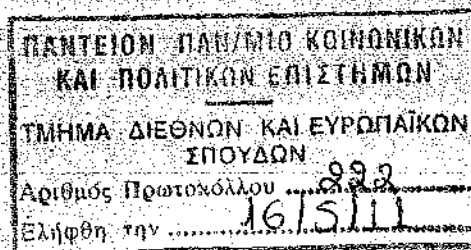


**ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ
ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ**

ΤΜΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ & ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

Π.Μ.Σ. «ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΕΣ ΣΠΟΥΔΕΣ»



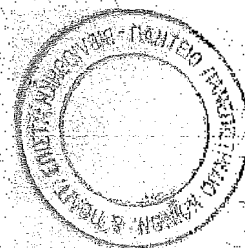
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

“Το διεθνές έγκλημα της Πειρατείας.

Η περίπτωση της Σομαλίας”

Ξακοπούλου Χρυσάνθη

Επιβλέπων Καθηγητής: Στ. Περράκης



ΑΘΗΝΑ, ΜΑΪΟΣ 2011



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	3
ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ	6
1. Ελληνόγλωσσες	6
2. Ξενόγλωσσες.....	6
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	8
Εισαγωγή στην προβληματική του θέματος.	8
Σκοπός και διάρθρωση της εργασίας.	10
Α΄ ΜΕΡΟΣ.....	14
Η πειρατεία στο Κέρασ της Αφρικής υπό το φως του Διεθνούς Δικαίου.	14
Ιστορική Αναδρομή: Γενικά.....	14
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1- Πειρατεία στο Κέρασ της Αφρικής: Προφίλ	16
1.Αιχμή του δόρατος η Σομαλία: Η κατάσταση σήμερα.	16
2.Η γένεση του φαινομένου της Σομαλικής Πειρατείας	19
3.Σομαλοί Πειρατές: Ποιοι είναι;.....	21
4. Πειρατεία και Ένοπλη Ληστεία ανοικτά των ακτών της Σομαλίας: Το μέγεθος του προβλήματος.	25
5. Επιπτώσεις στις θαλάσσιες μεταφορές.	27
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟ ΔΙΚΑΙΟ.....	32
1.Το διεθνές νομικό πλαίσιο της πειρατείας.....	32
2. Οι Αποφάσεις του Ο.Η.Ε. (Σ.Α – Γ.Σ).....	39
3.Περιφερειακές Συμφωνίες.	41
4. Εθνική Νομοθεσία.....	43

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3- Η τρέχουσα προσέγγιση των κρατών στη σύλληψη και δίωξη των Σομαλών Πειρατών.	46
1. Ατιμωρησία των Πειρατών. Η τακτική του “catch and release”.	46
2. Σύγχρονα πειρατικά περιστατικά. Οι πρώτες δίκες.	48
 Β' ΜΕΡΟΣ	51
Η Διεθνής Αντιμετώπιση της Σομαλικής Πειρατείας	51
 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ	51
ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ της ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΚΑΙ της ΕΝΟΠΛΗΣ ΛΗΣΤΕΙΑΣ ΑΝΟΙΚΤΑ ΤΩΝ ΑΚΤΩΝ της ΣΟΜΑΛΙΑΣ.....	51
1. Η αντιμετώπιση της πειρατείας στο πλαίσιο του ΟΗΕ	51
2. Η ευρωπαϊκή προσέγγιση του προβλήματος.	57
 ΚΕΦΑΛΑΙΟ -2 Αμυντικά Μέτρα Εμπορικών πλοίων	62
1.Οδηγίες Βέλτιστων Πρακτικών (BMP).....	62
2. Security εναντίον Πειρατών	68
 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3- Σε απόσταση αναπνοής από το νέο δικαστήριο πειρατείας για τη Σομαλία.	72
1. Πρόσφατες Εξελίξεις.....	72
2. Η Έκθεση του Jack Lang και η προτεινόμενη Σομαλοποίηση των λύσεων.	74
3. Η Απόφαση- σταθμός του Σ.Α του Ο.Η.Ε.	76
 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	78
ΓΕΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	82
Α. ΕΛΛΗΝΙΚΗ	82
Β. ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ.....	84
ΚΕΙΜΕΝΑ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ.....	87

ΠΗΓΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΑΔΥΚΤΥΟ	88
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1	90
ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΚΟΝΩΝ, ΣΧΗΜΑΤΩΝ & ΧΑΡΤΩΝ.....	91
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΑΜΥΝΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	96

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

1. Ελληνόγλωσσες

αριθ.	αριθμός
βλ.	Βλέπε
Γ.Γ	Γενικός Γραμματέας
Γ.Σ	Γενική Συνέλευση Ο.Η.Ε.
Ε.Ε	Ευρωπαϊκή Ένωση
Η.Ε	Ηνωμένα Έθνη
Ο.Η.Ε	Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
Π.Κ	Ποινικός Κώδικας
Σ.Α	Συμβούλιο Ασφαλείας
Σύμβαση Δ.Θ	Σύμβαση του ΜοντέγκοΜπαίου 1982

2. Ξενόγλωσσες

AIS	Automatic Identification System
CCTV	Closed Circuit Television
CTF 151	Combined Task Force 151
DSC	Digital Selective Calling
EUNAVFOR	European Union Naval Force
ICS	International Chamber of Shipping
ISC	Information Sharing Centre
ISPS Code	International Ship and Port Facility Security Code
IMB-PRC Bureau	Piracy Reporting Centre of the International Maritime
INTERPOL	International Criminal Police Organization
IRTC	International Recommended Transit Corridor

MARLO	Maritime Liaison Office (Bahrain)
MSCHOA	Maritime Security Centre Horn of Africa
UNHCR	UN High Commissioner for Refugees
UNODC	United Nation Office for Drugs and Crime
UNDP	United Nations Development Program
UNPOS	United Nations Political Office Somalia
UKMTO	United Kingdom Maritime Trade Operations
RECAAP	Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy
SOLAS	Safety of Life at Sea
SUA Convention	Convention for the Suppression of Unlawful Acts
TFG	Transitional Federal Government
UNCLOS	United Nations Conventions on the Law of the Sea
WFP	World Food Program

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Εισαγωγή στην προβληματική του θέματος.

Το 2010 θα μείνει στην ιστορία σαν έτος κάθετης αύξησης των περιπτώσεων θαλάσσιων πειρατικών επιθέσεων. Οι σύγχρονοι πειρατές δεν διστάζουν να βάλουν σε κίνδυνο τη ζωή των πληρωμάτων των πλοίων που καταλαμβάνουν, προκειμένου να εξασφαλίσουν την μεγαλύτερη δυνατή απόδοση λύτρων. Ιδιαίτερα χαρακτηριστικές είναι οι περιπτώσεις πειρατικών επιθέσεων στο Κέρας της Αφρικής, ανοιχτά των ακτών της Σομαλίας, καθώς λόγω της έλλειψης σαφούς νομοθετικού πλαισίου, όσον αφορά την σύλληψη και την δίωξη των πειρατών, σε συνδυασμό με την πολιτική αστάθεια και την ανθρωπιστική κρίση που επικρατεί στην περιοχή, τα κρούσματα πειρατείας αυξάνονται, αλλά οι επίδοξοι πειρατές καταφέρνουν να μένουν ατιμώρητοι.

Με ακτογραμμή που ξεπερνά τα τρεις χιλιάδες χιλιόμετρα και γεωγραφική θέση πολύ κοντά σε κομβικές θαλάσσιες αρτηρίες, η Σομαλία είναι ένα από τα ιστορικά κέντρα πειρατείας στην Αφρική. Αλλά και κατά την τρέχουσα χρονική περίοδο, πέριξ του ανατολικού άκρου της Αφρικανικής Ηπείρου, γνωστού και ως “Κέρατος της Αφρικής”, κυκλώματα πειρατών επιτίθενται με καταιγιστικό ρυθμό εναντίον της διερχόμενης κυκλοφορίας των πλοίων, ένα γεγονός με εξαιρετικά δυσμενή επίδραση στο θαλάσσιο σύστημα μεταφορών. Την εξαιρετικά σοβαρή κατάσταση στην περιοχή έχει επισημάνει και το Σ.Α του ΟΗΕ, το οποίο με αλληπάλληλα Ψηφίσματά του έχει δηλώσει ότι η πειρατεία συνιστά απειλή για τη διεθνή ειρήνη και ασφάλεια.

Πριν 8 με 9 χρόνια η πειρατεία στη Σομαλία, βρισκόταν σε ερασιτεχνικό επίπεδο, ενώ σήμερα έχει εξελιχθεί σε επιχείρηση που αποδίδει δισεκατομμύρια σε ετήσια βάση. Τα ποσά που ξοδεύονται για την καταπολέμηση της πειρατείας είναι σχεδόν ίσα με αυτά των λίτρων που πληρώνονται στους πειρατές. Σήμερα στην περιοχή του Άντεν δρουν διεθνείς ναυτικές αποστολές, με μοναδικό στόχο την καταστολή της πειρατείας και την διασφάλιση του δικαιώματος της ελεύθερης ναυσιπλοΐας.

Είναι γεγονός ότι όλοι έχουμε εξοικειωθεί πλέον με τις πειρατικές επιθέσεις στον Κόλπο του Άντεν και τις Ανατολικές ακτές της Σομαλίας, ιδιαίτερα μετά την πειρατεία του γιγάντιου δεξαμενόπλοιου “SiriusStar” 500 ν.μ έξω από τις ακτές της Κένυας τον Νοέμβριο του 2008 και την ακόμη πιο πρόσφατη χρήση θανάσιμης βίας από το Γαλλικό και Αμερικανικό Πολεμικό Ναυτικό, για να ελευθερωθούν ναυτικοί που πιάστηκαν από Σομαλούς πειρατές.

Η εφαρμογή του Δ.Δ στην περίπτωση της Σομαλίας και του Κόλπου του Άντεν, αποδεικνύεται δύσκολη υπόθεση. Τα κράτη στην προσπάθεια τους να καταπολεμήσουν την πειρατεία, πέφτουν πάνω σε νομικό κενό. Η αδυναμία της Σομαλίας να συλλάβει και να διώξει τους πειρατές που δρουν στο έδαφός της δημιουργεί πολλές νομικές επιπλοκές για τα υπόλοιπα κράτη που διεξάγουν περιπολίες κατά της πειρατείας στην επικίνδυνη περιοχή. Η ανόπαρκτη κεντρική κυβέρνηση, οι εξαιρετικά δυσμενείς ανθρωπιστικές συνθήκες στη χώρα, η έλλειψη και του στοιχειώδους κρατικού ελέγχου σε επίπεδο ασφάλειας και το ανεπαρκές δικαστικό της σύστημα σε επίπεδο σεβασμού των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, συνθέτουν το δράμα της Σομαλίας και εξασφαλίζουν την διατήρηση ενός σταθερά απενεργοποιημένου συστήματος απονομής δικαιοσύνης.

Το δίκαιο που εφαρμόζεται στην περίπτωση της Σομαλίας είναι ένας συνδυασμός του εθνικού δικαίου, των Αποφάσεων του Σ.Α και των Συνθηκών¹. Στις περιπτώσεις που πειρατές συλλαμβάνονται προκύπτουν ερωτήματα όσον αφορά την εθνική νομοθεσία του κράτους που διενήργησε την σύλληψη αλλά και των διεθνών υποχρεώσεων σεβασμού των ανθρωπίνων δικαιωμάτων.

Το διεθνές δίκαιο, καθώς και η εθνική νομοθεσία των κρατών, ρυθμίζουν τη χρήση βίας στη θάλασσα, καθορίζοντας τα όρια και τις προϋποθέσεις για να ασκηθεί ποινική δίωξη κατά των πειρατών. Σε μια προσπάθεια να καταπολεμηθεί η ατιμωρησία στην ανοικτή θάλασσα, πολλά κράτη έχουν αρχίσει να αναθεωρούν τις πρακτικές τους και να προσαρμόζουν τις νομοθεσίες τους. Οι φωνές αυξάνονται επίσης για να καλυφθούν τα κενά "που άφησε η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας" για την αντιμετώπιση των θεμάτων πειρατείας με τρόπο που να

¹Guilfoyle D (2009) Piracy off Somalia: a sketch of the legal framework. EJIL:Talk!, 20 April 2009 <http://www.ejiltalk.org/piracy-off-somalia-a-sketch-of-the-legal-framework/#more-870>. Accessed 15 January 2011.

εγγυάται επαρκή ισορροπία μεταξύ της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας και της ανάγκης να διασφαλιστεί η ασφάλεια των πλοίων και των ναυτικών.

Αυτό που βραχυπρόθεσμα μπορεί να δώσει ελπίδες για την καταπολέμηση του φαινομένου είναι η καλύτερη περιφερειακή συνεργασία και η βελτίωση του δικαστικού συστήματος τόσο στη Σομαλία όσο και στις γειτονικές χώρες που έχουν συνάψει διμερείς συμφωνίες για την μεταφορά και δίωξη των υπόπτων πειρατών. Πέρα και πάνω από όλα όμως, πρέπει η χώρα της Σομαλίας μέσω των διεθνών χρηματοδοτήσεων να αναστηλώσει τις κρατικές δομές της και να αντιμετωπίσει τα εσωτερικά της προβλήματα, για να στρέψει το βλέμμα του ταλαιπωρημένου λαού της προς την ειρήνη και την νομιμότητα. Η ατιμωρησία των πειρατών πρέπει να σταματήσει και αυτό πρέπει να γίνει άμεσα. Μόνο όταν θα υπάρξουν ποινές, θα σταματήσουν οι Σομαλοί πειρατές να στοιχειώνουν τις θάλασσες.

Σκοπός και διάρθρωση της εργασίας.

Η πειρατεία έχει τις ρίζες της στο παρελθόν αλλά σε αυτή την εργασία θα γίνει μια προσπάθεια ανάδειξης της σύγχρονης πειρατείας στην περιοχή της Σομαλίας, η οποία από πολλούς μελετητές, θεωρείται μια ασύμμετρη απειλή, που δύσκολα μπορεί να αντιμετωπισθεί². Παραδόξως αν και η πειρατεία έχει μεγάλη ιστορία, η σύγχρονη πειρατεία αντιμετωπίζεται από την Διεθνή Κοινότητα ως ένα νέο πρόβλημα.

Θα παρουσιάσω λοιπόν ορισμένες πτυχές του σύγχρονου φαινομένου της Σομαλικής πειρατείας, καθώς παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον η μελέτη των συνεχώς αυξανόμενων κρουσμάτων πειρατικών επιθέσεων, κατά τα τελευταία χρόνια στον Κόλπο του Άντεν, στην θαλάσσια περιοχή ανοιχτά των ακτών της Σομαλίας και μέχρι των ακτών των Σεϋχέλλων, και μάλιστα με περιστατικά πειρατικών επιθέσεων σε αποστάσεις και πέραν των 1000 ναυτικών μιλίων από τις ακτές, παρά την ύπαρξη διεθνούς ναυτικής δύναμης στην περιοχή. Μέσα από την διπλωματική μου εργασία θα προσπαθήσω κυρίως να καταδείξω τα νομικά και πρακτικά προβλήματα που υπάρχουν, όσον αφορά την σύλληψη, την δίωξη και την φυλάκιση των υπόπτων προσώπων για πειρατεία στο Κέρας της Αφρικής.

² James Cable, *Navies in Violent Peace*, London: Macmillan, pp. 92-101

Προκειμένου να εμβαθύνω στο θέμα θα βασιστώ κυρίως σε πρωτογενείς πηγές, στις ετήσιες εκθέσεις δηλαδή του IMO και του IMB, θα μελετήσω τις διεθνείς συνθήκες που συνθέτουν και συμπληρώνουν το νομικό πλαίσιο της πειρατείας, τις εκθέσεις του Γ.Γ του Ο.Η.Ε για την κατάσταση στη Σομαλία καθώς και τις Αποφάσεις του Σ.Α του Ο.Η.Ε, προκειμένου να αντιμετωπίσει την έκρυθμη κατάσταση πειρατικών επιθέσεων. Επιπλέον θα ανατρέξω στην σχετική βιβλιογραφία και πρόσφατη αρθρογραφία, προκειμένου να σχηματίσω μια πιο σφαιρική αντίληψη για τις δυνατότητες εξόδου από το τούνελ της ατιμωρησίας των πειρατών.

Όσον αφορά την διάρθρωση της εργασίας, το κείμενο θα χωριστεί σε δύο μέρη. Στο Α' Μέρος θα επιχειρήσω να δώσω μια συνολική εικόνα του υπάρχοντος δικαιοδοτικού συστήματος και της σύγχρονης πρακτικής των κρατών. Στα τρία κεφάλαια του Α' Μέρους θα ασχοληθώ αντίστοιχα με την γένεση του φαινομένου της Σομαλικής πειρατείας, την κατάσταση στην οποία έχει περιέλθει η χώρα σε επίπεδο ανθρωπίνων δικαιωμάτων, τις συνέπειες αυτής αλλά παράλληλα θα κάνω και μια παρουσίαση των Σομαλών πειρατών και του τρόπου δράσης τους, ώστε να τους γνωρίσουμε καλύτερα. Στο Α' Μέρος θα αναλυθεί επίσης το εφαρμοστέο δίκαιο που συνθέτει την δικαιοδοτική ικανότητα των κρατών και αμέσως μετά θα εξεταστεί η τρέχουσα προσέγγιση των κρατών στη σύλληψη και δίωξη των Σομαλών πειρατών.

Στο Β' Μέρος θα αναλύσω την αντίδραση της Διεθνούς Κοινότητας, προκειμένου να αντιμετωπίσει το πρόβλημα, τόσο σε επίπεδο πρόληψης όσο και καταστολής. Ιδιαίτερη μνεία θα γίνει στις Βέλτιστες Διαχειριστικές Πρακτικές, που αποτελούν το καλύτερο αμυντικό μέτρο σε περίπτωση πειρατικής απειλής αλλά και σε μια καινούρια παράμετρο, που επινόησαν οι ναυτιλιακές εταιρείες προκειμένου να προστατέψουν τα συμφέροντά τους: την τοποθέτηση σκειούριτι στα εμπορικά πλοία και την αμφίβολη νομιμότητα αυτής. Τέλος η εργασία θα κλείσει με τις πρόσφατες εξελίξεις σε επίπεδο εύρεσης του κατάλληλου δικαστικού μηχανισμού από τον Ο.Η.Ε προκειμένου οι πειρατές να τιμωρούνται. Με αφορμή την τελευταία ενθαρρυντική Απόφαση του Σ.Α του Ο.Η.Ε (Res 1976/2011), σκόπιμα τοποθετείται το κεφάλαιο αυτό στο τέλος της εργασίας, ώστε αυτό που θα μένει να είναι μια αισιόδοξη οπτική αντιμετώπισης της πραγματικά τρομακτικής έξαρσης του φαινομένου της Σομαλικής πειρατείας.

Σκοπός μου είναι μετά το τέλος της εν λόγω έρευνας να μπορώ να απαντήσω στο εξής ερώτημα: Υπάρχουν ελλείψεις των υφιστάμενων διατάξεων σε διεθνές και εθνικό επίπεδο σχετικά με την πειρατεία και πως μπορούν αυτές να ξεπεραστούν ώστε να υπάρξει ένα ομοιόμορφο δικαιοδοτικό σύστημα που θα βάλει τέλος στην κλιμακούμενη αύξηση της βίας και του ρυθμού πειρατικών επιθέσεων στο Κέρασ της Αφρικής;

[P]iracy is a symptom of the state of anarchy which has persisted in [Somalia] for over 17 years.

–UN Secretary-General Ban Ki-moon, December, 2008³

³Piracy Problem Inseparable from Overall Somali Crisis, Ban Warns, UN NEWS SERVICE, Dec. 16, 2008, <http://www.un.org/apps/news/story.asp?NewsID=29334>.

Α' ΜΕΡΟΣ

Η πειρατεία στο Κέρασ της Αφρικής υπό το φως του Διεθνούς Δικαίου.

Ιστορική Αναδρομή: Γενικά.

Σύμφωνα με την λογοτεχνία, οι πρώτες αναφορές για το έγκλημα της πειρατείας γίνονται την εποχή του Ιουστινιανού το 523 μ.χ.⁴. Αρχικά η πειρατεία τιμωρείται μέσα από τους εθνικούς νόμους, με την Αγγλία⁵ να πρωτοστατεί το 1698 και στην συνέχεια να ακολουθούν η Γερμανία και η Αμερική ενισχύοντας τις εθνικές τους νομοθεσίες, για να τιμωρήσουν την πράξη της πειρατείας. Αργότερα το ζήτημα της πειρατείας αποκτά διεθνές ενδιαφέρον καθώς απειλούνται οι διακρατικές θαλάσσιες μεταφορές και το εμπόριο. Το 1889 η Σύμβαση του Μοντεβίδεο αποδέχτηκε την αρχή ότι η καταστολή της πειρατείας ήταν ευθύνη της ανθρωπότητας. Στη συνέχεια η συμφωνία της Νyon του 1937 ορίζει τις επιθέσεις αγνώστων στη Μεσόγειο ως "πράξεις πειρατείας" και προβλέπει τη λήψη συλλογικών μέτρων κατά πειρατικών πράξεων υποβρυχίων άγνωστης εθνικότητας.

Ωστόσο, η σημαντικότερη συνθήκη η οποία κωδικοποίησε το διεθνές δίκαιο της πειρατείας ήταν η σύμβαση της Γενεύης το 1958 για την ανοικτή θάλασσα, η οποία περιλαμβάνει οκτώ διατάξεις που αφορούν την καταστολή της πειρατείας στην ανοικτή θάλασσα⁶. Το 1982 η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας⁷ επαναλαμβάνει απλώς τις διατάξεις για την καταπολέμηση της πειρατείας της σύμβασης του 1958.

Παραδοσιακά η πειρατεία θεωρούνταν ως έγκλημα του διεθνούς δικαίου (πειρατεία *jure gentium*), που δικαιολογούσε την επέμβαση οποιουδήποτε κράτους. Ο πειρατής θεωρούνταν εχθρός της διεθνούς κοινωνίας (*hostis humani generis*) και με την πράξη του έχανε την υπαγωγή του στη δικαιοδοσία της ιθαγένειας του. Ταυτόχρονα, το πειρατικό πλοίο στερούνταν της

⁴Βλέπε Patricia W. Birnie, *Piracy: Past, Present and Future*, 11 *Marine Policy* (1987), 163.

⁵ Alfred Rubin, *The Law of Piracy* (Newport, RI: Naval War College Press, 1988), 362–369.

⁶Βλ. άρθρα 14–21 of the *Conventions on the High Seas*, untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_high_seas.pdf (accessed 14 January 2011).

⁷Η Συνθήκη υιοθετήθηκε το 1982 και τέθηκε σε ισχύ το 1994.

προστασίας του κράτους της σημαίας του και μπορούσε να συλληφθεί από οποιοδήποτε κράτος.

Η λέξη «πειρατής» προέρχεται από το ελληνικό ρήμα, πειράω-ω, το οποίο σημαίνει προσπαθώ, δοκιμάζω και ως έννοια διαχωρίζεται ηθικά και νομικά από την λέξη «κουρσάρος»⁸

⁸Ως πειρατής περιγραφόταν ο παράνομος που λήστευε πλοία τόσο σε καιρό ειρήνης όσο και πολέμου, ενώ ως κουρσάρος (από την γαλλική λέξη corsaire δηλαδή «αυτός που διαθέτει άδεια καταδρομής»-lettrededecourse-, στα Αγγλικά ο αντίστοιχος όρος ήταν privateer) ο ιδιώτης που εξουσιοδοτείται από τις αρχές ενός κράτους να διαπράττει πειρατικές ενέργειες εναντίον εχθρικών, (προς το κράτος εντολέα), πλοίων και πόλεων σε καιρό πολέμου («κούρσα»). Βεβαίως ο κουρσάρος της μιας αντιμαχόμενης πλευράς, όσες εξουσιοδοτήσεις κι αν διέθετε, συνέχιζε να θεωρείται πειρατής για την άλλη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1- Πειρατεία στο Κέρας της Αφρικής: Προφίλ

1. Αιχμή του δόρατος η Σομαλία: Η κατάσταση σήμερα.

Η πειρατεία στη Σομαλία, όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, αποτελεί “μέρος του ευρύτερου προβλήματος της έλλειψης ειρήνης και σταθερότητας στην περιοχή”. Σύμφωνα με το UNODC χρειάζεται ενίσχυση της νομιμότητας των κυβερνήσεων, αντιμετώπιση της διαφθοράς και της ενδημικής φτώχειας, προκειμένου να αντιμετωπισθούν τα αυξανόμενα κρούσματα πειρατικών επιθέσεων και ένοπλων ληστειών στην περιοχή.

Ο Τζον Χόλμς, Βοηθός Γενικός Γραμματέας του ΟΗΕ, αρμόδιος για τις Ανθρωπιστικές Υποθέσεις και Συντονιστής της Επείγουσας Ανθρωπιστικής Βοήθειας αναφέρει ότι..... οι Σομαλοί που επιβίωσαν έπειτα από ένα καλοκαίρι πείνας και πολέμου, ζουν σήμερα μια από τις χειρότερες περιόδους της ιστορίας της χώρας τους. Οι άνθρωποι που εργάζονται στην ανθρωπιστική βοήθεια προσπαθούν να απαλύνουν τα βάσανά τους, θέτοντας σε κίνδυνο την ίδια τους τη ζωή. Παρά τους κινδύνους και τον βομβαρδισμό των γραφείων του ΟΗΕ στη Χαργκέισα, η ανθρωπιστική κοινότητα θα συνεχίσει να κάνει ότι μπορεί για να βοηθήσει τους Σομαλούς. Οι Σομαλοί έχουν μάθει να τα βγάζουν πέρα μόνοι τους, υπό συνθήκες που για τους περισσότερους θα ήταν αδύνατο. Μετά από είκοσι και πλέον χρόνια πολέμου, δεκατέσσερις αποτυχημένες ειρηνευτικές προσπάθειες και αλλεπάλληλες ξηρασίες, έχουν δείξει αξιοσημείωτη προσαρμοστικότητα.⁹

Η έλλειψη των βροχών έχει καταστροφικές συνέπειες για πολλές περιοχές της χώρας. Το UNHCR (Office of the United Nations High Commissioner for Refugees), αναφέρει ότι η ξηρασία εκτόπισε 50.000 ανθρώπους κατά την διάρκεια των τελευταίων 2 μηνών¹⁰. Στην περιοχή Hiraan της Κεντρικής Σομαλίας, το 70% του πληθυσμού βρίσκεται σε κρίση. Η επισιτιστική βοήθεια δεν διανέμεται εκεί

⁹Πηγή: www.unric.org

¹⁰Πηγή: www.un.org/News/Press/Docs/2011/sgsm13433.doc.htm Accessed 10 April 2011

καθώς το WFP αναγκάστηκε να σταματήσει την λειτουργία του από τον Ιανουάριο του 2010. Ο εκπρόσωπος του WFP την 5/1/2010 ανακοίνωσε ότι το Παγκόσμιο Επισιτιστικό Πρόγραμμα (WFP) ανέστειλε τις εργασίες του στο μεγαλύτερο τμήμα της νότιας Σομαλίας, εξαιτίας απειλών σε βάρος του προσωπικού του και των απαράδεκτων αιτημάτων των ανταρτών αλ Σαμπάαμπ που ελέγχουν την περιοχή. Ο Πήτερ Σμέρντον χαρακτηριστικά αναφέρει προς το πρακτορείο Ρόιτερ ότι..... «οι όροι και τα αιτήματα από τις ένοπλες ομάδες έχουν δημιουργήσει προβλήματα στις προσπάθειες που καταβάλλει το WFP να προσεγγίσει τα περισσότερα ευπαθή άτομα στην νότια Σομαλία. Παρά την αναστολή των εργασιών, το WFP παραμένει ενεργό στο μεγαλύτερο τμήμα της κεντρικής και βόρειας Σομαλίας, συμπεριλαμβανομένης της πρωτεύουσας Μογκαντίσου». Πρόσθεσε, όμως, ότι είναι ουσιαστικά αδύνατο να φθάσει βοήθεια σε περίπου ένα εκατομμύριο γυναίκες, παιδιά και άλλες ευπαθείς ομάδες πληθυσμού.

Περίπου τα τρία τέταρτα από τα 3,76 εκατομμύρια Σομαλών που έχουν ανάγκη από βοήθεια βρίσκονται συγκεντρωμένοι στη κεντρική και νότια Σομαλία. Οι περισσότερες από τις περιοχές αυτές ελέγχονται από την αντάρτικη οργάνωση αλ Σαμπάαμπ, που η Ουάσιγκτον θεωρεί ότι είναι παρακλάδι της Αλ Κάϊντα στην Σομαλία. Σύμφωνα μάλιστα με τον Πήτερ Σμέρντον, η αλ Σαμπάαμπ ελέγχει το 95% της περιοχής όπου δραστηριοποιείται το WFP με αποτέλεσμα να του δημιουργεί μεγάλα προβλήματα στην διανομή της βοήθειας.

Η κλιμακούμενη βία στη νότια και κεντρική Σομαλία έχει εξαναγκάσει περί τους 200.000 Σομαλούς να εγκαταλείψουν τις εστίες τους κατά την διάρκεια του 2010. Η Ύπατη Αρμοστεία του ΟΗΕ για τους Πρόσφυγες αναζητάει επιπλέον χρηματοδότηση για να βελτιώσει την κατάσταση των Σομαλών προσφύγων στη γειτονική Κένυα, Υεμένη, Αιθιοπία και Τζιμπουτί, αλλά και όσων έχουν βιαίως εκτοπιστεί στο εσωτερικό της χώρας. Σύμφωνα με στατιστικά που δίνει στην δημοσιότητα το τελευταίο διάστημα, κάθε εβδομάδα περίπου 2.500 Σομαλοί, εκτοπίζονται στο πυκνοκατοικημένο Νταντάαμπ στην Κένυα¹¹. Ο Αναπληρωτής Ύπατος Αρμοστής Αλεξάντερ Αλνίκοφ, ο οποίος έχει επισκεφτεί τη Σομαλία,

¹¹Πηγή: www.un.org/News/Press/Docs/2011/sgsm13433.docx.htm Accessed 10 April 2011

την Αιθιοπία, το Τζιμπουτί και την Κένυα δήλωσε ότι «Η κρίση εκτοπισμού οξύνεται με την επιδείνωση της κατάστασης στο εσωτερικό της Σομαλίας και χρειάζεται να ετοιμαστούμε άμεσα για νέο και ενδεχομένως μεγαλύτερης κλίμακας εκτοπισμό».

Η έκτακτη βοήθεια σε Σομαλούς πρόσφυγες στο Ifo, έναν από τους τρεις προσφυγικούς καταυλισμούς του Νταντάμπ, έχει στόχο να αντιμετωπίσει τον υπερβολικό συνωστισμό. Οι τρεις παρακείμενοι καταυλισμοί έχουν ήδη ξεπεράσει τρεις φορές την αρχική τους χωρητικότητα, ενώ χιλιάδες είναι οι νέες αφίξεις κάθε μήνα. Την ίδια στιγμή, εξαιτίας του υπερπληθωρισμού, οι τιμές ορισμένων βασικών τροφίμων και άλλων προϊόντων έχουν αυξηθεί μόνο το τελευταίο έτος κατά 700%. Σαν να μην φτάνουν όλα αυτά, οι Σομαλοί συνεχίζουν να υπομένουν τις συγκρούσεις ανάμεσα στην κυβέρνηση και τις διάφορες αντικυβερνητικές ομάδες. Όλα τα στοιχεία δείχνουν ότι η κατάσταση στην Σομαλία επιδεινώνεται ταχύτατα και σε αυτό συνηγορεί το γεγονός ότι στο Μογκαντίσου τον τελευταίο χρόνο, αναφέρθηκε ότι 7.600 άτομα έχουν τραυματισθεί από όπλα, γεγονός που μαρτυρά την χαοτική κατάσταση που επικρατεί στη χώρα.

Στις 18-4-2011 μάλιστα ο IMO¹² εξέφρασε την ανησυχία του για την κακομεταχείριση των ναυτικών που κρατούνται όμηροι από τους Σομαλούς πειρατές, με αφορμή την απελευθέρωση του M/V Ινδικού πλοίου AsphaltVenture, που έπεσε θύμα πειρατείας την 29-9-2010 και αφέθηκε την 15-4-2011. Στο συγκεκριμένο περιστατικό, οι Σομαλοί πειρατές χρησιμοποίησαν τους ναυτικούς ως «ανθρώπινες ασπίδες» για να καταλάβουν το πλοίο. Η απαράδεκτη αυτή τακτική χρησιμοποιήθηκε και σε άλλες πειρατικές καταλήψεις πλοίων.

Στην Παγκόσμια Ημέρα της Θάλασσας, ο IMO στην εκδήλωση που διοργάνωσε με θέμα « PiracyOrchestratingtheResponse», η ασφάλεια και η ανθρώπινη μεταχείριση των θυμάτων πειρατείας, προτάθηκε ως μέριμνα υψίστης σημασίας και σπουδαιότητας. Για το λόγο αυτό ο IMO υποστηρίζει την καμπάνια SOS –

¹²Πηγή: www.imo.org/MediaCentre/Press/IMO-expresses-concern-over-mistreatment-of-seafarers-held-hostage-by-pirates.aspx Accessed 2 May 2011.

SaveourSeafarers¹³, η οποία πρόσφατα ξεκίνησε από τις ναυτιλιακές βιομηχανίες.

Από τα παραπάνω συνάγεται ότι η κατάσταση είναι ιδιαίτερα ανησυχητική και χρήζει άμεσης και σοβαρής αντιμετώπισης τόσο σε περιφερειακό όσο και σε διεθνές επίπεδο.

2. Η γένεση του φαινομένου της Σομαλικής Πειρατείας

Το φαινόμενο της πειρατείας υπάρχει εδώ και αιώνες. Ενώ όμως τα καταγεγραμμένα περιστατικά μέχρι πριν λίγα χρόνια δεν είχαν προκαλέσει το παγκόσμιο ενδιαφέρον, οι ταχείες εξελίξεις στο Κέρας της Αφρικής θα δημιουργήσουν νέα δεδομένα για τον ορισμό και της συνέπειες της σύγχρονης πειρατείας. Η εν λόγω περιοχή αποτελεί ένα ιδιαίτερος πολυσύχναστο πέρασμα για τη διεθνή εμπορική ναυτιλία από το οποίο διέρχονται κατά μέσο όρο 22.000 πλοία ετησίως.

Από το 1991, όταν ανετράπη ο Πρόεδρος Siad Barre, η ασταθής πολιτική κατάσταση, οι εμφύλιες συγκρούσεις και η ενδημική φτώχεια, οδήγησαν τη Σομαλία σε μια σύνθετη κατάσταση εκτάκτου ανάγκης και τον πληθυσμό της σε κοινωνική και οικονομική εξαθλίωση. Η κατάρρευση της Σομαλικής κυβέρνησης το 1991, επέτρεψε τη λεηλασία του θαλάσσιου πλούτου της χώρας και εκατοντάδες αλιευτικά πλοία από όλο τον κόσμο πλημμύρισαν την περιοχή. Αρκετά από τα αλιευτικά πλοία που χρησιμοποιούσαν οι πολίτες, χρησιμοποιούνται σήμερα από τους πειρατές. Όλες οι προαναφερθείσες συνθήκες ευνόησαν τη δημιουργία πειρατικών ομάδων, που γνωρίζουν πολύ καλά τη θαλάσσια περιοχή στα ανοιχτά της Σομαλίας και τον κόλπο του Άντεν. Οι ομάδες αυτές διαθέτουν την αναγκαία πολεμική εμπειρία αλλά και τον οπλισμό και τα μέσα για τις θαλάσσιες αυτές επιθέσεις.

Το 2004 αναγνωρίστηκε από τη Δύση μία μεταβατική κυβέρνηση (TFG), η οποία είχε τον έλεγχο του 10% της χώρας. Το 2006 η TFG ανετράπη από την

¹³Πηγή: www.saveourseafarers.com Accessed 4 May 2011.

Ένωση Ισλαμικών Δικαστηρίων (ICU), η οποία συνδέεται με εξτρεμιστικές και ακραίες Ισλαμικές Ομάδες. Το 2007 η TFG επανήλθε στην “εξουσία” χάρη στην επέμβαση του Αιθιοπικού Στρατού, ο οποίος υποστηριζόταν από Ειδικές Δυνάμεις των ΗΠΑ. Η πιο ριζοσπαστική ομάδα της ICU ήταν και είναι η οργάνωση AI-SHABAAB (YOUTH), η οποία έχει ενδυναμώσει την παρουσία της στη χώρα. Σημειώνεται, ότι η Σομαλιλάνδη (B. Σομαλία), καθώς και η περιοχή PUNTLAND (B.A. Σομαλία), έχουν μονομερώς προχωρήσει σε διακήρυξη ανεξαρτησίας.

Στη Σομαλία οργιάζουν οι παράνομες οργανώσεις και τα παράνομα δίκτυα, ενώ η ανύπαρκτη κεντρική διοίκηση έχει προκαλέσει χαοτικές ενέργειες. Το 2005 άρχισαν οι πρώτες πειρατικές προσπάθειες¹⁴ και το διάστημα που τα Ισλαμικά Δικαστήρια (ICU) ήταν στην εξουσία, παρουσιάστηκε εμφανής μείωση στην εκδήλωση πειρατικών ενεργειών. Το 2008 η κατάσταση χειροτέρευσε και από 44 περιπτώσεις το 2007, φθάσαμε σε 111 (δηλαδή αύξηση της τάξης του 25%, ενώ το 2009 και το 2010 το Κέντρο Αναφορών Πειρατείας δέχθηκε 212 και 217 αναφορές αντίστοιχα περιστατικών πειρατείας που αποδίδονται σε Σομαλούς πειρατές στην περιοχή ανοιχτά των ακτών της Σομαλίας, στον Κόλπο του Άντεν και στην Ερυθρά θάλασσα.

Οι προσπάθειες του Ο.Η.Ε. να επιβάλλει ειρήνευση και ομαλότητα στην χώρα δεν απέδωσαν μέχρι τώρα τα αναμενόμενα, ενώ οι προσπάθειες της Αφρικανικής Ένωσης με την επιχείρηση AMISOM (AfricanMissionSomalia), δεν αρκούν για να αποκατασταθούν οι συνθήκες ασφάλειας στη χώρα, καθώς τα κρούσματα πειρατικών επιθέσεων το 2010 ξεπέρασαν κάθε προηγούμενο, ενώ και η κατάσταση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων στην χώρα βρίσκεται σε άθλιο επίπεδο.

¹⁴ Αποτυχία κατάληψης του SEABOURN SPIRIT / Αμερικανικό κρουαζιερόπλοιο με σημαία από τα νησιά BAHAMAS.

3. Σομαλοί Πειρατές: Ποιοι είναι;

Η Σομαλία μετά την ανατροπή το 1991 του Προέδρου Μπάρρε, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως βυθίστηκε στην αναρχία, την παρανομία και τις συγκρούσεις μεταξύ των συμμοριών. Μέχρι την ανατροπή του καθεστώτος υπήρχε σε λειτουργία μια υποτυπώδης ακτοφυλακή η οποία έστω και μερικώς αρκούσε για την πάταξη της πειρατείας. Από το 1991 μέχρι το 1995, η παρουσία μιας πολυεθνικής στρατιωτικής δύναμης, υπό την αιγίδα του ΟΗΕ (UNOSOM), εξασφάλιζε την απαραίτητη αποτροπή για παράνομες δράσεις στη θάλασσα.

Από το 1995 έως το 2000, οι τοπικοί ψαράδες ξεκίνησαν «επιθέσεις» κατά των αλιευτικών πλοίων νηολόγησης σε χώρες (π.χ Ισπανία, Ιταλία) που δεν είχαν γειτνίαση με την περιοχή, θεωρώντας ότι τα αλιεύματα της περιοχής τους ανήκαν. Μεταξύ των ετών 2000 και 2004, καθώς η αλιευτική δραστηριότητα από τα ξένα κράτη συνεχιζόταν με αμείωτη ένταση, οι ντόπιοι ψαράδες κλιμάκωσαν περαιτέρω το επίπεδο βίας προκειμένου να καταδείξουν ότι δεν ήταν διατεθειμένοι να ανεχθούν τη συνέχιση αυτής της συμπεριφοράς και ξεκίνησαν να καταλαμβάνουν τα σκάφη αυτά. Κατά τα έτη 2005-2006 η ανάδειξη των Ισλαμιστών στην εξουσία βύθισε εκ νέου την χώρα στο απόλυτο χάος. Οι ψαράδες με την βοήθεια των ντόπιων πολέμαρχων που παρείχαν οπλισμό και προσωπικό με εμπειρία στο χειρισμό του, μεταβλήθηκαν σε πειρατές που πραγματοποιούσαν καταδρομικές ενέργειες εναντίον των εμπορικών πλοίων που χρησιμοποιούσαν την θαλάσσια περιοχή πλησίον των ακτών της Σομαλίας.

Σύμφωνα με έκθεση του BBC οι πειρατές μπορούν να ενταχθούν σε 3 κατηγορίες:

- 1) Τοπικοί ψαράδες, που θεωρούνται οι οργανωτές των επιχειρήσεων, καθώς γνωρίζουν καλά τα γύρω ύδατα.
- 2) Πρώην μέλη της πολιτοφυλακής.
- 3) Τεχνικοί, που εξειδικεύονται στη χρήση συστημάτων πλοήγησης GPS.

3.1 Modus Operandi.

Είναι χαρακτηριστικό ότι ο τρόπος με τον οποίο οι σύγχρονοι πειρατές επιβιβάζονται πάνω στα πλοία έχει σημαντικές ομοιότητες με το παρελθόν. Οι Σομαλοί πειρατές ουσιαστικά εφαρμόζουν ελαφρά τροποποιημένη την καταδρομική ενέργεια που στην ελληνική γλώσσα αποδίδεται ως « ρεσάλτο». Η άνεση τους στο χειρισμό του φορητού εξοπλισμού τους, μαρτυρά την προηγούμενη στρατιωτική τους εμπειρία καθώς είναι πρώην μέλη του στρατού ή των ομάδων πολιτοφυλακών, που επί χρόνια συγκρούονται μεταξύ τους για την κατάληψη της εξουσίας στη χώρα. Βέβαια η συνεχιζόμενη αστάθεια στη χώρα έχει οδηγήσει μεγάλο μέρος του πληθυσμού στην εξουκείωση με την ένοπλη βία και την χρήση αυτής ακόμη και για επίλυση προσωπικών διαφορών¹⁵.

Τα τελευταία 2 χρόνια όμως είναι κάτι παραπάνω από ορατή η αλλαγή του “modus operandi” των πειρατών. Αυτό που κυρίως τους ενδιαφέρει πλέον δεν είναι απλά να κλέψουν το φορτίο, αλλά να κρατήσουν πλοίο και πλήρωμα ως ομήρους προκειμένου να διεκδικήσουν υπέρογκα ποσά ως λύτρα. Η κατάσταση έγινε τόσο σοβαρή ώστε το Σ.Α παρήγαγε μια σειρά ψηφισμάτων προκειμένου να αντιδράσει και να καταστείλει την ανεξέλεγκτη δράση των Σομαλών πειρατών.

Οι Σομαλοί πειρατές, ηλικίας συνήθως 16-25 ετών, όχι απαραίτητα καλά εκπαιδευμένοι, δρουν σε ολιγομελείς ομάδες 5 έως 8 ατόμων, χρησιμοποιώντας μικρά 10 μέτρα σκάφη με ισχυρές μηχανές. Ο τρόπος ενέργειάς τους δεν είναι πάντα ο ίδιος. Άλλες φορές επιτίθενται με 2 σκάφη των 5-7 ατόμων, άλλες με ένα σκάφος, ενώ όταν οι επιθέσεις γίνονται πολύ μακριά από την στεριά, πέραν των 1000 NM, χρησιμοποιούν μικρά σκάφη που αφήνονται από τα λεγόμενα motherships (μητρικά σκάφη).

Στις τυπικές πειρατικές επιθέσεις πάντως χρησιμοποιούνται συνήθως δύο ή περισσότερα μικρά ταχύπλοα (έως 25 κόμβων) ανοικτά σκάφη/ελαφρές λέμβοι που συχνά προσεγγίζουν από την πρύμνη ή την πλώρη του πλοίου. Η χρήση μεγαλύτερου πειρατικού «μητρικού πλοίου» που μεταφέρει πλήρωμα, εξοπλισμό,

¹⁵M. V. Notten, The Law of the Somalis: A Stable Foundation for Economic Development in the Horn of Africa, Red Sea Press, 2005.

προμήθειες και ένα μικρότερο επιθετικό σκάφος επιτρέπει επιτυχείς επιθέσεις σε μεγαλύτερη απόσταση από τις ακτές. Οι Σομαλοί πειρατές τοποθετούν τα ταχύπλοά τους κατά μήκος τον πλοίων που επιτίθενται, τα οποία είναι συνήθως βαμμένα άσπρα/ μπλε στις πλευρές, ώστε ο οπτικός εντοπισμός μέσα στα κύματα να είναι δύσκολος και στη συνέχεια 1 ή 2 πειρατές σκαρφαλώνουν επάνω. Συχνά χρησιμοποιούν ελαφριές σκάλες και μόλις ανέβουν κατευθύνονται κατευθείαν στην γέφυρα για να πάρουν τον έλεγχο του πλοίου. Άμεσα απαιτούν από τον καπετάνιο να σταματήσει το πλοίο, ώστε να ανέβουν περισσότεροι πειρατές στο πλοίο

Πρέπει να επισημανθεί ότι τα ταχύτερα εμπορικά πλοία (15 κόμβων και άνω) δεν πρέπει να θεωρούνται ασφαλή από επιθέσεις, αν και η ταχύτητα είναι αποτελεσματική μορφή άμυνας. Οι Σομαλοί πειρατές υπό την απειλή χρήσης μικρών πυροβόλων όπλων και πυραυλοκίνητων βομβίδων RPG (RocketPropelledGrenades), σε μια προσπάθεια εκφοβισμού των πλοιάρχων των πλοίων, ώστε να μειώσουν ταχύτητα, συνήθως το πετυχαίνουν. Σύμφωνα με τις Βέλτιστες Διαχειριστικές Πρακτικές, για τις οποίες θα γίνει λόγος παρακάτω, σε αυτές τις περιπτώσεις ο πλους ολοταχώς έχει αποδειχθεί η καλύτερη επιλογή.

Είναι δυνατόν να αναγνωριστούν οι παράγοντες που καθιστούν ένα εμπορικό πλοίο ευάλωτο στους πειρατές. Χαμηλή ταχύτητα, χαμηλό ύψος καταστρώματος από την επιφάνεια θάλασσας, μειωμένη επαγρύπνηση πληρώματος. Οι πειρατές βασίζονται για την επιτυχία τους στα παρακάτω στοιχεία:

α. στον αιφνιδιασμό

β. στη δυνατότητα επιλογής ενός ευάλωτου πλοίου

γ. στη δυνατότητα επιλογής της πιο πλεονεκτικής θέσης και χρόνου επιθέσεως και

δ. στη δυνατότητα κάλυψης, ανάμεσα σε δεκάδες ψαράδικα της περιοχής.

Όσον αφορά το (β) στοιχείο αποδεδειγμένος στόχος των πειρατών είναι τα πλοία χύδην φορτίου (bulkcarrier), καθώς έχουν χαμηλή ίσαλο γραμμή (lowfreeboard), δηλαδή η

απόσταση ανάμεσα στη γραμμή του νερού και του καταστρώματος είναι πολύ μικρή¹⁶. Επιπλέον ευάλωτα θεωρούνται τα πλοία που δεν μπορούν να αναπτύξουν υψηλή ταχύτητα και δεν μπορούν να κάνουν χειρισμούς (manoeuvring) εύκολα.

Μετά την σύλληψη του Εμπορικού πλοίου από τους πειρατές, το πλοίο οδηγείται και αγκυροβολείται στις ακτές της Σομαλίας, έξω από ορισμένα χωριά όπως το Eyl, Haradheere, Hobyo. Εκεί ανεβαίνουν επάνω, περί τους 25-35 πειρατές για την φύλαξη του πλοίου και αναλαμβάνουν βάρδιες των 2-6 ωρών ανά 10 άτομα περίπου. Η έναρξη της διαπραγμάτευσης με την εταιρία, αρχίζει εντός 24 - 48ώρου από την κατάληψη του πλοίου. Συνήθως οι εταιρείες προσφέρουν αρχικά το 10% του αιτούμενου ποσού, αλλά καταλήγουν να πληρώνουν 20-30% του εν λόγω ποσού. Το τελικό ποσό συνήθως φτάνει το ύψος των 4, 5, και 6 εκατομμυρίων δολαρίων. Τα χρήματα μεταφέρονται από άλλη χώρα της περιοχής και ρίπτονται κυρίως με αλεξίπτωτο από ιδιωτικό αεροσκάφος, πλησίον του κατειλημμένου πλοίου.

Σε ότι αφορά τον εξοπλισμό τους, είναι τελευταίας τεχνολογίας και δεν αποτελεί πλέον έκπληξη η χρήση αντιαεροπορικών συστημάτων, σύγχρονων οπλικών συστημάτων, GPS και ταχύπλων σκαφών. Είναι χαρακτηριστικό πως χρειάζονται λιγότερο από 15 λεπτά για να καταλάβουν ένα πλοίο.

Η κυριότερη έδρα τους είναι γνωστή και πρόκειται για την ημιαυτόνομη επαρχία Πούτλαντ, εκεί όπου βρίσκεται ο πρώην ψαρότοπος Έιλ, τόπος καταγωγής του προέδρου της Σομαλίας ΑμπντούλάχΓιουσούφ. Στη συγκεκριμένη περιοχή αγκυροβολούν τα πλοία που οι πειρατές καταλαμβάνουν. Στον ψαρότοπο αυτό, βίλες ξεφουτρώνουν από το πουθενά, πολυτελή αυτοκίνητα που δεν θα το φανταζόταν κανείς κυκλοφορούν σε δρόμους, εστιατόρια με τοπική και ευρωπαϊκή κουζίνα, όπου σιτίζονται τόσο οι πειρατές όσο και οι όμηροι, ενώ η τοπική κοινωνία ζει μια οικονομική άνθηση με εργασιακές ευκαιρίες που δεν υπήρχαν πριν. Η περιοχή πλέον έχει εφοδιαστεί με γεννήτριες και έτσι υπάρχει φωτισμός για πολλές ώρες κάτι που θεωρείται πρωτοφανές για την περιοχή¹⁷.

¹⁶Thomas Turner, "Bulk carriers top of pirate hit list", Lloyd's List, 2006, και Hunter, "The growing threat of modern piracy, p.72.

¹⁷Πηγές: New York Times, Financial Times, Chatham House.

Οι πειρατές ζουν το όνειρο της μεγάλης ζωής και σύμφωνα με αυτούς η πειρατεία και η απόδοση λύτρων είναι νόμιμη. Είναι ο φόρος που πρέπει να πληρώσουν όλοι όσοι ανενόχλητα επί έτη βίασαν το περιβάλλον τους και εξαφάνισαν τον παραδοσιακό τρόπο ζωής τους και την οικονομία που βασιζόταν στην αλιεία. Σύμφωνα με μαρτυρίες πειρατών σε διεθνή ειδησεογραφικά μέσα, πειρατές είναι εκείνοι οι ξένοι που ψαρεύουν στα χωρικά ύδατα της Σομαλίας, αυτοί που φέρνουν όπλα σε ξένη χώρα, αυτοί που μολύνουν τον ωκεανό τους. «Σκεφτείτε μας σαν ακτοφυλακή», δήλωσε μια τέτοια ομάδα, η οποία επωνομάζεται «Δυνάμεις για την προστασία του Ωκεανού»¹⁸.

4. Πειρατεία και Ένοπλη Ληστεία ανοικτά των ακτών της Σομαλίας: Το μέγεθος του προβλήματος.

Ο αριθμός των επίσημα καταγεγραμμένων διεθνώς πειρατικών ενεργειών, που αναφέρθηκαν μέχρι τώρα στον ΙΜΟ, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων που αναφέρονται ως απόπειρες πειρατικών ενεργειών, ανέρχεται σε 5.763¹⁹, ενώ πιστεύεται ότι ο πραγματικός αριθμός είναι σημαντικά μεγαλύτερος δεδομένου ότι σχετικά περιστατικά συχνά δεν αναφέρονται στις αρμόδιες αρχές²⁰. Η

¹⁸Πηγές: www.bbc.co.uk/2/hi/africa/8003124 και AlJazeera

¹⁹Πηγή: www.imo.org/MSC/4/Circ.167/ Σημειώνεται ότι ο αριθμός αυτός αφορά τόσο σε πράξεις όσο και σε απόπειρες. Για τις πράξεις πειρατείας χρησιμοποιείται ο ορισμός του άρθρου 101 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, ενώ για την ένοπλη ληστεία ο ορισμός που περιλήφθηκε στο

“Draft code of practice for the investigation of the crimes of piracy and armed robbery against ships”, MSC/Circ.984.

Για στατιστικούς λόγους το I.M.B χρησιμοποιεί τον ακόλουθο ορισμό προκειμένου για μια πράξη πειρατείας ή ληστείας στη θάλασσα: “An act of boarding or attempting to board any ship with the apparent intent to commit theft or any other crime and with the apparent intent to use force in the furtherance of this act”. Το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (International Maritime Bureau, I.M.B) ιδρύθηκε το 1981 (Οκτώβριο) ως ανεξάρτητη ενότητα του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου (International Chamber of Commerce, I.C.C). Πρόκειται ουσιαστικά για οργανισμό μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, ο οποίος αναγνωρίστηκε αμέσως από τον Ι.Μ.Ο. Παράλληλα ο I.M.B. ίδρυσε το 1992 (Οκτώβριο) το Piracy Reporting Centre, με 24ωρη δραστηριότητα και με έδρα την Κουάλα Λουμπόρ στη Μαλαισία, το οποίο χρηματοδοτείται από μεγάλες ιδιωτικές εταιρείες ναυτιλιακών και ασφαλιστικών συμφερόντων.

²⁰Συνηθέστεροι λόγοι αποσιώπησης πράξεων πειρατείας είναι, η πιθανότητα αύξησης των ασφαλιστρών για τον πλοιοκτήτη, οι καθυστερήσεις που συνεπάγεται η διερεύνηση των περιστατικών, η ενδεχόμενη αμφισβήτηση των ικανοτήτων του καπετάνιου κ.α

ραγδαία αυτή αύξηση πειρατικών περιστατικών εντοπίζεται κυρίως σε υποβαθμισμένες περιοχές της διεθνούς κοινότητας με την περιοχή της Ανατολικής Αφρικής να είναι επικεφαλής τα τελευταία χρόνια.

Το 2010 καταγράφηκαν σε όλο τον κόσμο 445 αναφορές περιστατικών πειρατείας παγκοσμίως, εκ των οποίων τα 219 αποδίδονται σε Σομαλούς πειρατές και αναλυτικότερα 139 από αυτά έλαβαν χώρα στις ακτές ανοικτά της Σομαλίας, 53 στον Κόλπο του Άντεν, 25 στην Ερυθρά θάλασσα και 2 περιστατικά στην Αραβική θάλασσα. Αντισταθμίζεται λοιπόν κανείς με την πρώτη ματιά σε αυτά τα στατιστικά στοιχεία του IMB, αρχικά το μέγεθος του προβλήματος στην συγκεκριμένη περιοχή και κατά δεύτερο λόγο, διαπιστώνεται η επέκταση των Σομαλικών επιθέσεων από το Νότιο τμήμα της Ερυθράς θάλασσας στο Δυτικό καθώς και στην περιοχή του Ομάν και την Αραβική θάλασσα Βλέπε (Σχήμα 1) στο τέλος.

Πιο συγκεκριμένα οι επιθέσεις των Σομαλών πειρατών, καλύπτουν πλέον τις εξής περιοχές: Κόλπο του Άντεν, Ερυθρά θάλασσα, Υεμένη, Ομάν, Αραβική θάλασσα, Κένυα, Τανζανία, Σεϋχέλλες, Μαδαγασκάρη, Μοζαμβίκη, Ινδικό Ωκεανό, Δ. Ακτή Ινδικού και Δ. Ακτή Μαλδιβών. Χαρακτηριστικό μάλιστα είναι το γεγονός ότι ενώ ο αριθμός των περιστατικών πειρατείας αυξήθηκε, μερικές περιοχές, όπως ο Κόλπος του Άντεν σημείωσε πτώση γύρω στο 50%, λόγω της παρουσίας των ναυτικών δυνάμεων στην περιοχή και την χρήση των Οδηγιών Βέλτιστης Πρακτικής από αυτούς. Αντιθέτως στην Ερυθρά θάλασσα και στον Ινδικό Ωκεανό, όπου δεν υπάρχουν διαθέσιμες ναυτικές δυνάμεις, τα κρούσματα αυξήθηκαν.

Η κατάσταση όμως χρόνο με τον χρόνο επιδεινώνεται και ως προς τον τρόπο λειτουργίας (*modus operandi*) των πειρατών. Για παράδειγμα το 2006 κρατήθηκαν ως όμηροι 188 μέλη πληρώματος, ενώ το 2010 κρατήθηκαν 1016 ναυτικοί διαφορετικών εθνικοτήτων, 13 τραυματίστηκαν και 8 σκοτώθηκαν. Ο απολογισμός της χρονιάς έκλεισε με 67 πλοία να έχουν πέσει θύματα πειρατείας και 60 πλοία να έχουν αποφύγει την πειρατεία κάνοντας χρήση των *citadel*²¹. Στο

²¹http://www.mschoa.org/bmp3/Documents/BMP3%20Final_low.pdf

Τα *citadel* είναι δωμάτια που λειτουργούν ως ασφαλή κρησφύγετα για το πλήρωμα, εντός του πλοίου. Σε περίπτωση επιβίβασης πειρατών στο πλοίο, στόχος είναι να προλάβει όλο το πλήρωμα να μπει στο

Σομαλία, πέρα από την δυσμενή επίδραση στις θαλάσσιες μεταφορές, αναδεικνύονται σε ξεκάθαρη απειλή κατά του παγκόσμιου οικονομικού συστήματος. Οι επιθέσεις των πειρατών και η κλιμακούμενη χρήση βίας μπορούν να προκαλέσουν αλυσιδωτές επιπτώσεις σε πολλούς τομείς και αυτό είναι κάτι που η διεθνής κοινότητα το έχει αντιληφθεί τα τελευταία χρόνια.

Δεν αμφισβητείται από κανένα ότι η εμπορική ναυτιλία συνιστά ένα ιδιαίτερα νευραλγικό τομέα τροφοδότησης και αναζωογόνησης της παγκόσμιας οικονομίας. Χάρη στην ύπαρξη των εμπορικών πλοίων είναι τεχνικά και οικονομικά δυνατή η μαζική μεταφορά προϊόντων και των αναγκαίων πρώτων υλών προς οποιοδήποτε σημείο της υδρογείου με εξαίρεση τις περιοχές των δυο γεωγραφικών πόλων²³. Η ναυτιλιακή βιομηχανία διαχωρίζεται σε ξεχωριστές αγορές με την χρησιμοποίηση διάφορων κριτηρίων όπως είναι το μέγεθος και το είδος του φορτίου, η γεωγραφική περιοχή στην οποία γίνεται η διακίνηση, οι θαλάσσιες διαδρομές που ακολουθούνται και ο τύπος του πλοίου²⁴.

Σύμφωνα με την Ετήσια Έκθεση τουIMB-PRC κατά την διάρκεια του 2010, σε σύνολο 445 πειρατικών επιθέσεων, οι 80 έγιναν σε πλοία τύπου BulkCarrier, οι 74 σε Container, οι 96 σε TankerChemical, οι 63 σε GeneralCargo και οι 43 σε TankerCrudeOil. Ο λόγος είναι προφανής και αφορά τα λύτρα που μπορούν να διεκδικήσουν οι πειρατές από τις ναυτιλιακές εταιρείες, καθώς η αξία των φορτίων αυτών είναι ιδιαιτέρως μεγάλη.

²³Ε. Γεωργαντόπουλος& Γ. Π. Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομική Γεωγραφία, Πειραιάς, 2002, σελ.51

²⁴Ν. Νικητάκος, «Ηλεκτρονικές Υπηρεσίες και Εφαρμογές στη Ναυτιλία: Ισχύουσα κατάσταση και προοπτικές», στο Κ. Παμπούκης& Β. Τουντόπουλος (επιμέλεια), Ναυτιλία και Νέες Τεχνολογίες, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα- Θεσσαλονίκη, 2008, σελ.15-16.....όπου επισημαίνει ότι “Μια από τις βασικές διακρίσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας η οποία στηρίζεται στο μέγεθος του φορτίου είναι η ναυτιλία των γραμμών (linershipping) και η ναυτιλία μεταφοράς χύδην φορτίων (bulkshipping). Σχετικά με τις απαιτήσεις των θαλασσίων διαδρομών, η ναυτιλιακή βιομηχανία διακρίνεται στην ποντοπόρο και στην ναυτιλία μικρότερων αποστάσεων (shortsea, coastalandinlandwaterwayshipping). Με βάση το είδος του φορτίου η ναυτιλιακή βιομηχανία διαχωρίζεται σε δυο θεμελιώδεις κατηγορίες: την επιβατηγό ναυτιλία, η οποία αφορά κυρίως στην ακτοπλοΐα και η οποία εξυπηρετείται από επιβατηγά/οχηματαγωγά πλοία και τις θαλάσσιες μεταφορές πρώτων υλών, ημικατεργασμένων και τελικών προϊόντων. Η δεύτερη κατηγορία μπορεί να επιμεριστεί με βάση τον τύπο του πλοίου σε τρεις μεγάλες κατηγορίες: στην αγορά των δεξαμενόπλοιων (TankerChemical, LPG/LNGMarket), των πλοίων χύδην ξηρού φορτίου (BulkcarrierMarket) και των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων (ContainershipMarket)”.

τέλος του 2010, 28 πλοία κρατούνταν σε λιμάνια της Σομαλίας και 638 ναυτικοί ως όμηροι, προκειμένου να λάβουν τα λύτρα που αιτήθηκαν οι Σομαλοί πειρατές.

Το I.M.B-PRC αναφέρει ότι από τις αρχές του 2011 έως 28 Απριλίου του 2011, στην περιοχή της Σομαλίας κατεγράφησαν 117 επιθέσεις (εκ των οποίων οι 20 ήταν επιτυχείς), 338 όμηροι κρατήθηκαν και 7 σκοτώθηκαν. Σύμφωνα με το I.M.B υπήρξε μια δραματική αύξηση της βίας αλλά και πιο προηγμένη χρήση τεχνολογίας από τους Σομαλούς πειρατές²². Όλα δείχνουν πως η παγκόσμια κοινότητα χάνει την μάχη με τους Σομαλούς πειρατές. Ο υπουργός Εξωτερικών της Μεταβατικής Κυβέρνησης της Σομαλίας MohammedAbdulahiOmarAsharq, τόνισε πως η λύση μπορεί να δοθεί μόνο από τα εδάφη της Σομαλίας, στις περιοχές δηλαδή που «ζει» και αναπτύσσεται η πειρατεία καθώς παρόλα τα μέτρα που έχουν ληφθεί σε επιχειρησιακό επίπεδο στα ανοικτά της Σομαλίας, για τον περιορισμό της δράσης των πειρατών, το αποτέλεσμα είναι αρνητικό. Ανάλογη είναι και η θέση που έχει εκφράσει ο ελληνικός εφοπλισμός. Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών πρόσφατα επανέλαβε την ανάγκη αντιμετώπισης των πραγματικών αιτιών της πειρατείας στην ξηρά της Σομαλίας, με την καθιέρωση κράτους δικαίου και την ανάπτυξη κατάλληλων δικαστικών υποδομών στη χώρα.

5. Επιπτώσεις στις θαλάσσιες μεταφορές.

Κυρίαρχη συστατική ελευθερία όλων των κρατών στην ανοιχτή θάλασσα παραμένει η ελευθερία της ναυσιπλοΐας σε συνδυασμό με την ελευθερία της αεροπλοΐας. Με βάση τα τεκταινόμενα όμως στη θαλάσσια περιοχή ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, η ελεύθερη κίνηση των πλοίων μέσω της διώρυγας του Σουέζ, αποτελεί πλέον παρελθόν. Τα αυξανόμενα περιστατικά πειρατείας στη

citadel και να ασφαλίσει την είσοδο. Με αυτό τον τρόπο δίνεται χρόνος στις ναυτικές δυνάμεις για να φτάσουν στην περιοχή της επίθεσης και να αντιμετωπίσουν τους πειρατές καθώς δεν υπάρχει ο κίνδυνος να χρησιμοποιηθεί το πλήρωμα του πλοίου ως ανθρώπινη ασπίδα. Τα δωμάτια αυτά έχουν αυτόνομο κλιματισμό, παροχή νερού, φαγητό, δυνατότητα επικοινωνίας, δυνατότητα ακινητοποίησης των κύριων και βοηθητικών μηχανών καθώς και CCTV κάμερες.

²²Πηγές: www.icc-ccs.org Piracy News and figures Accessed 3 May 2011.

Σήμερα τα προβλήματα που έχει δημιουργήσει το φαινόμενο της πειρατείας ανοιχτά των ακτών της Σομαλίας, είναι μεγάλα και μας πλήττουν σε πολλά και διαφορετικά επίπεδα. Ενδεικτικά από τη συγκεκριμένη περιοχή διακινείται προς τη Μεσόγειο και την Ευρώπη το 11% του παγκόσμιου πετρελαίου. Οι οικονομικές επιπτώσεις στη Διεθνή Ναυτιλία είναι σοβαρές. Τα πλοία αναγκάζονται να αποφεύγουν το στενό του Μπαμπ Ελ Μαντέμ και τη Διώρυγα του Σουέζ και να κάνουν τον γύρο της Αφρικής για να μεταφέρουν με ασφάλεια τα φορτία τους. Η συγκεκριμένη επιλογή ισοδυναμεί σε 12 με 15 περισσότερες ημέρες ταξιδιού που επιβαρύνουν σημαντικά το συνολικό κόστος ταξιδιού του πλοίου²⁵.

Οι οικονομικές επιπτώσεις όμως, όσο μεγάλες και αν είναι, είναι ασήμαντες μπροστά στον κίνδυνο που διατρέχουν οι ναυτικοί, οι αλιείς και όσοι ταξιδεύουν σε αυτές τις θάλασσες. Καμία τιμωρία δεν μπορεί να αντισταθμίσει αυτό που ένιωσαν αυτοί που υπήρξαν θύματα ομηρείας.

Επίσης οι συνεχιζόμενες επιθέσεις έχουν δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα στις αποστολές της ανθρωπιστικής βοήθειας στη Σομαλία, από πλοία που έχουν ναυλωθεί για το σκοπό αυτό από το Παγκόσμιο Επισιτιστικό Πρόγραμμα (WorldFoodProgramme). Το γεγονός αυτό οδηγεί τους ήδη εξασθενημένους κατοίκους της χώρας να εκπατρίζονται, με ότι αυτό συνεπάγεται για την κοινωνική και οικονομική σταθερότητα των γειτονικών χωρών υποδοχής, αλλά, και τη λαθρομετανάστευση στην Ευρώπη.

Ακόμη αν και προς το παρόν δεν υπάρχουν ενδείξεις ότι τμήμα των λύτρων ή των κλοπιμαίων χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση τρομοκρατικών ομάδων, δεν πρέπει να υποτιμηθεί το ενδεχόμενο διασύνδεσης των πειρατικών δικτύων με τρομοκρατικές οργανώσεις που θα ήθελαν να επωφεληθούν από τη γενικευμένη αστάθεια που επικρατεί στην περιοχή. Υπάρχουν σοβαρές ενδείξεις ότι τμήμα των λύτρων επενδύεται στην αναβάθμιση του οπλοστασίου τους, στην διακίνηση ναρκωτικών και στο humantrafficking.

²⁵ShuliSudderuddin and Debbie Yong, "It's a Terrible Time to be a Seaman; the Nature ofPiracy has Changed Vastly these Past Three Years, becoming Frighteningly Violent,"Straits Times,

Η κατάσταση που έχει διαμορφωθεί, ουσιαστικά οδηγεί τις πλοιοκτήτριες εταιρείες σε δυο κύριες επιλογές, προκειμένου να εκμεταλλευθούν τα εμπορικά πλοία που έχουν διαθέσιμα. Πρώτον, να συνεχίσουν την ίδια ακριβώς θαλάσσια διαδρομή, αναλαμβάνοντας τον αυξανόμενο κίνδυνο κατά των φορτίων και των πληρωμάτων τους και καταβάλλοντας αντίστοιχη προσπάθεια διαχείρισης αυτού του κινδύνου κάνοντας χρήση των Βέλτιστων Διαχειριστικών Πρακτικών (BMP). Αυτή η επιλογή είναι και η σύνθηες μέχρι τώρα και έχει ως αποτέλεσμα την πληρωμή από μέρους των ναυτιλιακών εταιρειών ιδιαιτέρως αυξημένων ασφάλιστρων. Μέχρι σήμερα βέβαια δεν έχει γίνει συστηματική μελέτη του κόστους της πειρατείας, αλλά πιστεύεται ότι τα ποσά που έχουν διατεθεί μέχρι τώρα είναι υπέρογκα²⁶. Η δεύτερη επιλογή είναι η αλλαγή δρομολογίου μέσω του Ακρωτηρίου του CapeTown, ώστε να μην διασχίζουν τα πλοία την επικίνδυνη περιοχή. Στην δεύτερη επιλογή εντοπίζονται αρνητικές επιπτώσεις σε βάρος²⁷:

α) Της Αιγύπτου και της Αρχής Διαχείρισης της Διώρυγας του Σουέζ, εξαιτίας της μείωσης εσόδων από τον περιορισμό του αριθμού διελεύσεων. Καθώς η εισροή συναλλάγματος για τα τέλη διέλευσης της διώρυγας του Σουέζ είναι από τους βασικούς πυλώνες της οικονομίας της χώρας, το γεγονός αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει την Αίγυπτο σε οικονομική ύφεση. Στην περίπτωση αυτή η συνυφασμένη ανεργία θα προκαλούσε, επίσης, έκρηξη κοινωνικής αναταραχής, ίσως και σε σημείο να απειληθεί ακόμα και η βιωσιμότητα του τρέχοντος πολιτικού καθεστώτος ή το λιγότερο η σταθερότητά του. Ήδη ο αριθμός των πλοίων που διήλθαν την διώρυγα του Σουέζ τον Ιανουάριο του 2009 έπεσε 22%, σε σύγκριση με τον Ιανουάριο του 2008, και αντιπροσωπεύει τον χαμηλότερο αριθμό πλοίων που πέρασε τα τελευταία 5 χρόνια²⁸:

β) Των Ναυτιλιακών Εταιρειών/Διαχειριστών, είτε λόγω της μείωσης της συνολικής μεταφορικής δυνατότητας, αφού τα πλοία θα κάνουν μεγαλύτερο

²⁶Βλ. Peter Chalk: "No empirical work has been done on the Cost of piracy, certainly in comparison with the cost of suppression.....According to a leading insurer....there are no reliable figures documenting the economic consequences": Piracy-threat at sea: A risk analysis, Munich Re Group Knowledge, 22 Sept. 2006, p.37.

²⁷Δ. Δαλακλής, Θαλάσσιες Μεταφορές, Πειρατεία και Διεθνές Δίκαιο: Γεωπολιτική Διάσταση, σ. 119.

²⁸ The number of ships transiting the Suez Canal in January 2009 was recorded at 1,313 vessels. See ci-online, "Suez Transits Down 22 percent in January," http://www.ci-online.co.uk/default.asp?URL_news/showNews.asp?News_ID_24329 (Accessed 20 May 2010)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 - ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟ ΔΙΚΑΙΟ

1. Το διεθνές νομικό πλαίσιο της πειρατείας³⁰

Η πειρατεία ως έγκλημα του διεθνούς δικαίου, είναι το αρχαιότερο διεθνές έγκλημα. Αποτελεί συγχρόνως διεθνές έγκλημα κατά το εθιμικό αλλά και το συμβατικό διεθνές δίκαιο- ειδικότερα της Σύμβασης Δικαίου της Θάλασσας του ΜοντέγκοΜπαίν του 1982³¹. Η δικαιοδοσία για το έγκλημα της πειρατείας στην ανοιχτή θάλασσα σύμφωνα με το εθιμικό διεθνές δίκαιο, θεωρείται ότι ανήκει σε όλα τα κράτη³². Αυτό σημαίνει απόλυτη άσκηση της οικουμενικής δικαιοδοσίας, χωρίς να εξετάζεται δηλαδή αν υπάρχει ο οποιοσδήποτε σύνδεσμος του δράστη ή του θύματος με κάποιο κράτος.

1.1 Η Σύμβαση των Η.Ε για το Δίκαιο της Θάλασσας.

Το άρθρο 101 της Σύμβασης ΔΘ 1982, το οποίο αντιστοιχεί απόλυτα στο άρθρο 15 της Σύμβασης της Γενεύης του 1958, ορίζει το έγκλημα της πειρατείας. Σύμφωνα με αυτό η πειρατεία είναι, μια παράνομη πράξη βίας, κράτησης, ή αρπαγής που:

Α) διαπράττεται από το πλήρωμα ή από τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους στην ανοιχτή θάλασσα, για ιδιωτικούς σκοπούς και στρέφεται,

1) εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους, ή κατά προσώπων ή αγαθών επί του πλοίου ή του αεροσκάφους, σε τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους.

Β) Πειρατεία θεωρείται η εκούσια συμμετοχή στη χρήση πλοίου ή αεροσκάφους, όταν ο δράστης έχει επίγνωση των πράξεων του.

Γ) Πειρατεία θεωρείται και η υποκίνηση ή η διευκόλυνση όλων των πράξεων που αναφέρθηκαν παραπάνω.

³⁰Για την ιστορική εξέλιξη της πειρατείας βλ. Ρούκουνας, Εμ., Διεθνές Δίκαιο II, Το κράτος και το Έδαφος – Δίκαιο της Θάλασσας, εκδ. Αντ. Ν. Σάκουλα, Αθήνα- Κομοτηνή 2006

³¹Βλ. ΜαρίαΝτανιέλλα Μαρούδα, Η πειρατεία ως διεθνές έγκλημα, στο Ασφάλεια και Πειρατεία στην Ανοιχτή Θάλασσα, Η σύγχρονη νομική προσέγγιση μέσα από τη Σύμβαση του ΜοντέγκοΜπαίν (1982) για το Δίκαιο της Θάλασσας, σελ. 38.

³²Βλ. Verzijl, International Law in Historical Perspective, iv, sel. 248-261.

χρονικό διάστημα να φτάσουν στον τελικό προορισμό τους, είτε λόγω των μειωμένων εσόδων, καθώς θα απαιτηθούν επιπλέον ασφάλιστρα και θα μεγαλώσει το λειτουργικό κόστος των πλοίων προκειμένου να αναληφθούν διάφορα μέτρα αυτοπροστασίας τους.

γ) Του καταναλωτή, λόγω της σχεδόν σίγουρης μετακύλισης του παραπάνω κόστους όλων των εμπλεκομένων στην εμπορική αλυσίδα.

Μεγάλη Νορβηγική ναυτιλιακή εταιρεία, ανακοίνωσε στις 18 Νοεμβρίου του 2008, ότι αποφάσισε τα πλοία της, περίπου 90 στον αριθμό, να πλέουν γύρω από την Αφρική και να μην διέρχονται από την διώρυγα του Σουέζ²⁹.

Αδιαμφισβήτητα η πειρατεία στο Κέρασ της Αφρικής είναι μια νέα σοβαρή απειλή της διεθνούς ασφάλειας και γι αυτό το λόγο άλλωστε αντιμετωπίζεται ανάλογα από όλους τους διεθνείς οργανισμούς. Οι διεθνείς επιχειρήσεις καταστολής του φαινομένου της πειρατείας είναι αναγκαίες για να δημιουργήσουμε ασφαλείς συνθήκες για τους ναυτικούς που ταξιδεύουν στις θάλασσες αυτές και για τη διακίνηση του πετρελαίου και των εμπορευμάτων. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι οι πειρατικές οργανώσεις έχουν πια τα χρήματα να επενδύσουν σε σύγχρονα, εξοπλισμένα και γρήγορα πλωτά μέσα, σε οπλισμό, και υψηλής τεχνολογίας τηλεπικοινωνιακά μέσα.

²⁹B. Raman, "If Pirates Can Hijack an Oil Super-Tanker with Such Ease, So can Al Qaeda," South Asia Analysis Group International Terrorism Monitor Paper No. 468, November 19, 2008, <http://www.southasiaanalysis.org/papers30/paper2929.html> (accessed November 20, 2010).

μπορούν να χαρακτηριστούν ως πειρατικές. Σύμφωνα με το άρθρο 102 της Σύμβασης του 1982, όλες οι πράξεις πειρατείας που αναφέρονται στο άρθρο 101 σε περίπτωση που διαπράττονται από πολεμικό ή κρατικό πλοίο ή αεροσκάφος, το πλήρωμα του οποίου έχει στασιάσει και έχει καταφέρει να θέσει υπό τον έλεγχο του το πλοίο ή το αεροσκάφος, εξομοιώνονται κατά απόλυτη αναλογία, με τις πράξεις που διαπράττονται από ιδιωτικό πλοίο ή αεροσκάφος. Με πειρατικά επίσης εξομοιώνονται τα πολεμικά πλοία, χωρίς ένδειξη εθνικότητας.

Επιστρέφοντας πάλι στο άρθρο 101 της Σύμβασης ΔΘ και διαβάζοντας το προσεκτικότερα, αντιλαμβανόμαστε ότι ο ορισμός της πειρατείας περιέχει περιορισμό όσον αφορά το γεωγραφικό πεδίο της αξιόποινης πράξης καθώς αποκλείει την αιγιαλίτιδα ζώνη των κρατών και συνεπώς και της Σομαλίας. Για να αποδοθούν ποινές για την διάπραξη του εγκλήματος της πειρατείας, πρέπει αυτό να τελεσθεί στην ανοιχτή θάλασσα ή σε περιοχή εκτός της δικαιοδοσίας ενός κράτους (*terranullius*). Εάν η τέλεση του αδικήματος γίνει στην αιγιαλίτιδα ζώνη, τότε η παράνομη πράξη χαρακτηρίζεται «ένοπλη ληστεία» (*piracy and armed robbery*)³⁵ και δικαιοδοσία έχει το παράκτιο κράτος. Η εκδήλωση πράξεων βίας στην αιγιαλίτιδα ζώνη λοιπόν τιμωρείται από την εσωτερική νομοθεσία των κρατών, που οφείλουν να έχουν ενσωματώσουν τον ορισμό 101 της Σύμβασης ΔΘ στην εθνική τους νομοθεσία, ώστε να είναι σε θέση να καταστέλλουν τέτοιες πράξεις. Το καθεστώς αυτό που επικρατεί, της διχοτόμησης δηλαδή των ορισμών δείχνει ότι στην πρώτη αναθεωρητική συνδιάσκεψη για το Δίκαιο της Θάλασσας, το πιθανότερο είναι ότι ο ορισμός της πειρατείας θα συμπληρωθεί³⁶.

Ως προς την ΑΟΖ το άρθρο 58 (2) της Σύμβασης ΔΘ ορίζει ότι οι διατάξεις των άρθρων 88-115 (άρα και των άρθρων 100-107 που αφορούν την πειρατεία) εφαρμόζονται στην ΑΟΖ, εφόσον δεν είναι ασυμβίβαστες με το καθεστώς της

αξιωματικών ή σε ένα ανάλογο έγγραφο, το δε πλήρωμα υπόκειται στους κανόνες του στρατιωτικού πειθαρχικού δικαίου”.

³⁵ Για την “ένοπλη ληστεία” χρησιμοποιείται ο ορισμός που περιλήφθηκε στο “Draft code of practice for the investigation of the crimes of piracy and armed robbery against ships”, MSC/Circ. 984. Για στατιστικούς λόγους το IMB χρησιμοποιεί τον ακόλουθο ορισμό προκειμένου να μιλάει για πράξη πειρατείας ή ληστείας στη θάλασσα: An act of boarding or attempting to board any ship with the apparent intent to commit theft or any other crime and with the apparent intent to use force in the furtherance of this act”.

³⁶ Σύμφωνα με το άρθρο 312 της Σύμβασης 1982, μετά από 10 χρόνια ισχύς της Συνθήκης, μπορεί κάθε συμβαλλόμενο κράτος να προτείνει συγκεκριμένες προσθήκες στη Συνθήκη και να ζητήσει τη σύγκληση Συνδιάσκεψης, για να συζητηθούν οι προτάσεις του.

Η Σύμβαση ΔΘ στο άρθρο 100, θεσπίζει την υποχρέωση όλων των κρατών να συνεργαστούν «στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό» για την καταστολή της πειρατείας στην ανοικτή θάλασσα ή σε τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους.

Στις περιπτώσεις που πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 101 της Σύμβασης ΔΘ, τυγχάνει εφαρμογής το άρθρο 105³³, στο οποίο ορίζεται ότι κάθε κράτος μπορεί να κατάσχει ένα πειρατικό πλοίο ή αεροσκάφος στην ανοικτή θάλασσα ή σε άλλο μέρος που δεν υπόκειται στη δικαιοδοσία άλλου κράτους, ως και ένα πλοίο ή αεροσκάφος που έχει κυριευθεί και ελέγχεται από τους πειρατές, να συλλάβει τα πρόσωπα και να κατάσχει τα περιουσιακά τους στοιχεία πάνω στο πλοίο. Τα δικαστήρια του κράτους που ενήργησε την κατάσχεση μπορούν να αποφασίσουν αφενός για τις ποινές που θα επιβληθούν και αφετέρου για τα μέτρα που θα ληφθούν σχετικά με τα πλοία, τα αεροσκάφη ή τα περιουσιακά στοιχεία, επιφυλασσομένων των δικαιωμάτων τρίτων μερών που ενεργούν με καλή πίστη. Σε κάθε περίπτωση πάντως, με βάση την καθιερωμένη στο εθιμικό δίκαιο αρχή *piratanonmutatdominium*, η μεταβίβαση ενός πειρατικού πλοίου για όσο διάστημα βαρύνεται με αυτό τον χαρακτηρισμό, είναι άκυρη.

Σε περίπτωση που η κατάσχεση ενός πλοίου ως πειρατικού έχει γίνει χωρίς επαρκή στοιχεία, το κράτος το οποίο προέβη σε αυτήν ευθύνεται απέναντι του κράτους της σημαίας, για κάθε απώλεια ή ζημιά που προκλήθηκε από την κατάσχεση του, σύμφωνα με το άρθρο 106 της Σύμβασης ΔΘ. Παράλληλα σύμφωνα με το άρθρο 107 τονίζεται ότι σε κατάσχεση μπορούν να προβούν μόνον τα πολεμικά πλοία, στρατιωτικά αεροσκάφη ή άλλα πλοία ή αεροσκάφη με εμφανή διακριτικά στοιχεία ότι ανήκουν σε κρατική υπηρεσία και είναι εξουσιοδοτημένα για το σκοπό αυτό.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι οι πράξεις βίας που διαπράττονται από πολεμικό³⁴ ή κρατικό πλοίο, ακόμη και αν παραβιάζουν το διεθνές δίκαιο δεν

³³Βλ. επίσης Mario Silva, *Somalia: State Failure, Piracy, and the Challenge to International Law*, p.p. 569, Eric PardoSavagnot, *Piracy off Somalia and its Challenges to Maritime Security: Problems and Solutions*.

³⁴Σύμφωνα με την Σύμβαση του 1982 (άρθ. 29) ως Πολεμικό πλοίο ορίζεται ... "κάθε πλοίο που ανήκει στις ένοπλες δυνάμεις ενός κράτους και φέρει τα εξωτερικά διακριτικά χαρακτηριστικά που έχουν τα στρατιωτικά πλοία της ίδιας εθνικότητας, βρίσκεται υπό την διοίκηση ενός αξιωματικού του Ναυτικού που είναι στην υπηρεσία του κράτους και ο οποίος είναι εγγεγραμμένος στην ελεγχόμενη των

ΑΟΖ. Η καταστολή της πειρατείας δεν μπορεί εξ ορισμού να θεωρηθεί ως ασυμβίβαστη με τα κυριαρχικά δικαιώματα του παράκτιου κράτους στην ΑΟΖ και κατά συνέπεια πειρατεία *jure gentium* μπορεί να σημειωθεί και μέσα στην ΑΟΖ.

Βέβαια με τον ορισμό της Σύμβασης και τον γεωγραφικό περιορισμό αυτής, οι μόνοι άνθρωποι που είναι σίγουρα ευχαριστημένοι είναι οι Σομαλοί πειρατές καθώς την μια στιγμή είναι πειρατές (όσο βρίσκονται στην ανοιχτή θάλασσα) και την άλλη είναι ένοπλοι ληστές, μόλις περνούν την αόρατη διαχωριστική γραμμή ανάμεσα στην ανοιχτή θάλασσα και την αιγιαλίτιδα ζώνη, με στόχο να αποφύγουν την σύλληψη και την τιμωρία³⁷. Δεν είναι λίγες οι φορές που μια ναυτική δύναμη καταφεύγει στην πρακτική “catch and release”, καταφέρνει δηλαδή να συλλάβει ομάδα πειρατών τους οποίους όμως τους αφήσει ελεύθερους μετά από λίγες μέρες καθώς δεν ξέρει τι να τους κάνει. Για παράδειγμα τον Σεπτέμβριο του 2008 ένα Δανέζικο Πολεμικό πλοίο που περιπολούσε στην περιοχή συνέλαβε 10 ανθρώπους υπόπτους για πειρατεία, στην κατοχή των οποίων βρέθηκαν ρουκέτες RPG και μια μεγάλη σκάλα. Μετά από κράτηση περίπου μιας εβδομάδας, η κυβέρνηση της Δανίας κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν έχει δικαιοδοσία να τους προσάγει σε δίκη και έτσι τους άφησε σε μια παραλία αφαιρώντας τους μόνο τα όπλα τους³⁸.

Ένα άλλο νομοτυπικό στοιχείο του εγκλήματος της πειρατείας είναι η προϋπόθεση, η πράξη βίας να έχει ιδιωτικό όφελος. Αυτή η παράμετρος είναι ιδιαίτερα σημαντική καθώς αποκλείει το πολιτικό κίνητρο και συνεπώς όλες τις τρομοκρατικές πράξεις. Αυτό ίσως συνιστά και τον βασικότερο λόγο για τον οποίο τα κράτη δέχθηκαν την αναγνώριση της οικονομικής δικαιοδοσίας, καθώς η μη εμπλοκή κρατικών οργάνων δεν θίγει τα κυριαρχικά δικαιώματα του κράτος. Είναι χαρακτηριστικό, ότι ο ορισμός της πειρατείας που έχουν

³⁷Βλ. Martin N. Murphy, *Small boats, weak states, dirty money. Piracy and Maritime Terrorism in the Modern World*, (2009), Vijay Sakhuja, “Maritime order and piracy”, *Strategic Analysis*, vol. XXIV, no 5, Aug. 2000, pp. 923-938 και Sam Bateman, “Maritime transnational violence- problems of control” and jurisdiction”.

³⁸Βλ. Jeffrey Gettleman, *Somalia's Pirates Flourish in a Lawless Nation*.

ενσωματώσει τα Η.Ε στην εθνική τους νομοθεσία, δεν αποκλείει τον ιδιοτελή σκοπό από τους λόγους διάπραξης του εγκλήματος της πειρατείας³⁹.

Παράλληλα η διάταξη του ορισμού της πειρατείας που λέει ότι για να συντελεστεί το έγκλημα της πειρατείας απαιτείται η ύπαρξη 2 πλοίων⁴⁰, αποκλείει αυτομάτως την εκδήλωση πειρατείας από επιβάτες ή πλήρωμα του ίδιου πλοίου. Συνεπώς το περιστατικό του AchilleLauro⁴¹ (1985) δεν εμπίπτει στις διατάξεις της Σύμβασης ΔΘ, αλλά σίγουρα αποτέλεσε την γενεσιουργό αιτία της σύναψης στην Ρώμη, με ιταλική πρωτοβουλία, της Σύμβασης για την καταστολή παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της θαλάσσιας ναυσιπλοΐας το 1988⁴² (SUAConvention).

1.2 Άλλες Διεθνείς Συνθήκες.

Σε αντίθεση με τις διατάξεις της Σύμβασης ΔΘ, η Σύμβαση για την καταστολή των παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας καθώς και διάφορες άλλες πολυμερείς συνθήκες έχουν δημιουργήσει μια ρητή υποχρέωση στα κράτη μέλη τους να δημιουργήσουν την κατάλληλη εσωτερική νομοθεσία που θα τιμωρεί τις συγκεκριμένες πράξεις. Η σύμβαση SUA δημιουργήθηκε για να καλύψει την εσωτερική πειρατεία πλοίου αλλά όσα εγκλήματα αφήνει εκτός η Σύμβαση του 1982. Στο άρθρο 3 της Σύμβασης δεν υπάρχει η απαίτηση η παράνομη πράξη να είναι εσωτερική ή πολιτική.

³⁹ Τα Η.Ε. ορίζουν την πειρατεία ως "[a]ny act of piracy as defined by international law if the perpetrator is found in the United States; any act of murder, robbery, or hostility against the United States or its citizens on the high seas, by a citizen of the United States; and acts by an individual against the United States or its citizens that are defined as piracy in the treaty between the United States and the individual is a citizen of and the United States". βλ. United States Code, Title 18, 1651-1652. Jack A. Gottschalk et al., Jolly Roger with an Uzi: The Rise and Treat of Modern Piracy (Annapolis: Naval Institute Press, 2000), 34.

⁴⁰ βλ. J.F.E. Goldie, Terrorism, Piracy and the Nyon Agreement, in: Yoram Dinstein (ed.), International Law in a Time of Perplexity: Essays in Honour of Shabtai Rosenne (Dordrecht: Martinus Nijhoff, 1997), 227.

⁴¹ Το περιστατικό αφορούσε την κατάληψη από Άραβες ανουκτά της Αιγύπτου του τουριστικού πλοίου AchilleLauro και τον θάνατο ενός Αμερικανού πολίτη. Τα ιταλικά δικαστήρια απερίσπαστοι ότι επρόκειτο για πράξη τρομοκρατίας, ο Πρόεδρος των Η.Π.Α. μίλησε για πειρατεία. Η πράξη ήταν πράξη απαγωγής που δεν ρυθμιζόταν από το διεθνές δίκαιο, αφού την συγκεκριμένη περίοδο οι τρομοκρατικές πράξεις δεν συνιστούσαν διεθνές έγκλημα.

⁴² Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA) Τέθηκε σε ισχύ το 1992. Πρόσφατα στις 28 Ιουλίου του 2010 τέθηκε σε ισχύ και το Πρωτόκολλο της Σύμβασης SUA 2005.

διαφορετικά η εφαρμογή της απόλυτης δικαιοδοσίας, περιορίζεται σε ορισμένες πράξεις και δεσμεύει μόνο τα κράτη-μέλη. Αυτές οι διεθνείς συνθήκες συμπληρώνουν, αλλά δεν αντικαθιστούν την Σύμβαση ΔΘ.

2. Οι Αποφάσεις του Ο.Η.Ε. (Σ.Α – Γ.Σ)

Στον αγώνα για την καταστολή των πειρατικών επιθέσεων και ένοπλων ληστειών στη Σομαλία έχει συνταχθεί και το Συμβούλιο Ασφαλείας, το οποίο έχει δημιουργήσει ένα πρόσθετο νομικό πλαίσιο για τα κράτη που συνεργάζονται με τη μεταβατική ομοσπονδιακή κυβέρνηση (TFG), με στόχο την καταπολέμηση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στη θάλασσα.

Η Απόφαση 1816⁴⁶ (2008/ 2-6-2008), του Σ.Α σε συνεργασία με την TFG «κάλεσε όλα τα κράτη να συνεργαστούν στον καθορισμό δικαιοδοσίας, στην έρευνα αλλά και στη δίωξη των υπευθύνων για πράξεις πειρατείας και ένοπλης ληστείας στη θάλασσα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας», σύμφωνα με το εφαρμοστέο διεθνές δίκαιο. Στο ίδιο ψήφισμα το ΣΑ αποφάσισε ότι για μια περίοδο έξι μηνών τα κράτη που συνεργάζονται με την TFG, μπορούν « να εισέρχονται στα χωρικά ύδατα της Σομαλίας με σκοπό την καταστολή των πειρατικών επιθέσεων και της ένοπλης ληστείας στη θάλασσα και να χρησιμοποιούν όλα τα απαραίτητα μέσα, σύμφωνα πάντα με τις επιταγές του Δ.Δ. Αυτή η εξουσιοδότηση επεκτάθηκε για διαστήματα ενός έτους σύμφωνα με το ψήφισμα 1846 (2008/2-12-2008) και 1897 (2009/30-11-2009) αντίστοιχα.

Η Απόφαση 1846⁴⁷ (2008) το ΣΑ παρατήρησε ότι η Σύμβαση για την Καταστολή Παράνομων πράξεων (SUA), προβλέπει για τα συμβαλλόμενα μέρη να ποινικοποιήσουν στην εσωτερική τους νομοθεσία τα αδικήματα, θεμελιώνοντας δικαιοδοσία για καθένα από αυτά, αποδεχόμενα την παράδοση/ σύλληψη προσώπων που είναι υπεύθυνα ή ύποπτα για την κατάσχεση ή έλεγχο πλοίου με τη χρήση βίας, απειλής ή οποιασδήποτε άλλης μορφής εκφοβισμού. Παράλληλα παρότρυνε τα κράτη- μέλη της Σύμβασης να εφαρμόσουν πλήρως

⁴⁶S.C. Res.1816, U.N. Doc. S/RES?1816 (June 2, 2008).

⁴⁷S.C. Res.1846, U.N. Doc. S/RES?1846 (Dec. 2, 2008).

τις υποχρεώσεις τους καθώς και να συνεργαστούν με τον Γ.Γ του ΙΜΟ, ώστε να βελτιωθεί το δικαστικό σύστημα και να επιτευχθεί μια πιο αποτελεσματική δίωξη των πειρατών.

Η Απόφαση 1851⁴⁸ (2008/16-12-2008) το ΣΑ αποφάσισε ότι για μια περίοδο 12 μηνών, τα κράτη και οι περιφερειακές οργανώσεις που συνεργάζονται για την καταστολή της πειρατείας ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, μπορούν « να λάβουν όλα τα αναγκαία μέτρα που είναι κατάλληλα για τη Σομαλία», σύμφωνα πάντα με το ισχύον διεθνές ανθρωπιστικό δίκαιο και τα ανθρώπινα δικαιώματα.

Περαιτέρω με την Απόφαση 1897⁴⁹ (2009/30-11-2009) το ΣΑ «κάλεσε τα κράτη-μέλη να βοηθήσουν τη Σομαλία, κατόπιν αιτήματος της TFG, ώστε να ενισχυθεί η δυνατότητα προσαγωγής στη δικαιοσύνη, όσων χρησιμοποιούν το έδαφος της Σομαλίας για να σχεδιάσουν, διευκολύνουν ή να αναλάβουν εγκληματικές πράξεις πειρατείας και ένοπλης ληστείας στη θάλασσα, σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο ανθρωπίνων δικαιωμάτων».

Το ΣΑ στην Απόφαση 1918⁵⁰ (2010), σημείωσε με ανησυχία ότι « η εθνική νομοθεσία ενός μεγάλου αριθμού κρατών, στερείται των διατάξεων εκείνων που ποινικοποιούν την πειρατεία και διώκουν αποτελεσματικά τους υπόπτους, παρά τις προσπάθειες της διεθνούς κοινότητας σε αυτό το θέμα.

Παρομοίως η Γενική Συνέλευση των ΗΕ, «κάλεσε επίσης τα κράτη-μέλη να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα βάσει της εθνικής νομοθεσίας τους, για να διευκολύνουν τη σύλληψη και τη δίωξη των υπόπτων για πειρατεία⁵¹ και παρότρυνε όλα τα κράτη να συνεργαστούν με τον ΙΜΟ, για την ενεργή καταπολέμηση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στη θάλασσα με την θέσπιση εθνικής νομοθεσίας»⁵².

⁴⁸S.C. Res.1851, U.N. Doc. S/RES?1851 (Dec.16, 2008).

⁴⁹S.C. Res.1897, U.N. Doc. S/RES?1897 (Nov. 30, 2009).

⁵⁰S.C. Res.1918, U.N. Doc. S/RES?1918 (April. 27, 2010).

⁵¹Βλ. General Assembly resolution 64/71, παρ.72

⁵²Βλ. General Assembly resolution 64/71, παρ.74

Όλες αυτές οι αποφάσεις αποδεικνύουν ότι το έγκλημα τις πειρατείας στο Κέρασ της Αφρικής, ενεργοποίησε το διεθνές ενδιαφέρον της παγκόσμιας κοινότητας, καθώς έγινε αντιληπτό το μέγεθος του προβλήματος σε συνδυασμό με την αδυναμία της Σομαλίας να διώξει τους πειρατές που δραουν στο έδαφός της. Όπως είναι φυσικό η κατάσταση αυτή δημιουργεί πολλές νομικές επιπλοκές για τα υπόλοιπα κράτη που διεξάγουν περιπολίες κατά της πειρατείας στον Κόλπο του Άντεν.

3. Περιφερειακές Συμφωνίες.

Σε μια προσπάθεια επέκτασης του ορισμού της πειρατείας και επίτευξης ομοιομορφίας στις εθνικές νομοθεσίες των κρατών-μερών, δημιουργήθηκαν 2 περιφερειακές συμφωνίες που αφορούν την καταπολέμηση της πειρατείας: η νομικά δεσμευτική Περιφερειακή Συμφωνία Συνεργασίας για την καταστολή της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας κατά πλοίων στην Ασία⁵³ και ο Κώδικας Δεοντολογίας του Τζιμπουτί⁵⁴, που αφορά την καταστολή της πειρατείας και ένοπλης ληστείας κατά πλοίων στον Ινδικό Ωκεανό και στον κόλπο του Άντεν.

Και οι 2 ρυθμίσεις ισχύουν για τα κράτη που συμμετέχουν στην αντίστοιχη Περιφερειακή Συμφωνία και έχουν σκοπό να ενισχύσουν την συνεργασία στην καταπολέμηση της πειρατείας στη θάλασσα. Σε περιφερειακό επίπεδο ο Κώδικας Δεοντολογίας του Τζιμπουτί, είναι μια μη-δεσμευτική συμφωνία, σε θέματα συνεργασίας μεταξύ των κρατών της περιοχής. Υπογράφηκε στις 29 Ιανουαρίου του 2009, υπό την αιγίδα του IMO. Στόχος του Κώδικα του Τζιμπουτί είναι η χρηματοδότηση των χωρών αυτών, ώστε βαθμιαία να αποκτήσουν και να αναπτύξουν συστήματα εποπτείας της θαλάσσιας

⁵³Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP) 2004. Τέθηκε σε ισχύ 4 Σεπτεμβρίου 2006. http://www.mofa.go.jp/Mofaj/gaiko/kaiyo/pdfs/kyotei_s.pdf.

⁵⁴Djibouti Code of Conduct concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and Gulf of Aden (29 Ιανουαρίου 2009). Βλ. επίσης Rytis Satkauskas, "Piracy at sea and the limits of international law". Aegean Institute of the Law of the Sea and Maritime Law 2010

κυκλοφορίας και να δημιουργήσουν Ακτοφυλακή για την επιτήρηση των ακτών τους.

Οι 15 χώρες που προχώρησαν στην υπογραφή του (Κομόρες, Τζιμπουτί, Αίγυπτος, Αιθιοπία, Ιορδανία, Κένυα, Μαδαγασκάρη, Μαλδίβες, Μαυρίκιος, Σαουδική Αραβία, Σεϋχέλλες, Σομαλία, Σουδάν, Ενωμένη Δημοκρατία της Τανζανίας και Υεμένη), δεσμεύτηκαν αρχικά σύμφωνα με το άρθρο 11, να επανεξετάσουν τις εθνικές τους νομοθεσίες για να διαπιστώσουν εάν υπάρχουν νόμοι στο εσωτερικό τους δίκαιο, που να ποινικοποιούν το έγκλημα της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στη θάλασσα. Επίσης δεσμεύτηκαν να διαμορφώσουν τις κατάλληλες κατευθυντήριες γραμμές στο δικαιοδοτικό τους σύστημα και να διεξάγουν έρευνες και προσαγωγές των υπόπτων για πειρατεία. Συμφώνησαν επιπλέον να συνεργάζονται μεταξύ τους για την καταστολή της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στη θάλασσα και να ανταλλάσσουν πληροφορίες. Στις 18 Απριλίου του 2011 τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα υπέγραψαν τον Κώδικα του Τζιμπουτί και έγιναν έτσι το 18^ο μέλος αυτού του Κώδικα που δημιούργησε ο IMO, για να αναπτύξει την περιφερειακή συνεργασία⁵⁵.

Ο IMO έχει αναλάβει να βοηθήσει τους συμμετέχοντες, στην ανάπτυξη των δομών εκείνων που θα τους βοηθήσουν να θέσουν σε εφαρμογή τον Κώδικα του Τζιμπουτί⁵⁶. Παράλληλα υιοθέτησε μια σειρά οδηγιών, σχετικά με τους τρόπους πρόληψης και αντίδρασης σε περιστατικά πειρατείας και ένοπλης ληστείας στη θάλασσα⁵⁷, συμπεριλαμβανομένου του Κώδικα Πρακτικής για την διερεύνηση εγκλημάτων πειρατείας και ένοπλης ληστείας στη θάλασσα⁵⁸.

Ο Κώδικας Δεοντολογίας του Τζιμπουτί, μπορεί να θεωρηθεί ως ένα αποτελεσματικό βήμα προς την εξασφάλιση μεγαλύτερου βαθμού συνεργασίας μεταξύ των κρατών- μελών για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου, που είναι η παροχή ασφάλειας στην ανοιχτή θάλασσα αλλά και σε περιοχές κρατικής δικαιοδοσίας. Από την άλλη όμως καταδεικνύει την απροθυμία των κρατών να εφαρμόσουν τις διατάξεις της Σύμβασης ΔΘ αποτελεσματικά.

⁵⁵IMO/MSC.4/Circ.169/1 April 2011

⁵⁶Για το σκοπό αυτό έχει δημιουργηθεί ένα πολυεθνικό ταμείο.

⁵⁷Βλ. www.imo.org

⁵⁸Βλ. International Maritime Organization resolution A 26/Res.1025 (2009)

4. Εθνική Νομοθεσία

Η πειρατεία είναι ένα έγκλημα που υπάρχει στις εθνικές έννομες τάξεις σε ορισμένες περιπτώσεις για εκατοντάδες χρόνια⁵⁹. Τα στοιχεία που απαιτούνται στο πλαίσιο της εθνικής δικαιοδοσίας για επιτυχείς διώξεις είναι αρχικά να υφίσταται το ποινικό αδίκημα στην εθνική νομοθεσία του κράτους. Θα πρέπει να υπάρχει ποινική ευθύνη εκείνων που συμμετέχουν ή επιχειρούν να διαπράξουν τέτοια αδικήματα καθώς επίσης και διατάξεις για τα αναγκαία αποδευκτικά μέσα, προκειμένου να ασκηθεί ποινική δίωξη.

Στις εκθέσεις τους προς το ερωτηματολόγιο, που διένειμε η Δανία και το UNODC, στα μέλη της Ομάδας Επαφής για την πειρατεία ανοιχτά των ακτών της Σομαλίας, διαπιστώθηκε πως οι χώρες που έχουν εντάξει στους ποινικούς τους κώδικες το διεθνές έγκλημα της πειρατείας είναι η Αυστραλία, η Δανία, η Αίγυπτος, η Ελλάδα, η Ιταλία, η Ρώσικη Ομοσπονδία, η Τανζανία, οι Ηνωμένες Πολιτείες και η Ολλανδία⁶⁰.

Οι ΗΠΑ συγκεκριμένα έχουν συμπεριλάβει στην εθνική τους νομοθεσία μια σειρά από αδικήματα σχετικά με την πειρατεία, όπως η χρήση όπλων από τους πειρατές και η επίθεση στον Καπετάνιο του πλοίου, η διαφθορά των ναυτικών, η χρήση βίας στη θάλασσα κ.α. Η Ισπανία τροποποιώντας τον Π.Κ θέσπισε δικαιοδοσία για την κράτηση, λεηλασία ή καταστροφή του πλοίου με τη βία και την αντίσταση σε ένα πολεμικό πλοίο που προσπαθεί να αποτρέψει την πειρατεία⁶¹. Η Ιαπωνία⁶² επίσης τροποποίησε σχετικά πρόσφατα την εθνική της νομοθεσία ποινικοποιώντας το έγκλημα της πειρατείας σύμφωνα με την Σύμβαση ΔΘ.

Στη Γαλλία ο νόμος για την ασφάλεια της ναύσιπλοΐας και του θαλάσσιου εμπορίου που χρονολογούνταν από το 1825, καταργήθηκε το 2007 μαζί με

⁵⁹ Η νομοθεσία της Αμερικής είναι 100 ετών, ενώ για παράδειγμα στην νομοθεσία των Σεϋχέλλων το έγκλημα της πειρατείας ενσωματώθηκε πριν λίγους μήνες.

⁶⁰ Βλ. <http://www.fco.gov.uk/en/global-issues/conflict-prevention/piracy/>. Accessed 5 June 2010.

⁶¹ Βλ. http://www.recj.org/recj18/doc/Cronica_GARCIA_Miguel.pdf. Accessed 5 May 2010.

⁶² Βλ. http://www.sof.or.jp/en/topics/09_01.php. (Accessed 15 May 2010).

πολλούς άλλους νόμους του 19^{ου} αιώνα. Ωστόσο στις 3 Σεπτεμβρίου του 2009, ένα νέο σχέδιο νόμου για την πειρατεία εισήχθη στην Γερουσία⁶³. Ο νόμος καθορίζει τη δικαιοδοσία της Γαλλίας για τη «δίωξη των πειρατών στην ανοικτή θάλασσα και σε περιπτώσεις όπου κανένα κράτος δεν έχει δικαιοδοσία, αλλά στην αποκλειστική οικονομική ζώνη». Εκτός από αυτές τις ζώνες, δικαιοδοσία μπορεί να ασκηθεί και στα χωρικά ύδατα, με τη συναίνεση όμως του παράκτιου κράτους. Ιδιαίτερη προσοχή δόθηκε από την Γαλλία στην προστασία από αυθαίρετες κρατήσεις, λαμβάνοντας υπόψη την απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων στην υπόθεση *Medvedyev*⁶⁴ της 10ης Ιουλίου 2008.

Όσον αφορά την ελληνική νομοθεσία, ο Ελληνικός Ποινικός Κώδικας, στο άρθρο 8, προβλέπει ότι «Οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι εφαρμόζονται σε ημεδαπούς και αλλοδαπούς, ανεξάρτητα από τους νόμους του τόπου της τέλεσης για τις εξής πράξεις που τελέστηκαν στην αλλοδαπή ...στ) πειρατεία».

Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου περιλαμβάνει την πειρατεία ως ειδικό ναυτικό έγκλημα (άρθρο 215) : “1. Πειρατεία τελεί πας επεμβαίνων πλοίου όστις δια σωματικής βίας ή απειλής τοιαύτης κατά προσώπων, ενεργεί πράξεις διαρπαγής επί ετέρου πλοίου εν ανοικτή θάλασσα με σκοπό ιδιοποιήσεως των ούτω διαρπαζομένων πραγμάτων. 2. Πειρατικό θεωρείται παν πλοίων όπερ προορίζεται υπό των κυβερνώντων αυτό, προς ενέργειαν των εν τη προηγουμένη παραγράφω αναφερομένων πράξεων. 3. Με την ποινήν της καθείρξεως τιμωρούνται αι κατά την παρ. 1 του παρόντος άρθρου πράξεις πειρατείας, με την ίδιαν δε ποινήν τιμωρούνται επίσης τόσον ο πλοίαρχος όσον και οι αξιωματικοί οι κυβερνώντες το πειρατικό πλοίον, με την ποινήν δε της καθείρξεως μέχρι 10 ετών τιμωρούνται τα μέλη του πληρώματος πειρατικού πλοίου διατελούντα εν γνώσει του προορισμού του”.

Η απόλυτη όμως πλειοψηφία των κρατών- μελών της Σύμβασης ΔΘ δεν έχει ενσωματώσει στους εθνικούς της νόμους το έγκλημα της πειρατείας, και

⁶³Βλ. <http://www.senat.fr/leg/pj108-607.html>. *Projet de Loi relatif a` la lutte contre la piraterie et a` l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer.* (Accessed 10 May 2010).

⁶⁴*Medvedyev κ.α./Γαλλίας* (προσφ. αρ. 3394/03), Τετράδια Δικαιωμάτων του Ανθρώπου, Τεύχος 20.

σύμφωνα με την γενική τους νομοθεσία για την δίωξη εγκλημάτων όπως η ληστεία, η απαγωγή, η συμμετοχή σε εγκληματική οργάνωση, κάνει εφαρμογή αυτών των διατάξεων σε περιπτώσεις πειρατείας. Δυστυχώς το άρθρο 105 της Σύμβασης ΔΘ, είναι πολύ ευρύ και πολύ ασαφές για να δώσει λύση στο πρόβλημα της δίωξης των πειρατών. Εναπόκειται λοιπόν αποκλειστικά στα κράτη να ενσωματώσουν τις διατάξεις της Σύμβασης ΔΘ στους εσωτερικούς τους νόμους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3- Η τρέχουσα προσέγγιση των κρατών στη σύλληψη και δίωξη των Σομαλών Πειρατών.

1. Ατιμωρησία των Πειρατών. Η τακτική του “catchandrelease”.

Διώξεις για πράξεις πειρατείας διεξάγονται σήμερα από 10 κράτη, τα οποία είναι η Κένυα, η Σεϋχέλλες, η Σομαλία (Somaliland και Putland), η Μαλδίβες, η Υεμένη, η Ολλανδία, η Η.Π.Α., η Γαλλία, η Ισπανία και η Γερμανία. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι οι Διοικητές των Ναυτικών Δυνάμεων της ΕΕ και του ΝΑΤΟ, αναφέρουν ότι περίπου 700 ύποπτοι για διάπραξη πειρατείας αφέθηκαν ελεύθεροι αφού συνελήφθησαν, από τον Ιανουάριο έως τον Ιούνιο του 2010, κυρίως λόγω έλλειψης επαρκών αποδεικτικών στοιχείων. Ένα μικρό ποσοστό αυτών αφέθηκε διότι δεν βρέθηκε κράτος στην περιοχή ή κάπου αλλού που να ήθελε να δεχτεί τους υπόπτους στο έδαφός του για να τους προσάγει σε δίκη.

Το AssociatedPress αναφέρει ότι η Κένυα άφησε ελεύθερους 17 υπόπτους για πειρατεία, που μεταφέρθηκαν εκεί από το Αμερικανικό πολεμικό ναυτικό. Ο λόγος ήταν ότι το δικαστικό σύστημα της Κένυα, θεώρησε, ότι το πολεμικό ναυτικό των Η.Π.Α. δεν κατάφερε να συγκεντρώσει το απαραίτητο αποδεικτικό υλικό σχετικά με την επίθεση στο MVAmira⁶⁵. Η συχνή αυτή πρακτική της Κένυας, παρά την ύπαρξη διμερών συμφωνιών για την μεταφορά των υπόπτων, την κράτηση και την προσαγωγή τους σε δίκη εκεί, οδήγησε το Αμερικανικό ναυτικό στην χρήση της τακτικής “catchandrelease”, κρατώντας τον οπλισμό των πειρατών και αφήνοντάς τους στη στεριά⁶⁶.

Στην Κένυα έχουν γίνει 14 διώξεις σε αριθμό 123 υπόπτων που έχουν προσαχθεί από το 2006. Εννέα από αυτές αφορούσαν διώξεις υπόπτων που μεταφέρθηκαν

⁶⁵Βλ. Associated Press, “Kenyan Court Frees 17 Suspected Somali Pirates”, CBS News.com, November5, 2010, διαθέσιμο στο: <http://www.cbsnews.com/stories/2010/11/05/ap/africa/main7025856.shtml>

⁶⁶Dana Hughes and KiritRadia, “U.S. Navy Ship Grabs More Pirates, Lets Them Go”, April 2010, <http://abcnews.go.com/WN/pirates-captured-released/story?id=10270726&page=1>.

από την ΕΕ, 3 από τις Η.Π.Α, και 2 από το Ηνωμένο Βασίλειο⁶⁷. Το άνοιγμα μιας νέας μεγάλης αίθουσας δικαστηρίου ασφαλείας στη Μομπάσα στα τέλη Ιουνίου του 2010, που χρηματοδοτήθηκε από το UNODC, πιστεύεται ότι θα ενισχύσει την διεξαγωγή διώξεων στο κράτος της Κένυα. Στις Σεϋχέλλες, υπήρξαν 3 ποινικές διώξεις από τον Ιανουάριο του 2010. Εκτός περιφέρειας λαμβάνουν χώρο περίπου 40 διώξεις, αριθμοί γενικότερα πολύ μικροί, αν αναλογιστεί κανείς τον ξέφρενο ρυθμό των πειρατικών επιθέσεων και ένοπλων ληστειών στην περιοχή.

Για να επιτευχθεί λοιπόν μεγαλύτερο επίπεδο συνεργασίας μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων, στον αγώνα για την καταπολέμηση της πειρατείας, κάποια από τα κράτη που συμμετέχουν στις ναυτικές περιπολίες στην περιοχή καθώς και η ΕΕ, έχουν συνάψει συμφωνίες, απευθείας με τα περιφερειακά κράτη, που επιτρέπουν την μεταφορά των υπόπτων σε αυτά καθώς και όλα τα σχετικά αποδεικτικά στοιχεία, για την προσαγωγή των υπόπτων. Μέχρι τώρα ο Καναδάς, η Κίνα, η Δανία, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Η.Π.Α., και η ΕΕ έχουν συνάψει συμφωνίες με την Κένυα⁶⁸ και το Ηνωμένο Βασίλειο και η ΕΕ αντίστοιχα με τις Σεϋχέλλες.

Σύμφωνα με αυτές τις ρυθμίσεις το κράτος που υποδέχεται τους υπόπτους για πειρατεία, έχει το δικαίωμα να αποφασίσει αν θα δεχθεί την μεταφορά τους στο έδαφός του, βάσει της προκαταρκτικής αξιολόγησης των αποδεικτικών στοιχείων⁶⁹. Οι ρυθμίσεις ακόμη προβλέπουν την μεταχείριση των υπόπτων σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ανθρωπίνων δικαιωμάτων.

Αυτό που είναι σημαντικό και έχει γίνει αντιληπτό από την διεθνή κοινότητα είναι ότι χρειάζεται να βρεθούν και άλλα περιφερειακά κράτη που θα δεχθούν τις μεταφορές υπόπτων για αξιόποινες πράξεις. Η Σεϋχέλλες αν και έχουν την θέληση, παρόλο αυτά έχουν περιορισμένη ικανότητα κράτησης υπόπτων στις φυλακές τους και αυτός είναι ο λόγος που έχουν βάλει την ρήτρα να αποδέχονται μεν τους υπόπτους για πειρατεία, αλλά να μην εκτίονται στο έδαφος της οι ποινές, αλλά στην Σομαλία.

⁶⁷S /2010/394 Report of the Secretary General in 26 July 2010

⁶⁸Το Ηνωμένο Βασίλειο υπόγραψε στις 11 Δεκεμβρίου του 2008 ένα Μνημόνιο Κατανόησης με την Κένυα, προκειμένου να μεταφέρει εκεί τους πειρατές που συλλαμβάνει.

⁶⁹Τόσο η Κένυα όσο και η Σεϋχέλλες αρνήθηκαν την μεταφορά υπόπτων στις περιπτώσεις που έκριναν ότι τα αποδεικτικά στοιχεία δεν επαρκούσαν.

Σίγουρα η σύλληψη των πειρατών εμπεριέχει νομικές και πρακτικές δυσκολίες. Η χρήση βίας πρέπει να αποφεύγεται και σε εξαιρετικές μόνο περιπτώσεις να λαμβάνει χώρα⁷⁰. Η Αγγλία και η Γαλλία έχουν ήδη σκοτώσει ένα όμηρο στην προσπάθειά τους να απαντήσουν στα πυρά των πειρατών ή να σώσουν τους ομήρους και το Ινδικό Πολεμικό Ναυτικό βύθισε ένα πειρατικό (μητρικό σκάφος), χάνοντας τη ζωή τους έτσι 13 άνθρωποι. Ακόμη πιο περίπλοκο είναι το ζήτημα της μεταφοράς των πειρατών στο κράτος που πρόκειται να τους ασκηθεί δίωξη. Πολεμικά ναυτικά πλοία πολλών χωρών, περιπολούν στον Διεθνώς Αναγνωρισμένο Διάδρομο έξω από την Σομαλία. Αν κάποιος από αυτά συλλάβει πειρατές εκατοντάδες ναυτικά μίλια από την ακτή, οφείλει να εγκαταλείψει την αποστολή προστασίας εμπορικών πλοίων για να τους οδηγήσει στην Mombassa. Επιπροσθέτως πολλά πολεμικά πλοία δεν έχουν “κρατητήριο”, ένα χώρο δηλαδή ασφαλή για να κρατηθεί ένας πειρατής. Αυτές οι ανησυχίες οδήγησαν την Αγγλία και την Αμερική αλλά και την ΕΕ να συνάψουν «Μνημόνια Κατανόησης» με την Κένυα, όσον αφορά την μεταφορά αλλά και την μεταχείριση των πειρατών που μεταφέρονται στην Κένυα για να δικαστούν⁷¹.

2. Σύγχρονα πειρατικά περιστατικά. Οι πρώτες δίκες.

Επιθέσεις με βαριά οπλισμένους Σομαλούς πειρατές δημιουργούν πρωτοσέλιδα, με εντυπωσιακά περιστατικά όπως η σύλληψη και η απελευθέρωση του Ουκρανικού Ro-Ro *Faina* στις 25 Σεπτεμβρίου 2008 από 50 Σομαλούς πειρατές. Το πλοίο μετέφερε 33 άρματα τύπου T-72 και άλλα οπλικά συστήματα και πυρομαχικά από την Ουκρανία στην Κένυα (κατά άλλους στο Σουδάν)⁷². Πολεμικά πλοία του Αμερικάνικου και Ρωσικού Ναυτικού, επιτηρούσαν στενά το πλοίο για να αποφευχθεί τυχόν εκφόρτωση του σημαντικότερου αυτού φορτίου, με ανεπανόρθωτες συνέπειες για τις ισορροπίες στην περιοχή. Το πλοίο με το πλήρωμα του παρόλο αυτά έπεσε θύμα πειρατείας και παρέμεινε στην κατοχή των πειρατών μέχρι τις 5 Φεβρουαρίου του 2009, όταν πληρώθηκε το

⁷⁰Βλ. περιπτώσεις όπως *M/V Saiga*, *The I'm Alone*, *Red Crusader*.

⁷¹Βλ. *Piracy off Somalia: a sketch of the legal framework*.

⁷²Βλ. *Tco Cheng Wec "The Pirate Gulf"* και <http://www.stripes.com/article.asp?section=104&article=60602>

ποσό των 3.200.000\$ από την πλοιοκτήτρια εταιρεία για την απελευθέρωσή του. Τα λύτρα που αρχικά ζητήθηκαν ήταν 35.000.000\$.

Τις ίδιες περίπου μέρες, στις 15 Νοεμβρίου 2008, κατελήφθη το Σαουδοαραβικών συμφερόντων πετρελαιοφόρο tanker SiriusStar, 450 ναυτικά μίλια Ν.Α της Μομπάσα στην Κένυα. Το πλοίο είχε 25 άτομα πλήρωμα και μετέφερε 2 εκατομμύρια βαρέλια αργού πετρέλαιο αξίας 100.000.000 \$. Το πλοίο απελευθερώθηκε στις 9 Ιανουαρίου 2009, μετά την καταβολή λύτρων ύψους 3.000.000 \$ και θεωρείται το μεγαλύτερο πλοίο που έχει καταληφθεί ποτέ από πειρατές.

Στις 8 Απριλίου 2009 έπεσε θύμα πειρατείας το M/V Maersk Alabama. Οι πειρατές απέτυχαν να πάρουν τον έλεγχο του πλοίου και να το οδηγήσουν σε λιμάνι της χώρας τους. Ο λόγος ήταν ότι το πλήρωμα του πλοίου πρόλαβε και κλειδώθηκε στο μηχανοστάσιο, όταν επιβιβάστηκαν οι πειρατές, από όπου είχε πλήρη έλεγχο του πλοίου. Ο μόνος που έμεινε έξω, ήταν ο καπετάνιος του πλοίου Richard Phillips, ο οποίος παραδόθηκε και οι πειρατές τον επιβίβασαν σε μια σωστική λέμβο μαζί με 4 πειρατές, καθώς δεν μπορούσαν να πάρουν τον έλεγχο του πλοίου. Το περιστατικό έληξε όταν Αμερικανοί κομάντο του πλοίου SEAL, σκόπευσαν και σκότωσαν τους 3 πειρατές. Ο 4^{ος} πειρατής συνελήφθη και οδηγήθηκε στην Νέα Υόρκη για να δικάστεί για το έγκλημα της πειρατείας, συμμετοχής σε κατάληψη πλοίου με τη βία και συναυτουργίας σε κράτηση ομήρου και παράνομη κατοχή όπλων. Στις 16 Φεβρουαρίου 2011 το Ομοσπονδιακό Δικαστήριο του Μανχάταν τιμώρησε με ποινή φυλάκισης 33 ετών και 9 μηνών τον Abduwali Abdukhadir Muse για την πειρατεία στο κοντέινερ πλοίο Maersk Alabama το 2009 στον Ινδικό ωκεανό. Του απαγγέλθηκαν ποινές για απαγωγή, πειρατεία και κράτηση ομήρου⁷³.

Στις 18 Φεβρουαρίου 2011 επιβιβάστηκαν στο ιδιωτικό πλοίο αναψυχής "Quest" 14 Σομαλοί πειρατές και κράτησαν 4 Αμερικανούς πολίτες ως ομήρους για 5 ημέρες. Το 58 ποδών σκάφος τους, το κατέλαβαν στα ανοιχτά των ακτών του Ομάν. Μεταξύ του FBI και των Σομαλών πειρατών έγιναν διαπραγματεύσεις για λύτρα. Το Αμερικανικό πολεμικό πλοίο δέχτηκε ρουκετοβόλα χειροβομβίδα από

⁷³ Πηγή <http://af.reuters.com/article/SomaliaNews/idAFN1611538720110216>

απόσταση 600 μέτρων και εκείνη την χρονική στιγμή, σύμφωνα με τον Αντιναύαρχο του Ναυτικού των Η.Π.Α., οι Σομαλοί πειρατές σκότωσαν τους 4 Αμερικανούς, καθώς οι ήχοι των πυροβολισμών απωλέσθησαν από την ρουκέτα που εκτόξευσαν. Δύο από τους πειρατές βρέθηκαν νεκροί στο Quest. Εξεταζόταν αρχικά ο τόπος όπου θα γινόταν η δίκη των πειρατών, η οποία τελικά θα γίνει στην Αμερική, παρά το γεγονός ότι οι Σομαλοί κατάφεραν να οδηγήσουν το πλοίο σε Σομαλέζικα ύδατα⁷⁴.

Αξίζει να σημειωθεί και το αποτέλεσμα της πρώτης δίκης που έγινε σε Ευρωπαϊκό έδαφος και συγκεκριμένα στο δικαστήριο του Ρότερνταμ στην Ολλανδία. Σε 5 χρόνια κάθειρξης καταδικάστηκαν 5 Σομαλοί για την επίθεση σε φορτηγό πλοίο στον Κόλπο του Άντεν στις 2 Ιανουαρίου του 2009. Το πλοίο έφερε τη σημαία των Ολλανδικών Αντιλλών. Σε ευρωπαϊκές χώρες, όπως η Γαλλία, η Ισπανία η Γερμανία και η Η.Π.Α, κρατούνται πειρατές εν αναμονή της δίκης τους.

Σύμφωνα με το JuristLegalNewsandResearch στις 28 Σεπτεμβρίου 2010, δικαστήριο στην Πουτλάνδη καταδίκασε πειρατή σε θάνατο για την δολοφονία skipper τον Ιούνιο του 2010. Ο SalahMohamedGelle, ήταν επικεφαλής της πειρατικής επίθεσης στο M/VQSMDubai, μαζί με άλλους 7 πειρατές. Το πλοίο είχε πλήρωμα 24 ατόμων. Οι άλλοι πειρατές τιμωρήθηκαν από 10 έως 17 χρόνια φυλάκισης και χρηματικό πρόστιμο. Επίσης τον Ιούλιο του 2010, δικαστήριο στις Σεϋχέλλες καταδίκασε ομάδα πειρατών σε 10ετή φυλάκιση για απόπειρα πειρατείας σε σκάφος της ακτοφυλακής τους.

⁷⁴Πηγή <http://www.usdoj.gov/usao/vae> και

www.justice.gov/usao/vae/Pressreleases/04-AprilPDFArchive/11/20110413shibinnr.html

Β' ΜΕΡΟΣ

Η Διεθνής Αντιμετώπιση της Σομαλικής Πειρατείας

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ της ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΚΑΙ της ΕΝΟΠΛΗΣ ΛΗΣΤΕΙΑΣ ΑΝΟΙΚΤΑ ΤΩΝ ΑΚΤΩΝ της ΣΟΜΑΛΙΑΣ.

1. Η αντιμετώπιση της πειρατείας στο πλαίσιο του ΟΗΕ

Η κλιμάκωση των επιθέσεων τα τελευταία δύο χρόνια, η απώλεια ανθρωπίνων ζωών και τα σοβαρά προβλήματα που δημιουργήθηκαν στη διέλευση των εμπορικών πλοίων, έθεσαν σε συναγερμό τον Ο.Η.Ε καθώς και όλες τις υπηρεσίες που εμπλέκονται με την ασφάλεια της διεθνούς ναυσιπλοΐας. Τον Ιούνιο του 2007 το Συμβούλιο του ΙΜΟ υιοθέτησε πρόταση του Γενικού Γραμματέα Ευθύμιου Μητρόπουλου, για την εμπλοκή του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών για την αντιμετώπιση περιστατικών πειρατείας εντός των χωρικών υδάτων της Σομαλίας και ειδικότερα σε πλοία που μεταφέρουν επισιτιστική βοήθεια.

Επιπρόσθετα ο ΓΓ/ΙΜΟ εξουσιοδοτήθηκε να καλέσει το Σ.Α των Η.Ε, για να ζητήσει από την κυβέρνηση της Σομαλίας να λάβει πρόσθετα μέτρα για την καταπολέμηση του φαινομένου.

Αποτέλεσμα των παραπάνω ήταν το 2008 το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ, να προχωρήσει στη λήψη συνεχόμενων αποφάσεων (1816, 1838, 1846 και 1851) για την καταστολή της πειρατείας στη Σομαλία, ενδεικτικό στοιχείο της σοβαρότητας της καταστάσεως που έχει δημιουργηθεί και της αποφασιστικότητας της διεθνούς Κοινότητας να λάβει μέτρα για την εξάλειψη του πειρατικού κινδύνου.

Οι Αποφάσεις αυτές καλούν τα κράτη-μέλη να συνεργασθούν σε όλα τα επίπεδα (πολιτικό επιχειρησιακό και νομικό) για την αποκατάσταση της ασφάλειας των θαλασσιών συγκοινωνιών στην περιοχή της Σομαλίας. Ιδιαίτερος δε η Απόφαση 1851, ενθαρρύνει τα κράτη να συστήσουν διεθνή συντονιστικό μηχανισμό (Ομάδα Επαφής) για την επίτευξη αποτελεσματικότερης συνεργασίας μεταξύ τους, σε όλες τις παραμέτρους που αφορούν στην αντιμετώπιση της πειρατείας.

Στις 3 Φεβρουαρίου 2011, Παγκόσμια Ημέρα της Θάλασσας, ανακοινώθηκε το πλάνο δράσης του IMO⁷⁵ για την αντιμετώπιση της πειρατείας, το οποίο θέτει 6 πρωταρχικούς στόχους:

1. Αύξηση της πίεσης σε πολιτικό επίπεδο, για να απελευθερωθούν οι ναυτικοί που κρατούνται από τους πειρατές για λύτρα.
2. Αναδιάρθρωση και βελτίωση των προτεινόμενων μέτρων και χειρισμών προς τους ναυτικούς και πλοιοκτήτες, προκειμένου να αντιμετωπισθούν αποτελεσματικότερα οι επιθέσεις.
3. Μεγαλύτερα επίπεδα στήριξης και συνεργασίας μεταξύ των πλοίων.
4. Καλύτερη αντιπειρατική συνεργασία και συντονισμού ανάμεσα στα κράτη και τους Διεθνείς Οργανισμούς.
5. Αναπτυξιακή βοήθεια στα κράτη που την έχουν ανάγκη, ώστε να προωθούν στην δικαιοσύνη όσους διαπράττουν πειρατεία και ένοπλη ληστεία στη θάλασσα.
6. Φροντίδα σε όσους έπεσαν θύματα πειρατικής επίθεσης καθώς και στις οικογένειες τους.

Στην ανακοίνωση αυτών των πραγματικά ανθρώπινων στόχων του IMO ο BanKiMoon είπε ότι η κατάσταση όπως έχει δημιουργηθεί στην Σομαλία είναι.....”completely unacceptable”. “Συνέχισε λέγοντας ότι οι ρίζες του προβλήματος βρίσκονται στη στεριά. Πρόκειται για ένα ιδιαίτερος σύνθετο πρόβλημα. Παρόλο αυτά, η πειρατεία είναι μια εγκληματική πράξη που κρύβει οικονομικά κίνητρα και ανθίζει στη Σομαλία λόγω της απουσίας αποτελεσματικής επιβολής του νόμου. Θα πρέπει ολόκληρη η διεθνής κοινότητα να εστιάσει σε μια στρατηγική αποτροπής, ασφάλειας, επιβολής

⁷⁵<http://www.imo.org/About/Events/WorldMaritimeDay/Documents/2011%20WMD%20theme%20Action%20Plan%20handout.doc>.

Το έργο της δεν θίγει σε καμία περίπτωση την αυτονομία των δράσεων μεμονωμένων κρατών αλλά και των λοιπών συλλογικών προσπαθειών (ΕΕ, ΝΑΤΟ) για την εξάλειψη του πειρατικού προβλήματος. Λειτουργεί ως άτυπος μηχανισμός ανταλλαγής ιδεών και προτάσεων που παρέχει τη δυνατότητα στα 60μέχρι σήμερα συμμετέχοντα κράτη, διεθνείς οργανισμούς και ενώσεις πλοιοκτητών να αξιολογήσουν την αποτελεσματικότητα των μέσων που χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπιση της πειρατείας.

Την 10 Σεπτεμβρίου 2009 συνήλθε η 4^η Σύνοδος της Ομάδας Επαφής. Στην συνεδρίαση αυτή αποφασίσθηκε η σύσταση Διεθνούς Ταμείου που θα συγκεντρώνει πόρους που θα αξιοποιούνται προς την κατεύθυνση της ποινικής καταστολής της πειρατείας. Η δημιουργία του Διεθνούς Ταμείου στα πλαίσια λειτουργίας της Ομάδας Επαφής έγινε αντικείμενο διαπραγμάτευσης με αποτέλεσμα την τελική έγκρισή του στις 27 Ιανουαρίου του 2010.

Το Διεθνές Ταμείο έχει ως κύριο σκοπό την αντιμετώπιση δαπανών που σχετίζονται με την δίωξη και την κράτηση υπόπτων πειρατείας, καθώς και άλλες δραστηριότητες που σχετίζονται με την υλοποίηση των στόχων της Ομάδας Επαφής. Το Ταμείο αυτό έχει λάβει συνολικά 2.973.000 δολάρια από την ίδρυσή του και έχει ήδη καταβάλλει 2.437.372 δολάρια⁸⁰ για την χρηματοδότηση συνολικά 6 έργων , στην Κένυα, τις Σεϋχέλλες και τη Σομαλία καθώς και ένα σχέδιο που αφορά την TFG και την ευαισθητοποίηση του Σομαλικού πληθυσμού, για τους κινδύνους που συνδέονται με την πειρατεία, την εγκληματικότητα και τις εναλλακτικές επιλογές για υγιή διαβίωση.

1.2 Γραφείο ΗΕ για τα Ναρκωτικά και το Έγκλημα.

Ένας μεγάλος αριθμός γραφείων των ΗΕ εμπλέκεται στην προσπάθεια ανάπτυξης και βελτίωσης των δικαστικών δομών της Σομαλίας και των γειτονικών χωρών, προκειμένου το δικαιοδοτικό σύστημα που αφορά, την σύλληψη, την δίωξη και την φυλάκιση των υπευθύνων για πράξεις πειρατείας και ένοπλης ληστείας στα ανοιχτά των ακτών της Σομαλίας να λειτουργήσει. Το γραφείο των Η.Ε για τα Ναρκωτικά και το έγκλημα (UNODC), παίζει σημαντικό ρόλο στην προσπάθεια αυτή.

⁸⁰ReportS.G (S/2010/675/30-12-2010)

Το UNODC, συμμετέχει σε προγράμματα βοήθειας για την Κένυα, τις Σεϋχέλλες και τις περιοχές Πούτλαντ και Σομαλιλάνδη της Σομαλίας. Η βοήθεια του UNODC στα περιφερειακά αυτά κράτη, στοχεύει στην βελτίωση του δικαστικού τους συστήματος και στην ενίσχυση των εθνικών τους νομοθεσιών. Πιο συγκεκριμένα τα κύρια στοιχεία του προγράμματος είναι: η νομοθετική επανεξέταση του υπάρχοντος νομικού πλαισίου, η στήριξη των αστυνομικών δυνάμεων, η ενίσχυση της δικαστικής εξουσίας, η παροχή υλικοτεχνικής υποδομής, η καλύτερη ροή των πληροφοριών, η αποτελεσματική συλλογή αποδεικτικών στοιχείων, η ανακαίνιση των φυλακών και η εκπαίδευση των ναυτικών αρχών της χώρας.

Το πρόγραμμα του UNODC στην Κένυα ξεκίνησε με χρηματοδότηση ύψους 2,3 εκατ. Δολαρίων, σχεδιασμένο να διαρκέσει 18 μήνες και να καλύψει περίπου 30 ποινικές διώξεις. Το αντίστοιχο πρόγραμμα στις Σεϋχέλλες κινήθηκε με χρηματοδότηση ύψους 1,1 εκατ. δολαρίων, σχεδιασμένο να διαρκέσει 18 μήνες και να καλύψει τις διώξεις περίπου 40 υπόπτων. Σήμερα το UNODC συνεργάζεται με την Ενωμένη Δημοκρατία της Τανζανίας, τον Μαυρίκιο και τις Μαλδίβες, προκειμένου να γίνουν χώρες υποδοχής υπόπτων για το έγκλημα της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στη θάλασσα. Το έργο του UNODC χρηματοδοτήθηκε με περίπου 1,2 εκατομμύρια δολάρια από το Διεθνές Ταμείο, για την υποστήριξη των πρωτοβουλιών των κρατών στην καταπολέμηση της πειρατείας ανοικτά των ακτών της Σομαλίας.

Το UNODC μαζί με το UNPOS και τον IMO πρόσφατα δημιούργησαν και το “KampalaProcess”, το οποίο είναι ένας μηχανισμός διαλόγου, που ενώνει την TFG, την Σομαλιλάνδη, την Πούτλαντ και άλλες Σομαλικές Περιφερειακές Αρχές. Τον Ιούνιο επίσης του 2010, ανήγγειλαν την δημιουργία νέας δικαστικής αίθουσας υψίστης ασφαλείας στην Κένυα, αποκλειστικά για την εκδίκαση πειρατικών επιθέσεων. Η χρηματοδότηση του συγκεκριμένου έργου έφτασε το ύψος των 9.300.000 \$ από δωρεές.

2. Η ευρωπαϊκή προσέγγιση του προβλήματος.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση ως παγκόσμιος παίκτης και ως ανερχόμενη πολιτική δύναμη στον 21^ο αιώνα, επιδιώκει την προαγωγή και εγγύηση ενός καθεστώτος ασφάλειας στο διεθνές σύστημα, μέσα από την άρθρωση μιας πολυμερούς διακυβέρνησης και συνεργασίας, η οποία εκτείνεται προφανώς επίσης στις θαλάσσιες μεταφορές⁸¹. Η Ε.Ε μέχρι πριν λίγα χρόνια αντιμετώπιζε την πειρατεία ως ένα πρόβλημα περιφερειακού χαρακτήρα, καθώς δεν αντιμετώπιζε φαινόμενα πειρατείας και ένοπλης ληστείας στα χωρικά της ύδατα. Βέβαια πολλά πλοία σημαίας κρατών μελών της διέρχονται από τις επικίνδυνες περιοχές και αναπόφευκτα την τελευταία τριετία έπесαν θύματα πράξεων πειρατείας.

Συνεπεία της αύξησης της πειρατικής δραστηριότητας και ως εκ τούτου της ζημίας που προκαλεί αυτήστα κράτη μέλη της, η Ε.Ε υποστηρίζει πλέον με κάθε τρόπο την δράση του IMO και ζητά από τα κράτη μέλη της να αναλάβουν σαφείς δεσμεύσεις και υποχρεώσεις στη βάση της υιοθέτησης των σχετικών Διεθνών Συμβάσεων. Παράλληλα τονίζει emphaticά ότι τα κράτη θα πρέπει να προσαρμόσουν και να ενισχύσουν τις εθνικές τους νομοθεσίες, κατά τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η αποτελεσματική εφαρμογή των Συμβάσεων αυτών.

Το Mschoa επίσης συστάθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας Ευρωπαϊκής Πολιτικής Ασφάλειας και Άμυνας για την καταπολέμηση της πειρατείας στο Κέρασ της Αφρικής. Το έργο αυτό άρχισε με τη σύσταση της EU NAVCO τον Σεπτέμβριο του 2008. Αυτός ο συντονιστικός πυρήνας που λειτουργεί στις Βρυξέλλες έχει αποκαταστήσει την επαφή με μεγάλο μέρος της ναυτιλιακής κοινότητας και παρέχει συντονισμό με τις δυνάμεις της ΕΕ που επιχειρούν στην περιοχή. Τον Νοέμβριο του 2008, το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έκανε ένα ακόμη πιο μεγάλο βήμα με τη σύσταση της ναυτικής αποστολής —EU NavforAtalanta⁸²— για τη βελτίωση της ναυτικής ασφάλειας στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, με την πρόληψη και

⁸¹Πλατιάς Χ, «Πειρατεία και Ένοπλη Ληστεία στη θάλασσα: Σε αναζήτηση μιας Ευρωπαϊκής Πολιτικής για την ενίσχυση της Θαλάσσιας Ασφάλειας στο Περράκης, Τσάλας, «Ασφάλεια και Πειρατεία στην Ανοιχτή Θάλασσα», 2006, σελ. 90.

⁸²Ο Eunavfor είναι η συντονιστική αρχή που έχει αναλάβει τη λειτουργία του Κέντρου Ναυτικής Ασφάλειας του Κέρατος της Αφρικής (Mschoa). Όλες οι πληροφορίες και τα στοιχεία επαφής αναρτώνται στην ιστοσελίδα του Mschoa.

την αποτροπή των πειρατικών επιθέσεων και την παροχή βοήθειας στα εμπορικά πλοία στην περιοχή.

Σε επίπεδο ενίσχυσης της περιφερειακής συνεργασίας η Ε.Ε έχει συνάψει διμερές συμφωνίες με την Κένυα και τις Σεϋχέλλες. Οι συμφωνίες αυτές στόχο έχουν να διευκολύνουν το έργο της επιχείρησης «ΑΤΑΛΑΝΤΑ» σε θέματα δικαστικής δίωξης των συλληφθέντων πειρατών. Η συμφωνία Ε.Ε.- Κένυας, έλυνε εν μέρει το πρόβλημα, πλην όμως στην περίπτωση αυτή, το πλοίο που συλλαμβάνει τους πειρατές, φεύγει από την περιοχή των Επιχειρήσεων έως και μία εβδομάδα, αφήνοντας κενό στο πεδίο της Επιχείρησης. Αυτό βέβαια δεν είναι το μοναδικό πρόβλημα καθώς δυσκολίες ανακύπτουν επίσης και στην συλλογή αποδεικτικών στοιχείων όπως αποτυπώματα, DNA κλπ, υποστηρικτικά της δίκης, καθώς και τα πληρώματα των Πολεμικών Πλοίων, δεν είναι εκπαιδευμένα αλλά ούτε και εξουσιοδοτημένα για τη λήψη τέτοιων στοιχείων, στην ύπαρξη καθυστερήσεων στην εκδίκαση αλλά και στην άρνηση των πληρωμάτων των εμπορικών πλοίων να παρουσιασθούν σαν μάρτυρες⁸³.

Στις 7 Δεκεμβρίου του 2010, το Συμβούλιο της Ε.Ε αποφάσισε οι πληροφορίες που συγκεντρώνονται για τους υπόπτους πειρατές από την επιχείρηση ΑΤΑΛΑΝΤΑ, όπως αποτυπώματα, έγγραφα αναγνώρισης, ή εξοπλισμός που χρησιμοποιήθηκε από τους υπόπτους να προωθείται στην Interpol για έλεγχο από την παγκόσμια βάση δεδομένων, διευκολύνοντας με αυτό τον τρόπο την συγκέντρωση στοιχείων και την προσαγωγή των πειρατών για δίκη. Χαρακτηριστικά ο Γ.Γ της Interpol Ronald K. Noble, είπε ότι «η θαλάσσια πειρατεία ανήκει στο Διεθνώς Οργανωμένο Έγκλημα και απαιτεί την ανταλλαγή πληροφοριών και την στενή συνεργασία των εμπλεκόμενων φορέων προκειμένου να αντιμετωπισθεί αποτελεσματικά»⁸⁴.

⁸³ Εδώ να αναφερθεί ότι το νομικό σύστημα της Κένυας δεν δέχεται τη διαδικασία μέσω teleconferans.

⁸⁴ EU Council Decision 2010/766/CFSP (7 December 2010).

Η επιχείρηση ΑΤΑΛΑΝΤΑ, έχει οδηγήσει στην σύλληψη δεκάδων πειρατών και σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία του IMB-PRC, έχει βοηθήσει σημαντικά στην μείωση των επιτυχημένων πειρατικών επιθέσεων. Η επιτυχημένη διεξαγωγή της επιχείρησης, οδήγησε σύμφωνα με απόφαση του Συμβουλίου της Ε.Ε στην παράταση αυτής μέχρι τον Δεκέμβριο του 2012, ενώ αναμένεται να συζητηθεί εκ νέου και η στρατηγική της στην περιοχή⁸⁷.

⁸⁷<http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cmsData/docs/pressdata/EN/foraff/115182.pdf>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ -2 Αμυντικά Μέτρα Εμπορικών πλοίων

1.Οδηγίες Βέλτιστων Πρακτικών (BMP)

Οι βέλτιστες πρακτικές (BestManagementPractices)⁸⁸, είναι ένα εγχειρίδιο, σκοπός του οποίου είναι να βοηθήσει τα πλοία να αποφύγουν, αποτρέψουν και καθυστερήσουν τις απόπειρες πειρατείας που λαμβάνουν χώρα στην περιοχή ανοιχτά των ακτών της Σομαλίας. Το συγκεκριμένο εγχειρίδιο συμπληρώνει τις οδηγίες που έχουν δοθεί από τον IMO. Τον Ιούνιο του 2010 η ναυτιλιακή κοινότητα, πρότεινε την αναθεωρημένη, 3^η έκδοση των Βέλτιστων Διαχειριστικών Πρακτικών. Σύμφωνα με αυτές, ο όρος «πειρατεία», περιλαμβάνει όλες τις πράξεις βίας εναντίον πλοίων, πληρωμάτων και φορτίου. Ακόμη περιλαμβάνει και την ένοπλη ληστεία καθώς και απόπειρες πειρατικών επιθέσεων, οπουδήποτε και αν λάβουν μέρος. Οι Βέλτιστες Διαχειριστικές πρακτικές υποστηρίζονται από τους διεθνείς φορείς εκπροσώπησης του Ναυτιλιακού κλάδου, οι οποίοι είναι οι εξής:

- 1) Διεθνής Οργάνωση Ανεξάρτητων Ιδιοκτητών Δεξαμενοπλοίων (Intertanko)
- 2) Διεθνές Επιμελητήριο Εμπορικής Ναυτιλίας (ICS)
- 3) Διεθνές ναυτιλιακό φόρουμ Εταιρειών Πετρελαίου (Ocimf)
- 4) Βαλτικό και Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο (Bimco)
- 5) Εταιρεία διεθνών φορέων εκμετάλλευσης δεξαμενοπλοίων υγραεριοφόρων και σταθμών μεταφόρτωσης (Sigtto)
- 6) Διεθνής ένωση πλοιοκτητών φορτηγών πλοίων ξηρού φορτίου (Intercargo)
- 7) Διεθνής Όμιλος Φορέων Προστασίας και Αποζημιώσεων (IGP&I)
 - ι) Διεθνής ένωση κρουαζιερόπλοιων (CLIA)
- 9) Διεθνής Ένωση Ναυτασφαλιστών (IUMI)
- 10) Joint War Committee (JWC) & Joint Hull Committee (JHC)
- 11) Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (IMB)
- 12) Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ITF)

⁸⁸BMP, Version3-June 2020, "Piracy off the Coast of Somalia and Arabian Sea".

Οι περισσότερες απόπειρες πειρατείας απωθήθηκαν με επιτυχία από πληρώματα πλοίων που είχαν προβεί σε σχεδιασμό και εκπαίδευση πριν από τη διέλευση της επικίνδυνης περιοχής και χρησιμοποίησαν με αποτελεσματικό τρόπο παθητικά μέτρα αντιμετώπισης. Σύμφωνα με τον ISPSCode το πλοίο θα πρέπει να έχει επικαιροποιημένο το ΣΑΠ (Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου)⁸⁹.

Επιχειρησιακός Σχεδιασμός Πριν από την διέλευση

1) Ο Οργανισμός Εμπορικής Ναυτιλίας του ΗΒ (UkmtuDubai)⁹⁰ είναι το πρώτο σημείο επαφής για τα πλοία στην περιοχή. Ο UkmtuDubai, ο οποίος προσφέρει καθημερινή επικοινωνία μεταξύ πλοιάρχων και στρατιωτικών, συνομιλεί με τα πλοία και τα συνδέει απευθείας με το Κέντρο Ναυτικής Ασφάλειας του Κέρατος της Αφρικής (Mschoa) και με τους κυβερνήτες πλοίων του πολεμικού ναυτικού στη θάλασσα. Ο UkmtuDubai ζητάει τακτική ενημέρωση για τη θέση και τις προβλεπόμενες κινήσεις των πλοίων. Χρησιμοποιεί τις πληροφορίες αυτές για να διατηρούν οι μονάδες του ναυτικού ακριβή εικόνα της ναυσιπλοΐας.

⁸⁹ Επίσης σύμφωνα με το κεφ XI-2, Καν. 4 της Δ.Σ SOLAS, το πλοίο υποχρεούται να διαθέτει Σέδιο Ασφαλείας (ΣΑΠ) εγκεκριμένο από την Αρχή ή από τους Αναγνωρισμένους Οργανισμούς (Νηογνώμονες), το οποίο περιγράφει τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται στο συγκεκριμένο επίπεδο ασφαλείας. Επίσης κάθε ΣΑΠ μεταξύ των άλλων περιλαμβάνει συγκεκριμένες διαδικασίες για την προστασία του πλοίου και την αντιμετώπιση των πιθανών απειλών, συμπεριλαμβανομένης και της πειρατείας. Η Δ.Σ SOLAS έχει ορίσει για τα πλοία υπό Ελληνική σημαία που διαπλέουν στην επικίνδυνη περιοχή, μέτρα ασφαλείας τύπου δύο (2).

⁹⁰ Το γραφείο του Οργανισμού Εμπορικής Ναυτιλίας του ΗΒ (UkmtuDubai) στο Ντουμπάι ενεργεί ως ημείο επαφής του κλάδου με τις πολυεθνικές στρατιωτικές δυνάμεις [CombinedMilitaryForces CMF]. Ο UkmtuDubai διαχειρίζεται επίσης το σύστημα εθελούσιας αναφοράς (VoluntaryReportingScheme), με βάση το οποίο τα εμπορικά πλοία παροτρύνονται να αποστέλλουν καθημερινά αναφορές, αναφέροντας τη θέση τους και την προβλεπόμενη ώρα άφιξής τους στον επόμενο λιμένα, κατά τη διέλευσή τους από την περιοχή που οριοθετείται από το Σουέζ, 78° Α και 10° Ν. Ο UkmtuDubai στη συνέχεια παρακολουθεί την πορεία των πλοίων και οι πληροφορίες για τη θέση τους διαβιβάζονται στις CMF και τα κεντρικά γραφεία στην ΒΕ. Οι νέες πληροφορίες που αφορούν την εμπορική κίνηση διαβιβάζονται κατόπιν απευθείας στα πλοία και όχι στις ναυτιλιακές εταιρείες, οπότε εξασφαλίζεται βελτίωση της δυνατότητας αντίδρασης σε τυχόν συμβάν και εξοικονόμηση χρόνου.

2) Το Κέντρο Ναυτικής Ασφάλειας του Κέρατος της Αφρικής (Mschoa) είναι η αρχή σχεδιασμού και συντονισμού των δυνάμεων της ΕΕ (EU Navfor) στον κόλπο του Άντεν και στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας.

3) Το Γραφείο Συνδέσμου Ναυτιλίας (Marlo) λειτουργεί ως δίαυλος ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των Πολυεθνικών Ναυτικών Δυνάμεων (CMF) και των εμπορικών ναυτιλιακών εταιρειών, τα πλοία των οποίων βρίσκονται στην περιοχή .

4) Πριν από τη διέλευση από την περιοχή υψηλού κινδύνου, ο πλοιοκτήτης και ο πλοίαρχος πρέπει να διεξάγουν δυική τους εκτίμηση του κινδύνου για την πιθανότητα και τις συνέπειες πειρατικών επιθέσεων κατά του πλοίου, με βάση τις πλέον πρόσφατες διαθέσιμες πληροφορίες. Στο αποτέλεσμα αυτής της εκτίμησης επικινδυνότητας πρέπει να προσδιορίζονται μέτρα πρόληψης, μετριασμού και ανάκτησης και να συνδυάζονται θεσμικές απαιτήσεις με συμπληρωματικά μέτρα για την καταπολέμηση της πειρατείας⁹¹.

5) Τέσσερις με πέντε ημέρες πριν εισέλθει το πλοίο στον διεθνώς συνιστώμενο διάδρομο διέλευσης International Recommended Transit Corridor (IRTC)], πρέπει να έχει υποβληθεί «εγγραφή κίνησης του πλοίου» στο Mschoa, με μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου ή φαξ. Η εγγραφή μπορεί να γίνει είτε από το πλοίο είτε από τη ναυτιλιακή εταιρεία.

6) Το αντιπειρατικό σχέδιο έκτακτης ανάγκης έχει αποδειχθεί άκρως αποτελεσματικό όταν εφαρμόζεται εκ των προτέρων. Πριν από την άφιξη στην περιοχή πρέπει να διεξάγεται άσκηση, το σχέδιο να επανεξετάζεται και όλο το προσωπικό να ενημερώνεται για τα καθήκοντά του, όπως επίσης να εξοικειώνεται με το σήμα συναγερμού για πειρατική επίθεση⁹².

7) Συνιστάται στους πλοιάρχους να έχουν επίσης έτοιμο ένα σχέδιο επικοινωνίας κτακτης ανάγκης, το οποίο να περιέχει όλους τους βασικούς αριθμούς κλήσης και τα προετοιμασμένα μηνύματα έκτακτης ανάγκης, τα οποία πρέπει να βρίσκονται πρόχειρα ή να εκτίθενται μονίμως κοντά στα χειριστήρια

⁹¹EL L 67/16 Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης 17.3.2010

⁹²EL 17.3.2010 Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 67/17

επικοινωνιών (π.χ. αριθμοί τηλεφώνου των Mschoa, IMB PRC, CSO κ.λπ. — βλέπε κατάλογο φορέων επαφής στο Παράρτημα 1).

8. Η χρήση του συστήματος AIS του πλοίου (σήμα ένδειξης συναγερμού). Με βάση τη σύμβαση Solas, εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια του πλοιάρχου να απενεργοποιήσει το AIS εφόσον πιστεύει ότι η χρήση του αυξάνει τον κίνδυνο για το πλοίο. Ωστόσο, για να έχουν στη διάθεσή τους οι ναυτικές δυνάμεις τα στοιχεία ιχνηλάτησης των πλοίων στον κόλπο του Άντεν, συνιστάται η διαβίβαση του AIS να είναι μεν συνεχής αλλά να περιορίζεται στα στοιχεία αναγνώρισης του πλοίου, της θέσης του, της πορείας του, της ταχύτητάς του, των συνθηκών πλεύσης του και των σχετικών με την ασφάλεια πληροφοριών. Στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας η απόφαση επίσης επαφίεται στον πλοίαρχο, οι ναυτικές δυνάμεις όμως συνιστούν να απενεργοποιείται τελείως το σύστημα. .

Εντός του κόλπου του Άντεν

1) Η Eunavfor συνιστά στα πλοία να διέρχονται μέσω του IRTC. Τα πλοία που πλέουν από δυσμιάς προς ανατολάς πρέπει να καταλαμβάνουν το βόρειο τμήμα του διαδρόμου και τα πλοία που πλέουν από ανατολάς προς δυσμιάς το νότιο τμήμα του. Οι οδηγίες διέλευσης κατά ομάδες μέσα στον κόλπο του Άντεν όσον αφορά την ώρα και την ταχύτητα αναρτώνται στην ιστοσελίδα του Mschoa, εφόσον βέβαια έχει σχηματισθεί ομάδα.

2) Συνιστάται στα πλοία να αποφεύγουν τα χωρικά ύδατα της Υεμένης κατά τη διέλευσή τους. Αυτό γίνεται γιατί σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, δεν είναι δυνατόν στις διεθνείς ναυτικές δυνάμεις που περιπολούν στην περιοχή να εισέλθουν και να επιχειρήσουν στα χωρικά ύδατα της Υεμένης.

Μέτρα αυτοπροστασίας πλοίου.

1) Συνιστάται η πρόβλεψη ενός σημείου συγκέντρωσης ή «οχυρού» σε περίπτωση πειρατικής επίθεσης και η δοκιμή των διαδικασιών ασφάλισης με σκοπό την καθυστέρηση πρόσβασης στο κυβερνείο του πλοίου και την εξοικονόμηση χρόνου. Το ιδεώδες είναι το σημείο αυτό να βρίσκεται μακριά από φινιστρίνια. Λόγω της συνεχιζόμενης συζήτησης σχετικά με τη χρήση των οχυρών και τη μέθοδο εφαρμογής τους, συνιστάται στους πλοιάρχους να συμβουλευονται τακτικά το Mschoa.

2) Πρέπει να προστατεύεται και να ελέγχεται η πρόσβαση στη γέφυρα, το μηχανοστάσιο, τον θάλαμο μηχανισμού κινήσεως του πηδαλίου, και σε όλους τους χώρους υποδοχής/εσωτερικούς χώρους. Όλα τα πιθανά σημεία εισόδου (θύρες, φινιστρίνια, στόμια αερισμού κ.λπ.) πρέπει να αξιολογούνται και να ασφαρίζονται κατάλληλα, ειδικά εάν το πιθανό σημείο εισόδου κρίνεται αρκετά φαρδύ ώστε να εισέλθει επιτιθέμενος. Είναι απαραίτητο να εξασφαλίζεται ένα μόνο σημείο πρόσβασης στους χώρους υποδοχής και τους εσωτερικούς χώρους εργασίας κατά την έναρξη διέλευσης από περιοχές υψηλού κινδύνου. Τυχόν εφαρμοζόμενα μέτρα δεν πρέπει να παρεμποδίζουν την έξοδο κινδύνου από τους εσωτερικούς χώρους, οι οποίοι πρέπει παράλληλα να παραμένουν ασφαλείς από την πρόσβαση πειρατών από έξω.

3) Συνιστάται οι πυροσβεστικές αντλίες ή/και οι πυροσβεστικοί σωλήνες να βρίσκονται υπό πίεση και έτοιμοι προς χρήση έξω από το κατάστρωμα γύρω από το πλοίο, ιδίως στα πιο αδύναμα σημεία.

4) Πρέπει να χρησιμοποιούνται ενδεχομένως συρματοπλέγματα/φυσικά εμπόδια γύρω από την πρύμνη / τα χαμηλότερα σημεία πρόσβασης, κατάλληλα για την ασφάλεια και τη διαφυγή του πληρώματος.

Σε γενικές γραμμές αυτά είναι τα προτεινόμενα μέτρα στις Βέλτιστες Διαχειριστικές Πρακτικές. Όσον αφορά τώρα την χρήση ενόπλων φρουρών ως φυλάκων, καθώς τελευταία και αυτό θεωρείται ένα αποτελεσματικό αμυντικό μέτρο, αυτό ανάγεται στη διακριτική ευχέρεια της ναυτιλιακής εταιρείας, αλλά η χρήση όπλων δεν συνίσταται καθώς αποδεδειγμένα κλιμακώνει την βία. Για το θέμα όμως αυτό θα γίνει αναφορά στο επόμενο κεφάλαιο, καθώς ήδη εφαρμόζεται και απασχολεί έντονα το τελευταίο διάστημα την διεθνή κοινότητα.

2. Security εναντίον Πειρατών

Οι “privateers” του 16^{ου} και 17^{ου} αιώνα φαίνεται ότι ξαναζωντανεύουν ως λύση για την αντιμετώπιση της ραγδαίας αύξησης των πειρατικών κρουσμάτων στη Σομαλία, με ιδιωτικές εταιρείες να σχεδιάζουν την δημιουργία ιδιωτικών ναυτικών και ενόπλων πληρωμάτων συνοδείας. Μεταξύ των ναυτιλιακών

εταιρειών που προσλαμβάνουν ένοπλους ιδιωτικούς σεκιούριτι είναι και αρκετές ελληνικές.

Η χρήση όμως όπλων έστω και για αυτοάμυνα, έχει ως αποτέλεσμα να αλλάξουν τακτική και οι πειρατές και πλέον να επιτίθενται ακόμη πιο βίαια, κάνοντας χρήση ρουκετών με μεγάλη ευκολία. Η Intertanko, πιστεύει ότι η χρήση όπλων από ένοπλους φρουρούς απλά θα κλιμακώσει την βία και δεν θα αντιμετωπίσει το πρόβλημα. Σύμφωνα με εκτιμήσεις οικονομικών αναλυτών η πειρατεία κοστίζει στην παγκόσμια οικονομία 7-12 δις. δολάρια ετησίως και το ποσό αυτό θα αυξηθεί σημαντικά εάν οι πλοιοκτήτες υποχρεωθούν να οδηγηθούν σε εναλλακτικά μέτρα, όπως έχουν ήδη κάνει κάποιοι από αυτούς⁹³:

Το υπό Ελληνική σημαία Δ/Ε «AEGEA» πλοιοκτησίας της εταιρείας ChandrisHellasCorporation, δέχτηκε επίθεση στις 4 Μαρτίου του 2011 από αλιευτικό σκάφος 30 μέτρων, στο οποίο επέβαιναν 8 πειρατές, στη θαλάσσια περιοχή 300 ναυτικών μιλίων ανοιχτά του Ομάν. Η πειρατεία απετράπη με ελιγμούς και χειρισμούς του πληρώματος και την παρουσία 3 Άγγλων σεκιούριτι. Οι πειρατές το πολιορκήσαν επί 1 ½ ώρα. Επιτέθηκαν 2 φορές με καταιγισμό πυροβολισμών ενώ έριξαν στο πλοίο και 3 ρουκέτες. Οι 2 ρουκέτες δεν βρήκαν τον στόχο. Όμως η τρίτη πέτυχε το ακομοδέσιο (χώρος που ξεκουράζεται το πλήρωμα) στην αριστερή πλευρά και έπεσε στο κατάστρωμα, χωρίς όμως να εκραγεί. Ο καπετάνιος και η Πλοιοκτήτρια εταιρεία ενημέρωσαν το PRC, προκειμένου να φτάσουν επιπλέον ενισχύσεις στην περιοχή του περιστατικού⁹⁴.

Τον Μάρτιο του 2010 καταγράφηκε το πρώτο, επίσημα τουλάχιστον, περιστατικό θανάτου πειρατή από ένοπλους φρουρούς πλοίων. Οι φρουροί επέβαιναν στο υπό παναμαϊκή σημαία πλοίο MV “Almezaan”, συμφερόντων των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων. Τρία πειρατικά σκάφη πλησίασαν το πλοίο και οι φρουροί πυροβόλησαν στον αέρα για εκφοβισμό. Όταν όμως αυτά επανήλθαν,

⁹³Πηγή: www.marineews.gr (4 Μαρτίου 2011).

⁹⁴Πηγή: http://www.enimerwsi.com/2011/03/blog-post_9192.html#ixzzlFfcOct1w

οι φρουροί πυροβόλησαν τους πειρατές σκοτώνοντας τον ένα. Τα πειρατικά σκάφη απομακρύνθηκαν για να συλληφθούν αργότερα από ναυτικό απόσπασμα της φρεγάτας “Navara” του Ισπανικού ναυτικού.

Το περιστατικό έφερε στο προσκήνιο το πολύπλοκο θέμα της ένοπλης προστασίας των εμπορικών πλοίων. Πολλές ναυτιλιακές εταιρείες είναι επιφυλακτικές στην χρήση ένοπλων φρουρών, καθώς φοβούνται ότι η παρουσία τους θα απαγορεύσει την προσέγγιση των πλοίων τους σε ορισμένα λιμάνια, ενώ, επιπλέον, μπορεί να αυξήσει το κόστος της ασφάλειας.

Το μεγαλύτερο ωστόσο πρόβλημα στην τοποθέτηση ιδιωτικών ενόπλων φρουρών σε πλοία είναι το νομικό καθεστώς που διέπει την χρήση των όπλων τους. Η διεθνής νομική εταιρεία “InceandCo” έχει δημοσιεύσει μια αναφορά στην οποία υπογραμμίζει τα θέματα που ανακύπτουν από την χρήση μισθοφόρων σε εμπορικά πλοία. Κύρια ερώτηση είναι ποιος έχει την δικαιοδοσία να διατάζει την χρήση ένοπλης βίας;

Συνήθως η χρήση ένοπλης βίας επάνω σε εμπορικό πλοίο σχετίζεται με την νομοθεσία της χώρας υπό την σημαία της οποίας βρίσκεται το πλοίο. Για το επεισόδιο στο MV “Almezaan”, έχει διαταχθεί δικαστική έρευνα για το τι συνέβη και υπό ποιες συνθήκες σκοτώθηκε ο επίδοξος πειρατής. Αυτό που επίσης δεν έχει ακόμη ξεκαθαριστεί είναι ποιος αποφασίζει για την ένοπλη εμπλοκή με τους πειρατές. Ο καπετάνιος ή οι φρουροί; Οι ένοπλοι θα δεχτούν να γίνουν όμηροι των πειρατών, αν ο καπετάνιος αποφασίσει ότι δεν πρέπει να γίνει πεδίο μάχης το πλοίο του; Εδώ πρέπει να σημειώσουμε ότι οι περισσότεροι φρουροί πλοίων είναι βετεράνοι του πολέμου στο Ιράκ και το Αφγανιστάν, με «στρατιωτική νοοτροπία» και είναι μάλλον απίθανο να δεχτούν την παράδοσή τους στους πειρατές. Η SOLAS βέβαια ορίζει σαφώς στο άρθρο 34, ότι «η εντολή ανήκει πάντα στον Πλοίαρχο».

Παρά τις ανωτέρω επιφυλάξεις η τάση για ένοπλη προστασία των πλοίων ενισχύεται. Τον Μάιο του 2009, η Αμερικανική Ακτοφυλακή συνέταξε μια οδηγία ασφαλείας που επιβάλλει σε πλοία υπό αμερικανική σημαία που πλέουν στο Κέρασ της Αφρικής να φέρουν φρουρούς και στους πλοιοκτήτες να υποβάλλουν για έγκριση σχέδια αντιπειρατικής ασφάλειας.

Αψηφώντας τα πιθανά προβλήματα μια βρετανική ασφαλιστική εταιρεία προχωρά ήδη πέραν της ιδέας των ένοπλων φρουρών σε πλοία. Η “JardineLLoydThompsonGroup”, η οποία ασφαλίζει το 14% των εμπορικών πλοίων όλου του κόσμου, σχεδιάζει να δημιουργήσει ένα ιδιωτικό πολεμικό ναυτικό από 21 σκάφη, τα οποία θα προστατεύουν τα εμπορικά πλοία όταν πλέουν στον κόλπο του Άντεν.

Το αρχικό κόστος του προγράμματος αναμένεται να φτάσει τα 15 εκατομμύρια δολάρια, τα οποία είναι το 10% του ποσού των 150 εκατομμυρίων δολαρίων που πληρώνονται κατά μέσο όρο ως λύτρα κάθε χρόνο στους πειρατές. Το 2010 η μέση τιμή λύτρων που ζητήθηκε από τους πειρατές διπλασιάστηκε φτάνοντας τα 4 εκατομμύρια δολάρια για κάθε πλοίο. Το ναυτικό της “JardineLLoydThompsonGroup”, θα συνοδεύει τα πλοία στην επικίνδυνη περιοχή και από τα μητρικά σκάφη θα εξοπλίζονται οπλισμένα ταχύπλοα, με ένοπλα πληρώματα, που θα επεμβαίνουν όταν διαπιστωθεί απειλή πειρατείας⁹⁵.

Νομικά προβλήματα όμως προκύπτουν και στην περίπτωση των μισθοφορικών ναυτικών. Το κυριότερο είναι το νομικό καθεστώς του ιδιωτικού πολεμικού σκάφους και η σχέση του με τις ναυτικές δυνάμεις κρούσης των διαφόρων κρατών. Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, η χρήση ένοπλης βίας σε εμπορικό πλοίο καθορίζεται από τον νόμο της χώρας υπό της οποίας την σημαία βρίσκεται το πλοίο. Το Ιδιωτικό πολεμικό σκάφος όμως μπορεί να πλέει υπό διαφορετική σημαία. Παρόλο αυτά η ιδέα του «ιδιωτικού πολεμικού ναυτικού» αντιμετωπίζεται από τις ναυτιλιακές εταιρείες πολύ πιο ευνοϊκά από την τοποθέτηση ενόπλων φρουρών στα πλοία τους. Αυτό οφείλεται στο ότι η «προστασία» λαμβάνει χώρα εκτός των ορίων του πλοίου.

⁹⁵Πηγή: <http://www.jltgroup.com/risk-and-insurance/war-risks/> Accessed 26 February 2011.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3- Σε απόσταση αναπνοής από το νέο δικαστήριο πειρατείας για τη Σομαλία.

1. Πρόσφατες Εξελίξεις.

Παρά την παρουσία των διεθνών ναυτικών δυνάμεων, η πειρατεία δεν μπορεί να αντιμετωπισθεί. Παρατηρήθηκε μάλιστα μέσα στο 2010 αύξηση των πειρατικών επιθέσεων σε θαλάσσιες περιοχές που βρίσκονται έξω από το επιχειρησιακό πεδίο των πολυεθνικών ναυτικών δυνάμεων. Παράλληλα με την αύξηση των πειρατικών επιθέσεων παρατηρήθηκε και αύξηση του επιπέδου βίας από τους Σομαλούς πειρατές απέναντι στους ομήρους που κρατούν, οι οποίοι μέχρι τις 15 Απριλίου του 2011 έφταναν τους 550 σύμφωνα με την Έκθεση του Γ.Γ Η.Ε (S/2011/277) στις 28 Απριλίου 2011. Όλα λοιπόν δείχνουν ότι το πρόβλημα παραμένει και η δίωξη και η τιμωρία των πειρατών, θα εξακολουθήσει να βασανίζει την διεθνή κοινότητα, καθώς η Σομαλική πειρατεία αποτελεί πλέον ένα από τα σημαντικότερα διεθνή προβλήματα που «αγγίζει» όλες τις χώρες του κόσμου.

Κάτω από αυτές τις συνθήκες το Σ.Α στις 27 Απριλίου του 2010, μετά από πρόταση της Ρωσίας, υιοθέτησε ομόφωνα την Απόφαση 1918 (2010), με την οποία ζητούσε από τον Γ.Γ BanKiMoon να παρουσιάσει μέσα σε 3 μήνες, μια Έκθεση με τις πιθανές εναλλακτικές μεθόδους δίωξης και τιμωρίας υπόπτων που συνδέονται με την πειρατεία και τις ένοπλες ληστείες στο Κέρας της Αφρικής. Στην ίδια Απόφαση το Σ.Α καλεί «όλα τα κράτη να ποινικοποιήσουν την πειρατεία στο εσωτερικό τους δίκαιο και να εξετάσουν ευνοϊκά την δίωξη των υπόπτων αλλά και την φυλάκιση των καταδικασθέντων πειρατών που συλλαμβάνονται έξω από τις ακτές της Σομαλίας, σύμφωνα με το εφαρμοστέο διεθνές δίκαιο δικαιωμάτων του ανθρώπου.

Στις 25 Αυγούστου 2010, ο Γ.Γ υπέβαλε την Έκθεση του προς το Σ.Α⁹⁶ στην οποία καταγράφει 7 επιλογές όσον αφορά την δίωξη, την τιμωρία και την φυλάκιση προσώπων υπεύθυνων για πράξεις πειρατείας και ένοπλης ληστείας ανοιχτά των ακτών της Σομαλίας. Συγκεκριμένα ο Γ.Γ αναλύει τις παρακάτω 7 εναλλακτικές.

1. Η ενίσχυση της συνδρομής των Ηνωμένων Εθνών για την οικοδόμηση ικανών δομών σε γειτονικές χώρες για τη δίωξη και φυλάκιση των προσώπων που ευθύνονται για πράξεις πειρατείας και ένοπλης ληστείας έξω από τις ακτές της Σομαλίας.
2. Ίδρυση Σομαλικού δικαστηρίου με έδρα σε τρίτο κράτος της Περιφέρειας, με ή χωρίς την συμμετοχή των Η.Ε.
3. Ίδρυση ειδικού Δικαστικού Τμήματος υποκείμενου στην εθνική δικαιοδοσία Κράτους ή Κρατών της περιοχής χωρίς την συμμετοχή των Η.Ε.
4. Ίδρυση ειδικού Δικαστικού Τμήματος υποκείμενου στην εθνική δικαιοδοσία Κράτους ή Κρατών της περιοχής, με την συμμετοχή των Η.Ε.
5. Ίδρυση περιφερειακού δικαστηρίου βάσει πολυμερούς συμφωνίας ανάμεσα σε κράτη της περιφέρειας με την συμμετοχή των Η.Ε.
6. Ίδρυση διεθνούς δικαστηρίου βάσει συμφωνίας ενός Κράτους της περιοχής και των Η.Ε.
7. Ίδρυση διεθνούς δικαστηρίου από το Σ.Α υπό το Κεφάλαιο 7 του χάρτη των Η.Ε.

Στην πραγματικότητα ο Γ.Γ αναλύει 2 γενικές προσεγγίσεις. Από την μια πλευρά την δίωξη από γειτονικά κράτη και από την άλλη την σύσταση ειδικού διεθνούς μηχανισμού, που θα συμβάλλει στην ομοιόμορφη αντιμετώπιση των πειρατών σε σχέση με την διαδικασία, τις ποινές, και την μεταχείριση των κατηγορουμένων. Βέβαια η σύσταση διεθνούς

⁹⁶S/2010/394

δικαιοδοτικού μηχανισμού θα ήταν χρονοβόρα καθώς θα έβρισκε αντίθετα πολλά κράτη, ενώ η περιφερειακή προσέγγιση της δίωξης με διεθνή συνδρομή παρουσιάζεται ως πιο άμεση και βιώσιμη λύση.

2. Η Έκθεση του JackLang97 και η προτεινόμενη Σομαλοποίηση των λύσεων.

"Μια κούρσα ταχύτητας διεξάγεται με τους πειρατές στα ανοικτά της Σομαλίας," λέει ο JackLang στην έκθεση που κατέθεσε την Τρίτη 25 Ιανουαρίου, στο Σ.Α. του ΟΗΕ, πριν επιστήσει την προσοχή της Διεθνούς Κοινότητας: «αν δεν οργανωθεί μια σταθερή, σαφής και ξεκάθαρη απάντηση με εξαιρετικά επείγουσα δράση, η διαδικασία της επαγγελματοποίησης, της ενίσχυσης και της εντατικοποίησης της πειρατείας θα μπορούσε να φθάσει σε "σημείο χωρίς επιστροφή"».

Η Έκθεση αυτή του JackLang «ειδικού σύμβουλου των Ηνωμένων Εθνών για νομικά θέματα σχετικά με την πειρατεία στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, ήταν το αποτέλεσμα μιας αποστολής διάρκειας 5 μηνών που του είχε αναθέσει ο Γ.Γ Η.Ε BanKiMoon. Ο JackLang επισκέφθηκε δύο φορές την περιοχή, διεξήγαγε εντατικές διαβουλεύσεις με περισσότερα από 50 κράτη, διεθνείς οργανισμούς, ιδιωτικές επιχειρήσεις και ερευνητικά ινστιτούτα και μίλησε με 100 ειδικούς, έως ότου καταλήξει σε 25 προτάσεις.

Ο κ. Lang κάνει λόγο για πειρατική βιομηχανία και τονίζει πως η επιμονή του φαινομένου ενθαρρύνεται από την ατιμωρησία των πειρατών. Χαρακτηριστικά επισημαίνει ότι πάνω από 90% των πειρατών που πιάστηκαν από τις ναυτικές δυνάμεις, αφέθηκαν ελεύθεροι χωρίς δίκη. Η τακτική "catchandrelease" ενθαρρύνει τους πειρατές. Αυτό σημαίνει ότι η Διεθνής Κοινότητα πρέπει να δείξει πιο αποτελεσματική ανταπόκριση. Κάθε μέρα 3,3 εκατομμύρια βαρέλια πετρελαίου μεταφέρονται μέσω του στενού του Μπάμπ Ελ Μαντέμπ ή το 30%

⁹⁷ S/2011/30

των αποθεμάτων πετρελαίου παγκοσμίως. Αυτό σημαίνει ότι είναι θέμα χρόνου να διαταραχθούν οι ισορροπίες παγκοσμίως. Αλλά και όσον αφορά τα μέτρα αυτοπροστασίας των εμπορικών πλοίων, ο κ. Lang αναφέρει ότι το 20% των πλοίων δεν συμμορφώνεται με τις Βέλτιστες Διαχειριστικές Πρακτικές.

Για όλους αυτούς τους λόγους ο JackLang καλεί τα ενδιαφερόμενα κράτη να αλλάξουν ταχτική κατά αυτής της μάστιγας, που θα μπορούσε κατά τη γνώμη του, να επηρεάσει μεσοπρόθεσμα το σύνολο της παγκόσμιας οικονομίας. Η καταπολέμηση της πειρατείας, τονίζει πρέπει να περάσει από μια "Σομαλοποίηση" των λύσεων. Η ιδέα είναι η διεθνής Κοινότητα να επικεντρώσει τις προσπάθειες της στη Σομαλία, που είναι "ταυτόχρονα πηγή και θύμα της πειρατείας".

Αρχικά απορρίπτει την ιδέα δημιουργίας ενός διεθνούς δικαστηρίου για την εκδίκαση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας. "Εκτός τόπου, υπερβολικά δαπανηρό και υπερβολικά αργό" δηλώνει. Η λύση κατά την γνώμη του πρέπει να είναι άμεση καθώς "Η πειρατεία δεν γνωρίζει καμία υποχώρηση μετά την επανεμφάνιση της στις ακτές της Σομαλίας το 2007". Ο JackLang στην Έκθεση του προτείνει να ενισχυθούν τα μέτρα που εφαρμόζονται ήδη και να αναπτυχθούν νέα, επικεντρωμένα κατά κύριο λόγο στις σταθερές και αυτοανακηρυχθείσες αυτόνομες περιφέρειες της Σομαλιλάνδης και του Puntland στο βόρειο τμήμα της χώρας. «Ας εμπιστευτούμε λοιπόν αυτές τις περιοχές, αφού οι ίδιες δηλώνουν ότι είναι αποφασισμένες να πολεμήσουν την πειρατεία» λέει ο ειδικός απεσταλμένος, πεπεισμένος ότι ως αντάλλαγμα για την διεθνή χρηματική βοήθεια, θα πάρουν οι αντίστοιχες κυβερνήσεις «συγκεκριμένα μέτρα ώστε να συλλάβουν τους πειρατές, να αποκαταστήσουν το κράτος δικαίου στις ζώνες καταφύγιου των πειρατών και να ελέγχουν τις ακτές».

Το σχέδιο δράσης του αποτελείται από τρεις ενότητες: την ασφαλιστική, την οικονομική και την δικαστική/σωφρονιστική. Δεν μπορεί να υπάρξει καταστολή χωρίς πρόληψη, προειδοποιεί ο JackLang. Η βοήθεια για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη αυτών των δύο περιοχών, και ιδιαιτέρως της επαρχίας του Puntland, όπου βρίσκονται τα περισσότερα καταφύγια των πειρατών, αποτελεί βασικό συστατικό στοιχείο του σχεδίου δράσης. Έμφαση πρέπει να δοθεί στις λιμενικές και αλιευτικές δραστηριότητες, στην εξαγωγή ζώων και στις τηλεπικοινωνίες.

Σχετικά με την ασφάλεια, ο JackLang προτείνει να οργανωθούν ειδικές αστυνομικές μονάδες, με επιστημονική συγκρότηση⁹⁸. Το αντικείμενο, εξηγεί, είναι να εξασφαλιστεί μια καλύτερη συλλογή αποδείξεων για την παρακολούθηση των δικτύων και την αντιμετώπιση των "μεγαλομαφίозων" που διοικούν, εναντίον των οποίων το Σ.Α θα πρέπει να είναι έτοιμο να υιοθετήσει την επιβολή μεμονωμένων κυρώσεων. Με αγανάκτηση ο JackLang, τονίζει ότι τα δακτυλικά αποτυπώματα των υπόπτων και οι αριθμοί των τραπεζικών γραμματίων που τους παραδίδονται για τα λύτρα, καταγράφονται σπάνια, ενώ τα πλοία τα βουλιάζουν.

Τέλος, όσον αφορά το διωκτικό και σωφρονιστικό κενό που υπάρχει στην περιοχή, ο πρώην καθηγητής διεθνούς δικαίου, κ. JackLang ζητά την ίδρυση, εντός προθεσμίας οκτώ μηνών, ενός Σομαλικού δικαστηρίου στην Αρούσα στην Τανζανία, το οποίο μετά θα μεταφερθεί στο Μογκαντίσου και την κατασκευή δύο εξειδικευμένων φυλακών 500 θέσεων εκάστη στο Puntland και στη Σομαλιλάνδη.. Εκτιμώμενο κόστος αυτής της επιχείρησης: 25 εκατομμύρια δολάρια. Ο JackLang, εκτιμά ότι το τίμημα κατασκευής των νέων εγκαταστάσεων είναι μικρό σε σύγκριση με το τρέχον κόστος της πειρατείας που αποτιμάται σε ένα ποσό 7 έως 12 δισεκατομμυρίων δολαρίων ετησίως.

3. Η Απόφαση- σταθμός του Σ.Α του Ο.Η.Ε.

Το Σ.Α του ΟΗΕ στις 11 Απριλίου του 2011⁹⁹ ζήτησε την υιοθέτηση ενός πακέτου μέτρων για τη μάχη κατά των Σομαλών πειρατών, που περιλαμβάνει νέους νομικούς κανόνες, διεθνή δικαστήρια και ειδικές φυλακές. Στην Απόφαση αυτή που ψηφίστηκε ομόφωνα, το Σ.Α επικρότησε την προσπάθεια του JackLang και αποφάσισε άμεσα να λάβει υπόψη του, την δημιουργία εξειδικευμένων Σομαλικών δικαστηρίων για την εκδίκαση υπόπτων προσώπων

⁹⁸Le Monde.fr | 25.01.11

⁹⁹Res 1976 (2011) 11 April 2011

για πειρατεία στη Σομαλία αλλά και στην περιφέρεια, συμπεριλαμβανομένου ενός εξειδικευμένου Σομαλικού δικαστηρίου, έξω από το έδαφος της Σομαλίας, σε χώρα της περιφέρειας, όπως συνέστησε ο JackLang.

Στη συνέχεια το Σ.Α ζητάει από τον Γ.Γ του Ο.Η.Ε να προετοιμάσει τις συστάσεις μέσα στους επόμενους 2 μήνες, εξετάζοντας τις λεπτομέρειες αυτών των μηχανισμών δίωξης, λαμβάνοντας υπόψη ότι θα υπάρξει και διεθνή συνδρομή, υπολογίζοντας επίσης στην βοήθεια της Ομάδας Επαφής καθώς και στην διαβούλευση με τα περιφερειακά κράτη. Ο Ρώσος πρεσβευτής Βιτάλι Τσοόρκιν σε δήλωση του ενώπιον του ΟΗΕ είπε πως «Αυτό θα αποτελέσει ένα πρώτο βήμα προς την δημιουργία ενός αποτελεσματικού δικαστικού μηχανισμού, που θα είναι ικανός να παρέχει μία αξιόπιστη λύση για να παραπέμπονται στην δικαιοσύνη οι Σομαλοί πειρατές».

Στην Απόφαση αυτή υπογραμμίζεται και η σημασία συνεργασίας με την Interpol, καθώς μπορεί να συμβάλλει στην αποτελεσματική αντιμετώπιση της πειρατείας. Θεωρώ ότι πρόκειται για μια Απόφαση- Σταθμό στον αγώνα καταστολής της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας, καθώς η ύπαρξη δικαιοδοτικού μηχανισμού, που θα οδηγήσει στην τιμωρία των πειρατών, εφόσον βέβαια έχει και την συναίνεση της TFG και των περιφερειακών κρατών, θα λειτουργήσει ανασταλτικά στην περαιτέρω επιδείνωση του φαινομένου στην περιοχή και σταδιακά στην εξάλειψή του.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

“No one wants to be a dumping ground for difficult problems” James Kraska

Συμπερασματικά το φαινόμενο της πειρατείας στο Κέρας της Αφρικής είναι ένα πρόβλημα πολυσύνθετο, διάσπαρτο από νομικά και πρακτικά προβλήματα. Αναμφίβολα, η γενεσιουργός αιτία της πειρατείας ανοιχτά των ακτών της Σομαλίας, δεν είναι άλλη από το πολιτικό χάος που επικρατεί στη χώρα. Το θετικό μήνυμα είναι ότι η διεθνής κοινότητα έχει ευαισθητοποιηθεί για την προώθηση μέτρων που στοχεύουν στην αποκατάσταση των δομών και των δυνατοτήτων της ίδιας της Σομαλίας, ώστε να αποκατασταθεί το κράτος δικαίου. Εξακολουθεί όμως το ζητούμενο, που είναι η δίωξη και η τιμωρία των πειρατών να μην έχει τεθεί σε εφαρμογή.

Ο James Kraska, χαρακτηριστικά λέει, ότι «κανείς δεν θέλει να είναι μια χωματερή για δύσκολα προβλήματα»¹⁰⁰. Η αδυναμία της Σομαλίας να συλλάβει και να διώξει τους πειρατές που δρουν στο έδαφος της δημιουργεί πολλές νομικές επιπλοκές για τα υπόλοιπα κράτη που διεξάγουν περιπολίες κατά της πειρατείας στην επικίνδυνη περιοχή. Όταν ένα πλοίο είναι σε ομηρία, δεν είναι άμεσα σαφές ποια χώρα πρέπει να ασκήσει δίωξη κατά των πειρατών. Σκεφτείτε μια χαρακτηριστική περίπτωση: «Ένα πλοίο κατασκευάστηκε στην Ιαπωνία, ανήκει όμως σε εταιρεία ορείχαλκου στη Μάλτα, που ελέγχεται από έναν Ιταλό, το διαχειρίζεται Κύπρια εταιρεία, είναι ναυλωμένο από Γαλλική εταιρεία, ο πλοίαρχος είναι Νορβηγός, το πλήρωμα είναι Ινδοί, είναι νηολογημένο στον Παναμά, χρηματοδοτείται από μια Βρετανική Τράπεζα, μεταφέρει φορτίο που ανήκει σε πολυεθνική εταιρεία πετρελαίου, και δέχεται επίθεση, ενώ διέρχεται από το έδαφος της Ινδονησίας και συλλαμβάνεται στις Φιλιππίνες», γράφει ο

¹⁰⁰<http://www.cfr.org/france/combating-maritime-piracy/p18376> Accessed 15 February 2011

Burnett στο βιβλίο του για την πειρατεία¹⁰¹. Νομικοί μελετητές συνιστούν οι πειρατές που συλλαμβάνονται να διώκονται στην περιοχή που συνελήφθησαν, αλλά στην περίπτωση της πειρατείας στο Κέρασ της Αφρικής, οι χώρες της Ανατολικής Αφρικής έχουν περιορισμένους πόρους για τα δικαστικά τους συστήματα.

Η Διεθνής Κοινότητα δυστυχώς φάνηκε ότι δεν προέβλεψε την κατάσταση που θα προέκυπτε στη Σομαλία από την διαιώνιση της εσωτερικής εμφύλιας αντιπαλότητας. Το πρόβλημα απαιτεί ριζική αντιμετώπιση και όχι στρατιωτικά μέτρα που από ότι φαίνεται μόνο επιδερμικά αντιμετωπίζουν την κατάσταση. Η Διεθνής Κοινότητα πρέπει να δει το πρόβλημα στην ουσία του και να αναλάβει κατάλληλες δράσεις ώστε η Σομαλία να γίνει κράτος κυρίαρχο και δημοκρατικό, με οργανωμένες δυνάμεις ασφαλείας και Ένοπλες Δυνάμεις. Η ειρηνευτική διαδικασία του Τζιμπουτί, που παραμένει στο πλαίσιο για την οικοδόμηση της ειρήνης και της σταθερότητας στη Σομαλία, είναι μια προσπάθεια σε περιφερειακό επίπεδο που συμβάλλει προς αυτή την κατεύθυνση. Παράλληλα ηγεσία της Σομαλίας πρέπει να δράσει πιο ενεργά και να συνεργαστεί με όλους τους ενδιαφερομένους, συμπεριλαμβανομένων των περιφερειακών διοικήσεων, προκειμένου να επιτευχθούν συμφωνίες με τους αρχηγούς των φατριών, τους θρησκευτικούς ηγέτες, και τους επιχειρηματίες, με στόχο την ανάπτυξη μιας αξιόπιστης και χωρίς αποκλεισμούς των ίδιων των Σομαλών, πολιτικής διαδικασίας προς όφελος όλων.

Σε ετήσιες εκθέσεις που δημοσιεύονται κάθε χρόνο για τα δικαιώματα των μειονοτήτων, η Σομαλία κατατάσσεται ως μια από τις πιο επικίνδυνες χώρες για το σεβασμό των δικαιωμάτων των μειονοτήτων και κατά συνέπεια εκεί εντοπίζεται η βασικότερη αιτία της εσωτερικής σύγκρουσης της χώρας μεταξύ των διαφόρων αντίπαλων φατριών. Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας έχει

¹⁰¹John S. Burnett, *Modern Piracy and Terror on the High Seas*.

επισημάνει τα προβλήματα υγείας που συνδέονται με τον ανεπαρκή εφοδιασμό με πόσιμο νερό και τρόφιμα, και έχει αναφέρει ότι το 13 τοις εκατό των παιδιών κάτω των πέντε ετών υποφέρουν από οξύ υποσιτισμό, ενώ το 42 τοις εκατό είναι χρόνια υποσιτισμένα.

Στις 10 Δεκεμβρίου του 2008, στην 60ή επέτειο της Οικουμενικής Διακήρυξης των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, ο Δρ ShamsulBari, ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας, διορισμένος από τον Γ.Γ των Η.Ε, σε ομιλία του σχετικά με την κατάσταση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων στη Σομαλία, αναφέρθηκε «στα ατυχή θύματα παραβιάσεων των ανθρωπίνων δικαιωμάτων στη Σομαλία, κυρίως στον άμαχο πληθυσμό, γυναίκες, παιδιά, πρόσφυγες και [στους εκτοπισθέντες] στις μειονότητες που στερούνται προστασίας, και έκανε έκκληση στη διεθνή κοινότητα να «αναθεωρήσει και να ανανεώσει τη δέσμευσή της για την προστασία των ανθρωπίνων δικαιωμάτων ζητώντας να ορκιστεί ότι θα κάνει ό, τι μπορεί για τη διασφάλιση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και των θεμελιωδών ελευθεριών για μια κατάλληλη και αποτελεσματική προστασία των ανθρωπίνων δικαιωμάτων όλου του πληθυσμού της Σομαλίας»¹⁰².

Η κλιμάκωση της ανθρωπιστικής κρίσης που αντιμετωπίζει η Σομαλία, και επιτείνεται λόγω της συνεχιζόμενης αστάθειας στην περιοχή, καθιστά όλους τους φορείς υπεύθυνους να κάνουν ότι μπορούν ώστε να διασφαλιστεί η ελεύθερη και απρόσκοπτη πρόσβαση για την παράδοση της ανθρωπιστικής βοήθειας.

Ο Ο.Η.Ε και η Ε.Ε έχουν συντάξει τις δυνάμεις τους και προσπαθούν να δαμάσουν την ήδη γιγαντωμένη Σομαλική πειρατική βιομηχανία. Αυτό που χρειάζεται να γίνει άμεσα, είναι να πάψει πλέον η ατιμωρησία των πειρατών. Προς αυτή την κατεύθυνση κινείται και η τελευταία Απόφαση του Σ.Α των Η.Ε (Res 1976/2011) και δεν μένει παρά να περιμένουμε να δούμε την ανάδυση ενός δικαιοδοτικού μηχανισμού, αρχικά έξω από το έδαφος της Σομαλίας, όπως πρότεινε και ο JackLang στην Έκθεσή του, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα σεβασμού των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, που θα οδηγήσει τους κατοίκους της

¹⁰² Η σοβαρότητα της κατάστασης των ανθρωπίνων δικαιωμάτων στη Σομαλία υπάρχει σε μια όντως αφυπνιστική 104 σελίδων έκθεση που δημοσιεύθηκε τον Δεκέμβριο 2008 από το Παρατηρητήριο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων ("HRW") όπου περιγράφονται λεπτομερώς πολλές θηριωδίες, και καταπατήσεις των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, που διαπράττονται κατά του άμαχου πληθυσμού, συμπεριλαμβανομένης της τυφλής βίας, πυροβολισμούς, βιασμούς, ληστείες και λεηλασίες-από όλες τις δυνάμεις που συμμετέχουν στη σύγκρουση

Σομαλίας σταδιακά να αποκηρύξουν την πειρατεία και να ζήσουν ειρηνικά."Whengovernmentsclampdown, attackscomedown."¹⁰³, είπε ο επικεφαλής του IMB ,PottengalMukundan, και νομίζω ότι κανείς δεν θα μπορούσε να διαφωνήσει μαζί του.

¹⁰³<http://www.cfr.org/france/combating-maritime-piracy/p18376> Accessed 15 February 2011

ΓΕΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Α. ΕΛΛΗΝΙΚΗ

Α) Βιβλία

- Ασωνίτης, Γ. Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 1994.
- Βαμβούκου, Αθ., Το Σύγχρονο Δίκαιο της Θάλασσας, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα- Κομοτηνή, 1985.
- Ε. Γεωργαντόπουλος & Γ. Π. Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομική Γεωγραφία, Πειραιάς, 2002
- Ιωάννου, Κ., Στρατή, Α., Δίκαιο της Θάλασσας, 2^η Έκδοση, εκδ. Αντ. Σάκκουλα, Αθήνα- Κομοτηνή, 2000.
- Ν. Νικητάκος, «Ηλεκτρονικές Υπηρεσίες και Εφαρμογές στη Ναυτιλία: Ισχύουσα κατάσταση και προοπτικές», 2008.
- Στ. Περράκης, Γρ. Τσάλτας, Ασφάλεια και Πειρατεία στην Ανοιχτή Θάλασσα. Η σύγχρονη νομική προσέγγιση μέσα από τη Σύμβαση του ΜοντέγκοΜπαίν (1982) για το δίκαιο της θάλασσας., 2006.
- Περράκης Στ. (επιμ.), Η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας- Εφαρμογές και εξελίξεις 20 χρόνια από την υπογραφή της, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή, 2005.
- Περράκης Στ., Το Διεθνές Δικαστήριο των Ηνωμένων Εθνών, εκδ. Αντ. Σάκκουλα, Αθήνα- Κομοτηνή, 2001.
- Ραυτόπουλος, Ε., « Η Πολυμερής Διακυβέρνηση στο Αναδυόμενο Καθεστώς της Θαλάσσιας Ασφάλειας (MaritimeSecurity)» , στο Περιβάλλον & Δίκαιο, 2005.

- Ρούκουνας Εμμανουήλ, Διεθνές Δίκαιο, Τεύχος Δεύτερο, Το κράτος και το έδαφος- Το δίκαιο της θάλασσας. 2006.
- Γ. Ι. Τσάλτας, Περιβάλλον και Θαλάσσιες Μεταφορές, Σε αναζήτηση μιας βιώσιμης προσέγγισης, Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, Αθήνα, 2008.
- Π. Σιούσουρας & Δ. Δαλακλής, «Η Συγκρουσιακή Σχέση Πειρατείας και Θαλασσιών Μεταφορών στη Σομαλία», Ναυτική Επιθεώρηση, τευχ. 573, Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού, Αθήνα, 2010.
- Μπιργαλιάς Ν., “Πειρατές και Κουρσάροι”, Αθήνα, 2003.
- Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, “Ναυτικό Δίκαιο”, Θεσσαλονίκη, 1993.
- Π. Σέργης, Νομική και Επιχειρησιακή Διάσταση Επιχείρησης ΑΤΑΛΑΝΤΑ (Πρακτικά από την Διημερίδα στην Ανώτατη Διακλαδική Σχολή Πολέμου «Αθρομετανάστευση και Σύγχρονη Πειρατεία ως Απειλές της Διεθνούς και Περιφερειακής Ασφάλειας», Θεσσαλονίκη, 25-26 Νοεμβρίου 2009.
- TimeLife(εκδ), “Παγκόσμια Ιστορία – Η Βαρβαρική Εξάπλωση (1500 – 600 π.Χ.)”, τόμος 2ος, Αθήνα, 1989.

β) Άρθρα

- Περράκης, Στ., Μαρούδα, Μ., Ντ., « Ένοπλες Συρράξεις και Διεθνές Ανθρωπιστικό Δίκαιο», στο Κείμενα Διεθνούς Πρακτικής, αριθ. 12, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα- Κομοτηνή, 2001.
- Τσάλτας, Γρ., Ι., « Η Ιστορική Εξέλιξη της έννοιας της Ανάπτυξης μέσα από τη Δράση και τη Θεσμική Συμβολή του Ο.Η.Ε., στο Περράκης, Στ.,

(επιμ.), 60 Χρόνια Ηνωμένα Έθνη, Προκλήσεις και Προοπτικές, εκδ. Αντ.
Ν. Σάκκουλα, Αθήνα, 2006.

B. ΞΕΝΟΓΑΩΣΣΗ

A) Βιβλία

- **John S. Burnett, Modern Piracy and Terror on the High Seas.**
- **Brownlie, I., Principles of public International Law, 6thed, Clarendon Press, Oxford, 2003.**
- **Dubner, B. H., The Law of International Sea Piracy, Developments in International Law, Vol. 2, The Hague, 1980.**
- **James Cable, Navies in Violent Peace, London: Macmillan**
- **Jeffrey Gettleman, Somalia's Pirates Flourish in a Lawless Nation**
- **Gray, J., Monday, M., Stubblefield, G., Maritime Terror: Protecting yourself, your vessel and your crew against piracy. Circle Boulder, Paladin Press, Colorado, 1999.**
- **Johnson, C., Capt., A General History of the Robberies and Murders of the most Notorious Pirates, Conway Maritime Press, London, 2002.**
- **Martin N. Murphy, Small boats, weak states, dirty money. Piracy and Maritime Terrorism in the Modern World.(2009)**
- **M. V. Notten, (ed. S. H. MacCallum), The Law of the Somalis: A Stable Foundation for Economic Development in the Horn of Africa, Red Sea Press, Lawrenceville- New Jersey, 2005.**
- **Patricia W. Birnie, Piracy: Past, Present and Future**

- Parritt, H.A.B., Security at Sea- Terrorism, Piracy and Drugs: A practical guide, Nautical Institute, London, 1991.
- Thomas Turner, "Bulk carriers top of pirate hit list", Lloyd's List, 2006
- Rubin, A. P., The Law of Piracy, 2nd ed, Transnational Publishers Inc., New York, 1998.

β) Άρθρα

- The Washington Quarterly, Weak states and global threats: fact or fiction? spring 2006, pp.27-53
- Rytis Satkauskas, Piracy at sea and the limits of international law, Aegean Rev Law Sea, Published online: 23 April 2010. Aegean Institute of the Law of the Sea and Maritime Law 2010
- Bassiouni Ch (2001) Universal jurisdiction for international crimes: historical perspectives and contemporary practice.
- Brownlie I (2008) Principles of international law , 7th edn. Oxford University Press.
- Congressional Research Service, Lauren Ploch "Piracy off the Horn of Africa", April 19, 2010
- Duda D, Szubrycht T (2009) The Somali piracy new or old challenge for international community. In: Weintrit A (ed) Marine navigation and safety of sea transportation. CRC Press, London, pp 743-750.
- Guilfoyle D (2009) Piracy off Somalia: a sketch of the legal framework. EJIL:Talk!, 20 April 2009.
- Guilfoyle D (2009) Treaty jurisdiction over pirates: a compilation of legal texts with introductory notes produced for working group 2 on legal

issues, the contact group on piracy off the coast of Somalia, 26-27 August 2009.

- Ted Dagne, “Somalia: Current Conditions and Prospects for a lasting Peace”, Congressional Research Service, October 8, 2010.
- Treves T (2009) Piracy, law of the sea, and use of force: developments off the coast of Somalia. *Eur J Int Law* 20(2):399-414.
- ZooK (2009) New Developments in the international law of piracy. *Chin J Int Law* 8(2):323-345.
- Fink MD, Galvin RJ (2009) Combating pirates off the coast of Somalia: current legal challenges. *Netherlands Int Law Rev* 56:367-395, doi:10.1017/j.intacc.2010.01.0
- Hua-Lun Huang Who are sea cutthroats? A typological analysis of pirates. *Crime Law Soc Change* (2010) 53:277–298.
- Teo Cheng Wee “The Pirate Gulf”.
- Thomas A. Mensah, Piracy at Sea – a New Approach to an Old Menace.
- Alexa K. Sullivan, Piracy in the Horn of Africa and its effects on the global supply chain
- Mario Silva ,Somalia: State Failure, Piracy, and the Challenge to International Law
- James Kraska and Brian Wilson, The Global Maritime Partnership and Somali Piracy, *Defense & Security Analysis* Vol. 25, No. 3, pp. 223– 234, September 2009
- Ruwantissa Abeyratne, The responsibility of Somalia for the acts of the Somali pirates, (2009) p. 63–76.

ΚΕΙΜΕΝΑ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ

- ✓ **International Maritime Organization, Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery, Annual Report 2010.**
- ✓ **International Maritime Bureau (βλ. Report με τίτλο “Piracy and Armed Robbery against Ships” Annual Report 2010.**
- ✓ **BMP, Version 3-June 2020, “Piracy off the Coast of Somalia and Arabian Sea”.**
- ✓ **S /2010/394 Report of the Secretary General in 26 July 2010**
- ✓ **(S/2010/675/30-12-2010) Report of the Secretary General**
- ✓ **S/2011/277 Report of the Secretary General**
- ✓ **United Nations- Security Council: Resolutions, 1814(2008), 1816 (2008), 1838 (2008), 1846(2008), 1851 (2008), 1872(2009), 1897 (2009), 1918(2010), 1950(2010) 1964(2010), 1972(2011), 1976(2011).**
- ✓ **IMO/MSC.4/Circ.169/1**
- ✓ **IMO/MSC.1/ Circ.133 και 1334**
- ✓ **International Maritime Organization resolution A 26/Res.1025 (2009)**
- ✓ **EU Council Decision 2010/766/CFSP**
- ✓ **Report of the Monitoring Group on Somalia (December 2009)**

ΠΗΓΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΑΔΥΚΤΥΟ

<http://www.un.org/law/los>

<http://www.marisec.org/piracy/imb.htm>

<http://www.icc-ccs.org/>

<http://www.mschoa.org>

<http://www.shipping.nato.int>

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

<http://www.cusnc.navy.mil/command/ctf150.html>

<http://www.rncom.mod.uk>

<http://www.missiontoseafarers.org/>

<http://www.imo.org/>

<http://www.intertanko.com/>

<http://www.intercargo.org/>

<http://www.interpol.int/>

<http://www.ecsa.be/>

<http://www.geetha.mil.gr/>

<http://www.fco.gov.uk/en/global-issues/conflict-prevention/piracy/>

<http://www.state.gov/t/pm/ppa/piracy/>

<http://www.eunavfor.eu/>

<http://www.unodc.org/>

<http://www.nato.int>

www.usdoj.gov/usmo/vae

www.somali-jna.org website of the Somali Reconstruction and Development Programme (RDP)

www.cfr.org/somalia/smarter-measures-fight-against-piracy/p23611

www.bbc.co.uk/2/hi/africa/8003124.stm

<http://af.reuters.com>

<http://www.maritimesecurity.org/>

<http://www.cargolaw.com/>

<http://www.modernpiracy.com>

<http://www.crs.gov>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Χρήσιμες πληροφορίες επαφής

Ukmtodubai

E-mail UKMTO@eim.ae

Αριθ. τηλεφώνου + 971 505523215

Αριθ. κινητού

Αριθ. φαξ + 971 43065710

Τηλέτυπα (51) 210473

Mschoa

Μέσω ιστοσελίδας για αναφορά www.mschoa.org

Αριθ. τηλεφώνου + 44 (0) 1923958545

Αριθ. φαξ + 44 (0) 1923958520

E-mail postmaster@mschoa.org

IMB PRC

E-mail piracy@icc-ccs.org

Αριθ. τηλεφώνου + 60 320310014

Αριθ. κινητού

Αριθ. φαξ + 60 320785769

Τηλέτυπα MA34199 IMBPC1

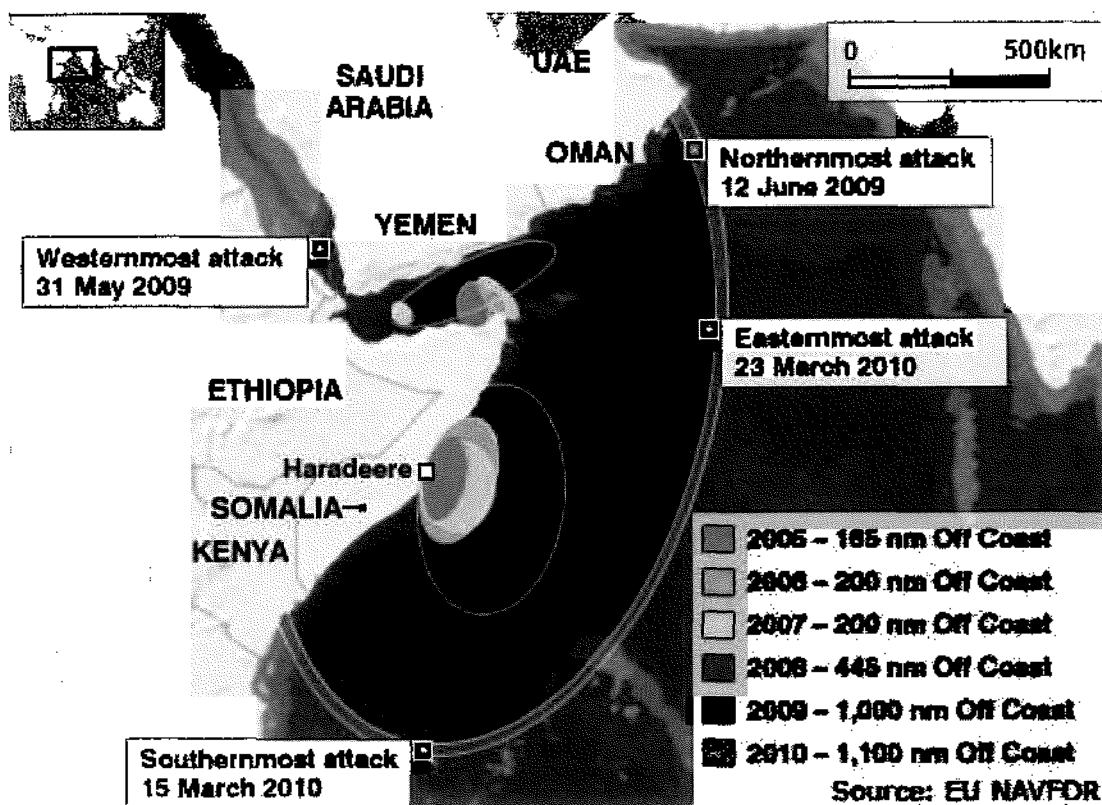
Marlo

E-mail Marlo.bahrain@me.navy.mil

Αριθ. τηλεφώνου + 973 17853927

Αριθ. κινητού + 973 39442117

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΚΟΝΩΝ, ΣΧΗΜΑΤΩΝ & ΧΑΡΤΩΝ



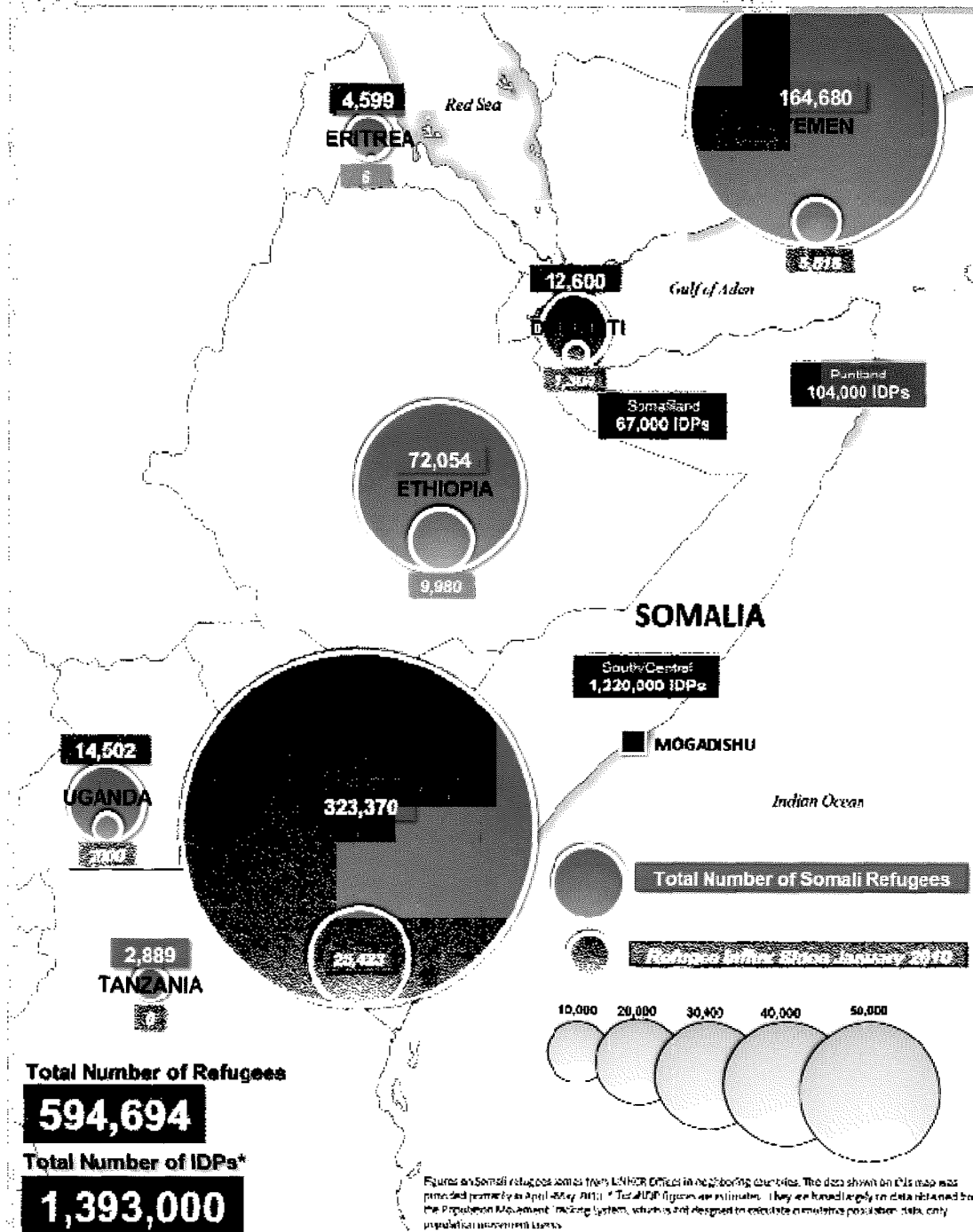
Εικόνα 1

Somali Refugees in the Region As of June 2010

UNHCR Somalia
Abnash, Kenya

Kenya
UNHCR Office in Nairobi
UNHCR Office in Kampala
UNHCR Office in Addis Ababa
UNHCR Office in Mogadishu
UNHCR Office in Djibouti

UNHCR Office in
UNHCR Office in
UNHCR Office in



Εικόνα 2

Source: United Nations.

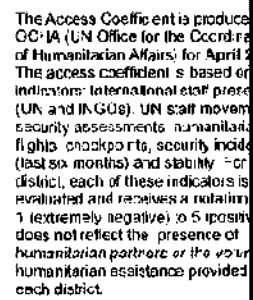


Map of Somalia

Εικόνα 3

Source: Adapted by CRS. Cartographic Section, United Nations Department of Peacekeeping Operations, Map No. 3690 Rev. 7, January 2007.

UNICEL Sonoma's
Mini & Junior
4000 Series, Version E3
announcement is making the Sonoma
USC PWT series Global night digi-
tizing. © 1993 Frontier Technology



Access Coefficient	Number of IDs
Description	In Each Access Category
1: Access extremely restricted/denied	864,570
	173,440
	202,840
	60,330
	28,940
100: Unrestricted access	61,090

Εικόνα 4

Source: United Nations.

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΑΜΥΝΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



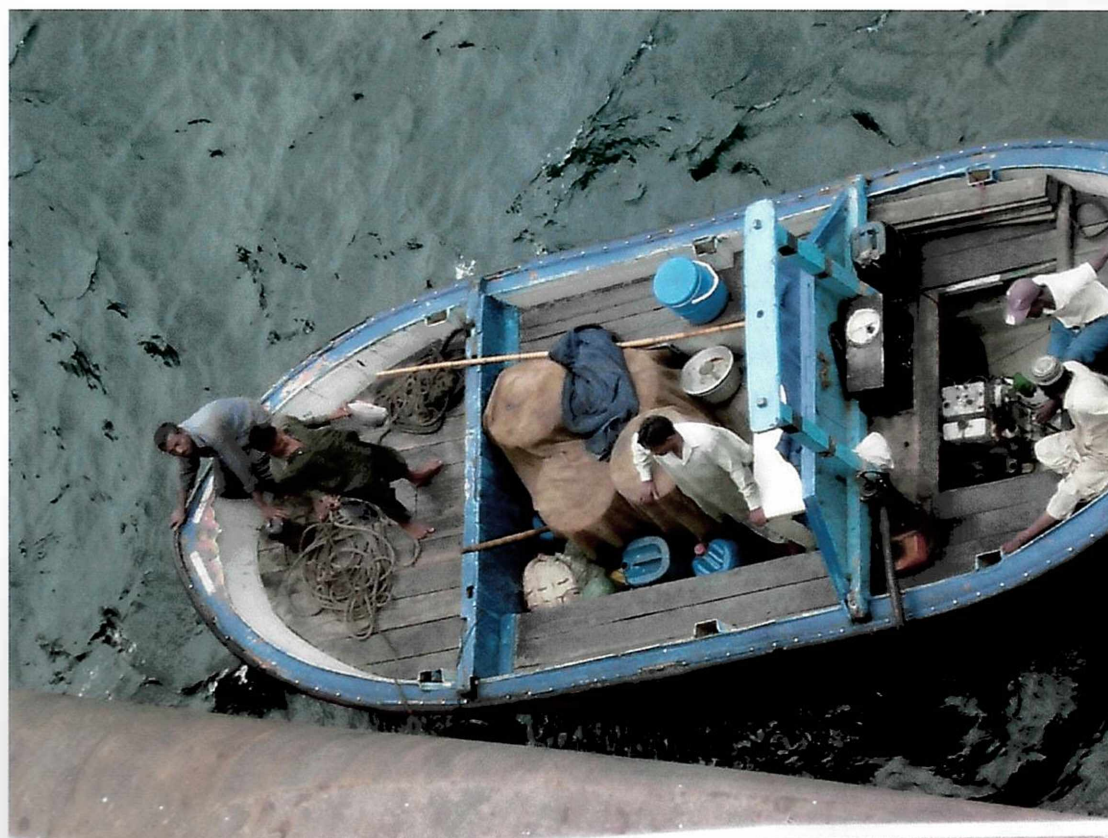
Εικόνα 6



Εικόνα 7



Εικόνα 8



Εικόνα 9