



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ
ΣΧΟΛΗ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών
«Διακυβέρνηση, Ανάπτυξη και Ασφάλεια στην Μεσόγειο»**

« Η ΠΟΙΝΙΚΗ ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ »

Διπλωματική εργασία της ΑΜΗΡΑ Φωτεινής- Ευτυχίας, Α.Μ. 4332019001

Επιβλέπων καθηγητής: ΣΤΡΙΜΠΗΣ Ι.

Μέλη Επιτροπής:

1. ΜΑΓΚΛΙΒΕΡΑΣ Κ.

2. ΜΑΡΗΣ Γ.

ΡΟΔΟΣ, ΜΑΪΟΣ 2021

ΔΗΛΩΣΗ ΜΗ ΛΟΓΟΚΛΟΠΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΛΗΨΗΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ.

Η εργασία που παραδίδω είναι αποτέλεσμα πρωτότυπης έρευνας και δεν χρησιμοποιώ πνευματική ιδιοκτησία τρίτων χωρίς αναφορές. Αναλαμβάνω όλες τις νομικές και διοικητικές συνέπειες που δύναμαι να αντιμετωπίσω σε περίπτωση που η εργασία μου αποδειχθεί ότι αποτελεί προϊόν λογοκλοπής σύμφωνα με τον Κανονισμό του Ιδρύματος.

Περίληψη

Το ζήτημα της ποινικής δικαιοδοσίας στη θάλασσα απασχολεί έντονα αιώνες τώρα τους μελετητές του ποινικού και διεθνούς δικαίου. Πράγματι, δεδομένης της αδιάλειπτης μετακίνηση των πλοίων που φέρουν σημαίες από διαφορετικά κράτη στους ωκεανούς για την εξυπηρέτηση των μεταφορών και του διεθνούς εμπορίου και, λαμβανομένων υπόψιν των θαλάσσιων δρόμων που αυτά χρησιμοποιούν στο πλαίσιο των δρομολογίων τους διαπλέοντας θαλάσσιες ζώνες διαφόρων κρατών ανά την επικράτεια, ανακύπτει το ερώτημα ποιο κράτος έχει την ποινική εξουσία και την ποινική δικαιοδοσία να τιμωρήσει ένα έγκλημα που τελέσθηκε στη διάρκεια ενός θαλάσσιου ταξιδιού. Ο προβληματισμός αυτός παραμένει και στην περίπτωση κατά την οποία ένα πλοίο διαπλέει την ανοιχτή θάλασσα, που συνιστά θαλάσσιο χώρο μη υποκείμενο στην ιδιαίτερη εξουσία κανενός κράτους ως πράγμα κοινής και αδιαίρετης χρήσης («res communis usus»). Μολονότι τα πλοία που βρίσκονται στην ανοιχτή θάλασσα, υπόκεινται στην πλήρη και αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας για κάθε ποινικά αξιόλογο γεγονός, ωστόσο για την καταστολή ορισμένων παρανόμων πράξεων καθιερώνεται εκ του διεθνούς δικαίου οικουμενική δικαιοδοσία η οποία είναι συντρέχουσα, με την έννοια ότι για μια συγκεκριμένη ενέργεια δικαιοδοσία έχουν όλα τα κράτη, γεγονός από το οποίο ενδέχεται να δημιουργηθούν προβλήματα σύγκρουσης μεταξύ των δικαιοδοσιών των διαφόρων κρατών.

Επιπρόσθετα, η διεθνής ναυτιλία βρίσκεται καθημερινά αντιμέτωπη με παράνομες δραστηριότητες οι οποίες χαρακτηρίζονται ως σοβαρές απειλές για τη θαλάσσια ασφάλεια και έχουν σημαντικές συνέπειες για το παγκόσμιο εμπόριο και τη δημόσια τάξη των ωκεανών. Πράγματι, η πειρατεία, η διεθνής τρομοκρατία, η παράνομη διακίνηση ανθρώπων και η μεταφορά ναρκωτικών καθώς και η λαθρεμπορία αποτελούν εκφάνσεις του διεθνούς οργανωμένου εγκλήματος στη θάλασσα, η αντιμετώπιση του οποίου αποτελεί σύνθετο ζήτημα.

Για τους λόγους αυτούς απαιτούνται κανόνες που, αφενός να μην αφήνουν κανένα έγκλημα ατιμώρητο ανεξάρτητα από τον τόπο τέλεσής του, αφετέρου να ρυθμίζουν ενδεχόμενες συγκρούσεις δικαιοδοσιών πλειόνων κρατών για την ίδια πράξη. Επιπρόσθετα απαιτείται τόσο από τα κράτη όσο και από τη διεθνή κοινότητα η λήψη μέτρων σε παγκόσμιο και σε περιφερειακό επίπεδο για την αντιμετώπιση των σύγχρονων απειλών για τη ναυτιλία.

Με τις διάφορες Συμβάσεις που έχουν τεθεί σε ισχύ αναφορικά με το δίκαιο της θάλασσας, με κυριότερη την Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας του 1982 καθώς και τις σχετικές διατάξεις των εγχώριων νομοθεσιών, σε συνδυασμό με τις αποφάσεις εγχώριων και αλλοδαπών δικαστηρίων και τις προσεγγίσεις που έχουν κάνει στο ζήτημα οι διεθνείς οργανισμοί, η διεθνής κοινότητα προσπαθεί να επιλύσει ομοιόμορφα του ζήτημα του προσδιορισμού των αρμοδιοτήτων που αναγνωρίζονται στα κράτη του λιμένος, στα παράκτια κράτη και στα κράτη της σημαίας και να

επιλύσει ενδεχόμενα προβλήματα σύγκρουσης μεταξύ των δικαιοδοσιών τους. Επιπρόσθετα, το "νομικό οπλοστάσιο" της διεθνούς κοινότητας έναντι των σύγχρονων κινδύνων της θαλάσσιας ασφάλειας και της διεθνούς ναυτιλίας εμπλουτίζεται συνεχώς με μέτρα και πρωτοβουλίες με τα οποία επιχειρείται να επιτευχθεί η εμπέδωση της δημόσιας τάξης των ωκεανών.

Συντομογραφίες

α. = άρθρο

α.ν. = αναγκαστικός νόμος

ΑΟΖ = Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη

ΑΠ = Άρειος Πάγος

ΑρχΝ = Αρχείο Νομολογίας (νομικό περιοδικό)

Β.δ. = βασιλικό διάταγμα

βλ. = βλέπε

γνωμ = γνωμοδότηση

ΔΔΔΔ = Διαρκές Δικαστήριο Διεθνούς Δικαιοσύνης

ΔΔΧ = Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης

εδ. = εδάφιο

Ε.Ε. = Ευρωπαϊκή Ένωση

επ. = επόμενα

Εφ = Εφετείο

Η.Ε. = Ηνωμένα Έθνη

κ.α. = και άλλα

ΚΔΝΔ = Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Ν.Δ. 187/1973 «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου»/ΦΕΚ Α' 261)

ΚΙΝΔ = Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Ν. 3816/1958 «Περί Κώδικος ιδιωτικού ναυτικού δικαίου/ΦΕΚ Α' 32)

κ.λπ. = και λοιπά)

ΚΠΔ = Κώδικας Ποινικής Δικονομίας

Λιμενικό Σώμα- Ελληνική Ακτοφυλακή= (Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.)

μ. = μέτρα

N. = νόμος

ν.δ. = νομοθετικό διάταγμα

ν.μ. = ναυτικά μίλια

οπ.π = όπου παραπάνω

Ο.Η.Ε. = Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών

παρ. = παράγραφος

Π.δ. = Προεδρικό Διάταγμα

ΠοινΔικ = Ποινική Δικαιοσύνη (νομικό περιοδικό)

περ. = περίπτωση

ΠΚ = Ποινικός Κώδικας

Πλημ=Πλημμελειοδικείο □

π.χ. = παραδείγματος χάριν

ΠοινΧρ = Ποινικά Χρονικά (νομικό περιοδικό)

Σ = Σύνταγμα

ΣΑ = Συμβούλιο Ασφαλείας

σελ. = Σελίδα

στ. = στοιχείο

Συμβ = Συμβούλιο

ΣυμβΔΘ = Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας

υποσ. = υποσημείωση

ΦΕΚ = Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως

Πίνακας Περιεχομένων

Περίληψη	3
Συντομογραφίες	5
Πίνακας Περιεχομένων	7
Εισαγωγή	9
1. Η Διεθνής Ποινική Δικαιοδοσία των κρατών	12
1.1. Οι Αρχές του Διεθνούς Ποινικού Δικαίου	14
2. Η Άσκηση Ποινικής Δικαιοδοσίας στις Θαλάσσιες Ζώνες.....	19
2.1. Ο Ορισμός του Πλοίου.....	19
2.2. Η Ποινική Δικαιοδοσία στα Εσωτερικά ύδατα.....	21
2.2.1. Λιμένες	22
2.2.2. Η Πρόσβαση Των Αλλοδαπών Πλοίων Στους Λιμένες	23
2.2.3. Η Δικαιοδοσία επι Αλλοδαπών Πλοίων στους Λιμένες.....	25
2.2.3.1. Ξένα Εμπορικά Πλοία	25
2.2.3.2. Ξένα Πολεμικά Πλοία και Πλοία που Ασκούν Αλλοδαπή Δημόσια Εξουσία....	31
2.3. Η Ποινική Δικαιοδοσία στην Αιγιαλίτιδα Ζώνη.....	32
2.4. Η Ποινική δικαιοδοσία στη Συνορεύουσα Ζώνη.....	40
2.5. Η Ποινική δικαιοδοσία στα Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας.....	43
2.6. Η Ποινική Δικαιοδοσία στην Υφαλοκρηπίδα	45
2.7. Η Ποινική Δικαιοδοσία στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ).....	46
2.8. Η Ποινική Δικαιοδοσία στην Ανοιχτή Θάλασσα.....	49
2.8.1. Εξαιρέσεις από την αρχή της δικαιοδοσίας του κράτους της σημαίας.	54
2.8.1.1. Η Οικουμενική Δικαιοδοσία	54
2.8.1.1.1. Η Πειρατεία	54
2.8.1.1.2. Η πειρατεία κατά το εσωτερικό δίκαιο.....	55
2.8.1.2. Η Έκτακτη δικαιοδοσία.....	56
2.8.1.2.1. Παράνομες εκπομπές από την ανοιχτή θάλασσα	56
2.8.1.2.2. Το δικαίωμα νηοψίας.....	57
2.8.1.2.3. Το Δικαίωμα επέμβασης βάσει διεθνών συνθηκών	59
2.8.1.2.4. Το δικαίωμα συνεχούς καταδίωξης.....	60
3. Ειδικά Μέτρα Σχετικά Με Την Καταπολέμηση Των Απειλών Για Τη Διεθνή Ναυτιλία ...	62

3.1 Η Σύμβαση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Θαλάσσιας Ναυσιπλοΐας (1988 SUA CONVENTION)	62
3.2. Πρωτοβουλία κατά της Διασποράς Όπλων Μαζικής Καταστροφής (Proliferation Security Initiative-PSI).....	65
3.3. Ο θεσμός των επιβαινόντων αξιωματικών τρίτου κράτους(ship riders) για την καταπολέμηση της πειρατείας.....	66
3.3.1. Ο κώδικας Συμπεριφοράς του Τζιμπουτί (Djibouti Code of Conduct) και τα Ψηφίσματα του Συμβουλίου Ασφαλείας.....	66
3.3.2. Ο θεσμός των επιβαινόντων αξιωματικών τρίτου κράτους("ship riders") στις ναυτικές επιχειρήσεις	67
3.4. Η χρήση ιδιωτών ένοπλων φρουρών για την καταπολέμηση της πειρατείας.....	67
3.5. Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών κατά της Παράνομης Διακίνησης Ναρκωτικών φαρμάκων και άλλων Ψυχοτρόπων Ουσιών (1988)	69
Συμπεράσματα	71
Παράρτημα.....	73
1. Ο ρόλος του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής	73
2. Στατιστικά Στοιχεία υποθέσεων λαθρεμπορίας ναρκωτικών και τσιγάρων στη χώρα μας από το έτος 2017 έως και την 22-4-2021	73
Βιβλιογραφία	87

Εισαγωγή

Αξιόποινες πράξεις τελούνται, όχι μόνο στο έδαφος και στον αέρα, αλλά και στη θάλασσα. Οι «χρήστες» των θαλασσών», δηλαδή τα πλοία, τα οποία είναι προορισμένα να διαπλέουν τους ωκεανούς εξυπηρετώντας τις διεθνείς μεταφορές και το παγκόσμιο εμπόριο, αποτελούν συχνά τόπο τέλεσης εγκλημάτων. Το ερώτημα που τίθεται κάθε φορά που ένα πλοίο πλέει σε χώρο μη υποκείμενο σε δικαιοδοσία κάποιου κράτους, όπως η ανοιχτή θάλασσα, είναι κατά πόσον και υπό ποιες προϋποθέσεις δύναται να ασκηθεί ποινική δικαιοδοσία για τις διαπραχθείσες επί αυτού ένομες ενέργειες. Επιπρόσθετα, ο προσδιορισμός των κατά τόπον ορίων εφαρμογής των ποινικών νόμων των κρατών σε ένα πλοίο σε σχέση με τη θαλάσσια ζώνη την οποία διαπλέει, αποτελεί πολύπλοκο ζήτημα που συχνά οδηγεί σε σύγκρουση δικαιοδοσιών πλειόνων κρατών, ιδιαίτερα αν ληφθούν υπόψη οι διαφορετικές ιθαγένειες που έχουν οι επιβαίνοντες.

Περαιτέρω, η διεθνής ναυτιλία βρίσκεται συχνά αντιμέτωπη με παράνομες δραστηριότητες διεθνών ή «διεθνικών» ('transnational') εγκληματικών δικτύων, όπως η πειρατεία, η παράνομη διακίνηση ναρκωτικών ή άλλων ψυχοτρόπων ουσιών, η διεθνής τρομοκρατία και άλλα(κ.α.), που διόλου σύγχρονο φαινόμενο αποτελούν, εξακολουθούν ωστόσο στις μέρες μας να ταλανίζουν τους «χρήστες των ωκεανών» που αποτελούν τα άμεσα θύματά τους.

Για όλους τους παραπάνω λόγους, κρίνεται επιτακτική η ανάγκη προσδιορισμού των αρμοδιοτήτων των κρατών στο θαλάσσιο χώρο, τόσο εντός των ζωνών κυριαρχίας ή δικαιοδοσίας τους, όσο και στην ανοιχτή θάλασσα, με γνώμονα την εμπέδωση της της δημόσιας τάξης των ωκεανών και την ασφάλεια της διεθνούς ναυσιπλοΐας.

Η διεθνής κοινότητα έχει σε μεγάλο βαθμό ρυθμίσει το ζήτημα κατανομής των αρμοδιοτήτων μεταξύ των κρατών με σκοπό την πρόληψη και καταστολή των παράνομων ενεργειών στη θάλασσα μέσω της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας του 1982. Επιπρόσθετα, στο πλαίσιο της πρόληψης των τελούμενων δια θαλάσσης εγκλημάτων έχουν υπογραφεί και άλλες διεθνείς Συμβάσεις, όπως ενδεικτικά η Σύμβαση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Θαλάσσιας Ναυσιπλοΐας (1988 SUA CONVENTION), η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών κατά της Παράνομης Διακίνησης Ναρκωτικών φαρμάκων και άλλων Ψυχοτρόπων Ουσιών (1988), κ.α., οι οποίες αποσκοπούν στην ποινικοποίηση των σχετικών εγκλημάτων και στη συνεργασία μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων και κρατών. Πέραν, των πολυμερών συμβατικών κειμένων, από τη διεθνή κοινότητα έχουν υιοθετηθεί και συνεχίζονται να υιοθετούνται μέτρα για τη ναυτική ασφάλεια, όπως στο πλαίσιο της διεθνούς τρομοκρατίας η Πρωτοβουλία κατά της Διασποράς Όπλων Μαζικής Καταστροφής(Proliferation Security Initiative-PSI), που αποτελεί ένα άτυπο «forum» συνεργασίας μεταξύ των κρατών που

συμπληρώνεται από σειρά διμερών συμβάσεων ή ακόμα, στο πλαίσιο καταπολέμησης της πειρατείας στην Αφρική, ο Κώδικας Συμπεριφοράς του Τζιμπουτί (Djibouti Code of Conduct).

Ο καθορισμός των αρμοδιοτήτων των κρατών τόσο εντός των ζωνών κυριαρχίας ή δικαιοδοσίας τους, όσο και επί των πλοίων που φέρουν τη σημαία τους στην ανοιχτή θάλασσα, καθώς και οι σχετικές πρωτοβουλίες των κρατών και της διεθνούς κοινότητας για την προστασία της διεθνούς ναυτιλίας από τους κινδύνους που αντιμετωπίζει θα αποτελέσουν το αντικείμενο της παρούσης εργασίας, η οποία εμπλουτίζεται με την παράθεση στατιστικών στοιχείων από τη Διεύθυνση Δίωξης Ναρκωτικών & Λαθρεμπορίου (ΔΙ.ΔΙ.ΝΑ.Λ.) του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος- Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.) αναφορικά με υποθέσεις ναρκωτικών και λαθρεμπορίου τσιγάρων που χειρίστηκαν οι Λιμενικές Αρχές ανά την επικράτεια για τη χρονική περίοδο από το έτος 2017 έως και την 22-4-2021, κατόπιν διεξαγωγής, εκτεταμένων ή μη επιχειρήσεων στο θαλάσσιο πεδίο.

Ειδικότερα, στο πρώτο μέρος της παρούσης εργασίας γίνεται αναφορά στη διεθνή ποινική δικαιοδοσία των κρατών, καθώς και στις αρχές του διεθνούς ποινικού δικαίου.

Στη συνέχεια, στο δεύτερο μέρος εξετάζονται ζητήματα ποινικής δικαιοδοσίας των κρατών με βάση τη θαλάσσια ζώνη στην οποία βρίσκεται το πλοίο, αφού προηγηθεί ο ορισμός της έννοιας του πλοίου.

Το τρίτο μέρος της παρούσης αναφέρεται στα ειδικά συμβατικά καθεστάτα και στα ειδικά μέτρα που έχουν ληφθεί από τη διεθνή κοινότητα για την πρόληψη και την καταστολή των τελουμένων δια θαλάσσης εγκλημάτων και των διεθνώς παρανόμων πράξεων που απειλούν τη ναυτιλία, τα οποία περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων, τη χρήση ιδιωτών ένοπλων φρουρών στα εμπορικά πλοία για την καταπολέμηση της πειρατείας, καθώς και άτυπα fora συνεργασίας που έχουν δημιουργηθεί. Στο πλαίσιο της εν λόγω εργασίας είναι προφανές ότι δεν είναι δυνατόν να αναλυθούν όλες οι σχετικές διεθνείς συμβάσεις αναφορικά με τα τελούμενα δια θαλάσσης εγκλήματα, ωστόσο θα επιχειρηθεί η καταγραφή ορισμένων εξ'αυτών, με γνώμονα κυρίως τις συνέπειες που αυτά δύνανται να επιφέρουν στη θαλάσσια ασφάλεια και στη διεθνή ναυτιλία.

Ακολούθως, παρατίθενται ορισμένες παρατηρήσεις και συμπεράσματα αναφορικά με την αποτελεσματικότητα της ποινικής καταστολής εγκλημάτων επί πλοίων.

Τέλος, η παρούσα εργασία ολοκληρώνεται με την παράθεση σε ξεχωριστό παράρτημα στατιστικής ανάλυσης σχετικά με υποθέσεις ναρκωτικών και λαθρεμπορίου τσιγάρων που χειρίστηκαν οι Λιμενικές Αρχές ανά την επικράτεια για τη χρονική περίοδο από το έτος 2017 έως και την 22-4-2021, κατόπιν διεξαγωγής, εκτεταμένων ή μη επιχειρήσεων στο θαλάσσιο πεδίο, κατόπιν

χορήγησης αιτηθέντων στοιχείων από τη Διεύθυνση Δίωξης Ναρκωτικών & Λαθρεμπορίου (ΔΙ.ΔΙ.ΝΑ.Λ.) του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος- Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.).

1. Η Διεθνής Ποινική Δικαιοδοσία των κρατών

Με τον όρο διεθνής δικαιοδοσία των κρατών νοείται η εξουσία του κάθε κράτους, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο να απονέμει δικαιώματα να καθορίζει υποχρεώσεις και να ρυθμίζει συμπεριφορές με κανόνες που το ίδιο θεσπίζει, καθώς επίσης και να απαγγέλλει και να επιβάλλει κυρώσεις για την παραβίαση τους, σχετικά με πρόσωπα αντικείμενα ή καταστάσεις που δεν εμπίπτουν αποκλειστικά στην εθνική του δικαιοδοσία, γιατί περιέχουν στοιχεία αλλοδαπότητας¹.

Το ερώτημα που τίθεται σχετικά με το νομικό θεμέλιο της διεθνούς δικαιοδοσίας του κράτους, έγκειται στο κατά πόσο η διεθνής δικαιοδοσία εκτείνεται και ασκείται από το κράτος μόνο στο μέτρο που επιτρέπεται από το διεθνές δίκαιο, δηλαδή για την άσκηση της απαιτείται θετικός κανόνας διεθνούς δικαίου ή αντίθετα εκτείνεται και ασκείται σε όλους τους τομείς και τα πεδία για τα οποία δεν υπάρχει σχετικός περιορισμός από το διεθνές δίκαιο, το οποίο απλά οριοθετεί και περιορίζει σε ορισμένες περιπτώσεις μόνο και άρα, το θεμέλιό της βρίσκεται στην ίδια την έννοια της κυριαρχίας του κράτους². Η αφορμή για τον εν λόγω προβληματισμό δόθηκε με την υπόθεση «Lotus» της 7^{ης} Σεπτεμβρίου 1927 μεταξύ Γαλλίας και Τουρκίας που εκδικάστηκε από το Διαρκές Δικαστήριο Διεθνούς Δικαιοσύνης (Δ.Δ.Δ.Δ.) της Χάγης.³ Αναφορικά με την εν λόγω υπόθεση, τα πραγματικά περιστατικά έχουν ως κάτωθι: τον Αύγουστο του 1926 το υπό γαλλική σημαία ατμόπλοιο Lotus συγκρούστηκε στην ανοιχτή θάλασσα με το υπό τουρκική σημαία φορτηγό πλοίο Boz-Kourt, βόρεια της Μυτιλήνης. Από τη σύγκρουση επήλθε η βύθιση του τουρκικού πλοίου και ο θάνατος οκτώ (08) Τούρκων πολιτών. Στη συνέχεια το γαλλικό ατμόπλοιο Lotus έφτασε στην Κωνσταντινούπολη που ήταν και ο αρχικός προορισμός του με ρήγματα, όπου τουρκικές αρχές συνέλαβαν και άσκησαν ποινική δίωξη για ανθρωποκτονία εξ αμελείας τόσο κατά του Γάλλου Υπάρχου που ήταν υπεύθυνος βάρδιας κατά το χρόνο της σύγκρουσης, όσο και του Πλοιάρχου του Boz-Kourt. Αποτέλεσμα ήταν να καταδικαστούν οι δύο κατηγορούμενοι από το αρμόδιο τουρκικό δικαστήριο με την επιβολή μικρών ποινών, ενώ τελικά, κατόπιν διαμαρτυρίας της Γαλλίας για την άσκηση ποινικής δίωξης κατά του Γάλλου Υπάρχου, η υπόθεση οδηγήθηκε στο Διεθνές Δικαστήριο, με το ερώτημα κατά πόσο η ενέργεια της Τουρκίας ήταν ή όχι σύμφωνη με το διεθνές δίκαιο και πιο συγκεκριμένα, κατά πόσο η ποινική δικαιοδοσία που άσκησε η Τουρκία κατά αλλοδαπού για

¹ Πολυχρόνης Π. Τσιρίδης (1998), Ποινική Δικαιοδοσία στο θαλάσσιο χώρο και εγκλήματα τελούμενα επί πλοίου, Εκδόσεις Π.Ν. Σάκκουλα, Δίκαιο & Οικονομία, σελ. 29

² Ιωάννου Κ. – Οικονομίδη Κ.-Ροζάκη Χ.-Φατούρου Α., Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, Αρμοδιότητες στο διεθνές δίκαιο, Αθήνα-Κομοτηνή 1991

³ Publications De La Cour Permanente De Justice International (1927) Recueil Des Arrêts. Affaire du «Lotus». 7 Septembre. [online] Ηλεκτρονική διεύθυνση: https://documents.law.yale.edu/sites/default/files/ss_lotus_-_pcij_-_1927.pdf(ανασύρθηκε την 04-04-2021)

αδίκημα που τελέστηκε στην ανοιχτή θάλασσα αλλά με συνέπειες που εκτείνονταν σε πλοίο με τουρκική σημαία, ήταν ή όχι σύμφωνη με το διεθνές δίκαιο. Σύμφωνα με την άποψη της Γαλλίας, προκειμένου να θεωρηθεί σύννομη άσκηση διεθνούς ποινικής δικαιοδοσίας από την Τουρκία, θα έπρεπε να προβλέπεται από κανόνα του διεθνούς δικαίου, προβάλλοντας ταυτόχρονα το επιχείρημα περί αποκλειστικής αρμοδιότητας του κράτους της σημαίας του πλοίου αναφορικά με αδικήματα που έχουν διαπραχθεί στην ανοιχτή θάλασσα. Από την άλλη μεριά, άποψη της Τουρκίας ήταν ότι τα κράτη είναι ελεύθερα να θεσπίζουν διατάξεις και συνεπώς, να ασκούν δικαιοδοσία, δικαίωμα που πηγάζει ευθέως από την κυριαρχία τους, αρκεί να μην είναι οι διατάξεις αυτές τις αντίθετες προς το διεθνές δίκαιο. Το Δ.Δ.Δ.Δ. απεφάνθη ότι το διεθνές δίκαιο δεν περιέχει γενική απαγόρευση ότι τα κράτη δεν μπορούν να εκτείνουν την εφαρμογή των νόμων τους και τη δικαιοδοσία των δικαστηρίων σε πρόσωπα πράγματα και πράξεις εκτός των εδαφών τους, ότι κάθε κράτος παραμένει ελεύθερο να υιοθετήσει τις αρχές που το ίδιο θεωρεί καλύτερες και πιο κατάλληλες και ότι αυτό που απαιτείται από ένα κράτος είναι να μην υπερβεί τα όρια που το διεθνές δίκαιο θέτει στη δικαιοδοσία του, καθώς και ότι μέσα στα όρια αυτά, η άσκηση της δικαιοδοσίας θεμελιώνεται στην κυριαρχία του. Ωστόσο, έκρινε ότι η δικαιοδοσία του κράτους δεν μπορεί να ασκηθεί έξω από το έδαφος του παρά μόνο δυνάμει ενός επιτρεπτικού κανόνα του Διεθνούς δικαίου. Υπό την έννοια αυτή, η αρμοδιότητα είναι καταρχήν εδαφική και δεν μπορεί να ασκηθεί από κανένα κράτος εξωεδαφικά, παρά μόνο επι τη βάση ενός επιτρεπτικού κανόνα του διεθνούς ή εθιμικού δικαίου⁴. Η αντίφαση που φαίνεται ότι υπάρχει μεταξύ των παραπάνω σκέψεων εξηγείται από το ότι το διεθνές δικαστήριο θεώρησε το τουρκικό πλοίο ως, κατά πλάσμα δικαίου, έδαφος της Τουρκίας⁵. Καθόσον το Δ.Δ.Δ.Δ. διερωτήθηκε αναφορικά με την ύπαρξη εθιμικού κανόνα του διεθνούς δικαίου, βάσει του οποίου απαγορεύεται η άσκηση ποινικής δίωξης εκ μέρους ενός κράτους εναντίον ξένου πλοίου εάν υπήκοος του πρώτου υπέστη βλάβη στην ανοιχτή θάλασσα και δεδομένου ότι δεν πείστηκε περί της υπάρξεως τέτοιου είδους κανόνα, το Δικαστήριο εξέδωσε απόφαση, βάσει της οποίας δικαιωνόταν η τουρκική πλευρά που συνέλαβε και δίκασε το Έπαρχο του γαλλικού πλοίου, καθώς κρίθηκε ότι η Τουρκία είχε συντρέχουσα δικαιοδοσία, με το σκεπτικό ότι η σύγκρουση είχε λάβει χώρα σε τουρκικό πλοίο. Η εν λόγω απόφαση ωστόσο, κατακρίθηκε έντονα από τη θεωρία. Αντίθετα, επικράτησε η Γαλλική θεωρία των αρμοδιοτήτων, σύμφωνα με την οποία το νομικό θεμέλιο της διεθνούς αρμοδιότητας των κρατών βρίσκεται στο διεθνές δίκαιο το οποίο από τη μία κατανέμει μεταξύ των κρατών τη

⁴ Σελ. 18-19 εν λόγω Απόφασης: “Or, la limitation primordiale qu'impose le droit international à l'État est celle d'exclure - sauf l'existence d'une règle permissive contraire - tout exercice de sa puissance sur le territoire d'un autre État. Dans ce sens, la juridiction est certainement territoriale ; elle ne pourrait être exercée hors du territoire, sinon en vertu d'une règle permissive découlant du droit international coutumier ou d'une convention.”.

⁵ Πολυχρόνης Π. Τσιρίδης (1998), Ποινική Δικαιοδοσία στο θαλάσσιο χώρο και εγκλήματα τελούμενα επί πλοίου, οπ.π. σελ. 31.

διεθνή δικαιοδοσία και από την άλλη οριοθετεί την άσκηση της δικαιοδοσίας αυτής. Η εν λόγω αρχή μάλιστα, διατυπώθηκε ρητά στη Σύμβαση των Βρυξελλών της 10^{ης} Μαΐου 1952 την οποία η χώρα μας κύρωσε με τον Ν.Δ 4409/1964 (Α 213), η οποία, όπως και η ΣυμβΔΘ, καθιερώνει την αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας, καθώς και τη συντρέχουσα δικαιοδοσία του κράτους του υπαιτίου της σύγκρουσης.

1.1. Οι Αρχές του Διεθνούς Ποινικού Δικαίου

Η διεθνής δικαιοδοσία των κρατών, δηλαδή η δικαιοδοσία τους να ρυθμίζουν συμπεριφορές με στοιχεία αλλοδαπότητας θέτοντας κανόνες και να επιβάλλουν κυρώσεις για τη μη τήρηση των κανόνων αυτών, εκδηλώνεται με τρεις κυρίως μορφές: α) με τη θέσπιση κανόνων δικαίου που ρυθμίζουν τη συγκεκριμένη συμπεριφορά και την κατατάσσουν σε αξιόποινη ή όχι (νομοθετική (legislative jurisdiction, compétence législative), με την εφαρμογή και τον εξαναγκασμό σε συμμόρφωση προς δεδομένους κανόνες τους οποίους το κράτος έχει θεσπίσει (εκτελεστική-enforcement jurisdiction) και γ) με την εκδίκαση ορισμένων διαφορών(δικαιοδοτική- judicial jurisdiction).

Ειδικότερα, η διεθνής ποινική νομοθετική δικαιοδοσία είναι η αρμοδιότητα που έχει ένα κράτος να θέτει κανόνες δικαίου ποινικού περιεχομένου που ρυθμίζουν καταστάσεις σε σχέση με στοιχεία αλλοδαπότητας⁶. Σύμφωνα με το γενικό διεθνές δίκαιο ή άσκηση νομοθετικής αρμοδιότητας εκ μέρους των κρατών είναι νόμιμη όταν ερείδεται σε μία από τις εξής αρχές, οι οποίες αποτελούν παραδεδεγμένες αρχές του δημοσίου διεθνούς δικαίου:

α) αρχή της εδαφικότητας (territoriality principle): Πρόκειται για το θεμελιώδες συνδυαστικό στοιχείο για την εφαρμογή των εθνικών ποινικών νόμων. Σύμφωνα με αυτήν, η κάθε πράξη που τελείται στο έδαφος της επικρατείας του κράτους υπάγεται στην ποινική εξουσία του ακόμα και αν ο δράστης είναι αλλοδαπός. Θεμέλιο της αρχής της εδαφικότητας είναι οι αρχές της εδαφικής κυριαρχίας, της ανεξαρτησίας και της ισότητας των κρατών. Η αρχή της εδαφικότητας αποτελεί την αφετηρία και τη βάση των κυριότερων νομικών συστημάτων για τον προσδιορισμό της έκτασης των ποινικών νόμων, ωστόσο ο καθορισμός των τοπικών ορίων των ποινικών νόμων δεν εξαντλείται με την καθιέρωση της αρχής αυτής αλλά τα όρια αυτά διευρύνονται με τις υπόλοιπες αρχές της λεγόμενης έξωεδαφικής δικαιοδοσίας (extraterritorial jurisdiction), που συμπληρώνουν το σύστημα προσδιορισμού της έκτασης των ορίων των εθνικών ποινικών νόμων και ακολουθούν στη συνέχεια.

β) αρχή της ενεργητικής ιθαγένειας ή αρχή της προσωπικότητας (active personality principle ή the principle of the nationality of the offender), η οποία αφορά έξωεδαφικά τελεσθείσες πράξεις υπηκόων

⁶ Οπ.π.. σελ.31

των κρατών, συμπεριλαμβανομένων και των νηολογημένων στα κράτη αυτά πλοίων. Σύμφωνα με την αρχή αυτή, οι ημεδαποί υπόκεινται στην ποινική εξουσία του κράτους ακόμη και για τις πράξεις που τέλεσαν στην αλλοδαπή κατά αλλοδαπών. Πολλά ευρωπαϊκά κράτη που δεν ανήκουν στο αγγλοσαξονικό σύστημα έχουν γενική εκτεταμένη έξωεδαφική δικαιοδοσία θεμελιωμένη στην αρχή της εθνικότητας του δράστη. Η δικαιολόγηση της αρχής αυτής βρίσκεται στο ότι επειδή δεν εκδίδουν τους υπηκόους τους, έχουν την εξουσία να τους διώξουν για αδικήματα που διαπράττουν στο εξωτερικό και έτσι αυτά τα αδικήματα δεν παραμένουν ατιμώρητα. Η θεμελίωση της αρχής αυτής στηρίζεται στην αρχή της Διεθνούς αλληλεγγύης⁷.

γ) αρχή της παθητικής ιθαγένεια ή παθητική αρχή της προσωπικότητας (the passive personality principle ή the principle of the nationality of the victim), η οποία αφορά έξωεδαφικά τελεσθείσες πράξεις κατά υπηκόων των κρατών. Η αρχή αυτή αποσκοπεί στην προστασία από το κράτος των υπηκόων του, εφαρμόζοντας τους εθνικούς ποινικούς νόμους του, σε πράξεις που τελέστηκαν από αλλοδαπό στην αλλοδαπή και προσβάλλουν ατομικά έννομα αγαθά αυτών, ενώ αποτελεί την πλέον αμφισβητούμενη αρχή δεδομένου ότι στηρίζεται ουσιαστικά στη δυσπιστία προς την παρεχόμενη προς το ξένο κράτος προστασία. Συγκεκριμένα στηρίζεται στην υποψία ότι το ξένο κράτος ενδέχεται να μην προστατεύσει με τη δέουσα φροντίδα τον αλλοδαπό που έπεσε θύμα αξιόποινης πράξης δεδομένου μάλιστα ότι σε πολλές χώρες ισχύει η αρχή της σκοπιμότητας στη δίωξη των εγκλημάτων⁸

δ) αρχή της προστασίας ή προστατευτική αρχή (protective principle), η οποία αφορά σε ενέργειες που τελούνται έξωεδαφικά και συνιστούν κίνδυνο σε ουσιώδη συμφέροντα των κρατών ή του κοινωνικού συνόλου, ανεξάρτητα αν τελέστηκαν από υπήκοο του κράτους ή αλλοδαπό (π.χ. παραχάραξη νομίσματος),

ε) αρχή της οικουμενική δικαιοδοσίας ή αρχή της παγκόσμιας δικαιοσύνης (universality principle), αφορώσα σε ειδικές περιπτώσεις που, αν το κράτος δεν έχει κανένα δικαιοδοτικό δεσμό με το κρίσιμο συμβάν, έχει δικαίωμα να ασκήσει την αρμοδιότητα του παραδείγματος χάριν (π.χ.) σε σχέση με την πειρατεία. Το χαρακτηριστικό στοιχείο στην άσκηση παγκόσμιας δικαιοδοσίας έγκειται στο ότι συμβαίνει ανεξάρτητα από τον τόπο τέλεσης της παράνομης πράξης, της ιθαγένειας του δράστη ή του θύματος και χωρίς να εξετάζεται το γεγονός ότι ενίοτε η πράξη αυτή πραγματοποιείται σε τόπο μη υποκείμενο στην κρατική κυριαρχία π.χ. στην ανοιχτή θάλασσα. Το στοιχείο που είναι βασικό είναι ο τόπος σύλληψης διότι υποδεικνύει και το εθνικό δικαστήριο. Συνήθως τα κράτη μέσω των διεθνών συμβάσεων συναινούν έτσι ώστε ορισμένα εγκλήματα που διαπράττονται στο έδαφός τους να μπορούν να διωχθούν ποινικά από ένα άλλο (συμβαλλόμενο) κράτος, ανεξάρτητα από τη σύνδεση του τελευταίου με τα εγκλήματα αυτά. Γενικά, οι διεθνείς Συμβάσεις δεν επιβάλλουν, κατ' αρχήν, την

⁷ Οπ.π.. σελ.39

⁸ Οπ.π.. σελ.39

υποχρέωση στα συμβαλλόμενα κράτη να προχωρήσουν στην κράτηση του εικαζόμενου δράστη, αν αυτός βρίσκεται στο έδαφός τους, αλλά ούτε να τον παραπέμψουν στη δικαιοσύνη, αφήνοντας αυτά στην διακριτική ευχέρεια των εθνικών δικαστικών οργάνων. Τις τελευταίες δεκαετίες όμως, παρατηρείται μια γενικευμένη πρακτική στις διεθνείς ποινικές Συμβάσεις να επιβάλλουν μια υποχρέωση εκ του αποτελέσματος για την εγκαθίδρυση στην εσωτερική έννομη τάξη της παγκόσμιας δικαιοδοσίας. Η τάση είναι η υποχρέωση ποινικής δίωξης να μην υπόκειται πλέον στην ύπαρξη δικαιοδοτικής αρμοδιότητας αλλά η αρμοδιότητα να εγκαθιδρύεται αυτοτελώς από τη διεθνή Σύμβαση, υπό προϋποθέσεις. Τέτοιου είδους Σύμβαση είναι, μεταξύ άλλων η Σύμβαση της Ρώμης της 10ης Μαρτίου 1988 για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Θαλάσσιας ναυσιπλοΐας (SUA Convention).

Από τα παραπάνω εκτεθέντα συνάγεται το συμπέρασμα ότι, ένα κράτος είναι δυνατόν να ρυθμίσει νομικά μία συμπεριφορά εάν συντρέχει μία από τις ανωτέρω βάσεις δικαιοδοσίας, καθώς και ότι μία ορισμένη συμπεριφορά δύναται να εμπίπτει στην αρμοδιότητα περισσότερων του ενός κρατών. Αυτό είναι σύνηθες στις περιπτώσεις των εγκλημάτων που τελούνται στη θάλασσα, όπου ο βασικός χρήστης της θάλασσας, δηλαδή το πλοίο, διέρχεται από ζώνες δικαιοδοσίας άλλων κρατών αλλά και από την ανοιχτή θάλασσα που δεν υπόκειται στη δικαιοδοσία κανενός κράτους ενώ, συνήθως οι επιβαίνοντες επ' αυτού έχουν διαφορετικές ιθαγένειες. Δηλαδή, για παράδειγμα, μία τρομοκρατική επίθεση που πραγματοποιείται σε αλλοδαπό πλοίο στην αιγιαλίτιδα ζώνη της Ελλάδας μπορεί να προβλέπεται ως ποινικό αδίκημα από τις νομοθεσίες πλειόνων κρατών: της Ελλάδας ως παράκτιου κράτους (αρχή της εδαφικότητας), του κράτους ιθαγένειας του αυτουργού (αρχή της ενεργητικής ιθαγένειας), του κράτους σημαίας του πλοίου που δέχτηκε την επίθεση ή του κράτους της υπηκοότητας των θυμάτων της επίθεσης- εφόσον αυτό είναι διαφορετικό από το κράτος σημαίας- (αρχή της παθητικής ιθαγένειας). Αξίζει να σημειωθεί ωστόσο, ότι δεν υπάρχει ιεραρχία μεταξύ των διαφόρων αρμοδίων κρατών, δηλαδή το διεθνές δίκαιο δεν αποκλείει κάποιο τα ανωτέρω κράτη να ασκήσει τη νομοθετική του αρμοδιότητα και ως εκ τούτου, να ασκήσει την ποινική του εξουσία. Το ζήτημα βέβαια, έγκειται στον προσδιορισμό του κράτους που έχει δικαίωμα από το διεθνές δίκαιο να εφαρμόσει τη σχετική του νομοθεσία και άρα, να ασκήσει ποινική δικαιοδοσία. Μολονότι ενώ για την άσκηση νομοθετικής αρμοδιότητας δεν προβλέπονται κανόνες προτεραιότητας, όπως ήδη έχει λεχθεί, όσον αφορά στην άσκηση της εκτελεστικής αρμοδιότητας, στην άσκηση δηλαδή ποινικής δικαιοδοσίας του κράτους, το διεθνές δίκαιο περιέχει σαφείς κανόνες ιεραρχίας μεταξύ των διαφόρων νομοθεσιών. Ο πιο σημαντικός κανόνας είναι ότι για τις παράνομες ενέργειες που εκτελούνται εντός της εδαφικής επικράτειας ενός κράτους, το τελευταίο έχει δύναμη της κυριαρχίας του, αποκλειστική δικαιοδοσία να εφαρμόσει τη νομοθεσία του και κανένα άλλο κράτος δεν μπορεί να επέμβει και να

εφαρμόσει τη δική του νομοθεσία στο εσωτερικό άλλου κράτους χωρίς τη συναίνεση του τελευταίου⁹.

στ) Αρχή του κράτους της σημαίας(the principle of the flag). Πρόκειται για αρχή που αποτελεί αναγκαίο συμπλήρωμα της αρχής της εδαφικότητας, αφού επεκτείνει την ποινική εξουσία του κράτους και σε πράξεις που τελούνται σε πλοία τα οποία φέρουν τη σημαία του, ακόμη κι αν τελέστηκαν από αλλοδαπό ή σε αλλοδαπή επικράτεια ή στην ανοιχτή θάλασσα. Ένα πλοίο δικαιούται να φέρει νομίμως σημαία ενός μόνο κράτους και εξ αυτού του γεγονότος συνάγεται το συμπέρασμα ότι το κράτος της σημαίας διατηρεί καταρχήν την ποινική του δικαιοδοσία οπουδήποτε και αν βρίσκεται το πλοίο . Η αρχή της σημαίας θεμελιώνεται κυρίως στο νομικό και πραγματικό σύνδεσμο που συνδέει το πλοίο με το κράτος τη σημαία του οποίου φέρει, ενώ η πρακτική της σημασίας έγκειται στο γεγονός ότι με αυτήν αποτρέπεται ο κίνδυνος ατιμωρησίας πράξεων που τελέστηκαν σε πλοία που πλέουν στην ανοιχτή θάλασσα, δηλαδή, οι ενδιαφερόμενοι γνωρίζουν δυνάμει αυτής της αρχής ότι υπόκεινται στους ποινικούς νόμους του κράτους της σημαίας, το οποίο λειτουργεί αποτρεπτικά για την διάπραξη τυχόν παράνομων ενεργειών επί του πλοίου.

Η αρμοδιότητα υπέρ της αρχής της σημαίας αναγνωρίστηκε, μεταξύ άλλων, από τη ΣύμΔΘ σύμφωνα με το άρθρο(α.) 92 παράγραφος(παρ.) 1, καθώς και από τη Σύμβαση του Τόκιο σύμφωνα με το α. 3. Στο ελληνικό δίκαιο η αρχή της σημαίας προβλέπεται στο α. 5 παράγραφος 2 Ποινικού Κώδικα (Π.Κ). Σύμφωνα με αυτό "Πλοία ή αεροσκάφη ελληνικά θεωρούνται έδαφος της επικρατείας οπουδήποτε και αν βρίσκονται εκτός αν σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο υπόκεινται σε αλλοδαπό νόμο". Έχει υποστηριχθεί ότι η διατύπωση της συγκεκριμένης διάταξης οδηγεί σε αναβίωση της πεπαλαιωμένης θεωρίας της ετεροχθονίας των πλοίων, σύμφωνα με την οποία το έδαφος ενός κράτους προεκτείνεται πλασματικά στα πλοία που φέρουν τη σημαία του ή διαφορετικά ,τα πλοία που φέρουν τη σημαία ενός κράτους θεωρούνται οιονεί έδαφος της επικρατείας αυτής¹⁰. Ωστόσο, η εν λόγω θεωρία απορρίφθηκε διότι οδηγεί στην απαράδεκτη συνέπεια ότι, στην περίπτωση που ένα πλοίο εισέρχεται σε ξένη επικράτεια, στο χώρο αυτό αναγνωρίζονται δύο κυριαρχίες, μία του κράτους της σημαίας και μία της ξένης επικρατείας¹¹. Συναφής είναι και η θεωρία της οιονεί-εδαφικότητας των πλοίων, η οποία παρουσιάζεται υπό τις εκφάνσεις ότι το πλοίο θεωρείται πρώτο έδαφος του κράτους τη σημαία του οποίου φέρει ή ότι είναι τμήμα η προέκταση η συνέχεια του εδάφους του κράτους

⁹ Βλέπε(Βλ)υποσημείωση(υποσ) 4 αναφορικά με την υπόθεση Lotus, Publications De La Cour Permanente De Justice International (1927) Recueil Des Arrêts. Affaire du «Lotus». 7 Septembre. [online] Ηλεκτρονική διεύθυνση:https://documents.law.yale.edu/sites/default/files/ss_lotus_-_pcij_-_1927.pdf(ανασύρθηκε την 04-04-2021)

¹⁰ ΑΠ 537/79, ΠοινΧρ ΚΘ/666

¹¹ Πολυχρόνης Π. Τσιρίδης (1998), Ποινική Δικαιοδοσία στο θαλάσσιο χώρο και εγκλήματα τελούμενα επί πλοίου, οπ.π. σελ. 74

αυτού ή ότι το πλοίο εξομοιώνεται προς το έδαφος του εν λόγω κράτους. Η θεωρία αυτή στηρίζεται σε πλάσμα δικαίου, καθόσον το πλοίο δεν είναι τμήμα του εδάφους του κράτους της σημαίας του πλοίου ούτε κατά κυριολεξία ούτε με νομική έννοια. Εφόσον λοιπόν πρόκειται για πλάσμα δικαίου, το οποίο πρέπει κανείς να επικαλείται μόνο όταν δεν προκύπτει λύση σε ένα νομικό ζήτημα με βάση την ερμηνεία των κανόνων δικαίου, δεν υπάρχει ανάγκη επίκλησής του όταν το πλοίο κινείται στην ανοιχτή θάλασσα, ενώ είναι αδύνατον να γίνει επίκλησή του όταν το πλοίο βρίσκεται σε ξένο λιμένα ή στην αιγιαλίτιδα ζώνη ενός κράτους, από τη στιγμή που η δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας του πλοίου που πλέει στην ανοιχτή θάλασσα προβλέπεται ρητώς και σαφώς απευθείας από το διεθνές δίκαιο (α. 92 παρ. 1 της ΣυμβΔΘ)¹². Μάλιστα, η τοποθέτηση της εν λόγω θεωρίας θα μπορούσε να οδηγήσει σε άτομα συμπεράσματα, για παράδειγμα στον ισχυρισμό ότι το πλοίο μπορεί να εκτοπίσει τη δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους όταν βρίσκεται στην αιγιαλίτιδα ζώνη του ή σε λιμένα του, θέση όμως που είναι ασυμβίβαστη με την αποκλειστική δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους που όπως ήδη αναφέρθηκε, θεμελιώνεται ευθέως στην κρατική του κυριαρχία. Από τα παραπάνω καθίσταται λοιπόν σαφές, ότι τα πλοία που πλέουν στην ανοιχτή θάλασσα με βάση τόσο το διεθνές δίκαιο, όσο και το α. 5 παρ. 2 του Π. Κ. αναμφίβολα υπάγονται στην αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας.

Ποινική διεθνής δικαιοδοτική δικαιοδοσία τέλος, είναι η αρμοδιότητα των δικαστηρίων ενός κράτους να δικαστούν διαφορές με στοιχεία αλλοδαπότητας. Οι περιορισμοί που ισχύουν για τη νομοθετική δικαιοδοσία επηρεάζουν άμεσα και τη σχετική δικαιοδοτική¹³.

¹² οπ.π. σελ. 75

¹³ Ιωάννου Κ. – Οικονομίδη Κ.-Ροζάκη Χ.-Φατούρου Α., Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, Αρμοδιότητες στο διεθνές δίκαιο, Αθήνα-Κομοτηνή 1991, σελ.29

2. Η Άσκηση Ποινικής Δικαιοδοσίας στις Θαλάσσιες Ζώνες

2.1. Ο Ορισμός του Πλοίου

Προτού εξεταστούν οι κανόνες που διέπουν τις αρμοδιότητες των κρατών στην θάλασσα, είναι αναγκαίο να γίνει αναφορά στον κυριότερο χρήστη («user») της θάλασσας, δηλαδή στο πλοίο. Το διεθνές δίκαιο δεν διαθέτει ενιαίο ορισμό περί πλοίου, καθόσον υπάρχουν διαφορετικές περιγραφές σε επιμέρους συμβάσεις ανάλογα με τις ανάγκες κάθε μίας από αυτές¹⁴. Για αυτό το λόγο ο ορισμός αναζητείται περισσότερο στο εσωτερικό δίκαιο. Γίνεται γενικά δεκτό ότι πλοίο θεωρείται κάθε πλωτό κατασκεύασμα ή σκάφος που διαθέτει την απαραίτητη τεχνική και διοικητική οργάνωση και είναι ικανό να μετακινείται αυτοδύναμα προς ορισμένη κατεύθυνση στη θάλασσα¹⁵.

Σύμφωνα με το α. 2 παρ. 1 του Κ.Δ.Ν.Δ(Α'261), πλοίο είναι «παν σκάφος, προωρισμένον όπως μετακινείται επί του ύδατος προς μεταφοράν προσώπων ή πραγμάτων, ρυμούλκησιν, επιθαλάσσιον αρωγήν, αλιείαν, αναψυχήν, επιστημονικάς ερεύννας ή άλλον σκοπόν.» Επίσης, κατά τον ίδιο Κώδικα(α. 4 παρ.1), βοηθητικό ναυπήγημα είναι «παν πλωτόν κατασκεύασμα ανεξαρτήτως χωρητικότητας προωρισμένον να χρησιμοποιήται εν σταθερά παραμονή συνήθως εντός των λιμένων ή όρμων, δια σκοπούς βοηθητικούς της ναυτιλίας (πλωταί δεξαμεναί, πλωτοί γερανοί, βυθοκόροι, πλωταί αποβάθραι, φαρόπλοια, κλπ)».

Επίσης, σύμφωνα με το α. 1 του Κ.Ι.Ν.Δ. (Α' 32) πλοίο είναι «παν σκάφος, χωρητικότητος καθαράς τουλάχιστον δέκα κόρων προωρισμένον όπως κινείται αυτοδυνάμως εν θαλάσση.¹⁶»

Τα πλοία έχουν ιθαγένεια¹⁷ την οποία αποκτούν σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του εσωτερικού δικαίου. Η ιθαγένεια του πλοίου αποτελεί μόνιμο νομικό και πολιτικό δεσμό με ορισμένο κράτος και πραγματοποιείται με την εγγραφή του πλοίου στο νηολόγιο, ενώ εκδηλώνεται

¹⁴ Βλ. π.χ. Αρ. πρώτο του Ν. 2108/1992(Α 204) με τον οποίο κυρώθηκε από την χώρα μας η «Διεθνής Σύμβαση για την καταστολή των παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και το Πρωτόκολλο για την καταστολή παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας των σταθερών εγκαταστάσεων στην υφαλοκρηπίδα», σύμφωνα με το οποίο: "Πλοίο" σημαίνει ένα σκάφος οποιουδήποτε τύπου το οποίο δεν είναι μόνιμα προσδεμένο στο βυθό της θάλασσας, συμπεριλαμβάνοντας τα δυναμικώς υποστηριζόμενα σκάφη, τα βυθιζόμενα σκάφη η κάθε άλλο πρώτο σκάφος.

¹⁵ Εμμανουήλ Ρούκουνας (2006), Διεθνές Δίκαιο, Τεύχος Δεύτερο: Το κράτος και το έδαφος- Το Δίκαιο της Θάλασσας. Δεύτερη έκδοση. Αθήνα, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, σελ.

¹⁶ Τα μικρότερα θεωρούνται πλωτά ναυπηγήματα.

¹⁷ Όχι όμως νομική προσωπικότητα.

προς τα έξω με τη σημαία του πλοίου, την αναγραφή του ονόματος και του λιμένος νηολόγησης στις παρειές του, καθώς και βεβαιώνεται με τα ναυτιλιακά έγγραφα με τα οποία είναι εφοδιασμένο το πλοίο και αποτελούν τίτλους αποδείξεως της εθνικότητάς του. Αποτέλεσμα της ιθαγένειας, δηλαδή της εγγραφής του πλοίου στο νηολόγιο ενός κράτους και της απόκτησης της εθνικότητας του, είναι ότι το πλοίο υπόκειται στο δίκαιο και στην εξουσία του κράτους της σημαίας του. Το τελευταίο, ασκεί πάνω στο πλοίο δικαιοδοσία που καλύπτει το ίδιο το πλοίο ως πράγμα και ως αντικείμενο εμπορικής και γενικότερα οικονομικής εκμετάλλευσης, όσο και τους εργαζόμενους και ένα μεγάλο πνεύμα νομικών σχέσεων που αφορούν στο πλοίο. Η απονομή της ιθαγένειας στο πλοίο σημαίνει, όχι μόνο ότι αυτό υπάγεται στη συγκεκριμένη κρατική έννομη τάξη, αλλά ότι η έννομη τάξη αυτή είναι οργανωμένη με τρόπο ώστε να ελέγχει την τήρηση από το πλοίο των διεθνών κανόνων. Υφίσταται με κάποιον τρόπο, η απαίτηση ύπαρξης γνήσιου δεσμού(genuine link) μεταξύ του πλοίου και του κράτους της σημαίας¹⁸. Ωστόσο, ο γνήσιος δεσμός πλοίου και κράτους της σημαίας δείχνει να μην τηρείται στην πράξη εξαιτίας του φαινομένου των σημαίων ευκαιρίας ή ανοικτού νηολογίου. Το 50%-60% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου δραστηριοποιείται με σημαίες ευκαιρίας¹⁹

Κατά πάγια νομολογία του Αρείου Πάγου, το πλοίο θεωρείται κινητό πράγμα κείμενο επί του εθνικού εδάφους του παράκτιου κράτους και το ελληνικό κράτος ασκεί πλήρη δημόσια εξουσία όχι μόνο επί των λιμένων αλλά και επί των ξένων εμπορικών πλοίων που ναυλοχούν εκεί καθώς και επί προσώπων και πραγμάτων που βρίσκονται σε αυτά²⁰.

Τα πλοία κατατάσσονται σε διάφορες κατηγορίες ανάλογα με τη χρήση, τον προορισμό τους, τα μέσα κινήσεως τους. Για παράδειγμα, υπάρχουν τα ακτοπλοϊκά, τα ποντοπόρα ή ανοιχτής θαλάσσης, τα ιστιοφόρα, τα μηχανοκίνητα, τα δεξαμενόπλοια, τα αναψυχής, τα εμπορικά η πολεμικά, καθώς και τα ιδιωτικά και δημόσια. Ιδιαίτερη σημασία έχει η διάκριση των πλοίων σε ιδιωτικά και δημόσια. Αρχικά, τα ιδιωτικά ή εμπορικά πλοία εξυπηρετούν κυρίως το εσωτερικό και διεθνές εμπόριο²¹, τη μεταφορά προσώπων, την αλιεία, τη θαλάσσια επιστημονική έρευνα, την εξόρυξη υδρογονανθράκων στο βυθό κ.α.. Τα δημόσια πλοία διαιρούνται σε πολεμικά και σε άλλα κρατικά

¹⁸ Βλ. υπόθεση “Nottebohm”, στην οποία το ΔΔΧ αρνήθηκε τη διεθνή ισχύ στη χορηγηθείσα ιθαγένεια του Λιχτενστάιν σε Γερμανό πολίτη έναντι καταβολής τιμήματος, επειδή έλειπε ο γνήσιος δεσμός μεταξύ του κράτους του Λιχτενστάιν και του Γερμανού πολίτη “Nottebohm”, Cour Internationale De Justice (1955) Recueil Des Arrêts. Avis consultatifs et ordonnances.. Affaire Nottebohm – Deuxieme Phase. 4 Avril 1955 Ηλεκτρονική διεύθυνση: <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/18/018-19550406-JUD-01-00-FR.pdf>

¹⁹ Εμμανουήλ Ρούκουνας (2006), Διεθνές Δίκαιο, Τεύχος Δεύτερο: Το κράτος και το έδαφος- Το Δίκαιο της Θάλασσας. Δεύτερη έκδοση. Αθήνα, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, σελ. 102

²⁰ ΑΠ 648/77, ΠοινΧρ ΚΗ, σελ. 19, ΑΠ 306/75, ΠοινΧρ ΚΕ, σελ. 666, ΑΠ 905/81, ΠοινΧρ ΛΒ, σελ. 162, ΑΠ 261/84, ΠοινΧρ ΛΔ, σελ. 800, ΑΠ 1105/73, ΠοινΧρ ΚΔ, σελ. 205.

²¹ Το 90% της παγκόσμιας διακίνησης προϊόντων γίνεται σήμερα δια θαλάσσης.

και προορίζονται τα πρώτα για την εθνική άμυνα και τα δεύτερα, για την εξυπηρέτηση άλλων κρατικών δραστηριοτήτων (ακτοφυλακή, πυρόςβεση, υδρογραφική υπηρεσία, δίωξης λαθρεμπορίου, κ.ά. Ειδικότερα, πολεμικό πλοίο, είναι το πλοίο(επιφανείας ή υποβρύχιο) που ανήκει στο Πολεμικό Ναυτικό ενός κράτους, φέρει τα επίσημα εμβλήματα της κρατικής εξουσίας (σημαία, κρατικό θυρεό κ.ά.) και ο Πλοίαρχος και το πλήρωμα ανήκουν στη δημόσια υπηρεσία και υπότιτλους στο στρατιωτικό πειθαρχικό δίκαιο του κράτους. Επίσης σύμφωνα με το α. 95 της ΣυμβΔΘ, τα πολεμικά πλοία απολαμβάνουν πλήρους ετεροδικίας -ασυλίας και δεν υπάγονται στη δικαιοδοσία κανενός άλλου κράτους πλην εκείνου του Κράτους της σημαίας. Αλλά και άλλα κρατικά πλοία, περιλαμβανομένης της ακτοφυλακής, τα οποία ανήκουν κυρίως σε δημόσιες τεχνικές υπηρεσίες(π.χ. πόντιση καλωδίων κ.τ.λ.) απολαύουν πλήρους ετεροδικίας - ασυλίας έναντι των ξένων κρατών.

2.2. Η Ποινική Δικαιοδοσία στα Εσωτερικά ύδατα

Τα εσωτερικά ύδατα είναι τα ύδατα εκείνα που βρίσκονται μεταξύ της ακτής και των σημείων από τα οποία αρχίζει η μέτρηση της αιγιαλίτιδας ζώνης. Σύμφωνα με την παρ.1 του α. 8 της ΣυμβΔΘ, είναι τα ύδατα που βρίσκονται «εντεύθεν» της γραμμής βάσεως της αιγιαλίτιδας ζώνης.

Με τον όρο εσωτερικά ύδατα χαρακτηρίζονται κυρίως οι λιμένες, οι όρμοι και οι ιστορικοί κόλποι²². Από γεωγραφική πάντως, άποψη, στα εσωτερικά ύδατα περιλαμβάνονται και τα ύδατα που περικλείονται στο χερσαίο έδαφος, όπως οι ποταμοί, οι λίμνες κ.λ.π.²³

Το παράκτιο κράτος ασκεί πλήρη, απόλυτη και αποκλειστική κυριαρχία στα εσωτερικά του ύδατα²⁴, περιοχή η οποία εξομοιούνται σχεδόν πλήρως με το χερσαίο έδαφος του²⁵, με μόνους περιορισμούς τους προβλεπόμενους από το διεθνές δίκαιο για την προσόρμιση και των ελλιμενισμό ξένων πλοίων. Η πλήρης αυτή κυριαρχία του παράκτιου κράτους εκτείνεται στο βυθό και στο υπέδαφος, αλλά και στον υπερκείμενο εναέριο χώρο των εσωτερικών υδάτων.

²² Εμμανουήλ Ρούκουνας (2006), Διεθνές Δίκαιο, Τεύχος Δεύτερο: Το κράτος και το έδαφος- Το Δίκαιο της Θάλασσας, οπ.π. σελ. 93

²³ Κρατερός Ιωάννου- Αναστασία Στρατή(2013), Δίκαιο της Θάλασσας, 4η έκδοση. Αθήνα, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 57

²⁴ Αρ. 2 παρ. 1 ΣύμβΔΘ

²⁵ Σημειώνεται ότι, σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στην παρ. 2 του α. 8 ΣύμβΔΘ ,διαφοροποίηση ως προς την εξομοίωση του νομικού καθεστώτος των εσωτερικών υδάτων προς το χερσαίο έδαφος, υπάρχει μόνο ως προς ορισμένα τμήματα θάλασσας που περικλείστηκαν από το παράκτιο κράτος, με τη χάραξη ευθείων γραμμών βάσης, ενώ προηγουμένως ανήκαν είτε στην αιγιαλίτιδα ζώνη, είτε στην ανοιχτή θάλασσα. Στα τμήματα αυτά το διεθνές δίκαιο αναγνωρίζει δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης των αλλοδαπών πλοίων.

Συνέπεια του συγκεκριμένου νομικού καθεστώτος, είναι ότι οποιαδήποτε δραστηριότητα εντός των εσωτερικών υδάτων, όπως για παράδειγμα η αλιεία ή η θαλάσσια επιστημονική έρευνα, διέπεται από τη νομοθεσία του παράκτιου κράτους.

2.2.1. Λιμένες

Ο λιμένας, ως περιοχή των εσωτερικών υδάτων, είναι ο τόπος ο οποίος έχει διαμορφωθεί φυσικά ή τεχνητά για να επιτρέπει τη στάθμευση των πλοίων και να παρέχει ασφάλεια και άλλες διευκολύνσεις σε ενέργειες και δραστηριότητες που αφορούν στη ναυσιπλοΐα, τις θαλάσσιες μεταφορές και το εμπόριο²⁶. Ο λιμένας συνήθως περιλαμβάνει τη θαλάσσια περιοχή καθώς και τμήματα του εδάφους που αποκαλούνται χερσαία ζώνη λιμένα²⁷ στην οποία συμπεριλαμβάνονται τα λιμενικά τεχνικά έργα καθώς, οι χώροι που εξυπηρετούν τις λειτουργικές ανάγκες αυτού, όπως ενδεικτικά προβλήτες, αποβάθρες, ναυπηγεία, χώρους φορτοεκφορτωτικών εργασιών και εναπόθεσης φορτίων, καθώς και εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης των θαλασσιών συγκοινωνιών και μεταφορών από την ξηρά προς τη θάλασσα και αντιστρόφως.

Ο ορισμός του λιμένα παρέχεται στο Καταστατικό της Γενεύης του 1923 «Περί του Διεθνούς Καθεστώτος των Λιμένων», νομοθέτημα που ωστόσο, εφαρμόζεται μόνο σε αλλοδαπά πλοία, που έχουν τη σημαία κράτους συμβαλλομένου σε αυτό, δηλαδή περίπου 43 κρατών. Το Καταστατικό που είναι προσαρτημένο στη σύμβαση του 1923, καθιερώνει με βάση την αμοιβαιότητα την αρχή της ίσης μεταχείρισης των πλοίων των συμβαλλόμενων κρατών ως προς την πρόσβαση και χρήση των θαλάσσιων λιμένων, ωστόσο δεν αφορά στην ακτοπλοΐα και τέλος, δεν εφαρμόζεται στα πολεμικά πλοία και στα πλοία που επιτελούν αστυνομικά καθήκοντα, ούτε στα αλιευτικά σκάφη.

Δεδομένου ότι οι λιμένες εντάσσονται στα εσωτερικά ύδατα του παράκτιου κράτους, το νομικό τους καθεστώς διέπεται καταρχήν από το εθνικό δίκαιο αυτού («κράτος του λιμένος»). Ωστόσο υφίστανται ορισμένες διατάξεις του διεθνούς δικαίου της θάλασσας που αναφέρονται σε συγκεκριμένες λειτουργίες των λιμένων. Για παράδειγμα στο α. 11 της ΣύμβΔΘ ορίζεται ότι τα εξωτερικά²⁸ μόνιμα λιμενικά έργα θεωρούνται μέρος της ακτής, ενώ οι λιμενικές εγκαταστάσεις στα ανοιχτά των ακτών του καθώς και τεχνητά νησιά (για σκοπούς ελλιμενισμού) δεν θεωρούνται μόνιμα λιμενικά έργα, διάταξη που έχει σημασία για το ζήτημα του καθορισμού του εύρους της αιγιαλίτιδας ζώνης. Επιπρόσθετα στο α. 25 παρ. 2 της ΣυμβΔΘ ορίζεται ότι «στην περίπτωση πλοίων που

²⁶ Εμμανουήλ Ρούκουνας (2006), Διεθνές Δίκαιο, Τεύχος Δεύτερο: Το κράτος και το έδαφος- Το Δίκαιο της Θάλασσας, οπ.π. σελ.95

²⁷ Α. 137 Ν.Δ. 187/1973 «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (ΦΕΚ 261 Α) (ΚΑΝΔ)

²⁸ Σημειώνεται ότι οι εξωτερικές εγκαταστάσεις του λιμένος βρίσκονται στη θαλάσσια περιοχή, ενώ οι εσωτερικές εγκαταστάσεις βρίσκονται στη χερσαία περιοχή αυτού.

εισέρχονται στα εσωτερικά ύδατα ή προσεγγίζουν σε λιμενική εγκατάσταση που κείται έξω από τα εσωτερικά ύδατα, το παράκτιο κράτος έχει επίσης το δικαίωμα να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για την πρόληψη οποιασδήποτε παραβίασης των όρων στους οποίους υπόκειται η είσοδος αυτών των πλοίων στα εσωτερικά ύδατα ή η παραπάνω προσέγγισή του σε λιμενική εγκατάσταση».

2.2.2. Η Πρόσβαση Των Αλλοδαπών Πλοίων Στους Λιμένες

Ειδική μνεία πρέπει να γίνει ως προς το δικαίωμα πρόσβασης των αλλοδαπών πλοίων στους λιμένες, για το οποίο δεν υπάρχει ρητή πρόβλεψη στη ΣύμβΔΘ. Μολονότι σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, το εμπορικό πλοίο που βρίσκεται στον λιμένα ξένου κράτους τελεί καταρχήν, υπό το ίδιο νομικό καθεστώς με εκείνο των πλοίων που φέρουν τη σημαία του κράτους αυτού, δηλαδή από νομική άποψη, η εξουσία κάθε παράκτιου κράτους έναντι των ξένων εμπορικών πλοίων που βρίσκονται στους λιμένες του είναι καταρχήν πλήρης και απεριόριστη²⁹, ωστόσο το κυριαρχικό δικαίωμα του παράκτιου κράτους στους λιμένες του δεν σημαίνει την απεριόριστη εξουσία του να απαγορεύει τη χρήση του στους ξένους υπηκόους. Μια τέτοιου είδους άρνηση ενός κράτους να επιτρέψει την είσοδο ξένων πλοίων στους λιμένες του θα αποτελούσε κατάχρηση δικαιώματος, και θα μπορούσε ίσως να δικαιολογηθεί στην περίπτωση εξαιρετικών γεγονότων και λήψης μέτρων σχετικών με τη δημόσια ασφάλεια η υγεία. Πράγματι, το Ινστιτούτο Διεθνούς δικαίου στη Σύνοδο του στη Στοκχόλμη το 1928 αποφάνθηκε ότι η είσοδος στους λιμένες είναι ελεύθερη στα ξένα πλοία, ωστόσο δέχθηκε ότι εξαιρετικώς και για σύντομο χρονικό διάστημα μπορεί το κράτος να εμποδίσει την είσοδο των ξένων πλοίων με ιδιαίτερα μέτρα ή γενικά, σε περίπτωση σοβαρών γεγονότων που αφορούν στην ασφάλεια του Κράτους στη δημόσια υγεία³⁰.

Παρόλο που το ζήτημα της πρόσβασης δεν ρυθμίζεται με ειδικό κανόνα από τη ΣύμβΔΘ, ωστόσο από τις λίγες διατάξεις της που αναφέρονται στους λιμένες, προκύπτει ότι η ΣύμβΔΘ δεν αμφισβητεί τη νομοθετική αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους να ρυθμίζει με εθνικούς κανόνες την πρόσβαση αλλοδαπών πλοίων στους λιμένες³¹. Επιπρόσθετα, προς την ίδια κατεύθυνση κινήθηκε η απόφαση του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης (ΔΔΧ) στην υπόθεσή Στρατιωτικών και Παραστρατιωτικών Ενεργειών κατά της Νικαράγουας, κατά την οποία κρίθηκε ότι « το παράκτιο κράτος δύναται να ρυθμίζει δυνάμει της κυριαρχίας του την πρόσβαση στους λιμένες του»³².

²⁹ Κρίσπη Η., (1951) Νομικόν Καθεστώς των Εμπορικών Πλοίων εις τους λιμένες και την χωρική θάλασσαν εν καιρώ ειρήνης, Αθήναι, σελ 26 επ.

³⁰ Σπυρόπουλος Ι. (1954) Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, Έκδοσις Δ', σελ.148

³¹ Α. 25 παρ. 2 ΣύμβΔΘ

³² Βλ. Case Concerning Military And Paramilitary Activities In And Against Nicaragua (Nicaragua V. United States Of America), Judgement of 27 June 1986 ICJ, σελ. 111, ηλεκτρονική διεύθυνση <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/70/070-19860627-JUD-01-00-FR.pdf> (ανασύρθηκε την 04-04-2021)

Ειδικότερα και όσον αφορά στα ξένα πολεμικά πλοία, για την είσοδο τους στους λιμένες του παράκτιου κράτους απαιτείται προηγούμενη γνωστοποίηση προς το τελευταίο, το οποίο έχει δικαίωμα να καθορίζει και τον αριθμό των πολεμικών πλοίων που θα εισέλθουν ταυτόχρονα καθώς και το χρόνο της παραμονής τους. Στο συγκεκριμένο θέμα μπορεί βέβαια να επιβάλλεται και η αρχή της αμοιβαιότητας.

Γενικά, μολονότι στη διεθνή θεωρία ισχύει ο κανόνας ότι το παράκτιο δικαιούται να επιβάλλει οιοσδήποτε όρους θεωρεί αναγκαίους για την πρόσβαση των αλλοδαπών πλοίων (εμπορικών και πολεμικών) στους λιμένες του για λόγους δημοσίας τάξης και εθνικής ασφάλειας, παρόλα αυτά στην πράξη φαίνεται ότι οι διεθνείς λιμένες είναι ανοιχτοί στη διεθνή ναυσιπλοΐα, πρακτική που όμως βασίζεται στην καλή θέληση των κρατών και δεν συνιστά εκπλήρωση υποχρέωσης εθνικού δικαίου³³. Οι εξαιρέσεις από τον ως άνω αναφερθέντα κανόνα εντοπίζονται:

α) Στην περίπτωση κατά την οποία κάποιο πλοίο βρίσκεται σε κατάσταση ανάγκης είτε λόγω καιρικών συνθηκών είτε λόγω μηχανικής βλάβης ή από οποιοδήποτε άλλη αιτία οπότε και δικαιούται να καταπλεύσει στο πλησιέστερο λιμένα ανεξάρτητα από ενδεχόμενη απαγόρευση που του έχει θέσει το παράκτιο κράτος, καθόσον κινδυνεύει. Το εν λόγω πλοίο δε, απολαύει ασυλίας και εξαιρείται από την αστική και ποινική δικαιοδοσία του κράτους λιμένα τουλάχιστον ως προς τις υποχρεώσεις που σχετίζονται με τον ελλιμενισμό του λόγω ανωτέρας βίας (π.χ. καταβολή φόρων και δασμών εισαγωγής). Ωστόσο και σε αυτήν την περίπτωση το δικαίωμα πρόσβασης αλλοδαπών πλοίων στους λιμένες δεν είναι απεριόριστο, ειδικότερα εάν απειλείται η ασφάλεια ή η δημόσια υγεία του κράτους λιμένα είναι δυνατόν να πορευτεί ο ελλιμενισμός του πλοίου. Σχετικές είναι και οι ρυθμίσεις της Συμφωνίας της Ρώμης σχετικά με τα μέτρα του κράτους λιμένος για την πρόληψη, αποτροπή και εξάλειψη της παράνομης, λαθραίας και άναρχης αλιείας, η οποία υιοθετήθηκε στο πλαίσιο του Διεθνούς Οργανισμού Τροφίμων και Γεωργίας (FAO) στις 22-11-2009. Μεταξύ άλλων, θεσπίζεται το δικαίωμα των συμβαλλόμενων μερών να ορίζουν τους λιμένες που θα είναι ανοιχτοί στα αλιευτικά σκάφη, αλλά και το δικαίωμα να αρνηθούν την είσοδο στους λιμένες τους. Ωστόσο, όπως αναφέρεται στο α. 10 αυτής, η Συμφωνία δε θίγει την πρόσβαση, σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο, των αλιευτικών σκαφών λόγω ανωτέρας βίας ή κατάστασης ανάγκης, καθώς και το δικαίωμα του κράτους του λιμένος να επιτρέψει την είσοδο στους λιμένες του αποκλειστικά για το σκοπό της παροχής βοήθειας σε πρόσωπα, πλοία ή αεροσκάφη που κινδυνεύουν³⁴.

³³ Κρατερός Ιωάννου- Αναστασία Στρατή(2013), Δίκαιο της Θάλασσας, 4η έκδοση. Αθήνα, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ 60

³⁴ Οπ.π. σελ. 61

β) Στο α. 255 της ΣύμβΔΘ, προβλέπεται η υποχρέωση των κρατών να διευκολύνουν με την υιοθέτηση εύλογων κανόνων την προσέγγιση στους λιμένες τους και να παρέχουν βοήθεια σε πλοία που διενεργούν θαλάσσια επιστημονική έρευνα.

γ) Στην υποχρέωση του κράτους του λιμένος να μην προβαίνει σε αυθαίρετες διακρίσεις μεταξύ των πλοίων διαφόρων σημαίων-τόσο μεταξύ ημεδαπών όσο και αλλοδαπών πλοίων- σε σχέση με τους όρους πρόσβασης σε συγκεκριμένο λιμένα³⁵.

δ) Στην περίπτωση των ειδικών ρυθμίσεων που προβλέπονται για τα περικλειστά κράτη

και

ε) Στην παρ. 3 του α. 211 της ΣύμβΔΘ προβλέπεται ότι, σε περίπτωση που το παράκτιο κράτος θεσπίσει ειδικές διατάξεις σχετικά με τη ρύπανση (πρόληψη, μείωση και έλεγχο αυτής) ως προϋπόθεση για την είσοδο των αλλοδαπών πλοίων στους λιμένες του ή στα εσωτερικά του ύδατα εν γένει, οφείλει να δώσει τη δέουσα δημοσιότητα στις διατάξεις αυτές και να τις ανακοινώσει στον διεθνή ναυτιλιακό οργανισμό(I.M.O.)

2.2.3. Η Δικαιοδοσία επι Αλλοδαπών Πλοίων στους Λιμένες

2.2.3.1. Ξένα Εμπορικά Πλοία

Τα ξένα εμπορικά πλοία καθώς και σε ορισμένες περιπτώσεις τα κρατικά πλοία τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για εμπορικούς σκοπούς, όταν βρίσκονται στα εσωτερικά ύδατα ενός κράτους υπόκεινται στη πλήρη ποινική³⁶ δικαιοδοσία του. Ως εκ τούτου, δεδομένου ότι οι λιμένες αποτελούν τμήμα των εσωτερικών υδάτων, τα πλοία, οι επιβάτες τους, το πλήρωμα και τα φορτία που βρίσκονται σε αυτούς, υπόκεινται στους νόμους και στις ειδικότερες διατάξεις περί αστυνομίας, ναυσιπλοΐας, καθώς και στις υγειονομικές διατάξεις και σε εκείνες που αφορούν στη διακίνηση προσώπων και τη φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων του παράκτιου κράτους, αλλά και στη δικαιοδοσία των δικαστηρίων του. Έτσι, κάθε αδίκημα που τελείται επί πλοίου με ξένη σημαία στους λιμένες, υπάγεται στη δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους, εκτός από εξαιρέσεις ρητά προβλεπόμενες από το διεθνές δίκαιο ή το εσωτερικό δίκαιο του παράκτιου κράτους και συνακόλουθα, οι τοπικές αρχές μπορούν να προβούν σε οποιαδήποτε πράξη έρευνας ή σύλληψης επί του πλοίου.

³⁵ Η εξαίρεση της μη διάκρισης μεταξύ των αλλοδαπών πλοίων προβλέπεται ως συμβατικός κανόνας ίσης μεταχείρισης στο καταστατικό της Γενεύης του 1923, καθώς και η απαγόρευση της μη διάκρισης των αλλοδαπών πλοίων αναγνωρίζεται από την περίπτωση(περ) β) της παρ. 1 του α 24 της Σύμβασης ΔΘ.

³⁶ Αλλά και αστική

Όσον αφορά στα ελληνικά δεδομένα, αδίκημα που τελέστηκε σε ελληνικό λιμένα από ξένο εμπορικό πλοίο θεωρείται ότι τελέστηκε επί ελληνικού εδάφους, με βάση την αρχή της εδαφικής κυριαρχίας που καθιερώνει το α.5 παρ. 1 του Π.Κ. και έχουν εφαρμογή οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι, ανεξάρτητα από το δίκαιο του κράτους της σημαίας, εφόσον βέβαια δεν ορίζεται διαφορετικά από διεθνή σύμβαση ή κανόνα εσωτερικού δικαίου³⁷. Δηλαδή, το δικαστήριο για τη θεμελίωση της ποινικής του δικαιοδοσίας, οφείλει να ερευνήσει την ενδεχόμενη συνδρομή κάποιας εξαίρεσης από κανόνα διεθνούς δικαίου ή εσωτερικού δικαίου³⁸. Επίσης, η κατοχή όπλων από πληρώματα πλοίων υπό ξένη σημαία που καταπλέουν σε ελληνικούς λιμένες είναι νόμιμη μόνο εφόσον έχουν άδεια της αρμόδιας λιμενικής Αρχής και εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις που προβλέπουν ημεδαπές διατάξεις³⁹. Επιπρόσθετα, δεδομένου ότι τα εμπορικά πλοία με ξένη σημαία υπάγονται στη νομοθεσία του κράτους του λιμένα όπως ακριβώς και τα πλοία που φέρουν τη σημαία του κράτους αυτού εφόσον δεν ορίζεται διαφορετικά από τους κανόνες του διεθνούς δικαίου, ισχύει ο κανόνας ότι μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο κατάσχεσης και παρακράτησης σύμφωνα με τους νόμους του κράτους του λιμένα, καθώς και ο τοπικές αρχές μπορούν να προβούν σε οποιαδήποτε πράξη έρευνας ή σύλληψης επί του πλοίου στο πλαίσιο της εφαρμογής της ποινικής δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους σε ξένα πλοία.

Ακόμη, το παράκτιο κράτος έχει πλήρη ποινική δικαιοδοσία επί των συγκρούσεων πλοίων ή άλλων θαλάσσιων επεισοδίων που λαμβάνουν χώρα σε λιμένα του. Ωστόσο το κράτος του λιμένα δεν ασκεί την ποινική του δικαιοδοσία εναντίον πλοίου με ξένη σημαία και του πληρώματος του για αδικήματα που έλαβαν χώρα πριν από τον προορισμό του στο λιμένα και ούτε μπορεί να λάβει προληπτικά μέτρα αποφυγής τέλεσης τέτοιων πράξεων μετά την αναχώρηση του πλοίου από το λιμένα⁴⁰. Αντίθετα από την αρχή αυτή, στα α. 218,219 και 220 της ΣύμβΔΘ, καθιερώνεται ποινική δικαιοδοσία του κράτους του λιμένα σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία με ξένη σημαία, ανεξάρτητα από το ποιος είναι ο τόπος τέλεσης του αδικήματος. Βέβαια στις παραπάνω περιπτώσεις τον αριθμό αυτόν για να υπάρξει δικαιοδοσία του κράτους λιμένα πρέπει οπωσδήποτε να έχει λάβει χώρα παραβίαση διεθνών κανόνων. Έτσι, σύμφωνα με την παρ. 1 του α. 218 ορίζεται ότι «όταν ένα πλοίο έχει καταπλεύσει εκούσια σε λιμένα ή σε πλωτή εγκατάσταση ενός κράτους, το κράτος αυτό μπορεί να διεξάγει έρευνες και εφόσον τα αποδεικτικά στοιχεία του δικαιολογούν να κινήσει διαδικασία σχετικά με οποιαδήποτε απόρριψη ουσιών από το πλοίο αυτό έξω από τα εσωτερικά ύδατα, τη χωρική θάλασσα ή την Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη(ΑΟΖ) του κράτους αυτού κατά παράβαση των διεθνών εφαρμοζόμενων κανόνων και προτύπων που θεσπίστηκαν μέσω του αρμόδιου

³⁷ Α.Π. 261/84, Α.Π. 648/77

³⁸ Α.Π. 648/77

³⁹ ΓνωμΕιςΑΠ Βλάχου υπ' αριθμ 4/90

⁴⁰ Riphagen W(1983), La navigation dans le nouveau droit de la mer, dans le nouveau droit international de la mer, sous la direction de D.Bardonnnet et M.Virally, Editions A.Pedone, Paris,σελ. 153-154

διεθνούς οργανισμού η γενική διπλωματικής διάσκεψης». Συμπληρωματικά, στο α. 223 επ. προβλέπονται εγγυήσεις προς όφελος του πλοίου με ξένη σημαία και του πληρώματός του, καθώς και του κράτους της σημαίας του πλοίου.(αναφορικά με το σεβασμό των δικαιωμάτων του κατηγορουμένου⁴¹, την άσκηση της εξουσίας του κράτους του λιμένα μόνο από αξιωματικούς ή από πολεμικά πλοία⁴²κ.α.).

Ωστόσο, η ποινική δικαιοδοσία του κράτους του λιμένος κάμπτεται σε ορισμένες περιπτώσεις υπέρ του κράτους της σημαίας ,είτε δυνάμει διεθνών συμβάσεων είτε λόγω διεθνούς αβροφροσύνης. Όσον αφορά στη δεύτερη περίπτωση κάμψης της ποινικής δικαιοδοσίας του κράτους του λιμένος, πρόκειται για εθιμοτυπική κάμψη του κανόνα στην οποία το παράκτιο κράτος παραιτείται της ασκήσεως της δικαιοδοσίας του, κυρίως όταν οι παράνομες πράξεις που διαπράττονται σε αλλοδαπά πλοία δεν επηρεάζουν τη δημόσια τάξη του παράκτιου κράτους και δεν εμπλέκουν ημεδαπούς. Όπως επισημαίνεται από τον Ρούκουνα «συνήθως η θεωρία διακρίνει μεταξύ αγγλοσαξονικού και γαλλικού συστήματος. Κατά το πρώτο ,ενδεχόμενη παραίτηση από την άσκηση της ποινικής δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους της σημαίας γίνεται από αβροφροσύνη, ενώ κατά το δεύτερο το κράτος του λιμένος αποξενώνεται εκουσίως και εκ των προτέρων της δικαιοδοσίας του σε μερικούς τομείς για να διευκολύνει τη διεθνή επικοινωνία και το εμπόριο».

Ειδικότερα, κατά το γαλλικό σύστημα, οι επί του πλοίου τελούμενες αξιόποινες πράξεις που δεν θίγουν την ευταξία του λιμένα, υπάγονται στην αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας του. Πράγματι, με βάση το σύστημα αυτό, τα ξένα εμπορικά πλοία υπάγονται στη δικαιοδοσία της χώρας της οποίας τη σημαία φέρουν και κατ' εξαίρεση υπάγονται στη δικαιοδοσία του κράτους στα χωρικά ύδατα του οποίου βρίσκονται: α) εφόσον οι τελεσθείσες πράξεις επί του πλοίου έγιναν από πρόσωπο ή κατά πρόσωπου που δεν ανήκει στο πλήρωμα, β) εφόσον τελέσθηκαν από τέτοιο πρόσωπο αλλά διαταράχθηκε ησυχία του λιμένα και τέλος, γ) αν ζητήθηκε η συνδρομή των τοπικών αρχών από τον κυβερνήτη. Η Ελλάδα ανέκαθεν ακολουθούσε το γαλλικό σύστημα⁴³. Χαρακτηριστική είναι η απόφαση του 1859 σχετικά με υπόθεση φόνου μεταξύ μελών του πληρώματος σε αμερικανικό πλοίο ('The Tempest'), ενώ αυτό βρισκόταν στο λιμένα της Χάβρης, στην οποία το γαλλικό Ακυρωτικό (Cour de Cassation) δέχτηκε ότι σε αδικήματα ιδιαίτερης βαρύτητας που λόγω της φύσης τους διαταράσσουν την ησυχία του λιμανιού οι τοπικές αρχές έχουν

⁴¹ Α.230 παρ. 3 ΣύμβΔΘ

⁴² Α.224 της ΣύμβΔΘ

⁴³ Πολυχρόνης Π. Τσιρίδης (1998), Ποινική Δικαιοδοσία στο θαλάσσιο χώρο και εγκλήματα τελούμενα επί πλοίου, οπ.π. σελ. 88

δικαιοδοσία και επιλαμβάνονται επί αυτών, ακόμα και όταν τελούνται σε αλλοδαπό πλοίο από μέλη του πληρώματος⁴⁴.

Κατά το αγγλικό πάλι σύστημα, το παράκτιο κράτος έχει απεριόριστη δικαιοδοσία στα πλοία που ναυλοχούν στους λιμένες του, μπορεί όμως να κάνει περιορισμένη χρήση της για λόγους αβροφροσύνης. Στην πράξη οι βρετανικές αρχές δεν επεμβαίνουν παρά μόνο αν αυτό ζητείται από τον Πλοίαρχο ή τον Πρόξενο του κράτους της σημαίας ή τις βρετανικές αρχές ελέγχου ή όταν διαταράσσεται η ειρήνη και η ευταξία του λιμένα⁴⁵. Χαρακτηριστικό είναι το περιστατικό που εκτυλίχθηκε το 1844 σε βρετανικό πλοίο που ελλιμενιζόταν σε ρωσικό λιμένα: ένας ναύτης σκότωσε έτερο μέλος του πληρώματος. Μετά τη σύλληψη του δράστη από τις ρωσικές αρχές και πριν την εισαγωγή του σε δίκη, υπεβλήθη πρόταση από τη ρωσική κυβέρνηση να τον παραδώσει στις βρετανικές αρχές, υπό τον όρο της αμοιβαιότητας, σε περίπτωση τέλεσης παρόμοιων αδικημάτων σε ρωσικά πλοία ευρισκόμενα σε βρετανικούς λιμένες. Η αρνητική βρετανική απάντηση διαγράφει το καθεστώς που διέπει τα αλλοδαπά πλοία στην βρετανική επικράτεια⁴⁶.

Κοινό χαρακτηριστικό και των δύο προαναφερθέντων συστημάτων είναι ότι ο καθορισμός των περιπτώσεων μη επέμβασης στα ελλιμενισμένα αλλοδαπά πλοία δεν είναι αντικειμενικός και απόλυτος, δηλαδή κρίση για την υπαγωγή ή μη συγκεκριμένης περίπτωσης στην τοπική δικαιοδοσία αφήνεται στη δικαστική εξουσία για το γαλλικό σύστημα, ενώ κατά το αγγλοσαξονικό, η εκτελεστική εξουσία θα αποφασίσει αν θα ασκήσει ή όχι τη δικαιοδοσία του κράτους του λιμένα.

Η ελληνική νομοθεσία⁴⁷, που όπως ήδη αναφέρθηκε έχει επηρεαστεί από το γαλλικό σύστημα, περιορίζει τον τομέα της άσκησης ποινικής δικαιοδοσίας επί των αλλοδαπών πλοίων και ασκεί δικαιοδοσία στις κάτωθι περιπτώσεις:

Α) όταν διαταράσσεται ή απειλείται η εγχώρια δημόσια τάξη ή

Β) ζητηθεί η συνδρομή των ελληνικών λιμενικών αρχών είτε από τον Πλοίαρχο είτε από πρόσωπο που ανεβαίνει στο πλοίο.

⁴⁴ Κρίστη Η., (1951) Νομικόν Καθεστώς των Εμπορικών Πλοίων εις τους λιμένες και την χωρική θάλασσαν εν καιρώ ειρήνης, ό.π. σελ. 56 επ.

⁴⁵ Πολυχρόνης Π. Τσιρίδης (1998), Ποινική Δικαιοδοσία στο θαλάσσιο χώρο και εγκλήματα τελούμενα επί πλοίου, ό.π. σελ.87

⁴⁶ Βούλγαρης Γ., «Η παράκτια ποινική δικαιοδοσία στα εμπορικά πλοία που ελλιμενίζονται σε αλλοδαπούς λιμένες», ΠοινΧρ 2001, σελ. 9επ

⁴⁷ Α. 161 παρ.1 ΚΔΝΔ

Και στις δύο παραπάνω περιπτώσεις υφίσταται η προϋπόθεση να μην υπάρχει αντίθετη πρόβλεψη από διεθνείς συνθήκες .

Επιπρόσθετα, στις προξενικές συμβάσεις της Ελλάδας με τη Γαλλία, το Βέλγιο, τις ΗΠΑ, την Ιταλία, και την Ισπανία, καθορίστηκε με μικρές παραλλαγές ότι οι τοπικές αρχές δεν μπορούν να παρέμβουν εκτός αν η επί του πλοίου τελούμενες πράξεις μπορούσαν να διαταράξουν τη δημόσια τάξη και την ησυχία στην ξηρά ή στο λιμένα ή όταν το πρόσωπο που δεν αποτελεί μέλος του πληρώματος αναμείχθηκε σε τέτοια πράξη⁴⁸. Στο πλαίσιο αυτό, έχει κριθεί νομολογιακά ότι επί πυρκαγιάς που εκδηλώθηκε σε ξένο πλοίο που να ναυλοχούσε στο λιμένα του Πειραιά, δεν υπήρχε ημεδαπή ποινική δικαιοδοσία για την πράξη του εμπρησμού εξ αμελείας κατά αλλοδαπού κατηγορουμένου, λόγω της εξαιρετικά μικρής έκτασης της πυρκαγιάς και της άμεσης κατάσβεσης της, αφού δεν διαταράχθηκε από αυτήν η τάξη και η ησυχία του λιμένα με βάση τις διατάξεις του Κ.Ι.Ν.Δ., όσο και τα προβλεπόμενα στις διμερείς προξενικές συμβάσεις⁴⁹. Επιπρόσθετα, ο Πρόξενος του κράτους της σημαίας έχει αρμοδιότητες που αναγνωρίζονται συνήθως από τις διμερείς συμβάσεις (π.χ. η τήρηση της τάξης στο πλοίο με τη συνδρομή των τοπικών αρχών). Έτσι, ο Πρόξενος έχει το δικαίωμα να ζητήσει από τις τοπικές αρχές τη σύλληψη και παραπομπή στα δικαστήρια μελών του πληρώματος. Τέλος, αν το παράκτιο κράτος δεν δείχνει ενδιαφέρον για τον κολασμό παράνομων πράξεων που διαπράττονται μέσα στο ξένο εμπορικό πλοίο αφού δεν διαταράσσεται η ειρήνη και η ασφάλεια του λιμένος, δεν υφίσταται δηλαδή η προϋπόθεση του άμεσου και ουσιαστικού ενδιαφέροντος, ο Πλοίαρχος όπως και ο πρόξενος του κράτους της σημαίας, έχουν δικαίωμα να ζητήσουν τη συνδρομή των λιμενικών αρχών για την καταστολή αυτών των πράξεων και τότε, οι λιμενικές αρχές υποχρεούνται να ανταποκριθούν στο εν λόγω αίτημα.

Στο σημείο αυτό πρέπει να σημειωθεί ότι διακριτική ευχέρεια των κρατών που έγκειται στην επιλογή τους να ασκήσουν η μη τη δικαιοδοσία τους, δεν αναιρεί καθόλου το γεγονός ότι εγκλήματα που τελέστηκαν επί ξένων πλοίων ναυλοχούντων στα εσωτερικά ύδατα ενός παράκτιου κράτους, τελέστηκαν στην επικράτεια του κράτους αυτού. Η ποινική εξουσία αυτού του παράκτιου κράτους είναι αποκλειστική γιατί στηρίζεται στην εδαφική του κυριαρχία. Άλλο θέμα είναι το γεγονός της απολυτότητας και αποκλειστικότητας της ποινικής εξουσίας και άλλο είναι η άσκηση της ποινικής δικαιοδοσίας από το παράκτιο κράτος. Ως εκ τούτου, κάθε φορά που προκύπτει ζήτημα προσδιορισμού ποινικής δικαιοδοσίας, το θεμελιώδες είναι να προσδιοριστεί ο τόπος τέλεσης της εγκληματικής πράξης. Έτσι, αν αυτή τελέστηκε στην αλλοδαπή, δικαιοδοσία καταρχήν έχει το κράτος του τόπου τέλεσης που πηγάζει πρωτογενώς από την εδαφική του κυριαρχία, το δε κράτος που διεκδικεί και αυτό δικαιοδοσία γιατί π.χ. το έγκλημα τελέστηκε κατά υπηκόου του, θα αντλήσει

⁴⁸ Πολυχρόνης Π. Τσιρίδης (1998), Ποινική Δικαιοδοσία στο θαλάσσιο χώρο και εγκλήματα τελούμενα επί πλοίου, όπ.π. σελ.86

⁴⁹ ΠλημΠειρ 358/74

τη δικαιοδοσία του με βάση άλλο τίτλο δικαιοδοσίας και υπό τις προϋποθέσεις που προβλέπει η νομοθεσία του για την τιμώρηση πράξεων που τελούνται στην αλλοδαπή, δηλαδή, στην περίπτωση αυτή η δικαιοδοσία θα μπορούσε να θεμελιωθεί στην αρχή της παθητικής προσωπικότητας⁵⁰.

Παρόλο που όπως ήδη εκτενώς αναφέρθηκε, τα παράκτια κράτη όταν και σε όποια έκταση επιθυμούν, μπορούν να επιλέγουν να μην ασκούν την αποκλειστική τους δικαιοδοσία που πηγάζει απευθείας από την εδαφική τους κυριαρχία, είναι αδιαμφισβήτητο ότι οι περισσότερες παράνομες πράξεις που συνιστούν κίνδυνο για τη ναυτιλία υπόκειται στη δικαιοδοσία του κράτους λιμένος. Για παράδειγμα σε περίπτωση ένοπλης ληστείας ή τρομοκρατίας το κράτος του λιμένος έχει νομοθετική και εκτελεστική αρμοδιότητα. Γενικότερα το κράτος του λιμένος έχει αναλάβει πρωταγωνιστικό ρόλο στην καταπολέμηση διεθνών έκνομων ενεργειών, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που σχετίζονται με το διεθνές οργανωμένο έγκλημα και στην προώθηση γενικότερων συμφερόντων της Διεθνούς κοινότητας όπως η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος κ.τ.λ.

Περαιτέρω δε, η ανάγκη της ενίσχυσης της εξουσίας του κράτους του λιμένος θεωρήθηκε επιτακτική λόγω της ύπαρξης του φαινομένου των «σημαιών ευκαιρίας ή ανοιχτού νηολογίου», δηλαδή της νηολόγησης πλοίων σε κράτη τα οποία δεν πληρούν τους στοιχειώδεις κανόνες ναυσιπλοΐας (substandard ships- ships of same) και δημόσιας τάξης των ωκεανών (minimum public order of the oceans)⁵¹. Έτσι, η άσκηση ελέγχου και δικαιοδοσίας εκ μέρους των κρατών του λιμένος, έρχεται να καλύψει αυτό το κενό, αναβαθμίζοντάς τα σε εγγυητές της εφαρμογής των συλλογικών ρυθμίσεων της διεθνούς κοινότητας⁵².

Στο πλαίσιο αυτό ήδη και πριν την υιοθέτηση της σύμβασης του δικαίου της θάλασσας, το 1982, συνήφθη από ορισμένα Ευρωπαϊκά κράτη, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, στο Παρίσι των Μνημόνιο Συνεργασίας των Λιμενικών Αρχών (Memorandum of Understanding on Port State Control-PARIS MoU), το οποίο συνιστά μία συμφωνία καταρχήν μη δεσμευτική⁵³, μεταξύ των συμμετεχόντων κρατών, με σκοπό την προώθηση και ενίσχυση του ελεγκτικού ρόλου των λιμενικών αρχών⁵⁴. Τα συμμετέχοντα στο Μνημόνιο κράτη επέλεξαν δεκατρείς συμβάσεις, οι οποίες τηρούνται

⁵⁰ Πολυχρόνης Π. Τσιρίδης (1998), Ποινική Δικαιοδοσία στο θαλάσσιο χώρο και εγκλήματα τελούμενα επί πλοίου, όπ.π. σελ. 89 επ.

⁵¹ Ευθύμιος Δ. Παπασταυρίδης, (2015), Η προστασία της ναυτιλίας από διεθνώς παράνομες πράξεις, Ακαδημία Αθηνών- Γραφείο Διεθνών και Συνταγματικών Θεσμών

⁵² David Freestone, Richard Barnes, and David Ong (2006), The Law of the Sea – Progress and Prospects - Oxford Scholarship Online, σελ. 192

⁵³ Ωστόσο τα κράτη μέλη της Ε.Ε. δεσμεύονται από την Οδηγία 2009/16/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα

⁵⁴ <https://www.parismou.org/>

από τα πλοία που φέρουν στη σημαία τους και όρισαν ότι οποιοδήποτε πλοίο με οποιαδήποτε σημαία προσεγγίζει λιμένες ή αγκυροβόλια κρατών που ανήκουν στο Memorandum, ελέγχεται ως προς την εφαρμογή των συμβάσεων αυτών. Το Μνημόνιο των Παρισίων προβλέπει τη διενέργεια μίας συγκεκριμένης διαδικασίας επιθεωρήσεων που διενεργούνται από πιστοποιημένους επιθεωρητές στα πλοία που καταπλέουν στους λιμένες ή στα αγκυροβόλια των συμβαλλόμενων μερών, βάσει επιπέδων επικινδυνότητας (Ship Risk Profile), οι οποίες επιτρέπουν τη διεξαγωγή αυστηρότερων ελέγχων στα «επικίνδυνα» πλοία και τη μείωση του αριθμού των ελέγχων στα «ποιοτικά» πλοία⁵⁵, λαμβανομένων υπόψιν ορισμένων παραγόντων όπως η σημαία του πλοίου, ο τύπος του πλοίου, οι επιδόσεις της πλοιοκτήτριας εταιρείας κ.α., με την επιβολή κυρώσεων όπου απαιτείται και την ταυτόχρονη καταχώριση των σχετικών στοιχείων σε ένα ενιαίο πληροφοριακό σύστημα (THETIS), το οποίο διασυνδέεται και με άλλες υπάρχουσες βάσεις δεδομένων.

Το PARIS MoU, το οποίο σήμερα απαρτίζεται από είκοσι επτά (27) μέρη⁵⁶, αποτέλεσε τον πρόδρομο άλλων οκτώ (8) αντίστοιχων περιφερειακών μνημονίων συνεργασίας⁵⁷, τα οποία διαμορφώνουν μαζί με τις σχετικές συμβάσεις, ένα πλέγμα υποχρεώσεων των κρατών του λιμένος, με σκοπό να καταπολεμήσουν το λεγόμενο substandard shipping.

Προϋπόθεση για την εφαρμογή των εν λόγω κειμένων, είναι η δέσμευση των κρατών του λιμένος από ορισμένες διεθνείς συμβάσεις π.χ. περι προστασίας του διεθνούς περιβάλλοντος (MARPOL), ασφάλειας της ναυσιπλοΐας (SOLAS 74) κ.α.. Ωστόσο προϋπόθεση δεν αποτελεί η δέσμευση των κρατών της σημαίας, τα οποία υπάγονται ipso jure στη δικαιοδοσία του κρατούς της σημαίας.

2.2.3.2. Ξένα Πολεμικά Πλοία και Πλοία που Ασκούν Αλλοδαπή Δημόσια Εξουσία

Στους λιμένες το παράκτιο κράτος δεν έχει ποινική δικαιοδοσία στα πολεμικά πλοία και στα πλοία που ασκούν αλλοδαπή δημόσια εξουσία. Επιπρόσθετα, τα μέλη του πληρώματος αυτών των πλοίων καλύπτονται από ποινική⁵⁸ ετεροδικία. Όμως και σ' αυτήν την περίπτωση, ο Πλοίαρχος και ο Πρόξενος του κράτους της σημαίας μπορούν να ζητήσουν τη συνδρομή των εγχώριων αρχών για τη καταστολή παράνομων πράξεων επί του πλοίου. Τέλος, εάν το ξένο πολεμικό πλοίο παραβιάζει τους νόμους του κράτους του λιμένος, το κράτος αυτό δικαιούται να απαιτήσει τον άμεσο απόπλου του

⁵⁵ Από το πεδίο εφαρμογής εξαιρούνται τα αλιευτικά σκάφη, τα πολεμικά πλοία, τα βοηθητικά πλοία, τα ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής, τα σκάφη που ανήκουν σε δημόσιες αρχές και χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς και τα σκάφη αναψυχής που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς.

⁵⁶ Περιλαμβάνονται και χώρες εκτός Ε.Ε: ο Καναδάς, η Νορβηγία, η Ισλανδία, και η Ρωσία

⁵⁷ Ενδεικτικά: MED MoU, BLACK SEA MoU, TOKYO MoU, INDIAN MoU κ.α.

⁵⁸ Αλλά και αστική

ξένου πολεμικού. Ειδικές ρυθμίσεις πάντως ισχύουν για τα αδικήματα των πληρωμάτων αλλοδαπών πολεμικών πλοίων όταν τα αδικήματα αυτά διαπράττονται στο χερσαίο έδαφος⁵⁹.

Όσον αφορά στο εσωτερικό μας δίκαιο, στο α. 163 του Ν.Δ. 187/1973 «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (ΦΕΚ 261 Α) εξαγγέλεται η αρχή της αποχής των λιμενικών αρχών από κάθε επέμβαση για εγκλήματα που διαπράττονται επί ξένων πολεμικών πλοίων. Ακολούθως, διευκρινίζεται ότι οσάκις πρόσωπα διωκόμενα σύμφωνα με το α. 162 καταφεύγουν σε ξένα πολεμικά πλοία, οι λιμενικές αρχές ζητούν από τον κυβερνήτη του πολεμικού πλοίου την παράδοσή τους και σε περίπτωση αρνήσεως, αναφέρονται στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και την αρμόδια εισαγγελική αρχή.

2.3. Η Ποινική Δικαιοδοσία στην Αιγιαλίτιδα Ζώνη

Η αιγιαλίτιδα ζώνη ή χωρική θάλασσα ή χωρικά ύδατα, δηλαδή η γειτονική προς την ξηρά θαλάσσια περιοχή, αποτελεί τμήμα του εδάφους του παράκτιου κράτους σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο και συνεπώς, το παράκτιο κράτος ασκεί πλήρη κυριαρχία σε αυτήν, έχοντας το τεκμήριο της γενικής αρμοδιότητας κυριαρχικής φύσης όπως ακριβώς και στις άλλες εδαφικές περιοχές του⁶⁰.

Το ανώτατο επιτρεπτό εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης καθορίζεται από το α. 3 της ΣύμβΔΘ στα 12 ναυτικά μίλια. Σήμερα, η συντριπτική πλειονότητα των κρατών έχει αιγιαλίτιδα ζώνη 12 ναυτικά μίλια(ν.μ.), ενώ η Ελλάδα έχει καθορίσει το πλάτος των χωρικών της υδάτων σε 6 ν. μ.⁶¹, ενώ δικαιούται σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο να επεκτείνει την αιγιαλίτιδα ζώνη της ως το ανώτατο όριο των 12 ν.μ..

Το νομικό καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης δικαιολογείται από το γεγονός ότι η ασφάλεια και η άμυνα του κράτους απαιτούν την πλήρη κυριαρχία στις θαλάσσιες περιοχές που βρέχουν τις ακτές του, ώστε να υπάρχει ο έλεγχος οποιασδήποτε προσέγγισης, καθώς και η προαγωγή των εμπορικών, οικονομικών και πολιτικών συμφερόντων του κράτους προϋποθέτει το δικαίωμα επίβλεψης όλων των πλοίων που διέρχονται, αγκυροβολούν ή προσεγγίζουν στις ακτές του. Επιπρόσθετα, η αποκλειστικότητα του παράκτιου κράτους στους τομείς της έρευνας και της

⁵⁹ Κρατερός Ιωάννου- Αναστασία Στρατή(2013), Δίκαιο της Θάλασσας, όπ.π. σελ 63

⁶⁰ Εμμανουήλ Ρούκουνας (2006), Διεθνές Δίκαιο, Τεύχος Δεύτερο: Το κράτος και το έδαφος- Το Δίκαιο της Θάλασσας. Όπ.π. σελ. 111

⁶¹ Το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης της Ελλάδας καθορίστηκε με το Ν. 230/1936 (α. μόνο), βλ και α. 139 ΚΔΝΔ: «Τα χωρικά ύδατα περιλαμβάνουν θαλασσιάν ζώνην, της οποίας το πλάτος ορίζεται εις εξ ναυτικά μίλια, δυνάμενον να ορισθή και διαφόρως δια Π.Διαταγμάτων, εκδιδομένων προτάσει του Υπουργικού Συμβουλίου».

εκμετάλλευσης του θαλάσσιου πλούτου είναι απαραίτητη για την οικονομική ζωή και την ευημερία του πληθυσμού του .

Η πλήρης κυριαρχία του παράκτιου κράτους την αιγιαλίτιδα ζώνη προβλέπεται ρητά και στο α. 2 παρ. 1 της ΣύμβΔΘ. Η κυριαρχία είναι πλήρης ,υπό την έννοια ότι δεν περιορίζεται σε ορισμένες μόνο δραστηριότητες ή δικαιώματα αλλά περιλαμβάνει το σύνολο των αρμοδιοτήτων δηλαδή τη νομοθετική, τη δικαιοδοτική και την εκτελεστική⁶². Συνεπώς, το παράκτιο κράτος ασκεί στη ζώνη αυτή κυριαρχική εξουσία που περιλαμβάνει το δικαίωμα αστυνόμευσης της, καθώς και πλήρη ποινική δικαιοδοσία, ανεξάρτητα αν σε συγκεκριμένες περιπτώσεις θα ασκήσει ή όχι αυτή τη δικαιοδοσία.

Από πλευράς τόπου τέλεσης του αδικήματος, αν το αδίκημα τελέστηκε επί ξένου πλοίου που βρίσκεται στην αιγιαλίτιδα ζώνη της Ελλάδας, θεωρείται τελέστηκε στην ημεδαπή ενώ αντίστοιχα, αν τελέστηκε επί ελληνικού πλοίου στην αιγιαλίτιδα ζώνη ξένου κράτους, θεωρείται ότι τελέστηκε στην αλλοδαπή, δηλαδή στην εδαφική επικράτεια του παράκτιου κράτους.

Αναφορικά με το ζήτημα της αστυνόμευσης της αιγιαλίτιδας ζώνης της Ελλάδας, οι ελληνικές λιμενικές αρχές είναι κατά τόπον αρμόδιες αρχές για την αστυνόμευση τόσο των εμπορικών πλοίων με ελληνική σημαία, όσο και των εμπορικών πλοίων με ξένη σημαία που διαπλέουν την αιγιαλίτιδα ζώνη της Ελλάδας υπό τις προϋποθέσεις που αυτό επιτρέπεται από τις διατάξεις του Διεθνούς δικαίου. Οι ελληνικές λιμενικές αρχές είναι καθ' ύλην αρμόδιες για το σύνολο των αρμοδιοτήτων αστυνόμευσης στο θαλάσσιο χώρο, εκτός από ορισμένες που ρητά εξαιρούνται και περιγράφονται στο άρθρο 4 του Ν.Δ. 444/1970(Α' 39),ήτοι δεν ασκείται από το Λιμενικό Σώμα η αρμοδιότητα σχετικά με την ασφάλεια υψηλών προσώπων, τον έλεγχο και κίνηση αλλοδαπών, την εφαρμογή της νομοθεσίας περί λεσχών και παιγνίων, μόνο ως προς τον καθορισμό των παιγνίων, την προστασία του εθνικού νομίσματος. Επίσης είναι δυνατόν και τα ελληνικά πολεμικά πλοία να ασκήσουν το έργο της αστυνόμευσης της αιγιαλίτιδας ζώνης όταν αυτό απαιτηθεί.

Οι κατά τόπον και καθ' ύλην αρμόδιες λιμενικές αρχές έχουν δικαιοδοσία στην αιγιαλίτιδα ζώνη που περιλαμβάνει το δικαίωμα επέμβασης επί των ελληνικών εμπορικών πλοίων για τον έλεγχο της τήρησης και εφαρμογής όλων των νόμων του κράτους, καθώς και το δικαίωμα διενέργειας ερευνών, συλλήψεων και λοιπών προανακριτικών πράξεων, δικαιοδοσία που μάλιστα εκτείνεται και στα διεθνή ύδατα, αφού όπως θα αναλυθεί και στη συνέχεια της παρούσης, εκεί τα πλοία υπόκεινται στη δικαιοδοσία του κράτους της σημαία του οποία φέρουν.

⁶² Κρατερός Ιωάννου- Αναστασία Στρατή(2013), Δίκαιο της Θάλασσας, όπ.π. σελ. 67

Εντούτοις, όσον αφορά στα πλοία υπό ξένη σημαία, το διεθνές δίκαιο της θάλασσας περιορίζει αισθητά την κυριαρχία του παράκτιου κράτους, κυρίως με το θεσμό της αβλαβούς διέλευσης, αλλά και δυνάμει των γενικών υποχρεώσεων και περιορισμών που επιβάλλει το διεθνές δίκαιο στην άσκηση της κυριαρχίας των κρατών⁶³.

Το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης συνίσταται στη διέλευση των πλοίων τρίτων κρατών μέσα από τα χωρικά ύδατα παράκτιου κράτους χωρίς την προηγούμενη συγκατάθεσή του και αποτελεί θεσμό της διεθνούς έννομης τάξης, ο οποίος είναι απαραίτητος για την εύρυθμη λειτουργία της ναυτιλίας, την εξυπηρέτηση των μεταφορών, του εμπορίου, και της επικοινωνίας, ο οποίος έχει ήδη αναγνωριστεί ως εθιμικό δίκαιο από το 1949⁶⁴. Συναφώς, σημειώνεται ότι ο θεσμός της αβλαβούς διέλευσης δεν υφίσταται ως προς το έδαφος, το υπέδαφος ή τον εναέριο χώρο.

Αβλαβής είναι η διέλευση όταν το ξένο πλοίο αποφεύγει και δεν επιχειρεί ενέργειες που προξενούν βλάβη στο παράκτιο κράτος. Πράξεις και παραλείψεις που βλάπτουν το παράκτιο κράτος η είναι εχθρικές απέναντί του είναι όσες στρέφονται κατά της ειρήνης της ασφάλειας, της δημόσιας τάξης, της τιμής και της περιουσίας αυτού, όπως επίσης και εκείνες που αγνοούν το εσωτερικό δίκαιο που διέπει την ακτοπλοΐα και τις μεταφορές⁶⁵. Το διερχόμενο σε αβλαβή διέλευση ξένο πλοίο οφείλει να τηρεί τους νόμους και κανονισμούς που το παράκτιο κράτος δικαιούται να θεσπίσει σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, ήτοι να τηρεί τους όρους ασφάλειας της ναυσιπλοΐας να χρησιμοποιεί τα σήματα επικοινωνίας, να μη ρυπαίνει τα ύδατα, να αποφεύγει τις συγκρούσεις, να μη δημιουργεί υδρογραφικές έρευνες χωρίς ειδική άδεια ούτε και προβαίνει στη διενέργεια αλιείας, χωρίς να υπάρχει σχετική διεθνής συμφωνία, καθώς και να τηρεί μεταναστευτικούς, τελωνειακούς και υγειονομικούς κανονισμούς του κράτους και να μην προβαίνουν σε πράξεις λαθρεμπορίας⁶⁶. Από την άλλη μεριά, η νομοθετική αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους περιορίζεται ως προς την υποχρέωση του να μην εμποδίσει την αβλαβή διέλευση των αλλοδαπών πλοίων από την αιγιαλίτιδα ζώνη του, παρά μόνο Σύμφωνα με τις διατάξεις της ΣύμβΔΘ⁶⁷.

Μολονότι υφίσταται διχογνωμία αναφορικά με το ζήτημα κατά πόσο το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης υφίσταται υπέρ οιοδήποτε πλοίου ή αναιρείται στην περίπτωση των πολεμικών πλοίων έστω και σε καιρό ειρήνης, κρατούσα άποψη είναι ότι τα αλλοδαπά πολεμικά πλοία έχουν

⁶³ Οπ.π. σελ 67

⁶⁴ Βλ. υπόθεση των Στενών της Κέρκυρας 1949 ενώπιον του ΔΔΧ, Cour Internationale de Justice, Recueil des arrêts, avis consultatifs et ordonnances, Affaire du Detroit de Corfu, arrêt du 9 Avril 1949 ηλεκτρονική διεύθυνση <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/1/001-19490409-JUD-01-00-EN.pdf>

⁶⁵ Βλ. ενδεικτική απαρίθμηση α. 19 Σύμβασης ΔΘ

⁶⁶ Α. 21 ΣύμβΔΘ

⁶⁷ Α. 24 Σύμβασης ΔΘ

δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης μέσω των χωρικών υδάτων του παράκτιου κράτους⁶⁸. Σε κάθε περίπτωση, το συγκεκριμένο ζήτημα εντάσσεται στις σχέσεις αμοιβαιότητας μεταξύ του παράκτιου κράτους και του κράτους της σημαίας του πολεμικού πλοίου.

Κατόπιν των ανωτέρω, εφόσον αλλοδαπό πλοίο επιχειρεί αβλαβή διέλευση, η οποία όμως δεν είναι αβλαβής σύμφωνα με τα προαναφερθέντα, τότε το παράκτιο κράτος έχει δικαίωμα να επιβάλλει όλες τις κυρώσεις που προβλέπονται από την οικεία νομοθεσία⁶⁹. Επομένως, οι ελληνικές λιμενικές αρχές έχουν δικαίωμα όχι μόνο να ανακόψουν τον πλου, αλλά μπορούν να επιβάλουν κάθε είδους μέτρα ποινικού εξαναγκασμού όπως έρευνες, συλλήψεις, ανακρίσεις, πάνω σε ξένα εμπορικά πλοία που παραβιάζουν τους κανόνες της αβλαβούς διέλευσης όπως προβλέπονται στο διεθνές δίκαιο και στην εσωτερική νομοθεσία.

Προκειμένου για ξένα πολεμικά πλοία που παραβιάζουν τους κανόνες της αβλαβούς διέλευσης από την αιγιαλίτιδα ζώνη της Ελλάδας, δεν ισχύουν οι ίδιοι κανόνες αστυνόμευσης που ισχύουν για τα ξένα εμπορικά πλοία, αλλά αντίθετα το παράκτιο κράτος μπορεί δια μέσω των πολεμικών πλοίων του ή των κρατικών χρησιμοποιούμενων για μη εμπορικό σκοπό και επιφορτισμένων με αστυνομικά καθήκοντα, να διαπιστώσει την παραβίαση των κανόνων αβλαβούς διέλευσης και να ζητήσει την άμεση αποχώρηση του ξένου πολεμικού πλοίου από την αιγιαλίτιδα ζώνη του, καθώς και αναζητήσει στη συνέχεια ευθύνες από το κράτος της σημαίας⁷⁰, καθόσον παράνομη συμπεριφορά απέναντι στο παράκτιο κράτος συνεπάγεται διεθνή ευθύνη του κράτους της σημαίας του πολεμικού πλοίου.

Όπως ήδη αναφέρθηκε σχετικά με την άσκηση της ποινικής δικαιοδοσίας εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης, είναι γενικώς παραδεδομένο ότι το παράκτιο κράτος έχει πλήρη ποινική δικαιοδοσία για αξιόποινες πράξεις που συμβαίνουν σε πλοίο με ξένη σημαία κατά τη διάρκεια του πλου μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του κατά τη διάρκεια της διέλευσης, καθώς και όταν έχει τελεστεί αξιόποινη πράξη όταν το πλοίο βρισκόταν στα εσωτερικά ύδατα του παράκτιου κράτους και στη συνέχεια το πλοίο εισήλθε στην αιγιαλίτιδα ζώνη⁷¹.

⁶⁸ Κρατερός Ιωάννου- Αναστασία Στρατή(2013), Δίκαιο της Θάλασσας, όπ.π. σελ. 72

⁶⁹ Α. 25 ΣύμβΔΘ

⁷⁰ Α. 30 ΣύμβΔΘ

⁷¹ Έχει διατυπωθεί όμως και η αντίθετη άποψη, που στηρίζεται στην απαρχαιωμένη θεωρία της εξωεδαφικότητας των πλοίων, σύμφωνα με την οποία σε έγκλημα τελεσθέν επί αλλοδαπού πλοίου, αδιαφόρως αν αυτό βρίσκεται στην αιγιαλίτιδα ζώνη άλλου κράτους, ποινική δικαιοδοσία έχει το κράτος του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο, βλ. Πολυχρόνης Π. Τσιρίδης (1998), Ποινική Δικαιοδοσία στο θαλάσσιο χώρο και εγκλήματα τελούμενα επί πλοίου, όπ.π. σελ. 123

Στην πράξη, τα κράτη ασκούν ποινική δικαιοδοσία κυρίως για εγκλήματα που στρέφονται κατά των κρατικών συμφερόντων ή θίγουν τη δημόσια τάξη ζητείται αρμόδιους η επέμβαση του παράκτιου κράτους⁷².

Έτσι, στην παράγραφο 1 του ά. 27 της ΣύμβΔΘ προβλέπεται ότι το παράκτιο κράτος δεν θα ασκεί ποινική δικαιοδοσία στο αλλοδαπό εμπορικό πλοίο που διέρχεται από τη χωρική του θάλασσα, εκτός εάν: α) οι συνέπειες του εγκλήματος επεκτείνονται στο παράκτιο κράτος, β) το έγκλημα είναι τέτοιας φύσεως που να διαταράσσει την ειρήνη της χώρας ή στην τάξη στην αιγιαλίτιδα ζώνη, γ) ζητηθεί η συνδρομή των αρχών του παράκτιου κράτους από τον πλοίαρχο ή από τον διπλωματικό πράκτορα ή των προξενικό λειτουργό του του κράτους της σημαίας, δ) η σύλληψη προσώπου και η ενέργεια ανακριτικών πράξεων αποτελούν αναγκαία μέτρα για την καταστολή της παράνομης διακίνησης ναρκωτικών και ψυχοτρόπων ουσιών. Επομένως, παράνομες πράξεις τελούμενες επί πλοίου με ξένη σημαία που διέρχεται από την αιγιαλίτιδα ζώνη της Ελλάδας στο πλαίσιο του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης, υπάγονται στην ποινική δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας του πλοίου και μόνο κατ' εξαίρεση εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις που θέτει η ΣύμβΔΘ, συντρέχει η περίπτωση ημεδαπής ή ποινικής δικαιοδοσίας.

Η παραπάνω απαρίθμηση είναι σαφώς περιοριστική και σαφής όσον αφορά στην περίπτωση που ζητείται η συνδρομή των τοπικών αρχών (περ. γ) και στην περίπτωση λήψης μέτρων για την καταστολή της παράνομης διακίνησης ναρκωτικών ή ψυχοτρόπων ουσιών(περ.δ).

Όσον αφορά δε στην α) περ.της παρ. 1 του εν λόγω άρθρου, δηλαδή στην περίπτωση κατά την οποία το παράκτιο κράτος ασκεί την ποινική του δικαιοδοσία όταν οι συνέπειες του εγκλήματος επεκτείνονται σε αυτό, εννοούνται οι περιπτώσεις στις οποίες ο παθών από το έγκλημα είναι υπήκοος του παράκτιου κράτους ή αυτό το ίδιο το κράτος, έτσι ώστε να δικαιολογείται η κατ' εξαίρεση άσκηση ποινικής δικαιοδοσίας, ακόμα και αν το έγκλημα δεν θεωρείται τέτοιας φύσης που να διαταράσσει την ειρήνη του παράκτιου κράτους⁷³.

Ακόμα, αναφορικά με την περίπτωση β) που προβλέπει το έγκλημα πρέπει να είναι τέτοιας φύσης που διαταράσσει την ειρήνη της χώρας, δεδομένου ότι δεν προβλέπεται ειδικά ποια εγκλήματα χαρακτηρίζονται ως τέτοιας φύσης, θα μπορούσε θεωρητικά να είναι οποιοδήποτε έγκλημα, από τη στιγμή που το παράκτιο κράτος θα θεωρούσε ότι η τέλεση του διαταράσσει την ειρήνη σε αυτό ή την αιγιαλίτιδα του ζώνη.

⁷² Οπ.π. σελ. 123

⁷³ Οπ.π. σελ. 128

Επιπρόσθετα στην παρ.2 του ά.27 της ΣύμβΔΘ προβλέπεται γενικώς η άσκηση ποινικής δικαιοδοσίας(συλλήψεις, ανακριτικές πράξεις) του παράκτιου κράτους αν το ξένο πλοίο έχει παραβεί τους ποινικούς νόμους του όταν βρισκόταν στα εσωτερικά του ύδατα, δηλαδή σε τμήμα του κράτους όπου έχει πλήρη δικαιοδοσία που δεν περιορίζεται από το δίκαιο της θάλασσας, και τώρα βγαίνει στην αιγιαλίτιδα ζώνη αυτού.

Τόσο στην περίπτωση που το ξένο πλοίο διέρχεται από την αιγιαλίτιδα ζώνη ενώ το έγκλημα διαπράττεται κατά τη διέλευση, όσο και στην περίπτωση που το έγκλημα διαπράχθηκε στα εσωτερικά ύδατα του παράκτιου κράτους και ακολούθως το πλοίο εισήλθε στην αιγιαλίτιδα ζώνη, "το παράκτιο κράτος οφείλει εάν το ζητήσει ο πλοίαρχος, να ειδοποιήσει τις διπλωματικές ή προξενικές αρχές του κράτους της σημαίας πριν από τη λήψη οποιωνδήποτε μέτρων και να διευκολύνει την επαφή μεταξύ των αρχών αυτών και του πληρώματος του πλοίου. Σε περιπτώσεις επείγουσας ανάγκης η ειδοποίηση αυτή μπορεί να γνωστοποιηθεί κατά τη διάρκεια της λήψεως των μέτρων"⁷⁴.

Μια τρίτη περίπτωση προβλέπεται από την παράγραφο 5 του ά. 27 της ΣύμβΔΘ, που αφορά στην περίπτωση στη οποία η εγκληματική πράξη έχει διαπραχθεί πριν από την είσοδο του αλλοδαπού πλοίου στην αιγιαλίτιδα ζώνη. Στην περίπτωση αυτή, το παράκτιο κράτος δεν δικαιούται καταρχήν να λάβει κανένα μέτρο επί του πλοίου εάν, προερχόμενο από ξένο λιμένα απλώς διέρχεται από την αιγιαλίτιδα ζώνη χωρίς να εισέλθει στα εσωτερικά ύδατα. Ωστόσο το παράκτιο κράτος δύναται να προβεί σε σύλληψη οι ανακριτικές πράξεις για έγκλημα που διαπράχθηκε πριν από την είσοδο του πλοίου στην αιγιαλίτιδα ζώνη, εάν το εν λόγω έγκλημα αφορά παραβίαση των διατάξεων της σύμβασης του δικαίου της θάλασσας σχετικά με την προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος(μέρος XII ή των κανονισμών που υιοθετήθηκαν σε σχέση με την ΑΟΖ(μέρος V).

Ενόψει των ανωτέρω, καθίσταται σαφές ότι η άσκηση ποινικής δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους στα διερχόμενα σε αβλαβή διέλευση ξένα εμπορικά πλοία εξαρτάται από τη θέση στην οποία βρίσκονται και από τον τόπο που διαπράχθηκε το ενδεχόμενο αδίκημα.

Στο σημείο αυτό πρέπει να σημειωθεί ότι στη ΣύμβΔΘ δεν προβλέπεται πουθενά ο τρόπος που θα ασκήσει το παράκτιο κράτος στην ποινική του δικαιοδοσία στην περίπτωση ξένου εμπορικού πλοίου που βρίσκεται στην αιγιαλίτιδα ζώνη, για παράδειγμα κατά τη διάρκεια αγκυροβολίας - στάσης και δεν προέρχεται από εσωτερικά ύδατα. Πρόκειται για μία περίπτωση ιδιαίτερα συνηθισμένη στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο, όπου ξένα εμπορικά πλοία αγκυροβολούν σε κόλπους ή σε όρμους όπου δεν υπάρχουν αντίστοιχοι λιμένες ή που δεν κλείνονται με ευθείες γραμμές βάσης, ώστε να θεωρηθούν εσωτερικά ύδατα, κυρίως για λόγους ανωτέρας βίας ή συχνότερα προκειμένου να προστατευθούν προσωρινά λόγω των δυσμενών καιρικών συνθηκών. Στη συγκεκριμένη περίπτωση

⁷⁴ Α. 27 παρ. 3 ΣύμβΔΘ

εφαρμόζεται εσωτερικό δίκαιο και κυρίως τα άρθρα 161 και 162 του Κ.Δ.Ν.Δ., αναφορικά με την άσκηση αστυνόμευσης των λιμενικών αρχών στα πλοία υπό ξένη σημαία που βρίσκονται στην αιγιαλίτιδα ζώνη της Ελλάδας. Σύμφωνα με τα εν λόγω άρθρα, οι λιμενικές αρχές προβαίνουν σε συλλήψεις προσώπων και ανακριτικές πράξεις στα ξένα εμπορικά πλοία που βρίσκονται στην αιγιαλίτιδα ζώνη της Ελλάδας εφόσον διαταράσσεται ή απειλείται η δημόσια τάξη ή εφόσον συνδεθεί από τον πλοίαρχο ή άλλο πρόσωπο που επιβαίνει στο πλοίο η συνδρομή τους, ενώ στις περιπτώσεις επέμβασης καλείται να παραστεί προξενική αρχή η οποία πρέπει να ειδοποιείται έγκαιρα.

Οι λιμενικές αρχές μπορούν επίσης να προβαίνουν ύστερα από ειδοποίηση της προξενικής αρχής σε συλλήψεις και ανακρίσεις προσώπων που διώκονται ή σε συλλήψεις προσώπων που έχουν καταδικαστεί για έγκλημα η που είναι ύποπτα να δραπετεύσουν, συμπεριλαμβανομένων και των στρατιωτικών που βρίσκονται πάνω σε εμπορικό πλοίο με ξένη σημαία⁷⁵.

Σημειωθείτω ότι το άρθρο 161 δεν διακρίνει για την άσκηση της δικαιοδοσίας ανάλογα με την προέλευσή του αλλοδαπού εμπορικού πλοίου ή τον τρόπο τέλεσης του εγκλήματος, δηλαδή είναι αδιάφορο για την εφαρμογή του αν το αδίκημα τελέστηκε εντός ή εκτός της αιγιαλίτιδας ζώνης, αλλά για τις εξαιρέσεις παραπέμπει στο διεθνές δίκαιο. Δηλαδή, εφόσον το διεθνές δίκαιο δεν προβλέπει κάποια εξαίρεση, εφαρμόζονται οι ρυθμίσεις των άρθρων αυτών⁷⁶.

Αναφορικά με τα πολεμικά η δημόσια πλοία, δεν υφίσταται θέμα ασκήσεως ποινικής δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους παρά μόνο στην περίπτωση που το ζητά ο πλοίαρχος ή ο πρόξενος του κράτους της σημαίας του πλοίου, ενώ όπως ήδη αναφέρθηκε, σε περίπτωση μη συμμόρφωσης του ξένου πολεμικού στους κανόνες της αβλαβούς διέλευσης, το παράκτιο κράτος έχει δικαίωμα να του ζητήσει να εγκαταλείψει την αιγιαλίτιδα ζώνη.

Τέλος, η Διεθνής σύμβαση των Βρυξελλών της 10ης Μαΐου 1952 «Περί ενοποίησης ορισμένων κανόνων σχετικών με την ποινική δικαιοδοσία επί συγκρούσεως πλοίων ή άλλων συμβάντων εν τη ναυσιπλοΐα» που κυρώθηκε από τη χώρα μας με το ν.δ 4409/1964 εφαρμόζεται και στην αιγιαλίτιδα ζώνη, εκτός αν ένα συμβαλλόμενο μέρος με δήλωση του εξαίρεση τη ζώνη αυτή από το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω συμβάσης. Πάντως αν εφαρμοστεί η εν λόγω σύμβαση στην αιγιαλίτιδα ζώνη, η αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους σε περίπτωση σύγκρουσης πλοίων θα είναι περιορισμένη γιατί καθιερώνει την αρμοδιότητα του κράτους της σημαίας⁷⁷.

⁷⁵ 162 παρ. 2 του Κ.Δ.Ν.Δ

⁷⁶ Πολυχρόνης Π. Τσιρίδης (1998), Ποινική Δικαιοδοσία στο θαλάσσιο χώρο και εγκλήματα τελούμενα επί πλοίου, όπ.π. σελ. 130

⁷⁷ Κρατερός Ιωάννου- Αναστασία Στρατή(2013), Δίκαιο της Θάλασσας, όπ.π. σελ. 78

Από όλα τα προεκτεθέντα, συνάγεται το συμπέρασμα ότι οι περισσότερες περιπτώσεις διεθνών εγκλημάτων που απειλούν τη διεθνή ναυτιλία εφόσον αυτά τελούνται εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης του παράκτιου κράτους, υπάγονται στη δικαιοδοσία του. Έτσι, παραδείγματος χάριν, η τρομοκρατία και άλλες συναφείς με αυτήν πράξεις συνιστούν πράξεις που σύμφωνα με το ά. 27 παρ. 1 περ. β της ΣύμβΔΘ "διαταράσσουν την ειρήνη της χώρας ή την τάξη στη χωρική θάλασσα". Ομοίως, η ένοπλη ληστεία και η πειρατεία συνιστούν πράξεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του ίδιου άρθρου, καθώς και του άρθρου 21 της ΣύμβΔΘ. Επιπροσθέτως, η παράνομη μεταφορά-διακίνηση μεταναστών και η παράνομη αλιεία είναι περιπτώσεις που σύμφωνα με το άρθρο 21 της Σύμβασης, το κράτος δικαιούται να ασκήσει νομοθετική αρμοδιότητα και άρα και εκτελεστική, αφού οι εν λόγω πράξεις τελούνται στο έδαφός του. Ακόμα, η παράνομη διακίνηση ναρκωτικών προβλέπεται ρητά από το άρθρο 27 της Σύμβασης. Τέλος, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος ρυθμίζεται όπως ήδη αναφέρθηκε από το άρθρο 220 της Σύμβασης.

Ωστόσο, υφίστανται περιπτώσεις κατά τις οποίες διεθνή εγκλήματα που τελούνται επί διερχομένων από την αιγιαλίτιδα ζώνη παράκτιου κράτους πλοίων, δεν είναι δυνατόν να διωχθούν ποινικά από το τελευταίο δεδομένου, ότι δεν διασαλεύεται η δημόσια τάξη και η ειρήνη του παράκτιου κράτους αυτή καθαυτή, καθόσον οι σχετικές διατάξεις της σύμβασης περί νομοθετικής και εκτελεστικής αρμοδιότητας του παράκτιου κράτους (δηλαδή τα ά. 21 και 27 αυτής), αναφέρονται μόνο σε παραβιάσεις ή ενέργειες που αφορούν στο παράκτιο κράτος. Δηλαδή, π.χ. στην περίπτωση που ένα αλλοδαπό εμπορικό πλοίο ύποπτο για μεταφορά υλικού σχετικού με όπλα μαζικής καταστροφής ασκεί το δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης με προορισμό όχι το παράκτιο κράτος, αλλά τρίτο κράτος, η σύλληψη του από το πρώτο δεν μπορεί να στηριχθεί στα προαναφερθέντα άρθρα της σύμβασης του δικαίου της θάλασσας, αλλά οποιαδήποτε ενέργεια τη σύλληψη του θα πρέπει να έχει άλλη νομική βάση όπως για παράδειγμα τη συναίνεση του κράτους της σημαίας ή εν προκειμένω, τις σχετικές αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας(Σ.Α.)⁷⁸. Στο πλαίσιο αυτό, με την Απόφαση ΣΑ 1540/2004 της 28-04-2004, το Συμβούλιο Ασφαλείας επιβεβαιώνει ότι η διάδοση των πυρηνικών, χημικών και βιολογικών όπλων και των μέσων παράδοσής τους συνιστά απειλή για τη διεθνή ειρήνη και ασφάλεια. Το εν λόγω ψήφισμα υποχρεώνει τα κράτη, μεταξύ άλλων, να μην υποστηρίζουν με οποιονδήποτε τρόπο μη κρατικούς φορείς σχετικά με την ανάπτυξη, απόκτηση, κατασκευή, κατοχή, μεταφορά, μεταφορά ή χρήση πυρηνικών, χημικών ή βιολογικών όπλων και των μέσων παράδοσής τους, επιβάλλει δεσμευτικές υποχρεώσεις σε όλα τα κράτη να υιοθετήσουν νομοθεσία για την πρόληψη της διάδοσης πυρηνικών, χημικών και βιολογικών όπλων, και των μέσων παράδοσής τους, καθώς και ενθαρρύνει την ενίσχυση της διεθνούς συνεργασίας στον τομέα αυτό. Τέλος, έχει υποστηριχθεί ότι με βάση την «αρχή της προστασίας» και υπό την προϋπόθεση ότι το παράκτιο

⁷⁸ Βλ. Απόφαση ΣΑ 1540/2004 της 28-04-2004 Ηλεκτρονική διεύθυνση
[https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1540%20\(2004\)](https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1540%20(2004))

κράτη έχουν ήδη ασκήσει τη σχετική νομοθετική αρμοδιότητα, δύνανται να λάβουν μέτρα καταστολής σε αντίστοιχες περιπτώσεις⁷⁹.

Συμπερασματικά ,για τις παράνομες πράξεις που τελούνται σε ξένο πλοίο που ασκεί το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης από την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός παράκτιου κράτους, κατά κανόνα κάμπτεται η ποινική δικαιοδοσία του και έρχεται στο προσκήνιο το δίκαιο του κράτους της σημαίας, και μόνο κατ' εξαίρεση και με τη συνδρομή των προδιαγεγραμμένων από τη ΣύμβΔΘ προϋποθέσεων το παράκτιο κράτος ασκεί την ποινική δικαιοδοσία του. Επομένως, για παράνομες πράξεις αποτελούνται επί πλοίου με ξένη σημαία το οποίο διέρχεται από την αιγιαλίτιδα ζώνη της Ελλάδας στο πλαίσιο της αβλαβούς διέλευσης, κατ' εξαίρεση και εφόσον συντρέχουν οι προαναφερθείσες προϋποθέσεις που θέτει η ΣύμβΔΘ, συντρέχει περίπτωση ημεδαπής ποινικής δικαιοδοσίας. Σε διαφορετική περίπτωση, στα διερχόμενα απλά από τα ελληνικά χωρικά ύδατα ξένα εμπορικά πλοία, οι ελληνικές αρχές μπορούν να προβούν σε δικαστικές ενέργειες μόνο κατά τα άρθρα 6 και 7 Π.Κ. και, ανεξάρτητα από οποιαδήποτε άλλη προϋπόθεση, στις περιπτώσεις του άρθρου 8 του ίδιου Κώδικα, εκτός αν η ποινική δίωξη μπορεί να στηριχθεί σε άλλη νομική βάση, πέραν της ΣύμβΔΘ. Ωστόσο και σε αυτήν την περίπτωση που το αλλοδαπό πλοίο επί του οποίου τελείται η παράνομη πράξη απλώς διέρχεται από τα ημεδαπά χωρικά ύδατα και υπό την προϋπόθεση ότι η Ελλάδα έχει ήδη ασκήσει σχετική νομοθετική αρμοδιότητα, δύνανται να λάβει μέτρα καταστολής, υπό το πρίσμα της αρχής της προστασίας, με αποτέλεσμα η πλειονότητα των διεθνών ποινικών εγκλημάτων να μπορούν να υπαχθούν τελικά, στην ημεδαπή ποινική δικαιοδοσία. Τέλος, αν το ξένο εμπορικό πλοίο διαπλέει τα χωρικά μας ύδατα ,αφού αναχώρησε από ελληνικό λιμένα, οι πράξεις που τελούνται τη αυτού υπόκεινται στην ποινική δικαιοδοσία των ελληνικών αρχών⁸⁰.

2.4. Η Ποινική δικαιοδοσία στη Συνορεύουσα Ζώνη

Όσον αφορά στη συνορεύουσα ζώνη, ήτοι στη θαλάσσια περιοχή παρακείμενη στην αιγιαλίτιδα ζώνη, η οποία θεσπίζεται από το παράκτιο κράτος με εσωτερική πράξη και δύνανται να εκτείνεται μέχρι τα 24 ναυτικά μίλια από τις γραμμές βάσης, αποτελώντας είτε τμήμα της ανοιχτής θάλασσας είτε τμήμα της ΑΟΖ όταν αυτή έχει θεσπιστεί, το παράκτιο κράτος ασκεί περιορισμένα δικαιώματα ελέγχου, κυρίως διοικητικού χαρακτήρα.

Σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στη ΣύμβΔΘ⁸¹, στη συνορεύουσα ζώνη το παράκτιο κράτος ασκεί έλεγχο για την πρόληψη και την καταστολή παραβιάσεων της τελωνειακής, μεταναστευτικής,

⁷⁹ S.E. Logan (2005)The Proliferation Security Initiative Navigating the Legal Challenges,14 Journal of Transnational Law and Policy και Ευθύμιος Δ. Παπασταυρίδης,(2015), Η προστασία της ναυτιλίας από διεθνώς παράνομες πράξεις όπ.π. σελ. 52

⁸⁰ Βλ και Α.Π. 187/1954

⁸¹ Α. 33 παρ. 1 ΣύμβΔΘ

υγειονομικής και δημοσιονομικής νομοθεσίας του, που λαμβάνουν χώρα στο έδαφος ή στην αιγιαλίτιδα ζώνη του.

Αυτή είναι και η μοναδική αρμοδιότητα που αναγνωρίζεται στο παράκτιο κράτος εντός της συνορεύουσα ζώνης, να "ασκεί έλεγχο", δηλαδή μία περιορισμένη λειτουργική αρμοδιότητα, χωρίς οιοδήποτε στοιχείο κυριαρχίας ή κυριαρχικού δικαιώματος, ο οποίος πρέπει να είναι απαραίτητος: α) για να εμποδίζεται η παραβίαση στο έδαφος ή την αιγιαλίτιδα ζώνη της τελωνειακής, μεταναστευτικής, δημοσιονομικής, υγειονομικής νομοθεσίας του παράκτιου κράτους και β) για να τιμωρούνται παραβιάσεις των εν λόγω νόμων και κανονισμών που διαπράχθηκαν στο έδαφος ή την αιγιαλίτιδα ζώνη του παράκτιου κράτους. Συνεπώς, το παράκτιο κράτος δεν δικαιούται να ασκήσει έλεγχο για παραβιάσεις της νομοθεσίας του που σημειώθηκαν αποκλειστικά εντός της συνορεύουσας ζώνης του.

Ανάλογα με το εάν πρόκειται για περίπτωση πρόληψης η καταστολής παραβιάσεων της παράκτιας νομοθεσίας, τα μέτρα τα οποία δικαιούται να λάβει το παράκτιο κράτος στη συνορεύουσα ζώνη διαφέρουν. Έτσι, εάν ένα πλοίο βρίσκεται στη συνορεύουσα ζώνη και κατευθύνεται προς την αιγιαλίτιδα ζώνη («εισερχόμενο»), τα δικαιώματα του παράκτιου κράτους περιορίζονται στην προειδοποίηση, ανακοπή του πλου, έλεγχο, έρευνα και επιθεώρηση επί του πλοίου, ενώ δεν είναι δυνατή η σύλληψη του ,εφόσον δεν έχει παραβιάσει τη νομοθεσία του παράκτιου κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη. Όμως, εάν το πλοίο εξέρχεται από την αιγιαλίτιδα ζώνη («εξερχόμενο») αφού έχει παραβιάσει τη νομοθεσία του παράκτιου κράτους, το τελευταίο δικαιούται να το συλλάβει και να το οδηγήσει στον πλησιέστερο λιμένα και ενδεχομένως να κατάσχει τα λαθραία εμπορεύματα, εάν αυτό επιτρέπεται από τη νομοθεσία του.

Ωστόσο, ακόμη και για πλοία που εισέρχονται στην αιγιαλίτιδα ζώνη του παράκτιου κράτους από τη συνορεύουσα ζώνη του, η σύλληψη τους για παράνομες πράξεις που τελούνται σε αυτήν δεν δύναται μεν να πραγματοποιηθεί δυνάμει του ά. 33 της ΣύμβΔΘ όπως ήδη αναφέρθηκε, αλλά δύναται να στηριχθεί σε άλλη νομική βάση, για παράδειγμα στην αρχή της προστασίας η κατόπιν σχετικής άδειας του κράτους της σημαίας⁸². Έτσι, παραδείγματος χάριν, εφόσον το παράκτιο κράτος έχει κηρύξει ΑΟΖ, μπορεί να ασκήσει δικαιοδοσία βάσει του ά. 73 παρ.1 της σύμβασης για τις περιπτώσεις παράνομης αλιείας, σε αντίθετη περίπτωση, πρέπει να υφίσταται πολυμερής η διμερής σύμβαση στην οποία και το παράκτιο κράτος και το κράτος της σημαίας θα είναι συμβαλλόμενα μέρη και θα προβλέπει τη σχετική άσκηση δικαιοδοσίας, ενώ αν δεν υφίσταται τέτοια, δεν μπορεί να καταστεί δυνατή η σύλληψη το σκάφους που αλιεύει παράνομα εντός της συνορεύουσας ζώνης του παράκτιου κράτους, ή η επιβολή σε αυτό κυρώσεων. Το ίδιο συμβαίνει και στην περίπτωση της

⁸² E.Papastavridis (2014)Crimes at sea : A law of the Sea Perspective, La criminalité en mer / Académie de Droit International de la Haye = Crimes at sea / Hague Academy of International Law, σελ. 11-12

ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην οποία, εάν το παράκτιο κράτος έχει κηρύξει ΑΟΖ, μπορεί να ασκήσει δικαιοδοσία δυνάμει του ά. 56 παρ.1 ΣύμβΔΘ, σε αυτή την περίπτωση όμως αντιθέτως, δεν υπάρχουν πολλές Συμβάσεις που να παρέχουν τέτοιου είδους δικαιοδοσίας στην ανοιχτή θάλασσα. Όσον αφορά στο παράνομο εμπόριο ναρκωτικών και άλλων ψυχοτρόπων ουσιών και στην παράνομη διακίνηση μεταναστών, με εξαίρεση την περίπτωση του ά. 60 παρ. 2 της ΣύμβΔΘ, το οποίο εφαρμόζεται για τις τεχνητές νήσους εγκαταστάσεις και κτίσματα στην ΑΟΖ του παράκτιου κράτους, πρέπει να υφίσταται άλλη νομική βάση για να διωχθούν, όπως για παράδειγμα να υπάρχουν διμερείς ή πολυμερείς συμβάσεις που να παρέχουν τις σχετικές εξουσίες στο παράκτιο κράτος ή να δοθεί ad hoc συναίνεση του κράτους της σημαίας. Ακόμη, στην περίπτωση της διεθνούς τρομοκρατίας, για την οποία δεν υφίσταται καμία πρόβλεψη στη ΣύμβΔΘ αναφορικά με τη σύλληψη του πλοίου που εισέρχεται στη συνορεύουσα ζώνη του παράκτιου κράτους και υπάρχουν υποψίες ότι εμπλέκεται σε διεθνή τρομοκρατία ή σε μεταφορά όπλων μαζικής καταστροφής, το παράκτιο κράτος θα μπορεί να επέμβει μόνο βάσει του Πρωτοκόλλου στη Σύμβαση του Διεθνούς οργανισμού Ναυτιλίας(ΙΜΟ) σχετικά με την καταστολή των παράνομων ενεργειών που στρέφονται κατά της ναυτιλίας ή της ad hoc συναίνεσης του κράτους της σημαίας. Τέλος, στην περίπτωση της πειρατείας, πέραν των ορίων της αιγιαλίτιδας ζώνης εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις του μέρους της ΣύμβΔΘ περί της ανοιχτής θάλασσας, οι οποίες δεν αφορούν στο παράκτιο κράτος⁸³.

Συνοψίζοντας, στη συνορεύουσα ζώνη το παράκτιο κράτος δεν ασκεί δικαιοδοσία, αλλά περιορισμένα δικαιώματα ελέγχου, τα οποία αποσκοπούν στην αποτελεσματικότερη άσκηση της δικαιοδοσίας του την αιγιαλίτιδα ζώνη, δικαιώματα που έχουν εξαιρετικό χαρακτήρα και ερμηνεύονται περιοριστικά, ενώ δεν είναι δυνατόν να επεκταθούν για σκοπούς άλλους από αυτούς που αναγνωρίζει το άρθρο 33 της ΣύμβΔΘ, όπως για παράδειγμα για θέματα αλιείας ή για ζητήματα εθνικής ασφάλειας. Σημειωθείτω ότι ο έλεγχος που ασκείται σε αυτή τη ζώνη δεν δημιουργεί οιοδήποτε καθεστώς κυριαρχίας ή δικαιοδοσίας επί της ζώνης ή των φυσικών της πόρων με συνακόλουθη συνέπεια να υποστηρίζεται ότι είναι δυνατόν δύο κράτη να συνασκούν έλεγχο στη συγκεκριμένη ζώνη, εάν οι συνορεύουσες ζώνες τους επικαλύπτονται, γεγονός που οδηγεί στην ανάγκη θέσπισης κανόνων οριοθέτησης ώστε να αποφεύγονται τα προβλήματα στην πράξη.

Εντούτοις, έχει υποστηριχθεί και η άποψη ότι το παράκτιο κράτος στη συνορεύουσα ζώνη ασκεί πλήρη δικαιοδοσία αλλά για συγκεκριμένους σκοπούς, άποψη η οποία θεμελιώνεται μεταξύ άλλων, στο ά. 111 ΣύμβΔΘ, το οποίο ορίζει το δικαίωμα συνεχούς καταδίωξης μπορεί να αρχίσει όταν το ξένο πλοίο βρίσκεται στη συνορεύουσα ζώνη μόνο στην περίπτωση που έχει ήδη λάβει χώρα παραβίαση της παράκτιας νομοθεσίας για την προστασία της οποίας έχει θεσπιστεί η ζώνη αυτή.

⁸³ Ευθύμιος Δ. Παπασταυρίδης,(2015), Η προστασία της ναυτιλίας από διεθνώς παράνομες πράξεις, όπ.π. σελ.58

Ωστόσο το εν λόγω άρθρο δύναται να ερμηνευτεί υπό το φως του ά. 33 της ΣύμβΔΘ⁸⁴, σύμφωνα με το οποίο, η παραβίαση των κανονισμών του παράκτιου κράτους πρέπει να λάβει χώρα εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης και άρα το δικαίωμα της συνεχούς καταδίωξης είναι δυνατόν να ασκηθεί μόνο έναντι πλοίων τα οποία εξέρχονται από την αιγιαλίτιδα ζώνη, ενώ δεν είναι δυνατή η καταδίωξη των εισερχόμενων πλοίων εφόσον δεν θα έχουν παραβιάσει τους φορολογικούς, τελωνειακούς, μεταναστευτικούς, ή υγειονομικούς νόμους του παράκτιου κράτους όπως απαιτείται από το ά. 111 της ΣύμβΔΘ για την έναρξη του δικαιώματος της συνεχούς καταδίωξης.

Η Ελλάδα δεν έχει κηρύξει τέτοια ζώνη, ωστόσο η θέσπιση της θα αποτελούσε ένα αποτελεσματικό μέσο για την καταπολέμηση του παράνομου εμπορίου ναρκωτικών και της παράτυπης μετανάστευσης, έστω και με τα περιορισμένα δικαιώματα ελέγχου και καταστολής που αναγνωρίζονται από το διεθνές δίκαιο στην εν λόγω ζώνη, σε συνδυασμό με τις ρυθμίσεις του διεθνούς δικαίου περί συνεργασίας των κρατών στη ανοικτή θάλασσα στα εν λόγω θέματα.

2.5. Η Ποινική δικαιοδοσία στα Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας

Το παράκτιο κράτος έχει λίγες δυνατότητες να ασκήσει έλεγχο σε αλλοδαπά πλοία στα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας, δηλαδή στα στενά εκείνα που α) συνδέουν δύο τμήματα ανοιχτής θάλασσας μεταξύ τους ή ένα τμήμα ανοιχτής θάλασσας με την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός κράτους ή δύο ΑΟΖ μεταξύ τους ή ένα τμήμα ανοιχτής θάλασσας και μία ΑΟΖ και β) χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα.

Ο βασικός κανόνας που διέπει το καθεστώς των στενών διεθνούς ναυσιπλοΐας είναι ότι: α) τα ξένα πλοία πολεμικά και εμπορικά έχουν το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης το οποίο απολαμβάνουν στο εν λόγω στενά από την εποχή της υποθέσεως του στενού της Κέρκυρας (1949)⁸⁵ και με το νέο δίκαιο του 1982, το δικαίωμα "ελεύθερης διέλευσης" ή "πλου διέλευσης" (transit passage) και β) τα παράκτια κράτη δεν δικαιούνται να παρακωλύουν αυτή τη διέλευση (ενώ αντίθετα, όπως ήδη αναφέρθηκε, στην αβλαβή διέλευση μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα να αναστείλει τη διέλευση για λόγους ασφαλείας). Αρκεί το στενό να μπορεί να εξυπηρετεί σε σημαντικό ποσοστό του τη διεθνή ναυσιπλοΐα (λειτουργικό κριτήριο για την υπαγωγή ενός στενού σε διεθνές καθεστώς, όπως αυτό αποτυπώθηκε στην υπόθεση του στενού της Κέρκυρας (1949).

⁸⁴ Κρατερός Ιωάννου- Αναστασία Στρατή(2013), Δίκαιο της Θάλασσας, όπ.π. σελ. 93

⁸⁵ Cour Internationale de Justice(1949) Recueil des arrêts, avis consultatifs et ordonnances, Affaire du Detroit de Corfu, arret du 9 Avril 1949 Ηλεκτρονική διεύθυνση <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/1/001-19490409-JUD-01-00-EN.pdf>

Όσον αφορά στην άσκηση ποινικής δικαιοδοσίας των κρατών που είναι παράκτια σε διεθνή στενά, η ΣύμβΔΘ δεν προβλέπει σχετικά. Συνεπώς, θα εφαρμοστούν οι σχετικές διατάξεις περί αβλαβούς διέλευσης στην αιγιαλίτιδα ζώνη, οι οποίες ορίζουν ότι η δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους επί των αλλοδαπών πλοίων δεν θα πρέπει να ασκείται παρά μόνο στις περιπτώσεις που προβλέπονται ειδικά από τη ΣύμβΔΘ⁸⁶.

Ειδικότερα, αναφορικά με το δικαίωμα της ελεύθερης διέλευσης (transit passage), αυτό νοείται ως η άσκηση της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας και της υπέρπτησης για το σκοπό του συνεχούς και ταχέως διάπλου των διεθνών στενών. Ο διάπλος πρέπει να είναι απρόσκοπτος να μην παρεμποδίζεται δηλαδή ή να διακόπτεται από το παράκτιο κράτος, ούτε για λόγους ασφαλείας. Ωστόσο αποκλειστικός σκοπός και λειτουργία του δικαιώματος είναι η διέλευση. Ως εκ τούτου οποιαδήποτε δραστηριότητα του αλλοδαπού πλοίου που δεν αποτελεί άσκηση του δικαιώματος του πλου διέλευσης όπως για παράδειγμα, αυτή που θα καταστήσει τον πλου μη "αβλαβή", εξακολουθεί να υπόκειται στις άλλες εφαρμοστέες διατάξεις της σύμβασης και το παράκτιο κράτος μπορεί να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να εμποδίσει τη διέλευση⁸⁷, καθώς και να ζητήσει από το πλοίο να φύγει αμέσως από το στενό. Δηλαδή στην περίπτωση αυτή τα διερχόμενα πλοία διερχόμενα από τα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας δεν τηρούν τις αναφερόμενες στο ά. 39 της ΣύμβΔΘ υποχρεώσεις τους, αναβιώνει ουσιαστικά η αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη του, με απώτερο στόχο την προστασία του τελευταίου από σοβαρούς κινδύνους των συμφερόντων του. Όλα τα πλοία τόσο τα εμπορικά όσο και τα πολεμικά απολαμβάνουν του δικαιώματος του πλου διέλευσης ενώ ειδικότερα τα υποβρύχια, μπορούν να διέλθουν εν καταδύσει καθόσον η ΣύμβΔΘ ορίζει ότι τα πλοία οφείλουν να διέρχονται με τον κανονικό τρόπο διέλευσης⁸⁸, σε αντίθεση με την περίπτωση του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης του παράκτιου κράτους, όπου τα υποβρύχια υποχρεούνται να πλέουν στην επιφάνεια.

Επιπρόσθετα, το παράκτιο κράτος έχει δικαίωμα να νομοθετεί και να επεμβαίνει για να εφαρμόσει τη νομοθεσία του. Έτσι, σύμφωνα με το σχετικό άρθρο της ΣύμβΔΘ⁸⁹, τα παράκτια κράτη δύνανται να νομοθετούν σχετικά με την άσκηση του δικαιώματος του πλου διέλευσης για τα κάτωθι θέματα: α) την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τη ρύθμιση της θαλάσσιας κυκλοφορίας, β) την αποφυγή μείωση και έλεγχο της ρύπανσης εφαρμόζοντας τους ισχύοντες διεθνείς κανονισμούς που αφορούν στην απόρριψη πετρελαίου, καταλοίπων πετρελαιοειδών και άλλων βλαβερών ουσιών στα στενά γ) την παρεμπόδιση της αλιείας, συμπεριλαμβανομένης και της στοίβασης αλιευτικού εξοπλισμού, επί αλιευτικών σκαφών, δ) τη φόρτωση ή εκφόρτωση οποιοδήποτε εμπορεύματος,

⁸⁶ Κρατερός Ιωάννου- Αναστασία Στρατή(2013), Δίκαιο της Θάλασσας. Όπ.π. σελ. 110

⁸⁷ Α. 38 παρ. 3 ΣύμβΔΘ

⁸⁸ Α. 39 παρ.1 περιπτ. γ) ΣύμβΔΘ

⁸⁹ Α. 42 παρ. 1 ΣύμβΔΘ

χρημάτων, προσώπων κατά παράβαση της παράκτιας τελωνειακής, δημοσιονομικής, μεταναστευτικής ή υγειονομικής νομοθεσίας. Η νομοθεσία αυτή δεν θα πρέπει να κάνει διάκριση μεταξύ των αλλοδαπών πλοίων, ούτε να έχει ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, παρακώλυση ή περιορισμό του δικαιώματος του πλου διέλευσης⁹⁰. Συνακόλουθη της νομοπαραγωγικής δυνατότητας του παράκτιου κράτους είναι και η δυνατότητά του να επιβάλει τους κανόνες που θεσπίζει αναφορικά με τα ως άνω αναφερθέντα θέματα. Μάλιστα, υποστηρίζεται ότι το παράκτιο κράτος έχει διπλό δικαίωμα, που έγκειται καταρχήν στην επέμβασή του για να διακόψει την επιτέλεση μίας παράβασης και κατά δεύτερον, στο να ζητήσει την αποκατάσταση για τις ζημιές που υπέστη.

Συμπερασματικά, προκύπτει ότι τα περισσότερα από τα διεθνή ποινικά εγκλήματα εμπίπτουν στη νομοθετική και εκτελεστική αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους ιδίως, δυνάμει της περίπτωσης δ) της παρ. 1 του α. 42 της Σύμβασης Δ.Θ. Το ζήτημα που ανακύπτει βέβαια, το οποίο ήδη παρατέθηκε σχετικά με την αβλαβή διέλευση, είναι εάν στην περίπτωση της ελεύθερης διέλευσης μπορεί να συλληφθεί ένα πλοίο που παραδείγματος χάριν, μεταφέρει παράτυπους μετανάστες και ασκεί ελεύθερη διέλευση με προορισμό τρίτο κράτος. Και σε αυτή την περίπτωση το κράτος πρέπει να αναζητήσει τη νομική βάση για την άσκηση της δικαιοδοσίας του όχι στη Σύμβαση ΔΘ, αλλά σε άλλη πηγή, όπως για παράδειγμα στο άρθρο 8 του Πρωτοκόλλου για την Καταστολή της Λαθραίας Διακίνησης Μεταναστών(2000)⁹¹.

2.6. Η Ποινική Δικαιοδοσία στην Υφαλοκρηπίδα

Στην υφαλοκρηπίδα το παράκτιο κράτος ασκεί κυριαρχικά δικαιώματα τα οποία είναι αποκλειστικά, με την έννοια ότι σε περίπτωση που το παράκτιο κράτος δεν εξερευνά την υφαλοκρηπίδα ή δεν εκμεταλλεύεται τους φυσικούς της πόρους, κανείς δεν μπορεί να αναλάβει αυτές τις δραστηριότητες χωρίς τη ρητή συναίνεση του παράκτιου κράτους.

Επιπρόσθετα, τα κυριαρχικά δικαιώματα επί της υφαλοκρηπίδας έχουν περιορισμένο λειτουργικό σκοπό, δηλαδή το περιεχόμενό τους αφορά αποκλειστικά την εξερεύνηση της υφαλοκρηπίδας, την εκμετάλλευση των φυσικών της πόρων καθώς και το δικαίωμα γεωτρήσεων⁹². Εξ αυτού του γεγονότος προκύπτει ότι το παράκτιο κράτος δεν έχει δικαιώματα ούτε στα υπερκείμενα της υφαλοκρηπίδας νερά, -εκτός αν η υφαλοκρηπίδα συμπίπτει με την ΑΟΖ- αλλά ούτε και στο ίδιο το έδαφος της υφαλοκρηπίδας για χρήσεις που δεν προβλέπονται ρητά από τη ΣύμβΔΘ.

⁹⁰ Α. 42 παρ. 2 ΣύμβΔΘ

⁹¹ Ευθύμιος Δ. Παπασταυρίδης,(2015), Η προστασία της ναυτιλίας από διεθνώς παράνομες πράξεις, όπ.π. σελ.

⁹² Κρατερός Ιωάννου- Αναστασία Στρατή(2013), Δίκαιο της Θάλασσας, όπ.π. σελ. 150

Η ΣύμβΔΘ δεν προβλέπει ποινική δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους επί της υφαλοκρηπίδας. Ωστόσο όπως ισχύει και στην περίπτωση που έχει οροθετηθεί ΑΟΖ, εφόσον υπάρχουν μόνιμες ή προσωρινές εγκαταστάσεις ή πλωτές κατασκευές επί της υφαλοκρηπίδας που προορίζονται για εργασίες έρευνας και εκμετάλλευσης υδρογονανθράκων, υφίσταται η ποινική δικαιοδοσία της χώρας μας για αξιόποινες πράξεις που τελούνται επί αυτών ή εντός της ζώνης ασφαλείας γύρω από αυτές⁹³.

2.7. Η Ποινική Δικαιοδοσία στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ)

Η ΑΟΖ, δηλαδή η πέραν και παρακείμενη της αιγιαλίτιδας ζώνης θαλάσσια περιοχή, το πλάτος της οποίας μπορεί να φτάσει τα 200 ναυτικά μίλια από τις γραμμές βάσης, είναι μία *sui generis* θαλάσσια ζώνη με ειδικό νομικό καθεστώς, το οποίο δεν ταυτίζεται ούτε με το καθεστώς κυριαρχίας στην αιγιαλίτιδα ζώνη, αλλά ούτε και με το καθεστώς ελευθερίας της ανοιχτής θάλασσας⁹⁴. Το λειτουργικό καθεστώς της ΑΟΖ συνίσταται αφενός σε δικαιώματα του παράκτιου κράτους και αφετέρου σε δικαιώματα και ελευθερίες των υπολοίπων κρατών, τα οποία έχουν δικαίωμα να ασκούν αυτές τις ελευθερίες που αναγνωρίζει ρητά η ΣύμβΔΘ⁹⁵.

Το παράκτιο κράτος ασκεί εντός της ΑΟΖ: α) κυριαρχικά δικαιώματα για την έρευνα και εκμετάλλευση των πόρων της ΑΟΖ, ζώντων ή μη, των υπερκείμενων υδάτων και του βυθού καθώς και κυριαρχικά δικαιώματα για την εξερεύνηση και οικονομική εκμετάλλευση των ρευμάτων και των υπερκείμενων της θάλασσας ανέμων, β) δικαιοδοσία σχετικά με την προστασία και διατήρηση των του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τη θαλάσσια επιστημονική έρευνα και την εγκατάσταση τεχνητών νησιών ή άλλων κατασκευών, γ) άλλα δικαιώματα και υποχρεώσεις που προβλέπονται από τη ΣύμβΔΘ, καθώς και δ) ποινική δικαιοδοσία για την εφαρμογή της νομοθεσίας του σχετικά με την άσκηση των κυριαρχικών του δικαιωμάτων. Αναφορικά με τη δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους, μολονότι δεν διευκρινίζεται ο χαρακτήρας της ΣύμβΔΘ, θα πρέπει να θεωρηθεί ως αρμοδιότητα μικρότερης «έντασης» από τα κυριαρχικά δικαιώματα. Έτσι σε περίπτωση σύγκρουσης ενός κυριαρχικού δικαιώματος του παράκτιου κράτους με άλλα δικαιώματα τρίτων κρατών, λειτουργεί υπέρ του κυριαρχικού δικαιώματος ένα οιονεί τεκμήριο, εφόσον το αντικείμενο της σύγκρουσης αφορά τους σκοπούς για τους οποίους έχει αναγνωριστεί το κυριαρχικό δικαίωμα. Αντίθετα, εάν υπάρχει σύγκρουση μεταξύ μιας αρμοδιότητας του παράκτιου κράτους και ενός

⁹³ Βλ. ά. 12 παρ. 12 Ν.2289/1995

⁹⁴ Κρατερός Ιωάννου- Αναστασία Στρατή(2013), Δίκαιο της Θάλασσας, ό.π. σελ. 168

⁹⁵ Α. 56 παρ. 2 και 58 ΣύμβΔΘ

δικαιώματος τρίτου κράτους, η διαφορά θα επιλυθεί "ισότιμα" με βάση τους γενικούς κανόνες περί επίλυσης των διαφορών.⁹⁶

Από την άλλη, τα τρίτα κράτη, έχουν δικαίωμα να ασκούν στην ΑΟΖ του παράκτιου κράτους τις ελευθερίες τις οποίες αναγνωρίζει ρητά η σύμβαση και αφορούν στη ναυσιπλοΐα, στην υπέρπτηση, στην τοποθέτηση υποβρυχίων καλωδίων και αγωγών καθώς και άλλες συναφείς με αυτές χρήσεις

Ειδικότερα και όσον αφορά στο δικαίωμα του παράκτιου κράτους περί κατασκευής και ρύθμισης της λειτουργίας εγκαταστάσεων και κατασκευών για οικονομικούς και άλλους σκοπούς, σε αυτές τις εγκαταστάσεις το παράκτιο κράτος έχει δικαιοδοσία, στην οποία περιλαμβάνεται η αρμοδιότητα θέσπισης μέτρων καταστολής, καθώς και η αρμοδιότητα καθορισμού ζωνών ασφαλείας γύρω από τις τεχνητές νήσους και εγκαταστάσεις, καθώς και η ποινική δικαιοδοσία σχετικά με εγκλήματα τα οποία διαπράττονται σε αυτές ή τους προκαλούν καταστροφές.

Έτσι, όσον αφορά στην Ελλάδα, ο Ν.2289/1995 "Αναζήτηση, εκμετάλλευση υδρογονανθράκων και άλλες διατάξεις" όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, ορίζει ότι "οι πλωτές κατασκευές και ζώνες ασφαλείας εξομοιώνονται προς το έδαφος της χώρας"⁹⁷, ενώ οι αξιόποινες πράξεις που τελούνται επί των εγκαταστάσεων αυτών ή μέσα στη ζώνη ασφαλείας εκδικάζονται από τα αρμόδια δικαστήρια του Πειραιώς, κατόπιν διενεργηθείσας προανάκρισης από την κατά τόπο αρμόδια λιμενική αρχή και την τελωνειακή αρχή για θέματα τελωνειακής νομοθεσίας⁹⁸.

Το ά. 73 της ΣύμβΔΘ κάνει λόγο για την ποινική δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους για την άσκηση των κυριαρχικών του δικαιωμάτων στην ΑΟΖ. Σύμφωνα με αυτό, το παράκτιο κράτος δύναται να λαμβάνει μέτρα για την εφαρμογή της νομοθεσίας του που σχετίζεται με την άσκηση των κυριαρχικών δικαιωμάτων του για την εξερεύνηση, την εκμετάλλευση, τη διατήρηση και διαχείριση των φυσικών πόρων της ΑΟΖ. Τα μέτρα αυτά κυμαίνονται από την ανακοπή του πλοίου και επιθεωρήσεις επί του πλοίου μέχρι τη σύλληψη και την κίνηση δικαστικής δίωξης. Ωστόσο, η εκτελεστική αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους ασκείται υπό τους κάτωθι περιορισμούς: α) αφορά μόνο στα κυριαρχικά δικαιώματα του παράκτιου κράτους ως προς τους ζώντες οργανισμούς της ΑΟΖ, άρα δεν ισχύει ως προς τους μη ζώντες φυσικούς πόρους. β) τα πλοία που θα κρατούνται, καθώς και τα πληρώματά τους, θα αφήνονται αμέσως ελεύθερα με την κατάθεση εύλογης εγγύησης. Το πνεύμα της εν λόγω διάταξης είναι το πλοίο που έχει προβεί στην παραβίαση της νομοθεσίας στην ΑΟΖ του παράκτιου κράτους εφόσον προβεί στην κατάθεση της εύλογης («reasonable») εγγύησης,

⁹⁶ Κρατερός Ιωάννου- Αναστασία Στρατή(2013), Δίκαιο της Θάλασσας, όπ.π. σελ. 170

⁹⁷ Α. 12 παρ. 13 Ν.2289/1995

⁹⁸ Α 12 παρ. 14 Ν.2289/1995

να είναι σε θέση να συνεχίσει να ασκεί τη δραστηριότητά του και να μην περιορίζεται καταχρηστικά η ελευθερία ναυσιπλοΐας αυτού, κατά το χρονικό διάστημα κατά το οποίο εξελίσσεται η δικαστική διαδικασία. Επίσης, το παράκτιο κράτος οφείλει να ειδοποιήσει αμέσως το κράτος της σημαίας του πλοίου για τη σύλληψη ή κράτηση του καθώς και για τις ποινές που επιβλήθηκαν, προκειμένου το τελευταίο να μπορέσει δια της διπλωματικής οδού να παράσχει συνδρομή, εφόσον αυτό απαιτηθεί, γ) οι ποινές που επαπειλούνται ή επιβάλλονται για παραβίαση της νομοθεσίας περί αλιείας στην ΑΟΖ δεν μπορούν να συμπεριλάβουν τη φυλάκιση ή οιαδήποτε άλλη μορφή στερητικής της ελευθερίας ποινή, εκτός αν υπάρχει ειδική συμφωνία μεταξύ του παράκτιου κράτους και των άλλων ενδιαφερομένων κρατών⁹⁹. Επιπρόσθετα, οι στερητικές της ελευθερίας ποινές δεν μπορούν να επιβληθούν ούτε σε υπηκόους του παράκτιου κράτους για τις ίδιες παραβάσεις, εφόσον η ποινική δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους εντός της ΑΟΖ προσδιορίζεται και περιορίζεται από τη ΣύμβΔΘ¹⁰⁰.

Είναι προφανές λοιπόν, ότι η ΣύμβΔΘ καθιερώνει μία ευρύτατη ποινική δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους για την άσκηση των κυριαρχικών του δικαιωμάτων στην ΑΟΖ, περιλαμβάνοντας μέτρα αναφορικά με τη δυνατότητα επιβίβασης σε αλλοδαπό πλοίο, επιθεώρησης, σύλληψης, κατάσχεσης και κίνησης της σχετικής δικαστικής διαδικασίας, χωρίς να προβλέπεται η συναίνεση του κράτους της σημαίας υπό τους προαναφερθέντες όμως, περιορισμούς.

Συναφώς, όσον αφορά γενικά στις εγκληματικές δραστηριότητες εντός της ΑΟΖ ισχύουν τα κάτωθι: Για το ζήτημα της παράνομης αλιείας, είναι ξεκάθαρο όπως ήδη αναφέρθηκε, ότι το παράκτιο κράτος έχει τη σχετική νομοθετική και εκτελεστική αρμοδιότητα¹⁰¹. Επιπρόσθετα, όσον αφορά στη θαλάσσια ρύπανση, υφίστανται αρκετές διατάξεις στη ΣύμβΔΘ που έχουν εφαρμογή στην ΑΟΖ. Έτσι, στο άρθρο 210 παρ. 5 της ΣύμβΔΘ αναφέρεται ότι τα παράκτια κράτη δύνανται να χορηγούν άδεια και να ρυθμίζουν την απόρριψη ουσιών στη θάλασσα (dumping), ενώ έχουν συντρέχουσα αρμοδιότητα με το κράτος της σημαίας για τη λήψη κατασταλτικών μέτρων στον εν λόγω τομέα¹⁰². Επίσης, το παράκτιο κράτος μπορεί να ζητήσει από ένα πλοίο που διαπλέει την ΑΟΖ του και έχει διαπράξει παράβαση των κανόνων για την πρόληψη μείωση και έλεγχο της ρύπανσης, πληροφορίες αναφορικά με το συμβάν θαλάσσιας ρύπανσης¹⁰³ καθώς και, εφόσον η ρύπανση έχει προκαλέσει ή υπάρχει κίνδυνος να προκαλέσει σοβαρή ζημιά στο θαλάσσιο περιβάλλον τότε δύναται να λάβει περαιτέρω μέτρα όπως κράτηση του πλοίου, έρευνα, ακόμα και σύλληψή του¹⁰⁴. Στην

⁹⁹ Α. 73 ΣύμβΔΘ

¹⁰⁰ Κρατερός Ιωάννου- Αναστασία Στρατή(2013), Δίκαιο της Θάλασσας, 4η έκδοση. Οπ.π. σελ.177

¹⁰¹ Α. 73 παρ. 1 ΣύμβΔΘ

¹⁰² Α. 216 ΣύμβΔΘ

¹⁰³ Α. 220 παρ. 3 ΣύμβΔΘ

¹⁰⁴ Α. 220 παρ. 6 ΣύμβΔΘ

περίπτωση αυτή, δηλαδή σε αντίθεση με την παραβίαση της νομοθεσίας περί αλιείας στην ΑΟΖ, η εκτελεστική αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους μπορεί να περιλαμβάνει ακόμα και τη φυλάκιση ή οιαδήποτε άλλη μορφή στερητικής της ελευθερίας ποινή του υπαιτίου της ρύπανσης.

Επιπρόσθετα, όσον αφορά στο εμπόριο ναρκωτικών, στην παράνομη διακίνηση μεταναστών, στη διεθνή τρομοκρατία και στη διασπορά όπλων μαζικής καταστροφής, δεδομένου ότι στις τεχνητές νήσους, εγκαταστάσεις και κτίσματα που έχουν κατασκευαστεί και λειτουργούν εντός της ΑΟΖ ισχύει και η ποινική δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους που αναφέρεται στην τελωνειακή, δημοσιονομική, υγειονομική και μεταναστευτική νομοθεσία¹⁰⁵, το τελευταίο δύναται να λάβει μέτρα κατά των εν λόγω εγκλημάτων εντός της ΑΟΖ του, εφόσον έχει επεκτείνει τη σχετική του νομοθεσία εντός των ζωνών ασφαλείας γύρω από τις τεχνητές νήσους ή άλλες εγκαταστάσεις¹⁰⁶, ενώ στην ΑΟΖ τυγχάνουν εφαρμογής και διεθνείς συμβάσεις, εκ των οποίων χρήζει ειδικής μνείας το Πρωτόκολλο για την καταστολή παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας των σταθερών εγκαταστάσεων στην υφαλοκρηπίδα του 1988 και το αντίστοιχο νέο πρωτόκολλο του 2005, που κυρώθηκε με το Ν.4169/2013(Α' 162). Ενόψει μάλιστα του γεγονότος ότι στην ΑΟΖ εφαρμόζονται τα άρθρα 88 έως 115 της Σύμβασης ΔΘ σχετικά με την ανοιχτή θάλασσα καθώς και συναφείς κανόνες του διεθνούς δικαίου εφόσον δεν αντίκεινται στις ειδικές ρυθμίσεις περι ΑΟΖ¹⁰⁷, εντός αυτής είναι δυνατή και η καταστολή της πειρατείας¹⁰⁸.

Τέλος, σημειώνεται ότι σύμφωνα με το ά. 111 παρ. 2 της ΣύμβΔΘ, το παράκτιο κράτος έχει και δικαίωμα συνεχούς καταδίωξης αλλοδαπού πλοίου για παραβάσεις στην ΑΟΖ, περιλαμβανομένων και των ζωνών ασφαλείας, των νομών και των κανονισμών του, που εφαρμόζονται σύμφωνα με τη ΣύμβΔΘ σε αυτήν.

2.8. Η Ποινική Δικαιοδοσία στην Ανοιχτή Θάλασσα

Δυνάμει της αρχής της ελευθερίας των θαλασσών και αφού κανένα κράτος δεν μπορεί να διεκδικήσει έγκυρα κυριαρχία στην ανοιχτή θάλασσα, δηλαδή σε όλες τις θαλάσσιες περιοχές που δεν περιλαμβάνονται στην ΑΟΖ, στη χωρική θάλασσα ή στα εσωτερικά ύδατα ενός κράτους ή στα αρχιπελαγικά ύδατα ενός αρχιπελαγικού κράτους¹⁰⁹, καθίσταται σαφές ότι ούτε και ποινική δικαιοδοσία μπορεί να ασκήσει, καθόσον η ανοιχτή θάλασσα αποτελεί πράγμα κοινής χρήσεως(res

¹⁰⁵ Α. 60 παρ. 2 ΣύμβΔΘ

¹⁰⁶ Α. 60 παρ. 4 ΣύμβΔΘ, βλ. και Ευθύμιος Δ. Παπασταυρίδης,(2015), Η προστασία της ναυτιλίας από διεθνώς παράνομες πράξεις, Ακαδημία Αθηνών- Γραφείο Διεθνών και Συνταγματικών Θεσμών

¹⁰⁷ Κρατερός Ιωάννου- Αναστασία Στρατή(2013), Δίκαιο της Θάλασσας, 4η έκδοση. Αθήνα, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη

¹⁰⁸ Α. 110 παρ. 1 ΣύμβΔΘ

¹⁰⁹ Α. 86 ΣύμβΔΘ

communis usus). Το μοναδικό συνδετικό στοιχείο για πράξεις που τελούνται πάνω σε πλοίο στην ανοιχτή θάλασσα είναι η σημαία του πλοίου¹¹⁰.

Πράγματι, το ά. 92 της ΣύμβΔΘ θέτει την αρχή του κράτους της σημαίας σύμφωνα με τον οποία, τα πλοία, οι επιβαίνοντες επί αυτών και τα πράγματα που βρίσκονται επί αυτών, που πλέουν στην ανοιχτή θάλασσα, υπόκεινται στην πλήρη και αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας για κάθε ποινικά αξιόλογο γεγονός. Η αρχή του κράτους της σημαίας αποτελεί τροχοπέδη στην ασυδοσία που θα μπορούσε να επικρατήσει στους ωκεανούς δυνάμει των δραστηριοτήτων που ασκούνται ελεύθερα στην ανοιχτή θάλασσα (ενδεικτικά της ελευθερίας ναυσιπλοΐας, της υπέρπτησης, της τοποθέτησης τεχνητών νήσων και άλλων εγκαταστάσεων, της θαλάσσιας επιστημονικής έρευνας, της αλιείας κ.α.¹¹¹) και εξασφαλίζει τη συμμόρφωση των χρηστών της θάλασσας, δηλαδή των πλοίων προς τη διεθνή έννομη τάξη των ωκεανών. Σύμφωνα με την αρχή αυτή, καταρχήν κανένα κράτος πλην του κράτους της σημαίας δεν δικαιούται να απαιτήσει αλλοδαπό πλοίο στην ανοιχτή θάλασσα και να ασκήσει οποιαδήποτε δικαιοδοσία εκτός "εξαιρετικών περιπτώσεων", όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στο εν λόγω άρθρο, οι οποίες είναι αποδεκτές μόνον εφόσον προβλέπονται από την ίδια τη ΣύμβΔΘ ή από άλλες διεθνείς συνθήκες.

Η αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας στην ανοιχτή θάλασσα συνεπάγεται ορισμένες υποχρεώσεις του κράτους αυτού. Ειδικότερα θα πρέπει να τηρεί νηολόγιο και να λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα έτσι ώστε να διασφαλίζεται η ασφάλεια στη θάλασσα ιδίως σε σχέση με την κατασκευή, τον εξοπλισμό και την πλοιομότητα των πλοίων, την επάνδρωσή τους, τις συνθήκες εργασίας και την εκπαίδευση των πληρωμάτων, τη χρήση σημάτων και την αποφυγή των συγκρούσεων. Κατά τη λήψη των εν λόγω μέτρων, θα πρέπει να συμμορφώνεται προς τους γενικώς αποδεκτούς κανονισμούς και διαδικασίες και να παίρνει όλα τα αναγκαία μέτρα. Τέλος, κάθε κράτος οφείλει να διεξάγει έρευνα για ναυτικά ατυχήματα που αφορούν σε πλοία που φέρουν τη σημαία του και τα οποία έχουν προξενήσει απώλεια ζωής ή σοβαρό τραυματισμό σε υπήκοο άλλου κράτους ή σοβαρή ζημιά σε πλοίο ή σε εγκαταστάσεις άλλου κράτους ή στο θαλάσσιο περιβάλλον¹¹².

Επιπρόσθετα, κάθε κράτος οφείλει να απαιτεί από τον Πλοίαρχο του πλοίου που φέρει τη σημαία του εφόσον δύναται να το πράξει χωρίς να εκθέσει σοβαρό κίνδυνο το πλοίο το πλήρωμα τους επιβάτες, να παρέχει βοήθεια σε οποιοδήποτε πρόσωπο βρίσκεται στη θάλασσα και κινδυνεύει, ενώ κάθε παράκτιο κράτος υποχρεούται να μεριμνά για την ίδρυση, λειτουργία και συντήρηση επαρκούς και αποτελεσματικής υπηρεσίας έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα, καθώς και όπου το

¹¹⁰ Πολυχρόνης Π. Τσιρίδης (1998), Ποινική Δικαιοδοσία στο θαλάσσιο χώρο και εγκλήματα τελούμενα επί πλοίου, όπ.π. σελ. 140

¹¹¹ Α. 87 ΣύμβΔΘ

¹¹² Α. 94 ΣύμβΔΘ

απαιτούν οι περιστάσεις να συνεργάζεται με γειτονικά κράτη για το σκοπό αυτό στο πλαίσιο των περιφερειακών διευθετήσεων¹¹³. Η εν λόγω υποχρέωση τα τελευταία χρόνια έχει προσλάβει εξαιρετική σημασία, καθόσον χιλιάδες άνθρωποι χάνουν τη ζωή τους το ταξίδι τους για ένα καλύτερο μέλλον στις ανεπτυγμένες χώρες της Δύσης. Δεδομένου μάλιστα ότι η ΣύμβΔΘ δεν περιλαμβάνει συγκεκριμένη διάταξη σχετικά με την παράτυπη μετανάστευση, η στη διάταξη του ά. 98 κωδικοποιείται το παραδοσιακό έθιμο της διάσωσης ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα¹¹⁴. Όσον αφορά στη χώρα μας, το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.) στον Πειραιά που υπάγεται στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, συντονίζει όλες τις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης εντός της Ελληνικής περιοχής ευθύνης που ταυτίζεται με το FIR Αθηνών¹¹⁵.

Οι υποχρεώσεις όμως, του κράτους της σημαίας στην ανοιχτή θάλασσα δεν εξαντλούνται στην υποχρέωση παροχής βοήθειας, έρευνας και διάσωσης, αλλά περιλαμβάνουν και την υποχρέωσή του να λαμβάνει αποτελεσματικά μέτρα για την πρόληψη και τιμωρία της μεταφοράς δούλων από πλοία της εθνικότητας του¹¹⁶. Συναφώς, διευκρινίζεται ότι η παράνομη διακίνηση προσώπων (human trafficking) θεωρείται μία μορφή σύγχρονης δουλείας¹¹⁷.

Περαιτέρω, το κράτος της σημαίας οφείλει να συνεργάζεται με τα άλλα κράτη για την καταστολή του παράνομου εμπορίου ναρκωτικών και ψυχοτρόπων ουσιών που διεξάγεται από πλοία στην ανοιχτή θάλασσα κατά παράβαση των διεθνών Συμβάσεων. Έτσι, κάθε κράτος που έχει βάσιμους λόγους να πιστεύει ότι ένα πλοίο που φέρει τη σημαία του εκτελεί παράνομη μεταφορά ναρκωτικών και ψυχοτρόπων ουσιών, μπορεί να ζητήσει την συνεργασία άλλων κρατών για την καταστολή της παράνομης αυτής μεταφοράς. Το εν λόγω ζήτημα ρυθμίζεται και από τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών κατά της Παράνομης Διακίνησης Ναρκωτικών φαρμάκων και άλλων Ψυχοτρόπων Ουσιών¹¹⁸, η οποία μάλιστα προβλέπει και το δικαίωμα επέμβασης στην ανοιχτή θάλασσα έναντι των πλοίων των συμβαλλομένων μερών σε περίπτωση που υπάρχουν εύλογες υποψίες για λαθρεμπόριο ναρκωτικών ουσιών. Για την εν λόγω Σύμβαση θα γίνει μνεία και στη συνέχεια της εργασίας.

¹¹³ Α. 98 ΣυμβΔΘ

¹¹⁴ Ευθύμιος Δ. Παπασταυρίδης, (2015), Η προστασία της ναυτιλίας από διεθνώς παράνομες πράξεις, όπ.π. σελ. 73

¹¹⁵ Βλ. Ν. 1844/1989 (Α' 100) με τον οποίο κυρώθηκε η Διεθνής Σύμβαση για τη Ναυτική Έρευνα και Διάσωση (Αμβούργο, 1979)

¹¹⁶ Α. 99 ΣύμβΔΘ

¹¹⁷ United Nations Human Rights Report (1991), "Contemporary Forms of Slavery", ηλεκτρονική διεύθυνση <https://www.ohchr.org/Documents/Publications/FactSheet14en.pdf>

¹¹⁸ Βλ. Ν. 1990/1991 (Α' 193) με τον οποίο κυρώθηκε η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών κατά της Παράνομης Διακίνησης Ναρκωτικών φαρμάκων και άλλων Ψυχοτρόπων Ουσιών του 1988, α. 17 παρ. 3

Τέλος, στην ανοιχτή θάλασσα το κράτος της σημαίας έχει αποκλειστική αρμοδιότητα για την άσκηση ποινικής δικαιοδοσίας στις περιπτώσεις σύγκρουσης πλοίων, αναφορικά με το πλοίο που επισείει την ποινική ή πειθαρχική ευθύνη του πλοιάρχου η τυχόν άλλου μέλος του πληρώματος. Σε αυτήν την περίπτωση δεν μπορεί να ασκηθεί καμία πειθαρχική ή ποινική δίωξη εναντίον τους παρά μόνο ενώπιον των δικαστικών ή διοικητικών αρχών πείτε του Κράτους της σημαίας ήρθε του Κράτους της ιθαγένειας του υπαιτίου¹¹⁹.

Όπως ήδη αναφέρθηκε, τα πλοία που βρίσκονται στην ανοιχτή θάλασσα, υπόκεινται στην πλήρη και αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας για κάθε ποινικά αξιόλογο γεγονός. Έτσι, αν ένα πλοίο στην ανοιχτή θάλασσα παραβιάζει τη νομοθεσία του κράτους της σημαίας ή το διεθνές δίκαιο, τότε μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο πράξεων εξουσίας από πολεμικό πλοίο μόνο του κράτους της σημαίας του, το οποίο έχει το δικαίωμα να ανακόψει τον πλου και να προβεί σε κατασταλτικές πράξεις εναντίον πλοίων τα οποία φέρουν σημαία του και έχουν παραβιάσει την εθνική νομοθεσία ή το διεθνές δίκαιο, ενώ επίσης μπορεί να επέμβει στην ανοικτή θάλασσα κατά εμπορικού πλοίου που φέρει την ίδια σημαία με αυτό για να καταστείλει παράνομες πράξεις υπηκόων του κράτους ή αλλοδαπών που βρίσκονται πάνω στο πλοίο.

Επιπρόσθετα, τα πολεμικά πλοία καθώς και τα πλοία που χρησιμοποιούνται σε κρατική μη εμπορική υπηρεσία στην ανοικτή θάλασσα, υπόκεινται στην ποινική δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας που φέρουν για κάθε γεγονός που συμβαίνει σε αυτά και κανένα άλλο κράτος δεν μπορεί να ενεργήσει πάνω σε αυτά πράξη ποινικής δικαιοδοσίας¹²⁰.

Κατόπιν τούτων, καθίσταται σαφές ότι για ένα έγκλημα που τελέστηκε εξ' ολοκλήρου πάνω σε πλοίο που βρίσκεται στην ανοιχτή θάλασσα, εφαρμόζεται το ποινικό δίκαιο του κράτους της σημαίας του πλοίου. Επιπρόσθετα, η εφαρμογή του ποινικού δικαίου του κράτους της σημαίας του πλοίου προκύπτει αβίαστα και στις κάτωθι περιπτώσεις, στις οποίες η ενέργεια ή η παράλειψη που συνιστά την αντικειμενική υπόσταση του εγκλήματος δεν ολοκληρώνεται στο ίδιο πλοίο, αλλά μέρος αυτής ή οι συνέπειες της λαμβάνουν χώρα και σε άλλο πλοίο ή στη θάλασσα ή στην ξηρά: α) όταν η πράξη ή οι συνέπειες της λαμβάνουν χώρα και στο πλοίο και στη θάλασσα, για παράδειγμα αν επιβάτης πετάξει συνεπιβάτη του στη θάλασσα, όπου αυτός πνίγεται ή β) όταν η πράξη ή οι συνέπειες της λαμβάνουν χώρα σε ένα ή περισσότερα πλοία της ίδιας σημαίας και στην ξηρά του κράτους της σημαίας αυτής, για παράδειγμα, επιβάτης ελληνικού πλοίου τραυματίζει επιβαίνοντα του ίδιου πλοίου, ο οποίος γιατί διαμετακομίζεται με άλλο ελληνικό πλοίο σε ελληνικό λιμένα όπου πεθαίνει, συνεπεία το τραύματος.

¹¹⁹ Α. 97 ΣύμβΔΘ

¹²⁰ Α.95 και 96 Σύμβασης ΔΘ

Ωστόσο, πρόβλημα δημιουργείται στην περίπτωση στην οποία η πράξη ή οι συνέπειες αυτής εξελίσσονται σε δύο ή περισσότερα πλοία που φέρουν σημαίες διαφορετικών κρατών ή πάνω σε πλοίο ορισμένης σημαίας και στην ξηρά ή σε λιμένα ενός ή περισσότερων κρατών διαφορετικών του κράτους της σημαίας του πλοίου. Σε αυτές τις περιπτώσεις υπάρχει συρροή περισσότερων ποινικών αξιώσεων διαφόρων κρατών που διεκδικούν ποινική δικαιοδοσία με βάση συνδέσμους δικαιοδοσίας που έχουν υιοθετήσει τα κράτη στο εθνικό ποινικό τους δίκαιο¹²¹.

Όσον αφορά στην εσωτερική έννομη τάξη, διακρίνονται οι κάτωθι περιπτώσεις: α) η πράξη θεωρείται ότι τελέστηκε στην ημεδαπή, αν τελέστηκε σε πλοίο που φέρει την ελληνική σημαία ή το αποτέλεσμα επήλθε σε ελληνικό έδαφος ή επί ελληνικού πλοίου¹²², β) η πράξη θεωρείται ότι τελέστηκε στην αλλοδαπή αν ο τόπος τέλεσης της πράξης(ή παράλειψης) και του αποτελέσματος δεν είναι ελληνικό πλοίο ή έδαφος, πλην όμως η πράξη τελέστηκε από ημεδαπό δράστη ή κατά ημεδαπού παθόντα, οπότε συντρέχει περίπτωση ημεδαπής ποινή της δικαιοδοσίας κατά τις διατάξεις των άρθρων 6 και 7 αντίστοιχα, του Π.Κ. Η ημεδαπή αυτή δικαιοδοσία είναι ανεξάρτητη από τη συντρέχουσα ποινική δικαιοδοσία άλλων κρατών, που στηρίζεται σε δικούς τους συνδέσμους δικαιοδοσίας κατά τους εθνικούς τους ποινικούς κανόνες¹²³. Ομοίως, στην περίπτωση που το έγκλημα και συνέπειες του λαμβάνουν χώρα στην ανοιχτή θάλασσα, δηλαδή σε έναν πολιτειακά ασύντακτο χώρο επί του οποίου δεν υπάρχει ποινική κυριαρχία και δικαιοδοσία οποιουδήποτε κράτους, υπάρχει ημεδαπή ποινική δικαιοδοσία κατά την διατάξεις των άρθρων 6 και 7 Π.Κ. στην περίπτωση που π.χ., Έλληνες μέλη πληρώματος ενός ναυάγησαντος πλοίου πέσουν στην ανοιχτή θάλασσα και ένας αυτούς σκοτώσει κάποιον άλλον προκειμένου να του πάρει και σωσίβιο. Αντίθετα στην περίπτωση που και τα δύο μέλη του πληρώματος είναι αλλοδαποί, έστω και αν ήταν μέλη πληρώματος ελληνικού πλοίου, η πράξη αυτή δεν υπάγεται στην ημεδαπή ποινική δικαιοδοσία εφόσον πρόκειται για πράξη αλλοδαπού που τελέστηκε στην αλλοδαπή (ανοιχτή θάλασσα) κατ' αλλοδαπού, σε κάθε περίπτωση έχει αποκοπεί ο δεσμός με το δίκαιο της σημαίας από τη στιγμή που έπαψαν να βρίσκονται αυτοί επί του πλοίου.

¹²¹ Πολυχρόνης Π. Τσιρίδης (1998), Ποινική Δικαιοδοσία στο θαλάσσιο χώρο και εγκλήματα τελούμενα επί πλοίου, όπ.π. σελ. 143

¹²² Αρ. 5 παρ. 2 Π.Κ.

¹²³ Πολυχρόνης Π. Τσιρίδης (1998), Ποινική Δικαιοδοσία στο θαλάσσιο χώρο και εγκλήματα τελούμενα επί πλοίου, όπ.π. σελ. 143

2.8.1. Εξαιρέσεις από την αρχή της δικαιοδοσίας του κράτους της σημαίας.

2.8.1.1. Η Οικουμενική Δικαιοδοσία

Όμως, στη ΣύμβΔΘ προβλέπονται και ορισμένες εξαιρέσεις από την αρχή της δικαιοδοσίας του κράτους της σημαίας, με τις οποίες καθιερώνεται μία οικουμενική αρμοδιότητα δηλαδή, αρμοδιότητα όλων των κρατών στην ανοιχτή θάλασσα, δεδομένου ότι η διεθνής έννομη τάξη δεν διαθέτει αυτοτελείς μηχανισμούς καταστολής και τιμωρίας ορισμένων πράξεων που θεωρούνται ότι στρέφονται κατά της διεθνούς κοινωνίας¹²⁴. Για αυτό το λόγο, τα κράτη αναλαμβάνουν να καταστείλουν τα προβλήματα ανεξαρτήτως εάν υπάρχει όχι συγκεκριμένος σύνδεσμος με την εθνική έννομη τάξη. Όμως, καθόσον η οικουμενική δικαιοδοσία είναι συντρέχουσα, με την έννοια ότι για μια συγκεκριμένη ενέργεια δικαιοδοσία έχουν όλα τα κράτη, ενδέχεται να δημιουργηθούν προβλήματα σύγκρουσης μεταξύ των δικαιοδοσιών των διαφόρων κρατών. Διεθνή εγκλήματα που εμπίπτουν στο πεδίο της οικουμενικής δικαιοδοσίας είναι η πειρατεία, γενοκτονία, το δουλεμπόριο¹²⁵, και ορισμένα εγκλήματα πολέμου.

2.8.1.1.1. Η Πειρατεία

Η πειρατεία θεωρείται έγκλημα του διεθνούς δικαίου ("jure gentium") που παραδοσιακά δικαιολογούσε την επέμβαση οιοδήποτε κράτους και ο πειρατής θεωρούνταν εχθρός του ανθρωπίνου γένους ("hostis humani generis"), ενώ το πειρατικό πλοίο μπορούσε να συλληφθεί από πλοίο οποιουδήποτε κράτος. Με τη Σύμβαση της Γενεύης για την Ανοιχτή Θάλασσα το 1958¹²⁶ θεσπίστηκαν συγκεκριμένοι κανόνες σχετικά με την αντιμετώπιση της πειρατείας, διατάξεις οι οποίες επαναλαμβάνονται σχεδόν αυτολεξεί τα άρθρα 100 έως 107 της ΣύμβΔΘ.

Ειδικότερα, το άρθρο 105 της ΣύμβΔΘ, προβλέπει ρητά η δυνατότητα άσκησης οικουμενικής δικαιοδοσίας επί των πειρατικών πλοίων από το κράτος του οποίου τα πολεμικά πλοία προβαίνουν στη σύλληψη των πειρατών στην ανοικτή θάλασσα¹²⁷.

Εντούτοις, παρά την κρίση στη Σομαλία κατά που κορυφώθηκε κατά τα παρελθόντα έτη, η οποία επανάφερε την πειρατεία στην επικαιρότητα με σοβαρές επιπτώσεις για τη διεθνή ναυτιλία,

¹²⁴ Κρατερός Ιωάννου- Αναστασία Στρατή(2013), Δίκαιο της Θάλασσας, 4η έκδοση, όπ.π. σελ. 229

¹²⁵ Ωστόσο το δουλεμπόριο διαφέρει, εφόσον μόνο το κράτος της σημαίας μπορεί να ασκήσει δικαιοδοσία όπως ήδη αναφέρθηκε

¹²⁶ Βλ.ά. 14-21 Σύμβασης της Γενεύης για την Ανοιχτή Θάλασσα.

¹²⁷ Αικατερίνη Grymaneli (2012), La competence des tribunaux internes en matière de piraterie, La criminalité en mer / Académie de Droit International de la Haye = Crimes at sea / Hague Academy of International Law, σελ.224

και παρόλο που η διάταξη του ά. 105 της ΣύμβΔΘ αναφορικά με την οικουμενική δικαιοδοσία επί των πειρατικών πλοίων είναι σαφής, ωστόσο στην πράξη οι περιπτώσεις άσκησης ποινικής δικαιοδοσίας απεδείχθησαν ελάχιστες, καθόσον τα κράτη που ασκούσαν νηοψία και συνελάμβαναν τους πειρατές δεν επιθυμούσαν να τους μεταφέρουν στη χώρα τους προκειμένου να ασκηθεί εκεί ποινική δίωξη, αλλά προτιμούσαν να τους παραδίδουν σε τρίτα κράτη¹²⁸. Είναι μάλιστα χαρακτηριστικό ότι ο αριθμός των ποινικών διώξεων αποδείχθηκε πολύ μικρότερος σε σχέση με τις πειρατικές επιθέσεις¹²⁹.

Για αυτό το λόγο προτάθηκε η λύση της δημιουργίας περιφερειακών κέντρων δίωξης της πειρατείας σε γειτονικές χώρες, σύμφωνα με την οποία οι πειρατές παραδίδονται δυνάμει διμερών συμβάσεων στις αρχές της Κένυας, των Σεϋχελλών, της Τανζανίας και του Μαυρικού οι οποίες αναλαμβάνουν να τους δικάσουν, ενώ επιπρόσθετα δόθηκε χρηματοδότηση για τη δημιουργία φυλακών στη Σομαλία όπου λαμβάνει χώρα η κάθειρξη των πειρατών οι οποίοι καταδικάστηκαν τα περιφερειακά κέντρα σύμφωνα με την προαναφερθείσα διαδικασία. Μάλιστα, με το ψήφισμα 1976 του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών της 11 Απριλίου 2011¹³⁰, αποφασίστηκε να εξεταστεί το ενδεχόμενο ίδρυσης ειδικών δικαστηρίων της Σομαλίας για πειρατές που δραστηριοποιούνται στα ανοικτά των ακτών της χώρας. Το εν λόγω ψήφισμα προτρέπει επίσης, όλες τις χώρες να ποινικοποιήσουν την πειρατεία, καθιστώντας σαφές ότι το έγκλημα της πειρατείας μπορεί να διωχθεί οπουδήποτε κι αν διαπράχθηκε, και τέλος, καλεί τα κράτη και τους οργανισμούς να χρηματοδοτήσουν φυλακές στη Σομαλιλάνδη και το Πάντλαντ για να στεγάσουν πειρατές.

2.8.1.1.2. Η πειρατεία κατά το εσωτερικό δίκαιο

Η πειρατεία όπως ορίζεται στα σχετικά άρθρα της ΣύμβΔΘ ως "jure gentium", διακρίνεται από το έγκλημα της πειρατείας που καθιερώνουν οι εθνικές έννομες τάξεις, καθόσον η "εθνική" πειρατεία καλύπτει πράξεις μόνο εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης και των εσωτερικών και αρχιπελαγικών υδάτων, ενώ αντίθετα όσον αφορά πράξεις εντός των λοιπών θαλάσσιων ζωνών, η

¹²⁸ Βλ. Π.χ. την Συμφωνία παράδοσης που υπέγραψε η Ε.Ε. με το Μαυρικό προκειμένου να δικαστούν οι συλληφθέντες πειρατές, AGREEMENT between the European Union and the Republic of Mauritius on the conditions of transfer of suspected pirates and associated seized property from the European Union-led naval force to the Republic of Mauritius and on the conditions of suspected pirates after transfer, ηλεκτρονική διεύθυνση https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:d437ef50-18ca-4883-b4fd-f043a9be1a86.0009.02/DOC_2&format=PDF

¹²⁹ Ευθύμιος Δ. Παπασταυρίδης, (2015), Η προστασία της ναυτιλίας από διεθνώς παράνομες πράξεις, όπ.π. σελ. 83

¹³⁰ Resolution 1976 (2011) Adopted by the Security Council at its 6512th meeting, on 11 April 2011, ηλεκτρονική διεύθυνση <http://unscr.com/en/resolutions/doc/1976>

ποινική καταστολή για το εν λόγω αδίκημα μπορεί να γίνει με βάση τους παραδεκτούς στο διεθνές δίκαιο συνδέσμους διεθνούς δικαιοδοσίας¹³¹.

Συναφώς, δεδομένου ότι σύμφωνα με το α. 58 παρ. 2 της ΣύμβΔΘ στην ΑΟΖ εφαρμόζονται οι διατάξεις των α. 88 έως 115 εφόσον δεν είναι ασυμβίβαστες με το καθεστώς της ΑΟΖ, και λαμβάνοντας υπόψη ότι η καταστολή της πειρατείας δεν μπορεί εξ ορισμού να θεωρηθεί ως ασυμβίβαστη με τα κυριαρχικά δικαιώματα του παράκτιου κράτους στην ΑΟΖ, συνάγεται ότι η πειρατεία (“*jure gentium*”) μπορεί να σημειωθεί και εντός της ΑΟΖ. Τέλος αναφορικά με τη συνορεύουσα ζώνη είναι δυνατόν να υπάρχει πράξη πειρατείας, εφόσον πέραν των περιορισμένων αρμοδιοτήτων του παράκτιου κράτους το νομικό καθεστώς της εν λόγω ζώνης εξομοιώνεται με την ανοιχτή θάλασσα

Στο ελληνικό δίκαιο η πειρατεία καθιερώνεται στο α. 215 Κ.Δ.Ν.Δ., ενώ στο α. 8 εδάφιο στ) του Π.Κ. καθιερώνεται οικουμενική δικαιοδοσία για το έγκλημα της πειρατείας, προβλέποντας ότι σχετικά με το έγκλημα αυτό οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι εφαρμόζονται έναντι ημεδαπών και αλλοδαπών, ανεξάρτητα από το δίκαιο του τόπου τέλεσης της πράξης, διάταξη που ωστόσο δημιουργεί ερμηνευτικά ζητήματα, καθόσον η οικουμενική δικαιοδοσία μπορεί να ασκηθεί μόνο για την πειρατεία “*jure gentium*” και όχι για την πειρατεία σύμφωνα με τους ελληνικούς ποινικούς νόμους¹³²

2.8.1.2. Η Έκτακτη δικαιοδοσία

Η έκτακτη δικαιοδοσία των κρατών αποτελεί μικρότερης έκτασης δικαιοδοσία απ’ ότι η οικουμενική και αναγνωρίζεται με βάση συνδέσμους, οι οποίοι δεν αποτελούν κατά κανόνα συνδέσμους δικαιοδοσίας στο διεθνές δίκαιο.

2.8.1.2.1. Παράνομες εκπομπές από την ανοιχτή θάλασσα

Στο α. 109 της ΣύμβΔΘ παρατίθεται ο ορισμός της παράνομης εκπομπής, δηλαδή της μετάδοσης ραδιοφωνικών ή τηλεοπτικών εκπομπών από ένα πλοίο ή από εγκαταστάσεις στην ανοιχτή θάλασσα που απευθύνονται στο ευρύ κοινό κατά παράβαση των διεθνών κανονισμών, με εξαίρεση τη μετάδοση σημάτων κινδύνων, η δίωξη της οποίας είχε βέβαια είχε ιδιαίτερη σημασία κατά την δεκαετία του 1960, οπότε πλοία στην ανοιχτή θάλασσα εξέπεμπαν ραδιοφωνικές εκπομπές προς το Ηνωμένο Βασίλειο, την Ολλανδία και το Βέλγιο, ενώ πλέον αποτελεί διάταξη η οποία έχει περιορισμένη σημασία. Για παραβιάσεις του εν λόγω άρθρου είναι δυνατόν να διωχθούν τα πρόσωπα που προβαίνουν σε παράνομες ραδιοεκπομπές από πλοίο στην ανοιχτή θάλασσα, ενώπιον του

¹³¹ Κρατερός Ιωάννου- Αναστασία Στρατή(2013), Δίκαιο της Θάλασσας, 4η έκδοση.όπ.π., σελ. 233

¹³² Όπ.π. σελ. 234

δικαστηρίου του κράτους της σημαίας του πλοίου, του κράτους στο οποίο είναι καταχωρημένη η εγκατάσταση, του κράτους της ιθαγένειας, κάθε κράτους όπου μπορούν να ληφθούν οι εκπομπές ή κάθε κράτους του οποίου η ραδιοεπικοινωνία υφίσταται παρεμβολές. Τα προαναφερόμενα κράτη δίνονται να συλλάβουν την ανοιχτή θάλασσα οιοδήποτε πρόσωπο ή πλοίο ασχολείται με παράνομες εκπομπές και να καταστήσουν τη συσκευή της εκπομπής, στο πλαίσιο εφαρμογής του δικαιώματος της νηοψίας.

2.8.1.2.2. Το δικαίωμα νηοψίας

Το δικαίωμα νηοψίας ("right of visit"- "droit de visite") αποτελεί ομοίως εξαίρεση από τον κανόνα της αποκλειστικής δικαιοδοσίας του κράτους της σημαίας, καθόσον σύμφωνα με αυτό και σύμφωνα τα διαλαμβανόμενα του α. 110 της ΣύμβΔΘ, είναι δυνατή η ανακοπή του πλου ενός αλλοδαπού ιδιωτικού πλοίου από πολεμικό πλοίο ή από άλλο εξουσιοδοτημένο πλοίο -π.χ. σκάφος του Λιμενικού Σώματος- στην ανοιχτή θάλασσα, η επιβίβαση πάνω στο πλοίο μελών του πληρώματος του πολεμικού πλοίου με σκοπό τον έλεγχο των εγγράφων του πλοίου("droit d' enquête du pavillon"), καθώς και, εφόσον συντρέχουν περαιτέρω υποψίες, η έρευνα επί του πλοίου("right of search").

Πρέπει να σημειωθεί ωστόσο ότι υπάρχει και η άποψη ότι δικαιώματα νηοψίας σε καιρό ειρήνης δεν υπάρχει και ότι στις περιπτώσεις αυτές, πρόκειται όχι για νηοψία η οποία είναι πράξη που νομιμοποιείται μόνο σε περίπτωση ένοπλης σύρραξης, αλλά περί άσκησης του δικαιώματος επίσκεψης για τον έλεγχο της σημαίας ("droit d' enquête du pavillon") και του δεύτερου μέρους αυτού του δικαιώματος που έγκειται στο δικαίωμα επίσκεψης("droit de visite")¹³³.

Η επέμβαση πολεμικών πλοίων σε αλλοδαπά πλοία στην ανοιχτή θάλασσα μπορεί να δικαιολογηθεί για λόγους νόμιμης άμυνας. Ωστόσο, δεδομένου ότι ο χάρτης των Ηνωμένων Εθνών επιτρέπει την άσκηση ένοπλης άμυνας μόνο σε περίπτωση ένοπλης επίθεσης¹³⁴, είναι αμφίβολο κατά πόσο δύναται να ασκηθεί προληπτικά η νηοψία από πολεμικά πλοία στην ανοιχτή θάλασσα, στην περίπτωση που το πολεμικό δεν έχει προηγουμένως δεχτεί επίθεση από το αλλοδαπό πλοίο. Χαρακτηριστικές περιπτώσεις επίκλησης του δικαιώματος της νόμιμης άμυνας για νηοψίες στην ανοιχτή θάλασσα αποτελούν οι περίπου 5.000 νηοψίες που έγιναν από γαλλικά πολεμικά πλοία σε αλλοδαπά κατά τη διάρκεια του πολέμου στην Αλγερία μεταξύ των ετών 1956 -1962, με σκοπό να

¹³³ Εμμανουήλ Ρούκουνας (2006), Διεθνές Δίκαιο, Τεύχος Δεύτερο: Το κράτος και το έδαφος- Το Δίκαιο της Θάλασσας. Δεύτερη έκδοση. Αθήνα, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα

¹³⁴ Σύμφωνα με το α. 51 του Χάρτη Ηνωμένων Εθνών που υπεγράφη στις 26-06-1945: "Καμιά διάταξη αυτού του Χάρτη δε θα εμποδίζει το φυσικό δικαίωμα της ατομικής ή συλλογικής νόμιμης άμυνας, σε περίπτωση που ένα Μέλος των Ηνωμένων Εθνών δέχεται ένοπλη επίθεση, ως τη στιγμή που το Συμβούλιο Ασφαλείας θα πάρει τα αναγκαία μέτρα για να διατηρήσει τη διεθνή ειρήνη και ασφάλεια."

αποτραπεί η μεταγωγή πολεμοφοδίων στους Αλγερινούς επαναστάτες, καθώς και εκείνη του αποκλεισμού της Κούβας το 1962 από πλοία των ΗΠΑ, της Αργεντινής, της Βενεζουέλας και της Δομινικανής δημοκρατίας και οι νηοψίες που ασκούνταν σε αλλοδαπά πλοία κατευθυνόμενα προς την Κούβα, προκειμένου να διαπιστωθεί κατά πόσο μετέφεραν "επιθετικό στρατιωτικό υλικό. Και στις δύο προαναφερθείσες περιπτώσεις είναι αμφισβητούμενη η νομιμότητα των διενεργηθεισών νηοψιών¹³⁵.

Πέραν τούτων, η ΣύμβΔΘ προβλέπει την άσκηση του δικαιώματος νηοψίας αλλοδαπού πλοίου στην ανοιχτή θάλασσα από πολεμικό πλοίο ή από πλοίο που έχει ειδική εξουσιοδότηση και φέρει εμφανή διακριτικά στοιχεία, το οποίο ασκείται υπό την προϋπόθεση ότι συντρέχουν εύλογες υποψίες("reasonable suspicions") ότι το εν λόγω αλλοδαπό πλοίο επιδίδεται σε πειρατεία, δουλεμπόριο, σε παράνομες ραδιοτηλεοπτικές εκπομπές υπό τους όρους του α. 109, ή ότι δεν έχει εθνικότητα ή έχει την ίδια εθνικότητα με το πολεμικό πλοίο αλλά την αποκρύπτει¹³⁶.

Περαιτέρω και όσον αφορά τις προαναφερθείσες παράνομες δραστηριότητες που αναφέρονται στο α. 110 της ΣύμβΔΘ, πρέπει να θεωρηθεί ότι οι παράνομες εκπομπές και το δουλεμπόριο τουλάχιστον στην παραδοσιακή του μορφή, έχουν περιέλθει σε αχρησία¹³⁷, ενώ η περίπτωση κατά την οποία το αλλοδαπό πλοίο έχει την ίδια εθνικότητα με το πολεμικό πλοίο δε χρήζει ιδιαίτερης μνείας. Ειδικότερα και όσον αφορά στο δουλεμπόριο, έχει συχνά διαπιστωθεί ότι σε αρκετές περιπτώσεις η εμπορία ανθρώπων καταλήγει σε δουλειά¹³⁸. Επομένως σε αυτές τις περιπτώσεις το εμπόριο των προσώπων αυτό καθεαυτό ισοδυναμεί με "δουλεμπόριο" και άρα εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του εν λόγω άρθρου. Αναφορικά με τα πλοία άνευ εθνικότητας υποστηρίζονται δύο απόψεις σχετικά με τις εξουσίες του κράτους της σημαίας που προβαίνει στην άσκηση νηοψίας. Σύμφωνα με την πρώτη, το εν λόγω κράτος μπορεί εκτός από νηοψία, να ασκήσει και ποινική δικαιοδοσία επί του πλοίου, καθώς το τελευταίο τεκμαίρεται ότι δεν διαθέτει την προστασία κανενός κράτους¹³⁹. Κατά τη δεύτερη όμως και ορθότερη άποψη, το πολεμικό πλοίο έχει αρμοδιότητα μόνο να συνοδεύσει το πλοίο σε κάποιον από τους λιμένες του για έλεγχο, ενώ η άσκηση περαιτέρω πράξεων δικαιοδοσίας επί αυτού απαιτούν τη συνδρομή μία εκ των σχετικών

¹³⁵ Κραταρός Ιωάννου- Αναστασία Στρατή(2013), Δίκαιο της Θάλασσας, 4η έκδοση. Όπ.π. σελ. 239

¹³⁶ Αρ. 110 παρ.1 ΣύμβΔΘ

¹³⁷ Ευθύμιος Δ. Παπασταυρίδης,(2015), Η προστασία της ναυτιλίας από διεθνώς παράνομες πράξεις, όπ.π. σελ. 81

¹³⁸ Βλ υποσ. 117, United Nations Human Rights Report (1991), "Contemporary Forms of Slavery", ηλεκτρονική διεύθυνση <https://www.ohchr.org/Documents/Publications/FactSheet14en.pdf>

¹³⁹ O'Connell, D. P., Shearer, I. A. (1984)The International Law of the Sea: Volume II, Oxford Clarendon Press, σελ 235

βάσεων δικαιοδοσίας, όπως την οικουμενική δικαιοδοσία και δεν αρκεί το γεγονός της έλλειψης της εθνικότητας του πλοίου¹⁴⁰.

Στις προαναφερθείσες περιπτώσεις, το πολεμικό πλοίο μπορεί να ανακόψει τον πλου του ύποπτου αλλοδαπού πλοίου που συναντά στην ανοιχτή θάλασσα και να προβεί σε εξακρίβωση του δικαιώματος να φέρει τη σημαία του. Για την εξακρίβωση αρχικά το πολεμικό πλοίο μπορεί να ζητήσει από το ξένο πλοίο με τον ασύρματο να υψώσει τη σημαία του ή να παράσχει περισσότερα στοιχεία για την ταυτότητά του. Αν το δεύτερο δεν συμμορφωθεί και συνεχίσει τον πλου του, τότε το πολεμικό πλοίο μπορεί να ρίξει προειδοποιητικές βολές προς την κατεύθυνση της πλώρης και να συνεχίσει με την αποστολή λέμβου- αγήματος υπό τη διοίκηση αξιωματικού και στη συνέχεια με επιβίβαση μελών του πληρώματος του πολεμικού σε αυτό. Εάν μετά τον έλεγχο των εγγράφων εξακολουθούν να υπάρχουν υπόνοιες, το πολεμικό μπορεί να προβεί σε περαιτέρω έρευνα επί του πλοίου η οποία θα πρέπει να γίνεται διακριτικά. Στην περίπτωση που από την έρευνα αποδειχθεί ότι πράγματι το οποίο είχε επιδοθεί σε μία από τις προαναφερθείσες πράξεις του α. 110 της ΣύμβΔΘ, τότε είναι δυνατή η σύλληψη του. Σε διαφορετική περίπτωση που οι υπόνοιες αποδειχθούν αβάσιμες, τότε το αλλοδαπό πλοίο δικαιούται αποζημίωση για κάθε απώλεια ή ζημιά που υπέστη¹⁴¹.

2.8.1.2.3. Το Δικαίωμα επέμβασης βάσει διεθνών συνθηκών

Δικαίωμα επέμβασης στην ανοιχτή θάλασσα αναγνωρίζεται και βάσει διεθνών συνθηκών διμερών και πολυμερών, στις περιπτώσεις όμως αυτές το εν λόγω δικαίωμα ισχύει μόνο έναντι των πλοίων των συμβαλλομένων μερών. Τέτοιες συνθήκες έχουν ως αντικείμενο τις σημαντικότερες απειλές για τη διεθνή και την ελληνική ναυτιλία όπως η παράνομη αλιεία, το λαθρεμπόριο ναρκωτικών¹⁴², η παράνομη διακίνηση μεταναστών¹⁴³, όπως επίσης και η διεθνής τρομοκρατία και

¹⁴⁰ Ευθύμιος Δ. Παπασταυρίδης, (2015), Η προστασία της ναυτιλίας από διεθνώς παράνομες πράξεις, όπ.π. σελ. 82

¹⁴¹ Αρ. 110 παρ. 3 ΣύμβΔΘ

¹⁴² Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών κατά της Παράνομης Διακίνησης Ναρκωτικών φαρμάκων και άλλων Ψυχοτρόπων Ουσιών (1988)

¹⁴³ βλ. Ν. 3875/2010 με τον οποίο κυρώθηκε από την χώρα μας το Πρωτόκολλο κατά της Λαθραίας Διακίνησης Μεταναστών από τη Γη, τη Θάλασσα και τον Αέρα, που συμπληρώνει τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών κατά του Διεθνικού Οργανωμένου Εγκλήματος, το οποίο στο άρθρο 8 προβλέπει ότι συμβαλλόμενο κράτος μέλος δύναται να επέμβει και να ασκήσει έρευνα σε πλοίο άλλου κράτους μέλους, το οποίο έχει σοβαρούς λόγους να υποπτεύεται ότι εμπλέκεται σε παράνομη διακίνηση μεταναστών δια θαλάσσης, κατόπιν άδειας του κράτους της σημαίας που το τελευταίο φέρει.

διασπορά όπλων μαζικής καταστροφής¹⁴⁴ και πρόκειται να γίνει μνεία σε κάποιες από αυτές στο επόμενο κεφάλαιο.

2.8.1.2.4. Το δικαίωμα συνεχούς καταδίωξης

Στο δίκαιο της θάλασσας συνεχής καταδίωξη είναι η νόμιμη καταδίωξη ενός αλλοδαπού πλοίου στην ανοικτή θάλασσα λόγω παραβίασης των νόμων του παράκτιου κράτους που διαπράχθηκε σε θαλάσσιες ζώνες της δικαιοδοσίας του. Ο θεσμός της συνεχούς καταδίωξης ("hot pursuit") ρυθμίζεται από το α. 111 της ΣύμβΔΘ, σύμφωνα με το οποίο η καταδίωξη αλλοδαπού εμπορικού (και ποτέ πολεμικού) πλοίου στην ανοιχτή θάλασσα μπορεί να πραγματοποιηθεί όταν οι αρμόδιες αρχές του παράκτιου κράτους έχουν σοβαρούς λόγους να πιστεύουν ότι το πλοίο παραβίασε τους νόμους και τους κανονισμούς του σε περιοχές που υπόκεινται στη δικαιοδοσία του, και ειδικότερα είτε στα εσωτερικά ύδατα είτε στην αιγιαλίτιδα ζώνη είτε ακόμα και στη συνορεύουσα ζώνη. Στη συνορεύουσα ζώνη η δίωξη επιτρέπεται στην περίπτωση που παραβιάστηκαν μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη κανονισμοί και νόμοι του παράκτιου κράτους που αφορούν αρμοδιότητες του κράτους που προστατεύονται σε αυτήν τη ζώνη, όχι για παραβιάσεις στις άλλες θαλάσσιες ζώνες που ανήκουν στην κυριαρχία του παράκτιου κράτους. Επιπρόσθετα το δικαίωμα της συνέχεια του καταδίωξης εφαρμόζεται *mutatis mutandis* για παραβάσεις στην ΑΟΖ ή στην υφαλοκρηπίδα, συμπεριλαμβανομένων των ζωνών ασφαλείας γύρω από τις εγκαταστάσεις της υφαλοκρηπίδας, των νομών και των κανονισμών του παράκτιου κράτους που εφαρμόζονται σύμφωνα με τη Σύμβαση ΔΘ στις ζώνες αυτές¹⁴⁵.

Ειδικότερες προϋποθέσεις που διέπουν το δικαίωμα της συνεχούς καταδίωξης είναι κάτωθι: Καταρχάς η καταδίωξη πρέπει να γίνει αμέσως μετά την παραβίαση και συνεπώς, δεν νομιμοποιείται για παραβιάσεις που έγιναν σε προγενέστερο χρόνο ή σε προηγούμενα ταξίδια του πλοίου. Επιπρόσθετα, όταν αρχίζει η καταδίωξη πρέπει να ειδοποιηθεί το ξένο πλοίο με ηχητικό ή οπτικό σήμα (π.χ. με τηλεβόα και ηχητικά ή φωτιστικά σήματα), το οποίο πρέπει να μπορεί να ακουστεί ή να είναι ορατό από την απόσταση που χωρίζει τα δύο πλοία. Η εν λόγω απαίτηση αποβλέπει στο να αποκλειστεί η πιθανότητα η απόσταση μεταξύ των δύο πλοίων να είναι τόσο μεγάλη ώστε να μην υπάρχει λογική συνέχεια στην καταδίωξη και η δυνατότητα του παραβιάζοντος πλοίου να έχει την άνεση ώστε να απομακρυνθεί εγκαίρως. Τέλος, η καταδίωξη πρέπει να είναι συνεχής, θέρμη (hot) και να μη διακοπεί ως τη σύλληψη, ενώ είναι αδιάφορο αν θα συνεχιστεί στην ανοιχτή θάλασσα.

¹⁴⁴ Σύμβαση του IMO για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Θαλάσσιας Ναυσιπλοΐας(1988 SUA CONVENTION)

¹⁴⁵ Α. 110 παρ.2 ΣυμβΔΘ

Η συνεχής καταδίωξη παύει είτε όταν το ξένο πλοίο εισέλθει στην αιγιαλίτιδα ζώνη του κράτους της σημαίας ή τρίτου κράτους¹⁴⁶, οπότε μπορούν να γίνουν διπλωματικές ενέργειες μεταξύ του κράτους του καταδιώκοντος του πλοίου και του τρίτου κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη του οποίου κατέφυγε το καταδιωκόμενο ξένο πλοίο¹⁴⁷, είτε με τη σύλληψη του καταδιωκόμενου πλοίου.

Ακόμη, στην περίπτωση που το πλοίο κρατηθεί ή συλληφθεί έξω από την αιγιαλίτιδα ζώνη υπό συνθήκες που δεν δικαιολογούν την άσκηση του δικαιώματος της συνεχούς καταδίωξης, το παράκτιο κράτος οφείλει να το αποζημιώσει για κάθε απώλεια ή ζημιά που υπέστη ως αποτέλεσμα αυτής της ενέργειας¹⁴⁸.

Στο σημείο αυτό πρέπει να σημειωθεί ότι το δικαίωμα της συνεχούς καταδίωξης ασκείται εκτός από πολεμικά, και από πλοία της λιμενικής αρχής ή τελωνειακά και όχι από κρατικά πλοία που χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς¹⁴⁹. Εντούτοις, στην ελληνική πραγματικότητα γεννάται το ερώτημα της αρμοδιότητας των κρατικών πλοίων που χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς και ειδικότερα των πλοίων των λιμενικών αρχών, για καταδίωξη έξω από την αιγιαλίτιδα ζώνη της Ελλάδας, καθόσον σύμφωνα με το α. 136 Κ.Δ.Ν.Δ., η αρμοδιότητα των λιμενικών αρχών εκτείνεται μέχρι το εξωτερικό όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης και άρα, συνάγεται το συμπέρασμα ότι θα πρέπει να σταματήσουν την καταδίωξη μόλις το καταδιωκόμενο ξένο εμπορικό εισέλθει στα διεθνή ύδατα. Ωστόσο, θα πρέπει να γίνει δεκτό ότι παρόλο τον προαναφερθέντα εσωτερικό περιορισμό που τίθεται για τα πλοία του Λιμενικού Σώματος αναφορικά με το δικαίωμα της συνεχούς καταδίωξης αποκλειστικά μέσα στα εθνικά χωρικά ύδατα, το κενό αυτό καλύπτεται από το διεθνές δίκαιο και ως εκ τούτου, η καταδίωξη από τα ελληνικά κρατικά πλοία που χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς μπορεί να συνεχιστεί και εντός των διεθνών υδάτων¹⁵⁰.

¹⁴⁶ Α. 110 παρ.3 ΣυμβΔΘ

¹⁴⁷ Εμμανουήλ Ρούκουνας (2006), Διεθνές Δίκαιο, Τεύχος Δεύτερο: Το κράτος και το έδαφος- Το Δίκαιο της Θάλασσας, όπ.π., σελ.170

¹⁴⁸ Αρ. 110 παρ.8 ΣυμβΔΘ

¹⁴⁹ Αρ. 110 παρ. 5 ΣυμβΔΘ

¹⁵⁰ Πολυχρόνης Π. Τσιρίδης (1998), Ποινική Δικαιοδοσία στο θαλάσσιο χώρο και εγκλήματα τελούμενα επί πλοίου, όπ.π. σελ. 146

3. Ειδικά Μέτρα Σχετικά Με Την Καταπολέμηση Των Απειλών Για Τη Διεθνή Ναυτιλία

3.1 Η Σύμβαση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Θαλάσσιας Ναυσιπλοΐας (1988 SUA CONVENTION)

Με αφορμή το επεισόδιο του κρουαζιερόπλοιου Achille Lauro το 1985, το οποίο κατελήφθη από ένοπλη ομάδα του Μετώπου για την Απελευθέρωση της Παλαιστίνης (PLO) και είχε σαν αποτέλεσμα την δολοφονία ενός Αμερικανού πολίτη, καταρτίστηκε στη Ρώμη, κατόπιν ανάληψης ιταλικής πρωτοβουλίας στο πλαίσιο του ΙΜΟ, η Σύμβαση της Ρώμης της 10ης Μαρτίου 1988 για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Θαλάσσιας ναυσιπλοΐας (SUA Convention), καθώς και συμπληρωματικό Πρωτόκολλο για την καταστολή παράνομων πράξεων στις σταθερές εξέδρες πάνω στην υφαλοκρηπίδα. Η ανάγκη για τη σύναψη της εν λόγω Σύμβασης προήλθε από το γεγονός ότι η διεθνής κοινότητα έπρεπε να ρυθμίσει τις περιπτώσεις χρήσης βίας εναντίον πλοίων οι οποίες δεν ενέπιπταν στον ορισμό της πειρατείας. Τέτοιες περιπτώσεις περιλάμβαναν καταλήψεις πλοίων από μέλη του πληρώματος ή από επιβάτες και δεν ικανοποιούσαν ούτε την απαίτηση της εμπλοκής δύο πλοίων του α. 101 της Σύμβασης ΔΘ, ούτε την κατάληψη ή τη χρήση βίας για σκοπούς ιδιωτικούς, καθόσον στα περισσότερα περιστατικά τρομοκρατίας στην ανοιχτή θάλασσα τα κίνητρα ήταν πολιτικά¹⁵¹.

Με τη Σύμβαση του 1988 (SUA Convention), ποινικοποιήθηκε κάθε παράνομη πράξη κατά της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας που λαμβάνει χώρα σε περιοχές πέραν της εθνικής δικαιοδοσίας¹⁵² και ανατέθηκε στα συμβαλλόμενα κράτη η νομοθετική αρμοδιότητα να υπάγουν στην ποινική τους δικαιοδοσία τις εν λόγω πράξεις σε περίπτωση που, μεταξύ άλλων, οι τρομοκρατικές πράξεις

¹⁵¹ Κρατερός Ιωάννου- Αναστασία Στρατή(2013), Δίκαιο της Θάλασσας, 4η έκδοση, όπ.π. σελ.235

¹⁵² Η Σύμβαση δεν προσδιορίζει το πεδίο εφαρμογής της με αναφορά στην ανοιχτή θάλασσα ή στην ΑΟΖ, αλλά στον πλου που πραγματοποιείται ή πρόκειται να πραγματοποιηθεί «σε ύδατα, δια μέσου υδάτων ή από ύδατα τα οποία βρίσκονται πέρα από το εξωτερικό όριο των χωρικών υδάτων ενός Κράτους, ή από τα παράπλευρα όρια των χωρικών του υδάτων με τα παρακείμενα Κράτη», όπως ορίζεται στο ά. 4 παρ. 1 αυτής.

αποσκοπούν στο να εξαναγκάσουν το συγκεκριμένο κράτος σε πράξη ή παράλειψη. Με τις ρυθμίσεις της εν λόγω Σύμβασης, καθιερώνεται η διεθνής δικαιοδοσία των εσωτερικών δικαστηρίων για πράξεις στρεφόμενες κατά πλοίων που φέρουν τη σημαία του συγκεκριμένου κράτους ή από ή κατά προσώπων που έχουν την ιθαγένεια του οπουδήποτε και αν διαπράχθηκε το αδίκημα, καθώς επίσης ορίζεται ότι και τα εγχώρια δικαστήρια είναι αρμόδια να δικάζουν τις παράνομες πράξεις που λαμβάνουν χώρα επί εμπορικών πλοίων στην αιγιαλίτιδα ζώνη ανεξαρτήτως σημαίας και ιθαγένειας¹⁵³. Ωστόσο η εν λόγω σύμβαση δεν καθιερώνει οικουμενική δικαιοδοσία όλων των κρατών¹⁵⁴.

Επιπρόσθετα, στην εν λόγω Σύμβαση προβλέπεται η υποχρέωση είτε άσκηση ποινικής δίωξης εναντίον των υπόπτων για τις πράξεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης, είτε έκδοσής τους σε ένα άλλο συμβαλλόμενο μέρος (αρχή «aut dedere aut judicare»- είτε δικάζεις είτε εκδίδεις σε τρίτο κράτος)¹⁵⁵, με την οποία παραμερίζεται η αρχή ότι δεν χωρεί έκδοση για ποινικά αδικήματα.

Η Σύμβαση και το Πρωτόκολλο του 1988 επικυρώθηκαν από μεγάλο αριθμό κρατών, αλλά η έξαρση των τρομοκρατικών πράξεων διεθνώς οδήγησε στη σύγκλιση Διεθνούς αναθεωρητικής συνδιασκέψεως το 2005 με στόχο να διευρυνθούν τα υπαγόμενα στη Σύμβαση αδικήματα. Έτσι το 2005, η Σύμβαση αναθεωρήθηκε με σκοπό αφενός να συμπεριλάβει στο πεδίο εφαρμογής της και πράξεις της διασποράς όπλων μαζικής καταστροφής και αφετέρου, να δημιουργήσει ένα μηχανισμό ελέγχου των πλοίων που εμπλέκονται στις προβλεπόμενες από τη Σύμβαση παράνομες πράξεις σε περιοχές της ανοιχτής θάλασσας, κατοχυρώνοντας το δικαίωμα νηοψίας αυτών. Πράγματι, η έλλειψη ενός τέτοιου μηχανισμού είχε θεωρηθεί προβληματική μετά την 11η Σεπτεμβρίου του 2001 και την τρομοκρατική επίθεση κατά των δίδυμων πύργων της Νέας Υόρκης και το νομικό κενό αυτό θεραπεύτηκε με το Πρωτόκολλο του 2005¹⁵⁶. Έτσι, με τα α. 3bis και 3 ter του Πρωτοκόλλου του 2005¹⁵⁷ περιλήφθησαν στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης και πράξεις διασποράς όπλων μαζικής

¹⁵³ Α. 6 Σύμβασης της Ρώμης του 1988 για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Θαλάσσιας ναυσιπλοΐας(SUA Convention) η οποία κυρώθηκε στη χώρα μας με το Ν. 2108/1992 – (Α' 204)

¹⁵⁴ Κρατερός Ιωάννου- Αναστασία Στρατή(2013), Δίκαιο της Θάλασσας, 4η έκδοση. Αθήνα, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.235

¹⁵⁵ Α. 6 παρ.4 Σύμβασης της Ρώμης του 1988 για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Θαλάσσιας ναυσιπλοΐας(SUA Convention)

¹⁵⁶ Natalie Klein(2007), The Right Of Visit And The 2005 Protocol On The Suppression Of Unlawful Acts Against The Safety Of Maritime Navigation, Denver Journal of International Law and Policy, σελ. 287,288

¹⁵⁷ Βλ. Ν.4169/2013 με τον οποίο κυρώθηκε από τη χώρα μας το Πρωτόκολλο του 2005 της Διεθνούς Σύμβασης του 1988 για την καταστολή των παράνομων πράξεων κατά της Ασφάλειας της Θαλάσσιας ναυσιπλοΐας

καταστροφής. Γενικά, οι τρομοκρατικές ενέργειες που περιλαμβάνονται στο α. 3 bis καλύπτουν ευρύ κύκλο περιπτώσεων, π.χ. περιλαμβάνουν τη χρήση του πλοίου ως όπλου ή ως μέσου μεταφοράς τρομοκρατικό υλικού.

Βέβαια οι εν λόγω διατάξεις θα παρέμεναν χωρίς εκτελεστική ρύθμιση εάν δεν προβλεπόταν και μηχανισμός ελέγχου των ύποπτων πλοίων¹⁵⁸. Για αυτό το λόγο, στο α. 8 bis προβλέφθηκε το δικαίωμα επέμβασης σε πλοία συμβαλλόμενων μερών που βρίσκονται στην ανοιχτή θάλασσα, για τα οποία υπάρχουν υποψίες ότι εμπλέκονται στις εν λόγω παράνομες ενέργειες. Ειδικότερα, σύμφωνα με το εν λόγω άρθρο, όταν ένα πλοίο συμβαλλόμενου μέρους συναντά πλοίο αντισυμβαλλόμενου μέρους πέραν των ορίων της αιγιαλίτιδας ζώνης και έχει εύλογες υποψίες ότι το πλοίο αυτό έχει εμπλακεί ή πρόκειται να εμπλακεί σε μία από τις εγκληματικές δραστηριότητες που αναφέρονται στο α. 3 του Πρωτοκόλλου, δύναται να προβεί στις εξής πράξεις:

α) να ζητήσει το πρώτο μέρος να επιβεβαιώσει την ιθαγένεια του πλοίου, β) εάν η ιθαγένεια επιβεβαιωθεί, το κράτος που επιθυμεί να ασκήσει το δικαίωμα της νηοψίας θα ζητήσει από το κράτος της σημαίας του πλοίου την άδεια να επιβιβαστεί αγήμά του πάνω σε αυτό και να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα σχέση με αυτό το πλοίο, συμπεριλαμβανομένης της διενέργειας έρευνας στο πλοίο, στο πλήρωμα καθώς και στο φορτίο του, έτσι ώστε να διαπιστωθεί αν έχει τελεστεί η πρόκειται να τελεστεί ένα από τα αδικήματα του α. 3, γ) το κράτος της σημαίας έχει τις κάτω επιλογές :i) να δώσει τη σχετική άδεια, ii) να αποφασίσει να προβεί στις απαραίτητες ενέργειες είτε μόνο του είτε σε συνεργασία με το κράτος που ζητά την άδεια και iii) να αρνηθεί να δώσει την άδεια του. Σε κάθε περίπτωση, το κράτος που επιθυμεί να ασκήσει το δικαίωμα της νηοψίας δεν πρέπει να προβεί στην επιβίβαση του αγήματος πάνω στο ύποπτο πλοίο του αντισυμβαλλόμενου μέρους εάν δεν δοθεί προηγουμένως εκ μέρους του τελευταίου η σχετική άδεια.

Επίσης, πρέπει να σημειωθεί ότι το εν λόγω Πρωτόκολλο ακολουθεί την τακτική του σεβασμού στην προτεραιότητα ως προς την άσκηση δικαιοδοσίας από το κράτος της σημαίας ,εκτός και αν το τελευταίο οικειοθελώς την εκχωρήσει στο κράτος που ασκεί την νηοψία, εκχώρηση που προϋποθέτει όμως, την προηγούμενη άσκηση νομοθετικής αρμοδιότητας εκ μέρους του κράτους που ασκεί τη νηοψία, σύμφωνα με το α. 6 της SUA Convention¹⁵⁹.

¹⁵⁸ Ευθύμιος Δ. Παπασταυρίδης,(2015), Η προστασία της ναυτιλίας από διεθνώς παράνομες πράξεις, Ακαδημία Αθηνών- Γραφείο Διεθνών και Συνταγματικών Θεσμών, ό.π.σελ. 92

¹⁵⁹ Βλ. αρθ 8 bis παρ. 8 του Πρωτοκόλλου

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι ενώ η χρήση της ανωτέρω Σύμβασης και το Πρωτοκόλλου είναι μέχρι στιγμής περιορισμένη¹⁶⁰, ωστόσο έγινε επίκληση της από το Συμβούλιο Ασφαλείας ήδη από το 2009, ως πιθανή νομική βάση για την ποινική δίωξη εγκληματικών ενεργειών Σομαλών, οι οποίες δεν καλύπτονται από τον ορισμό της πειρατείας του α. 101 της Σύμβασης ΔΘ¹⁶¹.

3.2. Πρωτοβουλία κατά της Διασποράς Όπλων Μαζικής Καταστροφής (Proliferation Security Initiative-PSI).

Πρόκειται για μία πρωτοβουλία των ΗΠΑ κατά της διασποράς των όπλων μαζικής καταστροφής η οποία εξαγγέλθηκε το 2003 και αποσκοπεί στην άτυπη διεθνή συνεργασία κρατών, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, για την αποτροπή της διασποράς των εν λόγω όπλων. Το PSI δεν βασίζεται σε κάποια διεθνή Συνθήκη, ούτε παρέχει κάποια νομική βάση για άσκηση ελέγχου στην ανοιχτή θάλασσα¹⁶², αλλά αποτελεί ένα μηχανισμό συνεργασίας σχετικά με την αποτροπή διασποράς των όπλων μαζικής καταστροφής σε τρομοκρατικές οργανώσεις ή "κράτη παρίες".

Προκειμένου να υπερκεραστεί το εμπόδιο της έλλειψης δυνατότητας καταστολής στην ανοιχτή θάλασσα, οι Η.Π.Α. προχώρησαν στο πλαίσιο του PSI στην υπογραφή διμερών συμβάσεων που προβλέπουν το δικαίωμα επιβίβασης και ελέγχου πλοίου του αντισυμβαλλόμενου κράτους το οποίο είναι ύποπτο για διασπορά όπλων μαζικής καταστροφής, με κράτη τα οποία διαθέτουν σημαντικό αριθμό πλοίων υπό τη σημαία τους και αποτελούν κατά κύριο λόγο κράτη σημαίων ευκαιρίας (ήτοι με τη Λιβερία, τον Παναμά, τα Νησιά Μάρσαλ, την Κύπρο κ.α.), με άωτερο σκοπό να υπάρχει δυνατότητα ελέγχου σε όλο το δυνατόν περισσότερα πλοία.

Οι εν λόγω συμβάσεις προβλέπουν ευέλικτες ρυθμίσεις σχετικά με το δικαίωμα νηοψίας των πλοίων. Για παράδειγμα, προβλέπεται το τεκμήριο συναίνεσης των κρατών της σημαίας των πλοίων για τη νηοψία εκ μέρους των ΗΠΑ με την πάροδο δύο ή τεσσάρων ωρών από τη σχετική αίτηση στο αρμόδιο όργανο του Κράτους της σημαίας ("deemed consent")¹⁶³.

¹⁶⁰ Ευθύμιος Δ. Παπασταυρίδης, (2015), Η προστασία της ναυτιλίας από διεθνώς παράνομες πράξεις, όπ.π., σελ. 93

¹⁶¹ Παρ. 5 του Security Council Resolution 1851 (2008)/16-12-2008 ηλεκτρονική διεύθυνση <https://www.refworld.org/docid/4952044e2.html>

¹⁶² Donald R. Rothwell, (2010) The Proliferation Security Initiative: Amending The Convention On The Law of the Sea by Stealth?, The Oceans in the Nuclear Age: Legacies and Risks, ed. D. Caron & H.N. Scheiber, Leiden Boston, σελ. 285, 287

¹⁶³ Ευθύμιος Δ. Παπασταυρίδης, (2015), Η προστασία της ναυτιλίας από διεθνώς παράνομες πράξεις, όπ.π., σελ. 95

Βέβαια, οι συμβάσεις αυτές είναι ετεροβαρείς δηλαδή το δικαίωμα αυτό το έχουν οι Η.Π.Α. και όχι όλα τα συμβαλλόμενα μέρη, ωστόσο η επιλογή των ΗΠΑ να προβούν στην εν λόγω πρωτοβουλία ώστε να ασκούν έλεγχο στο μεγαλύτερο όγκο της διεθνούς ναυτιλίας ήταν σωστή, δεδομένου ότι η αντίστοιχη πολυμερής Σύμβαση, (SUA Protocol) άργησε να τεθεί σε ισχύ και δεν έχει μέχρι στιγμής πολλές επικυρώσεις¹⁶⁴.

3.3. Ο θεσμός των επιβαινόντων αξιωματικών τρίτου κράτους(ship riders) για την καταπολέμηση της πειρατείας

3.3.1. Ο κώδικας Συμπεριφοράς του Τζιμπουτί (Djibouti Code of Conduct) και τα Ψηφίσματα του Συμβουλίου Ασφαλείας

Όπως ήδη αναφέρθηκε αναφορικά με την πειρατεία, τα κράτη που ασκούσαν νηοψία και συνελάμβαναν τους πειρατές, γενικά απείχαν από την άσκηση ποινικής δίωξης και προτιμούσαν να τους παραδίδουν σε τρίτα κράτη. Ως αντιστάθμισμα σε αυτή την πρακτική των κρατών προτάθηκε στον κώδικα συμπεριφοράς του Τζιμπουτί καθώς και σε αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας¹⁶⁵ και έχει ήδη αρχίσει να εφαρμόζεται στην πράξη, η χρήση αξιωματούχων τρίτων κρατών που επιβαίνουν πάνω σε πολεμικά πλοία που ασκούν νηοψία και έχουν σκοπό να φέρουν τους υπόπτους πειρατές υπό τη δικαιοδοσία τους.

Ο Κώδικας Συμπεριφοράς του Τζιμπουτί δεν έχει δεσμευτική ισχύ και εφαρμόζεται μόνο μεταξύ των κρατών που συμμετέχουν στο εν λόγω μνημόνιο (MoU)¹⁶⁶. Στον Κώδικα προβλέπεται η δυνατότητα να επιβαίνουν σε αλλοδαπά πλοία αξιωματούχοι ("ship riders")¹⁶⁷, οι οποίοι βάσει διμερών συμφωνιών, επιβιβάζονται σε πολεμικά πλοία ενός τρίτου κράτους ("host state), με αποστολή να διευρύνουν την εκτελεστική αρμοδιότητα του κράτους της σημαίας του πολεμικού πλοίου, κυρίως εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης του κράτους ιθαγένειας του επιβαινόντος αξιωματικού τρίτου κράτους("ship rider-sending state). Οι αξιωματικοί του εν λόγω κράτους μπορούν να δώσουν τη συναίνεσή τους ώστε το πλοίο να επέμβει εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης του κράτους τους ή στην ανοιχτή θάλασσα σε πλοία που φέρουν σημαία τους, με απώτερο στόχο την καταπολέμηση της

¹⁶⁴ Όπ.π., σελ. 95

¹⁶⁵ Βλ. Security Council Resolution 1851 (2008)/16-12-2008 ηλεκτρονική διεύθυνση <https://www.refworld.org/docid/4952044e2.html>

¹⁶⁶ Στο προοίμιο του εν λόγω Κώδικα αναφέρονται 21 κράτη ως "participants", μεταξύ των οποίων το Τζιμπουτί, η Αίγυπτος, η Γαλλία, η Αιθιοπία, η Κένυα, η Μαδαγασκάρη, το Ομάν κ..α.

¹⁶⁷ Άρθρ 7 The Code Of Conduct Concerning The Repression Of Piracy And Armed Robbery Against Ships In The Western Indian Ocean And The Gulf Of Aden, Adopted on 29 January 2009, Ηλεκτρονική διεύθυνση https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/35467/piracy-djibouti-meeting.pdf(ανασύρθηκε την 03-05-2021)

πειρατείας¹⁶⁸. Συγκεκριμένα, ο αξιωματικός του κράτους το οποίο θα επιθυμούσε να ασκήσει δικαιοδοσία σε σχέση με την πειρατεία, επιβιβάζεται σε ένα από τα πλοία που περιπολούν την επίμαχη περιοχή και, κατόπιν διενέργειας αυτοψίας από το πολεμικό πλοίο, θα προέβαινε στη σχετική σύλληψη υπό τους νόμους του κράτους αποστολής.

Ωστόσο, τέτοιες συμφωνίες δεν έχουν ακόμα υλοποιηθεί στο πλαίσιο του Κώδικα του Τζιμπουτί, με εξαίρεση το Μνημόνιο Συνεργασίας που υπέγραψε η Νότια Αφρική με τη Μοζαμβίκη την 1η Ιουνίου 2011, το οποίο προβλέπει κοινές περιπολίες με τη Μοζαμβίκη¹⁶⁹.

3.3.2. Ο θεσμός των επιβαινόντων αξιωματικών τρίτου κράτους ("ship riders") στις ναυτικές επιχειρήσεις

Ο θεσμός των "ship riders" έχει αξιοποιηθεί στο παρελθόν στο πλαίσιο των ναυτικών επιχειρήσεων ποινικής καταστολής κυρίως σε σχέση με την παράνομη εμπορία ναρκωτικών, την παράνομη διακίνηση μεταναστών κυρίως στη Μεσόγειο, καθώς και την παράνομη αλιεία, με σκοπό την υπέρβαση των εμποδίων ως προς την άσκηση δικαιοδοσίας.

Ειδικότερα ως προς την παράνομη εμπορία ναρκωτικών ουσιών, υπάρχει πληθώρα διμερών συμφωνιών μεταξύ ΗΠΑ και άλλων κρατών της ευρύτερης περιοχής, οι οποίες περιέχουν διατάξεις που επιτρέπουν την επιβίβαση Αξιωματικών πάνω σε πλοία των κρατών αυτών με σκοπό την άσκηση της σχετικής δικαιοδοσίας από το κράτος αποστολής. Οι εν λόγω συμφωνίες περιλαμβάνουν μία σειρά από μέτρα επιτήρησης και καταστολής των εγκληματικών ενεργειών όπως το δικαίωμα νηοψίας, το δικαίωμα καταδίωξης από την ανοικτή θάλασσα έως και την ξηρά του αντισυμβαλλόμενου κράτους κ.ά.. Για παράδειγμα, η συμφωνία μεταξύ ΗΠΑ και Τρινιντάντ και Τομπάγκο προβλέπει ότι ειδικά εξουσιοδοτημένοι αξιωματικοί Τρινιντάντ και Τομπάγκο δύνανται να επιβιβαστούν σε πλοία της ακτοφυλακής των ΗΠΑ προκειμένου οι αρχές των ΗΠΑ να μπορέσουν να καταδιώξουν ένα ύποπτο πλοίο που διαφεύγει εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης του Τρινιντάντ και Τομπάγκο ή προκειμένου να εξουσιοδοτήσουν τη σύλληψη πλοίου εντός αυτής της ζώνης¹⁷⁰.

3.4. Η χρήση ιδιωτών ένοπλων φρουρών για την καταπολέμηση της πειρατείας

¹⁶⁸ Ο συγκεκριμένος μηχανισμός έχει ευρέως χρησιμοποιηθεί στην Καραϊβική σε σχέση με το λαθρεμπόριο ναρκωτικών.

¹⁶⁹ Ευθύμιος Δ. Παπασταυρίδης, (2015), Η προστασία της ναυτιλίας από διεθνώς παράνομες πράξεις, Ακαδημία Αθηνών- Γραφείο Διεθνών και Συνταγματικών Θεσμών, σελ. 99

¹⁷⁰ Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Trinidad and Tobago concerning maritime counter-drug operations, signed at Port of Spain March 4, 1996; entered into force March 4, 1996.

Η χρήση ιδιωτών ένοπλων φρουρών αποτελεί μία σημαντική πρωτοβουλία του IMO που θεσμοθετήθηκε κατόπιν πιέσεων από τους πλοιοκτήτες και εφοπλιστές των πλοίων που διέπλεαν τον Κόλπο του Άντεν, οι οποίοι επεδίωκαν να υιοθετηθούν πρακτικές και να παρασχεθούν οδηγίες σχετικά με την πρόληψη και την καταστολή της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στη θάλασσα και οι οποίοι ήδη από καιρό είχαν αρχίσει ανεπίσημα να παρέχουν τέτοιου είδους άδειες για τα πλοία τους.

Έτσι, ο IMO το Μάιο του 2011 εξέδωσε συστάσεις και οδηγίες για τα κράτη της σημαίας σχετικά με τη χρήση των ιδιωτών φρουρών καθώς και το Μάιο του 2012 εκπόνησε τις σχετικές οδηγίες για τις ιδιωτικές εταιρείες προστασίας της ασφάλειας των πλοίων, οι οποίες με τη σειρά τους παρείχαν τη βάση για τη θέσπιση από τον International Organization for Standardization(ISO) τον Δεκέμβριο 2012 των ISO Publicly Available Specification(PAS) 28007 ¹⁷¹ σχετικά με τις ιδιωτικές εταιρείες ασφαλείας.

Όσον αφορά στο νομικό καθεστώς των ιδιωτών ένοπλων φρουρών, σημειώνεται ότι η παροχή και οι όροι της άδειας σε ιδιώτες ένοπλους φρουρούς είναι αποκλειστικά ζήτημα του κράτους της σημαίας, καθόσον όπως ορίζεται και από το α. 94 της ΣύμβΔΘ, το κράτος της σημαίας έχει την ευθύνη να ρυθμίσει τα ζητήματα πάνω στο πλοίο που αφορούν μεταξύ άλλων, στα θέματα ασφαλείας, και επιπρόσθετα, το κράτος της σημαίας είναι αρμόδιο να ρυθμίζει τα ζητήματα που αφορούν ενδεικτικά στις αρμοδιότητες των ιδιωτών φρουρών, στην αποθήκευση του οπλισμού τους εν πλω, στη χρήση βίας από αυτούς. Ακόμη, σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα του ίδιου άρθρου της ΣύμβΔΘ, προκύπτει ότι το κράτος της σημαίας έχει την ευθύνη όσον αφορά στην άσκηση των καθηκόντων των ιδιωτών φρουρών, με συνέπεια η ευθύνη για τον έλεγχο του εάν τηρούνται οι δέουσες διαδικασίες προβλέπονται στην εθνική νομοθεσία του κράτους, βαρύνει το ίδιο ¹⁷².

Σημαντικό είναι να διευκρινιστεί ότι οι ιδιώτες ένοπλοι φρουροί δεν έχουν το δικαίωμα άσκησης νηοψίας σύμφωνα με το α. 110 της ΣύμβΔΘ, ούτε το δικαίωμα σύλληψης των πειρατών δυνάμει του α. 105, δεδομένου ότι τα εν λόγω δικαιώματα ασκούνται μόνο από πολεμικά η αλλά ειδικά εξουσιοδοτημένα κρατικά πλοία, όπως ήδη έχει αναφερθεί. Έτσι σε περίπτωση αφοπλισμού και κρατήσης πειρατών από τους φρουρούς, αυτοί θα πρέπει να τους παραδίδουν στον Πλοίαρχο και να ειδοποιείται σχετικά το κράτος της σημαίας.

Η Ελλάδα είναι μεταξύ των κρατών που επιτρέπει τη χρήση τέτοιων φρουρών πάνω στα υπό ελληνική σημαία εμπορικά πλοία, προκειμένου να διασφαλίσει με αυτό τον τρόπο την ασφάλεια της

¹⁷¹ <https://www.iso.org/standard/42146.html>

¹⁷² Ευθύμιος Δ. Παπασταυρίδης, (2015), Η προστασία της ναυτιλίας από διεθνώς παράνομες πράξεις, όπ.π. σελ. 111.

ελληνικής ναυσιπλοΐας. Ο ν. 4058/2012 (Α 63) με τίτλο " Παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους φρουρούς σε εμπορικά πλοία και άλλες διατάξεις", προβλέπει ότι η παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους φρουρούς στα υπό ελληνική σημαία εμπορικά πλοία επιτρέπεται ύστερα από άδεια που εκδίδεται από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος. Στο εν λόγω νομοθέτημα καθορίζονται οι όροι και προϋποθέσεις χορήγησης της σχετικής άδειας και οριοθετούνται οι υποχρεώσεις των ενόπλων ιδιωτών φρουρών στα υπό ελληνική σημαία πλοία, ενώ γίνεται μνεία στις κυρώσεις που επαπειλούνται σε περίπτωση μη τήρησης αυτών¹⁷³.

3.5. Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών κατά της Παράνομης Διακίνησης Ναρκωτικών φαρμάκων και άλλων Ψυχοτρόπων Ουσιών (1988)

Μολονότι όπως ήδη αναφέρθηκε, στο α. 108 της ΣύμβΔΘ γίνεται αναφορά στην ανάγκη συνεργασίας μεταξύ των ενδιαφερομένων κρατών για την πάταξη της παράνομης διακίνησης ψυχοτρόπων ουσιών για θαλάσσης, ωστόσο η εν λόγω διάταξη δεν έχει ιδιαίτερη πρακτική σημασία. Πέραν τούτου, το ισχύον νομικό πλαίσιο αναφορικά με το εν λόγω ζήτημα, περιορίζεται στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών κατά της Παράνομης Διακίνησης Ναρκωτικών φαρμάκων και άλλων Ψυχοτρόπων Ουσιών (Σύμβαση της Βιέννης) του 1988 για την καταπολέμηση της παράνομης διακίνησης ναρκωτικών και άλλων ψυχοτρόπων ουσιών¹⁷⁴.

Η εν λόγω Σύμβαση θέτει ως βάση την αρμοδιότητα του κράτους της σημαίας να προνοεί για την απαγόρευση και να προβαίνει στην καταστολή της κινήσεως τέτοιων ουσιών και προβλέπει την υποχρέωση των συμβαλλομένων μερών για συνεργασία σχετικά με την καταστολή της παράνομης διακίνησης για θαλάσσης, σύμφωνα και με τα διαλαμβανόμενα της ΣύμβΔΘ. Περαιτέρω όμως, η Σύμβαση της Βιέννης του 1988 προβλέπει το δικαίωμα επέμβασης στην ανοιχτή θάλασσα σε πλοία των συμβαλλομένων μερών στην περίπτωση που υπάρχουν βάσιμες υποψίες ότι αυτά είναι αναμειγμένα με λαθρεμπόριο ουσιών.

Στην περίπτωση αυτή, προκειμένου να γίνει η επέμβαση, πρέπει να προηγηθεί αίτηση από το ενδιαφερόμενο μέρος που έχει βάσιμους λόγους να υποπτεύεται το ξένο πλοίο προς τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη, προκειμένου να παύσει η χρησιμοποίηση του ξένου πλοίου στην παράνομη διακίνηση ναρκωτικών ουσιών και αυτά υποχρεούνται να προσφέρουν τη σχετική βοήθεια στα όρια των μέσων που διαθέτουν. Επιπρόσθετα, η παρέμβαση μπορεί να πραγματοποιηθεί κατόπιν σχετικής

¹⁷³ Αρ.1-11 του Ν. 4058/2012(Α 63)

¹⁷⁴ Βλ. Ν. 1990/1991 (Α' 193) με τον οποίο κυρώθηκε η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών κατά της Παράνομης Διακίνησης Ναρκωτικών φαρμάκων και άλλων Ψυχοτρόπων Ουσιών του 1988

ειδοποίησης του κράτους της σημαίας του υπόπτου πλοίου και συνακόλουθης συναινέσεώς του¹⁷⁵. Τότε, το κράτος της σημασίας του πλοίου μπορεί να εξουσιοδοτήσει το κράτος που υπέβαλε την αίτηση μεταξύ άλλων: (α) Να επιβιβάσει εκπροσώπους των αρχών του, (β) Να ερευνήσει το πλοίο, (γ) Αν βρεθούν αποδείξεις ανάμιξης σε παράνομη διακίνηση, να λάβει τα κατάλληλα μέτρα ως προς το πλοίο, τα πρόσωπα και το φορτίο που βρίσκονται στο πλοίο.

Ωστόσο η εν λόγω ρύθμιση έχει φανεί ανεπαρκής και για αυτό το λόγο έχουν παρατηρηθεί επεμβάσεις σε ξένα εμπορικά πλοία τα οποία καταφανώς ήταν αναμειγμένα σε παράνομη διακίνηση ναρκωτικών ουσιών, με την έγκριση της σύλληψης του πλοίου να πραγματοποιείται είτε την ώρα της σύλληψης είτε αργότερα. Χαρακτηριστικά, η ακτοφυλακή των ΗΠΑ στηριζόμενη στη θεωρία των αποτελεσμάτων (effects theory) σύμφωνα με την οποία, οι αρχές του παράκτιου κράτους έχουν δικαίωμα επεμβάσεως σε οποιοδήποτε πλοίο έστω και στην ανοιχτή θάλασσα όταν απειλείται η ασφάλεια του παράκτιου κράτους, το έτος 1999 προέβη στη σύλληψη στην ανοιχτή θάλασσα έξω από τις ακτές των ΗΠΑ πλοίου υπό κυπριακή σημαία, το οποίο προερχόταν από την Κολομβία και μετέφερε ναρκωτικά, επέμβαση που ωστόσο δεν αποτέλεσε μεμονωμένο συμβάν, αλλά αποτελεί συνήθη πρακτική της ακτοφυλακής των ΗΠΑ σε περιπτώσεις πλοίων που αποδεδειγμένα μεταφέρουν ναρκωτικές ουσίες στην ανοιχτή θάλασσα¹⁷⁶.

¹⁷⁵ Α. 17 παρ 2 και 3 Σύμβασης Βιέννης του 1988.

¹⁷⁶ Εμμανουήλ Ρούκουνας (2006), Διεθνές Δίκαιο, Τεύχος Δεύτερο: Το κράτος και το έδαφος- Το Δίκαιο της Θάλασσας, όπ.π. σελ. 168

Συμπεράσματα

Η ΣύμβΔΘ ως το "Σύνταγμα των ωκεανών" αποτελεί ένα συνεκτικό κείμενο το οποίο εξασφαλίζει το κατάλληλο «νομικό οπλοστάσιο» για την πρόληψη και την καταστολή των παράνομων πράξεων που διαπράττονται στη θάλασσα και ορισμένων διεθνών εγκλημάτων που απειλούν την ελληνική και διεθνή ναυτιλία, καθόσον αναγνωρίζει και κατανέμει τις αρμοδιότητες των κρατών του λιμένος, των παράκτιων κρατών και των κρατών της σημαίας και οριοθετεί το πεδίο δράσης τους.

Εντούτοις, η ΣύμβΔΘ δεν σχεδιάστηκε για να καλύπτει το σύνολο των δραστηριοτήτων που ασκούνται στη θάλασσα, ούτε βεβαίως ήταν δυνατόν να συμπεριληφθούν σε αυτήν κατά το έτος 1982 συγκεκριμένα αδικήματα, όπως για παράδειγμα η μεταφορά όπλων μαζικής καταστροφής δια θαλάσσης. Σε κάθε περίπτωση, η ΣύμβΔΘ χαράσσει το γενικό πλαίσιο βάσει του οποίου τα κράτη και οι αρμόδιοι διεθνείς οργανισμοί πρόκειται να λάβουν ειδικότερα μέτρα καταστολής των παράνομων πράξεων.

Στο πλαίσιο αυτό, τα κράτη του λιμένα, επιτελούν σημαντικό ρόλο στην καταστολή των παράνομων πράξεων που σχετίζονται με τη ναυτιλία καθόσον όχι μόνο οι λιμένες αποτελούν κατάλληλο χώρο όπου δύναται να ασκηθεί ενδεδειγμένος έλεγχος σε ύποπτα πλοία, αλλά επιπλέον ασκούν στους χώρους αυτούς πλήρη και αποκλειστική ποινική δικαιοδοσία, από την οποία απορρέει η συνακόλουθη δυνατότητα λήψης κατάλληλων μέτρων ελέγχου και καταστολής, και ως εκ τούτου κρίνεται επιτακτική η ανάγκη του ρόλου τους. Τα παράκτια κράτη ακόμη, όπως ήδη έχει εκτενώς αναλυθεί, ασκούν πλήρη ποινική δικαιοδοσία στην αιγιαλίτιδα ζώνη τους, ανεξάρτητα αν θα επιλέξουν να ασκήσουν ή όχι αυτή τη δικαιοδοσία, μολοντί η κυριαρχία τους περιορίζεται αισθητά με το θεσμό της αβλαβούς διέλευσης. Μικρότερης έκτασης έλεγχο μπορούν ωστόσο να ασκούν στα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας. Επιπλέον, στη συνορεύουσα ζώνη έχουν περιορισμένη αρμοδιότητα μόνο για τις παράνομες πράξεις που προβλέπονται στις οικείες διατάξεις, όπως και στην ΑΟΖ. Όσον αφορά στο κράτος της σημαίας, αυτό ασκεί σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στη ΣύμβΔΘ πλήρη και αποκλειστική δικαιοδοσία στα πλοία που φέρουν τη σημαία του για κάθε ποινικά αξιόλογο γεγονός που συντελείται στην ανοιχτή θάλασσα, αλλά και στις περιπτώσεις σύγκρουσης πλοίων που φέρουν τη σημαία του. Η οικουμενική αρμοδιότητα εκ μέρους όλων των κρατών καθιερώνεται για το έγκλημα της πειρατείας, ενώ έκτακτη δικαιοδοσία αυτών καθιερώνεται στην περίπτωση παράνομων εκπομπών από την ανοιχτή θάλασσα, στην περίπτωση της εμπορίας ανθρώπων (η οποία αρκετές φορές ισοδυναμεί με δουλεμπόριο), καθώς και στην περίπτωση πλοίου άνευ εθνικότητας,

περιπτώσεις για τις οποίες χωρεί το δικαίωμα νηοψίας στην ανοιχτή θάλασσα. Περαιτέρω και όσον αφορά σε λοιπές διεθνώς παράνομες πράξεις τελούμενες δια θαλάσσης, όπως για παράδειγμα η διακίνηση ναρκωτικών ουσιών, η τρομοκρατία ή η διασπορά όπλων μαζικής καταστροφής, η παράτυπη μεταφορά μεταναστών κ.α. εκτελεστική αρμοδιότητα στην ανοιχτή θάλασσα μπορούν να ασκήσουν τα συμβαλλόμενα στις σχετικές διμερείς ή πολυμερείς Συνθήκες κράτη.

Πράγματι, τόσο οι διμερείς, όσο και οι περιφερειακές Συμβάσεις που έχουν συναφθεί για την αντιμετώπιση των κινδύνων για τη διεθνή ναυτιλία, συμπληρώνουν το νομικό πλαίσιο που διέπει το διεθνές δίκαιο της θάλασσας, διευρύνοντας συχνά τη δυνατότητα άσκησης του δικαιώματος νηοψίας σε ύποπτα πλοία που διαπλέουν την ανοιχτή θάλασσα και κατοχυρώνοντας το δικαίωμα λήψης περαιτέρω μέτρων εκ μέρους των συμβαλλομένων μερών. Αξιέπαινες είναι τέλος και οι πρωτοβουλίες που ελήφθησαν από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) κατόπιν προτροπών της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας (π.χ. η χρήση ιδιωτών ένοπλων φρουρών για την καταπολέμηση της πειρατείας), οι οποίες έχουν αποδειχθεί ιδιαίτερος αποτελεσματικές ως μέθοδοι πρόληψης των διεθνώς παρανόμων πράξεων που τελούνται δια θαλάσσης, ειδικά για το αδίκημα της πειρατείας.

Ενόψει των ανωτέρω, καθίσταται σαφές ότι η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα έχει αποδεδειγμένα δείξει ενδιαφέρον για την αντιμετώπιση των κινδύνων που διατρέχει η διεθνής ναυτιλία, τόσο με τη υιοθέτηση καινοφανών μέτρων αυτοπροστασίας στα πλοία, όσο και με τη σύναψη διμερών ή πολυμερών Συμβάσεων, οι οποίες προβλέπουν τη δυνατότητα άσκησης ελέγχου σε ύποπτα πλοία εκτός των ορίων δικαιοδοσίας των παράκτιων κρατών. Δεδομένου μάλιστα ότι στα κράτη ανάλογα με την ιδιότητά τους ως κράτη λιμένος, παράκτια κράτη ή κράτη σημαίας αναγνωρίζονται συγκεκριμένες αρμοδιότητες όσον αφορά στην άσκηση της συντρέχουσας δικαιοδοσίας τους σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο της θάλασσας, καθίσταται σαφές ότι το «νομικό οπλοστάσιο» των κρατών είναι πλήρες. Ωστόσο, οι απειλές κατά της ναυτιλίας και τα τελούμενα δια θαλάσσης εγκλήματα δεν αποτελούν σύγχρονο φαινόμενο αλλά απασχολούν τη ναυτιλία εδώ και πολλούς αιώνες, ενώ οι μέθοδοι που χρησιμοποιούν τα εγκληματικά δίκτυα τείνουν να διαφοροποιούνται και να προσαρμόζονται στα νέα δεδομένα. Ως εκ τούτου, ο στόχος της εξασφάλισης μίας δημόσιας τάξης στη θάλασσα όπου, θα εξασφαλίζεται σαφής διαχωρισμός των δικαιοδοσιών κάθε κράτους και θα διασφαλίζεται η πάταξη οιασδήποτε έκνομων ενεργειών, ανεξαρτήτως του σημείου του θαλασσιού χώρου όπου πλέει το πλοίο και της σημαίας αυτού, παραμένει πρόκληση τόσο για τα κράτη και την ιδιωτική πρωτοβουλία, όσο και για τους ίδιους τους χρήστες της θάλασσας, τα πλοία και τα πληρώματα αυτών.

Παράρτημα

Στατιστικά στοιχεία χορηγηθέντα από τη Διεύθυνση Δίωξης Ναρκωτικών & Λαθρεμπορίου (ΔΙ.ΔΙ.ΝΑ.Λ.) του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος- Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.) αναφορικά με υποθέσεις ναρκωτικών και λαθρεμπορίου τσιγάρων που χειρίστηκαν οι Λιμενικές Αρχές ανά την επικράτεια για τη χρονική περίοδο από το έτος 2017 έως και την 22-4-2021, κατόπιν διεξαγωγής, εκτεταμένων ή μη, επιχειρήσεων στο θαλάσσιο πεδίο.

1. Ο ρόλος του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, οι ελληνικές λιμενικές αρχές είναι οι κατά τόπον αρμόδιες αρχές για την αστυνόμευση τόσο των εμπορικών πλοίων με ελληνική σημαία, όσο και των εμπορικών πλοίων με ξένη σημαία που διαπλέουν τα εσωτερικά ύδατα και την αιγιαλίτιδα ζώνη της χώρας μας, υπό τις προϋποθέσεις που αυτό επιτρέπεται από τις διατάξεις του διεθνούς δικαίου. Οι ελληνικές λιμενικές αρχές είναι καθ' ύλην αρμόδιες για το σύνολο των αρμοδιοτήτων αστυνόμευσης στο θαλάσσιο χώρο, εκτός από ορισμένες που ρητά εξαιρούνται και περιγράφονται στο άρθρο 4 του Ν.Δ. 444/1970(Α' 39), ήτοι δεν ασκείται από το Λιμενικό Σώμα η αρμοδιότητα σχετικά με την ασφάλεια υψηλών προσώπων, τον έλεγχο και κίνηση αλλοδαπών, την εφαρμογή της νομοθεσίας περί λεσχών και παιγνίων, μόνο ως προς τον καθορισμό των παιγνίων, την προστασία του εθνικού νομίσματος.

Οι κατά τόπον και καθ' ύλην αρμόδιες λιμενικές αρχές έχουν δικαιοδοσία στα εσωτερικά ύδατα και στην αιγιαλίτιδα ζώνη της Ελλάδας, που περιλαμβάνει το δικαίωμα επέμβασης επί των ελληνικών εμπορικών πλοίων για τον έλεγχο της τήρησης και εφαρμογής όλων των νόμων του κράτους, καθώς και το δικαίωμα διενέργειας ερευνών, συλλήψεων και λοιπών προανακριτικών πράξεων, δικαιοδοσία που μάλιστα εκτείνεται και στα διεθνή ύδατα, αφού εκεί τα πλοία υπόκεινται στη δικαιοδοσία του κράτους της σημαία του οποία φέρουν. Όσον αφορά στα ξένα εμπορικά πλοία, η δικαιοδοσία των λιμενικών αρχών ασκείται σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης ΔΘ, και ως εκ τούτου, έχουν δικαίωμα να διενεργήσουν κάθε είδους έρευνες, συλλήψεις, ανακρίσεις κ.λ.π. πάνω σε ξένα εμπορικά πλοία που παραβιάζουν τους κανόνες της αβλαβούς διέλευσης, όπως προβλέπονται στο διεθνές δίκαιο.

2. Στατιστικά Στοιχεία υποθέσεων λαθρεμπορίας ναρκωτικών και τσιγάρων στη χώρα μας από το έτος 2017 έως και την 22-4-2021

Στο παρόν κεφάλαιο αποτυπώνονται στατιστικά στοιχεία αναφορικά με υποθέσεις ναρκωτικών και λαθρεμπορίου τσιγάρων που χειρίστηκαν οι λιμενικές αρχές ανά την επικράτεια για

τη χρονική περίοδο από το έτος 2017 έως και σήμερα, κατόπιν διεξαγωγής, εκτεταμένων ή μη, επιχειρήσεων στο θαλάσσιο πεδίο (Ε.Χ.Υ, Διεθνή Ύδατα). Τα υπόψη στατιστικά στοιχεία δεν αφορούν το σύνολο των ποινικών δικογραφιών που σχηματίστηκαν από τις λιμενικές αρχές της χώρας, αλλά αυτών που εξήχθησαν κατόπιν διεξαγωγής, εκτεταμένων ή μη, επιχειρήσεων στο θαλάσσιο πεδίο και παραχωρήθηκαν από τη Διεύθυνση Δίωξης Ναρκωτικών & Λαθρεμπορίου (ΔΙ.ΔΙ.ΝΑ.Λ.) του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος- Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.)

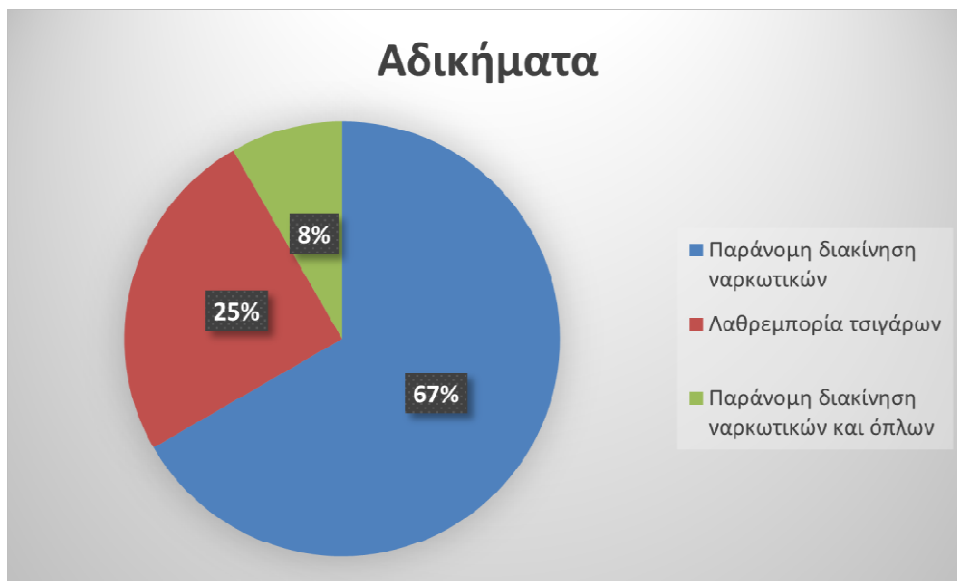
Πίνακας 1, Συμβάντα άσκησης ποινικής δικαιοδοσίας στη θάλασσα από το έτος 2017 έως και την 22-4-2021

A/A	Ημερομηνία συμβάντος	Λιμενική Αρχή που σχημάτισε τη δικογραφία	Αδίκημα	Τόπος Συμβάντος / Θαλάσσια Περιοχή
1	3/2/2017	Κ.Λ/Χ Κέρκυρας	Παράνομη διακίνηση ναρκωτικών	Ν.Δ. της θαλάσσιας περιοχής Διαπόντιων νήσων - εντοπισμός εντός Ε.Χ.Υ. συνέχεια καταδίωξης εντός αλβανικών χωρικών υδάτων κατόπιν έγκρισης αλβανικών αρχών
2	8/4/2017	Κ.Λ/Χ Πειραιά	Παράνομη διακίνηση ναρκωτικών	Ανατολικές ακτές Ιταλίας
3	15/6/2017	Κ.Λ/Χ Ηρακλείου	Λαθρεμπορία τσιγάρων	Ένα (01) ν.μ. απόσταση από ακτές Σφακίων Κρήτης - ΕΝΤΟΣ Ε.Χ.Υ.
4	11/8/2017	Λιμεναρχείο Νεάπολης Βοιών	Παράνομη διακίνηση ναρκωτικών και όπλων	Ένα (01) ν.μ. απόσταση από λιμένα Καψαλίου νήσου Κηθύρων - ΕΝΤΟΣ Ε.Χ.Υ.
5	1/9/2017	Λιμεναρχείο Κω	Παράνομη διακίνηση ναρκωτικών	Θαλ. περιοχή Νισύρου - εντός Ε.Χ.Υ.
6	26/11/2017	Κ.Λ/Χ Πειραιά	Παράνομη διακίνηση ναρκωτικών	Θαλάσσια περιοχή βόρεια ν. Κέρκυρας στα Διεθνή Ύδατα
7	6/12/2017	Λιμεναρχείο Ρεθύμνου	Παράνομη διακίνηση ναρκωτικών	Θαλάσσια περιοχή 50 ν.μ. νότια της Ιεράπετρας Κρήτης - Διεθνή Ύδατα/ Ανοικτή θάλασσα

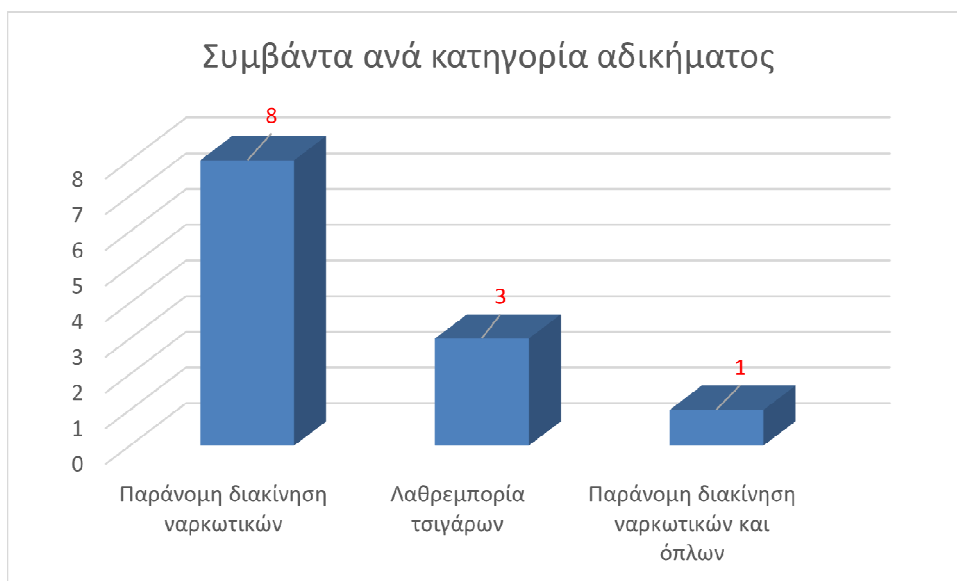
8	3/3/2018	Λιμεναρχείο Ιεράπετρας	Παράνομη διακίνηση ναρκωτικών	Θαλάσσια περιοχή 60 ν.μ. ΝΑ της Κρήτης - Διεθνή Ύδατα/ Ανοικτή θάλασσα
9	29/3/2018	Λιμεναρχείο Σύρου	Λαθρεμπορία τσιγάρων	Θαλάσσια περιοχή βόρεια της νήσου Σύρου
10	22/6/2018	Κ.Λ/Χ Χανίων	Λαθρεμπορία τσιγάρων	Την 26/11/2016 εντοπίστηκε στη θαλ περιοχή Ν-ΝΔ των Σφακίων στα Διεθνή Ύδατα και ρυμουλκήθηκε από ΠΑΘ ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ στο λιμένα Παλαιόχωρας. Την 22/06/2018 η Εισαγγελία Πρωτοδικών Πειραιά διέταξε την κατάσχεση των τσιγάρων.
11	12/12/2018	Κ.Λ/Χ Ηρακλείου	Παράνομη διακίνηση ναρκωτικών	Θαλάσσια περιοχή νοτιοανατολικά της Κρήτης - Διεθνή Ύδατα
12	9/10/2020	Λιμεναρχείου Γυθείου	Παράνομη διακίνηση ναρκωτικών	Θαλάσσια περιοχή Λακωνικού Κόλπου - εντός Ε.Χ.Υ.

Πηγή: Α.Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. (Προσωπική επεξεργασία)

Σύμφωνα με τα στοιχεία του παραπάνω πίνακα, οι Λιμενικές Αρχές της χώρας μας επιλήφθηκαν δώδεκα (12) υποθέσεις λαθρεμπορίας τσιγάρων και παράνομης διακίνησης ναρκωτικών που άπτονται της ποινικής δικαιοδοσίας στη θάλασσα από το έτος 2017 έως και την 22-4-2021. Οι οκτώ (08) ήταν υποθέσεις παράνομης διακίνησης ναρκωτικών, οι τρεις (03) αφορούσαν σε λαθρεμπορία τσιγάρων και μία (01) υπόθεση αφορούσε σε παράνομη διακίνηση ναρκωτικών και όπλων.



Εικόνα 1. Αδικήματα που τελέστηκαν στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο από το έτος 2017 έως και την 22-4-2021. Πηγή: Α.Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. (προσωπική επεξεργασία)



Εικόνα 2. Αριθμός συμβάντων ανά κατηγορία αδικήματος που τελέστηκαν στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο από το έτος 2017 έως και την 22-4-2021. Πηγή: Α.Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. (προσωπική επεξεργασία)

Σύμφωνα με τα παραπάνω στοιχεία γίνεται αντιληπτό ότι οι θαλάσσιοι δρόμοι χρησιμοποιούνται ευρέως για τέτοιου είδους εγκλήματα. Μπορεί ο αριθμός των υποθέσεων που οδηγήθηκαν στην ελληνική δικαιοσύνη την τελευταία πενταετία να φαίνεται μικρός, ωστόσο πρέπει να αναλογιστεί κανείς τις δυσκολίες άσκησης αστυνόμευσης στη θάλασσα, δεδομένων των συνθηκών

που επικρατούν στο θαλάσσιο περιβάλλον, αλλά και των μέσων που χρησιμοποιούν για την μετακίνησή τους οι δράστες σε τέτοιου είδους οργανωμένα διασυνοριακά εγκλήματα.

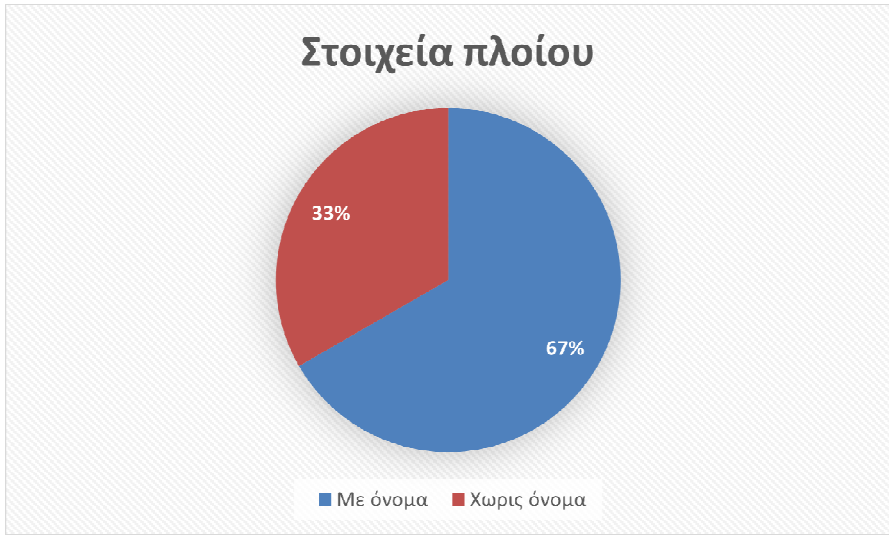
Πίνακας 2. Στοιχεία υποθέσεων άσκησης ποινικής δικαιοδοσίας στη θάλασσα που επιλήφθηκε το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. από το 2017 έως και την 22-4-2021.

A/A	Ημερομηνία Συμβάντος / Αδίκημα	Συλληφθέντες	Τύπος πλοίου	Όνομα πλοίου	Σημαία πλοίου	Νηολόγιο	Κατασχεθέντα	Κατασχεθέντα μέσα μεταφοράς
1	3/2/2017 Παράνομη διακίνηση ναρκωτικών	ουδείς	T/X μεγάλης ιπποδύναμης	άνευ	άνευ	άνευ	99 δέματα περιέχοντα ακατέργαστη κάνναβη συνολικού μ.β. ενός τόνου επτακοσίων τεσσάρων κιλών και διακοσίων γραμμαρίων (1.714,2 kg).	1 T/X
2	8/4/2017 Παράνομη διακίνηση ναρκωτικών	7 (3 ημεδαποί - 4 αλλοδαποί)	T/X μεγάλης ιπποδύναμης	άνευ	άνευ	άνευ	ακατέργαστη κάνναβη μ.β. ενός τόνου και τετρακοσίων τριών κιλών (1.403,00 kg)	2 T/X
3	15/6/2017 Λαθρεμπορία τσιγάρων	6 ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ - ΑΠΑΝΤΕΣ ΜΕΛΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	Φ/Γ	GOLE NDRI	TANZANIA	ZANZIBARH	31.144.000 ΤΕΜΑΧΙΑ ΤΣΙΓΑΡΑ (ΔΙΑΦΥΓΟΝΤΕΣ ΔΑΣΜΟΙ 6.019.186,94€)	1 Φ/Γ ΠΛΟΙΟ 4 Φ/Γ ΟΧΗΜΑΤΑ
4	11/8/2017 Παράνομη διακίνηση	2 αλλοδαποί	A/Ψ	GI e GI	ΙΤΑΛΙΑ	Pozzuoli Νάπολη Ιταλίας	84 δέματα περιέχοντα ακατέργαστη κάνναβη συνολικού μ.β. ενός τόνου οκτακοσίων είκοσι επτά κιλών και εξακοσίων	1 A/Ψ

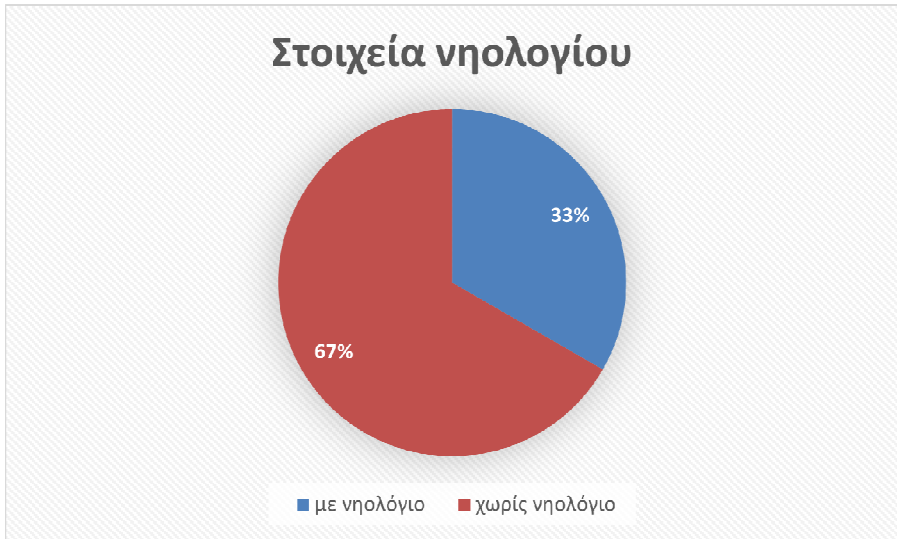
	ναρκωτικών και όπλων						γραμμαρίων (1.827,6 kg) και ένα (01) πολεμικό τυφέκιο AK-47	
5	1/9/2017 Παράνομη διακίνηση ναρκωτικών	2 αλλοδαποί	I/Φ	PAMIR A	ΤΟΥΡΚΙΑΣ		61 δέματα περιέχοντα ακατέργαστη κάνναβη συνολικού μ.β. εβδομήντα πέντε κιλών και πενήντα γραμμαρίων (775,050 kg)	1 I/Φ
6	26/11/2017 Παράνομη διακίνηση ναρκωτικών	11 (8 αλλοδαποί & 3 ημεδαποί)	T/X μεγάλης ιπποδύναμης	άνευ	άνευ	άνευ	ακατέργαστη κάνναβη μ.β. ενός τόνου και πεντακοσίων ογδόντα έξι κιλών και επτακοσίων γραμμαρίων (1.586,7 kg)	2 T/X ΚΑΙ 1 I/X
7	6/12/2017 παράνομη διακίνηση ναρκωτικών	6 ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ - ΑΠΑΝΤΕΣ ΜΕΛΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	P/K	ANDREAS	TANZANIA	ZANZIBAR	ποσότητα κατεργασμένης κάνναβης (σοκολάτα) μ.β δώδεκα τόνων, επτακοσίων τριάντα οκτώ κιλών και πεντακοσίων γραμμαρίων, (12.738,500 kg) καθώς και διακόσιες πενήντα οκτώ χιλιάδες (258.000) δισκία CAPTAGON	1 P/K
8	3/3/2018 παράνομη διακίνηση ναρκωτικών	4 ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ - ΑΠΑΝΤΕΣ ΜΕΛΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	A/K	CELINE STAR	άνευ σημαίας και νηολογίου		1.269,045 κιλά κατεργασμένης κάνναβης	1 A/K
9	29/3/2018 Λαθρεμπ	6 ΑΛΛΟΔΑ	Φ/Γ	DASLIS	Τόγκο		24.550.000 τσιγάρα (ΔΙΑΦΥΓΟΝΤΕΣ ΔΑΣΜΟΙ	1 Φ/Γ ΠΛΟΙΟ

	ορία τσιγάρων	ΠΟΙ - ΑΠΑΝΤΕ Σ ΜΕΛΗ ΠΛΗΡΩΜ ΑΤΟΣ					5.097.031,87€)	
10	22/6/2018 Λαθρεμπ ορία τσιγάρων	ουδείς	A/K	RS 300	Ουκραν ίας		20.470.000 τσιγάρα (ΔΙΑΦΥΓΟΝΤΕΣ ΔΑΣΜΟΙ 4.258.496,32€)	1 A/K ΠΛΟΙΟ
11	12/12/201 8 Παράνομ η διακίνηση ναρκωτικ ών	11 ΑΛΛΟΔΑ ΠΟΙ - ΑΠΑΝΤΕ Σ ΜΕΛΗ ΠΛΗΡΩΜ ΑΤΟΣ	Φ/Γ	ΝΟΚΑ	Συρίας	Λατάκια ς	έξι τόνων, πενήντα ενός κιλών και επτακοσίων γραμμαρίων (6.051,700) κατεργασμένης κάνναβης, καθώς και τριών εκατομμυρίων, εκατόν είκοσι επτά χιλιάδων, τριακοσίων εξήντα (3.127.360) δισκίων CAPTAGON	1 Φ/Γ ΠΛΟΙΟ
12	9/10/2020 παράνομη διακίνηση ναρκωτικ ών	4 αλλοδαποί	T/X μεγάλης ιπποδύνα μης	άνευ			μ.β. 810,350 kg κατεργασμένης κάνναβης, 374,960 kg ακατέργαστης κάνναβης	1 T/X

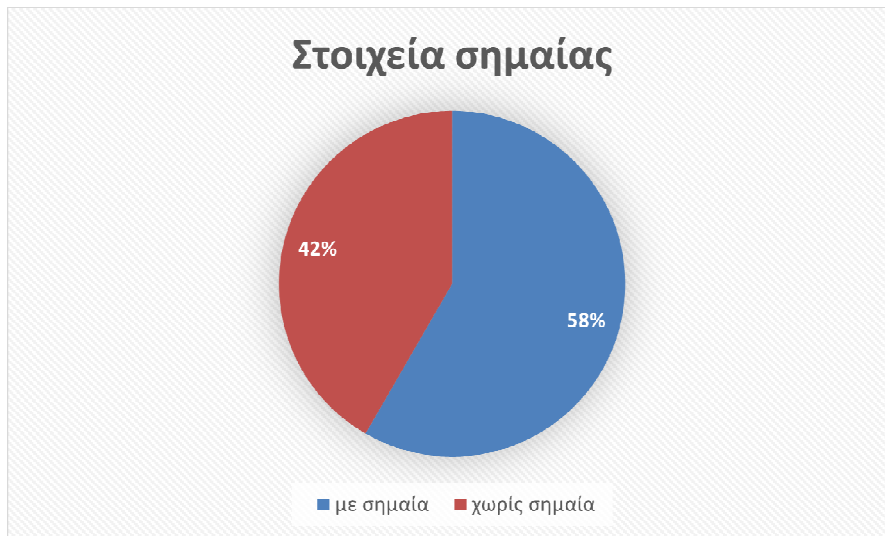
Πηγή: Α.Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. (Προσωπική επεξεργασία)



Εικόνα 3. Στοιχεία πλοίου που χρησιμοποιήθηκαν στις υποθέσεις. (Προσωπική επεξεργασία)



Εικόνα 4. Στοιχεία νηολογίου που χρησιμοποιήθηκαν στις υποθέσεις. (Προσωπική επεξεργασία)



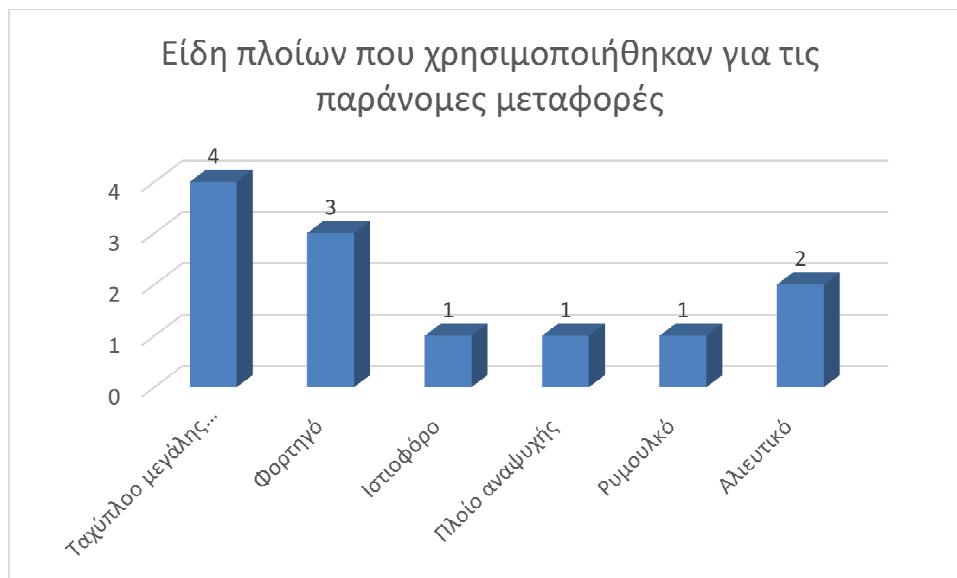
Εικόνα 5. Στοιχεία σημαίας πλοίου που χρησιμοποιήθηκαν για στις υποθέσεις. (Προσωπική επεξεργασία)

Σύμφωνα με τα παραπάνω γραφήματα, προκύπτει σαφώς η έλλειψη στοιχείων των πλοίων που επιδίδονται στις συγκεκριμένες παράνομες πράξεις, ενώ αυτά που φέρουν στοιχεία συχνά αποδεικνύονται αναληθή. Στις υποθέσεις που χειρίστηκε το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., στο 67% υπήρχε αναγραφή του ονόματος του σκάφους, ενώ στο 33% δεν υπήρχε. Τα πλοία που ενεπλάκησαν σε ποσοστό 33% έφεραν στοιχεία σχετικά με το νηολόγιο όπου ήταν εγγεγραμμένα, ενώ σε ποσοστό 67% δεν έφεραν καθόλου. Τέλος, το 58% εξ αυτών ήταν πλοία που έφεραν σημαία κάποιου κράτους, ενώ το 42% ήταν άνευ σημαίας κράτους. Είναι σαφές ότι οι εμπλεκόμενοι στις δια θαλάσσης έκνομες δραστηριότητες φροντίζουν να μην υπάρχουν στοιχεία στα πλοία που χρησιμοποιούν, είτε για να μην καθίσταται εύκολος ο εντοπισμός τους από τις αρχές και για να μπορούν να διαφύγουν εύκολα, είτε γιατί τα ίδια τα πλωτά μέσα μπορεί να αποκτήθηκαν από άλλες παράνομες πράξεις.

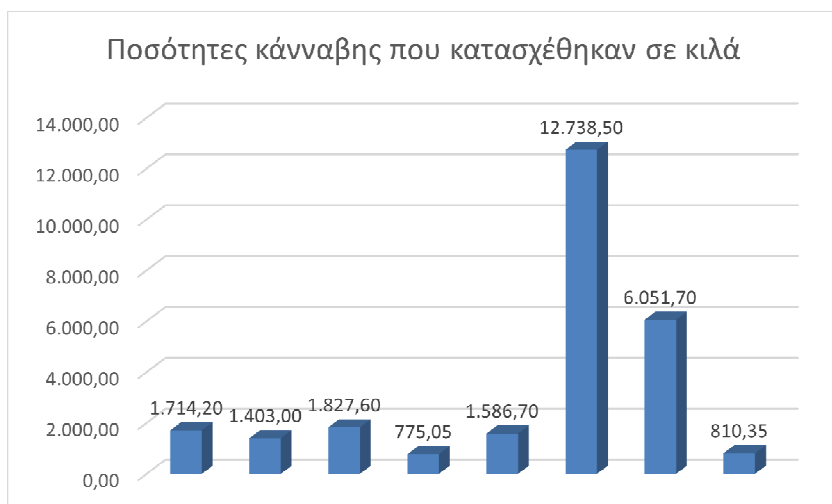
Εικόνα 6. Είδη πλοίων που χρησιμοποιήθηκαν για τις παράνομες μεταφορές. (Προσωπική επεξεργασία)



Εικόνα 7. Ποσοστά ειδών πλοίων που χρησιμοποιήθηκαν στις παράνομες μεταφορές. (Προσωπική επεξεργασία)

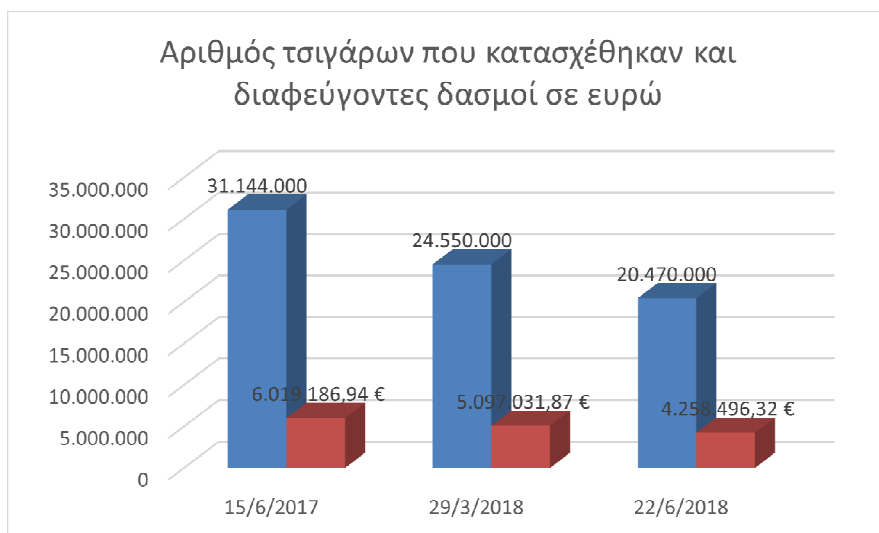


Στις υποθέσεις που χειρίστηκε το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. από το έτος 2017 έως και την 22-4-2021, τα πλοία που χρησιμοποιήθηκαν κατά είδος ήταν ταχύπλοα μεγάλης υποδύναμης με ποσοστό 34%, 25% φορτηγά, 17% αλιευτικά και από 8% ρυμουλκά, ιστιοφόρα και αναψυχής αντίστοιχα, όπως φαίνεται και στις παραπάνω εικόνες.



Εικόνα 8. Ποσότητες κατασχεμένης κάνναβης σε κιλά ανά υπόθεση από το έτος 2017 έως και την 22-4-2021. (Προσωπική επεξεργασία)

Σύμφωνα με τα χορηγηθέντα στοιχεία της Διεύθυνσης Δίωξης Ναρκωτικών & Λαθρεμπορίου του Α.Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ η πλειοψηφία των υποθέσεων αφορούσε σε λαθρεμπορία ναρκωτικών ποσότητας μεγαλύτερης του ενός τόνου (1.000 kg). Η μεγαλύτερη υπόθεση μάλιστα στις 6-12-2017 αφορούσε σε παράνομη διακίνηση κατεργασμένης κάνναβης 12 τόνων και εφτακοσίων τριάντα οκτώ κιλών περίπου (12.738,500 kg).



Εικόνα 9. Ποσότητα κατασχεμένων τσιγάρων και διαφεύγοντες δασμοί ανά υπόθεση από το έτος 2017 έως και την 22-4-2021. (Προσωπική επεξεργασία)

Οι υποθέσεις λαθρεμπορίας τσιγάρων ήταν όλες με ποσότητα μεγαλύτερη των 20.000.000 τεμαχίων και οι διαφεύγοντες δασμοί άνω των 4.000.000 ευρώ για κάθε υπόθεση.

Πίνακας 3. Στοιχεία υποθέσεων άσκησης ποινικής καιιοδοσίας στη θάλασσα ως προς την οργάνωσή και διαχείρισή τους που επιλήφθηκε το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. από το έτος 2017 έως και την 21-4-2021.

Α/Α	Ημερομηνία Συμβάντος / Αδίκημα	Κατεύθυνση πλοίου	Οργανωμένη επιχείρηση / Εμπλεκόμενο μενο προσωπικό ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ	Εμπλεκόμενα μέσα - Υπηρεσίες	Συνεργασία με ημεδαπές αρχές	Συνεργασία με αλλοδαπές αρχές και οργανισμούς
1	3/2/2017 Παράνομη διακίνηση ναρκωτικών	Από Αλβανικές προς Ιταλικές Ακτές. Εντοπισμός και καταδίωξη από ιταλικές αρχές. Εμπλοκή Ελληνικών αρχών.	ΝΑΙ / ΑΝΩ ΤΩΝ 30 ΣΤΕΛΕΧΩΝ	πλωτά εναέρια και χερσαία μέσα ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ - ΔΙΔΙΝΑΛ - Κ.ΕΠΙΧ. - στελέχη Λιμενικών Αρχών ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ - Ειδικές Μονάδες ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ	Δικαστικές Αρχές	Ιταλικές και Αλβανικές Αρχές
2	8/4/2017 Παράνομη διακίνηση ναρκωτικών	Προς Ιταλικές ακτές	ΝΑΙ / ΑΝΩ ΤΩΝ 50 ΣΤΕΛΕΧΩΝ	Πλωτά και χερσαία μέσα ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ - ΔΙΔΙΝΑΛ - στελέχη Λιμενικών Αρχών ΠΕΙΡΑΙΑ - ΠΑΤΡΑΣ	Δικαστικές Αρχές και ΕΛ.ΑΣ	Ιταλικές Αρχές
3	15/6/2017 Λαθρεμπορία τσιγάρων	Απόπλους από λιμένα Μπαρ Μαυροβουνίου με δηλωθέν προορισμό Τομπρούκ Λιβύης	ΝΑΙ / ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΣΤΕΛΕΧΩΝ	ΠΛΩΤΑ/ΕΝΑΕΡΙΑ/ΧΕΡΣΑΙΑ ΜΕΣΑ ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ - Κ.ΕΠΙΧ. - ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ - ΣΤΕΛΕΧΗ ΔΙΔΙΝΑΛ - ΣΤΕΛΕΧΗ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ-ΧΑΝΙΩΝ	ΝΑΙ (ΔΙΚΑΣΤΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ - ΕΛ.ΑΣ - ΤΕΛΩΝΕΙΟ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ)	ΝΑΙ (FRONT EX)
4	11/8/2017 Παράνομη	Απόπλους από Νάπολι Ιταλίας, προσέγγιση Φιέρι	ΝΑΙ / ΑΝΩ ΤΩΝ 20	Πλωτά και χερσαία μέσα ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ - ΔΙΔΙΝΑΛ - στελέχη Λιμενικών Αρχών Νεάπολης Βοιών	Δικαστικές Αρχές	ΝΑΙ

	διακίνηση ναρκωτικών και όπλων	Αλβανίας, απόπλου με προορισμό Τουρκία	ΣΤΕΛΕΧΩΝ	και Κυθήρων		
5	1/9/2017 Παράνομη διακίνηση ναρκωτικών	Απόπλους από λιμένα Λαυρίου με προορισμό Τουρκία	ΝΑΙ / ΑΝΩ ΤΩΝ 20 ΣΤΕΛΕΧΩΝ	Πλωτά και χερσαία μέσα ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ - ΔΙΔΙΝΑΛ - στελέχη Λιμενικών Αρχών Κω και Νισύρου	Δικαστικές Αρχές	ΝΑΙ
6	26/11/2017 Παράνομη διακίνηση ναρκωτικών	απόπλου από αλβανικές ακτές με προορισμό Τουρκία	ΝΑΙ / ΑΝΩ ΤΩΝ 150 ΣΤΕΛΕΧΩΝ	Πλωτά εναέρια και χερσαία μέσα ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ - ΔΙΔΙΝΑΛ - Κ.ΕΠΙΧ. - στελέχη Λιμενικών Αρχών ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ ΝΕΑΠΟΛΗΣ ΒΟΙΩΝ - Ειδικές Μονάδες ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ	Δικαστικές Αρχές	ΝΑΙ
7	6/12/2017 παράνομη διακίνηση ναρκωτικών	διάπλους N.A. Μεσογείου από Συρία για Λιβύη	ΝΑΙ / ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΣΤΕΛΕΧΩΝ	ΠΛΩΤΑ/ΕΝΑΕΡΙΑ/ΧΕΡΣΑΙΑ ΜΕΣΑ ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ - Κ.ΕΠΙΧ. - ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ - ΣΤΕΛΕΧΗ ΔΙΔΙΝΑΛ - ΣΤΕΛΕΧΗ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ ΡΕΘΥΜΝΟΥ-ΧΑΝΙΩΝ	Δικαστικές Αρχές	ΝΑΙ (Γαλλικά Τελωνεία)
8	3/3/2018 παράνομη διακίνηση ναρκωτικών	Λαττάκεια Συρίας με προορισμό πιθανότατα Ευρωπαϊκό λιμάνι	ΝΑΙ / ΑΝΩ ΤΩΝ 150 ΣΤΕΛΕΧΩΝ	Πλωτά εναέρια και χερσαία μέσα ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ - εναέρια μέσα FRONTEx - ΔΙΔΙΝΑΛ - Κ.ΕΠΙΧ. - στελέχη Λιμενικών Αρχών ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΙΕΡΑΠΕΤΡΑΣ - Ειδικές Μονάδες ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ	Δικαστικές Αρχές	ΝΑΙ (Γαλλικά Τελωνεία και FRONTEx)
9	29/3/2018 Λαθρεμπορία τσιγάρων	Από Βηρυτό Λιβάνου με πιθανό προορισμό λιμάνι στη Μαύρη Θάλασσα	ΝΑΙ / ΑΝΩ ΤΩΝ 30 ΣΤΕΛΕΧΩΝ	Πλωτά και χερσαία μέσα ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ - ΔΙΔΙΝΑΛ - στελέχη Λιμενικής Αρχής Σύρου	ΝΑΙ (δικαστικές Αρχές και Τελωνείο Σύρου)	ΝΑΙ
10	22/6/2018	Απόπλους από λιμένα Μπαρ	ΝΑΙ / ΑΝΩ	Πλωτά και χερσαία μέσα ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ - ΔΙΔΙΝΑΛ - στελέχη	ΝΑΙ (ΔΙΚΑΣΤΙΚ	ΝΑΙ

	Λαθρεμπορία τσιγάρων	Μαυροβουνίου με Βηρυτό Λιβάνου	ΤΩΝ 50 ΣΤΕΛΕΧΩΝ	Λιμενικών Αρχών ΧΑΝΙΩΝ - ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑΣ	ΕΣ ΑΡΧΕΣ και Τελωνείο Χανίων)	
11	12/12/2018 Παράνομη διακίνηση ναρκωτικών	Από λιμένα Λαττάκεια Συρίας με προορισμό τον λιμένα Βεγγάζη Λιβύης	ΝΑΙ / ΑΝΩ ΤΩΝ 150 ΣΤΕΛΕΧΩΝ	Πλωτά εναέρια και χερσαία μέσα ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ - εναέρια μέσα FRONTEX - ΔΙΔΙΝΑΛ - Κ.ΕΠΙΧ. - στελέχη Λιμενικών Αρχών ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΙΕΡΑΠΕΤΡΑΣ - Ειδικές Μονάδες ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ	Δικαστικές Αρχές	ΝΑΙ (FRONT EX)
12	9/10/2020 παράνομη διακίνηση ναρκωτικών	Από Αλβανία προς Τουρκία	ΝΑΙ / ΑΝΩ ΤΩΝ 30 ΣΤΕΛΕΧΩΝ	Πλωτά και χερσαία μέσα ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ - ΔΙΔΙΝΑΛ - στελέχη Λιμενικής Αρχής Γυθείου	Δικαστικές Αρχές	ΝΑΙ

Πηγή: Α.Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. (Προσωπική επεξεργασία)

Σύμφωνα με τα στοιχεία του παραπάνω πίνακα, προκύπτει ότι στη διαχείριση των συγκεκριμένων υποθέσεων ενεπλάκησαν πέραν του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. τόσοι εθνικοί όσοι και διεθνείς φορείς (π.χ. FRONTEX), ενώ για την αντιμετώπιση των συγκεκριμένων εγκληματικών δικτύων απαιτήθηκε η συνδρομή και η κινητοποίηση μεγάλου αριθμού στελεχών και επιχειρησιακών μέσων (πλωτών-χερσαίων-εναέριων) του Λ.Σ.-ΕΛ.-Α.ΚΤ.. Καθίσταται λοιπόν σαφές, ότι για την αντιμετώπιση των εγκληματικών πράξεων που τελούνται δια θαλάσσης η διεθνής κοινότητα και τα κράτη καλούνται να προσαρμόσουν τις αστυνομικές επιχειρήσεις τους στις σύγχρονες απαιτήσεις καταπολέμησης του διεθνούς οργανωμένου εγκλήματος, του οποίου η δραστηριότητα όχι μόνο επεκτείνεται σε παραπάνω από έναν τομέα, όπως στην από 11-8-2017 υπόθεση που αφορούσε σε παράνομη διακίνηση ναρκωτικών ουσιών αλλά και όπλων, αλλά και εξελίσσεται διαρκώς ως προς τις μεθόδους της.

Βιβλιογραφία

Ελληνική

- Δημήτριος Ν. Μυλωνόπουλος (2012). Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, 2^η Έκδοση, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης
- Ευάγγελος Βενιζέλος (2020). Οριοθέτηση θαλασσιών ζωνών και ελληνοτουρκικές σχέσεις, Εκδόσεις Παπαδόπουλος
- Θεόδωρος Καρυώτης (2019), Μικρές Εισαγωγές: Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη, Εκδόσεις Παπαδόπουλος.
- Ευθύμιος Δ. Παπασταυρίδης,(2015), Η προστασία της ναυτιλίας από διεθνώς παράνομες πράξεις, Ακαδημία Αθηνών- Γραφείο Διεθνών και Συνταγματικών Θεσμών.
- Εμμανουήλ Ρούκουνας (2006), Διεθνές Δίκαιο, Τεύχος Δεύτερο: Το κράτος και το έδαφος- Το Δίκαιο της Θάλασσας. Δεύτερη έκδοση. Αθήνα, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα.
- Πολυχρόνης Π. Τσιρίδης (1998), Ποινική Δικαιοδοσία στο θαλάσσιο χώρο και εγκλήματα τελούμενα επί πλοίου, Εκδόσεις Π.Ν. Σάκκουλα, Δίκαιο & Οικονομία.

- Κρατερός Ιωάννου- Αναστασία Στρατή(2013), Δίκαιο της Θάλασσας, 4^η έκδοση. Αθήνα, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη.
- Αναστασία Γ. Στρατή(2012), Ελληνικές Θαλάσσιες Ζώνες και Οριοθέτηση με Γειτονικά Κράτη, Αθήνα, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη.
- Κρίσπης Η., (1957)Τα εμπορικά πλοία εις την ελευθέραν θάλασσαν εν καιρώ ειρήνης, Αθήναι.
- Κρίσπης Η., (1951)Νομικόν Καθεστώς των Εμπορικών Πλοίων εις τους λιμένες και την χωρική θάλασσαν εν καιρώ ειρήνης, Αθήναι.
- Ιωάννου Κ. – Οικονομίδη Κ.-Ροζάκη Χ.-Φατούρου Α.,(1991) Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, Αρμοδιότητες στο διεθνές δίκαιο,Αθήνα-Κομοτηνή.
- Σπυρόπουλος Ι. (1954)Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, Έκδοσις Δ'.
- Δίπλα Χ, Ροζάκης Χ.(2004) Το Δίκαιο της Θάλασσας και η Εφαρμογή του στην Ελλάδα, Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, Αθήνα
- Ροζάκης Χρ. (2013), Η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη και το Διεθνές Δίκαιο, Εκδόσεις Παπαζήσης, Αθήνα
- Ιωάννου Κ.-Οικονομίδη Κ- Ροζάκης Χρ., Φατούρου Α., (1991), Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, Αρμοδιότητες στο Διεθνές Δίκαιο, Αθήνα- Κομοτηνή.
- Μυλωνόπουλος Χ.,(1993), Διεθνές Ποινικό Δίκαιο, Τα Τοπικά Όρια των Ποινικών Νόμων, Έκδοση Β', Αθήνα Κομοτηνή, 1993.
- Πουланτζάς Ν.,(2007) Το Δίκαιο της Θάλασσας, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα.
- Γιόκαρης Α., (2006) Οι διεθνείς ποινικές δικαιοδοσίες των κρατών, Αθήνα Κομοτηνή, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα,.

Περιοδικά

- Βούλγαρης Γ, Σύγκρουση πλοίων στην ανοιχτή θάλασσα και Διεθνές Ποινικό Δίκαιο, ΠοινΔικ. 2014
- Βούλγαρης Γ., Η παράκτια ποινική δικαιοδοσία στα εμπορικά πλοία που ελλιμενίζονται σε αλλοδαπούς λιμένες, ΠοινΧρ 2001
- Βούλγαρης Γ., Το δικαίωμα συνεχούς καταδίωξης πλοίου (the right of hot pursuit), ΠοινΔικ 2013
- Κυριακάκης Σ., Εγκληματολογική προσέγγιση των κατά θάλασσα βαρέων εγκλημάτων, ΠοινΔικ 2000
- Τσιρίδης Π., Η ποινική δικαιοδοσία των πειραϊκών εισαγγελικών και δικαστικών αρχών επί αδικημάτων σχετικών με ναυτικές διαφορές ή τελουμένων επί πλοίου, ΠοινΔικ 2013
- Μυλωνάς Ι., Διεθνές Ποινικό Δίκαιο ή Ποινικό Διεθνές Δίκαιο, Αρμενόπουλος 1989
- Τριανταφύλλου Γ., Τα τοπικά όρια εφαρμογής της ελληνικής νομοθεσίας για το ξέπλυμα, ΠοινΔικ 2015

Ξενόγλωσση

- David Freestone, Richard Barnes, and David Ong(2006), The Law of the Sea – Progress and Prospects - Oxford Scholarship Online.
- Riphagen W(1983), La navigation dans le nouveau droit de la mer, dans le nouveau droit international de la mer, soys la direction de D.Bardonnet et M.Virally, Editions A.Pedone, Paris.

- E.Papastavridis (2014)Crimes at sea : A law of the Sea Perspective, La criminalité en mer / Académie de Droit International de la Haye = Crimes at sea / Hague Academy of International Law.
- Aikaterini Grymaneli (2012), La competence des tribunaux internes en matière de piraterie, La criminalité en mer / Académie de Droit International de la Haye = Crimes at sea / Hague Academy of International Law.
- Gavouneli M. (2007), Functional Jurisdiction in the Law of the Sea, Leiden, Brill.
- Churchill R.R and Lowe A.V(1999), The Law of the Sea, Melland Schill Studies in International Law.
- Natalie Klein(2007), The Right Of Visit And The 2005 Protocol On The Suppression Of Unlawful Acts Against The Safety Of Maritime Navigation, Denver Journal of International Law and Policy.
- Donald R. Rothwell,(2010)The Proliferation Security Initiative: Amending The Convention On The Law of the Sea by Stealth?, The Oceans in the Nuclear Age: Legacies and Risks, ed. D.Caron & H.N.Scheiber, Leiden Boston.
- Papastavridis E.,(2014), The interception of Vessels on the High Seas: Contemporary Challenges to the Legal Order of the Oceans, Oxford, Hart Publishing.
- Lucchini L. and Voeckel M.(1990), Droit de la Mer, Paris, Pedone.
- Stribis I, La sécurité des transports maritimes face au défi du terrorisme: les initiatives interétatiques de prévention de prolifération des ADM, M. Nijhoff (2008), https://www.academia.edu/7172562/La_s%C3%A9curit%C3%A9_des_transports_maritimes_face_au_d%C3%A9fi_du_terrorisme_les_initiatives_inter%C3%A9tatiques_de_pr%C3%A9vention_de_prolif%C3%A9ration_des_ADM .

Περιοδικά

- S.E. Logan,The Proliferation Security Initiative Navigating the Legal Challenges,14 Journal of Transnational Law and Policy, (2005)

- Black N., Criminal jurisdiction over maritime security in the Indian ocean, C.I.L.J., (2013), <https://cornellilj.org/2013/11/18/india-security-maritime-criminal-jurisdiction/>
- Marcopoulos A., Flags of Terror: An Argument for Rethinking Maritime Security Policy Regarding Flags of Convenience, 32 Tulane Maritime Law Journal(2007)
- McDorman T., Regional Port State Control Agreements: Some Issues Of International Law, Ocean and Coastal Law Journal (200)
- Papastavridis E., Enforcement Jurisdiction in the Mediterranean Sea: Illicit Activitiw ant the Rule of Law on the High Seas, International Journal of Marine and Coastal Law (2010)
- International Committee of the Red Cross, General principles of international criminal law – Factsheet, <https://www.icrc.org/en/document/general-principles-international-criminal-law-factsheet>
- Birnie P.W., Piracy: Past, present and future,Marine Policy(1987)
- Roucouas E., Facteurs privés et droit international public, vol 299, (2002)
- Hayashi M., Jurisdiction over Foreign Commercial Ships in Ports: A Gap in the Law of the Sea Codification, Ocean Yearbook (2004)
- Anderseon A.H.,The Nationality of Ships and Flags of Convenience: Economics, Politics, and Alternatives, Tulane Maritime Law Journal(1996)
- Syrigos A., Developments on interdiction of vessels on the high seas, Martinus Nijhoff Publishers, (2006)

Πηγές Διαδικτύου

- Publications De La Cour Permanente De Justice International (1927) Recueil Des Arrêts. Affaire du «Lotus». 7 Septembre. [online] Ηλεκτρονική διεύθυνση: https://documents.law.yale.edu/sites/default/files/ss_lotus_-_pcij_-_1927.pdf(ανασύρθηκε την 04-04-2021)
- Cour Internationale De Justice (1955) Recueil Des Arrêts. Avis consultatifs et ordonnances.. Affaire Nottebohm – Deuxieme Phase. 4 Avril 1955 Ηλεκτρονική διεύθυνση:

<https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/18/018-19550406-JUD-01-00-FR.pdf>

(ανασύρθηκε την 04-04-2021)

- Case Concerning Military And Paramilitary Activities In And Against Nicaragua (Nicaragua V. United States Of America),Judgement of 27 June 1986 ICJ, σελ. 111, ηλεκτρονική διεύθυνση <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/70/070-19860627-JUD-01-00-FR.pdf> (ανασύρθηκε την 04-04-2021)
- Cour Internationale de Justice(1949) Recueil des arrêts, avis consultatifs et ordonnances, Affaire du Detroit de Corfu, arrêt du 9 Avril 1949 Ηλεκτρονική διεύθυνση <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/1/001-19490409-JUD-01-00-EN.pdf> (ανασύρθηκε την 04-04-2021)
- <https://www.parismou.org/> (ανασύρθηκε την 15-04-2021)
- Απόφαση ΣΑ 1540/2004 της 28-04-2004 Ηλεκτρονική διεύθυνση [https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1540%20\(2004\)](https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1540%20(2004)) (ανασύρθηκε την 15-04-2021)
- Resolution 1976 (2011) Adopted by the Security Council at its 6512th meeting, on 11 April 2011, ηλεκτρονική διεύθυνση <http://unscr.com/en/resolutions/doc/1976>(ανασύρθηκε την 30-06-2021)
- United Nations Human Rights Report (1991), “Contemporary Forms of Slavery”, ηλεκτρονική διεύθυνση <https://www.ohchr.org/Documents/Publications/FactSheet14en.pdf> (ανασύρθηκε την 15-04-2021)
- AGREEMENT between the European Union and the Republic of Mauritius on the conditions of transfer of suspected pirates and associated seized property from the European Union-led naval force to the Republic of Mauritius and on the conditions of suspected pirates after transfer, ηλεκτρονική διεύθυνση https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:d437ef50-18ca-4883-b4fd-f043a9be1a86.0009.02/DOC_2&format=PDF(ανασύρθηκε την 01-5-2021)
- Security Council Resolution 1851 (2008)/16-12-2008 ηλεκτρονική διεύθυνση <https://www.refworld.org/docid/4952044e2.html> (ανασύρθηκε την 02-05-2021)

- The Code Of Conduct Concerning The Repression Of Piracy And Armed Robbery Against Ships In The Western Indian Ocean And The Gulf Of Aden, Adopted on 29 January 2009, Ηλεκτρονική διεύθυνση
https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/35467/piracy-djibouti-meeting.pdf(ανασύρθηκε την 03-05-2021)
- <https://www.iso.org/standard/42146.html>(ανασύρθηκε την 03-05-2021)
- <https://www.naftikachronika.gr/2020/05/17/diakinisi-narkotikon-sto-mexiko-o-kindynos-kratiseon-ploion/> (ανασύρθηκε την 18-05-2021)