



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
Εθνικόν και Καποδιστριακόν  
Πανεπιστήμιον Αθηνών

ΝΟΜΙΚΗ ΣΧΟΛΗ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ  
ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΤΟΜΕΑ ΠΟΙΝΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ & ΠΟΙΝΙΚΗΣ  
ΔΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΟ ΕΤΟΣ: 2016-2017

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ  
της ΜΑΡΙΑΣ – ΕΛΕΝΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ  
Α.Μ.: 7340010916020

ΠΟΙΝΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΟΛΗ ΕΓΚΛΗΜΑΤΩΝ  
ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Επιβλέποντες: Γ. Τριανταφύλλου  
Χ. Μυλωνόπουλος  
Ι. Ανδρουλάκης

Αθήνα, 2017

Copyright ©

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας εργασίας, εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα.

Οι απόψεις και θέσεις που περιέχονται σε αυτήν την εργασία εκφράζουν τον συγγραφέα και δεν πρέπει να ερμηνευθεί ότι αντιπροσωπεύουν τις επίσημες θέσεις του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	ΣΕΛ.
ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ	
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	
1. Το πρόβλημα: Εγκλήματα επί πλοίων και αεροσκαφών μια πρόκληση για την εξωεδαφική εφαρμογή του ποινικού δικαίου	10
2. Η διεθνής διάσταση της ποινικής καταστολής: : Διεθνές Ποινικό Δίκαιο & Ποινικό Διεθνές Δίκαιο	13
3. Αρχές διεθνούς ποινικού δικαίου	14
4. Η αρχή της σημαίας	17
5. Η αρχή της παγκόσμιας δικαιοσύνης	20
I. Η ΠΟΙΝΙΚΗ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ	
1. Ορισμός πλοίου	21
2. Η δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους στα εσωτερικά ύδατα – λιμένες	
2.1. Εσωτερικά ύδατα	23
2.2. Λιμένες	24
2.3. Κάμψη της ποινικής δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους υπέρ του κράτους της σημαίας	26
2.3.1. Αγγλοσαξωνικό σύστημα	26
2.3.2. Γαλλικό σύστημα	29
2.3.3. Σύγκριση των δύο κυριότερων συστημάτων	31
2.3.4. Γερμανικό σύστημα	31
2.3.5. Μεξικανικό σύστημα	32
2.4. Ξένα πλοία σε ελληνικά εσωτερικά ύδατα ή λιμένες - Η θέση του ΚΔΝΔ	32
2.5. Κάμψη ημεδαπής ποινικής δικαιοδοσίας με βάση διεθνείς συμβάσεις	34
2.6. Συμπεράσματα	37
2.7. Είσπλους λόγω ανωτέρας βίας	40
2.8. Ξένο πολεμικό ή κρατικό πλοίο σε ελληνικά εσωτερικά ύδατα ή λιμένες	41
2.9. Ελληνικό εμπορικό πλοίο σε αλλοδαπά εσωτερικά ύδατα και	43

λιμένες

3. Ποινική δικαιοδοσία στην αιγιαλίτιδα ζώνη	
3.1. Νομικό καθεστώς	46
3.2. Το δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης	47
3.3. Η πραγμάτωση του δικαιώματος	48
3.4. Εξαιρέσεις άσκησης ποινικής δικαιοδοσίας τους παράκτιου κράτους	54
3.5. Ανακεφαλαίωση	56
3.6. Ποινική δικαιοδοσία για καταστολή διεθνών εγκλημάτων	56
4. Ποινική δικαιοδοσία στα διεθνή στενά	
4.1. Έννοια	57
4.2. Άσκηση ποινικής δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους	58
5. Ποινική δικαιοδοσία στη συνορεύουσα ζώνη	
5.1. Νομικό καθεστώς	59
5.2. Ποινική δικαιοδοσία παράκτιου κράτους	60
5.3. Διεθνής πρακτική και νομολογία	61
5.4. Ποινική δικαιοδοσία για εγκλήματα διεθνούς ενδιαφέροντος	67
6. Ποινική δικαιοδοσία στην ΑΟΖ	
6.1. Νομικό καθεστώς	68
6.2. Ποινική δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους	69
6.3. Ποινική δικαιοδοσία για εγκλήματα διεθνούς ενδιαφέροντος	71
6.4. Ελληνική νομοθεσία	72
7. Ποινική δικαιοδοσία στην υφαλοκρηπίδα	
7.1. Έννοια και δικαιώματα παράκτιου κράτους	73
7.2. Ποινική δικαιοδοσία παράκτιου κράτους	74
7.3. Ελληνική νομοθεσία	74
8. Ποινική δικαιοδοσία στην ανοιχτή θάλασσα	
8.1. Νομικό καθεστώς	75
8.2. Η αρχή της δικαιοδοσίας του κράτους της σημαίας	76
8.3. Πρακτικά παραδείγματα	79
8.4. Εξαιρέσεις από την αρχή της δικαιοδοσίας του κράτους της σημαίας	80

8.4.1. Πειρατεία στην ανοιχτή θάλασσα	80
8.4.1.1. Πειρατεία στις ακτές της Σομαλίας	83
8.4.1.2. Εσωτερικό δίκαιο και πειρατεία	85
8.5. Καταστολή τρομοκρατικών πράξεων στην ανοιχτή θάλασσα: Η Σύμβαση της Ρώμης (1988)	87
8.5.1. Πεδίο εφαρμογής	88
8.5.2. Παράνομες πράξεις κατά της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας	88
8.6. Έκτακτη (εξαιρετική) δικαιοδοσία στην ανοιχτή θάλασσα	93
8.6.1. Το δικαίωμα νηοψίας & επίσκεψης	93
8.6.2. Το δικαίωμα συνεχούς καταδίωξης (hot pursuit)	97
8.7. Σύγκρουση πλοίων	99
8.8. Αδικήματα επί ελληνικών πλοίων στην ανοιχτή θάλασσα	101
II. Η ΠΟΙΝΙΚΗ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΕΠΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ	
1. Ορισμός αεροσκάφους	102
2. Η κρίσιμη διάκριση μεταξύ εθνικού και διεθνούς εναερίου χώρου	103
2.1. Το νομικό καθεστώς εθνικού εναερίου χώρου	104
2.3. Δικαιοδοσία επί ελληνικών πολιτικών αεροσκαφών στον διεθνή εναέριο χώρο	106
2.4. Δικαιοδοσία επί ελληνικών πολιτικών αεροσκαφών σε αλλοδαπό εναέριο χώρο	106
3. Η ανάγκη συνεργασίας σε διεθνές επίπεδο για την καταστολή εγκλημάτων επί αεροσκαφών	107
4. Η ποινική καταστολή κατά την Σύμβαση του Τόκυο (1963)	
4.1. Πεδίο εφαρμογής	108
4.2. Ποινική δικαιοδοσία του κράτους νηολόγησης του αεροσκάφους (αρχή της σημαίας)	109
4.2.1. Είναι υποχρεωτική η άσκηση δικαιοδοσίας του κράτους νηολόγησης του αεροσκάφους κατά α. 3 παρ. 2	111
4.2.2. Ποινική δικαιοδοσία κατά το εθνικό δίκαιο	112
4.3. Ποινική δικαιοδοσία κρατών πλην εκείνου της νηολόγησης (non-flag States)	113

4.4. Σχέση α. 3 και α. 4 (σύγκρουση δικαιοδοσιών)	115
4.5. Εξουσίες του κυβερνήτη για καταστολή παράνομων πράξεων επί του αεροσκάφους	118
4.6. Ο ανεπαρκής ορισμός της πειρατείας <i>jure gentium</i> αναφορικά με τα εγκλήματα επί αεροσκαφών στη Σύμβαση του Τόκυο (1963)	119
4.6.1. Παρεπόμενες υποχρεώσεις (α. 11)	120
4.7. Αποτίμηση των ρυθμίσεων της Σύμβασης του Τόκυο	122
5. Η ποινικοποίηση της παράνομης κατάληψης αεροσκάφους από Σύμβαση της Χάγης (1970)	123
5.1. Υποχρέωση ποινικοποίησης	124
5.2. Πεδίο εφαρμογής	124
5.3. Ποινική δικαιοδοσία κρατών μερών	126
5.4. Εξουσίες των κρατών μερών δυνάμει της σύμβασης	128
5.5. Η καθιέρωση της αρχής <i>aut dedere aut judicare</i>	128
6. Η καταστολή παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στη Σύμβαση του Μόντρεαλ (1971)	129
6.1. Η ποινικοποιούμενη συμπεριφορά	130
6.2. Πεδίο εφαρμογής	131
6.3. Ποινική δικαιοδοσία των κρατών μερών	133
6.4. Η καταστολή επιθέσεων σε αεροδρόμια: Το Πρόσθετο Πρωτόκολλο της Σύμβασης του Μόντρεαλ (1988)	134
7. Εξελίξεις στο διεθνές νομικό πλαίσιο	135
8. Ποινική δικαιοδοσία επί αεροπορικών εγκλημάτων δυνάμει άλλων διεθνών συμβάσεων	136
8.1. Η Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την καταστολή της τρομοκρατίας (1977)	136
8.1.1. Αποτίμηση των ρυθμίσεων	139
8.2. Η Σύμβαση κατά της σύλληψης ομήρων (1979)	140
8.3. Η Σύμβαση για τα εγκλήματα κατά διπλωματών (1973)	142
9. Ελληνική νομοθεσία και συμμόρφωση με τις διεθνείς υποχρεώσεις	143
10. Συμπεράσματα	147

#### BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

## ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

Ελληνικές:

α. = άρθρο

α.ν. = αναγκαστικός νόμος

ΑΟΖ = Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη

ΑΠ = Άρειος Πάγος

Αρμ = Αρμενόπουλος (νομικό περιοδικό)

ΑρχΝ = Αρχείο Νομολογίας (νομικό περιοδικό)

Β.δ. = βασιλικό διάταγμα

βλ. = βλέπε

γνωμ = γνωμοδότηση

Δ = Δίκη (νομικό περιοδικό)

ΔΔΔΔ = Διαρκές Δικαστήριο Διεθνούς Δικαιοσύνης

ΔΔΧ = Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης

εδ. = εδάφιο

Ε.Ε. = Ευρωπαϊκή Ένωση

Εισ = Εισαγγελέας

επ. = επόμενα

Εφ = Εφετείο

ΕυρΣΠΚ = Ευρωπαϊκή Σύμβαση Προξενικών Καθηκόντων

Η.Ε. = Ηνωμένα Έθνη

Θ. = Θέμις (νομικό περιοδικό).

κ.α. = και άλλα

ΚΑΔ = Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου (Ν. 1815/1988 «Κύρωση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου»)

ΚΔΝΔ = Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Ν.Δ. 187/1973 «Κώδιξ Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου»)

ΚΙΝΔ = Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Ν. 3816/1958 «Περί κώδικος ιδιωτικού ναυτικού δικαίου)

κ.λπ. = και λοιπά)

ΚΠΔ = Κώδικας Ποινικής Δικονομίας

Ν. = νόμος

μ. = μέτρα

Ναυτ = Ναυτοδικείο)

ν.δ. = νομοθετικό διάταγμα

ν.μ. = ναυτικά μίλια

ΝοΒ = Νομικό Βήμα (νομικό περιοδικό)

ΝΣΚ = Νομικό Συμβούλιο του Κράτους

ο.π = όπου παραπάνω

Ο.Η.Ε. = Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών

παρ. = παράγραφος

Π.δ. = Προεδρικό Διάταγμα

Πειρ.Νομολ. = Πειραϊκή Νομολογία (νομικό περιοδικό)

ΠοινΔικ = Ποινική Δικαιοσύνη (νομικό περιοδικό)

περ. = περίπτωση

ΠΚ = Ποινικός Κώδικας

Πλημ=Πλημμελειοδικείο π

ΠΛογ = Ποινικός Λόγος (νομικό περιοδικό)

π.χ. = παραδείγματος χάριν

ΠοινΧρ = Ποινικά Χρονικά (νομικό περιοδικό)

ΠραξΛογΠΔ = Πράξη & Λόγος του Ποινικού Δικαίου (νομικό περιοδικό)

Σ = Σύνταγμα

ΣΑ = Συμβούλιο Ασφαλείας

σελ. = Σελίδα

στ. = στοιχείο



Συμβ = Συμβούλιο

ΣυμβΔΘ = Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας

ΣυστΕρμΠΚ = Συστηματική Ερμηνεία Ποινικού Κώδικα

τόμ. = τόμος

υπ' αριθμ. = υπ' αριθμό.

Υπερ. = Υπεράσπιση (νομικό περιοδικό)

υποσ. = υποσημείωση

ΦΕΚ = Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως

Ξενόγλωσσες:

ALF = Amsterdam Law Forum

BYBIL = British Yearbook of International Law

CILJ = Cornell International Law Journal

CYBIL = Canadian Yearbook of International Law

ICC = International Chamber of Commerce

ICRC = International Committee of the Red Cross

IMB = International Maritime Bureau

IMO = International Maritime Organization

JALC = Journal of Air Law and Commerce

JTLP = Journal of Transnational Law and Policy

FIR = Flight Information Region

ZLWR = Zeitschrift für luft- und Weltraumrecht

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

**1. Το πρόβλημα: Εγκλήματα επί πλοίων και αεροσκαφών μια πρόκληση για την εξωεδαφική εφαρμογή του ποινικού δικαίου:** Εγκλήματα δεν τελούνται μόνο στο έδαφος αλλά και σε πλοία, αεροσκάφη και κάθε είδους μέσα μαζικής μεταφοράς. Λόγω της μεγάλης χρήσης των ως άνω δύο μεταφορικών μέσων, του αυξημένου αριθμού προσώπων που εξυπηρετούν σε καθημερινή βάση αλλά και το πλήθος των κρατών από την επικράτεια των οποίων μπορεί να διέλθουν κατά την πραγματοποίηση ενός δρομολογίου, παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον ποιο κράτος θα τιμωρήσει ένα έγκλημα που τελέσθηκε στη διάρκεια ενός ταξιδιού. Τα σύγχρονα αεροσκάφη έχουν τη δυνατότητα να ίπτανται διερχόμενα από τους εθνικούς εναέριους χώρους πάνω από 24 κρατών σε λιγότερο από 24 ώρες. Εάν ένα έγκλημα διαπραχθεί κατά τη διάρκεια μιας τέτοιας πτήσης, θα μπορούσαν όλα τα ανωτέρω κράτη να διεκδικούν δικαιοδοσία επί αυτού, ενώ μπορεί να υπάρξουν περιστάσεις όπου θα ήταν αδύνατον να καθοριστεί το έδαφος στο οποίο ήταν το αεροσκάφος κατά τη στιγμή που διαπράχθηκε το έγκλημα. Ο ίδιος προβληματισμός γεννάται και στην περίπτωση που ένα πλοίο ή ένα αεροσκάφος βρίσκονται σε χώρο μη υποκείμενο σε δικαιοδοσία, όπως η ανοιχτή θάλασσα και ο διεθνής εναέριος χώρος καθότι θα βρισκόμασταν ενώπιον του φαινομένου κανένα κράτος να μην έχει δικαιοδοσία για τα εκεί τελούμενα εγκλήματα. Πράγματι, ενώ κανένα κράτος δεν μπορεί να επεκτείνει τη δικαιοδοσία του στα διεθνή ύδατα και υπεράνω αυτών, μια αρχή πρέπει να ασκεί έλεγχο επί των σκαφών και των ατόμων που ταξιδεύουν στην ανοιχτή θάλασσα και των αεροσκαφών που ίπτανται υπεράνω αυτής, προκειμένου να αποτρέψει εγκλήματα και άλλες παράνομες δραστηριότητες. Το ζήτημα περιπλέκεται ακόμη περισσότερο αν λάβει κανείς υπόψη τις διαφορετικές ιθαγένειες που μπορεί να έχουν οι επιβάτες τους. 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.

Πέραν όμως της διασυνοριακής όψης του προβλήματος, μείζονος σημασίας είναι και η σύνδεσή του με την προστασία της ασφάλειας της ναυτιλίας και της αεροναυτιλίας τόσο σε γενικό επίπεδο, όσο από φαινόμενα τρομοκρατίας. Διότι

μπορεί να μας είναι οικείες οι εκφράσεις «ελευθερία της θάλασσας» και «ελευθερία του αέρα», ωστόσο η έννοια αυτή της «ελευθερίας» δεν είναι τόσο αυτονόητη.

Σημειώνεται ότι περισσότερα από 210 περιστατικά παράνομης κατάληψης αεροσκάφους σημειώθηκαν από το 1963 μέχρι το 1970. Χαρακτηριστικά, το Σεπτέμβριο του 1970 σημειώθηκε το “Dawsons Field incident” κατά το οποίο 4 μεγάλα αεριωθούμενα αεροσκάφη εκτράπηκαν στην έρημο της Ιορδανίας όπου κρατήθηκαν από μέλη του Μετώπου για την απελευθέρωση της Παλαιστίνης. Παρότι αυξημένα, ιδίως από το έτος 1970 και μετά, εντάθηκαν ακόμη περισσότερο τα περιστατικά παράνομης κατάληψης και άλλων πράξεων βίας εναντίον ιδιωτικών αεροσκαφών, των επιβατών και του πληρώματος αλλά και των εγκαταστάσεων των αεροδρομίων, με τη πλειονότητα αυτών να ανάγονται σε πολιτικά κίνητρα. Αν και η έξαρση του φαινομένου αφορούσε κυρίως τις ΗΠΑ, δεν λείπουν περιστατικά και στην Ευρώπη, με τη χώρα μας να έχει εμπλακεί σε κάποια από αυτά. Ενδεικτικά αναφέρεται η παράνομη κατάληψη ενός αεροσκάφους νηολογημένου στις ΗΠΑ, το 1985, κατά τη διάρκεια πτήσης Αθήνα – Ρώμη, με 104 επιβάτες, του οποίου η πορεία εκτράπηκε δια της βίας στην Βυρηττό, ενώ ένας από τους επιβάτες σκοτώθηκε και λοιποί κρατήθηκαν όμηροι για 17 ημέρες<sup>1</sup>. Το ίδιο έτος αμερικανικά αεροπλανοφόρα διέκοψαν την πορεία αιγυπτιακού ιδιωτικού αεροσκάφους κατά τη διάρκεια πτήσης Αθήνα – Τύνιδα, εκτρέποντας την πορεία του σε μια βάση του NATO στην Ιταλία<sup>2</sup>.

Αλλά και σχετικά με τα πλοία η κατάσταση δεν είναι ομαλή. Σύμφωνα με στατιστικές του IMO, από το 1983 ως το 2002 είχαν καταγραφεί 2880 γνωστά περιστατικά πειρατείας και ενόπλων ληστειών στην ανοιχτή θάλασσα, ενώ έκτοτε καταγράφονται περίπου 300 περιστατικά ετησίως<sup>3</sup>, ενώ μεταξύ 2004 και 2006 σημειώθηκαν 2400 περιστατικά. Στο πολύ πρόσφατο παρελθόν παρατηρείται ότι ήταν μειωμένες κατά 14% σε σχέση με πέρυσι οι επιθέσεις πειρατών σε πλοία ανά

---

<sup>1</sup> A. Yohan – S. Eugene, *Aerial piracy and navigation security*, 1990, σελ. 14.

<sup>2</sup> E. McWhinney, *Aerial piracy and international terrorism. The illegal diversion of aircraft and international law*, 1987, σελ. 123-124.

<sup>3</sup> M. Μαρούδα, *Η πειρατεία ως διεθνές έγκλημα*, σε Σ. Περράκης – Γ. Τσάλτας, *Ασφάλεια και πειρατεία στην ανοιχτή θάλασσα*, 2006 σελ. 37.

το κόσμο, σύμφωνα με τα στοιχεία του Διεθνούς Γραφείου Ναυτιλίας (IMB), το οποίο κατέγραψε 121 περιστατικά φέτος έως τις 30 Σεπτεμβρίου, έναντι 141 στο πρώτο 9μηνο του 2016, ενώ τα συνολικά περιστατικά πειρατείας και ένοπλης ληστείας που σημειώθηκαν στο έτος αυτό ανέρχονται σε 191. Επισημαίνεται δε ότι σύμφωνα με την ετήσια έκθεση της πειρατείας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Γραφείου (IMB) του ICC, περισσότερα πληρώματα απήχθησαν στη θάλασσα το 2016 από ό, τι σε οποιοδήποτε από τα προηγούμενα 10 χρόνια, παρόλο που η παγκόσμια πειρατεία έφθασε στο χαμηλότερο επίπεδο από το 1998. Η πειρατεία δεν έχει πάψει να αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους κινδύνους που αντιμετωπίζει η ναυτιλία σήμερα, απειλώντας ανθρώπινες ζωές.

Αντιλαμβάνεται κανείς τη μέγιστη σημασία του θέματος της ποινικής δικαιοδοσίας στις περιπτώσεις που αναφέραμε όχι μόνο εξαιτίας των εγκληματικών περιστατικών που θορύβησαν τη διεθνή κοινότητα αλλά και εξαιτίας της ενδεχόμενης μεταβολής του νομικού καθεστώτος κάθε περιοχής που διασχίζουν τα πλοία και τα αεροσκάφη στις διαδρομές τους. Η αντιμετώπιση του ζητήματος, το οποίο είναι προφανές ότι ξεπερνάει τις εθνικές διαστάσεις, συντελείται τόσο με μέτρα πρόληψης όσο και με μέτρα καταστολής που κρίνονται σωτήρια για την προστασία και ασφάλεια των διεθνών συγκοινωνιών.

Στη συνέχεια θα μας απασχολήσει το ζήτημα ποια κράτη και δυνάμει ποιών αρχών του διεθνούς ποινικού δικαίου έχουν ποινική δικαιοδοσία για εγκλήματα που τελούνται σε πλοία και αεροσκάφη, τόσο όταν αυτά βρίσκονται εντός κάποιου λιμένα ή αερολιμένα, όσο και κατά τη διάρκεια πλεύσης ή πτήσης αντίστοιχα. Η απάντηση στο ερώτημα αυτό ποικίλει, όσον αφορά στα πλοία ανάλογα με τις ζώνες κυριαρχίας τις οποίες διαπερνούν και όσον αφορά στα αεροσκάφη ανάλογα με το εάν βρίσκονται σε εθνικό ή σε διεθνή εναέριο χώρο. Αρωγός στην επίλυση αυτών των ζητημάτων θα είναι οι σχετικές προβλέψεις του εσωτερικού αλλά και διεθνούς δικαίου, που δεσμεύουν τη χώρα μας, ενώ κύριος άξονας της ανάλυσης θα είναι σε ποιες περιπτώσεις και υπό ποιες προϋποθέσεις δύναται η Ελλάδα να ασκήσει την ποινική της δικαιοδοσία. Οι βασικές διεθνείς συμβάσεις που θα χρησιμοποιήσουμε είναι η Σύμβαση για το Δίκαιο της θάλασσας (1982), Η Σύμβαση της Ρώμης (1988) για την καταστολή των παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας,

η Σύμβαση για του Τόκυο (1963) για τις παραβάσεις και άλλες παράνομες πράξεις που τελούνται επί αεροσκαφών, της Χάγης (1970) για την καταστολή της παράνομης υφαρπαγής αεροσκαφών, του Μόντρεαλ (1971) για την καταστολή παράνομων πράξεων που στρέφονται κατά της ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας.

Είναι προφανές ότι η έρευνα στα πλαίσια της παρούσας εργασίας θα πρέπει να καταλάβει τις ποινικές αρμοδιότητες που ασκούνται αφενός στη βάση εξωεδαφικών αρχών, οι οποίες κατοχυρώνονται στα επιμέρους εθνικά δίκαια, και αφετέρου επί διεθνών εγκλημάτων η αντικειμενική υπόσταση των οποίων έχει περιγραφεί σε διεθνείς ποινικές συμβάσεις. Κατά συνέπεια η μελέτη θα επεκταθεί στους χώρους διεθνούς ποινικού δικαίου ενώ ως εσωτερικό δίκαιο αναφοράς θα ληφθεί για προφανείς λόγους το ελληνικό ποινικό δίκαιο.

Λόγω δε και της διακρατικής διάστασης των εξεταζομένων ζητημάτων αναφορικά με την ποινική αρμοδιότητα, απαιτείται να γίνει μια αναφορά στο αντικείμενο των κανόνων του διεθνούς ποινικού δικαίου και στις αρχές του, ενώ ιδιαίτερη έμφαση θα δοθεί στην αρχή της σημαίας και στην αρχή της παγκόσμιας δικαιοσύνης εξαιτίας της εξέχουσας σημασίας τους για την παρούσα μελέτη. Στη συνέχεια θα εξετασθούν ζητήματα ποινικής δικαιοδοσίας επί πλοίων με βάση τη θαλάσσια ζώνη στην οποία βρίσκεται το πλοίο, αφού προηγηθεί ένας ορισμός της έννοιας του «πλοίου». Ακολούθως θα αντιμετωπίσουμε ζητήματα δικαιοδοσίας επί αεροσκαφών σε εθνικό και διεθνή εναέριο χώρο, αφού παρατεθεί ο αντίστοιχος ορισμός της έννοιας του «αεροσκάφους». Τέλος, θα προβούμε σε κάποιες παρατηρήσεις αναφορικά με την αποτελεσματικότητα της ποινικής καταστολής εγκλημάτων επί πλοίων και αεροσκαφών.

## **2. Η διεθνής διάσταση της ποινικής καταστολής: Διεθνές Ποινικό Δίκαιο & Ποινικό**

**Διεθνές Δίκαιο:** Οι κανόνες του διεθνούς ποινικού δικαίου ρυθμίζουν τα όρια εφαρμογής του ουσιαστικού ποινικού δικαίου και συνεκδοχικά την έκταση της ποινικής εξουσίας της Πολιτείας. Εφόσον δε τα περιστατικά στα οποία αναφέρονται οι κανόνες αυτοί (τόπος τέλεσης, ιθαγένεια δράστη και θύματος κλπ) αφορούν στην οριοθέτηση εφαρμογής ποινικών νόμων και δεν περιγράφουν το άδικο- καθότι η

απαξιολόγηση του τελευταίου έχει γίνει ήδη ολοσχερώς στον αξιολογικό κανόνα-  
δεν συνιστούν παρά προϋποθέσεις εφαρμογής του κανόνα που δεν χρειάζεται να  
καλύπτονται από το δόλο του δράστη γιατί δεν είναι, κατ' αρχήν, στοιχεία της  
αντικειμενικής υπόστασης *stricto sensu*<sup>45</sup>.

Κατά την κρατούσα άποψη, οι κανόνες του διεθνούς ποινικού δικαίου ανήκουν στο  
ουσιαστικό ποινικό δίκαιο. Απόρροια της φύσης τους, ως κανόνων ουσιαστικού  
δικαίου, αποτελεί το γεγονός ότι επ' αυτών εφαρμόζεται η αρχή "nullum crimen,  
nulla poena sine lege" (α. 7 παρ. 1 Σ και α. 1 ΠΚ), καθώς και η αρχή "in dubio pro  
reo" και αποκλείεται η αναλογική και αναδρομική εφαρμογή τους *in malam partem*  
(α. 1 και 2 παρ. 1 ΠΚ). Επίσης, οι κανόνες του διεθνούς ποινικού δικαίου είναι  
κανόνες εσωτερικού δικαίου, ήτοι δεν υπάρχει ένα υπερκρατικό διεθνές ποινικό  
δίκαιο. Σχετικά παρατηρείται μια διχογνωμία στη θεωρία ως προς το αν είναι πιο  
δόκιμος ο όρος «ποινικό διεθνές δίκαιο» από τον όρο «διεθνές ποινικό δίκαιο»<sup>6</sup>. Οι  
υποστηρικτές του πρώτου όρου επικαλούνται τον καθιερωμένο αντίστοιχο όρο του  
«ιδιωτικού διεθνούς δικαίου»<sup>7</sup> και το γεγονός ότι αναφέρονται σε κανόνες διεθνούς  
εφαρμογής<sup>8</sup>. Οι υπέρμαχοι του δεύτερου όρου, ο οποίος και έχει επικρατήσει,  
επισημαίνουν την αστοχία της αντιστοίχησης του διεθνούς ποινικού δικαίου, που  
είναι δημόσιο δίκαιο, με το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο, αφού οι κανόνες του πρώτου  
δεν προσδιορίζουν ποιο από τα περισσότερα δίκαια θα εφαρμοσθεί αλλά μόνο την  
έκταση της ελληνικής ποινικής δικαιοδοσίας<sup>9</sup>.

**3. Αρχές διεθνούς ποινικού δικαίου:** Οι αρχές του διεθνούς ποινικού δικαίου  
χαράσσουν όρια στην ποινική εξουσία του κράτους, επειδή το τελευταίο δεν  
δικαιούται να υπάγει σε αυτήν οποιοδήποτε πραγματικό περιστατικό με στοιχείο

---

<sup>4</sup> Χ. Μυλωνόπουλος, *Διεθνές Ποινικό Δίκαιο*, 1993, σελ. 63.

<sup>5</sup> Εντούτοις, υπάρχουν περιπτώσεις όπου οι κανόνες του διεθνούς ποινικού δικαίου περιέχουν  
στοιχεία που θεμελιώνουν το άδικο και συνεπώς πρέπει να καλύπτονται από το δόλο του δράστη.  
Αυτό συμβαίνει ιδίως, όταν ο τόπος τέλεσης του εγκλήματος έχει σημασία για το εάν η πράξη είναι  
άξια ποινικού κολασμού, οπότε ο τόπος τέλεσης συνιστά στοιχείο της αντικειμενικής υπόστασης του  
εγκλήματος, π.χ. α. 401 ΠΚ: αλιεία στα χωρικά ύδατα.

<sup>6</sup> Ι. Μυλωνάς, «Διεθνές ποινικό ή ποινικό διεθνές δίκαιο», Αρμ 1989, σελ. 1040 επ., Ε. Βασιλακάκης,  
Το αλλοδαπό δίκαιο στην ποινική δίκη, 1999, σελ. 21 και 88-93.

<sup>7</sup> Ι. Μανωλεδάκης, *Υπεράσπιση*, 1991, σελ. 783 επ.

<sup>8</sup> Ι. Μανωλεδάκης, *Ποινικό Δίκαιο, Επιτομή Γενικού Μέρους*, άρθρα 1-49 ΠΚ, σελ. 78.

<sup>9</sup> Ν. Χωραφάς, *Ποινικόν Δίκαιον*, 1978, τόμ. 1ος, σελ. 449, Ν. Ανδρουλάκης, *Ποινικό Δίκαιο, Γενικό  
Μέρος*, τομ. Γ, σελ. 232, Χ. Μυλωνόπουλος, ο.π., σελ. 23, Π. Τσιρίδης, *Ποινική Δικαιοδοσία στο  
Θαλάσσιο χώρο και εγκλήματα τελούμενα επί πλοίου*, 1998, σελ. 36.

αλλοδαπότητας. Αντιθέτως, η απειλή ποινής σε τέτοια περίπτωση, προϋποθέτει κάποιο εύλογο συνδετικό στοιχείο, που ανάγεται σε μια από τις παρακάτω αρχές, και συνδέει τα υπό κρίση πραγματικά περιστατικά με την ποινική εξουσία της ημεδαπής πολιτείας. Οι επιμέρους αυτές αρχές είναι οι εξής: α) εδαφικότητα, που συνιστά και το θεμελιώδες συνδετικό στοιχείο του διεθνούς ποινικού δικαίου. Σύμφωνα με αυτή κάθε πράξη που τελείται στο έδαφος της επικράτειας του κράτους υπάγεται στην ποινική του εξουσία ακόμα κι αν ο δράστης είναι αλλοδαπός. β) Συγγενής προς αυτή είναι η αρχή του κράτους της σημαίας. γ) ενεργητική προσωπικότητα, η οποία αφορά εξωεδαφικά τελεσθείσες πράξεις υπηκόων κρατών. δ) παθητική προσωπικότητα, που αφορά εξωεδαφικά τελεσθείσες πράξεις κατά υπηκόων των κρατών. ε) προστατευτική αρχή, η οποία αφορά σε ενέργειες που τελούνται εξωεδαφικά και συνιστούν κίνδυνο σε ουσιώδη εθνικά συμφέροντα των κρατών π.χ. παραχάραξη νομίσματος, εσχάτη προδοσία. στ) παγκόσμια δικαιοσύνη, αφορώσα ειδικές περιπτώσεις, που, αν και το κράτος δεν έχει κανένα δικαιοδοτικό δεσμό με το συμβάν, έχει δικαίωμα να ασκήσει την αρμοδιότητά του, διότι η πράξη στρέφεται εναντίον εννόμων αγαθών, η προστασία των οποίων ενδιαφέρει τη διεθνή κοινότητα.<sup>10</sup>

Για την καλύτερη κατανόηση και ορθή εφαρμογή των κανόνων του διεθνούς ποινικού δικαίου απαραίτητο είναι να λάβουμε υπόψη τους στόχους της σύγχρονης αντεγκληματικής πολιτικής, ήτοι την εξασφάλιση της κοινωνικής ειρήνης και την κοινωνική επανένταξη του δράστη, αλλά και το γεγονός ότι το κράτος δεν είναι μόνο εγγυητής των εννόμων αγαθών αλλά και – σήμερα πιο πολύ από ποτέ- μέλος της διεθνούς κοινωνίας. Χαρακτηριστικά αναφέρει ο Μυλωνόπουλος ότι σκοπός των κανόνων διεθνούς ποινικού δικαίου είναι η σύνθεση της προστασίας των εννόμων αγαθών και της κοινωνικής επανένταξης αφενός και της διεθνούς αλληλεγγύης των πολιτισμένων κρατών στην προσπάθεια κατά του εγκλήματος ως κοινή πολιτισμική

---

<sup>10</sup> Βλ. σχετικά Χ. Μυλωνόπουλος, ο.π. σελ. 113 επ. και 203 επ., Α. Γιόκαρη – Φ. Παζαρτζή, Εθνική και διεθνής καταστολή των διεθνών εγκλημάτων, 2012, σελ. 39-78, Μ. Akehurst, "Jurisdiction in International Law", BYBIL 1972-1973, σελ. 145 επ. ιδίως 152 επ., ICRC, "General principles of international criminal law", 2014, σε <https://www.icrc.org/en/document/general-principles-international-criminal-law-factsheet>, τελ. επισκ. 29/11/2017.

αποστολή της ανθρωπότητας αφετέρου<sup>11</sup>. Η ανάγκη αυτή καθίσταται ακόμη πιο επιτακτική αν λάβει κανείς υπόψη την ταχεία εξέλιξη του ποινικού δικαίου μέσω της διεθνοποίησης που υφίσταται για τον σκοπό της διεθνούς αντιμετώπισης και καταστολής του εγκληματικού φαινομένου<sup>12</sup>.

Όπως έγινε αντιληπτό από την παράθεση των επιμέρους αρχών του διεθνούς ποινικού δικαίου *stricto sensu*, ένα κράτος δύναται να ρυθμίσει νομικά μια συμπεριφορά εάν συντρέχει μια από αυτές, καθώς και όταν μια ορισμένη συμπεριφορά εμπίπτει στην αρμοδιότητα περισσότερων του ενός κρατών. Αυτό μάλιστα είναι ιδιαίτερα σύνηθες στο δίκαιο της θάλασσας, όπου ο βασικός χρήστης της θάλασσας, το πλοίο, διέρχεται από ζώνες δικαιοδοσίας πλειόνων κρατών, ενώ και τα μέλη του πληρώματος και των επιβατών έχουν διαφορετικές ιθαγένειες και αντίστοιχα στο δίκαιο εναερίου χώρου, όπου τα αεροσκάφη ίπτανται υπεράνω πλειόνων εθνικών εναερίων χώρων, προσγειώνονται σε αερολιμένες πολλών κρατών και επίσης τα μέλη του πληρώματος και των επιβατών έχουν διαφορετικές ιθαγένειες. Αυτό αποτυπώνεται γλαφυρά διά του εξής παραδείγματος από το θαλάσσιο χώρο: μια τρομοκρατική επίθεση σε αλλοδαπό πλοίο στην αιγιαλίτιδα ζώνη της Ελλάδας μπορεί να προβλέπεται ως ποινικό αδίκημα –μεταξύ άλλων- από την Ελλάδα ως παράκτιο κράτος (αρχή εδαφικότητας), από το κράτος ιθαγένειας του αυτοργού (αρχή ενεργητικής προσωπικότητας), το κράτος της σημαίας του πλοίου (αρχή της σημαίας) και το κράτος της υπηκοότητας των παθόντων, εφόσον είναι διαφορετικό από το κράτος της σημαίας (αρχή παθητικής προσωπικότητας). Αν και όλα τα συνδεδεμένα στοιχεία που αποτυπώθηκαν μέσα από τις αρχές του διεθνούς ποινικού δικαίου είναι αυτοτελή και δεν μπορεί να αφαιρεθεί από κανένα κράτος η δυνατότητα άσκησης της σχετικής νομοθετικής του αρμοδιότητας, αναγνωρίζοντας τη δικαιοδοσία του επί αυτών των βάσεων, όσον αφορά στην άσκηση αυτής της δικαιοδοσίας το διεθνές δίκαιο περιέχει κανόνες ιεραρχίας μεταξύ των διαφόρων νομοθεσιών.

---

<sup>11</sup> Χ. Μυλωνόπουλος, «Η ανάγκη μιας γενικής θεωρίας του ποινικού δικαίου για την διαμόρφωση αποτελεσματικών και δίκαιων διεθνών ποινικών κανόνων», ΠοινΧρ 2017, σελ. 401 επ.

<sup>12</sup> Χ. Μυλωνόπουλος, «Ποινικό δόγμα και διεθνοποίηση της ποινικής δικαιοσύνης - Πρόοδος ή οπισθοδρόμηση;», ΠοινΧρ 2004, σελ. 865 επ.



Ο πιο σημαντικός από αυτούς τους κανόνες είναι ότι για τις παράνομες ενέργειες που τελούνται εντός της εδαφικής επικράτειας ενός κράτους, το τελευταίο έχει αποκλειστική δικαιοδοσία να εφαρμόσει τη νομοθεσία του, δυνάμει της κυριαρχίας του, και κανένα κράτος δεν μπορεί να επέμβει και να εφαρμόσει τη δική του νομοθεσία στο εσωτερικό άλλου κράτους χωρίς τη συναίνεσή του. Στην υπόθεση *Lotus*<sup>13</sup> το ΔΔΔΔ απεφάνθη ότι *ο πρώτος και σημαντικότερος περιορισμός που το διεθνές δίκαιο επιβάλλει σε ένα κράτος είναι ότι –ελλείψει ενός αντίθετου επιτρεπτικού κανόνα- δεν δύναται να ασκεί οποιασδήποτε μορφής εξουσία στο έδαφος ενός άλλου κράτους. Υπό την έννοια αυτή, η αρμοδιότητα είναι καταρχήν εδαφική και δεν μπορεί να ασκηθεί από κανένα κράτος εξωεδαφικά παρά μόνο επί τη βάση ενός επιτρεπτικού κανόνα του διεθνούς εθιμικού ή συμβατικού δικαίου.*

**4. Αρχή της σημαίας:** Η αρχή της σημαίας θεωρείται 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 ή σε αεροσκάφη που έχουν την εθνικότητά του, ακόμη κι αν τελέστηκαν από αλλοδαπό ή σε αλλοδαπή επικράτεια ή στην ανοιχτή θάλασσα ή υπεράνω αυτής. Δικαιολογητική βάση της αρχής αυτή είναι ο στενός και άμεσος νομικός και πραγματικός δεσμός κάθε πλοίου ή αεροσκάφους με το κράτος του οποίου φέρει τη σημαία ή έχει την εθνικότητα. Επίσης, με αυτό τον τρόπο πλην του κράτους της σημαίας, στο οποίο εξασφαλίζεται η δυνατότητα ελέγχου επί των αδικημάτων σε πλοία και αεροσκάφη της σημαίας του, εξυπηρετείται και η διεθνής κοινότητα αφού μπορεί να αξιωθεί από το εν λόγω κράτος η ευθύνη του ως προς την τήρηση της ασφάλειας και τάξης στα εξεταζόμενα μέσα μαζικής μεταφοράς καθώς και να απαιτηθεί από αυτό ποινική προστασία. Με άλλα λόγια εξυπηρετεί τη σκοπιμότητα της αποφυγής της ατιμωρησίας σχετικά με εγκλήματα που τελούνται σε χώρους μη υποκείμενους σε δικαιοδοσία, καθιερώνει τουλάχιστον τη δικαιοδοσία ενός κράτους για επισυνβαίνοντα εγκλήματα οπουδήποτε και αν βρίσκεται το πλοίο ή το αεροσκάφος και το χαρακτηριστικό της πλεονέκτημα είναι ότι οι ενδιαφερόμενοι θα γνωρίζουν πώς να φερθούν εφόσον θα υπόκεινται στους ποινικούς νόμους του κράτους της σημαίας αλλά και ότι αποφεύγεται π.χ. η εναλλαγή δικαιοδοσιών αναλόγως με τα

---

<sup>13</sup> SS Lotus, Judgment no 9, PCIJ, Ser. A, No. 10, 1927.

κράτη πάνω από τα οποία υπερίπταται ένα αεροσκάφος κατά τη διάρκεια μιας πτήσης. Σημειώνεται ότι η αρμοδιότητα υπέρ της αρχής της σημαίας αναγνωρίστηκε, μεταξύ άλλων, από τη Σύμβαση για το Δίκαιο της θάλασσας (α. 92 παρ. 1) και από τη Σύμβαση του Τόκυο (α. 3). Στην ημέτερη νομοθεσία η αρχή της σημαίας καθιερώνεται στο α. 5 παρ.2 ΠΚ κατά το οποίο *πλοία ή αεροσκάφη ελληνικά θεωρούνται έδαφος της επικράτειας οπουδήποτε και αν βρίσκονται, εκτός αν σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο υπόκεινται σε αλλοδαπό νόμο.*

Η διατύπωση του άρθρου δίνει την εντύπωση ότι υιοθετεί την ξεπερασμένη πλέον θεωρία της ετεροχθονίας ή εξωεδαφικότητας του πλοίου κατά την οποία τα πλοία αποτελούν συνέχεια του εδάφους του κράτους της σημαίας τους<sup>14</sup>. Συναφής είναι και η θεωρία της οιονεί εδαφικότητας των πλοίων σύμφωνα με την οποία το πλοίο θεωρείται πλωτό έδαφος του κράτους τη σημαία του ποίου φέρει ή πλωτή νήσος ή πλωτή κοινωνία ανθρώπων ή εξομοιώνεται με το έδαφός του. Με το νομικό πλάσμα της εξωεδαφικότητας του πλοίου επιχειρούνταν να δικαιολογηθεί η κυριαρχία του κράτους της σημαίας στο πλοίο όταν αυτό βρεθεί στην ανοιχτή θάλασσα όπου κανένα κράτος δεν μπορεί να ασκήσει δικαιοδοσία, ενώ ακολούθως υποστηρίχθηκε και όσον αφορά στα αεροσκάφη. Απόφαση σταθμός για το εξεταζόμενο ζήτημα αποτελεί η προαναφερόμενη υπόθεση *Lotus*. Το γαλλικό πλοίο *Lotus* συγκρούστηκε στην ανοιχτή θάλασσα, έξι ν.μ. βόρεια της Μυτιλήνης με τουρκικό πλοίο με αποτέλεσμα το τελευταίο να κοπεί στα δύο και να επέλθει ο θάνατος οκτώ Τούρκων υπηκόων. Το Γαλλικό πλοίο κατέπλευσε στο λιμάνι της Κωνσταντινούπολης και οι παράκτιες αρχές συνέλαβαν το Γάλλο κυβερνήτη, ο οποίος εν συνεχεία καταδικάστηκε για ανθρωποκτονία εξ αμελείας. Η υπόθεση οδηγήθηκε στο Διεθνές Δικαστήριο μετά από παράπονα της γαλλικής κυβέρνησης σχετικά με τη νομιμότητα της ενέργειας της Τουρκίας κατά το διεθνές δίκαιο καθότι είχε ασκήσει την ποινική της δικαιοδοσία κατά αλλοδαπού, για αδίκημα που τελέσθηκε στην ανοιχτή θάλασσα, αλλά με συνέπειες που εκτείνονταν σε πλοίο με τουρκική σημαία. Κατά την άποψη της Γαλλίας, για να είναι σύμφωνη με το διεθνές δίκαιο η άσκηση

<sup>14</sup> Όπως έχει παρατηρηθεί, η εφαρμογή της θεωρίας της ετεροχθονίας των πλοίων οδηγεί σε άτοπα νομικά αποτελέσματα όπως ότι σε περίπτωση που το πλοίο εισέρχεται σε ξένη επικράτεια συνεπάγεται την αναγνώριση δύο κυριαρχιών στον ίδιο χώρο ή ότι στο κράτος της σημαίας ανήκουν επίσης οι πάνω και κάτω από το πλοίο χώροι. Για περισσότερα παραδείγματα βλ. Χ. Μυλωνόπουλος, ο.π. σελ. 253, όπου περαιτέρω παραπομπές.

διεθνούς ποινικής δικαιοδοσίας από την Τουρκία, θα έπρεπε να προβλέπεται από κανόνα διεθνούς δικαίου. Η άποψη της Τουρκίας ήταν ότι τα κράτη είναι ελεύθερα να θεσπίζουν διατάξεις και συνεπώς να ασκούν δικαιοδοσία, δικαίωμα που πηγάζει από την κυριαρχία τους, αρκεί οι εν λόγω διατάξεις να μην αντίκεινται στο διεθνές δίκαιο. Το ΔΔΔΔ δέχτηκε ότι όταν ένα πλοίο βρίσκεται στην ανοιχτή θάλασσα, εξομοιώνεται με το έδαφος του κράτους τη σημαία του οποίου φέρει. Κατ' επέκταση, αν μια πράξη που τελείται σε πλοίο στην ανοιχτή θάλασσα παράγει αποτελέσματα σε πλοίο υπό σημαία άλλου κράτους, το αδίκημα πρέπει να θεωρείται ότι τελέσθηκε και στο έδαφος του τελευταίου, και συνεπώς μπορεί να ασκήσει την ποινική του δικαιοδοσία για να τιμωρήσει τον δράστη αφού τόπος του εγκλήματος αποτελούν και τα δύο πλοία κατά τη θεωρία της ενότητας<sup>15</sup>. Ανέφερε δε ότι όλα τα νομικά συστήματα επεκτείνουν τις ποινικές τους αρμοδιότητες σε ορισμένες παράνομες πράξεις που πραγματοποιούνται εκτός της επικράτειάς τους και ότι, συνεπώς, η εδαφικότητα των ποινικών νόμων δεν είναι μια απόλυτη αρχή του διεθνούς δικαίου. Με άλλα λόγια έκανε χρήση της θεωρίας της αντικειμενικής εδαφικότητας<sup>16</sup>, ήτοι εδαφικότητα υπό την τυπική της έκφραση, που εφαρμόζεται ακόμη και σε πράξεις που έλαβαν χώρα εκτός της επικράτειας του κράτους, και αναγνώρισε ότι η εδαφική κυριαρχία δεν συμπίπτει με την εδαφική δικαιοδοσία, και κατ' επέκταση και η **ποινική εξουσία δεν ταυτίζεται απαραίτητα με την ποινική δικαιοδοσία.**

Ωστόσο κατά την κρατούσα στο δημόσιο διεθνές δίκαιο θεωρία της αρχής της σημαίας του πλοίου, με την κτήση της ιθαγένειας δημιουργείται ένας δεσμός μεταξύ πλοίου και κράτους που συνεπάγεται την εφαρμογή των νόμων του τελευταίου στο πλοίο. Η εν λόγω δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας δεν είναι όμως αποκλειστική αλλά συντρέχουσα με τη δικαιοδοσία των παράκτιων αρχών όταν το κράτος βρεθεί στην αλλοδαπή, αλλά με αυτό το ζήτημα θα ασχοληθούμε διεξοδικά στο κύριο μέρος της εργασίας.

---

<sup>15</sup> Χ. Μυλωνόπουλος, ο.π. σελ. 158, 172, Π. Τσιρίδης, ο.π. σελ. 29-31, Γ. Βούλγαρης, Η ποινική δικαιοδοσία στα πλοία, 2002, σελ. 58-60, Α. Γιόκαρης – Φ. Παζαρτζή, ο.π., σελ. 43-44.

<sup>16</sup> Αντιδιαστέλλεται από την θεωρία της υποκειμενικής εδαφικότητας, η εφαρμογή της οποίας αναφέρεται αποκλειστικά σε πράξεις που έχουν πραγματοποιηθεί εξ ολοκλήρου στο εσωτερικό του εδάφους του κράτους, Α. Γιόκαρης – Φ. Παζαρτζή, ο.π. σελ. 42.

**5. Αρχή της παγκόσμιας δικαιοσύνης:** Το χαρακτηριστικό στοιχείο στην άσκηση παγκόσμιας δικαιοδοσίας συνίσταται στο ότι συμβαίνει ανεξάρτητα από τον τόπο τέλεσης της ποινικοποιούμενης 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 ή στον διεθνή εναέριο χώρο. Το στοιχείο που είναι βασικό είναι ο τόπος σύλληψης διότι υποδεικνύει και το εθνικό δικαστήριο. Συνήθως καθιερώνεται μέσω διεθνών συμβάσεων και τα συμβαλλόμενα κράτη 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 παρατηρείται ότι οι διεθνείς συμβάσεις δεν επιβάλλουν, κατ' αρχήν, την 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. Επομένως είναι απαραίτητο να διακριθούν οι περιπτώσεις που μια διεθνής σύμβαση υποχρεώνει το συμβαλλόμενο κράτος να εγκαθιδρύσει την παγκόσμια αρμοδιότητά του για ορισμένες κατηγορίες διεθνών εγκλημάτων και άλλων παράνομων πράξεων διεθνούς χαρακτήρα από εκείνες που η εγκαθίδρυση αυτής της δικαιοδοσίας επαφίεται στη διάκριση του κάθε κράτους. Ιδίως από το 1970 και έπειτα 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. Έκτοτε, 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<sup>17</sup>, ενίοτε όμως **υπό προϋποθέσεις**. Μεταξύ αυτών των συμβάσεων περιλαμβάνονται αρκετές οι οποίες θα μας απασχολήσουν στη συνέχεια π.χ. η Σύμβαση της Χάγης (1970) για την καταστολή της παράνομης κατάληψης αεροσκάφους (α. 4 παρ. 2), η Σύμβαση του Μόντρεαλ (1971) για την καταστολή παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας (α. 5 παρ. 2), η Σύμβαση του 1973 σχετικά με τις επιθέσεις κατά διπλωματών (α. 3 παρ.

---

<sup>17</sup> Α. Γιόκαρης – Φ. Παζαρτζή, ο.π. σελ. 58-59.

2), η Σύμβαση του 1979 κατά της σύλληψης ομήρων (α. 5 παρ. 2), η Σύμβαση της Ρώμης (1988) για την καταστολή παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας (α. 6 παρ. 4).

## I. ΠΟΙΝΙΚΗ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ

**1. Ορισμός πλοίου:** Είναι αξιοσημείωτο ότι ενιαίος ορισμός του πλοίου δεν παρατίθεται από το διεθνές δίκαιο, αντιθέτως αναζητείται σε επιμέρους συμβάσεις<sup>18</sup>, και ποικίλει ανάλογα με τις ανάγκες που καθεμία εξυπηρετεί, καθώς και στο εσωτερικό δίκαιο<sup>19</sup>. Γίνεται γενικά δεκτό ότι πλοίο θεωρείται κάθε πλωτό κατασκεύασμα (σκάφος) που διαθέτει την απαραίτητη τεχνική και διοικητική οργάνωση, και είναι ικανό να μετακινείται αυτοδύναμα προς ορισμένη κατεύθυνση στη θάλασσα<sup>20</sup>. Όσον αφορά στα ιδιωτικά πλοία σύμφωνα με το α. 3 παρ.1 ΚΔΝΔ<sup>21</sup> πλοίο είναι παν σκάφος, προορισμένο όπως μετακινείται επί του ύδατος προς μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, ρυμούλκηση, επιθαλάσσια αρωγή, την αλιεία, την αναψυχή, την επιστημονική έρευνα ή άλλο σκοπό, ενώ κάθε πλωτό κατασκεύασμα που προορίζεται, ανεξαρτήτως χωρητικότητας, για βοηθητικούς σκοπούς είναι βοηθητικό ναυπήγημα<sup>22</sup>. Σύμφωνα, δε, με το α.1 παρ.1 ΚΙΝΔ πλοίο

---

<sup>18</sup> Βλ. π.χ. α. 1 Ζ' Ν. 1363/1983 με το οποίο κυρώσαμε την ΕυρΣΠΚ, που ορίζει ότι **πλοίο** του αποστέλλοντος κράτους σημαίνει κάθε πλοίο, εκτός από τα πολεμικά, που έχει την εθνικότητα του κράτους αποστολής, σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους αυτού. Βλ. επίσης Άρθρο Πρώτο Ν. 2108/1992 με τον οποίο κυρώσαμε τη «Διεθνή Σύμβαση για την καταστολή των παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και Πρωτοκόλλου για την καταστολή παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας των σταθερών εγκαταστάσεων στην υφαλοκρηπίδα» που ορίζει ότι **πλοίο** θεωρείται ένα σκάφος οποιουδήποτε τύπου, το οποίο δεν είναι μόνιμα προσδεδεμένο στο βυθό της θάλασσας και με το οποίο εννοούνται τα δυναμικώς υποστηριζόμενα σκάφη, τα βυθιζόμενα σκάφη ή κάθε άλλο πλωτό σκάφος.

<sup>19</sup> Βλ. π.χ. α. 51 παρ. 4 Ν. 2172/1993 που ορίζει ότι για την εφαρμογή του εν λόγω νόμου πλοίο είναι κάθε πλωτή κατασκευή ικανή για την εκτέλεση έργου ή υπηρεσίας από θαλάσσιο χώρο.

<sup>20</sup> Πραγματοποιείται, δε, με την εγγραφή στο νηολόγιο και εκδηλώνεται πανηγυρικά προς τα έξω με τη σημαία του πλοίου, την αναγραφή του ονόματος και της σημαίας νηολόγησης στις εξωτερικές πλευρές του πλοίου και βεβαιώνεται με τα ναυτιλιακά έγγραφα που αποτελούν τίτλου απόδειξης της εθνικότητάς του, *Εμ. Ρούκουνας*, ο.π. 2015, σελ. 248.

<sup>21</sup> 1. Πλοίον, κατά την έννοια του παρόντος Κώδικος, είναι παν σκάφος, προωρισμένον όπως μετακινείται επί του ύδατος προς μεταφοράν προσώπων ή πραγμάτων, ρυμούλκηση, επιθαλάσσιον αρωγήν, αλιείαν, αναψυχήν, επιστημονικάς ερευνας ή άλλον σκοπόν.

<sup>22</sup> α. 4 παρ.1 ΚΔΝΔ: Βοηθητικόν ναυπήγημα είναι παν πλωτόν κατασκεύασμα ανεξαρτήτως χωρητικότητος προωρισμένον να χρησιμοποιήται εν σταθερά παραμονή συνήθως εντός των λιμένων ή όρμων, δια σκοπούς βοηθητικούς της ναυτιλίας (πλωταί δεξαμεναί, πλωτοί γερανοί, βυθοκόροι, πλωταί αποβάθραι, φάροπλοια, κλπ).

είναι παν σκάφος, χωρητικότητας καθαρής τουλάχιστον δέκα κόρων προορισμένο όπως μετακινείται αυτοδύναμα εν θαλάσση. Ως πλοίο θεωρείται και το ναυάγιο πλοίου που φέρει τη σημαία του κράτους, καθώς και οι σωστικές λέμβοι και σχεδίες του πλοίου αυτού.

Εφόσον τα πλοία έχουν ιθαγένεια – και όχι νομική προσωπικότητα- αυτή αποκτάται σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του εσωτερικού δικαίου. Η ιθαγένεια του πλοίου αποτελεί μόνιμο νομικό και πολιτικό δεσμό με ορισμένο κράτος<sup>23</sup>, αν και αυτός ο γνήσιος δεσμός τίθεται υπό δοκιμασία από τον θεσμό των πλοίων ανοικτού νηολογίου<sup>24</sup>. Με την εγγραφή του πλοίου στα νηολόγια ενός κράτους και την απόκτηση της εθνικότητάς του, το πλοίο υπόκειται στο δίκαιο και την εξουσία του κράτους της σημαίας του.

Εν προκειμένω το κρίσιμο που μας αφορά είναι αφενός ότι ελληνικά είναι τα πλοία που φέρουν την ελληνική σημαία κατά τον ανωτέρω τρόπο, συνεπώς όλα τα άλλα είναι αλλοδαπά και αφετέρου ότι η κτήση της ελληνικής ιθαγένειας συνεπάγεται ότι το ελληνικό κράτος έχει ποινική εξουσία επί του πλοίου αυτού.

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 αυτά<sup>25</sup>. Όπως, δε έχει καθιερώσει το ΙΤΛΟΣ, η ΣυμβΔΘ «θεωρεί το πλοίο ως μονάδα» και ως εκ τούτου «το πλοίο, τα πάντα μέσα σε αυτό και κάθε πρόσωπο που εμπλέκεται ή ενδιαφέρεται για τις δραστηριότητές του

---

<sup>23</sup> Κατά τον Ρούκουνα, η απονομή της ιθαγένειας στο πλοίο συνεπάγεται ακόμη ότι η έννομη τάξη του κράτους της σημαίας είναι οργανωμένη σε τρόπο ώστε να ελέγχει την τήρηση από το πλοίο των διεθνών κανόνων επικαλούμενος τα εξής επιχειρήματα. Πρώτον, την απαίτηση γνήσιου δεσμού μεταξύ πλοίου και κράτους σημαίας με βάση την τοποθέτηση του ΔΔΧ στην υπόθεση *Nottebohm* (1955). Δεύτερον, τα α. 5 Σύμβ. Γενεύης 1958 και πλέον α. 91 ΣυμβΔΘ, τα οποία θέτουν την ίδια απαίτηση.

<sup>24</sup> Για το εν λόγω φαινόμενο βλ. *Εμ. Ρούκουνας*, ο.π. σελ. 252 επ. όπου αναφέρεται ότι περίπου το 50% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου δραστηριοποιείται με σημαίες ευκαιρίας.

<sup>25</sup> ΠλημΠειρ 155/85, ΠοινΧρ ΛΣΤ, σελ. 406, 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. Βλ. επίσης *Χ.Μυλωνόπουλος*, ο.π. σελ. 215 και *Η. Κρίσπη*, Νομικόν Καθεστώς των εμπορικών πλοίων εις του λιμένας και την χωρικήν θάλασσαν, 1951, σελ. 26 επ.

αντιμετωπίζεται ως οντότητα που συνδέεται με το κράτος σημαίας», ανεξαρτήτως της ιθαγένειας των προσώπων αυτών<sup>26</sup>.

Τα πλοία διακρίνονται σε δημόσια και ιδιωτικά. Ιδιωτικά είναι τα πλοία τα οποία ανήκουν σε ιδιώτες ή σε ΝΠΙΔ<sup>27</sup>. Τα δημόσια διαιρούνται κατ' επέκταση σε πολεμικά και άλλα κρατικά. Κατά το εθιμικό διεθνές δίκαιο πολεμικό θεωρείται το πλοίο (επιφάνειας ή υποβρύχιο) που ανήκει στο πολεμικό ναυτικό ενός κράτους, φέρει τα επίσημα εμβλήματα της κρατικής εξουσίας (σημαία, επισείονα, κρατικό θυρεό), και ο πλοίαρχος και το πλήρωμα ανήκουν στη δημόσια υπηρεσία και υπόκεινται στο στρατιωτικό πειθαρχικό δίκαιο του κράτους<sup>28</sup>, ενώ ορισμός δίδεται και στο α. 29 ΣυμβΔΘ<sup>29</sup>. Στη ΣυμβΔΘ δεν περιέχονται διατάξεις σχετικές με τα πολεμικά πλοία πλην της αποτύπωσης του εθιμικού κανόνα ότι τα τελευταία απολάβουν πλήρους ετεροδικίας στην ανοιχτή θάλασσα και υπάγονται αποκλειστικά στη δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας<sup>30</sup>. Τα άλλα κρατικά πλοία ανήκουν κυρίως σε δημόσιες τεχνικές υπηρεσίες (π.χ. μετεωρολογικές, πυροσβεστικά, υγειονομικά, ακτοφυλακής) και απολαμβάνουν πλήρους ετεροδικίας έναντι των ξένων κρατών.

## 2. Δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους στα εσωτερικά ύδατα – λιμένες

**2.1. Εσωτερικά ύδατα:** Εσωτερικά ύδατα είναι τα θαλάσσια ύδατα που βρίσκονται μεταξύ της ακτής και της γραμμής βάσεως από όπου αρχίζει η μέτρηση της αιγιαλίτιδας ζώνης, περιλαμβάνουν δε τους λιμένες, τους όρμους και τους λεγόμενους ιστορικούς κόλπους. Το καθεστώς των εσωτερικών υδάτων διέπεται κυρίως από το εσωτερικό δίκαιο των παράκτιων κρατών, τα οποία έχουν εκεί πλήρη

---

<sup>26</sup> M/V 'Saiga' (No 2) (Saint Vincent and the Grenadines v Guinea), (Judgment) [1999] ITLOS Rep 10, para.105.

<sup>27</sup> Α. Αντάπασης, *Ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο*, Νομική Βιβλιοθήκη, 2016.

<sup>28</sup> Εμ. Ρούκουνας, ο.π. σελ. 253, Χ. Μυλωνόπουλος, ο.π. σελ. 251-252.

<sup>29</sup> Για τους σκοπούς της παρούσας σύμβασης, «πολεμικό πλοίο» σημαίνει πλοίο που ανήκει στις ένοπλες δυνάμεις ενός κράτους και φέρει τα εξωτερικά χαρακτηριστικά που διακρίνουν τέτοια πλοία της εθνικότητάς του, υπό τη διοίκηση αξιωματικού δεόντως τοποθετημένου από την κυβέρνηση του κράτους και του οποίου το όνομα εμφανίζεται στη σχετική επετηρίδα ή ανάλογο πίνακα και είναι επανδρωμένο με πλήρωμα υπό κανονική στρατιωτική πειθαρχία.

<sup>30</sup> α. 95 ΣυμβΔΘ: Τα πολεμικά πλοία στην ανοιχτή θάλασσα απολαμβάνουν πλήρους ετεροδικίας έναντι οποιουδήποτε άλλου κράτους πλην του κράτους της σημαίας τους.

κυριαρχία. Η ΣυμβΔΘ δεν κάνει ρητή αναφορά στην κυριαρχία αυτή αλλά συνάγεται εξ αντιδιαστολής προς τη διάταξη του α. 2 παρ.1 ΣυμβΔΘ<sup>31</sup>. Με άλλα λόγια, οι διεθνείς συμβάσεις δεν περιέχουν, κατ' αρχήν, ρυθμίσεις αφορώσες αυτή την περιοχή, η οποία σχεδόν ταυτίζεται με την χερσαία περιοχή, με εξαίρεση τους περιορισμούς που τίθενται από το διεθνές δίκαιο για την προσόρμιση και τον ελλιμενισμό των ξένων πλοίων, δηλαδή τους προβλεπόμενους από τη Σύμβαση της Γενεύης (1923). Συνεπώς, πλην των περιορισμών αυτών, το παράκτιο κράτος έχει στα εσωτερικά ύδατα πλήρη, **απόλυτη και αποκλειστική κυριαρχία, ενώ ισχύει απεριόριστα η ποινική εξουσία του, η ποινική του δικαιοδοσία, όμως, περιορίζεται ενίοτε, όταν πρόκειται για πράξεις τελούμενες επί πλοίων.**

**2.2. Λιμένες:** Ως προς τους λιμένες, κρατών είναι ο ορισμός, που περιέχεται στο α. 1 του Καταστατικού της Γενεύης 1923 «Περί του Διεθνούς Καθεστώτος των Θαλασσιών Λιμένων», που έχει επικυρωθεί από την Ελλάδα με το ν. 3904/1929, σύμφωνα με τον οποίο λιμένας 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 τη ναυσιπλοΐα, τις θαλάσσιες μεταφορές και το εμπόριο. Σημειώνεται ότι ο ανωτέρω περιοριστικός ορισμός κατά τον οποίο λιμένες είναι οι κανονικώς *συχναζόμενοι υπό θαλασσιών πλοίων και χρησιμοποιούντες εις το εξωτερικόν εμπόριον* διαφέρει από τον ορισμό του λιμένος κατά το εθιμικό διεθνές δίκαιο. Σύμφωνα με το τελευταίο, λιμένες είναι και εκείνοι στους οποίους δεν συχναζουν κανονικά πλοία θαλάσσης, όπως και εκείνοι που δεν χρησιμοποιούνται για εξωτερικό εμπόριο<sup>32</sup>. Κατά το α. 131 ΚΔΝΔ<sup>33</sup>, ο λιμένας περιλαμβάνει τη θαλάσσια περιοχή του καθώς και τμήμα του εδάφους που καλείται *χερσαία ζώνη λιμένος*. Η τελευταία καλύπτει ολόκληρο το μήκος του λιμένα και περιλαμβάνει τα λιμενικά τεχνικά έργα, τους χώρους και τις εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν τις λειτουργικές του ανάγκες και τις εγκαταστάσεις

<sup>31</sup> Βλ. α.2 ΣυμβΔΘ 1982: 1. Η κυριαρχία του παράκτιου κράτους εκτείνεται, πέρα από την ηπειρωτική του επικράτεια και τα εσωτερικά του ύδατα και, στην περίπτωση αρχιπελαγικού κράτους, πέρα από τα αρχιπελαγικά του ύδατα, στην παρακείμενη θαλάσσια ζώνη που ορίζεται ως χωρική θάλασσα.

2. Η κυριαρχία αυτή εκτείνεται και στον εναέριο χώρο πάνω από την χωρική θάλασσα καθώς και στο βυθό και υπέδαφός της.

3. Η κυριαρχία επί της χωρικής θάλασσας ασκείται σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση και τους άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου.

<sup>32</sup> Εμ. Ρούκουνας, ο.π. σελ. 247-8. Βλ. επίσης Π. Τσιρίδης, ο.π., σελ. 10 και Γ. Βούλγαρης, ο.π., σελ. 66.

<sup>33</sup> ΝΔ 187/1973, ΦΕΚ Α 261/1973.



για την εξυπηρέτηση των θαλάσσιων συγκοινωνιών και μεταφορών από την ξηρά προς τη θάλασσα και αντίστροφα.

Όπως κατέστη αντιληπτό, οι λιμένες αποτελούν εσωτερικά ύδατα του παράκτιου κράτους και το νομικό καθεστώς τους διέπεται από το εθνικό δίκαιο του κράτους αυτού, που ρυθμίζει και τα σχετικά με την πρόσβαση σε αυτούς. Επίσης, στην απόφαση του ΔΔΧ στην *Υπόθεση των Στρατιωτικών και Παραστρατιωτικών Ενεργειών εντός και κατά της Νικαράγουας* (1986)<sup>34</sup> κρίθηκε ότι το παράκτιο κράτος δύναται να ρυθμίζει δυνάμει της κυριαρχίας του την πρόσβαση στους λιμένες του. Κατά την κρατούσα άποψη δεν υπάρχει εθνικό δικαίωμα πρόσβασης αλλοδαπών εμπορικών πλοίων στους λιμένες.

Προβλέπονται, όμως και εξαιρέσεις. Η αδικαιολόγητη άρνηση ελλιμενισμού αλλοδαπών πλοίων ή η διάκριση στην είσοδο των πλοίων βάσει της εθνικότητάς τους, θα αποτελούσε κατάχρηση δικαιώματος και θα καθιστούσε το κράτος διεθνώς υπεύθυνο για τις πράξεις του καθώς συνιστά εθνική εξαίρεση. Κατά το εθνικό διεθνές δίκαιο το παράκτιο κράτος μπορεί να απαγορεύσει σε όλα τα πλοία, τόσο εμπορικά όσο και πολεμικά, την είσοδο στους λιμένες μόνο για λόγους δημοσίας τάξεως και εθνικής ασφάλειας, υπό την επιφύλαξη ορισμένων εξαιρέσεων<sup>35</sup>. Σύμφωνα δε με το Καταστατικό της Γενεύης 1923, επιβάλλεται, πρώτον, η αρχή της ίσης μεταχείρισης μεταξύ πλοίων που φέρουν τη σημαία του παράκτιου κράτους και πλοίων που φέρουν σημαία άλλων συμβαλλομένων κρατών και, δεύτερον, η αρχή της αμοιβαιότητας με εξαίρεση τα συμβαλλόμενα κράτη που δεν έχουν λιμένες. Όλες οι ρυθμίσεις του Καταστατικού τελούν υπό τη γενική επιφύλαξη της διασφάλισης της δημόσιας τάξεως και της άμυνας του παράκτιου κράτους. Άλλη εξαίρεση προβλέπεται στο α. 255 ΣυμβΔΘ περί πλοίων που διεξάγουν θαλάσσια επιστημονική έρευνα.

---

<sup>34</sup> *Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua*, Judgment of 27 June 1986, ICJ Rep., 1986.

<sup>35</sup> Οι εξαιρετικές αυτές περιπτώσεις είναι οι εξής: α) πλοία που καταφεύγουν υποχρεωτικά λόγω βλάβης, κακοκαιρίας ή άλλης ανωτέρας βίας, β) πλοία που μεταφέρουν αρχηγούς κρατών ή διπλωματικούς αντιπροσώπους που είναι διαπιστευμένοι στο παράκτιο κράτος, γ) ξένα πλοία που ασκούν αλιεία κατ' εφαρμογή διεθνών συμβάσεων, *Εμ. Ρούκουνας*, ο.π., σελ. 255.

**2.3. Κάμψη της ποινικής δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους υπέρ του κράτους της σημαίας:** Αν και τα ξένα εμπορικά πλοία υπάγονται στην κυριαρχική εξουσία του κράτους του λιμένα και κατ' επέκταση το τελευταίο ασκεί, καταρχήν, πλήρη δικαιοδοσία σε αυτά, εντούτοις, η τελευταία κάμπτεται σε ορισμένες περιπτώσεις υπέρ του κράτους της σημαίας, στις αξιόποινες πράξεις που τελούνται επί ξένων εμπορικών πλοίων ναυλοχούντων στους λιμένες του χωρίς αυτό να σημαίνει ότι το πρώτο απεμπολεί την κρατική ποινική εξουσία του, η οποία παραμένει πλήρης και απόλυτη<sup>36</sup>. Αυτό μπορεί να συμβεί είτε με βάση διεθνείς συμβάσεις -τις οποίες θα εξετάσουμε παρακάτω αναφορικά με την Ελλάδα- είτε λόγω αβροφροσύνης κυρίως όταν τα τελούμενα εγκλήματα δεν επηρεάζουν τη δημόσια τάξη του παράκτιου κράτους ή είναι καθαρά υπηρεσιακής φύσης ή αφορούν αποκλειστικά την εσωτερική πειθαρχία και τάξη του πλοίου, ανάλογα με το σύστημα που το κάθε παράκτιο κράτος ακολουθεί μεταξύ αυτών που έχουν διαμορφωθεί στη διεθνή πρακτική και αναλύονται αμέσως κατωτέρω.

**2.3.1. Αγγλοσαξωνικό σύστημα:** Το εν λόγω σύστημα ακολουθείται από τα κράτη της Βρετανικής Κοινοπολιτείας και τις ΗΠΑ<sup>37</sup>. Σημειώνεται ότι η ποινική δικαιοδοσία των χωρών του Common Law στηρίζεται κατά βάση στην αρχή της εδαφικότητας. Σύμφωνα με το σύστημα αυτό το παράκτιο κράτος έχει απεριόριστη δικαιοδοσία- εκτός αν έχει συμφωνηθεί κάτι διαφορετικό μεταξύ του παράκτιου κράτους και του κράτους της σημαίας του πλοίου- στα πλοία που ναυλοχούν στους λιμένες του, αλλά απόκειται στη διακριτική του ευχέρεια να κάνει περιορισμένη χρήση της για λόγους αβροφροσύνης. Στην πράξη οι αρχές των κρατών που υιοθετούν το αγγλοσαξωνικό σύστημα επεμβαίνουν μόνο στις ακόλουθες περιπτώσεις. Πρώτον, όταν ζητείται από τον πλοίαρχο ή τον πρόξενο του κράτους της σημαίας ή τις παράκτιες αρχές ελέγχου ή από πρόσωπο που εμπλέκεται στο αδίκημα, και, δεύτερον, όταν διαταράσσεται η ειρήνη και η ευταξία του λιμένα ή είναι πιθανό να

---

<sup>36</sup> Η εν λόγω εξαίρεση δεν εφαρμόζεται και επομένως επανερχόμαστε στον κανόνα της πλήρους και απεριόριστης δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους στην περίπτωση που το πλοίο είναι ανιθαγενές. Βλ. ΓνωμΕισΑΠ 6/1999, ΠοινΔικ 1999, σελ. 841 επ.: «Αν λοιπόν διαπιστωθεί κατάπλους ενός τέτοιου πλοίου σε ελληνικό λιμάνι, αυτό θεωρείται ότι είναι αλλοδαπό αλλά ανιθαγενές, αφού στερείται εθνικότητας, και ναυτιλιακών εγγράφων. Επί του άνευ εθνικότητας πλοίου εφαρμόζεται η νομοθεσία του παράκτιου κράτους όπου καταπλέει. Τα πλοία αυτά αντιμετωπίζονται όπως τα πρόσωπα που δεν έχουν πατρίδα.»

<sup>37</sup> Βλ. *Cynard Steamship Co. v. Mellon Case (1923)*.

διαταραχθεί λόγω της βαρύτητας του αδικήματος που τελέστηκε<sup>38</sup>. Ενδεικτικό αυτής της στάσης σχετικά με την παράκτια ποινική δικαιοδοσία σε αλλοδαπά πλοία είναι το εξής διπλωματικό επεισόδιο. Το 1844 σε βρετανικό πλοίο που ελλιμενίζετο σε ρωσικό λιμένα, ένας ναύτης σκότωσε ένα 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<sup>39</sup>. Η αρνητική βρετανική απάντηση διαγράφει το καθεστώς που διέπει τα αλλοδαπά πλοία στην βρετανική επικράτεια. Στην *Regina v. Cunningham Case* (1859), σε αμερικανικό εμπορικό πλοίο ευρισκόμενο λιγότερο από ένα ναυτικό μίλι από το Bistol<sup>40</sup>, τρεις αμερικανοί αξιωματικοί προκάλεσαν σωματικές βλάβες σε ένα μέλος του πληρώματος. Το αρμόδιο βρετανικό δικαστήριο θεώρησε ότι η πράξη έλαβε χώρα εντός της επικράτειας της χώρας και καταδίκασε τους δράστες<sup>41</sup>.

Αντίστοιχη είναι και η εφαρμογή του εξεταζόμενου συστήματος από τις ΗΠΑ, όπως διαφαίνεται από σειρά αποφάσεων με σημαντικότερες τις *Wildenhuis Case* (1887), *Pieta Case* (1900), *Viviana Case* (1907)<sup>42</sup>. Σε όλες τις ανωτέρω περιπτώσεις διαπράχθηκε ανθρωποκτονία επί πλοίου φέροντος βελγική, ιταλική και ισπανική σημαία αντίστοιχα ενώ αυτό βρισκόταν σε λιμένα των ΗΠΑ. Στις δύο από αυτές – πλην της δεύτερης- είχαν συναφθεί διμερείς συνθήκες μεταξύ των κρατών της

---

<sup>38</sup> Χ. Μυλωνόπουλος, ο.π. σελ. 218, Π. Τσιρίδης, ο.π. σελ. 87. Βλ. όμως *Rex v. Garret Case* (1917) που αφορούσε το αδίκημα της λήψης διαβατηρίων με ψευδείς δηλώσεις σε καιρό πολέμου και το βρετανικό δικαστήριο δέχτηκε ότι η βρετανική ποινική εξουσία ασκείται ανεξάρτητα από τη διατάραξη της ησυχίας του λιμένα και τη βαρύτητα του αδικήματος, η δε άσκηση της εναπόκειται στην διακριτική ευχέρεια των παράκτιων αρχών. Στην εν λόγω απόφαση διαφαίνεται η έλλειψη εξάρτησης της βρετανικής ποινικής δικαιοδοσίας από τη διατάραξη της ησυχίας και της ευταξίας του λιμένα από αδικήματα τελούμενα επί αλλοδαπών εμπορικών πλοίων.

<sup>39</sup> Γ. Βούλγαρης, ο.π. σελ. 97.

<sup>40</sup> Το 1878 ο Territorial Jurisdiction Act επέκτεινε τη βρετανική ποινική δικαιοδοσία και σε αδικήματα που τελέστηκαν σε αλλοδαπά πλοία που διαπλέουν την βρετανική αιγιαλίτιδα ζώνη.

<sup>41</sup> Βλ. όμως και *Anna Case* (1903), η οποία απέχει από τη θέση του αγγλοσαξωνικού συστήματος. Εν προκειμένω σε ρωσικό πλοίο που ελλιμενίζετο σε βρετανικό λιμάνι, τραυματίστηκε ο κυβερνήτης από επίθεση μελών του πληρώματος. Την επομένη ανέφερε το περιστατικό στον Ρώσο πρόξενο και ζήτησε τη σύλληψη και προσαγωγή των δραστών στις τοπικές αρχές, όπως και έγινε. Ωστόσο, το αρμόδιο δικαστήριο παρέδωσε τους δράστες στον Ρώσο Πρόξενο με την εσφαλμένη αιτιολογία ότι το αδίκημα τελέστηκε σε ρωσική επικράτεια με συνέπεια να πρέπει να εκδικασθούν από τα δικαστήρια του κράτους της σημαίας του πλοίου, Γ. Βούλγαρης, ο.π. σελ. 98.

<sup>42</sup> Γ. Βούλγαρης, «Η παράκτια ποινική δικαιοδοσία στα εμπορικά πλοία που ελλιμενίζονται σε αλλοδαπούς λιμένες», ΠοινΧρ, σελ. 9 επ.

σημαίας και των ΗΠΑ, οι οποίες προέβλεπαν αφενός ότι οι πρόξενοι ήταν αρμόδιοι για ζητήματα εσωτερικής τάξης των πλοίων που έφεραν τη σημαία τους και αφετέρου ότι οι τοπικές αρχές δεν θα επενέβαιναν εκτός αν είχε διαταραχθεί η ησυχία και η τάξη στο λιμάνι ή εμπλεκόταν στο αδίκημα πρόσωπο που δεν ανήκει στο πλήρωμα ή είναι υπήκοος του παράκτιου κράτους. Η απάντηση των αμερικανικών δικαστηρίων στις διαμαρτυρίες των προξένων εξαιτίας της σύλληψης των δραστών και της εκδίκασης των υποθέσεων από τις αμερικανικές αρχές ήταν η ακόλουθη. Αρχικά επισημάνθηκε ότι **με την είσοδο αλλοδαπού εμπορικού πλοίου σε λιμένα άλλου κράτους, υποβάλλει τον εαυτό του στους νόμους του τόπου όπου κατευθύνεται, εκτός αν έχει συμφωνηθεί κάτι διαφορετικό με συνθήκη, ώστε προλαμβάνεται και ο κίνδυνος παραβίασης των νόμων της παράκτιας πολιτείας.** Εν συνεχεία αναγνωρίστηκε ότι θα ήταν ευεργετικό για το εμπόριο **το παράκτιο κράτος να μην αναμειγνύεται σε θέματα εσωτερικής πειθαρχίας στο πλοίο, για τα οποία αρμόδιο καθίσταται το κράτος της σημαίας του πλοίου, εφόσον** δεν διαταράσσεται η ησυχία και η αξιοπρέπεια της ακτής<sup>43</sup>. Σε αντίθετη, όμως, περίπτωση οι δράστες ουδέποτε διαφεύγουν της εφαρμογής των τοπικών νόμων λόγω αβροφροσύνης και οι πράξεις τιμωρούνται από τα δικαστήρια του παράκτιου κράτους. Καταλήγοντας, τονίσθηκε ότι εάν η πράξη είναι από τη φύση της ικανή, λόγω της βαρύτητάς της, να κινήσει το δημόσιο ενδιαφέρον όταν γίνει γνωστή, υπάρχει διατάραξη που επηρεάζει την κοινωνία γενικά και συνεπάγεται την ενάσκηση της δικαιοδοσίας της παράκτιας πολιτείας της οποίας οι υπήκοοι έχουν υποστεί τη διατάραξη, ακόμη κι αν αυτή είναι μόνο ηθική<sup>44</sup>. **Σε κάθε περίπτωση η κρίση περί της ηθικής διατάραξης της ευταξίας του λιμένος εξαιτίας της βαρύτητας των αδικημάτων ανήκει στα ποινικά δικαστήρια του παράκτιου κράτους**<sup>45</sup>.

---

<sup>43</sup> Αξιοσημείωτη είναι εν προκειμένω η *Mc Culloch v. Marineros Honduras Case* (1963), στην οποία το Supreme Court των ΗΠΑ δέχθηκε, σε αντίθεση με τα υποστηριζόμενα από το αγγλοσαξωνικό σύστημα και τα υιοθετούμενα από τις χώρες του Common Law, ότι υπάρχει ένας γενικά παραδεκτός κανόνας του διεθνούς δικαίου κατά τον οποίο το δίκαιο της σημαίας εφαρμόζεται στις εσωτερικές υποθέσεις του πλοίου.

<sup>44</sup> Γ. Βούλγαρης, ο.π. σελ. 100 επ., Γ. Βούλγαρης, ο.π., ΠοινΧρ 2001, σελ. 9επ.

<sup>45</sup> Καταγράφεται δε πλούσια νομολογιακή περιπτωσιολογία: Στην *Frederica and Carolina Case* (1876) όπου μάγειρας του πλοίου τραυματίσθηκε από μέλη του πληρώματος, κρίθηκε, κατά ευρεία ερμηνεία της έννοιας της «διατάραξης», ότι η ησυχία του λιμένος επηρεάζεται από κάθε διατάραξη της ησυχίας στο πλοίο. Στην *Look Chaw v. USA Case* (1910) κρίθηκε ότι η απλή κατοχή μικρής

Η εξής ιδιαίτερη περίπτωση αντιμετωπίστηκε από τα αμερικανικά και βρετανικά δικαστήρια στις υποθέσεις *Commonwealth v. Macloon Case (1869)* και *Reggina v. Lewis Case (1857)* αντίστοιχα. Εν προκειμένω το αδίκημα, ήτοι σωματική βλάβη, έλαβε χώρα καθό χρόνο το εκάστοτε αλλοδαπό πλοίο βρισκόταν εκτός της επικράτειας των κρατών, πλην όμως το αποτέλεσμα του θανάτου του θύματος συνέβη όταν αυτό βρισκόταν σε αμερικανικό λιμένα στην πρώτη περίπτωση και σε βρετανικό στη δεύτερη. Η αντιμετώπιση υπήρξε διαφορετική στις δύο υποθέσεις. Αφενός τα αμερικανικά δικαστήρια καταδίκασαν τους δράστες, διότι ο θάνατος είχε επέλθει σε αμερικανικό έδαφος και αφετέρου τα βρετανικά δικαστήρια ακολουθώντας την θεωρία της *constructive presence* δεν άσκησαν τη δικαιοδοσία τους κρίνοντας ότι ο αγγλικός νόμος δεν εφαρμόζεται σε αδίκημα που τελέσθηκε σε αλλοδαπό πλοίο εκτός της επικράτειας της Αγγλίας καθώς και στην περίπτωση που το θύμα δεχθεί επίθεση σε τέτοια περιοχή και στη συνέχεια αποβιώσει στο έδαφος της Αγγλίας<sup>46</sup>.

Συμπερασματικά, χαρακτηριστικό του αγγλικού συστήματος είναι ότι οι αξιόποινες πράξεις που τελούνται επί των αλλοδαπών εμπορικών πλοίων υπόκεινται στην απεριόριστη δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους, το οποίο κατά διακριτική ευχέρεια μπορεί να μην την ασκήσει για λόγους αβροφροσύνης κυρίως.

2.3.2. Γαλλικό σύστημα: Το εν λόγω σύστημα γεννήθηκε στη Γαλλία με την περίφημη *Avis* του *Conseil d'État* το 1806 και ακολουθείται με μικρές ή μεγάλες αποκλίσεις από το σύνολο σχεδόν των κρατών της ηπειρωτικής Ευρώπης μεταξύ των οποίων και η χώρα μας. Σύμφωνα με το σύστημα αυτό το κράτος του λιμένα δεν ασκεί την ποινική του δικαιοδοσία σχετικά με όσα συμβαίνουν σε αλλοδαπό εμπορικό πλοίο γιατί *αποξενώθηκε αυτής ή άλλως την απαλλοτρίωσε εκούσια με την εσωτερική του νομοθεσία*. Διατήρησε όμως το δικαίωμα επέμβασης μόνο όταν διαταράσσεται η ησυχία και η τάξη στο λιμένα, όταν εμπλέκονται στο αδίκημα πρόσωπα ξένα προς το πλοίο, όταν ζητείται η επέμβαση των τοπικών αρχών και

---

ποσότητας ινδικής κάνναβης από μέλος του πληρώματος αλλοδαπού εμπορικού πλοίου δεν αποτελεί αδίκημα που πρέπει να δικασθεί από το παράκτιο κράτος, ενώ στην *People v. Wong Cheng Case (1922)* κρίθηκε ότι το κάπνισμα ινδικής κάνναβης αποτελεί διατάραξη της ευταξίας του λιμένα λόγω των επιβλαβών συνεπειών του στην αμερικανική επικράτεια και επομένως οι δράστες δεν εξαιρούνται της παράκτιας ποινικής της δικαιοδοσίας, Βλ. Γ. Βούλγαρης, ο.π., ΠοινΧρ 2001, σελ. 9επ.

<sup>46</sup> Γ. Βούλγαρης, ο.π. σελ. 104.

όταν θίγονται τα συμφέροντά του. Επομένως, τα ξένα εμπορικά πλοία υπάγονται κατ' αρχήν στην δικαιοδοσία της χώρας της οποίας τη σημαία φέρουν.

Η ανωτέρω γνωμοδότηση του γαλλικού ΣΤΕ, εκδόθηκε με αφορμή τραυματισμούς μεταξύ μελών του πληρώματος των αμερικανικών εμπορικών πλοίων «The Sally» και «The Newton» για τους οποίους τόσο οι πρόξενοι των ΗΠΑ όσο και οι παράκτιες γαλλικές αρχές απαίτησαν αποκλειστική δικαιοδοσία. Σύμφωνα με αυτή **ένα αλλοδαπό πλοίο όταν βρίσκεται σε λιμένα ξένου κράτους υπόκειται στους νόμους του κράτους αυτού**. Το ίδιο και τα μέλη του πληρώματος όσο αφορά σε αδικήματα που τελούν επί του πλοίου κατά προσώπων άλλων άσχετων με το πλήρωμα καθώς και οι επιβάτες για τα αδικήματα που διαπράττουν επί του αλλοδαπού πλοίου<sup>47</sup>. **Αντιθέτως δεν υπόκεινται στην παράκτια ποινική δικαιοδοσία τα αδικήματα επί του πλοίου που αφορούν μόνο το προσωπικό του και σχετίζονται με την εσωτερική του πειθαρχία, εκτός αν ζητηθεί η βοήθεια των τοπιών αρχών ή αν διαταραχθεί η ησυχία και η ευταξία στο λιμάνι**<sup>48</sup>. Αργότερα, στην υπόθεση *Jally* σχετικά με ανθρωποκτονία τελεσθείσα σε αμερικανικό πλοίο, το γαλλικό Ακυρωτικό δέχτηκε ότι **αδικήματα ιδιαίτερης βαρύτητας λόγω της φύσης τους** διαταράσσουν την ησυχία του λιμανιού με αποτέλεσμα οι τοπικές αρχές να έχουν δικαιοδοσία επί αυτών ακόμα και όταν τελούνται σε αλλοδαπό πλοίο από μέλη του πληρώματος<sup>49</sup>. Επίσης, η παράκτια δικαιοδοσία επιλαμβάνεται όταν επικαλείται η τοπική αρχή καθώς και όταν η βαρύτητα του αδικήματος δεν επιτρέπει στο παράκτιο κράτος να το αφήσει ατιμώρητο αφού από μόνο του συνιστά κατάδηλη παραβίαση των νόμων, η προάσπιση των οποίων αποτελεί πρωταρχική υποχρέωση του κράτους αυτού<sup>50</sup>.

---

<sup>47</sup> Βλ. *Cordoba Case* (1912) όπου γερμανός επιβάτης αλλοδαπού πλοίου, ναυλοχούντος σε γαλλικό λιμένα, σκότωσε άλλον επιβάτη. Τα γαλλικά δικαστήρια άσκησαν την δικαιοδοσία τους επικαλούμενα τη φύση του αδικήματος ενώ επισήμαναν και ότι το αδίκημα που τελεί κάποιος επιβάτης αλλοδαπού πλοίου δεν υπάγεται στον κανόνα που παρέχει δικαιοδοσία μόνο στο κράτος της σημαίας του πλοίου όπως όταν συμβεί κάτι που αφορά μόνο το πλήρωμα.

<sup>48</sup> Βλ. *Due Sorelle Case* (1902), όπου το γαλλικό δικαστήριο έκρινε εαυτό αναρμόδιο επί υπόθεσης αναταραχής σε ιταλικό πλοίο από μέλη του πληρώματος, διότι δεν είχε διαταραχθεί η ευταξία του λιμένα.

<sup>49</sup> Στην *Chan-Kuan c. Ministre Public Case* (1916), τα γαλλικά δικαστήρια επιλήφθηκαν επί ανθρωποκτονίας τελεσθείσας σε αγγλικό πλοίο μεταξύ μελών του πληρώματος, αφενός διότι κλήθηκαν οι τοπικές αρχές από τον πλοίαρχο και αφετέρου λόγω της βαρύτητας του αδικήματος που διατάραξε ηθικά την ησυχία του λιμένα.

<sup>50</sup> Χ. Μυλωνόπουλος, ο.π. σελ. 218 επ., Γ. Βούλγαρης, ο.π. σελ. 105 επ.

2.3.3. Σύγκριση των δύο κυριότερων συστημάτων: Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημανθεί το εξής προς αποφυγή παρανοήσεων: Πράγματι, 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 ή να ασκούν τη δικαιοδοσία τους σε συγκεκριμένες περιπτώσεις αναλαμβάνοντας συμβατικές υποχρεώσεις απέναντι σε άλλα συμβαλλόμενα κράτη<sup>51</sup>. Εντούτοις, αυτή η διακριτική ευχέρεια των κρατών δεν αναιρεί το γεγονός ότι εγκλήματα που τελέσθηκαν επί αλλοδαπών πλοίων ναυλοχούντων στα εσωτερικά ύδατα ενός παράκτιου κράτους, τελέσθηκαν στην επικράτεια του τελευταίου. Με άλλα λόγια, τόπος τέλεσης των εγκλημάτων αυτών δεν παύει να είναι παρά η επικράτεια του παράκτιου κράτους. Είναι διαφορετικό το ζήτημα της απολυτότητας και αποκλειστικότητας της ποινικής εξουσίας και διαφορετικό το ζήτημα της ενάσκησης της ποινικής δικαιοδοσίας ή μη από το παράκτιο κράτος.

Όσον αφορά στη διαμάχη μεταξύ των δύο συστημάτων αυτή είναι μάλλον θεωρητική καθότι καταλήγουν σε παρόμοια αποτελέσματα εκκινώντας απλώς από διαφορετική αφετηρία. Κανένα, δε, δεν μπορεί να αξιώσει ισχύ κανόνα εθιμικού διεθνούς δικαίου, το μεν γαλλικό σύστημα αφενός διότι δεν γίνεται αποδεκτό από το σύνολο των κρατών της διεθνούς κοινότητας παρά της μακράς και ομοιόμορφης πρακτικής συνειδήσει δικαίου από τα κράτη που το υιοθετούν και αφετέρου διότι το παράκτιο κράτος έχει πλήρη δικαιοδοσία στα εσωτερικά του ύδατα και ουδείς κανόνας διεθνούς δικαίου την περιορίζει. Το δε αγγλοσαξωνικό σύστημα παρά το γεγονός ότι είναι βασισμένο στην αρχή της εδαφικότητας του παράκτιου κράτους, τα ευκαιριακά κριτήρια που υιοθετεί για την άσκηση ή μη της δικαιοδοσίας του στερεί το ουσιώδες στοιχείο της *opinion juris* προκειμένου να δημιουργήσει διεθνές έθιμο.

2.3.4. Γερμανικό σύστημα: Κατά τα οριζόμενα στον γερμΠΚ, τα αλλοδαπά πλοία που ναυλοχούν σε γερμανικούς λιμένες υπόκεινται στη γερμανική ποινική δικαιοδοσία, πλην όμως η δίωξη των αδικημάτων που τελούνται σε αυτά υπόκειται στην αρχή της σκοπιμότητας<sup>52</sup>. Βασικό ρόλο για την άσκηση της γερμανικής ποινικής

---

<sup>51</sup> Π. Τσιρίδης, ο.π. σελ. 89.

<sup>52</sup> Χ. Μυλωνόπουλος, ο.π. σελ. 219.

δικαιοδοσίας διαδραματίζει η έννοια του δημοσίου συμφέροντος, η οποία εν πολλοίς συνδέεται με τη γνωστή μας βαρύτητα της πράξης και την ευταξία και ασφάλεια της ακτής.

2.3.5. Μεξικανικό σύστημα: Σύμφωνα με το μεξικανικό σύστημα, το οποίο ακολουθεί καταρχήν τη γαλλική θέση, τα τοπικά δικαστήρια θα ασκήσουν ή όχι τη δικαιοδοσία τους σε αδικήματα που τελέστηκαν σε αλλοδαπά εμπορικά πλοία σε μεξικανικά λιμάνια, αφού ληφθεί προηγουμένως υπόψη τι θα έπρατταν οι αρχές του κράτους της σημαίας του πλοίου σε περίπτωση που μεξικανικό πλοίο ελλιμενιζόταν σε κάποιο από τα λιμάνια του τελευταίου<sup>53</sup>, εφαρμόζοντας, δηλαδή, την αρχή της αμοιβαιότητας.

#### **2.4. Ξένα πλοία σε ελληνικά εσωτερικά ύδατα ή λιμένες - Η θέση του ΚΔΝΔ:**

Ειπώθηκε ανωτέρω ότι το παράκτιο κράτος εφαρμόζει την αρχή της εδαφικότητας σε κάθε πράξη ή παράλειψη που λαμβάνει χώρα στο ελλιμενισμένο πλοίο, η οποία διέπεται από το ποινικό δίκαιο του κράτους του λιμένα, εφόσον πληροί την αντικειμενική και υποκειμενική υπόσταση ορισμένου εγκλήματος. Με άλλα λόγια, όσον αφορά στην Ελλάδα, εφόσον το πλοίο ναυλοχεί στα εσωτερικά ύδατα της χώρας μας, ήτοι σε ημεδαπό λιμένα, με βάση την αρχή της εδαφικής κυριαρχίας των κρατών και της απόλυτης ποινικής εξουσίας και δικαιοδοσίας στις περιοχές αυτές, τόπος τέλεσης είναι ο ημεδαπός λιμένας, α.5 παρ.1 ΠΚ, δηλαδή η ελληνική επικράτεια και συνεπώς, **εφαρμόζονται, κατ' αρχήν οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι** για αξιόποινες πράξεις που τελούνται επί του ελλιμενισμένου πλοίου. Τα ανωτέρω ισχύουν ανεξάρτητα από τους νόμους του κράτους της σημαίας που φέρει το πλοίο, τελούν όμως υπό την επιφύλαξη διαφορετικής ρύθμισης από διεθνείς συμβάσεις ή κανόνα εσωτερικού δικαίου<sup>54</sup>. Εφόσον, δε, υπάρχει δικαιοδοσία του ελληνικού κράτους το τελευταίο δύναται να προβεί σε κάθε αναγκαία πράξη δικονομικού καταναγκασμού αφού οι κανόνες της ημεδαπής ποινικής δικονομίας ισχύουν απεριόριστα σε αυτή την περίπτωση<sup>55</sup>. Από πλευράς δε εθνικού διεθνούς δικαίου

<sup>53</sup> Γ. Βούλγαρης, ο.π., ΠοινΧρ 2001, σελ. 9 επ.

<sup>54</sup> Χ. Μυλωνόπουλος, σε ΣυστΕρμΠΚ, σελ. 67. Βλ. και ενδεικτική νομολογία: ΑΠ 648/ 1977, ΠοινΧρ 1978, σελ. 19, ΑΠ 306/1975, ΠοινΧρ 1975, σελ. 666, ΑΠ 261/1984, ΠοινΧρ 1984, σελ. 800, ΠλημΘες 1264/1954, ΠοινΧρ 1955, σελ. 48.

<sup>55</sup> Η. Κρίστης, ο.π., σελ. 26.



το ξένο πλοίο, που βρίσκεται σε λιμένα ενός κράτους, τελεί υπό το αυτό καθεστώς όπως και τα πλοία που φέρουν την σημαία του ίδιου κράτους. Επομένως η δικαιοδοσία του κράτους επί των ξένων πλοίων στη χωρική του θάλασσα, είναι καταρχήν, πλήρης και απόλυτη<sup>56</sup>.

Ωστόσο, η Ελλάδα ακολουθεί το γαλλικό σύστημα στην εσωτερική της νομοθεσία, αυτοπεριορίζοντας έτσι την ποινική της δικαιοδοσία –όχι την ποινική εξουσία- για εγκλήματα που τελούνται πάνω σε ξένο εμπορικό πλοίο που βρίσκεται στα εσωτερικά της ύδατα ή στους λιμένες της<sup>57</sup>. Ευθύς εξαρχής διευκρινίζεται ότι η εσωτερική μας νομοθεσία τυγχάνει εφαρμογής όπου δεν υπάρχει ειδική συμβατική ρύθμιση με διεθνή σύμβαση, η τυπική ισχύς της οποίας είναι αυξημένη κατά α. 28 παρ.1 Σ. Σύμφωνα με το α. 161 ΚΑΝΔ<sup>58</sup> οι λιμενικές αρχές ασκούν ανακριτικά καθήκοντα σχετικά με πράξεις που τελούνται σε ξένα εμπορικά πλοία και βοηθητικά ναυπηγήματα τα οποία βρίσκονται σε λιμένες και χωρικά ύδατα της περιφέρειάς τους, αν δεν προβλέπεται διαφορετικά από διεθνείς συμβάσεις, εφόσον: α) διαταράσσεται ή απειλείται η δημόσια τάξη και β) ζητήθηκε η συνδρομή του από τον πλοίαρχο ή άλλο πρόσωπο που επιβαίνει στο πλοίο, ενώ προβλέπεται και ειδοποίηση της οικείας προξενικής αρχής. Πλημμελήματα ή σκάνδαλα σημασίας δεν διαταράσσουν την ησυχία και ευταξία του λιμένα<sup>59</sup>. Έτσι, κηρύχθηκε απαράδεκτη η ποινική δίωξη του κατηγορουμένου αρχιμηχανικού πλοίου υπό σημαία Μάλτας που βρισκόταν στην επισκευαστική βάση του λιμένος Περάματος διότι από την έκρηξη δεν προέκυψε διατάραξη της ησυχίας και ευταξίας του λιμένα αφού η ζημία ήταν μικρή, δεν κλήθηκε η πυροσβεστική υπηρεσία και δεν έγινε

---

<sup>56</sup> ΠλημΠειρ 5819/2002, ΝΟΜΟΣ.

<sup>57</sup> Η. Κρίσπης, ο.π., 1951, σελ. 50 επ.

<sup>58</sup> α. 161 ΚΑΝΔ: 1. Αι Λιμενικά Αρχαί ασκούν τας εν άρθροις 158 και 159 αρμοδιότητας αυτών επί ξένων εμπορικών πλοίων και βοηθητικών ναυπηγημάτων, ευρισκομένων εις λιμένας και χωρικά ύδατα της περιφέρειάς των, εάν δεν προβλέπεται άλλως υπό διεθνών συμβάσεων, εις τας ακόλουθους περιπτώσεις:

α) εφ' όσον διαταράσσεται ή απειλείται η δημοσία τάξις,

β) εφ' όσον ήθελε ζητηθή η συνδρομή των Λιμενικών Αρχών υπό του πλοίαρχου ή άλλου προσώπου επιβαίνοντος του πλοίου.

2. Κατά τας περιπτώσεις επεμβάσεως των Λιμενικών Αρχών καλείται όπως παραστή η οικεία Προξενική Αρχή, ειδοποιουμένη εγκαίρως περί της ώρας της επεμβάσεως. Επί κατεπειγουσής ανάγκης η ανακοίνωσις της επεμβάσεως δύναται να γίνη και κατά την στιγμήν της ενεργείας.

<sup>59</sup> ΠλημΠειρ 358/74 ΠοινΧρ 1974 σελ. 792.

*επίκληση των παρακτίων λιμενικών αρχών από τον πλοίαρχο ή από άλλο πρόσωπο που επιβαίνει στο πλοίο (κατ' άρθρο 161 ΚΔΝΔ)<sup>60</sup>.*

Επίσης, σύμφωνα με το α. 162 ΚΔΝΔ<sup>61</sup>, οι λιμενικές αρχές μπορούν να ασκούν ανακριτικές πράξεις επί ξένων εμπορικών πλοίων, όταν αυτά βρίσκονται σε ελληνικά χωρικά ύδατα, σύμφωνα με τις διατάξεις του εσωτερικού δικαίου με παράλληλη ειδοποίηση της προξενικής αρχής. Συγκεκριμένα μπορούν να προβούν σε συλλήψεις και ανακριτικές πράξεις κατά διωκομένων προσώπων, καθώς και σε συλλήψεις καταδικασθέντων για έγκλημα ή άλλων προσώπων που είναι ύποπτα δραπετεύσης, συμπεριλαμβανομένων και των στρατιωτικών. Επίσης, η ελληνική ποινική δικαιοδοσία ασκείται κατά το α. 202 παρ.2 ΚΔΝΔ<sup>62</sup> και για μια σειρά ειδικών ναυτικών αδικημάτων. Όταν συντρέχει κάποια από τις προϋποθέσεις αυτές, οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι εφαρμόζονται με βάση την αρχή της εδαφικότητας και ανεξάρτητα από τους νόμους του κράτους της σημαίας του οποίου φέρει το πλοίο και την ιθαγένεια του υπαίτιου<sup>63</sup>.

## **2.5. Κάμψη ημεδαπής ποινικής δικαιοδοσίας με βάση διεθνείς συμβάσεις:**

Ειδικότερες ρυθμίσεις για την άσκηση της ποινικής δικαιοδοσίας της Ελλάδας ως παράκτιου κράτους για αξιόποινες πράξεις που τελούνται επί ξένων ελλιμενισμένων πλοίων προβλέπονται και από διεθνείς συμβάσεις που έχει κυρώσει η χώρας μας.

-Η Συνθήκη φιλίας, εμπορίου και ναυτιλίας με την Ιαπωνία: Η ευρύτερη δυνατή δικαιοδοσία καθιερώνεται από τη *Συνθήκη φιλίας, εμπορίου και ναυτιλίας με την Ιαπωνία*<sup>64</sup>, η οποία προβλέπει πλήρη δικαιοδοσία της Ελλάδας για όλες τις πράξεις

<sup>60</sup> ΠλημΠειρ 77/2003, ΝοΒ 2003, σελ. 1495.

<sup>61</sup> α. 162 ΚΔΝΔ: Οι Λιμενικοί Αρχαί δύνανται, κατά τας κειμένας διατάξεις, να προβαίνουν επί ξένων εμπορικών πλοίων, ευρισκομένων εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων, τηρουμένης και της δευτέρας παραγράφου του προηγούμενου άρθρου, εις συλλήψεις και ανακριτικές πράξεις κατά προσώπων διωκομένων, ως και εις συλλήψεις καταδικασθέντων επί εγκλήματι ή άλλων προσώπων άτινα είναι ύποπτα δραπετεύσεως, συμπεριλαμβανομένων και των στρατιωτικών.

<sup>62</sup> 1. Οι διατάξεις του τμήματος Α' του παρόντος εφαρμόζονται επί εγκλημάτων διαπραττομένων παρ' ημεδαπών ή αλλοδαπών:

α) επί ημεδαπών πλοίων ή βοηθητικών ναυπηγημάτων,

β) εις πάσαν άλλην περίπτωσιν ειδικώς προβλεπομένην υπό του παρόντος Κώδικος.

2. Οι διατάξεις των άρθρων 224, 225 και 234 εφαρμόζονται και επί πράξεων τελεσθεισών επί αλλοδαπού πλοίου εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων.

<sup>63</sup> ΑΠ 1105/1973, ΠοινΧρ 1974, σελ. 205.

<sup>64</sup> 30.4.1899. α. 11 ν. ΒΧΝΕ/1899: Οι Έλληνες υπήκοοι οι μεταβαίνοντες εις Ιαπωνίαν και τα πλοία τα ελληνικά τα προσορμιζόμενα εν τοις εγχωρίοις της Ιαπωνίας ύδασι, θέλουσι υποβάλλεσθαι, εφόσον

που τελούνται σε πλοίο με ιαπωνική σημαία που ναυλοχεί σε ελληνικό λιμένα και αντίστροφα<sup>65</sup>. Εν προκειμένω η **ελληνική ποινική δικαιοδοσία ταυτίζεται με την ποινική εξουσία**, δεν τίθεται υπό αυτοπεριορισμό, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει ότι καθιερώνεται ως αποκλειστική. Με άλλα λόγια, η δικαιοδοσία της Ιαπωνίας ως κράτους της σημαίας διατηρείται στο ακέραιο ως συντρέχουσα<sup>66</sup>.

-Η Ευρωπαϊκή Σύμβαση για τα προξενικά καθήκοντα: Επίσης, στο πλαίσιο των κρατών- μελών του Συμβουλίου της Ευρώπης, υπογράφηκε η Ευρωπαϊκή Σύμβαση για τα Προξενικά Καθήκοντα (ΕυρΣΠΚ)<sup>67</sup>, την οποία κύρωσε η χώρα μας με το Ν. 1363 της 22.6.1983 και απονέμει ευρύτατες δυνατότητες επέμβασης στο παράκτιο κράτος<sup>68</sup>. Αν και προβλέπεται ως κανόνας από την παρ.1 του α. 36 ΕυρΣΠΚ ότι οι δικαστικές και διοικητικές αρχές του κράτους διαμονής δεν μπορούν να ασκήσουν τη δικαιοδοσία τους για εγκλήματα τελούμενα επί του πλοίου παρά μόνο με αίτηση ή συγκατάθεση του προξενικού λειτουργού του κράτους της σημαίας του πλοίου ή άλλου δεόντως εξουσιοδοτημένου προσώπου, οι επόμενες παράγραφοι του ίδιου άρθρου καθιερώνουν ευρείες εξαιρέσεις. Κατά την παρ. 3 το παράκτιο κράτος ασκεί τη δικαιοδοσία του εφόσον τα αδικήματα που τελέσθηκαν στο πλοίο α) διαπράχθηκαν από ή κατά υπηκόου του κράτους διαμονής, β) διαταράσσουν την ησυχία ή την ασφάλεια λιμένος του κράτους διαμονής ή την ασφάλεια της χωρικής θάλασσας ή των εσωτερικών υδάτων, γ) είναι αδικήματα κατά των νόμων και κανονισμών του κράτους διαμονής και αφορούν στην ασφάλεια του κράτους, στη δημόσια υγεία, στη διάσωση της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, στην είσοδο, στο έδαφος, στο τελωνείο ή στη ρύπανση με υδρογονάνθρακες, δ) αποτελούν σοβαρά αδικήματα<sup>69</sup>. Η εν λόγω Σύμβαση που έχει υπογραφεί από την Ελλάδα, την

---

χρόνον ήθελε διαμείνει αυτόθι, εις τους νόμους και την δικαιοδοσίαν της Ιαπωνίας, ωσαύτως οι Ιάπωνες οι μεταβαίνοντες εις Ελλάδα και τα πλοία τα ιαπωνικά τα προσορμιζόμενα εν τοις εγχωρίοις της Ελλάδος ύδασι, θέλουσι υποβάλλεσθαι, εφόσον χρόνο ήθελον διαμείνει αυτόθι, εις τους νόμους και την δικαιοδοσίαν της Ελλάδος.

<sup>65</sup> Χ. Μυλωνόπουλος, ο.π. σελ. 220, Γ. Βούλγαρης, ο.π. σελ. 151.

<sup>66</sup> Βλ. ΠλημΣυρ 131/1964, ΠοινΧρ ΙΕ, σελ. 244.

<sup>67</sup> 11.12.1967.

<sup>68</sup> Π. Τσιρίδης, ο.π. σελ. 111 επ., Γ. Βούλγαρης, ο.π., ΠοινΧρ 2001, σελ. 9 επ.

<sup>69</sup> Κατά την παρ.4 ο όρος «σοβαρό αδίκημα» σημαίνει κάθε αδίκημα που σύμφωνα με τους νόμους και κανονισμούς του κράτους διαμονής τιμωρείται με μέγιστη στερητική της ελευθερίας ποινή τουλάχιστον 5 ετών ή ενδεχομένως και για τα κράτη που θα γνωστοποιήσουν αυτό με ποινή στερητική της ελευθερίας 3 ή 4 ετών.

Αυστρία, την Γερμανία, την Ισλανδία, την Ιταλία, τη Νορβηγία, την Πορτογαλία και την Ισπανία, επιφυλάσσει ευρύ πεδίο άσκησης της ποινικής δικαιοδοσίας του κράτους διαμονής με το πλήθος των εξαιρέσεων που προβλέπει. Προσιδιάζει δε περισσότερο στο αγγλικό σύστημα, παρά το ότι η απαγόρευση επέμβασης διατυπώνεται ως κανόνας, αφού αυτός μοιάζει να ανατρέπεται από τις λουπές «εξαιρετικές» προβλέψεις. Όσον αφορά ειδικότερα τη χώρα μας, **η ελληνική ποινική εξουσία και δικαιοδοσία καταλαμβάνει όλες τις πράξεις που χαρακτηρίζονται ως κακουργήματα από το ελληνικό δίκαιο**, όπως προκύπτει από το συνδυασμό των διατάξεων των α. 18 ΠΚ και α. 36 παρ.4 ΕυρΣΠΚ, με αποτέλεσμα να εκφεύγουν αυτής πράξεις πλημμεληματικού χαρακτήρα, ιδίως δε αφορώσες την εσωτερική πειθαρχία του πλοίου.

-Διμερείς προξενικές συμβάσεις: Διμερείς προξενικές συμβάσεις έχει υπογράψει η Ελλάδα με μια σειρά από τρίτα κράτη, οι οποίες περιέχουν ειδικές ρυθμίσεις. Πιο συγκεκριμένα, με τη Γαλλία<sup>71</sup>, την Τουρκία<sup>72</sup>, το Βέλγιο<sup>73</sup>, τις ΗΠΑ<sup>74</sup>, την Ιταλία<sup>75</sup>, την Ισπανία<sup>76</sup>, το Λίβανο<sup>77</sup>, την Πολωνία<sup>78</sup>, Μ. Βρετανία<sup>79</sup>. Στις συμβάσεις αυτές υιοθετείται κατά βάση το γαλλικό σύστημα και προβλέπεται με μικρές παραλλαγές ότι το παράκτιο κράτος ασκεί εξαιρετικά την ποινική του δικαιοδοσία μόνο στις εξής

---

<sup>70</sup> Κατά την παρ.3, οι διοικητικές αρχές του κράτους διαμονής μπορούν να επεμβαίνουν ανεξάρτητα από τη συγκατάθεση του προξενικού λειτουργού ή κάθε άλλου δεόντως εξουσιοδοτημένου προσώπου, όσον αφορά συμβάντα που έλαβαν χώρα πάνω στο πλοίο: α) όταν πρόσωπο κατηγορείται ότι διέπραξε αδίκημα, επί του οποίου οι δικαστικές αρχές του κράτους διαμονής μπορούν, σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο, να ασκήσουν δικαιοδοσία ή όταν υπάρχουν σοβαροί λόγοι να πιστεύεται ότι ένα τέτοιο αδίκημα διαπράττεται ή έχει διαπραχθεί πάνω στο πλοίο, β) όταν δικαιούνται να επεμβαίνουν σύμφωνα με την παρ.2 του α. 35, δηλαδή όταν πρόκειται για κράτηση ναυτικού που συνοδεύεται από μέτρα απάνθρωπης ή αδικαιολόγητης αυστηρότητας ή όταν υπάρχουν σοβαροί λόγοι από τους οποίους συνάγεται ότι η ζωή ή η ελευθερία του ναυτικού θα απειληθούν εξαιτίας της φυλής του, της εθνικότητάς του, των πολιτικών του πεποιθήσεων ή της θρησκείας του σε κάθε χώρα πιθανού προορισμού του πλοίου, γ) όταν πρόσωπο κρατείται παρά τη θέλησή του πάνω στο πλοίο. Εκτός από την περίπτωση κράτησης μέλους του πληρώματος για πειθαρχικό παράπτωμα, δ) για να λάβουν μέτρο ή να προβούν σε κάθε εξέταση που θεωρούν αναγκαία σχετικά με ένα από τα θέματα που μνημονεύονται στις υποπαραγράφους β και γ της προηγούμενης παραγράφου.

<sup>71</sup> α. 21 παρ.2 ν. Χ/1878.

<sup>72</sup> Διατηρήθηκε σε ισχύ με το ν. 78/1895.

<sup>73</sup> α. 11 ν. ΒΣΟΘ/1893.

<sup>74</sup> α. 12 ν. Β ΞΣΤ/1903.

<sup>75</sup> α. 20 ν. ΛΒ/1881.

<sup>76</sup> Ν. 3508/1928. Η εν λόγω σύμβαση απωθείται από την ΕυρΣΠΚ, η οποία κυρώθηκε και από την Ισπανία την 16.7.1987.

<sup>77</sup> α. 27 ν.δ. 1273/49.

<sup>78</sup> Ν. 838/78.

<sup>79</sup> Ν.δ. 2619/53.

περιπτώσεις: α) αν στο έγκλημα είναι αναμειγμένο ως δράστης ή ως παθών πρόσωπο εγχώριο ή που δεν ανήκει στο πλήρωμα, β) αν διαταράχθηκε η ευταξία και η ησυχία του λιμένα και γ) αν ζητήθηκε η συνδρομή των τοπικών αρχών. Ειδικά στη σύμβαση μεταξύ Ελλάδας και Δημοκρατίας του Λιβάνου προβλέπεται δυνατότητα επέμβασης του παράκτιου κράτους και όταν πρόκειται για αδίκημα που χαρακτηρίζεται από τη νομοθεσία του ως κακούργημα, ενώ στις συμβάσεις με την Πολωνία και τη Μ. Βρετανία πλην της προηγούμενης, προστίθεται και η περίπτωση πράξεων που αφορούν ζητήματα δημόσιας υγείας, ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, μετανάστευσης, τελωνείων, ρύπανσης της θάλασσας και ναρκωτικών, προβλέψεις που προσομοιάζουν με εκείνες της ΕυρΣΠΚ.

**2.6. Συμπεράσματα:** Αν θέλαμε να αποτιμήσουμε κριτικά τις εθνικές και διεθνείς ρυθμίσεις σχετικά με την άσκηση της ποινικής δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους επί αδικημάτων τελεσθέντων σε ξένα εμπορικά πλοία ναυλοχούντα σε λιμένες του τελευταίου και των περιπτώσεων όπου αυτή κάμπτεται υπέρ της δικαιοδοσίας του κράτους της σημαίας του πλοίου, θα σημειώναμε τα εξής για την αποτελεσματικότητα των εξεταζομένων προβλέψεων.

Στις περιπτώσεις κάμψης της παράκτιας δικαιοδοσίας υπέρ του κράτους της σημαίας αναφέρεται ως εξαίρεση από αυτή, τόσο στο αγγλοσαξωνικό και γαλλικό σύστημα όσο και στις διεθνείς συμφωνίες και διμερείς προξενικές συμβάσεις που αναφέρθηκαν, η περίπτωση της διατάραξης της ησυχίας ή ευταξίας του λιμένα ή, σε άλλη γραφή, της δημόσιας τάξης ή των δημοσίων συμφερόντων του παράκτιου κράτους. Παρατηρείται όμως, ότι πουθενά δεν παρατίθεται ένας έστω στοιχειώδης ορισμός αυτής της αόριστης έννοιας αλλά ούτε και συγκεκριμένα κριτήρια εξειδίκευσής της από τα αρμόδια όργανα. Η προσέγγιση της νομολογίας φαίνεται να έχει ευρεία ερμηνευτική διάθεση<sup>80</sup> περιλαμβάνοντας τόσο την πραγματική (actual disturbance) όσο και την ηθική διατάραξη (moral disturbance) υπό το πρίσμα της βαρύτητας του αδικήματος. Όπως παρατηρεί ο Μυλωνόπουλος, το να

---

<sup>80</sup> Βλ. παραπάνω υπόθεση *Jally, Viviana Case*, υπόθεση πλοίου *Pieta* και *Federica and Carolina Case* (1876), στην οποία ο Γενικός Εισαγγελέας δήλωσε ότι η ησυχία και ευταξία του λιμένα επηρεάζεται από κάθε διατάραξη της ησυχίας στο πλοίο (η υπόθεση αφορούσε τραυματισμό του μάγειρα από μέλη του πληρώματος), δίδοντας εξαιρετικά ευρεία ερμηνεία στην έννοια της διατάραξης, ΓνωμΕισΑΠ, ΠοινΧρ Ι, σελ. 429.

συμπεριλαμβάνεται στην έννοια της διατάραξης και η διασάλευση της ηθικής τάξης στο λιμένα οδηγεί σε περιγραφή των προθέσεων του νομοθέτη και ανοίγει την κερκόπορτα, ώστε να θεωρείται ως διατάραξη της ειρήνης κάθε παράβαση ποινικού νόμου, αφού οι σχετικές διατάξεις είναι δημοσίου δικαίου και σκοπούν στη διασφάλιση της ειρηνευμένης έννομης τάξης στο χώρο που ισχύουν<sup>81</sup>. Την ίδια ανησυχία εκφράζει και ο Βούλγαρης με αφορμή την περίπτωση των πράξεων που «θίγουν τα συμφέροντα του παράκτιου κράτους», καθότι η απονομή του ποινικού δικαίου στο σύνολό του και η πάταξη του εγκλήματος είναι θέματα που άπτονται των συμφερόντων του παράκτιου κράτους<sup>82</sup>.

Εξάλλου και η αντιμετώπιση από τα εθνικά μας δικαστήρια δεν είναι κατατοπιστική ούτε αφήνει να διαφανούν κάποιες κατευθυντήριες γραμμές που οδηγούν στην εκάστοτε απόφαση. Κατά τη νομολογία μας προκλήθηκε διατάραξη από κατοχή μεγάλης ποσότητας πολεμικού υλικού σε λιβανικό πλοίο χωρίς άδεια<sup>83</sup>, από κατοχή ινδικής κάνναβης από μέλος του πληρώματος ολλανδικού πλοίου<sup>84</sup>, από εισαγωγή και κατοχή προς πώληση 60 κιλών ινδικής κάνναβης από μέλος του πληρώματος λιβερμανού πλοίου<sup>85</sup>, από κατοχή ινδικής κάνναβης από μέλος πληρώματος κυπριακού πλοίου, το οποίο και επιτέθηκε και τραυμάτισε τον τελωνειακό υπάλληλο για να παραλείψει την έρευνα στο πλοίο<sup>86</sup>. Αντιθέτως, η νομολογία δέχτηκε ότι δεν συντρέχει κίνδυνος διατάραξης της ευταξίας του λιμένος από μικρή πυρκαγιά που προκλήθηκε από αμέλεια σε κυπριακό πλοίο και κατασβέσθηκε αμέσως<sup>87</sup>, από έκρηξη που έλαβε χώρα στο ξένο πλοίο και δεν κινδύνεψε κανένα πρόσωπο ούτε κλήθηκε η πυροσβεστική ούτε ζητήθηκε η συνδρομή των παράκτιων ελληνικών αρχών<sup>88</sup>, όπως και σε από ανθρωποκτονία εξ αμελείας που τέλεσε Τούρκος πλοίαρχος σε τουρκικό πλοίο<sup>89</sup>.

---

<sup>81</sup> Χ. Μυλωνόπουλος, ο.π. σελ. 225.

<sup>82</sup> Γ. Βούλγαρης, ο.π. σελ. 113, του ιδίου, ο.π. ΠοινΧρ, σελ. 9 επ.

<sup>83</sup> ΑΠ 1105/1973, ΠοινΧρ 1974, σελ. 205.

<sup>84</sup> ΑΠ 261/1984, ΠοινΧρ 1984, σελ. 800.

<sup>85</sup> ΑΠ 306/1975, ΠοινΧρ 1975, σελ. 666.

<sup>86</sup> ΑΠ 648/1977, ΠοινΧρ ΚΗ, σελ. 18.

<sup>87</sup> ΠλημΠειρ 358/1974, ΠοινΧρ 1974, σελ. 792.

<sup>88</sup> ΠλημΠειρ 77/2003, ΠοινΧρ 2003

<sup>89</sup> ΠλημΠειρ 375/1963, ΠοινΧρ 1963, σελ. 637.

Όσον αφορά δε στην παραχώρηση της ποινικής δικαιοδοσίας στο κράτος της σημαίας, την οποία φέρει το πλοίο σε περιπτώσεις αδικημάτων που τελούνται μεταξύ των μελών του πληρώματος, αυτή φαίνεται να υποχωρεί όταν πρόκειται για αδίκημα που διαταράσσει την ησυχία του λιμένα κατά τα προεκτεθέντα. Το συμπέρασμα αυτό προκύπτει τόσο από την απόφαση του αμερικανικού Supreme Court στη υπόθεση *Wildenhuis* όσο και από τις προβλέψεις της ΕυρΣΠΚ και τις διμερείς συμβάσεις της χώρας μας με το Λίβανο, την Πολωνία και τη Μ. Βρετανία. Με αυτή τη σκέψη μετριάζεται ο απόλυτος διαχωρισμός που ακολουθεί το γαλλικό σύστημα μεταξύ πράξεων που αφορούν στην εσωτερική πειθαρχία του πλοίου ή μη.

Υποστηρίζουμε ότι στην έννοια της διατάραξης πρέπει να γίνει δεκτό ότι περιλαμβάνονται όλες οι πράξεις που χαρακτηρίζονται ως κακουργήματα από το εθνικό δίκαιο, όσα αδικήματα πλημμεληματικού χαρακτήρα από την φύση και τη βαρύτητά τους ενέχουν ιδιαίτερη κοινωνική απαξία –όπως η προηγούμενη περίπτωση της ανθρωποκτονίας εξ αμελείας- καθώς και όσες πράξεις καταστέλλονται από το διεθνές δίκαιο π.χ. ναρκωτικά<sup>90</sup>. Σχετικά με την επικράτηση της γενικής έννοιας της «διατάραξης» και τη σχετική αδιαφορία των κρατών να τη διευκρινίσουν, παρατηρείται ότι ενδεχομένως αυτή οφείλεται στην επιδίωξη των τελευταίων να επιφυλάσσουν στα ίδια μια ευελιξία στον χειρισμό παρόμοιων υποθέσεων ώστε να διατηρούν ή να προάγουν τις διεθνείς σχέσεις τους με τα άλλα εκάστοτε ενδιαφερόμενα κράτη συνυπολογίζοντας συγκυριακές συνθήκες, αποφασίζοντας άλλοτε ότι η πράξη δεν μπορεί να γίνει ανεκτή από τις παράκτιες αρχές και η επέμβασή τους κρίνεται αναγκαία για τη διατήρηση της τάξης στο λιμένα και άλλοτε να απέχουν από τη δίωξη λόγω έλλειψης ενδιαφέροντος.

---

<sup>90</sup> Είναι δεδομένο ότι οι περισσότερες πράξεις που συνιστούν κίνδυνο για τα συμφέροντα της διεθνούς κοινότητας –όπως η ασφάλεια της ναυτιλίας (π.χ. ένοπλη ληστεία, τρομοκρατία), η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος- καθώς και οι διεθνείς έκνομες ενέργειες, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που σχετίζονται με το διεθνές οργανωμένο έγκλημα δεν μπορούν παρά να εμπίπτουν στην δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους. Η ανάγκη της ενίσχυσης της εξουσίας του κράτους του λιμένα θεωρήθηκε επιτακτική λόγω του φαινομένου των «σημαιών ευκαιρίας ή ανοιχτού νηολογίου», δηλαδή της νηολόγησης πλοίων σε κράτη, τα οποία δεν πληρούν τους στοιχειώδεις κανόνες ναυσιπλοΐας και δημόσιας τάξης των ωκεανών (βλ. Εμ Ρούκουνας, ο.π. σελ. 252). Έτσι, τα κράτη του λιμένα αναβαθμίζονται σε εγγυητές της εφαρμογής των συλλογικών ρυθμίσεων της διεθνούς κοινότητας (π.χ. α. 218 ΣυμβΔΘ για την καταπολέμηση της ρύπανσης), με την άσκηση ελέγχου και της δικαιοδοσίας τους, συμπεριλαμβανομένης της ποινικής, για να καλύψουν αυτό το κενό, *Ε. Παπασταυρίδης*, ο.π. σελ. 46.

Εξίσου αόριστη φαίνεται και η πρόβλεψη της άσκησης της παράκτιας ποινικής δικαιοδοσίας σε περίπτωση επίκλησης των τοπικών αρχών. Το πρόβλημα εντοπίζεται αφενός στην αμηχανία των αρχών ως προς το εάν οποιαδήποτε επέμβαση τους ζητηθεί (π.χ. επίκληση ιατρού, πυροσβεστικής, συνδρομή προς διεξαγωγή έρευνας στο πλοίο) συνεπάγεται την υπαγωγή του αδικήματος στην δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους και αφετέρου στον ενδεχόμενο δισταγμό του πρόξενου ή του πλοίαρχου να ειδοποιήσει τις τοπικές αρχές ακόμη και σε επείγουσες καταστάσεις, ώστε να μην τεθούν υπό αλλοδαπή δικαιοδοσία. Ορθό είναι, ελλείπει πρόβλεψης κριτηρίων από τη νομοθεσία, η επίκληση των τοπικών αρχών να σχετίζεται αμέσως με τις περιστάσεις του αδικήματος ως τέτοιου αλλά να λαμβάνεται υπόψη και η βαρύτητά του καθώς και ο αντίκτυπος που έχει στο λιμένα. Επισημαίνεται σε αυτό το σημείο ότι η επέμβαση των ελληνικών τοπικών αρχών αποκλείεται όταν πρόκειται περί αδικήματος το ποίο δεν είναι ποινικά κολάσιμο στην ημεδαπή, έστω κι αν η καταγγελλόμενη πράξη τιμωρείται ποινικά από το δίκαιο της σημαίας του πλοίου ή από άλλο δίκαιο<sup>91</sup>.

**2.7. Είσπλους λόγω ανωτέρας βίας:** Ειδική προβληματική ανακύπτει στην περίπτωση ξένου πλοίου που καταφεύγει σε λιμένα παράκτιου κράτους λόγω ανωτέρας βίας καίτοι δεν κατευθυνόταν εκεί. Η κρατούσα άποψη δέχεται ότι θα πρέπει να τυγχάνει προνομιακής μεταχείρισης και να υπόκειται σε περιορισμένη μόνο κλίμακα στο δίκαιο του παράκτιου κράτους<sup>92</sup>. Ωστόσο ο εν λόγω κανόνας είναι εξαιρετικός και ως εκ τούτου στενά ερμηνευτέος με αποτέλεσμα η διεθνής κοινότητα να αρνείται την προνομιακή μεταχείριση του δράστη αν η περιαγωγή του πλοίου σε κατάσταση ανάγκης οφείλεται σε προηγούμενη υπαίτια συμπεριφορά του πλοίαρχου (π.χ. απόπλους χωρίς τον αναγκαίο εξοπλισμό) ή όταν το πλοίο ανέμεινε επί πολύ καιρό στην ανοιχτή θάλασσα προκειμένου να εισκομίσει λαθρεμπορεύματα και στη συνέχεια συνάντησε θύελλα εξαιτίας της οποίας

---

<sup>91</sup> Γ. Βούλγαρης, ο.π. σελ. 153.

<sup>92</sup> Π.χ. να μην ασκείται δίωξη για παράνομη εισαγωγή αγαθών που δεν προορίζονταν για το κράτος αυτό ή για πράξεις που τελέσθηκαν πριν εισέλθει το πλοίο στο λιμένα έστω κι αν αυτές διαταράσσουν την ευταξία του τελευταίου. Σε περίπτωση όμως που το πλοίο σκόπευε να εμπλακεί σε λαθρεμπόριο με την παράκτια πολιτεία και εισήλθε σε κάποιο λιμάνι της σε κατάσταση ανάγκης, τότε η ενεργοποίηση της παράκτιας δικαιοδοσίας είναι ορθή.



εισέπλευσε στο λιμένα<sup>93</sup>. Σε όλες αυτές τις περιπτώσεις, ο ελλιμενισμός του ξένου πλοίου λόγω ανωτέρας βίας στον παράκτιο λιμένα φαίνεται ως το αποτέλεσμα της προηγούμενης συμπεριφοράς του δράστη με αποτέλεσμα να μην εξαιρείται από την ποινική δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους. Επίσης, είναι αυτονόητο ότι αν κατά τη διάρκεια της παραμονής του πλοίου που έχε εισέλθει λόγω κατάστασης ανάγκης σε αλλοδαπό λιμένα τελεσθεί αδίκημα επί αυτού τότε θα εφαρμοσθεί η παράκτια ποινική δικαιοδοσία, όπως θα εφαρμοζόταν και στην περίπτωση που το εμπορικό πλοίο είχε εισέλθει στο λιμένα οικεία βουλήσει.

**2.8. Ξένο πολεμικό ή κρατικό πλοίο σε ελληνικά εσωτερικά ύδατα ή λιμένες:** Τα ξένα πολεμικά και λοιπά δημόσια πλοία που διέρχονται ή ναυλοχούν στα εσωτερικά ύδατα και τους λιμένες της Ελλάδας με την άδεια της εγχώριας πολιτείας απολαμβάνουν το προνόμιο της ετεροδικίας. Στα εγκλήματα που τελούνται επί τέτοιων πλοίων αποκλειστική ποινική δικαιοδοσία έχει το κράτος της σημαίας<sup>94</sup>. Σύμφωνα με το α. 163<sup>95</sup> ΚΔΝΔ οι λιμενικές αρχές απέχουν από κάθε επέμβαση σε αυτά διότι το ξένο πολεμικό και κρατικό πλοίο καλύπτεται από καθεστώς ασυλίας και τα μέλη του πληρώματος έχουν το προνόμιο της ετεροδικίας, αποκλεισμένης έτσι και της δυνατότητας λήψης μέτρων δικονομικού καταναγκασμού εναντίον τους<sup>96</sup>. Σε περίπτωση που διωκόμενο πρόσωπο καταφύγει σε πολεμικό πλοίο που ναυλοχεί σε ελληνικό λιμένα, ζητείται απλώς η παράδοσή του από τον κυβερνήτη. Γίνεται όμως δεκτή η άσκηση ποινικής δικαιοδοσίας του ελληνικού παράκτιου κράτους όταν το ζητήσει ο κυβερνήτης ή ο πλοίαρχος του πλοίου ή ο πρόξενος του κράτους της σημαίας του πλοίου<sup>97</sup>. Επειδή αποκλείεται μεν η ελληνική ποινική δικαιοδοσία όχι όμως και η ποινική εξουσία, σε περίπτωση επίθεσης από το πλοίο εναντίον προσώπων ή πραγμάτων που βρίσκονται στην ξηρά ή στον λιμένα θεμελιώνει δικαίωμα άμυνας αλλά όχι και δυνατότητα σύλληψης ή άλλων μέτρων

<sup>93</sup> Χ. Μυλωνόπουλος, ο.π. σελ. 227, Γ. Βούλγαρης, ο.π. σελ. 131-134 ιδίως 133.

<sup>94</sup> R. Churchill and V. Lowe, *The Law of the Sea*, 1999. σελ. 98.

<sup>95</sup> Παρ. 1: Αι Λιμενικαί Αρχαί απέχουν πάσης επεμβάσεως εν σχέσει προς εγκλήματα διαπραττόμενα επί ξένων πολεμικών πλοίων.

Παρ. 2: Οσάκις επί ξένων πολεμικών πλοίων καταφεύγουν πρόσωπα εκ των εν τω προηγουμένω άρθρω αναφερομένων, αι Λιμενικαί Αρχαί ζητούν παρά του Κυβερνήτου την παράδοσιν αυτών, εν αρνήσει δε τούτου αναφέρονται εις το Υπουργείον και την αρμοδίαν Εισαγγελικὴν Αρχήν.

<sup>96</sup> Ε. Καμπέρου – Ντάλτα, ο.π. σελ. 61.

<sup>97</sup> Χ. Μυλωνόπουλος, ο.π. σελ. 246.

δικονομικού καταναγκασμού<sup>98</sup>. Σύμφωνα με το α. 32 ΣυμβΔΘ, υπό την επιφύλαξη των εξαιρέσεων που προβλέπονται στο Υποτμήμα Α και στα α. 30 και 31, καμία διάταξη της Σύμβασης δεν επηρεάζει την **ασυλία των πολεμικών πλοίων και των άλλων κρατικών πλοίων που χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς**. Σημειώνεται ότι επί συμμετοχής ημεδαπού σε κύρια πράξη που τελέσθηκε σε ξένο πολεμικό πλοίο που ναυλοχεί σε ημεδαπό λιμένα, η ετεροδικία του αυτουργού δεν ωφελεί τον συμμετόχο, ο οποίος υπόκειται στην ελληνική ποινική εξουσία και δικαιοδοσία<sup>99</sup>. Το ίδιο υποστηρίζεται και στην περίπτωση αλλοδαπού δράστη μέλους του πληρώματος του πολεμικού πλοίου, ο οποίος έχει καταφύγει στην ξηρά και δεν είναι δυνατή η παράδοσή του στο πλοίο για οποιονδήποτε λόγο<sup>100</sup>. Στην περίπτωση αδικήματος εντός του πλοίου από δράστη μη μέλους του πληρώματος που στρέφεται κατά μέλους του πληρώματος ή άλλου προσώπου, υπηκόου του παράκτιου κράτους, υπάρχει συντρέχουσα δικαιοδοσία του τελευταίου και του κράτους της σημαίας<sup>101</sup>, δεν επιτρέπεται όμως πράξη εξουσίας ή λήψη μέτρου δικονομικού καταναγκασμού κατά οποιουδήποτε επιβαίνοντος, εκτός αν ζητηθεί άδεια και το επιτρέψει ο κυβερνήτης του πλοίου, λόγω του απαραβίαστου των πολεμικών και κρατικών πλοίων. Ζήτημα ανακύπτει όταν μέλη ξένου δημόσιου πλοίου τελέσουν αδίκημα όταν βρίσκονται στην ακτή. Σχετικά γίνεται διάκριση αν αυτό τελέσθηκε σε εκτέλεση υπηρεσίας ή εκτός υπηρεσίας. Στην πρώτη περίπτωση αυτονοήτως οι δράστες καλύπτονται από ποινική ετεροδικία, αν και έχει υποστηριχθεί – κατά αντίθεση με τις διατάξεις του α. 163 ΚΑΝΔ- ότι οι ελληνικές αρχές μπορούν να προβούν στη σύλληψη των δραστών, αλλά οφείλουν να τους παραδώσουν στον κυβερνήτη του πλοίου, μόλις λάβουν σχετική αίτησή του<sup>102</sup>. Στην δεύτερη περίπτωση, δηλαδή όταν τα μέλη του πληρώματος δρουν εκτός διατεταγμένης υπηρεσίας, οι τοπικές αρχές μπορούν να συλλάβουν και να

---

<sup>98</sup> Π. Τσιρίδης, ο.π. σελ. 78 με επίκληση του α. 41 της Σύμβασης της Βιέννης για τις Διπλωματικές Σχέσεις.

<sup>99</sup> Α. Παπακώστας, Το δίκαιο των διπλωματικών και προξενικών σχέσεων, 1989, σελ. 169 και 183-184.

<sup>100</sup> Χ. Μυλωνόπουλος, ο.π. σελ. 247.

<sup>101</sup> Γ. Βούλγαρης, ο.π. σελ. 244.

<sup>102</sup> Π. Τσιρίδης, ο.π. σελ. 78-79.

παραπέμπουν τους δράστες σε δίκη για τα εγκλήματα που τέλεσαν στον έδαφος της Ελλάδας, αφού εν προκειμένω δεν απολαμβάνουν του προνομίου<sup>103</sup>.

**2.9. Ελληνικό εμπορικό πλοίο σε αλλοδαπά εσωτερικά ύδατα και λιμένες:** Όταν τελεστεί αδίκημα σε ελληνικό πλοίο που ναυλοχεί σε αλλοδαπό λιμένα, αυτό θεωρείται ότι συνέβη στην αλλοδαπή, εφόσον τόπος τέλεσης του αδικήματος είναι η επικράτεια του κράτους εντός των ορίων της οποίας βρέθηκε τη στιγμή του αδικήματος το πλοίο. Για τον κολασμό της πράξης αυτής επιλαμβάνονται, τόσο το κράτος της σημαίας που φέρει το πλοίο (αρχή της σημαίας)<sup>104</sup> όσο και το παράκτιο κράτος (αρχή της εδαφικότητας) στο μέτρο που ενδιαφέρεται να παρέμβει και να εφαρμόσει την παράκτια ποινική δικαιοδοσία ακολουθώντας κάποιο από τα συστήματα που αναφέραμε παραπάνω.

Με άλλα λόγια μπορεί για την ίδια πράξη το παράκτιο κράτος να έχει ποινική δικαιοδοσία βάσει της αρχής της εδαφικότητας, εφόσον αυτό έλαβε χώρα στο λιμένα του, και το κράτος της σημαίας να έχει επίσης ποινική δικαιοδοσία βάσει της αρχής της σημαίας, η οποία είναι ανεξάρτητη, ισότιμη και συντρέχουσα με εκείνη του κράτους του λιμένα και όχι επικουρική έναντι της τελευταίας. Η δε επιφύλαξη του α. 5 παρ. 2 αναγνωρίζει ακριβώς την συντρέχουσα δικαιοδοσία της Ελλάδας ως κράτους σημαίας και σε καμία περίπτωση δεν την αποκλείει αν αλλοδαπό κράτος έχει ποινική δικαιοδοσία βάσει διεθνούς συνθήκης<sup>105</sup>.

---

<sup>103</sup> *Ε. Καμπέρου – Ντάλτα*, ο.π. σελ. 61. Βλ. και ΠλημΚερκ 3756/1997 όπου το δικαστήριο κήρυξε, με σύμφωνη εισαγγελική πρόταση, ένοχο τον κατηγορούμενο, Αμερικανό ναύτη μέλος αμερικανικού πολεμικού πλοίου που ελλιμενίζετο στην Κέρκυρα, για τα αδικήματα της έργω εξύβρισης (α. 361 ΠΚ) και εντελώς ελαφράς σωματικής βλάβης (α. 308 παρ. 1β' ΠΚ) σε βάρος Νεοζηλανδής τουρίστριας, τα οποία τέλεσε όταν βρισκόταν στην ακτή για λόγους αναψυχής, ΠοινΧρ 1997, σελ. 1189. Ομοίως και ΠλημΧαν 1788/2006 όπου κηρύχθηκε παραδεκτή η ποινική δίωξη εναντίον βρετανών ναυτών μελών του πληρώματος βρετανικού δημόσιου πλοίου που ελλιμενιζόταν προσωρινά στο λιμάνι των Χανίων, για τα εγκλήματα της αντίστασης (α. 167 ΠΚ), εξύβρισης (α. 361 ΠΚ) και απόπειρα απλής σωματικής βλάβης (α. 42 και 308 ΠΚ), τα οποία τελέστηκαν στην ξηρά και εκτός υπηρεσίας. Σύμφωνα με το σκεπτικό, τα αλλοδαπά δημόσια πλοία εκτελούν δημόσια εξουσία του κράτους του οποίου φέρουν την σημαία και γι' αυτό το λόγο τα μέλη του πληρώματος απολαμβάνουν του προνομίου της σχετικής ετεροδικίας. Εάν μέλος πληρώματος τελέσει αδίκημα στην ξηρά εν ώρα υπηρεσίας απολαμβάνει το προνόμιο της ετεροδικίας. Αν όμως τα μέλη του πληρώματος αποβιβάζομενοι στην ακτή για αναψυχή τελέσουν αδίκημα και εμπλακούν σε επεισόδια τότε παραπέμπονται στον αρμόδιο Εισαγγελέα προς έγερση της σχετικής ποινικής δίωξης και παραπομπή τους σε δίκη με την αυτόφωρη συνήθως διαδικασία, ΠοινΧρ 2007, σελ. 541.

<sup>104</sup> *R. Churchill and V. Lowe*, ο.π. σελ.65 επ. και 257.

<sup>105</sup> ΣυστΕρμΠΚ, σελ. 70, Χ. Μυλωνόπουλος, ο.π. σελ. 254-257, Γ. Βούλγαρης, ο.π σελ. 160 επ.

Σύμφωνα με αντίθετη άποψη<sup>106</sup>, για την εφαρμογή της ελληνικής ποινικής δικαιοδοσίας σχετικά με αδικήματα τελεσθέντα επί ελληνικού πλοίου ναυλοχούντος σε αλλοδαπό λιμένα, δεν αρκεί το α. 5 παρ. 2 ΠΚ καθότι το κρίσιμο είναι ο καθορισμός του τόπου τέλεσης και εν προκειμένω το αδίκημα έχει διαπραχθεί στην αλλοδαπή, συνεπώς απαιτείται η συνδρομή των προϋποθέσεων των α. 6 και 7 ΠΚ. Κατά την ίδια άποψη, είναι ανεπίτρεπτη και *contra legem* η επέκταση της ισχύος των διατάξεων του δικαίου της σημαίας, όταν το πλοίο βρίσκεται σε χώρο που κατά το διεθνές δίκαιο υπάγεται σε άλλη επικράτεια αφού η αρχή της σημαίας επεκτείνει ανεπίτρεπτα τη δικαιοδοσία του κράτους της εθνικότητας του πλοίου σε βάρος της δικαιοδοσίας της εδαφικότητας, που αποτελεί τον κανόνα κατά το δημόσιο διεθνές δίκαιο. Ωστόσο η αρχή της σημαίας δεν επεκτείνεται σε βάρος της παράκτιας δικαιοδοσίας αφού δεν την αποκλείει, αλλά τουναντίον ασκείται ισότιμα και σε πλήρη ανεξαρτησία από αυτή.

Ορθότερη, επομένως, φαίνεται η πρώτη άποψη καθώς η σκοπιμότητα της διάταξης του α. 5 παρ. 2 ΠΚ είναι ο αποκλεισμός της ελληνικής ποινικής δικαιοδοσίας για έγκλημα επί ελληνικού πλοίου μόνο σε περιπτώσεις που αυτό θα ήταν αντίθετο με το διεθνές δίκαιο, ήτοι όταν σύμφωνα με το τελευταίο το αδίκημα υπάγεται στην αποκλειστική δικαιοδοσία άλλου κράτους, όχι όμως και συντρέχουσας. Αυτή τη γνώμη ακολουθεί και η ελληνική νομολογία<sup>107</sup> και δεν προβαίνει σε έλεγχο των προϋποθέσεων των α. 6 και 7 ΠΚ, όχι όμως σταθερά<sup>108</sup>. Προς υποστήριξη της εν λόγω θέσης αναφέρεται ότι οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι (αρχή της σημαίας) εφαρμόζονται προκειμένου να μην μείνει ατιμώρητο ένα αδίκημα που συνέβη σε ελληνικό πλοίο στην αλλοδαπή αφού, πολλές φορές, σύμφωνα με τα προεκτεθέντα, η παράκτια πολιτεία δεν ενδιαφέρεται να εφαρμόσει την δική της δικαιοδοσία. Η εφαρμογή των ελληνικών ποινικών νόμων

---

<sup>106</sup> Π. Τσιρίδης, ο.π. σελ. 88 επ., Ε. Καμπέρου – Ντάλτα, ο.π. σελ. 65-66.

<sup>107</sup> ΣυμβΠλημΠειρ 1519/2001, ΑρχΝ. ΝΒ, σελ. 704, Β' ΜονΠλημΠειρ 7426/2001, ΝΟΜΟΣ, ΑΠ 186/1967, ΠοινΧρ 1967, σελ. 417, ΑΠ 537/1979 ΠοινΧρ 1979, σελ. 666 επ., Εφ.Αθ. 630/1976 ΠοινΧρ 1976, σελ. 665, ΣυμβΠλημΚέρκυρας 176/1996, ΠοινΧρ 1996, σελ. 1727, ΣυμβΠλημΠειρ 1445/ 2000 και 1829/2001, ΝΟΜΟΣ, ΠλημΠειρ 1679/2003, ΝΟΜΟΣ, ΤρΠλημΠειρ 8166/2003, ΠοινΧρ 2004, σελ. 462.

<sup>108</sup> ΕφΠειρ 166/1983, ΕΝΔ 1983, σελ. 268, ΠλημΠειρ 155/1985, ΠοινΧρ 1986, σελ. 406, ΠλημΣύρου 131/1694, ΠοινΧρ 1965, σελ. 244, ΣυμβΕφΠειρ 72/1990, ΠοινΧρ 1990, σελ. 604, ΤρΠλημΠειρ 5819/2002, ΠοινΔικ 2003, σελ. 51 με αντίθετες παρατηρήσεις Π. Μπρακουμάτσου, ΠλημΑθ 70409/2009, ΠοινΧρ 2010, σελ. 698-699, ΠλημΧαν 1788/2006, ΠοινΧρ 2007, σελ. 541.

χωρεί ανεξάρτητα από το αν η πράξη είναι αξιόποινη κατά το δίκαιο του κράτους του λιμένα. Στην προκειμένη περίπτωση, η εφαρμογή του ελληνικού ποινικού δικαίου βασίζεται στην αρχή της σημαίας όπως αυτή θεμελιώνεται στο άρθρο 5 παρ. 2 ΠΚ και όχι με βάση τα άρθρα 6 και 7 ΠΚ, όπως υποστηρίζεται από την αντίθετη άποψη, αφού πρόκειται για αδίκημα τελεσθέν μεν στην αλλοδαπή αλλά επί ελληνικού πλοίου. Οι δεσμοί του πλοίου με το κράτος της σημαίας είναι τόσο στενοί ώστε αρκούν για να καθιδρύνουν μια άνευ όρων ποινική εξουσία χωρίς να γεννάται θέμα κατάχρησης δικαιώματος όπως π.χ. στην περίπτωση ημεδαπού που απλώς βρίσκεται σε ξένη χώρα<sup>109</sup>. Τέλος, **η παράλληλη ισχύς των δύο έννομων τάξεων, ήτοι του παράκτιου κράτους και του κράτους της σημαίας, που γεννά τη συρροή ποινικών αξιώσεων είναι δυνατή διότι η κάθε μία θεμελιώνεται σε διαφορετική νομική βάση.**

**Συμμετοχή:** Όσον αφορά σε ζητήματα συμμετοχής, παρατηρείται ότι η συμμετοχή *stricto sensu* τελούμενη σε αλλοδαπό έδαφος σχετικά με κύρια πράξη που πραγματώνεται σε πλοίο υπό ελληνική σημαία υπόκειται στους ελληνικούς ποινικούς νόμους εφόσον το αποτέλεσμα αυτής επήλθε σε ελληνικό πλοίο. Στην αντίθετη περίπτωση όπου η συμμετοχική δραστηριότητα τελείται σε ημεδαπό πλοίο σε σχέση με κύρια πράξη που πραγματώνεται εξολοκλήρου στην αλλοδαπή, οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι εφαρμόζονται εφόσον οι τελευταίοι ως αξιολογικοί κανόνες εκτείνονται στην κύρια πράξη. Σε περίπτωση συναυτουργίας όπου ο ένας συμπράττων βρίσκεται και ενεργεί σε ελληνικό πλοίο που ναυλοχεί σε ξένο λιμένα, ο δε άλλος στην αλλοδαπή, στην ελληνική ποινική δικαιοδοσία υπόκεινται αμφότεροι τόσο όταν το αποτέλεσμα πραγματωθεί στο πλοίο όσο και όταν το αποτέλεσμα επέλθει στην αλλοδαπή. Στην τελευταία περίπτωση, παρά το γεγονός ότι ο δεύτερος συμπράττων δεν σχετίζεται με το πλοίο, τόπος τέλεσης της όλης πράξης είναι και το πλοίο, το οποίο υπόκειται στην ημεδαπή ποινική δικαιοδοσία, η οποία άλλωστε εκτείνεται σε πράξεις και όχι σε πρόσωπα<sup>110</sup>.

---

<sup>109</sup> Γ. Βούλγαρης, «Αδικήματα που τελούνται σε ελληνικά πλοία που ναυλοχούν σε αλλοδαπό λιμάνι ή διαπλέουν την αλλοδαπή αιγιαλίτιδα ζώνη», ΑρχΝ 2011, σελ. 390επ.

<sup>110</sup> Χ. Μυλωνόπουλος, ο.π. σελ. 258-259.

### 3. Ποινική δικαιοδοσία στην αιγιαλίτιδα ζώνη

**3.1. Νομικό καθεστώς:** Αιγιαλίτιδα ζώνη ή χωρικά ύδατα είναι η θαλάσσια ζώνη που εκτείνεται πέρα από την ξηρά και από τα εσωτερικά ύδατα, είναι δε και συμβατικά<sup>111</sup> αναγνωρισμένο ότι το παράκτιο κράτος ασκεί πλήρη κυριαρχία σε αυτή την περιοχή. Έχει το τεκμήριο της γενικής αρμοδιότητας, κυριαρχικής φύσεως, όπως ακριβώς και στις άλλες εδαφικές περιοχές<sup>112</sup>. Σύμφωνα με το α. 3 ΣυμβΔΘ κάθε κράτος έχει το δικαίωμα να καθορίσει το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης του μέχρι σημείου που δεν υπερβαίνει τα 12 ναυτικά μίλια που μετριοούνται από γραμμές βάσεως καθορισμένες σύμφωνα με την ίδια σύμβαση<sup>113</sup>. Τα περισσότερα κράτη έχουν αιγιαλίτιδα ζώνη 12 ν.μ., ενώ η Ελλάδα καθόρισε το πλάτος των χωρικών της υδάτων σε 6 ν.μ.<sup>114</sup>, χωρίς να θίγονται οι διατάξεις που ισχύουν για ειδικές περιπτώσεις και ορίζουν διαφορετικά.

Σημειώνεται ότι ως απόρροια της κυριαρχίας του παράκτιου κράτους επί της αιγιαλίτιδας ζώνης το τελευταίο απολαμβάνει το αποκλειστικό δικαίωμα να αλιεύει, να εκμεταλλεύεται τις πηγές του θαλάσσιου και υποθαλάσσιου πλούτου και να χρησιμοποιεί αποκλειστικά τον εναέριο χώρο πάνω από την ζώνη αυτή, στον οποίο **τα αλλοδαπά αεροσκάφη, σε αντίθεση με τα αλλοδαπά πλοία, δεν έχουν δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης**. Εν προκειμένω παρατηρείται μια σύγκρουση συμφερόντων μεταξύ του παράκτιου κράτους, που επικαλείται την αρχή της κυριαρχίας για άσκηση πλήρους ελέγχου στα χωρικά του ύδατα και των κρατών της σημαίας των διερχόμενων από την αιγιαλίτιδα ζώνη ξένων πλοίων που

---

<sup>111</sup> α. 2 ΣυμβΔΘ : 1. Η κυριαρχία του παράκτιου κράτους εκτείνεται, πέρα από την ηπειρωτική του επικράτεια και τα εσωτερικά του ύδατα και, στην περίπτωση αρχιπελαγικού κράτους, πέρα από τα αρχιπελαγικά του ύδατα, στην παρακείμενη θαλάσσια ζώνη που ορίζεται ως χωρική θάλασσα.

2. Η κυριαρχία αυτή εκτείνεται και στον εναέριο χώρο πάνω από την χωρική θάλασσα καθώς και στο βυθό και υπέδαφός της.

3. Η κυριαρχία επί της χωρικής θάλασσας ασκείται σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση και τους άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου.

<sup>112</sup> Εμ. Ρούκουνας, ο.π., σελ. 249.

<sup>113</sup> Βλ. σχετικά *Fisheries Case* (UK v. Norway, 1951), όπου το ΔΔΧ δέχθηκε ότι ο καθορισμός της αιγιαλίτιδας ζώνης ήταν πάντοτε αντικείμενο διεθνούς ενδιαφέροντος και δεν μπορούσε να εξαρτάται από τη θέληση του παράκτιου κράτους, όπως εκφράζεται από το εσωτερικό του δίκαιο, το οποίο είναι μεν αρμόδιο να καθορίσει το πλάτος της θαλάσσιας ζώνης αυτής αλλά σε συνάρτηση με το διεθνές δίκαιο, Γ. Βούλγαρης, ο.π. σελ. 74, Εμ. Ρούκουνας, ο.π. σελ. 252.

<sup>114</sup> Ν. 230/1936 (άρθρο μόνο), α. 139 ΚΔΝΔ: Τα χωρικά ύδατα περιλαμβάνουν θαλασσίαν ζώνην, της οποίας το πλάτος ορίζεται εις εξ ναυτικά μίλια, δυνάμενον να ορισθή και διαφόρως δια Π. Διαταγμάτων, εκδιδομένων προτάσει του Υπουργικού Συμβουλίου.

επικαλούνται την αρχή της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας από την οποία αντλούν δικαίωμα διέλευσης<sup>115</sup>. Ο συμβιβασμός μεταξύ των δύο αντιτιθέμενων πλευρών εκφράζεται με το δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης των ξένων πλοίων μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη.

**3.2. Το δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης:** Η νομική φύση της αβλαβούς διέλευσης ως δικαιώματος δεν ήταν πάντοτε αυτονόητος. Αντιθέτως υπήρχε αμφισβήτηση στο παρελθόν αν πρόκειται για ευχέρεια που παρείχε το παράκτιο κράτος ή καθαρό δικαίωμα του κράτους της σημαίας του ξένου πλοίου. Πλέον, ορίζεται ρητά ως δικαίωμα από τη ΣυμβΔΘ στο α. 17<sup>116</sup>. Το ζήτημα όμως επιλύθηκε υπέρ αυτής της λύσης ήδη από το ΔΔΧ στην Υπόθεση του Στενού της Κέρκυρας (1949)<sup>117</sup>. Στην υπόθεση αυτή τέσσερα βρετανικά πλοία απέπλευσαν από το λιμάνι της Κέρκυρας με κατεύθυνση προς το βορρά. Όταν εισήλθαν στην αλβανική αιγιαλίτιδα ζώνη (τα στενά της Κέρκυρας) δύο από αυτά τα πλοία έπεσαν σε νάρκες με αποτέλεσμα να τραυματιστούν και σκοτωθούν πολλά μέλη του πληρώματος. Επίσης, δύο άλλα βρετανικά πολεμικά πλοία επιχειρώντας να περάσουν από αυτά τα στενά εβλήθησαν από την αλβανική ακτή των Αγίων Σαράντα. Κατόπιν τούτων απεστάλησαν βρετανικά ναρκαλιευτικά για συλλογή των ναρκών από την θάλασσα και συγκεκριμένα στο τμήμα που ανήκει στην αλβανική επικράτεια. Η υπόθεση οδηγήθηκε στο διεθνές δικαστήριο ενώπιον του οποίου η αλβανική κυβέρνηση ισχυρίσθηκε ότι δεν επιτρέπεται η διέλευση των αλλοδαπών εμπορικών και πολεμικών πλοίων από τα χωρικά ύδατα της Αλβανίας χωρίς προηγούμενη γνωστοποίηση και άδεια από τις αλβανικές αρχές και ότι η βρετανική αποστολή ναρκαλιευτικών για τη συλλογή των ναρκών είχε διαταράξει την αλβανική κυριαρχία. Το ΔΔΧ δέχθηκε ότι **η διέλευση των εμπορικών και πολεμικών πλοίων αποτελεί δικαίωμα των κρατών χωρίς να απαιτείται προηγούμενη έγκριση από το παράκτιο κράτος, εφόσον αυτή είναι αβλαβής**, ενώ δέχθηκε τον ισχυρισμό της Αλβανίας σχετικά με τη διατάραξη της κυριαρχίας της από τον καθαρισμό των ναρκών.

<sup>115</sup> Κ. Ιωάννου – Α. Στρατή, ο.π. σελ. 67.

<sup>116</sup> Υπό τους όρους της παρούσας σύμβασης, τα πλοία όλων των κρατών παρακτίων ή άνευ ακτών απολαμβάνουν του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης μέσω της χωρικής θάλασσας.

<sup>117</sup> *Corfu Channel case, Judgment (Merits)*, ICJ Rep (1949).

**3.3. Η πραγμάτωση του δικαιώματος:** Η αβλαβής διέλευση πραγματοποιείται κατά τους εξής τρόπους. Ένα πλοίο είτε έρχεται από την ανοιχτή θάλασσα και περνά από την αιγιαλίτιδα ζώνη για να εξέλθει εκ νέου στην ανοιχτή θάλασσα, είτε έρχεται από την ανοιχτή θάλασσα και περνά από την αιγιαλίτιδα ζώνη για να εισέλθει σε έναν από τους λιμένες του παράκτιου κράτους, είτε αναχωρεί από λιμένα του τελευταίου για να περάσει από την αιγιαλίτιδα ζώνη και να συνεχίσει τον πλου στην ανοιχτή θάλασσα<sup>118</sup>. Επίσης, κατά εθιμικό αλλά και συμβατικό κανόνα η αβλαβής διέλευση επεκτείνεται και στην περίπτωση του πλοίου που παρέχει βοήθεια σε άλλο πλοίο, άνθρωπο ή αεροσκάφος που βρίσκεται σε κίνδυνο ή κατάσταση ανάγκης<sup>119</sup>. Σχετικά με το περιεχόμενο της αβλαβούς διέλευσης επισημαίνονται τα εξής. Διέλευση σημαίνει ναυσιπλοΐα, ήτοι κίνηση του πλοίου και όχι στάθμευση, ενώ αβλαβής είναι η διέλευση όταν το διερχόμενο πλοίο δεν επιχειρεί ενέργειες που προκαλούν βλάβη στο παράκτιο κράτος<sup>120</sup>. Το α. 19 παρ.1 ΣυμβΔΘ<sup>121</sup> χρησιμοποιεί τις έννοιες της διατάραξης της ειρήνης και της τάξης του παράκτιου κράτους για να ορίσει αρνητικά το περιεχόμενο της αβλαβούς διέλευσης. Ωστόσο, οι αόριστες αυτές έννοιες δημιουργούν τα ίδια προβλήματα ερμηνείας όπως αυτά αναλύθηκαν στο οικείο κεφάλαιο για τον αυτοπεριορισμό της ποινικής δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους σε σχέση με αλλοδαπά πλοία που ναυλοχούν σε λιμένες του, στο οποίο και παραπέμπουμε προς αποφυγή άσκοπων επαναλήψεων. Το α. 19 παρ. 2 ΣυμβΔΘ<sup>122</sup>

---

<sup>118</sup> Βλ. α. 18 παρ. 1 ΣυμβΔΘ: 1. Διέλευση σημαίνει ναυσιπλοΐα μέσα από τη χωρική θάλασσα με σκοπό:

α) τον διάπλου της θάλασσας αυτής χωρίς είσοδο στα εσωτερικά ύδατα ή προσορμισμό σε αγκυροβόλιο ή λιμενικές εγκαταστάσεις έξω από τα εσωτερικά ύδατα ή  
β) την πορεία προς ή την αναχώρηση από τα εσωτερικά ύδατα ή τον προσορμισμό σε αγκυροβόλιο ή λιμενική εγκατάσταση.

<sup>119</sup> α. 18 παρ. 2 ΣυμβΔΘ: 2. Η διέλευση θα είναι συνεχής και ταχεία. Εντούτοις, η διέλευση περιλαμβάνει το δικαίωμα κράτησης μηχανών και αγκυροβολίας, αλλά μόνον εφόσον αυτές αποτελούν συνήθη συμβάντα της ναυσιπλοΐας ή καθίστανται αναγκαίες λόγω ανωτέρας βίας ή κινδύνου ή προς τον σκοπό παροχής βοήθειας σε πρόσωπα, πλοία ή αεροσκάφη τα οποία βρίσκονται σε κίνδυνο.

<sup>120</sup> Εμ. Ρούκουνας, ο.π. σελ. 260, Χ. Μυλωνόπουλος, ο.π. σελ. 232.

<sup>121</sup> 1. Η διέλευση είναι αβλαβής εφόσον δεν διαταράσσει την ειρήνη, την τάξη ή την ασφάλεια του παράκτιου κράτους. Η διέλευση θα λαμβάνει χώρα σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση και τους άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου.

<sup>122</sup> 2. Η διέλευση ξένου πλοίου θεωρείται ότι διαταράσσει την ειρήνη, την τάξη ή την ασφάλεια του παράκτιου κράτους, εάν, ευρισκόμενο στη χωρική θάλασσα, προβεί σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες δραστηριότητες:

α) σε κάθε απειλή ή χρήση βίας κατά της κυριαρχίας, της εδαφικής ακεραιότητας ή της πολιτικής ανεξαρτησίας του παράκτιου κράτους, ή κατά οποιοδήποτε άλλο τρόπο κατά παραβίαση των αρχών του διεθνούς δικαίου που περιέχονται στον χάρτη των Ηνωμένων Εθνών,



περιέχει ένα κατάλογο δραστηριοτήτων που αφαιρούν από τη διέλευση τον αβλαβή χαρακτήρα. Όπως άλλωστε διευκρίνισε και το ΔΔΧ στην προαναφερθείσα Υπόθεση του Στενού της Κέρκυρας, το κρίσιμο στοιχείο είναι μάλλον ο τρόπος που πραγματοποιείται η διέλευση παρά ο σκοπός της. Επισημαίνεται δε ότι το διεθνές δίκαιο καθορίζει εθιμικά και συμβατικά τις υποχρεώσεις του παράκτιου κράτους για την εξασφάλιση της αβλαβούς διέλευσης των ξένων πλοίων, π.χ. υποχρεώνεται να υποδεικνύει τις περιοχές όπου μπορεί αυτή να λάβει χώρα<sup>123</sup>, έχει όμως το δικαίωμα να υιοθετεί κανόνες για ζητήματα σχετικά με τη διέλευση<sup>124</sup>, να καθορίζει

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

Με βάση το στοιχ. μ' υποστηρίζεται ότι η απarıθμηση των περιπτώσεων που συνιστούν αβλαβή διέλευση είναι ενδεικτική με αποτέλεσμα να παρέχεται ευρεία διακριτική ευχέρεια εκτίμησης στο παράκτιο κράτος, βλ. *Π. Τσιρίδης*, ο.π. σελ. 127.

<sup>123</sup> α. 24 ΣυμβΔΘ: 1. Το παράκτιο κράτος δεν εμποδίζει την αβλαβή διέλευση των ξένων πλοίων από την χωρική θάλασσα, ειμή μόνο σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας σύμβασης.

Ιδιαίτερα, κατά την εφαρμογή της παρούσας σύμβασης ή οποιωνδήποτε νόμων ή κανονισμών έχουν θεσπισθεί σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση, το παράκτιο κράτος δεν:

- α) επιβάλλει την τήρηση διατυπώσεων στα ξένα πλοία οι οποίες έχουν ως πρακτικό αποτέλεσμα την άρνηση ή περιορισμό του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης ή
- β) προβαίνει σε διακρίσεις τύποις ή ουσία κατά των πλοίων οποιουδήποτε κράτους ή κατά πλοίων που μεταφέρουν φορτία προς, από ή για λογαριασμό οποιουδήποτε κράτους.

2. Το παράκτιο κράτος δίνει τη δέουσα δημοσιότητα σε οποιοδήποτε κίνδυνο για την ναυσιπλοΐα στη χωρική του θάλασσα τον οποίο γνωρίζει.

<sup>124</sup> α. 21 παρ. 1 ΣυμβΔΘ: Το παράκτιο κράτος δύναται να υιοθετήσει νόμους και κανονισμούς, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας σύμβασης και άλλων κανόνων του διεθνούς δικαίου που αναφέρονται στην αβλαβή διέλευση από τη χωρική θάλασσα, σε σχέση με όλα ή οποιοδήποτε από τα ακόλουθα:

- α) την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τη ρύθμιση της θαλάσσιας κυκλοφορίας,
- β) την προστασία των ναυτιλιακών βοηθημάτων ναυσιπλοΐας ως και άλλων συσκευών ή εγκαταστάσεων,
- γ) την προστασία καλωδίων και αγωγών,
- δ) την διατήρηση του ζώντος θαλάσσιου πλούτου,
- ε) την πρόληψη παραβιάσεων των νόμων και κανονισμών περί αλιείας του παράκτιου κράτους,
- στ) την προστασία του περιβάλλοντος του παράκτιου κράτους και την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσής του,

ζώνες στις οποίες να απαγορεύει προσωρινά τη διέλευση για λόγους ασφαλείας<sup>125</sup> καθώς και να την εμποδίζει σε περίπτωση που δεν είναι αβλαβής<sup>126</sup>. Στην τελευταία αυτή περίπτωση, τα αλλοδαπά εμπορικά πλοία υπόκεινται στην απόλυτη ποινική δικαιοδοσία και εξουσία του παράκτιου κράτους<sup>127</sup>. Από την άλλη πλευρά απαιτείται από τα ξένα πλοία να τηρούν ορισμένους κανόνες<sup>128</sup> κατά την άσκηση αυτού του δικαιώματος σε τέτοιο βαθμό, ώστε μερικές νομοθεσίες θεωρούν ότι η μη συμμόρφωση στη σχετική με τη ναυσιπλοΐα εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης νομοθεσία του παράκτιου κράτους συνεπάγεται αυτόματα την απώλεια του χαρακτηρισμού της διέλευσης ως αβλαβούς και της δυνατότητας άσκησης της ποινικής του δικαιοδοσίας<sup>129</sup>. Κατ' άλλη άποψη, μόνη η παραβίαση του παράκτιου νόμου δεν αρκεί για τον ipso facto χαρακτηρισμό της διέλευσης ως βλαβερής<sup>130</sup>.

**Όπως κατέστη σαφές, το ξένο πλοίο κατά την άσκηση του δικαιώματος αβλαβούς διέλευσης διέρχεται από περιοχή υπαγόμενη στην κυριαρχία άλλου κράτους, του παράκτιου<sup>131</sup>. Κατά συνέπεια οι πράξεις που τελούνται στο πλοίο κατά**

---

ζ) την θαλάσσια επιστημονική έρευνα και τις υδρογραφικές χαρτογραφήσεις,

η) την πρόληψη της παραβίασης των τελωνειακών, δημοσιονομικών μεταναστευτικών ή υγειονομικών νόμων και κανονισμών του παράκτιου κράτους.

<sup>125</sup> α. 25 παρ. 3 ΣυμβΔΘ: 3. Το παράκτιο κράτος δύναται, χωρίς να προβαίνει σε οποιαδήποτε διάκριση τύποις ή ουσία μεταξύ των ξένων πλοίων, να αναστέλλει προσωρινά εντός καθορισμένων περιοχών της χωρικής θάλασσας, την αβλαβή διέλευση των ξένων πλοίων, εάν η αναστολή αυτή είναι απαραίτητη για την προστασία της ασφάλειάς του, συμπεριλαμβανομένων των ασκήσεων όπλων. Η παραπάνω αναστολή θα αποκτήσει ισχύ μόνο μετά την προσηκούσα δημοσίευση αυτής.

<sup>126</sup> α. 25 παρ.1 ΣυμβΔΘ: Το παράκτιο κράτος δύναται να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα στη χωρική θάλασσα προκειμένου να εμποδίσει διέλευση η οποία δεν είναι αβλαβής.

<sup>127</sup> Γ. Βούλγαρης, ο.π. σελ. 140.

<sup>128</sup> α. 21 παρ. 4: Τα ξένα πλοία που ασκούν το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης από τη χωρική θάλασσα συμμορφώνονται με όλους τους παραπάνω νόμους και κανονισμούς και όλες τις γενικά αποδεκτές διεθνείς ρυθμίσεις που αφορούν στην αποφυγή των συγκρούσεων στη θάλασσα.

<sup>129</sup> Εμ. Ρούκουνας, ο.π. σελ. 259.

<sup>130</sup> Γ. Βούλγαρης, ο.π. σελ. 139.

<sup>131</sup> Για το νομικό καθεστώς των διεθνών λιμνών και διεθνών ποταμών βλ. Γ. Βούλγαρης, «Το νομικό καθεστώς και η εφαρμογή των ποινικών νόμων στους διεθνείς ποταμούς και στις διεθνείς λίμνες», ΠοινΔικ 2016 σελ. 653επ., όπου υποστηρίζεται η άποψη, ότι μόνο τα παρόχθια κράτη έχουν δικαίωμα διέλευσης από αυτούς. Με την σύναψη όμως διεθνούς Συμφωνίας μπορεί αφενός να δοθεί δικαίωμα ελεύθερης ναυσιπλοΐας στους πάντες και αφετέρου να δοθούν δικαιώματα σε άλλα παρόχθια ή μη κράτη σε βάρος των δικαιωμάτων που απορρέουν από την αρχή της εδαφικότητας που εφαρμόζεται στο τμήμα του ποταμού ή της λίμνης που αποτελεί επικράτεια του παρόχθιου κράτους. Σε κάθε περίπτωση η ναυσιπλοΐα πολεμικών πλοίων που ανήκουν σε μη παρόχθια κράτη απαγορεύεται. Παρατηρείται δηλαδή ότι η είσοδος σε πλωτά νερά ποταμών και λιμνών διαφέρει από την είσοδο στην αιγιαλίτιδα ζώνη ή τα λιμάνια ενός κράτους. Κατά τον ίδιο συγγραφέα, οι διεθνείς ποταμοί και οι διεθνείς λίμνες (π.χ. οι Λεμάν, Λουγκάνο, Κωνσταντία, Πρέσπα κ.λπ.) δεν αποτελούν διεθνές ή ουδέτερο έδαφος αλλά το τμήμα του ποταμού ή της λίμνης που ορίζεται με

την αβλαβή διέλευση από την αιγιαλίτιδα ζώνη λαμβάνουν χώρα στην ημεδαπή, εφόσον παράκτιο κράτος είναι η Ελλάδα, άρα η **ποινική εξουσία του παράκτιου κράτους εκτείνεται και σε αυτές, περιορίζεται όμως η ποινική δικαιοδοσία του τελευταίου και οι εν λόγω πράξεις υπόκεινται στην ποινική δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας**. Ως εκ τούτου δεν μπορεί να διενεργηθεί καμία πράξη δικονομικού καταναγκασμού σχετικά με τις πράξεις αυτές από τις αρχές του παράκτιου κράτους.

Επίσης, η ποινική δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους δεν ασκείται ούτε στην περίπτωση που το αδίκημα επισυνέβη στην ανοιχτή θάλασσα ή αλλού και πάντως πριν το ξένο πλοίο εισέλθει στην αιγιαλίτιδα ζώνη σε αβλαβή διέλευση<sup>132</sup>. Επιπροσθέτως, με ειδική ρύθμιση προβλέπεται ότι το παράκτιο κράτος δεν μπορεί να λάβει κανένα μέτρο επί του πλοίου με σκοπό να προβεί σε σύλληψη ή ανακριτικές πράξεις στην περίπτωση που αυτό προέρχεται από ξένο λιμένα και απλώς διέρχεται την αιγιαλίτιδα ζώνη του παράκτιου κράτους και το έγκλημα διαπράχθηκε πριν την είσοδο σε αυτή εκτός αν παραβίασε διατάξεις της Σύμβασης σχετικές με την προστασία και τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος<sup>133</sup> ή με

---

βάση την μέση γραμμή του κυρίου πλωτού αύλακα (*medium filum aquae*), η οποία χαράσσει τα υδάτινα σύνορα των παρόχθιων κρατών, **περιλαμβάνεται στα εσωτερικά ύδατα του παρόχθιου κράτους, αποτελεί τμήμα της επικράτειάς του και συνεπώς, με βάση την αρχή της εδαφικότητας (territoriality principle), μπορεί να ασκηθεί εκεί η παράκτια ποινική δικαιοδοσία**. Σύμφωνα με την αρχή της εδαφικότητας που αποτελεί αναγνωρισμένο κανόνα διεθνούς ποινικού δικαίου, κάθε κράτος στα πλαίσια της εδαφικής κυριαρχίας του μπορεί να θεσπίζει κανόνες δικαίου που να διέπουν κάθε ανθρώπινη συμπεριφορά που τελείται μέσα στην επικράτειά του. Όπως ορίζει το άρθρο 5 ΠΚ «οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι εφαρμόζονται σε όλες τις πράξεις που τελέστηκαν στο έδαφος της επικράτειας, ακόμη και από αλλοδαπούς». Κάθε χώρα είτε παρόχθια ή μη παρόχθια μπορεί να εφαρμόσει τους ποινικούς της νόμους -με την επιφύλαξη σύναψης διεθνούς συμφωνίας που ορίζει διαφορετικά- σε αδικήματα που τελέστηκαν στους διεθνείς ποταμούς με βάση τις αρχές του διεθνούς ποινικού δικαίου που την διέπουν. Επί αδικήματος που τελείται σε ένα αλλοδαπό πλοίο που διαπλέει ένα διεθνές ποτάμι ή μία διεθνή λίμνη συντρέχουν πλείονες ποινικές δικαιοδοσίες. Πρώτον, το παρόχθιο κράτος δύναται να εφαρμόσει την δικαιοδοσία του με βάση την αρχή της εδαφικότητας αφού η πράξη τελέστηκε μέσα στην επικράτειά του. Δεύτερον, το κράτος της σημαίας του πλοίου μπορεί να εφαρμόσει την ποινική δικαιοδοσία του με βάση την αρχή της σημαίας (στο ημεδαπό δίκαιο: α. 5 παρ. 2 ΠΚ). Τρίτον, το κράτος της εθνικότητας του θύματος ή του δράστη μπορούν να εφαρμόσουν τους ποινικούς τους νόμους με βάση τις αρχές ποινικού δικαίου που τα διέπουν και δη με βάση την αρχή ενεργητικής προσωπικότητας (α. 6 ΠΚ), της παθητικής προσωπικότητας (α. 7 ΠΚ) και ούτω καθεξής. Υπάρχουν όμως και εξαιρέσεις που προβλέπονται από διεθνείς συμφωνίες.

<sup>132</sup> Χ. Μυλωνόπουλος, ο.π. σελ. 231, Εμ. Ρούκουνας, ο.π. σελ. 263.

<sup>133</sup> Βλ. α. 220 παρ. 2 ΣυμβΔΘ.

την ΑΟΖ<sup>134</sup>. Έχει υποστηριχθεί, όμως, και η άποψη ότι το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα να ασκήσει την ποινική του εξουσία και σε αυτή την περίπτωση, ώστε να μην υπάρξει αντίφαση με την περίπτωση άσκησης της ποινικής εξουσίας του παράκτιου κράτους, όταν το έγκλημα διαπράχθηκε εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης του (και όχι πριν την διέλευση από αυτή)<sup>135</sup>. Επ' αυτού παρατηρείται ότι δεν υπάρχει κάποια αντίφαση, αφού τις ίδιες προβλέψεις –ήτοι απαγόρευση σύλληψης οποιουδήποτε προσώπου ή διενέργειας οποιασδήποτε ανακριτικής πράξης-επιφυλάσσει, κατ' αρχήν, το α. 27 παρ. 1 και στην περίπτωση εγκλήματος που τελείται πάνω στο πλοίο κατά τη διάρκεια πλου αβλαβούς διέλευσης. Κατ' άλλη άποψη, από το α. 27 παρ. 5 εξ αντιδιαστολής συνάγεται ότι όταν το ξένο πλοίο, το οποίο διέρχεται από τη χωρική θάλασσα προερχόμενο από ξένο λιμένα όπου διαπράχθηκε το αδίκημα πριν την είσοδό του στα χωρικά ύδατα, τελικά εισέλθει στα εσωτερικά ύδατα του παράκτιου κράτους, το τελευταίο μπορεί να ασκήσει ποινική δικαιοδοσία, πλην των περιπτώσεων του α. 97 ΣυμβΔΘ<sup>136</sup>. Ως προς την άποψη αυτή, που φαίνεται και ορθότερη ερμηνευτικά, επισημαίνεται ότι η άσκηση ποινικής δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους στην ανωτέρω περίπτωση, ενδεχομένως, υπόκειται στους περιορισμούς τους ισχύοντες αναφορικά με το καθεστώς των ξένων πλοίων στα εσωτερικά ύδατα ή λιμένες του παράκτιου κράτους, όπως αναλύθηκαν στο οικείο κεφάλαιο.

Εάν όμως το ξένο πλοίο έχει παραβεί τους ποινικούς νόμους του παράκτιου κράτους όταν βρισκόταν στα εσωτερικά ύδατα και τώρα εξέρχεται στην αιγιαλίτιδα ζώνη, τότε είναι δυνατή η λήψη μέτρων δικονομικού καταναγκασμού, όπως και όταν το αδίκημα τελέσθηκε όταν το πλοίο βρισκόταν στα εσωτερικά ύδατα διότι πρόκειται για περιοχή στην οποία το παράκτιο κράτος έχει πλήρη ποινική εξουσία και δικαιοδοσία<sup>137</sup>. Υπέρ αυτού συνηγορεί και το α. 27 παρ. 2 ΣυμβΔΘ<sup>138</sup>.

---

<sup>134</sup> α. 27 παρ. 5 ΣυμβΔΘ: Με εξαίρεση τα προβλεπόμενα στο μέρος XII ή σχετικά με παραβιάσεις των νόμων και κανονισμών που υιοθετήθηκαν σύμφωνα με το μέρος V, το παράκτιο κράτος δεν δύναται να λάβει κανένα μέτρο επί ξένου πλοίου το οποίο διέρχεται από τη χωρική θάλασσα με σκοπό να προβεί σε σύλληψη ή ανακριτικές πράξεις για έγκλημα που διαπράχθηκε πριν από την είσοδο του σκάφους στη χωρική θάλασσα, αν το πλοίο προερχόμενο από ξένο λιμένα, απλώς διέρχεται από τη χωρική θάλασσα χωρίς να εισέλθει στα εσωτερικά ύδατα.

<sup>135</sup> Π. Τσιρίδης, ο.π. σελ. 130, όπου παρεταίρω παραπομπές.

<sup>136</sup> Χ. Σατλάνης, ο.π. σελ. 1330-1331.

<sup>137</sup> Κ. Lewins, Jurisdiction over prosecution of criminal acts on cruise ships and regulation of the cruise ship industry, 2013, σελ, 5.

Παρατηρείται εδώ ότι αυτή η περίπτωση εξομοιώνεται, από πλευράς άσκησης ποινικής δικαιοδοσίας, με το καθεστώς στο οποίο υπόκεινται τα αλλοδαπά εμπορικά πλοία όταν βρίσκονται σε λιμένα του παράκτιου κράτους. Συνεπώς, το ζήτημα της άσκησης ποινικής δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους στα διερχόμενα σε αβλαβή διέλευση ξένα εμπορικά πλοία εξαρτάται από τη θέση που βρίσκονται αφενός και από τον τόπο που διαπράχθηκε το αδίκημα αφετέρου<sup>139</sup>.

Επισημαίνεται σε αυτό το σημείο ότι, κατά μια άποψη, το α. 27 παρ.5 ΣυμβΔΘ δεν εμποδίζει τη δικαιοδοσία των παράκτιων αρχών να προβούν σε έρευνες και συλλήψεις επί πλοίων στην αιγιαλίτιδα ζώνη τους για αδικήματα των οποίων η καταστολή ενδιαφέρει τη διεθνή κοινότητα (π.χ. γενοκτονία, εμπόριο δούλων, τρομοκρατία, πειρατεία), δηλαδή, στα καθ' ημάς, στις περιπτώσεις του α. 8 ΠΚ<sup>140</sup>. Κατά την ίδια άποψη, η δυνατότητα αυτή είναι σύμφωνη με το διεθνές δίκαιο και τη ΣυμβΔΘ αφού σκοπός της διάταξης του α. 27 παρ. 5 δεν είναι να προστατεύσει τέτοιου είδους εγκληματίες που συχνά κατορθώνουν να κρύβονται σε διάφορα κράτη αποφεύγοντας να έρθουν αντιμέτωποι με τη δικαιοσύνη. Επίσης, περί διερχομένων απλώς από τα ελληνικά χωρικά ύδατα ξένων εμπορικών πλοίων, υποστηρίζεται ότι οι ελληνικές αρχές μπορούν να προβούν σε δικαστικές ενέργειες μόνο εφόσον είναι δυνατή η δίωξη κατά τα α. 6 και 7 ΠΚ<sup>141</sup>. Κατά της τελευταίας άποψης έχει ασκηθεί κριτική, η οποία αναφέρει ότι η απαγόρευση επέμβασης υφίσταται και όταν ο δράστης ή ο παθών είναι πολίτες του παράκτιου κράτους, που επιβαίνουν στο πλοίο ακόμη και αν πρόκειται για πράξη που τελέσθηκε στο παράκτιο κράτος. Όμως το γεγονός ότι το παράκτιο κράτος δεν δικαιούται να ασκήσει δικονομικό καταναγκασμό, σχετικά με πράξεις τελούμενες σε πλοία που διέρχονται από την αιγιαλίτιδα ζώνη δεν του αφαιρεί το δικαίωμα να συλλάβει και να δικάσει τους δράστες όταν αυτοί βρεθούν στη σφαίρα εξουσίας του, διότι τόπος

---

<sup>138</sup> Οι παραπάνω διατάξεις δεν θίγουν το δικαίωμα του παράκτιου κράτους να λαμβάνει μέτρα προβλεπόμενα από την νομοθεσία του προκειμένου να προβεί σε συλλήψεις ή ανακριτικές πράξεις επί ξένου πλοίου το οποίο διέρχεται από τη χωρική θάλασσα προερχόμενο από τα εσωτερικά ύδατα.

<sup>139</sup> Για τα πολεμικά πλοία ισχύει η ειδική ρύθμιση του α. 30 ΣυμβΔΘ: Αν πολεμικό πλοίο δεν συμμορφώνεται προς τους νόμους και κανονισμούς του παράκτιου κράτους που αφορούν στην διέλευση από τη χωρική θάλασσα και αγνοεί οποιοδήποτε αίτημα προς αυτό για συμμόρφωση, το παράκτιο κράτος μπορεί να απαιτήσει απ' αυτό να εγκαταλείψει αμέσως τη χωρική θάλασσα.

<sup>140</sup> Π. Τσιρίδης, ο.π. σελ. 132, Γ. Βούλγαρης, «Η ποινική δικαιοδοσία στα διεθνή στενά», ΠοινΔικ 2015, σελ. 544.

<sup>141</sup> Π. Τσιρίδης, ο.π. σελ. 132.

τέλεσης των εν λόγω πράξεων είναι το έδαφος του παράκτιου κράτους, δηλαδή τόπος όπου έχει ποινική εξουσία αλλά έχει περιορισθεί η ποινική του δικαιοδοσία<sup>142</sup>. Έτσι, καταλήγει η κριτική αυτή λέγοντας ότι *δεν ευσταθεί η άποψη ότι στην παραπάνω περίπτωση η επέμβαση των ελληνικών αρχών είναι δυνατή υπό τους όρους των α. 6, 7, 8 ΠΚ, δεδομένου ότι έτσι η αιγιαλίτιδα ζώνη μεταβαπίζεται σε αλλοδαπή*<sup>143</sup>.

**3.4. Εξαιρέσεις άσκησης ποινικής δικαιοδοσίας τους παράκτιου κράτους:** Ο κανόνας, επομένως, είναι ότι τα ξένα πλοία, εφόσον διέρχονται αβλαβώς από την αιγιαλίτιδα ζώνη, υπόκεινται στην ποινική δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας. Ο εν λόγω κανόνας εκφράζεται και στο α. 27 ΣυμβΔΘ, το οποίο και ορίζει ως εξαιρέσεις από αυτόν, ρητά τις εξής περιπτώσεις που η διέλευση παύει να είναι αβλαβής: α) αν οι συνέπειες του αδικήματος επηρεάζουν το παράκτιο κράτος, β) αν το αδίκημα προκαλεί διατάραξη της γαλήνης, ειρήνης, δημόσιας τάξης του κράτους της αιγιαλίτιδας ζώνης, γ) αν ζητηθεί η συνδρομή των τοπικών αρχών από τον πλοίαρχο ή τον πρόξενο του κράτους της σημαίας και δ) αν η λήψη μέτρων είναι αναγκαία για την καταστολή της παράνομης διακίνησης ναρκωτικών.

Όσον αφορά στην πρώτη εξαίρεση, παρατηρείται ότι αυτή αναφέρεται σε περιπτώσεις που ο παθών του εγκλήματος είναι υπήκοος του παράκτιου κράτους ή το ίδιο το κράτος<sup>144</sup> καθώς και σε παραβάσεις των υγειονομικών, τελωνειακών, μεταναστευτικών αλλά και των σχετικών με τη ρύπανση της περιοχής νόμων<sup>145</sup>.

Σχετικά με τη δεύτερη εξαίρεση, επίσης, παραπέμπουμε στις οικείες αναπτύξεις του προηγούμενου κεφαλαίου, επισημαίνοντας απλώς τη δυσκολία

---

<sup>142</sup> ΠλημΠειρ 1066/2003, ΠοινΛογ 2003, σελ. 1288. Όπου πλοίο Λιβεριανής εθνικότητας διέπλεε σε αβλαβή διέλευση την αιγιαλίτιδα ζώνη της Ελλάδας με κατεύθυνση το λιμάνι του Πειραιώς, όταν τελέσθηκε το αδίκημα της σωματικής βλάβης. Οι παράκτιες λιμενικές αρχές επενέβησαν αφού επικλήθηκαν από τον πλοίαρχο του πλοίου και ως εκ τούτου η ημεδαπή ποινική δικαιοδοσία στηρίζεται στα άρθρα 27 παρ. 1 της ΣυμβΔΘ (κυρώθηκε με τον νόμο 2321/1995) και 161 ΚΔΝΔ (ν.δ. 187/73). Κρίθηκε δε ότι η ημεδαπή ποινική δικαιοδοσία μπορούσε να ασκηθεί σε περίπτωση που δεν επικαλείτο η παράκτια λιμενική αρχή: 1) επειδή το αδίκημα εκ της βαρύτητάς του (σοβαρές σωματικές βλάβες) διατάραξε την ησυχία στην αιγιαλίτιδα ζώνη και στον λιμένα. 2) Επειδή, σύμφωνα με τα ως άνω εκτεθέντα, το παράκτιο κράτος δικαιούται να συλλάβει και δικάσει τους δράστες όταν αυτοί αργότερα περιέλθουν στη σφαίρα εξουσίας του (όπως συνέβη με τον κατηγορούμενο πλοίαρχο).

<sup>143</sup> Χ. Μυλωνόπουλος, ο.π. σελ. 230.

<sup>144</sup> Π. Τσιρίδης, ο.π. σελ. 128.

<sup>145</sup> Γ. Βούλγαρης, ο.π. σελ. 141, όπου περαιτέρω παραπομπές.

διευκρίνησης τέτοιων περιπτώσεων δεδομένου ότι δεν προβλέπεται ειδικά ποια εγκλήματα χαρακτηρίζονται ως τέτοιας φύσης και την ανασφάλεια δικαίου που μπορεί να προκαλέσει η ρύθμιση εάν ήθελε υποθεθεί ότι οποιοδήποτε έγκλημα θα μπορούσε να εμπίπτει σε αυτή την κατηγορία εφόσον θεωρούσε το παράκτιο κράτος ότι η τέλεσή του διαταράσσει την ειρήνη μέσα σε αυτό ή την αιγιαλίτιδα ζώνη του. Σε κάθε περίπτωση η διαπίστωση της συνδρομής αυτών των προϋποθέσεων από το παράκτιο κράτος θα πρέπει να γίνεται με προσοχή ώστε να μην περιλαμβάνεται κάθε αδίκημα αλλά μόνο αυτά που έχουν ιδιαίτερη απαξία. Οι περιπτώσεις γ' και δ' είναι επαρκώς συγκεκριμένες.

Κρίσιμο είναι να διευκρινισθεί ότι το α. 27 ΣυμβΔΘ δεν επιβάλλει υποχρέωση στα κράτη μέρη ως παράκτια να ασκήσουν την ποινική τους δικαιοδοσία στα αδικήματα που αναφέρει αλλά λειτουργεί ως παρότρυνση προς αυτά.

Προβλέψεις υπάρχουν και στο εσωτερικό μας δίκαιο, ιδίως στα α. 161 και 162 ΚΑΝΔ, τα οποία εφαρμόζονται και επί ξένων εμπορικών πλοίων που διέρχονται από την ημεδαπή αιγιαλίτιδα ζώνη, χωρίς μάλιστα να διακρίνουν για την άσκηση της ποινικής δικαιοδοσίας ανάλογα με την προέλευσή τους ή τον τόπο τέλεσης του εγκλήματος σε αντίθεση με τις διεθνείς ρυθμίσεις που λαμβάνουν αυτούς τους παράγοντες υπόψη για την εφαρμογή τους. Ωστόσο τα ανωτέρω άρθρα του ΚΑΝΔ εφαρμόζονται υπό την επιφύλαξη διεθνούς δικαίου ρυθμίσεων, όπως οι ανωτέρω παρατεθείσες που υπερισχύουν σε περίπτωση σύγκρουσης, κατά α. 28 παρ. 1 Σ.

Τέλος, πράξεις τελούμενες επί ελληνικού πλοίου, που ασκεί το δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης από αλλοδαπή αιγιαλίτιδα ζώνη, υπάγονται κατ' αρχήν στην ημεδαπή ποινική δικαιοδοσία κατά τα προηγουμένως αναφερόμενα και τις ρητές διατάξεις της ΣυμβΔΘ, και μόνο κατ' εξαίρεση υπάγονται στην ποινική δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους αν συντρέχουν οι προϋποθέσεις που καθορίζει η Σύμβαση.

Συμπεραίνουμε ότι ο διεθνής νομοθέτης εξομοιώνει την αβλαβή διέλευση, κατά κανόνα, με την πλεύση στην ανοιχτή θάλασσα και γι' αυτό δίνει το προβάδισμα στην ποινική δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας.

**3.5. Ανακεφαλαίωση:** -Η ποινική δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους, όταν τα αλλοδαπά πλοία εισέρχονται στην αιγιαλίτιδα ζώνη, ενώ η εγκληματική ενέργεια τελείται κατά τη διάρκεια της διέλευσης, μπορεί να ασκηθεί μόνο στις ρητά αναφερόμενες περιπτώσεις του α. 27 παρ. 1 ΣυμβΔΘ.

-Στις περιπτώσεις που τα αλλοδαπά πλοία διέρχονται από την αιγιαλίτιδα ζώνη, προερχόμενα από τα εσωτερικά ύδατα, το παράκτιο κράτος δύναται να λάβει όλα τα μέτρα που προβλέπονται από την οικεία νομοθεσία του, προκειμένου να προβεί σε συλλήψεις ή ανακριτικές πράξεις επί του πλοίου, σύμφωνα με το α. 27 παρ. 2 ΣυμβΔΘ.

-Μόνη περίπτωση που το παράκτιο κράτος μπορεί να προβεί σε συλλήψεις για πράξεις που διενεργήθηκαν πριν την είσοδο του αλλοδαπού πλοίου εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης είναι η περίπτωση που σημειώνονται παραβιάσεις των διατάξεων της Σύμβασης σχετικές με την προστασία του περιβάλλοντος και κανονισμών που υιοθετήθηκαν σε σχέση με την ΑΟΖ κατά το α. 27 παρ. 5 και κατά μια άποψη και στην περίπτωση που το αλλοδαπό πλοίο δεν διέρχεται απλώς από την αιγιαλίτιδα ζώνη μετά την επ' αυτού τέλεση του εγκλήματος, αλλά εισέρχεται στα εσωτερικά ύδατα του παράκτιου κράτους.

**3.6. Ποινική δικαιοδοσία για καταστολή διεθνών εγκλημάτων:** Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι οι περισσότερες περιπτώσεις διεθνούς οργανωμένου εγκλήματος που απειλούν τη διεθνή ναυσιπλοΐα θα υπάγονται στην ποινική δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους, εφόσον λαμβάνουν χώρα εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης. Ειδικότερα, η ένοπλη ληστεία στη θάλασσα θα υπάγεται στις ρυθμίσεις του εσωτερικού δικαίου του παράκτιου κράτους περί πειρατείας ή ένοπλης ληστείας και σε κάθε περίπτωση θα συνιστά πράξεις εντός του πεδίου εφαρμογής των α. 21 και 27 της ΣυμβΔΘ. Η τρομοκρατία ή άλλες συναφείς πράξεις συνιστούν αναμφίβολα πράξεις που «διαταράσσουν την ειρήνη της χώρας ή την τάξη στην αιγιαλίτιδα ζώνη» κατά το α. 27 παρ. 2 στοιχ. β' ΣυμβΔΘ. Στο πεδίο του α. 21 ΣυμβΔΘ, όπου το παράκτιο κράτος δικαιούται να ασκήσει δικαιοδοσία, εφόσον οι πράξεις τελούνται στο έδαφός του, εμπίπτει και η παράνομη αλιεία αλλά και η παράνομη διακίνηση μεταναστών, ενώ η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος ρυθμίζεται ειδικά



από τη ΣυμβΔΘ, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω. Αμφιλεγόμενη είναι η περίπτωση της μεταφοράς υλικού σχετικού με όπλα μαζικής καταστροφής και ιδίως η περίπτωση κατά την οποία που αλλοδαπό εμπορικό πλοίο ύποπτο για αυτό το αδίκημα, ασκεί το δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης, με προορισμό όχι το παράκτιο, αλλά ένα τρίτο κράτος. Εφόσον η δημόσια τάξη και ειρήνη του παράκτιου κράτους δεν διασαλεύεται αυτή καθεαυτή, η ΣυμβΔΘ δεν παρέχει σαφή νομική βάση για τη σύλληψη του πλοίου, διότι οι σχετικές διατάξεις των α. 21 και 27 αναφέρονται μόνο σε παραβιάσεις και ενέργειες που αφορούν στο παράκτιο κράτος. Επομένως, οποιαδήποτε ενέργεια για τη σύλληψη του πλοίου θα πρέπει να έχει άλλη νομική βάση, όπως τη συναίνεση του κράτους της σημαίας ή τις σχετικές αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας<sup>146</sup>, ενώ έχει υποστηριχθεί ότι τα παράκτια κράτη δύνανται να λάβουν μέτρα καταστολής σε αυτές τις περιπτώσεις επί τη βάσει της προστατευτικής αρχής και υπό την αυτονόητη προϋπόθεση ότι οι εν λόγω πράξεις έχουν ποινικοποιηθεί από αυτό<sup>147</sup>.

#### **4. Ποινική δικαιοδοσία στα διεθνή στενά:**

**4.1. Έννοια:** Αν και δεν υπάρχει ρητός ορισμός του στενού διεθνούς ναυσιπλοΐας στη Σύμβαση, το α. 37 ΣυμβΔΘ προβλέπει ότι η ελεύθερη διέλευση ή πλους διέλευσης εφαρμόζεται μόνο σε στενά που, αφενός, χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και αφετέρου συνδέουν μέρος της ανοιχτής θάλασσας ή μιας ΑΟΖ και μέρους της ανοιχτής θάλασσας και μιας άλλης ΑΟΖ<sup>148</sup>. Το καθεστώς της ελεύθερης διέλευσης δεν εφαρμόζεται όταν τα στενά συνδέουν ανοιχτή θάλασσα ή ΑΟΖ με την αιγιαλίτιδα ζώνη, όταν τα στενά υπάγονται σε κάποιο διεθνές

---

<sup>146</sup> Π.χ. SC Res 1540, 27-04-2004, UN Doc. S/RES/1540.

<sup>147</sup> S.E. Logan, The Proliferation Security Initiative Navigating the Legal Challenges, 14 Journal of Transnational Law and Policy, 2005, σελ. 253 επ.

<sup>148</sup> Υπό τη γεωγραφική έννοια θαλάσσιο στενό είναι μια στενή λωρίδα θάλασσας που χωρίζει δύο χερσαία εδάφη και ενώνει δύο θάλασσες, βλ. Γ. Βούλγαρης, «Η ποινική δικαιοδοσία στα διεθνή στενά», ΠοινΔικ 2015, σελ. 541.

συμβατικό καθεστώς<sup>149</sup> καθώς και σε στενά μεταξύ ηπειρωτικής ακτής και νησιών, εφόσον υπάρχει δίοδος με ίση καταλληλότητα ανοιχτά των νησιών<sup>150</sup>.

Ως πλους διέλευσης θεωρείται η άσκηση της ελευθερίας ναυσιπλοΐας και υπέρπτησης για τον αποκλειστικό σκοπό του συνεχούς και ταχέως διάπλου των διεθνών στενών<sup>151</sup>, ο οποίος δεν πρέπει να παρεμποδίζεται και να διακόπτεται από το παράκτιο κράτος ούτε για λόγους ασφαλείας<sup>152</sup>, σε αντίθεση με τα ισχύοντα επί της αβλαβούς διέλευσης από την αιγιαλίτιδα ζώνη. Επισημαίνεται, δε ότι **δικαίωμα πλου διέλευσης από τα διεθνή στενά απολάβουν και τα αεροσκάφη εν αντιθέσει με το δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης, το οποίο επιφυλάσσεται από τη Σύμβαση μόνο στα πλοία.**

**4.2. Άσκηση ποινικής δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους:** Ως προς την ποινική δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους σε σχέση με την άσκηση του πλου διέλευσης αυτή απονέμεται για συγκεκριμένες περιπτώσεις που αναφέρονται στο α. 42 παρ.1 ΣυμβΔΘ, ήτοι για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τη ρύθμιση της θαλάσσιας κυκλοφορίας των ημεδαπών και αλλοδαπών πλοίων που ασκούν πλου διέλευσης καθώς αυτά είναι υποχρεωμένα να συμμορφώνονται με την παράκτια νομοθεσία<sup>153</sup>, την αποφυγή, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης σε εφαρμογή διεθνών

---

<sup>149</sup> Π.χ. τα στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων, το στενό του Μαγγελάνου, τα στενά της Δανίας η ελεύθερη ναυσιπλοΐα από τα οποία ρυθμίζεται από διεθνείς συμβάσεις και το στενό του Γιβραλτάρ που είναι ανοιχτό στην διεθνή ναυσιπλοΐα κατ' εφαρμογή του εθνικού διεθνούς δικαίου. Βλ. Γ. Βούλγαρης, ο.π. ΠοινΔικ, σελ. 546.

<sup>150</sup> α. 38 παρ. 1 ΣυμβΔΘ: Στα στενά που αναφέρονται στο άρθρο 37, όλα τα πλοία και αεροσκάφη απολαμβάνουν του δικαιώματος πλου διέλευσης το οποίο ασκείται ακωλύτως, πλην της περίπτωσης που το στενό σχηματίζεται από ηπειρωτικό έδαφος ενός κράτους και νήσου που ανήκει σε αυτό, οπότε ο πλους διέλευσης δεν εφαρμόζεται εφόσον υπάρχει ανοικτά της νήσου δυνατότητα πλου μέσα από ανοικτή θάλασσα ή από αποκλειστική οικονομική ζώνη, παρόμοιας καταλληλότητας ως προς τα ναυτιλιακά και υδρογραφικά χαρακτηριστικά.

<sup>151</sup> α. 38 παρ. 2 ΣυμβΔΘ: Πλους διέλευσης σημαίνει την άσκηση, σύμφωνα με το μέρος αυτό, ελευθερίας της ναυσιπλοΐας και της υπέρπτησης μόνο για το σκοπό του συνεχούς και ταχέως διάπλου του στενού μεταξύ ενός τμήματος ανοικτής θάλασσας ή μιάς αποκλειστικής οικονομικής ζώνης και ενός άλλου τμήματος ανοικτής θάλασσας ή μιάς αποκλειστικής οικονομικής ζώνης. Εντούτοις, η απαίτηση για συνεχή και ταχύ διάπλου δεν αποκλείει διέλευση μέσα από το στενό με σκοπό την πρόσβαση, αναχώρηση ή επιστροφή από τις ακτές ενός κράτους παράκτιου στο στενό, με την επιφύλαξη των όρων εισόδου σ' αυτό το κράτος.

<sup>152</sup> α. 44 ΣυμβΔΘ: Παράκτια σε στενά κράτη δεν πρέπει να παρεμποδίζουν τον πλου διέλευσης και πρέπει να δίνουν την δέουσα δημοσιότητα σε οποιοδήποτε κίνδυνο για τη ναυσιπλοΐα ή την υπέρπτηση μέσα ή πάνω από το στενό, τον οποίο γνωρίζουν. Η άσκηση του δικαιώματος του πλου διέλευσης δεν δύναται να ανασταλεί.

<sup>153</sup> α. 42 παρ. 4 ΣυμβΔΘ: Ξένα πλοία που ασκούν το δικαίωμα πλου διέλευσης, συμμορφώνονται με αυτούς τους νόμους και κανονισμούς.

κανονισμών, την παρεμπόδιση της αλιείας και τέλος, την φόρτωση ή εκφόρτωση οποιουδήποτε εμπορεύματος, χρημάτων ή προσώπων κατά παράβαση της παράκτιας τελωνειακής, δημοσιονομικής, μεταναστευτικής ή υγειονομικής νομοθεσίας<sup>154</sup>. Η τελευταία αυτή περίπτωση, που αποτυπώνεται στο α. 42 παρ. 1 στοιχ. δ' αποτελεί και το νομικό έρεισμα άσκησης ποινικής δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους σχετικά με τα διεθνή εγκλήματα που αναφέρθηκαν και στο προηγούμενο κεφάλαιο για την αιγιαλίτιδα ζώνη.

Στην περίπτωση που τμήμα του στενού αποτελεί μέρος της αιγιαλίτιδας ζώνης του παράκτιου κράτους ή βρίσκεται μεταξύ ηπειρωτικού εδάφους ενός κράτους και ενός νησιού που του ανήκει, η ποινική δικαιοδοσία του τελευταίου επί αλλοδαπών πλοίων ασκείται **όπως και στην περίπτωση της αβλαβούς διέλευσης στην αιγιαλίτιδα ζώνη**<sup>155</sup>, αφού σύμφωνα με το α. 34 ΣυμβΔΘ το ειδικό καθεστώς διέλευσης μέσα από διεθνή στενά δεν επηρεάζει κατά τα λοιπά το νομικό καθεστώς των υδάτων των στενών, του βυθού ή υπεδάφους τους, με την εξαίρεση όμως ότι δεν μπορεί να ανακόψει τον πλου για λόγους ασφαλείας<sup>156</sup>. Η κυριαρχία της ακτής επί των στενών παραμένει αδιαμφισβήτητη και υποκείμενη μόνο στους περιορισμούς που θέτει η Σύμβαση και το διεθνές δίκαιο<sup>157</sup>.

## **5. Ποινική δικαιοδοσία στη συνορεύουσα ζώνη:**

**5.1. Νομικό καθεστώς:** Η συνορεύουσα ζώνη<sup>158</sup> είναι μια θαλάσσια περιοχή συνεχόμενη προς την αιγιαλίτιδα και αποτελεί μέρος της ανοιχτής θάλασσας- εκτός αν το κράτος έχει υιοθετήσει ΑΟΖ, οπότε αποτελεί τμήμα της τελευταίας<sup>159</sup>- συνιστά δε μια ενδιάμεση κατάσταση μεταξύ των τελείως διαφοροποιημένων καθεστώτων της αιγιαλίτιδας ζώνης και της ανοιχτής θάλασσας. Στην εν λόγω ζώνη δεν υπάρχει κυριαρχία του παράκτιου κράτους, ούτε κυριαρχικά δικαιώματα. Το παράκτιο

<sup>154</sup> Βλ. ερμηνευτική δήλωση που κατέθεσε η Ελλάδα με βάση το Α. 42 παρ. 1 στοιχ. α' ΣυμβΔΘ σε Κ. Ιωάννου – Α. Στρατή, *Δίκαιο της Θάλασσας*, 2013, σελ. 21 και 115-116, Γ. Βούλγαρης, ο.π. ΠοινΔικ, σελ. 547.

<sup>155</sup> Γ. Βούλγαρης, ο.π. ΠοινΔικ, σελ. 542.

<sup>156</sup> α. 45 παρ. 2 ΣυμβΔΘ : Η ενάσκηση του δικαιώματος αβλαβούς διέλευσης μέσα από τέτοια στενά δεν δύναται να ανασταλεί. Βλ. και Κ. Ιωάννου – Α. Στρατή, ο.π. σελ. 112.

<sup>157</sup> Γ. Βούλγαρης, ο.π. σελ. 186.

<sup>158</sup> Για την ιστορική εξέλιξη του θεσμού βλ. Γ. Βούλγαρης, ο.π. σελ. 79-84 και Εμ. Ρούκουνας, ο.π. σελ. 264 επ.

<sup>159</sup> Π. Λιάκουρας, Η συνορεύουσα ζώνη και η εφαρμογή της στις ελληνικές Θάλασσες σε Χ. Δίπλα και Χ. Ροζάκη (επιμ.), *Το Δίκαιο της Θάλασσας και η Εφαρμογή του στην Ελλάδα*, 2004, σελ. 109-144.

κράτος μπορεί μόνο να ασκήσει ορισμένες αρμοδιότητες, που αναφέρονται σε τομείς ρητά θεσπισμένους από το α. 33 παρ. 1 ΣυμβΔΘ<sup>160</sup>. Σημειώνεται ότι η συνορεύουσα ζώνη κηρύσσεται από τα κράτη που ενδιαφέρονται να την εγκαθιδρύνουν, δηλαδή απαιτείται συγκεκριμένη νομοθετική ενέργεια και δεν μπορεί να υπερβεί τα 24 ν.μ. από τις γραμμές βάσης της αιγιαλίτιδας ζώνης<sup>161</sup>. Η Ελλάδα δεν έχει κηρύξει τέτοια ζώνη, ωστόσο η ενασχόληση με τις ρυθμίσεις που τη διέπουν είναι χρήσιμες ώστε να γνωρίζουμε την αντιμετώπιση που θα τύχουν πλοία υπό ελληνική σημαία όταν πλέουν σε συνορεύουσα ζώνη τρίτων κρατών.

**5.2. Ποινική δικαιοδοσία παράκτιου κράτους:** Το παράκτιο κράτος δεν ασκεί ποινική δικαιοδοσία στη συνορεύουσα ζώνη αλλά περιορισμένα δικαιώματα ελέγχου που αποσκοπούν στην αποτελεσματικότερη άσκηση της δικαιοδοσίας του στην αιγιαλίτιδα ζώνη. Από τη διατύπωση του άρθρου 33 ΣυμβΔΘ προκύπτει σαφώς ότι το παράκτιο κράτος στη ζώνη αυτή μπορεί να ασκήσει μόνο τον **αναγκαίο έλεγχο για την πρόληψη και την καταστολή** αυτών των **παραβάσεων της τελωνειακής, δημοσιονομικής, μεταναστευτικής και υγειονομικής νομοθεσίας του** –συνεπώς όχι για λόγους εθνικής ασφάλειας-, **εφόσον** οι τελευταίες **λαμβάνουν χώρα είτε στο έδαφός του είτε στην αιγιαλίτιδα ζώνη του, όχι όμως και στην ίδια τη συνορεύουσα ζώνη**. Ωστόσο, έχει υποστηριχθεί και η αντίθετη άποψη, κατά την οποία με βάση το εθιμικό δίκαιο το παράκτιο κράτος δύναται να ασκήσει δικαιοδοσία σχετικά με τις εν λόγω παραβάσεις ακόμα και όταν αυτές τελούνται εντός της συνορεύουσας ζώνης<sup>162</sup>. Σημειώνεται ότι η φράση «μπορεί να ασκήσει τον έλεγχο», του άρθρου 33 παρ. 1 σημαίνει κυριολεκτικά ότι το παράκτιο κράτος μπορεί να λαμβάνει μόνο εκτελεστικά μέτρα και δεν του απονέμει νομοθετική δικαιοδοσία στην συνορεύουσα ζώνη του. Συνεπώς, προκύπτει ότι «οι σχετικοί νόμοι και κανονισμοί» του παράκτιου κράτους δεν επεκτείνονται στην συνορεύουσα ζώνη του. Σύμφωνα με άλλη άποψη έχει χαρακτηριστεί άστοχη η

<sup>160</sup> Σε ζώνη που συνορεύει με τη χωρική του θάλασσα, η οποία ορίζεται ως συνορεύουσα ζώνη, το παράκτιο κράτος μπορεί να ασκεί τον έλεγχο που είναι απαραίτητος για να:

α) εμποδίζει παραβίαση των τελωνειακών, δημοσιονομικών, μεταναστευτικών ή υγειονομικών του νόμων και κανονισμών στο έδαφός του ή στη χωρική του θάλασσα

β) τιμωρεί παραβιάσεις των παραπάνω νόμων και κανονισμών που διαπράχθηκαν στο έδαφός του ή στη χωρική του θάλασσα.

<sup>161</sup> α. 33 παρ. 2 ΣυμβΔΘ: Η συνορεύουσα ζώνη δεν μπορεί να εκτείνεται πέρα από τα 24 ναυτικά μίλια από τις γραμμές βάσης από τις οποίες μετράται το πλάτος της χωρικής θάλασσας.

<sup>162</sup> R. Churchill and V. Lowe, ο.π. 125.

ρύθμιση σχετικά με τη δικαιοδοσία για επιβολή κυρώσεων, όταν οι παραβάσεις γίνονται μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη, καθότι αυτή προκύπτει σαφώς από τις σχετικές με την αιγιαλίτιδα ζώνη διατάξεις και δεν χρειαζόταν να συμπεριληφθεί και στις διατάξεις για τη συνορεύουσα ζώνη<sup>163</sup>.

Το πρώτο εδάφιο της παρ. 1 εφαρμόζεται στα πλοία που εισέρχονται στην συνορεύουσα ζώνη και έχει προληπτικό χαρακτήρα, ενώ το δεύτερο εδάφιο της ίδιας παραγράφου, που εφαρμόζεται στα πλοία που εξέρχονται από την αιγιαλίτιδα ζώνη, απονέμει περισσότερες εξουσίες στο παράκτιο κράτος και είναι ανάλογο του δικαιώματος της συνεχούς καταδίωξης<sup>164</sup>. Κατά συνέπεια, ο έλεγχος στα πλοία που εισέρχονται στη συνορεύουσα περιορίζεται σε μέτρα όπως επιθεωρήσεις και προειδοποιήσεις και δεν περιλαμβάνουν συλλήψεις και βίαιες προσαγωγές σε λιμένες, ενώ όταν οι παραβάσεις τελούνται στο έδαφος του παράκτιου κράτους ή τη χωρική θάλασσα τότε έχει το δικαίωμα να συλλαμβάνει τους δράστες στη συνορεύουσα ζώνη. Επίσης, τα ίδια δικαιώματα έχει το παράκτιο κράτος και όταν λαμβάνει χώρα ανέγκυση αντικειμένων ιστορικής ή αρχαιολογικής σημασίας στη συνορεύουσα ζώνη του<sup>165</sup> κατά το α. 303 ΣυμβΔΘ<sup>166</sup>.

**5.3. Διεθνής πρακτική και νομολογία:** Στη διεθνή πρακτική φαίνεται ότι η πλειοψηφία των κρατών που έχουν θεσπίσει συνορεύουσα ζώνη το έκαναν σε έκταση 24 ν.μ. Λίγα κράτη ασκούν πλήρη κυριαρχία στην ζώνη αυτή (Μπαγκλαντές, Ινδία, Πακιστάν, Βενεζουέλα), ενώ κάποια άλλα επεκτείνει τη δικαιοδοσία τους και σε θέματα ασφαλείας (Μπαγκλαντές, Ινδία, Κίνα, Σαουδική Αραβία, Σουδάν, Αϊτή).<sup>167</sup>

---

<sup>163</sup> Π. Τσιρίδης, ο.π. σελ. 137-138.

<sup>164</sup> α. 111 ΣυμβΔΘ.

<sup>165</sup> Χ. Μυλωνόπουλος, ο.π. σελ. 235, Εμ. Ρούκουνας, ο.π., 2015, σελ. 365-366.

<sup>166</sup> παρ. 1: Τα κράτη έχουν την υποχρέωση να προστατεύουν αντικείμενα αρχαιολογικού και ιστορικού χαρακτήρα που βρίσκονται στη θάλασσα και συνεργάζονται για το σκοπό αυτό. παρ.2:Με σκοπό τον έλεγχο της εμπορίας τέτοιων αντικειμένων, το παράκτιο κράτος μπορεί, εφαρμόζοντας το άρθρο 33, να θεωρήσει ότι η ανέγκυσή τους από το βυθό της θάλασσας μέσα στη ζώνη που αναφέρεται στο άρθρο αυτό χωρίς την έγκριση του αποτελεί παραβίαση μέσα στο έδαφός του ή τη χωρική του θάλασσα των νόμων και κανονισμών που προβλέπονται στο ίδιο άρθρο.

<sup>167</sup> Γ. Κυριακόπουλος, «Η συνορεύουσα ζώνη και ελληνική πρακτική», Εισήγηση που παρουσιάστηκε σε: Συμπόσιο Ρόδου (11-14 Σεπ. 2014) με θέμα: «Εφαρμογές Διεθνούς Δικαίου & Διεθνούς Πολιτικής 20 χρόνια μετά τη θέση σε ισχύ της Σύμβασης Δικαίου της Θαλάσσης: Ανιχνεύοντας στο γαλάζιο του Αιγαίου και της Μεσογείου» (υπό δημοσίευση).

Σχετικά με την επιθυμία κάποιων κρατών να ασκήσουν, στα πλαίσια της συνορεύουσας ζώνης τους, αρμοδιότητες πέραν αυτών που απονέμει το διεθνές δίκαιο και τις συνέπειες που μπορεί, κατ' επέκταση, να έχει η άσκηση ποινικής δικαιοδοσίας τους στην περιοχή αυτή χαρακτηριστική είναι η υπόθεση *MV Enrica Lexie* της 15/02/2012<sup>168</sup>. Σημειώνεται ότι η υπόθεση αυτή αποτελεί συγχρόνως παράδειγμα εφαρμογής των ειδικών διατάξεων του δικαίου της θάλασσας για την καταπολέμηση της θαλάσσιας τρομοκρατίας, της πειρατείας και άλλων παρόμοιων εγκλημάτων. Η *Enrica Lexie* είναι μια συνεχιζόμενη διεθνής διαμάχη σχετικά με τη δολοφονία δύο Ινδών ψαράδων που βρίσκονταν στο ινδικό αλιευτικό σκάφος *St. Antony*, ενώ φερόμενοι δράστες είναι δύο ιταλοί ναυτικοί που βρίσκονταν στο ιταλικό πετρελαιοφόρο *Enrica Lexie*. Το περιστατικό αυτό συνέβη στα ύδατα παράλληλα με τις ακτές της Ινδικής Πολιτείας της Κεράλα, συγκεκριμένα σε απόσταση περίπου 20,5 μίλια από τις ακτές, ήτοι εκτός των χωρικών υδάτων αλλά εντός της συνορεύουσας ζώνης της Ινδίας έκτασης 24 ν.μ. Μετά από την κατηγορία για δολοφονία, οι δύο ιταλοί, συνελήφθησαν από τις ινδικές αρχές και τέθηκαν υπό κράτηση. Η υπόθεση προκάλεσε επικίνδυνες διπλωματικές εντάσεις μεταξύ Ιταλίας και Ινδίας, δεδομένου ότι η Ιταλία διεκδίκησε αποκλειστική δικαιοδοσία για τη δίκη των δύο αξιωματικών, αλλά η Ινδία αρνήθηκε να τους απελευθερώσει και επέμεινε να διώξει το έγκλημα ενώπιον των δικαστηρίων της. Πιο συγκεκριμένα οι ινδικές αρχές μετά από πληροφόρηση για τη δολοφονία των ψαράδων υποχρέωσε το *Enrica Lexie* να δέσει στο λιμάνι Kochi όπου και συνέλαβαν τους υπόπτους<sup>169</sup>. Εν συνεχεία η Ιταλία στράφηκε κατά των ινδικών αρχών και των πράξεων σύλληψης και κλήσης των κατηγορουμένων ενώ ταυτόχρονα υποστήριξε ότι είχε αποκλειστική δικαιοδοσία για την σχετική υπόθεση. Εντούτοις, το ανώτατο δικαστήριο της Κεράλα δεν συμμερίστηκε την ιταλική άποψη δηλώνοντας ότι τα ινδικά δικαστήρια είχαν επίσης το δικαίωμα να ασκήσουν δικαιοδοσία επί της υπόθεσης.

---

<sup>168</sup> D. Fabris, Crimes committed at sea and criminal jurisdiction: current issues of international law of the sea awaiting the “Enrica Lexie” decision, ALF, 2017, σε <http://amsterdamlawforum.org/article/view/395>, τελ. επισκ. 30/11/2017.

<sup>169</sup> Σημειώνεται ότι το *Enrica Lexie* κλήθηκε να από τις ινδικές αρχές να προσορμίσει στο λιμάνι Kochi με το πρόσχημα ότι ήταν ύποπτο για πειρατεία και συνωμοσία με το ελληνικών συμφερόντων πλοίο Olympic Flair, το οποίο επίσης είχε επιτεθεί στις ινδικές ακτές την ίδια ημέρα, ισχυρισμός, ο οποίος ανακλήθηκε μετά την προσόρμιση του ενδιαφερόμενου πλοίου στο ινδικό λιμάνι. Για το ζήτημα *male captus bene iudicatus* βλ. Χ. Μυλωνόπουλο, ο.π. σελ. 93 επ.

Σημειώνεται ότι σύμφωνα με την ινδική νομοθεσία η Ινδία μπορεί να λαμβάνει μέτρα, εντός της συνορεύουσας ζώνης της, πέραν αυτών που αφορούν τα προβλεπόμενα στο α. 33 ΣυμβΔΘ ζητήματα, και για λόγους ασφαλείας. Παρά το ότι δεν γίνεται μεία για επέκταση της ποινικής δικαιοδοσίας της Ινδίας στη συνορεύουσα ζώνη, αυτό προβλέπεται στο ινδικό δίκαιο για την ΑΟΖ, η οποία και την εμπερικλείει<sup>170</sup>. Σημειώνεται δε ότι γίνεται δεκτό ότι η αλληλοεπικάλυψη της συνορεύουσας ζώνης με την ΑΟΖ δεν επηρεάζει τη φύση των δικαιωμάτων που ασκεί το παράκτιο κράτος σε κάθε μία από αυτές τις ζώνες<sup>171</sup>.

Η Ιταλία επανήλθε, υποστηρίζοντας ότι τόσο οι ινδικές αρχές στερούνταν δικαιώματος να συλλάβουν τους δράστες, με τις ενέργειές τους να είναι αντίθετες με το νόμο και άκυρες, όσο και το εν λόγω δικαστήριο στερούνταν δικαιοδοσίας να δικάσει την υπόθεση. Η υπόθεση έφτασε στο Ανώτατο Δικαστήριο της Ινδίας, το οποίο έκρινε ότι το Ανώτατο Δικαστήριο της Κεράλα<sup>172</sup> δεν ήταν αρμόδιο επί της υπόθεσης καθότι η αξιόποινη πράξη έλαβε χώρα εκτός των χωρικών υδάτων της Ινδίας, δεχόμενο συγχρόνως ότι η Ινδία έχει κυριαρχικά δικαιώματα που εκτείνονται στα 24 ν.μ. από τις γραμμές βάσεις και κατ' επέκταση θα μπορούσε να κινήσει εκείνη την ποινική διαδικασία, ήτοι «είναι η Ένωση της Ινδίας αυτή που έχει αρμοδιότητα να προχωρήσει στη διερεύνηση και εκδίκαση του αναφέροντος περιστατικού και ότι η Ινδία έπρεπε να δημιουργήσει ένα ειδικό δικαστήριο για να εκδικάσει αυτή την υπόθεση»<sup>173</sup>. Τον Απρίλιο του 2013, η Ινδική Εθνική Υπηρεσία Έρευνας, ο οργανισμός που είχε την εξουσία να καταπολεμήσει τα εγκλήματα που σχετίζονται με την τρομοκρατία στην Ινδία, επωμίστηκε την δίωξη της υπόθεσης και αποφάσισε να δικάσει τους δύο ιταλούς ναύτες βάσει του ινδικού νόμου, με τον οποίο η Ινδία έχει κυρώσει τη Σύμβαση για την καταστολή παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, 1988 (S.U.A). Επικαλούμενες αυτόν τον νόμο, οι ινδικές αρχές χαρακτήρισαν το περιστατικό ως πράξη ναυτικής τρομοκρατίας, η οποία απειλείται και με θανατική ποινή κατά το ινδικό ποινικό δίκαιο. Αν και

---

<sup>170</sup> Για το θέμα της απαίτησης ορισμένων κρατών να ασκούν ποινική δικαιοδοσία στην ΑΟΖ βλ. Γ. Βούλγαρης, Το νομικό καθεστώς της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης, ΠοινΔικ 2012, σελ. 172.

<sup>171</sup> Κ. Ιωάννου – Α. Στρατή, ο.π. σελ. 92.

<sup>172</sup> Noah Black, Criminal Jurisdiction over Maritime Security in the Indian Ocean, CILJ, 26 November 2013.

<sup>173</sup> <https://silpnujs.wordpress.com/>

αποσύρθηκε αυτή η κατηγορία, σημειώνεται ότι πράγματι η πράξη εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης της Ρώμης (1988), α. 3, και βάσει αυτής θα είχε δικαιοδοσία τόσο η Ινδία κατά το α. 6 παρ. 1 α' και παρ. 2 β', όσο και η Ιταλία δυνάμει του α. 6 παρ. 1 α' και γ'. Εξαιτίας των έντονων αντιδράσεων της Ιταλίας οι κατηγορίες μειώθηκαν σε απλή δολοφονία. Στις 26 Ιουνίου 2015, μετά από αρκετές αναβολές της δίκης από τα ινδικά δικαστήρια, η Ιταλία αποφάσισε να μεταφέρει την διαμάχη στο διεθνές δικαστήριο για το δίκαιο της θάλασσας (ITLOS).

Η διαμάχη σε αμιγώς νομικό επίπεδο διαγράφεται ως ακολούθως. Σύμφωνα με την Ιταλία, το περιστατικό χαρακτηρίστηκε από μια σειρά παραβιάσεων του διεθνούς δικαίου από τις ινδικές αρχές. Κατά την ιταλική θέση τόσο η συνορεύουσα ζώνη όσο και η ΑΟΖ είναι ειδικές περιοχές εκτός των ινδικών χωρικών υδάτων, πάνω στις οποίες τα παράκτια κράτη μπορούν να ασκούν **μόνο τα περιορισμένα κυριαρχικά δικαιώματα που ρητώς χορηγεί η ΣυμβΔΘ**. Ως εκ τούτου, η Ιταλία υποστηρίζει ότι η ΣυμβΔΘ έχει θεσπίσει μια «περιοριστική προσέγγιση» δικαιοδοσίας με αποτέλεσμα, εκτός από τις περιπτώσεις στις οποίες η σύμβαση ρητά παρέχει δικαιοδοτικά δικαιώματα, ένα κράτος δεν έχει το δικαίωμα να ασκεί την κυριαρχία του επί αυτών των θαλάσσιων ζωνών. Έτσι, τα ιταλικά δικαστήρια είναι τα μόνα που επιτρέπεται να δικάσουν την υπόθεση, δεδομένου ότι αφενός το περιστατικό *Enrica Lexie* δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των επιτρεπόμενων κατηγοριών δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους, εν προκειμένω της Ινδίας, εντός της συνορεύουσας ζώνης και της ΑΟΖ δυνάμει των άρθρων 33 και 56 και 73 ΣυμβΔΘ, αφετέρου το συμβάν συνέβη εκτός των χωρικών υδάτων της Ινδίας και επί του σκάφους που φέρει ιταλική σημαία. Από την άλλη, η Ινδία βασίζει τη θέση της, κατ' αρχάς, σε έναν εσωτερικό νόμο περί θαλάσσιων ζωνών, σύμφωνα με τον οποίο «η κεντρική κυβέρνηση μπορεί, με κοινοποίηση στην επίσημη εφημερίδα, να επεκτείνει, με όποιους περιορισμούς και τροποποιήσεις νομίζει ότι ταιριάζει, κάθε ρύθμιση που ισχύει στην Ινδία ή σε οποιοδήποτε τμήμα της, στην αποκλειστική οικονομική ζώνη ή σε οποιοδήποτε τμήμα αυτής». Βάσει αυτού έκρινε ότι, σύμφωνα με την κοινοποίηση αριθ. SO 67 / E της 27ης Αυγούστου, που θεσπίστηκε από το ινδικό Υπουργείο Εσωτερικών, το νέο άρθρο 188Α εισήχθη στον Ινδικό Κώδικα Ποινικής Δικονομίας, σύμφωνα με τον οποίο «ο Ινδικός Ποινικός Κώδικας



έχει εφαρμογή στην αποκλειστική οικονομική ζώνη». Δεύτερον, η Ινδία ισχυρίζεται ότι έχει δικαιοδοσία επί της υπόθεσης, διότι το αδίκημα απευθυνόταν στους ινδούς υπηκόους (αρχή της παθητικής προσωπικότητας) αλλά και η πράξη απειλούσε την ασφάλεια της Ινδίας (προστατευτική αρχή). Επιπλέον, η Ινδία υιοθέτησε την άποψη ότι η «θεωρία των αποτελεσμάτων» (effects doctrine), εφαρμόζεται στην εν λόγω υπόθεση δεδομένου ότι μέρος του εγκλήματος, δηλαδή ο θάνατος των ινδών αλιέων, δεν συνέβη στο Enrica Lexie αλλά στο ινδικό πλοίο, άρα η Ινδία έχει συντρέχουσα δικαιοδοσία επί της υπόθεσης, σύμφωνα με την αρχή της αντικειμενικής εδαφικότητας και της αρχής της ενότητας της πράξης. Σύμφωνα με την ινδική επιχειρηματολογία, το δεδικασμένο της υπόθεσης Lotus εξακολουθεί να είναι ισχύον εθνικό δίκαιο. Επομένως, υποστηρίζεται ότι επιτρέπεται σε ένα κράτος να επεκτείνει τη δική του δικαιοδοσία μέσω πράξης εσωτερικού δικαίου, εφόσον αυτό δεν απαγορεύεται ειδικά, από το διεθνές δίκαιο, προς επίρρωση δε της θέσης αυτής έγινε επίκληση του α. 59 ΣυμβΔΘ. Λαμβάνοντας υπόψη τη διάταξη αυτή, η οποία ρητά αναγνωρίζει ότι ενδέχεται να υπάρχουν περιστάσεις στις οποίες η ΣυμβΔΘ δεν επιλύει όλα τα ζητήματα δικαιοδοσίας, η Ινδία, υπενθυμίζοντας την απόφαση Lotus, ισχυρίστηκε ότι η Σύμβαση επιτρέπει στα παράκτια κράτη να διεκδικήσουν τη δικαιοδοσία τους, πέραν των συγκεκριμένων υποθέσεων –ήτοι πέραν αυτών για τις οποίες ρητά αναγνωρίζεται η δικαιοδοσία των παράκτιων κρατών-, πόσο μάλλον όταν αυτές δεν εμπίπτουν στο απαγορευτικό πεδίο των α. 92 και 97. Συνεχίζοντας η Ινδία υποστήριξε ότι «ακόμη και αν αμφότερες οι χώρες είχαν την εξουσία να διώξουν τον κατηγορούμενο, θα ήταν πολύ πιο αποτελεσματικό και σκόπιμο να διεξαχθεί η δίκη στην Ινδία, λαμβανομένης υπόψη της θέσης που έλαβε χώρα το περιστατικό και της φύσης των αποδεικτικών στοιχείων και μαρτυριών προκειμένου να χρησιμοποιηθούν εναντίον των κατηγορουμένων». Επικουρικώς δε θεμελίωσε τη δικαιοδοσία της εντός της ΑΟΖ στην προκειμένη περίπτωση, στο γεγονός ότι η δικαιοδοσία για την προστασία των αλιευτικών δικαιωμάτων που παρέχεται από το άρθρο 56 περιλαμβάνει και τη νομοθεσία για την ασφάλεια των αλιέων.

Η Ιταλία, με τη σειρά της, αμφισβητεί την εφαρμογή του άρθρου 188Α του Ινδικού Ποινικού Κώδικα, διότι, κατά την άποψή της, αποτελεί απόκλιση και

παραβίαση των διατάξεων της ΣυμβΔΘ και συγκεκριμένα των άρθρων 33 και 56. Κατά την άποψη της Ιταλίας, τα άρθρα 91, 92, 94 και 97 της ίδιας σύμβασης καθιστούν σαφές ότι οποιαδήποτε βάση συντρέχουσας δικαιοδοσίας που μπορεί να έχει αναγνωριστεί ως αρχή του διεθνούς δικαίου εκτοπίζεται από τις ρητές διατάξεις της σύμβασης. Ως εκ τούτου, η Ιταλία υποστηρίζει ότι η Ινδία, δεσμευόμενη από τη ΣυμβΔΘ, υποχρεούται να αναγνωρίσει την υπεροχή της δικαιοδοσίας του κράτους σημαίας. Η εφαρμογή αυτής της διάταξης του α. 97 είναι πρωταρχικής σημασίας για την Ιταλία δεδομένου ότι δηλώνει ότι κανένα κράτος εκτός αυτού της σημαίας δεν μπορεί να κρατήσει το πλοίο, να συλλάβει το πλήρωμα ή να διερευνήσει ένα θαλάσσιο επεισόδιο που σημειώθηκε στην ανοικτή θάλασσα. Σύμφωνα με την Ιταλία, το συμβάν *Enrica Lexie* αποτελεί ένα «θαλάσσιο επεισόδιο» κατά την έννοια του α. 97 ΣυμβΔΘ. Επιπλέον, υποστηρίζει ότι η συνορεύουσα ζώνη και η ΑΟΖ πρέπει να θεωρηθούν ως «ανοικτή θάλασσα» για την εφαρμογή του άρθρου 97, το οποίο, έχει επίσης ανατρέψει ρητά τη «θεωρία των αποτελεσμάτων» της υπόθεσης *Lotus* όσον αφορά σε περιστατικά με πλοία στα διεθνή ύδατα, όπου υιοθετείται η θεωρία της συμπεριφοράς για τον προσδιορισμό του τόπου τέλεσης του εγκλήματος καθιστώντας αποκλειστικά αρμόδιο το κράτος της σημαίας του πλοίου του υπεύθυνου προσώπου. Έτσι, το άρθρο απαγορεύει την επέκταση της ποινικής δικαιοδοσίας στην περίπτωση αυτή, εφόσον από το τελευταίο συνάγεται ότι δεν λαμβάνεται υπόψη ο τόπος επέλευσης του αποτελέσματος για τον καθορισμό της ποινικής δικαιοδοσίας. Η Ινδία, ωστόσο, απαντά ότι το άρθρο 97 δεν έχει εφαρμογή στην υπόθεση *Enrica Lexie* για δύο λόγους. Πρώτον, μια υπόθεση δολοφονίας δεν μπορεί να εμπίπτει στον ορισμό της «σύγκρουσης ή άλλου θαλάσσιου επεισοδίου». Δεύτερον, η Ινδία ισχυρίζεται ότι το άρθρο 97 ΣυμβΔΘ ισχύει μόνο για ένα «θαλάσσιο επεισόδιο» που πραγματοποιήθηκε στην ανοικτή θάλασσα και όχι σε εκείνα τα περιστατικά που συμβαίνουν στην συνορεύουσα ζώνη ή στην ΑΟΖ. Ο τελευταίος αυτός ισχυρισμός στηρίζεται στο γεγονός ότι το άρθρο 86 ΣυμβΔΘ ορίζει ότι «οι διατάξεις... που αφορούν στην ανοικτή θάλασσα εφαρμόζονται σε όλες τις περιοχές που δεν περιλαμβάνονται στην αποκλειστική οικονομική ζώνη, στα χωρικά ύδατα ή στα εσωτερικά ύδατα ενός κράτους».

Εν αναμονή της απόφασης, ορθότερη φαίνεται η θέση της Ιταλίας καθότι η αναπτυχθείσα θεωρία στην απόφαση Lotus έχει ανατραπεί από τις ρυθμίσεις της ΣυμβΔΘ, που αποτελεί το ισχύον διεθνές δίκαιο, και ομοφώνως γίνεται δεκτό ότι έχει απολέσει τη σημασία της όσον αφορά σε «περιπτώσεις σύγκρουσης ή άλλου θαλάσσιου επεισοδίου αναφορικά με πλοίο σε διεθνή ύδατα». Επιπροσθέτως, η επέκταση της εφαρμογής του ινδικού ποινικού κώδικα και στην ΑΟΖ, αντιτίθεται στις ρυθμίσεις της ΣυμβΔΘ, οι οποίες σε κάθε περίπτωση πρέπει να ερμηνεύονται υπέρ της ελευθερίας της ανοιχτής θάλασσας. Μόλις που χρειάζεται να λεχθεί ότι επί αντίθεσης ενός εθνικού τυπικού νόμου, όπως είναι και ο ποινικός κώδικας, στις διατάξεις μιας διεθνούς σύμβασης, οι ρυθμίσεις του πρώτου θεωρούνται μη ισχύουσες και δεν πρέπει να εφαρμόζονται από τα δικαστήρια. Επίσης, από μια συνολική επισκόπηση των ρυθμίσεων της Σύμβασης σχετικά τόσο με τη συνορεύουσα ζώνη και την ΑΟΖ όσο και τα διεθνή στενά οι ανωτέρω ζώνες αντιμετωπίζονται ως μέρος της ανοιχτής θάλασσας υπό την έννοια ότι πέραν των περιορισμένων αρμοδιοτήτων που αποδίδει η Σύμβαση στα παράκτια κράτη, το νομικό τους καθεστώς τους εξομοιώνεται με εκείνο της ανοιχτής θάλασσας. Προς την υποστηριζόμενη από την Ιταλία θέση συνηγορεί και το α. 58 παρ. 2 ΣυμβΔΘ κατά το οποίο «τα α. 88 μέχρι και 115 ΣυμβΔΘ... εφαρμόζονται και στην αποκλειστική οικονομική ζώνη...». Ωστόσο το ζήτημα είναι πραγματικά αμφιλεγόμενο και δεν μπορεί να παροραθεί ότι η συγκεκριμένη επέκταση των κυριαρχικών δικαιωμάτων που χορηγούνται στα κράτη εντός της συνορεύουσας ζώνης και της ΑΟΖ εξακολουθεί να είναι μάλλον ασαφής.

**5.4. Ποινική δικαιοδοσία για εγκλήματα διεθνούς ενδιαφέροντος<sup>174</sup>:** Ως προς την *παράνομη αλιεία* παρατηρείται ότι εφόσον το παράκτιο κράτος έχει κηρύξει ΑΟΖ, μπορεί να ασκήσει ποινική δικαιοδοσία δυνάμει του α. 73 παρ. 1 ΣυμβΔΘ. Σε αντίθετη περίπτωση θα πρέπει να υφίσταται πολυμερής ή διμερής σύμβαση, στην οποία θα είναι συμβαλλόμενα τόσο το παράκτιο όσο και το κράτος της σημαίας και θα προβλέπει την σχετική άσκηση δικαιοδοσίας. Για την *παράνομη διακίνηση μεταναστών* πέραν της σπάνιας περίπτωσης εφαρμογής του α. 60 παρ. 2 ΣυμβΔΘ, δηλαδή όταν το πλοίο που εμπλέκεται στην σχετική δραστηριότητα βρίσκεται εντός

---

<sup>174</sup> Ε. Παπασταυρίδης, ο.π. σελ. 57-58.

της ζώνης ασφαλείας μιας τεχνητής νήσου ή εγκατάστασης του παράκτιου κράτους εντός της ΑΟΖ, σε όλες τις άλλες περιπτώσεις απαιτείται άλλη νομική βάση για την άσκηση ποινικής δικαιοδοσίας, όπως πολυμερείς ή διμερείς συμβάσεις ή ad hoc συναίνεση του κράτους της σημαίας. Αναφορικά με την *ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος*, όπως και στην περίπτωση της παράνομης αλιείας, αν το παράκτιο κράτος έχει κηρύξει ΑΟΖ, θα μπορεί να ασκήσει δικαιοδοσία δυνάμει του α. 56 παρ. 1 στοιχ. β' ΣυμβΔΘ, ενώ δεν υπάρχουν πολλές συμβάσεις που παρέχουν τέτοιου είδους δικαιοδοσία στην ανοιχτή θάλασσα<sup>175</sup>. Ως προς το *παράνομο εμπόριο ναρκωτικών και άλλων ψυχοτρόπων ουσιών* επίσης πρέπει να υπάρχει διμερής ή πολυμερής σύμβαση που να παρέχει σχετική δικαιοδοσία πλην της εξαιρετικής περίπτωσης που εφαρμόζεται το α. 60 παρ. 2 ΣυμβΔΘ. Σχετικά με τη *διεθνή τρομοκρατία* δεν υφίσταται καμία διάταξη της ΣυμβΔΘ περί σύλληψης πλοίου που εισέρχεται στη συνορεύουσα ζώνη και υπάρχουν υποψίες ότι εμπλέκεται σε τέτοια δραστηριότητα ή σε *μεταφορά όπλων μαζικής καταστροφής*. Το παράκτιο κράτος θα μπορεί να επέμβει μόνο βάσει του Πρωτοκόλλου στη Σύμβαση του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας σχετικά με την καταστολή των παράνομων ενεργειών που στρέφονται κατά της Ναυτιλίας (2005) ή της ad hoc συναίνεσης του κράτους της σημαίας. Τέλος, όσον αφορά στην *πειρατεία*, πέραν των ορίων της αιγιαλίτιδας ζώνης εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις της ΣυμβΔΘ περί της ανοιχτής θάλασσας με τις οποίες θα ασχοληθούμε παρακάτω, εφόσον πέραν των περιορισμένων αρμοδιοτήτων του παράκτιου κράτους το νομικό καθεστώς της συνορεύουσας ζώνης εξομοιώνεται με την ανοιχτή θάλασσα<sup>176</sup>.

## **6. Ποινική δικαιοδοσία στην ΑΟΖ:**

**6.1. Νομικό καθεστώς:** Κατά το α. 55 ΣυμβΔΘ ως Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη ορίζεται η πέραν και παρακείμενη της χωρικής θάλασσας περιοχή, στην οποία το παράκτιο κράτος έχει ορισμένα κυριαρχικά δικαιώματα και δικαιοδοσίες και το πλάτος της οποίας μπορεί να φτάσει τα 200 ν.μ. από τις γραμμές βάσης<sup>177</sup>. Όπως διαφαίνεται από το ίδιο άρθρο είναι μια θαλάσσια ζώνη *sui generis*, ήτοι το

<sup>175</sup> Εξαίρεση αποτελεί το Protocol Relating to the Convention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances other than Oil, 1313 UNTS.

<sup>176</sup> Κ. Ιωάννου – Α. Στρατή, ο.π. σελ. 231.

<sup>177</sup> α. 57 ΣυμβΔΘ.

καθεστώς από το οποίο διέπεται δεν ταυτίζεται ούτε με το καθεστώς κυριαρχίας στην αιγιαλίτιδα ζώνη, ούτε με το καθεστώς ελευθερίας στην ανοιχτή θάλασσα. Πρόκειται για μια θαλάσσια ζώνη με καθεστώς αμιγώς λειτουργικό, το οποίο συνίσταται σε κυριαρχικά δικαιώματα του παράκτιου κράτους και σε δικαιώματα και ελευθερίες των υπολοίπων κρατών (π.χ. αναγνωρίζονται οι ελευθερίες ναυσιπλοΐας, υπέρπτησης και πόντισης καλωδίων<sup>178</sup>).

Το παράκτιο κράτος αποκτά ΑΟΖ μόνο αν την κηρύξει τυπικά και ανακοινώσει στο θεματοφύλακα της Σύμβασης 1982 (τον Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών) την ενέργειά του αυτή. Η Ελλάδα δεν έχει κηρύξει τέτοια ζώνη. Τα κυριαρχικά δικαιώματα του παράκτιου κράτους στην ΑΟΖ απαριθμούνται στο α. 56 παρ.1 στοιχ. α'<sup>179</sup> και η σχετική δικαιοδοσία στο ίδιο άρθρο στοιχ. β'<sup>180</sup>.

**6.2. Ποινική δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους:** Η ποινική εξουσία και δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους σε σχέση με την άσκηση των κυριαρχικών του δικαιωμάτων – και μόνο- στην ΑΟΖ προβλέπεται στο α. 73 ΣυμβΔΘ. Σύμφωνα με το τελευταίο το παράκτιο κράτος μπορεί να παίρνει όλα τα κατάλληλα μέτρα περιλαμβανομένης της έρευνας της σημαίας και της επίσκεψης, της επιθεώρησης, της κατάσχεσης και της κίνησης της ποινικής διαδικασίας κατά των παραβατών των νόμων και κανονισμών που λαμβάνει σε εφαρμογή της Σύμβασης. Ρητά αναφέρεται ότι καταρχήν δεν επιβάλλεται από το παράκτιο κράτος φυλάκιση ή άλλη στερητική της ελευθερίας ποινή εκτός αντίθετης ειδικής συμφωνίας μεταξύ του κράτους αυτού και των άλλων ενδιαφερόμενων κρατών, αφήνοντας ελεύθερο το πεδίο

---

<sup>178</sup> α. 58 παρ. 1 ΣυμβΔΘ: Στην αποκλειστική οικονομική ζώνη, όλα τα κράτη, παράκτια ή χωρίς ακτές, απολαμβάνουν, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας σύμβασης, τις ελευθερίες της ναυσιπλοΐας και υπέρπτησης καθώς και τα δικαιώματα τοποθέτησης υποβρυχίων καλωδίων και αγωγών που αναφέρονται στο άρθρο 87, ως επίσης και το δικαίωμα χρήσης των θαλασσών γι' άλλους διεθνώς νόμιμους σκοπούς που συνδέονται με την ενάσκηση αυτών των δικαιωμάτων και που εναρμονίζονται με τις άλλες διατάξεις της παρούσας σύμβασης, ειδικότερα στα πλαίσια της εκμετάλλευσης των πλοίων, των αεροσκαφών και των υποβρυχίων καλωδίων και αγωγών.

<sup>179</sup> Παρ. 1: Στην αποκλειστική οικονομική ζώνη το παράκτιο Κράτος έχει: α) κυριαρχικά δικαιώματα που αποσκοπούν στην εξερεύνηση, εκμετάλλευση, διατήρηση και διαχείριση των φυσικών πόρων, ζωντανών ή μη, των υπερκειμένων του βυθού της θάλασσας υδάτων, του βυθού της θάλασσας και του υπεδάφους αυτού, ως επίσης και με άλλες δραστηριότητες για την οικονομική εκμετάλλευση και εξερεύνηση της ζώνης, όπως η παραγωγή ενέργειας από τα ύδατα, τα ρεύματα και τους ανέμους.

<sup>180</sup> β) δικαιοδοσία, όπως προβλέπεται στα σχετικά άρθρα της παρούσας σύμβασης, σχετικά με:

- i) την εγκατάσταση και χρησιμοποίηση τεχνητών νήσων, εγκαταστάσεων και κατασκευών,
- ii) τη θαλάσσια επιστημονική έρευνα,
- iii) την προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

επιβολής βαρέων χρηματικών ποινών, κατάσχεσης και δήμευσης των πλοίων που παραβαίνουν τους παράκτιους νόμους. Οι εν λόγω ποινές δεν μπορούν να επιβληθούν ούτε σε πολίτες του παράκτιου κράτους για τις ανωτέρω παραβάσεις, αφού η ποινική δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους προσδιορίζεται και περιορίζεται από τη ΣυμβΔΘ<sup>181</sup>. Εάν όμως το παράκτιο κράτος έχει θεσπίσει ειδικούς ποινικούς νόμους στην ΑΟΖ, κατόπιν ειδικής συμφωνίας με τα ενδιαφερόμενα κράτη, οι οποίοι θα προβλέπουν στερητική της ελευθερίας ποινή, αυτή θα επιβάλλεται και στους πολίτες του παράκτιου κράτους που θα έχουν συμμετάσχει με οποιονδήποτε τρόπο στην τέλεση της αξιόποινης πράξης<sup>182</sup>. Επίσης, σε περίπτωση σύλληψης των πλοίων και των πληρωμάτων τους θα αφήνονται αμέσως με την κατάθεση εύλογης εγγύησης<sup>183</sup>.

Παρατηρείται, λοιπόν, ευρύτατη ποινική δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους επί των πλοίων στην ΑΟΖ, παρά τους περιορισμούς υπό τους οποίους αυτή ασκείται. Ενώ, δε, η επέμβαση στα ξένα πλοία στην ανοιχτή θάλασσα αποτελούσε την εξαίρεση, με τη ΣυμβΔΘ ενισχύεται σημαντικά τέτοια επέμβαση στην ΑΟΖ για παράνομη αλιεία και ρύπανση, όπως φαίνεται από τις ανωτέρω ρυθμίσεις, χωρίς να

---

<sup>181</sup> Π. Τσιρίδης, ο.π. σελ. 140.

<sup>182</sup> Γ. Βούλγαρης, ο.π. σελ. 88.

<sup>183</sup> Βλ. σχετικά την υπόθεση *MV Saiga No.2*, όπου η Γουινέα συνέλαβε ένα πλοίο φέρον τη σημαία του Αγίου Βικέντιου και Γρεναδίνων, στην ΑΟΖ και ισχυρίστηκε ότι είχε δικαίωμα να προβεί σε αυτή την ενέργεια, λόγω του ότι το πλοίο τροφοδοτούσε με πετρέλαιο άλλα αλιευτικά πλοία και άρα απέφυγε να καταβάλει τους σχετικούς δασμούς. Η υπόθεση οδηγήθηκε στο Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας βάσει του α. 292 ΣυμβΔΘ, το οποίο απεφάνθη ότι η Γουινέα παραβίασε το α. 73 παρ. 2 και 4 ΣυμβΔΘ διότι δεν επέβαλε εγγύηση ώστε να αφεθεί ελεύθερο το πλοίο και το πλήρωμά του, ενώ αρνήθηκε να συζητήσει και αντίστοιχη πρόταση που υποβλήθηκε από το κράτος της σημαίας. Έτσι υποχρεώθηκε να αφήσει τόσο το πλοίο όσο και το πλήρωμα. Το Δικαστήριο έκρινε επίσης ότι η νομοθεσία της Γουινέας και δη ο Τελωνειακός Κώδικας, το πεδίο εφαρμογής του οποίου εκτείνεται σε ακτίνα 250 χλμ από την ακτή, δε συνάδει με τις διατάξεις της ΣυμβΔΘ, διότι η τελευταία επιτρέπει στα παράκτια κράτη να εφαρμόζουν την τελωνειακή τους νομοθεσία μόνο στη συνορεύουσα ζώνη και κατ' εξαίρεση στην ΑΟΖ σε σχέση με τεχνητές νήσους και εγκαταστάσεις. Βλ. *M/V Saiga No 2* (St. Vincent and the Grenadines v. Guinea), Judgment of 1 July 1999. Αντίστοιχη είναι και η πιο πρόσφατη απόφαση του Διεθνούς Δικαστηρίου για το Δίκαιο της Θάλασσας στην υπόθεση *M/V "Virginia G" case* (Panama v. Guinea- Bissau), Case No. 19, Judgment of 14 April 2014; [http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no.19/judgment/C19-judgment\\_14\\_04\\_14\\_orig.pdf](http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.19/judgment/C19-judgment_14_04_14_orig.pdf)>

Στην εν λόγω υπόθεση το υπό παναμαϊκή σημαία τάνκερ *MV Virginia G* ανεφοδιάζε ξένα αλιευτικά πλοία εντός της ΑΟΖ της Γουινέας και για το λόγο αυτό συνελήφθη από τις παράκτιες αρχές. Κατά την κρίση του Δικαστηρίου, το παράκτιο κράτος είχε τη δικαιοδοσία προς επίσκεψη, επιθεώρηση και σύλληψη, σύμφωνα με το α. 73 παρ. 1 ΣυμβΔΘ, του πλοίου εξ αιτίας της αυτής της παράβασης. Επειδή όμως τα λαμβανόμενα μέτρα πρέπει να είναι σε σχέση λογικής αναγκαιότητας και αναλογίας με την εκάστοτε παράβαση, το δικαστήριο έκρινε ότι η κατάσχεση του πλοίου και του φυσικού αερίου συνιστά παράβαση του ίδιου άρθρου της Σύμβασης.

προβλέπεται συναίνεση του κράτους της σημαίας του ξένου πλοίου<sup>184</sup>. Επειδή όμως η αναγνωριζόμενη δικαιοδοσία δεν επεκτείνεται σε ποινικά ζητήματα εν γένει, ένα παράκτιο κράτος θα πρέπει να βασιστεί σε κάποια άλλη αναγνωρισμένη βάση για να διεκδικήσει διεθνή δικαιοδοσία για εγκληματικές πράξεις επί των πλοίων στις θάλασσες πέρα από τα χωρικά ύδατα.

Επίσης, σύμφωνα με το α. 60 ΣυμβΔΘ, στην ΑΟΖ το παράκτιο κράτος έχει αποκλειστικό δικαίωμα να κατασκευάζει τεχνητές νήσους, εγκαταστάσεις και κτίσματα για τους σκοπούς που προβλέπει το α. 56 ή άλλους οικονομικούς σκοπούς και εγκαταστάσεις και κτίσματα που μπορούν να εμποδίσουν την άσκηση των δικαιωμάτων του παράκτιου κράτους. Ενώ κατά την παρ. 4 του ίδιου άρθρου το παράκτιο κράτος μπορεί, εκεί όπου είναι αναγκαίο, να καθιερώνει λογικές ζώνες ασφάλειας γύρω από αυτές τις τεχνητές νήσους, τις εγκαταστάσεις και τα κτίσματα, εντός των οποίων μπορεί να λαμβάνει κατάλληλα μέτρα για τη διασφάλιση της προστασίας τόσο της ναυσιπλοΐας όσο και των τεχνητών νήσων, εγκαταστάσεων και κτισμάτων. Η αποκλειστική δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους στις εγκαταστάσεις αυτές- συμπεριλαμβανομένης και της εφαρμογής της τελωνειακής, δημοσιονομικής, υγειονομικής και μεταναστευτικής νομοθεσίας<sup>185</sup>- περιλαμβάνει και την ποινική δικαιοδοσία σχετικά με εγκλήματα που διαπράττονται επί των εγκαταστάσεων ή προκαλούν καταστροφές σε αυτές<sup>186</sup>.

**6.3. Ποινική δικαιοδοσία για εγκλήματα διεθνούς ενδιαφέροντος<sup>187</sup>:** Ως προς την *παράνομη αλιεία* η δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους ασκείται χωρίς αμφιβολία δυνάμει του α. 73 παρ. 1 ΣυμβΔΘ. Σχετικά με την *ρύπανση του περιβάλλοντος* πέραν των αναφερομένων στο οικείο κεφάλαιο για τη συνορεύουσα ζώνη, το α. 220 παρ. 6 δίνει στο παράκτιο κράτος τη δυνατότητα επίσκεψης στο πλοίο, έρευνας, ακόμη και σύλληψης του εφόσον η ρύπανση έχει προκαλέσει ή υπάρχει κίνδυνος να προκαλέσει σοβαρή ζημία στο θαλάσσιο περιβάλλον. Για τα εγκλήματα του

<sup>184</sup> Εμ. Ρούκουνας, ο.π. σελ. 311.

<sup>185</sup> α. 60 παρ. 2 ΣυμβΔΘ.

<sup>186</sup> Π. Τσιρίδης, ο.π. σελ. 138, Γ. Βούλγαρης, ο.π. σελ. 179, Κ. Ιωάννου – Α. Στρατή, ο.π. σελ. 174.

<sup>187</sup> Ε. Παπασταυρίδης, ο.π. σελ. 61-62, Γ. Βούλγαρης, Το νομικό καθεστώς της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης, ΠοινΔικ 2012, σελ. 168.

εμπορίου ναρκωτικών<sup>188</sup>, παράνομης διακίνησης μεταναστών<sup>189</sup>, διεθνούς τρομοκρατίας και διασποράς όπλων μαζικής καταστροφής η μοναδική βάση άσκησης ποινικής δικαιοδοσίας είναι το α. 60 παρ. 2 ΣυμβΔΘ. Ιδίως, ως προς τη διεθνή τρομοκρατία και διασπορά όπλων μαζικής καταστροφής σημειώνεται ότι μπορεί να τυγχάνουν εφαρμογής άλλες διεθνείς συμβάσεις κυρίως το Πρωτόκολλο για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας των Σταθερών Εγκαταστάσεων στην Υφαλοκρηπίδα (1988) και το αντίστοιχο νέο Πρωτόκολλο (2005). Τέλος, για την πειρατεία εφαρμόζεται πλήρως το καθεστώς της ανοιχτής θάλασσας.

**6.4. Ελληνική νομοθεσία:** Στην Ελλάδα, στο α. 12 παρ. 13 ν. 2289/1995<sup>190</sup> προβλέπεται ότι οι μόνιμες ή προσωρινές εγκαταστάσεις ή πλωτές κατασκευές επί αποκλειστικής οικονομικής ζώνης που προορίζονται για εργασίες εκμετάλλευσης υδρογονανθράκων καθώς και οι ζώνες ασφαλείας γύρω από αυτές, εξομοιώνονται με το έδαφος της χώρας, ενώ, κατά την παρ.14, οι αξιόποινες πράξεις που τελούνται επί των εγκαταστάσεων αυτών ή μέσα στη ζώνη ασφαλείας εκδικάζονται από τα αρμόδια δικαστήρια Πειραιώς. Σύμφωνα με το α. 12 παρ. 12 του ίδιου νόμου, η ζώνη ασφαλείας γύρω από τις εν λόγω εγκαταστάσεις ορίζεται στα 500 μ. και υπολογίζεται από τα ακραία τους σημεία, μπορεί δε να αυξάνεται ή να μειώνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας και Εμπορικής Ναυτιλίας. Στη σημείο αυτό επισημαίνεται μια πρώτη αντίθεση της ρύθμισης αυτής με τις ρυθμίσεις της ΣυμβΔΘ και συγκεκριμένα με το α. 60 παρ. 5 κατά το οποίο η ζώνη ασφαλείας δεν μπορεί να εκτείνεται πάνω από 500 μ. γύρω από τις εγκαταστάσεις. Επίσης, το α. 12 παρ. 12 ν. 2289/1995 ορίζει ότι η ζώνη

---

<sup>188</sup> Βλ. Ν. 1990/1991 α. 17 υπό τον τίτλο παράνομη μεταφορά μέσω θαλάσσης, παρ. 3: Ένα κράτος μέρος που έχει βάσιμους λόγους να υποπτεύεται ότι το πλοίο, που ασκεί δικαίωμα ελευθεροπλοΐας σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο και φέρει τη σημαία ή επιδεικνύει διακριτικά νηολογίου άλλου Μέρους, είναι αναμειγμένο σε παράνομη διακίνηση, μπορεί να ειδοποιήσει σχετικώς το κράτος της σημαίας, να ζητήσει επιβεβαίωση του νηολογίου και, αν επιβεβαιωθεί, να ζητήσει εξουσιοδότηση για να λάβει τα κατάλληλα μέτρα ως προς το πλοίο αυτό.

Παρ. 4: Σύμφωνα με την παρ. 3 ή σύμφωνα με συνθήκες που ισχύουν μεταξύ τους ή σύμφωνα με οποιαδήποτε συμφωνία ή ρύθμιση που έχει γίνει κατ' άλλο τρόπο μεταξύ αυτών των Μερών, το Κράτος της σημαίας 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 βρίσκεται στο πλοίο. Βλ. και σελ. Κεφ. 8.6.1., σελ. 87 της παρούσας.

<sup>189</sup> Βλ. Κεφ. 8.6.1., σελ. 87.

<sup>190</sup> Περί αναζήτησης και εκμετάλλευσης υδρογονανθράκων και άλλες διατάξεις.



ασφαλείας με τις σε αυτήν εγκαταστάσεις και κατασκευές, ο υπερκείμενος εναέριος χώρος και ο υποκείμενος υποθαλάσσιος χώρος, είναι χώροι απαραβίαστοι. Υποστηρίζεται ότι η εν λόγω επέκταση της ημεδαπής παράκτιας δικαιοδοσίας στον υπερκείμενο εναέριο χώρο και τον υποκείμενο υποθαλάσσιο χώρο- με επιφύλαξη των ρυθμίσεων για την υφαλοκρηπίδα-, επίσης αντιβαίνουν στις συμβατικές ρυθμίσεις και το διεθνές δίκαιο<sup>191</sup>. Κατ' άλλη άποψη, η ελληνική νομοθεσία υιοθετεί απλώς μια διασταλτική ερμηνεία των διατάξεων της ΣύμβΔΘ σχετικά με τη δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους στις ανωτέρω κατασκευές στη υφαλοκρηπίδα και την ΑΟΖ, τις οποίες εξομοιώνει με έδαφος της χώρας<sup>192</sup>. Σημειώνεται ότι λόγω αυτής της νομοθετικής εξομοίωσης, τα τελούμενα εγκλήματα πάνω στις προαναφερόμενες εγκαταστάσεις η ελληνική ποινική δικαιοδοσία χωρεί δυνάμει του α. 5 παρ. 1 ΠΚ<sup>193</sup>.

Τέλος, σύμφωνα με το α. 111 παρ. 2 ΣύμβΔΘ<sup>194</sup>, το παράκτιο κράτος έχει και το δικαίωμα συνεχούς καταδίωξης ξένου πλοίου για παραβάσεις στην ΑΟΖ των νόμων και κανονισμών του.

## **7. Ποινική δικαιοδοσία στην υφαλοκρηπίδα:**

**7.1. Έννοια και δικαιώματα παράκτιου κράτους:** Ο ορισμός της υφαλοκρηπίδας υπό νομική έννοια βρίσκεται στο α. 76 ΣύμβΔΘ, ενώ τα κυριαρχικά δικαιώματα του παράκτιου κράτους σε αυτή εντοπίζονται στο α. 77 και 81 ΣύμβΔΘ είναι δε αποκλειστικά και υπάρχουν *ipso facto* και *ab initio*<sup>195</sup>. Επίσης στο α. 80 ΣύμβΔΘ αναφέρεται ότι για τη δικαιοδοσία επί των εγκαταστάσεων τεχνητών νήσων και κατασκευών, ισχύουν *mutatis mutandis* τα οριζόμενα στο α. 60 ΣύμβΔΘ για τις εγκαταστάσεις αυτές στην ΑΟΖ, όπως περιγράφηκαν ανωτέρω.

<sup>191</sup> Βλ. α. 58 παρ. 1 ΣύμβΔΘ. Γ. Βούλγαρης, ο.π. σελ. 180, του ιδίου, Το νομικό καθεστώς της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης, ΠοινΔικ 2012, σελ. 172.

<sup>192</sup> Κ. Ιωάννου – Α. Στρατή, ο.π. σελ. 175.

<sup>193</sup> Ε. Καμπέρου – Ντάλτα, ο.π. σελ. 63..

<sup>194</sup> Το δικαίωμα της συνεχούς καταδίωξης εφαρμόζεται, *mutatis mutandis*, για παραβάσεις στην αποκλειστική οικονομική ζώνη ή στην υφαλοκρηπίδα, συμπεριλαμβανομένων και των ζωνών ασφαλείας γύρω από τις εγκαταστάσεις της υφαλοκρηπίδας, των νόμων και των κανονισμών του παράκτιου κράτους που εφαρμόζονται σύμφωνα με τη σύμβαση αυτή στην αποκλειστική οικονομική ζώνη ή στην υφαλοκρηπίδα, περιλαμβανομένων και των ζωνών ασφαλείας.

<sup>195</sup> Εμ. Ρούκουνας, ο.π. σελ. 302-304, Κ. Ιωάννου – Α. Στρατή, ο.π. σελ. 149.

**7.2. Ποινική δικαιοδοσία παράκτιου κράτους:** Η Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας δεν προβλέπει ποινική δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους επί της υφαλοκρηπίδας του. Ωστόσο, στα πλαίσια άσκησης των κυριαρχικών δικαιωμάτων του, μπορεί να θεσπίσει ποινικές διατάξεις για την πρόληψη και καταστολή κάθε ανεπίτρεπτης ενέργειας στην υφαλοκρηπίδα, καθώς και νόμους σχετικούς με την ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η οποία προέρχεται από την εκμετάλλευση των φυσικών πόρων του βυθού και από τις δραστηριότητες που υπάγονται στη δικαιοδοσία του στην υφαλοκρηπίδα, σύμφωνα με τα α. 208 και 214 ΣυμβΔΘ. Έτσι, υποστηρίζεται ότι η ποινική δικαιοδοσία και η διενέργεια συλλήψεων στη ζώνη αυτή, αν και δεν προβλέπεται ρητά, δεν απαγορεύεται από τη ΣυμβΔΘ, αφού μόνο με αυτό τον τρόπο μπορούν να προστατευθούν τα ως άνω κυριαρχικά δικαιώματα του παράκτιου κράτους<sup>196</sup>.

**7.3. Ελληνική νομοθεσία<sup>197</sup>:** Σχετικά με τέτοιες διατάξεις στα πλαίσια του ελληνικού δικαίου, επισημαίνεται ότι ο Ν. 468/1976, που προέβλεπε ότι η αναζήτηση, έρευνα ή εκμετάλλευση υδρογονανθράκων χωρίς άδεια τιμωρείται με φυλάκιση και χρηματική ποινή, έχει καταργηθεί. Σύμφωνα, όμως με το α. 2 Ν. 1740/1987<sup>198</sup> παρ. 1: *Όποιος, χωρίς άδεια κατά την παράγραφο 2 του άρθρου 1, φέρει σε πλωτό ή άλλο μέσο ειδικά εργαλεία ή εξοπλισμό για συλλογή κοραλλιών ή συλλέγει κοράλλια ή μεταφέρει με οποιονδήποτε τρόπο κοράλλια ή μεταφέρει ή επεξεργάζεται ή εμπορεύεται κοράλλια που έχουν συλληχθεί χωρίς άδεια, τιμωρείται, με φυλάκιση τουλάχιστον τριών μηνών και με χρηματική ποινή τουλάχιστον πεντακοσίων χιλιάδων δραχμών και μέχρι δεκαπέντε εκατομμύρια δραχμές, ενώ κατά την παρ. 2 του ίδιου άρθρου: Όποιος συλλέγει, μεταφέρει, επεξεργάζεται ή εμπορεύεται με οποιοδήποτε τρόπο κοράλλια κατά παράβαση των προεδρικών διαταγμάτων της παραγράφου 3 του άρθρου 1 και των αποφάσεων της παραγράφου 4 του ίδιου άρθρου, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών μηνών και με χρηματική ποινή τουλάχιστον πεντακοσίων χιλιάδων δραχμών και*

<sup>196</sup> Χ. Μυλωνόπουλος, ο.π. σελ. 235-236, Γ. Βούλγαρης, ο.π. σελ. 182-183.

<sup>197</sup> Βλ. α. 2 παρ. 1 Ν. 2289/1995 όπως τροποποιήθηκε από το α. 156 παρ. 1 Ν. 4001/2011 «για τη λειτουργία Ενεργειακών Αγορών Ηλεκτρισμού και Φυσικού Αερίου, για Έρευνα, Παραγωγή και Δίκτυα Μεταφοράς υδρογονανθράκων και άλλες ρυθμίσεις» σχετικά με την άσκηση των κυριαρχικών δικαιωμάτων στις υποθαλάσσιες περιοχές συμφώνως με τις ρυθμίσεις της ΣυμβΔΘ.

<sup>198</sup> Περί αξιοποίησης και προστασίας κοραλλιογενών σχηματισμών, ιχθυοτρόφων υδάτων και υδατοκαλλιεργειών.

μέχρι δεκαπέντε εκατομμύρια δραχμές. Σύμφωνα δε με την παρ. 3 τα πλωτά μέσα, εργαλεία και λοιπός εξοπλισμός δημεύονται κατά το α. 76 ΠΚ.

Τέλος, όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω σχετικά με τις εγκαταστάσεις στην ΑΟΖ, το α. 12 παρ. 13 Ν. 2289/1995 εξομοιώνει τις μόνιμες ή προσωρινές εγκαταστάσεις ή πλωτές κατασκευές στην υφαλοκρηπίδα ή μέσα στη ζώνη ασφαλείας γύρω από αυτές τις εγκαταστάσεις με το ελληνικό έδαφος συνεπώς οι ελληνικοί ποινικοί εφαρμόζονται με βάση την αρχή της εδαφικότητας (α. 5 παρ. 1 ΠΚ) για τα τελούμενα σε αυτές εγκλήματα<sup>199</sup>.

## **8. Ποινική δικαιοδοσία στην ανοιχτή θάλασσα:**

**8.1. Νομικό καθεστώς:** Η ανοιχτή θάλασσα συνιστά *res communis usus* και σύμφωνα με το α. 86 ΣυμβΔΘ οι διατάξεις περί ανοιχτής θάλασσας εφαρμόζονται σε όλα τα τμήματα της θάλασσας που δεν ανήκουν στην ΑΟΖ, την αιγιαλίτιδα ζώνη ή τα εσωτερικά ύδατα ενός κράτους ή τέλος στα αρχιπελαγικά ύδατα ενός αρχιπελαγικού κράτους. Τα διεθνή ύδατα διέπονται από την αρχή της ελευθερίας των θαλασσών. Αυτό σημαίνει ότι κανένα τμήμα της ανοιχτής θάλασσας δεν υπόκειται σε κρατική κυριαρχία, ούτε είναι δυνατό να αποκτηθεί από οποιοδήποτε κράτος<sup>200</sup>. Η αρχή αυτή προβλέπεται και στη ΣυμβΔΘ τόσο στο α. 89 που ορίζει ότι *κανένα κράτος δεν μπορεί νομίμως να διεκδικήσει την υπαγωγή οπουδήποτε μέρους της ανοιχτής θάλασσας υπό την κυριαρχία του* όσο και στο α. 87 παρ. 1 που προβλέπει ότι *η ανοιχτή θάλασσα είναι ελεύθερη για όλα τα κράτη παράκτια ή άνευ ακτών*.

Ως προς το περιεχόμενο της ελευθερίας της ανοιχτής θάλασσας προβλέπεται στο ίδιο άρθρο ότι ενδεικτικά περιλαμβάνει την ελευθερία ναυσιπλοΐας, υπέρπτησης, τοποθέτησης υποβρύχιων καλωδίων και σωληναγωγών<sup>201</sup>,

<sup>199</sup> Ε. Καμπέρου – Ντάλτα, ο.π. σελ. 63.

<sup>200</sup> Η. Κρίσπης, Τα εμπορικά πλοία εις την ελευθέραν θάλασσαν εν καιρώ ειρήνης, 1957, σελ. 13.

<sup>201</sup> Αναφορικά με την τοποθέτηση υποβρυχίων καλωδίων και σωληναγωγών, το ζήτημα ρυθμίζεται με τη Σύμβαση των Παρισίων της 14<sup>ης</sup> Μαρτίου 1884, που έχει κυρωθεί και από τη χώρα μας (Ν. ΑΣΞΕ/1885). Σύμφωνα με αυτή, η αρμοδιότητα για τον ποινικό κολασμό των σχετικών παράνομων πράξεων ανήκει αποκλειστικά στο κράτος της σημαίας του πλοίου που παραβίασε τη Σύμβαση, ενώ στην ελληνική ποινική νομοθεσία εφαρμόζεται σχετικά το α. 292 ΠΚ στις περιπτώσεις παρακώλυσης τη λειτουργίας κοινής χρήσεως εγκαταστάσεων που εξυπηρετούν την επικοινωνία με τηλέγραφο ή τηλέφωνο, Γ. Βούλγαρης, ο.π. σελ. 197, Εμ. Ρούκουνας, ο.π. σελ. 279.

κατασκευής τεχνητών νησιών και άλλων εγκαταστάσεων, αλιείας και επιστημονικής έρευνας. Σύμφωνα δε με το α. 88 ΣυμβΔΘ η ανοιχτή θάλασσα προορίζεται για ειρηνικούς σκοπούς.

**8.2. Η αρχή της δικαιοδοσίας του κράτους της σημαίας:** Ωστόσο, η μη υπαγωγή της ανοιχτής θάλασσας στην αποκλειστική κυριαρχία κανενός κράτους δεν συνεπάγεται την έλλειψη δικαιοδοσίας σε αυτή τη θαλάσσια περιοχή. Λογική δε συνέπεια της έλλειψης κυριαρχίας **στην ανοιχτή θάλασσα** είναι ότι **τα πλοία** στη ζώνη αυτή **υπάγονται στην αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας τους**<sup>202</sup>, κανόνας που υιοθετείται και από τη ΣυμβΔΘ στο α. 92 παρ. 1. Στο ίδιο άρθρο καθιερώνεται και η αρχή της μιας και μοναδικής εθνικότητας του πλοίου. Σημειώνεται, επίσης, ότι σύμφωνα με κανόνα του εθιμικού διεθνούς δικαίου, κάθε κράτος δικαιούται κατ' αρχήν να ασκεί τη δικαιοδοσία του επί των ευρισκομένων στην ελεύθερη θάλασσα προσώπων και πραγμάτων εφόσον είναι επί σκάφους φέροντος τη σημαία του<sup>203</sup>.

Συνεπώς, το αποφασιστικό συνδετικό στοιχείο για πράξεις που τελούνται επί πλοίου στην ανοιχτή θάλασσα είναι η σημαία του τελευταίου. Κατ' επέκταση, **κάθε αξιόποινη πράξη που τελείται επί πλοίου στην ανοιχτή θάλασσα υπόκειται στο δίκαιο του κράτους της σημαίας**. Με άλλα λόγια το τελευταίο δικαιούται να ασκεί πλήρη ποινική εξουσία και δικαιοδοσία επί του πλοίου που βρίσκεται στην ανοιχτή θάλασσα και επί των προσώπων και πραγμάτων σε αυτό, όπως και στα εκεί συντελούμενα γεγονότα. Σε αντίθετη περίπτωση η πράξη αυτή δεν θα υπαγόταν σε καμία ποινική εξουσία σαν να ήταν το πλοίο αδέσποτο<sup>204</sup>. Κατά συνέπεια οι αρχές του κράτους της σημαίας μπορούν να επιβιβαστούν στο πλοίο προκειμένου να ασκήσουν τα αναγκαία μέτρα δικονομικού καταναγκασμού. Τα υπόλοιπα κράτη, αναφορικά με αδικήματα που τελέσθηκαν στο πλοίο και τα αφορούν με κάποιο τρόπο (π.χ. τελέσθηκαν από υπήκοο τρίτου κράτους σε αλλοδαπό πλοίο στην ανοιχτή θάλασσα), μπορούν να αξιώσουν ποινική δικαιοδοσία με βάση τις αρχές του διεθνούς ποινικού δικαίου που υιοθετούν στο δίκαιό τους<sup>205206</sup>, **χωρίς όμως να**

<sup>202</sup> Βλ. επίσης Lotus Case (France v. Turkey), Judgment, PCIJ, Ser A, No 10 (1927) 25.

<sup>203</sup> Η. Κρίσπης, ο.π. σελ. 24.

<sup>204</sup> Χ. Μυλωνόπουλος, ο.π. σελ. 236.

<sup>205</sup> Η. Κρίσπης, ο.π. σελ. 33.

έχουν να έχουν δικαίωμα επέμβασης επί του πλοίου, με αποτέλεσμα ο όρος «αποκλειστική δικαιοδοσία» είναι κάπως ασαφής. Με άλλα λόγια παρουσιάζεται το φαινόμενο των συντρεχουσών δικαιοδοσιών που φαίνεται να έρχεται σε αντίθεση με την αρχή της αποκλειστικής δικαιοδοσίας του κράτους της σημαίας. Για το λόγο αυτό διευκρινίζεται ότι η έννοια της αποκλειστικότητας έχει, στην περίπτωση συντρέχουσας δικαιοδοσίας, το νόημα ότι η δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας είναι εκείνη που έχει τις μεγαλύτερες πιθανότητες να αποβεί αποτελεσματική, δεδομένου ότι ο δράστης βρίσκεται εντός του πλοίου αυτού<sup>207</sup>. Η αναγνώριση δε συντρεχουσών δικαιοδοσιών άλλων κρατών πλην εκείνου της σημαίας κρίνεται επιθυμητή ενόψει της πρακτικής πολλών πλοίων να φέρουν σημαίες ευκαιρίας, τα κράτη των οποίων δεν διαθέτουν επαρκείς δυνατότητες έρευνας και δίωξης των εγκλημάτων που τελούνται στα υπό τη σημαία τους πλέοντα πλοία<sup>208</sup>.

Η ποινική δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας ασκείται και σε αδίκημα που έλαβε χώρα σε ναυαγοσωστική λέμβο στην ανοιχτή θάλασσα. Στη σχετική υπόθεση *Reggina v. Dudley* ναυαγοί βρετανικού εμπορικού πλοίου που βρίσκονταν στην ανοιχτή θάλασσα σε ναυαγοσωστική λέμβο έρμαιο στα κύματα, σκότωσαν για να τραφούν το νεαρό καμαρότο του πλοίου και το συμβάν καλύφθηκε από τη βρετανική ποινική δικαιοδοσία<sup>209</sup>.

Αντιθέτως, εάν το αδίκημα λάβει χώρα εξολοκλήρου στην ανοιχτή θάλασσα π.χ. δράστης και θύμα, μέλη του πληρώματος πλοίου που βυθίζεται, συμπλακούν και ο ένας σκοτώσει τον άλλο προκειμένου να πάρει το σωσίβιο για να σώσει τη ζωή του, τότε δεν εφαρμόζεται η αρχή της σημαίας, αφού η ανθρωποκτονία δεν τελέσθηκε επί του πλοίου αλλά σε πολιτειακά ασύντακτο χώρο, ήτοι την ανοιχτή

---

<sup>206</sup> Ο Βούλγαρης αναφέρει και το εξής νομολογιακό παράδειγμα (Gaskin Case, 1921): Σε αμερικανικό πλοίο ευρισκόμενο στην ανοιχτή θάλασσα τελέσθηκε σωματική βλάβη από Αμερικανό ναύτη κατά άλλου ναύτη επίσης αμερικανικής υπηκοότητας. Όταν το πλοίο ελλιμενίσθηκε σε αργεντινικό λιμάνι ο πλοίαρχος παρέδωσε το δράστη στις παράκτιες αρχές και ο τελευταίος δικάστηκε και καταδικάστηκε σε ποινή φυλάκισης. Μετά τον ορθό ισχυρισμό των αμερικανικών αρχών ότι η Αργεντινή δεν είχε ποινική δικαιοδοσία επί της πράξης καθότι το αδίκημα τελέσθηκε ενόσω το πλοίο βρισκόταν στην ανοιχτή θάλασσα και ούτε το θύμα ούτε ο δράστης ήταν Αργεντινοί, αρά εξέλιπε κάθε σύνδεσμος δικαιοδοσίας, ο δράστης απελευθερώθηκε. Βλ. Γ. Βούλγαρη, ο.π. σελ. 190.

<sup>207</sup> Η. Κρίσπης, ο.π. σελ. 34.

<sup>208</sup> K. Lewins, Jurisdiction over prosecution of criminal acts on cruise ships and regulation of the cruise ship industry, 2013, σελ. 4.

<sup>209</sup> Γ. Βούλγαρης, ο.π. σελ. 190.

θάλασσα. Σε αυτή την περίπτωση θα εφαρμοστούν οι ποινικοί νόμοι του κράτους της ιθαγένειας του δράστη ή του παθόντος ανάλογα με τις αρχές του διεθνούς ποινικού δικαίου που καθένα υιοθετεί. Η ημεδαπή ποινική δικαιοδοσία θα μπορούσε να ασκηθεί και από τις δύο πλευρές – θύματος και δράστη – κατά τις διατάξεις των α. 6 και 7 ΠΚ.

Ωστόσο η αντικειμενική υπόσταση του εγκλήματος μπορεί να μην λάβει χώρα εξολοκλήρου πάνω στο ίδιο πλοίο –οπότε ισχύουν τα προηγουμένως αναφερόμενα- αλλά μέρος αυτής ή οι συνέπειές της να επέλθουν είτε σε άλλο πλοίο είτε στη θάλασσα είτε στην ξηρά. Χωρίς αμφιβολία θα εφαρμοσθούν οι ποινικοί νόμοι του κράτους της σημαίας στις εξής περιπτώσεις: Πρώτον, όταν τόσο η πράξη όσο και οι συνέπειές της λαμβάνουν χώρα σε δύο ή περισσότερα πλοία που φέρουν τη σημαία του ίδιου κράτους, π.χ. επιβάτης πλοίου που πλέει στην ανοιχτή θάλασσα πυροβολεί και σκοτώνει πρόσωπο που επιβαίνει σε άλλο παραπλέον πλοίο της ίδιας σημαίας. Δεύτερον, όταν η πράξη ή οι συνέπειες αυτής λαμβάνουν χώρα στο πλοίο και στη θάλασσα, π.χ. επιβάτης του πλοίου σπρώχνει συνεπιβάτη του στη θάλασσα, όπου αυτός πνίγεται. Τρίτον, όταν η αξιόποινη πράξη ή οι συνέπειές της λαμβάνουν χώρα σε ένα ή περισσότερα πλοία της ίδιας σημαίας και στο έδαφος του ίδιου κράτους, π.χ. επιβάτης πλοίου τραυματίζει επιβαίνοντα του ίδιου πλοίου όσο το τελευταίο έπλεε στην ανοιχτή θάλασσα και διαμετακομίζεται στην ακτή της πολιτείας που έχει απονεμίσει την εθνικότητά του στο πλοίο ή σε άλλο πλοίο της ίδιας σημαίας, όπου και πεθαίνει εξαιτίας του τραύματος.<sup>210</sup>

Στην περίπτωση, όμως, που η πράξη και τα αποτελέσματά της λαμβάνουν χώρα σε δύο ή περισσότερα πλοία που φέρουν σημαίες διαφορετικών κρατών ή πάνω σε πλοίο που φέρει ορισμένη σημαία και στην ξηρά ή σε λιμένα ενός ή περισσότερων κρατών διαφορετικών από το κράτος της σημαίας, τότε περισσότερα κράτη διεκδικούν ποινική δικαιοδοσία. Ωστόσο, κανένα κράτος πλην αυτού της σημαίας του πλοίου δεν μπορεί να επέμβει στο πλοίο ούτε να προβεί σε πράξεις δικονομικού καταναγκασμού καθό χρόνο το πλοίο βρίσκεται στην ανοιχτή θάλασσα.

---

<sup>210</sup> Π. Τσιρίδης, ο.π. σελ. 142-143.

**8.3. Πρακτικά παραδείγματα:** Σύμφωνα με τα ανωτέρω, όταν τελείται έγκλημα είτε από Έλληνα πολίτη είτε από αλλοδαπό κατά αλλοδαπού πάνω σε εμπορικό πλοίο με ελληνική σημαία που πλέει στην ανοιχτή θάλασσα, εφαρμόζονται οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι σύμφωνα με την αρχή της σημαίας, χωρίς να απαιτείται η συνδρομή οποιασδήποτε προϋπόθεσης<sup>211</sup>. Ομοίως, το υπό ξένη σημαία πλοίο ευρισκόμενο στην ανοιχτή θάλασσα, δεν υπόκειται στους ελληνικούς ποινικούς νόμους αλλά σε εκείνους του κράτους της σημαίας του<sup>212</sup>. Επομένως, έγκλημα που διαπράττεται σε πλοίο με ξένη σημαία σε αυτή τη ζώνη θεωρείται ότι τελείται στο κράτος της σημαίας του πλοίου, η δε εφαρμογή των ελληνικών ποινικών νόμων είναι δυνατή μόνο υπό τους όρους των α. 6,7,8 ΠΚ<sup>213</sup>. Έτσι, π.χ. αν Γάλλος πλοίαρχος του υπό λιβεριανή σημαία πλοίου φονεύσει Έλληνα ναύτη στην ανοιχτή θάλασσα, η ποινική δικαιοδοσία της Ελλάδας εφαρμόζεται κατ' α. 7 ΠΚ (αρχή της παθητικής προσωπικότητας). Ομοίως, αν Έλληνας πυροβολήσει από πλοίο υπό κυπριακή σημαία κατά Ιταλού που βρίσκεται σε άλλο πλοίο υπό παναμαϊκή σημαία στην ανοιχτή θάλασσα, οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι εφαρμόζονται κατ' α. 6 ΠΚ (αρχή της ενεργητικής προσωπικότητας). Σε όλες τις ανωτέρω περιπτώσεις υπάρχει συντρέχουσα δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας και της Ελλάδας ως κράτους του οποίου την υπηκοότητα φέρει ο δράστης ή ο παθών αντίστοιχα.

<sup>211</sup> Βλ. ΑΠ 537/1979, ΠοινΧρ 1979, σελ. 666, ΣυμβΠλημΠειρ 1482/2004, ΑρχΝ 2004, σελ. 787 το οποίο αναφέρει ότι *σύμφωνα με την αρχή της σημαίας η ποινική εξουσία του κράτους εκτείνεται στις πράξεις που τελούνται σε πλοία που φέρουν τη σημαία του, ακόμα και αν τελέστηκαν στην αλλοδαπή ή στην ανοιχτή θάλασσα*.

<sup>212</sup> ΕφΠατρ1842/2002, όπου κρίθηκε ότι δεν έχουν εφαρμογή οι ελληνικοί νόμοι εφόσον δεν υπάρχει συνδετικό στοιχείο με την ημεδαπή ούτε συντρέχει περίπτωση εφαρμογής του άρθρου 8 ΠΚ, καθόσον η πράξη των κατηγορουμένων δεν περιλαμβάνεται στις περιπτώσεις του άρθρου αυτού, ούτε υφίσταται ειδική διάταξη ή διεθνής σύμβαση που να προβλέπει την εφαρμογή του ελληνικού ποινικού νόμου γιατί τόπος τέλεσης του εγκλήματος δεν ήταν το έδαφος της ελληνικής επικράτειας, αλλά τα διεθνή ύδατα και μάλιστα επί πλοίου που έφερε τουρκική σημαία, ΠοινΔικ 2003, σελ. 406.

<sup>213</sup> ΔιατΕισΠρΧαν 73/2006 κατά την οποία ...δεν μπορούν, στη συγκεκριμένη περίπτωση να τύχουν εφαρμογής οι αρχές του διεθνούς ποινικού δικαίου που διέπουν το ημεδαπό ποινικό σύστημα και παρατίθενται στα άρθρα 5 έως 10 του Ελληνικού Ποινικού Κώδικα. Το αδίκημα που συνέβη επί του αγγλικού πλοίου "N.": α) δεν είναι από εκείνα για τα οποία σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο, την LOSC ή άλλη διεθνή συμφωνία αναγνωρίζεται οικουμενική συνεργασία από όλα τα κράτη και επιτρέπεται κατ' εξαίρεση η επέμβαση των Ελληνικών αρχών ή η εφαρμογή των Ελληνικών ποινικών νόμων (π.χ. παράβαση νόμου περί ναρκωτικών, κ.λπ.) και β) δεν περιλαμβάνεται στα αδικήματα που αναφέρονται στο άρθρο 8 ΠΚ. Με άλλα λόγια η ποινικώς κολάσιμη πράξη που πιθανόν συνέβη στο πλοίο δεν περιλαμβάνεται σ' αυτές για τις οποίες όλα τα κράτη επιλαμβάνονται για να τις καταστείλουν ανεξαρτήτως της ύπαρξης ή μη συγκεκριμένου συνδέσμου με την εθνική έννομη τάξη. Όπως εξάλλου προέκυψε ο μοναδικός τόπος τέλεσης του αδικήματος είναι το Αγγλικό πλοίο ενώ αυτό βρισκόταν στην ανοιχτή θάλασσα. Επομένως δεν τίθεται θέμα εφαρμογής του άρθρου 16 ΠΚ., ΑρχΝ 2006, σελ. 429επ.

#### 8.4. Εξαιρέσεις από την αρχή της δικαιοδοσίας του κράτους της σημαίας:

Όπως έγινε αντιληπτό, η αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας στην ανοιχτή θάλασσα συνίσταται κυρίως στο ότι, κατ' αρχήν, κανένα κράτος πλην του κράτους της σημαίας δεν δικαιούται να επέμβει σε αλλοδαπό πλοίο στην ανοιχτή θάλασσα και να ασκήσει οποιαδήποτε εξουσία συμπεριλαμβανομένης της ποινικής. Ωστόσο, η αρχή της αποκλειστικής δικαιοδοσίας του κράτους της σημαίας περιστέλλεται σε ορισμένες περιπτώσεις από ρητά προβλεπόμενες εξαιρέσεις που εντοπίζονται σε διεθνείς συνθήκες. Στις περιπτώσεις αυτές δεν εξετάζεται κατά πόσο υπάρχει σύνδεσμος δικαιοδοσίας προς ορισμένο κράτος, αρκεί να συντρέχουν ορισμένες περιστάσεις που καθορίζονται από τους διεθνείς κανόνες και αφορούν κυρίως την άσκηση ποινικής δικαιοδοσίας για συγκεκριμένα διεθνή εγκλήματα, των οποίων η καταστολή ενδιαφέρει τη διεθνή κοινωνία ως ολότητα<sup>214</sup>.

**8.4.1. Πειρατεία στην ανοιχτή θάλασσα:** Η πειρατεία αποτελεί αδίκημα τέτοιας έκτασης τόσο για την εσωτερική όσο για τη διεθνή έννομη τάξη, ώστε δικαιολογεί την εξαίρεση από τη δικαιοδοσία το κράτους της σημαίας, αποτελεί δε το πρώτο έγκλημα που διαμορφώθηκε ως διεθνές<sup>215</sup>, ενώ αποτελεί συγχρόνως διεθνές έγκλημα κατά το εθιμικό αλλά και το συμβατικό δίκαιο. Ο ορισμός του εγκλήματος της πειρατείας που παρατίθεται στο α. 101 ΣυμβΔΘ (πειρατεία *jure gentium*) αφορά τόσο τα πλοία όσο και τα αεροσκάφη και προβλέπει ότι συνιστούν πειρατεία οι ακόλουθες πράξεις: Κάθε παράνομη πράξη βίας, κατάληψης ή κάθε πράξη διαρπαγής που γίνεται για ιδιοτελείς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους και στρέφονται α) στην ανοιχτή θάλασσα εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους ή κατά των προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων που βρίσκονται σε αυτά, β) εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους ή προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων, σε τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους. Επίσης, κάθε πράξη εκούσιας συμμετοχής στη λειτουργία ενός πλοίου ή αεροσκάφους εν γνώσει των γεγονότων που καθιστούν το πλοίο ή το αεροσκάφος πειρατικό. Τέλος, κάθε πράξη υποκίνησης ή σκόπιμης διευκόλυνσης

<sup>214</sup> N. D. Joyner, *Aerial Hijacking as an International Crime*, 1974, σελ. 231.

<sup>215</sup> Σ. Κυριακάκης, «Εγκληματολογική προσέγγιση των κατά θάλασσα βαρέων εγκλημάτων», *ΠοινΔικ* 2000, σελ. 898 επ., όπου παρατίθενται και στατιστικά στοιχεία πειρατικών επιθέσεων.



κάποιας από τις πράξεις που αναφέρθηκαν προηγουμένως. Σύμφωνα με το α. 102 ΣυμβΔΘ εξομοιώνονται με πειρατικά τα πολεμικά ή άλλα δημόσια πλοία ή αεροσκάφη, στα οποία το πλήρωμα πραγματοποιεί στάση και κατάληψη προς τον σκοπό διάπραξης των αδικημάτων του α. 101 ΣυμβΔΘ.

Επομένως, η εγκληματική συμπεριφορά στο διεθνές έγκλημα της πειρατείας συνίσταται σε παράνομη πράξη βίας ή κράτησης ή διαρπαγής ή λεηλασίας, που διαπράττονται στην ανοιχτή θάλασσα ή σε τόπο εκτός δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους και τελείται για ιδιωτικούς σκοπούς. Οι πράξεις αυτές πρέπει να στρέφονται εναντίον άλλου ή άλλων πλοίων εκτός του πειρατικού και υποκείμενο του εγκλήματος πρέπει να είναι το πλήρωμα ή οι επιβάτες του ιδιωτικού πλοίου. Σύμφωνα δε με το α. 58 παρ. 2 ΣυμβΔΘ, οι διατάξεις περί πειρατείας εφαρμόζονται και όταν η τελευταία λαμβάνει χώρα στην τυχόν κηρυχθείσα ΑΟΖ.

Παρατηρείται ότι ο εν λόγω ορισμός του διεθνούς εγκλήματος της πειρατείας είναι αφενός ευρύς υπό την έννοια ότι καλύπτει και την αεροπειρατεία και αφετέρου περιοριστικός γιατί απαιτεί οι πειρατικές πράξεις να διαπράττονται από το πλήρωμα ή τους επιβάτες του πλοίου ή αεροσκάφους και να στρέφονται κατά άλλου πλοίου ή αεροσκάφους, στην ανοιχτή θάλασσα ή σε τόπο εκτός δικαιοδοσίας<sup>216</sup>. Κατά συνέπεια πράξεις που χαρακτηρίζονται ως πειρατικές σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο αλλά λαμβάνουν χώρα στην αιγιαλίτιδα ζώνη κάποιου κράτους και όχι στην ανοιχτή θάλασσα, διώκονται και τιμωρούνται αποκλειστικά σύμφωνα με το εσωτερικό δίκαιο του παράκτιου κράτους, εφόσον υπάρχει διάταξη περί πειρατείας στο ποινικό του δίκαιο, ειδάλλως αν δεν προβλέπεται τέτοια ειδική διάταξη, ως κάποιο άλλο προβλεπόμενο αδίκημα π.χ. ανθρωποκτονία ή ληστεία<sup>217</sup>. Στην περίπτωση αυτή πρόκειται περί ένοπλης ληστείας στη θάλασσα (armed robbery at sea)<sup>218</sup>. Στην ίδια λογική, πολεμικό πλοίο κάθε κράτους μπορεί να καταδιώξει πειρατικό πλοίο σε διεθνή ύδατα, αλλά όχι μέσα στα χωρικά ύδατα άλλου κράτους χωρίς τη συγκατάθεση του κράτους αυτού.

<sup>216</sup> Α. Γιόκαρης, Οι διεθνείς ποινικές δικαιοδοσίες των κρατών, 2006, σελ. 3, Ν. Douglas Joyner, Aerial Hijacking as an International Crime, 1974, σελ. 113-115 σχετικά με τον ορισμό της πειρατείας στη Σύμβαση της Γενεύης (1958).

<sup>217</sup> Μ. Ν. Μαρούδα, Η πειρατεία ως διεθνές έγκλημα, σε Σ. Περράκης- Γ. Τσάλτας, Ασφάλεια και Πειρατεία στην ανοιχτή θάλασσα, 2006, σελ. 41.

<sup>218</sup> Κ. Ιωάννου – Α. Στρατή, ο.π. σελ. 231.

Αναφορικά με την άσκηση ποινικής δικαιοδοσίας, το α. 105 ΣυμβΔΘ προβλέπει ότι *κάθε κράτος μπορεί να κατάσχει ένα πειρατικό πλοίο ή αεροσκάφος στην ανοιχτή θάλασσα ή σε άλλο μέρος έξω από την δικαιοδοσία οποιουδήποτε άλλου κράτους, ως και ένα πλοίο ή αεροσκάφος που έχει κυριευθεί και ελέγχεται από πειρατές και να συλλάβει τα πρόσωπα και να κατάσχει τα περιουσιακά στοιχεία τους πάνω στο πλοίο. Τα δικαστήρια του κράτους που ενήργησε την κατάσχεση μπορούν να αποφασίσουν αφενός μεν για τις ποινές που θα επιβληθούν, αφετέρου δε για τα μέτρα που θα ληφθούν σχετικά με τα πλοία, τα αεροσκάφη ή τα περιουσιακά στοιχεία, επιφυλασσομένων των δικαιωμάτων τρίτων μερών που ενεργούν με καλή πίστη.* Παρατηρείται ότι στη ΣυμβΔΘ δεν προβλέπονται ποινές για την πειρατεία με αποτέλεσμα να καταλείπεται στα κράτη να αποφασίσουν το είδος και την έκταση των ποινών, οι οποίες θα πρέπει να προβλέπονται από το εσωτερικό τους δίκαιο με βάση την αρχή *nullum crimen nulla poena sine lege*, τουλάχιστον για τα κράτη που την ακολουθούν<sup>219</sup>. Αντιστοίχως και σε αυτή την περίπτωση ανυπαρξίας ειδικών ποινικών νόμων για την πειρατεία ενδέχεται κάποιες πειρατικές πράξεις να εμπίπτουν στο ρυθμιστικό εύρος των γενικών ποινικών διατάξεων π.χ. περί ανθρωποκτονίας ή ληστείας<sup>220</sup>.

Παρά το γεγονός ότι η ΣυμβΔΘ ορίζει σαφώς ότι όλα τα κράτη έχουν δικαίωμα να συλλάβουν και να δικάσουν τους πειρατές, στην πράξη η άσκηση ποινικής δικαιοδοσίας με βάση την οικουμενική δικαιοδοσία είναι ελάχιστη<sup>221</sup>, λαμβανομένου υπόψη ότι πρόκειται για δικαίωμα και όχι για υποχρέωση καταστολής της πειρατείας από τα κράτη που διαθέτουν πλήρη διακριτική ευχέρεια να παρέμβουν ή όχι.

---

<sup>219</sup> Α. Μανιάτης, «Εμβάθυνση στο Πειρατικό Δίκαιο», ΠοινΔικ 2014, σελ. 328.

<sup>220</sup> Η. Κρίσπη, ο.π. σελ. 75.

<sup>221</sup> Η έλλειψη βούλησης των κρατών να ασκήσουν τη δικαιοδοσία τους οδήγησε στη σύναψη διμερών συνθηκών παράδοσης με τρίτα κράτη που αναλαμβάνουν να τους δικάσουν (Κένυα, Σεϋχέλλες, Τανζανία, Μαυρίκιος), δυνάμει των οποίων οι πειρατές παραδίδονται σε αυτά. Τέτοιου είδους συμφωνίες έχουν υπογράψει οι ΗΠΑ, το Ηνωμένο Βασίλειο αλλά και η ίδια η ΕΕ. Βλ. Εμ. Ρούκουνας, ο.π. σελ. 302, Ε. Παπασταυρίδης, ο.π. σελ. 84, Α. Μπρεδήμας, «Η αναβίωση του φαινομένου της πειρατείας στις ακτές της Σομαλίας και το διεθνές δίκαιο», Αρμ 2010, σελ. 1805-1808.

**8.4.1.1. Πειρατεία στις ακτές της Σομαλίας:** Το φαινόμενο της πειρατείας στις ακτές της Σομαλίας έχει λάβει ανησυχητικές διαστάσεις<sup>222 223</sup> και έχει οδηγήσει τη διεθνή κοινότητα σε κινητοποίηση αναφορικά με την πρόληψη και καταστολή της στην εν λόγω περιοχή<sup>224</sup>. Η διεύρυνση της ποινικής δικαιοδοσίας των κρατών με σκοπό την καταστολή του κινδύνου αυτού για τη διεθνή ναυσιπλοΐα δεν θα μπορούσε να λείπει από τα λαμβανόμενα μέτρα<sup>225</sup>. Αν και παλαιότερα είχε υποστηριχθεί ότι εφόσον η καταδίωξη πειρατικού πλοίου έχει αρχίσει από την ανοιχτή θάλασσα, μπορεί να συνεχισθεί και σε ξένη αιγιαλίτιδα ζώνη ακόμα και στην ξηρά, αλλά στην τελευταία περίπτωση μόνο αν απουσιάζουν οι τοπικές αρχές ή είναι μεν παρούσες αλλά δεν μπορούν ή δεν επιθυμούν να συμμετάσχουν στη σύλληψη των διωκομένων ως πειρατών<sup>226</sup>, είδαμε ανωτέρω ότι στα χωρικά ύδατα ενός κράτους η δικαιοδοσία παύει να είναι οικουμενική και η άσκησή της απόκειται αποκλειστικά στο παράκτιο κράτος. Η καταδίωξη, δε που είχε αρχίσει στην ανοιχτή θάλασσα δεν μπορεί να συνεχισθεί στην αιγιαλίτιδα ζώνη κάποιου κράτους παρά μόνο με τη συγκατάθεση του τελευταίου. Αυτή την κατάσταση εκμεταλλεύονταν οι πειρατές και διέφευγαν τη σύλληψη εισερχόμενοι στην αιγιαλίτιδα ζώνη της Σομαλίας, όπου δεν επιτρέπεται να συλληφθούν από ξένο πολεμικό πλοίο με βάση όσα αναφέραμε. Δεδομένης αφενός της έξαρσης του φαινομένου και αφετέρου του γεγονότος ότι η Σομαλία διατέλεσε «μη κράτος» ή «αποτυχημένο κράτος» (“failed state”)<sup>227</sup> και ακόμη και σήμερα δεν έχει ανακτήσει τον έλεγχο εδαφών του σε ορισμένη περιοχή, η απαιτούμενη συγκατάθεση δόθηκε στον Γ.Γ. των Ηνωμένων Εθνών και έλαβε τη

---

<sup>222</sup> Το έτος 2008 τα καταβληθέντα λύτρα για άφεση πλοίων και του πληρώματος που ήταν υπό ομηρεία από αυτή τη δραστηριότητα, ανέρχονται σε 130.000.000 δολάρια ΗΠΑ, *Π. Σιούσουρας - Δ. Δαλακλής*, Σύγχρονες Θαλάσσιες Μεταφορές και το Φαινόμενο της Πειρατείας. Το έτος 2009 σημειώθηκαν ανοιχτά της Σομαλίας 214 επιθέσεις σε εμπορικά πλοία, *Γ. Βούλγαρης*, «Το Έγκλημα της Πειρατείας Jure Gentium», ΠοινΔικ 2011, σελ. 725.

<sup>223</sup> Σύμφωνα με την Έκθεση του Γενικού Γραμματέα των ΗΕ του 2012, έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2012, 1186 άτομα είχαν δικασθεί ή ανέμεναν την εκδίκασή τους για πειρατεία σε 21 κράτη. Σύμφωνα δε με την Έκθεση του 2014, στην Κένυα έχουν δικασθεί ή ανέμεναν την εκδίκασή τους για πειρατεία 164 άτομα, στις Σεϋχέλλες 147 και στον Μαυρίκιο 14, ενώ άλλα 155 άτομα στις χώρες αυτές παραμένουν υπό κράτηση, *Ε. Παπασταυρίδης*, ο.π. σελ. 83-84.

<sup>224</sup> Βλ. EU Atalanta Operation, η οποία αποτελεί την πρώτη ναυτική επιχείρηση της ΕΕ για την καταπολέμηση της πειρατείας ανοιχτά των ακτών της Σομαλίας, Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia.

<sup>225</sup> Για εμπειριστατωμένη ανάλυση βλ. Quy-Toan Do – Lin Ma – Claudia Ruiz., Pirates of Somalia. Crime and deterrence on the high seas, Policy Research Working Paper, 2016.

<sup>226</sup> *Π. Τσιρίδης*, ο.π. σελ. 248 με παραπομπή σε *Η. Κρίσπη*, ο.π. σελ. 75-76.

<sup>227</sup> *Α. Μπρεδήμας*, ο.π., σελ. 1796.

μορφή Αποφάσεων του ΣΑ<sup>228</sup>. Με βάση αυτές τις Αποφάσεις, τα πολεμικά πλοία τρίτων κρατών έχουν κατ' εξαίρεση το δικαίωμα για καταστολή και σύλληψη των πειρατών τόσο στα χωρικά ύδατα όσο και εντός του χερσαίου εδάφους της Σομαλίας<sup>229</sup>.

Τέλος, το α. 100 ΣυμβΔΘ προβλέπει την υποχρέωση συνεργασίας των κρατών για την καταστολή της πειρατείας. Ωστόσο η εν λόγω διάταξη ορθώς χαρακτηρίζεται ατελής, υπό την έννοια ότι παρόλο που η ίδια η Σύμβαση παραχωρεί σε όλα τα κράτη το δικαίωμα να πατάξουν την πειρατεία στην ανοιχτή θάλασσα και να συλλάβουν και δικάσουν τους πειρατές (*hostes humani generis*), η μη συμμόρφωση στις διατάξεις του εν λόγω άρθρου στην περίπτωση π.χ. που ένα κράτος δεν συνεργαστεί στο όλο ζήτημα της καταπολέμησης της πειρατείας με όλα τα μέσα που διαθέτει, δεν συνιστά παραβίαση της Σύμβασης. Ουσιαστικά, δηλαδή, πρόκειται μάλλον για δυνατότητα παρά για υποχρέωση.

Με αφορμή την έκρυθμη κατάσταση στη Σομαλία αναφορικά με τις πειρατικές επιθέσεις έχει τεθεί γενικότερα το ζήτημα της αποτελεσματικότητας καταστολής της πειρατείας που λαμβάνει χώρα εντός των χωρικών υδάτων των κρατών ενόψει της έλλειψης οικουμενικής δικαιοδοσίας για αυτή την περίπτωση<sup>230</sup>. Έχει δε προταθεί σχετικά ότι το ζήτημα μπορεί να αντιμετωπισθεί με την αντικατάσταση του όρου «ανοιχτή θάλασσα» του α. 101 ΣυμβΔΘ από τον όρο «οπουδήποτε στη θάλασσα»<sup>231</sup>. Μια τέτοια αλλαγή θα ξεπερνούσε τα εμπόδια που δημιουργούνται από το διεθνές δίκαιο σε ζητήματα διαχωρισμού των θαλάσσιων ζωνών και της μορφής κυριαρχίας που ασκείται σε αυτές αλλά, αναμφίβολα, θα έβρισκε αντίθετα τα κράτη που επιθυμούν πάντοτε να διατηρήσουν – ενίοτε και να επεκτείνουν όσο το δυνατό περισσότερο- την κυριαρχία τους. Προς αντίκρουση αυτού του προβλήματος προτείνεται να υπάρχει πρόβλεψη για την προτεραιότητα

---

<sup>228</sup> Αποφάσεις 1816/2008, 1846/2008, 1851/2008 που ανανεώθηκαν με τις 1897/2009, 1918/2010, 1976/2011, 2125/2013.

<sup>229</sup> *Εμ. Ρούκουνας*, ο.π. σελ. 301-302, *Γ. Βούλγαρης*, «Το Έγκλημα της Πειρατείας *Jure Gentium*», ΠοινΔικ 2011, σελ. 728, *Α. Μανιάτης*, ο.π., σελ. 329.

<sup>230</sup> Τα γεγονότα δεν αφήνουν ανεπηρέαστη και τη χώρα μας. Σχετικά πρόσφατα, το Μάιο του 2012, πετρελαιοφόρο πλοίο υπό ελληνική σημαία, *MV Smyrni*, κατευθυνόμενο προς την Ινδονησία, έπεσε θύμα Σομαλών πειρατών στις ακτές της Σομαλίας και τελούσε υπό κατάληψη μαζί με το πλήρωμα (26 άτομα) για 10 μήνες, οπότε και αφέθηκε ελεύθερο κατόπιν καταβολής λύτρων ύψους 9.500.000 δολ.

<sup>231</sup> *Π. Σιούσουρας – Δ. Δαλακλής*, ο.π. σελ. 294.

του παράκτιου κράτους στο ζήτημα της δίωξης των πειρατών σε περιστατικά που λαμβάνουν χώρα στα χωρικά του ύδατα.

Κρίσιμο είναι να επαναληφθεί ότι η ΣυμβΔΘ δεν επιβάλλει ρητή υποχρέωση στα κράτη για την καταστολή των πράξεων της πειρατείας σε πλοία και αεροσκάφη. Η εξαιρετική αρμοδιότητα επέμβασης στην ανοιχτή θάλασσα και η παγκόσμια δικαιοδοσία που καθιερώνονται αποτελούν απλώς δικαιώματα των κρατών και η άσκησή τους εναπόκειται στη διακριτική τους ευχέρεια.

**8.4.1.2. Εσωτερικό δίκαιο και πειρατεία:** Ως προς την ποινική δικαιοδοσία για καταστολή της πειρατείας που τελέσθηκε εκτός Ελλάδος, κατά το α. 8 στοιχ. στ' ΠΚ σε συνδυασμό με το α. 9 ΠΚ, εφαρμόζονται οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι, σε ημεδαπούς και αλλοδαπούς, ανεξάρτητα από το δίκαιο του τόπου τέλεσης, έστω κι αν ασκήθηκε ποινική δίωξη ή επιβλήθηκε ή και εκτίθηκε ποινή στην αλλοδαπή. Με άλλα λόγια εγκαθιδρύεται παγκόσμια δικαιοδοσία της Ελλάδας και η πειρατεία αναγνωρίζεται ως *delictum juris gentium*<sup>232</sup>. Σύμφωνα με μία άποψη, η διάταξη αυτή δημιουργεί ερμηνευτικά προβλήματα επειδή η οικουμενική δικαιοδοσία μπορεί να ασκηθεί μόνο για την πειρατεία ως διεθνές έγκλημα και όχι για την πειρατεία σύμφωνα με τους ελληνικούς ποινικούς νόμους<sup>233</sup>. Σημειώνεται ότι η πειρατεία *jure gentium* διακρίνεται από το έγκλημα της πειρατείας που καθιερώνουν οι εθνικές έννομες τάξεις. Η νομοτυπική μορφή του εγκλήματος μπορεί να συμπίπτει αλλά μπορεί και να διαφέρει. Εφόσον στην έννοια της πειρατείας κατά το εσωτερικό δίκαιο περιλαμβάνονται και πράξεις, οι οποίες δεν θεωρούνται πειρατικές κατά το διεθνές δίκαιο, το κάθε κράτος έχει δικαιοδοσία επ' αυτών μόνο όταν λαμβάνουν χώρα επί πλοίων που παραβιάζουν την εσωτερική τους νομοθεσία περί πειρατείας εντός της επικράτειάς τους ή επί των πλοίων που φέρουν τη σημαία τους οπουδήποτε και αν βρίσκονται σύμφωνα με την αρχή της εδαφικότητας και την αρχή της σημαίας αντίστοιχα. Ωστόσο, η διατύπωση του α. 8

---

<sup>232</sup> Χ. Μυλωνόπουλος, ο.π. σελ. 289.

<sup>233</sup> Π. Τσιρίδης, ο.π. σελ. 251 όπου παραπομπή σε Ιωάννου – Στρατή, σελ. 227, Γ. Βούλγαρης, ο.π. σελ. 210.

στοιχ. στ' ΠΚ φαίνεται να περιλαμβάνει κάθε πειρατική πράξη οπουδήποτε και αν αυτή τελεσθεί.

Σύμφωνα με το α. 215<sup>234</sup> παρ.1 ΚΑΝΔ: *Πειρατείαν τελεί πας επιβαίνων πλοίου όστις δια σωματικής βίας ή απειλής τοιαύτης κατά προσώπων, ενεργεί πράξεις διαρπαγής επί ετέρου πλοίου εν ανοικτή θαλάσση με σκοπόν ιδιοποιήσεως των ούτω διαρπαζομένων πραγμάτων*, ενώ κατά το α. 202<sup>235</sup> ΚΑΝΔ η εφαρμογή του α. 215 επιτρέπεται μόνο επί ελληνικών πλοίων που θα τελέσουν πειρατεία. Παρατηρείται ότι ο ορισμός της πειρατείας *jure gentium* είναι ευρύτερος του ορισμού του α. 215 ΚΑΝΔ. Από το συνδυασμό των ως άνω άρθρων με το α. 8 στοιχ. στ' ΠΚ και με τα α. 58 και 101 ΣυμβΔΘ προκύπτει ότι η πειρατεία τιμωρείται σύμφωνα με τον Ποινικό μας Κώδικα, όταν διαπράττεται οπουδήποτε στην αλλοδαπή σε αντίθεση με όσα ορίζει τόσο το α. 215 ΚΑΝΔ όσο και οι σχετικές διατάξεις της ΣυμβΔΘ.

Με βάση τα ανωτέρω, η ορθότερο είναι η παγκόσμια δικαιοδοσία των ελληνικών ποινικών δικαστηρίων να ασκείται μόνο όταν τελείται πειρατεία *jure gentium* στην ανοικτή θάλασσα, σε πολιτειακά ασύντακτη χώρα ή την ΑΟΖ κάποιου κράτους, ώστε να μην παραβιάζει το ισχύον διεθνές δίκαιο<sup>236</sup>. Με άλλα λόγια, η πρόβλεψη ότι οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι εφαρμόζονται και στην αιγιαλίτιδα ζώνη τρίτου κράτους (στην αλλοδαπή), ήτοι σε θαλάσσια ζώνη που υπόκειται στην αποκλειστική δικαιοδοσία του παράκτιου αυτού κράτους, ορθά θεωρείται ότι έρχεται σε αντίθεση με το διεθνές δίκαιο υπό την έννοια ότι μια πράξη πειρατείας

---

<sup>234</sup> Παρ. 2: Πειρατικόν θεωρείται παν πλοίον όπερ προορίζεται υπό των κυβερνώντων αυτό προς ενέργειαν των εν τη προηγουμένη παραγράφω αναφερομένων πράξεων ή εχρησιμοποιήθη κυβερνώμενον υπό των πειρατών.

Παρ. 3: Με την ποινή της καθείρξεως τιμωρούνται αι κατά την παρ. 1 του παρόντος άρθρου πράξεις πειρατείας, με την ίδιαν δε ποινήν τιμωρούνται επίσης τόσον ο πλοίαρχος όσον και οι αξιωματικοί οι κυβερνώντες το πειρατικόν πλοίον, με την ποινήν δε της καθείρξεως μέχρι 10 ετών τιμωρούνται τα μέλη του πληρώματος πειρατικού πλοίου διατελούντα εν γνώσει του προορισμού του.

<sup>235</sup> Παρ. 1: Αι διατάξεις του τμήματος Α' του παρόντος (δηλαδή και του α. 215) εφαρμόζονται επί εγκλημάτων διαπραττομένων παρ' ημεδαπών ή αλλοδαπών: α) επί ημεδαπών πλοίων ή βοηθητικών ναυπηγημάτων, β) εις πάσαν άλλην περίπτωσην ειδικώς προβλεπομένην υπό του παρόντος Κώδικος. παρ. 2: Αι διατάξεις των άρθρων 224, 225 και 234 εφαρμόζονται και επί πράξεων τελεσθεισών επί αλλοδαπού πλοίου εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων.

---

<sup>236</sup> Γ. Βούλγαρης, «Το Έγκλημα της Πειρατείας *jure gentium*», ΠοινΔικ 2011, σελ. 729-730, Κ. Ιωάννου – Α. Στρατή, ο.π. σελ. 233-234, Ε. Καμπέρου – Ντάλτου σε Α. Χααραλαμπάκης, Ποινικός Κώδικας Ερμηνεία Κατ' άρθρο (Άρθρα 1-234), 2014, σελ. 100, Μ. Μαργαρίτης, Ποινικός Κώδικας Ερμηνεία – Εφαρμογή, 2009, σελ. 28.

στη ζώνη αυτή ενός κράτους, δεν συνιστά πειρατεία κατά το διεθνές δίκαιο σύμφωνα με τον ορισμό που παρατέθηκε<sup>237</sup>. Κατά τα άλλα εφαρμόζονται οι λοιπές αρχές διεθνούς ποινικού δικαίου που διέπουν τον ΠΚ (α.5-7).

### **8.5. Καταστολή τρομοκρατικών πράξεων στην ανοιχτή θάλασσα: Η Σύμβαση της Ρώμης (1988)**

Ο ορισμός της πειρατείας, όπως αυτός εκτέθηκε ανωτέρω, συμπληρώνεται από τον ορισμό της ένοπλης ληστείας στη θάλασσα όπως αυτός αποτυπώνεται στη Σύμβαση του ΙΜΟ για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων κατά της Θαλάσσιας Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας (1988)<sup>238</sup> –η οποία συντάχθηκε κατά τα πρότυπα της Σύμβασης της Χάγης σχετικά με τα αεροσκάφη όπως θα δούμε παρακάτω- και το Πρόσθετο σε αυτή Πρωτόκολλο (2005)<sup>239,240</sup>. Σημειώνεται ότι η εν λόγω Σύμβαση υπεγράφη λόγω της αύξησης των πειρατικών και τρομοκρατικών πράξεων που απειλούν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και με αφορμή το *Achille Lauro Incident*<sup>241</sup>. Στην εν λόγω υπόθεση τον Οκτώβριο του 1985 μέλη του Μετώπου για την απελευθέρωση της Παλαιστίνης, που είχαν επιβιβαστεί στο υπό ιταλική σημαία ομώνυμο κρουαζιερόπλοιο ωε τουρίστες, το κατέλαβαν και αφού κράτησαν ομήρους το πλήρωμα και τους λοιπούς επιβάτες, απειλούσαν ότι θα τους εκτελέσουν αν το Ισραήλ δεν απελευθέρωνε 50 συντρόφους τους. Όταν η απαίτησή τους δεν έγινε δεκτή, σκότωσαν έναν εκ των ομήρων, αμερικανικής υπηκοότητας, και τον έριξαν στη θάλασσα. Κατά τη μεταφορά των τρομοκρατών στην Ιταλία με αιγυπτιακό αεροπλάνο, απήχθησαν από Αμερικανούς, εν συνεχεία όμως παραδόθηκαν στις ιταλικές αρχές<sup>242</sup>. Είναι προφανές ότι οι παραπάνω πράξεις δεν εμπίπτουν στον ορισμό της πειρατείας ως διεθνούς εγκλήματος, αφού έλαβαν χώρα

---

<sup>237</sup> Α. Μπρεδήμας, ο.π., σελ. 1801-1802.

<sup>238</sup> Ν. 2108/1992.

<sup>239</sup> Ν. 4169/2013.

<sup>240</sup> Το οποίο συμπεριέλαβε στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης και πράξεις διασποράς όπλων μαζικής καταστροφής, ενώ προβλέπει και δικαίωμα επέμβασης σε πλοία συμβαλλομένων μερών για τα οποία υπάρχουν υποψίες ότι εμπλέκονται στις εν λόγω πράξεις.

<sup>241</sup> Βλ. Μ. Βοή, *The Achille Lauro Hijacking: Lessons in the Politics and Prejudice of Terrorism* (Washington DC: Brassey's 2004). Βλ. και την επίθεση με εκρηκτικά Παλαιστινίων στο City of Poros, στην Αίγινα στις 11 Ιουλίου 1988, Σ. Κυριακάκης, «Εγκληματολογική προσέγγιση των κατά θάλασσα βαρέων εγκλημάτων», ΠοινΔικ 2000, σελ. 904.

<sup>242</sup> Γ. Βούλγαρης, «Το Έγκλημα της Πειρατείας Jure Gentium», ΠοινΔικ 2011, σελ. 727.

μόνο στο ίδιο πλοίο, ήτοι δεν πληρούνταν η προϋπόθεση της ύπαρξης δύο πλοίων<sup>243</sup>.

**8.5.1. Πεδίο εφαρμογής:** Σημειώνεται ότι το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης διαγράφεται στο α. 4 παρ. που ορίζει ότι η τελευταία εφαρμόζεται εάν το πλοίο ναυσιπλοεί ή σύμφωνα με το σχέδιο πλου πρέπει να πλεύσει σε ύδατα, διαμέσου υδάτων ή από ύδατα τα οποία βρίσκονται πέρα από το εξωτερικό όριο των χωρικών υδάτων ενός κράτους, ή από τα παράπλευρα όρια των χωρικών τους υδάτων με τα παρακείμενα κράτη. Η δε παρ. 2 επεκτείνει την εφαρμογή της σύμβασης ακόμη και στην περίπτωση που δεν συντρέχουν οι προϋποθέσεις της παρ.1 **εφόσον ο φερόμενος δράστης ανακαλυφθεί στην επικράτεια συμβαλλομένου κράτους** άλλου από αυτό που αναφέρεται στην παρ. 1. Επομένως, η Σύμβαση επιφυλάσσει την εφαρμογή της κατ' αρχήν σε μη εσωτερικά δρομολόγια.

**8.5.2. Παράνομες πράξεις κατά της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας:** Στο α. 3 της ανωτέρω Σύμβασης περιγράφονται ως κολαστέες οι εξής τρομοκρατικές πράξεις που δεν μπορούν να υπαχθούν στην έννοια της πειρατείας *jure gentium*: (παρ. 1) *διαπράττει ποινική παράβαση κάθε πρόσωπο που παράνομα και σκόπιμα: α) με βία ή απειλή βίας καταλαμβάνει πλοίο ή ασκεί έλεγχο σε αυτό ή β) προβαίνει σε πράξη βίας εναντίον προσώπου πάνω στο πλοίο, εφόσον αυτή η πράξη θα μπορούσε να βάλει σε κίνδυνο την ασφάλεια του εν λόγω σκάφους εν πλω ή γ) καταστρέφει πλοίο ή επιφέρει ζημία στο εν λόγω πλοίο ή στο φορτίο του, από την οποία προκύπτει ή μπορεί να προκύψει κίνδυνος σε ότι αφορά την ασφαλή ναυσιπλοΐα αυτού του πλοίου ή δ) τοποθετεί πάνω σε πλοίο συσκευή ή ουσία ή προκαλεί την τοποθέτηση πάνω σε τέτοιο πλοίο με οποιοδήποτε τρόπο συσκευής ή ουσίας από την οποία μπορεί να προκύψει κίνδυνος καταστροφής του σκάφους ή κίνδυνος βλάβης του φορτίου του ή πιθανόν να θέσει σε κίνδυνο την ασφαλή ναυσιπλοΐα του πλοίου ή ε) καταστρέφει ή επιφέρει σοβαρές βλάβες στις ευκολίες ναυσιπλοΐας ή*

---

<sup>243</sup> Ομοίως στην υπόθεση *Santa Maria* (1961) το ομώνυμο υπό πορτογαλική σημαία πλοίο ενώ έπλεε στην ανοιχτή θάλασσα καταλήφθηκε από ένοπλους επιβάτες, οι οποίοι αφού σκότωσαν μέλη του πληρώματος απέπλευσαν με τους λοιπούς επιβάτες προς άγνωστη κατεύθυνση. Όταν το πλοίο επεστράφη στην Πορτογαλία, κρίθηκε ότι δεν συντρέχαν οι προϋποθέσεις να χαρακτηριστεί το επεισόδιο ως πειρατεία διότι οι πράξεις βίας έγιναν στο ίδιο πλοίο και όχι έναντι άλλου, *Κ. Ιωάννου – Α. Στρατή, ο.π. σελ. 232.*



εμποδίζει σοβαρά τη λειτουργία τέτοιων ευκολιών, εφόσον οποιαδήποτε τέτοια πράξη μπορεί να βάλει σε κίνδυνο τη ασφαλή ναυσιπλοΐα του πλοίου ή στ) διαβιβάζει πληροφορίες, τις οποίες γνωρίζει ότι είναι ψευδείς βάζοντας σε κίνδυνο την ασφαλή ναυσιπλοΐα του πλοίου ή ζ) τραυματίζει ή δολοφονεί πρόσωπο όταν αυτά τα γεγονότα συνδέονται με οποιαδήποτε παράβαση που προβλέπεται από τα εδάφια α' και στ' είτε αυτή τελέσθηκε είτε έγινε απόπειρα τελέσεώς της. (παρ. 2) Τελεί επίσης αξιόποινη παράβαση κάθε πρόσωπο το οποίο: α) αποπειράται να τελέσει οποιαδήποτε από τις παραβάσεις που προβλέπονται από την παράγραφο 1 ή β) προτρέπει άλλο πρόσωπο να τελέσει οποιαδήποτε παράβαση από εκείνες που προβλέπονται από την παράγραφο 1, εφόσον αυτή η παράβαση πράγματι τελείται ή είναι με οποιοδήποτε τρόπο συνεργός του προσώπου αυτού, το οποίο τελεί οποιαδήποτε παράβαση ή γ) απειλεί ότι θα τελέσει οποιαδήποτε παράβαση από αυτές που προβλέπονται από τα εδάφια β', γ' και ε' της παραγράφου 1, εφόσον οποιαδήποτε τέτοια απειλή μπορεί να βάλει σε κίνδυνο την ασφαλή ναυσιπλοΐα του εν λόγω πλοίου, ανεξάρτητα από το εάν η εν λόγω απειλή συνδυάζεται ή όχι, σύμφωνα με την εσωτερική νομοθεσία, με αίρεση η οποία προβλέπει στον πειθαναγκασμό φυσικού ή νομικού προσώπου να τελέσει ή να απέχει από την τέλεση κάποιας πράξης.

Μετά το Πρωτόκολλο του 2005 προστέθηκαν τα α. 3α<sup>244</sup>, 3β<sup>245</sup> και 3γ<sup>246</sup> τα οποία προέβλεπαν νέες αντικειμενικές υποστάσεις εγκλημάτων διευρύνοντας το πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης.

---

<sup>244</sup> Παρ. 1: Διαπράττει αδίκημα κατά την έννοια της παρούσης Σύμβασης κάθε πρόσωπο που παράνομα και με πρόθεση:

α) όταν ο σκοπός της πράξης, από τη φύση ή το περιεχόμενο της, είναι ο εκφοβισμός πληθυσμού ή ο εξαναγκασμός μιας κυβέρνησης ή ενός διεθνούς οργανισμού να τελέσει ή να απέχει από την τέλεση κάποιας πράξης: αα) χρησιμοποιεί εναντίον ή επί πλοίου ή απορρίπτει από πλοίο εκρηκτικά, ραδιενεργά υλικά ή ΒΧΠ όπλο με τρόπο που προκαλεί ή μπορεί να προκαλέσει θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό ή ζημία ή ββ) απορρίπτει από πλοίο πετρέλαιο, υγροποιημένο φυσικό αέριο ή άλλη επικίνδυνη ή επιβλαβής ουσία που δεν καλύπτεται από το εδάφιο (α)(i), σε τέτοια ποσότητα ή συγκέντρωση που προκαλεί ή μπορεί να προκαλέσει θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό ή ζημία · ή γγ) χρησιμοποιεί πλοίο με τρόπο που προκαλεί θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό ή ζημία· ή δδ) απειλεί ότι θα τελέσει οποιοδήποτε αδίκημα από εκείνα που προβλέπονται από τα εδάφια (α), (αα),(ββ) ή (γγ) ανεξάρτητα από το εάν η εν λόγω απειλή συνοδεύεται ή όχι, σύμφωνα με την εσωτερική νομοθεσία, από όρο· ή

β) μεταφέρει επί πλοίου: αα) οποιαδήποτε εκρηκτικά ή ραδιενεργά υλικά γνωρίζοντας ότι πρόκειται να χρησιμοποιηθούν για να προκαλέσουν ή να απειλήσουν ότι θα προκαλέσουν θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό ή ζημία με σκοπό τον εκφοβισμό ενός πληθυσμού ή τον εξαναγκασμό μιας κυβέρνησης

Σύμφωνα με το α. 5 κάθε Κράτος Μέρος καταστέλλει τα προβλεπόμενα από τα άρθρα 3,3α,3β ή 3γ αδικήματα με κατάλληλες ποινές, οι οποίες λαμβάνουν υπόψη την σοβαρότητα των αδικημάτων αυτών<sup>247</sup>. Κατά το α. 6 παρ. 1 τα συμβαλλόμενα κράτη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εφαρμόσουν τη δικαιοδοσία τους σε αδικήματα που τελούνται σε ή επί των πλοίων τους, στην επικράτειά τους ή από τους υπηκόους τους. Η δε παρ. 2 του ίδιου άρθρου που δεν διατηρεί τον υποχρεωτικό χαρακτήρα της προηγούμενης, παρέχει τη δυνατότητα εγκαθίδρυσης δικαιοδοσίας στα συμβαλλόμενα κράτη και όταν οποιαδήποτε από τις ανωτέρω παραβάσεις τελείται από πρόσωπο το οποίο είναι και έχει τη συνήθη του διαμονή στο Κράτος αυτό ή όταν, κατά την τέλεση αυτής, κάποιος υπήκοος του εν λόγω Κράτους αιχμαλωτίσθηκε, απειλήθηκε, τραυματίσθηκε ή φονεύθηκε ή όταν τελέσθηκε με το σκοπό να πειθαναγκασθεί το εν λόγω Κράτος να διαπράξει κάποια πράξη ή να απέχει από αυτήν. Επομένως, **εγκαθιδρύεται εκ της σύμβασης**

---

ή ενός διεθνούς οργανισμού, να τελέσει ή να απέχει από την τέλεση κάποιας πράξης, ανεξάρτητα από το εάν η εν λόγω απειλή συνοδεύεται ή όχι, σύμφωνα με την εσωτερική νομοθεσία, από όρο · ή ββ) οποιοδήποτε ΒΧΠ όπλο γνωρίζοντας ότι πρόκειται για ΒΧΠ όπλο όπως ορίζει το άρθρο 1· ή γγ) οποιοδήποτε πηγαίο υλικό, ειδικό σχάσιμο υλικό ή εξοπλισμό ή υλικό που σχεδιάσθηκε ή προετοιμάσθηκε ειδικά για την επεξεργασία, χρήση ή παραγωγή ειδικού σχάσιμου υλικού γνωρίζοντας ότι πρόκειται να χρησιμοποιηθεί σε πυρηνική εκρηκτική δραστηριότητα ή σε οποιαδήποτε άλλη πυρηνική δραστηριότητα που δεν καλύπτεται από εγγυήσεις βάσει μίας συνολικής συμφωνίας εγγυήσεων του Διεθνούς Οργανισμού Ατομικής Ενέργειας · ή δδ) οποιοδήποτε εξοπλισμό, υλικό ή λογισμικό ή σχετική τεχνολογία που συμβάλλει σημαντικά στη σχεδίαση, κατασκευή ή παράδοση ΒΧΠ όπλου με πρόθεση να χρησιμοποιηθεί για τέτοιο σκοπό.

<sup>245</sup> Διαπράττει αδίκημα κατά την έννοια της παρούσης Σύμβασης κάθε πρόσωπο που παράνομα και με πρόθεση μεταφέρει άλλο πρόσωπο με πλοίο, γνωρίζοντας ότι το πρόσωπο αυτό έχει τελέσει πράξη που συνιστά αδίκημα οριζόμενο από τα άρθρα 3, 3α ή 3γ ή **αδίκημα οριζόμενο από οποιαδήποτε εκ των αναφερόμενων στο Παράρτημα συμβάσεων**, και με σκοπό να βοηθήσει αυτό το πρόσωπο να αποφύγει την ποινική δίωξη.

<sup>246</sup> Διαπράττει επίσης αδίκημα κατά την έννοια της παρούσης Σύμβασης κάθε πρόσωπο που:

α) παράνομα και με πρόθεση τραυματίζει ή θανατώνει άλλο πρόσωπο σε σχέση με τη διάπραξη οποιουδήποτε εκ των αδικημάτων που ορίζονται από το άρθρο 3, παράγραφο 1, άρθρο 3α ή άρθρο 3β· ή

β) αποπειράται να διαπράξει αδίκημα οριζόμενο από το άρθρο 3, παράγραφο 1, άρθρο 3α, παράγραφο 1(α)(αα),(ββ) ή (γγ), ή το εδάφιο (α) του παρόντος άρθρου· ή

γ) συμμετέχει ως συνεργός σε αδίκημα οριζόμενο από το άρθρο 3, άρθρο 3α, άρθρο 3, ή το εδάφιο (α) ή (β) του παρόντος άρθρου· ή

δ) οργανώνει ή κατευθύνει άλλους να διαπράξουν αδίκημα οριζόμενο από το άρθρο 3, άρθρο 3α, άρθρο 3β, ή το εδάφιο (α) ή (β) του παρόντος άρθρου· ή

ε) συμβάλλει στη διάπραξη ενός ή περισσότερων αδικημάτων οριζόμενων από το άρθρο 3, άρθρο 3α, άρθρο 3β ή το εδάφιο (α) ή (β) του παρόντος άρθρου, από ομάδα προσώπων που ενεργούν με κοινό σκοπό, με πρόθεση και είτε: αα) με στόχο να διευκολύνει την εγκληματική δραστηριότητα ή να εξυπηρετήσει τον εγκληματικό σκοπό της ομάδας, όταν αυτή η δραστηριότητα ή ο σκοπός συνεπάγεται τη διάπραξη αδικήματος οριζόμενου από τα άρθρα 3,3α ή 3β· ή ββ) εν γνώσει της πρόθεσης της ομάδας να διαπράξει αδίκημα οριζόμενο από τα άρθρα 3,3α ή 3.

<sup>247</sup> Επισημαίνεται ότι στο α. 5<sup>α</sup> καθιερώνεται η ευθύνη νομικών προσώπων αναφορικά με τις ποινικοποιούμενες από τη σύμβαση πράξεις.

**δικαιοδοσία υποχρεωτικώς στη βάση των αρχών της σημαίας, της εδαφικότητας και της ενεργητικής προσωπικότητας** και προαιρετικώς, κατά διακριτική ευχέρεια των κρατών μερών, στη βάση της συνήθους διαμονής, της παθητικής προσωπικότητας και της αρχής μη επέμβασης στις εσωτερικές υποθέσεις των κρατών. Σύμφωνα δε με την παρ. 4 κάθε κράτος μέρος λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα, για να καθιερώσει την δικαιοδοσία του για τα αδικήματα που προβλέπονται από τα άρθρα 3,3α,3β ή 3γ, και στην περίπτωση που **ο φερόμενος ως δράστης του αδικήματος βρίσκεται στο έδαφός του και που το εν λόγω κράτος δεν τον εκδίδει** σε ένα από τα κράτη μέρη, τα οποία καθιέρωσαν τη δικαιοδοσία τους σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου, ενώ η παρ. 5 επισημαίνει ότι καμία ποινική δικαιοδοσία που ασκείται σύμφωνα με την εσωτερική νομοθεσία δεν αποκλείεται από τη σύμβαση. Σημειώνεται ότι το α. 8<sup>α</sup> παρέχει τη **δυνατότητα επίσκεψης σε εμπορικό πλοίο ύποπτο** για τέλεση κάποιων από τις πράξεις των α. 3, 3α,3β ή 3γ εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις που το ίδιο θέτει<sup>248</sup>. Η παρ. 8<sup>249</sup> επιβεβαιώνει τη δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας, παρέχοντας τη δυνατότητα

---

<sup>248</sup> Παρ. 5: Όποτε προσωπικό εφαρμογής του νόμου ή άλλοι εξουσιοδοτημένοι υπάλληλοι ενός Κράτους Μέρους («το αιτούν Μέρος») εντοπίσουν πλοίο που φέρει τη σημαία ή σήμα νηολογίου άλλου Κράτους Μέρους («το πρώτο Μέρος») το οποίο βρίσκεται εκτός της χωρικής θάλασσας οποιουδήποτε Κράτους, και το αιτούν Μέρος **έχει βάσιμους λόγους να υποπτεύεται ότι το πλοίο ή πρόσωπο επί του πλοίου αυτού έχει εμπλακεί ή εμπλέκεται τη στιγμή αυτή ή πρόκειται να εμπλακεί στην διάπραξη αδικήματος οριζόμενου από τα άρθρα 3, 3α, 3β ή 3γ**, και το αιτούν Μέρος επιθυμεί να επιβιβαστεί στο πλοίο, τότε: α) μπορεί να ζητήσει σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2 από το πρώτο Μέρος να βεβαιώσει την εθνικότητα του πλοίου, και β) εάν η εθνικότητα επιβεβαιωθεί, το αιτούν Μέρος μπορεί να ζητήσει από το πρώτο Μέρος (που στην συνέχεια θα αναφέρεται ως «το Κράτος της Σημαίας») **την άδεια να επιβιβαστεί και να λάβει τα κατάλληλα μέτρα αναφορικά με το εν λόγω πλοίο**, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν τη διακοπή πλου, την επιβίβαση και την έρευνα στο πλοίο, στο φορτίο και στους επιβαίνοντες, καθώς και να εξετάσει τους επιβαίνοντες για να διαπιστωθεί εάν έχει διαπραχθεί ή διαπράττεται ή πρόκειται να διαπραχθεί κάποιο από τα αδικήματα που ορίζονται από τα άρθρα 3, 3<sup>α</sup>, 3<sup>β</sup> και 3γ, και γ) το Κράτος της Σημαίας είτε: αα) επιτρέπει στο αιτούν Μέρος να επιβιβαστεί στο πλοίο και να λάβει τα κατάλληλα μέτρα που αναφέρονται στο εδάφιο β), με την επιφύλαξη τυχόν όρων που μπορεί να επιβάλει σύμφωνα με την παράγραφο 7 ή, ββ) διεξάγει την επιβίβαση και έρευνα με το δικό του προσωπικό εφαρμογής του νόμου ή άλλους εξουσιοδοτημένους υπαλλήλους, γγ) διεξάγει την επιβίβαση και έρευνα μαζί με το αιτούν Μέρος με την επιφύλαξη τυχόν όρων που μπορεί να επιβάλει σύμφωνα με την παράγραφο 7 ή δδ) αρνείται να δώσει άδεια για την επιβίβαση και την έρευνα. Το αιτούν Μέρος δεν επιβιβάζεται στο πλοίο ούτε λαμβάνει τα μέτρα που αναφέρονται στο εδάφιο β) χωρίς τη γραπτή εξουσιοδότηση από το Κράτος της Σημαίας.

<sup>249</sup> Παρ. 8: Για όλες τις επιβιβάσεις σύμφωνα με το παρόν άρθρο, το Κράτος της σημαίας έχει το δικαίωμα να ασκήσει την δικαιοδοσία του στο υπό κράτηση πλοίο, φορτίο ή άλλα αντικείμενα και τους επιβαίνοντες σε αυτό, συμπεριλαμβανομένης της δήμευσης, κατάσχεσης, σύλληψης και δίωξης. Ωστόσο, το Κράτος της σημαίας θα μπορεί, με την επιφύλαξη του συντάγματος και των νόμων του, να συναινέσει στην άσκηση δικαιοδοσίας από άλλο Κράτος που έχει δικαιοδοσία σύμφωνα με το άρθρο 6.

άσκησης αρμοδιότητας εκ μέρους άλλου κράτους μόνο μετά τη συναίνεσή του. Αξίζει να σημειωθεί ότι η σύμβαση δεν επηρεάζει τα δικαιώματα επέμβασης ή άσκησης δικαιοδοσίας των κρατών, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, σε εμπορικά πλοία υπό ξένη σημαία ευρισκόμενα έξω από την χωρική θάλασσα οποιουδήποτε κράτους<sup>250</sup>.

Επιπροσθέτως, καθιερώνεται η αρχή *aut dedete aut judicare* στο α. 10 και παραμερίζεται η αρχή ότι δεν χωρεί έκδοση για πολιτικά αδικήματα βάσει του α. 11<sup>α</sup>. Σημειώνεται ότι υποχρέωση δίωξης ουσιαστικά δεν επιβάλλεται αφού η μόνη υποχρέωση που τίθεται είναι η υποβολή της υπόθεσης στις αρμόδιες αρχές του κράτους όπου ο δράστης βρίσκεται. Το ίδιο ισχύει και για την υποχρεωτικότητα της έκδοσης αφού με βάση το α. 11 παρ. 2 το εκζητούμενο κράτος μπορεί να αρνηθεί την έκδοση εάν έχει σοβαρούς λόγους να πιστεύει ότι το αίτημα έκδοσης έγινε με σκοπό την δίωξη ή τιμωρία ατόμου λόγω της φυλής, της θρησκείας, της υπηκοότητας, της εθνοτικής καταγωγής, των πολιτικών απόψεων ή του φύλου του ατόμου ή ότι η ικανοποίηση του αιτήματος θα έβλαπτε την θέση αυτού του ατόμου για οποιονδήποτε από τους παραπάνω λόγους.

Καθίσταται σαφές ότι η εν λόγω Σύμβαση **δεν καθιερώνει** δικαιοδοσία όλων των κρατών για τον κολασμό των πράξεων του α. 3, 3α, 3β ή 3γ<sup>251</sup>, σε αντίθεση με τη ΣυμβΔΘ που καθιερώνει παγκόσμια δικαιοδοσία αναφορικά με το έγκλημα της πειρατείας<sup>252</sup>. Ωστόσο καλύπτει ευρύτερο φάσμα υποθέσεων, δεδομένου ότι η εφαρμογή της δεν περιορίζεται σε παράνομες πράξεις που διαπράττονται για ιδιωτικούς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ενός ιδιωτικού πλοίου, ενώ η δυνατότητα εφαρμογής επεκτείνεται ευρύτερα σε «κάθε είδους σκάφος», με μοναδικές εξαιρέσεις τα πολεμικά πλοία ή τα «πλοία που ανήκουν ή λειτουργούν

---

<sup>250</sup> α. 8α παρ. 11: Το παρόν άρθρο δεν εφαρμόζεται ούτε περιορίζει την επιβίβαση, που διεξάγεται από Κράτος Μέρος σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, σε πλοία που κινούνται εκτός της χωρικής θάλασσας οποιουδήποτε Κράτους, συμπεριλαμβανομένης της επιβίβασης που βασίζεται στο δικαίωμα επίσκεψης, την παροχή βοήθειας σε πρόσωπα, πλοία και περιουσιακά στοιχεία που βρίσκονται σε κατάσταση ανάγκης, θέση ή κίνδυνο ή την εξουσιοδότηση από το Κράτος της Σημαίας να προβεί σε ενέργειες εφαρμογής του νόμου ή άλλες ενέργειες.

<sup>251</sup> *Μ. Μαρούδα*, ο.π., σελ. 45. Στη Σύμβαση της Ρώμης προβλέπεται η αρχή της προστασίας ως βάση δικαιοδοσίας για τις παράνομες πράξεις που αυτή ποινικοποιεί και η προσφυγή σε αυτή επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια του συμβαλλόμενου κράτους, *Α. Γιόκαρης – Φ. Παζαρτζή*, ο.π. σελ. 53.

<sup>252</sup> α. 101 σε συνδ. με α. 105 ΣυμβΔΘ.

από ένα κράτος όταν χρησιμοποιούνται ως ναυτικοί βοηθοί ή για τελωνειακούς ή αστυνομικούς σκοπούς».

Η εν λόγω Σύμβαση είναι αντίστοιχη με τη Σύμβαση της Χάγης του 1970 και του Μόντρεαλ του 1971 για παράνομες πράξεις κατά αεροσκαφών, τις οποίες θα εξετάσουμε σε επόμενο κεφάλαιο.

**8.6. Έκτακτη (εξαιρετική) δικαιοδοσία στην ανοιχτή θάλασσα:** Για την πληρότητα της έρευνας αναφέρονται και τα δικαιώματα νηοψίας και συνεχούς καταδίωξης, τα οποία αποδίδονται στα κράτη από τη ΣυμβΔΘ και βασίζονται στη λεγόμενη έκτακτη δικαιοδοσία του, δηλαδή μια δικαιοδοσία μικρότερης έκτασης από ο, τι η οικουμενική και αναγνωρίζεται με βάση συνδέσμους, οι οποίοι δεν αποτελούν κατά κανόνα συνδέσμους δικαιοδοσίας στο διεθνές ποινικό δίκαιο<sup>253</sup>.

**8.6.1. Το δικαίωμα νηοψίας & επίσκεψης:** Σύμφωνα με το α. 110 ΣυμβΔΘ –οι διατάξεις του οποίου εφαρμόζονται *mutatis mutandis* και σε στρατιωτικά αεροσκάφη<sup>254</sup>- πολεμικό πλοίο<sup>255</sup> μπορεί να προβεί σε έλεγχο της σημαίας και επίσκεψη εμπορικού πλοίου στην ανοιχτή θάλασσα, εφόσον υπάρχουν **βάσιμοι λόγοι υποψίας** ότι το τελευταίο επιδίδεται σε πειρατεία, δουλεμπόριο<sup>256</sup>, παράνομες εκπομπές<sup>257</sup>, το πλοίο δεν έχει εθνικότητα ή αν και φέρει ξένη σημαία ή αρνείται να υψώσει τη σημαία του, αυτό έχει στην πραγματικότητα την ίδια εθνικότητα με το πολεμικό. Σύμφωνα με τον Ρούκουνα, το α. 110, παρά το γεγονός ότι φέρει τον τίτλο «δικαίωμα νηοψίας», καθιερώνει το δικαίωμα επίσκεψης σε

<sup>253</sup> Κ. Ιωάννου – Α. Στρατή, ο.π σελ. 238.

<sup>254</sup> α. 110 παρ. 4.

<sup>255</sup> Η παρ. 5 του ίδιου άρθρου επεκτείνει τη δυνατότητα και σε άλλα δεόντως εξουσιοδοτημένων πλοίων που έχουν εμφανή διακριτικά στοιχεία ότι ανήκουν σε κρατική υπηρεσία.

<sup>256</sup> Αν και είναι πλέον πολύ σπάνιες, αλλά όχι ανύπαρκτες (βλ. την υπόθεση *Mme Hadijatou Mani Koraou v. The Republic of Niger*, 27 October 2008, ECW/JUD/06/08, που αφορούσε μια γυναίκα που κρατείτο υπό συνθήκες δουλείας και τελικά της απονεμήθηκε πιστοποιητικό ελευθερίας), οι περιπτώσεις που θα υφίσταται de jure δεσμός κυριότητας του δούλου, όπως επιτάσσει η Σύμβαση περί της Δουλείας (1927), α. 1, έχει συχνά διαπιστωθεί ότι σε αρκετές περιπτώσεις η εμπορία ανθρώπων (human trafficking) καταλήγει σε δουλεία, οπότε εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του α. 110 ΣυμβΔΘ.

<sup>257</sup> Εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις που θέτει το α. 109 ΣυμβΔΘ, η παρ. 3 του οποίου προβλέπει συντρέχουσα δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας του πλοίου, του κράτους που είναι καταχωρημένη η εγκατάσταση, του κράτους του οποίου ο δράστης είναι υπήκοος, του κράτους όπου μπορούν να ληφθούν οι εκπομπές ή κάθε κράτους του οποίου η ραδιοεπικοινωνία υφίσταται παρεμβολές. Σύμφωνα με την παρ. 4 το κράτος που έχει δικαιοδοσία κατά την παρ.3, μπορεί να συλλάβει οποιοδήποτε πρόσωπο ή πλοίο ασχολείται με παράνομες εκπομπές και να κατάσχει τη συσκευή της εκπομπής.

εμπορικό πλοίο υπό ξένη σημαία, ενώ η νηοψία αποτελεί πράξη που νομιμοποιείται μόνο σε περίπτωση ένοπλης σύρραξης και δεν υπάρχει σε καιρό ειρήνης. Κατά τον ίδιο συγγραφέα η νηοψία έγκειται στο δικαίωμα εμπόλεμου κράτους να ελέγχει στην ανοιχτή θάλασσα τα πλοία που είναι ύποπτα ότι μετέχουν στον πολεμικό ανεφοδιασμό του αντιπάλου και διενεργούν λαθρεμπόριο πολέμου<sup>258</sup>. Για να μπορεί να ασκηθεί το εν λόγω δικαίωμα απαιτείται να έχει προηγηθεί αναγγελία της ένοπλης σύρραξης προς τρίτους, όποτε οι τελευταίοι αναλαμβάνουν τους ανάλογους κινδύνους των ενεργειών τους.

Σε περίπτωση που οι υποψίες αποδειχθούν αβάσιμες, προβλέπεται επανόρθωση από το α. 110 παρ. 3. Εάν όμως οι υποψίες αποδειχθούν βάσιμες, δεν υπάρχει ειδική ρύθμιση σε σχέση με την άσκηση δικαιοδοσίας του κράτους της σημαίας του πολεμικού πλοίου. Υποστηρίζεται ότι το εν λόγω κράτος θα ακολουθήσει τις νόμιμες περαιτέρω διαδικασίες συμπεριλαμβανομένης της σύλληψης του πλοίου – εάν π.χ. ασχολείται με κάποια δραστηριότητα από τις αναφερόμενες στο α. 110 παρ.1 στοιχ. α'-γ' - και της κίνησης ποινικής διαδικασίας<sup>259</sup>. Ωστόσο, ο ίδιος συγγραφέας υποστηρίζει σε άλλο μέρος του βιβλίου του ότι το διεθνές δίκαιο *δεν εγκαθιδρύει οικουμενική δικαιοδοσία των κρατών προς εκδίκαση του εγκλήματος της μεταφοράς και εμπορίας δούλων* –σε αντίθεση με το έγκλημα της πειρατείας-, επικαλούμενος το α. 99 ΣυμβΔΘ, και κατ' επέκταση τα α. 8 εδ. η' και 323 ΠΚ, σύμφωνα με το οποίο το έγκλημα της εμπορίας δούλων θεωρείται έγκλημα στρεφόμενο κατά της παγκόσμιας δικαιοσύνης και τιμωρείται από τους ελληνικούς ποινικούς νόμους οπουδήποτε και αν τελέσθηκε, βρίσκονται σε αντίθεση με το διεθνές δίκαιο<sup>260</sup>. Κατ' ορθότερη άποψη, εάν η έρευνα αποδείξει ότι πράγματι το πλοίο είχε επιδοθεί σε μια από τις εν λόγω πράξεις, τότε η δικαιοδοσία του πολεμικού πλοίου εξαρτάται από το συγκεκριμένο αδίκημα διότι το α. 110 ΣυμβΔΘ δεν εγκαθιδρύει οικουμενική δικαιοδοσία για τις αναφερόμενες παράνομες πράξεις αλλά μόνο δικαίωμα ελέγχου και επίσκεψης<sup>261</sup>. Το συμπέρασμα της σύλληψης και άσκησης ποινικής δικαιοδοσίας του εν λόγω κράτους σε

<sup>258</sup> Εμ. Ρούκουνας, ο.π. σελ. 297-298.

<sup>259</sup> Γ. Βούλγαρης, ο.π. σελ. 193.

<sup>260</sup> Γ. Βούλγαρης, ο.π. σελ. 198-199.

<sup>261</sup> Κ. Ιωάννου – Α. Στρατή, ο.π. σελ. 228, 240.

περίπτωση επιβεβαίωσης της υποψίας ότι επιδίδεται σε πειρατεία ερείδεται στο α. 105 ΣυμβΔΘ και όχι στο δικαίωμα νηοψίας κατ' α. 110 παρ. 1. Έτσι δικαιολογείται και η ανωτέρω επισημανθείσα αντίφαση μεταξύ του εγκλήματος του δουλεμπορίου και της πειρατείας. Η επίσκεψη συνιστά ένα προστάδιο στην πορεία προς την άσκηση της ποινικής δικαιοδοσίας του κράτους της σημαίας του πολεμικού πλοίου, το οποίο προβαίνει σε αυτή, στην περίπτωση που επιβεβαιωθούν οι υποψίες ότι το πλοίο που υπόκειται στον έλεγχο, επιδίδεται πράγματι σε πειρατεία.

Για την περίπτωση ε', αυτονοήτως αρμόδιο είναι το κράτος της εθνικότητας των πλοίων. Αναφορικά με τα πλοία άνευ εθνικότητας, στοιχ. δ', υποστηρίζονται και οι δύο απόψεις για το εύρος των εξουσιών του κράτους της σημαίας που προβαίνει στην άσκηση επίσκεψης. Σύμφωνα με την πρώτη άποψη, το εν λόγω κράτος μπορεί να ασκήσει την ποινική του δικαιοδοσία επί του ανιθαγενούς πλοίου, αφού τεκμαίρεται ότι το τελευταίο δεν διαθέτει την προστασία κανενός κράτους<sup>262</sup>. Κατά τη δεύτερη άποψη, το πολεμικό πλοίο δεν δύναται να ασκήσει την ποινική του δικαιοδοσία επί του ξένου πλοίου και του πληρώματός του παρά μόνο εάν συντρέχει η συνδρομή κάποιας από τις σχετικές βάσεις δικαιοδοσίας π.χ. παγκόσμια δικαιοσύνη, και δεν αρκεί μόνο το γεγονός της έλλειψης εθνικότητας του πλοίου<sup>263</sup>.

Παρατηρείται ότι στο α. 110 δεν προβλέπεται δικαίωμα επίσκεψης ξένων εμπορικών πλοίων στην ανοιχτή θάλασσα σε περιπτώσεις διακίνησης ναρκωτικών ή άλλων ψυχοτρόπων εκτός αν δοθεί εξουσιοδότηση από το κράτος της σημαίας<sup>264</sup>. Η διαφορετική μεταχείριση που επιφυλάσσεται από τη σύμβαση σχετικά με τα πειρατικά πλοία και εκείνα που χρησιμοποιούνται για δουλεμπόριο ή διακίνηση ναρκωτικών ουσιών, στην τελευταία δε περίπτωση δεν παρέχεται ούτε δικαίωμα επίσκεψης, έχει λάβει αρνητική κριτική από τη θεωρία. Εξαιτίας μάλιστα της

---

<sup>262</sup> Στην *USA v. Marina Garcia Case* (1982) το δικαστήριο των ΗΠΑ δέχθηκε ότι, πλοία χωρίς εθνικότητα είναι διεθνείς παριές, δεν έχουν δικαίωμα να πλέουν ελεύθερα στη θάλασσα, αντιπροσωπεύουν πλωτά καταφύγια έναντι οποιασδήποτε εξουσίας και αποτελούν μια ενδεχόμενη απειλή κατά της τάξης, της σταθερότητας και της ναυσιπλοΐας στην ανοιχτή θάλασσα, *Γ. Βούλγαρης*, ο.π. σελ. 193, *Κ. Ιωάννου – Α. Στρατή*, ο.π. σελ. 215.

<sup>263</sup> *Ε. Παπασταυρίδης*, ο.π. σελ. 82.

<sup>264</sup> *Ν. Τσοκανάς*, Ασφάλεια και συνεργασία στην ανοιχτή θάλασσα για θέματα παράνομης διακίνησης ναρκωτικών και παράνομων ραδιοτηλεοπτικών εκπομπών, σε *Σ. Περράκης – Γ. Τσάλτας*, ο.π., σελ. 63-64, *Εμ. Ρούκουνας*, ο.π. 2015, σελ. 298.

ιδιαίτερης φύσης των εγκλημάτων αυτών αλλά και του ενδιαφέροντος της διεθνούς κοινότητας για την καταστολή τους έχουν διατυπωθεί οι εξής προτάσεις<sup>265</sup>. Από το συνδυασμό των α. 99 και 110 ΣυμβΔΘ προκύπτει ότι η Σύμβαση προδήλως αποκηρύσσει τη χρήση του πλοίου για δουλεμπόριο και μεταφορά ναρκωτικών ουσιών επιβάλλοντας μάλιστα την υποχρέωση συνεργασίας μεταξύ των κρατών για την τιμωρία και καταστολή αυτών των εγκλημάτων. Επίσης, η παροχή του δικαιώματος επίσκεψης σε πλοίο ύποπτο για τέλεση δουλεμπορίου καθίσταται άνευ ουσίας ελλείψει δικαιώματος κατάσχεσης του πλοίου ώστε να απελευθερωθούν οι άνθρωποι και να διεξαχθεί ποινική διαδικασία. Συνεπώς, προτείνεται αφενός η επέκταση του δικαιώματος νηοψίας και στην περίπτωση μεταφοράς ναρκωτικών ουσιών κατά τελολογική διαστολή του α. 110, αφετέρου η, επίσης τελολογική διαστολή του α. 105 ώστε να τυγχάνει εφαρμογής και στην περίπτωση που διαπιστώθηκε ότι το ξένο πλοίο επιδίδεται σε δουλεμπόριο ή μεταφορά ναρκωτικών ουσιών.

Σημειώνεται ότι δικαίωμα επέμβασης στην ανοιχτή θάλασσα μπορεί να προβλέπεται και από άλλες διεθνείς συνθήκες, είτε διμερείς, είτε πολυμερείς, αλλά το εν λόγω δικαίωμα θα ισχύει μόνο για τα πλοία των συμβαλλομένων μερών. Απαραίτητη δε προϋπόθεση για να εφαρμοστεί και στα καθ' ημάς είναι να αποτελεί συμβαλλόμενο μέρος σε αυτές η Ελλάδα και το κράτος της σημαίας του πλοίου, είτε του προβαίνοντος σε επίσκεψη επί εμπορικού πλοίου υπό ελληνική σημαία, είτε του επιδιδόμενου σε κάποια από τις ανωτέρω εγκληματικές πράξεις και υπόκειται σε έλεγχο από ελληνικό πολεμικό πλοίο. Τέτοιες συνθήκες έχουν ως αντικείμενο τις σημαντικότερες απειλές για τη διεθνή και ελληνική ναυτιλία, όπως η παράνομη αλιεία, το λαθρεμπόριο ναρκωτικών<sup>266</sup>, η παράνομη διακίνηση μεταναστών<sup>267</sup> και η διεθνής τρομοκρατία και η διασπορά όπλων μαζικής καταστροφής<sup>268</sup>.

---

<sup>265</sup> Χ. Σατλάνης, «Σκέψεις για την ποινική δικαιοδοσία της Ελλάδας ως παράκτιου κράτους κατά το ισχύον διεθνές δίκαιο της θάλασσας», ΝοΒ 2009, σελ. 1323-1325.

<sup>266</sup> Βλ. Σύμβαση Βιέννης κατά της παράνομης διακίνησης ναρκωτικών (1988), την οποία κύρωσε η χώρα μας με το Ν. 1990/1991 που προβλέπει στο α. 17 παρ. 3: Ένα Μέρος που έχει βάσιμους λόγους να υποπτεύεται ότι πλοίο, που ασκεί δικαίωμα ελευθεροπλοΐας σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο και φέρει τη σημαία ή επιδεικνύει διακριτικά νηολογίου άλλου Μέρους, είναι αναμειγμένο σε παράνομη διακίνηση, μπορεί να ειδοποιήσει σχετικώς το Κράτος της σημαίας, να ζητήσει επιβεβαίωση του νηολογίου και, αν επιβεβαιωθεί, **να ζητήσει εξουσιοδότηση από το Κράτος της σημαίας για να λάβει τα κατάλληλα μέτρα ως προς το πλοίο αυτό.**



**8.6.2. Το δικαίωμα συνεχούς καταδίωξης (hot pursuit):** Το εν λόγω δικαίωμα αναγνωρίζεται συμβατικά στο α. 111 ΣυμβΔΘ, το οποίο ορίζει ότι τα πολεμικά ή άλλα αρμοδίως εξουσιοδοτημένα κρατικά πλοία ή αεροσκάφη έχουν δικαίωμα να καταδιώξουν αλλοδαπό εμπορικό πλοίο στην ανοιχτή θάλασσα, κατ' εξαίρεση της αρχής της αποκλειστικής δικαιοδοσίας του κράτους της σημαίας στην περιοχή αυτή, λόγω παραβίασης των νόμων του παράκτιου κράτους που διαπράχθηκε μέσα σε θαλάσσιες ζώνες δικαιοδοσίας του τελευταίου (εσωτερικά ύδατα, αρχιπελαγικά ύδατα, αιγιαλίτιδα ζώνη, συνορεύουσα ζώνη, ΑΟΖ και υφαλοκρηπίδα). Σημειώνεται δε ότι αποτελεί και κανόνα του εθιμικού διεθνούς δικαίου<sup>269</sup>. Με άλλα λόγια πρόκειται για **δικαίωμα εξακολούθησης της καταδίωξης που πραγματοποιείται για παράνομη πράξη τελεσθείσα εντός περιοχής δικαιοδοσίας ενός κράτους σε περιοχή εκτός της δικαιοδοσίας του**. Υποστηρίζεται ότι συνεχής καταδίωξη επιτρέπεται και σε περίπτωση απόπειρας τέλεσης αδικήματος στις ως άνω

---

Παρ. 4: Σύμφωνα με την παράγραφο 3 ή σύμφωνα με συνθήκες που ισχύουν μεταξύ τους ή σύμφωνα με οποιαδήποτε συμφωνία ή ρύθμιση που έχουν γίνει κατ' άλλο τρόπο μεταξύ αυτών των Μερών, **το Κράτος της σημαίας 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.

Σημειώνεται ότι κατά το α. 2 παρ. 3 της ίδιας Σύμβασης: Κανένα κράτος δεν θα επιχειρήσει στο έδαφος άλλου Μέρους την άσκηση δικαιοδοσίας και την εκτέλεση λειτουργιών, οι οποίες επιφυλάσσονται αποκλειστικά στις αρχές του άλλου Μέρους βάσεις της εσωτερικής του νομοθεσίας.

<sup>267</sup> Βλ. 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 κύρωσε η χώρα μας με το Ν. 3875/2010 και προβλέπει στο α. 8 παρ. 2: Κράτος Μέρος που έχει σοβαρούς λόγους να υποπτεύεται ότι ένα πλοίο που ασκεί ελεύθερη ναυσιπλοΐα σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο και υψώνει σημαία ή επιδεικνύει τα σημεία νηολογίου άλλου Κράτους Μέρους εμπλέκεται σε λαθραία διακίνηση μεταναστών από τη θάλασσα μπορεί, αφού ενημερώσει το Κράτος της σημαίας, να ζητήσει επιβεβαίωση νηολογίου και, αν επιβεβαιωθεί, να ζητήσει την άδεια από το Κράτος της σημαίας για να λάβει τα προσήκοντα μέτρα σε σχέση με το πλοίο αυτό. Το Κράτος της σημαίας μπορεί να επιτρέψει στο Κράτος που υπέβαλε την αίτηση, μεταξύ άλλων: (α) Την επιβίβαση στο πλοίο. **(β) Την έρευνα του πλοίου,** και (γ) Αν βρεθούν αποδείξεις ότι το πλοίο εμπλέκεται σε λαθραία διακίνηση μεταναστών από τη θάλασσα, να λάβει τα μέτρα που αρμόζουν σε σχέση με το πλοίο και τα πρόσωπα και το φορτίο επί του πλοίου, όπως έχει επιτρέψει το Κράτος της σημαίας.

Παρ. 7: Κράτος Μέρος που έχει σοβαρούς λόγους να υποπτεύεται ότι ένα πλοίο εμπλέκεται σε λαθραία διακίνηση μεταναστών από τη θάλασσα και είναι χωρίς εθνικότητα ή ενδέχεται να ομοιάζει με ένα πλοίο χωρίς εθνικότητα, **μπορεί να διενεργήσει επιβίβαση και έρευνα αυτού**. Εάν βρεθούν αποδείξεις που επιβεβαιώνουν την υποψία, το εν λόγω Κράτος Μέρος λαμβάνει τα μέτρα που αρμόζουν, σύμφωνα με το οικείο εσωτερικό και το διεθνές δίκαιο.

<sup>268</sup> Βλ. Πρωτόκολλο του 2005 στη Σύμβαση για την καταστολή των παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, το οποίο κυρώσαμε με το Ν. 4169/2013, που περιέχει ανάλογες προβλέψεις στο α. 8.

<sup>269</sup> Μ. Κλαδή – Ευσταθοπούλου, Νηοψία και συνεχής καταδίωξη στην ανοιχτή θάλασσα: Σύγχρονη νομική προσέγγιση, σε Σ. Περράκης – Γ. Τσάλτας, ο.π. σελ. 81.

θαλάσσιες ζώνες<sup>270</sup>. Παρατηρείται ότι το πλοίο που καταδιώκεται μπορεί να είναι μόνο εμπορικό και ποτέ πολεμικό, ενώ το πλοίο ή αεροσκάφος που καταδιώκει είναι πάντοτε πολεμικό ή στρατιωτικό και ποτέ εμπορικό<sup>271</sup>. Προϋπόθεση για τη νόμιμη άσκηση του εν λόγω δικαιώματος είναι η καταδίωξη να αρχίζει όταν το αλλοδαπό πλοίο ή μια από τις λέμβους του βρίσκεται σε κάποια από τις ανωτέρω θαλάσσιες ζώνες του καταδιώκοντος κράτους. Επίσης απαιτείται αφενός να ειδοποιηθεί το ξένο πλοίο, όταν αρχίζει η καταδίωξη, με ακουστικό ή οπτικό μέσο και αφετέρου η τελευταία να είναι συνεχής, ήτοι να μην έχει διακοπή, από τη στιγμή που δίδεται η διαταγή ανακοπής του πλου μέχρι και τη σύλληψη. Η καταδίωξη μπορεί να συνεχισθεί στην ανοιχτή θάλασσα – καθότι θα ήταν άτοπο η αρχή της ελευθερίας των θαλασσών να μπορούσε να αποτελέσει μέσο διαφυγής εγκληματιών<sup>272</sup>-, παύει όμως όταν το καταδιωκόμενο πλοίο εισέλθει στην αιγιαλίτιδα ζώνη του κράτους της σημαίας του ή τρίτου κράτους. Εξάλλου ο λόγος για τον οποίο επιτρέπεται η κατ' εξαίρεση καταδίωξη και σύλληψη αλλοδαπού εμπορικού πλοίου στην ανοιχτή θάλασσα είναι ο κίνδυνος ατιμωρησίας εάν διαφύγει σε αυτή τη ζώνη μετά την παραβίαση της παράκτιας νομοθεσίας.

Το καταδιώκον πλοίο μπορεί να χρησιμοποιήσει τη λογική και αναγκαία βία για να συλλάβει το καταδιωκόμενο πλοίο ακόμα και αν αυτό έχει σαν αναπόφευκτο αποτέλεσμα τη βύθιση του πλοίου, η οποία θα πρέπει να είναι τυχαία και όχι εσκεμμένη. Χαρακτηριστικά αναφέρεται η υπόθεση *I' m alone* (1933) όπου δύο αμερικανικά πολεμικά πλοία, αφού καταδίωξαν το ομώνυμο καναδικό πλοίο για παράβαση των νόμων των ΗΠΑ περί ποτοαπαγόρευσης και του ζήτησαν να τα ακολουθήσει, ο πλοίαρχος αρνήθηκε με αποτέλεσμα μετά από τη ρίψη μιας προειδοποιητικής βολής, τα αμερικανικά πλοία να βυθίσουν το υπό καναδική σημαία πλοίο<sup>273</sup>. Η κοινή αμερικανο – βρετανική Επιτροπή Διαιτησίας που εξέτασε την υπόθεση έκρινε ότι η καταβύθιση του πλοίου αποτελούσε υπέρβαση των δικαιωμάτων του παράκτιου κράτους στον τομέα της συνεχούς καταδίωξης, ήτοι

---

<sup>270</sup> Γ. Βούλγαρης, «Το δικαίωμα συνεχούς καταδίωξης πλοίου (the right of hot pursuit)», ΠοινΔικ 2013, σελ. 351.

<sup>271</sup> Η παρ. 5 του α. 111 ΣυμβΔΘ εξομοιώνει με τα πολεμικά ή στρατιωτικά πλοία και αεροσκάφη και άλλα πλοία ή αεροσκάφη με εμφανή διακριτικά στοιχεία ότι ανήκουν σε κρατική υπηρεσία και είναι εξουσιοδοτημένα γι' αυτό το σκοπό.

<sup>272</sup> Η. Κρίσπης, ο.π. σελ. 98.

<sup>273</sup> Γ. Βούλγαρης, ο.π. σελ. 214.

αμφισβήτησε την έκταση των κατασταλτικών μέτρων που υλοποίησαν το δικαίωμα συνεχούς καταδίωξης, κυρίως δε την εκ προθέσεως καταβύθιση, αλλά δεν αμφισβήτησαν το δικαίωμα αυτό καθαυτό<sup>274</sup>.

Τέλος, παρατηρείται ότι η ΣυμβΔΘ δεν αναφέρει σχετικά με ποιες παραβάσεις ασκείται το δικαίωμα συνεχούς καταδίωξης. Σύμφωνα με μια άποψη *hot pursuit* μπορεί να δικαιολογηθεί μόνο για σοβαρά αδικήματα π.χ. λαθρεμπόριο, παράβαση νόμων περί μετανάστευσης, περί ναρκωτικών και όχι για ήσσονος σημασίας παραβάσεις των κανονισμών ναυσιπλοΐας<sup>275</sup>. Κατά άλλη άποψη, απόκειται στη διακριτική ευχέρεια του παράκτιου κράτους να αποφασίσει αν θα προβεί σε συνεχή καταδίωξη του αλλοδαπού πλοίου για την εκάστοτε τελούμενη παράβαση των νόμων ή κανονισμών του<sup>276</sup>. Θα μπορούσε δε να υποστηριχθεί εξ αντιδιαστολής από την διάταξη του τελευταίου εδαφίου<sup>277</sup> της παρ. 1 του α. 111 ΣυμβΔΘ ότι στις περιπτώσεις που το ξένο πλοίο βρίσκεται στα εσωτερικά ύδατα και την αιγιαλίτιδα ζώνη, η συνεχής καταδίωξη μπορεί να επιχειρηθεί για οποιαδήποτε παράβαση των νόμων του παράκτιου κράτους.

**8.7. Σύγκρουση πλοίων:** Στην ήδη γνωστή μας υπόθεση *Lotus*, το ΔΔΔΔ έκρινε ότι η εσωτερική νομοθεσία του κράτους μπορεί να προβλέπει και να τιμωρεί αδικήματα που τελούνται στην ανοιχτή θάλασσα από ξένα εμπορικά πλοία όταν το εγκληματικό αποτέλεσμα της παράνομης πράξης πραγματοποιήθηκε σε πλοίο της σημαίας του. Επομένως, έκρινε ότι αν εξαιτίας σύγκρουσης ενός γαλλικού και ενός τουρκικού πλοίου που επήλθε από υπαιτιότητα του πλοιάρχου του πρώτου αλλά προξένησε το θάνατο προσώπων του δεύτερου, τότε το κράτος της σημαίας του τελευταίου έχει ποινική δικαιοδοσία να συλλάβει και να δικάσει τους υπαίτιους

<sup>274</sup> *Εμ. Ρούκουνας*, ο.π. σελ. 305-306.

<sup>275</sup> Συνήθως η συνεχής καταδίωξη πραγματοποιείται σε περιπτώσεις παράνομης αλιείας στην αιγιαλίτιδα ζώνη. Για περισσότερη νομολογιακή περιπτώσιολογία βλ. *Γ. Βούλγαρης*, ο.π. ΠοινΔικ, ιδίως σελ. 353-357.

<sup>276</sup> *Γ. Βούλγαρης*, ο.π. ΠοινΔικ σελ. 352. Βλ και *North Case* (1905) όπου αμερικανικό πλοίο αλίευε στα χωρικά ύδατα του Καναδά χωρίς την απαιτούμενη άδεια και μόλις αντιλήφθηκε ότι καναδικό πολεμικό πλοίο το πλησίασε, άρχισε να πλέει προς την ανοιχτή θάλασσα όπου και συνελήφθη. Τα καναδικά δικαστήρια απέρριψαν τον ισχυρισμό ότι η έλλειψη άδειας αλιείας δεν δικαιολογεί την άσκηση τέτοιου δικαιώματος δεχόμενα ότι κάθε αδικήμα ή παράβαση των νόμων και κανονισμών της παράκτιας πολιτείας μπορεί να δικαιολογηθεί *hot pursuit*.

<sup>277</sup> Αν το ξένο πλοίο βρίσκεται μέσα σε συνορεύουσα ζώνη όπως αυτή καθορίζεται στο άρθρο 33, η δίωξη μπορεί να επιχειρηθεί μόνο για παραβιάσεις των δικαιωμάτων για προστασία των οποίων καθιερώθηκε η ζώνη αυτή.

καθώς και να κρατήσει το πλοίο. Επίσης, βασίσθηκε, για να φτάσει στο ανωτέρω συμπέρασμα, στην θεωρία της εξωεδαφικότητας του πλοίου, ήτοι όταν ένα πλοίο βρίσκεται στην ανοιχτή θάλασσα εξομοιώνεται με το έδαφος του κράτους τη σημαία του οποίου φέρει. Εφάρμοσε, δηλαδή, την θεωρία της ενότητας, που ακολουθεί και ο ΠΚ στο α. 16, σύμφωνα με την οποία τόπος του εγκλήματος είναι τόσο εκείνος στον οποίο συντελέσθηκε η αξιόποινη συμπεριφορά όσο και εκείνος όπου επήλθε το αξιόποινο αποτέλεσμα καταλήγοντας στο συμπέρασμα ότι επί σύγκρουσης πλοίων στην ανοιχτή θάλασσα, το κράτος της σημαίας του οποίου οι πολίτες έχουν θιγεί μπορεί να τιμωρεί τα αδικήματα που διαπράχθηκαν με βάση την εσωτερική του νομοθεσία, αφού θεώρησε ότι το εγκληματικό αποτέλεσμα τελέσθηκε στο έδαφος του τελευταίου<sup>278</sup>. Οι επικρίσεις για την ανωτέρω απόφαση επιβεβαιώνονται από το α. 97 παρ. 1 ΣυμβΔΘ<sup>279</sup> που αποτελεί ισχύον δίκαιο και προβλέπει ότι ποινική δικαιοδοσία επί σύγκρουσης πλοίων στην ανοιχτή θάλασσα, έχει το κράτος της σημαίας του πλοίου, του οποίου ο πλοίαρχος ή άλλο πρόσωπο φέρει την ποινική ή πειθαρχική ευθύνη ή το κράτος του οποίου ο υπαίτιος της σύγκρουσης είναι υπήκοος<sup>280</sup>. Σύμφωνα δε με την παρ. 3 του ίδιου άρθρου η σύλληψη ή κράτηση του πλοίου ακόμα και σε εκτέλεση ανακριτικών καθηκόντων, μπορεί να διαταχθεί μόνο από το κράτος της σημαίας του πλοίου που ευθύνεται για τη σύγκρουση.

Επομένως, η θεωρία της εξωεδαφικότητας του πλοίου που έγινε δεκτή στην ως άνω υπόθεση, έχει εγκαταλειφθεί, ενώ όσον αφορά ειδικά στη σύγκρουση πλοίων παραμερίσθηκε η θεωρία της ενότητας της πράξης και υιοθετήθηκε η θεωρία της συμπεριφοράς<sup>281</sup>. Βάσει των ανωτέρω, σε περίπτωση σύγκρουσης στην ανοιχτή θάλασσα πλοίου φέροντος γερμανική σημαία με ελληνικό πλοίο από

---

<sup>278</sup> Γ. Βούλγαρης, «Σύγκρουση Πλοίων στην Ανοιχτή Θάλασσα», ΠοινΔικ 2014, σελ. 323.

<sup>279</sup> Βλ. και Ν.Δ. 4409/1964 με το οποίο κυρώσαμε τη Σύμβαση των Βρυξελλών της 10.05.1952 περί ενοποίησης ορισμένων κανόνων σχετικών με την ποινική δικαιοδοσία επί συγκρούσεως πλοίων ή άλλων συμφωνιών στη ναυσιπλοΐα.

<sup>280</sup> Βλ. ΑΠ 117/2003 για σύγκρουση πλοίων στην ανοιχτή θάλασσα και λανθασμένη άποψη της μειοψηφίας που δέχτηκε ότι το πλημμέλημα της ανθρωποκτονίας από αμέλεια κατά συρροή που τελέστηκε από πλοίαρχο ελληνικού πλοίου που **συγκρούστηκε** με Κυπριακό πλοίο **στην ανοιχτή θάλασσα** έξω από τα χωρικά ύδατα της Ν. Κορέας και σε απόσταση 30 ν.μ από την ακτή είχε τελεστεί εντός της χωρικής θάλασσας του κράτους αυτού και ως εκ τούτου μη υπάρξουσας εγκλήσεως θα έπρεπε ο κατηγορούμενος να μην καταδικαστεί για τον θάνατο από πνιγμό των 26 ναυτικών που αποτελούσαν το πλήρωμα του Κυπριακού πλοίου, Π.Λόγος 2003 σελ. 144.

<sup>281</sup> Χ. Μυλωνόπουλος, ο.π. σελ. 172.

υπαιτιότητα του Έλληνα πλοιάρχου του πρώτου, συνεπεία της οποίας επέλθει θάνατος Ιταλού υπηκόου επιβάτη του δεύτερου πλοίου, τόπος τέλεσης είναι μόνο η Γερμανία και όχι η Ελλάδα, έστω κι αν το αξιόποινο αποτέλεσμα επήλθε σε υπό ελληνική σημαία πλοίο. Αντιθέτως, εάν η σύγκρουση του πλοίου λάβει χώρα, στο ίδιο παράδειγμα, στην αιγιαλίτιδα ζώνη της Γερμανίας από υπαιτιότητα του Γερμανού πλοιάρχου του πλοίου αυτού και επέλθει θάνατος μέλους του πληρώματος του ελληνικού πλοίου, οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι θα εφαρμοστούν με βάση τα α. 5 παρ. 2 και 16 ΠΚ<sup>282</sup>.

**8.8. Αδικήματα επί ελληνικών πλοίων στην ανοιχτή θάλασσα:** Σε περίπτωση τέλεσης αδικήματος σε ελληνικό εμπορικό πλοίο στην ανοιχτή θάλασσα, οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι εφαρμόζονται σύμφωνα με την αρχή της σημαίας (α. 5 παρ. 2 ΠΚ και α. 92 ΣυμβΔΘ), χωρίς να απαιτείται η συνδρομή οποιασδήποτε προϋπόθεσης<sup>283</sup>, ενώ αρμόδιο κατά τόπο δικαστήριο να δικάσει την υπόθεση είναι το δικαστήριο του λιμένα νηολόγησης του πλοίου ή του λιμανιού όπου το πλοίο προσέγγισε για πρώτη φορά μετά την πράξη<sup>284</sup>. Σε περίπτωση που τελεσθεί αδίκημα σε αλλοδαπό εμπορικό πλοίο που βρίσκεται στην ανοιχτή θάλασσα, για να εφαρμοσθούν οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι με βάση τα 6 και 7 ΠΚ, θα πρέπει η πράξη να είναι αξιόποινη και κατά το δίκαιο του κράτους της σημαίας του πλοίου αφού τελέσθηκε σε χώρο πολιτειακά ασύντακτο (ανοιχτή θάλασσα)<sup>285</sup>.

Επί πειρατείας η οποία τελείται σε βάρος πλοίου υπό ελληνική σημαία στα διεθνή ύδατα, νομιμοποιείται να την καταστείλει κάθε κράτος, μόνο με πολεμικά πλοία ή στρατιωτικά αεροσκάφη ή άλλα πλοία ή αεροσκάφη με εμφανή διακριτικά στοιχεία ότι ανήκουν σε κρατική υπηρεσία και είναι εξουσιοδοτημένα για το σκοπό αυτό σύμφωνα με τα α. 105 και 107 ΣυμβΔΘ<sup>286</sup>.

---

<sup>282</sup> Γ. Βούλγαρης, ο.π. ΠοινΔικ, σελ. 324. Βλ. και Εισαγγελική πρόταση σε ΣυμβΠλημΚέρκυρας 176/1996, ΠοινΧρ 1996, σελ. 1727.

<sup>283</sup> Ε. Καμπέρου – Ντάλτα, ο.π. σελ. 65, ΑΠ 537/1979, ΠοινΧρ 1979, σελ. 666.

<sup>284</sup> Π. Τσιρίδης, «Η ποινική δικαιοδοσία των πειραϊκών εισαγγελικών και δικαστικών αρχών επί αδικημάτων σχετικών με ναυτικές διαφορές ή τελουμένων επί πλοίου», ΠοινΔικ 2013, σελ. 358-366, ιδίως 366 επ.

<sup>285</sup> Γ. Βούλγαρης, ο.π. σελ. 173. Βλ. και ΣυμβΠλημΧαλκίδας 160/1968, ΣυμβΠλημΠειρ 1445/2000.

<sup>286</sup> Βλ. και ΓνωμΝΣΚ 398/2011, Αρμοδιότητα για την άσκηση νομοθετικής πρωτοβουλίας για τη λήψη μέτρων προστασίας από πειρατεία και καταστολής πειρατείας τελούμενης σε βάρος πλοίων υπό ελληνική σημαία στα διεθνή ύδατα, ΝΟΜΟΣ.

## II. ΠΟΙΝΙΚΗ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΣΤΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ

**1. Ορισμός αεροσκάφους:** Σύμφωνα με το α. 1 παρ. 2 του ΚΑΔ<sup>287</sup> *αεροσκάφος είναι κάθε συσκευή ικανή προς πτήση για τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων ή την εκτέλεση άλλων αεροπορικών εργασιών*, ενώ κρατικό αεροσκάφος θεωρείται κατά την παρ.3 εδ. β' του ίδιου άρθρου, το χρησιμοποιούμενο για στρατιωτικούς, τελωνειακούς, αστυνομικούς και γενικά κρατικούς σκοπούς, κατ' αντιστοιχία του δοθέντος ορισμού για τα δημόσια πλοία. Επισημαίνεται ότι τα εν λόγω αεροσκάφη, σύμφωνα με το εθνικό διεθνές δίκαιο, απολαμβάνουν ασυλίας και τα μέλη των πληρωμάτων τους ποινική ετεροδικία είτε το έγκλημα τελέσθηκε όταν το αεροσκάφος βρισκόταν στον αλλοδαπό εναέριο χώρο είτε όταν ήταν προσγειωμένο στο έδαφος του αλλοδαπού κράτους<sup>288</sup>. Προϋπόθεση αναγνώρισης των προνομίων αυτών είναι η προηγούμενη λήψη άδειας ή η ύπαρξη προηγούμενης ειδικής συμφωνίας μεταξύ του κράτους νηολόγησης του αεροσκάφους αφενός και του κράτους υπέρπτωσης ή προσγείωσης αφετέρου, σύμφωνα με το α. 4 παρ. γ' της Σύμβασης του Σικάγου<sup>289</sup>. Όπως αναφέρεται στην Εισηγητική Έκθεση του ΚΑΔ *κύριο στοιχείο για τον ορισμό του αεροσκάφους είναι η δυνατότητα που έχει, ως πτητική συσκευή, να υψωθεί και να κινηθεί στον εναέριο χώρο, με συνέπεια να καλύπτεται από τον ορισμό οποιαδήποτε πτητική συσκευή, με ή χωρίς χειριστή, ικανή να κινηθεί στον εναέριο χώρο*. Σύμφωνα με τον ορισμό που παρατίθεται στο Παράρτημα 7 της Σύμβασης του Σικάγου (1944), αεροσκάφος θεωρείται κάθε μηχανή που μπορεί να στηριχθεί στην ατμόσφαιρα από την αντίδραση του αέρα.

Τα αεροσκάφη έχουν την εθνικότητα του κράτους στα μητρώα του οποίου έχουν εγγραφεί και την αποκτούν σύμφωνα με τους κανονισμούς του εν λόγω κράτους, όπως προκύπτει από το α. 17 της Σύμβασης του Σικάγου που ορίζει ότι τα αεροσκάφη έχουν την ιθαγένεια του κράτους στο οποίο είναι εγγεγραμμένα, το α. 18 κατά το οποίο ένα αεροσκάφος δεν μπορεί να καταχωριστεί έγκυρα σε περισσότερα από ένα κράτη, αλλά η καταχώρησή του μπορεί να αλλάξει από το ένα κράτος στο άλλο και το α. 19 που ορίζει ότι η καταχώριση αυτή γίνεται σύμφωνα με

<sup>287</sup> Ν. 1815/1988.

<sup>288</sup> Βλ. Ε. Καμπέρου – Ντάλτα, ο.π. σελ. 68-69.

<sup>289</sup> Ν. 211/1947 περί Κυρώσεως της εν Σικάγω υπογραφείσης Συμβάσεως Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.

τους νόμους και τους κανονισμούς της καταχώρησης του κράτους<sup>290</sup>. Σύμφωνα με τα α. 19 και 23 ΚΑΔ η κτήση της ελληνικής εθνικότητας συντελείται με την εγγραφή του αεροσκάφους στο μητρώο ελληνικών αεροσκαφών είτε στο μητρώο αεροσκαφών αλλοδαπής ιδιοκτησίας, εφόσον πρόκειται για αεροσκάφη που ανήκουν σε αλλοδαπούς αλλά μισθώνονται από Έλληνες ή από υπηκόους κρατών μελών της ΕΟΚ. Ο ίδιος προβληματισμός που αναφέρθηκε σχετικά με τα πλοία που φέρουν σημαίες ευκαιρίες, έχει ανακύψει και στα αεροσκάφη, δεδομένου ότι η αρχή της σημαίας βασίζεται στο δεσμό μεταξύ του κράτους την ιθαγένεια του οποίου έχει το αεροσκάφος με το τελευταίο αλλά και ότι σύμφωνα με το α. 17 της Σύμβαση του Σικάγου, το μόνο που απαιτείται για τον δεσμό της εθνικότητας είναι η νηολόγησή του. Έτσι, διατυπώθηκε το ερώτημα αν τυγχάνει εφαρμογής και επί αεροσκαφών, η θεωρία *genuine link*, όπως διατυπώθηκε στην υπόθεση *Nottebohm* (1955). Το ζήτημα δε έχει σημασία διότι από τη Σύμβαση του Τόκιο υιοθετήθηκε η αρχή της ιθαγένειας του αεροσκάφους ως συνδεδεμένος δεσμός μεταξύ της άσκησης δικαιοδοσίας και του αρμόδιου προς τούτο κράτους. Για την απάντηση στο ερώτημα αρκεί να λάβουμε υπόψη την προαναφερθείσα διάταξη της Σύμβασης του Σικάγου σε συνδυασμό με το α. 3 παρ. 1 της Σύμβασης του Τόκιο. Άρα, το κριτήριο της εθνικότητας του αεροσκάφους είναι η νηολόγηση του τελευταίου στα μητρώα κάποιου κράτους χωρίς να απαιτείται *genuine link* για να κριθεί η εθνικότητα του αεροσκάφους. Έτσι, όσον αφορά στις σημαίες ευκαιρίας, τα αεροσκάφη που λειτουργούν υπό αυτές τις σημαίες υπόκεινται στην εφαρμογή της Σύμβασης του Τόκιο και τα κράτη που τα καταχωρούν δεν αντιμετωπίζονται διαφορετικά από εκείνα των οποίων οι υπήκοοι πράγματι έχουν στην ιδιοκτησία τους τα εν λόγω αεροσκάφη<sup>291</sup>.

**2. Η κρίσιμη διάκριση μεταξύ εθνικού και διεθνούς εναερίου χώρου:** Όσον αφορά στον εναέριο χώρο δεν υπάρχει σύστημα εναέριων ζωνών κατ' αντιστοιχία με τις θαλάσσιες ζώνες λόγω των πρακτικών δυσκολιών στην εφαρμογή ενός τέτοιου συστήματος. Ο διεθνής εναέριος χώρος έχει καταταμηθεί σε «Περιοχές

<sup>290</sup> H. J. Rutgers, *Conventions on Penal Law Regarding Aircraft*, 1978, σελ. 53.

<sup>291</sup> S. Shubber, ο.π. σελ. 128-131, 140, S. Dempsey, *Public International Air Law*, 2008, σελ. 44-45.

Πληροφόρησης Πτήσεων» (Flying Information Regions, FIR) η διαχείριση των οποίων έχει ανατεθεί στη δικαιοδοσία των γειτονικών παράκτιων κρατών<sup>292</sup>. Γίνεται αντιληπτό ότι οι εν λόγω περιοχές περιλαμβάνουν τόσο τμήματα διεθνούς όσο και εθνικών εναερίων χώρων μεταξύ των οποίων υπάρχει η εξής διαφορά: εντός του εθνικού χώρου τα κράτη ασκούν κυριαρχία ενώ εντός του διεθνούς εναερίου χώρου περιορισμένες αρμοδιότητες<sup>293</sup>.

**2.1. Το νομικό καθεστώς εθνικού εναερίου χώρου:** Όπως αναφέρθηκε και στο προηγούμενο μέρος, με το μοναδικό άρθρο του AN 230/1936, περί «καθορισμού αιγιαλίτιδος ζώνης της Ελλάδας», η έκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης καθορίστηκε σε 6 ν.μ. από τις ακτές «μη θιγομένων των εν ισχύει διατάξεων των αφορωσών εις ειδικάς περιπτώσεις καθ' ας η αιγιαλίτιδα ζώνη ορίζεται μείζων ή έλασσων των εξ ναυτικών μιλίων». Με το δε π.δ. της 6/18.9.1931 «περί καθορισμού πλάτους χωρικών υδάτων όσον αφορά τα ζητήματα της αεροπορίας και αστυνομίας αυτής» – το οποίο είναι ακόμα σε ισχύ<sup>294</sup> - το πλάτος της ζώνης των χωρικών υδάτων που αναφέρεται στο α. 2 του Ν. 5017/1931<sup>295</sup> ορίζεται σε 10 ν.μ. από τις ακτές της επικράτειας. Εξ αυτής της ρύθμισης προκύπτει ότι το πλάτος του εθνικού εναερίου χώρου της Ελλάδας ανέρχεται σε 10 ν.μ.

Σύμφωνα με εθιμικό κανόνα του διεθνούς δικαίου, το κράτος έχει πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία στον ατμοσφαιρικό χώρο υπεράνω του εδάφους του και της αιγιαλίτιδας ζώνης του<sup>296</sup>. Η ίδια αρχή διατυπώθηκε και στην Σύμβαση του Σικάγου (1944)<sup>297</sup> για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπλοΐα σύμφωνα με το α. 1 της οποίας τα συμβαλλόμενα κράτη αναγνωρίζουν ότι κάθε κράτος έχει πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία στον εναέριο χώρο πάνω από το έδαφός του, ενώ το α. 2 επεκτείνει την εν λόγω κυριαρχία και στον εναέριο χώρο υπέρ της χωρικής θάλασσας. Αυτή η θεμελιώδης αρχή του εθιμικού διεθνούς δικαίου διατυπώθηκε πρώτη φορά στη Σύμβαση των Παρισίων του 1919, επαναβεβαιώθηκε δε στη

<sup>292</sup> Βλ. Παράρτημα 11 της Σύμβασης του Σικάγου.

<sup>293</sup> Κ. Ιωάννου – Α. Στρατή, ο.π. σελ. 223.

<sup>294</sup> Βλ. α. 191 παρ.2 ΚΑΔ: Μέχρι την έκδοση του κατά την προηγούμενη παράγραφο δ/τος ισχύει το δ/γμα της 6/18 Σεπτ. 1931 "περί καθορισμού πλάτους χωρικών υδάτων, όσον αφορά τα ζητήματα της αεροπορίας και της αστυνομίας αυτής".

<sup>295</sup> Ο εν λόγω νόμος καταργήθηκε από το εδ. α' του α. 193 ΚΑΔ.

<sup>296</sup> Ε. Καμπέρου – Ντάλτα, ο.π. σελ. 63.

<sup>297</sup> Ν. 211/1947.



Σύμβαση του Σικάγου σε σχέση με όλα τα κράτη, συμπεριλαμβανομένων των μη συμβαλλομένων κρατών<sup>298</sup>. Η ίδια αρχή αποτυπώνεται και στο α. 2 παρ. 1 ΚΑΔ σύμφωνα με το οποίο *το ελληνικό κράτος ασκεί πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία στον ελληνικό εναέριο χώρο*. Επίσης, κατά το α. 2 παρ. 2 ΣυμβΔΘ η κυριαρχία του κράτους εκτείνεται και στον εναέριο χώρο πάνω από τη χωρική θάλασσα. Συνέπεια τούτου είναι ότι τα κυριαρχικά δικαιώματα του κράτους εκτείνονται απεριόριστα καθ' ύψος<sup>299</sup> με την επιφύλαξη των ρυθμίσεων του δικαίου του διαστήματος. Επίσης, εφόσον η κυριαρχία είναι αποκλειστική, στον εναέριο χώρο του κράτους δεν υπάρχει ελευθερία υπέρπτησης ούτε κάποιο δικαίωμα «αβλαβούς διέλευσης» αεροσκαφών, ανάλογο με τα ισχύοντα επί πλοίων, όπως και εξ αντιδιαστολής συνάγεται από τα α. 17 και 38 ΣυμβΔΘ<sup>300</sup>. Επομένως, κάθε κράτος έχει ποινική εξουσία και δικαιοδοσία για κάθε αξιόποινη πράξη που τελείται πάνω σε αεροσκάφος, είτε ημεδαπό είτε αλλοδαπό, στον εθνικό εναέριο χώρο ή με αυτό ή από αυτό, σύμφωνα με την αρχή της εδαφικότητας κατά διεθνή εθιμικό κανόνα<sup>301</sup>. Όσον αφορά στην χώρα μας εφαρμόζεται το α. 5 παρ. 1 ΠΚ, ανεξάρτητα από την εθνικότητα του αεροσκάφους πάνω ή μέσω του οποίου τελέσθηκε το έγκλημα και χωρίς τη συνδρομή οποιωνδήποτε προϋποθέσεων.

Όπως θα δούμε παρακάτω η χώρας μας, όπως και κάθε άλλο συμβαλλόμενο μέρος στη Σύμβαση του Τόκυο, «αυτοπεριορίζει» την ποινική της δικαιοδοσία σε εγκλήματα τελούμενα σε ξένα αεροσκάφη που ίπτανται στον εθνικό της εναέριο χώρο με βάση το α. 4 της Σύμβασης αυτής<sup>302</sup>. Η ποινική δικαιοδοσία αυτοπεριορίζεται – ενώ η ποινική εξουσία παραμένει ακέραιη- υπό την έννοια ότι μπορεί να ασκηθεί μόνο εφόσον συντρέχει κάποια από τις προϋποθέσεις που θέτει το εν λόγω άρθρο.

---

<sup>298</sup> A. Yonah – S. Eugene, *Aerial piracy and aviation security*, 1990, σελ. 5.

<sup>299</sup> A. Γιόκαρης, *Εισαγωγή εις το Διεθνές Δίκαιο του Αέρος και του Διαστήματος*, 1984, σελ. 18 επ.

<sup>300</sup> Βλ. όμως Συμφωνία διεθνούς διαμετακόμισης αερομεταφορών, που υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944, στην οποία προσχώρησε η χώρα μας 21 Σεπτεμβρίου 1945 που προβλέπει, στο α.1, για τα συμβαλλόμενα κράτη δικαιώματα διέλευσης στον εναέριο χώρο, δηλαδή, το δικαίωμα των υπέρπτησης (η πρώτη ελευθερία του αέρα) και το δικαίωμα προσγείωσης για τεχνικούς σκοπούς, ιδίως για ανεφοδιασμό (η δεύτερη ελευθερία του αέρα), L. Weber, *The Chicago Convention*, σε P. Dempsey – R. Jakhu, *Routledge Handbook of public aviation law*, 2017, σελ. 11.

<sup>301</sup> Χ. Μυλωνόπουλος, ο.π. σελ. 238.

<sup>302</sup> E. Καμπέρου – Ντάλτα, ο.π. σελ. 64, 67, S. Shubber, ο.π. σελ. 88, T. Κουταλίδης, «Αδικήματα επί αεροσκαφών», ΝοΒ 1961. σελ. 1291.

### **2.3. Δικαιοδοσία επί ελληνικών πολιτικών αεροσκαφών στον διεθνή εναέριο**

**χώρο:** Είναι γνωστό ότι πάνω από την ανοιχτή θάλασσα υπάρχει απόλυτη ελευθερία πτήσης για όλα τα αεροσκάφη, όπως προβλέπεται και στο α. 87 παρ. 1 στοιχ. β' ΣυμβΔΘ, όπως και στα διεθνή στενά κατά το α. 38 παρ. 1 ΣυμβΔΘ. Η δε αρχή της σημαίας έχει εφαρμογή όταν αεροσκάφος υπό ελληνική σημαία ίπταται πάνω από την ανοιχτή θάλασσα, από αλλοδαπή συνορεύουσα ή αποκλειστική οικονομική ζώνη – αφού οι τελευταίες αποτελούν μέρος της ανοιχτής θάλασσας- ή πάνω από πολιτειακά ασύντακτους χώρους, διότι τότε υπόκειται, κατ' αρχήν, στην αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους της εθνικότητάς του σύμφωνα με το α. 5 παρ. 2 ΠΚ. Ωστόσο, διεθνείς συμβάσεις που έχει κυρώσει η χώρα μας ιδίως για την καταστολή της τρομοκρατίας, ενδεχομένως καθιερώνουν δικαιοδοσίες και άλλων κρατών ή και επεκτείνουν την ημέτερη ποινική δικαιοδοσία αναφορικά με συγκεκριμένα εγκλήματα, τα οποία θα εξετασθούν παρακάτω. Παρατηρείται όμως ότι εάν ο δράστης τελέσει ένα αδίκημα εντός αεροσκάφους που ίπταται πάνω από την ανοιχτή θάλασσα, ο τελευταίος μπορεί να μείνει ατιμώρητος, εάν οι νόμοι του κράτους της νηολόγησης του αεροσκάφους δεν έχουν εξωεδαφική εφαρμογή – όπως προβλέπεται στο προαναφερθέν α. 5 παρ. 2 του ημεδαπού ποινικού κώδικα. Το εν λόγω κενό ήρθε να καλύψει η Σύμβαση του Τόκιο, όπως θα δούμε στην συνέχεια, σύμφωνα με το α. 3 της οποίας το κράτος στα μητρώα του οποίου είναι νηολογημένο το αεροσκάφος, έχει σε κάθε περίπτωση δικαιοδοσία επί των πράξεων που λαμβάνουν χώρα σε αυτό οπουδήποτε και αν βρίσκεται.

### **2.4. Δικαιοδοσία επί ελληνικών πολιτικών αεροσκαφών σε αλλοδαπό εναέριο**

**χώρο:** Κατά την κρατούσα άποψη οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι εφαρμόζονται βάσει της αρχής της σημαίας και όταν το ελληνικό ιδιωτικό αεροσκάφος ίπταται σε αλλοδαπό εναέριο χώρο ή προσγειώθηκε σε ξένο αερολιμένα και επομένως η Ελλάδα έχει ποινική δικαιοδοσία για κάθε έγκλημα που τελέσθηκε μέσα σε αυτό ή από αυτό χωρίς να απαιτείται η συνδρομή άλλης προϋπόθεσης<sup>303</sup>. Υποστηρίζεται, όμως και η άποψη ότι στην περίπτωση που το αεροσκάφος εισέρχεται σε αλλοδαπό εθνικό εναέριο χώρο –μη συμβαλλομένου στη Σύμβαση του Τόκιο κράτους-, που συνιστά αλλοδαπή επικράτεια, και το έγκλημα τελέσθηκε στο χώρο αυτό, μπορεί να

<sup>303</sup> Χ. Μυλωνόπουλος, ο.π. σελ. 254-258, 262, ο ίδιος, σε ΣυστΕρμΠΚ, σελ. 72.

διωχθεί μόνο εφόσον συντρέχει περίπτωση εφαρμογής των α. 6, 7 ή 8 ΠΚ, διότι το εν λόγω αεροσκάφος υπόκειται στην πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία του ξένου κράτους στον εναέριο χώρο του οποίου τελέσθηκε το αδίκημα<sup>304</sup>. Υπάρχει, δηλαδή, η ίδια διχογνωμία που παρουσιάσθηκε σχετικά με την άσκηση της ελληνικής ποινικής δικαιοδοσίας σε εγκλήματα τελούμενα επί ελληνικού πλοίου ναυλοχούντος σε αλλοδαπό λιμένα ή διαπλέοντος αλλοδαπή αιγιαλίτιδα ζώνη. Όπως, όμως ήδη αναφέραμε και εκτενώς θα αναλύσουμε κατωτέρω, η Σύμβαση του Τόκιο καθιέρωσε την ποινική δικαιοδοσία του κράτους της ιθαγένειας του αεροσκάφους οπουδήποτε και αν βρίσκεται, τηρουμένων των προϋποθέσεων εφαρμογής της σύμβασης, συνεπώς, κατ' αρχήν, και στην αλλοδαπή.

**3. Η ανάγκη συνεργασίας σε διεθνές επίπεδο για την καταστολή εγκλημάτων επί αεροσκαφών:** Η εκδήλωση πράξεων τρομοκρατίας σε αεροσκάφη και η μέριμνα για πρόληψη και καταστολή εγκλημάτων σε αυτά που απειλούν την ασφάλεια των επιβιβασμένων προσώπων και της αεροναυτιλίας εν γένει οδήγησαν στην μαζική αντιμετώπιση τέτοιων φαινομένων από τη διεθνή κοινότητα, ελλείψει υπάρχοντος ρυθμιστικού πλαισίου ή προς ενίσχυση αυτού. Αυτό συνέβη μέσω διεθνών πολυμερών συμβάσεων μεταξύ των οποίων είναι η σύμβαση του Τόκιο (1963)<sup>305</sup> για τις παραβάσεις και άλλες παράνομες πράξεις που τελούνται επί αεροσκαφών, της Χάγης (1970)<sup>306</sup> για την καταστολή της παράνομης υφαρπαγής αεροσκαφών, του Μόντρεαλ (1971)<sup>307</sup> για την καταστολή παράνομων πράξεων που στρέφονται κατά της ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας και το Πρόσθετο σε αυτή Πρωτόκολλο<sup>308</sup>, του Πεκίνου (2010) για την καταστολή παράνομων πράξεων σχετικών με τη διεθνή πολιτική αεροπλοΐα, το Πρωτόκολλο του Πεκίνου (2010) συμπληρωματικό στη Σύμβαση της Χάγης.

Η αναγνώριση της παράνομης κατάληψης αεροσκάφους και άλλων πράξεων που στρέφονται κατά της πολιτικής αεροπορίας ως διεθνώς παράνομων πράξεων δεν οφείλεται μόνο στο κενό που υπήρχε στις διεθνείς συμβάσεις αλλά και στις

---

<sup>304</sup> Ε. Καμπέρου – Ντάλτα, ο.π. σελ. 67.

<sup>305</sup> Ν.Δ. 734/1971.

<sup>306</sup> Ν.Δ. 1352/1973.

<sup>307</sup> Ν.Δ. 174/1973.

<sup>308</sup> Ν. 1913/1990.

εθνικές νομοθεσίες<sup>309</sup>, ενώ η ανάγκη κάλυψης του νομοθετικού κενού που εμποδίζει την ποινική δίωξη των δραστών κατέστη επιτακτική. Η ανάλυση που θα ακολουθήσει θα γίνει με βάση τις ανωτέρω αναφερθείσες πολυμερείς διεθνείς συμβάσεις, που δεσμεύουν και τη χώρα μας, κατά χρονολογική σειρά και με βάση τα εγκλήματα που έκαστη από αυτές προβλέπει.

Εισαγωγικώς αναφέρεται ότι το α. 12 της Σύμβασης του Σικάγου επιβάλλει στα συμβαλλόμενα κράτη την υποχρέωση να υιοθετήσουν μέτρα με τα οποία θα εξασφαλίζεται ότι κάθε αεροσκάφος που υπερίπταται του εδάφους τους και κάθε αεροσκάφος που φέρει σήματα εθνικότητάς τους, όπου και αν ίπτανται – είτε σε διεθνή εναέριο χώρο είτε σε εθνικό εναέριο χώρο τρίτου κράτους- θα συμμορφώνονται με τους ισχύοντες στο χώρο αυτό νόμους και κανονισμούς για την πτήση των αεροσκαφών. Επίσης, κάθε συμβαλλόμενο κράτος δεσμεύεται να κινήσει διοικητικές και ποινικές διαδικασίες, κατά κάθε προσώπου που παραβιάζει τους εν λόγω κανονισμούς<sup>310</sup>.

#### **4. Η ποινική καταστολή κατά την Σύμβαση του Τόκιο (1963)**

**4.1. Πεδίο εφαρμογής:** Κατ' αρχάς επισημαίνεται ότι η εν λόγω Σύμβαση σκόπευε πρωτίστως στην επίλυση του ζητήματος της έλλειψης δικαιοδοσίας των κρατών για την καταστολή *παραβάσεων ή πράξεων που τελούνται κατά τη διάρκεια διεθνούς πτήσης σε κράτος διαφορετικό από εκείνο της νηολόγησης του αεροσκάφους ή σε διεθνή εναέριο χώρο*<sup>311</sup> και δευτερευόντως στην καταστολή της παράνομης κατάληψης αεροσκαφών. Με άλλα λόγια **κύριο στόχο είχε την καθιέρωση ή διεύρυνση της δικαιοδοσίας των κρατών σε περιπτώσεις παραβάσεων ποινικού δικαίου επί του αεροσκάφους ή πράξεων που θέτουν σε κίνδυνο το αεροσκάφος** οριοθετώντας το πεδίο εφαρμογής της στα ως άνω πλαίσια. Έτσι, βάσει του α. 1 παρ. 2 η Σύμβαση εφαρμόζεται όταν οι ενδιαφερόμενες παραβάσεις έλαβαν χώρα

<sup>309</sup> N. Douglas Joyner, ο.π. σελ. 117.

<sup>310</sup> Α. Γιόκαρης – Γ. Κυριακόπουλος, Διεθνές Δίκαιο Εναερίου Χώρου, 2013, σελ. 327-328.

<sup>311</sup> N. Douglas Joyner, ο.π. σελ. 125-127, α. 1 παρ. 2 και α. 5 Σύμβαση Τόκιο.

όταν το αεροσκάφος βρισκόταν, πρώτον εν πτήσει<sup>312</sup> ή δεύτερον επί της επιφάνειας της ανοικτής θάλασσας ή επί οποιασδήποτε άλλης περιοχής εκτός τους εδάφους οποιουδήποτε κράτους.

Το α. 1 της Σύμβασης ορίζει ότι η τελευταία εφαρμόζεται επί παραβάσεων του ποινικού δικαίου και επί πράξεων οι οποίες ανεξάρτητα από το αν συνιστούν ή όχι παράβαση δύνανται να θέσουν ή θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροσκάφους ή των επί αυτού προσώπων ή θέτουν σε κίνδυνο την τάξη και πειθαρχία του αεροσκάφους. Σημειώνεται δε, ότι δεν δίδεται ορισμός των ανωτέρω παραβάσεων από τη Σύμβαση, γεγονός που δημιουργεί σύγχυση σχετικά με βάση ποιο δίκαιο θα κριθεί αν διαπράχθηκε παράβαση, ήτοι το δίκαιο του κράτους νηολόγησης ή του κράτους όπου αυτή έλαβε χώρα<sup>313</sup>. Γι' αυτό εξάλλου έχει υποστηριχθεί ότι θα ήταν πιο δόκιμο να περιγράφει η ίδια η Συνθήκη τις εν λόγω παραβάσεις όπως και να περιέχει ένα πλαίσιο ποινής, εξαιτίας των διαφορετικών ρυθμίσεων των εθνικών δικαίων<sup>314</sup>. Από τη διατύπωση, ως έχει, συνάγεται ότι **επαφίεται στα συμβαλλόμενα μέρη ποιες είναι και ποιες όχι οι ποινικές παραβάσεις επί αεροσκάφους στις οποίες η Σύμβαση αναφέρεται**<sup>315</sup>.

Επίσης, από το α. 1 παρ. 2 προκύπτει ότι **δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της δράστες που δεν βρίσκονται μέσα στο αεροσκάφος**, ενώ δεν εφαρμόζεται ούτε στα αεροσκάφη που είναι σε στρατιωτική, τελωνειακή ή αστυνομική υπηρεσία κατά την παρ. 4 του ίδιου άρθρου.

**4.2. Ποινική δικαιοδοσία του κράτους νηολόγησης του αεροσκάφους (αρχή της σημαίας):** Σύμφωνα με το 3 παρ. 1 το κράτος στα μητρώα του οποίου είναι νηολογημένο το αεροσκάφος είναι αρμόδιο για την άσκηση δικαιοδοσίας επί των τελεσθεισών παραβάσεων και πράξεων στο αεροσκάφος, ενώ υποχρεούται να λαμβάνει και τα αναγκαία μέτρα για την άσκηση της δικαιοδοσίας του εν όψει της

<sup>312</sup> Για την έννοια του όρου «εν πτήσει» για τους σκοπούς της Σύμβασης βλ. α. 1 παρ. 3 «... από τη στιγμή της χρησιμοποίησης της κινητηρίου δυνάμεως δια την απογείωσιν μέχρι τη στιγμή περατώσεως της προσγειώσεως». Επομένως, **δεν εφαρμόζεται η σύμβαση όταν κινείται στον αεροδιάδρομο με κλειστές τις εξωτερικές πόρτες πριν την πραγματική απογείωση.**

<sup>313</sup> *J. J. Lopez Gutierrez, "Should the Tokyo Convention of 1963 Be Ratified?"*, JALC, Vol. 31, 1965, σελ. 12.

<sup>314</sup> *H. Johan Rutgers, ο.π., 1978, σελ. 25.*

<sup>315</sup> *G. F. FitzGerald, Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft: The Tokyo Convention of 1963, CYBIL, 1964, σελ. 194.*

εκδίκασης παραβάσεων που έγιναν οπουδήποτε σε αεροσκάφος νηολόγησής του, κατά την παρ. 2 του ίδιου άρθρου<sup>316</sup>.

Είναι, λοιπόν, σαφές ότι μια από τις αρχές που ακολούθησε η Σύμβαση του Τόκιο είναι ότι το κράτος νηολόγησης του αεροσκάφους δικαιούται να εφαρμόσει τους νόμους του στις αξιόποινες πράξεις που λαμβάνουν χώρα επί αυτού όταν είναι σε πτήση ανεξαρτήτως τόπου, ήτοι την αρχή της σημαίας, η οποία έτσι καθιερώθηκε στο γραπτό διεθνές δίκαιο. Με άλλα λόγια αναγνωρίζει στο εν λόγω κράτος το δικαίωμα να ασκήσει την εξωεδαφική του δικαιοδοσία σχετικά με τις πράξεις που εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης<sup>317</sup>. Ακριβώς αυτή η αναγνώριση της εξωεδαφικής ποινικής δικαιοδοσίας του κράτους νηολόγησης αποτυπώνεται στο α. 3, που σκοπεύει επιπλέον στην αντιμετώπιση του φαινομένου ο δράστης ενός εγκλήματος που τελέσθηκε στον εθνικό εναέριο χώρο ενός κράτους, να διαφεύγει την τιμωρία διότι (μετά την προσγείωση) βρίσκεται στην επικράτεια ενός άλλου κράτους, του οποίου οι νόμοι δεν έχουν παραβιασθεί<sup>318</sup> αλλά και του φαινομένου της διάπραξης εγκλημάτων επί αεροσκάφους που ίπταται σε πολιτειακά ασύντακτο χώρο, ήτοι σε διεθνές εναέριο χώρο και της μη τιμώρησης των υπαιτίων.

Η εν λόγω πρόβλεψη ήταν απαραίτητη για να είναι δυνατή η άσκηση της δικαιοδοσίας του κράτους νηολόγησης καθότι επιτρέπει την επέμβαση ενός κράτους για μια πράξη που διαπράχθηκε στην επικράτεια άλλου κράτους. Σχετικά αναφέρεται το εξής παράδειγμα: Ανθρωποκτονία εκ προθέσεως διαπράττεται επί αεροσκάφους εθνικότητας του κράτους Χ ενώ αυτό βρισκόταν στον εθνικό εναέριο

---

<sup>316</sup> Σχετικά με την αναγκαιότητα της αρχής του κράτους της σημαίας αναφέρεται η υπόθεση *U.S. v. Cordona* (1950), όπου σε αεροσκάφος νηολογημένο στις Ηνωμένες Πολιτείες, στη διάρκεια πτήσης από το Πουέρτο Ρίκο προς τη Νέα Υόρκη και ενώ βρισκόταν σε διεθνή εναέριο χώρο, ήτοι υπεράνω της ανοιχτής θάλασσας, ο Cordona επιτέθηκε σε κάποιον επιβάτη και τραυμάτισε την αεροσυνοδό και τον πιλότο που προσπάθησαν να τον σταματήσουν. Στη δίκη, το δικαστήριο έκρινε ότι στερούνταν δικαιοδοσίας, καθώς σύμφωνα με την τότε ισχύουσα νομοθεσία τα εγκλήματα που τελούνταν πάνω στην ανοιχτή θάλασσα τιμωρούνταν μόνο αν τελούνταν επί πλοίου, άρα όχι επί αεροσκάφους. Ο δράστης αθωώθηκε. Η εν λόγω περίπτωση θα ενέπιπτε στη δικαιοδοσία του δικαστηρίου των Ηνωμένων Πολιτειών με βάση το α. 3 παρ. 1, εάν η Σύμβαση του Τόκιο εφαρμοζόταν. Βλ. *H. Johan Rutgers*, ο.π. σελ. 40-41, *S. Shubber*, *Jurisdiction over crimes on board aircraft*, 1973, σελ. 25, *J. Huang*, *Security regulations: international requirements*, σε *S. Paul – R. Jakhu*, ο.π. σελ. 139.

<sup>317</sup> *R. P. Boyle – R. Pulsifer*, *The Tokyo Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*, 1964, σελ. 305 επ.

<sup>318</sup> *Χ. Μυλωνόπουλος*, ο.π. σελ. 267.

χώρο του κράτους Υ και στην συνέχεια το αεροσκάφος προσγειώνεται στο κράτος Χ όπου ο δράστης δικάζεται και καταδικάζεται σύμφωνα με τους νόμους του κράτους αυτού. Υπό κανονικές συνθήκες το κράτος Υ δεν θα δεχόταν πρόθυμα την άσκηση της δικαιοδοσίας του κράτους Χ για μια πράξη που τελέσθηκε στην επικράτειά του, ενώ με αυτή τη διάταξη δίδεται τέτοια εξουσία στο κράτος νηολόγησης<sup>319</sup>. Εξάλλου, κατά γενικό κανόνα ένα κράτος δεν μπορεί να προβεί σε πράξεις κυριαρχίας στην επικράτεια τρίτου κράτους χωρίς τη συναίνεση του τελευταίου<sup>320</sup>.

Επομένως, το α. 3 παρ. 1 επεκτείνει την δικαιοδοσία του κράτους της νηολόγησης, αναγνωρίζοντας την εξωεδαφική αρμοδιότητα του τελευταίου για τις αξιόποινες πράξεις που λαμβάνουν χώρα επί του αεροσκάφους της ιθαγένειάς του χωρίς γεωγραφικούς περιορισμούς, δηλαδή οπουδήποτε και αν βρίσκονται κατά το χρόνο τέλεσης του αδικήματος, πάντα όμως εντός των ορίων εφαρμογής της σύμβασης, δίνοντας μάλιστα προτεραιότητα σε αυτή την αρμοδιότητα.

**4.2.1. Είναι υποχρεωτική η άσκηση δικαιοδοσίας του κράτους νηολόγησης του αεροσκάφους κατά α. 3 παρ. 2 ;** Ως προς την άσκηση της εν λόγω δικαιοδοσίας επισημαίνεται ότι αυτή δεν είναι υποχρεωτική αλλά εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια του κάθε συμβαλλόμενου κράτους –ως κράτους νηολόγησης- το εάν θα την ασκήσει ή όχι, γεγονός που υποστηρίζεται ότι μειώνει τη δεσμευτικότητα της Σύμβασης<sup>321</sup>. **Η Σύμβαση δεσμεύει τα κράτη μέρη μόνο ως προς την υιοθέτηση των απαραίτητων νόμων για την εφαρμογή της, ήτοι την ενσωμάτωση της αρχής της αρμοδιότητας του κράτους νηολόγησης, χωρίς όμως να επιβάλλει την άσκηση της δικαιοδοσίας του τελευταίου**<sup>322</sup>. Με άλλα λόγια η μόνη υποχρέωση που επιβάλλει η Σύμβαση στο κράτος νηολόγησης είναι η εγκαθίδρυση της δικαιοδοσίας του ως κράτος του οποίου την ιθαγένεια φέρει το αεροσκάφος, αλλά όσον αφορά στην άσκηση της εν λόγω δικαιοδοσίας αφήνεται στην διακριτική του ευχέρεια. Επίσης, όπως και ανωτέρω επισημάνθηκε, κάθε συμβαλλόμενο κράτος είναι ελεύθερο να

<sup>319</sup> R. P. Boyle – R. Pulsifer, ο.π. σελ. 305 επ.

<sup>320</sup> S. Shubber, ο.π. σελ. 51.

<sup>321</sup> J. M. Denaro, "In – Flight Crimes, The Tokyo Convention and Federal Judicial Jurisdiction", J.A.L.C., Vol. 35, 1969, σελ. 186.

<sup>322</sup> H. Johan Rutgers, ο.π. σελ. 42.

ορίσει για ποιες παραβάσεις των ποινικών του νόμων που θα τελούνται επί αεροσκαφών νηολόγησής του, θα ασκεί τη δικαιοδοσία του.

**4.2.2. Ποινική δικαιοδοσία κατά το εθνικό δίκαιο:** Κατά την παρ. 3 του α. 3 δεν εξαιρείται καμία ποινική δικαιοδοσία που μπορεί να ασκηθεί δυνάμει άλλων βάσεων δικαιοδοσίας, σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο. Ως προς αυτή τη ρύθμιση παρατηρείται ότι η διάταξη δεν αναγράφει ρητά σε ποιού κράτους το εθνικό δίκαιο αναφέρεται. Έτσι σύμφωνα με μια άποψη, δεδομένου ότι δεν υπάρχει αναφορά συγκεκριμένου κράτους, η δικαιοδοσία του κράτους νηολόγησης με βάση την αρχή της εθνικότητας του αεροσκάφους είναι συντρέχουσα με τη δικαιοδοσία που καθιερώνεται δυνάμει άλλων αρχών από τα επιμέρους δίκαια όλων των κρατών μερών<sup>323</sup>, από οπουδήποτε και αν αυτές καθιερώνονται π.χ. από διεθνείς συμβάσεις, συνταγματικές ή νομοθετικές προβλέψεις ή από το κοινό δίκαιο στις χώρες που το ακολουθούν<sup>324</sup>. Με άλλα λόγια, κατά την άποψη αυτή, η εξεταζόμενη διάταξη περιλαμβάνει τη δικαιοδοσία οποιουδήποτε κράτους συνδέεται με το επί του αεροσκάφους τελεσθέν έγκλημα, αν μάλιστα λάβει κανείς υπόψη ότι το Κεφάλαιο II, στο οποίο το εξεταζόμενο άρθρο υπάγεται, φέρει τον τίτλο «Δικαιοδοσία» χωρίς περαιτέρω εξειδίκευση ως προς το κράτος της νηολόγησης του αεροσκάφους. Υποστηρίζεται, όμως, και η άποψη ότι η παρ. 3 του α. 3 αναφέρεται στο κράτος νηολόγησης του αεροσκάφους δεδομένου ότι ολόκληρο το α. 3 ασχολείται με το κράτος αυτό, όπως φαίνεται και από την ανάλυση των δύο προηγούμενων παραγράφων. Επομένως, εάν εννοούσε ότι δεν αποκλείεται καμία ποινική δικαιοδοσία κατά το εθνικό δίκαιο όλων των ενδιαφερομένων κρατών και όχι μόνο του κράτους νηολόγησης, θα το είχε αναφέρει. Άρα με βάση αυτή την άποψη, το α. 3 παρ. 3 αναγνωρίζει και άλλες πιθανές βάσεις άσκησης ποινικής δικαιοδοσίας του κράτους νηολόγησης του αεροσκάφους πλην εκείνης της παρ. 1 του ίδιου άρθρου<sup>325</sup>.

---

<sup>323</sup> J. M. Denaro, ο.π. σελ. 189. Κατά τον ίδιο συγγραφέα το α. 3 παρ. 3 θεωρείται ότι ερμηνευτικά ενσωματώνεται στο α. 4, με αποτέλεσμα παρά τους περιορισμούς του τελευταίου άρθρου στα συμβαλλόμενα κράτη - πλην εκείνο της νηολόγησης του αεροσκάφους- σχετικά με την άσκηση της δικαιοδοσίας τους, να υποστηρίζεται ότι επιγενόμενη –εφόσον ο δράστης βρεθεί στη φυσική εξουσία τους- άσκηση αυτής επιτρέπεται.

<sup>324</sup> H. Johan Rutgers, ο.π. σελ. 45.

<sup>325</sup> S. Shubber, ο.π. σελ. 71-75.



**4.3. Ποινική δικαιοδοσία κρατών πλην εκείνου της νηολόγησης (non-flag States):** Το α. 4<sup>326</sup> καθιερώνει συντρέχουσα αρμοδιότητα και άλλων κρατών, συγκεκριμένα α) του κράτους στο έδαφος του οποίου έγινε η παράβαση, β) του κράτους υπήκοος του οποίου ή εναντίον του οποίου έγινε η παράβαση, γ) του κράτους του οποίου ετέθη σε κίνδυνο η ασφάλεια, δ) του κράτους σύμφωνα με τη νομοθεσία του οποίου η πράξη συνιστά παράβαση των Κανονισμών εναερίου χώρου κυκλοφορίας και ε) του κράτους το οποίο υποχρεούται να ασκήσει δικαιοδοσία βάσει διεθνούς πολυμερούς συμφωνίας. Υποστηρίζεται ότι η εν λόγω ρύθμιση τέθηκε στη λογική του α. 19 της Σύμβασης της Γενεύης για το Δίκαιο της Θάλασσας (1958), νυν α. 27 ΣυμβΔΘ, για τα οποία παραπέμπουμε στις οικείες αναπτύξεις<sup>327</sup>. Παρατηρείται ότι από την καθιέρωση τόσων συντρεχουσών αρμοδιοτήτων άλλων κρατών, σχεδόν «ανατρέπεται» η δικαιοδοσία του κράτους νηολόγησης του αεροσκάφους για πράξεις τελούμενες επί αυτού οπουδήποτε και αν βρίσκεται, ενώ από το συνδυασμό των διατάξεων των α. 3 και 4 προκύπτει ότι **το κράτος εθνικότητας του αεροσκάφους έχει αποκλειστική αρμοδιότητα μόνο όταν το τελευταίο βρίσκεται σε διεθνή εναέριο χώρο ή σε πολιτειακά ασύντακτο χώρο**<sup>328</sup>, όπως άλλωστε συμβαίνει και με τα πλοία.

Επειδή δε το διεθνές δίκαιο προβλέπει κατ' αρχήν την άσκηση αρμοδιότητας εντός της κυριαρχικής επικράτειας κάθε κράτους, η επέμβαση του κράτους στο αεροσκάφος δεν μπορεί να γίνει όταν το τελευταίο βρίσκεται σε εθνικό εναέριο χώρο τρίτου κράτους, συνεπώς **οι περιγραφόμενες εξαιρέσεις του α. 4 αναφέρονται στο κράτος υπέρπτωσης, δηλαδή στο κράτος στον εθνικό εναέριο**

---

<sup>326</sup> Συμβαλλόμενον Κράτος μη ον το κράτος εις τα μητρώα του οποίου είναι εγγεγραμμένον το αεροσκάφος, δεν δύναται να παρενοχλήση την πτήσιν αυτού επί σκοπώ ενασκήσεως της ποινικής του δικαιοδοσίας επί παραβάσεως τελεσθείσης επί του αεροσκάφους, εκτός των ακολούθων περιπτώσεων : α) Ὃταν η παράβασις αὐτὴ συνετελέσθη ἐπὶ τοῦ ἐδάφους τοῦ Κράτους τούτου, β) Ὃταν η παράβασις αὐτὴ ετελέσθη ὑπὸ ἢ κατὰ υπηκόου ἢ μονίμου κατοίκου τοῦ κράτους τούτου, γ) Ὃταν ἡ παράβασις αὐτὴ θέτῃ εἰς κίνδυνον τὴν ἀσφάλειαν τοῦ κράτους τούτου, δ) Ὃταν ἡ παράβασις αὐτὴ συνιστᾷ παράβασιν τῶν ἐν τῷ κράτει τούτῳ ἰσχυόντων κανόνων ἢ κανονισμῶν τῶν σχετικῶν μετὰ τὴν πτήσιν ἢ τὸν χειρισμὸν αεροσκαφῶν, ε) Ὃταν ἡ ἀσκήσις τῆς τοιαύτης δικαιοδοσίας εἶναι ἀναγκαῖα ἵνα εξασφαλίσῃ τὴν τήρησιν υποχρεώσεως τοῦ κράτους τούτου, προκυπτούσης ἐκ διεθνούς πολυμερούς συμφωνίας.

<sup>327</sup> H. Johan Rutgers, ο.π. σελ. 49-50, J. M. Denaro, ο.π. σελ. 189.

<sup>328</sup> J. J. Lopez Gutierrez, "Should the Tokyo Convention of 1963 Be Ratified?", JALC, Vol 31, 1965, σελ. 3, H. Johan Rutgers, ο.π., σελ. 41-42.

χώρο του οποίου έλαβε χώρα το αδίκημα επί αεροσκάφους σε πτήση<sup>329</sup>. Επομένως, η παρέμβαση του κράτους στο αεροσκάφος, για οποιοδήποτε λόγο από τους αναφερόμενους στο α. 4 πρέπει να λαμβάνει χώρα εντός της κυριαρχίας του, ήτοι στον εθνικό εναέριο χώρο του<sup>330</sup>. Υπό αυτή την οπτική, το α. 4 αφενός περιορίζει την δυνατότητα των κρατών μερών να ασκήσουν την ποινική τους δικαιοδοσία στην επικράτειά τους, εφόσον εκεί έχουν, κατ' αρχήν πλήρη και αποκλειστική ποινική εξουσία και δικαιοδοσία, αφετέρου διασφαλίζεται η αρχή της μη επέμβασης σε χώρο υποκείμενο σε ξένη κυριαρχία.

Έτσι, η πρώτη (περ. α') προβλεπόμενη εξαίρεση αφορά εγκλήματα που τελέσθηκαν στην επικράτεια του κράτους, που δύναται να ασκήσει δικαιοδοσία (αρχή της εδαφικότητας). Όταν δε (περ. β') το έγκλημα διαπράττεται υπό ή κατά προσώπου που έχει την ιθαγένεια του κράτους ή έχει σε αυτό τη μόνιμη κατοικία του, το τελευταίο αποκτά δικαιοδοσία δυνάμει της αρχής της ενεργητικής και παθητικής προσωπικότητας αντίστοιχα<sup>331</sup>. Η περ. γ' -η οποία προσομοιάζει με την περ. β' της παρ. 1 του α. 27 ΣυμβΔΘ- επιτρέπει την άσκηση δικαιοδοσίας όταν η παράβαση θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια του κράτους και είναι συγγενής προς την άσκηση εξωεδαφικής ποινικής αρμοδιότητας βάσει της προστατευτικής αρχής κατά το εθιμικό διεθνές δίκαιο, με την διαφορά ότι η τελευταία εφαρμόζεται οπουδήποτε και αν τελέσθηκε η πράξη, η πρώτη περιορίζεται σε παραβάσεις τελούμενες στον εθνικό εναέριο χώρο συγκεκριμένου κράτους<sup>332</sup>. Η επόμενη (περ. δ') εξαίρεση προκύπτει όταν το έγκλημα επηρεάζει την επικράτεια ενός κράτους ή τους αεροναυτικούς κανονισμούς του και δεν αναφέρεται στους επιβάτες αλλά στο ίδιο το αεροσκάφος. Κατά την περ. ε' επιτρέπεται η παρέμβαση στην πτήση του αεροσκάφους στον κυρίαρχο εναέριο χώρο του εν λόγω κράτους, όταν αυτό ασκεί

---

<sup>329</sup> S. Shubber, ο.π. σελ. 85-86.

<sup>330</sup> J. M. Denaro, ο.π. σελ. 190.

<sup>331</sup> Κατά τον H. Johan Rutgers, ο.π. σελ. 57, η εν λόγω εξαίρεση δεν επηρεάζει την άσκηση δικαιοδοσίας βάσει της πρώτης, αφού μπορεί και οι δύο να υπάρχουν συγχρόνως. Σύμφωνα δε με τον S. Shubber, ο.π. σελ. 93, η εφαρμογή του α. 4 γίνεται εντός της επικράτειας ενός δεδομένου κράτους, αυτού της υπέρπτησης, ενώ η αρχή της ενεργητικής και παθητικής προσωπικότητας εφαρμόζεται εξωεδαφικά σύμφωνα με το εθιμικό διεθνές δίκαιο και σε κάθε περίπτωση εφόσον υπάρχει επαρκής βάση άσκησης δικαιοδοσίας δυνάμει της αρχής της εδαφικότητας, δεν αναγνωρίζει ο εν λόγω συγγραφέας το λόγο προσφυγής σε άλλες βάσεις δικαιοδοσίας.

<sup>332</sup> S. Shubber, ο.π. σελ. 93.

τη δικαιοδοσία σε συμμόρφωση προς υποχρέωση που έχει αναλάβει δυνάμει πολυμερούς διεθνούς συμφωνίας.

Κατ' ουσίαν, το εν λόγω άρθρο προσδιορίζει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες το κράτος στου οποίου τον εθνικό εναέριο χώρο διαπράχθηκε ένα έγκλημα, μπορεί να διακόψει την πτήση του αεροσκάφους για το σκοπό της άσκησης της ποινική του δικαιοδοσίας, ενώ κατά τα άλλα αρμόδιο είναι το κράτος νηολόγησης του αεροσκάφους<sup>333</sup>. Με άλλα λόγια, παρά το γεγονός ότι δεν υπάρχει ρητή αναφορά στο κράτος υπέρπτωσης, ερμηνευτικά συνάγεται ότι οι προβλέψεις του α. 4 αφορούν αυτό και όχι οποιοδήποτε άλλο κράτος, ενώ οι περιορισμοί του ισχύουν μόνο για όσο χρόνο το αεροσκάφος τελεί εν πτήση. Εύλογα, όμως, ανακύπτει το ερώτημα σε τι αποσκοπεί η απαρίθμηση όλων αυτών των βάσεων δικαιοδοσίας στο α. 4, εφόσον αυτό αναφέρεται στο κράτος υπέρπτωσης, καθότι το εν λόγω κράτος θα μπορούσε να ασκήσει την ποινική του δικαιοδοσία δυνάμει της αρχής της εδαφικότητας που απορρέει από την κυριαρχία του επί της επικράτειάς του. Διότι σε αυτή την περίπτωση το έγκλημα έχει τελεσθεί εντός της σφαίρας της ποινικής εξουσίας του κράτους. Η απάντηση θα μπορούσε να έχει ως εξής. Έγινε κατανοητό ότι τα α. 3 και 4 επιφέρουν περιορισμό στην ποινική δικαιοδοσία των κρατών μερών σχετικά με εγκλήματα που τελούνται στον εθνικό εναέριο χώρο τους. Αδυνατούν, δηλαδή να ασκήσουν δικαιοδοσία πηγάζουσα από την αρχή της εδαφικότητας. Η επαναφορά δε δυνατότητας άσκησης δικαιοδοσίας σε εξαιρετικές περιπτώσεις, δεν θα μπορούσε να συνιστά επιστροφή στην αρχή της εδαφικότητας, διότι αυτή είναι μεν δεδομένη αλλά έχει τεθεί εκ ποδών για τους σκοπούς εφαρμογής της σύμβασης. Συνεπώς, αφού η αρχή της εδαφικότητας έχει εν προκειμένω παραμερισθεί, αναζητούνται άλλες βάσεις άσκησης δικαιοδοσίας, οι οποίες και παρατίθενται στο α 4.

**4.4. Σχέση α. 3 και α. 4 (σύγκρουση δικαιοδοσιών):** Είναι γεγονός ότι η Σύμβαση σιωπά σχετικά με την σχέση των δύο άρθρων, αν και ανωτέρω δεχθήκαμε ότι το α. 4 καθιερώνει συντρέχουσες δικαιοδοσίες. Προς διευκρίνιση της εν λόγω θέσης παρατίθεται η άποψη του Shubber η οποία βασίζεται στην ερμηνεία των διατάξεων

---

<sup>333</sup> R. P. Boyle – R. Pulsifer, ο.π. σελ. 336-337.

της Σύμβασης βάσει των σκοπών που η τελευταία θέλει να επιτύχει<sup>334</sup>, ένας εκ των οποίων είναι και η ρύθμιση των ζητημάτων δικαιοδοσίας μεταξύ των πλειόνων κρατών. Σύμφωνα με την άποψη του εν λόγω συγγραφέα, το α. 3 παρ. 1 πρέπει να θεωρηθεί ότι αναγνωρίζει τη δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας, κατ' αποκλεισμό των υπολοίπων, με εξαίρεση τη δικαιοδοσία του κράτους στην επικράτεια του οποίου έλαβε χώρα το αδίκημα, η οποία μπορεί να συντρέχει υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις<sup>335</sup>. Αντίθετη ερμηνεία της εν λόγω διάταξης πέραν του ότι αντίκειται στο σκοπό της Σύμβασης να περιορίσει συγκρούσεις δικαιοδοσιών των κρατών μερών, κατά την ίδια άποψη, θα καθιστούσε τη Σύμβαση άνευ σημασίας. Κατά παρεμφερή διατύπωση, το α. 4 αποτελεί εξαίρεση στις προβλέψεις του α. 3 και κατ' επέκταση είναι στενά ερμηνευτέο όπως κάθε διάταξη που εισάγει εξαίρεση. Σύμφωνα με τον ίδιο συγγραφέα στην περίπτωση που η ίδια πράξη εμπίπτει τόσο στο πεδίο εφαρμογής του α. 3 όσο και του α. 4, πράγματι μπορεί να δημιουργηθεί σύγκρουση δικαιοδοσίας του κράτους νηολόγησης και του κράτους υπέρπτωσης, δεδομένου ότι δεν καθιερώνεται κάποιο σύστημα προτεραιότητας από τη Σύμβαση, η οποία αναγνωρίζει την ποινική δικαιοδοσία και των δύο κρατών. Αυτό είναι ένα μειονέκτημα της Σύμβασης που υποστηρίζεται ότι θα αμβλυνθεί από την εφαρμογή της από τα συμβαλλόμενα μέρη<sup>336</sup>. Στην λύση δε του ζητήματος της τελικής εκδίκασης της πράξης επικουρούν οι συμφωνίες έκδοσης μεταξύ των κρατών μερών.

Η άποψη κατά την οποία το α. 3 παρ. 3 αφορά σε όλα τα συμβαλλόμενα κράτη, υποστηρίζει σχετικά με την ενδεχόμενη σύγκρουση δικαιοδοσιών που τυχόν προκύψει ότι ενώ για όσο χρόνο το αεροσκάφος τελεί σε πτήση το κράτος νηολόγησης έχει δικαιοδοσία για τα επί αυτού εγκλήματα συντρεχόντως με τα λοιπά κράτη που μπορούν να αξιώσουν δικαιοδοσία δυνάμει της Σύμβασης και του εθνικού τους δικαίου, μετά την προγραμματισμένη ή και αναγκαστική προσγείωση του αεροσκάφους, τα αμέσως ενδιαφερόμενα κράτη είναι εκείνο της νηολόγησης (α. 3 παρ. 1 και 2) και εκείνο της προσγείωσης (α. 3 παρ. 3)<sup>337</sup>. Εάν μεταξύ των δύο

---

<sup>334</sup> Βλ. α. 31 παρ. 1 της Σύμβασης της Βιέννης 1969 για το Δίκαιο των Συνθηκών.

<sup>335</sup> S. Shubber, ο.π. σελ. 63-64.

<sup>336</sup> S. Shubber, ο.π. σελ. 98.

<sup>337</sup> J. M. Denaro, ο.π. σελ. 191

κρατών υπάρχει συμφωνία έκδοσης<sup>338</sup> και το σχετικό έγκλημα περιλαμβάνεται σε αυτή, το ζήτημα επιλύεται. Επικαλείται δε τις διατάξεις των α. 13 παρ. 4<sup>339</sup> και 5<sup>340</sup> που επιβάλλουν την υποχρέωση<sup>341</sup> στο κράτος προσγείωσης αφενός να διενεργήσει προκαταρκτική εξέταση για το έγκλημα και αφετέρου να δηλώσει εάν προτίθεται να ασκήσει την ποινική του δικαιοδοσία. Δίνεται δηλαδή η αποκλειστική αρμοδιότητα επιλογής ως προς την άσκηση ή μη της δικαιοδοσίας του κατά προτεραιότητα στο κράτος προσγείωσης. Ωστόσο, εάν το εν λόγω κράτος κρίνει ότι δεν υπάρχει καμία αρχή δυνάμει της οποίας να μπορεί να ασκήσει τη δικαιοδοσία του, τότε πρέπει είτε να απελάσει<sup>342</sup> τον δράστη είτε να τον ελευθερώσει<sup>343</sup>, δεδομένου ότι σύμφωνα με το α. 16 παρ. 2 ουδεμία διάταξη της Σύμβασης θα θεωρείται ότι δημιουργεί υποχρέωση έκδοσης. Φαίνεται ότι στο α. 15 που αφήνει στη διακριτική ευχέρεια του κράτους προσγείωσης την απόφαση της κράτησης του φερόμενου δράστη προς το σκοπό της παραπομπής σε δίκη, πρόκειται για εφαρμογή της αρχής της

<sup>338</sup> Σημειώνεται ότι κατά το α. 16 παρ. 1: «Παραβάσεις τελεσθείσαι επί αεροσκάφους εγγεγραμμένου εις τα μητρώα Συμβαλλομένου Κράτους θεωρούνται διά τον σκοπόν της εκδόσεως ως τελεσθείσαι όχι μόνον διά τον τόπον όπου έλαβον χώραν αλλά επίσης και εις το έδαφος του κράτους εις τα μητρώα του οποίου είναι εγγεγραμμένον το αεροσκάφος».

<sup>339</sup> Παν Συμβαλλόμενον Κράτος εις το οποίον παραδίδεται πρόσωπόν τι συμφώνως τω άρθρω 9 παράγρ. 1 ή εις το έδαφος του οποίου αεροσκάφος προσγειούται μετά την τέλεσιν πράξεως προβλεπομένης υπό του άρθρου 11 παράγρ. 1, θα προβή αμέσως εις προκαταρκτικήν εξέτασιν επί των γεγονότων.

<sup>340</sup> Ότε Κράτος, συμφώνως, τω παρόντι άρθρω έθεσε πρόσωπόν υπό κράτησιν, θα γνωστοποιήσῃ αμέσως εις το κράτος εις τα μητρώα του οποίου είναι εγγεγραμμένον το αεροσκάφος και εις το κράτος της εθνικότητος του υπό κράτησιν προσώπου ως και οιονδήποτε έτερον ενδιαφερόμενον κράτος, εφ' όσον κρίνει τούτο σκόπιμον, ότι το πρόσωπον τούτο ευρίσκεται υπό κράτησιν και τας περιστάσεις υπό τας οποίας εθεωρήθη αναγκαία η κράτησίς του. Το κράτος όπερ ενεργεί την προκαταρκτικήν εξέτασιν συμφώνως προς την παράγραφον 4 του παρόντος άρθρου, θα ανακοινώσῃ άνευ καθυστερήσεως τα πορίσματά του εις τα ρηθέντα κράτη και θα δηλώσῃ εάν προτίθεται όπως ασκήσῃ την δικαιοδοσίαν του.

<sup>341</sup> Ουσιαστικά δεν πρόκειται περί υποχρέωσης αλλά περί δικαιώματος. Βλ. και το πρωτότυπο κείμενο: *"...shall immediately make a preliminary enquiry into the facts", "...shall indicate whether it intends to exercise jurisdiction"*.

<sup>342</sup> α. 14 παρ. 1: Εάν πρόσωπόν τι απεβιβάσθη συμφώνως τω άρθρω 8 παράγρ. 1, ή παρεδόθη συμφώνως τω άρθρω 9 παράγρ. 1 ή απεβιβάσθη μετά την τέλεσιν πράξεως προβλεπομένης υπό του άρθρου 11 παράγρ. 1 και δεν δύναται ή δεν επιθυμεί να συνεχίση το ταξίδιόν του, το κράτος της προσγειώσεως εάν αρνηθή να δεχθή το πρόσωπον τούτο, εφ' όσον πρόκειται περί μη υπηκόου ή μονίμου κατοίκου του, δύναται να το απελάσῃ εις το έδαφος του κράτους του οποίου είναι υπήκοος ή νόμιμος κάτοικος ή εις το έδαφος του κράτους από το οποίον ήρξατο το αεροπορικόν του ταξίδιον.

<sup>343</sup> α. 15 παρ. 1: Υπό την επιφύλαξιν των διατάξεων του προηγουμένου άρθρου, παν πρόσωπον όπερ απεβιβάσθη συμφώνως τω άρθρω 8 παράγρ. 1, ή παρεδόθη συμφώνως τω άρθρω 9 παράγρ. 1, ή απεβιβάσθη μετά την τέλεσιν πράξεως προβλεπομένης υπό του άρθρου 11 παράγρ. 1 και το οποίον επιθυμεί όπως συνεχίση το ταξίδιόν του, θα είναι ελεύθερον να πράξῃ τούτο ευθύς ως θα είναι πρακτικώς δυνατόν προς οιονδήποτε προορισμόν της εκλογής του, εκτός εάν η παρουσία του απαιτήται κατά τον νόμον του κράτους ένθα η προσγειώσις προς τον σκοπόν της ποινικής διώξεως ή εκδόσεως.

παγκόσμιας δικαιοσύνης. Γίνεται κατανοητό ότι η σύμβαση του Τόκιο δεν υποχρεώνει το συμβαλλόμενο κράτος να τιμωρήσει έναν υποτιθέμενο δράστη κατά την αποβίβασή του ή την παράδοσή του σε αυτό. Παραδόξως, το κράτος προσγείωσης πρέπει να τον αφήσει ελεύθερο να προχωρήσει στον προορισμό της επιλογής του το συντομότερο δυνατόν, αν δεν επιθυμεί να τον εκδώσει ή να κινήσει διαδικασίες δίωξης. Τα συμβαλλόμενα κράτη υποχρεούνται να εκδίδουν τους παραβάτες, εάν έχουν αναλάβει τέτοια υποχρέωση, μόνο βάσει διατάξεων άλλων συνθηκών μεταξύ τους, με αυτή την έλλειψη μηχανισμού υποχρεωτικής έκδοσης μεταξύ των κρατών μερών να συνιστά ένα από τα σημαντικά μειονεκτήματα της σύμβασης<sup>344</sup>.

**4.5. Εξουσίες του κυβερνήτη για καταστολή παράνομων πράξεων επί του αεροσκάφους:** Στο τρίτο κεφάλαιο της Σύμβασης του Τόκιο (α. 5–10) ανατίθενται ορισμένες αρμοδιότητες στον κυβερνήτη του αεροσκάφους σε περίπτωση που ο τελευταίος έχει βάσιμους λόγους να πιστεύει ότι κάποιο πρόσωπο τέλεσε ή βρίσκεται στο στάδιο τέλεσης επί του αεροσκάφους κάποιας από τις παραβάσεις ή πράξεις που προβλέπονται στο α. 1 παρ. 1. Μεταξύ αυτών των αρμοδιοτήτων περιλαμβάνονται και τα αναγκαία μέτρα περιορισμού του εν λόγω προσώπου<sup>345</sup>, η αποβίβασή σε οποιοδήποτε κράτος προσγειωθεί το αεροσκάφος<sup>346</sup> και η παράδοσή του στις αρμόδιες αρχές οποιουδήποτε συμβαλλόμενου κράτους στο έδαφος του οποίου το αεροσκάφος προσγειώνεται<sup>347</sup>. Στο α. 6 παρ. 2 αναφέρεται η δυνατότητα του κυβερνήτη να απαιτήσει τη βοήθεια του πληρώματος καθώς και να ζητήσει τη βοήθεια των επιβατών για να επιτύχει τον περιορισμό του δράστη. Ειδικά ως προς την εξουσία παράδοσης, αυτή δίδεται όταν ο κυβερνήτης έχει βάσιμους λόγους να πιστεύει ότι το πρόσωπο τέλεσε επί του αεροσκάφους πράξη, η οποία κατά τη γνώμη του, αποτελεί σοβαρή παράβαση κατά τους ποινικούς νόμους του κράτους νηολόγησης του αεροσκάφους<sup>348</sup>. Άρα το κρίσιμο ποινικό δίκαιο είναι εν

<sup>344</sup> R. Abeyratne, *Aviation Security Law*, Springer, 2010, σελ. 235.

<sup>345</sup> Βλ. άρθρο 6.

<sup>346</sup> Βλ. άρθρο 8.

<sup>347</sup> Βλ. άρθρο 9.

<sup>348</sup> Για την κριτική στην εν λόγω διακριτική ευχέρεια του κυβερνήτη να κρίνει τη σοβαρότητα του αδικήματος και για την πρόταση ότι η μόνη καθοδήγηση ως προς το νόημα της «σοβαρής παράβασης» βρίσκεται στα γενικά αποδεκτά μέτρα τιμωρίας που συνδέονται με ένα αδίκημα στους ποινικούς κώδικες της πλειοψηφίας των πολιτισμένων εθνών βλ. H. J. Rutgers, ο.π. σελ. 75-76.

προκειμένω εκείνο του κράτους της σημαίας του αεροσκάφους και κανενός άλλου. Είναι προφανές ότι τα μέτρα που μπορούν να λάβουν ο κυβερνήτης, τα μέλη του πληρώματος και οι επιβάτες δεν θα είχαν μεγάλη πρακτική σημασία αν οποιοσδήποτε από αυτούς είχε το φόβο ότι θα αντιμετωπίσει κάποια αστική ή ποινική ευθύνη, η Σύμβαση όμως λαμβάνει πρόνοια και ορίζει ρητώς ότι δεν υφίσταται τέτοια ευθύνη για τα ευλόγως ληφθέντα μέτρα, όπως προκύπτει από το συνδυασμό των διατάξεων του α. 6 παρ. 1 και α. 10. Εξ αντιδιαστολής δε, μπορεί να συναχθεί ότι αν τα ληφθέντα μέτρα δεν ήταν ανάλογα των περιστάσεων, τότε δύναται να γεννηθεί θέμα ευθύνης<sup>349</sup>.

Καθίσταται σαφής η αποτελεσματικότητα που μπορεί να έχουν αυτά τα μέτρα τόσο σχετικά με την καταστολή αξιόποινων πράξεων επί του αεροσκάφους επί τω πράττεσθαι όσο και στην μετέπειτα ποινική διαδικασία κατά του δράστη από τις αρμόδιες αρχές. Κρίσιμο είναι να αναφέρουμε ότι ως προς αυτές τις εξουσίες του κυβερνήτη, το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής της σύμβασης περιστελλεται κατά το α. 5 παρ. 1. Σύμφωνα με το τελευταίο, η Σύμβαση εφαρμόζεται σε διεθνείς πτήσεις, όχι όμως σε πτήσεις που γίνονται εντός της επικράτειας κράτους νηολόγησης του αεροσκάφους ακόμα και στην περίπτωση που κατά τη διάρκεια τέτοιας πτήσης το αεροσκάφος ίπταται πάνω από την ανοιχτή θάλασσα ή πάνω από περιοχή εκτός κυριαρχίας οπουδήποτε κράτους<sup>350</sup>. Επίσης, για την εφαρμογή των εξουσιών του κυβερνήτη κατά τη Σύμβαση, το αεροσκάφος βρίσκεται σε πτήση από τη στιγμή που όλες οι εξωτερικές πόρτες έκλεισαν μετά την επιβίβαση, μέχρι τη στιγμή που μια από τις πόρτες άνοιξε για τον σκοπό της αποβίβασης κατά το α. 5 παρ. 2, το οποίο πρέπει να ερμηνεύεται ως εξαίρεση από το α. 1 παρ. 3, ενώ το α. 7 ορίζει πότε οι εν λόγω εξουσίες παύουν, λειτουργώντας ως εξαίρεση από το α. 5 παρ. 2. Άρα τα χρονικά όρια εφαρμογής της σύμβασης ως προς την αναγνώριση αστυνομικών αρμοδιοτήτων του κυβερνήτη είναι σαφώς ευρύτερα.

**4.6. Ο ανεπαρκής ορισμός της πειρατείας *jure gentium* αναφορικά με τα εγκλήματα επί αεροσκαφών στη Σύμβαση του Τόκιο (1963):** Από τον ορισμό της πειρατείας στην ανοιχτή θάλασσα, που δόθηκε νωρίτερα, αντιλαμβάνεται κανείς

<sup>349</sup> Τ. Κουταλίδης, «Αδικήματα επί αεροσκαφών», ΝοΒ 1961, σελ. 1298.

<sup>350</sup> Η. J. Rutgers, ο.π. σελ. 63.

ότι δεν κρίνεται επαρκής, τουλάχιστον όσον αφορά στα αεροσκάφη, για ποικίλους λόγους. Κατ' αρχάς οι σχετικές ρυθμίσεις της ΣυμβΔΘ για την αεροπειρατεία, οι οποίες αυστηρά εφαρμόζονται όταν αυτή λαμβάνει χώρα στην ανοιχτή θάλασσα, ήτοι σε χώρο μη υποκείμενο σε κυριαρχία και δικαιοδοσία κανενός κράτους, δεν λαμβάνουν υπόψη τις εξής παραμέτρους: η κατάληψη του αεροσκάφους λαμβάνει χώρα εν όλω ή εν μέρει σε εθνικό εναέριο χώρο κάποιου κράτους ή στο έδαφος ενός κράτους αφού ακόμη κι αν τελεστεί σε διεθνή εναέριο χώρο, η προσγείωση του αεροσκάφους αναπόφευκτα θα γίνει στο έδαφος κάποιου κράτους και θα το θέσει σε τόπο υποκείμενο στην δικαιοδοσία του τελευταίου με βάση την αρχή της εδαφικότητας –αντικαθιστώντας την ίδια την ουσία της διεθνούς αξίωσης για παγκόσμια δικαιοδοσία-, ένα αεροσκάφος μπορεί να καταληφθεί από πρόσωπο επιβιβασμένο σε αυτό και να του αλλάξει την προγραμματισμένη πορεία χωρίς να περιλαμβάνεται στην πράξη δεύτερο αεροσκάφος και τέλος πλείονα περιστατικά κατάληψης αεροσκάφους δεν πληρούν το κριτήριο του «ιδιωτικού σκοπού», όπως απαιτείται στην αεροπειρατεία αφού αποδίδονται σε πολιτικά κίνητρα<sup>351</sup>. Επομένως, ο ορισμός που δίδεται στο α. 101 ΣυμβΔΘ για την πειρατεία, αν και αναφέρεται και στα αεροσκάφη, δεν περιλαμβάνει το έγκλημα της παράνομης κατάληψης αεροσκάφους ή άλλων παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας για τις οποίες έχει καταχρηστικώς καθιερωθεί η χρήση του όρου αεροπειρατεία αν και ο τελευταίος είναι μη ακριβής νομικά («δημοσιογραφικός όρος»).

**4.6.1. Παρεπόμενες υποχρεώσεις (α. 11):** Έτσι, με τη Σύμβαση του Τόκιο επιχειρήθηκε μια πρώτη προσπάθεια πλήρωσης κάποιων από τα κενά που επισημάνθηκαν αμέσως πιο πάνω. Χαρακτηριστικά λέγεται ότι το μόνο αδίκημα που αντιμετωπίζεται ειδικά στη σύμβαση είναι το έγκλημα της παράνομης κατάληψης αεροσκάφους<sup>352</sup>. Ο ορισμός της παράνομης κατάληψης αεροσκάφους για πρώτη φορά δίδεται στο α. 11 παρ. 1 κατά το οποίο αυτή τελείται όταν κάποιο πρόσωπο επί αεροσκάφους, παράνομα και με την άσκηση βίας ή απειλής, παρενοχλεί την πτήση του ή το καταλαμβάνει και ασκεί έλεγχο επί αυτού ή

<sup>351</sup> N. Douglas Joyner, ο.π. σελ. 244-246.

<sup>352</sup> A. Samuels, "Crimes Committed on Board Aircraft: Tokyo Convention Act 1967", BYBIL, 1967.



σκοπεύει να προβεί σε τέτοια πράξη. Στη δε παρ. 2 του ίδιου άρθρου επιβάλλεται η υποχρέωση για λήψη όλων των κατάλληλων μέτρων ώστε να επανέλθει ο έλεγχος του αεροσκάφους στον κυβερνήτη, για επιστροφή του αεροσκάφους στον νόμιμο κάτοχό του και για συνέχιση του ταξιδιού για το πλήρωμα και τους επιβάτες. Ωστόσο, παρατηρείται ότι πέρα από τη γενική υποχρέωση λήψης κατάλληλων μέτρων, **δεν υπάρχει ρητή ποινικοποίηση της παράνομης κατάληψης αεροσκάφους από τη Σύμβαση του Τόκυο**<sup>353</sup>.

Παρατηρείται σχετικά ότι το εάν οι περιγραφόμενες στο εν λόγω άρθρο πράξεις είναι παράνομες θα κριθεί με βάση το ποινικό δίκαιο είτε του κράτους νηολόγησης είτε του κράτους στου οποίου την επικράτεια βρισκόταν το αεροσκάφος κατά το χρόνο τέλεσής τους<sup>354</sup>. Γι' αυτό υποστηρίζεται ότι η Σύμβαση δεν τυποποιεί κάποιο νέο διεθνές έγκλημα, απλώς θέτει κανόνες βοήθειας μεταξύ των συμβαλλομένων κρατών όταν αντιμετωπίζουν κάποια από τις περιγραφόμενες πράξεις, εξαιτίας των αυξημένων περιστατικών παράνομης κατάληψης αεροσκαφών που είχαν προηγηθεί της υπογραφής της Σύμβασης<sup>355</sup>, καταγράφοντας ουσιαστικά ήδη ισχύουσες αρχές του εθιμικού διεθνούς δικαίου<sup>356</sup>. Σχετικά με τον όρο «κατάλληλα μέτρα», αυτός αναφέρεται αφενός σε αυτά που είναι εκ των πραγμάτων εφικτό να λάβει ένα συμβαλλόμενο μέρος αφετέρου σε αυτά που νομιμοποιείται να λάβει. Επομένως, ένα κράτος μέρος που απέχει μίλια μακριά από τον τόπο που λαμβάνει χώρα η παράνομη κατάληψη αεροσκάφους δεν υποχρεούται να λάβει κάποιο μέτρο γιατί αυτό δεν θα ήταν δυνατό. Ομοίως, ένα κράτος μέρος δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι υποχρεούται να καταδιώξει με στρατιωτικό του αεροσκάφος το υπό παράνομη κατάληψη αεροσκάφος εντός εναέριου χώρου τρίτου κράτους χωρίς την συναίνεση του τελευταίου διότι αν το έπραττε θα παρανομούσε. Έτσι, υποστηρίζεται ότι στο εν λόγω άρθρο αναγνωρίζεται η άσκηση εκτελεστικής δικαιοδοσίας όλων των συμβαλλομένων

<sup>353</sup> R. Abeyratne, ο.π., σελ. 230.

<sup>354</sup> R. P. Boyle – R. Pulsifer, ο.π. σελ. 345, H. Johan Rutgers, ο.π. σελ. 86.

<sup>355</sup> H. Johan Rutgers, ο.π. σελ. 84, S. Dempsey, ο.π. σελ. 239.

<sup>356</sup> E. McWhinney, *Aerial Piracy and International Terrorism*, 1987, σελ. 40. Κατά τον ίδιο συγγραφέα η εν λόγω διάταξη, που αποτελεί ένα νομικό πλεονασμό, επαναδιατυπώνει απλώς σε «εναέριο πλαίσιο» τον εθιμικό κανόνα κινδύνου που ισχύει στα πλοία, *International and national law, and community problem- solving on aerial piracy*, σε A. Johan – S. Eugene, *Aerial piracy and aviation security*, 1990, σελ.82.

κρατών, δηλαδή δίδεται το δικαίωμα να στείλουν μαχητικά αεροσκάφη για να αναχαιτίσουν και να αναγκάσουν σε προσγείωση ένα αεροσκάφος, του οποίου ο έλεγχος έχει καταληφθεί παράνομα, δικαίωμα που εφαρμόζεται μόνο πάνω από την ανοιχτή θάλασσα και σε *terra nullius*<sup>357</sup>. Τέλος, εάν το υπό παράνομη κατάληψη αεροσκάφος εν τέλει προσγειωθεί σε κάποιο κράτος μέρος, εφαρμόζονται όσα αναφέραμε ανωτέρω για το α. 13<sup>358</sup>. Σημειώνεται ότι για να τύχει εφαρμογής αυτό το άρθρο απαιτείται ο δράστης να βρίσκεται μέσα στο αεροσκάφος, γεγονός που συμβαδίζει και με την πρόβλεψη της Σύμβασης ότι εφαρμόζεται όταν το αεροσκάφος βρίσκεται σε πτήση<sup>359</sup>. Το ζήτημα του ακριβούς ορισμού της έννοιας της «παράνομης κατάληψης» επιλύθηκε από τη Σύμβαση της Χάγης, όπως θα δούμε αμέσως παρακάτω.

**4.7. Αποτίμηση των ρυθμίσεων της Σύμβασης του Τόκιο:** Αν θέλαμε να αποτιμήσουμε κριτικά τις ρυθμίσεις της εν λόγω Σύμβασης ως προς το ζήτημα της ποινικής δικαιοδοσίας, θα παρατηρούσαμε ότι δεν καθιερώνεται ένα πραγματικό σύστημα προτεραιοτήτων στην άσκηση δικαιοδοσίας από τα πλείονα δικαιούμενα κράτη, ούτε υπάρχουν κανόνες βάσει των οποίων να λύεται ενδεχόμενη σύγκρουση δικαιοδοσίας εξαιτίας των διαφορετικών εθνικών συστημάτων που ακολουθούν τα συμβαλλόμενα κράτη στους εθνικούς τους κώδικες. Σημαντική έλλειψη αποτελεί και η μη καθιέρωση παγκόσμιας δικαιοδοσίας –πλην της ανωτέρω αναφερόμενης περίπτωσης του α. 15 παρ. 1- ως προς το έγκλημα της παράνομης κατάληψης αεροσκάφους χωρίς όμως να παροραθεί η σημαντικότητα της αναγνώρισης εκτελεστικής δικαιοδοσίας δια της λήψης «κατάλληλων μέτρων» από όλα τα συμβαλλόμενα κράτη για την επανάκτηση του ελέγχου του αεροσκάφους από τον κυβερνήτη. Έτσι, λέγεται ότι δόθηκε προτεραιότητα στην ανάληψη του ελέγχου του αεροσκάφους και τη συνέχεια του ταξιδιού παρά στην δίωξη των δραστών<sup>360</sup>. Ωστόσο η αξία της Σύμβασης είναι σημαντική καθότι διεύρυνε την διεθνή ποινική δικαιοδοσία των κρατών, ιδίως σε χώρους εκτός δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους –κάτι που δεν ήταν αυτονόητο πριν την Σύμβαση του Τόκιο- εδραιώνοντας

<sup>357</sup> S. Shubber, ο.π. σελ. 187.

<sup>358</sup> R. P. Boyle – R. Pulsifer, ο.π. σελ. 345-346.

<sup>359</sup> S. Shubber, ο.π. σελ. 179.

<sup>360</sup> N. D. Joyner, ο.π. σελ. 250.

την αρχή της νηολόγησης του αεροσκάφους, για την καταστολή των παραβάσεων ή άλλων πράξεων που τελούνται επί αεροσκαφών μειώνοντας το ενδεχόμενο ατιμωρησίας των δραστών<sup>361</sup>.

**5. Η ποινικοποίηση της παράνομης κατάληψης αεροσκάφους από Σύμβαση της Χάγης (1970):** Το έγκλημα της παράνομης κατάληψης αεροσκάφους περιγράφεται για πρώτη φορά στο α. 1 της Σύμβασης της Χάγης. Αξίζει να σημειωθεί ότι μόλις ένα χρόνο πριν την θέση σε ισχύ της εν λόγω Σύμβασης έλαβε χώρα το εξής περιστατικό, γνωστό στη διεθνή βιβλιογραφία ως “Tsironis case”<sup>362</sup>. Εν προκειμένω ο ελληνικής ιθαγένειας γιατρός Τσιρώνης κατέλαβε το 1969 αεροσκάφος εμπορικών αερογραμμών που εκτελούσε εσωτερική πτήση Αθήνα – Αγρίνιο – Ιωάννινα και υπό την απειλή όπλου εξανάγκασε τον κυβερνήτη να το προσγειώσει στην Αλβανία. Εν συνεχεία μετέβη στη Σουηδία, ζήτησε πολιτικό άσυλο το οποίο του παραχωρήθηκε ενώ η αίτηση έκδοσης της Ελλάδας δεν έγινε δεκτή και ο δράστης παραπέμφθηκε στη δικαιοσύνη μόνο για πράξεις που αντέβαιναν στο σουηδικό Ποινικό Κώδικα, δεδομένου ότι η Σύμβαση του Τόκιο αφενός δεν αποτελούσε επαρκή νομική βάση για την τελεσθείσα πράξη και αφετέρου δεν απέδιδε εξωεδαφική εφαρμογή στα σουηδικά δικαστήρια.

Σε αντίθεση με τη Σύμβαση του Τόκιο, η Σύμβαση της Χάγης, χαρακτηρίζει την παράνομη κατάληψη αεροσκάφους ως ποινική παράβαση και δίνει τον εξής ορισμό: Διαπράττει ποινική παράβαση κάθε πρόσωπο το οποίο ευρισκόμενο εντός αεροσκάφους εν πτήσει<sup>363</sup> α) παρανόμως και δια βίας ή απειλής βίας καταλαμβάνει το αεροσκάφος τούτο ή ασκεί έλεγχο επ’ αυτού ή αποπειράται να διαπράξει μια από αυτές τις πράξεις ή β) είναι συνεργός προσώπου διαπράττοντος ή αποπειρωμένου να διαπράξει μια από αυτές τις πράξεις. Παρατηρείται ότι παρά τον τίτλο της Σύμβασης δεν ορίζεται επακριβώς σε αυτή η έννοια της «παράνομης

<sup>361</sup> Βλ. κριτική της Σύμβασης του Τόκιο σε *H. Johan Rutgers*, ο.π. σελ. 105 επ., *J. J. Lopez Gutierrez*, ο.π. σελ. 17, *C. R. Kane*, “Time to put Teeth into Tokyo?”, *ZLWR*, Vol. 41, 1994, ιδίως σελ. 194 επ.

<sup>362</sup> Βλ. *Α. Γιόκαρης – Φ. Παζαρτζή*, ο.π. σελ. 61-62, *H. Johan Rutgers*, ο.π. σελ. 115-116.

<sup>363</sup> Κατά διαφορετική προσέγγιση από εκείνη της Σύμβασης του Τόκιο, το α. 3 παρ. 1 της Σύμβασης της Χάγης προβλέπει ότι εν αεροσκάφος θεωρείται εν πτήσει τελούν, αφ’ης περατωθείσης της επιβίβασης, άπασαι αι εξωτερικάί θύραι αυτού εκλείσθησαν, μέχρι της στιγμής καθ’ην μια των θυρών τούτων ήνοιξε επί το σκοπώ της αποβίβασης. Εν περιπτώσει αναγκαστικής προσγεώσεως η πτήσις θεωρείται συνεχιζομένη μέχρις ότου η αρμόδια Αρχή αναλάβη υπευθύνως το αεροσκάφος καθώς και τα εν αυτώ πρόσωπα και πράγματα.

κατάληψης αεροσκάφους». Τα βασικά στοιχεία της που εντοπίζονται στο α. 1 είναι τα ακόλουθα. Η πράξη πρέπει να είναι παράνομη, να χρησιμοποιήθηκε βία ή απειλή βίας, να έλαβε χώρα εντός του αεροσκάφους, το αεροσκάφος να τελεί εν πτήση και η πράξη να σκόπευε στην παράνομη κατάληψη ή σε οποιαδήποτε άλλη παράνομη μορφή άσκησης ελέγχου του αεροσκάφους. **Εκτός πεδίου εφαρμογής της Σύμβασης αφήνεται η πράξη παράνομης κατάληψης αεροσκάφους από πρόσωπο που βρίσκεται εκτός του τελευταίου καθώς και ο συμμετοχος που δεν βρίσκεται μέσα στο αεροσκάφος**<sup>364</sup>.

**5.1. Υποχρέωση ποινικοποίησης:** Σύμφωνα με το α. 2 τα συμβαλλόμενα κράτη υποχρεούνται να ποινικοποιήσουν τις ανωτέρω πράξεις κατά το εθνικό τους δίκαιο, ενώ επαφίεται σε αυτά ο ορισμός των ποινών για μεγαλύτερη ευελιξία σε σχέση με την εθνική τους νομοθεσία, με μόνη κατευθυντήρια γραμμή ότι αυτές θα πρέπει να είναι αυστηρές. Επομένως, ως προς την ισχύ της θεμελιώδους αρχής *nullum crimen nulla poena sine lege* αναφορικά με τις παραβάσεις του α. 1, η Σύμβαση καλύπτει το πρώτο σκέλος (*nullum crimen*) και το δεύτερο (*nulla poena*) αφήνεται στη διακριτική ευχέρεια των μερών αναφορικά με το ύψος<sup>365</sup>. Υποστηρίζεται ότι θα έπρεπε να προβλέπονται τουλάχιστον οι ελάχιστες ποινές από τη Σύμβαση για τις εν λόγω παραβάσεις και να αφήνεται στα κράτη απλώς η δυνατότητα αυστηρότερης αντιμετώπισης<sup>366</sup>. Το α. 2 σε συνδυασμό με το α. 7 της Σύμβασης, που καθιερώνει την αρχή *aut dedere aut judicare* διαγράφουν το «καθεστώς» των ενεργειών στις οποίες οφείλει να προβεί ένα συμβαλλόμενο κράτος για την καταστολή των αναφερόμενων παραβάσεων.

**5.2. Πεδίο εφαρμογής:** Στο α. 3 ορίζεται το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης. Συγκεκριμένα στην παρ. 3 προβλέπεται ότι η Σύμβαση εφαρμόζεται μόνο όταν ο τόπος απογείωσης ή πραγματικής προσγείωσης του αεροσκάφους εντός του οποίου έλαβε χώρα η παράβαση, βρίσκεται εκτός του εδάφους του κράτους νηολόγησής του ανεξάρτητα αν εκτελεί εσωτερική ή διεθνή πτήση. Επομένως **δεν τυγχάνει εφαρμογής σε πτήσεις εντός της επικράτειας του κράτους**

<sup>364</sup> H. Johan Rutgers, ο.π. σελ. 133.

<sup>365</sup> Για το εν λόγω ζήτημα βλ. Δ. Κιούπης, Η αρχή *nullum crimen nulla poena sine lege* στο σύγχρονο ποινικό δίκαιο, ΠοινΧρ 2010, σελ. 193-203.

<sup>366</sup> E. McWhinney, ο.π. σελ. 42, S. Dempsey, ο.π. σελ. 242.

νηολόγησης ούτε σε πτήσεις, οι οποίες είχαν τόπο απογείωσης το κράτος νηολόγησης και ήταν προγραμματισμένη η προσγείωση σε άλλο κράτος, αλλά εξαιτίας παράνομης κατάληψης πάνω από την ανοιχτή θάλασσα, το αεροσκάφος επέστρεψε στο κράτος νηολόγησης<sup>367</sup>. Ένας δικαιολογητικός λόγος της εξαίρεσης εφαρμογής της Σύμβασης όταν το περιστατικό έλαβε χώρα εντός του κράτους νηολόγησης του αεροσκάφους συνίσταται στο ότι μια τέτοια πτήση διέπεται εξολοκλήρου από τους νόμους του κράτους αυτού αφενός διότι η παράβαση τελείται εντός της κυριαρχίας του, αφετέρου επειδή αυτή λαμβάνει χώρα εντός αεροσκάφους της εθνικότητάς του, οπότε καλύπτεται και η περίπτωση που το περιστατικό συνέβη σε διεθνή εναέριο χώρο ή σε χώρο εκτός δικαιοδοσίας. Επομένως, για ένα τέτοιο περιστατικό θα εφαρμοστούν αποκλειστικά οι εθνικοί ποινικοί νόμοι του εν λόγω κράτους. Π.χ. εάν η παράνομη κατάληψη ή απόπειρα αυτής λάβει χώρα επί αεροσκάφους υπό ελληνική σημαία σε πτήση Αθήνα – Λονδίνο και το αεροσκάφος εξαιτίας αυτής, επιστρέψει στην Αθήνα και δεν προσγειωθεί στο Λονδίνο ή οπουδήποτε αλλού έξω από την ελληνική επικράτεια, οι εν λόγω πράξεις δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης, αλλά ρυθμίζονται από τους ελληνικούς ποινικούς νόμους.

Ωστόσο, πραγματικός σκοπός της ρύθμισης ήταν ότι η Σύμβαση σκοπεύει να εφαρμόζεται σε περιστατικά με διεθνή χαρακτήρα και όχι όταν αυτό λαμβάνει χώρα στο έδαφος ενός κράτους<sup>368</sup>. Όμως, η Σύμβαση εφαρμόζεται σε πτήση εσωτερικού άλλου κράτους πλην εκείνου της νηολόγησης. Με άλλα λόγια, με βάση αυτή τη ρύθμιση, η Σύμβαση εφαρμόζεται και σε εσωτερικές πτήσεις αν ο τόπος απογείωσης και ο τόπος πραγματικής προσγείωσης βρίσκονται εντός του ίδιου κράτους, εκτός όταν αυτό το κράτος είναι το κράτος νηολόγησης του αεροσκάφους<sup>369</sup>. Άρα επί παράνομης κατάληψης τελούμενης επί αεροσκάφους με ελληνική σημαία κατά τη διάρκεια πτήσης Αθήνα – Θεσσαλονίκη, η Σύμβαση δεν

---

<sup>367</sup> S. Dempsey, ο.π. σελ. 241.

<sup>368</sup> Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία ασκείται ποινική δίωξη στο 100% των περιστατικών παράνομης κατάληψης αεροσκάφους στις εξής δύο περιπτώσεις: 1) εάν το όλο περιστατικό έλαβε χώρα στην επικράτεια ενός και μόνο κράτους και 2) εάν το κράτος προσγείωσης είναι το ίδιο με το κράτος νηολόγησης του αεροσκάφους, N. D. Joyner, ο.π. σελ. 186-188.

<sup>369</sup> H. Johan Rutgers, ο.π. σελ. 160.

εφαρμόζεται. Εφαρμόζεται, όμως εάν στο ίδιο περιστατικό το αεροσκάφος είχε αλλοδαπή εθνικότητα.

Κατά το α. 3 παρ. 2 η Σύμβαση δεν εφαρμόζεται επί αεροσκαφών χρησιμοποιούμενων για στρατιωτικούς, τελωνειακούς και αστυνομικούς σκοπούς.

**5.3. Ποινική δικαιοδοσία κρατών μερών:** Μια δεύτερη υποχρέωση που επιβάλλεται από την εν λόγω Σύμβαση είναι η διεύρυνση της διεθνούς δικαιοδοσίας των κρατών μερών ώστε να καθίστανται αρμόδια για την άσκηση ποινικής δίωξης. Οι σχετικές ρυθμίσεις περιέχονται στο α. 4<sup>370</sup> που δημιουργεί συντρέχουσες αρμοδιότητες πλειόνων κρατών αλλά όχι ένα σύστημα προτεραιότητας μεταξύ τους. Εκ των προτέρων αναφέρεται ότι η σχετική δικαιοδοσία των κρατών δεν αφορά μόνο στις παράνομες πράξεις επί του αεροσκάφους που έχουν στόχο είτε την κατάληψή του είτε την άσκηση ελέγχου επ' αυτού, δηλαδή την ποινικοποιούμενη κατ' α. 1 της Σύμβασης πράξης αλλά επιπροσθέτως και επί πάσης άλλης πράξεως βίας στρεφόμενης εναντίον επιβατών ή του πληρώματος διαπραχθείσης υπό του εικαζόμενου δράστη σε συσχετισμό με την παράβαση του α. 1. Επομένως το α. 4 επιβάλλει στα κράτη μέρη να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα για να εγκαθιδρύσουν τη δικαιοδοσία τους αφενός για την παράνομη κατάληψη όπως ορίζεται στο πρώτο άρθρο και αφετέρου για κάθε άλλη πράξη βίας κατά των επιβατών και του πληρώματος.

Συγκεκριμένα, αρμόδια καθίστανται 1) το κράτος νηολόγησης του αεροσκάφους (α. 4 παρ. 1 στοιχ. α'), 2) το κράτος στο οποίο προσγειώθηκε τελικά

---

<sup>370</sup> Παρ. 1: Παν συμβαλλόμενον Κράτος οφείλει να λάβη παν μέτρον όπερ ήθελεν είναι αναγκαίον δια την καθιέρωσιν της δικαιοδοσίας του επί της παραβάσεως και επί πάσης άλλης πράξεως βίας στρεφόμενης εναντίον των επιβατών ή του πληρώματος, διαπραχθείσης υπό του εικαζόμενου δράστου της παραβάσεως εν συσχετισμώ προς ταύτην, εις τας ακόλουθους περιπτώσεις: α) Εάν διεπράχθη εντός αεροσκάφους νηολογημένου εις το Κράτος τούτο. β) Εάν το αεροσκάφος εντός του οποίου διεπράχθη η παράβασις προσγειωθή επί του εδάφους αυτού μετά του εικαζόμενου δράστου της παραβάσεως ευρισκομένου εισέτι εντός αυτού. γ) Εάν η παράβασις διεπράχθη επί αεροσκάφους δοθέντος εις μίσθωσιν άνευ πληρώματος εις πρόσωπον όπερ έχει την κυρίαν του έδραν εκμεταλλεύσεως, ή, εν ελλείψει, την μόνιμον διαμονήν του εις το εν λόγω Κράτος.

Παρ. 2: Παν συμβαλλόμενον Κράτος οφείλει επίσης να λάβη παν μέτρον όπερ ήθελεν είναι αναγκαίον δια την καθιέρωσιν της δικαιοδοσίας του επί της παραβάσεως, εις ην περίπτωσιν ο εικαζόμενος δράστης αυτής ευρίσκεται εντός του εδάφους του και το εν λόγω Κράτος δεν τον εκδίδει συμφώνως προς το άρθρον 8 προς ένα των Κρατών των προβλεπομένων εις την παράγραφον 1 του παρόντος άρθρου.

Παρ. 3: Η παρούσα σύμβασις ουδόλως αποκλείει πάσαν ποινικήν δικαιοδοσίαν ασκουμένην συμφώνως προς την εθνικήν νομοθεσίαν.

το αεροσκάφος με τον πιθανό δράστη της παράβασης ευρισκόμενο ακόμη εντός του αεροσκάφους (α. 4 παρ. 1 στοιχ. β'), 3) εάν το αεροσκάφος είναι μισθωμένο άνευ πληρώματος, αρμόδιο είναι το κράτος στο οποίο είχε την κύρια έδρα του ή διαμονή του το πρόσωπο (φυσικό ή νομικό) που εκμεταλλεύεται το αεροσκάφος (α. 4 παρ. 1 στοιχ. γ'), 4) οποιοδήποτε άλλο συμβαλλόμενο κράτος στο έδαφος του οποίου βρίσκεται ο φερόμενος δράστης της παράβασης, **εφόσον** το κράτος αυτό δεν τον εκδίδει (α. 4 παρ.2). Υποστηρίζεται ότι στην τελευταία περίπτωση εισάγεται η αρχή της παγκόσμιας δικαιοδοσίας σε μια περιορισμένη όμως μορφή υπό την έννοια ότι επαφίεται στο εκάστοτε ενδιαφερόμενο κράτος να εγκαθιδρύσει τη δικαιοδοσία ως προς τον δράστη, συνιστά δε μια περίπτωση που δεν υπήρχε στη Σύμβαση του Τόκυο<sup>371</sup>, κατά την οποία οποιοδήποτε συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται ο δράστης μπορεί να ασκήσει την ποινική του δικαιοδοσία, ενώ κατά άλλη άποψη η εν λόγω διάταξη αποδίδει στον έγκλημα της παράνομης κατάληψης αεροσκάφους περιωπή διεθνούς εγκλήματος<sup>372</sup>. Επίσης, η δικαιοδοσία του κράτους επί αυτή τη βάση ασκείται μόνο εφόσον το εν λόγω κράτος δεν εκδίδει τον δράστη σε κάποιο από τα αναφερόμενα στην παρ. 1 του 4 κράτη. Με άλλα λόγια εγκαθιδρύεται μεν κατά τρόπο υποχρεωτικό η αρχή της παγκόσμιας δικαιοδοσίας αλλά επί επικουρικής ή δευτερεύουσας βάσης, ήτοι υπό την προϋπόθεση άρνησης έκδοσης από το εκζητούμενο κράτος. Έτσι προτεραιότητα εκδίκασης δίνεται στα κράτη που δύνανται να ασκήσουν την δικαιοδοσία τους δυνάμεις άλλων βάσεων δικαιοδοσίας. Αν και το άρθρο δεν θέτει κάποια σειρά προτεραιότητας μεταξύ των κρατών της παρ. 1, από πρακτικής άποψης, προτεραιότητα άσκησης ποινικής δικαιοδοσίας θα έχει το κράτος προσγείωσης δεδομένου ότι ο φερόμενος δράστης βρίσκεται στην δική του επικράτεια και μπορεί ευχερώς να συλληφθεί. Τέλος, όπως και η Σύμβαση του Τόκυο (α. 3 παρ. 3), έτσι και η Σύμβαση της Χάγης στο α. 4 παρ. 3 ορίζει ότι *ουδόλως αποκλείει πάσαν ποινικήν δικαιοδοσίαν ασκουμένη συμφώνως προς την εθνικήν νομοθεσίαν*. Μέσω αυτής διάταξης διατηρούνται και οι παραδοσιακές αρχές άσκησης ποινικής δικαιοδοσίας, απλώς δεν έχουν υποχρεωτικό αποτέλεσμα εκ της Σύμβασης στα συμβαλλόμενα κράτη.

---

<sup>371</sup> H. Johan Rutgers, ο.π. σελ. 142-143.

<sup>372</sup> N. D. Joyner, ο.π. σελ. 251, 261.

**5.4. Εξουσίες των κρατών μερών δυνάμει της σύμβασης:** Οι εξουσίες που έχουν τα ενδιαφερόμενα κράτη βάσει της Σύμβασης αναφέρονται στα α. 6 και 9 της Σύμβασης, που αντιστοιχούν με μικρές παραλλαγές στα α. 11 και 13 της Σύμβασης του Τόκιο σχετικά με την κράτηση του δράστη, εφόσον βρίσκεται στο έδαφος κάποιου κράτους μέρους, την ειδοποίηση των ενδιαφερόμενων κρατών, την διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης και την δήλωση εάν προτίθεται το εν λόγω κράτος να ασκήσει την δικαιοδοσία του.

**5.5. Η καθιέρωση της αρχής *aut dedere aut judicare*:** Σύμφωνα με το α. 7 το συμβαλλόμενο κράτος στο έδαφος του οποίου ανακαλύφθηκε ο φερόμενος δράστης υποχρεούται να ασκήσει ποινική δίωξη εναντίον ή να τον εκδώσει. Η εν λόγω όμως υποχρέωση που φαίνεται εκ πρώτης όψεως να βαρύνει το κράτος αυτό ως προς την δίωξη του δράστη, ουσιαστικά είναι μια υποχρέωση να επιληφθούν του ζητήματος οι αρμόδιες αρχές, οι οποίες μπορεί να αποφασίσουν να ασκήσουν ποινική δίωξη, μπορεί και όχι, καθώς η απόφαση λαμβάνεται *υπό τους αυτούς όρους, ως επί πάσης άλλης βαρείας παραβάσεως του κοινού δικαίου, συμφώνως προς του Νόμους του κράτους τούτου*. Αλλά ούτε και η έκδοση του δράστη είναι υποχρεωτική αφού κάθε κράτος μπορεί να επιφυλαχθεί για άρνηση έκδοσης του δράστη και χορήγηση, ενδεχομένως, ασύλου, εάν κρίνει ότι το έγκλημα έχει πολιτικό χαρακτήρα δεδομένου ότι σύμφωνα με το α. 8 παρ. 2 εδ. β' η έκδοσις υπόκειται εις τους λοιπούς όρους τους προβλεπόμενους υπό του δικαίου του προς ο η αίτησις κράτους, ενώ η Σύμβαση δεν περιέχει διάταξη που να ορίζει ότι τα πολιτικά κίνητρα δεν μπορεί να συνιστούν εξαίρεση για την έκδοση<sup>373</sup>, το ίδιο δε ισχύει και για την περίπτωση έκδοσης υπηκόων του εκάστοτε κράτους. Ούτε, φυσικά υπάρχει υποχρέωση έκδοσης δυνάμει εθιμικού κανόνα διεθνούς δικαίου<sup>374</sup>. Το δε α. 8 που ασχολείται με το θέμα της έκδοσης ορίζει ότι η παράνομη κατάληψη αεροσκάφους αποτελεί αδίκημα για το οποίο προβλέπεται έκδοση, ότι η εν λόγω παράβαση περιλαμβάνεται αυτοδικαίως ως περίπτωση έκδοσης σε κάθε σύμβαση έκδοσης μεταξύ των κρατών μερών (υφιστάμενη ή μέλλουσα) και ότι σε περίπτωση μη ύπαρξης διμερούς σύμβασης έκδοσης, αν ένα από τα συμβαλλόμενα κράτη

<sup>373</sup> Α. Γιόκαρης – Γ. Κυριακόπουλος, ο.π. σελ. 337.

<sup>374</sup> Ν. D. Joyner, ο.π. σελ. 196-197.



εξαρτά την έκδοση από την ύπαρξη τέτοιας σύμβασης, τότε η Σύμβαση της Χάγης θεωρείται νομική βάση της έκδοσης όσον αφορά στη συγκεκριμένη παράβαση. Επίσης κατά την παρ. 4 του ίδιου άρθρου για τον σκοπό την έκδοσης η παράβαση θεωρείται ότι τελέσθηκε τόσο στον τόπο όπου διαπράχθηκε όσο και στο έδαφος των κρατών που υποχρεούνται να καθιερώσουν τη δικαιοδοσία τους δυνάμει του α. 4 παρ. 1. Σημειώνεται δε ότι η παράνομη κατάληψη αεροσκάφους είναι διαρκές έγκλημα, το οποίο διαπράττεται σε όλα τα κράτη πάνω από τα οποία ίπταται το αεροσκάφος από τη στιγμή που αρχίζει μεχρι την στιγμή που τελειούται, αν και η τελευταία διάταξη (α. 4 παρ. 1) δεν περιλαμβάνει ως τόπο τέλεσης τα κράτη αυτά<sup>375</sup>.

Για αυτούς τους λόγους οι ανωτέρω ρυθμίσεις δεν κρίνονται επαρκείς ώστε να αποθαρρύνουν πιθανούς μελλοντικούς δράστες από την τέλεση παρόμοιων εγκλημάτων, ενώ η δυνατότητα χορήγησης ασύλου αποτελεί ισχυρό εμπόδιο στην «μαζική» δίωξη των φερόμενων δραστών και κατ' επέκταση μειώνει τη διεθνή αποτελεσματικότητα για την καταστολή προσπαθειών παράνομης κατάληψης αεροσκαφών. Συμπερασματικώς, αν και έγιναν βήματα προς την καθιέρωση παγκόσμιας δικαιοδοσίας ως κύριας βάσης δικαιοδοσίας<sup>376</sup> αυτή τελικά δεν καθιερώθηκε από τη Σύμβαση της Χάγης.

**6. Η καταστολή παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στη Σύμβαση του Μόντρεαλ (1971):** Η εν λόγω Σύμβαση «για την καταστολή παράνομων πράξεων που στρέφονται κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας» αναφέρεται κυρίως σε ένα ορισμένο αριθμό τρομοκρατικών πράξεων κατά προσώπων επί αεροσκαφών, κατά αεροσκαφών και κατά εγκαταστάσεων επί του εδάφους, ήτοι αεροδρομίων για να καλύψει αυτές τις εγκληματικές μορφές δεδομένου ότι η Σύμβαση της Χάγης ασχολήθηκε ιδίως με την παράνομη κατάληψη αεροσκαφών και την άσκηση ελέγχου επ' αυτών περιορίζοντας συγχρόνως το πεδίο

---

<sup>375</sup> Τα εν λόγω κράτη περιλαμβάνει η ρύθμιση του α. 4 παρ. 3. Βλ. *H. Johan Rutgers*, ο.π. σελ. 155-156.

<sup>376</sup> Βλ. α. 4 παρ. 2 και α. 7 Σύμβαση της Χάγης.

εφαρμογής της όταν οι εν λόγω πράξεις τελούνται «εν πτήσει» με το δράστη επιβιβασμένο στο αεροσκάφος<sup>377</sup>.

Σημειώνεται ότι το α. 3 επιβάλλει στα συμβαλλόμενα κράτη να ποινικοποιήσουν τις κάτωθι πράξεις με αυστηρές ποινές, ρύθμιση όμοια με την προαναφερθείσα στη Σύμβαση της Χάγης.

**6.1. Η ποινικοποιούμενη συμπεριφορά:** Σύμφωνα με το α. 1<sup>378</sup> παρ. 1 *Τελεί παράβαση παν πρόσωπον το οποίον παρανόμως και σκοπίμως α) προβαίνει εις πράξιν βίας κατά προσώπου επί αεροσκάφους εν πτήσει εφ' όσον η τοιαύτη πράξις θέλει θέσει εν κινδύνω την ασφάλειαν του εν λόγω αεροσκάφους ή β) καταστρέφει αεροσκάφος εν λειτουργία ή επιφέρει ζημίαν εις το εν λόγω αεροσκάφος ήτις καθιστά τούτο ακατάλληλον προς πτήσεις ή ήτις δυνατόν να θέση εν κινδύνω την ασφάλειαν αυτού εν πτήσει, ή γ) τοποθετεί ή προκαλεί την δι' οιοδήποτε τρόπου τοποθέτησιν επί αεροσκάφους εν λειτουργία συσκευής ή ουσίας ήτις δυνατόν να καταστρέψη το εν λόγω αεροσκάφος ή προξενήση εις τούτο ζημίαν ήτις καθιστά τούτο ακατάλληλον προς πτήσεις ή δυνατόν να θέση εν κινδύνω την ασφάλειαν του αεροσκάφους εν πτήσει ή δ) καταστρέφει ή επιφέρει ζημίας εις τας εγκαταστάσεις ή υπηρεσίας αεροναυτιλίας ή παρεμβαίνει εις την λειτουργίαν τούτων, εφ' όσον οιαδήποτε τοιαύτη πράξις δυνατόν να θέση εν κινδύνω την ασφάλειαν αεροσκάφους εν πτήσει ή ε) διαβιβάζει πληροφορίας ας γνωρίζει ότι είναι ψευδείς θέτων ουτω εις κίνδυνον την ασφάλειαν αεροσκάφους εν πτήσει.* Σύμφωνα δε με την παρ. 2<sup>379</sup> αξιόποινη καθίσταται και η απόπειρα τέλεσης μιας από τις ως άνω πράξεις αλλά και κάθε πράξη συμμετοχής στην τέλεση ή στην απόπειρα τέλεσης κάποιας από αυτές. Η ρύθμιση περί συμμετοχής κρίνεται πιο επιτυχημένη από

---

<sup>377</sup> Χαρακτηριστικά αναφέρεται υπόθεση που προκάλεσε το θάνατο 47 προσώπων, όταν ένα ελβετικό αεροπλάνο συνετρίβη μετά από έκρηξη που έλαβε χώρα περίπου εννέα λεπτά μετά την απογείωσή του από το αεροδρόμιο της Ζυρίχης. Βλ. *N. D. Joyner*, ο.π. σελ. 217.

<sup>378</sup> Το εν λόγω άρθρο έχει χαρακτηριστεί νέο –σε σχέση με τις προβλέψεις της Σύμβασης της Χάγης πολλές από τις οποίες έχει δανεισθεί-, διότι περιγράφει μια σειρά ποινικών αδικημάτων στο πλαίσιο της πολυμερούς αυτής σύμβασης, τα οποία δεν είναι πάντοτε σαφώς καθορισμένα - αν υπάρχουν - σε εθνικούς ποινικούς κώδικες, *G. F. FitzGerald*, "Toward Legal Suppression of Acts Against Civil Aviation σε International Conciliation", *International Conciliation*, No. 585, 1971, σελ. 67.

<sup>379</sup> Τελεί ωσαύτως παράβαση παν πρόσωπον το οποίον: α) αποπειράται να τελέση οιαδήποτε εκ των αναφερομένων εν παραγράφω 1 του παρόντος Άρθρου παραβάσεων, β) είναι συνεργός προσώπου ο τελεί ή αποπειράται να τελέση οιαδήποτε τοιαύτην παράβαση.

εκείνη της Σύμβασης της Χάγης, αφού η τελευταία καταλαμβάνει μόνο τους συμμετόχους που βρίσκονται εντός του αεροσκάφους.

Παρατηρείται ότι εκτός από την περ. α' όπου απαιτείται ο δράστης να βρίσκεται εντός του αεροσκάφους και το τελευταίο να τελεί σε πτήση, η εν λόγω προϋπόθεση δεν τίθεται σε καμία από τις λοιπές περιπτώσεις β' – ε'. Με τον τρόπο αυτό εξυπηρετείται ο σκοπός της Σύμβασης να περιλάβει και πράξεις που θέτουν σε κίνδυνο ή προκαλούν την καταστροφή του αεροσκάφους αλλά τελέσθηκαν στο έδαφος, ασχέτως του χρόνου επέλευσης του αποτελέσματος της αξιόποινης συμπεριφοράς, ενώ καλύφθηκε και το κενό της πρόκλησης ζημίας στο αεροσκάφος δια της παρεμβολής στην λειτουργία των εγκαταστάσεων ή υπηρεσιών της αεροναυτιλίας μέσω ραντάρ ή άλλων μέσων επικοινωνίας<sup>380</sup>.

Το α. 2 παρ. 1 περιέχει τον ορισμό της έννοιας «εν πτήσει», ο οποίος ταυτίζεται με τον δοθέντα στη Σύμβαση της Χάγης. Η παρ. 2 του ίδιου άρθρου ορίζει ότι το αεροσκάφος θεωρείται «εν λειτουργία» (εν υπηρεσία) από τη στιγμή που το προσωπικό εδάφους ή το πλήρωμα του αεροσκάφους αρχίζει να το προετοιμάζει για μια ορισμένη πτήση μέχρι και την παρέλευση 24 ωρών μετά από κάθε προσγείωση και σε κάθε περίπτωση η περίοδος λειτουργίας θα επεκτείνεται σε όλη τη διάρκεια κατά την οποία το αεροσκάφος βρίσκεται εν πτήσει, κατά τα ανωτέρω. Η υιοθέτηση των δύο αυτών όρων, για τις ανάγκες της Σύμβασης, καλύπτει μια μεγάλη χρονική περίοδο εντός της οποίας μπορεί να τελούνται όλες οι παράνομες πράξεις που στρέφονται κατά αεροσκάφους<sup>381</sup>.

**6.2. Πεδίο εφαρμογής:** Όπως και στις προαναφερόμενες Συμβάσεις έτσι και στην παρούσα προβλέπεται ότι δεν εφαρμόζεται σε αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται για σκοπούς στρατιωτικούς, τελωνειακούς ή αστυνομικούς<sup>382</sup>.

Κατά την παρ. 2 του α. 4 η Σύμβαση εφαρμόζεται στις παράνομες πράξεις επί αεροσκάφους ή κατά αεροσκάφους, όταν η προβλεπόμενη ή πραγματική προσγείωση ή απογείωση του αεροσκάφους λαμβάνει χώρα σε σημείο εκτός του

<sup>380</sup> H. Johan Rutgers, ο.π. σελ. 167-168.

<sup>381</sup> Α. Γιόκαρης – Γ. Κυριακόπουλος, ο.π. σελ. 339.

<sup>382</sup> α. 4 παρ. 1.

εδάφους του κράτους νηολόγησης, ή όταν η παράβαση διαπραχθεί στο έδαφος τρίτου προς το κράτος νηολόγησης του αεροσκάφους, όσον αφορά στις περιπτώσεις α', β', γ' και ε' του α. 1 παρ. 1. Επομένως για την εφαρμογή της Σύμβασης απαιτείται **το αεροσκάφος να βρίσκεται σε πτήση που περιλαμβάνει, προγραμματισμένα ή όχι, την είσοδο σε εθνικό εναέριο χώρο τρίτου κράτους από αυτό της νηολόγησης του αεροσκάφους ή το αεροσκάφος να βρίσκεται στην επικράτεια τέτοιου κράτους ανεξάρτητα αν εκτελεί διεθνή πτήση ή πτήση εσωτερικού**<sup>383</sup>. Σύμφωνα δε με την παρ. 3 του ίδιου άρθρου «*Παρά τας διατάξεις της παραγράφου 2 του παρόντος Άρθρου, εις τας προβλεπομένας υπό των υποπαραγράφων (α), (β), (γ) και (ε) της παραγράφου 1 του Άρθρου 1 περιπτώσεις η παρούσα Σύμβασις εφαρμόζεται ωσαύτως εφ' όσον ο δράστης ή ο ύποπτος της παραβάσεως ευρίσκεται εντός της επικρατείας Κράτους ετέρου του Κράτους νηολογήσεως του αεροσκάφους*». Η χρησιμότητα της εν λόγω διάταξης έγκειται στο γεγονός ότι **καλύπτει περιπτώσεις που η παράβαση διαπράττεται από πρόσωπα που βρίσκονται εκτός της επικρατείας του κράτους νηολόγησης, οπουδήποτε και αν βρίσκεται το αεροσκάφος την ώρα της εν λόγω παράβασης, ακόμη και σε αμιγώς εθνική πτήση**, δηλαδή χωρίς να απομακρυνθεί το τελευταίο από την επικράτεια του κράτους νηολόγησης, με ο, τι αυτό συνεπάγεται για την άσκηση ποινικής δικαιοδοσίας των ενδιαφερομένων κρατών όπως θα δούμε παρακάτω. Οι περιστάσεις στις οποίες θα μπορούσε να εφαρμοστεί η ρύθμιση αυτή είναι οι εξής. Πρώτον, όπου η παράβαση λαμβάνει χώρα πέρα από τα σύνορα, π.χ. μια επίθεση πυραύλων ή πυροβόλων όπλων ή ένας βομβαρδισμός από άτομα σε ένα κράτος κατά αεροσκάφους που πραγματοποιεί εσωτερική πτήση σε γειτονικό κράτος, αρκετά κοντά στα σύνορα, χωρίς όμως να τα διασχίζει. Δεύτερον, σε περιπτώσεις φυγόδικων παραβατών οι οποίοι, έχοντας διαπράξει αδίκημα στο κράτος Α, εν συνεχεία συλλαμβάνονται στο κράτος Β. Αυτή η πτυχή της διάταξης είναι ουσιώδης για την αποτελεσματική λειτουργία του άρθρου 5 παρ. 2, το οποίο προβλέπει την αρχή της παγκόσμιας δικαιοδοσίας για το δεύτερο κράτος, κατά τρόπο όμοιο με εκείνο της Σύμβασης της Χάγης, ήτοι επικουρικώς.

---

<sup>383</sup> H. Johan Rutgers, ο.π. σελ. 171.

Η παρ. 5 του α. 4 περιορίζει την εφαρμογή της Σύμβασης στην περ. δ' του α. 1 παρ. 1 μόνο στις περιπτώσεις που οι εγκαταστάσεις ή υπηρεσίες χρησιμοποιούνται για τη διεθνή αεροναυτιλία.

**6.3. Ποινική δικαιοδοσία των κρατών μερών:** Η Σύμβαση στο α. 5 επιβάλλει στα κράτη ρητή υποχρέωση να λάβουν τα κατάλληλα νομοθετικά μέτρα για τη διεύρυνση της διεθνούς δικαιοδοσίας τους ώστε να καταστούν αρμόδια για την καταστολή των πράξεων που απαριθμούνται στο α. 1. Συγκεκριμένα στο κράτος στην επικράτεια του οποίου τελέσθηκε η παράβαση, στο κράτος που το αεροσκάφος είναι νηολογημένο, στο κράτος στο έδαφος του οποίου προσγειώθηκε το αεροσκάφος με τον φερόμενο δράστη ακόμα ευρισκόμενο επί αυτού, στο κράτος που βρίσκεται η κύρια έδρα εργασίας ή η μόνιμη κατοικία προσώπου που έχει μισθώσει αεροσκάφος χωρίς πλήρωμα κατά ή επί του οποίου τελέσθηκε η παράβαση<sup>384</sup>.

Σύμφωνα με το α. 5 παρ. 2 μπορεί να ασκήσει τη δικαιοδοσία του το κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται ο δράστης και ανεξάρτητα από τον τόπο τέλεσης της παράβασης, ειδικά για τις παραβάσεις του α. 1 παρ. 1 περ. α', β', γ' και **εφόσον το εν λόγω κράτος δεν τον εκδίδει** κατά τις ρυθμίσεις της Σύμβασης. Οι περιπτώσεις δ' και ε' εξαιρέθηκαν ώστε να αφήνεται στα κράτη στων οποίων τις εγκαταστάσεις προκλήθηκε ζημία να διώξουν τους φερόμενους δράστες σύμφωνα με τους εθνικούς ποινικούς τους κώδικες<sup>385</sup>. Τέλος, κατά την παρ. 3 η Σύμβαση δεν αποκλείει οποιαδήποτε ποινική δικαιοδοσία ασκουμένη σύμφωνα με το εσωτερικό δίκαιο.

Όσον αφορά στις προβλέψεις της Σύμβασης του Μόντρεαλ για τη σύλληψη<sup>386</sup>, έκδοση<sup>387</sup> και δίωξη<sup>388</sup> των δραστών αυτές είναι πανομοιότυπες με εκείνες της Σύμβασης της Χάγης.

---

<sup>384</sup> α. 5 παρ. 1.

<sup>385</sup> *N. D. Joyner*, ο.π. σελ. 226.

<sup>386</sup> α. 6.

<sup>387</sup> α. 8. Βλ. συμβΑΠ 820/1989 όπου τα ελληνικά δικαστήρια εφάρμοσαν τη Σύμβαση του Μόντρεαλ επί αίτησης έκδοσης εκ μέρους των ΗΠΑ από τις ελληνικές αρχές του συλληφθέντος στην Ελλάδα Mohamed Rashid, ο οποίος εφέρετο ότι τοποθέτησε εκρηκτικά υλικά επί αεροσκάφους της PAN-AM σε πτήση Τόκυο – Los Angeles, ενώ η έκρηξη επήλθε όταν το τελευταίο υπερίπτατο των νήσων

**6.4. Η καταστολή επιθέσεων σε αεροδρόμια: Το Πρόσθετο Πρωτόκολλο της Σύμβασης του Μόντρεαλ (1988):** Απαραίτητο είναι να σημειωθεί ότι σύμφωνα με το Πρόσθετο Πρωτόκολλο του Μόντρεαλ (1988) «για την καταστολή παράνομων πράξεων βίας σε αερολιμένες που εξυπηρετούν τη διεθνή πολιτική αεροπορία»<sup>389</sup> εμπίπτουν στην ποινική δικαιοδοσία των συμβαλλομένων κρατών υπό τις ρυθμίσεις της Σύμβασης του Μόντρεαλ και μερικές ακόμη αξιόποινες πράξεις που περιγράφονται στο άρθρο δεύτερο, το οποίο διευρύνει το πεδίο εφαρμογής της σύμβασης και στις πράξεις αυτές. Κατά το άρθρο αυτό: *Οποιοδήποτε πρόσωπο διαπράττει αδίκημα, εάν παράνομα και εσκεμμένα χρησιμοποιώντας οποιαδήποτε συσκευή, ουσία ή όπλο: (α) Εκτελεί μία πράξη βίας, εναντίον προσώπου σε έναν αερολιμένα που εξυπηρετεί τη διεθνή πολιτική αεροπορία, η οποία προκαλεί ή είναι δυνατόν να προκαλέσει σοβαρό τραυματισμό ή θάνατο, ή (β) καταστρέφει ή προκαλεί σοβαρές ζημιές στις εγκαταστάσεις ενός αερολιμένα, που εξυπηρετεί τη διεθνή πολιτική αεροπορία, ή σε αεροσκάφη που βρίσκονται σταθμευμένα ή επιφέρει αναστάτωση στις υπηρεσίες του αερολιμένα, εάν μια τέτοια πράξη θέτει σε κίνδυνο ή είναι πιθανό να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια σ' αυτόν τον αερολιμένα.*

Επίσης, κάθε συμβαλλόμενο μέρος εγκαθιδρύει τη δικαιοδοσία του αναφορικά με τις ανωτέρω παραβάσεις στην περίπτωση που ο φερόμενος δράστης βρίσκεται στην επικράτειά του και δεν τον εκδίδει σε κάποιο από τα κράτη της παρ. 1 α. του α. 5 της Σύμβασης του Μόντρεαλ<sup>390</sup>. Επαναλαμβάνεται, δηλαδή, η εγκαθίδρυση της αρχής της παγκόσμιας αρμοδιότητας επί δευτερεύουσας βάσης.

Μόλις που χρειάζεται να αναφερθεί ότι ο λόγος που οδήγησε στο εν λόγω Πρόσθετο Πρωτόκολλο προς συμπλήρωση του ήδη υπάρχοντος νομοθετικού πλαισίου, όπως συνάγεται και από το προοίμιό του, είναι ότι τέτοιου είδους πράξεις υπονομεύουν την εμπιστοσύνη της υφηλίου όσον αφορά την ασφάλεια των

---

Χαβάι. Ο ΑΠ γνωμοδότησε υπέρ της έκδοσης κατ' εφαρμογή του α. 8 της Σύμβασης του Μόντρεαλ, απορρίπτοντας την ένσταση της υπεράσπισης περί μη έκδοσης διότι η πράξη έφερε τα χαρακτηριστικά του πολιτικού εγκλήματος.

<sup>388</sup> α. 7.

<sup>389</sup> Ν. 1913/1990.

<sup>390</sup> Άρθρο τρίτο του Πρόσθετου Πρωτοκόλλου για την καταστολή παράνομων πράξεων βίας σε αερολιμένες που εξυπηρετούν τη διεθνή πολιτική αεροπορία.

αερολιμένων που εξυπηρετούν τη διεθνή πολιτική αεροπορία και διαταράσσουν την ασφαλή και ομαλή λειτουργία της τελευταίας. Αναγνωρίστηκε δε συγχρόνως ότι η εμφάνιση αυτών των πράξεων απασχολεί σοβαρά τη διεθνή κοινότητα και ότι για το σκοπό της αποτροπής τους υπάρχει επείγουσα ανάγκη να προβλεφθούν κατάλληλα μέτρα για την τιμωρία των παραβατών. Διότι αν και η σύμβαση του Μόντρεαλ ποινικοποιεί την πράξη καταστροφής ή βλάβης των εγκαταστάσεων αεροναυτιλίας, και την πράξη της ανακοίνωσης ψευδών πληροφοριών, ο σκοπός αυτής της ποινικοποίησης, όπως ήδη συζητήθηκε παραπάνω, είναι η προστασία της «ασφάλειας των αεροσκαφών κατά την πτήση». Συνεπώς, οι δράστες άλλαξαν την τακτική τους και δεν επικεντρώνονταν στην κατάληψη ή την καταστροφή των αεροσκαφών, αλλά στην πρόκληση του θανάτου και σοβαρό τραυματισμό στα αεροδρόμια.

**7. Εξελίξεις στο διεθνές νομικό πλαίσιο:** Πρέπει να σημειωθεί ότι το διεθνές νομικό πλαίσιο καταστολής αδικημάτων επί και κατά αεροσκαφών έχει υποστεί τροποποιήσεις με τη Σύμβαση του Πεκίνου (2010), το Πρωτόκολλο του Πεκίνου (2010) και το Πρωτόκολλο του Μόντρεαλ (2014), κείμενα τα οποία αντίστοιχα τροποποίησαν τη Σύμβαση του Μόντρεαλ, τη Σύμβαση της Χάγης και τη Σύμβαση του Τόκυο και αφενός έχουν διευρύνει την αντικειμενική υπόσταση των εγκλημάτων, αφετέρου τη διεθνή ποινική δικαιοδοσία των κρατών<sup>391392</sup>.

Δεδομένου ότι η χώρα μας δεν τα έχει καν υπογράψει, δεν θα αναλυθούν περαιτέρω. Σημειώνεται απλώς ότι για τα κράτη που δεν καθίστανται μέρη στις εν λόγω διεθνείς συμβάσεις, εξακολουθούν να ισχύουν οι προηγούμενες και ότι η Σύμβαση του Πεκίνου περιέχει αντίστοιχες ρυθμίσεις με εκείνες του Πρωτοκόλλου της Σύμβασης της Ρώμης (2005), αλλά αναφορικά με τις αεροσυγκοινωνίες. Έτσι η χώρα μας έχοντας επικυρώσει το τελευταίο έχει διευρύνει τα αναγνωριζόμενα πλαίσια ποινικής καταστολής των σχετικών πράξεων όταν τελούνται δια θαλάσσης όχι όμως και δια αέρος.

---

<sup>391</sup> Για τις νέες ρυθμίσεις βλ. *J. Huang*, Security regulations: international requirements, σε *P. Dempsey – R. Jakhu*, ο.π. σελ. 141 επ. ιδίως 155 επ. και *Α. Γιόκαρης – Γ. Κυριακόπουλος*, ο.π. σελ. 349-358.

<sup>392</sup> Βλ. π.χ. α. 8 παρ. 1 ε' Σύμβασης του Πεκίνου που προβλέπει δικαιοδοσία του κράτους ιθαγένειας του δράστη.

**8. Ποινική δικαιοδοσία επί αεροπορικών εγκλημάτων δυνάμει άλλων διεθνών συμβάσεων:** Όταν με την ίδια πράξη πραγματώνονται οι αντικειμενικές υποστάσεις εγκλημάτων που περιγράφονται σε περισσότερες από μια διεθνείς συμβάσεις, τις οποίες έχει κυρώσει η χώρα μας, τότε υπάρχει περίπτωση συνεφαρμογής τους. Έτσι σε περίπτωση παράνομης κατάληψης αεροσκάφους δεν τυγχάνει εφαρμογής μόνο η Σύμβαση της Χάγης ή του Μόντρεαλ αλλά, εφόσον με αυτή συλλαμβάνονται και όμηροι οι επιβάτες και το πλήρωμα, και η Σύμβαση κατά της σύλληψης ομήρων (1979)<sup>393</sup> ή, αν κατά την κατάληψη του αεροσκάφους επιχειρηθούν παράνομες πράξεις κατά επιβατών που καλύπτονται από το καθεστώς των διεθνώς προστατευομένων προσώπων, και η Σύμβαση για τα εγκλήματα κατά διπλωματών (1973)<sup>394</sup>. Οι εν λόγω συμβάσεις, όμως, περιέχουν και δικές τους προβλέψεις σχετικά με την άσκηση ποινικής δικαιοδοσίας των κρατών μερών, η επισκόπηση των οποίων ακολουθεί αμέσως παρακάτω. Επίσης, συνεφαρμογή συμβάσεων μπορεί να προκύψει όταν συμπίπτουν τα γεωγραφικά πεδία εφαρμογής τους, όπως όταν τελείται παράνομη κατάληψη αεροσκάφους που εκτελεί διεθνή πτήση μεταξύ δύο ευρωπαϊκών χωρών.

**8.1. Η Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την καταστολή της τρομοκρατίας (1977):** Κάποιες από τις αδυναμίες που επισημάνθηκαν σχετικά με τις προαναφερθείσες διεθνείς συμβάσεις προσπάθησε να καλύψει, σε περιφερειακό επίπεδο, η Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την καταστολή της τρομοκρατίας (1977)<sup>395</sup>.

Το α. 1<sup>396</sup> της εν λόγω Σύμβασης αποχαρακτηρίζει ορισμένα εγκλήματα από τη θεώρησή τους ως πολιτικά ή εμπνεόμενα από πολιτικά κίνητρα καθιστώντας τα

---

<sup>393</sup> Ν. 1688/1987.

<sup>394</sup> Ν. 1368/1983.

<sup>395</sup> Ν. 1789/1988.

<sup>396</sup> Για τις ανάγκες της έκδοσης μεταξύ των συμβαλλομένων κρατών, κανένα από τα κατωτέρω αναφερόμενα εγκλήματα δε θα θεωρείται πολιτικό ή έγκλημα που εμπνέεται από πολιτικά κίνητρα: α) τα εγκλήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της σύμβασης για την καταστολή της παράνομης κατάληψης αεροσκαφών, που υπογράφηκε στη Χάγη στις 16 Δεκεμβρίου 1970, β) τα εγκλήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της σύμβασης για την καταστολή παράνομων πράξεων που στρέφονται κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, που υπογράφηκε στο



με αυτό τον τρόπο δεκτικά έκδοσης<sup>397</sup>. Στα εγκλήματα αυτά περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων εκείνα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης της Χάγης για την καταστολή της παράνομης κατάληψης αεροσκαφών, της Σύμβασης του Μόντρεαλ για την καταστολή παράνομων πράξεων που στρέφονται κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας καθώς και η απόπειρα διάπραξης ενός από τα ανωτέρω εγκλήματα ή η συμμετοχή σε αυτά τόσο ως συναυτουργού όσο και ως συνεργού προσώπου το οποίο διαπράττει ή αποπειράται να διαπράξει ένα τέτοιο έγκλημα. Έτσι γίνεται ένα δραστικό βήμα προς τον περιορισμό της πρακτικής των κρατών να αποφεύγουν την άσκηση της ποινικής τους δικαιοδοσίας για τα εγκλήματα αυτά και να μην εκδίδουν τους φερόμενους δράστες με το πρόσχημα της πολιτικής φύσης του εγκλήματος<sup>398</sup>.

Σύμφωνα με το α. 6 παρ. 1 κάθε συμβαλλόμενο κράτος παίρνει τα απαραίτητα μέτρα για την **εγκαθίδρυση της ποινικής του δικαιοδοσίας** για κάθε έγκλημα από τα αναφερόμενα στο α. 1 **στην περίπτωση που ο φερόμενος ως**

---

**Μόντρεαλ στις 23 Σεπτεμβρίου 1971, γ)** τα σοβαρά εγκλήματα που συνίστανται σε προσβολή κατά της ζωής, της σωματικής ακεραιότητας ή της ελευθερίας διεθνώς προστετευομένων προσώπων συμπεριλαμβανομένων των διπλωματικών αντιπροσώπων, δ) τα εγκλήματα που περιλαμβάνουν την απαγωγή, τη σύλληψη ομήρων ή την αυθαίρετη κατακράτηση, ε) τα εγκλήματα που περιλαμβάνουν τη χρήση βομβών, χειροβομβίδων, ρουκέτων, αυτομάτων, πυροβόλων όπλων ή επιστολές ή δέματα παγιδευμένα, κατά το μέτρο που αυτή η χρήση συνιστά κίνδυνο προσώπων. στ) η απόπειρα διάπραξης ενός από τα ανωτέρω εγκλήματα ή η συμμετοχή σ' αυτά τόσο ως συναυτουργού όσο και ως συνεργού προσώπου το οποίο διαπράττει ή αποπειράται να διαπράξει ένα τέτοιο έγκλημα.

<sup>397</sup> Σημειώνεται ότι κατά το α. 2 παρ. 1: Για τις ανάγκες της έκδοσης μεταξύ των συμβαλλομένων κρατών, ένα συμβαλλόμενο κράτος μπορεί να μη θεωρήσει ως πολιτικό έγκλημα ή έγκλημα συναφές προς τέτοιου είδους παραβίαση ή έγκλημα που εμπνέεται από πολιτικά κίνητρα κάθε σοβαρή πράξη βίας που δεν προβλέπεται στο άρθρο 1 και η οποία στρέφεται κατά της ζωής, της σωματικής ακεραιότητας ή της ελευθερίας προσώπων.

Παρ.2: Το αυτό ισχύει για κάθε σοβαρή πράξη, κατά της περιουσίας, εκτός από τις προβλεπόμενες στο άρθρο 1, όταν αυτή προκαλεί ομαδικό κίνδυνο προσώπων.

Παρ. 3: Το ίδιο θα ισχύει για την απόπειρα διάπραξης ενός από τα ανωτέρω εγκλήματα ή για τη συμμετοχή τόσο ως συναυτουργού όσο και ως συνεργού ενός προσώπου το οποίο διαπράττει ή αποπειράται να διαπράξει ένα τέτοιο έγκλημα.

Επισημαίνεται ότι η διαφορά μεταξύ του α. 1 και 2 είναι ότι η «αποπολιτικοποίηση» των εγκλημάτων που περιλαμβάνονται στο τελευταίο αφήνεται στην διακριτική ευχέρεια των κρατών μερών, ενώ ως προς τα εγκλήματα του πρώτου είναι υποχρεωτική.

<sup>398</sup> Στο α. 5 δίνεται η δυνατότητα άρνησης έκδοσης στα κράτη, αν έχουν λόγους να πιστεύουν ότι ζητείται με σκοπό τη δίωξη ή την τιμωρία προσώπου εξαιτίας της φυλής του, της θρησκείας του, της ιθαγένειάς του ή της πολιτικής του γνώμης ή ότι η θέση του προσώπου μπορεί να χειροτερεύει για οποιονδήποτε από τους παραπάνω λόγους. Σημειώνεται επίσης ότι κατά το α. 3 όλες οι διατάξεις σε ήδη υπάρχουσες συνθήκες και συμφωνίες για έκδοση μεταξύ των συμβαλλομένων κρατών τροποποιούνται κατά το μέτρο που είναι ασυμβίβαστες με την παρούσα σύμβαση, ενώ κατά το α. 4, εάν από τα προβλεπόμενα στα α. 1 και 2 εγκλήματα δεν περιλαμβάνεται στις περιπτώσεις έκδοσης σε μια συμφωνία ή σύμβαση έκδοσης που ισχύει μεταξύ των κρατών μερών, θεωρείται ότι περιλαμβάνεται σε αυτή.

**δράστης του εγκλήματος βρίσκεται στο έδαφός του και εφόσον του έχει υποβληθεί αίτηση έκδοσης από άλλο συμβαλλόμενο κράτος και δεν τον εκδίδει.** Η δε παρ. 2 του ίδιου άρθρου ορίζει ότι η Σύμβαση δεν αποκλείει οποιαδήποτε ποινική δικαιοδοσία που ασκείται σύμφωνα με τα εσωτερικά δίκαια. Σε συνέχεια της ανωτέρω ρύθμισης, το α. 7 προβλέπει ότι το κράτος στο οποίο την επικράτεια ανακαλύπτεται ο φερόμενος δράστης, εφόσον δεν τον εκδίδει, *παραπέμπει την υπόθεση χωρίς καμία εξαίρεση και χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση στις αρμόδιες αρχές για την άσκηση ποινικής δίωξης, ενώ οι τελευταίες αποφασίζουν υπό τις ίδιες προϋποθέσεις που ισχύουν για κάθε έγκλημα σοβαρής μορφής σύμφωνα με την εσωτερική τους νομοθεσία.* Σχετικά έχει υποστηριχθεί ότι από το συνδυασμό των ρυθμίσεων των α. 5, 6 και 7 προκύπτει ότι τα κράτη-μέρη υποχρεούνται από τη Σύμβαση, αν δεν προβούν σε έκδοση, να ασκήσουν ποινική δίωξη για κάθε ύποπτο που θα συλληφθεί στο έδαφός τους αναφορικά με τα εγκλήματα του α. 1. Με άλλα λόγια υποστηρίζεται ότι σε αντίθεση με τις Συμβάσεις της Χάγης και του Μόντρεαλ, η Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την καταστολή της τρομοκρατίας καθιερώνει ρητά, ως *απαράβατη δέσμευση* στα συμβαλλόμενα μέρη, η υποχρέωση να παραπέμψουν σε δίκη τους δράστες των εν λόγω πράξεων<sup>399</sup>. Ωστόσο, παρατηρείται ότι η Ευρωπαϊκή Σύμβαση περιέχει ακριβώς τις ίδιες προβλέψεις με τις προαναφερόμενες συμβάσεις<sup>400</sup> με πανομοιότυπη διατύπωση, από την οποία και η μόνη υποχρέωση που απορρέει είναι η παραπομπή της υπόθεσης στις αρμόδιες αρχές, οι οποίες αποφασίζουν κατά διακριτική ευχέρεια ως προς την άσκηση ή μη ποινικής δίωξης<sup>401</sup>. Δεν μπορεί όμως να παροραθεί ότι ο αποκλεισμός της δυνατότητας χαρακτηρισμού των συγκεκριμένων εγκλημάτων ως πολιτικών, στενεύει κατά πολύ τα περιθώρια της άρνησης έκδοσης, δημιουργώντας, όπως έχει –μη κυριολεκτικώς– λεχθεί, μια «αυτόματη υποχρέωση έκδοσης»<sup>402</sup>.

Σε κάθε περίπτωση, η Ελλάδα ως συμβαλλόμενο μέρος στην Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την καταστολή της τρομοκρατίας μπορεί να ασκήσει τη δικαιοδοσία της αναφορικά με τα αδικήματα που προβλέπονται στις Συμβάσεις της Χάγης και

<sup>399</sup> Α. Γιόκαρης – Γ. Κυριακόπουλος, ο.π. σελ. 346.

<sup>400</sup> Βλ. α. 7 της Σύμβασης της Χάγης και α. 7 της Σύμβασης του Μόντρεαλ.

<sup>401</sup> G. D. Kyriakopoulos, *La securite de l' aviation civile en droit international public*, 1999.

<sup>402</sup> Dr. Christine Van den Wijngaert, *The political offence exception to extradition, The delicate problem of the individual and the international public order*, 1980, σελ. 159.

του Μόντρεαλ –εφόσον πρόκειται για διεθνή πτήση στον ευρωπαϊκό χώρο-, στην περίπτωση που ο ύποπτος τέλεσης αυτών βρίσκεται στην ελληνική επικράτεια και ανεξαρτήτως άλλης προϋπόθεσης, χωρίς να επηρεάζεται καθόλου και η δυνατότητα άσκησης της ημεδαπής ποινικής δικαιοδοσίας σύμφωνα με τις προβλέψεις του εθνικού δικαίου (α. 5-11 ΠΚ).

Σημειώνεται δε ότι για να τυγχάνει εφαρμογής η εν λόγω σύμβαση σε συνδυασμό με τα ενδιαφερόμενα εγκλήματα που ποινικοποιούνται από τις Συμβάσεις της Χάγης και του Μόντρεαλ, απαιτείται η πράξη να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής αμφοτέρων των συμβάσεων, ήτοι να πρόκειται περί διεθνούς πτήσης τελουμένης στον ευρωπαϊκό χώρο.

**8.1.1. Αποτίμηση των ρυθμίσεων:** Αν θέλαμε να προβούμε σε μια κριτική αποτίμηση των ρυθμίσεων της Ευρωπαϊκής Σύμβασης για την καταστολή της τρομοκρατίας και σε μια σύγκρισή της με τις ρυθμίσεις των ανωτέρω διεθνών συμβάσεων θα παρατηρούσαμε τα εξής. Ήδη από το προοίμιο της πρώτης, το οποίο αναφέρει ότι *συνειδητοποιώντας την αυξανόμενη ανησυχία από τον πολλαπλασιασμό των πράξεων τρομοκρατίας, επιθυμώντας να ληφθούν αποτελεσματικά μέτρα προκειμένου οι δράστες τέτοιων πράξεων να μη διαφεύγουν τη δίωξη και τιμωρία και έχοντας την πεποίθηση ότι η έκδοση είναι ένα ιδιαίτερα αποτελεσματικό μέτρο για την επίτευξη αυτού του σκοπού*, αντιλαμβάνεται κανείς ότι **δίνεται έμφαση στην αύξηση της υποχρεωτικότητας της έκδοσης και όχι στην εγκαθίδρυση ποινικών δικαιοδοσιών** στα κράτη μέρη για τα αναφερόμενα στα δύο πρώτα άρθρα εγκλήματα. Το προβάδισμα της ρύθμισης της έκδοσης γίνεται φανερό από το πρώτο ήδη άρθρο που σπεύδει να αφαιρέσει τον πολιτικό χαρακτήρα από μια σειρά τρομοκρατικών πράξεων, χωρίς να επιδέχεται εξαιρέσεις πλην της περίπτωσης του α. 5. Δεν είναι άλλωστε τυχαίο ότι έχει λεχθεί πως η εν λόγω Σύμβαση σήμανε το τέλος του πολιτικού ασύλου στην Ευρώπη<sup>403</sup>. Η αποδοχή αυτής της λύσης, που δεν υπάρχει σε κάποια από τις λοιπές διεθνείς συμβάσεις που αναφέραμε, δικαιολογείται από το στενότερο ευρωπαϊκό κύκλο στον οποίο αναφέρεται, στην εμπιστοσύνη στα νομικά συστήματα των κρατών μερών και στον κοινό νομικό τους πολιτισμό. Παρατηρείται ότι ενώ στις προαναφερθείσες διεθνείς

<sup>403</sup> Dr. Christine Van den Wijngaert, ο.π. σελ. 150-152.

συμβάσεις υιοθετείται ο κανόνας *aut dedere aut judicare*, όπως αυτός αναλύθηκε ανωτέρω, ήτοι με τις δύο εναλλακτικές λύσεις να μοιάζουν ισότιμες, εφόσον δε δεν εκδοθεί ο δράστης να ακολουθεί η πορεία της υπόθεσης στις αρμόδιες αρχές για να αποφασίσουν αν θα ασκηθεί δίωξη, στην Ευρωπαϊκή Σύμβαση η εν λόγω αρχή φαίνεται να έχει παραποιηθεί υπό την έννοια ότι δίνεται προβάδισμα στην έκδοση (*primo dedere, secundo judicare*) με βάση τον κατάλογο των εγκλημάτων που «αποπολιτικοποιήθηκαν». Τελευταία διαφορά που επισημαίνεται είναι ότι η εναλλακτική υποχρέωση δίωξης εξαρτάται από την υποβολή αιτήματος έκδοσης και άρνηση αυτού από το εκζητούμενο κράτος στην Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την καταστολή της τρομοκρατίας, ενώ δεν τίθεται τέτοια προϋπόθεση στις άλλες συμβάσεις<sup>404</sup>. Επομένως, όσον αφορά την ποινική καταστολή των εγκλημάτων που μας ενδιαφέρουν, η κάθε μια από τις Συμβάσεις αυτές, όταν συνεφαρμόζονται, παρουσιάζουν διαφορετικά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα. Όσον αφορά δε στην αρχή της παγκόσμιας δικαιοσύνης, δεν εγκαθιδρύεται ως κύρια βάση δικαιοδοσίας, όπως συμβαίνει και στις προαναφερόμενες διεθνείς συμβάσεις, αλλά ω επικουρική (α. 6).

Τέλος, σημειώνεται ότι στον κατάλογο του α. 1 της Ευρωπαϊκής Σύμβασης για την καταστολή της τρομοκρατίας περιλαμβάνονται και τα εγκλήματα σχετικά με τη σύλληψη ομήρων και τα στρεφόμενα κατά διπλωματικών αντιπροσώπων, επομένως δεν μπορεί να αποφευχθεί η έκδοση των υπόπτων λόγω της ενδεχόμενης πολιτικής φύσης τους, οι δε διεθνείς συμβάσεις στις οποίες ποινικοποιούνται, ακολουθούν αμέσως παρακάτω.

**8.2. Η Σύμβαση κατά της σύλληψης ομήρων (1979):** Στο α. 1 παρ.1<sup>405</sup> της Σύμβασης εντοπίζεται ο ορισμός του εγκλήματος της σύλληψης ομήρων, ενώ στην παρ. 2 καθίστανται αξιόποινες τόσο η απόπειρα τέτοιας πράξης (περ. α') όσο και η συνέργεια σε πρόσωπο που διαπράττει ή επιχειρεί να διαπράξει μια πράξη

---

<sup>404</sup> Ibid, σελ. 162.

<sup>405</sup> Σύμφωνα με την έννοια της παρούσας Σύμβασης, διαπράττει το έγκλημα της σύλληψης ομήρων οποιοσδήποτε συλλαμβάνει ένα πρόσωπο (επονομαζόμενο εφεξής "όμηρος") ή το κρατά αιχμάλωτο και απειλεί ότι θα το σκοτώσει, θα το τραυματίσει ή ότι θα συνεχίσει να το κρατά αιχμάλωτο, με σκοπό να εξαναγκάσει ένα τρίτο μέρος, δηλαδή ένα κράτος, μια διεθνή διακυβερνητική οργάνωση, ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή μια ομάδα προσώπων, να προβεί σε μια οποιαδήποτε πράξη ή να την αποφύγει ως ρητή ή σιωπηρή προϋπόθεση της απελευθέρωσης του ομήρου.

σύλληψης ομήρων (περ. β'). Το δε α. 2 επιβάλλει στα συμβαλλόμενα κράτη να τιμωρούν τα ανωτέρω εγκλήματα με τις κατάλληλες ποινές, η επιλογή των οποίων επαφίεται στον εκάστοτε εθνικό νομοθέτη.

Δεδομένου ότι οι πράξεις που αποτελούν το πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης και περιγράφονται στο προαναφερθέν άρθρο μπορούν να συμβούν κατά τη διάρκεια της παράνομης κατάληψης πολιτικού αεροσκάφους, είναι σαφές ότι η εν λόγω Σύμβαση μπορεί να εφαρμοστεί σε περιπτώσεις που διέπονται από τις συμβάσεις που ασχολούνται με τα εγκλήματα επί αεροσκαφών<sup>406</sup>. Αυτή η δυνατότητα αναγνωρίζεται από το α. 5 παρ. 1 περ. α, σύμφωνα με την οποία κάθε συμβαλλόμενο κράτος πρέπει να καθιερώσει τη δικαιοδοσία του για την αντιμετώπιση των αδικημάτων του άρθρου 1 που διαπράττονται *στο έδαφός του ή επί πλοίου ή αεροσκάφους που είναι νηολογημένο στο κράτος αυτό*.

Τα της ποινικής δικαιοδοσίας προβλέπονται στο α. 5 παρ. 1, το οποίο ορίζει ότι κάθε κράτος λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα για να εγκαθιδρύσει τη δικαιοδοσία του, ώστε να εκδικάζει τα εγκλήματα αυτά, τα οποία διαπράττονται α) στο έδαφος του ή σ' ένα πλοίο ή αεροσκάφος καταχωρημένο στο εν λόγω κράτος, β) από οποιονδήποτε πολίτη του, ή, εάν το κράτος αυτό να κρίνει ενδεδειγμένο, από τους απάτριδες που έχουν συνήθη τους διαμονή στο έδαφος του, γ) για να εξαναγκαστεί το κράτος να εκτελέσει μια οποιοδήποτε πράξη ή να την αποφύγει, ή δ) εναντίον ομήρου που είναι πολίτης του κράτους αυτού, όταν το κράτος αυτό το κρίνει ενδεδειγμένο. Επομένως, από τη Σύμβαση του 1979 υιοθετείται στην περ. α' τόσο η αρχή της εδαφικότητας όσο και η αρχή της σημαίας, στην περ. β' ρητώς αναγνωρίζεται η αρχή της ενεργητικής προσωπικότητας και, κατά διακριτική ευχέρεια των κρατών, της συνήθους διαμονής σχετικά με τους απάτριδες, ενώ με την περ. γ' καθίσταται αρμόδιο και το κράτος από το οποίο απαιτείται μια ενέργεια ή παράλειψη ακόμη και αν το τελευταίο δεν σχετίζεται με κανένα τρόπο με τη σύλληψη ομήρων. Τέλος, η περ. δ', υιοθετείται η αρχή της παθητικής

---

<sup>406</sup> Έχει επισημανθεί ότι σχεδόν κάθε περίπτωση αεροπειρατείας και παράνομης κατάληψης αεροσκάφους σε συνδυασμό με την κράτηση των επιβατών ή / και του πληρώματος μπορεί να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης κατά της σύλληψης ομήρων, *S. Shubber, The International Convention Against the Taking of Hostages, BYBIL, Vol. LII, 1981, σελ. 229.*

προσωπικότητας, εφόσον κρίνεται ενδεδειγμένο από το κράτος της ιθαγένειας του ομήρου, ήτοι απόκειται στη διακριτική του ευχέρεια.

Η παρ. 2 του ίδιου άρθρου προβλέπει ότι κάθε κράτος μέρος λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα για να εγκαθιδρύσει τη δικαιοδοσία του, ώστε να δικάζει αυτά τα εγκλήματα και όταν ο φερόμενος δράστης βρίσκεται στο έδαφός του και τον οποίο το κράτος δεν εκδίδει σε κάποιο από τα κράτη της προηγούμενης παραγράφου, ενώ κατά την παρ.3 δεν αποκλείεται και οποιαδήποτε ποινική δικαιοδοσία ασκείται δυνάμει της εσωτερικής νομοθεσίας, διατάξεις ανάλογες με εκείνες του α. 4 παρ. 2 και 3 της Σύμβασης της Χάγης και α. 5 παρ. 2 και 3 της Σύμβασης του Μόντρεαλ. Στο α. 6 προβλέπεται δυνατότητα κράτησης του δράστη κατά την εκτίμηση των αρχών του κράτους στην επικράτεια του οποίου αυτός βρίσκεται, ενώ στο α. 8 επαναλαμβάνεται η αρχή *aut dedere aut judicare*. Σημειώνεται ότι σύμφωνα με το α. 9<sup>407</sup> προβλέπεται δυνατότητα άρνησης έκδοσης για τους εκεί αναφερόμενους λόγους. Δεδομένου ότι τέτοιες διατάξεις δεν υπάρχουν στη σύμβαση της Χάγης ή του Μόντρεαλ, προκύπτει ότι η σύμβαση κατά της σύλληψης ομήρων αφήνει ρητώς στο κράτος προς το οποίο απευθύνεται η αίτηση τη δυνατότητα άρνησης της έκδοσης επικαλούμενο τα κίνητρα που περιγράφονται στο εν λόγω άρθρο.

**8.3. Η Σύμβαση για τα εγκλήματα κατά διπλωματών (1973):** Τα εγκλήματα που σκοπεύει να καταστείλει η εν λόγω Σύμβαση τυποποιούνται στο α. 2<sup>408</sup>, ενώ το α. 3

---

<sup>407</sup> Παρ 1. Δε θα ικανοποιείται αίτηση έκδοσης του φερόμενου ως δράστη του εγκλήματος που υποβάλλεται δυνάμει της παρούσας Σύμβασης, εάν το κράτος προς το οποίο απευθύνεται αυτή έχει ουσιώδεις λόγους να πιστεύει: α) ότι η αίτηση έκδοσης η σχετική με ένα έγκλημα που προβλέπεται στο άρθρο πρώτο έχει υποβληθεί με σκοπό να διωχθεί ή να τιμωρηθεί ένα πρόσωπο λόγω της φυλής του, της θρησκείας του, της υπηκοότητας του, της εθνικότητας του ή των πολιτικών του πεποιθήσεων, ή β) ότι η θέση αυτού του προσώπου κινδυνεύει να υποστεί βλάβη: i) για έναν οποιονδήποτε από τους λόγους που αναφέρονται στο εδάφιο α) της παραγράφου αυτής, ή ii) για το λόγο ότι οι αρμόδιες αρχές του κράτους, που είναι εξουσιοδοτημένες ν` ασκούν τα δικαιώματα προστασίας, δεν μπορούν να επικοινωνούν με το πρόσωπο αυτό. 2. Σχετικά με τα εγκλήματα, τα οποία καθορίζονται στη Σύμβαση αυτήν, οι διατάξεις όλων των Συνθηκών και Συμφωνιών έκδοσης που εφαρμόζονται μεταξύ κρατών μερών τροποποιούνται μεταξύ αυτών των κρατών μερών στο μέρος που είναι ασυμβίβαστες με την παρούσα Σύμβαση.

<sup>408</sup> Παρ. 1: Η εκ προθέσεως τέλεση: α) φόνου, απαγωγής ή άλλης επίθεσης κατά του προσώπου ή της ελευθερίας διεθνώς προστατευόμενου προσώπου. β) βίαιης επίθεσης κατά της επίσημης εγκατάστασης (υπηρεσιακού γραφείου) του ιδιωτικού καταλύματος ή του μεταφορικού μέσου διεθνώς προστατευόμενου προσώπου η οποία πιθανώς θέτει σε κίνδυνο το πρόσωπο ή την ελευθερία του, γ) απειλής διαπράξεως οποιασδήποτε τέτοιας επίθεσης, δ) απόπειρας διαπράξεως οποιασδήποτε τέτοιας επίθεσης και ε) πράξεως που αποτελεί συμμετοχή σε οποιαδήποτε τέτοια

παρ. 1 ορίζει ότι κάθε συμβαλλόμενο μέρος λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα για να **καθιερώσει τη δικαιοδοσία του** στα εν λόγω εγκλήματα α) όταν το έγκλημα διαπράττεται στο έδαφος του εν λόγω Κράτους ή σε ένα πλοίο ή αεροπλάνο εγγεγραμμένο στο εν λόγω Κράτος, β) όταν ο φερόμενος ως εγκληματίας είναι υπήκοος του εν λόγω Κράτους, γ) όταν το έγκλημα διαπράττεται κατά διεθνώς προστατευόμενου προσώπου όπως τούτο ορίζεται στο άρθρο 1 που απολαμβάνει του καθεστώτος αυτού ως τοιούτου δυνάμει των καθηκόντων που ασκεί για λογαριασμό του εν λόγω Κράτους. Η παρ. 2 προβλέπει επίσης την **καθιέρωση της δικαιοδοσίας του κράτους στο έδαφος του οποίου βρίσκεται ο φερόμενος δράστης και το τελευταίο δεν τον εκδίδει** σε κάποιο από τα κράτη της παρ. 1, ενώ η παρ. 3 επαναλαμβάνει τον κανόνα ότι η Σύμβαση δεν αποκλείει οποιαδήποτε άλλη ποινική δικαιοδοσία που ασκείται σύμφωνα με το εσωτερικό δίκαιο των κρατών μερών. Προβλέψεις σχετικά με την κράτηση του υπόπτου εντοπίζονται στο α. 6, ενώ το α. 7 περιέχει την αρχή *aut dedere aut judicare*.

**9. Ελληνική νομοθεσία και συμμόρφωση με τις διεθνείς υποχρεώσεις:** Κατ' αρχάς αξίζει να σημειωθεί ότι ο ελληνικός ποινικός κώδικας, όπως έχουμε ήδη αναφέρει, ακολουθεί τις αρχές διεθνούς δικαιοδοσίας στα α. 5, 6, 7 και 8 με αποτέλεσμα τα ελληνικά δικαστήρια να έχουν διευρυμένη διεθνή ποινική δικαιοδοσία για την δίωξη των παραβάσεων που αναφέρονται στις ανωτέρω Συμβάσεις αλλά και σε όσες άλλες ακολουθούν το σύστημά τους και έχουν κυρωθεί από την Ελλάδα. Σύμφωνα δε με το α. 8 στοιχ. ια' η αρχή της αυτοπροστασίας και της παγκόσμιας δικαιοσύνης εφαρμόζεται και σε *κάθε άλλο έγκλημα, για το οποίο ειδικές διατάξεις ή διεθνείς συμβάσεις υπογεγραμμένες και επικυρωμένες από το ελληνικό κράτος προβλέπουν την εφαρμογή των ελληνικών ποινικών νόμων*. Επισημαίνεται ότι με την εν λόγω γενική ρήτρα καθίσταται δυνατή η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στις διεθνείς υποχρεώσεις χωρίς να απαιτείται κάθε φορά τροποποίηση

---

επίθεση θα καταστεί από κάθε Κράτος - Μέρος έγκλημα σύμφωνα με το εσωτερικό του δίκαιο. Παρ.2: Κάθε Κράτος - Μέρος οφείλει να καταστήσει τα εν λόγω εγκλήματα τιμωρητέα με κατάλληλες ποινές που λαμβάνουν υπόψη το σοβαρό τους χαρακτήρα.

Παρ. 3: Οι παράγραφοι 1 και 2 του παρόντος άρθρου κατ' ουδένα τρόπο θίγουν τις σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο υποχρεώσεις των Κρατών - Μερών να λαμβάνουν όλα τα κατάλληλα μέτρα προλήψεως άλλων προσβολών του προσώπου της ελευθερίας ή της αξιοπρέπειας διεθνώς προστατευόμενου προσώπου.

του α. 8 ΠΚ ενώ συνιστά διάταξη ουσιαστικού ποινικού δικαίου με την οποία διευρύνεται το πεδίο ισχύος των σχετικών ποινικών διατάξεων.

Στις ειδικές διατάξεις, στις οποίες αναφέρονται η εν λόγω περίπτωση περιλαμβάνονται οι διατάξεις των α. 158 και 178-185 ΚΑΔ. Πιο συγκεκριμένα το α. 158 παρ. 1 ΚΑΔ προβλέπει ότι με την επιφύλαξη της ισχύος των ελληνικών ποινικών νόμων για τα τοπικά όριά τους οι διατάξεις των άρθρων 178 έως 185 εφαρμόζονται και αν η πράξη έγινε στην αλλοδαπή, οποιαδήποτε και αν είναι η ιθαγένεια του υπαιτίου ή η εθνικότητα του αεροσκάφους και ασχέτως από το αν εκτελεί εσωτερική ή διεθνή πτήση, **εφ' όσον** συντρέχει μία από τις ακόλουθες περιπτώσεις: α. προσγειώθηκε μετά την πράξη σε ελληνικό έδαφος φέροντας και τον υπαίτιο, β. ήταν κατά την τέλεση της πράξης εκμισθωμένο χωρίς πλήρωμα σε πρόσωπο που έχει την κύρια έδρα της επιχείρησής του ή, αν δεν υπάρχει επιχείρηση, την κατοικία ή τη διαμονή του στην Ελλάδα, γ. ο υπαίτιος είναι αλλοδαπός, ανακαλύφθηκε στην Ελλάδα και αποφασίστηκε να μην εκδοθεί ή δεν ζητήθηκε η έκδοση του. Είναι αυτονόητο ότι στην περίπτωση τέλεσης κάποιου από τα αναφερόμενα εγκλήματα κατά τη διάρκεια εσωτερικής πτήσης, αυτές υπόκεινται στην ημεδαπή ποινική εξουσία και δικαιοδοσία εκ μόνης της αρχής της εδαφικότητας. Σύμφωνα δε με την παρ. 2 οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι εφαρμόζονται και σε κάθε άλλη πράξη που χαρακτηρίζεται από αυτούς ως κακούργημα ή πλημμέλημα και στρέφεται κατά μέλους του πληρώματος ή επιβάτη ανεξάρτητο από την ιθαγένειά του, την οποία ο υπαίτιος διέπραξε με την ευκαιρία της τέλεσης από τον ίδιο κάποιας από τις πράξεις που αναφέρονται, στα άρθρα 178 έως 182 ή με σκοπό τη διευκόλυνση ή την ευστοχότερη εκτέλεση ή την απόκρυψη της.

Το α. 178 παρ. 1 ΚΑΔ ορίζει ότι παράνομη κατάληψη αεροσκάφους τελεί όποιος παρανόμως και με βία ή απειλή βίας καταλαμβάνει αεροσκάφος που βρίσκεται σε πτήση ή σε λειτουργία ή ασκεί έλεγχο σ' αυτό ή το διατηρεί κάτω από τον έλεγχό του αλλά και όποιος, σύμφωνα με την παρ. 2, παρανόμως προβαίνει σε πράξη βίας ή απειλή βίας κατά προσώπου μέσα σε αεροσκάφος που βρίσκεται σε πτήση, από την οποία μπορεί να προκύψει κίνδυνος στην ασφάλεια του αεροσκάφους.



Τόσο από τις ανωτέρω αναφερθείσες ρυθμίσεις του ΚΑΔ, ιδίως δε του α. 158, όσο και από τα α. 180 – 185 που αναφέρονται στις αξιόποινες πράξεις της τοποθέτησης εκρηκτικών μέσων, της καταστροφής ή βλάβης αεροπορικών εγκαταστάσεων ή υπηρεσιών, της διάδοσης ψευδών πληροφοριών και την απόπειρα και συνέργεια στις πράξεις αυτές προκύπτει ότι είναι πλήρως εναρμονισμένες με το σύστημα που εγκαθιδρύουν οι Συμβάσεις του Τόκιο, της Χάγης και του Μόντρεαλ<sup>409</sup>. Έχει παρατηρηθεί ότι το α. 158 δεν περιλαμβάνει ρητά μεταξύ των διεθνών ποινικών δικαιοδοσιών και την αρχή της παθητικής προσωπικότητας, όπως αυτή εγκαθιδρύθηκε στο α. 5 της Σύμβασης του Μόντρεαλ<sup>410</sup>. Ωστόσο, το εν λόγω άρθρο δεν περιλαμβάνει ως βάση άσκησης διεθνούς ποινικής δικαιοδοσίας την αρχή της παθητικής προσωπικότητας.

Αξίζει να σημειωθεί ότι στην περίπτωση που τα εξεταστέα εγκλήματα επί ή κατά αεροσκαφών συνιστούν τρομοκρατικές πράξεις εμπίπτουν και στο πεδίο εφαρμογής του α. 8 περ. α', αφού περιλαμβάνονται στο α. 187<sup>A</sup> στοιχ. κ' <sup>411</sup>ΠΚ μετά το Ν. 3251/2004 α. 40. Ως προς την εφαρμογή των ελληνικών ποινικών νόμων στην περίπτωση των τρομοκρατικών πράξεων σύμφωνα με την ανωτέρω διάταξη, επικρατεί διχογνωμία. Κατά μια άποψη, θεσπίζεται η κρατική προστατευτική αρχή, δηλαδή προστατεύεται η ελληνική δημόσια τάξη από τις εναντίον της προσβολές, όταν τελούνται στην αλλοδαπή από αλλοδαπό, οι οποίες μπορεί να μην είναι αξιόποινες κατά το δίκαιο του τόπου τέλεσης. Έτσι, επειδή προσβάλλουν την ελληνική και όχι την αλλοδαπή δημόσια τάξη, για να εφαρμοστούν οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι για την δίωξη πράξης που εμπίπτει στο α. 187<sup>A</sup> ΠΚ, πρέπει απαραίτητως να υπάρχει κάποιος σύνδεσμος της πράξης με την Ελλάδα, ώστε να μπορεί βάσιμα να πιθανολογηθεί τουλάχιστον η διακινδύνευση της ελληνικής δημόσιας τάξης<sup>412</sup>. Κατά άλλη άποψη θεμελιώνεται δικαιοδοσία για τη δίωξη των παραπάνω εγκλημάτων στη βάση της αρχής της παγκόσμιας δικαιοσύνης, δηλαδή ο

<sup>409</sup> Α. Αντάπασης – Α. Γιόκαρης, Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου, Αντ. Ν. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή, 1995, σελ. 524-526.

<sup>410</sup> Α. Γιόκαρης – Γ. Κυριακόπουλος, ο.π. σελ. 342, υποσ. 17.

<sup>411</sup> Σημειώνεται ότι με τις παρ. 4, 5, 6 του α. 187<sup>A</sup> τιμωρείται και όποιος συγκροτεί ή εντάσσεται ως μέλος σε τρομοκρατική οργάνωση με σκοπό την τέλεση του εγκλημάτων του στοιχ. κ' της παρ. 1, όποιος διευθύνει τέτοια οργάνωση και όποιος καθίσταται συνεργός.

<sup>412</sup> Ε. Καμπέρου – Ντάλτα, ο.π. σελ. 97, Α. Κωνσταντινίδης, «Η Αρχή της Παγκόσμιας Δικαιοσύνης – Επίκαιρα ζητήματα (Ναρκωτικά – Νομιμοποίηση εσόδων από εγκληματικές δραστηριότητες – Τρομοκρατία)», ΠοινΧρ 2017, σελ. 166.

έλληνας νομοθέτης θέλησε να μπορεί να διώκει τις κατά την αντίληψή του τρομοκρατικές πράξεις «όπου γης», δηλαδή ακόμη και αν η χώρα μας δεν έχει κανένα σημείο σύνδεσης με τις συγκεκριμένες πράξεις και ανεξάρτητα από το αν αυτές τιμωρούνται στον τόπο τέλεσής τους, καταδεικνύοντας έτσι ότι τις θεωρεί τόσο επικίνδυνες, ώστε να δικαιολογείται –γι’ αυτόν τουλάχιστον– μια παγκόσμια εκτεινόμενη εφαρμογή των ελληνικών ποινικών νόμων<sup>413</sup>. Ενδεχόμενη κριτική που θα μπορούσε να ασκηθεί στην τελευταία άποψη είναι ότι ο νομοθέτης επεκτείνει αφόρητα τις ελληνικές ποινικές αξιολογήσεις για την τρομοκρατία ανοίγοντας το πεδίο εφαρμογής των ελληνικών ποινικών σχετικά με τις πράξεις τρομοκρατίας που απαριθμούνται στο α. 187<sup>A</sup> χωρίς να απαιτείται οποιοσδήποτε σύνδεσμος της τελεσθείσας πράξης με τη χώρα μας αγνοώντας τις σχετικές αξιολογήσεις του αλλοδαπού κράτους του τόπου τέλεσης.

Ωστόσο εναντίον αυτής της κριτικής, θα μπορούσε να ειπωθεί ότι το ίδιο το άρθρο 187Α ΠΚ, το οποίο ορίζει την αντικειμενική υπόσταση των τρομοκρατικών πράξεων και στο οποίο παραπέμπει το άρθρο 8 ΠΚ, προβλέπει στην πρώτη παράγραφο ότι *«όποιος τελεί ένα ή περισσότερα από τα παρακάτω εγκλήματα: α) ... κβ) ..., με τρόπο ή σε έκταση ή υπό συνθήκες που είναι δυνατό να βλάψουν σοβαρά μια χώρα ή έναν διεθνή οργανισμό και με σκοπό να εκφοβίσει σοβαρά έναν πληθυσμό ή να εξαναγκάσει παρανόμως δημόσια αρχή ή διεθνή οργανισμό να εκτελέσει οποιαδήποτε πράξη ή να απόσχει από αυτήν ή να βλάψει σοβαρά ή να καταστρέψει τις θεμελιώδεις συνταγματικές, πολιτικές, οικονομικές δομές μιας χώρας ή ενός διεθνούς οργανισμού τιμωρείται...»*. Από την επιλογή του νομοθέτη να χρησιμοποιήσει την έκφραση *«...μια χώρα...»* αντί για *«...τη χώρα...»*, εννοώντας την Ελλάδα, φαίνεται ότι σκοπός του ήταν τιμωρήσει κάθε τρομοκρατική πράξη που μπορεί να λάβει χώρα σε οποιοδήποτε κράτος, κι όχι αποκλειστικά στην ημεδαπή, υπάγοντας έτσι το έγκλημα αυτό στην αρχή της παγκόσμιας δικαιοσύνης, κι όχι στην κρατική προστατευτική αρχή.

Ως προς τα ανωτέρω επισημαίνεται ότι η άποψη ότι οι τρομοκρατικές πράξεις διώκονται στην Ελλάδα σύμφωνα με την αρχή της παγκόσμιας δικαιοσύνης,

---

<sup>413</sup> Μ. Καϊάφα – Γκμπάντι, «Η οριοθέτηση του αξιοποιήσιμου της τρομοκρατίας και οι προκλήσεις για ένα δικαιοκρατούμενο ποινικό δίκαιο», ΠοινΧρ 2005, σελ. 865 επ, ιδίως 873.

με το επιχείρημα ότι η τρομοκρατία είναι γνήσιο διεθνές έγκλημα, οδηγεί σε αδικαιολόγητη επέκταση των ελληνικών ποινικών νόμων και χαρακτηρίζεται καταχρηστική από πλευράς από πλευράς διεθνούς δικαίου ως αντικείμενη στην αρχή της μη επέμβασης. Η αρχή της παγκόσμιας δικαιοσύνης γίνεται δεκτή για περιορισμένο αριθμό βαρύτατων διεθνών εγκλημάτων που στρέφονται κατά της ανθρωπότητας και αναγνωρίζονται ως τέτοια από τη διεθνή κοινότητα σύμφωνα με τους γενικώς παραδεδεγμένους κανόνες του διεθνούς δικαίου και του εθιμικού ή συμβατικού διεθνούς δικαίου<sup>414</sup>. Σημειώνεται ότι ως προς την τρομοκρατία δεν υπάρχει καν ορισμός καθολικά δεκτός. Αλλά ακόμη και η ιδιότητα ενός εγκλήματος ως διεθνούς δεν σημαίνει και άμεση εφαρμογή σε αυτό της αρχής της παγκόσμιας δικαιοσύνης. Για να καταστεί δυνατή η εφαρμογή της τελευταίας απαιτείται ρητή διάταξη του εσωτερικού δικαίου, η οποία θεσπίζεται σε συμμόρφωση με αντίστοιχη διεθνή υποχρέωση<sup>415</sup>.

Εάν ετίθετο τέτοια υποχρέωση, ο ΠΚ θα ήταν απολύτως εναρμονισμένος και κρίνεται ότι έχει προβεί σε τολμηρές νομοθετικές ρυθμίσεις για την καταστολή της τρομοκρατίας στις διάφορες μορφές εκδήλωσής της, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών εγκλημάτων επί ή κατά αεροσκαφών και εγκλημάτων σε εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν την αεροπλοΐα. Φαίνεται ο ΠΚ να αντιμετωπίζει τα εν λόγω εγκλήματα ως διεθνή, προβαίνοντας ουσιαστικά σε μια πράξη που θα έπρεπε και οι διεθνείς συμβάσεις να ακολουθήσουν ώστε να καταστεί πιο αποτελεσματική η ποινική τους καταστολή. Εξάλλου, πέραν όλων αυτών θα ήταν πράγματι δυσχερής η άσκηση μιας τέτοιας δικαιοδοσίας δεδομένου ότι άλλα κράτη θα είχαν την ίδια αξίωση δυνάμει των αρχών της εδαφικότητας, της ενεργητικής προσωπικότητας κ.ο.κ.

## **10. Συμπεράσματα:**

Όπως κατέστη σαφές, εξωεδαφική αρμοδιότητα σημαίνει επέκταση της δικαιοδοσίας ενός κράτους σε συμπεριφορές και πράξεις που λαμβάνουν χώρα εκτός της επικράτειάς του. Η εξωεδαφική αυτή δικαιοδοσία είναι ιδιαίτερα

---

<sup>414</sup> Χ. Μυλωνόπουλος, ο.π. ΣυστΕρμΠΚ, σελ. 89.

<sup>415</sup> Γ. Τριανταφύλλου, «Τα τοπικά όρια εφαρμογής της ελληνικής νομοθεσίας για το ξέπλυμα», ΠοινΔικ 2015, σελ. 1076.

προβληματική δεδομένου ότι περιλαμβάνει αντιφατικές αξιώσεις διεθνούς δικαιοδοσίας από διαφορετικά κράτη. Από την άποψη του εθνικού δικαίου η δικαιοδοσία αποτελεί πτυχή της κυριαρχίας ενός κράτους, καθώς το δικαίωμα να δημιουργεί και να επιβάλλει τους νόμους αποτελεί ουσιαστικό στοιχείο της κρατικής εξουσίας. Από την άλλη πλευρά, από τη σκοπιά του διεθνούς δικαίου, οι νόμοι περί δικαιοδοσίας οριοθετούν τις αρμοδιότητες μεταξύ των κρατών και επομένως χρησιμεύουν ως βασικοί « κανόνες κυκλοφορίας » της διεθνούς έννομης τάξης.

Οι πράξεις που δικαιούνται κάθε κράτος να διώκει και να δικάζει προβλέπονται κατ' αρχήν ως ποινικά αδικήματα στην εκάστοτε εσωτερική νομοθεσία. Ωστόσο, η υποχρέωση του νομοθέτη να ποινικοποιήσει ορισμένες μορφές συμπεριφοράς μπορεί να καθιερώνεται και από κανόνες υπέρτερης τυπικής ισχύος, όπως διεθνούς δικαίου συμβάσεις που έχουν επικυρώσει τα κράτη και όσον αφορά στη χώρα μας έχουν αυξημένη τυπική ισχύ βάσει του α. 28 παρ. 1 Σ<sup>416</sup>. Στις ρυθμίσεις των διεθνών αυτών συμβάσεων περιλαμβάνονται και προβλέψεις για την δικαιοδοσία των κρατών μερών, όπως φάνηκε και από τις συμβάσεις με τις οποίες ασχοληθήκαμε.

Η χρησιμότητα δε αυτή των διεθνών συμβάσεων είναι μεγάλη διότι δεν είναι αυτονόητο ότι κάθε κράτος μπορεί να εφαρμόσει τους ποινικούς του νόμους σε αδικήματα και εκτός της επικράτειάς του, καθώς δεν έχουν όλα τα κράτη τέτοιες προβλέψεις για την εξωεδαφική έκταση της εφαρμογής των ποινικών τους νόμων αλλά ούτε και της δικαιοδοσίας των δικαστηρίων τους. Ακόμη μάλιστα πιο πολύτιμη φαίνεται η συμβολή τους στις περιπτώσεις εγκλημάτων τελουμένων επί πλοίων και αεροσκαφών αφού θα είναι πολύ συχνές οι περιπτώσεις που τα εν λόγω μεταφορικά μέσα θα βρίσκονται εκτός της εθνικής επικράτειας των κρατών.

Παρά την γενική αναγνώριση της ανάγκης διεθνούς ρύθμισης για τέτοιες περιπτώσεις, παρατηρείται ότι ο ημεδαπός Ποινικός Κώδικας φαίνεται «πρωθημένος» υπό την έννοια ότι περιείχε προβλέψεις που επέκτειναν και την ισχύ των ελληνικών ποινικών νόμων και την δικαιοδοσία των ελληνικών δικαστηρίων, αφήνοντας, επίσης, ανοιχτό το περιθώριο συμμόρφωσης με τυχόν

---

<sup>416</sup> Χ. Μυλωνόπουλος, Ποινικό Δίκαιο. Γενικό μέρος Ι, Π.Ν. Σάκκουλας, 2007, σελ. 17-18.

πρόσθετες ρυθμίσεις προερχόμενες από την κύρωση διεθνών συμβάσεων. Με άλλα λόγια ο ΠΚ ακολουθώντας στα α. 5, 6, 7 και 8 τις αρχές διεθνούς δικαιοδοσίας, εξασφαλίζει διευρυμένη διεθνή ποινική δικαιοδοσία στα ελληνικά δικαστήρια για τη δίωξη των παραβάσεων που αναφέρονται στις διεθνείς συμβάσεις που μας απασχόλησαν.

Έγινε επίσης αντιληπτό ότι μέσα από αυτό το πλέγμα διεθνών συμβάσεων, καθεμία από τις οποίες αφορά και σε διαφορετική έκφανση του φαινομένου, ποινικοποιείται και το έγκλημα της διεθνούς τρομοκρατίας ειδικώς στα πλοία και στα αεροσκάφη. Παραμένει φυσικά, και σε σχέση με το υπό εξέταση ζήτημα, το πρόβλημα ότι σε διεθνές επίπεδο δεν υπάρχει ένας γενικός ορισμός του εγκλήματος της τρομοκρατίας, ο οποίος να τυγχάνει καθολικής αποδοχής. Σε εθνικό επίπεδο, βεβαίως, οι ποινικές διατάξεις των επιμέρους κρατών στοιχειοθετούν την αντικειμενική υπόσταση του συγκεκριμένου εγκλήματος, ωστόσο, όπως είναι εύλογο, τα στοιχεία και το περιεχόμενο αυτής διαφέρουν από κράτος σε κράτος επηρεαζόμενα από τις διαφορετικές κοινωνικοπολιτικές δομές που συναντώνται σε καθένα από αυτά. Διότι ναι μεν υπάρχει αδιαμφισβήτητη *διεθνής βούληση για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας σε όλες τις μορφές και εκδηλώσεις της*, και πραγματοποιούνται βήματα για την *ανάθεση καθηκόντων και ευθυνών στα Κράτη, λαμβάνοντας υπόψη τη συνεχή απειλή από τρομοκρατικές επιθέσεις* –σχεδόν στερεότυπη φράση που εντοπίζεται, με μικρές παραλλαγές, στα προοίμια όλων των σχετικών διεθνών συμβάσεων-, ωστόσο η αντίδραση της διεθνούς κοινότητας γίνεται κατά τρόπο αποσπασματικό τουλάχιστον όσον αφορά στην ποινική καταστολή εγκλημάτων που εμπίπτουν στα όρια της παρούσας μελέτης. Η αποσπασματική αυτή ρύθμιση δικαιολογείται, επιπροσθέτως, από το γεγονός ότι επεμβαίνουν πολιτικές σκοπιμότητες, που εμποδίζουν την υιοθέτηση καθολικά αποδεκτών λύσεων.

Έτσι, τα λαμβανόμενα μέτρα έρχονται ως απάντηση στην κάθε μορφή εγκληματικότητας, όπως αυτή εκδηλώνεται με το πέρασμα του χρόνου. Οι ελλείψεις που παρουσιάζει μια διεθνής σύμβαση, σε συνδυασμό με την εξέλιξη της επιστήμης και της τεχνολογίας που ευνοεί νέες και πιο ευρηματικές μορφές εγκληματικής δράσης, οδηγούν κάθε φορά στην σύναψη μιας επόμενης.

Ως προς την πληρότητα των ρυθμίσεων των διεθνών συμβάσεων για μια αποτελεσματική ποινική καταστολή των εγκλημάτων επί πλοίων και αεροσκαφών παρατηρούνται τα ακόλουθα. Κατ' αρχάς, όσον αφορά στις προβλεπόμενες σε αυτές εγκληματικές πράξεις, δεν θεσπίζεται ένα ελάχιστο όριο επιβαλλόμενων ποινών για τους δράστες. Περιέχεται μόνο η επιταγή προς τα κράτη να τιμωρήσουν τις πράξεις με αυστηρές ποινές ή με κατάλληλες ποινές, οι οποίες λαμβάνουν υπ' όψη την σοβαρότητα των αδικημάτων αυτών, όμως οι εκτιμήσεις στις εθνικές νομοθεσίες παρουσιάζουν διαφορές, ενώ δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις που η απόκλιση στο απειλούμενο πλαίσιο ποινής μπορεί να είναι μεγάλη. Στην ακραία της μορφή ιδωμένη η έλλειψη αυτή ορισμού ελάχιστης ποινής θα μπορούσε να οδηγήσει ακόμη και σε forum shopping, π.χ. ο δράστης παράνομης κατάληψης αεροσκάφους να επιλέξει ως τόπο προσγείωσης κάποιο κράτος, το οποίο γνωρίζει ότι επιφυλάσσει ευνοϊκότερη ποινική μεταχείριση και δεν δεσμεύεται από συμβάσεις έκδοσης με τα αμέσως ενδιαφερόμενα κράτη (π.χ. το κράτος της νηολόγησης ή το κράτος της ιθαγένειάς του).

Παρότι δε, υιοθετείται η αρχή *aut dedere aut judicare*, εντέλει δεν περιβάλλεται από δεσμευτικότητα ούτε το πρώτο ούτε το δεύτερο σκέλος της αρχής. Ως προς την υποχρέωση έκδοσης, παρατηρείται ότι αυτή υπόκειται στις προϋποθέσεις που θέτει η κάθε εθνική νομοθεσία. Άρα κατ' αρχήν μπορεί το εκζητούμενο κράτος να αρνηθεί την αίτηση έκδοσης του εκζητούντος, αν κρίνει ότι η πράξη οφείλεται σε πολιτικά κίνητρα, δεδομένου ότι δεν εξαιρείται η δυνατότητα χαρακτηρισμού των εγκλημάτων ως τέτοιων από τις συμβάσεις. Αποφασιστικό βήμα σε αυτό το ζήτημα αποτελεί η Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την καταστολή της τρομοκρατίας (1977), που περιλαμβάνει έναν ευρύ κατάλογο εγκλημάτων, τα οποία για τους σκοπούς της έκδοσης δεν μπορούν να χαρακτηρισθούν ως πολιτικά ή εμπνεόμενα από πολιτικά κίνητρα, αλλά όπως διαπιστώθηκε αυτή είναι μια λύση που τυγχάνει εφαρμογής σε ευρωπαϊκό μόνο επίπεδο. Αξίζει να σημειωθεί ότι τέτοια πρόβλεψη υιοθέτησε και το Πρωτόκολλο του 2005 στη Διεθνή Σύμβαση του 1988 για την καταστολή των παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της θαλάσσιας ναυσιπλοΐας, στο α. 11β. Επίσης, η αίτηση έκδοσης μπορεί να μην ευδοκιμήσει εφόσον το εκζητούμενο κράτος έχει υπόνοιες ότι το αίτημα έγινε με

σκοπό την δίωξη ή τιμωρία του ατόμου λόγω της φυλής, της θρησκείας, της υπηκοότητας, της εθνοτικής καταγωγής, των πολιτικών απόψεων ή του φύλου του ατόμου ή ότι η ικανοποίηση του αιτήματος θα έβλαπτε την θέση αυτού του ατόμου για οποιονδήποτε από τους παραπάνω λόγους. Αυτό είναι απολύτως δικαιολογημένο από λόγους ανθρωπιστικού δικαίου και προστασίας του κατηγορουμένου αλλά δεν παύει να αποτελεί αγκάθι στην αποτελεσματικότητα της ποινικής καταστολής. Γι' αυτούς τους λόγους σημαντικό ρόλο διαδραματίζουν οι συμβάσεις έκδοσης που συνάπτονται μεταξύ των κρατών, δεδομένου ότι η πλειοψηφία των διεθνών συμβάσεων που μας απασχόλησαν περιέχουν ρυθμίσεις βάσει των οποίων οι ποινικοποιούμενες πράξεις περιλαμβάνονται αυτόματα σε ήδη υπάρχουσες ή μελλοντικά συναπτόμενες συμβάσεις έκδοσης μεταξύ των κρατών μερών.

Στην περίπτωση, τώρα, που δεν γίνει δεκτή η έκδοση, οδηγούμαστε στην εναλλακτική υποχρέωση δίωξης του δράστη. Ωστόσο, δεν πρόκειται ουσιαστικά για υποχρέωση δίωξης αλλά για δυνατότητα καθότι η τελική απόφαση ως προς την άσκηση ή μη δίωξης επαφίεται στο κάθε κράτος μέρος. Η μόνη υποχρέωση που επιβάλλεται από τις συμβάσεις είναι η υποβολή της υπόθεσης στις αρμόδιες αρχές, γεγονός που αφαιρεί από την αποτελεσματικότητά τους, αφήνοντας ένα περιθώριο ατιμωρησίας στους φερόμενους δράστες. Με άλλα λόγια δεν επιβάλλεται ρητώς σαφής υποχρέωση άσκησης ποινικής δίωξης, ενώ και σε περίπτωση άσκησης της διατηρείται η δυνατότητα αναστολής της<sup>417</sup>.

Επισημαίνεται ότι σε καμία από τις «αεροπορικές» συμβάσεις αλλά ούτε και από τη Σύμβαση της Ρώμης για τις παράνομες πράξεις κατά της ναυσιπλοΐας δεν καθιερώνεται η αρχή της παγκόσμιας δικαιοδοσίας, ως κύρια δικαιοδοτική βάση, για την καταστολή των αναφερόμενων σε αυτές πράξεων, όπως επίσης δεν παρέχεται η δυνατότητα καταστολής τους με τη λήψη εκτελεστικών μέτρων, όταν λαμβάνουν χώρα στην ανοιχτή θάλασσα ή στον διεθνή εναέριο χώρο κατ' αντίστοιχο τρόπο με το έγκλημα της πειρατείας και αεροπειρατείας *jure gentium* (α. 105 ΣυμβΔΘ). Ωστόσο έχει υποστηριχθεί σθεναρά στη θεωρία ότι η παράνομη κατάληψη αεροσκάφους δεν υστερεί σε τίποτα από την παραδοσιακή

---

<sup>417</sup> Βλ. π.χ. α. 30 ΚΠΔ.

πειρατεία ως κίνδυνος και απειλή για την ασφάλεια και τη ζωή ώστε να τύχει ίδιας μεταχείρισης, την στιγμή μάλιστα που η ΣυμβΔΘ καθιερώνει παγκόσμια δικαιοδοσία και στην περίπτωση πειρατείας αεροσκάφους προς αεροσκάφους ενώ τέτοια περίπτωση δεν έχει εμφανισθεί στην πρακτική<sup>418</sup>.

Επίσης, η προαιρετική ή υποχρεωτική εγκαθίδρυση δικαιοδοτικών βάσεων των εξωεδαφικών αρμοδιοτήτων δια των διεθνούς ποινικού δικαίου συμβάσεων, δημιουργεί ζητήματα προτεραιότητας. Συνήθως δε η πρόνοια που λαμβάνεται εξ αυτών έγκειται σε προβλέψεις ότι το κράτος κράτησης οφείλει να γνωστοποιεί τη σύλληψη στα κράτη τα οποία, σύμφωνα με τις δικαιοδοτικές ρήτρες της εκάστοτε σύμβασης, θα είχαν σχετική διεθνή δικαιοδοσία καθώς και να γνωστοποιεί εάν πρόκειται να ασκήσει δίωξη κατά του φερόμενου δράστη. Σε κάθε, όμως, περίπτωση η εγκαθίδρυση πολλαπλών αρμοδιοτήτων που υπάρχουν κατά συντρέχοντα τρόπο εκ μέρους πλειόνων κρατών για την άσκηση ποινικής δίωξης αφενός καλύπτει κενά δικαιοδοσίας και παρέχει λύσεις σε τυχόν ανακύπτοντα προβλήματα και αφετέρου καθιστά δυνατή, με περισσότερη αποτελεσματικότητα, την καταστολή παράνομων πράξεων διασυνοριακής εγκληματικότητας, που χαρακτηριστικά λαμβάνουν χώρα επί πλοίων και αεροσκαφών

Τέλος, η αποτελεσματικότητα της ποινικής καταστολής που έχουν επιφέρει όλες οι ανωτέρω ρυθμίσεις δεν αντικατοπτρίζεται σε αμιγώς νομικό πεδίο αλλά και στα καταγεγραμμένα εγκληματικά περιστατικά. Έτσι, το πρόσημο είναι θετικό, αν λάβει κανείς υπόψη του ότι την δεκαετία 2007–2016 σημειώθηκαν κατά μέσο όρο 3 περιστατικά παράνομης κατάληψης αεροσκάφους ετησίως, κατά την αμέσως προηγούμενη δεκαετία 1995-2006 τα περιστατικά ανέρχονταν σε 13, κατά την δεκαετία 1985-1994 σε 17, ενώ εντός της δεκαετίας 1975-1984 είναι καταγεγραμμένα 28 περιστατικά το χρόνο κατά μέσο όρο<sup>419</sup>. Στα ίδια συμπεράσματα καταλήγει κανείς και όσον αφορά στην πειρατεία δεδομένου ότι το έτος 2009 καταγράφηκαν 410 περιστατικά ενώ το 2016, 191, ποσοστό που επηρεάζεται δραματικά από τις πειρατικές επιθέσεις σε συγκεκριμένες περιοχές

---

<sup>418</sup> Εμ. Ρούκουνας, ο.π. σελ. 300.

<sup>419</sup> <https://aviation-safety.net/statistics/period/stats.php?cat=H2>, τελ. επισκ. 30/11/2017.



υψηλού κινδύνου, όπως η Σομαλία<sup>420</sup>. Αξίζει, δε να σημειωθεί ότι στην μείωση των εγκληματικών πράξεων έχουν διαδραματίσει σημαντικό ρόλο και τα μέτρα πρόληψης, πέραν των μέτρων καταστολής, ιδίως όσον αφορά στα αεροσκάφη όπου εφαρμόζονται συστηματικοί και ενδεδειγμένοι έλεγχοι, ενώ είναι απορίας άξιο το γεγονός ότι αντίστοιχοι έλεγχοι δεν πραγματοποιούνται στα πλοία σε μια εποχή που τα φαινόμενα τρομοκρατικών επιθέσεων μαστίζουν.

---

<sup>420</sup> <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/piracynewsfigures> , τελ. επισκ. 30/11/2017.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική:

Βιβλία

- ❖ Αντάπασης Α., Ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο, Νομική Βιβλιοθήκη, 2016.
- ❖ Αντάπασης Α. – Γιόκαρης Α., Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου, Αθήνα-Κομοτηνή, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1995.
- ❖ Βούλγαρης Γ., Η ποινική δικαιοδοσία στα πλοία, Αθήνα-Κομοτηνή, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2002.
- ❖ Βασιλακάκης Ε., Το αλλοδαπό δίκαιο στην ποινική δίκη, Σάκκουλας Α.Ε., 1999.
- ❖ Γιόκαρης Α., Οι διεθνείς ποινικές δικαιοδοσίες των κρατών, Αθήνα-Κομοτηνή, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2006.
- ❖ Γιόκαρης Α., Διεθνές Δίκαιο εναερίου χώρου, Αθήνα, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1996.
- ❖ Γιόκαρης Α., Εισαγωγή εις το διεθνές δίκαιο του αέρος και του διαστήματος, Αθήνα, 1984.
- ❖ Γιόκαρης Α. – Παζαρτζή Φ., Εθνική και διεθνής ποινική καταστολή των διεθνών εγκλημάτων, Νομική Βιβλιοθήκη, 2012.
- ❖ Γιόκαρης Α. – Σισιλιάνος Λ.Α. – Παζαρτζή Φ. – Γαβουνέλη Μ. – Κυριακόπουλος Γ., Δημόσιο διεθνές δίκαιο, Κείμενα και πρακτική, Νομική Βιβλιοθήκη, 2012.
- ❖ Γιόκαρης Α. – Κυριακόπουλος Γ., Διεθνές δίκαιο εναερίου χώρου, Νομική Βιβλιοθήκη, 2013.
- ❖ Ιωάννου Κ. – Στρατή Α., Δίκαιο της Θάλασσας, Νομική Βιβλιοθήκη, 2013.
- ❖ Καμπέρου – Ντάλτα Ε., σε Ποινικός Κώδικας, Ερμηνεία κατ' άρθρο, τόμος Πρώτος (άρθρα 1-234), επιμ. Χαραλαμπάκης Α., 2014, σελ. 50-101.
- ❖ Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ., Νηοψία και συνεχής καταδίωξη στην ανοιχτή θάλασσα: Σύγχρονη νομική προσέγγιση, σε Περράκης Σ. – Τσάλτας Γ., Ασφάλεια και πειρατεία στην ανοιχτή θάλασσα, Σιδέρης Ι., 2007.

- ❖ Κρίσπης Η., Νομικόν καθεστώς των εμπορικών πλοίων εις τους λιμένας και την χωρική θάλασσαν, Αθήναι, 1951.
  - ❖ Κρίσπης Η., Τα εμπορικά πλοία εις την ελευθέραν θάλασσαν εν καιρώ ειρήνης, 1957.
  - ❖ Λιάκουρας Π., Η συνορεύουσα ζώνη και η εφαρμογή της στις ελληνικές θάλασσες, σε Δίπλα Χ. – Ροζάκη Χ., Το δίκαιο της θάλασσας και η εφαρμογή του στην Ελλάδα, Αθήνα, Σιδέρης Ι., 2004.
  - ❖ Μαργαρίτης Μ., Ποινικός Κώδικας, Ερμηνεία – εφαρμογή, 2009.
  - ❖ Μαρούδα Μ., Η πειρατεία ως διεθνές έγκλημα, σε Περράκης Σ. – Τσάλτας Γ., Ασφάλεια και πειρατεία στην ανοιχτή θάλασσα, Σιδέρης Ι., 2007.
  - ❖ Μυλωνόπουλος Χ., Διεθνές ποινικό δίκαιο. Τα τοπικά όρια των ποινικών νόμων, Αθήνα – Κομοτηνή, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1993.
  - ❖ Μυλωνόπουλος Χ., Γενικό ποινικό δίκαιο, Π.Ν. Σάκκουλας, 2007.
  - ❖ Μυλωνόπουλος Χ., σε Συστηματική Ερμηνεία Ποινικού Κώδικα, Εισαγωγή στα άρθρα 5-11 ΠΚ, 2005.
  - ❖ Παπασταυρίδης Ε., Η προστασία της ναυτιλίας από διεθνώς παράνομες πράξεις, Αθήνα, 2015.
  - ❖ Ρούκουνας Εμ., Δημόσιο διεθνές δίκαιο, Νομική Βιβλιοθήκη, 2015.
  - ❖ Σιούσουρας Π. – Δαλακλής Δ., Σύγχρονες θαλάσσιες μεταφορές και το φαινόμενο της πειρατείας. Παγκοσμιοποίηση, ευρωπαϊκή ένωση και το διεθνές δίκαιο, Σιδέρης Ι., 2015.
  - ❖ Τσιρίδης Π., Ποινική δικαιοδοσία στο θαλάσσιο χώρο και εγκλήματα τελούμενα επί πλοίου, Π.Ν. Σάκκουλας, 1998.
  - ❖ Τσοκανάς Ν., Ασφάλεια και συνεργασία στην ανοιχτή θάλασσα για θέματα παράνομης διακίνησης ναρκωτικών και παράνομων ραδιοηλεκτρικών εκπομπών, σε Σ. Περράκης – Γ. Τσάλτας, Ασφάλεια και πειρατεία στην ανοιχτή θάλασσα, Σιδέρης Ι., 2007
  - ❖ Χαραλαμπάκης Α. – Γιαννίδης Ι., Ποινικός Κώδικας & Νομολογία, Δίκαιο & Οικονομία Π.Ν. Σάκκουλας 2009.
- Χωραφάς, Ν., «Ποινικόν Δίκαιον», τόμ. 1ος, Έκδοσις ένατη (επιμέλεια, Κ. Σταμάτης), Εκδοτικός οίκος Αφοι ,Π. Σάκκουλα, Αθήναι, 1978.

## Περιοδικά

- ❖ Βούλγαρης Γ., «*Η παράκτια ποινική δικαιοδοσία στα εμπορικά πλοία που ελλιμενίζονται σε αλλοδαπούς λιμένες*», ΠοινΧρ 2001, σελ. 9επ.
- ❖ Βούλγαρης Γ., «*Το έγκλημα της πειρατείας jure gentium*», ΠοινΔικ 2011, σελ. 725-730.
- ❖ Βούλγαρης Γ., «*Αδικήματα που τελούνται σε ελληνικά πλοία που ναυλοχούν σε αλλοδαπό λιμάνι ή διαπλέουν την αλλοδαπή αιγιαλίτιδα ζώνη*», ΑρχΝ 2011, σελ. 390επ.
- ❖ Βούλγαρης Γ., «*Το νομικό καθεστώς της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης*», ΠοινΔικ 2012, σελ. 167επ.
- ❖ Βούλγαρης Γ., «*Το δικαίωμα συνεχούς καταδίωξης πλοίου (the right of hot pursuit)*», ΠοινΔικ 2013, σελ. 351-357.
- ❖ Βούλγαρης Γ., «*Σύγκρουση πλοίων στην ανοιχτή θάλασσα και Διεθνές Ποινικό Δίκαιο*», ΠοινΔικ 2014, σελ. 322-325..
- ❖ Βούλγαρης Γ., «*Η ποινική δικαιοδοσία στα διεθνή στενά*», ΠοινΔικ 2015, σελ. 541επ.
- ❖ Βούλγαρης Γ., «*Το νομικό καθεστώς και η εφαρμογή των ελληνικών ποινικών νόμων στους διεθνείς ποταμούς και στις διεθνείς λίμνες*», ΠοινΔικ 2016, σελ. 653επ.
- ❖ Καϊάφα – Γκμπάντι Μ., «*Η οριοθέτηση του αξιοποίνου της τρομοκρατίας και οι προκλήσεις για ένα δικαιοκρατούμενο ποινικό δίκαιο*», ΠοινΧρ 2005, σελ. 865-879.
- ❖ Κιούπης Δ., «*Η αρχή nullum crimen, nulla poena sine lege certa στο σύγχρονο ποινικό δίκαιο*», ΠοινΧρ 2000, σελ. 193-203.
- ❖ Κουταλίδης Τ., «*Αδικήματα επί αεροσκαφών*», ΝοΒ 1961, σελ. 1291επ.
- ❖ Κυριακάκης Σ., «*Εγκληματολογική προσέγγιση των κατά θάλασσα βαρέων εγκλημάτων*», ΠοινΔικ 2000, σελ. 898-905.
- ❖ Κυριακόπουλος Γ., «*Η συνορεύουσα ζώνη και ελληνική πρακτική*», Εισηγήση που παρουσιάστηκε σε Συμπόσιο Ρόδου (11-14 Σεπ. 2014) με θέμα: «Εφαρμογές Διεθνούς Δικαίου & Διεθνούς Πολιτικής 20 χρόνια μετά

τη θέση σε ισχύ της Σύμβασης Δικαίου της Θαλάσσης: Ανιχνεύοντας στο γαλάζιο του Αιγαίου και της Μεσογείου» (υπό δημοσίευση).

- ❖ Κωνσταντινίδης Α., «*Η αρχή της παγκόσμιας δικαιοσύνης – Επίκαιρα ζητήματα (Ναρκωτικά – Νομιμοποίηση εσόδων από εγκληματικές δραστηριότητες – Τρομοκρατία)*», ΠοινΧρ 2017, σελ. 161-167.
- ❖ Μανιάτης, Α., «*Εμβάθυνση στο πειρατικό δίκαιο*», ΠοινΔικ 2014, σελ. 326-332.
- ❖ Μπρεδήμας Α., «*Η αναβίωση του φαινομένου της πειρατείας στις ακτές της Σομαλίας και το διεθνές δίκαιο*», Αρμ 2010, σελ. 1793-1808.
- ❖ Μυλωνόπουλος Χ., «*Ποινικό δόγμα και διεθνοποίηση της ποινικής δικαιοσύνης – Πρόδος ή οπισθοδρόμηση;*», ΠοινΧρ 2004, σελ. 865-869.
- ❖ Μυλωνόπουλος Χ., «*Η ανάγκη μιας γενικής θεωρίας ποινικού δικαίου για την διαμόρφωση αποτελεσματικών και δίκαιων διεθνών ποινικών κανόνων*», ΠοινΧρ 2017, σελ. 401-411.
- ❖ Σατλάνης Χ., «*Σκέψεις για την ποινική δικαιοδοσία της Ελλάδας ως παράκτιου κράτους κατά το ισχύον διεθνές δίκαιο της Θάλασσας*», ΝοΒ 2009, σελ. 1312επ.
- ❖ Τσιρίδης Π., «*Η ποινική δικαιοδοσία των πειραϊκών εισαγγελικών και δικαστικών αρχών επί αδικημάτων σχετικών με ναυτικές διαφορές ή τελουμένων επί πλοίου*», ΠοινΔικ 2013, σελ. 358-366.
- ❖ Τριανταφύλλου Γ., «*Τα τοπικά όρια εφαρμογής της ελληνικής νομοθεσίας για το ξέπλυμα*», ΠοινΔικ 2015, σελ. 1076.

Ξενόγλωσση:

Βιβλία

- ❖ Abeyratne R., *Aviation Security Law*, Springer, 2010.
- ❖ Churchill R. and Lowe V., *The Law of the Sea*, 1999.
- ❖ Dempsey P. S., *Public International Air Law*, 2008.
- ❖ Dempsey P. S. – Jakhu R. S., *Routledge handbook of public aviation law*, 2017.

- ❖ Dr. Christine Van den Wijngaert, The political offence exception to extradition. The delicate problem of balancing the rights of the individual and the international public order, 1980.
- ❖ Joyner N. D., Aerial hijacking as an international crime, 1974.
- ❖ Kyriakopoulos G. D., La securite de l' aviation civile en droit international public, ANT. N. SAKKOULAS, 1999.
- ❖ Lewins K., Jurisdiction over prosecution of criminal acts on cruise ships and regulation of the cruise ship industry, 2013.
- ❖ McWhinney E., Aerial piracy and international terrorism. The illegal diversion of aircraft and international law, 1987.
- ❖ Quy-Toan Do – Lin Ma – Claudia Ruiz., Pirates of Somalia. Crime and deterrence on the high seas, Policy Research Working Paper, 2016.
- ❖ Rutgers H. J., Conventions on penal law regarding aircraft, 1978.
- ❖ Shubber S., Jurisdiction over crimes on board aircraft, 1973.
- ❖ Yohan A. – Eugene S., Aerial piracy and aviation security, 1990.

#### Περιοδικά

- ❖ Akehurst M., “Jurisdiction in international law”, B.YB.I.L., 1972-1973, Vol. XLVI.
- ❖ Boyle R. P. – Pulsifer R., “The Tokyo convention on offences and certain other acts committed on board aircraft”, J.A.L.C., Vol. 39, 1964, σελ. 305-354.
- ❖ Denaro J. M., “In-flight crimes, the Tokyo convention, and federal judicial jurisdiction”, J.A.L.C., Vol. 35, 1969, σελ. 171-200.
- ❖ Black N., “Criminal jurisdiction over maritime security in the Indian ocean”, C.I.L.J., 2013, σε <http://cornellilj.org/india-security-maritime-criminal-jurisdiction/>
- ❖ Fabris D., “Crimes committed at sea and criminal jurisdiction: current issues of international law of the sea awaiting the “Enrica Lexie” decision”, ALF, σε <http://amsterdamlawforum.org/article/view/395>

- ❖ FitzGerald G. F., “Offences and certain other acts committed on board aircraft: the Tokyo convention of 1963”, C.YB.I.L., 1964, σελ. 191-204.
- ❖ FitzGerald G. F., “Toward legal suppression of acts against civil aviation, σε International conciliation”, International Conciliation, No. 585, 1971.
- ❖ ICRC, Genral principles of international criminal law, 2014, σε <https://www.icrc.org/en/document/general-principles-international-criminal-law-factsheet> , τελ. επισκ. 29/11/2017.
- ❖ Logan S. E., “The proliferation security initiative navigating the legal challenges”, J.T.L.P., 2005.
- ❖ Lopez Gutierrez J. J., “Should the Tokyo convention of 1963 be ratified?”, JALC, Vol. 31, 1965, σελ. 1-21.
- ❖ Russel K., “Time to put Teeth into Tokyo?”, Z.L.W.R, Vol. 43, 1994/2, σελ..187-198.
- ❖ Samuels A., “Crimes committed on board aircraft: Tokyo convention act 1967”, B.YB.I.L., 1967, σελ. 271-277.
- ❖ Shubber S., “The International Convention Against the Taking of Hostages”, B.YB.I.L., 1981, σελ. 205-239.
- ❖ Society of international law and policy, National university of juridical sciences, <https://silpnujs.wordpress.com>