

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΚΑΡΑΟΥΛΑΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΘΕΜΑ

**ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΠΑΡΑΝΟΜΕΣ – ΑΝΤΙΣΥΜΒΑΤΙΚΕΣ
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ, ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΦΟΡΤΙΩΝ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΩΝ**

**ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ .Χ ΓΑΒΡΙΕΛΑΤΟΥ
Α.Γ.Μ: 3781**

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΑΝΑΘΕΣΗΣ: 27/04/2018

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ:

<i>A / A</i>	<i>Όνοματεπώνυμο</i>	<i>Ειδικότητα</i>	<i>Αξιολόγηση</i>	<i>Υπογραφή</i>
<i>1</i>				
<i>2</i>				
<i>3</i>				
<i>ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ</i>				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ : ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΙΟΥΛΗΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Πίνακας περιεχομένων

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	3
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ^ο	4
ΠΑΡΑΝΟΜΕΣ – ΑΝΤΙΣΥΜΒΑΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	4
1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	4
1.1 ΠΑΡΑΝΟΜΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	4
1.2 ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ.....	5
1.3 ΟΙ ΠΙΟ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΓΙΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ.....	7
1.4 ΜΟΡΦΕΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ	8
1.5 ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΣΤΟ ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	9
1.6 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ	12
1.7 ΤΑ ΜΕΤΡΑ ΠΟΥ ΠΑΙΡΝΕΙ Η Ε.Ε	16
1.8 ΜΟΛΥΝΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΑΠΟ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ	18
1.9 ΕΙΔΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΟΙΝΙΚΑ ΑΔΙΚΗΜΑΤΑ.....	22
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο	29
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΦΟΡΤΙΩΝ	29
2. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	29
2.1 ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟ	29
2.2 ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟ ΝΑΡΚΩΤΙΚΩΝ.....	30
2.3 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΝΑΡΚΩΤΙΚΩΝ ΟΥΣΙΩΝ	30
2.4 ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΥΣΙΜΩΝ.....	32
2.5 ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΠΝΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ.....	33
2.6 ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΑΛΚΟΟΛΟΥΧΩ ΠΟΤΩΝ	35
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ^ο	36
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΑΝΘΡΩΠΩΝ.....	36
3. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	36
3.1 ΕΜΠΟΡΙΑ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΑΝΘΡΩΠΩΝ	36
3.2 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΑ ΑΝΘΡΩΠΩΝ.....	38
3.3 ΛΑΘΡΕΠΙΒΑΣΗ.....	39
3.4 ΑΝΘΡΩΠΙΝΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ	40
ΕΠΙΛΟΓΟΣ	42
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	43

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Όπως δηλώνει και το θέμα της εργασίας θα αναλύσουμε τις παράνομες δραστηριότητες στον χώρο της ναυτιλίας και την διακίνηση φορτίων και ανθρώπων.

Το πρώτο κεφάλαιο αναφέρεται στις παράνομες - αντισυμβατικές δραστηριότητες στον χώρο της ναυτιλίας επιγραμματικά και τους τρόπους αντιμετώπισης και τους κινδύνους που προκύπτουν μέσω αυτών.

Στα παρακάτω κεφάλαια θα δούμε τι σημαίνει η διακίνηση φορτίων και ανθρώπων τους κινδύνους που υπάρχουν τους τρόπους αντιμετώπισης από τους διεθνείς κανονισμούς και αρχές όπως και την συμμετοχή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων για την επίτευξη αποφυγής των παράνομων δραστηριοτήτων στον χώρο της ναυτιλίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

ΠΑΡΑΝΟΜΕΣ – ΑΝΤΙΣΥΜΒΑΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ναυτιλία είναι μια σύγχρονη, διεθνής και πολυπρόσωπη βιομηχανία που τελικά μας αφορά όλους, έμμεσα ή άμεσα. Η επίτευξη ισορροπίας ανάμεσα στην ασφάλεια και την ποιότητα της ναυτιλίας είναι πάντα ένα θέμα επίκαιρο αλλά και ευαίσθητο και θα πρέπει να αντιμετωπίζεται πάντα με τρόπο που δεν θα υποσκάπτει τον εμπορικό ρόλο της ναυτιλιακής βιομηχανίας και θα κατανέμει τους κινδύνους του τομέα ανάμεσα σε όλους όσους παρέχουν ή επωφελούνται από τις ναυτιλιακές υπηρεσίες. Το πρόβλημα με την υποβαθμισμένη Ναυτιλία δεν είναι απλώς η μη συμμόρφωση του πλοίου με τους κανονισμούς ασφαλείας, αλλά η ύπαρξη οικονομικών μειονεκτημάτων από τη μη συμμόρφωση. Τα προβλήματα στις θαλάσσιες μεταφορές είναι περισσότερο οικονομικά παρά τεχνικά. Το νομικό καθεστώς για τη Ναυτιλία περιστρέφεται ακόμη γύρω από τον χειρισμό των απαιτήσεων κατά του πλοίου και όχι την πρόληψη ατυχημάτων που είναι υπόθεση πολλών. Πολλοί εμπλεκόμενοι με τη Ναυτιλία αλλά δεν συμβάλλουν στη βελτίωση των επιπέδων της.

1.1 ΠΑΡΑΝΟΜΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

Αν το πλοίο προβεί σε κάποια από τις πιο κάτω δραστηριότητες, τότε η διέλευσή του παύει να είναι αβλαβής, αφού θεωρείται ότι με αυτές τις δραστηριότητες διαταράσσεται η ειρήνη η τάξη και η ασφάλεια του παράκτιου κράτους. Το δε κράτος, σε μια τέτοια περίπτωση έχει το δικαίωμα να λάβει κάθε μέτρο και να εκδιώξει το πλοίο από τη χωρική του θάλασσα. Οι δραστηριότητες αυτές είναι:

α) Κάθε απειλή ή χρήση βίας κατά της κυριαρχίας, της εδαφικής ακεραιότητας ή της πολιτικής ανεξαρτησίας του παράκτιου κράτους ή απειλή ή χρήση βίας με οποιοδήποτε άλλο τρόπο, κατά παράβαση των αρχών του διεθνούς δικαίου που περιέχονται στον Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών. Η απειλή ή η χρήση βίας μπορεί να αφορά και άλλο κράτος εκτός από το παράκτιο.

- β)** Κάθε άσκηση ή γυμνάσια με όπλα οποιουδήποτε είδους.
- γ)** Κάθε πράξη που αποσκοπεί στη συλλογή πληροφοριών προς βλάβη της άμυνας ή της ασφάλειας του παράκτιου κράτους.
- δ)** Η οποιαδήποτε προπαγανδιστική ενέργεια που αποσκοπεί στην προσβολή της άμυνας και της ασφάλειας του παράκτιου κράτους.
- ε)** Η απονήωση, προσνήωση ή φόρτωση στο πλοίο αεροσκαφών.
- στ)** Η εκτόξευση, εκφόρτωση ή φόρτωση οποιασδήποτε στρατιωτικής συσκευής.
- ζ)** Η φόρτωση ή εκφόρτωση οποιουδήποτε εμπορεύματος, χρημάτων ή προσώπων κατά παράβαση των τελωνειακών, δημοσιονομικών, μεταναστευτικών ή υγειονομικών νόμων/κανονισμών του παράκτιου κράτους.
- η)** Η οποιαδήποτε εκ προθέσεως σοβαρή ρύπανση, κατά παράβαση των διατάξεων της σύμβασης ΔΘ.
- θ)** Οι οποιοσδήποτε αλιευτικές δραστηριότητες.
- ι)** Η διεξαγωγή έρευνας ή υδρογραφικών εργασιών.
- ια)** Κάθε πράξη που αποσκοπεί στην παρεμβολή σε οποιοδήποτε σύστημα επικοινωνίας ή οποιοσδήποτε διευκολύνσεις ή εγκαταστάσεις του παράκτιου κράτους.
- ιβ)** Η οποιαδήποτε άλλη ενέργεια που δεν έχει άμεση σχέση με τη διέλευση.

1.2 ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

Όσον αφορά τον καθορισμό της έννοιας της πειρατείας, ένας ορισμός διατυπώθηκε στη Συνθήκη της Γενεύης το 1958, σχετικά με τα διεθνή ύδατα (άρθρο 15), η οποία αποτελεί επίσης το άρθρο 101 της συνθήκης Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της θάλασσας του 1982.

Η πειρατεία αναφέρεται σε οποιοσδήποτε από τις ακόλουθες πράξεις:

1. Οποιοσδήποτε παράνομες πράξεις βίας, ή κράτησης, ή οποιοσδήποτε ενέργειας λεηλασίας που διαπράττεται για ίδιον όφελος από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ενός ιδιωτικού σκάφους ή ενός ιδιωτικού αεροσκάφους και που κατευθύνεται

α) Εναντία σε κάποιο άλλο σκάφος ή αεροσκάφος ή ενάντια στα πρόσωπα ή την ιδιοκτησία σε τέτοιο σκάφος ή αεροσκάφος

β) Εναντία σ ένα σκάφος, ένα αεροσκάφος, τα πρόσωπα ή την ιδιοκτησία σε μέρος εκτός δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους.

2. Οποιαδήποτε πράξη οικειοθελούς συμμετοχής σε μια παράνομη λειτουργία ενός σκάφους ή αεροσκάφους με τη γνώση ότι τα γεγονότα καθιστούν το πλοίο ή το αεροσκάφος πειρατικό.

3. Οποιαδήποτε πράξη υποκίνησης ή σκόπιμης διευκόλυνσης μιας ενέργειας που περιγράφεται στις παραπάνω αυτού του άρθρου.



Πειρατές, τη στιγμή που καταλαμβάνουν πλοίο, χρησιμοποιώντας μικρά σκάφη

1.3 ΟΙ ΠΙΟ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΓΙΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

Σύμφωνα με το IMB (εκτός από τη έκθεση του , αναφέρονται επίσης και στην ιστοσελίδα του IMB στο τμήμα piracy prone areas and warnings) οι πιο επικίνδυνες περιοχές για πειρατεία σήμερα είναι οι εξής :

- I. Χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας και του Ινδικού Ωκεανού :** Μπαγκλαντές , Ινδονησία , Στενά Μαλάκκα , Μαλαισία , θάλασσα Νότιας Κίνας , Φιλιππίνες , Σιγκαπούρη Βιετνάμ
- II. Αφρική και Κόλπος του Άντεν :** Tema (Γκάνα) , Λάγος και Bonny River (Νιγηρία) , Dar Er Salaam (Τανζανία) , Conacry (Γουινέα) , Κόλπος του Άντεν, Ερυθρά , Νιγηρία .
- III. Νότιος και Κεντρική Αμερική και Καραϊβική :** Βραζιλία, Περού (Callao)
- IV. Υπόλοιπος Κόσμος :** Αραβική Θάλασσα , ανοιχτά του Ομάν , Δυτικός Ινδικός Ωκεανός , ανοιχτά της Μαδαγασκάρης και των Σεϋχέλλων.

Πηγή : *BEST MANAGEMENT PRACTICES AGAINST SOMALIA BASED PIRACY/*



Χάρτης με όλα τα συμβάντα πειρατείας και ένοπλης ληστείας που αναφέρθηκαν στο Κέντρο Αναφοράς Πειρατείας του ΙΜΒ (IMB Piracy Reporting Centre) [21]

1.4 ΜΟΡΦΕΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Ο ΙΜΟ μέσω της Οδηγίας του Συμβουλίου Ασφαλείας έχει παράγει τους περαιτέρω ορισμούς όσων αφορά τα είδη της πειρατείας. Έτσι λοιπόν διαμορφώνονται τέσσερις κατηγορίες.

- *Καιροσκοπικό Έγκλημα:* Η πιο κοινή μορφή πειρατείας, στην οποία δεν πραγματοποιείται κανένας προγραμματισμός. Οι ομάδες απαρτίζονται από ευκαιριακούς κακοποιούς και η κατάληψη του σκάφους είναι σύντομη. Πραγματοποιείται με την εμφάνιση μικροκλοπών κυρίως σε λιμάνια που έχουν προσδεθεί τα πλοία.
- *Χαμηλού επιπέδου ένοπλη ληστεία:* Οι δράστες σε αυτή τη μορφή χρησιμοποιούν ταχύπλοα μικρά σκάφη και μια σειρά μικρού εξοπλισμού για να επιβιβαστούν στο πλοίο

- *Μέσο επίπεδο οπλισμένης επίθεσης και ληστείας:* Η επίθεση αυτή συνήθως προγραμματίζεται σχολαστικά από πεπειραμένες συμμορίες πειρατών. Χρησιμοποιείται ένα μεγαλύτερο σκάφος από το οποίο προωθείται κάποιο μικρό ταχύπλοο σκάφος. Σε αυτές τις επιθέσεις ο κίνδυνος είναι μεγάλος, και αυτή η μορφή πειρατείας χρησιμοποιείται συνηθέστερα στις χώρες της Ασίας.
- *Σημαντική εγκληματική πειρατεία:* Αυτός ο τύπος επιδρομής απαιτεί πληροφόρηση, απόλυτη ακρίβεια και τα κατάλληλα μέσα. Οι επιθέσεις αυτές απαιτούν πηγές χρηματοδότησης. Γι αυτό εξάλλου είναι συνυφασμένη με το οργανωμένο έγκλημα. Το σκάφος θα καλυφθεί από μια μεγάλη ομάδα οργανωμένων και οπλισμένων πειρατών. Το σκάφος συνήθως παρεκκλίνει από τη πορεία του, μπορεί να κρατηθεί από τους πειρατές ως ότου ένα άλλο σκάφος το πλησιάσει και πραγματοποιηθεί τότε μεταφορά του φορτίου του, ή ακόμη σε σοβαρότερη περίπτωση στο υπό κατάληψη σκάφος θα δοθεί νέα ταυτότητα και χρωματική κάλυψη, τα γνωστά <<πλοία φαντάσματα>>

1.5 ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΣΤΟ ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Είναι γνωστό ότι περισσότερο από τα δύο τρίτα του παγκόσμιου εμπορίου, αξίας περισσότερων από 2 τρισεκατομμυρίων δολαρίων ετησίως, διεξάγεται μέσω της διεθνούς ναυτιλίας. Αυτό καθιστά την διεθνή ναυτιλία ζωτικής σημασίας παράγοντα για την παγκόσμια οικονομία και την παγκόσμια ασφάλεια. Δυστυχώς όμως, λόγω του τεράστιου όγκου υλικών που διακινούνται με τη διεθνή ναυτιλία, έχει γίνει ευκολότερη και η διακίνηση παράνομων υλικών όπως ναρκωτικά, οπλισμός και υλικά μαζικής καταστροφής. Η παράνομη αυτή δραστηριότητα σε συνδυασμό με πολιτική, κοινωνική και οικονομική αστάθεια σε ορισμένες περιοχές της γης με ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τη Διεθνή Κοινότητα, δημιουργεί τις προϋποθέσεις για την ανάπτυξη μιας σειράς άλλων παράνομων δραστηριοτήτων όπως είναι η τρομοκρατία και κυρίως η πειρατεία, η οποία στην εποχή μας είναι η μεγαλύτερη απειλή εναντίον της διεθνούς ναυσιπλοΐας.

Η τρομοκρατία στην ναυτιλία, σε αντίθεση με την πειρατεία, είναι ένα παγκόσμιο φαινόμενο βασισμένο στον πολιτισμό, την οικονομία και τη θρησκεία. Τα τρία συστατικά εξηγούν τόσο την δημιουργία όσο και την ανάπτυξη και διαίωνηση του φαινομένου. Ως βασικά χαρακτηριστικά του φαινομένου μπορούμε να θεωρήσουμε καταρχήν, το κίνητρο της πράξης, τον σκοπό που είναι κυρίως ο εκφοβισμός και η δημιουργία του αισθήματος

ανασφάλειας, καθώς επίσης και η δημοσίευση μέσω των ΜΜΕ των κινήτρων, τα μέσα και τέλος την χρηματοδότηση. 9

Αν και οι τρομοκρατικές επιθέσεις σε πλοία δεν είναι τόσο συνηθισμένες όσο οι πειρατικές επιθέσεις σήμερα, ωστόσο είναι και αυτές εξίσου σημαντικές με τις πειρατικές. Οι τρομοκρατικές οργανώσεις επιλέγουν την ναυτιλία ως στόχο καθώς:

9 Cronin, A.K., “*Behind the Curve, Globalization and International Terrorism*”, *International Security*, 27, pg. 48

Το μέγεθος της ζημιάς που το χτύπημα μπορεί να προκαλέσει σε επίπεδο οικονομίας είναι αρκετά σημαντικό, Το μέγεθος επίσης, του αντίκτυπου ενός χτυπήματος μέσω της ευρείας γνωστοποίησης του σε όλον τον κόσμο μέσω των μέσων μαζικής ενημέρωσης, είναι αρκετά σημαντικό καθώς άτομα με μικρή προσπάθεια θα μπορούσαν να καταφέρουν τεράστια οικονομική ζημία σε ολόκληρα κράτη. Τα δύο τρίτα της επιφάνειας της γης καλύπτονται από ωκεανούς, το μεγαλύτερο μέρος των οποίων είναι χαρακτηρισμένο, ως διεθνή ύδατα, όπου τα πλοία είναι ελεύθερα να πλέουν χωρίς ή με ελάχιστο έλεγχο. Παράλληλα, το θαλάσσιο εμπόριο διακινείται σε πολύ μεγάλο ποσοστό, μέσω κάποιων στενών γεωγραφικών περιοχών. Για παράδειγμα, περίπου το ένα τρίτο του παγκόσμιου εμπορίου και το μισό διακινούμενο πετρέλαιο περνούν από τα στενά της Μάλακα και της Σιγκαπούρης.

Τέτοιες περιοχές αποτελούν από στρατηγικής πλευράς ιδανικά σημεία για τη δράση των παρανόμων, καθώς η συνδρομή βοήθειας στα πλοία είναι δύσκολη, λόγω της πολύ μεγάλης απόστασης από τον δυτικό κόσμο ενώ τα κράτη που τις περιβάλλουν αδυνατούν να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά το πρόβλημα.

Παρόλο τον σημαντικό αριθμό κρουσμάτων τρομοκρατίας το μεγαλύτερο πλήγμα αποτελεί η πειρατεία. Η σύγχρονη διεθνής πειρατεία νομικά ορίζεται στο Άρθρο 15 της Συνθήκης της Γενεύης για τις Ανοιχτές Θάλασσες του 1958 10και από το Άρθρο 101 της Συνθήκης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (UNCLOS: United Nations Convention on the Law of the Sea).¹¹ Και οι δύο Συνθήκες στηριζόμενες στο διεθνές εθιμικό δίκαιο, ορίζουν ως πράξη πειρατείας την εγκληματική ενέργεια των επιβατών ή του πληρώματος ενός πλοίου ή αεροσκάφους εναντίον ενός άλλου πλοίου ή αεροσκάφους, των επιβατών και του πληρώματος αυτού και του φορτίου του, προς ίδιο όφελος, σε Διεθνή Ύδατα ή σε Διεθνή Εναέριο Χώρο.

10 “*Piracy and Armed Robbery Against Ships*,” Annual Report, International Chamber of Commerce, International Maritime Bureau, Jan. 1–Dec. 31, 2003, 3.

11 Article 101 of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)

Άλλωστε, ήδη η Διεθνής Κοινότητα, εφαρμόζοντας τις παραπάνω Διεθνείς Συνθήκες και τις πρόσφατες σχετικές αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών (αποφάσεις 1814/08, 1816/08, 1838/08, 1846/08, 1851/08, 1863/09), έχει

αναλάβει δράση, με άμεση και ενεργή εμπλοκή της Διεθνούς Κοινότητας, της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του NATO, με την ενεργοποίηση των πολυεθνικών Συμμαχικών CTF-150 και CTF-151 (CTF:Coalition Task Forces), της Ευρωπαϊκής Ναυτικής Δύναμης EUNAVFOR (European Union Naval Force, Operation «ATALANTA») και των Νατοϊκών SNMG-1 και SNMG-2 (Standing NATO Maritime Groups) αντίστοιχα, στις περιοχές όπου είναι αναγκαίο.

Η ναυτική πειρατεία, λοιπόν, μετά από δύο αιώνες συνεχούς συρρίκνωσης, γνωρίζει μια νέα άνθηση στο τελευταίο τέταρτο του 20ου αιώνα, ιδιαίτερα στις θάλασσες της Νοτιοανατολικής Ασίας. Την τελευταία δεκαετία οι πειρατικές επιθέσεις διπλασιάστηκαν. Στην αρχή της νέας χιλιετίας η πειρατεία δεν αποτελεί έναν αναχρονισμό, ένα από τα τελευταία απομεινάρια μιας εποχής που πέρασε ανεπιστρεπτί. Αντίθετα, έχει τις ρίζες της στις έντονες αντιθέσεις στις περιοχές ραγδαίας εκβιομηχάνισης, στους κοινωνικούς αποκλεισμούς και τις διαψεύσεις των προσδοκιών, στην αποτυχία της κρατικής ολοκλήρωσης και της κοινωνικοοικονομικής ενσωμάτωσης λαών, μειονοτήτων κι απομονωμένων κοινοτήτων. Στη σύγχρονη πολυμορφία της, συνδέεται με την τεράστια παραοικονομία των αναπτυσσόμενων χωρών, το οργανωμένο έγκλημα, τη διαφθορά στα αδύναμα κράτη, τα αποσχιστικά κινήματα και τις συγκρούσεις χαμηλής έντασης, τις συγκρουόμενες κρατικές

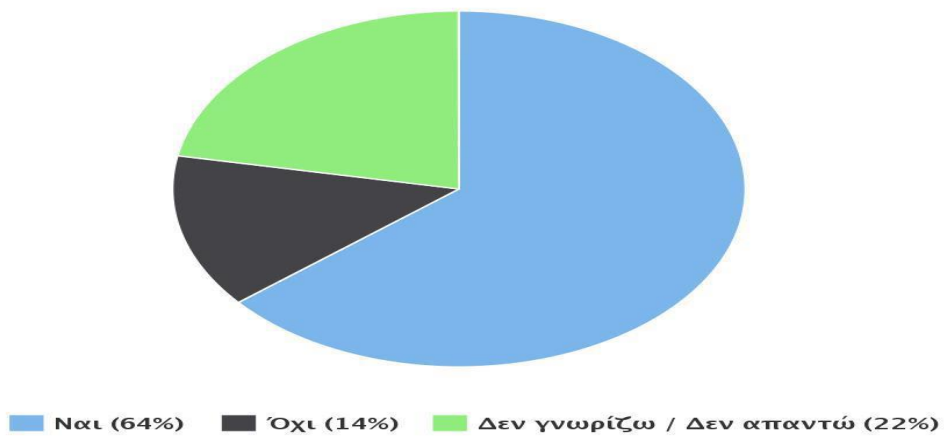
διεκδικήσεις σε θαλάσσιες ζώνες και νησιωτικά συμπλέγματα. Τέλος, τα μείζονα συμφέροντα κοινωνικό-οικονομικής ασφάλειας των κρατών που βρέχονται από τις θάλασσες της σύγχρονης πειρατείας, αλλά και των μεγάλων δυνάμεων, εντάσσουν πλέον την πειρατεία, ως μία απειλή χαμηλού επιπέδου, στην ευρύτερη ημερήσια διάταξη ασφάλειας που περιλαμβάνει μεταξύ άλλων την τρομοκρατία, το εμπόριο ναρκωτικών και τα κύματα προσφύγων.

Στα μέσα της δεκαετίας του 21ου αιώνα το Σομαλικό στυλ πειρατείας αρχίζει να προβληματίζει ιδιαίτερα τους ειδικούς. Οι Σομαλοί πειρατές δεν είναι ληστές, με την αυστηρή έννοια της λέξεως. Δεν επιδιώκουν την κλοπή του φορτίου ή άλλων περιουσιακών στοιχείων επί του πλοίου. Είναι κατά κύριο λόγο απαγωγείς και εκβιαστές. Το όλο αντικείμενο του εγχειρήματος τους είναι να κρατούν σε ομηρία πλήρωμα, πλοίο και φορτίο για να αποσπάσουν λύτρα. Η πειρατεία στον Κόλπο του Άντεν, από κάθε άποψη, αποτελεί μία μορφή βίαιου επιθαλάσσιου εκβιασμού.

1.6 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ

Σε γενικές γραμμές οι επιπτώσεις της πειρατείας στη διεθνή ναυτιλία και το εμπόριο είναι πολυδιάστατες και πολύ σοβαρές. Όσο μεγάλες όμως και αν είναι, είναι ασήμαντες μπροστά στον κίνδυνο που διατρέχουν οι ναυτικοί, οι αλιείς και όσοι ταξιδεύουν σε αυτές τις επικίνδυνες ζώνες. Η ομηρία, ο τραυματισμός ή ακόμη και ο θάνατος μελών του πληρώματος αποτελεί πιθανή έκβαση μιας τέτοιας επιθετικής απόπειρας. Τα άμεσα θύματα των καταλήψεων είναι αυτοί οι ίδιοι οι ναυτικοί και κανένα μέτρο ή τιμωρία δεν μπορεί να αντισταθμίσει την ψυχική οδύνη και την αγωνία όσων έχουν πέσει θύματα επιθέσεων. Επιπλέον, η λύπη των οικογενειών και οι άλλες συνέπειες που προξενεί η απώλεια ενός οικογενειάρχη ή ενός απιδιού δεν μπορεί να εκτιμηθεί με χρηματικούς ή νομικούς όρους. Η αξία της ανθρώπινης ζωής είναι ανεκτίμητη. Σε αντίστοιχη ερώτηση για το αν υπάρχουν θύματα οι απαντήσεις φαίνονται στο παρακάτω γράφημα.

Υπάρχουν θύματα;



Η κακοποίηση, η δολοφονία και η άσκηση βίας ενάντια σε αυτούς τους απλούς εργαζομένους αυξάνεται διαρκώς με την πάροδο των χρόνων, γεγονός που δημιουργεί αίσθηση φόβου, ανασφάλειας και κατ' επέκταση απομάκρυνση από το επάγγελμα του ναυτικού. Η μείωση του ανθρώπινου δυναμικού από θαλάσσια επαγγέλματα είναι αισθητή τα τελευταία χρόνια, ιδιαίτερος δε των αξιωματικών.

Ο Χώρος εγκαταλείπεται σταδιακά λόγω πολλών παραγόντων, και ένας από αυτούς είναι και ο κίνδυνος στον οποίο θέτουν οι ναυτικοί την ζωή τους.

Ας δούμε όμως και άλλες επιπτώσεις που έχει η πειρατεία. Οι πειρατικές επιθέσεις εκτιμάται ότι θα κοστίσουν στην παγκόσμια οικονομία μέχρι 16 δισ. δολάρια. Αν και είναι δύσκολος ο υπολογισμός της συνολικής ζημιάς (άμεσα και έμμεσα), αρκεί να σημειωθεί ότι ο διπλασιασμός των πειρατικών επιθέσεων το έτος 2009 έχει αυξήσει μέχρι 10 φορές το κόστος των διαδρομών στα επικίνδυνα νερά. Επίσης, σημαντική επίπτωση της πειρατείας στην ναυτιλία και το εμπόριο αποτελούν και οι καθυστερήσεις. Μία περίπτωση κατάληψης πλοίου, για παράδειγμα στη Σομαλία, μπορεί να οδηγήσει σε διαπραγματεύσεις και καθυστερήσεις δύο ή τριών μηνών. Οι καθυστερήσεις στις παραδόσεις και η μείωση της μεταφερόμενης ποσότητας αυξάνει το κόστος στον τελικό καταναλωτή.

Μία ακόμα συνέπεια από την πειρατεία σχετίζεται με την απροθυμία των πληρωμάτων να ταξιδέψουν σε επικίνδυνες διαδρομές. Ωστόσο η αλλαγή πορείας, προκειμένου τα πλοία να αποφεύγουν τα επικίνδυνα νερά, δεν αποτελεί οικονομικότερη λύση. Συνεπώς γίνεται αντιληπτό ότι οι περισσότερες εταιρίες θα προτιμήσουν τη διέλευση από τα επικίνδυνα νερά, ελπίζοντας απλά ότι δεν θα αποτελέσουν τα πλοία τους στόχο των πειρατών. Επιπλέον, το κόστος των ναυτικών δυνάμεων που χρησιμοποιούνται καθημερινά, ώστε να είναι σε επιφυλακή και να ελέγχουν συνεχώς τις περιοχές με τα περισσότερα κρούσματα, είναι αρκετά μεγάλο.

• ΚΟΣΤΟΣ ΓΙΑ ΤΟ ΤΟΠΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

Η πειρατεία έχει ένα γενικότερο αντίκτυπο στις οικονομίες των χωρών της ανατολικής Αφρικής αλλά και στο διεθνές εμπόριο. Το εμπόριο στην περιοχή και η μεταφορά αγαθών επηρεάζεται σε τεράστιο βαθμό από την πειρατεία, κάτι που οδηγεί σε αύξηση της τιμής των προϊόντων.

Αυτό γίνεται ακόμα εντονότερο λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Η πειρατεία, όπως έχουμε δει επηρεάζει σε ένα γενικότερο πλαίσιο το εμπόριο, όχι μόνο λόγω της πιθανότητας να καταληφθεί ένα πλοίο από πειρατές αλλά και γιατί οι περιοχές στις οποίες εμφανίζεται το φαινόμενο αυτό είναι τρομερά ασταθείς, αλλάζουν οι πορείες που ακολουθούν τα πλοία, αυξάνονται τα κόστη των ασφαλίσεων των πλοίων, χρησιμοποιούνται άλλα λιμάνια ανεφοδιασμού κλπ.

32 The Economic Cost of Maritime Piracy, One Earth Future Working Paper, December 2010, Anna Bowden, Kaija Hulburt, Eamon Aloyo, Charles Marts, Andrew Lee

• ΚΟΣΤΟΣ ΣΤΗΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΨΑΡΕΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Το ψάρεμα είναι πολύ σημαντικό για τα άτομα των περιοχών αυτών, παρόλα αυτά είναι πολύ δύσκολο να υπολογιστεί το ακριβές κόστος που δημιουργεί η πειρατεία στην βιομηχανία του ψαρέματος. Αυτό έγκειται κυρίως στο γεγονός ότι η τιμή των ψαριών αυξάνεται καθώς η ποσότητα τους μειώνεται. Οι βιομηχανίες πετρελαίου επίσης επηρεάζονται σημαντικά από την πειρατεία. Για παράδειγμα η βιομηχανία πετρελαίου της Νιγηρίας έχει στοχοποιηθεί από τους πειρατές που στοχεύουν κυρίως στις πλατφόρμες πετρελαίου. Έρευνες δείχνουν ότι η παραγωγή πετρελαίου στην Νιγηρία έχει μειωθεί κατά 20% από το 2006, ως αποτέλεσμα των πειρατικών επιθέσεων. Επίσης έχει υπολογιστεί ότι 10% της ημερήσιας παραγωγής πετρελαίου της Νιγηρίας (περίπου 100.000 βαρέλια), αξίας 1.5 εκ δολαρίων, ληστεύεται κάθε μέρα από τους πειρατές. Τα τελευταία 50 χρόνια λοιπόν το κόστος φτάνει τα 300- 400 δις δολάρια.

• ΚΟΣΤΟΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΛΗΘΩΡΙΣΜΟ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ ΤΩΝ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

Περίπου το 40% των πειρατικών επιθέσεων έχουν γίνει σε bulk carriers και σε πλοία γενικού φορτίου. Μαζί και τα δύο αυτά είδη πλοίων μεταφέρουν την πλειονότητα του όγκου των τροφίμων (ρύζι, σιτάρι). Οι πειρατικές επιθέσεις έχουν μεγάλο αντίκτυπο στην τιμή των τροφίμων καθώς πολλές φορές υπάρχουν καθυστερήσεις στην παράδοση τους, ή ακόμα και απώλεια του φορτίου. Από την στιγμή που η πειρατεία ανθίζει σε κράτη αναπτυσσόμενα ή και τελείως διαλυμένα, τα αποτελέσματα της έχουν τεράστιο αντίκτυπο στην τιμή του φαγητού.

π.χ. σε κάποιες χώρες, όπως η Σομαλία, όπου περίπου το μισό από το φαγητό που καταναλώνεται προέρχεται από εισαγωγές (μαζί με την ανθρωπιστική βοήθεια που προσφέρει το φαγητό), ο πληθωρισμός στην τιμή του φαγητού έχει τεράστιο οικονομικό και κοινωνικό αντίκτυπο.

1.7 ΤΑ ΜΕΤΡΑ ΠΟΥ ΠΑΙΡΝΕΙ Η Ε.Ε

Η ασφάλεια στη θάλασσα συγκαταλέγεται μεταξύ των θεμάτων που απασχολούσαν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή πολύ πριν την 11η Σεπτεμβρίου 2001 όπως αποδεικνύεται από τη Λευκή βίβλο για τις μεταφορές, η οποία αναφέρεται μεταξύ άλλων, στην ανάγκη ενίσχυσης της ασφάλειας των επιβατών που επιβιβάζονται σε πλοία τα οποία πραγματοποιούν ταξίδια αναψυχής στην Ευρώπη.

Ευρωπαϊκή Ένωση – ΕΕ: Η ΕΕ ακολουθώντας τις αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας, ανέπτυξε για πρώτη φορά στην ιστορία της μια πολυεθνικού χαρακτήρα ναυτική επιχείρηση την επιχείρηση “ΑΤΑΛΑΝΤΑ” (EUNAVFOR), στο πλαίσιο της Κοινής Πολιτικής Ασφάλειας και Άμυνας - ΚΠΑΑ. Η ευρωπαϊκή επιχείρηση τέθηκε σε εφαρμογή στις 8 Δεκεμβρίου 2008 ενώ τονίζεται ότι ο πρώτος Τακτικός Διοικητής ήταν Έλληνας, ο Αρχιπλοίαρχος Α. Παπαϊωάννου

ΠΝ, επί της φρεγάτας Φ/Γ ΨΑΡΑ, από τον Δεκέμβριο του 2008 έως τον Απρίλιο του 2009.

Η επιχείρηση “ΑΤΑΛΑΝΤΑ” είχε διττό ρόλο, αφενός την προστασία των πλοίων του Παγκόσμιου Προγράμματος Σίτισης WFP για τη Σομαλία και αφετέρου την προστασία ευάλωτων σκαφών που πλέουν στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας και την αποτροπή και καταστολή πράξεων πειρατείας και ένοπλης ληστείας ανοικτά των Σομαλικών ακτών. Σημειώνεται ότι η ανθρωπιστική διάσταση της προστασίας των πλοίων του Παγκοσμίου Επισιτιστικού Προγράμματος WFP απετέλεσε το κίνητρο για την δημιουργία της ευρωπαϊκής επιχείρησης, η οποία έχει δεσμευθεί να παρέχει

πλοίο για τη προστασία του προγράμματος σε όλη τη διάρκεια της επιχείρησης.

Μέχρι την 17 Ιανουαρίου 2012 είχαν διανεμηθεί 809.493 τόνοι τροφής στη Σομαλία, με 139 δρομολόγια προστατευμένα από πλοία της «ΑΤΑΛΑΝΤΑ», κυρίως στο Mogadishu και δευτερευόντως στο Bosaso.⁴² Στο πλαίσιο της επιχείρησης ΑΤΑΛΑΝΤΑ, το στρατιωτικό προσωπικό έχει το δικαίωμα σύλληψης, κράτησης αλλά και μεταφοράς ενόχων για εκδίκαση, είτε σε κράτος μέλος της ΕΕ, είτε στην Κένυα ή στις Σεϋχέλλες βάσει σχετικών συμφωνιών. Αξίζει να σημειωθεί πως στο πλαίσιο ανάπτυξης και εξάπλωσης της ΑΤΑΛΑΝΤΑ, δημιουργήθηκε το Κέντρο Ναυτιλιακής Ασφάλειας (Maritime Security Centre Horn Of Africa - MSCHOA) στο Northwood, ώστε να συντονίζει τη συνεργασία της επιχείρησης με την πολιτική ναυτιλιακή κοινότητα στο Κέρασ της Αφρικής. Για την δημιουργία του κέντρου αλλά και την ανάπτυξη και κάλυψη των τριών τομέων συνεργασίας (διακυβέρνηση, εκπαίδευση και ανάπτυξη της υπαίθρου) η Ευρωπαϊκή Ένωση σύμφωνα με το κείμενο Κοινής Στρατηγικής για τη Σομαλία 2008-2013 έχει καταμερίσει το ποσό των €215,8 εκ. Ήδη από τον Σεπτέμβριο του 2008 η Ευρωπαϊκή ένωση είχε δείξει την υποστήριξη της στην προσπάθεια των Ηνωμένων εθνών με την σύσταση του EU NAVCO. Από τον Δεκέμβριο του 2008 η ευρωπαϊκή ένωση διεξάγει μια

στρατιωτική επιχείρηση με σκοπό να βοηθήσει, να εμποδίσει και να καταστείλει κάθε πειρατική δραστηριότητα στ' ανοιχτά των ακτών της Σομαλίας.

Η ευρωπαϊκή ναυτική δύναμη δρα κυρίως σε μία ζώνη που περιορίζεται από την Ερυθρά Θάλασσα, τον Κόλπο του Άντεν και μέρος του Ινδικού Ωκεανού, η έκταση της οποίας είναι περίπου όσο η Μεσόγειος. Διάφορες ναυτικές δυνάμεις είναι εγκατεστημένες στην περιοχή και παρέχουν προσωρινή ή μόνιμη ενίσχυση στις ευρωπαϊκές ναυτικές δυνάμεις. Η επιχείρηση EU NAVFOR είναι μόνιμα συνδεδεμένη με αυτές τις δυνάμεις (CTF-15127, NATO Maritime

Group, Russian, Indian, Japanese and Chinese vessels).

Αφού λοιπόν, αναφέραμε όλες τις τακτικές που λαμβάνει η διεθνή κοινότητα κατά της πειρατείας στην ναυτιλία θα πρέπει στο σημείο αυτό να αναφέρουμε κατά πόσο αποτελεσματικά και ικανοποιητικά είναι τα μέτρα που παίρνει. Αυτό θα το συμπεράνουμε από τα κρούσματα πειρατείας που είχαμε σε παλαιότερες εποχές σε σύγκριση με την σημερινή εποχή. Ας δούμε λοιπόν κάποια στατιστικά στοιχεία σχετικά με το φαινόμενο.

Στα χαμηλότερα επίπεδα των έξι τελευταίων ετών έπεσαν οι πειρατικές επιθέσεις σε όλο τον κόσμο κατά τη διάρκεια του 2013. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με τα στοιχεία του International Maritime Bureau (IMB), πέρυσι καταγράφηκαν 264 περιστατικά, μειωμένα κατά 40% σε σχέση με το 2011.

Το 2012 έγιναν 297 επιθέσεις σε παγκόσμιο επίπεδο, το 2011 είχαν φτάσει τις 439, ενώ το 2008 καταγράφηκαν 293 περιπτώσεις πειρατικών επιθέσεων σε πλοία σε όλο τον κόσμο. Την ίδια χρονιά «φούντωσε» και το φαινόμενο των πειρατικών επιθέσεων στη Σομαλία, οι οποίες έφτασαν τις 111 σημειώνοντας μία αύξηση κατά 200% σε σύγκριση με τον προηγούμενο χρόνο.

Ωστόσο, πέντε χρόνια μετά, το 2013, έγιναν μόλις 15 επιθέσεις, ενώ το 2012 είχαν πέσει στις 75, έναντι 237 που είχαν καταγραφεί το 2011.

Η ετήσια έκθεση του IMB για την πειρατεία ωστόσο δείχνει ότι τα προβλήματα δεν έχουν ξεπεραστεί. Κι αυτό γιατί κατά τη διάρκεια της περσινής χρονιάς περισσότεροι από 300 άνθρωποι έπεσαν στα χέρια των πειρατών και κρατούνται ως όμηροι, ενώ ακόμα 21 τραυματίστηκαν.

Όσον αφορά τα αποτελέσματα, συνολικά 12 πλοία καταλήφθηκαν, σε 202 οι πειρατές κατάφεραν και ανέβηκαν στα πλοία, 22 ακόμα δέχτηκαν πυρά και τέλος σε 28 πλοία έγινε απόπειρα επίθεσης. Ο βασικότερος λόγος για την πτώση του αριθμού των πειρατικών επιθέσεων σε παγκόσμιο επίπεδο είναι η κάθετη μείωση της δραστηριότητας των πειρατικών ομάδων από τη Σομαλία στα ανοιχτά των ακτών της Ανατολικής Αφρικής, δήλωσε ο Pottengal Mukundan, διευθυντής του IMB. Το IMB αναφέρει ότι οι Σομαλοί πειρατές έχουν αποθαρρυνθεί αφού έχουν πλέον να αντιμετωπίσουν ένα συνδυασμό παραγόντων που δυσχεραίνουν σε πολύ μεγάλο βαθμό τις επιχειρήσεις τους. Για το 2014 τα περιστατικά πειρατείας έφτασαν στα 49, λίγο περισσότερα από αυτά του πρώτου τριμήνου του 2007 που είχαν καταγραφεί 41 περιστατικά. Ωστόσο, μετά τη λήψη διάφορων μέτρων από τη διεθνή κοινότητα, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται και η επάνδρωση των πλοίων με οπλισμένους άνδρες αλλά και η ενεργή συμμετοχή των πολεμικών ναυτικών δυνάμεων, τα κρούσματα πειρατείας μειώνονται σταδιακά. Επομένως, το πρόβλημα της πειρατείας ακόμα επιμένει και υπάρχει με τη

δημιουργία νέων εστιών και δείχνοντας σε όλους ότι είναι δύσκολο να αντιμετωπιστεί. Για την περιοχή της Σομαλίας η αποτελεσματικότητα ήταν εντυπωσιακή αλλά για τις υπόλοιπες περιοχές δεν ισχύει το ίδιο. Σύμφωνα τώρα με τις απαντήσεις του ερωτηματολογίου σε ανάλογη ερώτηση το 42% πιστεύει ότι τα η αντιμετώπιση από την διεθνή κοινότητα ήταν ικανοποιητική, ενώ το 36%, σε σχετικά κοντινή απόσταση, θεωρεί πως δεν είναι ικανοποιητική. Μόνο το 10% θεωρεί ότι είναι απολύτως ικανοποιητικά τα μέτρα που ακολουθούν, κάτι που όπως συμπεραίνουμε σε σύγκριση με τα παραπάνω στατιστικά στοιχεία δεν ισχύει.

1.8 ΜΟΛΥΝΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΑΠΟ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Η πετρελαϊκή ρύπανση από τα εμπορικά πλοία οφείλεται στις εξής βασικές αιτίες, οι οποίες είναι :

- α) Τα ναυτικά ατυχήματα
- β) Οι λειτουργικές διαδικασίες
- γ) Οι διαδικασίες ερματισμού και αφερματισμού
- δ) Οι διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης
- ε) Οι εκούσιες απορρίψεις από τα πλοία

ΕΝΝΟΙΑ : Ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος σημαίνει την απόθεση από τον άνθρωπο, αμέσως ή εμμέσως, ουσιών ή ενέργειας στο θαλάσσιο περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένων και των εκβολών ποταμών, η οποία έχει ως αποτέλεσμα ή ενδέχεται να έχει ως αποτέλεσμα την επέλευση βλαβερών συνεπειών ή βλάβης στους βιολογικούς πόρους και την θαλάσσια ζωή, κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία παρακώλυση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών και άλλων νόμιμων χρήσεων της θάλασσας, πτώση της ποιότητας χρησιμοποίησης του θαλάσσιου ύδατος και υποβάθμιση της αναψυχής [άρθρ. 1(4) σύμβασης ΔΘ]. Επίσης η σύμβαση στο άρθρ. 5(1α) δίνει ορισμό της έννοιας dumping (απόρριψη). Έτσι απόρριψη είναι α) οποιαδήποτε εσκεμμένη απόρριψη αποβλήτων ή άλλων υλών από πλοία, αεροσκάφη, εξέδρες ή άλλες κατασκευές που βρίσκονται στη θάλασσα και β) οποιαδήποτε καταβύθιση πλοίων, αεροσκαφών, εξεδρών ή άλλων κατασκευών στη θάλασσα. Στην έννοια dumping δεν περιλαμβάνονται οι λειτουργικές απορρίψεις των πλοίων/ αεροσκαφών κλπ.

Περιπτώσεις Ατυχημάτων:

Συγκεκριμένα οι περιπτώσεις απωλειών πλοίων ή/και φορτίων που συνήθως οδηγούν σε ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος μπορούν να συνοψιστούν στις εξής:

α) ΒΥΘΙΣΗ πλοίου (**Foundering or Sinking**) κυρίως στην ανοιχτή θάλασσα λόγω δυσμενών κλιματολογικών συνθηκών ή μετατόπισης φορτίου.

β) ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ πλοίου (**Power Grounding**), ή όταν

το πλοίο εξοκείλει (**Drift Grounding**), συνήθως σε παράκτιες περιοχές με πυκνή κυκλοφορία εξαιτίας μηχανικής βλάβης, κακοκαιρίας, λανθασμένης πλοήγησης. Τα μεγάλα πλοία συχνά πέφτουν θύματα προσάραξης όταν βρίσκονται κοντά σε διεθνή στενά, κανάλια, κ.λπ., επειδή υπάρχει ελάχιστος χώρος για ελιγμούς.

γ) ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ή ΕΠΑΦΗ του πλοίου (**Collision/Ramming**). Στην πρώτη περίπτωση με άλλο ή με αλλά πλοία κυρίως στις θαλάσσιες περιοχές με συχνή κυκλοφορία εσωτερικά ύδατα, αιγιαλοί ζώνες, διεθνή στενά). Οι συγκρούσεις τις περισσότερες φορές είναι αποτέλεσμα ανθρώπινου λάθους. Στη δεύτερη περίπτωση με μια μόνιμη εγκατάσταση π.χ προβλήτες λιμένων, πλατφόρμες εξόρυξης πετρελαίου.

δ) ΠΥΡΚΑΓΙΑ /ΕΚΡΗΞΗ (**Fire or Explosion**) στις περιπτώσεις εκείνες που μεταφέρονται επικίνδυνα φορτία και το πλοίο δεν έχει άμεση βοήθεια από την πλησιέστερη ακτή.

ε) ΑΠΩΛΕΙΕΣ λόγω πολεμικών εχθροπραξιών (**War Loss**) ιδιαίτερα όταν τα εμπορικά πλοία έχουν επιταχθεί από την κυβέρνηση ενός κράτους για πολεμικούς σκοπούς και εμπλέκονται σε τέτοιου είδους γεγονότα.

στ) ΖΗΜΙΕΣ στη δομή του πλοίου (**Structural Failure**) ιδιαίτερα στο εξωτερικό περίβλημα ή στα τοιχώματα των δεξαμενών λόγω κλιματολογικών συνθηκών, μετατόπισης φορτίου, κακής συντήρησης με προφανή συνέπεια τη μη αντοχή των υλικών. ζ) ΔΙΑΦΟΡΑ ατυχήματα (**Miscellaneous**) τα οποία περιλαμβάνουν: ι) μικτές μορφές των παραπάνω, π.χ. πυρκαγιά και βύθιση, πρόσκρουση και βύθιση ιι) εσκεμμένη βύθιση πλοίου με τη μέθοδο του ανοίγματος οπών στα ύφαλα του πλοίου, πιθανότατα για να μην περιέλθει το πλοίο στον έλεγχο του εχθρού του. ιιι) εξαφάνιση του πλοίου χωρίς αιτιολόγηση και ιιιι) εγκατάλειψη του πλοίου.

Ρύπανση από τις διαδικασίες αφερματισμού και ερματισμού, φορτοεκφορτώσεις:

Τα κάθε είδους πετρελαιοφόρα πλοία είναι αναγκασμένα από τη διάρθρωση της αγοράς να εκτελούν το ένα από τα δυο ταξίδια χωρίς φορτίο, δεδομένου ότι κατευθύνονται από μια καταναλωτική περιοχή πετρελαιοειδών, λ.χ. Ιαπωνία, Δ. Ευρώπη, σε μια παραγωγική/εξαγωγική περιοχή, π.χ. Μέση Ανατολή, Β. Αφρική για παραλαβή φορτίου. Στο άφορτο αυτό ταξίδι, είναι αναγκασμένα να γεμίσουν τις δεξαμενές τους με θαλασσινό έρμα για να είναι τεχνικά δυνατή η πλεύση. Όταν το πλοίο ετοιμάζεται να παραλάβει φορτίο, πραγματοποιεί τις διαδικασίες αφερματισμού, δηλαδή ξαναρίχνει το θαλάσσιο έρμα από τις δεξαμενές στη θάλασσα. Τότε όμως

συμπαράσφρονται και κάθε είδους κατάλοιπα που βρίσκονται στις δεξαμενές και προξενείτε πετρελαιοκηλίδα. Εάν σκεφθεί κανείς ότι αυτή η συνηθισμένη τακτική επί δεκαετίες, εφαρμοζόταν ευρέως, και το συνδυάζει με τον αριθμό των πολλών πετρελαιοφόρων πλοίων κάθε τύπου και κατηγορίας χωρητικότητας που κατέφευγε σε αυτήν, μπορεί να αντιληφθεί εύκολα γιατί το πρόβλημα προσέλαβε δραματικές διαστάσεις.

Παράλληλα με τις διαδικασίες ερματισμού και αφερματισμού μπορούμε να κάνουμε μια σύντομη αναφορά και στις διαδικασίες πλύσης των δεξαμενών φορτίου. Η συνηθισμένη τακτική που εφαρμοζόταν μέχρι τη δεκαετία του 1970 για τον καθαρισμό τους με σκοπό να φορτωθεί καινούργιο νέο φορτίο, αφορούσε την πλύση αυτών με θαλασσινό νερό (μέθοδος Butterworth) με άμεση συνέπεια την απόρριψη των κατάλοιπων στη θάλασσα, τα οποία κυρίως είναι πετρελαϊκής φύσεως.

Η διεθνής κοινότητα ανέλαβε την επίλυση των σοβαρών αυτών προβλημάτων εξελικτικά, με διάφορες συμβάσεις τελική απόρροια των οποίων είναι η σύμβαση MARPOL η οποία εξετάζει όλες τις προαναφερόμενες μορφές 'λειτουργικής' ρύπανσης.

Κατά τη διάρκεια τόσο των φορτώσεων όσο και των εκφορτώσεων είναι πολύ πιθανό να προκληθεί ρύπανση στο θαλάσσιο περιβάλλον διαφορετικής μορφής, ανάλογα με το εάν το φορτίο είναι χύδην υγρό ή χύδην ξηρό. Η φορτοεκφόρτωση χύδην υγρού φορτίου παρουσιάζει τις περισσότερες πιθανότητες για πρόκληση ρύπανσης. Οι μεταγγίσεις καυσίμων (από τη στεριά στο πλοίο ή από πλοίο σε πλοίο) παρουσιάζουν ίδιας σχεδόν μορφής προβλήματα με τα παραπάνω, γι' αυτό δε το λόγο και θα πρέπει να συνεξετάζονται με τις διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης.

Εκούσιες απορρίψεις από τα πλοία:

Οι εκούσιοι απορριπτόμενες ύλες από ένα πλοίο μπορεί να είναι: α) πετρελαιοειδή κατάλοιπα που παράγονται στους χώρους του μηχανοστασίου, β) κατάλοιπα φορτίου- κυρίως πετρελαιοειδή που προέρχονται από τους χώρους που τοποθετείται το φορτίο, γ) λύματα του πλοίου, δ) απορρίμματα του πλοίου, ε) απορρίψεις φορτίου στη θάλασσα (dumping) στ) χημικές ουσίες. Το πλήρωμα ενός εμπορικού πλοίου που πραγματοποιεί υπερπόντια ταξίδια δημιουργεί λύματα οικιακής μορφής σε σταθερή βάση και είναι ευνόητο ότι πολύ γρήγορα προκύπτει το πρόβλημα της διάθεσής τους, η οποία γίνεται απευθείας στο θαλάσσιο περιβάλλον με μικρούς σχετικά περιορισμούς. Το πρόβλημα της απόρριψης λυμάτων στη θάλασσα προβλέπεται να περιοριστεί εφόσον εφαρμοστεί αποτελεσματικά η αντίστοιχη νομοθεσία της MARPOL.

Όμοια με τα παραπάνω, το πλήρωμα ενός εμπορικού πλοίου παράγει μια μεγάλη ποσότητα απορριμμάτων κάθε είδους (υπολείμματα τροφών, κουτιά , χαρτιά, πλαστικά, σακουλές, κλπ.) τα οποία κάθε άλλο αποτελούν αμελητέα ποσότητα. Μόνο για τη Μεσόγειο θάλασσα έχει υπολογιστεί

ότι τα απορρίμματα που παράγονται στα πλοία και στις πλατφόρμες πετρελαίου φθάνουν ετησίως τους 325.000 τόνους. Είναι λοιπόν ευνόητο ότι η απευθείας διάθεση τόσο μεγάλων ποσοτήτων και σε σταθερή βάση, διαταράζει αργά ή γρήγορα το θαλάσσιο οικοσύστημα. Η αύξηση της θαλάσσιας μεταφοράς χημικών προϊόντων την τελευταία δεκαετία είχε ως αποτέλεσμα την παράλληλη αύξηση των ποσοστών ρύπανσης εξαιτίας των ατυχημάτων των chemical carriers αλλά και από τις απορρίψεις που προέρχονται από τις λειτουργικές τους διαδικασίες. Μολονότι οι ποσότητες των μεταφερομένων χημικών είναι σημαντικά μικρότερες από τις αντίστοιχες των μεταφερομένων ποσοτήτων πετρελαιοειδών, οι πιθανότητες της θαλάσσιας ρύπανσης μπορεί να είναι μεγαλύτερες, δεδομένου ότι τα χημικά αποβαίνουν πολλές φορές πολύ πιο τοξικά και επικίνδυνα για τον άνθρωπο και τους θαλάσσιους οργανισμούς από ό,τι το πετρέλαιο. Τα λειτουργικά απόβλητα κάθε μηχανοστασίου, π.χ καύσιμα που διαρρέουν από καμένες φλάντζες, φθαρμένους σωλήνες, λιπαντικά, ξυσίματα χρωμάτων μηχανών, σκουριές, λιπαντικές ύλες κάθε είδους, θαλασσινό νερό που διαρρέει από το σύστημα ψύξης, θαλασσινό νερό που εισρέει από τον άξονα, κ.α. συγκεντρώνονται σε σταθερή βάση σε ένα χώρο που καλείται σεντίνα του πλοίου. Όταν τα απόβλητα γεμίσουν τον χώρο της σεντίνας, προκύπτει το πρόβλημα της απαλλαγής από αυτά, πρόβλημα το οποίο μέχρι το πρόσφατο παρελθόν λυνόταν με την απευθείας διάθεση των σεντινόνερων στο θαλάσσιο περιβάλλον. Σήμερα, παρά τις σχετικές διατάξεις που απαγορεύουν τέτοιες απορρίψεις, το φαινόμενο δεν έχει εξαλειφθεί, καθώς είναι αρκετά δύσκολος ο έλεγχος τέτοιου είδους παραβιάσεων. Δεδομένου ότι η βάση των αποβλήτων αυτών είναι το πετρέλαιο, στη διάρκεια των χρόνων προκλήθηκαν άπειρες μικροκηλίδες πετρελαϊκής ρύπανσης, άλλοτε ευκολότερα και άλλοτε δυσκολότερα αντιμετωπίσιμες από τις αμυντικές ικανότητες του θαλάσσιου οικοσυστήματος. Το πρόβλημα συνειδητοποιήθηκε από τη διεθνή κοινότητα και η πρόσφατη νομοθεσία προσπάθησε να θέσει -όχι βέβαια ένα τέλος- αλλά τουλάχιστο ορισμένα αυστηρά όρια στην παραγωγή ότι φαινομένου, μάλλον ανεπιτυχώς όπως αναφέραμε. Μικροδιαρροές όμως μπορεί να συμβαίνουν και στους χώρους του φορτίου, είτε αυτό είναι υγρό είτε είναι ξηρό. Τα κατάλοιπα αυτά του φορτίου συγκεντρώνονται πάλι σε ειδικό χώρο (σεντίνα φορτίου) και προκύπτει πάλι το πρόβλημα της απαλλαγής από αυτά.

1.9 ΕΙΔΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΟΙΝΙΚΑ ΑΔΙΚΗΜΑΤΑ

Πράξεις και παραλείψεις του πλοιάρχου ή του πληρώματος που θέτουν σε κίνδυνο το πλοίο ή ανθρώπινη ζωή:

(1) Οι διατάξεις του άρθρου αυτού εφαρμόζονται επί πλοιάρχων και ναυτικών, οι οποίοι υπηρετούν σε κυπριακά πλοία οπουδήποτε ευρισκόμενα και, υπό την επιφύλαξη του εδαφίου (3), επί πλοιάρχων και ναυτικών αλλοδαπών πλοίων, σε περίπτωση που τα πλοία αυτά ευρίσκονται σε λιμένα της Δημοκρατίας ή μέσα στα χωρικά ύδατα της Δημοκρατίας.

(2) Διαπράττει αδίκημα τιμωρούμενο με ποινή φυλακίσεως μέχρι δύο ετών ή με χρηματική ποινή μέχρι πέντε χιλιάδων λιρών ή και με τις δύο αυτές ποινές, ο πλοίαρχος ή ο ναυτικός, ο οποίος ευρισκόμενος επί του πλοίου ή πλησίον αυτού, εσκεμμένα ή εξ αμελείας περί την εκτέλεση καθήκοντος του ή λόγω μέθης, με πράξη ή παράλειψή του, προκαλεί ή ενδέχεται να προκαλέσει-

(α) Την απώλεια ή την καταστροφή του πλοίου στο οποίο υπηρετεί ή σοβαρή ζημιά εις αυτό ή τις μηχανές του ή τον εξοπλισμό ναυσιπλοΐας ή ασφάλειας του πλοίου· ή

(β) την απώλεια ή την καταστροφή ή τη σοβαρή ζημιά οποιουδήποτε άλλου πλοίου ή κατασκευάσματος· ή

(γ) το θάνατο ή τη βαρεία σωματική βλάβη οποιουδήποτε προσώπου επί ή εκτός του πλοίου.

(3) Προκειμένου περί του πλοιάρχου και των ναυτικών αλλοδαπών πλοίων, οι διατάξεις της παραγράφου (α) του προηγούμενου εδαφίου δεν ισχύουν.

(4) Ο κατηγορούμενος για αδίκημα δυνάμει του εδαφίου (2) του άρθρου αυτού, δύναται να προβάλει προς υπεράσπισή του τον ένα από τους ακόλουθους ισχυρισμούς και εφόσον αποδείξει τον ισχυρισμό αυτό, να απαλλαγεί της κατηγορίας:

(α) Εάν η κατηγορία με την οποία βαρύνεται είναι παράβαση ή παραμέληση καθήκοντος, ότι έλαβε κάθε εύλογο μέτρο προς εκτέλεση του καθήκοντός του·

(β) ότι κατά το χρόνο που έλαβε χώρα η πράξη ή παράλειψη που στοιχειοθετεί το αδίκημα, ο ίδιος τελούσε υπό την επήρεια φαρμάκων, τα οποία έλαβε για ιατρικούς σκοπούς και ότι είτε τα φάρμακα αυτά τα έλαβε

κατόπιν συμβουλής ιατρού, προς την οποία συμμορφώθηκε πλήρως είτε ότι δεν είχε λόγο να πιστεύει ότι τα φάρμακα αυτά θα είχαν την επήρεια που πράγματι είχαν εις αυτόν.

(γ) ότι κατά την εκτέλεση του καθήκοντός του έλαβε κάθε εύλογη προφύλαξη και κατέλαβε κάθε δυνατή επιμέλεια για να αποτραπεί η τέλεση του αδικήματος-

(δ) ότι ενήργησε συμμορφούμενος προς νόμιμη διαταγή· ή

(ε) ότι, υπό τις όλες περιστάσεις, η απώλεια, καταστροφή, ζημιά, θάνατος ή σωματική βλάβη που προκλήθηκε, δε θα μπορούσε ευλόγως να προβλεφθεί ή ευλόγως να αποτραπεί από αυτόν.

(5) Στο άρθρο αυτό οι ακόλουθοι όροι, έχουν την ακόλουθη έννοια:

(α) "παράβαση ή παραμέληση καθήκοντος", εκτός σε ότι αφορά τον πλοίαρχο, περιλαμβάνει και ανυπακοή σε νόμιμη διαταγή·

(β) "καθήκον", σε ότι αφορά πλοίαρχο και ναυτικούς, σημαίνει οποιοδήποτε καθήκον που είναι συμφυές με την ιδιότητά τους, σε ότι δε αφορά τον πλοίαρχο, περιλαμβάνει και το καθήκον του σχετικά με την καλή διακυβέρνηση του πλοίου και το καθήκον του ως προς την ασφαλή λειτουργία του πλοίου, των μηχανών και του εξοπλισμού του· και

(γ) "κατασκεύασμα" σημαίνει οποιασδήποτε φύσεως σταθερό ή κινητό κατασκεύασμα, εκτός από πλοίο.

Απουσία από το πλοίο

5. Ναυτικός, που απουσιάζει αδικαιολόγητα από το πλοίο-

(α) Κατά το χρόνο που διεξάγεται στο πλοίο η υπηρεσία κατά φυλακές· ή

(β) κατά το χρόνο που έχει υποχρέωση προς εκτέλεση διατεταγμένης υπηρεσίας αναγόμενης στη φύλαξη ή στην ασφάλεια του πλοίου, των επιβαινόντων ή του φορτίου·

διαπράττει αδίκημα τιμωρούμενο με φυλάκιση μέχρι έξι μηνών ή με χρηματική ποινή μέχρι πεντακοσίων λιρών ή και με τις δύο αυτές ποινές.

Εγκατάλειψη διακινδυνεύοντος πλοίου

6.—(1) Ναυτικός που εγκαταλείπει, χωρίς τη συναίνεση του πλοίαρχου, πλοίο που τελεί σε κίνδυνο, διαπράττει αδίκημα τιμωρούμενο με φυλάκιση μέχρι ενός έτους ή με χρηματική ποινή μέχρι τριών χιλιάδων λιρών ή και με τις δύο αυτές ποινές.

(2) Η κατά τα ανωτέρω εγκατάλειψη πλοίου από αξιωματικό ασυρμάτου ή αξιωματικό, που έχει ορισθεί να χειρίζεται το Παγκόσμιο Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS), συνιστά αδίκημα τιμωρούμενο με φυλάκιση μέχρι δύο ετών ή με χρηματική ποινή μέχρι πέντε χιλιάδων λιρών ή και με τις δύο αυτές ποινές.

Ανυπακοή

7.—(1) Ναυτικός, που δεν υπακούει σε διαταγή του πλοίαρχου ή του αρμόδιου αξιωματικού, που αφορά στην εκτέλεση εργασίας, διαπράττει αδίκημα τιμωρούμενο με χρηματική ποινή μέχρι πεντακοσίων λιρών.

(2) Η κατά τα ανωτέρω ανυπακοή σε διαταγή, που αφορά στη σωτηρία κινδυνεύοντος πλοίου ή ανθρώπου, συνιστά αδίκημα τιμωρούμενο με φυλάκιση μέχρι έξι μηνών ή με χρηματική ποινή μέχρι πεντακοσίων λιρών ή και με τις δύο ποινές.

Εξύβριση ή απειλή κατά ανωτέρου

8. Ναυτικός, που εξυβρίζει ή απειλεί ανώτερο του, διαπράττει αδίκημα τιμωρούμενο με χρηματική ποινή μέχρι πεντακοσίων λιρών.

Επίθεση κατά ανωτέρου

9. Ναυτικός, που βιαιοπραγεί, επί ή εκτός του πλοίου, κατά του πλοίαρχου ή ανωτέρου του αξιωματικού, διαπράττει αδίκημα τιμωρούμενο με ποινή φυλακίσεως μέχρι ενός έτους ή με χρηματική ποινή μέχρι τριών χιλιάδων λιρών ή και με τις δύο αυτές ποινές.

Ρύπανση της θάλασσας

10. Πλοίαρχος ή ναυτικός, που ενεργεί ή παραλείπει τη λήψη μέτρων προς αποφυγή της ρύπανσης της θάλασσας, διαπράττει αδίκημα τιμωρούμενο με φυλάκιση μέχρι δύο ετών ή με χρηματική ποινή μέχρι πέντε χιλιάδων λιρών ή και με τις δύο αυτές ποινές.

Κατάχρηση εξουσίας

11. Ο πλοίαρχος ή άλλος ναυτικός, που κατά κατάχρηση της αναγόμενης στα καθήκοντά του εξουσίας, ενεργεί, διατάσσει, επιτρέπει ή ανέχεται την ενέργεια πράξης αυθαίρετης, που παραβιάζει τα δικαιώματα άλλου επιβαίνοντος στο πλοίο, διαπράττει αδίκημα τιμωρούμενο με φυλάκιση μέχρι δύο ετών ή με χρηματική ποινή μέχρι δύο χιλιάδων λιρών ή και με τις δύο ποινές, εκτός εάν η ενέργεια αυτή κρίνεται ως αναγκαία για την τήρηση της τάξεως στο πλοίο, την ασφάλεια του πλου ή την προστασία της ζωής των επιβαίνοντων.

Παράλειψη πλοιάρχου περί τη διεύθυνση του πλοίου

12. Πλοίαρχος που χωρίς σοβαρό λόγο-

(α) Δε διευθύνει ο ίδιος το πλοίο κατά τον εις λιμένες, όρμους, διαύλους, διώρυγες, στενά και ποταμούς είσπλουν, διάπλουν, έκπλουν, όπως και σε κάθε άλλη περίπτωση ιδιαίτερα δύσκολου πλου· ή

(β) εγκαταλείπει το πλοίο πριν από την πάροδο εύλογου χρόνου προς αντικατάσταση του,

διαπράττει αδίκημα τιμωρούμενο με φυλάκιση μέχρι ενός έτους ή με χρηματική ποινή μέχρι τριών χιλιάδων λιρών ή και με τις δύο αυτές ποινές.

Απειθεία πλοιάρχου ή ναυτικού

13.—(1) Πλοίαρχος, που απειθεί σε νόμιμη εντολή της Αρμόδιας Αρχής της Δημοκρατίας, διαπράττει αδίκημα τιμωρούμενο με χρηματική ποινή μέχρι πέντε χιλιάδων λιρών.

(2) Το κατά το εδάφιο (1) αδίκημα διαπράττει και ο πλοίαρχος ή ο ναυτικός που στην αλλοδαπή αρνείται να εκτελέσει νόμιμη διαταγή της εκεί εδρεύουσας Προξενικής Αρχής της Δημοκρατίας.

Παραβάσεις πλοιάρχου σε ώρα κινδύνου

14.—(1) Πλοίαρχος, που κατά τη διάρκεια του πλου και σε ώρα κινδύνου, διατάσσει την εγκατάλειψη του πλοίου χωρίς προηγουμένως να ζητήσει τη γνώμη των αξιωματικών ή, ελλείψει τούτων, των πιο έμπειρων ναυτικών, διαπράττει αδίκημα τιμωρούμενο με φυλάκιση μέχρι δύο ετών ή με χρηματική ποινή μέχρι πέντε χιλιάδων λιρών ή και με τις δύο αυτές ποινές.

(2) Πλοίαρχος που αδικαιολόγητα δεν αποχωρεί τελευταίος κατά την εγκατάλειψη κινδυνεύοντος πλοίου, διαπράττει αδίκημα τιμωρούμενο με φυλάκιση μέχρι δύο ετών ή με χρηματική ποινή μέχρι πέντε χιλιάδων λιρών ή και με τις δύο αυτές ποινές.

(3) Πλοίαρχος, που σε ώρα κινδύνου ή εγκατάλειψης του πλοίου, παραμελεί τη διάσωση των επιβαινόντων, των εγγράφων του πλοίου και των πολυτιμότερων πραγμάτων στο πλοίο, διαπράττει αδίκημα τιμωρούμενο με φυλάκιση μέχρι δύο ετών ή με χρηματική ποινή μέχρι πέντε χιλιάδων λιρών ή και με τις δύο αυτές ποινές.

Παράνομη εκτροπή πορείας

15.—(1) Πλοίαρχος, που με σκοπό τον προσπορισμό αθέμιτου περιουσιακού οφέλους, για τον εαυτό του ή άλλο, ή που με σκοπό την πρόκληση βλάβης σε άλλους, εκτρέπει το πλοίο από την πορεία του, διαπράττει αδίκημα

τιμωρούμενο με φυλάκιση μέχρι ενός έτους ή με χρηματική ποινή μέχρι τριών χιλιάδων λιρών ή και με τις δύο αυτές ποινές.

(2) Αν η κατά τα ανωτέρω εκτροπή επάγεται πρόκληση κινδύνου στην ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων ή αν η εκτροπή τελεσθεί σε επιβατηγό πλοίο, το κατά το εδάφιο (1) αδίκημα τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι δύο ετών ή με χρηματική ποινή μέχρι πέντε χιλιάδων λιρών ή και με τις δύο αυτές ποινές.

Παράλειψη περί την τήρηση φυλακής

16.—(1) Πλοίαρχος ή πρώτος μηχανικός, που παραλείπει την τήρηση φυλακής επί του πλοίου, διαπράττει αδίκημα τιμωρούμενο με φυλάκιση μέχρι έξι μηνών ή με χρηματική ποινή μέχρι δύο χιλιάδων λιρών ή και με τις δύο αυτές ποινές.

(2) Αν η κατά τα ανωτέρω παράλειψη επάγεται την πρόκληση θανάτου ή σωματικής βλάβης ή βλάβης στο φορτίο ή στην περιουσία τρίτων, το κατά το εδάφιο (1) αδίκημα τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι δύο ετών ή με χρηματική ποινή μέχρι πέντε χιλιάδων λιρών ή και με τις δύο αυτές ποινές.

Εγκατάλειψη ασθενών στην αλλοδαπή

17.— Πλοίαρχος-

(α) Που εγκαταλείπει στην αλλοδαπή ασθενή ή τραυματία μέλος του πληρώματος, χωρίς να του παράσχει τα μέσα θεραπείας ή παλιννόστησής του· ή

(β) που εγκαταλείπει στην αλλοδαπή επιβάτη ασθενή ή τραυματία, εκτός του τόπου προορισμού του, χωρίς να ειδοποιήσει περί τούτου την Προξενική Αρχή της Δημοκρατίας ή ελλείψει αυτής αρμόδια τοπική αρχή, διαπράττει αδίκημα τιμωρούμενο με φυλάκιση μέχρι ενός έτους ή με χρηματική ποινή μέχρι τριών χιλιάδων λιρών ή και με τις δύο αυτές ποινές.

Φυγάδευση

18. Πλοίαρχος ή ναυτικός που συνδράμει ή επιχειρεί να συνδράμει πρόσωπο κατά του οποίου ασκήθηκε ποινική δίωξη ή του οποίου για οποιοδήποτε λόγο απαγορεύτηκε η έξοδος από τη Δημοκρατία, να επιβιβαστεί στο πλοίο και να διαφύγει στην αλλοδαπή, διαπράττει αδίκημα τιμωρούμενο με φυλάκιση μέχρι δύο ετών ή με χρηματική ποινή μέχρι πέντε χιλιάδων λιρών ή και με τις δύο αυτές ποινές.

Μέθη

19. Πλοίαρχος, ή ναυτικός, που κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας του τελεί σε κατάσταση μέθης, διαπράττει αδίκημα τιμωρούμενο με χρηματική ποινή μέχρι πεντακοσίων λιρών.

Παράβαση υπηρεσιακών υποχρεώσεων του πλοιάρχου

20. Διαπράττει αδίκημα τιμωρούμενο με φυλάκιση μέχρι έξι μηνών ή με χρηματική ποινή μέχρι δύο χιλιάδων λιρών ή και με τις δύο αυτές ποινές ο πλοίαρχος που-

(α) Παραλείπει να παραδώσει στην Αρμόδια ή σε Προξενική Αρχή της Δημοκρατίας τα εγκαταλειφθέντα στο πλοίο από παράνομα απουσιάζοντες από το πλοίο ναυτικούς, τα βιβλιάρια και τα πιστοποιητικά ναυτικής ικανότητάς τους· ή

(β) παραλείπει να διενεργήσει ανάκριση για αδίκημα που διαπράχθηκε στο πλοίο, να μεριμνήσει για τη μεταφορά του φερόμενου ως υπαίτιου για το αδίκημα και την παράδοση φακέλου της ανάκρισης στην Αρμόδια ή σε Προξενική Αρχή της Δημοκρατίας· ή

(γ) παραλείπει να συντάξει έγγραφα των οποίων η σύνταξη επιβάλλεται κατά την ισχύουσα στη Δημοκρατία νομοθεσία· ή

(δ) δε φέρει επί του πλοίου τα από την ισχύουσα στη Δημοκρατία νομοθεσία οριζόμενα ναυτιλιακά έγγραφα και βιβλία· ή

(ε) παραλαμβάνει υπεράριθμους επιβάτες ή δέχεται υπερφόρτωση του πλοίου ή κακή στοιβασία ή εξαλείφει ή αλλοιώνει τις κανονικές γραμμές φόρτωσης του πλοίου ή δεν αναγράφει επιβάτη στον οικείο κατάλογο· ή

(στ) παραλείπει να εγγράψει στο ημερολόγιο ναυτικό ατύχημα ή άλλο σημαντικό γεγονός ή παραλείπει να τηρήσει τακτικά και κανονικά τα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου· ή

(ζ) διατάσσει την αναχώρηση του πλοίου πριν από την καθορισμένη ώρα απόπλου και ένεκα τούτου εγκαταλείπει στην ξηρά ναυτικό ή επιβάτη· ή

(η) υποβάλλει στην Αρμόδια ή σε Προξενική Αρχή της Δημοκρατίας ψευδή λογαριασμό ως προς τις οφειλόμενες σε απόντα ναυτικό αποδοχές· ή

(θ) καθυστερεί τη χορήγηση εισιτηρίου για την παλιννόστηση ναυτικού· ή

(ι) δεν τηρεί τις ισχύουσες διατάξεις που αφορούν στα εξωτερικά γνωρίσματα του πλοίου ή εξαλείφει ή αλλοιώνει, καλύπτει ή αποκρύπτει αυτά· ή

(ια) εκτελεί πλουν χωρίς προηγουμένως να διαπιστώσει αν το πλοίο είναι ικανό για ασφαλή πλουν ή αν είναι εξοπλισμένο με τα απαραίτητα σωστικά μέσα, όργανα και εφόδια· ή

(ιβ) παραλείπει να λάβει τα προσήκοντα μέτρα προς προστασία της υγείας των επιβαινόντων ή προς παροχή της ενδεδειγμένης περίθαλψης· ή

(ιγ) παραλείπει, χωρίς εύλογη αιτία, την εκτέλεση γυμνασίων για την ασφάλεια του πλοίου και την αποφυγή ρυπάνσεως, κατά τα οριζόμενα στους εκάστοτε ισχύοντες σχετικούς Κανονισμούς.

Ναυτολόγηση χωρίς κατάλληλα πιστοποιητικά.

21.—(1) Ο πλοίαρχος, που ναυτολογεί πρόσωπο που δεν κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό ναυτικής ικανότητας ή πιστοποιητικό ή έγγραφο αποδεικτικό εξειδικευμένης εκπαίδευσης που απαιτείται για τη συγκεκριμένη θέση ή σχετική άδεια κατ' εξαίρεση, διαπράττει αδίκημα τιμωρούμενο με χρηματική ποινή μέχρι πέντε χιλιάδων λιρών.

(2) Το αυτό αδίκημα διαπράττει και ο πλοίαρχος, που επιτρέπει την εκτέλεση υπηρεσίας με οποιαδήποτε ειδικότητα για την οποία απαιτείται κατάλληλο πιστοποιητικό ναυτικής ικανότητας ή πιστοποιητικό ή έγγραφο εξειδικευμένης εκπαίδευσης ή σχετική άδεια κατ' εξαίρεση, από πρόσωπο που δεν κατέχει το απαιτούμενο πιστοποιητικό ναυτικής ικανότητας ή πιστοποιητικό ή έγγραφο εξειδικευμένης εκπαίδευσης ή σχετική άδεια κατ' εξαίρεση.

Ναυτολόγηση με απατηλά μέσα

22.—(1) Πρόσωπο που επιχειρεί ή επιτυγχάνει ναυτολόγηση με δόλια μέσα ή πλαστογραφημένα έγγραφα, για την οποία όμως απαιτείται η κατοχή κατάλληλου πιστοποιητικού ναυτικής ικανότητας ή εγγράφου εξειδικευμένης εκπαίδευσης ή κατ' εξαίρεση άδειας, διαπράττει αδίκημα τιμωρούμενο με φυλάκιση μέχρι δύο ετών ή με χρηματική ποινή μέχρι πέντε χιλιάδων λιρών ή και με τις δύο αυτές ποινές.

(2) Το αυτό αδίκημα διαπράττει και κάθε πρόσωπο που επιχειρεί ή επιτυγχάνει τη ναυτολόγησή του με πλαστό πιστοποιητικό ιατρικής εξέτασεως, κατά την έννοια του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Ιατρική Εξέταση Ναυτικών και Έκδοση Πιστοποιητικών) Νόμου του 2000.

22A. Σε περίπτωση που οποιαδήποτε εταιρεία ή πρόσωπο θεωρείται με βάση σαφείς ενδείξεις ως υπεύθυνο ή γνώστης οποιασδήποτε εμφανούς μη συμμόρφωσης προς τα άρθρα 21 ή 22, η Αρμόδια Αρχή συνεργάζεται με

οποιοδήποτε κράτος μέλος ή Συμβαλλόμενο Μέρος της Σύμβασης STCW, το οποίο ενημερώνεται για την πρόθεση της Δημοκρατίας να κινήσει δικαστικές διαδικασίες στο πλαίσιο της δικαιοδοσίας της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΦΟΡΤΙΩΝ

2. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η διακίνηση φορτίων μέσω θαλάσσης έχει απασχολήσει και προβληματίσει αρκετά τις αρμόδιες αρχές, λιμενικών, αστυνομικών και νομικών δυνάμεων σε παγκόσμιο επίπεδο. Στην διεθνή ναυτιλία είναι έντονο το φαινόμενο της παράνομης διακίνησης φορτίων με αποτέλεσμα να αποφέρει μεγάλες απώλειες φορολογικών εσόδων σ'ένα κράτος και την απόκρυψη άλλων παραγόντων που είναι εναντία στους διεθνής κανονισμούς της θαλάσσιας μεταφοράς. Πλέον με τα σημερινά στατιστικά είναι υπαρκτή η παράνομη διακίνηση και εκτελούνται υψηλά μέτρα αντιμετώπισης από τους αρμόδιους, στα οποία περιλαμβάνονται οι κατασχέσεις περιουσίας μεγάλα χρηματικά πρόστιμα μέχρι και προχωρημένες ποινές φυλάκισης στους υπαίτιους και συνεργούς.

2.1 ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟ

Ένα από τα σοβαρότερα θέματα που συνδέεται με το Διεθνές εμπόριο είναι αυτό του λαθρεμπορίου σε παγκόσμια κλίμακα. Είναι το εμπόριο το οποίο διεξάγεται χωρίς να καταβληθούν οι νόμιμοι δασμοί, τους οποίους επιβάλλει το δημόσιο και γενικά το εμπόριο που γίνεται κρυφά και κυρίως παράνομα. Επίσης λαθρεμπόριο θεωρείται και η εισαγωγή ή εξαγωγή εμπορευμάτων η οποία έχει απαγορευτεί χωρίς την άδεια της αρμόδιας αρχής.

Το μεγαλύτερο και καταστρεπτικότερο για την ανθρωπότητα λαθρεμπόριο διεθνώς γίνεται με αντικείμενο τα ναρκωτικά. Δυστυχώς, παρά τα νομοθετικά και αστυνομικά μέτρα που παίρνουν οι διάφορες χώρες, τα αποτελέσματα ως προς την καταπολέμηση των ναρκωτικών δεν απέδωσαν. Η επέκταση της παραγωγής και του λαθρεμπορίου συνεχίζεται, οι λαθρέμποροι πραγματοποιούν τεράστια κέρδη, διαθέτουν τελευταίου τύπου αεροπλάνα μικρά και μεγάλα και μέσω θαλάσσης με τα εμπορικά πλοία, εξαγοράζουν συνειδήσεις και συνεχίζουν το ολέθριο έργο τους.

Το λαθρεμπόριο όπλων είναι επίσης σε άνθιση γιατί υπάρχουν χώρες όπως οι Η.Π.Α. και άτομα που θέλουν να εφοδιαστούν με πολεμικά όπλα για διάφορους σκοπούς, επιθετικούς ή αμυντικούς. Η εισαγωγή προϊόντων χωρίς την καταβολή δασμών είναι επίσης διαδεδομένη διεθνώς και στα οιοπνευματώδη, τσιγάρα, πολύτιμους λίθους κ.ά.

2.2 ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟ ΝΑΡΚΩΤΙΚΩΝ

Ολοένα και αυξανόμενοι όγκοι ναρκωτικών μετακινούνται μέσω θαλάσσης λόγω των ευνοϊκότερων συνθηκών μεταφοράς. Παρά τις μαζικές συλλήψεις που έγιναν τα τελευταία χρόνια δεν φαίνεται να μειώθηκε η διαθεσιμότητα των ναρκωτικών, αλλά ούτε να επλήγη η βιομηχανία παραγωγής τους. Οι ναυτικοί αντιμετωπίζονται σαν πιθανοί συνεργοί από τους λαθρεμπόρους ναρκωτικών.

Καθώς η ζήτηση ναρκωτικών διπλασιάστηκε τις τελευταίες δεκαετίες και οι έρευνες της αστυνομίας επίσης πολλαπλασιάστηκαν, οι λαθρέμποροι ναρκωτικών στράφηκαν στη μεταφορά μέσω θαλάσσης με πλοία που ανήκουν είτε σε αυτούς είτε σε άλλες εταιρείες, σε περιπτώσεις που συνεργάζονται είτε με την ίδια την εταιρεία είτε με κάποιο/α άτομο/α από το προσωπικό τους. Έτσι για παράδειγμα, ναρκωτικά μπορεί να βρεθούν στο πλοίο από μέλη του πληρώματος, από επισκέπτες που μπορεί να αφήσουν αποσκευές κρυφά από το πλήρωμα, μέσα στις προμήθειες του πλοίου, από φορτοεκφορτωτές ή συνεργεία καθαρισμού ή επισκευών, μέσα από το φορτίο και ειδικά σε κιβώτια και φορτία όπως αυτοκίνητα, τρέιλερ κλπ, και να κρυφτούν σε μέρη που δεν είναι εμφανή από τους περισσότερους όπως κοντά στο πηδάλιο, στους προωθητήρες, στην κάτω πλευρά του κύτους του πλοίου κ.λπ.. Εκτός από τα πλοία έχουν χρησιμοποιηθεί και υποβρύχια για μεταφορά ναρκωτικών πέρα από τα εθνικά σύνορα όταν οι έλεγχοι είναι επισταμένοι και δεν είναι δυνατή η μεταφορά από ξηράς. Επειδή είναι τόσα πολλά τα μέρη στο πλοίο στα οποία μπορούν να κρυφτούν ναρκωτικά είναι αδύνατο να βρεθούν από ανθρώπους. Γι' αυτό το λόγο χρησιμοποιούνται εκπαιδευμένοι σκύλοι οι οποίοι μπορούν να μυρίσουν τα ναρκωτικά ακόμα και αν αυτά είναι πλήρως καλυμμένα με αρωματικά σπρέι, γέλες κ.ά. Ο ΙΜΟ συνεργάζεται με άλλους διεθνείς οργανισμούς όπως ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τελωνείων (World Customs Organization, WCO), και το Γραφείο των Ηνωμένων Εθνών για τα Ναρκωτικά και το Έγκλημα (United Nations Office on Drugs and Crime, UNODC) για σχετικά θέματα. Τον Νοέμβριο του 1997 ο ΙΜΟ υιοθέτησε ψήφισμα, το οποίο αναθεωρήθηκε τον Δεκέμβριο του 2006 με τίτλο «Αναθεωρημένες Οδηγίες για την Πρόληψη και Καταστολή του Λαθρεμπορίου Ναρκωτικών, Ψυχοτρόπων Ουσιών και Πρόδρομων Χημικών σε πλοία που χρησιμοποιούνται στην Διεθνή Θαλάσσια Κυκλοφορία».

2.3 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΝΑΡΚΩΤΙΚΩΝ ΟΥΣΙΩΝ

Η Ελλάδα χαρακτηρίζεται ως μια από τις «πύλες εισόδου» των ναρκωτικών ουσιών στην Ε.Ε., καθώς τα ιδιαίτερα γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά της και η στρατηγική της θέση ανάμεσα σε τρεις ηπείρους, την καθιστούν περιοχή ιδιαίτερου ενδιαφέροντος και δράσης για τα διεθνή δίκτυα διακίνησης ναρκωτικών ουσιών.

Ειδικότερα, η Χώρα μας βρίσκεται πάνω σε έναν από τους κυριότερους δρόμους διακίνησης ναρκωτικών, τον λεγόμενο «Βαλκανικό Άξονα», ο οποίος ενώνει τις περιοχές με τη μεγαλύτερη παραγωγή οπιούχων στον κόσμο (Μέση Ανατολή και Κεντρική Ασία) με τις χώρες της βορειοδυτικής Ευρώπης που καταναλώνουν, κατά κύριο λόγο, τις παραγόμενες ναρκωτικές ουσίες. Παράλληλα, γειτνιάζει με χώρες όπου η δράση εγκληματικών ομάδων είναι ιδιαίτερα έντονη, σε όλες τις μορφές του οργανωμένου εγκλήματος, με προεξέχουσα δραστηριότητα την παράνομη διακίνηση ναρκωτικών. Τέλος, η ύπαρξη πολλών διεθνών λιμένων και αερολιμένων στην επικράτειά της, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι τα εκτεταμένα ελληνικά σύνορα αποτελούν ταυτόχρονα και σύνορα της Ε.Ε., την καθιστούν χώρα εισόδου φορτίων κοκαΐνης, που προέρχονται από χώρες της Αμερικής. Οι σημαντικότερες ναρκωτικές ουσίες που διακινούνται στη Χώρα μας, με βάση τις υποθέσεις που απασχόλησαν τις ελληνικές Αρχές κατά το 2012, είναι η κάνναβη, η ηρωίνη και η κοκαΐνη.

KANNABH

Διακίνηση

Η Ελλάδα αποτελεί χώρα παραγωγής κάνναβης προς κάλυψη της εγχώριας ζήτησης, χώρα προορισμού ποσοτήτων από το εξωτερικό αλλά και χώρα διαμετακόμισης της ουσίας. Στην περιοχή των Βαλκανίων κυριότερη παραγωγός χώρα κάνναβης είναι η Αλβανία και ως εκ τούτου, μεγάλες ποσότητες κάνναβης εισέρχονται στη Χώρα μας από τα ελληνοαλβανικά σύνορα, με προορισμό την Ιταλία μέσω των λιμανιών της Ηγουμενίτσας ή της Πάτρας, ενώ μέρος των εισαγόμενων ποσοτήτων διοχετεύονται εντός της ελληνικής επικράτειας προς εγχώρια κατανάλωση. Εισαγωγή χαμηλότερης ποιότητας κάνναβης παρατηρείται και από την Π.Γ.Δ.Μ., ενώ ποσότητες κάνναβης εισάγονται και από το Μαρόκο που αποτελεί μία από τις κυριότερες χώρες παραγωγής κάνναβης διεθνώς, με πτωτική ωστόσο τάση. Ειδική μνεία πρέπει να γίνει και στη χρήση του Βαλκανικού Άξονα για την εισαγωγή από την Ασία ακατέργαστης κάνναβης στην Ε.Ε., παράλληλα με την ηρωίνη. Η συνολική ποσότητα κάνναβης (κατεργασμένης και ακατέργαστης) που κατασχέθηκε στη Χώρα μας από τις αρχές επιβολής του Νόμου το 2012 ήταν περίπου 22.428 κιλά

ΗΡΩΙΝΗ

Διακίνηση

Οι μεγαλύτερες ποσότητες ηρωίνης παγκοσμίως μεταφέρονται και διακινούνται από τα χερσαία εδάφη αλλά και μέσω θαλάσσιας μεταφοράς ξεκινώντας από τις χώρες παραγωγής (Αφγανιστάν, Τατζικιστάν, Πακιστάν κ.λπ.), περνώντας μέσα από την Τουρκία και ακολουθώντας στη συνέχεια εναλλακτικές διαδρομές, με προορισμό της χώρες της Δυτικής Ευρώπης. Μία εξ αυτών έχει ως βασική κατεύθυνση την Ιταλία, είτε απευθείας μέσω Ελλάδας, είτε μέσω Βουλγαρίας, Π.Γ.Δ.Μ., Αλβανίας και Ελλάδας. Στην Ελλάδα, η οποία αποτελεί κατεξοχήν ενδιάμεση Χώρα (transit) διακίνησης ηρωίνης που παράγεται από την Ασία και προορίζεται για την Ευρώπη, εντός του 2012 εντοπίστηκαν εννέα (9) εργαστήρια νόθευσης και επανασυσκευασίας ηρωίνης έναντι δεκαεννέα (19) ομοίων το 2011.

Αναφορικά με τη διακίνηση ηρωίνης στη Χώρα μας, οι διακινητές φαίνεται να χρησιμοποιούν κυρίως την οδική μεταφορά των ναρκωτικών και σπανίως την θαλάσσια μεταφορά. Για τη μεταφορά στρατολογούνται άτομα χωρίς ποινικό παρελθόν ή άτομα που κατέχουν πλαστά έγγραφα. Η συνολική ποσότητα ηρωίνης που κατασχέθηκε στη Χώρα μας από τις αρχές επιβολής του Νόμου ήταν περίπου 331 κιλά, εμφανίζοντας μικρή μείωση σε σχέση με το 2011.

ΚΟΚΑΪΝΗ

Διακίνηση

Τα κύρια σημεία εισόδου της κοκαΐνης που διακινείται λαθραία από την Λατινική Αμερική προς την Ευρώπη, είτε απευθείας, είτε μέσω της Δυτικής Αφρικής, φαίνεται να είναι η Ισπανία και η Πορτογαλία και δευτερευόντως η Χώρα μας και η Ιταλία. Η Ελλάδα, λόγω της γεωγραφικής της θέσης θεωρείται ιδανική χώρα για τη θαλάσσια μεταφορά κοκαΐνης, είτε απευθείας από τις χώρες παραγωγής της Νοτίου Αμερικής, είτε μέσω των ενδιάμεσων λιμένων της Ισπανίας και της Ιταλίας. Η Ελλάδα λειτουργεί κυρίως ως πύλη εισόδου της ουσίας στην Ε.Ε. με προορισμό τις χώρες της Δυτικής Ευρώπης και δευτερευόντως ως χώρα προορισμού για εγχώρια κατανάλωση. Ωστόσο, το δρομολόγιο της κοκαΐνης από την Ελλάδα προς τις χώρες της Δυτικής Ευρώπης λειτουργεί και αντίστροφα, με ποσότητες κοκαΐνης να φτάνουν στη Χώρα μας αεροπορικώς από την Ιβηρική Χερσόνησο, το Βέλγιο και την Ουγγαρία, είτε για εγχώρια κατανάλωση, είτε με προορισμό την Τουρκία. Ο φόβος εντοπισμού των διακινητών, τους ωθεί στην εξεύρεση νέων μεθόδων διακίνησης. Μία τέτοια μέθοδος που έχει εντοπιστεί και στην Ελλάδα αποτελεί η ενδοσωματική μεταφορά ναρκωτικών ουσιών. Η συνολική ποσότητα κοκαΐνης που κατασχέθηκε στη Χώρα μας από τις διωκτικές αρχές το 2012 ήταν περίπου 200 κιλά, εμφανίζοντας μείωση σε σχέση με το 2011

2.4 ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Το λαθρεμπόριο καυσίμων είναι ένα εξαιρετικά μεγάλο πρόβλημα για τη Χώρα μας, με πολλαπλές επιπτώσεις. Δημοσιονομικές, λόγω των σημαντικών απωλειών εσόδων σε φόρους και δασμούς, κοινωνικές, λόγω του αθέμιτου ανταγωνισμού που δημιουργεί, αλλά και περιβαλλοντικές, αφού στις περισσότερες περιπτώσεις καύσιμα ειδικής χρήσης, όπως το πετρέλαιο ναυτιλίας χρησιμοποιούνται παράνομα εντός του αστικού ιστού, με αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και την υγεία των πολιτών. Επίσης, τα παράνομα έσοδα από το λαθρεμπόριο, λόγω του ότι δεν είναι «φανερά», μπορούν ευκολότερα να χρησιμοποιηθούν για άλλους

παράνομους σκοπούς και έτσι να ενισχύουν φαινόμενα διαφθοράς. Είναι αυτονόητο ότι δεν μπορεί να υπάρξει ακριβής υπολογισμός της έκτασης του λαθρεμπορίου, αφού πρόκειται για μια δραστηριότητα που δεν αφήνει ίχνη. Μπορεί όμως να γίνει μια απόπειρα, με ορισμένες παραδοχές, μέσω των οποίων μπορούν να εξαχθούν ουσιαστικά συμπεράσματα.

Το λαθρεμπόριο είναι η διάθεση στην κατανάλωση ενός προϊόντος χαμηλού φορολογικού συντελεστή, ως προϊόν υψηλότερου συντελεστή, κατά την οποία ο λαθρέμπορος καρπώνεται τη διαφορά των φόρων / δασμών, η οποία είναι πολύ σημαντική. Το λαθρεμπόριο, ως παράνομη πρακτική, είναι αυτοτροφοδοτούμενη και όσο συνεχίζεται τόσο ενισχύεται. Για παράδειγμα, ένα πρατήριο καυσίμων που διακινεί λαθραία καύσιμα, έχει τη δυνατότητα να πουλά πολύ φθηνότερα από τους ανταγωνιστές του. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα το πρατήριο αυτό να αυξάνει τις πωλήσεις και τα μερίδια αγοράς του, στην περιοχή που δραστηριοποιείται και σταδιακά να καθιστά μη βιώσιμα τα γειτονικά του πρατήρια που δουλεύουν νόμιμα οδηγώντας τα σε κλείσιμο. Το λαθρεμπόριο δημιουργεί ασφυκτικές συνθήκες ανταγωνισμού για όσους προσπαθούν να λειτουργήσουν νόμιμα, αφού οι παρανομούντες διαθέτουν καύσιμα κάτω του κόστους χρησιμοποιώντας τα παράνομα έσοδα για να καλύψουν το περιθώριό τους και να αυξήσουν τα μερίδιά τους.

Οι μορφές λαθρεμπορίου είναι οι εξής:

- α) ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΘΕΡΜΑΝΣΗΣ
- β) ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
- γ) ΕΙΚΟΝΙΚΕΣ ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΚΙΝΗΣΗΣ Ή BENZINΩΝ
- δ) ΜΕΣΩ ΤΩΝ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΩΝ
- ε) ΑΛΛΕΣ ΠΙΘΑΝΕΣ ΕΣΤΙΕΣ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟΥ

Συμπερασματικά, το λαθρεμπόριο των καυσίμων γίνεται κυρίως από μια χώρα προς τις γειτονικές της, όταν αυτή έχει χαμηλότερη τιμή. Το καύσιμο από την δεξαμενή του αυτοκινήτου εξάγεται και πωλείται με κάθε τρόπο. Πολλές είναι οι οικογένειες που ζουν καθαρά κάνοντας αυτή τη δουλειά. Ακόμα και από πλοία πετάγονται στη θάλασσα μπιτόνια με καύσιμο, τα οποία τα παραλαμβάνουν και τα πωλούν με τον ίδιο τρόπο. Επιπλέον έχει διαπιστωθεί, ότι λαθραία καύσιμα έχουν βρεθεί και σε πλοία που κανονικά μεταφέρουν σιτάρι!.

2.5 ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΠΝΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

Τα καπνικά προϊόντα αποτελούν ένα ιδιαίτερα σημαντικό τομέα, όσον αφορά τη δραστηριότητα του λαθρεμπορίου, καθώς αποφέρουν πολύ υψηλά κέρδη, καθιστώντας τα με αυτό τον τρόπο ένα εξαιρετικά κερδοφόρο προϊόν για λαθρεμπόριο. Η δραστηριότητα αυτή έχει αναπτυχθεί στην Ελλάδα εξαιτίας της

γεωγραφικής της τοποθεσίας και της χρόνιας υψηλής παραγωγής προϊόντων καπνού. Σήμερα η κατάσταση διαιωνίζεται εξαιτίας κυρίως του πρώτου παράγοντα, καθώς και της υψηλής φορολόγησης. Η Ελλάδα είναι τοποθετημένη ανάμεσα στην Δυτική Ευρώπη, τα κράτη της ανατολικής Ευρώπης, της Ασίας και της Αφρικής και χρησιμεύει ως ένα σταυροδρόμι και κόμβο διέλευσης παρανόμως διακινηθέντων προϊόντων. Η μορφολογία των συνόρων, αλλά και η περιορισμένη περιοχή των δραστηριοτήτων του Λιμενικού Σώματος λόγω εδαφικών διαφορών με την Τουρκία, επίσης βοηθά την ανάπτυξη και δραστηριοποίηση δικτύων παράνομης διακίνησης καπνικών προϊόντων στη Χώρα. Η Ελλάδα θα μπορούσε να χαρακτηριστεί σήμερα ως χώρα διαμετακόμισης και όχι τόσο ως χώρα παραγωγής ή τελικού προορισμού των λαθραίων καπνικών προϊόντων. Κι αυτό επειδή η χώρα μας αποτελεί διαμετακομιστικό σταθμό λαθρεμπορευμάτων καπνού, δεδομένου ότι το 70-75% των παρανόμως εισαχθέντων τσιγάρων προωθείται τελικά σε άλλες χώρες της ΕΕ, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν ανθεί στο εσωτερικό η μαύρη αγορά τσιγάρων και χύμα καπνού, ιδιαίτερα στα μεγάλα αστικά κέντρα. Η λαθραία εισαγωγή καπνικών προϊόντων στην Ελλάδα γίνεται είτε μέσω των χερσαίων είτε των υδάτινων οδών. Η συνηθέστερη δίοδος είναι η θαλάσσια, όπου ο έλεγχος των σκαφών είναι περισσότερο δυσχερής. Τα λαθραία προϊόντα μεταφέρονται συνήθως μέσω σκαφών, τα οποία και εκτελούν νόμιμα μεταφορές άλλων προϊόντων, ανάμεσα στα οποία τοποθετούνται και τα λαθραία. Στην πορεία του πλου, τα πλοία αυτά παραδίδουν το φορτίο τους σε μικρότερα σκάφη και το παράνομο εμπόρευμα μεταφέρεται σε άλλες περιοχές της ελληνικής επικράτειας. Εναλλακτικά μπορεί το αρχικό πλοίο μεταφοράς να παραδώσει σε κάποια ακτή τα λαθραία προϊόντα, χωρίς να μεσολαβήσει η μεταφόρτωσή τους. Από την εν προκειμένω πλούσια νομολογία σημειώνονται ενδεικτικά: α) Η Α.Π. 1355/2014 ΝΟΜΟΣ, που αντιμετώπισε την περίπτωση της εν πλω μεταφόρτωσης μεγάλης ποσότητας λαθραίων τσιγάρων σε άλλο ειδικό σκάφος, που προσέγγισε ερημική παραλία της Αίγινας, όπου οι αναμένοντες λαθρέμποροι μεταφόρτωσαν το εμπόρευμα σε φορτηγά αυτοκίνητα με νοθευμένα στοιχεία κυκλοφορίας και β) η Α.Π. 1167/2013 ΝΟΜΟΣ, που αντιμετώπισε την περίπτωση μεταφοράς, με πλοίο σημαίας Καμπότζης, 6.110.00 τεμαχίων λαθραίων τσιγάρων από το λιμάνι Bourgas της Βουλγαρίας, που προσέγγισε σε νησίδα του Αργολικού κόλπου και από το οποίο, με τη βοήθεια ταχύπλοου σκάφους, το λαθραίο εμπόρευμα μεταφορτώθηκε στα αναμένοντα φορτηγά αυτοκίνητα με πλαστά στοιχεία κυκλοφορίας. Η νέα τάση στον τρόπο εισαγωγής λαθραίων τσιγάρων είναι η χρησιμοποίηση εμπορευματοκιβωτίων ψυγείων σε νόμιμες φαινομενικά συναλλαγές. Ενδεικτικά να αναφερθεί η Α.Π. 1213/2011 ΝΟΜΟΣ, που ασχολήθηκε με την περίπτωση μεταφοράς από τον λιμένα Θεσσαλονίκης σε αυτόν του Λίβερπουλ, εμπορευματοκιβωτίου (κοντέινερ), φέροντος, κατά τα συνοδευτικά του έγγραφα, ``φύλλα γυαλιού (προστατευτικά κρύσταλλα), μεταξύ των οποίων, επιμελώς τοποθετημένη εντός ξυλοκιβωτίων, είχε αποκρυβεί ποσότητα 1.966.400 λαθραίων τσιγάρων. Στην προκειμένη περίπτωση, είναι δυνατόν κάποιοι ή όλοι από τα πραγματικά συμβαλλόμενα μέρη, να χρησιμοποιούνται εν αγνοία τους από τους λαθρέμπορους, χωρίς δηλαδή οι ίδιοι να γνωρίζουν το παραμικρό για την παράλληλη διάπραξη λαθρεμπορίας. Σε πολλές περιπτώσεις, τα λαθραία τσιγάρα τοποθετούνται μέσα στις κολώνες του εμπορευματοκιβωτίου με επιμέλεια ειδικού τεχνίτη και η ανίχνευσή τους είναι από δύσκολη έως αδύνατη. Στη συνέχεια, μετά την παράδοση του νόμιμου φορτίου, που

τελεί υπό παρακολούθηση των οργανωμένων εγκληματικών ομάδων που έχουν αναλάβει τη μεταφορά των τσιγάρων, εντεταλμένα μέλη τους λαμβάνουν στην κατοχή τους το εμπορευματοκιβώτιο και κατά συνέπεια τα κρυμμένα τσιγάρα. Με τον τρόπο αυτό οι εγκληματικές ομάδες εξαλείφουν πρακτικά τις πιθανότητες να συλληφθούν τα μέλη τους, ακόμα και αν το λαθρεμπόρευμα εντοπιστεί και αποκαλυφθεί.

2.6 ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΑΛΚΟΟΛΟΥΧΩ ΠΟΤΩΝ

Η υπερφορολόγηση στα αλκοολούχα ποτά πυροδότησε την εξάρση του λαθρεμπορίου στον τομέα αυτόν, με συνέπεια τη συρρίκνωση των δημοσίων εσόδων. Αναλυτικότερα, οι τέσσερις αυξήσεις του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης (ΕΦΚ) σε συνδυασμό με την αύξηση του ανώτατου συντελεστή ΦΠΑ από το 19% στο 24% την περίοδο 2009 έως 2016, είχαν ως αποτέλεσμα την άνοδο κατά 30% της λιανικής τιμής των οινοπνευματωδών ποτών. Υπό άλλη ανάγνωση, ο ΕΦΚ στα αλκοολούχα ποτά ανέρχεται ήδη σε 25,50 ευρώ/λίτρο αιθυλικής αλκοόλης, κατά 40% υψηλότερος από τον μέσο όρο στην Ευρωπαϊκή Ένωση και κατά 450% υψηλότερος από τον αντίστοιχο φόρο στη γειτονική Βουλγαρία. Τι συνεπάγεται αυτό; Ότι το 63% της λιανικής τιμής ενός αλκοολούχου ποτού είναι φόροι (ΦΠΑ και ΕΦΚ). Προφανώς, μετά ταύτα, είναι κάτι παραπάνω από ισχυρό το κίνητρο για το λαθρεμπόριο οινοπνεύματος γενικότερα και αλκοολούχων ποτών ειδικότερα. Το λαθρεμπόριο οινοπνεύματος και αλκοολούχων ποτών ενεργείται, κατ' αρχάς στο εσωτερικό και εισάγεται από το εξωτερικό σε ορισμένες περιπτώσεις είτε με τη λειτουργία παρανόμων αποστακτήρων, είτε με την παράνομη προμήθεια και κατοχή οινοπνεύματος, είτε με την μεταφορά σε εμπορευματοκιβώτια εμπορικών πλοίων από ξένες χώρες με χαμηλά τιμολόγια πώλησης, που χρησιμοποιείται ως πρώτη ύλη από νόμιμα ή παράνομα παρασκευαστήρια και εμφιαλωτήρια ποτών, είτε με την λαθραία εξαγωγή από φορολογικές αποθήκες οινοπνεύματος και ποτών που διατίθενται ακολούθως στην εσωτερική κατανάλωση και, περαιτέρω, με τη λαθρεμπορική εισαγωγή ποτών μέσω ιδίως των γειτονικών κρατών και της Βουλγαρίας, όπου, όπως προαναφέρθηκε, η φορολογία είναι 450% μικρότερη απ' ό,τι στην Ελλάδα. Προς τούτο είναι χαρακτηριστική η είδηση που μεταδόθηκε από το εθνικό τηλεοπτικό δίκτυο στις 23-8- 2017⁵⁵ για την επιτυχία των τελωνειακών αρχών να εντοπίσουν την τελευταία στιγμή και πριν προλάβουν να διοχετευθούν στην ελληνική αγορά, εκατοντάδες χιλιάδες λίτρα, νοθευμένων μάλιστα, αλκοολούχων ποτών, που είχαν παρασκευαστεί σε παράνομα αποστακτήρια σε βαλκανικές χώρες. Το λαθρεμπόριο αλκοολούχων ποτών δεν αποτελεί μόνο πληγή για τα δημόσια έσοδα, αλλά ενέχει σοβαρούς κινδύνους και για την υγεία του γενικού πληθυσμού, αφού, σε πολλές περιπτώσεις, όπως και ανωτέρω αναφέρθηκε, τα λαθρεμπορικά αντικείμενα είναι παρανόμως, και, συνεπώς, χωρίς τήρηση των προσηκόντων κανόνων υγιεινής, παραχθέντα ή και νοθευμένα ποτά. Είναι προφανές, μετά ταύτα, ότι όχι μόνο δημοσιονομικοί λόγοι, αλλά και δημοσίας υγείας επιβάλλουν τη λήψη δραστικών, προς την κατεύθυνση της εξάλειψης ή του ουσιώδους περιορισμού και αυτής της μορφής λαθρεμπορίας, μέτρων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΑΝΘΡΩΠΩΝ

3. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η εμπορία και η εκμετάλλευση ανθρώπων που βρίσκονται σε κατάσταση ανάγκης, το trafficking όπως έχει επικρατήσει διεθνώς, συνιστά ένα από τα πιο ειδικά εγκλήματα. Κατά ένα τρόπο θεωρείται ως μια συνέχεια του καθεστώτος της δουλείας. Θίγει ένα από τα καίρια στοιχεία της ανθρώπινης υπόστασης, όπως είναι το αυτεξούσιο, δηλαδή το δικαίωμα του ανθρώπου να ορίζει τον εαυτό του και πρωτίστως το ίδιο του το σώμα. Η αντιμετώπιση αυτής της εγκληματικής δραστηριότητας συνεπάγεται ουσιαστικά τη δημιουργία εκείνων των προϋποθέσεων που θα επιτρέψουν στο θύμα να επανακτήσει την αξιοπρέπειά του και κατά συνέπεια τη θέση του μέσα στην κοινωνία των ανθρώπων. Η Υπηρεσία Πρώτης Υποδοχής που έχει την αρμοδιότητα της διαχείρισης μικτών μεταναστευτικών ροών έχει και την υποχρέωση, θεσμική και ηθική, να συμβάλει στη δημιουργία τέτοιων προϋποθέσεων. Με μεθοδικότητα, γνώση και ευαισθησία αντιμετωπίζουμε καθημερινά στα ΚΕ.Π.Υ. και στις Κινητές Μονάδες διάφορα περιστατικά ευαλωτότητας αλλοδαπών, μεταξύ αυτών και θυμάτων εμπορίας ανθρώπων. Το εγχειρίδιο αυτό σκοπό έχει να υποστηρίξει το προσωπικό της Υπηρεσίας στο δύσκολο έργο πρώτα του εντοπισμού των θυμάτων και στη συνέχεια της ανάληψης όλων των απαιτούμενων δράσεων για την υποστήριξή τους. Επιδίωξή μας είναι η συνεχής βελτίωση των υπηρεσιών και των συνθηκών πρώτης υποδοχής σε επίπεδο ώστε να αποτελέσουν έναν «φράχτη» ανθρωπισμού απέναντι στην απάνθρωπη μεταχείριση κάθε σύγχρονου δουλεμπόρου.

3.1 ΕΜΠΟΡΙΑ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΑΝΘΡΩΠΩΝ

Ο όρος «εμπορία ανθρώπων» όπως ορίζεται στο άρθρο 2 της οδηγίας 2011/36/ΕΕ:

«Η πρόσληψη, μεταφορά, διακίνηση, στέγαση ή υποδοχή προσώπων, συμπεριλαμβανομένης και της ανταλλαγής ή της μεταβίβασης εξουσίας επί των προσώπων αυτών, με την απειλή της χρήσης ή τη χρήση βίας ή άλλων μορφών εξαναγκασμού, με απαγωγή, απάτη, παραπλάνηση, κατάχρηση εξουσίας ή ευάλωτης θέσης ή με πληρωμή ή αποδοχή χρημάτων ή άλλων απολαβών για την εξασφάλιση της συναίνεσης προσώπου κατέχοντος

εξουσία επί ενός άλλου, με σκοπό εκμετάλλευσης.» Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονιστεί η διαφορά ανάμεσα στην εμπορία ανθρώπων και τη λαθραία μεταφορά μεταναστών. Η λαθραία μεταφορά και διευκόλυνση εισόδου μεταναστών σε μια χώρα χωρίς να τηρηθούν οι νόμιμες διαδικασίες αποτελεί ποινικό αδίκημα ωστόσο στις περιπτώσεις αυτές ο μεταφορέας λαθρομεταναστών, ο οποίος πληρώνεται για να οργανώσει και να παρέχει τη συγκεκριμένη υποβοήθηση της παράνομης εισόδου, δεν έχει ως στόχο του την εκμετάλλευση των ατόμων μετά την είσοδό τους στην χώρα του προορισμού τους. Η εμπορία ανθρώπων αποτελεί ένα σοβαρό έγκλημα και ένα νέο είδος δουλείας με στόχο την εκμετάλλευση των ευάλωτων ανθρώπων που βρίσκονται σε κατάσταση ανάγκης. Αποτελεί επίσης σοβαρή παραβίαση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων την οποία απαγορεύει το άρθρο 5 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σχετικά με την απαγόρευση της δουλείας και της καταναγκαστικής εργασίας. Στην πράξη τα θύματα εμπορίας ανθρώπων εξαναγκάζονται, ή εξαναγκάζονται με διάφορους τρόπους να εγκαταλείψουν τα σπίτια τους ή την πατρίδα τους για να γίνουν θύματα στυγνής εκμετάλλευσης. Όλα συνήθως ξεκινούν με υποσχέσεις για νόμιμη εργασία μέσα στη χώρα τους ή σε χώρα της Δύσης. Όταν κάποια στιγμή αντιληφθούν την πραγματικότητα και συνειδητοποιήσουν την κατάσταση στην οποία βρίσκονται, είναι ήδη απομονωμένοι από τους φίλους τους, τις οικογένειές τους και ευρύτερα το κοινωνικό τους δίκτυο και ευάλωτοι σε μια σειρά από καταναγκασμούς και απειλές, στους οποίους περιλαμβάνεται η απειλή βίας προς τους ίδιους ή τις οικογένειές τους, ο εξαναγκασμός σε επαιτεία ή σε σεξουαλική εκμετάλλευση, ο περιορισμός της ελευθερίας τους, η βίαιη χρήση ναρκωτικών ουσιών και η καταστροφή των ταξιδιωτικών εγγράφων, κλπ. Χρησιμοποιώντας τις παραπάνω μεθόδους οι έμποροι επιδιώκουν την ένταση της εξάρτησης των θυμάτων από τους ίδιους με κύριο μέσο τον εκφοβισμό, καθιστώντας τα έτσι άτομα ανήμπορα για οποιαδήποτε αντίδραση. Επιπλέον, η αδυναμία επικοινωνίας με το φιλικό ή το οικογενειακό τους περιβάλλον, το αίσθημα της ντροπής που νοιώθουν για την κατάστασή τους και για το στιγματισμό τους ως θύματα εμπορίας ανθρώπων, ο φόβος τους για ποινική δίωξη, ενδεχόμενη απέλαση καθώς και ο φόβος για τα αντίποινα των «εμπόρων», τους αποτρέπουν από την αναζήτηση βοήθειας από κρατικούς φορείς. Η εμπορία ανθρώπων είναι ένα διαδεδομένο έγκλημα που λαμβάνει συνεχώς και μεγαλύτερες διαστάσεις παγκοσμίως. Διενεργείται σε διάφορες κλίμακες, είτε από μεμονωμένο δράστη- έμπορο, ο οποίος δεν έχει διασυνδέσεις με άλλους, είτε από δίκτυο εμπόρων, με την εμπλοκή περισσότερων δραστών δηλαδή, και με πιο εκτεταμένο πεδίο δράσης. Η μεγαλύτερη δυσκολία από πλευράς διωκτικών αρχών είναι ο εντοπισμός και η αναγνώριση των θυμάτων κι αυτό γιατί το «κλειδί» του trafficking είναι ο εξαναγκασμός του θύματος σε μία κατ' επίφαση «συναίνεση». Το θύμα υπό το κράτος του εκφοβισμού πείθεται στην απόκρυψη της κατάστασής του και άρα αποδέχεται τρόπον τινά τη συνενοχή του σε σειρά παράνομων πράξεων που τις περισσότερες φορές έχουν τραγικές συνέπειες στη ζωή τους. Ωστόσο αυτή η «συναίνεση» δεν αποτελεί εμπόδιο για τις διωκτικές αρχές όταν εντοπισθεί και αναγνωρισθεί κάποιος ως θύμα trafficking κι εφόσον έχουν χρησιμοποιηθεί τα μέσα εξαναγκασμού που αναφέρονται στο προαναφερόμενο άρθρο 2 της οδηγίας 2011/36/ΕΕ.

Τα θύματα εμπορίας ανθρώπων γίνονται αντικείμενα εκμετάλλευσης με διάφορους τρόπους, ανάμεσα στους οποίους, περιλαμβάνονται:

- Η σεξουαλική εκμετάλλευση – Πορνεία, πορνογραφία κλπ.
- Η εκμετάλλευση με τη μορφή εργασίας – ειδικά στους τομείς της γεωργίας, καθαριότητας, κατασκευών, χειρονακτικές εργασίες, ορυχεία, εστιατόρια και σε διάφορους άλλους τομείς.
- Οι οικιακές εργασίες.
- Το εμπόριο οργάνων σώματος.
- Ο εξαναγκασμός σε εγκληματικές ενέργειες
- Ο εξαναγκασμός σε επαιτεία.
- Αναγκαστικοί γάμοι με στόχο την εκμετάλλευση, πορνεία κλπ.
- Η παιδική εκμετάλλευση.

3.2 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΑ ΑΝΘΡΩΠΩΝ

Η εμπορία ανθρώπων, όπως προαναφέρθηκε, έχει ως στόχο τη στυγνή εκμετάλλευση, αποτελεί έγκλημα που αποφέρει υψηλά κέρδη με πολύ μικρό ρίσκο και βασίζεται στους κανόνες προσφοράς και ζήτησης της παραοικονομίας. Με ώθηση τη ζήτηση για φτηνή εργασία και ανασφάλιστη εργασία, οι σύγχρονοι δουλέμποροι εκμεταλλεύονται μια σειρά από παράγοντες και καταστάσεις προκειμένου να απομονώσουν πλήρως τα θύματά τους, να τα παγιδεύσουν και να τα εκμεταλλευτούν προς όφελός τους. Ορισμένα αίτια τα οποία διευκολύνουν την εκμετάλλευση των θυμάτων είναι:

- Η φτώχεια, η ανεργία ή η χαμηλόμισθη απασχόληση.
- Η έλλειψη ευκαιριών ή εναλλακτικών λύσεων.
- Η ένταση της παραοικονομίας σε μια χώρα.
- Το χαμηλό μορφωτικό επίπεδο ή και η παντελής απουσία εκπαίδευσης.
- Οι διακρίσεις λόγω φύλου, σεξουαλικού προσανατολισμού, θρησκείας και φυλετικής ή εθνοτικής καταγωγής.

- Ο κοινωνικός αποκλεισμός.
- Η ενδοοικογενειακή βία που οδηγεί σε αποκοπή από τον οικογενειακό ιστό.
- Το εύρος των οικονομικών ανισοτήτων στη χώρα διαμονής.
- Η πολιτική αστάθεια, η διαφθορά.
- Πόλεμος ή εμφύλιες συγκρούσεις.
- Η προσδοκία ανεύρεσης εργασίας και γενικότερα καλύτερων οικονομικών συνθηκών διαβίωσης.
- Η προσδοκία για βελτίωση κοινωνικής θέσης.
- Η ζήτηση για φτηνή εργασία και υπηρεσίες.
- Η ζήτηση για παροχή σεξουαλικών υπηρεσιών.
- Το εμπόριο οργάνων σώματος.

3.3 ΛΑΘΡΕΠΙΒΑΣΗ

Η Σύμβαση Διευκόλυνσης της Θαλάσσιας Κυκλοφορίας (FAL Convention, 1965) ορίζει τον λαθρεπιβάτη ως ένα πρόσωπο που επιβιβάζεται παράνομα και μυστικά στο πλοίο και στην συνέχεια κρύβεται σε αυτό ή στο φορτίο του, χωρίς την συναίνεση του ιδιοκτήτη ή του υπεύθυνου του πλοίου, και ανακαλύπτεται εν πλω, αφού το πλοίο έχει αναχωρήσει από το λιμάνι, ή στο φορτίο όταν εκφορτώνεται στο λιμάνι προορισμού και αναφέρεται ως λαθρεπιβάτης από τον ιδιοκτήτη ή τις αρμόδιες αρχές. Οι λαθρεπιβάτες αποκοτούν πρόσβαση στα πλοία με ή χωρίς την βοήθεια του προσωπικού του λιμανιού. Η πιο συνηθισμένη μέθοδος είναι η επιβίβαση στο φορτίο πριν αυτό φορτωθεί στο πλοίο και να χρησιμοποιήσουν ψεύτικα τοιχώματα για να κρυφτούν στα κιβώτια. Επίσης, μπορεί να χρησιμοποιήσουν ψεύτικες ταυτότητες και να εισέλθουν ως προμηθευτές ή λιμενεργάτες, ή να βουτήξουν στο νερό και να σκαρφαλώσουν στην πρύμνη ή στο πηδάλιο του πλοίου. Αφού επιβιβαστούν κρύβονται σε άδεια κιβώτια, δεξαμενές, σήραγγες, πίσω από ψευδό-τοίχους, αποθήκες, αίθουσες διαμονής, μηχανοστάσια, κενούς χώρους, γερανούς, θυρίδες κ.λπ. και γενικά σε χώρους στους οποίους σπάνια εισέρχεται ή ελέγχει το προσωπικό. Μερικές συνέπειες της λαθρεπιβίβασης για το πλοίο ή την ναυτιλιακή βιομηχανία γενικότερα είναι η καθυστέρηση άφιξης του πλοίου στον προορισμό του, ο επαναπατρισμός των λαθρεπιβατών μπορεί να είναι πολύπλοκη και δαπανηρή διαδικασία που εμπλέκει υπεύθυνους και ιδιοκτήτες του πλοίου, λιμενικές αρχές και άλλους παράγοντες, η ζωή των λαθρεπιβατών μπορεί να τεθεί σε κίνδυνο καθώς κρύβονται για πολλές μέρες χωρίς επάρκεια σε νερό, τροφή, αέρα κ.λπ. Οι περισσότεροι λαθρεπιβάτες προέρχονται από χώρες της Αφρικής, το Αφγανιστάν και την Δομινικανή Δημοκρατία. Ο ΙΜΟ ενθαρρύνει έντονα την λήψη κατάλληλων μέτρων ώστε να μειωθούν οι πιθανότητες επιβίβασης λαθρεπιβατών. Η Σύμβαση

FAL καθορίζει με σαφήνεια προληπτικά μέτρα για τα πλοία και τα λιμάνια, και προτείνει πρακτικές σχετικά με την μεταχείριση των λαθρεπιβατών εν πλω, καθώς και με την αποβίβαση και επιστροφή τους. Επίσης, η Επιτροπή Διευκόλυνσης υιοθέτησε το ψήφισμα FAL.11(37) σχετικά με «Αναθεωρημένες οδηγίες για την παρεμπόδιση της πρόσβασης σε λαθρεπιβάτες και την κατανομή των αρμοδιοτήτων για την επιτυχή επίλυση των περιπτώσεων λαθρεπιβίβασης». Αυτό το ψήφισμα απευθύνεται κυρίως σε κυβερνήσεις μέλη οι οποίες δεν είναι συμβεβλημένες με τις κυβερνήσεις της Σύμβασης FAL, και σε εκείνα τα κράτη μέλη που θεωρούν ότι είναι ανέφικτο να συμμορφωθούν με τις σχετικές συνιστώμενες πρακτικές της σύμβασης FAL.

3.4 ΑΝΘΡΩΠΙΝΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

Τα ανθρώπινα δικαιώματα είναι οικουμενικά, απαραβίαστα και αλληλοεξαρτώμενα, είναι κορυφαία στην ιεράρχηση των κανόνων του διεθνούς δικαίου, αποτελούν το θεμέλιο της δράσης για τη διεθνή κοινότητα και θέτουν τα όρια της προσωπικής αξιοπρέπειας σε ένα φιλελεύθερο δημοκρατικό καθεστώς. Το trafficking συνιστά εγκληματική πράξη παραβίασης των ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Η αντιμετώπιση και η καταπολέμηση της εμπορίας ανθρώπων αποτελεί προτεραιότητα για την Ευρωπαϊκή Ένωση και κατά συνέπεια για τα Κράτη Μέλη. Η Ευρωπαϊκή Ένωση αναγνωρίζει ότι η εμπορία ανθρώπων σχετίζεται ειδικότερα με το φύλο και ότι διεξάγεται για διαφορετικούς και πολυποίκιλους παράνομους σκοπούς. Στις κατευθυντήριες αρχές και οδηγίες των Ηνωμένων Εθνών για την προστασία των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου, υπάρχουν προβλέψεις για την πρόληψη και την καταπολέμηση της εμπορίας ανθρώπων καθώς και για την προστασία, την υποστήριξη και την αποκατάσταση των θυμάτων. Μια σειρά από διεθνείς συνθήκες, συμβάσεις και διακηρύξεις για τα ανθρώπινα δικαιώματα είναι θεσμικά εργαλεία για την καταπολέμηση του trafficking και για τη διασφάλιση του σεβασμού των ανθρωπίνων δικαιωμάτων των θυμάτων του. Τα σημαντικότερα νομικά εργαλεία που υιοθετήθηκαν για την αντιμετώπισή του trafficking είναι:

- Πρωτόκολλο της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών το οποίο αποσκοπεί στην καταστολή και την τιμωρία της εμπορίας ανθρώπων, ειδικά γυναικών και παιδιών.
- Αποφάσεις αριθ. 2006/618/EK και 2006/619/EK του Συμβουλίου της 24ης Ιουλίου 2006 για τη σύναψη, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, του πρωτοκόλλου για την πρόληψη, καταστολή και τιμωρία της εμπορίας ανθρώπων, ειδικά γυναικών και παιδιών, το οποίο συμπληρώνει τη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών κατά του διακρατικού οργανωμένου εγκλήματος.

- Οδηγία 2004/81/ΕΚ του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 2004 σχετικά με τον τίτλο διαμονής που χορηγείται στους υπηκόους τρίτων χωρών θύματα εμπορίας ανθρώπων ή συνέργειας στη λαθρομετανάστευση και οι οποίοι συνεργάζονται με τις αρμόδιες αρχές.
- Οδηγία 2011/36/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Απριλίου 2011 για την πρόληψη και την καταπολέμηση της εμπορίας ανθρώπων και για την προστασία των θυμάτων της, καθώς και για την αντικατάσταση της απόφασης-πλαίσιο 2002/629/ΔΕΥ του Συμβουλίου [Επίσημη Εφημερίδα L 101 της 15.4.2011].
- Η Οικουμενική Διακήρυξη για τα ανθρώπινα δικαιώματα (1948) και το προαιρετικό πρωτόκολλο.
- Διεθνές Σύμφωνο για Ατομικά και Πολιτικά Δικαιώματα (1966)
- Διεθνές Σύμφωνο για τα Οικονομικά, Κοινωνικά και Μορφωτικά Δικαιώματα (1966)
- Σύμβαση για την Εξάλειψη Όλων των Μορφών Φυλετικών Διακρίσεων (1965)
- Σύμβαση για την Εξάλειψη όλων των Μορφών Διακρίσεων κατά των Γυναικών (1979)
- Διεθνής Σύμβαση για τα Δικαιώματα του Παιδιού (1989)
- Διεθνής Σύμβαση για την Προστασία των Δικαιωμάτων των Μεταναστών Εργαζομένων και των Μελών των Οικογενειών τους (1990)
- Σύμβαση της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας για την καταναγκαστική ή υποχρεωτική εργασία (1930)
- Διεθνής Σύμβαση για την κατάργηση της Καταναγκαστικής Εργασίας (1957)
- Σύμβαση περί Διακρίσεων (Εργασία και Απασχόληση, 1958)

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Μέχρι και σήμερα, οι θαλάσσιες μεταφορές παραμένουν ένα αξιόπιστο και γρήγορο μέσο μεταφοράς, διαφορετικών εμπορευμάτων σε όλο τον κόσμο. Από την έναρξη του εμπορίου μέσω θαλάσσης μέχρι και σήμερα έχουν παρατηρηθεί σημαντικές βελτιώσεις και αλλαγές, τόσο στο τρόπο με τον οποίο γίνονται οι μεταφορές όσο και στα πλοία που τις εκτελούν. Η πειρατεία εμφανίστηκε έντονα στα τέλη του περασμένου αιώνα και παρόλο που σημαντικές μειώσεις των περιστατικών πειρατείας καταγράφονται σε αρκετές από τις πληγείσες περιοχές, παρατηρείται μια ανησυχητική αλλαγή στα χαρακτηριστικά και τον τρόπο των επιθέσεων. Οι πειρατικές επιθέσεις, λοιπόν, δεν έχουν σταματήσει, κάτι κατανοητό αν αναλογιστεί κανείς τον αριθμό των πλοίων που περνούν από στενά περάσματα για παράδειγμα. Όπως έχει διεθνώς διαπιστωθεί και ανωτέρω ακροθιγώς αναλυθεί, η εμπορία ανθρώπων καταρρακώνει την ανθρώπινη αξιοπρέπεια, πλήττει με βάνουσο τρόπο θεμελιώδη ανθρώπινα συνειδήσεις υποθάλποντας τη διαφθορά, υπονομεύει την διεθνή ασφάλεια και ανάπτυξη δικαιώματα, εκμαυλίζει και αποφέρει τεράστια έσοδα στο οργανωμένο έγκλημα. Για την αντιμετώπιση του επαχθούς φαινόμενο απαιτείται πρωτίστως η κοινωνική ευαισθητοποίηση σε συνάρτηση με την ενεργοποίηση μηχανισμών πάταξης και διαχείρισης του φαινομένου. Ως προς το δεύτερο συστατικό η Ε.Ε. έχει αναδείξει την κοινωνική της συνοχή και την πρωτοπορία, δημιουργώντας ισχυρά και ευέλικτα θεσμικά όργανα στο πλαίσιο καταπολέμησης της εμπορίας ανθρώπων, με καταλύτες των εξελίξεων την Ευρωπαϊκή Αστυνομική Υπηρεσία και τον Οργανισμό FRONTEX. Επιπρόσθετα διερευνήθηκε το πλαίσιο αλληλεξάρτησης μεταξύ εμπορίας ανθρώπων και μετανάστευσης – διακίνησης ανθρώπων αλλά και των πολιτικών αντιμετώπισής τους, μέσω της αγωγής συνεργασίας των ευρωπαϊκών αστυνομικών δυνάμεων και των ευρωπαϊκών θεσμών άμυνας και ασφάλειας της Ε.Ε.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ΠΑΡΑΝΟΜΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ : <https://www.eef.edu.gr>
- ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ: <http://www.imo.org>
- ΟΙ ΠΙΟ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΓΙΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ: <http://www.interception.gr>
- ΜΟΡΦΕΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ : <http://dione.lib.unipi.gr>
- ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΣΤΟ ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ : <http://www.interception.gr>
- ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ : <http://estia.hua.gr>
- ΤΑ ΜΕΤΡΑ ΠΟΥ ΠΑΙΡΝΕΙ Η Ε.Ε : <http://estia.hua.gr>
- ΜΟΛΥΝΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΑΠΟ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ : <https://www.google.gr/>
- ΕΙΔΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΟΙΝΙΚΑ ΑΔΙΚΗΜΑΤΑ : <http://www.cylaw.org>
- ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟ: : <http://apothetirio.teiep.gr>
- ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟ ΝΑΡΚΩΤΙΚΩΝ : <http://dione.lib.unipi.gr>
- ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΝΑΡΚΩΤΙΚΩΝ ΟΥΣΙΩΝ : <http://www.astynomia.gr>
- ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΥΣΙΜΩΝ, ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΠΝΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ, ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΑ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΑΛΚΟΟΛΟΥΧΩ ΠΟΤΩΝ : <http://repo.lib.duth.gr>
- ΕΜΠΟΡΙΑ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΑΝΘΡΩΠΩΝ : <https://www.firstreception.gov.gr/>
- ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΑ ΑΝΘΡΩΠΩΝ: <https://www.firstreception.gov.gr>

- ΛΑΘΡΕΠΙΒΑΣΗ : <http://dione.lib.unipi.gr>
- ΑΝΘΡΩΠΙΝΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ : <https://www.firstreception.gov.gr>

