

Εμβάθυνση στο Πειρατικό Δίκαιο

ΑΝΤΩΝΙΟΥ Π. ΜΑΝΙΑΤΗ, Καθηγητή Διαλέξεων Σχολής Διοίκησης και Επιτελών Πολεμικού Ναυτικού, Δικηγόρου παρ' Αρείω Πάγου

Το προσδιορισμένο ταξικά φαινόμενο της πειρατείας είναι το αρχαιότερο διεθνές έγκλημα, το οποίο όμως είχε ξεχαστεί από τη διεθνή κοινή γνώμη, όπως και το παρόμοιο της δουλείας. Στην καταπολέμηση της τρέχουσας πειρατικής εγκληματικότητας έχουν συμβάλει επιτυχώς η επιχείρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης ΑΤΑΛΑΝΤΑ και η φύλαξη των εμπορικών πλοίων από ιδιώτες φρουρούς.

The class-defined phenomenon of piracy is the most ancient international crime, which had been forgotten by international public opinion, like the similar phenomenon of slavery. European Union mission, called ATALANTA, as well as the guardianship of mercantile navy ships by private marshals has successfully contributed to the confrontation of the current criminality of piracy.

Ι. Εισαγωγή: Η έννοια της πειρατείας

Η πειρατεία είναι αρχαιοελληνική λέξη η οποία προέρχεται από το ρήμα «πειρώμαι», που σημαίνει δοκιμάζω, και έχει καθιερωθεί και σε άλλες ευρωπαϊκές γλώσσες. Είναι ταυτόχρονα και ένα οικονομικό έγκλημα που γνώρισε άνθιση σε διάφορες εποχές του παρελθόντος, αν και στην αρχαιότητα δεν θεωρούνταν πάντοτε ως έγκλημα. Η έννοια της πειρατείας την εποχή των αρχαίων Ελλήνων, αλλά και των Ρωμαίων, δεν συμπίπτει με τη σημερινή έννοια της πειρατείας, και αυτό γιατί σήμερα ο πειρατής εξακολουθεί να παραμένει υπήκοος ενός κράτους, ενώ στην αρχαιότητα αποτελούσε μέρος μίας ξεχωριστής κοινότητας, με συνέπεια να θεωρείται ότι βρίσκεται σε πόλεμο με τα κράτη¹. Ενδεικτικό της διαχρονικότητας των όρων αυτού του παραδοσιακού φαινομένου είναι ότι «πολεμικό επίδομα» ονομάζεται επίσημα το επίδομα που λαμβάνουν οι ναυτικοί του ελληνικού εμπορικού ναυτικού για κάθε ημέρα κατά την οποία είναι εν πλώ στη ζώνη υψηλού κινδύνου για πειρατική επίθεση στο πλοίο τους. Για τη Ρώμη, η πειρατεία δεν αποτελούσε εγκληματική πράξη αλλά πράξη πολέμου, που παραβίαζε όμως τον κανόνα της πρότερης κήρυξης πολέμου. Από το 16ο έως το 19ο αιώνα διαμορφώθηκε ο κανόνας στο διεθνές δίκαιο ότι οι στασιαστές που επιχειρούσαν στη θάλασσα διώκονταν ως πειρατές. Κλασικό είναι το παράδειγμα των Ιρλανδών που πολεμούσαν στη θάλασσα υπέρ του εκδιωχθέντος Βασιλιά Ιακώβου του 20ού και απαγονήστηκαν, παρ' ότι τα μέλη του πττημένου στρατού ξηράς του Ιακώβου χαρακτηρίστηκαν ως αιχμάλωτοι πολέμου.

Α. Η πειρατεία ως το έγκλημα των φτωχών

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 που απήγαγαν ένα γερμανικό φορτηγό, το «MS Tairan», τον Απρίλιο 2010, 900 χιλιόμετρα από την ακτή της Σομαλίας. Δυτικές ναυτικές δυνάμεις από ένα αντιπειρατικό σκάφος επιβιβάστηκαν στο φορτηγό πλοίο αφότου ο κυβερνήτης του εξέπεμψε σήμα SOS και συνέτριψαν τους Σομαλούς, οι οποίοι παραδόθηκαν στις γερμανικές αρχές μερικούς μήνες αργότερα.

Στη δίκη, πρώτη για το έγκλημα αυτό στη σύγχρονη ιστορία της Γερμανίας και μία από τις πλέον μακρές σε διάρκεια στη μεταπολεμική ιστορία της χώρας, ένας από τους κατηγορούμενους απάντησε στην ερώτηση σχετικά με τον τόπο γεννήσεώς του ως εξής: «Γεννήθηκα κάτω από ένα δένδρο». Το ίδιο όμως είχε συμβεί δύο αιώνες πριν και στο μετέπειτα αρχηγό της Ελληνικής Επανάστασης, το Θεόδωρο Κολοκοτρώνη, ο οποίος γεννήθηκε κάτω από μία βελανιδιά και στα προεπαναστατικά χρόνια έδρασε ως κουρσάρος, δηλαδή με έγκριση του ρωσικού κράτους. Μετά από τις επιδρομές του από τη Ζάκυνθο προς την Πελοπόννησο, στάλθηκε στην «Ευαγγελίστρια», ναυαρχίδα του μικρού καταδρομικού στόλου που είχαν οι Έλληνες υπό ρωσική σημαία. Η κουρσάρικη περιπέτειά του, μετέπειτα, στην Άσπρη Θάλασσα (Αιγαίο Πέλαγος) θα απέβαινε σημαντική για την επαναστατική του δράση. Εξάλλου, 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.

Πρόσφατη επιστημονική έρευνα εικάζει ότι ο Χριστόφορος Κολόμβος μέχρι τα 20 του χρόνια ήταν μέλος του πληρώματος ενός πειρατικού πλοίου και όχι ενός άλλου πλοίου, με το οποίο ναυμάχησε το πειρατικό, και ότι στη συνέχεια ο Κολόμβος απέκρυψε αυτά τα προσωπικά του δεδομένα, ισχυριζόμενος ότι ανήκε στο πλήρωμα του πλοίου που ενεπλάκη σε μάχη με το πειρατικό.

Στην έναρξη της προαναφερθείσας 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 ύδατα της από δυτικά έθνη. Τελικά, το δικαστήριο καταδίκασε και τους 10 κατηγορούμενους για τις κατηγορίες της απαγωγής και της προσβολής της θαλάσσιας κυκλοφορίας, 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...

1. Α. Μηρεδήμας, Η αναβίωση του φαινομένου της πειρατείας στις ακτές της Σομαλίας και το Διεθνές Δίκαιο, Αρμ 2010, 12, υποσελ. 30.

Β. Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας και πειρατεία

Η πειρατεία αποτελεί το αρχαιότερο διεθνές έγκλημα, το οποίο όμως είχε, στη διεθνή κοινή γνώμη, εξαφανιστεί στη σύγχρονη εποχή, όπως θεωρείται ότι συμβαίνει και με το έγκλημα της δουλείας². Ως «δουλεία» χαρακτηρίζεται «η κατάσταση του ατύχου υποκειμένου εις τας περί δικαίου της ιδιοκτησίας αρχάς ή τινάς εξ αυτών», όπως ορίζεται στο άρθρο 1 της Σύμβασης της Γενεύης του 1926 περί δουλείας, την οποία επικύρωσε η Ελλάδα με το Ν 4473/1930. Σύμφωνα με το τροποποιητικό πρωτόκολλο της Ν. Υόρκης του 1953, που επικυρώθηκε από την Ελλάδα με το ΝΔ 2965/1954, η εμπορία δούλων περιλαμβάνει κάθε πράξη σύλληψης, απόκτησης, διάθεσης ατόμου, που σκοπεί την υπαγωγή του σε δουλεία, κάθε πράξη πρόσκτησης δούλου με σκοπό τη μεταπώληση ή ανταλλαγή του, κάθε πράξη παραχώρησης κεκτημένου δούλου, διάπραξης πώλησης ή ανταλλαγής και γενικά κάθε πράξη εμπορίας ή μεταφοράς δούλων. Η ιστορία των συμβάσεων, που αναφέρονται στην καταστολή του δουλεμπορίου, αρχίζει από το Συνέδριο της Βιέννης του 1815, οπότε καλούνταν τα συμβαλλόμενα κράτη να συνεργαστούν και να λάβουν δραστικά μέτρα για την περιστολή της. Η ισχύουσα Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας, του Montego Bay της Τζαμάικα, που υπογράφηκε το 1982 και τέθηκε σε ισχύ στις 9 Νοεμβρίου 1994 προβλέπει το θέμα του δουλεμπορίου απαγορεύοντας τη μεταφορά δούλων με πλοία.

Είναι εύκολο να προσεγγίζεται η σκλαβιά ως πρόβλημα κάποιου άλλου αιώνα, ως κάτι που τερματίστηκε το 1833, όταν η βρετανική αυτοκρατορία κατάργησε διά νόμου τη δουλεία, ή 150 χρόνια πριν, όταν ο πρόεδρος των ΗΠΑ Αβραάμ Λίνκολν υπέγραψε το διάταγμα για τη χειραφέτηση των μαύρων. Ωστόσο, το πρόβλημα εξακολουθεί να υπάρχει στην πράξη, παρά τις καθιερωμένες νομικές απαγορεύσεις, σε σημείο που να υποστηρίζεται ότι υπάρχουν σήμερα περισσότεροι δούλοι από ό,τι σε οποιοδήποτε άλλο χρονικό σημείο της ιστορίας, υπολογιζόμενοι περίπου σε 27.000.000. Η δουλεία παραμένει κρυμμένη πίσω από ποικίλες ετικέτες όπως εμπορία ανθρώπων («trafficking»), δουλεία για χρέη («debt bondage»), καταναγκαστική εργασία («bonded labor»). Μάλιστα, εκτιμάται ότι αυτό το έγκλημα κατά της ανθρωπότητας είναι πλέον οξύτερο, αφού η τιμή ενός σκλάβου στις μέρες μας είναι πολύ χαμηλότερη από τότε, με χαρακτηριστική περίπτωση την παιδική δουλεία και το δουλεμπόριο παιδιών στην Αϊτή³.

Σύστοιχο με την πειρατεία είναι το εξαφανισμένο φαινόμενο του κουρσέματος, στο οποίο επιδόθηκε και ο Κολοκοτρώνης, όπως έχει επισημανθεί. Ακόμη και ο διάσημος Βρετανός πειρατής, ο Μαυρογένης, μπήκε στην υπηρεσία της Βασίλισσας της Αγγλίας με εντολή να λεηλατεί εμπορικά πλοία στις ακτές της Βόρειας Αμερικής αλλά αργότερα συνέχισε τις ληστρικές επιθέσεις για λογαριασμό του⁴. Η πρακτική του κουρσέματος καταργήθηκε μόλις το 1856, με τη Διακήρυξη των Παρισίων αν και παρατηρείται ότι δεν είναι σαφές αν απαγορεύεται η χρήση των κουρσάρων σε περίπτωση πολέμου με ένα κράτος που δεν έχει επικυρώσει τη Διακήρυξη. 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 κουρσάρους.

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

Για την πειρατεία διαλαμβάνει η Σύμβαση της Γενεύης του 1958, για την ανοικτή θάλασσα, οι ρυθμίσεις της οποίας μεταφέρθηκαν σχεδόν αυτούσιες στην ισχύουσα προαναφερθείσα Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας. Επισημαίνεται ότι μία σειρά από χώρες, όπως οι ΗΠΑ, η Ελβετία, το Ισραήλ και η Βενεζουέλα, οι οποίες δεν επικύρωσαν τη Σύμβαση αυτή, του 1982, δεσμεύονται εμμέσως από τις διατάξεις της δεδομένου ότι είχαν επικυρώσει τη Σύμβαση της Γενεύης του 1958. Και όπως υπογραμμίζεται, οι ρυθμίσεις για την πειρατεία, είτε στο συμβατικό επίπεδο είτε εθιμικά, αποτελούν το ισχύον δίκαιο⁵.

Η πειρατεία νοείται ως διεθνές έγκλημα μόνο εφόσον λαμβάνει χώρα στην ανοικτή θάλασσα ή στην τυχόν κηρυχθείσα Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ), σύμφωνα με τη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας⁶. Αυτή 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 καθέρωση της ΑΟΖ (έως 200 ναυτικά μίλια) στη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας, η οποία δεσμεύει την Ελλάδα, 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 αυτής της ελευθερίας επανεξετάστηκε. Το αδίκημα της πειρατείας κατά τη Σύμβαση Δικαίου της Θάλασσας θεωρείται έγκλημα του διεθνούς δικαίου (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 προαναφερθείσα Σύμβαση δίνει τη δυνατότητα σε πολεμικά πλοία ή σε πλοία που ασκούν δημόσια εξουσία να ασκούν δικαιοδοσία ως εξαιρέσεις από την αρχή της

2. Α. Μπρεδήμας, Η αναβίωση του φαινομένου της πειρατείας στις ακτές της Σομαλίας και το Διεθνές Δίκαιο, Αρμ 2010, 12, σελ. 1793-1808, ιδίως σελ. 1793.

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

4. S. Overbye, Το φάντασμα του Μαυρογένη, Science Illustrated 89, Ιούνιος 2013, σελ. 69.

5. Α. Μπρεδήμας, Η αναβίωση του φαινομένου της πειρατείας στις ακτές της Σομαλίας και το Διεθνές Δίκαιο, Αρμ 2010, 12, υποσελ. 58 όπου παραπομπή σε T. Trenves, Piracy, law of the sea and use of force: developments of the coast of Somalia, European Journal on International Law 2009, 401.

6. Π. Σιούσουρας, Το έγκλημα της πειρατείας υπό το φως του Διεθνούς Δικαίου, Ε.Ν.Δ. - Τόμος 39 Ιανουάριος Φεβρουάριος Μάρτιος 2011 Τεύχος 1, σελ. 5-24, ιδίως σελ. 6-7.

δικαιοδοσίας του κράτους της σημαίας του εκάστοτε πλοίου. Αυτές είναι οι ακόλουθες:

α) Νηοψία

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

β) Η συνεχής καταδίωξη ξένου πλοίου

Συνεχής καταδίωξη ονομάζεται το δικαίωμα κάθε πολεμικού ή κρατικού πλοίου ή αεροσκάφους να καταδιώξει ξένο πλοίο για παραβίαση των νόμων και κανονισμών του παρακτίου κράτους μέσα στα εσωτερικά ύδατα, την αιγιαλίτιδα ζώνη, τη συνορεύουσα ζώνη, την ΑΟΖ ή την υφαλοκρηπίδα. Σύμφωνα με το άρθρο 111 της Σύμβασης, η συνεχής καταδίωξη ξένου πλοίου μπορεί να γίνεται όταν οι αρμόδιες αρχές του παρακτίου 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 της ποτοαπαγόρευσης έξω από τα χωρικά ύδατα των ΗΠΑ που εκείνη την εποχή έφθαναν τα 3 ναυτικά μίλια.

γ) Πειρατεία

Σύμφωνα με το άρθρο 101, 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, συνεπώς καλύπτεται και η περίπτωση του Λιμενικού Σώματος. Έχει κριθεί από το ελληνικό Νομικό Συμβούλιο του Κράτους ότι είναι προφανές ότι η λήψη της απόφασης για καταστολή της πειρατείας αυτής από ελληνικά πολεμικά πλοία κ.λπ. προϋποθέτει τη συνεκτίμηση πλείστων όσων πραγμάτων που σχετίζονται με τη δυνατότητα, την αναγκαιότητα και την αποτελεσματικότητα της επεμβάσεως, μεταξύ των οποίων η δυνατότητα διαθέσεως επεμβατικού πλοίου τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή, τη γνώση των συνθηκών που επικρατούν στο πλοίο στο οποίο έγινε η πειρατεία κάθε συγκεκριμένη χρονική στιγμή, τον ενδεχόμενο κίνδυνο της ζωής ή και της υγείας του πληρώματος από την επέμβαση ή μη επέμβαση, την ασφάλεια του πλοίου, το είδος, την ποσότητα και την ασφάλεια του φορτίου, τη βούληση και τα οικονομικά συμφέροντα του πλοιοκτήτη και τον κίνδυνο διαταράξεως των διεθνών σχέσεων της χώρας⁷. 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 ποινικής αρχής του νομοθετικού ορισμού των ποινών εγκλήματος (nullum crimen nulla poena sine lege). 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 κ.λπ.

7. ΝΣΚ (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, το οποίο 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. Για αυτό και βρέθηκε η λύση της ανάθεσης της εκδίκασης στη δικαιοσύνη της Κένυας κατόπιν διμερών συμβάσεων αντί, για παράδειγμα, οι δίκες να γίνουν στις ΗΠΑ και στη Γερμανία. Η Κένυα ωστόσο έχει σταματήσει να δέχεται να δικάσει άλλους υπόπτους για πειρατεία από ξένες ναυτικές δυνάμεις, από τα τέλη του 2009, με την αιτιολογία ότι δεν έλαβε την υπεσχρημένη σχετική βοήθεια⁸.

Ήδη από το 2008 το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ προχώρησε στην υιοθέτηση ομόφωνων ψηφισμάτων για την αντιμετώπιση της πειρατείας στη Σομαλία. Ανατέθηκε στη διεθνή ναυτική δύναμη ΑΤΑΛΑΝΤΑ που επιχειρεί στην ευρύτερη περιοχή η δικαιοδοσία για τη σύλληψη των πειρατών και εντός των χωρικών υδάτων της Σομαλίας. Επίσης, το ψήφισμα 1851 της 16ης Δεκεμβρίου 2008 παρέχει το δικαίωμα στις διεθνείς ναυτικές και άλλες δυνάμεις να προχωρήσουν και σε ενέργειες κατά των πειρατών στο σομαλικό χώρο, και για περιορισμένο χρονικό διάστημα. Σύμφωνα με τα 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 του που του απέστειλε σχετικά.

Οι αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας που επιτρέπουν χερσαίες επιχειρήσεις στη Σομαλία προβλέπουν ταυτόχρονα ότι θα πρέπει να γίνονται σεβαστές οι αρχές του διεθνούς ανθρωπιστικού δικαίου. Βασική αρχή αυτού του κλάδου είναι ότι δεν μπορεί να γίνει στόχος των στρατιωτικών επιχειρήσεων ο άμαχος πληθυσμός, εκτός αν πρόκειται για 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 (πάρπλευρες απώλειες - εγκλήματα πολέμου της δικαιοδοσίας του Διεθνούς Ποινικού Δικαστηρίου).

Γ. Ο Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων και η πειρατεία

Το Δεκέμβριο 2002 η διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS 1974/1978) τροποποιήθηκε με σκοπό να τεθούν μέτρα προκειμένου να ενταθεί η ναυτική ασφάλεια. Έτσι δημιουργήθηκε ένα νέο κεφάλαιο της σύμβασης που αφορά αποκλειστικά σε θέματα ναυτικής ασφάλειας και κατά συνέπεια υποχρεώνει τα πλοία να συμμορφώνονται με το Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (International Ship and Port Facility Security Code, ISPS). Οι κανονισμοί του Κεφαλαίου XI-2 και ο Κώδικας ISPS καθορίζουν μέτρα και διαδικασίες που πρέπει να υιοθετηθούν από το κράτος του λιμένα και το κράτος της σημαίας, με σκοπό την προστασία φυσικών προσώπων, πλοίων, φορτίων και λιμένων από τρομοκρατικές επιθέσεις. Το εμπορικό πλοίο απαιτείται να είναι εφοδιασμένο με ένα Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου, που να έχει εγκριθεί από την αρχή της σημαίας, να φέρει το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου, να εγκαταστήσει ένα Αυτόματο Σύστημα Προσδιορισμού και να διαθέτει Σύστημα Συναγερμού Ασφάλειας Πλοίου «Ship Security Alert System (SSAS)» και να έχει μόνιμα χαραγμένο τον αριθμό αναγνωρίσεως του πλοίου εσωτερικά και εξωτερικά. Μία μορφή τρομοκρατίας θεωρείται ότι αποτελούν οι επιθέσεις πειρατείας. Η βασική διάκριση που διαφοροποιεί την πειρατεία από την τρομοκρατία είναι ότι μία πράξη τρομοκρατίας πραγματοποιείται για λόγους πολιτικούς ενώ η πράξη πειρατείας έχει στόχο τη λήψη χρημάτων ή τη δέσμευση εξαρτημάτων του πλοίου⁹.

Αμφισβητείται η χρησιμότητα του τεχνολογικού συστήματος SSAS, σκοπός του οποίου 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 εταιρίες 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, πόσοι, πώς, κατάσταση επί του πλοίου κ.λπ.), 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 σκάφος για την αγορά, εγκατάσταση, πιστοποίηση, έλεγχο και γενικότερα τη λειτουργία του συστήματος. Για αυτό, στο πλαίσιο αναθεώρησης του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων προτείνεται η κατάργησή του¹⁰.

8. J. Thuo Gathii, Kenya's piracy prosecutions, *The American Journal of International Law* 104 No. 3 (July 2010), <http://www.jstor.org/stable/10.5305/amerjintlaw.104.3.0416>, σελ. 435.

9. Βλ. Α. Αλεξοπούλου, Ν. Φουρναράκη, Διεθνείς Συμβάσεις Κανονισμοί Κώδικες, Ίδρυμα Ευγενίδου Αθήνα 2012, σελ. 79-81.

10. Α. Μπελόκας, Ship Security Alert System: Βάρος ή όφελος, *Ναυτικά Χρονικά* 2012, 50.

Ωστόσο, η άποψη είναι επιδεκτική κριτικής καθώς το σύστημα αυτό παραμένει σε χρήση και είναι λειτουργικό, ιδίως εφόσον υιοθετείται η «παθητική» στρατηγική της απόσυρσης των επιβαινόντων σε ένα είδος καταφυγίου μέσα στο πλοίο και αφού πρώτα έχει απενεργοποιηθεί ο μηχανισμός της διακυβέρνησής του. Άλλωστε, ακόμη και η χρήση του νεωτερισμού των ενόπλων φρουρών στα εμπορικά πλοία θα μπορούσε να αποβεί επικίνδυνη για τα πλοία διότι μία ενεργητική στρατηγική προστασίας, με χρήση βίας από τους φρουρούς κατά των πειρατών, θα αύξανε τον κίνδυνο δολιοφθοράς από την πλευρά των πειρατών, με σημαντικές συνέπειες όχι μόνο για την ασφάλεια των επιβαινόντων στο πλοίο και του ίδιου του πλοίου με το φορτίο του αλλά και για το περιβάλλον.

Δ. Ελληνικό δίκαιο της Πειρατείας

Ως προς την ποινική δικαιοδοσία και καταστολή της πειρατείας που τελέστηκε εκτός Ελλάδας, κατά το άρθρο 8 στοιχείο στ' ΠΚ, σε συνδυασμό με το άρθρο 9 ΠΚ, 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). Σύμφωνα με μία άποψη, αυτή η διάταξη δημιουργεί ορισμένα ερμηνευτικά προβλήματα επειδή οικουμενική δικαιοδοσία μπορεί να ασκηθεί μόνο για την πειρατεία ως διεθνές έγκλημα, και όχι για την πειρατεία σύμφωνα με τους ελληνικούς ποινικούς νόμους¹¹. Γενικότερα, η πρόβλεψη ότι οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι εφαρμόζονται και στην αιγιαλίτιδα ζώνη ενός τρίτου κράτους ορθά θεωρείται ότι έρχεται σε αντίθεση με το διεθνές δίκαιο, με την έννοια ότι μία πράξη πειρατείας στην αιγιαλίτιδα ζώνη ενός κράτους δεν συνιστά «πειρατεία» κατά το διεθνές δίκαιο¹².

Κατά το άρθρο 215 παρ. 1-2 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΝΔ 187/1973), πειρατεία τελεί καθένας που επιβαίνει σε πλοίο και με σωματική βία ή απειλή τέτοιας κατά προσώπων, ενεργεί πράξεις διαρπαγής σε άλλο πλοίο στην ανοικτή θάλασσα με σκοπό 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 καθείρξεως 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 καθείρξεως μέχρι 10 ετών τιμωρούνται τα μέλη του πληρώματος πειρατικού πλοίου διατελούντα σε γνώση του προορισμού τους.

Τα κακουρήματα της πειρατείας δεν κρίνονται από τους κατά τεκμήριο επιεικείς ενόρκους των Μεικτών Ορκωτών αλλά από το Τριμελές Εφετείο σε πρώτο βαθμό και από το Πενταμελές Εφετείο σε δεύτερο βαθμό. Η πειρατεία αναμένεται σύντομα να προκα-

λέσει ιδιαίτερο ενδιαφέρον στην Ελλάδα λόγω του γεγονότος ότι για πρώτη φορά θα γίνει δίκη πειρατείας. Ειδικότερα, από τις αρχές του 2013 κρατείται προσωρινά στη χώρα ένας Σομαλός, κατηγορούμενος για πειρατεία. Ο λόγος ο οποίος ακόμη δεν έχει οδηγηθεί στο ακροατήριο είναι ότι είναι πρακτικά δύσκολη και χρονοβόρος η συγκέντρωση και αποστολή των αποδεικτικών στοιχείων από το εξωτερικό στην ελληνική δικαιοσύνη.

Εξάλλου, πράξεις που χαρακτηρίζονται ως πειρατικές, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, αλλά τελούνται στην αιγιαλίτιδα ζώνη κάποιου κράτους και όχι στην ανοικτή θάλασσα, διώκονται και τιμωρούνται αποκλειστικά σύμφωνα με το εσωτερικό δίκαιο του κράτους αυτού, ως πειρατικές, εφόσον υπάρχει διάταξη περί πειρατείας στο ποινικό του δίκαιο ή ενδεχομένως, αν δεν υφίσταται τέτοια ειδική διάταξη, ως κάποιο άλλο προβλεπόμενο αδίκημα¹³. Παράδειγμα της πρώτης περίπτωσης αποτελεί ο Ποινικός Κώδικας της Κένυας ο οποίος πριν την τροποποίησή του 2009 όριζε ότι «κάθε πρόσωπο που στα χωρικά ύδατα ή στην ανοικτή θάλασσα διαπράττει οποιαδήποτε πράξη πειρατείας κατά το διεθνές δίκαιο είναι ένοχος του αδικήματος της πειρατείας»¹⁴. Η δεύτερη περίπτωση είναι αυτή της ελληνικής έννομης τάξης εφόσον η ελληνική νομοθεσία κολάζει μόνον την πειρατεία ως έγκλημα του διεθνούς δικαίου, δηλαδή διαπραττόμενο στην ανοικτή θάλασσα. Προφανώς θεωρείται ότι η πειρατεία δεν είναι κάτι ιδιαίτερα πιθανό να συμβεί στον εθνικό θαλάσσιο χώρο για να προβλεφθεί ως ένα ιδιωνύμο έγκλημα και συνεπώς έχει έναν αμιγώς διεθνή χαρακτήρα, εξωτερικής απειλής για την ασφάλεια. Αυτή η θεώρηση υπενθυμίζει την προαναφερθείσα αρχαία προσέγγιση των πειρατών ως μίας διακριτής κοινότητας με την οποία βρίσκονταν σε πόλεμο τα κράτη.

Την 1η Φεβρουαρίου 1999 οι θαλάσσιες επικοινωνίες έπαυσαν να βασίζονται στο σχεδόν αιωνόβιο Κώδικα Μορς. Η νέα τεχνολογία με δορυφορικά συστήματα επέβαλε, στη διεθνή συνδιάσκεψη για την ασφάλεια στη θάλασσα, το τέλος της ειδικότητας του ασυρματιστή (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 έξοδο¹⁵.

Λίγο μετά άρχισε να θεσμοθετείται σε διεθνή κλίμακα ένα νέο επάγγελμα συναφές με την εμπορική ναυτιλία, αυτό του φρουρού των πλοίων για την προστασία από την πειρατική εγκληματικότητα. Στην ελληνική έννομη τάξη, επιτράπηκε με το Ν 4058/2012, κατόπιν αδείας που εκδίδεται από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, η παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς σε υπό ελληνική σημαία εμπορικό πλοίο που δεν εκτελεί πλόες θαλάσσιων ενδομεταφορών και διαπλέει θαλάσσιες περιοχές εκτεθειμένες σε κίνδυνο πειρατείας, για την προστασία των επιβαινόντων, του πλοίου και του φορτίου. Κατά τη σχετική

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

12. Α. Μπρεδήμας, Η αναβίωση του φαινομένου της πειρατείας στις ακτές της Σομαλίας και το Διεθνές Δίκαιο, Αρμ 2010, 12, 1802 σε συνδυασμό με σελ. 1801.

13. Π. Τσιρίδης, Ποινική δικαιοδοσία στον θαλάσσιο χώρο και εγκλήματα τελούμενα επί πλοίου, Δίκαιο και Οικονομία Π. Ν. Σάκκουλας, σελ. 248.

14. J. Thuo Gathii, Kenya's piracy prosecutions, The American Journal of International Law 104 No. 3 (July 2010), <http://www.jstor.org/stable/10.5305/amerjintelaw.104.3.0416>, σελ. 422.

15. Βλ. Κ. Παλαμιώτου, Ανθρώπινες Σχέσεις, Ίδρυμα Ευγενίδου Αθήνα 2011, σελ. 43.

κανονιστική κοινή υπουργική απόφαση 641.36-2/12, ως περιοχές υψηλού κινδύνου λογίζονται οι θαλάσσιες περιοχές που χαρακτηρίζονται ως τέτοιες στις εκάστοτε ισχύουσες Βέλτιστες Πρακτικές Διαχειρίσις καθώς και αυτές που χαρακτηρίζονται ανάλογα από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό και ειδικότερα οι θαλάσσιες περιοχές μεταξύ της Ερυθράς Θάλασσας, του κόλπου του Άντεν έως τα στενά του Ορμούζ και ο Ινδικός Ωκεανός στο βόρειο τμήμα του, περιλαμβανομένου του Αραβικού Κόλπου και του Καναλιού της Μοζαμβίκης, ή όπως αυτές εκάστοτε ορίζονται από τα ως άνω κείμενα και οργανισμούς. 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. Το μέτρο της φύλαξης έχει αποδώσει, αν και αναφέρεται περιστατικό, το 2012, απόπειρας πειρατείας στα ανοιχτά της Σομαλίας κατά του ελληνικού δεξαμενόπλοιου «Great Lady» με 4 φρουρούς, οι οποίοι ήταν άοπλοι. Το εγχείρημα απέτυχε χωρίς χρήση αμυντικών μέσων, για τεχνικούς λόγους (κοντές κλίμακες των πειρατών για την εφόρμηση στο πλοίο) και ενώ οι πειρατές γνώριζαν ότι το πλοίο προστατευόταν από φρουρούς. Εκτιμάται ότι στην πρόσφατη σημαντική ελάττωση του αριθμού των επιθέσεων σε ποντοπόρα πλοία συνέβαλαν η παρουσία φρουρών, ιδίως ενόπλων, στα εμπορικά πλοία και η κινητοποίηση των διεθνών στόλων πολεμικών πλοίων.

II. Επίλογος: Σταθερές για την πειρατεία

Η ανάδυση του φαινομένου της πειρατείας τα τελευταία είκοσι έτη, ιδίως την τρέχουσα πενταετία, οδηγεί στη σταδιακή δημιουργία ενός ιδιαίτερου νέου κλάδου, του Δικαίου Αντιμετώπισης της Πειρατείας, τουλάχιστον σε κράτη με ναυτική παράδοση και συμφέροντα στον Κέρας της Αφρικής, όπως είναι και η Ελλάδα. Στο πλαίσιο αυτού του κλάδου, προκύπτουν κυρίως οι εξής σταθερές, όσον αφορά την προσέγγιση της πειρατείας σε βάθος χρόνου:

– Η πειρατεία στην αρχαιότητα δεν είχε πάντοτε την ηθική απαξία που έχει στα νεότερα χρόνια, στα οποία σαφώς αποτελεί παραδοσιακό έγκλημα μη κρατικής προέλευσης.

– Από το 16ο έως το 19ο αιώνα διαμορφώθηκε και ένας κανόνας του διεθνούς δικαίου για την πειρατεία, βάσει του οποίου οι επαναστάτες, ή ακριβέστερα οι στασιαστές («rebels»), που επιχειρούσαν στις θάλασσες διώκονταν ως πειρατές.

– Σε αντιδιαστολή με τον ξεκάθαρα εγκληματικό και ιδιωτικό (και δη μη βασισμένο σε πολιτική εντολή κράτους) χαρακτήρα της πειρατείας, το κούρσεμα ήταν μία αμφιλεγόμενη πρακτική (νόμιμη για το κράτος που παρείχε την πολιτική κάλυψη για την εκδήλωσή της, παράνομη για το κράτος του οποίου τα πλοία και οι υπήκοοι την υφίσταντο), μέχρι την κατάργηση και την εγκατάλειψη του κουρσέματος ενώ το δυναμικό των κουρσάρων μπορεί κατά κάποιο τρόπο να παραβληθεί με τη σύγχρονη υπηρεσία του στρατιωτικά συντεταγμένου, ένοπλου σώματος της Ακτοφυλακής, πράγμα που υποδηλώνει μία ιστορική εξέλιξη από το ατομικό και το ιδιωτικό προς το συλλογικό και κρατικό όσον αφορά την ασφάλεια.

– Η πειρατεία υπήρξε το πρώτο, ιστορικά, έγκλημα το οποίο είχε διαμορφωθεί στα αρχικά στάδιά του ως διεθνές έγκλημα (delictum iuris gentium)¹⁶. Προσεγγίζεται ως ένα ποινικό αδίκημα του διεθνούς δικαίου, το οποίο νοείται ότι διαπράττεται στην ανοικτή θάλασσα. Συνεπώς, προσβάλλει τη διαχρονική σταθερά της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας στην ανοικτή θάλασσα, κυρίως με τη χρήση των ωκεανοπόρων πλοίων. Ειδικότερα, θεωρείται ότι νομικό αντικείμενο του εγκλήματος της πειρατείας είναι η ασφάλεια και η ελευθερία της κυκλοφορίας στην ελεύθερη θάλασσα¹⁷. Το αξιοσημείωτο σε αυτήν την εύστοχη παρατήρηση είναι ότι η κυκλοφορία είναι ετυμολογικά συνώνυμη της ελευθερίας, η οποία σημαίνει τον ερχομό, συνεπώς την ευχέρεια της κίνησης, και ότι η ασφάλεια, αρχαιοελληνική λέξη για την οποία δεν διασώζεται η ετυμολογία, νοείται από τη φύση της ως η άλλη όψη του ίδιου νομίσματος με την ελευθερία, δηλαδή ως προστασία από τον αυθαίρετο αποκλεισμό της κίνησης.

– Η πειρατεία, μολοντί διεθνές έγκλημα, εξαρτάται από τους μηχανισμούς ποινικής καταστολής που διαθέτουν τα κράτη, δύναμι κυρίως της σταθεράς της οικουμενικής δικαιοδοσίας κατά την οποία κάθε κράτος έχει τη δικαιοδοσία να συλλάβει τους φερόμενους ως δράστες της πειρατείας και να τους δικάσει στα δικαστήριά του. Με την οικουμενική δικαιοδοσία υπονοείται και οικουμενική δικαιοσύνη, με την έννοια ότι το επιλαμβανόμενο κράτος εκδικάζει την πειρατεία εφαρμόζοντας το διεθνές δίκαιο σε συνδυασμό με το δικό του ουσιαστικό ποινικό δίκαιο. Προβληματισμό προκαλεί η περίπτωση ενός κράτους, όπως η Ελλάδα, που διευρύνει τη (σύστοιχη με την αρχή της οικουμενικής δικαιοδοσίας) αρχή της οικουμενικής δικαιοσύνης για την πειρατεία που λαμβάνει χώρα στον εθνικό θαλάσσιο χώρο τρίτου κράτους, οπότε δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι εφαρμόζεται το διεθνές δίκαιο της πειρατείας για να συλληφθεί η έννοια της πειρατείας. Κάποιες από τις εθνικές νομοθεσίες περιλαμβάνουν ιδιαίτερες ρυθμίσεις του ουσιαστικού ποινικού δικαίου για την καταστολή αυτού του διεθνούς εγκλήματος. Δεν αποκλείεται μάλιστα ακόμη και η υιοθέτηση ιδιαίτερων εθνικών ρυθμίσεων στο χώρο της ποινικής δικονομίας, για την εκδίκαση αυτών των εγκλημάτων, όπως μπορεί να θεωρηθεί ότι ισχύει στην ελληνική έννομη τάξη. Πράγματι, στο άρθρο 97 του ελληνικού Συντάγματος τυπικά ο κανόνας είναι η εκδίκαση των διαφόρων κακουργημάτων από τα μεικτά ορκωτά δικαστήρια και τα μεικτά ορκωτά εφετεία σε πρώτο βαθμό και δεύτερο αντίστοιχα και ως εξαίρεση προβλέπεται η δικαιοδοσία των δικαστηρίων των εφετών (ειδικών εφετείων), όπως είναι σήμερα τα τριμελή εφετεία και τα πενταμελή εφετεία, σε πρώτο βαθμό και σε δεύτερο, αντίστοιχα.

– Τα δικαστήρια του κράτους που συλλαμβάνει τους φερόμενους ως πειρατές μπορούν να αποφασίζουν για τις ποινές που θα επιβληθούν και για τα μέτρα που θα ληφθούν όσον αφορά το πλοίο, με την επιφύλαξη παντός δικαιώματος τρίτου που ενεργεί με καλή πίστη, σύμφωνα με το άρθρο 105 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας. Η μεταβίβαση της κυριότητας ενός πειρατικού πλοίου, για όσο χρονικό διάστημα βαρύνεται με αυτόν το χαρα-

16. Βλ. Π. Τσιρίδη, Ποινική Δικαιοδοσία στον θαλάσσιο χώρο και εγκλήματα τελούμενα επί πλοίου, Δίκαιο και Οικονομία Π. Ν. Σάκκουλας, σελ. 247.

17. Βλ. Π. Τσιρίδη, Ποινική Δικαιοδοσία στον θαλάσσιο χώρο και εγκλήματα τελούμενα επί πλοίου, Δίκαιο και Οικονομία Π. Ν. Σάκκουλας, σελ. 251, με παραπομπή σε *Ιωάννου-Στρατή*.

κτηρισμό, είναι άκυρη. Η ρύθμιση αυτή βρίσκει τη νομική της βάση στην εθιμικού δικαίου αρχή «pirata non mutat dominium»¹⁸, αρχή που υιοθετήθηκε για πρώτη φορά από το Ναυτικό Νόμο των Ροδίων.

– Ο κίνδυνος της πειρατείας δημιουργεί ποικίλες πρακτικές αντιπειρατείας, από τη μοναδική για τα ελληνικά δεδομένα παραδοσιακή αρχιτεκτονική των αντιπειρατικών οικιών στην Ικαρία¹⁹ μέχρι κυρίως τον εξοπλισμό των εμπορικών πλοίων για την άμυνά τους.

– Η πειρατεία μπορεί να παραμένει ένα έγκλημα αμιγώς του διεθνούς δικαίου, χωρίς να προβλέπεται ως έγκλημα σε περίπτωση κατά την οποία οι επίμαχες πράξεις λαμβάνουν χώρα όχι στην ανοικτή θάλασσα αλλά στον εθνικό θαλάσσιο χώρο. Αυτό σημαίνει ότι η πειρατεία έχει έναν εξωτερικό και διεθνή χαρακτήρα απειλής για τα έννομα αγαθά του κράτους και των πολιτών του, παρά κατ' ανάγκη και έναν εσωτερικό και εθνικό. Σε περίπτωση

κατά την οποία η εγχώρια πειρατεία προβλέπεται ως αδίκημα, η νομοτυπική μορφή του εγκλήματος ενδέχεται να συμπίπτει με εκείνη της πειρατείας ως διεθνούς εγκλήματος αλλά μπορεί να είναι και διαφορετική. Σε κάθε περίπτωση, διευκρινίζεται ότι πολλές πράξεις πειρατείας γίνονται στην αιγιαλίτιδα ζώνη άλλων κρατών²⁰.

– Η πειρατεία μοιάζει με το άλλο έγκλημα του διεθνούς δικαίου, το δουλεμπόριο όπως αυτό γινόταν με τη θάλασσα μεταφορά δούλων κυρίως από την Αφρική προς την Αμερική. Αν τις παλαιότερες εποχές ήταν στενά συνδεδεμένες οι δύο αυτές επικερδείς δραστηριότητες των θαλασσών, σήμερα βρίσκονται και οι δύο σε έξαρση σε διάφορες περιοχές του πλανήτη²¹.

Στις αρχές του 21ου αιώνα η ανθρωπότητα καλείται να πειραθεί τον ανθρωπισμό για την εξάλειψη της πειρατείας...

18. B. A. Wortley, Pirata non mutat dominium, British Year Book of International Law, 1947 (24), σελ. 258 επ.

19. Α. Μανιάτης, Θεμελιώδη Δικαιώματα και Αρχιτεκτονική Κληρονομιά. Συμβολή στο Διοικητικό Δίκαιο, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα Αθήνα-Κομοτηνή 2010, σελ. 84.

20. Α. Μπρεδήμας, Η αναβίωση του φαινομένου της πειρατείας στις ακτές της Σομαλίας και το Διεθνές Δίκαιο, Αρμ 2010, 12, σελ. 1801.

21. Βλ. ιδίως E. Benjamin Skinner, A crime so monstrous: Face-to-Face with Modern-Day Slavery, Free Press NY 2008.