



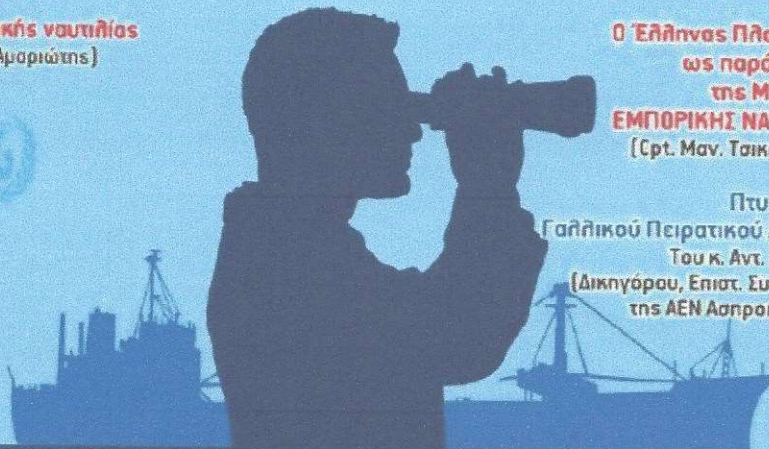
# ΠΛΟΙΑΡΧΙΚΗ ΗΧΩ

MASTERS AND MATES UNION OF GREEK MERCHANT MARINE • ΑΡ. ΟΥΑ. 429/ΥΠΟΥΡΓΙΟ ΣΕΠ/Υ. ΜΑΡΙΝΕ - ΙΟΥΝΙΟΣ 2018 •



99η Σύνοδος Επιτροπής  
Ναυτικής Ασφάλειας  
(MSC 99) του Διεθνούς  
Ναυτιλιακού Οργανισμού IMO

**Το θαύμα  
της Ελληνικής ναυτιλίας**  
(Cpt. Στεφ. Αραριώτης)



Cpt. Παναγιώτης Τσάκος:  
**Βροντοφωνάζουμε  
για τον κίνδυνο που ελλοχεύει  
με τον αφελήτισμο  
της ελληνικής ναυτιλίας**

**"ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ"**  
(4-8 Ιουνίου)

**Ο Έλληνας Πλοίαρχος  
ως παράγοντας  
της Μεγάλης  
ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**  
(Cpt. Μαν. Τσικαλάκης)

Πτυχές του  
Γαλλικού Πειρατικού Δικαίου  
Του κ. Αντ. Μανιάτη  
(Δικηγόρου, Επιστ. Συνεργάτη  
της ΑΕΝ Ασπροπύργου)

DAY OF THE  
**SEAFARER**  
25 JUNE



# Πτυχές του Γαλλικού Πειρατικού Δικαίου

Του Αντωνίου Μανιάτη

Επιστημονικού Συνεργάτη ΑΕΝ Ασπροπύργου – Δικηγόρου

## 1. Εισαγωγικές παρατηρήσεις για την πειρατεία στα διεθνή ύδατα

Η κυριολεκτική έννοια της πειρατείας συνίσταται στο αδίκημα της ναυτικής πειρατείας<sup>1</sup>. Η πειρατεία που διεξάγεται εκτός των υδάτων ενός κράτους αποτελεί το αρχαιότερο έγκλημα του διεθνούς δικαίου<sup>2</sup>. Πρόκειται για μία αξιόποινη πράξη η οποία κατ' αρχάς δεν είναι μεμονωμένη αλλά από τη φύση της συχνά προορισμένη να συνδυάζεται με ληστρικές επιδρομές στη στεριά, ιδίως νησιωτικών περιοχών. Αν η ληστεία, με μία απλουστευμένη έννοια του όρου, είναι η ληστεία που διαπράττουν οι ιδιώτες σε πλοία, συνήθως ιδιωτικά, στη θάλασσα προφανώς είναι ταυτόσημη και στενά συνδεδεμένη με τη ληστεία στη στεριά. Αυτή ήταν άλλωστε και η προσέγγιση των σχετικών ψηφισμάτων του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών για την καταπολέμηση της πιο σοβαρής περίπτωσης πειρατικής κρίσης στα πρόσφατα και τρέχοντα χρονικά, δηλαδή της πειρατείας στην ευρύτερη περιοχή της Σομαλίας. Θα ήταν ενδιαφέρον να επιχειρηθεί μία συγκριτική προσέγγιση πτυχών του Πειρατικού Δικαίου μίας παραδοσιακής ναυτικής δύναμης σαν τη Γαλλία, η οποία διακρίνεται γενικότερα για το νομικό της πολιτισμό<sup>3</sup>.

## 2. Επιχειρήσεις «Αταλάντα» και «Ocean Shield»

Η πειρατεία έχει γίνει συστηματική προσπάθεια να αντιμετωπιστεί τα τελευταία χρόνια με δύο κυρίως κατηγορίες μέτρων<sup>4</sup>. Η πρώτη κατηγορία συνίσταται στην αεροναυτική επιχείρηση «Αταλάντα», τον πρώτο στην ιστορία της Ε.Ε. «ευρωστόλο», για την πρόληψη και την καταστολή της πειρατικής εγκληματικότητας στην ευρύτερη περιοχή της Σομαλίας. Σε αυτήν τη συνεργία διαφορετικών πολεμικών στόλων συμμετέχει η Γαλλία αλλά και η Ελλάδα, η οποία έχει επιχειρησιακά επανακάμψει με πλοίο από το Φεβρουάριο 2014. Συνεπώς, για αυτήν προκύπτει ένα λειτουργικό κύκλωμα καθώς τα ελληνικά εμπορικά πλοία προστατεύονται και από το ομοεθνές στρατιωτικό σκάφος. Προφανώς το μέτρο αυτό απέβη καίριο αν και όχι απόλυτα επαρκές. Στην περίοδο κατά την οποία δεν είχε ακόμη συμπληρωθεί, τουλάχιστον στην ελληνική έννομη τάξη, από το σύστοιχο μέτρο της φύλαξης των εμπορικών πλοίων από ιδιώτες φρουρούς στις «διακεκαυμένες ζώνες», εκδόθηκε και η σημαντική για το εξεταζόμενο θέμα γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, υπ' αριθμ. 398/2011. Κατά τη γνωμοδότηση αυτή, η απόφαση για την ενδεχόμενη επέμβαση της ελληνικής δημόσιας δύναμης για την καταστολή πειρατείας σε εμπορικό πλοίο με ελληνική σημαία δεν είναι της αρμοδιότητας μόνον του Υπουργού Εθνικής Άμυνας αλλά πρέπει να συμπράξουν με αυτόν και οι καθ' ύλην συναρμόδιοι υπουργοί. Επιπλέον, ορθώς επισημαίνεται ότι δεν μπορεί να υπάρχει μία εκ των προτέρων έτοιμη λύση αλλά σε κάθε περίπτωση πρέπει να εξετάζονται υπεύθυνα τα κρίσιμα δεδομένα, τα οποία και αναφέρονται ενδεικτικά.

<sup>1</sup> A. Maniatis, *Sea and sea piracy*, in 8<sup>th</sup> Annual EuroMed Academy of Business Conference – Book of Proceedings, pp. 1238-1247.

<sup>2</sup> A. Μανιάτης, *Εισαγωγή στο Πειρατικό Δίκαιο*, Ραδάμανθους 2016.

<sup>3</sup> A. Μανιάτης, *Πτυχές της γαλλικής τουριστικής νομοθεσίας και λογοτεχνίας*, Νόμος + Φύση Απρίλιος 2015, <http://www.nomosphysis.org.gr>.

<sup>4</sup> A. Maniatis, *Approche juridique de la piraterie*, Neptunus E.revue, Volume 22, 2016-1, [www.cdmo.univ-nantes.fr](http://www.cdmo.univ-nantes.fr).

Είναι επίσης αξιοσημείωτο ότι υπάρχει και η συγκρίσιμη με την «Αταλάντα» επιχείρηση «Ocean Shield» του NATO. Προγραμματισμένη να διαρκέσει μέχρι το τέλος του 2014, αυτή η επιχείρηση μετρούσε κατά χρονικά διαστήματα από 2 έως 6 πλοία<sup>5</sup>. Οι υπουργοί Άμυνας της Ατλαντικής Συμμαχίας αποφάσισαν στις 3 Ιουνίου 2014 να την παρατείνουν μέχρι το τέλος του 2016. Πρόκειται για ένα, τηρουμένων των αναλογιών, επιτυχές εγχείρημα, που συνδυάζεται με τις υπόλοιπες ναυτικές δυνάμεις που περιπολούν στον Ινδικό Ωκεανό.

### 3. Φρούρηση από το Πολεμικό Ναυτικό: Δόγμα Colbert

Τα δημόσια μέτρα σαν την επιχείρηση «Αταλάντα» έχουν συμπληρωθεί από το σύστοιχο της φρούρησης των εμπορικών πλοίων από ιδιώτες φρουρούς εφόσον τα ενδιαφερόμενα κράτη έχουν επιτρέψει πρόσφατα αυτήν την ιδιόρρυθμη επιχειρηματικότητα.

Η Γαλλία καθυστέρησε στην εισαγωγή ενός θεσμικού πλαισίου ιδιωτικοποίησης της προστασίας των πλοίων της, και αυτό οφείλεται στο δόγμα των «βασιλικών εξουσιών», δηλαδή της καθιερωμένης αντίληψης ότι υπάρχουν αρμοδιότητες που εμπίπτουν στο σκληρό πυρήνα της κρατικής κυριαρχίας και επομένως δεν είναι δυνατό να ανατεθεί η άσκησή τους σε ιδιώτες, και στη δαιμονική εικόνα των εταιρειών ιδιωτικής φύλαξης<sup>6</sup>. Πράγματι, το γαλλικό κράτος θεωρούσε ότι η φύλαξη των εμπορικών πλοίων από την πειρατεία ήταν ένα «βασιλικό προνόμιο»<sup>7</sup>. Φαίνεται ότι οι πιέσεις των Γάλλων εφοπλιστών ότι θα υιοθετήσουν σημαία άλλων κρατών, όπως μεταξύ άλλων η Ιταλία και η Νορβηγία, για τα πλοία τους απέβησαν αρκετά πειστικές για μία πολιτεία - κατ' εξοχήν εκπρόσωπο του κρατικού παρεμβατισμού στην οικονομία. Συναφώς επισημαίνεται ότι αν τα γαλλικά πλοία άλλαζαν τη γαλλική σημαία με τη νορβηγική, θα γραφόταν μία νέα σελίδα ώσμωσης των εμπορικών στόλων των οικείων κρατών, σχεδόν μισό αιώνα μετά το τέλος των ονομαστών δεσμών Μπέργκεν - Βρετάνης. Ειδικότερα, Γαλλία και Νορβηγία συνδέονταν με ένα συστηματικό θαλάσσιο εμπόριο του αλατισμένου αυγοτάραχου, από τη Νορβηγία στη Βρετανία καθώς οι Γάλλοι ψαράδες αντελήφθησαν ότι δεν υπήρχε καλύτερο δόλωμα για τις σαρδέλες που ήθελαν να αλιεύουν στον Ατλαντικό Ωκεανό από το νορβηγικό αυγοτάραχο. Το εμπόριο αυτό διήρκεσε τρεις αιώνες, από περίπου το 1650 μέχρι το 1970<sup>8</sup>.

Στο συγκριτικό δίκαιο, η Γαλλική Δημοκρατία είναι ακόμη και σήμερα διαποτισμένη από το πνεύμα πολιτειοκρατίας του Παλαιού Καθεστώτος. Αν η Αγγλία κατέχει ένα μόνιμο Πολεμικό Ναυτικό από την εποχή του Εδουάρδου III, πρέπει κανείς να περιμένει μέχρι το 1626 και το Ρισελιέ για να συμβεί κάτι τέτοιο στη Γαλλία. Ο Υπουργός των Ναυτικών Colbert συνέλαβε και εκτέλεσε επιτυχώς το σχέδιο για τη δημιουργία ενός πολυάριθμου και ισχυρού πολεμικού στόλου για να προστατεύει τα πλοία της ποντοπόρου εμπορικής ναυτιλίας, κυρίως όσον αφορά το εξαγωγικό εμπόριο των προϊόντων που κατασκευάζονταν στο Εξάγωνο. Στο τελευταίο τρίτο του δέκατου όγδοου αιώνα η Γαλλία συνειδητοποίησε τη σπουδαιότητα να είναι ναυτική δύναμη – έτσι ο Λουδοβίκος XVI αποφάσισε την κατασκευή του στρατιωτικού λιμένος του Χερβούργου<sup>9</sup>.

### 4. Φρούρηση από ιδιώτες: Μετά το Δόγμα Colbert...

<sup>5</sup> Ph. Chapleau, J.-P. Pancrazio, *La piraterie maritime. Droit, pratiques et enjeux*, Magnart – Vuibert, Janvier 2014, σσ. 126-127.

<sup>6</sup> *Lutte contre la piraterie maritime: l'adoption du projet de loi autorisant la présence de gardes armés à bord des navires battant pavillon Français, Juillet 2014*, <http://www.hfw.com/Lutte-contre-la-piraterie-maritime-Juillet-2014>.

<sup>7</sup> J. – P. Beurrier (Dir.), *Droits Maritimes*. 3<sup>e</sup> Édition Dalloz 2014, σ. 863.

<sup>8</sup> P. Pourchasse et M. Trebbi, *Le commerce de la rogue. Norvège – Bretagne 1658-1914*, Museum Vest, Det Hanseatiske Museum 2013 (Traduction du norvégien: L. Decortiat), σ. 7 επ.

<sup>9</sup> T. Lecoq, *Port et transports. Une nouvelle géographie des mers et des océans*, Questions Internationales N. 70 Novembre-décembre 2014, σσ. 10-18, ιδίως σ. 16.

Στη Γαλλία, η πειρατεία αποτελεί ένα νέο παράδειγμα της παραδοχής της σχετικής με τη δημόσια / ιδιωτική συνεργασία σε θέματα εθνικής ασφάλειας. Ο νόμος της 12<sup>ης</sup> Ιουλίου 1983, ο οποίος διέπει τον περίγυρο της ιδιωτικής ασφάλειας, αποτελεί το αντικείμενο μίας μεταρρύθμισης που αναδεικνύει τη σήμερα στρατηγική θέση αυτών των δραστηριοτήτων στο πλαίσιο της πολιτικής της παγκόσμιας ασφάλειας του γαλλικού έθνους<sup>10</sup>.

Υιοθετήθηκε στις 19 Ιουνίου 2014 παμψηφεί από την Εθνοσυνέλευση το νομοσχέδιο που επιτρέπει την παρουσία ενόπλων φρουρών στα πλοία που φέρουν τη γαλλική σημαία. Μέχρι τότε, μόνον οι Γάλλοι στρατιωτικοί ήταν δυνατό να υπερασπίζονται νόμιμα το γαλλικό στόλο. Η κυβέρνηση είχε καθιερώσει το 2008 ένα δυναμικό που επέτρεπε την επιβίβαση «των επιβιβασμένων ομάδων προστασίας» του πολεμικού ναυτικού στα ευάλωτα πλοία. Ωστόσο, η στρατιωτική αυτή λύση δεν επέτρεπε τη διασφάλιση μίας αποτελεσματικής προστασίας των πλοίων με γαλλική σημαία καθώς ο στρατιωτικός στόλος δεν ήταν σε θέση, ελλείψει μέσων και ανθρώπινου δυναμικού, να ανταποκρίνεται σε όλα τα αιτήματα προστασίας. Η εμπορική σύμβαση πρέπει να υπογράφεται μεταξύ της επιχείρησης που παρέχει την υπηρεσία προστασίας και τον εφοπλιστή. Αυτός δεν μπορεί να έχει πρόσβαση παρά μόνο σε μία ιδιωτική εταιρεία ανά παροχή υπηρεσιών. Η φρούρηση αυτή επιφυλάσσεται στις ζώνες υψηλού κινδύνου για πειρατεία και η χρήση βίας δεν επιτρέπεται παρά σε περίπτωση νόμιμης άμυνας ενώ οι προϋποθέσεις του εξοπλισμού ρυθμίζονται αυστηρά. Επί του σκάφους, το προσωπικό της εταιρείας φύλαξης είναι το μόνο που επιτρέπεται να χειρίζεται τα όπλα και τα πυρομαχικά και τελεί υπό την εξουσία του πλοιάρχου. Οι φρουροί δεν μπορεί να είναι λιγότεροι από τρεις, πράγμα που αποτελεί μία σημαντική διαφοροποίηση του γαλλικού δικαίου έναντι του ελληνικού. Η τριαδική απαίτηση υπαγορεύθηκε χάριν της αποτελεσματικότητας της προστασίας.

Εξάλλου, σε ανταπόκριση προς αίτημα της εφοπλιστικής κοινότητας, στην ελληνική έννομη τάξη θεσπίστηκε το Μάρτιο του 2012 ο νόμος 4058 για τους άοπλους και ένοπλους φρουρούς σε ελληνικά εμπορικά πλοία. Το παράδοξο αυτού του νόμου είναι ότι γίνεται λόγος για άοπλους φρουρούς (στον τίτλο με προτεραιότητα μνείας) αλλά αυτός ο μάλλον «αδύναμος κρίκος» της αλυσίδας δεν αναφέρεται καθόλου στο κυρίως κείμενο του νόμου, πράγμα που ίσως αποτελεί πανελλήνια νομοθετική πρωτοτυπία! Εξάλλου, ενώ ο νόμος ρητώς διευκρινίζει ότι δεν καθίστανται μέλη του πληρώματος οι φρουροί, παρατηρείται στην πράξη το φαινόμενο αυτοί να εκτελούν ολόκληρο το ναυτικό ταξίδι, ως μέλη του πληρώματος, εκτελώντας ευρύτερα καθήκοντα, πέρα από τα περιορισμένης τοπικά και χρονικά έκτασης καθήκοντα του φρουρού. Συνεπώς, παρατηρείται ότι η ιδιωτική (εμπορική) ναυτιλία έχει διαχρονικά τους δικούς της κανόνες, πέρα ή ίσως ακόμη και εναντίον του θετικού δικαίου. Εξάλλου, δεν πρέπει να υποτιμάται ότι και οι άοπλοι φρουροί μπορεί να αποβούν επιχειρησιακά επιτυχείς στην αποστολή τους, τουλάχιστον με τη συνεπικουρία του πληρώματος, όπως συνέβη στην περίπτωση της απόπειρας κατά του ελληνικού δεξαμενόπλοιου *Great Lady*, τον Αύγουστο του 2012.

##### **5. Συμπερασματικές κρίσεις για την πειρατεία και το Πειρατικό Δίκαιο**

Το 2005, η *Lloyd's Market Association* ανακήρυξε την περιοχή μεταξύ της Μαλαισίας και της Ινδονησίας ως εμπόλεμη ζώνη, αυξάνοντας τα ασφάλιστρα στα επίπεδα εταιρειών που δραστηριοποιούνταν στο Ιράκ. Τα τελευταία χρόνια περίπολοι από την Ινδονησία, τη Μαλαισία και τη Σιγκαπούρη έχουν ελαττώσει τον αριθμό των περιστατικών<sup>11</sup>.

Όποια και αν είναι η ποσοτική εξέλιξη των πειρατικών επιθέσεων (παγκοσμίως), η πειρατεία εκτιμάται ότι θα παραμένει ταυτόχρονα:

<sup>10</sup> É. Delbecque, *Préface*, dans Ph. Chapleau, J.-P. Pancracio, *La piraterie maritime. Droit, pratiques et enjeux*, Magnart – Vuibert, Janvier 2014, σ. 9.

<sup>11</sup> Π. Λυκούδης, *Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου*, Αθήνα 2014, σ. 124.

- Μία περιφερειακή απειλή που τρέφεται από την τοπική αστάθεια και από την απροσεξία ορισμένων παράκτιων κρατών, που θέτει λίγο περισσότερο σε κίνδυνο τις ήδη εύθραυστες οικονομίες τους,
- Μία παγκόσμια απειλή, με βαριές ανθρώπινες και οικονομικές επιπτώσεις αλλά τελικά αποδεκτές (με την έννοια ότι η οικονομική δραστηριότητα που διακυβεύεται με την πειρατεία είναι οικονομικά πολύ πιο σημαντική από την επιβάρυνση της λήψης μέτρων έναντι των πειρατικών κινδύνων). Η απειλή αυτή απεικονίζει την ευπάθεια των ναυτικών οδών επικοινωνίας και πείθει για τη νομιμότητα της λήψης μέτρων ασφαλείας.

Εξ ου η οιονεί «ηθική» ετικέτα που θα μπορούσε να αποδοθεί στον αγώνα κατά αυτού του φαινομένου<sup>12</sup>. Και σε κάθε περίπτωση, ο αγώνας αυτός είναι μία ιδιόρρυθμη περίπτωση συγκρητισμού στους κόλπους της Ε.Ε.<sup>13</sup> Ο συγκρητισμός ανακύπτει και με μία άλλη του έκφανση στο ίδιο θέμα, ως σύμπραξη ετερόκλητων στην προέλευση και στη φύση τους δυνάμεων, δηλαδή του δημόσιου τομέα (ιδίως πολεμικό ναυτικό των εμπλεκόμενων κρατών) και του ιδιωτικού τομέα (κυρίως εταιρείες προστασίας των εμπορικών πλοίων στις ζώνες υψηλού κινδύνου). Ο ειδικός κλάδος του Πειρατικού Δικαίου είναι κατ' εξοχήν συγκρητιστικός...

Τέλος, η πειρατεία μοιάζει με το άλλο παραδοσιακό έγκλημα του διεθνούς δικαίου, το δουλεμπόριο, όπως αυτό γινόταν με τη θαλάσσια μεταφορά δούλων κυρίως από την Αφρική προς την Αμερική<sup>14</sup>. Και να σκεφθεί κανείς ότι και το δουλεμπόριο βρίσκεται σήμερα σε έξαρση σε διάφορες περιοχές του πλανήτη, όπως στην τέρως γαλλική αποικία της Αϊτής...<sup>15</sup>

<sup>12</sup> Ph. Chapleau, J.-P. Pancraccio, *La piraterie maritime. Droit, pratiques et enjeux*, Magnart – Vuibert, Janvier 2014, σ. 192.

<sup>13</sup> Α. Μανιάτης, *Ο συγκρητισμός στην αστυνομική θεωρία και πράξη*, Αστυνομική Ανασκόπηση 284-Ιούλιος – Αύγουστος 2014, σσ. 28-31, ιδίως σ. 30.

<sup>14</sup> Α. Μανιάτης, *Εμβάθυνση στο Πειρατικό Δίκαιο*, Ποινική Δικαιοσύνη έτος 2014 / Τεύχος 3-4, σ. 332.

<sup>15</sup> E. Benjamin Skinner, *A crime so monstrous: Face-to Face with Modern-Day Slavery*, Free Press NY 2008.