



Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου
Σχολή Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών
Τμήμα Πολιτικής Επιστήμης και Διεθνών Σχέσεων

Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών
«Παγκόσμια Πολιτική Οικονομία»

«Μελέτη Περίπτωσης: Η Εξέταση του Φαινομένου της
Πειρατείας στο Κέρασ της Αφρικής»

Ιωάννης Ζάχος

Κόρινθος, Ιανουάριος 2016



University of Peloponnese
Faculty of Social and Political Sciences
Department of Political Studies and International Relations

Master Program in “Global Political Economy”

**“Case study: The Examination of the Phenomenon of
Piracy in the Horn of Africa”**

Ioannis Zachos

Corinth, Greece, January 2016

Στον πατέρα μου Βασίλειο,

Ως ελάχιστη ανταπόδοση για το χρόνο που του αρνήθηκα, στερούμενος την παρουσία μου, στη χρονική περίοδο λίγο πριν κόψει το νήμα τερματισμού του γήϊνου και φθαρτού τούτου κόσμου.

Συνάμα και στους δύο μου γονείς: Βασίλειο και Ανθοδέσμη,

στην οικογένειά μου: τη σύζυγό μου Σπυριδούλα και τους γιους μου Βασίλειο και Κωνσταντίνο

Για τις ατελείωτες ώρες αγωνίας που βίωναν, όταν βρισκόμουν σε αποστολή κάπου στο άγνωστο του απέραντου Ινδικού Ωκεανού...

Ευχαριστίες

Τους καθηγητές μου στο Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου, του Τμήματος Πολιτικής Επιστήμης και Διεθνών Σχέσεων, για την καθοδήγηση και τις γόνιμες διαφωνίες.

Τον συνάδελφο Δρ. Ιωάννη Χάγο (Dr. Ioannis Chapsos), διδάσκοντα στο Πανεπιστήμιο “Coventry University” του Ηνωμένου Βασιλείου, τα αντικείμενα του γνωστικού πεδίου “Maritime Security”, για την καθοδήγηση και επίλυση αποριών σε ανακύπτοντα και εξειδικευμένα θέματα κατά τη μελέτη και έρευνά μου.

Τον συνάδελφο και καλό φίλο Ανδρέα Λιούμπα για την υπομονή επεξήγησης τεχνικών μελέτης, συγγραφής και μεθοδολογίας, επιδεικνύοντας αμέριστη και ουσιαστική συμβουλευτική βοήθεια, όποτε απαιτήθηκε.

Ιδιαίτερη αναφορά θα ήθελα να κάνω στον καθηγητή που είχε την επίβλεψη της εργασίας μου, τον Δρ. Νικόλαο Τζιφάκη, καθώς και τον υπεύθυνο καθοδήγησης Δρ. Σωτήριο Πετρόπουλο.

Το προσωπικό της Βιβλιοθήκης του ΠΕΔιΣ, κυρίες Αφροδίτη Ρούσση και Ματίνα Γκουβούση, καθώς και τον βιβλιοθηκονόμο κύριο Μάριο Μπάρτζη, καθόσον όποτε απαιτήθηκε υπήρξαν όλοι τους ιδιαίτερα εξυπηρετικοί.

Ούτε γραμμή κειμένου δεν θα ήταν εφικτή, χωρίς τη διαρκή συμπαράσταση και στήριξη της οικογενείας μου, ιδιαιτέρως δε, για την υπομονή που επέδειξαν καθ’ όλη τη διάρκεια του ΜΠΣ.

«Μελέτη Περίπτωσης: Η Εξέταση του Φαινομένου της Πειρατείας στο Κέρασ της Αφρικής»

Λέξεις κλειδιά: Σομαλία, θαλάσσια πειρατεία, θαλάσσια τρομοκρατία, πολιτική ασφαλείας, διεθνείς δρώντες

Περίληψη

Η θαλάσσια πειρατεία στο «Κέρασ της Αφρικής» ξέθαψε ένα ξεχασμένο φαινόμενο με πολλαπλές όμως γεωοικονομικοπολιτικές επιπτώσεις και παρενέργειες, πέραν των θαλάσσιων εμπορικών μεταφορών, στη διεθνή πραγματικότητα της σύγχρονης εποχής. Αλληλένδετα φαινόμενα εγκληματικής βίας, αναγκάζουν τη Διεθνή Κοινότητα να λάβει θέση προς αντιμετώπιση και επίλυσή του, με σειρά μέτρων και δράσεων παρέμβασης. Διαφαίνεται, ότι το καίριο πρόβλημα που υπονομεύει τη σταθερότητα στην «παραμελημένη» Ανατολική Αφρική είναι τα ίδια τα κράτη της περιοχής, στα οποία υπάρχουν εν εξελίξει εμφύλιες και διασυνοριακές συγκρούσεις, ισχνές δομές και οικονομίες, που διαμέσου κυκλικής ανατροφοδότησης, λειτουργούν ως πολλαπλασιαστές τάσεων αποδόμησης του κρατικού και κοινωνικού ιστού, αποτελούν πηγές διάχυσης αστάθειας και βίας και αφετηρίες μεταναστευτικών ροών σε περιφερειακό επίπεδο. Η σημερινή ειδική περίπτωση της Σομαλίας, ως ένα σημείο εξαρτάται από τον υπαρκτό φυλετικό διαχωρισμό του πληθυσμού της, δομικό συστατικό στο εσωτερικό του καταρρεύσαντος κράτους. Η πολιτική ασφαλείας των διεθνών δρώντων στην υπόψη περιοχή, εδράζεται σ' ένα συνδυασμό ενεργειών στρατιωτικής, οικονομικής, κοινωνικής και ανθρωπιστικής υφής, με παράλληλη επιδίωξη ενός ενεργού εθνικού ρόλου της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Σομαλίας στη διαχείριση της ασταθούς πολιτικής κατάστασης στη χώρα, προκειμένου αυτή να ανακάμψει. Οι μελλοντικές προοπτικές εξέλιξης, οδηγούν στη διαπίστωση ότι η Σομαλία στην πραγματικότητα έχει βυθιστεί σε ένα τέλμα μιας δύσκολα αναστρέψιμης ανθρωπιστικής κρίσης.

“Case study: The Examination of the Phenomenon of Piracy in the Horn of Africa”

Keywords: Somalia, maritime piracy, maritime terrorism, security policy, international actors

Abstract

Nowadays, in the international reality, a forgotten phenomenon about Maritime piracy in the "Horn of Africa" emerged with multiple geopolitic and financial side effects, in addition to commercial maritime transportation. Interrelated themes of criminal violence, force the international community to address and resolve the problem, through a number of measures and intervention actions. Obviously, the key problem in «neglected» East Africa is the regional countries-states, where there are ongoing civil fights and cross-border conflicts, weak structures and collapsed economies. Today's special case of Somalia, depends on the existent segregation of population, as it is the internal structural component of the collapsed state. The security policy of international actors in the region, is based on a combination of military, economic, social and humanitarian action, with an active national desirable role of the Federal Republic of Somalia in order to manage by itself and recover from the unstable political situation. Future prospects, lead to the conclusion that Somalia has actually sunk in the mud of a hardly reversible humanitarian crisis.

Περιεχόμενα

Περίληψη.....	.....
Abstract .....	.....
Κατάλογος Διαγραμμάτων.....	.....
Κατάλογος Χαρτών.....	.....
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 .....	..... 1
ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	..... 1
1.1 Εισαγωγικά Σχόλια.....	..... 1
1.2 Η Δομή της Έρευνας.....	..... 3
1.3 Μεθοδολογικά Ζητήματα .....	..... 4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 .....	..... 5
ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ.....	..... 5
2.1 Εμφάνιση και Προώθηση του Φαινομένου της Πειρατείας και Ειδικότερα στα GOA/HOA.....	..... 5
2.2 Το Σομαλικό Ζήτημα.....	..... 7
2.3 Η Πειρατεία από την Πλευρά των Πειρατών .....	..... 12
2.4 Διαφαινόμενη Εμπλοκή Μαχητικών Ομάδων Ισλαμιστών .....	..... 17
2.5 Επιπτώσεις της Πειρατείας στην Παγκόσμια Ναυσιπλοΐα.....	..... 22
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 .....	..... 23
Η ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΣΤΟ ΚΕΡΑΣ ΤΗΣ ΑΦΡΙΚΗΣ .....	..... 23
3.1 Η πειρατεία από την Πλευρά των Πλοιοκτητών, Εφοπλιστών, Ναυτιλιακών Εταιρειών.....	..... 26
3.2 Οι Διεθνείς Δρώντες .....	..... 30

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	37
ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ	37
Ανακεφαλαίωση.....	42
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ (REFERENCES)	43
ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ (BIBLIOGRAPHY)	54

Κατάλογος Διαγραμμάτων Αριθμός Διαγράμματος	Τίτλος Διαγράμματος	Σελ.
2.1	Κύριες φυλές/φατρίες (Clans) και υπο-φατρίες στη Σομαλία	8
2.2	Ενδεικτική Αλυσίδα Κίνησης/Επένδυσης Κεφαλαίων Πειρατών	16
2.3	Η Δομή Εξουσίας στην Πειρατές, AL-SHABAAB και Χρηματοδοτικές Ροές	20

Κατάλογος Χαρτών Αριθμός Χάρτη	Τίτλος Χάρτη	Σελ.
2.1	Η επέκταση της ακτίνας δράσης των πειρατών	13
3.1	Περιοχή Υψηλού Κινδύνου (High Risk Area – HRA)	25
3.2	International Recommended Transit Corridor – IRTC	26

Συνομογραφίες

AMISOM	African Union Mission
AML	Anti-Money Laundering
APF	African Peace Facility
AS	al-Shabaab
BMP	Best Management Practices
CFT	Countering the Financing of Terrorism
CGPCS	Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia
CJTF-HOA	Combined Joint Task Force – Horn of Africa
CMF(s)	Combined Maritime Force(s)
CTFs	Combined Task Forces
DCoC	Djibouti Code of Conduct
ESDP/CSDP	European/Common Security and Defense Policy
EU	European Union
EUCAP Nestor	European Union Capacity Nestor
EUCJA	EU Council Joint Action
EUNAVFOR	European Union Naval Force
EUSC	European Union Satellite Centre
EUTM Somalia	European Union Training Mission Somalia
FGS	Federal Government of Somalia
GOA	Gulf Of Aden
HOA	Horn of Africa
HVTs	High Value Targets
IAMSP	International Association of Maritime Security Professionals
ICC	International Chamber of Commerce's
ICU	Islamic Courts Union ή UIC Union of Islamic Courts
IDPs	Internally Displaced People
IMB	International Maritime Bureau
IMO	International Maritime Organisation
IRTC	International Recommended Transit Corridor
ISO	International Organization for Standardization
ISPS Code	International Ship & Port facility Security Code
MARLO	Marine Liaison Office
MPTF	Maritime Piracy Task Force
MSCHOA	Maritime Security Centre Horn of Africa
MSO	Maritime Security Operations
MSPA	Maritime Security Patrol Area
NAC	North Atlantic Council
NAVCENT	Naval Central Command
NMIOTC	NATO Maritime Interdiction Operational Training Centre
NSC	NATO Shipping Centre
OBP	Oceans Beyond Piracy
OEF-HOA	Operation Enduring Freedom – Horn of Africa
PASGs	Private Armed Security Guards
PCASP	Privately Contracted Armed Security Personnel
PMSC(s)	Private Maritime Security Companies(ies)
PPTs	Private Protection Teams
PSTs	Private Security Teams

RoE	Rules of Engagement
SADC	Southern African Development Community
SAMI	Security Association for the Maritime Industry
SHADE	SHared Awareness and DEconfliction
SNMG	Standing NATO Maritime Group
SOLAS	Safety of Life at Sea
SUA Convention	Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation
TFG	Transitional Federal Government
UKMTO	United Kingdom Maritime Trade Organization
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
UNDP	United Nations Development Program
UNEP	United Nations Environment Programme
UNITAF	United Task Force
UNOCHA	UN Office for the Coordination of Humanitarian Affairs
UNODC	United Nations Office for Drugs and Crime
UNOSOM	United Nations Operation in Somalia
UNSC	United Nations Security Council
USNFFC	US Naval Forces Central Command
VLCCs	Very Large Crude Carriers
WCO	World Customs Organization
WFP	World Food Program
ΔΝΤ	Διεθνές Νομισματικό Ταμείο
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΟΚΕ	Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή
ΕΠΑΑ/ΚΠΑΑ	Ευρωπαϊκή/Κοινή Πολιτική Ασφάλειας και Άμυνας
ΕΣΑ	Ευρωπαϊκή Στρατηγική Ασφάλειας
ΕΣΣ	Εθνικός Στρατός Σομαλίας
ΚΕΝΑΠ	Κέντρο Ναυτικής Αποτροπής του ΝΑΤΟ
ΜΟΚ	Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση της Σομαλίας
ΟΔΚΣ	Ομοσπονδιακή Δημοκρατική Κυβέρνηση της Σομαλίας
ΟΔΣ	Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Σομαλίας
ΟΗΕ	Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
ΟΜΚ	Όπλα Μαζικής Καταστροφής
ΠΕΠ	Παγκόσμιο Επισιτιστικό Πρόγραμμα
ΠΤ	Παγκόσμια Τράπεζα
ΣΑΗΕ	Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών
Σ/Α	Σταθμός Ασυρμάτου

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

1.1 Εισαγωγικά Σχόλια

Το σύστημα διεθνών εμπορικών συναλλαγών, που βασίζεται στις θαλάσσιες μεταφορές, αναπτύχθηκε κυρίως από τα παράκτια κράτη, όπου από την αρχαιότητα ακόμα, η θάλασσα αποτελούσε το προνομιακό πεδίο άσκησης οικονομικής δραστηριότητας. Στις μέρες μας, τόσο οι υποδομές, όσο και οι υπηρεσίες όλων των σχετιζομένων με την ναυτιλία τομέων, έχουν αγγίξει επίπεδα εξειδίκευσης και αποτελεσματικότητας, αδιανόητα στο παρελθόν. Τα παράκτια κράτη έχουν πλέον τη δυνατότητα να παρέχουν παγκόσμια πρόσβαση στις εντόπιες αγορές, διευκολύνοντας την εμπορική εκμετάλευση των πρώτων υλών, των ενεργειακών πόρων, καθώς και των προϊόντων της εκάστοτε τοπικής βιομηχανικής παραγωγής. Επιπροσθέτως, ένα πυκνό δίκτυο χερσαίων μεταφορικών οδών έχει καταστήσει τις παράκτιες χώρες διαμετακομιστικούς σταθμούς εμπορίου, όπου η βιομηχανική παραγωγή περικλειστων χωρών βρίσκει φυσική έξοδο στην παγκόσμια αγορά. Οι βιομηχανικές διεργασίες στη σύγχρονη εποχή είναι διεθνώς δικτυωμένες και αλληλοεξαρτώμενες και δεν είναι νοητές χωρίς τις θαλάσσιες μεταφορές, οι οποίες φαίνεται ότι θα παραμείνουν η πιο αξιόπιστη, οικονομικότερη και σχετικά ασφαλέστερη επιλογή για την παγκόσμια διακίνηση αγαθών. Σήμερα, το 80%-90% (περί τα 4/5) του παγκόσμιου όγκου εμπορίου, αξίας περισσότερων από \$2 τρισεκατομμύρια ετησίως, με περίπου 90.000 εμπορικά πλοία, διακινείται δια θαλάσσης (Rasmussen, 2010)¹, ενώ το μισό απ' αυτό διέρχεται από τον Ινδικό Ωκεανό.

Τα προαναφερθέντα οικονομικά στοιχεία καθιστούν την ασφάλεια των θαλασσιών μεταφορών, έναντι των ανθρώπινων επιβουλών, ως το μεγάλο διακύβευμα του παγκοσμίου εμπορίου. Κάθε απειλή κατά του προαναφερθέντος πλέγματος παροχής υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών, έχει βαρύ κόστος για την παγκόσμια οικονομία, ενώ υπονομεύει εν μέρει τη διεθνή ανάπτυξη, καθόσον μέσω αυτού καθορίζονται και υλοποιούνται οι αλυσίδες ενεργειακού εφοδιασμού και η ασφαλής ροή των εμπορευμάτων στις διεθνείς αγορές. Ως εκ

¹ Εξ αυτού, το 80% των παγκόσμιων ενεργειακών ροών και το 95% του συνολικού διεθνούς εμπορίου διακινείται δια μέσου μόλις 9 ευάλωτων θαλάσσιων Στενών (Σκορδέλη, 2014, p. 1). Επιπλέον, βλ.: <http://www.nato-pa.int/default.asp?SHORTCUT=2087>.

τούτου, η ελευθερία στις θάλασσες και η διατήρηση της ασφάλειας της παγκόσμιας ναυτιλίας αποτελεί πρωταρχικό θέμα για κυβερνήσεις, ναυτιλιακές εταιρείες, πλοιοκτήτες και ναυτικούς και ταυτοχρόνως ζήτημα ζωτικής σημασίας για την οικονομική ευημερία οποιουδήποτε έθνους.

Έχοντας καταδείξει τη σπουδαιότητα του γενικού αντικειμένου της έρευνας και εξειδικεύοντας σταδιακά τα προηγούμενα ευρύτερα ζητήματα, η παρούσα εργασία **πρόκειται να εξετάσει το φαινόμενο της πειρατείας στη γεωγραφική περιοχή του θαλάσσιου διαδρόμου μεταξύ Υεμένης και Σομαλίας**. Η επιλογή εστίασης στη συγκεκριμένη περιοχή, εδράζεται σε δύο κριτήρια. Αφενός, καθιστώντας κατανοητό τις διαστάσεις που έχει λάβει το υπόψη φαινόμενο ως απειλή ασφαλείας και την ταχύτητα εξέλιξής του και αφετέρου, της τεράστιας σημασίας που έχει για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Η υπόψη περιοχή, η οποία είναι γνωστή ως «Κέρασ της Αφρικής» (Horn of Africa – HOA)², έχει εξαιρετική σημασία για τα πλοία που διέρχονται από τη Διώρυγα του Σουέζ, τις Ερυθρά και Αραβική Θάλασσες προς τον Ινδικό Ωκεανό, μέσω του κόλπου του Άντεν και αντιστρόφως. Η θέση πάλι της Σομαλίας στο HOA είναι στρατηγικής σημασίας για τη διεθνή ασφάλεια και το εμπόριο, καθόσον όλες οι θαλάσσιες οδοί μεταξύ Ευρώπης και Ινδικού Ωκεανού, στις οποίες κινούνται περίπου 20 έως 30 χιλιάδες εμπορικά πλοία ετησίως, διέρχονται από τη στενή αυτή θαλάσσια χοάνη, μεταφέροντας όλο το φάσμα βιομηχανικών προϊόντων, πρώτων υλών και λοιπών αγαθών από την Αφρική και τη Μέση Ανατολή προς την Ευρώπη (Merika, 2010, p. 14)³. Η Διώρυγα του Σουέζ είναι παγκοσμίως το σπουδαιότερο στενό ναυτιλιακό πέρασμα. Διεκπεραιώνει περισσότερο από το 20% του όγκου του γενικού παγκόσμιου εμπορίου, σχεδόν το 95% του ευρωπαϊκού εμπορίου και περίπου το 40% του διεθνούς (θαλάσσιου) ενεργειακού εφοδιασμού αργού πετρελαίου, τη στιγμή που το 65% του πετρελαίου σήμερα διακινείται μέσω θαλάσσης.

² Πρόκειται για μια χερσόνησο στην Ανατολική Αφρική, που περιλαμβάνει τις χώρες της Αιθιοπίας, του Σουδάν, της Σομαλίας, της Ερυθραίας και του Τζιμπουτί και εκτείνεται μεταξύ του νότιου τμήματος της Ερυθράς Θάλασσας και του Κόλπου του Άντεν (Gulf Of Aden – GOA). Το εύρος του υδάτινου περάσματος μεταξύ των ακτών Σομαλίας και Υεμένης (GOA) κυμαίνεται από 100 έως 170 ν.μ., ενώ του Τζιμπουτί με την Υεμένη, μόλις 29 χλμ. στο στενότερο σημείο του (στενά Μπαμπ ελ-Μαντέμπ).

³ Στον Ινδικό Ωκεανό διακινούνται καθημερινά τρία εκατομμύρια βαρέλια πετρελαίου και το 50% του παγκόσμιου εμπορίου εμπορευματοκιβωτίων. Τα κράτη της Μέσης ανατολής είναι μεγάλοι εξαγωγείς σε πετρέλαιο, καουτσούκ, ουράνιο, γιούτα, μετάξι, μαλλί, βαμβάκι και ζάχαρη, ενώ τα στενά του Ορμούζ και Μάλακκα είναι στρατηγικής σημασίας για την εμπορία πετρελαίου, καθόσον διαμέσου αυτών διέρχεται σχεδόν το ήμισυ των εμπορεύσιμων ποσοτήτων πετρελαίου παγκοσμίως.

1.2 Η Δομή της Έρευνας

Η παρούσα περιπτωσιολογική μελέτη έχει την απαρχή της και ταυτόχρονα αντλεί στοιχεία από εκτενή εμπειρικά βιώματα. Αποτελεί μια εκ των υστέρων προσπάθεια θεωρητικής επεξεργασίας αρχικών ιδεών και εμπειρικών δεδομένων, τα οποία αποκτήθηκαν στο πεδίο και δεν έτυχαν συστηματικής επεξεργασίας ή καταγραφής. Στόχος της είναι να αξιοποιήσει τα εμπειρικά βιώματα και μέσω της χρησιμοποίησής τους ως έμπνευση, ή όπου αυτό είναι εφικτό, ως επικουρικά αξιολογικά κριτήρια με την έννοια της αμφίδρομης εξέτασης θεωρητικών ερμηνευτικών σχημάτων υπό το φως της εμπειρικής πραγματικότητας⁴. Όπως προαναφέρθηκε στα εισαγωγικά σχόλια, η υπόψη μελέτη περίπτωσης έχει ως **στόχο** την εξέταση και παρουσίαση του φαινομένου της πειρατείας στο «Κέρασ της Αφρικής» και των επιπτώσεών του στην αμφίδρομη θαλάσσια εμπορική αρτηρία Ανατολής – Δύσης.

Προκειμένου να επιτευχθεί η σφαιρική εξέτασή της και να εκπληρωθεί ο στόχος, απαιτήθηκε η διερεύνηση **επιμέρους ζητημάτων** όπως παρατίθενται ακολούθως:

- Η επισήμανση των σύνθετων γεωοικονομικοπολιτικών ιδιομορφιών της Ανατολικής Αφρικής, ιδιαιτέρως δε, της περιοχής της Σομαλίας και των γειτνιαζόντων αυτής χωρών, που η ειδική τους «ταυτότητα» σκιαγραφείται μέσω της πολιτισμικής ιδιαιτερότητας και ανθρωπιστικής τους διάστασης.
- Ο εντοπισμός των δεδομένων και εκείνων των παραμέτρων που οδήγησαν τους πειρατές σε τέτοιου είδους δράσεις.
- Η ανάλυση της φύσης και η διερεύνηση του συσχετισμού της δραστηριότητας της πειρατείας με την τρομοκρατία ή/και το έγκλημα.
- Η σφαιρικότερη προσέγγιση του φαινομένου, όπως και από την πλευρά των πλοιοκτητών/ναυτιλιακής βιομηχανίας.
- Η πλαισίωση των ορίων παρέμβασης και των δυσχερειών που αντιμετωπίζουν οι διεθνείς δρώντες προς εξάλειψη της πειρατείας, καθώς και η εκτίμηση της αποτελεσματικότητας των πιθανών τρόπων αντιμετώπισης.

Τα προαναφερθέντα ερωτήματα διερευνήθηκαν τμηματικά, εντός των περιορισμών που παρουσιάζει μια έρευνα τέτοιου μεγέθους, μέσω μιας ανάπτυξης τεσσάρων κυρίως κεφαλαίων η οποία έχει ως ακολούθως:

⁴ Επιγραμματικά, θα μπορούσε να ειπωθεί, ότι ελέγχεται γενικά το φαινόμενο της πειρατείας και πού οδηγείται αυτό, τόσο στο παρόν, όσο και στο μέλλον. Η έννοια δε της «θεωρίας», ανατροφοδοτείται διαρκώς από την «πράξη».

Στο πρώτο κεφάλαιο προσεγγίζεται η έννοια του φαινομένου, παραθέτοντας ορισμένα γενικά και στατιστικά στοιχεία από το χώρο της διεθνούς ναυτιλίας, προς κατανόηση και αντίληψη του ειδικού της βάρους στο παγκόσμιο γίνεσθαι, καθώς επίσης αναλύεται η μέθοδος που ακολουθείται στην ανάπτυξη του θέματος που πραγματεύεται η μελέτη.

Στο δεύτερο κεφάλαιο πραγματοποιείται γενική αναφορά της εμφάνισης και προώθησης του φαινομένου της πειρατείας και ανάπτυξή του ειδικότερα στην περιοχή των ακτών της Ανατολικής Αφρικής, εστιάζοντας στο Κέρασ της Αφρικής. Καταγράφονται οι εξελικτικές του καταβολές, μέσα από ιστορική αναδρομή του σομαλικού ζητήματος και στη συνέχεια αναλύεται το φαινόμενο, αφενός από την πλευρά των πειρατών και αφετέρου από την κατεύθυνση εμπλοκής μαχητικών Ομάδων ισλαμιστών και τρομοκρατών. Ακολούθως, παρατίθενται οι επιπτώσεις της πειρατείας στην παγκόσμια ναυσιπλοΐα.

Στο τρίτο κεφάλαιο εξετάζεται η αντιμετώπιση της πειρατείας στο Κέρασ της Αφρικής, τόσο από την πλευρά των πλοιοκτητών, εφοπλιστών, ναυτιλιακών εταιρειών και βιομηχανίας, όσο και των περιφερειακών και διεθνών δρώντων.

Στο τέταρτο κεφάλαιο, που αποτελεί και έναν εκτενή επίλογο, καταγράφονται οι διαπιστώσεις, περιγράφονται οι μελλοντικές προοπτικές και συνοψίζονται τα βασικά συμπεράσματα.

1.3 Μεθοδολογικά Ζητήματα

Η έρευνα ανήκει στη γενική κατηγορία των περιπτωσιολογικών μελετών. Μεθοδολογικά μπορεί να ταξινομηθεί στις έρευνες βιβλιογραφικής επισκόπησης. Για τις ανάγκες της εργασίας πραγματοποιήθηκε μια εκτενής επισκόπηση δευτερογενούς υλικού ελληνικών και ξενόγλωσσων πηγών, έντυπης και ψηφιακής αρθρογραφίας επιστημονικών περιοδικών, ενώ συμπεριλήφθηκαν άρθρα διεθνών ΜΜΕ. Επικουρικά, πραγματοποιήθηκε περιορισμένη έρευνα πρωτογενούς υλικού με κυριότερη πηγή τα στοιχεία που αντλήθηκαν από βάσεις δεδομένων αρμοδίων διεθνών Φορέων. Επιπροσθέτως, αξιολογήθηκαν και συμπεριλήφθηκαν άρθρα, δημοσιεύσεις και εκθέσεις Αξιωματούχων, κυρίως του πολεμικού ναυτικού διεθνών Δυνάμεων, οι οποίοι συμμετείχαν σε επιχειρησιακές Αποστολές αποτροπής δράσεων πειρατείας και καταστολής τρομοκρατίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Η λέξη «πειρατεία» προέρχεται από τον ελληνικό όρο «Πειρατής» (ο επιτιθέμενος σε πλοία) και την αρχαία λατινική λέξη «Pirata» (θαλάσσιος ληστής). Σύμφωνα με τη Σύμβαση του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας (United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS/1982), ως πειρατεία ορίζεται

«κάθε παράνομη πράξη βίας, περιορισμού ή λεηλασίας, που διαπράττεται για ιδιοτελείς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ενός ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους στην ανοιχτή θάλασσα και κατευθύνεται εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους, προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων, σε τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους» (UNCLOS, Article 101, pp. 60-61).

2.1 Εμφάνιση και Προώθηση του Φαινομένου της Πειρατείας και Ειδικότερα στα GOA/HOA

Η εμφάνιση της θαλάσσιας πειρατείας ή ληστείας στην ανοικτή θάλασσα⁵ δεν είναι ένα νέο ζήτημα. Υπήρχε πάντα, από τους αρχαίους χρόνους, από τότε που ο άνθρωπος κατασκεύασε το πρώτο πλωτό σκάφος και το γέμισε με αγαθά. Οι αρχαίοι Έλληνες, Ρωμαίοι, και Κινέζοι είχαν την κοινή ανησυχία, δημιουργώντας μάλιστα ναυτικές δυνάμεις για την καταπολέμησή της. Για πολλά χρόνια, παραμένει ως ένα ξεθωριασμένο πρόβλημα για τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα. Οι βασικές της όμως αρχές, παρά την παρέλευση χιλιάδων χρόνων, παραμένουν σχεδόν αμετάβλητες, περιλαμβάνοντας τη συχνά βίαιη κατάληψη ενός εμπορικού πλοίου προς αποκόμιση χρηματικών απολαβών. Στη σύγχρονη εποχή, το γιαταγάκι των πειρατών αντικαθίσταται με το πολεμικό τυφέκιο AK-47 και τις εκτοξευόμενες βομβίδες RPG, ενώ το οικονομικό τους διακύβευμα καθορίζεται κατά πολύ υψηλότερο.

⁵ Η νομική διαφορά της θαλάσσιας πειρατείας και της ένοπλης ληστείας έγκειται καθαρά και μόνο στη θαλάσσια περιοχή στην οποία αυτές εκδηλώνονται. Έτσι, ενώ η πειρατεία λαμβάνει χώρα στην ανοικτή θάλασσα – ωκεανό, η θαλάσσια ληστεία λαμβάνει χώρα στη Χωρική Θάλασσα κάποιου κράτους.

Σήμερα, υπάρχουν τρεις «καυτές περιοχές» της διεθνούς ναυτιλίας, χαρακτηρισμένες ως οι πιο επικίνδυνες από πλευράς επεισοδίων πειρατικών επιθέσεων: Το στενό της Malacca (Μάλακκα) στη Νοτιοανατολική Ασία (στα θαλάσσια σύνορα μεταξύ Σιγκαπούρης, Μαλαισίας, Βιετνάμ, Φιλιππίνων και Ινδονησίας, μήκους 600 μιλίων), η ακτή της Σομαλίας/Κόλπος του Άντεν και οι ακτές της Νιγηρίας/Κόλπος της Γουινέας⁶. Και οι τρεις σχετίζονται άμεσα με την ενεργειακή ασφάλεια, καθώς οι συγκεκριμένες περιοχές της Ανατολικής και Δυτικής Αφρικής αφενός είναι περιοχές με τεράστια κοιτάσματα υδρογονανθράκων και αφετέρου μέσω αυτών διαπλέουν τα πετρελαιοφόρα προς τις εξαρτημένες οικονομίες ενέργειας της Ευρώπης, της Ινδίας, της Κίνας, της Ιαπωνίας και των ΗΠΑ (Chapsos, 2011, p. 47).

Επιθέσεις πειρατείας σε εμπορικά πλοία συμβαίνουν στην περιοχή των ακτών της Σομαλίας για περισσότερο από μια δεκαετία. Τότε, οι πειρατές στοχοποιούσαν κυρίως ψαράδες και κρουαζιερόπλοια και εστίαζαν σε μικροκλοπές. Ωστόσο, από το 2008 εμφανίζεται μία ανεξέλεγκτη έξαρση περιστατικών, κλονίζοντας την ασφάλεια των θαλάσσιων γραμμών συγκοινωνίας στον Ινδικό Ωκεανό και τον Κόλπο του Άντεν, φαινόμενο που υποβοηθείται από την επικρατούσα εύθραυστη πολιτική κατάσταση στις παράκτιες περιοχές της Ανατολικής Αφρικής και την απουσία ισχυρών κυβερνήσεων στα εκεί έθνη. Πειρατεία και απουσία κράτους δικαίου, συνδέονται άμεσα και στην εμπόλεμη Σομαλία. Η έλλειψη ουσιαστικής κρατικής αρχής, η αποσύνθεση των Ενόπλων Δυνάμεων της χώρας, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι οι κρατικοί του θεσμοί είναι αδύναμοι και έχουν καταρρεύσει σε βαθμό που η πειρατεία να παραμένει ατιμώρητη, προκαλεί μια εντυπωσιακή αύξηση των πειρατικών επιθέσεων και των ενόπλων ληστειών στην περιοχή της λεκάνης της Σομαλίας. Αρχικά, η πειρατεία προκύπτει ως αντίδραση των αλιέων της Σομαλίας να οργανωθούν για την αποτροπή ξένων πλοίων και την προστασία της παράκτιας ακεραιότητάς τους (διεξοδική ανάλυση στην επόμενη υποπαράγραφο). Πολλοί πρώην αλιείς γίνονται πειρατές, και οπλίζονται με τα όπλα τα οποία είναι εύκολα διαθέσιμα λόγω των εξελισσομένων

⁶ Ο μεγαλύτερος αριθμός επιθέσεων πειρατείας εναντίον πλοίων, που καταγράφηκε τον 20ό αιώνα, από το Διεθνές Γραφείο Ναυσιπλοΐας (International Maritime Bureau – IMB), ειδικευμένο τμήμα του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου (International Chamber of Commerce’s – ICC), σημειώνεται στα ύδατα της Νοτιοανατολικής Ασίας. Πρόσφατα, η διεθνής προσοχή στη θαλάσσια ασφάλεια μετατοπίζεται στα ανοικτά των υδάτων της Κολομβίας και της Βενεζουέλας, καθώς και στις δυτικές ακτές της Αφρικής που εκτείνονται από τη Σενεγάλη έως την Αγκόλα και συγκεκριμένα στον Κόλπο της Γουινέας, όπου το φαινόμενο της πειρατείας παρατηρείται σε βιαιότερη μορφή. Το IMB ιδρύθηκε το 1981, με πρωτοβουλία του Διεθνούς Οργανισμού Ναυσιπλοΐας (International Maritime Organisation – IMO), Φορέα του ΟΗΕ (για περισσότερα βλ. και υποσημείωση με α/α 39). Διατηρεί επαφές με την Ιντερπόλ (Interpol), συνεργάζεται με τον Διεθνή Οργανισμό Τελωνείων (World Customs Organization – WCO) και τηρεί σε 24ωρη βάση ένα Κέντρο αναφορών σχετικά με την πειρατεία, στην Κουάλα Λουμπουρ της Μαλαισίας, (Προσβάσιμο εδώ: <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>).

συγκρούσεων μεταξύ των φυλών της Σομαλίας στον αγώνα τους για την εξουσία. Οι ντόπιοι ψαράδες με τον οπλισμό τους, ανακόπτουν τη δράση των λαθροθήρων με τις παράνομες μηχανότρατες, χρεώνοντάς τους πρόστιμο μερικές χιλιάδες δολάρια. Δίνοντας ονόματα στις ομάδες δράσης τους όπως «Εθνική Εθελοντική Ακτοφυλακή της Σομαλίας» ή «Πεζοναύτες της Σομαλίας» επιβιβάζονται στα διερχόμενα πλοία και απαιτούν απ' τους καπετάνιους να πληρώσουν ένα «τέλος» ή «φόρο» ως αποζημίωση, πριν τους επιτραπεί να συνεχίσουν το ταξίδι τους.

2.2 Το Σομαλικό Ζήτημα

Το 1991, η κατάρρευση του επί 22 χρόνια δικτατορικού καθεστώτος του Υποστρατήγου Mohamed Siyaad Barre από τους αντιπάλους του, έχει ως επακόλουθο τη δημιουργία μιας περιόδου πολιτικής αστάθειας και αναρχίας στη Σομαλία, διακρινόμενη από απόλυτη φτώχεια, διαφθορά και πλήρη κατάρρευση κράτους. Η χώρα βρίσκεται εκτεθειμένη χωρίς δομή κεντρικής κυβέρνησης, με πρακτικά ανύπαρκτες μορφές κρατικής ασφάλειας και εθνικής άμυνας, με τον κοινωνικό ιστό σε πλήρη διάλυση και την οικονομία εντελώς κατεστραμμένη. Σύντομα ξεσπά μια περίοδος εμφυλίου «πολέμου φυλών/φατριών» (Dagne, 2011, p. 5), με πρόκληση δεινών σε εκατομμύρια αμάχους. Οι άνθρωποι όχι μόνο πρέπει να πληρώνουν φόρους για να κυκλοφορούν ελεύθερα στη χώρα, αλλά επιπλέον είναι αποκλεισμένοι από οποιαδήποτε ανθρωπιστική βοήθεια. Το αποτέλεσμα είναι σε λιγότερο από δύο χρόνια μισό εκατομμύριο νεκροί, εκατοντάδες χιλιάδες πρόσφυγες στο εξωτερικό και πάνω από ένα εκατομμύριο εκτοπισμένοι στο εσωτερικό της χώρας (Internally Displaced People-IDPs), με το υπόλοιπο του πληθυσμού, επί συνόλου μόλις 9 εκατομμυρίων ανθρώπων, να παραπαίει συνεχώς στο χείλος του λιμού, καθιστώντας τη Σομαλία την τρίτη μεγαλύτερη προσφυγική χώρα στον κόσμο, μετά το Αφγανιστάν και το Ιράκ. Στη Σομαλία ένα στα τρία παιδιά πεθαίνουν από την πείνα, γεγονός που την κατατάσσει στις χώρες με τα υψηλότερα ποσοστά υποσιτισμού στον κόσμο⁷. Κατά τους επικριτές, η εικόνα της χώρας συμπληρώνεται με την ξένη στρατιωτική επέμβαση, αποτελώντας ένα ακόμα παράδειγμα

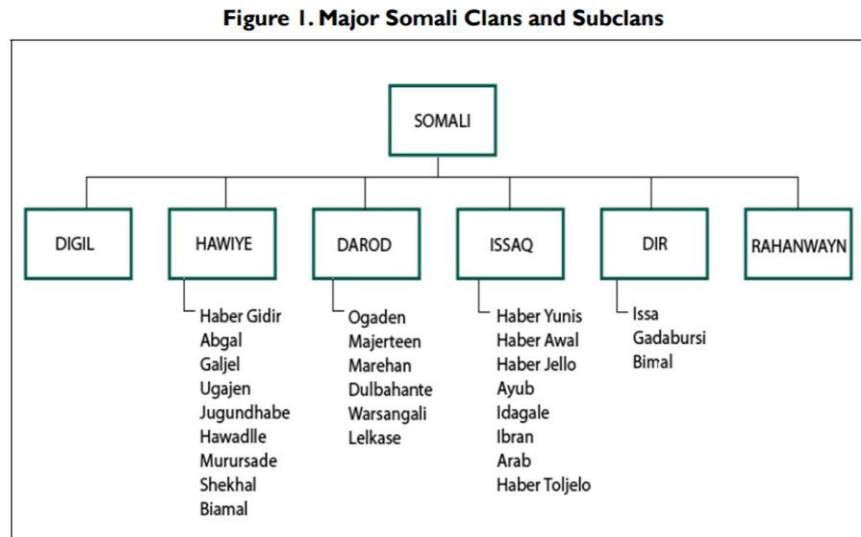
⁷ Σύμφωνα με το Γραφείο των Ηνωμένων Εθνών για τον Συντονισμό των Ανθρωπιστικών Υποθέσεων (UN Office for the Coordination of Humanitarian Affairs – UNOCHA), η προκύπτουσα ανθρωπιστική καταστροφή οδήγησε τη Σομαλία να χαρακτηρίζεται ως ο πιο αποσταθεροποιητικός παράγοντας στην Ανατολική Αφρική, αποκαλούμενη η «γη του κανενός», ή «το άλλο Αφρικανικό ισοδύναμο του Αφγανιστάν». Το 2008 κατονομάζεται ως το πιο αποτυχημένο απ' τα αποτυχημένα κράτη του κόσμου με τη μεγαλύτερη ανθρωπιστική κρίση. Για περισσότερα στοιχεία βλ. <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201012/cmselect/cmfaaff/1318/131808.htm>

εφαρμογής του στρατηγικού δόγματος της εξωτερικής πολιτικής των ΗΠΑ ενάντια στον διεξαγόμενο «Πόλεμο κατά της Τρομοκρατίας» (Kyriakidis, 2012, p. 20).

Μια μεγάλη βόρεια περιοχή, η Σομαλιλάνδη, κηρύσσει την ανεξαρτησία της, αν και επίσημα δεν αναγνωρίζεται από ξένες κυβερνήσεις. Η Puntland επίσης, από το 1998 είναι μια αυτοδιοικούμενη περιοχή, η οποία αν και δεν στοχεύει στην ανεξαρτησία της, έχει το δικό της βασιλιά και τοπικούς θεσμούς. Το νότιο τμήμα της χώρας κατανέμεται σε περιοχές επιρροής μεταξύ εγκληματικών συμμοριών, ισλαμικών ομάδων πολιτοφυλακής και τοπικών πολεμάρχων, των κατ' ελάχιστον πέντε ισχυρότερων και αντιμαχόμενων φυλών/φατριών (Clans). Το πολύπλοκο σύστημα φατριών στη Σομαλία ουσιαστικά διέπεται από ένα είδος φεουδαρχικού συστήματος. Τα εδάφη είναι χωρισμένα σε περιοχές επιρροής με άσκηση τοπικού ελέγχου από τους φυλάρχους (πρεσβύτερους/αρχηγούς των φυλών) και τον πληθυσμό τους χρονίως εμπλεκόμενο σε συγκρούσεις. Σχηματικά, οι φυλές φαίνονται στο διάγραμμα 2.1.

Διάγραμμα 2.1

Κύριες φυλές/φατρίες (Clans) και υπο-φατρίες στη Σομαλία



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από (Dagne, 2011)

Πρόκειται για βαθιά ριζωμένο σύστημα με σύνθετες ιστορικές καταγωγές, σχετιζόμενο με την ποικιλόμορφη εθνοτική σύνθεση του πληθυσμού, που χρονολογούνται πολλές γενιές,

αιώνες πριν, ενώ δεν είναι μοναδικό στη Σομαλία, έχοντας επιβιώσει στις αποικιακές κατακτήσεις και τα επακόλουθα εθνικιστικά κινήματα, εξακολουθώντας να κυριαρχεί μέχρι σήμερα στην πολιτική αρένα των περισσότερων αφρικανικών κρατών. Αυτό το πλέγμα ιστορικής καταβολής της χώρας, καθιερώνει τη «φυλή» ως πιο σημαντικό στοιχείο από το «έθνος» ή ακόμη και τη «θρησκεία» και την καθιστά ως βασική πηγή σύγκρουσης, παρότι η κοινωνία της Σομαλίας θεωρείται από τις πιο ομοιογενείς θρησκευτικά και γλωσσικά στον κόσμο. Στις σκληρές δε συνθήκες διαβίωσης και τις σχεδόν ανύπαρκτες αστικές υποδομές, οι κάτοικοι των περιοχών (υπο)στηρίζονται μέσω των γερόντων των φατριών, προκειμένου να αντιμετωπίσουν την καθημερινότητά τους.

Η Σομαλία, επί μήκους ακτογραμμής 3.000 χιλιομέτρων (1.800 μιλίων), τη μεγαλύτερη στην αφρικανική ήπειρο, διαθέτει διεθνώς μία από τις υψηλότερες συγκεντρώσεις ψαριών, ιδιαιτέρως σε τόνο, σαρδέλα, σκουμπρί, αστακό, γαρίδα και καρχαρία, σε έναν από τους πλουσιότερους σε βιοποικιλότητα ωκεανούς του κόσμου. Η χαοτική κατάσταση στην ξηρά από τον εμφύλιο πόλεμο στη χώρα, καταστρέφει τις εσωτερικές εγκαταστάσεις και υποδομές της -χαμηλών έστω προδιαγραφών- βιομηχανίας μεταποίησης ιχθύων προς ψύξη και μεταφορά, ενώ η ανύπαρκτη πλέον κυβέρνηση δεν βρίσκεται σε θέση να αποτρέψει την εμφανιζόμενη -στα χωρικά της ύδατα, όσο και στα ανοικτά των ακτών της- παράνομη, λαθραία και άναρχη υπεραλίευση τεραστίων ποσοτήτων θαλάσσιας ζωής, από ξένους λαθροθήρες ευρωπαϊκών και ασιατικών στόλων (κυρίως από Ιταλία, Ισπανία, Ταϊλάνδη, Νότια Κορέα, Ιαπωνία) οι οποίοι με μεγάλα αλιευτικά σκάφη και μηχανότρατες, ληλατούν χωρίς όριο τους αλιευτικούς πόρους και ιχθυαποθέματα, χρησιμοποιώντας ανορθόδοξες μεθόδους και αδιαφορώντας για τους ντόπιους ψαράδες. Ενεργώντας με αυτή την τακτική, καταστρέφουν την τοπική οικονομία που βασίζεται εξ ολοκλήρου στις παραδοσιακές παράκτιες αλιευτικές πρακτικές και αντιπροσωπεύει τη σημαντικότερη πηγή βιοπορισμού και διαβίωσης για πολλά παράκτια χωριά, κοινότητες και οικογένειες. Αυτή η ανεξέλεγκτη υπερεκμετάλλευση ξένων συμφερόντων υπολογίζεται ετησίως σε ζημία ύψους μεταξύ \$90 και 300 εκατομμύρια, με τη σημερινή αλίευση να βρίσκεται κατά μέσο όρο μόνο στο 10%, απ' ότι μια δεκαετία πριν (Kygiakidis, 2012, p. 21).

Ως αποτέλεσμα από το τσουνάμι που πλήττει τη χώρα το 2004, και μετά από προσεκτική ανάλυση, ανακαλύπτεται ένα συνεχές θέμα που πιθανότατα ξεκινάει δεκαετίες νωρίτερα. Πολλά αδίστακτα ευρωπαϊκά σκάφη από έθνη και ιδιώτες, βλέπουν την ευθραυστότητα της χώρας, ως μια ευκαιρία να ποντίσουν στα ύδατα των ακτών της μεγάλης ποσότητας πάσης

φύσης βλαβερών αποβλήτων, χρησιμοποιώντας τα ως τοξικές χωματερές, συμβάλλοντας στη δραστική μείωση της θαλάσσιας ζωής της και προκαλώντας στην ασφάλεια της υγείας μια τεράστια αύξηση και συχνότητα σε πρωτόγνωρες ασθένειες, δερματικές διαταραχές, καρκίνους και γενετικές μεταλλάξεις στα νεογέννητα βρέφη των πληθυσμών της ακτογραμμής, ενώ ταυτόχρονα πλήττεται σοβαρά και η ασφάλεια των τροφίμων αποδεκατίζοντας χιλιάδες ζωές Σομαλών⁸. Σύμφωνα με τον ΟΗΕ, για μια ευρωπαϊκή εταιρεία, το κόστος απόρριψης στα ανοικτά του HOA/GOA αυτών των θανατηφόρων αποβλήτων ανέρχεται σε μόλις \$2,50 ανά τόνο, σε αντίθεση με \$250 (ίσης ποσότητας) για την απόρριψή τους με νόμιμο τρόπο στην Ευρώπη (Tharoor, 2009). Ένα δε βαρέλι τοξικών χημικών ουσιών, ως αντικείμενο παράνομου ντάμπινγκ, κοστίζει μόλις \$4, χρηματικό ποσό, που σε έναν Σομαλό προσφέρει το αγαθό της ζωής του, ακόμα και για δύο μήνες (Chapsos, 2011, pp. 47-49).

Η έλλειψη των βασικών αναγκών δημιουργεί πτώση του βιοτικού επιπέδου, ενώ αναδύεται η πειρατεία, που για τις παράκτιες πόλεις και χωριά αποτελεί λύση επιβίωσης, παρέχοντας στον πληθυσμό τους οικονομική σανίδα σωτηρίας, με εύλογα κατανοητή τη σημασία του προερχομένου εκ της πειρατείας εισοδήματος για τους τοπικούς πληθυσμούς. Η ανύπαρκτη τοπική οικονομία ενισχύεται με έσοδα προερχόμενα από την πειρατική δραστηριότητα, καθόσον λιμάνια ψαράδων, όπως τα Harardheere, Hobyo, Eyl και Kismayo, τώρα θεωρούνται βάσεις και κρησφύγετα πειρατών, που επιτρέπουν στα καταληφθέντα πλοία να αγκυροβολούν εκεί, λαμβάνοντας ως αντίτιμο περίπου το 5% του συνόλου των χρημάτων από τα λύτρα (Chapsos, 2011, p. 48).

Στα τέλη του 2004, ως αποτέλεσμα μιας ειρηνευτικής διαδικασίας που ξεκινάει στην Κένυα το 2001, μετά από μια σειρά αποτυχημένες πρωτοβουλίες, ιδρύεται η Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση της Σομαλίας – MOK (Transitional Federal Government – TFG). Η MOK αναγνωρίζεται διεθνώς ως επίσημη κυβέρνηση της Σομαλίας, υποστηρίζεται ενεργά

⁸ Το ζήτημα έλαβε τη δημοσιότητα και αναγνώριση της διεθνούς κοινότητας, όταν ο απεσταλμένος των Ηνωμένων Εθνών στη Σομαλία Ahmedou Ould-Abdallah, επιβεβαίωσε με αξιόπιστα τεκμήρια ότι μετά το τσουνάμι, η θάλασσα άρχισε να ξεβράζει δοχεία γεμάτα με τοξικά και ραδιενεργά απόβλητα. Επιπλέον, ο εκπρόσωπος του Περιβαλλοντικού Προγράμματος των Ηνωμένων Εθνών (United Nations Environment Programme – UNEP) Nick Nutall με στοιχεία υποστηρίζει ότι υπάρχουν πολλά διαφορετικά είδη αποβλήτων, όπως πυρηνικά, βιομηχανικά, νοσοκομειακά, χημικά (συμπεριλαμβανομένων μολύβδου, καδμίου, υδραργύρου). Το 1988 υπεγράφη η Συνθήκη της Ρώμης για τον Περιορισμό των Παράνομων Δραστηριοτήτων κατά της Ασφάλειας των Θαλασσιών Μεταφορών, που έδινε τη δυνατότητα στη Διεθνή Κοινότητα να επεμβαίνει και στις παραπάνω περιπτώσεις. Με το Πρωτόκολλο του 2005 συμπληρώθηκε και ενισχύθηκε περαιτέρω η υπόψη Συνθήκη, παρέχοντας πληρέστερο πλαίσιο τρόπων επέμβασης. Σήμερα καλύπτει όλες τις παράνομες ενέργειες που θα μπορούσαν να διεξαχθούν στη θάλασσα, μεταξύ των οποίων είναι η παράνομη μεταφορά ΠΒΧ (Πυρηνικών, Βιολογικών, Χημικών) υλικών και απόρριψη οποιονδήποτε αποβλήτων.

με οικονομική βοήθεια, έχοντας στόχο τη βελτίωση και την ανακούφιση των συνθηκών του πληθυσμού, φιλοδοξώντας παράλληλα να κυβερνήσει ολόκληρη την επικράτεια της Σομαλίας. Παρόλ' αυτά, κατηγορείται ως αδύναμη, δυσλειτουργική, διεφθαρμένη και χωλαίνουσα και αποδεικνύεται ανίκανη να δράσει ως αποτελεσματική κεντρική κυβέρνηση, ασκώντας μόλις ελάχιστο έλεγχο πέρα από τα εδάφη της πρωτεύουσας⁹.

Η μόνη φορά που συμβαίνει το Mogadishu (Μογκαντίσου – η μεγαλύτερη πόλη, πρωτεύουσα) να είναι ειρηνικό, λειτουργικό, με περιορισμένα κρούσματα πειρατείας, είναι όταν αναλαμβάνει εξουσία η Ισλαμική Ένωση Δικαστηρίων (Islamic Courts Union – ICU ή Union of Islamic Courts – UIC) τη διετία 2005-2006. Ωστόσο, το 2006, τα Ηνωμένα Έθνη ωθούν σε εισβολή τα αιθιοπικά στρατεύματα μέσω της «ειρηνευτικής» αποστολής της Αφρικανικής Ένωσης στη Σομαλία (African Union MISSION in SOMALIA – AMISOM)¹⁰, προκειμένου να ανακτηθεί η πρωτεύουσα Μογκαντίσου και να ενισχυθεί η ΜΟΚ ενάντια στην ισλαμική απειλή του νότου. Η άφιξη της AMISOM ανατρέπει μεν την ICU, αντί όμως να θεραπεύσει τυχόν πληγές, επιδεινώνει την κατάσταση και η πειρατική δραστηριότητα ανακάμπτει¹¹. Η επέμβαση της Αιθιοπίας, του παραδοσιακού εχθρού της Σομαλίας, προς εκδίωξη των ισλαμικών δυνάμεων της ICU χαρακτηρίζεται «αμφιλεγόμενη», οπότε το Δεκέμβριο του 2008, μετά από έκδηλες τοπικές αντιδράσεις για την παρουσία της, τα στρατεύματά της αποσύρονται ως μέρος της Συμφωνίας του Τζιμπουτί [Djibouti Code of Conduct – DcoC (βλ. υποσημείωση 55)], εγκαταλείποντας τους λοιπούς –από Ουγκάντα και Μπουρούντι– στρατιώτες της AMISOM στη μοίρα τους (Pavlopoulos, 2013, pp. 4-6).

Η ΜΟΚ σε μια προσπάθεια εξομάλυνσης της πολιτικής αστάθειας στη χώρα, απορροφά πολλά στοιχεία της ICU, εγκαθιστώντας προηγούμενους ηγέτες της ως βασικούς υπουργούς, Σ' αυτό συμβάλλει και μια μεγάλη μερίδα του πληθυσμού της Σομαλίας που διατηρεί ανθεκτική στάση, αρνούμενη να δεχτεί την εξουσία της ΜΟΚ. Ωστόσο, κατάλοιπα της ICU εξελίσσονται σε ριζοσπαστικές ισλαμικές οργανώσεις, οι οποίες ακόμη και σήμερα δρουν σε Ομάδες, με κυριότερη τη ριζοσπαστική al-Shabaab [AS (Αλ-Σαμπάαμπ στα αραβικά σημαίνει Νέα Γενιά), περισσότερα στοιχεία για την AS στην υποπαράγραφο 2.4.], που

⁹ Βλ. <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201012/cmselect/cmcaff/1318/131808.htm>

¹⁰ Για περισσότερα, βλ. υποσημείωση 53.

¹¹ Κατά τους επικριτές, η διεθνής κοινότητα, αντί να αμβλύνει, επιδείνωσε αυτή την καταστροφή με διάφορους τρόπους. Για παράδειγμα, βοήθησε την Αιθιοπία (ως «αντάλλαγμα»), όχι μόνο όταν εισέβαλε στη Σομαλία, αλλά και όταν κατασκεύασε φράγματα κατά μήκος του ποταμού Shabelle, μειώνοντας το απολύτως απαραίτητο νερό για την κτηνοτροφία και τις αγροτικές καλλιέργειες της Σομαλίας, εξαιλείφοντας κατ' αυτόν τον τρόπο την αγροτική και κτηνοτροφική οικονομία, η οποία αντιπροσώπευε το 80% της οικονομίας των εξαγωγών της Σομαλίας κατά τη διάρκεια της εποχής Barre.

ελέγχεται από το Kismayo (μία από τις μεγαλύτερες νότιες πόλεις)¹². Τον Αύγουστο του 2012, η ΜΟΚ αντικαθίσταται επίσημα από την Κυβέρνηση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Σομαλίας – ΟΔΣ (Federal Government of Somalia – FGS), μια πλέον διεθνώς αναγνωρισμένη χώρα και μέλος των Ηνωμένων Εθνών, έχοντας όμως άμεσο έλεγχο μόνο σε ορισμένα τμήματα της προ-1991 επικράτειας, με την εξουσία της να συγκεντρώνεται στη νοτιοκεντρική χώρα.

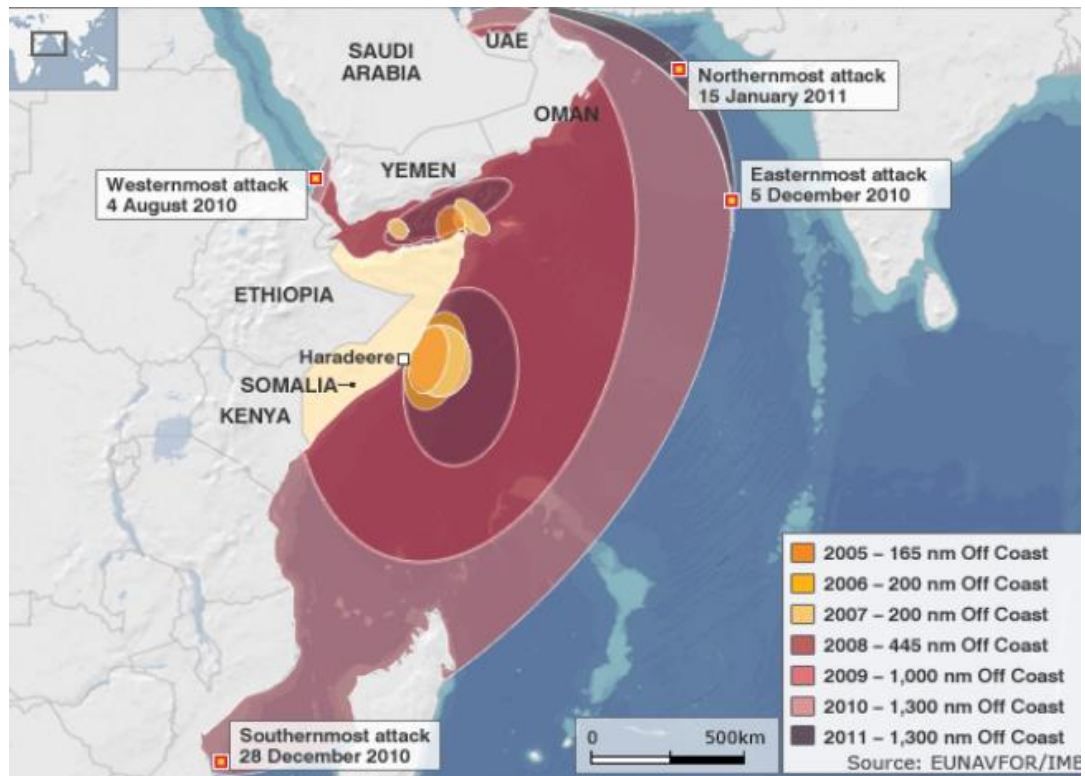
2.3 Η Πειρατεία από την Πλευρά των Πειρατών

Εξοπλισμένοι με σύγχρονα μικρά μηχανοκίνητα πολυεστερικά σκάφη (skiffs από υλικό fiberglass, πανομοιότυπα κατά μήκος της ακτογραμμής) πυροβόλα όπλα και σκάλες, οι πειρατές αποδεικνύουν την ικανότητά τους να επιτίθενται επιτυχώς σε όλους τους τύπους πλοίων, από αλιευτικά και κρουαζιερόπλοια, μέχρι δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου (Very Large Crude Carriers – VLCCs), καθώς και φορτηγά μεταφοράς οχημάτων, εμπορευματοκιβωτίων, κ.λπ. Από το 2004, οι πειρατές σταδιακά διευρύνουν το φάσμα των δραστηριοτήτων τους στην ανοικτή θάλασσα, και προμηθεύονται μεγαλύτερα skiffs, με υποδομές για την παραμονή τους στον ωκεανό έως και δύο εβδομάδες. Ώθηση στο εγχείρημά τους, δίνει η χρήση των ήδη καταληφθέντων/αιχμαλωτισθέντων μεγάλων αλιευτικών ή μικρών εμπορικών πλοίων, που χρησιμοποιούνται ως πλοία βάσης («μητρικά πλοία» – motherships), επεκτείνοντας την ακτίνα δράσης τους σε μια απόσταση μέχρι και 800 ναυτικά μίλια μακριά από την ακτή της Σομαλίας, όπως ακριβώς κάνει και ένα αλιευτικό. Παραστατική απεικόνιση, όπως χάρτης 2.1.

¹² Η εξέγερση της AS μετά την αιθιοπική παρέμβαση (το 2006), σε πολλές αραβικές χώρες αναφέρεται ως «Al-Muqawamah al-Somaliyah» (= η αντίσταση της Σομαλίας).

Χάρτης 2.1.

Η επέκταση της ακτίνας δράσης των πειρατών



Expansion of pirate attacks in the region of the Horn of Africa

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από (Parisis, 2015)

Οι στόχοι των πειρατών γίνονται όλο και πιο τολμηροί, καιροφυλακτώντας για μεγαλύτερα σκάφη, μη κλέβοντας απλά ό,τι αγαθά αυτά μεταφέρουν, αλλά απαιτώντας πλέον εκατομμύρια δολάρια σε λύτρα. Η Σομαλία, με ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού των νέων ανδρών μεταξύ των ηλικιών 15 έως 30 ετών, άνεργους, αγράμματους και πολύ φτωχούς, παρέχει ένα γόνιμο έδαφος για τη «στράτευση πρόθυμων νεοσυλλέκτων». Οι υφιστάμενες άθλιες οικονομικές συνθήκες στη χώρα, όπου η πλειοψηφία αυτών των ανδρών έχει ελάχιστες προοπτικές να ξεφύγει από την εξαθλίωση, τους καλλιεργούν μια δελεαστική τάση να εργαστούν, με ελκυστική σταδιοδρομία στην πειρατεία, ειδικά όταν βλέπουν τους υπόλοιπους εμπλεκόμενους γύρω τους να γίνονται πλούσιοι σε σύντομο χρονικό διάστημα. Τα οφέλη είναι πολύ μεγαλύτερα απ' ό,τι να προσπαθούν να αναζητήσουν ευκαιρίες εργασίας σε μια ξένη χώρα ως εναλλακτική επιλογή. Οι εμπειρογνώμονες της ναυτιλιακής ασφάλειας

συγκλίνουν στις απόψεις τους, ισχυριζόμενοι ότι οι «σύγχρονοι πειρατές» εξελίσσονται συνεχώς, τόσο στις μεθόδους και τακτικές, όσο και τον εξοπλισμό τους, προσβλέποντας σε λύτρα απελευθέρωσης καταληφθέντων πλοίων και διαπραγμάτευση ομήρων (των πληρωμάτων τους), τα οποία είναι πρωταρχικός τους στόχος και βασικό τους κίνητρο. Η σημερινή πειρατεία αποστασιοποιείται από παρωχημένες τακτικές, αναβαθμίζει την επιχειρησιακή της ικανότητα, οργανώνεται αποτελεσματικότερα και εξοπλίζεται καλύτερα, βελτιώνει τα μέσα και το πεδίο εφαρμογής της, χρησιμοποιεί σύγχρονες τεχνολογίες πληροφοριών και τηλεπικοινωνιών [συστήματα GPS (Global Positioning System) και AIS (Automatic Identification System)], επιτρέποντας έτσι την επιλογή των στόχων της. Όταν σε περίπτωση επιτυχούς πειρατείας, τα εκτιμώμενα κέρδη (ανά πειρατή) κυμαίνονται κατά μέσο όρο μεταξύ \$10 και 15 χιλιάδες, τότε αυτή η «δουλειά» αξίζει τον κίνδυνο και όντως αποτελεί ελκυστική επιχείρηση για τους άνεργους νέους άνδρες. Οι ναυτιλιακές εταιρείες, αναγκάζονται να πληρώσουν λύτρα που σε ορισμένες περιπτώσεις ανέρχονται τα \$3,2 εκατομμύρια (M/V “FAINA”) ή φθάνουν ακόμα και τα \$5 – 7 εκατομμύρια (M/V “MARAN CENTAURUS”) (Sartzis, 2010, p. 32)¹³. Τα ποσά αυτά μπορεί να υπολογίζονται ασήμαντα για τη δυτική οικονομία, ωστόσο θεωρούνται εξαιρετικά υψηλά ποσά για την τοπική κοινότητα. Στο Κέρασ της Αφρικής λιμοκτονούν περίπου 12 εκατομμύρια άνθρωποι, ενώ περισσότερο πλήττονται το Τζιμπουτί, η Αιθιοπία, η Κένυα, η Σομαλία και η Ουγκάντα. Αρκεί να σκεφτεί κανείς, ότι στη Σομαλία το κατά κεφαλήν εισόδημα είναι μικρότερο από \$600 ανά έτος¹⁴, ενώ το 70% του πληθυσμού έχει ανάγκη από ανθρωπιστική βοήθεια για να επιβιώσει.

Έτσι, ενώ ο αριθμός των πειρατών κυμαίνεται περίπου μεταξύ 1.500 – 3.000 ανδρών, η «δεξαμενή» άντλησης από τους διοργανωτές των πειρατικών επιθέσεων εμφανίζει ενδείξεις ανόδου¹⁵, καθόσον η πειρατεία ως φαινόμενο στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας αναδεικνύεται και εξελίσσεται σε μία εξαιρετικά οργανωμένη και προσοδοφόρα εγκληματική επιχειρηματική δραστηριότητα, με έντονα καινοτομικό χαρακτήρα (Percy & Shortland, 2011, pp. 5-8). Αυτό αποδεικνύεται και από το γεγονός, ότι οι Σομαλοί πειρατές προτιμούν τα νεότερα πλοία, απαιτώντας υψηλότερες πληρωμές λύτρων -λόγω της μεγαλύτερης αξίας τους στην αγορά- γι’ αυτό και ένα στα τρία πλοία που δέχονται επίθεση, είναι ηλικίας έως πέντε ετών (Koutroubis & Kiourktsoglou, 2011, pp. 50-51). Ωστόσο, με βάση τις στατιστικές, είναι

¹³ Κατά βάση, κυμαίνονται από \$2 έως \$5 εκατομμύρια ανά πλοίο.

¹⁴ Σύμφωνα με την Παγκόσμια Τράπεζα (ΠΤ), το 73% του πληθυσμού ζει με λιγότερο από \$2 τη μέρα.

¹⁵ Βλ. δημοσίευση του Parliament.uk, Παράγρ. 2.6: <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201012/cmselect/cmfaaff/1318/131806.htm#a3>

αποτελεσματικότεροι σε παλαιότερα σκάφη, ηλικίας μεγαλύτερης των εικοσιπέντε ετών, τα οποία αδυνατούν να αναπτύξουν υψηλή ταχύτητα¹⁶. Σύντομα, οι πειρατές συνειδητοποιούν ότι με τη δραστηριότητά τους αυτή προς κάλυψη απώλειας εισοδήματος, μπορούν να κερδίζουν περισσότερα χρήματα συγκριτικά με την αλιεία, μοιραζόμενοι τα κέρδη μεταξύ τους. Στην ουσία, αυτοί οι εργαζόμενοι φτωχοί χωρικοί και ψαράδες που έχασαν τη δουλειά τους, προσπαθούν να διασφαλίσουν τα νόμιμα δικαιώματά τους φέροντας όπλα για να προστατεύσουν τον εαυτό τους και μετατρέπονται σε δυνητικούς πειρατές, εξαιτίας της εξαθλίωσης, ενώ στην όψη δεν μοιάζουν διαφορετικοί από την πλειοψηφία της τοπικής ναυτικής παρουσίας, με αποτέλεσμα ένα περιπολικό σκάφος δύσκολα να μπορεί σε κάποια απόσταση να ξεχωρίσει τη διαφορά μεταξύ ενός πειρατή και ενός νόμιμου ψαρά. Όπως λέει ο καθηγητής Andrew Lambert: *«αυτοί οι άνθρωποι στη Σομαλία δεν είναι πειρατές επειδή απολαμβάνουν τον τρόπο ζωής, αλλά διότι έτσι τους παρέχονται τα προς το ζην»* (Peng, 2009).

Από κάθε άποψη, η πειρατεία αποτελεί μία μορφή βίαιου επιθαλάσσιου εκβιασμού. Κατά βάση, οι Σομαλοί πειρατές είναι απαγωγείς και εκβιαστές. Το όλο αντικείμενο του εγχειρήματός τους είναι να κρατούν σε ομηρία πλήρωμα, πλοίο και φορτίο για να αποσπάσουν λύτρα. Βέβαια, η καταβολή λύτρων αυξάνει τις προσδοκίες των πειρατών για δράση. Σύμφωνα με δήλωσή του ο Andrew J. Shapiro, βοηθός υπουργού εξωτερικών των ΗΠΑ για πολιτικές και στρατιωτικές υποθέσεις, εκφράζει ότι *«το σημαντικότερο για τους πειρατές είναι τα λύτρα»* (Shapiro, 2012). Γι' αυτό και μεταξύ άλλων, ξεκαθαρίζει επί του θέματος την επίσημη αμερικάνικη θέση, ότι (οι ΗΠΑ) *«αντιτίθενται σε παραχωρήσεις οποιουδήποτε είδους προς τους πειρατές, ιδιαιτέρως δε στην καταβολή λύτρων, προς αποθάρρυνση και αποκλεισμό πιθανότητας γιγάντωσης των απαιτήσεών τους»* (Shapiro, 2012). Ωστόσο, τα λύτρα δεν διαιρούνται σε ίσα μερίδια μεταξύ των πειρατών. Τμήμα των λύτρων που εισπράττονται επενδύεται στην αναβάθμιση του οπλοστασίου τους, αλλά υπάρχουν σοβαρές ενδείξεις ότι κάποια από τα έσοδα της πειρατείας διοχετεύονται σε δίκτυα οργανωμένου εγκλήματος [ξοδεύονται για όπλα και σύγχρονα μέσα τηλεπικοινωνιών (συστήματα θεσιθεσίας GPS – Σ/A VHF – σαρωτές PLOTER – δορυφορικές τηλεφωνικές συσκευές INMARSAT), ιδιωτικούς σωματοφύλακες, αυτοκίνητα, σκάφη, για δωροδοκία

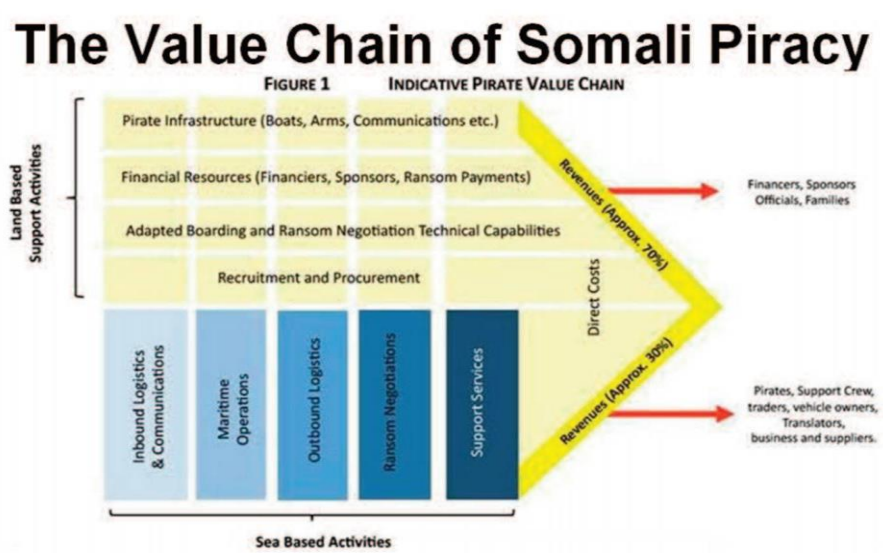
¹⁶ Όπως περιγράφεται στις διεθνείς οδηγίες «Βέλτιστες Πρακτικές Διαχείρισης [(Best Management Practices – BMP)]: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/piracy/Documents/1339.pdf>], ένα σκάφος πρέπει να πλεύσει με ταχύτητα τουλάχιστον δεκαπέντε κόμβων για να αποφύγει επίθεση και πιθανή κατάληψή του. Η έκδοση των BMP είναι μια συνεισφορά προς την εμπορική ναυτιλία από κοινή συνεργασία Φορέων όπως της ΕΕ (EUNAVFOR, μέσω του Κέντρου Ναυτικής Ασφάλειας (Maritime Security Centre Horn of Africa – MSCHOA), του Κέντρου Εμπορικής Ναυτιλίας του Ηνωμένου Βασιλείου (United Kingdom Maritime Trade Organization – UKMTO), του Marine Liaison Office (MARLO) και των ναυτικών Δυνάμεων του NATO (περιγραφή και ανάλυσή τους στην παράγρ. 3).

παράδων ώστε να συμβάλουν προσφέροντας τα σκάφη τους, ή να παρέχουν πληροφορίες για τα διερχόμενα εμπορικά πλοία από τα στενά (π.χ. Σουέζ) κ.λπ., διακίνηση ναρκωτικών και human trafficking)], ενώ υπάρχουν ενδείξεις ότι το μεγαλύτερο ποσοστό απ' αυτά ταξιδεύει σε άγνωστους προορισμούς (περισσότερα στοιχεία και στην υποπαράγραφο 2.4.). Μια ενδεικτική ροή κίνησης κεφαλαίων στους κύκλους των πειρατών, απεικονίζεται στο διάγραμμα 2.2.

Οι νέοι Σομαλοί υποφέροντας από την πείνα δεν έχουν τίποτα περισσότερο να χάσουν, από τη ζωή τους, η οποία κοστίζει μόλις περί τα \$20¹⁷. Ο κίνδυνος να συλληφθούν είναι προς το παρόν ελάχιστος, ενώ το όφελος απόκτησης ενός σημαντικού χρηματικού ποσού από τα λύτρα, ελκυστικό. Εάν κάθε νέος άνθρωπος στη Σομαλία ήξερε ότι θα συλληφθεί και (κατα)δικαστεί από τις πειρατικές δραστηριότητες ή ακόμα και να σκοτωθεί, θα το σκεφτόταν καλύτερα πριν ενταχθεί σε μια πειρατική Ομάδα και φυσικά θα εγκατέλειπε τις δραστηριότητες αυτές. Όμως, τα αποτελέσματα από την παράνομη αυτή δράση είναι τόσο υψηλά, και οι νόμιμες εναλλακτικές λύσεις τόσο μάταιες, που η πιθανότητα εγκλεισμού τους στη φυλακή δεν τους αποτρέπει από το να προσπαθούν και πάλι για την τύχη τους (Campana, 2014, pp. 4-6).

Διάγραμμα 2.2.

Ενδεικτική Αλυσίδα Κίνησης/Επένδυσης Κεφαλαίων Πειρατών



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από (Coutroubis & Kiourktsoglou, 2011)

¹⁷ Σύμφωνα με συλληφθέντες πειρατές, που δηλώνουν ότι εάν αποτύχουν ή απογοητεύσουν τον ηγέτη της φυλής τους, αυτός μπορεί να τους πουλήσει για 20 δολάρια τον καθένα σε άλλον φύλαρχο.

Από την πλευρά του τοπικού πληθυσμού, η πειρατεία γίνεται αντιληπτή όχι τόσο ως ένα έγκλημα, αλλά ως μια μορφή απόκτησης δικαιοσύνης έναντι των «ξένων επεμβάσεων», καθώς και αποζημίωσης για τα έτη εκμετάλλευσης εκ μέρους της διεθνούς κοινότητας, καθιερώνοντας τους «ληστές της θάλασσας» (burcad badeed) στα μάτια μεγάλου μέρους του πληθυσμού, σε ήρωες «μαχητές της ελευθερίας», καλλιεργώντας τους παράλληλα μια τάση εθνικισμού, από τη στιγμή που αισθάνονται «προστασία» των παράκτιων υδάτων της χώρας τους από ληστρικά ξένα συμφέροντα.

2.4 Διαφαινόμενη Εμπλοκή Μαχητικών Ομάδων Ισλαμιστών

Μία από τις πολλές σοβαρές και δυναμικές προκλήσεις που εμφανίζονται στο σημερινό παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον, ονομάζεται «διεθνικές προκλήσεις ασφαλείας» στη θάλασσα, τόσο για την εθνική, όσο και τη διεθνή ασφάλεια, με αιτία την αύξηση της πειρατείας και των τρομοκρατικών ενεργειών τα τελευταία χρόνια. Η διεθνής κοινότητα είναι πλέον πεπεισμένη, ότι οι πράξεις πειρατείας αποσταθεροποιούν περαιτέρω τη χώρα της Σομαλίας με παράλληλη ενθάρρυνση ανάπτυξης και άλλων εγκληματικών δραστηριοτήτων σχετιζομένων με την ανθρώπινη ασφάλεια, όπως το οργανωμένο έγκλημα (παράνομη αλιεία, διακίνηση ναρκωτικών και ανθρώπων, εξάπλωση όπλων μαζικής καταστροφής, τρομοκρατικές ενέργειες, κ.ά.). Για πολλούς γεννάται το ερώτημα εάν η θαλάσσια (ναυτιλιακή) τρομοκρατία και η πειρατεία είναι το ίδιο πράγμα, ενώ συχνά συγχέεται η κατανόηση των διαφορών μεταξύ τους. Εντός της ακαδημαϊκής κοινότητας, η έννοια της τρομοκρατίας έχει περιγραφεί ποικιλοτρόπως, ο δε ορισμός της είναι σύνθετος, ανοικτός σε συζήτηση και επιδέχεται υποκειμενικής ανάλυσης και ερμηνείας.

Έως ένα σημείο, είναι (φυσιο)λογικό να συγκρίνονται τρομοκράτες και πειρατές, κυρίως στον τομέα των μεθόδων που χρησιμοποιούν για την επίτευξη των στόχων τους. Οι μέθοδοί τους περιλαμβάνουν πράξεις βίας, εκφοβισμού και δολοφονιών. Ωστόσο, στην πραγματικότητα μεταξύ τους είναι εντελώς διαφορετικοί όσον αφορά τα κίνητρα και τους σχετιζόμενους στόχους. Ο κύριος στόχος ενός πειρατή είναι η επιδίωξη απόκτησης χρημάτων και πλούτου για τον εαυτό του και την οικογένειά του, μέσω ληστείας πλοίων και απειλής δολοφονίας ανθρώπων, χωρίς όμως να επιθυμεί να θυσιάσει τη δική του ζωή κατά τη διαδικασία. Στις ενέργειές του δεν υπάρχει πολιτικό κίνητρο, παρά μόνο προσωπικό όφελος ή

κέρδος. Τουναντίον, ένας τρομοκράτης έχει πάντα ένα πολιτικό κίνητρο και θα θυσιάσει πρόθυμα τη ζωή του στο όνομα μιας θρησκείας, ή μιας ιδεολογίας, στοιχείο που αποτελεί και την κύρια διαφορά μεταξύ τους. Επιπροσθέτως, οι τρομοκράτες επιδιώκουν την παρεμπόδιση της θαλάσσιας κυκλοφορίας, διακυβεύοντας την παγκόσμια σταθερότητα, οργανώνονται, επεκτείνουν το δίκτυό τους σε περιφέρειες, ενώ πριν από μία επίθεση πάντα διεξάγουν ένα σχέδιο δράσης, μη υπολογίζοντας κόστος και τίμημα. Στρατολογούν όσο το δυνατόν περισσότερα νέα μέλη, ακόμη και απ' όλο τον κόσμο, για να μπορέσουν να επιτύχουν το σκοπό τους, που είναι να γίνουν διεθνώς γνωστοί, εν αντιθέσει με τους πειρατές που προτιμούν να παραμένουν άγνωστοι, με το έργο τους να περιορίζεται εντός ενός συγκεκριμένου αριθμού ατόμων. Παρά λοιπόν το γεγονός ότι τα μέσα που χρησιμοποιούνται από τρομοκράτες και πειρατές, είναι λίγο-πολύ παρόμοια, οι στόχοι, τα κίνητρα και η ιδεολογία τους, διαφέρουν κατά πολύ (Tamis & Ntinias, 2011, pp. 50-51).

Απ' την άλλη μεριά, θα ήταν ίσως αφελές να θεωρηθεί ότι πειρατεία, εγκληματικές και τρομοκρατικές οργανώσεις λειτουργούν σε στεγανό πλαίσιο και αυστηρό μεταξύ τους διαχωρισμό. Ορισμένοι ειδικοί θεωρούν ότι μεταξύ των Σομαλών πειρατών και των ανταρτών της AS υφίσταται κάποιας μορφής διασύνδεση. Η ισλαμική μαχητική οργάνωση AS, χρηματοδοτούμενη από τα συντηρητικά πλούσια Αραβικά έθνη, έχει εξαπολύσει μια βίαιη εκστρατεία για την επιβολή μιας διαστρεβλωμένης ερμηνείας του νόμου της Σαρία, ελέγχοντας σθεναρά τα εδάφη του Νότου της Σομαλίας και λειτουργώντας αυταρχικά ως κυβερνητική εξουσία, με αντι-δυτικές ιδέες σχετικά με την πολιτική εξέλιξη στη χώρα. Η εξαιρετικά αυτή ισχυρή Ομάδα, που τον Φεβρουάριο του 2012 ανακοίνωσε ότι προσχώρησε στη σουνιτική Al-Qaeda (Αλ-Κάιντα – AQ), αλλά ως εντελώς ανεξάρτητη, χαρακτηρίζεται από την ΕΕ και τις ΗΠΑ ως τρομοκρατική οργάνωση, δίνοντας στη Σομαλία τρομοκρατικό στίγμα. Στο μεγάλο αριθμό της «απελπισμένης νεολαίας» της Σομαλίας, η AS και η κυρίαρχη ιδεολογία της φαντάζει ως ένας ονειρικός Παράδεισος. Εφοδιάζει τους νέους άνδρες με τις ανάγκες της καθημερινότητας, δίνοντάς τους ελπίδες για ένα πιο εύπορο μέλλον και παράλληλα έναν σκοπό στο όνομα του Ισλάμ, χωρίς η υποτυπώδης κυβέρνηση της Σομαλίας να μπορεί να κάνει κάτι προκειμένου να ανακόψει αυτό το κύμα. Ο Bruno Schiemsy, πρώην επικεφαλής Ομάδας Παρατηρητών του ΟΗΕ για τη Σομαλία, πιστεύει ότι AS και πειρατές εργάζονται από κοινού για να προωθήσουν ένα πλάνο μαχητικής συνεργασίας ημερήσιας διάταξης. Ωστόσο, αν και σε γενικές γραμμές οι τρομοκράτες των θαλασσών μπορεί περιστασιακά να διαπράξουν πειρατεία, δεν παύει να αποτελεί πράξη προσωρινή, αποσκοπώντας μόνο στη χρηματοδότηση της οργάνωσής τους και τη διατήρηση των στόχων

τους. Σ' ένα δοκίμιο του «Jane Intelligence Review»/2009, ο Schiemyk χαρακτηριστικά αναφέρει ότι:

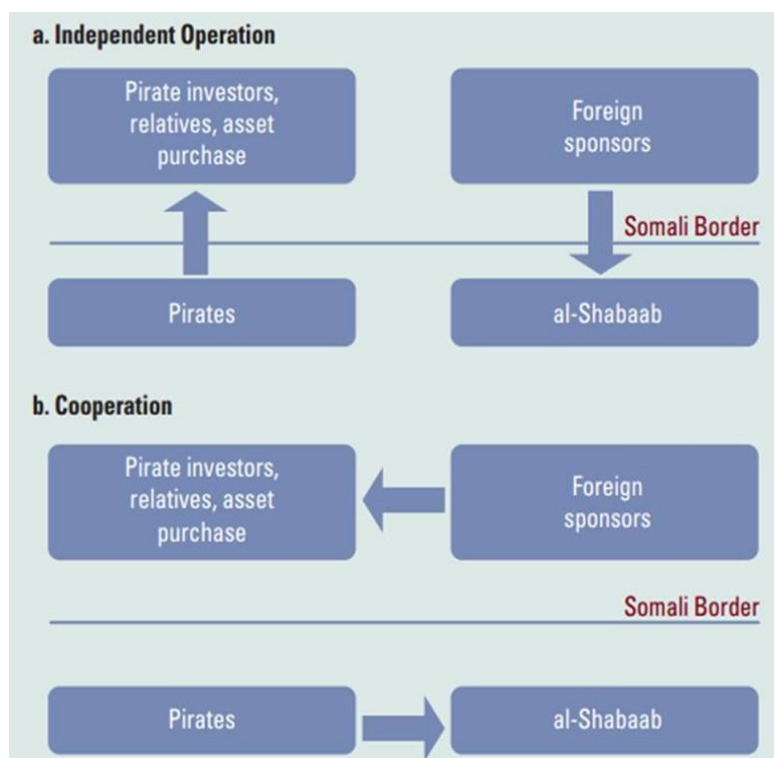
«οι Σομαλοί πειρατές έχουν παρέξει εκπαίδευση στον τομέα της θαλάσσιας πτέρυγας της AS, ενώ η AS έχει χρησιμοποιήσει ορισμένες Ομάδες πειρατών για λαθρεμπόριο όπλων. Οποιαδήποτε πάντως σχέση μεταξύ της AS και των πειρατών είναι “καθαρά καιροσκοπική”, ενώ για την AS, οι πειρατές ίσως απλά είναι μια “άλλη πηγή χρηματοδότησης”». (Schiemyk, 2009)

Βέβαια, αυτή τη στιγμή, δεν υπάρχει καμία απόδειξη, εάν η πειρατεία παρέχει κεφάλαια σε εξτρεμιστές ή τη διεθνή τρομοκρατία, τίποτα όμως δεν πρέπει ν' αποκλείεται. Στο διάγραμμα 2.3, φαίνεται μία πιθανή διακίνηση χρηματικών κεφαλαίων μεταξύ πειρατών και AS.

Η Interpol, με συμμετοχή 193 εθνικών αστυνομικών δυνάμεων σε όλο τον κόσμο, είναι ο Διεθνής Οργανισμός που ανταποκρίνεται καλύτερα στο συντονισμό διερεύνησης υποθέσεων πειρατείας, παρέχοντας την απαραίτητη επικοινωνία και συνεργασία μεταξύ των εθνικών αστυνομικών δυνάμεων (Fouche, 2012, pp. 30-41). Η δύναμη θαλάσσιας πειρατείας της Ιντερπόλ (Maritime Piracy Task Force – MPTF), που δημιουργήθηκε τον Ιανουάριο του 2010, έχει αποστολή την υποστήριξη και ενίσχυση των εθνικών και διεθνών πρακτικών επιβολής του νόμου, αναφορικά με τη συλλογή, το συντονισμό και τη διάδοση πληροφοριών δράσης, την αντιμετώπιση της θαλάσσιας πειρατείας και τα παράνομα χρηματικά κεφάλαιά της.

Διάγραμμα 2.3.

PIRATES, AL-SHABAAB AND FINANCIAL FLOWS



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από (International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, 2013)

Ειδικότερα, η MPTF θεωρεί τις οικονομικές πτυχές της πειρατείας εγκληματική επιχείρηση, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση σε στόχους υψηλής αξίας (High Value Targets – HVTs), όπως ηγέτες πειρατών, διοργανωτές, διαπραγματευτές και επενδυτές (Hilaire, 2013, pp. 41-43)¹⁸. Σε συνεργασία δε, με την ΠΤ και την Europol μπορούν από κοινού να συμβάλλουν στην προσπάθεια προγραφής των λύτρων πειρατείας. Η Ιντερπόλ αναγνωρίζει ότι λόγω των χαμηλών κινδύνων και υψηλών αμοιβών της πειρατείας (λύτρα), ουσιαστικά το φαινόμενο δεν θα περιοριστεί με τη σύλληψη και δίωξη μεμονωμένων πειρατών στη θάλασσα. Η Διεθνής Ομάδα Επαφής για την Καταπολέμηση της Πειρατείας [(Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia – CGPCS), (βλ. υποπαράγραφο 3.2. και υποσημείωση 41)] διερευνά μεθόδους εξουδετέρωσης όσων αντλούν οικονομικά οφέλη από την πειρατεία, δεδομένου ότι

¹⁸ Τον Δεκέμβριο του 2010, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο εξέδωσε απόφαση με την οποία αναγνωρίζει το βασικό ρόλο που διαδραματίζει η Ιντερπόλ, η οποία παρέχει τη σύνδεση μεταξύ της στρατιωτικής επέμβασης, τη διερεύνηση/εξακρίβωση υπόπτων και δίωξη πειρατών.

τα λύτρα καταλήγουν σε Σομαλούς αρχηγούς δικτύων που ενδεχομένως τα καταθέτουν ακόμα και σε ξένες Τράπεζες. Η παγκόσμια κοινότητα επιβολής του νόμου αντιμετωπίζει πολλές προκλήσεις στην προσπάθεια να προσδιορίσει την οργανωτική και χρηματοδοτική διάρθρωση των δικτύων του διεθνούς εγκλήματος θαλάσσιας πειρατείας, αλλά η δίωξη αυτών χωρίς μια συντονισμένη προσπάθεια και βελτίωση της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων Φορέων, θα είναι εξαιρετικά δύσκολο να επιτευχθεί στη δικαιοσύνη. Οι δομές διακυβέρνησης στην Puntland και η αυτοανακηρυχθείσα Δημοκρατία της Σομαλιλάνδης δεν εμπίπτουν υπό την εξουσία της ΟΔΣ, με συνέπεια η πρόοδος σε θέματα AML (Anti-Money Laundering)/CFT (Countering the Financing of Terrorism) στο σύνολο της χώρας, απαιτεί εξέταση επιπρόσθετων μέτρων και αποτελεσματικών δράσεων σε αυτές τις περιοχές (Shetret *et.al* 2015, pp. 35-42).

Σήμερα, δεν υπάρχει κανένα προφανές σημείο επαφής ούτε σαφής απόδειξη ύπαρξης ή μη, δεσμών μεταξύ πειρατών και τρομοκρατών. Φαίνεται όμως, ότι «εάν μια τρομοκρατική Ομάδα ήθελε να μοιραστεί πληροφορίες με πειρατές, δεν θα ήταν απίθανο να συμβεί» (Chapsos, 2011)¹⁹. Η κατάσταση στη Σομαλία έθιξε το φάντασμα μιας πιθανής συμπαιγνίας συμφερόντων μεταξύ πειρατών και τρομοκρατών. Υπάρχουν εύλογες υποψίες ότι οι Σομαλοί ισλαμιστές τρομοκράτες αναπόφευκτα στο μέλλον θα ενώσουν τις δυνάμεις τους με τους πειρατές, σύμφωνα με το μοντέλο της «θεωρίας των συγκοινωνούντων δοχείων», αλλά προς το παρόν, παρά το γεγονός ότι υπάρχουν μεμονωμένες ενδείξεις, το ενδεχόμενο είναι απόμακρο. Η οικονομία του πολέμου που διαιώνίζει τη βία και ενισχύει την πειρατεία είναι ο κανόνας μέχρι και τις μέρες μας. Τα μικρά παιδιά της προηγούμενης δεκαετίας μεγάλωσαν, να είναι οι τρομοκράτες και οι πειρατές του σήμερα. Και τα παιδιά τους γίνονται «παιδιά πειρατές», όπως οι πατέρες τους ήταν «παιδιά στρατιώτες»²⁰. Διαφαίνεται λοιπόν, ότι στη Σομαλία υπάρχει και τρομοκρατία και πειρατεία. Αλλά τουλάχιστον μέχρι στιγμής, δεν υφίσταται καμία διασύνδεση μεταξύ τους (Kyriakidis, 2012, p. 24) (Eleftheriadou, 2010, p. 8).

¹⁹ Απόσπασμα δήλωσης του Dr. Ioannis Chapsos σε συνέντευξη που παραχώρησε στον Chris Deliso το 2011. Όλη η συνέντευξη διαθέσιμη εδώ: <http://www.balkananalysis.com/greece/2011/02/27/international-maritime-security-today-interview-with-hellenic-navy-commander-ioannis-chapsos/>

²⁰ Σημειωτέον, ότι κατά τη διάρκεια μιας επιχείρησης του ινδικού πολεμικού Ναυτικού, από τους 61 πειρατές που συνελήφθησαν, οι 25 απ' αυτούς ήταν παιδιά ηλικίας κάτω των 15 ετών. Έκτοτε, προέκυψε ο όρος «παιδί πειρατής» (Chapsos, 2011, pp. 47-49).

2.5 Επιπτώσεις της Πειρατείας στην Παγκόσμια Ναυσιπλοΐα

Η πειρατεία αποτελεί διεθνή απειλή της ασφάλειας, της ναυτιλίας και της παγκόσμιας οικονομίας, ενώ για τα εμπορικά συμφέροντα η διατάραξη είναι εμφανής και πολυδιάστατη²¹. Η ρύθμιση της θαλάσσιας κυκλοφορίας σε συγκεκριμένα γεωγραφικά όρια, με εφαρμογή αυστηρά τηρουμένου χρονοδιαγράμματος διέλευσης, αποτελεί πρότιστο και σοβαρό κεφάλαιο για τις ναυτιλιακές ανά τον κόσμο εταιρείες. Για τους πλοιοκτήτες, η επιλογή εξεύρεσης εναλλακτικής διαδρομής για τα πλοία καθορίζοντας ευρείες αποκλίσεις, μακριά από τα συνήθη άμεσα δρομολογία τους μεταξύ των λιμένων ή γύρω από το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδος (περίπλους Αφρικής), προς παράκαμψη και αποφυγή των θαλάσσιων διαδρομών κοντά στο Κέρασ της Αφρικής, αποτελεί πονοκέφαλο. Η επαναχάραξη δρομολογίου διαγράφοντας τον περίπλου, ισοδυναμεί με 12 – 15 περισσότερες ημέρες πλεύσης, επιβαρύνοντας σημαντικά το συνολικό κόστος ταξιδιού του πλοίου, υπολογιζόμενο μέχρι και \$1,5 – 2 εκατομμύρια (Bowden & Basnet, 2011, pp.18-19). Συγκεκριμένα, θα εμφανίσει την εικόνα του φαινομένου «ντόμινο», με αύξηση της συνολικής τιμής του εμπορίου, επειδή προκαλείται κατά σειρά: επαύξηση του χρονικού διαστήματος άφιξης στον προορισμό των πλοίων (χρονοκαθυστέρηση παράδοσης φορτίων), έλλειψη διαθεσιμότητας πρώτων υλών (κατά συνέπεια αυξημένο κόστος διατήρησης μεγαλύτερης ποσότητας αποθέματος), δυσκολία εξασφάλισης ομαλής ροής και διατήρησης έγκαιρης διακίνησης, μεγέθυνση λειτουργικού κόστους και ενίσχυσης των μέτρων αυτοπροστασίας, βλάβες και φθορές στα πλοία και στα φορτία (σε περίπτωση επίθεσης), πληρωμές σε λύτρα (σε περίπτωση κατάληψης), ραγδαία αύξηση των ασφαλιστρών θαλάσσιας ασφάλισης που καταβάλλονται από τους πλοιοκτήτες (μέχρι και δεκαπλασιασμός τους), εμπλοκή Ομάδων ιδιωτικής ασφαλείας, έξοδα διατήρησης ανάπτυξης διεθνών ναυτικών δυνάμεων αντι-πειρατείας, ποινικές διώξεις, χρηματοδότηση Οργανώσεων κατά της πειρατείας, ανθρωπιστικό κόστος, κ.ά²². Όλ' αυτά, μετακυλίνουν το κόστος στην όλη εμπορική αλυσίδα, και κατ' επέκταση στον τελικό αποδέκτη και θιγόμενο, δηλαδή τον ίδιο τον καταναλωτή

²¹ Εξαιτίας του φόβου, συρρίκνωση της αλιευτικής δραστηριότητας στις επικίνδυνες περιοχές, καθώς και της τουριστικής βιομηχανίας των παραθαλάσσιων γειτονικών κρατών, που αποτελούν τουριστικούς προορισμούς για κρουαζιερόπλοια.

²² Αρνητικές επιπτώσεις θα υπάρξουν και σε βάρος της Αιγύπτου, εξαιτίας της απώλειας εσόδων από τον περιορισμό αριθμού διελύσεων (μείωση τελών διέλευσης της Αρχής Διαχείρισης Διώρυγας του Σουέζ, με αντίστοιχη πτώση της εισροής συναλλάγματος, βασικού πυλώνα για την οικονομία της χώρας, γεγονός που θα μπορούσε να οδηγήσει ακόμη και σε οικονομική ύφεση, ανεργία, έκκρηξη κοινωνικών αναταραχών, απειλή βιωσιμότητας πολιτικού καθεστώτος, κ.ά. Η δε μείωση του συνολικού όγκου διακινουμένων φορτίων από τη Διώρυγα, θα είχε ως επακόλουθο τον κλονισμό σταθερότητας των Μεσογειακών Οργανισμών, Διαχειριστών, μέσω της δυσάρεστης επίπτωσης στις λιμενικές τους εγκαταστάσεις, ανακοπή ρυθμού επέκτασης των ευρισκομένων σε εξέλιξη έργων υποδομής, δυσχέρειας αποπληρωμής τους, κ.ο.κ.

παγκοσμίως. Σύμφωνα με τον Simon Fordham, διάσημο διαπραγματευτή υποθέσεων ομηρίας από πειρατικές επιθέσεις και συνεργάτη του “BTG Global Risk Partners”:

«η πειρατεία αριθμού VLCCs έχει την πιθανότητα να επηρεάσει σημαντικά την παγκόσμια τροφοδοσία του πετρελαίου και των τιμών του, κι αυτό επειδή τα VLCCs είναι ο αγαπημένος στόχος των Σομαλών πειρατικών φυλών, λόγω του εξαιρετικά πολύτιμου φορτίου τους, το χαμηλό ύψος των εξάλων (freeboard) και την αργή τους ταχύτητα»²³ (Fordham, 2013).

Στην Oceans Beyond Piracy (OBP) ανάλυση (έτους 2014) των πειρατικών επιθέσεων στον Ινδικό Ωκεανό, μεταξύ άλλων διαπιστώνεται ότι περισσότερο από το 90% των επιθέσεων που αναφέρθηκαν είχαν ως αποτέλεσμα την επιτυχή επιβίβαση των πειρατών σε πλοία-στόχους, ενώ τίθενται ενδείξεις ότι η πρόθεση για πειρατική δραστηριότητα παραμένει²⁴. Το συνολικό ετήσιο κόστος της πειρατείας στην παγκόσμια οικονομία εκτιμάται (κατά μέσο όρο των διαρρυσάντων ετών) μεταξύ \$7 και \$12 δις, μη υπολογιζομένου του κόστους των λύτρων (απρόβλεπτη παράμετρος), καθώς και το ετήσιο κόστος ενεργητικών και παθητικών μέτρων ασφαλείας²⁵. Για το 2014, το συνολικό οικονομικό κόστος υπολογίστηκε σε \$2,3 δισεκατομμύρια²⁶. Το συσσωρευμένο κόστος της πειρατείας, τα τελευταία δέκα χρόνια (από επανεμφάνισής της στο HOA/GOA) υπολογίζεται μεταξύ 130 και 140 δισεκατομμύρια δολάρια, ενώ σύμφωνα με άλλη εκτίμηση υπερβαίνει τα 200 δισεκατομμύρια (Chapsos, 2011, pp. 47-49).

²³ Στις 17 Νοεμβρίου 2008, όταν έγινε γνωστή η είδηση ότι οι πειρατές αιχμαλώτισαν το πρώτο τους VLCC, το Σαουδικής ιδιοκτησίας “SIRIUS STAR”, η τιμή του βαρελιού του αργού πετρελαίου αυξήθηκε κατά \$1.

²⁴ Σύμφωνα με το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (IMB), μέχρι σήμερα βρίσκονται σε κατάσταση πειρατείας 15 πλοία σε όλο τον κόσμο και κρατούνται ως όμηροι 271 ναυτικοί, ενώ 29 εξ αυτών ασιατικής καταγωγής σε χέρια απαγωγέων στη Σομαλία. Οι εφοπλιστές ανέφεραν συνολικά 246 επιδρομές, ενώ υπήρξε και θάνατος ενός μέλους πληρώματος. Βλ.: http://www.weser-kurier.de/startseite_artikel,-Reeder-warnen-Piraterie-bedroht-weltweit-Schiffahrt-arid.1306352.html.

²⁵ Ο βαθμός προστασίας των πλοίων εξαρτάται και αφορά πρωτοβουλία του εκάστοτε πλοιοκτήτη/ναυτιλιακής εταιρείας. Περισσότερα στοιχεία, στην υποπαράγραφο 3.1.

²⁶ Ο κίνδυνος της πειρατείας αντιπροσωπεύει περίπου ισοδύναμο αύξησης 1% της αξίας του συνολικού όγκου/κόστους συναλλαγών. Επειδή περισσότερο από \$1 τρισεκατομμύριο του διεθνούς εμπορίου διέρχεται μέσα από την υπόψη περιοχή, το κόστος της πειρατείας στην παγκόσμια οικονομία για το 2013, σύμφωνα με την ΠΤ εκτιμάται σε περίπου \$18 δις ετησίως. Ενδιαφέροντα λεπτομερή στοιχεία και αριθμητικά δεδομένα για έτη από το 2009 και ένθεν, αναλύονται στα: <http://onearthfuture.org/sites/onearthfuture.org/files/documents/publications/The-Economic-Cost-of-Piracy-Full-Report.pdf>, http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/economic_cost_of_piracy_2011.pdf, <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/SoP2014ExecutiveSummary.pdf> και <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/Press%20Release%20-%20SoP%202014%20Updated.pdf>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Η ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΣΤΟ ΚΕΡΑΣ ΤΗΣ ΑΦΡΙΚΗΣ

Στον Ινδικό Ωκεανό, ως περιοχή υψηλού κινδύνου (High Risk Area – HRA), θεωρείται αυτή, εντός της οποίας υφίσταται μεγαλύτερος κίνδυνος πειρατείας²⁷: Μέσα σ' αυτήν, τα εμπορικά πλοία ταξιδεύουν σε πολλές διαφορετικές διαδρομές, καθιστώντας αδύνατο για τα επιχειρούντα πολεμικά πλοία να τα προστατεύουν από το σύνολο των πειρατικών επιθέσεων (περαιτέρω ανάλυση στην υποπαράγραφο 3.2.). Προς διευκόλυνση της ναυσιπλοΐας στην απειλούμενη περιοχή, συστάθηκαν ορισμένα Κέντρα συντονισμού και παρακολούθησης, όπως τα MSCHOA, UKMTO, MARLO²⁸. Τα εμπορικά πλοία συντονίζονται είτε με ομαδοποίηση (Group Transit) είτε με σχηματισμό νηοπομπών (Convoys) προς διαμετακόμισή τους στο εσωτερικό του IRTC και εν συνεχεία τη διέλευσή του (Lucas & Tsilis, pp. 68-71)²⁹. Κατά μία έννοια, αυτή η τακτική επιτρέπει στις

²⁷ Με απόφαση των συντελεστών του BMP 4 (βλ. υποσημείωση 14), από την 1η Δεκεμβρίου 2015 η HRA αναθεωρείται με συρρίκνωση ορίων τα οποία θα επηρεάσουν ασφαλιστικά συμβόλαια, ναυλοσύμφωνα και τη γενικότερη κατάσταση ασφαλείας του πλοίου. Παραστατικά απεικονίζεται στον χάρτη 3.1 και περικλείεται από τα όρια:

Στην Ερυθρά Θάλασσα: βόρειο όριο: Γεωγραφικό πλάτος 15° (N)

Στον Κόλπο του Ομάν: βόρειο όριο: Γεωγραφικό πλάτος 22° (N)

Ανατολικό όριο: Γεωγραφικό Μήκος 065° (E)

Νότιο όριο: Γεωγραφικό πλάτος 5° (S).

Ωστόσο επισημαίνεται, ότι ο κίνδυνος επιθέσεων πειρατείας παραμένει εντός των μέχρι πρότινος ευρύτερων ορίων στον Ινδικό Ωκεανό. Οι τροποποιήσεις προσβάσιμες στο: https://www.bimco.org/News/2015/10/08_Security_Advisory_Piracy_BMP4_Revision.aspx

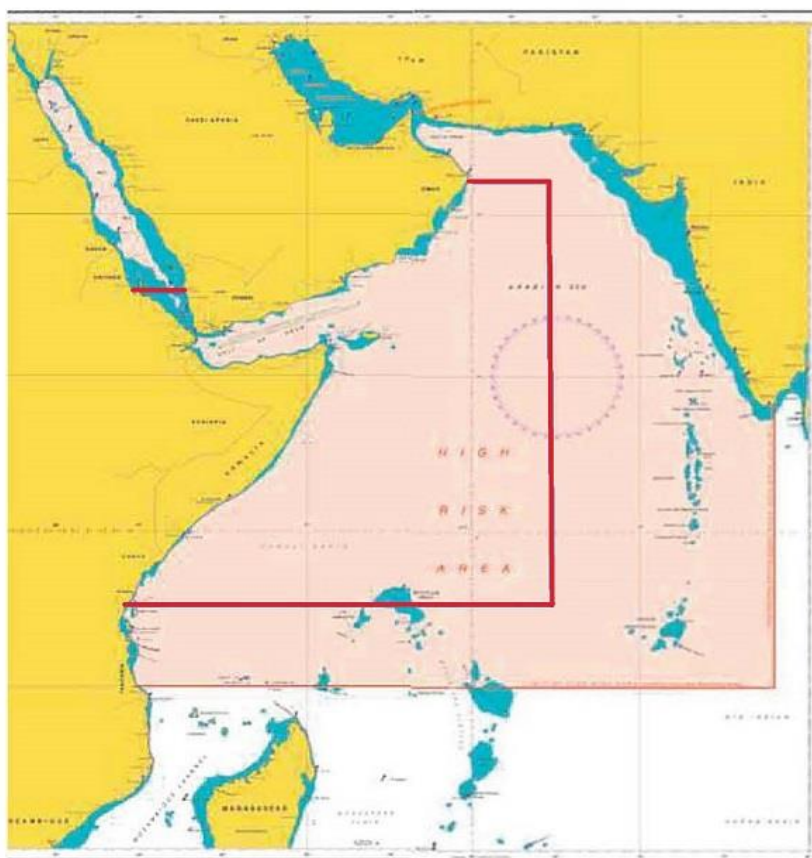
²⁸ Το NSC (NATO Shipping Centre) στο Northwood (Ηνωμένο Βασίλειο) συνεργάζεται με το UKMTO και το MSCHOA για την παρακολούθηση των εμπορικών πλοίων που διέρχονται από την HRA, αλλά και στην ανταπόκριση σε επιθέσεις πειρατών. Το MSCHOA, με το επιχειρησιακό του Αρχηγείο στο Northwood (Αγγλία), ενημερώνει τα διερχόμενα πλοία σχετικά με τους κινδύνους στην απειλούμενη περιοχή, προτρέποντάς τα τουλάχιστον για τον Κόλπο του Άντεν, να ταξιδεύουν στον προστατευόμενο διάδρομο διέλευσης IRTC (βλ. υποσημείωση 27), μετά την «ηλεκτρονική εγγραφή» τους. Το UKMTO έχει Γραφεία στο Dubai και δραστηριοποιείται με τις Combined Maritime Forces – CMF (επ' αυτών περιγραφή και ανάλυση στην υποπαράγραφο 3.2.). Παρακολουθεί τα πλοία και αναφέρει τις θέσεις τους στα αρχηγεία των δυνάμεων CMF και EU. Παράλληλα, το MARLO με έδρα το Bahrain, λειτουργεί ως αγωγός διακίνησης πληροφοριών που ανταλλάσσονται μεταξύ των CMF και της εμπορικής ναυτιλιακής κοινότητας στην περιοχή.

²⁹ Τον Φεβρουάριο του 2009, καθιερώθηκε ο Διεθνής Προτεινόμενος/Συνιστώμενος Διάδρομος/Δίαυλος Διέλευσης (International Recommended Transit Corridor – IRTC). Πρόκειται για έναν νοητό θαλάσσιο διάδρομο ναυτιλίας μέσα σε διεθνή ύδατα στον Κόλπο του Άντεν, μεταξύ Σομαλίας και Υεμένης, με σκοπό τον ασφαλέστερο και πιο οργανωμένο διάπλου για όλα τα πλοία που διέρχονται από την απειλούμενη περιοχή (HRA), κινούμενα από και προς την Ευρώπη και τον Ινδικό Ωκεανό, μειώνοντας έτσι τον κίνδυνο πράξεων πειρατείας. Αποτελείται από δύο λωρίδες κυκλοφορίας, μία προς ανατολάς και μία προς δυσμάς, κάθε μία από 5 nm πλάτος με μία λωρίδα 2 nm μεταξύ τους. Το συνολικό μήκος του IRTC είναι 480 nm, ενώ για ένα σκάφος που τηρεί ταχύτητα 14 κόμβους απαιτείται χρόνος 34,5 ώρες για να τον διαπλεύσει. Το τελικό ίχνος της

στρατιωτικές ναυτικές δυνάμεις να «αποστειρώνουν» την εγγύτερη περιοχή στα πλέοντα εμπορικά πλοία, παρέχοντάς τους προστασία καθ' όλη τη διάρκεια της πλεύσης τους, επειδή η συγκεκριμένη οριοθετημένη διαδρομή ευνοήτως εξασφαλίζεται ευκολότερα απ' ότι το σύνολο του Κόλπου του Άντεν. Απεικόνιση του IRTC, όπως φαίνεται στον χάρτη 3.2.

Χάρτης 3.1.

Περιοχή Υψηλού Κινδύνου (High Risk Area – HRA)



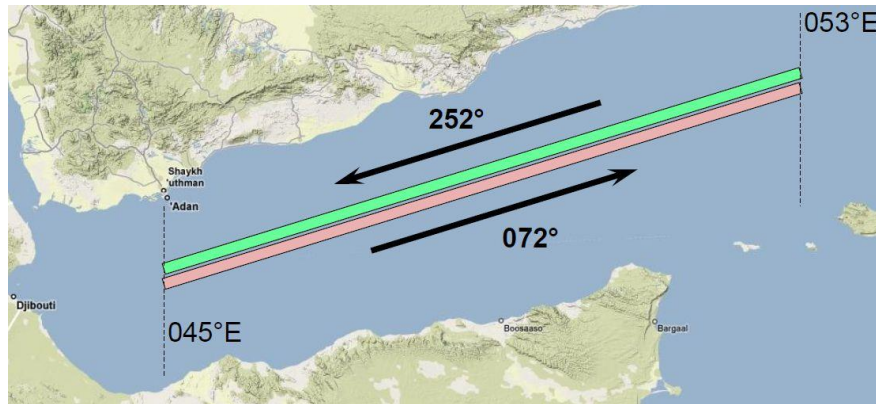
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από (BIMCO, 2015)

διαδρομής αυτής έχει αποφασιστεί από στρατιωτικούς εμπειρογνώμονες του πολεμικού ναυτικού, καθότι προϋποθέτει την εκπλήρωση αυστηρών αναγκών ασφαλείας. Ακόμα περισσότερα στοιχεία και λεπτομέρειες στα:

https://tu-dresden.de/die_tu_dresden/zentrale_einrichtungen/zis/newseu/outcomes/papers_folder/MilSec_EU%20anti-piracy%20strategy.pdf και <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/SOP2014Appendices.pdf>.

Χάρτης 3.2.

International Recommended Transit Corridor – IRTC



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από (OBC, 2014)

3.1 Η πειρατεία από την Πλευρά των Πλοιοκτητών, Εφοπιστών, Ναυτιλιακών Εταιρειών

Η ασφάλεια στη θάλασσα είναι συχνά συζητήσιμος όρος με διάχυτη την αβεβαιότητα για τη συντριπτική πλειοψηφία των μελετητών, δεδομένου ότι πολλές προσεγγίσεις βλέπουν μόνο την επιχειρησιακή ή την πολιτική της πτυχή. Ωστόσο, οι ναυτιλιακοί Οργανισμοί σε γενικές γραμμές αντιμετωπίζουν το ζήτημα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας με την εφαρμογή ορισμένων στρατηγικών και επιχειρησιακών τακτικών, αναπόφευκτα υπό το πρίσμα ενός επιχειρηματία.

Κατά τους πλοιοκτήτες, η «αλλαγή ρόττας» (όπως ήδη αναλύθηκε) αποτελεί ασύμφορη εναλλακτική επιλογή. Αντ' αυτού, κάθε πλοιοκτήτης αποφασίζει τη μορφή «σκλήρυνσης» των μέτρων και τεχνικών για τα πλοία του, προκειμένου ν' αποφευχθεί η κατάληψή τους από επιθέσεις πειρατείας, εξοπλίζοντάς τα με μια ευρεία ποικιλία παθητικών μέτρων ασφαλείας και συστημάτων αυτοπροστασίας³⁰, λαμβάνοντας παράλληλα και ενεργητικά μέτρα

³⁰ Προς τούτο, τοποθετούνται αγκαθωτά συρματοπλέγματα (razors) –ή και μερικές φορές ηλεκτροφόρα– στα ευάλωτα σημεία με χαμηλά έξαλα της περιμέτρου των πλοίων τους, ποικιλία εμποδίων, όπως συγκολλημένες καταπακτές και βαρέλια, προς διασφάλιση των προσβάσεων σε σκάλες και προσόδους προς γέφυρα, μηχανοστάσιο, εφεδρικό σύστημα πλοήγησης. Για την προστασία από τα πυρά των πειρατών, τα παράθυρα της γέφυρας επενδύονται με ταινίες κατακερματισμού, αντιθραυσματικές μεμβράνες ή αλεξίσφαιρες καλύπτρες, και τοποθετούνται γαιόσακοι. Επιπλέον, ενεργοποιείται και οχυρώνεται η «Ακρόπολη» (citadel), μια κατασκευή

προστασίας³¹. Παρόλ' αυτά, σε πολλές περιπτώσεις τα παραπάνω μέτρα αποδεικνύονται αναποτελεσματικά και ανεπαρκή³². Ακόμα και τα πολεμικά πλοία που περιπολούν στην HRA είναι αναλογικά λίγα προς την καλυπτόμενη θαλάσσια επιφάνεια (περαιτέρω ανάλυση στην υποπαράγραφο 3.2.). Έτσι, ως αντιστάθμισμα των προκλήσεων, ενεργοποιήθηκε ένα επιπλέον προληπτικό μέτρο άμυνας και αποτροπής για τους επίδοξους εισβολείς, διαφαινόμενο ως αποτελεσματική λύση, παρά τις σχετικές αρχικές διαφωνίες και αντιρρήσεις. Η πρόσληψη καλά εξοπλισμένων ένοπλων Ομάδων Ιδιωτικής Προστασίας (Private Protection Teams – PPTs ή Private Security Teams – PSTs) και η ανάπτυξη με επιβίβασή τους στα εμπορικά πλοία επαγγελματικά καταρτισμένων και κατάλληλα εκπαιδευμένων -επί μεθόδων εφαρμόσιμων σε πλωτά σκάφη- ενόπλων φρουρών ασφαλείας (Private Armed Security Guards – PASGs ή Privately Contracted Armed Security Personnel – PCASP)³³. Οι υπόψη φρουροί πληρούν προσόντα ασφαλείας, δηλαδή πιστοποίηση επιπέδου εκπαίδευσης, με κατοχύρωσή τους από ανάλογα σχετικά πιστοποιητικά, που εκδίδονται από κρατικούς ή ιδιωτικούς Φορείς, παρέχοντάς τους το μέτρο διασφάλισης ποιότητας (σε παγκόσμια πρότυπα – ISO³⁴) (Chapsos, 2014, pp. 186-216). Διέπονται από σαφείς αρχές, ενώ οφείλουν να επενεργούν κάτω από συγκεκριμένους κανόνες εμπλοκής (Rules of Engagement – RoE). Ωστόσο, ενώ αυτή η πρακτική μπορεί να είναι αρκετά αποτελεσματική, η διαδικασία ενεργοποίησης των φρουρών, δημιουργεί νομικές περιπλοκές. Πέραν τούτου, ο Σύνδεσμος Ασφαλείας για τη Ναυτιλιακή Βιομηχανία (Security Association for the Maritime Industry –

όπου το πλήρωμα συγκεντρώνεται και βρίσκει καταφύγιο στην έσχατη περίπτωση κατάληψης του πλοίου από τους πειρατές.

³¹ Εγκαθίστανται κλειστά κυκλώματα τηλεόρασης με κάμερες (CCTV) και επιβάλλεται στους παρευρισκόμενους εκ του πληρώματος στη γέφυρα να φέρουν αλεξίσφαιρα γιλέκα και κράνη. Στη διάρκεια του διάπλου αυξάνονται οι οπτήρες, ενώ σε περίπτωση εκδήλωσης επίθεσης πραγματοποιείται πλεύση με απότομους ελιγμούς, ενεργοποιούνται πυροσβεστικές μάνικες μέσω αντλιών, εστιασμένες συσκευές ήχου υψηλής έντασης, συστήματα συναγερμού, εξοπλισμός νυχτερινής όρασης, σπρέι πιπεριού, κ.ά.

³² Οι πειρατές έχουν επιδείξει μεγάλη εφευρετικότητα στην αντιμετώπιση των εφαρμοσμένων επί των εμπορικών πλοίων παθητικών αμυντικών μέτρων προστασίας, με δικά τους αντίμετρα, παρακάμπτοντας συρματοπλέγματα, αποκτώντας πρόσβαση σε εσωτερικούς χώρους ενδιαιτήσης, ακόμα και εισβάλλοντας «στην τελευταία γραμμή άμυνας» την ΑΚΡΟΠΟΛΗ (citadel) με φλογοκόπτες και εκρηκτικά.

³³ Σε γενικές γραμμές εντός της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης (ΑΟΖ) των παράκτιων κρατών, οι φρουροί ασφαλείας λογίζονται και προσμετρώνται ως πλήρωμα του πλοίου, ενώ τα όπλα και ο εξοπλισμός τους πρέπει να συμμορφώνονται με τους τοπικούς εθνικούς και διεθνείς κανόνες. Κάποιος ειδικός εξοπλισμός ασφαλείας, όπως ασύρματοι και κιάλια ενδέχεται να χαρακτηριστούν ως ελεγχόμενα υλικά και υπόκεινται σε αυστηρούς κανόνες εισαγωγής και εξαγωγής.

³⁴ Ο Διεθνής Οργανισμός Τυποποίησης (International Organization for Standardization – ISO) ιδρύθηκε το 1947 και είναι η μεγαλύτερη Αρχή προδιαγραφών διεθνών προτύπων στον κόσμο, περιγράφοντας τις υπηρεσίες και ορθές πρακτικές, βοηθώντας κατ' αυτόν τον τρόπο να καταστεί η βιομηχανία πιο αποδοτική και αποτελεσματική. Για το θέμα των PPTs και των PASGs προβλέπει πιστοποιητικό Διασφάλισης Ποιότητας με επιχειρηματικό προσανατολισμό και επιβεβαίωση ότι τηρούνται και διέπονται όλες οι απαιτούμενες δεξιότητες και απαιτήσεις αυτών. Στοιχεία και λεπτομέρειες στα <https://www.iso.org/obp/ui/#iso:std:iso:28007:-1:ed-1:vl:en> και <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Private-Armed-Security.aspx>.

SAMI³⁵) και η Διεθνής Ένωση Επαγγελματιών Θαλάσσιας Ασφάλειας (International Association of Maritime Security Professionals – IAMSP) είναι οι δύο μεγάλοι Διεθνείς Φορείς με συμβουλευτική ιδιότητα στην προσπάθεια πιστοποίησης/διαπίστευσης και ρύθμισης λεπτομερειών στις εγγεγραμμένες ως μέλη τους PMSC(s), παρέχοντας έναν δεσμευτικό «κώδικα συμπεριφοράς» με ακολουθούσες οδηγίες ως προς τον καθορισμό της ποιότητας και αξιοπιστίας.

Στο πιθανό σενάριο επίθεσης των πειρατών στο πλοίο και προσπάθειας κατάληψής του, οι Ομάδες ασφαλείας κάνουν τα πάντα για να το υπερασπιστούν με μη βίαιο τρόπο, και παράλληλο στόχο την αίσια κατάληξη της συμπλοκής, ενώ την ίδια στιγμή, σπεύδει κατόπιν ειδοποίησης μέσω ασυρμάτου να συνδράμει ένα επιχειρούν πολεμικό πλοίο μιας ναυτικής επιχείρησης στην περιοχή (βλ. υποπαράγραφο 3.2.). Θεωρητικά, κανένας Φορέας δεν μπορεί να απαγορεύσει την ανάπτυξη των PPT, εάν μια ναυτιλιακή εταιρεία επιθυμεί να τους εμπλέξει, και κάθε πλοίο δύναται να προστατεύεται από PASGs, σημαντικό πλεονέκτημα μέχρι να καταφθάσει η ναυτική Δύναμη, προλαμβάνοντας να μην γίνει άχρηστο από τους πειρατές, ή να συλληφθεί το πλήρωμα ως όμηροι και ως αδιέξοδη πλέον λύση την καταβολή λύτρων. Υπάρχουν βάσιμες αμφιβολίες σχετικά με την αποτελεσματικότητα των PPTs με βασική ανησυχία την περίπτωση εμπλοκής τους, καθόσον οι πειρατές βρίσκονται σχεδόν πάντα κάτω από την επίδραση ενός ισχυρού τοπικού ναρκωτικού (Khat) που τους καθιστά απρόβλεπτα επιθετικούς. Δεν είναι δύσκολο να αντιληφθεί κανείς ότι οι πειρατές ανοίγουν πυρ πιο εύκολα απ' ό,τι εάν δεν συναντήσουν αντίσταση. Κατά συνέπεια, εάν ενδεχομένως η κατάσταση κλιμακωθεί, η αντίδραση τόσο των PASGs, όσο και των πειρατών θα είναι απρόβλεπτη³⁶. Σε κάθε περίπτωση, η εμπλοκή των PPTs είναι μια αποτελεσματική και φθηνή λύση για τους πλοιοκτήτες³⁷.

Η αναχαίτιση της πειρατείας είναι καταρχάς θέμα πρόληψης της εγκληματικότητας, καθόσον αυτό που αρχικά πρέπει να ληφθεί υπόψη, είναι ότι η μορφή με την οποία υπάρχει το

³⁵ Ο SAMI με έδρα το Ηνωμένο Βασίλειο αποτελεί διεθνή Ένωση που εκπροσωπεί τις Ιδιωτικές Εταιρείες παροχής Υπηρεσιών Ασφαλείας [Private Maritime Security Companies(ies) – PMSCs] και λειτουργεί ως καθοδηγητικό όργανο του κλάδου της θαλάσσιας ασφάλειας. Παρέχει άμεση σύνδεση με τη βιομηχανία, τους τομείς πετρελαίου και φυσικού αερίου της εμπορικής ναυτιλίας και συνεργάζεται με τα κράτη σημαίας, τους ρυθμιστικούς Φορείς, τις ασφαλιστικές εταιρείες και τους νομικούς και ναυτιλιακούς Οργανισμούς με κύριο στόχο του τη γεφύρωση του χάσματος μεταξύ ασφάλειας (security) και ναυτιλίας (maritime). Από το Μάιο του 2014, ο SAMI αριθμεί περίπου 160 μέλη από 40 διαφορετικές χώρες (<http://www.seasecurity.org/>)

³⁶ Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (ΕΟΚΕ) ζητά ενωσιακά ή διεθνή πρότυπα πιστοποίησης των ιδιωτικών ένοπλων φρουρών, υπό την ύπαρξη ενός αυστηρού νομικού πλαισίου το οποίο θα θέτει, μεταξύ άλλων, την εκπαίδευση των φρουρών υπ' ευθύνη του εκάστοτε κράτους-μέλους και θα ορίζει τις ευθύνες του κυβερνήτη του πλοίου, ιδίως σε περίπτωση ανταλλαγής πυρών.

³⁷ Κόστους περίπου \$50 χιλιάδες ανά πλοίο και ανά διαδρομή.

έγκλημα που στηρίζεται στη θαλάσσια πειρατεία έχει τεράστιο κόστος. Η πειρατεία αποτελεί κυρίως απειλή για την ασφάλεια, την οικονομία, το εμπόριο, το περιβάλλον, αλλά πρωτίστως για τη ζωή των ανθρώπων. Οι ναυτικοί σε όλον τον κόσμο είναι τα κύρια θύματα της πειρατείας και ένοπλης ληστείας στη θάλασσα (Kyriakidis, 2012, pp. 20-24). Στη Νοτιοανατολική Ασία, στη Δυτική ακτή του Ινδικού Ωκεανού και στον Κόλπο της Γουινέας, τουλάχιστον 5.000 ναυτικοί δέχθηκαν επίθεση και ενεπλάκησαν σε επεισόδια το έτος 2014 (OBC analysis, 2014). Συνήθως, οι Σομαλοί πειρατές αφήνουν τα πληρώματα των καταληφθέντων πλοίων σωματικά ανέπαφα, αλλά η ψυχολογική επ' αυτών επίπτωση είναι τεράστια³⁸. Η κράτησή τους ως ομήρους σε φρικτές συνθήκες, ή ακόμα στην περίπτωση που πολλοί απ' αυτούς υποβάλλονται σε βασανιστήρια και μερικές φορές δολοφονούνται, αποτελεί ανθρωπιστικό ζήτημα που απαιτεί επείγοντως αντιμετώπιση. Δεδομένου ότι μέχρι σήμερα ο αριθμός των θυμάτων πειρατείας δεν είναι μικρός για τη διεθνή κοινότητα, δεν υπάρχει η πολυτέλεια χρονικού περιθωρίου να εξεταστεί τι θα συμβεί με τη συμμετοχή ή μη των PPTs, διακινδυνεύοντας επιπόλαια απώλειες σε ανθρώπινες ζωές. Στον πόλεμο κατά της πειρατείας, οι θάνατοι των ναυτικών δεν πρέπει να γίνονται αποδεκτοί ως «παράπλευρες απώλειες» (Hilaire, 2013, pp. 41-43). Είναι επιτακτική ανάγκη να διασφαλιστεί ότι τα πληρώματα των εμπορικών πλοίων αισθάνονται προστατευμένα και όχι εγκαταλελειμμένα στην τύχη τους, ενώ παράλληλα να προσδίδεται στους πειρατές η αίσθηση φόβου, ότι δηλαδή βρίσκονται ανά πάσα στιγμή σε κίνδυνο, ζυγίζοντας συνεχώς το ρίσκο ανάμεσα στο κέρδος και την αυτοκτονία, προκειμένου το επάγγελμά τους να μη γίνεται ελκυστικό για άλλους. Ήδη άλλες φτωχές περιοχές του πλανήτη, όπως η Δυτική Αφρική και η Νοτιοανατολική Ασία αρχίζουν να αντιγράφουν τις τακτικές των πιο επιτυχημένων «συναδέλφων» τους στο Κέρασ της Αφρικής. Οι πειρατές αν και δεν δρουν ως ορθολογικά δρώντες, για τους οποίους η πειρατεία αποτελεί συνειδητή επαγγελματική επιλογή, η ανάγκη τους επιβάλλει να προβαίνουν στη λογική κόστους/οφέλους.

Κατόπιν των παραπάνω, είναι αυτονόητο ότι εμπορικοί Οργανισμοί του ναυτιλιακού κλάδου, καθώς και εθνικές κυβερνήσεις, οφείλουν να βελτιώνουν συνεχώς το συντονισμό τους και να ασκούν διαρκώς διπλωματική πίεση σε εταιρείες και έθνη που αντιδρούν και θέτουν εμπόδια στη μερίδα της εμπορικής ναυτιλιακής βιομηχανίας που επιδιώκει και εφαρμόζει μέτρα κατάλληλης προστασίας της από την απειλή της πειρατείας, με ανάλογη αναπροσαρμογή, των

³⁸ Επιπλέον παράθεση στατιστικών στοιχείων, στις τελευταίες εκθέσεις της OBP: <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/Press%20Release%20-%20SoP%202014%20Updated.pdf> και <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/SoP2014ExecutiveSummary.pdf>

ενεργειών της (Alessi & Hanson, 2012). Η χρήση ιδιωτικών ένοπλων φρουρών δεν αφορά μια ολοκληρωμένη λύση, αλλά αποτελεί ένα μόνο μέτρο και επ' ουδενί δεν αντικαθιστά τις ναυτικές αποστολές, αλλά τις συμπληρώνει προσθετικά σε επιχειρησιακό επίπεδο.

3.2 Οι Διεθνείς Δρώντες

Η θαλάσσια πειρατεία αποτελεί παραβίαση του Διεθνούς Δικαίου και καθορίζεται ως το αρχαιότερο έγκλημα του διεθνούς ποινικού δικαίου οικουμενικής δικαιοδοσίας, επειδή επιτρέπει και απαιτεί τις ενέργειες όλων των κρατών. Επικρατεί δε η άποψη, ότι η πειρατεία θεωρείται μια νέα μορφή τρομοκρατίας, γι' αυτό και θα πρέπει να αντιμετωπιστεί δυναμικά απ' όλα τα έθνη και με όλα τα μέσα (Alessi & Hanson, 2012). Το Διεθνές Δίκαιο θεωρείται ως ένας μηχανισμός καταστολής και δεν θα πρέπει να αγνοηθεί ο ρόλος του ως ένα σημαντικό εργαλείο αποτροπής διαφόρων παράνομων ενεργειών στην ανοικτή θάλασσα. Το Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών – ΣΑΗΕ (United Nations Security Council – UNSC), έχει την πρωταρχική ευθύνη για τη διατήρηση της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας, παρέχοντας μεταξύ άλλων στη διεθνή κοινότητα το νομικό πλαίσιο διεθνούς ναυτικού δικαίου μέσω της UNCLOS³⁹, η οποία διέπει και όλες τις πτυχές περί καταπολέμησης δράσεων πειρατείας στον ωκεάνιο χώρο, ανοικτή θάλασσα και διεθνή ύδατα⁴⁰.

Ωστόσο, ενώ όλα τα έθνη συμφωνούν, διαφοροποιούνται στους εθνικούς τους νόμους για το πώς ορίζεται ένα συγκεκριμένο έγκλημα, που συμβαίνει στην ανοικτή θάλασσα, αδυνατώντας έτσι να προσδιοριστεί η δικαιοδοσία των δικαστηρίων και ο καθορισμός της επιβαλλόμενης τιμωρίας για την πειρατεία. Η Σύμβαση SUA Convention διευρύνει τη δικαστική αντιμετώπιση των πειρατών, περιγράφοντας ότι τα δικαστήρια του κράτους του οποίου οι δυνάμεις προβαίνουν σε σύλληψη και κατάσχεση μπορούν να αποφασίσουν τις κυρώσεις που θα επιβληθούν στους πειρατές. Η πιο άμεση νομική ανησυχία που συνδέεται με την

³⁹ Η Σύμβαση UNCLOS (τιθέμενη σε ισχύ το 1994), είναι «οικουμενικής δικαιοδοσίας» επί της πειρατείας (διεθνές έγκλημα κοινού ενδιαφέροντος με νομοθετική ανεπάρκεια σε εθνικό επίπεδο) και ανάλογα με την περίπτωση μπορεί να συμπληρωθεί από στοιχεία της Σύμβασης για την Ανοικτή Θάλασσα περί Καταστολής των Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation – SUA Convention, του IMO/1988), τη Σύμβαση καταπολέμησης του Διεθνούς Οργανωμένου Εγκλήματος (OHE/2000), τη Σύμβαση περί Ομηρίας, κ.λπ. Είναι δεσμευτική για 166 Έθνη και την ΕΕ (οι ΗΠΑ δεν έχουν ακόμη κυρώσει τη συμφωνία). Οι Συμβάσεις περιγράφουν ότι «*όλα τα κράτη-μέλη συνεργάζονται στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό για την καταστολή της πειρατείας στην ανοικτή θάλασσα ή σε οποιοδήποτε άλλο τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους*».

⁴⁰ Το ΣΑΗΕ εκτός από συλλήψεις πειρατών στη θάλασσα, επικεντρώνεται και στην εξάρθρωση δικτύων που χρηματοδοτούν και ενορχηστρώνουν το φαινόμενο της πειρατείας.

καταπολέμηση της πειρατείας αφορά δικαιοδοτικά ζητήματα που τίθενται με βάση την τοποθεσία των πειρατικών επιθέσεων, τις εθνικότητες των μελών του πληρώματος, καθώς και τις χώρες μητρώου και ιδιοκτησίας των καταληφθέντων πλοίων⁴¹. Σε γενικό πλαίσιο, παρουσιάζεται ένα πολυσύνθετο νομικό ζήτημα με μεγάλα νομικά εμπόδια και εμπλοκή όλης της διεθνούς κοινότητας στο θέμα, σύγκυση που δυσχεραίνει τις προσπάθειες αποτελεσματικής καταπολέμησης του φαινομένου (αντικείμενο που αφορά ξεχωριστή νομικής φύσης εκτενή ανάλυση).

Μεταξύ των ετών 1991 (μετά την κατάρρευση καθεστώτος Barre) και 1995, η θαλάσσια διέλευση μέσω του περάσματος στο Κέρας της Αφρικής παρακολουθείται αποτελεσματικά από τη ναυτική Δύναμη του ΟΗΕ, με τις ειρηνευτικές επιχειρήσεις (UNOSOM I και II) (Kyriakidis, 2012, pp. 20-24)⁴². Από το 1995, οι ΗΠΑ και τα Ηνωμένα Έθνη, καθιερώνουν τις τοπικές διοικήσεις, παρέχοντας ανθρωπιστική βοήθεια στη μεγαλύτερη επιχείρηση διατήρησης της ειρήνης, *«όπου για πρώτη φορά θα εφαρμοστεί η ειρήνη χωρίς τη συγκατάθεση των αντιμαχομένων πλευρών»*. Μισθωμένα πλοία της βοήθειας του Παγκόσμιου Επισιτιστικού Προγράμματος – ΠΕΠ (World Food Programme – WFP) μεταφέρουν αγαθά και τα παραδίδουν μόνο με ένοπλη συνοδεία, επειδή οι επιθέσεις της πειρατείας παρεμποδίζουν τη διανομή, θέτοντας σε κίνδυνο επαπειλούμενης ασιτίας μεγάλο μέρος του πληθυσμού της χώρας. Το Νοέμβριο 2005, πλοία που μεταφέρουν επισιτιστική βοήθεια στη Σομαλία (ΠΕΠ – WFP), δέχονται επιθέσεις και πλήττονται, γεγονός που ωθεί τον Διεθνή Οργανισμό Ναυσιπλοΐας (IMO)⁴³ να ζητήσει (με το ψήφισμα A962) από τα κράτη που

⁴¹ Μία πειρατεία μπορεί να εμπλέκει πολλά έθνη. Για παράδειγμα, ένα πλοίο μπορεί να ανήκει σε μια εταιρεία μιας χώρας, που έχει αποστολή από ναυτιλιακή εταιρεία μιας δεύτερης χώρας, φέρει σημαία τρίτης χώρας, και γίνεται πειρατεία στα ύδατα μιας τέταρτης χώρας, ενώ τα μέλη του πληρώματος προέρχονται από πολλές χώρες (εθνικότητες). Εάν δε, πραγματοποιηθούν συλλήψεις, οι πειρατές μπορεί να διωχθούν από άλλη χώρα, ενώ ρόλο παίζει και η θέση του πλοίου όταν δέχθηκε επίθεση ή πειρατεία. Μια άλλη ασαφής πτυχή είναι ποιος δρών είναι υπεύθυνος αν κάτι θα μπορούσε να συμβεί σε δυσμενή εξέλιξη περιστατικού. Είναι ασαφές εάν ο πλοίαρχος του πλοίου, ο πλοιοκτήτης ή ο PASG θα πρέπει να λογοδοτήσουν, εάν κάποιος πέθαινε (ενοσιολογική συνάφεια με υποσημείωση 32).

⁴² Από 5 Δεκεμβρίου 1992 έως 4 Μαΐου 1993, με ψήφισμα του ΣΑΗΕ, η πρωτοβουλία στρατιωτικής αποστολής των ΗΠΑ United Task Force (UNITAF) με την κωδική ονομασία επιχείρηση «Restore Hope», δημιουργεί ένα προστατευμένο περιβάλλον για τη διεξαγωγή ανθρωπιστικών επιχειρήσεων βοήθειας με Ειρηνευτική Δύναμη των Ηνωμένων Εθνών και ανεξάρτητες ΜΚΟ στο νότιο τμήμα της χώρας, υποτάσσοντας με επιτυχία τους πολέμαρχους και τις ένοπλες παρατάξεις. Τον Μάιο του 1993, η UNITAF παραδίδει την επιχείρηση στη συμμαχική Ειρηνευτική Δύναμη United Nations Operation in Somalia (UNOSOM) II και τον ίδιο μήνα η UNOSOM δέχεται επίθεση από μία εκ των φυλετικών παρατάξεων στο Μογκαντίσου, ενώ στις 3 Οκτωβρίου 1993, μετά από 17 ώρες μάχης μεταξύ των αμερικανικών στρατευμάτων και των φατριών της Σομαλίας στο Μογκαντίσου, σκοτώνονται 18 Ρέιντζερς των ΗΠΑ, αναγκάζοντας τον Πρόεδρο Κλίντον να διατάξει την αποχώρηση των αμερικανικών στρατευμάτων από τη Σομαλία. Έτσι, τον Μάρτιο του 1994 οι ΗΠΑ και ένα χρόνο αργότερα όλη η αποστολή των Ηνωμένων Εθνών αποχωρούν και βασιλεύει καθολική αναρχία.

⁴³ Ο IMO, ως ρυθμιστική Αρχή των Ηνωμένων Εθνών, είναι αρμόδιος για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και την προστασία του περιβάλλοντος και έχει υιοθετήσει ένα μεγάλο αριθμό συμβάσεων και κανονισμών από την ίδρυσή του το 1959. Λόγω των προκλήσεων ασφαλείας που εμφανίστηκαν από την

επιχειρούν στην περιοχή με πολεμικά πλοία και αεροσκάφη, να βοηθήσουν στην πρόληψη τέτοιων επιθέσεων, στο πλαίσιο των διατάξεων του Διεθνούς Δικαίου. Ομοίως, το ΣΑΗΕ ζητά από τα κράτη που επιχειρούν με πολεμικά πλοία και αεροσκάφη⁴⁴ στην περιοχή, να συνδράμουν στην παρεμπόδιση τέτοιων επιθέσεων, παράλληλα με την προστασία του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου. Η κορύφωση της συντονισμένης διεθνούς προσπάθειας για την αποφασιστική καταπολέμηση της πειρατείας επέρχεται το 2008 με μια σειρά μέτρων επτά αποφάσεων που εκδίδει το ΣΑΗΕ [1801, 1814, 1816, 1838, 1846, 1851⁴⁵ (Swarttouw & Hopkins, 2014, pp. 13-19) και 1853], τη λεγόμενη ισχυρή εντολή των ψηφισμάτων του, εξουσιοδοτώντας τις διεθνείς ναυτικές Δυνάμεις να διεξαγάγουν επιχειρήσεις κατά της πειρατείας και καταστολής ένοπλης ληστείας, παρέχοντας άδεια χρήσης όπλων και στρατιωτικού εξοπλισμού (τόσο στα χωρικά ύδατα της Σομαλίας, όσο και στα διεθνή ύδατα), με τη συγκατάθεση της ΜΟΚ και σύμφωνα με τις υφιστάμενες σχετικές διατάξεις του Διεθνούς Δικαίου στην ανοικτή θάλασσα. Το 2009 εκδίδονται τρία ακόμα ψηφίσματα (1863, 1872⁴⁶, 1897), ενώ με την τελευταία απόφασή του (2246/2015), το ΣΑΗΕ ανανεώνει τα μέτρα για την καταπολέμηση της πειρατείας.

Επισημώς, στον επιχειρησιακό τομέα της αντι-πειρατείας στον Ινδικό Ωκεανό, ενεργούν τέσσερις βασικές Ομάδες ναυτικής παρουσίας: Οι Συνδυασμένες Δυνάμεις CTF, το ΝΑΤΟ, η ΕΕ και τα Ανεξάρτητα Εθνικά Σώματα. Αναλυτικότερα:

- **Επιχείρηση «Enduring Freedom» των ΗΠΑ [«Operation Enduring Freedom – Horn of Africa (OEF-HOA)»].** Από το 2001 η επιχείρηση αντιμετωπίζει ενεργά την πειρατεία. Παρόλ' αυτά, τον Ιανουάριο του 2009, η αμερικανική ναυτική δύναμη της Κεντρικής Διοίκησης (Naval Central Command – NAVCENT, με βάση στη Μανάμα του

καταστροφική τρομοκρατική πράξη της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 στις ΗΠΑ, ο Οργανισμός αντέδρασε γρήγορα με τη σύνταξη του νέου SOLAS [Safety of Life at Sea (κεφάλαιο XI-2)] με ειδικά μέτρα ενίσχυσης της ασφάλειας στη θάλασσα, καθώς και του Διεθνούς Κώδικα για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων [Κώδικας ISPS (International Ship & Port facility Security Code)], ως αποκορύφωμα της συνεργασίας μεταξύ συμβαλλομένων κρατών, κρατικών υπηρεσιών, τοπικών διοικήσεων και ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας.

⁴⁴ Εναέρια μέσα επιτήρησης έχουν αποδειχθεί ζωτικής σημασίας για την επιτυχία ναυτικών επιχειρήσεων. Περαιτέρω εκτεταμένη χρήση των ελικοπτέρων, αεροσκαφών θαλάσσιας περιπολίας, μη επανδρωμένων εναέριων οχημάτων, καθώς και δορυφορικών εικόνων, βοηθούν τις Πολεμικές ναυτικές Μονάδες και Διοικήσεις στη βελτίωση της κάλυψης και τους χρόνους ανταπόκρισης.

⁴⁵ Σύμφωνα με αυτό το ψήφισμα, στις αρχές του 2009, συγκροτήθηκε με πρωτοβουλία των ΗΠΑ, η Διεθνής Ομάδα Επαφής για την Καταπολέμηση της Πειρατείας στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας (Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia – CGPCS), ως εθελοντικό διεθνές φόρουμ, προς συντονισμό επιχειρήσεων και προγραμμάτων των εμπλεκόμενων 80 χωρών, 20 διεθνών Οργανισμών (ΟΗΕ, ΙΜΟ, ΙΝΤΕΡΠΟΛ, ΕΕ, ΝΑΤΟ, κ.ά.), ιδιωτικού τομέα, ΜΚΟ. Συνέρχεται συντονιστικά τρεις φορές το χρόνο, ενώ σε ορισμένες συναντήσεις συμμετείχαν αντιπροσωπείες από τις εθνικά ημι-αυτόνομες Puntland, Σομαλιλλάνδη και Galmudug.

⁴⁶ Εξουσιοδοτεί τα κράτη-μέλη να συμμετέχουν στην εκπαίδευση και τον εξοπλισμό των δυνάμεων ασφαλείας της ΜΟΚ.

Μπαχρέιν), διακηρύττει τη δημιουργία της Συνδεδασμένης Ναυτικής Δύναμης (Combined Maritime Force – CMF), στο πλαίσιο διεξαγωγής Επιχειρήσεων Θαλάσσιας Ασφάλειας (Maritime Security Operations – MSO) με περιπολίες πλοίων και αεροσκαφών μέσα και γύρω από τον Κόλπο του Άντεν, τον Κόλπο του Ομάν, την Αραβική Θάλασσα, την Ερυθρά Θάλασσα και ευρύτερα τον Ινδικό Ωκεανό⁴⁷. Με επικεφαλής τις ΗΠΑ [συνεργασία 5ου Στόλου των Ναυτικών Δυνάμεων των ΗΠΑ (US Naval Forces Central Command – USNCFCC) και της CMF] συγκροτούνται τρεις Πολυεθνικές Ομάδες Εργασίας (Combined Task Forces – CTFs). Οι CTF-150 (θαλάσσια ασφάλεια και καταπολέμηση τρομοκρατίας), CTF-151 (καταπολέμηση πειρατείας) και CTF-152 (ασφάλεια και συνεργασία στον Περσικό Κόλπο) (Houben, 2014, pp. 30-36)⁴⁸. Η Πολυεθνική Δύναμη Συνδεδασμένων Αποστολών αντι-πειρατείας CTF-151, γνωστή και ως «συνασπισμός των προθύμων» για τον καθένα που θέλει να συμμετάσχει, επιχειρεί αναπτυσσόμενη στον Κόλπο του Άντεν και παραχωρεί τον τομέα ενασχόλησής της στην CTF-150 (αποτροπή αποσταθεροποιητικών δραστηριοτήτων, όπως λαθρεμπόριο ναρκωτικών και εμπορία όπλων)⁴⁹.

- **Επιχείρηση «Allied Protector» και «Ocean Shield» του NATO:** Τον Οκτώβριο του 2008 το ΣΑΗΕ αφού συμφωνεί με το αίτημα του ΓΓ του ΟΗΕ Μπαν Κι-Μουν, εξουσιοδοτεί το Βορειοατλαντικό Συμβούλιο (North Atlantic Council – NAC), να ξεκινήσει δράση με τη ΝΑΤΟϊκή Επιχείρηση «Allied Provider», για παροχή εγγύς προστασίας των πλοίων ανθρωπιστικής/επισιτιστικής βοήθειας του ΠΕΠ (WFP) που μεταφέρουν φορτία επισιτιστικής βοήθειας στους εκτοπισμένους στη Σομαλία και δέχονταν επίθεση από

⁴⁷ Η CMF είναι μια πολυεθνική ναυτική συνεργασία 30 κρατών-μελών (αποτελούμενη από περίπου 36 πολεμικά πλοία) για την προώθηση της ναυτικής ασφάλειας και σταθερότητας σε διευρυμένη έκταση περίπου 4,700,000 τετραγωνικά ναυτικά μίλια (περίπου 8,700,000 τετραγωνικά ναυτικά χλμ. (<http://eunavfor.eu/mission/>) των διεθνών υδάτων, ακτίνα κάλυψης που αποφασίστηκε και κατέληξε τον Μάιο του 2009, σ' ένα «παιχνίδι» δράσης – αντίδρασης με τους πειρατές. Κύριοι τομείς εστίασης της CMF: κατανίκηση τρομοκρατίας, πρόληψη πειρατείας, ενθάρρυνση περιφερειακής συνεργασίας και προώθηση ασφαλούς θαλάσσιου περιβάλλοντος. <http://combinedmaritimeforces.com/about/>. Από τον Αύγουστο του 2008, η CMF δημιουργεί μια «Περιοχή Περιπολίας Ναυτικής Ασφάλειας» (Maritime Security Patrol Area – MSPA) στον Κόλπο του Άντεν, προκειμένου να υποστηρίξει τις διεθνείς προσπάθειες κατά της πειρατείας.

⁴⁸ Στην πραγματικότητα, υπό τη Διοίκηση του 5ου Στόλου των ΗΠΑ, υπάρχουν 30 χώρες, 14 διακυβερνητικές οργανώσεις, καθώς και εκπρόσωποι της βιομηχανίας, τα οποία συντονίζονται από την Ειδική Δύναμη CMF. Μερικά από τα μέλη είναι οι ναυτικές Δυνάμεις του Ηνωμένου Βασιλείου, των ΗΠΑ, Βελγίου, Καναδά, Δανίας, Γαλλίας, Γερμανίας, Ελλάδας, Ιταλίας, Ιαπωνίας, Κουβέιτ, Ολλανδίας, Νέας Ζηλανδίας, Πακιστάν, Πορτογαλίας, Ισπανίας, Τουρκίας, Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων, Ιορδανίας, Αυστραλίας, Κίνας, Ινδίας, Ρωσίας, Μαλαισίας, Νότιου Κορέας, Σιγκαπούρης, Ιορδανίας, Κατάρ και Υεμένης.

⁴⁹ Στην ουσία, ο διαχωρισμός σε CTF-150 και CTF-151 πραγματοποιείται ως επίλυση νομικού ζητήματος, επειδή ορισμένα κράτη που συμμετέχουν στον αγώνα κατά της τρομοκρατίας δεν έχουν εντολή για την καταπολέμηση της πειρατείας. Τα κράτη λοιπόν, μπορούν να αλλάζουν μεταξύ CTF-150 και CTF-151, ανάλογα με το εάν προορίζονται για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας ή της πειρατείας.

πειρατές⁵⁰. Τον Μάρτιο του 2009 το NATO εμπλέκεται στη νέα επιχείρηση «Allied Protector» στο Κέρασ της Αφρικής, με την άφιξη πολυεθνικής δύναμης μάχης ναυτικών μονάδων⁵¹ ως μέρος της Μόνιμης Ναυτικής Δύναμης Task Force 1 του NATO (Standing NATO Maritime Group 1 – SNMG 1). Στις 29 Ιουνίου 2009, η Μόνιμη Ναυτική Ομάδα SNMG 1 παραδίδει την ευθύνη στην SNMG 2, με αποστολή συνοδείας στα ναυλωμένα πλοία του ΠΕΠ (WFP), διεξάγοντας παράλληλα περιπολίες καταστολής διατάραξης και αποτροπής επίθεσης κατά της εμπορικής ναυτιλίας στην επιρρεπή σε εγκληματικές πράξεις περιοχή. Με απόφαση του Συμβουλίου (NAC), στις 17 Αυγούστου 2009 η αποστολή τερματίζεται και την διαδέχεται η Επιχείρηση «Ocean Shield»⁵². Η λειτουργία της βασίζεται στην εμπειρία που αποκτήθηκε κατά τη διάρκεια της επιχείρησης Allied Protector. Οι ηγέτες του NATO συμφωνούν να συνεχίσουν την επιχειρησιακή συμμετοχή τους στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας μέχρι το τέλος του 2016⁵³.

- **EUNAVFOR (European Union Naval Force) Operation «ATALANTA» της ΕΕ:**

Το Δεκέμβριο του 2008 το Συμβούλιο Ασφαλείας της ΕΕ (EU Council Joint Action – EUCJA) στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής/Κοινής Πολιτικής Ασφάλειας και Άμυνας – ΕΠΑΑ/ΚΠΑΑ (European/Common Security and Defense Policy – ESDP/CSDP) ενεργοποιεί την Ευρωπαϊκή Ναυτική Δύναμη για τη Σομαλία (EUNAVFOR), τη γνωστή «Επιχείρηση Atalanta». Είναι η πρώτη ναυτική επιχείρηση της ΕΕ, με πρωταρχικό της ρόλο τον ίδιο με την αποστολή Allied Protector του NATO. Προς επίτευξη των στόχων της, η ΕΕ δημιουργεί το MSCHOA (πληροφορίες στην υποσημείωση 24). Στις 21 Νοεμβρίου 2014, με απόφαση του Συμβουλίου (EUCJA) η εντολή της επιχείρησης Atalanta παρατείνεται μέχρι 12 Δεκεμβρίου 2016⁵⁴.

⁵⁰ Η υπόψη επιχείρηση περατώθηκε στις 12 Δεκεμβρίου του ίδιου έτους (2008), παραδίδοντας τη σκυτάλη στην επιχείρηση «Atalanta» της ΕΕ.

⁵¹ Αποτελούμενη από 4-5 αντιτορπικά και φρεγάτες, από τους Ηνωμένο Βασίλειο, Ελλάδα, Ιταλία, Τουρκία και ΗΠΑ.

⁵² Από το 2009 έως το τέλος του 2014, οι SNMG 1 και SNMG 2 εναλλάσσονται μεταξύ τους ανά έξι μήνες, επειδή οι SNMG αποτελούν μέρος της ικανότητας ταχείας αντίδρασης του NATO, λειτουργώντας σύμφωνα με τις επιχειρησιακές ανάγκες της Συμμαχίας, και διατηρώντας τη βέλτιστη ευελιξία. Έκτοτε, έχει αποφασιστεί να μην χρησιμοποιούνται πλέον για την καταπολέμηση της πειρατείας.

⁵³ Βλ. http://www.nato.int/cps/en/natolive/news_110867.htm.

⁵⁴ Τα συμμετέχοντα στην EU NAVFOR κράτη-μέλη ανέρχονται μέχρι σήμερα σε 23 διαφορετικών εθνών, αλλά επιπλέον συμβάλλουν με έμψυχο και άψυχο δυναμικό και άλλες χώρες μη μέλη της ΕΕ, όπως Νορβηγία, Κροατία, Μαυροβούνιο και Ουκρανία (<http://eunavfor.eu/eu-navfor-a-common-effort-supported-by-more-and-more-countries/>). Στην επιχείρηση ATALANTA εμπλέκεται προσωπικό περίπου 1.200 άτομα, αριθμός πολεμικών σκαφών επιφανείας (κυμαίνεται από 4 έως και 12) και 2-3 Α/Φ θαλάσσιας περιπολίας και αναγνώρισης (<http://eunavfor.eu/mission/>), αριθμοί οι οποίοι μεταβάλλονται ανάλογα με τις εποχές των μουσώνων, που καθορίζουν και το επίπεδο κινδύνου πειρατείας στον Ινδικό Ωκεανό. Για τις ανάγκες Διοικητικής Μέριμνας της επιχείρησης έχει δημιουργηθεί μια βάση υποστήριξης στο Τζιμπουτί. Η

• **Τα Εθνικά Ανεξάρτητα Σώματα/Αποσπάσματα Θαλασσιών Αποστολών (Independent Deployments/Maritime Missions):** Εκτός από τις τρεις ανωτέρω επιχειρησιακές Αποστολές, στον Ινδικό Ωκεανό αναπτύσσονται και τα Εθνικά Σώματα τρίτων χωρών, όπως Ρωσία, Κίνα, Νότια Κορέα, Ιαπωνία, Μαλαισία, Σιγκαπούρη, Ινδία, Ιράν, Πακιστάν και Σαουδική Αραβία, καθώς και περιστασιακά από άλλες χώρες, όπως Τουρκία, Ταϊλάνδη και Μαλαισία. Επιπλέον, κάποιες χώρες διαθέτοντας πολεμικές ναυτικές Μονάδες σε διάφορους Οργανισμούς επιχειρούν τελώντας υπό εθνική διοίκηση, όπως για παράδειγμα Ιταλία και Γαλλία⁵⁵.

Το Δεκέμβριο του 2008, στο Μπαχρέν θεσπίζεται η Επιχείρηση «Operation Ocean SHADE» (SHared Awareness and DEconfliction)⁵⁶, προς επίτευξη συντονισμού προσπαθειών και ελαχιστοποίησης σύγκυσης μεταξύ των διαφόρων Αποστολών καταπολέμησης της πειρατείας (παρατηρήθηκε αναποτελεσματικότητα εξαιτίας αλληλεπικάλυψης και αλληλοσύγκρουσης ρόλων και καθηκόντων).

Επιπλέον, η ΕΕ στην προσπάθειά της να θεραπεύσει τα αίτια του φαινομένου της πειρατείας και να συνδράμει στην απόκτηση από τις Αρχές της Σομαλίας ικανοτήτων διαχείρισης του προβλήματος, έχει αναπτύξει τις επιχειρήσεις: Στρατιωτική Εκπαιδευτική Αποστολή στη Σομαλία (European Union Training Mission – EUTM Somalia) (Liakounakou, 2010, pp. 9-11)⁵⁷, καθώς και την EUCAP Nestor [European Union CAPacity Nestor (Regional Maritime

χρηματοδότηση της επιχείρησης διενεργείται από όλα τα κράτη – μέλη της ΕΕ μέσω του Μηχανισμού «Αθηνά». Το κόστος συντήρησης της EU NAVFOR για τη διετία 2015 – 2016 υπολογίζεται σε 14.700.000 €.

⁵⁵ Βλ. εδώ: <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201012/cmselect/cmaff/1318/131807.htm#a13> (παράγρ. 44). και εδώ: <http://www.isn.ethz.ch/Digital-Library/Publications/Detail/?fecvnodeid=110628&ord588=grp1&groupot593=0c54e3b3-1e9c-be1e-2c24-a6a8c7060233&dom=1&ots591=0c54e3b3-1e9c-be1e-2c24-a6a8c7060233&lng=en&fecvid=33&v33=110628&id=180308>

⁵⁶ Βλ. <http://combinedmaritimeforces.com/tag/shade/>

⁵⁷ Από τον Οκτώβριο 2005, στην ηπειρωτική χώρα της Σομαλίας, υφίσταται σε εξέλιξη η ειρηνευτική αποστολή AMISOM (<http://amisom-au.org/>) της Αφρικανικής Ένωσης (African Union), στρατεύματα της οποίας πολεμούν την AS (δύναμη στρατευμάτων ΗΠΑ και συμμάχων χωρών 22.126 άτομα), κάτω από την επιτήρηση της Αφρικανικής Διοίκησης των ΗΠΑ (AFRICOM). Το 2007 με το ψήφισμα 1772 του ΣΑΗΕ η ΕΕ δεσμεύτηκε για τη χρηματοδότηση της υπόψη επιχείρησης (AMISOM) στη στεριά της Σομαλίας [με ονομασία συνδεδεασμένη επιχείρηση CJTF-HOA (Combined Joint Task Force – Horn of Africa: <http://www.hoa.africom.mil/>)], μέσω της Αφρικανικής Ειρηνευτικής Διευκόλυνσης (African Peace Facility – APF). Η ΕΕ καταβάλλει την πληρωμή των στρατευμάτων (αποδοχές ύψους \$1.028 το μήνα για κάθε μαχητή) (Daemers, 2014, pp. 1-3). Από τον Απρίλιο του 2010, η Επιχείρηση «ATALANDA» λειτουργεί σε συνδυασμό με μια άλλη επιχείρηση της ΕΠΑΑ/ΕΕ, την EUTM Somalia (http://eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eutm-somalia/docs/factsheet_eutm_somalia_en.pdf και http://eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eutm-somalia/index_en.htm), προκειμένου να συμβάλει στην ασφάλεια και τη σταθεροποίηση των θεσμικών οργάνων της Σομαλίας, εκπαιδεύοντας το ένα τρίτο της δύναμης του Εθνικού Στρατού Σομαλίας (ΕΣΣ), σε συνεργασία με την AMISOM του ΟΗΕ.

Capacity Building Mission in the Horn of Africa and the Western Indian Ocean)]⁵⁸. Η ΕΕ εκτός από το ότι αποτελεί τον μεγαλύτερο συνεισφέροντα εταίρο στην καταπολέμηση της πειρατείας, συνδράμει επιπλέον στο πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών για την Ανάπτυξη [United Nations Development Programme (UNDP)], καθώς και στο Γραφείο των Ηνωμένων Εθνών για τα Ναρκωτικά και το Έγκλημα [United Nations Office for Drugs and Crime (UNODC)], ως προς τη θεμελίωση δομών αποτελεσματικής δικαιοσύνης στη Σομαλία.

Στο ίδιο πνεύμα κινούνται αρκετές άλλες θεσμικές, εθνικές και περιφερειακές πρωτοβουλίες, όπως ο Κώδικας δεοντολογίας του Τζιμπουτί⁵⁹, το Περιφερειακό Κέντρο Συντονισμού Πληροφοριών Διώξεων Αντι-Πειρατείας (Regional Anti-Piracy Prosecutions Intelligence Coordination Centre), η Νοτιοαφρικανική Κοινότητα Ανάπτυξης (Southern African Development Community – SADC⁶⁰), καθώς και το πρόγραμμα συνεργασίας της Επιτροπής Αντι-Πειρατείας του Ινδικού Ωκεανού (Indian Ocean Commission Anti-Piracy partnership program) συμπληρώνουν τη διεθνή κινητοποίηση.

⁵⁸ Στις 16 Ιουλίου 2012, η ΕΕ στο πλαίσιο της ΚΠΑΑ, ξεκίνησε την αποστολή EUCAP Nestor (http://eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eucap-nestor/index_en.htm και <https://www.eucap-nestor.eu/en/mission/general-overview/what-is-eucap-nestor-online>), προς ενίσχυση θαλασσιών ικανοτήτων πέντε χωρών της ευρύτερης περιοχής του Κέρατος της Αφρικής: Τζιμπουτί, Κένυα, Σομαλία, Σεϋχέλλες και Τανζανία. Στόχος της η κάλυψη της διαδικασίας «από το έγκλημα στο δικαστήριο», ξεκινώντας από τη σύλληψη και κράτηση υπόπτων έως τη διερεύνηση και δίωξη των θαλάσσιων εγκλημάτων, με παράλληλη ενίσχυση νομικών πλαισίων σχετιζόμενων με την καταπολέμηση πειρατείας και επιβολή ασφάλειας στη θάλασσα. Η αποστολή προσφέρει εκπαίδευση, κατάρτιση, καθοδήγηση, παρέχει εξοπλισμό και επιδιώκει την οργάνωση/δύμηση Δύναμης αποτελεσματικής εθνικής ακτοφυλακής της ΟΔΣ, προς παρακολούθηση και στενό έλεγχο των λιμανιών και καταφυγίων πειρατείας, προκειμένου να αποκλείονται ανάλογες δραστηριότητες. Σημαντική πρωτοβουλία αποτελεί η δημιουργία κέντρων ανταλλαγής πληροφοριών πειρατείας, στις υπόψη χώρες του GOA (Chapsos, 2011, p. 47).

⁵⁹ Αυτή η συμφωνία περιφερειακής σύμπνοιας εκπονήθηκε από τον IMO επιφορτισμένη με εφαρμογή ορισμένων πτυχών των ψηφισμάτων του ΣΑΗΕ (2008). Η Διάσκεψη συμφωνεί ότι η πειρατεία δεν επιλύεται μόνο με στρατιωτικά μέσα και απαιτείται η υποστήριξη των τοπικών κοινοτήτων για την αντιμετώπιση των βαθύτερων αιτιών της. Από τον Ιανουάριο του 2009 μέχρι σήμερα, 20 (από τις 21 στο σύνολο) χώρες της ανατολικής Αφρικής έχουν υπογράψει τον υπόψη Κώδικα (<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx>), δηλώνοντας την πρόθεσή τους να συνεργαστούν στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό για την καταστολή της πειρατείας.

⁶⁰ Στις 9 Αυγούστου 2011, οι αρχηγοί κρατών της Νότιας Αφρικής εγκρίνουν μια στρατηγική για την ασφάλεια στη Θάλασσα, τη Νοτιοαφρικανική Κοινότητα Ανάπτυξης (Southern African Development Community – SADC) με επικέντρωση στην πειρατεία και λοιπές εγκληματικές δραστηριότητες στα ανοικτά της αφρικανικής ηπείρου. Στις 13 Δεκεμβρίου 2011 τρεις χώρες της SADC, η Δημοκρατία της Μοζαμβίκης, η Δημοκρατία της Νότιας Αφρικής και η Ηνωμένη Δημοκρατία της Τανζανίας υπογράφουν Μνημόνιο Κατανόησης και συνεργασίας των Ενόπλων τους Δυνάμεων προς διεξαγωγή συνδεδεασμένης αεροναυτικής επιχείρησης, προστατεύοντας τα χωρικά τους ύδατα από παράνομες δραστηριότητες που υπονομεύουν την ασφάλεια και την οικονομική τους ανάπτυξη. Έκτοτε, στο Κανάλι της Μοζαμβίκης δεν υπήρξαν επιτυχείς επιθέσεις πειρατών. Η δράση βρίσκεται σε εξέλιξη και υποστηρίζεται από μια βάση επιχειρήσεων και ενός αεροσκάφους που σταθμεύουν στο Pembe της Μοζαμβίκης (Fouche, 2014, pp. 22-24).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Στο Κέρασ της Αφρικής, η απουσία βασικής κρατικής υποδομής και επιβολής του νόμου είναι υπαρκτή στην πλειοψηφία των χωρών του, αποτελώντας εξαιρετικά γόνιμο έδαφος για γιγάντωση του φαινομένου της πειρατείας και αδυναμία καταστολής του, επηρεάζοντας όχι μόνο γειτονικά έθνη και θαλάσσιες οδούς, αλλά επιφέροντας ευρύτερες επιπτώσεις σε περιφερειακό και διεθνές επίπεδο. Διαπιστώνεται επίσης, ότι η σύγχρονη πειρατεία εκδηλώνεται κυρίως σε κράτη ασθενή και μέρη κοινωνικά αποκλεισμένα από τον υπόλοιπο κόσμο, με εσωτερικές αναταραχές και έλλειψη στοιχειώδους ανθρώπινης ασφάλειας. Το πολύπλοκο και πολυσύνθετο φαινόμενο της πειρατείας στο Κέρασ της Αφρικής, είναι ένα προϊόν ενός αποτυχημένου κράτους, μιας προβληματικής περιοχής, άμεσα συνδεδεμένο με ασταθές πολιτικό καθεστώς, συνιστάμενο από ακραία φτώχεια, πείνα, χαμηλό προσδόκιμο ζωής, κοινωνική αποσάρθρωση, διαφθορά, εξεγέρσεις, εμφύλιο πόλεμο, εσωτερικές μετακινήσεις πληθυσμών, εκμετάλλευση από ξένα κράτη και οικονομική εξαθλίωση. Ακόμα και ο Γενικός Γραμματέας του ΟΗΕ, Μπαν Κι-μουν, τονίζει ότι «...η πειρατεία είναι ένα σύμπτωμα των συνθηκών στο έδαφος, συμπεριλαμβανομένης της συνολικής ανασφάλειας και της πολιτικής κατάστασης στη Σομαλία».

Η διαταραχή στη θάλασσα είναι πολύ συχνά η συνέπεια της διαταραχής στη στεριά και κατά συνέπεια, η ναυτική δραστηριότητα που διεξάγεται στη θάλασσα, συνήθως ασχολείται με την αντιμετώπιση των συμπτωμάτων ή των συνεπειών του προβλήματος και όχι με τις αιτίες ή τις ρίζες του στην ξηρά. Με άλλα λόγια, η πειρατεία αποτελεί «σύνδρομο» κοινωνικών, πολιτικών και οικονομικών «συμπτωμάτων» της «ασθένειας» ενός «αποτυχημένου κράτους» και το σύνδρομο της πειρατείας στη θάλασσα επιζητά τη θεραπεία μέσω πολιτικής λύσης στην ξηρά. Εάν η αποτυχία του κράτους και η ανομία είναι η ασθένεια, τότε ως προτεινόμενη θεραπεία νοείται η δημιουργία μιας ισχυρής κεντρικής κυβέρνησης και η αποκατάσταση ενός κράτους δικαίου. Με ενεργό υποστήριξη της διεθνούς κοινότητας και των περιφερειακών παραγόντων, συνεχίζονται οι στοχευμένες προσπάθειες ανοικοδόμησης οντότητας εθνικού κράτους, με στήριξη και σταδιακή βελτίωση λειτουργίας της ΟΔΣ, με δημιουργία

κατάλληλων (υπο)δομών διάπλασης τοπικών ικανοτήτων, συνθηκών και ισχυρών θεσμών, προς ανάκτηση ελέγχου στην επικράτειά της, μέσω υιοθέτησης Ομοσπονδιακού Συντάγματος το 2015 και διενέργειας εκλογών το 2016⁶¹.

Παρότι βλέπουμε τη μεγαλύτερη πολυεθνική αρμάδα πολεμικών πλοίων από την εποχή του Β' ΠΠ να συνεργάζονται σε θέατρο επιχειρήσεων, περιπολώντας διαρκώς⁶² σε μια άγνωστη υδάτινη περιοχή τεράστιας έκτασης (4,7 εκ. τετρ. ν.μ. – περίπου 8,7 εκ. τετρ. ν.χλμ, βλ. υποσημείωση 43) οι Ναυτικές δυνάμεις διαπιστώνουν ότι είναι σχεδόν αδύνατο να επιτύχουν επίπεδα ασφάλειας σε απόλυτο ποσοστό (έλλειμμα ασφάλειας). Μια ασυντόνιστη δε αύξηση της ναυτικής παρουσίας ως εναλλακτική προσέγγιση αντιμετώπισης του φαινομένου, μάλλον δεν θα εξαλείψει την πειρατική δραστηριότητα, απλά θα την περιορίσει ή θα την μετατοπίζει διαρκώς σε ευρύτερο θαλάσσιο πλαίσιο. Η διαμορφούμενη νέα κατάσταση δεδομένων για τους πειρατές, θα αναπροσαρμόζει συνεχώς τις επιχειρήσεις τους, κάτι που ήδη αποδεικνύουν χρόνια τώρα, με τη χρήση μητρικών σκαφών, επεκτείνοντας το φάσμα των δράσεών τους βαθύτερα στον Ινδικό Ωκεανό, μέχρι και σε απόσταση πάνω από 1.500 χιλιόμετρα μακριά από την ακτογραμμή της Σομαλίας, όπου οι περιπολίες αντι-πειρατείας είναι αραιότερες.

Η πειρατεία δεν είναι ούτε μια νέα πρόκληση, ούτε κάτι που ποτέ θα επιλυθεί. Απλά μετακινείται από μία περιοχή θαλασσιών οδών του κόσμου σε άλλη, αναλόγως με τις λύσεις που εφαρμόζονται σε κάθε δεδομένη στιγμή (Kunertova *et al.* 2010, p. 22). Στην ουσία, καμιά επιχείρηση δεν κατάφερε να απαλείψει ούτε την πειρατεία ούτε τις αιτίες της. Η πειρατεία ξεκινώντας ως θαλάσσιο πρόβλημα, εξελίσσεται σε πολυσύνθετο πρόβλημα, με πολυδιάστατες προεκτάσεις σε τομείς τόσο υψηλής στρατηγικής (διπλωματικός, στρατιωτικός), όσο και χαμηλής (εμπορικές μεταφορές – οικονομικός, ανθρωπιστικός). Κατά συνέπεια, μια θαλάσσια λύση δεν θα το εξαλείψει, παρά μόνο θα ανακόψει το ρυθμό του βραχυπρόθεσμα. Κατά συνέπεια, μπορεί να επιλυθεί με ολοκληρωμένη και σφαιρική στρατηγική τόσο στην ξηρά όσο και στη θάλασσα.

⁶¹ Βρίσκεται σε εξέλιξη συνεργασία του Κέντρου Ναυτικής Αποτροπής του NATO, στη Σούδα (KENAP-NATO Maritime Interdiction Operational Training Centre (NMIOTC) με τον IMO, στο πλαίσιο της Πρωτοβουλίας DCoC, για παροχή εκπαίδευσης σε προσωπικό προερχόμενο από κράτη-μέλη του (Ιορδανία, Κένυα, Μαδαγασκάρη, Μαυρίκιος, Νησιά Κομορών, Νότια Αφρική, Τζιμπουτί, Σαουδική Αραβία, Σεϋχέλλες, Σομαλία και Υεμένη. <http://www.mfa.gr/exoteriki-politiki/pagkosmia-zitimata/katapolemisi-peirateias.html>

⁶² Υπάρχουν σήμερα πάνω από 40 πολεμικά πλοία, απασχολούμενα στην καταπολέμηση της πειρατείας στα ανοικτά των HoA/GOA και του ευρύτερου δυτικού Ινδικού Ωκεανού. Εκπρόσωποι Φορέων εισηγούνται ότι απαιτούνται απαραίτητα από 60 έως 200 πολεμικά πλοία για να τεθεί αποτελεσματικά υπό έλεγχο η κατάσταση στην περιοχή, αριθμός φυσικά απίστευτος και ρεαλιστικά μη πραγματοποιήσιμος.

Στην αντιμετώπιση του φαινομένου εμπλέκονται Φορείς, απ' όλη τη διεθνή κοινότητα, με διάφορες εντολές, αλλά ίδιους στόχους. Παρατηρείται τα πολεμικά πλοία, να αλλάζουν αναλόγως προσωρινά Διοικήσεις υπαγωγής, προς ευόδωση της όλης προσπάθειας, που διέπεται από μια κοινή στρατηγική ασφαλείας. Ήδη, μεταξύ των διεξαγομένων πολυεθνικών επιχειρήσεων σε στεριά και θάλασσα, έχει θεμελιωθεί ενθάρρυνση διάχυσης και ανταλλαγής πληροφοριών, δημιουργία στενών δεσμών στον επιχειρησιακό σχεδιασμό και τη δομή Διοικήσεώς τους, ενίσχυση των συστημάτων παρακολούθησης και επικοινωνιών, καθώς και συμμόρφωση με τις BMP. Εν τούτοις, παρότι ο κεντρικός συντονισμός ενεργειών μεταξύ των επιχειρούντων Φορέων είναι θεμελιώδους σημασίας ως επιτακτική ανάγκη και προϋπόθεση επιτυχίας, σε ορισμένες περιπτώσεις εξακολουθεί να μην βρίσκεται στον επιθυμητό βαθμό, αφενός επειδή δεν υπάρχει κοινή αναγνωρισμένη στρατηγική (με ταυτόχρονες πολιτικές, νομικές, πολιτισμικές, τεχνικές δυσχέρειες)⁶³, αφετέρου ως αποτέλεσμα στρεβλής νοοτροπίας και συμπεριφοράς των επιμέρους Φορέων, οι οποίοι εμφανίζονται ως «καχύποπτοι» εταίροι, με δείγματα δισταγμού ή/και απροθυμίας.

Διαφαίνεται ότι είναι απαιτητή η υπέρβαση βραχυπρόθεσμων λύσεων με τη χρήση ενός συνδυασμού μέτρων σε μακροπρόθεσμο πλαίσιο στρατηγικής για την εξασφάλιση της ναυσιπλοΐας στην περιοχή, συγκεντρώνοντας όλους τους ενδιαφερόμενους Φορείς – κυβερνητικούς, στρατιωτικούς, ιδιωτικού τομέα και ακαδημαϊκής κοινότητας– προκειμένου να εφαρμοστούν πολιτικές και πρακτικές αμοιβαίου οφέλους. Σήμερα, η πειρατική δραστηριότητα στη λεκάνη της Σομαλίας, βρίσκεται στο κατώτερο σημείο της από το 2006⁶⁴. Κατά το IMB, η ύφεση του φαινομένου αποδίδεται σε συνδυασμό μέτρων, μεθόδων και διαδικασιών που μεγιστοποιούν την αποτροπή επίθεσης κατά των εμπορικών πλοίων, όπως η αποτελεσματική δράση των πολυεθνικών αεροναυτικών Δυνάμεων, οι εφαρμοζόμενες τακτικές αυτοπροστασίας των πλοίων με γενίκευση του μέτρου επιβίβασης ιδιωτικών ενόπλων φρουρών, η συμμόρφωση στην εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών των BMP από πλευράς πληρωμάτων πλοίων, καθώς επίσης και προσπάθειες ανάπτυξης δυνατοτήτων στην ξηρά, με σταθεροποίηση της κυβέρνησης της χώρας.

⁶³ Βλ. <http://www.nato-pa.int/default.asp?SHORTCUT=2087>

⁶⁴ Είναι ανησυχητικό το γεγονός, ότι η παρατηρούμενη μείωση της απειλής της πειρατείας έχει οδηγήσει σε ξένα αλιευτικά σκάφη να επιστρέφουν σε περιοχές κοντά στις ακτές της Σομαλίας. Ο Alan Cole, επικεφαλής του UNODC σημειώνει για το ναυτικό έγκλημα, «αυτές οι προκλήσεις είναι παρόμοιες με εκείνες που προκάλεσαν την πειρατεία στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας. Βλέπουμε ήδη μια ανοδική πορεία των περιστατικών περιφερειακής πειρατείας από τις αρχές του 2015». (<http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/Press%20Release%20-%20SoP%202014%20Updated.pdf> και <https://icc-ccs.org/news/1137-arrests-and-prosecutions-a-positive-response-to-piracy>).

Στην περίπτωση της Σομαλίας, η Διεθνής νομοθεσία εναντίον της πειρατείας συχνά έχει επικριθεί ως ανεπαρκής, αναποτελεσματική και άνευ αντικειμένου. Ωστόσο, μια σειρά άλλων εκτός της πειρατείας σοβαρών εγκλημάτων έχουν αντιμετωπιστεί και καλυφθεί πλήρως από διάφορες διεθνείς Συμφωνίες και ψηφίσματα, γεγονός που αποδεικνύει ότι όχι μόνο υπάρχει έλλειψη διεθνούς νομικού πλαισίου, αντιθέτως υφίστανται ισχυρές και εύρωστες εντολές, χωρίς αυτό βέβαια να σημαίνει ότι δεν απαιτούνται αναθεωρήσεις και βελτιώσεις. Όσο καλά δομημένες κι αν είναι οι ισχύουσες Συμφωνίες, θα είναι ανεπαρκείς εάν δεν υπάρχει μια ενιαία αντιμετώπιση και σταθερή εφαρμογή των κανόνων και ισχυρή και συνεχής επιβολή του νόμου. Στη φάση της υλοποίησης, εντοπίζονται σοβαρές ατέλειες και αντιθέσεις σε επίπεδο επιμέρους εθνικού δικαίου, γεγονός που απαιτεί συγκεκριμένες μεταρρυθμίσεις από όλα τα κράτη στο εθνικό τους πλαίσιο, με ποινικοποίηση της πειρατείας στο εσωτερικό τους δίκαιο.

Η ασφάλεια και η τρομοκρατία στη θάλασσα αποτελούν φαινόμενα που εξελίσσονται σε όλο και πιο σοβαρά ζητήματα ασφαλείας στην παγκόσμια ατζέντα. Ενώ οι διεθνείς ναυτικές δυνάμεις έχουν μειώσει τις πειρατικές επιθέσεις στο Άντεν κατά σχεδόν 50%, το NATO και οι δρώντες Σύμμαχοι είναι αποφασισμένοι να εφαρμόσουν μια πληρέστερη θαλάσσια στρατηγική προς παντελή εξάλειψη του φαινομένου, στόχος που καθορίστηκε στη Σύνοδο Κορυφής της Ουαλίας τον Σεπτέμβριο του 2014. Αυτή περιλαμβάνει μια πλήρη αναμόρφωση των ναυτικών Δυνάμεων του NATO, ένα εκτεταμένο πρόγραμμα, βασιζόμενο στη θαλάσσια άσκηση και ενίσχυση συνεργασίας μεταξύ όλων των εταίρων και διεθνών παραγόντων. Ήδη, υπό την Επιχείρηση «Active Endeavour» (από 11/11/2001)⁶⁵, τα πλοία του NATO περιπολούν στη Μεσόγειο, συμβάλλοντας στην αποτροπή και προστασία από τρομοκρατική δραστηριότητα και αντιμετώπιση διάδοσης Όπλων Μαζικής Καταστροφής (ΟΜΚ)⁶⁶. Ωστόσο, με το δεδομένο ότι η τεχνολογική εξέλιξη έχει μεταβάλλει εντυπωσιακά τον τρόπο που ενεργούν οι τρομοκράτες, το υφιστάμενο σύστημα ρύθμισης της ναυτιλίας και της ναυτιλιακής βιομηχανίας δεν είναι επαρκές για τον έλεγχο και την αποτροπή τρομοκρατικών ενεργειών. Προς τούτο και προκειμένου να ασκηθεί αποτελεσματικότερα η θαλάσσια επιτήρηση (maritime surveillance), τα δορυφορικά συστήματα αποτελούν ένα κατάλληλο «εργαλείο». Ένας Φορέας με δομή και χρηματοδότηση από τα Ηνωμένα Έθνη, με εκμετάλλευση της υπόψη τεχνολογίας, προσφέροντας συνεχή έλεγχο στη θαλάσσια κυκλοφορία, αυξάνοντας παράλληλα το επίπεδο ασφαλείας και μειώνοντας αντίστοιχα τις

⁶⁵ Βλ. <http://www.shipping.nato.int/operations/AE/Pages/OAEdefault.aspx>

⁶⁶ Βλ. http://www.nato.int/cps/en/natohq/news_115386.htm

τρομοκρατικές ενέργειες, αποτελεί το Δορυφορικό Κέντρο της ΕΕ (European Union Satellite Centre – EUSC/Satcen⁶⁷), με συνεχή μέσω δορυφόρου παρακολούθηση, αναγνώριση και εντοπισμό των πειρατικών δραστηριοτήτων. Εάν επιπλέον επιτευχθεί περαιτέρω συνεργασία με το σύστημα δορυφορικής πλοήγησης που βρίσκεται εγκατεστημένο στη Νότια Αφρική από τη διοργάνωση του Παγκοσμίου Κυπέλλου ποδοσφαίρου 2010, οι δυνατότητες αυξάνονται σε μέγιστο βαθμό (Chapsos, 2011, p. 49).

Η διατιθέμενη ανθρωπιστική βοήθεια των Ηνωμένων Εθνών για τη Σομαλία ανέρχεται σε μισό δισεκατομμύριο δολάρια, ποσό λιγότερο από το 8% του συνολικού κόστους της πειρατείας. Συνολικά, για την ασφάλεια στη θάλασσα ξοδεύονται ετησίως περίπου \$12 δισεκατομμύρια, αλλά παρόλ' αυτά δεν παρέχονται οι επιθυμητές λύσεις (Kyriakidis, 2012, p. 23). Εάν όλη η χρηματοδότηση αντι-πειρατείας μπορούσε να διατεθεί για την αποκατάσταση μιας ισχυρής και νομιμοποιημένης διακυβέρνησης στη Σομαλία, μέσα από μια σύγχρονη ανθρωποκεντρική προσέγγιση, με καταπολέμηση της φτώχειας και βελτίωση των συνθηκών της καθημερινής ζωής των αυτόχθονων πληθυσμών, αντί για τη χρήση μόνο στρατιωτικών μέσων, (κατά την πάγια παραδοσιακή στρατηγική κουλτούρα των δυτικών ενόπλων δυνάμεων, έναντι ενός κλασσικού εχθρού), ίσως επιτυγχανόταν η εξαφάνιση της απειλής της πειρατείας. Εξάλλου, ας μην παραβλέπεται ότι η τακτική χρήσης και κλιμάκωσης της βίας από τις ναυτικές Δυνάμεις αποφέρει μερική λύση του φαινομένου, υπενθυμίζοντας τον κανόνα «όταν η ποσότητα της επιβαλλόμενης βίας υπερβαίνει την επιδιωκόμενη προς καταστολή, αναπόφευκτα αυτό επιδεινώνει και επιφέρει περισσότερη βία».

Η καταστολή αφενός δεν λύνει πάντα την πηγή του προβλήματος, αφετέρου δημιουργεί επιπλέον μια «νέα» αγορά και βιομηχανία, με αντίστοιχα οικονομικά οφέλη κερδοσκόπων γύρω απ' αυτήν. Η πειρατεία δεν είναι μια επικερδής επιχείρηση μόνο για τους Σομαλούς. Αξιωματούχοι διαφόρων Φορέων αποδεικνύουν ότι στην επίμαχη περιοχή έχουν μεταφερθεί και δρουν ολόκληροι Στρατοί, αναπτύχθηκαν «μηχανισμοί» υποστήριξης, δημιουργήθηκαν ιδιωτικές εταιρείες προστασίας, ασφάλισης, διαπραγμάτευσης ομηρείας, τροφοδοσίας και συμβούλων, κι όλ' αυτά, με σκοπό να καταστείλουν τους «εναντιωμένους στο Διεθνές Σύστημα» Σομαλούς (Barnett & Smith, 2006). Χάρη στην πειρατεία, αυξάνονται θεαματικά τα ασφαλιστρα κινδύνου, παρέχοντας στις ναυτιλιακές ασφαλιστικές εταιρείες τη δυνατότητα όχι απλά να αποκομίζουν έσοδα, αλλά "υψηλά κέρδη". Ένας ακόμη κερδισμένος που επίσης

⁶⁷ Βρίσκεται στο Torrejón, της Μαδρίτης στην Ισπανία: http://europa.eu/about-eu/agencies/regulatory_agencies_bodies/security_agencies/satcen/index_en.htm.

επωφελείται από την πειρατεία είναι και η βιομηχανία οπλικών συστημάτων⁶⁸. Συμπερασματικά, αυτονοήτως διερωτάται κανείς, μήπως το κίνητρο του κέρδους των δυτικών εταιρειών ευνοεί τελικά σε άλλα επίπεδα το φαινόμενο της πειρατείας;

Ανακεφαλαίωση

Παρά τα μεγάλα χρηματικά ποσά που πολλαπλώς διατίθενται προς διευθέτηση του θέματος, τα περιστατικά πειρατικών επιθέσεων εξακολουθούν να συμβαίνουν και το πρόβλημα έστω και μειωμένο παραμένει, ενώ κανένα από τα λαμβανόμενα μέτρα δεν αντιμετωπίζει τον πυρήνα της αιτίας του φαινομένου της πειρατείας στο Κέρας της Αφρικής. Αν και μια νέα εποχή ξεκίνησε με το σχηματισμό της προσωρινής κυβέρνησης που εκλέγεται στο Τζιμπουτί τον Ιανουάριο 2009 και αργότερα τον Αύγουστο 2012 με την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Σομαλίας, η κατάσταση στη Σομαλία εξακολουθεί να απέχει πολύ από το ιδανικό κυρίαρχο κράτος. Τα ψηφίσματα και η συνακόλουθη διεθνής προσπάθεια κατά της πειρατείας, δεν εμπίπτει στη μεθοδολογία της εννοιολογικής φράσης «κάλλιον του θεραπεύειν, το προλαμβάνειν», αλλά μάλλον το ακριβώς αντίθετο. Ως εκ τούτου, το πλάνο στρατηγικού σχεδιασμού των δρώντων επιβάλλεται όπως έγκειται σε μια πολυεπίπεδη προσέγγιση, επιδιώκοντας συνεχώς αναθεώρηση δεδομένων και προτεραιοτήτων, ειδάλλως η σταδιακή μείωση του φαινομένου θα δείχνει μεν ότι αντιμετωπίζεται, στην ουσία δε, απλώς θα επιβραδύνεται η αναζωπύρωσή του.

⁶⁸ Βλ. <http://www.german-foreign-policy.com/en/fulltext/57866>

[%CE%BD.html](#)

[Πρόσβαση 08 Aug 2015].

Ξενογλώσση

Alessi, C. & Hanson, S., 2012, Council on Foreign Relations, *Combating Maritime Piracy*.

[Ηλεκτρονικό]

Available at: <http://www.cfr.org/piracy/combating-maritime-piracy/p18376>

[Πρόσβαση 09 Sep 2015].

AMISOM

[Ηλεκτρονικό]

Available at: http://eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eutm-somalia/docs/factsheet_eutm_somalia_en.pdf

[Πρόσβαση 10 Aug 2015].

Barnett, A. & Smith, P., 2006, The Observer, Guardian News, *US accused of covert operations in Somalia*. [Ηλεκτρονικό]

Available at: <http://www.theguardian.com/world/2006/sep/10/antonybarnett.theobserver/print>

[Πρόσβαση 30 Aug 2015].

BIMCO, 2015, *The new High Risk Area*. [Ηλεκτρονικό]

Available at:

https://www.bimco.org/News/2015/10/08_Security_Advisory_Piracy_BMP4_Revision.aspx

[Πρόσβαση 01 Dec 2015].

Bowden, A., 2010, One Earth Future Working Paper, *The Economic Cost of Maritime Piracy*.

[Ηλεκτρονικό]

Available at:

<https://oneearthfuture.org/sites/oneearthfuture.org/files//documents/publications/The-Economic-Cost-of-Piracy-Full-Report.pdf>

[Πρόσβαση 23 Jul 2015].

Bowden, A. & Basnet, S., 2011, Oceans Beyond Piracy, A program of One Earth Future Foundation, *The Economic Cost of Somali Piracy*. Available at: [Ηλεκτρονικό] Available at: http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/economic_cost_of_piracy_2011.pdf [Πρόσβαση 25 Aug 2015].

Bratosin, I., & Paronjana, A., 2014, Fact Sheet, *Counter-Piracy in the Gulf of Aden*. [Ηλεκτρονικό] Available at: <http://www.isn.ethz.ch/Digital-Library/Publications/Detail/?fecvnodeid=110628&ord588=grp1&groupot593=0c54e3b3-1e9c-be1e-2c24-a6a8c7060233&dom=1&ots591=0c54e3b3-1e9c-be1e-2c24-a6a8c7060233&lng=en&fecvid=33&v33=110628&id=180308> [Πρόσβαση 21 Aug 2015].

Campana, C., 2014, Issue 9, *Global Maritime Security Thousand-Ship Navy concept*, [Ηλεκτρονικό] Available at: <http://www.nmiotc.nato.int/files/NMIOTCjournal9.pdf> [Πρόσβαση 24 Aug 2015].

Chapsos, I., 2011, 4th issue, *Regional Capacity Building for Countering Piracy through the Human Security Concept*. [Ηλεκτρονικό] Available at: <http://www.nmiotc.nato.int/files/NMIOTCjournal4.pdf> [Πρόσβαση 29 Aug 2015].

Chapsos, I., 2014, *The privatisation of international security: The regulatory framework for Private Maritime Security Companies, using operations off Somalia, 2005-13, as a case study Submitted version deposited in CURVE*. [Ηλεκτρονικό] Available at: <https://curve.coventry.ac.uk/open/file/4d43bb00-e16b-4326-aaa8-3ef5ec5026ac/1/Chapsos%202014.pdf> [Πρόσβαση 04 Oct 2015].

Combined Joint Task Force – Horn of Africa CJTF-HOA [Ηλεκτρονικό] Available at: <http://www.hoa.africom.mil/> [Πρόσβαση 02 Jul 2015].

Combined Maritime Forces [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://combinedmaritimeforces.com/about/>
[Πρόσβαση 16 Aug 2015].

Combined Maritime Forces, 2015, *International Maritime Community Works Together to Counter Piracy at SHADE.* [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://combinedmaritimeforces.com/tag/shade/>
[Πρόσβαση 27 Aug 2015].

Coutroubis, A. & Kiourktsoglou, G., 2011, 4th Issue, *Somali Piracy – Understanding the Criminal Business Model.* [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.nmiotc.nato.int/files/NMIOTCjournal4.pdf>
[Πρόσβαση 24 Sep 2015].

Daemers, J., 2014, European Union Institute for Security Studies, *The EU in Somalia – beyond Atalanta.* [Ηλεκτρονικό]
Available at: http://www.iss.europa.eu/uploads/media/Alert_3_-_EU_Somalia.pdf
[Πρόσβαση 20 Aug 2015].

Dagne, T., 2011, Specialist in African Affairs, *Somalia: Current Conditions and Prospects for a Lasting Peace.* [Ηλεκτρονικό]
Available at: <https://www.fas.org/sgp/crs/row/RL33911.pdf>
[Πρόσβαση 27 Aug 2015].

Deliso, C., 2011, Interview with Hellenic Navy Commander Ioannis Chapsos, *International Maritime Security Today* [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.balkananalysis.com/greece/2011/02/27/international-maritime-security-today-interview-with-hellenic-navy-commander-ioannis-chapsos/>
[Πρόσβαση 23 Aug 2015].

Eleftheriadou, M., 2010, Issue 19, *Pirates, Terrorists and Great Powers rushing to the west Indian Ocean.* [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.cemmis.edu.gr/images/Middle-East-Bulletin/meb19.pdf>
[Πρόσβαση 22 Aug 2015].

EU External Action, *EUCAP Nestor* [Ηλεκτρονικό]
Available at: http://eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eucap-nestor/index_en.htm
[Πρόσβαση 16 Aug 2015].

EU External Action, Common Security and Defence Policy, *EUCAP Nestor, (Regional Maritime Capacity Building Mission in the Horn of Africa and the Western Indian Ocean)*.
[Ηλεκτρονικό]
Available at: https://www.eucap-nestor.eu/en/mission/general_overview/what_is_eucap_nestor_online
[Πρόσβαση 14 Aug 2015].

EU External Action, EU Naval Force, *Countering Piracy off the Coast of Somalia*.
[Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://eunavfor.eu/>
[Πρόσβαση 28 Aug 2015].

EU External Action, Updated, *EU Naval Force Mission*. Available at:
<http://eunavfor.eu/mission/>

EU External Action, *EUTM Somalia* [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eutm-somalia/>
[Πρόσβαση 19 Aug 2015].

EU External Action, 2015, Common Security and Defence Policy, *European Union Training Mission – Somalia*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: http://eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eutm-somalia/docs/factsheet_eutm_somalia_en.pdf
[Πρόσβαση 17 Aug 2015].

EU NAVFOR, 2010, *A common effort supported by more and more countries*, [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://eunavfor.eu/eu-navfor-a-common-effort-supported-by-more-and-more-countries/>
[Πρόσβαση 06 Aug 2015].

Eunavfor mission Available at: <http://eunavfor.eu/mission/>
[Πρόσβαση 14 Aug 2015].

EU – European Union Satellite Centre [Ηλεκτρονικό]
Available at: http://europa.eu/about-eu/agencies/regulatory_agencies_bodies/security_agencies/satcen/index_en.htm

[Πρόσβαση 22 Aug 2015].

EU NAVFOR Somalia - Operation ATALANTA [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.mschoa.org/on-shore/about-us/eu-operation-atalanta>

[Πρόσβαση 12 Jul 2015].

Fouche, H., 2012, 5th issue, *Investigating Sea Piracy: Crime Scene Challenges*. [Ηλεκτρονικό]

Available at: <http://www.nmiotc.nato.int/files/NMIOTCjournal5.pdf>

[Πρόσβαση 12 Sep 2015].

Fouche, H., 2014, University of South Africa Issue 8, *Securing West Africa's Sloc's: Applying Lessons Learnt from Combating Maritime Piracy in the HOA Region* [Ηλεκτρονικό]

Available at: <http://www.nmiotc.nato.int/files/NMIOTCjournal8.pdf>

[Πρόσβαση 12 Aug 2015].

German Foreign Policy, 2010, *The Advantage of Piracy*. <http://www.german-> [Ηλεκτρονικό]

Available at: [foreign-policy.com/en/fulltext/57866](http://www.german-foreign-policy.com/en/fulltext/57866)

[Πρόσβαση 23 Aug 2015].

Hilaire, P., 2013, Head of Interpol Maritime Piracy Task Force, Issue 7, *Somali Piracy: Following the Paper Trail*. [Ηλεκτρονικό]

Available at: <http://www.nmiotc.nato.int/files/NMIOTCjournal7.pdf>

[Πρόσβαση 14 Oct 2015].

Houben, M., 2014, *Operational coordination of naval operations and capacity building* [Ηλεκτρονικό]

Available at: <http://www.lessonsfrompiracy.net/files/2014/11/EUISS-Report.pdf>

[Πρόσβαση 15 Aug 2015].

IMO, Private Armed Security, *IMO approves further interim guidance on privately contracted armed security personnel*. [Ηλεκτρονικό]

Available at: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Private->

[Armed-Security.aspx](#)

[Πρόσβαση 04 Oct 2015].

International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, 2013, *THE PIRATES OF SOMALIA: Ending the Threat, Rebuilding a Nation*. [Ηλεκτρονικό]

Available at:

<http://allafrica.com/download/resource/main/main/idatcs/00061080:65c209ea865aebfc5819d3da52669525.pdf>

[Πρόσβαση 12 Aug 2015].

International Maritime Organization (IMO), 2011, Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy, *Piracy and Armed Robbery against Ships in Waters off the Coast of Somalia*. [Ηλεκτρονικό]

Available at: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/piracy/Documents/1339.pdf>

[Πρόσβαση 14 Aug 2015].

International Maritime Organization (IMO), Maritime Safety Division, *The Djibouti Code of Conduct*. [Ηλεκτρονικό]

Available at:

<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Documents/DCoC%20Newsletter%20%282015%29.pdf>

[Πρόσβαση 02 Sep 2015].

ISO/PAS 28007:2012, 2012, *Ships and marine technology -- Guidelines for Private Maritime Security Companies (PMSC) providing privately contracted armed security personnel (PCASP) on board ships (and pro forma contract)*. [Ηλεκτρονικό]

Available at: <https://www.iso.org/obp/ui/#iso:std:iso:28007:-1:ed-1:v1:en>

[Πρόσβαση 04 Oct 2015].

Klohn, A., 2016, WESER-KURIER, *Reeder warnen: Piraterie bedroht weltweit Schifffahrt*. [Ηλεκτρονικό]

Available at: http://www.weser-kurier.de/startseite_artikel,-Reeder-warnen-Piraterie-bedroht-weltweit-Schifffahrt-_arid,1306352.html

[Πρόσβαση 05 Feb 2016].

Kuang, P., 2009, (China Daily), *Poverty at the root of piracy*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2009-04/29/content_7726351.htm
[Πρόσβαση 12 Sep 2015].

Kunertova, D., Patel, F., Richter, S., Trept, S., 2010, *European Anti-piracy Strategy: Somalian Piracy: Today's Challenge Addressed by an EU Initiative*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: https://tu-dresden.de/die_tu_dresden/zentrale_einrichtungen/zis/newseceu/outcomes/papers_folder/Mil_Sec_EU%20anti-piracy%20strategy.pdf
[Πρόσβαση 02 Jul 2015].

Koutroubis, A., & Kiourtsoglou, G., 2011, 3rd issue, *Age Profiles of Attacked and Pirated Vessels off East Africa*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.nmiotc.nato.int/files/NMIOTCJournal3.pdf>
[Πρόσβαση 26 Aug 2015].

Kyriakidis, K., 2012, 5th issue, *Somalia's Only Solution: Proactive Strategy to Replace Reactive Tactics*, [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.nmiotc.nato.int/files/NMIOTCjournal5.pdf>
[Πρόσβαση 28 Aug 2015].

Liakounakou, A., 2010, Issue 19, *The misunderstood Horn of Africa and its role in Indian Ocean waters*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.cemmis.edu.gr/images/Middle-East-Bulletin/meb19.pdf>
[Πρόσβαση 14 Aug 2015].

Lucas, T. & Tsilis, N., 2011, 4th Issue, *Counter-Piracy Escort Operations in the Gulf of Aden*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.nmiotc.nato.int/files/NMIOTCjournal4.pdf>
[Πρόσβαση 04 Sep 2015].

Maritime Bureau's Piracy Reporting Centre (IMB PRC), 2015, *Arrests and prosecutions – a positive response to piracy*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <https://icc-ccs.org/news/1137-arrests-and-prosecutions-a-positive-response-to-piracy>
[Πρόσβαση 04 Sep 2015].

Merika, A., Researcher: Dalaka O., 2010, Issue 19, *The Indian Ocean: the international hub of trade and energy*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.cemmis.edu.gr/images/Middle-East-Bulletin/meb19.pdf>
[Πρόσβαση 28 Aug 2015].

NATO, 2014, *Defence Ministers decide to extend NATO's counter-piracy mission until 2016*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: http://www.nato.int/cps/en/natolive/news_110867.htm
[Πρόσβαση 18 Aug 2015].

NATO, *NATO's Operation Ocean Shield* [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.mc.nato.int/ops/Pages/OOS.aspx>
[Πρόσβαση 29 Aug 2015].

NATO, 2014, *Operation Ocean Shield*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: http://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/pdf_topics/141202a-Factsheet-OceanShield-en.pdf
[Πρόσβαση 19 Aug 2015].

NATO, 2014, *Strengthening maritime security through cooperation*, [Ηλεκτρονικό]
Available at: http://www.nato.int/cps/en/natohq/news_115386.htm
[Πρόσβαση 14 Aug 2015].

NATO, 2015, *Counter – piracy operations* [Ηλεκτρονικό]
Available at: http://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_48815.htm
[Πρόσβαση 17 Aug 2015].

NATO Shipping Centre, *Operation Active Endeavour*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.shipping.nato.int/operations/AE/Pages/OAEdefault.aspx>
[Πρόσβαση 24 Nov 2015].

NATO, *NATO's Operation Ocean Shield* [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.mc.nato.int/ops/Pages/OOS.aspx>
[Πρόσβαση 29 Aug 2015].

Oceans Beyond Piracy, 2011, Working Paper, A program of One Earth Future Foundation, *The Economic Cost of Somali Piracy 2011*. [Ηλεκτρονικό]

Available at:
http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/economic_cost_of_piracy_2011.pdf
[Πρόσβαση 04 Jul 2015].

Oceans Beyond Piracy, 2014, *The State of Maritime Piracy, Assessing the Economic and Human Cost*. [Ηλεκτρονικό]
Available at:
<http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/SoP2014ExecutiveSummary.pdf>
[Πρόσβαση 22 Jul 2015].

Oceans Beyond Piracy, 2014, *The State of Maritime Piracy 2014 – Report Appendices A-L*. [Ηλεκτρονικό]
Available at:
<http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/SOP2014Appendices.pdf>
[Πρόσβαση 04 Jul 2015].

Oceans Beyond Piracy, 2015, *Report Notes Continued Threats to Seafarers from Maritime Piracy, not Least in South East Asia, for Immediate Release*, [Ηλεκτρονικό]
Available at:
<http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/Press%20Release%20-%20SoP%202014%20Updated.pdf>
[Πρόσβαση 13 Oct 2015].

Parisis, I., 2015, Working Paper 1/2015, Tufts University, The Fletcher School of law and Diplomacy, *The Maritime Dimension of European Security, Strategies, Initiatives, Synergies*. [Ηλεκτρονικό]
Available at:
<http://fletcher.tufts.edu/~media/Fletcher/Microsites/Karamanlis%20Chair/Docs/KARAMANLIS%20%20Working%20Papers%202015%20No%201.pdf>
[Πρόσβαση 13 Aug 2015].

Parliament.uk, 2012, Παράγρ. 6, *Piracy off the coast of Somalia - Foreign Affairs Committee Contents*. [Ηλεκτρονικό]
Available at:
<http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201012/cmselect/cmfaaff/1318/131806.htm#a3>
[Πρόσβαση 01 Aug 2015].

Parliament.uk, 2012, Foreign Affairs Committee Contents, 3. (παρ. 64), *The British and international response International co-ordination Piracy off the coast of Somalia.*

[Ηλεκτρονικό]

Available at:

<http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201012/cmselect/cmffaff/1318/131807.htm#a13>

[Πρόσβαση 01 Aug 2015].

Pavlopoulos, I., 2013, Issue 7, *Piracy and the horn of Africa.* [Ηλεκτρονικό]

Available at: <http://www.nmiotc.nato.int/files/NMIOTCjournal7.pdf>

[Πρόσβαση 04 Sep 2015].

Percy S., & Shortland, A., 2011, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, *The Business of Piracy in Somalia.* [Ηλεκτρονικό]

Available at:

https://www.diw.de/documents/publikationen/73/diw_01.c.358500.de/dp1033.pdf

[Πρόσβαση 04 Sep 2015].

Rasmussen, A. F., 2010, NATO Secretary General, speech at the occasion of his visit to the Kingdom of Bahrain, *The Alliance has a maritime capability that no other organisation can match.* [Ηλεκτρονικό]

Available at: <http://www.nato-pa.int/default.asp?SHORTCUT=2087>

[Πρόσβαση 27 Aug 2015].

Sartzis, N., 2010, Edition 1, INAUGURAL ISSUE, *Anti-Piracy off the Somali Coasts: Initial and Ongoing Operations.* [Ηλεκτρονικό]

Available at: <http://www.nmiotc.nato.int/files/NMIOTCJournal1.pdf>

[Πρόσβαση 02 Sep 2015].

Shapiro, A., 2012, Assistant Secretary, Bureau of Political-Military Affairs, Remarks to the Atlantic Council, *Turning the Tide on Somali Piracy.* [Ηλεκτρονικό]

Available at: <http://www.state.gov/t/pm/rls/rm/199927.htm>

[Πρόσβαση 21 Aug 2015].

Shetret, L., Durner, T., Cotter, D., Tobin, P., 2015, *Tracking Progress: Anti-Money Laundering and Countering the Financing of Terrorism in East Africa and the Greater Horn of Africa.* [Ηλεκτρονικό]

Available at: <http://www.globalcenter.org/wp-content/uploads/2015/03/Tracking-Progress-low-res.pdf>

[Πρόσβαση 22 Aug 2015].

Swarttouw, H. & Hopkins, L. D., 2014, report N° 20, *The Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia: genesis, rationale and objectives*. [Ηλεκτρονικό]

Available at: <http://www.lessonsfrompiracy.net/files/2014/11/EUISS-Report.pdf>

[Πρόσβαση 24 Sep 2015].

Tamis, A. M. & Ntinias, C., 2011, 3rd issue, *Terrorists, Maritime Terrorists and Pirates: how Similar are they?*. [Ηλεκτρονικό]

Available at: <http://www.nmiotc.nato.int/files/NMIOTCJournal3.pdf>

[Πρόσβαση 14 Sep 2015].

Tharoor, I., 2009, TIME, *How Somalia's Fishermen Became Pirates*. [Ηλεκτρονικό]

Available at: <http://content.time.com/time/world/article/0,8599,1892376,00.html>

[Πρόσβαση 22 Aug 2015].

United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), 1982, *Article 101, Definition of piracy*. [Ηλεκτρονικό]

Available at: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

[Πρόσβαση 30 Aug 2015].

Γενικές Πηγές (Bibliography)

Μπόση, Μ., 2012, Εκδόσεις Ποιότητα, *Θαλάσσια πειρατεία-τρομοκρατία*.

Σιούσιουρας, Π., & Δαλακλής Δ., 2011, Εκδόσεις Σιδέρης, *Σύγχρονες Θαλάσσιες Μεταφορές και το Έγκλημα της Πειρατείας, Ευρωπαϊκή Ένωση και Διεθνές Δίκαιο*.

Best Management Practices 4 [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.shipping.nato.int/Pages/BMP.aspx>
[Πρόσβαση 22 Jun 2015].

Chapsos I., & Kitchen C., 2014, *Strengthening Maritime Security Through Operation*.
[Ηλεκτρονικό]
Available at:
https://books.google.gr/books?hl=el&lr=&id=y2VrCgAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR5&ots=1-WyN9oMEM&sig=L3PTmmhtit1QOpLNr8EiBGavGCw&redir_esc=y#v=onepage&q&f=true
[Πρόσβαση 22 Jul 2015].

Chapsos I., 2015, *Stockpiles at Sea FLOATING ARMOURIES IN THE INDIAN OCEAN, SMALL ARMS SURVEY*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.smallarmssurvey.org/fileadmin/docs/A-Yearbook/2015/eng/Small-Arms-Survey-2015-Chapter-08-summary-EN.pdf>
[Πρόσβαση 14 Jul 2015].

Combined Maritime Force – CMF [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://eunavfor.eu/mission/>
[Πρόσβαση 02 Aug 2015].

Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia – CGPCS [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.state.gov/t/pm/ppa/piracy/contactgroup/>
[Πρόσβαση 02 Aug 2015].

European Union Naval Force Somalia, Operation Atalanta, *Information Booklet*.
[Ηλεκτρονικό]
Available at: http://www.eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eu-navfor-somalia/pdf/eunavfor_brochure_en.pdf
[Πρόσβαση 12 Aug 2015].

Felbab-Brown, V., 2014, Senior Fellow, The Brookings Institution | Africa Growth Initiative, Center for 21st Century Security and Intelligence, *THE NOT-SO-JOLLY ROGER: DEALING WITH PIRACY OFF THE COAST OF SOMALIA AND IN THE GULF OF GUINEA*. [Ηλεκτρονικό]

Available at:
<http://www.brookings.edu/~media/Research/Files/Reports/2014/foresight%20africa%202014/02%20foresight%20piracy%20somalia%20felbab%20brown.pdf>

[Πρόσβαση 02 Jul 2015].

Harding, A., 2015, BBC's Africa correspondent *Piracy: Outbreak off Somalia despite international effort* (ηχητικό αρχείο) [Ηλεκτρονικό]

Available at: <http://www.bbc.com/news/world-africa-34105277>

[Πρόσβαση 12 Jul 2015].

IMO, *Maritime Security and Piracy Reports.* [Ηλεκτρονικό]

Available at:

<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Pages/Default.aspx>

[Πρόσβαση 24 Aug 2015].

International Association of Maritime Security Professionals – IAMSP [Ηλεκτρονικό]

Available at: <http://iamsponline.org/>

[Πρόσβαση 03 Aug 2015].

International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, 2013, Regional Vice-Presidency for Africa, *THE PIRATES of SOMALIA: Ending the Threat, Rebuilding a Nation.* [Ηλεκτρονικό]

Available at:

<http://allafrica.com/download/resource/main/main/idatcs/00061080:65c209ea865aebfc5819d3da52669525.pdf>

[Πρόσβαση 03 Sep 2015].

International Chamber of Commerce's – ICC [Ηλεκτρονικό]

Available at: <https://www.icc-ccs.org/>

[Πρόσβαση 18 Aug 2015].

International Maritime Bureau – IMB [Ηλεκτρονικό]

Available at: <https://www.icc-ccs.org/>

[Πρόσβαση 09 Aug 2015].

International Maritime Organisation – IMO [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.imo.org/en/Pages/Default.aspx>
[Πρόσβαση 16 Aug 2015].

International Organization for Standardization – ISO [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.iso.org/iso/home/about.htm>
[Πρόσβαση 06 Jul 2015].

Lennox, P., 2008, Canadian Defence & Foreign Affairs Institute, *Contemporary Piracy off the Horn of Africa*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://dspace.africaportal.org/jspui/bitstream/123456789/24826/1/Contemporary%20Piracy%20off%20the%20Horn%20of%20Africa.pdf?1>
[Πρόσβαση 16 Jul 2015].

Lucas. R., E., 2013, Journal of Strategic Security, Volume 6, No. 1, Article 8, *Somalia’s “Pirate Cycle”: The Three Phases of Somali Piracy*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://scholarcommons.usf.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1218&context=jss>
[Πρόσβαση 12 Aug 2015].

MSCHOA [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.mschoa.org/>
[Πρόσβαση 12 Sep 2015].

NATO Shipping Centre, OCEAN SHIELD Operation, *Guidance and advice* [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.shipping.nato.int/operations/OS/Pages/Guidance-and-advice.aspx>
[Πρόσβαση 24 Nov 2015].

NATO Shipping Centre, *Operation Ocean Shield*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.shipping.nato.int/operations/OS/Pages/OOSdefault.aspx>
[Πρόσβαση 24 Nov 2015].

OBP – Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia (CGPCS)
<http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/contact-group-piracy-coast-somalia-cgpcs>
[Πρόσβαση 04 Sep 2015].

Oceans and Law of the Sea site, Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Office of Legal Affairs, United Nations [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.un.org/depts/los/index.htm>
[Πρόσβαση 12 Oct 2015].

Security Association for the Maritime Industry – SAMI [Ηλεκτρονικό]
Available at: (<http://www.seasecurity.org/>)
[Πρόσβαση 13 Jul 2015].

SECURITY & DEFENCE AGENDA, 2014, *LESSONS LEARNT FROM THE GULF OF ADEN OPERATIONS*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.friendsofeurope.org/media/uploads/2014/10/FoE-Report-Gulf-of-Aden-04-06-2014-WEB.pdf>
[Πρόσβαση 22 Sep 2015].

Southern African Development Community – SADC [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.sadc.int/>
[Πρόσβαση 04 Aug 2015].

Sterio, M., 2009, *Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More Is Needed*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://ir.lawnet.fordham.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2182&context=ilj>
[Πρόσβαση 24 Aug 2015].

Stockbruegger, J., Bueger, C., 2015, *for Contemporary Piracy as an Issue of Academic Inquiry. A Bibliography*. <http://piracy-studies.org/wp-content/uploads/2015/09/Piracy-Studies-Bibliography-September-2015.pdf>

The World Bank, 2013, *The Piracy Money Cycle*, [Ηλεκτρονικό]
Available at: http://siteresources.worldbank.org/EXTFINANCIALSECTOR/Resources/infograph_Pirate_Trails.pdf
[Πρόσβαση 01 Oct 2015].

UN Institute for Training and Research – UNITAR/UNOSAT, 2014, *UNOSAT Global Report on Maritime Piracy – a geospatial analysis 1995-2013*. [Ηλεκτρονικό]
Available at:

https://unosat.web.cern.ch/unosat/unitar/publications/UNITAR_UNOSAT_Piracy_1995-2013.pdf

[Πρόσβαση 22 Nov 2015].

United Nations Environment Programme – UNEP [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.unep.org/>

[Πρόσβαση 08 Jul 2015].

UN Office for the Coordination of Humanitarian Affairs – UNOCHA [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.unocha.org/>

[Πρόσβαση 13 Jul 2015].

Vallar, C., Updated 2015, *Pirates and Privateers – The History of Maritime Piracy Modern Piracy Resources*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.cindyvallar.com/modernresources.html#2013>

[Πρόσβαση 01 Dec 2015].

World Customs Organization – WCO [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.wcoomd.org/en.aspx>

[Πρόσβαση 14 Aug 2015].

World Food Programme – WFP [Ηλεκτρονικό]
Available at: <http://www.wfp.org/>

[Πρόσβαση 04 Jul 2015].