

Ραδάμανθς

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΗΓΟΡΙΚΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ



ΤΕΥΧΟΣ ΕΙΚΟΣΤΟ ΕΒΔΟΜΟ

Χειμώνας-Άνοιξη, 2016

ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟ ΠΕΙΡΑΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Αντωνίου Π. Μανιάτη*

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ: Η πειρατεία ως το έγκλημα των φτωχών και τα αίτια της στη Σομαλία

Η πειρατεία είναι αρχαιοελληνική λέξη και προέρχεται από το ρήμα «πειρώμαι», που σημαίνει «δοκιμάζω». Είναι ταυτόχρονα και ένα έγκλημα που γνώρισε άνθιση σε διάφορες εποχές του παρελθόντος, ήδη από τα αρχαία χρόνια. Η έννοια της πειρατείας την εποχή των αρχαίων Ελλήνων, αλλά και των Ρωμαίων, δεν συμπίπτει με τη σημερινή έννοια της πειρατείας, και αυτό γιατί σήμερα ο πειρατής εξακολουθεί να παραμένει υπήκοος ενός κράτους, ενώ στην αρχαιότητα αποτελούσε μέρος μίας ξεχωριστής κοινότητας, με συνέπεια να θεωρείται ότι βρίσκεται σε πόλεμο με τα κράτη¹.

Η πειρατεία είναι ένα κατά κανόνα ταξικά προσδιορισμένο αδίκημα, εκπορευόμενο από τη φτώχεια των κατώτερων λαϊκών στρωμάτων. Το 2012 το δικαστήριο του Αμβούργου κατέγνωσε ποινές σε 10 Σομαλούς πειρατές που απήγαγαν ένα γερμανικό φορτηγό, το «MS Tairan», τον Απρίλιο 2010, 900 χιλιόμετρα από την ακτή της Σομαλίας. Δυτικές ναυτικές δυνάμεις από ένα αντιπειρατικό σκάφος επιβιβάστηκαν στο φορτηγό πλοίο αφότου ο κυβερνήτης του εξέπεμψε σήμα «SOS» και συνέτριψαν τους Σομαλούς, οι οποίοι παραδόθηκαν στις γερμανικές αρχές μερικούς μήνες αργότερα.

Στη δίκη, πρώτη στη σύγχρονη ιστορία της Γερμανίας για την πειρατεία, η οποία και διήρκεσε 105 ημέρες, μία από τις πλέον μακρόχρονες στην μεταπολεμική ιστορία της χώρας, ένας από τους κατηγορούμενους απάντησε στην ερώτηση σχετικά με τον τόπο γεννήσεώς του «Γεννήθηκα κάτω από ένα δένδρο». Το ίδιο, όμως, είχε συμβεί δύο αιώνες πριν και στο μετέπειτα της Ελληνικής Επανάστασης Θωδωρή Κολοκοτρώνη, ο οποίος γεννήθηκε κάτω από μία βελανιδιά και ενεπλάκη στο κούρσεμα, από τη Ζάκυνθο στην οθωμανική Βορειοδυτική Πελοπόννησο.

Στην έναρξη της δίκης στη Γερμανία, οι συνήγοροι κατέθεσαν μία κοινή δήλωση στο δικαστήριο, κατά την οποία η πραγματική αιτία της πειρατείας στην περιοχή ήταν η πολιτική αναταραχή στη Σομαλία και η υπεραλίευση στα ύδατά της από δυτικά έθνη. Τελικά, το δικαστήριο καταδίκασε και τους 10 κατηγορούμενους για τις κατηγορίες της απαγωγής και της προσβολής στη θαλάσσια κυκλοφορία, σε ποινές στέρητικές της ελευθερίας από δύο έως και επτά έτη.

* Ο Αντώνιος Π. Μανιάτης είναι Καθηγητής Διαλέξεων Σχολής Διοίκησης και Επιτελών Πολεμικού Ναυτικού, Δικηγόρος.

1. Α. Μπρεδήμας, Η αναβίωση του φαινομένου της πειρατείας στις ακτές της Σομαλίας και το Διεθνές Δίκαιο, Αρμενόπουλος 2010, υποσ. 30.

Ως προς τα αίτια της σομαλικής πειρατείας, εκτός από την υπεραλίευση, αναφέρεται και η υποδοχή πυρηνικών και λοιπών χημικών αποβλήτων κρατών του Πρώτου Κόσμου. Ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του 1980 η Σομαλία ήταν ένας από τους «αγαπημένους» προορισμούς ξεφορτώματος τοξικών της ευρωπαϊκής (κατά ένα μέρος και της αμερικανικής) βιομηχανίας.

Λόγω και της έντονης επικαιρότητας της πειρατείας, θα ήταν χρήσιμο να επιχειρηθεί μία εισαγωγή στο δίκαιο αντιμετώπισης αυτού του διαχρονικού φαινομένου.

Α. Διεθνές Δίκαιο

Η πειρατεία αποτελεί το αρχαιότερο διεθνές έγκλημα, το οποίο όμως είχε, στη διεθνή κοινή γνώμη, εξαφανιστεί στη σύγχρονη εποχή, όπως συμβαίνει και με το έγκλημα της δουλείας². Ωστόσο, η δουλεία εξακολουθεί να υπάρχει στην πράξη, παρά τις καθιερωμένες νομικές απαγορεύσεις, σε σημείο που να υποστηρίζεται ότι υπάρχουν σήμερα περισσότεροι δούλοι από οποιοδήποτε άλλο χρονικό σημείο της ιστορίας, υπολογιζόμενοι περίπου σε 27.000.000. Το έγκλημα αυτό παραμένει, κρυμμένο πίσω από ποικίλες ετικέτες όπως εμπορία (trafficking) ανθρώπων, δουλεία για χρέη (debt bondage), καταναγκαστική εργασία (bonded labor). Μάλιστα, εκτιμάται ότι είναι πλέον οξύτερο, αφού η τιμή ενός σκλάβου στις μέρες μας είναι πολύ χαμηλότερη από τότε, με χαρακτηριστική περίπτωση την παιδική δουλεία και το δουλεμπόριο παιδιών στην Αϊτή³.

Σύστοιχο με την πειρατεία είναι το εξαφανισμένο προαναφερθέν φαινόμενο του κουρσέματος (πειρατείας από ιδιωτικά πλοία αλλά με πολιτική κάλυψη κράτους), το οποίο καταργήθηκε μόλις το 1856, με τη Διακήρυξη των Παρισίων. Η σημαντική συμβολή των Ελλήνων ναυτικών στον πόλεμο της Ανεξαρτησίας οφειλόταν στην πείρα που απέκτησαν από την πειρατεία και το λαθρεμπόριο στη Μεσόγειο. Κατά την Επανάσταση, οι ελληνικές κυβερνήσεις ανέχθηκαν την πειρατεία επειδή από αυτήν απεκόμιζαν εισοδήματα από το φόρο, ο οποίος επιβαλλόταν στη λεία. Με άλλα λόγια, δεν τους θεωρούσαν πειρατές αλλά ως κουρσάρους.

Πειρατικές επιθέσεις είχαν συμβεί σε ευρεία κλίμακα πρόσφατα για αρκετά χρόνια στην περιοχή των Στενών της Μάλακκας και τις γύρω περιοχές (θάλασσα της Νότιας Κίνας), από τις οποίες διερχόταν μεγάλος αριθμός εμπορικών πλοίων κάθε χρόνο. Η διεθνής κοινότητα δεν αντέδρασε αποφασιστικά στο φαινόμενο στην περιοχή αυτή, επειδή οι απώλειες ήταν σχετικά μικρές και οι πειρατικές επιθέσεις γίνονταν σε περιοχές μακριά από τα μεγάλα δυτικά κράτη και δεν αφορούσαν τα δικά τους εμπορικά πλοία. Δεν ήταν έτσι τα πράγματα όμως ανοιχτά της Σομαλίας. Αν και η πειρατεία παρεπιδημούσε τα τελευταία δέκα χρόνια, ήταν η έντονη κλιμάκωσή της μετά το 2008 που κινητοποίησε τη διεθνή κοινότητα.

2. Α. Μπρεδήμας, Η αναβίωση τον φαινομένου της πειρατείας στις ακτές της Σομαλίας και το Διεθνές Δίκαιο, Αρμενόπουλος 2010, σ. 1793-1808, ιδίως σ. 1793.

3. Benjamin Skinner, A Crime So Monstrous: Face-to-Face with Modern-Day Slavery, Free Press NY, 2008.

Η πειρατεία νοείται ως διεθνές έγκλημα, δηλαδή κατά το διεθνές δίκαιο, μόνο εφόσον λαμβάνει χώρα στην ανοικτή θάλασσα ή στην τυχόν κηρυχθείσα Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ), σύμφωνα με την ισχύουσα Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας⁴. Η Σύμβαση αυτή, του «Montego Bay» της Τζαμάικα, που υπογράφηκε το 1982 και τέθηκε σε ισχύ στις 9 Νοεμβρίου 1994 και δεσμεύει και την Ελλάδα, ορίζει την ανοικτή θάλασσα ως το τμήμα της θάλασσας το οποίο δεν περιλαμβάνεται στην ΑΟΖ, την αιγιαλίτιδα ζώνη και τα εσωτερικά ύδατα ενός κράτους, ή στα αρχιπελαγικά ύδατα ενός αρχιπελαγικού κράτους. Από τον αρνητικής διατύπωσης ορισμό απορρέει το γεγονός ότι η επέκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης ενός κράτους, ως τα 12 ναυτικά μίλια, και η καθιέρωση της ΑΟΖ (έως 200 ναυτικά μίλια) στη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας επέδρασαν αρνητικά στην έκταση της ανοικτής θάλασσας. Το αδίκημα της πειρατείας κατά τη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας θεωρείται διεθνές έγκλημα, έγκλημα «iure gentium», ενώ οι πειρατές θεωρούνται «εχθροί της ανθρωπότητας» (hostes humani generis).

Στην ανοικτή θάλασσα κανένα κράτος δεν μπορεί να ασκήσει κυριαρχική εξουσία. Ωστόσο, η Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας δίνει τη δυνατότητα σε πολεμικά πλοία ή σε πλοία που ασκούν δημόσια εξουσία να ασκούν δικαιοδοσία ως εξαιρέσεις από την αρχή της δικαιοδοσίας του κράτους της σημαίας του εκάστοτε πλοίου. Αυτές είναι οι ακόλουθες:

α. Νηοψία

Πολεμικό πλοίο που συναντά στην ανοικτή θάλασσα ξένο πλοίο, εκτός από τα πλοία που απολαύουν πλήρους ετεροδικίας (κατά βάση τα δημόσιας εξουσίας πλοία), δεν δικαιούται να το σταματήσει για έλεγχο εκτός αν υπάρχει βάσιμος λόγος υποψίας ότι το πλοίο επιδίδεται σε πειρατεία, σε δουλεμπόριο ή σε παράνομες εκπομπές, δεν έχει εθνικότητα ή αν και φέρει ξένη σημαία αρνείται να υψώσει τη σημαία του, αυτό έχει στην πραγματικότητα την ίδια εθνικότητα με το πολεμικό. Σε περίπτωση που οι υποψίες αποδειχθούν βάσιμες, το πειρατικό πλοίο μπορεί να κατασχεθεί, ενώ οι επιβάτες του πειρατικού σκάφους συλλαμβάνονται και παραπέμπονται σε δίκη ενώπιον των δικαστικών αρχών του κράτους εκείνου του οποίου τα πολεμικά πλοία συνέλαβαν τους πειρατές.

β. Η συνεχής καταδίωξη ξένου πλοίου

Συνεχής καταδίωξη ονομάζεται το δικαίωμα κάθε πολεμικού ή κρατικού πλοίου ή αεροσκάφους να καταδιώξει ξένο πλοίο για παραβίαση των νόμων και κανονισμών του παρακτίου κράτους μέσα στα εσωτερικά ύδατα, την αιγιαλίτιδα ζώνη, τη συνορεύουσα ζώνη, την ΑΟΖ ή την υφαλοκρηπίδα. Σύμφωνα με το άρθρο 111 της προαναφερθείσας Σύμβασης, η συνεχής καταδίωξη ξένου πλοίου μπορεί να γίνεται όταν οι αρμόδιες αρχές του παράκτιου Κράτους έχουν σοβαρούς λόγους να πιστεύουν ότι το πλοίο παραβίασε τους νόμους και τους κανονισμούς του κράτους αυτού. Μπορεί να αρχίσει όταν το ξένο πλοίο ή μια από τις λέμβους του βρίσκεται στα εσωτερικά ύδατα, αρχιπελαγικά ύδατα, στη χωρική θάλασσα ή στη συνορεύουσα ζώνη του καταδιώκοντος Κράτους και μπορεί να συνεχιστεί και έξω από τη χωρική θάλασσα ή τη συνορεύουσα ζώνη μόνον αν η καταδίωξη αυτή δεν έχει διακοπεί.

4. Π. Σιούσουρας, Το έγκλημα της πειρατείας υπό το φως τον Διεθνούς Δικαίου, Ε.Ν.Δ. 39, σ. 5-24, ιδίως σ. 6-7.

Δεν είναι απαραίτητο, κατά τη διάρκεια που το ξένο πλοίο βρίσκεται μέσα στη χωρική θάλασσα ή στη συνορεύουσα ζώνη και διατάσσεται να σταματήσει, το πλοίο που δίνει τη διαταγή να βρίσκεται επίσης μέσα στη χωρική θάλασσα ή στη συνορεύουσα ζώνη. Το δικαίωμα της συνεχούς καταδίωξης διατυπώθηκε για πρώτη φορά σε διμερή συμβατικά κείμενα μεταξύ των ΗΠΑ και του Ηνωμένου Βασιλείου τη δεκαετία του 1930, τα οποία είχαν για αντικείμενο την πάταξη της ποτοαπαγόρευσης έξω από τα χωρικά ύδατα των ΗΠΑ, που τότε έφθαναν τα 3 ναυτικά μίλια.

γ. Πειρατεία

Σύμφωνα με το άρθρο 101 της Σύμβασης, 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 ή 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 (α) ή (β) αυτού του άρθρου.

Η Σύμβαση προβλέπει στο άρθρο 107 ότι η κατάσχεση των πειρατικών πλοίων μπορεί να γίνει μόνο από πολεμικά πλοία ή στρατιωτικά αεροσκάφη, ή από άλλα πλοία ή αεροσκάφη με εμφανή διακριτικά στοιχεία ότι ανήκουν σε κρατική υπηρεσία και είναι εξουσιοδοτημένα για το σκοπό αυτό. Έχει κριθεί από το ελληνικό Νομικό Συμβούλιο του Κράτους ότι είναι προφανές ότι η λήψη της απόφασης για καταστολή της πειρατείας αυτής από ελληνικά πολεμικά πλοία κ.λπ. προϋποθέτει τη συνεκτίμηση πλείστων όσων πραγμάτων που σχετίζονται με τη δυνατότητα, την αναγκαιότητα και την αποτελεσματικότητα της επεμβάσεως, μεταξύ των οποίων η δυνατότητα διαθέσεως επεμβατικού πλοίου τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή, τη γνώση των συνθηκών που επικρατούν στο πλοίο, στο οποίο έγινε η πειρατεία, κάθε συγκεκριμένη χρονική στιγμή, τον ενδεχόμενο κίνδυνο της ζωής ή και της υγείας του πληρώματος από την επέμβαση ή μη επέμβαση, την ασφάλεια του πλοίου, το είδος, την ποσότητα και την ασφάλεια του φορτίου, τη βούληση και τα οικονομικά συμφέροντα του πλοιοκτήτη και τον κίνδυνο διαταράξεως των διεθνών σχέσεων της χώρας⁵. Τα ζητήματα αυτά, παρεπόμενα και η λήψη απόφασης για την καταστολή της πειρατείας, δεν ανάγονται μόνο στη σφαίρα της αρμοδιότητας του Υπουργού Εθνικής Άμυνας, στον οποίο υπάγονται τα πολεμικά πλοία ή του Υπουργού στον οποίο υπάγονται τα εξουσιοδοτημένα πλοία, αλλά και των συναρμόδιων υπουργών Εξωτερικών, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας (δηλαδή του σημερινού αυτοτελούς Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου) και Προστασίας του Πολίτη.

5. Ν.Σ.Κ. (β' Τμήμα) 398/2011, ως προς το υπ' αριθμ. Πρωτ. 25234.2443 15-9-2011 έγγραφο του Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας (ΥΠΑΑΝ).

Κατά το άρθρο 100 της Σύμβασης, όλα τα κράτη πρέπει να συνεργάζονται στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό για την καταστολή της πειρατείας στην ανοικτή θάλασσα ή σε οποιοδήποτε άλλο μέρος που βρίσκεται έξω από τη δικαιοδοσία οποιουδήποτε κράτους. Η διάταξη αυτή έχει επικριθεί ως ατελής, με την αιτιολογία ότι προβλέπει στην ουσία δυνατότητα και όχι υποχρέωση των κρατών μερών της Σύμβασης.

Ως προς το ζήτημα της ποινικής δικαιοδοσίας, η πειρατεία είναι αδίκημα που διαπράττεται στην ανοικτή θάλασσα. Κατά συνέπεια, πειρατής που έχει συλληφθεί στην ανοικτή θάλασσα αντιμετωπίζεται σύμφωνα με τη νομοθεσία τη κράτους, στο οποίο ανήκει η σημαία αυτών που τον συλλαμβάνουν. Ωστόσο, στη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας δεν προβλέπονται ποινές για την πειρατεία. Το κενό αυτό πρέπει να καλύπτεται από τις αρμόδιες δικαστικές αρχές των επιλαμβανόμενων κρατών, κατ' εφαρμογή της θεμελιώδους αρχής του ουσιαστικού ποινικού δικαίου «*nullum crimen nulla poena sine lege*». Σε περίπτωση ύπαρξης νομικού κενού, πράγμα που ισχύει για πολλές ευρωπαϊκές χώρες που δεν έχουν συμπεριλάβει το αδίκημα της πειρατείας στο εσωτερικό τους δίκαιο ως ένα ιδιότυπο έγκλημα, οι επιμέρους πράξεις πειρατείας αντιμετωπίζονται από το διαθέσιμο οπλοστάσιο της ποινικής νομοθεσίας, π.χ. περί ανθρωποκτονίας, ληστείας κ.λπ.

Στα χωρικά ύδατα ενός κράτους, η δικαιοδοσία για τους πειρατές δεν είναι οικουμενική αλλά ανήκει αποκλειστικά στο παράκτιο κράτος. Πολεμικό πλοίο κάθε κράτους μπορεί να καταδιώξει πειρατές σε διεθνή ύδατα, αλλά όχι μέσα στα ύδατα άλλου κράτους χωρίς τη συγκατάθεση του κράτους αυτού. Δεδομένου όμως του γεγονότος ότι στη Σομαλία, η οποία διατέλεσε «αποτυχημένο κράτος» και ακόμη και σήμερα δεν έχει ανακτήσει τον έλεγχο εδαφών της σε ορισμένη περιοχή, όπου είναι και οι ναυτικές βάσεις των Σομαλών πειρατών, τα Ηνωμένα Έθνη παραχώρησαν σε πολεμικά πλοία τρίτων χωρών, κατ' εξαίρεση, το δικαίωμα σύλληψης των πειρατών στα ανοιχτά της Σομαλίας. Πρόβλημα αποτελεί και η απροθυμία των εμπλεκόμενων κρατών να προσαγάγουν τους συλληφθέντες στις οικείες δικαστικές αρχές, διότι η μεταφορά των συλληφθέντων και η άσκηση ποινικών διώξεων είναι δαπανηρή και χρονοβόρα. Ήδη από το 2008 το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ προχώρησε στην υιοθέτηση ομόφωνων ψηφισμάτων για την αντιμετώπιση της πειρατείας στη Σομαλία. Ανατέθηκε στη διεθνή ναυτική δύναμη «ΑΤΑΛΑΝΤΑ» που επιχειρεί στην ευρύτερη περιοχή η δικαιοδοσία για τη σύλληψη των πειρατών και εντός των χωρικών υδάτων της Σομαλίας. Επίσης, το ψήφισμα 1851 της 16ης Δεκεμβρίου 2008 παρέχει το δικαίωμα στις διεθνείς ναυτικές και άλλες δυνάμεις να προχωρήσουν και σε ενέργειες κατά των πειρατών στο σομαλικό χώρο, και για περιορισμένο χρονικό διάστημα. Σύμφωνα με τα ψηφίσματα 1816 και 1846, οι ξένες ναυτικές δυνάμεις δρουν σε συνεργασία με την κυβέρνηση της Σομαλίας. Η Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση της Σομαλίας εξουσιοδότησε σχετικά το Γενικό Γραμματέα του ΟΗΕ, με επιστολή που του απέστειλε σχετικά.

Οι αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας που επιτρέπουν χερσαίες επιχειρήσεις στη Σομαλία προβλέπουν ταυτόχρονα ότι θα πρέπει να γίνονται σεβαστές οι αρχές του διεθνούς ανθρωπιστικού δικαίου. Βασική αρχή αυτού του κλάδου είναι ότι δεν μπορεί να γίνει στόχος των στρατιωτικών επιχειρήσεων ο άμαχος πληθυσμός, εκτός αν πρόκειται για περι-

πτώσεις στις οποίες οι άμαχοι λαμβάνουν απευθείας μέρος στις εχθροπραξίες. Όμως, οι πειρατές δεν είναι στρατιώτες αλλά είναι άμαχος πληθυσμός. Επομένως, στρατιωτικές επιχειρήσεις εναντίον τους είναι πιθανό να προκαλέσουν το θάνατο ή τραυματισμό πολλών από αυτούς, ενώ δεν αποκλείεται να υπάρξουν αντίστοιχες επιπτώσεις και στον υπόλοιπο πληθυσμό της Σομαλίας που δεν είναι πειρατές (παράπλευρες απώλειες - εγκλήματα πολέμου της δικαιοδοσίας του Διεθνούς Ποινικού Δικαστηρίου).

Εξάλλου, τον Δεκέμβριο 2002 η διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS 1974/1978) τροποποιήθηκε με σκοπό να τεθούν μέτρα προκειμένου να ενταθεί η ναυτική ασφάλεια (maritime security). Έτσι δημιουργήθηκε ένα νέο κεφάλαιο της σύμβασης που αφορά αποκλειστικά σε θέματα ναυτικής ασφάλειας και κατά συνέπεια υποχρεώνει τα πλοία να συμμορφώνονται με το Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (International Ship and Port Facility Security Code, ISPS). Οι κανονισμοί του Κεφαλαίου XI-2 και ο Κώδικας ISPS καθορίζουν μέτρα και διαδικασίες που πρέπει να υιοθετηθούν από το κράτος του λιμένα και το κράτος της σημαίας, με σκοπό την προστασία φυσικών προσώπων, πλοίων, φορτίων και λιμένων από τρομοκρατικές επιθέσεις. Το εμπορικό πλοίο απαιτείται να είναι εφοδιασμένο με ένα Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου, που να έχει εγκριθεί από την αρχή της σημαίας, να φέρει το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου, να εγκαταστήσει ένα Αυτόματο Σύστημα Προσδιορισμού και να διαθέτει Σύστημα Συναγερμού Ασφάλειας Πλοίου, «Ship Security Alert System» (SSAS), και να έχει μόνιμα χαραγμένο τον αριθμό αναγνώρισης του πλοίου εσωτερικά και εξωτερικά. Μία μορφή τρομοκρατίας θεωρείται ότι αποτελούν οι επιθέσεις πειρατείας⁶. Στην Ελλάδα από την εφοπλιστική πλευρά αμφισβητείται η χρησιμότητα του Συστήματος Συναγερμού Ασφάλειας Πλοίου, που είναι ακριβές ότι αποτελεί σημαντική οικονομική επιβάρυνση⁷.

Β. Ελληνικό δίκαιο για την πειρατεία και την αντιμετώπισή της

Ως προς την ποινική δικαιοδοσία και καταστολή της πειρατείας που τελέστηκε εκτός Ελλάδας, κατά το άρθρο 8 στοιχείο στ Π.Κ., σε συνδυασμό με το άρθρο 9 Π.Κ., εφαρμόζονται οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι, σε Έλληνες και αλλοδαπούς ανεξάρτητα από τους νόμους του τόπου της τέλεσης, έστω και αν ασκήθηκε ποινική δίωξη ή επιβλήθηκε ή και εκτίθηκε ποινή στην αλλοδαπή (αρχή της οικουμενικής δικαιοσύνης). Κατά μία άποψη, αυτή η διάταξη προκαλεί ορισμένα ερμηνευτικά προβλήματα επειδή οικουμενική δικαιοδοσία μπορεί να ασκηθεί μόνο για την πειρατεία ως διεθνές έγκλημα, και όχι για την πειρατεία σύμφωνα με τους ελληνικούς ποινικούς νόμους⁸. Γενικότερα, η πρόβλεψη ότι οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι εφαρμόζονται και στην αιγιαλίτιδα ζώνη ενός τρίτου κράτους ορθά θεωρείται ότι έρχεται σε αντίθεση με το διεθνές δίκαιο, με την έννοια ότι μία πράξη πειρατείας στην

6. Βλ. Α. Αλεξοπούλου, Ν. Φουρνάρης, *Διεθνείς Συμβάσεις Κανονισμοί Κώδικες*, Ίδρυμα Ευγενίδου, Αθήνα 2012, σ. 79-81.

7. Α. Μπελόκα, *Ship Security Alert System: Βάρος ή όφελος*, *Ναυτικά Χρονικά* 2012, σ. 50.

8. Π. Τσιρίδης, *Ποινική Δικαιοδοσία στον θαλάσσιο χώρο και εγκλήματα τελούμενα επί πλοίου*, *Δίκαιο και Οικονομία Π. Ν. Σάκκουλας*, σ. 251, όπου παραπομπή σε Ιωάννου - Στρατή.

αιγιαλίτιδα ζώνη ενός κράτους δεν συνιστά «πειρατεία» κατά το διεθνές δίκαιο⁹.

Κατά το άρθρο 215 παρ. 1-2 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Ν.Δ. 187/1973), πειρατεία τελεί καθένας που επιβαίνει σε πλοίο και με σωματική βία ή απειλή τέτοιας κατά προσώπων, ενεργεί πράξεις διαρπαγής σε άλλο πλοίο στην ανοικτή θάλασσα με σκοπό ιδιοποιήσεως των έτσι διαρπαζόμενων πραγμάτων. Πειρατικό θεωρείται κάθε πλοίο το οποίο ακριβώς προορίζεται από τους κυβερνώντες αυτό προς ενέργεια των αναφερόμενων πιο πάνω πράξεων ή χρησιμοποιήθηκε προς τούτο και εξακολουθεί να κυβερνάται από τους πειρατές.

Η παρ. 3 του ίδιου άρθρου προβλέπει ότι με την ποινή της καθειρξεως τιμωρούνται οι πράξεις πειρατείας, με την ίδια ποινή τιμωρούνται επίσης τόσο ο πλοίαρχος όσο και οι αξιωματικοί που κυβερνούν το πειρατικό πλοίο, με την ποινή της καθειρξεως μέχρι 10 ετών τιμωρούνται τα μέλη του πληρώματος πειρατικού πλοίου διατελούντα σε γνώση του προορισμού τους.

Εξάλλου, την 1η Φεβρουαρίου 1999 οι θαλάσσιες επικοινωνίες έπαυσαν να βασίζονται στο σχεδόν αιωνόβιο Κώδικα Μορς. Η νέα τεχνολογία με δορυφορικά συστήματα επέβαλε, στη διεθνή συνδιάσκεψη για την ασφάλεια στη θάλασσα, το τέλος της ειδικότητας του ασυρματιστή (ραδιοτηλεγραφική Α' και Β' τάξεως). Από τότε οι αξιωματικοί γέφυρας επιφορτίστηκαν με τα καθήκοντα τηρήσεως «ISM» για την ασφαλή διαχείριση του πλοίου και οι τελευταίοι ασυρματιστές βρέθηκαν μπροστά σε μία αφηνιαστική αλλαγή, που τους έξωθούσε στην εθελούσια έξοδο¹⁰. Λίγο μετά άρχισε να θεσμοθετείται σε διεθνή κλίμακα ένα νέο επάγγελμα συναφές με την εμπορική ναυτιλία, αυτό του φρουρού των πλοίων για την προστασία από την πειρατική εγκληματικότητα, μολονότι οι φρουροί δεν θεωρούνται μέλη του πληρώματος του πλοίου που προστατεύουν. Στην ελληνική έννομη τάξη επιτράπηκε η ιδιωτική φύλαξη πλοίων από την πειρατεία με τον πρωτοποριακό Ν. 4058/2012 «Παροχή υπηρεσιών από ένοπλους φρουρούς σε εμπορικά πλοία και άλλες διατάξεις», όταν αυτά πλέουν στις προβλεπόμενες περιοχές υψηλού κινδύνου. Κατά τη σχετική κανονιστική κοινή υπουργική απόφαση 641.36-2/12, ως περιοχές υψηλού κινδύνου λογίζονται οι θαλάσσιες περιοχές που χαρακτηρίζονται ως τέτοιες στις εκάστοτε ισχύουσες Βέλτιστες Πρακτικές Διαχείρισης καθώς και αυτές που χαρακτηρίζονται ανάλογα από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό και ειδικότερα οι θαλάσσιες περιοχές μεταξύ της Ερυθράς Θάλασσας, του κόλπου του Άντεν έως τα στενά του Ορμούζ και ο Ινδικός Ωκεανός στο βόρειο τμήμα του, περιλαμβανομένου του Αραβικού Κόλπου και του Καναλιού της Μοζαμβίκης, ή όπως αυτές εκάστοτε ορίζονται από τα ως άνω κείμενα και οργανισμούς. Είναι αξιοπρόσεκτο ότι σε αυτό το πρόσφατο κείμενο, εξοπλισμένο με ορθά ανοικτής διατύπωσης ρύθμιση, δεν γίνεται μνεία της θαλάσσιας περιοχής της Νιγηρίας, η οποία ωστόσο σήμερα μαστίζεται από τις πειρατικές επιδρομές, ίσως σε έκταση μεγαλύτερη και από εκείνη στη θάλασσα περιοχή της Σομαλίας. Πράγματι, σύμφωνα με έκθεση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Γραφείου κα-

9. Α. Μπρεδήμας, Η αναβίωση του φαινομένου της πειρατείας στις ακτές της Σομαλίας και το Διεθνές Δίκαιο, Αρμενόπουλος 2010, σ. 1802 σε συνδυασμό με σ. 1801.

10. Βλ. Κ. Παλαμιώτου, Ανθρώπινες Σχέσεις, Ίδρυμα Ευγενίδου, Αθήνα 2011, σ. 43.

τά της Πειρατείας (IMB), οι επιθέσεις στη Σομαλία έχουν περιοριστεί αλλά έχουν αυξηθεί στον κόλπο της Γουινέας. Μάλιστα, τα φορητά πλοία εξωθούνται να βρίσκονται σε διαρκή περιστροφική κίνηση (drifting) για την αυτοπροστασία τους, αντί να παραμένουν ακίνητα, στα ανοιχτά της νιγηριανής πετρελαιοπηγής, την οποία είναι προγραμματισμένο να προσεγγίσουν για φόρτωση. Ενώ η τακτική των πειρατών στη Σομαλία είναι να καταλαμβάνουν και να κατέχουν το επίμαχο πλοίο με το πλήρωμα χωρίς να νοιάζονται οι πειρατές σε πόσο καιρό θα πάρουν τα επιδιωκόμενα λύτρα. Στη Νιγηρία η κατάληψη στο πλοίο σχετίζεται περισσότερο με το γεγονός της αφαλάξης χρημάτων από το ταμείο του πλοίου αλλά και όποιων πολύτιμων αντικειμένων βρίσκονται σε αυτό.

Τέλος, με τον προαναφερθέντα Ν. 4058/2012, προβλέπεται επίσης ότι στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη συνιστάται Εθνικό Συντονιστικό Κέντρο Επιτήρησης και Ελέγχου των Συνόρων, με έδρα το κτίριο του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, στον Πειραιά.

Παρόμοια, με το άρθρο 12 του Ν. 4339, της 15.6.2012, ο οποίος επιγράφεται «Ο περί προστασίας Κυπριακών Πλοίων από Πράξεις Πειρατείας και άλλες Παράνομες Πράξεις Νόμος», ο έχων την εκμετάλλευση κυπριακού πλοίου δύναται να αναθέσει σε ιδιωτική εταιρεία προστασίας πλοίων με γραπτή σύμβαση την υλοποίηση ορισμένων από τα μέτρα που αναφέρονται στα εδάφια 1 και 2 του άρθρου 4 του νόμου αυτού ή ορισμένων ή όλων από τα πρόσθετα μέτρα που αναφέρονται στο εδάφιο 3 του άρθρου 4 του νόμου. Η χρήση όπλων από την ιδιωτική εταιρεία προστασίας πλοίων συνιστά επιπλέον μέτρο που αποφασίζεται από τον έχοντα την εκμετάλλευση του πλοίου, στα πλαίσια των διατάξεων του εδαφίου 3 του άρθρου 4 του νόμου. Ο έχων την εκμετάλλευση του πλοίου δύναται να επιτρέψει, για την ασφάλεια του πλοίου, τη χρήση, από την ιδιωτική εταιρεία προστασίας πλοίων ή από το προσωπικό του πλοίου, ειδικού εξοπλισμού ασφαλείας.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ: Νέες εξελίξεις για την πειρατεία

Η ανάδυση του πανάρχαιου και μάλλον πολύπλοκου φαινομένου της πειρατείας τα τελευταία είκοσι έτη, ιδίως την τρέχουσα πενταετία, οδηγεί στη σταδιακή δημιουργία ενός ιδιαίτερου νέου κλάδου, του Δικαίου Αντιμετώπισης της Πειρατείας, τουλάχιστον σε κράτη με ναυτική παράδοση και συμφέροντα στο Κέρασ της Αφρικής, όπως είναι και η Ελλάδα. Το ελληνικό κράτος αποσύρθηκε για οικονομικούς λόγους από την διεθνή επιχείρηση «ΑΤΑΛΑΝΤΑ», αλλά βρίσκεται αντιμέτωπο με μία πρωτόγνωρη πρόκληση, να δικάσει υπό καθεστώς δίκαιης δίκης ένα Σομαλό που κρατείται προσωρινά, εδώ και λίγους μήνες, προκειμένου να δικαστεί από το αρμόδιο Τριμελές Εφετείο για πειρατεία. Προφανώς οι εξελίξεις αυτές αναμένεται να οδηγήσουν σε περαιτέρω καλλιέργεια αυτού του κλάδου, σύντομα.