σε τοπικό, εθνικό και διεθνικό επίπεδο.

Κύριες διεθνείς συνέπειες είναι:

- Ο κλονισμός της εμπιστοσύνης μεταξύ των λαών και των κρατών (Pristrom, Li, Yang & Wang, 2013).
- Η διατάραξη της λειτουργίας των παγκόσμιων αγορών και οι οικονομικές ζημιές, στις οποίες περιλαμβάνονται άμεσα και έμμεσα κόστη (Dillon, 2005, σ. 157-159).
- Η παρεμπόδιση του εμπορίου και των μετακινήσεων (Umana, 2012).
- Η υποστήριξη και διευκόλυνση εγκληματικών οργανώσεων και δράσεων όπως το λαθρεμπόριο και η τρομοκρατία (Murphy, 2015).
- Το στρατιωτικό και στρατηγικό κόστος (Garmon, 2002, σ. 257-259).
- Η περιβαλλοντική μόλυνση και,
- Η παγκόσμια ανθρωπιστική κρίση (Harnisch & Zimmerman, 2010).

Σε εθνικό και τοπικό επίπεδο:

- Διαταράσσεται η εσωτερική ασφάλεια.
- Μειώνεται το επίπεδο διαβίωσης και περιορίζονται οι διεθνείς επενδύσεις σε άμεσο κεφάλαιο και υποδομές (Carmody & Owusu, 2007, σ. 504-524).
- Εντείνονται οι εσωτερικές διαμάχες και συγκρούσεις (Dowd & Raleigh, 2013, σ. 498-509).
- Καταστρέφεται η τοπική οικονομία (Hastings, 2009, σ. 213-223).
- Το προσδόκιμο ζωής μειώνεται και υπάρχει κρίση λόγω της έλλειψης επαρκούς, ικανού και υγιούς εργατικού δυναμικού (Hastings. 2009, σ. 213-223).

Εστιάζοντας στην ειδική μελέτη περίπτωσης της εργασίας, η Σομαλία είναι ένα ενδιαφέρον παράδειγμα. Η χώρα ήταν διοικούμενη από τους Βρετανούς,

και ένα τμήμα της από τους Ιταλούς, έως το 1960, ενώ την περίοδο 1969-1991 κυριαρχούσε μία δικτατορική, κατ' επίφαση σοσιαλιστική, κυβέρνηση, η δικτατορία του Barre. Η χώρα παρουσιάζει πολυμορφία και στο εσωτερικό της υπάρχουν έντονες φυλετικές διαμάχες με τη θρησκεία να είναι ένας βασικός λόγος για τις συγκρούσεις μεταξύ των πληθυσμών, παρότι σχεδόν το σύνολο του λαού ασπάζεται το Ισλάμ. Οι διαφορές είναι δογματικές (Murphy, 2011)

Η πειρατεία στη Σομαλία εκδηλώνεται στον Κόλπο του Άντεν, με τους πειρατές να είναι έμπειροι ναυτικοί με στρατιωτική εκπαίδευση (Murphy, 2011). Η πολιτική αστάθεια, η γεωμορφία της περιοχής, η ανομία και η ανθρωπιστική κρίση όπως και το πολύ χαμηλό βιοτικό επίπεδο δρουν προς όφελος αυτών των εγκληματικών οργανώσεων. Επιπροσθέτως, η εμπλοκή ξένων δυνάμεων προκαλεί δυσφορία και αντιδράσεις στο σομαλικό λαό με αυτούς να στρέφονται ξεκάθαρα κατά της Δύσης έχοντας, μάλιστα, την υποστήριξη οργανώσεων από τρίτες χώρες και των ντόπιων φυλάρχων εξίσου (Hastings, 2009, σ. 213-223).

Σε διεθνές επίπεδο λαμβάνονται πολλές και σύνθετες πρωτοβουλίες για την πάταξη του φαινομένου, ενώ οι πολυεθνικές και οι εταιρείες που έχουν ζωτικά εμπορικά συμφέροντα από την μεταφορά και τη διέλευση εμπορευμάτων στην περιοχή πιέζουν προς αυτήν την κατεύθυνση. Οι ΗΠΑ, η ΕΕ και η Κίνα ηγούνται σε αυτόν τον τομέα, ενώ κάποιες δράσεις είναι περισσότερο αποτελεσματικές από άλλες.

Υπογραμμίζονται δε, τα εξής:

Παρότι υπάρχει μία σχετική άγνοια στο ευρύ κοινό σχετικά με την έκταση του προβλήματος, στην πραγματικότητα τα πρόσωπα που εμπλέκονται σε ανάλογες δραστηριότητες δεν συμμετέχουν απλώς σε ομάδες που έχουν ως κύριο σκοπό το να συλλέξουν μια ορισμένη λεία και να καταβάλουν ένα διερχόμενο σκάφος, ούτε μοιάζουν με συμμορίες. Αντίθετα, συμμετέχουν σε οργανωμένα δίκτυα, συχνά περιφερειακής εμβέλειας, που έχουν πέραν από οικονομικούς σκοπούς, πολλές φορές και πολιτικές και κυριαρχικές επιδιώξεις. Οι πειρατές δεν παρεμποδίζουν απλά το θαλάσσιο εμπόριο- αμφισβητούν την ικανότητα επιβολής της εξουσίας του κράτους στην περιοχή του, το ρόλο του διεθνούς δικαίου και την

ίδια την ουτοπική αντίληψη της ύπαρξης μίας διεθνούς ασφάλειας και σταθερότητας (Leeson, 2009).

Οι περιοχές της γης που παρουσιάζουν την μεγαλύτερη πιθανότητα να εμφανίσουν το φαινόμενο της πειρατείας σε πλοία, έχουν ορισμένα κοινά χαρακτηριστικά, όπως μεγάλη διέλευση πλοίων, χαμηλή οικονομική ανάπτυξη, πολιτικές-κοινωνικές αναταραχές, εμφύλιους-διασυνοριακούς πολέμους, θαλάσσια σύνορα μεταξύ πολλών κρατών. Αυτό συμβαίνει λόγω του ότι όσο συχνότερη η διέλευση εμπορικών πλοίων και τόσο μικρότερο το επίπεδο εθνικής (εσωτερικής και εξωτερικής) ασφάλειας, τόσο πιο εύκολο γίνεται στους εγκληματίες να προχωρήσουν στην εξεύρεση πληρώματος και προμηθευτών, αφού οι πολίτες φτωχών χωρών καταφεύγουν στην πειρατεία με σκοπό την επιβίωση ή και την αντίσταση, να έχουν μία βάση για τον απόπλου και τον ανεφοδιασμό κ.ο.κ. (Pardo Sauvageot, 2009).

Η ανά περιόδους έξαρση του φαινομένου της πειρατείας, οφείλεται τόσο σε μεμονωμένους παράγοντες, όσο και σε συνδυασμό παραγόντων, οι κυριότεροι εκ των οποίων έχουν να κάνουν με τη διαμόρφωση των παγκόσμιων οικονομικών συνθηκών που επικρατούν τη δεδομένη χρονική στιγμή, τη γεωγραφία της περιοχής που εμφανίζεται, τις υφιστάμενες κοινωνικές συνθήκες και η δυνατότητα του εκάστοτε κράτους να αστυνομεύσει τα σύνορά του, τόσο τα θαλάσσια, όσο και τα χερσαία. Αν αξιολογήσει κανείς τα περιστατικά που έχουν σημειωθεί έως σήμερα, θα παρατηρήσει ότι σημειώνονται σε περιοχές από τις οποίες διέρχονται κύριες θαλάσσιες γραμμές μεταφοράς προϊόντων, ενώ σύμφωνα με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organization, IMO), η δραστηριότητά τους είναι δυνατό να χαρακτηριστεί ως χαμηλής, μέσης και υψηλής έντασης, ανάλογα βέβαια και με τους στόχους τους οποίους οι πειρατές θέτουν (IMO, 2014).

Το ότι οι συνέπειες της πειρατείας είναι τόσο άμεσες όσο και έμμεσες για τα κράτη και τους πολίτες τους αναλύθηκε εκτενώς. Αυτό εξηγεί και το γιατί οι διεθνείς δρώντες επικεντρώθηκαν σε τόσο μεγάλο βαθμό στην επίλυση των προβλημάτων που προκύπτουν από την πειρατεία, αλλά και σε αυτά που συνδέονται με αυτήν με οποιοδήποτε τρόπο. Ανάλογα με την περιοχή, όμως, εμφανίζεται και μία διαφορετική τάση για υιοθέτηση συγκεκριμένων πολιτικών

που φέρουν ένα άμεσο ή μεσοπρόθεσμο αποτέλεσμα αντί για διαρκείς δράσεις με μόνιμα αποτελέσματα (Bendall, 2010).

Για τη Λατινική Αμερική, λ.χ. μπορεί κανείς να θεωρήσει πως η κατάσταση είναι αρκετά πιο εξομαλυμένη. Με βάση τα πλέον πρόσφατα επιβεβαιωμένα στατιστικά, όμως, τα ποσοστά και εκεί αυξάνονται. Φαίνεται πως η πειρατική δραστηριότητα μεταφέρεται από περιοχή σε περιοχή και πως ο ρόλος της διεθνούς κοινωνίας είναι κομβικός διότι, όπου υπάρχει συνεργασία και από κοινού λήψη δράσης, τα περιστατικά όχι μόνο αντιμετωπίζονται αλλά και προλαμβάνονται εγκαίρως. Το ίδιο συμβαίνει και στην περιοχή της Ανατολικής Ασίας όπου τα κράτη είναι κυρίαρχα και ανήκουν στις «μεγάλες δυνάμεις» όπως η Κίνα και η Ιαπωνία. Αντίθετα ο Κόλπος του Άντεν δεν μπορεί, ακόμη, να θεωρηθεί πλήρως ασφαλής (Dahir, 2017).

Τίθεται λοιπόν ένας εύλογος προβληματισμός που αφορά το τί μέλει γενέσθαι όταν, τελικά, αναπόφευκτα, οι διεθνείς οργανισμοί αποχωρήσουν από μία περιοχή.

Με βάση τα δεδομένα των διεθνών οργανισμών που έχουν ως βασικό στόχο την καταπολέμηση του φαινομένου της διεθνούς πειρατείας, στην πραγματικότητα, η διεθνής κοινωνία έχει καταφέρει να αντιμετωπίσει το φαινόμενο, όχι όμως και να το εξαλείψει. Παρατηρείται, δε, πως περιοχές στις οποίες υπάρχει συνέργεια και από κοινού δράση μεταξύ κράτους και διεθνούς κοινωνίας, οι επιτυχίες είναι πολλαπλάσιες και σημαντικά πιο μόνιμου χαρακτήρα από ότι όταν το κράτος αναλαμβάνει μόνο τη φύλαξη των θαλασσών του (Dahir, 2017).

Αυτό μπορεί να αποδοθεί σε διαφορετικούς λόγους. Μέσω μίας προσεκτικής ανάλυσης της διαθέσιμης βιβλιογραφίας και των ποσοτικών δεδομένων, καταλήγει κανείς στο συμπέρασμα πως η αντιμετώπιση της πειρατείας είναι αδύνατον να γίνει επιφανειακά ή μονομερώς επειδή το φαινόμενο είναι σύνθετο, οφείλεται σε διαφορετικά αίτια και έχει διαφορετικές εκφάνσεις. Χαρακτηριστικά, ανά περιοχή οι στόχοι, δράσεις και δυνατότητες των πειρατών διαφέρουν, όπως και οι αντίστοιχες προτεραιότητες, στρατηγικές και δυναμική των όμορων κρατών (Bendall, 2010).

Επιπλέον, είναι σαφές πως οι διεθνείς οργανισμοί έχουν συγκεκριμένα συμφέροντα για την παρέμβασή τους. Στις περιοχές όπου υπάρχει έντονη επιχειρηματική δραστηριότητα ή που υπάρχουν σοβαρά ζητήματα παραβίασης του διεθνούς δικαίου, υπάρχει μεγαλύτερη βούληση για παρέμβαση και μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα. Έτσι, ένας συναφής παράγοντας που θα πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι το κατά πόσο η λόγω χώρα, η οποία καλείται να λάβει μέτρα κατά των πειρατών απολαμβάνει ή όχι ένα συγκεκριμένο επίπεδο εσωτερικής και εξωτερικής ασφάλειας. Χαρακτηριστικά, χώρες με προβλήματα στη νομιμοποίηση του καθεστώτος τείνουν να είναι περιοχές υψηλού ρίσκου και σε αυτές ομάδες που δρουν ως «αντάρτικα» τείνουν να συμμετέχουν και σε πειρατικές δραστηριότητες (Abhyankar, 2002).

Αναλύοντας δεδομένα για την πειρατεία τον 21^ο αι. μπορεί κανείς να επιχειρήσει να αποδείξει τις παραπάνω υποθέσεις. Ξεκινώντας από τα στατιστικά του *Oceans Beyond Piracy* (2017, 2015, 2013, 2010):

- Η πειρατεία κοντεύει να εξαλειφθεί σε συγκεκριμένες περιοχές του πλανήτη.
- Το κόστος της πειρατείας μειώνεται.
- Η πειρατική δραστηριότητα συνδέεται με το οργανωμένο έγκλημα και την διεθνή ανασφάλεια γενικά.

Στη Σομαλία, και τον Κόλπο του Άντεν, ως μελέτη περίπτωσης, εμφανίζεται η εξής τάση (Besley, Fetzer, & Mueller, 2015):

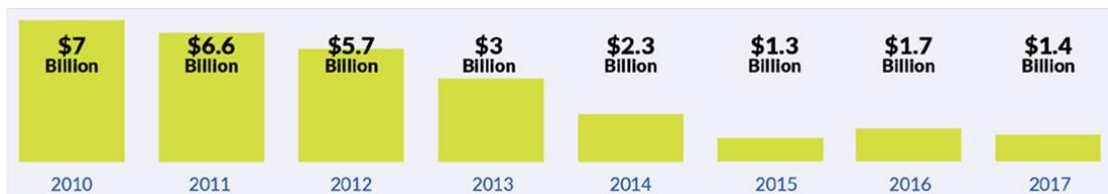
- η πειρατεία αντιμετωπίζεται ως διεθνής απειλή,
- οι εξωτερικές απειλές σχετίζονται με τις απειλές στην εσωτερική ασφάλεια του κράτους, αφού υπάρχει μία τάση της κυβέρνησης να αντιλαμβάνεται την πειρατεία ως συνέπεια και αλληλένδετη με τον Ισλαμικό φονταμενταλισμό,
- λαμβάνουν χώρα δραστηριότητες φύλαξης των υδάτων που υποστηρίζονται από ισχυρά κράτη όπως τα κράτη μέλη της ΕΕ, οι ΗΠΑ, η Ινδία και η Ρωσία,
- υπάρχει έντονη επιχειρηματική και εμπορική δραστηριότητα, αφού χώρες όπως η Κίνα και τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ανταλλάσσουν

προϊόντα και υπηρεσίες χρησιμοποιώντας τις θαλάσσιες οδούς που διέρχονται από τα παράλια της χώρας και βρίσκονται κοντά στα «λημέρια» των πειρατών.

Η τάση μείωσης είναι εκθετική από το 2011 και μετά. Πιο αναλυτικά:

- Το 2008 έλαβαν χώρα 111 επιβεβαιωμένες επιθέσεις που ανήλθαν σε 219 τόσο το 2009 όσο και το 2010.
- Το 2011 παρατηρήθηκαν τα περισσότερα περιστατικά της δεκαετίας, με τις επιθέσεις στη Σομαλία να φτάνουν τις 237.
- Ωστόσο μετά το 2012, οι αριθμοί μειώνονται συνεχώς.
- Το 2012 έλαβαν χώρα 75 επιθέσεις και το 2013 μόλις 15.
- Ακόμη πιο μειωμένα είναι τα ποσοστά για το 2014 με 11 επιθέσεις, ενώ το 2015 δεν καταγράφηκε περιστατικό.
- Το 2016 και το 2017 καταγράφηκαν 2 και 1 περιστατικά αντίστοιχα.

Πιο συγκεκριμένα, για τη συγκεκριμένη περιοχή και σύμφωνα με τα στατιστικά του OBP (Oceans Beyond Piracy, 2017):



Σε σχέση με το 2010, το κόστος της αντιμετώπισης της πειρατείας μειώθηκε από 7 δις. Δολάρια σε 1,4, με τα μεγέθη αυτά να μειώνονται σταδιακά από το 2010 έκτοτε με μοναδικό έτος εξαίρεσης το 2015 όπου το κόστος ανήλθε σε 1,3 δις και αυξήθηκε ελάχιστα σε 1,7 δις το 2016.

- Επίσης, με βάση την ίδια αναφορά (Oceans Beyond Piracy, 2017), το κόστος στη Δυτική Αφρική αυξήθηκε:



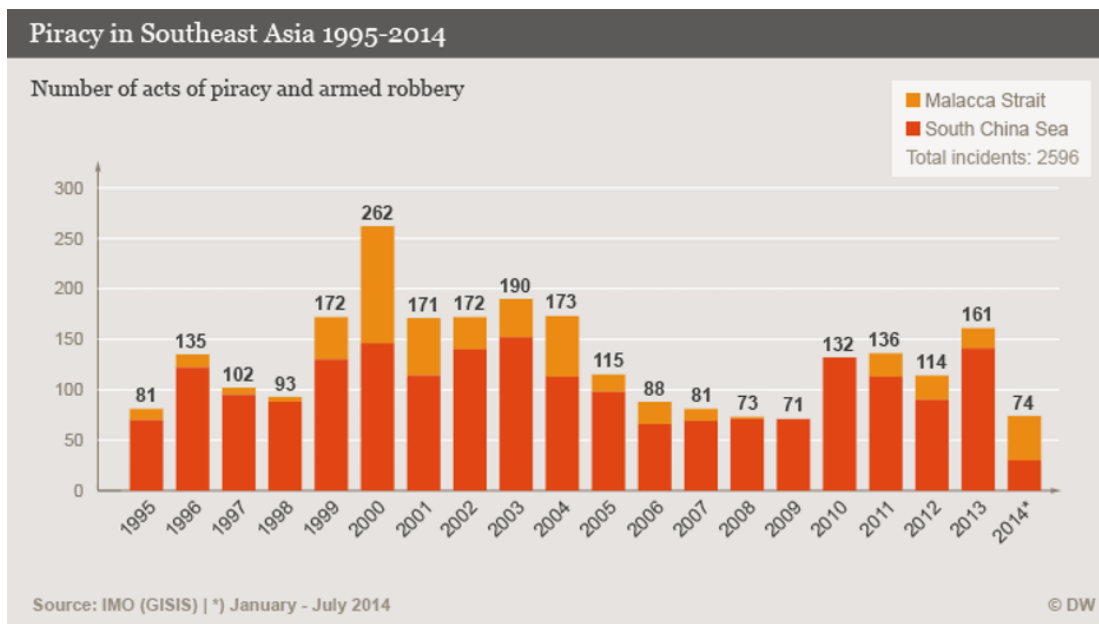
Συγκεκριμένα, από το 2015 έως το 2017 παρουσιάζεται μία αύξηση στις επιθέσεις κατά 100% με το κόστος να αυξάνεται κατά περίπου 100 εκ. δολάρια φτάνοντας τα 818,1 εκ. το 2017 σε σχέση με τα 719,6 εκ. δολάρια το 2015, δείχνοντας μία ανοδική τάση, αντιστρόφως ανάλογη με αυτή της Σομαλίας.

Η κατάσταση στη Νοτιοανατολική Ασία είναι αρκετά διαφορετική. Η βελτίωση της κατάστασης στην περιοχή είναι αισθητή και οφείλεται σε σημαντικό βαθμό στη διεθνή συνεργασία. Από το 2001 και μετά, λόγω της απειλής της διεθνούς τρομοκρατίας και της ανάπτυξης, παράλληλα, περιφερειακών δυνάμεων στην περιοχή όπως η Κίνα και η Ινδία, εντοπίστηκε μία αύξηση της πειρατικής δραστηριότητας και της βίας. Όσο αυξανόταν ο όγκος και η αξία των μεταφερόμενων εμπορευμάτων, τόσο αυξανόταν και ο κίνδυνος για απειλές στα πλοία που μετέφεραν φορτίο cargo (Bensassi & Martinez Zarzoso, 2012).

Η δυναμική της ASEAN, σε συνδυασμό με τη ReCAAP, οδήγησαν σε μία πραγματική βελτίωση της κατάστασης. Με βάση το σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών ISC, οι χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας συνεργάστηκαν στο να διαμορφωθούν συστήματα αντιμετώπισης της πειρατείας μέσω της εξέλιξης των συστημάτων επικοινωνίας. Η πειρατεία νοείται ως ένα διακρατικό πρόβλημα και οι κοινοί ασιατικοί πόροι κατευθύνονται προς την κατεύθυνση του περιορισμού των ζητημάτων ασφαλείας στην περιοχή με σκοπό την ολιστική αντιμετώπιση του προβλήματος της πειρατείας.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Ασία έχουν συμβάλει και αυτές στην μείωση των περιστατικών καθώς τόσο ευρωπαϊκές όσο και ασιατικές επιχειρήσεις χρηματοδότησαν και υποστήριξαν τις δράσεις της ASEAN και των κρατών στα πλαίσια της ReCAAP (Hribernik, 2013).

Επιπλέον, η πειρατεία στην Ασία, λόγω της ασυνεπούς παρέμβασης και των ανταγωνισμών μεταξύ των ισχυρών, περιφερειακά, κρατών της περιοχής, δεν παρουσιάζει μία σταθερή μείωση ούτε αύξηση. Αντίθετα, φαίνεται πως το φαινόμενο πότε εντείνεται και πότε περιορίζεται, όπως φαίνεται και στον επόμενο πίνακα:



Τα στατιστικά αποδεικνύουν πως όταν παρεμβαίνουν οργανισμοί όπως η ASEAN τα προβλήματα περιορίζονται ακόμη κι αν τα κράτη δεν διαθέτουν, από μόνα τους, επαρκείς πόρους και δυνατότητες καταπολέμησης του φαινομένου (Cullen & Berube, 2012).

Στη Δυτική Αφρική και στον Κόλπο της Γουινέας, η πειρατεία αποτελεί κίνδυνο διότι συνδέεται με την ενέργεια και τον ανταγωνισμό των κρατών σε παγκόσμιο επίπεδο. Η πλειοψηφία των ένοπλων επιθέσεων στην περιοχή αφορά τις απόπειρες πειρατείας σε πλοία τα οποία μεταφέρουν πετρέλαιο και θεωρούνται «σοβαρές» διότι αποτελούν κίνδυνο για την εσωτερική και εξωτερική ασφάλεια των χωρών που βρέχονται από τα νερά του.

Η πολυπλοκότητα των εθνικών νομικών πλαισίων σε συνδυασμό με τις διαφορετικές εθνικές δυνατότητες και ικανότητες των κρατών της περιοχής, έχει καταστήσει δύσκολη τη συνεννόηση μεταξύ αυτών και των ιδιωτικών εταιρειών ασφαλείας, να ανταποκριθούν ικανοποιητικά στις τοπικές απειλές πειρατείας. Πολλαπλές δημόσιες και ιδιωτικές πρωτοβουλίες έχουν αναπτυχθεί όπως κοινές περιπολίες και περιοχές εθελοντικής αναφοράς, αλλά η ευθύνη για δράση παραμένει κατά κάποιον τρόπο ασαφής. Η διεθνής κοινωνία συνεισφέρει μεν στην καταπολέμηση της πειρατείας, αλλά όχι με το ίδιο σθένος και τον ίδιο βαθμό που το έκανε στη Σομαλία. Επιπλέον τα «lessons learned» από την περίπτωση της Σομαλικής πειρατείας αργούν να εφαρμοστούν από όλους τους εμπλεκόμενους στη Δυτική Αφρική και η αντίδραση της διεθνούς κοινωνίας είναι πιο αργή και

πιο διστακτική. Είναι δε φανερό ότι κανένα κράτος από μόνο του δεν μπορεί να αντιμετωπίσει την πειρατεία και όλα εξαρτώνται από την εξωτερική βοήθεια που προσφέρουν διεθνείς οργανισμοί και κυβερνήσεις.

Καταλήγοντας, είναι προφανές πως η πειρατεία απασχολεί και θα συνεχίσει να απασχολεί τη διεθνή κοινωνία λόγω της πολυπλοκότητας των αιτιών και των συνεπειών της. Το να επιχειρείται η εξεύρεση μίας άμεσης και επιφανειακής λύσης δεν ωφελεί. Τα κράτη πρέπει να συνεργαστούν με στόχο την αποκατάσταση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και της πολιτικής κατάστασης στις πληγείσες περιοχές και να εφαρμόσουν το διεθνές δίκαιο προς το συμφέρον των λαών και όχι των εταιρειών. Για να επέλθει βελτίωση πρέπει να υπάρξει γενική πρόοδος και ανάπτυξη. Μέχρι τότε, το φαινόμενο φαίνεται πως θα συνεχίσει να λαμβάνει νέες διαστάσεις και όψεις. Μελέτες σαν αυτήν μπορούν να προσεγγίζουν ερευνητικά και κριτικά το ζήτημα με επιδίωξη να συνδράμουν θετικά προς αυτήν την κατεύθυνση.

Κλείνοντας, θεωρώ σωστό να παραθέσω αυτούσια την άποψη του επικεφαλής αναλυτή για την πειρατεία και το έγκλημα στη θάλασσα, του οργανισμού OBP (*Lydelle Joubert, Senior Maritime Piracy and Crime Analyst - Amahlo-Suritec* OBP, 2018), ο οποίος υποστηρίζει ότι: «Ναυτικές δυνάμεις (πιθανότατα εννοεί πολεμικά πλοία) και ομάδες ασφαλείας επιβιβασμένες στα (εμπορικά) πλοία, διαδραματίζουν έναν αποφασιστικό ρόλο στην καταπολέμηση της πειρατείας. Η πειρατεία μπορεί να αντισταθμιστεί από μέτρα ασφαλείας, αλλά μακροπρόθεσμα, στερώντας ασφαλή καταφύγια από τους πειρατές, με το να αναπτύξουμε τις ικανότητες των τοπικών δυνάμεων ασφαλείας στην ξηρά, όπως επίσης και έχοντας υποστήριξη από την τοπική κοινότητα για αυτά τα προγράμματα και τέλος η επιτυχής δίωξη των πειρατών, αποτελούν απαραίτητα στοιχεία για την καταπολέμηση της πειρατείας».

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

Δημητρίου Α. (2012) «Η σύγχρονη Πειρατεία στο Κέρασ της Αφρικής», Αθήνα, Εκδόσεις Bookstars.

Ζέλιος Νικόλαος (2014), «Πειρατεία και Τρομοκρατία στις Θαλάσσιες Μεταφορές, Η Διάσταση του Δικαίου της Θάλασσας», Διπλωματική Εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Κουσκουβέλης Ηλίας (2004), «Εισαγωγή στις Διεθνείς Σχέσεις», Αθήνα, Εκδόσεις Ποιότητα.

Μάμαλης Βασίλειος (2014), «Σύγχρονη Πειρατεία και Ασφαλιστική Αγορά», Διπλωματική Εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Μπαλατσού Θωμαΐδα (2015), «Πειρατεία στη Ναυτιλία», Διπλωματική Εργασία, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο.

Μπέλλου, Φ. (2010), «Η Πειρατεία υπό το Πρίσμα των Διεθνών Οργανισμών», Περιοδικό Ανώτατης Διακλαδικής Σχολής Πολέμου.

Μπόση Μ. (2012) Θαλάσσια Πειρατεία – Τρομοκρατία, Βάρη, Εκδόσεις Ποιότητα.

Μπούντρη Κ. (2014), «Σύγχρονη Θαλάσσια πειρατεία: Δράσεις αντιμετώπισης από την Ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία», Διπλωματική Εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Παπαδοπούλου Αθανασία (2013), Θαλάσσια Πειρατεία και Οικονομικό Κόστος, Μελέτη Περιπτώσεων, Διπλωματική Εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Παπαδημάτου Ελευθερία (2013), Συγχρονη Πειρατεία – Η Εμφάνισή της στη Σομαλία και η Εξάπλωσή της – Αντιμετώπιση και Κόστος, Διπλωματική Εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Περάκης Σ. - Τσάλτας Γ. (2006), “Ασφάλεια και πειρατεία στην ανοιχτή θάλασσα”, Αθήνα, Εκδ. Ι. Σιδέρης.

Πολλάτος, Σ. (2012), *Η Αντιμετώπιση του φαινομένου της πειρατείας στο Κέρασ της Αφρικής υπό το πρίσμα του Διεθνούς Δικαίου- Νομικές Προεκτάσεις*, Ανωτάτη Διακλαδική Σχολή Πολέμου.

Σιουσιούρας, Π. και Δαλακλής, Δ. (2012), *Σύγχρονες Θαλάσσιες Μεταφορές και το Φαινόμενο της Πειρατείας. Παγκοσμιοποίηση, Ευρωπαϊκή Ένωση και το Διεθνές Δίκαιο*, Εκδ. Σιδέρη.

Σπυρόπουλος Γεώργιος «Διεθνείς Σχέσεις. Ρεαλιστική Προσέγγιση, Θεωρία και Πράξη» (Εκδόσεις Ποιότητα, 2010).

Στεργίου Γεώργιος (2016), *Η πειρατεία ως πρόβλημα της διεθνούς ναυσιπλοΐας*, Διπλωματική Εργασία, ΠΑΜΑΚ.

Ξενόγλωσση

Abhyankar, J. (2002), *Piracy and Maritime Violence*. Hong Kong: ICC – IMB.

Alexandr Burilkov & Torsten Geise (2013), “Maritime Strategies of Rising Powers: developments in China and Russia” Routledge, Taylor and Francis Group.

Adeniyi Adejimi Osinowo (2015), “Combating Piracy in the Gulf of Guinea”, Africa Security Brief.

Aditi Chatterjee (2014), “Non-traditional Maritime Security Threats in the Indian Ocean Region”, Maritime Affairs, Routledge, Taylor and Francis Group.

Andreas Bruvik Westberg (2015), “Anti-piracy in a sea of predation: the interaction of navies, fishermen and pirates off the coasts of Somalia”, Journal of the Indian Ocean Region, Routledge, Taylor and Francis Group.

Beloff, J. R. (2013), How Piracy is Affecting Economic Development in Puntland, Somalia. *Journal of Strategic Security*, 6(1), 47.

Bensassi, S., & Martinez Zarzoso, I. (2012). How costly is modern maritime piracy to the international community? *Review of International Economics*, 20 (5), σσ. 869-883.

Besley, T., Fetzer, T., & Mueller, H. (2015). The welfare cost of lawlessness: evidence from Somali piracy. *Journal of the European Economic Association*, 13 (2), σσ. 203-239

Bendall, H. B. (2010), Cost of piracy: A comparative voyage approach. *Maritime Economics & Logistics*, 12 (2), σσ. 178-195

Beri, R. (2011), Piracy in Somalia: Addressing the root causes. *Strategic Analysis*, 35(3), 452-464.

Bruno Sergi & Giacomo Morabito (2016), *The Pirate's Curse: Economic Impacts of the maritime Piracy*, Studies in Conflict and Terrorism, 39:10, 935-952, Routledge, Taylor and Francis Group.

Carafano, James J., Richard Weitz, and Martin E. Andersen (2009), *Maritime Security: Fighting Piracy in the Gulf of Aden and Beyond* (Heritage Special Report, Number 59, June 24, No. SR-59. HERITAGE FOUNDATION WASHINGTON DC, 2009.

Carmody, Pdraig R., and Francis Y. Owusu (2007), "Competing hegemon? Chinese versus American geo-economic strategies in Africa." *Political Geography* 26.5, 504-524.

Cilliers, Jakkie (2003), "Terrorism and Africa." *African Security Studies* 12.4 91-103.

Christopher Len (2015), "China's 21st Century Maritime Silk Road Initiative, Energy Security and SLOC Access", *Maritime Affairs*, Routledge, Taylor and Francis Group.

Christian Bueger (2013), *Communities of Security Practice at Work? The Emerging African Maritime Security Regime*, *African Security*, 6:3-4, 297-316 Routledge, Taylor and Francis Group.

Christian Bueger (2015), *Learning from piracy: future challenges of maritime security governance*", *Global Affairs*, Routledge, Taylor and Francis Group.

Christian Bueger (2016), *Doing Europe: agency and the European Union in the field of counter-piracy practice*, *European Security*, 25:4, 407-422, Routledge, Taylor and Francis Group.

Christian Bueger & Jan Stockbruegger (2016), *Pirates, Drugs and Navies*, *The Rusi Journal*, 161:5, 46-52, Routledge, Taylor and Francis Group.

Cullen, P., & Berube, C. (2012). *Maritime Private Security: Market responses to piracy, terrorism and waterborne security risks in the 21st century*. Routledge, Taylor and Francis Group.

Dahir, M. A. (2017), Will piracy return in the Gulf of Aden and the Indian Ocean? *Africa Business*.

Dillon, D. R. (2005), Maritime piracy: Defining the problem. *SAIS Review of International Affairs*, 25(1), 155-165.

Dimitrios Anagnostakis (2015), "Securing the Transatlantic Maritime Supply Chains from Counterterrorism: EU–U.S. Cooperation and the Emergence of a Transatlantic Customs Security Regime" Routledge, Taylor and Francis Group.

Dowd, Caitriona, and Clionadh Raleigh (2013), "The myth of global Islamic terrorism and local conflict in Mali and the Sahel." *African affairs* 112.448, 498-509.

Dr Peter Roell (2013), "Combating Piracy and Maritime Terrorism. A Common Challenge for Europe and Asia" ISPSW Strategic Series.

ESA International (2006). "The Gulf of Aden, the gateway to Persian oil". 13 April 2006.

Euan Graham (2015), "Maritime Security and Threats to Energy Transportation in Southeast Asia", *The RUSI Journal*, Routledge, Taylor and Francis Group.

Ferreira Pedro Teles (2011), *Piracy and the Lisbon Strategic Concept of NATO*, Contraditorio, Policy Paper 11/09.

Filipec Ondrej (2017), *The evolution of EU counter-piracy policy*, *European journal of transformation studies*, vol. 5, No 1, Palacky University.

Garmon, Tina (2002), "International law of the sea: reconciling the law of piracy and terrorism in the wake of September 11th." *Tul. Mar. LJ* 27, 257.

Gilpin, Raymond (2009), *Counting the costs of Somali piracy*. Washington: US Institute of Peace.

Gurpreet S. Khurana (2014), “China’s Maritime Strategic Presence in IOR: Geopolitical, Geoeconomic and Security Import”, *Maritime Affairs*, Routledge, Taylor and Francis Group.

Hakan Selim (2014), “Defeating terrorism, piracy and armed robbery against ships in a collective maritime security system” *International Journal of Human Sciences*.

Harnisch, Chris, and Katherine J. Zimmerman (2010), *The terror threat from Somalia: the internationalization of Al Shabaab*. Critical Threats Project Of The American Enterprise Institute.

Hastings, J. V. (2009), Geographies of state failure and sophistication in maritime piracy hijackings. *Political Geography*, 28(4), 213-223.

Hodkinson, P. (2004), Research as a form of work: expertise, community and methodological objectivity. *British Educational Research Journal*, 30(1), 9-26.

Hughes, D. S. (2016), PIRATE, PRIVATEER, OR MAN-OF-WAR?. *Naval History*, 30(1), 30.

Inmaculada Martínez-Zarzoso & Sami Bensassi (2013) *The Price Of Modern Maritime Piracy, Defence and Peace Economics*, 24:5, 397-418, Routledge, Taylor and Francis Group.

INTERPOL, Database (2017), www.interpol.int/2FINTERPOL-expertise%2FDatabases&usg=AOvVaw13nXco5bSGqIKzEnFEVMe3.

James R. Holmes (2011), “A Founding Era for Combined Maritime Security?”, *Strategic Analysis*, Routledge, Taylor and Francis Group.

James Kraska (2009), “Coalition Strategy and the Pirates of the Gulf of Aden and the Red Sea”, *Comparative Strategy*, Routledge, Taylor and Francis Group.

Joackim Krause and Sebastian Bruns (2016), “Routledge Handbook of Naval Strategy and Security” Routledge, Taylor and Francis Group.

Jonathan Stevenson (2010) *Jihad and Piracy in Somalia*, *Survival*, 52:1, 27-38, Global Politics and Strategy Routledge, Taylor and Francis Group.

Judith Ewo Epse Ndze Akah (2017), “Maritime violence in the CEMAC region: causes, challenges and solution perspectives”, *World Maritime University Dissertations*, 554.

Justin v. Hastings and Sarah g. Phillips (2015), “Maritime Piracy Business Networks And Institutions In Africa”, *African Affairs*, 114/457, 555–576.

Karon, T. (2010), “Battling the Somali pirates: The return of the Islamists”, *Time Magazine*.

Katja Lindskov Jacobsen & Johannes Riber Nordby (2015), Report: “Maritime Security in the Gulf of Guinea”, Royal Danish Defence College Publishing House.

Keohane R. & Nye J. (1977), “Power and Interdependence: World Politics in Transition”, Boston, Little Brown.

Keohane R. (1982), “The Demand for International Regimes”, International Organization Foundation, MIT Press.

Kotb, Mohammed (2004), et al. "Status of coral reefs in the Red Sea and Gulf of Aden in 2004." *Wilkinson, op. cit. note 70*, 137-39.

Krasner D. St. (1983), “International Regimes”, Ithaca, Cornell University Press.

Ladan Affi, Afyare A. Elmi, W. Andy Knight & Said Mohamed (2016), “Countering piracy through private security in the Horn of Africa: prospects and pitfalls” Routledge, Taylor and Francis Group.

Langewiesche, W. (2010), *The outlaw sea: A world of freedom, chaos, and crime*. North Point Press.

Leeson, P. T. (2009), *The invisible hook: the hidden economics of pirates*. Princeton University Press.

Lopez-Lucia, E. (July 2015). *Fragility, conflict and violence in the Gulf of Guinea*. (Rapid Literature Review). Birmingham, UK: GSDRC, University of Birmingham.

Lucas, Edward R. (2013), "Somalia's "Pirate Cycle": The Three Phases of Somali Piracy", *Journal of Strategic Security* 6, no 1:55-63.

Madill, A., Jordan, A., & Shirley (2000)., C. Objectivity and reliability in qualitative analysis: Realist, contextualist and radical constructionist epistemologies. *British journal of psychology*, 91(1), 1-20.

Marchal, Roland (2009), "A tentative assessment of the Somali Harakat Al-Shabaab." *Journal of Eastern African Studies* 3.3, 381-404.

Martin N. Murphy (2009), "Small boats, Weak States, Dirty Money, Piracy and Maritime Terrorism in the modern world" Hurst and Company, London.

Martin N. Murphy (2015), "Triple Barrels: The Economic, Financial and Maritime Warfare Nexus in the 21st century", *The RUSI journal*, Routledge, Taylor and Francis Group.

Nincic, Donna (2009), "Maritime piracy in Africa: The humanitarian dimension." *African Security Studies* 18.3, 1-16.

Pardo Sauvageot (2009), E. Piracy off Somalia and its challenges to maritime security: problems and solutions. UNISCI discussion papers, (19).

Paul Hallwood & Thomas J. Miceli (2012), *The Economics of International Cooperation in the Apprehension and Prosecution of Maritime Pirates*, *Ocean Development & International Law*, 43:2, 188-200, Routledge, Taylor and Francis Group.

Peter Hough, Shahin Malik, Andrew Moran and Bruce Pilbeam (2015), *International Security Studies, Theory and Practice*, Routledge, Taylor and Francis Group.

Prunier, G. (2008), *Africa's world war: Congo, the Rwandan genocide, and the making of a continental catastrophe*. Oxford University Press.

Renato Cruz De Castro (2013), "China and Japan in maritime Southeast Asia: extending their co-strategic rivalry by competing for friends", *Philippine Political Science journal*, Routledge, Taylor and Francis Group.

Rediker, M. (1989), *Between the Devil and the Deep Blue Sea: merchant seamen, pirates and the Anglo-American maritime world, 1700-1750*. Cambridge University Press.

Robin Warner and Stuart Kaye (2016), "Routledge Handbook of Maritime Regulation and Enforcement" Routledge, Taylor and Francis Group.

Rohwerder, B. (2016). *Piracy in the Horn of Africa, West Africa and the Strait of Malacca* (GSDRC Rapid Literature Review). Birmingham, UK: GSDRC, University of Birmingham.

Ross, R. S. (2014), The Revival of Geopolitics in East Asia. *Global Asia*, 9(3), 8-14.

Ruchita Beri (2011) Piracy in Somalia: Addressing the Root Causes, *Strategic Analysis*, 35:3, 452-464, Routledge, Taylor and Francis Group.

Sarah Percy & Anja Shortland (2013) The Business of Piracy in Somalia, *Journal of Strategic Studies*, 36:4, 541-578, Routledge, Taylor and Francis Group.

Sascha Pristrom, Kevin X. Li, Zaili Yang & Jin Wang (2013), "A study of maritime security and piracy" *Maritime Policy & Management*, Routledge, Taylor and Francis Group.

Sanjay Chaturvedi (2016), "Common security? Geopolitics, development, South Asia and the Indian Ocean" Routledge, Taylor and Francis Group.

Shicun Wu (2013), "Maritime Security in the South China Sea Regional Implications and International Cooperation" Routledge, Taylor and Francis Group.

Strickmann, E. (2009), EU and NATO Efforts to Counter Piracy off Somalia: A Drop in the Ocean. International Security Information Service, Europe.

Sullivan, Alexa K. (2010), "Piracy in the Horn of Africa and its effects on the global supply chain." *Journal of Transportation Security* 3.4, 231-243.

Thierry Vircoulon & Violette Tournier (2014), "Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy?", International Crisis Group.

Timothy Edmunds (2014), "Maritime Security Sector Reform: Lessons from the Mainstream", University of Bristol.

Ursula E. Daxecker & Brandon C. Prins (2015), Searching for Sanctuary: Government Power and the Location of Maritime Piracy, International Interactions, 41:4, 699-717, Routledge, Taylor and Francis Group.

USCIRF, 2010, "USCIRF Annual Report 2009 – The Commission's Watch List: Somalia". United Nations High Commissioner for Refugees.

Vidino, Lorenzo, Raffaello Pantucci, and Evan Kohlmann (2010), "Bringing Global Jihad to the Horn of Africa: Al Shabaab, western fighters, and the sacralization of the Somali Conflict." African Security 3.4, 216-238.

Weitz Richard, "Countering the Somali Pirates: Harmonizing the International Response, Journal of Strategic Security 2, no 3 (2010): 1-12, Routledge, Taylor and Francis Group.

Yaron Gottlieb (2014), "Combating Maritime Piracy: Inter-Disciplinary Cooperation and Information Sharing", Case Western Reserve Journal of International Law.

Διαδίκτυο

<http://www.amisom-au.org>

<http://www.amssa.net/framework/MOWCA.aspx>

www.asean.org

www.bbc.com

www.bimco.org

<http://blog.crisisgroup.org>

www.ceeac-eccas.org

[\(http://cggrps.org/en/the-gulf-of-guinea-commission/\)](http://cggrps.org/en/the-gulf-of-guinea-commission/)

<http://claynewsnetwork.com/tag/horn-of-africa/>

<http://www.colsbleus.fr>

www.combinedmaritimeforces.com

www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/so.html

<https://cicyaounde.org/>

<http://cresmacpointenoire.org/?lang=en>

<http://www.csoalliance.com>

<https://criticalmaritimeroutes.eu>

www.difesa.it/

www.ECOWAS.int/member-states/

www.eu.org

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

www.eunavfor.eu

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

www.globalresearch.ca

www.gogin.eu

www.hellenicnavy.gr

www.icc-ccs.org

www.interpol.int

www.imo.org

www.lessonsfrompiracy.net

www.lib.utexas.edu/maps/somalia.html

www.mfa.gr

www.nato.int

www.oceansbeyondpiracy.org

www.ReCAAP.org

www.un.org

www.worldbank.org