Επιθεώρηση Δημοσίου & Διεθνούς Δικαίου

Φοιτητικό Επιστημονικό Περιοδικό Δημοσίου & Διεθνούς Δικαίου της Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών

ΤΕΥΧΟΣ 1 | ΕΤΟΣ Α΄ | ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ

ΑΡΘΡΟ

Να το, να το το πειρατικό;

Ασπασία Μανώλη[1]

Abstract. Αναφερόμενοι στην πειρατεία, ο νους μας απευθείας ανασύρει μνήμες των ταινιών των Πειρατών της Καραϊβικής, συνδέοντας το φαινόμενο αυτό με τη μυθοπλασία ή τη Χρυσή Εποχή της (1650 – 1730) και τους πειρατές με ξύλινα άκρα, συνοδευόμενους από παπαγάλους και αναζητώντας σεντούκια γεμάτα χρυσές λίρες. Εντούτοις, η πειρατεία εξακολουθεί να ταλανίζει τις θάλασσες και να προκαλεί προβλήματα στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας που οδηγούν ενίοτε σε οικονομικές απώλειες, τόσο για τον τομέα της ναυτιλίας όσο και για το ευρύ κοινό, και ενίοτε ακόμα και σε απώλειες ανθρωπίνων ζωών. Με την παρούσα μελέτη, η γράφουσα επιχειρεί να αναλύσει το φαινόμενο της πειρατείας στον 21ο αιώνα υπό το πρίσμα του διεθνούς δικαίου, με ιδιαίτερη έμφαση στην θαλάσσια παρουσία των Χούθι. Ειδικότερα, επιτρέπει η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) την διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής των διατάξεών της ακόμα κι όταν οι πράξεις τους τελούνται από μη επανδρωμένα σκάφη USVs *(unmanned sea vessels)* ή UAVs *(unmanned aerial vehicles);* Πληρούν οι Χούθι το κριτήριο του ιδιωτικού σκοπού επιτιθέμενοι σε πλοία ιδίως ισραηλινών συμφερόντων;

[1] Η Ασπασία Μανώλη είναι Προπτυχιακή Φοιτήτρια της Νομικής Σχολής του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών.

Πίνακας περιεχομένων

Σύντομη Ιστορική Αναδρομή και Περιγραφή της Τρέχουσας Πραγματικότητας 89

Ο ορισμός της πειρατείας υπό το διεθνές δίκαιο και η εξελικτική ερμηνεία του. 94

Η εξελικτική ερμηνεία του διεθνούς δικαίου και η προϋπόθεση των δύο πλοίων. 95

Η προϋπόθεση του ιδιωτικού σκοπού. 102

Συμπεράσματα 104

Βιβλιογραφία 105

Σύντομη Ιστορική Αναδρομή και Περιγραφή της Τρέχουσας Πραγματικότητας

Η πειρατεία εμφανίζεται ως εγγενής θαλάσσιος κίνδυνος από την αρχαιότητα στις ελληνικές θάλασσες και εν συνεχεία σε όλον τον πλανήτη.[2] Αποσκοπώντας στην απόσπαση του φορτίου, του ίδιου του πλοίου και του πληρώματος για την καταβολή λύτρων, η πειρατεία αναδείχθηκε σε μια ιδιαιτέρως κερδοφόρα «επιχείρηση». Αργότερα, κατά την Χρυσή Εποχή της, τις δεκαετίες από το 1650 έως το 1730, οι πειρατές όργωναν τις θάλασσες αποτελώντας τον τρόμο του διεθνούς εμπορίου και σιγά σιγά αναδείχθηκαν σε ένα μεγάλο πολιτικό όπλο.[3] Συχνά, οι μεγάλες ναυτικές δυνάμεις της εποχής, ιδίως η Αγγλία και η Γαλλία, χρησιμοποιούσαν τους πειρατές για να επιτύχουν τους δικούς τους στόχους έναντι των υπόλοιπων αντίπαλων δυνάμενων. Συγκεκριμένα, παρείχαν στους πειρατές ένα επίσημο έγγραφο, τη λεγόμενη άδεια καταδρομής και, έτσι τους έχριζαν κουρσάρους εξουσιοδοτημένους να επιτίθενται σε πλοία εχθρικής ή ανταγωνίστριας σημαίας.[4] Οι κουρσάροι, με τη σειρά τους, αφού κατέστρεφαν μέρος του στόλου και αιχμαλώτιζαν ευγενείς και στρατιωτικούς ως ομήρους, πάντοτε στο όνομα του βασιλιά που τους εξουσιοδότησε, κρατούσαν ως αντάλλαγμα των υπηρεσιών τους ένα μέρος των λαφύρων. Εκμεταλλεύονταν, έτσι, την κρατική ματαιοδοξία θησαυρίζοντας ανενόχλητοι χωρίς τον φόβο καταδίωξης, σύλληψης και τελικά επιβολής της ποινής του απαγχονισμού.

Θα περίμενε κανείς πως μετά την πάροδο της περιόδου της αποικιοκρατίας, ο νέος κόσμος που απέταξε την πειρατεία ως πολιτικό όπλο θα λάμβανε αυστηρότατα μέτρα αποσκοπώντας στην εξαφάνισή της. Εντούτοις, ένα τέτοιο εγχείρημα απέβη ιδιαίτερα δυσχερές. Δεδομένης της απόλυτης αναγκαιότητας της ναυτιλίας και του θαλάσσιου εμπορίου, γεγονός που κατέστη ακόμα πιο σαφές την περίοδο του *Covid-19* καθώς και του ιδιαίτερα ακριβού φορτίου και κόστους του ίδιου του πλοίου, η κατάληψη ενός πλοίου αποδεικνύεται ιδιαίτερα κερδοφόρα. Έτσι, η πειρατεία εξακολουθεί ακόμα και σήμερα να αποτελεί έναν σημαντικό, υπαρκτό κίνδυνο.

---

[2] I. A. Shearer, "Piracy," στο *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, επιμ. Anne Peters και Rüdiger Wolfrum, (Oxford: Oxford University Press, 2008-) last updated October 2010.
[3] John Philip Jenkins, "Piracy (international law)," *Encyclopedia Britannica*, last updated 25.09.2026· Mickey Zar, "Piracy: A Treasure Box of Otherness," *European Journal of International Law* 31, no. 4 (2020): 1403.
[4] Britannica Editors, "Privateer (ship)," *Encyclopedia Britannica*, τελευταία ενημέρωση 25.09.2026, https://www.britannica.com/technology/privateer.

Τον 21ο αιώνα, η πειρατεία εμφανίζεται με τρεις διαφορετικές μορφές σε τρεις διαφορετικές περιοχές του πλανήτη:[5] στα Στενά Μάλακας, στον Κόλπο Γουινέας και τέλος στον Κόλπο του Άντεν, με το 2011 να σημειώνονται συνολικά 237(!) περιστατικά.[6] Στην πρώτη της μορφή, την μικρή πειρατεία, οι πειρατές αποβλέπουν στην επιβίβαση στο πλοίο και στην κλοπή αντικειμένων του πληρώματος και των επιβατών. Η δεύτερη μορφή, η λεγόμενη μεγάλη πειρατεία, αποτελείται από την απόσπαση μέρους ή -σπανιότερα- του συνόλου του φορτίου, καθώς και του ιδιαίτερα ακριβού ηλεκτρονικού εξοπλισμού του πλοίου, τα οποία μεταπωλούνται εν συνεχεία. Τέλος, η σημαντικότερη μορφή πειρατείας, η πολιτική πειρατεία ή παρα-πειρατεία συνίσταται στην επίθεση στο πλοίο, στην επιβίβαση σε αυτό και τελικά στην κατάληψη και αρπαγή του μαζί με το φορτίο που μεταφέρει, το πλήρωμα και τους επιβάτες του. Οι πειρατές το οδηγούν στο ορμητήριό τους σε κάποιο απόκρυφο λιμάνι, συνήθως στη Σομαλία, ζητώντας την καταβολή λύτρων από τον πλοιοκτήτη ή την ασφαλίστρια εταιρεία, ώστε να απελευθερώσουν πλοίο και πλήρωμα.

Η τελευταία μορφή ανθίζει στον κόλπο του Άντεν και ιδιαιτέρως στις ακτές της Σομαλίας και της Υεμένης, αποτελώντας σοβαρό κίνδυνο για την ελευθερία της ναυσιπλοΐας στην περιοχή.[7] Από τον κόλπο του Άντεν, διέρχεται περί το 15% του θαλάσσιου εμπορίου προερχόμενο από την Ασία ή τις πλούσιες πετρελαιοπαραγωγικές χώρες της Μέσης Ανατολής και διασχίζει την Ερυθρά Θάλασσα με κατεύθυνση τη Διώρυγα του Σουέζ και, τελικά, τη Μεσόγειο και γενικότερα την Ευρώπη. Οι αυξημένες πειρατικές επιδέσεις στην περιοχή αυτή, οδηγούν κολοσσούς της διεθνούς ναυτιλίας να επιλέγουν να διέρχονται τα πλοία τους από το ακρωτήρι της Καλής Ελπίδας.[8] Ως απόρροια αυτής της επιλογής, το κάθε ταξίδι κοστίζει πλέον 200.000 με 300.000 δολάρια ακριβότερα, ενώ το πλοίο φτάνει στον τελικό προορισμό του με καθυστέρηση κατά μέσο όρο της

[5] Pascal Polere, "La piraterie maritime aujourd'hui," *Le droit maritime français*, no. 659 (2005): 395 επ.
[6] Λία Ι. Αδανασίου, «Η επίδραση της ναυτικής βίας στις έννομες σχέσεις του ιδιωτικού ναυτικού δικαίου: Το παράδειγμα της πειρατείας», *Επιθεώρηση του Εμπορικού Δικαίου* 2/2011, 273 επ.
[7] UN Security Council Resolution 2722 (2024), S/RES/2722 (10.01.2024).
[8] Βλ. περισσότερα στα: Terje Solsvik και Vera Eckert "Global shipping firms continue to pause Red Sea shipments," *Reuters*, 02.01.2024, https://www.reuters.com/world/middle-east/maersk-continues-schedule-suez-journeys-despite-houthi-attack-2024-01-02/· Lora Jones, "BP Pauses all Red Sea shipments after rebel attacks," BBC News, 18.12.2023, https://www.bbc.com/news/business-67748605.

τάξεως των 14 ημερών.[9] Σε μια εποχή όπου δύο από τα σημαντικότερα περάσματα της διεθνούς ναυτιλίας, ο Κόλπος του Άντεν και τα Στενά του Ορμούζ, ενέχουν σοβαρότατους κινδύνους, οι επιπτώσεις στο διεθνές εμπόριο είναι εμφανώς καταστροφικές.

Έως τα τέλη Ιούλιου 2026, έχουν σημειωθεί παγκοσμίως 45 φαινόμενα πειρατείας, η συντριπτική πλειονότητα των οποίων στον Κόλπο του Άντεν.[10] Εκεί, δρουν κυρίως Σομαλοί πειρατές λόγω του εξαθλιωτικού βιοτικού επιπέδου στη χώρα τους. Τα λύτρα απελευθέρωσης ενός μόνο πλοίου, που συχνά αγγίζουν εξαψήφια ποσά, είναι υπερπολλαπλάσια του ετήσιου εισοδήματος ενός μόνο πειρατή από νόμιμες δραστηριότητες, εάν αναλογιστούμε πως στη Σομαλία ένας μέσος ανειδίκευτος εργάτης έχει ετήσιο εισόδημα περί τα 600 δολάρια![11] Ωστόσο, η άνοδος των Χούθι στην εξουσία της Υεμένης το 2015 και η επίθεση της Χαμάς στο Ισραήλ τον Οκτώβριο του 2023, οδήγησαν σε επιθέσεις, από τους Χούθι στην Ερυθρά Θάλασσα κατά πλοίων Ισραηλινών συμφερόντων ή κατευθυνόμενων σε ισραηλινά λιμάνια, με στόχο την διευκόλυνση πρόσβασης ανθρωπιστικής βοήθειας στη Λωρίδα της Γάζας προς υποστήριξη των Παλαιστίνιων.[12]

Οι Χούθι, μουσουλαμνική οργάνωση Ζαϊντί ισλαμιστών, παρακλάδι του Σιιτικού Ισλάμ, εκμεταλλεύονται τις διαμαρτυρίες που ξέσπασαν τον Ιανουάριο του 2011 στο εσωτερικό της Υεμένης για παραίτηση του τότε Προέδρου Σάλεχ, που οδηγούν στην διαδοχή του στην εξουσία από τον αντιπρόεδρο Χαντί το 2012.[13] Αργότερα, το 2014, οι Χούθι πιέζουν για πιο

[9] Kentaro Furuya, "Reassessing the Definition of Piracy: The Legal Status of Houthis' Maritime Attacks," στο *Challenges in Oceans Law and Policy: The South Pacific and Latin America*, επιμ. James Kraska, Ronán Long και Raul Pedrozo (Leiden: Brill Nijhoff, 2026), 102· "Red Sea Crisis Rerouting Adding Up to $300,000 in Fuel Costs," *Seatrade Maritime News*, 20.03.2024, https://www.seatrade-maritime.com/bunkering/red-sea-crisis-rerouting-adding-up-to-300-000-in-fuel-costs.

[10] Για ζωντανή ενημέρωση για τα ανακύπτοντα πειρατικά φαινόμενα βλέπε τον σχετικό: International Commercial Crime Services, "Piracy Map," https://icc-ccs.org/.

[11] Αθανασίου, *Η επίδραση της ναυτικής βίας*, 276.

[12] Corey Ranslemm, "Houthi Hijacking in the Red Sea: A Disturbing Escalation," *Hellenic Shipping News*, 15.12.2023, https://www.hellenicshippingnews.com/houthi-hijacking-in-the-red-sea-a-disturbing-escalation/.

[13] Benjamin Nußberger, "Military Strikes in Yemen in 2015: Intervention by Invitation and Self-Defence in the Course of Yemen's 'Model Transitional Process'," *Journal on the Use of Force and International Law* 4, no. 1 (2017): 113.

συμπεριληπτική κυβέρνηση που θα συμπεριλάμβανε και τους ίδιους.[14] Το 2015 εξαναγκάζουν τον Χαντί σε παραίτηση και στη φυγή του από την χώρα τον Μάρτιο του ίδιου έτους, ιδρύοντας «Επαναστατικό Συμβούλιο».[15] Ο πλέον εξόριστος πρόεδρος, συμμαχεί με άλλα Αραβικά κράτη, κατεξοχήν με τη Σαουδική Αραβία με τη συνδρομή των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων, Μπαχρέιν, Κατάρ και Κουβέιτ με την επωνυμία Επιχείρηση *Decisive Storm* που μετονομάστηκε αργότερα σε Επιχείρηση *Renewal of Hope* και έχοντας και την υποστήριξη της Δύσης πιέζουν για τον επανέλεγχο του Άντεν.[16] Πράγματι, ο στόχος επιτυγχάνεται στις 17 Ιουλίου 2015 και εγκαθίσταται εκεί η εξόριστη κυβέρνηση του Χαντί. Παράλληλα, το Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών εκδίδει το ψήφισμα 2216 που επιβεβαιώνει την ηγεσία του Χαντί,[17] χωρίς ωστόσο να σημειωθεί κάποια αλλαγή στο εσωτερικό της Υεμένης, το οποίο στη μεγελύτερη έκτασή του, συμπεριλαμβανομένης και της πρωτεύουσας Σάνα, τελεί υπό τον έλεγχο των Χούθι.

Έκτοτε, η συμμαχία των αραβικών κρατών βρίσκεται σε διαρκή σύγκρουση με την οργάνωση των Χούθι, με τις επιδέσεις των δύο πλευρών να διεξάγονται, μεταξύ άλλων, και σε διεθνή ύδατα.[18] Ωστόσο, γίνεται αναντίρρητα δεκτό πως η σύγκρουση αυτή δεν λαμβάνει χαρακτήρα διεθνούς ένοπλης σύρραξης (NIAC), αφού στην πραγματικότητα πρόκειται για σύρραξη μεταξύ της νόμιμης κυβέρνησης του Χαντί, με την υποστήριξη των αράβων συμμάχων του, και της οργάνωσης των Χούθι. Η στοιχειοθέτηση NIAC υπό το διεθνές δίκαιο απαιτεί την σωρευτική πλήρωση δύο προϋποθέσεων.[19] Πρώτον, θα πρέπει η ένοπλη βία να υπερβαίνει τις εσωτερικές αναταραχές και να γνωρίζει υπερβολικής έντασης και,

[14] Isabella Wong, "Authority to consent to the use of force in Contemporary International Law: the Crimean and Yemeni conflicts," *Journal on the Use of Force and International Law* 6, no. 1 (2019): 74.
[15] Tom Ruys και Luca Ferro, "Weathering the Storm: Legality and Legal Implications of the Saudi-led Military Intervention in Yemen," *International and Comparative Law Quarterly* 65, no. 1 (2016): 64.
[16] Nußberger, "Military Strikes in Yemen in 2015," 116–117.
[17] UN Security Council, Resolution 2216 (2015), S/RES/2216 (14.04.2015).
[18] Για το πλήρες χρονικό της υπό εξέτασης υπόθεσης βλέπε Efthymios Papastavridis, *Red Sea Attacks and the International Response: An International Law Insight*, ELIAMEP Insights 2/2024 (Athens: ELIAMEP, 2024), https://www.eliamep.gr/wp-content/uploads/2024/01/Insights-2-Red-Sea-EN.pdf.
[19] ICTY, *The Prosecutor v. Duško Tadić*, Appeals Chamber, Decision on the Defence Motion for Interlocutory Appeal on Jurisdiction, IT-94-1-AR72, 02.10.1995, παρ. 70· *The Prosecutor v. Duško Tadić*, Trial Chamber, Opinion and Judgment, IT-94-1-T, 07.05.1997, παρ. 562.

δεύτερον, θα πρέπει τουλάχιστον ένα από τα δύο αντιμαχόμενα μέρη να είναι μία μη κρατική οντότητα με συγκεκριμένη και σαφή οργάνωση και ιεραρχία. Πράγματι, δεδομένου ότι οι συγκρούσεις δεν λαμβάνουν πλέον χώρα μόνο στο εσωτερικό της Υεμένης, αλλά εξαπλώνονται και σε διεθνή ύδατα κατευθυνόμενα σε Σαουδαραβικά πλοία και δεχόμενοι πως πράγματι οι Χούθι αποτελούν μια οργανωμένη παρακρατική ομάδα, μπορούμε ανοιχτά να αναφερόμαστε στις επιθέσεις αυτές ως ενταγμένες σε καθεστώς NIAC. Εκ των πραμάτων, επομένως η παρούσα ανάλυση δεν θα εξετάσει περαιτέρω τις επιθέσεις αυτές, δεδομένου ότι αποκλείεται η δυνητική ένταξή τους σε καθεστώς πειρατείας.

Η πολιτική κατάσταση στη χώρα γεννά ερωτηματικά αναφορικά με την νόμιμη εκπροσώπησή της. Αφενός, βάσει του κριτηρίου της διεθνούς αναγνώρισης,[20] νομιμοποιείται ως νόμιμος εκπρόσωπος της Υεμένης ο εξόριστος πρόεδρος Χαντί, ενώ, αφετέρου, βάσει του κριτηρίου του αποτελεσματικού ελέγχου,[21] οι Χούθι δύναται να εκπροσωπούν νομίμως την Υεμένη στις διεθνείς της σχέσεις. Έτσι, ακόμα και σήμερα, στο δεύτερο μισό του 2026 υπάρχουν δύο πολιτικές οντότητες που διεκδικούν τα ηνία της χώρας.

Όπως ήδη αναφέρθηκε, ακολουθώντας την επίθεση της Χαμάς στο Ισραήλ τον Οκτώβριο του 2023, οι Χούθι έχουν εξαπολύσει αρκετές επιθέσεις στην Ερυθρά Θάλασσα. Η επίθεση ελικοπτέρων των Χούθι που οδήγησε στην κατάληψη του *Galaxy Leader* στις 19 Νοεμβρίου 2023,[22] η επιβίβαση στο *M/V Central Park* μία εβδομάδα μετά,[23] στις

[20] Thomas D. Grant, *The Recognition of States: Law and Practice in Debate and Evolution* (Westport: Praeger, 1999). Πάντως, υπάρχει μεγάλη διχογνωμία έναντι στον χαρακτηρισμό της διεθνούς αναγνώρισης ως δηλωτικής ή συστατικής.
[21] Niko Pavlopoulos, *The Identity of Governments in International Law* (Oxford: Oxford University Press, 2024), 120· *Aguillar-Amory and Royal Bank of Canada claims* (Great Britain v. Costa Rica), 18.10.1923, Reports of International Arbitral Awards, vol. I, 369, 381· Sean D. Murphy, "Democratic Legitimacy and the Recognition of States and Governments," *International and Comparative Law Quarterly* 48, no. 3 (July 1999): 566· Stefan Talmon, "Recognition of the Libyan National Transitional Council," *American Society of International Law Insights* 15, no. 16 (2011): 5.
[22] Βλ. "Seized Galaxy Leader Ship in Yemen's Hodeidah port area-owner," *Reuters*, 20.11.2023 https://www.reuters.com/world/middle-east/seized-galaxy-leader-ship-yemens-hodeidah-port-area-owner-2023-11-20/.
[23] Βλ. "Iran is 'directly involved' in Yemen Houthi rebel ship attacks, US Navy's Mideast chief tells AP," *Associated Press*, 22.01.2024, https://apnews.com/article/us-navy-houthi-attacks-red-sea-shipping-iran-8e55669e4d18cbc7007654640fa5fdc1. Για τη νομική προσέγγιση των ναυτικών ζητημάτων, βλ. Raul (Pete) Pedrozo,

26 Νοέμβριου 2023 και η επίθεση από μικρές βάρκες στο *Maersk Hangzhou* μόλις 4 ημέρες αργότερα αποτελούν μερικές μόνο χαρακτηριστικές περιπτώσεις.[24]

Η παρούσα μελέτη αποδέχεται του κριτηρίου της διεθνούς αναγνώρισης και εξετάζει τις επιθέσεις των Χούθι όχι έναντι μελών της αναφερθείσας αραβικής συμμαχίας του Χαντί, αλλά έναντι λοιπών εξωτερικών δρώντων. Η απορία μας, επομένως, είναι εύλογη: η παρακρατική αυτή οργάνωση επιδίδεται, πράγματι σε πράξεις πειρατείας, ενεργοποιώντας κατά αυτόν τον τρόπο τον μηχανισμό της οικουμενικής δικαιοδοσίας; Κατ' επέκταση, νομιμοποιείται οποιοδήποτε κράτος να την καταστείλει;

Ο ορισμός της πειρατείας υπό το διεθνές δίκαιο και η εξελικτική ερμηνεία του.

Η απαγόρευση τέλεσης πειρατείας αποτελεί κανόνα *jus cogens* και απαγορεύεται υπό όλες τις συνθήκες υπό το διεθνές δίκαιο,[25] δεδομένου ότι τελείται στην ανοιχτή θάλασσα.[26] Από πολύ νωρίς η διεθνής κοινότητα υπό τη μορφή του εθίμου θεωρούσε τον πειρατή ως εχθρό της ανθρωπότητας (*hostis humani generis* όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Κικέρωνας) δημιουργώντας διεθνή κείμενα με σκοπό την πάταξη του φαινομένου. Το δίκαιο της θάλασσας ρυθμίζει σήμερα η Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας του 1982 (εφεξής 'UNCLOS'),[27] η οποία επαναλαμβάνει με σχεδόν αυτούσιο τρόπο τις λεπτομερείς διατάξεις για την πειρατεία του αντίστοιχου κειμένου του 1958. Το εν λόγω νομοθέτημα αποτέλεσε αντικείμενο μακροχρόνιων διαπραγματεύσεων που άφησαν ως παρακαταθήκη πλούσια *travaux préparatoires* ζωτικής σημασίας για τις διατάξεις της UNCLOS, ενώ ιδιαίτερα σημαντική είναι και η ύπαρξη του *Harvard Draft Convention on Piracy* ακόμα νωρίτερα, το

"Protecting the Free Flow of Commerce from Houthi Attacks off the Arabian Peninsula," *International Law Studies* 103 (2024): 51.

[24] Βλ. "US sinks Houthi boats in the Red Sea: How did the fight unfold?", Al Jazeera, 01.01.2024, https://www.aljazeera.com/news/2024/1/1/us-sinks-houthi-boats-in-the-red-sea-how-did-the-fight-unfold.

[25] International Law Commission, *Draft Conclusions on Peremptory Norms of General International Law (Jus Cogens)*, A/74/10 (2019), conclusion 23(c).

[26] *Arrest Warrant of 11 April 2000 (Democratic Republic of the Congo v. Belgium)*, Judgment, I.C.J. Reports 2002, 3, Separate Opinion of President Guillaume, para. 5.

[27] United Nations Convention on the Law of the Sea, Montego Bay, 10.12.1982, 1833 U.N.T.S. 397 [εφεξής: UNCLOS].

1932.[28] Τι νοείται, ωστόσο, ως πειρατεία υπό το διεθνές δίκαιο; Το άρθρο 101 της UNCLOS ορίζει την πειρατεία ως ακολούθως:
Πειρατεία συνιστούν οι ακόλουθες πράξεις:

α) κάθε παράνομη πράξη βίας ή κράτησης ή κάθε πράξη διαρπαγής που διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους και που κατευθύνεται:
i) στην ανοικτή θάλασσα, εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους ή εναντίον προσώπου ή περιουσιακών στοιχείων πάνω στο πλοίο ή το αεροσκάφος αυτό,
ii) εναντίον πλοίου, αεροσκάφους, προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων, σε τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους
β) κάθε πράξη εκούσιας συμμετοχής στη λειτουργία ενός πλοίου ή αεροσκάφους εν γνώσει των γεγονότων που καθιστούν το πλοίο ή το αεροσκάφος αυτό πειρατικό.
γ) Κάθε πράξη υποκίνησης ή σκόπιμης διευκόλυνσης πράξης που αναφέρεται στην παράγραφο 1 ή 2 αυτού του άρθρου.[29]

Επομένως, βασικά εννοιολογικά στοιχεία προκειμένου να αναχθεί μία επίθεση σε πειρατική είναι τέσσερα: παράνομη πράξη, τέλεση αυτής σε διεθνή ύδατα ή σε ύδατα που κανένα κράτος δεν έχει δικαιοδοσία, τέλεση από ένα πλοίο ή αεροσκάφος σε άλλο πλοίο και, τέλος, εξυπηρέτηση μέσω αυτής κάποιου ιδιωτικού σκοπού.

Εκ πρώτης όψεως, οι επιθέσεις των Χούθι, όχι σε πλοία της συμμαχίας του Χαντί, καθώς όπως προαναφέρθηκε υπάγονται στο καθεστώς μη διεθνούς ένοπλης σύρραξης (NIAC), αλλά σε λοιπά πλοία θα μπορούσαν να αναχθούν σε πειρατικές επιθέσεις. Καίρια σημεία του ορισμού για την υπαγωγή επιθέσεων των Χούθι σε καθεστώς πειρατείας και που έχουν προκαλέσει έντονες διαφωνίες στη θεωρία είναι:
η προϋπόθεση ύπαρξης δύο πλοίων και
η προϋπόθεση του ιδιωτικού σκοπού.

Η εξελικτική ερμηνεία του διεθνούς δικαίου και η προϋπόθεση των δύο πλοίων.

Το διεθνές δίκαιο, εκτός από τους κανόνες εθιμικού δικαίου ως αποτέλεσμα μακρόχρονης πρακτικής και

[28] Harvard Research in International Law, "Draft Convention on Piracy, with Comment," *American Journal of International Law* 26, suppl. (1932): 739–885.
[29] UNCLOS, article 101.

πεποίθησης δικαίου,[30] δεν αποτελείται από ένα κεντρικό νομοθέτημα, άλλα από πληθώρα ειδικότερων συνθηκών που ρυθμίζουν τα επιμέρους ζητήματα.[31] Οι εν λόγω συνθήκες πολλές φορές έχουν τεθεί σε ισχύ ακόμα και αιώνες πριν, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι η δυνατότητα επίκλησης και εφαρμογής τους έχουν εξασθενίσει.

Ο 21ος αιώνας χαρακτηρίζεται από πολλούς ως ο αιώνας των προκλήσεων που ταράζει τα θεμέλια του διεθνούς δικαίου, με τους περισσότερο απαισιόδοξους να μιλούν για το τέλος της ικανότητας αποτελεσματικής εφαρμογής του.[32] Ωστόσο, η αντίληψη αυτή απέχει πολύ από την πραγματικότητα. Οι τεχνολογικές και πολιτικές εξελίξεις δεν οδηγούν σε αχρησία των επιταγών του διεθνούς δικαίου. Αντιθέτως, οι διατάξεις του, σε ορισμένες περιπτώσεις, εκτός από τη γραμματική και την τελεολογική ερμηνεία, επιδέχονται μιας εξελικτικής ερμηνείας που αντικατοπτρίζει την σύγχρονη πραγματικότητα,[33] όπως ρητώς αναφέρει και το Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας (εφεξής 'ITLOS') στην πρόσφατη γνωμοδότησή του για την κλιματική αλλαγή.[34] Συγκεκριμένα, τα Διεθνή Δικαστήρια εξετάζουν τη συνθήκη υπό το πρίσμα του αντικειμένου και του σκοπού της, καθώς και της πρόθεσης των εκάστοτε συμβαλομένων κρατών, ώστε να προβούν σε αυτή την εξελικτική ερμηνεία,[35] ιδίως όταν η

[30] *North Sea Continental Shelf,* Judgment, I.C.J. Reports 1969, 3, para. 74.
[31] International Law Commision, *Fragmentation of International Law: Difficulties Arising from the Diversification and Expansion of International Law, Report of the Study Group of the International Law Commission*, A/CN.4/L.682 (13.04.2006).
[32] Ενδεικτικά, βλέπε τις δηλώσεις του Προέδρου Τραμπ, τον Ιανουάριο του 2026, ακολουθώντας την αρπαγή του τότε Προέδρου Μαδούρο της Βενεζουέλας: https://www.nytimes.com/2026/01/08/us/politics/trump-interview-power-morality.html .
[33] Pierre-Marie Dupuy, "Evolutionary Interpretation of Treaties: Between Memory and Prophecy," στο *The Law of Treaties. Beyond the Vienna Convention*, επιμ. Enzo Cannizzaro (Oxford: Oxford University Press, 2011), 128–129. Βλ. επίσης *Dispute regarding Navigational and Related Rights (Costa Rica v. Nicaragua)*, Judgment, I.C.J. Reports 2009, 213, paras. 66, 68; *Island of Palmas case (Netherlands, USA)*, 04.04.1928, Reports of International Arbitral Awards, vol. II, 829, 845· *Maritime Delimination in the Indian Ocean (Somalia v. Kenya)*, Preliminary Objections, Judgment, I.C.J. Reports 2017, 3, paras. 89-91.
[34] *Request for an Advisory Opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law (Request for Advisory Opinion submitted to the Tribunal),* Advisory Opinion, ITLOS Reports 2024, 4, παρ. 130.
[35] Χαρακτηριστικά, το ΔΔΧ χρησιμοποίησε την εξελικτική ερμηνεία στις παρακάτω υποθέσεις: *Legal Consequences for States of the Continued Presence of South Africa in Namibia (South West Africa) notwithstanding Security Council Resolution 276 (1970)*, Advisory Opinion, I.C.J. Reports 1971, 16· *Aegean Sea Continental Shelf*, Judgment, I.C.J.

πρακτική των κρατών εξακολουθεί να αφήνει αρύθμιστο το ζήτημα και η ορολογία που χρησιμοποιεί η συνθήκη δεν είναι ξεκάθαρη και απόυτη, αλλά μπορεί να ερμνευτεί εξελικτικά εις βάθος χρόνου.[36] Η UNCLOS αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα μιας τέτοιου είδους συνθήκης. Συγκεκριμένα, στο προοίμιο της καθίσταται πασιφανής η πρόθεση των μερών να δημιουργήσουν μια συνθήκη ικανή να διευθετήσει όλα τα ζητήματα που σχετίζονται με το δίκαιο της θάλασσας τα οποία πρέπει να αντιμετωπίζονται εις ολόκληρον ώστε η κωδικοποίησης και η προοδευτική ανάπτυξη του δίκαιου της θάλασσας να ενδυναμώσει την ειρήνη και την ασφάλεια.[37]

Αντιστοίχως και πιο συγκεκριμένα, πουθενά στη συνθήκη δεν εντοπίζουμε τον ορισμό του πλοίου, όπως είδισται στις εθνικές έννομες τάξεις.[38] Ο όρος αποτελεί ένα γενικό (*generic*) και τεχνικό όρο, η έννοια του οποίου θα άλλαζε με τις νεότερες τεχνολογικές εξελίξεις στον χώρο της ναυπηγικής, γεγονός που οι συγγράφοντες της συνθήκης φαίνεται να είχαν ήδη από την περίοοδο της συγγραφής της αναγνωρίσει.[39] Αντίθετα, το πλοίο στο διεθνές δίκαιο προσδιορίζεται πλέον με λειτουργικά κριτήρια. Η UNCLOS, γραμμένη τον 20ο αιώνα αντανακλά προφανώς τις συνθήκες της τότε εποχής, η οποία δεν ήταν δυνατό να φανταστεί τα τεχνολογικά άλματα που σημειώθηκαν μέσα σε λίγες μόνο δεκαετίες. Εάν καταφύγουμε σήμερα αποκλειστικά σε γραμματική και τελεολογική ερμηνεία της έννοιας του πλοίου, σκάφη όπως τα μικρά ταχύπλοα υψηλών ταχυτήτων ή τα *jet skis* που χρησιμοποιούνται ευρέως από πειρατές στον Κόλπο του Άντεν, δεν θα ενέπιπταν στον ορισμό που τα κράτη είχαν οραματιστεί τον 20ο αιώνα, αφήνοντάς τους ατιμώρητους. Στο ίδιο μήκος κύματος, η γράφουσα αναγνωρίζει την ανάγκη ένταξης στον ορισμό του πλοίου και των μη επανδρωμένων σκαφών (USVs) και αεροσκαφών (UAVs, κοινώς *drones*) που χρησιμοποιούνται ολοένα και περισσότερο στις μέρες μας. Την άποψη αυτή υποστηρίζει και έχει μια ομάδα ακαδημαϊκών, υποστηρικτές της εξελικτικής ερμηνείας του πλοίου, ώστε να

Reports 1978, 3· *Gabčíkovo-Nagymaros Project (Hungary/Slovakia)*, Judgment, I.C.J. Reports 1997, 7· *Pulp Mills on the River Uruguay (Argentina v. Uruguay)*, Judgment, I.C.J. Reports 2010, 14.

[36] Eirik Bjorge, *The Evolutionary Interpretation of Treaties* (Oxford: Oxford University Press, 2014), 59.

[37] UNCLOS, Preamble, παρ. 1, 3, 7.

[38] Για τον ορισμό του πλοίου στην ελληνική έννομη τάξη βλέπε Ν 5020/2023 άρ. 1, ΦΕΚ Α΄ 29/15.02.2023.

[39] Simon McKenzie, "When Is a Ship a Ship? Use by State Armed Forces of Uncrewed Maritime Vehicles and the United Nations Convention on the Law of the Sea," *Melbourne Journal of International Law* 21, no. 2 (2020): 373.

περιλαμβάνει ακόμα και μη επανδρωμένα σκάφη,[40] καθώς όπως χαρακτηριστικά αναφέρουν η μη ύπαρξη πληρώματος δεν αλλάζει ουσιωδώς τη φύση του πλοίου.

Τον αντίλογο προσφέρει η στενή ερμηνεία του πλοίου, οι υποστηρικτές της οποίας προτάσσουν ως επιχείρημα την αναφορά του άρθρου 101 περίπτωση α΄ στην τέλεση πειρατείας από άτομα που επιβαίνουν στο πειρατικό πλοίο.[41] Οι περισσότερες επιθέσεις των Χούθι σε πλοία διατελούνται είτε με την εκτόξευση πυραύλων από̓ την ξηρά είτε με την χρήση μη επανδρωμένων σκαφών ή αεροσκαφών,[42] δημιουργώντας διχασμό στη θεωρία.

Προς περαιτέρω επίρρωση του επιχειρήματος μας και καταφεύγοντας στην συστηματική ερμηνεία του διεθνούς δίκαιου,[43] η έρευνά μας μας οδηγεί στη Διεθνή Σύμβαση για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας του 1988, τη λεγόμενη SUA Convention (εφεξής 'SUA').[44] Το άρθρο 1 της εν λόγω σύμβασης ορίζει ως πλοίο «*κάθε σκάφος οποιουδήποτε τύπου που δεν είναι μόνιμα προσδεδεμένο στον βυθό της θάλασσας, συμπεριλαμβανομένων των δυναμικά υποστηριζόμενων σκαφών, των υποβρυχίων ή κάθε άλλου πλωτού μέσου*», χωρίς να αναφέρει την ανάγκη ή μη ύπαρξης πληρώματος προκειμένου να πληρείται ο ορισμός. Ακολουθώντας αυτή τη λογική, επιτρέπεται την ένταξη στον ορισμό αυτό ακόμα και των μη επανδρωμένων σκαφών. Αντίστοιχα, ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας περιλαμβάνει πλέον στις ρυθμίσεις και στις οδηγίες που εκδίδει και που εφαρμόζοντα στη διεθνή ναυτιλία, και τα Ναυτικά Αυτόνομα Επιφανειακά Πλοία (*Maritime Autonomous Surface Ships* -

[40] Βλέπε, μεταξύ άλλων Rob McLaughlin, "Unmanned Naval Vehicles and the Law of Naval Warfare," στο New Technologies and the Law of Armed Conflict, επιμ. Hitoshi Nasu, Robert McLaughlin (The Hague: Asser Press), 233· James Kraska, "The Law of Unmanned Naval Systems in War and Peace," *Journal of Ocean Technology* 5, no. 3 (2010): 52· Wolff Heintschel von Heinegg et al., επιμ., *Dehumanization of Warfare: Legal Implications of New Weapon Technologies* (Cham: Springer, 2018), 122· McKenzie, "When Is a Ship a Ship?," (supra υποσ. 39).
[41] *Ibid.*
[42] Magne Frostad, "Piracy, Terrorism, Armed Conflict, or Armed Attack? The Protection of Merchant and Naval Vessels in the Red Sea," *German Yearbook of International Law* 67 (2024): 334.
[43] ILC, *Fragmentation of International Law,* 86.
[44] Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, Rome, 10.03.1988, 1678 U.N.T.S. 221 [εφεξής: SUA].

MASS).[45] Ορισμένες κατηγορίες των MASS δεν απαιτούν την ύπαρξη πληρώματος προκειμένου να είναι αξιόπλοα. Αυτό και μόνο δεν εμποδίζει τον Διεθνή Οργανισμό Ναυτιλίας να επεκτείνει τις ρυθμίσεις του και σε αυτά. Τα παραδείγματα δεν τελειώνουν εδώ. Ούτε η πρώτη περιφερειακή, διακυβερνητική συμφωνία, η λεγόμενη Περιφερειακή Συμφωνία Συνεργασίας για την Καταπολέμηση της Πειρατείας και της Ένοπλης Ληστείας κατά Πλοίων στην Ασία που συστάθηκε το 2006 για την συνεργατική πρόληψη και καταστολή της πειρατείας που μάστιζε κυρίως τα Στενά της Μάλακας και τις τριγύρω περιοχές,[46] ο Κώδικας Δεοντολογίας του Τζιμπουντί του 2009,[47] καθώς και τα Ψηφίσματα των Ηνωμένων Εθνών για τη Σομαλία το 2012[48] δεν θεωρούν ως προαπαιτούμενη την ύπαρξη δύο πλοίων για την τέλεση πειρατείας.

Υπό το πρίσμα αυτό, και οι διατάξεις της UNCLOS που αφορούν την πειρατεία πρέπει να ερμηνεύονται εξελικτικά, προκειμένου να ανταποκρίνονται στις σύγχρονες ανάγκες. Καθίσταται εμφανής η νέα τάση στη σύγχρονη ναυτιλία για την ύπαρξη και τη χρήση μη επανδρωμένων σκαφών στην πράξη, καθώς και στην ένταξή τους στο ρυθμιστικό πλαίσιο.[49] Ακολούθως, το διεθνές δίκαιο της θάλασσας πρέπει να υιοθετήσει μια ευρύτερη ερμηνεία της έννοιας του πλοίου προκειμένου να αντιμετωπιστεί αποτελεσματικά η πειρατεία στη σύγχρονή της μορφή. Σε αντίθετη περίπτωση, δημιουργείται ζήτημα ως προς το ποιο κράτος νομιμοποιείται υπό το διεθνές δίκαιο να ασκήσει κατασταλτική αρμοδιότητα κατά των παράνομων πράξεων των μη επανδρωμένων σκαφών. Άλλωστε, όπως προαναφέρθηκε, πρόθεση των συγγραφόντων της UNCLOS ήταν η ολιστική ρύθμιση του δικαίου της θάλασσας με την εν λόγω συνθήκη, όροι της οποίας η σύγχρονη υπό διαμόρφωση τάση ερμηνεύει εξελικτικά.

Ακόμα, στο άρθρο 101 περιπτώσεις β και γ UNCLOS δεν αναφέρεται πουθενά ότι οι δράστες πρέπει να είναι επιβάτες

---

[45] International Maritime Organization, *Outcome of the Regulatory Scoping Exercise for the Use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)*, MSC.1/Circ.1638 (03.06.2021).

[46] Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia, Tokyo, 11.11.2004, 2398 U.N.T.S. 199, article 1.

[47] International Maritime Organization, *Protection of Vital Shipping Lanes: Sub-regional Meeting to Conclude Agreements on Maritime Security, Piracy and Armed Robbery against Ships for States from the Western Indian Ocean, Gulf of Aden and Red Sea Areas*, Note by the Secretary-General, C 102/14 (03.04.2009), Annex, Attachment 1, 8.

[48] UN Security Council, Resolution 2102 (2013), S/RES/2102 (02.05.2013).

[49] Furuya, "Reassessing the Definition of Piracy" (βλ. supra υποσ. 9), 116-119.

του πειρατικού πλοίου. Αντίθετα, αρκεί και μόνο το γεγονός της άσκησης ελέγχου επί του πειρατικού πλοίου, ο οποίος στην εποχή μας μπορεί να ασκείται από την ξηρά ή ακόμα και από την άλλη άκρη του πλανήτη.[50] Δεδομένου ότι αυτά τα υποκείμενα πράγματι θεωρούνται ως πειρατές υπό το διεθνές δίκαιο θα ήταν οπισθοδρομικό και ενάντια στην νέα τεχνολογική πραγματικότητα να μην διευρύνουμε το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 101 περίπτωση α΄, ώστε να περιλαμβάνει και τους χειριστές των μη επανδρωμένων σκαφών, οι οποίοι τελούν σε πρώτο βαθμό πειρατικές ενέργειες καταφέρνοντας ισχυρά πλήγματα στα εμπορικά πλοία και στη ναυτιλία. Την άποψη αυτή υποστηρίζουν κατά κόρον και τα αμερικανικά δικαστήρια με χαρακτηριστικότερη την υπόθεση *United States v. Ali*.[51] Η συγκεκριμένη υπόθεση αφορούσε την κατάληψη του εμπορικού πλοίου *CEC Future* από Σομαλούς πειρατές το 2008 στον Κόλπο του Άντεν. Ο Αλί Μοχάμεντ Αλί, υπήκοος Σομαλίας δεν είχε καμία ανάμειξη στην πειρατική επίθεση *per se*, αλλά συμμετείχε μεταγενέστερα της κατάληψης, ενεργώντας αποκλειστικά ως διερμηνέας των πειρατών κατά τις διαπραγματεύσεις για την καταβολή των λύτρων. Το αμερικανικό δικαστήριο δέχτηκε τις κατηγορίες για υποβοήθηση πειρατείας, παρόλο που ο ίδιος δεν βρέθηκε ποτέ ως επιβαίνοντας στο πειρατικό πλοίο και ενέργησε σε μεταγενέστερο της επίθεσης στάδιο.

Σε αυτό το σημείο, θα μπορούσε κάποιος να επικαλεστεί την πρόσφατη απόφαση του ITLOS εκδικάζοντας την υπόθεση του *M/T "HEROIC IDUN* ανάμεσα στα Νησιά Μάρσαλ και στην Ισημερινή Γουινέα.[52] Στην εν λόγω υπόθεση, η Ισημερινή Γουινέα προσπάθησε να επικαλεστεί την υποχρέωση καταστολής της πειρατείας δυνάμει του άρθρου 100 της UNCLOS προκειμένου να δικαιολογήσει τη κατάληψη του πλοίου *Heroic Idun*. Το ITLOS απέρριψε τους ισχυρισμούς περί πειρατείας υιοθετώντας τη στενότερη ερμηνεία του ορισμού του άρθρου 101 UNCLOS. Ωστόσο τα πραγματικά περιστατικά της υπόθεσης διαφέρουν σε μεγάλο βαθμό. Οι πράξεις που οδήγησαν στην κατάσχεση του πλοίου ήταν συνδεδεμένες κυρίως με μεταφόρτωση καυσίμων από τη Νιγηρία χωρίς πρότερη άδεια. Όταν το *Heroic Idun* εξήλθε των χωρικών της υδάτων και διήλθε στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη της Ισημερινής Γουινέας, η Νιγηρία ζήτησε τη συνδρομή της προκειμένου να σταματήσει και να ανακρίνει το πλοίο. Αυτή

[50] Frostad, "Piracy, Terrorism, Armed Conflict, or Armed Attack?" (βλ. supra υποσ. 42), 333- 334.
[51] *United States v. Ali*, 718 F.3d 929 (D.C. Cir. 2013).
[52] ITLOS, *The M/T "Heroic Idun" (No. 2) Case (Marshall Islands/Equatorial Guinea)*, Special Chamber, Judgment, Case No. 32, 27.05.2026, para. 274.

η παράκληση δεν σήμαινε πως επικαλούταν πειρατική ενέργεια και έτσι δεν ενεργοποιείται σε αυτό το στάδιο η οικουμενική δικαιοδοσία. Το ITLOS επέμεινε στον διαχωρισμό της πειρατείας από άλλα τελούμενα στη θάλασσα εγκλήματα, όπως την ένοπλη ληστεία και το διασυνοριακό οργανωμένο έγκλημα στον θαλάσσιο τομέα, μέσω της ερμηνείας του ορισμού της.[53] Οι επιθέσεις των Χούθι σε πλοία στην ερυθρά θάλασσα δεν αποσκοπούν σε τίποτα παραπάνω πέρα από την επίτευξη ιδιωτικών σκοπών όπως θα αναλυθεί εν συνεχεία, μεταξύ των οποίων και η υποστήριξη στην ισλαμική ομάδα της Χαμάς. Επομένως, η ενεργοποίηση του μηχανισμού καταστολής της πειρατείας είναι η αποτελεσματικότερη λύση για την αντιμετώπισή τους και την προστασία της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας.

Εξάλλου, από πολύ νωρίς η πειρατεία χαρακτηρίστηκε ως πειρατεία *jure gentium* και οι πειρατές ως εχθροί όλης της ανθρωπότητας (*hostis humani generis*).[54] Για τον λόγο αυτό, στο άρθρο 105 της UNCLOS παρέχεται οικουμενική δικαιοδοσία σε όλα τα κράτη, ανεξαρτήτως συνάφειας με το περιστατικό, προκειμένου να μεριμνούν για την καταστολή πειρατικών ενεργειών. Την υποχρέωση αυτή ούτως ή άλλως αναλαμβάνουν τα κράτη ρητώς δυνάμει του άρθρου 100. Εάν δεχτούμε ως πειρατικές ενέργειες μόνο όσες προέρχονται από υποκείμενα που είναι επιβάτες ενός άλλου πλοίου με ποιον τρόπο θα καταστείλουμε αποτελεσματικά αυτό το βαρύτατο διεθνές έγκλημα; Παραμένοντας πιστή στην ανάγκη να καλυφθούν τα κενά που έχουν ανακύψει εν όψει των τεχνολογικών εξελίξεων και ελλείψει εγκαθίδρυσης μιας σταθερής και ομοιόμορφης κρατικής πρακτικής η γράφουσα προτάσσει εκ νέου την ανάγκη καταφυγής στην εξελικτική ερμηνεία του όρου.

Το ίδιο ισχύει και στην περίπτωση της SUA, διεθνή συνθήκη με διαφορετικό πεδίο εφαρμογής. Εφαρμόζεται κυρίως με σκοπό την πάταξη της τρομοκρατίας περιλαμβάνοντας ποινικές κυρώσεις κατά παράνομων πράξεων βίας, κατάληψης ή τρομοκρατίας έναντι πλοίων, ατόμων ή σταθερών εξεδρών στη θάλασσα, δεν προβλέπει την ενεργοποίηση της οικουμενικής δικαιοδοσίας.[55] Για να εγκαθιδρύσει ένα κράτος δικαιοδοσία πρέπει να παρουσιάζει κάποιο στενό *nexus* με το περιστατικό, όπως παρουσιάζει, μεταξύ άλλων, το κράτος σημαίας ή το κράτος ιθαγένειας του

[53] *Ibid.*
[54] Εμμανουήλ Ρούκουνας, *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο*, 4η έκδ. (Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη, 2021), 293.
[55] Papastavridis, *Red Sea Attacks* (βλ. *supra* υπ. 18), 15-17.

πληρώματος.[56] Εντούτοις, συχνά τα κατά περίπτωση αρμόδια κράτη δεν έχουν τα μέσα και τους οικονομικούς πόρους να επιδιώξουν την τιμωρία των «τρομοκρατών» είτε λόγω οικονομικών δυσχερειών είτε λόγω πολιτικής αστάθειας. Μόνο μία ευρύτερη ερμηνεία της προϋπόθεσης των δύο πλοίων θα επιβοηθήσει τόσο στην ανταπόκριση του ορισμού της πειρατείας με βάση τις σύγχρονες τεχνολογικες εξελίξεις τόσο και, εν συνεχεία, στην πραγματική πάταξή της μέσω της ενεργοποίηση της οικουμενικής δικαιοδοσίας του άρθρου 105 της UNCLOS ώστε να βοηθήσει, εις βάθος χρόνου, στη σταδιακή μείωση και εξαφάνισή της.

Η προϋπόθεση του ιδιωτικού σκοπού

Εμμένοντας στο γράμμα του άρθρου 101 της UNCLOS είναι σαφές πως κίνητρο των πειρατικών επιθέσεων πρέπει να είναι η εξυπηρέτηση κάποιου ιδιωτικού σκοπού. Η αναφορά αυτή γεννά δύο ερμηνευτικές σχολές: τη στενή και την ευρύτερη. Η στενότερη ερμηνεία ορίζει ως πράξεις που εντάσσονται στον ιδιωτικό σκοπό μόνο όσες πραγματώνονται για την επίτευξη κάποιου προσωπικού οικονομικού ή υλικού οφέλους.[57] Επομένως, πράξεις με κίνητρο οποιοδήποτε φιλοσοφικό ή πολιτικό κίνητρο, όπως για παράδειγμα οικολογικός ακτιβισμός, δεν μπορούν να ενταχθούν στο πεδίο εφαρμογής των διατάξεων για την πειρατεία ελλείψει της προϋπόθεσης αυτής.

Η ευρύτερη ερμηνεία κερδίζει ολοένα και περισσχότερο έδαφος στη θεωρία. Η έννοια του ιδιωτικού σκοπού χρησιμοποιείται εδώ, ως αντιδιαστελλόμενη με την έννοια του δημόσιου σκοπού.[58] Ιστορικά, με τη διάκριση αυτή η διεθνής κοινότητα ήθελε να διαχωρίσει τους πειρατές, που δρούσαν ατάκτως για να λεηλατήσουν διερχόμενα από τα λημέρια τους πλοία, από τους κουρσάρους. Οι τελευταίοι,

[56] Anna Petrig, "Autonomous Offender Ships and International Maritime Security Law" στο *Autonomous Ships and the Law*, επιμ. Henrik Ringbom, Erik Røsæg και Trond Solvang (London: Routledge, 2020), 23–55.

[57] José Luis Jesus, "Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects," *International Journal of Marine and Coastal Law* 18, no. 3 (2003): 363· Malcolm N. Shaw, *International Law*, 8η έκδ. (Cambridge: Cambridge University Press, 2017), 458· Natalie Klein, *Maritime Security and the Law of the Sea* (Oxford: Oxford University Press, 2011), 119–120.

[58] Mark Chadwick, *Piracy and the Origins of Universal Jurisdiction: On Stranger Tides?* (Leiden: Brill Nijhoff, 2019), 9· Jesus, "Protection of Foreign Ships," 378–379· Clyde H. Crockett, "Toward a Revision of the International Law of Piracy," *DePaul Law Review* 26, no. 1 (1976): 84–96.

όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω, εξυπηρετούσαν κατεξοχήν κρατικά συμφέροντα, εμπίπτοντας προφανώς στην έννοια του δημοσίου σκοπού. Ακόμα, η έννοια αυτή στόχευε και στον διαχωρισμό των πειρατών από στασιαστές ή επαναστάτες οι οποίοι στο πλαίσιο εμφύλιων συγκρούσεων, κατεύθυναν τις πράξεις τους μόνο ενάντια σε σκάφη της κυβέρνησης που ήθελαν να ανατρέψουν.[59] Η διάκριση των δύο αυτών εννοιών είναι εμφανής και *στο Harvard Draft Convention on Piracy* το οποίο ρητώς αποκλείει από την έννοια του ιδιωτικού σκοπού τις προαναφερθείσες περιπτώσεις.[60] Υπό το πρίσμα αυτό, μόνο όσες πράξεις εξυπηρετούν αποκλειστικά κρατικά συμφέροντα ανάγονται σε πράξεις δημοσίου σκοπού. Έτσι, παραμένει χώρος ακόμα και για πράξεις υποκινούμενες αμιγώς από πολιτικά ή φιλοσοφικά κίνητρα, όπως για παράδειγμα η επίθεση της περιβαλλοντικής οργάνωσης *Greenpeace* σε ιαπωνικά φαλαινοθηρικά, να θεωρούνται ως πειρατικές ενέργειες.[61]

Η γράφουσα συντάσσεται με την επικρατέστερη στη θεωρία ευρύτερη ερμηνεία του ιδιωτικού σκοπού, εντάσσοντας σε δύο κατηγορίες τις θαλάσσιες επιθέσεις των Χούθι. Δεχόμενοι πως ο Χαντί παραμένει ο νόμιμος εκπρόσωπος της Υεμένης σε διεθνές επίπεδο, η ομάδα των Χούθι, στον βαθμό που επιτίθεται σε πλοία της συμμαχίας του Χαντί, κυρίως σε αυτά της Σαουδικής Αραβίας, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως πειρατής, αλλά ως επιτιθέμενη στο πλαίσιο μη διεθνούς ένοπλης σύρραξης (NIAC) που διεξάγεται εδώ και λίγο περισσότερο από μια δεκαετία από το 2015. Αντιθέτως, οι επιθέσεις της στα τέλη του 2023 σε πλοία στην Ερυθρά Θάλασσα χωρίς αυτά να παρουσιάζουν κανένα απολύτως *nexus* με την NIAC, θεωρείται ότι εμπίπτουν σε ιδιωτικό σκοπό. Η υποστήριξη των Χούθι στη Χαμάς, στη παλαιστινιακή μουσουλμανική οργάνωση, εκδηλώνεται μέσω επιθέσεων σε ισραηλινά πλοία στην Ερυθρά Θάλασσα. Προφανώς, οι επιθέσεις αυτές δεν έχουν ως στόχο την εξυπηρέτηση κρατικών συμφερόντων της Υεμένης, αλλά αποτελούν μια ακραία εκδήλωση πολιτικής άποψης της συγκεκριμένης στρατιωτικής ομάδας. Επομένως, αν και ο σκοπός της δεν είναι αμιγώς οικονομικός, η θεωρία κάνει δεκτή την υπαγωγή στο κριτήριο του ιδιωτικού σκοπού ακόμα και την εκδήλωση απόψεων με περισσότερο βίαιες και «επαναστατικές» διακοινώσεις. Συμπερασματικά, οι εν λόγω επιθέσεις πράγματι μπορούν να αναχθούν σε πειρατικές,

[59] Douglas Guilfoyle, "Piracy off Somalia: UN Security Council Resolution 1816 and IMO Regional Counter-Piracy Efforts," *International and Comparative Law Quarterly* 57, no. 3 (2008): 693.
[60] Ρούκουνας, *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο.*
[61] Furuya, "Reassessing the Definition of Piracy," 140.

ενεργοποιώντας τον μηχανισμό της οικουμενικής δικαιοδοσίας.

Συμπεράσματα.

Η πειρατεία έκανε για πρώτη φορά την εμφάνιση της στην αρχαιότητα και εξακολουθεί να ταλανίζει τη ναυτιλία ακόμα και σήμερα. Παρά την περίοδο έξαρσής της το 2011 τα επίπεδα φαίνεται να παραμένουν σε σταθερά μικρά επίπεδα την τελευταία τριετία. Οι νέες καλπάζουσες τεχνολογικές εξελίξεις οπλίζουν τους πειρατές με εφόδια που οι εμπνευστές του δικαίου της θάλασσας του 20ου αιώνα δεν θα μπορούσαν να έχουν φανταστεί. Καθίσταται, επομένως, επιτακτική ανάγκη να ερμηνεύονται οι σχετικές διατάξεις πέραν της γραμματικής και της τελεολογικής ερμηνείας, ώστε το διεθνές δίκαιο να παραμένει αποτελεσματικό και σήμερα. Οι ενέργειες των Χούθι σαφώς διαταράσσουν την παγκόσμια σταθερότητα. Στον βαθμό που κατευθύνονται σε σαουδαραβικά πλοία, θεωρείται ότι εμπίπτουν στο πλαίσιο της μη διεθνούς ένοπλης σύρραξης με σκοπό να ξεκαθαρίσει το πολιτικό καθεστώς της Υεμένης που παραμένει σκιώδες από το 2015, χωρίς να δύναται να παρουσιάζει σημεία πειρατείας. Εντούτοις, οι επιθέσεις σε πλοία συμφερόντων τρίτων ως προς τη διαμάχη αυτή κρατών θα μπορούσαν να οδηγήσουν στην ενεργοποίηση των διατάξεων για την καταστολή της πειρατείας. Ερμηνεύοντας ευρύτερα το κριτήριο της ύπαρξης των δύο πλοίων και του ιδιωτικού σκοπού, ο ορισμός της πειρατείας του άρθρου 101 της UNCLOS διευρύνεται, όχι υπέρμετρα προκειμένου να καταλαμβάνει και άλλα τελούμενα στη θάλασσα εγκλήματα. Η διεύρυνση αποσκοπεί στην κάλυψη πράξεων που διεξάγονται με τη χρήση των νέων τεχνολογιών και ξεφεύγουν σε μικρό βαθμό του παραδοσιακού ορισμού, όπως η χρήση *drone* αντί για επανδρωμένα σκάφη. Ο πυρήνας του εγκλήματος παραμένει μέχρι και σήμερα ο ίδιος. Θα ήταν αστοχία του διεθνούς δικαίου να μην ακολουθεί τις καινοτομίες της εποχής μας, για να μπορεί να ρυθμίζει με τρόπο αποτελεσματικό τα διεθνή τεκταινόμενα ως ένα «ζωντανό εργαλείο».

Βιβλιογραφία

Πίνακας Υποθέσεων

- *Aegean Sea Continental Shelf*. Judgment. I.C.J. Reports 1978, 3.
- *Aguilar-Amory and Royal Bank of Canada claims (Great Britain v. Costa Rica)*. 18.10.1923. Reports of International Arbitral Awards, vol. I, 369–399.
- *Arrest Warrant of 11 April 2000 (Democratic Republic of the Congo v. Belgium)*. Judgment. I.C.J. Reports 2002, 3.
- *Dispute regarding Navigational and Related Rights (Costa Rica v. Nicaragua)*. Judgment. I.C.J. Reports 2009, 213.
- *Gabčíkovo-Nagymaros Project (Hungary/Slovakia)*. Judgment. I.C.J. Reports 1997, 7.
- ICTY. *The Prosecutor v. Duško Tadić*. Appeals Chamber, Decision on the Defence Motion for Interlocutory Appeal on Jurisdiction, IT-94-1-AR72, 02.10.1995.
- ICTY. *The Prosecutor v. Duško Tadić*. Trial Chamber, Opinion and Judgment, IT-94-1-T, 07.05.1997.
- *Island of Palmas case (Netherlands, USA)*. 04.04.1928. Reports of International Arbitral Awards, vol. II, 829–871.
- ITLOS. *The M/T "Heroic Idun" (No. 2) Case (Marshall Islands/Equatorial Guinea)*. Special Chamber, Judgment, Case No. 32, 27.05.2026.
- *Legal Consequences for States of the Continued Presence of South Africa in Namibia (South West Africa) notwithstanding Security Council Resolution 276 (1970)*. Advisory Opinion. I.C.J. Reports 1971, 16.
- *Maritime Delimitation in the Indian Ocean (Somalia v. Kenya)*. Preliminary Objections, Judgment. I.C.J. Reports 2017, 3.
- *North Sea Continental Shelf*. Judgment. I.C.J. Reports 1969, 3.
- *Pulp Mills on the River Uruguay (Argentina v. Uruguay)*. Judgment. I.C.J. Reports 2010, 14.

- *Request for an Advisory Opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law (Request for Advisory Opinion submitted to the Tribunal)*. Advisory Opinion. ITLOS Reports 2024, 4.
- *United States v. Ali*. 718 F.3d 929 (D.C. Cir. 2013).

Πίνακας Διεθνών Συνθηκών και Διεθνών Κειμένων

- Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation. Rome, 10.03.1988. 1678 U.N.T.S. 221.
- Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia. Tokyo, 11.11.2004. 2398 U.N.T.S. 199.
- United Nations Convention on the Law of the Sea. Montego Bay, 10.12.1982. 1833 U.N.T.S. 397.

Ψηφίσματα και Κείμενα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών

- Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου. *Draft Conclusions on Peremptory Norms of General International Law (Jus Cogens)*. A/74/10. 2019.
- Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου. *Fragmentation of International Law: Difficulties Arising from the Diversification and Expansion of International Law: Report of the Study Group of the International Law Commission*. A/CN.4/L.682. 13.04.2006.
- Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ. Ψήφισμα 2102 (2013). S/RES/2102 (2013). 02.05.2013.
- Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ. Ψήφισμα 2216 (2015). S/RES/2216 (2015). 14.04.2015.
- Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ. Ψήφισμα 2722 (2024). S/RES/2722 (2024). 10.01.2024.

Βιβλία και Περιοδικά

Ελληνικά

- Αθανασίου, Λία Ι. «Η επίδραση της ναυτικής βίας στις έννομες σχέσεις του ιδιωτικού ναυτικού δικαίου: Το

παράδειγμα της πειρατείας». *Επιθεώρηση του Εμπορικού Δικαίου*, no. 2 (2011): 273–309.

- Ρούκουνας, Εμμανουήλ. *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο*. 4η έκδ. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη, 2021.

Ξενόγλωσσα

- Bjorge, Eirik. *The Evolutionary Interpretation of Treaties*. Oxford: Oxford University Press, 2014.
- Case Western Reserve University School of Law. *Law Over Water: Piracy and the Yemen Civil War*. Yemen Accountability Project, 2026.
- Chadwick, Mark. *Piracy and the Origins of Universal Jurisdiction: On Stranger Tides?* Leiden: Brill Nijhoff, 2019.
- Crockett, Clyde H. "Toward a Revision of the International Law of Piracy." *DePaul Law Review* 26, no. 1 (1976): 78.
- Dupuy, Pierre-Marie. "Evolutionary Interpretation of Treaties: Between Memory and Prophecy." Στο *The Law of Treaties Beyond the Vienna Convention*, επιμ. Enzo Cannizzaro, 123–137. Oxford: Oxford University Press, 2011.
- Frostad, Magne. "Piracy, Terrorism, Armed Conflict, or Armed Attack? The Protection of Merchant and Naval Vessels in the Red Sea." *German Yearbook of International Law* 67 (2024): 329–354.
- Furuya, Kentaro. "Reassessing the Definition of Piracy: The Legal Status of Houthis' Maritime Attacks." Στο *Challenges in Oceans Law and Policy: The South Pacific and Latin America*, επιμ. James Kraska, Ronán Long και Raul Pedrozo. Leiden: Brill Nijhoff, 2026.
- Grant, Thomas D. *The Recognition of States: Law and Practice in Debate and Evolution*. Westport: Praeger, 1999.
- Guilfoyle, Douglas. "Piracy off Somalia: UN Security Council Resolution 1816 and IMO Regional Counter-Piracy Efforts." *International and Comparative Law Quarterly* 57, no. 3 (2008): 690–699.

- Heintschel von Heinegg, Wolff, Robert Frau και Tassilo Singer, επιμ. *Dehumanization of Warfare: Legal Implications of New Weapon Technologies*. Cham: Springer, 2018.
- Jesus, José Luis. "Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects." *International Journal of Marine and Coastal Law* 18, no. 3 (2003): 363–400.
- Klein, Natalie. *Maritime Security and the Law of the Sea*. Oxford: Oxford University Press, 2011.
- Kraska, James. "The Law of Unmanned Naval Systems in War and Peace." *Journal of Ocean Technology* 5, no. 3 (2010).
- McKenzie, Simon. "When Is a Ship a Ship? Use by State Armed Forces of Uncrewed Maritime Vehicles and the United Nations Convention on the Law of the Sea." *Melbourne Journal of International Law* 21, no. 2 (2020): 373.
- McLaughlin, Rob. "Unmanned Naval Vehicles and the Law of Naval Warfare." Στο *New Technologies and the Law of Armed Conflict*, επιμ. Hitoshi Nasu και Robert McLaughlin. The Hague: T.M.C. Asser Press, 2014.
- Mejia, Maximo Q., Jr., Chie Kojima και Mark Sawyer, επιμ. *Piracy at Sea*. Berlin: Springer, 2013.
- Murphy, Sean D. "Democratic Legitimacy and the Recognition of States and Governments." *International and Comparative Law Quarterly* 48, no. 3 (July 1999): 545–581.
- Nußberger, Benjamin. "Military Strikes in Yemen in 2015: Intervention by Invitation and Self-Defence in the Course of Yemen's 'Model Transitional Process.'" *Journal on the Use of Force and International Law* 4, no. 1 (2017): 110–134.
- Pavlopoulos, Niko. *The Identity of Governments in International Law*. Oxford: Oxford University Press, 2024.
- Pedrozo, Raul (Pete). "Protecting the Free Flow of Commerce from Houthi Attacks off the Arabian Peninsula." *International Law Studies* 103 (2024): 49–73.

- Petrig, Anna. "Autonomous Offender Ships and International Maritime Security Law." Στο *Autonomous Ships and the Law*, επιμ. Henrik Ringbom, Erik Røsæg και Trond Solvang, 23–55. London: Routledge, 2020.
- Polere, Pascal. "La piraterie maritime aujourd'hui." *Le droit maritime français*, no. 659 (2005): 387–404.
- Ruys, Tom, και Luca Ferro. "Weathering the Storm: Legality and Legal Implications of the Saudi-Led Military Intervention in Yemen." *International and Comparative Law Quarterly* 65, no. 1 (2016): 61–98.
- Shaw, Malcolm N. *International Law*. 8η έκδ. Cambridge: Cambridge University Press, 2017.
- Talmon, Stefan. "Recognition of the Libyan National Transitional Council." *ASIL Insights* 15, no. 16 (2011). https://www.asil.org/insights/volume/15/issue/16/recognition-libyan-national-transitional-council.
- Wong, Isabella. "Authority to Consent to the Use of Force in Contemporary International Law: The Crimean and Yemeni Conflicts." *Journal on the Use of Force and International Law* 6, no. 1 (2019): 52–78.
- Zar, Mickey. "Piracy: A Treasure Box of Otherness." *European Journal of International Law* 31, no. 4 (2020): 1401–1428. https://doi.org/10.1093/ejil/chaa084.

Άρθρα

- *Al Jazeera*. "US Sinks Houthi Boats in the Red Sea: How Did the Fight Unfold?" 01.01.2024. https://www.aljazeera.com/news/2024/1/1/us-sinks-houthi-boats-in-the-red-sea-how-did-the-fight-unfold.
- *Associated Press*. "Iran Is 'Directly Involved' in Yemen Houthi Rebel Ship Attacks, US Navy's Mideast Chief Tells AP." 22.01.2024. https://apnews.com/article/us-navy-houthi-attacks-red-sea-shipping-iran-8e55669e4d18cbc7007654640fa5fdc1.

- Jones, Lora. "BP Pauses All Red Sea Shipments after Rebel Attacks." *BBC News*, 18.12.2023. https://www.bbc.com/news/business-67748605.
- Kanno-Youngs, Zolan, Tyler Pager, Katie Rogers και David E. Sanger. "Trump Interview: Power and Morality." *New York Times*, 08.01.2026. https://www.nytimes.com/2026/01/08/us/politics/trump-interview-power-morality.html.
- Ranslemm, Corey. "Houthi Hijacking in the Red Sea: A Disturbing Escalation." *Hellenic Shipping News*, 15.12.2023. https://www.hellenicshippingnews.com/houthi-hijacking-in-the-red-sea-a-disturbing-escalation/.
- *Reuters*. "Seized Galaxy Leader Ship in Yemen's Hodeidah Port Area – Owner." 20.11.2023. https://www.reuters.com/world/middle-east/seized-galaxy-leader-ship-yemens-hodeidah-port-area-owner-2023-11-20/.
- *Seatrade Maritime News*. "Red Sea Crisis Rerouting Adding Up to $300,000 in Fuel Costs." 20.03.2024. https://www.seatrade-maritime.com/bunkering/red-sea-crisis-rerouting-adding-up-to-300-000-in-fuel-costs.
- Solsvik, Terje, και Vera Eckert. "Global Shipping Firms Continue to Pause Red Sea Shipments." *Reuters*, 02.01.2024. https://www.reuters.com/world/middle-east/maersk-continues-schedule-suez-journeys-despite-houthi-attack-2024-01-02/.

Miscellaneous

- Ν 5020/2023. «Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και άλλες επείγουσες διατάξεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής». ΦΕΚ Α΄ 29/15.02.2023.
- Britannica Editors. "Privateer (ship)." *Encyclopedia Britannica*. Πρόσβαση 20.10.2026. https://www.britannica.com/technology/privateer.
- Harvard Research in International Law. "Draft Convention on Piracy, with Comment." *American Journal of International Law* 26, suppl. (1932): 739–885.

- ICC Commercial Crime Services. "Live Piracy Map." Πρόσβαση 20.10.2026. https://icc-ccs.org/map/.
- International Maritime Organization. *Outcome of the Regulatory Scoping Exercise for the Use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)*. MSC.1/Circ.1638. 03.06.2021.
- International Maritime Organization. *Protection of Vital Shipping Lanes: Sub-regional Meeting to Conclude Agreements on Maritime Security, Piracy and Armed Robbery against Ships for States from the Western Indian Ocean, Gulf of Aden and Red Sea Areas*. Note by the Secretary-General. C 102/14. 03.04.2009.
- Jenkins, John Philip. "Piracy (international law)." *Encyclopedia Britannica*. Τελευταία ενημέρωση 01.08.2026. https://www.britannica.com/topic/piracy-international-law.
- Papastavridis, Efthymios. *Red Sea Attacks and the International Response: An International Law Insight*. ELIAMEP Insights 2/2024. Athens: ELIAMEP, 2024. https://www.eliamep.gr/wp-content/uploads/2024/01/Insights-2-Red-Sea-EN.pdf.
- Shearer, I. A. "Piracy." Στο *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, επιμ. Anne Peters και Rüdiger Wolfrum. Oxford: Oxford University Press, 2008–. Τελευταία ενημέρωση Οκτώβριος 2010. https://opil.ouplaw.com/display/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1206.