ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΡΙΣΤΕΙΑΣ JEAN MONNET
ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ

JEAN MONNET EUROPEAN CENTRE OF EXCELLENCE
NATIONAL AND KAPODISTRIAN UNIVERSITY OF ATHENS

Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union

ΦΥΛΑΞΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΣΥΝΟΡΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΤΙΚΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ

Χαράλαμπος Στεφανόπουλος

ΙΟΥΝΙΟΣ 2021

Copyright 2021
ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΡΙΣΤΕΙΑΣ JEAN MONNET
ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ
Κλεομένους 22Α, 106 75 Αθήνα Τηλ. 210 7220508 Fax: 210 3617711
Email: jmcenter-athens@pspa.uoa.gr, www.jmce.gr

All rights reserved

Το Ευρωπαϊκό Κέντρο Αριστείας Jean Monnet δεν υιοθετεί πολιτικές ή άλλες θέσεις. Καταβάλλει, μάλιστα, προσπάθεια να παρουσιάζονται στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων του και στο μέτρο του δυνατού όλες οι υπάρχουσες απόψεις. Οι αναλύσεις και οι γνώμες που δημοσιεύονται σε όλες τις εκδόσεις του Ευρωπαϊκού Κέντρου Αριστείας Jean Monnet θα πρέπει να αποδίδονται αποκλειστικά στους ίδιους τους συγγραφείς και να μην θεωρούνται ότι αντιπροσωπεύουν απαραίτητα τις απόψεις του Κέντρου, του Διοικητικού Συμβουλίου του, της διεύθυνσης ή των κατά περίπτωση και καθ' οιονδήποτε τρόπο συνεργαζομένων φορέων.

The European Commission support for the production of this publication does not constitute an endorsement of the contents which reflects the views only of the authors, and the Commission cannot be held responsible for any use which may be made of the information contained therein.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ 3

1. ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ..... 6

2. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΣΑΝ ΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗΣ 14

3. MODUS OPERANDI ΤΩΝ ΔΙΑΚΙΝΗΤΩΝ..... 16

3.1 Οργανωμένα εγκληματικά δίκτυα παράνομης διακίνησης μεταναστών 17

4. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΗΣ ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΑ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗΣ 20

5. ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ 25

5.1 Ζήτημα καταγγελιών επαναπροωθήσεων στα ελληνικά σύνορα 27

6. ΑΝΑΛΗΦΘΕΙΣΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ 28

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ 31

ΠΗΓΕΣ 33

ΦΥΛΑΞΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΣΥΝΟΡΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΤΙΚΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ

Χαράλαμπος Στεφανόπουλος
Ανθυποπλοίαρχος Λιμενικού Σώματος

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η μετακίνηση των ανθρώπων αποτελεί ένα φαινόμενο τόσο παλιό όσο και η ιστορία του ανθρώπινου είδους. Οι λόγοι της μετακίνησης των ανθρώπων παραμένουν και αυτοί λίγο πολύ οι ίδιοι. Η αναζήτηση, είτε για λόγους εξαναγκασμού είτε για άλλες αιτίες, μιας καλύτερης ζωής , ή ακόμα και η αποφυγή επιδείνωσης της ζωής τους. Όμως υπάρχει μια ειδοποιός διαφορά. Συνήθως, η μετανάστευση αφορούσε μικρούς αριθμούς ανθρώπων και λάμβανε χώρα σε περιορισμένες εδαφικές επικράτειες. Ωστόσο, τους τελευταίους δύο αιώνες παρατηρείται μια εκρηκτική διεύρυνση του φαινομένου. Η μετανάστευση αφορά όχι μόνον όλο και περισσότερους ανθρώπους , αλλά σε αυτήν εμπλέκονται, όλο και περισσότερες χώρες. Ήδη, εδώ και δύο αιώνες σχεδόν, η μετανάστευση παγκοσμιοποιείται.

Η χώρα μας τα τελευταία χρόνια αντιμετωπίζει σημαντικό θέμα από την είσοδο μεταναστών, στο οποίο οφείλεται κυρίως σε εξωγενείς παράγοντες και ειδικότερα στις μεγάλες πολιτικές, κοινωνικές και οικονομικές μεταβολές που επήλθαν σε παγκόσμια κλίμακα και ιδιαίτερα σε χώρες της Ασίας και της Αφρικής.

Η εκδήλωση πολεμικών επιχειρήσεων κάθε φορά δίνει νέες διαστάσεις στο πρόβλημα αυτό, αφού θεωρείται βέβαιο ότι θα αυξηθούν τα μεταναστευτικά ρεύματα προς τις ανεπτυγμένες χώρες της Δυτικής Ευρώπης. Η χώρα μας λόγω της γεωγραφικής της θέσης αλλά και της ιδιότητας της ως μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα εξακολουθήσει να αποτελεί σημείο διέλευσης και προορισμού των μεταναστών, με την δε κατάσταση να είναι εν εξελίξει θα κληθεί να αντιμετωπίσει το πρόβλημα αυτό με τις νέες αυξημένες διαστάσεις του.

Σε ένα διεθνές περιβάλλον που έχει χαρακτηριστεί ως ασταθές[1] και λαμβάνοντας υπόψη ότι ένας αριθμός αφικνείται σήμερα στη χώρα μας μέσω των θαλασσίων συνόρων της, το Υπουργείο

1. Θάνος Π. Ντόκος, *Αναζητώντας την ειρήνη. Μέτρα για τη διεθνή ασφάλεια και τη μη διασπορά των πυρηνικών όπλων, (*Εκδόσεις Παπαζήση, 1992), 72.

Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής δια του Λιμενικού Σώματος , το οποίο έχει την επιτήρηση και τον έλεγχο των θαλάσσιων συνόρων καλείται να αναλάβει, υπό το πρίσμα των νέων δεδομένων, ένα μεγάλο μέρος της προσπάθειας σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο για την αποτροπή διείσδυσης μεταναστών στην ελληνική επικράτεια ή μέσω αυτής σε κάποιο άλλο σημείο της Ε.Ε.. Γεννάται, λοιπόν, ο προβληματισμός πώς μεταφράζονται στην πράξη οι απαιτήσεις για την ασφάλεια των εξωτερικών συνόρων της χώρας μας. Επιτείνεται η ανάγκη θωράκισης των θαλασσίων συνόρων μας έναντι οποιασδήποτε μορφής οργανωμένου εγκλήματός;

Στο πλαίσιο του παραπάνω προβληματισμού κινείται η παρούσα εργασία. Σκοπός του παρόντος κειμένου είναι να παρουσιάσει την εξελικτική πορεία της μετανάστευσης από τη θάλασσα στη χώρα μας, την υφιστάμενη κατάσταση στα θαλάσσια σύνορα της Ελλάδος και τις αναληφθείσες ενέργειες για την αντιμετώπιση του μεταναστευτικού φαινομένου.

Στην βάση κυρίως βιβλιογραφικής έρευνας εκπονήθηκε η παρούσα εργασία. Αξιοποιήθηκαν τόσο πρωτότυπες έρευνες –μελέτες όσο και μελέτες στις οποίες γίνεται μια αποτίμηση της υπάρχουσας βιβλιογραφίας. Αξιοσημείωτο είναι δε ότι τμήμα της εργασίας προέκυψε από τη χρήση επεξεργασμένων στατιστικών δεδομένων τόσο για τις παραβιάσεις των θαλασσίων συνόρων όσο και για τις μεταναστευτικές ροές από την Τουρκία τα οποία ερμηνεύτηκαν για την εξαγωγή ανάλογων συμπερασμάτων.

Σε ότι αφορά στη διάρθρωση της εργασίας, στο πρώτο κεφάλαιο μελετάται η εξέλιξη του μεταναστευτικού φαινομένου. Η Ελλάδα όπως και οι υπόλοιπές χώρες της Νότιας Ευρώπης, έχουν αποτελέσει τόπους διαφόρων τύπων μετανάστευσης καθόλη την διάρκεια του 20^{ου} και πλέον του 21^{ου} αιώνα. Το μεταναστευτικό φαινόμενο έχει λάβει σημαντικές διαστάσεις λόγω των σημαντικών κοινωνικών και πολιτικών αλλαγών που συνέβησαν στην Βαλκανική και στην Ανατολική Ευρώπη ενώ σχετιζόμενη με την ελληνική πραγματικότητα έχει εκδηλωθεί με αντεστραμμένους όρους. Σύμφωνα με το νοτιοευρωπαϊκό ή μεσογειακό «μοντέλο» μετανάστευσης[2] στο οποίο αναφέρονται πολλοί ερευνητές η Ελλάδα από χωρά μεταναστευτικού προορισμού ιδιαίτερα τις δεκαετίες ’20-’50 έγινε χώρα υποδοχής.

Στο δεύτερο κεφάλαιο εξετάζονται οι παράγοντες που επηρέασαν την εξέλιξη της μετανάστευσης και στο τρίτο τα οργανωμένα εγκληματικά δίκτυα παράνομης διακίνησης μεταναστών. Η Ελλάδα

2.Bettio et al. *Change in care regimes and female migration: the “care drain” in the Mediterranean*, (Journal of European Social Policy, 2006) 16 (3): 271-285.

αποτελεί πύλη εισόδου των μεταναστευτικών ροών στο ευρωπαϊκό έδαφος εξαιτίας της γεωγραφικής γειτονίας της με την Τουρκία, η οποία θεωρείται χώρα υψηλού κινδύνου για την παρουσία και διέλευση μεταναστευτικών πληθυσμών ποικίλου χαρακτήρα και εθνοτικής προέλευσης. Ταυτόχρονα, αποτελεί την πρώτη χώρα της Νοτιοανατολικής Ευρώπης με χερσαία σύνδεση με τον ευρωπαϊκό χώρο ενώ κείται έναντι χωρών της Βόρειας Αφρικής (Αίγυπτο - Λιβύη) που επίσης αποτελούν κόμβους συγκέντρωσης υποψήφιων μεταναστών προς την Ε.Ε. Αυτό μαζί με άλλους παράγοντες (γεωπολιτικούς και πολιτικοοικονομικούς) συμβάλλει καθοριστικά στη διαρκή στόχευση των νησιών του ανατολικού Αιγαίου από τα κυκλώματα παράνομης διακίνησης μεταναστών .

Το τέταρτο και πέμπτο κεφάλαιο είναι αφιερωμένο στα προβλήματα αντιμετώπισης της από θάλασσα μετανάστευσης και αντιστοίχως στα ιδιαίτερα προβλήματα του Ανατολικού Αιγαίου. Η αντιμετώπιση της από θάλασσα μετανάστευσης και γενικά η αστυνόμευση του ελληνικού θαλασσίου χώρου παρουσιάζει ιδιομορφίες και εγγενείς δυσκολίες .Το Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή επιτηρεί και ελέγχει τα εξωτερικά θαλάσσια σύνορα της Ελλάδος και κατ' επέκταση της Ε.Ε. με σκοπό τα πλοία ή σκάφη που επιχειρούν να εισέλθουν στα εθνικά χωρικά ύδατα να εντοπίζονται και να αποτρέπεται κάθε μη-εξουσιοδοτημένη απόπειρα διέλευσης των θαλασσίων συνόρων.

Τέλος το έκτο κεφάλαιο συνοψίζει τα συμπεράσματα που προκύπτουν από το σύνολο των κεφαλαίων της παρούσης εργασίας.

Εν κατακλείδι, χρειάζεται να υπογραμμιστεί ότι διατρέχοντας κανείς την εν λόγω εργασία, θα πρέπει να λάβει σοβαρά υπόψη τον παράγοντα «covid -19» με την έξαρση της πανδημίας και σε συνδυασμό με τα μέτρα επαυξημένης επιτήρησης ως καταλυτικής σημασίας για την ανατροπή πολλών από όσων γράφονται. Αρκεί να σημειωθεί ότι υπάρχει μείωση των ροών προς την Ελλάδα σε ποσοστό 85%.

1. ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Το φαινόμενο της μετανάστευσης που αποτελεί πρόβλημα για τα περισσότερα μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, παρατηρείται και στη χώρα μας, δεδομένης της γεωγραφικής της θέσης , της ιδιομορφίας των συνόρων της και της πολιτικής, οικονομικής και κοινωνικής κατάστασης που επικρατεί στις γείτονες χώρες. Η μετανάστευση αποτελεί ένα παγκόσμιο , διαρκώς μεταβαλλόμενο φαινόμενο και μία από τις μεγαλύτερες προκλήσεις του αιώνα μας.[3]

Η θέση της στην Βαλκανική χερσόνησο και η γειτνίαση της με τις χώρες της Μέσης Ανατολής , της Βόρειας Αφρικής και του Εύξεινου Πόντου την καθιστά ταυτόχρονα σταθμό στα δρομολόγια που συνήθως ακολουθούν οι μετανάστες για να μεταβούν στον πλούσιο «Βορρά», ενώ η ιδιότητα της ως μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθιστά και την ίδια ελκυστική για μόνιμη εγκατάσταση και εργασία.

Μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 1980 η από θάλασσα μετανάστευση περιοριζόταν κατά βάση σε μικρό αριθμό Κούρδων προσφύγων και Τούρκων καταδιωκόμενων , που διαπεραιώνονταν από τις τούρκικες ακτές στα νησιά του ανατολικού Αιγαίου με μικρά πλωτά μέσα. Επιπροσθέτως, αρκούνταν σε ελάχιστους ομογενείς Βορειοηπειρώτες που με αυτοσχέδια πλωτά μέσα ή ακόμα και κολυμπώντας διαπεραιώνονταν στην Κέρκυρα. Τέλος, σε μερικές δεκάδες Αφροασιάτων που λιποτακτούσαν από τα πλοία των οποίων ήταν πλήρωμα και παρέμεναν παράνομα στην χώρα.

Μετά την κατάρρευση της Σοβιετικής Ένωσης και των κομμουνιστικών καθεστώτων της Βαλκανικής, τις επιχειρήσεις κατά των Κούρδων στην Τουρκία, την σκλήρυνση του καθεστώτος του Σαντάμ Χουσεΐν στο Ιράκ και τη φυγή χιλιάδων οικονομικών προσφύγων από αφροασιατικές χώρες για αναζήτηση δουλειάς, η κατάσταση μεταβάλλεται άρδην και από τα μέσα του 1991 η μετανάστευση λαμβάνει μεγαλύτερες διαστάσεις.

Περιστατικά λαθραίας αποβίβασης μεταναστών καταγράφονται στο έξης συχνότερα, ο αριθμός τους κατά περίπτωση κυμαίνεται μεταξύ 20 και 30 ατόμων, τα δε σκάφη που χρησιμοποιούνται πλέον για τις μεταφορές είναι ταχύπλοα. Παράλληλα η διαπεραίωση των λαθρομεταναστών και προσφύγων από τα τούρκικά και αλβανικά παράλια προς τα νησιά του ανατολικού Αιγαίου, την

3. Ηρα Έκμε- Πουλοπούλου, *Η μεταναστευτική πρόκληση*,(Εκδόσεις Παπαζήση 2007), 37 .

Κέρκυρα και τις ακτές της Θεσπρωτίας οργανώνεται και εκτελείται από οργανωμένους σε κύκλωμα μεταφορείς.

Οι μετανάστες ως επί το πλείστων προέρχονται από την Τουρκία, και είναι κατά κύριο λόγο Ιρακινοί Τουρκικής υπηκοότητας , Ιρανοί, Πακιστανοί ή άλλοι Ασιάτες ενώ κάποιο διάστημα υπήρξαν και Αφρικανοί από την Ρουάντα. Οι παραπάνω συγκεντρώνονται σε στρατόπεδα της Κεντρικής και νότιας Τουρκίας και προωθούνται δια των κυρίων οδικών αξόνων προς τα δυτικά και νοτιοδυτικά λιμάνια της χώρας αυτής και στην συνέχεια με πλωτά μέσα προς τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου.

Στην όλη αυτή διαδικασία κατά πάσα πιθανότητα, κυρίαρχο ρόλο διαδραματίζουν οργανωμένα κυκλώματα διακίνησης μεταναστών με την ανοχή και ενδεχομένως με την βοήθεια των κατά τόπους Αρχών. Είτε είναι μέλη ευρύτερων κυκλωμάτων , είτε αναλαμβάνουν να μεταφέρουν μόνοι τους παράτυπους μετανάστες σε ελληνικό έδαφος.[4]

Με την πάροδο του χρόνου αρχίζουν να καταγράφονται και περιστατικά μεταφοράς μεταναστών με θαλαμηγά σκάφη από τις δυτικές τούρκικες ακτές προς την ηπειρωτική Ελλάδα των οποίων ο αριθμός κατά περίπτωση κυμαίνεται μεταξύ 30 και 40 ατόμων.

Παράλληλα εμφανίζεται η οργανωμένη μεταφορά Αφροασιάτων με αλιευτικά σκάφη και φορτηγά πλοία στα ενδότερα παράλια της ηπειρωτικής Ελλάδας αλλά και της νότιας Κρήτης με αφετηρία περιοχές του Λιβνου, της Συρίας ,της κατεχόμενης Κύπρου , της νοτιοανατολικής Τουρκίας και χωρών Εύξεινου Πόντου. Επίσης από τα τέλη του 1999 αρχίζει η καταγραφή περιστατικών κατά τα οποία εντοπίζονται πλοία και συλλαμβάνονται μετανάστες κατά την διέλευση τους μέσω των ελληνικών χωρικών υδάτων με προορισμό όπως δηλώνουν άλλες ευρωπαϊκές χώρες της Μεσογείου και κυρίως την Ιταλία.

Από τα μέσα του 2011 και μέχρι το 2015 πλέον των παραδοσιακών χωρών της Ασίας, οι γεωπολιτικές εξελίξεις στις χώρες άμεσης γειτνίασης (Β. Αφρική, Εγγύς & Μέση Ανατολή) δημιούργησαν και συνεχίζουν να τροφοδοτούν ισχυρές μεταναστευτικές ροές[5] στην Κεντρική Μεσόγειο και τα χερσαία σύνορα και από τον Αύγουστο 2012 στα ανατολικά θαλάσσια σύνορά μας.

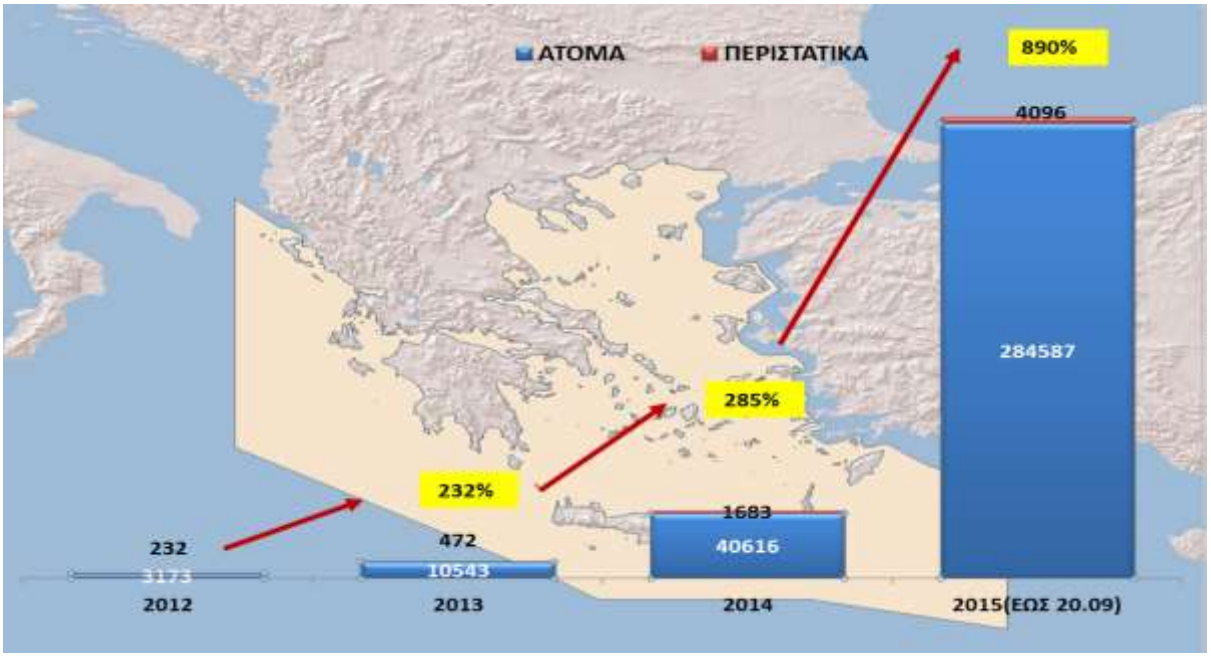
4. Κων/νος Κανελόπουλος και άλλοι.,*Παράνομοι μετανάστες στην Ελλάδα: Κρατικές πολιτικές, τα χαρακτηριστικά και η οικονομική τους θέση*, (Εκδόσεις κεντρο προγραμματισμού και οικονομικών ερευνών –Εθνικός κόμβος επαφής του ΕΜΝ ,2007), 18.

5. Panayiotis Tsakonas et al , *European Approaches to illegal Migration in the Mediterranean: An Overall Assesment*, (Hellenic Studies/Etudes Helleniques, Vol.21, No. 1, Spring 2013), 19.

Έτος –ορόσημο το 2015 για το μεταναστευτικό φαινόμενο στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Είναι το χρονικό σημείο εκείνο όπου εκδηλώθηκαν με τρόπο εκρηκτικό τα αδιέξοδα της πολιτικής που ακολουθούσε η Ευρώπη για την μετανάστευση. Η μαζική εισροή προσφύγων σε ελληνικό - ευρωπαϊκό έδαφος είχε σαν αποτέλεσμα την παρ'ολίγο «κατάρρευση» του ευρωπαϊκού συνόρου και έθεσε μια νέα αμφισβήτηση του ευρωπαϊκού πολιτικού εγχειρήματος.

Μία από τις βασικές προκλήσεις για τη χώρα μας σε καθημερινό επίπεδο αποτελούν οι μικτές μεταναστευτικές δια θαλάσσης ροές υπηκόων τρίτων χωρών που στην πλειοψηφία τους διέρχονται τη χώρα μας με τελικό προορισμό άλλες Ευρωπαϊκές χώρες.

Η προαναφερόμενη μετατόπιση των ροών στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο αποτυπώνεται στο κάτωθι γράφημα εντοπισμού των παράτυπα εισερχομένων μεταναστών μέσω των θαλασσίων συνόρων για τα έτη 2012-2015.



Πηγή: Περιστατικά που καταχωρήθηκαν στην εφαρμογή JORA και έχουν επικυρωθεί από το FSC.

Στη Συρία συνεχίζει να μαίνεται ο εμφύλιος πόλεμος που σπρώχνει μεγάλο μέρος του παραγωγικού πληθυσμού της εκτός των συνόρων της. Το ίδιο αποτέλεσμα έχει η κλιμακούμενη αναταραχή στο Αφγανιστάν εξαιτίας τόσο της απόσυρσης των αμερικανικών στρατευμάτων από τη χώρα όσο και η αυξανόμενη βία από τους Ταλιμπάν, που επανήλθαν στην εξουσία το φθινόπωρο του 2021. Στην εύθραυστη αυτή κατάσταση, οι χώρες της Β. Αφρικής, με εξαίρεση την Αίγυπτο, έρχονται να συντηρήσουν το κλίμα αβεβαιότητας. Η πολιτική κατάσταση στη Λιβύη

γίνεται ολοένα και πιο ασταθής με τη διαφθορά και τη βία να υπονομεύουν οποιαδήποτε προσπάθεια ειρήνευσης. Στα παραπάνω είναι ανάγκη να συνυπολογίσουμε και την απειλή των ακραίων τζιχαντιστικών οργανώσεων που σχετίζονται με την τρομοκρατία[6]με έδρα τη Συρία και Ιράκ, η δράση των οποίων χαρακτηρίζεται από ωμές πράξεις «θρησκευτικής» βίας κατά των «απίστων του Ισλάμ» κυρίως των παραπάνω χωρών, έχοντας επιστρατεύσει πολλούς ριζοσπαστικοποιημένους Ευρωπαίους μουσουλμάνους δεύτερης και τρίτης γενιάς . Η εξάπλωση τους ωθεί μεγάλο αριθμό ατόμων σε εσωτερική αλλά και εξωτερική εκτόπιση.

Η Ελλάδα ευρισκόμενη στα νότιο-ανατολικά σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης , οφείλει να διαφυλάττει το περιβάλλον ελευθερίας, ασφάλειας και δικαιοσύνης, τις αξίες και τα ιδανικά που απορρέουν από αυτό καθώς και να λαμβάνει όλα τα μέτρα δράσεις για τον σκοπό αυτό. Είναι προφανές ότι το φαινόμενο αυτό δεν είναι ένα αμιγώς αστυνομικής φύσεως ζήτημα, πολύ δε περισσότερο ότι άπτεται του ενδιαφέροντος του συνόλου των Κρατών-Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης που υφίστανται τις συνέπειές του. Ως αποτέλεσμα των προαναφερθέντων δυσμενών γεωπολιτικών εξελίξεων 858.521 μετανάστες εισήλθαν το 2015 στην Ευρώπη μέσω των ανατολικών θαλασσίων συνόρων της χώρας μας, αριθμός που τους τέσσερις πρώτους μήνες του 2016 έχει ανέλθει στους 153.816 μετανάστες.

Επιπροσθέτως , η φύση των μεταναστευτικών ροών συνέβαλλε περαιτέρω στην δυσλειτουργική διαχείριση του φαινομένου.[7]Το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ κλήθηκε να αντιμετωπίσει το πρώτο 4μηνο του 2016 τις εξαπλάσιες ροές σε σύγκριση με το αντίστοιχο διάστημα του 2015.

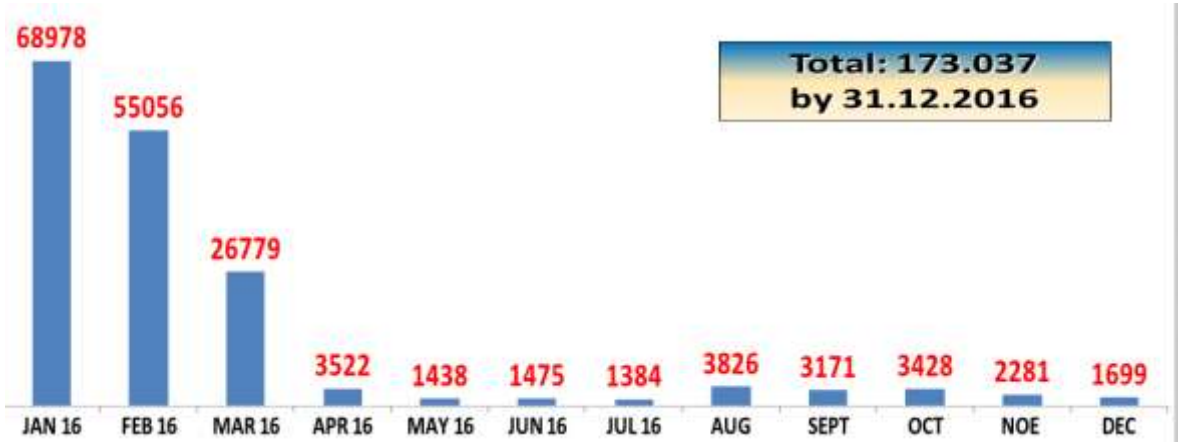
Στο πλαίσιο αυτό, το ανθρωπιστικό έργο του ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. αξίζει ιδιαίτερης μνείας με τους αριθμούς των διασωθέντων μεταναστών να ανέρχονται σε 103.372 κατά το 2015 και 46.114 το πρώτο τετράμηνο του 2016.

Επιπρόσθετα και κατ' εφαρμογή των συμπερασμάτων του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου (17-18/03/2016) και της συναφθείσας Κοινής Δήλωσης Ε.Ε.-Τουρκίας (Μάρτιος 2016), σημειώνεται η έναρξη την 4^{η} Απριλίου 2016 των διαδικασιών επανεισδοχής, μέσω των οποίων από τους λιμένες ή αεροδρόμια νήσων ανατολικού Αιγαίου αναχώρησαν προς την γείτονα χώρα 801 πολίτες διαφόρων τρίτων χωρών..

6.Συμφωνά με την Ετησία Έκθεση του Συμβουλίου προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με τις κύριες πτυχές και τις βασικές επιλογές της ΚΕΠΠΠΑ, 2008 « Η τρομοκρατία συνεχίζει να αποτελεί μεγάλη απειλή για την παγκόσμια ασφάλεια και σοβαρή πρόκληση για την Ε.Ε., καθώς επηρεάζει άμεσα τη ζωή και την ασφάλεια των Ευρωπαίων πολιτών και προπάντων επειδή ομάδες εγχώριας προέλευσης έχουν αρχίσει να παίζουν ολοένα μεγαλύτερο ρόλο στο εσωτερικό της Ευρώπης»

7.Cecilia Menjivar, Marie Ruiz, Immanuel Ness, *The oxford Handbook of Migration Crises*, (NY: Oxford University Press, 2019), 239.

Μετά την προαναφερθείσα Κοινή Δήλωση της ΕΕ-Τουρκίας και το παράλληλο κλείσιμο της βαλκανικής χερσαίας οδού σημειώθηκε μια αξιοσημείωτη μείωση των ροών προς τα ελληνικά νησιά. Ωστόσο δεδομένου ότι η Συμφωνία προβλέπει την παραμονή των μεταναστών και την μη περαιτέρω μεταφορά τους στην ελληνική ενδοχώρα, εκείνο το διάστημα παρατηρείται μια τάση για την απευθείας μεταφορά τους από τα εγκληματικά δίκτυα από την Τουρκία προς την Ιταλία.

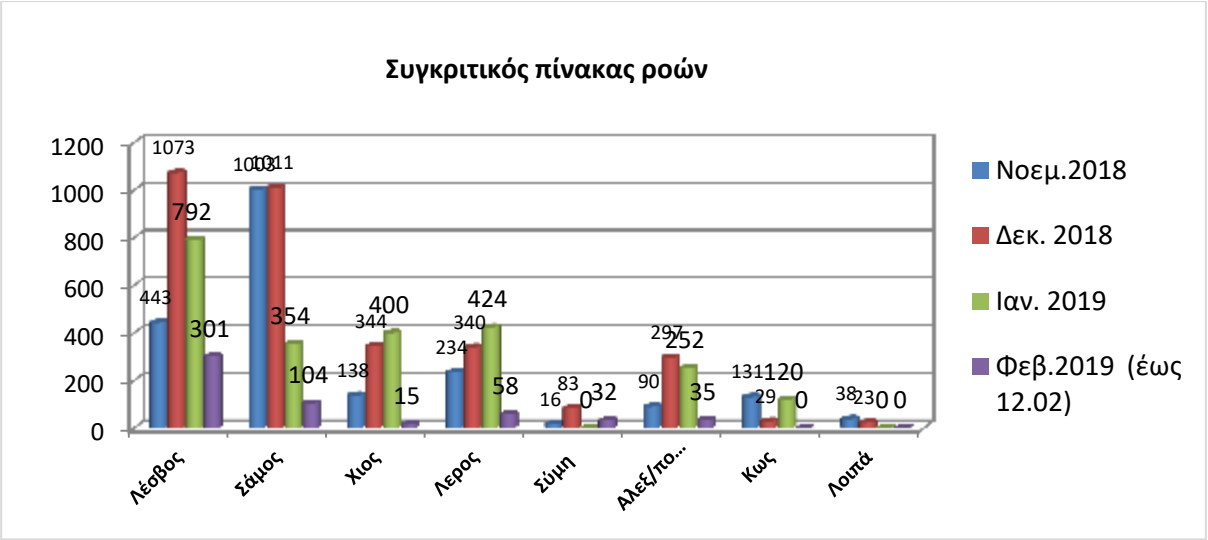


Πηγή: Δεδομένα που καταχωρήθηκαν στην εφαρμογή JORA και έχουν επικυρωθεί από το FSC.

Κατά το 2018, οι μεταναστευτικές ροές προς την Ελλάδα επιβεβαιώνουν την μεγάλη ζήτηση

της διαδρομής ανάμεσα στους υποψηφίους μετανάστες, οι οποίοι αξιοποιώντας την ευκολία λήψης τουρκικής θεώρησης εισόδου (visa) και τη γεωγραφική γειτονία της με χώρες καταγωγής τους, τη χρησιμοποιούν ως ενδιάμεσο σταθμό πριν την απόπειρα εισόδου σε ευρωπαϊκό έδαφος. Συγκεκριμένα, κατά το 2018 αφίχθηκαν μέσω του ανατολικού διαδρόμου 34.335 μετανάστες καταγράφοντας μια αύξηση της τάξης του 11% (30.907 μετανάστες) σε σχέση με το 2017. Παρά την αποτρεπτική δράση των Τουρκικών Αρχών και τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες, η μεταναστευτική πίεση είναι αυξημένη συγκριτικά με τους αντίστοιχους μήνες του προηγούμενου έτους. Αναλυτικότερα παρατίθενται τα κάτωθι στοιχεία:

- Κατά το Δεκέμβριο 2018 οι αφίξεις μεταναστών από την Τουρκία αυξήθηκαν κατά 53% σε σχέση με το Νοέμβριο 2018. Τον Ιανουάριο 2019 οι ροές μειώθηκαν κατά 32% σε σχέση με τον τελευταίο μήνα του 2018.
- Η διασπορά των περιστατικών παρουσιάζει ανά μήνα διαφοροποιήσεις, όπως αποτυπώνεται στο κάτωθι διάγραμμα.



Πηγή:Δεδομένα από την_ εφαρμογή JORA και έχουν επικυρωθεί από το FSC.

Η Λέσβος παραδοσιακά αποτελεί το νησί που βάλλεται περισσότερο από τα κυκλώματα και δέχεται τις περισσότερες ροές.

Η πίεση που σημειώθηκε στον νομό Έβρου, κατα μήκος του ποταμού πήρε ανησυχητικές διαστάσεις το Δεκέμβριο 2018 και Ιανουάριο 2019. Οι ροές μέχρι το τέλος του ίδιου έτους δείχνουν μια πιο ήπια στόχευση της περιοχής από τα κυκλώματα, που είναι χρήσιμο να συνεκτιμηθεί και με την αποτρεπτική δράση της Τουρκικής Ακτοφυλακής στην περιοχή.

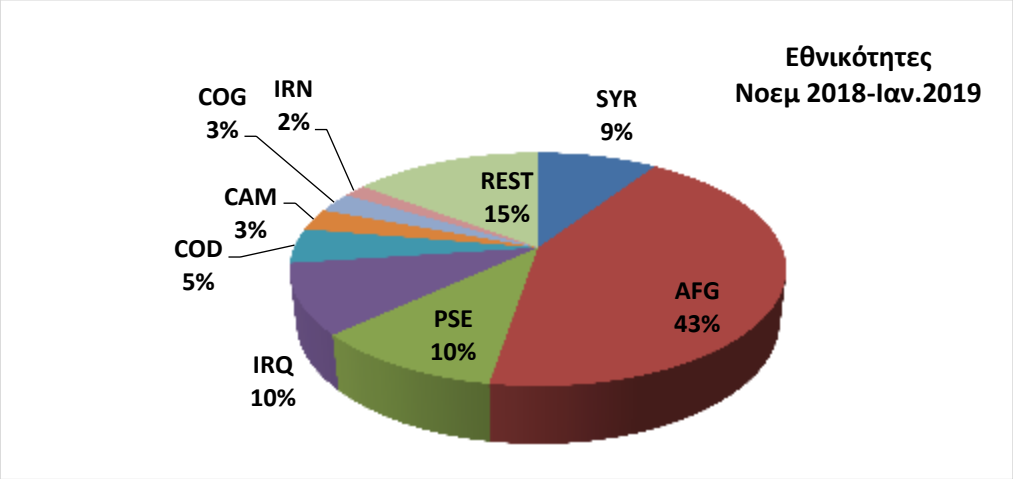
Οι αφίξεις στη Σάμο μειώθηκαν κατακόρυφα, κυρίως, κατά το τρέχον διάστημα σε σύγκριση ειδικά με τις πολυάριθμες αφίξεις του Νοεμβρίου και Δεκεμβρίου 2018.

Γα την ίδια χρονική περίοδο νοτιότερα του Ανατολικού Αίγαιου και συγκεκριμένα πλησίον της νήσου Λέρου μεγάλες ομάδες μεταναστών, κυρίως Παλαιστινίων, καταφθάνουν και στην περιοχή της νήσου Φαρμακονησίου. Η χρήση υπεράριθμων φουσκωτών λέμβων χωρίς έμπειρο χειριστή καθιστά το ταξίδι τους επικίνδυνο δεδομένης και της παρουσίας πολλών παιδιών ανάμεσα στους μετακινούμενους.

Αυξανόμενη ήταν και η ροή μεταναστών προς την Χίο, η οποία όμως κατα τον Νοέμβριο και Δεκέμβριο του 2018φαίνεται να υποχωρεί.

Γενικά, οι παραπάνω αφίξεις πολιτών τρίτων χωρών δεν παρουσιάζουν ιδιαίτερο επιχειρησιακό ενδιαφέρον καθώς η πλειοψηφία τους αφορά μετακινήσεις με φουσκωτές λέμβους άνευ διακινητή.

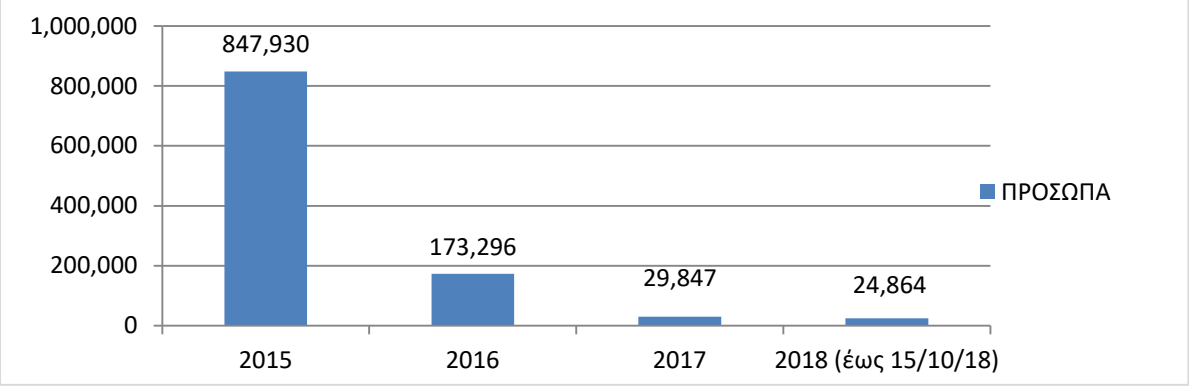
Αναφορικά με την ιθαγένεια , το κάτωθι γράφημα οπτικοποιεί τα επιμέρους μερίδια αφιχθέντων στο Ανατολικό Αιγαίο εκείνη την περίοδο:



Πηγή: Δεδομένα από την εφαρμογή JORA και έχουν επικυρωθεί από το FSC.

Ιδιαίτερα παρατηρείται ότι η πλειοψηφία των Αφγανών καταφθάνουν στη Λέσβο και στον νομό Έβρου ενώ οι Παλαιστίνιοι καταγράφονται κυρίως στη Λέρο και δευτερευόντως στην Χίο. Οι Ιρακινοί και οι Σύριοι κατευθύνονται στα ίδια νησιά, ήτοι στη Σάμο, Λέρο, Κω και Χίο. Αντίθετα, οι Αφρικανοί προτιμούν τη Σάμο και τελευταία κατεγράφη ικανός αριθμός και στη Χίο.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΤΙΚΩΝ ΡΟΩΝ ΕΙΣΟΔΟΥ ΑΠΟ ΤΟΥΡΚΙΑ

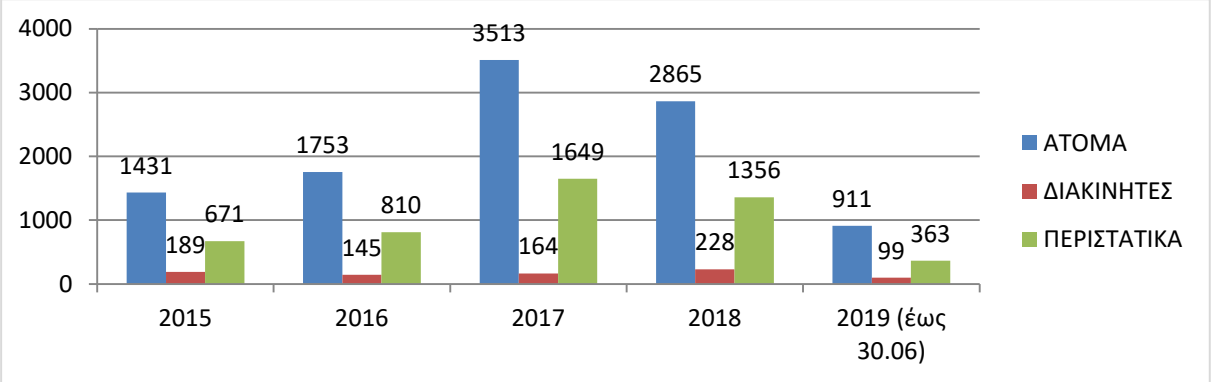


Πηγή: Δεδομένα από την εφαρμογή JORA και έχουν επικυρωθεί από το FSC.

Το ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ ελέγχει ταυτόχρονα και την παράνομη διέλευση πολιτών τρίτων χωρών από τα ελληνικά θαλάσσια σύνορα αποτρέποντας μεταναστευτικές ροές/κινήσεις που διέρχονται τον ελληνικό θαλάσσιο χώρο από την Τουρκία με κατεύθυνση την Ιταλία, είτε ξεκινούν από περιοχές

της Δυτικής Ελλάδας με προορισμό τις ιταλικές ακτές. Επίσης, γίνονται προσπάθειες εντοπισμού αποπειρών παράνομης εξόδου υπηκόων τρίτων χωρών μέσω ακτοπλοϊκής σύνδεσης Ελλάδας και Ιταλίας. Το φαινόμενο αποτυπώνει συνοπτικά ο παρακάτω πίνακας:

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΟΠΕΙΡΑΣ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΣΥΝΟΡΩΝ [ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ]



Πηγή: Δεδομένα από την εφαρμογή JORA και έχουν επικυρωθεί από το FSC.

Αναφορικά με τις μεταναστευτικές ροές από τα τουρκικά παράλια, σημειώνεται ότι για το έτος 2019 η Ελλάδα δέχθηκε 97% περισσότερες παράτυπες αφίξεις δια των θαλασσίων συνόρων σε σχέση με το έτος 2018, ήτοι συνολικά 64.790 άτομα κυρίως Αφγανικής, Συριακής, Ιρακινής και Αφρικανικής καταγωγής. Η αυξητική τάση συνεχίστηκε και κατά τους δύο πρώτους μήνες του 2020, με τις ημερήσιες αφίξεις να αγγίζουν τα 100 άτομα, παρά την χειμερινή περίοδο. Ανησυχητική εξέλιξη αποτέλεσε η μεγάλη κινητικότητα μεταναστών προς τα ελληνοτουρκικά χερσαία σύνορα και τα τουρκικά παράλια το τριήμερο 28.02-01.03.2020. Το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. παρακολουθώντας στενά την ενθάρρυνση μετακίνησης και αναστολή συγκράτησης των μεταναστευτικών ροών από τις τουρκικές αρχές, προέβη στις δέουσες ενέργειες για την προστασία των εθνικών και ευρωπαϊκών συνόρων και τη διασφάλιση αποτελεσματικής επιχειρησιακής ανταπόκρισης στο Ανατολικό Αιγαίο.

Ήταν γεγονός ότι τα μέλη κράτη δεν έδειξαν όλα τον ίδιο βαθμό συμπαράστασης στην διαχείριση της κρίσης, συγκεκριμένα ο πρόεδρος της Ευρωπαικής Επίτροπης Jean- Claude Junker παρατήρησε « Το πεδίο στο οποίο σαφώς η Ευρώπη δεν παρουσιάζει ικανοποιητικές επιδόσεις είναι η από κοινού επίδειξη αλληλεγγύης έναντι των προσφύγων που έχουν φτάσει στο έδαφος

μας… η Ιταλία, η Ελλάδα και η Ουγγαρία δεν είναι δυνατόν να εγκαταλειφθούν στην προσπάθεια τους να αντιμετωπίσουν αυτή την πρόκληση.»[8]

Η έξαρση της πανδημίας Covid-19 και η λήψη μέτρων για τη μη εξάπλωση της συνέβαλαν καθοριστικά στην μείωση των ροών προς την Ελλάδα σε ποσοστό 85% κατά το 2020 σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο. (2019: 64.797, 2020: 9904). Συνολικά , το 2020 κατεγράφησαν 9.904 μετανάστες, προερχόμενοι κυρίως από Αφγανιστάν, Συρία, Κονγκό, Σομαλία, κ.α.

Τέλος, κατά το πρώτο δίμηνο του 2021 μέχρι σήμερα (Ιούνιος 2021) οι ροές είναι εξαιρετικά μειωμένες. Από την αρχή του έτους το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ έχει καταγράψει 336 αφίξεις στην πλειοψηφία τους Σομαλών και Αφγανών υπηκόων και έχει αποτρέψει την είσοδο σε περισσότερους από 650 υπηκόους τρίτων χωρών.

2. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΣΑΝ ΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗΣ

Το μεταναστευτικό φαινόμενο είναι αδιάσπαστα συνδεδεμένο με την ανθρώπινη δραστηριότητα. Η εκάστοτε ιστορική περίοδος και η διαφορετική τοποθεσία διαφοροποιούν τους παράγοντες που οδηγούν τους ανθρώπους στο να μετακινούνται. Ως εκ τούτου, πρέπει να αναζητηθούν τόσο στις χώρες καταγωγής όσο και στις χώρες υποδοχής οι παράγοντες που οδηγούν στο φαινόμενο της μετανάστευσης.

Οι παράγοντες που επηρέασαν θετικά την εξέλιξη του φαινομένου αυτού σχετίζονται τόσο με ευρύτερους οικονομικούς[9] και κοινωνικούς όσο και με συντελεστές που έχουν να κάνουν με το προφίλ της περιοχής και με τα προσωπικά χαρακτηριστικά των ατόμων που μετακινούνται.

Τα αίτια της μετανάστευσης είναι πολύμορφα και ποικίλα. Η κατάρρευση της οικονομίας πολλών χωρών και η εξαθλίωση των υπηκόων τους, που στερούνται και των πλέον βασικών αγαθών, για την επιβίωση τούς[10]. Καθημερινά, γινόμαστε μάρτυρες φρικτών καταστάσεων όπου μικρά παιδιά πεθαίνουν από έλλειψη νερού και μόνο.

8. European Commission-Press release, *Meeting on the Western Balkans Migration Route: Leaders Agree on 17-point plan of action*, (Brussels, 2015) 1-3.

9.Λουκία Μ. Μουσούρου , *Μεταναστευση και μεταναστευτική πολίτική στην Ελλαδα και στην Ευρώπη*, (εκδόσεις Gutenberg, 1991), 16-17.
10.Λίνα Βεντούρα, *Ευρώπη και μεταναστεύσεις κατά τον 20ο αιώνα, (*εκδόσειςGutenberg, 2006) 86.

Συν τοις άλλοις, τοπικές και εμφύλιες συρράξεις που συνεπάγονται ομαδικές μετακινήσεις εκατομμυρίων ανθρώπων σε άλλες γειτονικές χώρες , που και αυτές με τη σειρά τους βρίσκονται σε αδυναμία να τους περιθάλψουν. Εκ παραλλήλου ανελεύθερα καθεστώτα, που με διάφορα μέτρα εξαναγκάζουν ολόκληρες φυλετικές ομάδες να εγκαταλείψουν τις εστίες τους. Είναι γνωστή σε όλους η τακτική της καταστροφής των χωριών, της δήμευσης των περιουσιών των βασανισμών κλπ που μεταχειρίζονται κάποιες χώρες, για να ξεριζώσουν από τις πατρογονικές εστίες «ενοχλητικούς» υπηκόους τους.

Τέλος στους παράγοντες αυτούς θα πρέπει να συμπεριληφθούν τα κυκλώματα των διακινητών - συγχρόνων δουλεμπόρων, που με στόχο τον παράνομο πλουτισμό εκμεταλλεύονται την επιθυμία των ανθρώπων για μια καλύτερη ζωή, τους εξωθούν στη φυγή και την αβεβαιότητα, υποσχόμενοι μια νέα «γη της επαγγελίας». Είναι δε τόσο υψηλά τα ποσά που καρπούνται οι «δουλέμποροι» που παρά τις συχνές συλλήψεις, εμφανίζονται συνέχεια νέοι.

Συμπληρωματικά του ανωτέρου είναι η αδυναμία ή η πλημμελής αστυνόμευση ή ακόμα και η ανοχή των διωκτικών Αρχών των χωρών από τις οποίες εκκινούν ή διέρχονται οι μετανάστες στην πορεία τους προς την Ελλάδα και τις άλλες αναπτυγμένες χώρες της Ευρώπης.

Πιο συγκεκριμένα η μετατόπιση των ροών στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο οφείλεται κυρίως στον αποτελεσματικότερο έλεγχο των χερσαίων εθνικών συνόρων λόγω της καλύτερης επιτήρησης από την ΕΛ.ΑΣ με την ανάπτυξη σχετικών συστημάτων και ισχυρών αστυνομικών δυνάμεων στο πλαίσιο της επιχείρησης «ΑΣΠΙΔΑ». Περεταίρω συνέδραμε η βελτίωση της συνεργασίας με τις Τουρκικές αρχές στα χερσαία σύνορα που είχε ως αποτέλεσμα την ταχεία επιστροφή των μεταναστών στην Τουρκική πλευρά και της δημιουργίας κέντρων υποδοχής σε ακριτικές μας χερσαίες περιοχές.

Αφ’ ετέρου στη μεγάλη συγκέντρωση μεταναστών που υπάρχει στην Κωνσταντινούπολη και τα παράλια της Μ. Ασίας με κέντρο τη Σμύρνη, και δευτερευόντως την Αλικαρνασσό και τη Μερσίνα λόγω:

- Της εμφύλιας σύρραξης στη Συρία και τον εκτοπισμό εκατοντάδων χιλιάδων ανθρώπων από τις εστίες τους.
- Των νέων εστιών αναταραχής στη Μέση Ανατολή (Ιράκ) και την επιδείνωση παλαιότερων (Αφγανιστάν)

- Της παύσης της επιχείρησης Mare Nostrum στη ν. Ιταλία και των αντίξοων καιρικών συνθηκών που επικρατούν στην Κεντρική Μεσόγειο που συνέβαλαν στις πολυάριθμες τραγικές απώλειες ανθρώπινων ζωών.
- Της φιλελευθεροποίησης στη χορήγηση θεώρησης (visa) από τις Τουρκικές αρχές σε πολίτες χωρών Β & Δ. Αφρικής.
- Της μεγάλης εξάπλωσης του δικτύου των τουρκικών αερογραμμών, ιδιαίτερα στις ως άνω χώρες, που εξασφαλίζει εύκολη και φτηνή συγκριτικά πρόσβαση στην Κωνσταντινούπολη.
- Της συγκριτικά πιο οικονομικής και ασφαλούς οδού πρόσβασης των παράτυπα εισερχομένων μεταναστών στην ευρωπαϊκή ήπειρο.

Στην κατ΄ ουσία μη εφαρμογή του εθνικού πρωτοκόλλου επανεισδοχής, αν και έχουν καθιερωθεί ως λιμένες επανεισδοχής η Μυτιλήνη και το Δικελί αντίστοιχα. Και τέλος στην έλλειψη συστηματικής βούλησης από την Τουρκική ακτοφυλακή για την αποτροπή παράτυπης εξόδου από τη γείτονα χώρα παρά την κατά περίπτωση συνεργασία της, ιδιαίτερα σε περιπτώσεις έρευνας-διάσωσης μεταναστών.

3. MODUS OPERANDI ΤΩΝ ΔΙΑΚΙΝΗΤΩΝ

Το διεθνές οργανωμένο έγκλημα αναπτύσσεται και κινείται σε σφαίρες παράλληλες και ανταγωνιστικές από την κοινωνία. [11]Από τα περιστατικά μεταφοράς μεταναστών που αντιμετωπίσθηκαν στα πλαίσια συγκεκριμένου επιτελικού σχεδιασμού, έχει προκύψει ότι οι διακινητές ακολουθούν τις εξής μεθόδους:

- Ο Τούρκος μεταφορέας επιβιβάζεται μαζί τους υπόλοιπους μετανάστες από τα τούρκικα παράλια με σκάφος το οποίο τους μεταφέρει στις ελληνικές ακτές όπου και τους αποβιβάζει και ακολούθως επιστρέφει στο σημείο εκκίνησης.
- Το σκάφος με τους μετανάστες, χειριζόμενο από τον Τούρκο μεταφορέα, αναχωρεί από τα τούρκικα παράλια , συνοδευόμενο από δεύτερο σκάφος, στο οποίο επιβαίνουν συνεργάτες του χειριστή. Κατά την διάρκεια του πλού ο Τούρκος χειριστής του σκάφους μεταφοράς ενημερώνει έναν ή περισσότερους μετανάστες για τον τρόπο χειρισμού του και εν συνεχεία σε κάποιο σημείο της διαδρομής συνήθως πλησίον της μεθορίου, το εγκαταλείπει και αφού επιβιβασθεί στο σκάφος

11. Θεόδωρος Π._ Παπαθεωδόρου, *Δημόσια Ασφάλεια και αντεγκληματική πολιτική-Συγκριτική προσεγγιση,* (εκδόσεις Νομικη Βιβλιοθηκη, 2005),130.

συνοδείας , διαφεύγει προς τα τουρκικά παράλια. Το σκάφος των μεταναστών συνεχίζει πλέον το πλου του προς το προκαθορισμένο σημείο αποβίβασης, χειριζόμενο από τους μετανάστες.

- Οι Τούρκοι διακινητές δεν επιβαίνουν στο σκάφος μεταφοράς των μεταναστών, αλλά εκπαιδεύουν έναν από τους μετανάστες στο χειρισμό του, ο οποίος αναλαμβάνει την πραγματοποίηση της μεταφοράς από τις τουρκικές ακτές στα ελληνικά νησιά.
- Έχουν καταγραφεί περιστατικά κατά τα οποία μετανάστες επιβιβάζονται κατά ομάδες τριών –τεσσάρων ατόμων σε μικρές φουσκωτές κωπήλατες σχεδίες οπού αναχωρούν από διάφορα σημεία των τουρκικών παράλιων ακτών και αποβιβάζονται λαθραία στα έναντι αυτών ελληνικά νησιά κατά κύριο λόγο της Σάμου, Κω και Χίου. Στην περίπτωση αυτή Τούρκοι δουλέμποροι εφοδιάζουν με τις σχεδίες αυτές τους μετανάστες, ενώ συνεργάτες τους τους προωθούν από τα νησιά προς την ηπειρωτική Ελλάδα.
- Όσο αναφορά τις περιπτώσεις μετανάστευσης με μεγάλα θαλαμηγά και αλιευτικά σκάφη ή φορτηγά πλοία στις περισσότερες από αυτές η μεταφορά οργανώνεται στη χώρα προέλευσης των μεταναστών και η αποβίβαση τους ολοκληρώνεται σε διαφορετικό συνήθως σημείο του ελλαδικού χώρου, το οποίο έχει επιλεγεί από μέλη των κυκλωμάτων που δραστηριοποιούνται στη χώρα μας με βασικό κριτήριο το δυσπρόσιτο και το απόμερο της περιοχής.

Τα πληρώματα των πλοίων συνήθως παραμένουν σ' αυτά και αφού ολοκληρώσουν τη μεταφορά επιστρέφουν και παραμένουν στις χώρες εκκίνησης μέχρις ότου βρεθεί το νέο «φορτίο».

Έχουν καταγραφεί όμως και περιπτώσεις κατά τις οποίες τα πληρώματα των σκαφών μεταφοράς κατά την διάρκεια της νύχτας και πλησίον των ελληνικών χωρικών υδάτων επιβιβάζονται σε συνοδεύουν σκάφος εγκαταλείποντας τους μετανάστες , οι οποίοι εντοπίζονται συνήθως από παραπλέοντα πλοία ή περιπολικά σκάφη του Λιμενικού Σώματος.

Στις περιπτώσεις μεταφοράς μεταναστών μέσω του ελληνικού θαλασσίου χώρου προς άλλες χώρες της Ευρώπης οι διακινητές εκκινούν από τα ίδια σημεία , εφαρμόζουν σχεδόν την ίδια μεθοδολογία και ακολουθούν πορείες είτε νότια της Κρήτης εκτός ελληνικών χωρικών υδάτων είτε μέσω του Αιγαίου πελάγους συνήθως υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες και μακριά από τις ελληνικές ακτές.

3.1 Οργανωμένα εγκληματικά δίκτυα παράνομης διακίνησης μεταναστών

Το οργανωμένο έγκλημα που ορίζεται ως «κάθε επιχείρηση η ομάδα ατόμων που εμπλέκεται σε διαρκή παράνομη δραστηριότητα, η οποία έχει ως πρωταρχικό σκοπό την απόκτηση κερδών

ανεξάρτητα από τα εθνικά σύνορα» [12] αποτελεί σοβαρή απειλή για την δημοκρατία, τα ανθρώπινά δικαιώματα και το κράτος δικαίου επειδή διεισδύει, μολύνει και διαφθείρει τη δομή των κυβερνήσεων, των νόμιμων εμπορικών και χρηματοοικονομικών επιχειρήσεων και της κοινωνίας σε όλα τα επίπεδα[13].

Γενικά, τα εγκληματικά κυκλώματα παράνομης διακίνησης μεταναστών αποτελούν οργανωμένους σχηματισμούς ατόμων με αυστηρή ιεραρχία και καθορισμένους ρόλους. Η ηγετική ομάδα εδράζεται συνήθως σε τρίτη χώρα εξασφαλίζοντας αφενός το μη εντοπισμό τους από τις ευρωπαϊκές αστυνομικές αρχές (δεδομένης της διαρκούς ανταλλαγής πληροφοριών με εξελιγμένα πληροφοριακά συστήματα) αφετέρου την καλύτερη οργάνωση των πολύπλοκών προετοιμασιών που απαιτούν οι παράνομες μετακινήσεις που ξεκινούν από την χώρα διέλευσης όπως η Τουρκία ή η Λιβύη.

Ανώτερα στελέχη των κυκλωμάτων των διατηρούν ισχυρούς δεσμούς με τις ευρωπαϊκές χώρες προς και από των οποίων ταξιδεύουν συχνά δεδομένης της κατοχής άδειας διαμονής ή και διαβατήριου κάποιας από αυτές, όπως έχει επιβεβαιωθεί από ιστορικά δεδομένα. Τα κυκλώματα διαθέτουν άτομα –ομοεθνείς των υποψηφίων μεταναστών που τους προσεγγίσουν κατά την άφιξη τους στο τουρκικό έδαφος και τους παρουσιάζουν τις υπηρεσίες τους. Οι επιλογές παράνομης μετάβασης στο ελληνικό έδαφος που έχουν αναφερθεί από τους ίδιους τους μετανάστες είναι κάτωθι:

α) η διέλευση των ελληνοτουρκικών χερσαίων συνόρων

β)η μετάβαση δια θαλάσσης σε νησιά του ανατολικού Αιγαίου

γ)η απευθείας μετάβαση δια θαλάσσης προς την ενδοχώρα

δ)η απευθείας μετάβαση δια θαλάσσης στις ιταλικές ακτές

Οι δύο πρώτες καταλαμβάνουν χοντρικά το 90% των συνολικών περιπτώσεων ενώ οι άλλες δύο είναι ακριβές και σπανιότερες επιλογές.

Για τη μετάβαση τους στα νησιά του ανατολικού Αιγαίου, ο τρόπος δράσης των διακινητών παρουσιάζει παρεμφερή χαρακτηριστικά. Συγκεκριμένα, οι φουσκωτές λέμβοι (8μ.) αποτελούν το βασικό μέσο μεταφοράς μεγάλων ομάδων υπηκόων τρίτων χωρών (έως 55 άτομα). Ο χειρισμός

12. Υ.Δ.Τ./Α.Ε.Α./Κ.Α./Δ.Δ.Α./ΚΕ.ΣΥ.ΔΕ.Π.-*Έκθεση για το οργανωμένο έγκλημα στην Ελλάδα έτους 2011*, (Ανοικτή Έκδοση, Αθήνα, Μαρτιος 2013), 4-5.
13. ΕΕ C 220 της 15.07.1998, *Προενταξιακό σύμφωνο κατά του οργανωμένου εγκλήματος μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαικής Ένωσης και των υποψηφίων χωρών της κεντρικής και της ανατολικής Ευρώπης και της Κύπρου*, (Το Κείμενο που υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο ΔΕΥ στις 28 Μαίου 1998), 1-7.

της λέμβου γίνεται από τους ίδιους τους μετανάστες κατόπιν σύντομης «εκπαίδευσής» τους από άτομα του κυκλώματος. Επίσης παρατηρήθηκε η χρήση φουσκωτών λέμβων λίγο μεγαλύτερων απ' ότι στο παρελθόν με σκοπό την αύξηση του αριθμού των επιβαινόντων και σε αρκετές περιπτώσεις έχει διαπιστωθεί να φέρουν εντός της λέμβου και δεύτερη εξωλέμβια μηχανή προκειμένου σε πιθανή περίπτωση βλάβης ή απώλειας της κύριας μηχανής, να αυξηθούν οι πιθανότητες επιτυχημένης άφιξης τους στην ελληνική επικράτεια.

Κατά το τελευταίο διάστημα παρατηρήθηκε ένας νέος τρόπος δράσης των κυκλωμάτων που καθοδηγεί τους προσφυγές ώστε να προσπαθούν να διαφύγουν της σύλληψης. Σε κάποιες περιπτώσεις επιβεβαιώθηκε η ύπαρξη ατόμων που υποβοήθησαν τη άφιξη των συγκεκριμένων ομάδων σε ελληνικό έδαφος μέσω της παρακολούθηση των κινήσεων των επιχειρησιακών μονάδων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., της υπόδειξης του σημείου και της υποστήριξης τους στην ξηρά.

Επίσης, μεταφορές μεταναστών έχουν καταγραφεί και με ποικιλία θαλασσίων μέσων όπως θαλαμηγά, ιστιοφόρα και αλιευτικά σκάφη, jet-ski ακόμα και αυτοσχέδιες σχεδίες και κανό.

Τέλος τα κυκλώματα δίνουν την επιλογή και ενός πιο ακριβού πακέτου υπηρεσιών (΄΄VIP'') και πρόκειται για ταχύτατες, ασφαλείς, ολιγάριθμες και ακριβείς μετακινήσεις υπηκόων τρίτων χωρών, στους οποίους παρέχεται ένα συνολικό πακέτο «υπηρεσιών» που περιλαμβάνει ξενοδοχείο, μετακίνηση από Τουρκία προς Ελλάδα και εντός της χώρας καθώς και έγγραφα ταυτότητας και ακτοπλοϊκά εισιτήρια.

Την τρέχουσα περίοδο τα κόμιστρα μεταφοράς παρουσιάζουν μια αξιοσημείωτη μείωση. Όλο και περισσότεροι μετανάστες αναφέρουν ότι η μετακίνηση με φουσκωτή λέμβο κοστίζει 400-500$, με ταχύπλοο 1600$ και με θαλαμηγό στα 2000$. Για την πληρωμή τους χρησιμοποιείται το εξωτραπεζικό σύστημα «Hawala» που προβλέπει την κατάθεση του κομίστρου σε κάποια γραφεία στην Τουρκία. Τα χρήματα απελευθερώνονται στο κύκλωμα μόνο μετά την επιβεβαιωμένη άφιξη του μετανάστη στο ελληνικό έδαφος και με τη χρήση ενός προσωπικού κωδικού.

Το ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ έχει δώσει έμφαση στην εξάρθρωση κυκλωμάτων παράνομης διακίνησης μεταναστών από την Τουρκία στα νησιά του ανατολικού Αιγαίου. Ειδικότερα πιο πρόσφατη υπόθεση αποτελεί η εξάρθρωση κυκλώματος από λιμενική αρχή της Δωδεκανήσου σε συνεργασία με την Κεντρική Υπηρεσία και τις τοπικές διωκτικές αρχές αλλά και με την βοήθεια της Εθνικής Υπηρεσίας Πληροφορίων και τη κινητή μονάδα επιχειρήσεων της EUROPOL (mobile Office). Συγκεκριμένα εξαρθρώθηκε κύκλωμα διακίνησης παράνομων μεταναστών από τα Τουρκικά στα Ελληνικά παράλια, διευκόλυνσης διαμονής τους στα νησιά, μέχρι την προμήθειά τους με πλαστά έγγραφα και εισιτήρια με πλαστά στοιχεία ώστε να τους προωθήσουν στην ενδοχώρα ή στο

εξωτερικό. Επίσης έχει καταδειχθεί ότι το κύκλωμα δραστηριοποιείται και σε άλλα νησιά με το ίδιο modus operandi. Μέχρι τώρα έχουν συλληφθεί 20 άτομα αλλοδαποί και ημεδαποί και έχουν εκδοθεί 11 εντάλματα σύλληψης από τα οποία τα 5 είναι εθνικά και τα 6 διεθνή. Πρόκειται να υπάρξουν κι άλλες εξελίξεις στην υπόθεση στο μέλλον.

Επιπρόσθετα και στην περίπτωση των δευτερογενών ροών το ΛΣ-ΕΛ. ΑΚΤ. σε συνεργασία με τις Ιταλικές Αρχές καθώς και με την EUROPOL έχει προβεί στην εξάρθρωση κυκλωμάτων παράνομης διακίνησης μεταναστών από την Ελλάδα στην Ιταλία.

4. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΗΣ ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΑ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗΣ

Τα σύνορα της Ελλάδος είναι και τα σύνορα της Ευρώπης. Η προστασία των συνόρων με σεβασμό στα ανθρώπινα δικαιώματα, το διεθνές δίκαιο και με αξιοπρέπεια είναι αναγκαία. Τα συμβαλλόμεναμέρη του Πρωτόκολλου κατά της εμπορίας ανθρώπων, έχουν την υποχρέωση να αναγνωρίσουν τα θύματα της εμπορίας ανθρώπων και να εξασφαλίσουν ότι δεν θα καταπατηθούν περαιτέρω.[14] Για τον σκοπό αυτό, το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ προβαίνει στη λήψη και υλοποίηση μέτρων ενίσχυσης των περιοχών, όπου απαιτείται, για τον αποτελεσματικό έλεγχο των ανατολικών εξωτερικών θαλασσίων συνόρων, σύμφωνα με τις προβλέψεις του Κώδικα Συνόρων Schengen αλλά και λαμβάνοντας υπόψη το διεθνές, ενωσιακό και εθνικό πλαίσιο προστασίας θεμελιωδών δικαιωμάτων που διέπουν τις διεξαγόμενες επιχειρήσεις . Ιδιαίτερη έμφαση αξίζει όπως ομοίως να δοθεί στις συστηματικές προσπάθειες του Λιμενικού Σώματος για την εξάρθρωση των οργανωμένων εγκληματικών δικτύων που εκμεταλλεύονται τους μετανάστες, εκθέτοντας τους σε τεράστιους κινδύνους μέσω των ανασφαλών πρακτικών μεταφοράς τους.

Δεδομένων των αυξημένων μεταναστευτικών πιέσεων που καταγράφηκαν στις αρχές του προηγούμενου έτους, το Λ.Σ-ΕΛ.ΑΚΤ ενέτεινε περαιτέρω τις προσπάθειες για την αντιμετώπιση των ανεξέλεγκτων ροών, σεβόμενο τα θεμελιώδη δικαιώματα και επιτελώντας παράλληλα τον θεσμικό του ρόλο, που είναι η προστασία των θαλασσίων συνόρων και η καταπολέμηση του διασυνοριακού εγκλήματος. Στο πλαίσιο αυτό πρωταρχικός στόχος των επιχειρήσεων αποτελεί ο έγκαιρος εντοπισμός των λεμβών με επιβαίνοντες υπηκόους τρίτων χώρων εντός τουρκικών χωρικών υδάτων και η ταυτόχρονη ενημέρωση της Τούρκικης ακτοφυλακής, ώστε να

14. United Nations Office on Drugs and Crime. Issue paper:*Smuggling of Migrants by Sea, (*2011) 19 .

επιλαμβάνεται των περιστατικών εντός του τομέα αρμοδιότητας της, ως οφείλει σύμφωνα με την κοινή δήλωση Ευρωπαϊκής Ένωσης –Τουρκίας του Μαρτίου 2016.

Σημαντικός συνεργάτης του Λιμενικού Σώματος αποτελεί ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Συνοριοφυλακής και Ακτοφυλακής (FRONTEX) που αποτελεί την αρμόδια Υπηρεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την διαχείριση της συνεργασίας στα εξωτερικά σύνορα, παρέχοντας επιχειρησιακή συνδρομή στις χώρες που χρήζουν ενίσχυσης. Πρόκειται για έναν ιδιαίτεραειδικευμένο οργανισμό με ορισμένες από τις αρμοδιότητες του να ανήκουν στην Ε.Ε. και τις υπόλοιπες στα κράτη μέλη.[15] Το ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ συντονίζει τη Μικτή Ευρωπαϊκή Επιχείρηση «ΠΟΣΕΙΔΩΝ» που υλοποιείται με τη συγχρηματοδότηση και εν γένει υποστήριξη του Frontex σε προκαθορισμένες επιχειρησιακές θαλάσσιες ζώνες της χώρας μας αδιάκοπα από την 5η Μαΐου 2008. Η εν λόγω Επιχείρηση διεξάγεται σε ετήσια βάση και προβλέπει: (α) την ενίσχυση των διατιθέμενων εθνικών επιχειρησιακών μέσων αστυνόμευσης και επιτήρησης, (β) την ενδυνάμωση/εντατικοποίηση των δραστηριοτήτων χερσαίων περιπολίων με την χρήση περιπολικών οχημάτων και προσωπικού επιτήρησης των παράκτιων περιοχών και (γ) τη διοικητική καταγραφή, έλεγχο και αφενημέρωση των υπηκόων τρίτων χωρών εντός των Hotspots.

Οι παραπάνω στόχοι επιτυγχάνονται με την ενίσχυση της χώρας με επιχειρησιακά μέσα και προσωπικό/ εμπειρογνώμονες διαφόρων ειδικοτήτων που διαθέτουν τα Κ-Μ της ΕΕ (π.χ. ειδικοί ταυτοποίησης εθνικότητας, αφενημερωτές, μεταφραστές, αξιωματικοί ελέγχου ταξιδιωτικών εγγράφων)

Συμπληρωματικά, στα ως άνω εθνικά μέτρα ανάσχεσης των μεταναστευτικών ροών το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. προέβη στην υποβολή αιτήματος στον Frontex για έναρξη επιχείρησης Ταχείας Επέμβασης στα θαλάσσια σύνορα (Rapid Border Intervention Aegean 2020),που ξεκίνησε την 11.03.2020 και ολοκληρώθηκε την 06.09.2020.

Συνολικά, κατά την τρέχουσα περίοδο αναπτύσσονται 15 επιχειρησιακά μέσα (χερσαία, εναέρια, πλωτά) στο Ανατολικό Αιγαίο και Κρήτη και συγκεκριμένα: 1 αεροσκάφος, 1 πλοίο ανοικτής θαλάσσης, 10 παράκτια περιπολικά σκάφη και 3 κινητές μονάδες επιτήρησης. Ο συνολικός αριθμός των εμπειρογνωμόνων που στην παρούσα φάση βρίσκεται ανεπτυγμένος ανέρχεται σε

15. Jurgen Neyer & Wiener Antje. *Political Theory of the European Union* (Oxford University Press, 2011) 116.

περίπου 215 άτομα και αφορά σε πληρώματα μέσων καθώς και προσωπικό που εργάζεται στα Hot spots.

Μετά τη Κοινή Δήλωση Ε.Ε.-Τουρκίας, σύμφωνα με την οποία «όλοι οι νέοι παράτυποι μετανάστες και οι αιτούντες άσυλου οι οποίοι διέρχονται από την Τουρκία προς τα Ελληνικά νησιά, θα επιστρέφονται πίσω στην Τουρκία, μετά την αξιολόγηση της αίτησης του κάθε αιτούντα ξεχωριστά, σύμφωνα με τις αρχές και τις αξίες της Ε.Ε. και του Διεθνούς Δικαίου. Για κάθε Σύριο ο οποίος θα επιστρέφεται στην Τουρκία ένας άλλος Σύριος θα εγκαθίσταται απευθείας στην Ε.Ε. από την Τουρκία»[16], σημειώθηκε μια αξιοσημείωτη μείωση των εισερχομένων ροών. Ωστόσο οι μεταναστευτικές τάσεις συνεχίστηκαν αυξανόμενες εντός του 2019, ενώ ανησυχητική εξέλιξη αποτέλεσε η μεγάλη συσσώρευση υπηκόων τρίτων χωρών που παρατηρήθηκε στα τουρκικά παράλια στις αρχές του Μαρτίου 2020 με απώτερο στόχο την αθρόα μετάβαση προς τα ελληνικά νησιά.

Η ενθάρρυνση των ανωτέρω κινήσεων από τις τουρκικές Αρχές, σύμφωνα με τις επίσημες δηλώσεις των αξιωματούχων τους οπως αναφέρεται απο την Ευρωπαική Επιτροπή στην ετήσια Εθεσή Προόδου της Αγκυρας, ανήγαγε το φαινόμενο στην διάσταση της υβριδικής απειλής, ευθεία στρεφόμενης ενάντια στην εσωτερική σταθερότητα της ΕΕ. Παράλληλα η έξαρση της πανδημίας του κορωνοϊού ανέδειξε την σημασία και τον ρόλο του ελέγχου των συνόρων για την προστασία της δημόσιας υγείας.

Η αντιμετώπιση της από θάλασσα μετανάστευσης και γενικά η αστυνόμευση του ελληνικού θαλασσίου χώρου παρουσιάζει ιδιαιτερότητες και εγγενείς δυσκολίες. Τα ακριβή σημεία αναχώρησης επηρεάζονται από διάφορους παράγοντες όπως η αυστηρότητα των συνοριακών ελέγχων, η μορφολογία του εδάφους, οι κλιματικές συνθήκες, η εγγύτητα του προορισμού, η πλήρης γνώση των ιδιαίτερων συνθηκών της ευρύτερης περιοχής τα οποία συνδυάζονται και με άλλους παράγοντες[17]. Τα κυριότερα προβλήματα στην από θάλασσα μετανάστευση συνίστανται στα εξής:

Α. Γεωγραφικές Ιδιομορφίες

- Η οριογραμμή της αιγιαλίτιδας ζώνης , δηλαδή των χωρικών μας υδάτων, πρακτικά δεν αποτελεί μία σαφή και απαραβίαστη γραμμή (όπως τα χερσαία σύνορα) αλλά ένα χώρο

16. European Commission *Factsheet EU-Turkey statement-one year on. (*March, 2017)
17.Regional Mixed Migration Secretariat. *Pushed and pulled in two directions. An analysis of the bi-directional refugee and migrant flow between the Horn of Africa and Yemen. (*RMMS,2013*). 10-11.*

διαπλεύσιμο σύμφωνα με το καθεστώς της αβλαβούς διέλευσης (innocent passage). Κατά συνέπεια εδώ δεν επαρκούν πρακτικές στατικού ελέγχου (σημείου ή γραμμής) αλλά απαιτείται επιτήρηση ζώνης με υπολογίσιμο βάθος πεδίου.

- Η πυκνήδιεθνής ναυτιλιακή κίνηση που παρατηρείται μέσα στο ευρύτερο ελληνικό θαλάσσιο χώρο (δηλαδή μέσα στο ελληνικό FIR/SAR) από το οποίο διέρχονται πλοία που συνδέουν μεταξύ τους τις περιοχές Εύξεινου Πόντου , δυτικής Μεσογείου, Μέσης Ανατολής , Αδριατικής και Σουέζ καθιστά πρακτικά αδύνατο το πλήρη έλεγχό τους.

- Η εκτεταμένη ελληνική ακτογραμμή (16.000 χλμ.) αλλά και το πλήθος των νησιών, βραχονησίδων (πάνω από 3.000) δημιουργούν ένα χώρο πολυσχιδέστατο και προσπελάσιμο από άπειρες πλευρές και κατευθύνσεις όπως αποδεικνύεται από περιστατικά αποβίβασης μεταναστών σε διάφορα σημεία στην ενδοχώρα. Έτσι η συνεχής παρουσία των περιπολικών σκαφών στην οριογραμμή ιδιαίτερα του ανατολικού Αιγαίου δεν εξασφαλίζει πλήρως την αποτροπή λαθραίας εισόδου αλλοδαπών στην χώρα μας .

Β. Τρόπος Δράσης- Συνθήκες ταξιδιού:

- Επικίνδυνα και αναξιόπλοα μέσα μεταφοράς
- Χωρίς σωσίβια
- Υπερφόρτωση σκαφών – απάνθρωπη στοίβαξη μεταναστών
- Έκθεση σε κίνδυνο
- Κακομεταχείριση μεταναστών από τους διακινητές
- Ρίψη μεταναστών στη θάλασσα
- Εγκατάλειψη μεταναστών στο μέσο της διαδρομής
- Καθοδήγηση μεταναστών για καταστροφή της λέμβου τους για την πρόκληση περιστατικών SAR.

Γ. Επιχειρησιακές Προκλήσεις

- Ο περιορισμένος χρόνος αντίδρασης λόγω της εγγύτητας των δύο χωρών

- Οι κίνδυνοι ναυσιπλοΐας ειδικότερα κατά την διάρκεια των νυχτερινών ωρών, κατά τις οποίες εντοπίζονται η πλειονότητα των περιστατικών
- Ο απεγκλωβισμός μεταναστών από δυσπρόσιτες και απομακρυσμένες περιοχές
- Οι μαζικές αφίξεις , όπου έχει παρατηρηθεί το φαινόμενο της ταυτόχρονης απόπειρας διέλευση πολλών λέμβων με επιβαίνοντες υπηκόους τρίτων χωρών.
- Η παρουσία και δραστηριοποίηση των ΜΚΟ στα πεδία των επιχειρήσεων του ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ, ορισμένες εκ των οποίων δυσχεραίνουν το έργο των Ελληνικών Αρχών. Φαίνεται να υπάρχει και εκφράζεται η δυσαρέσκεια τους μέσω ανυπόστατων καταγγελιών, για την επιτυχή αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης από πλευράς μας.

Απώτερος στόχος αποτέλεσε η χειραγώγηση της διεθνούς κοινής γνώμης και η δημιουργία στρεβλών και ψευδών εντυπώσεων για τον εξαναγκασμό της Χώρας μας τελικά, για την εφαρμογή πολιτικών ανοικτών συνόρων προφασιζόμενων ανθρωπιστικών σκοπών.

Οι ανωτέρω εγείρουν ερωτήματα αναφορικά με το έννομο της δράσης τους και ερευνάται ο ύποπτος ρόλος τους. Είναι δεδομένο ότι μεταξύ σημαντικών μεταναστευτικών διαδρομών δραστηριοποιούνται και περισσότερο σύνθετες οργανώσεις όπου φαίνεται να βασίζονται σε μια ιεραρχική οργανωμένη δομή σε σχέση με άλλες οργανώσεις σε άλλες περιοχές.[18]

Δ. Ο ρόλος της Τουρκίας και η εργαλειοποίηση του μεταναστευτικού ζητήματος:

- Καταστρατήγηση της κοινής δήλωσης Ευρωπαϊκής Ένωσης – Τουρκίας.
- Αλλαγή επιχειρησιακής στάσης και προκλητική αδιαφορία και στάση της Τουρκικής Ακτοφυλακής στο θαλάσσιο πεδίο.
- Καπήλευση επιχειρησιακών αποτελεσμάτων
- Τουρκική προπαγάνδα με σκοπό την συστηματική δημιουργία αρνητικού κλίματος και αποδόμησης του έργου της Ελληνικής Ακτοφυλακής μέσω ψευδών δημοσιευμάτων και κατασκευασμένου οπτικοακουστικού υλικού περί παράνομων επαναπροωθήσεων.
- Ευθείς κατηγορίες προς τον FRONTEX στα πλαίσια της Κοινής Επιχείρησης ΠΟΣΕΙΔΩΝ για την υποτιθέμενη συνδρομή ή ανοχή του σε περιστατικά παράνομων επαναπροωθήσεων μεταναστών.

18. United Nation Office on Drugs and Crime. *Migrant smuggling in Asia: athematic review of literature, (*2012), 184

- Παρενοχλήσεις τόσο των ημεδαπών όσο και των κοινοτικών επιχειρησιακών μέσων στο θαλάσσιο πεδίο και εναέριο χώρο

Τέλος, σ' όλα τα ανωτέρω έρχεται να προστεθεί και η έξαρση της πανδημίας του κορωνοϊού και η ύπαρξη κρουσμάτων σε μετανάστες προερχόμενων από την Τουρκία, η οποία δυσχεραίνει ακόμη περισσότερο το έργο διάσωσης ιδιαίτερα στο χώρο του πεδίου.

5. ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

Ο Ανατολικός Μεσογειακός Διάδρομος είναι αυτός που συνδέει την Τουρκία με την Ευρωπαϊκή Ένωση από θάλασσα και από ξηρά. Οι περισσότεροι που κάνουν χρήση αυτής της διαδρομής έχουν μεταφερθεί κυρίως κατά μήκος της Νότιο Δυτικής Ασία, ήτοι στις χωρές της Συρίας, του Ιραν, του Ιρακ, του Αφγανιστάν της Υμένης και της Τουρκίας. Ο Ανατολικός Μεσογειακός Διάδρομος αποτελείται από δύο επιμέρους διαδρόμους έναν χερσαίο ο οποίος ξεκινάει από την Τουρκία και καταλήγει στην Βόρεια Ανατολική Ελλάδα και ο θαλάσσιος ο οποίος ξεκινάει από τα παράλια της Τουρκίας και κατευθύνεται προς τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου[19]. Εκτός των ανωτέρω προβλημάτων αντιμετώπισης των διακινητών που διαπεραιώνουν μετανάστες από τις Τουρκικές ακτές στα νησιά του ανατολικού επιτείνονται ακόμα περισσότερο για τους εξής λόγους:

- Οι διακινητές αποβιβάζουν μετανάστες σε όλα τα παραμεθόρια νησιά –νησίδες και βραχονησίδες από την Μυτιλήνη και νοτιότερα μέχρι και την Σύμη και ανατολικότερα μέχρι τα νησιά Στρογγύλη και Καστελόριζο.
- Ιδιαίτερα για το σύμπλεγμα της Δωδεκανήσου το πρόβλημα γίνεται οξύτατο αφού από τη νήσο Αγαθονήσι και νοτιότερα η περιοχή είναι κατάσπαρτη από ακατοίκητες νησίδες και βραχονησίδες όπου οι διακινητές δεν διστάζουν να εγκαταλείψουν τους μετανάστες με κίνδυνο να πεθάνουν από πείνα και δίψα αν δεν τους αντιληφθεί κάποιος αλιέας η πλωτά μέσα του Λιμενικού Σώματος, εκμεταλλευόμενοι της μηδαμινές αποστάσεις και τον ελάχιστο χρόνο που απαιτείται γι' αυτό.
- Η ευρύτατη θαλάσσια περιοχή που χρησιμοποιούν οι διακινητές εξαναγκάζει την πολιτική και στρατιωτική ηγεσία της χώρας να διασπείρει τα περιπολικά σκάφη σε πάρα πολλά σημεία με

19. United Nation Office on Drugs and Crime. *Migrant smuggling in Asia: athematic review of literature, (*2012), 150-151.

αποτέλεσμα να αποκεντρώνονται οι δυνάμεις στις θαλάσσιες περιοχές και ακτές των νησιών μας, που βρίσκονται εγγύτερα στα τούρκικά παράλια.

- Επιπλέον θα πρέπει να υπογραμμιστεί η σημαντική καταπόνηση και ταχύτερη φθορά των επιχειρησιακών μέσων. Αυτό έχει και σαν αποτέλεσμα την εναλλαγή των επιχειρησιακών μέσων και την τακτική ανακατανομή των διαθέσιμων πόρων. Σαν συνέπεια των προηγούμενων είναι ο επαναπρογραμματισμός συντηρήσεων ή εξασφάλιση παρατάσεων προγραμματισμένων συντηρήσεων.
- Οι διακινητές χρησιμοποιούν για τις μεταφορές μεταναστών ταχύπλοα σκάφη, τα οποία αναπτύσσουν μεγάλες ταχύτητες . Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με τις μικρές αποστάσεις των τούρκικων από τις ελληνικές ακτές, δίνει την δυνατότητα μεταφοράς των μεταναστών σε ελάχιστο χρόνο που περιορίζει τα περιθώρια εντοπισμού –επέμβασης των περιπολικών σκαφών του Λιμενικού Σώματος.
- Η επικινδυνότητα των αποστολών αυξάνεται κατακόρυφα διότι οι διακινητές πολλές φόρες φέρουν οπλισμό και η χρήση όπλων εκ μέρους των Λιμενικών και στρατιωτικών δυνάμεων είναι εξαιρετικά επικίνδυνη επειδή σε συνθήκες σκότους και κυματισμού αποφεύγεται η χρήση τους για να μην υπάρξουν τραυματισμοί-θύματα.
- Η αναχαίτιση των δουλεμπορικών σκαφών και η επιστροφή τους στα τουρκικά χωρικά ύδατα όποτε αυτή είναι εφικτή , παρατηρείται το φαινόμενο ότι θα επιχειρήσουν ξανά την ίδια ή τις επόμενες μέρες να αποβιβαστούν σε άλλο σημείο.
- Στα ανωτέρω προβλήματα θα πρέπει να προστεθεί η θρασύτητα των διακινητών και η αδιαφορία τους για την ζωή των μεταναστών την οποία θέτουν σε άμεσο κίνδυνο επιβιβάζοντας αριθμό πολλαπλάσιο από την μεταφορική ικανότητα των σκαφών ή εξαναγκάζοντας τους να πέσουν στα βαθιά νερά για να διαφύγουν οι ίδιοι την σύλληψη.
- Η επιθετικότητα των διακινητών είναι μια πραγματικότητα. Συμβαίνει ιδιαίτερα σε καταστάσεις όπου έχουν εντοπιστεί και προσπαθούν να διαφύγουν της σύλληψης να επιχειρούν επικίνδυνους ελιγμούς και εκούσιες προσπάθειες εμβολισμών των περιπολικών σκαφών που δραστηριοποιούνται στην περιοχή.
- Δυστυχώς το έργο γίνεται ακόμα πιο δύσκολο ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες όπου υπάρχει επιπρόσθετος επιχειρησιακός φόρτος στο ήδη επιφορτισμένο προσωπικό. Θα πρέπει να ληφθεί υπόψιν ότι αρκετές υπηρεσίες ιδιαίτερα του Ανατολικού Αιγαίου είναι και υποστελεχωμένες.

- Αδυναμία κατά το παρελθόν εκμετάλλευσης των αεροδρομίων στα νησιά του ανατολικού Αιγαίου με ενεργοποίηση τους κατόπιν ενεργειών από τον Ενιαίο Φορέα Επιτήρησης Συνόρων (ΕΝΦΕΣ).

Επιπροσθέτως έχουν υπάρξει πολλές περιπτώσεις κατά τις οποίες τα περιπολικά σκάφη του Λιμενικού σώματος έχουν εγκαταλείψει την καταδίωξη των διακινητών και έχουν ασχοληθεί με τη διάσωση- περισυλλογή των μεταναστών.

5.1 Ζήτημα καταγγελιών επαναπροωθήσεων στα ελληνικά σύνορα

Σε αυτό το σημείο είναι απαραίτητο να γίνει μια αναφορά για το ζήτημά καταγγελιών επαναπροωθήσεων στα ελληνικά σύνορα όπου η ισχυρή και επιτυχημένη αποτρεπτική δράση όλων των εμπλεκόμενων φορέων στο θαλάσσιο πεδίο είχε ως αποτέλεσμα, κάποια κυρίως ξένα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης ,με επίκληση αιτιάσεων αποκλειστικά της τουρικικής πλευράς, να διατυπώσουν κατηγορίες ότι η Ελλάδα κάνει παράνομες επαναπροωθήσεις προσφύγων και μεταναστών και μάλιστα σε συνεργασία με τον Frontex.

Κατόπιν εντολής της Επιτρόπου κας Ylva Johanssen προς τον Εκτελεστικό Διευθυντή του Frontex, συνεδρίασε την 10-11-2020 έκτακτο Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού με αντικείμενο συζήτησης τις καταγγελίες που αφορούν σε υποτιθέμενη συμμετοχή του Frontex σε δραστηριότητες επαναπροωθήσεων στην Ελλάδα. Στο πλαίσιο αυτό αποφασίσθηκε η συγκρότηση μιας Ομάδα Εργασίας του Διοικητικού Συμβουλίου του Frontexμε σκοπό: (α) τη διερεύνηση των καταγγελιών περί της υποτιθέμενης συμμετοχής του Frontex σε επιχειρήσεις επαναπροώθησης στην Ελλάδα, (β) την συνδρομή στην αναθεώρηση του συστήματος αναφορών του Frontex, συμπεριλαμβανομένου ιδίως του μηχανισμού υποβολής αναφορών σοβαρών συμβάντων και (γ) τη διερεύνηση μιας σειράς νομικών ζητημάτων που αφορούν στις θαλάσσιες επιχειρήσεις.

Την Ομάδα Εργασίας απαρτίζουν εκπρόσωποι της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, της Ελλάδος, της Ουγγαρίας, της Γαλλίας, της Σουηδίας, της Νορβηγίας, της Ρουμανίας, της Ελβετίας και της Γερμανίας που ασκεί και την προεδρία. Την αντιπροσωπεία της Ελλάδος πλαισιώνουν και στελέχη του Υπουργείου Εξωτερικών.

Τα αρχικά αποτελέσματα της Ομάδας Εργασίας παρουσιάστηκαν στο Διοικητικό Συμβούλιο του Frontex της 21 Ιανουαρίου 2021 ως ακολούθως:

Πρώτον, από τα 13 περιστατικά που εξετάσθηκαν δεν προέκυψε η συμμετοχή του Frontex σε τυχόν παράνομες επαναπροωθήσεις για τα 8, ενώ για τα υπόλοιπά 5 θα χρειασθεί επιπλέον επεξεργασία.

Δεύτερόν, καταρτίσθηκε μια σειρά συστάσεων για την βελτίωση του συστήματος αναφορών του Frontex και τέλος προσδιορίσθηκαν μια σειρά νομικοί προβληματισμοί και ερωτήματα που απεστάλησαν στην Νομική Υπηρεσία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ιδίως σε σχέση με τον τρόπο συνδυαστικής εφαρμογής του άρθρου 4 (δικαίωμα των μεταναστών για μη επαναπροώθηση) με το άρθρο 6.2 (δυνατότητα Κ-Μ να εκδίδουν διαταγές εξόδου από τα εθνικά τους χωρικά ύδατα) του Κανονισμού ΕΕ 656/2014.

Κατόπιν τούτων αποφασίστηκε ότι: (α) Ο Εκτελεστικός Διευθυντής του Frontex θα καταρτήσει μέχρι 19 Φεβρουαρίου 2021 έναν οδικό χάρτη υλοποίησης των συστάσεων για την αναμόρφωση του συστήματος αναφορών του Οργανισμού και (β) Η Ομάδα Εργασίας θα συνεχίσει το έργο της προκειμένου οριστικοποιήσει την Έκθεση της ως προς την διερεύνηση των 5 εκκρεμούντων περιστατικών και θα υποβάλει τα σχετικά αποτελέσματα μέχρι την 26 Φεβρουαρίου 2021 προκειμένου συζητηθούν σε νέο έκτακτο Διοικητικό Συμβούλιο.

Παράλληλα σε εθνικό επίπεδο τυχόν καταγγελίες διερευνώνται αρμοδίως. Συγκεκριμένα από τις 10 υποθέσεις για τις οποίες εκκίνησε διερεύνηση οι 6 βρίσκονται σε εξέλιξη από τις αρμόδιες εισαγγελικές Αρχές, οι 2 έχουν τεθεί στο αρχείο, η 1 έχει ολοκληρωθεί με αρνητικά αποτελέσματα και για 1 έχει παραγγελθεί πειθαρχική εξέταση από τον Αρχηγό του ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ.

6. ΑΝΑΛΗΦΘΕΙΣΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Στην Ελλάδα αρμόδιος φορέας με γενική αστυνομική και ανακριτική ιδιότητα στο θαλάσσιο χώρο, στα πλοία και στα λιμάνια είναι το Λιμενικό Σώμα το οποίο με το προσωπικό και τα επιχειρησιακά μέσα (πλωτά-χερσαία-εναέρια) που διαθέτει, εκτελεί μεταξύ των άλλων και καθήκοντα επιτηρήσεως –ελέγχου των θαλασσίων συνόρων της χώρας μας, που αποτελούν και εξωτερικά σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σημαντικό ρόλο στην αυξημένη επιτήρηση των θαλασσίων συνόρων έπαιξε και η αναβάθμιση των συνεργειών με τις έτερες εθνικές αρχές και ιδίως με τις Ένοπλες Δυνάμεις που ενεπλάκησαν ενεργά με την διάθεση προσωπικού και μέσων.

Με τον Κανονισμό ΕΕ 2019/1896 αναθεωρήθηκε ο προηγούμενος Κανονισμός που διέπει την οργάνωση και λειτουργία της Ευρωπαϊκής Συνοριοφυλακής και Ακτοφυλακής με στόχο την περεταίρω ενδυνάμωση του Οργανισμού Frontex, ιδίως μέσα από την συγκρότηση ενός Μόνιμου Σώματος (Standing Corps) 10.000 συνοριοφυλάκων. Εκ του παραπάνω προσωπικού, το οποίο θα αναπτυχθεί σταδιακά μέχρι το 2027, σημαντικό μέρος αποτελούν τα στελέχη που υπάγονται απευθείας στον Frontex αποτελώντας υπάλληλους του Οργανισμού με εκτελεστικές αρμοδιότητες και δυνατότητα οπλοφορίας και οπλοχρησίας. Ταυτόχρονα ο Οργανισμός έχει ήδη ξεκινήσει την διαδικασία απόκτησης ιδιόκτητου τεχνικού εξοπλισμού όπως οχήματα επιτήρησης ενώ στο μέλλον πρόκειται να αγοράσει αεροσκάφη και πλοία.

Το ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ λαμβάνοντας υπόψη τον εξαιρετικά απαιτητικό χαρακτήρα του θέματος προέβη στην υλοποίηση των διατάξεων και υποχρεώσεων που απορρέουν από τον Κανονισμό και στο πλαίσιο έχουν εκπονηθεί (α) μια Στρατηγική Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Συνόρων (Integrated Border Management) του Φορέα, (β) ένα Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης (Contingency Plan) καθώς και (γ) ένας μηχανισμός διάθεσης προσωπικού στο Μόνιμο Σώμα. Εν ευθέτω χρόνο θα ακολουθήσει επίσης και η κατάρτιση ενός Σχεδίου Ανάπτυξης Ικανοτήτων (Capability Development Plan) σε συνάρτηση με το εξοπλιστικό πρόγραμμα του Φορέα εντός του Πολυετούς Δημοσιονομικού Πλαισίου 2021-2027 και την αξιοποίηση των συναφών δυνατοτήτων από τα Χρηματοδοτικά Ταμεία της ΕΕ.

Το Λιμενικό Σώμα στο πλαίσιο εφαρμογής του εξοπλιστικού προγράμματός του και προκειμένου να ενισχύσει ακόμη περισσότερο την επιτήρηση και την έγκαιρη επίγνωση της επικρατούσας κατάστασης στο θαλάσσιο πεδίο κυρίως σε νησιά νευραλγικής σημασίας, υλοποιεί δράσεις συνολικού προϋπολογισμού άνω των 200 εκατ. €.

Ειδικότερα, έχει ήδη ξεκινήσει επισήμως την 30/06/2020 η διαδικασία υλοποίησης της Ανάπτυξης του Εθνικού Συστήματος Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Επιτήρησης (ΕΣΟΘΕ), το οποίο αποτελεί υψίστης σημασίας έργο/Δράση του ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. Η υπογραφή της σχετικής σύμβασης αναμένεται αρχές του 2022 και η τοποθέτηση των πρώτων σταθμών επιτήρησης εντός του 2023. Στο σημείο αυτό επισημαίνεται ότι από τους πρώτους σταθμούς που θα τοποθετηθούν θα είναι οι έξι (06) που προορίζονται για τη νήσο Λέσβο ενισχύοντας καταλυτικά την έγκαιρη επίγνωση της επικρατούσας κατάστασης στη συγκεκριμένη περιοχή.

Παράλληλα με την υλοποίηση του ΕΣΟΘΕ, το ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ αξιοποιώντας κατάλληλα όλες τις διαθέσιμες ευρωπαϊκές πηγές χρηματοδότησης υλοποιεί έργα/ δράσεις που στόχο έχουν την ολοκληρωμένη διαχείριση των θαλασσίων συνόρων. Τέτοιες δράσεις είναι μεταξύ άλλων η

προμήθεια πλωτών και χερσαίων επιχειρησιακών μέσων, πληροφοριακών συστημάτων και εξοπλισμού. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η προμήθεια τεσσάρων Παράκτιων Περιπολικών Πλοίων 36 μέτρων, τα δύο εκ των οποίων παραδόθηκαν ήδη την 17/12/2020 στο Λιμενικό Σώμα από την ανάδοχο εταιρεία. Αντίστοιχες υλοποιούμενες Δράσεις είναι τόσο η εν εξελίξει προμήθεια δεκαέξι (16) Ταχυπλόων Περιπολικών Σκαφών (16 – 19,5 μ.), όσο και η προμήθεια ηλεκτρο-οπτικών συστημάτων (θερμικών καμερών) για τα πλοία του στόλου του Σώματος, ενισχύοντας σημαντικά την αποτελεσματικότερη επιτήρηση της ευρύτερης θαλάσσιας περιοχής δραστηριοποίησής τους.

Τέλος, επισημαίνεται ότι το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή αξιοποιώντας το μηχανισμό επείγουσας συνδρομής του Ταμείου Εσωτερικής Ασφάλειας ενισχύει τις Λιμενικές Αρχές του Ανατολικού Αιγαίου με στελεχιακό δυναμικό και καλύπτει τις αυξημένες λειτουργικές δαπάνες των επιχειρησιακών μέσων του, που προκύπτουν από τις κατά διαστήματα αυξημένες παράνομες μεταναστευτικές ροές.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Το φαινόμενο της μετανάστευσης αποτελεί ένα πολυσύνθετό και δυναμικό φαινόμενο, που αποτελεί πρόβλημα για όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Δεδομένης της γεωγραφικής θέσης και της ιδιαίτερης ιδιομορφίας των συνόρων της Ελλάδος σε συνδυασμό με της οικονομικής, πολιτικής και κοινωνικής κατάστασής που επικρατεί στις γειτονικές χώρες καθιστά επιβεβλημένη ανάγκη την αποτελεσματική επιτήρηση των θαλασσίων συνόρων. Την ευθύνη για την επιτήρηση και τον έλεγχο των θαλασσίων συνόρων την έχει επωμιστεί το Λιμενικό Σώμα, το οποίο υπό το πρίσμα νέων συνθηκών έχει αναλάβει μεγάλο μέρος της προσπάθειας που γίνεται σε εθνικό και κοινοτικό επίπεδο για την αποτροπή διείσδυσης μεταναστών στην Ελληνική επικράτεια ή διαμέσου αυτής σε κάποιο άλλο σημείο του ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου.

Στην παρούσα εργασία, διερευνήθηκε το φαινόμενο της μετανάστευσης, όπου πρόκειται για ένα φαινόμενο που υπάρχει στην ανθρώπινη ιστορία της από την αρχής της, πάρα ταύτα ο 20^{ος} αιώνας ήταν η χρονική περίοδος όπου καταγράφηκαν οι πιο σημαντικές ροές λόγω πολέμων ή κοινωνικών επιπτώσεων. Από την δεκαετία του ΄90 και μετά σημειώνεται αύξηση του μεταναστευτικού φαινομένου στην Ευρώπη, αφού συγκεντρώνει σημαντικό όγκο μεταναστευτικού πληθυσμού, από την Αφρική και την Ασία, εξαιτίας της οικονομικής ευμάρειας και του φιλελευθέρου δημοκρατικού πλαισίου που επικρατεί στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Εν συνεχεία δόθηκε απάντηση στο ερώτημα γιατί μεταναστεύουν οι άνθρωποι, όπου η απάντηση βρίσκεται σε διάφορους λόγους όπως: συγκρούσεις, γεωγραφικές διαφοροποιήσεις, αναζήτηση εργασίας, φτώχεια και υποβάθμιση του περιβάλλοντος.

Ακολούθησε ανάπτυξη για το διασυνοριακό οργανωμένο έγκλημα όπου υπήρχε και θα υπάρχει καθώς συνδέεται με την οικονομική ζωή της κάθε χώρας, αναφερόμενος στην παράνομη οικονομία, που εκμεταλλεύεται προς όφελος του. Η διασυνοριακή συνεργασία των εθνικών αρχών ασφαλείας συνιστά σπουδαίο εργαλείο το οποίο αποσκοπεί στην ολοκληρωμένη διαχείριση και προστασία των συνόρων. Όσο ενισχύεται η διασυνοριακή συνεργασία, με βάση πάντα τον τομέα της πρόληψης, οι χώρες μεγιστοποιούν την αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα των δράσεων και των παρεμβάσεων στο οργανωμένο έγκλημα. Συν τοις άλλοις, κτίζουν σχέσεις συνεργασίας και εμπιστοσύνης και ταυτόχρονα επιτυγχάνεται μια ολιστική προσέγγιση του οργανωμένου εγκλήματος.

Διαπιστώθηκε και δεν αποτελεί λεκτική υπερβολή ότι η παράτυπη μετανάστευση σε συνδυασμό με το διασυνοριακό έγκλημα προκαλεί σοβαρά ζητήματα στη χώρα προορισμού και

δημιουργείται η ανάγκη για ανάπτυξη δραστικών λύσεων και σχεδιασμού και υλοποίησης χρήσιμων εργαλείων για την επιτήρηση των συνόρων με χρήση νέων τεχνολογιών. Η αντιμετώπιση της από θάλασσας μετανάστευσης και τα ιδιαίτερα προβλήματα του ανατολικού Αιγαίου καθιστούν την συνεργασία με ευρωπαϊκούς οργανισμούς επιβεβλημένη.

Οι νέες προκλήσεις στην εσωτερική ασφάλεια και η πιθανή αποτυχία σύναψης συμφωνίας Ευρωπαϊκής Ένωσης και Τουρκίας μπορεί να οδηγήσει την Ελλάδα σε ένα περιβάλλον πρωτόγνωρο, δεχόμενη εκατομμύρια προσφύγων και μεταναστών με απρόβλεπτες συνέπειες για την ασφάλεια, την κοινωνία και την οικονομία. Με δεδομένα τα παραπάνω δεν εκπλήσσει το γεγονός όπου τα «εξωτερικά σύνορα» τίθεται ως θέμα προτεραιότητας παρόλο που το θέμα της επίτευξης ομοφωνίας για το συγκεκριμένο θέμα είναι δυσχερές. Η σχεδίαση αποτελεσματικών μεταναστευτικών πολιτικών σε βάθος χρόνου σε συνδυασμό με την ασφαλή φύλαξη και επιτήρηση των συνόρων αποτελεί ένα ακόμα αποδοτικό βήμα για την καταπολέμηση της παράτυπης μετανάστευσης και του διασυνοριακού εγκλήματος.

Συμπερασματικά, έχει καταστεί σαφές ότι ο αποτελεσματικός έλεγχος των θαλασσίων συνόρων είναι μία πρόκληση και απαιτεί μια πολυεπίπεδη προσπάθεια τόσο εθνικό επίπεδο όσο και σε Ευρωπαϊκό καθιστώντας σαφές ότι και οι δύο πολιτικές πρέπει να δρουν συμπληρωματικά. Η Ευρωπαϊκή Ένωση με γνώμονα ότι πρόκειται για ένα παγκόσμιο φαινόμενο, θα πρέπει να αξιολογήσει και να συμπεριλάβει στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων διεθνείς πρωτοβουλίες λαμβάνοντας υπόψιν της τα νομικά κείμενα για την προστασία των ανθρωπίνων δικαιωμάτων.

ΠΗΓΕΣ

Βιβλιογραφία

Βεντούρα Λ. , *Ευρώπη και μεταναστεύσεις κατά τον 20ο αιώνα,* Εκδόσεις: Gutenberg, 2006.

Έμκε- Πουλοπούλου Η., *Η μεταναστευτική πρόκληση,* Εκδόσεις Παπαζήση, 2007.

Μουσούρου Λ. Μ., *Μετανάστευση και μεταναστευτική πολιτική στην Ελλάδα και στην Ευρώπη,* Εκδόσεις: Gutenberg, 1991.

Ντόκος Θάνος Π., *Αναζητώντας την ειρήνη. Μέτρα για τη διεθνή ασφάλεια και τη μη διασπορά των πυρηνικών όπλων,* Εκδόσεις Παπαζήση, 1992.

Παπαθεοδώρου Π. Θ. , *Δημόσια Ασφάλεια &Αντεκληματική Πολιτική- Συγκριτική Προσεγγιση*, Αθήνα, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2005.

Mennjivar Cecilia, Marie Ruiz, Immanuel Ness, *The Oxford Handbook of Migration Crises,* New York, NY: Oxford University Press,2019.

Neyer Jurgen & Wiener Antje, *Political Theory of the European Union,*. Oxford University Press, 2011.

Επιστημονικα αρθρα-μελέτες

Κανελλόπουλος Κ., Γρέγου Μ., Πετραλίας Α., *Παράνομοι μετανάστες στην Ελλαδα: Κρατικές πολιτικές, τα χαρακτηριστικα και η οικονομική τους θέση,* Εκδόσεις κεντρο προγραμματισμού και οικονομικών ερευνών –Εθνικός κόμβος επαφής του EMN ,2007.

Bettio F., Simonazzi A., Villa P., *Change in care regimes and female migration: the "care drain" in the Mediterranean,* Journal of European Social Policy, 16 (3): 271-285, 2006.

Tsakonas Panayiotis, XenakisDimitris K., *"European Approaches to Illegal Migration in the Mediterranean: An overall Assesment"*,HellenicStudies/Etudes Helleniques, Vol. 21, No 1, Spring, 2013.

United Nations Office on Drugs and Crime. Issue paper:*Smuggling of Migrants by Sea*, 2011.

United Nations Office on Drugs and Crime. *Migrant Smuggling in Asia: Current Trends and Related Challenges.* UNODC Regional Office for Southeast Asia and Pacific, 2015

Διεθνή κείμενα

Πρωτόκολλο για την Πρόληψη, Καταστολή και Τιμωρία της Παρανομής Διακίνησης Προσωπών με σκοπό την Σεξουαλική και Οικονομική Εκμετάλευση, ιδιαίτερα των γυναικών και των Παιδιών (Πρωτοκολλο του Παλέρμο) που προσαρτήθηκε στη Σύμβαση του ΟΗΕ κατά του Διεθνούς Οργανωμένου Εγκλήματος (2003). Περαιτέρω η Σύμβαση περιλαμβάνει το Πρωτόκολο ενάντια στη Λαθρεμπορία των Μεταναστών μέσω Ξήρας, Αέρος και Θάλασσας, και το Πρωτόκολλο για την Καταπολέμηση της ΠαρανομηςΚατασκεύης και Διακίνησης Πύροβόλων Οπλών, Μερών και Εξαρτηματων τους και Πυρομαχίκων.

European Commission. *Factsheet EU-Turkey statement-one year on.* 2017.

European Commission-Press release, *Meeting on the Western Balkans Migration Route: Leaders Agree on 17-point plan of action*, Brussels, 25 October 2015.

European Council, *Report on the Implementation of the European Security Strategy- Providing Security in a Changing World*, Brussels, 11 December 2008.

Regional Mixed Migration Secretariat. *Migrant smuggling in the Horn of Africa & Yemen: the political economy and protection risks*, RMMS, 2013.