

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ  
ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΝΑΥΤΙΚΟΥ (ΑΕΝ)  
ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ**

**ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ**

**ΑΝΤΩΝΙΟΣ Π. ΜΑΝΙΑΤΗΣ**

**ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ  
ΔΙΚΑΙΟΥ**

**ΠΕΙΡΑΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ**

**ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ**

**ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2013**

## **ΕΙΣΑΓΩΓΗ: Η πειρατεία ως το έγκλημα των φτωχών και τα αίτια της σομαλικής πειρατείας**

Η πειρατεία (στα αγγλικά «piracy») 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 κράτη<sup>1</sup>.

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 Taipan, 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 στον μετέπειτα αρχηγό της Ελληνικής Επανάστασης Θεόδωρο Κολοκοτρώνη, ο οποίος γεννήθηκε κάτω από μία βελανιδιά. Από τη Ζάκυνθο επιδιδόταν σε πειρατεία σε πλοία και στις οθωμανικές ακτές της Βορειοδυτικής Πελοποννήσου. Η πειρατική εμπειρία του οπλαρχηγού είναι κάτι που αποσιωπάται ενώ η πειρατεία στις ελληνικές θάλασσες εμφάνισε έξαρση κατά τους δύο τελευταίους αιώνες της τουρκοκρατίας. Σε αυτό συνέβαλε ο ανταγωνισμός των δυτικών δυνάμεων με την Ανατολή για τον έλεγχο των θαλάσσιων οδών που περνούσαν από το Αιγαίο.

---

<sup>1</sup> Α. Μπρεδήμα, *Η αναβίωση του φαινομένου της πειρατείας στις ακτές της Σομαλίας και το Διεθνές Δίκαιο*, Αρμενόπουλος 2010 12, υποσ. 30.

Νεότερη επιστημονική έρευνα εικάζει ότι ακόμη και ο Χριστόφορος Κολόμβος μέχρι τα 20 του χρόνια ήταν μέλος του πληρώματος ενός πειρατικού πλοίου. 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 στερητικές της ελευθερίας από δύο έως και επτά έτη.

Όσον αφορά 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. Συνεπώς, το πρόβλημα δεν είναι μόνον οικονομικό αλλά και οικολογικό – υγειονομικό...

Είναι ενδιαφέρον να ανιχνεύσουμε στοιχεία από το δίκαιο αντιμετώπισης της πειρατείας, με έμφαση στην ελληνική έννομη τάξη.

## **A. ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ**

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 δουλείας<sup>2</sup>. Σύστοιχο είναι το εξαφανισμένο φαινόμενο του κουρσέματος, 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

---

<sup>2</sup> Α. Μπρεδήμα, *Η αναβίωση του φαινομένου της πειρατείας στις ακτές της Σομαλίας και το Διεθνές Δίκαιο*, Αρμενόπουλος 2010 12, σσ. 1793-1808, ιδίως σ. 1793.

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.

Η πειρατεία νοείται ως διεθνές έγκλημα μόνο εφόσον λαμβάνει χώρα στην ανοικτή θάλασσα ή στην τυχόν κηρυχθείσα Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ), σύμφωνα με την ισχύουσα Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας<sup>3</sup>. Η Σύμβαση αυτή, του Montego Bay της Τζαμάικα, που υπογράφηκε το 1982 και τέθηκε σε ισχύ στις 9 Νοεμβρίου 1994 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. Μετά τρεις αιώνες πλήρους αποδοχής της, γεγονός στο οποίο είχε συμβάλει και η ανακάλυψη της Αμερικής χάρη στην ελευθερία των θαλασσών, η αρχή της ελευθερίας των θαλασσών επανεξετάστηκε. Κατά έναν ορισμό του Heffter<sup>4</sup>, του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η πειρατεία ως διεθνές έγκλημα συνίσταται στη βίαιη κατάληψη και αφαίρεση πλοίων ή πραγμάτων που υπάρχουν σε αυτά για ίδιον όφελος, χωρίς να μπορεί να αποδειχθεί εντολή πολιτικής εξουσίας η οποία αναλαμβάνει την ευθύνη. Το αδίκημα της πειρατείας κατά τη Σύμβαση Δικαίου της Θάλασσας θεωρείται διεθνές έγκλημα («crime against the law of nations»), 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 των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας δίνει τη δυνατότητα σε πολεμικά πλοία ή σε πλοία που ασκούν δημόσια εξουσία να ασκούν

---

<sup>3</sup> Π. Σιούσουρα, *Το έγκλημα της πειρατείας υπό το φως του Διεθνούς Δικαίου*, Ε.Ν.Δ. – Τόμος 39 Ιανουάριος Φεβρουάριος Μάρτιος 2011 Τεύχος 1, σσ. 5-24, ιδίως σσ. 6-7.

<sup>4</sup> Βλ. Α. W. Heffter, *Αλληλεθνές της Ευρώπης Δίκαιον*, (μτφρ. Διομ. Κυριακού), Αθήνησι, 1860, σ. 222.

δικαιοδοσία ως εξαιρέσεις από την αρχή της δικαιοδοσίας του κράτους της σημαίας του εκάστοτε πλοίου. Αυτές είναι οι ακόλουθες:

*α. Νηοψία*

Σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 110 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας, 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:

A) επιδίδεται σε πειρατεία,

B) σε δουλεμπόριο,

Γ) σε παράνομες εκπομπές,

Δ) δεν έχει εθνικότητα ή

Ε) αν και φέρει ξένη σημαία ή 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 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. 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 του λαθρεμπορίου της ποτοαπαγόρευσης έξω από τα χωρικά ύδατα των ΗΠΑ, τα οποία εκείνη την εποχή ακόμη δεν ξεπερνούσαν το τρίτο ναυτικό μίλι.

### *γ. Πειρατεία*

Σύμφωνα με το άρθρο 101 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας, 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 (Ν.Σ.Κ.) ότι είναι προφανές ότι η λήψη της απόφασης για καταστολή της πειρατείας αυτής από ελληνικά πολεμικά πλοία κλπ. 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 χώρας<sup>5</sup>. 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.

Κατά το άρθρο 100 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας, 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 του 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 » («ουδέν έγκλημα, ουδεμία ποινή άνευ νόμου»). Σε περίπτωση που υπάρχει νομικό κενό, πράγμα που ισχύει για πολλές ευρωπαϊκές χώρες που δεν έχουν συμπεριλάβει το αδίκημα της πειρατείας στο εσωτερικό τους δίκαιο ως ένα ιδιώνυμο έγκλημα, οι επιμέρους πράξεις πειρατείας αντιμετωπίζονται από το διαθέσιμο οπλοστάσιο της ποινικής νομοθεσίας, π.χ. περί ανθρωποκτονίας, ληστείας κλπ.

---

<sup>5</sup> 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).

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 «μη κράτος» ή «αποτυχημένο κράτος» («failed state») και ακόμη και σήμερα το κράτος αυτό δεν έχει ανακτήσει τον έλεγχο εδαφών του 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 δικαστικές αρχές των χωρών τους, 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 16<sup>ης</sup> 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.

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 του Δημοσίου Διεθνούς Δικαίου είναι ότι δεν μπορεί να γίνει στόχος των στρατιωτικών επιχειρήσεων ο άμαχος πληθυσμός, εκτός αν πρόκειται για περιπτώσεις στις οποίες οι άμαχοι λαμβάνουν απευθείας μέρος στις εχθροπραξίες. Όμως, οι πειρατές δεν είναι στρατιώτες, 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).

## **B. Ανάδυση του νέου επαγγέλματος των ένοπλων φρουρών εμπορικών πλοίων**

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 το άρ. 215 παρ. 1-2 του Ν.Δ. 187/1973 (Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, ΚΔΝΔ), πειρατεία τελεί καθένας που επιβαίνει σε πλοίο και με σωματική βία ή απειλή τέτοιας κατά πρόσωπον, ενεργεί πράξεις διαρπαγής σε άλλο πλοίο στην ανοικτή θάλασσα με σκοπό ιδιοποίησης 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 καθειρήξεως 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 καθειρήξεως μέχρι 10 ετών τιμωρούνται τα μέλη του πληρώματος πειρατικού πλοίου διατελούντα σε γνώση του προορισμού τους.

Την 1<sup>η</sup> 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 (ραδιοτηλεγραφητή 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 αιφνιδιαστική αλλαγή, που τους εξωθούσε στην εθελούσια έξοδο<sup>6</sup>. Λίγο μετά άρχισε να

---

<sup>6</sup> Βλ. Κ. Παλαμιώτου, *Ανθρώπινες Σχέσεις*, Ίδρυμα Ευγενίδου Αθήνα 2011, σ. 43.

θεσμοθετείται σε διεθνή κλίμακα ένα νέο επάγγελμα συναφές με την εμπορική ναυτιλία, αυτό του φρουρού των πλοίων για την προστασία από την πειρατική εγκληματικότητα. Ειδικότερα, στην Ελλάδα κατ' αρχάς αμφισβητείται η χρησιμότητα του τεχνολογικού συστήματος «Ship Security Alert System (SSAS)» στα ποντοπόρα πλοία, ενός εξοπλισμού που για πολλούς ναυτικούς και αξιωματούχους ασφαλείας ναυτιλιακών εταιρειών αποτελεί, μακράν, τον πλέον άχρηστο εξοπλισμό στο πλοίο<sup>7</sup>. Σκοπός του συστήματος είναι να εκκινήσει εκπομπή του συναγερμού έως ότου απενεργοποιηθεί, χωρίς όμως να δώσει ηχητικό σήμα ή άλλη ένδειξη της ενεργοποίησής του σε πιθανούς εισβολείς στο πλοίο. Στα πλοία είναι διαθέσιμα δορυφορικά τηλέφωνα τα οποία παρέχουν δυνατότητα επικοινωνίας ακόμη και με τα πλέον απομακρυσμένα μέρη. Το πρώτο πράγμα που επιβάλλεται σε περίπτωση πειρατείας στα ανοιχτά της Σομαλίας είναι η ενημέρωση μέσω τηλεφώνου για πιθανή απειλή των κέντρων λήψης τέτοιων μηνυμάτων στην περιοχή. Επιπλέον, είναι κοινό μυστικό στον Πειραιά ότι συνήθως οι εταιρείες πληροφορούνται ότι τα πλοία τους έπεσαν θύματα πειρατείας από τους ίδιους τους πειρατές ή τις ναυτικές δυνάμεις που κατέλαβαν το πλοίο μετά μία επιτυχή επιχείρηση. Μία θαυμάσια κατά τα άλλα υπηρεσία, που παρέχεται με τη λειτουργία του συστήματος αυτού, είναι εκείνη που παρέχεται με κόστος και ενεργοποιεί αυτόματα όλες τις ναυτικές ή άλλες δυνάμεις ασφαλείας στην περιοχή. Ωστόσο, το κενό παραμένει στη λήψη ουσιαστικών πληροφοριών (τι είδους απειλή, πότε, πόσοι, πώς, κατάσταση επί του πλοίου κλπ.), το οποίο απαιτεί πάντα επικοινωνία με το πλοίο. Η λειτουργία του συστήματος δεν έχει σώσει κανένα πλοίο ενώ είναι τεράστια τα ποσά που έχουν δαπανηθεί σε κάθε πλοίο για την αγορά, εγκατάσταση, πιστοποίηση, έλεγχο και γενικότερα τη λειτουργία του συστήματος. Για αυτό στο πλαίσιο αναθεώρησης του οικείου κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS) ο οποίος αποτελεί μέρος της Συμβάσεως για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS)<sup>8</sup>, προτείνεται η κατάργησή του.

Στην ελληνική έννομη τάξη για πρώτη φορά επιτράπηκε η ιδιωτική φύλαξη πλοίων από την πειρατεία με το νόμο 4058/2012 «Παροχή υπηρεσιών από άοπλους ή και ένοπλους φρουρούς σε εμπορικά πλοία και άλλες διατάξεις», με τήρηση της

---

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

<sup>8</sup> Α. Αλεξοπούλου, Ν. Φουρναράκη, *Διεθνείς Συμβάσεις Κανονισμοί Κώδικες*, Ίδρυμα Ευγενίδου Αθήνα 2012, βλ. σ. 81 επ.

θεμελιώδους νομικής αρχής της αναλογικότητας, όταν αυτά πλέον στις προβλεπόμενες περιοχές υψηλού κινδύνου. Σε κάθε περίπτωση, οι φρουροί δεν θεωρούνται μέλη του πληρώματος του εμπορικού πλοίου. Με τον πρωτοποριακό κατά της πειρατείας αυτό νόμο, 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. Παρατηρείται ύφεση του προβλήματος στα ανοιχτά της Σομαλίας, λόγω της στρατιωτικής επιχείρησης ΑΤΑΛΑΝΤΑ και της ενεργοποίησης του μέτρου των επαγγελματιών φρουρών στα εμπορικά πλοία, με σχετική νομοθετική ρύθμιση στις έννομες τάξεις πολλών ναυτικών κρατών.

### **ΕΠΙΛΟΓΟΣ: Νέες εξελίξεις στο πανάρχαιο φαινόμενο της πειρατείας**

Η ανάδυση του πανάρχαιου φαινομένου της ναυτικής πειρατείας τα τελευταία περίπου είκοσι έτη, ιδίως την τρέχουσα πενταετία, οδηγεί στη σταδιακή δημιουργία ενός ιδιαίτερου νέου κλάδου του δικαίου. Αυτός ο μοντέρνος κλάδος ονομάζεται Δίκαιο Αντιμετώπισης της Πειρατείας (ή Πειρατικό Δίκαιο) και έχει αρχίσει να αναπτύσσεται τουλάχιστον σε κράτη σαν την Ελλάδα, δηλαδή με ναυτική παράδοση και συμφέροντα στο Κέρασ της Αφρικής αλλά και στον Κόλπο της Γουινέας (ιδίως στα ανοιχτά της Νιγηρίας), όπως έχει πρόσφατα μετατοπιστεί η κορύφωση του προβλήματος των πειρατικών επιθέσεων.

Με βάση και την ανάλυση που ολοκληρώθηκε, η επικαιρότητα της πειρατείας ως ποινικού αδικήματος του Δημοσίου Διεθνούς Δικαίου αποτελεί την αφορμή για να γίνει μία δικαιότερη προσέγγιση του Τρίτου Κόσμου, στον οποίο ανήκει και η Σομαλία.

**ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ**

1. Αναλύστε την πειρατεία ως το έγκλημα των φτωχών και τα αίτια της σομαλικής πειρατείας (Αναφερθείτε αναλυτικά και στη σχετική δίκη που έγινε στη Γερμανία)
2. Δώστε τον ορισμό της πειρατείας κατά τη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας (Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας).
3. Αναφέρατε αναλυτικά το περιεχόμενο της γνωμοδότησης υπ' αριθμόν 398/2011 του Νομικού Συμβουλίου Κράτους (Ν.Σ.Κ., β' τμήματος)
4. Αναλύστε το ελληνικό νομικό πλαίσιο της φύλαξης πλοίων κατά της πειρατείας και το ζήτημα αν και γιατί παρατηρείται ένταση ή ύφεση της πειρατείας στα ανοιχτά της Σομαλίας.
5. Προβείτε σε συμπερασματικές (επιλογικές) κρίσεις για τις νέες (πρόσφατες) εξελίξεις σχετικά με το πανάρχαιο φαινόμενο της πειρατείας

## ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ

1. Η πειρατεία (στα αγγλικά «piracy») 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 κράτη<sup>9</sup>.

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 Taïran, 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 στον μετέπειτα αρχηγό της Ελληνικής Επανάστασεως Θεόδωρο Κολοκοτρώνη, ο οποίος γεννήθηκε κάτω από μία βελανιδιά. Από τη Ζάκυνθο επιδιδόταν σε πειρατεία σε πλοία και στις οθωμανικές ακτές της Βορειοδυτικής Πελοποννήσου. Η πειρατική εμπειρία του οπλαρχηγού είναι κάτι που αποσιωπάται ενώ η πειρατεία στις ελληνικές θάλασσες εμφάνισε έξαρση κατά τους δύο τελευταίους αιώνες της τουρκοκρατίας. Σε αυτό συνέβαλε ο ανταγωνισμός των δυτικών δυνάμεων με την Ανατολή για τον έλεγχο των θαλάσσιων οδών που περνούσαν από το Αιγαίο. Νεότερη επιστημονική έρευνα εικάζει ότι ακόμη και ο Χριστόφορος Κολόμβος μέχρι τα 20 του χρόνια ήταν μέλος του πληρώματος ενός πειρατικού

---

<sup>9</sup> Α. Μπρεδήμα, *Η αναβίωση του φαινομένου της πειρατείας στις ακτές της Σομαλίας και το Διεθνές Δίκαιο*, Αρμενόπουλος 2010 12, υποσ. 30.

πλοίου. 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 στερητικές της ελευθερίας από δύο έως και επτά έτη.

Όσον αφορά 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. Συνεπώς, το πρόβλημα δεν είναι μόνον οικονομικό αλλά και οικολογικό – υγειονομικό...

2. Σύμφωνα με το άρθρο 101 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας, 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.
3. 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 κλπ. 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 Ελλάδας. 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.

4. Στην ελληνική έννομη τάξη για πρώτη φορά επιτράπηκε η ιδιωτική φύλαξη πλοίων από την πειρατεία με το νόμο 4058/2012 «Παροχή υπηρεσιών από άοπλους ή και ένοπλους φρουρούς σε εμπορικά πλοία και άλλες διατάξεις», με τήρηση της θεμελιώδους νομικής αρχής της αναλογικότητας, όταν αυτά πλέουν στις προβλεπόμενες περιοχές υψηλού κινδύνου. Σε κάθε περίπτωση, οι φρουροί δεν θεωρούνται μέλη του πληρώματος του εμπορικού πλοίου. Με τον πρωτοποριακό κατά της πειρατείας αυτό νόμο, 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. Παρατηρείται ύφεση του προβλήματος στα ανοιχτά της Σομαλίας, λόγω της στρατιωτικής επιχείρησης ΑΤΑΛΑΝΤΑ και της ενεργοποίησης του μέτρου των επαγγελματιών φρουρών στα εμπορικά πλοία, με σχετική νομοθετική ρύθμιση στις έννομες τάξεις πολλών ναυτικών κρατών.
5. Η ανάδυση του πανάρχαιου φαινομένου της ναυτικής πειρατείας τα τελευταία περίπου είκοσι έτη, ιδίως την τρέχουσα πενταετία, οδηγεί στη σταδιακή δημιουργία ενός ιδιαίτερου νέου κλάδου του δικαίου. Αυτός ο μοντέρνος κλάδος ονομάζεται Δίκαιο Αντιμετώπισης της Πειρατείας (ή Πειρατικό Δίκαιο) και έχει αρχίσει να αναπτύσσεται τουλάχιστον σε κράτη σαν την Ελλάδα, δηλαδή με ναυτική παράδοση και συμφέροντα στο Κέρασ της Αφρικής αλλά και στον Κόλπο της Γουινέας (ιδίως στα ανοιχτά της Νιγηρίας), όπως έχει πρόσφατα μετατοπιστεί η κορύφωση του προβλήματος των πειρατικών επιθέσεων. Η επικαιρότητα της πειρατείας ως ποινικού αδικήματος του

Δημοσίου Διεθνούς Δικαίου αποτελεί την αφορμή για να γίνει μία δικαιότερη προσέγγιση του Τρίτου Κόσμου, στον οποίο ανήκει και η Σομαλία.