



ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ, ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
ΘΕΜΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ

Η Διεθνής Συνεργασία μεταξύ Βορρά και Νότου για την αντιμετώπιση της Θαλάσσιας Πειρατείας



ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΚΟΥΛΟΣ ΑΜ:12121Μ067

Επιβλέπων Καθηγητής: Γρηγόριος Ι. Τσάλτας.

Αθήνα, Μάιος 2015

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Στο σημείο αυτό, θα ήθελα να εκφράσω τις θερμές ευχαριστίες μου στο σύνολο των καθηγητών και διδασκόντων του Π.Μ.Σ «Περιβαλλοντική Διακυβέρνηση και Βιώσιμη Ανάπτυξη», τόσο για τις αποκτηθείσες γνώσεις κι εμπειρίες όσο και για την πολύτιμη έμπνευση και τροφή για σκέψη, που άλλαξαν ουσιαστικά την αντίληψή μου για τον κόσμο που μας περιβάλλει.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες θα ήθελα να απευθύνω προς τον Πρύτανη του Παντείου Πανεπιστημίου κι επιβλέποντα της παρούσης εργασίας, Καθηγητή κ. Γρηγόριο Τσάλτα, για τη συνεχή, ενδελεχή και ουσιαστική καθοδήγηση και στήριξη, που μου παρείχαν, καθ' όλο το διάστημα εκπόνησής της.

Τέλος, αισθάνομαι την ανάγκη να ευχαριστήσω θερμά και τους συναδέλφους μου για την αμέριστη συμπαράσταση, ενθάρρυνση και θετική σκέψη, με την οποία περιέβαλαν την προσπάθειά μου αυτή, συμβάλλοντας στην εκπλήρωση του σημαντικού αυτού προσωπικού μου στόχου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΣΥΝΤΜΗΣΕΙΣ.....	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ^ο	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.2
ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.2
1.1 Ιστορική Εξέλιξη της πειρατείας.....	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.2
1.2 Η έννοια της πειρατείας	14
1.3 Διαχωρισμός Πειρατείας και Ενοπλής Ληστείας	20
1.4 Πειρατεία και Τρομοκρατία	21
1.5 Γεωγραφία και Μορφές του Φαινομένου.....	23
1.6 Αιτίες ανάπτυξης του φαινομένου στη σύγχρονη εποχή	29
1.7 Συνέπειες και Κόστος Πειρατείας	30
1.7.1 Άμεσο κόστος	30
1.7.2 Έμμεσο κόστος	31
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΟΛΟΓΙΚΗ ΚΑΙ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΠΡΟΣΣΕΓΓΙΣΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ	34
2.1 Το κράτος της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Σομαλίας σήμερα	34
2.2 Ιστορική εξέλιξη της Σομαλικής Πειρατείας	35
2.3 Εποχική και χρονική περίοδος επιθέσεων	37
2.4 Γεωγραφική Περιοχή Επιθέσεων	38
2.5 Προφίλ των Πειρατών	39
2.6 Επιλογή Στόχων και Τακτική των Επιθέσεων	40
2.7 Εξοπλισμός και Οπλισμός	41
2.8 Κόστος Σομαλικής Πειρατείας	42
2.9 Παρατηρήσεις	46
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ^ο	48
Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ...	48
3.1 Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός	48

3.2	Το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο	49
3.3.	Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών	51
3.3.1.	United Nations Office On Drugs and Crime	52
3.3.2	Προγραμμα ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών	52
3.4	INTERPOL.....	53
3.5	Περιφερειακές Συνεργασίες	53
3.5.1	Ομάδα Επαφής για την Πειρατεία ανοιχτά της Σομαλίας	54
3.5.2	Κώδικας Συμπεριφοράς του Τζιμπουτί	55
3.5.3	Regional Cooperation on Combating Piracy and armed robbery against ships in Asia	57
3.5.4	Ένωση Χωρών Νοτιανατολικής Ασίας	58
3.5.5	Αφρικανική Ένωση	61
3.5.6	NATO	62
3.5.7	Ευρωπαϊκή Ένωση	64
3.5.8	Συνδυασμένες Ναυτικές Δυνάμεις	68
3.5.9	Διαπεριφερειακές Συνεργασίες	69
3.6	Αποσπάσματα για την προστασία πλοίων	70
3.7	Μεμονωμένα Κράτη	71
3.8	Μη Κυβερνητικοί Οργανισμοί	71
3.8.1	Oceans Beyond Piracy	71
3.8.2	Save Our Seafarers	72
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ^ο		73
ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ		73
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ^ο		80
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....		80
BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ		87
I.	Βιβλία.....	87

	Ελληνικά	87
	Ξενόγλωσσα	88
II.	Άρθρα	89
	Ελληνικά	89
	Ξενόγλωσσα	91
III.	Πρωτογενείς Πηγές.....	94
IV.	Εκθέσεις – Μελέτες - Αναφορές.....	96
V.	Άλλες Πηγές	97

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΤΜΗΣΕΩΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ

- ΑΘ** Ανοιχτή Θάλασσα (ή Διεθνή Ύδατα)
ΑΟΖ Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη
ΕΕ Ευρωπαϊκή Ένωση
ΟΗΕ Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
ΣΔΘ Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982
ΥΦ Υφαλοκρηπίδα
ΧΘ Χωρική Θάλασσα (ή Αιγιαλίτιδα Ζώνη)

ΑΓΓΛΙΚΕΣ

- AFRICOM** United States Africa Command
AMISOM African Union Mission in Somalia
AMSSA African Maritime Safety and Security Agency
BIMCO Baltic and International Maritime Council
BMP best management practices
CGPCS Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia
CMI Comité Maritime International
CTF-150 Combined Task Force 150
DCoC Djibouti Code of Conduct
EUCAP NESTOR European Union Regional Maritime Capacity-building for the Horn of Africa and the Western Indian Ocean
EU-NAVFOR European Union Naval Force
EUTM European Union Training Mission for Somalia
IBF International Bargaining Forum
ICC International Criminal Court
ICC International Chamber of Commerce
ICG International Contact Group on Somalia
ICS International Chamber of Shipping
ICOC International Code of Conduct
IMB International Maritime Bureau

IMB PRC International Maritime Bureau Piracy Reporting Centre

IMO International Maritime Organization

INTERPOL International Criminal Police Organization (also ICPO)

ISPS International Ship and Port Facility Security Code

IUMI International Union of Marine Insurance

LMA Lloyd's Market Association

MOWCA Maritime Organization of West and Central Africa

MPHRP Maritime Piracy Humanitarian Response Programme

MSCHOA Maritime Security Centre – Horn of Africa

NATO North Atlantic Treaty Organization

RAPPICC Regional Anti-piracy Prosecution and Intelligence Coordination Centre

ReCAAP Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia

ReCAAP ISC ReCAAP Information-sharing Centre

SUA Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, 1988

TFG Transitional Federal Government of Somalia

UKMTO United Kingdom Marine Trade Operations

UNCLOS United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982

UNCTAD United Nations Conference on Trade and Development

UN-DOALOS United Nations Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea

UNDP United Nations Development Programme

UNODC United Nations Office on Drugs and Crime

UNODC CPP United Nations Office on Drugs and Crime Counter-Piracy Programme

WFP World Food Programme

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παγκοσμιοποίηση, η οποία κυριάρχησε τον 21^ο αιώνα, είναι μια διαδικασία συνεχώς εξελισσόμενη και συνέπειά της αποτελεί η αλλαγή του κόσμου και του στρατηγικού περιβάλλοντος. Σε αυτή τη διαδικασία, η σημασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι περισσότερο θεμελιώδης από ποτέ, διότι συνδέει τους ανθρώπους, τις οικονομίες και τους πολιτισμούς. Το θαλάσσιο περιβάλλον είναι ένας ξεχωριστός κόσμος γεμάτος ευκαιρίες και προκλήσεις. Σε αυτό ακριβώς το παραπάνω πλαίσιο αντιλαμβανόμαστε ότι η θαλάσσια ασφάλεια είναι ζωτικής σημασίας καθώς εξασφαλίζει την απρόσκοπτη, ταχεία και ασφαλή μεταφορά ανθρώπων και αγαθών.

Στα μέσα της δεκαετίας του 2000 παρουσιάστηκε μια σημαντική έξαρση ενός φαινομένου που λέγεται θαλάσσια πειρατεία, αναδεικνύοντάς την σαν μια αυξανόμενη απειλή για τη θαλάσσια ασφάλεια. Το φαινόμενο της πειρατείας δεν αναδύθηκε ξαφνικά στον 21^ο αιώνα, αλλά είναι αρχαιότατο. Σχεδόν με την έναρξη της ναυτιλίας και την ενασχόληση του ανθρώπου με την θάλασσα, εμφανίσθηκε και η πειρατεία. Χαρακτηριστικό γνώρισμά της είναι ότι παρουσιάζει κατά διαστήματα εξάρσεις που συναρτώνται με τις βιοτικές και τις εν γένει κοινωνικές συνθήκες των περιοχών όπου παρατηρείται αυτή η άνοδος, με την υπανάπτυξη και τη φτώχεια των περιοχών αυτών και ιδιαίτερα με την ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου. Η Θαλάσσια πειρατεία είναι ένα περίπλοκο ζήτημα που μπορεί να ξεπεραστεί μόνο με συνδυασμό πολιτικών και διπλωματικών προσπαθειών, με στρατιωτικά και νομικά μέτρα, και με άλλες δράσεις όπως η αναπτυξιακή βοήθεια και ο ισχυρός διεθνής συντονισμός.

Η διεθνής κοινότητα, υφιστάμενη τις συνέπειες της πειρατείας, ανέπτυξε ένα πλαίσιο δράσης για την αντιμετώπισή της. Η πειρατεία στάθηκε αφορμή ώστε να αναπτυχθούν συνεργασίες τόσο σε περιφερειακό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο μεταξύ διεθνών οργανισμών, κρατών και μη κυβερνητικών οργανισμών καθώς και να δημιουργηθούν θαλάσσια καθεστώτα. Ήταν η αφορμή ώστε ο αναπτυσσόμενος κόσμος να μελετήσει πιο επιισταμένα και βαθιά

τα προβλήματα του αναπτυσσόμενου κόσμου και να γίνει ένα άνοιγμα εκ μέρους του πλούσιου «Βορρά» προς το φτωχό «Νότο». Μελετώντας τις συνεργασίες που αναπτύχθηκαν παρατηρούμε ότι κάποιες ήταν ιδιαίτερα πετυχημένες με σημαντική συνεισφορά στην αντιμετώπιση του φαινομένου και κάποιες, καθότι δημιουργήθηκαν μέσα από την προώθηση αντικρουόμενων συμφερόντων των διεθνών δρώντων, δεν απέφεραν τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Παράλληλα, μια ευρύτερη συζήτηση γίνεται σήμερα για το αν το πρόβλημα της πειρατείας πρέπει να αντιμετωπιστεί μέσα από μια «ολοκληρωμένη προσέγγιση» των αιτιών του, μέσω παγκόσμιων Διεθνών Οργανισμών, ή η αντιμετώπισή του πρέπει να γίνει μέσω μεγαλύτερης περιφερειακής συνεργασίας μεταξύ των κρατών στα οποία εντοπίζεται το πρόβλημα.

Καθίσταται, συνεπώς, ιδιαίτερα αμφιλεγόμενο, πολυσύνθετο και πολυδιάστατο ζήτημα, παρουσιάζοντας μεγάλο επιστημονικό ενδιαφέρον, να μελετηθούν ποιες συνεργασίες ήταν επιτυχείς, ποια τα χαρακτηριστικά τους και για ποιο λόγο κάποιες απέτυχαν.

Ερευνητικά Ερωτήματα

Ο στόχος της παρούσας μελέτης είναι να εξετάσει τις βαθύτερες αιτίες και επιπτώσεις της θαλάσσιας πειρατείας σε όλους τους τομείς (περιβάλλον-οικονομία-κοινωνία), να περιγράψει και να αποτιμήσει τις διεθνείς και περιφερειακές προσπάθειες για την αντιμετώπιση του προβλήματος. Συγκεκριμένα, η μελέτη καλείται να απαντήσει στο ερώτημα εάν η πειρατεία αποτελεί ένα τοπικό περιφερειακό πρόβλημα των παράκτιων περιοχών που συναντάται ή εάν είναι ένα μεγάλο διεθνές πρόβλημα. Το επόμενο ερώτημα που πρέπει να απαντηθεί είναι εάν όντως η πειρατεία υπήρξε αφορμή για την ανάπτυξη της συνεργασίας μεταξύ των κρατών σε ουσιαστικό επίπεδο και να εντοπίσει τα χαρακτηριστικά των συνεργασιών που ήταν επιτυχημένες καθώς και τις αιτίες αυτών που πρακτικά απέτυχαν. Ως τελευταίο ερευνητικό ερώτημα τίθεται το εάν οι συνεργασίες που έχουν δημιουργηθεί μπορούν να εξελιχθούν σε πιο πολυδιάστατο επίπεδο, με την ανάπτυξη συνεργασιών και σε άλλους τομείς και να εξετάσει τις δυνατότητες για τη δημιουργία νέων, πολυμερών, περιφερειακών συμβατικών καθεστώτων στο θαλάσσιο περιβάλλον.

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ-ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Για τις ανάγκες της εργασίας χρησιμοποιήθηκαν πρωτογενείς πηγές, όπως αποφάσεις και συμβατικά κείμενα διεθνών οργανισμών. Χρησιμοποιήθηκαν στατιστικά στοιχεία, εκθέσεις και μελέτες διεθνών οργανισμών, όπως η Παγκόσμια Τράπεζα και το UNDP καθώς και μελετήθηκαν αναλύσεις Μη κυβερνητικών Οργανισμών. Επίσης, έγινε χρήση δευτερογενών πηγών, όπως επιστημονική και δημοσιογραφική αρθρογραφία προσφεύγοντας στις διαδικτυακές πηγές.

Στο πρώτο κεφάλαιο της μελέτης επιχειρείται μια ιστορική αναδρομή στο φαινόμενο της πειρατείας ώστε να αναδειχτεί ότι αυτή δεν είναι ένα φαινόμενο που δημιουργήθηκε ξαφνικά στον 21^ο αιώνα, αλλά η γέννησή της χάνεται βαθιά στην ανθρώπινη ιστορία. Στη συνέχεια επιχειρείται ένας νομικός προσδιορισμός της έννοιάς της καθότι αποτελεί ένα από τα πιο συγκεχυμένα διεθνή εγκλήματα και παραθέτεται το διεθνές συμβατικό πλαίσιο σύμφωνα με το οποίο αυτή διώκεται στη σημερινή εποχή. Ακολούθως επιχειρείται μια γενική χαρτογράφηση των περιοχών που συναντάται και μια καταγραφή των μορφών της. Στη συνέχεια της εργασίας γίνεται μια μελέτη προκειμένου να καταγραφούν οι αιτίες, οι οποίες τροφοδοτούν την πειρατεία και απαριθμούνται οι συνέπειες της, τόσο οι άμεσες όσο και οι έμμεσες, για το διεθνές περιβάλλον.

Στο δεύτερο κεφάλαιο προχωράμε σε μια περιπτωσιολογική και γεωγραφική προσέγγιση του φαινομένου. Η περιοχή που μελετάται είναι αυτή της Σομαλίας και ο λόγος που επιλέχθηκε είναι ότι σύμφωνα με όλα τα στατιστικά στοιχεία, η χώρα αυτή βρέθηκε στο επίκεντρο της ανάπτυξης της πειρατικής δραστηριότητας από τα μέσα της δεκαετίας του 2000. Στη περίπτωση της Σομαλίας κάνουμε πρώτα μια ανάλυση του επιπέδου ανάπτυξης της χώρας σύμφωνα με τους δείκτες ανθρώπινης ανάπτυξης του UNDP, ώστε να διαπιστώσουμε εάν η έξαρση του φαινομένου σ'αυτή την περιοχή συνδέεται με προβλήματα υπανάπτυξης. Ακολούθως γίνεται μια αναφορά στην εξέλιξη του φαινομένου στην περιοχή και κατόπιν παρουσιάζονται όλες οι πτυχές του, μοντελοποιείται ο τρόπος δράσης των Σομαλών πειρατών και παρατίθενται

αναλυτικά στοιχεία για την πειρατική δραστηριότητα. Τέλος γίνεται μια απαρίθμηση του κόστους της Σομαλικής πειρατείας μέσα από μελέτες.

Στο τρίτο κεφάλαιο αναλύεται η διεθνής συνεργασία και όλες οι δράσεις που αναπτύχθηκαν από τη διεθνή κοινότητα για την αντιμετώπισή της. Έτσι προσπαθώντας να κάνουμε μια κατηγοριοποίηση, αναλύονται ξεχωριστά οι δράσεις Διεθνών οργανισμών, περιφερειακών οργανισμών, μεμονωμένων κρατών και μη κρατικών δρώντων.

Στο τέταρτο κεφάλαιο γίνεται μια αποτίμηση των δράσεων που αναπτύχθηκαν από όλους τους διεθνείς δρώντες και αναλύονται ποιες συνεργασίες ήταν επιτυχημένες και ποιες δεν απέφεραν τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Έγινε προσπάθεια να αναλυθούν οι αιτίες των επιτυχημένων προσπαθειών και να καταγραφούν τα θετικά σημεία που προσέδωσαν αυτές στις αναπτυσσόμενες χώρες, όπως η μεταφορά γνώσης και τεχνολογίας. Τέλος, στο πέμπτο κεφάλαιο καταγράφονται τα συμπεράσματα και προσπαθούμε να απαντήσουμε στα ερευνητικά ερωτήματα που έχουν τεθεί. Επιπλέον παρατίθενται και προβληματισμοί για μελλοντική διερεύνηση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

1.1 Ιστορική Εξέλιξη της Πειρατείας.

Η ιστορία της πειρατείας είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ιστορία της ναυτιλίας και του εμπορίου. Η Μεσόγειος θεωρείται η πρώτη περιοχή όπου εμφανίστηκε αρχικά το φαινόμενο της πειρατείας αφού ήδη από το 13^ο αιώνα π.χ. υπάρχουν αναφορές περί πειρατικής δράσης σε πολλά μέρη της Μεσογείου Θάλασσας.¹ Η πειρατεία στις αρχικές της μορφές είχε διπλή υπόσταση, αφού δεν περιοριζόταν μόνο σε επιθέσεις εναντίον πλοίων στη θάλασσα αλλά και σε επιδρομές εναντίον παραλιακών πόλεων με σκοπό τον προσπορισμό πλούτου και σκλάβων. Οι περισσότεροι συγγραφείς της αρχαίας ελληνικής γραμματείας, όπως ο Όμηρος, ο Ηρόδοτος, ο Θουκυδίδης, ο Πλούταρχος κλπ, ασχολήθηκαν με το θέμα των πειρατών και της πειρατείας στη θάλασσα². Αξίζει δε να αναφερθεί ότι στην αρχαία Ελλάδα, η πειρατεία δεν ήταν αξιόποινη πράξη παρά μόνο όταν στρεφόταν εναντίον συμπολιτών, ενώ ήταν θεμιτή και αποδεκτή όταν οι επιθέσεις στρέφονταν προς ξένους. Περιβόητοι λαοί για την πειρατική τους δραστηριότητα στην αρχαιότητα ήταν οι Φοίνικες, οι Ιλλύριοι, οι Τυρρηνοί και οι Θράκες.

Το φαινόμενο της πειρατείας συνεχίστηκε απρόσκοπτο στη Μεσόγειο μέχρι τον 5^ο αιώνα π.χ. όπου δείχνει να υποχωρεί εξαιτίας της αθηναϊκής ναυτικής παντοδυναμίας, η οποία είχε θέσει ως στόχο την εξάλειψή του και επανεμφανίζεται με το τέλος του Πελοποννησιακού Πολέμου. Στον 1^ο π.Χ. αιώνα, η πειρατεία παίρνει μεγάλες διαστάσεις και οι Ρωμαίοι, όντας η μόνη υπερδύναμη σε ξηρά και θάλασσα της τότε εποχής, ανέλαβαν να την εξαλείψουν. Αυτό επιτεύχθηκε με το Γαβίνειο Νόμο³, με βάση τον οποίο το 67 π.Χ. οργανώθηκε εκστρατεία υπό την ηγεσία του Πομπήιου και κατατροπώθηκαν οι πειρατές της Μεσογείου.

¹ Μπόση Μαίρη, *θαλάσσια Πειρατεία- Τρομοκρατία*. Εκδόσεις Ποιότητα, Αθήνα, 2012.

² Βελισσαροπούλου Γιούλη, «Πειρατεία και πειρατές στην ελληνική αρχαιότητα», περ. *Αρχαιολογία*, τ. 3 Μάιος 1982, σελ 2.

³ Konstam Angus, «A Complete History of Piracy», Osprey Publishing, 2008, σελ. 20-22

Η επανεμφάνιση της πειρατείας συμπίπτει με την παρακμή της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας. Τον 3^ο αιώνα μ.Χ εμφανίζονται οι Γότθοι στα παράλια του Μαρμαρά και της Μαύρης Θάλασσας και τον 5^ο αιώνα οι Σλάβοι, οι οποίοι επεκτείνουν τη δράση τους σε όλη την Αδριατική. Κατά τους επόμενους αιώνες, η πειρατεία εξαπλώνεται συστηματικά σε όλη την Ευρώπη με σημείο αναφοράς τους Βίκινγκς, οι οποίοι έδρασαν από τον 8^ο έως τον 11^ο αιώνα στην Σκανδιναβία και στην βόρεια Ευρώπη και η δράση τους περιελάμβανε καταστροφές και λεηλασίες παραθαλάσσιων πόλεων και χωριών.

Κατά το μεσαίωνα εμφανίζεται στη Δυτική Ευρώπη ένας νέος εννοιολογικός διαχωρισμός όσον αφορά στο ηθικό και νομικό περιεχόμενο της πειρατείας, αυτός του «Κουρσάρου». Οι κουρσάροι ήταν ιδιώτες, που σε περίοδο πολέμου λάμβαναν από τις νόμιμες αρχές ενός κράτους το δικαίωμα να ληστεύουν εμπορικά πλοία που έφεραν εχθρική σημαία. Η άδεια (letter of marque) δινόταν μόνο από επίσημο κρατικό φορέα και συνήθως όριζε συγκεκριμένη χρονική διάρκεια ισχύος της, τις περιοχές που επιτρεπόταν η δράση, την εθνικότητα των πλοίων που μπορούσαν να ληστευθούν και το ποσοστό της λείας που θα έπρεπε ν' αποδοθεί από τον κουρσάρο στο κράτος που την εξέδωσε. Σε κάθε περίπτωση πάντως, ο κουρσάρος της μιας αντιμαχόμενης πλευράς, όσες εξουσιοδοτήσεις κι αν διέθετε, συνέχιζε να θεωρείται ως απλός πειρατής για την άλλη. Λόγω του παραπάνω, κατά τον μεσαίωνα παρατηρήθηκε έξαρση της πειρατείας⁴.

Το 17^ο και 18^ο αιώνα, «την εποχή των μεγάλων ανακαλύψεων και εξερευνητών», η πειρατική δραστηριότητα εξαπλώνεται στις Δυτικές ακτές της Αμερικής, στην Καραϊβική, στον Ατλαντικό Ωκεανό, στη δυτική πλευρά της αφρικανικής ηπείρου και στον ινδικό ωκεανό. Το τέλος μάλιστα του 17ου αιώνα είναι γνωστό ως «χρυσή εποχή της πειρατείας» και διήρκεσε περίπου 30 χρόνια και συγκεκριμένα την περίοδο 1700-1730. Οι αιτίες του παραπάνω φαινομένου μπορούν να αναζητηθούν στο τέλος του μεγάλου πολέμου Βρετανίας – Γαλλίας που είχε ως αποτέλεσμα τα παροπλισμένα πληρώματα των πολεμικών πλοίων

⁴ Δαλακλής Δ. και Κατσίκης Α., « Πειρατεία και θαλάσσιες Μεταφορές, Μια διαχρονική Σχέση με καταλυτική επίδραση στη μεσόγειο θάλασσα», Ναυτική επιθεώρηση, τεύχος 572, Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού, 2010

να μείνουν χωρίς νόμιμη απασχόληση, καθώς δεν υπήρχε η δυνατότητα να απορροφηθούν σε κάποιο άλλο τομέα της οικονομίας, και έτσι να στραφούν μαζικά στην πειρατεία.⁵

Μετά τον 18^ο αιώνα η πειρατεία ελαττώθηκε κυρίως λόγω της ανάπτυξης της τεχνολογίας (ανάπτυξη της ατμοκίνητης ναυτιλίας που καθιστούσε τα εμπορικά πλοία λιγότερο ευπρόσβλητα από τα πειρατικά) και της οργανωμένης επιχείρησης εκ μέρους της νέας Αμερικανικής δημοκρατίας και των κρατών της Ευρώπης για την πάταξή της σε μία προσπάθεια οι θαλάσσιοι οδοί του εμπορίου να καταστούν ασφαλείς. Οι σχετικές επιχειρήσεις έγιναν γνωστές ως Barbary Wars.⁶

Ακολούθως, για περίπου 200 έτη συμπεριλαμβανομένου και του μεγαλύτερου μέρους του 20ου αιώνα, η πειρατεία σίγησε. Τις δεκαετίες του 1970 και του 1980, η πειρατεία αποτέλεσε και πάλι σημαντικό κίνδυνο για την ασφάλεια της ναυτιλίας κυρίως στις περιοχές της νότιας Κίνας, στα στενά της Μάλακα, στο αρχιπέλαγος Σούλου των Φιλιππίνων και στον κόλπο της Ταϊλάνδης.⁷

Τα τελευταία χρόνια παρουσιάζεται και πάλι έξαρση του φαινομένου στις Ανατολικές και Δυτικές Ακτές της Αφρικής και νότια της Ασίας. Οι λόγοι και οι αιτίες της παραπάνω έξαρσης θα αναλυθούν στη συνέχεια.

1.2. Η έννοια της πειρατείας.

Αν και δεν υπάρχει διεθνής σύμβαση αφιερωμένη αποκλειστικά στην πάταξη της πειρατείας, η πειρατεία είναι το πρώτο αδίκημα που αναγνωρίστηκε ως έγκλημα κατά του διεθνούς δικαίου και υπόκειται σε οικουμενική δικαιοδοσία.⁸ Η πρώτη φορά που έγινε προσπάθεια από τη διεθνή κοινότητα για τη κωδικοποίηση και θέσπιση συγκεκριμένων κανόνων σχετικά με την αντιμετώπισή της, ήταν στην πρώτη Συνδιάσκεψη των Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας, με τη Σύμβαση της Γενεύης του 1958 για την Ανοικτή Θάλασσα

⁵ Βλέπε Konstam Angus Οπ.π. σελ 12.

⁶ Μπόση Μαίρη, θαλάσσια Πειρατεία- Τρομοκρατία. Εκδόσεις Ποιότητα, Αθήνα, 2012, σελ 17.

⁷ Οπ.π., σελ 29.

⁸ Maritime Piracy, Part II: An Overview of the international legal framework and of multilateral cooperation to combat piracy, UNCTAD/DTL/TLB/2014/1. Διαθέσιμο στο <http://unctad.org/ttl/legal>

(άρθρα 14-21). Οι διατάξεις της παραπάνω σύμβασης που αφορούν στο φαινόμενο της πειρατείας επαναλήφθηκαν σχεδόν αυτολεξεί στα άρθρα 100 έως 107 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του Montego Bay 1982 (UNCLOS)⁹. Ο νομικός ορισμός της πειρατείας και κατ' επέκταση αυτός που χρησιμοποιείται περισσότερο¹⁰ είναι αυτός που αναφέρεται στο άρθρο 101 της υπόψη Σύμβασης. Σύμφωνα με την Σ.Δ.Θ ως πειρατεία ορίζεται οποιαδήποτε από τις ακόλουθες πράξεις:

«α. οποιαδήποτε παράνομη πράξη βίας ή κράτησης, ή οποιαδήποτε πράξη διαρπαγής που τελείται για ιδιοτελείς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους, και που κατευθύνεται:

(i) στην ανοικτή θάλασσα, εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους ή εναντίον προσώπου ή περιουσιακών στοιχείων πάνω στο πλοίο ή το αεροσκάφος αυτό.

(ii) εναντίον ενός πλοίου ή αεροσκάφους, προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων, σε περιοχή που βρίσκεται εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους.

β. κάθε πράξη εκούσιας συμμετοχής στη λειτουργία ενός πλοίου ή αεροσκάφους, με επίγνωση των γεγονότων που το καθιστούν πειρατικό πλοίο ή αεροσκάφος.

γ. οποιαδήποτε πράξη σχετική με υποκίνηση ή εκ προθέσεως διευκόλυνση μιας από τις πράξεις που περιγράφονται προηγουμένως.»

Το άρθρο 103 (UNCLOS) αναφέρει τον «ορισμό του πειρατικού πλοίου ή αεροσκάφους»:

«πλοίο ή αεροσκάφος θεωρείται ως πειρατικό αν τα πρόσωπα, που ασκούν τον πραγματικό έλεγχο σ' αυτό, το προορίζουν για να διαπράξουν μία από τις πράξεις που αναφέρονται στο άρθρο 101. Το ίδιο ισχύει και αν το πλοίο ή το αεροσκάφος έχει χρησιμοποιηθεί για να διαπραχθεί οποιαδήποτε τέτοια πράξη, για

⁹ www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos_e.pdf

¹⁰ Το IMB International Maritime Bureau δίδει έναν ευρύτερο ορισμό για την πειρατεία: «η πράξη της επιβίβασης ή απόπειρας επιβίβασης σε οποιοδήποτε σκάφος με σκοπό την διάπραξη κλοπής ή οποιοδήποτε άλλου εγκλήματος και με την πρόθεση ή την δυνατότητα χρήσης βίας κατά την τέλεση της εν λόγω πράξεως». Αυτός ο ορισμός δεν έχει νομική ισχύ και χρησιμοποιείται για στατιστικούς λόγους μόνο.

όσο χρονικό διάστημα αυτό παραμένει κάτω από την έλεγχο των προσώπων που είναι υπεύθυνα.»

Το αδίκημα της πειρατείας κατά τη Σύμβαση ΔΘ, θεωρείται ως διεθνές έγκλημα, (crime against the law of nations), έγκλημα jure gentium, ενώ οι πειρατές θεωρούνται «εχθροί της ανθρωπότητας» (hostes humani generis)¹¹. Επιπλέον, είναι το αρχαιότερο έγκλημα σύμφωνα με το εθιμικό αλλά και το συμβατικό διεθνές δίκαιο. Είναι ένας από τους δυο τύπους διεθνών εγκλημάτων για τα οποία αναγνωρίζεται ρητά οικουμενική δικαιοδοσία και καθιερώνεται η συντρέχουσα αρμοδιότητα κάθε κράτους, από τις διεθνείς συμβάσεις, ώστε να επιτευχθεί η ποινική καταστολή του¹². Η δικαιοδοσία λοιπόν για το έγκλημα της πειρατείας θεωρείται ότι ανήκει σε όλα τα κράτη στην ανοιχτή θάλασσα¹³, άρα είναι οικουμενική (Universal Jurisdiction – UJ) – μάλιστα στην απόλυτή της μορφή - αφού στις περιπτώσεις πειρατείας δεν εξετάζεται η σχέση των πειρατών ή των θυμάτων με κάποιο κράτος.

Η αναγνώριση της οικουμενικής δικαιοδοσίας των κρατών οφείλεται στο γεγονός ότι η διεθνής έννομη τάξη δεν διαθέτει αυτοτελείς μηχανισμούς καταστολής και τιμωρίας ορισμένων πράξεων που θεωρούνται ότι στρέφονται κατά της διεθνούς κοινωνίας ως συνόλου. Τα κράτη έτσι αναλαμβάνουν εκείνα να καταστείλουν τα εγκλήματα αυτά, ανεξάρτητα αν υπάρχει ή όχι συγκεκριμένος σύνδεσμος με την εθνική έννομη τάξη. Πάντως η οικουμενική δικαιοδοσία επειδή είναι συντρέχουσα (για μια δηλαδή ενέργεια ή κατάσταση

¹¹ Σιούσουρας Πέτρος, Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο. Δίκαιο θάλασσας και ανθρωπιστικό δίκαιο. Εκδόσεις. Ι. Σιδέρης, Αθήνα 2015, σελ 392.

¹² Μαρούδα Μαρία Ντανιέλα, «Η πειρατεία ως διεθνές έγκλημα». Συλλογικό έργο Ασφάλεια και Πειρατεία στην Ανοικτή Θάλασσα, επ. Στ Περράκης – Γρ. Τσάλτας, εκδόσεις. Ι. Σιδέρης, Αθήνα 2006, σελ 45-48.

¹³ Σιούσουρας Πέτρος, 2009, «Νομικό Πλαίσιο Αντιμετώπισης της Πειρατείας υπό το Πρίσμα του Διεθνούς Δικαίου», Διημερίδα ΑΔΙΣΠΟ με θέμα «Λαθρομετανάστευση και Σύγχρονη Πειρατεία ως Απειλές της Διεθνούς και Περιφερειακής Ασφάλειας», 25-26 Νοε. 2009: Σύμφωνα με το ΔΔ, στην ανοικτή θάλασσα άσκηση εξουσίας σε ένα εμπορικό πλοίο μπορεί να ασκήσει μόνον δημόσιο πλοίο (πολεμικό ή αντίστοιχο) του κράτους της σημαίας που αυτό φέρει και τούτο με συγκεκριμένους όρους. Σε τρεις μόνο περιπτώσεις (εξαιρέσεις) η UNCLOS δίνει τη δυνατότητα σε πολεμικά πλοία ή σε πλοία που ασκούν δημόσια εξουσία να ασκούν δικαιοδοσία ως εξαιρέσεις από την αρχή της δικαιοδοσίας του κράτους σημαίας. Αυτές είναι οι ακόλουθες: η νηοψία, η συνεχής καταδίωξη και η πειρατεία. Παραπομπή σε. Κ. Ιωάννου & Α. Στρατή, *Εισηγήσεις Δικαίου της Θάλασσας*, τ.Α, Αθήνα-Κομοτηνή, Α.Σάκκουλας, 1996, σελ. 222 .

έχουν δικαιοδοσία όλα τα κράτη) είναι ενδεχόμενο να δημιουργήσει προβλήματα σύγκρουσης¹⁴.

Στα άρθρα 105-107 της Σύμβασης ΔΘ περιγράφεται η διαδικασία και οι αναγκαίες συνθήκες για την περίπτωση της κατάσχεσης του πειρατικού πλοίου ή αεροσκάφους ανάλογα. Έτσι, στο άρθρο 105 αναγνωρίζεται το δικαίωμα κάθε κράτους να κατάσχει στην ανοικτή θάλασσα ή σε άλλο μέρος έξω από την δικαιοδοσία οποιουδήποτε άλλου Κράτους, ένα πειρατικό πλοίο ή αεροσκάφος που έχει κυριευθεί και ελέγχεται από πειρατές. Το δικαίωμα αυτό επεκτείνεται και στη σύλληψη των προσώπων που επιβαίνουν, καθώς και στην κατάσχεση όλων των αγαθών που βρίσκονται πάνω σε αυτό¹⁵. Στο ίδιο άρθρο αναφέρεται ποια είναι τα αρμόδια δικαστήρια για την επιβολή ποινών και ποιοι είναι οι περιορισμοί.

Σε περίπτωση πάντως που η έρευνα για την καταστολή της πειρατείας αποβεί άκαρπη ή δεν προκύψουν επαρκή στοιχεία για την κατάσχεση του ύποπτου πλοίου ή του αεροσκάφους, το άρθρο 106 που φέρει τίτλο «Ευθύνη για κατάσχεση χωρίς επαρκή στοιχεία», αποδίδει την ευθύνη για τη λανθασμένη έρευνα στο κράτος του οποίου το πλοίο πραγματοποίησε την έρευνα. Αναλυτικά αναφέρεται ακριβώς ότι:

Σε περίπτωση που η κατάσχεση πλοίου ή αεροσκάφους υπόπτου για πειρατεία έχει γίνει χωρίς να υπάρχουν επαρκή στοιχεία που να τη δικαιολογούν, το κράτος το οποίο προέβη στην κατάσχεση ευθύνεται απέναντι του κράτους του οποίου την εθνικότητα φέρει το πλοίο ή το αεροσκάφος, για κάθε απώλεια ή ζημιά που προκλήθηκε από την κατάσχεσή του.

Τέλος, το άρθρο 107 με τίτλο «Πλοία και αεροσκάφη δικαιούμενα να προβούν σε κατάσχεση για λόγους πειρατείας», αναγνωρίζει το δικαίωμα της

¹⁴ Βλ. Π. Σιούσουρας ό.π., *παραπομπή σε* Κ. Ιωάννου & Α. Στρατή ό.π.

¹⁵ Τσάλτας Ι. Γρηγόρης, «Ο ορισμός της πειρατείας μέσα από τη σύμβαση του Μοντέγκο Μπαιου». Συλλογικό έργο Ασφάλεια και Πειρατεία στην Ανοικτή Θάλασσα, επ. Στ. Περράκης – Γρ. Τσάλτας, εκδόσεις. Ι. Σιδέρης, Αθήνα 2006, σελ 50-58.

επέμβασης στα πειρατικά πλοία για την καταστολή της πειρατείας αποκλειστικά και μόνο σε πολεμικά πλοία ή πλοία που ασκούν δημόσια εξουσία .

Ο ορισμός της πειρατείας αυτός καθ' αυτός σύμφωνα με τη Σύμβαση ΔΘ εγείρει κάποια ζητήματα. Αυτό συμβαίνει διότι θέτει τρεις προϋποθέσεις για τη στοιχειοθέτησή της ως διεθνούς εγκλήματος *jure gentium*¹⁶:

Πρώτον, να υφίσταται πράξη παράνομης βίας ή κράτησης ή διαρπαγής, που να λαμβάνει χώρα «στην ανοικτή θάλασσα» ή σε «τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους» και να διενεργείται από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου.

Δεύτερον, η πράξη πρέπει να γίνεται για ιδιωτικούς σκοπούς.

Τρίτον, η διάπραξη των παρανόμων πράξεων να λαμβάνει χώρα από πλοίο σε πλοίο, αποκλείοντας, έτσι, παράνομες πράξεις που εκδηλώνονται εξ αρχής στο πλοίο – στόχος.

Ως προς το πρώτο στοιχείο πρέπει να σημειωθεί ότι η διατύπωση «παράνομη βία» αποτελεί ταυτολογία, στο μέτρο που κάθε πράξη βίας είναι παράνομη στο διεθνές δίκαιο, εφόσον δεν αποτελεί νόμιμη άμυνα. Επίσης, δεν νοείται ως πειρατεία η βία που προέρχεται από πολεμικό ή δημόσιο πλοίο σε βάρος άλλου πλοίου. Θα μπορούσε, ωστόσο, να θεωρηθεί ως πειρατεία παράνομη πράξη στην οποία προέβη είτε πολεμικό πλοίο το οποίο έχουν καταλάβει στασιαστές (αρ. 102 της Σ.Δ.Θ.), είτε δημόσιο πλοίο το οποίο φέρει τη σημαία μη διεθνούς αναγνωρισμένης οντότητας. Τούτο συνέβη τον Μάιο του 1975, όταν το εμπορικό πλοίο *Mayarez* με σημαία των ΗΠΑ συνελήφθη από περιπολικό της Καμπότζης στον Κόλπο του Σιάμ στην ανοικτή θάλασσα, 60 ναυτικά μίλια από τις ακτές της Καμπότζης, κατά την περίοδο των Ερυθρών Χμερ. Καθώς το καθεστώς του Πολ Ποτ δεν είχε κερδίσει τη διεθνή αναγνώριση από μεγάλο αριθμό κρατών, οι ΗΠΑ θεώρησαν τη σύλληψη ως πειρατεία *jure*

¹⁶Μαρούδα Μαρία Ντανιέλα, «Η πειρατεία ως διεθνές έγκλημα». Συλλογικό έργο Ασφάλεια και Πειρατεία στην Ανοικτή Θάλασσα, επ. Στ Περράκης – Γρ. Τσάλτας, εκδόσεις. Ι. Σιδέρης, Αθήνα 2006, σελ 38-42.

gentium¹⁷. Ταυτόχρονα, εννοείται ότι πειρατεία *jure gentium* έχουμε και στην ΑΟΖ ή στη συνορεύουσα ζώνη, εφόσον ή δίωξή της δεν συγκρούεται με τα κυριαρχικά δικαιώματα του παρακτίου κράτους στην ΑΟΖ ή στις συγκεκριμένες αρμοδιότητές του στη συνορεύουσα ζώνη που έχει υιοθετήσει¹⁸.

Ως προς το δεύτερο στοιχείο, αυτό της απαίτησης ιδιωτικών –ιδιοτελών σκοπών, δεν υπάρχει συμφωνία στη διεθνή πρακτική, για την ορθή ερμηνεία του. Η δυσκολία έγκειται στο ότι το κριτήριο αυτό βασίζεται σε ένα εσωτερικό, ψυχολογικό στοιχείο μη μετρήσιμο και δεν χρησιμοποιείται για το διαχωρισμό του ένα αντικειμενικό κριτήριο. Έτσι, έχουν δημιουργηθεί σοβαρά προβλήματα, ιδίως στις περιπτώσεις όπου οι πράξεις βίας υπηρετούν ιδεολογικούς ή πολιτικούς σκοπούς, καθώς αποτελούν αιτία για το αποκλεισμό του χαρακτηρισμού μιας πράξης βίας ως πειρατεία.¹⁹

Ως προς το τρίτο στοιχείο υπάρχει η απαίτηση για δυο πλοία, δηλαδή οι πράξεις βίας να κατευθύνονται προς πλοίο ή αεροσκάφος διαφορετικό του πειρατικού. Συνεπώς, η στάση μελών του πληρώματος ή πράξεις βίας από τους επιβάτες ενός πλοίου δεν εντάσσονται στο εννοιολογικό πεδίο της πειρατείας των άρθρων 101, 103.²⁰

Ενδεικτική των ζητημάτων που εγείρει ο ορισμός της πειρατείας σύμφωνα με την Σύμβαση ΔΘ είναι η περίπτωση του Santa Maria, κρουαζιερόπλοιου με σημαία Πορτογαλίας. Στις 22 Ιανουαρίου 1961 κατελήφθη από ενόπλους, οι οποίοι επιβιβάσθηκαν αρχικά ως επιβάτες. Αφού σκότωσαν μέλη του πληρώματος δήλωσαν ότι διεξάγουν επαναστατικό αγώνα απέναντι στο δικτατορικό καθεστώς του Salazar της Πορτογαλίας. Μετά από διαπραγματεύσεις με αμερικανικά πλοία που προσέγγισαν το Santa Maria, οι ένοπλοι αποβιβάσθηκαν στη Βραζιλία, όπου και τους χορηγήθηκε πολιτικό άσυλο. Η πράξη τους δεν θεωρήθηκε ως πειρατεία *jure gentium* γιατί ακριβώς

¹⁷ Βλ. Μαρούδα Μαρία Ντανιέλα, όπ.π σελ 18.

¹⁸ Σιούσουρας Πέτρος, Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο. Δίκαιο θάλασσας και ανθρωπιστικό δίκαιο. Εκδόσεις. Ι. Σιδέρης, Αθήνα 2015, σελ 401.

¹⁹ Βλ. Μαρούδα Μαρία Ντανιέλα, όπ.π .

²⁰ Βλ. Σιούσουρας Πέτρος, όπ.π.

έλαβε χώρα στο ίδιο πλοίο και όχι έναντι πλοίου²¹. Κατ' αυτό τον τρόπο, όμως, αποκλείεται μεγάλος αριθμός τρομοκρατικών πράξεων επειδή ακριβώς λαμβάνουν χώρα εξ αρχής στο ίδιο πλοίο και όχι έναντι άλλου πλοίου. Επιπρόσθετα οι δράστες αυτών των πράξεων όταν δεν έχουν ιδιοτελή κίνητρα αλλά πολιτικά υπάρχει σοβαρότατο ενδεχόμενο οι παράνομες πράξεις τους να μην θεωρηθούν ως πειρατικές.

Από τα παραπάνω συνάγουμε ότι η διάκριση μεταξύ των διαφόρων μορφών παράνομης δραστηριότητας στις θάλασσες, βίαιων ή μη, όπως το λαθρεμπόριο, το trafficking και της πειρατείας και η διάκριση μεταξύ πειρατών και τρομοκρατών και/ή ανταρτών, είναι ζωτικής σημασίας από νομικής απόψεως και αποτελεί κλειδί για την ορθή προσέγγιση και την αντιμετώπιση του σύγχρονου φαινομένου της πειρατείας. Ωστόσο, στους πολιτικούς κύκλους ορισμένων χωρών σήμερα, υπάρχει διάχυτη η εντύπωση ότι οι νομικοί του διεθνούς δικαίου είναι έτοιμοι να παραδεχθούν ότι όταν περνάμε από τη θεωρία στην πράξη το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο δεν είναι αρκετό για να αντιμετωπίσει την πειρατεία. Φυσικά υπάρχουν και οι αντίθετες φωνές που υποστηρίζουν ότι το υφιστάμενο Διεθνές Δίκαιο²² παρέχει όλα τα απαιτούμενα εργαλεία για την αποτελεσματική αντιμετώπιση του φαινομένου.

1.3. Διαχωρισμός Πειρατείας και Ένοπλης Ληστείας.

Οι πράξεις της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας αποτελούν διαφορετικές εκφάνσεις του ίδιου φαινομένου. Η βασική τους διαφορά αφορά στη θαλάσσια περιοχή στην οποία εκδηλώνονται.

α. Πράξη πειρατείας νοείται μόνο στην Ανοικτή Θάλασσα ή σε Περιοχή εκτός της δικαιοδοσίας οιαδήποτε Κράτους και επάγεται «οικουμενική δικαιοδοσία».

²²Δηλ. Geneva Convention on the High Seas του 1958 (άρθ. 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22) της οποίας οι βασικές προβλέψεις διατηρήθηκαν και στην UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), 1982, (articles 100l, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107), διαθέσιμο στο http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm

β. Η ένοπλη ληστεία είναι η «πειρατεία» στην Χωρική Θάλασσα ενός Κράτους, δηλαδή οι παράνομες πράξεις άσκησης βίας ή διαρπαγής ή κράτησης πλοίου ή των επιβατών αυτού ή περιουσίας επ' αυτού. Για την καταστολή της αποκλειστικά αρμόδιο είναι το παράκτιο Κράτος. Η ένοπλη ληστεία δεν υπάρχει ως έννοια στη Σύμβαση ΔΘ, αλλά αναφέρεται σε άλλα κείμενα και σε Αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας ΟΗΕ και του ΙΜΟ που θα αναλυθούν παρακάτω.

Ο κυριότερος λόγος αυτής της διάκρισης είναι διότι τα κράτη θέλουν να προστατεύσουν την εθνική τους κυριαρχία. Η οικουμενική δικαιοδοσία λαμβάνει χώρα μόνο σε διεθνή ύδατα ή σε ύδατα που δεν είναι κάτω από την κυριαρχία κάποιου κράτους. Ένας ακόμη λόγος της διάκρισης αυτής μπορεί να θεωρηθεί ότι τα περισσότερα κράτη δεν έχουν θεσπίσει στην εσωτερική τους νομοθεσία νόμους κατά της πειρατείας στη θάλασσα ενώ η ένοπλη ληστεία τιμωρείται ως αδίκημα σε όλα τα κράτη.

1.4 Τρομοκρατία και Πειρατεία.

Η σύγχρονη πειρατεία ως φαινόμενο στην μετά 9/11 εποχή προσελκύει το ιδιαίτερο ενδιαφέρον της διεθνούς κοινότητας για τον επιπρόσθετο λόγο ότι σε αρκετές περιπτώσεις πιθανολογείται διασύνδεση των πράξεων της πειρατείας με τρομοκρατικές πράξεις. Επιπλέον σε αντίθεση με την πειρατεία, η τρομοκρατία δεν έχει διεθνώς συμφωνηθέντα (νομικό) επίσημο ορισμό. Η διεθνής κοινότητα ενώ έχει προσπαθήσει να δώσει έναν κοινά αποδεκτό ορισμό για την τρομοκρατία, αυτό δεν έχει καταστεί εφικτό.

Πάντως, ο περιοριστικός ορισμός της πειρατείας που καθιερώνεται από τη Σύμβαση ΔΘ, ιδιαίτερα ως προς το στοιχείο ότι πειρατεία υπάρχει μόνον όταν οι πράξεις γίνονται από πλοίο σε πλοίο, δεν επιτρέπει την αντιμετώπιση ως πειρατείας τρομοκρατικών πράξεων που εκδηλώνονται σε ένα μόνο πλοίο. Εξίσου περιοριστική είναι και η προϋπόθεση του ιδιωτικού σκοπού, αφού στις

περισσότερες πράξεις τρομοκρατίας στην ανοικτή θάλασσα οι τρομοκράτες επικαλούνται πολιτικά κίνητρα.²³

Ωστόσο, η διεθνής κοινότητα μετά την εξάπλωση της διεθνούς τρομοκρατίας στη δεκαετία του '80 και ιδίως το επεισόδιο του πλοίου Achille Lauro επέτεινε την ανάγκη αντιμετώπισης με δραστικότερο τρόπο του ζητήματος της θαλάσσιας τρομοκρατίας. Έτσι, με πρωτοβουλία της ιταλικής κυβέρνησης δημιουργήθηκε η Σύμβαση της Ρώμης για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Θαλάσσιας Ναυσιπλοΐας του 1988²⁴ (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation 1988 - SUA Convention) με σκοπό να καλύψει το νομικό κενό που δημιουργούσε η Σύμβαση ΔΘ για εγκλήματα που δεν ρυθμιζόταν από το Διεθνές Δίκαιο. Παρότι σε αυτή δεν αναφέρεται συγκεκριμένα η πειρατεία, εν τούτοις, τα κράτη υποχρεούνται να ποινικοποιήσουν μία σειρά από παράνομες πράξεις και τρομοκρατικές ενέργειες που εκδηλώνονται σε πλοίο, χωρίς όμως να καθιερώνει για τα αδικήματά της, οικουμενική δικαιοδοσία στην καταστολή τους.²⁵

Συμπερασματικά, η πειρατεία αποτελεί ήδη ένα έγκλημα για το οποίο προβλέπεται οικουμενική δικαιοδοσία και δεν απαιτείται η ετικέτα της «τρομοκρατίας» για να θεωρηθεί μία πειρατική πράξη ως σοβαρότατο έγκλημα το οποίο να επιφέρει διεθνείς (νομικές) επιπτώσεις.

1.5. Γεωγραφία και Μορφές του φαινομένου.

Η πειρατεία έχει μια διαχρονική παρουσία στην ανθρώπινη ιστορία, ενώ την τρέχουσα χρονική περίοδο θεωρείται ένα σοβαρό πρόβλημα από την παγκόσμια κοινότητα για την ασφάλεια της διεθνούς ναυσιπλοΐας.

Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 90, τα πειρατικά περιστατικά ήταν εξαιρετικά σπάνια και περιορίζονταν μόνο σε πολύ συγκεκριμένες περιοχές του

²³ Μαρούδα Μαρία Ντανιέλα, «Η πειρατεία ως διεθνές έγκλημα». Συλλογικό έργο Ασφάλεια και Πειρατεία στην Ανοικτή Θάλασσα, επ. Στ Περράκης – Γρ. Τσάλτας, εκδόσεις. Ι. Σιδέρης, Αθήνα 2006, σελ 44-45.

²⁴ SUA – Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (Σύμβαση για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων στην Ανοικτή Θάλασσα), 1988, διαθέσιμο στο <http://www.un.org/en/sc/ctc/docs/conventions/Conv8.pdf>

²⁵ Βλ. Μαρούδα Μαρία Ντανιέλα Οπ.π. σελ 45.

αναπτυσσόμενου κόσμου. Από την άλλη μεριά όμως, η κατάσταση σχετικά με την πειρατική δραστηριότητα σήμερα είναι τελείως διαφορετική σε σχέση με το πρόσφατο παρελθόν. Το αποτέλεσμα είναι η ασφάλεια των ανοιχτών θαλασσών τα τελευταία χρόνια σε ορισμένα σημεία του πλανήτη να μην είναι δεδομένη. Οι παράγοντες που συντελούν στην έξαρση του φαινομένου είναι η κοινωνική και οικονομική εξαθλίωση και η πολιτική αστάθεια και θα αναλυθούν παρακάτω. Το πλέον γνωστό παράδειγμα, το οποίο τα τελευταία χρόνια έχει σαφώς στραμμένα πάνω του τα φώτα της δημοσιότητας, αποτελεί η πειρατική δραστηριότητα στον Κόλπο του Άντεν και στον Ινδικό Ωκεανό, περιοχές με άμεση γειτνίαση με τη Σομαλία²⁶. Γενικά πάντως το 50% της πειρατικής δραστηριότητας εντοπίζεται στη θαλάσσια περιοχή που εκτείνεται από την Ερυθρά θάλασσα, τον Περσικό κόλπο, τη θάλασσα της Αραβίας και τον κόλπο της Βεγγάλης, τα στενά της Μάλακα έως τη θάλασσα της νότιας Κίνας ή και τη θάλασσα της ανατολικής Κίνας, όπου ο διάπλους των εμπορικών πλοίων είναι συχνός και η πρόσβαση των πειρατών εύκολη.

Συνήθως οι πειρατικές επιθέσεις κατηγοριοποιούνται στους παρακάτω τρεις τύπους²⁷:

α. Η πειρατεία χαμηλής έντασης. Αναφέρεται στις κλοπές σε πλοία αγκυροβολημένα εντός λιμένος. Αποσκοπούν κυρίως στην κλοπή χρημάτων, προσωπικών ειδών των πληρωμάτων, εξοπλισμού των πλοίων και τα λάφυρα δεν ξεπερνούν ένα χρηματικό ποσό της τάξεως των 15000\$.

β. Η πειρατεία μεσαίας έντασης. Αναφέρεται σε κλοπές σε σκάφη σε ανοιχτές θάλασσες για την κλοπή των φορτίων τους και απαγωγές των πληρωμάτων για την αποκομιδή λύτρων. Οι επιθέσεις είναι καλά οργανωμένες και ο οπλισμός που χρησιμοποιείται είναι βαρύς και νέας τεχνολογίας.

γ. Η πειρατεία υψηλής έντασης ή σημαντικής εγκληματικότητας. Αναφέρεται σε κλοπή των ίδιων των πλοίων (η πιο διαδεδομένη στην Άπω Ανατολή), με σκοπό ορισμένες φορές τη μετατροπή τους σε πλοία-φαντάσματα

²⁶ Δαλακλής Δ., «Θαλάσσιες Μεταφορές και Πειρατεία: Η Γεωπολιτική Διάσταση», Διημερίδα ΑΔΙΣΠΟ με θέμα «Λαθρομετανάστευση και Σύγχρονη Πειρατεία ως Απειλές της Διεθνούς και Περιφερειακής Ασφάλειας» 25-26 Νοεμβρίου 2009.

²⁷ Μπόση Μαίρη, Θαλάσσια Πειρατεία- Τρομοκρατία. Εκδόσεις Ποιότητα, Αθήνα, 2012.

(με παραπονημένα στοιχεία) για την περαιτέρω χρήση τους σε δραστηριότητες Λαθρεμπορίου.

Το International Maritime Bureau (IMB) Piracy Reporting Center (PRC)²⁸ συγκεντρώνει πληροφορίες για πειρατικές επιθέσεις. Στην ετήσια (αλλά και τριμηνιαία) έκθεσή του αναφέρονται στατιστικά στοιχεία και περιγραφές των συμβάντων καθώς και οι πιο επικίνδυνες περιοχές στις οποίες απαντάται το φαινόμενο της πειρατείας σήμερα.

Σύμφωνα με το IMB (εκτός από την έκθεση του αναφέρονται επίσης και στην ιστοσελίδα του IMB, στο τμήμα «piracy prone areas and warnings»²⁹) οι πιο επικίνδυνες περιοχές για πειρατεία σήμερα είναι οι ακόλουθες:

α. Χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας και του Ινδικού

Μπαγκλαντές, Ινδονησία, Στενά Μαλάκκας, Μαλαισία, Θάλασσα Νότιας Κίνας, Φιλιππίνες, Σιγκαπούρη, Βιετνάμ.

β. Αφρική και Κόλπος του Άντεν

Tema (Γκάνα), Λάγος & Bonny River (Νιγηρία), Dar Er Salaam (Τανζανία), Conakry (Γουινέα), Κόλπος του Άντεν, Ερυθρά, Σομαλία.

γ. Νότιος και Κεντρική Αμερική και Καραϊβική

Βραζιλία, Περού (Callao).

δ. Υπόλοιπος Κόσμος

²⁸ Οι βασικές υπηρεσίες που παρέχονται από το Κέντρο είναι: συγκέντρωση από όλα τα πλοία αναφορών για την παρουσία ή κίνηση υπόπτων σκαφών ή για απόπειρες ή και τελικά επιβιβάσεις επί των πλοίων και ένοπλες ληστείες και η ενημέρωση των παραπλεόντων πλοίων και των αστυνομικών αρχών. Εκδίδει τακτικές αναφορές για περιστατικά πειρατείας και ένοπλης ληστείας μέσω προγραμματισμένων εκπομπών Inmarsat-C μέσω της υπηρεσίας safetyNET. Τα πλοία δύνανται επίσης να λάβουν τις αναφορές αυτές ερχόμενα σε απευθείας επαφή με το IMB-PRC. Συνθέτει επίσης και αναλύει όλες τις πληροφορίες που έλαβε και εκδίδει συγκεντρωτικές αναφορές για την πειρατεία και την ένοπλη ληστεία στα ενδιαφερόμενα όργανα, συμπεριλαμβανομένου και του IMO.

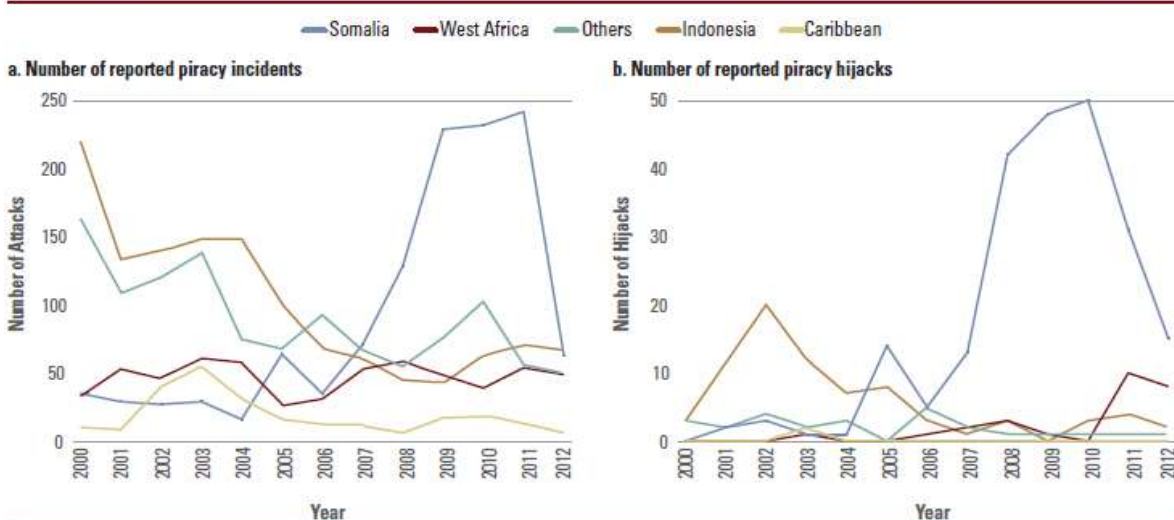
²⁹ <http://www.iccwbo.org/products-and-services/fighting-commercial-crime/imb-piracy-reporting-centre/piracy-prone-areas-and-warnings>, επισκεπτόμενο Ιαν. 2015.

Αραβική Θάλασσα, ανοικτά του Ομάν, Δυτικός Ινδικός Ωκεανός, ανοικτά της Μαδαγασκάρης και των Σεϋχελών.

Από το 1994 μέχρι τέλους του 2005 αναφέρθηκαν 3480 κρούσματα πειρατείας και ένοπλης ληστείας στη θάλασσα, ενώ πιστεύεται ότι ο πραγματικός αριθμός είναι πολύ μεγαλύτερος δεδομένου ότι αριθμός από περιστατικά δεν αναφέρονταν στις αρμόδιες αρχές, κατά την εν λόγω περίοδο³⁰.

Στο παρακάτω γράφημα παρατηρούμε τις απόπειρες πειρατείας καθώς και τις επιτυχημένες πειρατικές επιθέσεις από το 2000 έως το 2012.

FIGURE 1: PIRACY IN NUMBERS



Sources: IMB 2012; UNODC-WB 2012.

Γράφημα 1: Καμπύλη τάσης πειρατικών Επιθέσεων από το 2000-20129 (πηγή : IMB 2012)

Το εντυπωσιακό στο παραπάνω γράφημα είναι η αύξηση της Σομαλικής πειρατείας από το 2005 έως το 2011. Έτσι ενώ η Σομαλική πειρατεία το 2002 αντιπροσώπευε το 7,5% των επιθέσεων που είχαν αναφερθεί παγκοσμίως, το 2005 το μερίδιό της είχε τριπλασιαστεί στο 23 % και το 2011 είχε φθάσει στο

³⁰ Πλατιάς Χαράλαμπος, «Πειρατεία και ένοπλη ληστεία στη θάλασσα: Σε αναζήτηση μιας ευρωπαϊκής πολιτικής για την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας». Συλλογικό έργο Ασφάλεια και Πειρατεία στην Ανοικτή Θάλασσα, επ. Στ. Περράκης – Γρ. Τσάλτας, εκδόσεις. Ι. Σιδέρης, Αθήνα 2006, σελ 87-88.

55,6 %. Τα τελευταία τέσσερα χρόνια, ένα στα δύο σκάφη που έπεσαν θύμα πειρατείας, ήταν ανοιχτά του Κόλπου του Άντεν.³¹

Ως προς το μέγεθος της πειρατείας σήμερα, όπως φαίνεται στην πρόσφατη έκθεση για την πειρατεία για το 2014 του IMB, το πρόβλημα παγκοσμίως είναι υπαρκτό αν και τα τρία τελευταία χρόνια φαίνεται να υπάρχει μια σταδιακή ύφεση. Το 2014 αναφέρθηκαν 245 συνολικά περιστατικά επιθέσεων και αποπειρών επιθέσεων σε πλοία έναντι 445, 439, 297 και 264 το 2010, 2011, 2012 και το 2013 αντίστοιχα³². Αυτό που παρατηρείται είναι η σημαντική μείωση των αποπειρών πειρατείας στις περιοχές που ενεργούν Σομαλοί πειρατές καθώς από 219 απόπειρες το 2010, το 2014 επιχειρήθηκαν μόλις 11, ενώ στις υπόλοιπες γεωγραφικές περιοχές οι αριθμοί είναι αναλογικά οι ίδιοι με μικρές διακυμάνσεις. Αναλυτικά στοιχεία κατά περιοχή φαίνονται στο πίνακα1:

Πίνακας 1: Locations of ACTUAL and ATTEMPTED attacks, January – December: 2010 – 2014

Locations	2010	2011	2012	2013	2014
S E ASIA Indonesia	40	46	81	106	100
Malacca Straits	2	1	2	1	1
Malaysia	18	16	12	9	24
Myanmar (Burma)		1			
Philippines	5	5	3	3	6
Singapore Straits	3	11	6	9	8
Thailand	2				2
FAR EAST China	1	2	1		
South China Sea	31	13	2	4	1
Vietnam	12	8	4	9	7
INDIAN SUB Bangladesh	23	10	11	12	21
CONTINENT India	5	6	8	14	13
SOUTH AMERICA Brazil	9	3	1	1	1
Colombia	3	4	5	7	2
Costa Rica	1	3	1		
Dominican Republic			1	1	
Ecuador	3	6	4	3	
Guyana	2	1		2	1
Haiti	5	2	2		
Peru	10	2	3	4	
Venezuela	7	4			1
AFRICA Algeria			1		

³¹ World bank report, «THE PIRATES of SOMALIA: Ending the Threat, Rebuilding a Nation», 2013, διαθέσιμο στο <http://www.worldbank.org/africa/piratesofsomalia>.

³² IMB. "Piracy and Armed Robbery against ships report" London: Icc International Piracy Bureau 2014

Angola		1			1
Benin		20	2		
Cameroon	5		1		1
Dem. Republic of Congo	3	4	2		1
Dem. Rep. of Sao Tome & Principe					1
Egypt	2	3	7	7	
Gabon				2	1
Ghana		2	2	1	4
Guinea	6	5	3	1	
Gulf of Aden*	53	37	13	6	4
Ivory Coast	4	1	5	4	3
Kenya		1	1	1	
Liberia	1				1
Mauritania				1	
Morocco				1	1
Mozambique			2	2	1
Nigeria	19	10	27	31	18
Red Sea*	25	39	13	2	4
Sierra Leone		1	1	2	1
Somalia*	139	160	49	7	3
Tanzania	1		2	1	1
The Congo	1	3	4	3	7
Togo		6	15	7	2
REST OF Arabian Sea*	2				
WORLD Iraq	2				
Mediterranean Sea		1			
Oman		1*			2
Total at year end	445	439	297	264	245

Σημείωση: (Όλες οι επιθέσεις * αφορούν Σομαλούς πειρατές)

Πηγή: IMB "Piracy and Armed Robbery against ships report" (2014)

Αναλυτικά το 2014, 204 πλοία υπέστησαν επίθεση, 21 καταλήφθηκαν από πειρατές, σε 28 περιστατικά οι προσπάθειες επίθεσης ήταν ανεπιτυχείς, ενώ εναντίον 13 οι πειρατές έβαλαν με πυροβόλα όπλα. Συνολικά 442 ναυτικοί κρατήθηκαν όμηροι, 13 τραυματίστηκαν και 4 φονεύθηκαν. Συγκριτικά στοιχεία για τα είδη των επιθέσεων για τα έτη 2010 έως 2014 παρατίθενται στο πίνακα 2:

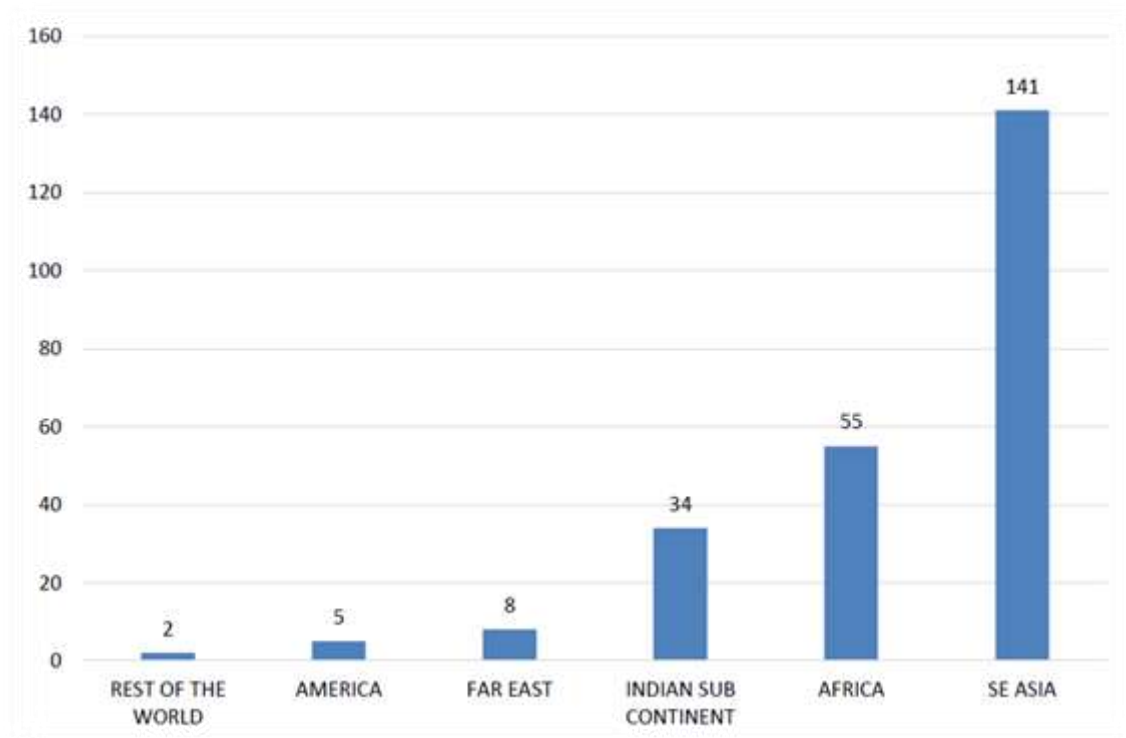
Πίνακας 2: Comparison of the type of attacks, January - December 2010 – 2014

Category	2010	2011	2012	2013	2014
Attempted	89	105	67	28	28
Boarded	196	176	174	202	183
Fired upon	107	113	28	22	13
Hijack	53	45	28	12	21
Total	445	439	297	264	245

Πηγή: IMB "Piracy and Armed Robbery against ships report" (2014)

Από τα παραπάνω στοιχεία αξίζει να αναφερθεί ότι ενώ παγκόσμια ο αριθμός των αποπειρών πειρατείας είναι μειούμενος χρόνο με το χρόνο, το 2014 υπήρξε μια αξιομνημόνευτη αύξηση στον αριθμό των επιτυχημένων πειρατειών, με τον αριθμό να φθάνει τις 21 σε σύγκριση με το 2013 που το παραπάνω νούμερο ήταν μόνο 12. Στο επόμενο γράφημα φαίνονται οι απόπειρες πειρατείας ανά περιοχή για το 2014:

Γράφημα 2: Total incidents as per region of the world January – December 2014



Πηγή: IMB “Piracy and Armed Robbery against ships report” (2014)

Στο παραπάνω γράφημα παρατηρούμε ότι οι περιοχές με το μεγαλύτερο πρόβλημα παραμένουν η Νοτιοανατολική Ασία και η Αφρική.

1.6. Αιτίες Ανάπτυξης πειρατείας στη σύγχρονη εποχή.

Με βάση τη διεθνή βιβλιογραφία σταχυολογούνται διάφορα σημαντικά αίτια τα οποία απαντούν στο ερώτημα γιατί παρατηρείται ανάπτυξη της πειρατείας στη σύγχρονη εποχή. Από τη μελέτη και επεξεργασία των δεδομένων μπορούμε να αναφέρουμε πως υπάρχουν κάποιοι γενικοί

παράγοντες που ευνοούν την αύξηση του φαινομένου παγκοσμίως όπως:

α. Η σημαντική αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου, η οποία σε συνδυασμό με το μεγάλο αριθμό των λιμανιών λειτούργησε ευνοϊκά για τους πειρατές, καθώς τους παρείχε πολλές δυνατότητες επιθέσεων³³.

β. Ο μεγάλος αριθμός εμπορικών πλοίων που διέρχονται μέσα από στενές θαλάσσιες οδούς ή από σημεία ελέγχου που έχουν κορεστεί από τον αριθμό των πλοίων³⁴.

γ. Η γενικότερη οικονομική κρίση στην Νοτιοανατολική Ασία από το 1997 και οι επιπτώσεις της στους τοπικούς πληθυσμούς.

δ. Η Τεχνολογική ωρίμανση στον τομέα της Ναυτιλίας που είχε σαν αποτέλεσμα την μείωση του προσωπικού στα πλοία, δίνοντας περισσότερες ευκαιρίες επιτυχίας στους πειρατές.³⁵

ε. Η αύξηση της παγκόσμιας διακίνησης των μικρών και ελαφρών όπλων, η οποία παρέχει στους πειρατές μια αναβαθμισμένη επιχειρησιακή δυνατότητα, περισσότερο αποτελεσματική όσο και καταστροφική.

στ. Η διαφθορά και η μεγαλύτερη συμμετοχή των λιμενικών Αρχών σε συνδυασμό με τις ανεπάρκειες του νομικού οπλοστασίου πολλών χωρών.

ζ. Το πρόβλημα υποδομών σε διάφορα λιμάνια και οι γενικότερες ελλείψεις που παρουσιάζονται, οι οποίες σχετίζονται με την αύξηση της πειρατείας χαμηλής έντασης.

Εκτός από τους παραπάνω παράγοντες πρέπει να αναφερθεί πως γενικότερα οι ρίζες της πειρατείας εντοπίζονται στην ξηρά και συνήθως είναι συνέπεια πολιτικής και περιφερειακής αστάθειας. Θα μπορούσαν να αναζητηθούν επιπλέον σε μια σειρά από παράγοντες. Μεταξύ αυτών αναφέρονται: η ανύπαρκτη οικονομική ανάπτυξη στις περιοχές όπου ανθεί το φαινόμενο, που ωθεί στην αύξηση της εγκληματικότητας, η αδυναμία και ανεπάρκεια της εξουσίας και των κρατικών δομών στα παράκτια κράτη, σε συνδυασμό με τη διαφθορά κυβερνητικών αξιωματούχων και δικαστικών

³³ Μπόση Μαίρη, Θαλάσσια Πειρατεία- Τρομοκρατία. Εκδόσεις Ποιότητα, Αθήνα, 2012

³⁴ Αναφέρονται τα σημεία Malacca Straits, Straits of Bab el-Mandab, Hormuz Straits, Suez Canal. Panama Canal. Koknar A., «Maritime Terrorism : A new challenge for Nato», Energy Security, 2005.

³⁵ Chalk P., Maritime Piracy, Reasons, Dangers and Solutions, RAND Co,CT-317, 2009, σελ. 3.

λειτουργιών, η διαφορετική αντίληψη των κυβερνήσεων για την έκταση και τις συνέπειες των φαινομένων, καθώς και η έλλειψη πολιτικής βούλησης για την αντιμετώπισή τους, οι περιορισμένοι πόροι και τα μέσα των αρχών που είναι επιφορτισμένες με την αστυνόμευση και την εφαρμογή της νομοθεσίας, προβλήματα συντονισμού των εμπλεκόμενων αρχών, αίσθημα ατιμωρησίας που αναπτύσσεται στους επίδοξους πειρατές λόγω των αδυναμιών αναφορικά με την προσαγωγή των ενόχων και την άσκηση ποινικής δίωξης, κλπ³⁶.

1.7. Συνέπειες-Κόστος Πειρατείας.

1.7.1. Άμεσο Κόστος

Η συνεχιζόμενη απειλή της πειρατείας αυξάνει το κόστος του παγκόσμιου εμπορίου μέσω μιας σειράς άμεσων και έμμεσων επιδράσεων. Παραδείγματα άμεσων αποτελεσμάτων είναι οι οικονομικές απώλειες σε μετρητά από τις ληστείες και τις πληρωμές των λύτρων, οι απώλειες των πλοίων και των φορτίων τους καθώς και οι πρόσθετες αμοιβές των πληρωμάτων. Έμμεσες επιδράσεις είναι, για παράδειγμα, οι δαπάνες της ασφάλειας για την καταπολέμηση της πειρατείας και τα υψηλότερα ασφάλιστρα στις επικίνδυνες περιοχές. Οι πιθανές συνέπειες θα συνοψιστούν παρακάτω, ξεκινώντας με τις πιθανές άμεσες συνέπειες:

α. Οι καθυστερήσεις που προκλήθηκαν από τις απόπειρες επιθέσεων λόγω των ελιγμών των πλοίων για να αποφύγουν τις επιθέσεις.

β. Οι Βλάβες στα πλοία ή στα φορτία που προκύπτουν από τις επιθέσεις.

γ. Η Απώλεια μετρητών χρημάτων από τις επιθέσεις.

δ. Η Απώλεια του φορτίου.

ε. Η Απώλεια της ενοικίασης.

στ. Το κόστος της επιχειρησιακής λειτουργίας του πλοίου κατά τη διάρκεια των διαδικασιών επίθεσης και των ερευνών μετά από μια πειρατική

³⁶ Πλατιάς Χαράλαμπος, «Πειρατεία και ένοπλη ληστεία στη θάλασσα: Σε αναζήτηση μιας ευρωπαϊκής πολιτικής για την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας». Συλλογικό έργο Ασφάλεια και Πειρατεία στην Ανοικτή Θάλασσα, επ. Στ. Περράκης – Γρ. Τσάλτας, εκδόσεις. Ι. Σιδέρης, Αθήνα 2006, σελ 87-88.

επίθεση από τις αρχές.

ζ. Η Απώλεια ολόκληρου του πλοίου ως αιτία της πειρατείας.

η. Το κόστος καταβολής των λύτρων για την απαγωγή του πλοίου και των ναυτικών.

θ. Το κόστος των ερευνών για τις επιθέσεις.

ι. Το κόστος της διαπραγμάτευσης και της παράδοσης των χρημάτων.

ια. Οι Συμβατικές κυρώσεις που πληρώνουν οι εταιρίες εξαιτίας καθυστέρησης ή φθοράς κατά την παράδοση των εμπορευμάτων.

Σε ότι αφορά στο οικονομικό κόστος της πειρατείας, από μία πρώτη προσέγγιση θα λέγαμε ότι οι πλοιοκτήτες, οι ναυλωτές και οι ασφαλιστές αποτελούν κυρίως τις ομάδες που ζημιώνονται από τις πειρατικές επιθέσεις. Οι απώλειες εφοδίων, φορτίου και πλοίου, οι οποίες αποτελούν τα πρωταρχικά αποτελέσματα μίας πειρατικής επίθεσης, καθώς επίσης οι τυχόν καθυστερήσεις του πλοίου στο λιμάνι κατά τη διάρκεια του ελέγχου από τις αρμόδιες αρχές, μετά από το περιστατικό της επίθεσης, συμβάλλουν στην αύξηση του κόστους ταξιδιού, με διαφορετικό τρόπο για τις τρεις παραπάνω κατηγορίες (πλοιοκτήτης, ναυλωτής, ασφαλιστική εταιρεία ή ασφαλιστικός φορέας).³⁷

1.7.2. Έμμεσο κόστος

Για να ελαχιστοποιηθούν οι κίνδυνοι πειρατείας, οι ναυτιλιακές εταιρείες χρεώνονται με πρόσθετα κόστη λόγω των πρόσθετων μέτρων ασφάλειας που λαμβάνουν. Η πειρατεία ωθεί τις ναυτιλιακές εταιρείες να λάβουν ακριβά μέτρα, όπως η πρόσληψη φυλάκων, η εκπαίδευση του πληρώματος και η αγορά αμυντικού εξοπλισμού για την προστασία του πλοίου. Στο τέλος, το κόστος αυτό μετακινείται στο κόστος μεταφοράς των εμπορευμάτων.

Επιπλέον λόγω των πειρατικών επιθέσεων αυξάνονται σε απαγορευτικά επίπεδα οι ασφαλιστικές δαπάνες μεταφοράς προϊόντων σε πολύ δημοφιλείς ναυτιλιακούς δρόμους. Μια άλλη επίπτωση είναι ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες αποφεύγουν να χρησιμοποιούν τις επιρρεπείς σε πειρατεία περιοχές αλλάζοντας τις διαδρομές τους, γεγονός που οδηγεί στην αύξηση των τιμών των

³⁷ Γεωργαντόπουλος, Ε. και Βλάχος, Γ.Π., *Ναυτιλιακή Οικονομική*, Πειραιάς: Τζέϊ & Τζέϊ Ελλάς, 2003.

θαλάσσιων μεταφορών. Επισημαίνεται ότι με τη μείωση του συνολικού χρόνου ταξιδιού, μειώνεται το συνολικό κόστος των μεταφερομένων εμπορευμάτων και κατ' επέκταση μειώνεται η τελική τιμή των προϊόντων για τον καταναλωτή. Επομένως, στην περίπτωση που για κάποιους λόγους καθίσταται υποχρεωτική η εκτροπή των θαλασσίων μεταφορών π.χ. γύρω από την Αφρική, αυτό είναι ένα ιδιαίτερα αρνητικό ενδεχόμενο που θα έχει αρνητική επίπτωση στην παγκόσμια κατανάλωση και ταυτόχρονα θα δημιουργήσει απαιτήσεις για επιπλέον μεταφορική ικανότητα του παγκόσμιου στόλου και θα προβληματίσει ως προς το ακριβές χρονοδιάγραμμα της παράδοσης προϊόντων και πρώτων υλών στους τελικούς τόπους προορισμού.³⁸

Επίσης διαταράσσεται η ανθρωπιστική βοήθεια που αποστέλλεται στη Σομαλία καθώς και σε άλλες ευαίσθητες περιοχές μέσω πλοίων στο πλαίσιο του Διεθνούς Επισιτιστικού Προγράμματος του ΟΗΕ.

Η πειρατεία δημιουργεί κινδύνους ενδεχόμενης περιβαλλοντικής καταστροφής καθώς πλοία που κουβαλούν επικίνδυνα φορτία (χημικά-πετρέλαιο) μπορεί να βρεθούν υπό τον πλήρη έλεγχο εχθρικών ομάδων, με μεγάλο κίνδυνο ατυχήματος ή και να καταστραφούν κατά τη διάρκεια μιας επίθεσης με συνέπεια μια ανυπολόγιστη οικολογική καταστροφή.

Τέλος η αγορά εργασίας στον τομέα της ναυτιλίας δεδομένου της αυξανόμενης επικινδυνότητας των θαλάσσιων μεταφορών μπορεί να γίνει πιο ακριβή αφού η προσφορά μπορεί να μειωθεί.³⁹

Όπως παρατηρούμε λοιπόν τα αποτελέσματα και ως εκ τούτου, το πραγματικό κόστος της πειρατείας μπορεί να μετρηθεί με διάφορους τρόπους όπως το ανθρώπινο, το πολιτικό, το οικονομικό και το περιβαλλοντικό. Κάποια από τα παραπάνω μεγέθη είναι μετρήσιμα ενώ κάποια άλλα είναι πολύ δύσκολο να υπολογιστούν. Πολλά από τα παραπάνω έχουν στενή σχέση και αλληλεπιδρούν μεταξύ τους⁴⁰.

³⁸ Σιούσιουρας, Π. και Δαλακλής, Δ., «Η συγκρουσιακή σχέση πειρατείας και θαλασσίων μεταφορών στη Σομαλία.», *Ναυτική Επιθεώρηση*, Τόμος 170ος (573), 2010, σελ.100-112.

³⁹ Bowden Anna, «The economic Costs of maritime Piracy», One Earth Future Foundation Working Paper, Oceansbeyondpiracy.org, December 2010.

⁴⁰ Sullivan A., Piracy in the Horn of Africa and its Effects on the Global Supply Chain, Journal of Transport Security 2010.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο Περιπτωσιολογική και Γεωγραφική προσέγγιση της Πειρατείας(ΣΟΜΑΛΙΑ) .

2.1. Το κράτος της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Σομαλίας σήμερα

Ένας από τους καθοριστικούς παράγοντες για την ανάπτυξη της πειρατείας σε μια περιοχή είναι η εξαθλίωση του πληθυσμού που σε συνδυασμό με την έλλειψη οργανωμένου κράτους, δημιουργούν πρακτικά το υπόβαθρο για την ανάπτυξη της συγκεκριμένης δραστηριότητας. Έτσι κρίνεται σκόπιμο πριν αναλύσουμε τη Σομαλική πειρατεία να κάνουμε μια σύντομη ανάλυση του σύγχρονου Σομαλικού κράτους με βάση τους παγκόσμιους δείκτες ανάπτυξης.

Η Σομαλία συγκροτήθηκε ως χώρα το 1960 και αποτελεί την ένωση ενός πρώην βρετανικού προτεκτοράτου και μίας ιταλικής αποικίας, όταν οι δύο περιοχές ενώθηκαν, σχηματίζοντας τη Δημοκρατία της Σομαλίας. Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Σομαλίας έχει αντιμετωπίσει τα τελευταία χρόνια τη πρόκληση της ανασύστασης των κρατικών της θεσμών εν μέσω περιοδικών και παρατεταμένων συγκρούσεων. Είναι μεταξύ των πέντε λιγότερο ανεπτυγμένων χωρών σε σύνολο 170 όσον αφορά το δείκτη ανθρώπινης ανάπτυξης, όπως μετρήθηκε σε έκθεση των Ηνωμένων Εθνών⁴¹.

Η χώρα μαστίζεται από επισιτιστική ασφάλεια και εξαιτίας αυτού έχει συμπεριληφθεί στο πρόγραμμα ανθρωπιστικής βοήθειας των Ηνωμένων Εθνών (UN World Food Programm).⁴² Το ετήσιο κατά κεφαλήν εισόδημα εκτιμάται σε \$ 284⁴³, έναντι \$1,300 των Κρατών της Υποσαχάριας Αφρικής. Το ποσοστό της φτώχειας εκτιμάται στο 73% του πληθυσμού.

Στη κοινωνία κυριαρχούν εθιμικές παραδοσιακές πρακτικές, όπως η πολυγαμία, ο πρόωρος και αναγκαστικός γάμος, ο αποκλεισμός της γυναίκας από την εκπαίδευση και τις ευκαιρίες απασχόλησης. Ο δείκτης ισότητας των φύλων είναι από τους χειρότερους στον κόσμο. Με περισσότερο από το 70% του πληθυσμού της κάτω από την ηλικία των 30, η Σομαλία είναι μια νέα χώρα

⁴¹ United Nation Development Programme, Somalia Human Development Report ,2012, διαθέσιμο στο http://hdr.undp.org/sites/default/files/reports/242/somalia_report_2012.pdf

⁴² www.wfp.org, πρόσβαση την 02 Φεβ 2015.

⁴³ <http://www.worldbank.org/en/country/somalia/overview> , πρόσβαση την 2 Φεβ 2015.

με τεράστιες δυσχέρειες στην εξεύρεση απασχόλησης για το σύνολο του εργατικού δυναμικού της. Μόνο το 7% του αγροτικού πληθυσμού, ο οποίος ανέρχεται στο 60% του συνολικού, έχει πρόσβαση σε πόσιμο νερό. Το ποσοστό αλφαριθμητισμού βρίσκεται στο 42%, ενώ τα νούμερα αναλφαριθμητισμού για το γυναικείο πληθυσμό είναι τραγικά. Το προσδόκιμο ζωής κατά τη γέννηση είναι 51 χρόνια και το ποσοστό βρεφικής θνησιμότητας υπολογίζεται σε 108 θανάτους ανά 1.000 γεννήσεις, δηλαδή ένα στα 10 παιδιά πεθαίνει κατά το πρώτο έτος της ζωής του. Οι Ένοπλες Δυνάμεις και τα Σώματα Ασφαλείας πρακτικά, είναι ανύπαρκτα. Τα τελευταία 20 χρόνια έχουν υπάρξει πολλές αποτυχημένες προσπάθειες για την εδραίωση της ειρήνης και της εθνικής συμφιλίωσης στη περιοχή. Η εκλογή πάντως τον Αύγουστο του 2012 του Προέδρου Hassan Sheikh και ο σχηματισμός της νέας κυβέρνησης έχουν αναπτρώσει τις ελπίδες για τη δυνατότητα της χώρας να κινηθεί προς μια βιώσιμη σταθερότητα και μια πιο δημοκρατική διακυβέρνηση.

Από τα παραπάνω είναι φανερό, ότι η Σομαλία είναι ένα κράτος με μεγάλες παθογένειες, με ανύπαρκτες κρατικές υποδομές και ανίσχυρη κεντρική εξουσία, οπότε η πειρατεία βρήκε πρόσφορο έδαφος για να ανθίσει, εξαιτίας κυρίως των τεράστιων κερδών που αποφέρει.

2.2. Ιστορική εξέλιξη πειρατείας στη Σομαλία.

Η οργανωμένη μορφή πειρατείας στη Σομαλία ξεκίνησε την δεκαετία του 1980. Ο τερματισμός του Ψυχρού Πολέμου επηρέασε αναπόφευκτα και αυτήν την περιοχή. Το 1991, ο Πρόεδρος Μπάρρε (Barre) ανετράπη από τους αντιπάλους του, οι οποίοι απέτυχαν όμως να συμφωνήσουν πάνω στο θέμα της αντικατάστασής του και βύθισαν τη χώρα στην αναρχία, την παρανομία και τις συγκρούσεις μεταξύ των συμμοριών. Μέχρι την αλλαγή του καθεστώτος υπήρχε σε λειτουργία μια υποτυπώδης ακτοφυλακή, η οποία μερικώς αρκούσε για την πάταξη της πειρατείας. Από το 1991 μέχρι το 1995, η παρουσία πολυεθνικής στρατιωτικής δύναμης υπό την αιγίδα του ΟΗΕ (UNOSOM), εξασφάλιζε την απαραίτητη αποτροπή για παράνομη δράση στη θάλασσα.⁴⁴

⁴⁴ Δαλακλής, Δ., «Η Επίδραση της Σομαλικής Πειρατείας στις Θαλάσσιες Μεταφορές και η Ευρωπαϊκή Ναυτική Επιχείρηση ΑΤΑΛΑΝΤΑ.», *Nausivios Chora*, Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, Vol 3, 2010, σελ.8-29.

Από το 1995 έως το 2000, οι τοπικοί ψαράδες ξεκίνησαν τις επιθέσεις κατά ξένων αλιευτικών πλοίων νηολογημένων σε χώρες (όπως π.χ. η Ισπανία) που δεν έχουν γειννίαση με την περιοχή, θεωρώντας ότι τα αλιεύματα της περιοχής τους ανήκαν. Τη χρονική περίοδο 2000- 2004, καθώς η αλιευτική δραστηριότητα από τα ξένα κράτη συνεχίζονταν, οι ψαράδες ξεκίνησαν να καταλαμβάνουν τα σκάφη αυτά⁴⁵. Το φαινόμενο φαίνεται να εξασθενεί την περίοδο που τον έλεγχο της χώρας είχε η Κυβέρνηση της Ένωσης Ισλαμικών Δικαστηρίων, με την απειλή της εφαρμογής στους επίδοξους πειρατές του νόμου της Σαρίας. Η ένοπλη πτέρυγα της Ισλαμικής Κυβέρνησης, al-shabaab, ξεκίνησε ένοπλες επιθέσεις εναντίον των πειρατών σε βάσεις στις περιοχές Hoboyo και Haradeere, τακτική που είχε αποτέλεσμα έως το καλοκαίρι του 2006 την εξάλειψη του φαινομένου⁴⁶.

Η κατάσταση άλλαξε όταν η κυβέρνηση των ΗΠΑ με Πρόεδρο τον Μπους προσπάθησε να περιορίσει την ισχύ των Ισλαμιστών, υποστηρίζοντας την Αιθιοπία κατά την εισβολή της στη Σομαλία το Δεκέμβριο του 2006. Οι Ισλαμιστές ανατράπηκαν και στην εξουσία αναρριχήθηκε μια προσωρινή Κυβέρνηση, υπό την αιγίδα του ΟΗΕ⁴⁷. Η νέα Κυβέρνηση έφερε τη Σομαλία σε κατάσταση αναρχίας με αποτέλεσμα την αύξηση της πειρατείας. Η αναθέρμανση της πειρατείας υπό νέα μορφή (mother ships concept), η οποία θα αναλυθεί παρακάτω, σε συνδυασμό με τα αυξημένα κέρδη που παρείχε από τα λύτρα των απαχθέντων κατάφεραν να κάνουν την πειρατεία περισσότερο επιθυμητή σαν επιλογή εξόδου από τη φτώχεια στους

⁴⁵ Η γενικότερη αναρχία που επικρατεί στη Σομαλία, σε συνδυασμό με τη θέση της στο Κέρας της Αφρικής μια περιοχή αρκετά πλούσια σε αλιεύματα, έχει καταστήσει τη Σομαλία ιδανικό προορισμό για πολλές ευρωπαϊκές αλιευτικές εταιρίες. Υπερσύγχρονα πλοία εισέρχονται παράνομα στα αφύλακτα σομαλικά χωρικά ύδατα και απομυζούν το θαλάσσιο πλούτο της χώρας, αποκομίζοντας τεράστια κέρδη και οδηγώντας σε απόγνωση τους ντόπιους ψαράδες. Επίσης, δυτικές εταιρίες επεξεργασίας αποβλήτων χρησιμοποιούσαν τα νερά της Σομαλίας σχεδόν επί μια δεκαετία για να ποντίζουν πυρηνικά, βιομηχανικά και νοσοκομειακά απόβλητα, κάτι που επιβεβαιωνόταν και από τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΟΗΕ. Υφιστάμενοι μόνο τις αρνητικές συνέπειες της παγκοσμιοποίησης και κανένα από τα ευεργέτημα της, μια δυναμική αντίδραση του ντόπιου πληθυσμού ήταν ένα φυσικό επακόλουθο.

⁴⁶ Murphy N. Martin, «Contemporary Piracy and Maritime terrorism: the threat to International Security», Εκδόσεις Routledge, Λονδίνο, 2007.

⁴⁷ Menkhaus Ken, «The crisis in Somalia: Tragedy in Five acts», African Affairs, Vol106, No 204, 2007, σελ 370-383.

Σομαλούς.⁴⁸ Αντιλαμβανόμενοι τα μεγάλα κέρδη της πειρατικής δραστηριότητας, οι τοπικοί φύλαρχοι άρχισαν να συνεπικουρούν σε όλα τα επίπεδα τους πειρατές, αφού λαμβάνουν ποσοστά από τα κέρδη, με συνέπεια η πειρατεία να θεωρείται μια πράξη κοινωνικά αποδεκτή. Έτσι στους αρχικούς «ψαράδες-πειρατές» προστέθηκαν πρώην στρατιωτικοί, ειδικοί σε ηλεκτρονικά, επικοινωνίες και σύγχρονες τεχνολογίες, λαθρέμποροι και εγκληματίες, οι οποίοι πολλές φορές δεν είναι καν Σομαλοί⁴⁹. Από το καλοκαίρι του 2008 και μετά υπάρχει εμφανής αναβάθμιση σε οργάνωση-δυνατότητες των πειρατών κυρίως λόγω της οικονομικής δυνατότητας που παρείχαν τα λύτρα που ελάμβαναν⁵⁰.

2.3. Εποχική και χρονική περίοδος Επιθέσεων

Η πειρατεία στη περιοχή της Σομαλίας είναι άμεσα εξαρτώμενη από τις καιρικές συνθήκες και δεν έχει την ίδια ένταση όλο το χρόνο. Εξαρτάται άμεσα από τους μουσώνες που πνέουν στην περιοχή. Οι μουσώνες είναι ισχυροί εποχικοί άνεμοι που δημιουργούνται κυρίως στον Ινδικό Ωκεανό και ανάλογα της εποχής που πνέουν διακρίνονται σε χειμερινούς (από Δεκέμβριο έως Μάρτιο) και σε θερινούς μουσώνες (από Ιούνιο έως Σεπτέμβριο). Κατά την περίοδο των μουσώνων η δράση των πειρατών είναι σε ύφεση λόγω των δυσμενών καιρικών συνθηκών που επικρατούν. Έτσι οι μήνες με την μεγαλύτερη δραστηριότητα είναι από Μάρτιο έως Ιούνιο και από Οκτώβριο έως Δεκέμβριο.⁵¹ Τα παραπάνω επιβεβαιώνονται και στατιστικά από τις αναφορές του IMB, όπου για το έτος 2041 οι μήνες με τη μεγαλύτερη δραστηριότητα ήταν

⁴⁸ «The pirates of Somalia: ending the threat, rebuilding a nation», World Bank report, 2013. Διαθέσιμο στο <http://www.worldbank.org/africa/piratesofsomalia>.

⁴⁹ Μπόση Μαίρη, θαλάσσια Πειρατεία- Τρομοκρατία. Εκδόσεις Ποιότητα, Αθήνα, 2012

⁵⁰ Αντιλαμβανόμενοι τα κέρδη της πειρατείας, μιας και τα λύτρα συνήθως αποδίδονταν, οι τοπικοί φύλαρχοι άρχισαν να συνεπικουρούν τους πειρατές, μοιραζόμενοι από κοινού τα κέρδη. Η εκτίμηση στην οποία κατέληξε για την κατανομή των λύτρων η Σύσκεψη Εργασίας (Workshop) του International Expert Group on Piracy off the Somali Coast, που έλαβε χώρα στο Ναϊρόμπι της Κένυα, 10-21 Νοεμβρίου 2008, υπό την αιγίδα του ΟΗΕ (υπό τον Special Representative of the Secretary General of the UN to Somalia Ambassador Ahmedou Ould - Abdallah) με τίτλο «Piracy off the Somali Coast» ήταν η εξής: 20% για τα αφεντικά της οργάνωσης, 20% δημιουργία υποδομών για τις μελλοντικές αποστολές (πιστόλια, καύσιμα, τσιγάρα, διατροφή κλπ.), 30% για τους δράστες και 30% σε κυβερνητικά στελέχη.

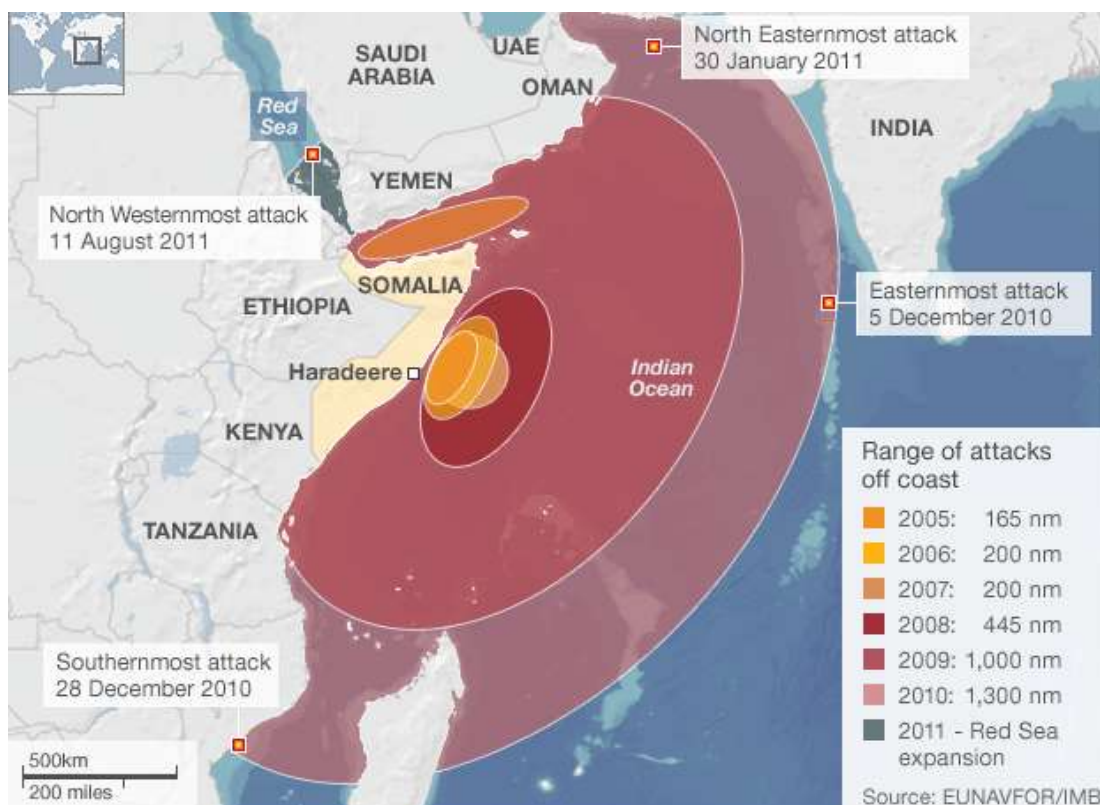
⁵¹ Πολλάτος Σ, «Η αντιμετώπιση του φαινομένου της πειρατείας στο κέρασ της Αφρικής υπό το πρίσμα του διεθνούς δικαίου –νομικές προεκτάσεις», ΑΔΙΣΠΟ, Μάιος 2012.

ο Μάιος και ο Οκτώβριος⁵². Παλαιότερα, οι πειρατικές επιθέσεις λάμβαναν χώρα κυρίως την ημέρα αλλά τα τελευταία χρόνια, λόγω των στρατιωτικών περιπολιών στη περιοχή και του γεγονότος ότι πολλά πλοία έχουν οπλισμένους φρουρούς, διεξάγονται το λυκαυγές ή το λυκόφως κατά σκαφών που, κατά προτίμηση, έχουν χαμηλή ταχύτητα.

2.4. Γεωγραφική Περιοχή των επιθέσεων.

Από το 2007 έως το 2010 οι Σομαλοί πειρατές δραστηριοποιούνταν στον Κόλπο του Άντεν και στα κεντρικά τμήματα του Ινδικού Ωκεανού. Ωστόσο, από την άνοιξη του 2010 οι επιθέσεις εξαπλώθηκαν προς τα ανατολικά, όλο και πιο κοντά στην ινδική ακτή. Η επέκταση των επιθέσεων στον Ινδικό Ωκεανό και ανοικτά των ακτών της Ινδίας ήταν αποτέλεσμα τόσο της διεθνούς ισχυρής ναυτικής παρουσίας στον Κόλπο του Άντεν, η οποία τους ώθησε σε νέες περιοχές δραστηριοποίησης, όσο και εξαιτίας του γεγονότος ότι τα ναυτιλιακά δρομολόγια έχουν αλλάξει, καθώς τα πλοία προτρέπονται να πλέουν περισσότερο από 200 NM ανοικτά των ακτών της Σομαλίας. Τα τελευταία χρόνια επιθέσεις έχουν λάβει χώρα τόσο στα ανοικτά της Κένυας όσο και της ακτής της Τανζανίας.

⁵² IMB. “*Piracy and Armed Robbery against ships report*” London: Icc International Piracy Bureau 2014



Χάρτης 1: Περιοχή Σομαλικών Επιθέσεων (Πηγή EUNAVFOR/IMB)

2.5. Προφίλ των Πειρατών

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, η αρχική εκτίμηση ότι οι πειρατές είναι πρώην αλιείς, οι οποίοι αναγκάστηκαν να καταφύγουν στην πειρατεία προκειμένου να προστατεύσουν τα νερά τους από την παράνομη αλιεία και την απόρριψη των πυρηνικών αποβλήτων μετά την κατάρρευση της τάξης στη Σομαλία, έχει σχεδόν καταρριφθεί. Ο τρόπος με τον οποίο οι σύγχρονοι πειρατές διεξάγουν τις επιθέσεις, η εξοικείωσή τους στο χειρισμό του φορητού οπλισμού και των επικοινωνιών, οδηγούν στο συμπέρασμα ότι εκτός από τους πρώην ψαράδες, που ξέρουν καλά τη θάλασσα, αρκετοί είναι πρώην μέλη του στρατού ή των ομάδων πολιτοφυλάκων, που επί χρόνια συγκρούονται μεταξύ τους για την κατάληψη της εξουσίας στη χώρα⁵³.

2.6. Επιλογή Στόχων και Τακτική των Επιθέσεων.

Οι περισσότεροι στόχοι που επιλέγονται είναι στόχοι ευκαιρίας, δηλαδή διερχόμενα πλοία σε γνωστές θαλάσσιες οδούς και περιοχές. Προτιμούν πλοία

⁵³ Δαλακλής Δ. και Κατσίκης Α., « Πειρατεία και θαλάσσιες Μεταφορές, Μια διαχρονική Σχέση με καταλυτική επίδραση στη μεσόγειο θάλασσα», Ναυτική επιθεώρηση, τεύχος 572, Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού, 2010, σελ 100.

που είναι αργά και έχουν χαμηλό ύψος εξάλων και πρύμνης και τείνουν να αποφεύγουν πλοία στα οποία έχουν γίνει εκτενείς προετοιμασίες για να εμποδίσουν την επιβίβαση, όπως αυτά που έχουν ένοπλους φρουρούς, εμφανή εμπόδια και περίφραξη. Επίσης αποφεύγουν να επιτεθούν σε σκάφη που δείχνουν αποφασιστικότητα για την καταπολέμησή τους μέσω ελιγμών και τη διατήρηση πλήρους ταχύτητας.

Επιχειρούν σε μικρές ομάδες 6 έως 8 ατόμων και με μικρά γρήγορα σκάφη, για να έχουν υψηλό πλεονέκτημα ταχύτητας, προσεγγίζουν τα εμπορικά πλοία από διαφορετικές κατευθύνσεις. Κατά τη φάση της προσέγγισης, ανοίγουν πυρ κατά του πλοίου που επιχειρούν να καταλάβουν, σε μια προσπάθεια εκφοβισμού του πληρώματος. Στη συνέχεια και αφού το πλοίο σταματήσει, ο τρόπος επιβίβασης έχει σημαντικές ομοιότητες με το παρελθόν. Ουσιαστικά εφαρμόζοντας μια καταδρομική ενέργεια που μπορεί να αποδοθεί ως «ρεσάλτο»,⁵⁴ επιβιβάζονται στο πλοίο με σκάλες οι οποίες έχουν άγκιστρα και στη συνέχεια αναλαμβάνουν τη διοίκηση του πλοίου. Μετά την κατάληψη οδηγούν το πλοίο σε καθορισμένο λιμάνι ή παράκτια περιοχή, όπου παραμένει μέχρι την καταβολή των λύτρων.

Όσον αφορά στη χρησιμοποιούμενη στρατηγική των πειρατικών επιθέσεων αξίζει να αναφερθεί ότι, ενώ τα πρώτα χρόνια της έξαρσης του φαινομένου οι επιθέσεις ξεκινούσαν από βάσεις στο εσωτερικό της Χώρας, στη συνέχεια και αφού τα εμπορικά πλοία απομακρύνθηκαν από τις ακτές, χρησιμοποιήθηκε η μέθοδος των λεγόμενων μητρικών πλοίων (mother ship concept) ώστε να αυξηθεί η εμβέλεια δράσης.

Οι πιο οργανωμένες και καλύτερα εξοπλισμένες ομάδες πειρατών προκειμένου να πραγματοποιήσουν επιθέσεις σε αποστάσεις έως και 1000 ναυτικά μίλια, χρησιμοποιούν μεγαλύτερα αλιευτικά ή ιστιοφόρα (μητρικά σκάφη) για τη μεταφορά των μικρότερων σκαφών (skiffs) ανοιχτά στην θάλασσα, ώστε να φτάσουν στους διαδρόμους ναυτιλιακής κινήσεως και στη συνέχεια, έχοντας σαν βάση αυτά, ξεκινούν τις επιθέσεις τους.

⁵⁴ Σιούσιουρας Π. και Δαλακλής Δ., «Η συγκρουσιακή σχέση πειρατείας και θαλασσιών μεταφορών στη Σομαλία.», *Ναυτική Επιθεώρηση*, Τόμος 170ος (573), 2010, σελ.102-103.

Αυτό καθιστά εξαιρετικά δύσκολη τη διάκριση μεταξύ πραγματικών ψαράδων και πειρατών, ενώ παράλληλα αφήνει πολύ μικρό περιθώριο αντίδρασης στα πολεμικά πλοία που περιπολούν στην περιοχή. Πάντως είναι προφανές ότι κανένα πραγματικό αλιευτικό από τη Σομαλία ή τις γύρω χώρες της περιοχής δεν είναι λογικό να ψαρεύει 600 ή 1000 ν.μ. από την ακτή, αφού αυτό αφενός έχει υψηλό ρίσκο για την φυσική ασφάλεια του ίδιου του σκάφους (λόγω οικονομικής ανέχειας και ελλείψεως ελέγχων η κατάσταση των αλιευτικών σκαφών είναι κακή) αφετέρου θα έχει δυσανάλογα υψηλό κόστος για τους τοπικούς ψαράδες, οπότε θα καθιστούσε την εν λόγω δραστηριότητα οικονομικά ασύμφορη.

Ιδιαίτερο στοιχείο στην υπό εξέταση περίπτωση, είναι ότι υπάρχει μεγάλη διαφορά στο «επιχειρησιακό» μοντέλο των πειρατών σε σχέση με την πειρατεία σε άλλα μέρη της υδρογείου. Στη Σομαλία, με την κατάληψη του πλοίου-στόχου, αυτό οδηγείται σε κάποια «ασφαλή» σομαλική ακτή, όπου μαζί με τα μέλη του πληρώματος κρατείται σε ομηρία μέχρι να γίνει η καταβολή χρημάτων (λύτρα) σε μετρητά και εν συνεχεία να αφεθούν ελεύθεροι να συνεχίσουν το ταξίδι τους. Αντίθετα στα στενά της Μάλακα ή στη Νιγηρία, 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 δεν είναι εφικτή σε άλλα μέρη του κόσμου όπου οι πειρατές είναι αδύνατο να βρουν αντίστοιχα καταφύγια, τα οποία δεν υπόκεινται σε κρατικό έλεγχο.⁵⁵

2.7. Εξοπλισμός και Οπλισμός

Οι σύγχρονοι πειρατές δεν έχουν την εικόνα που έχουμε στο μυαλό μας από τις κλασικές ταινίες του κινηματογράφου. Φορούν αθλητικές ή στρατιωτικές φόρμες και φέρουν μια πανσπερμία παλαιότερων ή νεότερων αυτόματων όπλων. Ο εξοπλισμός τους ποικίλλει από παλιά σπαθιά και χαντζάρια έως τυφέκια εφόδου AK-47 (Kalashnikov) διαμετρήματος 7,62 χιλ, M-16 διαμετρήματος 5,56 χιλ καθώς και εκτοξευτήρες ρουκετών RPGs.

⁵⁵ Σέργης Παναγιώτης, «Νομική και Επιχειρησιακή Διάσταση Επιχείρησης «ΑΤΑΛΑΝΤΑ» - Ελληνική Συμμετοχή», Διημερίδα ΑΔΙΣΠΟ με θέμα «Λαθρομετανάστευση και Πειρατεία ως απειλέστης Διεθνούς και Περιφερειακής Ασφάλειας», Νοέμβριος 2009.

Ο εξοπλισμός τους σε μεταφορικά μέσα μπορεί σε γενικές γραμμές να χαρακτηριστεί ως μικρών δυνατοτήτων ή πεπαλαιωμένος. Ιδιαίτερα τα πειρατικά σκάφη είναι στη συντριπτική πλειονότητα μικρά αλιευτικά σκάφη (Dhow) ή ακόμα και απλές (πλαστικές) ψαρόβαρκες με εξωλέμβιες μηχανές μεγάλης ιπποδύναμης (Skiff). Επίσης, προκειμένου να κατορθώσουν να ανέλθουν στο κατάστρωμα του πλοίου και να το καταλάβουν διά των όπλων, χρησιμοποιούν συνήθως αλουμινένιες σκάλες ή τα «κλασικά» σχοινιά με γάντζους. Από τα παραπάνω συμπεραίνεται ότι τα μέσα που χρησιμοποιούν οι σύγχρονοι πειρατές για να πραγματοποιήσουν την κατάληψη ενός πλοίου, είναι σε γενικές γραμμές κάπως παρωχημένα και σχετικά απλά, αλλά αυτό που εντυπωσιάζει είναι το γεγονός ότι καταφέρνουν τέτοια αποτελέσματα με αυτά τα μέσα⁵⁶.

Ωστόσο, από το καλοκαίρι του 2008 και μετά υπάρχει εμφανής αναβάθμιση της οργάνωσης και των δυνατοτήτων των πειρατών. Έχει καταγραφεί μεγάλος αριθμός περιπτώσεων, όπου οι πειρατές είχαν στη διάθεσή τους προηγμένες συσκευές ραντάρ και υπερσύγχρονο τηλεπικοινωνιακό εξοπλισμό, για να συντονίζουν τις κινήσεις τους, όπως δορυφορικά τηλέφωνα ή ακόμα και φορητούς δέκτες προσδιορισμού στίγματος, κατά αναλογία με τον εξοπλισμό των σύγχρονων εμπορικών πλοίων. Αυτό μπορεί να εξηγηθεί με την παραδοχή ότι μέρος των κερδών από την πειρατεία αξιοποιείται για την αγορά τόσο υπερσύγχρονων μέσων όσο και υπηρεσιών προκειμένου να αντεπεξέλθουν στις μεταβαλλόμενες επιχειρησιακές απαιτήσεις.

2.8. Κόστος Σομαλικής Πειρατείας

Το 90% των παγκόσμιων αγαθών διακινούνται μέσω της θάλασσας, και το 40% αυτών, περίπου 30.000 πλοία ετησίως, περνά μέσα από τον Ινδικό Ωκεανό, τον Κόλπο του Άντεν και την Αραβική Θάλασσα.⁵⁷

Το κόστος της πειρατείας στη Σομαλία είναι πολύ δύσκολο να υπολογιστεί με ακρίβεια αφού είναι η συνισταμένη πολλών παραγόντων όπως

⁵⁶ Burnett s. john, Dangerous Waters. Modern piracy and terror on the high seas, Dutton, New York, 2002.

⁵⁷ Bowden Anna and Dr. Shikha Basnet, «The Economic Cost of Maritime Piracy», One Earth Future Working Paper, 2011, σελ 30, στο www.oceansbeyondpiracy.org.

το κόστος των λύτρων, το κόστος των ασφαλίσεων, των διώξεων, της αποτροπής, του εξοπλισμού ασφάλειας καθώς και το κόστος των μακροοικονομικών επιπτώσεων τόσο για τα κράτη της περιοχής όσο και για την παγκόσμια οικονομία. Στα παραπάνω θα πρέπει να επισημανθεί και το κόστος των ανθρώπινων ζωών που χάνονται στις Σομαλικές ακτές, το οποίο είναι ανυπολόγιστο.

Ο παράγοντας του κόστους θα πρέπει να εκτιμηθεί σε συνάρτηση με τον αριθμό των πειρατικών επιθέσεων που έγιναν στην περιοχή για να εξαχθούν σωστά συμπεράσματα. Έτσι ο συνολικός αριθμός επιθέσεων για τα έτη 2010-2014 φαίνεται στο παρακάτω πίνακα⁵⁸:

Πίνακας 2: Locations of ACTUAL and ATTEMPTED attacks, January – December: 2010 – 2014

Locations	2010	2011	2012	2013	2014
Gulf of Aden*	53	37	13	6	4
Red Sea*	25	39	13	2	4
Somalia*	139	160	49	7	3
Arabian Sea*	2				
Total at year end	219	236	75	15	11

Σημείωση: (Όλες οι επιθέσεις * αφορούν Σομαλούς πειρατές)

Πηγή: IMB “Piracy and Armed Robbery against ships report” (2014)

Αν και από τα μέσα της δεκαετίας του 2000, η Σομαλική πειρατεία άρχισε να παίρνει ανεξέλεγκτες διαστάσεις, τα τελευταία έτη παρατηρούμε μια κατακόρυφη μείωση των επιθέσεων με αποκορύφωμα το 2014, όπου το ποσοστό είναι μειωμένο κατά 81% σε σχέση με το 2010. Αυτό δείχνει την επιτυχημένη αντιμετώπιση της πειρατείας από τη Διεθνή κοινότητα την οποία θα εξετάσουμε παρακάτω. Στη σημερινή χρονική περίοδο η πειρατική Σομαλία έχει διασπαστεί σε μεγάλο βαθμό αλλά δεν έχει μηδενιστεί.

Εξετάζοντας το οικονομικό κόστος αντίστοιχα καταλήγουμε σε σημαντικά συμπεράσματα. Έτσι, ενώ το ετήσιο κόστος της πειρατείας σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία για το 2011 εκτιμούνταν μεταξύ 6,6 και 6,9 δισεκατομμυρίων δολαρίων⁵⁹, 5,7-6,1 δισεκατομμύρια δολάρια⁶⁰ το 2012, το

⁵⁸ IMB. “Piracy and Armed Robbery against ships report” London: Icc International Piracy Bureau 2014

⁵⁹ Bowden Anna and Dr. Shikha Basnet, «The Economic Cost of Maritime Piracy», One Earth Future Working Paper, 2011, σελ 39, στο www.oceansbeyondpiracy.org .

2013 το συνολικό κόστος εκτιμάται μεταξύ 2,9 και 3,1 δισεκατομμύρια δολάρια⁶¹, έχοντας μια μείωση του 50% μέσα σε 2 έτη. Από το αναλυτικό κόστος της Σομαλικής πειρατείας κατά τομέα για το έτος 2013, το οποίο εμφανίζεται αναλυτικά στον επόμενο πίνακα, ορόσημο αποτελεί το γεγονός ότι το υπόψη έτος έχει μηδενιστεί το κόστος αναδρομολόγησης των πλοίων:

Total Cost of Somalia-Based Piracy 2013

	Low	High
Cost of Military Operations	\$998,586,838	\$998,586,838
Cost of Security Equipment and Guards	\$1,015,752,137	\$1,177,302,507
Cost of Re-routing	0	0
Cost of Increased Speed	\$276,154,781	\$276,154,781
Cost of Labor	\$462,134,710	\$462,134,710
Cost of Prosecutions and Imprisonment	\$12,187,694	\$12,187,694
Cost of Insurance	\$185,703,266	\$185,703,266
Cost of Counter-piracy Organizations	\$44,708,922	\$44,708,922
TOTAL	\$2,995,228,348	\$3,156,778,718

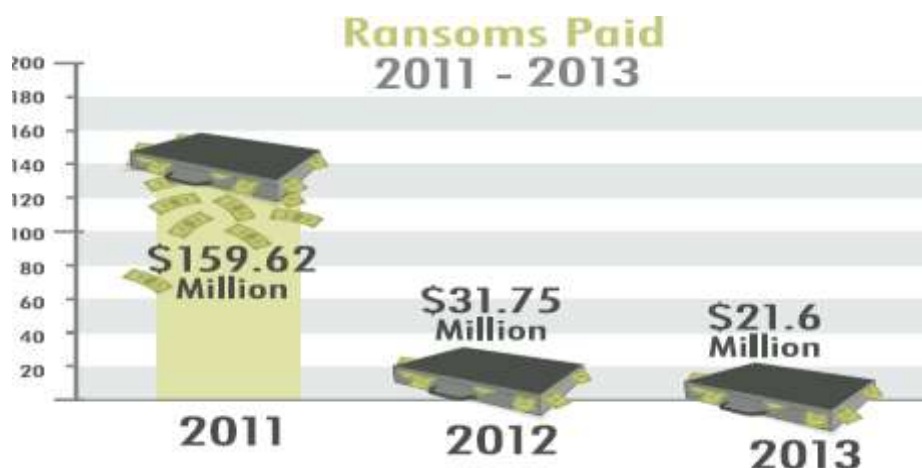
Πίνακας 3: Συνολικό κόστος της Σομαλικής πειρατείας για το 2013 (*Oceans beyond piracy report 2013*)

Αν και η καταβολή των λύτρων αποτελεί πάγια πρακτική για τις ναυτιλιακές εταιρείες, αφού τα χρήματα που απαιτούνται για να αφεθεί το πλοίο να συνεχίσει το δρομολόγιο αποτελούν κλάσμα μόνο της συνολικής αξίας του φορτίου, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια σημαντική μείωση στο ποσό των λύτρων που δαπανάται κατά έτος. Το κόστος των λύτρων παρουσιάζει μια κατακόρυφη μείωση από 159 εκατομμύρια δολάρια το 2011 σε 21,6 εκατομμύρια δολάρια το 2013⁶², όπως αναλυτικά φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

⁶⁰ Bellish Jonathan, «The Economic Cost of Somali Piracy, 2012», One Earth Future Working Paper, 2013, σελ 1, στο www.oceansbeyondpiracy.org

⁶¹ Madsen Vestergaard Jens, Seyle Conor, Brandt Kellie, Purser Ben, Randall Heather, Roy Kellie, «The State of Maritime Piracy, 2013», One Earth Future Working Paper, 2014, σελ 9, στο www.oceansbeyondpiracy.org.

⁶² Οπ.π. σελ 10.



Πίνακας 4 : Κόστος λύτρων της Σομαλικής πειρατείας για τα έτη 2011- 2013 (Oceans beyond piracy report 2013)

Όσον αφορά στο ανθρώπινο κόστος την περίοδο 2000-2012, περίπου 3741 ναυτικοί από 125 διαφορετικές κρατήθηκαν όμηροι για περιόδους που κυμαίνονταν από 1 μέχρι και 1178 ημέρες και 82 έως 97 έχασαν τη ζωή τους είτε κατά τη διάρκεια των επιθέσεων είτε στη συνέχεια κατά τη διάρκεια επιχειρήσεων διασώσεως⁶³. Χαρακτηριστικά θα πρέπει να παρατηρηθεί ότι οι περίοδοι ομηρίας των θυμάτων διαρκούν αρκετό καιρό μέχρι την ολοκλήρωση των διαπραγματεύσεων μεταξύ των εμπλεκόμενων. Χαρακτηριστικά το 2013 60 ναυτικοί πιάστηκαν όμηροι και προστέθηκαν στους ήδη 111 που κρατούνταν από την περίοδο 2010-12, ενώ μόνο 117 αφέθηκαν ελεύθεροι το 2013⁶⁴. Το παραπάνω έχει σαν συνέπεια την απροθυμία των πληρωμάτων να ταξιδέψουν σε επικίνδυνες διαδρομές. Ωστόσο η αλλαγή πορείας, προκειμένου τα πλοία να αποφεύγουν τα επικίνδυνα νερά, δεν αποτελεί οικονομικότερη λύση.

Το κόστος διέλευσης από τη Διώρυγα του Σουέζ ανέρχεται σε περίπου 100.000 δολάρια ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου και την αξία του φορτίου. Για να αποφύγουν τα πλοία το Σουέζ και τον Κόλπο του Άντεν και να κάνουν τον γύρο της Αφρικής, επωμίζονται επιπλέον κόστος σε καύσιμα, χρόνο και εργατικό δυναμικό για ένα ταξίδι. Η διαδρομή ενός τάνκερ από τη Σαουδική

⁶³ World bank report, «THE PIRATES of SOMALIA: Ending the Threat, Rebuilding a Nation», 2013, διαθέσιμο στο <http://www.worldbank.org/africa/piratesofsomalia>.

⁶⁴ Madsen Vestergaard Jens, Seyle Conor, Brandt Kellie, Purser Ben, Randall Heather, Roy Kellie, «The State of Maritime Piracy, 2013», One Earth Future Working Paper, 2014, σελ 38, στο www.oceansbeyondpiracy.org.

Αραβία στις ΗΠΑ μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας απαιτεί επιπλέον 2.700 ναυτικά μίλια και πρόσθετο ετήσιο κόστος καυσίμων 3,5 εκατ. δολαρίων⁶⁵. Επίσης η αλλαγή δρομολογίου ενός Φορτηγού πλοίου από την Ευρώπη προς την Άπω Ανατολή θα προσθέσει πάνω 15 έως 20 ημέρες στο ταξίδι. Το παραπάνω μειώνει τα ετήσια δρομολόγια ενός σκάφους από έξι σε πέντε και αντιστοιχεί σε μείωση 17% της ετήσιας μεταφορικής του ικανότητας.

Συνοψίζοντας, εκτιμάται ότι γύρω στο 10% (3000πλοία) των ετήσιων διερχόμενων πλοίων από την περιοχή θα αλλάξει δρομολόγιο με αποτέλεσμα το ετήσιο κόστος της αναδρομολόγησης των πλοίων θα ανέρθει στο ποσό μεταξύ 2,3 και 3 δις δολάρια. Συνεπώς γίνεται αντιληπτό ότι, οι περισσότερες εταιρίες θα προτιμήσουν τη διέλευση από τα επικίνδυνα νερά, ελπίζοντας απλά ότι δεν θα αποτελέσουν τα πλοία τους στόχο των πειρατών.

Επιπρόσθετα, η πειρατεία έχει πλήξει σοβαρά και τις οικονομικές δραστηριότητες των γειτονικών χωρών. Από το 2006 οι χώρες της Ανατολικής Αφρικής έχουν δει μια σημαντική μείωση στα νούμερα των τουριστικών αφίξεων καθώς και στις αλιευτικές αποδόσεις τους. Στον τουριστικό τομέα, τα έσοδα για τις χώρες της Ανατολικής Αφρικής αυξάνονται με 25% πιο αργό ρυθμό από ότι στις χώρες της υποσαχάριας Αφρικής. Αυτό οφείλεται στη μείωση των τουριστικών αφίξεων από χώρες της δύσης. Παρομοίως, οι εξαγωγές των αλιευτικών προϊόντων από τις χώρες που πλήττονται από την πειρατεία σε σύγκριση με άλλες περιοχές έχουν μειωθεί κατά 23,8% από το 2006, εξαιτίας βεβαίως και της μειωμένης παραγωγής. Ενδεικτικά, τα συνολικά αλιεύματα τόνου στον Δυτικό Ινδικό ωκεανό έχουν μειωθεί κατά 26,8%, αφού τα σκάφη έχουν μετατοπιστεί σε ασφαλέστερα αλιευτικά πεδία.⁶⁶

2.9. Παρατηρήσεις

Υπό το πρίσμα των ανωτέρων προκύπτουν οι εξής παρατηρήσεις. Όπως αποδεικνύεται από τους αριθμούς που παρατέθηκαν, η πτωτική τάση των πειρατικών επιθέσεων στο Δυτικό Ινδικό Ωκεανό και στον

⁶⁵ Bowden Anna and Dr. Shikha Basnet, «The Economic Cost of Maritime Piracy», One Earth Future Working Paper, 2011, σελ 12, στο www.oceansbeyondpiracy.org.

⁶⁶ Bowden, A., Hurlburt, K., Aloyo, E., Marts, C., & Lee, A, « The economic cost of maritime piracy», One Earth Future Foundation, Colorado, 2010

Κόλπο του Άντεν συνεχίστηκε και το 2013. Ο μικρός αριθμός των επιθέσεων σε εμπορικά πλοία καταδεικνύει ότι τα μέτρα αποτροπής που πάρθηκαν από τη Διεθνή κοινότητα, όπως BMP4, η χρήση ιδιωτικών στρατιωτικών εταιρειών ασφαλείας (PMSCs) και η παρουσία του πολεμικού ναυτικού, υπήρξαν αποτελεσματικά. Ωστόσο, οι πειρατικές ομάδες δράσης εξακολουθούν να έχουν τις επιχειρησιακές δυνατότητες για αναζωπύρωση της κατάστασης. Η τακτική τους έχει εμπλουτισθεί με την εισαγωγή της μεθόδου "ύποπτης προσέγγισης», μέσω της οποίας οι πειρατές επιδιώκουν, προ της επίθεσης, να αξιολογούν την τήρηση των πρωτοκόλλων ασφάλειας και των αμυντικών δυνατοτήτων των πλοίων, με σκοπό τον εντοπισμό όπλων και ευάλωτων σκάφων⁶⁷.

Εάν αυτά τα μέτρα αποτροπής αρχίσουν να ατροφούν, τότε οι λεγόμενες «ύποπτες προσεγγίσεις» μπορούν να μετατραπούν σε οριστικές επιθέσεις. Επιπλέον, ο μακροπρόθεσμος στόχος της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας, ο οποίος ήταν η πειρατική δραστηριότητα να μηδενιστεί, παραμένει ανεπίτευκτος. Πολλή δουλειά θα πρέπει ακόμα να γίνει για να συνεχιστεί το έργο της οικοδόμησης της οργανικής ικανότητας του Σομαλικού κράτους να ασκεί τον αποτελεσματικό έλεγχο στα χωρικά του ύδατα.⁶⁸ Συνεπώς, απαιτείται να συνεχισθεί η σκληρή προσπάθεια από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν δεν μπορεί να είναι μόνο κατασταλτικά, που απ' ό,τι φαίνεται μόνο επιδερμικά αντιμετωπίζουν την κατάσταση. Η Διεθνής Κοινότητα θα πρέπει να αναλάβει κατάλληλες δράσεις ώστε η Σομαλία να γίνει κυρίαρχο κράτος με αποτελεσματικές Ένοπλες Δυνάμεις και Δυνάμεις Ασφαλείας.

Με τις προϋποθέσεις αυτές θα καταστεί δυνατό να δημιουργηθούν και να περιφρουρηθούν οι υποδομές εκείνες που θα συμβάλουν στην δημιουργία θέσεων απασχόλησης μέσω της εκμετάλλευσης των πλουτοπαραγωγικών πηγών της χώρας, ώστε οι πολίτες να βελτιώσουν το βιοτικό τους επίπεδο και να αποκηρύξουν την πειρατεία σαν μέσο προσπορισμού των αναγκών για την κάλυψη των βιοτικών τους αναγκών.

⁶⁷ Βλέπε World bank report οπ.π.

⁶⁸ Maritime Piracy, Part I: An Overview of Trends, Costs and Trade-related Implications, UNCTAD/DTL/TLB/2013/1. διαθέσιμο στο <http://unctad.org/ttl/legal>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Η θαλάσσια πειρατεία αποτελεί για αρκετά έτη του 21ου αιώνα, μία διαρκώς αυξανόμενη απειλή για την κοινωνία, τη διεθνή ναυτιλία και την παγκόσμια οικονομία και ανάπτυξη. Η αντιμετώπιση και η καταστολή της αποτέλεσε παγκόσμια πρόκληση και ταυτόχρονα υψηλή προτεραιότητα για πολλά κράτη, διεθνείς οργανισμούς και μη κυβερνητικούς δρώντες. Η πειρατεία, ενώ φέρει όλα τα χαρακτηριστικά ενός οργανωμένου εγκλήματος, είναι ένα ακόμη πιο σύνθετο ζήτημα, που μπορεί να ξεπεραστεί μόνο με συνδυασμό πολιτικών και διπλωματικών προσπάθειών, στρατιωτικής συμμετοχής, νομικών μέτρων, αναπτυξιακής βοήθειας και ισχυρού διεθνή συντονισμού. Κατά τη διάρκεια των ετών Διεθνείς οργανισμοί, Παγκόσμιοι Διακρατικοί οργανισμοί, περιφερειακοί οργανισμοί, μεμονωμένα κράτη και μη κρατικοί δρώντες έχουν ενώσει τις δυνάμεις τους χρησιμοποιώντας όλα τα παραπάνω εργαλεία προσπαθώντας να συμβάλουν στις προσπάθειες αντιμετώπισης άλλοτε των συνεπειών και άλλοτε των αιτιών του προβλήματος. Κάποιες προσπάθειες ήταν ιδιαίτερα επιτυχημένες και κάποιες δεν απέφεραν τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Στο παρών κεφάλαιο θα προσπαθήσουμε να αναφέρουμε κάθε μια από τις παραπάνω δράσεις με σκοπό να αντιληφθούμε πόσο πολύ απασχολεί την παγκόσμια Διεθνή κοινότητα.

3.1 Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός-International Maritime Organization (IMO)

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization-IMO), ως το αρμόδιο για ναυτιλιακά θέματα όργανο του ΟΗΕ, κατέχει την σημαντικότερη θέση για τις πρωτοβουλίες παρουσίασης της μάστιγας της πειρατείας και του συντονισμού για την αξιολόγηση των μέτρων αντιμετώπισης του φαινομένου⁶⁹. Βασικός του στόχος ήταν να δημιουργήσει το κατάλληλο

⁶⁹ Βλέπε <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Default.aspx>

κλίμα ώστε να αναπτυχθούν διακρατικές συμφωνίες κατά της πειρατείας. Με το πρώτο του ψήφισμα σχετικά με το θέμα, το 1983, αναγνώρισε τις διαστάσεις και την επικινδυνότητα που είχε λάβει το φαινόμενο και έκανε έκκληση προς όλα τα μέλη του Οργανισμού να συλλέξουν και να αποστείλουν όλα τα σχετικά με το θέμα στοιχεία, ώστε να μαζευτούν και να εξεταστούν συγκεντρωτικά, προς καταγραφή διαπιστώσεων και εύρεση λύσεων. Από τότε με τα εξειδικευμένα όργανά του, Maritime Safety Committee, Legal Committee και maritime Environmental Protection Committee έχει καταφέρει να προβάλλει επαρκώς το μέγεθος της απειλής καθώς και να κινητοποιήσει τη διεθνή κοινότητα και άλλους διεθνείς οργανισμούς⁷⁰.

Σε πρώτο στάδιο, ο IMO με την καθοριστική του πρωτοβουλία το 1981, συνέβαλε στην δημιουργία του Διεθνούς Γραφείου Ναυτιλίας, το οποίο εκδίδει μια εβδομαδιαία αναφορά σχετικά με την πειρατεία και διατηρεί σε 24ωρη βάση επικοινωνία με το Κέντρο Αναφορών Πειρατείας, για την ενημέρωση περιστατικών πειρατείας και την παροχή συμβουλών αντιμετώπισης της πειρατείας σε πραγματικό χρόνο.

Στις σημαντικές πρωτοβουλίες για την καταπολέμηση της πειρατείας του οργανισμού ανήκουν η απόφασή του το 2005 που κάνει λόγο για «πειρατεία ανοιχτά των ακτών της Σομαλίας» θέτοντας τη βάση για τη διεθνοποίηση του πειρατικού προβλήματος, η υιοθέτηση του Διεθνούς Επιτηρούμενου Δίαυλου Ναυσιπλοΐας (IRTC) καθώς και του Οδηγού Βέλτιστων Πρακτικών (BMP), ζητήματα τα οποία θα αναλυθούν στη συνέχεια.

3.2 Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο-International Maritime Bureau (IMB)

Το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (IMB) είναι ένα εξειδικευμένο τμήμα του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου (International Chamber of Commerce-ICC). Πρόκειται για μια μη κερδοσκοπική οργάνωση που ιδρύθηκε το 1981 για να συμβάλλει στην πάλη ενάντια σε κάθε τύπο θαλάσσιων εγκλημάτων και

⁷⁰ Έκτοτε έχουν εγκριθεί δυο περαιτέρω ψηφίσματα από τον Οργανισμό. Το Α. 683 (17) «Πρόληψη και καταστολή των πράξεων της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας ενάντια στα σκάφη» το Νοέμβριο του 1991 και το Α. 738 (18) «Μέτρα για να αποτραπεί και να κατασταλεί η πειρατεία και η ένοπλη ληστεία ενάντια στα σκάφη» το Νοέμβριο του 1993.

αδικημάτων. Το κύριο μέλημά του είναι η προστασία και η ακεραιότητα του διεθνούς εμπορίου. Για πάνω από 25 χρόνια χρησιμοποιεί την γνώση και την εμπειρία για να εντοπίσει και να επισημάνει οποιαδήποτε απάτη. Οι πληροφορίες που συλλέγει από τις διάφορες πηγές κατά την διάρκεια ερευνών, παρέχονται στα μέλη υπό τη μορφή πολύτιμων συμβουλών. Απαριθμεί τις απειλές και εξηγεί πώς τα μέλη του μπορούν να μειώσουν την ευπάθειά τους σε αυτές. Κατά την διάρκεια των ετών, αυτή η προσέγγιση έχει ανατρέψει πολλές αποπειραθείσες απάτες και έχει εξοικονομήσει για την εμπορική και ναυτιλιακή βιομηχανία πολλά εκατομμύρια δολάρια.⁷¹

Το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο συνεπώς, δεν έχει ως αντικείμενό του αποκλειστικά την πειρατεία. Δραστηριοποιείται στον τομέα της γενικότερης ναυτικής απάτης και καθώς η ένοπλη ληστεία αποτελεί την μέγιστη και συχνότερη εμφανιζόμενη παράνομη πράξη εν πλω, λογικό είναι να χρήζει ιδιαίτερης προσοχής από τον εν λόγω οργανισμό. Γι αυτό ακριβώς, άλλωστε, δημιούργησε και το 1992 ένα ξεχωριστό κέντρο συλλογής, κατανομής και κατάταξης πληροφοριών σχετικά με όλα τα αναφερθέντα περιστατικά . Αυτό είναι το Κέντρο Αναφοράς Πειρατείας (Piracy Reporting Center)⁷² με έδρα την Κουάλα Λουμππούρ στη Μαλαισία, που λειτουργεί 24 ώρες το εικοσιτετράωρο.

Στις αρμοδιότητες αυτού υπάγεται η καταγραφή των επιθέσεων, η συγκέντρωση στοιχείων από τις ακτοφυλακές και διάφορες άλλες αρχές, η βοήθεια στις προσπάθειες σύλληψης των κακοποιών, η αρωγή προς τους πλοιοκτήτες και το πλήρωμα του σκάφους που έχει δεχτεί πειρατική επίθεση και τέλος η συνεργασία με τον IMO για μια αποτελεσματικότερη πάταξη του φαινομένου. Βασική του επιδίωξη είναι η βελτίωση της πληροφόρησης μέσα στην ναυτιλιακή βιομηχανία. Συνεργάζεται στενά με διάφορες κυβερνήσεις και με αρχές επιβολής νόμου και μοιράζεται οποιαδήποτε πληροφορία έχει στην διάθεσή του, σε μια προσπάθεια να μειώσει και σε επέκταση να εξαλείψει αυτό το έγκλημα.

⁷¹ <https://icc-ccs.org/icc/imb> , πρόσβαση την 25 Μαρ 2015.

⁷² <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre> , πρόσβαση την 25 Μαρ 2015.

3.3 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ (Ο.Η.Ε.)

Ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών έχει θεσπίσει το γενικό πλαίσιο δράσης για την αντιμετώπιση της πειρατείας. Με μια σειρά ψηφισμάτων τόσο του Συμβουλίου Ασφαλείας όσο και Εκθέσεων του Γενικού Γραμματέα⁷³ παρακινεί τις χώρες- μέλη του, σε συνεργασία με το IMO, να λάβουν μέτρα μέσω του νομοθετικού τους πλαισίου για την καταπολέμηση της πειρατείας. Ο ΟΗΕ θεωρεί πως οι αρμόδιοι διεθνείς οργανισμοί, οι οποίοι και συνθέτουν τους αντίστοιχους διεθνείς κανονισμούς για την αντιμετώπιση του ζητήματος, είναι ο IMO και το United Nations Office on Drugs and Crime. Οι ποικίλες νομοθεσίες των κρατών που αφορούν το θέμα της πειρατείας συγκεντρώνονται σε μία βάση δεδομένων που ονομάζεται DOALOS Database Of National Legislation⁷⁴. Πέραν του γενικού πλαισίου όμως, υπάρχει ιδιαίτερη μέριμνα και για τις ευαίσθητες περιοχές όπως η Σομαλία και η περιοχή ανατολικά της Αφρικής και νότια της Ασίας.

Συνοπτικά, ενδεικτικό στοιχείο της αποφασιστικότητας των κρατών μελών του ΟΗΕ για την αντιμετώπιση του πειρατικού κινδύνου είναι ότι από το 2008 το Συμβούλιο Ασφαλείας προχώρησε στην υιοθέτηση ομόφωνων αποφάσεων πάνω στο ζήτημα, βάσει του Κεφαλαίου VII⁷⁵ του καταστατικού Χάρτη του Ο.Η.Ε., που αφορά την χρήση ένοπλων μέσων για την διασφάλιση της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας. Μεταξύ άλλων, μέσα από τις διάφορες αποφάσεις του, ο Ο.Η.Ε. ενθαρρύνει τα κράτη που έχουν στείλει πλοία στην περιοχή της Σομαλίας να προχωρήσουν στην υπογραφή συμφωνιών με κράτη της περιοχής για θέματα νομικής φύσης για την καταπολέμηση της πειρατείας (ήδη οι ΕΕ, οι ΗΠΑ και η Μεγάλη Βρετανία υπέγραψαν συμφωνίες με την Κένυα σχετικά με την προσαγωγή σε δίκη των πειρατών) και έχει κάνει έκκληση προς τα συμβαλλόμενα κράτη της Δ.Σ.Θ. και της συνθήκης SUA όπως εφαρμόσουν πλήρως τις σχετικές υποχρεώσεις τους σύμφωνα με τις συνθήκες αυτές.

⁷³ Όλες οι αποφάσεις του ΣΑ/ΟΗΕ, σχετικά με την αντιμετώπιση του φαινομένου της πειρατείας, είναι αναρτημένες στη σχετική ιστοσελίδα ΟΗΕ,

http://www.un.org/depts/los/piracy/piracy_documents.htm

⁷⁴ Βλέπε http://www.un.org/depts/los/piracy/piracy_national_legislation.htm

⁷⁵ Μπέλλου Φωτεινή, «Η Πειρατεία υπό το πρίσμα των Διεθνών Οργανισμών», Διημερίδα ΑΔΙΣΠΟ με θέμα «Λαθρομετανάστευση και Πειρατεία ως απειλές της Διεθνούς και Περιφερειακής Ασφάλειας», Νοέμβριος 2009.

3.3.1 UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME (UNODC)

Στα πλαίσια του UNODC, έχει ξεκινήσει από το 2009 ένα πρόγραμμα ενάντια στην πειρατεία το οποίο ξεκινώντας αρχικά από την Κένυα, έχει επεκταθεί πλέον στις Σεϋχέλλες, τον Μαυρίκιο, την Τανζανία και τις Μαλδίβες⁷⁶. Στόχος του είναι να υποστηρίξει τις προσπάθειες των χωρών για την καταπολέμηση της πειρατείας, να βοηθήσει στον εντοπισμό των πειρατών, στην ορθή εκδίκασή τους και την έκτιση της ποινής τους κατά τρόπο που να συμβαδίζει με τους Διεθνείς κανονισμούς και την προστασία των ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Κύριοι αντικειμενικοί στόχοι του προγράμματος είναι :

α. Η ύπαρξη πιο αποτελεσματικών εκδικάσεων των υποθέσεων που αφορούν την πειρατεία σ' αυτές τις χώρες

β. Η βελτίωση των συνθηκών φυλάκισης των πειρατών, σε αντιστοιχία με τον σεβασμό των ανθρωπίνων δικαιωμάτων

γ. Η επίτευξη ενός μακροπρόθεσμα υγιούς σωφρονιστικού συστήματος στην Σομαλία μέσω του οποίου θα εδραιωθεί η σταθερότητα στη χώρα και οι συνθήκες διαβίωσης θα είναι βελτιωμένες για τους κατοίκους της.

Επιπλέον, το 2012, μέσω του Παγκόσμιου Προγράμματος κατά της νομιμοποίησης εσόδων από παράνομες δραστηριότητες, το UNODC παρείχε τεχνική βοήθεια όσον αφορά στις ροές χρημάτων που συνδέονται με την πειρατεία και άλλες μορφές οργανωμένου εγκλήματος στην αστυνομία, σε οικονομικές υπηρεσίες και σε τελωνειακές αρχές στην Αιθιοπία, στη Κένυα και την Τανζανία.

3.3.2 Πρόγραμμα Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών (UNDP-United Nations Development Programme)

Ενώ το UNODC και άλλοι οργανισμοί έχουν επικεντρωθεί στις δικαστικές πτυχές της καταπολέμησης της πειρατείας στη περιοχή της Ανατολικής Αφρικής, το Πρόγραμμα Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών (UNDP), συνεργάζεται με τους τοπικούς εταίρους προς μια ειρηνική και ασφαλή Σομαλία, εστιάζοντας στη μείωση της φτώχειας, στην προστασία του περιβάλλοντος και

⁷⁶ <http://www.unodc.org/easternafrika/en/piracy/index.html> .

στην οικοδόμηση ενός ασφαλούς κράτους δικαίου. Αυτό περιλαμβάνει αυξημένη ασφάλεια και νομική προστασία για όλους τους Σομαλούς, σε συνδυασμό με την καθιέρωση της ορθής διακυβέρνησης και της δημόσιας λογοδοσίας σε ένα περιβάλλον όπου οι παραπάνω λειτουργίες είναι ανύπαρκτες. Συγκεκριμένα, το UNDP βοηθάει στην ενίσχυση του τομέα της δικαιοσύνης στην Σομαλία και στη βελτίωση της ικανότητάς της να ασχοληθεί με τα σοβαρά εγκλήματα, συμπεριλαμβανομένης της πειρατείας. Παρέχεται βοήθεια στον τομέα της εκπαίδευσης των αστυνομικών και στην ολοκλήρωση νέων φυλακών⁷⁷.

3.4. INTERPOL.

Το Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών έχει αναγνωρίσει τη σημασία της INTERPOL για την καταπολέμηση της πειρατείας σε τρία από τα ψηφίσματά του.⁷⁸ Η INTERPOL έχει δημιουργήσει μια παγκόσμια βάση δεδομένων για την πειρατεία και συνεργάζεται με διάφορους διεθνείς οργανισμούς, όπως η Αφρικανική Ένωση, η BIMCO, η Eurojust, η Ευρωπαϊκή Ένωση, η Eurpol, ο IMO, τα Ηνωμένα Έθνη, στρατιωτικούς οργανισμούς και ένα πλήθος επιχειρήσεων του ιδιωτικού τομέα, για την καταπολέμησή της. Τον Ιανουάριο του 2010, η Interpol δημιούργησε τη δική της Ομάδα για την καταπολέμηση της θαλάσσιας πειρατείας, η οποία επικεντρώνεται σε τρεις βασικούς τομείς, δηλαδή στη βελτίωση της συλλογής αποδεικτικών στοιχείων, στη διευκόλυνση της ανταλλαγής δεδομένων και στην ενίσχυση των ικανοτήτων σε περιφερειακό επίπεδο.⁷⁹

3.5. Περιφερειακές Συνεργασίες

Η γεωγραφική συγκέντρωση περιστατικών πειρατείας έχει σαν αποτέλεσμα την ανησυχία και το έντονο ενδιαφέρον των παράκτιων κρατών ή των κρατών της ευρύτερης περιοχής για την εξεύρεση αποτελεσματικών λύσεων. Έτσι πολλά κράτη καταβάλλουν προσπάθειες για σύναψη σχετικών συμφωνιών σε περιφερειακό επίπεδο με σκοπό την προαγωγή της σχετικής

⁷⁷ Βλέπε www.so.undp.org.

⁷⁸ UNSC Resolution 1950(2010), 1976(2011), 2020(2011).

⁷⁹ Η INTERPOL είναι η μεγαλύτερη διεθνής αστυνομική οργάνωση, με 190 χώρες μέλη. Βλέπε <http://www.interpol.int/Crime-areas/Maritimepiracy/Maritime-piracy>.

νομοθεσίας κατά της πειρατείας, την ανάπτυξη συγκεκριμένων διαδικασιών αναφοράς των περιστατικών, τη δημιουργία βάσεων δεδομένων και δικτύων πληροφόρησης, την εκπαίδευση και τη συνεργασία σε επιχειρησιακό επίπεδο όπως η κοινή διεξαγωγή ασκήσεων⁸⁰. Στη συνέχεια θα δούμε κάποιες από τις συνεργασίες αυτές.

3.5.1 ΟΜΑΔΑ ΕΠΑΦΗΣ για την Πειρατεία ανοικτά της Σομαλίας (Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia)

Η Ομάδα Επαφής⁸¹ συγκροτήθηκε με πρωτοβουλία των ΗΠΑ και υλοποιήθηκε με απόφαση του Συμβουλίου Ασφαλείας (1851/16.12.2008) την οποία συγκληδεμόνευσε και η χώρα μας στις 14 Ιαν 2009. Σκοπός του Φόρουμ είναι ο συντονισμός και η αξιοποίηση πολιτικών, στρατιωτικών και άλλων προσπάθειών των μελών του καθώς και η διευκόλυνση της συνεργασίας μεταξύ κρατών και οργανισμών για την καταπολέμηση της πειρατείας. Στην Ομάδα συμμετέχουν κράτη με ισχυρό περιφερειακό ρόλο, ναυτιλιακές δυνάμεις, αλλά και χώρες που έχουν αποστείλει ναυτικούς σχηματισμούς στην θαλάσσια περιοχή όπου εκδηλώνονται οι πειρατικές επιθέσεις. Η χώρα μας είναι ιδρυτικό μέλος της Ομάδας Επαφής. Η Ομάδα Επαφής διαπραγματεύεται σε επιμέρους Ομάδες Εργασίας 4 συνολικά ζητήματα:

- α. Επιχειρησιακού συντονισμού και υποστήριξης των υποδομών ασφαλείας των περιφερειακών κρατών.
- β. Πτυχές ποινικής καταστολής της πειρατείας.
- γ. Αυτοπροστασίας των εμπορικών πλοίων.
- δ. Επικοινωνιακής στρατηγικής.

Το έργο της Ομάδας Επαφής δεν θίγει σε καμία περίπτωση την αυτονομία των δράσεων μεμονωμένων κρατών αλλά και των λοιπών συλλογικών προσπαθειών (ΕΕ, NATO) για την εξάλειψη του πειρατικού προβλήματος. Λειτουργεί ως άτυπος μηχανισμός ανταλλαγής ιδεών και προτάσεων που παρέχει τη δυνατότητα στα 80 μέχρι σήμερα συμμετέχοντα

⁸⁰ Πλατιάς Χαράλαμπος, «Πειρατεία και ένοπλη ληστεία στη Θάλασσα: Σε αναζήτηση μιας ευρωπαϊκής πολιτικής για την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας». Συλλογικό έργο Ασφάλεια και Πειρατεία στην Ανοικτή Θάλασσα, επ. Στ. Περράκης – Γρ. Τσάλτας, εκδόσεις. Ι. Σιδέρης, Αθήνα 2006, σελ 87-97.

⁸¹ <http://www.thecgps.org/main.do?action=main> , πρόσβαση την 11 Φεβ 15.

κράτη, διεθνείς οργανισμούς και ενώσεις πλοιοκτητών να αξιολογήσουν την αποτελεσματικότητα των μέσων που χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπιση της πειρατείας. Η Ελλάδα είχε την Προεδρία της Ομάδας Επαφής για το πρώτο εξάμηνο του 2010 και ολοκλήρωσε την αποστολή της εισπράττοντας εγκωμιαστικά σχόλια κατά την 6η Σύνοδο της Ομάδας Επαφής στη Νέα Υόρκη (10/6/2010). Έκτοτε συνεχίζει να διαδραματίζει ενεργό ρόλο στην καταπολέμηση της πειρατείας με αμείωτο ενδιαφέρον. Το 2014 την προεδρία της Ομάδας Επαφής είχε η ΕΕ.⁸²

3.5.2. Κώδικας Συμπεριφοράς του Τζιμπουτί- Djibouti Code of Conduct

Ο κώδικας συμπεριφοράς του Τζιμπουτί⁸³ είναι μια διακρατική διαπεριφερειακή συμφωνία που αφορά την καταστολή της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας κατά πλοίων στο Δυτικό Ινδικό Ωκεανό και στον Κόλπο του Άντεν. Υιοθετήθηκε στις 29 Ιανουαρίου 2009 σε μια διαπεριφερειακή συνδιάσκεψη σχετικά με τη θαλάσσια ασφάλεια, την πειρατεία και την ένοπλη ληστεία εναντίον πλοίων στο Δυτικό Ινδικό Ωκεανό, στον Κόλπο του Άντεν και στην Ερυθρά Θάλασσα από τα κράτη που ανήκουν γεωγραφικά στις παραπάνω περιοχές. Κατά τη διάρκεια της συνάντησης εγκρίθηκαν τέσσερα ψηφίσματα. Το Ψήφισμα 1 αφορά την υιοθέτηση του Κώδικα Δεοντολογίας και τα ψηφίσματα 2, 3 και 4, ασχολούνται με θέματα τεχνικής συνεργασίας και βοήθειας μεταξύ των συμμετεχόντων, την ενίσχυση της εκπαίδευσης στην περιοχή και με εκδηλώσεις εκτίμησης, αντίστοιχα. Μέχρι στιγμής, ο Κώδικας Δεοντολογίας έχει υπογραφεί από 20 από τα 21 κράτη μέλη που είναι αρμόδια για την επικύρωσή της.⁸⁴

⁸² Ιστοσελίδα ΥΠΕΞ, <http://www.mfa.gr/exoteriki-politiki/pagkosmia-zitimata/katapolemisi-peirateias.html>, πρόσβαση την 5 απρ 2015.

⁸³ IMO, Subregional meeting to conclude agreements on maritime security, piracy and armed robbery against ships for States from the Western Indian Ocean, Gulf of Aden and Red Sea areas. Note by the Secretary-General. C 102/14, 3 Απρ 2009. Διαθέσιμο στο <http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Documents/DCoC%20English.pdf>

⁸⁴ Ο Code of Conduct έχει επικυρωθεί από την Comoros, Djibouti, Egypt, Eritrea, Ethiopia, Jordan, Kenya, Madagascar, Maldives, Mauritius, Mozambique, Oman, Saudi Arabia, Seychelles, Somalia, South Africa, the Sudan, the United Arab Emirates, the United Republic of Tanzania and Yemen. Η Γαλλία παραμένει η μοναδική χώρα που δεν έχει επικυρώσει τη συμφωνία. Διαθέσιμο στο <http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Pages/Signatory-States.aspx>.

Τα συμβαλλόμενα κράτη συμφώνησαν, μεταξύ άλλων, να συνεργάζονται, κατά τρόπο σύμφωνο με το διεθνές δίκαιο, σε θέματα όπως:

α. Η έρευνα, σύλληψη και η δίωξη των προσώπων που υπάρχουν βάσιμες υποψίες ότι έχουν διαπράξει πειρατικές επιθέσεις ή ένοπλες ληστείες κατά πλοίων.

β. Την κατάσχεση των πειρατικών πλοίων και των αντικειμένων που βρίσκονται πάνω στα πειρατικά σκάφη.

γ. Την διάσωση των πλοίων, προσώπων και της περιουσίας που υπόκειται σε πράξεις πειρατείας και ένοπλης ληστείας και την παροχή διευκολύνσεων όπως η κατάλληλη ιατρική φροντίδα, η θεραπεία και ο επαναπατρισμός των θυμάτων πειρατείας.

δ. Τη διεξαγωγή κοινών ενεργειών, τόσο μεταξύ των κρατών που έχουν υπογράψει τη συμφωνία όσο και με ναυτικές δυνάμεις από χώρες εκτός της περιοχής.

Επιπλέον, τα συμβαλλόμενα μέρη ανέλαβαν την υποχρέωση επανεξέτασης της εθνικής τους νομοθεσίας με σκοπό να διασφαλιστεί ότι η τελευταία ποινικοποιεί την πειρατεία και την ένοπλη ληστεία εναντίον πλοίων, και παρέχει επαρκή πρόβλεψη για την άσκηση της αρμοδιότητας, τη διεξαγωγή των ερευνών και των διώξεων των πειρατών.

Προκειμένου να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική και έγκαιρη εφαρμογή της συμφωνίας ιδρύθηκε τον Απρίλιο του 2010 μία πολυεθνική Μονάδα εφαρμογής του έργου Project Implementation Unit (PIU). Το σχέδιο εφαρμογής χρηματοδοτείται κατά κύριο λόγο μέσω ενός ταμείου, του IMO Djibouti Code of Conduct Trust Fund (DCCTF), το οποίο ιδρύθηκε το Σεπτέμβριο του 2009 εξαιτίας μιας προσφοράς χρηματοδότησης από την Ιαπωνία. Μια σειρά από άλλα κράτη συνέβαλαν επίσης στο ταμείο, συμπεριλαμβανομένης της Δανίας, της Γαλλίας, των Νήσων Μάρσαλ, της Ολλανδίας, της Νορβηγίας, της Δημοκρατίας της Κορέας και της Σαουδικής Αραβίας.

Ο κώδικας συμπεριφοράς του Τζιμπουτί συνεχίζει να παράγει αποτελέσματα σε όλους τους θεματικούς τομείς του, δηλαδή την ανταλλαγή πληροφοριών, την εκπαίδευση, τη δημιουργία εθνικής νομοθεσίας και ικανοτήτων στα συμβαλλόμενα μέρη. Τρία κέντρα ανταλλαγής πληροφοριών

έχουν συσταθεί στη Σανάα της Υεμένης, στη Μομπάσα της Κένυας, και στο Νταρ Ες Σαλαάμ της Ενωμένης Δημοκρατίας της Τανζανίας για τη διαχείριση ενός δικτύου εθνικών σημείων επαφής σε όλη την περιοχή, συμπεριλαμβανομένων των Puntland και Somaliland. Το δίκτυο επίσης βοηθά διεθνείς ναυτικές δυνάμεις στον εντοπισμό πειρατικών πλοίων με την παροχή πληροφοριών σχετικά με τη δραστηριότητα και τις κινήσεις των πειρατών⁸⁵.

Αξίζει να σημειωθεί ότι στα πλαίσια του DCoC, βρίσκεται σε εξέλιξη συνεργασία του Κέντρου Ναυτικής Αποτροπής του NATO, στη Σούδα (ΚΕΝΑΠ-NATO Maritime Interdiction Operational Training Centre (NMIOTC)) με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), για παροχή εκπαίδευσης σε προσωπικό προερχόμενο από κράτη-μέλη του DCoC (Ιορδανία, Κένυα, Μαδαγασκάρη, Μαυρίκιος, Νησιά Κομορών, Νότια Αφρική, Τζιμπουτί, Σαουδική Αραβία, Σεϋχέλλες, Σομαλία και Υεμένη).⁸⁶

3.5.3. Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia-ReCAAP

Πριν τη σημαντική αύξηση των πειρατικών επιθέσεων στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, η περιοχή της Νοτιοανατολικής Ασίας ήταν η πιο θερμή γωνία του πλανήτη όσον αφορά στο φαινόμενο της πειρατείας. Κατά συνέπεια, η πρώτη διακυβερνητική περιφερειακή συμφωνία για την καταπολέμηση της πειρατείας στην Ασία και συγκεκριμένα η περιφερειακή Συμφωνία συνεργασίας για την καταπολέμηση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας κατά των πλοίων στην Ασία (ReCAAP)⁸⁷ εκδόθηκε στις 11 Νοεμβρίου 2004. Η συμφωνία τέθηκε σε ισχύ στις 4 Σεπτεμβρίου του 2006 και διαθέτει σήμερα 19 συμβαλλόμενα κράτη⁸⁸.

⁸⁵ United Nations, Report of the Secretary-General on the situation with respect to piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia. S/2013/623, 2013, paragraph 31.

<http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Pages/Project-Implementation-Unit.aspx>.

⁸⁶ Ιστοσελίδα ΥΠΕΞ, <http://www.mfa.gr/exoteriki-politiki/pagkosmia-zitimata/katapolemisi-peirateias.html>, πρόσβαση την 5 απρ 2015

⁸⁷ Το πλήρες κείμενο της ReCAAP είναι διαθέσιμο στο:

<http://www.recaap.org/Portals/0/docs/About%20ReCAAP%20ISC/ReCAAP%20Agreement.pdf>

⁸⁸ Τα κράτη μέλη της ReCAAP είναι η Αυστραλία, το Μπανγκλαντές, το Μπρουνέι Νταρουσαλάμ, η Καμπότζη, η Κίνα, η Δανία, η Ινδία, η Ιαπωνία, η Δημοκρατία της Κορέας, η Λαϊκή Δημοκρατία του Λάος, η Μιανμάρ, η Ολλανδία, η Νορβηγία, οι Φιλιππίνες, η Σιγκαπούρη, η Σρι Λάνκα, η Ταϊλάνδη, το Ηνωμένο Βασίλειο και το Βιετνάμ. Δείτε ακόμη

Σύμφωνα με τη ReCAAP, τα συμβαλλόμενα κράτη απαιτείται να εμποδίσουν και να καταστείλουν την πειρατεία και την ένοπλη ληστεία, να συλλάβουν τους δράστες, να κατάσχουν τα πλοία ή τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται για διάπραξη πειρατείας ή ένοπλης ληστείας και να διασώσουν τα θύματα.

Δημιουργήθηκε επίσης ένα Κέντρο Ανταλλαγής πληροφοριών ReCAAP Information-sharing Centre (ReCAAP ISC), το οποίο άρχισε επισήμως τη λειτουργία του στη Σιγκαπούρη στις 29 Νοεμβρίου 2006 και αναγνωρίστηκε επίσημα ως ένας διεθνής οργανισμός, στις 30 Ιανουαρίου 2007. Στις λειτουργίες του Κέντρου περιλαμβάνεται η συλλογή, η ανάλυση και η ταχεία ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τα περιστατικά πειρατείας και ένοπλης ληστείας μεταξύ των συμβαλλόμενων κρατών. Η ανταλλαγή πληροφοριών γίνεται μεταξύ των σημείων επαφής (focal points) που ορίζονται από κάθε κράτος μέσω ενός ασφαλούς συστήματος ηλεκτρονικού δικτύου πληροφόρησης information network system (INS). Άλλες υποχρεώσεις των μελών είναι η έκδοση των πειρατών, η αμοιβαία δικαστική συνδρομή σε ποινικές υποθέσεις, και η ενθάρρυνση των πλοιοκτητών να λάβουν μέτρα προστασίας κατά της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας.

3.5.4. Ένωση των Χωρών Νοτιοανατολικής Ασίας (ASEAN)

Η Ένωση των Χωρών Νοτιοανατολικής Ασίας (ASEAN)⁸⁹ ιδρύθηκε στις 8 Αυγούστου του 1967 στην Μπανγκόκ της Ταϊλάνδης, με ιδρυτικά μέλη την Ινδονησία, την Μαλαισία, τις Φιλιππίνες, την Σιγκαπούρη και την Ταϊλάνδη. Εν συνεχεία ενσωματώθηκαν στην ένωση το Brunei Darussalam, το Λάος, το Βιετνάμ, η Μιανμάρ και η Καμπότζη δίνοντάς της την δεκαμελή μορφή που έχει σήμερα. Στόχος της ASEAN είναι η επιτάχυνση της οικονομικής ανάπτυξης, η κοινωνική πρόοδος και η πολιτιστική εξέλιξη της περιοχής⁹⁰. Η πειρατεία είναι ένα μείζον θέμα συζήτησης για την ASEAN, καθώς ένας μεγάλος όγκος περιστατικών κατάληψης πλοίων παρατηρείται στα νερά της Νοτιοανατολικής

<http://www.recaap.org/AboutReCAAPISC.aspx>.

⁸⁹ Βλέπε <http://www.asean.org/asean/about-asean>

⁹⁰ Βλέπε ΟΠ.Π.

Ασίας και συγκεκριμένα στα Στενά της Μάλακα. Ο ρόλος που διαδραματίζει η ένωση είναι βασικός για την πάταξη του φαινομένου. Η συνεργασία και ο συντονισμός μεταξύ των κρατών είναι ζωτικής σημασίας για τον περιορισμό της ελευθερίας που απολαμβάνουν οι πειρατές, συνεπώς οι συμφωνίες που γίνονται και μέσα στη ASEAN είναι πολύ σημαντικές.



Χάρτης 2 : Χώρες Μέλη της ASEAN (πηγή:ASEAN org)

Η πρώτη διάσκεψη της ASEAN σχετικά με το διεθνικό έγκλημα (Asean Ministerial Meeting on Transnational Crime - AMMTC) διοργανώθηκε στη Μανίλα κατά τη διάρκεια του Δεκεμβρίου του 1997. Τα κράτη μέλη ανησυχούσαν για τα ολέθρια αποτελέσματα της πειρατείας, στη περιφερειακή σταθερότητα, στην ανάπτυξη και στην ευημερία των λαών της περιοχής γενικότερα.

Στην διάσκεψη αυτή τονίστηκε επίσης η ανάγκη για σαφείς και αποτελεσματικές περιφερειακές μορφές καταπολέμησης αυτών των μορφών εγκλήματος. Βασικό πεδίο στόχευσης αποτελεί η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών και ο συντονισμός των ενεργειών. Η τελική έκβαση αυτής της συνεδρίασης ήταν ένα σύνολο ψηφισμάτων για να αντιμετωπίσει το πρόβλημα του διεθνικού εγκλήματος. Αυτά περιέλαβαν τις δεσμεύσεις για:

α. Ενίσχυση της συνεργασίας σε περιφερειακά επίπεδα για την καταπολέμηση του εγκλήματος Η διάσκεψη συγκαλείται κάθε δύο έτη για να συντονίζονται οι δραστηριότητες, να υπογράφονται οι αμοιβαίες νομικές συμφωνίες βοήθειας, οι διμερείς συνθήκες, και τα Μνημόνια Συνεργασίας μεταξύ των χωρών μελών .

β. Καθιέρωση ενός κέντρου της ASEAN σχετικά με το διεθνικό έγκλημα (ASEAN Center On Transnational Crime - ACOT) που θα συντονίζει τις δραστηριότητες μέσω της εναρμόνισης των ενεργειών και το συντονισμό των διαδικασιών.

γ. Σύσταση μιας Ομάδας Ειδικών που μέσα σε ένα χρόνο πρέπει να παραγάγει:

- i. Ένα σχέδιο δράσης της ASEAN στο διεθνικό έγκλημα
- ii. Ένα θεσμικό πλαίσιο συνεργασίας της ASEAN στο διεθνικό έγκλημα.
- iii. Μια μελέτη σκοπιμότητας για την καθιέρωση του ACOT

δ. Εξασφάλιση της συνεργασίας και του συντονισμού μεταξύ των οργανισμών της ASEAN.

ε. Ενίσχυση της ικανότητας της γραμματείας της ASEAN να βοηθά τις χώρες μέλη στον προγραμματισμό και το συντονισμό των δραστηριοτήτων, των στρατηγικών, των προγραμμάτων και των έργων για την καταπολέμηση του διεθνικού εγκλήματος⁹¹.

Οι παραπάνω δεσμεύσεις ήταν ένα καλό προμήνυμα για το μέλλον, αλλά η πραγματική εφαρμογή τους ήταν λίγο πιο δύσκολο να επιτευχθεί. Η καταπολέμηση της πειρατείας δεν είχε επιτευχθεί και με την πάροδο των χρόνων η μόνη πρόοδος ήταν η περαιτέρω συμφωνία για την αναγκαιότητα δράσης και στενής συνεργασίας.

Τα παραπάνω οδηγούν στο συμπέρασμα ότι επικρατεί μια τελματώδης κατάσταση όσον αφορά την ASEAN και την καταπολέμηση της πειρατείας. Ενώ παραθέτονται διαρκώς εκθέσεις και προτάσεις και συνεχώς πραγματοποιούνται

⁹¹ <http://www.aseansec.org/5640.htm>

συνέδρια και συνδιασκέψεις για το συγκεκριμένο ζήτημα, καμία περαιτέρω πρόοδος δεν έχει γίνει στο συγκεκριμένο θέμα εκ μέρους της ένωσης.

3.5.5. Αφρικανική Ένωση (African Union-AU)

Η AU τα τελευταία χρόνια έχει αναλάβει ένα ενεργό ρόλο στον αγώνα για την καταπολέμηση της πειρατείας λαμβανομένου υπόψη ότι το πρόβλημα παρουσιάζεται έντονα στο γεωγραφικό χώρο των κρατών-μελών της. Τον Οκτώβριο του 2009 υιοθέτησε το ψήφισμα «Durban Resolution»⁹² με το οποίο δεσμεύεται σε ζητήματα ασφαλείας της ναυσιπλοΐας, ασφάλειας, μεταφορών και περιβαλλοντικής προστασίας. Επίσης, τάσσεται υπέρ της πρωτοβουλίας του Maritime Organization For West and Central Africa (MOWCA) και του IMO για θέσπιση ενός ολοκληρωμένου δικτύου λιμενικού σώματος στην περιοχή, ενώ ταυτόχρονα προωθεί την περιφερειακή συνεργασία και το συντονισμό στην επιτήρηση των ακτών, τον αποκλεισμό των θαλάσσιων πληροφοριών, τη θαλάσσια ασφάλεια, την προστασία του περιβάλλοντος και την έρευνα και διάσωση. Ειδικά για την πειρατεία και τη θαλάσσια ένοπλη ληστεία, δεσμεύονται σε θέσπιση μέτρων για την καταπολέμηση τέτοιων πράξεων και σε συνεργασία με άλλους διεθνείς φορείς. Το εν λόγω ψήφισμα καταδικάζει όλες τις πράξεις θαλάσσιας πειρατείας και ένοπλης ληστείας και περιέχει διατάξεις προς τα κράτη-μέλη να θεσπίσουν εθνικούς νόμους και να επικυρώσουν διεθνείς πράξεις περί ασφαλείας, όπως ο ISPS Code.

Η AU μέσω της αποστολής της στη Σομαλία – AMISOM⁹³, συνεργάζεται με τα Ηνωμένα Έθνη με σκοπό την αποκατάσταση της ειρήνης και της ασφαλείας στο Κέρας της Αφρικής. Η αποστολή αυτή στοχεύει στην σταθεροποίηση του κυβερνητικού καθεστώτος της Σομαλίας, στη διευκόλυνση των ανθρωπιστικών δράσεων και στην εκπαίδευση των Σομαλικών στρατιωτικών δυνάμεων για την καλύτερη αντιμετώπιση σε πειρατικές επιθέσεις.

⁹² Βλέπε http://pages.au.int/sites/default/files/Durban%20resolution_0.pdf

⁹³ Βλέπε <http://amisom-au.org/amisom-background>

3.5.6 NATO

Ως μια Συμμαχία που αποτελείται από πολλά κράτη με παράδοση στην ναυτιλία, με παγκόσμια εμπορικά συμφέροντα και με εκτεταμένες ναυτιλιακές δυνατότητες, η ναυτιλιακή διάσταση της ασφάλειας έχει ζωτική σημασία για το NATO⁹⁴. Το NATO ως μια ναυτική συμμαχία έχει σημαντική συμβολή στην αντιμετώπιση της θαλάσσιας πειρατείας. Η δράση του ξεκίνησε το 2008 με την επιχείρηση «Allied Provider»⁹⁵ προσφέροντας συνοδεία στα πλοία του UN World Food Programme (WFP), που εκτελούσαν δρομολόγια δια μέσου των επικίνδυνων θαλάσσιων οδών στις ακτές της Σομαλίας. Συνεχίστηκε με την επιχείρηση «Allied Protector», η οποία βοήθησε στη διασφάλιση του διεθνούς εμπορίου από τις δραστηριότητες των πειρατών στον Κόλπο του Άντεν και στο Κέρασ της Αφρικής και έκτοτε συνεχίζεται με την επιχείρηση «Ocean Shield», η οποία εστιάζει στην αντιμετώπιση της πειρατείας στην θάλασσα.

Συγκεκριμένα, από τις 24 Οκτωβρίου 2008 έως και τις 12 Δεκεμβρίου 2008 η Ατλαντική Συμμαχία, συμμετείχε ενεργά στην καταπολέμηση της πειρατείας μέσω της επιχείρησης «Allied Provider» στις περιοχές του Κόλπου του Άντεν και του Κέρατος της Αφρικής. Η επιχείρηση αυτή αναπτύχθηκε ύστερα από αίτημα του Γενικού Γραμματέα του ΟΗΕ, Ban Ki-Moon στη βάση των σχετικών αποφάσεων του Συμβουλίου Ασφαλείας⁹⁶. Η πρώτη αυτή επιχείρηση του NATO είχε ως στόχο να συνοδεύει τα πλοία που μετέφεραν ανθρωπιστική βοήθεια στη Σομαλία, μέσω του Παγκοσμίου Επισιτιστικού Προγράμματος του ΟΗΕ (World Food Program – WFP) αλλά και να περιπολεί σε θαλάσσιες οδούς που θεωρούνταν επιρρεπείς και επικίνδυνες εξαιτίας των συνεχών πειρατικών επιθέσεων γύρω από την Σομαλία. Η επιχείρηση εκτελέστηκε από τη Μόνιμη Δύναμη Ταχείας Αντίδρασης (Standing Maritime

⁹⁴ <http://www.nato.int/cps/en/natohq/68147.htm>

⁹⁵ Λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τις τρέχουσες και τις παλαιότερες επιχειρήσεις αντι-πειρατείας του NATO μπορούν να βρεθούν στο http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48815.htm.

⁹⁶ Κατά τη συνεδρίαση του Βορειοατλαντικού Συμβουλίου το Δεκέμβριο του 2008 που πραγματοποιήθηκε στην έδρα του NATO, στις Βρυξέλλες, το NATO δεσμεύτηκε να βοηθήσει στην καταπολέμηση της πειρατείας στα ανοικτά του Κέρατος της Αφρικής με πλήρη σεβασμό των σχετικών Ψηφισμάτων του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών.

Δείτε το τελικό ανακοινωθέν της συνεδρίασης, και ιδίως την παράγραφο 10. Βλέπε http://www.nato.int/cps/en/SID-F1F70DFF-ACE6E1B2/natolive/official_texts_46247.htm.

Group-II), στην οποία συμμετείχε και ελληνική Φρεγάτα. Σημειώνεται, ότι ήταν προσωρινού χαρακτήρα μέχρι να ολοκληρωθεί η ανάπτυξη της αντίστοιχης επιχείρησης της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η δεύτερη αποστολή του NATO για την αντιμετώπιση της πειρατείας ονομάστηκε «Operation Allied Protector» και είχε διάρκεια από τις 24 Μαρτίου έως και τις 26 Αυγούστου 2009. Είχε εντολές να αποτρέψει, να αμυνθεί και να διακόψει οποιαδήποτε πράξη πειρατείας στον κόλπο του Αντεν και στα ανοιχτά του Κέρατος της Αφρικής. Στην εν λόγω επιχείρηση συμμετείχαν διαδοχικά οι δύο Μόνιμες Δυνάμεις Ταχείας Αντίδρασης (Standing Maritime Group I&II), με ελληνική συμμετοχή στη δεύτερη Δύναμη.

Η τρίτη επιχείρηση που βρίσκεται σε εφαρμογή από τις 17 Αυγούστου 2009 μέχρι και σήμερα ονομάστηκε «Operation Ocean Shield»⁹⁷ και έχει εντολή για την επί θαλάσσης πάταξη της πειρατείας. Παράλληλα, και με τη σύμφωνη απόφαση του Βορειοατλαντικού Συμβουλίου (NAC), η επιχείρηση αυτή έχει επεκτείνει τη δράση της ώστε να μπορεί να παρέχει βοήθεια σε γειτονικές χώρες της περιοχής που αναζητούν τρόπους και μεθόδους για την πάταξη της πειρατείας. Τη δράση αυτή έχουν αναλάβει εκ περιτροπής οι Μόνιμες Δυνάμεις Ταχείας Αντίδρασης (Standing Maritime Group I & II).

Σε σύγκριση, λοιπόν, με τις δύο προηγούμενες αποστολές, η Επιχείρηση Ωκεάνια Ασπίδα βασίζεται στην ευρύτερη δύναμη της Συμμαχίας με την υιοθέτηση μιας πιο ολοκληρωμένης προσέγγισης για την προσπάθεια αντιμετώπισης της πειρατείας. Το NATO παρέχει δυνάμεις με ελικόπτερα για τις αποστολές επιτήρησης, την ανίχνευση και τον εντοπισμό πλοίων στην περιοχή, οι οποίες βοηθούν στην πρόληψη και αντιμετώπιση της πειρατείας και εξάλειψη της ένοπλης ληστείας. Επίσης το NATO έχει ως στόχο να βοηθήσει τις χώρες της περιοχής, κατόπιν αιτήματός τους, να αναπτύξουν τις δικές τους ικανότητες για την καταπολέμηση της πειρατικής δραστηριότητας. Αυτό το στοιχείο έχει σχεδιαστεί για να συμπληρώνει τις προσπάθειες των υφιστάμενων διεθνών οργανισμών και των δυνάμεων που δραστηριοποιούνται στην περιοχή και

⁹⁷ http://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/pdf_topics/20141121_2014-11-1957-14_Factsheet_OOS_en.pdf

συμβάλει σε μια βιώσιμη λύση για την ασφάλεια στη θάλασσα στα ανοικτά του Κέρατος της Αφρικής.

Στη Σύνοδο Κορυφής του NATO στην Ουαλία, η Συμμαχία συμφώνησε να συνεχίσει η επιχείρηση «Ocean Shield» μέχρι το τέλος του 2016⁹⁸, μέσω μιας λεγόμενης «εστιασμένης παρουσίας». Στο πλαίσιο αυτής της προσέγγισης, το NATO θα διεξάγει περιπολίες κατά τις περιόδους μεταξύ των μουσώνων, όταν ο καιρός είναι πιο ευνοϊκός για πειρατική δραστηριότητα. Επιπλέον θα συνεχίσει να παρακολουθεί τακτικά την κατάσταση και κατά τη διάρκεια των βροχών και θα έχει τη δυνατότητα να αποστείλει πολεμικά πλοία κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, αν χρειαστεί.

3.5.7 ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Τα κράτη μέλη της ΕΕ δεν είχαν ασχοληθεί με το ζήτημα της πειρατείας για όσο τουλάχιστον διάστημα δεν το αντιμετώπιζαν ως ειδικό θέμα. Η αυξημένη ένταση του φαινομένου τα τελευταία χρόνια ανάγκασε την ΕΕ να ασχοληθεί με το φαινόμενο αντιμετωπίζοντάς το ως ένα περιφερειακό πρόβλημα. Αρχικά το ζήτημα αντιμετωπίστηκε όπως όλα τα ζητήματα ασφαλείας υπό ένα θεσμικό πλέγμα ενός άλλου οργανισμού (ΟΗΕ, ΙΜΟ, NATO). Έτσι σταδιακά ξεκίνησε η εμπλοκή της σε επίπεδο ναυτικών δυνάμεων στις αρχές του 2000 σε συνεργασία με το NATO, λαμβάνοντας μέρος στην επιχείρηση «Allied Provider». Παράλληλα η ΕΕ σύναψε συμφωνίες με άλλους περιφερειακούς οργανισμούς όπως η Συμφωνία ΕΕ-ASEAN⁹⁹ και υιοθέτησε την απόφαση για τη θαλάσσια πειρατεία, η οποία βρίσκεται σε αρμονία με τις αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ, εκφράζοντας έντονα την ανησυχία της για τις συνεχιζόμενες εντάσεις στη Σομαλία.¹⁰⁰ Το 2008 τα κράτη μέλη είδαν ευνοϊκά το Council Joint Action, που έδωσε την αφορμή για την

⁹⁸ Το ψήφισμα του Συμβουλίου Ασφαλείας 2184 (Νοέμβριος 2014) ανανέωσε την έκκληση προς τα κράτη μέλη και τις περιφερειακές οργανώσεις να συμμετάσχουν ενεργά στην καταπολέμηση της πειρατείας στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας.

⁹⁹ EU – ASEAN: Συμφωνία που πραγματοποιήθηκε στο Expert's meeting on Maritime Security, Μανίλα-Φιλιππίνες, Φεβρουάριος 2002

¹⁰⁰ Πλατιάς Χαράλαμπος, «Πειρατεία και ένοπλη ληστεία στη Θάλασσα: Σε αναζήτηση μιας ευρωπαϊκής πολιτικής για την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας». Συλλογικό έργο Ασφάλεια και Πειρατεία στην Ανοικτή Θάλασσα, επ. Στ. Περγάκης – Γρ. Τσάλτας, εκδόσεις. Ι. Σιδέρης, Αθήνα 2006, σελ 87-97.

κοινή στρατιωτική πράξη με την ονομασία EUNAVKO και την ενεργή της συμμετοχή στη μάχη κατά της πειρατείας¹⁰¹.

Η ΕΕ ακολουθώντας τις αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας¹⁰², υπό το πρίσμα της Κοινής Ευρωπαϊκής Πολιτικής Ασφάλειας και Άμυνας (ΚΕΠΑΑ) ανέπτυξε για πρώτη φορά στην ιστορία της μια πολυεθνικού χαρακτήρα ναυτική επιχείρηση, την επιχείρηση «ATALANTA» (EUNAVFOR)¹⁰³. Η ευρωπαϊκή επιχείρηση τέθηκε σε εφαρμογή στις 8 Δεκεμβρίου 2008 ενώ τονίζεται ότι ο πρώτος Τακτικός Διοικητής ήταν Έλληνας, ο Αρχιπλοίαρχος Α. Παπαϊωάννου ΠΝ, επί της φρεγάτας Φ/Γ ΨΑΡΑ, από τον Δεκέμβριο του 2008 έως τον Απρίλιο του 2009. Η επιχείρηση «ATALANTA» είχε διττό ρόλο, αφενός την προστασία των πλοίων του Παγκόσμιου Προγράμματος Σίτισης WFP για τη Σομαλία καθώς και των πλοίων της αποστολής της Αφρικάνικης Ένωσης (African Union Mission on Somalia/AMISOM) για την ίδια περιοχή και αφετέρου την προστασία ευάλωτων σκαφών που πλέουν στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας και την αποτροπή και καταστολή πράξεων πειρατείας και ένοπλης ληστείας ανοιχτά των Σομαλικών ακτών.

Η Επιτροπή Πολιτικής και Ασφάλειας/ ΕΠΑ (Political and Security Committee /PSC) ασκεί τον πολιτικό έλεγχο και τη στρατηγική διεύθυνση της επιχείρησης υπό την ευθύνη του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο διοικητής της επιχείρησης υπάγεται απευθείας στην ΕΠΑ. Η Στρατιωτική Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης/ ΣΕΕΕ (European Union Military Committee/EUMC) παρακολουθεί την ομαλή εκτέλεση της επιχείρησης που διεξάγεται υπό την ευθύνη του διοικητή επιχειρήσεων. Ο πρόεδρος της ΣΕΕΕ ενεργεί ως πρωταρχικό σημείο επαφής με τον διοικητή επιχειρήσεων, ο οποίος ασκεί τη διοίκηση από το Επιχειρησιακό Στρατηγείο (Operational Headquarters/OHQ) στο Northwood του Ηνωμένου Βασιλείου. Εκεί σχεδιάζει και διευθύνει την επιχείρηση σε συνδυασμό με τις πολιτικές και στρατιωτικές αρχές της Ε.Ε. Επίσης για τις ανάγκες Διοικητικής Μέριμνας της επιχείρησης

¹⁰¹ Μπόση Μαίρη, θαλάσσια Πειρατεία- Τρομοκρατία. Εκδόσεις Ποιότητα, Αθήνα, 2012, σελ 153.

¹⁰² UNSC 1816(2008), UNSC 1838(2008), UNSC 1844(2008).

¹⁰³ Η επιχείρηση πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο των αποφάσεων της ΕΕ (EU Council Joint Action) 2008/51 ,2008/918 και 2008/851. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:301:0033:0037:EN:PDF>

έχει δημιουργηθεί και μια βάση υποστήριξης στο Τζιμπουτί. Η χρηματοδότηση της επιχείρησης διενεργείται από όλα τα κράτη – μέλη της Ε.Ε. μέσω του Μηχανισμού «Αθηνά». Μέχρι σήμερα έχουν διανεμηθεί 952.587 τόνοι τροφής στη Σομαλία και έχουν προστατευτεί 308 πλοία του WFP και 126 της AMISOM¹⁰⁴.

Το Συμβούλιο Υπουργών Εξωτερικών της ΕΕ αποφάσισε το Νοέμβριο του 2014 να παρατείνει έως το Δεκέμβριο του 2016 το χρονικό ορίζοντα της ευρωπαϊκής επιχείρησης EU/NAVFOR/ATALANTA. Από το Μάρτιο του 2012, το πεδίο δράσης της επιχείρησης έχει επεκταθεί συμπεριλαμβάνοντας τόσο τα εσωτερικά ύδατα όσο και τις ακτές της Σομαλίας. Στο πλαίσιο της επιχείρησης αυτής, το στρατιωτικό προσωπικό έχει το δικαίωμα σύλληψης, κράτησης αλλά και μεταφοράς ενόχων για εκδίκαση, είτε σε κράτος μέλος της ΕΕ, είτε στην Κένυα ή στις Σεϋχέλλες βάσει σχετικών συμφωνιών.

Από τον Απρίλιο του 2010 η Επιχείρηση «Αταλάντα» λειτουργεί σε συνδυασμό με δυο άλλες επιχειρήσεις της Ε.Ε., την Εκπαιδευτική Αποστολή στη Σομαλία (European Union Training Mission in Somalia/EUTM) και την «EUCAPNestor». Η πρώτη προσπαθεί να συμβάλει στην ασφάλεια και τη σταθερότητα της Μεταβατικής Κυβέρνησης της Σομαλίας, εκπαιδεύοντας το προσωπικό των δυνάμεων ασφαλείας. Η εκπαίδευση πραγματοποιείται στην Ουγκάντα, σε συνεργασία με τη στρατιωτική αποστολή της Αφρικανικής Ένωσης στη Σομαλία (AMISOM), του ΟΗΕ και των ΗΠΑ. Η δεύτερη είναι μια μη στρατιωτική αποστολή με τη συνεισφορά στρατιωτικών εμπειρογνομόνων, η οποία έχει σχεδιαστεί για να υποστηρίξει την περιφερειακή ανάπτυξη ικανοτήτων στη θάλασσα. Πλέον των παραπάνω, η Ε.Ε. στο πλαίσιο του προγράμματος της «A Strategic Framework For the Horn of Africa» ταυτόχρονα παρέχει και μια τεράστια οικονομική συνεισφορά στο βασανιζόμενο λαό της Σομαλίας υπό μορφή ανθρωπιστικής και υλικοτεχνικής βοήθειας.

Μια σημαντική πρωτοβουλία της EUNAVFOR σε συνεργασία με την ναυτιλιακή βιομηχανία ήταν η δημιουργία του Κέντρου Ναυτιλιακής Ασφάλειας (Maritime Security Centre Horn Of Africa - MSCHOA) στο Northwood, με σκοπό το συντονισμό και τη συνεργασία της επιχείρησης με την πολιτική ναυτιλιακή

¹⁰⁴ <http://eunavfor.eu/key-facts-and-figures>.

κοινότητα στο Κέρας της Αφρικής. Αυτό λειτουργεί ως ένα τμήμα του Κέντρου Επιχειρήσεων του στρατηγείου στο Λονδίνο και παρέχει 24 ώρες επανδρωμένη παρακολούθηση των εμπορικών πλοίων που διέρχονται από τον Κόλπο του Άντεν. Επίσης η παροχή μιας διαδραστικής ιστοσελίδας για τους χρήστες επιτρέπει στο Κέντρο να αναρτήσει στο διαδίκτυο τις τελευταίες πληροφορίες σχετικά με την πειρατική δραστηριότητα επιτρέποντας στις ναυτιλιακές εταιρείες να επαναχαράξουν την πορεία του πλοίου τους αποφεύγοντας επικίνδυνες περιοχές. Όλα τα πλοία που διέρχονται τον Κόλπο του Άντεν καλούνται να εγγράψουν την πορεία τους στο MSCHOA, ώστε στη συνέχεια τα πολεμικά πλοία, που είναι επιφορτισμένα με τον έλεγχο του διαδρόμου IRTC, να μπορούν να παρακολουθούν τα διερχόμενα πλοία και στην περίπτωση της απόπειρας πειρατείας ή ένοπλης ληστείας στη θάλασσα να ενεργούν για την αποτροπή της. Πάνω από 10.000 ναυτιλιακές εταιρίες έχουν εγγραφεί στο Κέντρο. Η λειτουργία από την EUNAVFOR του MSCHOA, εντός του Κέντρου Επιχειρήσεων της δύναμης, κρίνεται ως μια σημαντικότερη συνδρομή στην ασφάλεια και τον συντονισμό της παγκόσμιας ναυσιπλοΐας στην περιοχή.¹⁰⁵

Μια άλλη συνεισφορά προς τη εμπορική ναυτιλία από το MSCHOA είναι η έκδοση των «Βέλτιστων Πρακτικών Διαχείρισης» (Best Management Practices/BMP)¹⁰⁶, οι οποίες έχουν εκδοθεί από την EUNAVFOR σε συνεργασία με την εμπορική ναυτιλία και σε συνεννόηση με τις ναυτικές δυνάμεις του NATO και του Κέντρου Εμπορικής Ναυτιλίας του Ηνωμένου Βασιλείου (United Kingdom Maritime Trade Organization/UKMTO). Ο σκοπός των «Βέλτιστων Πρακτικών Διαχείρισης» είναι να βοηθήσουν τα πλοία να υιοθετήσουν τα αποτελεσματικότερα ενεργητικά και παθητικά μέτρα, ώστε να αποφεύγουν, να αποτρέπουν ή να καθυστερούν πειρατικές επιθέσεις σε περιοχές υψηλού κινδύνου. Αυτές περιλαμβάνουν συστάσεις σχετικά με την ταχύτητα, πληροφορίες σχετικά με τυπικές πειρατικές επιθέσεις και τα μέτρα αυτοπροστασίας που πρέπει να ληφθούν από το πλοίο συμπεριλαμβανομένων της τήρησης φυλακών, πρακτική ελιγμών, σπρέι νερού και αφρού καθώς και

¹⁰⁵ Μιχαηλίδης Νικόλαος, «Θαλάσσια Ασφάλεια και Επιχείρηση «Αταλάντα» μια περιπτώσιολογική μελέτη», Εθνική Φρουρά κ Ιστορία, τεύχος 29^ο, Ιανουάριος-Ιουνιος 2012, σελ 99.

¹⁰⁶ Best Management Practices Version 4 was published in August 2011 and can be found on the Maritime Security Centre Horn of Africa website, <http://www.mschoa.org>.

citadels (οχυρωμένα ασφαλή δωμάτια στα οποία το πλήρωμα μπορεί να κρυφτεί, όταν το πλοίο καταληφθεί από πειρατές, και να περιμένουν στρατιωτική βοήθεια). Έχει αποδειχτεί ότι η εφαρμογή αυτών των πρακτικών μπορεί να συνεισφέρει δραστικά στην πρόληψη και την αποτροπή πειρατικών επιθέσεων, προσδίδοντας παράλληλα ένα επιπλέον αίσθημα ασφάλειας στο πλήρωμα ενός πλοίου¹⁰⁷.

3.5.8. Συνδυασμένες Ναυτικές Δυνάμεις (Combined Maritime Forces)-CTF 151.

Η CTF 151 (Combined Task Force 151)¹⁰⁸ έχει συσταθεί για την αντιμετώπιση πειρατικών επιθέσεων στις θαλάσσιες οδούς ανοικτά των ακτών της Σομαλίας. Δημιουργήθηκε από τις Ηνωμένες Πολιτείες το 2009 με αποστολή την αποτροπή και την καταστολή της θαλάσσιας πειρατείας. Στις χώρες που συμμετέχουν στη CTF-151 περιλαμβάνονται ο Καναδάς, η Δανία, η Γαλλία, η Γερμανία, η Ολλανδία, η Νέα Ζηλανδία, το Πακιστάν, η Πορτογαλία, η Δημοκρατία της Κορέας, η Σιγκαπούρη, η Ισπανία, η Ταϊλάνδη, η Τουρκία, το Ηνωμένο Βασίλειο και οι Ηνωμένες Πολιτείες. Έχει προταθεί ότι ενώ οι αποστολές του NATO και της Ευρωπαϊκής Ένωσης προσφέρουν μια «δυτική

¹⁰⁷ UNSC, Report of the Secretary General Pursuant to Security Council Resolution 1897 (2009),

S/2010/556, 27 October 2010.

¹⁰⁸ Η CTF-151 (καταπολέμηση της πειρατείας), μαζί με τη CTF-150 (θαλάσσια ασφάλεια και καταπολέμηση της τρομοκρατίας) και τη CTF-152 (Ασφάλεια του Περσικού Κόλπου), αποτελούν μέρος των συνδυασμένων Ναυτικών Δυνάμεων (CMF), η οποία είναι μια πολυεθνική ναυτική συνεργασία που στοχεύει στην προώθηση της ασφάλειας, της σταθερότητας και της ευημερίας στις πιο σημαντικές θαλάσσιες οδούς παγκοσμίως. Η CMF αποτελείται από τα ακόλουθα 29 κράτη-μέλη: Αυστραλία, Μπαχρέιν, Βέλγιο, Καναδάς, Δανία, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ιταλία, Ιαπωνία, Ιορδανία, τη Δημοκρατία της Κορέας, Κουβέιτ, Μαλαισία, η Ολλανδία, Νέα Ζηλανδία, Νορβηγία, Πακιστάν, τις Φιλιππίνες, την Πορτογαλία, τη Σαουδική Αραβία, τις Σεϋχέλλες, Σιγκαπούρη, Ισπανία, Ταϊλάνδη, Τουρκία, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, το Ηνωμένο Βασίλειο και τις Ηνωμένες Πολιτείες. Διοικείται από τις Ηνωμένες Πολιτείες. Το στρατηγείο της CFM βρίσκεται στο Μπαχρέιν. Η συμμετοχή είναι εθελοντική και η συνεισφορά κάθε χώρας διαφέρει ανάλογα με την εκάστοτε διαθεσιμότητα των μέσων τους και την οικονομική τους δυνατότητα. Βλέπε: <http://combinedmaritimeforces.com/>.

προσέγγιση» για την καταστολή της πειρατείας, η CTF-151 προσφέρει μια «Ανατολική προσέγγιση»¹⁰⁹.

Για να αποτρέψει τις επιθέσεις στον Κόλπο του Άντεν και για την καλύτερη προστασία των πλοίων σε αυτόν τον τομέα, η CTF-151, σε συνεργασία με τις Ηνωμένες Πολιτείες και τον IMO δημιούργησαν τη Διεθνώς Συνιστώμενη οδό διέλευσης (IRTC), η οποία εκτείνεται από το Στενό Babu i-Mandeb το οποίο χωρίζει την Ερυθρά Θάλασσα από τον Κόλπο του Άντεν, 464 ναυτικά μίλια, ακριβώς βόρεια του Αρχιπέλαγος της Νήσου Σοκότρα. Ο συνιστώμενος διάδρομος διέλευσης, ο οποίος είναι σε χρήση από την 1 Φεβ του 2009, χωρίζεται σε διάφορους τομείς και τα εμπορικά και ιδιωτικά πλοία που διέρχονται μέσω αυτού παρακολουθούνται από στρατιωτικά πλοία.

Επιπρόσθετα, προκειμένου να αυξηθεί η αποτελεσματικότητα και η συνεργασία και να βελτιωθεί η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των διαφόρων στρατιωτικών αποστολών (NATO, EU NAVFOR και CTF-151) που δραστηριοποιούνται στον Κόλπο του Άντεν και στο δυτικό Ινδικό Ωκεανό, το 2008, συστάθηκε ένας μηχανισμός (Shared Awareness and Deconfliction - SHADE)¹¹⁰ σύμφωνα με τον οποίο πραγματοποιούνται τακτικές συναντήσεις όλων των εμπλεκόμενων κάθε έξι εβδομάδες.

3.5.9. Διαπεριφερειακές Συνεργασίες (Περιπολίες στα Στενά της Μάλακα).

Ένας άλλος τρόπος που συνεργάζονται τα κράτη για την πάταξη της πειρατείας είναι με τη δημιουργία μικρών περιφερειακών συνεργασιών. Χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιας συνεργασίας αποτελούν τα στενά της Μάλακα. Τα Στενά της Μάλακα αποτελούν ένα στρατηγικό πέρασμα για την ναυσιπλοΐα και το παγκόσμιο εμπόριο. Καθώς σχεδόν το ένα τέταρτο του παγκόσμιου εμπορίου και το μισό της παγκόσμιας διακίνησης πετρελαίου γίνεται μέσω αυτού του πορθμού, η ασφάλειά του έναντι πειρατικών επιθέσεων είναι ιδιαίτερα σημαντική για την ευρύτερη διεθνή κοινότητα. Οι περιπολίες στα

¹⁰⁹ Haywood R and Spivak R. Maritime Piracy . One Earth Future. London and New York: Routledge, 2012, σελ 51.

¹¹⁰ <http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/activity/shared-awareness-and-deconfliction-shade> .

στενά (Malacca Strait Patrols-MSP) είναι ένα σύνολο πρακτικών μέτρων συνεργασίας που αναλαμβάνονται από τα παράκτια κράτη¹¹¹ των στενών της Μάλακα και της Σιγκαπούρης. Τα μέτρα συνεργασίας περιλαμβάνουν περιπολίες πλοίων, εναεριες περιπολίες και ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών. Κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του MSP, ο αριθμός των περιστατικών πειρατείας μειώθηκε από 38 το 2004, σε μόλις 7 το 2007.

Μια άλλη μορφή συνεργασίας είναι αυτή κατά την οποία δυο κράτη συνάπτουν διμερείς συμφωνίες με σύνταξη υπομνημάτων κατανόησης (MOUs) κυρίως σε θέματα που αφορούν συλλήψεις πειρατών, ασκήσεις ποινικών διώξεων και μεταφορά τους για δίκη. Παράδειγμα τέτοιων συμφωνιών είναι οι συμφωνίες ΕΕ, Ηνωμένων πολιτειών με την Κένυα. Πρέπει να σημειωθεί εδώ ότι ακόμη και όταν υφίσταται ένα τέτοιο υπόμνημα, αυτό δεν δημιουργεί καμία υποχρέωση από πλευράς του κράτους που έχει συμφωνήσει να εξασκεί τη δίωξη να δεχθεί έναν κρατούμενο.

3.6. Αποσπάσματα για την προστασία των πλοίων (Vessel Protection Detachments, VPDs)

Αρκετοί πλοιοκτήτες στη ναυτιλιακή βιομηχανία έχουν καλέσει τα κράτη τους να παρέχουν μικρές ομάδες του ναυτικού ή στρατιωτικού προσωπικού, που ονομάζονται αποσπάσματα για την προστασία των πλοίων (VPDs), για να τοποθετηθούν επί του εμπορικού πλοίου τους. Ορισμένα κράτη, όπως η Γαλλία, η Ισπανία, το Ισραήλ και η Ιταλία, παρέχουν ήδη VPDs σε εμπορικά πλοία τους, και οι Κάτω Χώρες, η Γερμανία και η Νορβηγία φέρονται να εξετάζουν την παροχή τους. Εξετάζεται επίσης η χρήση των VPDs σε αποστολές του Παγκόσμιου Επισιτιστικού Προγράμματος αντί να παρέχεται πολεμικό πλοίο ως συνοδός. Πολλοί έχουν εκφράσει ισχυρή προτίμηση για VPDs έναντι των ένοπλων ιδιωτικών φρουρών. Η επιχείρηση ΑΤΑΛΑΝΤΑ κινείται πλέον προς την λύση των AVPD's (Autonomous Vessel Protection Detachment)¹¹², τα οποία είναι αποσπάσματα προστασίας πλοίων που αποτελούνται από

¹¹¹ Ινδονησία, Μαλαισία, Σιγκαπούρη και Ταϊλάνδη.

¹¹² <http://www.eunavfor.eu/2012/05/eu-naval-force-warship-hnlms-van-amstel-delivers-supplies-to-worldfood-programme-protection-team>

ένοπλους άντρες των ειδικών δυνάμεων και μία ιατρική ομάδα, οι οποίες επιβαίνουν επί πλοίων του Παγκόσμιου Επισιτιστικού Προγράμματος και τους παρέχουν προστασία από πειρατικές επιθέσεις. Τα αποσπάσματα για την προστασία πλοίων είναι μια ελκυστική επιλογή, αλλά αναγνωρίζουμε ότι οι πόροι είναι εξαιρετικά περιορισμένοι σε όλα τα κράτη προς το παρόν. Καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι οι κυβερνήσεις θα πρέπει να συνεργαστούν με τη ναυτιλιακή βιομηχανία και να διερευνήσουν ως εναλλακτική λύση την πληρωμή από τις ναυτιλιακές εταιρείες των αποσπασμάτων αυτών.

3.7. Μεμονωμένα Κράτη

Το πρόβλημα της πειρατείας απασχολεί όλα τα κράτη, έτσι ανά καιρούς διάφορα κράτη έχουν προτείνει ή έχουν προβεί σε διάφορα μέτρα σε εθνικό επίπεδο. Πέραν των διακρατικών δρώντων που επιχειρούν στις επικίνδυνες περιοχές για την αντιμετώπιση των περιστατικών, επιχειρούν αυτόνομα και μεμονωμένα κράτη. Τα πολεμικά πλοία τους εκτελούν συνοδείες των εμπορικών πλοίων, κυρίως εντός του IRTC, με σκοπό την υπεράσπιση των εθνικών συμφερόντων τους, διασφαλίζοντας την ακεραιότητα των εμπορικών πλοίων που φέρουν τη σημαία τους. Οι διακρατικοί δρώντες συνεργάζονται μαζί τους με σκοπό την καλύτερη κάλυψη της περιοχής επιχειρήσεων, της οποίας το τεράστιο μέγεθος καθιστά σχεδόν αδύνατη την επιτήρηση από έναν μόνο φορέα λόγω απαίτησης μεγάλου αριθμού μέσων. Τα κράτη που δρουν με αυτό τον τρόπο είναι η Ρωσία, η Κίνα, η Ινδία, η Ιαπωνία, η Ταιβάν κ.α. Όμως παρά την μεμονωμένη δράση αυτών των κρατών, η πιο αποτελεσματική χρησιμοποίησή τους προϋποθέτει την συνεργασία με διακρατικούς φορείς (MSCHOA).

3.8. Μη Κυβερνητικοί Οργανισμοί

3.8.1. Oceans Beyond Piracy-OBP

Οι ωκεανοί πέρα από την πειρατεία (OBP) είναι μια μη-κυβερνητική οργάνωση, η οποία έχει ως στόχο τη μείωση της πειρατείας μέσω της

καλύτερης διακυβέρνησης των θαλασσών¹¹³. Ξεκίνησε το 2010 με την πρόθεση να καταπολεμηθεί η πειρατεία μέσω:

α. Της κινητοποίησης όλων των επηρεαζόμενων κλάδων της ναυτιλιακής κοινότητας.

β. Της ανάπτυξης κρατικών και ιδιωτικών συνεργασιών για εξεύρεση μακροπρόθεσμων λύσεων για το φαινόμενο.

γ. Μιας συνολικής αποτροπής του φαινομένου που να βασίζεται στο διεθνές δίκαιο.

Το έργο της OBP βασίζεται στις αρχές της διαφάνειας, της κοινής δέσμευσης και της ανεξαρτησίας. Πιστεύει ότι οι απαντήσεις στο πρόβλημα της πειρατείας θα πρέπει να προέρχονται από το εσωτερικό της κοινότητας των ενδιαφερομένων, μαζί με τους οποίους θα προσπαθήσουν να βρουν μια λύση για την πειρατεία. Στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων της φιλοξενεί συναντήσεις και ημερίδες, διεξάγει έρευνες και αναλύσεις, αναπτύσσει διατομεακές συνεργασίες και υποστηρίζει τη διεθνή κοινότητα στις προσπάθειές της για την εξάλειψη της πειρατείας.

Επιπλέον, διεξήγαγε μια ανεξάρτητη αξιολόγηση¹¹⁴ του ισχύοντος πλαισίου καταπολέμησης της πειρατείας για να περιγράψει και να αξιολογήσει τις εκτεταμένες διεθνείς και περιφερειακές προσπάθειες για την αντιμετώπιση της πειρατείας στον Κόλπο του Άντεν και στον Ινδικό Ωκεανό. Η αξιολόγηση συνιστά ότι οι προσπάθειες σχεδιασμού των επιχειρήσεων θα πρέπει να μετατοπιστούν από το στόχο του μετριασμού και της συγκράτησης προς την αποτροπή και την καταστολή, και ότι θα πρέπει να ενισχυθούν οικονομικά οι συλλογικές λύσεις για την αντιμετώπιση της πειρατείας.

3.8.2. Save Our Seafarers

Το Save Our Seafarers, είναι μια διεθνής προσπάθεια, που ιδρύθηκε τον Μάιο του 2011 από 5 μεγάλες ναυτιλιακές ενώσεις. Η καμπάνια¹¹⁵ τάσσεται κατά της πειρατείας τονίζοντας τον ανθρώπινο παράγοντα, δημοσιεύοντας βίντεο με ιστορίες πρώην ομήρων που περιγράφουν την κατάσταση και το

¹¹³ Βλέπε <http://oceansbeyondpiracy.org/about>

¹¹⁴ Βλέπε http://oceansbeyondpiracy.org/independent_assessment.

¹¹⁵ Βλέπε <http://www.saveourseafarers.com/our-campaign.html>

βασανισμό που υπέστησαν. Η ιστοσελίδα της προσφέρει πληροφορίες για το κόστος της πειρατείας και τη θέση των πειρατικών επιθέσεων. Πρόκειται για καμπάνια που στηρίζεται σήμερα από 33 ναυτιλιακές οργανώσεις συνδικάτα και P&I Clubs, ο μεγαλύτερος αριθμός ναυτιλιακών οργανώσεων που ένωσαν τις δυνάμεις τους πίσω από ένα σκοπό, με αποστολή την καταπολέμηση της θαλάσσιας πειρατείας. Ο βασικός στόχος είναι η ευαισθητοποίηση του κοινού για τα οικονομικά και ανθρωπιστικά κόστη που προέρχονται από την πειρατεία και η άσκηση επιρροής στα κράτη που έχουν μεγάλη ναυτιλιακή δύναμη, ώστε να αναλάβουν σχετική δράση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.

Η πειρατεία, ως ένα παγκόσμιο πρόβλημα που αναζητούσε άμεση λύση εξαιτίας του υψηλού κόστους που επιφέρει, ανάγκασε τη διεθνή κοινότητα να μελετήσει καθώς και να αναλύσει το πρόβλημα και να αναζητήσει τρόπους αντιμετώπισής του. Ως αποτέλεσμα αυτού αναλήφθηκαν πολιτικές και διπλωματικές προσπάθειες που οδήγησαν σε συνεργασίες κρατών υπό τη μορφή συμβατικών καθεστώτων και δημιουργήθηκαν νέες συνεργίες είτε τοπικά είτε περιφερειακά. Τα κράτη μέσα από τις περιφερειακές συνεργασίες αποκομίζουν ουσιαστικά οφέλη και για το λόγο αυτό προβαίνουν στη σύναψη σχετικών συμφωνιών. Στα οφέλη συγκαταλέγονται η προαγωγή της σχετικής νομοθεσίας και η εφαρμογή του δικαίου, η ανάπτυξη συγκεκριμένων διαδικασιών αναφοράς των περιστατικών, η δημιουργία βάσεων δεδομένων και δικτύων πληροφόρησης, η συνεργασία μεταξύ της ακτοφυλακής των επιμέρους κρατών σε επιχειρησιακό επίπεδο, η εκπαίδευση, η διεξαγωγή κοινών ασκήσεων¹¹⁶.

Ωστόσο, οι παραπάνω προσπάθειες έφεραν και στην επιφάνεια αδυναμίες και παθογένειες του διεθνούς συστήματος, όπως ο ανταγωνισμός μεταξύ γειτονικών κρατών όπου η πολιτική κατάσταση είναι τεταμένη και οι γειτονικές σχέσεις χαρακτηρίζονται από κλίμα δυσπιστίας και δεν απέφεραν τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Στο παρόν κεφάλαιο θα προσπαθήσουμε να αναπτύξουμε όλα τα παραπάνω εστιάζοντας στα αίτια για τα οποία κάποιες προσπάθειες υπήρξαν επιτυχημένες και κάποιες άλλες όχι, καθώς και στα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα που προσέφερε η καταπολέμηση του

¹¹⁶ Πλατιάς Χαράλαμπος, «Πειρατεία και ένοπλη ληστεία στη Θάλασσα: Σε αναζήτηση μιας ευρωπαϊκής πολιτικής για την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας». Συλλογικό έργο Ασφάλεια και Πειρατεία στην Ανοικτή Θάλασσα, επ. Στ. Περράκης – Γρ. Τσάλτας, εκδόσεις. Ι. Σιδέρης, Αθήνα 2006, σελ 87-97.

φαινομένου στη Διεθνή Κοινότητα.

Το παγκόσμιο θαλάσσιο περιβάλλον έχει δύο πολύ διαφορετικές οπτικές γωνίες. Από τη μία πλευρά, εξακολουθεί να είναι ένας ανοιχτός χώρος όπου η ασύδοτη ελευθερία είναι ο κανόνας, με περιορισμένα θαλάσσια συμβατικά καθεστώτα. Από την άλλη, αυξάνονται καθημερινά τα παραδείγματα της συνεργασίας και των περιφερειακών πρωτοβουλιών των κρατών προκειμένου να εγκαθιδρύσουν συμβατικά καθεστώτα για την θαλάσσια ασφάλεια¹¹⁷.

Το φαινόμενο της πειρατικής δραστηριότητας αντιμετωπίζεται στα πλαίσια δυο συστημάτων διακυβέρνησης. Το πρώτο είναι ο εσωτερικός συντονισμός και η συνεργασία μεταξύ των μελών ενός ήδη εγκαθιδρυμένου συστήματος όπως είναι η Ευρωπαϊκή Ένωση και το δεύτερο απαιτεί τον πολυμερή συντονισμό και τη συνεργασία του προηγούμενου συστήματος με άλλα κράτη, οργανισμούς και πολυμερείς συνεργασίες. Στην περίπτωση της Ευρώπης είδαμε ότι η αντιμετώπιση της πειρατείας βοήθησε και βελτίωσε τον πολιτικό-στρατιωτικό συντονισμό μεταξύ των μελών της και είχε ως αποτέλεσμα κοινές εκπαιδεύσεις, κοινές στρατιωτικές ασκήσεις, μεταφορά γνώσης από τη μια πλευρά στην άλλη¹¹⁸. Οι πολυμερείς συνεργασίες αναπτύχθηκαν υπό την αιγίδα ενός διεθνούς οργανισμού, με πρωτοβουλία μιας μεγάλης Δύναμης ή αυτόνομα.

Έτσι, παραδείγματα επιτυχημένης συνεργασίας αποτέλεσε η συμφωνία Ινδίας–Ιαπωνίας–Κίνας, που επιτεύχθηκε στα πλαίσια του μηχανισμού SHADE, είχε ως στόχο το συντονισμό των στρατιωτικών επιχειρήσεων των παραπάνω κρατών στο Κόλπο του Άντεν και οδήγησε στην εξοικονόμηση πόρων και μέσων για τα συμμετέχοντα κράτη και τη δόμηση σχέσεων εμπιστοσύνης μεταξύ τους, αν και αποτελούν τρία κράτη που βρίσκονται σε συνεχή ανταγωνισμό¹¹⁹. Παράδειγμα επιτυχημένης συνεργασίας υψηλότερης ποιότητας

¹¹⁷ Ehrhart Hans-Georg, «Maritime Security and Piracy as Challenges for the EU», Institute for peace research and security Policy at the University of Hamburg/IFSH, 2014

¹¹⁸ Feldt L, Roell P, Thiele R « Maritime security-Perspectives for a comprehensive Approach», Maritime security and piracy : common challenges and responses from Europe and Asia / edited by Wilhelm Hofmeister and Patrick Rueppel. -- Singapore : Konrad-Adenauer Stiftung : East Asian Institute, National University of Singapore : European Union Centre in Singapore ; Brussels, Belgium : European Policy Centre, 2014.

¹¹⁹ Sakhuja Vijay « Maritime security and Piracy: Issues, Responses and Multilateral Cooperation in South Asia», Maritime security and piracy : common challenges and responses from Europe and Asia / edited by Wilhelm Hofmeister and Patrick Rueppel. -- Singapore :

είναι και αυτή μεταξύ Μαλαισίας –Σιγκαπούρης και Ινδονησίας. Υπό την αιγίδα του IMO, τα παραπάνω παράκτια κράτη δείχνοντας θάρρος και υπομονή διεξήγαγαν τρεις κοινές επιχειρήσεις για τη διαφύλαξη της διεθνούς ναυτιλίας στα Στενά της Μάλακα και της Σιγκαπούρης. Η MALSINDO¹²⁰, ξεκίνησε το 2004 και έχει τρεις μορφές, την μόνιμη επιτήρηση της θάλασσας με διακρατικές περιπολίες, την αεροπορική επιτήρηση και την ανταλλαγή πληροφοριών μέσω μιας πλατφόρμας. Η παραπάνω συνεργασία είναι ιδιαίτερα επιτυχημένη και αποτελεί πρότυπο για άλλες περιοχές.

Ένα άλλο παράδειγμα περαιτέρω συνεργασίας είναι το Djibouti Code of Conduct, η οποία είναι μια συμφωνία σχετικά με την καταστολή της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας εναντίον πλοίων η οποία θέτει τις βάσεις για συνεργασία ανάμεσα στα συμμετέχοντα κράτη σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο. Όσον αφορά στις φιλοδοξίες για την ανάπτυξή της, υπό την ομπρέλα του IMO, είναι παρόμοια με τη συμφωνία MALSINDO, αλλά μέχρι σήμερα, δεν έχει φτάσει στον ίδιο βαθμό ολοκλήρωσης. Αντίθετα η ReCAAP ακολουθεί την καλή εμπειρία που επιτεύχθηκε στην Νοτιανατολική Ασία και έχει καταφέρει να θέσει ένα πολύ υψηλό επίπεδο συνεργασίας. Είναι ένα τυπικό όργανο για την καταπολέμηση της πειρατείας και δεν αποτελεί μια απλή σύνταξη συμφωνιών αλλά παράγει ουσιαστικό έργο, με άξονα το κέντρο ανταλλαγής πληροφοριών το οποίο βρίσκεται στη Σιγκαπούρη και υπάρχει ευρεία συμμετοχή όλων σχεδόν των χώρων. Ωστόσο, ούτε η Ινδονησία ούτε η Μαλαισία έχουν υπογράψει για την ένταξή τους, παρά την ουσιαστική τους συμμετοχή, η οποία βρίσκεται σε εξέλιξη εδώ και χρόνια. Ο δισταγμός τους αφορά κυρίως στην αντιπαλότητα μεταξύ των παράκτιων κρατών και τις ανησυχίες σχετικά με το γεγονός ότι το κέντρο ανταλλαγής πληροφοριών βρίσκεται στη Σιγκαπούρη, δηλαδή σε ανταγωνιστικό παράκτιο κράτος και τα δεδομένα που δημοσιεύει θα μπορούσαν να προκαλέσουν επιπτώσεις σε αυτά.¹²¹

Konrad-Adenauer Stiftung : East Asian Institute, National University of Singapore : European Union Centre in Singapore ; Brussels, Belgium : European Policy Centre, 2014.

¹²⁰ MALSINDO αποκαλείται από τα αρχικά των τριών κρατών μελών Μαλαισία ,Σιγκαπούρη και Ινδονησία.

¹²¹ Tseng Katherine Hui-Yi « Maritime security in Southeast Asia: Interfacing Regional and Extra Regional Stakeholder», Maritime security and piracy : common challenges and responses from Europe and Asia / edited by Wilhelm Hofmeister and Patrick Rueppel. -- Singapore : Konrad-

Στον αντίποδα περιφερειακές συνεργασίες για την πάταξη της πειρατείας όπως αυτή της ASEAN και της ARF καρκινοβατούν και για την απόδοση απτών αποτελεσμάτων απαιτείται επιτάχυνση των διαδικασιών. Αυτό μπορεί να γίνει με δυο τρόπους: με πρωτοβουλίες «από πάνω προς τα κάτω» των συμβατικών καθεστώτων, χρησιμοποιώντας τις υφιστάμενες διαδικασίες ως «δομικά στοιχεία», για να προωθηθεί η διαδικασία της συνεργασίας. Από «κάτω προς τα πάνω» με μεμονωμένες πρωτοβουλίες των μελών. Για να επιταχυνθούν οι διαδικασίες, είναι σημαντικό τα μέλη να κινηθούν γρήγορα για να επικυρώσουν τις σχετικές διεθνείς συμβάσεις¹²². Κύριο αίτιο της στασιμότητας της ASEAN είναι ο δισταγμός των παράκτιων κρατών και ο φόβος ότι θα τεθεί υπό αμφισβήτηση η εθνική τους κυριαρχία εάν επιτρέψουν τη βοήθεια με τη μορφή επέμβασης στα εθνικά τους ύδατα από τα αλλά περιφερειακά Κράτη. Έτσι ενώ οι διμερείς συνεργασίες μεταξύ παράκτιων κρατών είναι πολύ επιτυχημένες, αυτό δεν επιτυγχάνεται όταν συμμετέχουν περιφερειακές δυνάμεις οι οποίες δεν είναι γειτονικές και παράκτιες. Οι προσπάθειες για την οικοδόμηση ενός καθεστώτος προστασίας, μπορεί να απορριφθούν από ενδιαφερόμενα μέρη, επειδή με αυτό τον τρόπο ανατρέπονται οι αρχικές ισορροπίες, που ήταν αρχικά προτιμότερες.

Η διεθνής πρακτική έχει επίσης δείξει ότι η δημιουργία ενός περιφερειακού καθεστώτος ασφαλείας με πρωτοβουλία μιας ξένης μεγάλης δύναμης είναι εύκολο να αποτύχει λόγω του φόβου της απώλειας της κυριαρχίας από τα μικρά κράτη. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, η πρωτοβουλία Περιφερειακής Ναυτικής Ασφάλειας (RMSI) η οποία προτάθηκε από τις ΗΠΑ. Ενώ αρχικά παρουσιάστηκε ως μια εθελοντική συνεργασία μεταξύ της υπερδύναμης και των περιφερειακών κρατών για ανταλλαγή πληροφοριών και την έγκαιρη προειδοποίηση για την αντιμετώπιση διεθνών απειλών στη περιοχή της Νοτιανατολικής Ασίας, η πρόωρη και εσφαλμένη καταγραφή της εικόνας του καθεστώτος από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, τα οποία πρόβαλαν την

Adenauer Stiftung : East Asian Institute, National University of Singapore : European Union Centre in Singapore ; Brussels, Belgium : European Policy Centre, 2014.

¹²² Bateman Sam, Chan Jane, « Good Order at sea in Southeast Asia», Maritime security and piracy : common challenges and responses from Europe and Asia / edited by Wilhelm Hofmeister and Patrick Rueppel. -- Singapore : Konrad-Adenauer Stiftung : East Asian Institute, National University of Singapore : European Union Centre in Singapore ; Brussels, Belgium : European Policy Centre, 2014.

ανάπτυξη Αμερικανικών Ειδικών Δυνάμεων και πεζοναυτών να περιπολούν στα Στενά της Μάλακα, το έθεσε σε καταδίκη από τα παράκτια κράτη.

Κάθε περιοχή πάντως είναι διαφορετική όσον αφορά στα πεδία και επίπεδα συνεργασίας των κρατών, λόγω των διαφορετικών τοπικών συνθηκών και της ιστορικής παράδοσης των λαών που κατοικούν εκεί. Η περιοχή της Σομαλίας αποτελεί ένα ξεχωριστό παράδειγμα περιφερειακής συνεργασίας. Το CGPCS το οποίο δημιουργήθηκε υπό την αιγίδα του ΟΗΕ είναι ένα πολύ επιτυχημένο μοντέλο συνεργασίας και προσφέρει ένα μοναδικό περιβάλλον για πολιτική συνεργασία και πρακτική ανταλλαγή τεχνογνωσίας. Αυτό αποδεικνύεται άλλωστε από τη μείωση των αριθμών της πειρατείας τα τελευταία χρόνια στη περιοχή. Συμπερασματικά φαίνεται ότι τα περιφερειακά καθεστώτα που αναπτύσσονται υπό τη σκέπη ενός Διεθνούς Οργανισμού τείνουν να είναι πιο επιτυχημένα¹²³.

Η εμπειρία των στρατιωτικών και ναυτικών επιχειρήσεων στη περιοχή του Κόλπου του Άντεν έδειξε ότι αυτές ήταν ιδιαίτερα επιτυχημένες, διαδραματίζοντας ένα ανεκτίμητο ρόλο στην αποτροπή και στην απαγόρευση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στη θάλασσα. Με τις αποστολές συνοδείας εμπορικών πλοίων σε περιοχές υψηλού κινδύνου, προσφέρουν ασφαλές πέρασμα που προστατεύει το σκάφος, το φορτίο του και το πλήρωμά του, επιτρέποντας στο διεθνές εμπόριο να συνεχίσει την ανάπτυξή του. Το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ στο ψήφισμα του 2020 (2011) επαίνεσε τις προσπάθειες της επιχείρησης «Atalanta» της ΕΕ, των επιχειρήσεων «Ocean Shield» και «Allied Protector» του NATO, και την «Combined Task Force 151» των συνδυασμένων Ναυτικών Δυνάμεων καθώς και τις προσπάθειες των μεμονωμένων κρατών τόσο για τη μεταξύ τους συνεργασία όσο και με την Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση της Σομαλίας. Μια από τις δυσχέρειες που παρουσιάζουν οι επιχειρήσεις αφορά την προσαγωγή των υπόπτων στη δικαιοσύνη καθώς και το προβληματικό νομικό πλαίσιο με το οποίο αυτή αποδίδεται. Η αποστασιοποίηση αρκετών ευρωπαϊκών κρατών από την άσκηση του δικαιώματός τους για καταστολή της πειρατείας (Γερμανία, Γαλλία),

¹²³ Ehrhart Hans-Georg, «Maritime Security and Piracy as Challenges for the EU», Institute for peace research and security Policy at the University of Hamburg/IFSH, 2014

περιοριζόμενα σε επιχειρήσεις αποτροπής και η αποφυγή δικαστικής αντιμετώπισης της πειρατείας με άσκηση του εθνικού χαρακτήρα της οικουμενικής δικαιοδοσίας, καταδεικνύει τον διαφοροποιημένο εκ μέρους των κρατών τρόπο ποινικής διώξεως του φαινομένου. Η πάταξη του φαινομένου απαιτεί συστράτευση και σύμπραξη όλων των εμπλεκομένων με ενιαίο τρόπο αντίδρασης¹²⁴.

Ιδιαίτερα σημαντικό είναι το έργο που έχουν επιτύχει διεθνείς οργανισμοί όπως ο IMO σε συνεργασία με την ναυτιλιακή κοινότητα. Η υιοθέτηση και ανάπτυξη μέτρων όπως ο κώδικας για την ασφάλεια πλοίων (I.S.P.S. code) καθώς και των Βέλτιστων πρακτικών διαχείρισης (BMP) εμφανίζουν μεγάλη πρακτική αξία και είναι δείγμα επιτυχημένης και δημιουργικής συνεργασίας όλων των εμπλεκομένων¹²⁵.

Σημαντικά είναι και τα οφέλη που έχουν καρπωθεί τα αναπτυσσόμενα κράτη εξαιτίας των πρωτοβουλιών των αναπτυσσόμενων κρατών για την πάταξη του φαινομένου. Από τη στιγμή που έχει γίνει αντιληπτό στη διεθνή κοινότητα ότι η αντιμετώπισή του πρέπει να γίνει πρωταρχικά στη στεριά, πολλά αναπτυσσόμενα κράτη όπως Κένυα, Σεϋχέλλες, Άγιος Μαυρίκιος, Σομαλία κ.α. έχουν καρπωθεί τις προσπάθειες για ανάπτυξη των ικανοτήτων τους (σε υποδομές και υπηρεσίες) και είναι σημαντική η πρόοδός τους σε θέματα μεταρρυθμίσεων και διαρθρωτικών αλλαγών στο εσωτερικό τους. Πολλά είναι πάντως αυτά που ακόμη πρέπει να γίνουν. Η μεταφορά τεχνογνωσίας και διάθεση επιπλέον πόρων για ανάπτυξη τεχνολογικών δυνατοτήτων και καινοτομιών, με σκοπό την τεχνολογική αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό της ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας αυτών των κρατών, πρέπει να είναι ουσιαστική.¹²⁶

Η διεθνής πρακτική απέδειξε ότι η πειρατεία έγινε αφορμή ώστε κράτη με διαφορετικά επίπεδα ανάπτυξης, διαφορετικά συμφέροντα και με διαφορετικές

¹²⁴ Κοντούλης Ιωάννης, «Η πειρατεία κατά το διεθνές δίκαιο: Σύγχρονες εξελίξεις προβλήματα και προοπτικές», ΣΕΘΑ, Ιανουάριος 2010

¹²⁵ Collins Ellen Victoria, « Guilty until proven guilty? An examination of the anti-piracy response at interactional level», International journal of law, Crime and justice Vol 43, pages 88-108, 2015.

¹²⁶ Πλατιάς Χαράλαμπος, «Πειρατεία και ένοπλη ληστεία στη Θάλασσα: Σε αναζήτηση μιας ευρωπαϊκής πολιτικής για την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας». Συλλογικό έργο Ασφάλεια και Πειρατεία στην Ανοικτή Θάλασσα, επ. Στ Περράκης – Γρ. Τσάλτας, εκδόσεις. Ι. Σιδέρης, Αθήνα 2006, σελ 87-97.

οικονομικές δυνατότητες κατάφεραν να συνεργαστούν αναπτύσσοντας μια κοινή γλώσσα για την αντιμετώπισή της. Μελετώντας όλες τις μορφές συνεργασίας που αναπτύχθηκαν συμπεραίνουμε ότι η επιτυχία μιας προσπάθειας εξαρτάται αποκλειστικά από τη θέληση και την προθυμία των κρατών να χτίσουν αμοιβαίες σχέσεις εμπιστοσύνης και από το βαθμό που προτίθενται να αφήσουν στην άκρη τα συμφέροντά τους ή να υποχωρήσουν σε κάποια από αυτά, ώστε να βρεθούν αμοιβαία αποδεκτές λύσεις για την λειτουργικότερη και πιο επιτυχημένη ευόδωση της προσπάθειας. Έτσι πιο πετυχημένες είναι οι συνεργασίες μεταξύ γειτονικών κρατών που έχουν κοινά συμφέροντα.¹²⁷ Αντίθετα, σκεπτικισμός και διστακτικότητα επικρατεί σε προσπάθειες που γίνονται σε ευρύτερο περιφερειακό επίπεδο και αυτό συμβαίνει διότι τα κράτη στα οποία γεωγραφικά υφίσταται το πρόβλημα της πειρατείας νιώθουν μια απειλή από τις υπόλοιπες χώρες στο θέμα της εθνικής τους κυριαρχίας. Από την άλλη, όταν οι συνεργασίες αναπτύσσονται για περιοχές όπου δεν απειλούνται εθνικά συμφέροντα, και κυρίως όταν γίνονται υπό τη σκέπη ενός διεθνούς οργανισμού, οι προσπάθειες είναι πολύ ελπιδοφόρες και τα πεδία συνεργασίας μπορούν να διευρυνθούν.

Συνοψίζοντας, πρέπει να αναφερθεί ότι η πειρατεία αποτέλεσε την αφορμή για μια ευρεία κινητοποίηση και ανάπτυξη συνεργασιών σε ποικίλους τομείς μεταξύ των κρατών του Βορρά και του Νότου. Πολλά όμως πρέπει ακόμα να γίνουν προκειμένου να αντιμετωπιστεί αποτελεσματικά η ιδιαίτερη φύση του προβλήματος. Τα κράτη στο πλαίσιο της ευγενούς άμιλλας πρέπει να αφήσουν στην άκρη τα συμφέροντά τους και να συνεργαστούν πιο αποτελεσματικά τόσο με ιδιωτικούς φορείς (ναυτικά επιμελητήρια, ασφαλιστικές εταιρίες, ενώσεις ναυτικών) όσο και με τους αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς (IMO) αλλά και μεταξύ τους και να αναζητήσουν νέες και περισσότερο δυναμικές προσεγγίσεις για την πάταξη της πειρατείας. Όπως αναφέρθηκε ήδη στη παρούσα μελέτη, ο τρόπος αντιμετώπισης της πειρατείας πρέπει να μετατοπιστεί από το στόχο του μετριασμού και της συγκράτησης του φαινομένου προς το στόχο της αποτροπής και της καταστολής. Αυτό θα γίνει μόνο με την περαιτέρω ανάδειξη

¹²⁷ Lee Terence, McGahan Kevin, « Norm subsidiarity and institutional cooperation :explaining the straits of Malacca anti-piracy regime», Routledge, 2015.

του ζητήματος στην ατζέντα διεθνών οργανισμών και την περαιτέρω ολοκληρωμένη συνεργασία των κρατών. Η επιτυχημένη αντιμετώπισή της στην περιοχή της Σομαλίας απέδειξε ότι τα κράτη μπορούν να συνεργαστούν αρμονικά όταν εξυπηρετούνται τα συμφέροντά τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

5.1. Συμπεράσματα

Μέσα από την πορεία του παρόντος πονήματος μελετήθηκε σε μεγάλο βάθος το φαινόμενο της πειρατείας, αναλύθηκαν οι αίτιες του φαινομένου, επισημάνθηκαν τα αποτελέσματα τόσο για τις περιοχές που αυτό ανθεί όσο και για την παγκόσμια κοινότητα. Έγινε μια επισταμένη ανάλυση των τρόπων που αντιμετωπίζεται το φαινόμενο από όλους τους δρώντες του Διεθνούς συστήματος, οπότε σ' αυτό το τελευταίο κεφάλαιο θα παρατεθούν τα συμπεράσματά μου καθώς και οι προοπτικές εξέλιξης της πειρατείας. Κρίνεται αναγκαίο στο τέλος να γίνουν εκ μέρους του ερευνητή και κάποιες προτάσεις καθώς και να τεθούν και μερικά ερωτήματα για μελλοντική διερεύνηση.

Η πειρατεία δεν αποτελεί μάλιστα μόνο για συγκεκριμένες περιοχές του κόσμου και ως εκ τούτου δεν είναι ένα απλό περιφερειακό ζήτημα θαλάσσιας ασφάλειας, αλλά ένα σύγχρονο, πολυσύνθετο, διεθνές πρόβλημα, το οποίο απαιτεί συνεκτική και συντονισμένη περιφερειακή και διεθνή συνεργασία.¹²⁸ Το παραπάνω γίνεται περίτρανα αποδεκτό αναλογιζόμενοι ότι το ετήσιο συνολικό κόστος της για την παγκόσμια οικονομία ξεπερνά τα 18 δις δολάρια μόνο για την περιοχή της Σομαλίας και είναι ανυπολόγιστη σε παγκόσμιο επίπεδο¹²⁹. Η πλειοψηφία των αναλυτών και των ειδικών ερευνητών συμφωνεί ότι η λύση του προβλήματος βρίσκεται στη στεριά, καθώς όλοι σημειώνουν ότι στις περιοχές που γιγαντώνεται, συναντώνται κράτη που έχουν φοβερά προβλήματα ανάπτυξης, σαθρό σύστημα διακυβέρνησης και φτωχές υποδομές. Ο βέλτιστος τρόπος αντιμετώπισης προκύπτει από την προσεκτική εξέταση της πολυπλοκότητας της κάθε περιοχής σε όλα τα επίπεδα, με αφετηρία τον

¹²⁸ Πλατιάς Χαράλαμπος, «Πειρατεία και ένοπλη ληστεία στη Θάλασσα: Σε αναζήτηση μιας ευρωπαϊκής πολιτικής για την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας». Συλλογικό έργο Ασφάλεια και Πειρατεία στην Ανοικτή Θάλασσα, επ. Στ Περράκης – Γρ. Τσάλτας, εκδόσεις. Ι. Σιδέρης, Αθήνα 2006, σελ 87-97.

¹²⁹ Hurlburt Kaija, «the human cost of maritime piracy». Oceans Beyond Piracy, One Earth Future Foundation, working paper report, 2012.

κοινωνικό κατακερματισμό αλλά και τα συγκεκριμένα γεωγραφικά χαρακτηριστικά της περιοχής¹³⁰.

Αν και δεν έχει αναπτυχθεί μέχρι σήμερα μια διεθνής σύμβαση αφιερωμένη αποκλειστικά στην πάταξη της θαλάσσιας πειρατείας, η πειρατεία ήταν το πρώτο έγκλημα που αναγνωρίστηκε ως έγκλημα κατά του διεθνούς δικαίου και υπόκειται σε οικουμενική δικαιοδοσία των κρατών. Σήμερα, οι διατάξεις της Σ.Δ.Θ. αντανakλούν το σύγχρονο διεθνές νομικό πλαίσιο για την καταπολέμησή της. Οι διατάξεις αυτές είναι δεσμευτικές για τα συμβαλλόμενα κράτη, αλλά θεωρείται επίσης ότι αντανakλούν το διεθνές εθιμικό δίκαιο.

Το σημερινό νομικό πλαίσιο του διεθνούς δικαίου είναι κατ' αρχήν επαρκές για να αντιμετωπίσει το φαινόμενο της πειρατείας, δεν είναι όμως απόλυτα ολοκληρωμένο. Η Σ.Δ.Θ. έχει κενά για ενέργειες πειρατείας που διαπράττονται στα χωρικά ύδατα οποιουδήποτε κράτους, οπότε και δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της, καθώς και για εγκληματικές πράξεις οι οποίες δεν καλύπτονται από τον ορισμό της πειρατείας. Επιπλέον, δεν καθορίζει τις διαδικασίες για τη διερεύνηση ή τη δίωξη των πειρατών ή δεν ρυθμίζει ζητήματα ευθύνης που απορρέουν στο πλαίσιο της σύγχρονης αντιπειρατείας. Το ζήτημα ιδιαίτερα της ποινικής διώξεως των πειρατών πρέπει να διευθετηθεί άμεσα. Σήμερα το δικαίωμα της οικουμενικής δικαιοδοσίας από πλουραλιστικό δικαίωμα των κρατών, επειδή δεν εξασκείται από τα κράτη, έχει καταστεί βρόγχος στην απονομή δικαιοσύνης και αφήνει πολλούς ενόχους πειρατείας ατιμώρητους. Αυτό είναι σοβαρότερο πρόβλημα από ό,τι εν πρώτοις φαίνεται, αφού πυροδοτεί την γένεση και άλλων επίδοξων πειρατών.

Άλλες διεθνείς συμβάσεις που έχουν σημασία στην καταστολή και την αποτελεσματική δίωξη της πειρατείας είναι:

α. Η σύμβαση για την καταστολή των παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της θαλάσσιας Πλοήγησης, (SUA), 1988 μαζί με τα πρωτοκόλλα της.

β. Η Διεθνής Σύμβαση κατά της σύλληψης ομήρων του 1979.

¹³⁰ Νέλλας Ιωάννης «Ποια η βέλτιστη στρατηγική αντιμετώπισης της σύγχρονης πειρατείας», Ναυτική επιθεώρηση, ΓΕΝ/ΥΙΝ, τ.579, Δεκ 2011-φεβ 2012, σελ 71.

γ. Η σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών κατά του διεθνικού οργανωμένου εγκλήματος του 2000.

Πρέπει να τονιστεί ότι άσχετα με το διεθνές δίκαιο, το εθνικό δίκαιο κάθε κράτους ξεχωριστά διαδραματίζει έναν κρίσιμο ρόλο στη δημιουργία ενός νομοθετικού πλαισίου που να επιτρέπει την αποτελεσματική και αποδοτική δίωξη των πειρατών. Τόσο η Σ.Δ.Θ. όσο και η SUA απαιτούν την ενσωμάτωση των σχετικών διατάξεων στην εθνική νομοθεσία των Κρατών Μελών. Για να διευκολυνθεί αυτή η διαδικασία, τα ψηφίσματα του IMO παρέχουν κατευθυντήριες γραμμές και συστάσεις σχετικά με το πώς θα γίνει η ενσωμάτωση των εν λόγω διατάξεων στις εθνικές νομοθεσίες. Επιπρόσθετα το UNODC έχει εντοπίσει ορισμένα βασικά και διαδικαστικά στοιχεία που μπορούν να συμπεριληφθούν στο εθνικό δίκαιο για να διευκολυνθεί η πλήρης υλοποίηση των διεθνών συμβάσεων που ισχύουν για την πειρατεία. Τα στοιχεία αυτά περιλαμβάνουν: την ποινικοποίηση της πειρατείας, τη δικαιοδοσία για πράξεις πειρατείας, τη συμμετοχή, τη συνωμοσία και απόπειρες, την κράτηση και τη σύλληψη στη θάλασσα, τη δικαστική διαδικασία, τον προσδιορισμό, εντοπισμό, τη δέσμευση, κατάσχεση και δήμευση των ποινικών αποδεικτικών στοιχείων και τη διεθνή συνεργασία. Λαμβανομένων υπόψη των παραπάνω καταλαβαίνουμε πόσο σημαντική είναι η πρωτοβουλία κάθε κράτους ξεχωριστά ώστε με την ενσωμάτωση των διατάξεων αυτών στην εθνική του νομοθεσία να γίνει αρωγός της προσπάθειας πάταξης του φαινομένου.

Μια σημαντική διαπίστωση είναι ότι τα τελευταία χρόνια, σε διεθνές και περιφερειακό επίπεδο έχει αναπτυχθεί ένα ευρύ φάσμα πετυχημένων πολυμερών πρωτοβουλιών με στόχο την καταπολέμηση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στη θάλασσα. Πολλά από αυτά ξεκίνησαν μετά από τον πολλαπλασιασμό των πειρατικών επιθέσεων στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, αλλά τώρα μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως μοντέλο και ως βάση για τη σχετική συνεργασία και σε άλλες περιοχές, όπως στη Δυτική Αφρική, όπου τα επίπεδα πειρατείας αυξάνονται με ανησυχητικό ρυθμό. Οι παραπάνω πρωτοβουλίες επικεντρώνονται κυρίως στη δημιουργία και στην ενίσχυση διεθνών μηχανισμών περιφερειακής συνεργασίας τόσο σε στρατιωτικό και ναυτικό επίπεδο όσο και σε προγράμματα ανάπτυξης ικανοτήτων προκειμένου

να διευκολυνθεί η αποτελεσματική δίωξη των πειρατών. Η διεθνής πρακτική πάντως απέδειξε ότι πιο επιτυχημένες είναι οι συνεργασίες ανάμεσα σε κράτη που έχουν κοινά συμφέροντα και δεν είναι ανταγωνιστικά μεταξύ τους όταν το πρόβλημα απαντάται στην περιοχή τους. Επιπλέον επιτυχημένες ήταν οι συνεργασίες που είχαν πεδίο εφαρμογής τις γεωγραφικές περιοχές λιγότερο αναπτυγμένων κρατών, με περιορισμένης δυνατότητας κυβερνητικές δομές, όπως η Σομαλία και των οποίων η γεωγραφική περιοχή ήταν σημαντική και ζωτικής σημασίας για όλα τα συμμετέχοντα κράτη. Έτσι βλέπουμε το παράδοξο ότι η μόνη περιοχή του πλανήτη όπου συγκροτήθηκαν στρατιωτικές αποστολές υπό την αιγίδα διεθνών οργανισμών, για την καταπολέμηση του φαινομένου, ήταν αυτή της Σομαλίας, ενώ σε άλλες περιοχές όπως ο κόλπος της Σιγκαπούρης ή τα Στενά της Μάλακα, όπου η πειρατεία είναι ανεπτυγμένη δεν επιχειρήθηκαν τέτοιου είδους δράσεις. Μέχρι σήμερα διαφαίνεται ότι οι συνεργασίες που αναπτύχθηκαν για την καταπολέμηση της πειρατείας είναι συνεργασίες ειδικού σκοπού και δεν έχουν διευρυνθεί και σε άλλους τομείς μεταξύ των κρατών. Το πώς θα εξελιχτούν στο μέλλον είναι ερώτημα για μελλοντική έρευνα.

Η πειρατεία από μια άλλη οπτική πλευρά έγινε η αιτία ώστε να ξεκινήσουν προσπάθειες από πολλούς διεθνείς οργανισμούς και να αναληφθούν πρωτοβουλίες από μη κυβερνητικούς δρώντες του ναυτιλιακού κλάδου, που είχαν ως αποτέλεσμα την προαγωγή της γνώσης και της τεχνολογίας σε θέματα θαλάσσιας ασφάλειας και τη δημιουργία κανόνων και κωδικοποιημένων συμπεριφορών και τρόπων αντίδρασης στο θαλάσσιο περιβάλλον. Χαρακτηριστικά αναφέρονται η ανάπτυξη των καλύτερων Πρακτικών Διαχείρισης για την Αποτροπή της πειρατείας στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας και στη Αραβική θάλασσα (BMP), η δημιουργία της διεθνούς συνιστώμενης οδού διέλευσης IRTC καθώς και η χρήση ένοπλων φρουρών και προσωπικού ασφαλείας στα πλοία.

Ένα ακόμη ζήτημα που πρέπει να τεθεί είναι ότι ενώ οι τρέχουσες πρωτοβουλίες σε διεθνές και περιφερειακό επίπεδο είναι ενθαρρυντικές, δεν είναι αρκετές για την αντιμετώπιση της πειρατείας. Έτσι, παρόλο που έχει παρατηρηθεί μια σχετική μείωση της δραστηριότητας της πειρατείας στα

ανοικτά των ακτών της Ανατολικής Αφρικής από το 2011, μετά από τις κοινές προσπάθειες της διεθνούς κοινότητας και του ιδιωτικού τομέα, η θετική αυτή τάση εξακολουθεί να είναι εύθραυστη και θα μπορούσε να υπονομευθεί και να αντιστραφεί αναπάντεχα. Επιπλέον, τα επίπεδα πειρατείας στον Κόλπο της Γουινέας έχουν αυξηθεί τον τελευταίο καιρό και νέα «hotspots» μπορεί να προκύψουν, άρα ο εφησυχασμός από όλους τους εμπλεκόμενους δεν αποτελεί επιλογή. Η διεθνής κοινότητα θα πρέπει να «σκύψει» πιο ενεργά στα λιγότερο αναπτυγμένα κράτη, να τα βοηθήσει να βελτιώσουν τις κυβερνητικές δομές τους καθώς και τις ικανότητές τους σε τεχνολογία, υλικό-τεχνολογικό εξοπλισμό και εκπαίδευση.

Η πρόοδος στην καταπολέμηση της πειρατείας εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την οικονομική κατάσταση και την πολιτική σταθερότητα των πληγείσων περιοχών. Βασικό εργαλείο σε αυτή την προσπάθεια πρέπει να γίνει η ενίσχυση της συνεργασίας σε όλα τα επίπεδα και να μην τελματωθεί στο επίπεδο ανταλλαγής πληροφοριών. Σημαντικό είναι να συνεχιστούν οι προσπάθειες για την ενίσχυση του νομικού και κανονιστικού πλαισίου για την πάταξη του φαινομένου τόσο σε εθνικό επίπεδο όσο και σε διεθνές. Επίσης, όσον αφορά στην δίωξη των πειρατών, σημαντική προσπάθεια πρέπει να γίνει ώστε να διωχθούν και αυτοί που επωφελούνται από τα έσοδα της πειρατείας, υποστηρίζοντάς την με υλικοτεχνικές υποδομές, καθώς από τα κέρδη της πειρατικής δραστηριότητας μόνο το 15%-30%¹³¹ καταλήγει σε αυτούς. Το 70%-86% καρπώνονται οι φορείς που ενισχύουν τη δραστηριότητα όπως έμποροι όπλων και κάθε είδους άλλου εξοπλισμού καθώς και διεφθαρμένοι κρατικοί υπάλληλοι.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), το Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών και όλοι οι άλλοι εμπλεκόμενοι πρέπει να εντείνουν τις προσπάθειές τους μέσω σχεδιασμού μιας ολοκληρωμένης και προσαρμοσμένης προσέγγισης που να αποσκοπεί όχι μόνο στην εξάλειψη της πειρατείας στην κάθε περιοχή, αλλά και στην αντιμετώπιση της ρίζας του προβλήματος.

¹³¹ World bank report, «THE PIRATES of SOMALIA: Ending the Threat, Rebuilding a Nation», 2013, διαθέσιμο στο <http://www.worldbank.org/africa/piratesofsomalia>

Πάντως είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι, παρόλο που τα καταγεγραμμένα περιστατικά πειρατείας στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας βρίσκονται σήμερα στο χαμηλότερο επίπεδο από το 2006, το θέμα παραμένει σταθερά στη διεθνή πολιτική ατζέντα, δείχνοντας την τάση και την βούληση της διεθνούς κοινότητας για την πάταξή του. Έτσι, στο τελευταίο του ψήφισμα 2125 (2013) σχετικά με την κατάσταση στη Σομαλία, που εκδόθηκε στις 18 Νοεμβρίου 2013, το Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών επανέλαβε τη συνεχιζόμενη σημασία μιας ολοκληρωμένης απάντησης της διεθνούς κοινότητας για την καταστολή της πειρατείας και για την αντιμετώπιση των βαθύτερων αιτίων του, γεγονός που αντανάκλα την αυξανόμενη αναγνώριση της ανάγκης για λήψη αποτελεσματικών μέτρων.

Όσον αφορά στις στρατιωτικές επιχειρήσεις τόσο από πλευράς NATO όσο εκ μέρους της ΕΕ, η πειρατεία βοήθησε στην ανάπτυξη νέων τρόπων δράσης προκειμένου οι δυνάμεις να ανταποκριθούν στις νέες τακτικές πειρατείας. Έτσι μεγαλύτερες συνέργειες έχουν δημιουργηθεί και έχει αναγνωριστεί εκ μέρους όλων των πλευρών η συνεχιζόμενη ανάγκη για την ανάπτυξη των περιφερειακών ικανοτήτων των μαστιζόμενων από την πειρατεία κρατών, με τη προσφορά βοήθειας σ' αυτά για την καταπολέμησή της. Πρόσφατα, το NATO έλαβε μέτρα που στοχεύουν στην διάβρωση των εφοδιαστικών βάσεων στήριξης των πειρατών. Η απενεργοποίηση των πειρατικών σκαφών επισυνάπτοντας φάρους εντοπισμού και η χρήση βίας για την καταστροφή τους αποτελεί μια καινοτομία. Η κοινή εκπαίδευση στρατιωτικών δυνάμεων με την απαραίτητη μεταφορά της τεχνογνωσίας στις δυνάμεις ασφαλείας των αναπτυσσόμενων κρατών είναι μια άλλη θετική διάσταση του κοινού σκοπού.

Απαντώντας στα ερευνητικά ερωτήματα που είχαν τεθεί σαν αρχικός στόχος αυτής της μελέτης καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η πειρατεία προκάλεσε τη δημιουργία περιφερειακών συνεργασιών και το άνοιγμα του βορρά προς το νότο. Αυτό έγινε όμως λόγω της διακύβευσης μεγάλων οικονομικών συμφερόντων των αναπτυσσόμενων κρατών από την απειλή της πειρατείας. Μέχρι σήμερα βλέπουμε μια διστακτικότητα των περιφερειακών συνεργασιών να βαδίσουν προς το δρόμο της δημιουργίας συμβατικών

καθεστώτων, τα οποία και θα δέσμευαν τα συμμετέχοντα κράτη. Δεδομένων των λεπτών ισορροπιών και σύνθετων αλληλοσυνδέσεων, που διέπουν τη σύγχρονη πραγματικότητα, ο βέλτιστος τρόπος αντιμετώπισης του φαινομένου φαίνεται να είναι η δημιουργία τοπικών συμφωνιών ανάμεσα στα παράκτια κράτη όπου εντοπίζεται το πρόβλημα, υπό την αιγίδα ενός διεθνούς οργανισμού, ο οποίος θα μεταφέρει την απαραίτητη τεχνογνωσία. Δημιουργώντας ένα σύμπλεγμα πολλών τοπικών συνεργασιών, οι οποίες όλες θα είναι υπό την εποπτεία ενός διεθνούς οργανισμού, θα παραχθούν καλύτερα αποτελέσματα. Στην περίπτωση όπου τα παράκτια κράτη δεν έχουν τις απαραίτητες δυνατότητες, τότε το πρόβλημα θα πρέπει να αντιμετωπίζεται από μεγαλύτερες περιφερειακές συνεργασίες. Σε κάθε περίπτωση τα μέχρι τώρα επιτυχημένα παραδείγματα θα πρέπει να λειτουργήσουν ως πρότυπο και μοντέλο για το μέλλον.

Πρόκληση για μελλοντική έρευνα είναι η εξέλιξη των ήδη συγκροτημένων περιφερειακών συνεργασιών προς τη δημιουργία συμβατικών καθεστώτων μεταξύ των συμμετεχόντων μερών, η μετεξέλιξη της συνεργασίας τους σε τομείς ευρύτερου ενδιαφέροντος καθώς και οι θετικές επιπτώσεις που επήλθαν στην αναμόρφωση των λειτουργικών δομών των κρατών στην επικράτεια των οποίων ανθεί σήμερα το φαινόμενο της πειρατείας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

I. Βιβλία

Ελληνικά

- Γεωργαντόπουλος, Ε. και Βλάχος, Γ.Π., Ναυτιλιακή Οικονομική, Τζέι & Τζέι, Πειραιάς, 2003.
- Ιωάννου Κ., Στρατή Α., Εισηγήσεις Δικαίου της Θάλασσας, τ.Α, Αθήνα-Κομοτηνή, Εκδόσεις Α. Σάκκουλα, 1996
- Ιωάννου Κρατερός, Στρατή Αναστασία, «Δίκαιο της θάλασσας», Εκδόσεις Α. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα/Κομοτηνή, 2000.
- Μπόση Μαίρη, «Θαλάσσια πειρατεία – τρομοκρατία», Εκδόσεις ποιότητα, 2012.
- Περράκης Στ, (επιμ), Η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας-Εφαρμογές και Εξελίξεις 20 χρόνια μετά την Υπογραφή της, Εκδόσεις Α. Σάκκουλα, Αθηνά-Κομοτηνή, 2001.
- Ρούκουνas Εμμανουήλ, Διεθνές Δίκαιο ΙΙ, το κράτος και το έδαφος-Δίκαιο της Θάλασσας, Εκδόσεις Α. Σάκκουλα, Αθηνά, 1982.
- Ρούκουνas Εμμανουήλ, Διεθνές Δίκαιο, Τομ Β΄, 2^η Έκδοση, Εκδόσεις Α. Σάκκουλα, Αθήνα, 2005.
- Περράκης Σ, Τσάλτας Γρηγόρης Ι, Ασφάλεια και πειρατεία στην ανοιχτή θάλασσα: Η σύγχρονη νομική προσέγγιση μέσα από τη σύμβαση του Μοντέγκο Μπαίου (1982) για το δίκαιο της θάλασσας κείμενα Συλλογικό έργο, Μαριάνθη Κλάδη - Ευσταθοπούλου, Μαρία – Ντανιέλλα Μαρούδα, Στέλιος Περράκης, Χαράλαμπος Πλατιάς, Γρηγόρης Ι. Τσάλτας, Νικόλαος Τσοκανάς. Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών, 1η έκδ., Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, Αθήνα 2006.
- Σιούσουρας Πέτρος, Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο. Δίκαιο θάλασσας και ανθρωπιστικό δίκαιο. Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, Αθήνα, 2015.
- Σιούσουρας, Π., & Δαλακλής, Δ. *Σύγχρονες θαλάσσιες Μεταφορές και το Φαινόμενο της Πειρατείας*. Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, Αθήνα, 2011.
- Τσάλτας Γ. και Κλαδή-Ευσταθοπούλου Μ., Το διεθνές καθεστώς των θαλασσών και των ωκεανών: Διεθνής πολιτική, Διεθνές δίκαιο, Διεθνής

οργάνωση, τόμος πρώτος, Διεθνής πολιτική και δίκαιο της θάλασσας: Οι ζώνες εθνικής δικαιοδοσίας, Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, Αθήνα, 2003.

- Τσάλτας Γρηγόρης, Περιβάλλον και Θαλάσσιες Μεταφορές. Σε αναζήτηση μιας Βιώσιμης Προσέγγισης, Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, Αθήνα, 2008.

Ξενόγλωσσα

- Burnett s. john, Dangerous Waters. Modern piracy and terror on the high seas, Dutton, New York, 2002.

- Guilfoyle Douglas, Shipping Interdiction and the Law of the Sea, Cambridge University Press, Cambridge, 2009.

- Kraska, J., Contemporary maritime piracy, International Law, Strategy and Diplomacy at Sea. England: Praeger, 2011.

- Konstam Angus, A Complete History of Piracy, Osprey Publishing, Oxford, 2008.

- Murphy N. Martin, Contemporary piracy and maritime terrorism. The threat to international security, Routledge, Oxon, 2007.

- Talley, K W., Maritime Safety, Security and Piracy. Informa., London, 2008.

II. Άρθρα

Ελληνικά

- Βελισσαροπούλου Γιούλη, «Πειρατεία και πειρατές στην ελληνική αρχαιότητα», περ. Αρχαιολογία, τ. 3 Μάιος 1982.

- Δαλακλής Δ., « Η επίδραση της Σομαλικής πειρατείας στις Θαλάσσιες Μεταφορές και η Ευρωπαϊκή Επιχείρηση ΑΤΑΛΑΝΤΑ», Nausivios chora, Vol 3, σελ 8-28, 2010.

- Δαλακλής Δ. και Κατσίκης Α., « Πειρατεία και θαλάσσιες Μεταφορές, Μια διαχρονική Σχέση με καταλυτική επίδραση στη μεσόγειο θάλασσα», Ναυτική επιθεώρηση, τεύχος 572, Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού, 2010.

- Κλάδη-Ευσταθοπούλου Μαριάνθη, «Νηοψία και Συνεχής Καταδίωξη στην Ανοιχτή Θάλασσα: Σύγχρονη Νομική Προσέγγιση», Συλλογικό έργο Ασφάλεια και Πειρατεία στην Ανοικτή Θάλασσα, επ. Στ. Περράκης – Γρ. Τσάλτας, Ι. ΣΙΔΕΡΗΣ, Αθήνα, 2006.
- Κοντούλης Ιωάννης, «Η πειρατεία κατά το διεθνές δίκαιο: Σύγχρονες εξελίξεις προβλήματα και προοπτικές», ΣΕΘΑ, Ιανουάριος 2010
- Μαρούδα Μαρία Ντανιέλλα, «Η πειρατεία ως διεθνές έγκλημα», στο Περράκης Σ., Τσάλτας Γ (επιμ), «Ασφάλεια και πειρατεία στην ανοιχτή θάλασσα», Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, Αθήνα, 2006.
- Μιχαηλίδης Νικόλαος, «Θαλάσσια Ασφάλεια και Επιχείρηση «Αταλάντα» μια περιπτωσιολογική μελέτη», Εθνική Φρουρά κ Ιστορία, τεύχος 29^ο , Ιανουάριος-Ιουνιος 2012.
- Μπέλλου Φωτεινή, «Η Πειρατεία υπό το πρίσμα των Διεθνών Οργανισμών», Διημερίδα ΑΔΙΣΠΟ με θέμα «Λαθρομετανάστευση και Πειρατεία ως απειλές της Διεθνούς και Περιφερειακής Ασφάλειας», Νοέμβριος 2009
- Νέλλας Ιωάννης, «Ποια η βέλτιστη στρατηγική αντιμετώπισης της σύγχρονης πειρατείας», Ναυτική επιθεώρηση, ΓΕΝ/ΥΙΝ, τ.579, Δεκ 2011-φεβ 2012.
- Περράκης Στέλιος, «Ζητήματα Ασφάλειας στην Ανοιχτή Θάλασσα: Μια Εισαγωγική Νομική Προσέγγιση», Συλλογικό έργο Ασφάλεια και Πειρατεία στην Ανοικτή Θάλασσα, επ. Στ. Περράκης – Γρ. Τσάλτας, Ι. ΣΙΔΕΡΗΣ, Αθήνα 2006.
- Πλατιάς Χαράλαμπος, «Πειρατεία και ένοπλη ληστεία στη Θάλασσα: Σε αναζήτηση μιας ευρωπαϊκής πολιτικής για την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας». Συλλογικό έργο Ασφάλεια και Πειρατεία στην Ανοικτή Θάλασσα, επ. Στ. Περράκης – Γρ. Τσάλτας, εκδόσεις. Ι. Σιδέρης, Αθήνα 2006
- Σέργης Παναγιώτης, «Νομική και Επιχειρησιακή Διάσταση Επιχείρησης «ΑΤΑΛΑΝΤΑ»-Ελληνική Συμμετοχή», Διημερίδα ΑΔΙΣΠΟ με θέμα «Λαθρομετανάστευση και Πειρατεία ως απειλές της Διεθνούς και Περιφερειακής Ασφάλειας», Νοέμβριος 2009.
- Σιούσουρας Πέτρος, «Νομικό Πλαίσιο Αντιμετώπισης της Πειρατείας υπό το Πρίσμα του Διεθνούς Δικαίου», Διημερίδα ΑΔΙΣΠΟ με θέμα

«Λαθρομετανάστευση και Πειρατεία ως απειλές της Διεθνούς και Περιφερειακής Ασφάλειας», Νοέμβριος 2009.

- Σιούσιουρας Π. και Δαλακλής Δ., «Η συγκρουσιακή σχέση πειρατείας και θαλασσίων μεταφορών στη Σομαλία.», *Ναυτική Επιθεώρηση*, Τόμος 170ος (573), 2010.
- Σιοτρόπου Ευαγγελία, «Νομικές Παράμετροι Επιχειρήσεων Ελέγχου των Πλοίων στη Θάλασσα», Διάλεξη ΑΔΙΣΠΟ, Νοέμβριος 2011.
- Σταθακόπουλος, Χαράλαμπος, «Σύγχρονες Πρακτικές Αντιμετώπισης της Πειρατείας», Διημερίδα ΑΔΙΣΠΟ με θέμα «Λαθρομετανάστευση και Πειρατεία ως απειλές της Διεθνούς και Περιφερειακής Ασφάλειας», Νοέμβριος 2009
- Τσάλτας Γρηγόρης, «Ο ορισμός της πειρατείας μέσα από την σύμβαση του Μοντέγκο Μπαίη (1982)», στο Περράκης Σ., Τσάλτας Γ (επιμ), «Ασφάλεια και πειρατεία στην ανοιχτή θάλασσα», Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, Αθήνα, 2006.

Ξενόγλωσσα

- Bateman Sam, Chan Jane, « Good Order at sea in Southeast Asia», Maritime security and piracy : common challenges and responses from Europe and Asia / edited by Wilhelm Hofmeister and Patrick Rueppel. -- Singapore : Konrad-Adenauer Stiftung : East Asian Institute, National University of Singapore : European Union Centre in Singapore, Brussels, Belgium : European Policy Centre, 2014.
- Bellish Jonathan «The Economic Cost of Somali Piracy» One Earth Future Working Paper, 2011.
- Bowden, A., Hurlburt, K., Aloyo, E., Marts, C., & Lee, A, « The economic cost of maritime piracy», One Earth Future Foundation, Colorado, 2010.
- Bowden Anna and Dr. Shikha Basnet, «The Economic Cost of Maritime Piracy», One Earth Future Working Paper, 2011.
- Bulkeley C. Jenifer, «Regional Cooperation on Maritime Piracy: A Prelude to greater Multilateralism in Asia», journal of public and International affairs, Vol 14, 2003.

- Chalk Peter, «Maritime Piracy Reasons, Dangers and Solutions», The RAND Corporation, 2009.
- Chalk Peter, « Piracy off the Horn of Africa: scope, dimensions, causes and responses». *Brown Journal of World Affairs* 16(2): 89–108, 2010.
- Clark K. Karen, « Maritime Piracy : Nature, Impact and Legal Frameworks for Prosecution», *International journal of criminal justice Sciences*, Vol 4(1) 13-22, 2009.
- Collins Ellen Victoria, « Guilty until proven guilty? An examination of the anti-piracy response at interactional level», *International journal of law, Crime and justice* Vol 43,pages 88-108, 2015.
- Daxecker E. Ursula., Prins C. Brandon, «The New Barbary Wars: Forecasting Maritime Piracy», *foreign policy analysis* 11, 23–44,2015
- Ehrhart Hans-Georg, «Maritime Security and Piracy as Challenges for the EU», *Institute for peace research and security Policy at the University of Hamburg/IFSH*, 2014.
- Feldt L,Roell P, Thiele R « Maritime security-Perspectives for a comprehensive Approach», *Maritime security and piracy : common challenges and responses from Europe and Asia / edited by Wilhelm Hofmeister and Patrick Rueppel*. -- Singapore : Konrad-Adenauer Stiftung : East Asian Institute, National University of Singapore : European Union Centre in Singapore ; Brussels, Belgium : European Policy Centre, 2014.
- Gebhard Carmen, Smith j. Simon, « The two Faces of EU-NATO cooperation: Counter-piracy operations off the Somali coast», *Cooperation and conflict*, Vol.50 (1), pages 107-127, 2015.
- Hallwood Paul, Miceli j. Thomas «The Economics of International Cooperation in the Apprehension and Prosecution of Maritime Pirates» *Ocean Development & International Law*, 43:188–200, 2012.
- Haywood R and Spivak R. *Maritime Piracy . One Earth Future*. London and New York: Routledge, 2012.
- Kaunert Christian, Zwolski Kamil, «Somalia versus Captain ‘Hook’:

assessing the EU's security actorness in countering piracy off the Horn of Africa», *Cambridge Review of International Affairs*, Vol. 27, No. 3, 593–612, 2014.

- Kraska J., Wilson B., «Combating pirates of the Gulf of Aden: the Djibouti Code and the Somali Coast Guard». *Ocean Coast. Manag.* 52, 516-520, 2009

- Lee Terence, McGahan Kevin, « Norm subsidiarity and institutional cooperation :explaining the straits of Malacca anti-piracy regime», Routledge, 2015.

- Liss Carolin and Sharman C. J., « Global corporate crime-fighters: Private transnational responses to piracy and money laundering», *Review of International Political Economy*, 2014

- Loewen Howard, « Security Regimes in Southeast Asia Confidence Building and the Global Nexus», *Konrad-Adenauer-Stiftung e.V.*, 2012.

- Madsen Vestergaard Jens, Seyle Conor, Brandt Kellie, Purser Ben, Randall Heather, Roy Kellie, «The State of Maritime Piracy, 2013», *One Earth Future Working Paper*, 2014.

- Menkhaus Ken, «The crisis in Somalia: Tragedy in Five acts», *African Affairs*, Vol. 106, No 204, 2007

- Murphy N.Martin, «Somali Piracy: Political Lessons for the Navy», *American Foreign Policy Interests*, 33:17–25, 2011.

- Ohn Daewon and Richey Mason, «Cooperation on Counter-Piracy in the Gulf of Aden among China, Korea, and Japan: Implications for Trilateral Security Cooperation in Northeast Asia», *The Korean Journal of Defense Analysis* Vol. 26, No. 1, 81–95, 2014.

- Sakhuja Vijay « Maritime security and Piracy: Issues, Responses and Multilateral Cooperation in South Asia», *Maritime security and piracy : common challenges and responses from Europe and Asia / edited by Wilhelm Hofmeister and Patrick Rueppel. -- Singapore : Konrad-Adenauer Stiftung : East Asian Institute, National University of Singapore : European Union Centre in Singapore ; Brussels, Belgium : European Policy Centre*, 2014. -

.- Sullivan A., *Piracy in the Horn of Africa and its Effects on the Global Supply Chain*, *Journal of Transport Security* 2010

- Tseng Katherine Hui-Yi « Maritime security in Southeast Asia: Interfacing Regional and Extra Regional Stakeholder», Maritime security and piracy : common challenges and responses from Europe and Asia / edited by Wilhelm Hofmeister and Patrick Rueppel. -- Singapore : Konrad-Adenauer Stiftung : East Asian Institute, National University of Singapore : European Union Centre in Singapore, Brussels, Belgium : European Policy Centre, 2014.

III. Πρωτογενείς Πηγές

- ARF: ARF statement on cooperation against Piracy and Other Threats to Maritime Security, 17 June 2003., διαθέσιμο στο <http://aseanregionalforum.asean.org/library/arf-chairmans-statementsand-reports/172.html>
- Council of the European Union (2008) Council Joint Action 2008/749/CFSP on the European Union military coordination action in support of UN Security Council resolution 1816 (2008) (EU NAVCO). : <http://www.consilium.europa.eu/eeas/security-defence/eu-operations/eunavfor-somalia/legal-basis?lang=en>
- United Nations Convention, Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation , 1988, διαθέσιμο στο <http://www.un.org/en/sc/ctc/docs/conventions/Conv8.pdf>
- United Nations Convention On The Law Of The Sea, 1982. διαθέσιμο http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm .
- UNSC, Report of the Secretary General Pursuant to Security Council Resolution 1897(2009), S/2010/556, 27 October 2010
- United Nations Security Council, Resolution 1816 (2008), S/RES/1816(2008), 2 June 2008, διαθέσιμο <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/361/77/PDF/N0836177.pdf?OpenElement>
- United Nations Security Council, Resolution 1838 (2008), S/RES/1838 (2008) , 7 October 2008, διαθέσιμο <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/538/84/PDF/N0853884.pdf?OpenElement>

- United Nations Security Council, Resolution 1846 (2008), S/RES/1846 (2008), 2 December 2008, διαθέσιμο <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/630/29/PDF/N0863029.pdf?OpenElement>
- United Nations Security Council, Resolution 1851 (2008) , S/RES/1851 (2008) ,16 December 2008, διαθέσιμο <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/655/01/PDF/N0865501.pdf?OpenElement>
- United Nations Security Council, Resolution 1897 (2009), S/RES/1897 (2009) 30 November 2009, διαθέσιμο <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N09/624/65/PDF/N0962465.pdf?OpenElement>
- United Nations Security Council, Resolution1918 (2010), S/RES/1918 (2010), 27 April 2010, διαθέσιμο <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N10/331/39/PDF/N1033139.pdf?OpenElement>
- United Nations Security Council, Resolution1950 (2010), S/RES/1950 (2010), 23 November 2010, διαθέσιμο <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N10/649/02/PDF/N1064902.pdf?OpenElement>
- United Nations Security Council, Resolution 1976 (2011),S/RES/1976 (2011), 11 April 2011, διαθέσιμο <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N11/295/44/PDF/N1129544.pdf?OpenElement>
- United Nations Security Council, Resolution1976 (2011), S/RES/1976 (2011), 11 April 2011, διαθέσιμο <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N11/295/44/PDF/N1129544.pdf?OpenElement>
- United Nations Security Council, Resolution 2015 (2011),S/RES/2015 (2011) ,24 October 2011, διαθέσιμο [http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2015%20\(2011\)](http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2015%20(2011))
- United Nations Security Council, Resolution, 2020 (2011), S/RES/2020 (2011), 22 November 2011, διαθέσιμο [http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2020%20\(2011\)](http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2020%20(2011))
- United Nations Security Council, 2011a. Report of the Secretary-General Pursuant to Security Council Resolution 1950 (2010), S/2011/662. The United Nations Security Council. διαθέσιμο <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N11/544/11/PDF/N1154411.pdf?OpenElement> .

- United Nations Security Council, 2011b. Report of the Secretary General on the Modalities for the Establishment of Specialized Somali Anti-Piracy Courts: (2011), S/2011/360. The United Nations Security Council. διαθέσιμο στο <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N11/358/22/PDF/N1135822.pdf?OpenElement> .

IV. Εκθέσεις – Μελέτες - Αναφορές

- International Maritime Bureau. *Piracy and Armed Robbery against ships report* London: Icc , Annual Report 2014.
- Maritime Piracy, Part I: An Overview of Trends, Costs and Trade-related Implications, UNCTAD/DTL/TLB/2013/1. διαθέσιμο στο <http://unctad.org/ttl/legal>.
- Maritime Piracy, Part II: An Overview of the international legal framework and of multilateral cooperation to combat piracy, UNCTAD/DTL/TLB/2014/1.
- NATO Live Counter-piracy operations: composition and command of the naval force. 2013
διαθέσιμο στο: http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48815.htm
- ReCAAP Information Sharing Centre (ISC), «Piracy And Armed Robbery Against Ships In Asia», Annual Report 2014.
- United Nation Development Programme, Somalia Human Development Report ,2012, διαθέσιμο στο http://hdr.undp.org/sites/default/files/reports/242/somalia_report_2012.pdf
- United Nation Development Programme, The Rise of the South: Human Progress in a Diverse World, Human Development Report 2013.
- United Nations Office on Drugs and Crime: Maritime crime Programme Annual Report 2014.
- The World Bank, The Pirates of Somalia: Ending the threat, Rebuilding a Nation. The World Bank, Regional Vice-Presidency for Africa. Washington: International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, 2013, διαθέσιμο στο <http://www.worldbank.org/africa/piratesofsomalia>
- The World Bank, Pirate trails, Tracking the illicit financial flows from pirate activities off the Horn of Africa. Washington: International Bank for

Reconstruction and Development / The World Bank, 2013, διαθέσιμο στο http://siteresources.worldbank.org/EXTFINANCIALSECTOR/Resources/Pirate_Trails_World_Bank_UNODC_Interpol_report.pdf

V. Άλλες Πηγές

- Ιστοσελίδα Υπ. Εξ. ΗΠΑ, <http://www.state.gov/>
- Ιστοσελίδα IMB Piracy Reporting Centre, <http://www.icc-ccs.org/piracy-reportingcentre/>
- Ιστοσελίδα IMO, <http://www.imo.org/>
- Ιστοσελίδα ΟΗΕ, www.un.org/
- Ιστοσελίδα World Food Program, <http://www.wfp.org/> <https://www.unodc.org/>
- Ιστοσελίδα AMISOM, <http://amisom-au.org/>
- Ιστοσελίδα Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia, <http://www.thecgps.org/>
- Ιστοσελίδα Υπ. Εξ. Ελλάδος, <http://www.mfa.gr/>
- Ιστοσελίδα EUNAVFOR, <http://www.eunavfor.eu/>
- Ιστοσελίδα Συμβουλίου της ΕΕ, <http://www.consilium.europa.eu/>
- Ιστοσελίδα US Navy, <http://www.cusnc.navy.mil/>
- Ιστοσελίδα Maritime Security Center: <http://www.mschoa.org/>
- Ιστοσελίδα World Bank: <http://www.worldbank.org/en/country/somalia/overview>
- Ιστοσελίδα Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia: <http://www.recaap.org/Portals/0/docs/About%20ReCAAP%20ISC/ReCAAP%20Agreement.pdf>
- Ιστοσελίδα INTERPOL: <http://www.interpol.int/Crime-areas/Maritimepiracy/Maritime-piracy> .
- Ιστοσελίδα NATO http://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_48815.htm?selectedLocale=en