



ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ & ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η Διάσταση του Δικαίου της Θάλασσας

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΖΕΛΙΟΣ - ΦΟΙΤΗΤΗΣ

ΠΕΤΡΟΣ ΛΙΑΚΟΥΡΑΣ - ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ



ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ & ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ -

Η ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον καθηγητή μου κ. Πέτρο Λιάκουρα για την υπομονή και εμπιστοσύνη του, για τις πολύτιμες παρατηρήσεις και συμβουλές του, για την τακτική επικοινωνία και άμεση ανταπόκριση κατά τη διάρκεια υλοποίησης της πτυχιακής εργασίας. Η καθοδήγησή του ήταν πολύτιμη σε όλες τις φάσεις της έρευνάς μου, από τη σωστή και ακριβή διατύπωση του θέματος μέχρι την ολοκλήρωση της βιβλιογραφίας.

Επίσης θα ήθελα να απευθύνω τις ευχαριστίες μου στον δικηγόρο κ. Θεόδωρο Μεσσήνη, ο οποίος στήριξε τις σπουδές μου με διάφορους τρόπους, παρέχοντας μου τον απαραίτητο χρόνο για την ολοκλήρωση της παρούσας εργασίας.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η πτυχιακή αυτή εργασία στοχεύει στην ολοκλήρωση των μεταπτυχιακών μου σπουδών με θέμα την Ενέργεια στο Πανεπιστήμιο του Πειραιά, τμήμα Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών.

Το αντικείμενό της αφορά την πειρατεία και την τρομοκρατία στις θαλάσσιες μεταφορές ενώ ταυτόχρονα προσπαθεί να διαχωρίσει αυτές τις δύο εγκληματικές πράξεις και να οριοθετήσει τα αίτια, κίνητρα και αποτελέσματα αυτών των διεθνών εγκλημάτων. Επίσης, η εργασία έχει ως στόχο να περιγράψει το νομικό πλαίσιο κατά των παραπάνω αξιόποινων πράξεων.

Στο πρώτο κεφάλαιο περιγράφεται το φαινόμενο της πειρατείας μέσα από την ιστορική της αναδρομή. Στο δεύτερο κεφάλαιο αναλύεται το φαινόμενο της σύγχρονης πειρατείας και διαχωρίζεται από την θαλάσσια τρομοκρατία. Στο τρίτο κεφάλαιο καταγράφεται η περίπτωση της Σομαλίας ως μια ιδιαίτερη περίπτωση πειρατικής δραστηριότητας. Στο τελευταίο κεφάλαιο αναλύεται η νομική διάσταση του προβλήματος (UNCLOS-SUA-ΕΣΔΑ) και ολοκληρώνεται με συμπεράσματα και προτάσεις.

Θα ήθελα να τονίσω ότι η έρευνα μου δεν εστιάζεται μόνο στη νομική διάσταση του φαινομένου της πειρατείας και της τρομοκρατίας αλλά επιχειρεί μία συνολικότερη προσέγγιση του θέματος μελετώντας τις κοινωνικές, οικονομικές και πολιτικές εκφάνσεις ενός πολύ σύνθετου προβλήματος.

Περιεχόμενα

Εισαγωγή.....	3
Βασική διάκριση θαλάσσιας Τρομοκρατίας από την Πειρατεία	3
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	4
Το φαινόμενο της Πειρατείας.....	4
Ετυμολογία – βασικές έννοιες	4
Ιστορική Αναδρομή	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	11
Σύγχρονη Πειρατεία.....	11
Εισαγωγή στη σύγχρονη πειρατεία.....	11
Hot Spots της σύγχρονης πειρατείας.....	13
Θαλάσσια Τρομοκρατία – Ιστορικό και γεγονότα	19
Θαλάσσια Τρομοκρατία και Πειρατεία	20
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	23
Η περίπτωση της Σομαλίας.....	23
Ιστορική Αναδρομή	23
Οικονομία της Σομαλίας.....	26
Διεθνής Συνεργασία	28
Αίτια πειρατικής δραστηριότητας στη Σομαλία.....	31
Ταυτότητα των πειρατών και οι μέθοδοι δράσης τους	33
Πειρατές και Τρομοκράτες στη Σομαλία	40
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	43
Νομική Διάσταση.....	43
Εισαγωγή.....	43
Ορισμός της Πειρατείας	44
Α) Σύμβαση της Γενεύης για την Ανοιχτή Θάλασσα (1958)	44
Β) UNCLOS	44
Γ) Εκτός νομοθετικού πλαισίου του διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας	46
Δ) Διεθνές Γραφείο Ναυσιπλοΐας (International Maritime Bureau)	50
Η Πειρατεία ως Έγκλημα Οικουμενικής Δικαιοδοσίας	50
Οι πειρατές ως εχθροί της ανθρωπότητας.....	52
Ανάλυση UNCLOS – Νομικές Προκλήσεις σχετικά με τον ορισμό της Πειρατείας.....	53

I. Πειρατεία που διαπράττεται "για ιδιωτικούς σκοπούς"	57
II. Εδαφικό πεδίο εφαρμογής της UNCLOS – Περιορισμός της καταπολέμησης της πειρατείας μόνο σε α) Ανοικτές θάλασσες και β) σε χώρους εκτός δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους.....	58
III. Το κριτήριο των «Δύο Πλοίων».....	60
Ανάλυση Σύμβασης ΚΠΠ – Διαφορές με UNCLOS	61
Πειρατεία και τρομοκρατία	65
Ψηφίσματα του Συμβουλίου Ασφαλείας.....	67
Θέματα περί κράτησης και δίωξης των πειρατών	70
Μεταφορά υπόπτων πειρατείας	74
Η ιδέα ενός Διεθνούς Ποινικού Δικαστηρίου για την αντιμετώπιση των πειρατών	76
Περί Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων	76
ΕΣΔΑ και Πειρατεία, Νομικές προκλήσεις	79
Α) Δικαιοδοσία βάσει της ΕΣΔΑ.....	79
Β) Θέματα βάσει του άρθρου 5 παρ. 3 της Σύμβασης	81
Διεθνής συνεργασία.....	84
Συμπεράσματα και Προτάσεις.....	85
Η συμφιλίωση δημοσίων και ιδιωτικών συμφερόντων	85
Είναι το τρέχον νομικό πλαίσιο επαρκές;	86
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ	88

Εισαγωγή

Η θαλάσσια Τρομοκρατία και Πειρατεία είναι όροι που χρησιμοποιούνται για να περιγράψουν βίαιες ενέργειες που πραγματοποιούνται από κακόβουλους παράγοντες οι οποίοι δραστηριοποιούνται στη θάλασσα. Συνήθως συνδέουμε την τρομοκρατία με πράξεις βίας που διαπράττονται από φονταμενταλιστές, ενώ η πειρατεία υποδηλώνει εγκληματικές δραστηριότητες που διαπράττονται από ληστές με σκοπό το κέρδος. Τέτοιου είδους χαρακτηρισμοί είναι κοντόφθαλμοι και αδυνατούν να αποδείξουν την πραγματική έννοια των όρων. Επιπλέον, κάνουν εικασίες για τη φύση αυτών των απειλών και των παραγόντων που οδηγούν σε αυτές. Πρόσφατες προτάσεις για τη σύνδεση της έννοιας του πειρατή με αυτή του τρομοκράτη προκαλεί επιπλέον συσκότιση στην κατανόηση των διαφορών μεταξύ τους. Αν και υπάρχουν ομοιότητες μεταξύ των δραστών των παραπάνω ενεργειών, υπάρχουν και διακριτά χαρακτηριστικά που μας επιτρέπουν να ξεχωρίσουμε το ένα από το άλλο.

Οι φορείς χάραξης πολιτικής πρέπει να είναι σε θέση να διακρίνουν σαφώς τα δύο αυτά φαινόμενα, προκειμένου να αναπτυχθούν αποτελεσματικά οι ανάλογοι τρόποι αντιμετώπισης. Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι να αναλυθεί η έννοια της σύγχρονης πειρατείας, οι βασικές της διαφορές από τη θαλάσσια τρομοκρατία, κατά πόσο υπάρχει ή όχι σύνδεση μεταξύ τους (ιδίως στην περίπτωση της Σομαλίας) και ποιες είναι οι νομικές δυσκολίες στην αντιμετώπισή τους. Η ανάλυση αυτή θα εντοπίσει επίσης τις επιπτώσεις αυτών των απειλών και τους τρόπους με τους οποίους θα μπορούσαν να μετριαστούν. Με την ολοκλήρωση της εργασίας, ο αναγνώστης θα κατανοεί πληρέστερα το φαινόμενο της πειρατείας και της τρομοκρατίας εντός της θαλάσσιας περιοχής, το υπάρχον νομικό πλαίσιο και τους κινδύνους που εγκυμονούν για τη διεθνή ειρήνη και σταθερότητα.

Βασική διάκριση Θαλάσσιας Τρομοκρατίας από την Πειρατεία

Όπως συμβαίνει και με πολλές άλλες απειλές που αντιμετωπίζει η διεθνής κοινότητα, αυτό που οριοθετεί την πειρατεία και την τρομοκρατία κρίνεται συνήθως από την σκοπιά του θεατή. Το πώς ένα κράτος αντιλαμβάνεται αυτές οι απειλές μπορεί να είναι πολύ διαφορετικό από το πώς ένα άλλο κράτος τις αντιλαμβάνεται. Αυτή η έλλειψη συναίνεσης ως προς τον ορισμό έχει σημαντικές επιπτώσεις και εμποδίζει την ανάπτυξη μιας κοινής και υγιούς πολιτικής. Αν και η θαλάσσια τρομοκρατία και η πειρατεία είναι δύο διαφορετικά

φαινόμενα που υπάρχουν για διαφορετικούς λόγους, πολλά από τα χαρακτηριστικά τους τείνουν να αλληλεπικαλύπτονται. Αυτή η αλληλοεπικάλυψη έχει οδηγήσει σε παρανοήσεις σχετικά με τους ορισμούς των παραπάνω φαινομένων και τους κινδύνους που ενέχουν για τον ευρύ και σε μεγάλο βαθμό ακυβέρνητο θαλάσσιο τομέα. Επομένως είναι σημαντικό για μας να αποκτήσουμε μια βαθύτερη κατανόηση των συγκεκριμένων θαλάσσιων απειλών και των προκλήσεων που δημιουργούν για τους φορείς χάραξης πολιτικής αλλά και για τους ναυτικούς οι οποίοι τις αντιμετωπίζουν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Το φαινόμενο της Πειρατείας

Ετυμολογία – βασικές έννοιες

Οι λέξεις «πειρατεία» και «πειρατής» προέρχονται από το αρχαίο ελληνικό ρήμα πειράω-ῶ, το οποίο σημαίνει προσπαθώ, δοκιμάζω. Η πρώτη γραπτή εμφάνισή τους (τοῖς πειραταῖς) γίνεται σε ένα αθηναϊκό ψήφισμα της ελληνιστικής περιόδου προς τιμήν του στρατηγού Επιχάρους, ο οποίος κατά το Χρεμωνίδειο πόλεμο διακρίθηκε στη φύλαξη των ακτών της πόλης¹.

Κατά το μεσαίωνα εμφανίσθηκε στη Δυτική Ευρώπη ένας νέος εννοιολογικός διαχωρισμός, που αφορά το ηθικό και νομικό περιεχόμενο της πειρατείας. Ως πειρατής περιγραφόταν πια ο παράνομος που λήστευε πλοία τόσο σε καιρό ειρήνης όσο και πολέμου, ενώ ως κουρσάρος (από το γαλλικό corsaire) ονομαζόταν ο ιδιώτης που εξουσιοδοτείτο από τις αρχές ενός κράτους να διαπράττει πειρατικές ενέργειες εναντίον εχθρικών (προς το κράτος εντολέα) πλοίων και πόλεων σε καιρό πολέμου («κούρσα»). Βεβαίως ο κουρσάρος της μιας αντιμαχόμενης πλευράς, όσες εξουσιοδοτήσεις κι αν διέθετε, συνέχιζε να θεωρείται πειρατής για την άλλη.

Με την εμφάνιση των εναερίων μεταφορικών μέσων κατά τον 20ό αιώνα δημιουργήθηκε ακόμα ένας όρος: η αεροπειρατεία, δηλαδή η ανάληψη του ελέγχου ενός πολιτικού αεροσκάφους (ή τμήματός του) από άτομα διαφορετικά από το νόμιμο πλήρωμά του, ή ακόμα και η χρήση ενός αεροσκάφους από το νόμιμο πλήρωμά του, αλλά με διαφορετικό σκοπό από αυτόν που είναι εντεταλμένο.

¹ Philip De Souza, Piracy in the Graeco-Roman World, United Kingdom, Εκδότης Cambridge University Press, 2002, σελ. 3

Τέλος, τα τελευταία χρόνια η λέξη «πειρατεία» χρησιμοποιείται για να υποδηλώσει διάφορες παράνομες ενέργειες που δεν έχουν σχέση με το κυριολεκτικό νόημά της. Πιο χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι η ραδιοπειρατεία, δηλ. η παράνομη λειτουργία ραδιοφωνικού σταθμού που σημείωσε ακμή στην Ελλάδα στις δεκαετίες του '70 & του '80, & πιο πρόσφατα η πειρατεία λογισμικού, δηλ. η παράνομη χρήση, αντιγραφή ή διάδοση με ψηφιακό τρόπο υλικού που προστατεύεται από πνευματικά δικαιώματα.

Ιστορική Αναδρομή

Όντας ένα από τα παλαιότερα επαγγέλματα, η πειρατεία εμφανίστηκε για πρώτη φορά με την αξιοποίηση της θάλασσας για τη μεταφορά και το εμπόριο αγαθών από το ένα μέρος στο άλλο. Οι ιστορικοί δεν μπορούν να εντοπίσουν τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο, αλλά τα πρώτα γνωστά κείμενα που αναφέρουν την πειρατεία εμφανίστηκαν το δέκατο τέταρτο αιώνα π.Χ. Φαινόμενο που κυριαρχεί στις θάλασσες για τουλάχιστον 40 αιώνες, αποτέλεσε για πολλές περιόδους της ανθρώπινης ιστορίας την μάστιγα των μεταφορών. Οι πειρατές, έχοντας την οικονομική δυνατότητα να κατασκευάσουν, εξοπλίσουν, επανδρώσουν και συντηρήσουν ένα πειρατικό πλοίο, έβλεπαν το εμπόριο είτε ως απλή λεία ή σαν μέσο πολέμου, είτε ως δικό τους αναφαίρετο δικαίωμα ανταγωνιζόμενοι πάντοτε την ικανότητα των κρατών να διατηρούν πολεμικά πλοία για την φύλαξη των θαλάσσιων οδών ανεφοδιασμού. Ισχυρές κρατικές οντότητες του παρελθόντος όπως η Αρχαία Αθήνα, η Ρωμαϊκή αυτοκρατορία, η Βυζαντινή και αργότερα Οθωμανική αυτοκρατορία, που είχαν το πλεονέκτημα ενός ισχυρού πολεμικού στόλου και την οργάνωση που επέτρεπε την οχύρωση των λιμανιών από τις πειρατικές επιθέσεις, αλλά και διάφορα κράτη σε όλη την ιστορία έχουν χρησιμοποιήσει τρεις στρατηγικές απέναντι στους πειρατές: Τη συνεργασία, την καταστολή ή την ανοχή.

Κάνοντας μια αναδρομή στον αρχαίο κόσμο, από το 2000 έως το 800 πΧ, η πειρατεία ήταν μία συνήθης απειλή για της ναυτιλία. Αναφορές για την πειρατεία υπάρχουν πολύ πριν από τον 13 αιώνα π.Χ. Η αρχαία ελληνική γραμματεία βρίθει αναφορών από τα ομηρικά κίολας έπη, για ομάδες που επέδραμαν από θαλάσσης εναντίον ξένων πλοίων ή παραλιακών πόλεων με σκοπό τον προσπορισμό πλούτου και σκλάβων². Οι Σουμέριοι, ο βασιλιάς Μίνωας, οι Αιγύπτιοι, οι Έλληνες κ.α έρχονταν αντιμέτωποι με πειρατές. Ο Θουκυδίδης είναι ο πρώτος ιστορικός που διατυπώνει την άποψη ότι η αναπτυσσόμενη δύναμη ενός κράτους συνοδεύεται από την εξάλειψη της πειρατείας. Στο έργο του

² <https://el.wikipedia.org/wiki/Πειρατεία>

αναφέρει τους Κάρες και τους Φοίνικες να ασχολούνται με την πειρατεία, ενώ ο Μίνωας το 1450 π.Χ. ήταν ο πρώτος που συγκρότησε πολεμικό στόλο και εκδίωξε τους πειρατές (Lukka) από τις Κυκλάδες, τις οποίες είχαν μετατρέψει σε κρησφύγετο τους. Το γεγονός αυτό του έδωσε την δυνατότητα να θαλασσοκρατήσει, να αναπτυχθεί και να πλουτίσει³.

Στην Κλασική Εποχή, αντίστοιχα, διαβόητοι πειρατές εκτός από τους Φοίνικες ήταν οι Ιλλυριοί, οι Τυρρήνιοι και οι Θράκες. Πέρα από τα εμπορικά αγαθά οι πειρατές της εποχής εκείνης είχαν σαν σκοπό και το εμπόριο των ανθρώπων. Παράλληλα, η Ρώμη επέτρεπε την πειρατεία, καθώς οι πειρατικοί στόλοι την βοήθησαν να αποδυναμώσει τους εχθρούς της και δημιούργησαν νέες εμπορικές ευκαιρίες. Ο 1ος αιώνας θεωρείται ως ο κατεξοχήν αιώνας της πειρατείας καθώς μέσα στην αναταραχή και τον πολιτικό κατακερματισμό της εποχής δημιουργήθηκαν πολλά μικρά πειρατικά κράτη, κυρίως στις ακτές της νότιας Μικράς Ασίας. Η πειρατεία άρχισε να απειλεί τα Ρωμαϊκά πλοία και οι Ρωμαίοι αναγκάστηκαν να απαντήσουν. Σε μία προσπάθεια να αντιμετωπίσουν το φαινόμενο της εποχής το 68 π.χ. κατέλαβαν την Ιλλυρία καταστρέφοντας τις πειρατικές βάσεις. Ένα χρόνο αργότερα, ο Πομπήιος επιτέθηκε κατά των πειρατών της Κιλικίας σκοτώνοντας 10.000 πειρατές και καταστρέφοντας 500 πλοία. Έτσι η πειρατεία παρέμεινε υποτονική στη μεσόγειο μέχρι την πτώση της Ρώμης. Η σχετική αυτή ηρεμία που δημιουργήθηκε στις θάλασσες της Μεσογείου διήρκεσε μέχρι τον 3ο αιώνα και την εμφάνιση των Γότθων πειρατών.

Από το 100 π.Χ. επίσης έχουμε την εμφάνιση της Κινεζικής Πειρατείας. Η πρώτη περίοδος κινεζικής πειρατείας καταγράφηκε κατά τη διάρκεια της δυναστείας των Χαν (1^ο αι. π.Χ. έως τον 2^ο αι. μ.Χ.). Με την πτώση των Χαν ακολούθησε περίοδος διαφόρων διαδοχικών βασιλείων και δυναστειών. Η Κινεζική και η πειρατεία της Νοτιοανατολικής Ασίας ενισχύθηκαν και συνέχισαν να απειλούν το θαλάσσιο εμπόριο αποδυναμώνοντας την εξουσία που έλεγχαν οι δυναστείες. Η Θάλασσα της Νότιας Κίνας είναι ιδανική για τους πειρατές και παραμένει ένα πρόβλημα από την περίοδο της αποικιοκρατίας έως σήμερα.

Τέλος, οι Βίκινγκς, προερχόμενοι από την Σκανδιναβία, εμφανίστηκαν κατά τα τέλη του 8ου αιώνα και η παρουσία τους μειώθηκε κατά τον 11^ο έως ότου εξαλείφθηκαν τελείως. Έδρασαν ως εξερευνητές, έμποροι, μισθοφόροι, αλλά και πειρατές σε μεγάλο τμήμα της Ευρώπης.

³ Σιούσουρας Π. & Δαλακλής Δ., Σύγχρονες Θαλάσσιες Μεταφορές και το Φαινόμενο της Πειρατείας, Αθήνα, Εκδόσεις Σιδέρης, 2011, σελ 200

Στη Μεσαιωνική Εποχή έχουμε την εμφάνιση των Σλαβικών φύλων, στις αρχές του 5^ο αιώνα και την αναβίωση της θαλάσσιας πειρατείας. Το θαλάσσιο εμπόριο και η ναυσιπλοΐα πάγωσαν από τη δράση τους στη Βαλκανική Χερσόνησο προκαλώντας την παρέμβαση της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας για την απελευθέρωση των θαλάσσιων οδών. Διαθέτοντας ισχυρό στόλο κατάφεραν να νικήσουν τους πειρατές και να αποκαταστήσουν την ομαλότητα. Με την απελευθέρωση των θαλάσσιων οδών επιτράπηκε στην Βασιλεύουσα να διακινεί προϊόντα πρώτης ανάγκης στις διάφορες επαρχίες της Αυτοκρατορίας με σκοπό την κάλυψη των αναγκών του πληθυσμού όμως η απειλή της πειρατείας δεν είχε τελειώσει. Ιδιαίτερα τον 9ο αιώνα το φαινόμενο είχε αναπτυχθεί σε βαθμό ανησυχητικό. Ήδη από τις πρώτες δεκαετίες του αιώνα η Κρήτη αποτελούσε ορμητήριο πειρατών και ακολούθησαν η Σικελία και η Συρία. Η Πελοπόννησος και τα νησιά δέχτηκαν το ισχυρότερο πλήγμα. Αρκετά νησιά υποχρεώθηκαν να πληρώνουν φόρο υποτέλειας στους πειρατές.

Στη συνέχεια η απειλή της πειρατείας απλώθηκε σε όλη την ευρωπαϊκή ήπειρο. Σε όλη τη Βόρεια Ευρώπη εισέβαλαν οι Γέπιδες (Γερμανοί), Δανοί και (οι) Σάξονες πειρατές. Παράλληλα στη βορειοδυτική Ευρώπη και Βρετανία, Σκανδιναβοί Βίκινγκς και Νορμανδοί τρομοκρατούσαν με επιθέσεις τους κατοίκους των περιοχών⁴.

Στη νότια Ευρώπη και συγκεκριμένα στη Μεσόγειο οι Άραβες (Σαρακηνοί), έχοντας σαν βάση τους την Κρήτη και τη Σικελία, τρομοκρατούσαν παραθαλάσσιες περιοχές. Δεν δίστασαν μάλιστα το 905 μ.Χ. να πολιορκήσουν και την Θεσσαλονίκη την οποία λεηλάτησαν οδηγώντας στους δρόμους της σκλαβιάς χιλιάδες κατοίκους της. Η δράση των Σαρακηνών συνεχίστηκε σε όλη την Ανατολική Μεσόγειο επωφελούμενοι από την παρακμή της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας⁵.

Η κατάκτηση της Κωνσταντινούπολης από τους Φράγκους (1204), ο διαμελισμός των εδαφών της αυτοκρατορίας και η δημιουργία λατινικών κρατών στην Ανατολή είναι γεγονότα που ευνόησαν ακόμη περισσότερο την πειρατική δράση, που συνεχίστηκε στην ίδια περίπου έκταση και ένταση ως την Άλωση. Από τον 15ο αι. και μετά οι ελληνικές θάλασσες συχνά μεταβάλλονταν σε πεδίο πολεμικών αναμετρήσεων χριστιανών και Οθωμανών. Η επεκτατική πολιτική των Τούρκων προκάλεσε μόνο με τους Βενετούς επτά πολέμους σε διάστημα τριών αιώνων, που όλοι τους βέβαια είχαν ως στόχο τον έλεγχο

⁴ Σιούσουρας Π. & Δαλακλής Δ., 2011, σελ 204-209

⁵ Δαλακλής Δ. & Κατσίκης Α., Πειρατεία και θαλάσσιες μεταφορές: Μια διαχρονική σχέση με καταλυτική δράση στη Μεσόγειο Θάλασσα, Αθήνα, Ναυτική Επιθεώρηση 170^{ος}, 2010, σελ 113

της Ανατολικής Μεσογείου. Η κατά τόπους έκρυθμη κατάσταση που δημιουργούνταν διαιωνίζε και την πειρατική δραστηριότητα.

Με την πτώση της Κωνσταντινούπολης, εξαπλώθηκε δραματικά η πειρατεία από Άραβες και Οθωμανούς. Ιδιαίτερα γνωστός για την δράση του, στα μέσα του 16ου αιώνα, έγινε ο διαβόητος Χαϊρεντίν Μπαρμπαρόσα (ίσως ο θρυλικότερος κουρσάρος στην ιστορία της πειρατείας. Θεωρείται ο κατεξοχήν οργανωτής του οθωμανικού στόλου, στον οποίο κατείχε τον βαθμό του ναυάρχου. Αργότερα έγινε Μπεϊλέρ Μπέης⁶ του Αιγαίου, ένα από τα μεγαλύτερα οθωμανικά αξιώματα). Επιτέθηκε σε νησιά του Αιγαίου και Ιονίου σκλαβώνοντας χιλιάδες κατοίκους και καταστρέφοντας παράκτιους οικισμούς.

Εξάλλου από τον 17ο αι. ο οικονομικός ανταγωνισμός μεταξύ Άγγλων και Γάλλων στην Ανατολική Μεσόγειο αποτελεί έναν επιπρόσθετο αρνητικό παράγοντα, με αποτέλεσμα να έχει διαμορφωθεί στις θάλασσες μία κατάσταση σχεδόν ανεξέλεγκτη. Τούρκοι, Φράγκοι και πειρατές επιβάλλουν στους πληθυσμούς του Αιγαίου τον 16ο και 17ο αι. ένα καθεστώς στυγνής τυραννίας και εκμετάλλευσης. Η τούρκικη αρμάδα με τον Καπουδάν-πασά εμφανίζεται στα νησιά μία φορά το χρόνο για να εισπράξει το χαράτσι. Το υπόλοιπο χρονικό διάστημα οι κάτοικοι ήταν εκτεθειμένοι στην αρπακτικότητα των πειρατών⁷. Οι αρχικουρσάροι σε πολλά νησιά ασκούσαν εξουσία και εισέπρατταν φόρους. Οποιοσδήποτε τολμήσει να αντισταθεί εξοντώνεται. Οι κουρσάροι (privateers) είναι ουσιαστικά οι “νόμιμοι” πειρατές του μεσαίωνα. Ήταν ιδιώτες, που σε περίοδο πολέμου λάμβαναν από τις νόμιμες αρχές ενός κράτους το δικαίωμα να λαφυραγωγούν εμπορικά πλοία που έφεραν εχθρική σημαία.

Από τον 16ο έως και τον 18ο αιώνα, κράτη της Βόρειας Αφρικής ανέπτυξαν έντονη πειρατική δράση. Οι ελληνικές ακτές λόγω των ιδιαίτερων ακτογραμμών που έχουν, αποτέλεσαν πρώτης τάξης καταφύγια. Έτσι, οι κάτοικοι των νησιών προκειμένου να αποφύγουν το μένος των πειρατών, αρχίζουν να χτίζουν τα χωριά τους μακριά από την ακτή, ενώ σε πολλά άλλα νησιά κατασκεύαζαν πύργους.

Για τον έλεγχο της πειρατείας κατά μήκος της ακτής της Βόρειας Ευρώπης ήταν αρκετά σημαντικό το γεγονός της δημιουργία της Hanseatic League, μιας εμπορικής και αμυντικής συνομοσπονδίας εμπορικών συντεχνιών και πόλεων. Γενικότερα όμως, το

⁶ **Μπεϊλέρ Μπέης:** Ήταν ανώτατος τίτλος στην Οθωμανική αυτοκρατορία. Η λέξη προέρχεται από την τουρκική “Μπέγι”, που σημαίνει νους, και κατά γράμμα «ιθύνων νους» και σε επέκταση ηγεμόνας, μέγας, άρχοντας.

⁷ http://www.istorikathemata.com/2011/09/1821_08.html

χαλαρό φεουδαρχικό σύστημα της μεσαιωνικής Ευρώπης άφησε χώρο για τους πειρατές να εξαπλωθούν και έκανε δύσκολη την καταστολή τους.

Στη συνέχεια εμφανίστηκαν οι Πειρατές της Καραϊβικής Θάλασσας και του Αρχιπελάγους Λουκαγιάν. Έδρασαν λίγο μετά την ευρωπαϊκή κατάκτηση του Νέου Κόσμου, όπου σε παγκόσμια κλίμακα μεταξύ 16^{ου} και 18^{ου} αιώνα ξεκίνησε η Χρυσή Εποχή της πειρατείας. Η ανάγκη διατήρησης της ραγδαίας οικονομικής ανόδου που χαρακτήριζε την Ευρώπη εκείνη την εποχή καθώς και η εξάπλωση του εμπορίου προϋπέθετε και οδήγησε στον πλήρη έλεγχο των Νέων Χωρών. Η αποικιοκρατική πολιτική οδήγησε στην ανάγκη μεταφοράς ανθρώπων και αγαθών στις νέες αποικίες, με τα ευρωπαϊκά ιστιοφόρα πλοία να αναλαμβάνουν αυτό το έργο. Η σύνδεση του Παλαιού με τον Νέο Κόσμο έδωσε το έναυσμα για την έναρξη της πειρατείας κυρίως στην Καραϊβική Θάλασσα, στις ακτές της Αμερικής και στον Ατλαντικό Ωκεανό από το 1570 έως το 1730. Μετά την Ισπανία και την Πορτογαλία, που ισχυρίζονταν ότι έλεγχαν τους ωκεανούς του κόσμου, οι άλλες ευρωπαϊκές δυνάμεις χρησιμοποίησαν τους πειρατές για να εμποδίσουν την ισπανική και πορτογαλική ναυτιλία και να αυξήσουν τη θαλάσσια επιρροή τους. Στόχοι των πειρατών αποτελούσαν κυρίως τα εμπορικά πλοία των Ισπανών. Οι πειρατές ήταν Βρετανοί, Ολλανδοί και Γάλλοι, οι οποίοι ερχόμενοι από τη Νέα Γη για μια καλύτερη τύχη κατέληξαν να δραστηριοποιούνται στη Πειρατεία, τομέας ιδιαίτερα επικερδής κυρίως μεταξύ του 1700 και 1730, την χρυσή εποχή της Πειρατείας. Δρούσαν κυρίως στην Καραϊβική θάλασσα, στον Ατλαντικό και στις δυτικές και ανατολικές ακτές της Αμερικής. Η προώθηση των εμπορικών συμφερόντων των ναυτικών ευρωπαϊκών δυνάμεων οδηγούσε συχνά στην συνεργασία με πειρατές⁸. Οι Αμερικανοί άποικοι εκμεταλλεύτηκαν την μαύρη αγορά που τους παρείχαν οι πειρατές, και τους έδωσαν καταφύγιο. Με την επικράτηση όμως της Αγγλικής κυριαρχίας οι πειρατές έχασαν τον επιχειρησιακό τους χώρο και το λαθρεμπόριο ατόνησε..

Όσον αφορά την Κίνα και συγκεκριμένα τη θαλάσσια περιοχή της Νότιας Κίνας, ως απάντηση στον αυστηρό έλεγχο της δυναστείας των Μινγκ πάνω στο εξωτερικό εμπόριο στις αρχές του 1500 επανεμφανίστηκε η κινεζική πειρατεία. Οι μαύρες αγορές ευνοήθηκαν, με την προϋπόθεση ότι παρείχαν αγαθά πολύ φθηνότερα για τους ντόπιους. Το γεγονός αυτό έδωσε την ευκαιρία για εμπορικές ευκαιρίες στους ευρωπαίους, (όπως η Ολλανδική Εταιρεία Ανατολικών Ινδιών) οι οποίοι ήταν πρόθυμοι να συνεργαστούν με τους πειρατές προκειμένου να αποφύγουν τους δασμούς. Πάνω από 70.000 Κινέζοι πειρατές

⁸ **Μπούνη Κωνσταντίνα**, Σύγχρονη Θαλάσσια Πειρατεία: Δράσεις αντιμετώπισης από την Ελληνική Ποντοπόρο Ναυτιλία, Πειραιάς, διπλωματική εργασία, 2014, σελ. 15

δραστηριοποιούνταν στην περιοχή. Τα αυστηρά μέτρα της δυναστείας Μινγκ δεν ήταν σε θέση να καταστείλουν την πειρατεία. Παρόλα αυτά, η κινεζική πειρατεία εξασθένησε στα τέλη του 1800 χάρη στη διεθνή ναυτική συνεργασία.

Από τον 19ο αιώνα η εξέλιξη της τεχνολογίας και η χρήση του ατμού ως νέου μέσου πρόωσης των πλοίων έδωσε τη δυνατότητα στα ισχυρά κράτη να περιορίσουν σημαντικά τη δράση των πειρατών⁹.

Με την έναρξη της Ελληνικής Επανάστασης, η πειρατεία τα πρώτα χρόνια μειώνεται. Στη συνέχεια όμως, κατά την περίοδο του Αγώνα, παρουσιάζει έξαρση, καθώς ο αιγυπτιακός στόλος και στρατός συμπράττει με τους Τούρκους για να καταπνίξουν την Επανάσταση. Ο αριθμός των ελληνικών πλοίων που επιδίονταν σε πειρατικές επιδρομές αυξάνεται σταθερά εξαιτίας της δυσμενούς τροπής που παίρνει ο Αγώνας¹⁰.

Στις αρχές του 1828 περισσότερα από 1.000 πλοία ασχολούνταν συστηματικά με τη πειρατεία και λυμαινόνταν το Αιγαίο. Αυτός τελικά που κατόρθωσε να ελέγξει την κατάσταση ήταν ο Καποδίστριας, όταν ήρθε τον Ιανουάριο του 1828 στην Ελλάδα, για να αναλάβει τη διακυβέρνηση της χώρας. Ο ερχομός στην εξουσία του Ιωάννη Καποδίστρια (1828) σηματοδότησε την καταστολή του φαινομένου της πειρατείας στο Αιγαίο πέλαγος καθώς αποτέλεσε βασική προτεραιότητα του, προκειμένου να αποκαταστήσει το κύρος της χώρας στο εξωτερικό. Θέσπισε με απόφαση του Φεβρουαρίου του 1828 ότι όσα πλοία δεν διέθεταν τα απαραίτητα πιστοποιητικά θα θεωρούνταν πειρατικά, θα υπόκεινταν σε κατάσχεση και θα πλήρωναν αποζημίωση. Ταυτόχρονα η στέρηση των πειρατικών βάσεων στην ξηρά σε συνδυασμό με περιπολίες των πολεμικών πλοίων και συνεχή καταδίωξη μείωσε σημαντικά την πειρατική δραστηριότητα. Τέλος, η συνδρομή των Μιαούλη και Κανάρη προκάλεσαν στην πειρατεία καίριο πλήγμα. Μετά τη δολοφονία του Καποδίστρια το 1831 ακολούθησε περίοδος έξαρσης της πειρατείας η οποία διήρκησε έως το 1850. Από το 1850 το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό, με τη συνδρομή και ξένων πολεμικών πλοίων συνέχισε τον πόλεμο ενάντια στους πειρατές.

Αξίζει σε αυτό το σημείο μια αναφορά στην πειρατική σημαία καθώς διαχρονικά χρησιμοποιείται ως ψυχολογικό μέσο για να εκφοβίσει τον εχθρό και να παραδοθεί χωρίς αντίσταση. Συχνά απεικόνιζε απειλητικές φιγούρες οι οποίες υποδήλωναν είτε συγκεκριμένη προειδοποίηση, είτε κάποιο συγκεκριμένο πειρατή. Το πιο γνωστό σύμβολο είναι η νεκροκεφαλή, το σύμβολο του θανάτου, που αποτελεί την πιο κλασική σημαία, ενώ συχνά

⁹ Σιούσουρας & Δαλακλής, 2011, σελ 213-223

¹⁰ http://greekworldhistory.blogspot.gr/2013/06/1821_28.html, <http://www.hellinon.net/Aneotera/Genova.htm>

απεικονίζονταν επάνω στη σημαία οι σκελετοί, οι λόγχες και τα διασταυρωμένα ξίφη, οι κλεψύδρες, οι καρδιές και τα μονογράμματα¹¹.

Κλείνοντας, ο 20ος αιώνας στο μεγαλύτερο διάστημά του δεν χαρακτηρίζεται από έντονη πειρατική δραστηριότητα. Μετά τον Β παγκόσμιο πόλεμο ωστόσο, ενώ στις ανεπτυγμένες περιοχές καταγράφεται μείωση του φαινομένου, στις αναπτυσσόμενες χώρες όπως στην Άπω ανατολή, στη Δυτική Αφρική και στην Κεντρική Αμερική παρατηρείται έξαρση της πειρατείας. Από τις αρχές του 1984 έως τον Μάρτιο του 2002 έχουν καταγραφεί στο Περιφερειακό κέντρο για την Πειρατεία στην Κουάλα Λούμπουρ 2.626 πειρατικές επιθέσεις σύμφωνα με ετήσια έκθεση του ΙΜΟ¹².

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 Σύγχρονη Πειρατεία

Εισαγωγή στη σύγχρονη πειρατεία

Οι πειρατές εξακολουθούν σε μεγάλο βαθμό να υπάρχουν και σήμερα. Οι σύγχρονοι πειρατές έχουν αλλάξει προφανώς, εμφανισιακά και λειτουργικά, αλλά οι δραστηριότητες και η συμπεριφορά τους είναι σχεδόν οι ίδιες, ακόμη και στις μέρες μας και δρουν σε περιοχές που τα κράτη αδυνατούν να επιβάλλουν την τάξη.

Όπως προαναφέρθηκε, η πειρατεία αυξήθηκε και έγινε σημαντικό πρόβλημα από τις αρχές του 1980. Έκτοτε, ο αριθμός των πειρατικών επιθέσεων αυξήθηκε. Μεταξύ 1993 και 2003 ο αριθμός των επιθέσεων τριπλασιάστηκε και το πρώτο εξάμηνο του 2004 υπήρξαν πάνω από 200 κρούσματα πειρατείας¹³. Παράλληλα εμφανίζονται δυσκολίες σχετικά με τη σύλληψη και την άσκηση της ποινικής δίωξης κατά των σύγχρονων πειρατών όπως γινόταν και με τους «προγόνους» τους. Επίσης, οι σύγχρονοι πειρατές χρησιμοποιούν παλιά παραδοσιακά “tricks” και συχνά κρύβονται πίσω από σημαίες του κράτους που έχουν επιλέξει ή απλά ανήκουν και έτσι δεν είναι εύκολο να τους αναγνωρίσουν. Τέλος, οι αρχές δεν είναι πάντα κατά των πειρατών. Μερικές φορές, (και) η δραστηριότητα των πειρατών φαίνεται να συνδέεται με την κυβέρνηση καθότι ανενόχλητοι αποβιβάζονται στην ξηρά μετά το τέλος των επιχειρήσεών τους.

¹¹ Σιουσιούρας & Δαλακλής, 2011, 213 - 223

¹² Γεωργαντόπουλος Ε. και Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομική, Πειραιάς, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, 2003, σελ. 454

¹³ <http://www.thewayofthepirates.com/piracy-history/modern-piracy/>

Κατά τη Μαίρη Μπόση, η τόσο μεγάλη ανάπτυξη της πειρατικής δραστηριότητας οφείλεται στα παρακάτω επτά (7) σημεία¹⁴:

- Η άνοδος του θαλασσίου εμπορίου, η οποία σε συνδυασμό με τον μεγάλο αριθμό των λιμανιών διεθνώς λειτούργησε προκλητικά για τους πειρατές, παρέχοντας τους αμέτρητες δυνατότητες επιθέσεων.
- Ο μεγάλος όγκος εμπορικών πλοίων που διέρχονται μέσα από στενές θαλάσσιες οδούς ή από σημεία ελέγχου που έχουν κορεστεί από τον αριθμό των πλοίων.
- Η γενικότερη οικονομική κρίση της νοτιοανατολικής Ασίας και οι επιπτώσεις της έδωσαν τη δυνατότητα στην πειρατεία να αναπτυχθεί (στο επιχειρησιακό σκέλος και στις συνεργασίες).
- Οι γενικότερες δυσκολίες στην οικοδόμηση απόλυτης ασφάλειας στο θαλάσσιο περιβάλλον κυρίως μετά την 11^η Σεπτεμβρίου 2001 (ενδυνάμωση χερσαίων συνόρων εις βάρος των θαλασσίων).
- Οι γενικότερες ελλείψεις που παρατηρούνται στα λιμάνια, οι οποίες σχετίζονται με τη πειρατεία χαμηλής έντασης και αφορούν κυρίως κλοπές σε αγκυροβολημένα πλοία.
- Η διαφθορά και η μεγαλύτερη συμμετοχή σ' αυτήν των λιμενικών αρχών σε συνδυασμό με τις ανεπάρκειες του νομικού οπλοστασίου πολλών χωρών.
- Η παγκόσμια διακίνηση των μικρών και ελαφρών όπλων παρέχει στους πειρατές όσο και στους τρομοκράτες μια αναβαθμισμένη επιχειρησιακή δυνατότητα, πιο αποτελεσματική όσο και καταστροφική.

Σήμερα, οι πειρατές εμφανίζονται πολύ συχνά στη Νότια και τη Νοτιοανατολική Ασία, τη Νότια Αμερική και νότια της Ερυθράς Θάλασσας.

Σύμφωνα με την ίδια ερευνήτρια, η δραστηριότητα των σύγχρονων πειρατών κατηγοριοποιείται με οικονομικούς και οργανωτικούς όρους ως εξής¹⁵:

- Μικρές πειρατικές επιχειρήσεις που ληστεύουν μικρής αξίας πολύτιμα είδη από διερχόμενα ιδιωτικά σκάφη.
- Μεσαίου μεγέθους επιχειρήσεις που βασίζονται σε εγκληματίες της ξηράς, οι οποίοι στέλνουν ομάδες πειρατών να ληστέψουν πλοία, για να χρησιμοποιηθούν σε πειρατικές επιχειρήσεις.

¹⁴ Μαίρη Μπόση, Θαλάσσια Πειρατεία – Τρομοκρατία, Αθήνα, Εκδόσεις Ποιότητα, 2012, σελ. 49-52

¹⁵ Μαίρη Μπόση, 2012, σελ. 36

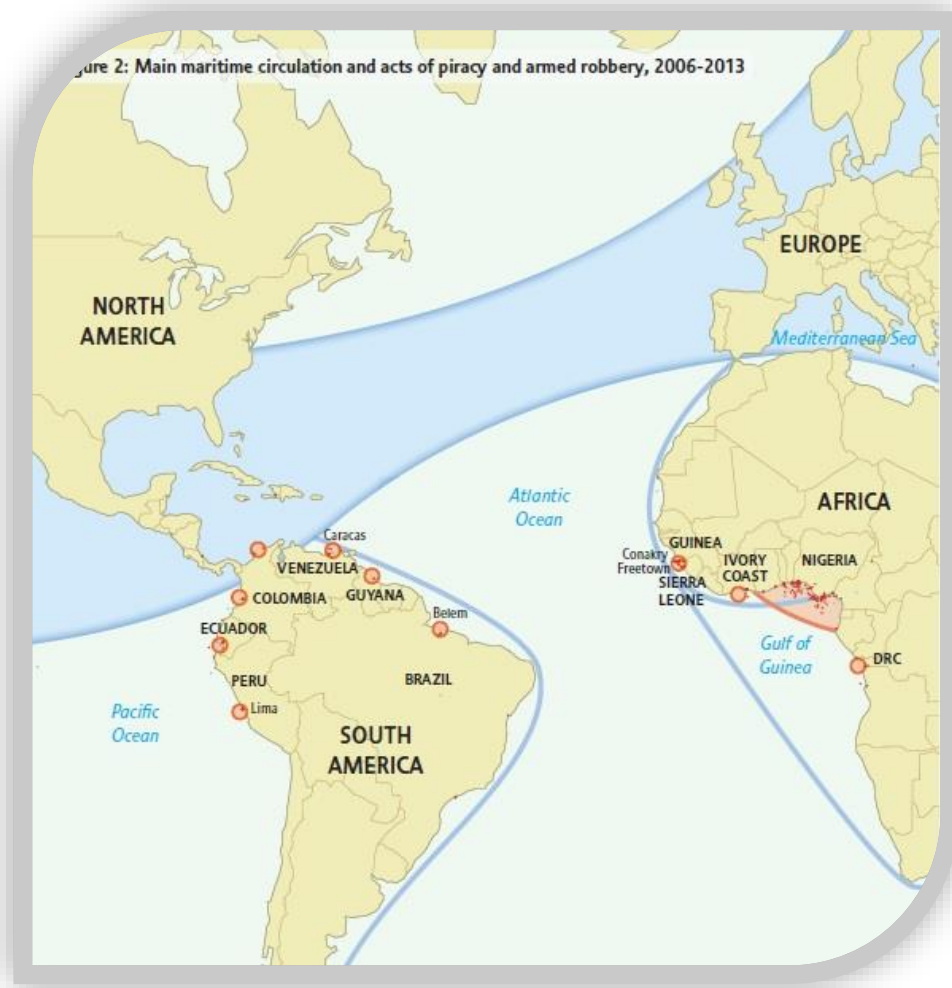
- Εγκληματικές οργανώσεις της ξηράς προσλαμβάνουν με συμβόλαια άτομα – πειρατές (μισθοφορικού τύπου), τα οποία κατέχουν ικανό οπλισμό, για να φέρουν σε πέρας επιτυχώς μια πειρατική επιχείρηση.

Επομένως στις μικρές πειρατικές επιχειρήσεις, οι πειρατές ενδιαφέρονται κυρίως για το “πλιιάτσικο”, χωρίς να καταλαμβάνουν τα ίδια τα πλοία. Έχουν περισσότερα κοινά στοιχεία με τους πειρατές του παρελθόντος, κυρίως επειδή δεν θέτουν υψηλούς στόχους και δουλεύουν κυρίως για τον εαυτό τους. Στις μεσαίου και μεγάλου μεγέθους επιχειρήσεις κάνουμε λόγο για οργανωμένους πειρατές, οι οποίοι συνεργάζονται ενδεχομένως και με άλλες εγκληματικές οργανώσεις, ακόμη και με τις ίδιες τις κυβερνήσεις. Οι επιθέσεις τους συνήθως έχουν ως σκοπό την εκπλήρωση μέρους μίας καλά σχεδιασμένης επιχείρησης. Ο μοναδικός συνεκτικός δεσμός των παραπάνω επιχειρήσεων είναι η επιδίωξη του κέρδους.

Hot Spots της σύγχρονης πειρατείας

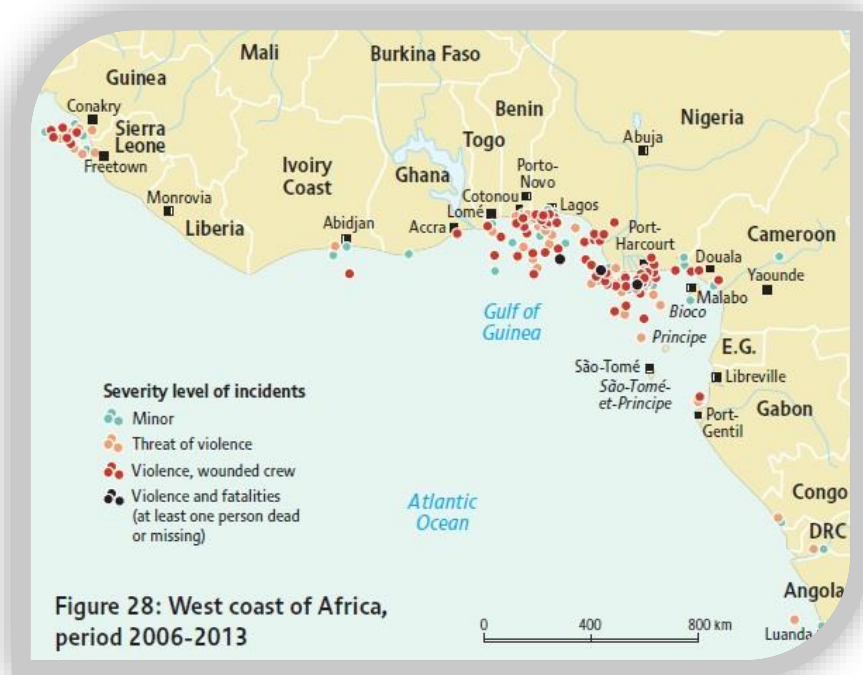
Η Σύγχρονη Πειρατεία εμφανίζεται κυρίως στα Στενά της Μάλακα, στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας, στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας και στον Κόλπο της Γουινέας. Οι περιοχές αυτές εμφανίζουν διαφορετικές μορφές πειρατείας. Στη Σομαλία χρησιμοποιούν την απαγωγή για λύτρα εκμεταλλευόμενοι την απουσία της κρατικής εξουσίας, στον Κόλπο της Γουινέας πειρατές κλέβουν το πετρέλαιο, οι πειρατές της Ασίας έχουν επικεντρωθεί σε ληστείες και κλοπές στη θάλασσα. Στον Κόλπο της Γουινέας και της Ασίας οι πειρατείες συμβαίνουν κυρίως σε χωρικά ύδατα σε αντίθεση με την περιοχή της Σομαλίας που οι επιθέσεις γίνονται μέχρι και εκατοντάδες μίλια μακριά από τις ακτές¹⁶.

¹⁶ Anna Bowden, Kaija Hurlburt, Eamon Aloyo, Charles Marts, Andrew Lee, The Economic Cost of Maritime Piracy, Colorado, One Earth Future Working Paper, 2010, σελ. 16

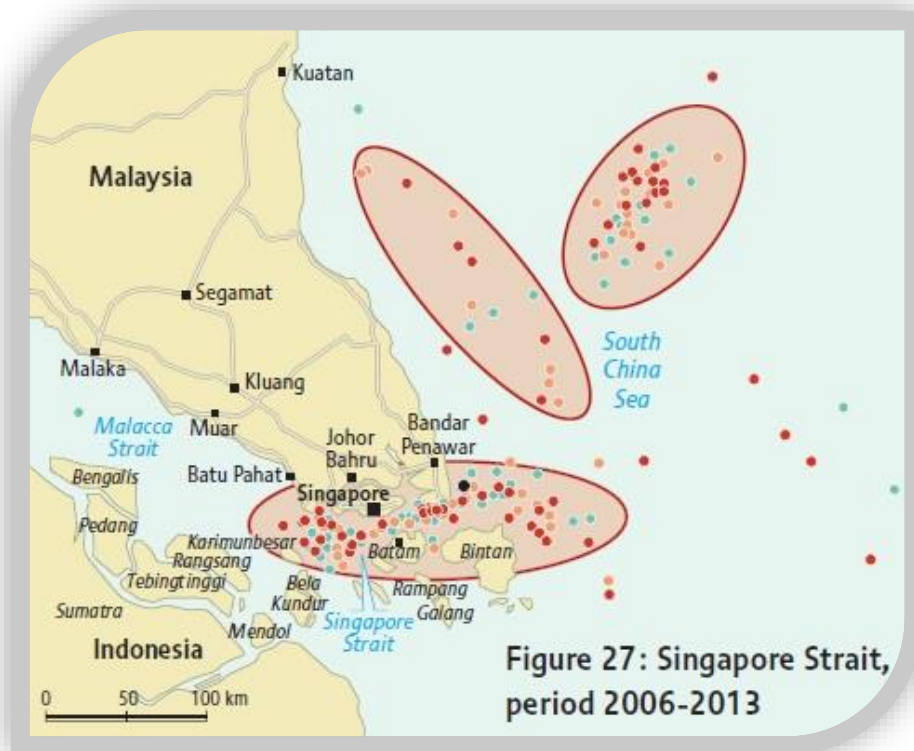


Αναλυτικά παρακάτω είναι εννέα πληγείσες περιοχές, γνωστές για την εκτεταμένη πειρατική δραστηριότητα στα ύδατά τους:

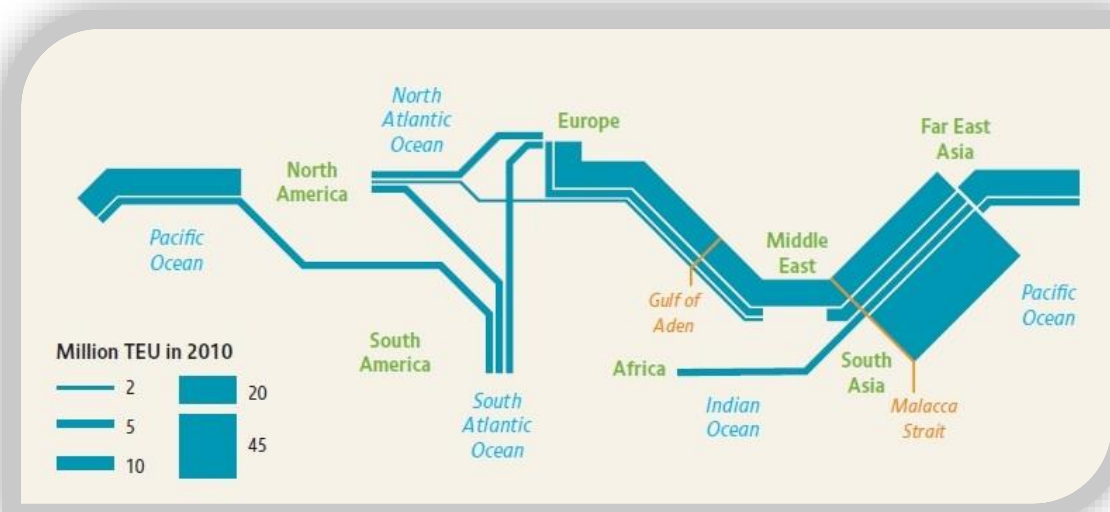
- Νιγηρία: Η Νιγηρία βρίσκεται στο δυτικό τμήμα της Αφρικής και θεωρείται ότι είναι το “Hive” της πειρατικής δραστηριότητας. Ο κίνδυνος της πειρατείας είναι τόσο υψηλός στην περιοχή που έχει χαρακτηριστεί ως μια από τις πιο επικίνδυνες περιοχές για τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων. Οι νιγηριανές ναυτιλιακές και λιμενικές αρχές είναι επίσης ελλείψεις οδηγώντας σε αύξηση της πειρατείας. Ένα από τα σημαντικότερα σημεία διάκρισης μεταξύ των περιστατικών θαλάσσιας πειρατείας του δυτικού τμήματος της Αφρικής και της Σομαλίας είναι ότι οι πρώτοι δραστηριοποιούνται σε πολύ χαμηλότερο επίπεδο σε σύγκριση με τους πειρατές της Σομαλίας.



- Ινδονησία: Η Ινδονησία είναι επίσης από τις πιο πληγείσες περιοχές στον κόσμο λόγω της πειρατείας. Μερικές από τις περιοχές που στοχεύονται από τους πειρατές είναι τα νησιά Αναμabas, Natuna και Merundung, όπου έχει αναφερθεί ότι οι πειρατές επιτίθενται σε πλοία κατά τη διάρκεια της νύχτας.



- Αραβική Θάλασσα: Ο Κόλπος του Ομάν είναι μια από τις περιοχές της Αραβικής Θάλασσας που έχει γίνει επανειλημμένα στόχος από τους πειρατές. Ωστόσο, οι αρχές και οι διεθνείς οργανισμοί έχουν υποβαθμίσει και δεν καλύπτουν επαρκώς την περιοχή αυτή σε σύγκριση με περιοχές όπως ο Κόλπος του Άντεν και οι ακτές της Σομαλίας. Αυτό οφείλεται κυρίως στα περιορισμένα διαθέσιμα ναυτικά μέσα και η γεωγραφική ιδιαιτερότητα της περιοχής αυτής.
- Ινδικός Ωκεανός: Τα νερά του Ινδικού Ωκεανού πλήττονται κυρίως από πειρατές της Σομαλίας, ειδικά μεταξύ Ινδίας και Σρι Λάνκα. Ο Ινδικός Ωκεανός είναι κεντρική θαλάσσια οδός για τη ναυτιλία.
- Τα στενά της Μάλακα: Στα στενά εντοπίζεται υψηλή διέλευση εμπορικών πλοίων που κινούνται προς τη Διώρυγα του Σουέζ, την Αίγυπτο και την Ευρώπη. Στην περιοχή όμως έχουν εκδηλωθεί πολλαπλά περιστατικά πειρατείας. Ωστόσο διεξάγονται οργανωμένες προσπάθειες των αρχών της Ινδονησίας, της Μαλαισίας και της Σιγκαπούρης για τη μείωση των περιστατικών πειρατείας στα στενά.



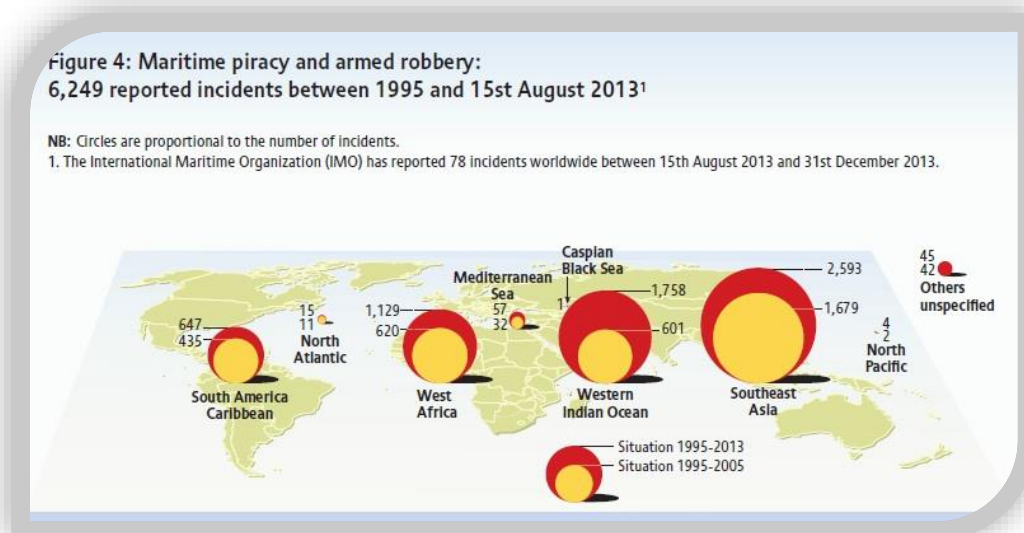
- Κόλπος του Άντεν, η θαλάσσια περιοχή της Σομαλίας, στη νότια είσοδο της Ερυθράς Θάλασσας και τα στενά του Ορμούζ¹⁷¹⁸: Η είσοδος στην Ερυθρά Θάλασσα, ο Κόλπος του Άντεν, είναι μια ακόμη πληγείσα περιοχή εξαιτίας της πειρατείας. Ο κόλπος

¹⁷ Τα στενά του Ορμούζ ενώνουν τον Περσικό Κόλπο με την Αραβική Θάλασσα. **Σχεδόν 15 εκατομμύρια βαρέλια πετρελαίου διέρχονται ημερησίως από τη συγκεκριμένη περιοχή.** Για ένα χρονικό διάστημα η περιοχή θεωρήθηκε σχετικά ασφαλής, ενώ η πολιτική του «πολέμου κατά της τρομοκρατίας» μείωσε στο ελάχιστο τους κινδύνους. Το 2003 ο τότε αμερικανός πρόεδρος George W. Bush σε ομιλία του ανέφερε ότι το αμερικάνικο πολεμικό ναυτικό είχε δράσει αποτελεσματικά **προλαμβάνοντας τρομοκρατικές επιθέσεις στη συγκεκριμένη περιοχή.**

¹⁸ Μαίρη Μπόση, 2012, σελ. 37-38

αποτελεί σημαντική εμπορική οδό που οδηγεί στην διώρυγα του Σουέζ. Κυρίως σ' αυτήν την περιοχή δραστηριοποιούνται Σομαλοί πειρατές. Ο κύριος λόγος της θαλάσσιας πειρατείας από τους Σομαλούς είναι η ακραία φτώχεια στην περιοχή λόγω του εμφυλίου πολέμου, η αναποτελεσματικότητα της κυβέρνησής της και ο τεράστιος όγκος θαλάσσιων αποβλήτων που απορρίπτονται στα θαλάσσια ύδατα της Σομαλίας.

- Θάλασσα της Νότιας Κίνας: Οι πειρατές στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας θεωρούνται (ότι είναι) από τους πλέον επικίνδυνους. Πρόκειται κυρίως για Μαλαισιανούς. Η πειρατική δραστηριότητα εντοπίζεται περισσότερο στη θαλάσσια περιοχή της Μαλαισίας.
- Κόλπος της Γουινέας: Ο Κόλπος της Γουινέας καλύπτει μεγάλο μέρος της Βορειοδυτικής και Νότιας Αφρικής (Αγκόλα). Πρόκειται για σημαντικό εμπορικό δρόμο για τα δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου¹⁹ που κατευθύνονται στις ευρωπαϊκές και αμερικανικές ηπείρους, γεγονός που τον καθιστά κατάλληλο στόχο για τους πειρατές. Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία του International Maritime Bureau (IMB), μέχρι στιγμής έχουν αναφερθεί 27 πειρατικές επιθέσεις, αν και πολλές επιπλέον μπορεί να μην έχουν καταγραφεί.
- Βενίν: Το Βενίν στην Αφρική είναι μία ακόμη περιοχή που πλήττεται από την πειρατεία και έχει καταχωρηθεί ως μία από τις πλέον επικίνδυνες περιοχές για τη θαλάσσια ναυτιλία.



¹⁹ <http://www.marineinsight.com/types-of-ships/what-are-very-large-crude-carrier-vlcc-and-ultra-large-crude-carrier-ulcc/>

Τα τελευταία χρόνια, το πρόβλημα της πειρατείας είχε αναδειχθεί ως μια σημαντική απειλή για τις θαλάσσιες μεταφορές σε διάφορα μέρη του κόσμου. Σύμφωνα με εκτιμήσεις, οι πειρατικές επιθέσεις είχαν αυξηθεί κατά 75% μόνο την τελευταία δεκαετία. Σύμφωνα με τα στοιχεία του IMO (International Maritime Organization), υπήρξαν 489 αναφορές πειρατείας και ένοπλης ληστείας εναντίον πλοίων το 2010, ποσοστό 20% μεγαλύτερο σε σύγκριση με το 2009. Το IMB (International Maritime Bureau) δημοσιεύει μηνιαίες, τριμηνιαίες και ετήσιες εκθέσεις για την πειρατεία με πληροφορίες σχετικά με τα ονόματα των πλοίων που δέχτηκαν επίθεση, τη θέση και το χρόνο της επίθεσης, συνέπειες για το πλήρωμα, το πλοίο ή το φορτίο, και ενέργειες που έχουν πραγματοποιηθεί από το πλήρωμα και τις παράκτιες αρχές.



Θαλάσσια Τρομοκρατία – Ιστορικό και γεγονότα

Ο αριθμός των τρομοκρατικών επιθέσεων στη θάλασσα είναι αμελητέος σε σύγκριση με το ποσοστό των τρομοκρατικών επιθέσεων συνολικά. Σύμφωνα με στοιχεία του RAND Database of Worldwide Terrorism Incidents, τα περιστατικά θαλάσσιας τρομοκρατίας φθάνουν μόνο το 2% του συνόλου των περιστατικών τρομοκρατίας που έχουν καταγραφεί τα τελευταία 30 χρόνια. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι αναγκαιές προϋποθέσεις για μια επιτυχημένη τρομοκρατική επίθεση στη θάλασσα είναι πολλές και δύσκολες²⁰. Οι τρομοκράτες δεν επιχειρούν επιθέσεις στη θάλασσα σε μεγάλο βαθμό γιατί μπορούν να λειτουργήσουν πιο εύκολα και αποτελεσματικά στη ξηρά και ανάμεσα στον κόσμο.

Το περιστατικό που μέχρι σήμερα αποτελεί την επιτομή της θαλάσσιας τρομοκρατίας είναι η πειρατεία του κρουαζιερόπλοιου, Achille Lauro, στη Μεσόγειο το 1985. Τέσσερα μέλη του Λαϊκού Μετώπου για την απελευθέρωση της Παλαιστίνης, οπλισμένοι με καλάσνικοφ και χειροβομβίδες, απειλούσαν να ανατινάξουν το πλοίο και να σκοτώσουν περίπου 100 αμερικανούς επιβάτες αν δεν απελευθερώνονταν 50 Παλαιστίνιοι οι οποίοι τελούσαν υπό κράτηση στο Ισραήλ. Ένας όμηρος αμερικανικής καταγωγής, ο Leon Klinghoffer, πυροβολήθηκε και ρίχτηκε στη θάλασσα. Οι τρομοκράτες εξασφάλισαν τελικά μια συμφωνία με την Αίγυπτο, την παράδοση του πλοίου σε αντάλλαγμα με την ασφαλή πτήση τους στην Τύνιδα. Οι ΗΠΑ όμως δεν συμφώνησαν και ανάγκασαν το αεροσκάφος στο οποίο επέβαιναν οι τρομοκράτες να προσγειωθεί στην Ιταλία. Ωστόσο, δεν επιτράπηκε στις ΗΠΑ η σύλληψη των τρομοκρατών λόγω παρέμβασης του τότε Ιταλού Πρωθυπουργού, Μπετίνιο Κράξι²¹.

Τα επόμενα 15 χρόνια μετά το γεγονός του Achille Lauro δεν σημειώθηκαν σημαντικές τρομοκρατικές επιθέσεις στη θάλασσα κατά στόχων του Δυτικού Κόσμου. Στη συνέχεια, τον Οκτώβριο του 2000, η Αλ-Κάιντα επιτέθηκε και σχεδόν πέτυχε τη βύθιση του αντιτορπιλικού USS Cole, στο λιμάνι του Άντεν. Δεκαεπτά ναυτικοί έχασαν τη ζωή τους και 39 τραυματίστηκαν²². Ένα από τα πιο προηγμένα πολεμικά πλοία, σχεδιασμένο να υποστηρίζει και να προστατεύει αεροπλανοφόρα, δεν μπόρεσε να αποκρούσει την αιφνίδια επίθεση από δύο άνδρες σε μια βάρκα από καουτσούκ γεμάτη με εκρηκτικά. Δύο

²⁰ http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/monographs/2006/RAND_MG520.pdf -

Michael D. Greenberg, Peter Chalk, Henry H. Willis, Ivan Khilko, David S. Ortiz, Maritime Terrorism, Santa Monica, RAND Corporation, 2006, σελ. 9

²¹ https://en.wikipedia.org/wiki/Achille_Lauro_hijacking

²² https://en.wikipedia.org/wiki/USC_Cole_bombing

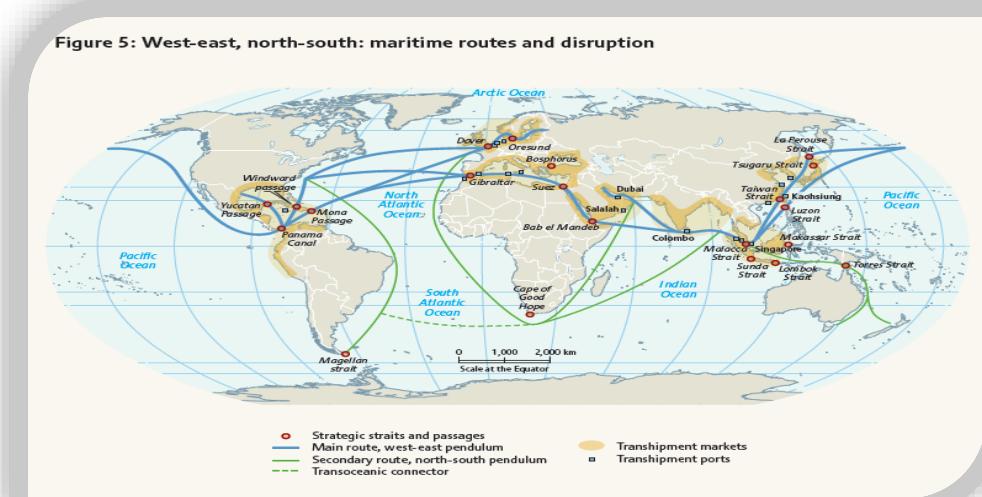
χρόνια αργότερα, το πετρελαιοφόρο MV Limburg δέχτηκε επίθεση με παρόμοιο τρόπο, δηλαδή με την χρήση ενός μικρού μεγέθους και γρήγορης ταχύτητας σκάφους από την Αλ Κάιντα²³.

Τέλος, η πιο θανατηφόρα θαλάσσια τρομοκρατική επίθεση μέχρι σήμερα ήταν κατά ενός επιβατηγού πλοίου. Τον Φεβρουάριο του 2004, στο Superferry 14, υπήρξε μια έκρηξη και ακολούθησε πυρκαγιά, καθώς άφηγε το λιμάνι της Μανίλα. Από την έκρηξη σκοτώθηκαν αμέσως 63 άτομα. Από τους 717 ανθρώπους που πήδηξαν στη θάλασσα 53 έχασαν τη ζωή τους ή αγνοούνται (θεωρούνται νεκροί). Η ASG ανέλαβε την ευθύνη²⁴.

Θαλάσσια Τρομοκρατία και Πειρατεία

Παράδειγμα στη βιομηχανία της Ενέργειας

Η παγκόσμια ενεργειακή βιομηχανία είναι υπό την απειλή επίθεσης από εγκληματικές και τρομοκρατικές οργανώσεις αλλά για διαφορετικούς λόγους. Είναι σημαντικό να κατανοήσουμε ότι η πειρατεία και η θαλάσσια τρομοκρατία είναι ξεχωριστοί «κλάδοι». Η πειρατεία είναι ένα έγκλημα που διαπράττεται για τα οικονομικά οφέλη, ενώ η θαλάσσια τρομοκρατία διαπράττεται για λόγους άμεσης ή έμμεσης πολιτικής σκοπιμότητας. Στην περίπτωση των επιθέσεων κατά πλοίων ενεργειακού ενδιαφέροντος (κλάδος της ενέργειας), επομένως, θα πρέπει να ελεγχθεί ο στόχος που υπάρχει πίσω από την κάθε εγκληματική ενέργεια.



²³ http://www.globalsecurity.org/security/profiles/limburg_oil_tanker_attacked.htm

²⁴ https://en.wikipedia.org/wiki/2004_SuperFerry_14_bombing

Όσον αφορά τους πειρατές, αυτοί αναγνωρίζουν ότι οι μεταφορείς πετρελαίου και άλλων ενεργειακών προϊόντων είναι πολύτιμοι στόχοι. Το ύψος των απαιτούμενων λύτρων είναι πιο υψηλό λόγω της μεγάλης αξίας του ενεργειακού φορτίου. Παράλληλα, οι πειρατές έχουν διαπιστώσει ότι οι ιδιοκτήτες/εφοπλιστές των πετρελαιοφόρων είναι πιο πιθανό να διαπραγματευτούν μέσω των ασφαλιστικών φορέων και, τελικά, να πληρώσουν τα λύτρα για να εξασφαλίσουν την ασφάλεια του πληρώματος, του πλοίου, του πολύτιμου φορτίου του και εν τέλει, του κύρους τους. Από την επίθεση σε μεταφορείς ενεργειακών προϊόντων μπορεί να προκύψουν επιπλέον έσοδα μέσω της πώλησης των προϊόντων αυτών και ειδικά του αργού πετρελαίου σε brokers στις spot αγορές ενέργειας²⁵. Εν τέλει, αναζητώντας τη μέγιστη απόδοση της επένδυσής τους σε σχέση με την υψηλότερη πιθανότητα επιτυχίας, οι πειρατές είναι πρόθυμοι να ανακατευθύνουν τις προσπάθειές τους σχετικά με τους στόχους τους.

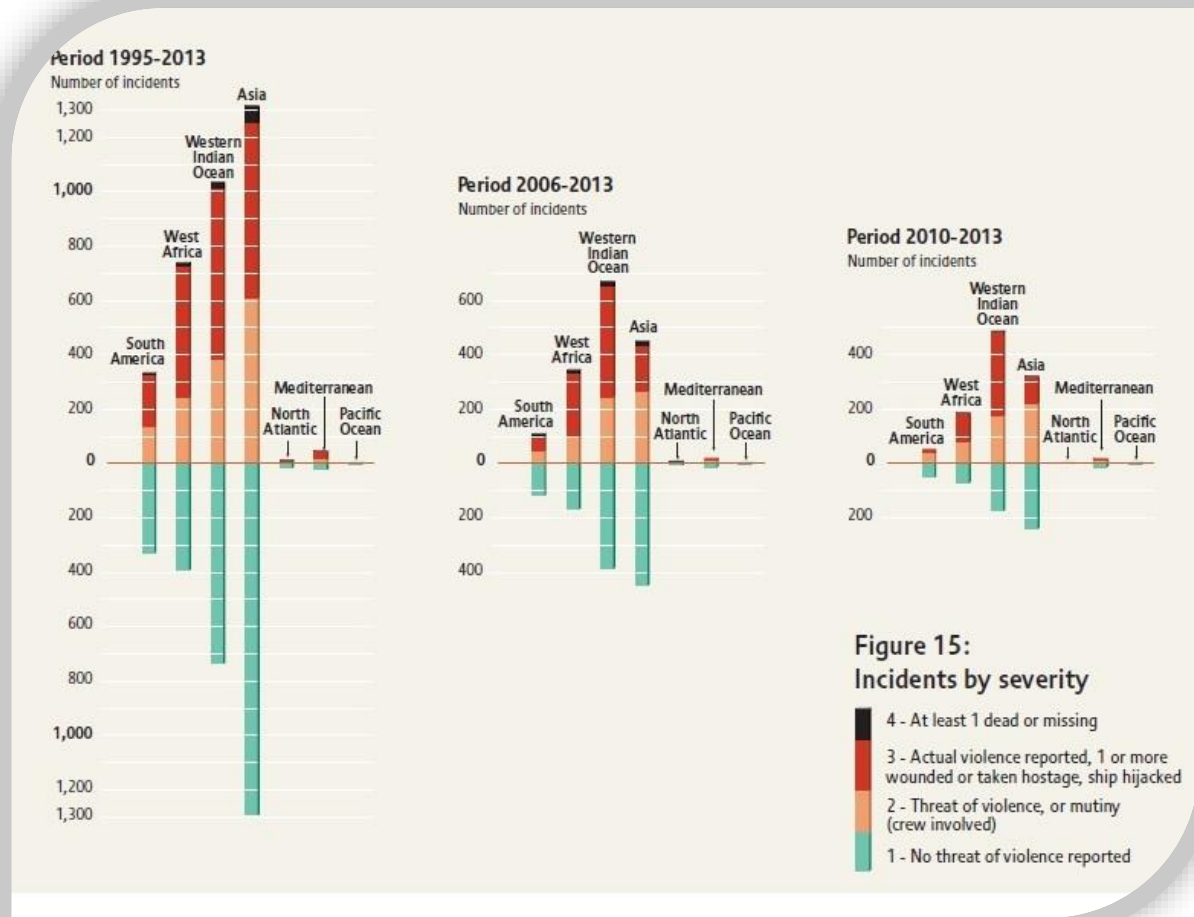
Οι τρομοκράτες, ωστόσο, υποκινούνται από τους πολιτικούς τους στόχους. Δεν επηρεάζονται από τα χρήματα, και έχουν αποδείξει την προθυμία τους να μάθουν από τις προηγούμενες αποτυχίες των επιχειρήσεών τους αλλά και την υπομονή να περιμένουν μέχρι να δημιουργηθούν οι συνθήκες για τη μεγαλύτερη πιθανότητα επιτυχίας της αποστολής τους. Με δεδομένες τις αναμενόμενες ψυχολογικές και οικονομικές επιπτώσεις των επιτυχημένων επιθέσεων τους εναντίον της ενεργειακής βιομηχανίας, όπως τα πετρελαιοφόρα, οι υπεράκτιες πλατφόρμες και οι αγωγοί, είναι λογικό να υποθέσουμε ότι οι τρομοκράτες είναι πρόθυμοι να δαπανήσουν χρόνο, ενέργεια και πόρους για την επίτευξη του στρατηγικού στόχου τους.

Οι τρομοκράτες, έχοντας το πλεονέκτημα ότι είναι σε θέση να αξιοποιούν τις επιτυχημένες τακτικές που χρησιμοποιούνται από τους πειρατές για να προσεγγίσουν και να πάρουν υπό τον έλεγχο τους δεξαμενόπλοια ενεργειακού ενδιαφέροντος έχουν επιπλέον πρόσβαση σε μορφωμένους και ταλαντούχους ανθρώπους με τους οποίους μοιράζονται κοινές πεποιθήσεις, και οι οποίοι είναι πρόθυμοι να παρέχουν γνώσεις περί ναυτιλίας. Συνεπώς μπορούν να ξεπεράσουν τις τεχνικές δυσκολίες που επιβάλλονται από τα μέτρα πρόληψης απειλών και μείωσης των κινδύνων που εφαρμόζονται ύστερα από τις βομβιστικές επιθέσεις κατά του USS Cole και του MV Limburg. Είναι αναμενόμενο, ότι οι ψυχολογικές και οικονομικές επιπτώσεις επιτυχημένων επιθέσεων εναντίον στόχων ενεργειακού ενδιαφέροντος θα είναι τεράστιες²⁶. Επίσης, ακόμη και η αποτυχία κάποιας

²⁵ <http://www.cnn.com/2014/09/15/worlds-most-pirated-waters.html>

²⁶ Benjamin K. Sovacool, "The Routledge Handbook of Energy Security", Oxford, Routledge Publication, 2011, σελ. 86

τρομοκρατικής επίθεσης στους παραπάνω στόχους μπορεί να επιφέρει τα επιθυμητά αποτελέσματα των τρομοκρατών καθότι ο ευρύτερος στόχος τους είναι να επηρεάσουν τις οικονομίες των ΗΠΑ και των ευρωπαϊκών χωρών²⁷. Μια αύξηση του αριθμού των επιθέσεων κατά φορέων ενεργειακού ενδιαφέροντος (π.χ κατά αγκυροβολημένων δεξαμενόπλοιων που μέσω αγωγών τους μεταφέρουν αργό πετρέλαιο) μπορεί να αυξήσει το επίπεδο αβεβαιότητας και κινδύνου για τις ναυτιλιακές εταιρείες με αποτέλεσμα την αύξηση των ασφαλιστρών και γενικά του κόστους μεταφοράς, στην περίπτωση μας, του αργού πετρελαίου στην παγκόσμια αγορά. Σε συνδυασμό με τις μακροπρόθεσμες οικονομικές επιπτώσεις από την ανάπτυξη πολεμικών ναυτικών δυνάμεων για την καταστολή των επιθέσεων, μπορούμε να πούμε ότι η τρομοκρατία θα είχε όλες τις προϋποθέσεις να πετύχει το στόχο της.



²⁷ <https://www.files.ethz.ch/isn/125751/Maritime%20terrorism.pdf> – Emilio Bonagiunta, Maritime Terrorism, Article by SAGE International, 2010, σελ. 3

Ωστόσο, από το 2016 και μετά τα κρούσματα πειρατείας έχουν μειωθεί δραστικά και τα φαινόμενα θαλάσσιας τρομοκρατίας είναι γενικότερα σπάνια. Όμως ενώ η πειρατεία μειώθηκε μέσω μιας διεθνούς συλλογικής προσπάθειας, ειδικά στην επίμαχη περιοχή της Σομαλίας, η τρομοκρατία αυξάνεται παγκοσμίως όλο και περισσότερο, με τη διεθνή κοινότητα να παραμένει ακόμα διχασμένη ως προς την αντιμετώπισή της. Επομένως, είναι αρκετά πιθανό να αυξηθεί απότομα ο αριθμός των τρομοκρατικών επιθέσεων στη θαλάσσια περιοχή με επακόλουθο τις προαναφερθείσες συνέπειες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Η περίπτωση της Σομαλίας

Ιστορική Αναδρομή

Η Σομαλία είναι ένα χαρακτηριστικό σύγχρονο παράδειγμα ενός «αποτυχημένου» κράτους. Εξωγενείς δυνάμεις και συμφέροντα ανταγωνίζονται ακόμη και σήμερα για τον έλεγχο της Σομαλίας από την ίδρυσή της, το 1960, μετά την ενοποίηση μίας ιταλικής αποικίας και ενός πρώην βρετανικού προτεκτοράτου.

Η ιστορία της Σομαλίας χαρακτηρίζεται από διαρκείς εκρήξεις βίας, στρατιωτικά πραξικοπήματα, δολοφονίες, αλλοπρόσαλλες συμμαχίες, και πιο πρόσφατα, την άνοδο των ριζοσπαστικών ισλαμικών δυνάμεων. Συγκεκριμένα, η ανάπτυξη της Σομαλίας είχε καθυστερήσει λόγω της ιδιαίτερης επεκτατικής πολιτικής της έως το 1991 που είχε ως στόχο την εδαφική διεκδίκηση περιοχών της Κένυας, του Τζιμπουτί και της Αιθιοπίας που κατοικούντο από Σομαλούς. Ο τότε Πρόεδρος της Λαϊκής Δημοκρατίας της Σομαλίας Mohammed Said Barre δημιούργησε ένα κράτος κακέκτυπο των αποικιακών δομών, το οποίο είχε δύο βασικούς άξονες: α) τον καλλιεργούμενο ανταγωνισμό μεταξύ των φυλών (“clanatura”) και β) την κατασπατάληση της εξωτερικής βοήθειας για την θεμελίωση του καθεστώτος²⁸. Μετά την αναγκαστική του αποχώρηση το 1991 η κατάσταση της Σομαλίας χειροτέρευσε, αφού στερήθηκε πια την παρουσία κεντρικής κυβέρνησης. Ακολούθησε η «Μάχη του Mogadishu» το 1994 (γνωστή για το περιστατικό «Black Hawk Down») και η απόσυρση όλων των διεθνών παραγόντων. Για ορισμένους αναλυτές η αποχώρηση αυτή

²⁸ Τριαντάφυλλος Καρατράντος, “Η ανθρωπιστική κρίση στη Σομαλία: Το υπόβαθρο, οι αιτίες, το ευρύτερο περιβάλλον”, Ελληνικό Ίδρυμα Ευρωπαϊκής και Εξωτερικής Πολιτικής, Αθήνα, Ελληνικό Ίδρυμα Ευρωπαϊκής και Εξωτερικής Πολιτικής, 2012, σελ. 11 - 13

θεωρείται το έναυσμα για την ενασχόληση της Al-Qaeda με τη Σομαλία²⁹. Από τότε, έχουν υπάρξει τουλάχιστον δεκαπέντε ανεπιτυχείς προσπάθειες για σχηματισμό κυβέρνησης. Επίσης, από το 1991 και μετά δεν υπήρχε κάποια αποτελεσματική αστυνομική αρχή για να αντικαταστήσει την απουσία του Σομαλικού Στρατού. Αντιθέτως, διάφορες ομάδες της αντιπολίτευσης υπονόμευσαν ουσιαστικά κάθε προσπάθεια δημιουργίας μίας σταθεροποιητικής δύναμης. Η απουσία των αστυνομικών αρχών δημιούργησε ένα κενό ασφαλείας που ενθάρρυνε τη βία μεταξύ φατριών, την μετατροπή στρατιωτών σε μισθοφόρους και την αναρχία.

Ωστόσο, ήταν το 2006 που η διεθνής κοινότητα έφερε ουσιαστικά σε συζήτηση τα προβλήματα της Σομαλίας. Το 2006, το Islamic Courts Union (ICU – Group of Sharia Courts) ανέλαβε τον έλεγχο της πρωτεύουσας της Σομαλίας, Mogadishu, και κατάφερε να απομακρύνει τους ντόπιους πολέμαρχους που είχαν ως τότε τον ουσιαστικό έλεγχο, με σκοπό την ίδρυση ενός ισλαμικού κράτους. Η ζωή στο Mogadishu, για πρώτη φορά, μετά από 15 χρόνια είχε σταθεροποιηθεί. Υπήρχε σε κάποιο βαθμό κράτος δικαίου αν και υπό το ισλαμικό δίκαιο, ενώ η παροχή βασικών υπηρεσιών καθώς επίσης τα αεροδρόμια και τα λιμάνια ξεκίνησαν να λειτουργούν αφού ήταν κλειστά για πάνω από μία δεκαετία.

Η ύπαρξη κράτους δικαίου ήταν θεμιτή αλλά η εφαρμογή του ήταν ιδιαίτερα βίαιη και αυστηρή υπό το Ισλαμικό Δίκαιο³⁰. Επίσης, θεωρείτο ότι η ICU υποστήριζε και φιλοξενούσε τους υπεύθυνους για την τρομοκρατική επίθεση στην πρεσβεία της Αμερικής στην υποσαχάρια Αφρική. Γενικότερα υπήρχαν ανησυχίες με τη δυνατότητα μετοίκησης των εξτρεμιστών στις χώρες του Περσικού Κόλπου ή της υποσαχάριας Αφρικής, μετά την αμερικανική επίθεση κατά του Αφγανιστάν το 2001. Οι δύο πιθανές χώρες που αναφέρονται συχνότερα είναι η Σομαλία και η Υεμένη³¹. Αυτό ήταν αρκετό για να πείσει τις ΗΠΑ και τους συμμάχους της ότι το ICU δεν έπρεπε να διατηρήσει τον έλεγχο της πρωτεύουσας και των γύρω περιοχών της Σομαλίας. Επομένως, το χρονικό διάστημα από το 2007 έως και το 2008 τα αιθιοπικά στρατεύματα³² σε συνεργασία με την AMISOM³³ (African Union Mission to Somalia – ειρηνευτική αποστολή της Αφρικανικής Ένωσης με τη συναίνεση των Ηνωμένων Εθνών) κατόρθωσαν να απομονώσουν³⁴ το Mogadishu και σε επόμενη φάση να καταλάβουν το μεγαλύτερο μέρος της πρωτεύουσας και τις περιοχές

²⁹ Stevenson J, "Jihad and Piracy in Somalia", published online, Taylor & Francis Online, 2010, σ. 27-38

³⁰ Fergusson J. "The World's Most Dangerous Place: Inside the Outlaw State of Somalia", Boston, Da Capo Press, 2013, σελ. 13 - 23

³¹ Μαίρη Μπόση, 2012, σελ. 68

³² <http://www.bbc.com/news/world-africa-14094503>

³³ <http://amisom-au.org/>

³⁴ Stevenson J, 2010., σ. 30

νότια της Σομαλίας. Υπήρξε όμως αντίσταση, τόσο από το ICU όσο και από τους εναπομείναντες πολέμαρχους.



Τον Ιανουάριο του 2009, η Αιθιοπία απέσυρε τις δυνάμεις της, όπως είχε προγραμματιστεί. Αμέσως μετά την απόσυρσή τους όμως, εμφανίστηκε μία νέα οργάνωση που αντικατέστησε την ICU, η Al-Shabab³⁵. Η Al-Shabab είναι ουσιαστικά ένα πιο βίαιο, εξτρεμιστικό παρακλάδι της ICU που πιστεύει ότι η διατήρηση της στρατιωτικής της δύναμης και της επικράτειας της με κάθε αναγκαίο μέσο είναι ο ιερός σκοπός της. Μέχρι τα τέλη του 2009 η Al-Shabab είχε καταλάβει αρκετές πόλεις³⁶ επαναφέροντας τη δική της εκδοχή του ισλαμικού δικαίου και ετοιμάζοντας πλήρη επίθεση κατά του Mogadishu.

Το 2010 πάνω από 250.000 Σομαλοί πέθαναν από λιμό που διήρκησε δύο χρόνια. Ταυτόχρονα, η Al-Shabab δημιούργησε προβλήματα στους διεθνείς οργανισμούς που δρούσαν στη Σομαλία με αποτέλεσμα την απόσυρση του Παγκόσμιου Επισιτιστικού Προγράμματος των Ηνωμένων Εθνών (UNs' World Food Program) από τα ελεγχόμενα εδάφη της Al-Shabab, εγκαταλείποντας τον λιμοκτονούντα λαό.

Το Φεβρουάριο του 2010, σε μια όχι και τόσο αιφνιδιαστική κίνηση, η Al-Shabab δήλωσε υποταγή στην Αλ-Κάιντα. Αυτή ήταν η χειρότερη στιγμή στην νεότερη ιστορία της Σομαλίας από τη σκοπιά της διεθνούς κοινότητας. Η υποστήριξη της Αφρικανικής Ένωσης και της Αιθιοπίας δεν μπόρεσαν να αντιστρέψουν την κατάσταση και η Al-Shabab (ως παρακλάδι της Αλ-Κάιντα) κατέλαβε εδαφικά ολόκληρο το νότιο τμήμα της Σομαλίας μαζί με την πρωτεύουσα. Η κατάσταση παρέμεινε αμετάβλητη για όλο το 2010 και το

³⁵ <http://www.fairobservers.com/region/africa/somalias-war-the-al-shabab-threat-01524/>

³⁶ <http://www.bbc.com/news/world-africa-14094503>

μεγαλύτερο μέρος του 2011 μέχρι που η διεθνής στάση ως προς τη Σομαλία άλλαξε όπως θα αναλυθεί παρακάτω.

Αποτέλεσμα αυτής της έλλειψης σταθερότητας αλλά και της διαρκούς μεταβλητότητας ήταν να μην υπάρξει σχεδόν κανένας έλεγχος των συνόρων της Σομαλίας για περισσότερο από μια δεκαετία. Αυτή η έλλειψη ελέγχου, σε συνδυασμό με τις αναποτελεσματικές κυβερνήσεις, έχουν δημιουργήσει μια πολύ επικίνδυνη κατάσταση για την ασφάλεια της Σομαλίας, υπονομεύοντας τη μακροπρόθεσμη σταθερότητα της χώρας και των γειτόνων της. Πολλές διαφορετικές ομάδες που αποτελούνται από διάφορες φυλές, εγκληματίες, τους εθνικιστές, πολέμαρχους, στρατιωτικοί φορείς και ισλαμιστές³⁷ φέρουν ευθύνη για τις σημερινές δυσκολίες της Σομαλίας,

Οικονομία της Σομαλίας

Σήμερα, η κατάσταση στη Σομαλία δεν αποτελεί, στον ίδιο βαθμό, ζήτημα εσωτερικής σύγκρουσης και εθνικής ανασφάλειας. Βρίσκεται στο επίκεντρο της περιφερειακής ασφάλειας με την εξαγωγή των συγκρούσεων στο ευρύτερο Κέρασ αλλά και στο επίκεντρο της παγκόσμιας ασφάλειας. Η Σομαλία αποτελεί βάση τρομοκρατικών οργανώσεων και οργανωμένων εγκληματικών συνδικάτων, με κυρίαρχο ζήτημα την πειρατεία.

Αρχικά, υπήρξε δραματική μεταφορά πλούτου ανάμεσα στις κοινότητες της Σομαλίας. Με την απουσία σοβαρής υποστήριξης από τρίτες χώρες και την διεθνή κοινότητα αλλά και σε συνδυασμό με την έλλειψη παραδοσιακών πόρων εισοδήματος, οι Σομαλοί στράφηκαν στη μία δυνατότητα που είχαν: την πειρατεία. Όντως, παρά τον κίνδυνο θανάτου ή φυλάκισης, «το 0,01% έχει τη δυνατότητα να αποκτήσει \$ 30.000 κατά μέσο όρο από την πειρατική δράση – κέρδος 54 φορές πάνω από το μέσο ετήσιο μισθό της χώρας, ήτοι περίπου \$ 550.»³⁸ Σύμφωνα με τον Scott Carney, μέσω της ανάλυσής κόστους – οφέλους που πραγματοποίησε, αναφέρει ότι «η πειρατεία ήταν η καλύτερη απόφαση που ένας πειρατής θα μπορούσε να πάρει»³⁹.

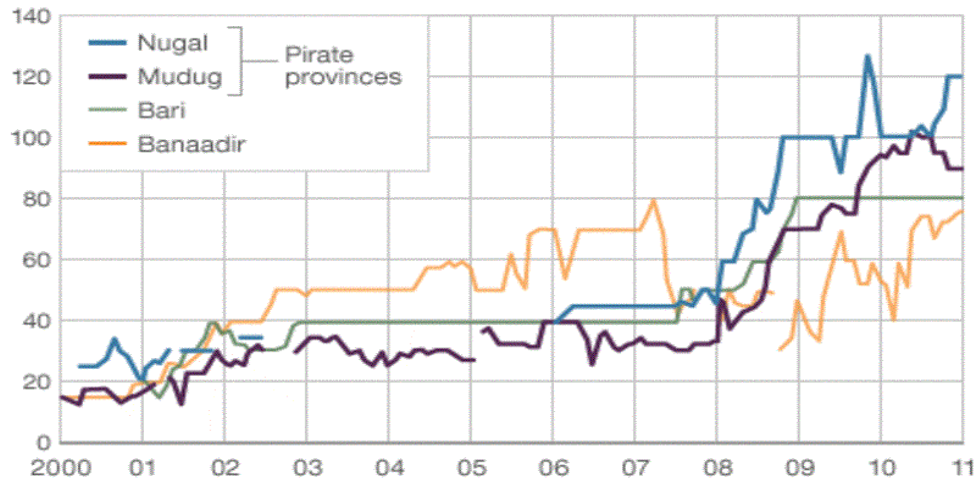
³⁷ Ken Menkhaus, *The Crisis in Somalia: Tragedy in Five Acts*, Oxford, Oxford University Press, 2007, σελ. 342 - 350

³⁸ <http://www.ibtimes.com/secret-flow-somali-piracy-ransoms-179-hijacked-ships-generated-some-400m-payments-1454640>

³⁹ <https://www.wired.com/2009/07/ff-somali-pirates/>

How wages have grown in Somalia's pirate provinces

Nominal wage in Somali shillings per day (000s)



Source: Chatham House

Με την αύξηση της πειρατείας, αυξήθηκε και ο πλούτος των πειρατών μέσω των λύτρων. Αυτός ο πλούτος δημιούργησε θέσεις εργασίας και τροφοδότησε τους μικρομεσαίους οικονομικούς παράγοντες κατά μήκος των ακτών της Σομαλίας. Παράλληλα ενίσχυσε τον κατασκευαστικό τομέα, αύξησε τους βασικούς μισθούς και δημιούργησε τη δική της επενδυτική αγορά⁴⁰.



⁴⁰ <http://www.ibtimes.com/secret-flow-somali-piracy-ransoms-179-hijacked-ships-generated-some-400m-payments-1454640>

Όπως αναπτύχθηκε αυτή η παρά-οικονομία, έτσι αυξήθηκε και ο αριθμός των ατόμων που απασχολούνταν στην πειρατεία. Σύμφωνα με μελέτη των Ηνωμένων Εθνών⁴¹ (ΟΗΕ), το 50% των εσόδων κατέληγε σε χρηματοδότες έξω από τη Σομαλία, ενώ το υπόλοιπο 50% κατέληγε σε φτωχά πειρατικά χωριά, γεγονός συγκλονιστικό σε σύγκριση με τα παραδοσιακά επίπεδα των εισοδημάτων τους. Από το εκτιμώμενο ποσό των 400 εκατομμυρίων δολαρίων που έχουν καταβληθεί στους πειρατές μέχρι σήμερα, «περίπου το 30% των λύτρων πηγαίνει στους πειρατές, 10% σε βοηθούς τους στην ξηρά, 10% ως δωροδοκίες σε κυβερνητικούς παράγοντες και το υπόλοιπο 50% σε χρηματοδότες, οι οποίοι συνήθως βρίσκονται στο εξωτερικό. Η ίδια έκθεση εκτιμάει ότι 10.000 έως 15.000 άτομα απασχολούνται από τους πειρατές έμμεσα σε συναφείς κλάδους, όπως η επισκευή πλοίων και η παροχή τροφίμων.

Με την αύξηση των εσόδων λόγω της πειρατείας, οι μισθοί άρχισαν να ανεβαίνουν στα ύψη. Σε ένα συγκεκριμένο χωριό στην περιοχή Nugal, «το ημερομίσθιο αυξήθηκε από 40.000 Somali shillings το 2005 σε 120.000 το 2011...» ενισχύοντας τις ευκαιρίες απασχόλησης καθώς και τις επενδύσεις σε τοπικές επιχειρήσεις⁴².

Το όφελος δεν περιορίζεται μόνο στους πειρατές. Παραδόξως, η πειρατεία ωφέλησε και την τοπική βιομηχανία αλιείας. Πριν την εποχή της εκτεταμένης πειρατείας, υπερμεγέθη ξένα αλιευτικά σκάφη ψάρευαν στα χωρικά ύδατα της Σομαλίας. Τώρα, υπό το φόβο της πειρατείας τα ξένα αλιευτικά έχουν μειωθεί⁴³.

Η σημαντική μεταβολή στην οικονομία της Σομαλίας ήταν η πρώτη άμεση θετική επίδραση. Δεν ήταν όμως η μοναδική.

Διεθνής Συνεργασία

Η διεθνής κοινότητα από το 2006 άρχισε να ασχολείται εντόνως με το πρόβλημα της πειρατείας στη Σομαλία, με τη λήψη μέτρων κατά της πειρατείας και την εφαρμογή μέτρων ασφάλειας για την ασφαλή διέλευση. Προσπάθησε να αντιμετωπίσει το ζήτημα της πειρατείας μέσω διαφόρων προγραμμάτων, όπως το World Food Program, χωρίς όμως θετικό αποτέλεσμα λόγω των πειρατικών επιθέσεων. Λαμβάνοντας υπόψη τη

⁴¹ <https://fee.org/articles/somalia-failed-state-economic-success/>

⁴² <http://www.bbc.com/news/world-africa-16534293>

⁴³ <http://www.channel4.com/news/articles/world/africa/the+aposbenefitapos+of+somaliaapos+pirates/3399027.html>

σημασία του Κόλπου του Άντεν για την παγκόσμια ναυτιλία, η διεθνής κοινότητα ζήτησε την παρουσία πολεμικών πλοίων στην περιοχή για την προστασία των θαλάσσιων οδών. Η κινητοποίηση κρατών (Γαλλίας, Δανίας, Ολλανδίας και Καναδά) από τον Νοέμβριο του 2007 έως το 2009 για την παροχή ναυτικής στήριξης οδήγησε στη δημιουργία ενός πολυεθνικού πολεμικού ναυτικού, που παρά την έντονη παρουσία του δεν εξαφάνισε την κινητικότητα και επιθετικότητα των Σομαλών πειρατών. Αντιθέτως, αναφέρθηκαν και επιθέσεις σε πολεμικά πλοία όπως στο γαλλικό πολεμικό ναυτικό τον Μάιο του 2009. Σύμφωνα με το βρετανικό Κοινοβούλιο, «το ποσοστό των επιτυχημένων επιθέσεων έχει μειωθεί δραματικά, λόγω του συνδυασμού των μέτρων αυτοάμυνας και τις ναυτικές περιπολίες.⁴⁴ Ωστόσο, ο αριθμός των πειρατικών επιθέσεων δεν μειώθηκε δραστικά⁴⁵. Παρά τη συνδρομή των πολεμικών πλοίων του ΝΑΤΟ, της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Ρωσίας, της Κίνας και δεκάδων άλλων χωρών⁴⁶ (Combined Task Force 150) στα νερά του Ινδικού Ωκεανού, το πρόβλημα της πειρατείας παρέμεινε. Επομένως, έγινε γνωστό από τη διεθνή κοινότητα ότι η μόνη μακροπρόθεσμη λύση στο πρόβλημα της πειρατείας είναι η αποκατάσταση του νόμου και της τάξης στην ξηρά.

Συγκεκριμένα, ως αντίδραση στις όλο και αυξανόμενες πειρατικές επιθέσεις στα ανοικτά της Σομαλίας, κατόπιν αιτήματος των Ηνωμένων Εθνών, το ΝΑΤΟ άρχισε να υποστηρίζει τις διεθνείς προσπάθειες για την καταπολέμηση της πειρατείας στον Κόλπο του Άντεν, στο Κέρας της Αφρικής και στον Ινδικό Ωκεανό με την επιχείρηση Allied Provider και Allied Protector (2008). Από τον Αύγουστο του 2009, το ΝΑΤΟ ξεκίνησε την επιχείρηση Ocean Shield, η οποία βοήθησε στην αποτροπή και καταστολή των πειρατικών επιθέσεων, προστατεύοντας παράλληλα τα πλοία και συμβάλλοντας στην αύξηση του επιπέδου ασφαλείας στην περιοχή. Η ίδια η παρουσία αυτής της διεθνούς ναυτικής δύναμης αποθάρρυνε τους πειρατές να συνεχίσουν τις δραστηριότητές τους και συνέβαλαν στην καταστολή της πειρατείας στην περιοχή. Χωρίς επιτυχείς επιθέσεις πειρατείας από το 2012, το ΝΑΤΟ τερμάτισε την Ocean Shield στις 15 Δεκεμβρίου 2016⁴⁷. Επιπλέον, τα μέλη του ΝΑΤΟ ενέκριναν στη Λισαβόνα το νέο «Strategic Concept for the Defence and Security of the Euro-Atlantic Area» το οποίο βασίστηκε στην έκθεση ΝΑΤΟ 2010: Assured Security – Dynamic Engagement που εκπονήθηκε από ομάδα εμπειρογνομώνων, υπό την προεδρία του πρώην υπουργού Εξωτερικών των ΗΠΑ, Madeleine Albright. Σύμφωνα με το “Strategic Concept for the Defence and Security of

⁴⁴ <https://www.publications.parliament.uk/pa/cm201012/cmselect/cmffaff/1318/131802.htm>

⁴⁵ <https://www.statista.com/chart/1752/somali-piracy-has-almost-been-eradicated/>

⁴⁶ https://en.wikipedia.org/wiki/Combined_Task_Force_150

⁴⁷ <http://www.e-ir.info/2012/10/31/natos-approach-to-counter-piracy/>

the Euro-Atlantic Area", η ασφάλεια, η ελευθερία και η ευημερία των χωρών του NATO μπορούν επίσης να τεθούν σε κίνδυνο εάν δεν διασφαλιστούν το διεθνές εμπόριο και η ενεργειακή ασφάλεια, τα οποία εξαρτώνται από τις οδούς επικοινωνίας, μεταφοράς και διαμετακόμισης. Επομένως το νέο strategic concept αναγνωρίζει σαφώς τη σημασία της διατήρησης της ενεργειακής ασφάλειας και της ασφάλειας των διεθνών θαλάσσιων εμπορικών οδών. Χωρίς να αναφέρει ρητά τον όρο «πειρατεία» ως κίνδυνο ή απειλή, το νέο στρατηγικό πλαίσιο δείχνει την πρόθεση του NATO να διαφυλάξει τις αξίες που μπορεί να απειλήσει η σύγχρονη πειρατεία, μεταξύ άλλων απειλών (π.χ τρομοκρατία)⁴⁸.

Παράλληλα με τις ενέργειες του NATO, η ΕΕ αποφάσισε να πραγματοποιήσει ναυτική στρατιωτική επιχείρηση με σκοπό την αποτροπή, πρόληψη και καταστολή των πειρατικών επιθέσεων και των ένοπλων ληστειών στις σομαλικές ακτές και στην ευρύτερη περιοχή. Η ναυτική στρατιωτική δύναμη που στάλθηκε ήταν η EU NAVFOR SOMALIA⁴⁹ και η επιχείρηση ATALANTA. Η επιχείρηση ATALANTA της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία ξεκίνησε τον Δεκέμβριο του 2008, συνέβαλλε στην αποτροπή, πρόληψη και καταστολή των πειρατικών επιθέσεων και των ένοπλων ληστειών στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, προστατεύοντας επίσης τα πλοία του Παγκόσμιου Επισιτιστικού Προγράμματος και άλλων ευάλωτων πλοίων. Επίσης, παρακολουθεί τις αλιευτικές δραστηριότητες στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας και υποστηρίζει άλλες αποστολές και προγράμματα της ΕΕ στην περιοχή. Στις 28 Νοεμβρίου 2016, το Συμβούλιο παράτεινε την επιχείρηση EUNAVFOR Somalia Operation Atalanta μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2018⁵⁰.

Δεν είναι τυχαίο ότι η έναρξη της εκτεταμένης διεθνούς παρέμβασης από την παγκόσμια κοινότητα συνέπεσε με τη μεγιστοποίηση της πειρατικής δραστηριότητας στη Σομαλία. Η διεθνής ανταπόκριση έγινε ιδιαίτερα εμφανής το 2011, όπου οι οικονομικές ενισχύσεις προς τη Σομαλία σχεδόν διπλασιάστηκαν σε σχέση με το μέσο όρο των ενισχύσεων μία δεκαετία πριν⁵¹.

Αρχίζοντας τον Μάρτιο του 2014, η AMISOM (African Union Mission in Somalia)⁵² ξεκίνησε εκστρατεία για την απομάκρυνση της Al-Shabab. Η Al-Shabab έχει απομακρυνθεί ουσιαστικά από την εξουσία. Ωστόσο, είναι υπεύθυνη για την εκτέλεση τρομοκρατικών

⁴⁸ Pedro Teles Ferreira, Piracy and the Lisbon Strategic Concept of NATO, Contraditorio, Policy Paper 11/09, January 2011

⁴⁹ European Union Naval Force Somalia Operation Atalanta, Information Booklet

⁵⁰ <http://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2016/11/28-eu-navfor-somalia-operation-mandate-extended/>

⁵¹ <https://brandonscottblog.com/2016/02/11/i3-integrated-international-intervention-the-future-of-stability-security-operations-using-yemen-somalia-as-success-models/>

⁵² <http://amisom-au.org/>

επιθέσεων στην πρωτεύουσα Mogadishu. Παρόλα αυτά, η διεθνής κοινότητα έχει θέσει υπό εφαρμογή το σχέδιο Vision 2016 ώστε (τότε) να διενεργηθούν πλήρως δημοκρατικές εκλογές σε ασφαλές περιβάλλον στη Σομαλία.

Τελικά, η εκτεταμένη Σομαλική πειρατική δραστηριότητα τελείωσε ουσιαστικά το 2014. Από τον Φεβρουάριο του 2014, τουλάχιστον 1.435 ύποπτοι πειρατείας και οι χρηματοδότες τους είναι υπό κράτηση ή υπό καθεστώς φυλάκισης σε 21 χώρες⁵³.

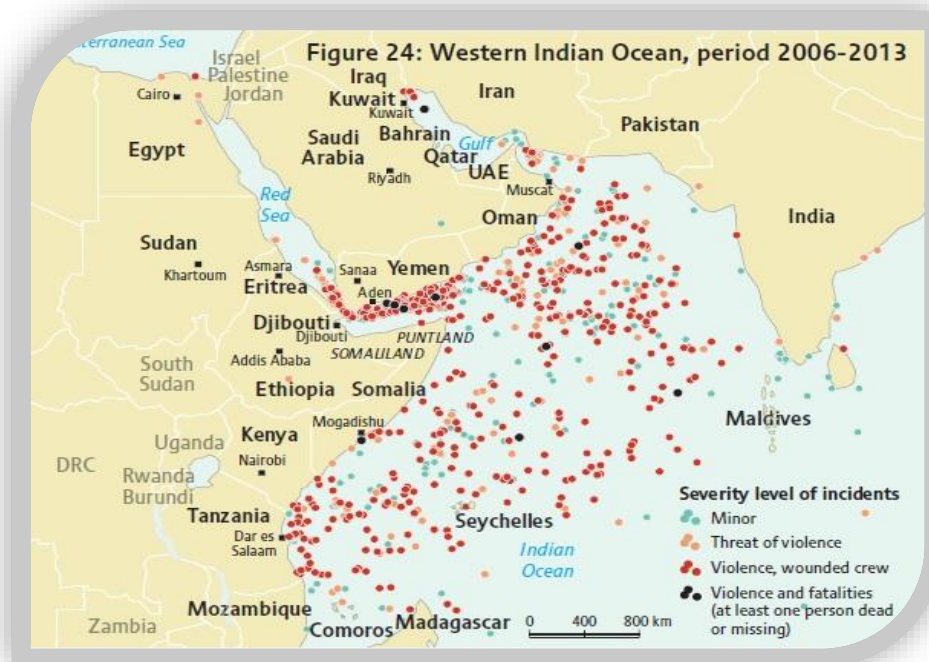
Αίτια πειρατικής δραστηριότητας στη Σομαλία

Τόσο η γεωγραφική της θέση όσο και η κοινωνική, οικονομική αλλά και πολιτική της κατάσταση αποτελούν συνθήκες κατάλληλες για την ανάπτυξη της πειρατείας. Ας δούμε πρώτα τη γεωγραφική θέση ο Κόλπος του Άντεν είναι η είσοδος και η έξοδος της Ερυθράς Θάλασσας και της διώρυγας του Σουέζ. Από τον Κόλπο του Άντεν διέρχονται χιλιάδες πλοία, περίπου το 25% των εμπορικών πλοίων που συνδέουν την Ευρώπη με την Ασία όπως φαίνεται καθαρά από τον αριθμό των ναυλώσεων πλοίων και από τα στοιχεία που προκύπτουν από αυτές⁵⁴. Ο πολυσύχναστος αυτός θαλάσσιος δρόμος συμπληρώνεται από τη Διώρυγα του Σουέζ, ένα θαύμα της επιστήμης της μηχανικής που κατόρθωσε να συνδέσει την Ανατολή και τη Δύση, τον Ατλαντικό και τον Ινδικό Ωκεανό. Τα πλοία που ξεκινούν από τη Μεσόγειο με προορισμό την Ασία δεν υποχρεώνονται στον περίπλοκο της κι έτσι οι θαλάσσιες μεταφορές μέσω αυτής της οδού γίνονται πολύ συντομότερες και οικονομικότερες. Προϊόντα και πρώτες ύλες μεταφέρονται ανάμεσα σε Ευρώπη, Αφρική και Ασία καθημερινά και αυτές οι μεταφορές πραγματοποιούνται από χιλιάδες δεξαμενόπλοια και εμπορικά πλοία που διέρχονται τη Διώρυγα του Σουέζ. Ο αριθμός των διερχομένων πλοίων φτάνει της 17.000 κατ' έτος⁵⁵ κάτι που αποτελεί βέβαια πρόκληση για τη διεθνή πειρατεία.

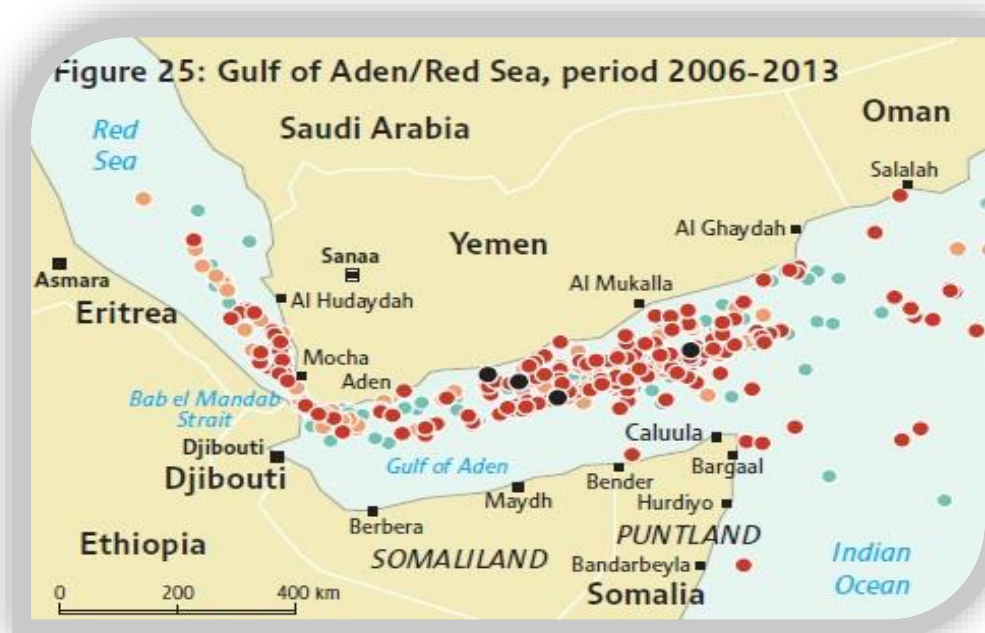
⁵³ <https://www.enca.com/africa/feature-somali-piracy-profits-go-investors>

⁵⁴ Tim Besley, Thiemo Fetzner, Hannes Felix Mueller, "The welfare cost of lawlessness: Evidence from Somali Piracy", published online, VoxEU, 2013

⁵⁵ <http://www.cas.go.jp/jp/gaiyou/jimu/pdf/siryu2/counter-piracy2015.pdf> - Annual Report 2015, "Japan's Actions against Piracy off the Coast of Somalia and in the Gulf of Aden"



Η περίπτωση της Σομαλίας δεν μπορεί όμως να ερμηνευθεί μόνο με βάση τα γεωγραφικά κριτήρια αφού τα προαναφερθέντα κοινωνικά, οικονομικά και πολιτικά προβλήματα της αποτελούν τα βασικά αίτια ανάπτυξης της πιο χαρακτηριστικής μορφής της σύγχρονης πειρατείας. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι η ποικιλότητα και πολυπλοκότητα των προβλημάτων της Σομαλίας συνδέονται περισσότερο με τη γεωγραφική της θέση και δημιουργούν για τους πειρατές μια ευτυχή συγκυρία.



Η Σομαλία, όπως προαναφέρθηκε, αποτελεί το λεγόμενο «αποτυχημένο κράτος» για ένα διάστημα χρόνου πολύ μεγάλο για τις σημερινές ιστορικές συνθήκες. Σήμερα η Σομαλία δεν απασχολεί την παγκόσμια κοινότητα λόγω των εσωτερικών της συγκρούσεων αλλά περισσότερο λόγω των προβλημάτων που δημιουργεί στο ευρύτερο Κέρας καθώς αποτελεί τη βάση πολλών οργανωμένων τρομοκρατικών και γενικά εγκληματικών οργανώσεων. Ανάμεσα σ' αυτές είναι και η πειρατεία.

Χωρίς την παρουσία οργανωμένου κράτους, χωρίς ένα κεντρικό σύστημα ελέγχου, εφαρμογής και επιβολής του νόμου και της τάξης, χωρίς μια μορφή πολιτικής εξουσίας που να ελέγχει τις εσωτερικές κοινωνικές δυνάμεις, οι πειρατές βρήκαν βέβαια τις ιδανικές συνθήκες για το εγκληματικό τους έργο με κορύφωση την παρακράτηση πλοίων με σκοπό τα λύτρα.

Επομένως η παρουσία πολλών ενδογενών παραγόντων όπως, η φτώχεια, η υψηλή ανεργία, η παντελής απουσία κρατικής πρόνοιας και ελέγχου αποτελεί βέβαια την κυρίαρχη αιτία για την άνθηση έκνομων και παραβατικών μορφών βιοπορισμού, δηλαδή της πειρατείας. Με τόσα οικονομικά κίνητρα όπως αναφέραμε παραπάνω και με τη βεβαιότητα της απουσίας οποιασδήποτε καταστολής, οι Σομαλοί θεώρησαν ότι η πειρατεία αποτελεί τη βασικότερη και αποτελεσματικότερη δυνατότητα για την επιβίωσή τους⁵⁶.

Ποιοι είναι όμως πραγματικά οι πειρατές και ποιος είναι ο τρόπος δράσης τους;

Ταυτότητα των πειρατών και οι μέθοδοι δράσης τους

Η οικονομική ζωή της Σομαλίας στηρίζεται σχεδόν ολοκληρωτικά στην αλιεία και ήταν φυσικό να αποτελεί αυτή ένα πεδίο που έχρηζε και χρήζει αξιοποίησης και προστασίας. Πριν από το 1991 δεν μπορούμε να αναφέρουμε σημαντικά και αξιοπρόσεκτα επεισόδια πειρατείας αλλά μέσα σε αυτήν τη δεκαετία παρουσιάστηκαν αρκετές οπλισμένες ομάδες που με το πρόσχημα ότι αποτελούσαν κάποια μορφή “ακτοφυλακής” ήλεγχαν μεγάλο μέρος των παράκτιων περιοχών⁵⁷. Αυτές οι ομάδες “ακτοφυλακής” ισχυρίζονταν ότι είναι εξουσιοδοτημένες από το κράτος και ότι είχαν ως στόχο να “προστατεύσουν” την αλιεία και τα αποθέματά της. Με την πάροδο του χρόνου

⁵⁶ Ανδριάννα Ευθυμιάδου, Σύγχρονη πειρατεία: Προκλήσεις και Λύσεις- Η χρήση των ιδιωτών ενόπλων φρουρών για την προστασία της εμπορικής ναυτιλίας, Κομοτηνή, Διπλωματική εργασία, 2016, σελ. 8 -11

⁵⁷ <https://realtruth.org/articles/110610-002-africa.html>

οι ομάδες αυτές κάνοντας κατάχρηση του ρόλου τους προχωρούσαν σε επιλεγμένες επιθέσεις ολοένα και συχνότερες⁵⁸

Η κα Μαίρη Μπόση στο βιβλίο της θεωρεί ότι οι Σομαλοί πειρατές προέρχονται από τρεις βασικές επαγγελματικές ομάδες:

- Πρώην ψαράδες με πολύ καλή γνώση της θάλασσας
- Πρώην στρατιωτικοί με πολύ καλή γνώση οπλικών συστημάτων και εμπειρία στις μάχες
- Ειδικοί στις τεχνολογίες συστημάτων GPS, ηλεκτρονικά συστήματα πλοήγησης, εντοπισμού στόχων, κ.α.

Στις πρώτες δύο κατηγορίες που είναι και οι συνηθέστερες αφού οι πρώην ψαράδες κατέχουν πλήρως την περιοχή και οι πρώην στρατιωτικοί χειρίζονται με εμπειρία οπλικά φορητά συστήματα, απαραίτητα κατά την ώρα της πειρατείας, προστέθηκαν δυστυχώς και πολλοί νέοι άνθρωποι από διάφορες κοινωνικές ομάδες. Η στρατολόγηση αυτών των νέων σχετίζεται με την άθλια οικονομική κατάσταση της χώρας που δεν τους επιτρέπει να έχουν τη δυνατότητα εργασιακού διεξόδου⁵⁹. Παράλληλα όμως η γνώση ότι η χώρα τους γίνεται αντικείμενο απόλυτης εκμετάλλευσης από ισχυρές χώρες που όχι μόνο αλιεύουν παράνομα αλλά και μολύνουν το θαλάσσιο χώρο με τοξικά απόβλητα⁶⁰, δημιουργεί το αίσθημα μιας επιβεβλημένης δράσης που επιπλέον αποτελεί και μια μορφή οικονομικής δραστηριότητας.

Αυτή η “οικονομική” δραστηριότητα που κατά κάποιον τρόπο “προστατεύει” την αλιεία από αλλοδαπά πλοία στις σομαλικές ακτές και εισέπραττε λύτρα ως μορφή φορολογίας εξελίχθηκε στην πειρατεία που αρχικά ήταν περιορισμένη σε μικρό αριθμό επιθέσεων σε ξένα αλιευτικά. Αυτές οι επιθέσεις μπορούσαν να γίνουν με χρήση απλών και ελαφρών όπλων και μικρού μήκους σκαφών. Η επιτυχία των παραπάνω επιθέσεων οδήγησε στην εξάπλωση αυτών των επιχειρήσεων που έλαβαν πιο σύνθετες μορφές αφού οι πειρατές πλέον καταλάμβαναν πλοία και αιχμαλώτιζαν πληρώματα με σκοπό τα λύτρα.

Οι Σομαλοί πειρατές κινούνται με απλό τρόπο περιπολώντας έξω από τα λιμάνια κι έχοντας ισχυρό οπλισμό και ταχύτατα σκάφη. Πυροβολούν προς τους στόχους τους,

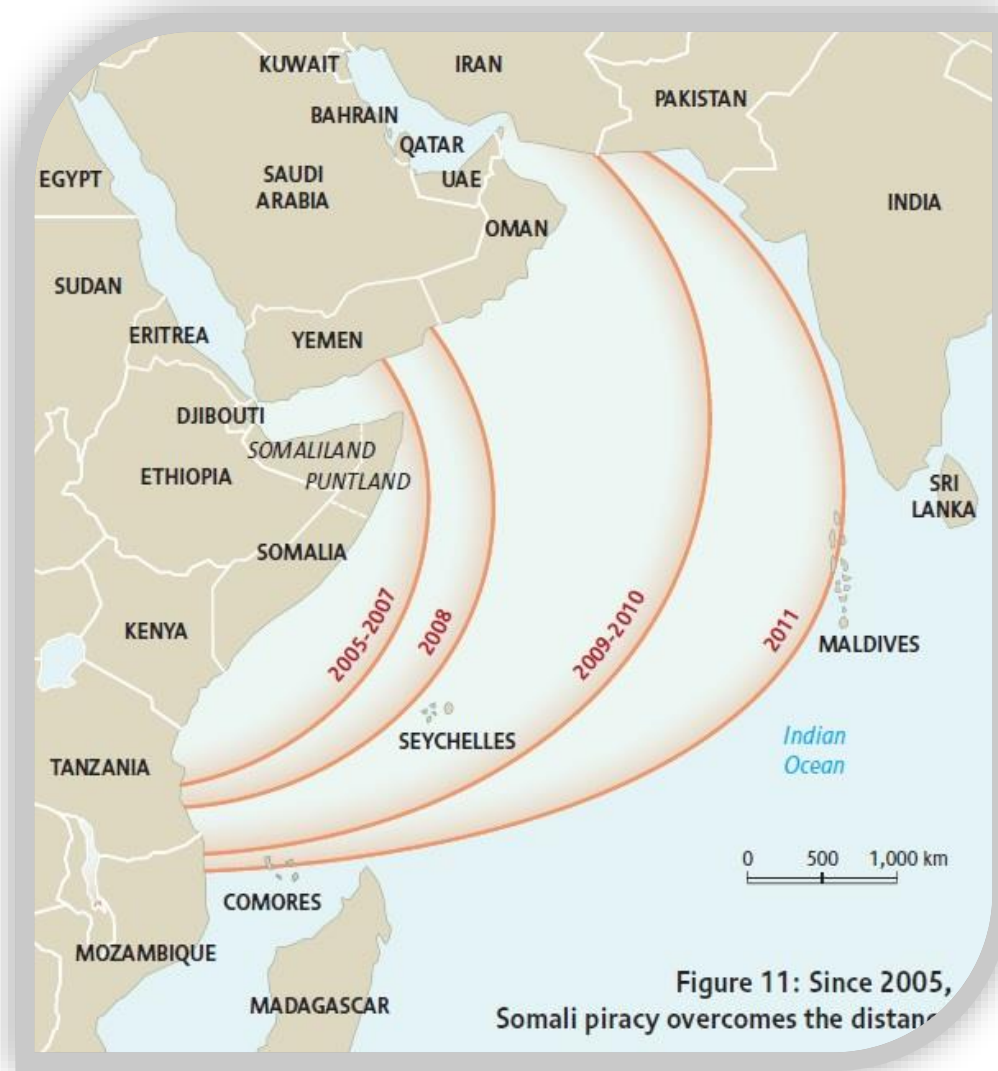
⁵⁸ Μαίρη Μπόση, 2012, σελ. 70

⁵⁹ Χαράλαμπος Σταθακόπουλος, “Σύγχρονες πρακτικές αντιμετώπισης της πειρατείας”, Διημερίδα με θέμα: “Λαθρομετανάστευση και Σύγχρονη Πειρατεία ως απειλές της Διεθνούς και Περιφερειακής Ασφάλειας”, Νοέμβριος 2009

⁶⁰ <https://ejatlas.org/conflict/somalia-toxic-waste-dumping-somalia>

σκαρφαλώνουν πάνω στα πλοία με σχοινιά και γάντζους, αιχμαλωτίζουν τα πλοία και τα πληρώματα για όσο χρόνο χρειαστεί μέχρι την καταβολή των λύτρων⁶¹.

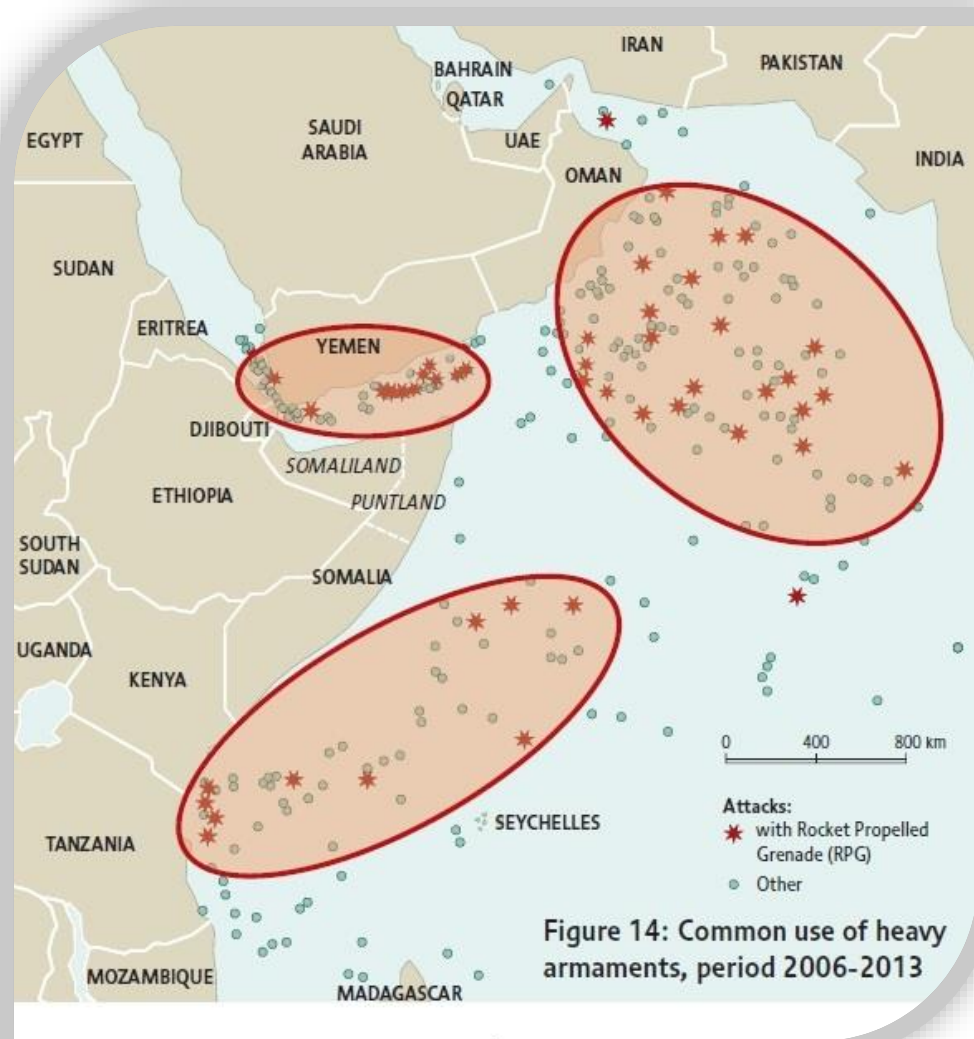
Η επιτυχία των παραπάνω επιθέσεων οδήγησε τους πειρατές σε πυκνότερες και πλέον παράτολμες επιθέσεις. Αφού καταλαμβάνουν μεγάλα πλοία τα χρησιμοποιούν ως μητρικά πλοία “motherships” με σκοπό να εξαπλώσουν τη δραστηριότητα τους ακόμα πιο μακριά και φθάνοντας όλο και περισσότερο στον Ινδικό Ωκεανό⁶². Πάνω σ’ αυτά τα πλοία υπάρχουν μικρά πλοιάρια που κάνουν τις επιθέσεις ενώ στα μητρικά πλοία υπάρχει πλήρης εξοπλισμός, δορυφορικά τηλέφωνα, συστήματα εντοπισμού γεωγραφικής θέσης και άλλα.



⁶¹ Alfredo Burlando, Anca Christea & Logan M. Lee, “The Trade Consequences of Maritime Insecurity: Evidence from Somali piracy”, Social Science Research Network, Munich Personal RePEc Archive, October 2014

⁶² <http://www.reuters.com/article/somalia-piracy-enterprise-idAFLDE71 F27E20110216>

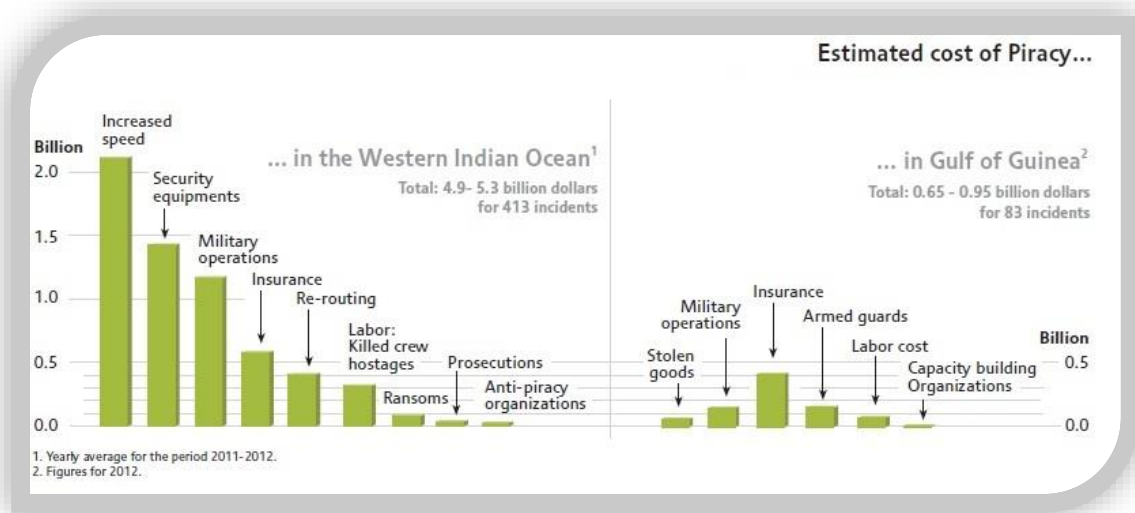
Το έτος 2012 ο αριθμός των επιθέσεων που καταγράφηκε έφτανε στα 1.800 ν.μ μακριά από τις ακτές της Σομαλίας. Οι πειρατές κινούνται πλέον στα διεθνή ύδατα, εντοπίζουν εύκολα “στόχους” ταξιδεύουν ακόμα και την περίοδο των μουσώνων και φέρουν βαρύ οπλισμό, εκτοξευτές χειροβομβίδων και βαρεά πυροβόλα όπλα⁶³. Τα παραπάνω σπάνια χρησιμοποιούνται, υπάρχει όμως η δυνατότητα χρήσης τους από τους πειρατές που αποδεικνύονται όλο και περισσότερο αποφασισμένοι.



Όλες αυτές οι εξελίξεις στον τομέα της πειρατείας δεν απομακρύνονται από τις βασικές μεθόδους και τεχνικές κάποιων αρχικών σταδίων, ωστόσο ενδυναμώνουν τη θέση της στα διεθνή ύδατα και βέβαια αυξάνουν τα οικονομικά οφέλη της. Πρόσφατες έρευνες απέδειξαν ότι από το 2005 έως το 2012 εισπράχθηκαν ως λύτρα από τις πειρατείες από 339

⁶³ Transnational Organized Crime in Eastern Africa: A threat Assessment, Vienna, United Nations Office on Drugs and Crime, September 2013, σελ. 35-39

εκατ. δολάρια έως 413 εκατ. δολάρια, ποσό που ανέρχεται στα 2,3 εκατ. δολάρια ανά πλοίο⁶⁴. Τα πάμφτωχα παράκτια χωριά αλλά και ολόκληρες πόλεις της Σομαλίας ζουν από τα έσοδα της πειρατείας και οι δράστες των επιθέσεων προσφέρουν χρήματα για την επιβίωση των εξαθλιωμένων κατοίκων της περιοχής. Έτσι η τοπική κοινωνία τους καλύπτει, τους προστατεύει, τους προμηθεύει φαγητό και άλλα είδη πρώτης ανάγκης και καθόλου βέβαια δεν ενδιαφέρεται για την καταστολή του φαινομένου, το αντίθετο μάλιστα. Οι εκτεταμένες ανάγκες των επιθέσεων οδήγησαν τους πειρατές στο να αναζητήσουν συνεργάτες σε πολλά και διαφορετικά επαγγέλματα. Ναύτες, μηχανικοί αλλά και προμηθευτές προϊόντων, λογιστές, διαχειριστές ακόμα και διαπραγματευτές με τις ναυτιλιακές εταιρείες έπρεπε να βρεθούν και να πληρωθούν αδρά για τις υπηρεσίες τους.

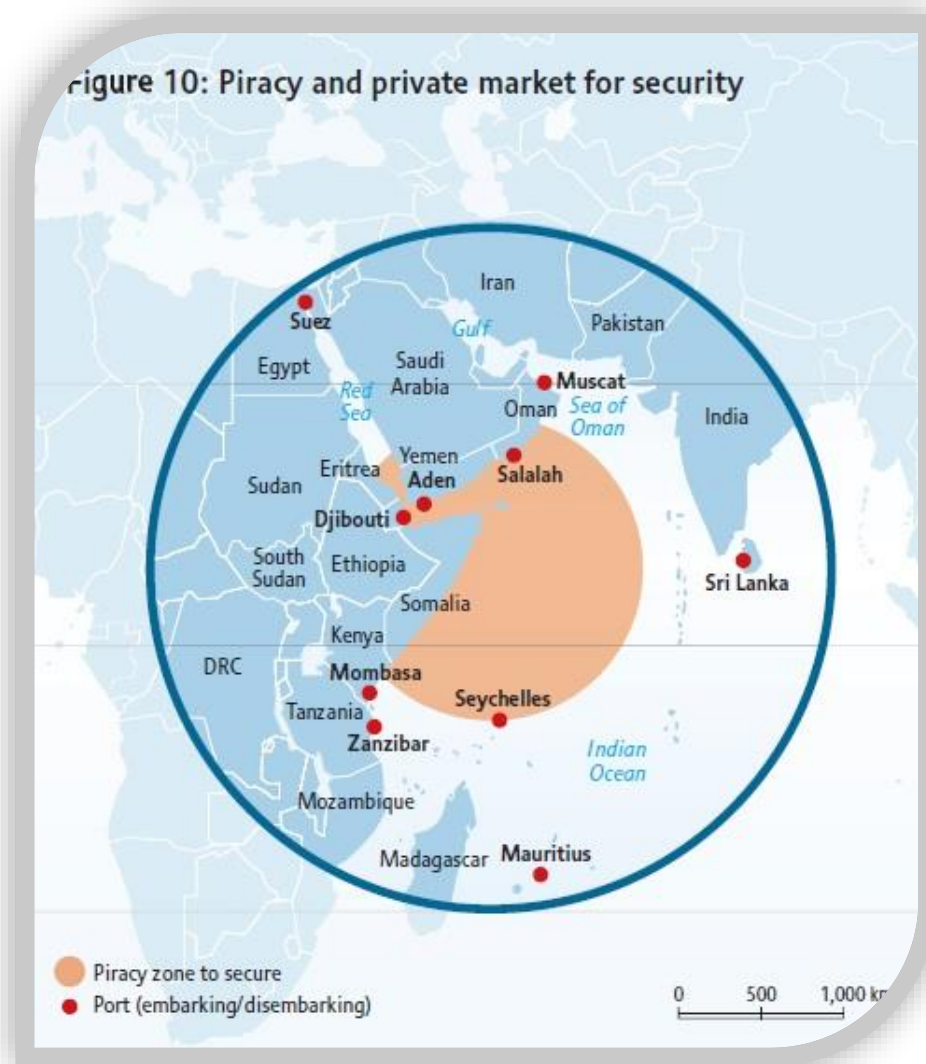


Ωστόσο η ίδια η πειρατεία έχει και αρκετές δαπάνες. Δεν αρκούν μόνο τα όπλα, τα μικρά και μεγάλα πλοία, τα πυρομαχικά και ο γενικός εξοπλισμός. Πολλά άλλα εφόδια είναι απαραίτητα και ιδίως κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων που συχνά διαρκούν πολύ. Οι αιχμάλωτοι πρέπει να τρέφονται καλά και να φρουρούνται με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι αδύνατη η διαφυγή τους είτε με απόδραση είτε με απαγωγή από άλλες αντίπαλες ομάδες. Η αμοιβή προς τους ντόπιους στρατιωτικούς μπορεί να φτάσει και τα 10.000 δολ. το μήνα προκειμένου να τους παρέχουν ασφάλεια και προστασία από κάθε λογής κίνδυνο αποτυχίας της πειρατικής ενέργειας⁶⁵.

⁶⁴ The World Bank, "Pirate Trails: Tracking the Illicit Financial Flows from Piracy off the Horn of Africa", Washington, World Bank Publications, 2013, σελ. 25-32

⁶⁵ Rudolf Atta Allah, "Piracy financing: Understanding and combating complex system", Dubai, Briefing Paper - Conference on Global Challenge, 2011, σελ. 40-43

Ίσως το πλέον παράξενο αλλά και εξοργιστικό ταυτόχρονα είναι ότι υπάρχουν επενδυτές που επενδύουν τα χρήματά τους σε προγραμματισμένες επιθέσεις και μάλιστα αγοράζουν μετοχές που η αξία της καθεμιάς ανέρχεται συχνά στο ποσό των 10.000 δολαρίων. Η απόδοση των μετοχών αυτών είναι τεράστια αφού το κόστος δαπανών μιας πειρατείας φτάνει στο ποσό των 50.000 δολ. περίπου ενώ η απόδοση των μετοχών πλησιάζει το 1 εκατομμύριο δολάρια⁶⁶. Επομένως η απόδοση αυτών των μετοχών είναι 20 προς 1 και συνεπώς το κέρδος είναι τεράστιο.



Πώς αμείβονται οι πειρατές; Σίγουρα οι επενδυτές που είναι συνήθως πρώην στρατιωτικοί ή πλούσιοι Σομαλοί της διασποράς κερδίζουν πολλά χρήματα επενδύοντας αρχικά το ποσό των 10.000 δολ. και στη συνέχεια πολλά περισσότερα. Ο απλός πειρατής

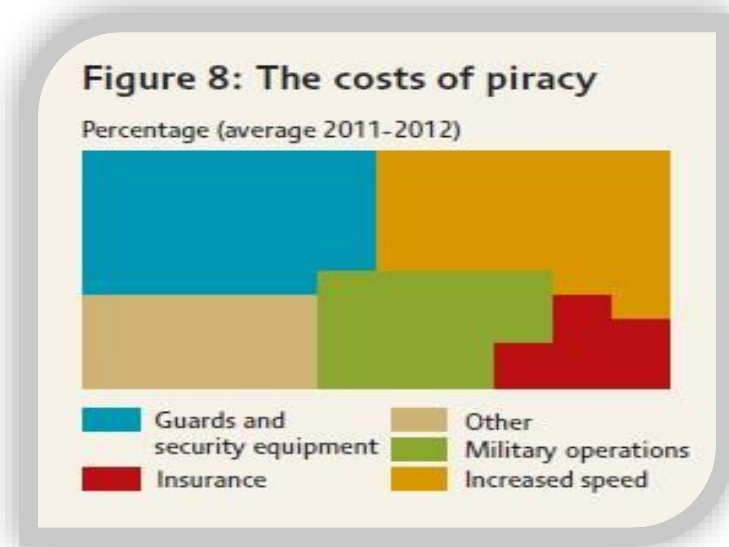
⁶⁶ Ανδριάννα Ευθυμιάδου, 2016, σελ. 12

αμείβεται με 30.000 έως 60.000 δολάρια ποσό που δεν είναι ιδιαίτερα μεγάλο σε σχέση με τα μεγάλα κέρδη των πειρατικών επιθέσεων. Οι αρχηγοί αλλά και οι πειρατές που επιδεικνύουν μεγάλο ζήλο κατά την επίθεση αμείβονται καλύτερα αφού ο αρχηγός εισπράττει τη διπλάσια αμοιβή από τον απλό πειρατή ενώ αυτός που επιβιβάζεται πρώτος στο πλοίο – στόχο ή χρησιμοποιεί προσωπικό όπλο αμείβεται με κάποιο συμπληρωματικό ποσό. Υπάρχουν όμως και τρίτα πρόσωπα που διενεργούν τις διαπραγματεύσεις, ή εργάζονται σε ναυτιλιακές εταιρείες ή ήταν πρώην πειρατές που γνωρίζουν καλά τη διαδικασία λύτρων που αμείβονται εξαιρετικά καλά φτάνοντας έως το ποσό του 5% στο συνολικό ποσό των λύτρων⁶⁷.

Η περίοδος των διαπραγματεύσεων δεν θα πρέπει να διαρκέσει πολύ διότι κατά την περίοδο αυτή οι πειρατές χρεώνονται το ποσό που καταναλώνουν κατά τη διάρκεια της παραμονής τους στο πλοίο και επομένως αυτό αφαιρείται από το μερίδιό τους. Η περίοδος του ενός έτους ή και περισσότερο που μπορεί να διαρκέσει μια διαπραγμάτευση μειώνει δραματικά τα κέρδη των απλών πειρατών. Επομένως οι μεγάλοι κερδισμένοι είναι οι επιχειρηματίες επενδυτές που απολαμβάνουν το 60% του ποσού των λύτρων που συχνά ξεπερνά κατά πολύ τα 5 εκ. δολάρια. Από αυτά το 5% παρέχεται στο σύστημα υποστήριξης που υπάρχει στην στεριά και μόνο το 35% μοιράζεται στο πλήρωμα και τους υπολοίπους⁶⁸. Μέρος του παραπάνω ποσού επανεπενδύεται για τη βελτίωση της δραστηριότητας της πειρατείας που συνεχώς αναπτύσσεται αφού τα κέρδη που αποφέρει είναι τεράστια και όλοι ικανοποιούνται από αυτή την εγκληματική ενέργεια ακόμα και οι ίδιοι οι πειρατές που επωφελούνται από αυτήν λιγότερο από όλους τους άλλους.

⁶⁷ Transnational Organized Crime in Eastern Africa: A threat Assessment , UNODC, September 2013, p.44

⁶⁸ William A. Donohue, Franziska Pugh & Sharmaake Sabrie, “ Pirate Ransom Negotiators: Resolving the paradoxes of Extortionate Transactions with Somali Pirates”, Negotiation and Conflict Management Research, Vol. 3, 2014, σελ. 178 - 182



Πειρατές και Τρομοκράτες στη Σομαλία

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

Ανεξαρτήτως των παραπάνω, η σύνδεση μεταξύ πειρατών και τρομοκρατίας δεν έχει σαφώς αποδειχθεί. Γεωγραφικά, οι πειρατές και οι ισλαμιστές δεν σχετίζονται μεταξύ τους. Η Al-Shabaab δραστηριοποιείται στην κεντρική και νότια Σομαλία ενώ οι πειρατές ως επί το πλείστον κατά μήκος της ακτής, ειδικά γύρω από το Puntland στη βόρεια Σομαλία. Επίσης, οι ορισμένες στιγμές που οι πειρατές ήρθαν σε επαφή με τους Ισλαμιστές χαρακτηρίζονταν από αντιπαραθέσεις και διαφορές. Συγκεκριμένα, η περίοδος κατά την οποία το Islamic Courts Union ήρθε στην εξουσία στο Mogadishu (2006), ουσιαστικά σηματοδότησε την παύση των περιστατικών πειρατείας στην περιοχή. Το ICU δημοσίως καταδίκασε την πειρατεία και την χαρακτήρισε ως αντι-ισλαμική, απειλώντας με θάνατο ή ακρωτηριασμό τους υπόπλους για πράξεις πειρατείας. Το ICU κινήθηκε επιθετικά εναντίον

των λιμένων που χρησιμοποιούνται από τους πειρατές με αποτέλεσμα να ζημιώσει τις δραστηριότητές τους. Πριν από την επικράτηση του ICU, οι πειρατικές επιθέσεις στην περιοχή έφταναν κατά μέσο όρο τις 40 το χρόνο, ενώ μετά δεν καταγράφηκε καμία⁶⁹. Εν τέλει, η παρέμβαση των αιθιοπικών δυνάμεων, που απομάκρυνε την ICU από την εξουσία, επέτρεψε την ανασύνταξη των πειρατικών ομάδων.

Υπάρχουν και άλλες περιπτώσεις αντιπαραθέσεων μεταξύ ισλαμιστών και πειρατών στη Σομαλία. Το 2008, πειρατές κατέλαβαν το σαουδαραβικό υπερδεξαμενόπλοιο *Sirius Star* που μετέφερε αργό πετρέλαιο αξίας 100 εκατομμυρίων δολαρίων. Το ICU χαρακτήρισε την πειρατική αυτή ενέργεια ως «μείζον έγκλημα»⁷⁰. Συγκεκριμένα, ο ηγέτης τότε της *Al-Shabaab* δήλωσε στους δημοσιογράφους ότι «η Σαουδική Αραβία είναι μια μουσουλμανική χώρα και η κλοπή μουσουλμανικής ιδιοκτησίας αποτελεί μείζον έγκλημα... έχω προειδοποιήσει ξανά και ξανά, εκείνοι που κατέλαβαν το πλοίο πρέπει να το απελευθερώσουν άνευ όρων αλλιώς η λύση θα είναι η ένοπλη σύγκρουση. Αν δεν απελευθερώσουν το πλοίο, θα το σώσουμε δια της βίας»⁷¹. Ένας από τους εμπλεκόμενους πειρατές διευκρίνισε σε έναν δημοσιογράφο ότι «Κάθε Σομαλός έχει μεγάλο σεβασμό για το ιερό βασίλειο της Σαουδικής Αραβίας. Δεν έχουμε τίποτα εναντίον τους αλλά δυστυχώς, ό,τι συνέβη ήταν απλά μια δουλειά για μας και ελπίζω ότι οι Σαουδάραβες θα το κατανοήσουν»⁷². Εν τέλει, η *Al-Shabaab* έστειλε τεθωρακισμένα οχήματα επανδρωμένα με ένοπλους στρατιώτες στο κέντρο επιχειρήσεων των πειρατών, το λιμάνι της πόλης *Harardhere*, αναγκάζοντας τους τελευταίους να φύγουν για να αποφύγουν την άμεση αντιπαραθέση. Το περιστατικό αυτό αναδεικνύει τα οικονομικά κίνητρα πίσω από την πειρατεία και την εχθρότητα μεταξύ των πειρατών και των ισλαμιστών στη Σομαλία.

Τον Απρίλιο του έτους 2010, η πειρατική βάση *Harardhere* καταλήφθηκε από την ισλαμική ομάδα *Hizbul Islam*, η οποία είναι ο κύριος αντίπαλος της *Al-Shabaab*. Η ίδια η *Al-Shabaab* είχε προσπαθήσει να καταλάβει το λιμάνι της πόλης αλλά οι ντόπιοι ζήτησαν την υποστήριξη του αντιπάλου της *Hizbul Islam*, που εν τέλει προχώρησε στο διωγμό των πειρατών από την πόλη. Ένα μέλος της *Hizbul Islam* ανέφερε ότι: «Η πειρατεία έχει ξεφύγει. Είναι μία αντι-ισλαμική επιχείρηση και εμείς δεν θα την ανεχθούμε ... Θέλουμε να φέρουμε νόμο και την τάξη στη Σομαλία, και θέλουμε να δείξουμε το καλό όνομα των Σομαλών»⁷³. Τόσο η *Al-Shabaab* όσο και *Hizbul Islam* ήταν εξοργισμένοι από τις τότε πειρατικές

⁶⁹ Freeman C., "Pirates on Saudi oil tanker face ultimatum from Islamists", published online, *The Telegraph*, 2008

⁷⁰ Karon, T., "Battling the Somali pirates: The return of the Islamists", *Time Magazine*, 2010

⁷¹ <http://content.time.com/time/world/article/0%2C8599%2C1861698%2C00.html>

⁷² Freeman C, 2008

⁷³ <http://content.time.com/time/world/article/0,8599,1987855,00.html#ixzz10t0Yucxp>

επιθέσεις στα ινδικά πλοία που διατάραξαν τη ροή των φορτίων από την Ινδία στη Σομαλία και ζημίωσαν μια σημαντική πηγή εσόδων μέσω των λιμενικών τελών στα ισλαμικά ελεγχόμενα λιμάνια. Ουσιαστικά, οι ισλαμικές οργανώσεις ήθελαν να απαλλαγούν από τις παράκτιες βάσεις των πειρατών, προκειμένου να εξασφαλίσουν μια σημαντική ροή εσόδων από τα λιμενικά τέλη. Σε ένα τελευταίο παράδειγμα, στην παράκτια πόλη, Hobyo, οι τοπικοί αξιωματούχοι στρατολόγησαν τους πειρατές για τη δημιουργία ένοπλης άμυνας ενάντια στην Al-Shabaab και Hizbul Islam⁷⁴, αποδεικνύοντας τις εχθρικές σχέσεις μεταξύ πειρατών και τρομοκρατών.

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

Συνεπώς:

- Δεν έχουν υπάρξει αποδεδειγμένα άμεσες τρομοκρατικές ενέργειες από τους Σομαλούς πειρατές.
- Επιπλέον, η ιστορία της Al-Shabaab, της ισλαμική οργάνωσης που σχετίζεται πιο έντονα με την τρομοκρατία, δείχνει ότι εμφανίστηκε και αναπτύχθηκε ξεχωριστά χωρίς να έχει κοινά στοιχεία με την εξάπλωση της πειρατείας στη Σομαλία.
- Επίσης, η συμμαχία της Al-Shabaab με την Αλ Κάιντα αμφισβητείται από στελέχη της πρώτης, πράγμα που σημαίνει ότι ακόμη και η δημιουργία μιας σαφούς σύνδεσης μεταξύ Σομαλών πειρατών και Shabaab δεν συνεπάγεται κατ'ανάγκη σύνδεση μεταξύ πειρατείας και τρομοκρατίας.
- Ακόμη, πολιτική της Shabaab ήταν να περιορίσει την πειρατεία, ειδικά όταν η τελευταία αποκτούσε θέση ισχύος.
- Τελικά, οι δύο ομάδες εμφανίζονται να βρίσκονται περισσότερο σε ανταγωνισμό μεταξύ τους, για την πρόσβαση και εκμετάλλευση των λιμανιών, παρά σε συνεργασία.

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

⁷⁴ http://www.nytimes.com/2010/09/02/world/africa/02pirates.html?_r=1&pagewanted=2

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Νομική Διάσταση

Εισαγωγή

Από την αρχαιότητα, η θάλασσα αποτελεί πηγή πλουτισμού και μέσο διεξαγωγής εμπορίου. Μοιραία, η έντονη οικονομική δραστηριότητα αποτελεί πόλο έλξης για παράνομες πράξεις: οικειοποίηση φορτίων, πλοίων, ακόμα και πληρωμάτων. Η γέννηση της έννοιας της ανοιχτής θάλασσας, που συνδέεται άρρηκτα με το δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας, εντοπίζεται στην αρχαιότητα, ενώ ορόσημο για την καθιέρωσή της αποτελεί το έργο του Grotius "Mare Liberum" (1609). Ανάλογα με τη θέση του πλοίου στη θάλασσα, διαφοροποιείται το νομικό καθεστώς που το διέπει, τόσο σε σχέση με την κρατική δικαιοδοσία που ασκείται σε αυτό ως υλικό αντικείμενο όσο και σε σχέση με το πλήρωμά του αναφορικά με την ποινική ή αστική δικαιοδοσία. Η πειρατεία ορίζεται ως έγκλημα που διαπράττεται στην ανοιχτή θάλασσα, δηλαδή στη θαλάσσια περιοχή όπου κανένα κράτος δεν ασκεί κυριαρχία. Επομένως, ως διεθνές έγκλημα νοείται μόνο εφόσον συντελείται στην ανοιχτή θάλασσα ή στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ), ζώνη που έπεται της αιγιαλίτιδας, όπου το κράτος ασκεί απόλυτη κυριαρχία. Το ζήτημα της κρατικής δικαιοδοσίας συνδέεται με την κρατική κυριαρχία, αφού η δεύτερη είναι αναγκαία προϋπόθεση για την άσκηση της πρώτης. Ως προς τη δικαιοδοσία στη θάλασσα, στη βάση της έλλειψης κρατικής κυριαρχίας στην ανοιχτή θάλασσα, παλαιότερα επικρατούσε η θεωρία της εδαφικότητας του πλοίου, σύμφωνα με την οποία κάθε πλοίο αντιμετωπιζόταν, κατά πλάσμα δικαίου, ως έδαφος του κράτους σημαίας. Αυτή η θεωρία, αφού υπέστη αυστηρή κριτική, εγκαταλείφθηκε και η σήμερα κρατούσα άποψη βασίζεται εν πολλοίς στη θεωρία της αρμοδιότητας και στη διαιρετή κυριαρχία. Η Σύμβαση του 1982 ενσωμάτωσε ρυθμίσεις που ίσχυαν από τον 16ο αιώνα (Ερρίκος Η', Offences at Sea Act), ορίζοντας την πειρατεία ως «διεθνές έγκλημα» (*jure gentium*) και τους πειρατές ως «εχθρούς της ανθρωπότητας» (*hostes humani generis*). Αποτελεί επομένως έγκλημα οικουμενικής δικαιοδοσίας, αποκρυσταλλώνοντας εθνικό κανόνα δικαίου, απόλυτης μορφής, στο μέτρο που δεν εξετάζεται η σύνδεση δραστών ή θυμάτων με κάποιο κράτος. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι, παρά τη μακρά παρουσία του φαινομένου, δεν υπάρχει επίσημος διεθνής νομικός ορισμός και η τιμωρία των συλληφθέντων εναπόκειται στην εκάστοτε εθνική νομοθεσία.

Ορισμός της Πειρατείας

Το πρώτο έγγραφο του διεθνούς δικαίου που αναφέρεται στην πειρατεία είναι η Συνθήκη των Παρισίων του 1856. Έκτοτε πολυάριθμες διεθνείς συμφωνίες ακολούθησαν όπως η Σύμβαση του Μοντεβιδέο (1889) που δέχθηκε την αρχή ότι η καταστολή της πειρατείας είναι ευθύνη της ανθρωπότητας και η συμφωνία Νγον του 1937 που αναγνώρισε τις επιθέσεις αγνώστων στη Μεσόγειο ως «πράξεις πειρατείας».

A) Σύμβαση της Γενεύης για την Ανοιχτή Θάλασσα (1958)

Προσπάθεια νομικής απόδοσης της πειρατείας σημειώθηκε όμως για πρώτη φορά στη Σύμβαση της Γενεύης για την Ανοιχτή Θάλασσα το 1958. Το αποτέλεσμα ήταν η διατύπωση ενός πρώτου ορισμού που αναφέρει ποιες πράξεις συνιστούν πειρατεία αποκλείοντας τον χαρακτηρισμό άλλων εγκλημάτων όπως της ανταρσίας ή της βίας προκαλούμενη από επιβάτες του πλοίου ως πειρατικών⁷⁵.

B) UNCLOS

Είκοσι τέσσερα χρόνια μετά συνάφθηκε η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας στο Montego Bay το 1982 όπου, σαφέστατα επηρεασμένη από τη Σύμβαση της Γενεύης του 58', περιγράφεται η πειρατεία ως έγκλημα εθιμικής προέλευσης.

Η UNCLOS είναι ο ακρογωνιαίος λίθος του σύγχρονου δικαίου της θάλασσας και από ορισμένους αναφέρεται και ως «Σύνταγμα των ωκεανών»⁷⁶. Ορισμένα χαρακτηριστικά της UNCLOS είναι τα εξής: Πρώτον, 161 κράτη και ένας διεθνής οργανισμός (η Ευρωπαϊκή Ένωση) είναι σήμερα συμβαλλόμενα μέρη της UNCLOS. Ίσως ως αριθμός συμβαλλόμενων να θεωρείται χαμηλός για να μπορέσει να οριστεί η Σύμβαση ως καθολική, αλλά εξακολουθεί να σημαίνει ότι το 80% περίπου των παρόντων μελών του ΟΗΕ είναι συμβαλλόμενα μέρη. Δεύτερον, συγκεντρώνει ουσιαστικά όλες οι πτυχές των θαλάσσιων υποθέσεων ρυθμίζοντάς τες σε ένα έγγραφο (σε αντίθεση με τέσσερις διαφορετικές συμβάσεις της Γενεύης και με ποικίλη συμμετοχή κρατών σε καθεμιά από αυτές). Τρίτον, (θα μπορούσε κανείς να τονίσει ότι), σύμφωνα με το άρθρο 309 της UNCLOS, δεν μπορούν να γίνουν επιφυλάξεις ή εξαιρέσεις. Παρόλο που θα μπορούσαν να γίνουν δηλώσεις (άρθρο 310), καμία από αυτές δεν αναφέρεται στις διατάξεις της

⁷⁵ Σιούσουρας, 2011, σελ. 262-263

⁷⁶ http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/koh_english.pdf - Tommy T.B. Koh, A Constitution for the Oceans, UNCLOS December 1982

Σύμβασης για την πειρατεία. Τέταρτον, η Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών τονίζει επανειλημμένα στο ψήφισμά της που εγκρίνεται ετησίως τον καθολικό χαρακτήρα της Σύμβασης επιβεβαιώνοντας ότι η UNCLOS καθορίζει το νομικό πλαίσιο που διέπει όλες τις δραστηριότητες στους ωκεανούς και τις θάλασσες και έχει στρατηγική σημασία για την εθνική, περιφερειακή και παγκόσμια δράση και συνεργασία στο θαλάσσιο τομέα.

Συνεπώς, τουλάχιστον όσον αφορά τα άρθρα 100-107 της UNCLOS (δηλαδή εκείνα που αφορούν την πειρατεία), μπορεί να υποστηριχθεί ότι η Συνέλευση αντικατοπτρίζει το εθνικό διεθνές δίκαιο⁷⁷. Ως εκ τούτου, οι κανόνες αυτοί δεσμεύουν όλα τα κράτη, ανεξάρτητα από το αν εξέφρασαν τη βούλησή τους να δεσμευθούν από τη Σύμβαση.

Ο ορισμός της Πειρατείας δίνεται στο άρθρο 101 ως εξής:

Πειρατεία συνιστούν οι ακόλουθες πράξεις:

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.

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

Επομένως, η Σύμβαση του Montego Bay αναφέρεται στη θαλάσσια πειρατεία, η οποία λαμβάνει χώρα μόνο στην Ανοικτή Θάλασσα ή σε περιοχή εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους. Ο ορισμός αυτός δηλαδή εφαρμόζεται μόνο στις περιγραφόμενες παράνομες πράξεις που διαπράχθηκαν στις παραπάνω θαλάσσιες περιοχές. Τεχνικά οποιεσδήποτε από τις περιγραφόμενες πράξεις που λαμβάνουν χώρα

⁷⁷ D. Guilfoyle, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea*, Cambridge, Cambridge University Press, 2009, σελ. 263-264

εντός της δικαιοδοσίας ενός κράτους δεν εμπίπτει στον ορισμό του άρθρου 101 της Σύμβασης. Σ' αυτήν την περίπτωση κάνουμε λόγο για «ένοπλη ληστεία» σύμφωνα με τις Αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ και του International Maritime Organization⁷⁸ και προκύπτει στις περιπτώσεις παρανόμων πράξεων άσκησης βίας ή διαρπαγής ή κράτησης πλοίου ή αιχμαλώτισης των επιβατών αυτού ή της περιουσίας επ' αυτού και **αποκλειστικά αρμόδιο** για την καταστολή της είναι το παράκτιο κράτος⁷⁹. Δηλαδή, η βασική διαφορά μεταξύ πειρατείας και ένοπλης ληστείας είναι η περιοχή στην οποία εκδηλώνεται η εγκληματική πράξη. Γενικότερα, οι πειρατικές ενέργειες που διαπράττονται στην ανοικτή θάλασσα ή εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας διάταξης (άρθρο 101) και είναι αξιόποινες χωρίς όμως να αφαιρεί το αξιόποινο από τις εγκληματικές πράξεις που διαπράττονται εντός της δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους. Απλώς ο παραπάνω ορισμός θεωρεί ότι δεν είναι ενέργειες θαλάσσιας πειρατείας. Τέλος, η παραπάνω διάταξη δεν καλύπτει και περιπτώσεις **θαλάσσιας τρομοκρατίας** καθότι αναφέρεται σε ενέργειες που εκτελούνται μόνο για ιδιωτικούς σκοπούς και όχι πολιτικούς.

Γ) Εκτός νομοθετικού πλαισίου του διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας

Παρόλο που η UNCLOS θεωρείται ως η κύρια συνθήκη όσον αφορά γενικότερα το Δίκαιο της Θάλασσας και ειδικότερα την πειρατεία, αξίζει να εξεταστούν ορισμένες άλλες διεθνείς συμφωνίες οι οποίες έμμεσα σχετίζονται με την πειρατεία.

α) Η Σύμβαση για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων Κατά της Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, SUA Convention 1988)

Ως αντίδραση στην πειρατεία του Achille Lauro καταρτίστηκε η Σύμβαση για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων Κατά της Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, SUA Convention) με σκοπό να καλύψει τα κενά του διεθνούς δικαίου που δημιούργησε η UNCLOS και που είναι αναγκαία για την καταπολέμηση άλλων απειλών για την ανθρώπινη ζωή, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και του εμπορίου στη θάλασσα. Όπως αναφέρθηκε, η αφορμή για την κατάρτιση της παραπάνω Σύμβασης ήταν το γεγονός της κατάληψης του ιταλικού κρουαζιερόπλοιου (Achille

⁷⁸ IMO Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships, 2010

⁷⁹ IMB, Security Report for Piracy, 2013

Lauro) το 1985 από τέσσερα μέλη της Οργάνωσης για την Απελευθέρωση της Παλαιστίνης (ΟΑΠ) οι οποίοι κατέλαβαν το ιταλικό κρουαζιερόπλοιο, κρατούσαν τους επιβάτες ως ομήρους του και σκότωσαν έναν εβραίοαμερικανικό επιβάτη. Αυτό το περιστατικό «έφερε τη σχέση μεταξύ πειρατείας και ναυτιλιακής τρομοκρατίας στο φως»⁸⁰. Σύμφωνα με την UNCLOS, η εγκληματική ενέργεια στο Achille Lauro δεν πληροί τις νομικές προϋποθέσεις για τη θεμελίωση της ως έγκλημα πειρατείας, δεδομένου ότι η επίθεση δεν διαπράχθηκε για ιδιωτικό όφελος. Επομένως η Σύμβαση ΚΠΠ αναπτύχθηκε για τη νομική κάλυψη των πολιτικά υποκινούμενων επιθέσεων κατά πλοίων ώστε να μπορεί να ασκηθεί ποινική δίωξη και γι' αυτό ευρέως θεωρείται ως σύμβαση Αντι-τρομοκρατίας.

β) International Convention against the Taking of Hostages (1979):

Ένα άλλο νομικό εργαλείο (δυσνητικής εφαρμογής) κατά της πειρατείας είναι η διεθνής σύμβαση του 1979 κατά της ομηρίας⁸¹. Στο άρθρο 1 παράγραφος 1 αναφέρεται ότι:

“Any person who seizes or detains and threatens to kill, to injure or to continue to detain another person (hereinafter referred to as the „hostage”) in order to compel a third party, namely, a State, an international intergovernmental organization, a natural or juridical person, or a group of persons, to do or abstain from doing any act as an explicit or implicit condition for the release of the hostage commits the offence of taking of hostages (“hostage-taking”) within the meaning of this Convention”.

Δεν είναι ασυνήθιστο οι πειρατές, ειδικά στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, να απαγάγουν σκάφη μαζί με το πλήρωμα τους με αποτέλεσμα οι τελευταίοι να είναι όμηροι. Έτσι, οι πειρατικές αυτές ενέργειες ανταποκρίνονται πράγματι στον προαναφερθέντα ορισμό, καθώς οι πειρατές υποχρεώνουν τα κράτη ή τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις να πληρώνουν λύτρα ως αντάλλαγμα για την απελευθέρωση των ομήρων. Αξίζει να σημειωθεί εδώ ότι και τα ψηφίσματα του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών, αναγνωρίζουν τη δυνατότητα εφαρμογής της Σύμβασης Ομήρων του ΟΗΕ στο πλαίσιο της Σομαλίας⁸².

⁸⁰ Heinze, Eric A., A “Global War on Piracy”? International Law and the Use of Force Against Sea Pirates, 2012, σελ. 48-55

⁸¹ <https://www.un.org/en/sc/ctc/docs/conventions/Conv5.pdf> - International Convention against the taking of hostages, 1979

⁸² <https://www.un.org/press/en/2014/sc11643.doc.htm>

γ) Συμφωνία περιφερειακής συνεργασίας για την καταπολέμηση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας έναντι πλοίων στην Ασία - Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP - 2004)⁸³:

Είναι επίσης απαραίτητο να αναφερθεί η συμφωνία περιφερειακής συνεργασίας του 2004 για την καταπολέμηση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας έναντι πλοίων στην Ασία (ReCAAP). Εκτός από το γεγονός ότι η συμφωνία πέτυχε τον περιορισμό του αριθμού των πειρατικών επιθέσεων, επιπλέον παρουσιάζει και νομικό ενδιαφέρον. Πρώτον, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι η ReCAAP (άρθρο 1 παράγραφος 1 ⁸⁴) επαναλαμβάνει τον ορισμό της «πειρατείας» του άρθρου 101 της UNCLOS.

Part I Introduction

Article 1 Definitions

“For the purposes of this Agreement, “piracy” means any of the following acts: (a) any illegal act of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed: (i) on the high seas, against another ship, or against persons or property on board such ship; (ii) against a ship, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State; (b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft; (c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b).”

Περιλαμβάνει επίσης μια σημαντική ρήτρα στην οποία αναφέρεται ότι κατ' ουδένα τρόπο στη ReCAAP "δεν θίγονται τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις οποιουδήποτε συμβαλλόμενου μέρους βάσει των διεθνών συμφωνιών, συμπεριλαμβανομένης της UNCLOS, και των σχετικών κανόνων του διεθνούς δικαίου".

⁸³https://en.wikipedia.org/wiki/Regional_Cooperation_Agreement_on_Combating_Piracy_and_Armed_Robbery_against_Ships_in_Asia

⁸⁴ http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/kaiyo/pdfs/kyotei_s.pdf - Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia, 2006

Article 2 – General Provisions

“Nothing in this Agreement shall affect the rights and obligations of any Contracting Party under the international agreements to which that Contracting Party is party, including the UNCLOS, and the relevant rules of international law.”

Με αυτόν τον τρόπο, τα συμβαλλόμενα μέρη της ReCAAP έδωσαν προτεραιότητα στις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS), αλλά και επιβεβαίωσαν τον ορισμό της πειρατείας σε περιφερειακό πλαίσιο.

Ωστόσο, η ReCAAP διαφέρει από τη UNCLOS σε δύο σημεία: (α) Περιλαμβάνει τον ορισμό της «ένοπλης ληστείας» (άρθρο 1 παράγραφος 2) που δεν υπάρχει στην UNCLOS.

“For the purposes of this Agreement, “armed robbery against ships” means any of the following acts: (a) any illegal act of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends and directed against a ship, or against persons or property on board such ship, in a place within a Contracting Party’s jurisdiction over such offences; (b) any act of voluntary participation in the operation of a ship with knowledge of facts making it a ship for armed robbery against ships; (c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b).”

Ο ορισμός αυτός βασίζεται στον ορισμό της «πειρατείας» αν και αναφέρεται σε πράξεις που διαπράττονται στον τόπο δικαιοδοσίας του συμβαλλομένου μέρους και δεν περιέχει το κριτήριο “δύο πλοίων”.

(β) Η ReCAAP προβλέπει την υποχρέωση «πρόληψης και καταστολής της πειρατείας και των ένοπλων ληστειών κατά πλοίων», «σύλληψη πειρατών ή ατόμων που έχουν διαπράξει ένοπλη ληστεία κατά πλοίων», καθώς και «κατάσχεση πλοίων ή αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται για πειρατεία ή ένοπλες ληστείες κατά των πλοίων» και «διάσωση των πλοίων – θυμάτων και των θυμάτων πειρατείας ή ένοπλης ληστείας κατά πλοίων» (άρθρο 3).

Τα παραπάνω προβλεπόμενα καθήκοντα είναι πολύ ευρύτερα από εκείνα που καθιερώνονται στην UNCLOS, δεδομένου ότι η τελευταία υποχρεώνει τα κράτη να

«συνεργάζονται» μόνο (άρθρο 100 της UNCLOS), και η υποχρέωση αυτή δεν καλύπτει την πρόληψη ή την καταστολή της πειρατείας ή τη σύλληψη πειρατών κ.λπ.

Δ) Διεθνές Γραφείο Ναυσιπλοΐας (International Maritime Bureau)

Ένας ακόμη ορισμός της σύγχρονης θαλάσσιας πειρατείας δίνεται από το Διεθνές Γραφείο Ναυσιπλοΐας (International Maritime Bureau) και τη χαρακτηρίζει ως «την ενέργεια επιβίβασης σε ξένο σκάφος με υποκειμενικό σκοπό την εκτέλεση του εγκλήματος κλοπής ή οποιουδήποτε άλλου εγκλήματος με χρήση βίας ή με ικανότητα χρήσης βίας». Η αντικειμενική υπόσταση του εγκλήματος της πειρατείας σύμφωνα με τον παραπάνω ορισμό είναι πολύ ευρύτερη σε σχέση με του άρθρου 101 της Σύμβασης του Montego Bay. Συγκεκριμένα, στον ορισμό της πειρατείας κατά το IMB απαιτείται πράξη κλοπής με χρήση βίας ή μη. Αντιθέτως, σύμφωνα με τον ορισμό που δίνεται από τη Σύμβαση του Montego Bay, για την πλήρωση της αντικειμενικής υπόστασης του εγκλήματος της πειρατείας απαιτείται χρήση βίας. Στην περίπτωση που η κλοπή του πλοίου τελέστηκε χωρίς πράξεις βίας τότε κρίνεται κατά περίπτωση αν εμπίπτει στις περιπτώσεις διαρπαγής του πλοίου εφόσον βέβαια έχει λάβει χώρα στην ανοικτή θάλασσα. Επομένως, κατά τον ορισμό του IMB, πράξεις βίας εναντίον σκαφών και των προσώπων επί των σκαφών μπορούν να θεωρηθούν πράξεις πειρατείας ακόμη και εντός των χωρικών υδάτων ενός κράτους⁸⁵.

Τέλος, δεν έχει συμφωνηθεί διεθνώς ένας ορισμός για τη θαλάσσια τρομοκρατία. Νομικοί μελετητές έχουν συμφωνήσει όμως σε ένα λειτουργικό ορισμό για τη θαλάσσια τρομοκρατία με βάση τα άρθρα 3 και 4 της Σύμβασης ΚΠΠ, ακόμη και αν η ίδια δεν αναφέρεται στην τρομοκρατία συγκεκριμένα⁸⁶.

Η Πειρατεία ως Έγκλημα Οικουμενικής Δικαιοδοσίας

Η πειρατεία θεωρείται διεθνές έγκλημα, δηλαδή είναι αξιόποινη και κολάσιμη πράξη σε διεθνές επίπεδο (*jure gentium*), λόγω των ευρύτερων συνεπειών της. Για το λόγο αυτό το Διεθνές δίκαιο αναγνωρίζει «οικουμενική δικαιοδοσία» (*universal jurisdiction*) δηλαδή αρμοδιότητα όλων των κρατών. Η έννοια της οικουμενικής δικαιοδοσίας αφορά στην άσκηση της ποινικής δικαιοδοσίας από τα δικαστήρια ενός κράτους και σχετίζεται με το

⁸⁵ Holds, 2010, σελ. 28

⁸⁶ Lydelle Joubert, “The extent of maritime terrorism and piracy: a comparative analysis”, *Scientia Militaria, South African of Military Studies*, Vol. 41, 2013, σελ. 111-137

Διεθνές Ποινικό Δίκαιο, έναν κλάδο του Διεθνούς Δικαίου ο οποίος τα τελευταία χρόνια βρίσκεται σε σημαντική ανάπτυξη. Κατά τον Donnedieu de Vabres, συνιστά το δικαίωμα κάθε κράτους – και σε ορισμένες περιπτώσεις την υποχρέωση - να διώκει και να τιμωρεί ορισμένα εγκλήματα, ανεξαρτήτως του τόπου τελέσεώς τους και της εθνικότητας των αυτουργών ή των θυμάτων, με μόνη και αποκλειστική βάση την φύση τους, ως εξαιρετικά επικίνδυνων για το σύνολο της διεθνούς κοινότητας⁸⁷. Δηλαδή τα κράτη αναλαμβάνουν την καταστολή των εγκλημάτων αυτών, χωρίς να έχει σημασία η ύπαρξη ή μη συνάφειας με την εθνική έννομη τάξη.

Στην περίπτωση μας, κανένα κράτος δεν μπορεί να ασκήσει κυριαρχική εξουσία στην ανοιχτή θάλασσα. Η ανοιχτή θάλασσα (ορισμός του άρθρου 86, Σύμβασης Montego Bay) ορίζεται «ως το τμήμα της θάλασσας το οποίο δεν περιλαμβάνεται στην ΑΟΖ, την αιγιαλίτιδα ζώνη, και τα εσωτερικά ύδατα ενός κράτους, ή στα αρχιπελαγικά ύδατα ενός αρχιπελαγικού κράτους»⁸⁸. Ως εκ τούτου, άσκηση εξουσίας σε ένα εμπορικό πλοίο στην ανοιχτή θάλασσα θα μπορούσε να ασκήσει μόνο πλοίο του κράτους της σημαίας και τούτο υπό συγκεκριμένους όρους. Όμως η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS), που επικυρώθηκε από όλες σχεδόν τις χώρες του κόσμου, κωδικοποίησε την πειρατεία ως έγκλημα οικουμενικής δικαιοδοσίας προβλέποντας τρεις περιπτώσεις που επιτρέπεται σε πολεμικά πλοία ή σε πλοία που ασκούν δημόσια εξουσία να ασκήσουν δικαιοδοσία, ως εξαιρέσεις από την αρχή της δικαιοδοσίας του κράτους σημαίας. Οι περιπτώσεις αυτές είναι η νηοψία, η συνεχής καταδίωξη και η **Πειρατεία**⁸⁹. Επομένως στα διεθνή ύδατα μπορεί να γίνει καταστολή της πειρατείας από πλοίο που ασκεί δημόσια εξουσία οποιουδήποτε κράτους. Αντιθέτως, στην αιγιαλίτιδα ζώνη ενός κράτους αποκλειστικά αρμόδιο για την καταπολέμηση της πειρατείας είναι το ίδιο παράκτιο κράτος. Τέλος, στην ΑΟΖ όσο και στη Συνορεύουσα Ζώνη μπορεί να γίνει καταστολή της πειρατείας από πολεμικό πλοίο οποιουδήποτε κράτους, με την επιφύλαξη ότι δεν παραβιάζονται τα κυριαρχικά δικαιώματα του παράκτιου κράτους⁹⁰.

⁸⁷ Κωνσταντίνος Ντέλικος, *Η Οικουμενική Δικαιοδοσία και οι εφαρμογές της*, 2014, *Digesta*, σελ. 221-228

⁸⁸ Σιουσιουρας και Δαλακλής, 2011, σελ. 350- 362

⁸⁹ Σιούσουρας Πέτρος, «Νομικό Πλαίσιο Αντιμετώπισης της Πειρατείας υπό το Πρίσμα του Διεθνούς Δικαίου», *Διημερίδα ΑΔΙΣΠΟ με θέμα «Λαθρομετανάστευση και Πειρατεία ως απειλές της Διεθνούς και Περιφερειακής Ασφάλειας»*, Νοέμβριος 2009

⁹⁰ Πολλάτος, «Η Αντιμετώπιση του Φαινομένου της Πειρατείας στο Κέρασ της Αφρικής», *Διατριβή, Ανώτατη Διακλαδική Σχολή Πολέμου*, 2012, σελ. 29-34

Οι πειρατές ως εχθροί της ανθρωπότητας

Οι πειρατές χαρακτηρίζονται ως εχθροί της ανθρωπότητας (*hostis humanis generis*) κατά το εθιμικό αλλά και το συμβατικό Διεθνές Δίκαιο⁹¹. Η πειρατεία αποτελεί το πρώτο έγκλημα Διεθνούς Δικαίου που του αναγνωρίζεται οικουμενική δικαιοδοσία, δίνοντας τη δυνατότητα σε όλα τα κράτη να παρέμβουν για την ποινική καταστολή του. Δύο είναι οι βασικοί λόγοι χαρακτηρισμού των πειρατών ως εχθρών της ανθρωπότητας. Ο πρώτος λόγος είναι ότι οι πειρατικές επιθέσεις επηρεάζουν ταυτόχρονα άμεσα και έμμεσα πολλά κράτη. Η επιρροή αυτή οφείλεται στην αύξηση των ασφαλιστρών των πλοίων με συνέπεια την αύξηση του κόστους των μεταφερόμενων αγαθών, διαταράσσοντας το διεθνές εμπόριο και τον διεθνή χαρακτήρα της ναυτιλίας (το πλοίο να προέρχεται από μία συγκεκριμένη χώρα, η σημαία από μία άλλη, το πλήρωμα από διάφορες χώρες και το ίδιο το φορτίο). Η αύξηση των τιμών των μεταφερόμενων αγαθών επηρεάζει ακόμη και τα έθνη που δεν εμπλέκονται άμεσα στη ναυτιλία. Ο δεύτερος λόγος συζητήθηκε προηγουμένως και σχετίζεται με τον τόπο τέλεσης του εγκλήματος της πειρατείας. Η πειρατεία είναι έγκλημα που διαπράττεται στην ανοιχτή θάλασσα και το Διεθνές Δίκαιο του αναγνωρίζει «οικουμενική δικαιοδοσία»⁹². Συνεπώς δεν μπορεί να συνδεθεί με μία συγκεκριμένη χώρα γιατί αφορά τη διεθνή κοινότητα. Και γενικότερα, οι πειρατές, εξ ορισμού, δεν κάνουν διακρίσεις στους στόχους τους με βάση την εθνικότητα και έτσι θέτουν σε κίνδυνο την εμπορική ναυτιλία όλων των χωρών.

Το αποτέλεσμα; Οι πειρατές όντες εχθροί της ανθρωπότητας έχουν απωλέσει το δικαίωμα της τους για δίκη στο κράτος της ιθαγένειάς τους και επομένως τα δικαστήρια του κράτους που διενήργησε τη σύλληψη έχουν τη δυνατότητα να αποφασίσουν για το αξιόποιο των πράξεών τους, επιβάλλοντας τις προβλεπόμενες ποινές και τα ανάλογα μέτρα σε περίπτωση κατάσχεσης των αγαθών και πλοίων. Προβλήματα όμως ανακύπτουν όταν δεν επαρκούν τα στοιχεία για τη στοιχειοθέτηση και απόδειξη του εγκλήματος της πειρατείας από το κράτος που πραγματοποίησε τη σύλληψη. Σ' αυτήν την περίπτωση, το κράτος αυτό ευθύνεται έναντι του κράτους σημαίας της οποίας κατάσχεσε τα αγαθά και το πλοίο για κάθε απώλεια, θετική ζημία και διαφυγόντα κέρδη⁹³. Γενικότερα, τα νομικά ζητήματα που προκύπτουν από τη στιγμή της σύλληψης των πειρατών έως και την καταδίκη τους είναι πολλά και θα συζητηθούν παρακάτω.

⁹¹ Edward Coke, *Institutes on the Lawes of England – The Third Part*

⁹² Kenneth C. Randall, *Universal Jurisdiction Under International Law*, Texas, *Texas Law Review*, 1988, 62-69

⁹³ Περάκης Σ. και Τσάλτας Γ., «Ασφάλεια και πειρατεία στην ανοιχτή θάλασσα», Αθήνα, Εκδ. Ι. Σιδέρης, 2006, σελ. 38-51

Ανάλυση UNCLOS – Νομικές Προκλήσεις σχετικά με τον ορισμό της Πειρατείας

Όπως προαναφέρθηκε, η UNCLOS είναι ο ακρογωνιαίος λίθος του σύγχρονου δικαίου της θάλασσας. Καθορίζει το νομικό πλαίσιο που διέπει όλες τις δραστηριότητες στους ωκεανούς και τις θάλασσες και έχει στρατηγική σημασία για την εθνική, περιφερειακή και παγκόσμια δράση και συνεργασία στο θαλάσσιο τομέα.

Οι διατάξεις που αφορούν τη νομική βάση της UNCLOS για την επέμβαση κατά της πειρατείας μπορούν να ομαδοποιηθούν σε τρία υποσύνολα κανόνων. Το πρώτο υποσύνολο περιλαμβάνει:

- 1) Τον ορισμό της «πειρατείας» (άρθρο 101 της UNCLOS - άρθρο 15 CHS⁹⁴ - άρθρο 39 του σχεδίου ILC⁹⁵).

Ο ορισμός της Πειρατείας δίνεται στο άρθρο 101 ως εξής:

Πειρατεία συνιστούν οι ακόλουθες πράξεις:

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.

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

⁹⁴ Convention of the High Seas, 1958

⁹⁵ International Law Commission

- 2) Την πειρατεία εκδηλωθείσα από πολεμικό πλοίο ή κρατικό αεροσκάφος ή κυβερνητικό αεροσκάφος, το πλήρωμα των οποίων έχει προβεί σε ανταρσία (άρθρο 102 της UNCLOS - άρθρο 16 CHS - άρθρο 40 Σχέδιο ILC).

Το παραπάνω άρθρο δηλαδή περιλαμβάνει την περίπτωση που το πλήρωμα κρατικού ή πολεμικού πλοίου κάνει ένοπλη εξέγερση (στασιάσει) με αποτέλεσμα να το θέσει υπό τον έλεγχό του.

- 3) Τον ορισμό του «πειρατικού πλοίου ή αεροσκάφους» (άρθρο 103 της UNCLOS - άρθρο 17 CHS - Άρθρο 41 Σχέδιο ILC)
- 4) Και τη διάταξη που ορίζει ότι ένα πλοίο ή ένα αεροσκάφος μπορεί να διατηρήσει την ιθαγένειά του - υπό την επιφύλαξη του εθνικού δικαίου του κράτους σημαίας - μολονότι έχει γίνει πειρατικό (άρθρο 104 UNCLOS - άρθρο 18 CHS - άρθρο 42 ILC Προσχέδιο).

Όσον αφορά τον ορισμό της «πειρατείας», σε αυτό το στάδιο της ανάλυσης πρέπει να υπογραμμιστεί ότι περιορίζεται στις εγκληματικές πράξεις που διαπράττονται στην ανοικτή θάλασσα και ότι περιέχει το κριτήριο των "δύο πλοίων" δηλαδή για να θεωρηθεί μία πράξη ως πειρατεία πρέπει να διαπραχθεί "έναντι **άλλου** πλοίου". Ως εκ τούτου, πράξεις ατόμων κατά του πλοίου τους δεν πληρούν τον παραπάνω ορισμό.

Το δεύτερο υποσύνολο κανόνων της UNCLOS για την πειρατεία αποτελείται από διατάξεις που καθορίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κρατών έναντι των πειρατών. Συγκεκριμένα:

- 1) «Τα κράτη θα συνεργάζονται στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό για την καταστολή της πειρατείας στην ανοικτή θάλασσα ή σε οποιοδήποτε άλλο τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους» (Άρθρο 100 της UNCLOS - Άρθρο 14 CHS - Άρθρο 38 Σχέδιο ILC).
- 2) Επίσης, στις παραπάνω περιπτώσεις, "κάθε κράτος μπορεί να καταλάβει ένα πειρατικό πλοίο ή αεροσκάφος ή ένα πλοίο ή αεροσκάφος που είναι υπό τον έλεγχο πειρατών και να συλλάβει τα πρόσωπα επί του πλοίου". Ακόμη, τα δικαστήρια του κράτους σύλληψης "μπορούν να αποφασίσουν για τις κυρώσεις που θα επιβληθούν και μπορούν επίσης να καθορίσουν τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν όσον αφορά τα πλοία, τα αεροσκάφη ή τα αγαθά, με την επιφύλαξη δικαιωμάτων τρίτων που ενεργούν με βάση την καλή πίστη" (Άρθρο 105 UNCLOS - Άρθρο 19 CHS - Άρθρο 43 Σχέδιο ILC).

- 3) Τέλος, θα μπορούσαμε να προσθέσουμε σε αυτό το υποσύνολο της Σύμβασης τη διάταξη εκείνη που αφορά το δικαίωμα «επίσκεψης» δηλαδή το δικαίωμα ενός πολεμικού πλοίου να επιβιβασθεί σε ξένο πλοίο όταν υπάρχει εύλογη υποψία ότι το τελευταίο εμπλέκεται σε πειρατεία (Άρθρο 110 της UNCLOS - Άρθρο 22 CHS - Άρθρο 46 Σχέδιο ILC).

Τέλος, το τρίτο υποσύνολο των διατάξεων της UNCLOS διευκρινίζει ότι:

- 1) Μόνο πολεμικά πλοία ή στρατιωτικά αεροσκάφη ή άλλα πλοία ή αεροσκάφη αναγνωρισμένα ως κυβερνητικά και εξουσιοδοτημένα για το σκοπό αυτό, μπορούν να καταλάβουν πλοίο ή αεροσκάφος με την υπόνοια τελέσεως πειρατικής δραστηριότητας (άρθρο 107 της UNCLOS · άρθρο 21 CHS · άρθρο 45 Σχέδιο ILC).
- 2) Η παραπάνω διάταξη συμπληρώνεται από το άρθρο 106 της UNCLOS (άρθρο 20 CHS · άρθρο 44 του σχεδίου ILC) όπου αναφέρεται ότι "Όταν η κατάσχεση πλοίου ή αεροσκάφους υπό την υπόνοια πειρατείας έχει πραγματοποιηθεί χωρίς επαρκείς λόγους, το κράτος που προβαίνει στην κατάσχεση ευθύνεται έναντι του κράτους σημαίας του πλοίου ή του αεροσκάφους για τυχόν ζημιά που προκλήθηκε από την κατάσχεση".

Προτού αναφερθούμε στις νομικές προκλήσεις της UNCLOS, θα γίνει πρώτα ανάλυση ορισμένων ιδιαιτεροτήτων της UNCLOS.

Σύμφωνα με το άρθρο 100 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS), όλα τα κράτη «συνεργάζονται στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό για την καταστολή της πειρατείας στην ανοικτή θάλασσα ή σε οποιοδήποτε άλλο μέρος εκτός κρατικής δικαιοδοσίας». Η UNCLOS απαιτεί δηλαδή από τα Έθνη να συνεργαστούν για να καταπολεμήσουν την πειρατεία. Παράλληλα, η αιτιολογική έκθεση της αναφέρει ότι «κάθε κράτος που έχει τη δυνατότητα να λάβει μέτρα κατά της πειρατείας, και παραμελεί να το πράξει, αποτυγχάνει στο καθήκον του ως προς το διεθνές δίκαιο»⁹⁶. Ωστόσο, το άρθρο 105 καθιστά σαφές ότι η ίδια η δίωξη δεν είναι υποχρεωτική.

Με βάση το άρθρο 105 της UNCLOS, κάθε κράτος **μπορεί** να κατάσχει πειρατικό πλοίο ή αεροσκάφος - ή ένα πλοίο ή αεροσκάφος που καταλήφθηκε από πειρατές - συλλαμβάνοντας τα πρόσωπα και κατάσχοντας την περιουσία επί του σκάφους. Με τη σειρά τους, το δικαστήριο του κράτους που διενήργησε την κατάσχεση μπορεί στη

⁹⁶ http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/8_1_8_2_1956.pdf - Articles concerning the Law of the Sea with commentaries, 1956

συνέχεια να αποφασίσει για τις κυρώσεις που πρέπει να επιβληθούν και καθορίζει τη δράση που πρέπει να ληφθεί σε σχέση με τα πλοία, αεροσκάφη ή την περιουσία τους, με την επιφύλαξη δικαιωμάτων τρίτων μερών. Κάθε πολεμικό πλοίο ή στρατιωτικό αεροσκάφος ή άλλου είδους κυβερνητικό σκάφος μπορεί να συλλάβει πειρατές (άρθρο 107).

Επίσης, οι κεντρικές διατάξεις της Συνθήκης επεκτείνουν τα χωρικά ύδατα των εθνών στα δώδεκα μίλια από την ακτή, μια σημαντική επέκταση της παραδοσιακής ζώνη των τριών μιλίων. Επειδή όμως οι διατάξεις του διεθνούς δικαίου περί καταπολέμησης και καταστολής της πειρατείας ισχύουν μόνο στα διεθνή ύδατα, η UNCLOS έχει το ανεπιθύμητο αποτέλεσμα της μείωσης της περιοχής όπου η πειρατεία μπορεί να ελεγχθεί διεθνώς⁹⁷. Η αλλαγή αυτή επιτρέπει στους πειρατές να επωφεληθούν από τα χωρικά ύδατα κρατών που δεν μπορούν να αποτρέψουν την πειρατική δραστηριότητα. Τα διευρυμένα χωρικά ύδατα αναδεικνύουν ακόμη περισσότερο τα προβλήματα που εμφανίζονται στους κόλπους, στενά και αρχιπελάγη, όπου η διεθνής ναυτιλία εμφανίζει έντονη δραστηριότητα. Παρόλα αυτά, οι περισσότερες πειρατικές επιθέσεις των Σομαλών έχουν λάβει χώρα πολύ έξω από δώδεκα μίλια των χωρικών υδάτων της χώρας και επομένως δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι αυτό το συγκεκριμένο χαρακτηριστικό της UNCLOS διευκολύνει την πειρατική δραστηριότητα. Επιπλέον, με απόφαση του, το Συμβούλιο Ασφαλείας εξουσιοδότησε τις διεθνείς δυνάμεις να «εισέρχονται στα χωρικά ύδατα της Σομαλίας με σκοπό την καταστολή των πειρατικών επιθέσεων» και να «χρησιμοποιήσουν ... όλα τα απαραίτητα μέσα για τον περιορισμό της πειρατείας»⁹⁸.

Όσον αφορά τα μέσα που χρησιμοποιούνται για τη κατάληψη ενός πλοίου και τη σύλληψη των πειρατών στη θάλασσα, το εθνικό διεθνές δίκαιο προβλέπει τις βασικές αρχές που τα διέπουν (αρχές της προσφορότητας, αναλογικότητας και καταλληλότητας). Η πειρατεία είναι ένα συνηθισμένο έγκλημα και το πολεμικό ναυτικό έχει αναλάβει καθήκοντα επιβολής του νόμου, χωρίς να εμπλέκεται απαραίτητα σε σύγκρουση. Οι ναυτικές δυνάμεις έχουν το δικαίωμα να χρησιμοποιούν εύλογα και αναγκαία μέσα για την επιβολή του νόμου. Το επαχθές των μέσων που χρησιμοποιούνται δεν πρέπει να υπερβαίνει αυτό που λογικά απαιτείται σε κάθε περίπτωση και κρίνεται από το βαθμό επικινδυνότητας της πειρατικής επίθεσης, από το είδος της βλάβης, από τον τρόπο και την ένταση της προσβολής και από τις λοιπές περιστάσεις. Σε περίπτωση θανάτου ή σοβαρού

⁹⁷ Martin Murphy, *Piracy and UNCLOS: Does International Law Help Regional States Combat Piracy?*, University of St Andrews, Research Publications, 2007, σελ. 165

⁹⁸ S/RES/1846 (2 Δεκεμβρίου 2008)

τραυματισμού, απαιτείται διεξαγωγή έρευνας για ενδεχόμενη καταπάτηση ανθρωπίνων δικαιωμάτων.

Ήδη έχει ήδη επισημανθεί προηγουμένως ότι αν και ο ορισμός της «πειρατείας» της UNCLOS (άρθρο 101) είναι ευρέως αποδεκτός στο διεθνές δίκαιο, υπάρχουν ορισμένοι εγγενείς περιορισμοί. Πρώτον, περιορίζεται στις πράξεις που διαπράττονται "για ιδιωτικούς σκοπούς"⁹⁹. Δεύτερον, οι πειρατικές πράξεις πρέπει να πραγματοποιούνται είτε στην ανοικτή θάλασσα είτε σε μέρος εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους¹⁰⁰. Τρίτον, απαιτούνται τουλάχιστον δύο πλοία (ή αεροσκάφη) για να προκύψει πράξη πειρατείας, καθώς πρέπει να κατευθυνθούν "έναντι **άλλου** πλοίου ή αεροσκάφους"¹⁰¹. Αυτοί οι περιορισμοί θα συζητηθούν αμέσως παρακάτω.

I. Πειρατεία που διαπράττεται "για ιδιωτικούς σκοπούς"

Η φράση "για ιδιωτικούς σκοπούς" στον ορισμό της πειρατείας στην UNCLOS έχει δύο διαφορετικές ερμηνείες. Όσον αφορά την πρώτη ερμηνεία, μπορούμε να πούμε ότι αναφέρεται στα κίνητρα του δράστη (υποκειμενικό στοιχείο) για το αν είναι ιδιωτικού ή δημόσιου/πολιτικού χαρακτήρα. Με άλλα λόγια, σκοπός της αποδεικτικής διαδικασίας θα είναι αν η τελεσθείσα πράξη έγινε με σκοπό το «ιδιωτικό κέρδος» (π.χ. ληστεία, εκδίκηση) σε αντίθεση με δημόσιο/πολιτικό σκοπό που είναι, παραδείγματος χάριν, μια κατάσταση όπου οι δράστες θέλουν να εξαναγκάσουν ένα κράτος να ενεργήσει με ορισμένο τρόπο (όπως συνέβη στην περίπτωση του Achille Lauro που συζητήθηκε παραπάνω).

Όσον αφορά τη δεύτερη ερμηνεία, θα μπορούσαμε να πούμε ότι δεν μας απασχολεί το προσωπικό κίνητρο αλλά η έλλειψη κρατικής εντολής-συνδρομής. Εάν κάποιος αποδέχεται αυτήν την άποψη, αυτό θα σήμαινε ότι τα κίνητρα του δράστη δεν έχουν σημασία. Επομένως σ' αυτήν την περίπτωση αυτό που έχει σημασία είναι αν οι πειρατικές ενέργειες στερούνται κρατικής εκπροσώπησης/κυρώσεων, και επομένως τότε θα θεωρηθούν ότι διαπράττονται "για ιδιωτικούς σκοπούς" (αντικειμενικό στοιχείο).

Σε κάθε περίπτωση, παρά τις δύο ερμηνείες, ορθότερο είναι η πρόθεση του δράστη να μην είναι αποφασιστικής σημασίας για τον προσδιορισμό μιας ενέργειας ως πειρατικής ή όχι. Γιατί εν τέλει, είναι πολύ δύσκολο να εντοπίσουμε ποια

⁹⁹ Άρθρο 101 παρ. 1 της UNCLOS

¹⁰⁰ Άρθρο 101 παρ. 1 της UNCLOS

¹⁰¹ Άρθρο 101 παρ. 1 της UNCLOS

είναι η "αληθινή" πρόθεση του δράστη, και ειδικά σε περιπτώσεις «μεικτής πρόθεσης» δηλ. να ενήργησε ο δράστης με πολιτικά κίνητρα, αλλά ταυτόχρονα να ληστεύει ένα πλοίο για ιδιωτικό κέρδος.

Τέλος, όσον αφορά την περίπτωση της Σομαλίας, ακούγεται ότι το πραγματικό κίνητρο των Σομαλών πειρατών είναι η προστασία των υδάτων της Σομαλίας από τις παράνομες αλιευτικές δραστηριότητες πλοίων (τρίτων χωρών) και κατά της τοξικής και ραδιενεργής μόλυνσης των υδάτων από τον ανεπτυγμένο κόσμο. Όμως, ακόμη και αν τα χρήματα που καταβάλλονται ως λύτρα στους πειρατές χρησιμοποιούνται στη συνέχεια για τη χρηματοδότηση παράνομων ή ακόμη και τρομοκρατικών ενεργειών, αυτό δεν αποκλείει τον πειρατικό χαρακτήρα των ενεργειών της κατάληψης πλοίου και της ομηρίας του πληρώματος. Αυτό που έχει σημασία είναι το προφίλ εκείνων που διαπράττουν πειρατεία στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας. Δηλαδή, αν θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως αντάρτες ενός αναγνωρισμένου κινήματος¹⁰². Όμως ακόμα και σ' αυτήν την περίπτωση, οι επιθέσεις των ανταρτών θα έπρεπε να κατευθύνονται εναντίον ενός συγκεκριμένου στόχου π.χ ενός κράτους. Δεδομένου ότι η πειρατεία στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας πλήττει πολλά τρίτα κράτη, δεν είναι δυνατός ούτε καν ο θεωρητικός αποκλεισμός αυτών των επιθέσεων από την έννοια της πειρατείας με βάση το επιχείρημα "για ιδιωτικούς σκοπούς".

II. Εδαφικό πεδίο εφαρμογής της UNCLOS – Περιορισμός της καταπολέμησης της πειρατείας μόνο σε α) Ανοικτές θάλασσες και β) σε χώρους εκτός δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους.

Όσον αφορά τον πρώτο περιορισμό, θα μπορούσε κανείς να επισημάνει ότι η UNCLOS δίνει μόνο αρνητικό ορισμό της ανοικτής θάλασσας.

Article 86

Application of the provisions of this Part

The provisions of this Part apply to all parts of the sea that are not included in the exclusive economic zone, in the territorial sea or in the internal waters of a State, or in

¹⁰² <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/africaandindianocean/somalia/3140884/Somali-pirates-Islamist-insurgents-demand-weapons-from-hijacked-ship.html>

the archipelagic waters of an archipelagic State. This article does not entail any abridgement of the freedoms enjoyed by all States in the exclusive economic zone in accordance with article 58.

Δηλαδή, κάθε θαλάσσια περιοχή που δεν περιλαμβάνεται στην αποκλειστική οικονομική ζώνη (ΑΟΖ), στα χωρικά ύδατα, στα εσωτερικά ύδατα ή στα αρχιπελαγικά ύδατα.

Η παραπάνω διάταξη αποκλείει εκ πρώτης όψεως από τον ορισμό που συζητήθηκε μεγάλο τμήμα των ωκεανών (μέχρι 200 ναυτικά μίλια από τις γραμμές βάσης) που υπάγονται στις διατάξεις της ΑΟΖ. Όμως, σύμφωνα με το άρθρο 58 παράγραφος 2 της UNCLOS: "Τα άρθρα 88 έως 115 και άλλοι σχετικοί κανόνες διεθνούς δικαίου ισχύουν για την αποκλειστική οικονομική ζώνη, εφόσον δεν είναι ασυμβίβαστες με το παρόν μέρος". Κατά συνέπεια, δυνάμει της διάταξης αυτής, οι πράξεις που διαπράττονται στην ΑΟΖ μπορούν επίσης να συνιστούν πειρατεία κατά την έννοια του άρθρου 101 της UNCLOS.

Επομένως, μπορούμε να συμπεράνουμε ότι πειρατεία μπορεί να διαπραχθεί τόσο στην ανοικτή θάλασσα όσο και στην ΑΟΖ. Αντιθέτως, οι πράξεις που διαπράττονται στα χωρικά ύδατα, σε αρχιπέλαγος ή σε εσωτερικά ύδατα δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως «πειρατεία» και, κατά συνέπεια, τα τρίτα κράτη δεν απολαμβάνουν των δικαιωμάτων που απαριθμούνται στα άρθρα 103 επ. της UNCLOS. Σ' αυτήν την περίπτωση κάνουμε λόγο για «ένοπλη ληστεία» που θεωρητικά καλύπτει τις καταστάσεις στις οποίες οι πράξεις είναι "πειρατικές" στη φύση, αλλά λόγω της θαλάσσιας περιοχής στην οποία έχουν διαπραχθεί δεν αποτελούν πραγματική πειρατεία με βάση την UNCLOS.

Όσον αφορά τον δεύτερο εδαφικό περιορισμό στον ορισμό της πειρατείας, δηλαδή τους "χώρους εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους", μπορούμε να ανατρέξουμε στον σχολιασμό της ILC. Στο Yearbook της ILC αναφέρεται ότι: *"In considering as " piracy " acts committed in a place outside the jurisdiction of any State, the Commission had chiefly in mind acts committed by a ship or aircraft on an island constituting terra nullius or on the shores of an unoccupied territory. But the Commission did not wish to exclude acts committed by aircraft within a larger unoccupied territory, since it wished to prevent such acts committed on ownerless territories from escaping all penal jurisdiction"*¹⁰³. Επομένως, ο παραπάνω περιορισμός είναι περιορισμένος (πιθανή εφαρμογή σε πειρατική δραστηριότητα εκτός των ακτών της Ανταρκτικής).

¹⁰³ http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/8_1_8_2_1956.pdf - Articles concerning the Law of the Sea with commentaries, 1956

III. Το κριτήριο των «Δύο Πλοίων»

Στο άρθρο 101 της UNCLOS αναφέρεται ότι η πειρατεία πρέπει να διαπραχθεί "έναντι άλλου πλοίου" (*on the high seas, against another ship or aircraft*) στην ανοικτή θάλασσα. Επομένως, αφήνονται εκτός του ορισμού περιπτώσεις όπως η ανταρσία ή άλλες πράξεις βίας (π.χ. Achille Lauro). Με άλλα λόγια, οι καταστάσεις στις οποίες οι βιαιοπραγίες διαπράττονται από το πλήρωμα ή τους επιβάτες του πλοίου εναντίον αυτού του ίδιου του πλοίου ή του πληρώματος/επιβατών του. Θεωρητικά, η λογική του εγκλήματος της πειρατείας προέρχεται κυρίως από το γεγονός ότι θέτει σε κίνδυνο τη διεθνή ναυτιλία και ως εκ τούτου επηρεάζει όλα τα κράτη. Ένα πλοίο που, για οποιονδήποτε λόγο, καταλήφθηκε από εγκληματίες αλλά δεν επιτίθεται σε άλλα πλοία, δηλαδή δεν επηρεάζει τη διεθνή ναυτιλία, υπολείπεται του ορισμού της πειρατείας. Αντιθέτως, ανάλογα με τη φύση του εγκλήματος, τέτοιες πράξεις μπορούν να εμπίπτουν σε διάφορες κατηγορίες εγκλημάτων, είτε εθνικών (π.χ. σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους της σημαίας, εάν το πλοίο εξακολουθεί να θεωρείται ότι φέρει τη σημαία του εν λόγω κράτους) ή διεθνών (π.χ. με βάση τη Σύμβαση περί ομήρων των Ηνωμένων Εθνών ή τη Σύμβαση ΚΠΠ).

Φυσικά, ένα τέτοιο πλοίο, μετά από την εγκληματική ενέργεια, μπορεί να μετατραπεί σε «πειρατικό πλοίο» κατά την έννοια των άρθρων 101 και 103 της UNCLOS. Ο ορισμός που περιέχεται στο άρθρο 103 της UNCLOS αναφέρει ότι: "Ένα πλοίο ή ένα αεροσκάφος θεωρείται πειρατικό πλοίο ή αεροσκάφος, εάν προορίζεται από τα πρόσωπα που κατέχουν δεσπόζουσα θέση να χρησιμοποιηθεί για τη διάπραξη μιας από τις πράξεις που αναφέρονται στο άρθρο 101."

Επομένως μπορούμε να πούμε ότι για να γίνει ένα πλοίο πειρατικό, είναι αρκετό τα πρόσωπα που κατέλαβαν το πλοίο (εκ των έσω), να επιδιώκουν να διαπράξουν πράξη πειρατείας, όπως περιγράφεται στο άρθρο 101 της UNCLOS. Με άλλα λόγια, θα ήταν δυνατόν να οριστεί ένα πλοίο ως πειρατικό ακόμη και όταν η ίδια η πειρατεία δεν έχει διαπραχθεί (αλλά "απλώς" προορίζεται).

Ανάλυση Σύμβασης ΚΠΠ – Διαφορές με UNCLOS

Όπως προαναφέρθηκε, η Σύμβαση ΚΠΠ αναπτύχθηκε για τη νομική κάλυψη των πολιτικά υποκινούμενων επιθέσεων κατά πλοίων ώστε να μπορεί να ασκηθεί ποινική δίωξη και γι' αυτό ευρέως θεωρείται ως σύμβαση Αντι-τρομοκρατίας.

Αν και η SUA δεν αναφέρεται ρητά στην «πειρατεία», ρυθμίζει ορισμένα αδικήματα που απαριθμούνται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 της Σύμβασης. Μεταξύ αυτών είναι τα εξής:

«Οποιοδήποτε πρόσωπο προκαλεί αδίκημα αν αυτό το πρόσωπο παρανόμως και σκόπιμα: α) Κατασχέσει ή ασκήσει έλεγχο επί πλοίου με χρήση βίας ή απειλής ή οποιαδήποτε άλλης μορφής εκφοβισμού, β) εκτελέσει πράξη βίας κατά προσώπου επί πλοίου, εάν η πράξη αυτή ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο την ασφαλή ναυσιπλοΐα του εν λόγω πλοίου, γ) καταστρέψει πλοίο ή προκαλέσει βλάβη σε πλοίο ή στο φορτίο του, το οποίο ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο την ασφαλή ναυσιπλοΐα του πλοίου αυτού» (Σύμβαση ΚΠΠ 1988, άρθρο 3.1.1-2).

Ο ορισμός των προαναφερθέντων αδικημάτων φαίνεται να είναι αρκετά ευρύς (ιδίως εκείνος στο άρθρο 3 παράγραφος 1 περίπτωση (α), ώστε να καλύπτει διάφορες περιπτώσεις που θα μπορούσαν επίσης να χαρακτηριστούν ως "πειρατεία" για τους σκοπούς του άρθρου 101 της UNCLOS¹⁰⁴.

Επιπλέον, σε αντίθεση με το άρθρο 101 της UNCLOS, η σύμβαση SUA δεν απαιτεί το έγκλημα να διαπράττεται από ένα πλοίο έναντι άλλου. Θα μπορούσαμε να προσθέσουμε εδώ ότι αυτή η διαφοροποίηση της SUA με την UNCLOS αποτελεί σκόπιμη στόχευση του νομοθέτη της σύμβασης, δεδομένου ότι αποτέλεσε αντικείμενο διαπραγματεύσεως μετά από το συμβάν του Achille Lauro που έδειξε ότι δεν γίνεται λόγος για πειρατεία, όπως ορίζεται στην UNCLOS, για εγκλήματα που διαπράχθηκαν από τους επιβάτες ενός πλοίου εναντίον του ίδιου του πλοίου. Επίσης, τα εγκλήματα βάσει της σύμβασης SUA δεν πρέπει να διαπράττονται "για ιδιωτικούς σκοπούς", κάτι που αποτελεί ακόμη μια διαφοροποίηση βάσει του άρθρου 101 της UNCLOS και θα συζητηθεί παρακάτω.

¹⁰⁴ D. Guilfoyle, *Modern Piracy: Legal Challenges and Responses*, Monash University, Australia, Edward Elgar Publishing, 2013, σελ. 147-160

Όπως δήλωσε ο D. Guilfoyle, «το αδίκημα που περιγράφεται στο άρθρο 3 παρ. 1 της SUA δεν καλύπτει τον τύπο πειρατείας - μικροκλοπής που συνηθίζεται στις θάλασσες της Νοτιοανατολικής Ασίας, αλλά σίγουρα φαίνεται να ταιριάζει στη περίπτωση της Σομαλικής Πειρατείας».

Ένα άλλο ενδιαφέρον χαρακτηριστικό της Σύμβασης SUA είναι το εδαφικό πεδίο εφαρμογής της. Όπως ορίζεται στο άρθρο 4:

"Η παρούσα σύμβαση ισχύει εάν το πλοίο πλοηγείται ή έχει προγραμματιστεί να πλοηγηθεί προς, μέσω ή από ύδατα πέραν του εξωτερικού ορίου των χωρικών υδάτων ενός κράτους ή των πλευρικών ορίων της χωρικής θαλάσσης με τα παρακείμενα - γειτονικά κράτη".

Ακόμη και αν δεν πληρείται η προϋπόθεση αυτή, η σύμβαση SUA μπορεί να εφαρμοστεί δυνάμει της παραγράφου 2 του άρθρου 4 που επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής της σε περιπτώσεις όπου: «ο δράστης ή ο φερόμενος ως δράστης βρίσκεται στο έδαφος συμβαλλομένου κράτους άλλου από το κράτος που αναφέρεται στην παράγραφο 1.

Είναι σαφές ότι, σύμφωνα με το Άρθρο 4, παράγραφος 1, η Σύμβαση ΚΠΠ εφαρμόζεται εφόσον το έγκλημα δεν διαπράχθηκε (ή δεν πρόκειται να διαπραχθεί) από πλοίο που κινήθηκε μόνο εντός των χωρικών υδάτων ενός Κράτους. Όμως, δεν απαιτείται το έγκλημα να έχει πραγματοποιηθεί και μόνο στην ανοικτή θάλασσα. Επομένως, η Σύμβαση ΚΠΠ ισχύει και για τα αδικήματα που διαπράττονται στα χωρικά ύδατα των κρατών υπό περιπτώσεις, όπως η περίπτωση καταδίωξης πειρατικού πλοίου από τα χωρικά ύδατα στην ανοικτή θάλασσα και το αντίθετο. Πρόκειται για μια ευρύτερη διατύπωση από εκείνη του άρθρου 101 της UNCLOS.

Συνεπώς, η Σύμβαση SUA εφαρμόζεται κυρίως για την προστασία πλοίων που εκτελούν διεθνή δρομολόγια ή προορίζονται για θαλάσσιες μεταφορές από χωρικά ύδατα κάποιου κράτους-μέλους στα χωρικά ύδατα άλλου κράτους-μέλους. Τα πλοία που ασχολούνται με ενδομεταφορές που πραγματοποιούνται αποκλειστικά εντός των χωρικών υδάτων ενός μόνο παράκτιου κράτους - ενδομεταφορές μικρής εμβέλειας - αποκλείονται και κάθε παράνομη πράξη που στρέφεται εναντίον τους διέπεται αποκλειστικά από το αντίστοιχο εθνικό δίκαιο.

Τέλος, η σύμβαση SUA¹⁰⁵ υποχρεώνει τα κράτη να θεμελιώσουν δικαιοδοσία για τα εγκλήματα που αναφέρονται στο άρθρο 3 όταν πληρείται μία από τις περιπτώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 όπως:

a) *Against or on board a ship flying the flag of the State at the time the offence is committed, or*

¹⁰⁵ Η Σύμβαση ΚΠΠ απαιτεί από τους υπογράφοντες τη δίωξη όποιου κατάσχει ή ασκεί τον έλεγχο επί πλοίου με βία ή απειλή βίας ή οποιασδήποτε άλλης μορφής εκφοβισμού.

- b) *In the territory of that State, including its territorial sea, or*
- c) *By a national of that State*

Δηλαδή, η Σύμβαση ΚΠΠ υποχρεώνει τα κράτη να διαθέτουν επαρκή εθνική νομοθεσία για την κάλυψη των αδικημάτων που αναφέρονται στη Σύμβαση και είτε να ασκούν ποινική δίωξη εις βάρος των υπόπτων που βρίσκονται στο έδαφός τους είτε να τους εκδίδουν, ανεξαρτήτως του τόπου συντέλεσης του εγκλήματος. Αντιθέτως, η UNCLOS επιβάλλει στα κράτη να συνεργάζονται για την καταστολή της πειρατείας, χωρίς όμως ρητή υποχρέωση άσκησης ποινικής δίωξης¹⁰⁶. Δηλαδή, ενώ υπάρχει υποχρέωση άσκησης ποινικής δίωξης από τη Σύμβαση SUA εναντίων υπόπτων, δεν υπάρχει εξ αρχής υποχρέωση καταπολέμησης και σύλληψης των δραστών της πειρατείας (UNCLOS).

Η παραπάνω διάταξη συμπληρώνεται από το άρθρο 10 το οποίο ορίζει ότι ένα κράτος στο έδαφος του οποίου βρίσκεται ο δράστης ή ο υποτιθέμενος δράστης, αν δεν τον εκδώσει, τον υποβάλλει σε ποινική δίωξη.

Ενώ η UNCLOS βασίζεται στην οικουμενική δικαιοδοσία, στη Σύμβαση ΚΠΠ μόνο τα υπογράφοντα κράτη που έχουν έννομο συμφέρον επιτρέπεται να ασκήσουν ποινική δίωξη. Αυτό μπορεί, για παράδειγμα, να είναι το κράτος σημαίας του αμυνόμενου πλοίου ή το κράτος στα χωρικά ύδατα του οποίου έλαβε χώρα η επίθεση. Η Σύμβαση ΚΠΠ έχει 164 συμβαλλόμενα κράτη. Μεταξύ των μη-υπογραφόντων όμως είναι η Σομαλία, η Ινδονησία, η Μαλαισία, κράτη που επηρεάζονται σημαντικά από τη θαλάσσια πειρατεία.

Η UNCLOS επίσης δεν αναφέρει τίποτα για τη μεταφορά κατηγορουμένων στη δικαιοδοσία άλλου κράτους. Απεναντίας η Σύμβαση ΚΠΠ προβλέπει ότι ο πλοίαρχος μπορεί να αποβιβάσει ένα ύποπτο στο λιμάνι (άρθρο 8, παρ. 1) και αναλύει τη διαδικασία για την παραπάνω ενέργεια. Η πρωταρχική υποχρέωση του κράτους λιμένα είναι να δεχθεί τον ύποπτο, εκτός εάν προβάλει ισχυρούς λόγους άρνησης. Υπό αυτές τις συνθήκες, το κράτος λιμένα μπορεί να κατηγορήσει τον ύποπτο για το έγκλημα της πειρατείας ή για αδίκημα της Σύμβασης ΚΠΠ, αναλόγως του εθνικού του δικαίου¹⁰⁷.

¹⁰⁶ Ωστόσο, η υποχρέωση των κρατών να συνεργάζονται για την καταστολή της πειρατείας μπορεί να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι κάθε κράτος που έχει τη δυνατότητα λήψης μέτρων κατά της πειρατείας, αν παραλείψει να το πράξει, παραβαίνει την υποχρέωσή της βάσει του Διεθνούς Δικαίου.

¹⁰⁷ <http://www.e-ir.info/2015/05/13/global-governance-of-maritime-piracy-closing-the-legal-gaps/>

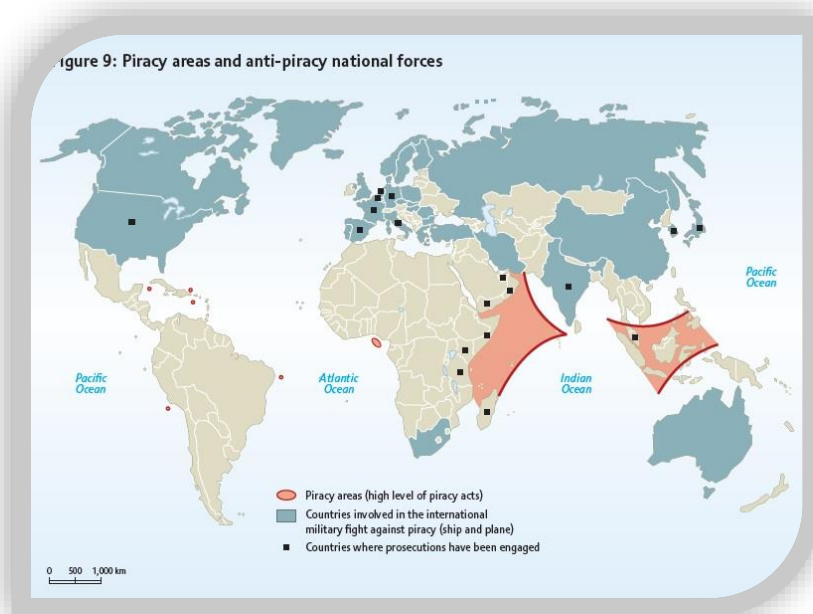
Συμπέρασμα:

Μπορούμε να επισημάνουμε ότι ο ορισμός της Σύμβασης SUA είναι διαφορετικός από τον ορισμό της UNCLOS σε τέσσερα κύρια σημεία:

- Το κριτήριο των δύο πλοίων δεν υπάρχει.
- Δεν υπάρχει απαίτηση διάπραξης του εγκλήματος για ιδιωτικούς σκοπούς.
- Δεν είναι απαραίτητο να πραγματοποιείται το έγκλημα στην ανοικτή θάλασσα (ή σε ΑΟΖ) - καλύπτει ενέργειες και εντός χωρικών υδάτων.
- Η Σύμβαση SUA υποχρεώνει την άσκηση ποινικής δίωξης από τις συμβαλλόμενες χώρες (υπό προϋποθέσεις).

Παραμένει ωστόσο ενδιαφέρον ότι η Σύμβαση SUA δεν χρησιμοποιεί τη λέξη «Πειρατεία», αντιθέτως χρησιμοποιεί τον παραπάνω ευρύτερο ορισμό (σε σχέση με τον ορισμό της Πειρατείας από την UNCLOS) για την περιγραφή των παρανόμων πράξεων στη θάλασσα. Ως εκ τούτου, το πεδίο εφαρμογής της σύμβασης SUA είναι ευρύτερο από εκείνο της UNCLOS. Ακόμη και αν η πρώτη δεν σχετίζεται με την «Πειρατεία» αυτή καθαυτή, είναι δυνατή η εφαρμογή της σε περιπτώσεις που ταυτόχρονα αποτελούν πειρατεία στο πλαίσιο της UNCLOS και, επιπλέον, σε περιπτώσεις «εγκλημάτων παρόμοιων με την πειρατεία» που μπορεί να μην ορίζονται ως "πειρατεία" λόγω των εγγενών περιορισμών του άρθρου 101 της UNCLOS.

Θα μπορούσαμε να πούμε ότι ο συνδυασμός των δύο συνθηκών, της UNCLOS και της SUA, είναι ο πιο αποτελεσματικός για την αντιμετώπιση της πειρατείας.



Πειρατεία και τρομοκρατία

Ήρθε η ώρα να αναλύσουμε τη σχέση μεταξύ πειρατείας και τρομοκρατίας με βάση το διεθνές δίκαιο και με αφορμή την προαναφερθείσα ερμηνεία της φράσης «για ιδιωτικούς σκοπούς».

Η τρομοκρατία, συμπεριλαμβανομένης της θαλάσσιας τρομοκρατίας, είναι ένα σχετικά νέο φαινόμενο που δημιουργεί προκλήσεις σε διάφορους τομείς του διεθνούς δικαίου. Συγκεκριμένα, είναι ασαφής η διάκριση μεταξύ τρομοκρατίας και πειρατείας (π.χ. οι όροι αλληλοαποκλείονται ή θα μπορούσε η ίδια η πράξη να μπορεί να χαρακτηριστεί ως πειρατική και τρομοκρατική ταυτόχρονα;).

Γενικότερα θα μπορούσαμε να πούμε ότι η φράση "για ιδιωτικούς σκοπούς" αποκλείει τα πολιτικά κίνητρα και επομένως η πειρατεία διαφέρει εννοιολογικά από την τρομοκρατία. Κατά συνέπεια η τελευταία δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του ορισμού της πειρατείας με βάση το άρθρο 101 της UNCLOS.

Σε κάθε περίπτωση, είναι χρήσιμο να δούμε τι είναι η τρομοκρατία, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο. Θα πρέπει να υπογραμμιστεί στο πλαίσιο αυτό ότι δεν υπάρχει συμφωνημένος ορισμός της τρομοκρατίας στο διεθνές δίκαιο. Ωστόσο, θα μπορούσε να επισημανθεί ότι το 1996 προέκυψε μια μη δεσμευτική δήλωση των Ηνωμένων Εθνών που συμπλήρωσε τη δήλωση του 1994 για τα Μέτρα Εξάλειψης της Διεθνούς Τρομοκρατίας και επισυνάφθηκε στο Ψήφισμα 51/210 της Γενικής Συνέλευσης των Ηνωμένων Εθνών και περιγράφει τις τρομοκρατικές δραστηριότητες ως εξής:

“Criminal acts intended or calculated to provoke a state of terror in the general public, a group of persons or particular persons for political purposes are in any circumstance unjustifiable, whatever the considerations of a political, philosophical, ideological, racial, ethnic, religious or any other nature that may be invoked to justify them.”¹⁰⁸

Επίσης, από το 2000, η Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών διαπραγματεύεται μια συνολική Σύμβαση για τη Διεθνή Τρομοκρατία (Comprehensive Convention on International Terrorism¹⁰⁹). Ο ορισμός της τρομοκρατίας που βρίσκεται στο υπό διαπραγμάτευση είναι:

¹⁰⁸ <http://www.un.org/documents/ga/docs/57/a5737.pdf> - Report of the Ad Hoc Committee established by General Assembly resolution 51/210 of 17 December 1996

¹⁰⁹ https://en.wikipedia.org/wiki/Comprehensive_Convention_on_International_Terrorism

"1. Any person commits an offence within the meaning of this Convention if that person, by any means, unlawfully and intentionally, causes:

(a) Death or serious bodily injury to any person; or

(b) Serious damage to public or private property, including a place of public use, a State or government facility, a public transportation system, an infrastructure facility or the environment; or

(c) Damage to property, places, facilities, or systems referred to in paragraph 1 (b) of this article, resulting or likely to result in major economic loss, when the purpose of the conduct, by its nature or context, is to intimidate a population, or to compel a Government or an international organization to do or abstain from doing any act."¹¹⁰

Μπορούμε να συνάγουμε δύο βασικά συμπεράσματα από αυτόν τον σύντομο ορισμό της τρομοκρατίας. Πρώτον, φαίνεται ότι όσον αφορά την αντικειμενική υπόσταση του εγκλήματος, εφόσον το έγκλημα διαπράττεται στη θάλασσα, μπορεί να πληροί τις προϋποθέσεις και της τρομοκρατίας και της πειρατείας, όπως π.χ. μια παράνομη πράξη βίας. Επομένως, αυτό που καθίσταται καθοριστικό για τη διάκριση μεταξύ τρομοκρατίας και πειρατείας είναι το υποκειμενικό στοιχείο, ο σκοπός.

Μία πράξη τρομοκρατίας έχει ως στόχο να αναγκάσει ένα κράτος να ενεργήσει με κάποιο τρόπο ή / και να εκφοβίσει τον πληθυσμό. Είναι λοιπόν σαφές ότι ο σκοπός - πρόθεση μπορεί να οριστεί ως πολιτικός. Όμως αν γίνει αποδεκτή η άποψη ότι η φράση "για ιδιωτικούς σκοπούς" στο άρθρο 101 της UNCLOS αφορά τα κίνητρα του δράστη (υποκειμενικό στοιχείο) τότε οι τρομοκρατικές πράξεις θα παραμείνουν αυτόματα εκτός του ορισμού της πειρατείας. Ωστόσο, αν γίνει δεκτή η δεύτερη άποψη ότι δεν μας απασχολεί το προσωπικό κίνητρο αλλά η έλλειψη κρατικής εντολής-συνδρομής στην πειρατική δραστηριότητα, τότε υπάρχει η δυνατότητα τρομοκρατικής ενέργειας που παράλληλα να είναι και πειρατική.

Παράλληλα, μία τρομοκρατική ενέργεια θα μπορούσε να χαρακτηριστεί και πειρατική αν έθετε σε κίνδυνο το δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας και επηρεάζοντας έτσι τη διεθνή κοινότητα, καθώς αυτό είναι το σκεπτικό για την απαγόρευση της πειρατείας με βάση το διεθνές δίκαιο. Δεδομένων των μεθόδων και της κλίμακας των τρομοκρατικών επιθέσεων, δεν είναι εύλογο να εκπληρώνεται ο ορισμός της τρομοκρατίας και συγχρόνως να μην πληρούνται τα κριτήρια της πειρατείας, π.χ. σε περιπτώσεις κράτησης ομήρων (όπως

¹¹⁰ https://en.wikipedia.org/wiki/Definitions_of_terrorism#cite_note-daccess-dds-ny.un.org-39

συνέβη στο Achille Lauro) ή κράτησης-απαγωγής ενός πλοίου (ειδικά εκείνου που μεταφέρει πετρέλαιο ή φυσικό αέριο - LNG) προκειμένου να το εμβολίσει σε άλλο (π.χ. επιβατικό) πλοίο στην ανοικτή θάλασσα. Τέτοιες ενέργειες μπορεί να έχουν ως αποτέλεσμα πολιτικές συνέπειες και να στρέφονται κατά ενός κράτους ή μιας ομάδας κρατών, χωρίς απαραίτητα να εμποδίζεται κάποιος από το να τις δει και ως πειρατικές. Αυτές θα μπορούσαν να είναι, τελικά, οι ιδιωτικές απόψεις και οι ιδιωτικοί σκοποί των τρομοκρατών. Η κατάσταση θα ήταν διαφορετική αν μπορούσε να αποδειχθεί ότι ο σκοπός ήταν πράγματι δημόσιος, π.χ. η ενέργεια χρηματοδοτήθηκε ή υποστηρίχθηκε άμεσα ή έμμεσα από μια κυβέρνηση. Αυτό πράγματι θα αφαιρούσε την παραπάνω ενέργεια από τον ορισμό της πειρατείας. Τελικά, είναι δυνατό να συμπεράνουμε ότι η μία τρομοκρατική επίθεση δεν εμποδίζεται να θεωρηθεί και πειρατική.

Σε αυτό το σημείο, είναι χρήσιμο να υπενθυμίσουμε ότι η Σύμβαση ΚΠΠ δεν περιέχει την φράση «για ιδιωτικούς σκοπούς», ούτε το κριτήριο των «δύο πλοίων». Κατά συνέπεια, φαίνεται ότι η Σύμβαση ΚΠΠ είναι η ιδανικότερη στις περιπτώσεις θαλάσσιων τρομοκρατικών ενεργειών.

Ψηφίσματα του Συμβουλίου Ασφαλείας

Ψηφίσματα του Συμβουλίου Ασφαλείας¹¹¹:

- **S/RES/1816** (2 Ιουνίου 2008) → Το ψήφισμα αυτό ενέκρινε τη λήψη μέτρων κατά της πειρατείας στη Σομαλία.
- **S/RES/1838** (7 Οκτωβρίου 2008) → Το ψήφισμα αυτό καλεί για ενισχυμένη δράση κατά της πειρατείας στη Σομαλία.
- **S/RES/1846** (2 Δεκεμβρίου 2008) → Το ψήφισμα αυτό δίνει το δικαίωμα στα κράτη και τις περιφερειακές οργανώσεις να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της Σομαλίας για την καταπολέμηση της πειρατείας για περίοδο 12 μηνών
- **S/RES/1851** (16 Δεκεμβρίου 2008) → Το ψήφισμα αυτό επέκτεινε τη λήψη δράσης κατά της πειρατείας ώστε να περιλαμβάνει επιχειρήσεις και στην ξηρά.

¹¹¹ <http://www.securitycouncilreport.org/un-documents/search.php?IncludeBlogs=10&limit=15&tag=%22Security%20Council%20Resolutions%22+AND+%22Piracy%22&ctype=Piracy&rtype=Security%20Council%20Resolutions&cbtype=piracy>

- **S/RES/1897** (30 Νοεμβρίου 2009) → Το ψήφισμα αυτό ανανέωσε για 12 μήνες τα μέτρα κατά της πειρατείας των ψηφισμάτων 1846 και 1851.
 - **S/RES/1918** (27 Απριλίου 2010) → Το ψήφισμα αυτό ζήτησε από τον Γενικό Γραμματέα να συντάξει έκθεση που θα αναφέρει τις δυνατότητες εξασφάλισης της δίωξης και της φυλάκισης των υπευθύνων πειρατείας στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας.
 - **S/RES/1950** (23 Νοεμβρίου του 2010) → Το ψήφισμα αυτό ανανεώνει για περίοδο 12 μηνών τα μέτρα κατά της πειρατείας του ψηφίσματος 1897.
 - **S/RES/1976** (11 Απριλίου 2011) → Το ψήφισμα δέχτηκε την έκθεση του Ειδικού Συμβούλου του Γενικού Γραμματέα σχετικά με νομικά ζητήματα που σχετίζονται με την πειρατεία στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας και ζήτησε νέα έκθεση από τον Γενικό Γραμματέα, εντός δύο μηνών, σχετικά με τις λεπτομέρειες για τη θέσπιση ειδικών δικαστηρίων για την εκδίκαση των υπόπτων πειρατείας.
 - **S/RES/2015** (24 Οκτωβρίου 2011) → Το ψήφισμα ζήτησε πρόσθετα μέτρα για την ενίσχυση της δίωξης των Σομαλών πειρατών.
 - **S/RES/2018** (31 Οκτωβρίου 2011) → Το ψήφισμα καταδίκασε τις απειλές για πειρατεία και ένοπλη ληστεία στη θάλασσα του Κόλπου της Γουινέας και ζήτησε ενισχυμένη περιφερειακή συνεργασία.
 - **S/RES/2020** (22 Νοεμβρίου 2011) → Ανανέωσε για 12 μήνες τα μέτρα κατά της πειρατείας που σχετίζονται με τη Σομαλία και που καθιερώθηκαν για πρώτη φορά από το Συμβούλιο το 2008 με το ψήφισμα 1950.
 - **S/RES/2039** (29 Φεβρουαρίου 2012) → Το ψήφισμα κάλεσε τα κράτη να εφαρμόσουν τις συστάσεις του Γενικού Γραμματέα.
 - **S/RES/2077** (21 Νοεμβρίου 2012) → Το ψήφισμα αυτό ανανέωσε για 12 μήνες τα μέτρα κατά της πειρατείας του ψηφίσματος 1851 που ισχύει από το 2008.
 - **S/RES/2125** (18 Νοεμβρίου 2013) → Το ψήφισμα αυτό επιτρέπει εκ νέου τη λήψη αντι-πειρατικών μέτρων για τη Σομαλία.
-

Με αφορμή τα εκτεταμένα περιστατικά πειρατείας στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ εξέδωσε ψηφίσματα για τη διευκόλυνση της διεθνούς συνεργασίας στην αποτροπή και αντιμετώπιση των πειρατικών επιθέσεων. Η αρχική αιτία ενεργοποίησης του Συμβουλίου Ασφαλείας ήταν η ανάγκη αποτροπής

επιθέσεων σε πλοία του World Food Programme. Τα ψηφίσματα¹¹² δίνουν στα συνεργαζόμενα κράτη το δικαίωμα δίωξης και σύλληψης πειρατών στα χωρικά ύδατα της Σομαλίας και, στην περίπτωση του ψηφίσματος 1851, στα εδάφη της Σομαλίας. Υπάρχει, ωστόσο, ένας όρος ότι η συνεργασία θα πρέπει πρώτα να γίνει δεκτή από τη Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση (ΜΟΚ) της Σομαλίας και να κοινοποιηθεί στον Γενικό Γραμματέα του ΟΗΕ.

Παράλληλα, σύμφωνα με τα ψηφίσματα 1814 (2008), 1838 (2008) και 1846 (2008) του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ, η ΕΕ αποφάσισε να πραγματοποιήσει ναυτική στρατιωτική επιχείρηση με σκοπό την αποτροπή, πρόληψη και καταστολή των πειρατικών επιθέσεων και των ένοπλων ληστειών στις σομαλικές ακτές και στην ευρύτερη περιοχή. Η ναυτική στρατιωτική δύναμη που στάλθηκε ήταν η EU NAVFOR SOMALIA¹¹³ και η επιχείρηση ATALANTA¹¹⁴. Στην πορεία της επιχείρησης περισσότεροι από 150 πειρατές παραδόθηκαν στις αρμόδιες αρχές με σκοπό την έναρξη της ποινικής τους δίωξη.

Αν και ο όρος «**all necessary means**» χρησιμοποιείται στα ψηφίσματα του Συμβουλίου Ασφαλείας για να επιτρέψει στα κράτη να κάνουν χρήση βίας, ο όρος ότι η σύμφωνη γνώμη της ΜΟΚ περί συνεργασίας είναι απαραίτητη και η προϋπόθεση ότι κάθε ενέργεια πρέπει να ασκείται με βάση το διεθνές δίκαιο μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι τα ψηφίσματα δεν παρέχουν νομικές εξουσίες που δεν ήταν ήδη διαθέσιμες στο πλαίσιο του διεθνούς δικαίου. Η ΜΟΚ θα μπορούσε ούτως ή άλλως να επιτρέψει στα ξένα κράτη τη διενέργεια πράξεων επιβολής του νόμου εντός των υδάτων ή του εδάφους της. Ωστόσο, δεν υπήρξε συμφωνία της διεθνούς κοινότητας σχετικά με την ικανότητα της ΜΟΚ για εκούσια συνεργασία, οπότε η ενεργοποίηση του Κεφάλαιο VII του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών θεωρήθηκε απαραίτητη¹¹⁵.

CHAPTER VII: ACTION WITH RESPECT TO THREATS TO THE PEACE, BREACHES OF THE PEACE, AND ACTS OF AGGRESSION¹¹⁶

Τα ψηφίσματα επίσης του Συμβουλίου Ασφαλείας ωθούν τα κράτη και τους διεθνείς οργανισμούς να συνεργαστούν για τη ναυτική απαγόρευση των πειρατών και την επιβολή του νόμου ενθαρρύνοντας ναυτικές επιχειρήσεις της ΕΕ και του ΝΑΤΟ.

¹¹² Κατά κύριο λόγο, τα ψηφίσματα 1816 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008), και 1851 (2008)

¹¹³ European Union Naval Force Somalia Operation Atalanta, Information Booklet

¹¹⁴ Katarzyna Wardin, Akademia Marynarki Wojennej, International Maritime Transport and Costs of Piracy, 2011, σελ. 142-146

¹¹⁵ <https://www.un.org/press/en/2008/sc9514.doc.htm>

¹¹⁶ <http://www.un.org/en/sections/un-charter/chapter-vii/>

Συγκεκριμένα, το ψήφισμα 1851/2008¹¹⁷ του Συμβουλίου Ασφαλείας ενθαρρύνει και προωθεί μια σειρά από μεθόδους για τη διευκόλυνση της διεθνούς συνεργασίας στον τομέα της επιβολής του νόμου, όπως:

1) Χρήση των shipriders (όργανα επιβολής του νόμου από γειτονικές χώρες, οι οποίοι μπορούν να αναλάβουν τη σύλληψη των πειρατών που έγινε από πολεμικό πλοίο υπό τη δικαιοδοσία της χώρας τους),

2) Δημιουργία ενός μηχανισμού συνεργασίας, ο οποίος ονομάστηκε Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia¹¹⁸. Το CGPCS είναι ένας διεθνής μηχανισμός διακυβέρνησης που ιδρύθηκε στη Νέα Υόρκη στις 14 Ιανουαρίου 2009 και έχει ως σκοπό να διευκολύνει τη συζήτηση και το συντονισμό των ενεργειών μεταξύ κρατών και οργανώσεων για την καταστολή της πειρατείας στη Σομαλία

3) Η ανάπτυξη και ενίσχυση διοικητικών δομών στη Σομαλία και στην ευρύτερη περιοχή κυρίως για την υποστήριξη του δικαστικού έργου¹¹⁹.

Θέματα περί κράτησης και δίωξης των πειρατών

Η κράτηση και η δίωξη των υπόπτων πειρατείας αποτελούν βασικό στοιχείο της συνολικής καταπολέμησης της πειρατείας. Προκαλεί απορίες όμως το γεγονός ότι το 50-60% των συλληφθέντων πειρατών έχουν αφεθεί ελεύθεροι από τις ναυτικές δυνάμεις που τους συνέλαβαν. Το γεγονός αυτό αναδεικνύει την ανάγκη αλλά βεβαίως και την τεράστια δυσκολία που παρουσιάζει η συστηματική κατάρτιση ενός εφικτού αλλά και αποτελεσματικού συστήματος ποινικής δίωξης των πειρατών.

Είναι η έλλειψη πολιτικής βούλησης ο λόγος βάσει του οποίου δεν εξασφαλίζεται η ορθή ποινική διαχείριση των πειρατών ή των υπόπτων πειρατείας και δεν οδηγούνται στη δικαιοσύνη; Υπάρχει σίγουρα απροθυμία σύλληψης των πειρατών όταν δεν υπάρχει σοβαρή πιθανότητα επιτυχούς αντιμετώπισής τους και των πλοίων τους. Μόλις οι πειρατές συλληφθούν τίθεται το πρόβλημα σε ποιο μέρος θα πρέπει να μεταφερθούν από τα πλοία που διενήργησαν τη σύλληψη ώστε να πραγματοποιηθεί η διερεύνηση και δίωξη των εγκλημάτων τους. Λόγω του γεγονότος ότι η οικουμενική δικαιοδοσία ισχύει μόνο για τους πειρατές, οι συλληφθέντες π.χ Σομαλοί συνήθως ισχυρίζονται ότι είναι απλοί ψαράδες, λανθασμένα κρατούμενοι σε ξένο πλοίο. Δεδομένου ότι οι περισσότεροι πειρατές είναι

¹¹⁷ <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Documents/1851.pdf>

¹¹⁸ https://en.wikipedia.org/wiki/Contact_Group_on_Piracy_off_the_Coast_of_Somalia

¹¹⁹ <http://www.mondaq.com/article.asp?articleid=77982>

στην πραγματικότητα πρώην ψαράδες, η δήλωση τους είναι στην πραγματικότητα κάπως αξιόπιστη. Επιπλέον, η εξακρίβωση των στοιχείων τους ή ακόμη και της εθνικότητας των κρατούμενων υπόπτων αποδεικνύεται δύσκολη, καθώς είναι απίθανο να διαθέτουν έγγραφα πιστοποίησης της ταυτότητάς τους.

Υπάρχει πρόσφατη υπόθεση που διεξήχθη σε γερμανικό δικαστήριο όπου ο κατηγορούμενος για πειρατεία απάντησε στην ερώτηση «Πού γεννηθήκατε» λέγοντας «Κάτω από ένα δέντρο».

Αυτά τα προβλήματα και οι δυσκολίες αποδείξεως έχουν ήδη αναγκάσει το πολεμικό ναυτικό να απελευθερώσει πολλούς από τους συλληφθέντες πειρατές.

Η διασφάλιση ότι οι ύποπτοι πειρατείας έχουν εξασφαλισμένο το δικαίωμα σε δίκαιη δίκη είναι ιδιαίτερα δύσκολη, δεδομένης της απομακρυσμένης τοποθεσίας και της φύσης του εικαζόμενου εγκλήματος. Η διενέργεια δίωξης από τρίτο κράτος, η μεταφορά των κατηγορουμένων, των μαρτύρων και των αποδεικτικών στοιχείων σε αλλοδαπό δικαστήριο μπορεί να δημιουργήσει ιδιαίτερα επαχθής συνθήκες. Παράλληλα, η ταυτοποίηση των κατηγορουμένων από τα θύματα είναι δύσκολη, καθώς τα πολυεθνικά πληρώματα των πλοίων που φέρουν σημαία εξωτερικού θα έπρεπε είτε να κρατηθούν είτε να επιστρέψουν από τα σπίτια τους από όπου και αν είναι¹²⁰.

Για παράδειγμα, σε μια καταδικαστική δήλωση ΗΠΑ, η υπόθεση Shi, το πλοίο μεταφέρθηκε σε λιμάνι των ΗΠΑ και ολόκληρο το πλήρωμα παρέμεινε εκεί για μήνες ως αυτόπτες μάρτυρες¹²¹.

Εκτός από τα παραπάνω προβλήματα, τα ξένα περιφερειακά δικαστήρια που έχουν αναλάβει την εκδίκαση των υποθέσεων πειρατείας αντιμετωπίζουν δυσκολίες στη μετάφραση των σομαλικών διαλέκτων των κατηγορουμένων και συχνά εγείρουν ορισμένα ζητήματα όσον αφορά την τήρηση του δικαιώματος δίκαιης δίκης και άλλων θεμελιωδών δικαιωμάτων. Τέλος, ένα άλλο πρόβλημα είναι η ανάγκη κατάθεσης από ναυτικούς αξιωματικούς που είναι εν ενεργεία.

Υπάρχουν επίσης πολλαπλές δικαιοδοσίες που εμπλέκονται σε μια πράξη πειρατείας επειδή τα πλοία περιλαμβάνουν πολυεθνικά στοιχεία λόγω των διαφορετικών εθνικοτήτων των πειρατών, του πληρώματος, των επιβατών, του ιδιοκτήτη του πλοίου, των ιδιοκτητών των φορτίων και της σημαίας του πλοίου. Στην περίπτωση όμως της πειρατείας

¹²⁰ Michael P. Scharf, Michael A. Newton, Milena Sterio, *Prosecuting Maritime Piracy: Domestic Solutions to International Crimes*, Cambridge, Cambridge University Press, 2015, σελ. 32-36

¹²¹ https://en.wikipedia.org/wiki/United_States_v._Shi

δεν υπάρχει νομική ανάγκη για την εύρεση της κατά τόπου αρμοδιότητας από τη χώρα που επιχειρεί την ποινική δίωξη γιατί σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, όλα τα κράτη έχουν το δικαίωμα να δικάσουν τους πειρατές στα δικαστήρια τους.

Ωστόσο, η πρώτη προϋπόθεση προτού ένα πρόσωπο μεταφερθεί σε ένα κράτος για την εκκίνηση της ποινικής δίωξης της πειρατείας είναι ότι το κράτος αυτό περιλαμβάνει στην εσωτερική του νομοθεσία τους απαιτούμενους κανόνες δικαίου για την αντιμετώπιση του παραπάνω εγκλήματος. Η ευκολότερη λύση για τη θέσπιση από τα κράτη των παραπάνω απαιτούμενων κανόνων δικαίου είναι η ενσωμάτωση στο εσωτερικό τους δίκαιο της UNCLOS και της σύμβασης ΚΠΠ. Επίσης η θέσπιση της κατάλληλης νομοθεσίας μπορεί να διευκολυνθεί με το συνδυασμό της UNCLOS με τα ψηφίσματα της Συνέλευσης του Διεθνούς Οργανισμού Ναυσιπλοΐας τα οποία περιέχουν ακριβείς κατευθυντήριες γραμμές και συστάσεις σχετικά με το πώς μπορούν να εφαρμοσθούν οι διατάξεις της UNCLOS που αφορούν την πρόληψη και τιμωρία της πειρατείας. Τέλος, παρά το γεγονός ότι τα ψηφίσματα του Συμβουλίου Ασφαλείας δίνουν εξουσίες σε σχέση με την «πειρατεία» στο χωρικά ύδατα της Σομαλίας, η εθνική νομοθεσία των περισσότερων κρατών δεν επιτρέπει τη δίωξη για εγκληματικές ενέργειες που διαπράχθηκαν σε αυτά τα ύδατα (αν δεν πρόκειται για πειρατεία όπως διεθνώς ορίζεται), εκτός εάν οι ενέργειες αυτές αποτελούν επίσης αδίκημα με βάση τη SUA.

Ο επόμενος προβληματισμός προκύπτει από την απροθυμία άσκησης ποινικής δίωξης. Υπάρχει η αντίληψη ότι πολλές χώρες του Δυτικού Κόσμου δεν είναι έτοιμες να ασκήσουν δίωξεις και φτάνουν μέχρι το σημείο ακόμη και να απεμπολούν αυτό το δικαίωμά τους. Η παραπάνω αντίληψη μπορεί να οφείλεται στο φόβο ότι οι πειρατές, μετά την έκτιση της ποινής τους (φυλάκιση), θα υποβάλουν αίτηση για άσυλο ή θα αναζητήσουν άσυλο με άλλους τρόπους. Επίσης, σε ορισμένες χώρες μπορεί να μην προβλέπεται δικαιοδοσία τόσο ευρεία όσο αυτή που προβλέπεται από την UNCLOS, π.χ η δικαιοδοσία του κράτους μπορεί να περιορίζεται στα σκάφη με σημαίες. Άλλα κράτη δεν ασκούν δίωξη για απόπειρα πειρατείας, αλλά μόνο αν οι πειρατές πράγματι επιτέθηκαν και πιάστηκαν επ' αυτοφώρω, αφήνοντας ελεύθερους αυτούς που έχουν συλληφθεί κατά τη διάρκεια ή μετά από ανεπιτυχείς επιθέσεις σε πλοία. Γενικότερα είναι πολύ σπάνιες οι περιπτώσεις δίκης πειρατών σε ευρωπαϊκές χώρες ή στις ΗΠΑ (όπως η δίκη των

εμπλεκομένων στην επίθεση στο Samanyolu¹²² στην Ολλανδία¹²³) παρά το γεγονός ότι δεν είναι λογικό να περιμένουμε μικρότερες περιφερειακές χώρες όπως η Κένυα, η Τανζανία και οι Σεϋχέλλες να αναλάβουν όλο το βάρος της δίωξης.

Ανεξάρτητα αν ορισμένα κράτη διαθέτουν ή όχι την πολιτική βούληση, οι περισσότερες χώρες αντιμετωπίζουν δυσκολίες άσκησης επιτυχούς δίωξης λόγω των δυσκολιών της συλλογής αποδεικτικών στοιχείων, της έρευνας και της προδικασίας γενικότερα. Αν και υπάρχουν ομοιότητες με άλλες διασυνοριακές επιχειρήσεις, όπως συμβαίνει και στην καταπολέμηση της τρομοκρατίας, η διαδικασία της σύλληψης και της μεταφοράς των πειρατών παρουσιάζει ιδιαίτερα προβλήματα. Η απόφαση για το αν θα ασκηθεί δίωξη μπορεί να διαρκέσει εβδομάδες. Εν τω μεταξύ, οι ύποπτοι πειρατείας πρέπει να κρατούνται στο σκάφος τους ή σε σκάφος του ναυτικού ή στο εμπορικό πλοίο (ενώ κανένα από τα πλοία αυτά είναι σχεδιασμένο για να κρατούν άτομα για μεγάλο χρονικό διάστημα και παράλληλα να παρέχουν ανθρώπινες συνθήκες διαβίωσης). Επίσης οι καθυστερήσεις κατά την αναμονή των αποφάσεων περί κίνησης της δίωξης, μεταφοράς σε τρίτο κράτος ή απελευθέρωσης μπορεί να συντελέσουν στην καταστροφή των αποδεικτικών στοιχείων. Οι πειρατές έχουν βελτιωθεί, χρησιμοποιούν το διαδίκτυο, γνωρίζουν την ουσιώδη σημασία που έχει η εύρεση αποδεικτικών στοιχείων και γι' αυτό προσπαθούν να τα καταστρέψουν. Τέλος, υπάρχουν προκλήσεις σχετικά με τις περιπτώσεις που η σύλληψη έγινε σε διαφορετικό μέρος από τον τόπο εκτέλεσης της ποινικής δίωξης. Οι υπεύθυνοι της αρχικής σύλληψης μπορεί να μην γνωρίζουν για εβδομάδες ποιο θα είναι το καθεστώς κράτησης και επιμέλειας στο κράτος δίωξης και κατά πόσο η αστυνομία, οι εισαγγελείς και οι δικαστικές αρχές έχουν τις απαραίτητες ικανότητες και δομές για την εκτέλεση της προδικασίας και εν τέλει ποινικής διαδικασίας. Ακόμη, η αρχή που εκτελεί τη σύλληψη είναι δύσκολο να εφαρμόσει τα συγκεκριμένα πρότυπα διεξαγωγής της έρευνας της χώρας δίωξης, δεδομένου ότι α) δεν γνωρίζει με ποια χώρα θα συνεργαστεί και γενικά ποια θα είναι η χώρα δίωξης ή επίσης β) δεν γνωρίζει τον τρόπο διεξαγωγής έρευνας. Στην τελευταία περίπτωση, ορισμένες χώρες έχουν λύσει αυτό το πρόβλημα με τη στελέχωση των πολεμικών τους πλοίων με αξιωματικούς που έχουν εκπαιδευτεί από την αστυνομία (π.χ Ηνωμένο Βασίλειο).

¹²² https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_ships_attacked_by_Somali_pirates_in_2009#cite_note-12

¹²³ <https://web.archive.org/web/20090421091734/https://www.google.com/hostednews/ap/article/ALeqM5iPPJ5oeH8vFtPkAUfYR0QS4NEbcQD97KEP5G0> - Katharine Houreld & Mike Corder, What do you do with a captured pirate?, Associated Press, 2009

Αποδεικνύεται ότι απαιτείται περαιτέρω διεθνής συνεργασία για την επιτυχία της διωκτικής διαδικασίας. Η ανταλλαγή πληροφοριών είναι σημαντική γιατί α) η ταυτοποίηση των υπόπτων είναι συχνά δύσκολη και β) σε πολλές περιπτώσεις το πειρατικό κύκλωμα είναι ιδιαίτερα οργανωμένο περιλαμβάνοντας πρώην αλιείς οι οποίοι γνωρίζουν τις θαλάσσιες περιοχές δράσης τους, στρατιωτικούς της πρώην πολιτοφυλακής οι οποίοι είναι αξιόμαχοι και έμπειροι στην χρήση όπλων και άλλοι που μπορούν να λειτουργήσουν στρατιωτικό υλικό, GPS και άλλες διάφορες τεχνολογίες υπέρ τους.

Εν τέλει, όταν μία υπόθεση ξεπεράσει τις παραπάνω δυσκολίες και μπει στο στάδιο της προδικασίας τότε ξεκινούν τα προβλήματα εξασφάλισης των προφορικών καταθέσεων από μάρτυρες (μεγάλο οικονομικό κόστος και τεχνικές δυσκολίες) και της δυνατότητας του πληρώματος να παραστεί στη δίκη (μάρτυρες κατηγορίας). Τότε θα πρέπει η ναυτιλιακή βιομηχανία να υποστηρίξει την εκτέλεση της προδικασίας, ενθαρρύνοντας τους μάρτυρες να παραστούν και να καταθέσουν τις μαρτυρίες τους, ακόμη και αν είναι πλοίαρχοι ή πλήρωμα.

Μεταφορά υπόπτων πειρατείας

Η αίτηση μεταφοράς δεν προέρχεται από το κράτος στο οποίο θα παραδοθεί ο κατηγορούμενος. Συνήθως, το κράτος ή ο διεθνής φορέας έχει συλλάβει το άτομο και ζητά από ένα τρίτο κράτος να αναλάβει την ποινική δίωξη για τον υποτιθέμενο δράστη. Οι αποφάσεις μεταφοράς, σε αντίθεση με τις εκδόσεις, δεν επιτυγχάνονται συνήθως μέσω συνεννόησης των δύο μερών. Για παράδειγμα, ένα σώμα αποτελούμενο από αντιπροσώπους της γερμανικής κυβέρνησης αποφάσισε να μεταφέρει τους υπόπτους πειρατείας που είχαν επιτεθεί στο γερμανικής σημαίας πλοίο “Cougier” στην Κένυα αντί ενώπιον γερμανικού ποινικού δικαστηρίου¹²⁴. Τέλος, ένα άλλο ειδικό χαρακτηριστικό είναι ότι αυτές οι μεταφορές συνήθως είναι υποχρεωτικές¹²⁵, δηλ. συνεπάγονται την αναγκαστική μετακίνηση ατόμων από την επιμέλεια ενός κράτους ή διεθνούς οργανισμού στην επιμέλεια ενός άλλου κράτους που είναι διατεθειμένο να κινήσει την ποινική δίωξη κατά των υπόπτων πειρατείας.

Για παράδειγμα, οι μονάδες της EU NAVFOR είχαν τη δυνατότητα να συλλαμβάνουν, να κρατούν και να μεταφέρουν πρόσωπα που θεωρούνται ύποπτοι διάπραξης πειρατικών

¹²⁴ <https://www.reuters.com/article/us-kenya-somalia-piracy/kenya-jails-nine-somali-pirates-for-attacking-german-ship-idUSBRE96T0V120130730>

¹²⁵ Kontorovich Eugene, *The Difficulties of Prosecuting Pirates and Terrorists*, Northwestern University School of Law, 2010, σελ. 267-282

επιθέσεων ή ενόπλων ληστειών στη θάλασσα. Σύμφωνα με το άρθρο 12 of the EU Council Joint Action 851 του Συμβουλίου της ΕΕ, η νομική βάση της επιχείρησης ATALANTA¹²⁶:

Article 12

Transfer of persons arrested and detained with a view to their prosecution

1. On the basis of Somalia's acceptance of the exercise of jurisdiction by Member States or by third States, on the one hand, and Article 105 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, on the other hand, persons having committed, or suspected of having committed, acts of piracy or armed robbery in Somali territorial waters or on the high seas, who are arrested and detained, with a view to their prosecution, and property used to carry out such acts, shall be transferred:

- to the competent authorities of the flag Member State or of the third State participating in the operation, of the vessel which took them captive, or
- if this State cannot, or does not wish to, exercise its jurisdiction, to a Member States or any third State which wishes to exercise its jurisdiction over the aforementioned persons and property.

2. No persons referred to in paragraphs 1 and 2 may be transferred to a third State unless the conditions for the transfer have been agreed with that third State in a manner consistent with relevant international law, notably international law on human rights, in order to guarantee in particular that no one shall be subjected to the death penalty, to torture or to any cruel, inhuman or degrading treatment.

Όπως αναφέρει το άρθρο 12 παρ. 2 της κοινής δράσης 851 του Συμβουλίου της ΕΕ, απαγορεύεται αυστηρά η μεταφορά υπόπτων πειρατείας σε τρίτο κράτος, εκτός εάν οι συνθήκες μεταφοράς είναι σύμφωνες με το διεθνές δίκαιο περί ανθρωπίνων δικαιωμάτων, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι κανένας δεν θα καταδικαστεί σε θανατική ποινή, βασανιστήρια ή σε οποιαδήποτε σκληρή, απάνθρωπη ή εξευτελιστική μεταχείριση. Αρκετά κράτη καθώς και η ΕΕ έχουν συνάψει συμφωνίες μεταφοράς με τρίτα κράτη της επίμαχης περιοχής, στα οποία τα τελευταία συμφωνούν να δεχτούν τους υπόπτους πειρατείας και την εκκίνηση της ποινικής δίωξης. Το προαναφερθέν άρθρο 12 απαιτεί τέτοιες συμφωνίες

¹²⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32008E0851>

προκειμένου να υπάρχει η δυνατότητα μεταφοράς των υπόπτων πειρατείας σε τρίτα κράτη που δεν συμμετέχουν στην EU NAVFOR¹²⁷.

Η ιδέα ενός Διεθνούς Ποινικού Δικαστηρίου για την αντιμετώπιση των πειρατών

Λόγω των δυσκολιών που αντιμετωπίζει η άσκηση εθνικών ποινικών διώξεων, έχουν γίνει διάφορες προτάσεις για τη δημιουργία ενός διεθνούς δικαστηρίου που θα έχει ως έργο τη δίωξη και δίκη των πειρατών, ή τη διεύρυνση της δικαιοδοσίας του υπάρχοντος Διεθνούς Ποινικού Δικαστηρίου ώστε να συμπεριλάβει την πειρατεία. Παρόλα αυτά, οι προτάσεις αυτές δεν έχουν συναντήσει μεγάλη ανταπόκριση. Ο βασικός προβληματισμός είναι ότι ένα νέο διεθνές δικαστήριο θα χρειαστεί χρόνια για να δημιουργηθεί και θα ήταν εξαιρετικά δαπανηρό λόγω των οικονομικών και ανθρώπινων πόρων που θα απαιτούντο. Επίσης ούτε ένα νέο δικαστήριο ούτε το ήδη υπάρχον Διεθνές Ποινικό Δικαστήριο θα μπορούσε να λύσει το πρόβλημα του πού να φυλακίζονται οι καταδικασθέντες πειρατές. Εν τέλει, ένα διεθνές δικαστήριο χρειάζεται μόνο όταν δεν υπάρχει άλλη δομή στη θέση του για την αντιμετώπιση ενός συγκεκριμένου εγκλήματος. Για το έγκλημα όμως της πειρατείας υπάρχουν αμέτρητα εθνικά δικαστήρια, οδηγώντας μας στο συμπέρασμα ότι αυτό που πραγματικά χρειάζεται είναι ευρύτερη ανάπτυξη των ικανοτήτων των περιφερειακών δικαστηρίων και μεγαλύτερη προθυμία στο να ασκήσουν διώξεις οι εθνικές αρχές.

Περί Ανθρώπινων Δικαιωμάτων

Η μεταχείριση των συλληφθέντων πειρατών διέπεται από το Διεθνές Δίκαιο και υπόκειται σε συγκεκριμένα μέτρα διασφάλισής της. Ανθρώπινη μεταχείριση, η απαγόρευση της αυθαίρετης κράτησης, η προσαγωγή το ταχύτερο ενώπιον του δικαστή, το δικαίωμα δίκαιης δίκης, η αποφυγή μεταφοράς σε χώρα που θα εφαρμόσει τη θανατική ποινή και έρχεται σε σύγκρουση με τα θεμελιώδη ανθρώπινα δικαιώματα και άλλες τέτοιες διασφαλίσεις απαιτούνται από τα συμβαλλόμενα κράτη βάσει της σύμβασης κατά των βασανιστηρίων, την Ευρωπαϊκή σύμβαση για τα δικαιώματα του Ανθρώπου και του

¹²⁷http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2014_2019/documents/sede/dv/sede210915eunavforfactsheet_/se210915eunavforfactsheet_en.pdf

Διεθνούς Συμφώνου για τα Ατομικά και Πολιτικά δικαιώματα (Τα περισσότερα κράτη στο Κέρασ της Αφρικής είναι συμβαλλόμενα μέρη του Συμφώνου).

Ευρωπαϊκά κράτη που έχουν πολεμικά πλοία στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας είναι συμβαλλόμενα μέρη της Ευρωπαϊκής Σύμβασης Δικαιωμάτων του Ανθρώπου (ΕΣΔΑ)¹²⁸. Αν και οι χώρες αυτές ενεργούν στο πεδίο εφαρμογής των Ψηφισμάτων του Συμβουλίου Ασφαλείας, τα εν λόγω ψηφίσματα καθιστούν σαφές ότι δεν υποκαθιστούν τις δεσμεύσεις περί της προστασίας των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, αντιθέτως ρητά τις επιβεβαιώνουν¹²⁹¹³⁰. Η ΕΣΔΑ προβλέπει μια σειρά από απαιτήσεις σχετικά με την αντιμετώπιση των πειρατών, τη σύλληψη, την κράτηση και τη μεταφορά τους.

Το ζήτημα που εξετάζεται εδώ σχετίζεται με την απαίτηση της μη στέρξης της ατομικής ελευθερίας (ατόμων) εκτός από τις περιπτώσεις που αναφέρονται ρητά στην ΕΣΔΑ, συμπεριλαμβανομένης της υποχρέωσης έγκαιρης μεταφοράς των συλληφθέντων ενώπιον δικαστή (άρθρο 5)¹³¹. Ορισμένα ερωτήματα που προκύπτουν από τις απαιτήσεις αυτές είναι: α) έχει η Σύμβαση εξωεδαφική ισχύ; β) απαιτεί από τα κράτη να παρέχουν δικαστική εποπτεία στους πειρατές που κρατούνται στην ανοικτή θάλασσα, και αν ναι, πώς μπορεί να υλοποιηθεί η απαίτηση αυτή στην πράξη;

Η ΕΣΔΑ εφαρμόζεται σε πρόσωπα που υπάγονται στη δικαιοδοσία ενός εκ των συμβαλλομένων κρατών (άρθρο 1). Στις εξωεδαφικές περιπτώσεις, το παραπάνω ισχύει αν ένα πρόσωπο βρίσκεται υπό κρατικό έλεγχο. Οι περισσότερες σχετικές νομολογίες του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων και των εθνικών δικαστηρίων αφορούν τη δράση των στρατιωτικών δυνάμεων σε άλλες χώρες, όπως για παράδειγμα της πολυεθνικής δύναμης στο Ιράκ και στο Αφγανιστάν. Στην περίπτωση *Al Skeini*¹³² στα δικαστήρια του Ηνωμένου Βασιλείου είχε νοηθεί από την κυβέρνηση ότι τα βρετανικά στρατιωτικά κρατητήρια που βρίσκονται σε τρίτες χώρες βρίσκονταν υπό τη δικαιοδοσία του Ηνωμένου Βασιλείου για τους σκοπούς της ΕΣΔΑ. Τα συμπεράσματα από τις

¹²⁸https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%95%CF%85%CF%81%CF%89%CF%80%CE%B1%CF%8A%CE%BA%CE%AE_%CE%A3%CF%8D%CE%BC%CE%B2%CE%B1%CF%83%CE%B7_%CE%B3%CE%B9%CE%B1_%CF%84%CE%B1_%CE%94%CE%B9%CE%BA%CE%B1%CE%B9%CF%8E%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B1_%CF%84%CE%BF%CF%85_%CE%91%CE%BD%CE%B8%CF%81%CF%8E%CF%80%CE%BF%CF%85

¹²⁹ Για παράδειγμα, η παράγραφος 14 του 1846/2008 καλεί τα κράτη να συνεργαστούν για τη διερεύνηση και τη δίωξη των προσώπων που είναι ύποπτα πειρατείας και ένοπλης ληστείας σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο για τα ανθρώπινα δικαιώματα.

¹³⁰ <https://www.un.org/press/en/2008/sc9514.doc.htm>

¹³¹ http://www.echr.coe.int/Documents/Convention_ELL.pdf - ΕΣΔΑ

¹³² <http://www.interights.org/al-skeini/index.html>

νομολογίες των δικαστηρίων αυτών αφορούν τις επιχειρήσεις στην ανοικτή θάλασσα; Και σε ποιο στάδιο οι πειρατές είναι υπό τον έλεγχο του στρατού;

Η διαδικασία κράτησης των πειρατών μπορεί να διακριθεί σε τρεις κατηγορίες. Πρώτον, υπάρχει η περίπτωση όπου οι πειρατές συλλαμβάνονται και κρατούνται με σκοπό την προσαγωγή στη χώρα σύλληψης για τη δίωξη τους. Εδώ είναι σαφές ότι ισχύει η ΕΣΔΑ. Αντίστοιχη περίπτωση είναι η υπόθεση *Medvedyev*¹³³ κατά Γαλλίας, όπου ένα γαλλικό πολεμικό πλοίο εντόπισε, σταμάτησε και συνέλαβε το πλήρωμα (του) σκάφους με σημαία της Καμπότζης ως ύποπτο για διακίνηση ναρκωτικών και το οδήγησε στη Βρέστη (Γαλλία) όπου κινήθηκαν οι δικωτικές διαδικασίες. Το Δικαστήριο καταδίκασε τη Γαλλία για τη μη ορθή ενημέρωση των δικαστικών αρχών ως προς τη δράση του πολεμικού ναυτικού και για το λόγο ότι δεν είχε ισχυρό νομικό στήριγμα βάσει του διεθνούς και εθνικού της δικαίου για τη σύλληψή του πληρώματος. Το πλήρωμα του *Medvedyev* στη συνέχεια προσέφυγε στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων στο Στρασβούργο (*Grand Chamber*) κατά της Γαλλίας. Το Δικαστήριο απέρριψε τον ισχυρισμό ότι οι προσφεύγοντες δεν τέθηκαν άμεσα ενώπιον των δικαστικών αρχών, καθώς δεν υπήρχε καμία λογική εναλλακτική λύση πέραν της κράτησής τους για 13 ημέρες που απαιτούνταν για τη μεταφορά τους στο λιμάνι της Βρέστης.

Δεύτερον, υπάρχει η περίπτωση όπου οι πειρατές συλλαμβάνονται και κρατούνται, ενδεχομένως, για μερικές εβδομάδες, με σκοπό τη μεταφορά τους σε τρίτο κράτος για την άσκηση της ποινικής δίωξης. Εδώ το δικαστήριο μπορεί να αποφανθεί σε αυτές τις περιπτώσεις υπέρ της εξωεδαφικής εφαρμογής της ΕΣΔΑ, όπως έγινε στην υπόθεση *Medvedyev* (μη άμεση προσαγωγή υπόπτων ενώπιον δικαστικών αρχών λόγω ανωτέρας βίας). Η τρίτη και τελευταία περίπτωση προκύπτει όταν είναι άγνωστο στους πειρατές, την στιγμή που κρατούνται, ποιος θα ασκήσει τη δίωξη ή και αν θα ασκηθεί δίωξη. Τότε για τους πειρατές που κρατούνται στο κρατικό σκάφος που πραγματοποίησε τη σύλληψη, θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι βρίσκονται υπό τη δικαιοδοσία του κράτους αυτού για τους σκοπούς της ΕΣΔΑ, ως ισοδύναμο προξενείου ή πρεσβείας. Αν οι πειρατές όμως κρατούνται στο δικό τους πλοίο, εν αναμονή της απόφασης ως προς τη διάθεση τους, τότε υπάρχει αβεβαιότητα ως προς την εφαρμογή της ΕΣΔΑ.

Στην περίπτωση επομένως που υπάρχει η υποχρέωση παροχής δικαστικής εποπτείας στην κράτηση των πειρατών στην ανοικτή θάλασσα, τότε δημιουργούνται ερωτήσεις για το πώς θα εκπληρωθεί η υποχρέωση αυτή. Μία απάντηση είναι η χρήση

¹³³ <http://swarb.co.uk/medvedyev-and-others-v-france-echr-29-mar-2010/>

τεχνικών μέσων για την επικοινωνία των κρατουμένων με τους δικαστικούς λειτουργούς, για παράδειγμα μέσω τηλεοπτικής σύνδεσης, τεχνολογία η οποία αξιοποιείται από ορισμένα κράτη. Εν τέλει, η λεπτομερής και με ακρίβεια εφαρμογή της ΕΣΔΑ για την αντιμετώπιση των πειρατών δεν είναι εύκολη από κάθε άποψη και απαιτείται από το Δικαστήριο του Στρασβούργου να προβεί σε περαιτέρω διευκρινήσεις σχετικά με το θέμα.

ΕΣΔΑ και Πειρατεία, Νομικές προκλήσεις

Όλα τα ευρωπαϊκά έθνη που συμμετέχουν στις ναυτικές επιχειρήσεις στις ακτές της Σομαλίας και στην ανοικτή θάλασσα δεσμεύονται όχι μόνο από το διεθνές δίκαιο αλλά και από την ΕΣΔΑ. Οι εκτελούμενες ενέργειες που αποσκοπούν στην αντιμετώπιση της θαλάσσιας πειρατείας όμως εγείρουν ζητήματα σε σχέση με διάφορες διατάξεις της ΕΣΔΑ.

Είναι γνωστό ότι ορισμένοι ύποπτοι πειρατές δεν έχουν αντιμετωπιστεί σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες. Για παράδειγμα, γενικότερα οι αμερικανικές δυνάμεις έχουν κατηγορηθεί ότι κρατούν υπόπτους γυμνούς, με δεμένα τα μάτια, δεμένους με χειροπέδες και χωρίς πρόσβαση σε διερμηγέα για μέρες. Οι ρωσικές δυνάμεις¹³⁴ έχουν κατηγορηθεί ότι εγκατέλειψαν υπόπτους πειρατές χωρίς εξοπλισμό πλοήγησης σε ένα μικρό σκάφος στον Κόλπο του Άντεν¹³⁵. Ως αποτέλεσμα, οι παραπάνω ύποπτοι θεωρούνται ότι έχουν πεθάνει.

A) Δικαιοδοσία βάσει της ΕΣΔΑ

Η εξωεδαφική δικαιοδοσία έχει μεγάλη σημασία στην αντιμετώπιση πράξεων πειρατείας στην ανοικτή θάλασσα ή στην επικράτεια τρίτων κρατών.

Το άρθρο 1 της ΕΣΔΑ προβλέπει ότι¹³⁶:

Άρθρο 1

Υποχρέωση σεβασμού των δικαιωμάτων του ανθρώπου

¹³⁴ <http://news.bbc.co.uk/2/hi/8675978.stm>

¹³⁵ <http://www.theweek.co.uk/politics/14701/russian-navy-%E2%80%98sent-somali-pirates-their-death%E2%80%99>

¹³⁶ http://www.echr.coe.int/Documents/Convention_ELL.pdf - ΕΣΔΑ

Τα υψηλά συμβαλλόμενα μέρη αναγνωρίζουν, εις όλα τα εξαρτώμενα εκ της δικαιοδοσίας των πρόσωπα, τα καθοριζόμενα εις το πρώτον μέρος της παρούσης Συμβάσεως δικαιώματα και ελευθερίας.

Εάν ένα κράτος-μέλος συλλάβει πιθανούς πειρατές στο σκάφος του, είναι υποχρεωμένο να ακολουθήσει τη Σύμβαση. Ωστόσο, οι υποχρεώσεις είναι λιγότερο σαφείς όσον αφορά πράξεις κατά πειρατικού πλοίου. Το κριτήριο για την καθιέρωση εξωεδαφικής δικαιοδοσίας είναι η άσκηση εξουσίας και ελέγχου μιας περιοχής ή ενός προσώπου. Είναι αποδεκτό ότι εάν ένα κράτος της Σύμβασης επιβάλει το νόμο σε ένα ξένο σκάφος στην ανοικτή θάλασσα, τότε το σκάφος και οι κάτοικοί του υπάγονται στην προστασία της ΕΣΔΑ. Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων εξέτασε το ζήτημα της δικαιοδοσίας στην ανοικτή θάλασσα στην υπόθεση *Medvedgen* κατά Γαλλίας. Το Δικαστήριο διευκρίνισε ότι η Σύμβαση καλύπτει καταστάσεις κατά τις οποίες ένα κράτος ασκεί πλήρη και αποκλειστικό έλεγχο επί προσώπων εκτός του εδάφους του. Στην υπόθεση *Medvedgen*, έκρινε ότι οι γαλλικές αρχές, οι οποίες κατόρθωσαν να επιβιβαστούν στο πλοίο της Καμπότζης, **φερόμενο ότι** μετέφερε ναρκωτικά, υπάγονταν στη δικαιοδοσία της ΕΣΔΑ, διότι είχαν πλήρη και αποκλειστικό έλεγχο σε όσους συνελήφθησαν και κρατήθηκαν¹³⁷.

Εν κατακλείδι, μπορούμε να περιγράψουμε τις τρεις εδραιωμένες υποθέσεις δικαιοδοσίας βάσει της Σύμβασης:

α) Δικαιοδοσία στο έδαφος του Κράτους Μέλους. β) Δικαιοδοσία που καθορίζεται με την άσκηση εξουσίας ή ελέγχου επί συγκεκριμένου ατόμου. γ) Δικαιοδοσία που βασίζεται στην άσκηση ολοκληρωτικού ελέγχου από τις αρχές σε περιοχή εκτός της επικράτειάς του¹³⁸.

¹³⁷ Παπασταυρίδης Ευθύμιος, *The Interception of Vessels on the High Seas - Contemporary Challenges to the Legal Order of the Oceans*, Oxford and Portland, Hart Publishing, 2013, σελ. 74-77

¹³⁸ Constantin von der Groeben, *Transnational Conflicts and International Law*, Cologne, NationalBibliothek, 2013, σελ. 143

B) Θέματα βάσει του άρθρου 5 παρ. 3 της Σύμβασης

Άρθρο 5

Το δικαίωμα στην προσωπική ελευθερία και ασφάλεια

3. Παν πρόσωπον συλληφθέν ή κρατηθέν, υπό τας προβλεπόμενας εν παραγράφω 1γ του παρόντος άρθρου συνθήκας οφείλει να παραπεμφθή συντόμως ενώπιον δικαστού ή ετέρου δικαστικού λειτουργού νομίμως εντεταλμένου όπως εκτελή δικαστικά καθήκοντα, έχει δε το δικαίωμα να δικασθή εντός λογικής προθεσμίας ή απολυτή κατά την διαδικασίαν. Η απόλυσις δύναται να εξαρτηθή από εγγύησιν εξασφαλίζουσιν την παράστασιν του ενδιαφερομένου εις την δικάσιμον.

Σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 3 της Σύμβασης, απαιτείται ο ύποπτος για πειρατεία από την στιγμή της κράτησής του να παραπεμφθεί "συντόμως" ενώπιον δικαστή ή άλλου δικαστικού λειτουργού, προκειμένου να αποφανθεί σχετικά με τη νομιμότητα της κράτησης. Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι πειρατές συλλαμβάνονται συνήθως εκατοντάδες ναυτικά μίλια μακριά από τη στεριά, τίθεται ένα πραγματικό πρόβλημα για τον κρατικό μηχανισμό. Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων εξέτασε το ζήτημα αυτό στην υπόθεση *Medvedyev κατά Γαλλίας*¹³⁹.

Στις 13 Ιουνίου 2002, ένα γαλλικό πολεμικό πλοίο εντόπισε το φορτηγό-πλοίο *Winner* από την Καμπότζη, ύποπτο για διακίνηση ναρκωτικών. Η Γαλλία είχε λάβει άδεια από την κυβέρνηση της Καμπότζης να σταματήσει και να ψάξει το πλοίο, αλλά το πλήρωμά του *Winner* αρνήθηκε τον έλεγχο με αποτέλεσμα την **αναγκαστική** επιβίβαση των γάλλων στρατιωτών στο πλοίο. Το πλήρωμα κρατήθηκε για 13 ημέρες κατά τη διάρκεια του ταξιδιού με προορισμό το Brest, ένα γαλλικό λιμάνι, λόγω της κακής κατάστασης του πλοίου και των καιρικών συνθηκών. Κατά την άφιξή τους, οι ύποπτοι παραδόθηκαν αμέσως στις αστυνομικές αρχές. Ενώπιον του γαλλικού Ακυρωτικού Δικαστηρίου και αργότερα ενώπιον του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, τα μέλη του

¹³⁹ Παπασταυρίδης Ευθύμιος, *The Interception of Vessels on the High Seas - Contemporary Challenges to the Legal Order of the Oceans*, Oxford and Portland, Hart Publishing, 2013, σελ. 244

πληρώματος ισχυρίστηκαν ότι δεν είχαν παραπεμφθεί “εγκαίρως” ενώπιον δικαστή, αλλά πέρασαν 13 ημέρες σε πλοίο.

Στην πραγματικότητα, μια περίοδος 13 ημερών θεωρείται ότι έρχεται σε αντίθεση με την έννοια «συντόμως». Ως παράδειγμα μπορούμε να επισημάνουμε την υπόθεση του Öcalan κατά Τουρκίας. Στην απόφασή αυτή το Δικαστήριο δήλωσε ότι μια περίοδος επτά ημερών είναι ασυμβίβαστη με τις απαιτήσεις της ΕΣΔΑ.

Ωστόσο, σε παρόμοια υπόθεση με εκείνη του Medvedyev κατά Γαλλίας, στην υπόθεση Rigoroulos κατά Ισπανίας¹⁴⁰, το πλοίο του ισπανικού ναυτικού σταμάτησε ένα σκάφος ύποπτο για διακίνηση ναρκωτικών. Ακολούθως, όλο το πλήρωμα του πλοίου μεταφέρθηκε στην Ισπανία δια θαλάσσης¹⁴¹. Το Δικαστήριο δήλωσε ότι μια περίοδος 16 ημερών δεν είναι ασυμβίβαστη με την παρ. 3 του άρθρου 5 της ΕΣΔΑ. Η απόφαση του Δικαστηρίου βασίστηκε στο γεγονός ότι υπήρξαν «**εξαιρετικές περιστάσεις**» λόγω της απόστασης που έπρεπε να καλυφθεί και της αντίστασης του πληρώματος του πλοίου, καθιστώντας «ουσιαστικά αδύνατο να φέρουν σύντομα τους υπόπτους ενώπιον των αρμόδιων δικαστικών αρχών». Στην υπόθεση Medvedyev ακολουθήθηκε παρόμοια προσέγγιση και θεωρήθηκε ότι λόγω των καιρικών συνθηκών και της κακής κατάστασης του πλοίου, η μεταφορά του πληρώματος του Winner στη Γαλλία έγινε εντός εύλογου χρονικού διαστήματος. Επομένως, η Γαλλία δεν παραβίασε το άρθρο 5 παρ. 3, επειδή όταν οι ύποπτοι βρίσκονταν σε γαλλικό έδαφος, παραπέμφθηκαν ενώπιον δικαστικής αρχής εντός οκτώ ωρών από την άφιξή τους¹⁴².

Επίσης, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων εξέδωσε το 2014 τις αποφάσεις (Ali Samatar και λοιποί κατά Γαλλίας (2010) και Hassan και λοιποί κατά Γαλλίας(2010)¹⁴³), σύμφωνα με τις οποίες οι γαλλικές αρχές παραβίασαν τα δικαιώματα των Σομαλών πειρατών, όταν τους είχαν υπό κράτηση για 48 επιπλέον ώρες στο γαλλικό έδαφος, πριν τους παραπέμψουν στις αρμόδιες δικαστικές αρχές. Συγκεκριμένα, στην πρώτη περίπτωση (Ali Samatar και λοιποί κατά Γαλλίας) οι ύποπτοι πειρατείας ήταν κρατούμενοι στο γαλλικό πλοίο για τέσσερις μέρες και στην δεύτερη περίπτωση (Hassan και λοιποί κατά Γαλλίας) για έξι μέρες πρώτου μεταφερθούν στη Γαλλία. Το Δικαστήριο

¹⁴⁰ <http://echr.ketse.com/doc/37388.97-en-19990112/>

¹⁴¹ Anna Petrig, *Human Rights and Law Enforcement at Sea: Arrest, Detention and Transfer of Piracy Suspects*, Boston, Brill Nijhoff, 2014, σελ. 273-275

¹⁴² Stefano Piedimonte Bodini, *Fighting Maritime Piracy under the European Convention on Human Rights*, *The European Journal of International Law* Vol. 22 no. 3, 2011, σελ. 832-834

¹⁴³ <https://www.asil.org/blogs/european-court-human-rights-rules-arrest-and-prosecution-somali-pirates-france-december-4-2014>

έκρινε ότι οι παραπάνω καθυστερήσεις ήταν δικαιολογημένες, λόγω της ύπαρξης «εξαιρετικών περιστάσεων» (completely exceptional circumstances), όπως ότι οι αρχικές συλλήψεις πραγματοποιήθηκαν χιλιάδες μίλια μακριά από τη γαλλική επικράτεια. Ωστόσο, το Δικαστήριο έκρινε ότι η πρόσθετη 48ωρη καθυστέρηση στη γαλλική επικράτεια παραβίασε τα δικαιώματα των υπόπτων δυνάμει της Ευρωπαϊκής Σύμβασης Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων (άρθρο 5 παράγραφος 3).¹⁴⁴ Πράγματι, οι δικαστές του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου έκριναν ότι η πρόσθετη καθυστέρηση στο γαλλικό έδαφος δεν μπορούσε να δικαιολογηθεί διότι, σύμφωνα με επίσημη δήλωση του Δικαστηρίου, «το άρθρο 5.3 της Σύμβασης δεν αποσκοπεί στο να παράσχει στις αστυνομικές αρχές τη δυνατότητα να εντείνουν τις έρευνές τους προκειμένου να ασκήσουν επίσημες κατηγορίες εναντίον των υπόπτων»¹⁴⁵. Το Δικαστήριο θεώρησε ότι η χρονική διάρκεια της κράτησης των υπόπτων στο εξωτερικό ήταν εύλογη και δεν αμφισβήτησε τη νομιμότητα τέτοιων συλλήψεων και πρακτικών κράτησης. Το Δικαστήριο διέταξε την καταβολή αποζημίωσης ύψους 9.000 ευρώ στην πρώτη ομάδα πειρατών και 7.000 ευρώ στην άλλη¹⁴⁶.

Όσον αφορά τις δράσεις για την καταπολέμηση της πειρατείας, μπορούμε να συμπεράνουμε ότι το άρθρο 5 παράγραφος 3 δεν υποχρεώνει τα ευρωπαϊκά κράτη να μεταφέρουν με αεροπλάνο πειρατές που συλλαμβάνονται χιλιάδες μίλια μακριά από το σημείο όπου βρίσκεται η αρμόδια δικαστική αρχή. Επίσης, το άρθρο 5 παράγραφος 3 δεν απαιτεί από τα κράτη μέλη της ΕΕ την παρουσία αρμόδιας δικαστικής αρχής κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων, ούτε στη κοντινότερη στρατιωτική βάση.

Εν τέλει, μπορούμε να πούμε ότι η διάρκεια του χρόνου κράτησης των συλληφθέντων πειρατών εντός πλοίου από χώρες μέλη του Συμβουλίου της Ευρώπης βάσει των υποχρεώσεων που προκύπτουν από την ΕΣΔΑ κρίνεται ανά περίπτωση, λαμβάνοντας υπόψη την ύπαρξη ή μη των «completely exceptional circumstances» (καιρικές, γεωγραφικές συνθήκες, την κατάσταση του πλοίου, κατάσταση πληρώματος, κ.α.).

¹⁴⁴ <https://piracy-law.com/2015/01/07/european-court-of-human-rights-orders-france-to-pay-damages-to-somali-pirates/>

¹⁴⁵ Παπασταυρίδης Ευθύμιος, *Who will Prosecute Piracy in Africa*, σελ. 21

¹⁴⁶ http://www.echr.coe.int/Documents/CLIN_2014_12_180_ENG.pdf

Διεθνής συνεργασία

Μια σειρά από όργανα του ΟΗΕ ασχολούνται με την πειρατεία και την προώθηση της διεθνούς συνεργασίας. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ), κατά κύριο λόγο ασχολείται με την πρόληψη της πειρατείας, και εργάζεται στενά με το UNODC (Οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών για τα Ναρκωτικά και το Έγκλημα), ο οποίος έχει την πρωτοκαθεδρία στη δίωξη του διεθνούς οργανωμένου εγκλήματος, τη νομική του προσέγγιση, καθώς και τις διαδικασίες για την υποστήριξη των πολεμικών πλοίων στις έρευνες. Το Γραφείο των Ηνωμένων Εθνών για τη Σομαλία συντονίζει τις δραστηριότητες των διαφόρων οργανισμών που ασχολούνται με τη Σομαλία, αναφέροντας ότι η πειρατεία είναι μόνο ένα σύμπτωμα του ευρύτερου προβλήματος.

Οι πρωτοβουλίες για συνεργασία είναι άφθονες. Ένα παράδειγμα είναι η Συμφωνία περιφερειακής συνεργασίας για την καταπολέμηση της πειρατείας και ένοπλης ληστείας εναντίον πλοίων στην Ασία (ReCAAP)¹⁴⁷. Αυτή η πρωτοβουλία, σε συνεργασία με τον ΔΝΟ, στοχεύει στην ανάπτυξη των δομών, της ανταλλαγής πληροφοριών, καθώς και την καταστολή της πειρατείας στην περιοχή. Όσον αφορά την πειρατεία στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, η συνεργασία αυτή διευκολύνεται μέσω του Κώδικα Δεοντολογίας του Τζιμπουτί¹⁴⁸, που με την καθοδήγηση του ΙΜΟ τέθηκε σε ισχύ τον Ιανουάριο του 2009. Ο Κώδικας Δεοντολογίας ωθεί τις χώρες της ευρύτερης εκεί περιοχής να θεσπίσουν νομοθετικό πλαίσιο για τη δίωξη των πειρατών και την ανάπτυξη της ακτοφυλακής, ώστε με την αποχώρηση των ναυτικών δυνάμεων να μπορέσουν οι χώρες αυτές να αναλάβουν το πρόβλημα της αντιμετώπισης της πειρατείας. Κλείνοντας, υπάρχει το Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia, που έχει συσταθεί με την υποστήριξη του Συμβουλίου Ασφαλείας, και είναι ένα forum κρατών που έχει συμφέροντα και επηρεάζεται από την πειρατεία.

Παράλληλα με τα παραπάνω διεθνή μέσα και όργανα για την καταπολέμηση της πειρατείας υπάρχουν διμερείς συμφωνίες και μνημόνια συμφωνίας μεταξύ των κρατών

¹⁴⁷https://en.wikipedia.org/wiki/Regional_Cooperation_Agreement_on_Combating_Piracy_and_Armed_Robbery_against_Ships_in_Asia

¹⁴⁸ <http://www.imo.org/en/OurWork/security/piu/Pages/DCoC.aspx>

«...οι υπογράφοντες δηλώνουν την πρόθεσή τους να συνεργαστούν στο μέγιστο δυνατό βαθμό, και κατά τρόπο σύμφωνο με το διεθνές δίκαιο, για την καταστολή της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας εναντίον πλοίων, μέσω της κοινή χρήσης και την κοινοποίησης σχετικών πληροφοριών, απαγόρευσης του πλου ύποπτων πλοίων για συμμετοχή σε πράξεις πειρατείας ή ένοπλης ληστείας εναντίον άλλων πλοίων, εξασφάλισης ότι τα πρόσωπα που διαπράττουν ή επιχειρούν να διαπράξουν πράξεις πειρατείας ή ένοπλης ληστείας εναντίον πλοίων συλλαμβάνονται και διώκονται, και διευκόλυνσης μέσω της παροχής κατάλληλης φροντίδας, θεραπείας και επαναπατρισμού των ναυτικών, ψαράδων, άλλου προσωπικού του πλοίου και των επιβατών που υπόκεινται σε πράξεις πειρατείας ή ένοπλης ληστείας.

δίωξης και τον κρατών που επιθυμούν να μεταφέρουν τους συλληφθέντες πειρατές προς δίωξη. Όμως ακόμα και όταν υπάρχουν τέτοιες διμερείς συμφωνίες, δεν υπάρχει υποχρέωση από το κράτος δίωξης να δεχτεί έναν κρατούμενο.

Συμπεράσματα και Προτάσεις

Η συμφιλίωση δημοσίων και ιδιωτικών συμφερόντων

Τα συμφέροντα που διακυβεύονται ως συνέπεια των πράξεων πειρατείας είναι πολλά αλλά και διαφορετικά. Ναυτιλιακές εταιρείες, ασφαλιστικές εταιρείες και ναυτικοί, όλοι αντιμετωπίζουν την πραγματικότητα - την ανάγκη για γρήγορη και αξιόπιστη μεταφορά εμπορευμάτων και φορτίων. Αυτή η εμπορική πραγματικότητα εκφράζεται μέσω της καταβολής λύτρων. Τα λύτρα θεωρούνται πια επιχειρηματικό κόστος που λαμβάνεται υπόψη από τις επιχειρήσεις και η προσδοκία συνεπώς των πειρατών είναι ότι τα λύτρα θα καταβληθούν. Από την άλλη πλευρά, το δημόσιο συμφέρον είναι να εντοπίσει, να σταματήσει και να καταπολεμήσει την πειρατεία.

Ακόμα και μεταξύ τους, τα ιδιωτικά συμφέροντα δεν είναι κοινά. Εκείνοι που υποστηρίζουν την τοποθέτηση ένοπλων φρουρών στα πλοία αντιτίθενται σε εκείνους που επιδιώκουν να ελαχιστοποιήσουν τον κίνδυνο κλιμάκωσης της βίας στην περιοχή. Όσον αφορά τα κρατικά συμφέροντα, οι χώρες που επιδιώκουν τη δίωξη και δίκη των πειρατών από αυτές της επίμαχης περιοχής ασκούν τεράστιες πιέσεις στη Κένυα και σε άλλες χώρες, εγείροντας ανησυχίες σχετικά με την απροθυμία των άλλων μελών της διεθνούς κοινότητας να αναλάβουν και αυτοί διώξεις κατά των πειρατών.

Από μία άποψη, φαίνεται να είναι λίγες οι προσπάθειες συγκερασμού των δημοσίων και ιδιωτικών συμφερόντων, κάτι που είναι σε πλήρη αντίθεση με την προσέγγιση της διεθνούς κοινότητας για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας. Από μία άλλη άποψη, ιδιωτικά και δημόσια συμφέροντα συμπίπτουν: Οι κυβερνήσεις συμμερίζονται τα συμφέροντα και τις ανάγκες της ναυτικής βιομηχανίας γιατί ενδιαφέρονται για το μέγεθος των φορολογικών εσόδων, τα ανθρωπιστικά συμφέροντα πρέπει να είναι κοινά για όλους και τελικά, είναι προς το συμφέρον όλων (ακόμα και των δικηγόρων) η πειρατεία να σταματήσει. Αυτό που εν τέλει απαιτείται είναι περισσότερη συντονισμένη δουλειά αλλά και αναγνώριση των μακροπρόθεσμων συμφερόντων και από τις δύο πλευρές. Υπάρχει ακόμη δρόμος..

Είναι το τρέχον νομικό πλαίσιο επαρκές;

Όπως αναφέραμε, το έγκλημα της πειρατείας έχει έναν ευρέως αποδεκτό ορισμό, τόσο στη συνθήκη UNCLOS όσο και στο εθιμικό διεθνές δίκαιο, ο οποίος έχει εγκριθεί από διάφορες συμφωνίες και μη δεσμευτικά έγγραφα πολύ μετά το 1982. Παρ' όλα αυτά, αυτός ο ορισμός εξακολουθεί να δημιουργεί ορισμένες νομικές και πρακτικές προκλήσεις για τη σύγχρονη μάχη κατά της πειρατείας.

Πρώτον, τα προβλήματα προκύπτουν από το γεγονός ότι η πειρατεία *jure gentium* δεν μπορεί να προκύψει στα χωρικά ύδατα ή εσωτερικά ύδατα. Δεδομένου ότι το ζήτημα αυτό σχετίζεται με την εθνική κυριαρχία ενός παράκτιου κράτους, η απάντηση στην πρόκληση είναι διπλή. Από τη μια πλευρά υπάρχει μια αυξανόμενη τάση να γίνεται αναφορά στην «ένοπλη ληστεία» (που όμως ορίζεται ελαφρώς διαφορετικά από την πειρατεία) και, αφετέρου, απαιτείται η συναίνεση του παράκτιου κράτους. Η συνύπαρξη, όμως, των όρων της «πειρατείας» και «ένοπλης ληστείας» για το ίδιο στην ουσία έγκλημα δεν οδηγεί στην αποσαφήνιση του νομικού καθεστώτος της πειρατείας και των συνεπειών της διάπραξής τους.

Δεύτερον, η φράση "για ιδιωτικούς σκοπούς" στον ορισμό της πειρατείας στο άρθρο 101 της UNCLOS δεν θα πρέπει να ερμηνεύεται υποκειμενικά. Κατά συνέπεια, οι δηλώσεις ενός δράστη ότι το έγκλημα διαπράχθηκε για πολιτικούς λόγους δεν πρέπει να αποκλείει αυτομάτως την εφαρμογή των διατάξεων περί πειρατείας. Ομοίως, οι τρομοκρατικές πράξεις μπορούν ταυτόχρονα να χαρακτηριστούν ως πειρατικές. Σε αυτήν τη περίπτωση, ωστόσο, μπορεί να είναι καλύτερο για ένα κράτος να στηρίξει τη δράση του στη Σύμβαση ΚΠΠ. Οι διατάξεις περί πειρατείας της UNCLOS θα πρέπει να έχουν δευτερεύοντα επικουρικό χαρακτήρα στην προκειμένη περίπτωση.

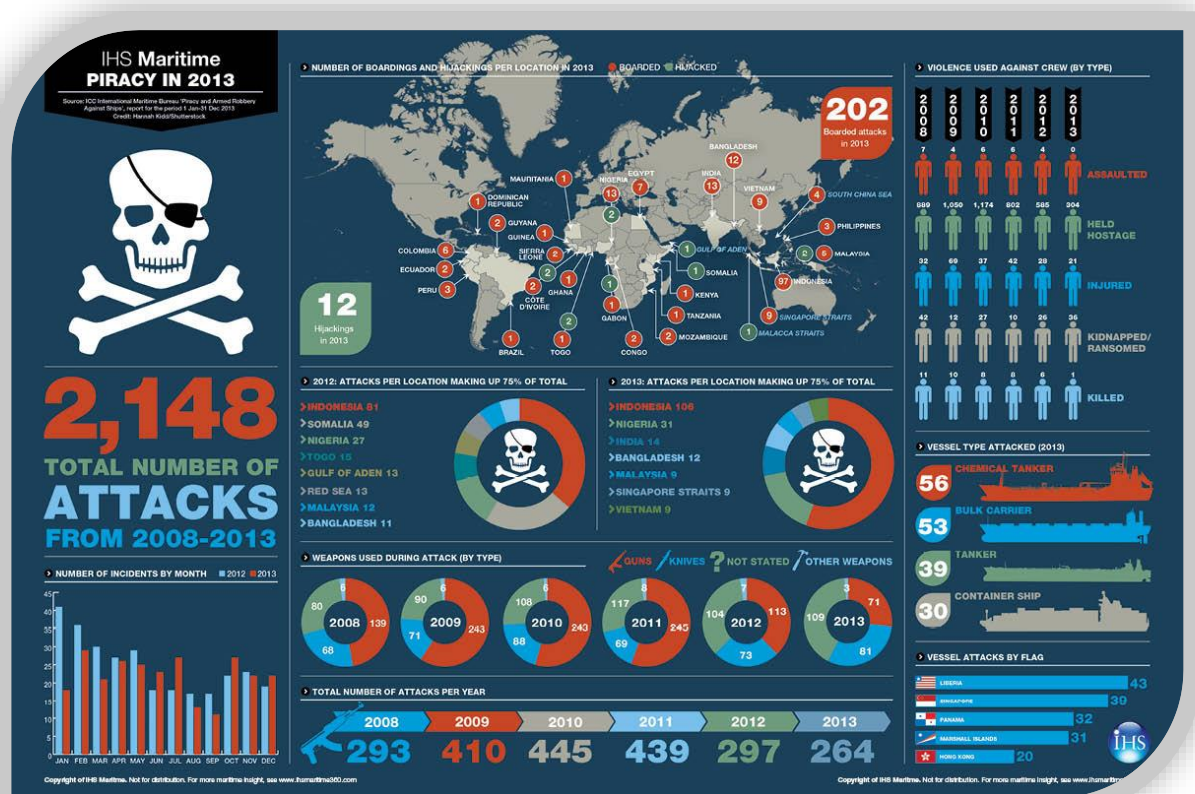
Τρίτον, προκειμένου να χαρακτηριστεί ως πειρατική μια πράξη πρέπει να διαπραχθεί έναντι άλλου πλοίου. Αυτή η απαίτηση δεν εμποδίζει τον χαρακτηρισμό ως πειρατικών των επιθέσεων που διεξάγονται από τα «skiffs» στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας. Από την άλλη πλευρά, η κατάληψη ενός πλοίου εκ των έσω αποκλείεται από τον ορισμό της UNCLOS. Εδώ, και πάλι, η σύμβαση της ΚΠΠ προσφέρει τη νομική βάση για την ποινικοποίηση και τη δίωξη τέτοιων πράξεων (αν και χωρίς να τις ονομάζει "πειρατικές").

Τέλος, οι υφιστάμενες πολυεθνικές συμφωνίες και εθιμικοί κανόνες διεθνούς δικαίου παρέχουν επαρκείς νομικές εξουσίες για τα κυβερνητικά πλοία και σκάφη ώστε να σταματούν τα πειρατικά (πλοία), χρησιμοποιώντας οποιοδήποτε πρόσφορο αλλά και

κατάλληλο μέσο. Παράλληλα υπάρχει το κατάλληλο διεθνές νομικό καθεστώς που παρέχει στα κυβερνητικά πλοία την εξουσία σύλληψης, μεταφοράς, δίωξης ή και έκδοσης προσώπων που είναι ύποπτοι για πειρατεία. Οι σχετικές διεθνείς διατάξεις όμως είναι διάσπαρτες και περιλαμβάνουν κανόνες soft law, όπως οι κατευθυντήριες γραμμές του ΙΜΟ. Επίσης:

- Οι διεθνείς συμβάσεις πολλές φορές δεν ενσωματώνονται επαρκώς στο εσωτερικό δίκαιο των κρατών. Επομένως, κάθε κράτος, και κυρίως τα κράτη που διαθέτουν ναυτικές δυνάμεις στις επίμαχες περιοχές, θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι 1) η πειρατεία και η ένοπλη ληστεία είναι αδικήματα βάσει του εσωτερικού τους δικαίου, 2) υπάρχει πρόβλεψη για κατάλληλα όργανα επιβολής του νόμου, 3) έχουν θεσμοθετημένα αρμόδια δικαστήρια για την εκδίκαση του εγκλήματος της πειρατείας, 4) υπάρχει πρόβλεψη για τη διάθεση των περιουσιακών στοιχείων που κατασχέθηκαν από τους πειρατές.
- Οι διώξεις κατά των πειρατών δεν μπορούν να πραγματοποιούνται μόνο από χώρες της περιοχής, όπως η Κένυα, χωρίς την πλήρη διεθνή στήριξη.
- Οι Δυτικές χώρες δεν μπορούν να απαλλάσσονται από την ευθύνη για την άσκηση δίωξης. Έχουν υποχρέωση στο πλαίσιο της Σύμβασης ΚΠΠ, π.χ. για την άσκηση δίωξης, εφόσον δεν εκδίδουν πρόσωπα που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους.
- Απαιτείται μεγαλύτερος συντονισμός και συνεργασία μεταξύ των διαφόρων διεθνών οργανισμών για την καταπολέμηση της πειρατείας.
- Η απροθυμία ανάκτησης των λύτρων που έχουν πληρωθεί είναι πρόβλημα.

Η πειρατεία είναι μόνο το σύμπτωμα. Η διεθνής κοινότητα θα πρέπει να ασχοληθεί με την αιτία της πειρατείας στην πηγή της, δηλαδή τη Σομαλική πειρατεία στον Κόλπο του Άντεν, τα αίτια που τη δημιούργησαν και τις οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες που τη συντηρούν.



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

1) Ελληνική Βιβλιογραφία:

- **Ανδριάνα Ευθυμιάδου**, Σύγχρονη πειρατεία: Προκλήσεις και λύσεις- Η χρήση των ιδιωτών ενόπλων φρουρών για την προστασία της εμπορικής ναυτιλίας, Κομοτηνή, Απρίλιος 2016
- **Γεωργαντόπουλος Ε.** και **Βλάχος**, Ναυτιλιακή Οικονομική, Πειραιάς, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, 2003
- **Δαλακλής Δ.** & **Κατσικής Α.**, Πειρατεία και θαλάσσιες μεταφορές: Μια διαχρονική σχέση με καταλυτική δράση στη Μεσόγειο Θάλασσα, Αθήνα, Ναυτική Επιθεώρηση 170^{ος}, 2010
- **Δαλακλής**, Πειρατεία και θαλάσσιες μεταφορές: Μια διαχρονική σχέση με καταλυτική δράση στη Μεσόγειο Θάλασσα», Ναυτική Επιθεώρηση, 2009
- **Κωνσταντίνος Ντέλικος**, Η Οικουμενική Δικαιοδοσία και οι εφαρμογές της, Digesta, 2014
- **Μπόση Μαιρη**, Θαλάσσια Πειρατεία – Τρομοκρατία, Αθήνα, Εκδόσεις Ποιότητα, 2012

- **Μπούντρη Κωνσταντίνα**, Σύγχρονη Θαλάσσια Πειρατεία: Δράσεις αντιμετώπισης από την Ελληνική Ποντοπόρο Ναυτιλία, Πειραιάς, διπλωματική εργασία, 2014
- **Παπασταυρίδης Ευθύμιος**, The Interception of Vessels on the High Seas - Contemporary Challenges to the Legal Order of the Oceans, Oxford and Portland, Hart Publishing, 2013
- **Παπασταυρίδης Ευθύμιος**, Who will Prosecute Piracy in Africa
- **Περάκης Σ. και Τσάλτας Γ.**, "Ασφάλεια και πειρατεία στην ανοιχτή θάλασσα", , Αθήνα, Εκδ. Ι. Σιδέρης, 2006
- **Πολλάτος**, "Η Αντιμετώπιση του Φαινομένου της Πειρατείας στο Κέρασ της Αφρικής", Διατριβή, Ανώτατη Διακλαδική Σχολή Πολέμου, 2012
- **Σιούσουρας Πέτρος**, «Νομικό Πλαίσιο Αντιμετώπισης της Πειρατείας υπό το Πρίσμα του Διεθνούς Δικαίου», Διημερίδα ΑΔΙΣΠΟ με θέμα «Λαθρομετανάστευση και Πειρατεία ως απειλές της Διεθνούς και Περιφερειακής Ασφάλειας», Νοέμβριος 2009
- **Σιούσουρας Π. & Δαλακλής Δ.**, Σύγχρονες Θαλάσσιες Μεταφορές και το Φαινόμενο της Πειρατείας, Αθήνα, Εκδόσεις Σιδέρης, 2011
- **Τριαντάφυλλος Καρατράντος**, "Η ανθρωπιστική κρίση στη Σομαλία: Το υπόβαθρο, οι αιτίες, το ευρύτερο περιβάλλον", Αθήνα, Ελληνικό Ίδρυμα Ευρωπαϊκής και Εξωτερικής Πολιτικής, 2012
- **Χαράλαμπος Σταθακόπουλος**, "Σύγχρονες πρακτικές αντιμετώπισης της πειρατείας", Διημερίδα με θέμα: "Λαθρομετανάστευση και Σύγχρονη Πειρατεία ως απειλές της Διεθνούς και Περιφερειακής Ασφάλειας", Νοέμβριος 2009

2) Ξενογλωσση Βιβλιογραφία:

- **Anna Bowden, Kaija Hurlburt, Eamon Aloyo, Charles Marts, Andrew Lee**, The Economic Cost of Maritime Piracy, Colorado, One Earth Future Working Paper, 2010
- **G. Andreone, G. Bevilacqua, G. Cataldi, C. Cinelli**, "Insecurity at Sea: Piracy and other risks to navigation", 2013
- **Stefano Piedimonte Bordini**, Fighting Maritime Piracy under the European Convention on Human Rights, The European Journal of International Law Vol. 22 no. 3, 2011
- **Rudolf Atta Allah**, "Piracy financing: Understanding and combating complex system", Dubai, Briefing Paper - Conference on Global Challenge, 2011

- **Tim Besley, Thiemo Fetzer, Hannes Felix Mueller**, "The welfare cost of lawlessness: Evidence from Somali Piracy", published online, VoxEU, 2013
- **Emilio Bonagiunta**, Maritime Terrorism, Article by SAGE International, 2010
- **Alfredo Burlando**, Anca Christea & Logan M. Lee, "The Trade Consequences of Maritime Insecurity: Evidence from Somali piracy", Social Science Research Network, Munich Personal RePEc Archive, October 2014
- **William A. Donohue**, Franziska Pugh & Sharmaake Sabrie, " Pirate Ransom Negotiators: Resolving the paradoxes of Extortionate Transactions with Somali Pirates", Negotiation and Conflict Management Research, Vol. 3, 2014
- **Fergusson J.**, "The World's Most Dangerous Place: Inside the Outlaw State of Somalia", Boston, Da Kapo Press, 2013
- **Pedro Teles Ferreira**, Piracy and the Lisbon Strategic Concept of NATO, Contraditorio, Policy Paper 11/09
- **Freeman C.**, "Pirates on Saudi oil tanker face ultimatum from Islamists", published online, The Telegraph, 2008
- **Constantin von der Groeben**, Transnational Conflicts and International Law, Cologne, NationalBibliothek, 2013
- **D. Guilfoyle**, Modern Piracy: Legal Challenges and Responses, Monash University, Australia, Edward Elgar Publishing, 2013
- **D. Guilfoyle**, Shipping Interdiction and the Law of the Sea, Cambridge University Press, 2009
- **Heinze, Eric A.**, A "Global War on Piracy"? International Law and the Use of Force Against Sea Pirates, 2012
- **Lydelle Joubert**, "The extent of maritime terrorism and piracy: a comparative analysis", Scientia Militaria, South African of Military Studies, Vol. 41, 2013
- **Karon T.**, "Battling the Somali pirates: The return of the Islamists", 2010
- **Katarzyna Wardin**, International Maritime Transport and Costs of Piracy, Akademia Marynarki Wojennej, 2011,
- **Tommy T.B. Koh**, A Constitution for the Oceans, UNCLOS December 1982
- **Ken Menkhaus**, The Crisis in Somalia: Tragedy in Five Acts, Oxford, Oxford University Press, 2007
- **Kontorovich Eugene**, The Difficulties of Prosecuting Pirates and Terrorists, Northwestern University School of Law, 2010

- **Martin Murphy**, Piracy and UNCLOS: Does International Law Help Regional States Combat Piracy?, University of St Andrews, Research Publications, 2007
- **Michael D. Greenberg, Peter Chalk, Henry H. Willis, Ivan Khilko, David S. Ortiz**, Maritime Terrorism, Santa Monica, RAND Corporation, 2006, σελ. 9
- **Papastavridis Effhimios**, The Interception of Vessels on the High Seas, 2013
- **Anna Petrig**, Human Rights and Law Enforcement at Sea: Arrest, Detention and Transfer of Piracy Suspects, Boston, Brill Nijhoff, 2014
- **Kenneth C. Randall**, Universal Jurisdiction Under International Law, Texas, Texas Law Review, 1988
- **Michael P. Scharf. Michael A. Newton, Milena Sterio**, Prosecuting Maritime Piracy: Domestic Solutions to International Crimes, Cambridge, Cambridge University Press, 2015
- **Philip De Souza**, Piracy in the Graeco-Roman World, United Kingdom, Εκδότης Cambridge University Press, 2002
- **Benjamin K. Sovacool**, "The Routledge Handbook of Energy Security", Oxford, Routledge Publication, 2011
- **Stevenson J**, "Jihad and Piracy in Somalia", published online, Taylor & Francis Online, 2010

3) Λοιπά Κείμενα

- Transnational Organized Crime in Eastern Africa: A threat Assessment , Vienna, United Nations Office on Drugs and Crime, September 2013
- International Convention against the taking of hostages, 1979
- Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia, 2006
- The World Bank, "Pirate Trails: Tracking the Illicit Financial Flows from Piracy off the Horn of Africa", Washington, World Bank Publications, 2013
- Convention of the High Seas, 1958
- Ευρωπαϊκή Συνθήκη Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων
- IMO Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships, 2010
- IMB, Security Report for Piracy, 2013
- Articles concerning the Law of the Sea with commentaries, 1956
- Annual Report 2015, "Japan's Actions against Piracy off the Coast of Somalia and in the Gulf of Aden"

4) Διαδικτυακές Πηγές

- <https://el.wikipedia.org/wiki/Πειρατεία>
- http://www.istorikathemata.com/2011/09/1821_08.html
- http://greekworldhistory.blogspot.gr/2013/06/1821_28.html
- <http://www.hellinon.net/Aneotera/Genova.htm>
- <http://www.thewayofthepirates.com/piracy-history/modern-piracy/>
- <http://www.marineinsight.com/types-of-ships/what-are-very-large-crude-carrier-vlcc-and-ultra-large-crude-carrier-ulcc/>
- https://en.wikipedia.org/wiki/Achille_Lauro_hijacking
- https://en.wikipedia.org/wiki/USC_Cole_bombing
- http://www.globalsecurity.org/security/profiles/limburg_oil_tanker_attacked.htm
- https://en.wikipedia.org/wiki/2004_SuperFerry_14_bombing
- <http://www.cnbc.com/2014/09/15/worlds-most-pirated-waters.html>
- <http://www.bbc.com/news/world-africa-14094503>
- <http://amisom-au.org/>
- <http://www.fairobserver.com/region/africa/somalias-war-the-al-shabab-threat-01524/>
- <https://www.wired.com/2009/07/ff-somali-pirates/>
- <http://www.ibtimes.com/secret-flow-somali-piracy-ransoms-179-hijacked-ships-generated-some-400m-payments-1454640>
- <http://www.ibtimes.com/secret-flow-somali-piracy-ransoms-179-hijacked-ships-generated-some-400m-payments-1454640>
- <https://fee.org/articles/somalia-failed-state-economic-success/>
- <http://www.channel4.com/news/articles/world/africa/the+aposbenefitapos+of+somali+aapos+pirates/3399027.html>
- <https://www.publications.parliament.uk/pa/cm201012/cmselect/cmcaff/1318/131802.htm>
- <https://www.statista.com/chart/1752/somali-piracy-has-almost-been-eradicated/>
- https://en.wikipedia.org/wiki/Combined_Task_Force_150
- <https://brandonscottblog.com/2016/02/11/i3-integrated-international-intervention-the-future-of-stability-security-operations-using-yemen-somalia-as-success-models/>
- <https://www.enca.com/africa/feature-somali-piracy-profits-go-investors>
- <https://ejatlas.org/conflict/somalia-toxic-waste-dumping-somalia>
- <http://www.reuters.com/article/somalia-piracy-enterprise-idAFLDE71F27E20110216>

- <http://content.time.com/time/world/article/0%2C8599%2C1861698%2C00.html>
- http://www.nytimes.com/2010/09/02/world/africa/02pirates.html?_r=1&pagewanted=2
- https://en.wikipedia.org/wiki/Regional_Cooperation_Agreement_on_Combating_Piracy_and_Armed_Robbery_against_Ships_in_Asia
- <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/africaandindianocean/somalia/3140884/Somali-pirates-Islamist-insurgents-demand-weapons-from-hijacked-ship.html>
- <http://www.securitycouncilreport.org/un-documents/search.php?IncludeBlogs=10&limit=15&tag=%22Security%20Council%20Resolutions%22+AND+%22Piracy%22&ctype=Piracy&rtype=Security%20Council%20Resolutions&cbtype=piracy>
- <http://swarb.co.uk/medvedyev-and-others-v-france-echr-29-mar-2010/>
- <http://www.theweek.co.uk/politics/14701/russian-navy-%E2%80%98sent-somali-pirates-their-death%E2%80%99>
- <http://news.bbc.co.uk/2/hi/8675978.stm>
- <https://www.asil.org/blogs/european-court-human-rights-rules-arrest-and-prosecution-somali-pirates-france-december-4-2014>
- <http://echr.ketse.com/doc/37388.97-en-19990112/>
- <https://www.asil.org/blogs/european-court-human-rights-rules-arrest-and-prosecution-somali-pirates-france-december-4-2014>
- <https://piracy-law.com/2015/01/07/european-court-of-human-rights-orders-france-to-pay-damages-to-somali-pirates/>
- <https://www.reuters.com/article/us-kenya-somalia-piracy/kenya-jails-nine-somali-pirates-for-attacking-german-ship-idUSBRE96T0V120130730>
- <https://www.un.org/press/en/2008/sc9514.doc.htm>
- <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32008E0851>
- https://en.wikipedia.org/wiki/United_States_v._Shi
- <http://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2016/11/28-eu-navfor-somalia-operation-mandate-extended/>

5) Εξώφυλλο & Εικόνες

Copyright © United Nations Institute for Training and Research (UNITAR), 2014.