

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ  
ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

***ΤΟ ΕΓΚΛΗΜΑΤΙΚΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ  
ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ: ΔΙΕΘΝΕΣ/  
ΕΓΧΩΡΙΟ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ  
ΚΑΤΑΣΤΟΛΗΣ ΤΩΝ ΠΕΙΡΑΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΕΩΝ***

**Κωνσταντίνος Παπαδογιωργάκης**

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών  
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των  
απαιτήσεων για την απόκτηση του  
Διπλώματος Μεταπτυχιακών Σπουδών  
στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Ιούλιος 2022

## ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας των πιθανών συνεπειών αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Επίκουρος Καθηγητής Δανιήλ Γεώργιος (Επιβλέπων)
- Καθηγητής Θεοτοκάς Ιωάννης
- Επίκουρος Καθηγητής Πολέμης Διονύσιος

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ-ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τους καθηγητές μου που μου έδωσαν τη δυνατότητα να μελετήσω ένα τόσο ενδιαφέρον θέμα και που είχα την ευκαιρία παράλληλα να ασχοληθώ με τη συγγραφή της παρούσης εργασίας που πραγματεύεται το θέμα της πειρατείας στις εθνικές και διεθνείς θάλασσες. Μια ευκαιρία που μόνο οφέλη θα μπορούσε να μου αποφέρει, καθώς κατά τη συγγραφή της εργασίας και παρ' όλες τις τεχνικές και ουσιαστικές δυσχέρειες που αυτή αναμενόταν να έχει, έφτασα σε μία, αν όχι πληρότητα, σίγουρα σφαιρική και έως ένα βαθμό ενδελεχή εμβάθυνση του θέματος που αναμφίβολα, παρουσιάζει μείζον ενδιαφέρον.

Ευχαριστώ επίσης τους γονείς μου και το φιλικό περιβάλλον που πίστεψαν σε εμένα και με ενθάρρυναν καθ' όλη την πορεία της συγγραφής της εργασίας και όχι μόνο. Όλη τους η συμπαράσταση και κατανόηση ήταν ιδιαίτερα συγκινητική και θα ήταν άδικο, έως αγάριστο να την παραβλέψω.

## ΣΚΟΠΟΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ

Στην παρούσα διπλωματική εργασία γίνεται μία προσπάθεια ανάλυσης του φαινομένου της θαλάσσια πειρατείας. Η ανάλυση του παρόντος θέματος ξεκινάει από την ιστορική αναδρομή του φαινομένου και τα γενικά χαρακτηριστικά της και στη συνέχεια γίνεται λόγος για το νομικό καθεστώς αυτής. Στόχος είναι να καταστεί σαφές στον εκάστοτε αναγνώστη της παρούσας εργασίας το σύστημα εξάλειψης του φαινομένου, καθώς και να γίνει αντιληπτό το ζήτημα της ανάγκης αντιμετώπισής του, διότι τα πλήγματα που έχουν υποστεί οι διεθνείς θαλάσσιες συγκοινωνίες επιβεβαιώνονται από τα πλήγματα που έχουν υποστεί οι διεθνείς συναλλαγές. Για το σκοπό αυτό λοιπόν κρίνεται αναγκαίο να γίνει μία όσο το δυνατόν εκτενέστερη και αναλυτικότερη προσέγγιση του ζητήματος, προκειμένου να καλυφθούν όλες οι πτυχές αυτού.

## Πίνακας περιεχομένων

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΚΟΝΩΝ.....	5
ΠΕΡΙΛΗΨΗ .....	6
ABSTRACT .....	7
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: « Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ-ΓΕΝΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ» .....	9
1.1 ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ .....	9
1.1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ .....	9
1.1.2. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ «ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΣΚΟΠΩΝ» .....	10
1.1.3 Η ΡΗΤΡΑ ΤΩΝ ΔΥΟ ΠΛΟΙΩΝ.....	12
1.1.4 ΑΝΤΙΣΤΡΟΦΗ ΘΕΡΜΗ ΚΑΤΑΔΙΩΞΗ .....	12
1.1.5 ΔΙΑΚΡΙΣΗ «ΠΕΙΡΑΤΩΝ» ΑΠΟ «ΚΟΥΡΣΑΡΟΥΣ».....	13
1.2 ΑΙΤΙΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ .....	14
1.3 ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΣΤΗΝ ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ .....	15
1.3.1 ΣΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ.....	15
1.3.2. ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ .....	16
1.3.3 Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ .....	18
1.4 ΜΟΡΦΕΣ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....	20
1.5 Ο ΣΥΓΧΡΟΝΟΣ ΤΡΟΠΟΣ ΔΡΑΣΗΣ.....	24
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: «ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ».....	25
2.1. ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ .....	25
2.2 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΟΞΥΝΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ .....	30
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: « ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ» .....	33
3.3.1 Σύγχρονη Ναυτική Πειρατεία και Διεθνές Εμπόριο .....	33
3.3.2 Οι επιπτώσεις της θαλάσσιας πειρατείας στην παγκόσμια οικονομία ανάπτυξη.....	34
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: «ΕΘΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ».....	37
4.1 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ-ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ .....	37
4.1.1 ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΠΟΙΝΙΚΟΣ ΚΩΔΙΚΑΣ.....	39
4.1.2 ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΚΑΙ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ .....	40
4.1.3 Ο ΝΟΜΟΣ 4058/2012 ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΥΣ ΕΝΟΠΛΟΥΣ ΦΡΟΥΡΟΥΣ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ .....	41
4.1.4 Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ .....	47
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: «ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ» .....	48
5. 1 ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ .....	48

5.2. ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....	58
5.2.1. ΓΕΝΙΚΑ .....	58
5.2.2. ΤΙ ΣΥΝΙΣΤΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ .....	59
5.3.1 ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ .....	62
5.3.2. Η ΟΙΚΟΥΜΕΝΙΚΗ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΚΑΙ Η ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΤΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ.....	65
5.4 Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ.....	66
5.5. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΤΟΛΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ .....	67
5.5.1 Η ΚΑΤΑΣΤΟΛΗ ΕΚ ΜΕΡΟΥΣ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ.....	67
5.5.2 Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΦΟΡΕΩΝ .....	68
Α) ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ.....	68
Β) ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ.....	69
Γ) ΝΑΤΟ .....	69
5.5.3 ΚΑΤΑΣΧΕΣΗ ΠΕΙΡΑΤΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ .....	73
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: «Η ΚΑΤΑΣΤΟΛΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ».....	75
6.1.1 Η ΚΑΤΑΣΤΟΛΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....	75
6.1.2 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΛΥΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ .....	82
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ .....	86
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	88
ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	90
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ.....	92
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΞΕΝΗ.....	93

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Κόλπος του Άντεν .....	26
Εικόνα 2: Πειρατικές επιθέσεις Σομαλία, Ερυθρά Θάλασσα VS Κόλπος Γουινέας ..	30



## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην παρούσα διπλωματική εργασία γίνεται μία απόπειρα προσέγγισης του εγκληματικού φαινομένου της θαλάσσιας πειρατείας. Συγκεκριμένα, πρόκειται να γίνει λόγος για την πειρατεία ως έγκλημα τόσο σε εγχώριο, όσο και σε διεθνές νομικό καθεστώς. Θα παρουσιαστεί η θαλάσσια πειρατεία ως ένα μείζον θέμα που ταλανίζει ιδιαίτερος την οικονομία των χωρών, αλλά κυρίως προξενεί κινδύνους και για τα ίδια τα εμπλεκόμενα πρόσωπα. Ένα φαινόμενο που επιμένει να υφίσταται ως «παράδοση» στο πέρασμα των χρόνων και που η βαρύτητά του δεν θα μπορούσε να διαφύγει της προσοχής όχι μόνο του νομικού και οικονομικού κόσμου, αλλά και της κοινωνικής επιστήμης, καθώς και της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Θα γίνει μνεία στην ιστορική εξέλιξη του ζητήματος και θα επισημανθούν πολιτικές αντιμετώπισής του στο παρελθόν, προκειμένου να αποτυπωθεί εναργέστερα τόσο η κρισιμότητα της κατάστασης, όσο και η αποτελεσματικότητα των μέτρων που έχουν επιβληθεί ανά καιρούς. Τέλος, θα προταθούν μέσα καταστολής του ποινικού φαινομένου που η σύγχρονη ποινική εγχώρια και διεθνής επιστήμη έχει επιβάλει ως μία διηνεκής προσπάθεια διευθέτησης και αποσόβησής του. Πρόκειται για ζήτημα που είναι σαφές ότι χρήζει αντιμετώπισης και που οι πρακτικές καταστολής του φαινομένου θα έπρεπε αρχικά να στραφούν στην εσωτερική διαχείριση των αιτιών που οδηγούν μοιραία στην εμφάνιση της πειρατείας. Βασική αιτία είναι φυσικά η φτώχεια πολλών κρατών. Κι αν η καταστολή του φαινομένου με θετικές πράξεις αντιμετώπισης δεν φαίνεται πάντα αποτελεσματική, η προσπάθεια αντιμετώπισης της φτώχειας εκ μέρους διεθνών οργανισμών αλλά και της ίδιας της ΕΕ θα συνέβαλε το δίχως άλλο στην άμβλυνση του φαινομένου.

## ABSTRACT

In the present dissertation an attempt is made to approach the criminal phenomenon of piracy. Specifically, piracy will be discussed as a crime in both domestic and international legal regimes. Maritime piracy will be presented as a major issue that particularly plagues the economies of countries, but mainly poses risks to the people involved themselves. A phenomenon that insists on existing as a "tradition" over the years and whose gravity could not escape the attention not only of the legal and economic world, but also of social science, as well as maritime activity. Reference will be made to the historical development of the issue and policies to address it in the past, in order to capture more actively both the criticality of the situation and the effectiveness of the measures that have been imposed from time to time. Finally, means of suppressing the criminal phenomenon that modern domestic and international criminal science has imposed as a perpetual effort to resolve and eliminate it will be proposed. This is an issue that clearly needs to be addressed and that repression practices should initially focus on the internal management of the causes that lead to the occurrence of piracy. The root cause is, of course, the poverty of many states. And if suppressing the phenomenon with positive actions does not always seem effective, the effort to tackle poverty by international organizations and the EU itself would inevitably contribute to alleviating the phenomenon.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αν και υπάρχει μια γενική τάση σήμερα να συσχετίζεται η πειρατεία με το αποτυχημένο κράτος της Σομαλίας, μόνο το 40% περίπου των γεγονότων πειρατείας συμβαίνουν στην πραγματικότητα γύρω από το Κέρασ της Αφρικής. Η θαλάσσια πειρατεία είναι μια επίμονη παγκόσμια εγκληματική δραστηριότητα και η επίλυση του προβλήματος της Σομαλίας δεν λύνει την πειρατεία που εκδηλώνεται στον υπόλοιπο κόσμο. Είναι γεγονός ότι η πειρατεία είναι ένα ξεχωριστό έγκλημα από μόνη της, αλλά συχνά περιλαμβάνει έναν περίπλοκο δεσμό άλλων εγκλημάτων, τα οποία υπόκεινται σε διαφορετικούς δικαιοδοτικούς και νομικούς κανόνες από την πειρατεία. Πειρατικές ομάδες συχνά διαπράττουν, για παράδειγμα, επίθεση, κλοπή, απαγωγή, βασανιστήριο, εκβιασμό, ξέπλυμα μαύρου χρήματος και εμπορία όπλων.

Οι σημερινοί πειρατές είναι πιο εξελιγμένοι καθώς διαθέτουν δορυφορικές επικοινωνίες, ταχύπλοα, μητρικά πλοία και φονικά όπλα. Η πειρατεία ενεργοποιείται σε όλες τις θάλασσες του κόσμου. Σομαλία, Ανατολική Αφρική και Δυτική Αφρική παραμένουν οι χειρότερες περιοχές, με 150 επιθέσεις κατά μέσο όρο το χρόνο. Ο Κόλπος της Γουινέας γνώρισε 58 επιθέσεις το 2012, και 207 μέλη του πληρώματος συνελήφθησαν ως όμηροι που αντιπροσωπεύουν το 35% όλων των ομήρων. Το 2012 σε όλο τον κόσμο, καταλήφθηκαν 28 πλοία και επιβιβάστηκαν σε 174 με αποτέλεσμα 6 μέλη του πληρώματος σκοτώθηκαν και 585 μέλη του πληρώματος απήχθησαν.

Πρόκειται για φαινόμενο που συνδέεται αιτιωδώς με μείζονα άλλα προβλήματα, πολλά από τα οποία δεν αντιμετωπίζονται ηθελημένα από τους ισχυρούς, καθώς η εκμετάλλευση (οικονομική κυρίως), αποφέρει τεράστια κέρδη. Μέσα σε αυτόν τον κύκλο η πειρατεία όχι μόνο στη Σομαλία, αλλά και σε άλλες περιοχές, συνεχίζει να εξαπλώνεται, και μαζί με αυτήν αναπτύσσονται και νέες μέθοδοι επίθεσης.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: « Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ-ΓΕΝΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ»

### 1.1 ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ

#### 1.1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Η λέξη «πειρατεία» δεν θα μπορούσε παρά να προέρχεται από την ελληνική γλώσσα και συγκεκριμένα από το αρχαίο ρήμα «πειράω» που σημαίνει προσπαθώ. Η πειρατεία φαίνεται να ήταν γνωστή και συνήθης ενέργεια στον αρχαίο ελληνικό θαλάσσιο χώρο αφ' ης στιγμής έκανε την εμφάνιση της στα ελληνικά ύδατα η ναυσιπλοΐα.

Ο ορισμός της πειρατείας εντοπίζεται στη Σύμβαση των Η.Ε. (1982) «Περί Ανοικτών Θαλασσών<sup>1</sup>» και συγκεκριμένα στο άρθρο 101. Σύμφωνα με το άρθρο αυτό πειρατεία υπάρχει υπό τις εξής προϋποθέσεις οι οποίες πρέπει να συντρέχουν σωρευτικά:

- α) πράξη βίας<sup>2</sup> ή αιχμαλώτισης<sup>3</sup> ή απόσπασης
- β) που διαπράττεται στην ανοικτή θάλασσα<sup>4</sup> ή τα διεθνή ύδατα
- γ) από το πλήρωμα ή τους επιβάτες
- δ) ενός ιδιωτικού πλοίου
- ε) και στρέφεται κατά προσώπων ή ιδιοκτησίας που μεταφέρονται με ένα άλλο σκάφος .

Επίσης στο ίδιο άρθρο ορίζεται ότι πειρατεία συνιστά και κάθε πράξη εκούσιας συμμετοχής στη λειτουργία ενός πλοίου ή αεροσκάφους έχοντας τη γνώση ότι το πλοίο ή το αεροσκάφος είναι πειρατικό. Τέλος πειρατεία συνιστά και κάθε εν γένει πράξη που διευκολύνει ή υποκινεί τις πράξεις που αναφέρονται παραπάνω.

Από τον παραπάνω ορισμό, προκύπτει ότι τα τρία απαραίτητα στοιχεία που απαιτούνται είναι: 1) να διαπράττεται στην ανοικτή θάλασσα ή στην ΑΟΖ όπου αυτή

---

<sup>1</sup> Στεφανίδης, Δ. Γ. (2016).

<sup>2</sup> Wong, M. C., & Yip, T. L. (2013).

<sup>3</sup> Klarer, M. (Ed.). (2018).

<sup>4</sup> Dubner, B. H. (1980).

υπάρχει, 2) να επιδιώκει ιδιωτικούς σκοπούς<sup>5</sup> και 3) να στρέφεται εναντίον άλλου πλοίου.

### 1.1.2. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ «ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΣΚΟΠΩΝ»

Αυτό όμως, που χρήζει περαιτέρω ανάλυσης είναι η έννοια των «ιδιωτικών σκοπών», η οποία αντιδιαστέλλεται από αυτή των πολιτικών σκοπών η οποία με τη σειρά της έχει την έννοια της εξουσιοδότησης από κάποια αναγνωρισμένη αρχή. Οι παραδοσιακές αντιλήψεις σχετικά με τη γένεση της πειρατείας πηγάζουν είτε από την «ψυχή του κλέφτη» (*animus furandi*<sup>6</sup>), που υποδηλώνει την φυσική ροπή των δρώντων προσώπων της πειρατείας να προβούν σε αυτήν, είτε από την επιθυμία για απόκτηση πλούτου και κέρδους εν γένει. Σύμφωνα με αυτές τις αντιλήψεις ο ιδιωτικός σκοπός της πειρατείας τότε μόνο εξυπηρετείται, όταν συντρέχει κάποια από αυτές τις προϋποθέσεις. Σήμερα όμως, αναφορικά με το «*animus furandi*» δεν θα μπορούσε να γίνει δεκτό ότι συνιστά θεμελιωτικό στοιχείο των ιδιωτικών σκοπών, καθώς μόνη η έξη προς πειρατεία διευρύνει το εννοιολογικό πλαίσιο αυτών (των «ιδιωτικών σκοπών»), και αποπροσανατολίζει τον εφαρμοστή του δικαίου. Δηλαδή, ναι μεν, το «*animus furandi*» απαντάει στο για ποιο λόγο ασκούνται αυτές οι πράξεις (οι πειρατικές), αλλά δεν μας βοηθάει να καταλάβουμε εάν πρόκειται για πολιτικούς ή ιδιωτικούς σκοπούς, καθώς είναι ευρύτερη έννοια από αυτούς και η αξία της θεωρητικά ενδεχομένως να μπορούσε να εντοπιστεί μόνο σε επίπεδο καταλογισμού, με την έννοια ότι ο πειρατής αντιλαμβάνεται τον άδικο χαρακτήρα της πράξης του, αλλά αδυνατεί να συμμορφωθεί με το δίκαιο.

Έτσι, πολιτικός σκοπός θα λέγαμε ότι υπάρχει στην περίπτωση κατά την οποία κατά τη διάρκεια ενός πολέμου κάποια ομάδα εμπόλεμων ανταρτών επιχειρούν να ανατρέψουν το καθεστώς, οπότε στην περίπτωση αυτή οι σχετικές πράξεις δεν έχουν το χαρακτήρα της πειρατείας και συνάμα καλύπτονται από νομιμότητα. Αντίθετα, όπου δεν υπάρχει η «έγκριση» της πολιτικής εξουσίας τέτοιες πράξεις δεν διαθέτουν τεκμήριο νομιμότητας με αποτέλεσμα να συνιστούν πράξεις πειρατείας. Βέβαια, πρέπει να επισημανθεί, ότι η διάκριση αυτή με μόνο κριτήριο την ύπαρξη του «*due*

---

<sup>5</sup> Bendall, H. B. (2010).

<sup>6</sup> Schmitt, C. (2011).

authority<sup>7</sup>» (δηλαδή τη δέουσα εξουσία), μόνο σε αδρές γραμμές θα μπορούσε να γίνει, μιας και νομολογιακά έχουν υπάρξει περιπτώσεις κατά τις οποίες οι σχετικές πράξεις ληστείας στη θάλασσα εξυπηρετούν πολιτικούς σκοπούς, όμως, λόγω του ότι δεν υπάρχει αυτή η εξουσιοδότηση που προσδίδει νομιμότητα, να χαρακτηρίζονται ως πειρατικές πράξεις. Χαρακτηριστική είναι η απόφαση «Castle John and Nenderlandes Stichting Sirius vs NV Marjlo and NV Parfin<sup>8</sup>» κατά την οποία το δικαστήριο δέχτηκε ότι ναι μεν εξυπηρετούνταν περιβαλλοντικοί στόχοι<sup>9</sup>, οπότε ενδεχομένως να φαίνεται ότι υπάρχει πολιτικό κίνητρο, απ' την άλλη όμως, δεν υπήρχε η απαραίτητη εξουσία που απαιτεί το διεθνές δίκαιο προκειμένου να μιλήσουμε για πολιτικούς σκοπούς. Έτσι, στην περίπτωση αυτή το δικαστήριο δέχθηκε, ότι μάλλον πρόκειται για ιδιωτικά κίνητρα που συνίστανται αφενός στην ύπαρξη καταστατικού που υποδηλώνει έκφραση βούλησης του οργάνου, αφετέρου στη δυσαναλογία του μέσου που χρησιμοποιήθηκε αναφορικά με το σκοπό που επιδιωκόταν, οπότε και χαρακτήρισε την πράξη πειρατική.

Ο όρος «ιδιωτικοί σκοποί» δεν ερμηνεύεται από το ίδιο το άρθρο, γεγονός που καθιστά δύσκολη την ερμηνεία του τι ακριβώς εννοείται μ' αυτόν. Η ίδια η ρήτρα που θέτει το άρθρο 101 υποτίθεται ότι κάνει διάκριση μεταξύ των πράξεων αληθινής πειρατείας και των πράξεων ιδιωτικοποίησης, της ιστορικής πρακτικής της πειρατείας που χρηματοδοτείται από το κράτος και που απαγορεύτηκε στα μέσα του 19ου αιώνα. Σήμερα η ρήτρα των ιδιωτικών σκοπών είναι ιδιαίτερα σημαντική για περιπτώσεις αεροπειρατείας και τρομοκρατίας στη θάλασσα<sup>10</sup>. Αυτό φάνηκε στην αεροπειρατεία του 1985 των μελών του Achille Lauroby του Παλαιστινιακού Απελευθερωτικού Μετώπου, η οποία ήταν μια πολιτική ενέργεια που δεν φαινόταν να πληρούσε την απαίτηση δέσμευσης των «ιδιωτικών σκοπών». Σε απάντηση, τα κράτη διαπραγματεύτηκαν τη Σύμβαση του 1988 για την Καταστολή του Παράνομου Δράσης Ενάντια της Ασφαλούς Ναυσιπλοΐας για να τεθεί συγκεκριμένα παράνομη η αεροπειρατεία που επιχειρήθηκε.

---

<sup>7</sup> Johnson, D. H. N. (1957).

<sup>8</sup> John, C. (1986).

<sup>9</sup> Dominelli, S. (2014).

<sup>10</sup> Halberstam, M. (1988)

### 1.1.3 Η ΡΗΤΡΑ ΤΩΝ ΔΥΟ ΠΛΟΙΩΝ

Σύμφωνα με το UNCLOS, για να συμβεί η πειρατεία, δύο πλοία πρέπει να συμμετέχουν στη διαδικασία, με το ένα πλοίο να φιλοξενεί τους πειρατές και το άλλο να περιέχει πιθανά θύματα πειρατείας. Αυτός είναι συχνά γνωστός ως κανόνας «δύο πλοίων». Ο κανόνας των δύο πλοίων υποδεικνύει περαιτέρω ότι ορισμένες περιπτώσεις καίτοι ομοιάζουν με πειρατεία εντούτοις δεν είναι. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της Achille Lauro που κρίθηκε πως δεν συνιστά πειρατεία, καθώς στην περίπτωση αυτή, οι αεροπειρατές βρίσκονταν ήδη στο πλοίο και δεν χρησιμοποίησαν δεύτερο πλοίο στις ενέργειές τους. Επιπλέον, κάθε χρόνο γίνονται πολλά εγκλήματα κατά πλοίων σε λιμάνι που δεν εμπίπτουν στον ορισμό της πειρατείας της UNCLOS, λόγω της έλλειψης εμπλοκής από δεύτερο πλοίο. Η ρήτρα των δύο πλοίων υποτίθεται ότι θα ήταν μια περαιτέρω εγγύηση ότι οι ενέργειες που χρηματοδοτούνται από το κράτος δεν θα θεωρούνταν πειρατικές πράξεις, αφαιρώντας την εδαφικότητα, καθώς και διασφαλίζοντας ότι ενέργειες όπως η ανταρσία δεν θα μετατραπούν σε διεθνή επεισόδια. Ωστόσο, όπως υποδεικνύει η υπόθεση Achille Lauro, χρησιμεύει επίσης αυτή η ρήτρα για τον περιορισμό της θεωρούμενης πειρατείας σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο.

### 1.1.4 ΑΝΤΙΣΤΡΟΦΗ ΘΕΡΜΗ ΚΑΤΑΔΙΩΞΗ

Θερμή καταδίωξη είναι η ικανότητα ενός κράτους να καταδιώξει έναν πειρατή από τα χωρικά του ύδατα στα διεθνή ύδατα. Επομένως, η αντίστροφη καταδίωξη είναι το αντίθετό της, η ικανότητα ενός πλοίου να επιδιώκει τη διέλευση από τα διεθνή ύδατα στα χωρικά ύδατα ενός κράτους. Υποστηρίζεται ότι σύμφωνα με την UNCLOS αντιστρέφεται η θερμή καταδίωξη<sup>11</sup>, αλλά σύμφωνα με μία άλλη άποψη διατείνεται ότι μπορεί να είναι επιτρεπτή βάσει του εθιμικού διεθνούς δικαίου<sup>12</sup>. Η αμφισβητήσιμη νομιμότητα της αντίστροφης καταδίωξης σημαίνει ότι οι πειρατές μπορούν ουσιαστικά να ξεφύγουν από οποιονδήποτε διώκτη απλώς υποχωρώντας στα χωρικά ύδατα του κράτους. Αυτός ο περιορισμός υπάρχει επειδή οι πειρατές υποτίθεται ότι γίνονται κρατικώς υπεύθυνοι μία φορά εντός των κρατικών υδάτων, αλλά αυτό είναι ιδιαίτερα προβληματικό

---

<sup>11</sup> Azubuike, L. (2009)

<sup>12</sup> Murphy, M. N. (2007).

σε περιπτώσεις όπου το κράτος δεν είναι σε θέση να εκπληρώσει την ευθύνη του να συλλάβει και να τιμωρήσει τους πειρατές. Αυτό μετατρέπει τους πειρατές σε ενεργούς καταναλωτές της προστασίας των συνόρων, όταν τα κράτη που συνέταξαν την UNCLOS επιδιώκουν το αντίθετο και παρέχει στους γεωγράφους μια σειρά από ενδιαφέροντα παραδείγματα σχετικά με τον επιδιωκόμενο και υλοποιημένο ρόλο των κρατικών συνόρων. Στην περίπτωση της Σομαλίας, έχουν αναληφθεί ειδικές ενέργειες για να αποτρέψουν τους πειρατές να χρησιμοποιήσουν αυτό το κενό. Το Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών εξέδωσε την Απόφαση 1816 τον Ιούνιο του 2008, με την οποία επιτρέπεται η αντίστροφη καταδίωξη στα ύδατα της Σομαλίας για περίοδο ενός έτους (ανανεώνοντας αυτήν την άδεια με το ψήφισμα 1897 το επόμενο έτος). Ωστόσο, το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ σημείωσε προσεκτικά ότι αυτή η άδεια δόθηκε από την Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση της Σομαλίας και ότι αυτό δεν έπρεπε να θεωρηθεί ως νομικό προηγούμενο σε αυτό το θέμα<sup>13</sup>. Έτσι, ενώ τα ψηφίσματα του Συμβουλίου Ασφαλείας είναι χρήσιμα, στη συγκεκριμένη περίπτωση της πειρατείας της Σομαλίας, δεν διευθετούν το ευρύτερο νομικό πλαίσιο για το συγκεκριμένο νομικό ζήτημα που αναφύεται.

### **1.1.5 ΔΙΑΚΡΙΣΗ «ΠΕΙΡΑΤΩΝ» ΑΠΟ «ΚΟΥΡΣΑΡΟΥΣ<sup>14</sup>»**

Η εν λόγω διάκριση κρίνεται επιβεβλημένη σχετικά με την επίρρωση της ανωτέρω προσπάθειας προσδιορισμού της έννοιας των «ιδιωτικών σκοπών». Παρά τη γενικευμένη αντίληψη ότι ο κουρσάρος ταυτίζεται με τον πειρατή, τόσο ετυμολογικά, όσο και προσδιοριστικά η άποψη αυτή είναι εσφαλμένη. Όπως προαναφέρθηκε η «πειρατεία» προέρχεται από το αρχαίο ρήμα «πειράω» που σημαίνει προσπαθώ, ενώ αντίθετα η λέξη «κουρσάρος» εντοπίζει τις ρίζες της στη λατινική γλώσσα και συγκεκριμένα προέρχεται από το ρήμα «*currere*» που σημαίνει τρέχω. Σημασιολογικά η διαφορά έγκειται στο ότι η πειρατεία γινόταν χωρίς την άδεια κάποια αρχής, απλώς και μόνο χάρη στη βούληση των ιδιωτών που επιθυμούσαν για προσωπικούς λόγους να προβούν σε αυτήν, ενώ αντίθετα, η κούρσα γινόταν κατόπιν εξουσιοδότησης αναγνωρισμένης αρχής σε περίοδο πολέμου και στρεφόταν αποκλειστικά στα εχθρικά

<sup>13</sup> Treves, T. (2009)

<sup>14</sup> Bromley, J. S. (2003).



πλοία. Η κούρσα είχε στρατηγική σημασία σε καιρό πολέμου<sup>15</sup>, καθώς το κάθε κράτος που προέβαινε σε αυτήν μπορούσε να ταράξει τις ισορροπίες της οικονομικής ζωής του αντίπαλου κράτους. Έτσι το κράτος που χρησιμοποιούσε τους κουρσάρους<sup>16</sup> αφενός, κέρδιζε οικονομικά οφέλη, αφετέρου, αποδυνάμωνε τον εχθρό. Παρ' όλα αυτά η έννοια του «κουρσάρου» πλέον, μόνο ιστορική σημασία θα μπορούσε να έχει, αφού το Διεθνές Δίκαιο<sup>17</sup> δεν την αποδέχεται πια ως πρακτική που πρέπει να ακολουθείται από τα σύγχρονα κράτη.

## 1.2 ΑΙΤΙΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ<sup>18</sup>

Η πειρατεία είναι μια δραστηριότητα που εμφανίστηκε στο προσκήνιο τη στιγμή που η ναυσιπλοΐα άρχισε να γνωρίζει άνθιση. Την ίδια στιγμή οι λαοί μπορούσαν να επικοινωνούν αμεσότερα, πράγμα το οποίο σημαίνει ότι σε κοινωνικό επίπεδο, όπως συμβαίνει σε κάθε σχηματισμό ομάδας ανθρώπων δεν πρόκειται να λείψουν οι συγκρούσεις, αφού η τάση επικράτησης του ισχυρότερου είναι στοιχείο της φύσης του ανθρώπου. Μέσω της ναυσιπλοΐας αναπτύχθηκε και το θαλάσσιο εμπόριο, οπότε από οικονομικής πλευράς ήταν και είναι αυτονόητη η επιθυμία απόκτησης πλούτου<sup>19</sup> έστω και με τρόπο μη νόμιμο-αν και κατά την εμφάνιση της πειρατείας, αυτή συνιστούσε μάλλον «επαγγελματική» δραστηριότητα, παρά ποινικό αδίκημα. Αυτό όμως που είναι ανάγκη να τονιστεί εν προκειμένω, είναι το γεγονός, ότι η πειρατεία είναι δραστηριότητα που χαρακτηρίζει τα χαμηλότερα οικονομικά στρώματα<sup>20</sup> και αυτό γίνεται εύκολα αντιληπτό από στατιστικά στοιχεία που αποδεικνύουν τη αλήθεια των ισχυρισμών. Κλασικό παράδειγμα θα μπορούσε να αποτελέσει η περίπτωση της Σομαλίας<sup>21</sup> για την οποία θα γίνει λόγος και παρακάτω. Μάλιστα στην εν λόγω περίπτωση τα αίτια είναι τόσο οικονομικά, όσο και πολιτικά, καθώς η πολιτική αστάθεια και η εν γένει αδυναμία των ηγετών να αντιμετωπίσουν το ζήτημα ευνοεί την ανάπτυξη του φαινομένου. Επίσης, παλαιότερη αντίληψη σχετικά με τα

<sup>15</sup> Kyriazis, N., Metaxas, T., & Economou, E. M. (2018).

<sup>16</sup> Cohen-Vrignaud, G. (2011).

<sup>17</sup> Rech, W. (2018).

<sup>18</sup> Chalk, P., & Hansen, S. J. (2012).

<sup>19</sup> Anderson, J. L. (1995).

<sup>20</sup> Asua, S. A., Ugwueze, M. I., & Onah, V. C. (2021).

<sup>21</sup> Kellerman, M. G. (2011).

αίτια της πειρατείας, όπως αναλύθηκε και παραπάνω, την τοποθετούσε σε ψυχολογικό υπόβαθρο, με το επιχείρημα ότι ο άνθρωπος που προβαίνει στην πειρατεία έχει μία φυσική ροπή προς τούτο, το γνωστό κατά το διεθνές δίκαιο «animus furandi». Τέλος, εάν θεωρήσουμε ότι η έννοια του κουρσάρου καίτοι δεν ταυτίζεται με αυτή του πειρατή, είναι όμως συγγενής, θα μπορούσαμε να πούμε ότι μέχρι και τη στιγμή της εξαφάνισης της «κούρσας», ένα ακόμα αίτιο αυτής της ιδιότυπης μορφής πειρατείας ήταν η πολεμική στρατηγική των κρατών.

### 1.3 ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ<sup>22</sup> ΣΤΗΝ ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ

#### 1.3.1 ΣΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ<sup>23</sup>

Στον ελλαδικό<sup>24</sup> χώρο η απαρχή της πειρατείας τοποθετείται περί το 3000-2000 π.Χ. γεγονός που μαρτυρείται τόσο από τις εικαστικές απεικονίσεις της εποχής, όσο και από τα κείμενα εκείνων των συγγραφέων, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγεται ο Θουκυδίδης<sup>25</sup>, ο Όμηρος και ο Αριστοτέλης<sup>26</sup>. Αξίζει να σημειωθεί πως κατά την περίοδο που εμφανίστηκαν οι πρώτες απόπειρες πειρατείας, η εν λόγω δραστηριότητα είχε την ονομασία «ληστεία», όπως καταγράφεται στο έργο του Αριστοτέλη «Πολιτικά» και συγκεκριμένα στο πρώτο βιβλίο του έργου όπου γίνεται λόγος για τους τρόπους αποκτάει αγαθά και πλουτισμό ο άνθρωπος: «[1256b] νομαδικός, ληστρικός, άλιευτικός, θηρευτικός, γεωργικός (βίος)». Η πειρατεία τα χρόνια αυτά μάλλον δεν αποτελούσε αξιόποινη πράξη, αλλά έναν τρόπο βιοπορισμού. Ακόμα στο έργο «Ιστορία» του Θουκυδίδη στην παράγραφο 1.5.1, αναφέρεται ότι: οι Έλληνες και όσοι από τους βαρβάρους κατοικούσαν στα παράλια ή στα νησιά ασχολήθηκαν με την πειρατεία αφ'ης στιγμής αναπτύχθηκε η ναυσιπλοΐα [οί γάρ Έλληνες τὸ πάλαι καὶ τῶν βαρβάρων οἱ τε ἐν τῇ ἠπείρῳ παραθαλάσσιοι καὶ ὅσοι νήσους εἶχον, ἐπειδὴ ἤρξαντο μᾶλλον περαιοῦσθαι ναυσὶν ἐπ' ἀλλήλους, ἐτρέποντο πρὸς ληστείαν ] καθώς και ότι η ληστεία εκείνη την εποχή δεν ήταν ντροπή, αλλά δόξαζε αυτούς που την ασκούσαν [οὐκ ἔχοντός πω αἰσχύνῃν τούτου τοῦ ἔργου, φέροντος δέ τι καὶ δόξης

---

<sup>22</sup> Gosse, P. (2012).

<sup>23</sup> Lewis, D. M. (2019).

<sup>24</sup> Mylonas, Y. (2013).

<sup>25</sup> Kallet-Marx, L., & Marx, L. K. (1993).

<sup>26</sup> Ormerod, H. A. (2010).

μᾶλλον]. Ακόμα στο ίδιο έργο, στην παράγραφο 1.5.2 αναφέρεται ότι: το γεγονός ότι η πειρατεία-ληστεία δεν είναι ντροπή φαίνεται και από το γεγονός ότι ακόμα και σήμερα καυχώνται μερικοί στεριανοί ότι είναι ληστές, και από τους στίχους των παλαιών ποιητών, όπου όλα τα πλοία που ταξίδευαν ερωτούνταν εάν ήταν πειρατικά, ώστε ούτε απ' όσα αυτοί πληροφορούνταν να θεωρείται απαξιωτική η πειρατεία, ούτε να θεωρείται ντροπή η ερώτηση αυτή [δηλοῦσι δὲ τῶν τε ἠπειρωτῶν τινὲς ἔτι καὶ νῦν, οἷς κόσμος καλῶς τοῦτο δρᾶν, καὶ οἱ παλαιοὶ τῶν ποιητῶν τὰς πύστεις τῶν καταπλεόντων πανταχοῦ ὁμοίως ἐρωτῶντες εἰ λησταὶ εἰσιν, ὡς οὔτε ὧν πυνθάνονται ἀπαξιούντων τὸ ἔργον, οἷς τε ἐπιμελὲς εἶη εἰδέναι οὐκ ὄνειδιζόντων].

Η πειρατεία άρχισε να θεωρείται μεμπτή πράξη κατά την κλασσική περίοδο<sup>27</sup> (480-323 π.Χ.), λόγω του ότι άρχισε να αναπτύσσεται γοργά ο πολιτισμός και οι πόλεις-κράτη αντιλήφθηκαν την ανάγκη προστασία των υλικών αγαθών που ανήκαν στην επικράτειά τους. Μάλιστα κατά την περίοδο αυτή η καταστολή της πειρατείας τονώνεται και από την κυριαρχία της Αθήνας στις ελληνικές θάλασσες ύστερα από τη συμμαχία της Δήλου, γεγονός που σημαίνει ότι πλέον τα εμπορικά πλοία ταξιδεύουν ασφαλέστερα. Ωστόσο, μετά τον Πελοποννησιακό πόλεμο<sup>28</sup> η Αθήνα άρχισε να εξασθενεί και συνεπώς δεν ήταν σε θέση να διαχειριστεί ούτε τις πειρατικές δραστηριότητες στο Αιγαίο με αποτέλεσμα να γνωρίσουν εκ νέου άνθιση, πολλώ δε μάλλον κατά την περίοδο που ο θάνατος του Μ. Αλεξάνδρου σηματοδότησε μία σειρά αποτυχημένων ενεργειών διοίκησης, ύστερα από τη διάσπαση της αυτοκρατορίας σε περισσότερα ελληνιστικά βασίλεια<sup>29</sup> την πρωτοκαθεδρία των οποίων ανέλαβαν οι διάδοχοι του πρώτου.

### 1.3.2. ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ

Είναι πασιφανές πως η πειρατική δραστηριότητα μπορούσε να αναπτυχθεί μόνο σε περιοχές που διαθέτουν όχι μόνο θάλασσα, αλλά και έντονη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Ιστορικά ο σκοπός των πειρατών ήταν να «αρπάξουν» από το πλοίο που καταλάμβαναν κάθε τι που διέθετε κάποια περιουσιακή αξία ή ακόμα και μέλη

<sup>27</sup> De Souza, P. (2002).

<sup>28</sup> Thucydides, T. H. U. C. Y. D. I. D. E. S. (2019).

<sup>29</sup> Hauben, H., & Meeus, A. (Eds.). (2014).

του πληρώματος - κυρίως γυναίκες - προκειμένου να τους πωλήσουν στα σκλαβοπάζαρα.

Στην περιοχή της Ιταλίας η ιστορία της πειρατείας εντοπίζει τη γενεσιουργό αιτία της στην επεκτατική δραστηριότητα των Ρωμαίων και όχι τόσο στην δεινή ναυτιλιακή δράση τους, η οποία υπολειπόταν αρκετά της ελληνικής. Ωστόσο οι Ρωμαίοι<sup>30</sup> μέσα από τις επεκτάσεις που έκαναν κατάφεραν να περιορίσουν την πειρατεία στις χώρες που καταλάμβαναν και γι' αυτό το λόγο οδηγούμαστε στο οξύμωρο σχήμα σύμφωνα με το οποίο μία χώρα με ελάχιστη εμπειρία στην ναυτιλία καταφέρνει να καταστείλει με ιδιαίτερα μεγάλη επιτυχία, το φαινόμενο της εποχής. Θα πρέπει ωστόσο να τονιστεί ότι η πειρατεία είχε εδραιωθεί πια στη συνείδηση όλων τόσο ως πρακτική αποκόμισης εσόδων των κρατών, όσο και ως «αξιόποινη» πράξη, ο ηθικός χαρακτηρισμός της οποίας όμως δεν ήταν σε θέση να αναιρέσει τα υλικά πλεονεκτήματα που αυτή απέδιδε, με αποτέλεσμα να συνιστά μεν μεμπτή πράξη, αποδεκτή δε. Αυτή η πρακτική όμως δημιουργούσε ένα τεράστιο πρόβλημα: δεν άφηνε περιθώρια ανάπτυξης του θαλάσσιου εμπορίου.

Η Ρώμη αντιλαμβανόμενη τα παραπάνω αποφάσισε να λάβει μέτρα που θα κατέστειλαν την πειρατεία και το πρώτο από αυτά ήταν η επιβολή της απαγόρευσης στους λαούς που είχε καταλάβει να συναλλάσσονται με πειρατές και να προμηθεύονται πράγματα τα οποία είναι αποτέλεσμα πειρατικής δραστηριότητας. Βέβαια αυτή η πρακτική δεν ζημίωσε ιδιαίτερα τους πειρατές, οι οποίοι συνέχισαν τη δραστηριότητά τους.

Η πιο συστηματοποιημένη προσπάθεια αντιμετώπισης του προβλήματος ήρθε με τη θέσπιση του Γαβίνειου Νόμου<sup>31</sup>, ενός νομοθετήματος που προέβλεπε αποκλειστικά για την περίπτωση τρόπους λύσης. Ο στρατιωτικός ηγέτης, ο οποίος ήταν επιφορτισμένος με το έργο της εφαρμογής του παραπάνω νόμου, μπόρεσε μέσα σε τρεις μήνες να καταστείλει την πειρατική δράση, κάτι που πολύ γρήγορα τον ανέδειξε σε μεγάλη ηγετική και στρατιωτική φυσιογνωμία.

Οι πειρατές όμως έδρασαν και σε άλλες περιοχές όπως στην Νοτιοανατολική Ασία<sup>32</sup>, όπου εκεί έλαβε περισσότερο τη μορφή της αρπαγής πληρώματος το οποίο εν τέλει

---

<sup>30</sup> De Souza, P. (2002).

<sup>31</sup> Radin, M. (1998).

<sup>32</sup> Liss, C. (2003).

θα κατέληγε να πωληθεί στα σκλαβοπάζαρα<sup>33</sup>, μιας και εκείνη την εποχή η κατοχή δούλων στα σπίτια θεωρείτο δείγμα πλούτου. Ας μην λησμονούμε επίσης ότι με την εμφάνιση του ισλάμ η οικονομία των σουλτανάτων της Νοτιοανατολικής Ασίας στηρίχθηκε κυρίως από τα δούλους, οπότε οι πειρατές γνώριζαν ότι η αφαίρεση πληρώματος και η πώλησή τους στα σκλαβοπάζαρα θα τους προσέδιδε τεράστια κέρδη.

Ακόμα η πειρατεία έλαβε μεγάλες διαστάσεις και σε περιοχές όπως η Μαδαγασκάρη, τα Κανάρια Νησιά και η Καραϊβική, η οποία αποτέλεσε κομβικό σταθμό στην ιστορία της θαλάσσιας πειρατείας. Τέλος πειρατεία αναπτύχθηκε και στην βόρεια Αμερική, όπου και εμφανίστηκε η πειρατεία των ποταμών, καθώς οι πειρατές αυτής της περιοχής δραστηριοποιήθηκαν κυρίως στον ποταμό Οχάιο<sup>34</sup> και στον ποταμό Μισισσιπή<sup>35</sup>, στον οποίο όμως η πειρατική δράση είχε άμεσο τέλος καθώς μια ομάδα πληρώματος κάποιου πλοίου επιτέθηκε στον νησί με σκοπό να εγκατασταθεί και στη συνέχεια προχώρησε στην καταστολή της πειρατικής δράσης στην περιοχή.

### **1.3.3 Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ**

Φθάνοντας στη σύγχρονη εποχή η πειρατεία δεν έχει εκλείψει εντελώς. Μόνο τον 20<sup>ο</sup> αιώνα παρήκμασε κάπως για να κάνει εκ νέου την εμφάνισή της τον 21<sup>ο</sup> αιώνα, οπότε και σχεδόν παγκοσμίως έγινε αντιληπτή η επικινδυνότητα της εν λόγω δραστηριότητας, λόγω της μεγάλης οικονομικής ζημίας που επιφέρει στα κράτη, αλλά και λόγω του κινδύνου που ελλοχεύει για την σωματική ακεραιότητα των προσώπων που την υφίστανται. Άλλωστε, η σύγχρονη πειρατεία έχει εξελιχθεί τόσο σε ποσότητα, όσο και σε ποιότητα, με την εμφάνιση νέων μέσων επίθεσης που πλέον τα εννοιολογικά όρια με τη τρομοκρατία<sup>36</sup> καθίστανται δυσχερή. Μάλιστα για να συσχετίσουμε και την πορεία της πειρατείας με τα κοινωνικά και οικονομικά

---

<sup>33</sup> Teitler, G. (2002).

<sup>34</sup> Skowronek, R. K., & Ewen, C. R. (Eds.). (2007).

<sup>35</sup> Fischer, D. L. (1985).

<sup>36</sup> Nelson, E. S. (2012).

δρώμενα της εκάστοτε εποχής και κοινωνίας, είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19<sup>37</sup>, αυτή αυξήθηκε κατά 24%, λόγω του ότι η λειτουργία πολλών επιχειρήσεων αναστάλη ανά τον κόσμο και οι άνθρωποι επιδόθηκαν σε εξεύρεση οικονομικών πόρων μέσω της παρανόμου οδού.

Από το 2008 σχεδόν που η πειρατεία άρχισε να απειλεί πάλι συστηματικά το θαλάσσιο εμπόριο και τις θαλάσσιες μεταφορές, έχουν γίνει κάποιες προσπάθειες καταστολής του φαινομένου που μάλλον όμως δεν κρίθηκαν ιδιαίτερα αποτελεσματικές, αφού τα στατιστικά στοιχεία αποδεικνύουν ότι η πειρατεία όχι μόνο δεν εξαλείφθηκε, αλλά εξαπλώθηκε και τείνει να αλλάξει και μορφή, αφού έως τώρα οι πειρατές αφαιρούσαν οτιδήποτε αποτιμητό σε χρήμα υπήρχε πάνω στο πλοίο, ενώ τα τελευταία χρόνια δεν διστάζουν να αφαιρέσουν και τη ζωή<sup>38</sup> σε οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος αποφασίσει έστω μεμονωμένα να αντισταθεί. Η διεθνής νομοθεσία προβλέπει ότι η πειρατεία καταστέλλεται σε οποιοδήποτε μέρος εντοπιστεί, έστω και εάν αυτό βρίσκεται έξω από τη δικαιοδοσία κάποιου κράτους (άρθρο 100 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας). Αυτό σημαίνει ότι εάν συλληφθεί ο πειρατής στα διεθνή ύδατα θα αντιμετωπιστεί σύμφωνα με την νομοθεσία του κράτους-σημαίας του σκάφους που προχώρησε στη σύλληψη. Επίσης να επισημανθεί ότι στα χωρικά ύδατα επιτρέπεται η διέλευση ξένου πλοίου μόνο εάν αυτή είναι ταχεία και αβλαβής. Αυτό σημαίνει ότι εάν κάποιο πλοίο δεχθεί πειρατική επίθεση στα χωρικά ύδατα κάποιου άλλου κράτους, το πολεμικό πλοίο που είναι υπεύθυνο για την καταδίωξη<sup>39</sup> του πειρατικού σκάφους δεν μπορεί να εισέλθει στα χωρικά ύδατα του εκάστοτε κράτους, εκτός και εάν λάβει την έγκρισή του τελευταίου. Διαφορετικά εάν δεν δοθεί η έγκριση στο πολεμικό πλοίο, υπεύθυνο για την καταδίωξη, τη σύλληψη και την ποινική μεταχείριση των πειρατών είναι το κράτος στα χωρικά ύδατα του οποίου σημειώθηκε η πειρατεία. Τα μέτρα όμως αυτά δεν είναι αρκετά για να ανακόψουν την πορεία των πειρατών, καθώς η σύλληψή τους κατά τη διάρκεια της δράσης τους είναι ιδιαίτερα δυσχερής υπόθεση.

Η σύγχρονη ναυτιλιακή βιομηχανία θεωρεί πολλά μέρη του κόσμου ως «περιοχές κινδύνου» για περιστατικά πειρατείας. Εντός της Ασίας, αυτά περιλαμβάνουν τα στενά της Σιγκαπούρης, τα ύδατα της Ινδονησίας, του Βιετνάμ και των Φιλιππίνων,

---

<sup>37</sup> Abudu, R. T. (2021).

<sup>38</sup> Wong, M. C., & Yip, T. L. (2012).

<sup>39</sup> Bueger, C. (2015).

και σε μικρότερο βαθμό ολόκληρη τη Θάλασσα της Νότιας Κίνας». Από το 1990 έως το 1992, η πιο «ρισοκίνδυνη» από αυτές τις περιοχές ήταν το Αρχιπέλαγος Riau, δηλαδή τα νερά γύρω από τη Σγκαπούρη και τα νησιά της Ινδονησίας στα νότια της. Η συχνότητα των πειρατικών επιθέσεων φάνηκε να αυξάνεται ξαφνικά στις αρχές του 1990 και να συνεχίζεται μέχρι τα μέσα του 1992, οπότε και σταμάτησαν το ίδιο ξαφνικά. Αυτές οι παρατηρήσεις οδηγούν σε ένα γενικό και ένα συγκεκριμένο ερώτημα. Το γενικό ερώτημα είναι: γιατί υπάρχουν πειρατές στο αρχιπέλαγος Riau, αλλά όχι (ή όχι πλέον) στο Penzance; Το πιο συγκεκριμένο ερώτημα είναι: γιατί υπήρξε ένα ξαφνικό κύμα επιθέσεων; Οι πιθανές απαντήσεις και στα δύο ερωτήματα είναι οι εξής: Το πρώτο είναι ότι η σύγχρονη πειρατεία εμφανίζεται όταν υπάρχουν τρεις παράγοντες: (α) οικονομική εξάρθρωση που προκαλείται από την ταχεία (β) ανάπτυξη και την (γ) αναγνώριση της πειρατείας ως διαθέσιμης πολιτιστικής ή υποπολιτισμικής δυνατότητας και ευκαιρίας. Το δεύτερο είναι ότι ένα μέρος της πειρατείας στα ασιατικά ύδατα φαίνεται να συγχωρείται ή να διεξάγεται από κρατικές υπηρεσίες. Η πειρατεία, όπως το λαθρεμπόριο και η διαφθορά, μπορεί να είναι πηγή ανεπίσημου εισοδήματος για το στρατιωτικό προσωπικό ή το προσωπικό επιβολής του νόμου ή ακόμη και για τις υπηρεσίες τους. Μπορεί να ευδοκιμήσει λοιπόν όσο οι επαρχιακές ή τοπικές μονάδες μπορούν να προστατεύσουν το προσωπικό τους από έρευνες και κυρώσεις.

#### 1.4 ΜΟΡΦΕΣ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Η πειρατεία στις θάλασσες μπορεί να εκδηλωθεί με αρκετούς τρόπους<sup>40</sup> και ειδικότερα στη σύγχρονη εποχή<sup>41</sup> όπου τα μέσα για να επιτευχθεί αυτή είναι περισσότερα και προσφορότερα να πραγματοποιήσουν τον επιδιωκόμενο στόχο των πειρατών<sup>42</sup>. Οι μορφές λοιπόν θαλάσσια πειρατείας είναι οι εξής:

---

<sup>40</sup> Le, Q. T. (2019).

<sup>41</sup> Nincic, D. J. (2013).

<sup>42</sup> Magnuson, W. (2014)..

- ❖ Πειρατεία σε πλοίο που έχει αγκυροβολήσει σε λιμάνι ή είναι ακινητοποιημένο<sup>43</sup>.
- ❖ Πειρατεία κατά τον πλου<sup>44</sup>

Ειδικότερα αναφορικά με την πρώτη μορφή πειρατείας σε πλοίο που έχει αγκυροβολήσει σε λιμάνι ή είναι ακινητοποιημένο, ισχύει ότι είναι τακτική που ισχύει από την εμφάνιση της πειρατείας, καθώς τα πλοία που ήταν αγκυροβολημένα στα λιμάνια προκαλούσαν πάντα το ενδιαφέρον των πειρατών. Πλέον ο συγκεκριμένος τρόπος πειρατείας μπορεί να πραγματοποιηθεί πολύ εύκολα και από πλήρωμα πλοίου που βρίσκεται αγκυροβολημένο στο λιμάνι, δίπλα από το πλοίο που αποτελεί το στόχο. Η συγκεκριμένη μορφή πειρατείας είναι και η πιο διαδεδομένη καθώς αποτελεί απλή μορφή αφού οι πειρατές επιτυγχάνουν το στόχο τους χρησιμοποιώντας σχοινιά ή σκάλα. Οι επιθέσεις γίνονται συνήθως τις νυκτερινές ώρες<sup>45</sup> που το πλήρωμα δεν βρίσκεται σε ετοιμότητα. Σε περίπτωση όμως που δεν υπάρχει δυνατότητα να πραγματοποιηθεί με αυτόν τον τρόπο, τότε πιάνουν όμηρο μέλος του πληρώματος και προσπαθούν να εκβιάσουν το υπόλοιπο πλήρωμα, προκειμένου να μπορέσουν να αποσπάσουν την περιουσία που βρίσκεται στο πλοίο. Επίσης, καταστρέφουν όλα τα μέσα επικοινωνίας του πλοίου ώστε να καταστεί ανέφικτη η επικοινωνία και η αναζήτηση βοήθειας ή ακόμα και η έγκαιρη ενημέρωση των αρχών, ώστε να μπορέσουν να συλληφθούν οι πειρατές.

Από την άλλη αναφορικά με την πειρατεία που πραγματοποιείται κατά τον πλου, απαιτεί σαφώς μεγαλύτερη δεξιοτεχνία από την πειρατεία που πραγματοποιείται με τον παραπάνω τρόπο, καθώς η κίνηση του πλοίου είναι αυτή που καθιστά δύσκολη την πραγματοποίησή της. Αυτό σημαίνει ότι και οι πειρατές που επιδίδονται σε αυτήν τη μορφή πειρατείας γνωρίζουν καλά την ναυσιπλοΐα και επιδιώκουν να επιτίθενται στιγμές που το πλήρωμα του πλοίου που έχουν στόχο είναι απασχολημένο. Η συγκεκριμένη μορφή είναι συνηθισμένη στη θάλασσα της Νοτιοανατολικής Ασίας, στη Σομαλία και στις ακτές γύρω από τις Φιλιππίνες<sup>46</sup>. Οι ώρες που επιλέγουν οι πειρατές της εν λόγω μορφής να επιτεθούν είναι είτε νωρίς το πρωί, είτε νωρίς το βράδυ, ώστε να υπάρχει τόσο φως που να τους επιτρέπει να επιτεθούν χωρίς όμως να γίνουν αντιληπτοί. Επίσης, άλλος τρόπος επίθεσης είναι και η εκ των προτέρων

<sup>43</sup> Herbert-Burns, R. (2006).

<sup>44</sup> Starkey, D. J. (2011).

<sup>45</sup> Jin, M., Shi, W., Lin, K. C., & Li, K. X. (2019).

<sup>46</sup> Storey, I. J. (1999).



κρυφή επιβίβαση πειρατών στο πλοίο που στοχεύουν. Στη συνέχεια, όταν το πλοίο ξεκινήσει το ταξίδι του φανερώνονται και επιτίθενται και στο τέλος αποβιβάζονται από το πλοίο και επιβιβάζονται στο ταχύπλοο των συνεργών τους που έχει ακολουθήσει το πλοίο-στόχο. Κι εδώ οι πειρατές επιδιώκουν να πάρουν σαν λεία τα χρήματα που υπάρχουν στο πλοίο, καθώς και ότι άλλο έχει αξία και βρίσκεται σε αυτό. Υπάρχει όμως ο κίνδυνος σε αυτή τη μορφή της πειρατείας, ο σκοπός να είναι η αλλαγή της κατεύθυνσης του πλοίου, με αποτέλεσμα είτε την απαγωγή του πληρώματος, είτε την εμπορική εκμετάλλευση του φορτίου από τους ίδιους τους πειρατές.

Επίσης εκτός από τις μορφές πειρατείας σημασία έχει και ο τρόπος με τον οποίο αυτή υλοποιείται ο οποίος διακρίνεται σε:

- ❖ πρόσκαιρη κατάληψη<sup>47</sup>
- ❖ και σε διαρκή κατάληψη του πλοίου<sup>48</sup>

Όσον αφορά την πρόσκαιρη κατάληψη του πλοίου σημειώνεται ότι είναι η πιο συνηθισμένη μορφή εμφάνισης της πειρατείας<sup>49</sup>. Αποτελεί ερασιτεχνική μέθοδο στην οποία καταφεύγουν πειρατές που απλώς επιθυμούν την απόκτηση του πλούτου που βρίσκεται στο πλοίο. Γι' αυτό και άλλωστε η βία που χρησιμοποιούν είναι τέτοια που στοχεύει απλώς στην κάμψη της αντίστασης που ενδέχεται να εκδηλωθεί<sup>50</sup>. Το οικονομικό υπόβαθρο των ανθρώπων που επιδίδονται σε αυτόν τον τρόπο πειρατείας συνίσταται σε οικονομική δυσπραγία, μετανάστευση. Γι' αυτό και τα υποκείμενα που προβαίνουν σε αυτήν είναι ως επί το πλείστον φτωχοί ψαράδες και μετανάστες. Χαρακτηριστική είναι και η κλοπή φαγώσιμων ειδών που καταδεικνύει μάλλον τα πραγματικά κίνητρα των πειρατών αυτής της μορφής. Εξίσου όμως, σημαντικό αίτιο εκδήλωσης αυτής της μορφής πειρατείας αποτελεί και η πολιτική αστάθεια που ενδεχομένως να επικρατεί στο παράκτιο κράτος. Είναι γεγονός πως μία τέτοια κατάσταση δεν μπορεί να ευνοεί την ανάπτυξη επαρκούς και αποτελεσματικής

---

<sup>47</sup> Gilmer, B. V., & Dewey, S. C. (2022).

<sup>48</sup> Tryfon, K. (2012)..

<sup>49</sup> Rediker, M. (1981).

<sup>50</sup> Tryfon, K. (2012).

άσκησης ελέγχου στα χωρικά ύδατα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιας περίπτωσης συνιστούν φτωχά κράτη, όπως είναι η Σομαλία, η Ινδονησία και χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας.

Σχετικά με τη διαρκή κατάληψη του πλοίου είναι γεγονός ότι απαιτείται οργάνωση και συντονισμός, αλλά και εμπειρία. Πρόκειται δηλαδή για πιο επαγγελματικό τρόπο πειρατείας σε σχέση με τον παραπάνω προαναφερόμενο. Ο ορθότερος χαρακτηρισμός που προσιδιάζει στην εν λόγω συνθήκη είναι αυτός του «οργανωμένου εγκλήματος<sup>51</sup>». Οι πειρατές εν προκειμένω στοχεύουν στην οικονομική εκμετάλλευση του φορτίου του πλοίου-στόχου. Έτσι, βασική ενέργεια είναι η αλλαγή της κατεύθυνσης του και η μεταφόρτωσή του σε άλλο λιμάνι. Εξίσου, συνήθης πρακτική είναι και η απαγωγή του πληρώματος, ώστε μέσα από την μακροχρόνια κατάληψή του, να υποχρεωθούν οι οικογένειές τους να καταβάλλουν λύτρα, γι' αυτό άλλωστε και η συμπεριφορά των πειρατών προς τους αιχμαλώτους τους είναι σε γενικές γραμμές επιεικής, και δεν επιθυμούν το θάνατό τους. Η παρούσα μορφή πειρατείας αποφέρει μεγάλα οικονομικά οφέλη στους πειρατές αφού τα κίνητρα δεν είναι καθαρά βιοποριστικά αλλά κυρίως κερδοσκοπικά.

Τις διεθνείς θάλασσες όμως έχει απασχολήσει και η περίπτωση των «πλοίων φαντασμάτων»<sup>52</sup>. Πρακτική η οποία συνίσταται σε κλοπή του πλοίου και του φορτίου που αυτό περιέχει ώστε τελικά αυτό να οδηγηθεί σε λιμάνι των πειρατών. Το φορτίο που το πλοίο περιέχει πωλείται από τους τελευταίους, οι οποίοι στη συνέχεια αφού πλαστογραφήσουν φορτωτικά έγγραφα, σηκώνουν σημαία διάφορη από αυτή που είχε το πλοίο (συνήθως του Παναμά και της Ονδούρας) και εν τέλει εντάσσονται στο θαλάσσιο εμπόριο αναλαμβάνοντας τη μεταφορά φορτίων τα οποία όμως δεν θα φτάσουν στον προορισμό τους<sup>53</sup>. Η συγκεκριμένη πρακτική πειρατείας εκτός από τις οικονομικές επιπτώσεις που προκαλεί στα κράτη, ενέχεται και κινδύνους που αφορούν την ίδια τη ζωή του πληρώματος. Η πειρατεία με τη μέθοδο των πλοίων φαντασμάτων εξυπακούεται ότι θα επιτευχθεί με τη χρήση έμπειρων πειρατών οι οποίοι είναι ναυτικοί. Αυτό σημαίνει ότι αυτή η ομάδα των πειρατών-ναυτικών δεν έχει ανάγκη τη συνδρομή του πληρώματος του πλοίου-στόχου, οπότε δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις που το πλήρωμα δολοφονείται από τους πειρατές ή που στην

<sup>51</sup> Schoeman, M., & Häfele, B. (2013).

<sup>52</sup> Nguyen, C. M., & Le, T. Q. (2019).

<sup>53</sup> Kraska, J. (2012).

καλύτερη περίπτωση εγκαταλείπεται σε μία βάρκα στη μέση των ωκεανών. Πρόκειται συνεπώς για πρακτική που έχει τις ρίζες της στην πολιτική διαφθορά των κρατών στα οποία πραγματοποιείται, καθώς προκειμένου να υλοποιηθεί τα υποκείμενα που έχουν ενεργό ρόλο σε αυτή απαραιτήτως πρέπει να έχουν δύναμη και να μπορούν να επηρεάζουν πρόσωπα που συμμετέχουν στη διακίνηση των φορτίων. Ομοιάζει δηλαδή περισσότερο με πρακτική λαθρεμπορίου που αναπτύσσεται κυρίως στις χώρες της Ασίας και ειδικότερα στην Κίνα η οποία εμπορεύεται κατά κόρον προϊόντα αδιάφορης προέλευσης.

### 1.5 Ο ΣΥΓΧΡΟΝΟΣ ΤΡΟΠΟΣ ΔΡΑΣΗΣ

Η δραστηριότητα των πειρατών εξαρτάται σε ένα μεγάλο βαθμό από τους ανέμους που φυσούν στον Ινδικό Ωκεανό<sup>54</sup>. Πρόκειται για τους λεγόμενους μουσώνες. Αυτοί ξεκινούν από τον Ινδικό Ωκεανό και κατευθύνονται προς την Ασιατική Ήπειρο και τανάπαλιν. Οι μουσώνες διακρίνονται σε χειμερινούς και θερινούς ανάλογα με την εποχή που πνέουν, και αντίστοιχα η κατεύθυνσή τους προσδιορίζεται ανάλογα με το από πού προέρχονται. Οι χειμερινοί μουσώνες (Δεκέμβριος-Μάρτιος) κατευθύνονται από τις Ασιατικές ηπείρους προς τον Ινδικό Ωκεανό, ενώ οι θερινοί μουσώνες(Ιούνιος-Σεπτέμβριος) ξεκινούν από τον Ινδικό Ωκεανό και κατευθύνονται προς τις Ασιατικές Ηπείρους. Έτσι, η πειρατική δράση στην περιοχή του Ινδικού Ωκεανού, που είναι η πιο έντονη από κάθε άλλο σημείο της γης, γνωρίζει άνθιση ιδιαίτερα τους μήνες που δεν υπάρχουν μουσώνες, δηλαδή τους μήνες Οκτώβριο-Δεκέμβριο<sup>55</sup>.

Η πειρατική ομάδα αποτελείται περίπου από 8 άτομα εξοπλισμένα με ιδιαίτερα σύγχρονα όπλα (RPGs, AK-47)<sup>56</sup> και σύγχρονα μέσα επικοινωνίας (GPS, δορυφόροι κλπ). Οι πειρατές προκειμένου να ενεργήσουν έχουν ένα σχετικά μεγάλο πλοίο ως το βασικό τους μέσο από το οποίο εξαρτώνται άλλα μικρότερα σκάφη που ονομάζονται skiffs και μπορούν να αποκτήσουν μεγάλη ταχύτητα που ξεπερνάει αυτή του πλοίου-στόχου, με αποτέλεσμα αυτό να μην μπορεί να διαφύγει στην περίπτωση που αντιληφθεί τους πειρατές. Όμως, είναι πιθανόν να μην διαθέτουν όλοι οι πειρατές

<sup>54</sup> Marchione, E., & Johnson, S. D. (2013).

<sup>55</sup> SEASONAL, A. A., & FORECAST, H. CLIMATE CONTROLS FOR PIRATES.

<sup>56</sup> Tsilis, T. (2011).

τόσο σύγχρονα και γρήγορα σκάφη, χωρίς όμως αυτό να αποτελεί πρόσκομμα στην πειρατική τους δράση, αφού μπορούν να προβούν σε αυτήν ακόμα και με συμβατικές βάρκες που διαθέτουν απλές μηχανές. Η τακτική σε αυτήν την περίπτωση εντοπίζεται στο καρτέρι που στήνουν στα πλοία κατά τις νυκτερινές ώρες (κυρίως όταν έχει πανσέληνο, καθώς επωφελούνται από το φως του φεγγαριού) και στην ανάβαση στο πλοίο-στόχο μέσω σχοινιών και ανεμόσκαλων.

Επιλέγουν να επιτίθενται συνήθως ώρες που το φως της ημέρας είναι τόσο, όσο που να τους επιτρέπει να κινηθούν με ευκολία και να μην γίνουν αντιληπτοί. Γι' αυτό επιτίθενται είτε το διάστημα από τη δύση του ηλίου, έως την έναρξη του σκότους, είτε από τη στιγμή που αρχίζει να διαλύεται το σκοτάδι, μέχρι και τη στιγμή που ανατέλλει ο ήλιος. Η πειρατική επιχείρηση διαρκεί περίπου 15-45 λεπτά. Οι πειρατές περικυκλώνουν το πλοίο και ανεβαίνουν σε αυτό από δύο κατευθύνσεις. Στη συνέχεια, αιφνιδιάζουν το πλήρωμα και ανακόπτουν την όποια αντίδραση με την απειλή των όπλων.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: «ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ»**

### **2.1. ΠΕΡΙΟΧΕΣ<sup>57</sup> ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ**

Η πειρατική δράση σίγουρα πυροδοτείται από πλήθος παραγόντων, ωστόσο υπάρχουν περιοχές που ευνοούν ιδιαίτερα την εμφάνισή της. Δεν είναι άλλωστε τυχαίο το γεγονός ότι χαρακτηριστικό παράδειγμα πειρατείας αποτελεί η περιοχή της Σομαλίας, η οποία μάλιστα αποτελεί ιδιαίζουσα περίπτωση από μόνη της. Εξίσου, όμως, πρόσφορη περιοχή δράσης των πειρατών είναι και ο Κόλπος του Άντεν και ο Ινδικός Ωκεανός, καθώς είναι περιοχές που βρίσκονται πλησίον της Σομαλίας.

**α) Κόλπος του Άντεν<sup>58</sup>:** αποτελεί περιοχή που μαζί με τη Σομαλία (λόγω γειτνίασης) καταγράφονται τα περισσότερα περιστατικά πειρατείας. Η αιτία βέβαια εντοπίζεται στο γεγονός ότι αποτελεί κόμβο για το θαλάσσιο εμπόριο, αφού από εκεί περνούν τα πλοία που διακινούν πετρέλαιο σε όλη την Ευρώπη και τη Μεσόγειο<sup>59</sup>. Πρόκειται

---

<sup>57</sup> Hastings, J. V. (2009).

<sup>58</sup> Onuoha, F. (2009).

<sup>59</sup> Petrig, A., & Geiss, R. (2011).

συνεπώς για πέρασμα που έχει τη μεγαλύτερη σχεδόν κίνηση, η οποία μάλιστα συνεπάγεται οικονομικά οφέλη. Αυτήν την ευκαιρία επιθυμούν να εκμεταλλευτούν και οι πειρατές και είναι επόμενο να επιτίθενται στα πλοία που περνούν από εκεί. Κατά μέσο όρο το 11% των θαλάσσιων πετρελαϊκών πηγών διέρχεται από τον Κόλπο του Άντεν στην πορεία του για τη διώρυγα του Σουέζ<sup>60</sup>. Επίσης, το γεγονός ότι ο κόλπος του Άντεν βρίσκεται ανάμεσα στην Υεμένη και τη Σομαλία, ενισχύει την πειρατική δράση, καθώς η Σομαλία συνιστά κράτος που αφενός δεν μπορεί να ασκήσει αποτελεσματικό έλεγχο στις πειρατικές δράσεις λόγω της γενικότερης πολιτικής αστάθειας που υπάρχει σε αυτό, αφετέρου επικρατούν συνθήκες φτώχειας σε τέτοιο βαθμό που δεν μπορεί να εξασφαλιστεί ούτε το αυτονόητο επίπεδο διαβίωσης. Στην παρακάτω φωτογραφία φαίνεται ακριβώς η γεωγραφική θέση του Κόλπου του Άντεν καθώς και το πώς αυτός αποτελεί τη γέφυρα για τη Διώρυγα του Σουέζ αλλά και τη Μεσόγειο.



Εικόνα 1 πηγή<sup>61</sup>

**β) Σομαλία:** η περίπτωση της Σομαλίας<sup>62</sup> θα μπορούσε να εξετασθεί μαζί με την παραπάνω περίπτωση του Κόλπου του Άντεν<sup>63</sup>, όμως η σπουδαιότητά της επιτάσσει

<sup>60</sup> Carafano, J. J., Weitz, R., & Andersen, M. E. (2009).

<sup>61</sup> [https://el.m.wikipedia.org/wiki/%CE%A3%CE%BF%CE%BC%CE%B1%CE%BB%CE%B9%CE%BA%CE%AE\\_%CF%80%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%B1%CF%84%CE%B5%CE%AF%CE%B1#/media/%CE%91%CF%81%CF%87%CE%B5%CE%AF%CE%BF%3APuntland.gif](https://el.m.wikipedia.org/wiki/%CE%A3%CE%BF%CE%BC%CE%B1%CE%BB%CE%B9%CE%BA%CE%AE_%CF%80%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%B1%CF%84%CE%B5%CE%AF%CE%B1#/media/%CE%91%CF%81%CF%87%CE%B5%CE%AF%CE%BF%3APuntland.gif)

αυτόνομη εξέταση. Η Σομαλία θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως η κλασική περίπτωση πειρατικής δράσης<sup>64</sup>. Τα αίτια αναφέρθηκαν παραπάνω και δεν είναι άλλα από την πολιτική αστάθεια που προκλήθηκε ήδη από τον εμφύλιο πόλεμο το 1991 με τη σύγκρουση μεταξύ των πολλών φυλών που κατοικούν στο κράτος και την ανάμειξη σε αυτόν γειτονικών χωρών της Αφρικής, αλλά και την οικονομική εξαθλίωση που βιώνουν οι πολίτες του κράτους. Είναι γεγονός πως ακόμα στη Σομαλία υπάρχουν ασθένειες που ενώ για μεγάλη μερίδα του πλανήτη είναι αντιμετωπίσιμες λόγω ύπαρξης ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης, εκεί οι ασθένειες αυτές μαστιίζουν τους ανθρώπους οδηγώντας τους και στο θάνατο. Άλλωστε ο μέσος όρος ζωής στη Σομαλία κυμαίνεται περίπου στα 40 έτη! Επίσης και οι απολαβές των Σομαλών είναι ελάχιστες τη στιγμή που ο μισθός ενός Σομαλού μπορεί να είναι 260 δολάρια το χρόνο, ποσό που βρίσκεται κάτω από το όριο φτώχειας που παγκοσμίως έχει οριστεί στα 360 δολάρια ετησίως<sup>65</sup>.

Ένα αίτιο ακόμα, που συμβάλλει στην άνθιση της πειρατείας στη Σομαλία είναι το γεγονός ότι σε αυτήν τη περιοχή βρίσκονται πετρελαϊκές πηγές που αποτελούν πόλο έλξης για τους οικονομικά ισχυρούς. Παράλληλα, η αποβολή αποβλήτων στις θάλασσες της Σομαλίας έχει αποκόψει από τους κατοίκους της τη μόνη πηγή εισοδήματος, με αποτέλεσμα οι πρώην ψαράδες να επιδίδονται στην πειρατεία προκειμένου να βιοποριστούν. Ακόμα όμως και εάν υπήρχε δυνατότητα να αλιεύσουν οι Σομαλοί στα χωρικά ύδατα της χώρας τους, θα ανακόπτονταν από το γεγονός της υπεραλίευσης των μεγάλων αλιευτικών εταιρειών, οι οποίοι καίτοι η Σομαλική περιοχή έχει αναγνωριστεί ως ΑΟΖ σε απόσταση 200 ναυτικών μιλίων από τη Διεθνή Κοινότητα.

Η πειρατεία στη Σομαλία παρ' όλο που τα βασικά της υποκείμενα είναι πρώην ψαράδες δεν έχει τη μορφή της κλοπής του φορτίου ή άλλων αντικειμένων αξίας του πληρώματος. Απεναντίας, όλοι οι παραπάνω παράγοντες εμφάνισης της πειρατείας στη Σομαλία συνέτειναν επίσης στη δημιουργία πειρατικών ομάδων με εξειδικευμένες γνώσεις και ικανότητες (λόγω της άριστης γνώσης της ναυσιπλοΐας) που υποβοηθούμενες από ισχυρά πρόσωπα με οικονομικές φιλοδοξίες, έχουν στόχο

---

<sup>62</sup> Percy, S., & Shortland, A. (2013).

<sup>63</sup> Geiss, R., & Petrig, A. (2011).

<sup>64</sup> Treves, T. (2009).

<sup>65</sup> Παπαδημάτου, Ε. Κ. (2015).

την κατάληψη των πλοίων-στόχων και την απαγωγή του πληρώματος, με σκοπό τον εκβιασμό και τη διεκδίκηση λύτρων.

**γ) Ο κόλπος της Γουινέας:** πρόκειται για το μεγαλύτερο κόλπο της Αφρικανικής ηπείρου. Σε αυτήν εκβάλλει και ο ποταμός Νίγηρας στο Δέλτα του οποίου παρατηρείται έντονη πειρατική δράση, η οποία έχει χαρακτηριστεί ιδιαίτερα επικίνδυνη<sup>66</sup> λόγω του ότι οι πειρατές που δραστηριοποιούνται στη συγκεκριμένη περιοχή απαγάγουν το πλήρωμα και εκβιάζουν για λύτρα. Στο κόλπο της Γουινέας έχουν αρχίσει να σχηματίζονται βαθμιαία πειρατικές ομάδες Νιγηριανών, οι οποίες με το πέρασμα του χρόνου συγκεντρώνουν το παγκόσμιο ενδιαφέρον λόγω του ότι το κέντρο της πειρατικής δράσης αρχίζει πλέον να επικεντρώνεται στη Δυτική Αφρική. Είναι ιδιαίτερα χαρακτηριστικό το γεγονός ότι από το έτος 2019 έως και τώρα που ήδη βρισκόμαστε στην αρχή του 2022 η ομηρία ναυτικών σε αυτήν την περιοχή έχει σημειώσει αύξηση της τάξης του 40% και δεν είναι καθόλου υπερβολή να πούμε πως αποτελεί το 95% των περιπτώσεων πειρατείας. Μάλιστα, ο κόλπος της Γουινέας χαρακτηρίστηκε ως η πιο επικίνδυνη περιοχή για τα πλοία και τους ναυτικούς. Η πειρατική δραστηριότητα περιλαμβάνει ανατίναξη αγωγών μεταφοράς φυσικού αερίου, καθώς και κατάληψη τάνκερ από ένοπλες ομάδες. Τα μέλη των πειρατικών ομάδων είναι πρώην μέλη στρατιωτικών ομάδων και ασφαλώς είναι οπλισμένοι. Η πώληση του κλεμμένου πετρελαίου είναι η βασική πηγή εισοδήματος των πειρατών της Δυτικής Αφρικής<sup>67</sup>. Ενδεικτικό της περίπτωσης είναι το ότι το 15% του πετρελαίου που εισάγουν οι Η.Π.Α., προέρχεται από αυτήν την περιοχή και από τους πειρατές.

Όσον αφορά την τακτική που ακολουθούν οι Νιγηριανοί πειρατές είναι αλήθεια ότι διαφέρει αυτής των Σομαλών, οι οποίοι κατά κύριο λόγο ενδιαφέρονται να κρατήσουν ομήρους το πλήρωμα. Οι Νιγηριανοί βέβαια το κάνουν κι αυτό αλλά ο σκοπός τους είναι αρκετά πιο φιλόδοξος, αφού η απόκτηση ολόκληρου του φορτίου είναι ασφαλώς πιο προσοδοφόρα<sup>68</sup>. Η ομηρία του πληρώματος ενίοτε συμβαίνει όμως, μέχρι να ξεκινήσουν οι διαπραγματεύσεις. Στάδιο στο οποίο το πλήρωμα δεν

---

<sup>66</sup> Nwachukwu, P. I., Obasi, E., Akpuh, D., & Olaiya, S. (2010)

<sup>67</sup> Herbig, F. J., & Fouché, H. (2013).

<sup>68</sup> Peters, B. C. (2020).

έχει και πολλές εναλλακτικές, διότι οι πειρατές είναι διατεθειμένοι να χρησιμοποιήσουν ακόμα και ένοπλη βία<sup>69</sup>.

Κάποιες φορές το μόνο που τους ενδιαφέρει είναι η κλοπή των προμηθειών και του εξοπλισμού του πλοίου, αλλά και των προσωπικών αντικειμένων του πληρώματος και γι' αυτό σε αυτές τις περιπτώσεις η τακτική των πειρατών είναι πιο ερασιτεχνική και δεν περιλαμβάνει ούτε καν βία. Απεναντίας, οι πειρατές σε αυτές τις περιπτώσεις προσπαθούν να δράσουν με τέτοιο τρόπο, ώστε να μην τους αντιληφθεί το πλήρωμα.

Οι κάτοικοι του κόλπου της Γουινέας ανέρχονται περίπου σε 150.000.000 και ο μέσος όρος ζωής είναι τα 19 έτη, από τους οποίους περί το 30% είναι άνεργοι, γεγονός που συμβάλλει στην αύξηση της ένοπλης πειρατείας. Οι κάτοικοι δηλαδή της Γουινέας λόγω του εξαιρετικά χαμηλού βιοτικού επιπέδου σε συνδυασμό με την εξαγωγή πετρελαίου, βρίσκουν μοναδική διέξοδο την πειρατεία, η οποία μάλιστα κατά τον τρόπο που γίνεται τους αποφέρει τεράστια κέρδη.

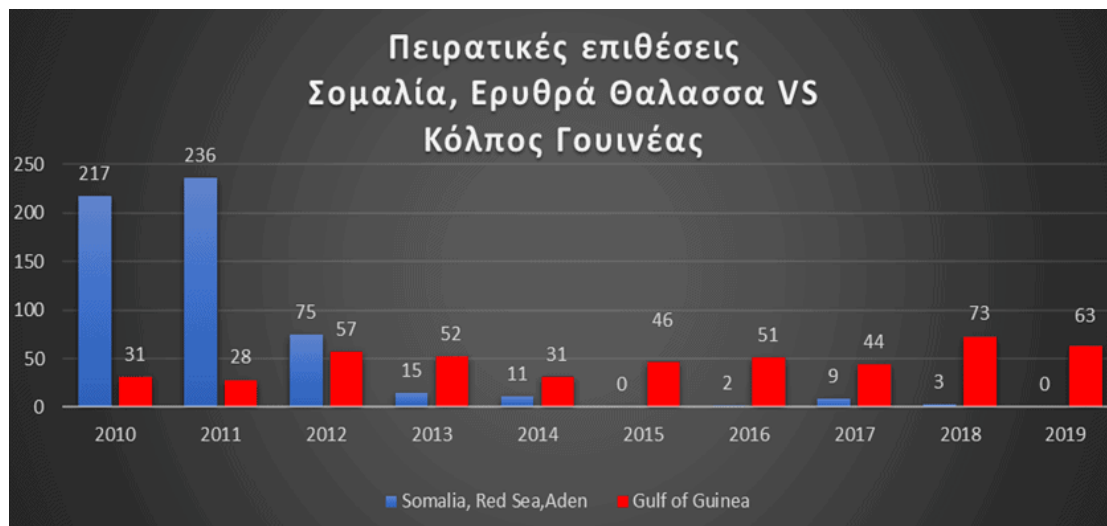
Αξιοσημείωτες είναι οι ετήσιες αναφορές της Διεθνούς Ναυτιλιακής Υπηρεσίας καθώς και του Piracy report center, που επισημαίνουν ότι οι επιθέσεις στον κόλπο της Γουινέας από το έτος 2012 έχουν αυξηθεί ιδιαίτερα και τώρα πια κατά μέσο όρο πραγματοποιούνται 60 πειρατικές επιθέσεις το χρόνο<sup>70</sup>. Οι ίδιες αναφορές έδειξαν ότι η πειρατική δράση στην Ερυθρά θάλασσα και στη Σομαλία, σε αντίθεση με ό, τι συμβαίνει στη Γουινέα, έχουν μειωθεί στις 15. Σε αυτή τη μείωση καθοριστικό ρόλο διαδραμάτισε η παρουσία της συμμαχίας ΑΤΑΛΑΝΤΑ, καθώς και το γεγονός ότι στα πλοία πλέον αρχίζουν να επιβιβάζονται και επαγγελματικές ένοπλες δυνάμεις, κάτι που δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί στον κόλπο της Γουινέας αφού τα παράκτια κράτη, επιτρέπουν την επιβίβαση μόνο στρατιωτών, οι οποίοι όμως δεν επιθυμούν να αναμειχτούν στην καταστολή του φαινομένου.

---

<sup>69</sup> Στεφανίδης, Δ. Γ. (2016).

<sup>70</sup> Γεωργούλης Γεώργιος, (2020)





Εικόνα 2 πηγή<sup>71</sup>

## 2.2 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΟΞΥΝΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Οι παράγοντες είναι λίγο πολύ γνωστοί και εντοπίζονται κυρίως σε κοινωνικά, πολιτικά και οικονομικά γεγονότα, χωρίς όμως να αποκλείονται και παράγοντες που αφορούν τη θέση του κράτους<sup>72</sup>.

Χαρακτηριστικά θα μπορούσε να αναφερθεί η απουσία πολιτικής σταθερότητας που απαντάται σε πολλά από τα κράτη με έντονο το πρόβλημα της πειρατείας. Οι εμφύλιοι πόλεμοι και η αδυναμία διαχείρισης των εσωτερικών ζητημάτων<sup>73</sup>, καθιστά επισφαλή τη φύλαξη των χωρικών υδάτων, αλλά και ανέφικτο τον εν γένει αποτελεσματικό έλεγχο. Η ατιμωρησία των πειρατών όταν επικρατούν τέτοιες πολιτικές καταστάσεις είναι ιδανική παρακαταθήκη για την εκκόλαψη νέας γενιάς πειρατών. Παράδειγμα της παρούσας συνθήκης θα μπορούσε να αποτελέσει το δίχως άλλο η Σομαλική πειρατεία<sup>74</sup>.

Επιπλέον ένας ακόμα παράγοντας βρίσκει την αφετηρία του στη γεωγραφική θέση<sup>75</sup> του κράτους. Ο Κόλπος του Άντεν για παράδειγμα που συνορεύει με τη Διώρυγα του Σουέζ, αποτελεί κόμβο της διεθνούς ναυσιπλοΐας και δεν θα μπορούσε να συμβαίνει

<sup>71</sup> <https://www.isalos.net/2020/03/peiratikes-epitheseis-ston-kolpo-tis-gouineas-kai-antidراسi-tou-pliromatos/>

<sup>72</sup> Vaněk, O., Jakob, M., Hrstka, O., & Pěchouček, M. (2013).

<sup>73</sup> Nguyen, C. M., & Le, T. Q. (2019).

<sup>74</sup> Kellerman, M. G. (2011).

<sup>75</sup> Bensassi, S., & Martínez'Zarzoso, I. (2011).

διαφορετικά αφού από εκεί διέρχονται τα πλοία που προμηθεύουν πετρέλαιο την Ευρώπη και τη Μεσόγειο. Η πειρατεία συνεπώς σε τέτοιες περιοχές μόνο ως κερδοφόρα επιχείρηση θα μπορούσε να χαρακτηριστεί. Σχετικό επίσης παράδειγμα είναι και οι ακτογραμμές του Σομαλικού κράτους οι οποίες έχουν μήκος 2000 μίλια, και φυσικά στα εν λόγω ύδατα η παρουσία ακτοφυλακής είναι μάλλον «σενάριο επιστημονικής φαντασίας».

Στην απαρίθμηση των παραγόντων δεν θα μπορούσε να παραβλέψει κάποιος τις άθλιες οικονομικές συνθήκες που επικρατούν στις πληττόμενες περιοχές. Η φτώχεια έχει οδηγήσει άρρηκτα στην παρανομία<sup>76</sup> η οποία μάλιστα πολλές φορές αντιμετωπίζεται από τους κατοίκους με ιδιαίτερη ανεκτικότητα και κατανόηση, καθώς φαίνεται να αποτελεί το μοναδικό βιοποριστικό μέσο<sup>77</sup>. Το γεγονός αυτό κινητοποιεί και ενθαρρύνει τις νέες γενιές να ακολουθήσουν τη συγκεκριμένη «σταδιοδρομία»<sup>78</sup>. Βέβαια, εν προκειμένω αξίζει να σημειωθεί και περισσότερο αποτελεί θέση του γράφοντος, ότι ίσως ο οικονομικός παράγοντας είναι μάλλον ο μοναδικός που θα μπορούσε να αποτελέσει άλλοθι, εξεταζόμενος σε επίπεδο καταλογισμού. Χωρίς αυτό βέβαια, να αίρει τον άδικο χαρακτήρα της πράξης.

Σε συνάρτηση με τον προηγούμενο παράγοντα θα μπορούσε να αναφερθεί στην απαρίθμηση και το γεγονός ότι η μοναδική πηγή βιοπορισμού στα κράτη που παρατηρείται αυξημένη πειρατική δράση, είναι η αλιεία. Κι όμως, και αυτή έχει απολεσθεί τόσο εξαιτίας της υπεραλίευσης<sup>79</sup>, όσο και εξαιτίας της ρίψης αποβλήτων.

Ένας επιπλέον παράγοντας που βαθμιαία τείνει στην επαγγελματική αντιμετώπιση της πειρατείας, είναι και το γεγονός ότι οι πλοιοκτήτριες εταιρείες συχνά είναι διατεθειμένες να πληρώσουν το ποσό των λύτρων που ζητάνε οι πειρατές. Πρόκειται, περισσότερο για λύση ανάγκης, αφού να κρατήσουν όμηρο το πλήρωμα μαζί με το πλοίο οι πειρατές για μεγάλο χρονικό διάστημα δεν συμφέρει καθόλου τις πρώτες, οι οποίες μάλιστα, αντιμετωπίζουν την πειρατεία ως τρόπο διακίνησης του χρήματος και προβαίνουν και σε διαπραγματεύσεις, με σκοπό να τύχουν προσφορότερης λύσης, από αυτήν που ζητούν οι πειρατές σαν λύτρα. Η αντιμετώπιση όμως αυτή δημιουργεί την εντύπωση στους πειρατές ότι έχει δημιουργηθεί καθεστώς όπου ο καθένας

---

<sup>76</sup> Potgieter, T., & Schofield, C. (2010).

<sup>77</sup> Ropp, A. (2014).

<sup>78</sup> Morabito, G., D'Aleo, V., Di Fatta, D., Musotto, R., & Vesperi, W. (2018).

<sup>79</sup> Liss, C. (2014).

ενδιαφέρεται να εξυπηρετήσει τα συμφέροντά του με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, με αποτέλεσμα σε συνδυασμό και με την ατιμωρησία, να μιλάμε πλέον για επαγγελματική συναλλαγή.

Για τη διαμόρφωση αυτού του ιδιαίτερα ευνοϊκού κλίματος πειρατείας, καθοριστικό ρόλο διαδραμάτισε και η τεχνολογία<sup>80</sup>. Η οποία μπορεί να τους βοηθήσει τόσο κατά τη δράση και την επιβίβασή τους στο πλοίο, όσο και κατά το τελικό στάδιο της επιχείρησης, δηλαδή τη φυγή.

Η τεχνολογία όμως, σε συνδυασμό με την πείρα που διαθέτουν πολύ πειρατές προδιέγραψε την πορεία μιας σειράς επιτυχόντων πειρατικών επιθέσεων. Οι περισσότεροι πειρατές είναι πρώην ναυτικοί γεγονός που μόνο προτερήματα μπορεί να έχει, καθώς είναι σε θέση να γνωρίζουν άριστα τη θάλασσα και τις ναυτικές κινήσεις, και μπορούν με αυτόν τον τρόπο να ρυθμίσουν τόσο την ώρα της επίθεσης, όσο και τον τρόπο με το οποίο αυτή θα υλοποιηθεί.

Ένας άλλος παράγοντας που συνέβαλε στο ξέσπασμα της πειρατείας είναι η έλλειψη περιφερειακού πλαισίου συνεργασίας για την καταστολή των θαλάσσιων παραβιάσεων, συμπεριλαμβανομένης της πειρατείας. Σε έναν παγκοσμιοποιημένο κόσμο, το καθήκον της διασφάλισης της ασφάλειας των πλωτών δρόμων, είναι πέρα από την ικανότητα ενός παράκτιου κράτους. Τα θετικά αποτελέσματα της εντατικοποιημένης κοινής ναυτικής αστυνόμευσης της Ινδονησίας στα ύδατα και το στενό της Μάλακα από το 2004 επιβεβαιώνουν τη σημασία της συνεργασίας αναφορικά με τη θαλάσσια ασφάλεια. Συνήθως όμως τα κράτη που πλήττονται από τη θαλάσσια πειρατεία όχι μόνο υποφέρουν από ανεπαρκώς εξοπλισμένους και εκπαιδευμένους ναυτικούς, αλλά και αποτυγχάνουν να συμμετάσχουν σε συνεργατικά μέτρα ασφάλειας ή να συνδυάσουν τους πόρους τους αποβλέποντας στην αντιμετώπιση κοινών θαλάσσιων απειλών. Ο λόγος για αυτό είναι εν μέρει η αδύναμη οικονομία τους, αλλά πιο θεμελιωδώς τα πολιτικά τους προβλήματα όπως οι διεθνείς διαφωνίες για τα σύνορα. Η εμπειρία στην πειρατεία και η απουσία ναυτικής ασφάλειας στο Κέρας της Αφρικής της Αιθιοπίας, της Ερυθραίας και του Τζιμπουτί, όπου οι αμοιβαίες σχέσεις μεταξύ των περιφερειακών γειτόνων έχουν επηρεαστεί αρνητικά από τις μεταξύ τους διαφωνίες, είναι ευνοϊκές για την ανάπτυξη της

---

<sup>80</sup> Dutton, Y. M. (2012).

θαλάσσιας πειρατείας. Έτσι, συνεχίζουν να υποφέρουν από διάφορες θαλάσσιες απειλές που υπό άλλες συνθήκες θα μπορούσαν να ελεγχθούν μέσω συνεργατικών μέτρων. Ακόμη και όταν υπάρχουν πραγματικές προθέσεις μεταξύ των γειτονικών κρατών να συνεργαστούν, θα είναι πολύ δύσκολο να επιτευχθεί κοινή θαλάσσια ασφάλεια με τις τρέχουσες δυνατότητες του ναυτικού. Ελλείπει αποτελεσματικής ναυτικής δύναμης, σε συνδυασμό με την έλλειψη περιφερειακής συνεργασίας για τη θαλάσσια ασφάλεια στα παράκτια κράτη, η πειρατεία έχει εμφανώς πολλαπλασιαστεί.

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: « ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ»**

#### **3.3.1 Σύγχρονη Ναυτική Πειρατεία και Διεθνές Εμπόριο**

Ορισμένοι οικονομολόγοι διεθνούς εμπορίου έχουν μοντελοποιήσει τον αντίκτυπο των δυσμενών συνθηκών σε θέματα, όπως είναι η ασφάλεια, οι συγκρούσεις και η τρομοκρατία, στο διεθνές εμπόριο<sup>81</sup>. Η θαλάσσια πειρατεία συνδέεται ειδικά με το εμπόριο. Συγκεκριμένα οι οικονομικές επιπτώσεις της θαλάσσιας πειρατείας στο εμπόριο διαφαίνονται μέσω της απόφασης των πλοιοκτητών να αλλάζουν τους κύριους εμπορικούς τους δρόμους μεταξύ Ευρώπης και Ασίας για να αποφύγουν τη σομαλική πειρατεία. Επιπλέον, ο αντίκτυπος της θαλάσσιας πειρατείας αξιολογείται σχετικά με τον όγκο του εμπορίου μεταξύ ευρωπαϊκών και ασιατικών χωρών.

Ορισμένοι ερευνητές υποστηρίζουν ότι οι πειρατές δεν επιλέγουν τη λεία τους σύμφωνα με την αποστολή που μεταφέρεται από το σκάφος. Μια άλλη άποψη<sup>82</sup> όμως υποστηρίζει ότι οι πειρατές επιλέγουν τους στόχους τους ανάλογα με την αξία της αποστολής μεταφέρονται στη μαύρη αγορά. Κατ' αυτήν την άποψη οι Σομαλοί και οι πειρατές από τη Μελάκα συμπεριφέρονται διαφορετικά. Ενώ οι Σομαλοί πειρατές ενδιαφέρονται κυρίως για τα λύτρα που αναμένουν να λάβουν για το πλοίο και το πλήρωμα, οι πειρατές της Μελάκα ενδιαφέρονται κυρίως να πουλήσουν γρήγορα τα λάφυρά τους. Ο κύριος λόγος αυτής της συμπεριφοράς είναι η πίεση που ασκούν οι

---

<sup>81</sup> Bensassi, S., & Martínez-Zarzoso, I. (2012)

<sup>82</sup> Hastings, J. V. (2009)

αρχές γύρω τους και η πιθανότητα ότι μια συγκεκριμένη περιοχή θα προσφέρει να πουλήσει πίσω τα κλεμμένα φορτία. Ωστόσο, το γεγονός ότι οι πειρατές της Μελάκα νοιάζονται για τις αποστολές των πλοίων δεν σημαίνει ότι θα λεηλατήσουν συστηματικά το ίδιο είδος εμπορών. Η άποψη του γράφοντος τάσσεται υπέρ του πρώτου επιχειρήματος, ότι δηλαδή οι πειρατές δεν ενδιαφέρονται για το είδος του μεταφερόμενου αγαθού, δείχνοντας έτσι ότι αυτό δεν συμβαίνει τουλάχιστον εντός ευρέως καθορισμένων εξ αρχής κατηγοριών αγαθών.

Εκτιμάται ότι το ετήσιο κόστος της πειρατείας στα ανοιχτά της Σομαλίας για τη ναυτιλιακή βιομηχανία κυμαίνεται μεταξύ 1 και 16 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Οι δαπάνες αυτές αποδίδονται στην προσθήκη 20 ημερών ανά ταξίδι για πλοία που εκτελούν εκ νέου δρομολόγιο μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας. Αυξημένο είναι το κόστος ασφάλισης έως και 20.000 \$ ανά ταξίδι, λόγω της πρόβλεψης ύπαρξης ασφαλιστικών πρακτόρων στα πλοία που κινούνται στον Κόλπο του Άντεν ως «Ζώνη κινδύνου». και μεγαλύτερο κόστος χρηματοδότησης αποθεμάτων για τη διαμονή φορτίων καθώς μένει περισσότερο στη θάλασσα<sup>83</sup>. Επιπλέον, οι ιδιοκτήτες των πλοίων που κρατούνται όμηροι συνήθως πληρώνουν λύτρα μεταξύ 500.000 και 5,5 εκατομμυρίων δολαρίων, μερικές φορές περισσότερο<sup>84</sup>. Άλλο ένα ναυτικό κόστος της πειρατείας είναι η αρνητική επίδρασή της στον όγκο του διεθνούς εμπορίου. Σύμφωνα με Bensassi and Martinez-Zarzoso (2010), επιπλέον 10 αεροπειρατές είναι συσχετιστεί με μια μείωση της τάξης του 11% που σημειώθηκε στις εξαγωγές μεταξύ Ασίας και Ευρώπης, όπου η εκτίμηση του κόστους σε χρήματα ανέρχεται στα 28 δισεκατομμύρια δολάρια<sup>85</sup>.

### **3.3.2 Οι επιπτώσεις της θαλάσσιας πειρατείας στην παγκόσμια οικονομία ανάπτυξη**

Σήμερα, είναι γενικά αποδεκτό ότι τα περιστατικά πειρατείας στη θάλασσα είναι συχνά και ξεκίνησαν από ανθρώπους που υποφέρουν από οικονομική στέρηση και δυσαρέσκεια με το status quo. Αυτό το γεγονός αυξάνει την επιθυμία τους να αναζητήσουν εναλλακτικούς τρόπους βελτίωσης της οικονομικής τους κατάστασης.

<sup>83</sup> Higgins, G. E., Wolfe, S. E., & Marcum, C. D. (2008)

<sup>84</sup> Bowden, A. (2010)

<sup>85</sup> O'Connell, R. J., & Descovich, C. M. (2010)

Ωστόσο, τέτοιες ενέργειες συχνά ενέχουν σημαντικούς κινδύνους για τις θαλάσσιες συναλλαγές με σημαντικά εμπορεύματα, που κυμαίνονται μεταξύ πρώτων υλών και ενέργειας σε βιομηχανικά προϊόντα υψηλής αξίας, που αποστέλλονται σε παγκόσμιο επίπεδο σε οικονομικές δυνάμεις, όπως η Δυτική Ευρώπη και η Άπω Ανατολή, μέσω από αρκετά από τα πιο μολυσμένα από πειρατές νερά στον κόσμο, ιδίως το Στενό της Μελάκα και τον Κόλπο του Άντεν. Αυτές οι δηλωμένες πλωτές οδοί είναι συχνά γεωγραφικά περιορισμένες, τα λεγόμενα «σημεία πνιγμού<sup>86</sup>». Το φυσικό τους τοπίο, η ύπαρξη διαφόρων αναπτυσσόμενων/υπανάπτυκτων περιοχών ενδιάμεσα, μαζί με την ανάπτυξη των παγκόσμιων συναλλαγών, καθώς και ο μεγάλος όγκος θαλάσσιας κυκλοφορίας, έχουν κάνει αυτά τα σημεία ασφυξίας σε υψηλό βαθμό ευάλωτες σε επιθέσεις πειρατείας. Κάτω από τέτοιες ευνοϊκές συνθήκες, οι πειρατές κάνουν πειρατεία στα πλοία και κατάσχεση των φορτίων του πλοίου ή αποτροπή της έγκαιρης παράδοσης τους. Για παράδειγμα, τον Απρίλιο 2015, έξι πειρατές επιβιβάστηκαν και άρπαξαν ένα πλοίο χρησιμοποιώντας ένα ταχύπλοο και οπλισμένους με τουφέκια και πιστόλια AK47, παίρνοντας τον έλεγχο και πλέοντας το στην παραλιακή πόλη του Eyl στη Σομαλία, ζητώντας λύτρα που καταβλήθηκαν τελικά για να διασφαλιστεί η ασφαλής απελευθέρωση των μελών του πληρώματος. Πρόσφατα, υπήρξε μια τακτική σχέση μεταξύ της θαλάσσιας πειρατείας και της τρομοκρατίας η οποία σταδιακά καθιερώθηκε όπου οι πειρατές είναι και τρομοκράτες με ιδεολογικές και πολιτικές στροφές αν και εμπειρικά στοιχεία δείχνουν ότι εξακολουθούν να παρακινούνται κυρίως από οικονομικά κίνητρα.

Το 2008, υπολογίστηκε ότι οι Σομαλοί πειρατές είχαν λάβει τουλάχιστον 150 εκατομμύρια USD ως λύτρα, για να μην υπολογίσουμε τα άλλα τους πιθανά οικονομικά οφέλη από την κατάληψη των πλοίων. Σύμφωνα με την International Maritime οι εκθέσεις του Οργανισμού IMO, κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας, υπήρχαν φαινόμενα διαρκούς αύξησης των επιθέσεων πειρατείας σε όλο τον κόσμο, φθάνοντας τα 3.585 περιστατικά. Σαφώς, αυτό αποτελεί σημαντική απειλή για την παγκόσμια ανάπτυξη και την υγιή ανάπτυξη της ναυτιλίας και του εμπορίου που μπορεί να παραλύσει από τους θαλάσσιους δρόμους που δεν διαθέτουν ασφάλεια. Από το 2008 και έπειτα, πολλά μεγάλα πλοία εμπορευματοκιβωτίων προσαρμόστηκαν στις διαδρομές στην Άπω Ανατολή και την Ευρώπη. Τυπικά

---

<sup>86</sup> Bendall, H. B. (2010)

παραδείγματα περιελάμβαναν την υπηρεσία AE7 της Maersk Line και την κοινή υπηρεσία μεταξύ CMA-CGM και CSCL<sup>87</sup>.

Η κατανόηση των οικονομικών επιπτώσεων της θαλάσσιας πειρατείας είναι εξαιρετικά σημαντική για διάφορους λόγους. Πρώτον, το οικονομικό κόστος για την καταπολέμηση της πειρατείας και τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν είναι σημαντικά ζητήματα που διαμορφώνουν τις σχετικές κυβερνητικές πολιτικές και τη Διεθνή συνεργασία. Σε μεγάλο βαθμό καθορίζουν και τη βιωσιμότητα και αποτελεσματικότητα πολιτικών ή στρατιωτικών μηχανισμών κατά της πειρατείας. Δεύτερον, για τα ενδιαφερόμενα μέρη, π.χ. φορτωτές, ναυτιλιακές εταιρείες, πλοιοκτήτες, ασφαλιστές, λιμενικές αρχές, κ.λπ. ο ποσοτικός προσδιορισμός του κόστους που προκαλείται από την πειρατεία είναι πολύ σημαντικός διότι διαμορφώνουν έτσι κατάλληλες στρατηγικές και πρακτικές λειτουργίας. Ως εκ τούτου, δεν προκαλεί έκπληξη το γεγονός ότι η θαλάσσια πειρατεία γίνεται ένα κρίσιμο θέμα για τις διεθνείς και εθνικές ατζέντες για πολλά παράκτια κράτη, πολύ δε περισσότερο κρίσιμα κρίνονται ιδιαίτερα τα επακόλουθα από τις τρομοκρατικές επιθέσεις, η αύξηση της τιμής των αποθηκών και οι παγκόσμιες επιπτώσεις λόγω της οικονομικής κρίσης από τον Σεπτέμβριο του 2008. Δεδομένης της σημασίας στο παγκόσμιο εμπόριο, η διαπλοκή μεταξύ πειρατείας και ναυτιλίας διαταράζει την ασφάλεια που είναι κρίσιμη για την εξασφάλιση της ευημερίας των ναυτιλιακών βιομηχανιών. Ωστόσο, αν και οι διατάξεις για την ασφάλεια στη θάλασσα έχουν γίνει σε μεγάλο βαθμό αποδεκτές με πολυάριθμες έρευνες για την ασφάλεια στη θάλασσα, τόσο ακαδημαϊκά όσο και βιομηχανικά, έργα αφιερωμένα στη θαλάσσια πειρατεία παραμένουν σπάνια. Όταν αναλαμβάνονται τέτοιες εργασίες, περιορίζονται κυρίως σε νόμιμη ανασκόπηση ή κατά κύριο λόγο περιγραφική παρά σοβαρή οικονομική ανάλυση. Πράγματι, ακόμη και εντός των υφιστάμενων που σχετίζονται με τη ναυτιλία εργασιών που περιλαμβάνουν οικονομική ανάλυση, εστιάζουν σε μεγάλο βαθμό στο κόστος και την αποτελεσματικότητα άλλων συνιστωσών του τομέα, ιδίως των πλοίων και των λιμενικών επιχειρήσεων αντί για θαλάσσια πειρατεία. Ωστόσο, οι προσπάθειες για την αντιμετώπιση αυτού του ερευνητικού κενού δεν έχουν παραβλεφθεί. Έχουν υπάρξει από αρκετούς μελετητές οικονομετρικές αναλύσεις που προσδιορίζουν τους συγκεκριμένους τύπους πλοίων που πιθανότατα να στοχοποιούνται από σύγχρονους πειρατές, αλλά και μελέτες σχετικά με τους

---

<sup>87</sup> Fu, X., Ng, A. K., & Lau, Y. Y. (2010)

διαφορετικούς τρόπους με τους οποίους οι πειρατές της Σομαλίας και της Νοτιοανατολικής Ασίας χρησιμοποιούσαν τα πλοία που είχαν πειρατεύσει (ή/και κατασχεθέντα φορτία) για να εκπληρώσουν τα πολιτικά/οικονομικά τους κίνητρα<sup>88</sup>.

Το πιο σημαντικό πάντως είναι ότι, θα πρέπει να διεξαχθεί περαιτέρω έρευνα για τη διερεύνηση των θεμελιωδών προβλημάτων σχετικά με το τι προκαλεί τη θαλάσσια πειρατεία, καθώς και να βρεθεί μια αποτελεσματική και βιώσιμη λύση για την αντιμετώπιση αυτού του ζητήματος. Τα εμπλεκόμενα οικονομικά διακυβεύματα είναι εξαιρετικά υψηλά, επομένως είναι ακόμη πιο ακριβά, αλλά αποτελεσματικά, τα μέτρα κατά της θαλάσσιας πειρατείας και θα πρέπει να ληφθούν υπόψη από τις κυβερνήσεις και τους διεθνείς οργανισμούς. Διερευνώντας αυτό το ενδιαφέρον, αλλά και επίκαιρο, θέμα, υπάρχει η ελπίδα να ενισχυθεί η παγκόσμια ευημερία και η οικονομική ανάπτυξη και να πραγματοποιηθούν περισσότερες μελέτες για τη λύση του αιώνιου προβλήματος της πειρατείας.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: «ΕΘΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ»**

### **4.1 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ-ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ**

Τα κακουργήματα της πειρατείας κρίνονται από το Τριμελές Εφετείο σε 1<sup>ο</sup> βαθμό και από το Πενταμελές Εφετείο σε 2<sup>ο</sup> βαθμό. Η πειρατεία πρόκειται να προκαλέσει ζωηρό ενδιαφέρον στην Ελλάδα εξαιτίας του γεγονότος ότι δεν έχει προηγουμένως ποτέ πραγματοποιηθεί δίκη για πειρατεία. Συγκεκριμένα, από το 2013 κρατείται προσωρινά στην Ελλάδα ένας Σομαλός, που κατηγορείται για πειρατεία. Ο λόγος σύμφωνα με τον οποίο δεν έχει ακόμα οδηγηθεί αυτός στο ακροατήριο είναι ότι η συγκέντρωση και η αποστολή αποδεικτικών στοιχείων από το εξωτερικό στην ελληνική δικαιοσύνη, είναι μία εξαιρετικά δύσκολη και χρονοβόρα διαδικασία. Άλλωστε, πράξεις που χαρακτηρίζονται πειρατικές, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, όμως τελούνται στην αιγιαλίτιδα ζώνη κράτους, διώκονται και υφίστανται τις ποινές που προβλέπει το εθνικό δίκαιο του κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη του οποίου τελέστηκαν, ως πειρατικές, εάν και εφόσον όμως υπάρχει διάταξη σχετικά με την πειρατεία στο ποινικό του δίκαιο ή αν δεν υπάρχει τέτοια διάταξη, ως κάποιο άλλο

---

<sup>88</sup> Kraska, J. (2011)



προβλεπόμενο αδίκημα. Ως παράδειγμα στην πρώτη περίπτωση λειτουργεί ο Ποινικός Κώδικας της Κένυας ο οποίος πριν υποστεί τροποποίηση το 2009 όριζε ότι «κάθε πρόσωπο που στα χωρικά ύδατα ή στην ανοικτή θάλασσα διαπράττει οποιαδήποτε πράξη πειρατείας κατά το διεθνές δίκαιο είναι ένοχος του αδικήματος της πειρατείας». Ως παράδειγμα για τη δεύτερη περίπτωση λειτουργεί η ελληνική έννομη τάξη, τη στιγμή που η ελληνική νομοθεσία τιμωρεί την πειρατεία μόνο ως έγκλημα του διεθνούς δικαίου, δηλαδή διαπραττόμενο στην ανοιχτή θάλασσα. Φαίνεται ότι η πειρατεία δεν θεωρείται από την ελληνική έννομη τάξη ως κάτι ιδιαίτερα πιθανό να συμβεί έτσι ώστε να χρειασθεί να προβλεφθεί ως ιδιώνυμο έγκλημα και κατά συνέπεια διαθέτει έναν αποκλειστικά διεθνή χαρακτήρα, αφού το έγκλημα θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια των διεθνών θαλασσών. Αυτή η θεώρηση φέρνει στον νου την αρχαία προσέγγιση των πειρατών ως μίας μεμονωμένης ομάδας ανθρώπων με την οποία πολεμούσαν τα κράτη. Από την 1η Φεβρουαρίου 1999 οι θαλάσσιες επικοινωνίες σταμάτησαν να στηρίζονται στον γνωστό Κώδικα Μορς. Η νέα τεχνολογία που διέθετε δορυφορικά συστήματα καθιστούσε επιβεβλημένο, για την θαλάσσια ασφάλεια, την παύση της ειδικότητας των ασυρματιστών. Σταδιακά άρχισε να θεσμοθετείται σε διεθνές πεδίο ένα νέο επάγγελμα που ήταν συναφές με την εμπορική ναυτιλία, και συγκεκριμένα πρόκειται για αυτό του φρουρού των πλοίων για την προστασία από την πειρατική δράση. Στην ελληνική έννομη τάξη, έγινε επιτρεπτό με το Ν 4058/2012, ύστερα από άδεια εκδιδόμενη από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος, η παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς εμπορικό πλοίο που φέρει την ελληνική σημαία, που δεν εκτελεί δρομολόγια θαλάσσιων μεταφορών εντός της χώρας και διασχίζει θαλάσσιες περιοχές που εκτίθενται σε πειρατικό κίνδυνο, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί τόσο το πλήρωμα, όσο και το φορτίο του πλοίου. Σύμφωνα με τη σχετική κοινή υπουργική απόφαση 641.36-2/12, ως περιοχές υψηλού κινδύνου θεωρούνται οι θαλάσσιες περιοχές που χαρακτηρίζονται ως τέτοιες στις εκάστοτε ισχύουσες «Βέλτιστες Πρακτικές Διαχείρισης» καθώς και αυτές που χαρακτηρίζονται με ανάλογο τρόπο από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό και κυρίως οι θαλάσσιες περιοχές ανάμεσα στην Ερυθρά Θάλασσα, τον κόλπο του Άντεν έως και τα στενά του Ορμούζ και ο Ινδικός Ωκεανός βόρεια αυτού, συμπεριλαμβανομένου του Αραβικού Κόλπου και του Καναλιού της Μοζαμβίκης. Με τον καινοτόμο κατά της πειρατείας αυτό νόμο, υπάρχει επίσης η πρόβλεψη ότι στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη συνιστάται Εθνικό Συντονιστικό Κέντρο Επιτήρησης και Ελέγχου των Συνόρων, το

οποίο εδράζεται στο κτήριο του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος, στον Πειραιά. Το μέτρο της φύλαξης φαίνεται να αποδίδει, αν και έχει σημειωθεί περιστατικό, το 2012, απόπειρας πειρατείας ανοιχτά της Σομαλίας εναντίον του ελληνικού δεξαμενόπλοιου «Great Lady<sup>89</sup>» με 4 φρουρούς, οι οποίοι ήταν άοπλοι. Η προσπάθεια δεν καρποφόρησε χωρίς χρήση αμυντικών μέσων, για τεχνικούς λόγους (ήταν κοντές οι σκάλες των πειρατών για την εισβολή στο πλοίο) και ενώ οι πειρατές ήξεραν ότι το πλοίο φυλασσόταν από φρουρούς. Υποστηρίζεται πάντως, ότι στην πρόσφατη ουσιώδη μείωση των επιθέσεων σε ποντοπόρα πλοία συνέβαλε τόσο η παρουσία φρουρών, κυρίως ενόπλων, στα εμπορικά πλοία, όσο και η κινητοποίηση των διεθνών στόλων πολεμικών πλοίων.

#### 4.1.1 ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΠΟΙΝΙΚΟΣ ΚΩΔΙΚΑΣ

Αρχικά θα πρέπει να αναφερθεί πως η πειρατεία τόσο σε εθνικό, όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο είναι από τα πρώτα εγκλήματα που απασχόλησαν τους νομοθέτες. Σε εγχώριο επίπεδο η αλήθεια είναι ότι δεν υπάρχει ευρεία νομοθετική ρύθμιση, ενδεχομένως λόγω του ότι το πρόβλημα δεν είναι τόσο έντονο, όσο στις διεθνείς θάλασσες. Παρ' όλα αυτά η πειρατεία στην ελληνική έννομη τάξη συναντάται ήδη από τα αρχικά άρθρα του **Ποινικού Κώδικα**. Συγκεκριμένα αναφορά γίνεται στο άρθρο **8** παρ. 1 στ. ζ' όπου αναφέρεται: *«Οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι εφαρμόζονται σε ημεδαπούς και αλλοδαπούς, ανεξάρτητα από τους νόμους του τόπου τέλεσης, για τις εξής πράξεις που τελέστηκαν στην αλλοδαπή: ..... ζ) πειρατεία»*. Παράλληλα, αναφορά γίνεται και στον **Κώδικα Ποινικής Δικονομίας** και συγκεκριμένα στο άρθρο **111 Α**, όπου αναφέρεται ποιες υποθέσεις δικάζονται από το **Τριμελές Εφετείο**. Συγκεκριμένα, στην παράγραφο 3 αναφέρονται τα εξής: *«Τα κακουργήματα της πειρατείας και τα κακουργήματα κατά συγκοινωνιών, τηλεπικοινωνιών και άλλων κοινωφελών εγκαταστάσεων, που προβλέπονται στον ποινικό κώδικα ή σε ειδικούς ποινικούς νόμους»*.

Όπως όμως επισημάνθηκε και παραπάνω η έννοια της πειρατείας δεν μπορεί να προσδιοριστεί με απόλυτη ακρίβεια, διότι είναι κοινό έγκλημα για εθνική και διεθνή έννομη τάξη, κι έτσι ο περιορισμός του ή αντίστοιχα η διεύρυνσή του μάλλον

---

<sup>89</sup> Μανιάτης Α., «Εμβάθυνση στο Πειρατικό Δίκαιο», ΠοινΔικ 3-4/2014 (ΕΤΟΣ 17ο), σελ. 5.

αναποτελεσματική κρίνεται. Έτσι το πρόσκομμα παραμένει τη στιγμή που για τη διεθνή έννομη τάξη τα πολεμικά πλοία κάποιου κράτους ή τα πάσης φύσεως πλοία μπορούν να επέμβουν και να καταστείλουν την πειρατεία. Δικαίωμα που περιορίζεται στην περίπτωση της εθνικής έννομης τάξης η οποία καθίσταται η μόνη αρμόδια για τον ποινικό κολασμό των πειρατών, ανάλογα με την εθνική νομοθεσία.

#### **4.1.2 ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΚΑΙ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ**

Σύμφωνα με τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, πειρατεία τελεί όποιος ανεβαίνει σε πλοίο και ο οποίος με τη σωματική βία ή την απειλή εναντίον προσώπων, διαπράττει πράξεις αρπαγής πάνω σε άλλο πλοίο στην ανοικτή θάλασσα με σκοπό να ιδιοποιηθεί τα κλεμμένα πράγματα. Συγκεκριμένα στο άρθρο 215 του παρόντος κώδικα προβλέπονται τα εξής: «1. Πειρατείαν τελεί πας επιβαίνων πλοίου όστις δια σωματικής βίας ή απειλής τοιαύτης κατά προσώπων, ενεργεί πράξεις διαρπαγής επί ετέρου πλοίου εν ανοικτή θαλάσση με σκοπόν ιδιοποιήσεως των ούτω διαρπαζομένων πραγμάτων.

2. Πειρατικόν θεωρείται παν πλοίον όπερ προορίζεται υπό των κυβερνώντων αυτό προς ενέργειαν των εν τη προηγουμένη παραγράφω αναφερομένων πράξεων ή εχρησιμοποιήθη κυβερνώμενον υπό των πειρατών.

3. Με την ποινή 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 πειρατικόν πλοίον, με την ποινήν δε της καθείρξεως μέχρι 10 ετών τιμωρούνται τα μέλη του πληρώματος πειρατικού πλοίου διατελούντα εν γνώσει του προορισμού του».

Συνεπώς, σύμφωνα με το άρθρο 215 παρ. 1 και 2 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΝΔ 187/1973), πειρατεία τελεί καθένας που επιβαίνει σε πλοίο και με σωματική βία ή με την απειλή αυτής στρεφόμενη κατά προσώπων, πραγματοποιεί πράξεις διαρπαγής σε άλλο πλοίο στην ανοικτή θάλασσα με σκοπό ιδιοποίησης των πραγμάτων που διαρπάχτηκαν.

Πειρατικό θεωρείται κάθε πλοίο το οποίο χρησιμοποιείται από τους κυβερνώντες προκειμένου να διενεργηθούν οι πράξεις που αναφέρθηκαν παραπάνω ή

χρησιμοποιήθηκε προς αυτό μεν το σκοπό αλλά εξακολουθεί να κυβερνάται από τους πειρατές.

Η παρ. 3 του ίδιου άρθρου προβλέπει ότι οι πειρατικές πράξεις τιμωρούνται με την ποινή της καθειρξεως, με την ίδια δε ποινή τιμωρούνται παράλληλα ο πλοίαρχος και οι αξιωματικοί που κυβερνούν το πειρατικό πλοίο. Με την ποινή της καθειρξεως έως 10 έτη τιμωρούνται τα μέλη του πληρώματος πειρατικού πλοίου τα οποία βέβαια διατελούν σε γνώση του προορισμού του πλοίου (γνωρίζουν δηλαδή ότι αυτό κατευθύνεται προς πειρατική επίθεση).

#### **4.1.3 Ο ΝΟΜΟΣ 4058/2012 ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΥΣ ΕΝΟΠΛΟΥΣ ΦΡΟΥΡΟΥΣ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ**

Ο παραπάνω νόμος, θα λέγαμε πως αποτελεί την πλέον ουσιαστικότερη νομοθετική ρύθμιση σε εθνικό επίπεδο του ζητήματος της πειρατείας. Σύμφωνα με αυτό τα πλοία που έχουν ελληνική σημαία, μπορούν να τύχουν προστασίας από ένοπλους φρουρούς. Ο Νόμος φέρει τον τίτλο: «Παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους φρουρούς σε εμπορικά πλοία και άλλες διατάξεις». Στο σημείο αυτό κρίνεται ιδιαίτερα σκόπιμο να αναφερθούν τα σημαντικότερα άρθρα του νόμου.

##### ***Άρθρο 1***

##### ***Παροχή υπηρεσιών από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς***

*«Επιτρέπεται, ύστερα από άδεια που εκδίδεται από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, η παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς σε υπό ελληνική σημαία εμπορικό πλοίο (εφεξής πλοίο) που δεν εκτελεί πλόες θαλάσσιων ενδομεταφορών και διαπλέει θαλάσσιες περιοχές εκτεθειμένες σε κίνδυνο πειρατείας, για την προστασία των επιβαινόντων, του πλοίου και του φορτίου αυτού από επιθέσεις που συνιστούν πειρατεία, κατά την έννοια του όρου αυτού σύμφωνα με τα άρθρα 101 και 103 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (ν. 2321/1995 «Κύρωση της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας και της Συμφωνίας που αφορά την εφαρμογή του μέρους XI της Σύμβασης», Α' 136).*

## **Άρθρο 2**

### **Όροι και προϋποθέσεις έκδοσης άδειας**

1.Οι ένοπλοι ιδιώτες φρουροί δεν αποτελούν μέλη του πληρώματος του πλοίου και πρέπει να: α. έχουν συμπληρώσει το εικοστό πρώτο έτος, β. μην έχουν καταδικαστεί αμετάκλητα σε στερητική της ελευθερίας ποινή μεγαλύτερη των έξι μηνών για οποιοδήποτε αδίκημα που τελέστηκε με δόλο, γ. αποτελούν προσωπικό εταιρείας με την οποία ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής πλοίου υποχρεούται να συνάψει σύμβαση και η οποία είναι εγκατεστημένη και λειτουργεί νομίμως στην ημεδαπή ή την αλλοδαπή και διαθέτει αναγνωρισμένη πιστοποίηση ποιότητας (ISO) για την παροχή των υπηρεσιών που αναφέρονται στο Μέρος Α' του παρόντος νόμου.

2.Η συνδρομή κάθε όρου και προϋπόθεσης που αφορά τους ένοπλους ιδιώτες φρουρούς βεβαιώνεται από την εταιρεία παροχής υπηρεσιών ασφαλείας και εξασφαλίζεται στο πλαίσιο της σύμβασης με τον πλοιοκτήτη ή τον διαχειριστή του πλοίου.

3.Για την έκδοση της άδειας του άρθρου 1 απαιτείται η υποβολή φακέλου στον οποίο περιλαμβάνονται αίτηση του πλοιοκτήτη ή διαχειριστή του πλοίου που περιέχει στοιχεία εξατομίκευσης του πλοίου, καθώς και ανάλυση του εκτιμώμενου κινδύνου που διαμορφώνεται αφού ληφθούν υπόψη ο πλους, η κατηγορία και τα χαρακτηριστικά του πλοίου, οι συνιστώμενες από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό Πρακτικές Βέλτιστης Διαχείρισης και οι απόψεις του πλοιάρχου του πλοίου.

4.Η άδεια εκδίδεται στην ελληνική και την αγγλική γλώσσα για συγκεκριμένο πλοίο εντός δεκαπέντε ημερών από την υποβολή πλήρους φακέλου και το πρωτότυπο αυτής φέρεται επί του πλοίου.

## **Άρθρο 3**

### **Ισχύς και διάρκεια της άδειας**

1.Η ισχύς της άδειας μπορεί να είναι έξι ή δώδεκα μηνών, σύμφωνα με την αίτηση, και παρατείνεται αυτοδίκαια αν λήξει ενώ το πλοίο βρίσκεται σε πλου και μέχρι τον κατάπλου του σε λιμένα που επιτρέπεται η αποβίβαση των ιδιωτών φρουρών και του εξοπλισμού τους.

2.Η άδεια μπορεί να ανανεώνεται ύστερα από αίτηση του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου πριν από τη λήξη της, εφόσον εξακολουθούν να ισχύουν οι όροι και οι προϋποθέσεις έκδοσής της.

3.Η άδεια ανακαλείται από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος Ελληνικής

Ακτοφυλακής αν εκλείψει έστω και μία από τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για την έκδοσή της.

#### **Άρθρο 4**

##### **Ειδικό τέλος για τη χορήγηση της άδειας**

1. Για την έκδοση ή την ανανέωση της άδειας καταβάλλεται από τον αιτούντα τέλος:

- α) δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ, εφόσον η διάρκεια ισχύος της είναι έξι μηνών.
- β) τριών χιλιάδων πεντακοσίων (3.500) ευρώ, εφόσον η διάρκεια ισχύος της είναι δώδεκα μηνών.

2. Τα παραπάνω ποσά, καθώς και τα έσοδα της παρ. 3 του άρθρου 26 του ν. 4033/2011 (Α' 264) αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού.

#### **Άρθρο 5**

##### **Δικαιώματα ναυτικών**

Ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής του πλοίου ενημερώνει άμεσα και εγγράφως δια του πλοίαρχου του πλοίου τα μέλη του πληρώματος περί της έκδοσης της άδειας. Ναυτικός, μέλος πληρώματος του πλοίου που μετά την έκδοση της άδειας παροχής υπηρεσιών ενόπλων ιδιωτών φρουρών δεν επιθυμεί να παρέχει εργασία επί του πλοίου, ενημερώνει γραπτώς τον πλοίαρχο. Στην περίπτωση αυτή, η σύμβαση εργασίας λύεται ανυπαίτιως για τα μέρη και ο ναυτικός δικαιούται σε παλιννόστηση με δαπάνες του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου.

#### **Άρθρο 6**

##### **Φύλαξη και χρήση όπλων**

1. Τα όπλα και τα πυρομαχικά των ενόπλων ιδιωτών φρουρών φυλάσσονται εντός του πλοίου σε χώρο όπου έχουν πρόσβαση από κοινού ο πλοίαρχος ή ο αντικαταστάτης του και ο επικεφαλής των ενόπλων ιδιωτών φρουρών ή ο αντικαταστάτης του που αναφέρονται ονομαστικά στην άδεια.

2. Οι ένοπλοι ιδιώτες φρουροί που παρέχουν υπηρεσίες επί του πλοίου σύμφωνα με το Μέρος Α' του παρόντος νόμου, τελούν υπό την εξουσία του πλοίαρχου ή του νόμιμου αναπληρωτή του. Χρήση όπλων, στο πλαίσιο παροχής των υπηρεσιών ασφαλείας, είναι δυνατή εντός των περιοχών υψηλού κινδύνου για την αντιμετώπιση κινδύνου που απειλεί άμεσα τους επιβαίνοντες του πλοίου, το πλοίο ή το φορτίο αυτού, κατόπιν εντολής του πλοίαρχου και μόνο στο βαθμό και στην έκταση που απαιτείται για την αποτροπή του κινδύνου.

3. Κατά το διάπλου πλοίου από περιοχές υψηλού κινδύνου για πειρατική επίθεση, η χρήση των όπλων και των πυρομαχικών ενόπλων ιδιωτών φρουρών μπορεί να απαγορευθεί αν, από διατιθέμενα στοιχεία για το επίπεδο ασφαλείας, δοθεί εντολή από το Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής ή αν ο πλοίαρχος δώσει προς τούτο εντολή.

### **Άρθρο 7**

#### **Υποχρεώσεις πλοιάρχου ελληνικού πλοίου**

Ο πλοίαρχος του πλοίου, το οποίο έχει εφοδιασθεί με την άδεια του άρθρου 1 και διαπλέει χωρικά ύδατα τρίτου κράτους ή βρίσκεται σε λιμένα ή αγκυροβόλιο αυτού, υποχρεούται, αν το ζητήσουν οι αρμόδιες αρχές του παράκτιου κράτους, να τις ενημερώνει περί της ύπαρξης στο πλοίο όπλων και πυρομαχικών ενόπλων ιδιωτών φρουρών, του αριθμού, του είδους και της ποσότητας αυτών, καθώς και του χώρου φύλαξής τους, επιδεικνύοντας την άδεια. Η ίδια υποχρέωση του πλοιάρχου υφίσταται αν το αίτημα προέρχεται από κυβερνήτη πολεμικού πλοίου οποιουδήποτε κράτους στην ανοιχτή θάλασσα.

### **Άρθρο 8**

#### **Υποχρεώσεις πλοιάρχου πλοίου ξένης σημαίας**

Πλοίαρχος πλοίου υπό ξένη σημαία υποχρεούται εντός είκοσι τεσσάρων (24) ωρών πριν το διάπλου από ελληνικά χωρικά ύδατα να ενημερώνει εγγράφως το Κέντρο Επιχειρήσεων του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής όταν επ' αυτού επιβαίνουν ένοπλοι φρουροί ή υπάρχουν στο πλοίο όπλα και πυρομαχικά που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών ενόπλων ιδιωτών φρουρών και να συμμορφώνεται με τις τυχόν παρεχόμενες οδηγίες. Η υποχρέωση ενημέρωσης αφορά τον αριθμό, το είδος και την ποσότητα των όπλων και των πυρομαχικών, το χώρο φύλαξής τους επί του πλοίου, το λιμένα κατάπλου, καθώς και τον ενδεχόμενο εφοδιασμό του πλοίου με σχετική έγκριση των αρχών της σημαίας του.

### **Άρθρο 9**

#### **Γενική απαγόρευση**

1. Απαγορεύεται εντός της ελληνικής επικράτειας οποιαδήποτε χρήση όπλων και πυρομαχικών, συμπεριλαμβανομένης και της συντήρησης αυτών, που μεταφέρονται ή βρίσκονται σε πλοίο υπό ξένη σημαία.

2. Υπό την επιφύλαξη της παραγράφου 5 του άρθρου 13 και του άρθρου 8 όσον αφορά

τη συμμόρφωση με χορηγούμενες από το Κέντρο Επιχειρήσεων του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής ή από Λιμενική Αρχή οδηγίες, τα όπλα και πυρομαχικά που βρίσκονται σε κάθε πλοίο και σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών ενόπλων ιδιωτών φρουρών πρέπει να είναι σε ειδικό κλειδωμένο χώρο επί αυτού, όταν το πλοίο βρίσκεται εντός της ελληνικής επικράτειας.

## **Άρθρο10**

### **Κυρώσεις**

1. Τιμωρείται με ποινή φυλάκισης μέχρι εννέα (9) μηνών ή χρηματική ποινή:

α) ένοπλος ιδιώτης φρουρός που επιβαίνει σε πλοίο χωρίς άδεια, καθώς και όταν αυτός παραβαίνει τις υποχρεώσεις των άρθρων 6 και 9, β) οι νόμιμοι εκπρόσωποι του πλοιοκτήτη ή διαχειριστή του πλοίου ή της εταιρείας παροχής υπηρεσιών ασφαλείας που προβλέπονται στα άρθρα 1 έως 13, καθώς και ο πλοίαρχος, εφόσον με οποιονδήποτε άλλον τρόπο ενέκριναν ή συναίνεσαν στην επιβίβαση ενόπλων ιδιωτών φρουρών στο πλοίο χωρίς άδεια, γ) οι νόμιμοι εκπρόσωποι του πλοιοκτήτη ή διαχειριστή του πλοίου σε περίπτωση υποβολής ψευδών ή ανακριβών στοιχείων για την έκδοση ή ανανέωση της άδειας, δ) ο πλοίαρχος πλοίου υπό ξένη σημαία, ο οποίος παραβιάζει τις διατάξεις του άρθρου 8.

2. Όπλα και πυρομαχικά ενόπλων ιδιωτών φρουρών επί πλοίου υπό ελληνική ή ξένη σημαία που βρίσκεται στην ελληνική επικράτεια, για τα οποία δεν έχει εκδοθεί άδεια ή έγκριση των αρχών της σημαίας του πλοίου, κατάσχονται και δημεύονται υπέρ του Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής. Η κατάσχεση δεν αίρεται ακόμα και αν η άδεια ή έγκριση των αρχών της σημαίας του πλοίου επιδειχθεί μεταγενέστερα ή εκδοθεί μεταγενέστερα έστω και με αναδρομική ισχύ.

3. Σε περίπτωση παράβασης όρων της άδειας του άρθρου 1 επιβάλλονται οι διοικητικές κυρώσεις του άρθρου 45 του ν.δ. 187/1973 «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (Α' 261), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει και επιτρέπεται προσφυγή κατά των σχετικών αποφάσεων επιβολής προστίμου σύμφωνα με τις διατάξεις του ίδιου άρθρου.

## **Άρθρο13**

### **Εφαρμογή των διατάξεων**

Οι διατάξεις του Μέρους Α' του παρόντος νόμου εφαρμόζονται κατά παρέκκλιση των ισχυουσών διατάξεων και ιδίως αυτών που αφορούν τη ρύθμιση θεμάτων σχετικά με όπλα, πυρομαχικά, εκρηκτικές ύλες, εκρηκτικούς μηχανισμούς (ν. 2168/1993, Α' 147) και ιδιωτικές επιχειρήσεις παροχής ασφάλειας (ν. 2518/1997, Α' 164).».



Πρόκειται για σειρά διατάξεων που δεν είναι τελείως ξεκαθαρισμένο το εάν μπορεί να έχουν πρακτική εφαρμογή απόλυτη λόγω του βίαιου περιεχομένου, τόσο που μπορεί να φτάσει ακόμα και στο θάνατο. Μάλιστα, ούτε ο ίδιος ο Νόμος δεν ξεκαθαρίζει τα όρια που πρέπει να υπάρξουν, καθώς όπως αναφέρεται στο άρθρο 6 παρ. 1 ότι είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν τα όπλα σε περιοχές που υπάρχει κίνδυνος πειρατικής δράσης και στο βαθμό και στην έκταση που αυτό είναι απαραίτητο. Αυτό σημαίνει δηλαδή πως μόνο εάν κινδυνεύει η ζωή του πληρώματος και των επιβατών μπορεί να χρησιμοποιηθεί ακόμα και η πιο ακραία μορφή βίας. Αλλά και πάλι υπάρχει το πρόβλημα του εάν όντως μπορούν να προβούν τα παραπάνω πρόσωπα, δηλαδή οι ένοπλοι φρουροί σε θανατηφόρο βία. Πάντως, το μόνο που είναι σίγουρο είναι το γεγονός ότι ακόμα και η θέα των όπλων λειτουργεί αποτρεπτικά για την σχεδιαζόμενη πειρατική επίθεση, αλλά ακόμα και στο ίδιο το πλήρωμα δημιουργείται ένα αίσθημα ασφάλειας. Και μπορεί σαν ρύθμιση να φαντάζει αντισυνταγματική λόγω της χρήσης βίας, μόλα ταύτα όμως είναι πέρα για πέρα συνταγματική, καθώς το προστατευόμενο αγαθό είναι η ίδια η ζωή του ανθρώπου, η οποία δεν μπορεί να μπαίνει σε ποσοτικές και ποιοτικές σταθμίσεις και πρέπει απαρέγκλιτα να προστατεύεται<sup>90</sup>. Στα πλαίσια αυτά καθίσταται σαφής η ratio της ρύθμισης, αφού ήδη στο άρθρο 6 γίνεται μία προσπάθεια διατήρησης της δυνατότητας χρήσης βίας σε περιπτώσεις που πραγματικά θα το απαιτούν. Με λίγα λόγια η βία θα είναι νόμιμη μόνο εάν είναι τόση, όση και της επίθεσης, ώστε να καλύπτεται από τους όρους και τις προϋποθέσεις της άμυνας ή της κατάστασης ανάγκης<sup>91</sup>.

Τέλος αναφορικά με τα μέτρα που έχει λάβει η εθνική έννομη τάξη πρέπει να αναφερθεί ότι έχει κυρώσει με νόμο τη Σύμβαση Δικαίου της Θάλασσας, αυτό του 2321/1995 (ΦΕΚ Α' 136), αλλά και ότι το Λιμενικό Σώμα είναι υπεύθυνο για την αντιμετώπιση της πειρατείας στο χώρο για τον οποίο είναι υπεύθυνο (άρθρο 2 παρ. 4 Ν. 3922/2011). Έτσι στο άρθρο αυτό αναφέρεται ρητά ότι μεταξύ άλλων στην άσκηση της δημόσιας ασφάλειας περιλαμβάνεται και η αντιμετώπιση των περιστατικών πειρατείας που εκδηλώνονται στο χώρο που έχει αρμοδιότητα το Λιμενικό Σώμα. Επιπλέον το ίδιο το Πολεμικό Ναυτικό είναι υπεύθυνο για την

---

<sup>90</sup> Περτέσης, Γ. (2017).

<sup>91</sup> Αναστασιάδης, Ε. (2009).

αντιμετώπιση πειρατικών επιθέσεων, όπως προκύπτει από τις διατάξεις που ρυθμίζουν τις αρμοδιότητές του.

#### 4.1.4 Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ<sup>92</sup>

Αρχικά πρέπει να αναφερθεί ότι η θαλάσσια ασφάλιση σχετίζεται με το ζήτημα της θαλάσσιας πειρατείας στο βαθμό που η πειρατεία αυτή καθ' εαυτή αποτελεί κίνδυνο που ενδέχεται να υποστούν τα πλοία που ταξιδεύουν και επομένως κρίνεται αναγκαία η ένταξή της στο εν λόγω θέμα. Το νομικό πλαίσιο της ασφάλισης στην Ελλάδα στηρίχτηκε στον Γαλλικό Εμπορικό Κώδικα του 1807, ο οποίος ξεκίνησε να εφαρμόζεται στην Κωνσταντινούπολη το 1814 και έγινε αποδεκτός από τις Εθνοσυνελεύσεις του 1821 και του 1827.

Το 1970 θεσπίστηκε ο ασφαλιστικός νόμος στη χώρα μας και ύστερα από την ένταξή μας στην ΕΕ, εκσυγχρονίστηκε και εναρμονίστηκε σε μεγάλο βαθμό με τους ασφαλιστικούς νόμους των άλλων χωρών.

Η νομοθεσία που τυγχάνει εφαρμογής στη χώρα μας για τη θαλάσσια ασφάλιση, αρχικά διεπόταν από τις διατάξεις των άρθρων 463 έως 506 του Εμπορικού Νόμου, όπως αυτός τροποποιήθηκε από τον Ν. ΓΨΙΖ/1910, αλλά και από τις γενικές διατάξεις αναφορικά με την ασφάλιση των άρθρων 189 έως 225 του Ε.Ν, στα οποία παρέπεμπε το άρθρο 463. Ήδη πια το θέμα ρυθμίζεται από τα άρθρα 257 έως 288 του ΚΙΝΔ και από τις γενικές διατάξεις των άρθρων 189 έως 225 του Εμπ.Ν, όπως αναφέρθηκαν και παραπάνω. Στις 28 Φεβρουαρίου του 1958 δημοσιεύθηκε ο Κ.Ι.Ν.Δ. και ξεκίνησε να έχει εφαρμογή από 1 η Σεπτεμβρίου του 1958. Ο νομοθέτης του Κ.Ι.Ν.Δ., για τη διευθέτηση των ζητημάτων της θαλάσσιας ασφάλισης, δεν υιοθέτησε την εναρμόνιση των διατάξεων με τα νεότερα πορίσματα της επιστήμης αναφορικά με τις συναλλακτικές ανάγκες αλλά και ως προς τον αστικό κώδικα. Αυτό όμως είχε ως συνέπεια να μην πραγματοποιούν οι αναμενόμενες ριζικές και ρηξικέλευθες αλλαγές. Η αιτία ανευρίσκεται στο ότι δεν είναι επαρκώς ώριμο το κλίμα για κάτι τέτοιο σύμφωνα με τον ίδιο τον νομοθέτη. Ο νομοθέτης με τον τίτλο του Κ.Ι.Ν.Δ., που σχετίζεται με τη θαλάσσια ασφάλιση συμπεριέλαβε μερικές επιτυχείς διατάξεις από το σχέδιο του «Ασφαλιστικού Κώδικα του 1958», που παράλληλα με το άρθρο 257 ορίζει ρητά ότι τυγχάνουν εφαρμογής τα άρθρα 189 –

<sup>92</sup> Αποστόλου, Α. (2015). Θαλάσσια ασφάλιση πλοίου.

225 του Εμπ.Ν. σχετικά με τη χερσαία ασφαλιστική σύμβαση, με την προϋπόθεση ότι είναι συμβατά με τη θαλάσσια και δεν τροποποιούνται από τις επόμενες διατάξεις του Κ.Ι.Ν.Δ. Πρακτικά, όμως, η συγκεκριμένη παραπομπή του νομοθέτη προκαλεί πολλά προβλήματα, αφού οι πιο πολλές από τις διατάξεις του Εμπ.Ν. δεν είναι συμβατές προς τον Κ.Ι.Ν.Δ., και άλλες πάλι δεν μπορούν να ανταποκριθούν στις σύγχρονες ανάγκες, αλλά ούτε και στην πρόοδο των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: «ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ»**

### **5.1 ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ**

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η διαχείριση του φαινομένου της πειρατείας, απασχόλησε ιδιαίτερα όλες τις αρμόδιες αρχές, και το ενδιαφέρον εντοπίστηκε αρχικά στην προσπάθεια καταστολής των πειρατικών επιθέσεων στον Ινδικό Ωκεανό, στη Δυτική Αφρική και στο Κέρασ της Αφρικής με χαρακτηριστικό πεδίο δράσης τη Σομαλία. Μάλιστα η δράση της Ένωσης<sup>93</sup> έχει ιδιαίτερα ανθρωπιστικό περιεχόμενο, αφού όπως θα αναφερθεί και παρακάτω δικαίωμα συμμετοχής στην επιχείρηση αντιμετώπισης της θαλάσσιας πειρατείας έχουν ακόμα και τρίτα κράτη, τα οποία όσον αφορά τα δικαιώματα που έχουν εντός του πλαισίου της επιχείρησης εξομοιώνονται με τα κράτη-μέλη που συμμετέχουν στο πρόγραμμα.

Χαρακτηριστικά θα μπορούσαμε να αναφέρουμε την περίπτωση της υπ' αριθμ. 2008/851 κοινής δράσης της Κοινής Εξωτερικής Πολιτικής και Πολιτικής Ασφαλείας (ΚΕΠΠΑ εφεξής) του Συμβουλίου της ΕΕ της 10<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 2008<sup>94</sup>. Πρόκειται για τη στρατιωτική επιχείρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης που θα συμβάλει στην αποτροπή, στην πρόληψη και στην καταστολή των πειρατικών επιθέσεων και των ένοπλων ληστειών στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας. Στο προοίμιο της ανωτέρω κοινής δράσης αναφέρονται εκτενώς οι αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών, στις οποίες διαφαίνεται η επικρατούσα συνθήκη όσον αφορά τη Σομαλική πειρατεία. Από όλο το κείμενο της κοινής δράσης γίνεται φανερό η

---

<sup>93</sup> Frontini, A. (2014).

<sup>94</sup> SILVEIRA, J. A. (2016).

προσπάθεια αναζήτησης ουσιαστικής βοήθειας και η ανάγκη στήριξης και ενίσχυσης της δράσης της Μεταβατικής Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης της Σομαλίας<sup>95</sup>.

Έτσι στο άρθρο 1 της παρούσας κοινής δράσης ορίζεται η αποστολή αυτής, η οποία συνίσταται στη στρατιωτική επιχείρηση προς στήριξη των αποφάσεων 1814 (2008), 1816 (2008) και 1838 (2008) του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών («Atalanta<sup>96</sup>») με τρόπο που δεν αντίκειται στις επιταγές των άρθρων 100 επ. της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας. Έτσι, μέσα από δεσμεύσεις που αναλαμβάνει από κοινού με τρίτα κράτη έχει σαν στόχο αφενός την προστασία των πλοίων που ναυλώνονται από το Παγκόσμιο Επισιτιστικό Πρόγραμμα, προκειμένου να μεταφέρουν επισιτιστική βοήθεια στους εκτοπισμένους Σομαλούς και αφετέρου, στην προστασία των ευάλωτων πλοίων που πλέουν στα ανοιχτά της Σομαλίας αλλά και στην εν γένει αποτροπή, πρόληψη ή και καταστολή των πειρατικών επιθέσεων και των περιστατικών ένοπλης ληστείας που διαπράττονται στα ανοιχτά του Σομαλικού κράτους.

Σύμφωνα με την παράγραφο 2 της παρούσας κοινής δράσης η ΑΤΑΛΑΝΤΑ<sup>97</sup> μπορεί να προστατεύει τα πλοία που ναυλώνονται από το Παγκόσμιο Επισιτιστικό πρόγραμμα κατά κύριο λόγο όταν αυτά πλέουν στα χωρικά ύδατα της Σομαλίας. Επίσης, μπορεί να προσφέρει προστασία εάν αυτό κριθεί απαραίτητο στα εμπορικά πλοία εφόσον αυτά κινούνται στις ζώνες που αυτή επιτηρεί. Οι ζώνες αυτές εντοπίζονται στις ακτές της Σομαλίας και περιλαμβάνουν και τα χωρικά της ύδατα. Προκειμένου να αποτρέψει πειρατική επίθεση ή ένοπλη ληστεία στις ζώνες που βρίσκονται υπό την επιτήρηση της η ΑΤΑΛΑΝΤΑ μπορεί να χρησιμοποιήσει κάθε μορφή βίας με την προϋπόθεση βέβαια ότι η βία που χρησιμοποιείται είναι ανάλογη της επίθεσης που υφίσταται το πλοίο στόχος<sup>98</sup>. Προκειμένου πάλι να ασκηθεί η δικαιοδοσία των αρμοδίων κρατών-μελών υπό τις προϋποθέσεις που θέτει το άρθρο 13, η ΑΤΑΛΑΝΤΑ μπορεί να συλλάβει και να μεταφέρει τους πειρατές ή πρόσωπα για τα οποία υπάρχει υπόνοια ότι έχουν προβεί σε πειρατικές πράξεις ή σε ένοπλη ληστεία, στις ζώνες παρουσίας και παράλληλα μπορεί να κατάσχει τα πειρατικά

<sup>95</sup> ARCONADA-LEDESMA, P. EUROPEAN UNION'S MISSION IN SOMALIA. TEN YEARS OF SUCCESSES AND FAILURES (2008-2018).

<sup>96</sup> Adaye, O., & Nnwobunwene, S. C. F. (2010).

<sup>97</sup> Είναι Ναυτική Δύναμη της Ευρωπαϊκής Ένωσης της Σομαλίας, και πρόκειται για τρέχουσα στρατιωτική επιχείρηση κατά της πειρατείας στη θάλασσα έξω από το Κέρασ της Αφρικής και στον Δυτικό Ινδικό Ωκεανό. Είναι η πρώτη ναυτική επιχείρηση που διεξήγαγε η Ευρωπαϊκή Ένωση.

<sup>98</sup> Papastavridis, E. (2015).

πλοία ή ακόμα και τα αντικείμενα που βρίσκονται πάνω σε αυτά. Τέλος, είναι σε θέση να παρέχει διασύνδεση με τις τοπικές οργανώσεις που είναι αρμόδιες για την καταπολέμηση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στα ανοιχτά των ακτών της Σομαλίας και ειδικότερα με τη ναυτική δύναμη «Combined Task Force 150».

Σημαντική επίσης διάταξη είναι και αυτή του άρθρου 10 που προβλέπει δυνατότητα συμμετοχής στην παραπάνω δράση ακόμα και τρίτων κρατών που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στην πρώτη παράγραφο αναφέρεται ρητά ότι τα κράτη μπορούν να κληθούν να συμμετάσχουν στην εν λόγω επιχείρηση και στην παράγραφο 2 αναφέρεται ότι η ΕΠΑ μπορεί να καλεί τα κράτη να παράσχουν συνεισφορές. Ουσιαστικός παράγραφος είναι η παράγραφος 4 στην οποία ορίζεται ότι τα τρίτα κράτη που παράσχουν βοήθεια και συμμετέχουν στην παρούσα επιχείρηση έχουν ακριβώς τα ίδια δικαιώματα με τα κράτη μέλη της Ένωσης αναφορικά με τη διαχείριση της συγκεκριμένης επιχείρησης.

Ιδιαίτερα σημαντικό είναι το άρθρο 12 σχετικά με την άσκηση αρμοδιότητας των κρατών μελών ή τρίτων κρατών που συμμετέχουν στην επιχείρηση. Η Σομαλία λόγω του ότι δεν είναι σε θέση να ασκεί αποτελεσματικό έλεγχο λόγω της μεταβατικής ομοσπονδιακής κυβέρνησης της έχει αναθέσει στην ATALANTA την αρμοδιότητα άσκησης δικαιοδοσίας από κράτη μέλη ή από τρίτα κράτη. Έτσι, πρόσωπα που διέπραξαν ή υπάρχουν υπόνοιες σχετικά με αυτά ότι διέπραξαν πειρατική επίθεση η ένοπλη ληστεία και συλλαμβάνονται στα χωρικά ύδατα της Σομαλίας ή στην ανοιχτή θάλασσα μεταφέρονται στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους ή τρίτου κράτους του οποίου το πλοίο προέβη στη σύλληψη των πειρατών φέρει τη σημαία ή αν αυτό δεν είναι σε θέση ή δεν θέλει να ασκήσει τη δικαιοδοσία του μεταφέρετε σε κράτος-μέλος ή τρίτο κράτος που θέλει να ασκήσει τη δικαιοδοσία του προηγούμενου.

Η στήριξη τρίτων χωρών στην επιχείρηση καταστολής του φαινομένου της πειρατείας στις θάλασσες της Σομαλίας γίνεται φανερή και στην περίπτωση της απόφασης της ευρωπαϊκής επιτροπής Πολιτικής και Ασφάλειας ATALANTA /5/2011 της 16ης Δεκεμβρίου 2011, με την οποία τροποποιείται η απόφαση της παραπάνω επιτροπής της ATALANTA/2/2009 σχετικά με την αποδοχή των συνεισφορών τρίτων κρατών στη στρατιωτική επιχείρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης που θα συνδράμει αναφορικά με την αποτροπή, την πρόληψη και την καταστολή των πειρατικών επιθέσεων και των ένοπλων ληστειών στα ανοιχτά των ακτών της

Σομαλίας<sup>99</sup>. Με την ίδια απόφαση τροποποιείται και άλλη προηγούμενη απόφαση της ίδιας επιτροπής της ATALANTA/3/2009 αναφορικά με τη σύσταση επιτροπής συνεισφερόντων προκειμένου να υλοποιηθεί η στρατιωτική επιχείρηση που αποβλέπει στην αποτροπή, στην πρόληψη και στην καταστολή των πειρατικών επιθέσεων και των ενόπλων ληστειών στα ανοιχτά της σομαλικής θάλασσας. Έτσι, στο άρθρο 1 της απόφασης της ATALANTA/5/2011 διατυπώνεται ρητά ποιων κρατών οι συνεισφορές γίνονται αποδεκτές.

Εξίσου σημαντική όμως είναι και η απόφαση κοινής εξωτερικής πολιτικής και πολιτικής ασφαλείας της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2020/ 2188 το συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 2020 αναφορικά με την τροποποίηση της κοινής δράσης 2008/851 που αφορά τη στρατιωτική επιχείρηση της ένωσης σχετικά με την αποτροπή, την πρόληψη και την καταστολή των πειρατικών επιθέσεων και των ενόπλων ληστειών στην ανοιχτή θάλασσα της Σομαλίας<sup>100</sup>. Στο άρθρο 1 στην παράγραφο 1 της σχετικής απόφασης ορίζεται ότι : “ *Η κοινή δράση 2008/851/ΚΕΠΠΑ τροποποιείται ως εξής: ……5. Η επιχείρηση Atalanta δύναται να συμβάλλει, ως δευτερεύον μη εκτελεστικό καθήκον, στο πλαίσιο των μέσων και δυνατοτήτων και κατόπιν αιτήματος, στην ολοκληρωμένη προσέγγιση της ΕΕ όσον αφορά τη Σομαλία και τις συναφείς δραστηριότητες της διεθνούς κοινότητας, βοηθώντας με αυτόν τον τρόπο στην αντιμετώπιση των γενεσιουργών αιτίων των πειρατικών επιθέσεων και του δικτύου τους*”.

Σημαντικότατο όμως είναι και το ψήφισμα του Ευρωπαϊκού κοινοβουλίου της 10ης Μαΐου 2012. Πρόκειται μάλλον για τη σημαντικότερη ενέργεια της ευρωπαϊκής κοινότητας και οι αποφάσεις του όπως περιέχονται στο ψήφισμα (2011/2962(RSP)) έχουν ως εξής:

*«1.επαναλαμβάνει τη σοβαρή του ανησυχία σχετικά με τη συνεχιζόμενη και αυξανόμενη απειλή που συνιστούν η θαλάσσια πειρατεία και ένοπλη ληστεία για τα διεθνή πλοία που μεταφέρουν βοήθεια στη Σομαλία, για τη διεθνή αλιεία και την αλιεία της ΕΕ, για τα εμπορικά και επιβατηγά πλοία στον Ινδικό Ωκεανό, ιδιαίτερα*

---

<sup>99</sup> Teverson, R. (2012).

<sup>100</sup> Erinkveld, B. (2014).

ανοικτά των ακτών της Σομαλίας και του Κέρατος της Αφρικής, για την ασφάλεια των ναυτικών και των άλλων προσώπων, και για την περιφερειακή σταθερότητα·

2. **καλεί** την Υπατη Εκπρόσωπο και τα κράτη μέλη να εξετάσουν επείγοντως **τρόπους** για την ελευθέρωση των 191 ναυτικών που αυτή τη στιγμή κρατούνται όμηροι, ώστε να λήξει η μακρά και επώδυνη φυλάκισή τους στα χέρια των απαγωγέων τους και να μπορέσουν να επιστρέψουν στις εστίες τους και, ταυτόχρονα να εξασφαλίσουν την ελευθέρωση των επτά πλοίων που κρατούνται·

3. **εκφράζει** την ικανοποίησή του για τη **συνεισφορά** της επιχείρησης EU NAVFOR ATALANTA στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, με την προστασία των σκαφών που έχει ναυλώσει το Παγκόσμιο Επισιτιστικό Πρόγραμμα για τη μεταφορά βοήθειας στη Σομαλία και άλλων ευάλωτων σκαφών, στην αποτροπή, την πρόληψη και την καταστολή των πειρατικών ενεργειών και της ένοπλης ληστείας στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, και στην εξασφάλιση της αποτελεσματικότητας της αντίδρασης της ΕΕ στην θαλάσσια πειρατεία·

4. **εκφράζει** την **ικανοποίησή** του για την **απόφαση** του Συμβουλίου, της 23ης Μαρτίου 2012, σχετικά με την παράταση της εντολής της Επιχείρησης EU NAVFOR ATALANTA μέχρι τον Δεκέμβριο του 2014 και τη **διεύρυνση** του πεδίου δράσης της·

5. θεωρεί **λυπηρό** ότι ο αριθμός των σκαφών που διέθεσαν τα κράτη μέλη στην Επιχείρηση EU NAVFOR ATALANTA **μειώθηκε** από οκτώ σε δύο-τρία μόνο στις αρχές του 2012, και **ζητεί**, στο πλαίσιο αυτό, από τα κράτη μέλη να διαθέσουν μεγαλύτερες **ναυτικές δυνάμεις** ώστε να μπορέσει η Επιχείρηση EU NAVFOR ATALANTA να επιτύχει·

6. **ζητεί** μεγαλύτερο **συντονισμό** στο πλαίσιο του μηχανισμού SHADE μεταξύ ΕΕ, NATO και της ηγεσίας των τριών βασικών αντιπειρατικών ναυτικών αποστολών στην περιοχή (EU NAVFOR, CTF-150/151 και TF-508 στο πλαίσιο της Επιχείρησης Ocean Shield του NATO) και των διαφόρων διεθνών ναυτικών δυνάμεων, ώστε να αποτραπούν οι περιττές επικαλύψεις, δεδομένου ότι οι δυο οργανισμοί, ΕΕ και NATO, επιχειρούν ταυτόχρονα στην ίδια περιοχή βάσει της αντίστοιχης αυτονομίας τους ως προς τη λήψη αποφάσεων, τη στιγμή που έχουν τα ίδια συμφέροντα και περιλαμβάνουν σε μεγάλο βαθμό τα ίδια ευρωπαϊκά έθνη·

7. **καλεί** την ΥΕ/Α να ζητήσει την **αύξηση του συντονισμού και της συνεργασίας** μεταξύ των διεθνών παραγόντων στη Σομαλία και στην ευρύτερη περιοχή του Κέρατος της Αφρικής, συγκεκριμένα της ΕΕ, του ΝΑΤΟ, των ΗΠΑ, του ΟΗΕ και των ενδιαφερόμενων κρατών, προκειμένου να επιτευχθεί μια πραγματική και συνεκτική προσέγγιση σε σχέση με την **καταπολέμηση** της πειρατείας και, το σημαντικότερο, των ριζών και των συνεπειών της σε όλα τα επίπεδα·
8. **υπογραμμίζει** ταυτόχρονα την ανάγκη **ενίσχυσης** του **στρατηγικού** συντονισμού μεταξύ EU-NAVFOR ATALANTA, EUTM Σομαλία και των άλλων ενεργειών της ΚΠΑΑ (για παράδειγμα όταν αναπτυχθεί η RMCB), στην ευρύτερη περιοχή του Κέρατος της Αφρικής· χαιρετίζει, στο πλαίσιο αυτό, την απόφαση που έλαβε το Συμβούλιο στις 23 Μαρτίου 2012, να **ενεργοποιήσει** το Κέντρο Επιχειρήσεων της ΕΕ για τη **στήριξη** των αποστολών στο πλαίσιο της Κοινής Πολιτικής Ασφαλείας και Αμυνας (ΚΠΑΑ) στο Κέρατος της Αφρικής· ζητεί συνεπώς να **επανεξεταστούν** οι τρέχουσες διευθετήσεις σχετικά με τη διοίκηση της EU NAVFOR ATALANTA και της EUTM Somalia·
9. **εκφράζει** την **ικανοποίησή** του για τη διάσκεψη του Λονδίνου σχετικά με τη Σομαλία, στις 23 Φεβρουαρίου 2012, που κατέδειξε την **αποφασιστικότητα** της διεθνούς κοινότητας για την **εξάλειψη** της φτώχειας, και ζητεί να αναπτυχθεί μεγαλύτερη **δικαστική** ικανότητα για τη δίωξη και την κράτηση των υπεύθυνων της **πειρατείας**·
10. **υπογραμμίζει** ότι η συνέχιση της ατιμωρησίας όσον αφορά την πειρατεία αποτελεί εμπόδιο στην αποτροπή· θεωρεί **λυπηρό** το ότι παρά τις συμφωνίες μεταγωγής που έχει συνάψει η ΕΕ με τρίτες χώρες (Κένυα, Σεϋχέλλες, Μαυρίκιο), τις διμερείς συμφωνίες επαναπατριsmού καταδικασμένων πειρατών μεταξύ Σεϋχελλών και των σομαλικών περιφερειών της Πουντλάνδης και της Σομαλιλάνδης, και τα διεθνή νομικά πλαίσια, πολλοί πειρατές και άλλοι εγκληματίες παραμένουν ασύλληπτοι ή, εάν συλληφθούν, συχνά αφήνονται ελεύθεροι ελλείψει νομικών τεκμηρίων ή πολιτικής βούλησης για τη δίωξή τους· επισημαίνει επίσης, ότι ορισμένα κράτη μέλη της ΕΕ διαθέτουν απρόσφορες ποινικές διατάξεις για την πειρατεία ανοικτής θάλασσας·
11. στο πλαίσιο αυτό **ζητεί** τη λήψη άμεσων και αποτελεσματικών **μέτρων** για τη δίωξη και τον κολασμό όσων είναι ύποπτοι για πράξεις πειρατείας, και **καλεί** τις τρίτες



χώρες και όσα κράτη μέλη της ΕΕ δεν έχουν ακόμη **μεταφέρει** στο εσωτερικό τους δίκαιο όλες τις **διατάξεις** της Σύμβασης του ΟΗΕ για το **Δίκαιο της Θάλασσας** και της Σύμβασης του ΟΗΕ για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων Κατά της Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας να το πράξουν τώρα, ώστε να αντιμετωπισθεί η ατιμωρησία των πειρατών, και **καλεί** το Συμβούλιο και την Επιτροπή να συνεχίσουν να εξετάζουν δυνατότητες εκδίκασης στις χώρες της περιοχής και να προσπαθήσουν για τη δημιουργία ειδικευμένων **αντιπειρατικών** δικαστηρίων στη Σομαλία και σε άλλα κράτη της περιοχής, σαν μια βιώσιμη δικαστική λύση για τη **δικαστική** δίωξη των **πειρατών** στη Σομαλία·

12.**επισημαίνει** τις συστάσεις του Γενικού Γραμματέα του ΟΗΕ προς το Συμβούλιο Ασφαλείας για τη διευκόλυνση της **σύλληψης** και της δίωξης των υπόπτων για πειρατεία· τονίζει ταυτόχρονα την **ανάγκη** να εξασφαλίζονται **δίκαιες** δίκες από τα υπάρχοντα τοπικά δικαστήρια, καθώς και **ανθρώπινες** και ασφαλείς συνθήκες κράτησης στα περιφερειακά κέντρα·

13.**παροτρύνει** τα κράτη μέλη, σε **συνεργασία** με την Europol και την INTERPOL να διερευνήσουν τις ροές χρήματος και να **κατάσχουν** τα χρήματα που κατεβλήθησαν ως **λύτρα** στους πειρατές, δεδομένου ότι υπάρχουν ενδείξεις πως τα χρήματα αυτά ενδέχεται να έχουν διοχετευτεί σε τραπεζικούς λογαριασμούς παγκοσμίως, περιλαμβανομένων τραπεζών στην Ευρώπη, καθώς και να εντοπίσουν και να εξαρθρώσουν τα δίκτυα του οργανωμένου εγκλήματος που λυμαίνονται τα κέρδη από τις ενέργειες αυτές· ζητεί από το Συμβούλιο να διευκολύνει την περαιτέρω **συνεργασία** της **EU NAVFOR** με την **Europol** και την **Interpol**·

14.**προτρέπει** την **EU NAVFOR**, το **NATO** και τις Συνδυασμένες Ναυτικές Δυνάμεις (CMF) να **αντιμετωπίσουν** αποτελεσματικά την αυξανόμενη χρήση εμπορικών πλοίων που έχουν περιέλθει στα χέρια πειρατών ως «μητρικών», εξέλιξη η οποία μαρτυρεί σημαντική βελτίωση της επιχειρησιακής ικανότητας των πειρατών που τους επιτρέπει να πραγματοποιούν επιθέσεις με μεγαλύτερη ισχύ, αποφασιστικότητα και ευελιξία σε ολόκληρο τον Ινδικό Ωκεανό·

15.**τονίζει** ότι ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) θα πρέπει να συνεχίσει να **συνεργάζεται**, όπου χρειαστεί, με την **EU NAVFOR ATALANTA** παρέχοντάς της, με τη συγκατάθεση του **κράτους σημαίας** τα

λεπτομερή δεδομένα LRIT (Σύστημα Αναγνώρισης και Εξ Αποστάσεως Παρακολούθησης Πλοίων) και τις δορυφορικές εικόνες των υπό σημαία ΕΕ σκαφών που διαπλέουν την περιοχή· προς το σκοπό αυτό, **προτρέπει** τα κράτη μέλη να επιτρέψουν στον ανωτέρω Οργανισμό να παρέχει τα εν λόγω **δεδομένα** και πληροφορίες στην Επιχείρηση EU NAVFOR ATALANTA·

16. **εκτιμά** ότι, δεδομένης της εξάπλωσης της πειρατείας, οι **ναυτικοί** που είναι εκτεθειμένοι σε απειλές σχετιζόμενες με την πειρατεία θα πρέπει να **εκπαιδευτούν** ώστε να βελτιώσουν το επίπεδο **αυτοπροστασίας** τους· υπογραμμίζει την ανάγκη να υιοθετήσουν και να εφαρμόσουν πλήρως οι ναυτιλιακές εταιρίες τις «Βέλτιστες Μεθόδους Διαχείρισης για την προστασία έναντι των Πειρατών που έχουν ως βάση τη Σομαλία» (BMP4), που παρέχουν επαρκείς πληροφορίες σε όλους τους ενδιαφερομένους σχετικά με το πώς να βοηθούν τα πλοία να αποφεύγουν, να αποτρέπουν ή να καθυστερούν τις πειρατικές επιθέσεις ανοικτά των ακτών της Σομαλίας· επαναλαμβάνει την έκκλησή του προς όλα τα πλοία που πλέουν στην περιοχή να δηλώνονται στους αρμόδιους συντονιστικούς φορείς θαλάσσιας ασφαλείας και να ακολουθούν τις συστάσεις της EU NAVFOR ATALANTA· καλεί τα κράτη μέλη να μεριμνήσουν ώστε να δηλώνονται όλα τα πλοία τους·

17. **καλεί** το Συμβούλιο και την Επιτροπή, σε **συνεργασία** με τον **ΟΗΕ** και την **Αφρικανική Ένωση**, μετά τα επανειλημμένα αιτήματα της Σομαλικής Μεταβατικής Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης για παροχή διεθνούς βοήθειας προκειμένου να προστατευθούν τα πλοία μεταφοράς **ανθρωπιστικής** βοήθειας και να αντιμετωπισθεί η πειρατεία στα ανοικτά της χώρας, να συνεχίσουν τη συνεργασία και να υποστηρίξουν τη **Μεταβατική Κυβέρνηση** στον αγώνα κατά της πειρατείας, να φέρουν τους δράστες ενώπιον της δικαιοσύνης, και να βοηθήσουν τη Σομαλία και την ευρύτερη περιοχή να **βελτιώσουν** τις ικανότητές τους·

18. **χαιρετίζει** την απόφαση του Συμβουλίου Εξωτερικών της 12ης Δεκεμβρίου 2011 για την έναρξη της αποστολής «EUCAP Nestor» στο πλαίσιο της Οικοδόμησης Περιφερειακής Ναυτικής Ικανότητας (RMCB) για περιφερειακή εκπαιδευτική αποστολή, με σκοπό την ενίσχυση της ναυτικής ικανότητας και την εκπαίδευση των δυνάμεων ακτοφυλακής και των δικαστών σε 8 χώρες του Κέρατος της Αφρικής και του δυτικού Ινδικού Ωκεανού· ζητεί από το Συμβούλιο και την ΕΕΑΣ να **καταβάλουν** κάθε δυνατή **προσπάθεια** για να εξασφαλίσουν την **ανάπτυξη** της

*RMCB στην περιοχή το επόμενο θέρους·*

19. **αναγνωρίζει** ότι η εκπαίδευση είναι μόνο ένα σκέλος του προγράμματος οικοδόμησης ναυτικών ικανοτήτων και γι' αυτό ζητεί από τα κράτη μέλη να παράσχουν υλική **υποστήριξη** στην Αποστολή ή στην περιοχή, ειδικά σε ό,τι αφορά τα πλοία ναυτικής περιπολίας·
20. **στηρίζει** ένθερμα τη «Διαδικασία του Τζιμπουτί» για την ειρήνη και τη συμφιλίωση· ζητεί μια **συνεκτική προσέγγιση** για την κατάσταση στη Σομαλία, που θα συνδέει την **ασφάλεια με την ανάπτυξη, το κράτος δικαίου και το σεβασμό** των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και του διεθνούς ανθρωπιστικού δικαίου·
21. **χαιρετίζει** την απόφαση της Επιτροπής να προτείνει άλλα 100 εκατομμύρια ευρώ για ευρωπαϊκή **οικονομική βοήθεια** στο πλαίσιο του Μέσου Στήριξης της Ειρήνης στην Αφρική, υπέρ της Αποστολής της Αφρικανικής Ένωσης στη Σομαλία (AMISOM), και καλεί τα κράτη μέλη και τη διεθνή κοινότητα να βοηθήσουν στην **προαγωγή της ειρήνης** και της οικονομικής ανάπτυξης και στην οικοδόμηση ενός σταθερού **δημοκρατικού καθεστώτος στη Σομαλία**, που θα προωθήσει την ασφάλεια και τον αγώνα κατά της πειρατείας μακροπρόθεσμα· εκφράζει την ικανοποίησή του για τον διορισμό Ειδικού Εντεταλμένου της ΕΕ για το Κέρας της Αφρικής·
22. **εκφράζει** την **ανησυχία** του για τη συνεχιζόμενη **επιδείνωση** της ανθρωπιστικής κατάστασης στο Κέρας της Αφρικής και καλεί τη διεθνή κοινότητα και ιδιαίτερα την ΕΕ να αυξήσουν την παροχή ανθρωπιστικής βοήθειας στον πληθυσμό που την έχει ανάγκη, προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι αυξανόμενες ανθρωπιστικές ανάγκες και να **αποφευχθεί** η περαιτέρω **επιδείνωση** της κατάστασης·
23. **επαναλαμβάνει** ότι οποιαδήποτε **στρατηγική** κατά της πειρατείας θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι η **πειρατεία** εξυπηρετεί οικονομικά **συμφέροντα** και ότι οποιαδήποτε ισχυρά κίνητρα για να αποκηρύξει ο πληθυσμός της Σομαλίας την πειρατεία πρέπει να έχουν ως στόχο την απασχόληση των **νέων** και την παροχή εναλλακτικών μέσων στον τοπικό πληθυσμό, που να επιτρέπουν την αξιοπρεπή **διαβίωσή** του·
24. **χαιρετίζει** το πρόγραμμα Marsic της ΕΕ στο πλαίσιο του «Προγράμματος Κρισίμων Ναυτικών Οδών» του Μέσου Σταθερότητας, με στόχο την **ενίσχυση** της ασφάλειας

στη θάλασσα και της ασφάλεια στο δυτικό Ινδικό Ωκεανό και στον Κόλπο του Αντεν, μέσω της ανταλλαγής πληροφοριών και της οικοδόμησης ικανοτήτων, δεδομένου ότι δίνει έμφαση στην περιφερειακή **συνεργασία** μεταξύ των χωρών της περιοχής· αναμένει ότι το πρόγραμμα θα παραταθεί και μετά το 2013·

25. **ενθαρρύνει** τις **αντιπειρατικές πρωτοβουλίες** των χωρών της Ανατολικής και Νοτιότερης Αφρικής και της περιοχής του Ινδικού Ωκεανού, όπως π.χ. το νέο αντιπειρατικό σχέδιο MASE (Maritime and Security Programme), για το οποίο διατέθηκε αρχική χορηγία δύο εκατομμυρίων ευρώ από την ΕΕ· επικροτεί την επιδιωκόμενη συμπληρωματικότητα μεταξύ των χρηματοδοτούμενων από την Επιτροπή σχεδίων και της Αποστολής ΚΠΑΑ για την Οικοδόμηση Περιφερειακών Ναυτικών Δυνατοτήτων (RMCB)·
26. **επαναλαμβάνει** ότι η πειρατεία στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας είναι απόρροια της **απουσίας νόμου** και τάξης στη χώρα και κατά συνέπεια θα πρέπει η διεθνής κοινότητα να παράσχει την αναγκαία τεχνική και οικονομική **υποστήριξη** για να βοηθήσει τη Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση να αναπτύξει την ικανότητα να ασκεί έλεγχο επί των χωρικών της υδάτων και, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, επί της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης της·
27. **εκφράζει** την ικανοποίησή του για το έργο της Ομάδας Επαφής για την Πειρατεία στα Ανοικτά της Σομαλίας, που αποτελεί πρωτόγνωρο φόρουμ για τη **βελτίωση του επιπέδου** και της ποιότητας της διεθνούς **συνεργασίας** στο συγκεκριμένο πεδίο, τόσο μεταξύ κρατών όσο και με όλους τους σχετικούς μεγάλους διεθνείς **οργανισμούς**·
28. **χαιρετίζει** τη στενή **συνεργασία** με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) στον τομέα της οικοδόμησης ναυτικών δυνατοτήτων, καθώς και το έργο που επιτελέστηκε ενόψει της σύναψης μιας Στρατηγικής Σύμπραξης ΕΕ-IMO με σκοπό την **αντιμετώπιση** της πειρατείας στην ευρύτερη περιοχή του Κέρατος της Αφρικής·
29. **υπογραμμίζει** ότι η χρήση ιδιωτικής **ένοπλης φρουράς** στα πλοία αποτελεί μέτρο που δεν μπορεί να υποκαταστήσει την αναγκαία συνολική λύση της πολύπλευρης απειλής της πειρατείας· λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι ορισμένα κράτη μέλη έχουν θεσπίσει σχετική **νομοθεσία**· στο πλαίσιο αυτό, **καλεί** αφενός τα κράτη μέλη να λάβουν τα αναγκαία **μέτρα ασφαλείας** επί των πλοίων όπου είναι αυτό δυνατόν, και

αφετέρου την Επιτροπή και το Συμβούλιο να εργασθούν για τη **διαμόρφωση** μιας **ευρωπαϊκής αντίληψης** σχετικά με τη χρήση πιστοποιημένου ένοπλου προσωπικού επί των πλοίων, ώστε να διασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή των σχετικών κατευθυντήριων γραμμών του IMO·

30. **επισημαίνει** ότι, βάσει του διεθνούς δικαίου, πάντα στην **ανοικτή θάλασσα**, και όταν πρόκειται για δράση στο πλαίσιο του αγώνα κατά της πειρατείας, τόσο τα πλοία όσο και το στρατιωτικό προσωπικό που είναι ανεπτυγμένο σε αυτά υπάγονται στην **εθνική δικαιοδοσία του κράτους σημαίας**· επιπλέον, καμία άλλη αρχή πλην εκείνων του κράτους σημαίας δεν μπορεί να διατάζει οποιαδήποτε σύλληψη ή κράτηση πλοίου, ακόμη και ως μέτρο για τη διενέργεια έρευνας·

31. **αναθέτει** στον Πρόεδρό του να **διαβιβάσει** το παρόν **ψήφισμα** στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή, στα κράτη μέλη, στους Γενικούς Γραμματείς της Αφρικανικής Ένωσης, στον ΟΗΕ και στη Διακυβερνητική Αρχή για την Ανάπτυξη (IGAD), στον Πρόεδρο της Μεταβατικής Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης της Σομαλίας και στο Παναφρικανικό Κοινοβούλιο.»

## 5.2. ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

### 5.2.1. ΓΕΝΙΚΑ

Είναι ιδιαίτερα χαρακτηριστικό το γεγονός ότι η πειρατεία χαρακτηρίζεται ως διεθνές έγκλημα. Όμως η άποψη αυτή μπορεί να τύχει διαφορετικής ερμηνείας. Έτσι κατά μία άποψη η πειρατεία ως διεθνές έγκλημα μεταφράζεται με την δικαιοδοσία των κρατών όταν αυτή η πειρατική ενέργεια έχει στοιχεία αλλοδαπότητας. Κατά μία δεύτερη ερμηνευτική προσέγγιση η πειρατεία ως διεθνές έγκλημα έχει την έννοια ότι το προστατευτέο έννομο αγαθό είναι ολόκληρη η διεθνής κοινότητα<sup>101</sup>.

Η πειρατεία θεωρείται διεθνές έγκλημα εάν και εφόσον πραγματοποιηθεί στην ανοικτή θάλασσα ή στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ) εάν τυχόν υπάρχει τέτοια, όπως ορίζει η Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας. Η πειρατεία σύμφωνα με την παραπάνω σύμβαση θεωρείται έγκλημα των εθνών ή όπως χαρακτηριστικά

<sup>101</sup> Τορναρίτος Κρίτων,(1974)

ονομάζεται «*iure gentium*» και αντίστοιχα οι πειρατές εφόσον διαπράττουν κάτι που πλήττει ολόκληρη την ανθρωπότητα, ονομάζονται «εχθροί της ανθρωπότητας» ή *hostes humanis generis*. Έννοια που πρόκειται να μας απασχολήσει σχετικά με την λεγόμενη οικουμενική δικαιοδοσία των κρατών. Ιδιαίτερα σημαντικό να αναφερθεί είναι και το γεγονός ότι η πειρατεία ως διεθνές έγκλημα διαφοροποιείται από την πειρατεία που συνιστά έγκλημα κατά την εθνική έννομη τάξη. Φαινομενικά μπορεί να υπάρχει ταύτιση ανάμεσα στα δύο περιεχόμενα, ωστόσο αυτό που αλλάζει είναι οι ζώνες στις οποίες εκδηλώνεται η πειρατεία, γεγονός που συνεπάγεται και διαφορετική δικαιοδοσία. Έτσι εάν η πειρατεία διαπραχθεί στην αιγιαλίτιδα ζώνη, υπεύθυνο θα είναι το παράκτιο κράτος και συνεπώς θα έχουμε πειρατεία που θα διωχθεί σύμφωνα με τους νόμους τη εσωτερικής έννομης τάξης. Από την άλλη εάν η πειρατεία διαπραχθεί σε οποιαδήποτε άλλη ζώνη, τότε αρμόδια για την καταστολή της θα είναι η διεθνής δικαιοδοσία<sup>102</sup>.

### **5.2.2. ΤΙ ΣΥΝΙΣΤΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ**

Η έννοια της πειρατείας δόθηκε και παραπάνω στο πρώτο κεφάλαιο για τις ανάγκες όμως και της εν λόγω ενότητας θα γίνει λεπτομερέστερη ανάπτυξη του θέματος.

Στο άρθρο 101 της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας πειρατεία είναι οι παρακάτω πράξεις<sup>103</sup>:

- α) κάθε παράνομη πράξη βίας ή κράτησης ή κάθε πράξη διαρπαγής που διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους και που κατευθύνεται: i) στην ανοικτή θάλασσα, εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους ή εναντίον προσώπου ή περιουσιακών στοιχείων πάνω στο πλοίο ή το αεροσκάφος αυτό, ii) εναντίον πλοίου, αεροσκάφους, προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων, σε τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους
- β) κάθε πράξη εκούσιας συμμετοχής στη λειτουργία ενός πλοίου ή αεροσκάφους εν γνώσει των γεγονότων που καθιστούν το πλοίο ή το αεροσκάφος αυτό πειρατικό.

<sup>102</sup> Ιωάννου Κρατερός, Στρατή Αναστασία (2013)

<sup>103</sup> Rothwell, D. R. (2009).

γ) Κάθε πράξη υποκίνησης ή σκόπιμης διευκόλυνσης πράξης που αναφέρεται στην παράγραφο 1 ή 2 αυτού του άρθρου.

Επίσης η παραπάνω σύμβαση στο άρθρο 107 ορίζει ότι μόνο τα πολεμικά ή τα στρατιωτικά αεροσκάφη μπορούν να προβούν σε κατάσχεση πειρατικών πλοίων, καθώς και ότι τα παραπάνω πλοία (πολεμικά και στρατιωτικά) είναι εξουσιοδοτημένα να προβαίνουν σε αυτές τις πράξεις. Το ελληνικό Νομικό Συμβούλιο του Κράτους έχει κρίνει σχετικά ότι η λήψη απόφασης αναφορικά με την καταστολή της πειρατείας εκ μέρους αυτών των πλοίων, πρέπει να ληφθεί ύστερα από την εκτίμηση διάφορων καταστάσεων, όπως είναι για παράδειγμα η δυνατότητα επεμβάσεως ή αναγκαιότητα, αλλά και η αποτελεσματικότητα αυτής. Πρέπει επίσης να υπάρχει και διαθέσιμο πολεμικό ή κρατικό πλοίο εκείνη τη στιγμή που αυτό απαιτείται που να είναι σε θέση να καταδιώξει το πειρατικό πλοίο και να το κατάσχει. Ακόμα, πρέπει να σταθμιστεί και ο κίνδυνος που ενδέχεται να υπάρξει από την εν λόγω επιχείρηση, όσον αφορά τη ζωή, τη σωματική ακεραιότητα και την εν γένει υγεία του πληρώματος. Τέλος, πρέπει να αξιολογηθούν το είδος, η ποσότητα και τα οικονομικά συμφέροντα της πλοιοκτήτριας εταιρείας, αλλά και οι διεθνείς σχέσεις ανάμεσα στα κράτη και το κατά πόσο αυτές θα επηρεαστούν<sup>104</sup>.

Η διάταξη του άρθρου 100 της ως άνω σύμβασης προβλέπει δυναμική συνεργασία των κρατών μελών για την αντιμετώπιση της πειρατείας, καθώς όπως αναφέρει και το άρθρο: *«Όλα τα κράτη πρέπει να συνεργάζονται στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό για την καταστολή της πειρατείας στην ανοικτή θάλασσα ή σε οποιοδήποτε άλλο μέρος που βρίσκεται έξω από την δικαιοδοσία οποιοδήποτε κράτους»*. Η φράση «στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό» είναι αυτή που ενδεχομένως εγείρει αμφιβολίες αναφορικά με το κατά πόσο μιλάμε για πραγματική υποχρέωση των κρατών. Δεν είναι άλλωστε λίγες και οι φορές οι οποίες η διάταξη αυτή έχει κατηγορηθεί για ελλιπές περιεχόμενο.

Η πειρατεία ως διεθνές έγκλημα<sup>105</sup> διαπράττεται στην ανοικτή θάλασσα. Αυτό σημαίνει ότι μόνο αρμόδιο να ασκήσει δικαιοδοτικές εξουσίες είναι το κράτος της σημαίας που φέρει το πλοίο αυτών που συλλαμβάνουν τον πειρατή / τους πειρατές. Παρ' όλα αυτά όμως στη σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας δεν υπάρχουν

<sup>104</sup> Ν.Σ.Κ. (β' τμήμα) 398/2011, ως προς το υπ' αριθμ. Πρωτ. 25234 15/9/2011 έγγραφο του Υπουργού Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας (ΥπΑΑΝ).

<sup>105</sup> Yar, M. (2005).

προβλεπόμενες ποινές για τους πειρατές. Η λύση σε αυτήν την περίπτωση καθίσταται εφικτή με την αναλογική εφαρμογή των διατάξεων του εθνικού κράτους, που τιμωρούν την πειρατεία όταν αυτή διαπράττεται ως εθνικό έγκλημα. Υπάρχει όμως και σε αυτήν την περίπτωση πιθανότητα να μην τιμωρείται σε κάποιο κράτος η πειρατεία ως εθνικό έγκλημα. Σε αυτήν την περίπτωση ελλείπει σχετικών διατάξεων, θα εφαρμοσθούν οι διατάξεις οι σχετικές με κάποιο άλλο έγκλημα με παρόμοια χαρακτηριστικά, όπως είναι αυτό της ανθρωποκτονίας ή της ληστείας κλπ.

Εντός των χωρικών υδάτων η δικαιοδοσία ανήκει εξ ολοκλήρου στο παράκτιο κράτος. Ακόμα και τα πολεμικά πλοία που είναι υπεύθυνα<sup>106</sup> για την καταδίωξη των πειρατικών πλοίων δεν μπορούν να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα του κράτους, εκτός βέβαια και αν λάβουν την άδεια από αυτό. Πρακτικά, η άδεια αυτή δεν απαιτείται μόνο στην περίπτωση της Σομαλίας, η οποία έχει χαρακτηριστεί ως «αποτυχημένο κράτος» και αφού δεν μπορεί να ασκήσει ουσιαστικό έλεγχο, πρέπει να το κάνει κάποιος άλλο για λογαριασμό της. Έτσι, τα Ηνωμένα Έθνη έχουν παραχωρήσει άδεια στα τρίτα κράτη να χρησιμοποιούν πολεμικά πλοία, για την καταστολή της πειρατείας στη Σομαλία, στα ανοικτά αυτής. Και πάλι όμως εδώ το ζήτημα είναι επίσης κατά πόσο είναι πρόθυμα τα κράτη να προβούν σε αυτήν την επιχείρηση, τη στιγμή μάλιστα που στη μέση αναφύονται τόσο οικονομικά ζητήματα, όσο και ζητήματα ασφάλειας.

Οι παραπάνω αποφάσεις αναφορικά με την περίπτωση της Σομαλία (σύλληψη πειρατών στα ανοικτά αυτής) λαμβάνονται από το Συμβούλιο Ασφαλείας και υπάρχει παράλληλα σχετική πρόβλεψη αναφορικά με το ότι οι αρχές του διεθνούς δικαίου που έχουν ανθρωπιστικό χαρακτήρα είναι απαραίτητο να γίνονται απόλυτα σεβαστές από τα πλοία που προβαίνουν σε επιχειρήσεις καταστολής<sup>107</sup>. Η επιταγή όμως αυτή σε συνδυασμό με την πρόβλεψη ακόμα και χρήσης βίας είναι συνδυασμός που εγείρει ερμηνευτικά και πρακτικά ζητήματα. Ένα από αυτά είναι τι γίνεται στην περίπτωση που στο πειρατικό πλοίο επιβαίνει άμαχος πληθυσμός; Το Συμβούλιο Ασφαλείας έχει προβλέψει ως μοναδική εξαίρεση τη συμμετοχή του άμαχου πληθυσμού στην τέλεση εχθροπραξιών. Το γεγονός όμως ότι οι πειρατές είναι άμαχος πληθυσμός και όχι

---

<sup>106</sup> Dillon, D. (2005).

<sup>107</sup> Winn, N., & Lewis, A. (2017).



στρατιώτες που τελούν εχθροπραξίες προβλέπει ως πιθανό το γεγονός πρόκλησης θανάτου ή έστω τραυματισμού<sup>108</sup>.

Σε συνάρτηση με την παραπάνω συνθήκη το Δεκέμβριο του 2002 τροποποιήθηκε η διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS 1974/1978<sup>109</sup>). Κατ' αυτόν τον τρόπο διαμορφώθηκε ένα νέο κεφάλαιο στη Σύμβαση που ρυθμίζει εξ ολοκλήρου ζητήματα ναυτικής ασφάλειας και υποχρεώνει όλα τα πλοία να σέβονται το Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (international ship and port facility security code). Πρόκειται για κανόνες που καθορίζουν τα μέτρα που οφείλουν να σέβονται αμφότερα τόσο, το κράτος της σημαίας, όσο και το κράτος του λιμένα, προκειμένου να προστατευθούν οι άνθρωποι, τα πλοία, τα φορτία και τα λιμάνια από πειρατικές και τρομοκρατικές επιθέσεις. Το εμπορικό πλοίο πρέπει να διαθέτει Σχέδιο Ασφάλειας του Πλοίου, το οποίο έχει λάβει έγκριση από την αρμόδια αρχή του κράτους της σημαίας. Επίσης, πρέπει να έχει εγκαταστήσει Αυτόματο Σύστημα Προσδιορισμού καθώς και να έχει Σύστημα Συναγερμού Ασφάλειας Πλοίου (ship security alert system), όπως επίσης πρέπει να έχει χαράξει εξωτερικά και εσωτερικά του πλοίου, τον αριθμό αναγνώρισεως αυτού.

### 5.3.1 ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ

Σημαντική δυσκολία αναφορικά με την πειρατεία σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο είναι αυτή της δικαιοδοσίας. Το διεθνές δίκαιο παρέχει πέντε διαφορετικές αρχές βάσει των οποίων τα κράτη μπορούν να διεκδικήσουν δικαιοδοσία σε ένα πειρατικό γεγονός και αυτές είναι οι εξής: 1) εδαφική κυριαρχία, 2) εθνικότητα, 3) προστατευτική κυριαρχία, 4) παθητική προσωπικότητα (ποιος υφίσταται την πειρατική επίθεση) και 5) καθολική δικαιοδοσία. Η εδαφική αρχή δίνει σε ένα κράτος δικαιοδοσία σε γεγονότα στην επικράτειά του, η αρχή της εθνικότητας σε γεγονότα που διαπράττονται από υπηκόους, η προστατευτική αρχή σε γεγονότα που μπορεί να βλάψουν το κράτος, η παθητική προσωπικότητα σε γεγονότα όπου υπήκοοι είναι θύματα και παγκόσμια υπερσυμβάντα που θεωρούνται εγκλήματα κατά όλων των

---

<sup>108</sup> Marchal, R. (2011).

<sup>109</sup> Roman, S. (2018).

εθνών. Η πειρατεία είναι περίπτωση καθολικής δικαιοδοσίας. Όλα τα κράτη εξουσιοδοτούνται βάσει του διεθνούς δικαίου να δικάζουν πειρατές για τα εγκλήματά τους. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι το κύριο όφελος από το να επιτρέπεται σε οποιοδήποτε κράτος να συλλαμβάνει και να διώκει πειρατές είναι προφανές: απαιτείται κάποια μορφή ναυτικής παρουσίας για να πιαστούν πειρατές στη θάλασσα, αλλά πολλά κράτη δηλώνουν ότι κανονικά θα είχαν δικαιοδοσία για μια πράξη πειρατείας αλλά τα κράτη αυτά ενδεχομένως να μην είχαν ναυτικές δυνάμεις ικανές να συλλάβουν τους πειρατές που προβαίνουν σε πειρατικές δράσεις. Ο ορισμός της πειρατείας στο UNCLOS όπως αναφέρθηκε και παραπάνω είναι στενός ακριβώς επειδή η πειρατεία είναι έγκλημα καθολικής δικαιοδοσίας. Επειδή η διεθνής κοινότητα ήθελε να επιτρέψει σε οποιοδήποτε κράτος να διώξει φερόμενους πειρατές, έπρεπε να δημιουργήσει έναν ορισμό της πειρατείας που θα ήταν αποδεκτός από όλα τα κράτη και δεν θα έθιγε την κυριαρχία κανενός κράτους. Έτσι, η πειρατεία μπορεί να συμβεί μόνο «εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους», επειδή βάσει του νόμου είναι ένα παγκόσμιο έγκλημα. Ωστόσο, αυτό δεν σημαίνει ότι όλα τα κράτη πρέπει να δικάζουν πειρατές και πολλά μάλιστα επιλέγουν να μην το κάνουν. Η μείωση του αριθμού των πειρατικών επιθέσεων βοηθά όλες τις πολιτείες, αλλά τα κράτη που επιλέγουν να καταπολεμήσουν την πειρατεία επιβαρύνονται με υψηλό οικονομικό κόστος για να το κάνουν αυτό. Δηλαδή, ένας ωκεανός απαλλαγμένος από την πειρατεία είναι ένα κοινό αγαθό που ωφελεί όλα τα κράτη, αλλά η απόκτηση αυτού του κοινού καλού είναι μια δαπανηρή διαδικασία για εκείνα τα κράτη που επιλέγουν να το εγγυηθούν. Σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, τα κράτη είναι ελεύθερα να ενεργούν όπως αισθάνονται καλύτερα σε σχέση με την πειρατεία. Η UNCLOS δεν περιέχει διάταξη για τη σύλληψη και την τιμωρία των πειρατών. Δίνει στα κράτη την άδεια να το πράξουν υπό καθολική δικαιοδοσία, αλλά δεν παρέχει κατευθυντήριες γραμμές για αυτά τα κράτη ούτε καν εντολή ότι πρέπει να αναλάβουν δράση<sup>110</sup>. Καλεί τα κράτη να συνεργαστούν, αλλά δεν καθορίζει μηχανισμούς επιβολής<sup>111</sup>. Ούτε εξουσιοδοτεί ένα διεθνές δικαστήριο να εκδικάζει υποθέσεις πειρατείας. Αντίθετα, τα κράτη πρέπει να ενσωματώσουν νόμους κατά της πειρατείας στο εσωτερικό τους δίκαιο για να δικάσουν πειρατές για τα εγκλήματα αυτά. Αυτή η ενσωμάτωση από μόνη της δεν απαιτείται στην UNCLOS και τα κράτη έχουν περάσει μόνο εσωτερικούς νόμους κατά της πειρατείας σε διάφορους βαθμούς.

---

<sup>110</sup> Azubuike, L. (2009)

<sup>111</sup> Dutton, Y. M. (2010)

Επιπλέον, τα κράτη έχουν επίσης έναν επιπλέον λόγο να μην συλλαμβάνουν και να μην δοκιμάζουν πειρατές στη χώρα τους καθώς ανήκουν στη δικαιοδοσία τους. Όταν εντοπίζουν έναν πειρατή στο εσωτερικό, τα κράτη πρέπει να πληρώνουν όλα τα έξοδα της δίκης: μεταφορά αποδεικτικών στοιχείων και μαρτύρων, παροχή μετάφρασης και νομικών υπηρεσιών για τους πειρατές και στέγαση του πειρατή σε μια εγχώρια φυλακή. Τα κράτη φοβούνται επίσης ότι οι πειρατές, μόλις φτάσουν στο έδαφός τους, θα ζητήσουν άσυλο. Εξαιτίας αυτού, δεν είναι ασυνήθιστο για τα κράτη να απελευθερώνουν απλώς πειρατές, αντί να αντιμετωπίζουν το κόστος και τις επιπλοκές της μεταφοράς τους για δίκη. Τα κράτη μπορεί επίσης να δεσμεύονται από άλλη νομοθεσία, εγχώρια ή διεθνή, που έρχεται σε σύγκρουση με την ικανότητά τους να δικάζουν πειρατές. Μια σημαντική νομική ανησυχία προέρχεται από τη θέσπιση νόμων για τα ανθρώπινα δικαιώματα, όπως η Ευρωπαϊκή Σύμβαση για τα Ανθρώπινα Δικαιώματα (ΕΣΔΑ), η οποία απαιτεί από τα κράτη να προστατεύουν τα νόμιμα δικαιώματα των κρατουμένων. Τα κράτη δεν μπορούν να επαναπατρίσουν πειρατές στο κράτος καταγωγής τους, εάν πιστεύουν ότι «αντιμετωπίζουν πραγματικό κίνδυνο απαγορευμένης μεταχείρισης (μη επαναπροώθηση)»<sup>112</sup>. Η αρχή της μη επαναπροώθησης περιέχεται όχι μόνο στην ΕΣΔΑ, αλλά και στη Σύμβαση κατά των Βασανιστηρίων, στη Σύμβαση για τους Πρόσφυγες και στο Διεθνές Σύμφωνο για τα Ατομικά και Πολιτικά Δικαιώματα. Σύμφωνα με αυτήν την αρχή, τα κράτη που είναι συμβαλλόμενα μέρη στις παραπάνω συμβάσεις ενδέχεται να μην μπορούν να επιστρέψουν πειρατές στις πολιτείες καταγωγής τους αφού καταληφθούν. Αυτό καθιστά τα κράτη επιφυλακτικά σχετικά με τη σύλληψη των πειρατών εξαρχής, καθώς μπορεί να οδηγήσει είτε σε ακούσιες παραβιάσεις των ανθρωπίνων δικαιωμάτων τους, είτε να αναγκάσει τα κράτη να τα κρατήσουν στο διηνεκές. Στο ακραίο σημείο, οι νόμοι για τα ανθρώπινα δικαιώματα μπορεί να δημιουργήσουν κίνητρο για τα κράτη να χρησιμοποιούν θανατηφόρα βία κατά των πειρατών ακόμα και όταν δεν είναι απολύτως απαραίτητο, καθώς οι πειρατές που σκοτώνονται στην πράξη δεν θα χρειαστούν μεταφορά και δίκη. Αυτό, προφανώς, δεν είναι μια συνέπεια που σκόπευαν οι διεθνείς νόμοι για τα ανθρώπινα δικαιώματα.

---

<sup>112</sup> Guilfoyle, D. (2010)

### 5.3.2. Η ΟΙΚΟΥΜΕΝΙΚΗ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΚΑΙ Η ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΤΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω κατά το Διεθνές Δίκαιο οι πειρατές λογίζονται ως εχθροί της ανθρωπότητας και γι' αυτό το λόγο υπάρχει η πεποίθηση και μάλιστα ιστορικά διαμορφωμένη, πως όλα τα κράτη πρέπει είναι υπεύθυνα για την καταστολή του εν λόγω εγκληματικού φαινομένου.

Η διεθνής δικαιοδοσία υφίσταται όταν η πειρατεία πραγματοποιείται σε οποιαδήποτε άλλη ζώνη εκτός από την αιγιαλίτιδα, στην οποία αποκλειστικά αρμόδιο είναι το παράκτιο κράτος. Στην ανοικτή θάλασσα, ωστόσο, κανένα κράτος δεν έχει κυριαρχική εξουσία. Συνεπώς, εάν πράξη πειρατείας εκδηλωθεί στην ανοικτή θάλασσα, αρμόδιο θα είναι το κράτος του οποίου τη σημαία φέρει το εμπορικό πλοίο που υφίσταται την επίθεση, που και πάλι όμως πρέπει να συντρέχουν προϋποθέσεις.

Το κράτος της σημαίας έχει την έννοια ότι το πλοίο ύστερα από την νηολόγησή του αποκτάει εθνικότητα, η οποία εκδηλώνεται με τη σημαία που αυτό φέρει. Το κράτος λοιπόν, του οποίου τη σημαία φέρει ένα πλοίο είναι υπεύθυνο να σέβεται τους νόμους του κράτους αυτής της σημαίας. Έτσι η δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας φαίνεται να είναι ο κανόνας και η οικουμενική δικαιοδοσία μάλλον είναι η εξαίρεση αυτού. Δεν μπορεί να αρνηθεί όμως κανείς ότι για μία πράξη που συμβαίνει στο διεθνή χώρο υπεύθυνα είναι όλα τα κράτη. Άρα είναι συντρέχουσα η αρμοδιότητα της διεθνούς κοινότητας γεγονός όμως, που δημιουργεί αρκετά προβλήματα όταν επέρχεται σύγκρουση με τη δικαιοδοσία που εφαρμόζεται εκ μέρους της εθνικής έννομης τάξης<sup>113</sup>.

Παλαιότερα, ακριβώς επειδή οι πειρατές από τότε θεωρούνταν εχθροί της ανθρωπότητας, είχε επικρατήσει περισσότερο η οικουμενική δικαιοδοσία, η οποία πάλι είχε παράλληλη ισχύ με τη δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας που φέρει το πλοίο. Μόνο που σ' αυτήν την περίπτωση το κράτος του οποίου τη σημαία έφερε το πλοίο, εάν αυτό προέβαινε σε πειρατικές πράξεις του αφαιρούσε την προστασία και το οποιοδήποτε κράτος μπορούσε να προβεί στη σύλληψή του.

---

<sup>113</sup> Ιωάννου Κρατερός-Στρατή Αναστασία, (2000).

## 5.4 Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω στην ανοικτή θάλασσα δεν μπορεί κανένα κράτος να ασκήσει κυριαρχική εξουσία. Σε αυτήν την απαγόρευση όμως υπάρχει μία αίρεση, η οποία συνίσταται στην άσκηση δικαιοδοσίας εκ μέρους πολεμικών πλοίων. Έτσι η ίδια η Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας ορίζει ότι κατ' εξαίρεση μπορούν να προβαίνουν σε ενέργειες δικαιοδοσίας οι οποίες απαριθμούνται ως εξής:

**A) Νηοψία:** πολεμικό πλοίο που θα συναντήσει στην ανοικτή θάλασσα κάποιο πλοίο σχετικά με το οποίο υπάρχουν βάσιμες υποψίες ότι είναι πειρατικό δικαιούται να το σταματήσει προκειμένου να το ελέγξει, όπως ορίζει σχετικά το άρθρο 110 της παραπάνω σύμβασης. Αυτό φυσικά ισχύει ως εξαίρεση στην απαγόρευση σχετικά με την οποιαδήποτε επέμβασής τους στη ναυσιπλοΐα. Πρόκειται για δικαίωμα που παρέχεται μόνο στα πολεμικά πλοία τα οποία έχουν ειδική εξουσιοδότηση προς τούτο και φέρουν διακριτικά στοιχεία εμφανή όμως. Στην περίπτωση που μετά από την έρευνα πάνω στο πλοίο εναντίον του οποίου υπάρχουν υπόνοιες ότι είναι πειρατικό, στην περίπτωση που οι υπόνοιες αυτές αποδειχθούν αληθείς και βάσιμες, μπορεί το πολεμικό πλοίο να προβεί σε κατάσχεση του πειρατικού πλοίου. Στη συνέχεια το πειρατικό αυτό πλοίο θα δικαστεί από τις αρχές του οποίου τα πολεμικά κράτος προέβη στη σύλληψη. Εάν όμως οι υπόνοιες είναι αβάσιμες τότε το πλοίο για το οποίο υπήρχαν υπόνοιες ότι είναι πειρατικό μπορεί να αιτηθεί αποζημίωση για την άδικη νηοψία που υπέστη, από το κράτος του πολεμικού πλοίου.

**B) Συνεχής καταδίωξη:** η συνεχής καταδίωξη έχει την έννοια ότι το πολεμικό ή και το κρατικό πλοίο μπορεί να καταδιώξει το ξένο πλοίο αναφορικά με παραβίαση των νόμων και των κανονισμών του παράκτιου κράτους, μόνο όμως μέσα στα εσωτερικά ύδατα, την αιγιαλίτιδα ζώνη, τη συνορεύουσα ζώνη, την ΑΟΖ καθώς και την υφαλοκρηπίδα. Δικαίωμα που παρέχεται από το άρθρο 111 της παραπάνω σύμβασης και μπορεί να υλοποιηθεί μόνο όταν οι αρχές του παράκτιου κράτους έχουν βάσιμους λόγους να πιστεύουν ότι το ξένο πλοίο παραβίασε τους νόμους και τους κανονισμούς του κράτους<sup>114</sup>. Η συνεχής καταδίωξη αφετηριάζεται όταν το ξένο πλοίο βρίσκεται είτε εντός των εσωτερικών υδάτων, είτε εντός της χωρικής θάλασσας, είτε τέλος εντός της συνορεύουσας ζώνης του κράτους που το καταδιώκει και η καταδίωξη αυτή μπορεί να εξακολουθήσει ακόμα και έξω από τη χωρική θάλασσα ή τη συνορεύουσα

---

<sup>114</sup> Βλ. Ραδάμανθος, 2016

ζώνη εάν και εφόσον βέβαια η καταδίωξη είναι αυτό που λέει το όνομά της, δηλαδή συνεχής. Εάν έχει διακοπή για οποιοδήποτε λόγο τότε προφανώς και η καταδίωξη δεν μπορεί να συνεχιστεί.

## **5.5. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΤΟΛΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ**

### **5.5.1 Η ΚΑΤΑΣΤΟΛΗ ΕΚ ΜΕΡΟΥΣ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ**

Το ζήτημα της πειρατείας έχει απασχολήσει κυρίως τον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών αλλά και τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό. Η αλήθεια είναι ότι έτσι κι αλλιώς οι Διεθνείς Οργανισμοί είναι σημαντικές οντότητες του Διεθνούς Δικαίου<sup>115</sup> που σημαίνει ότι η αποτελεσματικότητά του στους τομείς όπου η δράση τους απαιτείται, είναι αξιοσημείωτη.

Οι διεθνείς οργανισμοί δημιουργούνται με τη σύμπραξη τουλάχιστον 3 κρατών με τη λεγόμενη «ιδρυτική συνθήκη», κείμενο που προβλέπει την συμφωνία των κρατών αναφορικά με τη δημιουργία ενός οργανισμού του διεθνούς δικαίου. Η ιδρυτική συνθήκη έχει το ρόλο του καταστατικού χάρτη του οργανισμού, αφού σε αυτήν αναφέρονται ο σκοπός και οι λειτουργίες του οργανισμού. Παράλληλα όμως, εκτός από καταστατικός χάρτης η ιδρυτική συνθήκη είναι πράξη του διεθνούς δικαίου με την οποία δηλώνεται η συνεργασία των κρατών με τη δημιουργία ενός οργανισμού για την αντιμετώπιση ζητημάτων που πλήττουν τη διεθνή κοινότητα.

Ο καθηγητής κ. Ρούκουνας υποστηρίζει ότι ο διεθνής οργανισμός είναι φορέας ο οποίος: 1) συστήνεται με ιδρυτική συνθήκη που συνάπτουν τα συμβαλλόμενα κράτη, 2) διαθέτει μονιμότητα και σταθερότητα, 3) αποβλέπει σε κοινούς στόχους, 4) η δράση του εντοπίζεται στο διεθνές πλαίσιο, 5) διαθέτει δικά του όργανα που δεν ταυτίζονται με τα όργανα που διαθέτουν τα κράτη μέλη, 6) τα όργανα αυτά έχουν δική τους αυτόνομη βούληση και 7) ο διεθνής οργανισμός έχει νομική προσωπικότητα.

---

<sup>115</sup> Klabbers, J. (2022).

## 5.5.2 Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΦΟΡΕΩΝ

### Α) ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ

Αναφορικά με τη συμβολή του οργανισμού Ηνωμένων Εθνών<sup>116</sup> στο ζήτημα της καταστολής της θαλάσσιας πειρατείας αξίζει να σημειωθεί ότι ο γενικός γραμματέας αυτού του οργανισμού είναι υπεύθυνος για την τήρηση της σύμβασης του δικαίου της θάλασσας. Ο οργανισμός Ηνωμένων Εθνών είναι ο μόνος διεθνής οργανισμός που έχει τόσο έντονα Οικουμενικό χαρακτήρα και ο μόνος που προσπαθεί σε παγκόσμιο επίπεδο να προάγει τη συνεργασία των κρατών, αναφορικά με την ασφάλεια, την οικονομική άνθιση και την πολιτική ισότητα. Η ονομασία του οργανισμού Ηνωμένων Εθνών οφείλεται στον Πρόεδρο των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής Franklin Roosevelt. Είναι γνωστό ότι ο οργανισμός Ηνωμένων Εθνών αποτελεί τη συνέχεια της κοινωνίας των Εθνών η οποία γεννήθηκε ύστερα από αίτημα του διεθνούς κόσμου για την εξασφάλιση της ειρήνης αφού είχαν προηγηθεί τα καταστρεπτικά αποτελέσματα του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Έτσι, ύστερα από χρόνια και συγκεκριμένα το 1945 ιδρύθηκε ο οργανισμός Ηνωμένων Εθνών ιδρυτές του οποίου υπήρξαν τα κράτη που έλαβαν μέρος στο Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Η αλήθεια είναι ότι ο εν λόγω οργανισμός έχει περισσότερο ανθρωπιστικό χαρακτήρα γεγονός που σημαίνει ότι η δράση του σχετικά με το ζήτημα καταστολής της πειρατείας, εντοπίζεται κυρίως στην αντιμετώπιση πειρατικών περιστατικών που θέτουν σε κίνδυνο τη μεταφορά ανθρωπιστικής βοήθειας στη Σομαλία, και όχι τον κολασμό των πειρατών. Βέβαια πρέπει να αναφερθεί ότι τα τελευταία χρόνια εξαιτίας και της όξυνσης που έχει λάβει το φαινόμενο της πειρατείας στο Διεθνές προσκήνιο ο οργανισμός Ηνωμένων Εθνών πλέον λαμβάνει και αποφάσεις με πιο καταψηφιστικό χαρακτήρα που εστιάζουν κατευθείαν στην καταστολή του φαινομένου<sup>117</sup>.

---

<sup>116</sup> Bueger, C. (2015).

<sup>117</sup> Σταθακόπουλος Χ. (2009)

## **B) ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ**

Στην εν λόγω κατηγορία διεθνούς οργανισμού αξίζει να αναφέρουμε το Διεθνές Γραφείο Ναυσιπλοΐας (**International Maritime Bureau-IMB**) το οποίο ιδρύθηκε το 1981 και είναι τμήμα του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου<sup>118</sup> (**ICC**) και εξειδικεύεται σε ναυτιλιακά ζητήματα<sup>119</sup>. Βασικές αρμοδιότητες που του έχουν ανατεθεί είναι η καταπολέμηση διεθνών εγκλημάτων που αφορούν το θαλάσσιο εμπόριο και τις μεταφορές δια θαλάσσης. Βασική του αρμοδιότητα είναι επίσης και η καταπολέμηση και καταστολή της πειρατείας, καθώς και η προστασία του πληρώματος των πλοίων. Η αποστολή του είναι να εκδίδει κάθε εβδομάδα αναφορά σχετικά με την πειρατεία και να διατηρεί σε καθημερινή και εικοσιτετράωρη μάλιστα βάση επικοινωνία με το κέντρο αναφοράς περιστατικών πειρατείας που έχει έδρα στη Μαλαισία και συγκεκριμένα στη Κουάλα Λουμπόρ.

## **Γ) NATO**

Από τα τέλη του 2008, η ΕΕ και το NATO άρχισαν να διεξάγουν επιχειρήσεις καταπολέμησης της πειρατείας στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας για να επανεγκαταστήσουν τη σταθερότητα στην περιοχή και να μειώσουν τον αριθμό και τη συχνότητα των πειρατικών παρεμβολών στις διεθνείς ναυτιλιακές διαδρομές. Αν και η θαλάσσια επιχείρηση NAVFOR «Atalanta» της ΕΕ και η επιχείρηση «Ocean Shield» του NATO<sup>120</sup> (μετά το προηγούμενο NATO «Allied Protector») λειτουργούν με παρόμοιο καθεστώς, δεν υπάρχει επίσημη σύνδεση μεταξύ τους. Οι δύο επιχειρήσεις εκτελούνται επίσης εκτός του λεγόμενου πλαισίου “Berlin Plus”, δηλαδή εκτός των συμφωνιών που συνήφθησαν το 2002 για να ρυθμίσουν επίσημα τόσο τη στρατηγική όσο και την επιχειρησιακή συνεργασία μεταξύ ΕΕ και NATO, συμπεριλαμβανομένης της συνεργασίας πληροφοριών και της ανταλλαγής πληροφοριών. Τα κράτη μέλη της ΕΕ και του NATO δεν μπόρεσαν να συμφωνήσουν για την πολιτική σχέση μεταξύ των δύο οργανισμών με τρόπο που θα ήταν σε θέση

---

<sup>118</sup> Dutton, Y. M. (2010).

<sup>119</sup> Hanson, S. (2010).

<sup>120</sup> Knops, R. (2012).



να εξασφαλίσει κοινή επιχειρησιακή προσπάθεια και υγιή στρατηγική συνεργασία<sup>121</sup>, πόσο μάλλον για μια ενότητα διοίκησης σε αυτό το σημαντικό θέμα. Δεν έχει προβλεφθεί κοινός σχεδιασμός, ούτε πριν ούτε μετά την ανάπτυξη οποιασδήποτε από τις επιχειρήσεις. Επιπλέον, παρόλο που και οι δύο οργανισμοί έχουν επιχειρήσεις στον ίδιο χώρο αποστολής, δεν πραγματοποιείται επίσημος επιμερισμός καθηκόντων μεταξύ του NATO και της ΕΕ και δεν υπάρχει καμία προβλεπόμενη ή επίσημη λειτουργική και στρατηγική συμπληρωματικότητα ενεργειών.

Οι βασικές λειτουργίες του NATO προσδιορίστηκαν στη Στρατηγική Αντίληψη του 2010 και συνοψίζονται ως εξής: α) συλλογική άμυνα, β) διαχείριση κρίσεων και γ) συνεργατική ασφάλεια. Η θαλάσσια στρατηγική, που εγκρίθηκε τον Ιανουάριο του 2011, προβλέπει την ασφάλεια στη θάλασσα είναι μια άλλη αποστολή του NATO. «Η διατήρηση της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας, οι θαλάσσιες εμπορικές διαδρομές, οι υποδομές ζωτικής σημασίας, οι ροές ενέργειας, η προστασία των θαλάσσιων πόρων και η περιβαλλοντική ασφάλεια είναι όλα προς τα συμφέροντα ασφαλείας των Συμμάχων», αναφέρει η στρατηγική. «Οι ωκεανοί και οι θάλασσες του κόσμου είναι ένα όλο και πιο προσιτό περιβάλλον για διεθνικές εγκληματικές και τρομοκρατικές δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένης της μεταφοράς και ανάπτυξης όπλων μαζικής καταστροφής και συναφών υλικών. Η εγκληματική δραστηριότητα στο θαλάσσιο περιβάλλον περιλαμβάνει το αυξανόμενο εύρος και το ποσοστό των πειρατικών επιθέσεων, που εγείρουν ανησυχίες για την ασφάλεια των πληρωμάτων των πλοίων και των ιδιωτών πολιτών».

Το NATO έχει αναπτυχθεί έξω από το Κέρας της Αφρικής μία περιοχή που παλεύει με την καταστολή της πειρατείας. Η αποστολή ξεκίνησε με την Επιχείρηση “Allied Provider” και την Επιχείρηση “Allied Protector<sup>122</sup>”. Η επιχείρηση “Ocean Shield” εγκρίθηκε από το Συμβούλιο του Βορείου Ατλαντικού τον Αύγουστο του 2009 και η αποστολή της παρατάθηκε μέχρι το τέλος του 2014. Η αποστολή έχει τρεις κύριους στόχους: 1) την αποτροπή και διακοπή των πειρατικών επιχειρήσεων στη θάλασσα, 2) το συντονισμό διεθνών προσπαθειών κατά της πειρατείας, 3) την ενίσχυση και την ικανότητα της ναυτιλιακής κοινότητας να καταπολεμήσει αποτελεσματικά την πειρατεία και να αναπτύξει μια περιφερειακή ικανότητα καταπολέμησης της πειρατείας. Η Διακήρυξη του Σικάγου, που εγκρίθηκε τον Μάιο του 2012, επιδιώκει

---

<sup>121</sup> Vego, M. (2009).

<sup>122</sup> Jacobsen, K. L., & Larsen, J. (2019).

την επίτευξη ενισχυμένων ενεργειών στη θάλασσα για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας του NATO, ιδίως την αύξηση των συνεργασιών.

Η Ocean Shield έχει αναπτύξει κατά μέσο όρο τέσσερα ή πέντε πλοία και αεροσκάφη θαλάσσιας περιπολίας στα ανοιχτά του Κέρατος της Αφρικής. Βασίζεται σε δύο εκ περιτροπής καθήκοντα Standing Maritime Groups για την εκπλήρωση της αποστολής της κατά της πειρατείας. Οι δυνάμεις του NATO προστατεύουν τα πλοία που διέρχονται από το IRTC και συνοδεύουν τη ναυτιλία του WFP και της AMISOM. Επίσης, περιπολούν και παρακολουθούν τις ακτές της Σομαλίας και αναχαιτίζουν ύποπτα πειρατικά σκάφη που κινούνται ανοιχτά.

Η επιχειρησιακή διοίκηση για το Ocean Shield ανήκει στο Στρατηγείο της Συμμαχικής Ναυτικής Διοίκησης (MC) (HQ) Northwood, εκεί επίσης ανήκει και η διοίκηση της EU NAVFOR Atalanta. Το Ναυτιλιακό Κέντρο του NATO (ο σύνδεσμος μεταξύ των ναυτικών δυνάμεων του NATO και της κοινότητας της εμπορικής ναυτιλίας) μοιράζεται πληροφορίες με αυτήν την κοινότητα σχετικά με τις ύποπτες πειρατικές ομάδες, και επίσης παρέχει καθοδήγηση και βελτιστοποίηση των πρακτικών που ακολουθούν τα κράτη στην καταστολή της πειρατείας ως διεθνούς εγκλήματος<sup>123</sup>.

Η παροχή βοήθειας στα περιφερειακά κράτη για την καταπολέμηση της πειρατείας είναι αυτή ακριβώς η αποστολή που διακρίνει το Ocean Shield από τον προκάτοχό του Allied Protector. Στην πράξη, αυτό δεν ήταν το επίκεντρο της αποστολής του NATO, παρά μόνο η περιορισμένη εκπαίδευση των λιμενικών σε επισκέψεις σε λιμάνια.

Ενώ συνολικά 96 πειρατικά σκάφη εξουδετερώθηκαν από το NATO το 2011, η πραγματική συμβολή του NATO στην πειρατεία γύρω από τη Σομαλία δεν μπορεί εύκολα να διαχωριστεί από αυτή των άλλων πολυεθνικών αποστολών, καθώς συνεργάζονται στενά<sup>124</sup>.

Κυρίως, το Ocean Shield ήταν μια πρακτική ευκαιρία για το NATO να βελτιώσει τη συνεργασία και τις συνεργασίες με πλήθος χωρών και διεθνών οργανισμών. Ενώ όμως το Ocean Shield είναι μια μικρότερη αποστολή του NATO, έχει σημασία, ως

---

<sup>123</sup> Smith, B. J. (2011).

<sup>124</sup> Nair, S. (2016).

προς την επίδρασή της στην πειρατεία. Συγκεκριμένα συνέβαλε στον καθορισμό του ρόλου του NATO στον θαλάσσιο τομέα, συμβάλλοντας έτσι στη σκέψη για τη νέα θαλάσσια στρατηγική. Αν και η ίδια η αποστολή δεν είναι ιδιαίτερα αμφιλεγόμενη, υπάρχει μια συνεχιζόμενη συζήτηση στο NATO σχετικά με τον ρόλο που πρέπει να διαδραματίσει η συμμαχία στην επιβολή του δικαίου της θάλασσας, σε αντίθεση με την άμυνα και τη διαχείριση κρίσεων στη θάλασσα.

Μια θετική επίδραση του NATO στην προσπάθεια καταστολής της θαλάσσιας πειρατείας είναι ότι ενίσχυσε την επιχειρησιακή συνεργασία και τους δεσμούς όχι μόνο με την Ευρωπαϊκή Ένωση αλλά και με μια σειρά από κρίσιμες αναδυόμενες δυνάμεις, όπως η Κίνα και η Ινδία, και άλλα σημαντικά έθνη όπως η Ιαπωνία και η Ρωσία<sup>125</sup>.

Το NATO διεξήγαγε επιτυχείς κοινές επιχειρήσεις εναντίον πειρατών με τις ιαπωνικές δυνάμεις. Οι Ιαπωνικές Δυνάμεις Αυτοάμυνας έχουν αναπτύξει αεροσκάφη θαλάσσιας περιπολίας και πολεμικά σκάφη που έχουν εναρμονιστεί πλήρως με το NATO.

Η καταπολέμηση της πειρατείας φάνηκε μάλιστα να αποτελεί και αντικείμενο συνεργασίας μεταξύ του NATO και της Ρωσίας στην Κοινή Ανασκόπηση των Κοινών Προκλήσεων Ασφαλείας του 21ου αιώνα. Το Συμβούλιο NATO - Ρωσίας πραγματοποίησε ένα σεμινάριο κατά της πειρατείας στην Αγία Πετρούπολη και τον Ιανουάριο του 2012 ενέκρινε έναν «οδικό χάρτη» για την αντιπειρατική και αντιτρομοκρατική συνεργασία μέχρι το 2014. Τα πολεμικά πλοία του NATO και της ΕΕ πραγματοποίησαν κοινές ασκήσεις με το ρωσικό ναυτικό στον Κόλπο του Άντεν<sup>126</sup>.

Η ανάπτυξη της Κίνας κατά της πειρατείας ήταν επίσης μια εξαιρετική ευκαιρία για τον κινεζικό στρατό και το NATO να αρχίσουν να καταλαβαίνουν ο ένας τον άλλον καλύτερα. Ξεκινώντας τον Νοέμβριο του 2009, οι δύο δυνάμεις είχαν διαρκή επαφή, με διοικητές αποστολών του NATO και της Κίνας και ξεκίνησαν να επισκέπτονται ο ένας τις ναυαρχίδες του άλλου, να ανταλλάσσουν εμπειρίες και να συζητούν ανησυχίες.

---

<sup>125</sup> Baniela, S. I. (2010).

<sup>126</sup> Riddervold, M. (2014).

Οι Σεϋχέλλες και η Κένυα είναι περιφερειακές χώρες (εκτός από τη Σομαλία) που εμπλέκονται περισσότερο στην καταπολέμηση της πειρατείας. Και οι δύο έχουν διώξει πειρατές, αλλά δυστυχώς δεν διαθέτουν την απαιτούμενη υποδομή προκειμένου να δικαστούν και να φυλακισθούν οι πειρατές. Η Κένυα ήταν η βασική χώρα διώξης και έχει αναλάβει την ευθύνη για περισσότερους από 100 ύποπτους πειρατές. Η συνεργασία πάλι, για την καταπολέμηση της πειρατείας ήταν βασική προτεραιότητα για τις Σεϋχέλλες. Το ΝΑΤΟ έχει εκπαιδεύσει την Ακτοφυλακή των Σεϋχελλών σε πολλές περιπτώσεις και στις 21 Φεβρουαρίου 2012, ο Υπουργός Εξωτερικών του Ηνωμένου Βασιλείου Ουίλιαμ Χέιγκ ανακοίνωσε τη δημιουργία του Περιφερειακού Κέντρου Συντονισμού των Πληροφοριών κατά της Πειρατείας (RAPPICC) στις Σεϋχέλλες<sup>127</sup>. Ο στόχος του κέντρου είναι να εντοπίσει πειρατές που χρηματοδοτούν επιχειρήσεις, συντονίζοντας πληροφορίες προκειμένου να βοηθήσουν στις διώξεις.

Το Τζιμπουτί είναι ίσως σήμερα το κέντρο των επιχειρήσεων κατά της πειρατείας, καθώς φρουρεί το Bab-el-Mandeb και φιλοξενεί την επιχειρησιακή βάση της Διοίκησης της Αφρικής των ΗΠΑ (AFRICOM), των Γαλλικών Ενόπλων Δυνάμεων, της Περιοχής Υποστήριξης των Αρχηγείων Δυνάμεων EUNAVFOR και της Ιαπωνικής αποστολής κατά της πειρατείας. Η Υποεπιτροπή Άμυνας και Ασφάλειας για τη Διατλαντική Συνεργασία Άμυνας και Ασφάλειας (DSCTC) επισκέφθηκε το Τζιμπουτί τον Νοέμβριο του 2012<sup>128</sup>.

### **5.5.3 ΚΑΤΑΣΧΕΣΗ ΠΕΙΡΑΤΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ**

Με σκοπό να μειωθεί, εάν όχι να εξαλειφθεί το φαινόμενο της θαλάσσιας πειρατείας, σε βάρος ιδιωτικών πλοίων, τα οποία πλέουν στην ανοικτή θάλασσα, θεσπίστηκαν ορισμένα νομοθετήματα, με σκοπό να δημιουργηθούν επιχειρήσεις καταστολής του συγκεκριμένου φαινομένου.

Η ενεργοποίηση τέτοιων μηχανισμών και η υλοποίηση των σχετικών επιχειρήσεων αλλά και η ανάμειξη πολεμικών και άλλων κρατικών πλοίων έχει φανεί στο πέρασμα των χρόνων, ως ο πιο λυσιτελής τρόπος καταστολής παρανόμων πράξεων θαλάσσιας πειρατείας. Βέβαια η βασικότερη προϋπόθεση για την αποδοτικότητά τους, είναι η

---

<sup>127</sup> Lautier, J. (2013).

<sup>128</sup> Knops, R. (2012).

συνεργασία ανάμεσα στα κράτη και η σύμπτωση βουλήσεων ανάμεσα σε αυτά και τη Διεθνή Κοινότητα, προκειμένου να εμπλακούν αποφασιστικά οπουδήποτε η παρουσία της θαλάσσιας πειρατείας ταλανίζει την ανθρωπότητα, εξασφαλίζοντας την θαλάσσια ασφάλεια. Το νομικό πλαίσιο, που εξασφαλίζει την νομιμοποίηση των σχετικών επιχειρήσεων συνίσταται από:

1. Τη Σύμβαση του Δικαίου της θάλασσας του 1982 (UNCLOS).
2. Τη Σύμβαση για την Καταστολή Παρανόμων Πράξεων στην Ανοιχτή Θάλασσα (SUA 1988).
3. Τη Σύμβαση των Η.Ε. σχετικά με την καταπολέμηση του Διεθνούς Οργανωμένου Εγκλήματος (το 2000).
4. Τις αποφάσεις του ΟΗΕ.
5. Τις αποφάσεις της ΕΕ για τα κράτη μέλη.
6. Τις αποφάσεις Διεθνών Οργανισμών και Δικαιοδοτικών Οργάνων (ΙΜΟ) για τα συμβαλλόμενα κράτη.

Κυρίως, αναφορικά με το βασικότερο διεθνές νομοθέτημα, σχετικά με τη θαλάσσια πειρατεία, το οποίο είναι αυτό της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας, σύμφωνα με τη σύμβαση αυτή, κάθε Κράτος μπορεί να προβαίνει στην κατάσχεση α) ενός πειρατικού πλοίου στην ανοικτή θάλασσα ή σε άλλο μέρος έξω από την δικαιοδοσία οποιουδήποτε άλλου κράτους,

β) ενός πλοίου που έχει καταληφθεί και ελέγχεται από πειρατές και να συλλάβει τα πρόσωπα και να κατάσχει τα περιουσιακά τους στοιχεία πάνω στο πλοίο. Τα δικαστήρια του κράτους που πραγματοποίησε την κατάσχεση, έχουν την εξουσία να αποφασίσουν αναφορικά με τις ποινές που πρόκειται να επιβληθούν, αλλά και αναφορικά με τα μέτρα που θα ληφθούν σχετικά με τα πλοία που κατασχέθηκαν ή τα περιουσιακά στοιχεία που βρίσκονται σε αυτά.

Και σε αυτή την περίπτωση, όπως και στην περίπτωση της νηοψίας, εάν η κατάσχεση του πλοίου που είναι ύποπτο για πειρατεία έχει πραγματοποιηθεί χωρίς την συνδρομή επαρκών και εμπεριστατωμένων στοιχείων, τα οποία να την καθιστούν δικαιολογημένη, το κράτος το οποίο προχώρησε στην κατάσχεση ενέχεται για κάθε ζημία που ενδεχομένως να υπέστη το πλοίο από την κατάσχεση αυτή. Επιπλέον, και σε αυτή την περίπτωση, όπως ακριβώς και στην περίπτωση της νηοψίας, η κατάσχεση ενός πλοίου για πειρατικούς λόγους μπορεί να υλοποιηθεί μόνο από πολεμικά πλοία ή από άλλα πλοία ή αεροσκάφη με εμφανή διακριτικά στοιχεία, ότι ανήκουν σε κρατική

υπηρεσία και είναι ειδικώς εξουσιοδοτημένα προς αυτό το σκοπό.

Τέλος, ουσιώδες καθίσταται το γεγονός, ότι στην περίπτωση που οι πειρατικές πράξεις πραγματοποιούνται από πολεμικό πλοίο ή κρατικό πλοίο, των οποίων το πλήρωμα έχει στασιάσει και έχει θέσει υπό τον έλεγχό του το πλοίο, αυτές θεωρούνται ως πράξεις που εκτελέστηκαν από ιδιωτικό πλοίο.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: «Η ΚΑΤΑΣΤΟΛΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ»**

### **6.1.1 Η ΚΑΤΑΣΤΟΛΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ**

Η σύλληψη, η δίωξη και η καταδίκη των αεροπειρατών του Samanyolu ήταν η πρώτη καταδίκη Σομαλών πειρατών και χρησιμεύει ως παράδειγμα καταπολέμησης της πειρατείας. Το αν μια τέτοια προσέγγιση θα αποδειχθεί αποτελεσματική μένει να φανεί στην πράξη. Μέχρι εκείνη την εποχή οι πειρατές γενικά απελευθερώνονταν πολύ γρήγορα, μόλις είχαν παραδώσει τα όπλα και τον άλλο εξοπλισμό τους. Σε πολλές περιπτώσεις, πραγματοποιήθηκαν ανταλλαγές πυροβολισμών μεταξύ πειρατών και προσωπικού του πολεμικού ναυτικού, μερικές φορές με αποτέλεσμα να σκοτωθούν πειρατές, όπως συνέβη σε ένα περιστατικό το 2006 με δύο πολεμικά πλοία του αμερικανικού πολεμικού ναυτικού και ένα ύποπτο πειρατικό πλοίο στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας<sup>129</sup>.

Έχοντας κατά νου την πολυπλοκότητα μιας κατασταλτικής μομφής, φαίνεται ότι μια προληπτική, περιστασιακή προσέγγιση μπορεί να αποδειχθεί πιο αποτελεσματικός τρόπος για την καταπολέμηση της πειρατείας. Μέσα από την ανάλυση των τεχνικών που χρησιμοποιούνται για την καταστολή της Σομαλικής πειρατείας, θα μπορούσε κανείς να εξάγει συμπεράσματα για την εν γένει καταστολή του πειρατικού φαινομένου.

Πώς λειτουργεί στην πράξη η διαδικασία προστασίας της ναυτιλίας από πειρατικές δράσεις; Το 2008, η Ευρωπαϊκή Ένωση δημιούργησε το Κέντρο Ναυτικής Ασφάλειας — Κέρας της Αφρικής (MSCHOA). Το MSCHOA διατηρεί μια ενημερωμένη επισκόπηση όλων των πλοίων που εισέρχονται σε περιοχές υψηλού κινδύνου και διαβιβάζει τις πληροφορίες στη Ναυτική Δύναμη της ΕΕ (EU

---

<sup>129</sup> Riddervold, M. (2014).

NAVFOR)<sup>130</sup>. Το MSCHOA συμβουλεύει επίσης τα πλοία για τη συνιστώμενη διαδρομή, γνωστή ως Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC). Αυτός ο διάδρομος αποτελείται από μια βόρεια και μια νότια λωρίδα διέλευσης, που εκτείνονται παράλληλα μεταξύ τους, και οι δύο υπό την προστασία της EU NAVFOR. Άλλοι οργανισμοί, όπως το UK Maritime Trade Operations (UKMTO) στο Ντουμπάι και το Ναυτιλιακό Κέντρο του ΝΑΤΟ, συμμετέχουν σε παρόμοιες προσπάθειες για την καταπολέμηση της πειρατείας. Τα τρία κέντρα συνεργάζονται στενά μεταξύ τους.

Το MSCHOA συμβουλεύει τα πλοία που επιθυμούν να χρησιμοποιήσουν το IRTC για να ταξιδέψουν σε νηοπομπή, υπολογίζοντας διαφορετικούς χρόνους αναχώρησης για να μπορούν τα πλοία διαφορετικών ταχυτήτων, να διαπραγματεύονται το πιο επικίνδυνο μέρος της διαδρομής σε ομάδες, συνοδευόμενα από ένα ή περισσότερα πολεμικά πλοία. Η συμμόρφωση με το πρωτόκολλο IRTC μειώνει την πιθανότητα επίθεσης από πειρατές, αλλά δεν αποτελεί εγγύηση για την ασφαλή διέλευση. Στην παρουσίασή του στη Διάσκεψη Ναυτικής Ασφάλειας στην Αθήνα, ο πρώην Διοικητής της Ναυτικής Δύναμης της ΕΕ για την EU NAVFOR επιβεβαίωσε ότι αυτή η «Επιχείρηση Atalanta» δεν ήταν ικανή να παράσχει πλήρη προστασία σε όλες τις νηοπομπές στο IRTC. Αυτό οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στο γεγονός ότι το IRTC είναι πολύ εκτεταμένο και ο αριθμός των ναυτικών σκαφών που είναι διαθέσιμα για ανάπτυξη σχετικά περιορισμένος. Σε ένα διεθνές συνέδριο για την πειρατεία και το θαλάσσιο έγκλημα που πραγματοποιήθηκε στην Κουάλα Λουμπόρ τον Μάιο του 2009, ο Αρχηγός του Επιτελείου της ΕΕ NAVFOR δήλωσε ότι εκείνη την εποχή δρούσαν σε μια περιοχή που καλύπτει 2,5 εκατομμύρια τετραγωνικά μίλια και υπολόγισε τον αριθμό των πολεμικών πλοίων που απαιτούνται για αποτελεσματική περιπολία σε 60 πλοία για τον Κόλπο του Άντεν και 150 για τα ύδατα στα ανοιχτά της ανατολικής και νοτιοανατολικής ακτής της Σομαλίας. Τα 25 πλοία του πολεμικού ναυτικού που επιχειρούσαν σε πολυμερή σύνδεση τον Σεπτέμβριο του 2009 ήταν σαφώς πολύ λίγα.

Έχει υποτεθεί ότι η κλιμάκωση του ναυτικού στόλου οδήγησε σε ένα φαινόμενο μετατόπισης, αλλά ελλείψει στοιχείων είναι αδύνατο να δηλωθεί αυτό κατηγορηματικά. Συνολικά, η ανταπόκριση της διεθνούς κοινότητας και των

---

<sup>130</sup> Nair, S. (2016).

ναυτιλιακών εταιρειών μπορεί καλύτερα να χαρακτηριστεί ως στρατηγική για την αύξηση των κινδύνων για τους πειρατές με τη διατήρηση μεγαλύτερης παρουσίας παρακολούθησης στη θάλασσα και με το να πλέουν τα πλοία σε νηοπομπή μέσω ενός φυλασσόμενου διαδρόμου<sup>131</sup>. Το τελευταίο μέτρο θα μπορούσε να ονομαστεί επέκταση της κηδεμονίας όσον αφορά την πρόληψη του εγκλήματος κατά κατάσταση. Ο αφοπλισμός των πειρατών εμπίπτει στην κατηγορία της αύξησης της προσπάθειας με την αφαίρεση των μέσων με τα οποία διαπράττεται το έγκλημα (εργαλεία ελέγχου ή/και όπλα).

Μια άλλη μέθοδος είναι ο εντοπισμός και η κατάσχεση «μητρικών πλοίων». Αυτά τα πλοία παρέχουν μια βάση υποστήριξης χρησιμεύοντας ως κέντρο προγραμματισμού. Τόσο η Επιχείρηση Ocean Shield όσο και η Επιχείρηση Atalanta, επομένως, έδωσαν μεγάλο βάρος στην αναχαίτιση μητρικών πλοίων (αυτές οι επιχειρήσεις αποφεύγουν την επίθεση σε μητρικά πλοία λόγω του υψηλού κινδύνου τραυματισμού ναυτικών).

Όπλα κατασχέθηκαν επίσης κατά τη διάρκεια των τακτικών ελέγχων σε πλοία στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, προτού καν προκύψει περιστατικό πειρατείας. Αυτό βέβαια μπορεί να συνιστά και πρόληψη<sup>132</sup>. Ο αφοπλισμός των πειρατών μετά από μια αποτυχημένη απόπειρα αεροπειρατείας καθιστά, κατ' αρχήν, πιο δύσκολο για αυτούς να διαπράξουν μια επακόλουθη επίθεση, αλλά μάλλον δεν είναι δύσκολο να αντικατασταθούν τα όπλα στη Σομαλία.

Αυτό που σίγουρα έχει προκύψει, εν πάση περιπτώσει, είναι ότι η ενίσχυση της παρουσίας παρακολούθησης στη θάλασσα έχει κάποιο αποτέλεσμα. Θα πρέπει επίσης να δοθεί μεγαλύτερη προσοχή στον συντονισμό των δραστηριοτήτων παρακολούθησης. Κάποιος μπορεί κάλλιστα να υποθέσει ότι η διεθνής κοινότητα είναι απίθανο να επενδύσει άλλους πόρους εκτός από την ανάπτυξη πλοίων του πολεμικού ναυτικού μέχρι να σταθεροποιηθεί η κατάσταση στην ηπειρωτική χώρα της Σομαλίας.

Μια άλλη επιλογή μπορεί να είναι η τεχνική της άρνησης παροχών, η οποία εμπίπτει στην κατηγορία της μείωσης των ανταμοιβών. Αυτό μπορεί να είναι δυνατό με τη δήμευση των εσόδων από την πειρατεία με κάποιο τρόπο λίγο μετά την πληρωμή των λύτρων ή με τη διενέργεια οικονομικής έρευνας σχετικά με τις πιθανότητες δήμευσης

---

<sup>131</sup> Dutton, Y. M. (2010).

<sup>132</sup> Dutton, Y. M. (2010).



περιουσιακών στοιχείων αμέσως μόλις βγουν από τη Σομαλία<sup>133</sup>. Η προσκόμιση αποδείξεων θα είναι πολύπλοκη σε τέτοιες περιπτώσεις, ακόμη και αν τα χρήματα για λύτρα είναι φυσικά σημειωμένα. Είναι πιθανό τα χρήματα να ανταλλάσσονται γρήγορα σε άλλα χαρτονομίσματα, και να μεταφέρονται γρήγορα λαθραία στα σύνορα. Υπό αυτές τις συνθήκες, είναι δύσκολο να αποδειχθεί η σχέση με την προέλευση των χρημάτων. Επιπλέον, είναι αμφίβολο εάν η αντιμετώπιση των ροών των χρημάτων επηρεάζει πράγματι τους πειρατές ή μόνο αυτούς που βρίσκονται πίσω από τη σκηνή.

Οι πειρατές πρέπει να αποκτήσουν πρόσβαση σε ένα πλοίο για να το αιχμαλωτίσουν. Τα αμυντικά μέτρα που λαμβάνουν οι ναυτιλιακές εταιρείες και τα πληρώματα πλοίων εμπίπτουν κατά κύριο λόγο στην κατηγορία της αύξησης της προσπάθειας, αφού οι πειρατές πρέπει στη συνέχεια να καταβάλουν μεγαλύτερες προσπάθειες για να πλησιάσουν το πλοίο και να επιβιβαστούν. Το πιο απλό μέτρο είναι η αύξηση της ταχύτητας πλεύσης του πλοίου και η προσπάθεια αποφυγής ελιγμών, όπως το ζιγκ-ζαγκ και η πλεύση σύμφωνα με τον άνεμο. Μια άλλη μέθοδος είναι η ενίσχυση της άμυνας του πλοίου. Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει την ανέγερση φυσικών φραγμών, αφαιρώντας σκάλες, για παράδειγμα, ή κλείνοντας τα παράθυρα με συγκόλληση, φράγματα στις πόρτες ή τοποθετώντας συρματοπλέγματα. Όλα αυτά είναι παθητικά μέτρα που στοχεύουν στην αποθάρρυνση των πειρατών.

Μια πιο ενεργή απάντηση θα μπορούσε να είναι το να εμποδιστούν πραγματικά οι προσπάθειες των πειρατών να πλησιάσουν και να εισέλθουν στο πλοίο. Το 2005, το πλήρωμα ενός επιβατηγού πλοίου, το Seabourn Spirit, κατάφερε να αντιμετωπίσει μια επίθεση από Σομαλούς πειρατές χρησιμοποιώντας ένα ακουστικό όργανο που αναπτύχθηκε από το αμερικανικό ναυτικό. Αυτό το «ηχητικό πυροβόλο όπλο» εξέπεμπε κραυγαλέους ήχους σε μια συγκεντρωμένη δέσμη ήχου προς τους επιτιθέμενους, οι οποίοι γρήγορα απομακρύνθηκαν. Η ενεργητική άμυνα, λοιπόν, δεν σημαίνει απαραίτητα σωματική βία, αλλά προφανώς υπάρχει μια ολίσθηση από τις σχετικά αθώες μορφές άμυνας στο υψηλότερο ρίσκο του φάσματος. Το 2008, για παράδειγμα, το πλήρωμα ενός κινεζικού φορτηγού πλοίου, του Zhenhua, χρησιμοποίησε με επιτυχία έναν σωλήνα υψηλής πίεσης και βόμβες μολότοφ για να

---

<sup>133</sup> Winn, N., & Lewis, A. (2017).

αποκρούσει μια ομάδα πειρατών που ήταν οπλισμένοι με πολυβόλα και ρουκέτες. Πυροτεχνήματα έχουν επίσης εκτοξευθεί σε πειρατές κατά περίπτωση.

Ένα πιθανό μέτρο είναι ο εξοπλισμός του πλήρωματος με πυροβόλα όπλα. Δεν είναι σαφές, ωστόσο, πόσο συχνά συμβαίνει αυτό. Οι ναυτιλιακές εταιρείες είναι απρόθυμες να κάνουν αυτό το βήμα<sup>134</sup>. Διατυπώνονται τρεις βασικές ενστάσεις. Πρώτον, το πλήρωμα πρέπει να εκπαιδευτεί στη χρήση πυροβόλων όπλων και δεν είναι όλοι πρόθυμοι να υποβληθούν σε τέτοια εκπαίδευση. Δεύτερον, η ένοπλη μάχη ενέχει τον κίνδυνο θανάτων και από τις δύο πλευρές. Επιπλέον, αυτό μπορεί να προκαλέσει προβλήματα με την ασφάλιση. Τρίτον, διάφορα κράτη σημαίας απαγορεύουν τη μεταφορά πυροβόλων όπλων σε εμπορικά πλοία. Αυτά τα κράτη θα αρνηθούν στη συνέχεια στις ναυτιλιακές εταιρείες το δικαίωμα διέλευσης από τα χωρικά τους ύδατα.

Η σύναψη συμβάσεων ένοπλων φρουρών ασφαλείας είναι ένας άλλος τρόπος αύξησης των κινδύνων που διατρέχουν οι πειρατές, αλλά οι απόψεις σχετικά με αυτήν τη μέθοδο ποικίλλουν. Δεδομένου ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες και τα πλήρωμα πλοίων συχνά δεν επιτρέπεται να οπλιστούν, ορισμένες ναυτιλιακές εταιρείες έχουν ζητήσει να τοποθετηθούν πεζοναύτες σε εμπορικά πλοία. Η Γαλλία, ειδικότερα, τάσσεται υπέρ τέτοιων μέτρων. Οι βελγικές αρχές διεξήγαγαν μια δίμηνη δοκιμή για να διαπιστώσουν εάν οι ένοπλες δυνάμεις τους θα μπορούσαν να προστατεύσουν τον δικό τους στόλο εμπορικής ναυτιλίας. Τα έξοδα θα βαρύνουν τις ναυτιλιακές εταιρείες. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, οι στρατιώτες αναπτύχθηκαν σε ένα περιστατικό και ο στρατός χαρακτήρισε τη δοκιμή επιτυχημένη. Ωστόσο, οι βελγικές ένοπλες δυνάμεις πιστεύουν ότι είναι πιο αποτελεσματικό για τις ναυτιλιακές εταιρείες να χρησιμοποιούν στρατιώτες σε πλοία του πολεμικού ναυτικού που αναπτύσσονται στο πλαίσιο της επιχείρησης Atalanta.

Ορισμένες ναυτιλιακές εταιρείες που δεν έχουν αναθέσει ένοπλους πεζοναύτες από τις κυβερνήσεις τους έχουν συνάψει συμβάσεις με ιδιωτικές εταιρείες ασφαλείας για την προστασία των πλοίων τους. Εκπρόσωπος της πρώην εταιρείας Blackwater δήλωσε σε δελτίο τύπου ότι είχαν λάβει πάνω από εβδομήντα ερωτήματα σχετικά με τις δυνατότητες μίσθωσης ενός πλοίου συνοδείας. Το σκάφος μήκους 183 ποδιών είναι εξοπλισμένο με εξοπλισμό πλοήγησης και επικοινωνίας τελευταίας τεχνολογίας,

---

<sup>134</sup> Morabito, G., D'Aleo, V., Di Fatta, D., Musotto, R., & Vesperi, W. (2018)

δύο ελικόπτερα Little Bird, ένα νοσοκομείο και τρία φουσκωτά σκάφη με άκαμπτο κύτος και μεταφέρει τριάντα πέντε επαγγελματίες ασφαλείας. Ολλανδοί πλοιοκτήτες επίσης κάνουν χρήση μορφών ασφαλείας αυτού του είδους. Ένας εκπρόσωπος της Βασιλικής Ένωσης Ολλανδών Εφοπλιστών ανέφερε ότι ο ολλανδικός εμπορικός ναυτιλιακός στόλος κάνει κάτι παραπάνω από τυχαία χρήση τέτοιων εταιρειών, οι οποίες παρέχουν από ένα έως τρία πλοία συνοδείας για την προστασία των ολλανδικών πλοίων. Ο εκπρόσωπος δεν γνώριζε εάν τα πλοία ήταν οπλισμένα, αλλά δήλωσε ότι τα πληρώματα αποτελούνταν κυρίως από Βρετανούς, Αμερικανούς και Αυστραλούς «με εμπειρία μάχης». Ένας εκπρόσωπος του Ολλανδικού Συνδέσμου Ναυπηγών πρόσθεσε ότι οι εμπειρίες με τέτοιους επαγγελματίες ασφαλείας δεν ήταν πάντα ικανοποιητικές, καθώς συχνά δεν είχαν αποκτήσει την εμπειρία τους στη μάχη στη θάλασσα, αλλά μάλλον σε χώρες όπως το Ιράκ και το Αφγανιστάν. Το ισπανικό Υπουργείο Εσωτερικών εξουσιοδότησε πολλά πλοία να προσλάβουν πράκτορες από ιδιωτικές εταιρείες ασφαλείας για να πλεύσουν σε πλοία που έπρεπε να περάσουν από τα παράκτια ύδατα της Σομαλίας. Κάθε πλοίο έπρεπε να υποβάλει εκ των προτέρων αίτηση στο Υπουργείο. Η ισπανική κυβέρνηση δεν ήταν διατεθειμένη να αποκαλύψει τι είδους όπλα επιτρεπόταν να χρησιμοποιούν οι πράκτορες ιδιωτικής ασφάλειας. Σύμφωνα με το υπουργείο, σημαντικός αριθμός πλοίων από άλλες ευρωπαϊκές χώρες έχουν επίσης ιδιωτικούς πράκτορες ασφαλείας στα πλοία τους<sup>135</sup>.

Όταν οι πειρατές επιτίθενται, τα πλοία που επιτίθενται γενικά περιορίζονται σε ελιγμούς αποφυγής, αλλά εάν δεν είναι επιτυχείς ή εάν το πλοίο αναγκαστεί να ακινητοποιηθεί, υπάρχει μια άλλη επιλογή που έχει δοκιμαστεί σε ορισμένα πλοία: ένα ειδικά εξοπλισμένο ασφαλές δωμάτιο (ή «ακρόπολη») στο οποίο το πλήρωμα μπορεί να υποχωρήσει για να ξεφύγει από τους πειρατές. Ένα ενισχυμένο τμήμα του μηχανοστασίου μπορεί να είναι κατάλληλο για αυτό το σκοπό. Εδώ το πλήρωμα μπορεί να σβήσει τον κινητήρα, να αποσυνδέσει την ηλεκτρική ενέργεια και να στείλει σήματα κινδύνου χωρίς οι πειρατές να μπορούν να τους σταματήσουν. Επιπλέον, μια μονάδα περιπολίας που έρχεται στη βοήθεια του πληρώματος θα γνωρίζει ότι όποιος δεν βρίσκεται στο ασφαλές δωμάτιο είναι εχθρικός στόχος. Εάν οι διαδρομές ιστιοπλοΐας συντονίζονται σωστά με τα περιπολικά σκάφη, η πολιορκία σε ένα ασφαλές θάλαμο δεν θα χρειαστεί ποτέ να διαρκέσει περισσότερο από μισή ημέρα. Αυτή η προσέγγιση μπορεί να κατηγοριοποιηθεί ως συνδυασμός των τεχνικών

---

<sup>135</sup> Morabito, G., D'Aleo, V., Di Fatta, D., Musotto, R., & Vesperi, W. (2018)

καταστάσεων πρόληψης της σκλήρυνσης του στόχου και της μείωσης των ανταμοιβών, με στόχο την απόκρουση στόχων, δηλαδή του πληρώματος.

Το γεγονός ότι πολλές από τις επιθέσεις από Σομαλούς πειρατές ήταν ανεπιτυχείς οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στα μέτρα κατά της πειρατείας που έλαβαν οι πλοιοκτήτες και τα πληρώματα. Το 2007, το 81 % των αποτυχημένων προσπαθειών αποφεύχθηκε με προληπτικά μέτρα και το 19 % με ναυτική επέμβαση. Το 2008 και το 2009, τα προληπτικά μέτρα έσωσαν την κατάσταση στο 78 % και 77 % των περιπτώσεων, αντίστοιχα, ενώ το 22 % και το 23 % των επιθέσεων αντιστάθμισαν ναυτικές δυνάμεις. Τα μέτρα στοχεύουν τόσο στην αποτροπή της επίθεσης σε ένα πλοίο εξαρχής όσο και στο να καταστήσουν πιο δύσκολο για τους πειρατές να επιτύχουν εάν επιτεθούν. Οι εν λόγω τεχνικές πρόληψης καταστάσεων αυξάνουν την προσπάθεια και μειώνουν τις ανταμοιβές. Τα μέτρα μπορούν να θεωρηθούν ως συνδυασμός των ειδικών τεχνικών πρόληψης της σκλήρυνσης του στόχου και του ελέγχου της πρόσβασης σε εγκαταστάσεις που εμπίπτουν στην και αυξάνουν τις προσπάθειες. Από την όψη της κατάστασης, η ειδική διάσταση εδώ είναι ότι ο στόχος και ο «χώρος στον οποίο πρέπει να βρεθεί ο στόχος» συγχωνεύονται αποτελεσματικά σε ένα. Μια άλλη ασυνήθιστη πτυχή είναι ότι οι άνθρωποι φαίνεται να είναι ο στόχος, αφού τα χρήματα για τα λύτρα καταβάλλονται για τους ανθρώπους που βρίσκονται στο πλοίο.

Υπό το φως του τρόπου με τον οποίο αναπτύχθηκε η σομαλική πειρατεία τα τελευταία χρόνια, θα μπορούσε κανείς να συμπεράνει ότι όλες οι προσπάθειες σε διάφορα επίπεδα, είτε σε τοπικό είτε σε διεθνές, δεν έχουν ακόμη καταφέρει να εξαλείψουν την απειλή της αεροπειρατείας. Τα πιο αποτελεσματικά μέτρα φαίνεται να είναι η άμεση αύξηση της ταχύτητας του πλοίου και η πραγματοποίηση ελιγμών αποφυγής<sup>136</sup>. Σε γενικές γραμμές, μπορεί να διαπιστωθεί ότι η επέμβαση των ναυτικών δυνάμεων ήταν πιο αποτελεσματική στην περιοχή της Ερυθράς Θάλασσας και του Κόλπου του Άντεν και, λαμβάνοντας υπόψη τα προληπτικά μέτρα που λαμβάνονται από την εμπορική ναυτιλία σε συνδυασμό με την ανοδική τάση του αριθμού των περιστατικών, φαίνεται λογικό να υποθέσουμε από αυτούς τους

---

<sup>136</sup> Klabbbers, J. (2022).

αριθμούς ότι οι πειρατές δεν αποθαρρύνονται από μια αποτυχημένη επίθεση ή ακόμα και αρκετές, αλλά απλώς προχωρούν σε ξανά επίθεση.

### 6.1.2 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΛΥΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Σύμφωνα με το UNCLOS, για να συμβεί η πειρατεία, δύο πλοία πρέπει να συμμετέχουν στη διαδικασία, με το ένα πλοίο να φιλοξενεί τους πειρατές και το άλλο να περιέχει πιθανά θύματα πειρατείας. Αυτός είναι συχνά γνωστός ως κανόνας «δύο πλοίων». Ο κανόνας των δύο πλοίων υποδεικνύει περαιτέρω ότι ορισμένες περιπτώσεις καίτοι μοιάζουν με πειρατεία εντούτοις δεν είναι. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της *Achille Lauro* που κρίθηκε πως δεν συνιστά πειρατεία, καθώς στην περίπτωση αυτή, οι αεροπειρατές βρίσκονταν ήδη στο πλοίο και δεν χρησιμοποίησαν δεύτερο πλοίο στις ενέργειές τους. Επιπλέον, κάθε χρόνο γίνονται πολλά εγκλήματα κατά πλοίων σε λιμάνι που δεν εμπίπτουν στον ορισμό της πειρατείας της UNCLOS, λόγω της έλλειψης εμπλοκής από δεύτερο πλοίο. Η ρήτρα των δύο πλοίων υποτίθεται ότι θα ήταν μια περαιτέρω εγγύηση ότι οι ενέργειες που χρηματοδοτούνται από το κράτος δεν θα θεωρούνταν πειρατικές πράξεις, αφαιρώντας την εδαφικότητα, καθώς και διασφαλίζοντας ότι ενέργειες όπως η ανταρσία δεν θα μετατραπούν σε διεθνή επεισόδια. Ωστόσο, όπως υποδεικνύει η υπόθεση *Achille Lauro*, χρησιμεύει επίσης αυτή η ρήτρα για τον περιορισμό της θεωρούμενης πειρατείας σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο.

Θερμή καταδίωξη είναι η ικανότητα ενός κράτους να καταδιώξει έναν πειρατή από τα χωρικά του ύδατα στα διεθνή ύδατα. Επομένως, η αντίστροφη καταδίωξη είναι το αντίθετό της, η ικανότητα ενός πλοίου να επιδιώκει τη διέλευση από τα διεθνή ύδατα στα χωρικά ύδατα ενός κράτους. Σύμφωνα με μία άποψη<sup>137</sup>, η UNCLOS αντιστρέφει τη θερμή καταδίωξη, αλλά κάποια άλλη άποψη<sup>138</sup> ισχυρίζεται ότι μπορεί να είναι επιτρεπτή αυτή η αντίστροφη βάσει του εθιμικού διεθνούς δικαίου. Η αμφισβητήσιμη νομιμότητα της αντίστροφης καταδίωξης σημαίνει ότι οι πειρατές μπορούν ουσιαστικά να ξεφύγουν από οποιονδήποτε διώκτη απλώς υποχωρώντας στα χωρικά

---

<sup>137</sup> Azubuike (2009),

<sup>138</sup> Murphy (2007)

ύδατα του κράτους. Αυτός ο περιορισμός υπάρχει επειδή οι πειρατές υποτίθεται ότι γίνονται κρατικές ευθύνες μία φορά εντός των κρατικών υδάτων, αλλά αυτό είναι ιδιαίτερα προβληματικό σε περιπτώσεις όπου το κράτος δεν είναι σε θέση να εκπληρώσει την ευθύνη του να συλλάβει και να τιμωρήσει τους πειρατές. Αυτό μετατρέπει τους πειρατές σε ενεργούς καταναλωτές της προστασίας των συνόρων, όταν τα κράτη που συνέταξαν την UNCLOS επιδιώκουν το αντίθετο και παρέχει στους γεωγράφους μια σειρά από ενδιαφέροντα παραδείγματα σχετικά με τον επιδιωκόμενο και υλοποιημένο ρόλο των κρατικών συνόρων. Στην περίπτωση της Σομαλίας, έχουν αναληφθεί ειδικές ενέργειες για να αποτρέψτε τους πειρατές να χρησιμοποιήσουν αυτό το κενό. Το Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών εξέδωσε την Απόφαση 1816 τον Ιούνιο του 2008, με την οποία επιτρέπεται η αντίστροφη καταδίωξη στα ύδατα της Σομαλίας για περίοδο ενός έτους (ανανεώνοντας αυτήν την άδεια με το ψήφισμα 1897 το επόμενο έτος). Ωστόσο, το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ σημείωσε προσεκτικά ότι αυτή η άδεια δόθηκε από την Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση της Σομαλίας και ότι αυτό δεν έπρεπε να θεωρηθεί ως νομικό προηγούμενο σε αυτό το θέμα<sup>139</sup>. Έτσι, ενώ τα ψηφίσματα του Συμβουλίου Ασφαλείας είναι χρήσιμα στη συγκεκριμένη περίπτωση της πειρατείας της Σομαλίας, δεν διευθετούν το ευρύτερο νομικό ζήτημα

Αρκετοί μελετητές έχουν καλέσει μεμονωμένα τα κράτη να αναλάβουν δράση κατά της πειρατείας. Οι προτεινόμενες μονομερείς ενέργειες κυμαίνονται από την υιοθέτηση του διεθνούς δικαίου στο εσωτερικό<sup>140</sup>, έως την αύξηση των παράκτιων περιπολιών<sup>141</sup>. Σύμφωνα με μία άποψη<sup>142</sup> υποστηρίζεται ότι οι προσπάθειες της Ινδονησίας για την καταπολέμηση της εγχώριας διαφθοράς βοήθησαν στη μείωση της πειρατείας στη Νοτιοανατολική Ασία. Κάποιος μελετητής<sup>143</sup> προτείνει επίσης την αύξηση των εγχώριων δυνατοτήτων των παράκτιων κρατών, ώστε να έχουν τους πόρους για την καταπολέμηση της πειρατείας. Επιπλέον υπάρχει και η γνώμη ότι η λύση εντοπίζεται στη διαπίστωση ότι,<sup>144</sup> η ύπαρξη των αποτυχημένων κρατών ευθύνεται για την πειρατεία. Οπότε σε αυτήν την περίπτωση προκρίνεται η λύση της προσαγωγής των αποτυχημένων κρατών σε επίπεδο απλώς αδύναμων κρατών.

---

<sup>139</sup> Treves (2009)

<sup>140</sup> Fokas, T. (1996)

<sup>141</sup> Chalk (1998)

<sup>142</sup> Bradford (2008)

<sup>143</sup> Young (2007)

<sup>144</sup> Hastings (2009)

Επιπλέον, δεδομένου ότι η πειρατεία τείνει να συγκεντρώνεται γύρω από αδύναμα ή αποτυχημένα κράτη, υπάρχουν σαφή όρια στο βαθμό που μπορεί να αναμένεται από αυτές τις κυβερνήσεις να αυξήσουν την ικανότητά τους να καταπολεμήσουν την πειρατεία με οποιονδήποτε ουσιαστικό τρόπο. Αυτό δεν σημαίνει ότι οι μονομερείς ενέργειες είναι άχρηστες ή ότι τα κράτη δεν είναι σε θέση να καταπολεμήσουν την πειρατεία χωρίς βοήθεια, αλλά μάλλον για να τονίσουμε ότι η πειρατεία είναι διεθνές έγκλημα και ότι οι μονομερείς ενέργειες είναι μόνο ένα μέρος οποιασδήποτε προτεινόμενης λύσης. Η διμερής συνεργασία είναι ένας άλλος τρόπος προσέγγισης για το πρόβλημα της πειρατείας. Υπάρχει άποψη<sup>145</sup> που προτείνει ότι η διευθέτηση ζητημάτων οριοθέτησης των θαλάσσιων συνόρων θα βοηθήσει στην καταπολέμηση της πειρατείας διασφαλίζοντας ότι οι αρχές επιβολής του νόμου κατανοούν τις κατάλληλες ευθύνες τους. Ακόμα υπάρχει και η γνώμη<sup>146</sup> ότι οι επικαλυπτόμενες αξιώσεις και τα ζητήματα οριοθέτησης των συνόρων εμποδίζουν τη συνεργασία στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας. Οι διμερείς περιπολίες και οι συμφωνίες ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ ζευγαριών κρατών είναι ένας άλλος αποτελεσματικός τρόπος για την καταπολέμηση της πειρατείας<sup>147</sup>. Τέλος κάποιοι ακόμα μελετητές<sup>148</sup><sup>149</sup> προτείνουν στα κράτη της Νοτιοανατολικής Ασίας να συνεργάζονται μέσω της ακτοφυλακής τους, ισχυριζόμενοι ότι αυτό θα αποφύγει την ανάφλεξη της ευαισθησίας απέναντι στην κυριαρχία που αντιμετωπίζει η περιοχή.

Το Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών εξέτασε επίσης το θέμα ενός διεθνούς δικαστηρίου πειρατείας. Στο ψήφισμα 1918, που ψηφίστηκε στις 27 Απριλίου 2010, το Συμβούλιο Ασφαλείας ζητεί από τον Γενικό Γραμματέα να υποβάλει στο Συμβούλιο Ασφαλείας εντός 3 μηνών έκθεση σχετικά με πιθανές επιλογές για την προώθηση του στόχου δίωξης και φυλάκισης προσώπων που είναι υπεύθυνα για πράξεις πειρατείας και ένοπλης ληστείας στη θάλασσα στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, συμπεριλαμβανομένων, ιδίως, επιλογών για τη δημιουργία ειδικών εγχώρια επιμελητηρίων, ενδεχομένως με διεθνή στοιχεία, ένα περιφερειακό δικαστήριο, ένα διεθνές δικαστήριο και αντίστοιχες ρυθμίσεις φυλάκισης. Αυτή η έκθεση εκδόθηκε στις 26 Ιουλίου 2010 και εντόπισε επτά επιλογές για τη δίωξη των πειρατών, που κυμαίνονται από την παροχή βοήθειας σε περιφερειακά κράτη μέχρι

---

<sup>145</sup> Djalal (2005)

<sup>146</sup> Keyuan (2000)

<sup>147</sup> Beckman(2002)

<sup>148</sup> Bateman (2003)

<sup>149</sup> He (2009)

τη σύσταση ενός διεθνούς δικαστηρίου για την άσκηση πειρατείας (UNSC 2010b). Εκεί δεν λείπουν, λοιπόν, προτάσεις για την «διόρθωση» του προβλήματος της πειρατείας. Οι περισσότεροι από τους παραπάνω μελετητές αναφέρουν ότι η λύση τους αντιμετωπίζει μόνο μία πτυχή του προβλήματος· οι περιφερειακοί υποστηρικτές σημειώνουν επίσης την ανάγκη για διμερή προσέγγιση, όσοι ζητούν επικαιροποιημένους ορισμούς της πειρατείας αντιμετωπίζουν επίσης το ζήτημα της δικαιοδοσίας, και ούτω καθεξής.



## ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Στην παρούσα διπλωματική εργασία έγινε μία προσπάθεια προσέγγισης του ζητήματος της θαλάσσιας πειρατείας και φάνηκε η διάσταση του προβλήματος λιγότερο σε εθνικό και περισσότερο σε παγκόσμιο επίπεδο. Στην εργασία αυτή ο σκοπός ήταν να καταφανεί τόσο η πορεία της πειρατικής δράσης στο πέρασμα των χρόνων, όσο και οι επιπτώσεις αυτής αλλά και οι τρόποι αντιμετώπισής της. Αρχικά, γίνεται ιστορική αναδρομή του φαινομένου, μέσα από την οποία καταδεικνύεται η εξέλιξη της χρησιμοποιούμενης τεχνικής των πειρατών. Στη συνέχεια ο γεωγραφικός εντοπισμός του φαινομένου, μας βοηθάει να σχηματοποιήσουμε τα πραγματικά αίτια αυτής. Ακολούθως, το νομικό καθεστώς κάνει φανερό το κατά πόσο τα κράτη έχουν αντιληφθεί την κρισιμότητα της κατάστασης και ιδιαίτερα το εάν η ΕΕ μπορεί να συμβάλει αποτελεσματικά εάν όχι στην εξάλειψη, τότε οπωσδήποτε στη μείωση των κρουσμάτων θαλάσσιας πειρατείας. Οι τρόποι καταστολής είναι επίσης ιδιαίτερα σημαντικοί, καθώς η πραγματικότητα είναι αυτή που θα επιβεβαιώσει ή θα αποκηρύξει την αποτελεσματικότητα των μέτρων. Όμως ύστερα από την όλη ανάλυση των εκφάνσεων της θαλάσσιας πειρατείας αυτό που μένει στον αναγνώστη είναι η ανάγκη εντοπισμού της ρίζας του προβλήματος. Έτσι, ο αναγνώστης, στο τέλος καταλήγει στο συμπέρασμα, ότι δεν μπορεί να εξαλειφθεί η πειρατεία στις θάλασσες με την βία, καθώς η βία δεν είναι απάντηση της βίας.

Τα προβλήματα που αντιμετωπίστηκαν στην παρούσα εργασία εντοπίστηκαν κυρίως στην προσπάθεια συλλογής στοιχείων αναφορικά με το νομικό καθεστώς σε κοινοτικό και διεθνές επίπεδο. Και εάν η ενδεδειγμένη καταγραφή αυτού του υλικού δεν επετεύχθη, τότε σίγουρα υπάρχει μία αρκετά λεπτομερής ανάπτυξη του καθεστώτος. Άλλωστε, η κάλυψη όλης της προβληματικής του ζητήματος δεν θα μπορούσε να υλοποιηθεί εξ ολοκλήρου, καθώς πρόκειται για ένα ζήτημα διαρκές και το μόνο σίγουρο είναι ότι απέναντι σε αυτό το διαρκές φαινόμενο, και η ίδια η νομοθεσία πρέπει να είναι πάντα επίκαιρη, γεγονός που έχει ως αποτέλεσμα τη συνεχή διαμόρφωσή της.

Τέλος, δυσχέρειες εντοπίστηκαν και στην προσπάθεια καταγραφής των τρόπων καταστολής σε πρακτικό και καθημερινό επίπεδο, των πειρατικών δράσεων. Των τρόπων δηλαδή με τους οποίους τα πλοία απαντούν σε αυτές τις επιθέσεις. Και εδώ

έχουν αναφερθεί παραπάνω αρκετές μέθοδοι, που όμως αφήνουν στον αναγνώστη την αίσθηση του ανικανοποίητου, λαμβανομένης υπ' όψιν της διάστασης του φαινομένου σε παγκόσμιο επίπεδο.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τα μέτρα που έχουν ληφθεί μέχρι στιγμής από τη διεθνή κοινότητα και τους πλοιοκτήτες μπορούν να θεωρηθούν ως ένα βαθμό ως προσπάθειες αντιμετώπισης της πειρατείας χρησιμοποιώντας προληπτικές αλλά και κατασταλτικές μεθόδους.

Η εξήγηση για την εμφάνιση της πειρατείας στη Σομαλία, και ειδικά το επιχείρημα ότι οι ψαράδες έβλεπαν τα «δικά τους» ιχθυαποθέματα να εξαντλούνται από τις δυτικές μηχανότρατες θα μπορούσε σε ένα βαθμό, να ερμηνευθεί ως «δικαιολογία» για την πειρατεία, καθώς οι ενέργειες αυτές θεωρούνται μάλλον ως «πρόκληση». Ακόμα κι αν η πλειονότητα των πειρατών αποδεικνύονταν ότι ήταν πρώην ψαράδες, αυτό δεν θα έδειχνε ακόμη αν άλλαξαν επάγγελμα επειδή απειλούνταν η επιβίωσή τους ή δεν έπιαναν πλέον αρκετά ψάρια ή μάλλον επειδή η πειρατεία τους φάνηκε ως ένας πιο ελκυστικός τρόπος για να βγάλουν χρήματα. μόλις παρουσιάστηκε η ευκαιρία.

Η συζήτηση για το υπόβαθρο του προβλήματος αποκάλυψε επίσης ότι, στην περίπτωση της πειρατείας, η διαδικασία καταγραφής των πράξεων που συνθέτουν ως σύνολο το έγκλημα παρεμποδίζεται από το γεγονός ότι είναι σχεδόν αδύνατο να ληφθούν πληροφορίες στην ξηρά για τις μεθόδους των πειρατών. Οι ερευνητές θα μπορούσαν να δώσουν προσοχή σε αυτή την πτυχή όταν ανακρίνουν τους πειρατές. Αυτό μπορεί να ρίξει λίγο φως στον τρόπο διανομής των χρημάτων για λύτρα και στον ρόλο των πιθανών ενδιαφερομένων στο παρασκήνιο. Με αυτόν τον τρόπο, οι ποινικές έρευνες μπορεί να συμβάλουν στην ανάπτυξη των κατασταλτικών μέτρων.

Δεδομένου ότι δεν είναι πραγματικά δυνατό να υπάρξει μια πλήρης αναφορά που θα περιγράφει όλα τα στάδια του εγκλήματος, μια περιστασιακή προσέγγιση της πειρατείας θα μπορούσε να επικεντρωθεί στη μείωση της ελκυστικότητας των στόχων. Αυτό ακριβώς έχει κάνει η διεθνής κοινότητα και οι πλοιοκτήτες. Έχουν ενισχύσει την κηδεμονία με διάφορους τρόπους (και με διάφορους βαθμούς επιτυχίας), αναπτύσσοντας πλοία περιπολίας του ναυτικού, προσλαμβάνοντας ιδιωτικούς φρουρούς ασφαλείας, πλέοντας σε νηοπομπή και σε ορισμένες περιπτώσεις, εφοδιάζοντας τα πληρώματα με εξοπλισμό που μπορεί να εμποδίσει τους πειρατές να επιβιβαστούν στο πλοίο. Τέτοια μέτρα θα μπορούσαν να συμπληρωθούν με την αύξηση των κινδύνων για τους πειρατές προσφέροντας σε

πλοία που είναι πολύ αργά για να συμπεριληφθούν σε μια συνοδεία την επιλογή μιας επί του σκάφους συνοδείας πεζοναυτών ή μελών μιας ειδικής μονάδας μάχης. Η ανάπτυξη στρατιωτικού προσωπικού συνεπάγεται λιγότερους νομικούς κινδύνους για τις αρχές και τους πλοιοκτήτες από τη χρήση ιδιωτικών εταιρειών ασφαλείας.

## ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Ενώ η θεμελιώδης πράξη της πειρατείας είναι σε μεγάλο βαθμό η ίδια όπως ήταν σε όλη την ιστορία, το τεχνολογικό, νομικό και ηθικό πλαίσιο στο οποίο λαμβάνει χώρα έχει αλλάξει δραματικά. Το πιο σημαντικό σε αυτό το πλαίσιο είναι ότι ενώ η πειρατεία ως πράξη παραμένει ουσιαστικά η ίδια όπως ήταν στο παρελθόν, οι συγκεκριμένες τακτικές και τα στοιχεία που καθορίζουν τη σύγχρονη πειρατεία αλλάζουν. Και όσοι εργάζονται για την καταπολέμηση της πειρατείας αναπτύσσουν νέες προσεγγίσεις καταστολής. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της Σομαλίας η οποία έχει γίνει πιο βίαιη. Η πειρατεία βέβαια σε αυτήν την περίπτωση προκύπτει από αποτυχία διακυβέρνησης σε τοπικό, περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο και οι προσπάθειες για την κάλυψη κενών στο σύστημα μπορούν να λειτουργήσουν είτε εντός είτε σε καθένα από αυτά τα επίπεδα. Ωστόσο δεν φαίνεται να υπάρχει οριστική λύση στην πειρατεία: η πειρατεία έχει αναπτυχθεί στα σημερινά επίπεδα εν μέρει επειδή οι ανταγωνιστικές ανάγκες των διαφόρων παραγόντων (για ασφάλεια, κέρδος, κυριαρχία ή άλλες επιθυμίες) έχουν καταστήσει δύσκολο τον εντοπισμό μιας λύσης που να είναι παγκοσμίως αποδεκτή. Εξαιτίας αυτού, υπάρχουν πραγματικά πολιτικά και πρακτικά μειονεκτήματα σε σχεδόν οποιαδήποτε λύση για την πειρατεία. Βέβαια η μεταβαλλόμενη όψη της σύγχρονης πειρατείας και η αυξανόμενη διεθνής αναγνώριση ότι είναι ένα σοβαρό πρόβλημα που απαιτεί σοβαρή προσπάθεια επίλυσης, σημαίνει ότι τα πολιτικά και πρακτικά εμπόδια σε κάθε πιθανή λύση μπορεί να μην είναι σταθερά. Καθώς ο αντίκτυπος της πειρατείας αλλάζει, ο υπολογισμός κόστους προς όφελος αλλάζει αντίστοιχα και οι προηγουμένως ανεπιθύμητες προσεγγίσεις μπορεί να θεωρηθούν πιο λογικές όπως για παράδειγμα συμβαίνει στην περίπτωση χρήσης ενόπλων φρουρών στα εμπορικά πλοία.

Παρ' όλα αυτά οι πιθανές λύσεις που θα μπορούσαν να υιοθετηθούν, ξεκινούν από τα ίδια τα κράτη σημαίας τα οποία πρέπει να ευθυγραμμιστούν περισσότερο με τις ιστορικές τους ευθύνες ή διαφορετικά πρέπει οι ιστορικές τους ευθύνες να μεταβιβαστούν σε πιο ικανά μέρη, που θα είναι διατεθειμένα να προσπαθήσουν για την όσο το δυνατόν καλύτερη αντιμετώπιση του φαινομένου. Τέλος, ως ασφαλιστική δικλείδα για τις αποτυχίες που σημειώνονται σε αυτά τα συστήματα καταστολής και ως τρόπος επίλυσης ορισμένων από τις ανταγωνιστικές επιθυμίες μεταξύ των διαφόρων παραγόντων της πειρατείας, πρέπει να καθιερωθούν συστήματα παγκόσμιας διακυβέρνησης σχετικά με την πειρατεία που να προβλέπουν ενιαίους

κανόνες και στρατηγικές τις οποίες θα οφείλουν να σέβονται όλα τα κράτη. Φαίνεται λοιπόν, ότι το μεγαλύτερο πρόβλημα στο ζήτημα της πειρατείας είναι κατά κύριο λόγο, η απροθυμία που υπάρχει από αρκετά κράτη να προβούν στην καταστολή της μέσα από τη συνεργασία τους. Κι έτσι μέχρι οι πεποιθήσεις να μεταστραφούν η ανθρωπότητα θα ζει υπό τη σκιά της πειρατείας η οποία άλλωστε εκτός από πρόβλημα κοινωνικής παθογένειας συνιστά και απόδειξη ότι η οικονομική εξαθλίωση που βιώνουν πολλά κράτη και χάριν της οποίας οδηγούνται στην πειρατεία είναι ζώσα πραγματικότητα ενός σύγχρονου κόσμου του 21ου αιώνα.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ

**Αποστόλου, Α.** (2015). Θαλάσσια ασφάλιση πλοίου

<https://dspace.lib.ntua.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/41561/%CE%98%CE%B1%CE%BB%CE%AC%CF%83%CF%83%CE%B9%CE%B1%20%CE%91%CF%83%CF%86%CE%AC%CE%BB%CE%B9%CF%83%CE%B7%20%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%AF%CE%BF%CF%85.pdf?sequence=1>

**Γεωργούλης Γεώργιος**, Πειρατικές επιθέσεις στον κόλπο της Γουινέας και αντίδραση του πληρώματος, (2020)

<https://www.isalos.net/2020/03/peiratikes-epitheseis-ston-kolpo-tis-gouineas-kai-antidras-i-tou-pliromatos/>

**Ιωάννου Κρατερός-Στρατή Αναστασία**, *Δίκαιο της θάλασσας*, (2000), Εκδόσεις Σάκκουλας.

**Παπαδημάτου, Ε. Κ.** (2015). *Σύγχρονη πειρατεία-η εμφάνισή της στη Σομαλία & η εξάπλωσή της-αντιμετώπιση & κόστος* (Master's thesis).

<https://dione.lib.unipi.gr/xmlui/handle/unipi/6383>

**Σταθακόπουλος Χ.**, «Σύγχρονες Πρακτικές Αντιμετώπισης της Πειρατείας», Διημερίδα ΑΔΙΣΠΟ με θέμα «Λαθρομετανάστευση και Πειρατεία ως απειλές της Διεθνούς και Περιφερειακής Ασφάλειας», Νοέμβριος (2009)

<https://www.adispo.mil.gr/sites/adispo.mil.gr/files/magazine17.pdf>

**Στεφανίδης, Δ. Γ.** (2016). Η εφαρμογή της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής της ΕΕ στο πλαίσιο διακυβέρνησης του καθεστώτος της σύμβασης της Βαρκελώνης για την προστασία της Μεσογείου.

<http://pandemos.panteion.gr/index.php?op=record&lang=el&pid=iid:17616>

**Τορναρίτος Κρίτων**, *Το διεθνές ποινικόν δίκαιον και εγκλήματα αυτού*, 1974, Εκδόσεις «Λευκωσία»

## BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΞΕΝΗ

**Abudu, R. T.** (2021). A Human Rights View of Maritime Piracy Law: Exploring the Gulf of Guinea. *Groningen Journal of International Law*

<https://ugp.rug.nl/GROJIL/article/view/37948>

**Anderson, J. L.** (1995). Piracy and world history: An economic perspective on maritime predation. *Journal of World History*.

<https://www.jstor.org/stable/20078637>

**Adaye, O., & Nnwobunwene, S. C. F.** (2010). Piracy in Somalia and Operation Atalanta: The Need for a Diplomatic Option. *African Research Review*

<https://www.ajol.info/index.php/afrrrev/article/view/69252>

**Azubuikwe, L.** (2009). International law regime against piracy. *Ann. Surv. Int'l & Comp. L.*

<https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/ansurintl15&div=6&id=&page=>

**Asua, S. A., Ugwueze, M. I., & Onah, V. C.** (2021). Piracy in the Gulf of Guinea: a threat to the means of livelihood of artisanal fishers in South South region, Nigeria. *Review of African Political Economy*

<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/03056244.2021.1931831>

**Beckman, R. C.** (2002). Combatting piracy and armed robbery against ships in Southeast Asia: the way forward. *Ocean Development & International Law*

[https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00908320290054800?casa\\_token=8H5zORB7b4EAAAAA:yue0919gfr7LI5m1-DP-Kss3Oz-f4pIjttlpw6rRECOSIMDKZBUjjUJ7QGGBXHRUa7vDluzrso](https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00908320290054800?casa_token=8H5zORB7b4EAAAAA:yue0919gfr7LI5m1-DP-Kss3Oz-f4pIjttlpw6rRECOSIMDKZBUjjUJ7QGGBXHRUa7vDluzrso)

**Bendall, H. B.** (2010). Cost of piracy: A comparative voyage approach. *Maritime Economics & Logistics*.

<https://opus.lib.uts.edu.au/handle/10453/15709>



**Bensassi, S., & Martínez'Zarzoso, I.** (2011). The price of modern maritime piracy. *Ibero America Institute for Econ. Research (IAI) Discussion Papers*, 213.

[https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/6249246/The\\_price\\_of\\_modern\\_maritime\\_piracy\\_03092011-with-cover-page-v2.pdf?Expires=1644606971&Signature=Bh6hFqoXC-Q5cifVp2e-tyTLVBOSJEGVN68drPbNwqo1fXfXkkbRwvFdhGcP5DZtWh1SJcZkYSfx~DFtVW7qkqr8RV~Z3VhIuJGpf0-2pYbDGDJ6cWZAa~2EwJWmsDCP-NCVBJEzReRjUF9bi~MzEQRB4YwVveE3Dz0RwbN6b94-4i7iwz7OZT~tZ1NknQcoJUcrCrm23V3RleQ86HvKBCt5~hHr38eLq6q8rALW8sHn=-lyNaxehAgJNPB1~vBHKx55LENOaTHjHRn8MrPFihn2dMF1a~SPbgrvdKgWJr6e7WenhuE44PPGWzldBUjWTlITiMwfSnRT~LKsJZ5pP7A &Key-Pair-Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA](https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/6249246/The_price_of_modern_maritime_piracy_03092011-with-cover-page-v2.pdf?Expires=1644606971&Signature=Bh6hFqoXC-Q5cifVp2e-tyTLVBOSJEGVN68drPbNwqo1fXfXkkbRwvFdhGcP5DZtWh1SJcZkYSfx~DFtVW7qkqr8RV~Z3VhIuJGpf0-2pYbDGDJ6cWZAa~2EwJWmsDCP-NCVBJEzReRjUF9bi~MzEQRB4YwVveE3Dz0RwbN6b94-4i7iwz7OZT~tZ1NknQcoJUcrCrm23V3RleQ86HvKBCt5~hHr38eLq6q8rALW8sHn=-lyNaxehAgJNPB1~vBHKx55LENOaTHjHRn8MrPFihn2dMF1a~SPbgrvdKgWJr6e7WenhuE44PPGWzldBUjWTlITiMwfSnRT~LKsJZ5pP7A &Key-Pair-Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA)

**Bensassi, S., & Martínez-Zarzoso, I.** (2012). How costly is modern maritime piracy to the international community?. *Review of International Economics*

[https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/roie.12000?casa\\_token=XjeC0rMo99cAAAAA%3AmNsLFCfM9eQ8Vn\\_iC042hitrvOjGs\\_uOPt0p6frl3VpXrJ0ArAnuzyT5Ydz4msFMdSx\\_gdgGDCs](https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/roie.12000?casa_token=XjeC0rMo99cAAAAA%3AmNsLFCfM9eQ8Vn_iC042hitrvOjGs_uOPt0p6frl3VpXrJ0ArAnuzyT5Ydz4msFMdSx_gdgGDCs)

**Bowden, A.** (2010). The economic cost of maritime piracy.

[https://lignesdedefense.blogs.ouest-france.fr/files/The\\_Economic\\_Cost\\_of\\_Piracy\\_Full\\_Report.pdf](https://lignesdedefense.blogs.ouest-france.fr/files/The_Economic_Cost_of_Piracy_Full_Report.pdf)

**Bradford, J. F.** (2008). Shifting the tides against piracy in Southeast Asian waters. *Asian Survey*

<https://online.ucpress.edu/as/article-abstract/48/3/473/24196>

**Bromley, J. S.** (2003). *Corsairs and Navies, 1600-1760*. A&C Black.

[https://books.google.gr/books?hl=el&lr=&id=\\_Ay4tm8zURsC&oi=fnd&pg=PR5&dq=Bromley,+J.+S.+\(2003\).+Corsairs+and+Navies,+1600-1760.+A%26C+Black.&ots=PmpvTGn8Xf&sig=JmUvzKK1OUVZ432\\_g4d40rp\\_50s&redir\\_esc=y#v=onepage&q&f=false](https://books.google.gr/books?hl=el&lr=&id=_Ay4tm8zURsC&oi=fnd&pg=PR5&dq=Bromley,+J.+S.+(2003).+Corsairs+and+Navies,+1600-1760.+A%26C+Black.&ots=PmpvTGn8Xf&sig=JmUvzKK1OUVZ432_g4d40rp_50s&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false)

**Bueger, C.** (2015). Learning from piracy: future challenges of maritime security governance. *Global Affairs*

<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/23340460.2015.960170>

**Carafano, J. J., Weitz, R., & Andersen, M. E.** (2009). *Maritime Security: Fighting Piracy in the Gulf of Aden and Beyond (Heritage Special Report, Number 59, June 24, 2009)*.

Chalk, P. (1998). Contemporary maritime piracy in Southeast Asia. *Studies in Conflict & Terrorism*

[https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/10576109808436055?casa\\_token=FvT OGzSyny0AAAAA:DtkD8KI6tlpV9iZp9Esh7PyP-bD3inPNljHtjIH4JHV4VZ3oz63M9FSjdAFq-CpRMta7Wi2yWA](https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/10576109808436055?casa_token=FvT OGzSyny0AAAAA:DtkD8KI6tlpV9iZp9Esh7PyP-bD3inPNljHtjIH4JHV4VZ3oz63M9FSjdAFq-CpRMta7Wi2yWA)

**Chalk, P., & Hansen, S. J.** (2012). Present day piracy: scope, dimensions, dangers, and causes. *Studies in Conflict & Terrorism*

[https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/1057610X.2012.684647?casa\\_token=CAVghrs0A5cAAAAA%3AK8OreP7CZ1WBbwo89f7IaDzjweve1aA1oTUVwJg7tw\\_l3bf\\_jd4-lawv9thnsBkUcX61IVxVA2k](https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/1057610X.2012.684647?casa_token=CAVghrs0A5cAAAAA%3AK8OreP7CZ1WBbwo89f7IaDzjweve1aA1oTUVwJg7tw_l3bf_jd4-lawv9thnsBkUcX61IVxVA2k)

**Cohen-Vrignaud, G.** (2011). Becoming Corsairs: Byron, British Property Rights and Orientalist Economics. *Studies in Romanticism*

[https://muse.jhu.edu/article/741849/summary?casa\\_token=uTaSGILm7rQAAAAA:oM56vDLw21jF9J2L2ce1mwTtlvqFjdbgUN\\_3tkiiTlsCGEumEla9fshC\\_WRA1VteOYJFTG5d](https://muse.jhu.edu/article/741849/summary?casa_token=uTaSGILm7rQAAAAA:oM56vDLw21jF9J2L2ce1mwTtlvqFjdbgUN_3tkiiTlsCGEumEla9fshC_WRA1VteOYJFTG5d)

**Dagne, T.** (2009). Somalia: prospects for a lasting peace. *Mediterranean Quarterly*.

<https://muse.jhu.edu/article/315031>

**De Souza, P.** (2002). Greek piracy. In *The Greek World* (pp. 193-212). Routledge

<https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/1318048/1/321277.pdf>

**Dillon, D.** (2005). Maritime Piracy. *The SAIS Review of International Affairs*

<https://www.jstor.org/stable/26999257>

**Dominelli, S.** (2014). Evolutionary trends in maritime piracy: a possible assessment of eco-activists' conduct. *Australian International Law Journal*.

<https://search.informit.org/doi/abs/10.3316/agispt.20161662>

**Dubner, B. H.** (1980). *The law of international sea piracy* (Vol. 2). Brill.

<https://brill.com/view/title/9587>

**Dutton, Y. M.** (2010). Bringing Pirates to Justice: A case for including piracy within the jurisdiction of the international criminal court. *Chi. J. Int'l L.*

<https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/cjil11&div=9&id=&page=>

**Dutton, Y. M.** (2012). Virtual Witness Confrontation in Criminal Cases: A Proposal to Use Videoconferencing Technology in Maritime Piracy Trials. *Vand. J. Transnat'l*

<https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/vantl45&div=35&id=&page=>

**Fischer, D. L.** (1985). Piracy behavior of wintering Bald Eagles. *The Condor*

<https://academic.oup.com/condor/article-abstract/87/2/246/5185495>

Fokas, T. (1996). The Barbary Coast revisited: the resurgence of international maritime piracy

<https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/usfm9&div=21&id=&page=>

**Frontini, A.** (2014). The European Union Maritime Security Strategy: Sailing Uncharted Waters?. *European Policy Centre*.

<http://aei.pitt.edu/56472/>

**Fu, X., Ng, A. K., & Lau, Y. Y.** (2010). The impacts of maritime piracy on global economic development: the case of Somalia. *Maritime Policy & Management*

[https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/03088839.2010.524736?casa\\_token=fMHm3WtNyQAAAAA%3AvyehIx7FkYo9TdJZ4kuVD5sWPTDE54bfNDhOv3kwNHp4OEp6TW2k4Fb-UvXLBVvfr-CKYYp22Q](https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/03088839.2010.524736?casa_token=fMHm3WtNyQAAAAA%3AvyehIx7FkYo9TdJZ4kuVD5sWPTDE54bfNDhOv3kwNHp4OEp6TW2k4Fb-UvXLBVvfr-CKYYp22Q)

**Geiss, R., & Petrig, A.** (2011). *Piracy and armed robbery at sea: the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden*. OUP Oxford.

[https://books.google.gr/books?hl=en&lr=&id=cGpCAgAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=Geiss,+R.,+%26+Petrig,+A.+\(2011\).+Piracy+and+armed+robbery+at+sea:+the+legal+framework+for+counter-piracy+operations+in+Somalia+and+the+Gulf+of+Aden.+OUP+Oxford.&ots=bB0rCSsQyM&sig=OQfPRn4bsGD1Ri3Iz7zh1r6y-Ss&redir\\_esc=y#v=onepage&q=Geiss%2C%20R.%2C%20%26%20Petrig%2C%20A.%20\(2011\).%20Piracy%20and%20armed%20robbery%20at%20sea%3A%20the%20legal%20framework%20for%20counter-piracy%20operations%20in%20Somalia%20and%20the%20Gulf%20of%20Aden.%20OUP%20Oxford.&f=false](https://books.google.gr/books?hl=en&lr=&id=cGpCAgAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=Geiss,+R.,+%26+Petrig,+A.+(2011).+Piracy+and+armed+robbery+at+sea:+the+legal+framework+for+counter-piracy+operations+in+Somalia+and+the+Gulf+of+Aden.+OUP+Oxford.&ots=bB0rCSsQyM&sig=OQfPRn4bsGD1Ri3Iz7zh1r6y-Ss&redir_esc=y#v=onepage&q=Geiss%2C%20R.%2C%20%26%20Petrig%2C%20A.%20(2011).%20Piracy%20and%20armed%20robbery%20at%20sea%3A%20the%20legal%20framework%20for%20counter-piracy%20operations%20in%20Somalia%20and%20the%20Gulf%20of%20Aden.%20OUP%20Oxford.&f=false)

**Gilmer, B. V., & Dewey, S. C.** (2022). Captive calculations and benevolent abandonment: Ransom piracy and the carceral occupation of hostage ships along the coast of Somalia. *Political Geography*

[https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0962629821002468?casa\\_token=5BmRppMylJEAAAAA:Fp2bhbWaz5XuYolRCQXcpjkl0mU5zNlzfY2MYpBBgMo4Ju0ke55e\\_iYII7pDdyS9Ow4908ae](https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0962629821002468?casa_token=5BmRppMylJEAAAAA:Fp2bhbWaz5XuYolRCQXcpjkl0mU5zNlzfY2MYpBBgMo4Ju0ke55e_iYII7pDdyS9Ow4908ae)

**Gosse, P.** (2012). *The history of piracy*. Courier Corporation.

[https://books.google.gr/books?hl=en&lr=&id=-x1jcFe-TCMC&oi=fnd&pg=PP1&dq=Gosse,+P.+\(2012\).+The+history+of+piracy.+Courier+Corporation.&ots=WwGyOVJ0Hx&sig=csdjD3h8MdVm7QuKTzo67TfBUiI&redir\\_esc=y#v=onepage&q=Gosse%2C%20P.%20\(2012\).%20The%20history%20of%20piracy.%20Courier%20Corporation.&f=false](https://books.google.gr/books?hl=en&lr=&id=-x1jcFe-TCMC&oi=fnd&pg=PP1&dq=Gosse,+P.+(2012).+The+history+of+piracy.+Courier+Corporation.&ots=WwGyOVJ0Hx&sig=csdjD3h8MdVm7QuKTzo67TfBUiI&redir_esc=y#v=onepage&q=Gosse%2C%20P.%20(2012).%20The%20history%20of%20piracy.%20Courier%20Corporation.&f=false)

**Guilfoyle, D.** (2010). The laws of war and the fight against Somali piracy: combatants or criminals?. *Melbourne Journal of International Law*

[https://search.informit.org/doi/abs/10.3316/agis\\_archive.20103532](https://search.informit.org/doi/abs/10.3316/agis_archive.20103532)

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

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0962629809000511>

**Halberstam, M.** (1988). Terrorism on the high seas: the Achille Lauro, piracy and the IMO convention on maritime safety. *American Journal of International Law*

<https://www.cambridge.org/core/journals/american-journal-of-international-law/article/abs/div-classtitlediv/5E5787E66BADEE7FA08808937443513F>

**Hauben, H., & Meeus, A. (Eds.).** (2014). *The Age of the Successors and the Creation of the Hellenistic Kingdoms (323-276 BC)*. Leuven, Belgium: Peeters.

[https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/56569999/Meeus\\_TerritorialAmbitionsPtolemy-with-cover-page-v2.pdf?Expires=1644604936&Signature=d69UnxP5qP9BwbrSs5XjN~7clOpsCq3gZOoJ-krWsk7rjzAHc5dypREZIONWVweuAvODDnxH62-UsOsUsB6B5Z2rAUnjlj~ZGqwevtPDxmk4breG13v1xRnQTljX8MI2ptOUJOz6L2Y8Y8FfV8m12ylmmMghjKXQ00cwrAugQY6ylJdlBBQv1UDun4QvAaVNxZvLIKfZF1o1iIP862Rrm6am8dS46P00NEaG0Kwtydr9JYM1Kn6HFuPOioJYqH5qGhbHV3N3NC2Smt-PdnNtSutaDZwMFvhS4IESujBYXIPMzMYTB62R~1VXYS1XEjwukdS1d1gkSwk-SD9fFeKMw\\_&Key-Pair-Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA](https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/56569999/Meeus_TerritorialAmbitionsPtolemy-with-cover-page-v2.pdf?Expires=1644604936&Signature=d69UnxP5qP9BwbrSs5XjN~7clOpsCq3gZOoJ-krWsk7rjzAHc5dypREZIONWVweuAvODDnxH62-UsOsUsB6B5Z2rAUnjlj~ZGqwevtPDxmk4breG13v1xRnQTljX8MI2ptOUJOz6L2Y8Y8FfV8m12ylmmMghjKXQ00cwrAugQY6ylJdlBBQv1UDun4QvAaVNxZvLIKfZF1o1iIP862Rrm6am8dS46P00NEaG0Kwtydr9JYM1Kn6HFuPOioJYqH5qGhbHV3N3NC2Smt-PdnNtSutaDZwMFvhS4IESujBYXIPMzMYTB62R~1VXYS1XEjwukdS1d1gkSwk-SD9fFeKMw_&Key-Pair-Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA)

**He, R.** (2009). Coast guards and maritime piracy: sailing past the impediments to cooperation in Asia. *The Pacific Review*

[https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/09512740903329756?casa\\_token=Lqx7wdEpos8AAAAA%3A\\_8JtK0emDF8K7eGSudHL8N0EshOohZjl9GzdFq4kgTE8MN7p44rceSsuxGHJ4bO7YA0WmfQDIP8](https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/09512740903329756?casa_token=Lqx7wdEpos8AAAAA%3A_8JtK0emDF8K7eGSudHL8N0EshOohZjl9GzdFq4kgTE8MN7p44rceSsuxGHJ4bO7YA0WmfQDIP8)

**Herbert-Burns, R.** (2006). Compound piracy at sea in the early twenty-first century: a tactical to operational-level perspective on contemporary, multiphase piratical methodology. In *Violence at Sea* (pp. 107-132). 1st Edition, published by Routledge.

**Herbig, F. J., & Fouché, H.** (2013). Maritime piracy and conservation crime in Africa: has the die been cast for an environmental disaster?. *Acta Criminologica: African Journal of Criminology & Victimology*

<https://journals.co.za/doi/pdf/10.10520/EJC145832>

**Jin, M., Shi, W., Lin, K. C., & Li, K. X.** (2019). Marine piracy prediction and prevention: Policy implications. *Marine Policy*

[https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X1830705X?casa\\_token=GXh7P60wIw4AAAAA:djmr3z0n199ga8DOCVi65Py897rvbtsjc12ajmimaXT3F\\_FsfBswooKXJRZ6-5Duwfxci-hc](https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X1830705X?casa_token=GXh7P60wIw4AAAAA:djmr3z0n199ga8DOCVi65Py897rvbtsjc12ajmimaXT3F_FsfBswooKXJRZ6-5Duwfxci-hc)

**John, C.** (1986). *Nederlandse Stichting Sirius v. NV Mabeco and NV Parfin, Belgium*

<https://www.cambridge.org/core/journals/international-law-reports/article/abs/castle-john-and-nederlandse-stichting-sirius-v-nv-mabeco-and-nv-parfin/830AF191CA29982F87588BB78702DC69>

**Johnson, D. H. N.** (1957). Piracy in modern international law. *Transactions of the Grotius Society*

<https://www.jstor.org/stable/743144>

**Kallet-Marx, L., & Marx, L. K.** (1993). *Money, expense, and naval power in Thucydides' History 1-5.24*. Univ of California Press.

[https://books.google.gr/books?hl=el&lr=&id=ChRJHI9Z4cC&oi=fnd&pg=PP15&dq=Kallet-Marx,+L.,+%26+Marx,+L.+K.+\(1993\).+Money,+expense,+and+naval+power+in+Thucydides%27+History+1-5.24.+Univ+of+California+Press.&ots=VaBInD4t0C&sig=Y8cgTp2l4ya\\_Sb\\_QghpzYWQSHgQ&redir\\_esc=y#v=onepage&q&f=false](https://books.google.gr/books?hl=el&lr=&id=ChRJHI9Z4cC&oi=fnd&pg=PP15&dq=Kallet-Marx,+L.,+%26+Marx,+L.+K.+(1993).+Money,+expense,+and+naval+power+in+Thucydides%27+History+1-5.24.+Univ+of+California+Press.&ots=VaBInD4t0C&sig=Y8cgTp2l4ya_Sb_QghpzYWQSHgQ&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false)

**Kellerman, M. G.** (2011). Somali piracy: Causes and consequences. *Inquiries Journal*

<http://www.inquiriesjournal.com/articles/579/somali-piracy-causes-and-consequences>

**Keyuan, Z.** (2000). Enforcing the law of piracy in the South China Sea. *J. Mar. L. & Com.*

[https://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/jmlc31&div=12&g\\_sent=1&casa\\_token=](https://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/jmlc31&div=12&g_sent=1&casa_token=)

**Klarer, M. (Ed.).** (2018). *Piracy and Captivity in the Mediterranean: 1550-1810*. Routledge, 1st Edition, Piracy and Captivity in the Mediterranean 1550-1810, Published by Routledge

**Kraska, J.** (2012). Piracy. *The Wiley-Blackwell Encyclopedia of Globalization*.

<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1002/9780470670590.wbeog458>

**Kraska, J.** (2011). *Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea: International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea*

[https://books.google.gr/books?hl=el&lr=&id=NgPm\\_7mP0-YC&oi=fnd&pg=PP2&dq=economic+cost+of+maritime+piracy&ots=CyvnZprQD2&sig=SJGJueig0i-c2Hx3Hcw7dtKk5Z8&redir\\_esc=y#v=onepage&q=economic%20cost%20of%20maritime%20piracy&f=false](https://books.google.gr/books?hl=el&lr=&id=NgPm_7mP0-YC&oi=fnd&pg=PP2&dq=economic+cost+of+maritime+piracy&ots=CyvnZprQD2&sig=SJGJueig0i-c2Hx3Hcw7dtKk5Z8&redir_esc=y#v=onepage&q=economic%20cost%20of%20maritime%20piracy&f=false)

**Kyriazis, N., Metaxas, T., & Economou, E. M.** (2018). War for profit: English corsairs, institutions and decentralised strategy. *Defence and peace economics*

[https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/10242694.2015.1111601?casa\\_token=j7wTn0W8nf0AAAAA%3AG6GLT0otYTtoFDXQwBntWAidtdjYJ3LuMCZepkmoX5NTUFufBBiGWnaKx2z9Q3iMedkBHf6n9-ys](https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/10242694.2015.1111601?casa_token=j7wTn0W8nf0AAAAA%3AG6GLT0otYTtoFDXQwBntWAidtdjYJ3LuMCZepkmoX5NTUFufBBiGWnaKx2z9Q3iMedkBHf6n9-ys)

**Lewis, D. M.** (2019). Piracy and Slave Trading in Action in Classical and Hellenistic Greece. *Mare Nostrum*

<https://www.revistas.usp.br/marenostrum/article/view/155855>

**Liss, C.** (2003). Maritime Piracy in Southeast Asia. In *Southeast Asian Affairs 2003* (pp. 52-68). ISEAS Publishing.

[https://muse.jhu.edu/article/400076/summary?casa\\_token=ntVupwIta68AAAAA:f6gf\\_xRSGWREawSnKSW1BtPgEdfg547RWrFGir\\_R0Dah0icXpZa4PPXXDvCGY4uxb1R7Njlg](https://muse.jhu.edu/article/400076/summary?casa_token=ntVupwIta68AAAAA:f6gf_xRSGWREawSnKSW1BtPgEdfg547RWrFGir_R0Dah0icXpZa4PPXXDvCGY4uxb1R7Njlg)

**Liss, C.** (2014). *Assessing contemporary maritime piracy in Southeast Asia: Trends, hotspots and responses*. Frankfurt: Peace Research Institute Frankfurt.

<https://www.jstor.org/stable/pdf/resrep14498.1.pdf>

**Magnuson, W.** (2014). MARINE CONSERVATION CAMPAIGNERS AS PIRATES: THE CONSEQUENCES OF" SEA SHEPHERD". *Environmental Law*

<https://www.jstor.org/stable/43267836>

**Marchal, R.** (2011). Somali piracy: The local contexts of an international obsession. *Humanity: An International Journal of Human Rights, Humanitarianism, and Development*

<https://muse.jhu.edu/article/421344>

**Marchione, E., & Johnson, S. D.** (2013). Spatial, temporal and spatio-temporal patterns of maritime piracy. *Journal of Research in Crime and Delinquency*

<https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/0022427812469113>

Murphy, M. N. (2007). Suppression of piracy and maritime terrorism: A suitable role for a navy?. *Naval War College Review*

<https://www.jstor.org/stable/26396847>

**Morabito, G., D'Aleo, V., Di Fatta, D., Musotto, R., & Vesperi, W.** (2018). Maritime Piracy in Southeast Asia: Consequences on Economic and Political Integration. In *Establishing Food Security and Alternatives to International Trade in Emerging Economies* (pp. 119-134). IGI Global

<https://www.igi-global.com/chapter/maritime-piracy-in-southeast-asia/186445>

**Mylonas, Y.** (2013). Piracy culture in Greece: Local realities and civic potentials. *Piracy Cultures: How a Growing Portion of the Global Population Is Building Media Relationships Through Alternate Channels of Obtaining Content*.



[https://books.google.gr/books?hl=en&lr=&id=HVvX7kCLcMwC&oi=fnd&pg=PT4&dq=Mylonas,+Y.+\(2013\).+Piracy+culture+in+Greece:+Local+realities+and+civic+potentials.+Piracy+Cultures:+How+a+Growing+Portion+of+the+Global+Population+Is+Building+Media+Relationships+Through+Alternate+Channels+of+Obtaining+Content.&ots=Wm35PoljYx&sig=7HTmMkAR5A2rLSS--sdtwbPlogY&redir\\_esc=y#v=onepage&q&f=false](https://books.google.gr/books?hl=en&lr=&id=HVvX7kCLcMwC&oi=fnd&pg=PT4&dq=Mylonas,+Y.+(2013).+Piracy+culture+in+Greece:+Local+realities+and+civic+potentials.+Piracy+Cultures:+How+a+Growing+Portion+of+the+Global+Population+Is+Building+Media+Relationships+Through+Alternate+Channels+of+Obtaining+Content.&ots=Wm35PoljYx&sig=7HTmMkAR5A2rLSS--sdtwbPlogY&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false)

**Nelson, E. S.** (2012). *Maritime Terrorism and Piracy: Existing and Potential Threats. Global Security Studies*

[https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2923373](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2923373)

**Nguyen, C. M., & Le, T. Q.** (2019). Impact of piracy on maritime transport and technical solutions for prevention. *International Journal of Civil Engineering and Technology*.

[https://www.researchgate.net/profile/Le-Quoc-Tien/publication/330661218\\_Impact\\_Of\\_Piracy\\_on\\_Maritime\\_Transport\\_and\\_Technical\\_Solutions\\_for\\_Prevention/links/5c4d03f5458515a4c743429d/Impact-Of-Piracy-on-Maritime-Transport-and-Technical-Solutions-for-Prevention.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Le-Quoc-Tien/publication/330661218_Impact_Of_Piracy_on_Maritime_Transport_and_Technical_Solutions_for_Prevention/links/5c4d03f5458515a4c743429d/Impact-Of-Piracy-on-Maritime-Transport-and-Technical-Solutions-for-Prevention.pdf)

**Nincic, D. J.** (2013). Trends in Modern Piracy. *The SAIS Review of International Affairs*.

<https://www.jstor.org/stable/26995405>

**Nwachukwu, P. I., Obasi, E., Akpuh, D., & Olaiya, S.** The Impact of Piracy on Economic Prosperity in Niger Delta Region of Nigeria.

[https://www.researchgate.net/profile/Precious-Ikechukwu-Nwachukwu/publication/341090941\\_The\\_Impact\\_of\\_Piracy\\_on\\_Economic\\_Prospertiy\\_in\\_Niger\\_Delta\\_Region\\_of\\_Nigeria/links/5eacb30145851592d6b2068c/The-Impact-of-Piracy-on-Economic-Prosperity-in-Niger-Delta-Region-of-Nigeria.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Precious-Ikechukwu-Nwachukwu/publication/341090941_The_Impact_of_Piracy_on_Economic_Prospertiy_in_Niger_Delta_Region_of_Nigeria/links/5eacb30145851592d6b2068c/The-Impact-of-Piracy-on-Economic-Prosperity-in-Niger-Delta-Region-of-Nigeria.pdf)

**O'Connell, R. J., & Descovich, C. M.** (2010). *Decreasing variance in response time to singular incidents of piracy in the Horn of Africa area of operation*. NAVAL POSTGRADUATE SCHOOL MONTEREY CA DEPT OF INFORMATION SCIENCES.

<https://apps.dtic.mil/sti/citations/ADA525041>

**Onuoha, F.** (2009). Sea piracy and maritime security in the Horn of Africa: The Somali coast and Gulf of Aden in perspective. *African Security Studies*.

<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/10246029.2009.9627540?journalCode=rasr20>

**Ormerod, H. A.** (2010). *Piracy in the ancient world*. JHU Press.

[https://books.google.gr/books?hl=en&lr=&id=t7YF5S9cP7YC&oi=fnd&pg=PA5&dq=Ormerod,+H.+A.+\(2010\).+Piracy+in+the+ancient+world.+JHU+Press.&ots=JXwCzEEhxd&sig=UrooJNEGaCT2pLaZC90G20zaY1Q&redir\\_esc=y#v=onepage&q&f=false](https://books.google.gr/books?hl=en&lr=&id=t7YF5S9cP7YC&oi=fnd&pg=PA5&dq=Ormerod,+H.+A.+(2010).+Piracy+in+the+ancient+world.+JHU+Press.&ots=JXwCzEEhxd&sig=UrooJNEGaCT2pLaZC90G20zaY1Q&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false)

**Papastavridis, E.** (2015). EUNAVFOR Operation Atalanta off Somalia: The EU in Unchartered Legal Waters?. *International & Comparative Law Quarterly*.

<https://www.cambridge.org/core/journals/international-and-comparative-law-quarterly/article/abs/eunavfor-operation-atalanta-off-somalia-the-eu-in-unchartered-legal-waters/1C7F25F3A116F97A33D7864DD9B52866>

**Percy, S., & Shortland, A.** (2013). The business of piracy in Somalia. *Journal of strategic studies*.

[https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/01402390.2012.750242?casa\\_token=m63qjEXU1L0AAAAA%3AqHj4lfiViXqduMSCjHwO-KK8wIuEm3mW-NtSMZZ2qmr1WxNBI0vqRRZjixk1jGGAlumvWlzSB\\_s](https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/01402390.2012.750242?casa_token=m63qjEXU1L0AAAAA%3AqHj4lfiViXqduMSCjHwO-KK8wIuEm3mW-NtSMZZ2qmr1WxNBI0vqRRZjixk1jGGAlumvWlzSB_s)

**Peters, B. C.** (2020). Nigerian piracy: Articulating business models using crime script analysis. *International Journal of Law, Crime and Justice*

[https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1756061619304392?casa\\_token=v-DfGH3rCzcAAAAA:P8EtZ4UT2boSp2-iaT179eCfG0YVc-13v48R-G4mg4Ob7unHm1jhwd59hM9\\_Xs6K6MG25PAI](https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1756061619304392?casa_token=v-DfGH3rCzcAAAAA:P8EtZ4UT2boSp2-iaT179eCfG0YVc-13v48R-G4mg4Ob7unHm1jhwd59hM9_Xs6K6MG25PAI)

**Petrig, A., & Geiss, R.** (2011). Piracy and Armed Robbery at Sea. The Legal Framework for Counter-Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden, Published to Oxford Scholarship Online

<https://apps.dtic.mil/sti/pdfs/ADA506760.pdf>

**Potgieter, T., & Schofield, C.** (2010). Poverty, poaching and pirates: geopolitical instability and maritime insecurity off the Horn of Africa. *Journal of the Indian Ocean Region*.

<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/19480881.2010.489673>

**Radin, M.** (1998). The Roman Law of Delphi and the Lex Gabinia. *The Classical Journal*

<https://www.jstor.org/stable/3289325>

**Rech, W.** (2018). Ambivalences of recognition: The position of the Barbary corsairs in early modern international law and international politics. In *Piracy and Captivity in the Mediterranean*, 1st Edition, Published by Routledge

**Rediker, M.** (1981). "Under the Banner of King Death": The Social World of Anglo-American Pirates, 1716 to 1726. *The William and Mary Quarterly: A Magazine of Early American History*

<https://www.jstor.org/stable/1918775>

**Ropp, A.** (2014). Pirate Gold and Sailor Gain: Property and Ownership among Pirates, Privateers, and Sailors during the Golden Age of Piracy. *2014 NCUR*.

[https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/47442003/736-3675-1-PB-with-cover-page-v2.pdf?Expires=1644607040&Signature=Wxx8MQxf6r~fUBJxEcXxlEbywki2ntmYCbWdyDESmnvdX529xjwepYKbQBakXUtBJe39Sbi6WCQuzHysakfu8Z4gYr9mnOcubaARwhDCa7vdEilAVVqttlNE9OutMJ3Ib-APoFgahCi0k8fK7N-7IbIXRnkzb7YpLn3cy40xQ4wvH6Yr4AWDv~d4rQIZ~efkTOoxlftahUPSmllofAJz5dFbVSjikd58c0mlMudfQDkZ41oN5gXZnwcGxck8chm1NNTFpqCqxfAjqPTy7nheEJ~YaZeW~qpTX~3YXg3zIO8F3fDq8imG082ca2RL~4OfKXa9osp7KRxm7bXwG3B9Kg\\_&Key-Pair-Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA](https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/47442003/736-3675-1-PB-with-cover-page-v2.pdf?Expires=1644607040&Signature=Wxx8MQxf6r~fUBJxEcXxlEbywki2ntmYCbWdyDESmnvdX529xjwepYKbQBakXUtBJe39Sbi6WCQuzHysakfu8Z4gYr9mnOcubaARwhDCa7vdEilAVVqttlNE9OutMJ3Ib-APoFgahCi0k8fK7N-7IbIXRnkzb7YpLn3cy40xQ4wvH6Yr4AWDv~d4rQIZ~efkTOoxlftahUPSmllofAJz5dFbVSjikd58c0mlMudfQDkZ41oN5gXZnwcGxck8chm1NNTFpqCqxfAjqPTy7nheEJ~YaZeW~qpTX~3YXg3zIO8F3fDq8imG082ca2RL~4OfKXa9osp7KRxm7bXwG3B9Kg_&Key-Pair-Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA)

**Rothwell, D. R.** (2009). Maritime piracy and international law. *Crimes of War Project*, 24.

<http://3.17.239.65/beacon/wp-content/uploads/2020/01/Maritime-Piracy-and-International-Law.pdf>

**Schmitt, C.** (2011). The concept of piracy (1937). *Humanity: An International Journal of Human Rights, Humanitarianism, and Development*.

[https://muse.jhu.edu/article/421343/summary?casa\\_token=CZpuakbrjl0AAAAA:kfg-6vyursC1eMrcmkrqpvjsoVvIngsYWzt6DgG5JAvtGGTRH6Nhg1G53lMg\\_QbY4rMt](https://muse.jhu.edu/article/421343/summary?casa_token=CZpuakbrjl0AAAAA:kfg-6vyursC1eMrcmkrqpvjsoVvIngsYWzt6DgG5JAvtGGTRH6Nhg1G53lMg_QbY4rMt)

**Schoeman, M., & Häefele, B.** (2013). Piracy and Organised Crime at Sea: Following the Money Trail. In *Piracy at Sea* (pp. 203-215). Springer, Berlin, Heidelberg.

[https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-642-39620-5\\_14](https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-642-39620-5_14)

**SILVEIRA, J. A.** (2016). European Union security: the threat of piracy». In *VIII Congresso da Associação Portuguesa de Ciência Política*.

[https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/51523431/SILVEIRA\\_2016\\_APCP\\_European\\_Union\\_Security\\_the\\_Threat\\_of\\_Piracy-with-cover-page-v2.pdf?Expires=1644607383&Signature=VAZooFRG170uMyKTcfl6T2TrmHnLa~XpvjT4ZwpMkRFb5NlcyScrtQ3j14o23vZAetU4TqKzj4pwO~IGsRX1pIKCfI7etg~d pd3wg-rCsDhE4erskhM0MZINKfSDpFrb2ne9vFz5rERQ8QaV0~Q9Bz-s72TfyzAriDCxQDw4~gwSb4mwTmTeQ60OiK5UIhZnFu-FuO9aXepIUFG5j6CKm3Pu1ActLl4X3qjZkIH0EuLz8sxjnh6Tt1aLCuP2kvZaVTSh8PDtDgwiZK6KJRDiueST7SBf-Wz85dy-VcL418DwjRd474w9FqU5-ODKgsu2t2s60MfxM6csvrTbS6a5Q\\_&Key-Pair-Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA](https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/51523431/SILVEIRA_2016_APCP_European_Union_Security_the_Threat_of_Piracy-with-cover-page-v2.pdf?Expires=1644607383&Signature=VAZooFRG170uMyKTcfl6T2TrmHnLa~XpvjT4ZwpMkRFb5NlcyScrtQ3j14o23vZAetU4TqKzj4pwO~IGsRX1pIKCfI7etg~d pd3wg-rCsDhE4erskhM0MZINKfSDpFrb2ne9vFz5rERQ8QaV0~Q9Bz-s72TfyzAriDCxQDw4~gwSb4mwTmTeQ60OiK5UIhZnFu-FuO9aXepIUFG5j6CKm3Pu1ActLl4X3qjZkIH0EuLz8sxjnh6Tt1aLCuP2kvZaVTSh8PDtDgwiZK6KJRDiueST7SBf-Wz85dy-VcL418DwjRd474w9FqU5-ODKgsu2t2s60MfxM6csvrTbS6a5Q_&Key-Pair-Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA)

**Skowronek, R. K., & Ewen, C. R. (Eds.).** (2007). *X marks the spot: the archaeology of piracy*. Gainesville, FL: University Press of Florida.

[https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/33001623/Castro\\_2008\\_-\\_IJNA\\_-\\_Review\\_Pirates-with-cover-page-v2.pdf?Expires=1644605064&Signature=XdtEUFcu~eSxu6srT7K6tGFEP1Vo7VcSD1n2YeOXnpTOEaPiIB4KtxkhWsq1OwDDxauIfe0GF33Dm2Iqz8rttAsSTqw81eGinDCW8w0EHuf~rhiApWS00tIPLW497MNErnlhtyrRKIXYBiC-x2wp1QTQefxkqCVp11FGiDVis2UouuFZIo32uTyXNd010J9pStX1DFP0G9trPOsrTSXRpVModc~NW0C4svPTr2rQVapGom0X4Mq1PW5LjLXFWpOlzNf~NZ2S6Ip](https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/33001623/Castro_2008_-_IJNA_-_Review_Pirates-with-cover-page-v2.pdf?Expires=1644605064&Signature=XdtEUFcu~eSxu6srT7K6tGFEP1Vo7VcSD1n2YeOXnpTOEaPiIB4KtxkhWsq1OwDDxauIfe0GF33Dm2Iqz8rttAsSTqw81eGinDCW8w0EHuf~rhiApWS00tIPLW497MNErnlhtyrRKIXYBiC-x2wp1QTQefxkqCVp11FGiDVis2UouuFZIo32uTyXNd010J9pStX1DFP0G9trPOsrTSXRpVModc~NW0C4svPTr2rQVapGom0X4Mq1PW5LjLXFWpOlzNf~NZ2S6Ip)

[kM3A9-Vc1~bmCygpyWY919lck6uSdN-cnf0cRZ31uswSxCR~0u~N1ygh-ZnPiFmdTW-EEExMMkVmQ\\_&Key-Pair-Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA](https://www.researchgate.net/publication/261689209_Voluntaries_and_Sea_Robbers_A_Review_of_the_Academic_Literature_on_Privateering_Corsairing_Buccaneering_and_Piracy)

**Starkey, D. J.** (2011). Voluntaries and Sea Robbers: A review of the academic literature on privateering, corsairing, buccaneering and piracy. *The Mariner's Mirror*

[https://www.researchgate.net/publication/261689209\\_Voluntaries\\_and\\_Sea\\_Robbers\\_A\\_Review\\_of\\_the\\_Academic\\_Literature\\_on\\_Privateering\\_Corsairing\\_Buccaneering\\_and\\_Piracy](https://www.researchgate.net/publication/261689209_Voluntaries_and_Sea_Robbers_A_Review_of_the_Academic_Literature_on_Privateering_Corsairing_Buccaneering_and_Piracy)

**Teitler, G.** (2002). Piracy in Southeast Asia: a historical comparison. *Maritime Studies*

<https://www.marecentre.nl/mast/documents/GerTeitler.pdf>

**Storey, I. J.** (1999). Creeping Assertiveness: China, the Philippines and the South China Sea Dispute. *Contemporary Southeast Asia*

<https://www.jstor.org/stable/25798443>

**Thucydides, T. H. U. C. Y. D. I. D. E. S.** (2019). *The history of the Peloponnesian war*. BoD—Books on Demand.

[https://books.google.gr/books?hl=el&lr=&id=G8ePDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT2&dq=Thucydides,+T.+H.+U.+C.+Y.+D.+I.+D.+E.+S.+\(2019\).+The+history+of+the+Peloponnesian+war.+BoD%E2%80%93Books+on+Demand&ots=EPO\\_dscX2h&sig=J\\_fNzUTx1s-4iPEpGz4dWtEEoAc&redir\\_esc=y#v=onepage&q=Thucydides%2C%20T.%20H.%20U.%20C.%20Y.%20D.%20I.%20D.%20E.%20S.%20\(2019\).%20The%20history%20of%20the%20Peloponnesian%20war.%20BoD%E2%80%93Books%20on%20Demand&f=false](https://books.google.gr/books?hl=el&lr=&id=G8ePDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT2&dq=Thucydides,+T.+H.+U.+C.+Y.+D.+I.+D.+E.+S.+(2019).+The+history+of+the+Peloponnesian+war.+BoD%E2%80%93Books+on+Demand&ots=EPO_dscX2h&sig=J_fNzUTx1s-4iPEpGz4dWtEEoAc&redir_esc=y#v=onepage&q=Thucydides%2C%20T.%20H.%20U.%20C.%20Y.%20D.%20I.%20D.%20E.%20S.%20(2019).%20The%20history%20of%20the%20Peloponnesian%20war.%20BoD%E2%80%93Books%20on%20Demand&f=false)

**Treves, T.** (2009). Piracy, law of the sea, and use of force: developments off the coast of Somalia. *European Journal of International Law*.

<https://academic.oup.com/ejil/article/20/2/399/500835?login=true>

**Tryfon, K.** (2012). Maritime Piracy in the International and in the Hellenic Legal Order.

<https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/rveurost4&div=87&id=&page=>

**Tsilis, T.** (2011). *Counter-piracy escort operations in the Gulf of Aden*. NAVAL POSTGRADUATE SCHOOL MONTEREY CA

[https://calhoun.nps.edu/bitstream/handle/10945/5633/11Jun\\_Tsilis.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://calhoun.nps.edu/bitstream/handle/10945/5633/11Jun_Tsilis.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

**Vaněk, O., Jakob, M., Hrstka, O., & Pěchouček, M.** (2013). Agent-based model of maritime traffic in piracy-affected waters. *Transportation research part C: emerging technologies*.

[https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0968090X13001733?casa\\_token=XfH8LMW1qL0AAAAA:46YIJGHDEguXUe82UuXluZV-jZebMEz-arl3HLY6ZN65JNPW3Jqi2QqGUU-IdAZgiyA9\\_Y3](https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0968090X13001733?casa_token=XfH8LMW1qL0AAAAA:46YIJGHDEguXUe82UuXluZV-jZebMEz-arl3HLY6ZN65JNPW3Jqi2QqGUU-IdAZgiyA9_Y3)

**Wong, M. C., & Yip, T. L.** (2013). Maritime piracy: an analysis of attacks and violence. *International Journal of Shipping and Transport Logistics*.

<https://www.scribd.com/document/517491027/wong2012>

**Winn, N., & Lewis, A.** (2017). European Union anti-piracy initiatives in the Horn of Africa: linking land-based counter-piracy with maritime security and regional development. *Third World Quarterly*

[https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/01436597.2017.1322460?casa\\_token=xIW99aU\\_LGEAAAAA%3AT027v1O9YWoBMFHtsnKFXxLa6QcqrSQKPwjQNKf9bFu6V5d03ruYbvQrrEgISWqw4t\\_45j7\\_Hx4](https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/01436597.2017.1322460?casa_token=xIW99aU_LGEAAAAA%3AT027v1O9YWoBMFHtsnKFXxLa6QcqrSQKPwjQNKf9bFu6V5d03ruYbvQrrEgISWqw4t_45j7_Hx4)

**Young, A. J.** (2007). *Contemporary maritime piracy in Southeast Asia*. ISEAS Publishing.

**Yar, M.** (2005). The global 'epidemic' of movie 'piracy': crime-wave or social construction?. *Media, Culture & Society*

[https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0163443705055723?casa\\_token=p8eYiIQV\\_yMAAAAA:BZKtIJoH1ZN2g7R736amMMNOnl01ajZtGQqH4mGmVOLcv0p0o9XBPvCiY3PTmGUix\\_1sM8SAark](https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0163443705055723?casa_token=p8eYiIQV_yMAAAAA:BZKtIJoH1ZN2g7R736amMMNOnl01ajZtGQqH4mGmVOLcv0p0o9XBPvCiY3PTmGUix_1sM8SAark)

