

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (SECURITY)
ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙ ΕΥΡΩ-
ΠΑΪΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙ-
ΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ
ΜΕΣΩ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΟΔΩΝ ΛΑΘΡΟΜΕΤΑ-
ΝΑΣΤΕΥΣΗΣ.

Παυλάτος Γεράσιμος (ΜΝ 09026)

Διπλωματική Εργασία
που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των
απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού
Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

**ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΜΑΙΟΣ 2012**



Δήλωση Αυθεντικότητας / Copyright ©

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



Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- **Θεοδωρόπουλος Σωτήριος, Αναπληρωτής Καθηγητής** (Επιβλέπων)
- **Γκιζιάκης Κωνσταντίνος, Καθηγητής**
- **Παντουβάκης Άγγελος, Λέκτορας**

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



ΠΡΟΛΟΓΟΣ – ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η συγγραφή της εργασίας αυτής αποτέλεσε για μένα μια ευχάριστη και χρήσιμη ενασχόληση που με βοήθησε να αποκτήσω και να βελτιώσω τις γνώσεις μου σε θέματα ευρωπαϊκών πολιτικών που άπτονται στη πειρατεία και τη λαθρομετανάστευση που διεξάγεται μέσω του θαλασσίου περιβάλλοντος

Η επιλογή του θέματος της εργασίας δεν έγινε τυχαία. Ήταν το αποτέλεσμα της ωρίμανσης μιας ιδέας που συνέλαβα κατά τη διάρκεια των μαθημάτων του μεταπτυχιακού προγράμματος. Συγκεκριμένα, το ενδιαφέρον για τη συγγραφή αυτής της εργασίας γεννήθηκε κατά τη διάρκεια των μαθημάτων που είχαν ως κύριο θέμα τις ευρωπαϊκές πολιτικές για τη ναυτιλία.

Έτσι, αρχικά θα ήθελα να πω ένα μεγάλο ευχαριστώ στον καθηγητή μου Θεοδωρόπουλο Σωτήριο, Αναπληρωτή Καθηγητή του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιά, που μου κέντρισε το ενδιαφέρον μέσα από το μάθημα και που μου έδωσε την ευκαιρία να εξερευνήσω το ενδιαφέρον αυτό γνωστικό αντικείμενο. Τον ευχαριστώ για τον χρόνο που μου διέθεσε, για τις πολύτιμες συμβουλές του, την άψογη επικοινωνία και συνεργασία μας, αλλά κυρίως για την εμπιστοσύνη που μου έδειξε. Θα ήθελα επιπλέον να ευχαριστήσω τον Πλωτάρχη ΒΑΡΟΥΞΑΚΗ του Λιμενικού Σώματος που υπηρετεί στην Διεύθυνση Ασφαλείας του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη και είναι αρμόδιος για θέματα λαθρομετανάστευσης, για το πολύτιμο πληροφοριακό υλικό που μου πρόσφερε.

Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω τα υπόλοιπα μέλη της Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ-1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
1.1...Αντικείμενο – Στόχοι - Σκοπός – Διάρθρωση Διπλωματικής Εργασίας.	1
1.2...Η παράμετρος της θαλάσσιας ασφάλειας για το διεθνές εμπόριο και την Ναυτιλία	3
1.3...Το πρόβλημα της θαλάσσιας πειρατείας σήμερα.	5
1.4...Η Μεσόγειος πύλη εισόδου λαθρομεταναστών στην ΕΕ.	6
1.5...ΕΕ και θαλάσσιες μεταφορές.	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ-2 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	9
2.1...Ορισμός της ασφάλειας στη θάλασσα.	9
2.2...Προβλέψεις διεθνούς δικαίου	11
2.3...Δράσεις της διεθνούς κοινότητας για εξασφάλιση της θαλάσσιας Ασφάλειας	12
2.3.1...Διεθνείς Πρωτοβουλίες.	12
2.3.2...Στρατηγική της ΕΕ.	14
2.3.3...Ασφάλεια λιμένων και θαλάσσια μεταφορά.	16
2.3.3.1...Λιμάνι και εφοδιαστική αλυσίδα.	16
2.3.3.2...Η αμερικανική προσέγγιση.	18
2.3.3.3...Η ευρωπαϊκή προσέγγιση.	24
2.3.3.4...Σύγκριση πρωτοβουλιών ΕΕ – ΗΠΑ	33
ΚΕΦΑΛΑΙΟ-3 ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ	41
3.1...Ιστορική Αναδρομή.	42
3.2... Λόγοι εμφανίσεως του φαινομένου της πειρατείας	43
3.3...Νομική διάσταση της πειρατείας	45

3.4...Συνέπειες -κόστος της σύγχρονης πειρατείας.	50
3.5...Αντιμετώπιση της πειρατείας.	56
3.5.1...Δράσεις από τη διεθνή κοινότητα.	56
3.5.2...Δράσεις της ΕΕ - Ευρωπαϊκές πολιτικές .	68
3.5.3...Δράσεις από την Ελλάδα.	72
3.5.3.1...Ελληνική Οδηγία ν. 15 «Πειρατεία και ένοπλη ληστεία».	72
3.5.3.2...Νόμος 4058/2012 – Παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους φρουρούς.	74
ΚΕΦΑΛΑΙΟ- 4 ΛΑΘΡΟΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗ ΜΕΣΩ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΟΔΩΝ	77
4.1...Το πρόβλημα της λαθρομετανάστευσης για την ΕΕ και την Ελλάδα.	77
4.2...Σχέση λαθρομετανάστευσης και οργανωμένου εγκλήματος.	78
4.3...Θαλάσσιες διαδρομές εισόδου λαθρομεταναστών στην Ευρώπη.	79
4.4...Παράγοντες που συμβάλλουν στην όξυνση του προβλήματος στην Ελλάδα.	80
4.5...Αντιμετώπιση του προβλήματος.	82
4.5.1...Δράση από την ΕΕ – Ευρωπαϊκές πολιτικές	82
4.5.1.1...Δράσεις της FRONTEX	93
4.5.1.1.1...Επιχείρηση ΠΟΣΕΙΔΩΝ – Ανατολική Μεσόγειος.	93
4.5.1.1.2...Επιχείρηση Ναυτίλος – Κεντρική Μεσόγειος.	94
4.5.1.1.3...Μελέτη MEDSEA.	94
4.5.1.1.4...Επιχείρηση HERA, στα Κανάρια Νησιά.	95
4.5.1.2...Σύσταση ευρωπαϊκής ακτοφυλακής.	96
4.5.2/...Δράσεις από την Ελλάδα.	98
ΚΕΦΑΛΑΙΟ -5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	99
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	105

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το ζήτημα της θαλάσσιας ασφάλειας καθίσταται ιδιαίτερα σημαντικό για την ανάπτυξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Σήμερα οι ΗΠΑ και η ΕΕ υιοθέτησαν πρωτοβουλίες ασφαλείας στοχεύοντας να διασφαλίσουν την όλη διαδικασία μεταφοράς των εμπορευμάτων.

Η πειρατεία αποτελεί σημαντική απειλή στην θαλάσσια ασφάλεια και υπολογίζεται ότι καταφέρνει πλήγμα ύψους 12 δισεκατομμυρίων δολαρίων κάθε χρόνο στην παγκόσμια οικονομία. Οι άξονες γύρω από τους οποίους κινείται η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης αφορούν στην ενδυνάμωση του ρόλου του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, στην προώθηση της διεθνούς και περιφερειακής συνεργασίας και στην ανάληψη δεσμεύσεων και υποχρεώσεων από τα Κράτη – Μέλη, τους πλοιοκτήτες, τα πληρώματα των πλοίων, τα παράκτια κράτη ή τα κράτη της ευρύτερης περιοχής κ.λ.π.

Η Μεσόγειος αποτελεί σήμερα ένα από τα πιο σημαντικά σημεία εισόδου, μέσω θαλάσσης, λαθρομεταναστών στην ΕΕ. Για να αντιμετωπισθεί το πρόβλημα λαμβάνονται μέτρα που επικεντρώνονται στην αποτελεσματικότερη επιτήρηση των θαλασσιών συνόρων και περιλαμβάνουν διαρκώς και μεγαλύτερες προσπάθειες, προκειμένου να συνεργαστούν οι ευρωπαϊκές χώρες με τις χώρες διέλευσης των λαθρομεταναστών, με στόχο την εξωτερική του ελέγχου των συνόρων προς τις χώρες αυτές. Σημαντικός παράγοντας για αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση του προβλήματος, ωστόσο, είναι η εξάρθρωση των διεθνών δικτύων διακίνησης ανθρώπων.

Λέξεις Κλειδιά:

Θαλάσσια ασφάλεια – Πειρατεία — Λαθρομετανάστες - Επιτήρηση

ABSTRACT

The issue of maritime security is especially important for the development of shipping industry. Today the U.S. and the EU have adopted security initiatives aiming to ensure the whole transport process of goods.

Piracy is a significant threat to maritime security and it is estimated to have a cost of about \$ 12 billion annually for the global economy. The axes around which moves the policy of the European Union concern the strengthening of the role of the International Maritime Organization, the promotion of the international and regional cooperation and the commitments and obligations of Members - States, owners, crews of vessels, coastal states or regional states etc.

The Mediterranean is today one of the most important points of entry of illegal immigrants in the EU, by the sea. In order to address this problem, the EU takes measures that focus on effective surveillance of maritime borders. Also there are more and more efforts so that European countries to cooperate with transit countries of illegal immigrants aiming to the externalization of border control in these countries. An important factor to tackle the problem, however, is the disarticulation of the international trafficking networks.

Key Words:

Maritime security – Piracy – Illegal immigrants – Surveillance.

ΣΥΝΤΜΗΣΕΙΣ

A. Ελληνικές

Α.Ο.Ζ.: Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη

Ε.Π.Ν. Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία.

ΠΟΕ: Παγκοσμίου Οργανισμού Εμπορίου.

ΠΟΤ: Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού.

Σ.Δ.Θ.: Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας

B. Αγγλικές

AEO: Authorized Economic Operator

BASC: Business Anti-Smuggling Coalition

CBP: US Customs and Border Protection.

CIWIN: Critical Infrastructure Warning Information Network.

CSI: Container Security Initiative.

C-TPAT: Customs and Trade Partnership against Terrorism.

DHS: US Department of Homeland Security.

EC: European Commission

EMSA: European Maritime Safety Agency.

EPCIP: European Program for Critical Infrastructure Protection.

ESPO: European Sea Ports Organization.

ILO: International Labor Organization.

I.M.O: International Maritime Organization

ISPS Code: International Ship and Port Facility Security Code.

MARAD: US Maritime Administration.

MTSA: Maritime Transportation Act

NIPP: National Infrastructure Protection Plan.

NVOCC: Non-Vessel Operating Common Carriers.

PFSPs: Port Facility Security Plans.

SFI: Secure Freight Initiative.

SSPs: Ship Security Plans.

SST: Smart and Secure Trade – lanes

SUA: Suppression of Unlawful Acts.

TAPA: Technology Asset Protection Association.

TSA: Transportation Security Administration.

TWIC: Transportation Worker Identification Credential.

UNCLOS: United Nations Convention on the Law of the Sea

UNCTAD: United Nations Conference on Trade and Development.

USCG: US Coast Guard.

WCO: World Customs Organization

ΚΕΦΑΛΑΙΟ- 1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1...**ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ – ΣΤΟΧΟΙ - ΣΚΟΠΟΣ – ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.**

Το αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι το ζήτημα της ασφάλειας (security) της ναυτιλίας, που στις μέρες μας απασχολεί έντονα τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα, καθώς επίσης και οι ευρωπαϊκές πολιτικές για την αντιμετώπιση δύο σοβαρών απειλών ενάντια στην θαλάσσια ασφάλεια (security), δηλαδή της πειρατείας και της μέσω των θαλασσιών οδών λαθρομετανάστευσης.

Ειδικότερα, οι στόχοι της εργασίας που ακολουθεί είναι δύο. Πρώτον, να παρουσιαστεί η πολυπλοκότητα του ζητήματος που ονομάζεται θαλάσσια ασφάλεια (security), με την παρουσίαση των διαστάσεων που αυτό έχει, μέσα από το πρίσμα των σύγχρονων απειλών οι οποίες επηρεάζουν την ασφάλεια (security) των εμπορικών πλοίων τόσο εν πλω όσο και κατά την διάρκεια της παραμονή τους στα λιμάνια, ενώ παράλληλα θα παρουσιαστούν και οι πρωτοβουλίες που έχουν αναληφθεί στην κατεύθυνση της επίτευξης της ασφάλειας (security) των θαλασσιών μεταφορών. Δεύτερον, να γίνει αρχικά μια παρουσίαση δύο φαινομένων που αποτελούν άμεσες και σοβαρές απειλές τόσο για τη θαλάσσια ασφάλεια (security) όσο και για την ευρωπαϊκή οικονομική δραστηριότητα και συνοχή, δηλαδή της πειρατείας και της μέσω των θαλασσιών οδών λαθρομετανάστευσης και ακολούθως να παρουσιαστούν οι ευρωπαϊκές πολιτικές για την αντιμετώπιση αυτών των απειλών καθώς και τα μέτρα που έχουν ήδη ληφθεί τόσο από τη διεθνή κοινότητα όσο και ειδικότερα από την ΕΕ και από την Ελλάδα

Σκοπός της εργασίας είναι να προταθούν πολιτικές που πρέπει συμπληρωματικά να εφαρμοσθούν και μέτρα που απαιτούνται περαιτέρω να ληφθούν, τόσο σε διεθνές επίπεδο όσο και στο επίπεδο της χώρας μας, προκειμένου να επιτευχθεί αποτελεσματικότερη ασφάλεια (security) στις θαλάσσιες μεταφορές καθώς επίσης και να αντιμετωπισθούν οι δύο σοβαρές απειλές κατά της θαλάσσιας ασφάλειας δηλαδή η πειρατεία και η μέσω των θαλασσιών οδών λαθρομετανάστευση.

Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα ανωτέρω θα προχωρήσω στην εργασία μου παρουσιάζοντας στο **πρώτο κεφάλαιο** τη κρισιμότητα της παραμέτρου που ονομάζεται θαλάσσια ασφάλεια για το διεθνές εμπόριο και τη ναυτιλία, ενώ ακολούθως γίνεται μια πρώτη παρουσίαση του προβλήματος της θαλάσσιας πειρατείας στις μέρες μας, εξηγείται γιατί η Μεσόγειος αποτελεί σήμερα μία πύλη εισόδου λαθρομεταναστών στην ΕΕ και τέλος εξηγείται ο αποφασιστικός ρόλος των θαλασσιών μεταφορών στη ευημερία της ΕΕ. Στο **δεύτερο κεφάλαιο** παρουσιάζονται οι πτυχές του ζητήματος της θαλάσσιας ασφαλείας (security) και ειδικότερα γίνεται ένας εννοιολογικός προσδιορισμός του όρου της θαλάσσιας ασφαλείας, περιγράφονται οι σχετικές προβλέψεις του διεθνούς δικαίου και καταγράφονται οι δράσεις και πρωτοβουλίες που έχουν αναληφθεί για την επαύξηση της θαλάσσιας ασφαλείας και κυρίως της ασφαλείας των λιμένων, τόσο από τις ΗΠΑ όσο και από την ΕΕ, με παράλληλη σύγκριση αυτών των πρωτοβουλιών. Στο **τρίτο κεφάλαιο** παρουσιάζεται το φαινόμενο της σύγχρονης πειρατείας και ειδικότερα παρουσιάζεται μία σύντομη ιστορική αναδρομή του φαινομένου, αναλύονται οι λόγοι που ευνοούν την εμφάνισή του, παρουσιάζεται η νομική διάσταση του φαινομένου, αναφέρονται οι συνέπειες και το κόστος της σύγχρονης πειρατείας, αναφέρονται οι δράσεις αντιμετώπισής του φαινομένου από τη διεθνή κοινότητα, αναφέρονται οι ευρωπαϊκές πολιτικές για την αντιμετώπιση του, καθώς και οι δράσεις για την αντιμετώπισή του από την Ελλάδα. Στο **τέταρτο κεφάλαιο** παρουσιάζεται το πρόβλημα της μέσω των θαλασσιών οδών λαθρομετανάστευσης και ειδικότερα παρουσιάζεται η διάσταση του προβλήματος για την ΕΕ και την Ελλάδα, γίνεται αναφορά στη σχέση λαθρομετανάστευσης και οργανωμένου εγκλήματος, αναφέρονται οι θαλάσσιες διαδρομές εισόδου των λαθρομεταναστών στην Ευρώπη, αναφέρονται οι παράγοντες που συμβάλλουν στην όξυνση του προβλήματος στην Ελλάδα και παρουσιάζονται οι δράσεις από την ΕΕ και ειδικά από την Ελλάδα για την αντιμετώπιση του προβλήματος. Τέλος στο **πέμπτο κεφάλαιο**, ως απόρροια της ανωτέρω αναλύσεως του ζητήματος της θαλάσσιας ασφαλείας και των προβλημάτων της πειρατείας και της μέσω των θαλασσιών οδών λαθρομετανάστευσης, παρουσιάζω τα συμπεράσματά μου που αποτελούν συμπληρωματικές προτάσεις για πολιτικές που πρέπει να εφαρμοσθούν και μέτρα που πρέπει να ληφθούν τόσο από την ΕΕ όσο και από την Ελλάδα για τα ανωτέρω θέματα.

1.2...Η ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Σήμερα το διεθνές εμπόριο αποτελεί πέραν κάθε αμφιβολίας το θεμελιώδη λίθο της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας. Ωστόσο, πάνω από το 80% του παγκόσμιου εμπορίου διακινείται μέσω των θαλασσών και των ωκεανών του πλανήτη. Με άλλα λόγια τα τέσσερα πέμπτα περίπου του συνολικού όγκου των εμπορικών πράξεων διεκπεραιώνονται μέσω θαλάσσης. Γιατί γίνεται αυτό; Η απάντηση είναι απλή: Πρώτον εξαιτίας της φυσικής γεωγραφικής διαμόρφωσης του πλανήτη μας, όπου τα τρία τέταρτα περίπου της επιφάνειας της γης καλύπτονται από θάλασσες και λίμνες, (με εξαίρεση τις περιοχές των δύο γεωγραφικών πόλων) και έτσι είναι δυνατή η θαλάσσια μεταφορά επιβατών και αγαθών, από και προς οποιοδήποτε σημείο της υδρογείου. Δεύτερον εξαιτίας του γεγονότος ότι η ναυτιλία διατηρεί ανταγωνιστικό πλεονέκτημα απέναντι στις αεροπορικές ή τις χερσαίες μεταφορές (Σιούσιουρας, και Δαλακλής,, 2010).

Επομένως, με δεδομένο το γεγονός ότι ένα εξαιρετικά υψηλό ποσοστό φορτίων – εμπορευμάτων, το οποίο και προσεγγίζει τους 5000 εκατομμύρια τόνους διεκπεραιώνεται με τη χρήση πλοίων, μας επιτρέπεται να ισχυριστούμε ότι η θαλάσσια μεταφορά αποτελεί τον κεντρικό άξονα του διεθνούς εμπορίου και της παγκοσμιοποίησης. Ταυτόχρονα οι απαιτήσεις της παγκοσμιοποίησης, η σχεδόν διαρκής ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας και η συνυφασμένη άνοδος των διεθνών εμπορευματικών συναλλαγών, έχει σαν αποτέλεσμα την έντονη αύξηση της ζήτησης για υπηρεσίες θαλασσιών μεταφορών. Βέβαια, για τη χρονική περίοδο από τα τέλη του 2008 και μετά, ο αντίκτυπος της οικονομικής κρίσης στην πραγματική οικονομία είναι επίσης αισθητός και στον ναυτιλιακό τομέα (Σιούσιουρας, και Δαλακλής, 2010).

Κύριο χαρακτηριστικό της ναυτιλίας αποτελεί το γεγονός ότι πρόκειται για μία διεθνή βιομηχανία, η οποία λειτουργεί υπό καθεστώς οξύτατου διεθνούς ανταγωνισμού. Για την επιτέλεση του έργου της, δηλαδή της ομαλής μεταφοράς αγαθών και ενέργειας, που είναι τόσο πολύτιμα για τις αναπτυγμένες και αναπτυσσόμενες χώρες, απαιτείται η ανεμπόδιστη πρόσβαση των πλοίων στις διεθνείς αγορές και κυρίως ο πλήρης σεβασμός προς τις αρχές του Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας που κατοχυρώνουν το δικαίωμα του ελεύθερου διάπλου στην ανοικτή θάλασσα και τα στενά διεθνούς

ναυσιπλοΐας. Σε ότι αφορά την εμπορική πρόσβαση στις διεθνείς αγορές αυτή εξασφαλίζεται σήμερα μέσω ενός μεγάλου πλέγματος διμερών και πολυμερών συμφωνιών, ενώ σε αυτό συμβάλλουν και οι υπό εξέλιξη διαπραγματεύσεις στα πλαίσια του Παγκοσμίου Οργανισμού Εμπορίου (ΠΟΕ). Πρέπει ωστόσο να διευκρινισθεί ότι η ναυτιλία σήμερα είναι περισσότερο απελευθερωμένη και απαλλαγμένη από διάφορες μορφές προστατευτισμού, σε σύγκριση με άλλες εποχές και με άλλους τομείς υπηρεσιών. Είναι όμως κυρίως ευθύνη και υποχρέωση των κρατών της παγκοσμίου κοινότητας η εξασφάλιση της φυσικής πρόσβασης των εμπορικών πλοίων στις διεθνείς αγορές χωρίς βεβαίως να παραβλέπεται και το ποσοστό της ευθύνης του κάθε πλοίου για την εφαρμογή των οδηγιών που του παρέχει η διεθνής κοινότητα και οι διεθνείς οργανισμοί για έναν ασφαλή πλου (Λως, 2009).

Έτσι, είναι προφανές ότι η ασφάλεια καθίσταται κρίσιμη παράμετρος όχι μόνο για την ανάπτυξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας, αλλά και της οικονομικής ανάπτυξης γενικότερα, ως συνέπεια της φύσης και των ιδιοτήτων των θαλάσσιων μεταφορών, σε συσχετισμό με το τεράστιο μερίδιο του συγκεκριμένου μεταφορικού τρόπου στη συνολική μεταφορική αγορά αλλά και της διαρκώς αυξανόμενης ανάγκης για διακίνηση φορτίων στη σύγχρονη παγκοσμιοποιημένη οικονομία. Παράλληλα, την προστασία της ναυσιπλοΐας και τον ασφαλή ελλιμενισμό απαιτούν η αυξημένη ζήτηση για διακίνηση επιβατών, καθώς επίσης η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού με κρουαζιερόπλοια ή σκάφη αναψυχής (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Τέλος, πρέπει να επισημανθεί ότι η ασφάλεια στη θάλασσα, αποτέλεσε ανέκαθεν ζήτημα όπου επιτυγχάνεται μεταξύ των κρατών της διεθνούς κοινότητας μια αποτελεσματική συναίνεση, θεσμικά. Έτσι σε όλα τα διεθνή κείμενα που αφορούν θέματα βασικών αρχών του δικαίου της θάλασσας, διαχρονικά, αποτυπώθηκε αυτή η συναίνεση, με αποκορύφωμα τη Σύμβαση του Montego Bay (1982) για το Δίκαιο της Θάλασσας (Σ.Δ.Θ.) (United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS) αλλά και προηγούμενα με τη Σύμβαση της Γενεύης για την Ανοικτή Θάλασσα του 1958. Τονίζεται ιδιαίτερα ότι η εφαρμογή των προβλέψεων αυτών των Συμβάσεων επαφίεται στη βούληση των κρατών (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

1.3...ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΣΗΜΕΡΑ

Η πειρατεία στις διάφορες μορφές της είναι αναμφίβολα η παλαιότερη απειλή στην θαλάσσια ασφάλεια (Talley, 2008). Παράλληλα, ως έγκλημα του Διεθνούς Δικαίου, αφενός είναι το αρχαιότερο διεθνές έγκλημα, αφετέρου αντιμετωπίζεται ως τέτοιο τόσο κατά το εθνικό αλλά όσο κατά το συμβατικό Διεθνές Δίκαιο (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Ένα στοιχείο που καταδεικνύει το πόσο σοβαρό πρόβλημα έχει εξελιχθεί το φαινόμενο της πειρατείας στην εποχή μας, είναι το γεγονός ότι μόνο την δεκαετία 1991-2005 ο αριθμός των επίσημα καταγεγραμμένων διεθνώς πειρατικών ενεργειών, (επιτυχημένες από την πλευρά των πειρατών ή όχι), ανέρχεται σε 3796. Ο αριθμός αυτός είναι πολλαπλάσιος εκείνου που αναφέρεται στο σύνολο των αντίστοιχων ενεργειών που έχουν καταγραφεί από την αρχή του εικοστού αιώνα (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Από την προσεκτικότερη παρατήρηση του φαινομένου προκύπτει ότι η άνευ ελέγχου ανάπτυξη του φαινομένου παρατηρείται σχεδόν αποκλειστικά στην περιοχή του λεγόμενου αναπτυσσόμενου Νότου, κυρίως στα αναπτυσσόμενα και ιδιαίτερα στα υποανάπτυκτα, τριτοκοσμικά κράτη. (Περράκης και Τσάλτας, 2006) Επιπρόσθετα, η πειρατεία συνδέεται με την παραοικονομία των υπό ανάπτυξη χωρών, τη διαφθορά στα μικρά και αδύναμα κράτη, τα αποσχιστικά κινήματα και τις χαμηλής εντάσεως συγκρούσεις, την εξάπλωση των όπλων και τις διεκδικήσεις των διαφόρων κρατών σε κοινές θαλάσσιες περιοχές (Γεωργαντόπουλος και Βλάχος, 2003).

Ωστόσο πρέπει να αναφερθεί ότι πειρατικές ενέργειες στη σημερινή εποχή έχουν καταγραφεί και στο λεγόμενο αναπτυγμένο Βορρά (Μαύρη Θάλασσα, Μεσόγειος, βορειοανατολικός Ατλαντικός ωκεανός) καθώς και στη θαλάσσια περιοχή της Αυστραλίας. Σε ότι αφορά τη Μεσόγειο Θάλασσα οι πειρατικές ενέργειες έχουν καταγραφεί σε περιοχές της αιγιαλίτιδας ζώνης και στο χώρο των λιμανιών (Περράκης και Τσάλτας, 2006). Ωστόσο, όπως θα επεξηγηθεί παρακάτω, σύμφωνα με τον ορισμό της πειρατείας όπως αυτός αναφέρεται στη Σ.Δ.Θ, σε περιοχές χωρικής θάλασσας και λιμένων δεν γίνεται λόγος για πειρατεία αλλά για ένοπλη ληστεία.

Επιπρόσθετα, αξίζει να αναφερθεί ότι το φαινόμενο της πειρατείας εμφανίζει έξαρση τα τελευταία χρόνια στον Κόλπο του Αδεν και τις ανατολικές ακτές της

Σομαλίας αλλά και στην ευρύτερη λεκάνη της Σομαλίας και μέχρι των ακτών των Σεϋχελλών και μάλιστα με περιστατικά πειρατικών επιθέσεων σε αποστάσεις και πέραν των 600ν.μ. από τις ακτές. Πέραν της Σομαλίας, έξαρση των πειρατικών επιθέσεων παρατηρείται στη Νιγηρία και την ευρύτερη περιοχή του Κόλπου της Γουινέας, καθώς και στην Άπω Ανατολή και ιδιαίτερα στη θάλασσα της Νότιας Κίνας, στα στενά Malacca της Ινδονησίας καθώς και στη Νότια Αμερική και τη Καραϊβική

Τέλος, αξίζει να διευκρινισθεί ότι η πειρατεία (όπως τουλάχιστον εμφανίζεται στην περιοχή της Σομαλίας) και η τρομοκρατία είναι εντελώς διαφορετικά φαινόμενα. Η Διεθνής Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (Σ.Δ.Θ.) διαχωρίζει με συγκεκριμένες διατάξεις της την πειρατεία από την τρομοκρατία, ενώ και ο Ι.Μ.Ο. δεν χαρακτηρίζει τις πράξεις πειρατείας ως τρομοκρατικές. Τυχόν απόπειρα σύνδεσης των δύο αυτών διαφορετικών φαινομένων μπορεί να οδηγήσει σε πολιτικές περιπλοκές και να δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα τόσο στον τρόπο που γίνεται η διαχείριση του πλοίου από τις ναυτιλιακές εταιρείες όσο και στις προϋποθέσεις που θέτουν οι ασφαλιστικές εταιρείες προκειμένου να ασφαλίσουν ένα πλοίο (Λως, 2009).

1.4...Η ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ ΠΥΛΗ ΕΙΣΟΔΟΥ ΛΑΘΡΟΜΕΤΑΝΑΣΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΕ

Το φαινόμενο της μετανάστευσης είναι τόσο παλιό, όσο η ύπαρξη του ανθρώπου στη γη. Σήμερα το φαινόμενο αυτό αποτελεί το επίκεντρο των πολιτικών συζητήσεων στην Ευρώπη και συνιστά μία από τις στρατηγικές προτεραιότητες του τομέα των εξωτερικών σχέσεων της Ένωσης. Αφού επί δύο αιώνες και πλέον υπήρξε η ίδια σημείο εκκίνησης μεταναστών, η Ευρώπη αποτελεί σήμερα έναν από τους κυριότερους προορισμούς μεταναστών διεθνώς. Οι ανισορροπίες μεταξύ, αφενός, των πλούσιων, δημοκρατικών και σταθερών ευρωπαϊκών κρατών με πληθυσμό που γηράσκει και αφετέρου, των φτωχότερων, λιγότερο σταθερών κρατών με νέο ηλικιακά και ταχέως αυξανόμενο πληθυσμό, εξηγούν την εξέλιξη αυτή η οποία πιστεύεται ότι θα συνεχιστεί και τα επόμενα χρόνια. (Ανακοίνωση Επιτροπής Ευρωπαϊκών κοινοτήτων COM(2006) 25.1.2006).

Μια μορφή της μετανάστευσης μπορεί να θεωρηθεί και η λαθρομετανάστευση, η οποία ενέχει μέσα της το στοιχείο της παρανομίας, αφού εξ ορισμού οι λαθρομετανάστες είναι οι μετανάστες οι οποίοι εισέρχονται παράνομα σε ξένη εθνική

επικράτεια, δίχως τελωνειακό ή αστυνομικό έλεγχο ή δίχως τα νόμιμα ταξιδιωτικά έγγραφα.

Οι μετακινήσεις αυτές στις ημέρες μας είναι τόσο συχνές και περιλαμβάνουν τέτοια πληθυσμιακά μεγέθη, ώστε προκαλούν αντιδράσεις στο εσωτερικό των χωρών, οι οποίες τους υποδέχονται. Οι αντιδράσεις αυτές, σε συνδυασμό με τα ευρύτερα οικονομικά, πολιτικά, κοινωνικά και ιδεολογικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι σύγχρονες κοινωνίες και που επιτείνονται από την παρουσία των λαθρομεταναστών, συχνά οδηγούν σε κοινωνικές αναταραχές.

Η μεταναστευτική πίεση γίνεται όλο και εντονότερη στην Ευρώπη και οι χώρες προορισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης εκπονούν συγκεκριμένες πολιτικές για την καταπολέμηση της λαθρομετανάστευσης, ενώ παράλληλα συντονίζουν τις πολιτικές τους για τη διαχείριση της μετανάστευσης και την προώθηση των κοινωνικών και αναπτυξιακών της διαστάσεων. Ωστόσο, για να είναι ικανοποιητικές και αποτελεσματικές, οι πολιτικές αυτές προϋποθέτουν τη συνεργασία των τρίτων χωρών καταγωγής και διέλευσης. (Ανακοίνωση Επιτροπής Ευρωπαϊκών κοινοτήτων COM(2006) 25.1.2006).

Η σοβαρότητα του προβλήματος της παράνομης διακίνησης λαθρομεταναστών έγκειται και στο ότι αποτελεί μία μορφή διεθνικού οργανωμένου εγκλήματος. Είναι κοινά αποδεκτό ότι η παράνομη διακίνηση λαθρομεταναστών στην ΕΕ και οι οικονομικές, κοινωνικές και πολιτικές συνέπειες αυτού του προβλήματος, έχουν ξεπεράσει σήμερα τις συνέπειες της παράνομης διακίνησης ναρκωτικών και ως εκ τούτου αποτελεί ίσως το πλέον σοβαρό πρόβλημα που αντιμετωπίζει η ΕΕ (Δενιόζος, 2007).

Αν και η παράνομη μετανάστευση προς την Ελλάδα και την ΕΕ λαμβάνει χώρα με πολλούς τρόπους, μέσω ξηράς ή δια θαλάσσης, η Μεσόγειος αποτελεί σήμερα ένα από τα πιο σημαντικά σημεία λαθραίας εισόδου, μέσω θαλάσσης, λαθρομεταναστών στην ΕΕ. Οι αυξανόμενες δημογραφικές πιέσεις στις νότιες μεσογειακές χώρες, οι πρόσφατες πολιτικές αναταραχές και εμφύλιες συρράξεις με τις αλλαγές καθεστώτων και τη δημιουργία κυμάτων φυγής αντιφρονούντων στις περισσότερες χώρες της βορείου Αφρικής και της ανατολικής Μεσογείου και οι οικονομικές ανισότητες μεταξύ Βορά και Νότου, που γίνονται ιδιαίτερα αισθητές στην περιοχή της μεσογειακής

λεκάνης, έχουν οδηγήσει στην όξυνση του φαινομένου της λαθρομετανάστευσης στην περιοχή της Μεσογείου.(Γεωργίου, 2008)

1.5...ΕΕ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η αποτελεσματική λειτουργία του όλου συστήματος μεταφορών τόσο στο εσωτερικό, όσο και στο εξωτερικό της ΕΕ παίζει αποφασιστικό ρόλο στη μελλοντική ευημερία της, μέσα σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον όπου μέρα με τη μέρα παρατηρείται μεγαλύτερη κινητικότητα αγαθών, αλλά και υπηρεσιών, ανθρώπων και κεφαλαίων. Κατά συνέπεια η ύπαρξη ενός συστήματος μεταφορών που συνεχώς βελτιώνεται ποιοτικά, ενώ παράλληλα μειώνει το κόστος, παρέχει μεγαλύτερη ασφάλεια και φυσικά λειτουργεί φιλικά με το περιβάλλον είναι πλέον υποχρεωτική. Είναι ευνόητο επομένως ότι στο σύστημα αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικές και έχουν κεντρικό ρόλο οι θαλάσσιες μεταφορές. Έτσι ο ρόλος της ναυτιλίας είναι και θα παραμείνει και στο μέλλον θεμελιώδης για το παγκόσμιο εμπόριο και στρατηγικά σημαντικός για την οικονομία, την κοινωνική συνοχή και την ευημερία της ΕΕ αφού οι θαλάσσιες μεταφορές χαρακτηρίζονται από χαμηλότερο κόστος, ασφάλεια, περιβαλλοντική προστασία κ.λ.π. (Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου και Πάλλης, 2006).

Σήμερα το ειδικό βάρος της ΕΕ στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά είναι πλέον ιδιαίτερα σημαντικό, αφού αποτελεί την πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο. Αξίζει να επισημανθεί ότι μόνο μέσα στο εσωτερικό της ΕΕ σχεδόν το 90% του εξωτερικού και το 40% του εσωτερικού εμπορίου διεξάγεται μέσω θαλάσσης. Ταυτόχρονα, δεν υφίσταται καμία αμφισβήτηση για την ηγετική θέση της Ευρώπης στον τομέα της ναυτιλίας, καθώς οι χώρες της ΕΕ κατέχουν λίγο παραπάνω από το 41% του παγκόσμιου στόλου. Από τους ευρωπαϊκούς θαλάσσιους λιμένες διέρχονται ετησίως 3,5 δις τόνοι φορτίου και 350 εκατομμύρια επιβάτες, ενώ 350.000 περίπου άτομα εργάζονται σε λιμένες και συναφείς υπηρεσίες που παράγουν από κοινού προστιθέμενη αξία 20 περίπου δις ευρώ(Σιούσιουρας και Δαλακλής, 2010).

Έτσι ήταν επόμενο η ΕΕ να ασχοληθεί σοβαρά με έναν κλάδο τόσο μεγάλης σημασίας για αυτήν. Ανέπτυξε επομένως πολιτικές, αλλά και μέτρα και δράσεις τόσο στο εσωτερικό της, όσο και εκτός των συνόρων της με ένα στόχο: Να διασφαλίσει υψηλής ποιότητας ανταγωνιστικές θαλάσσιες μεταφορές, όπου η ευρωπαϊκή ναυτιλία

με βάση ανταγωνιστικούς όρους, θα κατέχει το μεγαλύτερο δυνατό ρόλο. Εξαιτίας των προβλημάτων ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών σημαίων που παρουσιάστηκαν από τις αρχές της δεκαετίας του 1980, οι Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία (ΕΠΝ) αυξάνονται συνεχώς και επεκτείνονται με αυξανόμενους ρυθμούς σε νέα πεδία. Ειδικότερα, πέραν από την απελευθέρωση της αγοράς των θαλασσίων μεταφορών στο εσωτερικό της ΕΕ και τη ρύθμιση του ανταγωνισμού, αναπτύσσονται ένα πλήθος Κοινοτικών πολιτικών που αφορούν διάφορα θέματα της ναυτιλίας όπως π.χ. την ποντοπόρο ναυτιλία και τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, τη θαλάσσια ασφάλεια, την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας, το ναυτεργατικό δυναμικό, τους περιβαλλοντικούς όρους, τις λιμενικές υπηρεσίες και τις ναυτιλιακές υποδομές, τις συναφείς ναυτιλιακές δραστηριότητες κ.λ.π. (Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου και Πάλλης, 2006).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ-2 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

2.1...ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Ανεξάρτητα από την όποια προσέγγιση κάνουμε στον εξελισσόμενο εννοιολογικά όρο της ασφάλειας, ο όρος ασφάλεια, πρέπει να γίνεται κατανοητός με την ευρεία του έννοια, δηλαδή να περιλαμβάνει αμιγώς τεχνικά ζητήματα (ασφάλεια πλοίων), τις ήπιες μορφές ασφάλειας (ρύπανση, λαθροδιακίνηση), τη λειτουργική άσκηση δικαιωμάτων και αρμοδιοτήτων (π.χ. ζητήματα πειρατείας, τρομοκρατίας). Ακόμη, να περιλαμβάνει ζητήματα υψηλής πολιτικής (στρατηγικής / γεωστρατηγικής) που οδηγεί σε αναφορές του τύπου η ασφάλεια στη Μεσόγειο, η ασφάλεια στο Αιγαίο κ.λ.π (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Επιπρόσθετα, εξειδικεύοντας την έννοια της ασφάλειας για την ναυσιπλοΐα πρέπει να αναφερόμαστε στην ασφάλεια υπό τη γενική του όρου διάσταση και επομένως με τη διπλή της σημασία. Ποιο συγκεκριμένα, πρόκειται αρχικά για τη μορφή της λεγόμενης «ήπιας ασφάλειας», η οποία αναφέρεται σε θέματα σε σχέση με τη θαλάσσια μόλυνση και σε ζητήματα σε σχέση με κλιματικές και άλλες συνθήκες, φυσικές καταστροφές και ιδιαίτερα καιρικά φαινόμενα τα οποία μπορούν μερικές φορές να επηρεάσουν αρνητικά την κανονική και σε κάθε περίπτωση ασφαλή ναυσιπλοΐα. Για παράδειγμα η «ήπια ασφάλεια» σχετίζεται με εγκαταστάσεις και εξοπλισμό της επιστημονικής έρευνας στο θαλάσσιο περιβάλλον, με έμφαση στο άρθρο 260 του

τιμήματος 4 της Σύμβασης όπου αναφέρονται οι ζώνες ασφαλείας όχι περισσότερο από 500 μέτρα γύρω από τις εγκαταστάσεις επιστημονικής έρευνας στο θαλάσσιο χώρο (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Η δεύτερη μορφή της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας αφορά στην «ουσιαστική ασφάλεια» που εντοπίζει και το μεγάλο πρόβλημα της καταπολέμησης της μαστιγας της πειρατείας. Το άρθρο 100 της Σύμβασης του Montego Bay εντοπίζει αρχικά τη σημασία της καταστολής του φαινομένου της πειρατείας. Για αυτόν τον λόγο υπογραμμίζεται η υποχρέωση όλων των κρατών για συμμετοχή και συνεργασία στον τομέα της λειτουργικής αντιμετώπισης της πειρατείας, είτε αυτή λαμβάνει χώρα στην ανοικτή θάλασσα είτε οπουδήποτε αλλού εκτός περιοχής ή δικαιοδοσίας κάποιου παράκτιου κράτους (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Αξίζει να αναφέρουμε, ότι σύμφωνα με τον κανονισμό αριθμ. 725/2004 του ευρωπαϊκού κοινοβουλίου και του συμβουλίου της 31^{ης} Μαρτίου 2004 για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις, ως ασφάλεια στη θάλασσα ορίζεται: «ο συνδυασμός των προληπτικών μέτρων για την προστασία των θαλάσσιων μεταφορών και των λιμενικών εγκαταστάσεων από τις απειλές διάπραξης σκόπιμων παράνομων ενεργειών». Με τον όρο σκόπιμη παράνομη ενέργεια σύμφωνα με το ίδιο άρθρο εννοείται «πράξη εκ προθέσεως, η οποία ως εκ της φύσεως ή του πλαισίου της, μπορεί να βλάψει τόσο τα πλοία που χρησιμοποιούνται για το διεθνές εμπόριο ή τις εθνικές μεταφορές, τους επιβάτες ή το φορτίο τους, καθώς και τις λιμενικές εγκαταστάσεις στις οποίες ελλιμενίζονται» (Κοροντζής, 2011).

Τέλος πρέπει να σημειωθεί ότι οι πτυχές που προσδιορίζουν την έννοια της θαλάσσιας ασφάλειας (security) σχετίζονται με τις παράνομες πράξεις που είναι δυνατόν να διαπραχθούν στη θάλασσα. Ως τέτοιες μπορούμε να αναφέρουμε τις: πειρατεία, ένοπλη ληστεία, δουλεμπόριο, παράνομη διακίνηση προσώπων στη θάλασσα, λαθρομετανάστευση, παράνομη εκπομπή σημάτων στην Ανοικτή Θάλασσα, έλλειψη σημαίας – εθνικότητας πλοίου, λαθρεμπόριο, παράνομη διακίνηση ναρκωτικών και ψυχοτρόπων ουσιών, παράνομη μεταφορά – διακίνηση επικινδύνων υλικών και υλικών που δύνανται να χρησιμοποιηθούν για την παραγωγή όπλων μαζικής καταστροφής ή σε τρομοκρατικές ενέργειες και τέλος χρήση του πλοίου ως όπλο.

2.2...ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΚΑΙΟΥ

Οι προβλέψεις του Διεθνούς Δικαίου και ιδιαίτερα η Σύμβαση του Montego Bay για το νόμο της Θάλασσας του 1982 (Σ.Δ.Θ.) (United Nations Convention on the Law of the Sea –UNCLOS) καθώς επίσης και άλλοι νόμοι ιδιαίτερα συμβατικού χαρακτήρα βρίσκουν εφαρμογή στην ανοικτή θάλασσα ή στα διεθνή ύδατα όπως αλλιώς λέγεται. Έτσι στη πραγματικότητα, έχει δημιουργηθεί μια Διεθνής Δημόσια Τάξη με περιορισμούς και δράση που αντιστρατεύεται το μονομερές συμφέρον υπέρ όμως, της διεθνούς κοινότητας ως συνόλου, τη στιγμή που παραμένουν σε ισχύ η αρχή της ελευθερίας των θαλασσών και τα δικαιώματα των κρατών (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Στο καθεστώς της ανοικτής θάλασσας αναφέρεται διεξοδικά, στο μέρος VII, η σύμβαση του 1982 που υπογράφηκε στο Montego Bay της Τζαμάικα και τέθηκε σε ισχύ στις 16 Νοεμβρίου 1994. Σύμφωνα με τις προβλέψεις της Συμβάσεως, οι συστατικές ελευθερίες της ανοικτής θάλασσας είναι πλέον πέντε και αναφέρονται ειδικότερα στη ναυσιπλοΐα, την αεροπλοΐα, την αλιεία, την επιστημονική έρευνα και την πόντιση υποβρυχίων αγωγών και καλωδίων. Σε αυτές τις ελευθερίες προστίθεται και η ελευθερία τοποθέτησης τεχνητών νησιών και εγκαταστάσεων σε συσχετισμό με τις περί Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης διατάξεις της Σύμβασης. Σε κάθε περίπτωση, κυρίαρχη συστατική ελευθερία όλων των κρατών στην ανοικτή θάλασσα παραμένει η ελευθερία της ναυσιπλοΐας σε συνδυασμό με την ελευθερία της αεροπλοΐας (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Ειδικότερα, ευρίσκεται σε ισχύ παράλληλα με την ισότιμη χρήση και την απουσία της κρατικής κυριαρχίας στην ανοικτή θάλασσα, η θεσμοθετημένη ελευθερία των θαλασσών (τόσο με το εθιμικό όσο και με το συμβατικό δίκαιο) (άρθρο 87 παράγραφος 1 της Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας (Σ.Δ.Θ.) του 1982). όμως επισημαίνεται η ειρηνική χρήση του θαλάσσιου χώρου (άρθρο 87 Σ.Δ.Θ. (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Η Σ.Δ.Θ (και όχι μόνο) προβλέπουν την ποινική καταστολή του εμπορίου ναρκωτικών και του δουλεμπορίου, ενώ ιδιαίτερο ενδιαφέρον υπάρχει στο θέμα της νηοψίας στην ανοικτή θάλασσα. Νηοψία πραγματοποιείται μετά από επίκληση

προστασίας συμφερόντων ή και νόμιμης άμυνας. Βέβαια σύμφωνα με τη πολιτική που αναπτύσσει το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ μετά το 1990 πολλές περιπτώσεις νηοψίας πραγματοποιούνται μετά από αποφάσεις του εν λόγω πολιτικού οργάνου (π.χ. πρώην Γιουγκοσλαβία, Ιράκ κ.λ.π.). Επιπρόσθετα στο άρθρο 111 του Σ.Δ.Θ. κατοχυρώνεται το δικαίωμα της συνεχούς καταδίωξης στην ανοικτή θάλασσα και στο άρθρο 109 της Σ.Δ.Θ. προβλέπεται η αρμοδιότητα καταστολής παράνομων εκπομπών από σκάφη στην ανοικτή θάλασσα. Επιπλέον πλήθος διεθνών διατάξεων αναφέρονται στη ναυσιπλοΐα και την ασφάλεια προκειμένου να προστατευτούν πλοία και πληρώματα (π.χ. Σύμβαση Προστασίας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα), ενώ υφίστανται ρυθμίσεις για έρευνα και διάσωση (π.χ. Σύμβαση S.A.R Αμβούργου 1979) (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Τέλος ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν το ζήτημα της πειρατείας, καθώς και το ζήτημα της παράνομης διακίνησης μεταναστών μέσω θαλάσσης. Σε ότι αφορά τη πειρατεία, αυτή αποτελεί διεθνές έγκλημα για το οποίο αναφέρονται τα άρθρα 100 έως 107 της Σ.Δ.Θ. και για το οποίο υπάρχει οικουμενική δικαιοδοσία ως προς τη καταστολή όταν διαπράττεται στην ανοικτή θάλασσα. Σε ότι αφορά τη καταστολή / αντιμετώπιση της παράνομης διακίνησης μεταναστών μέσω θαλάσσης, επί του ζητήματος αναφέρεται το Πρωτόκολλο στη Σύμβαση του Πατέρμου για την οργανωμένη διασυνοριακή εγκληματικότητα σχετικά με την παράνομη διακίνηση μεταναστών του 2000 (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

2.3...ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

2.3.1...ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ

Η ασφάλεια της διεθνούς ναυτιλίας, πρώτα, είχε επίσημα αναγνωρισθεί ως επακόλουθο της πειρατείας στο κρουαζιερόπλοιο Achille Lauro το 1985. Ως αποτέλεσμα, ο Ι.Μ.Ο. εξέδωσε σχέδιο κατευθυντηρίων γραμμών με το τίτλο «Μέτρα για να αποτρέψουν παράνομες πράξεις οι οποίες απειλούν την ασφάλεια (safety) των πλοίων και την ασφάλεια (security) των επιβατών και των πληρωμάτων τους» Οι κατευθυντήριες αυτές γραμμές έγιναν η πρώτη διεθνώς εγκεκριμένη φόρμουλα η οποία διατύπωσε τι η ναυτιλιακή κοινότητα έπρεπε να κάνει με σκοπό να παρέχει κατάλληλη προστασία

ενάντια στην απειλή της τρομοκρατίας. Ωστόσο ως επακόλουθο της εκδήλωσης των τρομοκρατικών επιθέσεων της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001, η διεθνής ναυτιλιακή βιομηχανία είδε την εισαγωγή την 1^η Ιουλίου 2004 μίας δομημένης και στοχευμένης νομοθεσίας ασφαλείας με τη μορφή του κώδικα ISPS. Το 2005 ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τελωνείων (World Customs Organization –WCO) υιοθέτησε το Ασφαλές Πλαίσιο Προτύπων (SAFE Framework of Standards) για να καταστήσει ασφαλές και να διευκολύνει το παγκόσμιο εμπόριο σε συνεργασία με σχετικούς διακρατικούς οργανισμούς, αξιoσημείωτα δε, με τον IMO (Talley, 2008).

Μία δεύτερη ομάδα πρωτοβουλιών ασφαλείας (security) που σχετίζονται με τα πλοία έχουν εισαχθεί στα διάφορα εθνικά και περιφερειακά επίπεδα, με τις καθοδηγούμενες από τις ΗΠΑ πρωτοβουλίες ασφαλείας (US-led security initiatives) να είναι οι πλέον σημαντικές. Τα αμερικανικά μέτρα περιλαμβάνουν ουσιώδεις κανονισμούς όπως τον Maritime Transportation Act (MTSA) του 2002 καθώς επίσης και μία ομάδα προγραμμάτων ασφαλείας τα οποία στοχεύουν ειδικούς τύπους των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και εγκαταστάσεων. Μείζονες πρωτοβουλίες στην τελευταία κατηγορία περιλαμβάνουν τον εικοσιτετράωρο δηλωτικό κανόνα (24-hour rule) και τη σύμπραξη τελωνείων και εμπορίου ενάντια στη τρομοκρατία (Customs and Trade Partnership against Terrorism, C-TPAT). Πρωτοβουλίες επίσης έχουν παρουσιαστεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (European Commission- EC) με τη μορφή: του κανονισμού 725/2004 (EU Regulation 725/2004) για την επαύξηση της ασφαλείας πλοίου και λιμένα, του κανονισμού 884/2005 (EU Regulation 884/2005) που θεσπίζει διαδικασίες για διεξαγωγή επιθεωρήσεων επιτροπής σε θέματα θαλάσσιας ασφαλείας καθώς και το πρόγραμμα Authorized Economic Operator (AEO) (Talley, 2008).

Μία τρίτη ομάδα πρωτοβουλιών ασφαλείας αποτελείται από πρωτοβουλίες καθοδηγούμενες από τη βιομηχανία και από εθελοντικά προγράμματα που συχνά επεκτείνονται πέρα από την ασφαλεία πλοίων και ναυτιλιακών δραστηριοτήτων για να συμπεριλάβουν πλευρές όπως ασφαλεία εμπορίου και ασφαλεία της αλυσίδας εφοδιασμού. Παραδείγματα τέτοιων προγραμμάτων είναι οι Smart and Secure Trade – lanes (SST), το πρότυπο ISO/PAS 28000:2005 (Προδιαγραφή για ασφαλεία συστημάτων διοίκησης για την αλυσίδα εφοδιασμού), το σχέδιο Business Anti-Smuggling Coalition (BASC) και η πρωτοβουλία Technology Asset Protection Association (TAPA) (Talley, 2008).

Το 2005, ο ΙΜΟ ενέκρινε δύο νέα πρωτόκολλα για να ανταποκριθεί στο μεταβαλλόμενο περιβάλλον ασφάλειας και στην αυξανόμενη απειλή της τρομοκρατίας στη θάλασσα. Το Πρωτόκολλο του 2005 της Σύμβασης για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας και το Πρωτόκολλο του 2005 για την καταστολή των παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας σταθερών εξεδρών που βρίσκονται στην ηπειρωτική υφαλοκρηπίδα (2005 SUA Protocols) θεσπίζουν νέα αδικήματα που σχετίζονται με: τη τρομοκρατία στη θάλασσα (τρομοκρατικές πράξεις που διαπράττονται εις βάρος ή από τα πλοία και σε σταθερές εξέδρες), της παράνομης διακίνησης όπλων μαζικής καταστροφής από πλοία και η μεταφορά με πλοίο τρομοκρατών. Επίσης θεσπίζεται το καθεστώς για την επιβίβαση επί των πλοίων που ασχολούνται με την τέλεση των αδικημάτων αυτών. Τα δύο αυτά Πρωτόκολλα του 2005 αναγνωρίζονται από τη διεθνή κοινότητα ως δύο από τα 16 βασικά «εργαλεία» καταπολέμησης της διεθνούς τρομοκρατίας (New Zealand Ministry of Foreign Affairs & Trade, 2010)

2.3.2...ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ ΕΕ

Στην Πράσινη Βίβλο¹ που δημοσιεύτηκε το 2006 από την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων με θέμα «Προς μία μελλοντική θαλάσσια πολιτική για την Ένωση: Ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους Ωκεανούς και θάλασσες» επισημάνθηκε το ζήτημα των κινδύνων από παράνομες δραστηριότητες όπως το λαθρεμπόριο, η λαθρομετανάστευση, η πειρατεία και η τρομοκρατία. Οι κίνδυνοι αυτοί και αυτές οι απειλές κατά των συμφερόντων της ΕΕ απαιτούν έλεγχο της συμμόρφωσης με τους κανόνες της ασφάλειας στη θάλασσα, μέσω ελέγχων από το κράτος λιμένα, αξιόπιστη και αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας των πλοίων και στενότερη επιτήρηση αυτών. Ως επακόλουθο όλων αυτών απαιτείται εναρμόνιση των αποκλίσεων μεταξύ των νομοθεσιών των κρατών μελών και την εφαρμογή διεθνών πράξεων, όπως ο Διεθνής κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων

¹ Οι Πράσινες Βίβλοι που δημοσιεύονται από την Επιτροπή έχουν σκοπό τον προβληματισμό και την έναρξη των διαβουλεύσεων επί ενός ιδιαίτερου προβλήματος. Ως αποτέλεσμα των διαβουλεύσεων μπορεί να είναι η έκδοση Λευκής Βίβλου ώστε οι καρποί του προβληματισμού να μετατραπούν σε συγκεκριμένα μέτρα δράσης από την Κοινότητα.

(International Ship and Port Facility Security Code – ISPS code) (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2006).

Παράλληλα, η Πράσινη Βίβλος επισημαίνει ότι παρακολούθηση των ευρωπαϊκών θαλασσιών περιοχών απαιτεί σημαντικότερους πόρους, δηλαδή συστήματα επιτήρησης από αέρα, έδαφος και δορυφόρους, καθώς και συστήματα παρακολούθησης πλοίων. Η καταπολέμηση των κινδύνων και απειλών, που προαναφέρθηκαν, μπορεί να γίνει αποτελεσματικότερη με δράσεις βελτίωσης της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των κρατών – μελών της ΕΕ, με κοινές ομάδες διερεύνησης καθώς και με την ενίσχυση της προστασίας των υποδομών ζωτικής σημασίας στην ΕΕ. Ειδικότερα, πρέπει ιδιαίτερα να βελτιωθούν οι πληροφορίες πραγματικού χρόνου για τις κινήσεις των πλοίων. Οι πληροφορίες αυτές μπορούν να χρησιμεύσουν και για τον εντοπισμό παράνομων δραστηριοτήτων, όπως λαθρεμπόριο, εμπόριο ανθρώπων, τρομοκρατικές δραστηριότητες. Η ανταλλαγή πληροφοριών που αφορούν την προστασία / ασφάλεια σε ευρωπαϊκό επίπεδο μεταξύ των αρμόδιων αρχών επιτυγχάνεται μέσω του συστήματος SafeSeaNet. (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2006).

Επιπρόσθετα σύμφωνα με την Πράσινη Βίβλο, η κατοχύρωση της ασφάλειας και της προστασίας στις ευρωπαϊκές θάλασσες απαιτεί διεθνή συνεργασία. Η ΕΕ συνεργάζεται με τις ΗΠΑ στο πλαίσιο της Πρωτοβουλίας για την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων (Container Security Initiative - CSI) που ήταν επακόλουθο των τρομοκρατικών της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001. Η συνεργασία πρέπει να επεκταθεί και με άλλες χώρες που έχουν πολλές συναλλαγές μέσω θαλάσσης με την ΕΕ (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2006).

Σε άλλο τμήμα της Πράσινης Βίβλου αναγράφεται εξάλλου ότι η αυξανόμενη ανάγκη ταυτοποίησης, σύλληψης και απαγγελίας κατηγοριών εναντίον ατόμων που συμμετέχουν σε λαθρεμπόριο, εμπόριο ανθρώπων, παράνομη αλιεία, λαθρομετανάστευση και τρομοκρατία καταδεικνύει τον επείγοντα χαρακτήρα του συντονισμού των υπαρχόντων ήδη εθνικών μέσων και την κοινή προμήθεια νέων (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2006).

Γενικότερα όμως, η Ευρωπαϊκή Ένωση, μία ανερχόμενη πολιτική δύναμη στον 21^ο αιώνα, επιζητά την προαγωγή και εγγύηση ενός καθεστώτος ασφάλειας στο διεθνές

σύστημα, μέσα από την ανάπτυξη πολυμερών συνεργασιών, που εκτείνονται προφανώς και στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών. Εξάλλου, η αντιμετώπιση της πειρατείας είναι ένας τομέας που απαιτεί την ανάπτυξη περιφερειακών συνεργασιών και την ενδυνάμωση των δεσμών της Ένωσης με τα κράτη της περιοχής. Έτσι προφανώς παρουσιάζεται έντονο ενδιαφέρον της ΕΕ και των Κρατών – Μελών της, ιδιαίτερα δε εκείνων που διαθέτουν σημαντική ναυτιλία, αλλά και όλων των εμπλεκομένων στην αλυσίδα των μεταφορών, για την ανάληψη σχετικής δράσης (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

2.3.3....ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ

2.3.3.1....ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΑΛΥΣΙΔΑ

Η θαλάσσια μεταφορά, ιδιαιτέρως οι σταθμοί εμπορευματοκιβωτίων, είναι μεταξύ των τομέων μεταφοράς που τραβούν την περισσότερη προσοχή. Η μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων χαρακτηρίζεται από πολλούς δρώντες και σύνθετες αλληλεπιδράσεις δεδομένου ότι η διεθνής μεταφορά υπόκειται σε πολλαπλά νομικά πλαίσια. Οι σύγχρονοι τερματικοί σταθμοί εμπορευματοκιβωτίων είναι βιομηχανικά συγκροτήματα με υψηλές οικονομικές αξίες και είναι οι περιοχές που λαμβάνει χώρα το διεθνές εμπόριο. Πλοία και φορτία σε εμπορευματοκιβώτια μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως όπλα ή να χρησιμοποιηθούν για να μεταφέρουν όπλα. Ένα συμβάν ασφαλείας σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά μπορεί όχι μόνο να προκαλέσει ανθρώπινες απώλειες αλλά επίσης να δημιουργήσει ένα οικονομικό κλονισμό από τη διακοπή του εμπορίου και να καταλήξει σε οικονομικές απώλειες για μια ολόκληρη κοινωνία. Για παράδειγμα το συμβάν με το M/V Limurg (Οκτώβριος 2002) κατέληξε σε μία βραχυπρόθεσμη κατάρρευση των ναυτιλιακών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στο Aden, τριπλασιασμό των ασφαλιστρών πολεμικού κινδύνου για τα πλοία που κατέπλεαν στο Aden, χάσιμο στην οικονομία της Υεμένης από τα έσοδα του λιμανιού, κατά εκτίμηση 3,8 εκατομμύρια δολάρια ανά μήνα και μία αύξηση στη τιμή του αργού πετρελαίου κατά 0.48 δολάρια ανά βαρέλι (Talley, 2008).

Με δεδομένα τα χαρακτηριστικά του συστήματος θαλάσσιας μεταφοράς, ωστόσο, η επαύξηση της ασφάλειας δεν μπορεί να επιτευχθεί μόνο με τον περιορισμό του κινδύνου σε απομονωμένες λιμενικές εγκαταστάσεις. Η εκτεταμένη χρήση

συνδυασμένης μεταφοράς καταλήγει στην ένταξη των λιμανιών σε εφοδιαστικές αλυσίδες. Σαν αποτέλεσμα, κάθε παραβίαση ασφαλείας σε κάθε κόμβο ή /και σύνδεσμο της μεταφοράς μπορεί να διακινδυνεύσει την ασφάλεια ολόκληρης της αλυσίδας. Επιπρόσθετα, η συνακόλουθη περιφερειοποίηση όσον αφορά το χώρο και τις λειτουργίες των λιμανιών επεκτείνει την σχετιζόμενη με τα λιμάνια ενδοχώρα και απαιτεί μία κατάλληλη πολιτική ασφαλείας η οποία θα καλύπτει μία ευρύτερη γεωγραφική περιοχή. Η επέκταση της ενδοχώρας επίσης αυξάνει τον αριθμό των εμπλεκόμενων ενδιαφερομένων μερών. Οι πολιτικές ασφαλείας οφείλουν να αναγνωρίζουν τις ειδικές ανάγκες των διαφορετικών συμμετεχόντων σε αυτό το σύνθετο σύστημα μεταφοράς. Τα κόστη για επίτευξη ασφαλείας στην μεταφορά αυξάνει με τον αριθμό των αλληλεπιδράσεων μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών. Όλοι αυτοί απαιτούν μία ολιστική προσέγγιση η οποία λαμβάνει υπόψη το σύνολο του συστήματος μεταφοράς, δηλαδή δρώντες, εγκαταστάσεις, ευρύτερες οντότητες όπως τα λιμάνια και το σύνολο των εφοδιαστικών αλυσίδων (Talley, 2008).

Διεθνείς οργανισμοί έχουν προσπαθήσει να αναπτύξουν πρωτοβουλίες που απαντούν σε αυτή την απαίτηση. Οι μεγαλύτερες από αυτές είναι ο ISPS Code, που εγκρίθηκε από τον IMO και ο Κώδικας Εφαρμογής της Ασφάλειας στα λιμάνια, όπως συλλογικά συμφωνήθηκε από τον IMO και τον Διεθνή Οργανισμό Εργασίας (ILO) το 2003. Άλλες μείζονες πολιτικές είναι τα νέα ISO πρότυπα που σχετίζονται με τα λιμάνια, όπως το ISO 20858 και το ISO 28000 (ISO, 2004; 2005), τα Αναθεωρημένα Έγγραφα Ταυτότητας Ναυτικού (Revised Seafarer's Identity Documents) του ILO (2003) και της Απόφασης σχετικά με την ασφάλεια και τα μέτρα διευκόλυνσης αναφορικά με την διεθνή εμπορική εφοδιαστική αλυσίδα (Resolution on security and facilitation measures concerning the international trade supply chain) του Παγκόσμιου Οργανισμού Τελωνείων (World Customs Organization) του 2004. Αυτά τα μέτρα στοχεύουν πολλαπλούς στόχους ασφαλείας στα διάφορα μέρη της εφοδιαστικής αλυσίδας (Talley, 2008).

Η υιοθέτηση διεθνών κανόνων έχει ακολουθηθεί από καθεστάτα περιφερειακής πολιτικής. Οι ΗΠΑ καθοδηγούν αυτή τη τάση με την έγκριση πρωτοβουλιών εθνικού επιπέδου με μία παγκόσμια απήχηση. Οι ΗΠΑ ήταν επίσης μεταξύ εκείνων που συνηγορούσαν για την ανάγκη για έγκριση παρόμοιων μέτρων εντός των διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών που εκδίδουν κανόνες και άσκησαν την ικανότητά τους να

επηρεάζουν αυτούς τους οργανισμούς και να κινηθούν προς αυτή την κατεύθυνση. Η ΕΕ καθώς επίσης και άλλες περιοχές (π.χ. Ασία) και / ή χώρες του κόσμου ακολούθησαν αυτή την πολιτική προσέγγιση. Προοδευτικά, ωστόσο, οι Ευρωπαίοι διαμορφωτές πολιτικής και τα ενδιαφερόμενα μέρη ανησύχησαν με τις αμερικανικές πρωτοβουλίες και εστίασαν σε μία περισσότερο ευέλικτη προσέγγιση (Talley, 2008).

2.3.3.2....Η ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11 Σεπτεμβρίου 2001, η αμερικανική κυβέρνηση κινήθηκε αποφασιστικά να καλύψει ότι εκτιμήθηκε ως Κενό Πολιτικής Ασφαλείας (security policy gap) και ανέπτυξε πολιτικές οι οποίες καλύπτουν μία εκτεταμένη ακτίνα δραστηριοτήτων σε όλο το σύστημα μεταφοράς. Στη περίπτωση της θαλάσσιας μεταφοράς αυτές οι πολιτικές εστιάζουν κυρίως στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, περιλαμβάνοντας πλοία, εμπορευματοκιβώτια, τερματικούς σταθμούς (terminals) και εγκαταστάσεις αποθήκευσης εμπορευματοκιβωτίων, χωρίς ωστόσο να αγνοούνται αυτά καθαυτά τα φορτία και οι επιβάτες. Αρχικά η κυβέρνηση των ΗΠΑ υιοθέτησε μέτρα ως επί το πλείστον συμπληρωματικά προς τον ISPS κώδικα (ο οποίος βασίζεται στην εκτίμηση κινδύνου), όπως είχε συμφωνηθεί εντός του IMO και η έμφαση δόθηκε στην περισσότερο κατά το δυνατόν εφαρμογή του κώδικα. Σταδιακά και σε αντίδραση στην ανάλυσή τους περί των αδυναμιών του συστήματος το αμερικανικό καθεστώς επεκτάθηκε πολύ πέραν του πλαισίου των πρωτοβουλιών του IMO (Talley, 2008).

Χρονολογικά, η πρώτη σχετική αμερικανική πολιτική ασφαλείας ήταν ο αποκαλούμενος κανονισμός των 96 ωρών (96-hour rule). Μερικές εβδομάδες μετά τις επιθέσεις της 11^{ης} Σεπτεμβρίου, οι ΗΠΑ ανέπτυξαν ένα κανονισμό ο οποίος απαιτεί ότι κάθε πλοίο που σκοπεύει να εισέλθει τα αμερικανικά χωρικά ύδατα στέλνει 96 ώρες πριν μία ειδοποίηση αφίξεως προς την αμερικανική ακτοφυλακή (US Coast Guard – USCG) για την άφιξή του. Η ειδοποίηση περιλαμβάνει λεπτομερείς πληροφορίες για το πλήρωμα, τους επιβάτες ή / και το φορτίο και για το ίδιο το πλοίο. Ο κανονισμός στοχεύει στην ελαχιστοποίηση του κινδύνου ασφαλείας στην τελική φάση της εφοδιαστικής αλυσίδας, π.χ. πριν το πλοίο φτάσει στις ΗΠΑ. Αυτός ο κανονισμός ωστόσο, δεν διασφαλίζει την διαδικασία μεταφοράς από την αφετηρία του φορτίου / των επιβατών προς το λιμάνι φόρτωσης. Στις πρώτες μέρες της εφαρμογής του,

θεωρήθηκε ως μία προσωρινή αντίδραση προς τα γεγονότα που είχαν λάβει χώρα. Αυτός ο κανονισμός μετατράπηκε σε μόνιμο καθεστώς επιβαλλόμενο από την αμερικανική ακτοφυλακή που υπάγεται στο Υπουργείο Εσωτερικής Τάξης των ΗΠΑ (Department of Homeland Security - DHS) (Talley, 2008).

Τον κανονισμό αυτό ακολούθησε ο Νόμος Ακτοφυλακής και Ασφάλειας Θαλάσσιας Μεταφοράς (Coast Guard and Maritime Transportation Security Act – MTSA) που υιοθετήθηκε τον Νοέμβριο του 2002. Αυτός ήταν το αμερικανικό ισότιμο προς τον ISPS κώδικα. Ο νόμος, ο οποίος αναπτύχθηκε από το DHS και τη Θαλάσσια Διεύθυνση (Maritime Administration – MARAD), και επιβλήθηκε από την αμερικανική ακτοφυλακή, απαιτεί την ανάπτυξη ενός σχεδίου ασφαλείας από όλα τα αμερικανικά λιμάνια και τα πλοία υπό αμερικανική σημαία καθώς επίσης και την εφαρμογή όλων των απαιτήσεων του ISPS κώδικα. Ο ISPS κώδικας βρίσκει εφαρμογή όχι μόνο για το διεθνές εμπόριο προς και από τις ΗΠΑ, όπως η απόφαση του IMO απαιτεί, αλλά επίσης καλύπτει τις συναλλαγές μεταξύ εκείνων που συμμετέχουν στο εμπόριο εντός του εσωτερικού των ΗΠΑ. Αυτή η πολιτική επικεντρώνεται κυρίως στο θαλάσσιο τμήμα της εφοδιαστικής αλυσίδας και στα σημεία αλληλεπίδρασης μεταξύ των πλοίων και των χερσαίων μέσων μεταφοράς, π.χ. μεταξύ των πλοίων και των περιοχών των λιμανιών (Talley, 2008).

Μία άλλη μείζονα αμερικανική πρωτοβουλία είναι ο αποκαλούμενος 24 ωρών κανονισμός (24-hour rule). Υιοθετήθηκε το 2002 (ευρίσκεται εν ισχύει από το Φεβρουάριο του 2003) και αυτός ο κανονισμός υποχρεώνει όλα τους ωκεάνιους μεταφορείς (ocean carrier) ή τους συνηθισμένους λειτουργούντες μεταφορείς πλην των πλοίων (non-vessel operating common carriers – NVOCC) αναχωρώντας από ένα ξένο λιμάνι για να φτάσουν στις ΗΠΑ, να στείλουν πληροφορίες δηλωτικές του φορτίου (cargo manifest information) προς την αμερικανική υπηρεσία προστασίας τελωνείων και συνόρων (US Customs and Border Protection - CBP) η οποία λειτουργεί υπό το DHS. Αυτός ο κανονισμός είναι μία αυστηρότερη εκδοχή του κανονισμού των 96 ωρών που αναφέρθηκε παραπάνω, καθώς αυτός απαγορεύει φορτία υψηλού κινδύνου (high risk cargoes) από το να φορτωθούν επάνω στο πλοίο, αντί να στοχεύει στην αναγνώριση των φορτίων υψηλού κινδύνου μερικές ώρες πριν ένα πλοίο εισέλθει στα αμερικανικά χωρικά ύδατα. (Talley, 2008).

Ο κανονισμός των 24 ωρών σχετίζεται με την Πρωτοβουλία Ασφαλείας των Εμπορευματοκιβωτίων (Container Security Initiative – CSI) η οποία επίσης υιοθετήθηκε το 2002 και ευρίσκεται σε ισχύ από το Φεβρουάριο του 2003. Η CSI εστιάζει ρητώς στα κενά ασφαλείας στις εγκαταστάσεις των λιμανιών και έχει μία μεγάλη παγκόσμια επίπτωση καθώς σκοπεύει να αυξήσει την ασφάλεια του αμερικανικού εμπορίου μέσω μίας διαδικασίας η οποία διευρύνει τα αμερικανικά σύνορα μακριά από τα πραγματικά σύνορα. Αυτός ο στόχος εκπληρώνεται από ελέγχους επιθεωρήσεων σε εμπορευματοκιβώτια τα οποία προορίζονται για τις ΗΠΑ, στα ξένα λιμάνια. Αυτές οι επιθεωρήσεις πραγματοποιούνται από διορισμένο προσωπικό του CBP το οποίο είναι ο υπεύθυνος εντολοδόχος για την εφαρμογή της CSI σε συνεργασία με τις τελωνειακές αρχές των ξένων χωρών. Η εφαρμογή βασίζεται σε μία προσέγγιση διαχείρισης κινδύνου καθώς οι Αμερικανοί υπάλληλοι επιθεωρούν μόνο τα εμπορευματοκιβώτια υψηλού κινδύνου με βάση επεξεργασμένες πληροφορίες. Επιπλέον, εφαρμόζεται σε αμοιβαία βάση έτσι ώστε το προσωπικό των τελωνείων από ξένες χώρες μπορεί επίσης να εκτελέσει ελέγχους ασφαλείας στα αμερικανικά λιμάνια και σε εμπορευματοκιβώτια που προορίζονται για τις χώρες τους. Μέχρι τον Ιούνιο του 2008, 58 ξένα λιμάνια (13 λιμάνια στην αμερικανική ήπειρο, 23 στην Ευρώπη, 20 στην Ασία και τη Μέση Ανατολή και 2 στην Αφρική) λογοδοτούν για το 85% της κυκλοφορίας εμπορευματοκιβωτίων προορισμένα για τις ΗΠΑ συμμετέχουν στην CSI. Ιδιαίτερα σημειώνεται η σπουδαιότητα της CSI στο εμπόριο μεταξύ ΗΠΑ και ΕΕ που παρακίνησε τους δύο εμπορικούς συνεταιίρους να υπογράψουν μία διμερή συμφωνία η οποία καθορίζει ένα συνδυασμένο πλαίσιο τελωνειακής συνεργασίας. Ο μακροπρόθεσμος στόχος είναι προοδευτικά να συμπεριλάβει όλα τα ξένα λιμάνια τα οποία φορτώνουν εμπορευματοκιβώτια για να μεταφερθούν στις ΗΠΑ (Talley, 2008).

Ο νόμος για την Ασφάλεια και την Ευθύνη Για Κάθε Λιμάνι (Security and Accountability For Every (SAFE) Port Act ο οποίος υπογράφηκε το 2006, εφαρμόστηκε από τον Αύγουστο του 2007 και είναι πλήρως σε ισχύ το 2012, είναι τμήμα του ευρύτερου πλαισίου που ορίστηκε από το MTSA και ένα από τα πλέον αμφιλεγόμενα προϊόντα της αμερικανικής πολιτικής. Ο νόμος αυτός απαιτεί το DHS να αναπτύξει επιχειρησιακά πρότυπα για συστήματα ανίχνευσης για να χρησιμοποιηθούν προκειμένου να διεξάγουν ανίχνευση για πυρηνικά και ραδιολογικά υλικά σε όλα τα εμπορευματοκιβώτια που αναχωρούν από ξένα λιμάνια με προορισμό τις ΗΠΑ. Αυτό

το πρόγραμμα διαφέρει από την CSI και την Σύμπραξη Τελωνείων – Εμπορίου Ενάντια στην Τρομοκρατία (Customs – Trade Partnership Against Terrorism – C-TRAT) που θα περιγραφεί παρακάτω, καθώς θα πρέπει να διενεργείται ανίχνευση αδιαφορώντας από την προηγηθείσα εκτίμηση κινδύνου του κάθε εμπορευματοκιβωτίου. Εάν ένα εμπορευματοκιβώτιο δεν διέλθει από αυτή τη διαδικασία ανίχνευσης δεν επιτρέπεται να μεταφερθεί στις ΗΠΑ. Μία άλλη μεγάλη διαφορά μεταξύ αυτού του κανονισμού και της CSI είναι ότι η δεύτερη λειτουργεί σε αμοιβαία βάση ενώ ο πρώτος κανονισμός είναι μία μονομερής πολιτική η οποία δεν βασίζεται στην συνεργασία μεταξύ των ΗΠΑ και άλλων χωρών (Talley, 2008).

Το Πιστοποιητικό Εξακρίβωσης Ταυτότητας του Εργαζόμενου στη Μεταφορά (Transportation Worker Identification Credential – TWIC) περαιτέρω διευρύνει τους νόμους MTSA και SAFE Port. Αυτή η εγγυητική επιστολή, αρκετά ευαίσθητη όσον αφορά τα απαιτούμενα δεδομένα, απαιτεί κάθε εργαζόμενος στη μεταφορά, ο οποίος έχει πρόσβαση σε ευαίσθητες περιοχές ασφαλείας του πλοίου και των εγκαταστάσεων του λιμανιού, θα πρέπει να παρέχει βιομετρικές πληροφορίες (όπως δακτυλικά αποτυπώματα) στην κυβέρνηση των ΗΠΑ. Ένα εκτιμώμενος αριθμός ενός εκατομμυρίου ατόμων απαιτούνται να αποκτήσουν το TWIC και αυτός ο αριθμός περιλαμβάνει πιστοποιημένους από την ακτοφυλακή ναυτιλλόμενους, εργαζόμενους σε εγκαταστάσεις λιμανιού, ανθρώπους ξηράς, οδηγούς φορτηγών και άλλους που απαιτούν άνευ συνοδείας πρόσβαση σε περιοχές ασφαλείας των παράκτιων εγκαταστάσεων και πλοία που διέπονται από τον MTSA. Οι ιδιοκτήτες / διαχειριστές πλοίων και εγκαταστάσεων απαιτούνται να ενημερώνουν τους υπαλλήλους τους για την ευθύνη τους να κατέχουν ένα TWIC και ότι μέρη της εγκατάστασης και του πλοίου θα απαιτήσουν ένα TWIC για την άνευ συνοδείας πρόσβαση. Η προοπτική είναι να επαυξηθεί η ασφάλεια των περιοχών του λιμανιού απαιτώντας εκτιμήσεις απειλών ασφαλείας των προσώπων και από βελτιωμένα μέτρα πρόσβασης – ελέγχου προκειμένου να αποτραπούν εκείνοι οι οποίοι μπορούν να δημιουργήσουν μία απειλή ασφαλείας από την άνευ συνοδείας πρόσβαση σε περιοχές ασφαλείας των λιμανιών. Η καταχώρηση σε επίσημο μητρώο άρχισε τον Οκτώβριο του 2007 (Talley, 2008).

Όλες αυτές οι πολιτικές σκοπεύουν να αποτρέψουν την είσοδο στις ΗΠΑ υψηλού κινδύνου και επικίνδυνα φορτία και το κάνουν αυτό με την πραγματοποίηση ελέγχων είτε στα αμερικανικά ή στα ξένα λιμάνια. Με τα λιμάνια όμως να είναι ένα

μόνο τμήμα των εφοδιαστικών αλυσίδων, οι πολιτικές που εστιάζουν στο σκέλος της μεταφοράς που σχετίζεται με το λιμάνι, πρέπει να εφαρμοστούν σε συνδυασμό με πρωτοβουλίες που στοχεύουν να εξασφαλίσουν τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς και κόμβους της εφοδιαστικής αλυσίδας. Από τη μία πλευρά, η πρόθεση της αμερικανικής κυβέρνησης έχει ως συνέπεια, για μερικές από τις ανωτέρω πρωτοβουλίες, να επεκταθούν προοδευτικά προς αυτή την κατεύθυνση. Για παράδειγμα, η εφαρμογή του TWIC σε λιμάνια αποτελεί έναν προέλεγχο της αποτελεσματικότητάς της και της ικανότητάς της να εξασφαλίσει τιτλοποίηση εργασίας. Αυτή η ικανότητα θα παρείχε επίσης το υπόβαθρο για ενδεχόμενη εφαρμογή του κανονισμού σε περιπτώσεις υπαλλήλων που εργάζονται σε άλλα τμήματα της εφοδιαστικής αλυσίδας. Από την άλλη πλευρά, υπάρχουν κάποιοι επιπρόσθετοι κανονισμοί που στοχεύουν ακριβώς να ασφαλίσουν ολόκληρη την εφοδιαστική αλυσίδα (Talley, 2008).

Σε μία ευθεία απάντηση στα γεγονότα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου, η αμερικανική υπηρεσία τελωνείων, αφού μετονομάστηκε σε CBP, προκάλεσε την εμπορική κοινότητα να συμπράξει με αυτήν προκειμένου να σχεδιάσουν μία νέα προσέγγιση προς την αύξηση της ασφάλειας της εφοδιαστικής αλυσίδας με παράλληλη επιτάχυνση της ροής φορτίου και μεταφορών. Το αποτέλεσμα είναι το εθελοντικό πρόγραμμα Σύμπραξη Τελωνείων – Εμπορίου Ενάντια στην Τρομοκρατία (Customs – Trade Partnership Against Terrorism – C-TRAT) που υιοθετήθηκε το 2002. Το αντικείμενο του C-TRAT είναι να ασφαλίσει το χερσαίο τμήμα της εφοδιαστικής αλυσίδας μέσω μίας προσέγγισης διαχείρισης κινδύνου. Ειδικότερα, το C-TRAT καλεί τους Αμερικανούς εξαγωγείς και εισαγωγείς να αναπτύξουν από μόνοι τους και με τους συνεταίρους τους απαιτήσεις ασφαλείας. Εκείνοι οι συμμετέχοντες οι οποίοι αναπτύσσουν ένα σαφώς προσδιορισμένο πλαίσιο ασφαλείας λαμβάνουν την διάκριση Green Lane και υποβάλλονται σε λιγότερες τελωνειακές επιθεωρήσεις. Στην απουσία ενός διεθνούς κανονισμού που στοχεύει να επαυξήσει το επίπεδο ασφαλείας του χερσαίου τμήματος της μεταφορικής αλυσίδας, το C-TRAT έχει θεωρηθεί από κάποιους ως η βάση για μια μελλοντική διεθνή πρωτοβουλία (Talley, 2008).

Ένας αριθμός από άλλα αμερικανικά προγράμματα ασχολούνται επίσης με ειδικά θαλάσσια ζητήματα και καταστάσεις. Το Εθνικό Σχέδιο Προστασίας Υποδομής (National Infrastructure Protection Plan – NIPP) του 2006 είναι το πλέον σημαντικό πρόγραμμα. Το NIPP στοχεύει στην ασφάλιση κάθε δημόσιας ή ιδιωτικής υποδομής

στις ΗΠΑ η οποία κρίνεται ως κρίσιμη. Αυτό το κάνει με την παροχή σχεδίων ανά τομέα για μία συντονισμένη προσέγγιση από όλους, δημόσιους και ιδιωτικούς δρώντες που εμπλέκονται σε κάθε τομέα. Το σχέδιο αυτό χρησιμοποιείται για να θεσπίσει εθνικές προτεραιότητες, στόχους και απαιτήσεις για προστασία της υποδομής έτσι ώστε η χρηματοδότηση και οι πόροι εφαρμόζονται αποτελεσματικά και κάθε πολιτεία καθοδηγεί, εντάσσει και συντονίζει την ασφάλεια των κρίσιμων υποδομών της με τον πλέον αποδοτικό τρόπο. Το πρόγραμμα σαφώς αναφέρει 17 κρίσιμες υποδομές και βασικούς πόρους, με τα μεταφορικά συστήματα να είναι ένα από αυτά. Επιπλέον, αυτή η πρωτοβουλία είναι βασισμένη σε μία στρατηγική διαχείρισης εκτίμησης κινδύνου (risk-assessment management strategy), που περιλαμβάνει καθορισμό και προτεραιοποίηση στόχων ασφαλείας και μία εκτίμηση κινδύνων σε κρίσιμα μέσα (μεταφορά), συστήματα, δίκτυα και λειτουργίες. Άλλα ενδεικτικά παραδείγματα των σχετικών προγραμμάτων είναι το πιλοτικό σχέδιο Operation Safe Commerce που αναπτύχθηκε από τη Διεύθυνση Ασφαλείας Μεταφορών (Transportation Security Administration –TSA) και το CBP καθώς και το Megaport που αναπτύχθηκε από το Υπουργείο Ενέργειας (Department of Energy). Το πρώτο σκοπεύει να επαληθεύει τα περιεχόμενα των εμπορευματοκιβωτίων στα λιμάνια φόρτωσης, να εξασφαλίζει την φυσική ακεραιότητα των εμπορευματοκιβωτίων κατά τη μεταφορά και να παρακολουθεί την κίνησή τους στην μεταφορική αλυσίδα από την προέλευση προς τον τελικό προορισμό. Το δεύτερο διευκολύνει, από το 2003, την ανίχνευση των εμπορευματοκιβωτίων σε ξένα λιμάνια για ραδιενεργά υλικά. Γι' αυτό το λόγο, εξοπλισμός εντοπισμού ακτινοβολίας έχει τοποθετηθεί σε μερικά ξένα λιμάνια (π.χ. Πειραιάς, Σιγκαπούρη, Ρότερνταμ, Κολόμπο Μπαχάμες κλπ) καθώς επίσης και σε αμερικανικές συνοριακές πύλες (σιδηροδρομικές πύλες, αυτοκινητιστικές πύλες και μικρά λιμάνια) Βασισμένοι στην εμπειρία των προγραμμάτων Megaport και CSI, το Υπουργείο Ενέργειας και το CBP προώθησαν την Πρωτοβουλία Ασφαλούς Φορτίου (Secure Freight Initiative - SFI). Σκοπεύοντας να προωθήσει την εφικτότητα της διαδικασίας ανίχνευσης 100%, αυτή η πρωτοβουλία κατέληξε στην εγκατάσταση του σχετικού εξοπλισμού σε έξι ξένα λιμάνια. (Quasim στο Πακιστάν, Puerto Cortes στις Ονδούρες Southampton στο Ηνωμένο Βασίλειο, Port Salalah στο Ομάν, λιμάνι Σιγκαπούρης, Busan – Gamman terminal στη Νότια Κορέα) (Talley, 2008).

Ο πρωταρχικός σκοπός της αμερικανικής προσέγγισης είναι να διασφαλίσει ολόκληρη την εφοδιαστική αλυσίδα. Το θεσπισμένο καθεστώς δεν είναι ωστόσο, ικανό να εγγυηθεί ένα σημαντικά υψηλότερο επίπεδο ασφαλείας για όλες τις σχετικές κινήσεις των φορτίων. Φορτία, εργατικό δυναμικό, υπηρεσίες και ροές πληροφοριών παραμένουν σε ορισμένες πλευρές εκτεθειμένα στους ίδιους κινδύνους ασφαλείας όπως και πριν. Ζητήματα ασφαλείας κατά τη διάρκεια της συγκέντρωσης και της διανομής των φορτίων στην ενδοχώρα ή εκείνα τα ζητήματα που σχετίζονται με αρκετές προσφερόμενες υπηρεσίες κατά τη διάρκεια του χερσαίου τμήματος της μεταφοράς πρέπει ακόμα να αντιμετωπισθούν καθώς το πρόγραμμα C – TRAT λειτουργεί μόνο σε εθελοντική βάση. Η καλή προοπτική ότι με την επίτευξη ασφάλειας πριν την άφιξη των φορτίων στα αμερικανικά λιμάνια είναι ένα μέσο για να ασφαλιστούν όλες οι διαφορετικές φάσεις της μεταφοράς, είναι μάλλον αμφίβολη. Παρόμοια, ενώ αντιθέτως το TWIC εστιάζει στους υπαλλήλους στην βιομηχανία του λιμανιού, η επέκταση της εφαρμογής του σε άλλους βιομηχανικούς υπαλλήλους και υπαλλήλους μεταφοράς θα επαυξήσει την ασφάλεια. Επιπρόσθετα, αυτή η ανάπτυξη θα κατέληγε σε περαιτέρω απαιτήσεις για διακίνηση ευαίσθητων προσωπικών δεδομένων και σε αντιδράσεις των ενδιαφερομένων μερών. Τέλος, η ροή των πληροφοριών είναι μόνο μερικώς εξασφαλισμένη από τους κανονισμούς των 24 και 96 ωρών, καθώς αυτοί οι κανονισμοί δεν είναι σχετιζόμενοι κατά την διάρκεια των μεταφορικών λειτουργιών στο εσωτερικό της χώρας. Έτσι ενώ από τη μία πλευρά οι ποικίλες πρωτοβουλίες έχουν καταλήξει σε ένα υπερβολικά ρυθμισμένο πλαίσιο πολιτικής, από την άλλη πλευρά η επίτευξη ενός ικανοποιητικού επιπέδου ασφάλειας σε κάθε τμήμα της εφοδιαστικής αλυσίδας παραμένει αμφισβητήσιμη. (Talley, 2008).

2.3.3.3...Η ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Η ΕΕ αντέδρασε προς το νέο περιβάλλον ασφαλείας της μεταφοράς καθορίζοντας το δικό της νομοθετικό πλαίσιο. Αναστρέφοντας μία περίοδο αδράνειας στο ειδικό αυτό πεδίο πολιτικής η ΕΕ ανέπτυξε ένα μάλλον εκτενές περιφερειακό κανονιστικό πλαίσιο προκειμένου να παρέχει ασφάλεια στα περίπου 9.500 πλοία υπό ευρωπαϊκή σημαία (πάνω από 500 κ), 4.300 ναυτιλιακές εταιρείες, 1250 λιμάνια και πάνω από 4.100

λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες υπάρχουν στα 27 κράτη- μέλη της ΕΕ (Talley, 2008).

Αρκετό καιρό πριν από την τρομοκρατική επίθεση της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001 ένα ζήτημα που απασχόλησε την ΕΕ ήταν το πρόβλημα της ασφάλειας (security) των θαλάσσιων μεταφορών και η ύπαρξη προληπτικών μέτρων για την προστασία όχι μόνο των θαλάσσιων μεταφορών αλλά επίσης και των λιμενικών εγκαταστάσεων από τις απειλές διάπραξης σκόπιμων παράνομων ενεργειών. Έτσι στη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές [Επιτροπή, 2002-COM(2001)370], η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ήδη εξετάσει το θέμα της ασφάλειας των επιβαιόντων σε πλοία. Παράλληλα η ΕΕ είχε αναπτύξει διαχρονική συνεργασία με τις ΗΠΑ, Κίνα και Ιαπωνία για το ζήτημα της ασφάλειας ενώ αρκετά κράτη – μέλη της ΕΕ είχαν ήδη λάβει διάφορα μέτρα ώστε να προστατεύσουν τους πολίτες τους και τα μέσα μεταφοράς τους. Ωστόσο όμως υπήρξε καταλυτική η επίδραση των γεγονότων που συνέβησαν στις ΗΠΑ την 11^η Σεπτεμβρίου 2001, με αποτέλεσμα την δημιουργία μιας συνολικής Κοινοτικής πολιτικής και στον τομέα αυτό. Γενικότερα, η ΕΕ με βάση τη συνθήκη του Schengen αντέδρασε προτείνοντας σχετικά άμεσα μηχανισμούς εργασίας και συνεργασίας στο επίπεδο της ΕΕ, ώστε να επιτραπεί σε όσους ασκούν ελέγχους στα εξωτερικά σύνορα να συντονίζουν τις ενέργειές τους στο πλαίσιο μιας σφαιρικής πολυδιάστατης στρατηγικής, επικεντρωμένη στα πρόσωπα. Εκτιμήθηκε όμως, ότι ήταν απαραίτητο να εξασφαλισθεί η ασφάλεια ολόκληρης της αλυσίδας μεταφορών, από τον προμηθευτή έως τον καταναλωτή. Κατά συνέπεια έπρεπε να εξετασθεί και η αμιγώς θαλάσσια διάσταση της αλυσίδας μεταφοράς πάσης φύσεως εμπορευμάτων και προσώπων (Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου και Πάλλης, 2006).

Η αντίληψη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ήταν ότι η ΕΕ έχει ανάγκη από την εξεύρεση καθολικών λύσεων για τα ζητήματα ασφάλειας (security) θέματα μέσα σε ένα παγκόσμιο οικονομικό πλαίσιο. Με αυτό το σκεπτικό, η Επιτροπή ενθάρρυνε διεθνείς πρωτοβουλίες στα πλαίσια του Ι.Μ.Ο., όσο και σε άλλους οργανισμούς (ΙΛΟ, ΠΟΤ), επιλέγοντας μάλιστα την προώθηση μιας πολυτομεακής προσέγγισης (μεταφορές, τελωνεία, μετανάστευση, εμπόριο, διεθνής πολιτική κ.λ.π.). Μάλιστα, στις σχετικές συζητήσεις που αναπτύχθηκαν στον Ι.Μ.Ο. με τα Κράτη – Μέλη, προκειμένου αυτά να υποβάλλουν προτάσεις συνοδευόμενες από κείμενα, για τη διαμόρφωση ρεαλιστικών, αποτελεσματικών και εφαρμόσιμων διατάξεων για την ασφάλεια στη θάλασσα, η

Επιτροπή έπαιξε σημαντικό ρόλο προκειμένου να επιτευχθεί συντονισμός των θέσεων των Κρατών – Μελών. Όμως λόγω των ενδεχόμενων αρνητικών συνεπειών για το διεθνές εμπόριο, αλλά και της πιθανής ανεπάρκειας των επιμέρους λύσεων να εξασφαλίσουν τους στόχους τους, από την πρώτη στιγμή παρουσιάστηκε έντονη αντίθεση από αρκετούς φορείς για να μην ληφθούν μονομερή μέτρα. Εξάλλου δεν ήταν επιθυμία της ΕΕ το θέμα της ασφάλειας (security) στη θάλασσα να καταστεί στοιχείο αθέμιτου ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων, πολύ περισσότερο εντός της Κοινότητας (Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου και Πάλλης, 2006).

Τελικά, στην Ευρώπη υποστηρίχθηκε έντονα η ανάγκη να καθιερωθούν τόσο κοινά πρότυπα ασφάλειας, όσο και κοινά κριτήρια για τους τελωνειακούς ελέγχους. Παράλληλα η άποψη που εκφραζόταν κυρίως από τις ΗΠΑ ότι ο κίνδυνος περιορίζεται αποτελεσματικά όταν το πρόβλημα αντιμετωπίζεται μόνο στα μεγάλα λιμάνια και μόνον όσον αφορά στη μεταφορά αγαθών με εμπορευματοκιβώτια (όπως προέβλεπε η αμερικανική Πρωτοβουλία για την Ασφάλεια των Εμπορευματοκιβωτίων αμφισβητήθηκε έντονα τόσο από τους κοινωνικούς εταίρους όσο και από την Επιτροπή (Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου και Πάλλης, 2006).

Έχοντας όμως δεδομένες τις πρωτοβουλίες των ΗΠΑ και τις μεμονωμένες απαντήσεις των Κρατών – Μελών στα αιτήματα των ΗΠΑ, το Μάρτιο του 2003 το Συμβούλιο, έδωσε εντολή στην Επιτροπή να διαπραγματευτεί, προκειμένου να συνεργασθεί με τις αμερικανικές τελωνειακές αρχές για την ανάπτυξη ενός συστήματος ελέγχου των εξαγωγών, το οποίο να διασφαλίζει την ανάγκη προστασίας του διεθνούς εμπορίου που πραγματοποιείται με τη χρήση εμπορευματοκιβωτίων. Η συμφωνία επιτρέπει τελικά τον από κοινού έλεγχο της υλοποίησης των μέτρων που σχεδιάζονται με κοινή συναίνεση και βασίζεται στις αρχές της αμοιβαιότητας και της εξάλειψης των διακρίσεων που ισχύουν για όλες τις συναλλαγές ανάμεσα στην ΕΕ και στις ΗΠΑ. Ταυτόχρονα τόσο το Συμβούλιο, όσο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έκαναν δεκτή την πρόταση της Επιτροπής για να υιοθετήσουν τον Κανονισμό 725/2004, που περιλαμβάνει «αυστηρά» μέτρα προς την κατεύθυνση της άμεσης και εναρμονισμένης εφαρμογής του Κώδικα ISPS. Ειδικότερα, προκειμένου να επιτύχει την καλύτερη εφαρμογή του κώδικα, αρχικά χαρακτήρισε ως «δεσμευτικές» τις «προαιρετικές» διατάξεις του δευτέρου μέρους του Κώδικα και ακολούθως καθόρισε την 1^η Ιουλίου 2004 ως την τελική ημερομηνία για την εφαρμογή του. Επιπλέον επέκτεινε την

εφαρμογή του από την 1^η Ιουλίου 2005 στο σύνολο των επιβατηγών πλοίων που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια και απομακρύνονται περισσότερο από 20 ναυτικά μίλια από την ακτή, καθώς και από τις λιμενικές εγκαταστάσεις που τα εξυπηρετούν και έτσι δεν περιόρισε την εφαρμογή του μόνο στα πλοία που πραγματοποιούν διεθνείς πλόες, όπως προβλέπεται από τον Κώδικα. Σκοπός της τελευταίας πρόβλεψης ήταν η προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων που αποτελεί ένα αναγνωρισμένο και αναγκαίο στόχο. Επίσης με τον Κανονισμό 725/2004 ιδρύθηκε Επιτροπή MARSEC η οποία είναι μια ρυθμιστική Επιτροπή που επιβλέπει την ανάπτυξη των απαραίτητων εργαλείων εφαρμογής του τεχνικού παραρτήματος του Κανονισμού. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προεδρεύει της Επιτροπής MARSEC, η οποία αποτελείται από τους εμπειρογνώμονες από όλα τα Κράτη- Μέλη (Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου και Πάλλης, 2006).

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε λεπτομερή Λευκή Βίβλο (White Paper) για την πολιτική μεταφορών της ΕΕ το 2010 μόλις μία ημέρα μετά τα γεγονότα της 9/11. Αυτός ο απολογισμός είχε μία ευρεία αναφορά για την ασφάλεια των επιβατών σε κρουαζιερόπλοια και οχηματαγωγά καθώς επίσης και για την μεταφορά πυρηνικών αγαθών. Εκείνες οι ανησυχίες οι οποίες είχαν οδηγήσει σε αυτές τις γενικές παρατηρήσεις τροφοδοτήθηκαν από το συνδυασμό της αυξανόμενης παγκόσμιας ευαισθητοποίησης που αφορά την ασφάλεια και μίας εκτιμώμενης ανάγκης να είναι σε συμφωνία με σχετικές πρωτοβουλίες εγκεκριμένες από διεθνή φόρα ή ανεπτυγμένες από ένα εκ των γεωπολιτικών συμμάχων της περιοχής και εμπορικό εταίρο, τις ΗΠΑ. Οι τελευταίες ενήργησαν ως ο κινητήριο μοχλός για τέτοιες αναπτύξεις πρωτοβουλιών με ερευνητές που παρατήρησαν ότι οι πρώτες εκπονηθείσες νομοθεσίες ασφαλείας της ΕΕ βασίστηκαν πρωταρχικά σε υπάρχοντες ή ήδη δημοσιευμένους κανονισμούς οι οποίοι είχαν αναπτυχθεί κάπου άλλου (Talley, 2008).

Στη πραγματικότητα, όπως έχει προαναφερθεί, η πρώτη σχετική πολιτική της ΕΕ που εγκρίθηκε ήταν μία που είχε αναφορά στους διεθνείς κανονισμούς. Ο κανονισμός 725/2004 που τέθηκε σε ισχύ από το 2004 σκοπεύει την επαύξηση της ασφάλειας πλοίου και εγκαταστάσεων λιμανιών, μέσω της επιβολής της μεγαλύτερης σχετικής απόφασης του IMO, η οποία είναι ο κώδικας ISPS. Μετασχηματίζοντας τον τελευταίο σε νομοθεσία της ΕΕ, ο κανονισμός απαιτεί ότι τα σχέδια της ασφάλειας του πλοίου (Ship Security Plans - SSPs) και τα σχέδια της ασφάλειας των εγκαταστάσεων

του λιμανιού (Port Facility Security Plans – PFSPs) ορίζουν επακριβώς ένα σύνολο μέτρων ασφαλείας που πρέπει να τηρούνται από το πλοίο και τις εγκαταστάσεις του λιμανιού αντίστοιχα. Τα λιμάνια πρέπει να προσδιορίσουν απαγορευμένες περιοχές και να τις εποπτεύουν προκειμένου να αποτρέψουν μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση σε αυτές. Επίσης πρέπει να εφαρμόσουν μέτρα για να αποτρέψουν όπλα, επικίνδυνες ουσίες και συσκευές να φορτωθούν πάνω στα πλοία ή να εισαχθούν στις εγκαταστάσεις του λιμανιού. Κάθε ένα από τα 27 κράτη – μέλη της ΕΕ είναι υπεύθυνο για την επιβολή αυτής της πολιτικής εντός της εθνικής του περιοχής και ιδιαίτερα είναι εθνική υποχρέωση το κράτος να προσδιορίσει και να αξιολογήσει τα μεταφορικά μέσα και υποδομές που είναι σημαντικό να προστατέψει και να αναπτύξει πρακτικές που ελαχιστοποιούν τους κινδύνους από παράνομες πράξεις. Η πρωταρχική ανησυχία αυτής της διαδικασίας είναι να αποφύγει οποιοσδήποτε ανθρώπινες απώλειες. Η δευτερεύουσα ανησυχία είναι να υπολογίσει πως η εγκατάσταση και η διάρθρωση του λιμανιού, μπορεί γρήγορα να επανεγκαταστήσει μια κανονική λειτουργία μετά την απειλή ή την εκδήλωση ενός συμβάντος ασφαλείας. Επιπρόσθετα τα κράτη – μέλη πρέπει να καθορίσουν μέτρα ασφαλείας για τα πλοία και τα λιμάνια τα οποία δεν καλύπτονται από τον ειδικό αυτό κανονισμό (Talley, 2008).

Μέσω αυτού του κανονισμού η ΕΕ εισήγαγε αυστηρότερα μέτρα ασφαλείας από εκείνα της αντίστοιχης απόφασης του ΙΜΟ. Ενώ ο κώδικας ISPS καλύπτει πλοία που εμπλέκονται σε διεθνή ταξίδια και εκείνα τα λιμάνια που παρέχουν φιλοξενία σε αυτά τα πλοία, ο κανονισμός της ΕΕ περιέχει προβλέψεις που επεκτείνουν αυτά τα μέτρα προς τα πλοία που πραγματοποιούν εθνικά ταξίδια εντός της ΕΕ, καθώς επίσης και τις εγκαταστάσεις των λιμανιών που εξυπηρετούν αυτά τα πλοία. Η εφαρμογή αυτού του κανονισμού προχωρά πέραν του διεθνούς εμπορίου εκτός ΕΕ, για να καλύψει επιπλέον το εμπόριο και τις μεταφορές εντός της ΕΕ (μεταξύ κρατών – μελών). Επιπρόσθετα έχει επεκταθεί η πολιτική αυτή με την εφαρμογή αυτού του κανονισμού σε εκείνα τα λιμάνια τα οποία μόνο περιστασιακά μπορεί να εξυπηρετούν διεθνείς μεταφορές. Αυτή η διευρυμένη εφαρμογή έχει θεωρηθεί ως αναγκαία προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν οι κίνδυνοι σε λιμάνια που εξυπηρετούν πλοία που διεξάγουν εγχώρια ταξίδια (Talley, 2008).

Μετά την υιοθέτηση μιας πολιτικής που ασχολείται μόνο με την περιοχή του λιμανιού όπου λαμβάνει χώρα μία συνεργασία μεταξύ του λιμανιού και των θαλάσσιων

μεταφορέων, η ΕΕ κινήθηκε προς ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο ασφαλείας για την ευρωπαϊκή λιμενική βιομηχανία. Και το έκανε αυτό με την έγκριση της Οδηγίας 65/2005 (Directive 65/2005) η οποία τέθηκε σε ισχύ από τον Ιούνιο του 2007 και η οποία ισχύει σε κάθε λιμάνι στο οποίο ο Κανονισμός 725/2004 ισχύει και θεσπίζει πρακτικές ασφαλείας στην περιοχή του λιμανιού η οποία δεν καλύπτεται από τον κανονισμό 725/2004. Αυτή η περιοχή του λιμανιού όπου δεν υπάρχει δραστηριότητα μεταξύ λιμανιού – πλοίου, προσδιορίζεται από τα κράτη – μέλη. Η Οδηγία προσδιορίζει τρία επίπεδα ασφαλείας, δηλαδή το κανονικό (normal), το επαυξημένο (heightened) και εξαιρετικά υψηλό (exceptional), αντίστοιχα. Αυτά τα επίπεδα αντανακλούν διαφορές στο βαθμό του κινδύνου των διαφορετικών υπο-περιοχών στο λιμάνι και απαιτούν διαφορετικά μέτρα από τους βασικούς δρώντες. Τέτοια μέτρα είναι η δημιουργία ενός σχεδίου ασφαλείας του λιμανιού το οποίο εμπεριέχει τις αναγκαίες διαδικασίες και δράσεις που πρέπει να αναληφθούν σε ένα γεγονός συμβάντος ασφαλείας καθώς και τον ορισμό ενός αξιωματικού ασφαλείας του λιμανιού. Η εφαρμογή αυτής της οδηγίας είναι υπευθυνότητα της αρχής του λιμανιού αλλά η εποπτεία της συμμόρφωσης (για όλα τα λιμάνια στην επικράτεια ενός κράτους – μέλους της ΕΕ) είναι η ευθύνη της αρχής ασφαλείας λιμένων σε εθνικό επίπεδο. Ο Αξιωματικός Ασφαλείας του λιμανιού δρα ως πρόσωπο επαφής μεταξύ της αρχής του λιμανιού και της αρχής ασφάλειας του λιμανιού. Η συνολική διαδικασία περιοδικά αναθεωρείται, ενώ τα κράτη – μέλη εξασφαλίζουν την παρουσία ενός επίκεντρου για την ασφάλεια του λιμανιού ως το σημείο επαφής μεταξύ αυτών και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (Talley, 2008).

Η εφαρμογή αυτής της Οδηγίας παρουσιάζει ορισμένες δυσκολίες όπως την επιπρόσθετη εργασία και έτσι το επιπρόσθετο κόστος για τις αρχές του λιμανιού. Αυτές οι δυσκολίες κυρίως παρατηρούνται στην περίπτωση των λιμανιών τα οποία δεν έχουν σαφή φυσικά σύνορα. Ιδιαίτερα για εκείνα τα λιμάνια τα οποία χαρακτηρίζονται από φιλόδοξη ένταξη των ναυτιλιακών και / ή περισσότερων βιομηχανικών δραστηριοτήτων και μία λειτουργική περιφερειοποίηση η οποία επεκτείνεται πολύ πέραν των εθνικών συνόρων (ένα φαινόμενο που εκτεταμένα παρατηρείται στη Βόρεια Ευρώπη), η εφαρμογή αυτής της οδηγίας φαίνεται να προκαλεί πολύ επιπρόσθετη εργασία. Το ίδιο είναι αλήθεια στην περίπτωση εκείνων των λιμανιών τα οποία επεκτείνονται πέραν μίας ευρείας περιοχής και το σχετικό ναυτιλιακό cluster συνδέεται με ένα μίγμα ευρύτερων δραστηριοτήτων που σχετίζονται με το λιμάνι. Λόγω αυτών

των προβλημάτων οι ευρωπαϊκές λιμενικές αρχές υποστηρίζουν ότι αυτή η πολιτική πρωτοβουλία συνεπάγεται μία υπερφόρτωση αξιολογήσεων ενώ τα επιπρόσθετα μέτρα ασφαλείας ίσως φαίνονται μάλλον πλεονασμός (Talley, 2008).

Ένα πρώτο βήμα της ΕΕ να ελαχιστοποιήσει τους κινδύνους ασφαλείας σε όλη την μεταφορική αλυσίδα ήταν η έγκριση ενός αναθεωρημένου Κώδικα Κοινότητας Τελωνείων (Community Customs Code). Ο σχετικός κανονισμός 648/2005 θέσπισε ένα κοινό σύστημα ασφάλειας τελωνείων της ΕΕ βασισμένο στην εκ των προτέρων ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ εμπορικών πλοίων και αρχών τελωνείων για όλα τα αγαθά που εισέρχονται ή εξέρχονται από την ΕΕ. Η πλέον σημαντική πρόβλεψη αυτού του μέτρου είναι η εισαγωγή του καθεστώτος του Εξουσιοδοτημένου Οικονομικού Διαχειριστή (Authorised Economic Operator – AEO), που είναι το κύριο στοιχείο της στρατηγικής της ΕΕ. Κάθε διαχειριστής μεταφορικών υπηρεσιών (transport operator) μπορεί να κατέχει το καθεστώς του AEO όταν εκπληρώνει τέσσερα αλληλοσχετιζόμενα κριτήρια:

- ένα κατάλληλο μητρώο συμμόρφωσης με τις τελωνειακές απαιτήσεις
- ένα ικανοποιητικό σύστημα διαχείρισης εμπορικών μητρώων
- αποδεδειγμένη οικονομική φερεγγυότητα (όπου απαιτείται) και
- κατάλληλα πρότυπα ασφάλειας (safety) και τάξης (security) (όπου είναι εφαρμοστέα) (Talley, 2008).

Το κίνητρο για τον διαχειριστή (operator) για την επίτευξη αυτού του καθεστώτος είναι το όφελος να υφίσταται λιγότερους τελωνειακούς ελέγχους. Αυτή η ιδέα έχει καταστεί επιχειρησιακή από το ξεκίνημα του 2008 και έχει προκαλέσει σύμφωνα με τις αναφορές ένα αξιόλογο ενδιαφέρον. Καθώς το C-TRAT, το Community Customs Code και το καθεστώς του AEO είναι εθελοντικές έννοιες, ταυτόχρονα, απαιτούν ένα σημαντικό ποσό επενδύσεων και γι' αυτό το λόγο πολλοί, ως επί το πλείστον μικροί διαχειριστές (operators) συνεχίζουν να παρέχουν τις υπηρεσίες τους χωρίς να συμμορφώνονται με τα προαπαιτούμενα μέτρα του AEO (Talley, 2008).

Το 2004 το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο ζήτησε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να προετοιμάσει μία συνολική πολιτική για την προστασία των υποδομών ζωτικής σημασίας. Σε απάντηση, η Επιτροπή διατύπωσε την ιδέα ενός Ευρωπαϊκού

Προγράμματος για την Προστασία των Υποδομών Ζωτικής Σημασίας (European Program for Critical Infrastructure Protection – EPCIP) και ενός Δικτύου Πληροφοριών Προειδοποίησης Υποδομών Ζωτικής Σημασίας (Critical Infrastructure Warning Information Network – CIWIN). Δύο χρόνια αργότερα, η Επιτροπή εισηγήθηκε μια Οδηγία (Directive) η οποία παρέχει τα κύρια θεμέλια για ένα EPCIP και μια ανακοίνωση η οποία περιέχει μη δεσμευτικά μέτρα που αποσκοπούν στην διευκόλυνση της εφαρμογής της. Το πεδίο αρμοδιότητας είναι να προστατέψει εκείνες της ευρωπαϊκές υποδομές (π.χ. φυσικούς πόρους, υπηρεσίες, εγκαταστάσεις τεχνολογίας πληροφοριών, δίκτυα και περιουσιακά στοιχεία υποδομής ή τμήματα αυτών) οι οποίες εάν αποδιοργανωθούν ή καταστραφούν θα έχουν σοβαρό αντίκτυπο σε κοινωνικά κρίσιμες λειτουργίες (περιλαμβάνοντας την εφοδιαστική αλυσίδα, υγεία, τάξη, την οικονομική ή κοινωνική ευημερία) δύο ή περισσότερων κρατών – μελών, ή ενός κράτους – μέλους εάν οι υποδομές ζωτικής σημασίας βρίσκονται σε ένα άλλο κράτος – μέλος. Τέτοιες υποδομές αναγνωρίζονται σε 11 διαφορετικούς τομείς με ένα εκ των οποίων να είναι ο τομέας μεταφορών. Εκείνοι οι οποίοι εμπλέκονται στην λειτουργία αυτών των υποδομών αναμένεται να αναπτύξουν ένα σχέδιο ασφαλείας (security plan), περιγράφοντας τα μέτρα ασφαλείας τα οποία έχουν ληφθεί και ένα σχετικό σχέδιο δράσης (action plan) (Talley, 2008).

Αυτό ήταν μία κρίσιμη καμπή που αφορά τις λιμενικές υποδομές και το ευρύτερο καθεστώς μέτρων που σχετίζονται με την ασφάλεια της ΕΕ (γενικά ή ενός τομέα), καθώς οι λιμενικές υποδομές ήταν ολοκληρωτικά αποκλεισμένες από το πρόγραμμα. Η λογική αυτής της εξαίρεσης είναι ότι στην περίπτωση των ευρωπαϊκών λιμανιών, σχετικά ζητήματα καλύπτονται από την Οδηγία 65/2005 η οποία εστιάζει ρητά στην ασφάλεια του λιμανιού (port security). Η ανομοιότητα των δομικών και επιχειρησιακών συνθηκών σε διαφορετικά κράτη – μέλη ήταν το κύριο ζήτημα γι' αυτήν την απόφαση. Ο λόγος είναι ότι ένα κοινό πλαίσιο μπορεί μόνο να είναι αποτελεσματικό μόνο εάν υπάρχει μία ενιαία προσέγγιση του καθορισμού των υποδομών ζωτικής σημασίας. Σε απουσία ταυτόσημων παραδόσεων, το EPCIP θα είχε μία διαστρεβλωτική επίδραση στην αγορά οποτεδήποτε τα κράτη – μέλη θα όριζαν διαφορετικά καθεστάτα προστασίας για ταυτόσημες υποδομές Αυτή η απόφαση ελήφθη υπό το φως της σκληρής αντίδρασης από τις αρχές των ευρωπαϊκών λιμανιών και άλλων ενδιαφερόμενων φορέων οι οποίοι έδωσαν έμφαση στο ενδεχόμενο μη

αναγκαίας οικονομικής επιβάρυνσης και τη δημιουργία μίας υπερβολικά ρυθμισμένης αγοράς (Talley, 2008).

Πρέπει ωστόσο να σημειωθεί ότι η υιοθέτηση αυτής της εισήγησης θα καταλήξει στη θέσπιση μίας εθνικής αρχής προστασίας υποδομών ζωτικής σημασίας, η οποία θα ελέγχει την εφαρμογή του Σχεδίου Δράσης (action plan) σε κάθε κράτος – μέλος, την κινητοποίηση των ομάδων των ειδικών σε επίπεδο ΕΕ, σε μία διαδικασία διανομής πληροφοριών και τελικά σε μία ευρύτερη συζήτηση για την αναγνώριση και ανάλυση των αλληλεξαρτήσεων των διαφόρων ευρωπαϊκών μεταφορικών (και άλλων) υποδομών. Λαμβάνοντας υπόψη ότι παρελθούσες αποφάσεις για να εξαιρεθούν τα λιμάνια από τα μέτρα που σχετίζονται με τη μεταφορά ανατράπηκαν λόγω της συμπληρωματικότητας των μέσων μεταφοράς, αυτή η κατάσταση δεν μπορεί να φαίνεται ως αμετάκλητη (Talley, 2008).

Μαζί με τις πρωτοβουλίες οι οποίες ρητά καταπιάνονται με τις θαλάσσιες μεταφορές, η ΕΕ στράφηκε προς τα μέτρα για παροχή ασφάλειας στα χερσαία τμήματα των μεταφορικών αλυσίδων. Η Επιτροπή έχει εισηγηθεί ένα κανονισμό για επαύξηση της ασφάλειας της εφοδιαστικής αλυσίδας μέσω της εισαγωγής του ασφαλούς καθεστώτος λειτουργίας. Το προτεινόμενο σχέδιο δεν είναι ένα καινούργιο σχέδιο: οι χειριστές που εκπληρώνουν ειδικές απαιτήσεις ασφαλείας θα αμείβονται με ένα καθεστώς ποιότητας και έτσι θα υφίστανται λιγότερους ελέγχους ασφαλείας εντός των κρατών – μελών της ΕΕ. Αυτή ήταν η πρώτη απόπειρα της ΕΕ για παροχή ασφάλειας στο χερσαίο τμήμα των μεταφορικών αλυσίδων μέσω ενός κανονισμού αποκλειστικά αφιερωμένο σε αυτό το τμήμα. Καθώς μερικές περιοχές του λιμανιού εμπλέκονται σε εφοδιαστικές αλυσίδες και αρκετοί εμπλεκόμενοι αλληλεπιδρούν εντός αυτών των περιοχών, η έγκριση αυτού του κανονισμού θα επηρεάσει αναμφίβολα και τα λιμάνια, ιδιαίτερα καθώς θα υπονοηθεί ότι κάθε ένας ατομικός επιχειρηματικός παράγοντας στην ευρωπαϊκή αγορά των μεταφορών, περιλαμβάνοντας τους αποστολείς των φορτίων, τις εταιρείες μεταφορών, τους πράκτορες μεταφορών και τις λειτουργίες προστιθέμενης αξίας (π.χ. αποθήκες εμπορευμάτων τερματικούς σταθμούς της ενδοχώρας κ.λ.π) θα έχουν να εκπληρώσουν ορισμένες απαιτήσεις διαχείρισης ασφαλείας. Αυτές οι απαιτήσεις θα περιλαμβάνουν φυσική ασφάλεια, έλεγχος πρόσβασης, διαδικαστική ασφάλεια, ασφάλεια προσωπικού, διαδικασίες πιστοποίησης, ασφάλεια πληροφοριών και επίγνωση της ανάγκης εκπαίδευσης (Talley, 2008).

Η ουσία του προτεινόμενου κανονισμού προκάλεσε αντιδράσεις από διάφορους ενδιαφερόμενους φορείς. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Λιμένων (European Sea Ports Organization – ESPO), η ενδιαφερόμενη ομάδα που αντιπροσωπεύει όλες τις αρχές των ευρωπαϊκών λιμανιών, καλωσόρισε την διεύρυνση του πλαισίου των μέτρων ασφαλείας της ΕΕ σε όλες τις μορφές της μεταφοράς αλλά διαφώνησε για την ελάττωση των ελέγχων ασφαλείας μαζί με την σαφήνεια για το πώς εφαρμόζεται η υφιστάμενη νομοθεσία ασφαλείας. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Λιμένων (ESPO) τόνισε την σπουδαιότητα ενός κατάλληλου προτύπου ελαχίστης ασφάλειας που να μπορεί να εφαρμοσθεί σε όλους τους εμπλεκόμενους διαχειριστές στην εφοδιαστική αλυσίδα αντί για ένα εθελοντικό σχέδιο το οποίο δεν εξαναγκάζει τα πιο αδύνατα μέρη της αλυσίδας να συμμετέχουν. Επιπρόσθετα, οι λιμενικές αρχές και άλλοι ενδιαφερόμενοι φορείς συνηγόρησαν ότι με την επέκταση των σχετικών προτύπων η εφαρμογή του καθεστώτος ασφαλείας ΑΕΟ και για το διεθνές και για το εντός της ΕΕ εμπόριο μπορούσε και θα έπρεπε να προσφέρει επαρκείς δυνατότητες για εφαρμογή σε όλα τα τμήματα των αναπτυγμένων εφοδιαστικών αλυσίδων στην εσωτερική ευρωπαϊκή αγορά. (Talley, 2008).

Με τον ευρωπαϊκό τομέα μεταφορών να τονίζει το σημαντικό κόστος υλοποίησης και το ενδεχόμενο περαιτέρω αρνητικών επιπτώσεων πάνω στις επιχειρήσεις τους και συνηγορώντας η ανάγκη να αποφευχθεί να αναπτυχθεί μία υπερβολικά ρυθμισμένη αγορά η οποία θα προκαλούσε σοβαρή ζημιά στις μικρές επιχειρήσεις ενώ θα έφερνε μόνο μικρότερα οφέλη ασφαλείας, η ΕΕ αποφάσισε να επανεκτιμήσει την ανάγκη για περαιτέρω δράση βασιζόμενη στην εμπειρία της εφαρμογής της ιδέας του ΑΕΟ και της εκτίμησης του εάν αυτή η ιδέα παρέχει επαρκή εργαλεία για να αυξήσει την προστασία της μεταφοράς εντός της ΕΕ της εφοδιαστικής αλυσίδας ενάντια σε παράνομες πράξεις (Talley, 2008).

2.3.3.4...ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΩΝ ΕΕ – ΗΠΑ

Μία σύγκριση του περιεχομένου και των κύριων προβλέψεων των αναθεωρημένων αμερικανικών πρωτοβουλιών και των σχετικών με την ασφάλεια της μεταφοράς πρωτοβουλιών της ΕΕ θα υποδείκνυε ότι τον πρώτο καιρό οι αρμόδιοι για τη λήψη των αποφάσεων ενέκριναν παρόμοιες στρατηγικές. Το γεγονός ότι τα μέτρα της ΕΕ

ξεκίνησαν και υιοθετήθηκαν σε πιο πρόσφατο χρονολογικό σημείο οδηγεί στο συμπέρασμα ότι στο πεδίο της πολιτικής της ασφάλειας (security) η ΕΕ ακολούθησε το μονοπάτι το σχεδιασμένο από τον γεωπολιτικό του σύμμαχο και εμπορικό του συνεταίρο (Talley, 2008).

Ο πρώτος στόχος και για τις ΗΠΑ και για την ΕΕ ήταν να εφαρμόσουν τις διεθνείς αποφάσεις με τον αυστηρότερο δυνατό τρόπο. Έχοντας συναινέσει ή ακόμα πρωτοπορώντας, στην έγκριση του κώδικα ISPS στα πλαίσια το IMO και οι ΗΠΑ και η ΕΕ προσάρμοσαν τα αντίστοιχα καθεστώτα περιφερειακής πολιτικής προκειμένου να μετασχηματίσουν τον Κώδικα σε ένα υποχρεωτικό εθνικό ρυθμιστικό πλαίσιο. Το γεγονός ότι οι ΗΠΑ είχαν υιοθετήσει το Νόμο Ακτοφυλακής και Ασφάλειας Θαλάσσιας Μεταφοράς (Coast Guard and Maritime Transportation Security Act – MTSA) 16 μήνες πριν η ΕΕ υιοθετήσει ένα σχετικό κανονισμό ίσως να μην είναι μία καθαρή ένδειξη της αμερικανικής «ηγεσίας» και να αποδίδεται στην ύπαρξη μιας περισσότερης σύνθετης ευρωπαϊκής διαδικασίας διαμόρφωσης πολιτικής. Ακόμα, αυτή η ένδειξη επαυξάνεται περαιτέρω από το γεγονός ότι και οι δύο επέκτειναν την εφαρμογή αυτού του διεθνούς κανόνα με τον ίδιο τρόπο, π.χ. στο παράκτιο εμπόριο. Παρόμοιες υπερατλαντικές στρατηγικές αναγνωρίζονται επίσης όταν γίνεται σύγκριση του αμερικανικού C – TRAT και του αναθεωρημένου τελωνειακού κώδικα της ΕΕ ο οποίος τέθηκε σε ισχύ δύο χρόνια αργότερα. Και οι δύο πολιτικές σκοπεύουν στην ασφάλεια της χερσαίας πλευράς της μεταφορικής αλυσίδας, μέσω ενός εθελοντικού σχεδίου που επιβραβεύει και το οποίο παρέχει παρόμοια οφέλη σε διαχειριστές που διαθέτουν τα απαιτούμενα προσόντα. (Talley, 2008).

Οι πρώτες υιοθετημένες πολιτικές που πραγματεύονταν ρητά με την ασφάλεια λιμένα παρέχουν περαιτέρω στρατηγικές ομοιότητες καθώς επίσης και ενδείξεις της αμερικανικής «ηγεσίας». Οι ΗΠΑ κινήθηκαν πρώτα μέσω μίας πρωτοβουλίας με παγκόσμια επίπτωση π.χ. τη CSI και η ΕΕ ακολούθησε με διάφορους τρόπους. Ειδικότερα, υπέγραψε μία διμερή συμφωνία με τις ΗΠΑ και δύο μισαίχρονια αργότερα ενέκρινε την πρώτη της πολιτική με το πλαίσιο εφαρμογής να επαυξάνει την ασφάλεια λιμένα πέραν από τις προβλέψεις του ISPS κώδικα και του Κανονισμού 65/2005. Από την μια πλευρά, αυτή η κίνηση ήταν σε μια ορισμένη έκταση η ευρωπαϊκή αντίδραση προς τις αντίστοιχες αμερικανικές πρωτοβουλίες. Από την άλλη πλευρά, το γεγονός ότι αυτός ο ευρωπαϊκός κανονισμός δεν έχει πολλές κοινές προβλέψεις με τις αμερικανικές

πολιτικές παρείχε ένα πρώτο υπαινιγμό μίας αναδυόμενης ευρωπαϊκής διαφοροποίησης (Talley, 2008).

Με το ίδιο πνεύμα, η δημοσίευση και έγκριση του σχεδίου NIPP ακολουθήθηκε από την πρόταση του προγράμματος EPCIP με τους κανόνες να μοιράζονται πολλά κοινά χαρακτηριστικά. Και οι δύο πρωτοβουλίες επικεντρώνονται στην προστασία υποδομών ζωτικής σπουδαιότητας σε μια ευρεία ποικιλία οικονομικών τομέων τοποθετώντας τον τομέα των μεταφορών στη κεντρική σκηνή (Talley, 2008).

Πρόσφατα έχουν υπάρξει σαφή σημάδια ότι η προσέγγιση της ΕΕ έχει μετατοπισθεί προς ένα διαφορετικό μονοπάτι. Ενώ αντιθέτως στις ΗΠΑ η θέσπιση επιπρόσθετων κανόνων προκειμένου να επαυξηθεί περαιτέρω η ασφάλεια της θαλάσσιας μεταφοράς και της εφοδιαστικής αλυσίδας, θεωρείται ουσιαστική, οι διαμορφωτές πολιτικής και αρκετοί ενδιαφερόμενοι φορείς στην Ευρώπη επιδεικνύουν δυσαρέσκεια με την εισαγωγή επιπλέον κανόνων (Talley, 2008).

Ενώ οι ΗΠΑ έχουν εφαρμόσει το πρόγραμμα TWIC, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε να αντιδράσει ξεκινώντας μία μελέτη για τα καθεστώτα πρόσβασης στα λιμάνια και μία διαδικασία διαβούλευσης οι οποίες εξέτασαν την εφικτότητα και το ενδεχόμενο εισαγωγής σχεδίων για κάρτες προσδιορισμού ταυτότητας στα ευρωπαϊκά λιμάνια. Ενδιαφερόμενοι φορείς συνεχίζουν να αντιτίθενται ως προς την πρακτική πλευρά του κανόνα. Αυτό δεν είναι ελάχιστο θέμα επειδή ούτε οι ορισμοί του «λιμανιού» και της «περιοχής του λιμανιού» είναι εύκολοι, ούτε όλα τα λιμάνια είναι οριοθετημένα με φράκτη και απροσπέλαστα. Επιπλέον, στην ευρωπαϊκή περίπτωση η γενική δημόσια αντιμετώπιση όσον αφορά τα υπάρχοντα ή τα αντιλαμβανόμενα ως κενά πολιτικής ασφάλειας φαίνεται να είναι ένα ήσσονος σημασίας ζήτημα, ενώ αντιθέτως οι οικονομικές επιπτώσεις του κανόνα εκτιμώνται να είναι σημαντικές. Απόψεις σκεπτικισμού όσον αφορά ένα ευρωπαϊκό σχέδιο προκύπτουν από το γεγονός ότι η ατζέντα της πολιτικής λιμένων της ΕΕ θεωρεί την ενίσχυση της σχέσης ανάμεσα στις πόλεις και τα λιμάνια τους ως ένα μείζον ζήτημα. Η προώθηση της εικόνας των ευρωπαϊκών λιμανιών και η παροχή καλύτερης πρόσβασης του κοινού σε αυτά είναι θέματα τα οποία έχουν γίνει ένα μείζον μέλημα των ίδιων των λιμανιών, των θαλάσσιων ευρωπαϊκών περιφερειών και των κρατών – μελών. Με την αναθεώρηση της πρόσφατης ευρωπαϊκής πολιτικής λιμένων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σαφώς

αναζητώντας τρόπους να βελτιωθεί η εικόνα των λιμανιών και η ενσωμάτωσή τους με τις «πόλεις τους», η προώθηση ζητημάτων ελέγχων πρόσβασης, περιλαμβάνοντας απαιτήσεις για συστήματα επιτήρησης διέλευσης, ή ο χειρισμός των πληροφοριών από αρμόδιες αρχές και / ή λιμενική μονάδα, έχουν συχνά θεωρηθεί ως εξελίξεις οι οποίες περαιτέρω απομακρύνουν το λιμάνι από την πόλη του. Όλοι αυτοί οι παράγοντες εξηγούν γιατί η ΕΕ παραμένει απρόθυμη να υιοθετήσει ένα κανονισμό για την πρόσβαση του προσωπικού σε ευαίσθητες από την άποψη της ασφάλειας περιοχές των λιμανιών και των πλοίων (Talley, 2008).

Λόγω των αντιδράσεων από πολλούς ενδιαφερόμενους φορείς που ασχολούνται με τις μεταφορές, το προτεινόμενο πρόγραμμα EPCIP το οποίο απλά προσπαθεί να θεσπίσει ένα πλαίσιο παρόμοιο προς εκείνο του αντίστοιχου εθελοντικού αμερικανικού C – TRAT, κατέληξε σε ένα αδιέξοδο. Διενέξεις επίσης κατέληξαν στην εξαίρεση λιμανιών από το σχέδιο του κανόνα. Οι ενδιαφερόμενοι φορείς, περιλαμβανομένων των λιμενικών αρχών και των μεταφορέων εμπορευμάτων υπέδειξαν ότι ο προτεινόμενος κανονισμός δεν αντιστοιχεί ούτε προς τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της ευρωπαϊκής λιμενικής αγοράς ούτε προς τις ανάγκες του χερσαίου τμήματος των ευρωπαϊκών εφοδιαστικών αλυσίδων. Πολλές μεταφορικές εταιρείες στην ΕΕ είναι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, έτσι το κόστος εφαρμογής του EPCIP θα επιδείνωνε την ανταγωνιστικότητά τους και θα εξανάγκαζε πολλές από αυτές να φύγουν από την αγορά. (Talley, 2008).

Η πλέον πρόσφατη ένδειξη μιας χαρακτηριστικής προσέγγισης της ΕΕ είναι η απερίφραστη κριτική του νόμου SAFE Port (SAFE Port Act) όπως εκφράστηκε από τους ενδιαφερόμενους φορείς, περιλαμβανομένων των λιμενικών αρχών, των μεταφορέων, των πλοιοκτητών, των κρατών – μελών (π.χ. Βέλγιο, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ιταλία, Ισπανία, Ολλανδία και το Ηνωμένο Βασίλειο) και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Ο νόμος SAFE Port απαιτεί σε κάθε λιμάνι της αλλοδαπής με εμπορευματοκιβώτια που προορίζονται για τις ΗΠΑ, να εγκατασταθεί ο κατάλληλος εξοπλισμός ανίχνευσης. Μια βασική κριτική αφορά τα προβλήματα της εφαρμογής, ιδιαιτέρως δε την ανάγκη για τα λιμάνια να διαχωρίζουν τα εμπορευματοκιβώτια που προορίζονται για τις ΗΠΑ προκειμένου να διέρχονται από τις διαδικασίες ανίχνευσης. Αυτό οδηγεί σε απαιτήσεις για επιπλέον επίπεδες περιοχές σε πολλά τμήματα του λιμανιού όπως τερματικούς σταθμούς, περιοχές αποθήκευσης κλπ., σε απαιτήσεις για

επιπλέον προσωπικό και σε απαιτήσεις για επενδύσεις σε νέο εξοπλισμό ανίχνευσης. Άλλη κριτική που σχετίζεται με την εφαρμογή του νόμου αναφέρεται στην έλλειψη αποτελεσματικότητας της ανίχνευσης κλπ. Σύμφωνα με τις λιμενικές αρχές το μεγαλύτερο πρόβλημα του νόμου SAFE είναι ότι αυτός ο κανόνας δεν είναι θεμελιωμένος σε μία προσέγγιση βασισμένη στον κίνδυνο όπως θα έπρεπε να είναι κάθε πολιτική που σχετίζεται με την ασφάλεια (Talley, 2008).

Η ζωτική ερώτηση φαίνεται να είναι η κατανομή σε ότι αφορά τα κόστη εφαρμογής π.χ. εάν αυτό θα έπρεπε να αναληφθεί από τις κυβερνήσεις, από λιμενικές αρχές, από διαχειριστές ή χρήστες. Εκτιμήσεις υποδεικνύουν ότι το κόστος του εξοπλισμού ανίχνευσης θα υπερβεί τα 100 εκατομμύρια δολάρια για κάθε ευρωπαϊκό λιμάνι. Υπάρχουν ήδη ανησυχίες ότι αυτό ενδεχομένως θα επέβαλε έναν ανεπιθύμητο ρυθμιστικό φραγμό για την είσοδο στην αγορά και τα μεγαλύτερα λιμάνια θα είναι τα μόνα τα οποία θα μπορούσαν να αντέξουν τα σχετικά κόστη και έτσι θα κυριαρχούσαν στο εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων με τις ΗΠΑ. Πρωτίστως με αυτόν τον κανόνα όντας ένας μονόπλευρος κανόνας, οι Αμερικανοί παραγωγοί και εξαγωγείς των οποίων τα φορτία δεν υπόκεινται σε διαδικασία ανίχνευσης κερδίζουν ένα σημαντικό πλεονέκτημα κόστους έναντι με τους μη Αμερικανούς ανταγωνιστές τους. Με εκτιμήσεις ότι ο κανόνας επηρεάζει το αξίας 500 δισεκατομμυρίων δολαρίων αμερικανικό εμπόριο και περίπου 600 λιμάνια της αλλοδαπής, ένας αριθμός αντιδράσεων και σκεπτικιστικών απόψεων που αφορούν τον νόμο SAFE Port εκφράζονται από ενδιαφερόμενους φορείς και διαμορφωτές πολιτικής παγκοσμίως. (π.χ. Κίνα, Σιγκαπούρη και Καναδάς) και ακόμα και εντός τις ΗΠΑ (Talley, 2008).

Αυτές οι ανησυχίες που σχετίζονται με το κόστος καθώς επίσης και ερωτήματα που αφορούν την αναγκαιότητα μιας αμοιβαίας εφαρμογής του κανόνα συμμερίζονται οι διαμορφωτές πολιτικής στην Ευρώπη. Η προσδοκία ενός αρνητικού αντίκτυπου στο ισοζύγιο πληρωμών της ΕΕ, ιδιαίτερα στο διμερές εμπόριο ΕΕ-ΗΠΑ και η αντίθεση των ενδιαφερομένων φορέων περιόρισαν το ενδεχόμενο ενός παρόμοιου κανόνα της ΕΕ. Επίσης οδηγήθηκαν σε μία εκστρατεία προκειμένου οι αμερικανικές αρχές να αναθεωρήσουν αυτόν τον ειδικό κανονισμό. Επιπλέον, υπάρχουν ενστάσεις για τη συλλογή και πρωτίστως για την διανομή των δεδομένων που παράγονται με τη διαδικασία της ανίχνευσης και αυτό δεν είναι ήσσονος σημασίας επειδή ο νόμος SAFE δεν προσδιορίζει ποιος συλλέγει, διατηρεί, μοιράζει και αναλύει τα προφανώς

ευαίσθητα δεδομένα. Αυτές οι ενστάσεις είναι έντονα συσχετιζόμενες με το γεγονός ότι αυτή η διαδικασία διασφαλίζει μία Τρίτη περιοχή χωρίς το κράτος του λιμένα να απολαμβάνει οποιοδήποτε άμεσο όφελος. Ο κοινός παρανομαστής, ωστόσο, είναι η συνηγορία ότι αυτός ο κανόνας επιβάλλει ένα περιττό βάρος ενώ αντίθετα η ευρωπαϊκή λιμενική βιομηχανία δεν αντιμετωπίζει οποιαδήποτε ουσιαστικά κενά πολιτικής ασφαλείας (Talley, 2008).

Μετά την υιοθέτηση ενός κεντρικού πλαισίου πολιτικής που σχετίζεται με την ασφάλεια της θαλάσσιας μεταφοράς το οποίο επαυξάνει την ενιαία και πλέον εκτεταμένη δυνατή εφαρμογή των σχετικών διεθνών κανόνων, η πρόοδος προς επιπρόσθετους κανόνες και αναπόφευκτες επικαλύψεις σε κάποιο βαθμό έχει επιβραδυνθεί. Επιπλέον ενδείξεις αυτής της προσέγγισης της ΕΕ για την ασφάλεια μεταφοράς παρέχονται από την απουσία ευρωπαϊκών κανονισμών οι οποίοι θα αντιστοιχούσαν στις αμερικανικές πρωτοβουλίες όπως ο κανόνας των 96 ωρών (96 – hour rule). Ακόμα η εφαρμογή του αντίστοιχου ευρωπαϊκού «σχεδίου εκ των προτέρων δήλωσης φορτίου» (“advanced cargo declaration scheme”), η ευρωπαϊκή εκδοχή του κανόνα των 24 ωρών (24 – hour rule), ήταν εκπρόθεσμη στο χρονοδιάγραμμα. Η αντίρρηση των ενδιαφερομένων φορέων παραμένει σταθερή και ρητή, με τους ευρωπαίους αποστολείς φορτίων να ισχυρίζονται ότι αυτό το σχέδιο ήταν ένα άλλο περιττό γραφειοκρατικό φορτίο το οποίο απαιτεί την ανταλλαγή με τους εμπορικούς εταίρους πολύ ευαίσθητων εμπορικών πληροφοριών, απαιτώντας έτσι την εξαίρεσή τους από το σχέδιο (Talley, 2008).

Γενικά, πέραν της περιορισμένης προθυμίας να συμμετέχουν σε καθεστώα ανταλλαγής πληροφοριών, αρκετοί ενδιαφερόμενοι φορείς στην Ευρώπη τονίζουν τα σημαντικά κόστη για την εφαρμογή επιπρόσθετων προσπαθειών για ενίσχυση της ασφαλείας της μεταφοράς. Μία πρόσφατη μελέτη της UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) (2007) παρέχει μια παγκόσμια επισκόπηση για τα κόστη που απαιτούνται προκειμένου να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις για την ασφάλεια των λιμένων. Βασιζόμενοι στις απαντήσεις της επισκόπησης η UNCTAD εκτίμησε τις δαπάνες τις σχετιζόμενες με τον ISPS κώδικα να κυμαίνονται μεταξύ 1.1 δισεκατομμυρίων δολαρίων και 2.3 δισεκατομμυρίων δολαρίων αρχικά και 400 εκατομμυρίων δολαρίων και 900 εκατομμυρίων δολαρίων ετήσια. Αυτές οι δαπάνες θα ήταν ισοδύναμες προς αυξήσεις στις πληρωμές των διεθνών ναυτιλιακών ναύλων 1%

και 0.5% αντίστοιχα. Μία συχνά τονιζόμενη δυσκολία είναι για την ενδεχόμενη κινητοποίηση του κατάλληλου δημοσίου και ιδιωτικού κεφαλαίου προκειμένου να εγγυηθεί την εφαρμογή οποιωνδήποτε περαιτέρω κανόνων που σχετίζονται με την ασφάλεια. Αξίζει να συγκριθεί αυτή η στάση με την πρόσφατη εμπειρία όπου οι ενδιαφερόμενοι φορείς στη Βόρεια Αμερική συνηγορούν στην ανάγκη να αυξηθεί η επίγνωση και εξαναγκάζουν τους εταίρους τους στην εφοδιαστική αλυσίδα να υιοθετήσουν μέτρα ασφαλείας ακόμα και αν αναγνωρίζουν ότι οι απαιτήσεις ασφαλείας έχουν υψηλό κόστος και βάζουν περισσότερους φραγμούς για να διεξάγεται κανονική επιχειρηματική δραστηριότητα (Talley, 2008).

Οι συνέπειες του κόστους δεν είναι, ωστόσο, παρόμοιες για όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς. Οι ναυτιλιακές εταιρείες αντιμετωπίζουν ένα μικρό κόστος εφαρμογής συγκρινόμενο προς το σύνολο των απαιτούμενων επενδύσεων για την επιχειρησιακή λειτουργία ενός πλοίου. Η κατάσταση των πραγμάτων στην λιμενική βιομηχανία είναι αρκετά σύνθετη. Τα κόστη ασφαλείας διαφέρουν σύμφωνα προς το μέγεθος του λιμανιού (μικρά ή μεγάλα λιμάνια καθώς επίσης και τον τύπο του φορτίου που εξυπηρετούν (εμπορευματοκιβώτια, ξηρό φορτίο κ.λ.π.). Το παράδειγμα της εφαρμογής του κώδικα ISPS είναι χαρακτηριστικό. Καθώς πρόσφατα εκτιμήθηκε ο μέσος όρος επένδυσης για χρηματοδότηση των απαιτήσεων του κώδικα ISPS είναι 464.000 ευρώ ανά λιμάνι και τα ετήσια τρέχοντα κόστη είναι 234.000 ευρώ. Το μεγαλύτερο μερίδιο των αρχικών επενδύσεων αφιερώνεται στις χερσαίες προσβάσεις – εισόδους και τα ηλεκτρονικά συστήματα και το μεγαλύτερο μερίδιο από τα ετήσια κόστη συντηρήσεως απορροφάται από το προσωπικό (σχεδόν το 60% του συνόλου) με τις συνολικές απαιτούμενες επενδύσεις συμμόρφωσης να διαφέρουν σημαντικά μεταξύ των ευρωπαϊκών λιμενικών εγκαταστάσεων (διευκολύνσεων) συμφώνως με την κλίμακα του λιμανιού ή τον τύπο της αγοράς ή των αγορών που εξυπηρετούνται. Τα καθεστάτα χρηματοδότησης για να αντιμετωπισθούν αυτά τα κόστη κυμαίνονται από μία πλήρη χρηματοδότηση από την αρχή του λιμένα μέχρι από μηχανισμούς καθοδηγούμενους από τις αγορές. Γενικά, οι μηχανισμοί μπορούν να περιλαμβάνουν μία αύξηση στους λιμενικούς δασμούς και / ή μία επιβάρυνση ασφαλείας επιβαλλόμενη για κάθε χρήστη του λιμανιού και / ή για κάθε κρατική βοήθεια. Μεταξύ ενός δείγματος των 27 ευρωπαϊκών λιμενικών εγκαταστάσεων, 23% έλαβαν επιδοτήσεις προκειμένου να χρηματοδοτήσουν τα μέτρα ασφαλείας Ένα άλλο ποσοστό 19%

χρησιμοποίησε μία αύξηση στους δασμούς λιμένα και ένα ποσοστό 55% εισήγαγε ένα δασμό ασφαλείας. Αυτή η ποικιλία στα σχέδια χρηματοδότησης καθιστά τη δημιουργία ενός ισορροπημένου πεδίου ανταγωνισμού μεταξύ των λιμανιών της ΕΕ δύσκολη (Talley, 2008).

Στις ΗΠΑ το συνολικό ετήσιο κόστος του κανόνα TWIC (π.χ. εγγραφή μέλους, έκδοση αδείας, εκτιμήσεις απειλής, παραγωγή κάρτας και πρόγραμμα υποστήριξης) εκτιμάται στα 189 εκατομμύρια δολάρια. Ο νόμος SAFE Port απαιτεί 400 εκατομμύρια δολάρια κάθε χρόνο. Δημόσια κεφάλαια διατίθενται να χρησιμοποιηθούν από τον τομέα των λιμένων ακόμα και αν το 2009 οι προβλέψεις του αμερικανικού προϋπολογισμού για χρηματοδότηση της ασφάλειας των λιμένων ελαττώθηκαν συγκρινόμενες με τις αντίστοιχες προβλέψεις του αμερικανικού προϋπολογισμού του 2008. Στην ΕΕ το καθεστώς χρηματοδότησης για ασφάλεια είναι διαφορετικό. Ενώ οι δύο πρώτοι από τους αναφερόμενους χρηματοδοτικούς μηχανισμούς συμφωνούν με τους ευρωπαϊκούς εσωτερικούς κανόνες της αγοράς, δεν αποτελεί επιλογή η κρατική υποστήριξη. Μια τέτοια υποστήριξη θα μπορούσε να θεωρηθεί μία παρέμβαση στους μηχανισμούς τιμών και μία στρέβλωση του ανταγωνισμού στην περίπτωση μίας αξιολογής ανόμοιας βιομηχανίας. Ακόμα και αν κάποιος ίσως θεωρούσε την ασφάλεια ως ένα δημόσιο αγαθό, το ενδεχόμενο η ΕΕ να επιτρέψει τη κρατική χρηματοδότηση των μέτρων ασφαλείας φαίνεται αμυδρό (Talley, 2008).

Μερικές από τις αμερικανικές πολιτικές ασφαλείας που στοχεύουν στη παροχή ασφαλείας στο σύνολο των μεταφορικών συστημάτων και των εφοδιαστικών αλυσίδων έχουν σημαντικό αντίκτυπο πέραν των αμερικανικών συνόρων. Ορισμένοι ενδιαφερόμενοι φορείς στην Ευρώπη έχουν εκφράσει την δυσαρέσκειά τους με τον αντίκτυπο που αυτές οι αμερικανικές πολιτικές ασφαλείας επιδρούν στα ευρωπαϊκά (θαλάσσια) μεταφορικά συστήματα και εμπόριο. Επιπλέον, μετά από μια μακροχρόνια πρακτική των εξελίξεων των θαλασσίων πολιτικών, η προτίμηση των ενδιαφερόμενων ναυτιλιακών ομάδων που αντιπροσωπεύουν ενδιαφερόμενους φορείς σε ένα ευρωπαϊκό επίπεδο έχουν τη θέση ότι οι σχετικές πολιτικές να ασκούνται σε διεθνές και όχι περιφερειακό επίπεδο. Το πλαίσιο των προτύπων για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας το οποίο πρόσφατα υιοθετήθηκε (2007) από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τελωνείων (World Customs Organization – WCO) είναι ενδεικτικό. Το αποκαλούμενο πλαίσιο SAFE βασίζεται στον Κώδικα Ευρωπαϊκών Τελωνείων (European Customs

Code) και θεσπίζει πρότυπα τα οποία επαυξάνουν την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας μέσω της εθελοντικής συνεργασίας των ενδιαφερομένων φορέων. Το πλαίσιο εφαρμόζει μία μέθοδο βασιζόμενη στην διαχείριση κινδύνου (risk – management approach) στην περίπτωση των φορτίων και των εμπορευματοκιβωτίων που διακινούνται στα κράτη – μέλη του WCO επιζητώντας, μεταξύ άλλων, για μία διεθνή εφαρμογή του καθεστώτος AEO Όπως έχει ήδη λεπτομερώς αναφερθεί, το καθεστώς αυτό είναι σύμφωνο με τις προβλέψεις του ευρωπαϊκού Αναθεωρημένου Κώδικα Τελωνείων (EU Revised Customs Code). Αυτός ο διεθνώς συμφωνημένος κανόνας παρέχει ένα διαφωτιστικό παράδειγμα των διαφορετικών μεθόδων διαμόρφωσης πολιτικής που παρατηρούνται στις ΗΠΑ και στην ΕΕ. Ενώ η ΕΕ προάγει πρωτοβουλίες ασφαλείας προς τους διεθνείς οργανισμούς, είναι διστακτική να αντιδράσει για απαιτήσεις για περαιτέρω πρωτοβουλίες περιφερειακής πολιτικής (Talley, 2008).

Τέλος αξίζει να αναφερθεί ότι μετά τα γεγονότα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001 και την επακόλουθη αναδιοργάνωση των κρατικών υπηρεσιών ασφαλείας, η αμερικανική ακτοφυλακή (USCG) ενεργεί ως ένας ξεχωριστός φορέας εντός του Υπουργείου Εσωτερικής Τάξης των ΗΠΑ (DHS) ο οποίος αντιμετωπίζει ζητήματα θαλάσσιας ασφαλείας. Το DHS επιβλέπει τις μεγαλύτερες κρατικές αρχές που σχετίζονται με την ασφάλεια και επίσης ελέγχει την πλειοψηφία των αμερικανικών πολιτικών και προγραμμάτων ασφαλείας. Συγκρινόμενο προς το καθεστώς των ΗΠΑ, το πλαίσιο της πολιτικής ασφαλείας της ΕΕ είναι περισσότερο συγκεντρωτικό. Δύο Γενικές Διευθύνσεις (Directorate Generals – DGs) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είναι υπεύθυνες για να προτείνουν όλες τις πολιτικές τις σχετιζόμενες με την ασφάλεια της μεταφοράς, να αποφασιστούν ακολούθως σύμφωνα με την πρότυπη νομοθετική διαδικασία της ΕΕ (π.χ. περιλαμβάνοντας διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους φορείς, την συμμετοχή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και την τελική απόφαση από το Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών). Η εφαρμογή κάποιων από τις πολιτικές της ΕΕ είναι ευθύνη των κρατών – μελών. Όσον αφορά τις υπόλοιπες από τις πολιτικές ασφαλείας, η εφαρμογή έγκειται στους διαχειριστές (operators) των μεταφορικών υποδομών π.χ. λιμενικές αρχές, διαχειριστές τερματικών σταθμών, κ.λ.π., με τους εθνικούς κυβερνήσεις να ελέγχουν την εφαρμογή τους (Talley, 2008).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ -3 ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

3.1.....ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Η πειρατεία έχει μια διαχρονική παρουσία στην ανθρώπινη ιστορία. Αναφορές για πειρατεία υπάρχουν για την περίοδο αρκετά πριν τον 13^ο αιώνα π.Χ. στην περιοχή της ανατολικής Μεσογείου, ενώ ο Θουκυδίδης αναφέρει ότι όταν άρχισε να αναπτύσσεται η ναυτιλία, οι Κάρες και οι Φοίνικες ασχολήθηκαν με την πειρατεία. Το 1450 π.Χ ο βασιλιάς της Κρήτης Μίνωας, συγκρότησε το πρώτο στην ιστορία πολεμικό ναυτικό για να εκδιώξει τους πειρατές από τις Κυκλάδες. Στην Κλασική εποχή, οι Ιλλυριοί και οι Τυρρήνιοι ήταν διάσημοι πειρατές. Περιβόητοι πειρατές ήταν οι Θράκες, οι οποίοι με βάση τους τη Λήμνο λυμαίνονταν όλο το Αιγαίο. Ο 1^{ος} αιώνας π.Χ ήταν η κατεξοχήν περίοδος της πειρατείας όπου δημιουργήθηκαν πολλά μικρά πειρατικά κράτη, κυρίως στις ακτές της νότιας Μικράς Ασίας. Τον 3^ο μ.Χ. αιώνα Γότθοι πειρατές αρχίζουν επιθέσεις στις παράκτιες πόλεις και χωριά στη θάλασσα του Μαρμαρά και τη Μαύρη Θάλασσα και από το 264 μ.Χ. κατεβαίνουν στο Αιγαίο. Τον 5^ο-6^ο αιώνα μ.Χ. οι Σλάβοι ξεκίνησαν τη ληστρική τους δράση στην Αδριατική. Με την πάροδο των χρόνων, οι πειρατές επέκτειναν τη δράση τους, φτάνοντας στις αρχές του 9^{ου} αιώνα έως τη Σικελία, απειλώντας ακόμη και την ίδια τη Βενετία. Στην Βόρεια Ευρώπη, οι Βικινγκς του Βορρά γίνονται από τον 8^ο αιώνα μ.Χ. ο τρόμος και ο φόβος; πόλεων, χωριών και εμπορών, καθώς καταστρέφουν και ληστεύουν ότι βρίσκεται στο πέρασμά τους. Νοτιότερα, στην περιοχή της Μεσογείου, οι Άραβες ξεκίνησαν τη πειρατεία και κατέλαβαν τη Κρήτη και τη Σικελία, οι οποίες έγιναν και οι βάσεις τους. Σημαντική πειρατική δράση είχαν επίσης οι Μανιάτες και αργότερα οι Τούρκοι και οι Αλγερινοί, ειδικότερα με τον Μπαρμπαρόσα, ο οποίος έγινε ο φόβος και ο τρόμος του Αιγαίου και της Μεσογείου γενικότερα τον 16^ο αιώνα μ.Χ.. Τον 16^ο και ιδιαίτερα τον 17^ο αιώνα, η πειρατεία είναι αναπόσπαστο τμήμα στην καθημερινότητα των κατοίκων του Ελλαδικού χώρου. Στις αρχές του 1828 ήταν περί τα 1.500 πλοία και 50.000 ναύτες που ασχολούνταν συστηματικά με την πειρατεία και λυμαίνονταν το Αιγαίο. Αυτός που τελικά κατόρθωσε να ελέγξει την κατάσταση ήταν ο Καποδίστριας. Ειδικότερα η πειρατεία εκριζώθηκε με τη σύσταση δύο ελληνικών μοιρών υπό τον Ανδρέα Μιαούλη και τον Κωνσταντίνο Κανάρη. Ωστόσο η δολοφονία του Καποδίστρια (1831) και η αναρχία που ακολούθησε αναζωπύρωσε τη δραστηριότητα των πειρατών. Η εμφάνιση πειρατικών πλοίων στις ελληνικές θάλασσες διακόπηκε οριστικά το 1850, όταν το Πολεμικό Ναυτικό ανέλαβε την καταδίωξή τους με την παράλληλη δράση και ξένων

πολεμικών πλοίων καταστρέφοντας οριστικά τα πειρατικά ορμητήρια τους στο Αιγαίο (Δαλακλής και Κατσίκης, 2009).

3.2...ΛΟΓΟΙ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΣ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Οι λόγοι που το φαινόμενο της πειρατείας εμφανίζεται σχεδόν αποκλειστικά στις θαλάσσιες περιοχές του αναπτυσσόμενου Νότου είναι πολλοί και σύνθετοι και σχετίζονται αφενός με την υπανάπτυξη που μαστίζει τις περιοχές αυτές και αφετέρου με τη διεθνή ναυσιπλοΐα. (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Γύρω από τις ακτές της Αφρικής η συχνότητα των πειρατικών ενεργειών είναι σαφώς μεγαλύτερη στην ανατολική Αφρική σε σχέση με τη συχνότητα των πειρατικών ενεργειών στη δυτική Αφρική (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Η παρουσία πολυπληθών νησιωτικών εδαφών κατά μήκος των ακτών της ανατολικής Αφρικής (Σεϋχέλλες, Μαδαγασκάρη, Κομόρες κλπ), αποτελούν ένα δύσκολο γεωγραφικά χώρο, που δημιουργούν συνθήκες δύσκολης αστυνόμευσης και επομένως τόσο στην ανοικτή θάλασσα όσο και στην αιγιαλίτιδα ζώνη είναι εύκολη η διάπραξη εγκληματικών ενεργειών. Με δεδομένο ότι τα περισσότερα από τα ανωτέρω νησιωτικά εδάφη είναι ανεξάρτητα αναπτυσσόμενα κράτη με παντελή αδυναμία αντιμετώπισης εγκληματικών ενεργειών που διαπράττονται στον θαλάσσιο περιβάλλον, είναι ευνόητο γιατί δημιουργούνται οι κατάλληλες συνθήκες ανάπτυξης της πειρατείας. Παρόμοιες γεωγραφικές ιδιαιτερότητες παρατηρούνται τόσο ανάμεσα στα κράτη της Μαλαισίας, της Ινδονησίας και των Φιλιππίνων, όσο και στην ευρύτερη περιοχή της Λατινικής Αμερικής και της Καραϊβικής θάλασσας και γι' αυτό στις περιοχές αυτές παρατηρείται έντονο το φαινόμενο της πειρατείας (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Επιπρόσθετα αξίζει να αναφερθούν κάποιοι άλλοι παράγοντες που συμβάλλουν στη μεγάλη αύξηση των περιστατικών πειρατείας, ήτοι:

- τα πληρώματα στα πλοία προχωρημένης τεχνολογίας είναι ολιγομελή και άρα πιο ευάλωτα,

- δεν υπάρχει επαρκής και κατάλληλη διπλωματική εκπροσώπηση και προστασία πλοίων με σημαίες ευκαιρίες,

- υπάρχουν χώρες χωρίς οικονομικές δυνατότητες με εκτεταμένες ακτές, που δεν έχουν τη δυνατότητα ελέγχου και περιπολιών ούτε των χωρικών υδάτων ούτε βέβαια της ανοικτής θάλασσας (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Όπως προκύπτει από τα Πρακτικά ης 71^{ης} Συνόδου της Επιτροπής Θαλάσσιας Ασφάλειας (M.S.C.) του IMO τον Μάιο του 1999, οι παράγοντες που οξύνουν το πρόβλημα είναι: η χαμηλή οικονομική ανάπτυξη στις περιοχές αυτές που ωθεί στην αύξηση της εγκληματικότητας, η αδυναμία και ανεπάρκεια της εξουσίας και των κρατικών δομών στα παράκτια κράτη, σε συνδυασμό με τη διαφθορά κυβερνητικών αξιωματούχων και δικαστικών λειτουργών, η διαφορετική αντίληψη των κυβερνήσεων για την έκταση και τις συνέπειες των φαινομένων, καθώς και η έλλειψη πολιτικής βούλησης για την αντιμετώπισή τους, οι περιορισμένοι πόροι και τα μέσα των αρχών που είναι επιφορτισμένες με την αστυνόμευση και την εφαρμογή της νομοθεσίας, η έλλειψη διεθνούς αλλά και περιφερειακής συνεργασίας, προβλήματα συντονισμού των εμπλεκόμενων αρχών, προβλήματα στην αναφορά των περιστατικών και μακρής χρόνος αντίδρασης μετά την αναφορά ενός περιστατικού, προβλήματα που αφορούν στην έγκαιρη και κατάλληλη διερεύνηση των περιστατικών, αδυναμίες αναφορικά με την προσαγωγή των ενόχων και την άσκηση ποινικής δίωξης, κλπ (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Η πειρατεία είναι επίσης αλληλένδετη με τις κατά τόπους υπάρχουσες κοινωνικές και οικονομικές ανισότητες, καθώς επίσης και την εξάπλωση του παράνομου εμπορίου όπλων. Επιπλέον, η ανάπτυξη της πειρατείας εξαρτάται από την ύπαρξη κρατικής διαφθοράς και συνδέεται με την πιθανή εμπλοκή κρατικών φορέων στο οργανωμένο έγκλημα, γεγονός που δικαιολογεί την ευχέρεια έκδοσης πλαστών εγγράφων, τα οποία συνοδεύουν το πλοίο μετά από την επίθεση. Για παράδειγμα, η Ινδονησία, η οποία χαρακτηρίζεται από φαινόμενα οικονομικής κρίσης, κρατικής διαφθοράς και αστάθειας, στερείται της δυνατότητας για εφαρμογή των απαραίτητων μέτρων, προκειμένου να εξαλειφθεί το φαινόμενο της πειρατείας στην περιοχή (Γεωργαντόπουλος και Βλάχος, 2003).

Τέλος, το εκτεταμένο κύκλωμα λαθρεμπορίου, το οποίο τα τελευταία έτη έχει λάβει μεγάλες διαστάσεις στις περιοχές της Ασίας, ευνοεί την αύξηση του οργανωμένου εγκλήματος και κατ' επέκταση την εμφάνιση μακροχρόνιας ή μόνιμης

κατάληψης πλοίων. Μάλιστα, αξίζει να σημειωθεί το γεγονός ότι οι λαθρέμποροι αυτής της περιοχής, εξαιτίας της ανυπαρξίας ενός οργανωμένου συστήματος ελέγχου, δρουν ανεξέλεγκτα και αναπτύσσουν δίκτυα συνεργασίας με τελωνειακούς φορείς, ή ακόμα και με το Πολεμικό Ναυτικό (Γεωργαντόπουλος και Βλάχος, 2003).

3.3...NΟΜΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Ο χαρακτήρας ορισμένων ποινικών αδικημάτων είναι τέτοιος που έχει επιπτώσεις σ' όλα τα κράτη και, κατά συνέπεια, δικαιολογεί την εκ μέρους οποιουδήποτε κράτους τιμωρία του δράστη για τη διάπραξη τέτοιων αδικημάτων. Ειδικότερα, βάση της αρχής της οικουμενικής δικαιοδοσίας, κάθε κράτος δικαιούται – και σε ορισμένες περιπτώσεις υποχρεούται – να κινήσει δίωξη σε σχέση με ορισμένα σοβαρά εγκλήματα, ανεξάρτητα από τον τόπο τέλεσης τους και την ιθαγένεια του δράστη ή του θύματος. Η οικουμενική δικαιοδοσία (universal jurisdiction) αναγνωρίζεται για δύο τύπους διεθνών εγκλημάτων. Πρώτον για διεθνή εγκλήματα που λόγω της φύσης ή της βαρύτητάς τους και του χαρακτήρα τους αφορούν στην ανθρωπότητα, όπως είναι π.χ. τα εγκλήματα κατά της ανθρωπότητας, εγκλήματα πολέμου κ.λ.π. Δεύτερον, για εγκλήματα για την καταστολή των οποίων διαπιστώνεται ανεπάρκεια των εθνικών νομοθεσιών, όπως π.χ. για εγκλήματα που διαπράττονται σε περιοχές εκτός της δικαιοδοσίας τους, π.χ. στην ανοικτή θάλασσα. Στη δεύτερη αυτή περίπτωση εμπίπτει το διεθνές έγκλημα της πειρατείας και αυτός είναι ο δικαιολογητικός λόγος που ο πειρατής, ως εχθρός της ανθρωπότητας, χάνει το προνόμιο να δικαστεί από δικαστήρια του κράτους ιθαγένειας του (Περράκης και Τσάλας, 2006).

Η πειρατεία αποτελεί συγχρόνως «Διεθνές Έγκλημα» (crime against the law of nations), έγκλημα jure gentium και οι πειρατές θεωρούνται «εχθροί της ανθρωπότητας» (hostes humani generis) κατά το εθιμικό αλλά και το συμβατικό διεθνές δίκαιο – ειδικότερα της Σύμβασης Δικαίου της Θάλασσας του Montego Bay του 1982. Είναι το πρώτο από τα εγκλήματα του διεθνούς δικαίου που επέτρεψε την παρέμβαση της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους, προκειμένου για την ποινική καταστολή του. Στις περιπτώσεις πειρατείας δεν εξετάζεται ο σύνδεσμος των δραστών ή των θυμάτων με κάποιο κράτος. Τα πειρατικά πλοία δεν έχουν σημαία αλλά και αν την έχουν ενεργούν αντίθετα από αυτό που απαιτεί η κατοχή και η χρήση της σημαίας (Δαλακλής και

Κατσίκης, 2010). Ειδικότερα στη Σύμβαση του 1982, στο άρθρο 110 προβλέπεται ότι επέμβαση κατά αλλοδαπού εμπορικού πλοίου στην ανοικτή θάλασσα αναγνωρίζεται όταν υπάρχει βάσιμος λόγος υποψίας ότι το πλοίο επιδίδεται σε πειρατεία οπότε και δίνεται το δικαίωμα σε πολεμικό πλοίο / αεροσκάφος ή κατάλληλα εξουσιοδοτημένο πλοίο / αεροσκάφος να ασκήσει έλεγχο είτε αρχικά με εξακρίβωση στοιχείων από απόσταση (π.χ. Ρ/Τ ή οπτικά ή δια ζώσης) ή εν συνεχεία με λεπτομερή επιθεώρηση των ναυτιλιακών εγγράφων του πλοίου αλλά και του ίδιου του πλοίου ή / και του φορτίου του. Ο έλεγχος αυτός είναι το λεγόμενο «δικαίωμα ελέγχου της σημαίας» (right of approach) ή αλλιώς το «δικαίωμα επίσκεψης» (right of visit) όπως είναι ο πιο σύγχρονος και προτιμώμενος όρος. Το δικαίωμα της νηοψίας είναι πράξη που διενεργείται σε περίπτωση εμπόλεμης κατάστασης και πρέπει να διαχωρίζεται από το δικαίωμα επίσκεψης. Έτσι οι πειρατές και το πλοίο που αυτοί χρησιμοποιούν συλλαμβάνονται από οποιασδήποτε σημαίας πολεμικά πλοία ή πλοία που είναι προορισμένα για δημόσια υπηρεσία (Λιμενικό Σώμα ή Ακτοφυλακή) ή άλλα πλοία κατάλληλα και τα οποία είναι εξουσιοδοτημένα να προβούν σε τέτοιες ενέργειες (Βαμβούκος, 1991).

Ωστόσο, η πειρατεία παραμένει μία δυσχερής νομική έννοια, πρώτον, γιατί αποτελεί αδίκημα για τη διεθνή έννομη τάξη και, δεύτερον, γιατί αποτελεί αδίκημα και για την εσωτερική έννομη τάξη. Η διαφορά έγκειται στην άσκηση δικαιοδοσίας. Στην πρώτη περίπτωση, το διεθνές δίκαιο αναγνωρίζει στα πολεμικά πλοία οποιουδήποτε κράτους ή σ' άλλα πλοία που είναι προορισμένα για τη δημόσια υπηρεσία ή είναι εξουσιοδοτημένα να προβούν σε τέτοιες ενέργειες επέμβαση για καταστολή της πειρατείας. Στη δεύτερη περίπτωση, τα κράτη επιλαμβάνονται της τιμωρίας των ενόχων σύμφωνα με την εσωτερική τους νομοθεσία.² (Βαμβούκος, 1991).

² Η κλασσική απόδοση αυτής της θεωρίας θεωρείται το χωρίο από την Αυτοτελή Γνώμη του Δικαστή Moore που συνήθως αναφέρεται στη βιβλιογραφία: «In the case of what is known as piracy by law of nations, there has been conceded a universal jurisdiction, under which the person charged with the offence may be tried and punished by any nation into whose jurisdiction he may come. I say « piracy by law of nations», because the municipal laws of many States denominate and punish as «piracy» numerous acts which do not constitute piracy by law of nations and which therefore are not of universal cognizance, so as to be punishable by all nations. Piracy by law of nations, in its jurisdictional aspects, is *sui generis*. Though statutes may provide for its punishment, it is an offence against the law of nations; and as the pirate's operations is the high seas, which it is not the right or duty of any nation to police, he is denied the protection of the flag which he may carry, and is treated as an outlaw, as an enemy of all

Η υποκειμενική υπόσταση του εγκλήματος ρυθμίζεται κυρίως από εθνικές νομοθεσίες. Έχει ενδιαφέρον ότι ορισμένες νομοθεσίες δέχονται ότι σύμφωνα με τις γενικές αρχές του ποινικού δικαίου, εάν η πειρατεία διαπράχθηκε για πολιτικούς ή ιδεολογικούς λόγους οι δράστες απαλλάσσονται από την ατομική ποινική ευθύνη τους. Σύμφωνα με τους κανόνες που ισχύουν από τον 19^ο αιώνα μέχρι σήμερα, οι αντάρτες / επαναστάτες που μάχονται για πολιτικούς σκοπούς δεν θεωρήθηκαν ποτέ πειρατές, όταν στη διάρκεια του αγώνα τους κατά της κυβέρνησης ενεργούσαν επιθέσεις σε βάρος πλοίων στην ανοικτή θάλασσα (Περράκης και Τσάλτας, 2006). Αν και δεν μπορούμε να συναγάγουμε ότι πολιτικοί λόγοι δικαιολογούν την πειρατεία, εντούτοις, στο διεθνές δίκαιο η αναγνώριση εμπολέμων, οι κανόνες που διέπουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους και οι κανόνες ουδετερότητας, διέπονται από ένα ιδιαίτερο καθεστώς. Επομένως η συζήτηση για την πειρατεία ως διεθνές έγκλημα εξετάζεται σε διάρκεια ειρήνης και όχι ως παράβαση κανόνων του δικαίου του κατά θάλασσα πολέμου.

Πειρατεία συνιστά οποιαδήποτε από τις ακόλουθες πράξεις:

α. Κάθε παράνομη πράξη βίας, κατακράτησης ή κάθε πράξη διαρπαγής που γίνεται για ιδιοτελείς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους και που στρέφονται:

(1) στην ανοικτή θάλασσα, εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους ή εναντίον προσώπων ή περιουσίας που βρίσκονται σε τέτοιο πλοίο ή αεροσκάφος.

(2) εναντίον πλοίου, αεροσκάφους, προσώπου ή περιουσίας που δεν υπάγονται στην δικαιοδοσία κανενός κράτους.

β. Κάθε πράξη εκούσιας συμμετοχής στην λειτουργία ενός πλοίου ή αεροσκάφους εν γνώσει των γεγονότων που τα καθιστούν πειρατικά.

γ. Κάθε πράξη που αποσκοπεί στην παρότρυνση ή την διευκόλυνση για διάπραξη των αδικημάτων που αναφέρονται στις υποπαραγράφους 1 ή 2 αυτού του άρθρου³.

mankind-hostis humani generis, -whom any nation may in the interest of all capture and punish». Υπόθεση Lotus, PCIJ, Ser. A., No 10, p.70 (1927).

³ Άρθρο 101 της Σύμβασης του Montego Bay.

Αξίζει να σημειωθεί ότι με βάση τον ανωτέρω ορισμό της πειρατείας, η παράνομη βία που διαπράττεται από πολεμικό ή δημόσιο πλοίο, μπορεί να παραβιάζει το διεθνές δίκαιο, αλλά δεν συνιστά πειρατεία. Ωστόσο, μπορεί να θεωρηθεί πειρατεία παράνομη πράξη που ενεργείται από ιδιωτικό πλοίο χωρίς εθνικότητα, πολεμικό πλοίο που έχει καταληφθεί από στασιαστές (άρθρο 102), καθώς και δημόσιο πλοίο διεθνώς μη αναγνωρισμένης οντότητας. (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Το νεωτεριστικό στοιχείο αυτής της διάταξης είναι ότι αναφέρεται κατ' αναλογία στα αεροσκάφη. Πάντως είναι σαφές ότι οι υπό κρίση πράξεις πρέπει να διαπράττονται για ιδιοτελείς σκοπούς και, κατά συνέπεια, εξ ορισμού η πειρατεία δεν μπορεί να διαπραχθεί από πολεμικά πλοία ή άλλα κυβερνητικά πλοία ή αεροσκάφη, εκτός από την περίπτωση που το πλήρωμα «έχει στασιάσει και αποκτήσει τον έλεγχο του πλοίου ή του αεροσκάφους»⁴. Είναι επίσης σαφές ότι οι πράξεις που διαπράττονται επί του πλοίου και κατευθύνονται εναντίον του ίδιου του πλοίου ή εναντίον προσώπων ή περιουσίας επί του πλοίου δεν εμπίπτουν στον ορισμό της πειρατείας (Βαμβούκος, 1991).

Ένα άλλο ουσιώδες στοιχείο του ορισμού είναι ότι σκόπιμα περιορίζει τη πειρατεία σε πράξεις που διαπράττονται στην ανοικτή θάλασσα ή «σ' ένα τόπο εκτός της εδαφικής δικαιοδοσίας του κράτους», που πρακτικά σημαίνει σε τόπο που δεν υπάγεται στην δικαιοδοσία κανενός κράτους (*terra nullius*) (Βαμβούκος, 1991). Έτσι είναι σαφές ότι η αιγιαλίτιδα ζώνη και τα εσωτερικά ύδατα δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Άρθρου 19 της Σύμβασης της Γενεύης για τις Ανοικτές Θάλασσες του 1958⁵.

Για την εκδήλωση πράξεων βίας κατά εμπορικών πλοίων σε λιμάνια ή την αιγιαλίτιδα ζώνη, τα κράτη μπορούν να ενσωματώσουν τον ορισμό του άρθρου 101 στην εσωτερική τους νομοθεσία και να καταστέλλουν τέτοιες πράξεις ενώπιον των

⁴ Άρθρο 16 της Σύμβασης της Γενεύης για τις Ανοικτές Θάλασσες του 1958, Άρθρο 102 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982.

⁵ Το Άρθρο 19 ορίζει: « Στις Ανοικτές Θάλασσες, ή σε οποιοδήποτε άλλο τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους, κάθε κράτος μπορεί να συλλάβει ένα πειρατικό πλοίο ή αεροπλάνο (όπως ορίζεται στο Άρθρο 17), ή ένα πλοίο που έχει καταληφθεί με πειρατεία και περιέλθει υπό τον έλεγχο των πειρατών, καθώς επίσης να συλλάβει τα πρόσωπα και να κατασχέσει την περιουσία που υπάρχει επί του πλοίου. Τα δικαστήρια του κράτους που διέταξαν την κατάσχεση μπορούν να αποφασίσουν για τις ποινές που θα επιμετρηθούν καθώς επίσης και για οποιαδήποτε ενέργεια θα ληφθεί σε σχέση με το πλοίο, το αεροπλάνο ή την περιουσία υπό την επιφύλαξη των δικαιωμάτων τρίτων μερών που ενεργούν με καλή πίστη».

εθνικών δικαστηρίων τους. Στις περιπτώσεις αυτές, συνήθως γίνεται αναφορά σε ένοπλη ληστεία (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Στο σημείο αυτό αξίζει να επισημάνουμε ότι ενώ η Σ.Δ.Θ. δεν συμπεριλαμβάνει στην έννοια της πειρατείας γεγονότα, όπως για παράδειγμα ληστεία, όταν το πλοίο είναι δεμένο στην προβλήτα, αλλά την κατατάσσει στις ένοπλες ληστείες, σύμφωνα με το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (International Maritime Bureau – I.M.B.), η έννοια της πειρατείας αναφέρεται σε κάθε μορφή βίαιης πράξης, ή χρήσης βίας, που έχει σκοπό την επιβίβαση σε σκάφος με την πρόθεση κλοπής ή άλλου εγκλήματος, ανεξάρτητα αν διενεργείται εντός των χωρικών ή διεθνών υδάτων (Γεωργαντόπουλος και Βλάχος, 2003).

Στην περίπτωση που πληρούνται οι προϋποθέσεις στοιχειοθέτησης του εγκλήματος της πειρατείας, νομιμοποιούνται να την καταστείλουν τα πολεμικά κάθε κράτους (άρθρο 105 Σ.Δ.Θ.). Ειδικότερα προβλέπεται ότι «κάθε κράτος μπορεί να κατάσχει πειρατικό πλοίο ή αεροσκάφος στην ανοικτή θάλασσα ή σε άλλο μέρος που δεν εμπίπτει στη δικαιοδοσία άλλου κράτους, ως και ένα πλοίο ή αεροσκάφος που έχει κυριευθεί και ελέγχεται από πειρατές, να συλλάβει τα πρόσωπα και να κατάσχει περιουσιακά τους στοιχεία πάνω στο πλοίο. Τα δικαστήρια του κράτους που πραγματοποίησε την κατάσχεση μπορούν να αποφασίσουν αφενός τις ποινές που θα επιβληθούν και αφετέρου για τα μέτρα που θα ληφθούν για τα πλοία ή τις περιουσίες. Ωστόσο, σε περίπτωση που η κατάσχεση πλοίου ως πειρατικού γίνει χωρίς επαρκή στοιχεία, το κράτος που προέβη σε αυτήν την κατάσχεση έχει ευθύνη έναντι του κράτους σημαίας για κάθε απώλεια ή ζημία που προκλήθηκε (άρθρο 106 Σ.Δ.Θ.). Σε κατάσχεση μπορούν να προβούν μόνο πολεμικά πλοία ή αεροσκάφη, ή άλλα πλοία ή αεροσκάφη με εμφανή διακριτικά χαρακτηριστικά ότι ανήκουν σε κρατική υπηρεσία ή είναι εξουσιοδοτημένα για τον σκοπό αυτό (άρθρο 106 Σ.Δ.Θ.) (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Ωστόσο, το κρίσιμο στοιχείο για το χαρακτηρισμό μίας ενέργειας ως πειρατεία είναι ο ιδιοτελής σκοπός της παράνομης βίας που ασκείται σε πλήρωμα ή επιβάτες μη κρατικού πλοίου. Όμως η διάπραξη παράνομης βίας από πολεμικό (κρατικό) πλοίο, του οποίου το πλήρωμα έχει στασιάσει, σε βάρος ιδιωτικού πλοίου, σύμφωνα με το άρθρο 102 της Σ.Δ.Θ. αποτελεί πειρατεία (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Τέλος αξίζει να αναφέρουμε ότι το ζήτημα της τρομοκρατίας στη θάλασσα είναι διαφορετικό από την πειρατεία. Στην πειρατεία – μεταξύ άλλων – αναφέρεται, πάντως, η Ευρωπαϊκή Σύμβαση κατά της τρομοκρατίας (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

3.4...ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ -ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Σε ότι αφορά στο οικονομικό κόστος της πειρατείας, από μία πρώτη προσέγγιση θα λέγαμε ότι οι πλοιοκτήτες, οι ναυλωτές και οι ασφαλιστές αποτελούν κυρίως τις ομάδες που ζημιώνονται από τις πειρατικές επιθέσεις. Οι απώλειες εφοδίων, φορτίου και πλοίου, οι οποίες αποτελούν τα πρωταρχικά αποτελέσματα μίας πειρατικής επίθεσης, καθώς επίσης οι τυχόν καθυστερήσεις του πλοίου στο λιμάνι κατά τη διάρκεια του ελέγχου από τις αρμόδιες αρχές, μετά από το περιστατικό της επίθεσης, συμβάλλουν στην αύξηση του κόστους ταξιδιού, με διαφορετικό τρόπο για τις τρεις παραπάνω κατηγορίες (πλοιοκτήτης, ναυλωτής, ασφαλιστική εταιρεία ή ασφαλιστικός φορέας) (Γεωργαντόπουλος και Βλάχος, 2003).

Αναλυτικότερα, όσον αφορά στη ναυτιλιακή επιχείρηση και στο κόστος που αυτή επωμίζεται, λόγω της πειρατείας, ένα μεγάλο μέρος των επιθέσεων αποσκοπεί στην γρήγορη κλοπή των εφοδίων και του εξοπλισμού του πλοίου. Έτσι, κάβοι, ανταλλακτικά μηχανής, καθώς και χρήματα που προορίζονται για την κάλυψη των λειτουργικών εξόδων του πλοίου αποτελούν την εύκολη λεία για τους πειρατές. Επιπρόσθετα, η τυχόν καθυστέρηση του πλοίου, αφενός λόγω της πειρατικής επίθεσης και αφετέρου, λόγω της κράτησης του πλοίου, προκαλεί αυτόματα απαιτήσεις από τους ναυλωτές προς τη Ναυτιλιακή επιχείρηση, βάσει των όρων του ναυλοσυμφώνου. Εκτός των ανωτέρω συνεπειών, η επιχείρηση είναι δυνατόν να αντιμετωπίσει και υψηλότατο κόστος, αν το πλοίο που δέχεται την επίθεση, κλαπεί ή ακόμα και καταστραφεί, προκειμένου οι πειρατές να εξαφανίσουν τα ίχνη τους. Βέβαια, αν και τα εν λόγω περιστατικά σπανίζουν, το κόστος απώλειας του πλοίου είναι ιδιαίτερα μεγάλο, αν αναλογιστεί κανείς το χρηματικό ποσό που απαιτείται για την απόκτησή του (Γεωργαντόπουλος και Βλάχος, 2003).

Επιπρόσθετα, μία άλλη κατηγορία, η οποία ζημιώνεται από τις πειρατικές επιθέσεις, είναι οι ναυλωτές, δεδομένου ότι συχνά στόχος των πειρατών είναι το ίδιο το φορτίο. Κατά συνέπεια ο ναυλωτής, του οποίου το φορτίο έχει κλαπεί, αντιμετωπίζει

όχι μόνο το κόστος από τη απώλεια του φορτίου, αλλά και το ενδεχόμενο κόστος αποζημιώσεως προς τους παραλήπτες του φορτίου, αν υπάρχουν σχετικές ρήτρες στην μεταξύ τους συμφωνία (Γεωργαντόπουλος και Βλάχος, 2003).

Τέλος, οι ασφαλιστικοί φορείς του πλοίου καλούνται να καλύψουν τις τυχόν ζημιές και τις απαιτήσεις που θα προκύψουν, μετά από την πειρατική επίθεση, με την προϋπόθεση ότι στο ασφαλιστικό συμβόλαιο περιλαμβάνεται σχετική ρήτρα για κάλυψη του φορτίου ή/ και του πλοίου σε περιπτώσεις πειρατικών επιθέσεων (Γεωργαντόπουλος και Βλάχος, 2003).

Πέραν όμως των ανωτέρω ζημιωθέντων, αξίζει να επισημάνουμε ότι η πειρατεία είναι ένα φαινόμενο που σε τελική ανάλυση επηρεάζει οικονομικά πολλούς περισσότερους ενδιαφερόμενους φορείς. Και αυτό είναι εύκολα κατανοητό αν αναλογισθούμε ότι στη παγκοσμιοποιημένη ναυτιλιακή βιομηχανία το ζήτημα της έγκαιρης παράδοσης του φορτίου είναι πρωταρχικής σημασίας για την οποιαδήποτε ναυτιλιακή εταιρεία και ταυτόχρονα η σύγχρονη τάση στην οικονομική διαχείριση των πλοίων είναι να αποδίδεται ολοένα και μεγαλύτερη έμφαση στο ζήτημα της επίτευξης ελκυστικότερων ναύλων μίσθωσης. Για την ευρύτερη ναυτιλιακή βιομηχανία, ο ρόλος π.χ. της διώρυγας του Σουέζ και κατά συνέπεια η ανεμπόδιστη ναυσιπλοΐα στον Κόλπο του Αδεν, είναι εξαιρετικής σπουδαιότητας γιατί κάνουν εφικτή τη συντόμευση ενός ταξιδιού κατά ιδιαίτερα μεγάλα χρονικά διαστήματα, ενώ επιτρέπουν την επίτευξη διαφόρων οικονομιών, όπως για παράδειγμα στα καύσιμα. Επισημαίνεται ότι με τη μείωση του συνολικού χρόνου ταξιδιού, μειώνεται το συνολικό κόστος των μεταφερομένων εμπορευμάτων και κατ' επέκταση μειώνεται η τελική τιμή των προϊόντων για τον καταναλωτή. Επομένως, στην περίπτωση που για κάποιους λόγους καθίσταται υποχρεωτική η εκτροπή των θαλασσιών μεταφορών π.χ. γύρω από την Αφρική, αυτό είναι ένα ιδιαίτερα αρνητικό ενδεχόμενο που θα έχει αρνητική επίπτωση στην παγκόσμια κατανάλωση και ταυτόχρονα θα δημιουργήσει απαιτήσεις για επιπλέον μεταφορική ικανότητα του παγκόσμιου στόλου και θα προβληματίσει ως προς το ακριβές χρονοδιάγραμμα της παράδοσης προϊόντων και πρώτων υλών στους τελικούς τόπους προορισμού (Σιούσιουρας και Δαλακλής, 2010). Αξίζει να σημειωθεί ότι οι καπετάνιοι που επιλέγουν να αποφύγουν τις «πειρατικές ζώνες» και κατ' επέκταση την πρόσληψη ειδικών φρουρών, ακολουθούν αναγκαστικά μεγαλύτερες διαδρομές. Υπολογίζεται ότι αυτή η αλλαγή πορείας δημιουργεί επιπλέον κόστος στις ναυτιλιακές

εταιρείες, το οποίο ανέρχεται μέχρι και σε 2-3 δισεκατομμύρια δολάρια ετησίως (Μπαλαφούτη, 2011).

Επιπρόσθετα η πειρατεία έχει υψηλότατο κοινωνικό κόστος, δεδομένου ότι άμεσο αποτέλεσμα αυτής είναι οι τραυματισμοί ή οι θάνατοι των μελών του πληρώματος, τα οποία αποτελούν και τα άμεσα θύματα της επίθεσης. Υπολογίζεται ότι η κακοποίηση ή η δολοφονία των ναυτικών ολοένα και αυξάνεται, δεδομένου ότι τα κρούσματα της πειρατείας σε ανοικτή θάλασσα, δημιουργώντας τα λεγόμενα «πλοία φαντάσματα», εντείνονται με αυξανόμενους ρυθμούς (Γεωργαντόπουλος και Βλάχος, 2003).

Το κοινωνικό κόστος της πειρατείας αφορά και άλλους τομείς. Αρχικά, το κόστος στο παράκτιο κράτος είναι ιδιαίτερα μεγάλο, ιδίως στην περίπτωση που το φαινόμενο της πειρατείας δεν είναι περιστασιακό. Το κράτος χάνει το κύρος του, δίνει την εντύπωση ενός άναρχου κράτους, το οποίο αδυνατεί να εφαρμόσει την εθνική, αλλά και την διεθνή νομοθεσία, προκειμένου για την καταστολή της ένοπλης ληστείας στη θάλασσα. Ταυτόχρονα, η οικονομία του κράτους επηρεάζεται αρνητικά, καθώς είναι πιθανόν να σημειωθεί μείωση της κίνησης στα λιμάνια, μείωση της τουριστικής κίνησης, ενώ δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις όπου πλήγεται και ο κλάδος της αλιείας, αφού οι επιθέσεις των πειρατών επεκτείνονται και σε αλιευτικά σκάφη (Γεωργαντόπουλος και Βλάχος, 2003).

Επίσης, το κοινωνικό κόστος της πειρατείας αναφέρεται και στο περιβάλλον, το οποίο υποβαθμίζεται. Οι πειρατικές επιθέσεις, εξαιτίας της σύγχυσης που επικρατεί επί του πλοίου κατά τη διάρκεια της ένοπλης ληστείας, έχουν ως αποτέλεσμα την απόρριψη διαφόρων υλικών (όπως π.χ. πετρέλαιο, λάδια, μέρος του φορτίου κ.α.) στη θάλασσα, τα οποία ρυπαίνουν το θαλάσσιο περιβάλλον. Επιπλέον, δεδομένου ότι η πλειοψηφία των επιθέσεων πραγματοποιείται σε στενά περάσματα, ο κίνδυνος της σύγκρουσης, ή ακόμα της προσάραξης του πλοίου είναι αρκετά μεγάλος, με άμεσο αποτέλεσμα την διαφυγή καυσίμων στη θάλασσα. Ακόμα και αν αποφευχθούν οι παραπάνω περιπτώσεις ρύπανσης, οι πειρατές είναι δυνατόν να προξενήσουν την καταστροφή ή ακόμα και την σκόπιμη βύθιση του πλοίου, οπότε το θαλάσσιο περιβάλλον επιβαρύνεται με το πλοίο, τα καύσιμα και το φορτίο, που έχει απομείνει στα αμάρια (Γεωργαντόπουλος και Βλάχος, 2003).

Ιδιαίτερη μνεία αξίζει να γίνει στη λεγόμενη σομαλική πειρατεία. Το 20% του παγκοσμίου εμπορίου, καθώς και το 12% του αργού πετρελαίου μεταφέρονται μέσω της περιοχής Υεμένης – Σομαλίας. Επισημαίνεται ότι ένας αριθμός, 28.000 πλοίων διέρχονται από την ευρύτερη περιοχή ετησίως, με σχεδόν 23.000 από αυτά να κινούνται προς τη διώρυγα του Σουέζ. Αλλά και τα στατιστικά στοιχεία που σχετίζονται με την πειρατεία είναι αμείλικτα. Το 2008 καταγράφηκαν σε όλο τον κόσμο περισσότερα από 300 περιστατικά πειρατείας. Τα 135 από αυτά καταγράφηκαν στο Κέρας της Αφρικής και του Κόλπου του Aden, με 44 συνολικά από αυτά να καταλήγουν σε ομηρία παραπάνω από 600 ναυτικών. Μπορεί αριθμητικά τα προαναφερθέντα περιστατικά πειρατείας να είναι ελάχιστα απέναντι στον αριθμό των πλοίων που χρησιμοποίησαν την ευρύτερη γεωγραφική περιοχή για το έτος αυτό, όμως το φαινόμενο πρέπει να αξιολογηθεί σε συνδυασμό με τα συνολικά λύτρα που κατεβλήθησαν, τη διογκούμενη ανάγκη για επαύξηση της ασφάλειας των εταιρειών, την απειλή για την ομαλή ροή πετρελαίου προς την Ευρώπη (ενεργειακή ασφάλεια), καθώς και τη σχετική αύξηση των κομίστρων και του χρόνου παράδοσης του φορτίου για τα πλοία που πρέπει να περάσουν ανοικτά του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας στη Ν. Αφρική, εφόσον γίνει η επιλογή αλλαγής δρομολογίου προκειμένου να αποφύγουν την επικίνδυνη για πειρατείες περιοχή (Σιούσιουρας και Δαλακλής, 2010).

Συνοψίζοντας, δύο είναι οι κύριες επιλογές των πλοιοκτητριών εταιρειών όσον αφορά την περαιτέρω εκμετάλλευση των εμπορικών πλοίων που έχουν διαθέσιμα: α) Συνέχιση της ίδιας ακριβώς θαλάσσιας διαδρομής, αναλαμβάνοντας τον αυξανόμενο κίνδυνο κατά των φορτίων και τις ζωές των πληρωμάτων και καταβάλλοντας αντίστοιχη προσπάθεια διαχείρισης αυτού, β) Αλλαγή δρομολογίου μέσω του Ακρωτηρίου του Cape Town ώστε να μην διασχίζουν πλοία την επικίνδυνη περιοχή (περίπλους της Αφρικής). Σε κάθε περίπτωση, υπάρχουν αρνητικές επιπτώσεις επί των ακόλουθων: α) Αίγυπτος και αρχή Διαχείρισης της Διώρυγας του Σουέζ, με βάση τη μείωση εσόδων από τον περιορισμό του αριθμού διελεύσεων. Καθώς η εισροή συναλλάγματος για τα τέλη διέλευσης της διώρυγας του Σουέζ, είναι από τους βασικούς πυλώνες της οικονομίας της χώρας, το γεγονός αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει την Αίγυπτο σε οικονομική ύφεση. Στην περίπτωση αυτή η συνυφασμένη ανεργία θα προκαλούσε επίσης έκρηξη κοινωνικής αναταραχής, β) Μεσογειακοί Λιμένες και Οργανισμοί / Διαχειριστές. Στη βάση της μείωσης εσόδων, λόγω της

μείωσης στον συνολικό όγκο των διακινουμένων από τις συγκεκριμένες υποδομές φορτίων. Το γεγονός αυτό επίσης πιθανόν να τους οδηγήσει σε περικοπές προσωπικού, ενώ επίσης παράγων ανησυχίας αποτελεί η πιθανή αδυναμία αποπληρωμής των ήδη πραγματοποιηθέντων ή εν εξελίξει έργων επέκτασης, γ) Ναυτιλιακές Εταιρείες / Διαχειριστές, είτε στη μείωση της συνολικής μεταφορικής δυνατότητας, αφού τα πλοία θα κάνουν μεγαλύτερο χρονικό διάστημα να φτάσουν στον τελικό προορισμό τους, είτε λόγω των μειωμένων εσόδων καθώς θα απαιτηθούν επιπλέον ασφάλιστρα και θα μεγαλώσει το λειτουργικό κόστος προκειμένου να αναληφθούν διάφορα μέτρα αυτοπροστασίας των πλοίων, δ) Στη Βιομηχανική / Μεταπρατική Δραστηριότητα επηρεάζεται αρνητικά είτε λόγω μειωμένης διαθεσιμότητας των πρώτων υλών, είτε στη γενικότερη δυσκολία για τον επαναπροσδιορισμό / αλλαγή του εμπορικού μοντέλου, με το αναγκαίο σε απόθεση απόθεμα να είναι πλέον εξαιρετικά δύσκολο να προβλεφθεί, ε) Στον καταναλωτή, λόγω της σχεδόν σίγουρης μετακύλισης του παραπάνω κόστους όλων των εμπλεκομένων στην εμπορική αλυσίδα (Σιούσιουρας και Δαλακλής, 2010).

Επιπρόσθετα, είναι θέμα μείζονος σημασίας η διατήρηση μιας ομαλής ροής του πετρελαίου και των παράγωγων του, ώστε να υπάρχει πολιτική και οικονομική σταθερότητα. Η μεταφορά μέσω θαλάσσης αποτελεί το πιο σύνηθες αλλά και το σημαντικότερο μέσο μεταφοράς πετρελαίου αφού το 62% του διεθνώς παραγόμενου πετρελαίου μεταφέρεται μέσω των θαλάσσιων οδών. Υπολογίζεται ότι 100 εκ. τόνοι πετρελαίου μεταφέρονται από δεξαμενόπλοια (tankers) καθημερινά. Οι μεγαλύτερες πετρελαιοπαραγωγές χώρες του κόσμου εντοπίζονται στην περιοχή του Περσικού Κόλπου. Τα διάφορα δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν το πετρέλαιο προς τη Δύση πρέπει να χρησιμοποιήσουν τον Κόλπο του Aden για να συντομεύσουν τη διαδρομή τους προς τον τελικό προορισμό τους. Ταυτόχρονα παράγοντας ανησυχίας αποτελεί το γεγονός ότι ακόμα και αν αποφασιστεί ο περίπλους της Αφρικής, οι αποστάσεις από την ξηρά που έχουν λάβει χώρα τα πειρατικά περιστατικά κατατάσσουν στη ζώνη κινδύνου ακόμα και αυτή την επιλογή. Επομένως, δύο είναι οι βασικές επιπτώσεις από την παρεμπόδιση της πειρατείας στη συγκεκριμένη ευρύτερη θαλάσσια διαδρομή: α) Αύξηση της τιμής του πετρελαίου, στη βάση της μειωμένης προσφοράς των ποσοτήτων που καταλήγουν στην ελεύθερη αγορά, β) Επαναπροσδιορισμός των εξαγωγών των κυρίαρχων πετρελαιοπαραγωγών χωρών σε ελεύθερη διαδρομή (π.χ. Κίνα), γεγονός εξαιρετικά αρνητικό για την ενεργοβόρο ΕΕ, που συνεχίζει να χρησιμοποιεί το

πετρελαϊκό μοντέλο για την κάλυψη του συντριπτικού μέρους των ενεργειακών της αναγκών (Σιούσιουρας και Δαλακλής, 2010).

Η Κίνα που αναζητά ολοένα και περισσότερους ενεργειακούς πόρους μπορεί αρχικά να φαίνεται ότι πιθανόν επωφελείται από τις προαναφερθείσες εξελίξεις. Όμως, με την παρακώλυση των θαλασσιών συγκοινωνιών προς τη Μεσόγειο ως δεδομένο, πως θα φτάσουν τα «φθηνά κινεζικά προϊόντα» στον Ευρωπαϊό καταναλωτή; Επίσης, για συγκεκριμένες κατηγορίες προϊόντων, τα αυξημένα μεταφορικά κόστη ίσως οδηγήσουν σε απώλεια του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος. Στη συνολική εξίσωση θα πρέπει να συμπεριληφθεί ότι και η Ινδία ανησυχεί, αφού εκτός από την αυτονόητη επιθυμία για ανεμπόδιστες εμπορικές συναλλαγές, έχει κάθε δικαίωμα να θεωρεί τη συγκεκριμένη περιοχή σε «πίσω αυλή», διεκδικώντας σαφέστατα ρόλο στα τεκταινόμενα. Υπό την έννοια αυτή, η παρουσία ναυτικών δυνάμεων και από τις δύο αυτές χώρες στην περιοχή είναι μια λογική κίνηση. Επίσης, καθώς τα πετρελαιοφόρα πλοία που χρησιμοποιούν την ευρύτερη περιοχή μεταφέρουν κυρίως αραβικής προέλευσης πετρέλαιο, θα έπρεπε να υπάρχει ενεργός εμπλοκή των Αραβικών χωρών στο εγχείρημα των περιπολιών στην περιοχή με πλοία. Γενικά όμως καμία χώρα από τις άμεσες ενδιαφερόμενες δεν έχει δείξει προθυμία, ενώ υπάρχουν ερωτηματικά για τη δυνατότητα του Αραβικού Συνδέσμου να παρέχει στρατιωτικά μέσα για την καταπολέμηση της πειρατείας (Σιούσιουρας και Δαλακλής, 2010).

Τέλος αξίζει να αναφερθούν ορισμένα νούμερα που σχετίζονται με το φαινόμενο της πειρατείας προκειμένου να αντιληφθούμε στις πραγματικές του διαστάσεις το πρόβλημα. Το 2010 το ποσό που δόθηκε αποκλειστικά για την πληρωμή λύτρων ανήλθε σε 240 εκατομμύρια δολάρια. Και αυτό αυξάνεται κάθε χρόνο. Το ύψος του δεν μπορεί να επιβεβαιωθεί με ασφάλεια, εξαιτίας της μυστικότητας που καλύπτει τις διαπραγματεύσεις και τις συναλλαγές. Οι αναλυτές, άλλωστε, εκτιμούν ότι, μόνο το 30% των περιστατικών ομηρίας από πειρατικές επιθέσεις κοινοποιείται, καθώς είναι αρκετοί οι πλοιοκτήτες που αποφεύγουν να γνωστοποιούν αντίστοιχα περιστατικά. Την ίδια στιγμή, προβλέπεται ότι π.χ. ο αριθμός των Σομαλών πειρατών, που το 2010 υπολογιζόταν κοντά στους 1500, θα αυξάνεται κατά 400 ανά έτος. Πάντως η εικόνα για το ύψος των λύτρων που καταβάλλονται από όσες πειρατικές επιθέσεις έχουν δει το φως της δημοσιότητας είναι ενδεικτική: Μπορεί να αγγίζει μέχρι και τα 10 εκατομμύρια δολάρια, για την απελευθέρωση του πλοίου και του πληρώματος.

Υπολογίζεται ότι η καλά στημένη βιομηχανία της σύγχρονης πειρατείας καταφέρνει πλήγμα ύψους 12 δισεκατομμυρίων δολαρίων κάθε χρόνο στην παγκόσμια οικονομία (Μπαλαφούτη, 2011). Το κόστος της πειρατείας αναφέρεται τόσο στο οικονομικό, όσο και στο κοινωνικό κόστος, πλήγοντας το σύνολο της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας. Στον ακόλουθο πίνακα επιχειρείται μία λεπτομερή ανάλυση του κόστους αυτού κατά το έτος 2010 (Bowden, 2010).

Παράγοντας Κόστους	Αξία (σε δολάρια)
Λύτρα	176 εκατ.
Ασφάλιστρα	460 εκατ. με 3.2 δισεκ.
Εκτροπή δρομολογίων πλοίων	2.4 με 3 δισεκ.
Εξοπλισμός ασφαλείας	363 εκατ. με 2.5 δισεκ.
Ναυτικές Στρατιωτικές Δυνάμεις	2 δισεκ.
Ποινικές διώξεις	31 εκατ.
Οργανισμοί αποτροπής πειρατείας	19.5 εκατ.
Κόστη στις περιφερειακές οικονομίες	1.25 δισεκ.
Συνολικό εκτιμώμενο κόστος	7 με 12 δισεκ. ανά έτος

3.5...ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

3.5.1...ΔΡΑΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ.

Το άρθρο 100 της Σύμβασης του Montego Bay εντοπίζει αρχικά τη σημασία της καταστολής του φαινομένου της πειρατείας. Για αυτόν τον λόγο υπογραμμίζεται η υποχρέωση όλων των κρατών για συμμετοχή και συνεργασία στην αντιμετώπιση της πειρατείας, είτε αυτή λαμβάνει χώρα στην ανοικτή θάλασσα είτε οπουδήποτε αλλού εκτός περιοχής ή δικαιοδοσίας κάποιου παράκτιου κράτους (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Το 1983 η Σουηδία κατέθεσε στην Maritime Safety Committee (MSC)⁶ ένα έγγραφο σύμφωνα με το οποίο η σουηδική αντιπροσωπεία καλούσε τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα να υιοθετήσει μέτρα αντιμετώπισης της πειρατείας. Ωστόσο το υψηλό κόστος που συνεπάγεται η πειρατεία, είχε ως αποτέλεσμα την κινητοποίηση και άλλων διεθνών οργανισμών, οι οποίοι στα πλαίσια δράσης τους, επιχείρησαν να αντιμετωπίσουν το φαινόμενο της ένοπλης ληστείας στη θάλασσα, μέσω της ενημέρωσης, της υιοθέτησης ενός κοινού κώδικα συνεννόησης και μίας κοινής δέσμης μέτρων, καθώς επίσης και μέσω της συνεργασίας με αρμόδιους κρατικούς φορείς. Οι Διεθνείς Οργανισμοί, οι οποίοι ασχολήθηκαν με την αντιμετώπιση και την καταστολή της πειρατείας, είναι:

- **International Maritime Organization (I.M.O.):** Η ενασχόληση του I.M.O. με το ζήτημα ξεκίνησε το 1983, όταν τον Νοέμβριο του ίδιου έτους εξέδωσε μία απόφαση, σύμφωνα με την οποία αναγνώριζε τις μεγάλες διαστάσεις που είχε λάβει το φαινόμενο της πειρατείας, καθώς επίσης και τους κινδύνους που συνεπάγονται για την ανθρώπινη ζωή, την περιουσία και το περιβάλλον. Ταυτόχρονα, κάλεσε όλα τα Κράτη – Μέλη του Οργανισμού, καθώς και άλλους διεθνείς φορείς να αποστείλουν όλα τα στοιχεία, που σχετίζονται με τα περιστατικά της πειρατείας, προκειμένου αυτά αφού συγκεντρωθούν, ακολούθως να εξαχθούν συμπεράσματα με σκοπό να ληφθούν συγκεκριμένα μέτρα για την από κοινού, αποτελεσματική αντιμετώπιση του φαινομένου (Γεωργαντόπουλος, και Βλάχος, 2003)

Τον Απρίλιο του 1984, η MSC συμπεριέλαβε την πειρατεία και την ένοπλη ληστεία στην θάλασσα στα μόνιμα θέματα του προγράμματος εργασιών της. Αρχικά, κύριο μέλημα της επιτροπής ήταν η συγκέντρωση και η ταξινόμηση των στοιχείων που είχαν συλλεχθεί για τα πειρατικά επιθέσεων παγκοσμίως και ακολούθως η έκδοση αναφορών, προκειμένου για την ενημέρωση της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας. Έτσι, λοιπόν, στην αρχή παρέχονταν εξαμηνιαίες αναφορές, οι οποίες αργότερα έγιναν

6 Η Επιτροπή αυτή εξετάζει κάθε θέμα που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του IMO που ασχολείται με τη ναυσιπλοΐα, την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων, την επάνδρωση από την άποψη της ασφάλειας, τους κανόνες για την πρόληψη των συγκρούσεων, τη διαχείριση των επικίνδυνων φορτίων, τη θαλάσσια ασφάλεια και τις απαιτήσεις, για υδρογραφικές πληροφορίες, ημερολόγια και αρχεία πλοήγησης, την έρευνα ναυτικού ατυχήματος, την διάσωση, καθώς και οποιονδήποτε άλλων θεμάτων που επηρεάζουν άμεσα την ασφάλεια στη θάλασσα.

μηνιαίες, τετραμηνιαίες και ετήσιες. Σε όλο αυτό το χρονικό διάστημα, η Συνέλευση του IMO συνεδρίαζε τακτικά, προκειμένου για την επικοινωνία μεταξύ των κρατών - μελών, την ανταλλαγή απόψεων και κατ' επέκταση την ανάληψη δραστικών μέτρων ενάντια στην πειρατεία. Μάλιστα, σε ορισμένες περιπτώσεις, η ίδια η υπηρεσία απέστειλε αντιπροσώπους (ομάδες εργασίας) σε περιοχές, όπου παρουσιαζόταν έντονα το φαινόμενο της πειρατείας (π.χ. Στενά της Malacca), για να καταστεί δυνατή η άμεση παρατήρηση του φαινομένου και ακολούθως να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα καταστολής αυτού, τα οποία συνήθως γνωστοποιούνταν στα κράτη - μέλη του IMO, μέσω σχετικών Οδηγιών (MSC/ Circ.622-623), που εκδίδονταν κάθε φορά. Γενικά, η επιτροπή παρατήρησε ότι στα κύρια προβλήματα, που παρουσιάζονται κατά την προσπάθεια αντιμετώπισης της πειρατείας σχετίζονται με την οικονομική κατάσταση που επικρατεί στις περιοχές όξυνσης του φαινομένου, καθώς επίσης με την περιορισμένη δυνατότητα επιβολής τόσο του εσωτερικού, όσο και του διεθνούς νόμου. Επιπρόσθετα, η επιτροπή παρατήρησε ότι το έργο της δυσχεραίνεται, λόγω της έλλειψης επικοινωνίας και της συνεργασίας με τους τοπικούς εμπλεκόμενους φορείς, οι οποίοι όχι μόνο δεν ασχολούνται με την αντιμετώπιση των πειρατών, αλλά και δεν καταγράφουν σωστά τα σχετικά περιστατικά (Γεωργαντόπουλος, και Βλάχος, 2003)

Επιπρόσθετα ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (I.M.O.) έχει εκδώσει σχετικές Οδηγίες, απευθυνόμενες τόσο στις κυβερνήσεις, όσο και στους ιδιοκτήτες, στους διαχειριστές, στους πλοιάρχους και τέλος, στο πλήρωμα, οι οποίες προδιαγράφουν τα βασικά μέτρα που θα πρέπει να υιοθετηθούν από κάθε πλευρά, προκειμένου για την πρόληψη, την καταστολή του φαινομένου της πειρατείας (Γεωργαντόπουλος, και Βλάχος, 2003). Ειδικότερα:

Κυβερνήσεις – Αρμόδιες Αρχές

Το παράκτιο κράτος οφείλει να δημιουργήσει Πλάνα Δράσης με δύο κύριες κατευθύνσεις, δηλαδή την πρόληψη και την καταστολή περιπτώσεων πειρατείας. Επιπλέον, δεδομένου ότι υπάρχει μεγάλος κίνδυνος σύγκρουσης ή προσάραξης των πλοίων (ιδίως σε περιοχές περιορισμένης ναυσιπλοΐας) κατά τη διάρκεια μιας πειρατικής επίθεσης, το σχετικό Πλάνο Δράσης θα πρέπει να προβλέπει την αντιμετώπιση πιθανής ρύπανσης του περιβάλλοντος, όπως για παράδειγμα την άμεση συλλογή μικρών κηλίδων πετρελαίου από την επιφάνεια της θάλασσας. Παράλληλα, τα

κράτη της σημαίας που φέρουν τα πλοία θα πρέπει να έχουν έτοιμο πλάνο δράσης, προκειμένου να αντιδράσουν άμεσα, σε περιπτώσεις πειρατικών επιθέσεων σε δικά τους πλοία. Μάλιστα, στα πλαίσια της Οδηγίας, επισημαίνεται ότι τα παράκτια κράτη ίσως θα πρέπει να παρέχουν κίνητρα στα ίδια τα πλοία, για να προετοιμάζουν και αυτά με τη σειρά τους σχετικά πλάνα δράσης. Τα παράκτια κράτη, τα οποία βρίσκονται σε περιοχές όπου παρατηρούνται συχνές αναφορές πειρατικών επιθέσεων σε πλοία, θα πρέπει να καλύπτουν κάθε επικίνδυνη περιοχή επαρκώς από σταθμούς ξηράς οι οποίοι θα είναι συνεχώς σε λειτουργία, με σκοπό να είναι ικανά να ανταποκριθούν άμεσα σε κάθε αναφορά πειρατείας από πλοία. Επιπρόσθετα, γειτονικές χώρες με κοινά σύνορα σε επικίνδυνες περιοχές θα πρέπει να υπογράψουν συμφωνίες συνεργασίας με σκοπό την πρόληψη και τον περιορισμό της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας. Τέτοιες συμφωνίες θα πρέπει να περιλαμβάνουν τη συνεργασία σε περιπολίες σε αυτές τις περιοχές. Μέσα στα πλαίσια προσπάθειας ανάπτυξης συνεργασίας μεταξύ των γειτονικών κρατών, θα μπορούσε να επιτευχθεί μία περιφερειακή συμφωνία προκειμένου να διευκολυνθεί η ομαδική ανταπόκριση σε τακτικό και λειτουργικό επίπεδο. Μάλιστα, κατά τον I.M.O., μία τέτοια συμφωνία θα πρέπει να περιλαμβάνει:

- α. Τον τρόπο με τον οποίο οι πληροφορίες θα διανέμονται,
- β. Την εγκαθίδρυση ενός ενιαίου πλαισίου διαδικασιών εντολών και ελέγχου (ένα περιφερειακό σύστημα εντολών περιστατικών),
- γ. Διασφάλιση των απαραίτητων επικοινωνιών,
- δ. Καθιέρωση ενιαίων πολιτικών και πρακτικών για επιχειρήσεις και καταδιώξεις,
- ε. Καθιέρωση των δεσμών μεταξύ των εμπλεκόμενων υπηρεσιών σε όλα τα ναυτιλιακά θέματα ασφαλείας,
- στ. Καθιέρωση κοινής εξειδικευμένης εκπαίδευσης και την ανταλλαγή απόψεων μεταξύ των ερευνητών και τέλος,
- ζ. καθιέρωση κοινών ασκήσεων μεταξύ τακτικών και λειτουργικών υπηρεσιών (Γεωργαντόπουλος, και Βλάχος, 2003)

Οι υπάρχουσες συμφωνίες (είτε διμερείς είτε περιφερειακές) οφείλουν να επανεξετασθούν και να αναθεωρηθούν όπου είναι απαραίτητο, προκειμένου να

ανταποκριθούν στις καινούργιες ανάγκες. Πιο συγκεκριμένα, είναι αναγκαίο να προβλέπεται η επέκταση της εισόδου και καταδίωξης πειρατών και στα χωρικά ύδατα κάποιων από τις χώρες, με τις οποίες υπογράφηκαν οι συμφωνίες. Επίσης, θα πρέπει να αναζητηθούν πρακτικές λειτουργικές διαδικασίες, βάσει των οποίων θα παρέχεται άδεια εισόδου σε περιοχές διαφορετικής δικαιοδοσίας, προκειμένου για την καταδίωξη πειρατικών σκαφών με μία μικρή ειδοποίηση. Συστήνεται σε κάθε χώρα να διασφαλίσει ότι το εθνικό της Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (Rescue Co-ordination Center – RCC), το οποίο μπορεί να έχει επικοινωνία με άλλα κέντρα άλλων χωρών, να είναι ικανό να επικοινωνεί βάσει της αγγλικής γλώσσας (Γεωργαντόπουλος, και Βλάχος, 2003).

Προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν τα προβλήματα συντονισμού και συνεργασίας, καθώς και τυχόν καθυστερήσεις σε περίπτωση που ένα μήνυμα κινδύνου από μία συγκεκριμένη περιοχή έχει ληφθεί από ένα σταθμό στην ξηρά ή ένα RCC άλλης χώρας, συστήνεται η εκπόνηση ειδικών σεμιναρίων – συναντήσεων για το προσωπικό που βρίσκεται σε θέσεις κλειδιά, με σκοπό την ανταλλαγή των απόψεων και την καθιέρωση ανάλογων διαδικασιών και πράξεων για κάθε κατάσταση. Επίσης, εξίσου σημαντική θεωρείται και η από κοινού συμμετοχή σε άσκηση και γυμνάσια ετοιμότητας των αρμοδίων αρχών, για να διαπιστώνεται η αποτελεσματικότητα των διαδικασιών και η κοινή δράση των φορέων. Μάλιστα, η εκπαίδευση των αρχών θα πρέπει να πραγματοποιείται με βάση την γενική διάταξη και τα χαρακτηριστικά των πλοίων αυτών που είναι πιθανότερο να πέσουν θύματα πειρατείας. Οι πλοιοκτήτες οφείλουν να συνεργάζονται με τις δυνάμεις ασφαλείας παρέχοντας πρόσβαση στα πλοία τους για την αναγκαία εξοικείωση (Γεωργαντόπουλος, και Βλάχος, 2003)

Στα πλαίσια της πρόληψης και της αντιμετώπισης της πειρατείας, συνιστάται τα κράτη να πραγματοποιούν συχνές περιπολίες στις επικίνδυνες αυτές περιοχές, οι οποίες θα πρέπει να εκτελούνται από τη θάλασσα, αλλά και από τον αέρα με αεροπλάνα ή κατάλληλα ελικόπτερα. Επίσης, οι δυνάμεις ασφαλείας πρέπει να μελετήσουν και τη χρήση μοντέρνου εξοπλισμού νυχτερινής οράσεως καθώς και άλλης εφαρμόσιμης τεχνολογίας. Τέλος, είναι δυνατόν να θεσπιστεί ένας τοπικός κανόνας, ο οποίος θα επιτρέπει στα πλοία τα οποία έχουν δεχθεί επίθεση να ανάβουν κάποια συγκεκριμένα φώτα (είτε flash είτε σε απόκρυφα μέρη, τα οποία θα είναι ήδη γνωστά στις δυνάμεις

ασφαλείας), τα οποία θα υποδηλώνουν ότι έχουν χάσει τον έλεγχο του πλοίου και έτσι οι αρμόδιες αρχές θα κινητοποιούνται άμεσα (Γεωργαντόπουλος, και Βλάχος, 2003)

Ακολούθως, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός προτείνει, προκειμένου για την αποτελεσματική επικοινωνία μεταξύ των διαφόρων αρχών και την ελαχιστοποίηση του χρόνου ανταπόκρισης από τη στιγμή που ένα περιστατικό πειρατείας έχει αναφερθεί στο παράκτιο κράτος, την υιοθέτηση ενός κοινού συστήματος εντολών αναφοράς των περιστατικών. Για την επίτευξη αυτού του συστήματος, απαιτείται μεταξύ των ενδιαφερομένων κρατών συμβατή ορολογία, ολοκληρωμένα συστήματα επικοινωνίας, ενοποιημένη δομή εντολών, οργανωμένα πλάνα δράσης, ευέλικτο πλαίσιο ελέγχου, ευκολίες εξυπηρέτησης τέτοιων περιστατικών και μία πλήρη και οργανωμένη διοίκηση των πόρων. Εξίσου απαραίτητη θεωρείται η ύπαρξη συνεργασίας ανάμεσα στα παράκτια κράτη και σε άλλες υπηρεσίες ναυτιλιακού εγκλήματος, προκειμένου για τον εντοπισμό παράνομων ενεργειών (π.χ. λαθρεμπόριο όπλων, μεταφορά ναρκωτικών), οι οποίες είναι δυνατόν να αποτελέσουν κίνητρο για την κατάληψη ενός πλοίου (κυρίως μόνιμη). Πρέπει, δηλαδή, να δημιουργηθούν βάσεις δεδομένων για εγκληματικές πράξεις, καθώς αυτοί που κάνουν μία επίθεση σε ένα πλοίο, ενδέχεται να είναι αναμειγμένοι σε άλλες εγκληματικές υποθέσεις (Γεωργαντόπουλος, και Βλάχος, 2003)

Επιπλέον, πρέπει να διαμορφωθούν διαδικασίες άμεσης αναμετάδοσης συναγερμού, όταν λαμβάνεται σήμα από τα επικοινωνιακά κέντρα, προς την αρμόδια υπηρεσία για δράση. Στην περίπτωση που αυτές οι διαδικασίες ήδη υπάρχουν, ίσως θα ήταν αποτελεσματική η αναθεώρηση και η βελτιστοποίηση τους, ούτως ώστε να επιτυγχάνεται η χωρίς χρονικές υστερήσεις μετάδοση της επίθεσης στο κοντινότερο RCC ή στο κοντινότερο παράκτιο κράτος, η οποία θα πρέπει να ακολουθείται από μία λεπτομερή γραπτή αναφορά. Με την ειδοποίηση ενός περιστατικού πειρατείας, το κέντρο συντονισμού ή όποια άλλη αρχή οφείλει να δράσει άμεσα ειδοποιώντας: α) τις τοπικές αρχές ασφαλείας, έτσι ώστε να εφαρμοστούν τα πλάνα δράσης, β) τα υπόλοιπα πλοία που βρίσκονται στην περιοχή, χρησιμοποιώντας κάθε διαθέσιμη επικοινωνία. Μάλιστα, συνιστάται η καταγραφή και η αρχική εξέταση των γεγονότων, που αναγράφονται στην αναφορά, να γίνεται από μία κεντρική υπηρεσία (όπου αυτή υπάρχει) και η οποία θα έχει τις κατάλληλες γνώσεις και την εμπειρία, για να επεξεργαστεί τα δεδομένα. Ωστόσο, η λεπτομερής δουλειά της αποτίμησης του γεγονότος πρέπει να γίνεται από την αρμόδια αστυνομική αρχή του κράτους, δεδομένου

ότι αυτή διαθέτει περισσότερα στοιχεία για την αξιολόγηση του εκάστοτε περιστατικού και τη δημιουργία μίας ολοκληρωμένης εικόνας των υπεύθυνων. Ακολούθως, τα στοιχεία, που συγκεντρώνονται, πρέπει να γνωστοποιούνται σε όλες τις αρχές και τις υπηρεσίες που χρειάζεται να τα γνωρίζουν. Σε αυτές τις υπηρεσίες περιλαμβάνονται οι κυβερνήσεις των παράκτιων κρατών και οι κυβερνήσεις των κρατών της σημαίας (για να τα προωθήσουν στους πλοιοκτήτες) κ.α. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι κατά την εξέταση των περιστατικών ή ακόμα κατά τη δίωξη των συλληφθέντων πειρατών, θα πρέπει να διευκρινίζεται απόλυτα ποια υπηρεσία έχει την ευθύνη και τη νομική εξουσία, για να διεξάγει έρευνα αμέσως μετά την επίθεση, αφού μία σύγχυση αυτές τις ώρες μπορεί να οδηγήσει σε χαμένες ευκαιρίες έρευνας ή ακόμα και σε απώλεια στοιχείων. Επιπρόσθετα, η διορισμένη για την έρευνα διεύθυνση θα πρέπει να είναι εφοδιασμένη με προσωπικό άρτια εκπαιδευμένο σε τυπικές τεχνικές έρευνας και οι οποίοι θα είναι γνώστες των νομικών απαιτήσεων των δικαστηρίων της χώρας τους. Σε περιπτώσεις δίωξης των πειρατών, οι οποίοι διέπραξαν πειρατεία εκτός των χωρικών υδάτων του κράτους που διεξάγει την έρευνα, θα πρέπει να υπάρξει συμφωνία του παράκτιου κράτους με όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη (Γεωργαντόπουλος, και Βλάχος, 2003)

Το παράκτιο κράτος θα πρέπει να λειτουργεί με την σύμφωνη γνώμη του κράτους της σημαίας, που φέρει το πλοίο, του κράτους, στο οποίο το περιστατικό έχει απειλήσει το θαλάσσιο περιβάλλον της δικαιοδοσίας του. Καθίσταται, επομένως, κατανοητό ότι οι κυβερνήσεις των κρατών αυτών καλούνται να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα και να καθορίσουν με ακρίβεια τα όρια δικαιοδοσίας της κάθε μίας, ούτως ώστε να είναι σε θέση να ανταποκρίνονται άμεσα και να διώκουν τα άτομα που διαπράττουν τέτοιας φύσης εγκλήματα (Γεωργαντόπουλος, και Βλάχος, 2003)

Πλοιοκτήτες, Διαχειριστές, Πλοίαρχοι και Πληρώματα.

Ο IMO έχει αναγνωρίσει τη συνεισφορά των παραγόντων που σχετίζονται με πλοίο (πλοιοκτήτες, διαχειριστές, πλοίαρχοι και πληρώματα) προκειμένου να εξασφαλισθεί η πρόληψη και η αντιμετώπιση της πειρατείας. Για το λόγο αυτό πρέπει να υιοθετηθούν και να εφαρμοσθούν κάποια μέτρα προκειμένου τα πλοία να μειώσουν τον κίνδυνο και να γίνουν πιο ασφαλή σε ότι αφορά την εκδήλωση πειρατικών επιθέσεων εις βάρος τους. Πολύ σημαντική θεωρείται, επίσης, η άμεση αναφορά τυχόν

περιστατικών στις αρμόδιες αρχές για την έγκαιρη και την ταχύτερη αντίδραση εναντίον των πειρατών. Αυτές οι αναφορές θα πρέπει να είναι λεπτομερείς προκειμένου να επιτρέπεται περαιτέρω εξέταση του προβλήματος και τον καλύτερο σχεδιασμό εκ μέρους των ναυτιλιακών εταιρειών, των διεθνών οργανισμών και των τοπικών αρχών. Αυτά τα μέτρα μπορούν να διαιρεθούν σε διάφορες κατηγορίες, ήτοι α) μέτρα που θα ελαττώνουν τον πειρασμό από πλευράς των πειρατών να εκδηλώσουν μία πειρατική επίθεση (π.χ. επαρκής αριθμός πληρώματος), β) Διάφορες δράσεις ανάλογα με την φάση της πειρατείας που εκδηλώνεται ενάντια στο πλοίο. Αυτές οι δράσεις μπορούν να διαιρεθούν σε τέσσερις φάσεις δηλαδή: Φάση πριν την πειρατεία, όπου λαμβάνονται μέτρα για να αποτρέψουν την πειρατεία (χρησιμοποίηση ειδικού φωτισμού, διαδικασίες συναγερμού αλλαγές δρομολογίων κ.λ.π.), φάσεις υποψίας ή ακόμα όταν είναι σε εξέλιξη μία πειρατική επίθεση (κατάλληλη αναφορά του συμβάντος στις αρμόδιες αρχές, μέγιστη ταχύτητα, ρίψη νερού με μάνικα περιφερειακά του πλοίου, κ.λ.π.), φάση μετά μία επίθεση όπου είναι αναγκαίος ένας ολοκληρωτικός έλεγχος κάθε τμήματος του πλοίου και κάθε μέλους του πληρώματος και ακολούθως αναφορά του συμβάντος στο παράκτιο συντονιστικό κέντρο διάσωσης (Rescue Coordination Centre- RCC) έτσι ώστε μέσω αυτού να ενημερωθούν οι σχετικές δυνάμεις ασφαλείας. Τέλος, η τέταρτη φάση είναι η φάση κατά τη διάρκεια εξόδου του πλοίου από τις περιοχές όπου είναι επικίνδυνες για εκδήλωση πειρατικών επιθέσεων, όπου το πλοίο θα πρέπει να επιστρέψει στην φυσιολογική του λειτουργία (εξασφαλίζεται ότι είναι ανοικτοί οι χώροι που απαιτείται να μην είναι κλειδωμένοι για λόγους ασφαλείας, μαζεύονται οι μάνικες νερού που είχαν τοποθετηθεί περιφερειακά του πλοίου κ.λ.π.).

- **International Maritime Bureau (IMB):** Σε γενικότερο επίπεδο, αντικείμενο του International Maritime Bureau αποτελεί κάθε μορφή ναυταπάτης. Δεδομένου ότι η πειρατεία συμπεριλαμβάνεται στις παράνομες πρακτικές, που ακολουθούνται στο χώρο της ναυτιλίας, το IMB προχώρησε στην ίδρυση ενός κέντρου αναφοράς περιστατικών πειρατείας, του Piracy Reporting Center, το οποίο και εδρεύει στο Kuala Lumpur. Ειδικότερα, το εν λόγω κέντρο, το οποίο και χρηματοδοτείται από διάφορες ιδιωτικές επιχειρήσεις, συλλέγει στοιχεία για τις αρμόδιες αρχές επιβολής του νόμου, εντοπίζει τα πλοία που έχουν δεχθεί πειρατική επίθεση και παρέχει βοήθεια στους ιδιοκτήτες του πλοίου και στο πλήρωμα και τέλος, βοηθάει στην σύλληψη των πειρατών. Επιπρόσθετα, το Piracy Reporting Center εκδίδει αναφορές σε τετραμηνιαία και σε

ετήσια βάση, ενώ συνεργάζεται και με τον IMO, προκειμένου για την καταπολέμηση της πειρατείας. Μάλιστα, αξίζει να σημειωθεί ότι πολλά από τα συλλεχθέντα στοιχεία των παραπάνω φορέων προέρχονται από καταγεγραμμένες μέσω δορυφόρου περιπτώσεις πειρατείας. Το πιο πρόσφατο δορυφορικό σύστημα καταπολέμησης της πειρατείας καλείται Shiploc και δίνει τη δυνατότητα στις επιχειρήσεις να εντοπίσουν, μέσω του διαδικτύου, την ακριβή θέση του πλοίου τους (Γεωργαντόπουλος, και Βλάχος, 2003)

Baltic International Maritime Conference (BIMCO): Ο συγκεκριμένος Διεθνής Οργανισμός συμβάλλει στην καταπολέμηση της πειρατείας, μέσω της γνωστοποίησης και πληροφόρησης των ενδιαφερόμενων μερών. Γι' αυτό το σκοπό, ο BIMCO βρίσκεται σε στενή συνεργασία με τους προαναφερθέντες Διεθνείς Οργανισμούς (Γεωργαντόπουλος, και Βλάχος, 2003)

Σημαντική δραστηριότητα στο πεδίο της καταπολέμησης των φαινομένων της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στη θάλασσα αναπτύσσουν, πέραν του I.M.O., μια σειρά διεθνείς και περιφερειακοί κυβερνητικοί ή μη κυβερνητικοί οργανισμοί, όπως το International Maritime Bureau of the International Chamber of Commerce (I.C.C.-I.M.B.), η INTER.POL. κ.α. Ιδιαίτερα, ο I.M.O. διαδραμάτισε, ήδη από το 1983, οπότε το ζήτημα τέθηκε στη διεθνή ατζέντα, βασικό ρόλο, κυρίως στα πλαίσια των εξειδικευμένων επιτροπών του, όπως η Maritime Safety Committee, η Legal Committee και η Marine Environment Protection Committee.

Αξίζει επίσης να αναφερθεί ότι τα τελευταία δύο χρόνια η βιομηχανία της ναυτιλίας σε συνεργασία με τις ναυτικές δυνάμεις προστασίας από την πειρατεία, έχουν καταφέρει να εκδώσουν κάποιες οδηγίες προς τους πλοιοκτήτες και τους καπετάνιους των πλοίων που διέρχονται από τον Κόλπο του Aden και την Αραβική Θάλασσα, για την προστασία των πλοίων και των πληρωμάτων τους με σκοπό την αντιμετώπιση της απειλής. Οι τελευταίες οδηγίες προς τις ναυτιλιακές εταιρείες για τις «πρακτικές βέλτιστης διαχείρισης (Best Management Practices – BMP)⁷, των παραπάνω

⁷ Πρακτικές Βέλτιστης Διαχείρισης (BMP): Έχουν παραχθεί από την Ναυτιλιακή Βιομηχανία με διαβούλευση με τις μικτές ναυτικές δυνάμεις - EUNAVFOR, το NATO Shipping Centre και το United Kingdom Maritime Trade Operations (UKMTO) Οι Πρακτικές Βέλτιστης Διαχείρισης παρέχουν κατευθύνσεις και συστάσεις προς τους ναυτιλλόμενους για τις ενέργειες που θα πρέπει να αναλαμβάνουν για να προετοιμάσουν και να διεξάγουν ένα διάπλου από μία θαλάσσια περιοχή που επηρεάζεται από τη Σομαλική Πειρατεία.

καταστάσεων αναφέρουν, ότι τα υπό επίθεση πλοία θα πρέπει να διατηρούν τη μέγιστη δυνατή ταχύτητα πλεύσης, που μπορεί να φθάσει συνήθως τους 18 κόμβους, απωθώντας έτσι τους πειρατές από το να πλευρίσουν και να ανέβουν εύκολα στο πλοίο και να εκτελούν ελιγμούς αποφυγής, όσο αυτό είναι εφικτό για ένα μεγάλο tanker. Στο πλαίσιο των μέτρων αυτοπροστασίας ορισμένοι πλοιοκτήτες χρησιμοποιούν άοπλους φρουρούς, ενώ κάποιες εταιρείες χρησιμοποιούν εξοπλισμένα σκάφη συνοδείας. Ωστόσο η μεταφορά οπλισμού και η χρήση του σε περίπτωση πειρατείας, είναι αρκετά λεπτή και περίπλοκη υπόθεση, όχι μόνο εξαιτίας του γεγονότος ότι αρκετά πλοία υπόκεινται σε μια σειρά κανονισμών που αφορούν τη νομοθεσία της χώρας όπου έχουν νηολογηθεί, αλλά κυρίως από το γεγονός ότι αρκετοί οργανισμοί ναυτιλίας δεν βλέπουν θετικά την χρήση ένοπλων φρουρών και σκαφών συνοδείας που φέρουν οπλισμό, θεωρώντας ότι έτσι αυξάνεται ο κίνδυνος για την ασφάλεια ενός πλοίου και του πληρώματός του. Ένα από τα προφανή μέτρα προστασίας είναι η έγκαιρη αποφυγή των πειρατών. Για το σκοπό αυτό το γραφείο I.M.O. συνιστά στα πλοία που διέρχονται από τις ακτές της Σομαλίας να παραμένουν όσο γίνεται πιο ανοικτά. Η αρχική οδηγία ήταν τα 200 μίλια, η οποία τροποποιήθηκε το 2009 στα 600 μίλια. Αξιοσημείωτο είναι πάντως ότι οι τακτικές των πειρατών συνεχώς εξελίσσονται, ως απάντηση στα μέτρα που λαμβάνονται εναντίον της πειρατείας. Γι' αυτό και κανένα μέτρο από μόνο του δεν είναι ικανό να αποδώσει ικανοποιητικά αποτελέσματα. Η καλύτερη επιλογή φαίνεται να είναι η κλιμακωτή προσέγγιση ασφαλείας, η οποία καλύπτει τους τομείς της αποφυγής, της αποκάλυψης και αναγνώρισης της απειλής, την οπτική αποτροπή, την πρόληψη επιβίβασης επάνω στο πλοίο και την αποτροπή κράτησης του πληρώματος (Θεοδωρόπουλος, 2011).

Η αποφυγή των πειρατών βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στο δίκτυο πληροφοριών που θα μπορεί να παρέχει ακριβή και έγκυρα στοιχεία για τις θέσεις των πειρατών. Η επιλογή του βέλτιστου δρομολογίου παίζει σημαντικό ρόλο και παρά το γεγονός ότι οι πειρατές κινούνται ακόμα και στα ανοικτά των ωκεανών, συνήθως αποφεύγουν τις περιοχές με άσχημες καιρικές συνθήκες, καθώς τα μικρά σκάφη τους δυσκολεύονται να πλευσουν και να επιτεθούν σε περιοχές με σχετική θαλασσοταραχή, ειδικά όταν η κατάσταση της θάλασσας είναι στη κλίμακα 4 και πάνω. Ο εντοπισμός και η αναγνώριση της απειλής βασίζεται στην καλή επιτήρηση της περιοχής. Σήμερα, τα πλοία που διέρχονται από περιοχές υψηλού ρίσκου καλούνται να έχουν βάρδιες σε

24ωρη βάση για παρακολούθηση και επιτήρηση, τόσο με οπτικά μέσα όσο και με τα ραντάρ που διαθέτουν. Ωστόσο, τα υπάρχοντα αυτά μέσα δεν έχουν κριθεί επαρκή για την πρόληψη και αποφυγή μιας επίθεσης. Γι' αυτό και κρίνεται απαραίτητη η βελτίωση της επιτήρησης με αναβαθμισμένες συσκευές ραντάρ που θα παρέχουν καλύτερη εμβέλεια, με την εγκατάσταση ηλεκτροπτικών και υπερύθρων αισθητήρων, οι οποίοι θα μπορούσαν να ολοκληρωθούν στα συστήματα προειδοποίησης και πληροφοριών ενός πλοίου, παρέχοντας μία ακριβή εικόνα σε πραγματικό χρόνο για την όποια δραστηριότητα επικρατεί γύρω από την περιοχή που περιβάλλει το πλοίο. Από τη στιγμή που γίνει αντιληπτό ότι οι πειρατές έχουν προσεγγίσει το πλοίο σε τέτοιο βαθμό ώστε να επιχειρήσουν να επιβιβασθούν στο κατάστρωμα, το πλήρωμα του πλοίου έχει σχετικά περιορισμένες επιλογές. Όπως προαναφέρθηκε, η εκτέλεση ελιγμών είναι μία επιλογή που μπορεί να αποδώσει εάν υπάρχει κάποιος κυματισμός. Η πορεία του πλοίου αντίθετα στο κύμα μπορεί να δυσκολέψει τις προσπάθειες των πειρατών να το πλευρίσουν λόγω του κυματισμού, ενώ συνίσταται και η κυκλική κίνηση με σκοπό την πρόκληση περαιτέρω κυματισμού από το ίδιο το πλοίο, αλλάζοντας συνεχώς θέση. Ως μέθοδο αποτροπής ορισμένες πλοιοκτήτριες εταιρείες έχουν εγκαταστήσει ειδικά συρματοπλέγματα στις κουπαστές περιμετρικά των πλοίων, τα οποία πολλές φορές είναι παρόμοια με τις περιφράξεις στρατιωτικών εγκαταστάσεων. Σε άλλες περιπτώσεις χρησιμοποιούνται ειδικές πυροσβεστικές μάνικες νερού ή αφρού με υψηλή πίεση, των οποίων όμως η αποτελεσματικότητα αμφισβητείται, ενώ από τεχνικής πλευράς απαιτείται η τροποποίηση των συστημάτων του πλοίου ώστε να μπορεί να υποστηρίξει τη δημιουργία υψηλής πίεσης. Εφόσον οι πειρατές καταφέρουν να επιβιβαστούν στο πλοίο μία λύση που προτείνεται είναι η καταφυγή σε έναν ασφαλή χώρο (citadel), ειδικά διαμορφωμένο και ενισχυμένο με θωράκιση, ώστε οι ναυτικοί να είναι ασφαλείς από την επίθεση των πειρατών, έχοντας στη διάθεσή τους συστήματα επικοινωνίας και ίσως και ελέγχου του πλοίου, στις πλέον εξελιγμένες περιπτώσεις. Η ιδέα πίσω από τη λύση των "citadel" είναι ότι οι ναυτικές δυνάμεις θα μπορέσουν να κερδίσουν πολύτιμο χρόνο για να φθάσουν στο πλοίο και να παράσχουν προστασία στο πλήρωμα, το οποίο θα βρίσκεται σε ασφαλή χώρο. Ωστόσο και η λύση αυτή έχει αδύνατα σημεία, όπως το γεγονός ότι οι πειρατές μπορεί να χρησιμοποιήσουν πολύ ισχυρά εκρηκτικά, τα οποία θα μπορούσαν ακόμα και να βυθίσουν το πλοίο, ενώ σε μια περίπτωση

κατάφεραν να διεισδύσουν στο ασφαλές αυτό δωμάτιο από την οροφή, κόβοντας την με ειδικά εργαλεία και αιχμαλωτίζοντας τελικά το πλήρωμα (Θεοδωρόπουλος, 2011).

Μια στρατηγική την οποία ακολουθούν όλο και περισσότεροι πλοιοκτήτες και διαχειριστές είναι η πρόσληψη ένοπλων ομάδων ασφαλείας πάνω στα πλοία για να αποτρέψουν πειρατικές επιθέσεις. Μέχρι σήμερα κανένα πλοίο που έχει ένοπλους φρουρούς δεν έχει απαχθεί από πειρατές. Ωστόσο διάφορα νηολόγια σύμφωνα με τη μακροχρόνια πολιτική τους και με τις πρόσφατες οδηγίες του IMO προτρέπουν τους πλοιοκτήτες να επιλέξουν να ανεβάσουν στο πλοίο ομάδες ασφαλείας μόνον αφού εκτιμήσουν συνολικά το ρίσκο και αφού επίσης συμβουλευτούν όλα τα μέρη που είναι άμεσα εμπλεκόμενα, όπως ασφαλιστικές, δικηγόρους και ιδιοκτήτες φορτίου πριν προχωρήσουν σε αυτό το βήμα. Επισημαίνεται ότι αυτές οι ομάδες που επιλέγονται γι' αυτή την αποστολή πρέπει να ελέγχονται και να αξιολογούνται προσεκτικά πριν προσληφθούν. Γι' αυτό το λόγο ορισμένα νηολόγια έχουν υπογράψει ένα Memorandum of Understanding με το Security Association of Maritime Industry (SAMI) που διασφαλίζει ότι αυτές οι ομάδες έχουν ελεγχθεί και πληρούν τις κατάλληλες προϋποθέσεις (Ξενακούδης, 2011).

Πρέπει να αναφερθεί ότι πολλοί στο χώρο της ναυτιλίας αντιμετωπίζουν με σκεπτικισμό την ύπαρξη ενόπλων επί των πλοίων αφού όπως υποστηρίζουν τίθεται σε κίνδυνο η ζωή των πληρωμάτων καθώς επίσης και η ακεραιότητα του πλοίου και του φορτίου. Επίσης υποστηρίζουν ότι η παγκόσμια κοινότητα δεν δείχνει ότι πραγματικά επιθυμεί να τερματισθεί το πρόβλημα της πειρατείας (Κεφαλονίτης, 2011).

Ορισμένα νηολόγια στην προσπάθειά τους να συμβάλλουν στην καταπολέμηση της πειρατείας έχουν κατά καιρούς επωμιστεί το κόστος μεταφοράς των μαρτύρων, που επέβαιναν στο πλοίο τη στιγμή της πειρατικής επίθεσης, προκειμένου αυτοί οι μάρτυρες να ταξιδέψουν στη χώρα που διεξάγεται η δίκη των πειρατών (Ξενακούδης, 2011).

Τέλος αξίζει να αναφερθεί ότι οι αρμόδιες υπηρεσίες της Κύπρου στα πλαίσια σχεδίου νόμου που επιτρέπει τη χρήση όπλων σε εμπορικά πλοία, δέχτηκαν αίτημα να επιτραπεί σε υπό σύσταση ιδιωτικό «πολεμικό» στόλο παροχής προστασίας σε εμπορικά πλοία να χρησιμοποιεί ως βάση του την Κύπρο Πρόβλημα για το όλο εγχείρημα αποτελεί η νομική κάλυψη. Οι ασφαλιστικές εταιρείες, ωστόσο, συζητούν να

επιτρέπεται πέρα από την αυτοπροστασία και η παροχή προστασίας σε παραπλέοντα πλοία (Σεϊτανίδης, 2012).

3.5.2...ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΕ - ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ.

Η ΕΕ δεν αντιμετωπίζει φαινόμενα πειρατείας και ένοπλης ληστείας στα χωρικά της ύδατα ή στον ευρύτερο χώρο που την περιβάλλει και αυτός είναι ίσως ο κύριος λόγος για τον οποίο η πειρατεία αντιμετωπίστηκε μέχρι σήμερα ως ένα πρόβλημα περιφερειακού χαρακτήρα. Ειδικότερα, το πρόβλημα για την ΕΕ αφορά σε πλοία σημαίας Κρατών –Μελών που διέρχονται από τις περιοχές που εμφανίζεται έντονο το φαινόμενο ή ελλιμενίζονται εκεί, πληρώματα και επιβάτες που προέρχονται από Κράτη – Μέλη της Ένωσης και διατρέχουν κίνδυνο ή πέφτουν θύματα πράξεων πειρατείας, φορτία που διακινούνται, καθώς επίσης και ασφαλιστικές εταιρείες ευρωπαϊκών συμφερόντων που καλύπτουν πλοία, πληρώματα, επιβάτες ή φορτία. Αφορά ακόμη στην πρόληψη ατυχημάτων, δεδομένου ότι μετά από πράξεις πειρατείας τα πλοία ενδέχεται να πλέουν ακυβέρνητα, ώστε υφίσταται σοβαρός κίνδυνος για τη ναυσιπλοΐα και τη ζωή στη θάλασσα, αλλά επίσης για περιβαλλοντικές καταστροφές ιδιαίτερα αν εμπλέκονται πετρελαιοφόρα ή άλλα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνες χημικές ουσίες κ.λ.π. (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Αξίζει πάντως να αναφερθεί ότι το σύμφωνα με την Πράσινη Βίβλο «Προς μια μελλοντική θαλάσσια πολιτική για την Ένωση», το 2004, το 20% σχεδόν του συνόλου των πλοίων που ανέφεραν επιθέσεις από πειρατές και οπλισμένους ληστές ήταν πλοία με σημαίες χωρών της ΕΕ. Επιπρόσθετα, στο ίδιο κείμενο αναφέρεται ότι λαμβανομένης υπόψη της αυξανόμενης εξάρτησης της ΕΕ από τις θαλάσσιες μεταφορές για εισαγωγές και εξαγωγές και του γεγονότος ότι η Ευρώπη κατέχει κυρίαρχη θέση στη παγκόσμια ναυτιλία, οι αναλύσεις σε σχέση με τη μελλοντική στρατηγική για τις ευρωπαϊκές ναυτικές δυνάμεις πρέπει να περιλαμβάνουν και το ρόλο των δυνάμεων αυτών για την πρόληψη και την καταπολέμηση της πειρατείας. Πρέπει επίσης να μελετηθεί η χρήση και άλλων μέσων, π.χ. ειδικά μέτρα αναπτυξιακής βοήθεια για παράκτια κράτη με στόχο την αντιμετώπιση του προβλήματος, στο πλαίσιο των εθνικών αναπτυξιακών στρατηγικών που έχουν συμφωνηθεί με την ΕΕ (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2006).

Οι άξονες γύρω από τους οποίους κινείται η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης αφορούν στην ενδυνάμωση του ρόλου του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization-I.M.O.) ως ειδικού και πλέον κατάλληλου οργανισμού για τον σκοπό αυτό. Επιπλέον, η ΕΕ πιστεύει και εργάζεται για την προώθηση της διεθνούς και περιφερειακής συνεργασίας και του συντονισμού των προσπαθειών καθώς επίσης και για την ανάληψη δεσμεύσεων και υποχρεώσεων από τα Κράτη – Μέλη, τους πλοιοκτήτες, τα πληρώματα των πλοίων, τα παράκτια κράτη ή τα κράτη της ευρύτερης περιοχής κ.λ.π., στη βάση των εγκυκλίων του I.M.O. (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, χωρίς να υποβαθμίζει τη σημασία, τον ρόλο και τη συμβολή των υπόλοιπων οργανισμών, έχει την άποψη ότι ο I.M.O. θα πρέπει να συνεχίσει να αποτελεί κύριο φορέα και σημείο αναφοράς των προσπαθειών και κατά συνέπεια να αναγνωριστεί ως ο βασικός εντολοδόχος της διεθνούς κοινότητας στην αντιμετώπιση του φαινομένου (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Παράλληλα, σημαντικές προσπάθειες για την εξεύρεση αποτελεσματικών λύσεων έχουν καταβληθεί τόσο από επιμέρους κράτη στη βάση μονομερών προσπαθειών, όσο και σε περιφερειακό επίπεδο. Το EU-ASEAN Experts' Meeting on Maritime Security, που έλαβε χώρα στη Μανίλα τον Φεβρουάριο του 2002 και κατέληξε σε μια σειρά εποικοδομητικών προτάσεων για την περαιτέρω περιφερειακή και διεθνή συνεργασία ήταν μία σημαντική πρωτοβουλία, που καταδεικνύει το ενδιαφέρον της ΕΕ να προωθήσει την περιφερειακή συνεργασία, αλλά και να διαδραματίσει ενεργό ρόλο στο πεδίο της καταπολέμησης της πειρατείας. (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Είναι δεδομένο ότι τα κράτη μέσα από την συμμετοχή τους στις περιφερειακές συνεργασίες, αποκομίζουν ουσιαστικά οφέλη και για τον σκοπό αυτό ακολούθως προχωρούν στη σύναψη σχετικών συμφωνιών. Στα οφέλη αυτά μπορούμε να αναφέρουμε, μεταξύ άλλων, την προαγωγή της σχετικής νομοθεσίας και την εξασφάλιση της εφαρμογής του δικαίου, την ανάπτυξη συγκεκριμένων διαδικασιών προκειμένου να αναφέρονται τα περιστατικά πειρατείας, τη δημιουργία βάσεων δεδομένων και δικτύων πληροφόρησης, τη συνεργασία μεταξύ των ακτοφυλακών των επιμέρους κρατών σε επιχειρησιακό επίπεδο, την εκπαίδευση, τη διεξαγωγή κοινών

ασκήσεων κ.λ.π. Η ΕΕ μπορεί να συμβάλει παρέχοντας τεχνογνωσία, με τη μορφή τεχνικής βοήθειας και βέλτιστων πρακτικών σε επιμέρους ζητήματα, τη συμμετοχή σε εκπαιδευτικές δράσεις κ.λ.π. Παράλληλα, κρίνεται σκόπιμη η ενίσχυση των περιφερειακών συνεργασιών στο πλαίσιο της ανάληψης συγκεκριμένων δεσμεύσεων, μέσω ενός περιφερειακού συμφώνου που θα συναφθεί για τον σκοπό αυτό ή μιας πολυμερούς συμφωνίας μεταξύ ενδιαφερομένων κρατών. Η ΕΕ, λόγω θέσης και λόγω των διμερών και πολυμερών εμπορικών, οικονομικών κ.α. σχέσεων που διατηρεί με τα περισσότερα κράτη, είναι δυνατό να αποτελέσει τον καταλύτη για την άρση των εμποδίων για την ανάπτυξη και ενίσχυση των συνεργασιών (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Ο I.M.O. καλείται να επιτελέσει το συντονισμό των προσπαθειών για την καταπολέμηση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στη θάλασσα ενώ το United Nations' World Maritime University, υπό την αιγίδα του Οργανισμού, εμφανίζεται ως ένα κατάλληλο φόρουμ για την ανάπτυξη σχετικής επιστημονικής γνώσης και την επιμόρφωση και εκπαίδευση αξιωματούχων, διαμορφωτών πολιτικής, εμπειρογνομόνων κ.λ.π. (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Στο πλαίσιο αυτό η ΕΕ θεωρεί αναγκαία την ανάληψη σαφών δεσμεύσεων και υποχρεώσεων από όλα τα κράτη στη βάση της υιοθέτησης των σχετικών διεθνών συμβάσεων, δηλαδή της UNCLOS, της Convention on the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of the Maritime Navigation (SUA) και της UN Convention on Combating Organized Crime, όπως επίσης του Code of Practice for the Investigation of the Crime of Piracy and Armed Robbery against Ships. Σε κάθε περίπτωση, τονίζεται εμφατικά ότι με δεδομένη την ύπαρξη ενός πυκνού συμβατικού πλαισίου, ιδιαίτερη σημασία προσλαμβάνει η επικέντρωση των προσπαθειών στην εφαρμογή των ρυθμίσεων και την υλοποίηση των δεσμεύσεων που έχουν αναληφθεί. Τα κράτη θα πρέπει, παράλληλα, να προσαρμόσουν και να ενισχύσουν τις εθνικές τους νομοθεσίες προκειμένου να διασφαλίζεται η αποτελεσματική εφαρμογή των συμβάσεων αυτών, ενώ παράλληλα θα πρέπει να εξετάσουν κατά πόσο η πρακτική που ακολουθείται στο εν λόγω πεδίο ανταποκρίνεται στις υποχρεώσεις που απορρέουν από αυτές τις συμβάσεις (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Επιπρόσθετα αξίζει να αναφερθεί ότι σε ευρωπαϊκό επίπεδο, αποφασίσθηκε το 2008 η συγκρότηση για πρώτη φορά στην ιστορία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μία Ναυτικής Δύναμης (EUNAVFOR) και η ανάληψη επιχειρησιακής δράσης (επιχείρηση ATALANTA), σκοπός τη οποίας αρχικά ήταν η προστασία των φορτίων επισιτιστικής βοήθειας που αποστέλλεται στη Σομαλία και η εξασφάλιση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας στον Κόλπο του Aden και τις ανατολικές ακτές της Σομαλίας. Ειδικότερα, στις 10 Νοεμβρίου 2008, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο υιοθέτησε μια κοινή δράση που αφορά σε μια ευρωπαϊκή στρατιωτική επιχείρηση για την αποτροπή και αντιμετώπιση πράξεων πειρατείας και ενόπλων ληστειών στις ακτές της Σομαλίας, με ημερομηνία ενεργοποίησης το Δεκέμβριο του ίδιου έτους. Εξάλλου ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) ενθαρρύνει την ανάληψη πρωτοβουλιών από τα κράτη που ενδιαφέρονται για την ασφάλεια των θαλασσιών οδών και για το λόγο αυτό εξέδωσε τις αποφάσεις 1814,1816,1838 και 1846 του Συμβουλίου Ασφαλείας για να στηρίξει τη λειτουργία και δράση της Ευρωπαϊκής δύναμης (EUNAVFOR) που διεκπεραιώνει την επιχείρηση ΑΤΑΛΑΝΤΑ. Η επιχείρηση αρχικά υπολογίσθηκε ότι θα είναι διάρκειας 12 μηνών αλλά τελικά με νεότερη απόφαση η επιχείρηση θα συνεχίσει μέχρι την εξασφάλιση της ελεύθερης ναυσιπλοΐας στη συγκεκριμένη γεωγραφική περιφέρεια (Σιούσιουρας και Δαλακλής, 2010). Επιπρόσθετα, η Ευρωπαϊκή Ένωση αποφάσισε τη σύσταση ειδικού κεφαλαίου για τη χρηματοδότηση ορισμένων δράσεων που θα βοηθήσουν στην αποκατάσταση της ομαλότητας στην ίδια τη Σομαλία. (Λως, 2009).

Ο πολιτικός έλεγχος και η στρατηγική διεύθυνση της στρατιωτικής επιχείρησης της ΕΕ ασκείται από την Επιτροπή Πολιτικής και Ασφάλειας (ΕΠΑ) (Political and Security Committee - PSC, υπό την ευθύνη του Συμβουλίου της ΕΕ, ενώ η Στρατιωτική Επιτροπή της ΕΕ (EUMC) παρακολουθεί την ομαλή εκτέλεση της επιχείρησης που διεξάγεται υπό την ευθύνη του διοικητή επιχειρήσεων. Η επιχείρηση ΑΤΑΛΑΝΤΑ είναι η πρώτη στρατιωτικής επιχείρησης υπό την ηγεσία της ΕΕ, στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Ασφάλειας και Άμυνας. Η περιοχή ευθύνης της επιχείρησης περιλαμβάνει την Ερυθρά Θάλασσα, τον Κόλπο του Άντεν και τμήμα του Ινδικού Ωκεανού. Η εν λόγω θαλάσσια περιοχή είναι συγκρίσιμη με εκείνη της Μεσογείου. Υπάρχει συνεχής συνεργασία μεταξύ της EU NAVFOR και των άλλων ναυτικών δυνάμεων που δραστηριοποιούνται στην περιοχή (CTF 151καθοδηγούμενη από τις ΗΠΑ, το NATO Maritime Group – 2 (SNMG-2), καθώς και δυνάμεις της Ρωσίας, της

Ινδίας, της Ιαπωνίας, Μαλαισίας, Κίνας και Σαουδικής Αραβίας). Έτσι τα πλοία που επιθυμούν να διέλθουν από τον Κόλπο του Άντεν και στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας καλούνται να το δηλώσουν στην ιστοσελίδα του Ναυτιλιακού Κέντρου Ασφάλειας - Κέρας της Αφρικής (Maritime Security Center – Horn of Africa) (www.mschoa.eu) που ιδρύθηκε στην αρχή της επιχείρησης για να διευκολυνθεί ο συντονισμός της θαλάσσιας κυκλοφορίας.

Η ΕΕ επιπρόσθετα έχει αναπτύξει στο πλαίσιο της επιχείρησης ‘‘ΑΤΑΛΑΝΤΑ’’ ένα επιχειρησιακό κέντρο στο Northwood, λίγο έξω από το Λονδίνο από τα τέλη του 2008. Το κέντρο αυτό λειτουργεί ως κόμβος επικοινωνιών και αναφορών για τις δραστηριότητες πειρατείας, υποστηρίζοντας τις πολυεθνικές δυνάμεις που δρουν στην περιοχή (Θεοδωρόπουλος, 2011).

Τέλος, ενθαρρυντικό είναι το γεγονός της συμφωνίας μεταξύ ΕΕ και των Σευχελών για την προσεχή ανάπτυξη ευρωπαϊκών στρατευμάτων στην περιοχή και τον ακροβολισμό τους στα πολυπληθή νησάκια του συμπλέγματος που παίζουν πλέον και αυτά τον ρόλο ορμητηρίων για τους πειρατές. Απομένει να δούμε πόσο σύντομα θα εφαρμοστεί και αυτή η συμφωνία (Λως, 2009).

3.5.3... ΔΡΑΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.

3.5.3.1...ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΔΗΓΙΑ Ν. 15 «ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΕΝΟΠΛΗ ΛΗΣΤΕΙΑ»

Η Ελλάδα το 1994, ακολουθώντας τα πρότυπα του ΙΜΟ, θέσπισε σχετική Οδηγία για την πρόληψη και αντιμετώπιση της πειρατείας ή της ένοπλης ληστείας σε πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας. Η οδηγία αυτή περιγράφει τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται τόσο σε διεθνή ύδατα (πειρατεία) όσο και στις περιπτώσεις που τα πλοία είναι αγκυροβολημένα ή εν πλω στα χωρικά ύδατα ενός οποιουδήποτε παράκτιου κράτους (ένοπλη ληστεία). Δύο είναι οι παράγοντες, σύμφωνα με την Οδηγία, που ευνοούν ή ενθαρρύνουν τους επίδοξους πειρατές. Ο πρώτος παράγοντας σχετίζεται με την ύπαρξη χρημάτων στο χρηματοκιβώτιο του πλοίου. Οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να βρουν τρόπους να εξαλειφθεί αυτή η ανάγκη. Όταν η ανάγκη αυτή προέρχεται από συναλλαγματικούς περιορισμούς που επιβάλλουν κάποια κράτη, τότε το θέμα θα πρέπει να τίθεται στο αρμόδιο ελληνικό υπουργείο που είναι υπεύθυνο για τα ζητήματα της ναυτιλίας ώστε να εξετασθεί εάν θα πρέπει να πραγματοποιηθούν σχετικά διαβήματα για να επιτευχθεί

πιο ελαστική μεταχείριση στο ζήτημα αυτό. Ο δεύτερος παράγοντας είναι τα ολιγομελή πληρώματα. Οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να εξετάζουν την περίπτωση ενίσχυσης των φυλακών ασφαλείας, την προμήθεια κατάλληλου εξοπλισμού παρακολούθησης και ανίχνευσης και επιπρόσθετα να απαιτούν τον έλεγχο της αξιοπιστίας του προσωπικού ασφαλείας που τυχόν απασχολούν τοπικά (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Επιπρόσθετα, σύμφωνα με την σχετική Οδηγία διακρίνονται τρεις φάσεις πειρατικής επίθεσης: α) Φάση πιθανολογούμενης ή επιχειρούμενης πειρατικής επίθεσης, β) Εκδήλωση πειρατικής επίθεσης, γ) αποχώρηση πειρατών. Για κάθε μία από αυτές τις φάσεις δίδονται κατευθύνσεις για τις ενέργειες του πλοίαρχου και του πληρώματος. Σε ότι αφορά την πρακτική που συνιστάται για την αντιμετώπιση πειρατικών επιθέσεων η Οδηγία καθορίζει ότι όλα τα πλοία που διέρχονται από περιοχές επικίνδυνες να δεχθούν πειρατική επίθεση, θα πρέπει να έχουν ένα σχέδιο καταστολής της επίθεσης (Anti – attack Plan). Φυσικά τα πλοία εφόσον είναι δυνατόν θα πρέπει να επιλέγουν πορείες τέτοιες ώστε να αποφεύγουν τις επικίνδυνες περιοχές ή ακόμα και να μεριμνούν να παραμένουν τον ελάχιστο χρόνο αγκυροβολημένα σε περιοχές όπου εκδηλώνονται πειρατικές επιθέσεις. Επιπλέον πρέπει να εξασκείται το πλήρωμα στην εφαρμογή του σχεδίου καταστολής επίθεσης, να λαμβάνονται μέτρα ασφαλείας όταν το πλοίο είναι αγκυροβολημένο ή στο λιμάνι (π.χ. περιορισμός, καταγραφή, έλεγχος εισόδου ατόμων στα οποία επιτρέπεται η πρόσβαση στο πλοίο κ.λ.π.), να τηρούνται ενισχυμένες φυλακές και επαγρύπνηση για έγκαιρη προειδοποίηση ενδεχόμενης επίθεσης, να υπάρχει συνεχής φυλακή ραδιοεπικοινωνιών και δυνατότητα επικοινωνίας με τις αρμόδιες τοπικές ή ναυτικές αρχές μιας περιοχής υψηλού κινδύνου για πειρατική επίθεση, να χρησιμοποιείται ο μεγαλύτερος διαθέσιμος φωτισμός που υπάρχει σε συνάρτηση με την ασφάλεια ναυσιπλοΐας, όλες οι θύρες που επιτρέπουν την πρόσβαση στη γέφυρα, στο μηχανοστάσιο, στο χώρο πηδαλίου, στις καμπίνες θα πρέπει να ασφαλιζονται και να είναι πάντα υπό συνεχή έλεγχο, να συμπεριλαμβάνεται και η χρήση της σφυρίχτρας του πλοίου για εκπομπή σήματος συναγερμού και να γίνονται ελιγμοί διαφυγής και χρήση σωλήνων νερού. Επισημαίνεται ότι πρέπει να αποτρέπεται τόσο ο εφοδιασμός όσο και η χρήση πυροβόλων όπλων για ατομική προστασία ή προστασία του πλοίου (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

3.5.3.2....ΝΟΜΟΣ 4058/2012 – ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΠΟ ΕΝΟΠΛΟΥΣ ΦΡΟΥΡΟΥΣ⁸

Την 21 Μαρτίου του 2012 ψηφίστηκε από την ελληνική πολιτεία ο νόμος 4058 (ΦΕΚ 63 Α΄/22-03-12) που αφορά την δυνατότητα να επιβαίνουν επί των εμπορικών πλοίων που φέρουν ελληνική σημαία, ένοπλοι φρουροί για την προστασία των πλοίων από πειρατικές επιθέσεις. Ειδικότερα σύμφωνα με τις προβλέψεις του νόμου:

Επιτρέπεται, ύστερα από άδεια που εκδίδεται από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής, η παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς σε υπό ελληνική σημαία εμπορικό πλοίο που δεν εκτελεί πλόες θαλάσσιων ενδομεταφορών και διαπλέει θαλάσσιες περιοχές εκτεθειμένες σε κίνδυνο πειρατείας, για την προστασία των επιβαινόντων, του πλοίου και του φορτίου αυτού από επιθέσεις που συνιστούν πειρατεία, κατά την έννοια του όρου αυτού σύμφωνα με τα άρθρα 101 και 103 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας.

Οι ένοπλοι ιδιώτες φρουροί δεν αποτελούν μέλη του πληρώματος του πλοίου και πρέπει να: αποτελούν προσωπικό εταιρείας με την οποία ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής πλοίου υποχρεούται να συνάψει σύμβαση και η οποία είναι εγκατεστημένη και λειτουργεί νομίμως στην ημεδαπή ή την αλλοδαπή και διαθέτει αναγνωρισμένη πιστοποίηση ποιότητας (ISO) για την παροχή των υπηρεσιών. Για την έκδοση της άδειας απαιτείται η υποβολή φακέλου στον οποίο περιλαμβάνονται αίτηση του πλοιοκτήτη ή διαχειριστή του πλοίου που περιέχει στοιχεία εξατομίκευσης του πλοίου, καθώς και ανάλυση του εκτιμώμενου κινδύνου που διαμορφώνεται αφού ληφθούν υπόψη ο πλους, η κατηγορία και τα χαρακτηριστικά του πλοίου, οι συνιστώμενες από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό Πρακτικές Βέλτιστης Διαχείρισης και οι απόψεις του πλοιάρχου του πλοίου.

Η άδεια εκδίδεται στην ελληνική και την αγγλική γλώσσα για συγκεκριμένο πλοίο και το πρωτότυπο αυτής φέρεται επί του πλοίου. Η ισχύς της άδειας μπορεί να είναι έξι ή δώδεκα μηνών, σύμφωνα με την αίτηση, και παρατείνεται αυτοδίκαια αν

⁸(2012), «ΝΟΜΟΣ ΥΠ’ ΑΡΙΘ. 4058 Παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους φρουρούς σε εμπορικά πλοία και άλλες διατάξεις», www.etheemis.gr/wp-content/uploads/2012/03/N.-4058.pdf, [πρόσβαση 26/03/12].

λήξει ενώ το πλοίο βρίσκεται σε πλου και μέχρι τον κατάπλου του σε λιμένα που επιτρέπεται η αποβίβαση των ιδιωτών φρουρών και του εξοπλισμού τους. Η άδεια μπορεί να ανανεώνεται ύστερα από αίτηση του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου πριν από τη λήξη της, εφόσον εξακολουθούν να ισχύουν οι όροι και οι προϋποθέσεις έκδοσής της. Η άδεια ανακαλείται από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής αν εκλείψει έστω και μία από τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για την έκδοσή της.

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

Τα όπλα και τα πυρομαχικά των ενόπλων ιδιωτών φρουρών φυλάσσονται εντός του πλοίου σε χώρο όπου έχουν πρόσβαση από κοινού ο πλοίαρχος ή ο αντικαταστάτης του και ο επικεφαλής των ενόπλων ιδιωτών φρουρών ή ο αντικαταστάτης του που αναφέρονται ονομαστικά στην άδεια. Οι ένοπλοι ιδιώτες φρουροί που παρέχουν υπηρεσίες επί του πλοίου τελούν υπό την εξουσία του πλοίαρχου ή του νόμιμου αναπληρωτή του. Χρήση όπλων, στο πλαίσιο παροχής των υπηρεσιών ασφαλείας, είναι δυνατή εντός των περιοχών υψηλού κινδύνου για την αντιμετώπιση κινδύνου που απειλεί άμεσα τους επιβαίνοντες του πλοίου, το πλοίο ή το φορτίο αυτού, κατόπιν εντολής του πλοίαρχου και μόνο στο βαθμό και στην έκταση που απαιτείται για την αποτροπή του κινδύνου. Κατά το διάπλου πλοίου από περιοχές υψηλού κινδύνου για πειρατική επίθεση, η χρήση των όπλων και των πυρομαχικών ενόπλων ιδιωτών φρουρών μπορεί να απαγορευθεί αν, από διατιθέμενα στοιχεία για το επίπεδο ασφαλείας, δοθεί εντολή από το Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής ή αν ο πλοίαρχος δώσει προς τούτο εντολή. Ο πλοίαρχος του πλοίου, το οποίο έχει εφοδιασθεί με την άδεια και διαπλέει χωρικά ύδατα τρίτου κράτους ή βρίσκεται σε λιμένα ή αγκυροβόλιο αυτού, υποχρεούται, αν το ζητήσουν οι αρμόδιες αρχές του παράκτιου κράτους, να τις ενημερώνει περί της ύπαρξης στο πλοίο όπλων και πυρομαχικών ενόπλων ιδιωτών φρουρών, του αριθμού, του είδους και της ποσότητας

αυτών, καθώς και του χώρου φύλαξής τους, επιδεικνύοντας την άδεια. Η ίδια υποχρέωση του πλοίαρχου υφίσταται αν το αίτημα προέρχεται από κυβερνήτη πολεμικού πλοίου οποιουδήποτε κράτους στην ανοιχτή θάλασσα.

Κάθε πλοίαρχος πλοίου υπό ξένη σημαία υποχρεούται εντός είκοσι τεσσάρων (24) ωρών πριν το διάπλου από ελληνικά χωρικά ύδατα να ενημερώνει εγγράφως το Κέντρο Επιχειρήσεων του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής όταν επ' αυτού επιβαίνουν ένοπλοι φρουροί ή υπάρχουν στο πλοίο όπλα και πυρομαχικά που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών ενόπλων ιδιωτών φρουρών και να συμμορφώνεται με τις τυχόν παρεχόμενες οδηγίες. Η υποχρέωση ενημέρωσης αφορά τον αριθμό, το είδος και την ποσότητα των όπλων και των πυρομαχικών, το χώρο φύλαξής τους επί του πλοίου, το λιμένα κατάπλου, καθώς και τον ενδεχόμενο εφοδιασμό του πλοίου με σχετική έγκριση των αρχών της σημαίας του. Απαγορεύεται εντός της ελληνικής επικράτειας οποιαδήποτε χρήση όπλων και πυρομαχικών, συμπεριλαμβανομένης και της συντήρησης αυτών, που μεταφέρονται ή βρίσκονται σε πλοίο υπό ξένη σημαία. Τα όπλα και πυρομαχικά που βρίσκονται σε κάθε πλοίο και σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών ενόπλων ιδιωτών φρουρών πρέπει να είναι σε ειδικό κλειδωμένο χώρο επί αυτού, όταν το πλοίο βρίσκεται εντός της ελληνικής επικράτειας.

Τιμωρείται με ποινή φυλάκισης μέχρι εννέα (9) μηνών ή χρηματική ποινή α) ένοπλος ιδιώτης φρουρός που επιβαίνει σε πλοίο χωρίς άδεια, β) οι νόμιμοι εκπρόσωποι του πλοιοκτήτη ή διαχειριστή του πλοίου ή της εταιρείας παροχής υπηρεσιών ασφαλείας, καθώς και ο πλοίαρχος, εφόσον με οποιονδήποτε άλλον τρόπο ενέκριναν ή συναίνεσαν στην επιβίβαση ενόπλων ιδιωτών φρουρών στο πλοίο χωρίς άδεια, γ) οι νόμιμοι εκπρόσωποι του πλοιοκτήτη ή διαχειριστή του πλοίου σε περίπτωση υποβολής ψευδών ή ανακριβών στοιχείων για την έκδοση ή ανανέωση της άδειας.

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

ΛΑΘΡΟΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗ ΜΕΣΩ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΟΔΩΝ-4

4.1...ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΛΑΘΡΟΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΕ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Την δυσκολία για την αντιμετώπιση του προβλήματος της εισόδου μεγάλου αριθμού λαθρομεταναστών, από πλευράς ΕΕ, καταδεικνύουν ορισμένα αδιαμφισβήτητα δεδομένα. Πιο συγκεκριμένα, η ΕΕ περιβάλλεται από μεγάλο αριθμό νησιών, από τέσσερις θάλασσες (Μεσόγειος, Βαλτική, Βόρεια Θάλασσα και Εύξεινο Πόντο) και από δύο ωκεανούς (Ατλαντικό και Αρκτικό Ωκεανό). Θα μπορούσαμε να πούμε ότι πρόκειται για μια ενιαία χερσόνησο με ακτές χιλιάδων χιλιομέτρων, ακτές κατά πολύ μεγαλύτερου μήκους αναλογικά από αυτές των ΗΠΑ ή της Ρωσίας, δεδομένων των χερσαίων μαζών τους. Έτσι, τα δύο τρίτα των συνόρων της ΕΕ βρέχονται από θάλασσα, γεγονός το οποίο έχει συμβάλλει δραστικά στην παγκόσμια κατάταξη της ΕΕ να συγκαταλέγεται στους μεγαλύτερους δρώντες του παγκόσμιου εμπορίου. Επιπρόσθετα η ΕΕ, λόγω της γεωγραφικής μορφολογίας της κατατάσσεται παγκόσμια στην πρώτη θέση σε σχέση με τη θαλάσσια επικράτεια της. Επομένως, τα 70.000 χιλιόμετρα των ευρωπαϊκών ακτών και ο εξαιρετικά υψηλός αριθμός λιμένων προσφέρουν ανεμπόδιση πρόσβαση στο εσωτερικό της ηπείρου μας (Σιούσιουρας και Δαλακλής, 2010).

Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι το 2011, περισσότεροι από 58.000 λαθρομετανάστες έφτασαν στην Ευρώπη μέσω της Μεσογείου και περισσότεροι από 1500 πνίγηκαν ή εξαφανίστηκαν προσπαθώντας να διασχίσουν τη Μεσόγειο. Πρόκειται για νέο ρεκόρ που ξεπερνά το προηγούμενο του 2008 όπου ο αριθμός των λαθρομεταναστών έφτασε τους 54.000. Αυτά είναι νούμερα που πρόσφατα δόθηκαν στη δημοσιότητα από τον UN Refugee Agency (UNHCR).

Η Ελλάδα αντιμετωπίζει ισχυρότατες λαθρομεταναστευτικές ροές. Η ένταση του φαινομένου ενισχύεται από τις μεγάλες κοινωνικο-οικονομικο-πολιτικές μεταβολές σε χώρες της Ασίας και της Αφρικής, σε συνδυασμό με παράγοντες όπως η γεωγραφική θέση της Ελλάδας, η εκτεταμένη ακτογραμμή της και το πλήθος των νησιών και βραχονησίδων της, η πυκνότερη ναυτιλιακή κίνηση, ειδικότερα στο Αιγαίο Πέλαγος, η εγγύτητα προς τις ανατολικές τουρκικές ακτές και οι σχετικά μικρές θαλάσσιες οδοί,

που τα οργανωμένα εγκληματικά δίκτυα πρέπει να καλύψουν, για να μεταφέρουν τους παράνομα διακινούμενους αλλοδαπούς στη χώρα μας (ΥΘΥΝΑΑ, 2011).

Τέλος αξίζει να αναφέρουμε ότι σύμφωνα με την Πράσινη Βίβλο «Προς μία μελλοντική θαλάσσια πολιτική για την Ένωση» η επιτήρηση των εξωτερικών θαλάσσιων συνόρων από τη λαθρομετανάστευση απαιτείται περισσότερο και είναι δαπανηρότερη στη Μεσόγειο, σε σύγκριση με αλλού (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2006).

4.2...ΣΧΕΣΗ ΛΑΘΡΟΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΟΥ ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΣ

Εξ ορισμού η λαθρομετανάστευση εξαρτάται από το θεσμικό πλαίσιο που ρυθμίζει το ποιος μπορεί και το ποιος δεν μπορεί να διασχίσει τα διεθνή σύνορα. Ο συνδυασμός των αυστηρότερων συνοριακών ελέγχων και οι περιορισμοί που τίθενται στα συστήματα μετανάστευσης αποτελούν τις νομικές συνθήκες /νομικούς όρους, που σε τελική ανάλυση έχουν δημιουργήσει μια παράνομη αγορά καθώς και τις οικονομικές ευκαιρίες για τις εγκληματικές οργανώσεις. Μια σημαντική οικονομική ή πολιτική διαφοροποίηση μεταξύ χωρών, παρέχει στις οργανώσεις που εμπλέκονται στη διακίνηση των λαθρομεταναστών έναν πληθυσμό «πελατών» που ζητά να μεταναστεύσει σε άλλη χώρα. Για παράδειγμα, όπου υπάρχει διαφορά στα εισοδηματικά επίπεδα μεταξύ δύο οικονομιών ή σημαντικά επίπεδα ανεργίας σε μια χώρα, αλλά όχι στην άλλη, η «οικονομική μετανάστευση» θα συμβεί παρά την ύπαρξη σχετικής μεταναστευτικής νομοθεσίας που την ποινικοποιεί.

Σήμερα η διακίνηση λαθρομεταναστών έχει αναχθεί σε μια αναπτυσσόμενη δραστηριότητα και μια προσοδοφόρο πηγή για τις εγκληματικές οργανώσεις. Ένας από τους λόγους που ευνοεί αυτή την κατάσταση είναι οι σχετικά χαμηλοί κίνδυνοι εντοπισμού, δίωξης και σύλληψης που σχετίζονται με τη διακίνηση λαθρομεταναστών συγκρινόμενοι με άλλες δραστηριότητες του οργανωμένου εγκλήματος.

Οι εγκληματικές οργανώσεις γνωρίζουν να εκμεταλλεύονται τις οικονομικές ευκαιρίες των παράνομων αγορών σε παγκόσμιο επίπεδο. Τα κενά καθώς και οι αντιφάσεις που παρουσιάζονται στη νομοθεσία σε μερικές περιοχές του κόσμου αποτελούν κύριους παράγοντες που κάνουν την «επιχείρηση» της διακίνησης

λαθρομεταναστών μια σχετικά χαμηλού κινδύνου δραστηριότητα όπως αναφέρθηκε προηγούμενα.

4.3...ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΕΙΣΟΔΟΥ ΛΑΘΡΟΜΕΤΑΝΑΣΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, εντοπίζονται δύο «μοντέλα» λαθρομετανάστευσης, ήτοι το «δυτικό», που αντιμετωπίζουν η Ισπανία και η Μάλτα (μεγάλες θαλάσσιες αποστάσεις μεταξύ χώρας προέλευσης και χώρας προορισμού – χρήση μεγάλων πλοίων – μεταφορά αριθμητικά μεγάλων φορτίων λαθρομεταναστών «on block»), καθώς και το «ανατολικό – ελληνικό» (μικρές διανυόμενες θαλάσσιες αποστάσεις – τελείως διαφορετικό modus operandi εγκληματικών δικτύων – μεγάλος αριθμός περιστατικών με χρήση σκαφών διαφόρων τύπων, που μπορεί να μεταφέρουν – μεγάλου εύρους – αριθμούς λαθρομεταναστών).(ΥΘΥΝΑΛ, 2011)

Ειδικότερα, σήμερα οι θαλάσσιες διαδρομές που ακολουθούν οι λαθρομετανάστες προκειμένου να προσεγγίσουν τις χώρες της Ευρώπης είναι τρεις:

Η πρώτη διαδρομή ξεκινά από τη Λιβύη και δευτερευόντως από την Τυνησία με προορισμό αρχικά το νησάκι της Lampedusa, το οποίο βρίσκεται ανάμεσα στην Ιταλία και την Τυνησία και ακολούθως κατευθύνονται στη Μάλτα και την Ιταλία. Μετά από μία Διπλωματική Διάσκεψη για τη μετανάστευση που οργανώθηκε το Νοέμβριο του 2006 στην Λιβύη, σε συνεργασία μεταξύ της ΕΕ και της Αφρικανικής Ένωσης, επιτεύχθηκε συμφωνία μεταξύ Λιβύης – Ιταλίας – Μάλτας ώστε οι ιταλικές και μαλτέζικες δυνάμεις ακτοφυλακής να επιτηρούν τα βόρεια θαλάσσια σύνορα της Λιβύης σε συνεργασία με λιβυκές δυνάμεις με σκοπό την αποτροπή της λαθρομετανάστευσης προς την ΕΕ (Θεοδωρόπουλος κ. συν., 2007).

Η δεύτερη διαδρομή περνά από τα στενά του Γιβραλτάρ, όπου η απόσταση μεταξύ Ισπανίας και Μαρόκου είναι μόνο εννέα μίλια δηλαδή 15 χιλιόμετρα. Τα τελευταία χρόνια το πέρασμα στο Γιβραλτάρ έχει γίνει περισσότερο επικίνδυνο λόγω του ότι η επιτήρηση των συνόρων έχει ενταθεί. Η καλύτερη επιτήρηση της μεσογειακής ακτής του Μαρόκο έχει οδηγήσει στη μετατόπιση των διαδρομών λαθρομετανάστευσης προς τα νότια ήτοι προς τις ακτές του Μαρόκου στον Ατλαντικό Ωκεανό αλλά και πιο κάτω (Μαυριτανία, Σενεγάλη, Γκάμπια). Έτσι ο προορισμός δεν είναι πλέον η νότια

ισπανική περιφέρεια της Ανδαλουσίας αλλά οι Κανάριοι Νήσοι, που ανήκουν στην Ισπανία, στον Ατλαντικό Ωκεανό (Θεοδωρόπουλος κ. συν., 2007).

Η τρίτη κύρια διαδρομή των λαθρομεταναστών μέσω θαλάσσης ξεκινά από την Τουρκία όπου σκάφη που βρίσκονται πολλές φορές σε κακή κατάσταση και στα οποία στοιβάζονται λαθρομετανάστες και κατευθύνονται προς τα ανατολικά νησιά του Αιγαίου. Το ελληνικό λιμενικό σώμα διαθέτει μονάδες που ειδικεύονται στην πάταξη της λαθρομετανάστευσης στο Αιγαίο. Ωστόσο υπάρχει μία αξιοσημείωτη ιδιομορφία στη διαχείριση των θαλασσιών συνόρων μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας: Οι λαθρομετανάστες πολύ συχνά είναι ολόκληρες οικογένειες που ταξιδεύουν μαζί, δηλαδή άνδρες, γυναίκες και παιδιά, σε αντίθεση με το τι συμβαίνει στην Ιταλία και την Ισπανία όπου εκεί οι λαθρομετανάστες είναι κυρίως νέοι άνδρες (Θεοδωρόπουλος κ. συν., 2007).

4.4...ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΣΥΜΒΑΛΛΟΥΝ ΣΤΗ ΟΞΥΝΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.

Οι βασικοί παράγοντες που συμβάλλουν στην αύξηση του φαινομένου της παράνομης μετανάστευσης δια θαλάσσης στην Ελλάδα είναι: α) η στρατηγική γεωγραφική θέση της χώρας μας και η γειτνίασή της με χώρες του Ευξείνου Πόντου, της Μέσης Ανατολής και της Βόρειας Αφρικής από τις οποίες προέρχονται ή διέρχονται λαθρομετανάστες β) η εκτεταμένη ελληνική ακτογραμμή (16.600 χλμ.) και το πλήθος των νησιών και βραχονησίδων (πάνω από 3000), αλλά και η εγγύτητα των μικρασιατικών ακτών από τα ελληνικά νησιά κάνει την αστυνόμευση αυτού του τμήματος των εξωτερικών θαλασσιών συνόρων της ΕΕ εξαιρετικά δαπανηρή σε ότι αφορά το ανθρώπινο δυναμικό και τον τεχνικό εξοπλισμό, δημιουργώντας έτσι ένα χώρο προσπελάσιμο από άπειρες κατευθύνσεις, όπως αποδεικνύεται από τα περιστατικά αποβίβασης λαθρομεταναστών σε ακτές της ηπειρωτικής Ελλάδας, γ) η πυκνότερη διεθνής ναυτιλιακή κίνηση στον Ελληνικό θαλάσσιο χώρο (διέλευση πλοίων που συνδέουν τις περιοχές Δυτικής Μεσογείου, Ευξείνου Πόντου, Μέσης Ανατολής, Αδριατικής Θάλασσας και Βόρειας Αφρικής), συνιστούν αντικειμενικές δυσκολίες επιτήρησης και ελέγχου των θαλασσιών συνόρων, ώστε ακόμη και η συνεχής παρουσία

περιπολικών σκαφών στη θάλασσα να μην μπορεί να εξασφαλίσει πλήρως την αποτροπή της λαθραίας εισόδου αλλοδαπών στη χώρα μας (Γεωργίου, 2008).

Οι κύριες οδοί που χρησιμοποιούν τα εγκληματικά δίκτυα για την παράνομη μεταφορά αλλοδαπών στη χώρα μας δια θαλάσσης είναι:

Από διάφορες Αφρικανικές χώρες (Σομαλία, Μαυριτανία, Ακτή Ελεφαντοστού, Σουδάν, κλπ), προώθηση στην Αίγυπτο – Ελλάδα (Κρήτη, Εύβοια, Νότια Πελοπόννησος).

Από την Αίγυπτο (Αιγύπτιοι) στην Ελλάδα (Κρήτη – Νότια Πελοπόννησος)

Από διάφορες Αφρικανικές χώρες (Σομαλία, Σουδάν, Αιθιοπία, κλπ), προώθηση στην Τουρκία και από εκεί στην Ελλάδα (νησιά του Ανατολικού Αιγαίου, αλλά και σε ακτές της ηπειρωτικής χώρας)

Από Ασιατικές χώρες (Αφγανιστάν, Πακιστάν, Ιράν, Ιράκ, κλπ) προώθηση στην Τουρκία – Ελλάδα (νησιά του Ανατολικού Αιγαίου, αλλά και σε ακτές της ηπειρωτικής χώρας)

Από τη Λιβύη στην Ελλάδα (Κρήτη – Νότια Πελοπόννησο) (ΥΘΥΝΑΛ, 2011β).

Οι λαθρομετανάστες επιδιώκουν να έρθουν στην Ελλάδα, διασχίζοντας τις ελληνικές θάλασσες και ευρύτερα τη Μεσόγειο, με πρόχειρα πλεύσιμα, όπως φουσκωτά και λέμβους μικρών διαστάσεων, που είναι συνήθως παλιά, σε κακή κατάσταση, υπερφορτωμένα και χωρίς πιστοποιητικά ασφαλείας. Τόσο η επικινδυνότητα που χαρακτηρίζει τους δρόμους λαθρομετανάστευση, όσο και οι μη ασφαλείς συνθήκες διακίνησης των λαθρομεταναστών, οδηγούν συχνά σε ατυχήματα και ναυάγια. Ατυχήματα επίσης προκαλούνται σκοπίμως από τους ίδιους τους λαθρομετανάστες ή διακινητές, προσαράζοντας ή βυθίζοντας τα σκάφη τους κοντά στη στεριά. Σε αυτές τις περιπτώσεις η ενεργοποίηση των μέσων του Λιμενικού Σώματος, του Πολεμικού Ναυτικού και της Πολεμικής Αεροπορίας διασώζουν μεγάλο αριθμό λαθρομεταναστών, πολλές φορές εις βάρος της καταδίωξης του διακινητή. Κατά συνέπεια, το φαινόμενο της λαθρομετανάστευσης έχει μια έντονη ανθρωπιστική διάσταση (Γεωργίου, 2008).

Τα προβλήματα αντιμετώπισης των Τούρκων διακινητών που μεταφέρουν λαθρομετανάστες από τις Τουρκικές αρχές στα νησιά του ανατολικού Αιγαίου επιτείνονται από το γεγονός ότι οι διακινητές αποβιβάζουν λαθρομετανάστες σε όλα τα παραμεθόρια νησιά, νησίδες και βραχονησίδες. Ιδιαίτερο πρόβλημα υφίσταται στα Δωδεκάνησα όπου υπάρχει μεγάλος αριθμός από ακατοίκητες νησίδες και βραχονησίδες. Έτσι οι διακινητές εκμεταλλεύονται τις πολύ μικρές αποστάσεις και τον ελάχιστο χρόνο που απαιτείται για τη μεταφορά, δεν διστάζουν να εγκαταλείψουν τους λαθρομετανάστες με κίνδυνο το θάνατό τους από πείνα και δίψα, αν δεν γίνουν αντιληπτοί από κάποιο ψαρά η από περιπολικό του Λιμενικού Σώματος ή του Πολεμικού Ναυτικού. Η ευρύτερη θαλάσσια περιοχή που χρησιμοποιούν οι διακινητές καθιστά υποχρεωτική τη διασπορά των περιπολικών σκαφών του Λιμενικού Σώματος σε πάρα πολλά σημεία, με αποτέλεσμα να μην είναι δυνατή η πλήρης κάλυψη των θαλασσιών περιοχών και ακτών των νησιών μας, που βρίσκονται κοντά στα τουρκικά παράλια. Επιπλέον οι Τούρκοι διακινητές χρησιμοποιούν για τις μεταφορές των λαθρομεταναστών ταχύπλοα σκάφη τα οποία μπορούν να επιτύχουν ταχύτητες μεγαλύτερες των 50 κόμβων γεγονός που ελαχιστοποιεί το χρόνο μεταφοράς σε συνάρτηση με τις μικρές αποστάσεις των τουρκικών ακτών από τις ακτές των ελληνικών νησιών. Έτσι, τα περιθώρια εντοπισμού και επέμβασης των περιπολικών του Λιμενικού Σώματος περιορίζονται. Επιπλέον κατά κανόνα οι Τούρκοι διακινητές μεταφέρουν με τα σκάφη τους πενταπλάσιο αριθμό ατόμων σε σχέση με την μεταφορική ικανότητα των σκαφών τους, θέτοντας σε κίνδυνο τη ζωή τους, ενώ δεν διστάζουν πολλές φορές να εξαναγκάσουν τους λαθρομετανάστες να πέσουν στη θάλασσα προκειμένου να διαφύγουν οι ίδιοι τη σύλληψη (Γεωργίου, 2008).

4.5...ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

4.5.1...ΔΡΑΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΕ - ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ

Αρχικά το Συμβούλιο της Ευρώπης υιοθέτησε την 25 Απριλίου 2002 συμπεράσματα σχετικά με τη διακίνηση λαθρομεταναστών, μέσω θαλασσιών οδών. Στα συμπεράσματα αυτά ανακοίνωσε την πρόθεσή του να αντιδράσει με μέτρα που θα μπορούσαν να ληφθούν, όσον αφορά σε χώρες που είναι απρόθυμες να συνεργασθούν (Δενιόζος, 2007).

Προκειμένου να συγκρατηθεί το κύμα των λαθρομεταναστών που εισέρχονται μέσω των πλέον πολυσύχναστων λιμένων και αεροδρομίων, την 30 Μαΐου 2002, οι Υπουργοί Εσωτερικών της Ευρώπης συμφώνησαν στη δημιουργία μίας Ομάδας Ειδικών Καθηκόντων (Task Force). Η πρωτοβουλία αυτή αποτελεί μέρος ενός ευρύτερου σχεδίου πέντε Ευρωπαϊκών κρατών τα οποία αναζητούν τρόπους για τη δημιουργία μίας Κοινής Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Φύλαξης των Συνόρων (Δενιόζος, 2007).

Την 29 Οκτωβρίου 2003 έγινε αποδεκτή από το σύνολο των κρατών - μελών της ΕΕ, σε συνεδρίαση των αρμοδίων οργάνων της ΕΕ στις Βρυξέλες, η κοινή Ελληνο - Ισπανική πρόταση για δημιουργία δύο Ευρωπαϊκών Κέντρων Θαλασσίων Συνόρων. Έτσι, δημιουργήθηκαν δύο τέτοια κέντρα, το ένα με έδρα στην Ελλάδα και το οποίο είναι υπεύθυνο για το χώρο της Νοτιοανατολικής Μεσογείου και το δεύτερο με έδρα στην Ισπανία και με χώρο ευθύνης τη Δυτική Μεσόγειο συμπεριλαμβανομένων και των υπολοίπων θαλασσίων συνόρων της ΕΕ. (Δενιόζος, 2007).

Πιο συγκεκριμένα, λαμβάνοντας υπόψη την αναγκαιότητα για την προστασία των Κρατών – Μελών της ΕΕ από τη λαθρομετανάστευση και κάθε μορφή διασυνοριακού εγκλήματος, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο με αποφάσεις του ίδρυσε: α) Το Κέντρο Χερσαίων Συνόρων με έδρα την Γερμανία, β) το Κέντρο Εναέριων Συνόρων με έδρα την Ιταλία και γ) δύο Κέντρα Θαλασσίων Συνόρων με έδρες την Ελλάδα και την Ισπανία.

Στη συνέχεια και σε ότι αφορά τα δύο Κέντρα Θαλασσίων Συνόρων, καθορίστηκαν οι αρμοδιότητες τους οι οποίες είναι: Ο σχεδιασμός, η οργάνωση και ο συντονισμός κοινών επιχειρήσεων σε θαλάσσιες περιοχές και Νομοθετημένα Σημεία των Ευρωπαϊκών χωρών, η αξιολόγηση και αναφορά περί των διεξαγόμενων επιχειρήσεων στα ευρωπαϊκά όργανα, ο προσδιορισμός σημείων επικινδυνότητας (Focal points) σε συγκεκριμένες θαλάσσιες περιοχές, η ανταλλαγή Αξιωματικών Συνδέσμων μεταξύ συγκεκριμένων Νομοθετημένων Σημείων ή Μονάδων θαλάσσιας επιτήρησης, η βελτίωση μεθόδων και αποδοχή κοινών πρακτικών επί ελέγχων προσώπων σε Νομοθετημένα Σημεία των θαλασσίων συνόρων καθώς και στην επιτήρηση θαλασσίων συνόρων και τέλος η βελτίωση χρήσης ανταλλαγής ηλεκτρονικών δεδομένων μεταξύ των αρμοδίων αρχών για τους ελέγχους προσώπων

και την επιτήρηση των θαλασσιών περιοχών. Το κόστος σύστασης και λειτουργίας των δύο Κέντρων βάρυνε κάθε μία από τις δύο χώρες. Οι δραστηριότητες των δύο Κέντρων σε επιχειρησιακό επίπεδο συγχρηματοδοτήθηκαν εν μέρει από κοινοτικά κονδύλια (Πρόγραμμα ARGO) (Δενιόζος, 2007).

Επιπλέον επισημαίνεται ότι από την 28 Ιανουαρίου 2004 τέθηκε σε ισχύ το Πρωτόκολλο εναντίον της Διακίνησης Λαθρομεταναστών μέσω ξηράς, αέρα και θάλασσας, που αποτελεί προσάρτημα στην Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών εναντίον του Διεθνικού Οργανωμένου Εγκλήματος (UN Resolution A/RES/55/25, 15.11. 2000, γνωστή και σαν Σύμβαση του Παλέρμο.). Με την ισχύ του εν λόγω πρωτοκόλλου, η διεθνής κοινότητα διαθέτει ένα κοινό πεδίο αναφοράς για να υιοθετήσει μία εναρμονισμένη νομοθεσία σχετικά με την καταπολέμηση της διακίνησης λαθρομεταναστών. Επιπλέον, τα υπογράφοντα το Πρωτόκολλο μέρη, υποχρεώνονται να εφαρμόζουν τους όρους του και να υιοθετούν εθνικά νομοθετικά μέτρα, ανοικτούς διαύλους για την ανταλλαγή πληροφοριών καθώς και να προωθούν τη διεθνή συνεργασία των υπηρεσιών επιβολής του νόμου στη δίωξη του εγκλήματος της διακίνησης των λαθρομεταναστών. Οι προσπάθειες για την αντιμετώπιση της παράνομης διακίνησης μέσω της θάλασσας θα ενισχύσει ιδιαίτερα τις διωκτικές αρχές όσον αφορά στο δικαίωμά τους να ακινητοποιούν, να επιβιβάζονται και να ερευνούν πλοία που είναι ύποπτα διακίνησης λαθρομεταναστών, έπειτα από εξουσιοδότηση που θα παρέχεται από το κράτος τη σημαία του οποίου φέρει το εν λόγω σκάφος. Με αυτόν τον τρόπο θα υπάρχει υπερκέρραση των περιορισμών σε παρεμβάσεις που λαμβάνουν χώρα σε διεθνή ύδατα (Δενιόζος, 2007).

Τον Οκτώβριο του 2004, το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης υιοθέτησε τον Κανονισμό 2007/2004 (EU 2007/2004/26.10. 2004, OJ L349/25.11.2004), με τον οποίο ιδρύθηκε η «Ευρωπαϊκή Υπηρεσία για τη διαχείριση της επιχειρησιακής συνεργασίας στα εξωτερικά σύνορα των Κ – Μ της ΕΕ» (FRONTEX – AGENCY). Επίσημα άρχισε να λειτουργεί την 1^η Μαΐου 2005, αν και στη πράξη η επιχειρησιακή της δράση ξεκίνησε την 3^η Οκτωβρίου 2005, οπότε και εγκαταστάθηκε στη Βαρσοβία (Πολωνία). Ο ιδρυτικός κανονισμός της FRONTEX, ξεκινά με τη διακήρυξη πως η «ευθύνη για τον έλεγχο και την επιτήρηση των εξωτερικών συνόρων βαρύνει τα Κράτη – Μέλη». Επιπρόσθετα στο άρθρο 1 παράγραφος 2 προβλέπεται πως «καίτοι την ευθύνη για τον έλεγχο και την επιτήρηση των εξωτερικών συνόρων φέρουν τα κράτη – μέλη, ο

οργανισμός διευκολύνει και καθιστά αποτελεσματικότερη την εφαρμογή των ενεστώτων και μελλοντικών κοινοτικών μέτρων για τη διαχείρισή τους». Το 2007, ο ιδρυτικός κανονισμός της FRONTEX τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 863/2007, με τον οποίο ιδρύθηκε ο μηχανισμός των Συνοριακών Ομάδων Ταχείας Επέμβασης, που θα αναλυθεί παρακάτω και προβλέφθηκαν οι δυνατότητες που φέρουν σήμερα οι αξιωματούχοι των κρατών – μελών που συμμετέχουν στις κοινές επιχειρήσεις της FRONTEX (Νταλούκας και Ζαχόπουλος, 2010). Ειδικότερα, οι αρμοδιότητες της FRONTEX περιγράφονται ως εξής:

α. Ανάλυση Κινδύνου: Η FRONTEX, μέσω της εξειδικευμένης μονάδας που έχει για το σκοπό αυτό, συλλέγει πληροφορίες για την κατάσταση που επικρατεί στα εξωτερικά σύνορα της ΕΕ και στη συνέχεια, βάσει των πληροφοριών αυτών, εκπονεί αναλύσεις κινδύνου, σε τακτική βάση και κατόπιν απαίτησης, με προβλέψεις και εκτιμήσεις για το μέλλον.

β. Συντονισμός της επιχειρησιακής συνεργασίας μεταξύ των Κρατών – Μελών: Όλες οι επιχειρησιακές αποφάσεις στη FRONTEX λαμβάνονται βάσει αυτών των αναλύσεων (intelligence driven). Δηλαδή, με βάση την ανάλυση κινδύνου, η FRONTEX προτείνει κοινές επιχειρήσεις στα εξωτερικά χερσαία, θαλάσσια και εναέρια σύνορα της ΕΕ.

γ. Εκπαίδευση: Η FRONTEX βοηθά τα Κράτη – Μέλη στην ανάπτυξη κοινών προδιαγραφών εκπαίδευσης για τις αρχές φύλαξης συνόρων, που περιλαμβάνει ένα κοινό βασικό πρόγραμμα εκπαίδευσης, με σκοπό την εφαρμογή μιας πολιτικής ολοκληρωμένης διαχείρισης των συνόρων.

δ. Διευκόλυνση της επίτευξης των ερευνητικών και αναπτυξιακών στόχων: Η FRONTEX λειτουργεί ως πλατφόρμα για την προσαρμογή των προϊόντων της βιομηχανίας και της τεχνολογίας επιτήρησης των συνόρων στις ανάγκες του τελικού χρήστη, δηλαδή των Κρατών – Μελών γενικότερα και των αρμοδίων για τη φύλαξη των εξωτερικών συνόρων υπηρεσιών ειδικότερα.

ε. Παροχή δυνατότητας άμεσης αντίδρασης σε κρίσεις σε όλα τα Κράτη – Μέλη: Δεν μπορούν να προβλεφθούν όλες οι εξελίξεις με τη συνεχή παρακολούθηση και την ανάλυση κινδύνου. Για το λόγο αυτό, η ΕΕ με τον κανονισμό 863/2007 της 11.07.07 εγκαθίδρυσε έναν μηχανισμό για τη δημιουργία των Ομάδων

Ταχείας Επέμβασης στα Σύνορα (Rapid Border Intervention Teams-RABIT. Σύμφωνα με τον εν λόγω κανονισμό ένα από τα κύρια καθήκοντα της FRONTEX είναι η ανάπτυξη των RABITs για μία μικρή χρονική περίοδο. Αυτές οι Ομάδες δεν έχουν σκοπό να παρέχουν μακροπρόθεσμη βοήθεια. Η ευθύνη για τον έλεγχο και την επιτήρηση των εξωτερικών συνόρων παραμένει στα Κράτη – Μέλη. Σύμφωνα με το άρθρο 1[1] του προαναφερόμενου κανονισμού, ένα Κράτος – Μέλος δικαιούται να ζητήσει την συνδρομή των RABITs εάν αντιμετωπίζει μία κατάσταση επείγουσας και ασυνήθους εξαιρετικής πίεσης. Το άρθρο αναφέρει λεπτομερέστερα ότι: ιδίως η άφιξη σε σημεία των εξωτερικών συνόρων μεγάλου αριθμού υπηκόων τρίτων χωρών που προσπαθούν να εισέλθουν στην επικράτεια του Κράτους – Μέλους, θα μπορούσε να δικαιολογήσει ένα τέτοιο αίτημα. Ο FRONTEX έχει καθορίσει ειδικούς κανόνες και διαδικασίες για τη διαχείριση και την ανάπτυξη των RABITs στη βάση του κανονισμού 863/2007. Επιπλέον η εν λόγω Ευρωπαϊκή υπηρεσία είναι υπεύθυνη για τη σύσταση και την συντήρηση αυτών των Ομάδων Ταχείας Επέμβασης. Για τον σκοπό αυτό με απόφαση του ΔΣ κατόπιν προτάσεως του Γενικού Διευθυντού του FRONTEX, αποφασίζονται τα απαιτούμενα προσόντα και ο αριθμός των διαθέσιμων στελεχών συνοριοφυλακής από τα κράτη – μέλη που θα συγκροτούν τις ομάδες ταχείας επέμβασης (Rapid Pool). Υποχρέωση των κρατών – μελών είναι να δημιουργήσουν μία εθνική δεξαμενή ειδικών (National Expert Pool) από στελέχη που θα πληρούν τις προϋποθέσεις που έχουν καθοριστεί από τον FRONTEX προκειμένου να συνεισφέρουν στο Rapid Pool (Δενιόζος, 2007).

στ. Επικουρεί τα Κράτη – Μέλη στις κοινές επιχειρήσεις επιστροφής:

Όταν τα Κράτη – Μέλη λαμβάνουν την απόφαση επιστροφής αλλοδαπών που διαμένουν παράνομα, η FRONTEX βοηθά τις κυβερνήσεις αυτών των Κρατών – Μελών στο συντονισμό των προσπαθειών τους για τη μεγιστοποίηση της αποτελεσματικότητας και της σχέσης κόστους – αποτελεσματικότητας, διασφαλίζοντας παράλληλα ότι ο σεβασμός για τα θεμελιώδη δικαιώματα και την ανθρώπινη αξιοπρέπεια των ατόμων που επιστρέφουν διατηρείται σε κάθε στάδιο της λειτουργίας (Νταλούκας και Ζαχόπουλος, 2010).

Η ΕΕ έχει δώσει ιδιαίτερη βαρύτητα στη διαχείριση των εξωτερικών συνόρων της με σκοπό την παρεμπόδιση και την καταπολέμηση της παράνομης μετανάστευσης. Ειδικότερα η παράνομη μετανάστευση αποτέλεσε ένα θέμα εξαιρετικής σημασίας για

την Ένωση πριν ακόμα από την διεύρυνση της το 2004. Το 2007 προωθήθηκε περαιτέρω η συνεργασία και η αμοιβαία εκπαίδευση μεταξύ των συνοριοφυλάκων των 27 πλέον χωρών της ΕΕ παρέχοντας στα νεοεισελθόντα κράτη – μέλη εξοπλισμό και τεχνολογία αιχμής. Επιπρόσθετα, θεσπίστηκε μια ευρωπαϊκή πολιτική γειννίασης που ανάμεσα στα άλλα είχε ως στόχο την παρεμπόδιση των μεταναστευτικών ροών από λαθρομετανάστες (Θεοδωρόπουλος κ. συν., 2007).

Σε ότι αφορά όμως ειδικά στη διαχείριση των θαλασσίων συνόρων, πρέπει να επισημανθεί ότι δεν είχε δοθεί από την ΕΕ η απαιτούμενη προσοχή, μέχρι το 2006. Το έτος αυτό παρουσιάστηκε μια μη αναμενόμενη μεγάλη μεταναστευτικής ροή από τις χώρες της Ασίας και της Υποσαχάριας Αφρικής στις νότιες ακτές της Ευρώπης, όπου συνεχίζεται μέχρι και σήμερα (Θεοδωρόπουλος κ. συν., 2007).

Το 2006 για να τεθεί τέλος στη λαθραία μεταφορά μεταναστών διά ξηράς, αέρος και θαλάσσης, το Συμβούλιο αποφάσισε να προωθήσει τη συνεργασία και την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών που έχουν προσχωρήσει στο πρωτόκολλο κατά της λαθραίας μεταφοράς μεταναστών διά ξηράς, αέρος και θαλάσσης προτείνοντας να καταπολεμηθεί αυτό το είδος λαθραίας μεταφοράς μέσω κατάλληλων μέτρων σε περιφερειακό, εθνικό και διεθνές επίπεδο. Με τις αποφάσεις 2006/616/EK και 2006/617/EK του Συμβουλίου της 24ης Ιουλίου 2006 έγινε η σύναψη του πρωτοκόλλου κατά της λαθραίας μεταφοράς μεταναστών δια ξηράς, αέρος και θαλάσσης, το οποίο συμπληρώνει τη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών κατά του διακρατικού οργανωμένου εγκλήματος και ερμηνεύεται από κοινού. Το Ηνωμένο Βασίλειο, η Ιρλανδία και η Δανία δεν δεσμεύονται από τη συγκεκριμένη απόφαση.

Ειδικότερα, οι διατάξεις του πρωτοκόλλου έχουν ως στόχο την πρόληψη και την καταπολέμηση της λαθραίας μεταφοράς μεταναστών. Το Συμβούλιο υπενθυμίζει κατ' αρχάς ότι η μεταφορά αυτού του είδους θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια και τη ζωή των μεταναστών. Καλεί τα κράτη μέλη και τους οργανισμούς των Ηνωμένων Εθνών να ενισχύσουν τη διεθνή συνεργασία για να δοθεί τέλος σε δραστηριότητες αυτού του είδους,. Προτίθεται κατ' αυτό τον τρόπο: να αντιμετωπίσει τις βαθύτερες αιτίες των μεταναστεύσεων (όπως η φτώχεια), να καταδείξει τα διάφορα πλεονεκτήματα που δημιουργούνται από τις νόμιμες μεταναστευτικές κινήσεις, και να ενθαρρύνει τους

διαπεριφερειακούς, περιφερειακούς και υποπεριφερειακούς μηχανισμούς να εξετάζουν ζητήματα ανάπτυξης και μετανάστευσης (Europra, 2007).

Το συγκεκριμένο πρωτόκολλο εφαρμόζεται στην πρόληψη, στις έρευνες και στις διώξεις που αφορούν πράξεις που έχουν ως στόχο την επίτευξη οικονομικού ή υλικού οφέλους. Αυτές οι πράξεις αφορούν: τη λαθραία μεταφορά μεταναστών, δηλαδή το γεγονός της υποβοήθησης της παράνομης εισόδου ατόμου σε κράτος του οποίου δεν είναι ούτε κάτοικος ούτε υπήκοος, την κατασκευή ψευδούς ταξιδιωτικού εγγράφου ή εγγράφου ταυτότητας, δηλαδή την πλαστογράφηση ή την τροποποίηση εγγράφου εκ μέρους προσώπου που δεν έχει το δικαίωμα να το πράξει, τη χρήση εγγράφων ταυτότητας από άλλο άτομο πλην του δικαιούχου, την απόκτηση και την έκδοση πλαστών εγγράφων, τη δυνατότητα κάποιου να διαμένει σε κράτος μέλος χωρίς να πληροί τις απαραίτητες προϋποθέσεις νόμιμης διαμονής (Europra, 2007).

Σε ότι αφορά τα μέτρα καταπολέμησης της λαθραίας μεταφοράς μεταναστών διά θαλάσσης το πρωτόκολλο προβλέπει τα εξής:

Εάν ένα συμβαλλόμενο κράτος υποψιάζεται ότι ένα σκάφος χωρίς ιθαγένεια φέρει τη σημαία του ή επικαλείται την καταχώρισή του, μπορεί να ζητήσει τη βοήθεια των άλλων συμβαλλόμενων κρατών για να θέσει τέλος στη συγκεκριμένη κατάσταση. Αυτή η αίτηση ισχύει εξίσου στην περίπτωση κατά την οποία ένα σκάφος έχει την ιθαγένεια του κράτους αλλά αρνείται να φέρει τη σημαία του ή επιδεικνύει σημαία ξένη προς τη δική του. Όταν ένα κράτος υποψιάζεται ότι ένα σκάφος χωρίς ιθαγένεια επιδίδεται σε παράνομη μεταφορά μεταναστών, μπορεί να επιβιβασθεί στο σκάφος και να το επισκεφθεί (Europra, 2007).

Όταν ένα κράτος υποψιάζεται ότι ένα σκάφος καταχωρημένο στην αλλοδαπή επιδίδεται σε λαθραία μεταφορά μεταναστών, ειδοποιεί το κράτος της σημαίας και του ζητεί επιβεβαίωση της καταχώρισης. Αυτή η αίτηση πρέπει να εξετάζεται το συντομότερο δυνατό. Εάν οι αμφιβολίες αποδειχθούν δικαιολογημένες, το αιτούν κράτος μπορεί να επιβιβασθεί και να ελέγξει το σκάφος. Μόλις συγκεντρωθούν οι αποδείξεις για τη λαθραία μεταφορά μεταναστών, το αιτούν κράτος έχει το δικαίωμα να λάβει τα απαραίτητα μέτρα κατά του σκάφους, των προσώπων και του φορτίου. Αντίθετα, δεν μπορεί να λάβει καμία απόφαση χωρίς την προηγούμενη εξουσιοδότηση του κράτους της σημαίας, εκτός κατά την περίπτωση κατά την οποία υπάρχει

επικείμενος κίνδυνος. Οι αρχές που είναι εξουσιοδοτημένες να παραλαμβάνουν τις αιτήσεις επιβεβαίωσης της νηολόγησης, παροχής συνδρομής και εξουσιοδότησης ορίζονται από τα κράτη μέλη (Europra, 2007).

Μόνον τα σκάφη που βρίσκονται στην υπηρεσία του κράτους είναι εξουσιοδοτημένα να λαμβάνουν μέτρα επιβίβασης και επιθεώρησης. Έχουν την υποχρέωση: να φροντίζουν για την ασφάλεια των προσώπων, του σκάφους και του φορτίου του, να μην θίγουν τα εμπορικά συμφέροντα και τα δικαιώματα του κράτους σημαίας, να φροντίζουν ώστε οι διατάξεις που λαμβάνονται να είναι οικολογικά ορθολογικές (Europra, 2007).

Επιπρόσθετα το πρωτόκολλο προβλέπει ότι τα κράτη μέλη εργάζονται για την ενίσχυση των συνόρων τους και έχουν το δικαίωμα να αρνούνται την είσοδο σε άτομα που συμμετέχουν σε λαθραία μεταφορά μεταναστών. Τα κράτη που διαθέτουν κοινά σύνορα ή βρίσκονται σε δρομολόγια που χρησιμοποιούνται από τους επιδιδόμενους στη λαθραία μεταφορά μεταναστών είναι υποχρεωμένα να ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με: τον τόπο επιβίβασης και προορισμού των επιδιδόμενων στη λαθραία μεταφορά μεταναστών, τα δρομολόγια και τα μέσα μεταφοράς που χρησιμοποιούν, τις ταυτότητές τους και τις μεθόδους τους, τη γνησιότητα, τα χαρακτηριστικά, τις τροποποιήσεις και την παράνομη αναπαραγωγή ταξιδιωτικών εγγράφων και εγγράφων ταυτότητας, τις μεθόδους απόκρυψης και μεταφοράς μεταναστών, τις νομοθετικές εμπειρίες και τα ζητήματα τεχνικού χαρακτήρα (Europra, 2007).

Αξίζει να αναφέρουμε ότι σύμφωνα με το πρωτόκολλο, τα κράτη κατοχυρώνουν την κατάρτιση των υπαλλήλων των υπηρεσιών μετανάστευσης όσον αφορά την πρόληψη της λαθραίας μεταφοράς των μεταναστών, την ανθρώπινη μεταχείριση των μεταναστών και το σεβασμό των δικαιωμάτων τους. Τα κράτη που κατέχουν την εμπειρογνομοσύνη και διαθέτουν τους απαραίτητους τεχνικούς πόρους παρέχουν τη βοήθειά τους στις χώρες καταγωγής ή διέλευσης μεταναστών. Συνεργάζονται μεταξύ τους, αλλά εξίσου με τις αρμόδιες οργανώσεις και τα άλλα στοιχεία της κοινωνίας των πολιτών, προκειμένου να εξασφαλίσουν κατάλληλη κατάρτιση που να αφορά: τη βελτίωση της ασφάλειας και της ποιότητας των ταξιδιωτικών εγγράφων, τον εντοπισμό παραποιημένων εγγράφων, τις δραστηριότητες πληροφόρησης, τις μεθόδους που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά των μεταναστών, τη βελτίωση των διαδικασιών

εντοπισμού των μεταναστών, την ανθρώπινη μεταχείριση των μεταναστών και την προστασία των δικαιωμάτων τους. Τέλος, στις διατάξεις του πρωτοκόλλου αναγράφονται μέτρα πρόληψης, προστασίας, συνδρομής και επαναπατρισμού των παράνομων μεταναστών (Eurogora, 2007).

Σήμερα, τα μέτρα που λαμβάνονται για να αντιμετωπισθεί η λαθρομετανάστευση μέσω των τριών θαλασσίων οδών που αναφέρθηκαν παραπάνω, έχουν διάφορα κοινά σημεία. Κατ' αρχήν καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου γίνονται μεγάλες προσπάθειες προκειμένου να υπάρξει 24 ώρες την ημέρα επιτήρηση των θαλασσίων συνόρων. Οι προσπάθειες αυτές πραγματοποιούνται με τη χρησιμοποίηση σημαντικών τεχνικών και ανθρώπινων πόρων. Παράλληλα τα μέτρα περιλαμβάνουν διαρκώς και μεγαλύτερες προσπάθειες, προκειμένου να συνεργαστούν οι ευρωπαϊκές χώρες με τις χώρες διέλευσης των λαθρομεταναστών, με στόχο την εξωτερίκευση του ελέγχου των συνόρων προς τις χώρες αυτές. Επισημαίνεται ότι τα κράτη – μέλη της ΕΕ ασκούν προς τις χώρες διέλευσης μεγάλη πίεση, τόσο χωριστά αλλά και μέσω της ΕΕ, προκειμένου αυτές οι χώρες να ασκήσουν περισσότερο αποδοτικό έλεγχο των συνόρων τους (Θεοδωρόπουλος κ. συν., 2007).

Επιπρόσθετα, η δημιουργία της FRONTEX το 2004 έχει βοηθήσει σημαντικά την ανάπτυξη κοινών επιχειρησιακών δράσεων μεταξύ των Κρατών – Μελών της ΕΕ. Αυτές οι επιχειρήσεις αφορούν στην ανταλλαγή προσωπικού και τεχνικών μέσων και τεχνογνωσίας κυρίως μεταξύ των χωρών της ΕΕ και δευτερευόντως μεταξύ των χωρών της ΕΕ και των χωρών εκτός της ΕΕ που είναι όμως χώρες διέλευσης (Θεοδωρόπουλος κ. συν., 2007).

Πρέπει να αναφερθεί ότι κατά την πραγματοποίηση των επιχειρήσεών του, η Frontex αποκτά κρίσιμες πληροφορίες σχετικά με εγκληματίες που συμμετέχουν στα δίκτυα διακίνησης ανθρώπων. Ωστόσο, επί του παρόντος οι πληροφορίες αυτές δεν μπορούν να αξιοποιούνται περαιτέρω για αναλύσεις κινδύνου ή για τη βελτίωση της στοχοθέτησης μελλοντικών κοινών επιχειρήσεων. Επιπλέον, τα σχετικά δεδομένα που αφορούν υπόπτους εγκληματικών πράξεων δεν διαβιβάζονται στις αρμόδιες εθνικές αρχές ή την EUROPOL για περαιτέρω διερεύνηση. Ομοίως, η EUROPOL δεν μπορεί να ανταλλάσσει πληροφορίες από τα αρχεία δεδομένων εργασίας προς ανάλυση που διαθέτει. Βάσει των εμπειριών που αποκτήθηκαν, και στο πλαίσιο της γενικότερης

προσέγγισης της ΕΕ στη διαχείριση πληροφοριών, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρεί ότι η παροχή στην Frontex της δυνατότητας επεξεργασίας και χρήσης αυτών των πληροφοριών, με περιορισμένο εύρος και βάσει σαφώς καθορισμένων κανόνων για τη διαχείριση δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, θα συμβάλει σημαντικά στην εξάρθρωση εγκληματικών οργανώσεων. Ωστόσο, η δυνατότητα αυτή δεν θα πρέπει να προκαλέσει αλληλοεπικάλυψη αρμοδιοτήτων μεταξύ του Frontex και της EUROPOL. (Ανακοίνωση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COM(2010) 673 τελικό 22.11.2010).

Επιπρόσθετα η ΕΕ παρέχει συνδρομή για την ενίσχυση της διαχείρισης των συνόρων στις τρίτες χώρες, για την ενίσχυση της ικανότητας των φρουρών των συνόρων και για τους αρμόδιους για θέματα μετανάστευσης, για τη χρηματοδότηση των ενημερωτικών εκστρατειών σχετικά με τους κινδύνους που συνδέονται με την παράνομη μετανάστευση, για τη βελτίωση των συνθηκών υποδοχής και την ανάπτυξη της χρήσης των βιομετρικών τεχνολογιών ώστε τα ταξιδιωτικά έγγραφα ή δελτία ταυτότητας να είναι πιο ασφαλή. Ο Οργανισμός FRONTEX και τα δίκτυα των αξιωματικών συνδέσμων μετανάστευσης διαδραμάτισαν ουσιαστικό ρόλο στην επίτευξη προόδου στο θέμα αυτό. Επιπλέον, έχουν συναφθεί συμφωνίες επανεισδοχής μεταξύ της Κοινότητας και έντεκα τρίτων χωρών. Οι πρακτικές λεπτομέρειες αυτών των συμφωνιών θα απαιτήσουν αποτελεσματική συνεργασία και συνοδευτικά μέτρα για την επιστροφή και την επανένταξη των μεταναστών στη χώρα καταγωγής τους. Για την αντιμετώπιση του λαθρεμπορίου και την εμπορία ανθρώπων, η Κοινότητα υποστηρίζει και προωθεί την κύρωση και εφαρμογή διεθνών μέσων, την κατάρτιση και εφαρμογή εθνικών σχεδίων δράσης κατά της εμπορίας ανθρώπων, νομοθετικές βελτιώσεις, καθώς και την πρόληψη, επανένταξη και αποκατάσταση των θυμάτων. Το σχέδιο δράσης του Quagadogou του Νοεμβρίου 2006 (που αποτελεί πλέον μέρος της εταιρικής σχέσης ΕΕ-Αφρικής για τη μετανάστευση, την κινητικότητα και την απασχόληση) δημιουργήσει προοπτικές νέας συνεργασίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Αφρικής σ' αυτόν τον τομέα. Τέλος, η ΕΕ πρέπει να συνεχίσει τις προσπάθειες για διάλογο και συντονισμένη δράση με τις χώρες εταίρους σε ορισμένες περιοχές. Συνεπώς, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε:

να υπάρχουν και να παρέχονται έγκαιρες και ενημερωμένες πληροφορίες σχετικά με την εξέλιξη των μεταναστευτικών οδών προς την ΕΕ, μέσω της προώθησης

αξιόπιστων και συγκρίσιμων δεδομένων, τα οποία θα συλλέγονται αφενός στις χώρες αποστολής και αφετέρου στις χώρες προορισμού,

να μελετώνται οι νέες επιστημονικές μέθοδοι και να χρησιμοποιούνται πλήρως οι νέες τεχνολογίες, όπως το ηλεκτρονικό σύστημα χαρτογράφησης,

να δοθεί βοήθεια στις κυριότερες τρίτες χώρες ώστε να ενισχύσουν τη διαχείριση της μετανάστευσης, π.χ. με την ανταλλαγή εμπειριών σε ζητήματα ελέγχου των συνόρων, την εκπαίδευση των συνοριοφυλάκων και την ανταλλαγή επιχειρησιακών πληροφοριών,

να στηριχθούν οι τρίτες χώρες στη θέσπιση και εφαρμογή εθνικών στρατηγικών για την ολοκληρωμένη διαχείριση των συνόρων σύμφωνα με τα πρότυπα της ΕΕ,

να στηριχθούν οι τοπικοί οργανισμοί που προσπαθούν να ευαισθητοποιήσουν τους δυνητικούς μετανάστες, ώστε αυτοί να παραμείνουν στις χώρες τους, και να τους βοηθήσουν να βρουν εργασία εκεί

να εντατικοποιηθούν, με την ενεργό συμμετοχή των χωρών καταγωγής και διέλευσης, ιδίως στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Γειτονίας, οι κοινές επιχειρήσεις και η συνεργασία για τη δημιουργία υποδομών επιτήρησης των συνόρων στο πλαίσιο ενός Ευρωπαϊκού Συστήματος Επιτήρησης των Συνόρων (EUROSUR),

να ενταθούν οι προσπάθειες για τη σύναψη συμφωνιών επανεισδοχής μεταξύ της ΕΚ και των κυριότερων χωρών προέλευσης και διέλευσης

να εξασφαλιστεί ότι οι τρίτες χώρες εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους όσον αφορά την επανεισδοχή προσώπων τα οποία διαμένουν παράνομα στην ΕΕ, δυνάμει ενδεχομένως και της συμφωνίας του Κοτονού, καθώς και όσον αφορά την αναγνώριση εγγράφων ώστε να διευκολύνουν την επιστροφή των μεταναστών που δεν διαθέτουν έγγραφα ταυτότητας και να παρέχουν την απαραίτητη βοήθεια για την επανεισδοχή τους

να εξασφαλιστεί, μέσω της κατάρτισης, η ανταλλαγή των βέλτιστων πρακτικών και καθοδήγησης, ώστε όλες οι επιχειρήσεις επαναπατρισμού να πραγματοποιούνται με αξιοπρέπεια και σύμφωνα με τα πρότυπα για τα ανθρώπινα δικαιώματα και να ενισχυθεί η συνεργασία, ώστε να εξασφαλιστεί η βιωσιμότητα αυτών των επαναπατρισμών.

να ενθαρρύνονται οι τρίτες χώρες να κυρώνουν και να εφαρμόζουν τα διεθνή μέσα για την πάταξη του λαθρεμπορίου και την εμπορία ανθρώπων

να ενισχυθεί, σε παγκόσμιο επίπεδο, η συνεργασία στο πλαίσιο διεθνών οργανισμών, και ιδίως η συνεργασία με τον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών, για την καταπολέμηση της εμπορίας ανθρώπων,

να δοθεί η δέουσα σημασία στο θέμα της εμπορίας ανθρώπων στο πλαίσιο του πολιτικού διαλόγου και του διαλόγου για τη συνεργασία με τις χώρες εταίρους και τους περιφερειακούς οργανισμούς όπως η Αφρικανική Ένωση, η Οικονομική Κοινότητα Κρατών της Δυτικής Αφρικής (ECOWAS), η Κοινότητα για την Ανάπτυξη της Μεσημβρινής Αφρικής (KAMA), ο Σύνδεσμος Κρατών Νοτιοανατολικής Ασίας (ASEAN) και η ευρωασιατική συνάντηση (ASEM)

να δοθεί προτεραιότητα στην εφαρμογή του σχεδίου δράσης του Quagadougou και να στηριχθούν οι περιφερειακές οργανώσεις στην κατάρτιση στρατηγικών και σχεδίων δράσης κατά της εμπορίας ανθρώπων και να εξασφαλιστεί η εφαρμογή όσων υπάρχουν ήδη. (Ανακοίνωση Ευρωπαϊκής επιτροπής « Ενίσχυση της παγκόσμιας προσέγγισης της μετανάστευσης: βελτίωση του συντονισμού, της συνοχής και των συνεργειών» COM(2008) 611 τελικό 8.10.2008)

4.5.1.1....ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ FRONTEX.

4.5.1.1.1....Επιχείρηση ΠΟΣΕΙΔΩΝ – Ανατολική Μεσόγειος.

Αυξημένοι χερσαίοι και θαλάσσιοι συνοριακοί έλεγχοι και επιτήρηση καθώς επίσης και ανταλλαγή και βελτίωση γνώσης και επιδεξιοτήτων των αξιωματικών φρουρών των συνόρων ήταν οι κύριοι σκοποί της επιχείρησης ΠΟΣΕΙΔΩΝ που έλαβε χώρα τον Ιούνιο – Ιούλιο του 2006 στην θαλάσσια περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου και στα ελληνοτουρκικά χερσαία σύνορα. Τα αποτελέσματα της επιχείρησης επιβεβαίωσαν την υπόθεση ότι αυτή η περιοχή είναι μία από τις κύριες διαδρομές της παράνομης μετανάστευσης προς την ΕΕ. Η συμμετοχή αξιωματικών συνδέσμων από την Αυστρία, Ιταλία, Πολωνία και το Ηνωμένο Βασίλειο συνέβαλε στον μεγάλο αριθμό εντοπισμών λαθρομεταναστών και λαθρεμπορίου ανθρώπων. Επιπρόσθετα η παρουσία τους αποδείχθηκε χρήσιμη στην επαύξηση της ανταλλαγής πληροφοριών και της

επιδεξιότητα, ειδικότερα για τους διάφορους τύπους ταξιδιωτικών εγγράφων, για τον εντοπισμό ψεύτικων ή παραποιημένων εγγράφων (Θεοδωρόπουλος κ. συν., 2007).

4.5.1.1.2....Επιχείρηση NAYTILOS – Κεντρική Μεσόγειος.

Σύμφωνα με το άρθρο 8 του κανονισμού της FRONTEX, η Μάλτα ζήτησε την υποστήριξη της FRONTEX σε μία κατάσταση που απαιτούσε αυξημένη τεχνική και επιχειρησιακή βοήθεια. Δύο επιχειρήσεις προετοιμάστηκαν στην περιοχή. Εντός της πρώτης επιχείρησης, μία ομάδα ειδικών για την αντιμετώπιση της ταυτοποίησης των μεταναστών άρχισε να δουλεύει στη Μάλτα την 1^η Αυγούστου 2006, περιλαμβάνοντας ειδικούς από το Ηνωμένο Βασίλειο, την Ουγγαρία, Γερμανία και Ιταλία. Η εργασία τους συνέβαλλε σε ένα μεγάλο αριθμό επιτυχημένων ταυτοποιήσεων μεταναστών και έτσι αυξήθηκε η πιθανότητα επιστροφή τους στις χώρες προέλευσής τους. Επιπρόσθετα, μία από κοινού θαλάσσια επιχείρηση διεξάχθηκε στην περιοχή της κεντρικής Μεσογείου, για να αντιμετωπίσει την μεταναστευτική ροή η οποία σκόπευε ως προορισμό τη Μάλτα και την Ιταλία. Η επιχείρηση στην οποία συμμετείχαν 5 κράτη – μέλη (Μάλτα, Ιταλία, Ελλάδα, Γαλλία, Γερμανία) έλαβε χώρα την περίοδο από 5 έως 15 Οκτωβρίου 2006 (Θεοδωρόπουλος κ. συν., 2007).

4.5.1.1.3....Μελέτη MEDSEA

Τα συμπεράσματα της προεδρίας της συνάντησης του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου 15/16 Δεκεμβρίου του 2005 ανέθεσαν στην FRONTEX ένα αριθμό από έργα στην περιοχή της Μεσογείου. Έτσι μία αναφορά Ανάλυσης Κινδύνου παράχθηκε από την FRONTEX για να παρουσιάσει μια γενική επισκόπηση της κατάστασης στην περιοχή, να εκτιμήσει τις ανάγκες και να προτείνει πιθανές λύσεις. Επιπρόσθετα πραγματοποιήθηκε μία μελέτη εφικτότητας (MEDSEA). Ο σκοπός ήταν να μελετήσει την ενίσχυση του ελέγχου και της επιτήρησης στα νότια θαλάσσια σύνορα της ΕΕ, δηλαδή στην Μεσόγειο Θάλασσα και την δυνατότητα της δημιουργίας ενός Δικτύου Παράκτιων Περιπολιών στη Μεσόγειο με τη συμμετοχή κρατών – μελών της ΕΕ και χωρών της Βόρειας Αφρικής. Όταν θα δημιουργείτο αυτό το Δίκτυο θα αυξανόταν η διαχείριση των κινδύνων ασφαλείας στις θαλάσσιες ζώνες και θα αυξανόταν η καθημερινή συνεργασία. Ένα τέτοιο δίκτυο θα εξυπηρετούσε όχι μόνο ως μία

αξιόπιστη πλατφόρμα για κανονική ανταλλαγή πληροφοριών αλλά επίσης ως μία πλατφόρμα για από κοινού σχεδιασμό μέτρων ελέγχου των συνόρων και για κοινές επιχειρήσεις συντονισμένες από την FRONTEX (Θεοδωρόπουλος κ. συν., 2007).

Επιπρόσθετα η FRONTEX εργάζεται επάνω σε μία άλλη μελέτη που σκοπεύει να εξετάσει την τεχνική εφικτότητα της θέσπισης ενός συστήματος επιτήρησης που θα καλύπτει το σύνολο των νοτίων θαλασσιών συνόρων της ΕΕ και της Μεσογείου Θάλασσας (BORTEC). Αυτό το σύστημα θα χρησιμοποιούσε σύγχρονη τεχνολογία με σκοπό τη διάσωση της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και την αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης (Θεοδωρόπουλος κ. συν., 2007).

4.5.1.1.4....Επιχείρηση HERA, στα Κανάρια νησιά.

Συνολικά 7 κράτη – μέλη/Κράτη συνδεδεμένα με την συνθήκη του SCHENGEN συμμετείχαν στην πλέον μακρόχρονη επιχείρηση που συντονίστηκε από την FRONTEX με ένα συνολικό προϋπολογισμό 3,5 εκατομμυρίων ευρώ, διαιρεμένη σε δύο τμήματα – HERA I και HERA II.

Το πρώτο τμήμα της επιχείρησης HERA I άρχισε στις 17 Ιουλίου με την ανάπτυξη τριών επακόλουθων ομάδων ειδικών από τη Γαλλία, τη Γερμανία, την Ιταλία, την Πορτογαλία τις Κάτω Χώρες, την Νορβηγία και το Ηνωμένο Βασίλειο στα Κανάρια Νησιά. Αυτοί οι ειδικοί εμπλέκονταν στην ταυτοποίηση μεταναστών οι οποίοι είχαν φτάσει στα Κανάρια Νησιά και στον καθορισμό των χωρών προέλευσης. Εκτός από το μεγάλο αριθμό των απελάσεων που πραγματοποιήθηκαν συλλέχθηκαν πληροφορίες κατά τη διάρκεια των συνεντεύξεων που επέτρεψαν να φυλακιστούν αρκετοί διακινητές στη Σενεγάλη (Θεοδωρόπουλος κ. συν., 2007).

Το δεύτερο τμήμα, HERA II, άρχισε στις 11 Αυγούστου 2006 Αρχικά σχεδιάστηκε για 9 εβδομάδες αλλά αργότερα η επιχείρηση επιμηκύνθηκε. Τρία κράτη – μέρη πρόσφεραν μέσα για την κοινή θαλάσσια επιχείρηση, ήτοι η Ιταλία (ένα πλοίο και ένα αεροσκάφος), η Πορτογαλία (ένα πλοίο) και η Φιλανδία(ένα αεροσκάφος). Τα πλοία και τα αεροσκάφη από αυτές τις χώρες, μαζί με ισπανικά τεχνικά μέσα, εκτέλεσαν περιπολίες στις παράκτιες περιοχές της Σενεγάλης της Μαυριτανία, το Πράσινο Ακρωτήριο και τα Κανάρια Νησιά. Στη βάση διμερών συμφωνιών με την Ισπανία, η Σενεγάλη και η Μαυριτανία ενεπλάκησαν επίσης με δικά τους μέσα και

προσωπικό. Ο κύριος σκοπός αυτής της κοινής προσπάθειας ήταν να εντοπισθούν πλοία που ξεκινούσαν για τα Κανάρια Νησιά και να τα εκτρέπουν πίσω στα σημεία αναχώρησής τους μειώνοντας έτσι τον αριθμό των απωλειών ζωής στη θάλασσα. Κατά τη διάρκεια της επιχείρησης περισσότεροι από 3500 μετανάστες αποτράπηκαν από αυτήν την επικίνδυνη προσπάθεια κοντά στην αφρικανική ακτή. Η επιχείρηση της HERA II τελείωσε στις 15 Δεκεμβρίου 2006 (Θεοδωρόπουλος κ. συν., 2007).

4.5.1.2...ΣΥΣΤΑΣΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗΣ.

Η ιδέα της Ευρωπαϊκής Ακτοφυλακής αποτελεί μέρος της ευρύτερης τάσης για την δημιουργία μιας ευρωπαϊκής κουλτούρας για τη θάλασσα ασφάλεια.. Θεωρήθηκε απαραίτητο να δημιουργηθεί υπηρεσία προστασίας των ακτών, η οποία θα εξασφαλίζει:

α. την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος συμπεριλαμβανομένης της παρακολούθησης της αλιείας, την καταπολέμηση της τρομοκρατίας, της εγκληματικότητας στη θάλασσα και της πειρατείας

β. την αυστηρή παρακολούθηση ορισμένων θαλασσιών οδών και την καταστολή της παράνομης εισόδου σε αυτές των πλοίων και λαθρομεταναστών

γ. την επίτευξη του περισσότερο δυνατού συντονισμού των μέτρων που είναι απαραίτητα σε περίπτωση ατυχήματος στη θάλασσα όπου συμπεριλαμβάνεται και η υπόδειξη διαφόρων σημείων για ελλιμενισμό ή αναγκαστική αγκυροβολία .(Θεοδωρόπουλος κ. συν.,2007).

Ωστόσο, θα πρέπει να επισημανθεί ότι η ιδέα για τη δημιουργία της Ευρωπαϊκής Ακτοφυλακής δεν έχει την σύμφωνη γνώμη όλων των ενδιαφερομένων φορέων αλλά βρίσκει αντίθετες τόσο διάφορες ομάδες συμφερόντων όσο και κράτη – μέλη. Και αυτό γιατί πιστεύεται ότι η δημιουργία ενός ακόμη θεσμού, εν προκειμένου της Ευρωπαϊκής Ακτοφυλακής, θα αυξήσει τη γραφειοκρατία παρά θα συμβάλλει ουσιαστικά στην αύξηση της συνεργασίας μεταξύ των κρατών – μελών. Έτσι υπάρχει η πρόταση τα κράτη – μέλη να διατηρήσουν την δική τους εθνική ακτοφυλακή και ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (European Maritime Safety Agency –

EMSA) να διαδραματίσει το ρόλο συντονιστή σε επιχειρησιακά ζητήματα.(Θεοδωρόπουλος κ. συν.,2007) .

Ορισμένα κράτη – μέλη όπως για παράδειγμα η Μ. Βρετανία υποστηρίζουν ότι η Ευρωπαϊκή Ακτοφυλακή θα πρέπει να περιοριστεί σε θέματα ασφάλειας (safety & security) και να μην έχει αρμοδιότητα για θέματα εγκληματικότητας. Το επιχείρημα που διατυπώνεται γι' αυτήν την πρόταση είναι ότι θα δημιουργηθούν προβλήματα με δεδομένο ότι δεν υπάρχει διάθεση παραχώρησης «στρατιωτικής κυριότητας» και εθνικής κυριαρχίας (Θεοδωρόπουλος κ. συν.,2007).

Έχει επίσης εκφραστεί ο σκεπτικισμός ότι η Ευρωπαϊκή Ακτοφυλακή θα αποτελέσει το αρχικό στάδιο για τη δημιουργία στη συνέχεια ενός Ευρωπαϊκού Ναυτικού. Ωστόσο όμως η στρατιωτική ενοποίηση της ΕΕ δεν είναι αποδεκτή από όλους (Θεοδωρόπουλος κ. συν.,2007).

Τέλος έχουν διατυπωθεί προτάσεις για περιορισμό του ρόλου της Ευρωπαϊκής Ακτοφυλακής σε θέματα όπως ανταλλαγή πληροφοριών σχετικών με τη λαθρομετανάστευση, σε περιπολίες στη περιοχή της Μεσογείου και στη συνεργασία με τα γειτονικά κράτη, καθώς και στην παροχή τεχνογνωσίας σε εθνικό επίπεδο(Θεοδωρόπουλος κ. συν.,2007).

Για την ιστορία θα πρέπει να αναφέρουμε ότι η ιδέα της Ευρωπαϊκής Ακτοφυλακής προωθείται με δύο τρόπους: α) Μέσω της Ελληνοϊσπανικής συνεργασίας και στα πλαίσια υλοποίησης σχετικής απόφασης των Πρωθυπουργών Ελλάδας – Ισπανίας. Για το σκοπό αυτό πραγματοποιήθηκαν κοινές ελληνοϊσπανικές συναντήσεις σε υψηλό επίπεδο τόσο στην Ελλάδα όσο και στην Ισπανία. Στα πλαίσια της ανωτέρω συνεργασίας προωθήθηκε μετά από υποστήριξη δέκα Κρατών – Μελών της ΕΕ κοινή πρόταση αναφορικά με τη διενέργεια μελέτης δημιουργίας ενοποιημένου ευρωπαϊκού συστήματος ελέγχου και διαχείρισης θαλασσίων συνόρων (Integrated European – Maritime Control and Surveillance System), β) Μέσω της κοινής δράσης Ευρωπαϊκής Επιτροπής και Λιβυκών Αρχών με σκοπό τη διαχείριση των λαθρομεταναστευτικών ροών που προέρχονται από την εν λόγω χώρα προς την ΕΕ. Στο πλαίσιο της ανωτέρω συνεργασίας ΕΕ – Λιβύης περιελήφθη και η πρόταση δημιουργίας EU TASK FORCE, γ) Οι παραπάνω προτάσεις συμπεριελήφθησαν επίσης και στο Αριθμ. 15744/13-12-05 ASSIM 66 RELEX 761 έγγραφο του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου στα προβλεπόμενα για

τη Μεσόγειο μέτρα για την καταπολέμηση της λαθρομετανάστευσης. Σύμφωνα με τα ανωτέρω υιοθετείται η ελληνοϊσπανική πρόταση η οποία υλοποιείται με την μορφή δύο μελετών υπό τον συντονισμό της FRONTEX και συγκεκριμένα: i) Η εκπόνηση της προαναφερθείσας μελέτης εφικτότητας για την δημιουργία «Μεσογειακού Δικτύου Παράκτιων Περιπολιών (MEDSEA), ii) Εκπόνηση μελέτης καταγραφής μεθόδων και τεχνολογιών επιτήρησης θαλασσίων συνόρων (BORTEC STUDY). (Δενιόζος, 2007).

Επί του παρόντος η Ευρωπαϊκή Ένωση, έχει λάβει μία σημαντική πρωτοβουλία. Πρόκειται για τη μελέτη του κατά πόσον είναι εφικτό το να προχωρήσει η δημιουργία Ευρωπαϊκής Ακτοφυλακής (feasibility study) με αρμοδιότητες στον τομέα Έρευνας και Διάσωσης (SAR), μια υπηρεσία που θα καλύπτει τα εξωτερικά σύνορα της Ένωσης, στη Βόρεια Θάλασσα, στον Ατλαντικό Ωκεανό, τη Μεσόγειο Θάλασσα και το Αιγαίο Πέλαγο. Η μελέτη θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του 2012, ενώ μέχρι και το τέλος του 2013 ότι έχει αποφασιστεί θα έχει λάβει σάρκα και οστά (Defence-point, 2012).

4.5.2.... ΔΡΑΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Αρμόδιος φορέας με γενική αστυνομική και ανακριτική αρμοδιότητα στα λιμάνια, στα πλοία και στο θαλάσσιο χώρο, είναι το Λιμενικό Σώμα, το οποίο, με το προσωπικό και τα επιχειρησιακά μέσα (πλωτά-χερσαία-εναέρια) που διαθέτει, εκτελεί, μεταξύ άλλων, μέσω των περιφερειακών Λιμενικών Αρχών και καθήκοντα επιτηρήσεως – ελέγχου των θαλασσίων συνόρων της χώρας μας, που αποτελούν κι εξωτερικά σύνορα της Ε.Ε.(ΥΘΥΝΑΛ, 2011β)

Το Λιμενικό Σώμα συνεργάζεται με την EUROPOL καθώς και ακόμα και με αστυνομικές αρχές δυτικών και βορείων χωρών της ΕΕ(π.χ. Γαλλία, Ηνωμένο Βασίλειο). Επίσης υφίσταται συνεργασία του ΛΣ και με την τουρκική αστυνομία. Οι από κοινού με άλλες νότιες ευρωπαϊκές χώρες οργανωμένες επιχειρήσεις στην Ελλάδα για τον έλεγχο των θαλασσίων συνόρων είναι ακόμα περιορισμένες (Θεοδωρόπουλος κ. συν.,2007).

Πάντως το αρμόδιο Υπουργείο εκπόνησε ειδικό σχέδιο με την επωνυμία «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΟ» με το οποίο επιδιώκεται η οργάνωση ενός αποτελεσματικού συστήματος ελέγχου και επιτηρήσεως ευαίσθητων θαλασσίων περιοχών στο Ανατολικό

Αιγαίο – Δωδεκάνησα και θαλάσσια περιοχή της Κέρκυρας, για έγκαιρο εντοπισμό μέσω της θάλασσας επιχειρούντων να εισέλθουν στην ελληνική επικράτεια λαθρομεταναστών, προκειμένου να αποτραπεί η είσοδός τους και να επαναπροωθηθούν εκτός ελληνικών χωρικών υδάτων (Γεωργίου, 2008).

Επιπρόσθετα έχουν ενισχυθεί οι παραμεθόριες περιοχές με προσωπικό και επιχειρησιακά μέσα, διαθέτοντας τα πλέον αξιόπιστα σύγχρονα περιπολικά σκάφη, οχήματα, οχήματα επιτηρήσεως ακτών, ενώ εγκαθίστανται μόνιμα συστήματα επιτήρησης

Τέλος αξίζει να αναφερθεί ότι σύμφωνα με την απόφαση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, το ελληνικό Κέντρο Θαλασσίων Συνόρων που αναφέρθηκε προηγούμενα, έχει συσταθεί και στελεχωθεί. Φέρει τον τίτλο Εθνικό Κέντρο Θαλασσίων Συνόρων και έχει αρμοδιότητα την ανάπτυξη δράσεων για την αστυνόμευση των συντοριακών περιοχών και την αντιμετώπιση της λαθρομετανάστευσης (Γεωργίου, 2008)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ- 5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η θαλάσσια ασφάλεια καθίσταται κρίσιμη παράμετρος όχι μόνο για την ανάπτυξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας, αλλά και της οικονομικής ανάπτυξης γενικότερα, ως συνέπεια της φύσης και των ιδιομορφιών των θαλάσσιων μεταφορών. Παράλληλα, η αυξημένη ζήτηση για διακίνηση επιβατών, καθώς επίσης η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού με κρουαζιερόπλοια ή σκάφη αναψυχής απαιτούν την προστασία της ναυσιπλοΐας και τον ασφαλή ελλιμενισμό.

Η θάλασσα έχει έναν υψηλής προτεραιότητας ρόλο στην ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα και αειφορία. Επομένως, όχι μόνο τα ζητήματα της ασφάλειας του ενεργειακού εφοδιασμού και η διατήρηση της πρωτοκαθεδρίας στα παγκόσμια οικονομικά δρώμενα αλλά και η απόλυτη ελευθερία των θαλασσίων οδών και η ανεμπόδιστη ναυσιπλοΐα μετατρέπονται σε ζωτικά συμφέροντα της ΕΕ.

Σήμερα, ιδιαίτερα από τα γεγονότα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001 στις ΗΠΑ, οι πολιτικές της ΕΕ που στοχεύουν να ελαχιστοποιήσουν τον κίνδυνο και να αυξήσουν την ασφάλεια και την επιχειρησιακή αξιοπιστία στον τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς

έχουν έλθει στην κεντρική σκηνή. Μερικές από αυτές τις πρωτοβουλίες έχουν μετασχηματισθεί σε νόμους της ΕΕ, κανονισμούς και κυβερνητικές προβλέψεις ενώ άλλες είναι ακόμα υπό συζήτηση.

Οι σχετικές πολιτικές της ΕΕ αναπτύχθηκαν αρχικά ως ένα αποτέλεσμα μεγαλύτερων συμβάντων ασφαλείας τα οποία συνέβηκαν παγκοσμίως και των επακόλουθων πρωτοβουλιών ασφαλείας που αναλήφθηκαν σε διεθνή (π.χ. ΙΜΟ, ΙΛΟ κ.λ.π) και περιφερειακά επίπεδα. Οι ΗΠΑ αποτέλεσαν την ηγέτιδα δύναμη σε αυτήν την τάση με την ΕΕ να ακολουθεί μία παρόμοια στρατηγική και ως προς ένα βαθμό, να αντιγράφει τις δράσεις του γεωπολιτικού της συμμάχου και εμπορικού εταίρου. Και οι ΗΠΑ και η ΕΕ υιοθέτησαν την ευρύτερη δυνατή εφαρμογή του κώδικά ISPS και μετά προχώρησαν σε πρωτοβουλίες ασφαλείας στοχεύοντας το διασφαλίσουν την όλη διαδικασία μεταφοράς.

Προοδευτικά οι διαμορφωτές πολιτικής και οι ενδιαφερόμενοι φορείς στην ΕΕ ανησύχησαν με αυτήν την στρατηγική. Πρώτα από όλα το ενδεχόμενο περαιτέρω κανόνων, ιδιαίτερα εκείνων που πρόσφατα συζητήθηκαν στο ευρωπαϊκό πλαίσιο, έχει αμφισβητηθεί από τους ενδιαφερόμενους φορείς, έτσι οι εισηγήσεις πολιτικής απέτυχαν να μετασχηματισθούν σε νομοθεσία της ΕΕ. Η κυρίαρχη εκτίμηση είναι ότι οποιοδήποτε επιπρόσθετοι κανόνες στο θεσπισμένο καθεστώς της ΕΕ θα αποδειχθούν ένα περιττό γραφειοκρατικό βάρος που ενδεχόμενα θα επικαλύπτει τις πολιτικές ασφαλείας που ευρίσκονται εν ισχύ. Ο κατάλογος με τους λόγους που συνεισφέρουν στην δυσαρέσκεια με την αμερικανική προσέγγιση επί του θέματος επίσης περιλαμβάνει τα συνεπαγόμενα σημαντικά κόστη εφαρμογής, τις δυσκολίες για να χρηματοδοτηθεί η εφαρμογή των πολιτικών που σχετίζονται με την ασφάλεια ιδιαίτερα λόγω της παρουσίας μιας σημαντικά ανόμοιας ευρωπαϊκής λιμενικής βιομηχανίας και του όχι μικρότερης σημασίας γεγονότος των διαφορετικών επιπέδων προθυμίας για ανταλλάσσονται ευαίσθητες εμπορικές πληροφορίες για λόγους ασφαλείας. Αυτή η δυσαρέσκεια είναι αρκετά εκτεταμένη για να δημιουργεί απαιτήσεις προς τις ΗΠΑ να ανατρέψουν τις δικές τους πρόσφατες πρωτοβουλίες πολιτικής (π.χ. η ανίχνευση των εμπορευματοκιβωτίων σε λιμάνια της αλλοδαπής).

Η πειρατεία και η ένοπλη ληστεία στη θάλασσα αποτελούν σύγχρονα διεθνή προβλήματα, τα οποία απαιτούν αποφασιστική, συντονισμένη και αποτελεσματική

περιφερειακή και διεθνή συνεργασία. Όχι μόνο τα παράκτια κράτη ή τα κράτη της ευρύτερης περιοχής των περιστατικών, αλλά ολόκληρη η διεθνής κοινότητα πρέπει να αναλάβει συγκεκριμένες δεσμεύσεις και να προωθήσει αποτελεσματικές λύσεις για την πάταξη των φαινομένων. Σημαντικό μερίδιο έχουν όμως επίσης εδώ η ναυτιλιακή και λιμενική βιομηχανία και ιδιαίτερα η πλοιοκτησία και οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Η κύρια πρόκληση στην καταπολέμηση της πειρατείας είναι το γεγονός ότι οι πειρατές αλλάζουν συνέχεια τις μεθόδους τους και κατά συνέπεια τα εμπορικά πλοία οφείλουν συνεχώς να βελτιώνουν τα μέτρα που λαμβάνουν (Ξενακούδης, 2011).

Η διαρκής ενημέρωση του συνόλου των πλοίων μιας ναυτιλιακής εταιρείας από την ίδια την εταιρεία για κάθε νέα απειλή είναι ουσιαστική γιατί οι πειρατές δείχνουν να προσαρμόζονται εύκολα σε κάθε καινούργια στρατηγική αντιμετώπισης της πειρατείας. Ωστόσο η πιο επιτυχημένη μέθοδος αποφυγής των πειρατών είναι η αυστηρή εφαρμογή των Best Management Practices (BMP) (Ξενακούδης, 2011).

Το πρόβλημα της πειρατείας εμφανίζεται στη θάλασσα αλλά οι κύριες αιτίες που το προκαλούν και το ενισχύουν βρίσκονται στη ξηρά. Η πειρατεία ευδοκimeί σε περιοχές όπου τα παράκτια κράτη αντιμετωπίζουν σοβαρά οικονομικά, κοινωνικά και πολιτικά προβλήματα και συνεπώς αδυνατούν να επιβάλλουν το νόμο και να ελέγξουν τις θαλάσσιες περιοχές της επικράτειάς τους. Στην πραγματικότητα πρόκειται για κράτη που στη σύγχρονη ορολογία αποκαλούνται «failed states». Ταυτόχρονα, η απόλυτη εξαθλίωση και φτώχεια του πληθυσμού τροφοδοτεί το φαινόμενο συνεχώς με νέους πειρατές, αφού για τον κάτοικο μιας τέτοιας χώρας η ενασχόληση με την πειρατεία είναι μια πολύ επικερδής δραστηριότητα, πόσο μάλλον εάν τη συγκρίνει με τα εισοδήματά του εάν απασχολείτο σε οποιαδήποτε άλλη δραστηριότητα.

Η σύγχρονη δυναμική που έχει ενδυθεί το φαινόμενο, δηλαδή οργανωμένες και εξοπλισμένες ομάδες, βάσεις στη ξηρά, επισώρευση κερδών με άγνωστους αποδέκτες μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η πειρατεία, ως προωθημένη μορφή οργανωμένου δικτύου εγκληματικής δραστηριότητας, ενδέχεται με τη σειρά της να πυροδοτήσει άλλης μορφής απειλές κατά της διεθνούς ασφάλειας.

Η πειρατεία δεν είναι εύκολο να αντιμετωπισθεί παρά μόνο σε βάθος χρόνου και με τη χάραξη μιας ευρύτερης στρατηγικής που θα συμπεριλαμβάνει και την

κατάσταση στην ηπειρωτική ενδοχώρα των παράκτιων κρατών των περιοχών που ευδοκιμεί το φαινόμενο.

Απαιτείται ενίσχυση της συνεργασίας της ΕΕ με τις χώρες του αναπτυσσόμενου Νότου, ώστε η ΕΕ να στηρίζει την αναπτυξιακή προσπάθεια των κρατών από τα οποία προέρχονται ή μπορεί να προέρχονται οι πειρατές, ώστε να συμβάλει στην εξάλειψη των ευνοϊκών προϋποθέσεων για την εμφάνιση φαινομένων όπως η φτώχεια και η εξαθλίωση του πληθυσμού, αλλά επίσης στην ενίσχυση των κρατικών δομών και μέσων. Επίσης η ΕΕ οφείλει να συμβάλει ενεργά ώστε τα αναπτυσσόμενα κράτη να πραγματοποιήσουν ουσιαστικές μεταρρυθμίσεις και διαρθρωτικές αλλαγές στο εσωτερικό τους, που θα επιτρέψουν την αποτελεσματική άσκηση εξουσίας από δημοκρατικά εκλεγμένες κυβερνήσεις ώστε να καταστεί δυνατή από τα κράτη αυτά η αντιμετώπιση των φαινομένων της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας, τόσο στα όρια της εθνικής τους αρμοδιότητας και δικαιοδοσίας, όσο και μέσα από περιφερειακές συνεργασίες ή στο πλαίσιο της συνεργασίας τους με τους αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς. Σε κάθε περίπτωση, ο σχεδιασμός της πολιτικής της ΕΕ δεν μπορεί παρά να εξακολουθήσει να αντανακλά τον σεβασμό και την ευαισθησία της για τα ζητήματα που άπτονται της εσωτερικής κυριαρχίας των κρατών (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Η μεταφορά τεχνογνωσίας είναι εξίσου σημαντική με τη διάθεση πόρων. Ωστόσο, πόροι και ενέργεια θα πρέπει να διοχετευθούν επίσης στην προσπάθεια ανάπτυξης και αξιοποίησης τεχνολογικών δυνατοτήτων και καινοτομιών για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων. Η πολιτική της ΕΕ για την Έρευνα και Τεχνολογία είναι σε θέση να προσφέρει ουσιαστικές λύσεις που θα ενισχύουν την αποτροπή και την αντιμετώπιση των φαινομένων της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στη θάλασσα (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Η αντιμετώπιση της λαθρομετανάστευσης μέσω των θαλασσιών οδών δεν είναι δυνατόν να ειπωθεί αποκομμένα από το γενικότερο πρόβλημα της λαθρομετανάστευσης που αποτελεί σοβαρό και διεθνές πρόβλημα, του οποίου αποτελεσματική λύση δεν θα υπάρξει όσο θα υφίστανται ανά τον κόσμο οικονομικές και κοινωνικές ανισότητες και εμπόλεμες καταστάσεις. Με άλλα λόγια, όπως και στη πειρατεία η λύση του προβλήματος βρίσκεται στη ξηρά. Ωστόσο, ως μία πρώτη σκέψη θα μπορούσαμε να

πούμε ότι η επίλυση του προβλήματος θα ξεκινήσει όταν οι χώρες προορισμού των λαθρομεταναστών θα καταστούν μη ελκυστικές γι' αυτούς.

Ταυτόχρονα, οι πολιτικές της ΕΕ για την αντιμετώπιση της λαθρομετανάστευσης δια μέσου των θαλασσιών συνόρων της ΕΕ πρέπει να έχουν ένα διπλό και συντονισμένο στόχο: παράλληλα με την όσο περισσότερο γίνεται αποτελεσματική διαχείριση των θαλασσιών συνόρων της ΕΕ, οι πολιτικές αυτές θα πρέπει να προωθούν την οικονομική ανάπτυξη στις χώρες από τις οποίες προέρχονται οι λαθρομετανάστες (Θεοδωρόπουλος κ. συν.,2007).

Ειδικότερα, απαιτείται βελτίωση της συνεργασίας της ΕΕ με τις χώρες από τις οποίες ξεκινούν οι λαθρομετανάστες η οποία μπορεί να επιτευχθεί μέσα από την οργάνωση υπό την αιγίδα της ΕΕ κατά τακτά χρονικά διαστήματα εκπαιδευτικών προγραμμάτων για το προσωπικό των λιμενικών σωμάτων / των ακτοφυλακών αλλά και των αστυνομικών από χώρες της Νότιας Ευρώπης, της Μέσης Ανατολής και της Βόρειας Αφρικής (Θεοδωρόπουλος κ. συν.,2007).

Επιπρόσθετα, απαιτείται να βελτιωθεί η συνεργασία μεταξύ των νοτίων κρατών - μελών της ΕΕ για ανταλλαγή εμπειριών, εξειδικευμένης γνώσης αλλά και τεχνικών μέσων. Στην κατεύθυνση αυτή θα μπορούσε να συμβάλλει αποφασιστικά η σύσταση μιας ευρωπαϊκής ακτοφυλακής όπου πέραν των άλλων θα μπορούσε να αυξήσει σε μεγάλο βαθμό την αποτελεσματικότητα των ελέγχων της λαθρομετανάστευσης αφού θα εξασφάλιζε την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών – μελών και την συνεργασία μεταξύ τους σε ζητήματα που αφορούν την προέλευση και τη διέλευση των λαθρομεταναστών πριν την άφιξη τους στα σύνορα της ΕΕ (Θεοδωρόπουλος κ. συν.,2007)

Σημαντικός παράγοντας για αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση του προβλήματος είναι η βελτίωση της συνεργασίας των Βορείων κρατών – μελών της ΕΕ με τα νότια κράτη – μέλη με σκοπό την εξάρθρωση των διεθνών δικτύων διακίνησης ανθρώπων. Σε αυτή την περίπτωση απαιτείται η ενεργή συμμετοχή της FRONTEX αλλά και η συμμετοχή διεθνών οργανώσεων που ασχολούνται με την παράνομη εμπορία και διακίνηση ανθρώπων (π.χ. Διεθνής Οργανισμός Μετανάστευσης –ΔΟΜ/ΙΟΜ) (Θεοδωρόπουλος κ. συν.,2007).

Όσον αφορά την θαλάσσια επιτήρηση, είναι αναγκαία η δημιουργία μιας ευρωπαϊκής ακτοφυλακής για μια αποτελεσματική ολοκληρωμένη θαλάσσια επιτήρηση. Μία κοινή προσπάθεια θαλάσσιας επιτήρησης θα μας επιτρέψει να διαχειριστούμε με μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα τόσο την παρανομία γενικότερα όσο και το φαινόμενο της λαθρομετανάστευσης.

Σε ότι αφορά την Ελλάδα επιπλέον των ανωτέρω, πρέπει να ληφθούν αποτελεσματικά μέτρα για την αποτροπή παράνομης εισόδου. Τέτοια μέτρα είναι οι πυκνές περιπολίες στο Αιγαίο. Η FRONTEX θα ήταν ισχυρό αποτρεπτικό εργαλείο εάν περιπολούσε και εντός της τουρκικής επικράτειας στο Αιγαίο. Η Ελλάς πρέπει να πείσει την ΕΕ να συμπεριλάβει αυτήν την απαίτηση στο πλαίσιο των ενταξιακών διαπραγματεύσεων της Τουρκίας (Λυγερός, 2012)

Τέλος, συνδεδετικός κρίκος ανάμεσα στους παράνομα διακινούμενους αλλοδαπούς και τις χώρες της Ε.Ε., είναι τα οργανωμένα εγκληματικά δίκτυα (smuggling links), τα οποία πρέπει να αποτελέσουν και το «στόχο» των αναλαμβανόμενων δράσεων και των επιλεγόμενων πολιτικών. Στα πλαίσια αυτά, είναι απαραίτητη η ενίσχυση και η αναβάθμιση της διεθνούς αστυνομικής συνεργασίας, ειδικότερα στο πεδίο της ανταλλαγής συγκροτημένων πληροφοριών (intelligence) και ενίσχυσης των ελέγχων (ΥΘΥΝΑΛ, 2011).

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Α. ΕΛΛΗΝΙΚΗ

Βαμβούκος, Α., (1991), *Τρομοκρατία και διεθνές δίκαιο*, Αθήνα: Παπαζήση.

Γεωργαντόπουλος, Ε. και Βλάχος, Γ.Π., (2003), *Ναυτιλιακή Οικονομική*, Πειραιάς: Τζέι & Τζέι Ελλάς.

Γεωργίου, Σ., (2008), «Η λαθρομετανάστευση στην Ελλάδα. Αναζητώντας λύσεις», *Αμυντικά Θέματα*, (256), σελ.62-65.

Δαλακλής, Δ. και Κατσίκης, Α., (2010), «Πειρατεία και θαλάσσιες μεταφορές: Μια διαχρονική σχέση με καταλυτική επίδραση στη Μεσόγειο θάλασσα», *Ναυτική Επιθεώρηση*, Τόμος 170^{ος} (572), σελ 98.

Δενιόζος, Ν., (2007), «Η Λαθρομετανάστευση ως Μορφή Οργανωμένου Εγκλήματος Απειλή για την Άμυνα και Ασφάλεια του Περιφερειακού Συστήματος της ΕΕ», *Γεωστρατηγική*, (12), σελ. 120-143.

Θεοδωρόπουλος, Κ., (2011), «Η Απειλή της Σύγχρονης Πειρατείας», *Ελληνική Άμυνα και Τεχνολογία*, (15), σελ.80.

Θεοδωρόπουλος, Σ., Λεκάκου, Μ. και Πάλλης, Α., (2006), *Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία*, Αθήνα: Τυποθήτω.

Κεφαλώνιτης, Θ., (2011), «Η παγκόσμια κοινότητα αντιμετωπίζει το θέμα της πειρατείας με “ασπιρίνες” και όχι με “εγχείρηση”», *Ναυτικά Χρονικά*, (143), σελ.56-57.

Κοροντζής, Τ., (2011), «Ασφάλεια και λιμένες. Η συμβολή του ISPS Code στην αντιμετώπιση έκνομων ενεργειών», *Ναυτική Επιθεώρηση*, Τόμος 171^{ος} (577), σελ 66.

Λυγερός, Σ.,(2012), «Ενεργοποίηση της ΕΕ και μαζικές απελάσεις», *Καθημερινή*, 01 Απριλίου, σελ 11.

Λως, Μ., (2009), «Παρουσίαση της σύγχρονης απειλής στις θαλάσσιες μεταφορές και ανησυχίας του εμπορικού κόσμου», Πρακτικά Ημερίδας, 4 Δεκεμβρίου, Πολεμικό Ναυτικό, Αθήνα, Ελλάς.

Μπαλαφούτη, Ο., (2011), «Ελληνες κομάντος εναντίον Σομαλών πειρατών», *Ισοτιμία*, 24-25 Σεπτεμβρίου, σελ. 40.

Νταλούκα, Δ. και Ζαχόπουλου Κ., (2010), «Ευρωπαϊκή Υπηρεσία για τη διαχείριση της επιχειρησιακής συνεργασίας στα εξωτερικά σύνορα των κ – μ της Ευρωπαϊκής Ένωσης», *Αστυνομική Ανασκόπηση*, (264), σελ.16-17.

Ξενακούδης, Θ., (2011), «Στρατηγικές αποτροπής πειρατικών επιθέσεων», *Ναυτικά Χρονικά*, (143), 74-75.

Περράκης Σ. και Τσάλτας, Γ., (2006), *Ασφάλεια και πειρατεία στην ανοιχτή θάλασσα*, Αθήνα: Σιδέρης.

Σεϊτανίδης, Γ., (2012), «Η Κύπρος με νόμο επιτρέπει τη χρήση όπλων στη ναυτιλία», *Οικονομική Καθημερινή*, 8 Απριλίου, σελ.7.

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

B. ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

Talley, W., (2008), *Maritime Safety, Security and Piracy*, London: Informa.

Terry, J., «Eliminating High Seas Piracy», *Joint Force Quarterly-JFQ*, 2009, issue (54).

Gelfand, L., (2009), «Somalia's volatility must be tackled at its roots », *Jane's Defense Weekly*, Volume 46 (1).

Γ. ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, (2006), «Πράσινη Βίβλος. Προς μία μελλοντική θαλάσσια Πολιτική για την Ένωση: Ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες», www.eur-lex.europa.eu/, τελευταία επίσκεψη: 21/12/2011.

New Zealand Ministry of Foreign Affairs & Trade, (2010), « International Maritime Organization and Security at Sea», www.mfat.govt.nz/Treaties-and-International-Law/04-Law-of-the-sea-and-Fisheries/, τελευταία επίσκεψη: 04/02/12.

IMO, (2005), «Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the safety of maritime navigation», www.unodc.org/tldb/pdf/, τελευταία επίσκεψη: 19/03/12.

Bowden, A., (2010), «The Economic Cost of maritime Piracy», www.oceansbeyondpiracy.org/, τελευταία επίσκεψη: 20/12/2011.

(2012), «ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 4058 Παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους φρουρούς σε εμπορικά πλοία και άλλες διατάξεις», www.ethemis.gr/wp-content/uploads/2012/03/N.-4058.pdf, [πρόσβαση 26/03/12].

Θεοδωρόπουλος, Σ., Λεκάκου, Μ., Πάλλης, Θ., Τσελέντης, Β., Τριανταφυλλίδου Α., Δενιόζος, Ν., (2007), «Κριτική αποτίμηση των προτάσεων της Πράσινης Βίβλου για μια μελλοντική θαλάσσια πολιτική της ΕΕ», www.eliamep.gr/wp-content/uploads/, τελευταία επίσκεψη: 13/04/12.

(2012), «58000 λαθρομετανάστες πέρασαν Ευρώπη, μέσω Μεσογείου. 1500 πνίγηκαν», www.crisi-greece.blogspot.com/2012/02/58000-1500.html, τελευταία επίσκεψη: 21/04/12.

ΥΘΥΝΑΛ, (2011), «Λαθρομετανάστευση. Συνοπτική παρουσίαση του φαινομένου», www.yen.gr/yen.chnm?prnbr=32021, τελευταία επίσκεψη: 21/04/12.

ΥΘΥΝΑΛ, (2011b), «Το πρόβλημα της λαθρομετανάστευσης μέσω θαλάσσης στη χώρα μας», www.yen.gr/yen.chnm?prnbr=29312, τελευταία επίσκεψη: 22/04/12.

(2012), «Η ΕΕ ξεκίνησε τη μελέτη ίδρυσης ευρωπαϊκής ακτοφυλακής», www.defence-point.gr/news/?p=41076, τελευταία επίσκεψη: 22/04/12.

Europa, (2007), «Πρωτόκολλο κατά της λαθραίας μεταφοράς μεταναστών δια ξηράς, αέρος και θαλάσσης», www.europa.eu/legislation_summaries_security/, τελευταία επίσκεψη: 12/04/12.

«About MSCHOA and OP ATALANTA», (2011), www.mschoa.org/Pages/About.aspx, τελευταία επίσκεψη: 07/01/2012.

Hanson, S., «Combating Maritime Piracy», (2010), www.cfr.org/france/Combating-maritime-piracy/p18376, τελευταία επίσκεψη: 04/01/2012.

«Sea patrols in the Mediterranean to combat illegal immigration», 2012, www.west.info.eu/, τελευταία επίσκεψη: 04/03/2012.

Knop, L., (2011), «Piracy at sea Reaching the Executive Decision», www.maritime-executive.com/article/ τελευταία επίσκεψη: 27/12/2011.

Kontorovich, E., (2009), «Piracy and International Law», www.globallawforum.org/ViewPublication.aspx?ArticleId=96, τελευταία επίσκεψη: 13/01/2012.

Knaup, H., «Robbery on the High Seas Too Lucrative to Refuse», www.spiegel.de/international/world/0,5118,768770,00.html, τελευταία επίσκεψη: 23/12/2011.

Economist Print Edition leaders, (2011), «Piracy off the coast of Somalia is getting worse. Time to act», www.economist.com/node/, τελευταία επίσκεψη: 04/01/2012.

(2011), «About MSCHOA and OP ATALANTA», www.mschoa.org/Pages/About.aspx τελευταία επίσκεψη: 07/01/2012.

Middleton, R., (2008), «Piracy in Somalia. Threatening global trade, feeding Local wars», www.chathamhouse.org/sites/default/files/public/Research/Africa/, τελευταία επίσκεψη: 20/12/2011.

CBP.gov, (2008), «Container Security Initiative», www.cbp.gov/xp/cgov/xp/newsroom/ τελευταία επίσκεψη: 20/03/2012.

DHS, «Secure Freight Initiative», www.dhs.gov/files/programs/, τελευταία επίσκεψη: 21/03/2012.

Commission of the European communities, (2009), «Towards the integration of maritime surveillance: A common information sharing environment for the EU maritime domain», www.eur-lex.europa.eu/LexUriServ/, τελευταία επίσκεψη: 23/12/2011.

Commission of the European Commission, (2010), «A Draft Roadmap towards establishing the Common Information Sharing Environment for the surveillance of the EU maritime domain», www.europolitics.info/, τελευταία επίσκεψη: 23/12/2011.

EU, (2007), «REGULATION (EC) No 863/2007 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 11 July 2007 establishing a mechanism for the creation of Rapid Border Intervention Teams and amending Council Regulation (EC) No 2007/2004 as regards that mechanism and regulating the tasks and powers of guest officers», www.frontex.europa.eu/assets/Legal.basis/, τελευταία επίσκεψη: 23/02/2012.