



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΙ
ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

Πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών στην
«Ενέργεια, Στρατηγική – Δίκαιο – Οικονομία»

Θέμα εργασίας : Θαλάσσιες ζώνες και δικαιοδοσία Λιμενικού
Σώματος στα πλαίσια του P.S.I. και του Ship rider Agreement.



Μπαντανάς Α. Δημήτριος

Επιβλέπον καθηγητής : Δρ. Λιάκουρας Πέτρος, αναπληρωτής καθηγητής διεθνούς
δικαίου

Διπλωματική εργασία υποβληθείσα στο Τμήμα Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς για την απόκτηση Μεταπτυχιακού Διπλώματος ειδίκευσης στην Ενέργεια στους τομείς της στρατηγικής, της οικονομίας και του δικαίου.

Ο Μπαντανάς Δημήτριος βεβαιώνω ότι το έργο που εκπονήθηκε και παρουσιάζεται στην υποβαλλόμενη διπλωματική εργασία, είναι αποκλειστικά ατομικά δικό μου. Οποιας πληροφορίες και υλικό που περιέχονται έχουν αντληθεί από άλλες πηγές, έχουν καταλλήλως αναφερθεί στην παρούσα διπλωματική εργασία. Επιπλέον, τελώ εν γνώσει ότι σε περίπτωση διαπίστωσης ότι δεν συντρέχουν όσα βεβαιώνονται από μέρους μου, μου αφαιρείται ανά πάσα στιγμή αμέσως ο τίτλος.

*Στους Γονείς μου και τα άτομα που με βοήθησαν
και με βοηθούν να βελτιώνομαι ως άνθρωπος.*

Πίνακας περιεχομένων

ΠΡΟΛΟΓΟΣ	8
ΚΥΡΙΟΤΕΡΕΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ	9
1. PROLIFERATION SECURITY INITIATIVE (P.S.I)	11
1.1 Έννοια	11
1.2 Ιστορική αναδρομή.....	12
1.3 Πως λειτουργεί	13
1.4 Οργάνωση – Λειτουργία.....	14
1.4.1 Δήλωση Αρχής Απαγόρευσης (S.O.P)	15
1.4.2 Ανταλλαγή πληροφοριών και επιχειρησιακή συνεργασία	16
1.4.3 Θαλάσσιος έλεγχος.....	17
1.4.4 Εναέριος Έλεγχος.....	19
1.5. Κριτική πάνω στην νομιμότητα της συμφωνίας.....	20
1.6. Ενίσχυση του Διεθνούς Δικαίου	22
1.6.1. Διμερείς ή Πολυμερείς συμφωνίες	23
1.6.2. Αποφάσεις Συμβουλίου Ασφαλείας του Ο.Η.Ε.	24
1.6.3. Πρωτόκολλα και Συμβάσεις ενίσχυσης του διεθνούς δικαίου.....	25
1.7. Η Ευρωπαϊκή Ένωση μέσα στο P.S.I.	27
1.7.1. Θέση Ε.Ε.....	27
1.7.2. FRONTEX.....	30
2. ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΖΩΝΕΣ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ P.S.I.....	32
2.1 Θαλάσσιες και Υποθαλάσσιες ζώνες.....	32
2.2 Αιγιαλίτιδα Ζώνη (Territorial Sea)	33
2.2.1 Έννοια	33
2.2.2 Νομικό καθεστώς	33
2.2.3 Ποινική και αστική δικαιοδοσία παράκτιου κράτους έναντι πλοίων υπό ξένη σημαία.....	33
2.2.4 Δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης.....	35
2.2.5 Δικαιώματα Παράκτιου κράτους.....	36
2.3 Συνορεύουσα Ζώνη (Contiguous Zone).....	37
3. SHIP RIDER AGREEMENT	38
3.1 Έννοια	38
3.2 Αντικείμενο – Περιεχόμενα	38
3.3 Τα οφέλη των συμβάσεων Ship rider στον Ειρηνικό ωκεανό	39
3.4 Οι συμφωνίες Ship rider στην Καραϊβική	40
3.4.1 Η συμφωνία Ship rider με την Τζαμάικα	40
3.4.2 Η τρίτη συνοριακή πρωτοβουλία (T.B.I.).....	41
3.4.3. Συμφωνία Ship rider Η.Π.Α. – Καναδά	42
4. ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΚΑΙ ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ – ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗΣ ΥΠΟ ΤΟ ΠΡΙΣΜΑ ΤΟΥ P.S.I. ΚΑΙ ΤΟΥ SHIP RIDER.....	44
4.1 Δικαιοδοσία Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής στο P.S.I.	44
4.2 Διαδικασία άσκησης των ρυθμίσεων του P.S.I. από τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος.	44
4.2.1 Ανίχνευση Όπλων Μαζικής Καταστροφής	45
4.2.1.1. Φυσική ανίχνευση ακτινολογικών και πυρηνικών όπλων	46
4.2.1.2. Φυσική ανίχνευση των χημικών και βιολογικών όπλων.....	47
4.2.1.3. Ανίχνευση πυραύλων και των τμημάτων τους.....	48
4.2.2. Ανακατανομή των αντικειμένων Ο.Μ.Κ.....	48
4.2.3. Στρατιωτικό προσωπικό ως επιθεωρητές	51
4.2.4. Βοηθητικά μέτρα ανίχνευσης.....	51
4.2.5. Επιθεώρηση	52
4.3 Δικαιοδοσία Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής σε διμερή Ship rider συμφωνία... 54	54
4.3.1. Δυνατότητα Σύναψης Διμερών Σχέσεων.....	55
4.4 Πρότυπο σταδίων εμπλοκής μονάδων επιβολής του νόμου σύμφωνα με τη Συνεργασία Η.Π.Α. – Μπελίζε	56
5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	63

Παράρτημα.....	66
Πίνακας 1.1.....	67
Πίνακας 1.2.....	70
Πίνακας 1.3.....	72
Άρθρα Διεθνούς Σύμβασης της Θάλασσας (U.N.C.L.O.S.) που αφορούν το P.S.I. και το Ship Rider Agreement.	73
Εικόνα 1.....	78
Εικόνα 2.....	79
Εικόνα 3.....	80
Εικόνα 4.....	80
Εικόνα 5.....	81
Εικόνα 6.....	81
Εικόνα 7.....	82
Εικόνα 8.....	82
Βιβλιογραφία – Άρθρα.....	83
Ιστοσελίδες.....	85

Πρόλογος

Στα πλαίσια της εργασίας αυτής, θα αναφερθούμε στη συμφωνία Proliferation Security Initiative (P.S.I) που υιοθετήθηκε από παράκτια και μη κράτη για την επέκταση της περιοχής δικαιοδοσίας του κρατικών δυνάμεων, για τον έλεγχο και την πάταξη της παράνομης διακίνησης όπλων μαζικής καταστροφής, καθώς και σε τυχόν αναθεωρήσεις που πρέπει να γίνουν στο δίκαιο της θάλασσας και τη σύμβαση United Nations Convention on the Law of the Sea (U.N.C.L.O.S.) του 1982 λόγω των αλλαγών που έχουν λάβει χώρα σε διεθνές επίπεδο, με την άνθηση του κλίματος τρομοκρατίας από το ισλαμικό κράτος, την αραβική άνοιξη και άλλα ακραία δόγματα. Θα απαντηθούν ερωτήματα όπως, πώς το διεθνές δίκαιο επηρεάζει τη διαμόρφωση αυτής της συμφωνίας; Ποιος είναι ο ρόλος της Ε.Ε. στο πλαίσιο αυτής της διεθνούς συμφωνίας;

Επιπλέον, θα αναφερθούμε στις διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες τύπου Ship rider, που ως σκοπό έχει την δυνατότητα ενός κράτους μέσω της ακτοφυλακής του, να δραστηριοποιείται στα διεθνή ύδατα ή ακόμα και στα χωρικά ύδατα άλλου κράτους που έχει συνυπογράψει τη συμφωνία με σκοπό την πάταξη πάσης φύσεως εγκλήματος και να ασκεί τις κυρώσεις του νόμου του κυρίαρχου κράτους. Θα αναφερθούμε στα θετικά αποτελέσματα που έχει αποφέρει η ύπαρξη τέτοιων συμβάσεων και τι κινδύνους ενέχουν.

Ακόμα θα αναφερθούμε στο θεωρητικό πλαίσιο των θαλασσιών ζωνών που λαμβάνουν χώρα οι παραπάνω συμβάσεις - συμφωνίες με αναφορά στον ορισμό της κάθε θαλάσσιες ζώνης, τα γεωγραφικά όρια που επεκτείνεται κάθε ζώνη, το νομικό πλαίσιο που αναφέρεται στο Δίκαιο της Θάλασσας .

Τέλος, θα αναφερθούμε στο ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή υπό το πρίσμα των συμβάσεων αυτών.

Κυριότερες Συντομογραφίες

A.O.Z.: Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη

E.E.Z.: Exclusive Economic Zone

P.S.I.: Proliferation Security Initiative

C.Z.: Contiguous Zone (Συνορεύουσα Ζώνη)

Βλ.: Βλέπε

U.N.C.L.O.S III.: United Nations Convention on the Law of the Sea (10-Dec-1982)

S.R.A.: Ship rider Agreement

H.E.: Ηνωμένα Έθνη

W.M.D. – O.M.K.: Weapon of Mass Distraction (Όπλα Μαζικής Καταστροφής)

O.E.G.: Operational Experts Group

R.O.E.G.: Regional Operational Experts Group

C.T.F.: Combined Task Force

S.O.P.: Statement of Interdiction Principles

O.H.E. (U.N.) Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών

N.μ.: Ναυτικό μίλι (1.852 μέτρα, 2000 γιάρδες)

G.R.T.: Gross Register Tonnage

Σ.Λ.Ε.Ε.: Συνθήκη για τη Λειτουργία της Ε.Ε.(1968)

Ε.Σ.Π.Δ.Α.Θ.Ε.: Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την Προάσπιση των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και των Θεμελιωδών Ελευθεριών (Ρώμη, 1950)

U.S.C.G.: United State Coast Guard

R.C.M.P.: Royal Canadian Mounted Police

W.C.P.F.C.: Western & Central Pacific Fisheries Commission

C.B.R.N.: Caribbean Basin Radar Network

C.F.A.T.F.: Caribbean Financial Action Task Force

O.M.S.I.: Oceania Maritime Security Initiative

T.B.I.: Third Borders Initiative

W.H.T.I.: Western Hemisphere Travel Initiative

ΕΛ.ΑΣ.: Ελληνική Αστυνομία

Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.: Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή

S.E.L.E.C.: South east European Law Enforcement Center

F.I.R.: Flight Information Region

S.U.A.: Suppression of Unlawful Acts Protocol 2005

M.Y.A.: Μονάδα Υποβρύχιων Αποστολών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

O.E.A.: Ομάδα Ειδικών Αποστολών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

C.S.I.: Container Security Initiative

1. Proliferation Security Initiative (P.S.I)

1.1 Έννοια

Το Proliferation Security Initiative (εφεξής P.S.I.), σε ελεύθερη μετάφραση, σημαίνει την Πρωτοβουλία Ασφαλείας κατά της Διάδοσης όπλων μαζικής καταστροφής. Στην ουσία είναι μια συμφωνία μεταξύ κρατών, μια παγκόσμια πρωτοβουλία, για τον έλεγχο και την εξάλειψη του φαινομένου της παράνομης διακίνησης όπλων μαζικής καταστροφής (W.M.D.), των συστημάτων διανομής τους και συναφών υλικών προς και από κράτη και μη κρατικούς παράγοντες που εντείνουν την ανησυχία για φαινόμενα τρομοκρατίας. Ο κύριος σκοπός, είναι να ενισχυθούν οι ατομικές και συλλογικές ικανότητες των μελών, για να απαγορευτεί η παράνομη διακίνηση από θάλασσας και αέρος των W.M.D. από και προς τις εγκαταστάσεις των μελών (λιμάνια, αγκυροβόλια, αεροδρόμια, κ.α.).

Έχει παρουσιαστεί ως δραστηριότητα και όχι ως οργάνωση στα πλαίσια ενός διεθνή οργανισμού. Αυτό γίνεται για τους εξής λόγους¹.

A) Το P.S.I. δεν έχει δημιουργηθεί στα αυστηρά νομικά πλαίσια μιας συνθήκης.

B) Δεν έχει έδρα, γραμματεία, προϋπολογισμό, μόνιμο προσωπικό, και κανένα καταστατικό

Γ) Στις τάξεις του, περιλαμβάνονται κράτη τα οποία είναι συμμετέχοντα κράτη και όχι κράτη μέλη, με την έννοια ότι τα κράτη που συμμετέχουν στο P.S.I., απλά εγκρίνουν, αποδέχονται τις αρχές αυτής τη συμφωνίας.

Δ) Δεν υπάρχει καμία νομική δέσμευση για τα κράτη που την υποστηρίζουν. Κάθε κράτος έχει δικαίωμα να αποφασίσει αν θα λάβει μέρος ή όχι στις αποστολές που οργανώνονται για την πάταξη της διακίνησης W.M.D..

Ε) Κάθε μέλος, συνεχίζει να έχει τους περιορισμούς που επιβάλλει με τους εγχώριους και τους διεθνής νόμους που έχει ως εθνική νομοθεσία. Το P.S.I. δεν αποτελεί νέα νομική μορφή²⁻³.

¹ Jacek Durkalec, June 2012, The Proliferation Security Initiative: Evolution and future Prospects, E.U. Non-Proliferation Consortium, Non-Proliferation Papers No 16. Σελ.1-2.

² U.S. Department of State, Bureau of International Security and Nonproliferation, Washington D.C. (2015)

³ Wikipedia (Proliferation Security Initiative)

Στην ουσία το P.S.I. είναι μια πρωτοβουλία, μια κοινοπραξία των κρατών που παρουσιάζουν προθυμία να ελέγξουν και να εξαλείψουν το φαινόμενο του Trafficking W.M.D.

1.2 Ιστορική αναδρομή

Το P.S.I. πρωτοαναφέρθηκε από τον πρώην πρόεδρο των Η.Π.Α. George W. Bush το Μάιο του 2003 στην Κρακοβία της Πολωνίας στα πλαίσια συνάντησης λίγο πριν από τη συνάντηση των G8 στο ίδιο μέρος. Το γεγονός που οδήγησε στην αναγγελία αυτής της συμφωνίας, ήταν η πρόταση του τότε αμερικανού υφυπουργού για θέματα ελέγχου όπλων και διεθνούς ασφάλειας John R. Bolton, μετά την ακινητοποίηση από το πολεμικό ναυτικό των Η.Π.Α. και της Ισπανίας στα ανοιχτά της Αραβικής θάλασσας, στις 9 Δεκεμβρίου του 2002, Κορεατικού πλοίο με την ονομασία «SO SAN» χωρίς σημαία νηολόγησης το οποίο κατευθυνόταν στην Υεμένη έμπορο με 15 πυραύλους τύπου Scud, 15 συμβατικές κεφαλές με 250 κιλά εκρηκτικά, 23 δεξαμενές καυσίμων με νιτρικό οξύ (πρώτη ύλη για κατασκευή εκρηκτικών) και 85 βαρέλια με διάφορες χημικές ουσίες. Το πλοίο το παρακολουθούσαν από την ώρα που απέπλευσε από την Βόρεια Κορέα και όταν το πλοίο έφτασε στο χώρο ελέγχου της CTF 150, το ακινητοποίησαν. Επειδή το πλοίο έπλεε στην ανοιχτή θάλασσα, το διεθνές δίκαιο, δεν επέτρεπε την κατάσχεση του φορτίου και την διακοπή της αποστολής, με αποτέλεσμα το πλοίο να συνεχίσει το ταξίδι του, δύο μέρες μετά και να ολοκληρώσει την αποστολή του. Φυσικά υπήρξαν και έντονες αντιδράσεις από την επίσημη κυβέρνηση της Υεμένης, που παρανόμως ακινητοποιήθηκε πλοίο που είχε ναυλωθεί για μεταφορά δικών της όπλων.⁴

Αυτό το γεγονός που εξελίχθηκε σε αποτυχία των Η.Π.Α, καθώς ο τότε γραμματέας τύπου του Λευκού Οίκου, μετά την απελευθέρωση του «SOSAN», έσπευσε να δηλώσει ότι η Υεμένη είναι σύμμαχος των Η.Π.Α. στον πόλεμο κατά της τρομοκρατίας, έδωσε το έναυσμα για την αρχή των διεργασιών. Τότε αναφέρθηκε η ανάγκη ύπαρξης διακρατικής συμφωνίας για τον έλεγχο της διακίνησης όπλων μαζικής καταστροφής, με σκοπό την αποφυγή τροφοδότησης τρομοκρατικών σχημάτων με τέτοιου είδους όπλα ή τις πρώτες ύλες για την κατασκευή αυτών. Ταυτόχρονα με το συμβάν του «SO SAN», εντελώς συμπτωματικά, η γραμματεία

⁶ Shulman, Mark R., "The Proliferation Security Initiative and the Evolution of the Law on the Use of Force" (2006). Σελ. 775-776

⁷ Nuclear Threatments Initiative, NTI.ORG, Washington D.C. (Report 20-02-2017)

της προεδρίας Bush, εξέδωσε την Εθνική Στρατηγική Καταπολέμησης των Όπλων Μαζικής Καταστροφής, ως τμήμα της Στρατηγικής Ασφαλείας των Η.Π.Α.⁵

Έτσι οδηγηθήκαμε, στις 31 Μαΐου του 2003 στην Κρακοβία και στην παρουσίαση – πρόταση του P.S.I. από τον τότε πρόεδρο των Η.Π.Α. ως μέσου για την καταπολέμηση της διακίνησης W.M.D. Τότε υπέγραψαν τη συμφωνία 8 κράτη. Η Αυστραλία, η Ιταλία, η Ιαπωνία, η Ολλανδία, η Πολωνία, η Πορτογαλία, η Ισπανία και το Ηνωμένο Βασίλειο(στην ουσία ήταν τα κράτη που υποστήριζαν τις Η.Π.Α. στον πόλεμο του Ιράκ), η οποία σε αρχικό στάδιο, να μεν ήταν φιλόδοξη, αλλά περιείχε πολύ λίγες λεπτομέρειες σχετικά με τη λειτουργία του συστήματος. Απευθείας είχε την στήριξη του τότε γενικού γραμματέα των Η.Ε. Κόφι Ανάν και των κρατών που αποτέλεσαν τον πυρήνα της συμφωνίας. Μετά από διαβουλεύσεις που έλαβαν χώρα, μετά από δύο εβδομάδες, στις 12 Ιουνίου του 2003, στο Παρίσι, η Γαλλία, η Γερμανία, Ρωσία και η Τουρκία εντάχθηκαν σε αυτό που τότε ονόμασαν «Δήλωση αποτροπής» και έτσι δημιουργήθηκε ο πυρήνας του P.S.I. αποτελούμενος από 11 μέλη. Μέσα στον επόμενο χρόνο από την ομιλία της Κρακοβίας, νέα κράτη αποδέχθηκαν τη συμφωνία αυτή, όπως η Ρωσία. Πλέον τα μέλη στο P.S.I. έχουν πολλαπλασιαστεί και αριθμούν συνολικά σε 105 έθνη - μέλη σε όλο τον κόσμο.(Βλ. παράρτημα Πίνακας 1.1.)⁶⁻⁷

1.3 Πως λειτουργεί

Το P.S.I. είναι ένα σύστημα που οργανώνεται αρθρωτά με στόχο τα αντίθετα αποτελέσματα από τον πολλαπλασιασμό φαινομένων μη εγκεκριμένης διακίνησης Ο.Μ.Κ. Αυτό επιτυγχάνεται με τρία σημαντικά εργαλεία. Το πρώτο, έχει να κάνει με τη βελτίωση, τον εκσυγχρονισμό και τη βελτιστοποίηση των συστημάτων ανταλλαγής πληροφοριών για τη παράνομη διακίνηση W.M.D. από τα κράτη που συνεργάζονται μέσω του P.S.I. και παρακολουθούν τις ενέργειες αυτές. Το δεύτερο, αφορά την

⁶ Shulman, Mark R., "The Proliferation Security Initiative and the Evolution of the Law on the Use of Force" (2006). Σελ. 775-776

⁷ Nuclear Threatments Initiative, NTI.ORG, Washington D.C. (Report 20-02-2017)

προώθηση της αυξημένης επιχειρησιακής συνεργασίας μεταξύ των μελών, την προετοιμασία και το σχεδιασμό κοινών αποστολών με σκοπό την πάταξη τέτοιων φαινομένων. Το τρίτο και τελευταίο και πιθανόν πιο δραστικό κομμάτι της συμφωνίας αυτής, αναφέρεται στη δυνατότητα χρήσης βίας από τα μέλη με σκοπό την διακοπή της ροής Ο.Μ.Κ.⁸

Ένα προσχέδιο των δραστηριοτήτων του P.S.I. και της αποσαφήνισης του τι ακριβώς είναι και πως πρέπει να λειτουργήσει, ανακοινώθηκε στην τρίτη συνεδρίαση των μελών που έλαβε χώρα στο Παρίσι. Εκεί δημιουργήθηκε η Δήλωση Αρχής Απαγόρευσης (S.O.P.) που αναφέρει τα ακόλουθα.

Τα κράτη μέλη, που προσυπογράφουν το P.S.I., δεσμεύονται για τα εξής:

- I. Απαγορεύεται στα μέλη, να έχουν οποιασδήποτε φύσης μεταφορές από και προς κράτη ή μη κρατικούς οργανισμούς που είναι ύποπτα για συμμετοχή σε διακίνηση Ο.Μ.Κ..
- II. Αναπτύσσουν συγκεκριμένες διαδικασίες για την βέλτιστη ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών.
- III. Προσαρμόζουν τα εθνικά δίκαια με σκοπό την ενίσχυση των αρμοδιοτήτων των εθνικών αρχών (π.χ. Λιμενικό Σώμα) στο έργο της πάταξης του λαθρεμπορίου όπλων πάσης φύσεως.
- IV. Επιπλέον, τα κράτη θα πρέπει να απαγορεύουν τη διέλευση από το έδαφος τους, ύποπτων φορτίων, καθώς και υπερπτήσεις του εναέριου χώρου τους από ύποπτα αεροσκάφη.
- V. Να επιτρέπουν στα άλλα μέλη, να επιβιβάζονται σε πλοία που φέρουν τη σημαία τους, τα οποία είναι ύποπτα για τέτοιου είδους παράνομες διακινήσεις και να κατάσχουν ύποπτα φορτία που διακινούνται στην επικράτεια τους.⁹

1.4 Οργάνωση – Λειτουργία

Το P.S.I. από την ίδρυση του, αποτελείται από ένα πυρήνα κρατών, τα οποία δίνουν την γενική κατεύθυνση, καθορίζουν την γενική πολιτική της συμφωνίας.

⁸⁻⁹ Jacek Durkalec, June 2012, The Proliferation Security Initiative: Evolution and future Prospects, Σελ.3-4

Στην αρχή απαρτιζόταν από τα 11 ιδρυτικά μέλη, εξάρχοντος των Η.Π.Α, μέχρι και το 2004 όπου προστέθηκε σε αυτόν τον πυρήνα ο Καναδάς, η Νορβηγία, η Ρωσία και η Σιγκαπούρη. Πλέον, τον καθορισμό της γενικής πολιτικής, τον έχει επιβαρυνθεί το συμβούλιο – ομάδα των ειδικών στη διαχείριση και στον επιχειρησιακό τομέα.¹⁰

Το γκρουπ αυτό που ονομάζεται Ο.Ε.Γ., αποτελείται από 21 συμμετέχοντα στο Ρ.Σ.Ι. κράτη. Εκτός από τα 15 πρώτα, προστέθηκαν άλλα 6, τα οποία είναι η Αργεντινή, η Δανία, η Ελλάδα, η Νέα Ζηλανδία, η Δημοκρατία της Κορέας (Νότιος Κορέα) και η Τουρκία. Τα κράτη επιλέγονται από την πολιτική τους κατάσταση, τη δέσμευση τους στο Ρ.Σ.Ι., αλλά πρωτίστως, από την σημασία που έχουν σαν κράτη στη διαμόρφωση και τον έλεγχο της διεθνούς ναυτιλίας. Βασικός στόχος της Ο.Ε.Γ. είναι η προσέλκυση ακόμα περισσότερων κρατών στις τάξεις του Ρ.Σ.Ι. γιατί μόνο έτσι θα είναι πλήρως αποδοτικό σαν μέσο κατά της διάδοσης των W.M.D..¹¹

1.4.1 Δήλωση Αρχής Απαγόρευσης (S.O.P)

Η S.O.P. περιγράφει τις διαδικασίες που αφορούν την μετακίνηση εμπορευμάτων από την ξηρά, τη θάλασσα και τον αέρα, αλλά επικεντρώνεται κυρίως στις θαλάσσιες μεταφορές. Αυτό συμβαίνει γιατί όπως καταγράφεται, ο παγκόσμιος όγκος μεταφοράς εμπορευμάτων, γίνεται σε ποσοστό 90% δια θαλάσσης, 9% από ξηράς και μόνο το 0,25% αυτών γίνεται από αέρος. Ακόμα και η αξία των εμπορευμάτων των οποίων η μεταφορά γίνεται με θάλασσα μέσα, καταλαμβάνει το 73% της αξίας αυτών σε παγκόσμιο επίπεδο.

Επιπλέον, συγκεκριμενοποιεί τα είδη των εμπορευμάτων που είναι ύποπτα και πρέπει να ανακτώνται. Αυτά είναι, χημικά, βιολογικά και πυρηνικά προϊόντα και οι πρώτες ύλες αυτών. Ακολουθώντας, στοχεύει στα συστήματα παράδοσης και διανομής τέτοιων υλικών και W.M.D. σε χώρες που υπόκεινται σε περιοριστικά μέτρα, όπως αποφασίστηκε από το Συμβούλιο Ασφαλείας του Ο.Η.Ε. οι οποίες είναι και ο βασικός στόχος ελέγχου του Ρ.Σ.Ι., αλλά δεν αναφέρει τι γίνεται με τα κράτη που δεν είναι σε καθεστώς παρακολούθησης. Παρόλα αυτά, το συμβούλιο ασφαλείας του Ο.Η.Ε., έχει εκδώσει μετά από διαβουλεύσεις των αρμόδιων με τέτοια θέματα επιτροπών, λίστα με τα υλικά και τα εμπορεύματα που μπορούν να υπόκεινται σε έλεγχο στα πλαίσια του Ρ.Σ.Ι..¹²

¹¹ Suzan J. Koch, June 2012, Proliferation Security Initiative: Origins and Evolution, National Defense University Press, Washington D.C., Center for the study of weapons of Mass Destruction Occasional Paper, No9. Σελ. 20-22

¹² Jacek Durkalec, June 2012, The Proliferation Security Initiative: Evolution and future Prospects, Σελ.3-4

1.4.2 Ανταλλαγή πληροφοριών και επιχειρησιακή συνεργασία

Το πρώτο στάδιο, αυτό δηλαδή της δημιουργίας δικτύου ανταλλαγής πληροφοριών, βρίσκεται σε ικανοποιητικό επίπεδο. Ωστόσο οι πληροφορίες και η εμπειρία λειτουργίας ακόμα δεν έχουν δείξει ποιος μπορεί να ηγηθεί στη συλλογή, το φιλτράρισμα και τέλος τη διαβίβαση των πληροφοριών από μέλος σε μέλος. Όσον αφορά τις Η.Π.Α., το κογκρέσο, δεν έχει εγκρίνει ούτε το P.S.I. ούτε κάποιο χρηματοδοτικό πρόγραμμα γι' αυτό, ούτε κάποιο fund για να κάνει οποιαδήποτε ενέργεια προς αυτή την κατεύθυνση. Για να επιτευχθεί αυτό, θα πρέπει να τροποποιηθεί η σχετική νομοθεσία στις Η.Π.Α. προκειμένου να επιτρέπεται η ανταλλαγή πληροφοριών με κράτη που συμπλέουν στον αγώνα ελέγχου κατά των W.M.D..¹³

Θα πρέπει επιπλέον να αναπτυχθούν κάποια πρότυπα τα οποία να απαντούν στα ερωτήματα των επικριτών, όπως είναι το μεταξύ ποιον πρέπει να γίνεται ανταλλαγή πληροφοριών; Μόνο μεταξύ Η.Π.Α. και Ε.Ε. θα πρέπει να δημιουργηθούν συγκεκριμένα πρωτόκολλα διαδικασιών τα οποία να καθορίζουν με μεγάλη λεπτομέρεια τους κανόνες κλιμάκωσης ανάλογα με τις πληροφορίες που κατέχον τα μέλη.

Στον επιχειρησιακό τομέα, οι εταίροι του P.S.I., έχουν διοργανώσει πληθώρα ασκήσεων, με σκοπό την ενίσχυση των εθνικών τους δυνατοτήτων, όσο και της βελτίωσης της συνεργασίας των κρατών σε διάφορα σενάρια ελέγχου και κατάσχεσης ύποπτων φορτίων. Με τον τρόπο αυτό, βελτιώνεται η ετοιμότητα των συμμετεχόντων στελεχών, η επικοινωνία, η ανταλλαγή πληροφοριών, τεχνογνωσίας και οι δεσμοί διαφορετικών υπηρεσιών προστασίας των εθνικών συνόρων (ενόπλων δυνάμεων, υπουργείου εξωτερικών, αστυνομίας, λιμενικού σώματος).

Οι πολυεθνικές ή εθνικές ασκήσεις, περιλαμβάνουν θαλάσσιες, εναέριες και επίγειες αποστολές. Μπορούν να έχουν διάφορες μορφές, όπως ζωντανές ασκήσεις, παίγνια ή προσομοιώσεις και χρηματοδοτούνται από τα χώρες που λαμβάνουν μέρος. Χαρακτηριστικό είναι ότι από το 2012, έχουν λάβει χώρα παραπάνω από 50 πολυεθνικές ασκήσεις πραγματικών σεναρίων και κατά κύριο λόγο θαλάσσιες επιχειρήσεις. Την πρωτοκαθεδρία την οργάνωση και συμμετοχή σε τέτοιες ασκήσεις κατέχουν οι Η.Π.Α. που συνδιοργανώνουν ασκήσεις με άλλα κράτη και το συνηθέστερο πεδίο ασκήσεων είναι η Μεσόγειος, όπου έχει φιλοξενήσει πάνω από τις μισές ασκήσεις.

¹³ Jacek Durkalec, June 2012, The Proliferation Security Initiative: Evolution and future Prospects, Σελ.3

1.4.3. Θαλάσσιος έλεγχος

Στα πλαίσια του θαλάσσιου ελέγχου, η ομάδα που προβαίνει σε αυτόν, μπορεί να επιβιβαστεί και να επιθεωρήσει το πλοίο και το εμπόρευμα που αυτό φέρει. Όμως λόγω των τεχνικών δυσκολιών που υπάρχουν ως προς την επιθεώρηση του πλοίου, θα πρέπει το πλοίο να οδηγηθεί σε παρακείμενο, ασφαλές αγκυροβόλιο ή λιμένα.

Τα κράτη που έχουν προσχωρήσει στο P.S.I., περιορίζονται στον έλεγχο ύποπτων πλοίων που φέρουν άλλη σημαία από το κράτος της ομάδας που πηγαίνει να διεξάγει την επιθεώρηση, λόγω των περιορισμών που τους επιβάλλει η σύμβαση του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας U.N.C.L.O.S. Σε άρθρο της, αναφέρει ότι κάθε κράτος έχει το δικαίωμα να επιβιβαστεί με τα αρμόδια όργανα του σε πλοίο και να επιθεωρήσει το εμπόρευμα του, μόνο σε σκάφος που φέρει τη σημαία του, μιας και αυτό αποτελεί εδαφική προέκταση του. Επιπλέον το κράτος σημαίας και μόνο αυτό, έχει δικαίωμα να επιτρέψει την επιβίβαση δυνάμεων από άλλο κράτος και εφόσον αυτό ζητηθεί.

Η απαγόρευση εισόδου ύποπτου πλοίου στα χωρικά ύδατα μίας χώρας μέλους ή η διεξαγωγή σε αυτό επιθεώρησης του εμπορεύματος του, μπορεί να γίνει παρακάμπτοντας τη διεθνή νομοθεσία, εφόσον το ύποπτο πλοίο χρησιμοποιήσει τα εθνικά χωρικά ύδατα ενός κράτους μέλους του P.S.I. δηλαδή την επιφάνεια της θάλασσας που εκτείνεται σε απόσταση 12 ν.μ από τη γραμμή βάσης ή μικρότερη όπως στην περίπτωση της Ελλάδας, που η απόσταση αυτή είναι 6 ν.μ. ή τα εσωτερικά ύδατα και τους λιμένες ενός κράτους. Σε αυτές τις θαλάσσιες ζώνες, το κράτος έχει αποκλειστικό δικαίωμα ελέγχου των πλοίων που διέρχονται από αυτό. Εξαιρεση αποτελούν τα ξένα πολεμικά πλοία και τα ξένα κρατικά πλοία που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικό σκοπό με το δικαίωμα που έχουν για αβλαβή διέλευση. Σύμφωνα με το δικαίωμα αυτό, κάθε πλοίο έχει δικαίωμα διέλευσης από τα χωρικά ύδατα ξένου προς τη σημαία του κράτους υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις και εφόσον δεν διαταράσσει με τη διέλευση του αυτή την ειρήνη, την τάξη και την ασφάλεια του παράκτιου κράτους, όπως αναφέρεται στη σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας.¹⁴

Εμπειρογνώμονες που είναι υποστηρικτές του P.S.I., υπογραμμίζουν, ότι η μεταφορά W.M.D. συνιστά λόγω απειλής της ειρήνης και της ασφάλειας ενός παράκτιου κράτους με αποτέλεσμα η διέλευση να χάνει τον αβλαβή χαρακτήρα της και έτσι να απαγορεύεται. Επιπλέον, επειδή τα εθνικά δίκαια των χωρών που είναι μέλη του P.S.I. ποινικοποιούν τη μεταφορά και διάδοση των W.M.D. και συναφών πρώτων υλών, μπορούν να δικαιολογήσουν σε ένα βαθμό την επιβίβαση ξένων προς τη σημαία του πλοίου δυνάμεων για την ακινητοποίηση και κατάσχεση των επικίνδυνων φορτίων.

¹⁴ Jacek Durkalec, June 2012, The Proliferation Security Initiative: Evolution and future Prospects, Σελ.4-6

Στη συνορεύουσα ζώνη, δηλαδή την θαλάσσια ζώνη που έγκειται στα χωρικά ύδατα (αιγιαλίτιδα ζώνη) και δεν μπορεί να επεκταθεί πέραν των 12 ν.μ. από τα όρια αυτής (μέχρι 24 ν.μ. από τη γραμμή βάσης), το παράκτιο κράτος, μπορεί να προβεί σε ελέγχους και να τιμωρήσει τους παραβάτες, σε ότι αφορά τελωνειακή, δημοσιονομική, υγειονομική παράβαση και παράνομη μετανάστευση. Μόνο στα πλαίσια αυτά θα μπορούσε ένα κράτος μέλος να δράσει για να επιβεβαιώσει την ύπαρξη W.M.D. σε ένα πλοίο. Η απαγόρευση εισόδου και διέλευσης από τη θαλάσσια ζώνη αυτή, δεν προβλέπεται από κανένα νόμο για τα κράτη μέλη.

Τέλος, για την ανοικτή θάλασσα (Διεθνή ύδατα) το P.S.I. προβλέπει μόνο συγκεκριμένους τύπους πλοίων που μπορούν να ακινητοποιηθούν από της δυνάμεις των κρατών-μελών. Αυτά είναι πλοία α) πλοία που φέρουν σημαία κράτους-μέλους, β) πλοία που δεν φέρουν καθόλου σημαία και γ) πλοία που φέρουν άλλη σημαία και το κράτος σημαίας επιτρέπει την επιβίβαση και τον έλεγχο των εμπορευμάτων είτε με υπογραφή κάποιας συνθήκης με τους αντισυμβαλλόμενους, είτε σε adhoc βάση. Σε καμία άλλη περίπτωση δεν θα ήταν δυνατή η επιβίβαση, ο έλεγχος και η κατάσχεση ύποπτων φορτίων. Ορισμένοι αξιωματούχοι, υποστηρίζουν ότι αυτό θα μπορούσε να συμβεί ακολουθώντας την τακτική «Broken Tail Light» που ακολουθείται από τα σώματα ασφαλείας σε περιπτώσεις ελέγχων που δεν νομιμοποιούνται πλήρως. Σε μία τέτοια περίπτωση, ελλείψει σχετικού ψηφίσματος από το συμβούλιο ασφαλείας του Ο.Η.Ε., δεν θα ήταν δυνατό να συμβεί και πάλι, γιατί κάτι τέτοιο θα δημιουργούσε την αντίδραση των αντίπαλων προς το P.S.I. κρατών.¹⁵

¹⁵ Jacek Durkalec, June 2012, The Proliferation Security Initiative: Evolution and future Prospects, Σελ.4-6

1.4.4. Εναέριος Έλεγχος

Όσον αφορά τον εναέριο έλεγχο ύποπτου αεροσκάφους, το P.S.I. περιλαμβάνει τη δυνατότητα του κράτους να απαγορεύει τη διέλευση του από τον εναέριο χώρο του, καθώς και την αναγκαστική προσγείωση του σε περίπτωση ισχυρών ενδείξεων. Από πρακτικής άποψης αυτό είναι δύσκολο να συμβεί λόγω του μικρού χρονικού διαστήματος που έχει το κράτος να αντιδράσει.

Γενικά, όλα τα κράτη έχουν το δικαίωμα της ελεύθερης υπερπτήσης των αεροσκαφών τους, σε διεθνή εναέριο χώρο. Γι' αυτό το λόγω κάθε πράξη που θα έθιγε το δικαίωμα αυτό, χωρίς τη συγκατάθεση του κράτους στο οποίο ανήκει το ύποπτο αεροσκάφος, είναι παράνομη. Σύμφωνα με τη σύμβαση της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας του 1944 (Σύμβαση του Σικάγο), η οποία κυρώθηκε με το νόμο 1815/1988 στην Ελλάδα,¹⁷ στο άρθρο 2 αναφέρεται ότι κάθε κράτος έχει την πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία στον εναέριο χώρο που βρίσκεται πάνω από το έδαφος του, καθώς και του χώρου που βρίσκεται πάνω από την αιγιαλίτιδα ζώνη (F.I.R.). Για τις αεροπορικές μεταφορές, δεν υπάρχει αντίστοιχο δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης όπως στη θάλασσα. Τα αεροσκάφη διακρίνονται ανάλογα από τους χρήστες τους, σε πολιτικά και κρατικά. Το κράτος που έχει υπογράψει το P.S.I., έχει το δικαίωμα να αρνηθεί τη διέλευση από τον εναέριο χώρο του κρατικού αεροσκάφους που είναι ύποπτο για μεταφορά απαγορευμένων αγαθών. Αν όμως το κράτος, του επιτρέψει τη διέλευση, τότε αυτό αυτομάτως έχει ασυλία.

Μεγαλύτερες πιθανότητες ελέγχου και αποτροπής, έχουν τα κράτη στα πολιτικά αεροσκάφη, μιας και αυτά με το που προσγειωθούν, ακολουθούν τους νόμους του κράτους του αερολιμένα που προσέγγισαν. Εκεί, μπορούν να επιθεωρηθούν και σε περίπτωση παράνομων προϊόντων, να κατασχεθούν με μεγαλύτερη ευχέρεια και για πρακτικούς λόγους, αλλά και από νομικής άποψης.¹⁶

¹⁶ Jacek Durkalec, June 2012, The Proliferation Security Initiative: Evolution and future Prospects, Σελ.5-6

1.5. Κριτική πάνω στην νομιμότητα της συμφωνίας.

Τα κράτη που επικρίνουν τη συμφωνία, όπως είναι η Κίνα, το Ιράν, η Ινδία, το Πακιστάν και η Λαϊκή Δημοκρατία της Κορέας (Βόρεια Κορέα), υποστηρίζουν ότι οι δεσμεύσεις των κρατών μελών που υπογράφουν την συμφωνία, να έχουν δηλαδή το δικαίωμα να ακινητοποιούν οποιοδήποτε πλοίο χαρακτηριστεί ως ύποπτο ακόμα και αν κινείται στην ανοιχτή θάλασσα, αντίκεινται στις διατάξεις του διεθνούς δικαίου που αναφέρονται στο δικαίωμα της ελεύθερης διέλευσης στην ανοιχτή θάλασσα. Χαρακτηριστικά, επικαλούνται το άρθρο 23 της U.N.C.L.O.S. στο οποίο αναφέρεται ότι τα πλοία που μεταφέρουν ραδιενεργά ή άλλα επιβλαβή υλικά, έχουν το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης από τα χωρικά ύδατα οποιασδήποτε χώρας.¹⁷

Επιπλέον, όσον αφορά το δικαίωμα που φέρεται να έχουν τα κράτη που πρόσκεινται στο P.S.I., να απαγορεύουν τη διέλευση από τα χωρικά τους ύδατα, πλοίων που πιθανόν να φέρουν W.M.D., τα κράτη που εναντιώνονται σε αυτό επικαλούνται το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης που αναφέρεται στην U.N.C.L.O.S. και που καταπατάται με αυτό τον τρόπο το P.S.I.. Σύμφωνα με αυτό, κάθε πλοίο, έχει δικαίωμα να χρησιμοποιήσει τα χωρικά ύδατα ενός παράκτιου κράτους (12 ν.μ.) εφόσον δεν απειλείται η ειρήνη και την τάξη του παράκτιου κράτους από τη διέλευση αυτή.

Κριτική ασκείται ακόμα και στις διαδικασίες που ακολουθούνται, από τον χαρακτηρισμό ενός πλοίου ως ύποπτο έως και την τελική ακινητοποίηση του και την δέσμευση του φορτίου του. Οι διαδικασίες αυτές χαρακτηρίζονται ως σύγχρονη πειρατεία στην ανοιχτή θάλασσα και είναι ικανές να οδηγήσουν σε διπλωματικό επεισόδιο μεταξύ της θιγόμενης σημαίας του ακινητοποιημένου πλοίου και του κράτους μέλους του P.S.I. που διενεργεί τον έλεγχο.

Αναφέρουν τέλος ότι η όλη συμφωνία του P.S.I. καταπατά τη συνθήκη του Montego Bay και ότι εξυπηρετεί τα συμφέροντα συγκεκριμένων κρατών και ότι εφόσον δεν έχει θεσπιστεί, αλλά ούτε αναγνωριστεί, ούτε εμπίπτει σε κάποια επιτροπή ή όργανο του O.H.E. δεν έχει καμία νομιμότητα.¹⁸

¹⁷ Νόμος Υπ' αριθ. 2321(Φ.Ε.Κ. Α' 136/23) Ιούνιος 1995, σελ.16

¹⁸ William Hawkins, 2005, Chinese Realpolitik and the Proliferation Security Initiative, The Jamestown Foundation, China Brief.

Τέλος, οι επικριτές αναφέρονται στην έλλειψη διαφάνειας των διαδικασιών. Η μυστικότητα που περιβάλλει τις τεχνικές για την ανταλλαγή πληροφοριών και τον χαρακτηρισμό του φορτίου ενός πλοίου ως απαγορευμένο, καθιστούν δύσκολη τη διαδικασία αξιολόγησης των διαδικασιών αυτών και της ίδιας της συμφωνίας ως προς την αντικειμενικότητα και την αποτελεσματικότητα της. Ακόμα και κάποιες πληροφορίες για αποκλεισμό πλοίων που μετέφεραν πυραύλους ή τοξικά ή άλλα επικίνδυνα και επιβλαβή φορτία, χαρακτηρίζονται ως αβάσιμα και ότι δεν παρέχουν κάποια πραγματική πληροφορία ή απόδειξη της αποτελεσματικότητας του P.S.I..¹⁹

¹⁹ Πηγή: Wikipedia (P.S.I.)

1.6. Ενίσχυση του Διεθνούς Δικαίου

Στο πλαίσιο ενίσχυσης του P.S.I. σε διεθνές επίπεδο και την καθιέρωση του, τα μέλη του επιδιώκουν τη διεύρυνση του αριθμού των κρατών που την αποδέχονται και την αναθεώρηση και ενίσχυση των νομικών πλαισίων των διεθνών συμβάσεων για να μπορούν να αντεπεξέλθουν και να επεκταθεί το φάσμα άσκησης των ρυθμίσεων του P.S.I..

Για το σκοπό αυτό τα αρχικά κράτη μέλη του P.S.I. προσπάθησαν και κατάφεραν να πετύχουν της αποδοχή από διάφορους ισχυρούς διεθνής φορείς όπως η Ε.Ε., οι G-8 και ο γενικός γραμματέας του Ο.Η.Ε..

Για να επεκταθεί η ισχύς της σύμβασης αυτής, σημαντικό ρόλο θα έχουν και θα διαδραματίσουν στο μέλλον οι κρατικές διμερείς συμφωνίες, τα ψηφίσματα του συμβουλίου ασφαλείας του Ο.Η.Ε. και οι αναθεωρήσεις των διεθνών συμβάσεων που θα ποινικοποιούν την παράνομη μεταφορά W.M.D. από ή προς κρατικούς ή παρακρατικούς μηχανισμούς.²⁰

²⁰ Jacek Durkalec, June 2012, The Proliferation Security Initiative: Evolution and future Prospects, Σελ.12

1.6.1. Διμερείς ή Πολυμερείς συμφωνίες

Οι διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες, είναι συμφωνίες που υπογράφονται μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών για ένα κοινό σκοπό. Στην προκειμένη, τον έλεγχο πλοίων ξένης σημαίας και τη δυνατότητα επιβίβασης σε αυτά εφόσον είναι ύποπτα για παράνομη διακίνηση WMD.

Η ύπαρξη τέτοιων συμβάσεων, μπορεί να ενισχύσει σε κάθε περίπτωση την δύναμη και την έκταση των κυρώσεων που προβλέπονται από το P.S.I. και των προϋποθέσεων για να ασκηθούν. Τέτοιου είδους συμβάσεις, θέσπισαν και έχουν υπογράψει οι Η.Π.Α. με τα περισσότερα κράτη που κατέχουν σημαντική θέση στην παγκόσμια ναυτιλία όσον αφορά τον αριθμό νηολογημένων πλοίων και τη χωρητικότητα (G.R.T.) τους, και συνήθως χαρακτηρίζονται ως κράτη «σημαίας ευκαιρίας». Κράτη τέτοια είναι η Μάλτα, η Κύπρος, η Λιβερία, ο Παναμάς, οι Νήσοι Μάρσαλ, η Κροατία, οι Μπαχάμες, ο Άγιος Βικέντιος και άλλα κράτη με ευνοϊκή νομοθεσία και φορολογικό σύστημα για τους πλοιοκτήτες και εφοπλιστές, μιας και παρέχουν χαμηλή φορολόγηση και ελαστικότερη νομοθεσία σε θέματα σύνθεσης πληρωμάτων, κανόνων ασφαλείας και επιθεώρησης πλοίων. Στη συνέχεια θα αναλυθούν εκτενέστερα αυτού του είδους οι συμβάσεις (Ship rider Agreements).

Στις συμφωνίες αυτές, έχει κυρωθεί ότι η δικαιοδοσία του πλοίου που βρίσκεται υπό κράτηση, του φορτίο και των επιβαινόντων σε αυτό, ανήκει στο κράτος σημαίας, με εξαίρεση την περίπτωση παραίτησης από το δικαίωμα αυτό. Στα πλαίσια του P.S.I., υπάρχει η δυνατότητα επέκτασης των κυρώσεων και των δυνατοτήτων που παρέχουν οι διμερείς συμβάσεις, πέραν των δύο κρατών που την συνυπογράφουν, σε άλλα κράτη μέλη του P.S.I.. Οι Η.Π.Α, υπογράφοντας διμερείς συμφωνίες με κράτη όπως οι Μπαχάμες, τα νησιά Μάρσαλ, ο Παναμάς και η Λιβερία, κατέστησε δυνατό, τον έλεγχο και τη δυνατότητα επιβίβασης σε ένα μεγάλο ποσοστό του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, γύρω στο 45%.²⁰ (Βλ. Παράρτημα Εικ. 5 - 6)

Οι επέκταση των διμερών συμβάσεων, θα ενίσχυε τη βάση δεδομένων του παγκόσμιου στόλου που θα βρίσκεται υπό τον έλεγχο του P.S.I. και έτσι θα επιτυγχανόταν μεγαλύτερος, πιο αποτελεσματικός έλεγχος των πλοίων χωρίς κρυφά μητρώα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, αποτελούν τα πλοία του στόλου του Ιράν, που μετά τις κυρώσεις του 2007, μετανηολογήθηκαν σε άλλη σημαία για να συνεχίσουν να επιχειρούν. Όπως αναφέρει ομάδα ειδικών εμπειρογνομόνων του Ο.Η.Ε., το 94% των πλοίων του Ιρανικού εμπορικού στόλου μετανηολογήθηκε και συγκεκριμένα το 70% νηολογήθηκε με σημαία Μάλτας.²¹⁻²²

²⁰ United Nations, (Note 46), σελ 43.

²¹ Jacek Durkalec, June 2012, The Proliferation Security Initiative: Evolution and future Prospects, Σελ.12-13

²² United Nations, Security Council, May 2011, Final Report of the Panel of Experts Established Pursuant to Resolution, Σελ.191-192

1.6.2. Αποφάσεις Συμβουλίου Ασφαλείας του Ο.Η.Ε.

Οι αποφάσεις που λαμβάνει το Συμβούλιο ασφαλείας του Ο.Η.Ε., διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην διεύρυνση της βάσης, για τις απαγορεύσεις μεταφοράς όπλων μαζικής καταστροφής, που θεσπίζονται από τα διεθνή και κρατικά νομοθετήματα.

Ιδιαίτερα σημαντική είναι η απόφαση υπ' αριθμ. 1540, του 2004, η ισχύς της οποίας παρατάθηκε μέχρι τον Απρίλιο του 2021,²³ η οποία βασίστηκε στο κεφάλαιο VII του χάρτη των Ηνωμένων Εθνών και η οποία καλεί όλα τα κράτη μέλη να δράσουν για την πρόληψη εμπορίας και διακίνησης WMD. Ουσιαστικά, έδωσε το έναυσμα σε πολλά κράτη να θεσπίσουν στα εθνικά τους δίκαια μέτρα πρόληψης, ελέγχου, καταστολής ακόμα και απαγόρευσης κάθε τομέα που έχει να κάνει με την παραγωγή και διακίνηση όπλων μαζικής καταστροφής, ενθάρρυνε τα κράτη να δράσουν συνεργατικά προς αυτή την κατεύθυνση και τόνισε την απειλή που υποβόσκει με τον πολλαπλασιασμό των πυρηνικών, χημικών και βιολογικών όπλων ενάντια στην παγκόσμια ειρήνη και ευημερία. Παρόλα αυτά, δεν ενισχύθηκε ο ρόλος του P.S.I. με ρητή αναφορά στα όσα προβλέπει, αλλά με μια απλή αναφορά σε διεθνή συνεργασία σε περίπτωση υποτροπής σκάφους.

Τα ψηφίσματα 1929 (Ιράν - 2007)²⁴ και 1874 (Β. Κορέα - 2009)²⁵, βαδίζοντας στις επιταγές της 1540, ζητούν από όλα τα κράτη μέλη του Ο.Η.Ε. να επιθεωρούν όλα τα εμπορεύματα που εισέρχονται από αυτές τις χώρες και που εξάγονται προς αυτές, προκειμένου να αποφευχθεί μεταφορά WMD, που θα ενίσχυαν τα εκεί καθεστώτα.

Ακόμα και αυτά τα ψηφίσματα, δεν παρέχουν τη δυνατότητα στα κράτη μέλη του P.S.I., μέσω των αρμόδιων υπηρεσιών επιβολής του νόμου, να παρέμβουν σε πλοίο που πλέει στην ανοιχτή θάλασσα χωρίς τη συνεννόηση και την έγκριση από το κράτος σημαίας. Σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης του κράτους σημαίας, πράγμα πολύ πιθανό αυτή την περίοδο από την Β. Κορέα, το ή τα πλοία επιβολής του νόμου, θα μπορούσαν να οδηγήσουν το ύποπτο πλοίο σε εξουσιοδοτημένο λιμένα για την διενέργεια επιθεώρησης, χωρίς όπως προβλέπεται στα ψηφίσματα, επιβολή κυρώσεων προς το κράτος σημαίας, παρά μόνο σε περίπτωση αναφοράς.

²³ UN Security Council Resolution 1540, April 2004.

²⁴ UN Security Council Resolution 1929, June 2010, Σελ. 14-16

²⁵ UN Security Council Resolution 1874, June 2009, Σελ. 11-16

Shulman, Mark R., (2006) "The Proliferation Security Initiative and the Evolution of the Law on the Use of Force". Σελ. 814-817,820-821.

1.6.3. Πρωτόκολλα και Συμβάσεις ενίσχυσης του διεθνούς δικαίου

Πρωτόκολλο S.U.A. 2005

Το πρωτόκολλο του 2005 που υπογράφηκε και τέθηκε σε ισχύ στις 28 Ιουλίου του 2010, εγκρίνει τη σύμβαση του 1988 για την καταστολή παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας (N.4169/2013 (ΦΕΚ Ά 162/12-07-2013)²⁶ και αναφέρατε κυρίως στον στρατηγικό σχεδιασμό κατά της τρομοκρατίας. Έχει υπογραφεί από 24 χώρες μέλη του I.M.O. και αποτελούν το 30,49% της παγκόσμιας ναυτικής χωρητικότητας, με τις χώρες που πρόσκεινται στο P.S.I., να διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο για την έγκρισή του. Η σύμβαση S.U.A. του 1988 αντιθέτως, έχει μία πιο καθολική αναπαράδοση, καθώς συμμετέχουν 155 χώρες.

Στη σύμβαση αυτή, σημειώνεται η ενίσχυση της διεθνούς προσπάθειας καταπολέμησης της τρομοκρατίας, η βελτίωση της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών, τομέας που απασχολεί πολύ τα συμφέροντα της χώρας μας, μιας και αποτελεί ναυτική δύναμη. Επιπλέον, νομιμοποιείται και συγκεκριμενοποιείται το νομικό καθεστώς που διέπει το δικαίωμα διεξαγωγής νηοψίας, στην ανοιχτή θάλασσα, σε πλοία που χαρακτηρίζονται ύποπτα και συνιστούν απειλή και αποτελεί την πρώτη διεθνή συμφωνία αναγνώρισης της παράνομης διακίνησης όπλων μαζικής καταστροφής.

Κάθε σκόπιμη μεταφορά υλικών, ή σχάσιμης ύλης ή εξοπλισμού ή ακόμα και ειδικού λογισμικού που μπορεί να χρησιμεύσει στην μεταποίηση, τη κατασκευή, το σχεδιασμό ή τη διεξαγωγή πυρηνικής εκρηκτικής δραστηριότητας ή σε οποιαδήποτε άλλη πυρηνική διεργασία, που δεν καλύπτεται από διασφαλίσεις σύμφωνα με τα πρωτόκολλα ασφαλείας του Διεθνούς Οργανισμού Ατομικής Ενέργειας (Δ.Ο.Ε.Α.) ή η μεταφορά ή πώληση υλικών ή όπλων βιολογικής, χημικής ή πυρηνικής κατηγορίας, με σκοπό την παράνομη χρήση τους, σύμφωνα με διατάξεις του εν λόγω πρωτοκόλλου ποινικοποιούνται.

Όπως συνέβη και με τα προγενέστερα ψηφίσματα του συμβουλίου ασφαλείας του Ο.Η.Ε. ίδιου περιεχομένου, π.χ. ψήφισμα 1874 (2009, συμπληρωματικά περιοριστικά μέτρα κατά της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κορέας) και το ψήφισμα 1929 (2010, συμπληρωματικά περιοριστικά μέτρα κατά της Δημοκρατίας του Ιράν), δεν μεταβλήθηκε το υφιστάμενο διεθνές δίκαιο με προσθήκη οποιασδήποτε νομικής βάσης που να αφορά την απαγόρευση ύποπτων πλοίων για μεταφορά Ο.Μ.Κ. στην ανοιχτή θάλασσα. Για να γίνει οποιαδήποτε επέμβαση για επιθεώρηση σε ύποπτο πλοίο, απαιτείται η συγκατάθεση του κράτους σημαίας. Η ισχύς του πρωτοκόλλου, επεκτείνεται στα κράτη που την υπέγραψαν και σύμφωνα με το άρθρο 2.2, δεν εφαρμόζεται για δραστηριότητες των ενόπλων δυνάμεων σε περίπτωση πολέμου ή άσκησης.

Σύμβαση Πεκίνου 2010

Το πρωτόκολλο S.U.A. 2005 έδωσε το έναυσμα για την εισαγωγή συναφών μέτρων για την παράνομη διακίνηση υλικών σχετικών με τα Ο.Μ.Κ., στην πολιτική αεροπορία. Η διπλωματική διάσκεψη που την επικύρωσε, έλαβε χώρα στο Πεκίνο τον Αύγουστο του 2010 και περιλαμβάνει όλες τις διατάξεις του πρωτοκόλλου του 2005, προσαρμοσμένες για παράνομες πράξεις που τελούν με πολιτικά αεροσκάφη. Το περιεχόμενο της σύμβασης, ενισχύει τα μέτρα καταπολέμησης της τρομοκρατίας, δίνοντας ιδιαίτερη βαρύτητα στις προσπάθειες των κρατών για τη μη διάδοση πυρηνικών, βιολογικών ή χημικών όπλων μαζικής καταστροφής, ποινικοποιώντας την παράνομη μεταφορά αυτών.

²⁶ Πηγή: hcg.gr

Η σύμβαση του Πεκίνου δεν έχει τεθεί ακόμα σε ισχύ. Αν επικυρωθεί και εισαχθεί στα εθνικά δίκαια των κρατών σε καθολική βάση, θα αποκτήσει μεγαλύτερη αξία για την μάχη κατά της παγκόσμιας τρομοκρατίας.

²⁶ Πηγή: hcg.gr

1.7. Η Ευρωπαϊκή Ένωση μέσα στο P.S.I.

1.7.1. Θέση E.E.

Το επίσημο καθεστώς που επικρατεί στο P.S.I., είναι ότι ως μέλη μπορεί να είναι κράτη και όχι θεσμοί ή οργανισμοί. Μπορούν οι θεσμοί ή οι διεθνείς οργανισμοί να αναγνωρίζουν το P.S.I. και μέλη αυτών να είναι μέλη του ή ακόμα και μέλη του O.E.G., αλλά δεν γίνεται να είναι οι ίδιοι. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται για την E.E. και για το αν αυτή, ως θεσμός μπορεί να λάβει μέρος στο P.S.I. ως επιπλέον μέλος και ακόμα να λάβει μέρος και στις συνεδριάσεις του O.E.G. για τον καθορισμό της πολιτικής που ακολουθείται από τα υπόλοιπα μέλη του P.S.I..

Η E.E. ως θεσμός, διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στο P.S.I. μιας και όλα τα μέλη της το έχουν αποδεχθεί και όλα τα μέλη της ακολουθούν τις πολιτικές που αποφασίζονται στην ολομέλεια του ευρωπαϊκού κοινοβουλίου. Ιδιαίτερα, όλα τα κράτη μέλη με την υπογραφή της Συνθήκης για τη Λειτουργία της E.E. του 1968 (άρθρο 28 Σ.Λ.Ε.Ε.), παραχώρησαν τον καθορισμό της πολιτικής που θα ακολουθούν σε θέματα τελωνειακών δασμών, μεταφορών, εσωτερικής αγοράς, εξαγωγικών ελέγχων κ.α. μεταξύ των κρατών της E.E., αλλά και με άλλα κράτη που δεν είναι μέλη της ένωσης, οδηγώντας στη θεμελιακή αξία της E.E. που είναι η τελωνιακή ένωση.

Αυτή η συνθήκη που περιέχει συναφές θέμα με το αντικείμενο που διαπραγματεύεται το P.S.I., καθώς και άλλοι κανονισμοί που συμφωνούνται και υπογράφονται από τα 27 κράτη μέλη της E.E. με σχετικό πάντα υπόβαθρο, όπως ο κανονισμός E.K. 429/2009 του Συμβουλίου της 5^{ης} Μαΐου 2009 που αναθεωρήθηκε και καθόρισε τα είδη διπλής χρήσης (τεχνολογικά προϊόντα, λογισμικό, στρατιωτικός εξοπλισμός) καθορίζοντας τη διαδικασία εξαγωγής τους από την E.E., ο κανονισμός E.K. 300/2008 για τον καθορισμό των ελάχιστων κοινών κανόνων στο πεδίο της πολιτικής αεροπορίας και άλλοι κανόνες και μνημόνια συνεργασίας μεταξύ των 27, υποδηλώνει τον σημαντικό ρόλο που έχει η E.E. στον καθορισμό της ευρύτερης πολιτικής του P.S.I. μιας και πάνω από τα μισά μέλη της O.E.G. είναι μέλη της.

Η E.E. διαβλέποντας την ανάγκη να αντιδράσει στον αυξανόμενο κίνδυνο της διάδοσης Ο.Μ.Κ., έλαβε μία σειρά αποφάσεων από το 2003 κιόλας, ένα χρόνο μετά τα γεγονότα με το «SO SAN», για την αντιμετώπιση του φαινομένου.

Έτσι, μετά την σύγκληση του συμβουλίου της E.E. στη Θεσσαλονίκη το 2003, εκδόθηκε η κοινή θέση 2003/805/ΚΕΠΠΑ του Συμβουλίου της 17^{ης} Νοεμβρίου 2003, η οποία αναφέρεται στην καθολική ισχύ και επίρρωση των πολυμερών

συμφωνιών στον τομέα της μη διάδοσης των Ο.Μ.Κ. καθώς και των φορέων τους, όπως είναι οι βαλλιστικοί πύραυλοι.²⁶ Στη συνέχεια υιοθετήθηκε η δήλωση για τη μη διάδοση όπλων μαζικής καταστροφής, καθώς καταρτίστηκε το στρατηγικό σχέδιο της Ε.Ε. κατά της διάδοσης Ο.Μ.Κ.(Αποφ. Συμβουλίου 15708/03).²⁷

Το συμβούλιο αντιλήφθηκε ότι η διάδοση Ο.Μ.Κ. αποτελεί ολοένα αυξανόμενη απειλή για την διεθνή ειρήνη και ασφάλεια, καθώς παρόλη την ύπαρξη καθεστώτων διεθνών συνθηκών που επιβράδυναν τη διάδοση των όπλων αυτών, ο κίνδυνος απόκτησης τους από τρομοκράτες, παραμένει ισχυρός.

Έτσι προτάθηκαν μια σειρά από μέτρα πρόληψης τόσο πολιτικά και διπλωματικά (πολυμερείς συνθήκες και καθεστώτα ελέγχου των εξαγωγών, στήριξη του συμβουλίου ασφαλείας του Ο.Η.Ε., συνεργασία με τις Η.Π.Α. και άλλους βασικούς εταίρους όπως τη Ρωσική Ομοσπονδία, την Ιαπωνία και τον Καναδά) όσο και επιχειρησιακά σε περίπτωση αποτυχίας των ανωτέρω, με την ενίσχυση των μηχανισμών εντοπισμού, ελέγχου και παρακολούθησης του λαθρεμπορίου των μελών της ένωσης, με αυξημένη χρηματοδότηση, επιβολή κυρώσεων και σε περιπτώσεις που ενδείκνυνται, άσκηση βίας.

Προς την κατεύθυνση αυτή κινείται και η ανακοίνωση της επιτροπής των ευρωπαϊκών κοινοτήτων στις 24-06-2009 στις Βρυξέλλες (COM 2009/273), που σχετίζεται με την ενίσχυση της χημικής, βιολογικής, ραδιολογικής και πυρηνικής ασφαλείας στην Ε.Ε..²⁸

Με την απόφαση 2010/430 ΚΕΠΠΑ του Συμβουλίου της Ε.Ε. θεσμοθετείτε η δημιουργία δικτύου ανεξάρτητων κέντρων μελετών κατά της διάδοσης Ο.Μ.Κ. για την υποστήριξη της στρατηγικής της Ε.Ε. κατά αυτών. Συγκεκριμένα αναφέρονται οι πηγές χρηματοδότησης και τεχνικών μέσων που θα απορροφηθούν από τα κέντρα μελετών και η διάρθρωση και η λειτουργία αυτών.²⁹

Η Ε.Ε., έχει πάρει την πρωτοβουλία για παροχή βοήθειας με διάφορα προγράμματα σε τρίτες χώρες. Σε πολιτικό επίπεδο, αυτές οι παροχές βοήθειας, συμπεριλαμβάνουν ρήτρες όσον αφορά τα WMD. Παρέχει επιπλέον, νομική και τεχνολογική υποστήριξη, καθώς και βοήθεια και εκπαίδευση παρέχοντας τον απαραίτητο εξοπλισμό.

Οι επίσημοι παρατηρητές της λειτουργίας της Ε.Ε., τονίζουν ότι το P.S.I. είναι μία λειτουργία, και όταν πρέπει να ληφθεί η απόφαση για το αν θα δράσει σε μία αποστολή αποτροπής ή όχι, αυτό είναι καθαρά εθνική και όχι ενωσιακή απόφαση.

Jacek Durkalec, June 2012, The Proliferation Security Initiative: Evolution and future Prospects, Σελ.10-11, 20-21.

²⁶ ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ 2003/805/ΚΕΠΠΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 17^{ης} Νοεμβρίου 2003.

²⁷ Απόφαση ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ, 15708/03,10-12-2003, Βρυξέλλες.

²⁸ COM(2009)273 τελικό 24-06-2009, Βρυξέλλες.

²⁹ Απόφαση 2010/430/ΚΕΠΠΑ του συμβουλίου της Ε.Ε. 26-07-2010, Βρυξέλλες.

Εφόσον η λειτουργία γίνεται εντός των πλαισίων λειτουργίας της Ε.Ε., τα κράτη – μέλη, μπορούν να δρουν είτε μεμονωμένα, είτε με διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες.

Τέλος, ορισμένοι διεθνής παρατηρητές, θεωρούν ότι ο θεσμικός ρόλος της Ε.Ε. στη λειτουργία του P.S.I. είναι μικρής σημασίας, μιας και όλα τα κράτη μέλη της Ε.Ε. είναι συμβαλλόμενα με το P.S.I. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται, είναι πιο σημαντικό η έγκριση και η ένταξη νέου μέλους στη συμφωνία. Επιπλέον, καθώς πάνω από τα μισά μέλη στο O.E.G. είναι κράτη της Ε.Ε., αυτό θα αύξανε την γεωγραφική ανισορροπία στο επίπεδο λήψης αποφάσεων. Ένας συμβιβασμός μεταξύ της Ε.Ε. και των πιο απρόθυμων μελών της O.E.G., θα οδηγούσε σε υποβιβασμό της θεσμικής θέσης της Ε.Ε. ως παρατηρητή των εργασιών των εργαστηρίων του P.S.I..

1.7.2. FRONTEX

Η Ε.Ε., με την ύπαρξη του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για τη διαχείριση της επιχειρησιακής συνεργασίας στα εξωτερικά Ευρωπαϊκά σύνορα (FRONTEX), η δημιουργία και λειτουργία του οποίου θεσπίστηκε με τον κανονισμό Ε.Κ.2007/2004, απέκτησε προβάδισμα στον έλεγχο των εξωτερικών συνόρων κυρίως στον τομέα της λαθραίας μετανάστευσης, όμως χρησιμοποιώντας την εμπειρία που κατέχουν τα στελέχη της, επαναπροσδιορίζοντας την εκπαίδευση τους γύρω από τον τομέα των όπλων μαζικής καταστροφής και τη διάδοσή τους, θα αποτελούσε ένα ισχυρό όπλο στην προσπάθεια αυτή.

Το κοινό κέντρο ερευνών του οργανισμού μεταξύ των κρατών μελών, αναπτύσσει τεχνικές και επιχειρησιακά εργαλεία για την αποδοτικότερη εποπτεία των θαλάσσιων μεταφορών της κίνησης των εμπορευματοκιβωτίων και του περιεχομένου τους.

Στις 14 Σεπτεμβρίου του 2016, ο Frontex αναβάθμισε τον ρόλο του. Με τον κανονισμό Ε.Κ. 2016/1624, που αντικατέστησε τον προηγούμενο ιδρυτικό κανονισμό, έχουμε την ίδρυση της Υπηρεσίας Ευρωπαϊκών Συνόρων και Ευρωπαϊκής Ακτοφυλακής. Σε αυτό τον οργανισμό λαμβάνουν μέρος στελέχη από όλα τα κράτη μέλη της Ε.Ε. με σκοπό την πλήρη εποπτεία των συνόρων όχι μόνο σε θεωρητικό επίπεδο, αλλά και σε πρακτικό. Τα κράτη επιχειρούν, παρέχοντας δικά τους μέσα (πλοία, αεροσκάφη, ανθρώπινο δυναμικό κ.α.) για τον σκοπό αυτό, υπό τον συντονισμό του FRONTEX. Μέσω του FRONTEX, η Ε.Ε. δείχνει τον τρόπο που θα έπρεπε να λειτουργήσει το P.S.I. μιας και τα ενωσιακά πλοία της ακτοφυλακής, επιχειρούν, ανεξαρτήτως σημαίας, στα χωρικά ύδατα κράτους μέλους. Επιπλέον έχουμε κοινή εκπαίδευση των στελεχών, κοινή βάση δεδομένων και συστήματος επικοινωνίας και μεταφοράς πληροφοριών μεταξύ των μελών, το οποίο επιταχύνει τις διαδικασίες πληροφόρησης και αντίδρασης των αρμόδιων υπηρεσιών σε ενδεχόμενο περιστατικό.

Ο Frontex, απασχολεί 300 άτομα σε νευραλγικούς και άκρως σημαντικούς τομείς για την επίτευξη του στόχου φύλαξης των εξωτερικών συνόρων της Ε.Ε. Αυτοί είναι, η ανάλυση κινδύνων, το κέντρο επιχειρήσεων που διαχειρίζεται τα χερσαία, εναέρια και θαλάσσια μέσα με σκοπό την ταχεία ανταπόκριση σε οποιοδήποτε μέρος των εξωτερικών συνόρων απαιτείται επέμβαση των δυνάμεων, οι εφεδρικοί πόροι, οι επιστροφές των παράνομων εισελθόντων προσώπων, το νομικό τμήμα και θεμελιωδών δικαιωμάτων, της διεθνούς και ευρωπαϊκής συνεργασίας.

Ο FRONTEX, είναι υπεύθυνος για την απορρόφηση των κοινοτικών κονδυλίων για την προστασία των εξωτερικών συνόρων και είναι αυτός που καλύπτει τα κόστη μεταφοράς, καυσίμων και συντήρησης του εξοπλισμού που χρησιμοποιείται στις εκάστοτε αποστολές. Με την οργάνωση και τον συντονισμό όλων των μέσων που διαχειρίζεται ο οργανισμός, είναι εφικτός ο έλεγχος 700 εκατομμυρίων ανθρώπων που περνούν τα εξωτερικά σύνορα της Ε.Ε. ετησίως με τον πλέον ταχύ και αποτελεσματικό ρυθμό, ούτως ώστε να γίνεται ουσιαστικός έλεγχος για τυχόν παράνομες δραστηριότητες.

Παρόλα αυτά, ο Frontex, δεν έχει ακόμα την εμπειρία στον επιχειρησιακό τομέα, με αποτέλεσμα να μην είναι σε θέση ακόμα να επηρεάσει την κοινή ευρωπαϊκή πολιτική για θέματα ασφάλειας των εξωτερικών συνόρων της Ε.Ε..

2. Θαλάσσιες ζώνες που αναφέρονται στο P.S.I..

2.1 Θαλάσσιες και Υποθαλάσσιες ζώνες

Οι θαλάσσιες και υποθαλάσσιες ζώνες, ισχύουν σε παγκόσμιο επίπεδο σε όλες τις θαλάσσιες περιοχές, από την ακτή, στους ωκεανούς, στον πυθμένα της θάλασσας και σε συνδυασμό με τους κανονισμούς του διεθνούς αεροπορικού δικαίου, ακόμα και στον υπερκείμενο εναέριο χώρο των θαλάσσιων ζωνών και καθορίζονται από τη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας (U.N.C.L.O.S. 82').

Η εφαρμογή των κανόνων της U.N.C.L.O.S. γίνεται ανάλογα της ζώνης που αναφερόμαστε, γι' αυτό σε αρχικό στάδιο οι ζώνες καθορίζονται σε θαλάσσιες και υποθαλάσσιες. Σε δεύτερο επίπεδο, οι θαλάσσιες ζώνες καθορίζονται με γεωγραφικά κριτήρια που είναι η απόσταση από την ακτή (γραμμή βάσης) και νομικά κριτήρια, που είναι η αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους κυρίως, σε σχέση με την θαλάσσια περιοχή που μελετάμε η οποία καθορίζεται από το διεθνές δίκαιο.

Έτσι έχουμε τις εξής θαλάσσιες ζώνες.:

- Εσωτερικά ύδατα (Internal waters)
- Αιγιαλίτιδα ζώνη (Territorial zone)
- Αρχιπελαγικά ύδατα (Archipelagic waters)
- Συνορεύουσα ζώνη (Contiguous zone)
- Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (Exclusive Economic Zone)
- Ανοικτή θάλασσα (High sea)(βλ. Παράρτημα Εικ.7)

και τις εξής υποθαλάσσιες ζώνες.:

- Βυθός των εσωτερικών υδάτων και τις αιγιαλίτιδας ζώνης
- Υφαλοκρηπίδα (Continental shelf)
- Βυθός της Α.Ο.Ζ.
- Περιοχή (Διεθνής Βυθός)

Στα πλαίσια της συγκεκριμένης διατριβής, θα αναφερθούμε στις έννοιες και τα νομικά καθεστώτα που ισχύουν στην αιγιαλίτιδα ζώνη και στη συνορεύουσα ζώνη, μιας και είναι οι δύο βασικές ζώνες στις οποίες εφαρμόζεται το P.S.I.

2.2 Αιγιαλίτιδα Ζώνη (Territorial Sea)

2.2.1 Έννοια

Αιγιαλίτιδα ζώνη, ή χωρική θάλασσα, είναι η θαλάσσια ζώνη που εκτείνεται από τη γραμμή βάσης (είτε φυσική, είτε ευθεία) μέχρι και σε απόσταση 12 ν.μ. Αυτό ορίζεται στο άρθρο 3 της σύμβασης του Montego Bay, όπου αναφέρεται ότι το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα να επεκτείνει το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης μέχρι και τα 12 ν.μ. Αν το όριο που θα θεσπίσει είναι μικρότερο (όπως στην περίπτωση της Ελλάδας στα 6 ν.μ.), δεν του αφαιρείται το δικαίωμα να θεσπίσει νέο, ανώτερο όριο, όχι όμως πάνω από τα 12 ν.μ. Στον υπολογισμό της απόστασης από την ξηρά (γραμμή βάσης), υπολογίζονται και τα εδάφη της ηπειρωτικής χώρας, αλλά και τα νησιά, οι νησίδες και οι βραχονησίδες και βράχοι που αποτελούν έδαφος του παράκτιου κράτους..

2.2.2 Νομικό καθεστώς

Σύμφωνα με το άρθρο 2 της Σύμβασης Δ.Θ., το παράκτιο κράτος σε όλη την έκταση αυτής της ζώνης, έχει πλήρη κυριαρχία (νομοθετική, εκτελεστική, δικαιοδοτική). Η κυριαρχία του παράκτιου κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη, είναι ίδιας ισχύς και μορφής με αυτής που ασκείται από το κράτος στο έδαφος του, δηλαδή είναι πλήρης, απόλυτη και αποκλειστική. Τα δικαιώματα αυτά εκτείνονται πέραν της επιφάνειας, τόσο στη θαλάσσια στήλη, όσο και στο βυθό και το υπέδαφος αυτού, αλλά και στον υπερκείμενο εναέριο χώρο. Η απόλυτη αυτή κυριαρχία του παράκτιου κράτους κάμπτεται με το δικαίωμα των πλοίων υπό ξένη σημαία, της αβλαβούς διέλευσης, στο οποίο θα αναφερθούμε στη συνέχεια.

2.2.3 Ποινική και αστική δικαιοδοσία παράκτιου κράτους έναντι πλοίων υπό ξένη σημαία

Η ποινική και αστική δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους σε πλοίο που διέρχεται από την αιγιαλίτιδα ζώνη του, κάνοντας χρήση του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης, προβλέπεται στα άρθρα 27 και 28 της U.N.C.L.O.S..

Η ποινική δικαιοδοσία του κράτους, δεν μπορεί να ασκηθεί, όταν το πλοίο με ξένη σημαία διέρχεται από τα χωρικά του ύδατα και κάποιο ποινικό αδίκημα έλαβε χώρα, είτε κατά τη διάρκεια του διάπλου της αιγιαλίτιδας ζώνης, είτε πριν την είσοδο του πλοίου σε αυτή και έτσι δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί καμία σύλληψη και καμία ανακριτική πράξη σε βάρος επιβαίνοντα στο προαναφερθέν πλοίο.

Εξαίρεση, έχουμε όταν:

- α) Τα αποτελέσματα της έκνομης πράξης, επεκτείνονται και στο παράκτιο κράτος.
- β) Η έκνομη πράξη, διαταράσσει την ειρήνη του παράκτιου κράτους ή την τάξη της χωρικής θάλασσας.
- γ) Ζητηθεί η συνδρομή των διωκτικών αρχών του κράτους, είτε από τον πλοίαρχο ή προξενικό ή διπλωματικό λειτουργό του κράτους σημαίας του πλοίου.
- δ) ανακριτικές πράξεις ή σύλληψη, απαιτούνται για την καταστολή προσώπων που διαπράττουν το ποινικό αδίκημα της διακίνησης ναρκωτικών ή ψυχοτρόπων ουσιών.
- ε) τελείται έγκλημα που αφορά την παραβίαση των διατάξεων της σύμβασης σχετικά με την προστασία και διατήρηση του θαλασσιού περιβάλλοντος (μέρος XII) ή των κανονισμών που υιοθετήθηκαν σε σχέση με την Α.Ο.Ζ. (μέρος V).

Επιπλέον, το παράκτιο κράτος έχει δικαίωμα να ασκήσει όλα τα έννομα μέσα κατά πλοίου που επιβαίνουν σε αυτό άτομο που διέπραξε ποινικό αδίκημα, όταν αυτό αποπλέει από τα εσωτερικά του ύδατα (λιμάνια, αγκυροβόλια, εκβολές ποταμών, κόλποι).

Στο άρθρο 28 της σύμβασης, αναφέρεται ότι το παράκτιο κράτος, δεν έχει κανένα δικαίωμα να ασκήσει κανένα εκτελεστικό μέτρο που απορρέει από την αστική δικαιοδοσία του. Για να οριοθετήσουμε την αστική δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους, θα πρέπει να την κατηγοριοποιήσουμε, σε αστική δικαιοδοσία επί των επιβαινόντων το πλοίο και σε αστική δικαιοδοσία επί του πλοίου ως περιουσιακού στοιχείου.

Στη παράγραφο 1 αναφέρεται ότι το παράκτιο κράτος, δεν μπορεί να ανακόψει ή να εκτρέψει τον πλου πλοίου ξένης σημαίας στην αιγιαλίτιδα ζώνη, για να ασκήσει αστική δικαιοδοσία σε πρόσωπα που επιβαίνουν σε αυτό. Επιπλέον το παράκτιο κράτος, δεν μπορεί να ασκήσει αστική δικαιοδοσία ούτε στο πλοίο που διέρχεται από την χωρική του θάλασσα(παρ.2), παρά μόνον αν το πλοίο δημιούργησε υποχρεώσεις ή χρέη κατά τη αβλαβή διέλευση ή για τους σκοπούς της διέλευσης αυτής.

Τέλος, στην παράγραφο 3, η σύμβαση επιτρέπει την άσκηση εκτελεστικών μέτρων αστικής φύσης ή ακόμα και τη σύλληψη πλοίου ξένης σημαίας, εφόσον το

πλοίο, σταθμεύει στην χωρική θάλασσα ή διέρχεται από αυτή προερχόμενο από τα εσωτερικά ύδατα αυτού.

2.2.4 Δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης

Η πλήρης, απόλυτη και αποκλειστική κυριαρχία του παράκτιου κράτους που προαναφέραμε, κάμπτεται με το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης που έχουν τρίτα κράτη. Είναι το δικαίωμα, που έχουν πλοία με ξένη σημαία, κάθε κατηγορίας και χωρητικότητας, να διέρχονται από τα χωρικά ύδατα χωρίς οποιαδήποτε άδεια από το παράκτιο κράτος. Είναι εθιμικός κανόνας του διεθνούς δικαίου της θάλασσας, ένας από τους πλέον αποδεκτούς, ο οποίος προέκυψε από την ανάγκη επέκτασης του ορίου των χωρικών υδάτων σε συνδυασμό με την τάση για ελεύθερη ναυσιπλοΐα.

Η U.N.C.L.O.S. στο άρθρο 19, προβλέπει ότι αβλαβής, είναι η διέλευση που εκτελεί πλοίο με ξένη σημαία χωρίς να διαπράττει ενέργειες ικανές να διαταράξουν την ειρήνη, την ασφάλεια και τη δημόσια τάξη του παράκτιου κράτους. Για να χαρακτηριστεί αβλαβής η διέλευση ενός πλοίου, πέραν του ότι πρέπει να είναι ταχεία και συνεχής, δεν πρέπει να ακολουθείται από της ακόλουθες ενέργειες.:

- α) Απειλή ή χρήση βίας κατά της κυριαρχίας, της εδαφικής ακεραιότητας ή της πολιτικής ανεξαρτησίας του παράκτιου κράτους ή οποιαδήποτε απειλή ή χρήση βίας κατά παράβαση των αρχών του διεθνούς δικαίου σύμφωνα με τον χάρτη των Η.Ε.
- β) Διεξαγωγή στρατιωτικών γυμνασίων με χρήση όπλων παντός είδους.
- γ) Κατασκοπευτικές ενέργειες κατά του παράκτιου κράτους.
- δ) Προπαγανδιστικές ενέργειες κατά της άμυνας και ασφάλειας του κράτους.
- ε) Η απονήωση, προσνήωση ή φόρτωση αεροσκάφους σε πλοίο είτε πολιτικό είτε στρατιωτικού χαρακτήρα.
- στ) Η εκτόξευση, εκφόρτωση ή φόρτωση στρατιωτικής συσκευής.
- ζ) Η φορτοεκφόρτωση οποιουδήποτε εμπορεύματος, χρημάτων ή προσώπων που θίγουν τους τελωνειακούς, δημοσιονομικούς, μεταναστευτικούς ή υγειονομικούς κανονισμούς του κράτους.
- η) Η πρόκληση ρύπανσης κατά παράβαση των διεθνών κανονισμών.
- ι) Κάθε αλιευτική δραστηριότητα.
- ια) Η διεξαγωγή έρευνας ή υδρογραφικών εργασιών.

ιβ) Κάθε ενέργεια ικανή να παρεμβάλει τα συστήματα επικοινωνίας ή άλλων κρατικών εγκαταστάσεων.

ιγ) Κάθε ενέργεια που δεν έχει σχέση με την διέλευση.

Η σύμβαση Δ.Θ. προβλέπει ειδικούς κανόνες για την αβλαβή διέλευση δύο ιδιαίτερων κατηγοριών πλοίων των πυρηνοκίνητων και των υποβρυχίων. Σύμφωνα με αυτούς τους κανόνες, τα υποβρύχια και γενικά τα καταδυόμενα σκάφη, θα πρέπει, προκειμένου να κάνουν χρήση του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης, να αναδύονται και να πλέουν στην επιφάνεια της θάλασσας και να φέρουν σε εμφανές σημείο τη σημαία τους.

Για τα πυρηνοκίνητα πλοία και αυτά που μεταφέρουν ραδιενεργά ή παρεμφερή προϊόντα ή άλλες επιβλαβείς ουσίες, προβλέπεται ότι για να μπορούν να κάνουν χρήση του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης, πρέπει να τηρούν τα ειδικά προληπτικά μέτρα σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις.

2.2.5 Δικαιώματα Παράκτιου κράτους

Ως αποτέλεσμα των ως άνω ρυθμίσεων, το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα να θεσπίσει νόμους και κανονισμούς σε σχέση με την αβλαβή διέλευση, που να ρυθμίζουν τα ακόλουθα προκύπτοντα ζητήματα.

α) Την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και της θαλάσσιας κυκλοφορίας.

β) Την προστασία ναυτιλιακών βοηθημάτων ή εγκαταστάσεων (φαρόπλοια, πλωτοί φάροι, αποβάθρες κ.α.).

γ) Την προστασία των υποθαλάσσιων καλωδίων και αγωγών.

δ) Τη διατήρηση των ζώντων θαλάσσιων οργανισμών.

ε) Την ρύθμιση και έλεγχο της αλιείας.

στ) Την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και την πρόληψη ρύπανσης αυτού.

ζ) Τη θαλάσσια επιστημονική έρευνα και τις υδρογραφικές χαρτογραφήσεις.

η) Την πρόληψη για τον έλεγχο της τήρησης των τελωνειακών, δημοσιονομικών, μεταναστευτικών και υγειονομικών κανονισμών.

Κάθε ενέργεια που πράττει το παράκτιο κράτος, πρέπει νομίμως να δημοσιεύεται για την ενημέρωση των άμεσα ενδιαφερόμενων.

2.3 Συνορεύουσα Ζώνη (Contiguous Zone)

2.3.1 Έννοια

Στο άρθρο 33 της σύμβασης Δ.Θ. αναφέρεται η έννοια της συνορεύουσας ζώνης. Έτσι, σύμφωνα με το άρθρο αυτό, συνορεύουσα ζώνη, είναι η θαλάσσια ζώνη που εκτείνεται σε μέγιστη απόσταση 24ν.μ. από τις γραμμές βάσης που αρχίζει η καταμέτρηση της παρακείμενης, αιγιαλίτιδας ζώνης. Ο έλεγχος που ασκεί το παράκτιο κράτος σε αυτή τη θαλάσσια ζώνη, είναι τελωνειακού, υγειονομικού, μεταναστευτικού και δημοσιονομικού ενδιαφέροντος.

2.3.2 Δικαιώματα παράκτιου κράτους

Η αρμοδιότητα που έχει το παράκτιο κράτος στη συνορεύουσα ζώνη, είναι ελεγκτικού χαρακτήρα και δεν περιέχει κανένα στοιχείο κυρίαρχου δικαιώματος στη έκταση αυτής, όπως συμβαίνει με την αιγιαλίτιδα ζώνη. Το παράκτιο κράτος ασκεί έλεγχο για παραβιάσεις της νομοθεσίας του, σε θέματα που αφορούν τη μετανάστευση, υγειονομικές, τελωνειακές και δημοσιονομικές διατάξεις και έχει δικαίωμα να τιμωρήσει, μόνο αυτές τις ενέργειες που έλαβαν χώρα στο έδαφος ή στα χωρικά ύδατά του και παραβίασαν τους νόμους του παράκτιου κράτους που αφορούν τους προαναφερθέντες τομείς.

Τα μέτρα που λαμβάνει το παράκτιο κράτος, διαφέρουν ανάλογα με το αν έχουν να κάνουν με καταστολή ή πρόληψη παράνομων ενεργειών. Προληπτικά, το κράτος ενεργεί έναντι πλοίου με ξένη σημαία το οποίο κινείται εντός της συνορεύουσας ζώνης με σκοπό την αποτροπή έκνομων ενεργειών. Έτσι, έχει το δικαίωμα, σε πλοίο που κινείται εντός της συνορεύουσας με κατεύθυνση την αιγιαλίτιδα ζώνη, να του ανακόψει τον πλου και να το ελέγξει. Ο έλεγχος διενεργείται από τις αρμόδιες αρχές.

Σε πλοίο το οποίο προήλθε από την αιγιαλίτιδα ζώνη και κινείται στην συνορεύουσα ζώνη, το παράκτιο κράτος, έχει το δικαίωμα να το ακινητοποιήσει και να προβεί στη σύλληψη του πλοίου και πιθανώς στην κατάσχεση του εμπορεύματος του.

Κυριαρχικά δικαιώματα του παράκτιου κράτους στην συνορεύουσα ζώνη, συναντάμε μόνο στην περίπτωση αρχαιολογικών και ιστορικών ευρημάτων που βρίσκονται στον πυθμένα, αλλά δεν θα αναπτυχθούμε σε αυτό το τμήμα μιας και δεν έχει κάποια σχέση με την διατριβή.

3. Ship rider Agreement

3.1 Έννοια

Η συμφωνία Ship Rider Agreement, είναι μία συμφωνία μεταξύ κρατών, η οποία δίνει τη δυνατότητα σε αξιωματούχους (ship rider) της κάθε μία από τις διαλαμβανόμενες χώρες, να επιβιβάζονται σε πλοία (ιδιαιτέρως πολεμικά) διαφορετικής σημαίας από τη σημαία της ιθαγένειάς τους. Σκοπός είναι η διεύρυνση του χώρου ισχύος του πλοίου, μετά την επιβίβαση του εξουσιοδοτημένου οργάνου, για τον έλεγχο πλοίων που φέρουν τη σημαία των κρατών μελών της συμφωνίας. Έτσι επιτρέπεται η είσοδος του πλοίου στα χωρικά ύδατα της άλλης χώρας, χωρίς ιδιαίτερη άδεια, για να ελέγξει, να αποτρέψει, ακόμα και να ακινητοποιήσει ένα πλοίο το οποίο είναι ύποπτο, να επιβιβάσει στελέχη επιβολής του νόμου (Coast Guards) στο πλοίο αυτό το οποίο φέρει σημαία χώρας της συμφωνίας, ακόμα και να κατασχέσει τα εμπορεύματα αυτού, σε περίπτωση που αυτά διακινούνται παράνομα (ναρκωτικά, WMD, λαθρομετανάστες) και να ασκήσει όλα τα μέτρα που προβλέπονται από την εθνική νομοθεσία του κράτους της συμφωνίας.²

3.2 Αντικείμενο – Περιεχόμενα

Οι συμφωνίες Ship Rider σαν κύριο αντικείμενο έχουν, την επιβολή του νόμου κάθε κράτους περί δίωξης των ναρκωτικών, της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος¹ και τον έλεγχο εφαρμογής των αντίστοιχων νομοθεσιών από τα κράτη, αλλά και από τα πλοία σημαίας κράτους της συμφωνίας και των παράκτιων εγκαταστάσεων (διυλιστήρια πετρελαίου, αποθήκες πετρελαιοειδών, ναυπηγία κ.α.), την προστασία των αλιευτικών πόρων από τα αλιευτικά που αλιεύουν εντός των χωρικών υδάτων των κρατών που έχουν υπογράψει τη συμφωνία ή εντός των θαλασσιών ζωνών που έχει συμφωνηθεί (βλ. συμφωνία Η.Π.Α. με Λαϊκή Δημοκρατία Κίνας στον Ειρηνικό ωκεανό), την πρόληψη και την καταστολή της παράνομης διακίνησης Όπλων Μαζικής Καταστροφής (WMD), την καταστολή της πειρατείας και της παράνομης διακίνησης μεταναστών.

Επιπλέον μία συμφωνία Ship Rider, μπορεί να περιέχει ρήτρες που αφορούν στον έλεγχο εφαρμογής των συμφωνηθέντων από τα δύο μέλη όσον αφορά την εφαρμογή αυτών, σε επίπεδο άσκησης της νομικής δικαιοδοσίας τους στους

¹ MARPOL 73/78, UNCLOS Αρθ.65 -42, SOLAS, CITES (WASHINGTON 1973), NATURA 2000

² Defence.gov - State.gov- Coastguardnews.com - Uscg.mil

υπότροπους. Καθορίζεται ακόμα το νομικό καθεστώς πάνω στο οποίο βασίζεται η συμφωνία και συνήθως εμπεριέχει το εθνικό νομικό πλαίσιο των χωρών αυτών.

Τέλος, μέσα στη συμφωνία προβλέπεται ο τρόπος δράσης των δυνάμεων των δύο κρατών, οι κανόνες εμπλοκής σε περίπτωση περιστατικού και ο τρόπος συνοδείας και παραλαβής από τις αρχές, των ατόμων που συλλαμβάνονται αν και όπως συνηθίζεται σε θαλάσσιες αποστολές, ακολουθούνται οι κανόνες που ισχύουν στις διεθνής λίμνες για τελωνειακούς λόγους.

Συμφωνίες τέτοιου είδους, λαμβάνουν μέρος κυρίως στην Καραϊβική, τον Ειρηνικό ωκεανό και στις χώρες της Λατινικής Αμερικής όπως θα αναλύσουμε στη συνέχεια. Στην Ευρώπη, τέτοιες συμφωνίες δεν έχουν ακόμα λάβει χώρα. Οι ενωσιακές δυνάμεις των κρατών μελών της Ε.Ε. λειτουργούν συνεργατικά, σε επίπεδο κοινών περιπολιών είτε στο χερσαίο, είτε στο θαλάσσιο πεδίο επιχειρήσεων ακόμα και διασυνοριακά και δεν υπάρχει κάποια συμφωνία τύπου Ship Rider λόγω του ότι πιθανόν η άσκηση τέτοιων πρακτικών, παραβιάζει σε ένα βαθμό τις διεθνής συμβάσεις για τα ανθρώπινα δικαιώματα (Βλ. Ε.Σ.Π.Δ.Α.Θ.Ε. Πρωτόκολλα 4^ο, 6^ο, 7^ο, 11^ο, 13^ο, 14^ο) και το κράτος υποδοχής παραμένει υπεύθυνο για την παραβίαση αυτών.³

3.3 Τα οφέλη των συμβάσεων Ship rider στον Ειρηνικό ωκεανό

Οι Η.Π.Α., στην περιοχή του Ειρηνικού Ωκεανού, έχουν συνάψει συμφωνίες Ship rider με τις νήσους Κουκ, το Κιριμπάτι, τις νήσους Μάρσαλ, το Ναούρου, το Παλάου, τις νήσους Σαμόα, Τόνγκα και Τουβαλού (βλ. Παράρτημα Πιν.1.2). Σε αρχικό στάδιο, οι συμφωνίες αυτές έχουν να κάνουν με τον έλεγχο της παράνομης, άναρχης και αδήλωτης αλιείας στις αποκλειστικές οικονομικές ζώνες (Ε.Ε.Ζ.) των νησιωτικών χωρών του δυτικού και κεντρικού Ειρηνικού, με την συνδρομή της Αμερικανικής Ακτοφυλακής. Πολλά κράτη – νησιά, δεν έχουν την δυνατότητα ελέγχου της κατάχρησης των αλιευτικών αποθεμάτων εντός της Α.Ο.Ζ. τους με αποτέλεσμα να ζητούν τη συνδρομή μέσω των συμφωνιών Ship rider της U.S.C.G.. Σε όλες τις αρχικές συμφωνίες, υπήρχε η υποχρέωση ύπαρξης εγκεκριμένου αξιωματούχου από το κράτος που κατείχε την Α.Ο.Ζ.⁴

Ο στόχος επετεύχθη. Η πολυμερής συνεργασία για τη διατήρηση των βιώσιμων αλιευτικών αποθεμάτων, με τη συνδρομή σκαφών της Αμερικανικής ακτοφυλακής και αστυνομικών οργάνων των νησιωτικών χωρών, που με συνεχή περιπολίες, άσκησαν τον νόμο του κάθε κράτους στου παραβάτες, επέφεραν καρπούς.

³Defence.gov – State.gov- Coastguardnews.com - Uscg.mil

⁴James Hurdell,2014, The Value of Ship Rider Agreements in the Pacific, Center for Strategic & International Studies

Επιπλέον, το σύστημα W.C.P.F.C., συνδράμει στον " αγώνα " αυτό, καθώς από το 2009 που τέθηκε σε ισχύ, έχει καταγράψει πάνω από 6.000 αλιευτικά σκάφη που δραστηριοποιούνται στην περιοχή αυτή (δυτικός-κεντρικός Ειρηνικός ωκεανός) και έχει αποφέρει κέρδη από την πάταξη της λαθραλιείας περί τα 1,5 δισεκατομμύρια δολάρια ανά έτος.

Σε δεύτερο στάδιο οι Η.Π.Α. ζητούν και έχουν ήδη πετύχει ενισχυμένη συμφωνία με τα νησιά Μάρσαλ και τα νησιά Παλάου. Η ενισχυμένη αυτή συμφωνία, δίνει τη δυνατότητα εισόδου και δραστηριοποίησης των σκαφών της ακτοφυλακής στην Α.Ο.Ζ. των κρατών αυτών, χωρίς την επιβίβαση πιστοποιημένου ιθαγενή αξιωματούχου. Η επέκταση της ενισχυμένης αυτής συμφωνίας και στα υπόλοιπα αρχιπελαγικά κράτη του Ειρηνικού, θα βοηθούσε στην πιο άμεση επέμβαση των δυνάμεων για την καταστολή της παράνομης αλιείας, αλλά θα ενείχε κίνδυνο πιθανής παραβίασης των κυριαρχικών δικαιωμάτων των κρατών αυτών.

Κατ' επέκταση, η συνεργασία αυτή, σκοπό έχει να παρέμβει στον τομέα της καταπολέμησης του διεθνούς εγκλήματος είτε αυτό έχει να κάνει με το τομέα της παράνομης διακίνησης ναρκωτικών και ψυχοτρόπων ουσιών, είτε με τον τομέα της μεταφοράς W.M.D. δια θαλάσσης.⁵

3.4 Οι συμφωνίες Ship rider στην Καραϊβική

3.4.1 Η συμφωνία Ship rider με την Τζαμάικα

Οι Η.Π.Α., έχει έρθει σε συμφωνίες Ship rider, τόσο με χώρες στην περιοχή της Καραϊβικής, όσο και με χώρες της Λατινικής Αμερικής (βλ. παράρτημα πιν.1.2.) . Το κύριο αντικείμενο των συμφωνιών αυτών, είναι η παράνομη διακίνηση ναρκωτικών και ψυχοτρόπων ουσιών, καθώς και όπλων μαζικής καταστροφής τόσο στο θαλάσσιο, όσο και στον εναέριο χώρο.

Η ύπαρξη συνεργασίας μεταξύ των Η.Π.Α. και κυρίως χωρών της Καραϊβικής όπως η Τζαμάικα, σε αποστολές τύπου Ship rider, χρονολογούνται από το 1997.

Αρχικά, το υπουργικό συμβούλιο της Τζαμάικα, ενέκρινε την υπογραφή συμφωνίας Ship rider με τις Η.Π.Α., αλλά χωρίς τη γενική εξουσιοδότηση των πρακτόρων των Η.Π.Α. να δρουν στα χωρικά ύδατα και τον εναέριο χώρο της, χωρίς έγκριση από αυτούς. Μόνη εξαίρεση, αποτελούσε η περίπτωση που αεροσκάφος ή πλωτά σκάφη των δυνάμεων των Η.Π.Α., παρακολουθούσαν ύποπτα διακινούμενα⁶

⁵ James Hurdell, 2014, The Value of Ship Rider Agreements in the Pacific, Center for Strategic & International Studies

⁶ Mark Golding, 2015, Reflections on Jamaican sovereignty, Jamaica observer

φορτία οι εγκληματίες. Τότε είχαν το δικαίωμα της περιορισμένης εισόδου με σκοπό να μην χάσουν οπτική επαφή με τα παράνομα εμπορεύματα.

Με τη νέα συμφωνία του 2004, ενισχύεται αυτή η σχέση συνεργασίας μεταξύ των δύο χωρών, τόσο στον επιχειρησιακό, όσο και στον επιτελικό τομέα. Πλέον με την ενίσχυση των δεσμών συνεργασίας, τα πλωτά και εναέρια μέσα της U.S.C.G. έχουν τη δυνατότητα εμπλοκής και επιβίβασης σε ύποπτα πλοία για μεταφορά ναρκωτικών και όπλων μαζικής καταστροφής που εκκινούν από τις ακτές της Τζαμάικα ή πλέουν στα χωρικά ύδατα αυτής. Επιπλέον, ενισχύεται η συνεργασία και η ανταλλαγή τεχνολογίας για την ανίχνευση ναρκωτικών και W.M.D. Το Caribbean Basin Radar Network (C.B.R.N.) (βλ. παράρτημα εικόνα 2), είναι ένα πρώτο δείγμα της τεχνολογική συνεργασία που προβλέπεται στη διμερή αυτή συμφωνία. Η λειτουργία αυτού του ραντάρ, είναι η κάλυψη της ναυτιλιακής κίνησης της λεκάνης της Καραϊβικής, ανιχνεύοντας όλα τα σκάφη που κινούνται στην περιοχή και χαρακτηρίζοντας ύποπτα ή μη, καθώς και σημεία ύποπτα στην ενδοχώρα ακόμα και της Κολομβίας. Τέλος καθορίζεται με λεπτομέρεια η άσκηση δικαιοδοσίας στη συνορεύουσα ζώνη (Contiguous Zone) κάθε χώρας.

Η διμερής αυτή, νέα αναθεωρημένη συμφωνία, θέτει νέες βάσεις στην καταστολή της παράνομης διακίνησης όπλων και ναρκωτικών στην περιοχή της Καραϊβικής, μιας και η Τζαμάικα και οι ΗΠΑ θα έχουν μεγαλύτερη κάλυψη, μεγαλύτερη εμβέλεια και μεγαλύτερη ικανότητα ανίχνευσης και κατάσχεσης ναρκωτικών και W.M.D.'s.⁷

3.4.2. Η τρίτη συνοριακή πρωτοβουλία (T.B.I.)

Ως τρίτη συνοριακή πρωτοβουλία, χαρακτηρίζεται σε πολιτικό επίπεδο, η περιοχή μεταξύ των Η.Π.Α. και της Καραϊβικής. Το χαρακτηρισμό αυτό, είχε δώσει ο πρώην πρόεδρος των Η.Π.Α. George W. Bush. Αφορά την πολιτική πεποίθηση ότι οι χώρες της Καραϊβικής αποτελούν, μετά τον Καναδά και το Μεξικό, την τρίτη συνορεύουσα περιοχή των Η.Π.Α. και συγκεκριμένα ένα νοητό θαλάσσιο σύνορο.

Η πρωτοβουλία, βασίστηκε στη συμφωνία των χωρών της Καραϊβικής με τις Η.Π.Α. (1997), που σαν σκοπό είχαν την ανάπτυξη και την ασφάλεια των χωρών αυτών γνωστή και ως συμφωνία του Bridgetown. Η πρωτοβουλία, οδήγησε στην υπογραφή ανεξάρτητων συμβάσεων συνεργασίας με τα διάφορα κράτη της CARICOM το Μάιο του 1997, υπό την προεδρία του Bill Clinton. Το περιεχόμενο των συμβάσεων αυτών, είχε να κάνει με την συνεργασία κατά της διακίνησης ναρκωτικών δια θαλάσσης και το δικαίωμα του Ship rider, καθώς και την ευκολότερη διακίνηση πολιτών της Καραϊβικής μέσω του συστήματος WHTI.⁸

⁷ Mark Golding, 2015, Reflections on Jamaican sovereignty, Jamaica observer

⁸ Coastguardnews.com - Uscg.mil

3.4.3. Συμφωνία Ship rider Η.Π.Α. – Καναδά

Η συμφωνία Ship rider μεταξύ Η.Π.Α. και Καναδά και πιο συγκεκριμένα η συμφωνία συνεργασίας της U.S.C.G. και της R.C.M.P στη φύλαξη των κοινών συνόρων και υδάτων, πέρασε από πολλά στάδια και ασκήσεις που έλαβαν χώρα, πριν κινήσει το ενδιαφέρον και πάρει την τελική έγκριση από τις δύο κυβερνήσεις.

Πιο συγκεκριμένα, από το 2005 έως και το 2010, οι δύο εθνικές υπηρεσίες ασφαλείας, έκαναν κοινές ασκήσεις σε κομβικά σημεία που λειτούργησαν σαν πιλότοι για την βελτίωση της λειτουργίας του όλου εγχειρήματος.

Το Σεπτέμβριο του 2005, στην περιοχή του Detroit – Windsor, το Φεβρουάριο του 2006 στο superbowl xl στο Detroit. Από τον Αύγουστο έως τον Οκτώβριο του 2007, έλαβαν χώρα δύο ασκήσεις ταυτόχρονα. Η πρώτη στην Κορνούαλλη (σύνορα Οντάριο με Νέα Υόρκη) και η δεύτερη στα στενά της Georgia (σύνορα Ουάσινγκτον με Βρετανική Κολούμπια). Το 2010 σε πιλοτικό πρόγραμμα των δύο υπηρεσιών εξελίχθηκε η ασφαλής διεξαγωγή των χειμερινών αγώνων στο Βανκούβερ και το ίδιο έτος η ασφάλεια στα πλαίσια της συνόδου κορυφής των G8/G20.

Μετά από αυτές τις ασκήσεις, δοκιμάστηκε η αποδοτικότητα της συνεργασίας των δύο υπηρεσιών και οδηγήθηκαμε στην υπογραφή διμερούς συμφωνίας το 2009.

Οι περιοχές δραστηριοποίησης του Ship rider από της δύο υπηρεσίες, είναι οι κοινοί υδάτινοι δρόμοι. Είναι ο ποταμός Ντιτρόιτ, ο ποταμός Νιαγάρας, ο ποταμός St. Lawrence και οι μεγάλες λίμνες. (βλ. παράρτημα εικ.3)

Οι δραστηριότητες επιβολής της νομοθεσίας της κάθε χώρας, έγκειται στην ανίχνευση, την παρακολούθηση και την πιθανή επιβίβαση αξιωματούχων σε σκάφη που πλέουν σε καναδικά ή αμερικανικά ύδατα. Η συμφωνία αυτή είναι πολύ σημαντική για τις δύο πλευρές, γιατί ένα μεγάλο μέρος των κοινών συνόρων συμπίπτει με υδάτινους οδούς.

Επειδή στα εξουσιοδοτημένα σκάφη που δρουν στα πλαίσια του Ship rider, επιβιβάζονται εξειδικευμένα στελέχη των υπηρεσιών και των δύο χωρών, δεν υπάρχει καμία παραβίαση στην κυριαρχία κανενός κράτους. Αν δεν εγκριθεί από το στέλεχος που έχει την ιθαγένεια του κράτους, στου οποίου τα χωρικά ύδατα βρίσκεται το σκάφος που πάει να επιχειρήσει, καμία ενέργεια δεν μπορεί να γίνει.

Μετά από σχεδόν 8 χρόνια ύπαρξης της σύμβασης Ship rider μεταξύ Καναδά και Η.Π.Α., αξιωματούχοι, τόσο πολιτικοί, όσο και στρατιωτικοί, πλέκουν το εγκώμιο της⁹

⁹ Petty Officer 2nd Class Levi Read,(2015) Ship rider program proves key to successful law enforcement on Great Lakes, Coast Guard Compass

διμερούς αυτής συμφωνίας, που εκ του αποτελέσματος, αποφέρει καρπούς, αυξάνοντας την ασφάλεια στα σύνορα μεταξύ των δύο κρατών.

4. Δικαιοδοσία και ρόλος του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής υπό το πρίσμα του P.S.I. και του Ship rider.

4.1 Δικαιοδοσία Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής στο P.S.I.

Σύμφωνα με τα όσα προαναφέρθηκαν, θα πρέπει το κράτος να αναθεωρήσει και να επεκτείνει το νομοθετικό πλαίσιο πάνω στο οποίο θα βασιστεί η αναθεωρημένη δικαιοδοσία του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής εν προκειμένω για την χώρα μας. Έτσι το ν.δ. 444/1970 (ΦΕΚ Α΄ 39/1970), το άρθρο 29 του 2971/2001 (ΦΕΚ Α΄ 285/01) και ο νόμος 3922/2011 (ΦΕΚ Α΄ 35/2011) στα οποία αναφέρεται ότι, ο χώρος δικαιοδοσίας του λιμενικού σώματος, είναι οι λιμένες και οι χώροι καλούμενοι ως χερσαία ζώνη λιμένα, είτε είναι περίφρακτοι είτε όχι, τα χωρικά ύδατα, τα ελληνικά πλοία και πάσης φύσεως πλωτά ναυπηγήματα, θα πρέπει να τροποποιηθεί και να συγχρονιστεί με τις ανάγκες που απορρέουν από τη συμφωνία P.S.I..

Συγκεκριμένα, το νομοθετικό πλαίσιο της χώρας μας, θα πρέπει να επεκτείνει τη δικαιοδοσία του λιμενικού σώματος και πέραν των χωρικών υδάτων (6 ν.μ.) στα διεθνή και στη συνορεύουσα ζώνη (contiguous zone), καθώς και στα πλοία και γενικά πλωτά ναυπηγήματα ανεξαρτήτου σημαίας που διέρχονται από την περιοχή αυτή. Θα πρέπει να δοθεί η αρμοδιότητα και η δυνατότητα στα πληρώματα των πλωτών μέσων του λιμενικού, να επιβιβάζονται σε ύποπτα πλοία και να επιχειρούν επιτόπιους ελέγχους και αν είναι αναγκαίο να κατάσχουν το σκάφος και το μεταφερόμενο φορτίο, όπως προστάζουν οι κανόνες του P.S.I..

4.2 Διαδικασία άσκησης των ρυθμίσεων του P.S.I. από τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος.

Η διαδικασία επιβολής του νόμου για την απαγόρευση της διάδοσης Ο.Μ.Κ., έχει τρεις μορφές και περιλαμβάνει ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων. Αυτά οι μορφές είναι:

1. Η μη έγκριση αδειών εξαγωγής - εισαγωγής εμπορευμάτων
2. Η άρνηση εισόδου πλοίου σε εγχώριο λιμένα
3. Η επιβίβαση σε πλοίο για επιθεώρηση των εμπορευμάτων

Επειδή το αντικείμενο της πτυχιακής εργασίας, έχει να κάνει με την επιβολή κυρώσεων από το λιμενικό σώμα, θα επικεντρωθούμε στη διαδικασία επιβίβασης σε ύποπτο πλοίο.

Η επιβίβαση σε ύποπτο πλοίο, για μεταφορά όπλων μαζικής καταστροφής ή πρώτων υλών για την κατασκευή τους, στην ανοικτή θάλασσα με σκοπό την κατάσχεση του εξοπλισμού, γίνεται από τα εξειδικευμένα κλιμάκια του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. από τις ομάδες της Μ.Υ.Α και των Ο.Ε.Α.. Αν και αυτή η τεχνική είναι η πλέον γνωστή μορφή επιβολής μέτρων απαγόρευσης διάδοσης και διακίνησης Ο.Μ.Κ., είναι η πιο σπάνια. Συνήθως οι κυρώσεις επιβάλλονται όταν το πλοίο βρίσκεται στο λιμάνι ή σε τελωνιακό σταθμό. Έτσι συνεπάγεται η συνεργασία των τελωνιακών αρχών με τις λιμενικές αρχές για την διακοπή της αποστολής τέτοιων υλικών. Το πρωτόκολλο των διαδικασιών από την ανίχνευση πρώτων υλών, συστημάτων και συναφών προς τα Ο.Μ.Κ. υλικών, μέχρι την επέμβαση των δυνάμεων ασφαλείας και την επιθεώρηση του πλοίου, περιλαμβάνει συγκεκριμένα βήματα. Αυτά είναι:¹

- Ανίχνευση Ο.Μ.Κ.
- Ανακατανομή των αντικειμένων Ο.Μ.Κ.
- Εξειδικευμένο Στρατιωτικό προσωπικό
- Βοηθητικά μέτρα ανίχνευσης
- Επιθεώρηση

4.2.1 Ανίχνευση Όπλων Μαζικής Καταστροφής

Σε πρώτο στάδιο τα Ο.Μ.Κ., και τα συναφή υλικά τους, διαχωρίζονται σε δύο ομάδες: τα ραδιενεργά και τα μη ραδιενεργά.

Επειδή η γνώση για το αν ένα πλοίο μεταφέρει Ο.Μ.Κ. πολλές φορές είναι ελλιπής, και η επιβίβαση των ομάδων επιθεώρησης ενέχει κινδύνους τόσο για τη διατάραξη των εμπορικών συνεργασιών, όσο και για την ασφάλεια των στελεχών επιβολής του νόμου, πλεονέκτημα αποτελεί η δυνατότητα ανίχνευσης αυτών από απόσταση.

Τα μέσα που χρησιμοποιούνται για αυτό το σκοπό, είναι μη επανδρωμένες ιπτάμενες συσκευές (drone) ή συσκευές ανίχνευσης ραδιοκυμάτων από παραπλέων σκάφος της ακτοφυλακής. Αυτά τα μέσα, είναι πιο αποτελεσματικά σε ραδιενεργά υλικά και όχι σε βιολογικά ή χημικά, μιας και δεν εκπέμπουν κάποιο είδος ακτινοβολίας και η απόκρυψή τους είναι πιο εύκολη και με μικρότερο κόστος.

¹ Charles Wolf, Jr., Brian G. Chow, Gregory S. Jones, 2009, U.S. Combat Commands' Participation in the Proliferation Security Initiative: A Training Manual, RAND Corporation.

³ Βλέπε: <http://www.australiagroup.net/en/documents/Australia-Group-Common-Control-List-Handbook-Volume-I.pdf>
<http://www.australiagroup.net/en/documents/Australia-Group-Common-Control-List-Handbook-Volume-II.pdf>

4.2.1.1. Φυσική ανίχνευση ακτινολογικών και πυρηνικών όπλων

Βιομηχανικά ραδιοϊσότοπα που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή βρώμικων βομβών, όπως το Co^{60} (Κοβάλτιο 60), Cs^{137} (Καίσιο 137), Am^{241} (Αμερίκιο 241), είναι σχετικά εύκολο να εντοπιστούν με ανιχνευτές παθητικής ακτινοβολίας, από πλοίο που τους περιλαμβάνει στον εξοπλισμό του και πλέει κοντά στο ύποπτο πλοίο, αλλά στην περίπτωση που αυτά φυλάσσονται σε ισχυρά θωρακισμένους περιέκτες, είναι σχεδόν αδύνατος ο εντοπισμός τους. Ακόμα, αν τα ραδιενεργά όπλα, δεν περιέχουν το ραδιενεργό υλικό, καθιστούν τους ανιχνευτές άχρηστους. Σε περίπτωση επιβίβασης στο πλοίο, δεν θα ήταν εφικτός ο εντοπισμός τους από τους επιθεωρητές μιας και δεν υπάρχουν φορητές συσκευές εντοπισμού για τέτοια μη ραδιενεργά στοιχεία.

Σε περίπτωση μεταφοράς ενός πυρηνικού όπλου ή της σχάσιμης ύλης του που περιέχει Pu (πλουτώνιο) ή HEU (Υψηλά Εμπλουτισμένο Ουράνιο), είναι πιο δύσκολος ο εντοπισμός του, καθώς αυτά τα υλικά είναι ραδιενεργά, αλλά χαμηλότερης ακτινοβολίας από τα προαναφερόμενα. Οι συνήθεις ανιχνευτές χαμηλής ανάλυσης NaI (Ιωδιούχου Νατρίου) και μέσης ανάλυσης CZT (Καδμίου-Ψευδαργύρου – Τελλουρίου) δεν έχουν την ενεργειακή ευαισθησία που απαιτείται για την αναγνώριση του πλουτωνίου. Αποτέλεσμα είναι οι ενδείξεις πολλές φορές να είναι λανθασμένες και να μην μπορεί να γίνει διάκριση από νόμιμα ραδιοϊσότοπα. Αυτό το γεγονός είναι που εκμεταλλεύονται οι παράνομοι διακινητές. Θωρακίζουν τα ραδιενεργά υλικά σε σημείο που να εκπέμπουν τόσα ραδιοϊσότοπα όσο εκείνα για βιομηχανικούς και ιατρικούς σκοπούς.

Καθώς η τεχνολογία εξελίσσεται, εξελίχθηκαν και οι ανιχνευτές. Υπάρχει πλέον ο φορητός κρυογονικός παθητικός ανιχνευτής Ge (Γερμανίου), υψηλής ανάλυσης και ευαισθησίας, ικανός να ανιχνεύσει την ακτίνα γάμμα που προκύπτει από την αυθόρμητη σχάση του πλουτωνίου σε περίπτωση που αυτό δεν φυλάσσεται σε βαριά θωρακισμένο κέλυφος. Το κόστος αυτών των ανιχνευτών είναι μεγάλο, γι' αυτό και ο εφοδιασμός των κλιμακίων επιθεώρησης γίνεται στοχευμένα και με αργό ρυθμό.

Εναλλακτική, πιο οικονομική λύση αποτελεί ο κλασσικός αναλογικός μετρητής με χρήση αερίου ισοτόπου Ήλιο 3. Ο μετρητής αυτός, ανιχνεύει νετρόνια που

προέρχονται από την αυθόρμητη σχάση του πυρήνα του πλουτωνίου με την προϋπόθεση μη ύπαρξης βαριάς θωράκισης.

Η βαριά θωράκιση, μπορεί να αποτελείται από φύλλα μολύβδου πάχους αρκετών εκατοστών σε συνδυασμό με στρώμα νερού ή πολυαιθυλενίου ή παραφίνης με πάχος δεκάδων εκατοστών με σκοπό την αποδυνάμωση των εκπομπών ακτινοβολίας-γ και νετρονίων. Ακόμα μπορεί να χρησιμοποιηθούν δοχεία με νερό και φρούτα ή λαχανικά έτσι ώστε να μην ανιχνεύεται κάποιος παράνομος παράγοντας με τους ανιχνευτές X-ray και σε συνδυασμό με το ότι τα εμπορευματοκιβώτια τοποθετούνται πολύ κοντά το ένα με το άλλο σε ένα containership, είναι μονόδρομος για τους επιθεωρητές το άνοιγμα των κιβωτίων.

Στην περίπτωση μεταφοράς U^{92} (Ουρανίου) το οποίο έχει σχετικά χαμηλό επίπεδο ραδιενέργειας, και χρησιμοποιείται για τη παραγωγή HEU, ο εντοπισμός με τους ανιχνευτές που προαναφέραμε είναι αρκετά δύσκολος. Ιδιαίτερα αν το HEU προέρχεται από κατάλοιπα καυσίμων αντιδραστήρων που δεν έχουν επανεπεξεργαστεί μιας και δεν περιέχεται το ανιχνεύσιμο ραδιοϊσότοπο U^{232} . Λύση ακόμα και σε αυτή την περίπτωση, αποτελεί η μονάδα ανίχνευσης σχάσιμων ή ειδικών πυρηνικών υλικών (SNM) που εκπέμπει ταχέως παλλόμενα νετρόνια(PNFA). Ο ανιχνευτής αυτός, παράγει υψηλής απόδοσης νετρόνια που μπορούν να διαπεράσουν τα τοιχώματα των εμπορευματοκιβωτίων, αλλά και πάλι με την προϋπόθεση μη ύπαρξης άλλων αντικειμένων όπως ένα παχύ στρώμα από νερό, που απορροφά τα νετρόνια. Συνδυασμός PNFA και X-ray είναι ο πιο αποτελεσματικός, αλλά λόγω του όγκου είναι απαραίτητη η κατασκευή χερσαίας μονωμένης εγκατάστασης στα λιμάνια, οπότε, τα στελέχη επιβολής του νόμου, θα πρέπει να συνοδεύουν το ύποπτο πλοίο στο κοντινότερο, εξοπλισμένο λιμάνι.

4.2.1.2. Φυσική ανίχνευση των χημικών και βιολογικών όπλων

Τα χημικά και βιολογικά όπλα, και τα υλικά που απαιτούνται για την παραγωγή τους, μπορούν να ανιχνευτούν σε περίπτωση που έχουμε κάποια διαρροή των παραγόντων αυτών μέσα στο εμπορευματοκιβώτιο μεταφοράς τους, από τους ατμούς που θα διαφύγουν στο περιβάλλον.

Όμως τα άτομα ή οι οργανώσεις που έχουν πρόσβαση στην παράνομη αγορά τέτοιων υλικών, έχουν αυτομάτως και πρόσβαση στην αγορά στεγανών δοχείων που

προστατεύουν από την οποιαδήποτε διαρροή. Έτσι, για την ανίχνευση τους, ενδεδειγμένη λύση, αποτελεί η χρήση ανιχνευτών PNFA. Η χρήση ταχέων νετρονίων, είναι ικανή να ανιχνεύσει ορισμένους χημικούς παράγοντες όπως ο Σαρίν (GB), Ταμπούν (GA), Σομάν (GD), κ.α., μετρώντας τις ακτίνες γάμα που παράγονται από την εκπομπή νετρονίων.

Όπως προαναφέραμε, η χρήση αυτής της μεθόδου, είναι πιο αποτελεσματική από χερσαίες εγκαταστάσεις. Εν ολίγοις, η θαλάσσια ανίχνευση αυτών των υλικών, είναι πιο δύσκολη και αυτό που προτείνεται στα στελέχη του λιμενικού και πολεμικού ναυτικού, είναι η συνοδεία του ύποπτου πλοίου μέχρι τις χερσαίες λιμενικές εγκαταστάσεις για επιθεώρηση.

4.2.1.3. Ανίχνευση πυραύλων και των τμημάτων τους

Στην περίπτωση αναζήτησης πυραύλων και των τμημάτων τους, το βασικό χαρακτηριστικό που πρέπει να λάβουν υπόψη τους τα στελέχη θα επιβιβαστούν σε ύποπτο πλοίο, είναι ότι είναι ογκώδη κατασκευές. Αρκεί συνήθως να κοιτάξουν κάτω από καλύμματα όπως τέντες και δίχτυα απόκρυψης για να τα ανιχνεύσουν. Από την άλλη, μπορεί να υπάρχουν πιο μικρά αντικείμενα όπως επιταχυνσιόμετρα ή οξειδωτικές ουσίες (καύσιμο πυραύλων) των οποίων η ανίχνευση είναι αρκετά δύσκολη σε θαλάσσια επιθεώρηση, μιας και απαιτείται άνοιγμα των εμπορευματοκιβωτίων και διεξαγωγή φυσικής επιθεώρησης.

4.2.2. Ανακατανομή των αντικειμένων Ο.Μ.Κ.

Τα Ο.Μ.Κ., μπορεί να είναι πλήρως συναρμολογημένα, χημικά, βιολογικά, ραδιολογικά και πυρηνικά σε μορφή βόμβας ή πυραύλου ή να μεταφέρονται μόνο τα τμήματα από τα οποία κατασκευάζονται είτε αυτά είναι τα καύσιμα τους είτε τα κύρια μέρη και τα εξαρτήματά τους.

Εκτός από τα ραδιενεργά ισότοπα που προαναφέρθηκαν, και χρησιμοποιούνται για την κατασκευή βρόμικων βομβών, τα σχάσιμα υλικά και τις εκρηκτικές ύλες που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή ραδιολογικών και πυρηνικών όπλων, υπάρχουν και άλλα Ο.Μ.Κ., που συμπεριλαμβάνονται στη λίστα

ελέγχου του Australia Group's (AG's) και στις λίστες του Missile Technology Control Regime (MTCR), για τα οποία απαιτείται άδεια εξαγωγής ή απαγορεύεται η εξαγωγή τους.

Οι κατάλογοι AG's, είναι κατάλογοι ελέγχου των εξαγωγών πρόδρομων χημικών ή βιολογικών όπλων, παθογόνων φυτών και ζώων. Το MTCR, έχει σαν κύριο σκοπό τον περιορισμό της εξάπλωσης των πυραύλων, των πυραυλικών συστημάτων, των μη επανδρωμένων αεροσκαφών και της αντίστοιχης τεχνολογίας, για συστήματα που μπορούν να μεταφέρουν ωφέλιμο φορτίο 500 κιλών σε απόσταση 300 χιλιομέτρων, καθώς και συστημάτων που σκοπό έχουν την παράδοση Ο.Μ.Κ.. Ο κατάλογος αυτός, εκπονείται από την Κυβέρνηση των Ηνωμένων Πολιτειών με σκοπό τη διευκόλυνση των αποτελεσματικών ελέγχων των εξαγωγών στα στοιχεία του Παραρτήματος MTCR. Σε αντίθεση με τις Οδηγίες MTCR και το Παράρτημα Εξοπλισμού, Λογισμικού και Τεχνολογίας MTCR, το Εγχειρίδιο του Παραρτήματος MTCR δεν είναι το επίσημο βιβλίο καταγραφής του Ρυθμιστικού Ελέγχου Τεχνολογίας Πυραύλων.²

Η ανακατανομή των αντικειμένων Ο.Μ.Κ. γίνεται σε τρεις (3) κατηγορίες.

Κατηγορία 1: Αντικείμενα Ο.Μ.Κ. ανιχνεύσιμα ακόμα και όταν αποκρύπτονται.

Στη κατηγορία αυτή ανήκουν οι ραδιενεργές ουσίες και μερικά μη ραδιενεργά υλικά Ο.Μ.Κ. που μπορούν να εντοπιστούν με τους τεχνολογικά διαθέσιμους αισθητήρες που προαναφέρθηκαν, ακόμα και όταν είναι κρυμμένοι σε ειδικά μονωμένα δοχεία. Ωστόσο, πιο αποτελεσματικούς σαρωτές για την ανίχνευσή τους έχουμε στα λιμάνια και όχι επάνω σε κάποιο εξουσιοδοτημένο πολεμικό πλοίο εξαιτίας του όγκου τους.

Στην κατηγορία 1 ανήκουν υλικά όπως:

- Πλουτώνιο
- Υψηλού Εμπλουτισμένο Ουράνιο
- Τα συναρμολογημένα Πυρηνικά όπλα
- Χαμηλού εμπλουτισμού Ουράνιο
- Τα συμβατικά εκρηκτικά (Τ.Ν.Τ., Αμμωνίτης, Ζελατινοδυναμίτης κ.α.)

Κατηγορία 2: Ογκώδη αντικείμενα Ο.Μ.Κ..

Σε αυτή την κατηγορία ανήκουν, τα συστατικά μέρη των Ο.Μ.Κ., τα οποία είναι εύκολα ανιχνεύσιμα από το εξουσιοδοτημένο στρατιωτικό προσωπικό είτε με διενέργεια φυσικού επιτόπιου ελέγχου, είτε μετά από ανταλλαγή πληροφοριών με τους συνεργαζόμενους φορείς όπως φωτογραφίες του φορτίου, δεδομένα σχετικά με την πορεία του υποπτιου πλοίου. Φυσικά αυτά τα αντικείμενα είναι εύκολο να ανιχνευθούν, να αναγνωρισθεί και να κατηγοριοποιηθεί από της μονάδες ανίχνευσης στο λιμάνι πριν τη φόρτωση.

Στην κατηγορία 2 ανήκουν υλικά όπως:

- Τμήματα ατράκτου πυραύλων
- Υγρά καύσιμα πυραύλων (υγρό οξυγόνο, υπεροξείδιο του υδρογόνου κ.α.)
- Στερεά καύσιμα πυραύλων (πυρίτιδα, χλωρικό άλας καλίου κ.α.)
- Φυγοκεντρωτές

Κατηγορία 3: Μικρότερα συστατικά αντικείμενα των Ο.Μ.Κ. που δεν ανιχνεύονται αν αποκρύπτονται.

Τα αντικείμενα που εμπεριέχονται στην κατηγορία αυτή, είναι δύσκολα ανιχνεύσιμα τόσο κατά τη διάρκεια θαλάσσιου ελέγχου, όσο και σε περίπτωση χερσαίας επιθεώρησης. Το μέγεθος τους, αλλά κυρίως η κοινή τους εικόνα με νόμιμα μέσα, τα καθιστά δύσκολο στόχο για το εξουσιοδοτημένο προσωπικό των λιμενικών και τελωνιακών αρχών. Βοηθητικό εργαλείο, αποτελεί τόσο η ύπαρξη φωτογραφικού υλικού σε σχετικό εγχειρίδιο, όσο και η πληροφόρηση από τους συνεργαζόμενους συνδέσμους.

Στην κατηγορία 3 ανήκουν υλικά όπως:

- Εξαρτήματα και υλικά που δεν περιλαμβάνονται στην κατηγορία 1, 2 (επιταχυνσιόμετρα, οξειδωτικές ύλες, κ.α.)
- Συναρμολογημένα φορητά χημικά και βιολογικά όπλα
- Άνθρακας σε ψεκαστήρα

- Πρόδρομοι και αντιδραστήρια χημικών και βιολογικών όπλων (αναδευτήρες, συμπυκνωτές, αποστακτήρες, αποτεφρωτές, ζυμωτές και φυγοκεντρικούς διαχωριστές)
- Εξοπλισμός παραγωγής συμβατικών όπλων
- Τοξικά φυτά και παθογόνα ζώα (Λίστα AG's)³

4.2.3. Στρατιωτικό προσωπικό ως επιθεωρητές

Το στρατιωτικό προσωπικό, που υπηρετεί ως επιθεωρητής στις μονάδες ανίχνευσης, είτε προέρχεται από τις τάξεις του πολεμικού ναυτικού, είτε από του λιμενικού σώματος, δεν είναι αρκετά εξειδικευμένοι και εξοικειωμένοι με τέτοιου είδους αποστολές. Πρέπει να υπάρξει περαιτέρω πρακτική εκπαίδευση, έτσι ώστε να είναι σε θέση να ανιχνεύουν και να επιβεβαιώνουν την ύπαρξη τέτοιων υλικών σε επιθεωρούμενα εμπορευματοκιβώτια ή πλοία. Πρέπει να φέρουν ειδικό προστατευτικό εξοπλισμό (στολές, μάσκες, μολύβδινες πλάκες, κ.α.), προκειμένου να διεξάγουν τους ελέγχους με την μέγιστη ασφάλεια για αυτούς.

Δεδομένου, του μεγάλου όγκου και ποικιλίας των ειδών και υλικών των Ο.Μ.Κ., τα στελέχη των ενόπλων δυνάμεων, μπορεί να μην είναι σε θέση να ανιχνεύσουν όλα αυτά τα είδη με τον εξοπλισμό που τους προσφέρεται, ιδιαίτερα σε θαλάσσιες αποστολές.

Καταληκτικά, το πλέον αποδοτικό μέτρο για το στρατιωτικό προσωπικό, που επιχειρεί στην ανοικτή θάλασσα, είναι ο εξαναγκασμός, με τα μέσα που διαθέτει, του ύποπτου πλοίου να κατευθυνθεί σε λιμένα δικαιοδοσίας του κράτους σημαίας του πολεμικού πλοίου και η συνοδεία αυτού.

4.2.4. Βοηθητικά μέτρα ανίχνευσης

Επιπλέον μέτρα που λαμβάνονται από τα κράτη μέλη του P.S.I., είναι η πρωτοβουλία για την διασφάλιση των εμπορευματοκιβωτίων (CSI) που ανακοινώθηκε το 2002 από τον επίτροπο Τελωνείων και Προστασίας Συνόρων των Η.Π.Α..

Αυτό το μέτρο, βοηθά στην ταυτοποίηση όλων των εμπορευματοκιβωτίων που διέρχονται από 58 συμβεβλημένα εμπορικά λιμάνια (βλ. Παράρτημα Εικόνα 8) , από τα οποία διέρχεται το 85% των εμπορευματοκιβωτίων με προορισμό τις Η.Π.Α..⁴ .

¹ Charles Wolf, Jr., Brian G. Chow, Gregory S. Jones, 2009, U.S. Combat Commands' Participation in the Proliferation Security Initiative: A Training Manual, RAND Corporation.

³ Βλέπε: <http://www.australiagroup.net/en/documents/Australia-Group-Common-Control-List-Handbook-Volume-I.pdf>
<http://www.australiagroup.net/en/documents/Australia-Group-Common-Control-List-Handbook-Volume-II.pdf>

⁴ Πηγή: cbp.gov

Η συμφωνία αυτή, συμβάλει στην ανίχνευση παράνομων Ο.Μ.Κ., βάζοντας εμπόδια και κινδύνους στους διακινητές που προσπαθούν να μεταφέρουν τέτοια αντικείμενα από συμβεβλημένους λιμένες. Επιπλέον, δίνει τη δυνατότητα στα μέλη του P.S.I., να επικεντρώνουν τις προσπάθειες τους σε εμπορευματοκιβώτια που προέρχονται από μη συμβεβλημένα εμπορικά λιμάνια. Το μεγαλύτερο εμπορικό λιμάνι της χώρας μας, ο Πειραιάς, δεν είναι συμβεβλημένο με τη συμφωνία αυτή.

Άλλο συμπληρωματικό βοηθητικό μέτρο, οι Η.Π.Α. που είναι πρωτοπόρες στον τομέα ανίχνευσης Ο.Μ.Κ., θέσπισαν το Πρόγραμμα δεύτερης γραμμής άμυνας, το οποίο έχει ως στόχο, την πρόληψη διακίνησης παράνομων πυρηνικών και ακτινολογικών υλικών δια μέσου των λιμένων, των αεροδρομίων και των συνόρων.

Το C.S.I., το πρόγραμμα δεύτερης γραμμής άμυνας, το κοινοτικό καθεστώς για τον έλεγχο των εξαγωγών των ειδών τεχνολογίας διπλής χρήσης (E.E. 1334/2000) και οι έλεγχοι εξαγωγής στο πλαίσιο του συμβουλίου ασφαλείας του Ο.Η.Ε. (ψήφισμα 1540/2000 και 1673/2006) αποτελούν πρόσθετα νομικά μέσα ενίσχυσης του ελέγχου διάδοσης Ο.Μ.Κ..

4.2.5. Επιθεώρηση

Η αναζήτηση τυχαίων πλοίων για παράνομη μεταφορά Ο.Μ.Κ., είναι από τα πλέον αναποτελεσματικά μέτρα. Όπως προέκυψε μετά από αρκετούς ελέγχους, τα μέλη του P.S.I., πρέπει να ανταλλάσουν πληροφορίες σχετικά με ύποπτα πρόσωπα και αποστολές. Αυτές οι πληροφορίες, πρέπει να είναι αποτέλεσμα μακροχρόνιων παρακολουθήσεων από τους συνδέσμους, στα άτομα και τις οργανώσεις που καθορίζονται από το συμβούλιο ασφαλείας του Ο.Η.Ε, ή να γίνει αξιολόγηση πληροφοριών που περιήλθαν σε γνώση των αρμόδιων αρχών, μετά από καταγγελίες εξαγωγέων που υποπτεύονται κάποια είδη προς εξαγωγή, για πιθανή χρήση στην κατασκευή Ο.Μ.Κ..

Οι διακινητές από την άλλη, γνωρίζοντας πως γίνεται η διαχείριση των πληροφοριών και η αξιολόγηση των φορτίων, δεν μεταφέρουν παρά τμηματικά σε πολλές αποστολές τα υλικά που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή των όπλων αυτών. Γι' αυτό πρέπει να γίνεται πολύ καλό φιλτράρισμα των πληροφοριών, πριν εμπλακούν τα στρατιωτικά στελέχη επιβολής του νόμου.

Όταν οι πληροφορίες θεωρηθούν αξιόπιστες, πρέπει να αποφασιστεί πιο μέτρο θα ληφθεί για την διενέργεια επιθεώρησης και διακοπής της μεταφοράς των υλικών αυτών, χωρίς να προκληθεί διατάραξη εμπορικών και διεθνών σχέσεων. Για να αποφευχθεί αυτό, ζητείται άδεια επιβίβασης από το κράτος σημαίας, και αφού

συνοδευτεί το πλοίο σε κάποιο προκαθορισμένο λιμένα που έχει τον κατάλληλο εξοπλισμό σάρωσης και εντοπισμού τέτοιων υλικών, γίνεται η ακινητοποίηση των αντικειμένων Ο.Μ.Κ.. Το αμφιλεγόμενο μέτρο του P.S.I., της διακοπής της δραστηριότητας πλοίου ξένης σημαίας στην ανοικτή θάλασσα, αποτελεί έσχατο μέσο σε περίπτωση πλήρως επιβεβαιωμένης, αξιόπιστης και ειδικής πληροφορίας για μεταφορά παράνομων υλικών και μετά από συμφωνία με το κράτος των στελεχών που θα επιχειρήσουν.

Ολοκληρώνοντας, για να γίνει ακινητοποίηση και συνοδεία ύποπτου πλοίου σε εξοπλισμένο λιμένα, πρέπει να υπάρχει και συμφωνία με το κράτος υποδοχής (κράτος λιμένα), γιατί μπορεί να μην θέλει να χαρακτηριστεί το λιμάνι αυτό ως δύσκολο στο να χρησιμοποιηθεί.

4.3 Δικαιοδοσία Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής σε διμερή Ship rider συμφωνία.

Η σύναψη διμερών συμφωνιών τύπου Ship rider με τα όμορα κράτη θα ενίσχυε τη δύναμη και το έργο του λιμενικού. Το παράδειγμα του αντίστοιχου σώματος των Η.Π.Α, θα έπρεπε να αποτελέσει οδηγό, αφενός για την εκπαίδευση των στελεχών, όσο και τη συμμετοχή τους σε διεθνείς ασκήσεις καταπολέμησης του εγκλήματος, της διακίνησης ναρκωτικών και όπλων μαζικής καταστροφής. Η συνεργασία σε επίπεδο ανταλλαγής τεχνογνωσίας και επιχειρησιακής εμπειρίας καθίσταται αναγκαία. Τέτοιο πρότυπο συνεργασίας και αποτελεσματικότητας φύλαξης των συνόρων και των θαλασσιών ζωνών επιχειρηματικής σημασίας (π.χ. Α.Ο.Ζ.) είναι η συνεργασία της U.S.C.G. με την R.C.M.P..

Η χώρα μας, θα μπορούσε να πάρει την πρωτοβουλία και να ηγηθεί μίας προσπάθειας σύναψης διμερών συμφωνιών προς αυτή την κατεύθυνση. Στόχος θα ήταν αρχικά η διασφάλιση των κυριαρχικών δικαιωμάτων της και η πάταξη πάσης φύσεως εγκληματικών ενεργειών, κι έπειτα η καθιέρωση κλίματος σταθερότητας στη νοτιοανατολική πλευρά της Μεσογείου. Χώρες που θα ενίσχυαν την πρωτοβουλία αυτή συνάπτοντας συμβάσεις είναι η Κύπρος, το Ισραήλ, η Αίγυπτος και η Τουρκία.

Η γεωγραφική θέση των χώρων αυτών σε συνδυασμό με τη θέση της χώρας μας, δύνανται να δημιουργήσουν ένα απροσπέλαστο - ασφαλή εμπορικό θαλάσσιο δρόμο. Καθοριστικής σημασίας για την επίτευξη αυτού του στόχου θα είναι η συνδρομή του λιμενικού σώματος και του πολεμικού ναυτικού των χωρών αυτών. Από τη διώρυγα του Σουέζ διέρχονται σε ετήσια βάση, περίπου 19.500 πλοία παντός τύπου, τα οποία μεταφέρουν το 14% του συνολικού παγκοσμίου εμπορίου και το 26% των εξαγωγών πετρελαίου. Από τη Μαύρη Θάλασσα και μέσω του Βοσπόρου και του Αιγαίου πελάγους διέρχονται σε ετήσια βάση 50.000 πλοία παντός τύπου.¹⁻² (βλ. παράρτημα Εικόνα 4)

¹Taf Consultants Traffic Analysis

²Δρ. Ι Παρίσης, 28-04-2011, Στενά Βοσπόρου και Δαρδανελλίων, Wordpress.com

4.3.1. Δυνατότητα Σύναψης Διμερών Σχέσεων

Στα πλαίσια καλής γειτονίας και εμπορικής συνεργασίας της χώρας μας με την Αίγυπτο, την Κύπρο και το Ισραήλ, η σύναψη διμερών συμφωνιών με αυτά τα κράτη θα ήταν εφικτή. Συγκεκριμένα η Ελλάδα με την Αίγυπτο απολαμβάνουν φιλικές διπλωματικές σχέσεις, λόγω ιστορικών και πολιτιστικών δεσμών, όπως επίσης συνεργάζονται στους τομείς του εμπορίου, της ναυτιλίας, της ενέργειας, του πολιτισμού και του τουρισμού, με την Ελλάδα να είναι ο τέταρτος μεγαλύτερος ευρωπαϊκός επενδυτής στην Αίγυπτο, με πάνω από 208 ελληνικές εταιρείες να δραστηριοποιούνται στην αγορά της Αιγύπτου, ενώ η Αίγυπτος είναι ο 6ος μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος της Ελλάδας.³

Ακολούθως οι σχέσεις της χώρας μας με το Ισραήλ, διανύουν ίσως την καλύτερη περίοδο που είχαν ποτέ καθώς χαρακτηρίζονται από ειδικούς ως χρυσή εποχή στη σχέση των δύο χωρών. Τα δύο κράτη συνεργάζονται στους τομείς του τουρισμού και του εμπορίου και έχουν αρχίσει διαπραγματεύσεις για συνεργασία στον τομέα της ενέργειας με επενδυτικά προγράμματα που αφορούν τη μεταφορά φυσικού αερίου και ηλεκτρικής διασύνδεσης, και στον τομέα αγροτικής ανάπτυξης.⁴

Τέλος, οι διπλωματικές σχέσεις της Ελλάδας με την Κύπρο είναι ισχυρές μιας και το ένα, είναι αδελφό κράτος με το άλλο από ιστορικής, πολιτιστικής, πολιτισμικής, θρησκευτικής και γλωσσολογικής πλευράς. Η συνεργασία των δύο κρατών σε όλους τους βασικούς τομείς της οικονομίας είναι έκδηλη.

Για τους παραπάνω λόγους η σύναψη διμερών σχέσεων τύπου Ship rider είναι εφικτή με τα κράτη αυτά. Επιπλέον η σύναψη τέτοιων συμβάσεων, θα μπορούσε να αποτελέσει μέσο άσκησης πίεσης στην Τουρκία, να υπογράψει και αυτή σύμβαση συνεργασίας για την επιβολή του νόμου στη θαλάσσια περιοχή της νοτιοανατολικής Μεσογείου με χρήση του στόλου του τουρκικού λιμενικού σώματος (Sahil Güvenlik) και του πολεμικού ναυτικού της για διενέργεια κοινών διακρατικών επιχειρήσεων και ασκήσεων.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα διακρατικών συνεργασιών στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων, που αφορά όμως τα χερσαία σύνορα και στο οποίο συμμετέχει η χώρα μας (μέσω της ΕΛ.ΑΣ. και του Υπουργείου Εσωτερικών), αποτελεί το South East European Law Enforcement Center (S.E.L.E.C.).(Βλ. παράρτημα Πίνακα 1.3.)

³ Kerry Kolasa – Sikiaridi, 03-08-2016, Greece's Ambassador to Egypt: Greece is the 4th Largest European Investor in Egypt, world.greekreporter.com

⁴ Σχέσεις Ισραήλ – Ελλάδα, Αναφορά Πρεσβείας Ισραήλ,embassies.gov.il

4.4 Πρότυπο σταδίων εμπλοκής μονάδων επιβολής του νόμου σύμφωνα με τη Συνεργασία Η.Π.Α. – Μπελίξε

Η συμφωνία συνεργασίας μεταξύ της κυβέρνησης των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και της κυβέρνησης του Μπελίξε για την καταστολή της διάδοσης όπλων μαζικής καταστροφής, των συστημάτων παράδοσης και των συναφών υλικών διά θαλάσσης, η οποία υπογράφηκε στις 4 Αυγούστου 2005 και τέθηκε σε ισχύ στις 19 Οκτωβρίου του ίδιου έτους, αποτελεί πρότυπο για τις θεσμοθετημένες διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται από θαλάσσιες μονάδες επιβολής του νόμου (Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ.) σε περίπτωση ύπαρξης ύποπτου πλοίου. Στη συνέχεια θα παρουσιάσουμε τα σχετικά με αυτό άρθρα της συμφωνίας.

Άρθρο 3

Περιπτώσεις υποψήφιων πλοίων

Οι πράξεις για την καταστολή της διάδοσης στη θάλασσα σύμφωνα με την παρούσα συμφωνία, εκτελούνται μόνο έναντι ύποπτων πλοίων που έχουν ή αξιώνουν την ιθαγένεια ενός από τα συμβαλλόμενα μέρη, έναντι ύποπτων πλοίων χωρίς εθνικότητα και ύποπτων πλοίων που εξομοιώνονται με πλοία χωρίς ιθαγένεια, αλλά όχι έναντι πλοίων που έχουν καταχωριστεί σύμφωνα με το δίκαιο ενός από τα συμβαλλόμενα μέρη, ενώ το σκάφος είναι ναυλωμένο σε άλλο κράτος που δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της παρούσας συμφωνίας.

Άρθρο 4

Λειτουργίες σε διεθνή ύδατα

1. Εξουσιοδότηση για την υποβολή επιβλαβών πλοίων. Κάθε φορά που τα στελέχη των δυνάμεων ασφαλείας ενός μέρους (αιτούν μέρος) υποπτεύονται ότι ένα πλοίο που βρίσκεται σε διεθνή ύδατα είναι ύποπτο πλοίο, και το οποίο διεκδικεί την ιθαγένεια στο άλλο μέρος (το μέρος που του ζητήθηκε), το αιτούν συμβαλλόμενο μέρος μπορεί να ζητήσει μέσω του αρμόδιου Σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, ότι:

- α) να επιβεβαιώσει την απαίτηση ιθαγένειας του ύποπτου πλοίου και
- β) εάν επιβεβαιωθεί η αξίωση αυτή:

- i) να επιτρέπουν την επιβίβαση και την αναζήτηση του ύποπτου πλοίου, του φορτίου και των προσώπων που βρίσκονται επί του σκάφους από στελέχη των δυνάμεων ασφαλείας του αιτούντος μέρους ·

ii) αν εντοπιστούν στοιχεία σχετικά με την εξάπλωση, εξουσιοδοτεί τους υπαλλήλους των δύναμης ασφαλείας του αιτούντος μέρους, να ασκούν τον έλεγχο της κίνησης του πλοίου, καθώς και αντικειμένων και προσώπων επί του πλοίου, εν αναμονή εντολών που διαβιβάζονται μέσω της αρμόδιας αρχής του μέρους προς το οποίο απευθύνεται η αίτηση, σχετικά με τις ενέργειες στις οποίες το αιτούν συμβαλλόμενο μέρος μπορεί να λάβει με τα εν λόγω είδη, πρόσωπα και πλοία.

2. Περιεχόμενο αιτημάτων. Κάθε αίτηση θα πρέπει να περιλαμβάνει το όνομα του ύποπτου πλοίου, τη βάση για την υποψία, τη γεωγραφική θέση του πλοίου, τον αριθμό IMO, εάν υπάρχει, τον προορισμό, τον λιμένα προέλευσης και προορισμού και οποιεσδήποτε άλλες πληροφορίες ταυτοποίησης.

Εάν το αίτημα διαβιβάζεται προφορικά, το αιτούν συμβαλλόμενο μέρος επιβεβαιώνει εγγράφως το αίτημα με τηλεομοιοτυπία ή με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο το συντομότερο δυνατόν εντός δύο ωρών. Το συμβαλλόμενο μέρος προς το οποίο απευθύνεται η αίτηση οφείλει να γνωστοποιήσει εγγράφως στην αρμόδια αρχή του αιτούντος μέρους με τηλεομοιοτυπία ή με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο ή προφορικά και να επιβεβαιώσει εγγράφως την παραλαβή γραπτής ή προφορικής αίτησης το συντομότερο δυνατό εντός δύο ωρών από την παραλαβή του.

3. Ανταπόκριση στα αιτήματα.

α) Εάν η ιθαγένεια δεν επαληθευτεί, το κράτος προς το οποίο απευθύνεται η αίτηση μπορεί να απορρίψει την απαίτηση του ύποπτου πλοίου στην ιθαγένειά του.

β) Σε περίπτωση επαλήθευσης της ιθαγένειας, το συμβαλλόμενο μέρος προς το οποίο απευθύνεται η αίτηση μπορεί, εφόσον βεβαιωθεί ότι πρόκειται για ύποπτο πλοίο:

i) να αποφασίσει να διεξάγει την κράτηση και την αναζήτηση με δικά του στελέχη σωμαίων ασφαλείας ·

ii) να επιτρέψει την επιβίβαση και την αναζήτηση από τα στελέχη των δυνάμεων ασφαλείας του αιτούντος μέρους ·

iii) να αποφασίσει να πραγματοποιήσει την κράτηση και την έρευνα μαζί με το αιτούν μέρος ή

iv) να αρνηθεί την άδεια επιβίβασης και αναζήτησης.

γ) Το συμβαλλόμενο μέρος προς το οποίο απευθύνεται η αίτηση απαντά, μέσω της αρμόδιας αρχής του, προφορικά και επιβεβαιώνει εγγράφως, με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο ή τηλεομοιοτυπία, αιτήσεις που υποβάλλονται για την επαλήθευση της ιθαγένειας και της εξουσίας να επιβιβαστεί εντός δύο ωρών από την παραλαβή των αιτημάτων αυτών.

δ) Σε κάθε περίπτωση, το μέρος προς το οποίο απευθύνεται η αίτηση μπορεί να ζητήσει πρόσθετες πληροφορίες ή να ζητήσει πρόσθετο χρόνο για να απαντήσει.

ε)

1. Εάν δεν υπάρξει απάντηση από την Αρμόδια Αρχή του προς το ζητούμενο μέρος εντός 2 ωρών από την παραλαβή της αίτησης, το αιτούμενο μέρος θα έλθει σε επαφή με το προς το ζητούμενο μέρος για να επαληθεύσει τους λόγους μη απάντησης του αιτούμενου μέρους.

2. Εάν δεν είναι δυνατή η επαφή με την Αρμόδια Αρχή του κράτους που έχει αποσταλεί η αίτηση, η Αρμόδια Αρχή του αιτούντος συμβαλλόμενου μέρους μπορεί παρ'όλα αυτά να επιβιβασθεί στο ύποπτο σκάφος με σκοπό την επιθεώρηση των εγγράφων του σκάφους προκειμένου να επαληθευτεί η ιθαγένεια του εν λόγω σκάφους.

3. Εάν η αρμόδια αρχή του αιτούντος συμβαλλόμενου μέρους διαπιστώσει ότι το πλοίο έχει την ιθαγένεια του μέρους προς το οποίο απευθύνεται η αίτηση, το αιτούν συμβαλλόμενο μέρος θεωρείται ότι έχει εξουσιοδοτηθεί από το συμβαλλόμενο μέρος να ερωτήσει τα άτομα επί του σκάφους και να αναζητήσει το σκάφος για να διαπιστώσει αν εμπλέκεται στη μεταφορά Ο.Μ.Κ. δια θαλάσσης.

4. Ανεξάρτητα από τις προηγούμενες παραγράφους του παρόντος άρθρου, οι αξιωματικοί των δυνάμεων ασφαλείας ενός μέρους («το πρώτο συμβαλλόμενο μέρος») επιτρέπεται να επιβιβάζονται σε ύποπτα πλοία που διεκδικούν την ιθαγένεια στο άλλο μέρος και τα οποία δεν φέρουν τη σημαία του άλλου συμβαλλόμενου μέρους, δεν εμφανίζει κανένα σημάδι εγγραφής ή ιθαγένειας και ισχυρίζεται ότι δεν έχει τεκμήρια στο πλοίο, με σκοπό τον εντοπισμό και την εξέταση των εγγράφων του πλοίου. Υπό την προϋπόθεση ότι:

α) Εάν υπάρχουν έγγραφα ή άλλα φυσικά αποδεικτικά στοιχεία ιθαγένειας, ισχύουν οι προηγούμενες παράγραφοι του παρόντος άρθρου

β) Εάν δεν υπάρχει τεκμηρίωση ή άλλο φυσικό αποδεικτικό ιθαγένειας, το αιτούν συμβαλλόμενο μέρος μπορεί να αφομοιώσει το πλοίο σε πλοίο χωρίς εθνικότητα σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο.

5. Χρήση της Δύναμης. Η εξουσιοδότηση για επιβίβαση, αναζήτηση και κράτηση περιλαμβάνει την εξουσιοδότηση για χρήση βίας σύμφωνα με το άρθρο 9 της παρούσας συμφωνίας.

6. Επιβιβάσεις σε πλοίο διαφορετικά σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο. Η παρούσα συμφωνία δεν περιορίζει το δικαίωμα οποιουδήποτε μέρους να πραγματοποιεί επιβίβαση σε πλοία ή άλλες δραστηριότητες σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, είτε βασίζεται, μεταξύ άλλων, στο δικαίωμα επίσκεψης, στην παροχή βοήθειας σε πρόσωπα, πλοία και περιουσιακά στοιχεία που διατρέχουν κίνδυνο, ή σε εξουσιοδότηση από τη σημαία ή το παράκτιο κράτος ή άλλες κατάλληλες διατάξεις του διεθνούς δικαίου.

Άρθρο 5

Άσκηση της δικαιοδοσίας επί των πλοίων που κρατούνται, καθώς και αντικείμενα και άτομα επί του σκάφους

1. Αρμοδιότητα των μερών. Σε όλες τις περιπτώσεις που καλύπτονται από το άρθρο 4 σχετικά με τα πλοία ενός συμβαλλομένου μέρους που βρίσκονται σε διεθνή ύδατα, το εν λόγω συμβαλλόμενο μέρος έχει το δικαίωμα να ασκεί δικαιοδοσία σε πλοίο, φορτίο ή άλλα αντικείμενα και πρόσωπα επί του πλοίου(συμπεριλαμβανομένης της κατάσχεσης, κατάπτωσης, της σύλληψης και της δίωξης).

2. Δικαιοδοσία στην συνορεύουσα ζώνη ενός μέρους. Σε όλες τις περιπτώσεις που δεν καλύπτονται από το άρθρο 4 και αφορούν το πλοίο ενός συμβαλλόμενου μέρους που αναδύεται στην συνορεύουσα ζώνη ενός συμβαλλόμενου μέρους και στο οποίο αμφότερα τα συμβαλλόμενα μέρη έχουν την δικαιοδοσία να επιβιβάζονται και να ασκούν δίωξη

α) εκτός από τις περιπτώσεις που προβλέπονται στην παράγραφο (β), το συμβαλλόμενο κράτος σημαίας έχει το δικαίωμα να ασκεί τα δικαιώματα του σύμφωνα με τη δικαιοδοσία του.

β) στις υποθέσεις που αφορούν ύποπτα πλοία που φεύγουν από τα χωρικά ύδατα ενός μέρους στο οποίο το συμβαλλόμενο μέρος έχει την εξουσία να επιβιβάζεται και να ασκεί το νόμο, το εν λόγω συμβαλλόμενο μέρος έχει το δικαίωμα άσκησης εξουσίας και αφού διαφύγει.

3. Οδηγίες διάθεσης. Οι διαβουλεύσεις σχετικά με τη διάθεση του πλοίου, του φορτίου και των ατόμων επί του πλοίου πραγματοποιούνται χωρίς καθυστέρηση μεταξύ των αρμόδιων αρχών.

Άρθρο 6

Ανταλλαγή πληροφοριών και κοινοποίηση των αποτελεσμάτων των ενεργειών των δυνάμεων ασφαλείας

1. Ανταλλαγή επιχειρησιακών πληροφοριών. Οι δυνάμεις ασφαλείας αμοιτέρων των μερών καταβάλλουν προσπάθειες για την ανταλλαγή επιχειρησιακών πληροφοριών σχετικά με την ανίχνευση και τον εντοπισμό των ύποπτων πλοίων και διατηρούν και προστατεύουν από μη εξουσιοδοτημένες ανακοινώσεις μεταξύ τους, όπως είναι αναγκαίο για την επίτευξη του σκοπού της παρούσας συμφωνίας.

2. Κοινοποίηση των αποτελεσμάτων. Ένα συμβαλλόμενο μέρος που πραγματοποιεί επιβίβαση και έρευνα σύμφωνα με την παρούσα συμφωνία θα ενημερώσει αμέσως το άλλο μέρος για τα αποτελέσματά του, μέσω των αρμόδιων αρχών τους και σύμφωνα με τους νόμους του, θα δημοσιοποιήσει πλήρως και θα υποβάλει συνολική έκθεση σχετικά με την επιβίβαση, την έρευνα και τα αποτελέσματα της έρευνας.

3. Αναφορές κατάστασης. Το οικείο Μέρος, σύμφωνα με τους νόμους του, υποβάλλει έγκαιρα, εντός 30 ημερών, στο άλλο Μέρος, μέσω των αρμόδιων αρχών του, το καθεστώς όλων των ερευνών, διώξεων και δικαστικών διαδικασιών και άλλων ενεργειών και διαδικασιών που προκύπτουν από την εφαρμογή της παρούσας συμφωνίας. Εάν καμία έρευνα, δίωξη, δικαστική δίωξη ή άλλες ενέργειες και διαδικασίες δεν ολοκληρωθεί εντός 30 ημερών, το σχετικό μέρος παρέχει περιοδικές εκθέσεις στο άλλο μέρος εντός 180 ημερών.

Άρθρο 7

Συμπεριφορά υπαλλήλων δυνάμεων ασφαλείας

1. Συμμόρφωση με το νόμο και τις πρακτικές. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος μεριμνά ώστε οι αξιωματικοί των δυνάμεων ασφαλείας, όταν διεξάγουν επιβιβάσεις και έρευνες σύμφωνα με την παρούσα συμφωνία, να ενεργούν σύμφωνα με τους ισχύοντες εθνικούς νόμους και πολιτικές τους και σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο και τις αποδεκτές διεθνείς πρακτικές.

2. Ομάδες επιβίβασης και αναζήτησης.

α) Οι επιβιβάσεις και οι έρευνες σύμφωνα με την παρούσα συμφωνία εκτελούνται από αξιωματικούς των δυνάμεων ασφαλείας (Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ, Πολεμικό Ναυτικό) και από πλοία και αεροσκάφη που επιβιβάζονται ή υποστηρίζουν με άλλο τρόπο τέτοια πλοία των Δυνάμεων επιβολής του Νόμου.

β) Οι ομάδες επιβίβασης και αναζήτησης μπορούν να φέρουν όπλα.

Άρθρο 8

Διασφαλίσεις

1. Σε περίπτωση που ένα συμβαλλόμενο μέρος διερευνά, ελέγχει, κατακρατεί, συλλαμβάνει, κατασχέτη ή λαμβάνει άλλα μέτρα κατά ενός ύποπτου πλοίου ή προσώπων επί του σκάφους ή ενός αντικειμένου ανησυχίας σχετικά με τη διάδοση σε ύποπτο πλοίο, σύμφωνα με την παρούσα συμφωνία, θα:

α) Λαμβάνουν δεόντως υπόψη την ανάγκη να μην τεθεί σε κίνδυνο η ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα

β) Λαμβάνουν δεόντως υπόψη την ασφάλεια του πλοίου και του φορτίου του

γ) Δεν θίγει τα εμπορικά ή νομικά συμφέροντα του κράτους της σημαίας

δ) Εξασφαλίζει, μέσα στα διαθέσιμα μέσα, ότι οποιοδήποτε μέτρο όσον αφορά το ύποπτο πλοίο, είναι περιβαλλοντικά υγιές υπό τις συγκεκριμένες συνθήκες

ε) Εξασφαλίζουν ότι τα άτομα επί των πλοίων διαθέτουν τις προστασίες, τα δικαιώματα και τις εγγυήσεις που προβλέπονται από το διεθνές δίκαιο και από το νόμο και τους κανονισμούς του κράτους επιβίβασης

στ) Εξασφαλίζει ότι ο πλοίαρχος του ύποπτου πλοίου έχει την δυνατότητα να επικοινωνήσει με τον πλοιοκτήτη, τον διαχειριστή ή το κράτος σημαίας το συντομότερο δυνατό.

2. Πρέπει να καταβληθούν εύλογες προσπάθειες ώστε να αποφευχθεί η αδικαιολόγητη κράτηση ή καθυστέρηση ύποπτου πλοίου.

Άρθρο 9

Άσκηση Βίας

1. Όλες οι χρήσεις δύναμης, δυνάμει της παρούσας συμφωνίας πρέπει να τηρούν αυστηρά την παρούσα συμφωνία, τους ισχύοντες νόμους και πολιτικές των συμβαλλομένων μερών και το εφαρμοστέο διεθνές δίκαιο.

2. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος αποφεύγει τη χρήση βίας εκτός εάν και στο βαθμό που είναι αναγκαίο για την εξασφάλιση της ασφάλειας των στελεχών των δυνάμεων ασφαλείας και των πλοίων και των προσώπων που βρίσκονται στο ύποπτο πλοίο και όπου τα στελέχη επιβολής του νόμου παρακωλύονται κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους.
3. Μόνο η δύναμη που είναι λογικά αναγκαία υπό τις περιστάσεις μπορεί να χρησιμοποιηθεί.
4. Οι ομάδες επιβίβασης και αναζήτησης και τα πλοία των Δυνάμεων Ασφαλείας έχουν το εγγενές δικαίωμα να χρησιμοποιούν όλα τα διαθέσιμα μέσα για να εφαρμόσουν τη δύναμη που είναι λογικά αναγκαία για να υπερασπιστούν τους εαυτούς τους ή τους άλλους από σωματική βλάβη.

5. Συμπεράσματα

Η συμφωνία P.S.I. πρωτοπαρουσιάστηκε το Μάιο του 2003 στην Κρακοβία της Πολωνίας, από τον τότε Πρόεδρο των Η.Π.Α. George W. Bush Junior, ως νέο μέτρο στον αγώνα κατά της διεθνούς τρομοκρατίας. Οι αρχικοί συμμετέχοντες στο εγχείρημα, έθεσαν αυστηρούς όρους για την ένταξη νέων μελών και θέσπισαν ως κανόνα την αναθεώρηση των εθνικών και διεθνών κανονισμών προκειμένου να μπορεί να υλοποιηθεί ο αρχικός σχεδιασμός του όλου εγχειρήματος.

Αυτό βρήκε αρκετές δυσκολίες, τόσο από τα εθνικά δίκαια και τους διεθνείς κανονισμούς – πλαίσια, όσο και από τους επικριτές που προέβαλαν την πιθανή υποβάθμιση και παραβίαση θεμελιωδών διεθνών κανονισμών, όπως είναι η ελεύθερη διακίνηση αγαθών στην ανοιχτή θάλασσα, το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης κ.α..

Η κύρια πρόκληση των μελών του P.S.I. είναι η καθιέρωση συγκεκριμένου νομικού πλαισίου. Το όλο εγχείρημα, ξεκίνησε ως δραστηριότητα και όχι ως οργανισμός. Επιπλέον, πρωταρχικός σκοπός των μελών είναι η αποδοχή της συμφωνίας από κράτη «κλειδιά», τα οποία έχουν μεγάλο μερίδιο στην παγκόσμια διακίνηση εμπορευμάτων και προς το παρόν αντιτίθενται στο πρόγραμμα, όπως είναι η Κίνα, η Βραζιλία, η Νότια Αφρική και άλλες.

Εν κατακλείδι, μετά από 16 χρόνια ύπαρξης του P.S.I., ακόμα δεν έχουν θεσμοθετηθεί τακτικοί μηχανισμοί ελέγχου του έργου του, οργάνωσης εκπαιδευτικών προγραμμάτων και διάδοσής του. Τα μέλη του O.E.G. , το οποίο λαμβάνει τις αποφάσεις για τον τρόπο οργάνωσης και δίνει τις κατευθυντήριες γραμμές, έχουν επικεντρωθεί στον αγώνα προσέλκυσης νέων μελών, με αποτέλεσμα να μην υπάρχουν μακροπρόθεσμοι στόχοι για την ενίσχυση των δυνατοτήτων της συμφωνίας και των διαδικασιών απαγόρευσης παράνομης διακίνησης W.M.D..

Κατά την προσπάθεια, εξασφάλισης κλίματος ασφαλείας σε διεθνές επίπεδο, διενεργώντας ελέγχους και λαμβάνοντας ότι άλλο μέτρο απαιτείται για την πάταξη της παράνομης διακίνησης O.M.K., τα κράτη μέλη του P.S.I., ενεργούν πάνω σε μία λεπτή γραμμή που χωρίζει το αν μία ενέργεια είναι νόμιμη ή παράνομη, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο και τους διεθνείς κανονισμούς.

Το P.S.I. και γενικά κάθε συμφωνία που σαν σκοπό έχουν, τον έλεγχο της παράνομης διακίνησης O.M.K., αντλούν τη δικαιοδοσία τους από την προσπάθεια των κρατών για την εξασφάλιση αισθήματος ασφαλείας. Τα όρια μεταξύ του

αντικειμενικού ζητήματος της ασφάλειας και αυτού που αποκαλείται «αίσθημα ασφάλειας» ή υποκειμενική ασφάλεια είναι αρκετά δυσδιάκριτα. Κάθε τρομοκρατική ενέργεια, πλήττει την αντικειμενική ασφάλεια των πολιτών, αλλά ο αντίκτυπος στο αίσθημα ασφάλειας είναι αρκετά μεγαλύτερος. Από τον αντίκτυπο αυτό επηρεάζεται τόσο ο κοινωνικός ιστός, όσο και οι εμπορικές και διπλωματικές σχέσεις των κρατών.

Όπως έλεγαν και οι αρχαίοι ημών πρόγονοι, « Δυσὸν κακοῖν προκειμένοι το μη χείρον βέλτιστον». Έτσι και στην προσπάθεια αντιμετώπισης της διεθνούς τρομοκρατία και βελτίωσης του αισθήματος ασφάλειας, η κοινή γνώμη, αλλά και τα ίδια τα κράτη, πρέπει να παραμερίσουν κάποια από τα δικαιώματα ελευθερίας που έχουν, προκειμένου να ενισχυθεί η ασφάλεια, πάντα σε συλλογικό επίπεδο και κάτω από συγκεκριμένες συμφωνίες. Δεν μπορεί να επιτευχθεί πλήρης έλεγχος των ύποπτων διακινήσεων δια θαλάσσης και αποδυνάμωση των πόλων που δημιουργούν αποσταθεροποίηση και τρομοκρατία, χωρίς να καταργείται επιλεκτικά το δικαίωμα της ελεύθερης διακίνησης στην ανοικτή θάλασσα. Το υπάρχον νομικό πλαίσιο, θα μπορούσε κάποιος να πει, ότι όχι μόνο δεν βοηθά στον έλεγχο παράνομων διακινήσεων, αλλά τις διευκολύνει κιόλας.

Η ελευθερία των θαλασσών, όπως αναφέρεται στην U.N.C.L.O.S., συντάχθηκε το 1982 στο Montego Bay. Οι συνθήκες που επικρατούσαν τότε στις διεθνείς σχέσεις, καμία ομοιότητα δεν έχουν με τις υπάρχουσες. Το κλίμα τρομοκρατίας που επικρατεί στις μέρες μας και η συνεχής γέννηση κινημάτων που σαν σκοπό έχουν τη παγκόσμια τρομοκρατία επικαλούμενοι την κοινωνική ανισότητα, όπως συμβαίνει με την περίπτωση της Β. Κορέας και του Ιράν, δεν έχει προηγούμενο. Φανατικά, θρησκευτικά κινήματα, που δικαιολογούν τη βίαιη τακτική τους, μέσω της ερμηνείας του Κορανίου και του Χαντίθ, σαρώνουν τις θάλασσες κάνοντας χρήση του δικαιώματος της ελεύθερης διακίνησης αγαθών στη θάλασσα. Ένα δικαίωμα, μια ελευθερία, που καθιερώθηκε από τον 17^ο αιώνα για την διευκόλυνση του παγκόσμιου εμπορίου και των διεθνών συναλλαγών, στις μέρες μας, στρέφεται εναντίον της διεθνούς ασφάλειας.

Το νομικό κενό που μπορεί να εντοπιστεί στο P.S.I. για την διενέργεια θαλάσσιων επιχειρήσεων στην ανοικτή θάλασσα, μπορεί να καλυφθεί από ισχυρές διμερείς συμφωνίες τύπου Ship Rider.

Οι συμφωνίες Ship rider, έχουν αποδοκιμαστεί από πολλά κράτη στο συμβούλιο των Η.Ε., για καταπάτηση της κυριαρχίας των κρατών στα χωρικά τους ύδατα, όπως προβλέπεται από την σύμβαση UNCLOS ή ακόμα και των ανθρωπίνων

δικαιωμάτων, για τους τρομοκράτες ή τους εγκληματίες που συλλαμβάνονται στα πλαίσια των συμφωνιών αυτών από αμερικανικές δυνάμεις της U.S.C.G..

Εκ του αποτελέσματος, η συμφωνία λειτουργεί αποδοτικά για τον έλεγχο της παραβατικότητας και της εγκληματικότητας, είτε έχει να κάνει με παραβίαση των κανόνων αλιείας στην περιοχή του Ειρηνικού και της Καραϊβικής (υπεραλίευση), είτε έχει να κάνει με το οργανωμένο έγκλημα διακίνησης ναρκωτικών – ψυχοτρόπων ουσιών και όπλων μαζικής καταστροφής.

Τα κέρδη από την ισχύ τέτοιων συμφωνιών, έχουν πολλαπλά οφέλη για τα κράτη που τις προσυπογράφουν, τόσο σε κοινωνικό, όσο και οικονομικό επίπεδο. Η πάταξη του φαινομένου της υπεραλίευσης, έχει και οικονομικό και περιβαλλοντικό όφελος. Μειώνεται η φοροδιαφυγή από τα αδήλωτα και παράνομα αλιεύματα και προστατεύονται οι πληθυσμοί των θαλασσιών οργανισμών.

Η αντιμετώπιση της παράνομης διακίνησης ναρκωτικών ουσιών, έχει τόσο κοινωνικό αντίκρυσμα, όσο και οικονομικό. Οι πολίτες των κρατών που συμμετέχουν σε τέτοιου είδους συμφωνίες, έρχονται λιγότερο αντιμέτωποι με τη μάστιγα των ναρκωτικών και γενικότερα του κλίματος τρομοκρατίας που επιβάλλουν τα καρτέλ στις περιοχές αυτές. Η οικονομία, και αυτή προστατεύεται από τα διαφυγόντα κέρδη των εμπόρων ναρκωτικών, μιας και τα κέρδη που αποφέρει η βιομηχανία αυτή, πάνε απευθείας στα καρτέλ.

Ο έλεγχος και η εκμηδένιση της μεταφοράς παράνομων W.M.D., μόνο θετικά αποτελέσματα σε κοινωνικό επίπεδο μπορεί να προσφέρει, δημιουργώντας κλίμα ασφάλειας και σταθερότητας, απαραίτητο για την ανάπτυξη οποιουδήποτε κράτους.

Το ερώτημα που γεννάται μετά από αυτά είναι, γιατί τα κράτη της E.E. μένουν εκτός τέτοιων συμβάσεων και επιλέγουν απλά την συνεργασία των κοινοτικών φορέων σε επιχειρησιακό επίπεδο.

Πρέπει η Διεθνής Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (U.N.C.L.O.S.) να εκσυγχρονιστεί και να αναθεωρηθεί σύμφωνα με τις σύγχρονες επιταγές των συνθηκών που επικρατούν σε διεθνές επίπεδο;

Η διακρατική συνεργασία μέσω συμφωνιών Ship rider, θα ενίσχυε το αίσθημα ασφάλειας τόσο στη Μεσόγειο και τον Ατλαντικό όσο και στις χερσαίες περιοχές της E.E.. Η προσπάθεια αυτή πρέπει να επεκταθεί σε παγκόσμια κλίμακα, να ξεκινήσουν συζητήσεις για την αναθεώρηση του δικαίου της θάλασσας, ενισχύοντας τη σημασία και το ρόλο των διμερών συμφωνιών δίνοντας δικαιοδοσία στα κράτη μέσω αυτών, να ελέγχουν ύποπτα πλοία ακόμα και στην ανοικτή θάλασσα.

Παράρτημα

Πίνακας 1.1.**Κράτη – Μέλη P.S.I.**

- | | |
|------------------------|------------------------|
| 1. Afghanistan | 24. Cyprus |
| 2. Albania | 25. Czech Republic |
| 3. Andorra | 26. Denmark |
| 4. Angola | 27. Djibouti |
| 5. Antigua and Barbuda | 28. Dominica |
| 6. Argentina | 29. Dominican Republic |
| 7. Armenia | 30. El Salvador |
| 8. Australia | 31. Estonia |
| 9. Austria | 32. Fiji |
| 10. Azerbaijan | 33. Finland |
| 11. Bahamas | 34. France |
| 12. Bahrain | 35. Georgia |
| 13. Belarus | 36. Germany |
| 14. Belgium | 37. Greece |
| 15. Belize | 38. Holy See |
| 16. Bosnia | 39. Honduras |
| 17. Brunei Darussalam | 40. Hungary |
| 18. Bulgaria | 41. Iceland |
| 19. Cambodia | 42. Iraq |
| 20. Canada | 43. Ireland |
| 21. Chile | 44. Israel |
| 22. Colombia | 45. Italy |
| 23. Croatia | 46. Japan |

- | | |
|------------------------|------------------------------------|
| 47. Jordan | 73. Philippines |
| 48. Kazakhstan | 74. Poland |
| 49. Korea, Republic of | 75. Portugal |
| 50. Kyrgyzstan | 76. Qatar |
| 51. Kuwait | 77. Romania |
| 52. Latvia | 78. Russia |
| 53. Liberia | 79. Samoa |
| 54. Libya | 80. Saudi Arabia |
| 55. Liechtenstein | 81. San Marino |
| 56. Lithuania | 82. Serbia |
| 57. Luxembourg | 83. Singapore |
| 58. Macedonia | 84. Slovakia |
| 59. Malaysia | 85. Slovenia |
| 60. Malta | 86. Spain |
| 61. Marshall Islands | 87. Sri Lanka |
| 62. Moldova | 88. St. Lucia |
| 63. Mongolia | 89. St. Vincent and the Grenadines |
| 64. Montenegro | 90. Sweden |
| 65. Morocco | 91. Switzerland |
| 66. The Netherlands | 92. Tajikistan |
| 67. New Zealand | 93. Thailand |
| 68. Norway | 94. Trinidad and Tobago |
| 69. Oman | 95. Tunisia |
| 70. Panama | 96. Turkey |
| 71. Papua New Guinea | 97. Turkmenistan |
| 72. Paraguay | 98. Ukraine |

99. United Arab Emirates

100. United Kingdom

101. United States

102. Uzbekistan

103. Vanuatu

104. Vietnam

105. Yemen

Πίνακας 1.2**Συμφωνίες Ship rider**

A/A	Συμβαλλόμενες Χώρες	Αντικείμενο Συμφωνίας	Υπογραφή	Έναρξη Ισχύος
1	Η.Π.Α. – Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας	Έλεγχος της παράνομης, άναρχης και αδήλωτης αλιείας στον Ειρηνικό ωκεανό	3/12/1993	3/12/1993
2	Η.Π.Α. - Χώρες Caricom (St. Lucia, Trinidad & Tobago) - Δομινικανή Δημοκρατία	Έλεγχος και αντιμετώπιση διακίνησης Ναρκωτικών ουσιών και παραγώγων	23/3/1995	23/3/1995
3	Η.Π.Α. - Ομοσπονδία Αγ. Χριστόφορου & Νέβις	Έλεγχος και αντιμετώπιση διακίνησης Ναρκωτικών ουσιών και παραγώγων	13/4/1995	13/4/1995
4	Η.Π.Α. - Κολομβία	Αντιμετώπιση διακίνησης Ναρκωτικών ουσιών και παραγώγων σε θαλάσσιο και εναέριο χώρο (No:12835.Narcotic Drugs Ship rider in territorial sea and airspace)	14/3/1997	14/3/1997
5	Η.Π.Α. - Τζαμάικα	Αντιμετώπιση διακίνησης Ναρκωτικών και ψυχοτρόπων ουσιών σε θαλάσσιο και εναέριο χώρο (Narcotic Drugs & Psycotropic Ship rider in territorial sea and airspace)	6/5/1997	6/5/1997
6	Η.Π.Α. - Βενεζουέλα	Αντιμετώπιση διακίνησης Ναρκωτικών και ψυχοτρόπων ουσιών σε θαλάσσιο και εναέριο χώρο (No:12876.Narcotic Drugs & Psycotropic Ship rider in territorial sea and airspace)	23/7/1997	23/7/1997
7	Η.Π.Α. - Μπαρμπάντος	Αντιμετώπιση διακίνησης Ναρκωτικών ουσιών και παραγώγων σε θαλάσσιο και εναέριο χώρο (Narcotic Drugs Ship rider in territorial sea and airspace)	15/6/1997	11/10/1998
8	Η.Π.Α. - Κόστα Ρίκα	Συνεργασία για την καταστολή της παράνομης θαλάσσιας κυκλοφορίας	1/12/1998	19/11/1999
9	Η.Π.Α. - Ονδούρα	Συνεργασία για την καταστολή της παράνομης διακίνησης ναρκωτικών ουσιών	29/3/2000	30/1/2001
10	Η.Π.Α. - Νικαράγουα	Συνεργασία για την καταστολή της παράνομης θαλάσσιας & εναέριας κυκλοφορίας	1/6/2001	1/6/2001
11	Η.Π.Α. - Παναμάς	Υποστήριξη και συνδρομή στην Ακτοφυλακή των Η.Π.Α. (U.S.C.G.) για την επιβολή του νόμου (Ship rider)	5/2/2002	5/2/2002

12	Η.Π.Α. - Τζαμάικα	Συνεργασία για την αντιμετώπιση της διακίνησης ναρκωτικών ουσιών δια θαλάσσης (Maritime counter narcotics Co-operation agreement)	6/2/2004	6/2/2004
13	Η.Π.Α. - Μπαχάμες	Συνεργασία για την αντιμετώπιση της περίπλοκης φύσης των προβλημάτων της παράνομης διακίνησης ναρκωτικών & ψυχοτρόπων ουσιών, καθώς και της παράνομης διακίνησης μεταναστών	29/6/2004	29/6/2004
14	Η.Π.Α. - Μπελίτζ	Συνεργασία για την πρόληψη παράνομης διακίνησης W.M.D.	4/8/2005	19/10/2005
15	Η.Π.Α. - Μογγολία	Συνεργασία για την πρόληψη παράνομης διακίνησης W.M.D.	23/10/2007	20/2/2008
16	Η.Π.Α. - Παλάου	Συνεργασία κατά της παράνομης, άναρχης και αδήλωτης αλιείας & καταπολέμηση του διεθνούς εγκλήματος	20/3/2008	20/3/2008
17	Η.Π.Α. - Cook islands	Συνεργασία κατά της παράνομης, άναρχης και αδήλωτης αλιείας & καταπολέμηση του διεθνούς εγκλήματος	29/7/2008	29/7/2008
18	Η.Π.Α. - Μπαχάμες	Συνεργασία για την πρόληψη παράνομης διακίνησης W.M.D.	11/8/2008	11/8/2008
19	Η.Π.Α. - Καναδάς	Συνεργασία U.S.C.G. - R.C.M.P. Για τον έλεγχο και την επιβολή του νόμου στα κοινά ύδατα (Ship rider Agreement)	26/5/2009	26/5/2009
20	Η.Π.Α. - Άγιος Βικέντιος - Γρεναδίνες	Συνεργασία για την πρόληψη παράνομης διακίνησης W.M.D.	11/5/2010	11/5/2010
21	Η.Π.Α. - Σενεγάλη	Συνεργασία για την παράνομη θαλάσσια κυκλοφορία	29/4/2011	29/4/2011
22	Η.Π.Α. - Βενεζουέλα	Συνεργασία για την αντιμετώπιση παράνομης διακίνησης Ναρκωτικών και ψυχοτρόπων ουσιών δια θαλάσσης	9/11/2011	9/11/2011
23	Η.Π.Α - Κιριμπάτι	Συνεργασία φύλαξης των θαλασσιών περιοχών μέσω του O.M.S.I.	2016	2016
24	Η.Π.Α. - Τόνγκα	Συνεργασία κατά της παράνομης, άναρχης και αδήλωτης αλιείας & καταπολέμηση του διεθνούς εγκλήματος	2014	2014
25	Η.Π.Α. - Βανουάτου	Συνεργασία για την καταπολέμηση της παράνομης διακίνησης στον θαλάσσιο & εναέριο χώρο	31/10/2016	31/10/2016

Πίνακας 1.3.

South east European Law Enforcement Center	
Έδρα: Βουκουρέστι (Ρουμανία)	
Κράτη – Μέλη:	
1. Αλβανία	7. Ουγγαρία
2. Βοσνία – Ερζεγοβίνη	8. Μολδαβία
3. Βουλγαρία	9. Μαυροβούνιο
4. Κροατία	10. Ρουμανία
5. Π.Γ.Δ.Μ.	11. Σερβία
6. Ελλάδα	12. Τουρκία
Οργανόγραμμα:	
<p><u>Συμβούλιο:</u> Είναι το ανώτατο όργανο λήψης αποφάσεων του S.E.L.E.C., αποτελούμενο από υψηλόβαθμους εκπροσώπους των κρατών μελών, έχοντας την εξουσία να ενεργεί εξ ονόματος των κρατών τους. Έχει ως πρόεδρο και αντιπρόεδρο υψηλόβαθμα στελέχη από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, που διορίζονται για ένα (1) έτος με αλφαβητική εναλλαγή μεταξύ των κρατών μελών. Συνέρχεται τουλάχιστον μία φορά το χρόνο στην έδρα του S.E.L.E.C., στο Βουκουρέστι της Ρουμανίας, εκτός αν αποφασιστεί διαφορετικά. Λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με τη στρατηγική, οικονομικά θέματα, εκλογές για τη διαχείριση του S.E.L.E.C., εγκρίνει αιτήσεις συμμετοχής και επιχειρησιακές συμπράξεις, καθώς και τη σύναψη συμφωνιών.</p> <p><u>Γραμματεία:</u> Είναι υπεύθυνη για τη λειτουργία του κέντρου και αποτελείται από τον Γενικό Διευθυντή, Διευθυντές και προσωπικό S.E.L.E.C..</p> <p>- Ο Γενικός Διευθυντής είναι ο διευθύνων σύμβουλος και ο νόμιμος εκπρόσωπος του S.E.L.E.C.. Ο διευθυντής είναι πολίτης ενός από τα κράτη μέλη και εκλέγεται από το Συμβούλιο μετά από ανοικτή και δημόσια διαδικασία. Η εντολή του Γενικού Διευθυντή είναι 4 (τέσσερα) χρόνια.</p> <p>- Το Διοικητικό Συμβούλιο εκλέγεται για θητεία 3 (τριών) ετών. Κάθε διευθυντής είναι πολίτης ενός από τα κράτη μέλη και εκλέγεται από το Συμβούλιο ύστερα από ανοικτή και δημόσια διαδικασία. Το Συμβούλιο ορίζει τον αριθμό, τη λειτουργία και τους ρόλους των Διευθυντών.</p> <p>- Το προσωπικό αποτελείται από όλα τα άτομα που εργάζονται υπό την εξουσία και τον έλεγχο του Γενικού Διευθυντή και των Διευθυντών.</p>	
Σκοπός:	
<p>I. Συντονισμός των περιφερειακών δράσεων και των ερευνών στήριξης και πρόληψης της εγκληματικότητας των κρατών μελών σε διασυνοριακές υποθέσεις.</p> <p>II. Ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με το ποινικό μητρώο και παροχή ταχείας και έγκαιρης επιχειρησιακής βοήθειας.</p> <p>III. Συλλογή, ταξινόμηση, ανάλυση, επεξεργασία και διάδοση πληροφοριών για το ποινικό μητρώο.</p> <p>IV. Εκπόνηση στρατηγικών αναλύσεων και εκτιμήσεων απειλών σχετικών με τους στόχους.</p> <p>V. Καθιέρωση, λειτουργία και συντήρηση ενός μηχανογραφημένου συστήματος πληροφοριών, το οποίο συνεπάγεται επίσης την εξασφάλιση της προστασίας των προσωπικών δεδομένων.</p>	

Άρθρα Διεθνούς Σύμβασης της Θάλασσας (U.N.C.L.O.S.) που αφορούν το P.S.I. και το Ship Rider Agreement.

ΜΕΡΟΣ II

ΧΩΡΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ ΣΥΝΩΡΕΥΟΥΣΑ ΖΩΝΗ

Νομικό καθεστώς της χωρικής θάλασσας, του εναέριου χώρου πάνω από την χωρική θάλασσα και του βυθού και του υπεδάφους του

Άρθρο 2

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

Εύρος της χωρικής θάλασσας

Άρθρο 3

Κάθε κράτος έχει το δικαίωμα να καθορίσει το εύρος της χωρικής του θάλασσας. Το εύρος αυτό δεν υπερβαίνει τα δώδεκα ναυτικά μίλια, μετρούμενα από γραμμές βάσεως καθοριζόμενες σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση.

Εξωτερικό όριο της χωρικής θάλασσας

Άρθρο 4

Το εξωτερικό όριο της χωρικής θάλασσας είναι η γραμμή της οποίας κάθε σημείο βρίσκεται σε τόση απόσταση από το πλησιέστερο σημείο της γραμμής βάσεως, όσο είναι το εύρος της χωρικής θάλασσας.

Δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης

Άρθρο 17.

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.

Έννοια της αβλαβούς διέλευσης

Άρθρο 19.

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.
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
 - β) σε κάθε άσκηση ή γυμνάσια με όπλα οποιοδήποτε 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 οποιεσδήποτε αλιευτικές δραστηριότητες
- κ) σε διεξαγωγή έρευνας ή υδρογραφικών εργασιών
- λ) σε κάθε πράξη που αποσκοπεί στην παρεμβολή σε οποιοδήποτε σύστημα επικοινωνίας ή οποιεσδήποτε διευκολύνσεις ή εγκαταστάσεις του παράκτιου κράτους
- μ) σε οποιαδήποτε άλλη ενέργεια που δεν έχει άμεση σχέση με τη διέλευση.

Νόμοι και κανονισμοί του παράκτιου κράτους που αναφέρονται στην αβλαβή διέλευση

Άρθρο 21.

1. 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
 - 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.
2. Οι παραπάνω νόμοι και κανονισμοί δεν εφαρμόζονται στη σχεδίαση, την κατασκευή, την επάνδρωση ή τον εξοπλισμό των ξένων πλοίων, ειμή μόνο εάν εφαρμόζουν τους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανόνες ή πρότυπα.
3. Το παράκτιο κράτος δίδει την προσήκουσα δημοσιότητα σε όλους αυτούς τους νόμους και κανονισμούς.
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.

Δικαιώματα προστασίας του παράκτιου κράτους

Άρθρο 25.

1. Το παράκτιο κράτος δύναται να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα στη χωρική θάλασσα προκειμένου να εμποδίσει διέλευση η οποία δεν είναι αβλαβής.

2. Στην περίπτωση πλοίων που εισέρχονται στα εσωτερικά ύδατα ή προσεγγίζουν σε λιμενική εγκατάσταση που κείται έξω από τα εσωτερικά ύδατα, το παράκτιο κράτος έχει επίσης το δικαίωμα να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για την πρόληψη οποιασδήποτε παραβίασης των όρων στους οποίους υπόκειται η είσοδος αυτών των πλοίων στα εσωτερικά ύδατα ή η παραπάνω προσέγγισή του σε λιμενική εγκατάσταση. 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 αποκτά ισχύ μόνο μετά την προσήκουσα δημοσίευση αυτής.

Ποινική δικαιοδοσία επί ξένου πλοίου

Άρθρο 27.

1. Η ποινική δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους δεν θα πρέπει να ασκείται πάνω σε ξένο πλοίο διερχόμενο από τη χωρική θάλασσα, για τη σύλληψη οποιουδήποτε προσώπου ή τη διενέργεια οποιασδήποτε ανάκρισης σχετικής με έγκλημα που διαπράχθηκε πάνω στο πλοίο κατά τη διάρκεια της διέλευσής του με την εξαίρεση μόνο των παρακάτω περιπτώσεων:

- α) αν οι συνέπειες του εγκλήματος επεκτείνονται το παράκτιο κράτος
- β) αν το έγκλημα είναι τέτοιας φύσεως που να διαταράσσει την ειρήνη της χώρας ή την τάξη στην χωρική θάλασσα
- γ) αν έχει ζητηθεί η συνδρομή των τοπικών αρχών από τον πλοίαρχο ή από διπλωματικό πράκτορα ή τον προξενικό λειτουργό του κράτους της σημαίας, ή
- δ) αν τέτοια μέτρα είναι αναγκαία για την καταστολή της παράνομης διακίνησης ναρκωτικών ή ψυχοτροπικών ουσιών.

2. 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.

3. Στις περιπτώσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 1 και 2, το παράκτιο κράτος οφείλει, εάν το ζητήσει ο πλοίαρχος, να ειδοποιήσει τις διπλωματικές ή προξενικές αρχές του κράτους της σημαίας, πριν από την λήψη οποιωνδήποτε μέτρων, και να διευκολύνει την επαφή μεταξύ των αρχών αυτών και του πληρώματος του πλοίου. Σε περιπτώσεις επείγουσας ανάγκης η ειδοποίηση αυτή μπορεί να γνωστοποιηθεί κατά την διάρκεια λήψεως των μέτρων.

4. Κατά την εξέταση του εάν και κατά ποιο τρόπο θα πρέπει να γίνει μία σύλληψη, οι τοπικές αρχές λαμβάνουν δεόντως υπόψη τα συμφέροντα της ναυσιπλοΐας.

5. 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.

Συνορεύουσα ζώνη

Άρθρο 33.

1. 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.

2. 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.

Υποχρεώσεις πλοίων και αεροσκαφών κατά τον πλου διέλευσης

Άρθρο 39

1. Πλοία και αεροσκάφη, ενώ ασκούν το δικαίωμα του πλου διέλευσης, οφείλουν:

- α) να διασχίζουν ή να υπερíπτανται των στενών χωρίς καθυστέρηση
- β) να απέχουν από κάθε απειλή ή χρήση βίας εναντίον της κυριαρχίας, της εδαφικής ακεραιότητας ή της πολιτικής ανεξαρτησίας των παράκτιων στα στενά κρατών ή κατά οποιονδήποτε άλλο τρόπο κατά παράβαση των αρχών του διεθνούς δικαίου που είναι ενσωματωμένες στο χάρτη των Ηνωμένων Εθνών
- γ) να απέχουν απ' οποιοσδήποτε δραστηριότητες άλλες από εκείνες που επιβάλλει ένας κανονικός τρόπος συνεχούς και γρήγορης διέλευσης, εκτός αν καθίστανται απαραίτητες λόγω ανωτέρας βίας ή κινδύνου
- δ) να συμμορφώνονται με άλλες σχετικές διατάξεις του παρόντος μέρους.

2. Πλοία σε πλου διέλευσης οφείλουν:

- α) να συμμορφώνονται με τους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς, διαδικασίες και πρακτική για την ασφάλεια στη θάλασσα, συμπεριλαμβανομένων και των διεθνών κανονισμών αποφυγής συγκρούσεων στη θάλασσα
 β) να συμμορφώνονται με τους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς, διαδικασίες και πρακτική για την αποφυγή, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης από πλοία.

3. Αεροσκάφη που υπερίπτανται των στενών αυτών, οφείλουν:

- α) να τηρούν τους κανόνες εναέριας κυκλοφορίας του διεθνούς οργανισμού πολιτικής αεροπορίας, όπως αυτοί εφαρμόζονται στα πολιτικά αεροσκάφη. Τα κρατικά αεροσκάφη συμμορφώνονται κανονικά με τα μέτρα ασφάλειας που προβλέπονται από τους κανόνες αυτούς και κινούνται πάντα με τη δέουσα προσοχή για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας
 β) να είναι συνεχώς συντονισμένα στην ραδιοσυχνότητα που έχει καθορίσει η διεθνώς ορισμένη αρμόδια αρχή ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ή στην διεθνή ραδιοσυχνότητα κινδύνου.

ΜΕΡΟΣ VII

ΑΝΟΙΚΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Ελευθερία της Ανοικτής Θάλασσας

Άρθρο 87.

1. Η ανοικτή θάλασσα είναι ελεύθερη για όλα τα κράτη, παράκτια ή άνευ ακτών. Η ελευθερία της ανοικτής θάλασσας ασκείται σύμφωνα με τους όρους που αναφέρονται στην παρούσα σύμβαση, καθώς επίσης και στους λοιπούς κανόνες του διεθνούς δικαίου. Η ελευθερία αυτή περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τόσο για τα παράκτια όσο και για τα άνευ ακτών κράτη:

- α) την ελευθερία ναυσιπλοΐας
 β) την ελευθερία υπερπτήσης
 γ) την ελευθερία τοποθέτησης υποβρυχίων καλωδίων και σωληναγωγών τηρουμένων των διατάξεων του μέρους VI.
 δ) την ελευθερία κατασκευής τεχνητών νήσων και άλλων εγκαταστάσεων που επιτρέπονται κατά το διεθνές δίκαιο, τηρουμένων των διατάξεων του μέρους VI 7
 ε) την ελευθερία αλιείας, τηρουμένων των όρων που αναφέρονται στο τμήμα 2 7
 στ) την ελευθερία επιστημονικής έρευνας, τηρουμένων των διατάξεων των μερών VI και XIII.

2. Οι εν λόγω ελευθερίες ενασκοούνται από όλα τα κράτη λαμβάνοντας προσηκόντως υπόψη τα συμφέροντα των άλλων κρατών κατά την άσκηση της ελευθερίας της ανοικτής θάλασσας, ως επίσης και τα δικαιώματα που παρέχονται από τη σύμβαση σχετικά με τις δραστηριότητες εντός της περιοχής.

Καθεστώς των πλοίων

Άρθρο 92

1. Τα πλοία πλέον με τη σημαία ενός μόνο κράτους και εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις που προβλέπονται ρητά σε διεθνείς συνθήκες ή σε αυτή τη Σύμβαση υπόκεινται στην αποκλειστική του δικαιοδοσία στην ανοικτή θάλασσα. Το πλοίο δεν μπορεί να αλλάξει τη σημαία του κατά τη διάρκεια ταξιδιού ή όταν έχει προσεγγίσει σε λιμάνι εκτός από την περίπτωση πραγματικής μεταβίβασης της ιδιοκτησίας ή αλλαγής νηολογίου. 2. Πλοίο που πλέει με τις σημαίες δύο ή περισσότερων κρατών, χρησιμοποιώντας αυτές για διευκόλυνσή του, δεν μπορεί να επικαλεσθεί καμιά από αυτές τις εθνικότητες έναντι οποιουδήποτε άλλου κράτους και μπορεί να εξομοιωθεί με πλοίο χωρίς εθνικότητα. Υποχρέωση παροχής βοήθειας

Ετεροδικία των πολεμικών πλοίων στην ανοικτή θάλασσα

Άρθρο 95

Τα πολεμικά πλοία στην ανοικτή θάλασσα απολαύουν πλήρους ετεροδικίας έναντι οποιουδήποτε άλλου κράτους πλην του κράτους της σημαίας τους.

Ετεροδικία πλοίων που χρησιμοποιούνται μόνο σε κρατική μη εμπορική υπηρεσία

Άρθρο 96

Πλοία των οποίων η κυριότητα ή η εκμετάλλευση ανήκει σε κράτος και τα οποία χρησιμοποιούνται μόνο για κρατική μη εμπορική υπηρεσία απολαύουν στην ανοικτή θάλασσα πλήρους ετεροδικίας έναντι οποιουδήποτε άλλου κράτους, πλην του κράτους της σημαίας που φέρουν.

Δικαίωμα νηψίας

Άρθρο 110.

1. Εκτός από περιπτώσεις επέμβασης δυνάμει εξουσιών που προβλέπονται από συνθήκη, πολεμικό πλοίο που συναντά στην ανοικτή θάλασσα ξένο πλοίο, εκτός από τα πλοία που απολαύουν πλήρους ετεροδικίας σύμφωνα με άρθρα 95 και 96, δεν δικαιούται να σταματήσει για έλεγχο εκτός αν υπάρχει βάσιμος λόγος υποψίας ότι:
 - α) το πλοίο επιδίδεται σε πειρατεία
 - β) το πλοίο επιδίδεται σε δουλεμπόριο
 - γ) το πλοίο επιδίδεται σε παράνομες εκπομπές και το κράτος της σημαίας του πολεμικού έχει δικαιοδοσία σύμφωνα με το άρθρο 109
 - δ) το πλοίο δεν έχει εθνικότητα,
 - ε) αν και φέρει ξένη σημαία ή αρνείται να υψώσει τη σημαία του, αυτό έχει στην πραγματικότητα την ίδια εθνικότητα με το πολεμικό.
2. Στις περιπτώσεις της παραγράφου 1, το πολεμικό πλοίο μπορεί να προβεί σε εξακρίβωση του δικαιώματος του πλοίου να φέρει τη σημαία του. Για το σκοπό αυτό, μπορεί να στείλει λέμβο υπό τη διοίκηση αξιωματικού στο ύποπτο πλοίο. Αν μετά τον έλεγχο των εγγράφων η υπόνοια εξακολουθεί να υπάρχει, μπορεί να προβεί σε περαιτέρω έρευνα πάνω στο πλοίο, η οποία θα πρέπει να γίνει με κάθε δυνατή διάκριση.
3. Αν οι υπόνοιες αποδειχθούν αβάσιμες και με την προϋπόθεση ότι ο πλοίο στο οποίο έχει γίνει η έρευνα δεν έχει διαπράξει οτιδήποτε που να δικαιολογεί τις υπόνοιες αυτές, θα αποζημιωθεί για κάθε απώλεια ή ζημιά που μπορεί να υπέστη.
4. Οι διατάξεις αυτές εφαρμόζονται *mutatis mutandis* σε στρατιωτικά αεροσκάφη.
5. Οι διατάξεις αυτές εφαρμόζονται επίσης σε οποιαδήποτε άλλα δεόντως εξουσιοδοτημένα πλοία ή αεροσκάφη που έχουν εμφανή διακριτικά στοιχεία ότι ανήκουν σε κρατική υπηρεσία.

Δικαίωμα συνεχούς καταδίωξης

Άρθρο 111

1. Η συνεχής καταδίωξη ξένου πλοίου μπορεί να γίνεται όταν οι αρμόδιες αρχές του παράκτιου κράτους έχουν σοβαρούς λόγους να πιστεύουν ότι το πλοίο παραβίασε τους νόμους και τους κανονισμούς του κράτους αυτού. Η συνεχής καταδίωξη μπορεί να αρχίσει όταν το ξένο πλοίο ή μία από τις λέμβους του βρίσκεται στα εσωτερικά ύδατα, αρχιπελαγικά ύδατα, στη χωρική θάλασσα ή στη συνορεύουσα ζώνη του καταδιώκοντος κράτους, και μπορεί να συνεχισθεί και έξω από τη χωρική θάλασσα ή τη συνορεύουσα ζώνη μόνο αν η καταδίωξη αυτή δεν έχει διακοπεί. Δεν είναι απαραίτητο, κατά τη διάρκεια που το ξένο πλοίο βρίσκεται μέσα στη χωρική θάλασσα ή στη συνορεύουσα ζώνη και διατάσσεται να σταματήσει, το πλοίο που δίνει τη διαταγή να βρίσκεται επίσης μέσα στη χωρική θάλασσα ή στη συνορεύουσα ζώνη. 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.
2. 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.
3. Το δικαίωμα της συνεχούς καταδίωξης παύει μόλις το καταδιωκόμενο πλοίο εισέλθει στα χωρικά ύδατα της χώρας του ή τρίτου κράτους.
4. Η συνεχής καταδίωξη δεν θεωρείται ότι έχει αρχίσει παρά μόνο όταν το πλοίο που καταδιώκει έχει βεβαιωθεί με τα πρακτικά μέσα που διαθέτει, ότι το πλοίο που καταδιώκεται ή μία από τις λέμβους του ή άλλα σκάφη που ενεργούν ομαδικά και χρησιμοποιούν το καταδιωκόμενο πλοίο ως βάση, βρίσκεται μέσα στα όρια της χωρικής θάλασσας ή, ανάλογα με την περίπτωση, μέσα στη συνορεύουσα ζώνη ή την αποκλειστική οικονομική ζώνη ή πάνω από την υφαλοκρηπίδα. Η καταδίωξη μπορεί να αρχίσει μόνο μετά από την εκπομπή οπτικού ή ηχητικού σήματος για την ανακοπή του πλου, το οποίο πρέπει να εκπέμπεται από απόσταση που να μπορεί να ακουσθεί ή να γίνει ορατό από το ξένο πλοίο.
5. Το δικαίωμα της καταδίωξης μπορεί να ασκηθεί μόνο από 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.
6. Όπου η καταδίωξη γίνεται με αεροσκάφος:
 - α) οι διατάξεις των παραγράφων 1 έως και 4 του άρθρου αυτού εφαρμόζονται *mutatis mutandis*

β) το αεροσκάφος, το οποίο δίνει διαταγή ανακοπής πλου πρέπει αυτό το ίδιο να καταδιώκει ενεργά το πλοίο, μέχρις ότου πλοίο ή άλλο αεροσκάφος του παράκτιου κράτους, που έχει κληθεί από το αεροσκάφος, καταφθάσει για να αναλάβει την καταδίωξη, εκτός βέβαια αν το αεροσκάφος μπορεί μόνο του να συλλάβει το πλοίο. Δεν είναι ικανοποιητική η δικαιολογία για σύλληψη έξω από τη χωρική θάλασσα ότι το πλοίο απλώς επισημάνθηκε από το αεροσκάφος ως ένοχο ή ύποπτο παράβασης, αν παράλληλα δεν διατάχθηκε να ανακόψει τον πλου του και δεν καταδιώχθηκε από το ίδιο το αεροσκάφος ή άλλο αεροσκάφος ή πλοία τα οποία συνεχίζουν την καταδίωξη χωρίς διακοπή.

7. Η απελευθέρωση πλοίου που συνελήφθη εντός της δικαιοδοσίας κάποιου κράτους και το οποίο συνοδεύτηκε σε κάποιο λιμάνι του κράτους αυτού για διεξαγωγή ανάκρισης από τις αρμόδιες αρχές του, δεν μπορεί να ζητηθεί με μόνη την αιτιολογία ότι το πλοίο διέσχισε υπό συνοδεία τμήμα της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης ή της ανοικτής θάλασσας, διότι οι περιστάσεις το επέβαλαν.

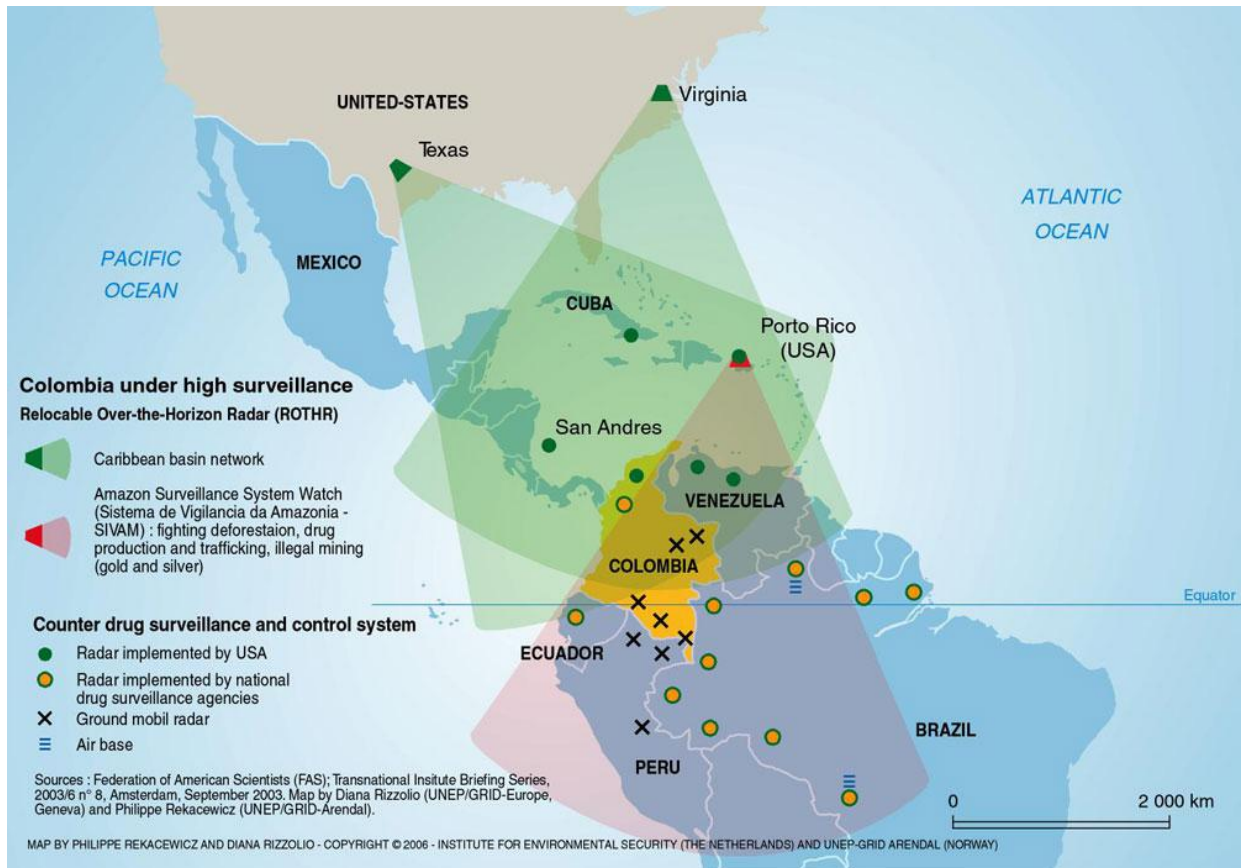
8. Όταν πλοίο έχει κρατηθεί ή συλληφθεί έξω από τη χωρική θάλασσα υπό συνθήκες που δεν δικαιολογούν την άσκηση του δικαιώματος της συνεχούς καταδίωξης, αυτό θα πρέπει να αποζημιωθεί για κάθε απώλεια ή ζημιά που μπορεί να υπέστη ως αποτέλεσμα αυτής της κρατήσεως ή σύλληψης.

Εικόνα 1.

105 Countries Have Endorsed the PSI



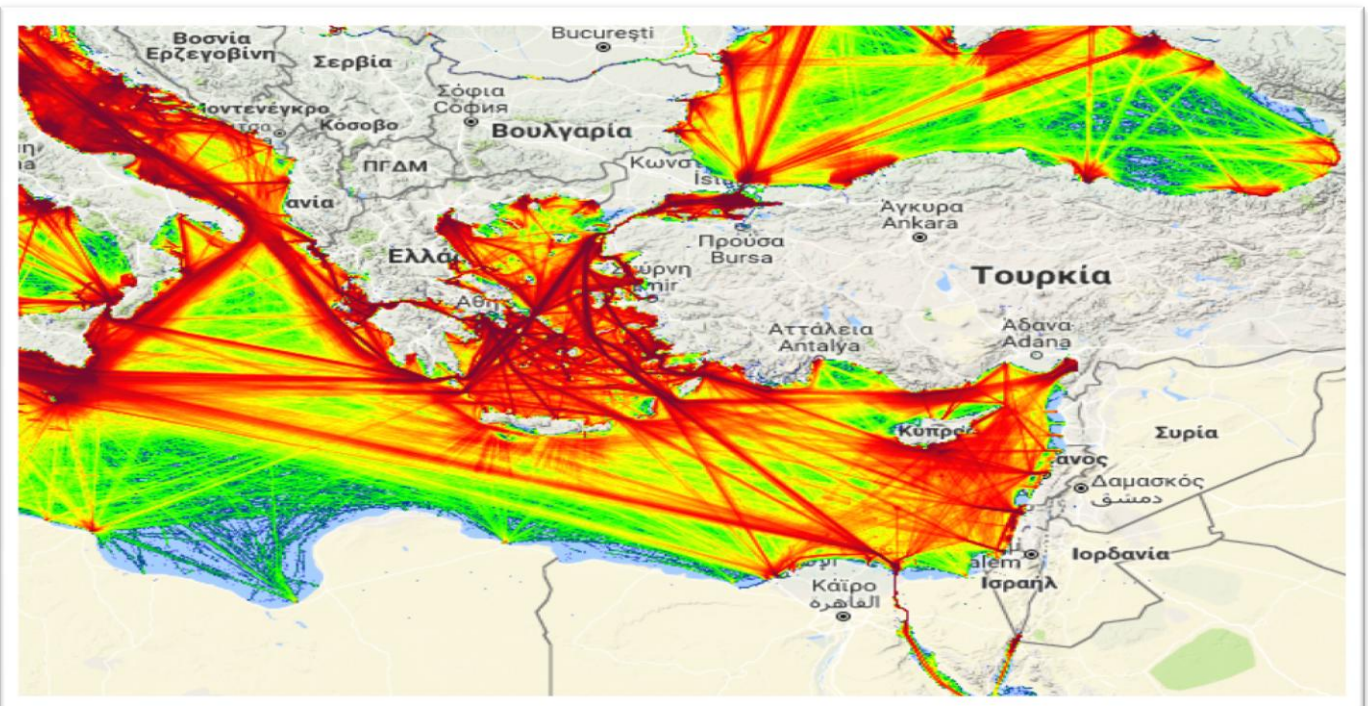
Εικόνα 2.



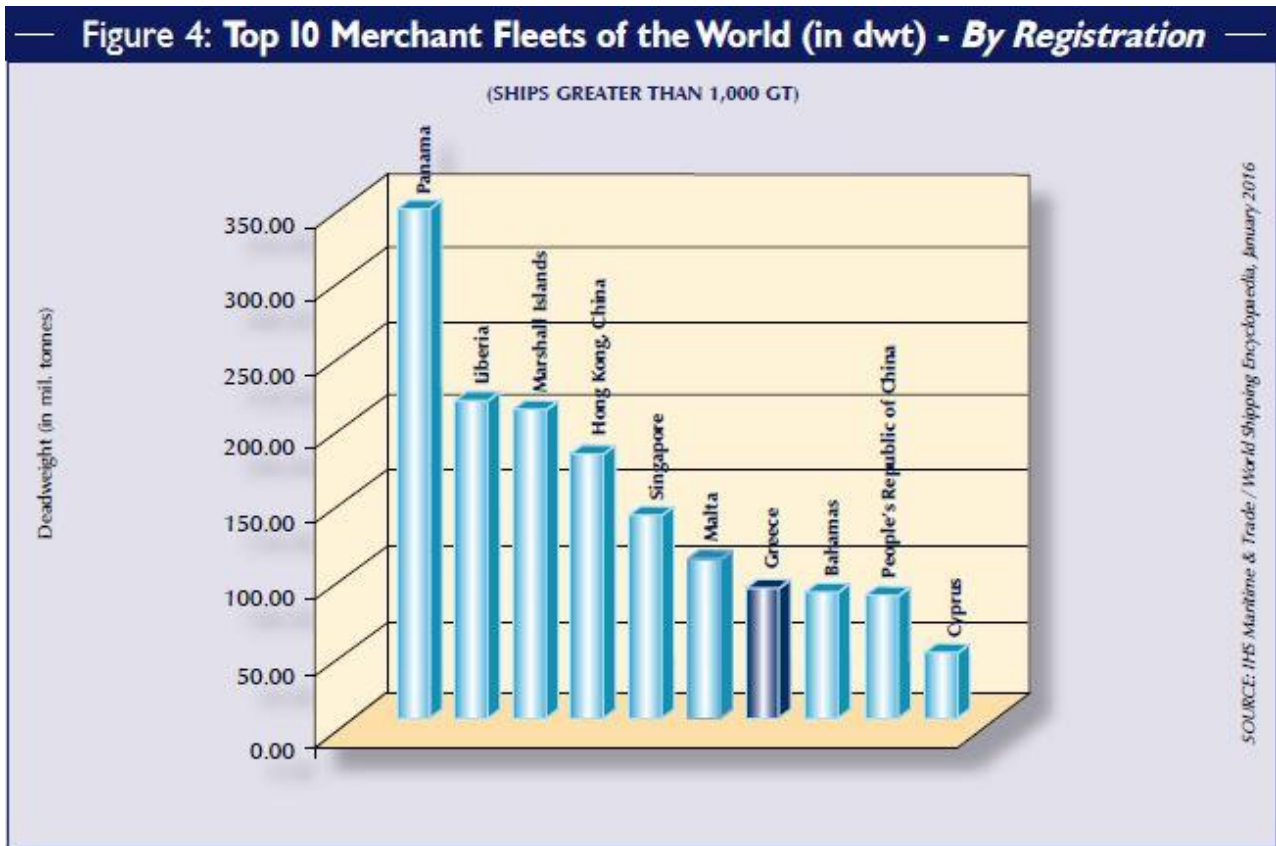
Εικόνα 3.



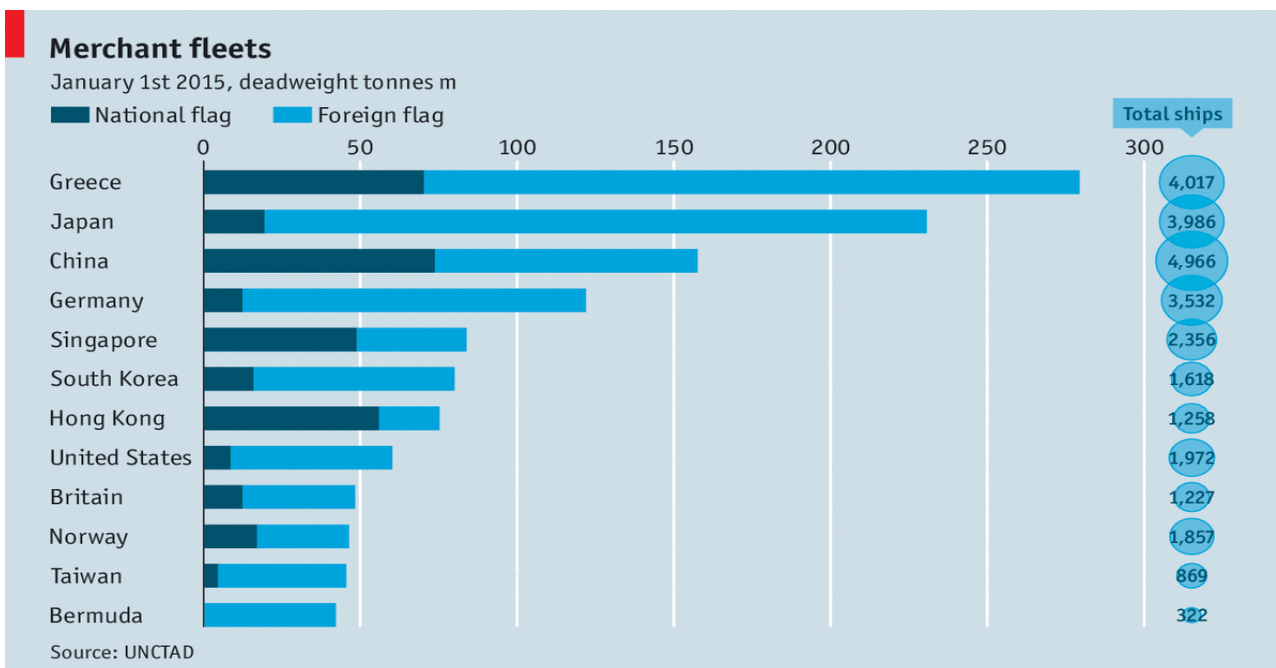
Εικόνα 4.



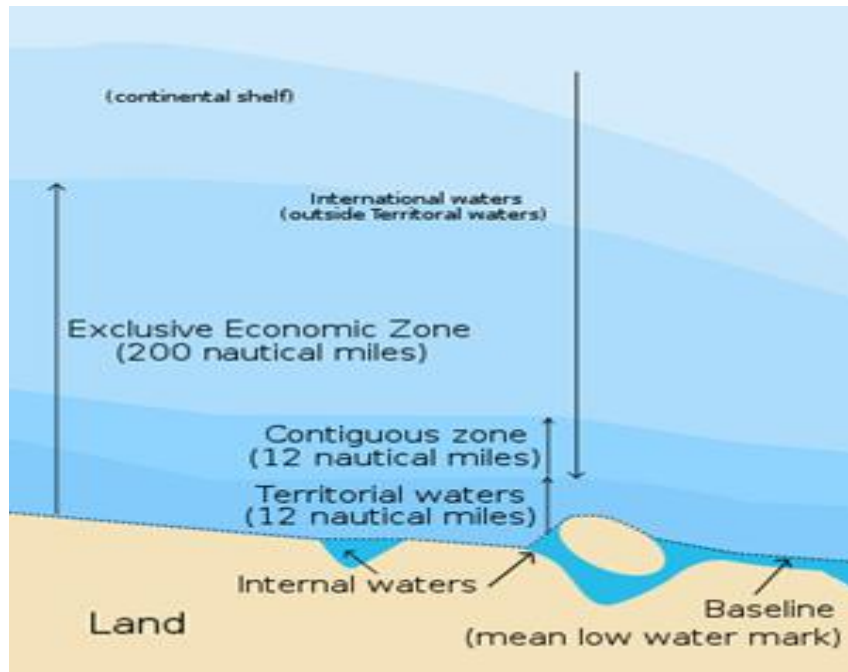
Εικόνα 5.



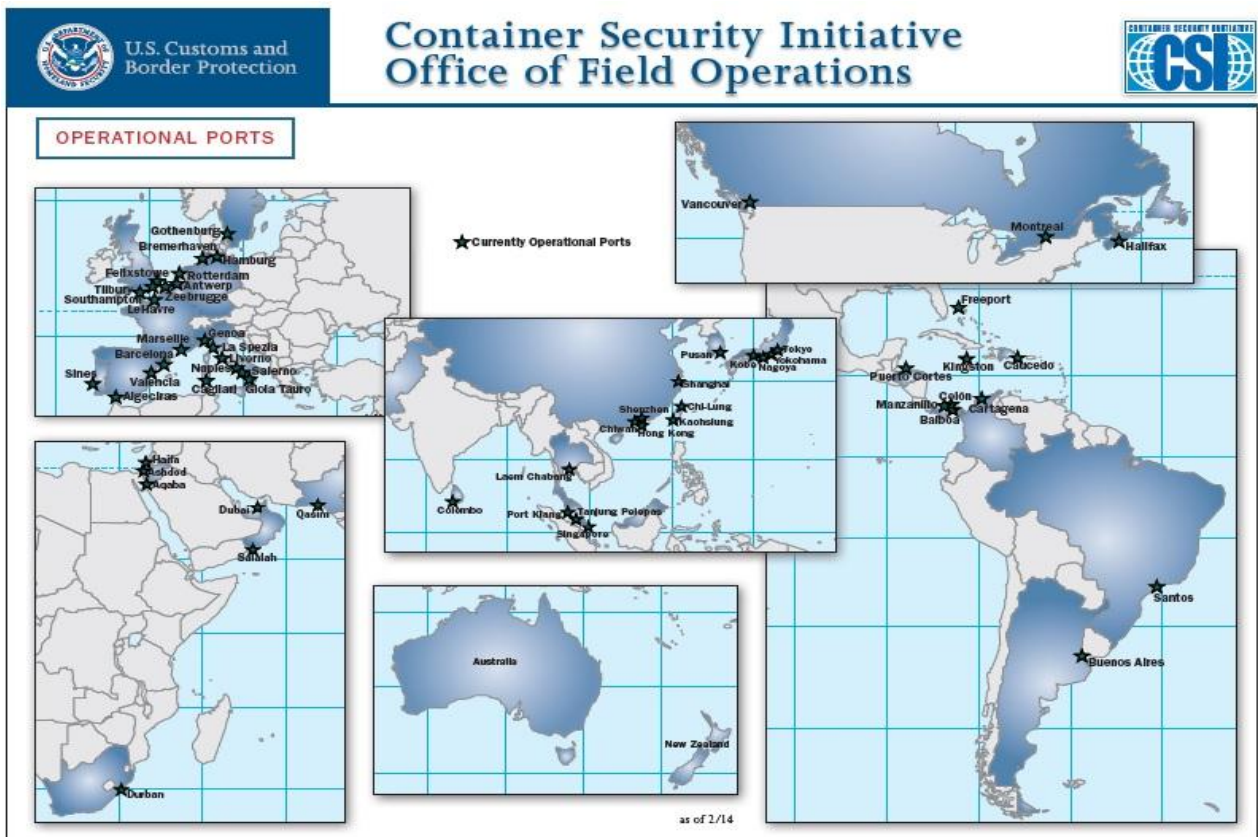
Εικόνα 6.



Εικόνα 7.



Εικόνα 8.



Βιβλιογραφία – Άρθρα

1. ΙΩΑΝΝΟΥ ΚΡΑΤΕΡΟΣ, ΣΤΡΑΤΗ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ, (2013), Δίκαιο της Θάλασσας, Εκδόσεις : Νομική Βιβλιοθήκη.
2. Δ. Μυλωνόπουλος, (2012), Δίκαιο της Θάλασσας, Εκδόσεις: Νομική Βιβλιοθήκη.
3. Suzan J. Koch, June 2012, Proliferation Security Initiative: Origins and Evolution, National Defense University Press Washington D.C., Center for the study of weapons of Mass Destruction Occasional Paper, No9.
4. Jacek Durkalec, June 2012, The Proliferation Security Initiative: Evolution and future Prospects, E.U. Non-Proliferation Consortium, Non-Proliferation Papers No 16.
5. Shulman, Mark R., (2006) "The Proliferation Security Initiative and the Evolution of the Law on the Use of Force", *Pace Law Faculty Publications*.
6. Mark Golding, 2015, Reflections on Jamaican sovereignty, Jamaica observer
7. Petty Officer 2nd Class Levi Read,(2015) Ship rider program proves key to successful law enforcement on Great Lakes, *Coast Guard Compass*.
8. Kerry Kolasa – Sikiaridi, 03-08-2016, Greece's Ambassador to Egypt: Greece is the 4th Largest European Investor in Egypt, world.greekreporter.com
9. Taf Consultants Traffic Analysis
10. Δρ. Ι Παρίσης, 28-04-2011, Στενά Βοσπόρου και Δαρδανελλίων, Wordpress.com
11. Cynthia Barrow – Giles and Don D. Marshall, 2004, Living at the borders Lines: Issues in Caribbean Sovereignty and Development, Ian Randle Publishers
12. Suzette A. Haughton, 2008, Bilateral Diplomacy: Rethinking the Jamaica-US Ship rider Agreement (Research Article)
13. Marticia Williams, 2008, Benefits of Military participation in the War on Drugs.(Research Article).
14. Richard Stone, 2001, Nuclear proliferation. Nuclear trafficking: 'a real and dangerous threat, Pubmed.gov
15. Helga Konrad, 2006, Combating Trafficking in Human Beings, Oxford Academic
16. Frank Gregory, 1991, Can Military Force Defeat Drugs Trafficking?, Small wars journal

17. Factsheet on the Proliferation Security Initiative (PSI), 2008, Garnegie Endowment for international peace
18. Benjamin Friedman, 2003, DPRK Briefing Book : The Proliferation Security Initiative: The Legal Challenge,
19. Daniel H. Joyner, 2005, The Proliferation Security Initiative: Nonproliferation, Counterproliferation, and International Law, Yale Journal of international law
20. National Defence and the Canadian Armed Forces, 2006, ARCHIVED - The Proliferation Security Initiative
21. Frederick Kirgis, 2002, "Boarding of North Korean Vessel on the High Seas," The American Society of International Law, ASIL Insights, www.asil.org.
22. David E. Sanger and Thom Shanker, 2003, "U.S. Aides Remain Divided As They Weigh Korea Risks," New York Times.
23. Frederic Kirgis, 2003 "North Korea's Withdrawal from the Nuclear Nonproliferation Treaty ," The American Society of International Law, ASIL Insights, January, www.asil.org
24. Rachel Weiner, 2003, "Proliferation Security Initiative Ito Stem Flow of WMD Matériel," Center for Non- Proliferation Studies, (<http://cns.miis.edu/pubs/week/030716.htm>)
25. U.N. Convention on the Law of the Sea, Article 19
26. Law of the Sea Convention, Article 88.
27. Law of the Sea Convention, Article 19
28. Article 25 of the Law of the Sea Convention states that the coastal state "may take the necessary steps in its territorial sea to prevent passage which is not innocent."
29. Robin Geib – Anna Petrig, 2011, Piracy and Armed Robbery at Sea, Oxford University Press, Pages 85-94.
30. Framework Agreement On Integrated Cross-Border Maritime Law Enforcement Operations Between The Government Of the United States of America and the Government of Canada,26-05-2009.
31. Charles Wolf, Jr., Brian G. Chow, Gregory S. Jones, 2009, U.S. Combat Comand's Participation in the Proliferation Security Initiative A Training Manual, RAND Corporation.

Ιστοσελίδες

1. Europa.eu
2. Wikipedia.com
3. www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm
4. www.psi-online.info
5. Nti.org
6. Defense.gov
7. Doi.gov
8. State.gov
9. www.cbp.gov
10. State.gov/archives
11. [State.gov/diplomacy in action](http://State.gov/diplomacy%20in%20action)
12. Coastguardnews.com
13. Uscg.mil
14. www.un.org/en/sc/documents/resolutions/
15. Embassies.gov.il
16. Selec.org
17. Ministry of Foreign Affairs of Japan (M.O.F.A.)
18. Mtrc.info