



**ΣΧΟΛΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ,
ΤΕΧΝΩΝ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΤΜΗΜΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ, ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΑΙ
ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ – ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ: ΟΙ
ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΤΟ
ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΤΑΣΤΟΛΗΣ ΤΟΥ
ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ**

ΣΠΑΝΟΥΔΗ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2024



**ΣΧΟΛΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ,
ΤΕΧΝΩΝ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ, ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΑΙ
ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ – ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ: ΟΙ
ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΤΟ
ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΤΑΣΤΟΛΗΣ ΤΟΥ
ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ**

**Διατριβή η οποία υποβλήθηκε προς απόκτηση εξ
αποστάσεως μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών στις Διεθνείς
Σχέσεις, τη Στρατηγική και την Ασφάλεια στο
Πανεπιστήμιο Νεάπολις**

ΣΠΑΝΟΥΔΗ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2024

Πνευματικά δικαιώματα

Copyright © Αναστασία Σπανούδη, 2024

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Η έγκριση της διατριβής από το Πανεπιστημίου Νεάπολις δεν υποδηλώνει απαραίτητως και αποδοχή των απόψεων του συγγραφέα εκ μέρους του Πανεπιστημίου.

Ή ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

Η Σπανούδη Αναστασία, γνωρίζοντας τις συνέπειες της λογοκλοπής, δηλώνω υπεύθυνα ότι η παρούσα εργασία με τίτλο «Θαλάσσια Πειρατεία – Τρομοκρατία: Οι Συνέπειες στη Διεθνή Ασφάλεια και το Νομικό Πλαίσιο Καταστολής του Φαινομένου», αποτελεί προϊόν αυστηρά προσωπικής εργασίας και όλες οι πηγές που έχω χρησιμοποιήσει, έχουν δηλωθεί κατάλληλα στις βιβλιογραφικές παραπομπές και αναφορές. Τα σημεία όπου έχω χρησιμοποιήσει ιδέες, κείμενο ή/και πηγές άλλων συγγραφέων, αναφέρονται ευδιάκριτα στο κείμενο με την κατάλληλη παραπομπή και η σχετική αναφορά περιλαμβάνεται στο τμήμα των βιβλιογραφικών αναφορών με πλήρη περιγραφή.

Η Δηλούσα

Σπανούδη Αναστασία

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη	8
Κεφάλαιο 1 ^ο – Εισαγωγή	10
1.1 Ένας παγκόσμιος προβληματισμός	10
1.2 Στόχος της Εργασίας & Ερευνητικά Ερωτήματα.....	13
1.3 Μεθοδολογία & Δομή.....	14
Κεφάλαιο 2 ^ο – Θαλάσσια Πειρατεία - Τρομοκρατία	16
2.1 Ορισμοί – Θεωρητικό Πλαίσιο	16
2.2 Ομοιότητες & Διαφορές Πειρατείας – Τρομοκρατίας.....	18
2.2.1 Το Κίνημα των Νέων Πολεμιστών (Harakat al-Shabaad al- Mujahidden).....	19
2.3 Οι περιπτώσεις Santa Maria & Achille Lauro	20
2.3.1 Η Σύμβαση SUA ως απόρροια της περίπτωσης Achille Lauro.....	21
2.4 Ο Ρόλος των Μη-Κρατικών Δρώντων	25
2.5 Συνέπειες στη Ναυτιλία & το Παγκόσμιο Εμπόριο.....	28
2.6 Γεωπολιτική Σημασία των Περιοχών Αυξημένου Κινδύνου	34
2.6.1 Gulf of Aden.....	34
2.6.2 Gulf of Guinea.....	37
2.6.3 Νοτιοανατολική Ασία – Ινδικός - Malacca Straits	39
Κεφάλαιο 3 ^ο – Νομικό Πλαίσιο, Διεθνείς Οργανισμοί / Συμβάσεις & Ο Ρόλος της Διεθνούς Κοινότητας.....	41
3.1 Η Πειρατεία ως Έγκλημα Οικουμενικής Δικαιοδοσίας.....	41
3.1.2 Εξαιρέσεις της Αποκλειστικής Δικαιοδοσίας του Κράτους Σημαίας σε Ανοικτή Θάλασσα.....	42
3.2 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) & Διεθνείς Συμβάσεις.....	43
3.3 ΕΕ – NATO.....	47
Κεφάλαιο 4 ^ο - Μελέτες Περίπτωσης	50
4.1 Η πειρατική δραστηριότητα στη Σομαλία.....	50
4.2 Πειρατεία στη Νιγηρία & Το παράνομο εμπόριο πετρελαίου	54
4.2.1 MEND – Το Κίνημα της Απελευθέρωσης του Δέλτα του Νίγηρα.....	55

Κεφάλαιο 5 ^ο – Πολιτικές Αντιμετώπισης & Μέτρα Πρόληψης	57
5.1 Παρατηρήσεις.....	57
5.2 Μέτρα Πρόληψης.....	58
5.2.1 Ένοπλοι Φρουροί.....	60
Συμπεράσματα – Προτάσεις.....	61
Βιβλιογραφία	64

Κατάλογος Εικόνων/Διαγραμμάτων

Εικόνα 1 Δράση της οργάνωσης Al-Shabaab στη Σομαλία.....	20
Εικόνα 2 Ναυτιλιακές Διαδρομές στην Ερυθρά Θάλασσα.....	30
Εικόνα 3 Κόλπος Άντεν	34
Εικόνα 4 Κόλπος της Γουϊνέας.....	37
Εικόνα 5 Στενά της Μαλάκκα.....	39
Διάγραμμα 1 Περιστατικά στην Αφρική (2018-2022).....	38

AKRONYMIA

AMISOM	African Union Mission in Somalia
ASEAN	Association of South East Asian Nations
BIMCO	Baltic International Maritime Council
BMP	Best Management Practices
CMF	Combined Maritime Force
CSC	Convention for Safe Containers
FAL	Convention on Facilitation of International Maritime Traffic
HOA	Horn Of Africa
IMO	International Maritime Organization
LL	Load Line
NAVFOR	Naval Force
SOLAS	Convention for the Safety of Life at Sea
STCW	Convention on Standards of Training, Certification & Watchkeeping for Seafarers
STP	Secure Trading Protocol
SUA	Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation
UNODC	United Nations Office on Drugs and Crime
WMD	Weapons of Mass Destruction

Ονοματεπώνυμο Φοιτήτριας: Σπανούδη Αναστασία

Τίτλος Μεταπτυχιακής Διατριβής: «Θαλάσσια Πειρατεία – Τρομοκρατία: Οι Συνέπειες στη Διεθνή Ασφάλεια και το Νομικό Πλαίσιο Καταστολής του Φαινομένου»

Η παρούσα Μεταπτυχιακή Διατριβή εκπονήθηκε στο πλαίσιο των σπουδών για την απόκτηση εξ αποστάσεως μεταπτυχιακού τίτλου στο Πανεπιστήμιο Νεάπολις και εγκρίθηκε στις [ημερομηνία έγκρισης] από τα μέλη της Εξεταστικής Επιτροπής.

Εξεταστική Επιτροπή:

Πρώτη επιβλέπουσα (Πανεπιστήμιο Νεάπολις Πάφος) Γαβριήλ Ελένη [βαθμίδα, υπογραφή]

Μέλος Εξεταστικής Επιτροπής: Φακιολάς Ευστάθιος [βαθμίδα, υπογραφή]

Μέλος Εξεταστικής Επιτροπής: Τσαρδανίδης Χαράλαμπος [βαθμίδα, υπογραφή]

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά την επιβλέπουσα καθηγήτριά μου, κυρία Ελένη Γαβριήλ, για την πολύτιμη καθοδήγηση και υποστήριξή της κατά τη διάρκεια εκπόνησης της διπλωματικής μου εργασίας. Παράλληλα, οφείλω να ευχαριστήσω την οικογένειά μου για την συμπαράσταση και συνεχή ενθάρρυνση για την επίτευξη των στόχων μου.

Περίληψη στα Ελληνικά

Η παρούσα μελέτη ασχολείται κυρίως με το θέμα της θαλάσσιας πειρατείας και της τρομοκρατίας, επικεντρώνοντας στην αυξημένη επικινδυνότητα αυτών των φαινομένων στον σύγχρονο κόσμο. Αναδεικνύεται η σημασία της θαλάσσιας ασφάλειας στο πλαίσιο της παγκόσμιας ειρήνης και οικονομίας, αναλύοντας πιο εξειδικευμένα τις γεωγραφικές περιοχές τις Σομαλίας και της Νιγηρίας ως βασικά επίκεντρα της πειρατικής δραστηριότητας. Η πειρατεία και η τρομοκρατία παρουσιάζονται ως παγκόσμια ζητήματα που επηρεάζουν την ασφάλεια των θαλάσσιων διαδρομών και διαταράσσουν την διεθνή ναυτιλία και εμπορία. Αναλύονται οι αιτίες και τα κίνητρα που οδηγούν στην πειρατεία, όπως η φτώχεια, η ανεργία, η πολιτική αστάθεια και η αδυναμία των κρατών αυτών να ελέγξουν τα χωρικά τους ύδατα και να τα προφυλάξουν. Επισημαίνεται, επίσης, η σχέση μεταξύ της πειρατείας και της τρομοκρατίας, καθώς ορισμένες πειρατικές ομάδες εμπλέκονται ενδεχομένως σε τρομοκρατικές δράσεις ή χρησιμοποιούν τρομοκρατικές μεθόδους για να επιτύχουν αποτελεσματικότερα τους στόχους τους. Παράλληλα, τονίζεται το αντίκτυπο της πειρατείας στη διεθνή κοινότητα και εξετάζονται διάφορες στρατηγικές και μέθοδοι που χρησιμοποιούνται για την καταπολέμησή της. Τέλος, συζητείται η σημασία της διεθνούς συνεργασίας και των νομικών πλαισίων, καθώς και ο ρόλος διάφορων διεθνών οργανισμών και κρατών στην αντιμετώπιση αυτών των απειλών.

Λέξεις κλειδιά: Θαλάσσια Πειρατεία, Τρομοκρατία, Διεθνείς Οργανισμοί, Σομαλία

Περίληψη στην Αγγλική Γλώσσα

The current study primarily focuses on the issue of maritime piracy and terrorism, centering on the heightened danger these phenomena pose in today's world. It underscores the importance of maritime security within the context of global peace and the economy, delving more specifically into the geographic regions of Somalia and Nigeria as primary centers of pirate activity. Piracy and terrorism are presented as global issues that impact the safety of maritime routes and disrupt international shipping and trade. The study analyzes the causes and motivations behind piracy, such as poverty, unemployment, political instability, and the inability of these states to control and safeguard their territorial waters. Additionally, the relationship between piracy and terrorism is highlighted, as certain pirate groups may potentially engage in terrorist acts or use terrorist methods to more effectively achieve their goals. The impact of piracy on the international community is emphasized, and various strategies and methods used to combat it are examined. Finally, the study discusses the significance of international cooperation and legal frameworks, as well as the role of various international organizations and states in addressing these threats.

Keywords: Maritime Piracy, Terrorism, International Organizations, Somalia

Κεφάλαιο 1^ο – Εισαγωγή

1.1 Ένας παγκόσμιος προβληματισμός

Η θαλάσσια τρομοκρατία και πειρατεία αντιπροσωπεύουν ένα σημαντικό πρόβλημα της σύγχρονης παγκόσμιας ασφάλειας, καθώς η επικαιρότητά τους αυξάνεται διαρκώς. Στον σύγχρονο κόσμο, όπου οι θαλάσσιες οδοί αποτελούν σημαντικό μέρος του παγκόσμιου εμπορίου, η απειλή της θαλάσσιας τρομοκρατίας και πειρατείας έχει σοβαρές συνέπειες για την παγκόσμια οικονομία και ειρήνη. Η επικαιρότητα αυτών των φαινομένων ενισχύεται από την αύξηση των πειρατικών επιθέσεων σε κρίσιμες περιοχές, όπως η Σομαλία, οι ακτές της Δυτικής Αφρικής και η Νοτιοανατολική Ασία. Τα κίνητρα των πειρατών και των τρομοκρατών στη θάλασσα ποικίλλουν, αλλά η απειλή αυτή εκδηλώνεται μέσω αυξημένων επιθέσεων και βίας, απαιτώντας συντονισμένες και αποτελεσματικές διεθνείς αντιδράσεις.

Στον 21ο αιώνα, η αύξηση της τρομοκρατίας αποτελεί σοβαρό πρόβλημα διεθνώς, με τη διάδοση όπλων μαζικής καταστροφής να αυξάνει τους κινδύνους για την παγκόσμια ασφάλεια. Η τεχνολογία έχει διευκολύνει την εξάπλωση εξτρεμιστικών ιδεών και έχει κάνει την τρομοκρατία μια μη συμβατική απειλή. Ο Walter Laqueur, ειδικός στη μελέτη της τρομοκρατίας, επισημαίνει ότι «η τρομοκρατία είναι δύσκολο να οριστεί λόγω της πολυπλοκότητας και της εξελισσόμενης φύσης της». Περιγράφει την τρομοκρατία ως τη χρήση ή την απειλή χρήσης βίας κατά κυρίως αμάχων ή μη στρατιωτικών στόχων, με στόχο την επίτευξη πολιτικών, ιδεολογικών ή κοινωνικών αλλαγών.

Ιστορικά, η εξέλιξη της τρομοκρατίας μπορεί να χωριστεί σε τέσσερις κύριες περιόδους. Η αρχή της πρώτης περιόδου θεωρείται πως έχει τις ρίζες της στην περίοδο της Γαλλικής Επανάστασης, με τις δράσεις των Ιακωβίνων και φτάνει μέχρι την έναρξη του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου. Για τη δημιουργία της νέας κοινωνικής δομής τους, οι Ιακωβίνοι κατέφυγαν σε πρακτικές βίας και τρομοκρατίας ενάντια στην τότε αριστοκρατία. Αυτό περιλάμβανε τις εκτελέσεις ανθρώπων με βάση την αριστοκρατική τους προέλευση, χωρίς άλλη δικαιολογία (Νάκης, 2020). Κατ' αυτόν τον τρόπο, η τρομοκρατία χρησιμοποιήθηκε ως εργαλείο για την τιμωρία των αντιτιθέμενων στην επαναστατική διαδικασία. Το «*Système regime de la terreur*» αποτελεί επίσης μια ένδειξη της ερμηνείας του όρου «τρομοκρατία» σύμφωνα με το Λεξικό της Γαλλικής Επανάστασης, αποδεικνύοντας πως η Επανάσταση εδραίωσε την έννοια της τρομοκρατίας ως μέσο εξουσίας.

Η επόμενη φάση ξεκινά με το σημαντικό γεγονός της δολοφονίας του Αρχιδούκα της Αυστρίας, Φραγκίσκου Φερδινάνδου στις 28 Ιουνίου 1914, η οποία σήμανε την αφετηρία του πολέμου. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, η τρομοκρατία αναπτύχθηκε με βάση εθνικιστικά, ανταποικιακά, και απελευθερωτικά κίνητρα, με επίκεντρο κυρίως τις περιοχές της Ινδοκίνας, της Ινδονησίας, της Μαλαισίας, της Ινδίας και της Αλγερίας (Palmer, 2005).

Η τρίτη φάση εκτυλίσσεται κατά την περίοδο του Ψυχρού Πολέμου, όπου αναδύονται τα πρώτα μαρξιστικά, λενινιστικά και μαοϊκά φοιτητικά κινήματα, με τις δράσεις τους να χαρακτηρίζονται από αντιαμερικανισμό, αντιιμπεριαλισμό και αντικαπιταλισμό. Αυτή η περίοδος επισημαίνεται από την άνοδο ισχυρών τρομοκρατικών οργανώσεων όπως η Γερμανική Φράξια Κόκκινου Στρατού (Rote Armee Fraktion), οι Ερυθρές Ταξιαρχίες (Brigade Rosse), η 17 Νοέμβρη και ο Επαναστατικός Λαϊκός Αγώνας στην Ελλάδα, η Ιρλανδική IRA, η Ισπανική ETA και η Οργάνωση για την Απελευθέρωση της Παλαιστίνης (ΟΑΠ). Η τέταρτη και τρέχουσα φάση ξεκινά από τη δεκαετία του 1990 και συνεχίζεται μέχρι σήμερα, με σημαντικότερο γεγονός τις επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 στις Ηνωμένες Πολιτείες, καθώς και τις επιθέσεις στη Μαδρίτη το 2004 και στο Λονδίνο το 2005, όπου ο φανατικός Ισλαμισμός αναδείχθηκε ως κύριος πρωταγωνιστής (Χατζηαυγουστίδης, 2011).

Μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11^{ης} Σεπτεμβρίου, ιδιαίτερη ανησυχία έχει προκληθεί μεταξύ των ναυτιλιακών κοινοτήτων σε σχέση με την πιθανότητα τρομοκρατικών επιθέσεων ενάντια σε πλοία ή στόχων όπως λιμενικές εγκαταστάσεις, χρησιμοποιώντας πλοία ως τρομοκρατικά όπλα με τον ίδιο τρόπο που χρησιμοποιήθηκαν τα αεροπλάνα για την καταστροφή των Δίδυμων Πύργων στην Νέα Υόρκη (Joubert, 2013, σ.111). Από την άλλη πλευρά, η πειρατεία ως παραδοσιακή σοβαρή απειλή για τη ναυτιλιακή ασφάλεια δεν είχε ποτέ εξαλειφθεί αλλά αντίθετα δεδομένης της φύσεως και των δύο εγκληματικών δραστηριοτήτων, η πειρατεία στην ανοιχτή θάλασσα εξελίσσεται σε τακτική “κλειδί” τρομοκρατικών ομάδων καθώς πολλοί από τους σημερινούς πειρατές είναι τρομοκράτες με ιδεολογικές τάσεις και ευρεία πολιτική ατζέντα. Η αλληλεπίδραση μεταξύ πειρατείας και θαλάσσιας τρομοκρατίας αποτελεί μια σημαντική απειλή για τις παγκόσμιες αγορές, δεδομένου ότι ένα μεγάλο μέρος του παγκόσμιου εφοδιασμού σε πετρέλαιο και φυσικό αέριο, καθώς και πολλά φορτία, διακινούνται μέσω θαλάσσιων διαδρομών που είναι επικίνδυνες για πειρατικές ενέργειες, όπως η Νότια Σινική Θάλασσα, τα Στενά της Μάλακα, και οι ανατολικές και δυτικές ακτές της Αφρικής, όπως στη Νιγηρία και τη Σομαλία (un.org, 2012).

Η θαλάσσια πειρατεία, ξεπερνώντας την απλή διάσταση ενός ποινικού εγκλήματος, αναδεικνύεται σε μια σοβαρή πρόκληση σε διεθνές επίπεδο, αντιμετωπίζοντας προκλήσεις

που αφορούν τόσο τις κυβερνήσεις όσο και τους διεθνείς οργανισμούς. Οι παράγοντες που συντελούν στην εμφάνιση και την εντατικοποίηση της πειρατικής δραστηριότητας είναι πολύπλοκοι και αλληλεπιδρούν, με πιθανά κίνητρα όπως το κέρδος, ο εκφοβισμός, η πολιτική πίεση και η αποσταθεροποίηση. Παρατηρείται επίσης ότι τα κίνητρα και οι στόχοι των πειρατών διαφέρουν ανάλογα με τη γεωγραφική περιοχή. Για παράδειγμα, στον Κόλπο της Γουινέας, οι πειρατές φαίνεται να επιδιώκουν κυρίως το φορτίο των πλοίων, ιδίως των πετρελαιοφόρων, ενώ στον Κόλπο του Άντεν, η πειρατεία στοχεύει συχνά στην αρπαγή πλοίων, στην αιχμαλωσία ομήρων και στην παρεμπόδιση της διέλευσης διεθνών σκαφών (Σωτηρίου, 2018).

Για να κατανοηθούν επακριβώς οι λόγοι που οδηγούν σε πειρατικές επιθέσεις, είναι απαραίτητη η γνώση του ιστορικού, πολιτικού και κοινωνικού πλαισίου μιας δεδομένης κατάστασης. Η παρούσα μελέτη αναλαμβάνει να διερευνήσει την πειρατεία μέσα από το πρίσμα του διεθνούς δικαίου, παρέχοντας επιπλέον μια λεπτομερή ανάλυση των ειδικών παραγόντων που διαμορφώνουν την πειρατική δράση στο Κέρασ της Αφρικής, με έμφαση στη Σομαλία και τον Κόλπο του Άντεν, τη Νιγηρία και τον Κόλπο της Γουινέας.

Η επικέντρωση της μελέτης στην περιοχή των Σομαλικών ακτών έχει ως βάση την προβληματική σχετικά με τον δυνητικό δεσμό της πειρατείας με το οργανωμένο έγκλημα και την ενδεχόμενη συσχέτισή της με τρομοκρατικές δράσεις, καθώς και την εντατικοποιημένη προσπάθεια διεθνών οργανισμών και αναπτυγμένων κρατών να αναχαιτίσουν και να εξαλείψουν την πειρατική ενέργεια σε αυτή την περιοχή. Αυτή η συγκεκριμένη κατάσταση αποτελεί έναν πολύτιμο τομέα ερευνητικού ενδιαφέροντος για τους μελετητές των διεθνών σχέσεων, που αποσκοπούν στην ανάλυση της έκτασης παγκοσμιοποίησης της κοινωνίας και της επίπτωσης των διεθνών οργανισμών στη διασφάλιση της παγκόσμιας ειρήνης και σταθερότητας. Οι αντιδράσεις μίας ομάδας ή οργάνωσης με σκοπό την εκμετάλλευση του πλούτου της χώρας τους δεν γίνεται ως επί το πλείστον μέσω νομικών θεσμικών πλαισίων αλλά παίρνει τη μορφή ένοπλου κινήματος αντίστασης ως αντίδραση στο αποικιοκρατικό καθεστώς υπό το οποίο τελούσαν κατά την ιστορική εξέλιξη των κρατών τους (Μπόση, 2012). Συνεπώς, η διεθνής αντίδραση, ιδιαιτέρως της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του NATO καθίσταται αναγκαία και σε επαγρύπνηση παρόλο της ύφεσης που εν τω συνόλω παρατηρείται κατά τα τελευταία χρόνια.

1.2 Στόχος της Εργασίας & Ερευνητικά Ερωτήματα

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία έχει ως βασικό στόχο την εξέταση και ανάλυση του σύγχρονου φαινομένου της πειρατείας, περιλαμβάνοντας μια λεπτομερή μελέτη των διάφορων μορφών και εκδηλώσεων της πειρατείας στον σημερινό κόσμο, καθώς και την εξερεύνηση των βασικών αιτίων και κινήτρων που την τροφοδοτούν με έμφαση στην περιοχή της Σομαλίας και της Νιγηρίας όπου παρατηρείται επανεμφάνιση στην ένταση του φαινομένου με διασύνδεση τρομοκρατικών ομάδων.

Ένα βασικό στοιχείο της έρευνας αφορά τη διερεύνηση και ανάλυση των σχέσεων και της αλληλεπίδρασης μεταξύ τρομοκρατικών οργανώσεων και θαλάσσιων πειρατών, με έμφαση στον τρόπο με τον οποίο η τρομοκρατία επηρεάζει και ενδεχομένως ενισχύει τις δραστηριότητες της θαλάσσιας πειρατείας. Στο πλαίσιο αυτό, γίνεται προσπάθεια να κατανοηθούν οι μηχανισμοί μέσω των οποίων οι τρομοκρατικές ομάδες μπορούν να χρησιμοποιούν τη θαλάσσια πειρατεία ως μέσο για την επίτευξη των στόχων τους, ενώ παράλληλα εξετάζονται οι επιπτώσεις αυτής της διασύνδεσης στην παγκόσμια θαλάσσια ασφάλεια και στο διεθνές εμπόριο. Εντός αυτού του πλαισίου, η μελέτη αναλύει τις στρατηγικές και τις πολιτικές που έχουν αναπτυχθεί από τα κράτη και τις διεθνείς οργανώσεις για την αντιμετώπιση και την πρόληψη της θαλάσσιας πειρατείας, με ιδιαίτερο ενδιαφέρον στην αποτελεσματικότητα αυτών των προσεγγίσεων.

Ένας κρίσιμος πυλώνας αυτής της ανάλυσης είναι η εξέταση της νομοθετικής ρύθμισης που προέρχεται από τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας (United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 "UNCLOS"), η οποία υπογράφηκε στο Montego Bay το 1982 (Υπουργείο Εξωτερικών Ελλάδας, 1995). Αυτή η σύμβαση αποτελεί ένα πλήρες νομικό πλαίσιο που ορίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κρατών σε σχέση με την αξιοποίηση και τη διαχείριση των παγκόσμιων ωκεανών και των φυσικών τους πόρων, όπως αναδεικνύεται μέσω της επιτυχημένης νομοθετικής ρύθμισης και των στρατηγικών κατά της τρομοκρατίας (Φλούρος, 2023). Μέσα από την ανάλυση των εφαρμοζόμενων μεθόδων και πρακτικών, η μελέτη στοχεύει να προσφέρει σημαντικές πληροφορίες για τους αρμόδιους σχεδιασμού πολιτικής και τα ενδιαφερόμενα μέρη, ενισχύοντας την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών και συμβάλλοντας στην προληπτική παρέμβαση σε περιπτώσεις πειρατικής δράσης.

Συμπερασματικά, κάποια από τα κύρια ερευνητικά ερωτήματα που προκύπτουν από την μελέτη και θα αναλυθούν παρακάτω είναι τα εξής:

- Πώς εκδηλώνεται η πειρατεία στον σύγχρονο κόσμο και ποια η πολυπλοκότητα των γεωοικονομικών και πολιτικών χαρακτηριστικών τους;
- Πώς επηρεάζει η διασύνδεση μεταξύ τρομοκρατίας και θαλάσσιας πειρατείας την παγκόσμια θαλάσσια ασφάλεια και το διεθνές εμπόριο;
- Ποιες είναι οι προκλήσεις και οι επιτυχίες των διεθνών συνεργασιών στην καταπολέμηση της θαλάσσιας πειρατείας και της τρομοκρατίας στο πλαίσιο της UNCLOS και άλλων διεθνών πρωτοβουλιών;

1.3 Μεθοδολογία & Δομή

Η έρευνα μεθοδολογικά μπορεί να πλαισιωθεί στην κατηγορία της βιβλιογραφικής επισκόπησης. Για την εκπόνησή της πραγματοποιήθηκε μία ευρεία επισκόπηση δευτερογενών κυρίως πηγών, ελληνικών αλλά και ξενόγλωσσων, σε συνδυασμό με μελέτη περιπτώσεων (case studies) καθώς και ψηφιακή και έντυπη, επιστημονική αρθρογραφία και δημοσιεύσεις. Παράλληλα, έγινε συμπερίληψη άρθρων MME διεθνούς εμβέλειας, ενώ ερευνήθηκε σε μικρότερη κλίμακα πρωτογενές υλικό από βάσεις δεδομένων, λαμβάνοντας ως πηγές στοιχεία, από αρμόδιους διεθνείς φορείς.

Το παρόν πόνημα χωρίζεται σε πέντε βασικά επιμέρους κεφάλαια. Το πρώτο κεφάλαιο αφορά την εισαγωγή, όπου παρουσιάζονται οι πρώτες πληροφορίες σχετικά με το θέμα της έρευνας το οποίο επικεντρώνεται στην πειρατική δράση στην ευρύτερη περιοχή της Σομαλίας, θέτεται ο στόχος της εργασίας και η σημαντικότητά της και τα βασικά ερευνητικά ερωτήματα από τα οποία θα προκύψουν τα συμπεράσματα στο τέλος της εργασίας.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, παρουσιάζεται το θεωρητικό πλαίσιο και οι ορισμοί της πειρατείας, σταχυολογείται η σύνδεση της με την τρομοκρατία και τη δράση της ισλαμιστικής οργάνωσης Al-Shabaab, ενώ αναλύονται οι περιπτώσεις των Santa Maria και Achille Lauro καθώς και το απότοκο αυτής της επίθεσης, η Σύμβαση SUA συμπληρωματικά της UNCLOS της Σύμβασης του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας. Εν συνεχεία, εξετάζεται ο ρόλος των μη-κρατικών δρώντων που απειλούν την ασφάλεια της περιοχής, το αντίκτυπο στη ναυτιλία και το διεθνές εμπόριο και εν τέλει η γεωπολιτική σημασία των κρίσιμων

ναυτιλιακών διαύλων και οι επιπτώσεις της πειρατείας στην ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών.

Στο τρίτο κεφάλαιο αναλύεται διεξοδικά το νομικό πλαίσιο που χαρακτηρίζει την πειρατεία ως «έγκλημα οικουμενικής δικαιοδοσίας». Επιπλέον, επισημαίνεται ο ρόλος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και άλλων οργανισμών σε συνδυασμό με διεθνείς συμβάσεις. Εξετάζεται η συμβολή της ΕΕ και του NATO στη διαχείριση των επιπτώσεων της πειρατείας, καθώς και η προσπάθειά τους να αποτρέψουν την εμπλοκή των τοπικών ναυτικών σε παράνομες δραστηριότητες.

Το τέταρτο κεφάλαιο της εργασίας αφορά τις μελέτες περίπτωσης της Σομαλίας και Νιγηρίας ενώ παράλληλα επικεντρώνεται στις κοινωνικές, οικονομικές και πολιτικές αιτίες της πειρατείας, τις επιπτώσεις της στις τοπικές κοινότητες και τις αντιδράσεις των εθνικών και διεθνών αρχών.

Εν κατακλείδι, στο πέμπτο κεφάλαιο παρουσιάζονται οι πολιτικές αντιμετώπισης και τα μέτρα πρόληψης για την πειρατεία καθώς και η ανάγκη για μέτρα που θα βελτιώσουν τις πιθανότητες αντίδρασης σε πειρατικές επιθέσεις, κυρίως με αποτρεπτική δυναμική. Τονίζεται ότι τα υφιστάμενα μέτρα είναι συνήθως αμυντικά και δεν επιλύουν τις βασικές αδυναμίες των κρατών, οι οποίες συμβάλλουν στην ανάπτυξη της πειρατείας.

Η εργασία ολοκληρώνεται με τα συμπεράσματα όπου γίνεται περίληψη των βασικών ευρημάτων και κεντρικών σημείων της εργασίας. Επιπλέον, παρουσιάζεται η σύνδεση με τους αρχικούς στόχους και τα ερευνητικά ερωτήματα της εργασίας.

Στο πλαίσιο της εν λόγω έρευνας, επιλέχθηκε να μη διενεργηθεί λεπτομερής ανάλυση των δράσεων συγκεκριμένων μη κρατικών δρώντων, όπως είναι οι παραστρατιωτικές ομάδες και οι τρομοκρατικές οργανώσεις. Αυτή η επιλογή βασίστηκε στην πρόθεση να εστιαστεί η έρευνα στις διαστάσεις της θαλάσσιας πειρατείας και της αλληλεπίδρασής της με την τρομοκρατία υπό μια πιο γενική οπτική, αντί για την εμβάθυνση σε συγκεκριμένες ομάδες ή πράξεις. Η επικέντρωση σε αυτό το ευρύτερο πλαίσιο επιτρέπει την κατανόηση των δομικών και διεθνών παραμέτρων που επηρεάζουν και διαμορφώνουν τη θαλάσσια ασφάλεια και το διεθνές εμπόριο. Ωστόσο, αναγνωρίζεται ως περιορισμός της έρευνας η μη εξέταση της συγκεκριμένης δυναμικής και των επιπτώσεων των εν λόγω μη κρατικών δρώντων στο φαινόμενο της πειρατείας και της τρομοκρατίας, η οποία θα μπορούσε να αποτελέσει αντικείμενο μελλοντικής έρευνας.

Κεφάλαιο 2^ο – Θαλάσσια Πειρατεία - Τρομοκρατία

2.1 Ορισμοί – Θεωρητικό Πλαίσιο

Η πειρατεία έχει ακμάσει στην ανοικτή θάλασσα για τόσο καιρό όσο υπάρχει θαλάσσια εμπορική δραστηριότητα μεταξύ των κρατών. Ενώ τα περιστατικά και οι μέθοδοι ποικίλουν από μια περιοχή σε μια άλλη, τόσο η πρακτική όσο και οι διατελούντες αυτής φέρουν κοινές ομοιότητες. Η πειρατεία αντιπροσωπεύει μια πράξη αρπαγής στην ανοικτή θάλασσα, συμπεριλαμβανομένων των βασανιστηρίων, της ανθρωποκτονίας, της κατάσχεσης αγαθών και της καταστροφής περιουσίας. Κάθε μία από αυτές τις ενέργειες, που διαπράττεται ανεξάρτητα, θεωρείται εξίσου πειρατεία. Οι πειρατές, επίσης, μπορούν να οριστούν συνοπτικά ως άτομα που υπάρχουν πέρα από το φυσικό πεδίο της κοινωνίας - τόσο στην πραγματική όσο και στη νομική της σφαίρα - οι δραστηριότητες των οποίων έγκεινται έναντι των ατόμων ή του εμπορίου αυτής της κοινωνίας.

Ήταν η Ρωμαϊκή Δημοκρατία που πρώτη έδωσε ορισμό στην πειρατεία και πολλοί από τους νόμους της ισχύουν ακόμη και σήμερα. Καταρχάς, είναι ο διάσημος ορισμός του Κικέρωνα για τους πειρατές ως «*hostis humani generi*», αλλά εξίσου σημαντικοί ήταν οι συνοδευτικοί νόμοι που παρείχε ο Κικέρων και η Ρωμαϊκή Σύγκλητος, οι οποίοι πρώτοι ερμήνευσαν την πειρατεία όχι μόνο ως μια πράξη κατά ατόμων, αλλά κατά του έθνους συνολικά. Οι Ρωμαίοι, όντας ειδήμονες της αποτελεσματικότητας της πειρατείας ως εργαλείο κατά εχθρικών κυβερνήσεων, παρείχαν στο αδίκημα μια κοινή δικαιοδοσία που υπερέβαινε τα παραδοσιακά νομικά όρια, δημιουργώντας έτσι ένα πολύ πρώιμο παράδειγμα διεθνούς δικαίου (Gould, 2013). Ιστορικά, η πειρατεία συνδέεται με τη θαλάσσια εμπορία και τις προσπάθειες ελέγχου των θαλασσίων διαδρόμων. Οι πειρατές, συχνά οργανωμένοι σε ομάδες, πραγματοποιούν επιθέσεις εναντίον πλοίων με σκοπό τη λεηλασία και την απόκτηση πλούτου. Στην παρούσα εποχή, η πειρατεία διατηρεί την εμφάνισή της σε περιοχές εξαιρετικής στρατηγικής σημασίας, όπως η Σομαλία και οι θαλάσσιες περιοχές γύρω από τη Νιγηρία. Αξίζει να αναφερθεί ότι η λέξη "πειρατεία" προέρχεται από το αρχαίο ελληνικό ρήμα «πειράω» που σημαίνει προσπαθώ ή δοκιμάζω. Η αρχαία ελληνική λογοτεχνία, όπως τα ομηρικά έπη, αναφέρεται σε ομάδες που εκτελούσαν επιδρομές κατά ξένων πλοίων ή παραλιακών πόλεων με στόχο τον πλουτισμό και τη σκλαβιά (De Souza, 2002). Στον Μεσαίωνα, ο όρος «πειρατής» χρησιμοποιούνταν για να περιγράψει εκείνους

που λήστευαν πλοία παρανόμως, είτε σε καιρό ειρήνης είτε σε περιόδους πολέμου, ενώ οι «κουρσάροι» ήταν ιδιώτες που εξουσιοδοτούνταν από κρατικές αρχές για να διαπράττουν πειρατικές ενέργειες κατά εχθρικών πλοίων και πόλεων κατά τη διάρκεια πολέμου (Κοντοστάνου, 2017).

Στον σύγχρονο κόσμο, η πειρατεία εκφράζεται μέσω κάθε παράνομης πράξης βίας, αιχμαλωσίας ή λεηλασίας, που διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ενός πλοίου και στοχεύει είτε στην ανοικτή θάλασσα είτε σε περιοχές εκτός της δικαιοδοσίας κάποιου κράτους. Σύμφωνα με τον επισήμως αναγνωρισμένο ορισμό του ΟΗΕ, όπως αυτός περιγράφεται στα άρθρα 100 και 101 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών 1982 (Σύμβαση Περί Δικαίου των Ανοικτών Θαλασσών, 1982), συνέχεια του άρθρου 15 της Σύμβασης της Γενεύης του 1958 (Territorial Sea Convention, 1958) η πειρατεία θεωρείται έγκλημα του διεθνούς δικαίου «*jure gentium*» και καθορίζεται από οποιαδήποτε από τις ακόλουθες πράξεις:

(α) κάθε παράνομη πράξη βίας ή κράτησης, ή κάθε πράξη λεηλασίας, που διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ενός ιδιωτικού πλοίου ή ενός ιδιωτικού αεροσκάφους, και στρέφεται:

(i) στην ανοικτή θάλασσα, εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους, ή εναντίον προσώπων ή περιουσίας που βρίσκονται επί του εν λόγω πλοίου ή αεροσκάφους·

(ii) εναντίον πλοίου, αεροσκάφους, προσώπων ή περιουσίας σε τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους.

(β) οποιαδήποτε πράξη εθελοντικής συμμετοχής στη λειτουργία ενός πλοίου ή αεροσκάφους, με γνώση γεγονότων που το καθιστούν πειρατικό πλοίο ή αεροσκάφος.

(γ) οποιαδήποτε πράξη πρόκλησης ή εσκεμμένης διευκόλυνσης μιας πράξης που περιγράφεται στο υποσημείωμα (α) ή (β).

Αντιθέτως, εάν μια πειρατική ενέργεια διαπραχθεί μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη ενός κράτους, τότε η εν λόγω πράξη διώκεται και τιμωρείται βάσει του εθνικού δικαίου του συγκεκριμένου κράτους, με την προϋπόθεση ότι υπάρχει σχετική νομοθεσία που αφορά την πειρατεία στο ποινικό του κώδικα (Σιούσιουρας και Δαλακλής, 2011).

Σύμφωνα με το άρθρο 101, μόνο οι πράξεις που διαπράττονται για ιδιωτικούς σκοπούς θεωρούνται πράξεις πειρατείας. Ο όρος «ιδιωτικοί σκοποί» αποτελεί μία από τις πιο αμφισβητούμενες πτυχές του ορισμού, ενώ υπάρχει μεγάλη διαμάχη για το αν αυτή η προϋπόθεση αποκλείει από τον ορισμό της πειρατείας τις πολιτικά κινητοποιημένες τρομοκρατικές δραστηριότητες (Fieducik, 2011, σ. 67). Οι συντάκτες του ορισμού στο άρθρο 101 σαφώς δεν εννοούσαν να περιορίσουν την πειρατεία αποκλειστικά σε πράξεις που διαπράττονται από την επιθυμία για κέρδος «*lucri causa*». Ωστόσο, στα άρθρα για τις

ανοικτές θάλασσες που αναπτύχθηκε από την 7η Επιτροπή Θαλάσσιου Δικαίου το 1955, τονίζεται ότι, παρόλο που μια πράξη πειρατείας πρέπει να διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς, η πρόθεση για ληστεία «*animus furandi*» δεν απαιτείται και οι πράξεις πειρατείας μπορεί να υποκινούνται από μίσος και εκδίκηση παρά από την απλή επιθυμία για κέρδος. Το μίσος και η εκδίκηση είναι, στην πραγματικότητα, μερικοί από τους πιο κρίσιμους κινητήριους μοχλούς πίσω από την τρομοκρατία (Fieducik και Burgess, 2011, σ. 229).

Βάσει των προπαρασκευαστικών εργασιών της Σύμβασης της Γενεύης του 1958 και της Σύμβασης της Τζαμάικα του 1982 υπό τη σκέπη των Ηνωμένων Εθνών, η έννοια των ιδιωτικών σκοπών έχει χρησιμοποιηθεί στο άρθρο 101 με σκοπό τον αποκλεισμό από τον ορισμό της πειρατείας δραστηριοτήτων που αναλαμβάνονται από επαναστάτες που δεν έχουν αναγνωριστεί ως μαχόμενο μέρος από το κράτος εναντίον του οποίου πολεμούν, αλλά περιορίζουν τις επιθέσεις τους αποκλειστικά σε στόχους που ανήκουν σε αυτή τη χώρα. Κατά κάποιον τρόπο, επιδίωξαν να αποφύγουν μια κατάσταση όπου τα κυβερνητικά κράτη που πολεμούν εναντίον επαναστατών θα μπορούσαν να χαρακτηρίσουν τις επαναστατικές τους επιχειρήσεις ως πειρατεία (Fieducik, 2011, σ. 67).

2.2 Ομοιότητες & Διαφορές Πειρατείας – Τρομοκρατίας

Στο σύγχρονο διεθνές περιβάλλον, καθώς εξελίσσεται μετά τις καταλυτικές αλλαγές που προκάλεσε η 11η Σεπτεμβρίου του 2001 στην έννοια της παγκόσμιας ασφάλειας, εμφανίζονται η θαλάσσια πειρατεία και η τρομοκρατία. Αυτά τα φαινόμενα, που χρονολογούνται από την παλαιότητα της ανθρώπινης ιστορίας, εντοπίζονται στη σύγχρονη σκηνή με ιδιαίτερη έμφαση. Η προοπτική εξάλειψής τους, εντός του γενικού πλαισίου της παγκόσμιας ανισότητας φαίνεται πρακτικά αδύνατη. Στην ευρύτερη περιοχή της Μέσης Ανατολής, όπου παρατηρούνται περιστατικά θαλάσσιας πειρατείας (όπως στη Σομαλία, τη Νιγηρία, κλπ.) σε συνδυασμό με περιστατικά τρομοκρατίας από την ισλαμιστική εξτρεμιστική ομάδα Al-Shabaab ή αλλιώς «Η Νεολαία», κυρίως κεντρικά και νότια των Σομαλικών ακτών, ερευνητικές αναλύσεις έχουν καταδείξει την ύπαρξη κοινωνικών, οικονομικών και πολιτικών κενών σε θέματα ανάπτυξης, θεσμών, πολιτισμού και δικαίου.

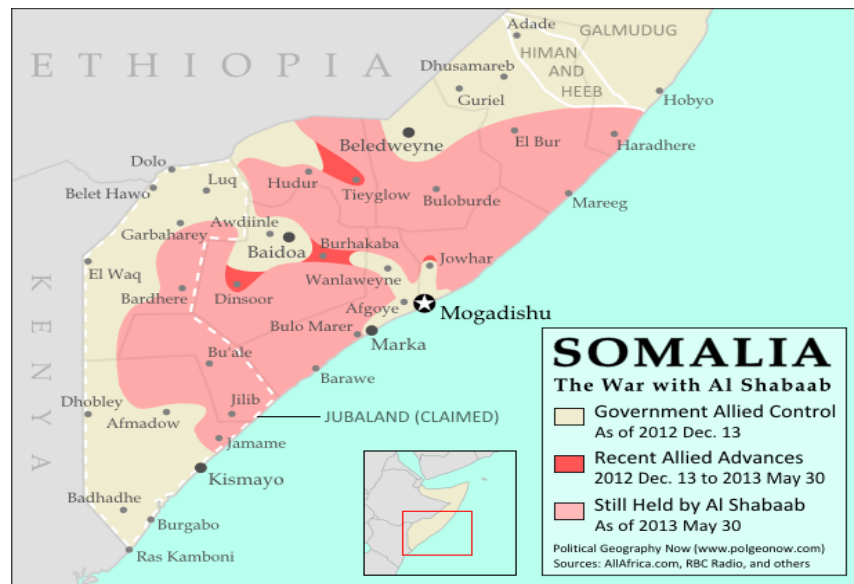
Η θαλάσσια πειρατεία θεωρείται ως εγκληματική δραστηριότητα, ενώ οι τρομοκρατικές οργανώσεις υπόκεινται στη διερεύνηση των ιδεολογικών και πολιτικών τους πεποιθήσεων, συνδυαστικά με τις εγκληματικές πράξεις τους. Συνεπώς, παρά τις διαφορές τους, δηλαδή τη διαφορετικότητα ανάμεσα στους πειρατές και τρομοκράτες, η διεθνής κοινότητα επικεντρώνει την προσοχή της στη δυνητική συνεργασία τους. Η ενδεχόμενη ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ τους θα μπορούσε να προκαλέσει σοβαρά προβλήματα στο διεθνές

εμπόριο, που διεξάγεται μέσω των θαλασσίων οδών, με αντίκτυπο στη διεθνή αγορά και απειλή για την ευημερία των πολιτών των δυτικών χωρών (Κοντοστάνου, 2017).

Προς στιγμήν, οι εξτρεμιστικοί ισλαμιστές που δρουν σε αυτές τις περιοχές εκμεταλλεύονται τη θαλάσσια πειρατεία για τα οφέλη τους, ενώ οι πειρατές δεν αποδέχονται τον εξτρεμισμό σε θέματα θρησκείας. Εν αντιθέσει, διατηρούν κοσμική προσέγγιση στα πολιτικά και διαθέτουν τους πόρους που αποκτούν από τις ληστείες τους για άλλες επιλογές εκτός της σφαίρας επιρροής των μελών από τις τρομοκρατικές ομάδες. Ουσιαστικά, οι τρομοκράτες δύνανται να ανανεώνουν τα οπλικά τους συστήματα, ενώ οι πειρατές, μέσω της συνεργασίας με τους εξτρεμιστές, διασφαλίζουν την απαραίτητη προστασία για τη συνέχιση των πειρατικών τους επιχειρήσεων (Shukri, 2017: Μπόση, 2012). Συνοπτικά, η συνεργασία ωφελεί και τις δύο πλευρές, με τους ρόλους τους να είναι διακριτοί.

2.2.1 Το Κίνημα των Νέων Πολεμιστών (Harakat al-Shabaad al- Mujahidden)

Η al-Shabaab, γνωστή και ως "The Youth" ή "Harakat al-Shabaab al-Mujahideen", είναι μια ισλαμιστική οργάνωση στη Σομαλία που ιδρύθηκε το 2004 μετά την πτώση του Islamic Courts Union από την Transitional Federal Government και τις αιθιοπικές δυνάμεις. Θεωρείται τρομοκρατική οργάνωση από τις ΗΠΑ, Αυστραλία, Νορβηγία και Σουηδία, και στοχεύει στην επιβολή της Sharia και την απομάκρυνση ξένων δυνάμεων από τη Σομαλία. Έχει αριθμό μαχητών μεταξύ 3.000 και 7.000, με πιθανή εκπαίδευση στην Ερυθραία και χρηματοδότηση από πειρατικές δραστηριότητες. Εισήγαγε τις επιθέσεις αυτοκτονίας στη Σομαλία και χρησιμοποιεί ακραίες μεθόδους δικαιοσύνης, ενώ παράλληλα δραστηριοποιείται κυρίως στις νότιες περιοχές της χώρας και έχει κηρύξει ιερό πόλεμο εναντίον της Κένυας κατηγορώντας την για την εκπαίδευση του σομαλικού στρατού, κάτι που η Κένυα αρνείται, παρόλο που αυξημένη στρατιωτική παρουσία καταγράφηκε στα σύνορα μεταξύ των δύο χωρών το 2010. Μια άλλη οργάνωση που δρα στη Σομαλία είναι η al-Hizb al-Islami Salafi (Blanchard, 2018).



Εικόνα 1 Δράση της οργάνωσης Al-Shabaab στη Σομαλία

Πηγή: Political Geography Now, 2013

2.3 Οι περιπτώσεις Santa Maria & Achille Lauro

Μολονότι πρακτικά μπορεί να είναι δύσκολο να διακριθούν οι επαναστατικές δράσεις από την τρομοκρατία, ένα κρίσιμο κριτήριο για αυτή τη διάκριση φαίνεται να είναι εάν η επίθεση της οργάνωσης στοχεύει σε ένα μόνο κράτος ή εάν βλάπτει τα συμφέροντα πολλών χωρών. Θα συγκρίνουμε δύο ευρέως γνωστές περιπτώσεις αρπαγής πλοίων για να αξιολογήσουμε αυτό το κριτήριο. Τα καταληφθέντα πλοία ήταν το Santa Maria το 1961 και το Achille Lauro το 1985.

Το περιστατικό με το Santa Maria το 1961 θεωρείται γενικά ως η πρώτη περίπτωση θαλάσσιας τρομοκρατίας στη σύγχρονη εποχή (Mukherjee and Brownrigg, 2013). Και τα δύο αυτά πλοία καταλήφθηκαν από μέλη οργάνωσης που επιδίωκαν συγκεκριμένους πολιτικούς σκοπούς. Στις δύο επιθέσεις υπήρξε ένα θύμα με θανατηφόρες συνέπειες.

Οι πειρατές του Santa Maria, ωστόσο, ποτέ δεν χαρακτηρίστηκαν ως τρομοκράτες για πολλούς λόγους. Πρώτον και κυριότερο, η κατάληψη αυτού του πορτογαλικού πλοίου έγινε από πορτογάλους πολίτες. Ενήργησαν υπό την εξουσία του γενικού Humberto Delgado, ηγέτη της αντικυβερνητικής αντιπολίτευσης, και η αρπαγή του πλοίου στόχευε να διευκολύνει την κατάληψη της εξουσίας στην Πορτογαλία. Εξίσου σημαντικό είναι ότι κανένας πολίτης άλλης χώρας δεν υπέστη βλάβη εκτός του μοναδικού θύματος, τον τρίτο αξιωματικό του πλοίου από την Πορτογαλία (Willig, 1961, σ.299). Στη δίκη που διεξήχθη

στη Βραζιλία, το δικαστήριο όχι μόνο δεν χαρακτήρισε την πειρατεία ως τρομοκρατική επίθεση, αλλά αρνήθηκε επίσης να κατατάξει τους εγκληματίες ως πειρατές, όπως ισχυρίστηκε η Πορτογαλία. Αυτό δικαιολογήθηκε από τα πολιτικά κίνητρα πίσω από την πράξη και το γεγονός ότι ήταν απευθυνόμενη αποκλειστικά εναντίον της πορτογαλικής κυβέρνησης (Fieducik, 2011, σ. 67: Treves, 2009, σ.402).

Η αρπαγή του Achille Lauro το 1985 ήταν διαφορετική. Με την αρπαγή του πλοίου, μέλη του Μετώπου Απελευθέρωσης της Παλαιστίνης δρούσαν ενάντια στην ισραηλινή κυβέρνηση, απαιτώντας την απελευθέρωση αρκετών δεκάδων Παλαιστινίων από ισραηλινές φυλακές ως αντάλλαγμα για τους ανθρώπους που έγιναν ομήροι στο πλοίο. Το θανατηφόρο θύμα από την ομάδα των επιβατών δεν ήταν, ωστόσο, Ισραηλινός αλλά Αμερικανός πολίτης και το υπό κατάληψη πλοίο ήταν υπό ιταλική σημαία. Οι ενέργειες των πειρατών είχαν πολιτικά κίνητρα και ήταν ενάντια στα συμφέροντα αρκετών χωρών. Υπό τέτοιες συνθήκες, η αρπαγή του Achille Lauro χαρακτηρίστηκε ως πράξη τρομοκρατίας και όχι ως πειρατεία ή επανάσταση (Σωτηρίου, 2018: Παπαϊωάννου, 2023).

Σύμφωνα με τον D.R. Burgess, οι τρομοκράτες χρησιμοποιούν τον τρόπο δράσης «*modus operandi*» των πειρατών και διαπράττουν οι ίδιοι πράξεις πειρατείας για να αποκτήσουν κεφάλαια για τις επιχειρήσεις τους (Burgess, 2005, σ.293). Οι πειρατές είτε καθοδηγούνται από τρομοκρατικές οργανώσεις είτε θεωρούνται απλώς ωφέλιμοι από αυτές. Σήμερα, οι σχέσεις μεταξύ τρομοκρατών και πειρατών είναι τόσο στενές που μπορούμε να δημιουργήσουμε τον όρο "*piraterrorism*" για να περιγράψουμε αυτό το φαινόμενο (Fieducik and Burgess, 2011, σ.312).

2.3.1 Η Σύμβαση SUA ως απόρροια της περίπτωσης Achille Lauro

Μέχρι πρόσφατα, θεωρούνταν ότι ο παραδοσιακός ορισμός της πειρατείας, όπως περιέχεται στις δικαστικές αποφάσεις και τελικά κωδικοποιήθηκε στις διεθνείς συμβάσεις, αποτελούσε επαρκή βάση για τον προσδιορισμό όχι μόνο των ουσιαστικών χαρακτηριστικών του αδικήματος της πειρατείας, αλλά και για τον προσδιορισμό των μέτρων που θα μπορούσαν να λάβουν τα επιμέρους κράτη για την αντιμετώπιση πράξεων πειρατείας, και ατόμων που φέρονται να έχουν συμμετάσχει σε τέτοιες πράξεις.

Οι ερωτήσεις που τέθηκαν από τα περιστατικά με τα πλοία Santa Maria και Achille Lauro δεν θεωρήθηκαν ως σοβαρές προκλήσεις για τη συνεχιζόμενη ισχύ αυτής της συναίνεσης. Η γενική άποψη της εποχής ήταν ότι τα αδικήματα που διαπράχθηκαν σε αυτά τα περιστατικά δεν ταίριαζαν πλήρως στα καθορισμένα πλαίσια για την πειρατεία κάτω από

το παραδοσιακό διεθνές δίκαιο ή στις σχετικές διατάξεις των συμβάσεων του 1958 και 1982 (Halberstam, 1988). Για αυτόν τον λόγο θεωρήθηκε αναγκαίο να συμπληρωθεί ο νόμος με ένα νέο καθεστώς για την αντιμετώπιση αυτών των νέων αδικημάτων, αποτέλεσμα του οποίου ήταν η εισαγωγή του νέου αδικήματος της «ένοπλης ληστείας κατά πλοίων» ως ξεχωριστή, αν και συναφή, απειλή για τη διεθνή ναυτιλία.

Η εμφάνιση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στη θάλασσα ήταν σχετικά σπάνια κατά τη διάρκεια του Ψυχρού Πολέμου. Δεν ήταν πριν από τα τέλη της δεκαετίας του '90 που η αύξηση αυτών των εγκλημάτων άρχισε να προκαλεί σοβαρές ανησυχίες. Ο αριθμός των περιστατικών στη μετά-Ψυχροπολεμική εποχή έχει αυξηθεί κυρίως λόγω της πολιτικής και οικονομικής αστάθειας και της φτώχειας στις αναπτυσσόμενες χώρες. Επιπλέον, καθώς οι ΗΠΑ και η πρώην Σοβιετική Ένωση μερικώς απέσυραν τις ναυτικές τους δυνάμεις από το Νότιο Ημισφαίριο, ιδιαίτερα στον Ινδικό Ωκεανό, ο έλεγχος των κρατών στην περιοχή χαλάρωσε, γεγονός που συνέβαλε στην κλιμάκωση της θαλάσσιας βίας (Ishii, 2014).

Πράγματι, το Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών, ακολουθώντας την καθοδήγηση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), έχει αναγνωρίσει τη διττή φύση της τρέχουσας απειλής που αντιμετωπίζει η διεθνής ναυτιλία. Στο ψήφισμά του 1816 της 2ης Ιουνίου 2008, το Συμβούλιο Ασφαλείας τόνισε την ανάγκη καταπολέμησης τόσο των παραδοσιακών πράξεων πειρατείας, όσο και της «ένοπλης ληστείας κατά πλοίων» η οποία ορίζεται ως: «κάθε παράνομη πράξη βίας ή κράτησης ή κάθε πράξη λεηλασίας, ή απειλή για αυτές, άλλης από μια πράξη πειρατείας, κατευθυνόμενη ενάντια σε ένα πλοίο ή σε πρόσωπα ή περιουσία επί του πλοίου, εντός της δικαιοδοσίας ενός κράτους για τέτοια αδικήματα» (Liss, 2016).

Το περιστατικό με το Achille Lauro, αποτέλεσε αφορμή για την Ιταλική κυβέρνηση, η οποία αντιλήφθηκε το νομικό κενό που υπήρχε, να πρωτοστατήσει σε μια πρωτοβουλία που οδήγησε στη δημιουργία της Σύμβασης της Ρώμης του 1988 για την Καταπολέμηση των Παράνομων Πράξεων ενάντια στην Ασφάλεια της Θαλάσσιας Ναυσιπλοΐας (SUA Convention). Η σύμβαση αυτή, παρόλο που δεν αναφέρει ειδικά την πειρατεία, επιβάλλει στα κράτη την υποχρέωση να καταστήσουν ποινικά διώξιμες διάφορες παράνομες και τρομοκρατικές πράξεις που συμβαίνουν σε πλοία, χωρίς όμως να επιβάλλει την οικουμενική δικαιοδοσία για την καταστολή τους (Francioni, 1988). Πολλά από τα αδικήματα που καλύπτονται από αυτή τη σύμβαση θα ήταν πράξεις πειρατείας εάν διαπράττονταν σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS), όπως για παράδειγμα η ένοπλη ληστεία στη θάλασσα (Κωνσταντόπουλος, 2019: Petta, 2023). Παρόλα αυτά, η SUA δεν έχει ακόμη γνωρίσει ευρεία αποδοχή από τη διεθνή κοινότητα, παρόλο που λειτουργεί ως συμπληρωματική της UNCLOS.

Πιο αναλυτικά, η Διεθνής Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) ορίζει την πειρατεία με έναν περιορισμένο τρόπο, απαιτώντας την εμπλοκή δύο πλοίων. Αυτό σημαίνει ότι περιστατικά όπως η κατάληψη ενός πλοίου από μέλη του πληρώματος ή τους επιβάτες του, η απαγωγή του πληρώματος ή των επιβατών για λύτρα, ή στρατιωτικές επιθέσεις κατά ενός πλοίου από πολεμικά πλοία ή άλλα κυβερνητικά εξουσιοδοτημένα σκάφη, δεν θεωρούνται πειρατεία σύμφωνα με αυτή τη σύμβαση (Κοντοστάνου, 2017). Συμπληρωματικά, η SUA και το Πρωτόκολλο του 1988 για την Καταπολέμηση Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας Σταθερών Πλατφορμών που βρίσκονται εντός της Υφαλοκρηπίδας (SUA PROT) δεν εφαρμόζονται επίσης εντός της Αιγιαλίτιδας Ζώνης. Ωστόσο, αυτά τα έγγραφα καλύπτουν πράξεις ανεξάρτητα από το κίνητρο και χωρίς την απαίτηση «δύο πλοίων» (Jin and Techera, 2021). Και τα δύο έγγραφα τέθηκαν σε ισχύ στις 1 Μαρτίου 1992 ενώ μέχρι τις 31 Αυγούστου 2022, 166 συμβαλλόμενα κράτη επικύρωσαν την SUA και 156 κράτη την SUA PROT. Είναι επίσης σημαντικό ότι η SUA δεν έχει επικυρωθεί από κράτη όπως η Ερυθραία, η Σομαλία, η Ινδονησία ή η Ταϊλάνδη, η Μαλαισία, το Μπουτάν, η Ινδονησία, το Νεπάλ, η Παπούα Νέα Γουινέα, η Ταϊλάνδη, η Μακάο.

Η μη επικύρωση αυτών των συμφωνιών από αυτές τις χώρες είναι επικίνδυνη, δεδομένου ότι ακριβώς σε αυτή την περιοχή βρίσκεται η κύρια πηγή της απειλής της πειρατείας (Anyanona, 2022). Περαιτέρω, η Σύμβαση SUA του 1988 περιέχει την υποχρέωση των Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων να εκδίδουν ή να δικάζουν τους υπόπτους δράστες. Αυτή η αρχή «*aut dedere, aut judicare*» είναι άγνωστη για το δίκαιο της πειρατείας. Αυτός ο μηχανισμός εγγυάται την τιμωρία των δραστών των πειρατικών πράξεων και άλλων επιθέσεων (Burgess, 2005, σ. 334: Petta, 2023). Το Πρωτόκολλο του 2005 για την SUA (SUA 2005) υιοθετήθηκε το 2005, τέθηκε σε ισχύ το 2010 και επικυρώθηκε από 52 κράτη. Το Πρωτόκολλο του 2005 για την SUA PROT (SUA PROT 2005) υιοθετήθηκε το 2005, τέθηκε σε ισχύ το 2010 και επικυρώθηκε από 45 κράτη (Anyanona, 2022).

Συνοψίζοντας, υπάρχουν αυτοί που υποστηρίζουν ότι η Σύμβαση SUA μπορεί να καλύψει τα κενά που υπάρχουν στο άρθρο 101 της Σύμβασης του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας, εντάσσοντας την πειρατεία, είτε γίνεται στην ανοιχτή θάλασσα είτε όχι, ως «παράνομη πράξη» χωρίς να λαμβάνεται υπόψη ο τόπος διάπραξης της πειρατικής πράξης. Το ζήτημα είναι, φυσικά, ότι η SUA, όπως αναφέρθηκε νωρίτερα, ως άμεσο αποτέλεσμα του περιστατικού με το Achille Lauro, θεωρείται γενικά ως η σύμβαση που σχεδιάστηκε για την καταστολή της θαλάσσιας τρομοκρατίας. Ωστόσο, δεν υπάρχει ορισμός της θαλάσσιας τρομοκρατίας ή της τρομοκρατίας γενικότερα στη σύμβαση· αντ' αυτού υπάρχει μια λίστα αδικημάτων που χαρακτηρίζονται ως παράνομες πράξεις, αν και είναι θαλάσσιες πράξεις που σχετίζονται με δραστηριότητες που αφορούν τη θάλασσα (Μέρκου, 2017). Η Σύμβαση

προσπαθεί να ξεπεράσει κάποια από τα εμπόδια που δημιουργεί το άρθρο 101 της Σύμβασης του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας. Για παράδειγμα, δεν απαιτούνται δύο πλοία, δεν υπάρχει γεωγραφικός περιορισμός και δεν ορίζεται κίνητρο στη Σύμβαση. Παρόλα αυτά, η SUA είναι ακόμα σχετικά ανεπαρκής, καθώς δεν αντιμετωπίζονται όλα τα ποινικά αδικήματα που σχετίζονται με τη θαλάσσια ασφάλεια. Η κλοπή και η ένοπλη ληστεία αποτελούν δύο σημαντικές παραλείψεις.

Ίσως το πιο εντυπωσιακό και προφανές παράδοξο της Σύμβασης SUA είναι ότι για μια πράξη να θεωρηθεί «παράνομη» κάτω από τη Σύμβαση, πρέπει να «θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια της θαλάσσιας ναυσιπλοΐας». Με άλλα λόγια, μια εγκληματική πράξη που δεν θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας δεν θεωρείται παράνομη πράξη βάσει της σύμβασης και επομένως δεν μπορεί να διωχθεί. Αυτό αποτελεί μια σημαντική ανεπάρκεια της Σύμβασης καθώς βάση λογικής κανείς δεν θα διαφωνήσει ότι οι παράνομες πράξεις εναντίον πλοίων, ανεξαρτήτως του εάν η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας βρίσκεται σε κίνδυνο ή όχι, θα πρέπει να καλύπτονται από ένα διεθνές συμβατικό καθεστώς· όχι μόνο περιπτώσεις όπου μια επίθεση εκθέτει το πλοίο σε κίνδυνο σύγκρουσης, προσάραξης ή παρόμοια (Mukherjee and Brownrigg, 2013, σ. 258). Επιπλέον, πράξεις που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των λιμένων θα πρέπει επίσης να καθορίζονται ως θαλάσσια εγκληματικά αδικήματα, αν και αυτό μπορεί εξίσου να αντιμετωπιστεί μέσω του εδαφικού ποινικού δικαίου.

Για παράδειγμα, στην εσωτερική νομοθεσία του Ηνωμένου Βασιλείου και σε κάποιες άλλες βρετανικές δικαιοδοσίες, η αεροπειρατεία καθορίζεται ως αδίκημα. Ενδιαφέρον έχει ότι στο Ηνωμένο Βασίλειο, η ασφάλεια της αεροπορίας και η θαλάσσια ασφάλεια αντιμετωπίζονται μαζί σε ένα και μόνο νομοθετικό κείμενο, γνωστό ως ο Νόμος για την Αεροπορική και Θαλάσσια Ασφάλεια (AMSA), του 1990, ο οποίος, «*inter alia*», εφαρμόζει τη Σύμβαση SUA (Malirsch and Prill, 2007, σ. 236).

Στην αναθεωρημένη έκδοση της Σύμβασης SUA το 2005, προστέθηκαν επτά νέα είδη αδικημάτων. Ένα σημαντικό σημείο είναι ότι αυτά τα αδικήματα δεν χαρακτηρίζονται από την επίδρασή τους στην ασφάλεια της θαλάσσιας κυκλοφορίας. Στο πλαίσιο των ανανεωμένων κανονισμών, θεωρείται παράνομη ενέργεια η εκτόνωση ρύπων από ένα πλοίο σε ποσότητες ή σε επίπεδα συγκέντρωσης που ενδέχεται να προκαλέσουν θανατηφόρες συνέπειες, σημαντικούς τραυματισμούς ή σημαντική ζημιά. Επιπρόσθετα, απαιτείται από τον χειριστή του σκάφους να το λειτουργεί με τρόπο που δεν θα δημιουργήσει κινδύνους θανάτου, σοβαρών τραυματισμών ή μεγάλης ζημιάς. Στον ίδιο κανονισμό περιλαμβάνεται επίσης ότι η μεταφορά ραδιενεργών, εκρηκτικών ή διασπαστικών υλικών σε πλοίο, με τη γνώση ότι αυτά μπορούν να προκαλέσουν ή να ενδέχεται να προκαλέσουν θανατηφόρες

συνέπειες, σοβαρούς τραυματισμούς ή σημαντική ζημιά, είναι επίσης αδίκημα. Ωστόσο, η μεταφορά πυρηνικών υλικών δεν θεωρείται αδίκημα εφόσον το υλικό αυτό μεταφέρεται εισερχόμενο ή εξερχόμενο από την επικράτεια ενός κράτους που είναι μέλος της Συνθήκης για τη Μη Διάδοση των Πυρηνικών Όπλων (Treaty on the Non-Proliferation of Nuclear Weapons, «NPT»), το οποίο όμως αντανakλά την έλλειψη "σκληρού" ή τυπικού διεθνούς δικαίου εντός του πλαισίου μη διάδοσης (Malirsch and Prill, 2007, σ.236).

Σε αυτό το σημείο, συνέβαλλε το SUA PROT που αναπτύχθηκε βάσει του έργου της Πρωτοβουλίας Ασφάλειας Εμπειρογνομώνων (Proliferation Security Initiative - PSI) και των διμερών συμφωνιών επιβίβασης σε πλοία, καθορίζοντας την εξάπλωση των WMD στο πλαίσιο της διεθνούς μεταφοράς. Τα μέτρα για την πρόληψη της εξάπλωσης στοχεύουν συνήθως σε δραστηριότητες σχετικές με τη δυνατότητα εξάπλωσης, γνωστές επίσης ως «ευαίσθητες στην εξάπλωση» δραστηριότητες. Η νομική αντιμετώπιση τέτοιων δραστηριοτήτων δεν έχει διατυπωθεί σαφώς στη Συνθήκη για την Μη Διάδοση των Πυρηνικών Όπλων (NPT), αλλά θεωρείται κρίσιμη για την επίλυση πιθανών ασυνεπειών μεταξύ των δικαιωμάτων για ειρηνική χρήση και των απαγορεύσεων κατά της ανάπτυξης όπλων (DeFrancia, 2012).

2.4 Ο Ρόλος των Μη-Κρατικών Δρώντων

Στο πλαίσιο της διεθνούς πολιτικής και ασφάλειας, οι μη κρατικοί δρώντες έχουν καταστεί αδιαμφισβήτητοι πρωταγωνιστές, διαδραματίζοντας ρόλους που άπτονται ευρέως των διεθνών σχέσεων και των πολυπλοκότητών τους. Αυτοί οι δρώντες, που δεν ανήκουν ούτε λειτουργούν υπό την άμεση εποπτεία κρατικών οντοτήτων, εμπλέκονται σε δραστηριότητες που εκτείνονται από την παροχή ανθρωπιστικής βοήθειας έως την επιδίωξη ένοπλων συγκρούσεων, επιδεικνύοντας έτσι την ευρεία γκάμα των στόχων και των μέσων δράσης τους.

Μη κρατικοί δρώντες όπως Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις (ΜΚΟ), παραστρατιωτικές ομάδες, τρομοκρατικές οργανώσεις, διεθνείς επιχειρήσεις και ακόμη προσωπικότητες με ισχυρή κοινωνική ή οικονομική επιρροή, αποτελούν παραδείγματα δρώντων που ασκούν επιρροή σε εθνικό και διεθνές επίπεδο (Liss, 2020, σ. 211). Η αυτονομία τους από κρατικές δομές τους επιτρέπει να διεξάγουν ανεξάρτητες δράσεις, συχνά με στόχο την επίτευξη πολιτικών, κοινωνικών, ή οικονομικών αλλαγών. Η διαφορετικότητα των στόχων και των μεθόδων που χρησιμοποιούν αντανakλά την πληθώρα των κινήτρων που τους ωθούν: από την προάσπιση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και την προστασία του περιβάλλοντος, έως

την προώθηση τρομοκρατικών ή εξτρεμιστικών ατζέντων. Ενώ τα μέσα μπορεί να διαφέρουν από ειρηνικές πρωτοβουλίες έως ένοπλη αντίσταση, οι δράσεις τους συχνά στοχεύουν στην επίτευξη ευρύτερης κοινωνικής ή πολιτικής αλλαγής (Boulden, 2009, σ. 7).

Η επέκταση των δράσεων των Σομαλών πειρατών το έτος 2009, όπως και η χρήση πιο προχωρημένων οπλικών συστημάτων, υπογραμμίζει μια σημαντική εξέλιξη στη δυναμική των μη κρατικών δρώντων στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας. Ενώ η πειρατεία επικεντρώνεται κυρίως στην επίτευξη οικονομικού οφέλους, η εμφάνιση τρομοκρατικών στοιχείων μεταξύ θαλάσσιων επιθέσεων δείχνει μια στροφή προς πιο πολύπλοκους στόχους, που περιλαμβάνουν επίσης την επίτευξη πολιτικών αλλαγών. Αυτό δείχνει μια απόκλιση από την παραδοσιακή εικόνα της πειρατείας, καθώς οι τρομοκράτες προσεγγίζουν τις επιθέσεις τους με μια ευρύτερη πολιτική και ιδεολογική όπτική. Η συνδυασμένη προσέγγιση πειρατείας και τρομοκρατίας θεωρείται ιδιαίτερα επικίνδυνη, ειδικά στις θαλάσσιες ζώνες με υψηλή πυκνότητα πετρελαιοφόρων πλοίων, ενώ η άποψη ότι η τρομοκρατία είναι μια «τακτική», υποστηρίζεται από την άποψη ότι αποτελείται από πράξεις που στοχεύουν στην κάλυψη από τα Μέσα Ενημέρωσης (Chalk, 1996).

Η ιστορική διασύνδεση της πειρατείας με την τρομοκρατία, όπως αποδεικνύεται από τους πολέμους κατά της πειρατείας που διεξήγαγαν οι ΗΠΑ στην αρχή της ανεξαρτησίας τους, ονομασμένος ως ο Πόλεμος της Τρίπολης στη Λιβύη, και οι ακολουθούντες Πόλεμοι της Μπαρμπαριάς από το 1801 έως το 1805, έχει εμπνεύσει τις σύγχρονες πολιτικές αντιμετώπισης της τρομοκρατίας. Η συσχέτιση ανάμεσα σε πειρατές και τρομοκράτες έχει ιστορικές ρίζες, υπονοώντας ότι όσοι ενεργούν εκτός επίσημων κρατικών ορίων ως «μη κυβερνητικοί δρώντες» (όπως η al-Qaeda), θεωρούνται εχθροί, αποκλειόμενοι από διεθνείς συνθήκες που προστατεύουν τα ανθρώπινα δικαιώματα, και αντιμετωπίζονται με έντονη αυστηρότητα (Μπόση, 2012). Αυτή η προσέγγιση, σχετικά με την απόλυτη τιμωρία εκείνων που δρουν εκτός κυβερνητικών δομών, παρέχει στα κράτη το δικαίωμα να αντιδρούν χωρίς ηθικούς ή νομικούς περιορισμούς έναντι των δραστών, είτε αυτοί είναι πειρατές είτε τρομοκράτες.

Αναλύοντας τους πιθανούς νέους κινδύνους, επισημαίνονται οι τρομοκρατικές οργανώσεις που συνδέονται με το δίκτυο του Jihad, οι οποίες ενδέχεται να επεκτείνουν τις ενέργειές τους πέρα από τα συνηθισμένα χερσαία πεδία δράσης. Σε αυτό το πλαίσιο, αξιολογούνται οι πιθανότητες μιας τέτοιας μεταστροφής στις τακτικές τους (Force et al, 2014). Οι προγραμματισμένες επιθέσεις από την al-Qaeda ή αυτές που της αποδόθηκαν, θεωρούνται ως επιχειρησιακοί σχεδιασμοί του Abdulrahim Mohammed Abda al-Nasheri.

Η στρατηγική της οργάνωσης περιελάμβανε τέσσερις κύριους τομείς δράσης:

1. Επιθέσεις κατά πλοίων χρησιμοποιώντας φουσκωτά γεμάτα εκρηκτικά, όπως στις περιπτώσεις των πλοίων USS Cole και M/V Limburg.

2. Εκρήξεις μικρών σκαφών κοντά σε πολεμικά, κρουαζιερόπλοια ή λιμάνια.

3. Επιθέσεις με μικρά αεροπλάνα που συγκρούονται με πετρελαιοφόρα ή άλλα μεγάλα εμπορικά πλοία.

4. Χρήση δυτών-καμικάζι ή ομάδων δυτών ειδικευμένων σε εκρηκτικά για την καταστροφή επιπλέοντων πλατφορμών, κυρίως σε περιοχές άντλησης πετρελαίου. Ένα παράδειγμα είναι η αποτυχημένη απόπειρα επίθεσης στο αμερικανικό πλοίο The Sullivans τον Ιανουάριο του 2000, όπου η επίθεση απέτυχε λόγω του βαρύ φορτίου εκρηκτικών που οδήγησε στη βύθιση του επιτιθέμενου σκάφους (Luft and Korin, 2004, σ. 64).

Ο Abdulrahim Mohammed Abda al-Nasheri ήταν ο βασικός ύποπτος για εμπλοκή σε διάφορες επιθέσεις που αποδόθηκαν στην al-Qaeda, μεταξύ των οποίων οι βομβιστικές ενέργειες στις πρεσβείες των ΗΠΑ το 1998 και ο προγραμματισμός επιθέσεων κατά βρετανικών και αμερικανικών ναυτικών σκαφών στη Μέση Ανατολή, το Γιβραλτάρ και τη Μεσόγειο. Ο Abu Musab al-Suri, ένας κορυφαίος ιδεολόγος της al-Qaeda, ανέφερε στο έργο του "Global Islamic Resistance Call" την ανάγκη επιθέσεων κατά πλοίων στη Μεσόγειο, ιδίως λόγω της στρατηγικής και οικονομικής σημασίας της περιοχής, καθώς και της μεγάλης σημασίας που αποδίδουν στις παρακάτω θαλάσσιες διαδρομές (choke points) οι δυτικές αρχές και κυβερνήσεις:

1. Τα Στενά του Ορμούζ, που ενώνουν τον Περσικό Κόλπο με τον Κόλπο του Ομάν και κατ'έκταση με την Αραβική Θάλασσα, ένα από τα πιο σημαντικά ναυτιλιακά περάσματα στον κόσμο μεταφοράς πετρελαίου.

2. Το Κανάλι του Σουέζ, που ενώνει τη Μεσόγειο με την Ερυθρά Θάλασσα.

3. Το Στενό Μπαμπ αλ-Μαντέμπ, τοποθετημένο μεταξύ Υεμένης και του Κέρατος της Αφρικής.

4. Τα Στενά του Γιβραλτάρ, γνωστά στο Μαρόκο ως Στενά Τζάμπι Ταρίκ, που συνδέουν τη Μεσόγειο Θάλασσα με τον Ατλαντικό Ωκεανό.

Η al-Qaeda επικεντρώθηκε επίσης σε επιθέσεις στη Σιγκαπούρη, τη Μαλαισία και την Ινδονησία, καθώς και σε σχέδια για επιθέσεις αυτοκτονίας με μικρά σκάφη στη Μεσόγειο, εναντίον supertankers στα στενά του Γιβραλτάρ και πλοίων αναψυχής στη διαδρομή Ισραήλ-Τουρκία. Το 2002, αποκαλύφθηκε σχέδιο για επίθεση στο ιταλικό λιμάνι Τζιόια Τάουρο από τρομοκράτη της al-Qaeda, ενώ η οργάνωση από το 1994 αγόραζε πλοία για μεταφορά εκρηκτικών, όπως στις επιθέσεις του 1998 στην Ανατολική Αφρική με 224 νεκρούς και 5.000 τραυματίες (Richardson, 2004, σ. 2).

Κάποιοι ειδικοί θεωρούν ότι η al-Qaeda διαθέτει ένα ειδικά σχεδιασμένο εγχειρίδιο για θαλάσσιες επιθέσεις, που περιλαμβάνει οδηγίες για επιθέσεις σε διάφορα είδη πλοίων, καθώς και συστάσεις για την ποσότητα και την ποιότητα των απαραίτητων εκρηκτικών για μέγιστη καταστροφική επίδραση. Το εγχειρίδιο αυτό περιέχει επίσης πληροφορίες για επιλεγμένα λιμάνια, των οποίων η καταστροφή θα έχει σοβαρές οικονομικές επιπτώσεις για τις δυτικές χώρες (Μπόση, 2012).

Παρά τον σποραδικό και μη συνεχή χαρακτήρα αυτών των επιθέσεων, αυτές έχουν οδηγήσει σε ενίσχυση των μέτρων ασφαλείας, ιδιαίτερα στις ΗΠΑ, όπου μετά τις επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, ενισχύθηκαν οι ασφαλιστικές παράμετροι στον τομέα της ποντοπόρου ναυτιλίας. Εφόσον οι επιθέσεις αυτές έχουν συνδεθεί με τη διεθνή τρομοκρατία και κυρίως με θρησκευτικό εξτρεμισμό, συνέβαλαν στην αύξηση της παγκόσμιας ανασφάλειας.

2.5 Συνέπειες στη Ναυτιλία & το Παγκόσμιο Εμπόριο

Οι πειρατικές ενέργειες, ιδιαίτερα στην ευρύτερη περιοχή της Σομαλίας, αναδεικνύουν μια σημαντική πρόκληση με εκτεταμένες συνέπειες στο παγκόσμιο εμπόριο, τη ναυσιπλοΐα και τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Αυτή η περιοχή, που διαθέτει μεγάλη στρατηγική σημασία, αποτελεί τη διαδρομή για το 20% του παγκόσμιου εμπορίου και το 12% του παγκόσμιου αργού πετρελαίου, κυρίως μέσω της διώρυγας του Σουέζ. Η ομαλή και ασφαλής διέλευση περίπου 28.000 πλοίων ετησίως μέσα από αυτή τη διαδρομή είναι κρίσιμη για την παγκόσμια οικονομία, δεδομένου ότι η μεταφορά πετρελαίου έχει άμεσο αντίκτυπο σε πολλούς οικονομικούς τομείς και συνδέεται άμεσα με διάφορες οικονομικές κρίσεις που έχουν συμβεί παγκοσμίως (Σιούσιουρας and Δαλακλής, 2011).

Η σημαντική αυτή θαλάσσια διαδρομή, η οποία περνά από τον κόλπο του Άντεν, τη διώρυγα του Σουέζ και καταλήγει στη Μεσόγειο, είναι ζωτικής σημασίας για την ενεργειακή ασφάλεια της Ευρώπης, καθώς μεταφέρει μεγάλο μέρος του πετρελαίου και του φυσικού αερίου που χρειάζεται. Έτσι, η διατήρηση της ομαλής διακίνησης αυτών των πολύτιμων πόρων, που διακυβεύεται από την πειρατική δράση, είναι καθοριστική για την οικονομική σταθερότητα τόσο των επιμέρους κρατών όσο και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς επηρεάζει άμεσα την παραγωγή και την ανάπτυξη της βιομηχανίας και της οικονομίας.

Ωστόσο, η πειρατεία σε αυτές τις περιοχές προκαλεί σημαντικό οικονομικό φορτίο, κυρίως στις ναυτιλιακές εταιρείες, αλλά και στα κράτη που επιδιώκουν να διασφαλίσουν

την ελεύθερη θαλάσσια διέλευση. Αυτό το κόστος προκύπτει από τις προσπάθειες μείωσης του κινδύνου και περιλαμβάνει μέτρα για την προστασία των ναυτικών, της ασφάλειας των εμπορευμάτων και των ίδιων των πλοίων. Το κόστος αυτό χωρίζεται σε άμεσο και έμμεσο. Τα άμεσα κόστη αφορούν τις δαπάνες που αντιμετωπίζουν οι ναυτιλιακές εταιρείες, ενώ τα έμμεσα κόστη σχετίζονται με τις ευρύτερες οικονομικές επιπτώσεις. Τελικά, τόσο τα άμεσα όσο και τα έμμεσα κόστη επιβαρύνουν τον τελικό καταναλωτή, αυξάνοντας το κόστος των προϊόντων και επηρεάζοντας αρνητικά την παγκόσμια οικονομική ανάκαμψη (Παπαδοπούλου, 2014).

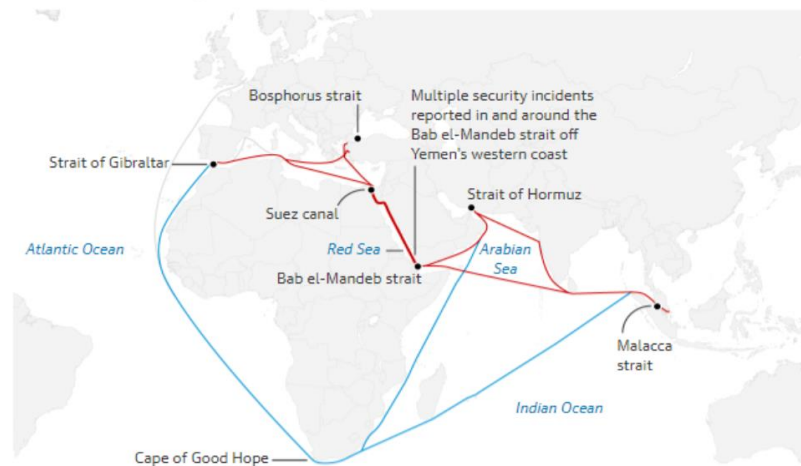
Στην προσπάθεια να κατανοήσουμε καλύτερα αυτά τα κόστη, θα αναλυθούν οι διάφοροι παράγοντες που τα επηρεάζουν. Ωστόσο, οι προσπάθειες καταγραφής και υπολογισμού τους ενέχουν τον κίνδυνο αποκλίσεων, καθώς πολλά πειρατικά περιστατικά δεν δηλώνονται από τις ναυτιλιακές εταιρείες.

2.5.1 Άμεσα Κόστη

Α. Ο ανασχεδιασμός των δρομολογίων των πλοίων, με στόχο την αποφυγή των ζωνών υψηλού κινδύνου πειρατείας (High Risk Areas - HRA), αποτελεί μια κρίσιμη στρατηγική για την ασφαλή μεταφορά φορτίων. Αυτή η τακτική όμως συνεπάγεται σημαντικές οικονομικές επιβαρύνσεις. Κάθε επιπλέον ημέρα πλούσιου συνεπάγεται αυξημένο κόστος καυσίμων και υψηλότερα ναύλα. Η παράταση της διάρκειας του ταξιδιού επιφέρει στις ναυτιλιακές εταιρείες μείωση στη συνολική τους μεταφορική ικανότητα, περιορίζοντας τη διαθεσιμότητα των πλοίων για αρκετές ημέρες ετησίως. Αυτό μπορεί να έχει αρνητικές συνέπειες στην παγκόσμια βιομηχανική και εμπορική δραστηριότητα, με πιθανή αύξηση των τιμών απόκτησης των προϊόντων και μεταφορά των επιπλέον εξόδων στους τελικούς καταναλωτές. Στην περίπτωση της Σομαλίας, όπου η εναλλακτική διαδρομή ήταν μέσω του ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας (Εικόνα 2.), το πλοίο καλούνταν να διανύσει περίπου 2.700 πρόσθετα μίλια, γεγονός που το 2014 αντιστοιχούσε σε επιπλέον κόστος 17,9 εκατομμυρίων δολαρίων (Asariotis et al., 2014).

Red Sea shipping routes

■ Core route ■ Secondary route ● Choke point



Εικόνα 2 Ναυτιλιακές Διαδρομές στην Ερυθρά Θάλασσα

Πηγή: logisticsinsider.in, 2023

Β. Η αύξηση της ταχύτητας των πλοίων αποτελεί μία από τις πιο αποτελεσματικές τακτικές αντιμετώπισης πειρατικών επιθέσεων. Έχει παρατηρηθεί ότι πλοία τα οποία κινούνται με ταχύτητες πάνω από 18 μίλια την ώρα έχουν λιγότερες πιθανότητες να γίνουν στόχος επιτυχημένων πειρατικών ενεργειών. Ως εκ τούτου, οι ναυτιλιακές οδηγίες BMP4 συνιστούν στα πλοία να αναπτύσσουν μέγιστες ταχύτητες, ειδικά όταν διασχίζουν Περιοχές Υψηλού Κινδύνου, αποφεύγοντας ταχύτητες κάτω των 18 μιλίων ανά ώρα (Joubert, 2020). Παρ' όλα αυτά, η αύξηση της ταχύτητας μπορεί να μην είναι πάντα εφικτή λόγω των περιορισμών του σκάφους και των καιρικών συνθηκών, όπως κατά τη διάρκεια των μουσώνων.

Γ. Το θέμα των ασφάλιστρων.

Στον τομέα της ναυτιλίας, οι εταιρείες επιδιώκουν να περιορίσουν τον κίνδυνο οικονομικών απωλειών από τα πλοία τους που διαπλέουν περιοχές με έντονη πειρατική δράση μέσω κατάλληλων ασφαλιστικών συμβολαίων. Οι ασφαλιστικές εταιρείες αντιδρούν αυξάνοντας τα ασφάλιστρα, τα οποία επηρεάζονται από διάφορους παράγοντες. Για παράδειγμα, η αύξηση της πειρατείας στη Σομαλία είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των ασφαλίστρων το 2011 σε σημαντικά υψηλότερα ποσοστά σε σχέση με το 2008 (Mbekeani and Ncube, 2011, σ. 6). Υπάρχουν τέσσερις βασικοί τύποι ασφάλισης πλοίων, με τους δύο πρώτους να είναι ιδιαίτερα σημαντικοί για την αντιμετώπιση της πειρατικής απειλής, ενώ τα πλοία που διασχίζουν επικίνδυνες περιοχές χρειάζεται να είναι καλυμμένα με αυτούς τους τύπους ασφάλισης. Αυτοί είναι:

➤ Η ασφάλιση War Risk είναι μια κατηγορία ναυτασφάλισης που προσφέρει κάλυψη για ζημιές στο σκάφος και αποζημιώσεις για τραυματισμούς μελών του πληρώματος που προκύπτουν από ενέργειες πολέμου, εισβολής, εξέγερσης ή πειρατείας, και σε ορισμένες περιπτώσεις, ακόμη και από όπλα μαζικής καταστροφής. Αυτή η ασφάλιση διακρίνεται συνήθως σε δύο βασικές υποκατηγορίες: η War Risk Liability, που καλύπτει τους ανθρώπους και τα αντικείμενα εντός του πλοίου και βασίζεται στο ποσό αποζημίωσης, και η War Risk Hull, που αφορά την κάλυψη του ίδιου του σκάφους με βάση την αξία του (Παπαδοπούλου, 2014).

➤ Η ασφάλιση Kidnap & Ransom (K&R) είναι ζωτικής σημασίας για την προστασία ενάντια στην πειρατική απειλή. Παρέχει κάλυψη για την πληρωμή λύτρων σε περίπτωση απαγωγής μελών του πληρώματος ή επιβατών. Συμπεριλαμβάνει επίσης τα έξοδα πρόσληψης ειδικών συμβούλων και διαπραγματευτών. Επιπλέον, μπορεί να καλύψει απώλειες εσόδων και άλλα σχετικά έξοδα που προκύπτουν από την απαγωγή. Αυτή η ασφάλιση δεν καλύπτει συνήθως λύτρα για το πλοίο και το φορτίο, εκτός εάν υπάρχουν ειδικές συμβολαιακές επεκτάσεις. Το κόστος της ασφάλισης K&R σε περιοχές υψηλού κινδύνου είναι αρκετά υψηλό και επηρεάζεται από διάφορους παράγοντες. Για παράδειγμα, το 2014, τα ασφάλιστρα για την περιοχή της Σομαλίας ανήλθαν σε περίπου 27,2 εκατομμύρια δολάρια (Walje et al., 2015).

➤ Η ασφάλιση φορτίου (Cargo Insurance) παρέχει προστασία για τα εμπορεύματα που μεταφέρονται με πλοία, καλύπτοντας τους κινδύνους κλοπής ή καταστροφής λόγω απρόβλεπτων γεγονότων και φυσικών απωλειών.

Δ. Λύτρα για Αιχμαλωτίσεις.

Η πληρωμή λύτρων στις περιπτώσεις όπου πληρώματα εμπορικών πλοίων πέφτουν θύματα αιχμαλωσίας αποτελεί μια δύσκολη και επίπονη απόφαση για τις ναυτιλιακές εταιρείες. Η επιτυχής διευθέτηση τέτοιων καταστάσεων είναι προτεραιότητα για τους εφοπλιστές, δεδομένου του σημαντικού κοινωνικού κόστους που συνεπάγονται. Η άρνηση πληρωμής λύτρων για ανθρώπους που εργάζονται για την εταιρεία θεωρείται απαράδεκτη στη ναυτιλιακή κοινότητα.

Ε. Εξοπλισμός για Ασφάλεια και Φρουρά.

Η ανάδυση της πειρατικής απειλής σε μεγάλες γεωγραφικές περιοχές και οι περιορισμένες δυνατότητες φύλαξης από πολεμικά πλοία έχουν καταστήσει απαραίτητη την εφαρμογή μέτρων αυτοπροστασίας στα εμπορικά πλοία. Αυτά τα μέτρα περιλαμβάνουν

τόσο την εφοδιασμό με εξοπλισμό ασφαλείας όσο και την παρουσία φρουρών ασφαλείας κατά τη διάρκεια της διαδρομής μέσα από τις Περιοχές Υψηλού Κινδύνου (Στεργίου, 2016).

2.5.2 Έμμεσα Κόστη

Τα έμμεσα ή δευτερεύοντα κόστη, που προκύπτουν από την πειρατική δράση, επηρεάζουν ένα ευρύ φάσμα ανθρώπων και ακόμα και ολόκληρα κράτη. Η αξιολόγηση και υπολογισμός τους είναι ιδιαίτερα περίπλοκη διαδικασία, καθώς δεν είναι εύκολο να καθοριστεί το πραγματικό τους μέγεθος. Τα πιο σημαντικά από αυτά τα κόστη περιλαμβάνονται ως εξής:

➤ Απώλεια εσόδων από τα γειτονικά Κράτη.

Η αλλαγή στα δρομολόγια των πλοίων, με σκοπό την αποφυγή πειρατικών ενεργειών, οδηγεί συχνά στην απομάκρυνση από στενά θαλάσσια περάσματα και διώρυγες, περιοχές που συνήθως είναι επιρρεπείς στην πειρατική δράση. Αυτή η μεταβολή στις θαλάσσιες διαδρομές προκαλεί οικονομικές συνέπειες στις οικονομίες των κοντινών κρατών. Για παράδειγμα, στην περίπτωση της πειρατείας στη Σομαλία, η αποφυγή διέλευσης πλοίων από τον κόλπο του Άντεν είχε ως συνέπεια την απώλεια σημαντικών εσόδων για την Αίγυπτο από τα διέλευσης της διώρυγας του Σουέζ, η οποία αποτελεί έναν βασικό πυλώνα της οικονομίας της χώρας (Σιούσιουρας & Δαλακλής, 2011, σ. 246).

➤ Κόστη για ανθρωπιστική βοήθεια και προστασία αυτής.

Οι συνεχιζόμενες πειρατικές επιθέσεις εναντίον των πλοίων που μεταφέρουν ανθρωπιστική βοήθεια του World Food Programme στη Σομαλία οδήγησαν τους τελευταίους χρόνους σε μια σημαντική επιφυλακτικότητα από τους πλοιοκτήτες να μισθώσουν τα πλοία τους λόγω του φόβου για πειρατεία (Middleton, 2008). Αποτέλεσμα αυτού ήταν η μείωση του αριθμού των διαθέσιμων πλοίων στο μισό, προκαλώντας μαζική μετανάστευση των Σομαλών προς τις γειτονικές χώρες, επηρεάζοντας σημαντικά την κοινωνική και οικονομική σταθερότητα των χωρών αυτών (Mbekeani and Ncube, 2011, σ. 5). Ως λύση στο πρόβλημα της διανομής του επισιτιστικού προγράμματος, αποφασίστηκε η συνοδεία των εμπορικών πλοίων από πολεμικά πλοία του NATO μέχρι τους λιμένες προορισμού στη νότια Σομαλία.

➤ Κόστη από την Αλιεία και τον Τουρισμό.

Οι επιπτώσεις της πειρατείας εκτείνονται σημαντικά στον τουρισμό, την αλιεία και το εμπόριο των περιοχών που βρίσκονται κοντά σε πειρατικές ζώνες, επηρεάζοντας τις τοπικές οικονομίες. Η ανάγκη αποφυγής επιθέσεων οδηγεί τα εμπορικά πλοία να αλλάζουν

δρομολόγια και λιμάνια, με αποτέλεσμα την διατάραξη των τοπικών εμπορικών δραστηριοτήτων και την αύξηση των τιμών των προϊόντων (Στεργίου, 2016). Η αλιεία επίσης υποφέρει από τις επιθέσεις στα αλιευτικά, καθώς οι ψαράδες αποφεύγουν επικίνδυνες περιοχές, με αποτέλεσμα την σημαντική οικονομική επίπτωση σε οικογένειες και κοινότητες που βασίζονται στην αλιεία. Τέλος, ο τουρισμός, ιδίως οι κρουαζιέρες και οι σχετικές τουριστικές και ξενοδοχειακές υπηρεσίες, υφίστανται σοβαρό πλήγμα σε παραλιακές και νησιωτικές τουριστικές περιοχές. Οι Σεϋχέλλες, με οικονομία που βασίζεται στην αλιεία και τον τουρισμό, υπέστησαν σημαντικές οικονομικές ζημιές λόγω της πειρατείας, με απώλειες που το 2009 έφτασαν στο 4% του ΑΕΠ τους. Παρόμοιες επιπτώσεις είχαν η Κένυα και το Μαυρίκιο στον τουρισμό, ενώ στη Νιγηρία η πειρατεία επηρέασε την αλιεία, με απώλειες ύψους 600 εκατομμυρίων δολαρίων από εξαγωγές ψαριών (Mbekeani and Ncube, 2011, σ. 6).

Στην τελική ανάλυση των έμμεσων κοστών, είναι σημαντικό να αναγνωριστεί ότι μερικά από τα πιο σημαντικά κόστη, είναι το ανθρωπιστικό κόστος και η επίδραση στην εικόνα των χωρών που υφίστανται πειρατικές επιθέσεις. Η αδυναμία αυτών των κρατών να αντιμετωπίσουν το θαλάσσιο έγκλημα δείχνει στη διεθνή κοινότητα την αστάθεια σε θέματα ασφάλειας, την έλλειψη στρατιωτικής επιβολής και την κυρίαρχη ανομία. Αυτή η κατάσταση συμβάλλει στην υποβάθμιση του κύρους και της διεθνούς θέσης των χωρών, απομακρύνοντάς τες από πιθανότητες επενδύσεων, οικονομικής δράσης και ανάπτυξης (Garfinkle, 2011). Πέραν των κοινωνικών και οικονομικών συνεπειών, η πειρατεία αποτελεί επίσης έγκλημα ενάντια στην ανθρωπότητα.

Οι πειρατικές επιθέσεις δημιουργούν μακροχρόνια σωματικά και ψυχολογικά τραύματα στους ναυτικούς και τις οικογένειές τους, με βαθύ και διαρκή αντίκτυπο. Ο φόβος και η ανασφάλεια παραμένουν, ενώ η αντιμετώπιση της πειρατείας απαιτεί πέρα από προληπτικά μέτρα, και την εκπαίδευση των ναυτικών για την ασφαλή διαχείριση τέτοιων καταστάσεων.

2.6 Γεωπολιτική Σημασία των Περιοχών Αυξημένου Κινδύνου

2.6.1 Gulf of Aden (Κόλπος του Άντεν)



Εικόνα 3 Κόλπος Άντεν

Πηγή: Google, 2023

Ο Κόλπος του Άντεν, που βρίσκεται ανάμεσα στην Αραβική Χερσόνησο και το Κέρασ της Αφρικής, κατέχει τεράστια γεωπολιτική σημασία λόγω της στρατηγικής του θέσης που συνδέει την Ερυθρά με την Αραβική Θάλασσα. Αυτή η πλωτή οδός χρησιμεύει ως ζωτική διεθνής εμπορική διαδρομή, διευκολύνοντας τη μεταφορά αγαθών μεταξύ Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής. Η σημασία του έχει ιστορικές ρίζες που χρονολογούνται από αιώνες, με μεγάλες αυτοκρατορίες να αγωνίζονται για έλεγχο στην περιοχή. Σήμερα, ο κόλπος του Aden συνεχίζει να διαδραματίζει κεντρικό ρόλο στις παγκόσμιες υποθέσεις, προσελκύοντας την προσοχή των μεγάλων παγκόσμιων δυνάμεων, των περιφερειακών παραγόντων και των μη κρατικών φορέων (iilss.net, 2023).

Ο κόλπος του Aden έχει μια πλούσια ιστορική κληρονομιά γεωπολιτικών αντιπαλότητας και κατακτήσεων. Οι αρχαίοι πολιτισμοί, όπως οι Αιγύπτιοι, οι Έλληνες, οι Ρωμαίοι και οι Πέρσες, ζήτησαν τον έλεγχο αυτής της περιοχής για να εξασφαλίσουν εμπορικές οδούς και επιρροή στις παράκτιες περιοχές. Στη σύγχρονη εποχή, οι αποικιακές δυνάμεις, συμπεριλαμβανομένης της Βρετανίας, της Γαλλίας και της Ιταλίας, αγωνίστηκαν για κυριαρχία στην περιοχή, δημιουργώντας βασικά λιμάνια και ναυτικές βάσεις. Οι

γεωπολιτικοί αγώνες του παρελθόντος έχουν αφήσει μόνιμη επιρροή στη σημερινή δυναμική του κόλπου του Άντεν, διαμορφώνοντας τα συμφέροντα και τις αντιπαλότητες των σημερινών δρώντων.

Επιπρόσθετα, η στρατηγική σημασία του Aden έγκειται στη θέση του ως κρίσιμου θαλάσσιου choke point και εμπορικής διαδρομής. Το στενό του Bab-El-Mandeb δυσχεραίνει περαιτέρω το πρόβλημα, καθώς αποτελεί ιδιαιτέρως νευραλγική διαδρομή διέλευσης της διεθνούς ναυτιλίας. Χρησιμεύει ως πύλη για αποστολές πετρελαίου και φυσικού αερίου από τον Περσικό Κόλπο στην Ευρώπη και την Αμερική, καθιστώντας τον ζωτική ενεργειακή οδό για την παγκόσμια οικονομία. Επιπλέον, διευκολύνει την κίνηση αγαθών μεταξύ Ασίας και Ευρώπης, με εκτιμώμενο το 10% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου να διέρχεται από τα ύδατά του ετησίως (Lott, 2021). Η περιοχή φιλοξενεί επίσης σημαντικούς χώρους αλιείας και υπεράκτια δυνητικά αποθέματα πετρελαίου και φυσικού αερίου, ενισχύοντας περαιτέρω την οικονομική της σημασία.

Η Σαουδική Αραβία και το Ιράν, δύο περιφερειακές δυνάμεις, βλέπουν την περιοχή ως αρένα για τους διακομιστές μεσολάβησης, με την Υεμένη να αποτελεί επίκεντρο της αντιπαλότητας τους. Οι Ηνωμένες Πολιτείες, η Κίνα και η Ευρωπαϊκή Ένωση έχουν οικονομικά και συμφέροντα ασφάλειας για τη διασφάλιση των θαλάσσιων εμπορικών οδών που διέρχονται από τον Κόλπο του Aden. Η Ινδία και η Ιαπωνία, ως σημαντικοί εισαγωγείς ενεργειακών πόρων, παρακολουθούν επίσης στενά την κατάσταση στην περιοχή (Shukri, 2017). Επιπλέον, οι μη κρατικοί φορείς, όπως οι Σομαλοί Πειρατές και οι τρομοκρατικές οργανώσεις, έχουν αναδειχθεί ως σημαντικοί παίκτες, θέτοντας προκλήσεις ασφαλείας στην περιοχή.

Η πειρατεία μαστιίζει τον Κόλπο του Άντεν για αρκετά χρόνια, θέτοντας μια σοβαρή απειλή για τη ναυτιλιακή ασφάλεια. Οι Σομαλοί πειρατές, εκμεταλλευόμενοι την αστάθεια της περιοχής, έχουν στοχεύσει εμπορικά σκάφη, οδηγώντας σε αυξημένο κόστος ασφάλισης θαλάσσιου και διαταραχή του παγκόσμιου εμπορίου. Οι διεθνείς ναυτικές επιχειρήσεις, συμπεριλαμβανομένης της λειτουργίας της EE Atalanta και της Task Force 151, έχουν ξεκινήσει για την καταπολέμηση της πειρατείας και τη διατήρηση της ασφάλειας στην περιοχή (Osinowo, 2015). Η τρομοκρατία είναι μια άλλη σημαντική πρόκληση για την ασφάλεια, με ομάδες όπως η Al-Qaeda και το ISIS να εκμεταλλεύονται την αστάθεια της περιοχής και την αδύναμη διακυβέρνηση για να δημιουργήσουν την παρουσία τους, να διεξάγουν επιθέσεις και να συμβάλλουν στην περιφερειακή αστάθεια.

Η κατάσταση ασφαλείας στον Κόλπο του Aden έχει παγκόσμιες επιπτώσεις, καθώς οι διαταραχές των θαλάσσιων εμπορικών οδών μπορεί να έχουν σοβαρές οικονομικές συνέπειες. Η πειρατεία και η τρομοκρατία απειλούν τη ροή των αγαθών, με αποτέλεσμα

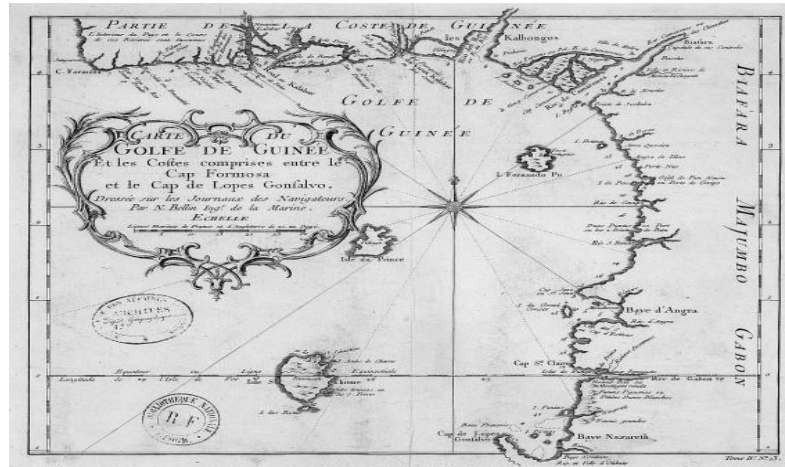
αυξημένο κόστος και καθυστερήσεις για τις επιχειρήσεις. Επιπλέον, η άνοδος των μη κρατικών δρώντων στην περιοχή προκαλεί ανησυχίες σχετικά με τη δυνατότητα θαλάσσιας τρομοκρατίας και την ασφάλεια της διεθνούς ναυτιλίας. Οποιαδήποτε σημαντική κλιμάκωση των συγκρούσεων στον Κόλπο του Αden θα μπορούσε επίσης να επηρεάσει τις παγκόσμιες αγορές ενέργειας, οδηγώντας σε διακυμάνσεις των τιμών και διαταραχές της προσφοράς (Μπόση, 2012: Σιούσουρας και Δαλακλής, 2011).

Η σύνθετη περιφερειακή δυναμική, με αγώνες εξουσίας και αντιπαλότητες έχουν συντελέσει στη διαμόρφωση του περιβάλλοντος ασφαλείας της περιοχής. Η συνεχιζόμενη σύγκρουση στην Υεμένη μεταξύ του συνασπισμού υπό την ηγεσία της Σαουδικής Αραβίας και των ανταρτών Houthi έχει εντατικοποιήσει περαιτέρω τις περιφερειακές εντάσεις. Η υποστήριξη του Ιράν για τη συμμετοχή των Χούθι και η ανάμειξη της Σαουδικής Αραβίας στην Υεμένη αύξησε την γεωπολιτική αντιπαλότητα μεταξύ των δύο περιφερειακών δυνάμεων. Επιπλέον, οι περιφερειακές συμμαχίες όπως το Συμβούλιο Συνεργασίας του Κόλπου (Gulf Cooperation Council) και η Αφρικανική Ένωση (African Union) παίζουν ρόλο στην επίδραση της ισορροπίας εξουσίας στην περιοχή (Mandanda and Ping, 2016, σ.105).

Ως απάντηση στην απειλή της πειρατείας, διεθνείς ναυτικές επιχειρήσεις έχουν αναπτυχθεί στον Κόλπο του Άντεν. Αυτές οι επιχειρήσεις, που διεξάγονται τόσο από μεμονωμένα κράτη όσο και από πολυεθνικές συμμαχίες, στοχεύουν στο να αποτρέψουν και να διαταράξουν τις πειρατικές επιθέσεις, διασφαλίζοντας την ασφάλεια της εμπορικής ναυσιπλοΐας. Παράλληλα, ναυτικά πλοία περιπολούν τα νερά και διεξάγουν επιτήρηση, καθιστώντας δύσκολη τη λειτουργία των πειρατών. Αυτά τα μέτρα καταπολέμησης της πειρατείας έχουν οδηγήσει σε σημαντική μείωση των επιτυχημένων πειρατικών επιθέσεων τα τελευταία χρόνια, αποδεικνύοντας την αποτελεσματικότητα της διεθνούς συνεργασίας στη διατήρηση της θαλάσσιας ασφαλείας (Shukri, 2017).

Ωστόσο, αρκετές ξένες δυνάμεις διατηρούν στρατιωτική παρουσία στον Κόλπο του Άντεν, υποκινούμενες από οικονομικά και συμφέροντα ασφαλείας. Οι Ηνωμένες Πολιτείες διαθέτουν στρατιωτικές βάσεις στο Τζιμπουτί και διατηρούν σημαντική ναυτική παρουσία στην περιοχή, ενώ παράλληλα η Κίνα έχει επίσης δημιουργήσει την πρώτη της στρατιωτική βάση στην ίδια περιοχή σηματοδοτώντας την αναπτυσσόμενη παγκόσμια επιρροή της (Henry, 2016). Άλλες χώρες, συμπεριλαμβανομένης της Γαλλίας, της Ιαπωνίας και της Γερμανίας, έχουν αναπτύξει ναυτικές δυνάμεις για να προστατεύσουν τα συμφέροντά τους στην περιοχή. Ως αποτέλεσμα, παρατηρείται έντονα πως η ξένη στρατιωτική παρουσία περιπλέκει την περιφερειακή δυναμική και διαμορφώνει το γεωπολιτικό τοπίο του Κόλπου του Αden.

2.6.2 Gulf of Guinea (Κόλπος της Γουϊνέας)



Εικόνα 4 Κόλπος της Γουϊνέας

Πηγή: Iilss.net, 2023

Ο Κόλπος της Γουινέας αποτελεί μέρος του Ατλαντικού Ωκεανού και του θαλάσσιου του συστήματος. Οι θαλάσσιες διαδρομές του συνδέουν τη θαλάσσια κυκλοφορία από πολλές ηπείρους, ενώ η κεντρική τοποθεσία της περιοχής, ιδιαίτερα η εγγύτητά της προς την Ευρώπη και την Αμερική, την καθιστά σημαντική αρτηρία του παγκόσμιου εμπορίου. Ο Κόλπος της Γουινέας είναι πλούσιος σε πολύτιμα αγαθά, εμπορεύματα και μεταλλεύματα, που ιστορικά τον κατέστησαν κέντρο έντονου ευρωπαϊκού ανταγωνισμού, επεκτατισμού και αποικισμού. Η γεωστρατηγική σημασία του έχει διατηρηθεί μέχρι τη μετα-αποικιακή περίοδο, και ιδιαίτερα κατά την τελευταία δεκαετία λόγω της αυξανόμενης παγκόσμιας εξάρτησης από τους υποθαλάσσιους ενεργειακούς πόρους της περιοχής (Ali, 2015, σ.1).

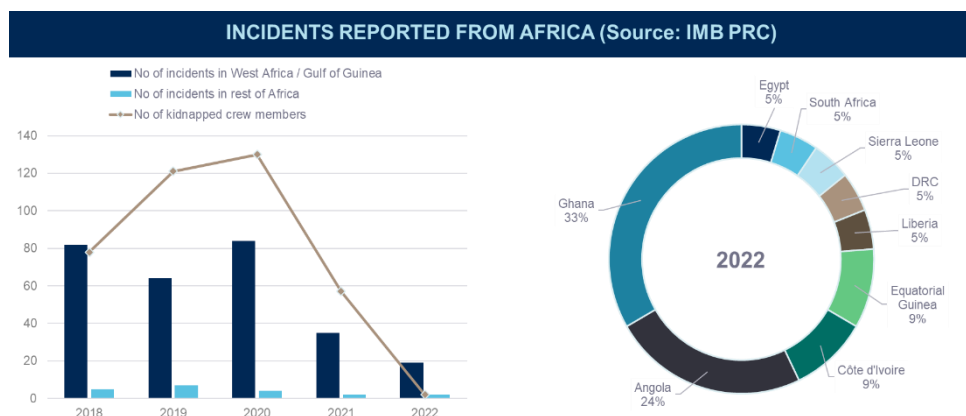
Το προφίλ του Κόλπου της Γουινέας συμβάλλει επίσης σημαντικά στην κοινωνικο-οικονομική ανάπτυξη της περιοχής. Το 2010, ήταν η μόνη αναπτυσσόμενη περιοχή που κατέγραψε μέσο ρυθμό ανάπτυξης έξι τοις εκατό, με υψηλά κέρδη εισοδήματος περίπου δέκα τοις εκατό του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ) κάποιων Κρατών. Αυτή η ανάπτυξη στηρίζεται στο ευνοϊκό διεθνές εμπόριο, με τη ναυτιλιακή βιομηχανία να αποτελεί τον κύριο μοχλό. Η Έκθεση της Παγκόσμιας Τράπεζας του 2011 δείχνει ότι οι υποθαλάσσιοι πόροι πετρελαίου και αερίου έχουν συμβάλει σημαντικά στους θετικούς οικονομικούς δείκτες της περιοχής, συμπεριλαμβανομένων των αυξημένων εισροών κεφαλαίων (Anyanona, 2022). Η αλιεία αποτελεί επίσης μείζονα πηγή απασχόλησης,

ιδιαίτερα στις παράκτιες κοινότητες, και συμβάλλει σημαντικά στην ανακούφιση από τη φτώχεια και την επισιτιστική ασφάλεια σε ολόκληρη την περιοχή.

Οι θαλάσσιες ευκαιρίες του Κόλπου της Γουινέας, ωστόσο, πνίγονται στα κύματα πολλαπλών θαλάσσιων εγκλημάτων, τα οποία ενσαρκώνονται από την ολοένα αυξανόμενη πειρατεία. Η πειρατεία βρίσκεται σε άνοδο από το 2005, με το θαλάσσιο χώρο της περιοχής να περιγράφεται ως «τα επικίνδυνα νερά της Αφρικής». Το 2011, ο Κόλπος της Γουινέας κατέλαβε τη δεύτερη θέση μετά τον Ινδικό Ωκεανό σε συχνότητα πειρατικών επιθέσεων. Οι επιθέσεις είναι πολύ βίαιες, σε σύγκριση με τη Σομαλία, αποτελώντας σοβαρή απειλή για το παγκόσμιο εμπόριο και την περιφερειακή ασφάλεια και σταθερότητα (Anele, 2015). Πράγματι, ενώ η Σομαλία χαρακτηρίζεται ως επιχείρηση πειρατείας, ο Κόλπος της Γουινέας μπορεί να καταταχθεί σωστά ως «πειρατικό σύμπλεγμα». Η περιοχή έχει ένα περίπλοκο προφίλ πειρατείας, με δυναμικές και εξελικτικές τροχιές που δημιουργούν σοβαρές προκλήσεις στην επιβολή του νόμου και τη δικαιοδοσία. Ως εκ τούτου, οι αντιδράσεις κατά της πειρατείας πρέπει να είναι κατάλληλες, καινοτόμες και περιεκτικές.

Αυτή τη στιγμή, ο Κόλπος της Γουινέας αποτελεί το σημείο εστίασης της πειρατείας στις θάλασσες σε παγκόσμιο επίπεδο. Κατά τα τελευταία 15 χρόνια, τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα αλιευτικά σκάφη και τα πετρελαιοφόρα στην περιοχή έχουν γίνει στόχοι πολλών ένοπλων επιθέσεων και απαγωγών. Το περασμένο έτος είχε κάποιες θετικές εξελίξεις όσον αφορά την παγκόσμια ναυτική ασφάλεια (Iilss.net, 2023).

Μέχρι το 2011, ο Κόλπος της Γουινέας απειλούσε τη διεθνή ναυτιλία και την ακτοπλοΐα κοντά στις ακτές της Νιγηρίας, σύμφωνα με τα δεδομένα του Διεθνούς Επιμελητηρίου Εμπορίου (International Chamber of Commerce, ICC) του IMB. Το 2012, αναφέρθηκαν 43 επιθέσεις σε πλοία στον Κόλπο, ενώ από το 2013 και έπειτα, ο ρυθμός των πειρατικών πράξεων στην περιοχή άρχισε να δείχνει τάση πτώσης, όπως φαίνεται στο Διάγραμμα 1.



Διάγραμμα 1 Περιστατικά στην Αφρική (2018-2022)

Πηγή: Gard.no, 2023

Το 2015, η Ευρωπαϊκή Ένωση ενέκρινε ένα Σχέδιο Δράσης για την περιοχή του Κόλπου της Γουινέας, το οποίο είχε ισχύ μέχρι το 2020. Αυτή η πρωτοβουλία στόχευε στην ενίσχυση των περιφερειακών και εθνικών δυνατοτήτων, στη δημιουργία εθνικών ναυτικών στρατηγικών, και στη βελτίωση των δυνατοτήτων της ναυτικής ανταπόκρισης στην περιοχή (Υπουργείο Εξωτερικών Ελλάδας, 2023).

2.6.3 Νοτιοανατολική Ασία – Ινδικός - Malacca Straits



Εικόνα 5 Στενά της Μαλάκκα

Πηγή: Iilss.net, 2021

Ο πορθμός της Μάλακκα, που εκτείνεται μεταξύ της χερσονήσου της Μαλαισίας και του ινδονησιακού νησιού Σουμάτρα, όπως φαίνεται στην (Εικόνα 3), αποτελεί ένα στρατηγικό νευραλγικό σημείο με τεράστια γεωπολιτική σημασία. Αυτός ο θαλάσσιος διάδρομος, ο οποίος συνδέει τον Ινδικό με τον Ειρηνικό Ωκεανό, αποτελεί κρίσιμο διάδρομο για την παγκόσμια ναυτιλία και το διεθνές εμπόριο, ιδιαίτερα στη μεταφορά πετρελαίου και εμπορευμάτων. Η σημασία του πορθμού υπογραμμίζεται από το γεγονός ότι κάθε διακοπή στην λειτουργία του θα μπορούσε να επιφέρει σημαντικές συνέπειες στο παγκόσμιο εμπόριο και την οικονομία.

Ιστορικά, ο πορθμός έχει αποτελέσει έναν σημαντικό γεωπολιτικό παίκτη, με τον έλεγχό του να μεταβαίνει μεταξύ διαφόρων εθνών, καθιστώντας τον κομβικό στη διαμόρφωση των περιφερειακών και παγκόσμιων δυναμικών εξουσίας. Ο έλεγχος του πορθμού έχει είναι

ιστορικά συνδεδεμένος με θαλάσσια κυριαρχία και επιρροή, με διάφορες δυνάμεις να επιδιώκουν τον έλεγχο του καθ' όλη τη διάρκεια της ιστορίας (Kamran and Hosseini, 2020, σ. 269).

Οι οικονομικές επιπτώσεις του πορθμού είναι εξίσου σημαντικές, με την περιοχή να χαρακτηρίζεται από έντονη ναυτιλιακή δραστηριότητα, ειδικά για την μεταφορά πετρελαίου προς σημαντικές ασιατικές οικονομίες όπως η Κίνα, η Ιαπωνία και η Νότια Κορέα. Κάθε είδους διαταραχή θα μπορούσε να έχει σοβαρές επιπτώσεις στα παγκόσμια ναυτιλιακά κόστη και χρόνους μεταφοράς, επηρεάζοντας έτσι βαθιά τις οικονομίες που εξαρτώνται από αυτή τη διαδρομή. Αντιμετωπίζοντας πολυάριθμες ασφαλιστικές προκλήσεις, όπως εδαφικές διαφορές, θαλάσσια πειρατεία, περιβαλλοντικές απειλές και ανησυχίες για την πλοηγική ασφάλεια, ο πορθμός της Μάλακκα παραμένει στο επίκεντρο των γεωπολιτικών εντάσεων. Η διαχείριση αυτών των προκλήσεων απαιτεί αποτελεσματική διαχείριση και διεθνή συνεργασία για την εξασφάλιση της ασφάλειας και της αδιάλειπτης λειτουργίας του πορθμού (Ismail and Mohd, 2010, σ. 85)

Τέλος, η στρατηγική σημασία του πορθμού της Μάλακκα επεκτείνεται πέραν της άμεσης περιοχής, επηρεάζοντας τις παγκόσμιες πολιτικές σχέσεις και τις δυναμικές εξουσίας. Μεγάλες δυνάμεις όπως η Κίνα, η Ιαπωνία, και η Ινδία αναγνωρίζουν τη σημασία του για την περιφερειακή σταθερότητα και έχουν εμπλακεί ενεργά στον σχηματισμό του γεωπολιτικού τοπίου της περιοχής, αντανakλώντας την κρίσιμη θέση του στην παγκόσμια θαλάσσια πολιτική.

Κεφάλαιο 3^ο – Νομικό Πλαίσιο, Διεθνείς Οργανισμοί / Συμβάσεις & Ο Ρόλος της Διεθνούς Κοινότητας

3.1 Η Πειρατεία ως Έγκλημα Οικουμενικής Δικαιοδοσίας

Ως διεθνές έγκλημα, η πειρατεία αναγνωρίζεται από το Διεθνές Δίκαιο, το οποίο προβλέπει την «οικουμενική δικαιοδοσία» για την καταστολή της, ανεξαρτήτως της σύνδεσης με εθνική νομοθεσία. Η πειρατεία εντάσσεται στα διεθνή εγκλήματα όταν συμβαίνει στην Ανοιχτή Θάλασσα ή στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ) κάποιου κράτους, καθιστώντας τον τόπο της πειρατικής δράσης σημαντικό για την εφαρμογή της. Ο Grotius, μέσω του έργου του *De Jure Belli ac Pacis*, καθιέρωσε τα θεμέλια για την οικουμενική δικαιοδοσία και υποστήριξε συγκεκριμένα ότι η κυριαρχία στην ανοιχτή θάλασσα αποκτάται μέσω κατάκτησης και αποτελεσματικού ελέγχου, επομένως κάθε ναυτική δύναμη μπορεί να συλλάβει και να δικάσει τους πειρατές, εφόσον ασκεί αποτελεσματικό έλεγχο (Paige, 2013). Η οικουμενική δικαιοδοσία θεωρείται πλέον κανόνας του εθιμικού δικαίου, όπως και οι περισσότερες διατάξεις για την πειρατεία, παρά τις αντιρρήσεις που υπάρχουν, καθώς αποτέλεσε πρακτική για αιώνες. Με τη Συνθήκη της Γενεύης του 1958 για την Ανοιχτή Θάλασσα, η οικουμενική δικαιοδοσία και άλλες διατάξεις για την πειρατεία κωδικοποιήθηκαν ως *jure gentium* (Letts, 1999, σ.26).

Το άρθρο 105 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) κωδικοποιεί την έννοια της συναφούς δικαιοδοσίας των διαφόρων κρατών για την εφαρμογή του νόμου κατά της πειρατείας ως εξής:

«Στην ανοιχτή θάλασσα, ή σε οποιοδήποτε άλλο μέρος εκτός της δικαιοδοσίας κάθε κράτους, κάθε κράτος μπορεί να κατασχέσει ένα πειρατικό πλοίο ή αεροσκάφος, ή ένα πλοίο ή αεροσκάφος που έχει καταληφθεί από πειρατές και βρίσκεται υπό τον έλεγχο των πειρατών, και να συλλάβει τα πρόσωπα και να κατασχέσει την περιουσία που βρίσκεται επί του πλοίου ή του αεροσκάφους. Τα δικαστήρια του κράτους που πραγματοποίησαν την κατάσχεση μπορούν να αποφανθούν για τις ποινές που θα επιβληθούν και μπορούν επίσης να καθορίσουν τη δράση που θα ληφθεί σχετικά με τα πλοία, τα αεροσκάφη ή την περιουσία, διατηρώντας επιφυλάξεις για τα δικαιώματα τρίτων προσώπων που ενεργούν με καλή πίστη» (Paige, 2013, σ.148).

Στην αιγιαλίτιδα ζώνη, το παράκτιο κράτος είναι το μόνο αρμόδιο για την καταπολέμηση της πειρατείας, ενώ στην ΑΟΖ και τη Συνορεύουσα Ζώνη μπορεί να γίνει καταστολή από πολεμικά πλοία άλλων κρατών, υπό την προϋπόθεση ότι δεν παραβιάζονται οι κυριαρχικές αρμοδιότητες του παράκτιου κράτους. Οι πειρατές θεωρούνται εχθροί της ανθρωπότητας (*hostis humanis generis*) για διάφορους λόγους. Η πειρατική δράση, συνήθως συντελείται στις κύριες θαλάσσιες διαδρομές που χρησιμοποιούνται για το διεθνές εμπόριο, απειλώντας πλοία και προσωπικό από όλες τις εθνικότητες και αυξάνοντας το κόστος αγαθών και ασφαλιστρών. Η πειρατεία ενός μόνο πλοίου μπορεί να επηρεάσει πολλά κράτη ταυτόχρονα, λαμβάνοντας υπόψη τον διεθνή χαρακτήρα της ναυτιλίας και την πολυεθνικότητα των πληρωμάτων (Anyanona, 2022). Επιπλέον, σύμφωνα με τη Σύμβαση του Montego Bay του 1982, η πειρατεία ορίζεται ως ένα έγκλημα που διαπράττεται στα διεθνή ύδατα για ιδιωτικούς σκοπούς, με τις συνέπειες των πράξεων αυτών να επωμίζονται από όλα τα κράτη, αντικατοπτρίζοντας τον διεθνή τους χαρακτήρα.

Πριν από τη μάχη ενάντια στους Σομαλούς πειρατές, η εφαρμογή της καθολικής δικαιοδοσίας ήταν πολύ σπάνια. Πολλά κράτη δεν είχαν διώξει πειρατές για εκατοντάδες χρόνια. Για παράδειγμα, η υπόθεση *US v. Ali Mohamed Ali* το 2012 θεωρήθηκε ως η πρώτη δίωξη πειρατείας στις ΗΠΑ που επικαλείται την καθολική δικαιοδοσία περίπου μετά από 200 χρόνια. Το 2012, η Γερμανία είχε την πρώτη δίκη πειρατείας, στην οποία καταδικάστηκαν 10 Σομαλοί πειρατές, για πρώτη φορά μετά από περισσότερα από 400 χρόνια (Jin and Techera, 2021). Έκτοτε, η επέκταση των περιστατικών πειρατείας από τη Σομαλία και η μάχη κατά αυτής έχουν οδηγήσει σε αρκετές νέες εξελίξεις.

3.1.2 Εξαιρέσεις της Αποκλειστικής Δικαιοδοσίας του Κράτους Σημαίας σε Ανοικτή Θάλασσα

Όπως έχει αναφερθεί, κανένα κράτος δεν είναι εξουσιοδοτημένο να επιβάλλει την κυριαρχία του στις διεθνείς θάλασσες. Συγκεκριμένα, η άσκηση εξουσίας πάνω σε ένα εμπορικό πλοίο επιτρέπεται μόνο από το πλοίο του κράτους υπό τη σημαία του οποίου εκπλέει, με πολύ αυστηρούς όρους. Ωστόσο, για ορισμένα συγκεκριμένα εγκλήματα, η Σύμβαση του Διεθνούς Δικαίου παρέχει τη δυνατότητα σε πολεμικά πλοία ή σε πλοία που ενεργούν κάτω από επίσημη εξουσία να ασκήσουν δικαιοδοσία. Αυτές οι περιπτώσεις αποτελούν εξαιρέσεις στην κανονική αρχή της δικαιοδοσίας του κράτους σημαίας και δημιουργούν μια «καθολική αρμοδιότητα», δηλαδή μια αρμοδιότητα που εκτείνεται σε όλα τα κράτη. Σε αυτές τις περιπτώσεις, δεν λαμβάνεται υπόψη εάν υπάρχει συγκεκριμένος

δεσμός αρμοδιότητας με κάποιο κράτος. Αρκεί η ύπαρξη ορισμένων συνθηκών που καθορίζονται από τους διεθνείς κανονισμούς. Οι συνθήκες αυτές σχετίζονται κυρίως με την άσκηση ποινικής δικαιοδοσίας και αναφέρονται στη διάπραξη ορισμένων εγκλημάτων, τα οποία ονομάζονται «διεθνή», όπως η πειρατεία, η γενοκτονία και το εμπόριο δούλων, καθώς και ορισμένα εγκλήματα πολέμου. Τα κράτη αναλαμβάνουν την καταστολή αυτών των εγκλημάτων, ανεξαρτήτως του αν υπάρχει ή όχι συγκεκριμένος δεσμός με την εθνική τους νομική τάξη (Μαρούδα, 2007).

Η καθολική δικαιοδοσία μπορεί να οδηγήσει σε προβλήματα σύγκρουσης, καθώς όλα τα κράτη έχουν δικαιοδοσία για ένα συγκεκριμένο περιστατικό ή κατάσταση. Η Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας καθορίζει τρεις εξαιρέσεις για την άσκηση δικαιοδοσίας από πολεμικά πλοία ή πλοία που ασκούν δημόσια εξουσία: τη νηοψία, τη συνεχή καταδίωξη και την πειρατεία. Η πειρατεία, ειδικότερα, αποτελεί την πρώτη περίπτωση που επέτρεψε την ποινική καταστολή από οποιοδήποτε κράτος στην ανοιχτή θάλασσα και αφορά μια έκδηλη μορφή καθολικής δικαιοδοσίας, καθώς στις περιπτώσεις πειρατείας η δίωξη δεν σχετίζεται με την καταγωγή ή την υπηκοότητα τόσο των δραστών όσο και των θυμάτων. Σε αντίθεση, υπάρχει η λεγόμενη «περιορισμένη καθολική δικαιοδοσία», όπου ο ελάχιστος δεσμός είναι η διαμονή του κατηγορούμενου στο κράτος που ξεκινά την ποινική δίωξη (Σιούσιουρας and Δαλακλής, 2011, σ. 278).

3.2 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) & Διεθνείς Συμβάσεις

Όσον αφορά τις διεθνείς συμβάσεις του IMO, πέρα από τις βασικές συμβάσεις που σχετίζονται με την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, την ευθύνη και την αποζημίωση, υπάρχουν σημαντικές συμβάσεις που καλύπτουν διάφορες πτυχές της ναυτιλίας, από την ασφάλεια των πλοίων μέχρι τη διαχείριση των αλιευτικών σκαφών. Αυτές οι συμβάσεις επιδιώκουν να ενισχύσουν την ασφάλεια και την αποδοτικότητα της ναυσιπλοΐας και να μειώσουν τις επιπτώσεις των θαλάσσιων δραστηριοτήτων στο περιβάλλον.

Η Σύμβαση SOLAS (Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα) αφορά κυρίως τις πτυχές ασφαλείας και προστασίας στη ναυτική κυκλοφορία και επικεντρώνεται στην εγγύηση της ασφαλούς λειτουργίας των πλοίων, καθώς και στην προστασία της ζωής στη θάλασσα (Παπαδογιωργάκης, 2022). Από την άλλη μεριά, η διεθνής σύμβαση STCW (Διεθνής Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Εφημερίας των Ναυτικών) καταπιάνεται με θέματα που αφορούν το προσωπικό των πλοίων. Η σύμβαση αυτή ορίζει τα πρότυπα για την εκπαίδευση, την πιστοποίηση και την

εφημερία των ναυτικών, εστιάζοντας στην εξασφάλιση υψηλής επαγγελματικής επάρκειας και ασφάλειας στα πλοία (Μαυρίδου, 2020). Τέλος, η MARPOL (Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από τα Πλοία), η οποία ασχολείται με όλες τις μορφές θαλάσσιας ρύπανσης που προέρχονται από τις θαλάσσιες μεταφορές και επικεντρώνεται στην πρόληψη της ρύπανσης (Garcia, 2001: Wright, 2011).

Μερικά πρόσθετα παραδείγματα συμβάσεων που έχουν θεσπιστεί από το IMO περιλαμβάνουν:

- Η Σύμβαση FAL (1965), η οποία στοχεύει στη διευκόλυνση του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου με την απλοποίηση και την εναρμόνιση των διαδικασιών και των εγγράφων που απαιτούνται για την είσοδο και την έξοδο των πλοίων από τους λιμένες.
- Η Σύμβαση LL (1966), που θεσπίζει διεθνή κανόνες για τις γραμμές φορτίου και τη σταθερότητα των πλοίων, με σκοπό να προστατεύσει τα πλοία από τον κίνδυνο βύθισης λόγω υπερφόρτωσης.
- Η Σύμβαση SAR (1979), που αφορά την διεθνή συνεργασία στις δραστηριότητες αναζήτησης και διάσωσης στη θάλασσα, με σκοπό την ταχεία ανταπόκριση σε καταστάσεις κινδύνου.
- Η Σύμβαση SUA (1988), που αποσκοπεί στην καταστολή παράνομων πράξεων ενάντια στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, όπως η πειρατεία και οι τρομοκρατικές επιθέσεις εναντίον πλοίων.
- Η CSC (1972), που εστιάζει στην ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων και θεσπίζει πρότυπα για την έγκριση και την επιθεώρηση των κοντέινερ, με στόχο την πρόληψη των ατυχημάτων σχετιζόμενων με τη μεταφορά τους.
- Η IMSO (1976), που δημιούργησε έναν διεθνή οργανισμό για την παροχή και συντονισμό δορυφορικών επικοινωνιών για την ναυσιπλοΐα, βελτιώνοντας έτσι την ασφάλεια και την αποδοτικότητα των θαλάσσιων μεταφορών.
- Η SFV (1975), που καθορίζει τις διεθνείς απαιτήσεις για την ασφάλεια των αλιευτικών πλοίων, περιλαμβάνοντας κανόνες για τον σχεδιασμό, την κατασκευή και τον εξοπλισμό τους.
- Η STCW-F (1995), η οποία θεσπίζει πρότυπα για την εκπαίδευση, την πιστοποίηση και την εφημερία του προσωπικού των αλιευτικών πλοίων, στοχεύοντας στη βελτίωση της ασφάλειας και της αποδοτικότητας των αλιευτικών επιχειρήσεων.
- Η STP (1971), που αφορά τα ειδικά επιβατηγά πλοία και θεσπίζει πρότυπα για την ασφάλειά τους και των επιβατών τους σε ειδικά ταξίδια, όπως π.χ. σε ταξίδια αναψυχής.
- Ο ISPS (Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων), ο οποίος υπογράφηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) τον

Δεκέμβριο του 2002, απαιτεί από όλα τα λιμάνια να εφαρμόσουν αυστηρά μέτρα ασφαλείας για πλοία μεταφορικής ικανότητας άνω των 500 τόνων. Σύμφωνα με αυτόν τον κώδικα, εάν ένα πλοίο δεν συμμορφώνεται με τα συστημένα μέτρα ασφάλειας, τότε οι λιμενικές αρχές έχουν την εξουσία να απαγορεύσουν την είσοδό του στο λιμάνι. Αντίστοιχα, τα πλοία μπορούν επίσης να αποφασίσουν να μην προσεγγίσουν λιμάνια που δεν έχουν εφαρμόσει τα απαιτούμενα μέτρα ασφαλείας όπως προβλέπει ο κώδικας.

Το έτος 1983 αποτελεί ένα σημαντικό σημείο καθώς ο IMO εξέδωσε ένα ψήφισμα αναγνωρίζοντας την έκταση της πειρατείας και τις συνέπειες της στην ανθρώπινη ζωή, την περιουσία και το περιβάλλον. Ενθάρρυνε τα μέλη του και άλλους διεθνείς οργανισμούς να ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με πειρατικές ενέργειες και να λαμβάνουν κοινά μέτρα αντιμετώπισης.

Από το 1984, η Maritime Safety Committee (MSC) του IMO έχει συμπεριλάβει την πειρατεία και τις ένοπλες ληστείες στη θάλασσα στα κύρια θέματα του προγράμματος εργασιών της. Αρχικός στόχος της επιτροπής ήταν η συλλογή και ταξινόμηση δεδομένων παγκόσμιων πειρατικών επιθέσεων και η δημοσίευση εκθέσεων για ενημέρωση της ναυτιλιακής κοινότητας. Οι εκθέσεις αυτές δημοσιεύονταν με διάφορες συχνότητες, από ετήσια έως και μηνιαία (Παπαϊωάννου, 2023).

Επιπλέον, ο IMO προωθεί μία σειρά πρωτοβουλιών από το 1998 για την καταπολέμηση της πειρατείας, με σκοπό τη δημιουργία τοπικών συμφωνιών για την εφαρμογή μέτρων. Ένα παράδειγμα αυτής της συνεργασίας είναι η Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP), με συμμετοχή 16 ασιατικών κρατών από το 2004. Το κέντρο ανταλλαγής πληροφοριών του ReCAAP (ISC) διοργανώνει συναντήσεις για συνεννόηση και οργάνωση σε τοπικό επίπεδο για την αντιμετώπιση της πειρατείας (Σιούσιουρας και Δαλακλής, 2011: Kax, 2012). Ο IMO επίσης εκδίδει συγκεντρωτικές αναφορές για περιστατικά πειρατείας και ένοπλων ληστειών, περιλαμβάνοντας περιγραφές των συμβάντων με στόχο την πρόληψη μελλοντικών επιθέσεων. Επιπλέον, δημοσιεύει οδηγίες για βέλτιστες πρακτικές (Best Management Practices-BMP) που πρέπει να ακολουθούν τα εμπορικά πλοία για πρόληψη και αντιμετώπιση πειρατικών επεισοδίων. Το νομικό τμήμα του IMO ασχολείται με τα σχετικά νομικά θέματα, παρέχοντας κατευθύνσεις στα κράτη-μέλη για τη διεξαγωγή ερευνών σε περίπτωση πειρατικών επιθέσεων (Μπόση, 2012).

Οι χώρες στη γύρω περιοχή της Σομαλίας έχουν επίσης συμφωνήσει υπό την επίβλεψη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) στην υιοθέτηση του λεγόμενου Κώδικα Συμπεριφοράς του Τζιμπουτί (Djibouti Code of Conduct, «DCOC»), ο οποίος άρχισε να εφαρμόζεται τον Ιανουάριο του 2009. Ο Κώδικας αυτός ακολουθεί μια στρατηγική

παρόμοια με τη ReCAAP, αλλά είναι πιο σύνθετη (Μέρκου, 2017). Ένας από τους βασικούς στόχους του είναι η ίδρυση ενός σώματος ακτοφυλακής, το οποίο θα μπορεί να αναλάβει την προστασία της περιοχής μετά την αποχώρηση των ξένων πλοίων που πολεμούν την πειρατεία. Σε γενικές γραμμές, ο Κώδικας ωθεί τις χώρες να ενσωματώσουν κατάλληλη νομοθεσία για τη δίωξη των πειρατών και να αναπτύξουν δυνατότητες ακτοφυλακής για την αυτόνομη αντιμετώπιση του προβλήματος μετά την αναχώρηση των δυνάμεων ασφαλείας τρίτων χωρών (Aden & McCabe, 2021).

Η συνεργασία του IMO με το Γραφείο των Ηνωμένων Εθνών για τα Ναρκωτικά και το Έγκλημα (UNODC) έχει παίξει σημαντικό ρόλο σε αυτή τη διαδικασία. Το UNODC προσφέρει οδηγίες και διαδικασίες για να υποστηρίξει τα πολεμικά πλοία στις ερευνητικές τους προσπάθειες. Παράλληλα, το Γραφείο των Ηνωμένων Εθνών για τη Σομαλία συντονίζει τις προσπάθειες διαφόρων οργανισμών που δρουν στην περιοχή, αντιμετωπίζοντας την πειρατεία ως ένδειξη ενός ευρύτερου κοινωνικοπολιτικού προβλήματος (Bueger, 2013). Το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (IMB) ασχολείται επίσης με την καταπολέμηση όλων των μορφών ναυτιλιακής απάτης και διαχειρίζεται το Piracy Reporting Center στην Kuala Lumpur από το 1992, συγκεντρώνοντας δεδομένα για περιστατικά πειρατείας και ένοπλων ληστειών, καθώς και προσφέροντας βοήθεια σε πλοιοκτήτες και πληρώματα που έχουν πέσει θύματα πειρατικών επιθέσεων.

Επιπλέον, ο Baltic International Maritime Conference (BIMCO) συμβάλλει ενεργά στη μάχη ενάντια στην πειρατεία, κυρίως με την ενημέρωση και τη διάδοση σχετικών πληροφοριών στους ενδιαφερόμενους. Η συνεργασία του BIMCO με άλλους διεθνείς οργανισμούς ενισχύει την αποτελεσματικότητα των προσπαθειών του στον τομέα αυτό (Marin et al., 2017, σ. 204). Εντωμεταξύ, το Πρόγραμμα Υποστήριξης Ναυτικών Ανατολικής Αφρικής (East African Seafarers' Assistance Programme - SAP) δρα ως ανεξάρτητη οντότητα που προσφέρει στήριξη σε ναυτικούς της περιοχής, είτε αυτοί είναι άνεργοι είτε πρώην όμηροι πειρατικών περιστατικών (Bueger, 2013). Επιπροσθέτως, αναλαμβάνει ρόλο παρακολούθησης και ελέγχου της πειρατείας, παρέχοντας διοικητικές διευκολύνσεις και στατιστικά στοιχεία. Ιδρύθηκε το 1996 με πρωταρχικό στόχο την ταυτοποίηση και καταγραφή πειρατικών επεισοδίων στον Ινδικό Ωκεανό και κοντά στις ακτές της Σομαλίας και της Κένυας, αναγνωρίζοντας το μεγάλο δυναμικό πρόβλημα που αναδύθηκε στην περιοχή (Σιούσιουρας and Δαλακλής, 2011). Μετέπειτα, λόγω των κοινωνικών επιπτώσεων της πειρατείας, το πρόγραμμα διεύρυνε τις δράσεις του, προσπαθώντας να βοηθήσει στην απασχόληση των τοπικών ναυτικών για να αποτρέψει την εμπλοκή τους σε παράνομες δραστηριότητες.

3.3 ΕΕ – NATO

Οι ναυτικές δυνάμεις που απέστειλε το NATO στον κόλπο του Άντεν, σε συνεργασία με άλλες χώρες όπως η Κίνα και η Ρωσία και η ίδρυση τον Αύγουστο του 2008 της Ζώνης Παρακολούθησης Ναυτιλιακής Ασφάλειας (Maritime Security Patrol Area, MSPA), με την υποστήριξη των αντίστοιχων αεροπορικών δυνάμεων, καταδεικνύει την κρισιμότητα και την αναγκαιότητα ενός ασφαλούς ναυτιλιακού διαδρόμου σε αυτή την περιοχή (Ονυοχα, 2009, σ. 40). Η παγκόσμια αντίδραση ήταν απάντηση στην προοδευτικά αυξανόμενη αστάθεια της εν λόγω χώρας. Στις αρχές του 2009, πάνω από δώδεκα κράτη είχαν αποστείλει τις ναυτικές τους δυνάμεις στην περιοχή για την καταπολέμηση της πειρατείας, ενώ τα Ηνωμένα Έθνη είχαν ήδη υιοθετήσει τέσσερα ψηφίσματα από το 2008.

Με την παρουσία στα διεθνή ύδατα, διεθνών ναυτικών δυνάμεων, επιχειρείται να διασφαλιστεί η ασφαλής διέλευση των εμπορικών πλοίων. Αν και η προσπάθειά τους έχει κάποια αποτελέσματα, η πειρατεία συνεχίζεται ακόμα με κάποια επιτυχία, γεγονός που δείχνει ότι η αντιμετώπιση της πειρατείας δεν είναι ταυτόσημη με την πλήρη εξάλειψή της. Για να επιτευχθεί αυτό, θα έπρεπε να επιτευχθεί πολιτική σταθερότητα στη χώρα και να αντιμετωπιστούν οι ρίζες που οδηγούν στην πειρατεία, δηλαδή να αντιμετωπιστούν οι λόγοι που κάνουν τόσους πολλούς ανθρώπους να στραφούν σε οικονομικά επικερδείς αλλά εξαιρετικά επικίνδυνες ενέργειες.

Μεταξύ των θεσμικών οργάνων της Σομαλίας, όπως οι λιμενικές αρχές, δεν λειτουργούν αποτελεσματικά κάτω από τη διοίκηση της Μεταβατικής Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης (TFG), ή συχνά αποτυγχάνουν να παρέμβουν με τρόπο που θα έχει ουσιαστικό αντίκτυπο στην καταπολέμηση της πειρατείας στις ακτές τους (King, 2010). Απόψεις που έχουν προταθεί για την εγκαθίδρυση ενός λιμενικού σώματος υπό την επίβλεψη του ΟΗΕ ή της Αφρικανικής Ένωσης (African Union) πρέπει να λάβουν υπόψη ότι στρατιωτικές δυνάμεις μισθοφορικού τύπου, ειδικά στην Αφρική, συχνά δεν πετυχαίνουν τους επιδιωκόμενους στόχους ή ακόμη και προκαλούν αντίθετα αποτελέσματα (Middleton, 2008). Ιδιωτικές εταιρείες ασφαλείας από Γαλλία, ΗΠΑ, Καναδά, Σαουδική Αραβία και άλλες χώρες, παρά τα συμβόλαια πολλών εκατομμυρίων, επιτυγχάνουν συχνά αμελητέα ουσιαστικά αποτελέσματα. Μεταξύ του 2008 και 2016, το NATO βοήθησε στην αποτροπή και διακοπή των πειρατικών επιθέσεων, ενώ παράλληλα προστάτευε τα πλοία και συνέβαλε στην αύξηση του γενικού επιπέδου ασφαλείας στην περιοχή μέσω διαφόρων στρατιωτικών επιχειρήσεων.

Η συμμετοχή της Ευρώπης σε ναυτικές επιχειρήσεις στη Σομαλία άρχισε να αναπτύσσεται σταδιακά από τις αρχές του 21ου αιώνα, σε συνεργασία με το NATO, με στόχο την προστασία των εμπορικών πλοίων που μετέφεραν ανθρωπιστική βοήθεια προς τη Σομαλία, μέσω της επιχείρησης "Allied Provider". Αυτό ακολουθήθηκε από τη συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του ASEAN το 2002, καθώς και μιας απόφασης που αφορούσε την πειρατεία και την πιθανότητα χρήσης της από τρομοκρατικές οργανώσεις, ενισχύοντας τους κινδύνους για τη διεθνή ναυτιλία, στην οποία οι χώρες του ASEAN έχουν σημαντικά συμφέροντα. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε την Απόφαση για τη Θαλάσσια Πειρατεία, και το 2008 δημιουργήθηκε το EU-NAVCO υπό την αιγίδα του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ, σύμφωνα με την απόφαση Νο 1816, για την ίδρυση μιας διεθνούς δύναμης κατά της πειρατείας. Αυτή η Κοινή Πράξη εντάσσεται στις Πράξεις UNSC 1816, 1838, 1844 του 2008, που ενισχύουν τα μέτρα κατά της πειρατείας. Στην απόφαση αυτή καθορίζεται ότι η πειρατεία και οι ενέργειες κατά της πειρατείας δεν θεωρούνται πράξεις πολέμου (Παπαδοπούλου, 2013: Μπόση, 2012). Έπειτα από το 2008, λόγω της αυξανόμενης δραστηριότητας των Σομαλών πειρατών, η ΕΕ συζήτησε τη δική της συμμετοχή και 9 εκ των μελών της – Κύπρος, Γαλλία, Βέλγιο, Ισπανία, Λιθουανία, Ολλανδία, Γερμανία, Βρετανία και Σουηδία - συμφώνησαν να συμμετάσχουν σε προληπτικές δράσεις κατά της πειρατείας κοντά στη Σομαλία, υπό αμερικανική διοίκηση, η οποία οργανώθηκε από τη Βρετανία. Τέλος, στις 15 Ιουνίου 2009, το Συμβούλιο της Ε.Ε. στη συνάντηση για τις Γενικές Υποθέσεις ενέκρινε την Επιχείρηση ATALANTA (Larsson and Widen, 2022, σ. 10).

Το 2008, ιδρύθηκε το σχήμα Gulf Of Aden Group Transits - GOA GT, συγκεντρώνοντας ναυτικές δυνάμεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση, τις Ηνωμένες Πολιτείες, το NATO, αλλά και την Κίνα, την Ιαπωνία, την Κορέα, καθώς και τις 25 χώρες του συνασπισμού CMF. Παράλληλα, το Νοέμβριο του 2008, η Ευρωπαϊκή Ένωση απέστειλε τη ναυτική δύναμη EU NAVFOR Somalia, αποτελούμενη από πολεμικά σκάφη και αεροσκάφη των κρατών-μελών της. Συγχρόνως, κινητοποιήθηκε και το NATO με τη δική του ναυτική παρουσία. Η EU NAVFOR επιχειρεί σε ένα ευρύ φάσμα περιοχών που περιλαμβανομένων της νότιας Ερυθράς Θάλασσας, του Κόλπου του Άντεν και ένα μεγάλο τμήμα του Ινδικού Ωκεανού, συμπεριλαμβανομένων των περιοχών γύρω από τις Σεϋχέλλες (Ruzza, 2020, σ. 234).

Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι η δράση της «Combined Taskforce 150» στα διεθνή ύδατα, με στόχο την αντιμετώπιση της πειρατείας, ενισχύει το κόστος των υπηρεσιών που παρέχονται στη διεθνή κοινότητα, λόγω της υπόσχεσης για πιο αποτελεσματική αντιμετώπιση. Ωστόσο, υπάρχει μια αντίθεση, καθώς η διεθνής κοινότητα (και τα συνεργαζόμενα κράτη) επενδύουν στην ασφάλεια της διεθνούς ναυτιλίας, αλλά δεν

αναλαμβάνουν δράση για την επίλυση των εσωτερικών προβλημάτων της (Bruton and Williams, 2014). Αυτή η παράδοξη προσέγγιση στην έννοια της διεθνούς ασφάλειας δεν φαίνεται να οδηγεί σε ουσιαστικές ή αποτελεσματικές λύσεις. Αντιθέτως, δημιουργεί την πιθανότητα οι πειρατές να εξελίξουν τις τεχνικές και τα μέσα επιθέσεων τους για να εξασφαλίσουν την επιτυχία των ενεργειών τους.

Κεφάλαιο 4^ο - Μελέτες Περίπτωσης

4.1 Η πειρατική δραστηριότητα στη Σομαλία

Η ακτογραμμή της Σομαλίας συνορεύει με δύο από τα σημαντικότερα υδάτινα σώματα του κόσμου, τον Κόλπο του Άντεν και την Ερυθρά Θάλασσα, τα οποία είναι κρίσιμα για το διεθνές εμπόριο, και μεγάλο μέρος του παγκόσμιου πετρελαίου διέρχεται από αυτά κάθε χρόνο. Η στρατηγική τοποθεσία της Σομαλίας την καθιστά ελεγκτή κάποιων από τις πιο πολυσύχναστες θαλάσσιες διαδρομές στον κόσμο, καθιστώντας την κρίσιμο παίκτη στα διεθνή θαλάσσια ζητήματα.

Η Σομαλία βρίσκεται σε στρατηγική θέση στο Κέρασ της Αφρικής. Καταλαμβάνει 3,300 χιλιόμετρα ακτογραμμής, τη μακρύτερη της Αφρικής. Η εμφάνιση της πειρατείας το 1995 στο κρίσιμο πέρασμα του Κόλπου του Άντεν, της Αραβικής Θάλασσας και του δυτικού Ινδικού Ωκεανού απείλησε το παγκόσμιο εμπόριο, ειδικά τη μεταφορά πετρελαίου και αερίου. Πάνω από το 20 τοις εκατό των παγκόσμιων αποστολών και το 80 τοις εκατό του θαλάσσιου εμπορίου της Ευρώπης διέρχεται από τον Κόλπο του Άντεν (Elmi et al., 2015, σ. 148). Οι αναδυόμενες δυνάμεις της Ινδίας και της Κίνας επίσης βασίζονται σε μεγάλο βαθμό σε αυτή τη διαδρομή. Η διευρυνόμενη περιοχή δραστηριότητας της πειρατείας απειλεί τις οικονομίες των αφρικανικών και μέσης ανατολής χωρών, ειδικά των εξαγωγέων πετρελαίου και αερίου. Στην πραγματικότητα, η πλειοψηφία των προϊόντων πετρελαίου που προέρχονται από την περιοχή του Κόλπου και προορίζονται για την Ευρώπη και τις Ηνωμένες Πολιτείες διέρχεται από αυτή τη σημαντική διαδρομή (Gilpin, 2009).

Το 1991, μετά από 22 χρόνια δικτατορικής κυβέρνησης υπό τον Υποστράτηγο Μοχάμεντ Σιάντ Μπάρε, η Σομαλία βυθίστηκε σε μια εποχή πολιτικής αστάθειας και αναρχίας μετά την εκδίωξή του από αντίπαλες δυνάμεις. Αυτή η περίοδος χαρακτηρίστηκε από φτώχεια, διαφθορά και την πλήρη κατάρρευση του κρατικού μηχανισμού. Η χώρα βρέθηκε χωρίς κεντρική κυβέρνηση, με τις κρατικές δομές ασφάλειας και άμυνας να είναι σχεδόν ανύπαρκτες, τον κοινωνικό ιστό διαλυμένο και την οικονομία σε ερείπια. Ακολούθησε μια περίοδος εμφυλίου πολέμου βασισμένου σε φυλετικές διαμάχες, οδηγώντας σε τραγωδία για εκατομμύρια αμάχους. Οι άνθρωποι αναγκάζονταν να πληρώνουν φόρους για την ελεύθερη κίνησή τους και ήταν αποκλεισμένοι από ανθρωπιστική βοήθεια (Çağlar, 2022, σ. 32). Σε λιγότερο από δύο χρόνια, οι νεκροί ξεπέρασαν το μισό εκατομμύριο, με εκατοντάδες χιλιάδες πρόσφυγες και πάνω από ένα εκατομμύριο εσωτερικά εκτοπισμένους, θέτοντας τη Σομαλία ως την τρίτη μεγαλύτερη προσφυγική χώρα παγκοσμίως μετά το Αφγανιστάν και

το Ιράκ. Ένα στα τρία παιδιά πεθαίνει από πείνα, τοποθετώντας τη Σομαλία στις χώρες με τα υψηλότερα ποσοστά υποσιτισμού (British Parliament, 2012). Επικριτές θεωρούν ότι η ξένη στρατιωτική επέμβαση στη Σομαλία αποτελεί ένα παράδειγμα της εφαρμογής του στρατηγικού δόγματος της εξωτερικής πολιτικής των ΗΠΑ στον "Πόλεμο κατά της Τρομοκρατίας", προσθέτοντας ακόμη ένα επίπεδο πολυπλοκότητας στην ήδη δύσκολη κατάσταση της χώρας.

Στη βόρεια περιοχή, η Σομαλilάνδη ανακηρύσσει την αυτονομία της, αν και δεν έχει επίσημη διεθνή αναγνώριση. Από την άλλη πλευρά, από το 1998, η Puntland λειτουργεί ως αυτοδιοικούμενη περιοχή, διαθέτοντας το δικό της μονάρχη και ανεξάρτητους θεσμούς, χωρίς όμως να επιδιώκει την πλήρη ανεξαρτησία. Στο νότιο τμήμα της Σομαλίας, η εξουσία κατανέμεται ανάμεσα σε εγκληματικές συμμορίες, ισλαμικές πολιτοφυλακές και τοπικούς πολεμάρχους, με τουλάχιστον πέντε από τις πιο ισχυρές και ανταγωνιστικές φυλές ή φατρίες (Clans) να διεκδικούν την επιρροή τους. Το σύστημα των φατριών στη Σομαλία βασίζεται σε ένα είδος φεουδαρχικής διάρθρωσης, με τις περιοχές να χωρίζονται σε ζώνες επιρροής υπό τον έλεγχο των φυλάρχων (πρεσβύτερων ή αρχηγών των φυλών) και τον πληθυσμό τους να βρίσκεται συχνά σε συγκρούσεις (Μπόση, 2012).

Το εν λόγω σύστημα είναι ένα από τα πιο βαθιά εδραιωμένα και πολυπλόκαμα, με τις ρίζες του να εκτείνονται αιώνες πίσω, ενσωματώνοντας την πλούσια εθνοτική διαφορετικότητα του πληθυσμού της Σομαλίας. Έχοντας αντισταθεί σε αποικιακές επεμβάσεις και εθνικιστικά κινήματα, αυτή η δομή παραμένει κυρίαρχη στην πολιτική σκηνή πολλών αφρικανικών εθνών μέχρι και σήμερα. Στη Σομαλία, η «φυλή» θεωρείται πιο σημαντική από το «έθνος» ή ακόμα και την «θρησκεία», αποτελώντας κύρια πηγή συγκρούσεων σε μια κοινωνία που διαφορετικά θεωρείται από τις πιο θρησκευτικά και γλωσσικά ομοιογενείς παγκοσμίως. Στο περιβάλλον των σκληρών συνθηκών διαβίωσης και των ελλειπών αστικών υποδομών, οι κάτοικοι βασίζονται στη στήριξη των γερόντων των φατριών για τη διαχείριση της καθημερινής τους ζωής (Παπαδοπούλου, 2014).

Η εσωτερική διαμάχη και ο εμφύλιος πόλεμος στη Σομαλία έχουν προκαλέσει την καταστροφή των εγκαταστάσεων και υποδομών της χώρας, ιδιαίτερα στον τομέα της αλιευτικής βιομηχανίας, συμπεριλαμβανομένης της ψύξης και μεταφοράς ιχθύων. Η απουσία ενός λειτουργικού κράτους δεν επιτρέπει την αντιμετώπιση της αυξανόμενης, παράνομης και ασυντόνιστης υπεραλίευσης στα χωρικά ύδατα της χώρας από ξένα αλιευτικά σκάφη. Αυτά τα σκάφη, κυρίως από Ευρώπη και Ασία (όπως Ισπανία, Ταϊλάνδη, Ιταλία, Νότια Κορέα, Ιαπωνία), λεηλατούν τις θαλάσσιες πηγές της χώρας χρησιμοποιώντας μεθόδους υπεραλίευσης, αγνοώντας τις επιπτώσεις στους τοπικούς ψαράδες. Αυτή η πρακτική έχει καταστροφικές συνέπειες στην τοπική οικονομία, η οποία εξαρτάται κυρίως

από τις παραδοσιακές αλιευτικές δραστηριότητες, αποτελώντας ζωτική πηγή βιοπορισμού για πολλές παράκτιες κοινότητες. Η συνολική οικονομική ζημιά από αυτή την ανεξέλεγκτη υπερεκμετάλλευση από ξένα συμφέροντα εκτιμάται μεταξύ \$90 και \$300 εκατομμύρια ετησίως, με τη σημερινή αλιευτική παραγωγή να έχει μειωθεί κατά μέσο όρο στο 10% σε σύγκριση με μια δεκαετία πριν (Kyriakidis, 2012, σ. 21).

Ένα πρόβλημα που προκύπτει από την καταστροφή ενός τσουνάμι το 2004 και φαίνεται να έχει ρίζες δεκαετίες πριν, αφορά την εκμετάλλευση της εύαλωτης κατάστασης μιας χώρας από αδίστακτα ευρωπαϊκά πλοία, τόσο ιδιωτικά όσο και κρατικά. Αυτά τα πλοία εκμεταλλεύονται την αδυναμία της χώρας για να απορρίψουν μεγάλες ποσότητες επιβλαβών αποβλήτων στα παράκτια ύδατα, μετατρέποντας τις θάλασσες σε τοξικές χωματαρές. Αυτή η πρακτική έχει σοβαρές συνέπειες στη θαλάσσια ζωή, μειώνοντας δραματικά τα θαλάσσια είδη και προκαλώντας αυξημένη εμφάνιση ασυνήθιστων ασθενειών, δερματικών παθήσεων, καρκίνων και γενετικών ανωμαλιών στα νεογέννητα των παράκτιων κοινοτήτων (Elmi et al., 2015, σ.149). Επιπλέον, η ασφάλεια των τροφίμων επηρεάζεται σοβαρά, με τραγικές συνέπειες στις ζωές χιλιάδων Σομαλών.

Σύμφωνα με τον ΟΗΕ, για μια ευρωπαϊκή εταιρεία, το κόστος της απόρριψης αυτών των επικίνδυνων αποβλήτων στην περιοχή HOA/GOA είναι πολύ χαμηλό, μόλις \$2,50 ανά τόνο, σε σύγκριση με το κόστος των \$250 για τη νόμιμη απόρριψη ίδιας ποσότητας στην Ευρώπη. Επίσης, το κόστος για ένα βαρέλι τοξικών χημικών ως μέσο παράνομου ντάμπινγκ είναι μόνο \$4, ένα ποσό που για έναν Σομαλό μπορεί να αντιστοιχεί στο κόστος διαβίωσης για δύο μήνες.

Οι δυσκολίες στην πρόσβαση στις βασικές ανάγκες οδηγούν σε μείωση του επιπέδου ζωής, και συνεπώς στην εμφάνιση της πειρατείας ως μέσο επιβίωσης για τις παράκτιες κοινότητες (Tharoor, 2009). Αυτή η δραστηριότητα αναδεικνύεται σε έναν οικονομικό βοήθημα για τους τοπικούς πληθυσμούς, καθώς τα εισοδήματα από την πειρατεία αποτελούν έναν κρίσιμο πόρο. Σε περιοχές όπου η τοπική οικονομία είναι αδύναμη ή ανύπαρκτη, τα έσοδα από την πειρατική δράση παρέχουν σημαντική υποστήριξη. Λιμάνια όπως τα Harardheere, Hobyo, Eyl και Kismayo, που κάποτε ήταν γνωστά ως ψαραδικά, τώρα έχουν μετατραπεί σε βάσεις και καταφύγια για πειρατές. Αυτά τα λιμάνια παρέχουν καταφύγιο σε πειρατικά καταληφθέντα πλοία, με αντάλλαγμα περίπου το 5% των χρημάτων από τα λύτρα που εισπράττονται (Gilpin, 2009).

Στο τέλος του 2004, μετά από μία σειρά ανεπιτυχών προσπαθειών και μια διαδικασία ειρήνευσης που άρχισε το 2001 στην Κένυα, συστάθηκε η Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση (Transitional Federal Government - TFG) της Σομαλίας. Η TFG λαμβάνει διεθνή αναγνώριση ως η επίσημη κυβερνητική αρχή της Σομαλίας και υποστηρίζεται με

οικονομική βοήθεια στον στόχο της για βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης του πληθυσμού και την επιδίωξη της διακυβέρνησης ολόκληρης της επικράτειας της Σομαλίας. Ωστόσο, η κυβέρνηση αυτή αντιμετωπίζεται με κριτική για την αδυναμία της, τη δυσλειτουργικότητα, τη διαφθορά και τις ελλείψεις της, αποδεικνυόμενη αναποτελεσματική ως κεντρική κυβερνητική αρχή, με περιορισμένη εξουσία κυρίως στην πρωτεύουσα (Bruton and Williams, 2014).

Η πόλη του Μογκαντίσου βίωσε μια σπάνια περίοδο ειρήνης και λειτουργικότητας με μειωμένα επεισόδια πειρατείας κατά τη διάρκεια των ετών 2005-2006, όταν η Ισλαμική Ένωση Δικαστηρίων (Islamic Courts Union - ICU) κατέλαβε την εξουσία. Ωστόσο, το 2006, με την υποκίνηση του ΟΗΕ, αιθιοπικά στρατεύματα εισέβαλαν στη Σομαλία μέσω της ειρηνευτικής αποστολής της Αφρικανικής Ένωσης (African Union Mission in Somalia – AMISOM), στοχεύοντας στην ανάκτηση της Μογκαντίσου και στην ενίσχυση της Μεταβατικής Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης (MOK) εναντίον της ισλαμικής επιρροής στο νότο. Αν και η AMISOM κατάφερε να εκδιώξει την ICU, η κατάσταση δεν βελτιώθηκε, αντίθετα επιδεινώθηκε, με αναζωπύρωση της πειρατικής δραστηριότητας (Taarnby and Hallundbæk, 2010). Η επέμβαση της Αιθιοπίας, που ιστορικά θεωρείται αντίπαλος της Σομαλίας, για την απομάκρυνση των δυνάμεων της ICU, προκάλεσε αντιδράσεις και εντάσεις. Ως αποτέλεσμα, τον Δεκέμβριο του 2008, η Αιθιοπία αποσύρθηκε ως μέρος της Συμφωνίας του Τζιμπουτί (Djibouti Code of Conduct – DcoC), αφήνοντας πίσω τις δυνάμεις της AMISOM από την Ουγκάντα και το Μπουρούντι να αντιμετωπίσουν μόνες τους τις προκλήσεις (Μέρκου, 2017).

Η Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση της Σομαλίας (MOK) προσπάθησε να αποκαταστήσει την πολιτική σταθερότητα ενσωματώνοντας στοιχεία της Ισλαμικής Ένωσης Δικαστηρίων (ICU), προάγοντας τους πρώην ηγέτες της σε κυβερνητικές θέσεις. Παρά το γεγονός ότι ένα σημαντικό τμήμα του σομαλικού πληθυσμού διατήρησε μια ανθεκτική στάση, αρνούμενο να αποδεχθεί την MOK, ορισμένα μέλη της ICU εξελίχθηκαν σε ριζοσπαστικές ισλαμικές οργανώσεις. Μια από αυτές τις ομάδες, η al-Shabaab, δραστηριοποιήθηκε σε διάφορες περιοχές, συμπεριλαμβανομένου του Kismayo (Taarnby and Hallundbæk, 2010). Τον Αύγουστο του 2012, η MOK αντικαταστάθηκε επίσημα από την Κυβέρνηση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Σομαλίας (ΟΔΣ), η οποία αναγνωρίστηκε διεθνώς και έγινε μέλος των Ηνωμένων Εθνών, αλλά είχε άμεσο έλεγχο μόνο σε ορισμένες περιοχές της προ-1991 επικράτειας, με εστίαση στη νοτιοκεντρική περιοχή της χώρας (Ζάχος, 2016).

Η σομαλική πειρατεία έλαβε παγκόσμια προβολή με την αύξηση των επιθέσεων κατά το 2008 (111 επιθέσεις και 47 αρπαγές), τις ρεκόρ πληρωμές λύτρων (αναφέρεται ότι

καταβλήθηκαν 3.2 εκατομμύρια δολάρια για την απελευθέρωση του MV Faina), και την ανάπτυξη περισσότερων από 30 ναυτικών πλοίων από πάνω από δώδεκα χώρες στον Κόλπο του Άντεν και τον Ινδικό Ωκεανό. Τα στοιχεία δείχνουν ότι οι αρπαγές μεταξύ Ιανουαρίου και τέλους Μαΐου 2009 ξεπέρασαν το συνολικό αριθμό του 2008. Επίσης, οι επιθέσεις κατά το πρώτο τρίμηνο του 2009 ήταν δέκα φορές υψηλότερες από την ίδια περίοδο του 2008 (Joyner, 2009, σ. 83). Η σομαλική πειρατεία επηρεάζει πλοία από διάφορα μέρη του κόσμου και επηρεάζει το παγκόσμιο εμπόριο μέσω των επιπτώσεων της στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία (εκτιμάται σε 500 εκατομμύρια δολάρια το 2008).

Η Παγκόσμια Τράπεζα έχει αναφέρει ότι η πειρατεία στο Κέρας της Αφρικής κόστισε στην παγκόσμια οικονομία πάνω από 18 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ κάθε χρόνο από το 2005 έως το 2012. Μόνο το 2012, οι σομαλοί πειρατές επιτέθηκαν σε εβδομήντα πέντε πλοία ανοιχτά των ακτών της Σομαλίας. Λόγω της παρουσίας διεθνών ναυτικών, ιδιωτικά συμβεβλημένων ένοπλων φρουρών στα πλοία και της εφαρμογής των καλύτερων διαχειριστικών πρακτικών της βιομηχανίας, έχει παρατηρηθεί σημαντική μείωση στον αριθμό των επιτυχημένων αρπαγών το 2013 και το 2014 στα νερά της περιοχής (Κοντοστάνου, 2017). Παρά την σημαντική πρόσφατη μείωση στον αριθμό των επιτυχημένων αρπαγών, η ικανότητα των σομαλών πειρατών να απειλούν ζωτικές θαλάσσιες διαδρομές παραμένει.

Στη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας, η πειρατική δράση κοντά στις ακτές της Σομαλίας έχει μειωθεί σημαντικά, κάτι που οφείλεται σε τρία βασικά στοιχεία: α) την αποτελεσματική λειτουργία της Ομάδας Επαφής Πειρατείας στη Σομαλία (CGPCS), β) την υιοθέτηση των Βέλτιστων Πρακτικών Διαχείρισης από τα πληρώματα των πλοίων, και γ) την ευρεία χρήση ιδιωτικών ενόπλων φρουρών επί των πλοίων (Υπουργείο Έξωτερικών Ελλάδας, 2023). Παρ' όλα αυτά, από τις 13 Μαρτίου 2017 άρχισαν να καταγράφονται νέες πειρατικές επιθέσεις, δείχνοντας ότι ο κίνδυνος της πειρατείας δεν έχει εξαλειφθεί πλήρως.

4.2 Πειρατεία στη Νιγηρία & Το παράνομο εμπόριο πετρελαίου

Ένας ακόμη σημαντικός παράγοντας που συνδέεται με την πειρατεία είναι η εμφάνιση και οι ενέργειες των πειρατών στα εδάφη της Νιγηρίας, με το 2004 να καταγράφει την υψηλότερη δραστηριότητα πειρατείας. Το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο αναφέρει 30 θανάσιμα περιστατικά από τις αρχές του έτους μέχρι τον Ιούνιο, ενώ θεωρεί τη Νιγηρία (με 13 επιθέσεις) την τρίτη πιο επικίνδυνη χώρα σε επίπεδο πειρατείας, μετά την Ινδονησία και τα στενά του πορθμού Μάλακα.

Τα συμβάντα βίας που αναφέρονται αποκαλύπτουν αυξημένα επίπεδα τρομοκρατίας από το 1988, με στόχους που δημιουργούν σοβαρές επιπτώσεις στην οικονομία, όπως επιθέσεις σε αγωγούς πετρελαίου και απαγωγές. Το 2006, καταγράφηκαν 1.306 τέτοια περιστατικά, αυξημένα σε σχέση με τα 929 του 2004 (Anyu and Moki, 2009, σ. 101). Η πυκνότητα της πειρατείας στη Νιγηρία δημιουργεί ένα ξεχωριστό πλαίσιο σύγκρισης με την πειρατεία στη Σομαλία, με πολλά περιστατικά να θεωρούνται ασήμαντα ή αμελητέα. Ωστόσο, αναλυτές κατατάσσουν την περιοχή ως μία από τις πιο επικίνδυνες, λόγω της έντασης της πειρατείας και των ένοπλων συγκρούσεων.

Η διάδοση φορητών και βαρέων οπλικών συστημάτων στο πετρελαιοφόρο Δέλτα του Νίγηρα συνδέεται με το παράνομο εμπόριο αργού πετρελαίου. Εκτεταμένες ποσότητες πετρελαίου διακινούνται παράνομα από οργανώσεις που συμμετέχουν επίσης σε πειρατικές δραστηριότητες. Οπλισμένες ομάδες, εξοπλισμένες με υψηλής τεχνολογίας όπλα, περιπολούν με γρήγορα σκάφη στο Δέλτα του Νίγηρα, επωφελούμενες από την πυκνή βλάστηση που παρέχει κάλυψη. Η περιοχή έχει μετατραπεί σε κέντρο διακίνησης όπλων, με την Λαϊκή Δύναμη Εθελοντών του Δέλτα του Νίγηρα (NDPVF) να ασκεί πίεση για μείωση του κυβερνητικού μονοπωλίου μέσω της παράνομης εμπορίας πετρελαίου. Τα κέρδη από αυτή την δραστηριότητα χρηματοδοτούν την αγορά όπλων και τον ανταρτοπόλεμο (Μπόση, 2012).

Η Νιγηρία, παρά την παραγωγή 2,5 εκατομμυρίων βαρελιών πετρελαίου ημερησίως, παραμένει μία από τις φτωχότερες χώρες της Αφρικής λόγω διαφθοράς και αποικιοκρατικής διαχείρισης του πλούτου της. Η ανεργία ωθεί τους νέους στο έγκλημα, στην πειρατεία, στις απαγωγές και στη συμμετοχή τους σε ένοπλες ομάδες. Οι αστυνομικές αρχές της χώρας αναφέρουν συχνά συλλήψεις ξένων μισθοφόρων που συμμετέχουν στις δράσεις αυτών των οργανώσεων (Ikelegbe, 2005, σ. 27).

4.2.1 MEND – Το Κίνημα της Απελευθέρωσης του Δέλτα του Νίγηρα

Το Κίνημα για την Απελευθέρωση του Δέλτα του Νίγηρα, γνωστό ως MEND, είναι μια δραστήρια ένοπλη ομάδα που ξεκίνησε τις δράσεις της το 2005. Η ομάδα αυτή αναπτύσσει δραστηριότητες όπως επιθέσεις σε εγκαταστάσεις αποθήκευσης καυσίμων, εναντίον μεταφορικών μέσων που μεταφέρουν καύσιμα, καθώς και σε δράσεις σαμποτάζ, ληστείες, καταστροφές περιουσιών και απαγωγές. Η στρατηγική της MEND περιλαμβάνει τη συνεχή προσέγγιση προς την πρωτεύουσα, διαμορφώνοντας μια κατάσταση χαμηλής έντασης σύγκρουσης με τις αντίπαλες δυνάμεις, οι οποίες προέρχονται τόσο από τον τομέα της

ασφάλειας όσο και από ομάδες μισθοφόρων που εργάζονται για τις πετρελαϊκές εταιρείες στην περιοχή (Μπόση, 2012). Η οργάνωση έχει προαναγγείλει ότι δεν θα σταματήσει τις δράσεις της μέχρι να προκαλέσει την πλήρη κατάρρευση της οικονομίας της εν λόγω χώρας.

Η οργάνωση MEND, που αναλαμβάνει την ευθύνη των επιθέσεων της, συχνά προειδοποιεί τις τοπικές κοινότητες για να αποφευχθούν αθώα θύματα. Δηλώνει ότι οι ενέργειές της έχουν στόχο να αποκαλύψουν τη διαφθορά της κυβέρνησης και τις σχέσεις της με τις πετρελαϊκές εταιρείες που εκμεταλλεύονται τους φυσικούς πόρους της Νιγηρίας. Επιδιώκει τη δίκαιη κατανομή του πλούτου στους φτωχούς κατοίκους των πλουσίων σε πετρέλαιο περιοχών και υποστηρίζεται από διάφορες ένοπλες ομάδες (Courson, 2009).

Η MEND απαιτεί αποζημίωση για τις οικολογικές ζημιές που προκλήθηκαν από τις ξένες πετρελαϊκές εταιρείες και υποστηρίζει ότι η Νιγηρία και οι πολίτες της στερούνται των οφελών από τον τοπικό πλούτο (Anele, 2015, σ. 92). Η Νιγηρία, ως πρώην βρετανική αποικία, υπέστη δικτατορίες και απολυταρχικά καθεστώτα, με τις εταιρείες όπως η Chevron και η Royal Dutch Shell να εκμεταλλεύονται ελεύθερα το πετρέλαιο, προκαλώντας σημαντική περιβαλλοντική ζημιά και επηρεάζοντας αρνητικά τους τοπικούς κατοίκους, κυρίως αγρότες και ψαράδες, οδηγώντας τους σε οικονομική αποδυνάμωση και απώλεια των εδαφών τους (Asuni, 2009, σ. 11).

Η εντεινόμενη φτώχεια και η καταπίεση οδήγησαν τους κατοίκους σε αντίδραση, με αποτέλεσμα τη δημιουργία ένοπλων ομάδων από τη μια πλευρά, και την αντίδραση της κυβέρνησης και των εταιρειών με στρατιωτικές δυνάμεις και μισθοφόρους από την άλλη. Υπάρχει η άποψη ότι πολλοί Νιγηριανοί στηρίζουν τις ένοπλες οργανώσεις και τα αιτήματά τους ενάντια στην κυβέρνηση και τις εταιρείες. Οργανώσεις όπως η Niger Delta People's Volunteer Force (NDPVF) συνεργάζονται με τη MEND, μαζί με άλλες μικρότερες ομάδες με παρόμοια αιτήματα (Asuni, 2009, σ. 15).

Το 2009, η κυβέρνηση πρότεινε αμνηστία σε μέλη της MEND που ήταν διατεθειμένα να καταθέσουν τα όπλα, πράγμα που οδήγησε σε απώλειες μαχητών και διχασμό στην οργάνωση. Η διαδικασία στρατολόγησης των μελών της, που περιλάμβανε τόσο ιδεολογικά όσο και εγκληματικά στοιχεία, μισθοφόρους και τοπικούς ηγέτες, αποτέλεσε μέρος της αποδυνάμωσής της, ενώ παράλληλα χρησιμοποιεί προηγμένα οπλικά συστήματα και γνώση του τοπίου για επιθέσεις κατά κυβερνητικών και μισθοφόρων δυνάμεων, περιλαμβάνοντας επιλεκτικές απαγωγές και βομβιστικές ενέργειες στους αγωγούς πετρελαίου, με συνέπεια την αύξηση των τιμών του πετρελαίου διεθνώς (Anele, 2015, σ. 89).

Κεφάλαιο 5^ο – Πολιτικές Αντιμετώπισης & Μέτρα Πρόληψης

5.1 Παρατηρήσεις

Καθένα από τα πλοία, σε μεγάλο βαθμό, φέρει την ευθύνη για τη δική του ασφάλεια, καθώς και για την ασφάλεια του πληρώματός του και του φορτίου του, επειδή οι αρχές ασφαλείας που επιβλέπουν τις θαλάσσιες διαδρομές δεν μπορούν να παρακολουθούν κάθε σημείο. Οι πρωταρχικές απειλές που αντιμετωπίζουν τα πλοία περιλαμβάνουν τις επιθέσεις από μικρά σκάφη και την πιο οργανωμένη μορφή της πειρατείας. Η αντιμετώπιση της πρώτης κατηγορίας επιθέσεων δεν είναι εύκολη, ενώ για τη δεύτερη κατηγορία υπάρχουν μεγαλύτερες δυνατότητες πρόληψης.

Για την αντιμετώπιση αυτών των δύο ειδών επιθέσεων, ιδιαίτερα στα πλοία που ξεπερνούν τους πεντακόσιους τόνους, εφαρμόζονται πρότυπα μιας διεθνούς συμφωνίας. Βάσει αυτής, τα πλοία εξοπλίζονται με σύγχρονα συστήματα συναγερμού που μπορούν να αποστέλλουν σήματα κατάστασης εκτάκτου ανάγκης χωρίς να γίνονται αντιληπτά.

Στα μέσα της προηγούμενης εικοσαετίας, η Ιαπωνία πρωτοστάτησε σε μια συντονισμένη προσπάθεια για την καταπολέμηση της πειρατείας, μέσω της πρωτοβουλίας που είναι γνωστή ως «Σύμφωνο Περιφερειακής Συνεργασίας για την Καταπολέμηση της Πειρατείας και της Ένοπλης Ληστείας ενάντια στα Πλοία» (ReCAAP). Με αυτό το σύμφωνο, υπογράφηκε ένα Μνημόνιο Κατανόησης (Memorandum of Understanding) με στόχο την πλήρη εξάλειψη της πειρατείας στον κόλπο του Άντεν, την Ερυθρά Θάλασσα και την περιοχή του Ινδικού Ωκεανού (Μενδρινού, 2023). Αργότερα, το Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών έδωσε εξουσιοδότηση στα κράτη να λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για την καταπολέμηση της πειρατείας στα διεθνή ύδατα και ειδικότερα στα ύδατα της Σομαλίας.

5.2 Μέτρα Πρόληψης

Πέραν των Διεθνών Συμβάσεων και των Περιφερειακών Συνεργασιών που αναφέραμε σε προηγούμενο κεφάλαιο, υπάρχει μία προσέγγιση στην προσπάθεια πρόληψης της πειρατείας που εστιάζει στην διαπίστωση ότι τα περισσότερα υφιστάμενα μέτρα είναι κυρίως αμυντικά και δεν επιλύουν τις βασικές αδυναμίες των κρατών, οι οποίες συμβάλλουν στην ανάπτυξη του φαινομένου της πειρατείας. Έρευνες στον τομέα αυτό υποδεικνύουν την ανάγκη για μέτρα που θα βελτιώσουν τις πιθανότητες αντίδρασης σε πειρατικές επιθέσεις και τα οποία έχουν κυρίως αποτρεπτική δυναμική. Τα μέτρα αυτά μπορούν να καταταχθούν στις ακόλουθες κατηγορίες:

1. Μέσα Αποτροπής στα Πλοία: Εντός των πλοίων, υπάρχουν διάφορα μέσα για την αποτροπή πειρατικών επιθέσεων, τα οποία μπορούν να προσαρμοστούν ανάλογα με τις ανάγκες κάθε πλοίου. Παραδείγματα περιλαμβάνουν πυροσβεστικούς σωλήνες, περιπολίες στο κατάστρωμα, ή ακόμη και την τοποθέτηση εμποδίων στο σκάφος. Άλλα πλοία χρησιμοποιούν ηλεκτροφόρα καλώδια και συστήματα ήχου που εκπέμπουν ισχυρούς ήχους για να αποτρέψουν την προσέγγιση των πειρατών. Συνήθως, τα πλοία δεν εξοπλίζουν το προσωπικό τους με όπλα, λόγω έλλειψης εκπαίδευσης ή φόβου ότι οι πειρατές μπορεί να τους θεωρήσουν ως στόχους (Hanson, 2010). Η ξαφνική εμφάνιση πολεμικών πλοίων συχνά αποθαρρύνει τους πειρατές, ειδικά αν η επίθεση βρίσκεται στα αρχικά της στάδια, ενώ το δικαίωμα συνεχούς καταδίωξης επιτρέπει στα πολεμικά ή κρατικά πλοία και αεροσκάφη να καταδιώκουν ξένα πλοία που υποπτεύονται για παραβίαση των νόμων ενός κράτους, εντός των εσωτερικών του υδάτων ή σε περιοχές όπως η αιγιαλίτιδα ζώνη ή η αποκλειστική οικονομική ζώνη. Η καταδίωξη μπορεί να ξεκινήσει σε αυτές τις περιοχές και να συνεχιστεί έξω από αυτές, όσο δεν διακοπεί. Η έννοια καθιερώθηκε μέσω διμερών συμφωνιών ΗΠΑ-Βρετανίας στα 1930 για την πάταξη της ποτοαπαγόρευσης και διατυπώθηκε στο άρθρο 111 της Σύμβασης του Δικαιώματος Συνεχούς Καταδίωξης (Σιούσιουρας and Δαλακλής, 2011, σ. 281).

2. Ανάπτυξη Ναυτικών Δυνάμεων: Τον Ιανουάριο του 2009, περίπου τριάντα πολεμικά πλοία από πάνω από δώδεκα χώρες, όπως η Ρωσία, η Γαλλία, η Βρετανία, η Ινδία, η Κίνα και οι ΗΠΑ, περιπολούσαν στον Κόλπο του Άντεν. Αυτό περιελάμβανε την EU NAVFOR, την Combined Task Force 150 και τη νεοσυσταθείσα CTF-151 των ΗΠΑ (Kraska, 2009, σ. 200). Συμπληρωματικά για την αποτελεσματικότερη προστασία τους, οι δύο κυρίαρχες ναυτικές και στρατιωτικές οργανώσεις με τις οποίες τα πλοία πρέπει να επικοινωνήσουν κατά τη διέλευσή τους είναι:

A. Το UKMTO (United Kingdom Maritime Trade Operations): Με έδρα το Ντουμπαί, το UKMTO αποτελεί το κεντρικό σημείο επικοινωνίας για τα πλοία στην περιοχή. Αυτό το γραφείο διευκολύνει την καθημερινή επικοινωνία μεταξύ των πλοιάρχων και των ναυτικών/στρατιωτικών δυνάμεων, παρέχοντας άμεση σύνδεση με το MSCHOA και τους διοικητές του ναυτικού. Επίσης, ενθαρρύνει τα εμπορικά πλοία να αποστέλλουν τακτικές αναφορές (Murdoch, 2011).

B. Το MSC-HOA (Maritime Security Centre – Horn of Africa): Μια πρωτοβουλία της EU NAVFOR, το MSC-HOA προσφέρει επανδρωμένη παρακολούθηση 24 ωρών για τα πλοία που διέρχονται από τον Κόλπο του Άντεν και διαθέτει διαδραστική ιστοσελίδα για την επικοινωνία των τελευταίων οδηγιών κατά της πειρατείας στη βιομηχανία και τις ναυτιλιακές εταιρείες. Επιπλέον, το MSC-HOA υλοποιεί την πρωτοβουλία των ομάδων διέλευσης, όπου τα πλοία διέρχονται συντονισμένα από περιοχές υψηλού κινδύνου κατά τη νύχτα, επιτρέποντας στις στρατιωτικές δυνάμεις να εξασφαλίσουν την περιοχή (Παπαϊωάννου, 2023). Το Mschoa συντονίζει επίσης τις αναγκαίες ρυθμίσεις προστασίας για ιδιαίτερα ευάλωτα πλοία σε συνεργασία με την EU NAVFOR και άλλες δυνάμεις.

3. Περιφερειακές Περιπολίες Κατά Πειρατών: Προτείνεται η συνεργασία των κρατών της ανατολικής Αφρικής και της Μέσης Ανατολής για κοινές περιπολίες, ακολουθώντας το παράδειγμα της νοτιοανατολικής Ασίας. Οι επιχειρήσεις αυτού του είδους μπορούν να υποστηριχθούν από δυτικές δυνάμεις, ενώ ο ΟΗΕ πρότεινε τη δημιουργία ενός Περιφερειακού Συντονιστικού Κέντρου κατά της Πειρατείας (Regional Counter-Piracy Coordination Center), υπό την έννοια ότι η κυβερνητική δράση μπορεί να μειώσει την πειρατεία (Μπόση, 2012; Στεργίου, 2016).

4. Ίδρυση Σομαλικής Ακτοφυλακής: Η ίδρυση μιας σομαλικής ακτοφυλακής υπό την αιγίδα του ΟΗΕ ή της Αφρικανικής Ένωσης (AU) είναι μία πρόταση για την προστασία των σομαλικών ακτών. Το πολεμικό ναυτικό δεν είναι η καλύτερη πρόταση για την επιτήρηση των ακτών, καθώς είναι περισσότερο προορισμένο για πολεμικές επιχειρήσεις και όχι για αστυνόμευση των ακτών. Ταυτόχρονα, η έλλειψη ενός συγκροτημένου κυβερνητικού σώματος στη Σομαλία αποτελεί ένα επιπλέον πρόβλημα (Παπαδογιωργάκης, 2022).

Τα εναπομείναντα μέτρα που συζητούνται για την καταπολέμηση της πειρατείας συμπεριλαμβάνουν την αναβάθμιση του τεχνικού εξοπλισμού των πλοίων, την εκπαίδευση του πληρώματος σε τεχνικές πρόληψης και καταστολής, τη χρήση νερού υψηλής πίεσης, τα ηλεκτροφόρα πλέγματα, τις κλειστές τηλεοράσεις κυκλώματος, συναγερμούς, ειδικό φωτισμό και σημεία ασφαλούς συγκέντρωσης (citadels) (Παπαϊωάννου, 2023).

5.2.1 Ένοπλοι Φρουροί

Λόγω της αύξησης των πειρατικών επιθέσεων, πολλές ναυτιλιακές εταιρείες προσλαμβάνουν ιδιωτικές εταιρείες ασφαλείας για την προστασία των πλοίων τους. Αυτές οι εταιρείες έχουν παίξει καθοριστικό ρόλο στην αντιμετώπιση της πειρατείας, με τα στατιστικά να δείχνουν ότι πλοία υπό την προστασία ενόπλων φρουρών δεν έχουν πέσει θύματα πειρατείας. Οι φρουροί διακρίνονται σε Vessel Protection Detachments (VPD), που είναι εν ενεργεία στρατιωτικό προσωπικό, και Private Security Teams (PST), ιδιωτικές ομάδες ασφαλείας (Κωνσταντίνου, 2019: Γαζέα, 2020). Παρόλα αυτά, η χρήση ιδιωτικών εταιρειών ασφαλείας έχει προκαλέσει νομικές και ηθικές ενστάσεις, κυρίως λόγω της δυνατότητας χρήσης βίας και της ασάφειας σχετικά με την απόδοση ευθυνών.

Συμπεράσματα – Προτάσεις

Στην παρούσα εργασία, η ανάλυση του φαινομένου της πειρατείας στον σύγχρονο κόσμο αποκάλυψε την πολύπλοκη φύση αυτού του προβλήματος. Σύμφωνα με την έρευνα που πραγματοποιήθηκε στο πρώτο κεφάλαιο, η εστίαση στις περιοχές της Σομαλίας (Κόλπος Άντεν) και της Νιγηρίας (Κόλπος Γουϊνέας) αποκάλυψε τον τρόπο με τον οποίο η πειρατεία επηρεάζει την ασφάλεια των θαλασσίων διαδρομών και την διεθνή ναυτιλία. Το επικίνδυνο αυτό εγκληματικό φαινόμενο εκδηλώνεται με διαφορετικούς τρόπους στις δύο περιοχές. Στον Κόλπο της Γουινέας, οι πειρατές στοχεύουν κυρίως στο φορτίο των πλοίων, ενώ στον Κόλπο του Άντεν, συχνά στοχεύουν στην αρπαγή πλοίων και στην αιχμαλωσία ομήρων. Επισημαίνεται επίσης η γεωγραφική ετερογένεια των πειρατικών δράσεων, με διαφορετικούς στόχους και μεθόδους ανά περιοχή. Η αλληλεπίδραση μεταξύ πειρατείας και τρομοκρατίας προσθέτει μια επιπλέον διάσταση στην πολυπλοκότητα του προβλήματος, καθώς οι πειρατές ενδέχεται να εμπλέκονται σε τρομοκρατικές δράσεις ή να χρησιμοποιούν τρομοκρατικές μεθόδους για να επιτύχουν τους στόχους τους. Η σχέση αυτή μεταξύ πειρατείας και τρομοκρατίας αποτελεί μια σημαντική απειλή για τις παγκόσμιες αγορές.

Η μελέτη επιβεβαιώνει ότι οι αιτίες και τα κίνητρα πίσω από την πειρατεία είναι πολύπλοκα και συχνά περιλαμβάνουν κέρδος, εκφοβισμό, πολιτική πίεση και αποσταθεροποίηση. Η πειρατεία είναι συχνά μέσο επιβίωσης για ανθρώπους που βρίσκονται σε απόγνωση, ενώ οι τοπικές αρχές και πολιτικές ομάδες ενδέχεται να παρέχουν ανοχή ή υποστήριξη στις πειρατικές δραστηριότητες.

Μία άλλη αίτια εντοπίζεται στην αδυναμία των κρατών να επιβάλλουν την τάξη εντός των χωρικών τους υδάτων και στην έλλειψη εσωτερικής εθνικής νομοθεσίας, ικανής να αποτρέψει το φαινόμενο, παρά το γεγονός του ότι έχουν επικυρώσει τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας. Είναι φανερό ότι δεν έχουν εναρμονιστεί πλήρως με τις διατάξεις της σύμβασης, ειδικά σε σχέση με την πειρατεία.

Όσον αφορά τις διεθνείς προσπάθειες καταπολέμησης της πειρατείας, αυτές έχουν στηριχθεί σε μια σειρά από στρατηγικές, περιλαμβάνοντας την ενίσχυση της νομοθεσίας και της διεθνούς συνεργασίας, όπως καθορίζεται από τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS). Οι προκλήσεις, ωστόσο, παραμένουν σημαντικές, καθώς η πειρατεία αντιμετωπίζεται όχι μόνο ως ένα θέμα ασφάλειας αλλά και ως ένδειξη βαθύτερων κοινωνικο-οικονομικών και πολιτικών προβλημάτων. Η αποτελεσματικότητα των μέτρων καταπολέμησης είναι μεταβλητή και εξαρτάται από

πολλούς παράγοντες. Παρόλο που έχουν επιτευχθεί πρόοδοι, η πειρατεία συνεχίζει να αποτελεί μια σημαντική απειλή, ιδίως σε τέτοιες περιοχές με ασταθή κυβερνητική δομή.

Στο πλαίσιο αυτό, η ανάγκη για μια ολοκληρωμένη προσέγγιση που θα συνδυάζει την ασφάλεια με την ανάπτυξη και την πολιτική σταθερότητα καθίσταται επιτακτική. Η αντιμετώπιση των βαθύτερων αιτιών της πειρατείας απαιτεί μια πολυεπίπεδη προσπάθεια που θα εστιάζει όχι μόνο στην καταστολή αλλά και στην πρόληψη, μέσω της προώθησης της οικονομικής ανάπτυξης, της εκπαίδευσης και της κοινωνικής συνοχής.

Για την περαιτέρω καταστολή του φαινομένου της πειρατείας, ειδικά στο νομικό πλαίσιο, είναι σημαντικό να ενταθεί η διεθνής συνεργασία και να ενισχυθεί το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο. Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει την εισαγωγή αυστηρότερων κυρώσεων για την πειρατεία και την ενθάρρυνση της αυξημένης συνεργασίας μεταξύ κρατών για την ανταλλαγή πληροφοριών και τη συνδρομή στις ερευνητικές επιχειρήσεις, μέσω επέκτασης της UNCLOS.

Μία άλλη πρόταση περιλαμβάνει την ίδρυση ειδικών δικαστηρίων για τη δίκη των πειρατών, η οποία θα μπορούσε να αποτελέσει ένα σημαντικό βήμα προς την ενοποίηση των νομικών προτύπων και την εξασφάλιση δικαιοσύνης σε διεθνές επίπεδο. Αυτό θα βοηθήσει στην εξάλειψη των νομικών κενών και ασυνέπειών που συχνά παρεμποδίζουν την αποτελεσματική δίωξη της πειρατείας.

Όσον αφορά τη θέσπιση παγκόσμιων προτύπων ασφάλειας για πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις, αυτό συνεπάγεται την ανάπτυξη και εφαρμογή ενιαίων κανονισμών και πρακτικών που θα βελτιώσουν την ασφάλεια στη θάλασσα και στις λιμενικές περιοχές. Η εναρμόνιση αυτών των προτύπων θα αυξήσει την αποτελεσματικότητα των μέτρων ασφαλείας και θα διευκολύνει τη διεθνή συνεργασία. Παράλληλα, η παροχή τεχνικής βοήθειας και κατάρτισης στις χώρες που επηρεάζονται από πειρατεία είναι κρίσιμη για την ενίσχυση των τοπικών λιμενικών και ναυτιλιακών αρχών. Αυτό μπορεί να συμβάλει στην πρόληψη της πειρατείας μέσω της ανάπτυξης των τοπικών ικανοτήτων και της ενδυνάμωσης της αυτονομίας τους.

Τέλος, εκτός από το νομικό πλαίσιο, η εστίαση στην οικονομική ανάπτυξη και την εκπαίδευση στις περιοχές που επηρεάζονται από πειρατεία είναι εξίσου σημαντική καθώς η βελτίωση των οικονομικών συνθηκών και η παροχή ευκαιριών στους τοπικούς πληθυσμούς μπορεί να μειώσει τα κίνητρα για εμπλοκή σε πειρατικές δραστηριότητες.

Συνοψίζοντας, η σημασία της έρευνας που παρουσιάζεται στην εργασία είναι πολυδιάστατη. Μέσω της ανάλυσης των διαφορετικών πτυχών της πειρατείας προσφέρεται μια βαθύτερη κατανόηση του προβλήματος, πέρα από την απλή διαπίστωση των εγκληματικών πράξεων, ενώ σε δεύτερο επίπεδο υπογραμμίζεται η σημασία της διεθνούς

συνεργασίας και της ανάγκης για ένα συνεκτικό νομικό πλαίσιο, παρέχοντας μια βάση για μελλοντικές διπλωματικές και νομοθετικές προσπάθειες.

Βιβλιογραφία

Ξενόγλωσση

- Aden, M. and McCabe, R., 2021. Djibouti: Ports, Politics and Piracy. *Capacity Building for Maritime Security: The Western Indian Ocean Experience*, pp.223-248.
- Ali, K.D., 2015. 1 A Complex Case of Maritime Insecurity. In *Maritime Security Cooperation in the Gulf of Guinea* (pp. 1-9). Brill Nijhoff.
- Amri, A.A., 2014. *Southeast Asia's maritime piracy: challenges, legal instruments and a way forward*. Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs, 6(3), pp.154-169.
- Anele, K.K., 2015. Taming the Tide of Maritime Piracy in Nigeria's Territorial Waters. *Journal of Navigation and Port Research*, 39(2), pp.89-97.
- Anyanova, E., 2022. Piracy in Modern International Law
- Anyu, J.N. and Moki, S., 2009. Africa: The piracy hot spot and its implications for global security. *Mediterranean Quarterly*, 20(3), pp.95-121.
- Asariotis, R., Benamara, H., Lavelle, J. and Premti, A., 2014. Maritime piracy. Part I: An overview of trends, costs and trade-related implications.
- Asuni, J.B., 2009. *Understanding the armed groups of the Niger Delta* (pp. 1-27). New York: Council on Foreign Relations.
- Blanchard, L.P., 2018. *Al Shabaab*. Congressional Research Service.
- Boulden, J., 2009. Terrorism and civil wars. *Civil wars*, 11(1), pp.5-21.
- Bruton, B.E. and Williams, P.D., 2014. *Counterinsurgency in Somalia: Lessons Learned from the African Union Mission in Somalia, 2007-2013*. JSOU Press.
- Bueger, C., 2013. Responses to contemporary piracy: disentangling the organizational field. *Modern piracy: Legal challenges and responses*, pp.91-114.
- Burgess Jr, D.R., 2005. Hostis Humani Generi: Piracy, Terrorism and a New International Law. *U. Miami Int'l & Comp. L. Rev.*, 13, p.293.
- Çağlar, A.K.A.R., 2022. The Development of Piracy in the Horn of Africa. *Journal of Marine and Engineering Technology*, 2(1), pp.31-39.
- Chalk, P., 1996. *West European terrorism and counter-terrorism: The evolving dynamic*. Springer.
- Consilium.europa.eu, (2022). «Στήριξη της ΕΕ προς την Αποστολή της Αφρικανικής Ένωσης στη Σομαλία: Το Συμβούλιο ενέκρινε περαιτέρω στήριξη στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Μηχανισμού για την Ειρήνη» [online] Available at: <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2022/07/06/eu-support-to-the-african-union-mission-in-somalia-council-approves-further-support-under-the-european-peace-facility/> [Accessed 26 Dec. 2023].
- Courson, E., 2009. *Movement for the emancipation of the Niger Delta (MEND): Political marginalization, repression and petro-insurgency in the Niger Delta*. Nordiska Afrikainstitutet.

- DeFrancia, C., 2012. Enforcing the Nuclear Nonproliferation Regime: The Legality of Preventive Measures. *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, 45(3), [online] Available at: <https://scholarship.law.vanderbilt.edu/vjtl/vol45/iss3/2/> [Accessed 16 Jan. 2024].
- De Souza, P., 2002. *Piracy in the Graeco-Roman world*. Cambridge University Press.
- Duda, D. and Wardin, K., 2016. 23. Influence of Pirates' Activities on Maritime Transport in the Gulf of Aden Region. *Human Resources and Crew Resource Management: Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, p.135.
- Elmi, A.A., Affi, L., Knight, W.A. and Mohamed, S., 2015. Piracy in the horn of Africa waters: definitions, history, and modern causes. *African security*, 8(3), pp.147-165.
- Hong, N. and Ng, A.K., 2010. The international legal instruments in addressing piracy and maritime terrorism: A critical review. *Research in Transportation Economics*, 27(1), pp.51-60.
- Ismail, S.Z. and Mohd Sani, M.A., 2010. *The Straits of Malacca: Regional powers vis-a-vis littoral states in strategic and security issues and interests* (pp. 83-105). Institute of Tun Dr. Mahathir Mohamad's Thoughts, Universiti Utara Malaysia.
- Francioni, F., 1988. Maritime terrorism and international law: the Rome Convention of 1988. *German YB Int'l L.*, 31, p.263.
- Fieducik, B., 2011. Douglas R. Burgess, Jr., *The World for Ransom: Piracy is Terrorism, Terrorism is Piracy*, Prometheus Books Amherst, New York 2010, pp. 312.
- Fieducik, B., 2011. The Definition of Piracy under Article 101 of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea-An Attempted Legal Analysis. *Bialstockie Studia Prawnicze*, 10, p.67.
- Garcia, M.M., 2001. *A Reexamination of Certain Maritime Law Principles* (Doctoral dissertation, McGill University, Montreal Quebec, Canada).
- Garfinkle, M.S., 2011. *The psychological impact of piracy on seafarers* (Doctoral dissertation, Department of Psychiatry, University of Arizona).
- Gilpin, R., 2009. *Counting the costs of Somali piracy*. Washington: US Institute of Peace.
- Gould, H.D., 2013. Cicero's Ghost: Rethinking the Social Construction of Piracy. *Maritime Piracy and the Construction of Global Governance*, 34
- Halberstam, M., 1988. Terrorism on the high seas: the Achille Lauro, piracy and the IMO convention on maritime safety. *American Journal of International Law*, 82(2), pp.269-310.
- Hanson, S., 2010. *Combating Maritime Piracy*. Washington, DC: Council on Foreign Relations.
- Henry, J., 2016. *China's Military Deployments in the Gulf of Aden: Anti-Piracy and Beyond*. IFRI Center for Asian Studies\
- House of Commons - Foreign Affairs Committee, 2012. *Piracy off the coast of Somalia*. [online] Available at <https://publications.parliament.uk/pa/cm201012/cmselect/cmfaff/1318/131808.htm> [Accessed 8 Jan. 2024]
- Ikelegbe, A., 2005. The economy of conflict in the oil rich Niger Delta region of Nigeria. *Nordic Journal of African Studies*, 14(2), pp.27-27.

- Imo.org, (2019). *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf* Available at: [Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf \(imo.org\)](#)
- Iilss.net, 2023. *The Geopolitics of the Gulf of Aden: A Comprehensive Analysis* [online] Available at: <https://ilss.net/the-geopolitics-of-the-gulf-of-aden-a-comprehensive-analysis/> [Accessed 24 Dec. 2023].
- Ishii, Y., 2014. International Cooperation on the Repression of Piracy and Armed Robbery at Sea under the UNCLOS. *JE Asia & Int'l L.*, 7, p.335.
- Icc-ccs.org, 2023. *IMB Piracy & Armed Robbery Map 2023* [online] Available at: <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map> [Accessed 5 Dec. 2023].
- Jin, J. and Techera, E., 2021. Strengthening Universal Jurisdiction for Maritime Piracy Trials to Enhance a Sustainable Anti-Piracy Legal System for Community Interests. *Sustainability*, 13(7268), [online] Available at: <https://doi.org/10.3390/su13137268> [Accessed 15 Jan. 2024].
- Joubert, L., 2013. The extent of maritime terrorism and piracy: a comparative analysis. *Scientia Militaria: South African Journal of Military Studies*, 41(1), pp.111-137.
- Joubert, L., 2020. The State of Maritime Piracy 2018. *One Earth Future*.
- Joyner, C., 2009. Navigating troubled waters: Somalia, piracy, and maritime terrorism. *Georgetown Journal of International Affairs*, pp.83-91.
- Kamran Dastjerdi, H. and Hosseini Nasrabady, N., 2020. Role of malacca strait with a geopolitical and strategic approach. *Geopolitics Quarterly*, 16(60), pp.264-287.
- Kax, S., 2012. *Regional cooperation as part of the solution to piracy—the importance of ReCAAP in Southeast Asia*.
- King, M.G., 2010. *Modern piracy and regional security cooperation in the maritime domain: the Middle East and Southeast Asia* (Doctoral dissertation, Monterey, California. Naval Postgraduate School).
- Kraska, J., 2009. Coalition Strategy and the Pirates of the Gulf of Aden and the Red Sea. *Comparative Strategy*, 28(3), pp.197-216.
- Kyriakidis, K., 2012, 5th issue, *Somalia's Only Solution: Proactive Strategy to Replace Reactive Tactics*, [online] Available at: <https://geetha.mil.gr/wp-content/uploads/2019/11/NMIOTCjournal.pdf> [Accessed 9 Jan. 2024].

- Larsson, O.L. and Widen, J.J., 2022. The European Union as a Maritime Security Provider–The Naval Diplomacy Perspective. *Studies in Conflict & Terrorism*, pp.1-23.
- Letts, D., 1999. Piracy: Some questions of definition and jurisdiction. *Maritime Studies*, 1999(104), pp.26-32.
- Liss, C., 2016. Piracy in Southeast Asia: Trends, hot spots and responses. In *Piracy in Southeast Asia* (pp. 15-27). Routledge.
- Liss, C., 2020. Non-state actors in the maritime domain: Non-state responses to maritime security challenges. *Global challenges in maritime security: An introduction*, pp.211-228.
- Lott, A., 2021. *Maritime Security Threats and the Passage Regime in the Bab el-Mandeb*.
- Luft, G. and Korin, A., 2004. Terrorism goes to sea. *Foreign Affairs*, pp.61-71.
- Mandanda, D.E. and Ping, G.U.O., 2016. The Gulf of Guinea piracy: Impact and effectiveness of control measures. *JL Pol'y & Globalization*, 55, p.105.
- Malekian, F., 2011. 25. Piracy. In *Principles of Islamic international criminal law* (pp. 299-302). Brill Nijhoff.
- Malirsch, M. and Prill, F., 2007. The proliferation security initiative and the 2005 protocol to the SUA Convention. *Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht*, 67(1), pp.229-240.
- Marin, J., Mudrić, M. and Mikac, R., 2017. Private maritime security contractors and use of lethal force in maritime domain. *The future of the law of the sea: Bridging gaps between national, individual and common interests*, pp.191-212.
- Marsili, M., 2020. Towards a strategic EU-NATO security partnership in Africa. *Towards a strategic EU-NATO security partnership in Africa*, (4), pp.195-208.
- Mbekeani, K.K. and Ncube, M., 2011. Economic impact of maritime piracy. *Africa Economic Brief*, 2(10), pp.1-8.
- Middleton, R., 2008. Piracy in Somalia. *Chatham House*. Oct.
- Mukherjee, P.K., Brownrigg, M., Mukherjee, P.K. and Brownrigg, M., 2013. Maritime Security: Legal Framework in International Law. *Farthing on International Shipping*, pp.249-263.
- Murdoch, A., 2011. *Recent legal issues and problems relating to acts of piracy off Somalia*. Martinus Nijhoff Publishers.
- Nato.int., 2022. Available at: https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_48815.htm
- Onuoha, F.C., 2009. Sea piracy and maritime security in the Horn of Africa: The Somali coast and Gulf of Aden in perspective. *African Security Review*, 18(3), pp.31-44.
- Osinowo, A.A., 2015. *Combating piracy in the Gulf of Guinea*. NATIONAL DEFENSE UNIV FORT MCNAIR DC AFRICA CENTER FOR STRATEGIC STUDIES.
- Paige, T., 2013. Piracy and universal jurisdiction. *Macquarie Law Journal*, 12, pp.131-154.

- Palmer, R.R., 2005. *Twelve who ruled: The year of terror in the French Revolution* (Vol. 99). Princeton University Press.
- Petta, M., 2023. *Malware, a Device Under the 1988 SUA Convention*. International Law Studies, 100(1), p.3.
- Richardson, M., 2004. A time bomb for global trade: maritime-related terrorism in an age of weapons of mass destruction. *Maritime Studies*, 2004(134), pp.1-8.
- Ruzza, S., 2020. The horn of Africa: NATO and the EU as partners against pirates. *Projecting Resilience Across the Mediterranean*, pp.227-245.
- Shukri, S., 2017. *Security community-building in the Mediterranean Sea: The roles of NATO and European Union in managing maritime challenges* (Doctoral dissertation, Cardiff University).
- Taarnby, M. and Hallundbæk, L., 2010. Al-Shabaab. *The internationalization of militant islamism in somalia and the implications for radicalisation processes in Europe*, 26.
- Tharoor, I., 2009, TIME, *How Somalia's Fishermen Became Pirates*. [online] Available at: <https://content.time.com/time/world/article/0,8599,1892376,00.html> [Accessed 9 Jan. 2024].
- Treves, T., 2009. Piracy, law of the sea, and use of force: developments off the coast of Somalia. *European Journal of International Law*, 20(2), pp.399-414.
- Un.org, 2012. Remarks to Security Council Debate on Maritime Piracy as a Threat to International Peace and Security Available at: Remarks to Security Council Debate on Maritime Piracy as a Threat to International Peace and Security | United Nations Secretary-General [Accessed 24 Dec. 2023]
- Walje, M.R., Madsen, J.V., Seyle, C., Brandt, K., Kerins, P., Matthews, M. and Maybee, T., 2015. The state of Maritime Piracy 2014. *Assessing the Economic and Human Cost*.
- Willig, W.P., 1961. The Santa Maria Incident: A Grey Zone Between Unrecognized Insurgency on the High Seas and Piracy Jure Gentium. *Alb. L. Rev.*, 25, p.299.
- Wright, P., 2011. Ensuring Safe and Sustainable Cruise Operations. *Cruise Sector Challenges: Making Progress in an Uncertain World*, pp.109-125.

Ελληνική

- Γαζέα, Ε., 2020. *Το φαινόμενο της πειρατείας και η επίδρασή του στο ανθρώπινο δυναμικό*.
- Ζάχος, Ι., 2016. Μελέτη Περίπτωσης: *Η Εξέταση του Φαινομένου της Πειρατείας στο Κέρασ της Αφρικής*.
- Κωνσταντίνου, Χ., 2019. *Το έγκλημα της πειρατείας στις σύγχρονες διεθνείς σχέσεις*.
- Κωνσταντόπουλος, Π., 2019. *Διεθνείς κανονισμοί για την πειρατεία και τρομοκρατία: τρόποι πρόληψης και καταστολής τους*.
- Κοντοστάνου, Α., 2017. *Σύγχρονη πειρατεία και θαλάσσιες μεταφορές: αίτια, συνέπειες, οικονομικό κόστος και στρατηγικές προς αντιμετώπισή της* (Doctoral dissertation, University of Piraeus (Greece)).

- Μαίρη, Μ., 2012. *Θαλάσσια πειρατεία-τρομοκρατία*. Αθήνα: Εκδόσεις Ποιότητα.
- Μαρούδα, Μ.Ν., 2007. *Η Πειρατεία ως Διεθνές Έγκλημα*. Σε Περράκη, Σ., Τσάλτα, Γ. (επιμ.), *Ασφάλεια και Πειρατεία στην Ανοιχτή Θάλασσα*. Αθήνα: Εκδόσεις Ι. Σιδέρης.
- Μαυρίδου, Δ., 2020. *Αυτόνομα πλοία-προσαρμογή διεθνών συμβάσεων στα αυτόνομα πλοία*.
- Μενδρινού, Ν., 2023. *Η πειρατεία ως καλυπτόμενος κίνδυνος* (Master's thesis, Πανεπιστήμιο Πειραιώς).
- Μέρκου, Χ., 2017. *Σύγχρονη Θαλάσσια Πειρατεία: Παραδοσιακός Ορισμός και Προκλήσεις*. Available at: <https://pergamos.lib.uoa.gr/uoa/dl/frontend/file/lib/default/data/1722673/theFile> [Accessed 13 Jan. 2024]
- Νάκης, Δ., 2020. *Οι μεταλλάξεις του θεσμικού πλαισίου της τρομοκρατίας σε εθνικό και διεθνές περιβάλλον* (Master's thesis, Πανεπιστήμιο Πειραιώς).
- Παπαδογιωργάκης, Κ., 2022. *Το εγκληματικό φαινόμενο της θαλάσσιας πειρατείας: διεθνές/εγχώριο νομικό καθεστώς και μέτρα καταστολής πειρατικών δράσεων* (Doctoral dissertation, University of Piraeus (Greece)).
- Παπαδοπούλου, Α.Σ., 2014. *Θαλάσσια πειρατεία και οικονομικό κόστος: μελέτη περιπτώσεων* (Doctoral dissertation, University of Piraeus (Greece)).
- Παπαϊωάννου, Ε., 2023. *Μελέτη των νομικών θεμάτων-ποινικών ευθυνών σε ζητήματα πειρατείας και η αποτροπή με ένστολο προσωπικό ασφάλειας πλοίου*.
- Σιούσιουρας, Π. and Δαλακλής, Δ., 2011. *Σύγχρονες θαλάσσιες μεταφορές και το φαινόμενο της πειρατείας*. Αθήνα: Εκδόσεις Ι. Σιδέρης.
- Στεργίου, Γ., 2016. *Η πειρατεία ως πρόβλημα της διεθνούς ναυσιπλοΐας*.
- Σωτηρίου, Ι., 2018. *Ο ρόλος της διεθνούς κοινωνίας στην αντιμετώπιση της θαλάσσιας πειρατείας*.
- Υπουργείο Εξωτερικών Ελλάδας, 2023. *Καταπολέμηση Πειρατείας*. Available at: <https://www.mfa.gr/exoteriki-politiki/pagkosmia-zitimata/katapolemisi-peirateias.html> [Accessed 10 Jan. 2024]
- Φλούρος, Φ., 2023. *DIRSS622: ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ ΚΑΙ ΤΗ ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ*. Neapolis University Pafos.
- Χατζηαυγουστίδης, Π., 2011. *Τρομοκρατία, πολιτική επικοινωνία & κυβερνήσεις*.

