

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

« ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΠΟ ΕΝΟΠΛΟΥΣ ΙΔΙΩΤΕΣ ΦΡΟΥΡΟΥΣ ΣΕ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ»

I. ΓΕΝΙΚΑ

A. Ιστορικό

Η πειρατεία, ως διεθνές έγκλημα με τη σύγχρονη μορφή του, έχει λάβει ανησυχητικές διαστάσεις τα τελευταία χρόνια σε κάποιες θαλάσσιες περιοχές του πλανήτη όπου εμφανίζεται αυξημένη διέλευση εμπορικών πλοίων και ταυτοχρόνως έλλειψη αποτελεσματικών προληπτικών και κατασταλτικών δράσεων από πλευράς των κατά περίπτωση παράκτιων Κρατών.

Από το έτος 2007 και ιδιαίτερα μετά το δεύτερο εξάμηνο του έτους 2008, το φαινόμενο της θαλάσσιας πειρατείας έλαβε ανησυχητικές διαστάσεις στη θαλάσσια περιοχή ανοικτά του Κόλπου του Άντεν (Κέρας της Αφρικής). Αποτέλεσμα του τρόπου δράσης των πειρατών αποτελεί η διεύρυνση της περιοχής των επιθέσεων, οι οποίες σύμφωνα με πραγματικά γεγονότα καλύπτουν πλέον σχεδόν όλη τη γεωγραφική περιοχή του βόρειου και του κεντρικού Ινδικού Ωκεανού.

Κατά το έτος 2010 οι πειρατικές επιθέσεις εναντίον πλοίων κάθε σημαίας στην εν λόγω θαλάσσια περιοχή ανήλθαν σε 210, ενώ το συνολικό κέρδος για τους 1500 περίπου πειρατές που δρουν στην περιοχή υπολογίζεται, κατά μέσο όρο, σε 150 εκατομμύρια δολάρια Η.Π.Α.

Το «ανθρώπινο» κόστος της πειρατείας, το έτος 2010 ήταν 4185 ναυτικοί που υπέστησαν ένοπλη επίθεση, 1090 κρατήθηκαν αιχμάλωτοι και 516 χρησιμοποιήθηκαν ως ανθρώπινες ασπίδες.

Όσον αφορά τα πλοία υπό ελληνική σημαία, από το 2008 μέχρι σήμερα, σε συνολικά 15 επιθέσεις, μόνο 2 είχαν ως αποτέλεσμα την κατάληψή από τους πειρατές και στη συνέχεια την καταβολή λύτρων για την απελευθέρωσή τους, χωρίς, ευτυχώς, να υπάρξει απώλεια ανθρώπινης ζωής ή τραυματισμός Έλληνα ναυτικού ή άλλου επιβαίνοντα σε αυτά.

B. Νομικό πλαίσιο

Η ελληνική νομοθεσία αντιμετωπίζει το ζήτημα της πειρατείας και της ποινικής δίωξης των πειρατών. Ειδικότερα :

1. Στο ν.2321/1995 που κύρωσε τη Διεθνή Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (UNCLOS, άρθρα 101 και 110 παρ.1-στην τελευταία διάταξη προβλέπεται το δικαίωμα πολεμικών ή αντίστοιχων πλοίων οιασδήποτε χώρας για επιβίβαση σε εμπορικό πλοίο άλλου Κράτους, στο οποίο έχει εκδηλωθεί πειρατεία).

2. Στο άρθρο 215 του ν.δ. 187/1973 (Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου), προβλέπεται η ποινική δίωξη κατά των πειρατών.
3. Στα άρθρα 7 και 8 του Ποινικού Κώδικα, ορίζεται η παγκόσμια δικαιοδοσία των Ελληνικών Ποινικών Δικαστηρίων για τέλεση, μεταξύ άλλων και του εγκλήματος της πειρατείας.
4. Στο άρθρο 2 του ν. 3922/2011 (σύσταση Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής), ορίζεται ως αρμοδιότητα του Σώματος η αντιμετώπιση της πειρατείας στο χώρο ευθύνης του.

Όσον αφορά το θέμα της επιβίβασης ενόπλων τμημάτων στα υπό ελληνική σημαία εμπορικά πλοία για την παροχή προστασίας, δεν υπάρχει μέχρι σήμερα σχετική νομοθεσία. Επίσης, αναφορικά με την ύπαρξη όπλων στα πλοία και τη μεταφορά τους σε αυτά, εφαρμόζονται οι διατάξεις της εθνικής μας νομοθεσίας (ν. 2168/1993) και η κατ' εφαρμογή αυτής εκδοθείσα Υ.Α. 3312.1/01/94/20.07.1994, σύμφωνα με την οποία επιτρέπεται σε ελληνικά πλοία να φέρουν μέχρι τέσσερα (4) περίστροφα ή πιστόλια, για την προστασία του πληρώματος, τα οποία χρησιμοποιούνται κατόπιν αδείας του πλοιάρχου, σε περιπτώσεις ανάγκης και για όσο διαρκεί αυτή.

Η διεθνής κοινότητα δεν έχει θεσμοθετήσει ιδιαίτερο νομικό πλαίσιο για την κάλυψη των σύνθετων και περίπλοκων ποινικών και αστικών θεμάτων που σχετίζονται με την αντιμετώπιση της πειρατείας. Κατά συνέπεια, η δράση κατά της πειρατείας εδράζει νομικά στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS).

Σε επίπεδο τρίτων Κρατών παρουσιάζεται μια εικόνα προσαρμογής στα νέα δεδομένα προς αντιμετώπιση της κλιμάκωσης των πειρατικών επιθέσεων στον Κόλπο του Άντεν. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με δημοσιεύματα, ένας σημαντικός αριθμός χωρών (Δανία, Νορβηγία, Φινλανδία, Σουηδία, Ιταλία, Ισπανία, Πορτογαλία, Κύπρος, Ηνωμένο Βασίλειο) έχει θεσπίσει ή δρομολογήσει τη θέσπιση νομοθεσίας για την αντιμετώπιση του φαινομένου και την επιβίβαση ενόπλων στα υπό σημαία τους πλοία.

Γ. Αντιμετώπιση

Σε διεθνές επίπεδο, τόσο ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών, όσο και ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (I.M.O.), η Ευρωπαϊκή Ένωση, οι Η.Π.Α. και άλλα Κράτη, έχουν αναπτύξει πλαίσιο δράσης για το σύγχρονο φαινόμενο της πειρατείας. Συγκεκριμένα, με τα ψηφίσματα 107 και 1816 παρέχεται η δυνατότητα παρέμβασης ακόμα και στα χωρικά ύδατα της Σομαλίας, για παροχή βοήθειας σε πλοίο που απειλείται ή έχει υποστεί πειρατεία ή μεταφέρει ανθρωπιστική βοήθεια.

Σε επίπεδο IMO, έχει επισημανθεί ότι αποτελεί αρμοδιότητα και ευθύνη του κράτους της σημαίας του πλοίου να κρίνει τον κατάλληλο τρόπο για την αντιμετώπιση των περιστατικών πειρατείας και ένοπλης ληστείας και πρωτίστως παροτρύνονται οι κυβερνήσεις και οι παράγοντες της ναυτιλιακής βιομηχανίας να εφαρμόζουν τις Βέλτιστες Πρακτικές Διαχείρισης (Best

Management Practices-BMPs). Ωστόσο, δεδομένης της καταγραφόμενης σημαντικής κλιμάκωσης των πειρατικών επιθέσεων και της αύξησης των περιπτώσεων που διάφορες χώρες επιτρέπουν την επιβίβαση ενόπλων στα εμπορικά πλοία που φέρουν τη σημαία τους και διαπλέουν την περιοχή, εκπονήθηκαν και υιοθετήθηκαν οδηγίες μη υποχρεωτικού χαρακτήρα για τους πλοιοκτήτες και τις κυβερνήσεις, προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα επιμέρους ζητήματα που αφορούν στην επιβίβαση ένοπλου προσωπικού φύλαξης στα πλοία.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε) ανταποκρίθηκε στην ανάγκη αντιμετώπισης του σύγχρονου πειρατικού φαινομένου με τη σύσταση της ναυτικής επιχείρησης «ΑΤΑΛΑΝΤΑ», στην οποία τα Κράτη-Μέλη συμμετέχουν δια της αποστολής πολεμικών πλοίων στην περιοχή για προστασία των εμπορικών τους πλοίων αρχικά, αλλά και συνδρομή σε πλοία άλλης σημαίας. Η Ελλάδα συμμετέχει στην επιχείρηση με την περιοδική αποστολή πολεμικού πλοίου.

Η χώρα μας, ως κοινά αναγνωρισμένη ηγέτιδα ναυτιλιακή δύναμη παγκοσμίως, έχει υποστηρίξει σε πολιτικό και επιχειρησιακό επίπεδο, κάθε πρωτοβουλία των Ηνωμένων Εθνών, του ΙΜΟ και της Ε.Ε. αποδεικνύοντας εμπράκτως το ενδιαφέρον της και τη σημασία που αποδίδει για μια αποτελεσματική πολιτική στο θέμα της καταπολέμησης και εξάλειψης της πειρατείας, όπου και αν αυτή εκδηλώνεται, με γνώμονα το σεβασμό πάντοτε στις αρχές της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας και στα θεμελιώδη ανθρώπινα δικαιώματα.

Όσον αφορά τα ζητήματα που έχουν τεθεί στο πλαίσιο του Ο.Η.Ε., του ΙΜΟ και της Ε.Ε., για το θέμα της αυτοάμυνας των πληρωμάτων ή της επιβίβασης ενόπλων (ιδιωτών φρουρών ή στρατιωτικών αγγμάτων) στα εμπορικά πλοία για την προστασία πλοίου και πληρώματος η Ελλάδα έχει, κατ' αρχήν, υποστηρίξει την εφαρμογή των συνιστώμενων Βέλτιστων Πρακτικών Διαχείρισης (Best Management Practices, BMP) του ΙΜΟ.

II. ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ

Το προτεινόμενο σχέδιο νόμου λαμβάνει υπόψη την κλιμακούμενη αύξηση, σε ένταση και αριθμό, των πειρατικών επιθέσεων κυρίως στη θαλάσσια περιοχή του Κόλπου του Άντεν ενώ δεν παραβλέπεται η ανάγκη αποφυγής τυχόν διαρροών από το εθνικό νηολόγιο εξαιτίας υστέρησης της ελληνικής νομοθεσίας έναντι της αντίστοιχης νομοθεσίας ή των εφαρμοζόμενων πρακτικών εκ μέρους άλλων ναυτιλιακών κρατών, όσον αφορά την προστασία απέναντι στην πειρατεία.

Ειδικότερα, με το παρόν σχέδιο νόμου ρυθμίζεται η παροχή υπηρεσιών ασφάλειας από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς σε εμπορικά πλοία υπό ελληνική σημαία. Με τον τρόπο αυτό διαμορφώνονται κανόνες δικαίου και συγκεκριμένο θεσμικό πλαίσιο που καλύπτει θέματα συναφή με τις προϋποθέσεις, τους όρους και τη διαδικασία επιβίβασης και δράσης ενόπλων ιδιωτών σε υπό ελληνική σημαία εμπορικά πλοία προς άμυνα για την

προστασία των επιβαινόντων, του πλοίου και του φορτίου αυτού από επιθέσεις που συνιστούν πειρατεία. Παράλληλα με το παρόν σχέδιο νόμου, όπως είναι αντίστοιχα αναγκαίο, ρυθμίζονται και οι προϋποθέσεις και υποχρεώσεις σύμφωνα με τις οποίες είναι δυνατή η παραμονή ή ο διάπλους εμπορικών πλοίων υπό σημαία τρίτων κρατών, που έχουν λάβει ανάλογα μέτρα και επιτρέπουν την επιβίβαση σε αυτά ενόπλων φρουρών, από την ελληνική επικράτεια.

Σαφώς, η ναυτιλία αποτελεί θύμα των απαραδέκτων σύγχρονων φαινομένων πειρατείας που, όπως προαναφέρθηκε, ήδη λαμβάνουν ανησυχητικές διαστάσεις ως προς την ένταση και τις χρησιμοποιούμενες μεθόδους, χωρίς ταυτόχρονα να μπορεί να αποτελέσει το μέσον για την αναγκαία πλήρη και οριστική εξάλειψή τους. Κατ' αναλογία, το παρόν σχέδιο νόμου δεν αποτελεί την απάντηση της Ελλάδας στα φαινόμενα αυτά αλλά, αντανακλά την καταστατική υποχρέωση της Ελληνικής Πολιτείας για προστασία πρωτίστως των πληρωμάτων των ελληνικών εμπορικών πλοίων κατά τον διάπλου από θαλάσσιες περιοχές υψηλού πειρατικού κινδύνου. Ταυτόχρονα, η Χώρα μας θα συνεχίσει να υποστηρίζει μέσα στο πλαίσιο της συγκροτημένης διεθνούς κοινότητας τη λήψη αποφασιστικών μέτρων για ασφαλείς θάλασσες.

III. ΕΙΔΙΚΟ ΜΕΡΟΣ – ΚΑΤ' ΑΡΘΡΟ ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ

Στο άρθρο 1 κατ' αρχήν προσδιορίζεται ο σκοπός του νόμου, που είναι η παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς προς άμυνα για την προστασία των επιβαινόντων εμπορικού πλοίου, του ιδίου του πλοίου και του φορτίου αυτού από επιθέσεις που συνιστούν πειρατεία. Για τον ορισμό της έννοιας πειρατεία ισχύουν οι αντίστοιχες διατάξεις της νομοθεσίας και ειδικότερα τα άρθρα 101, 102 και 103 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (ν. 2321/1995 «Κύρωση της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τα Δίκαιο της Θάλασσας και της Συμφωνίας που αφορά την εφαρμογή του μέρους XI της Σύμβασης», Α' 136) και το άρθρο 215 του ν.δ. 187/73 περί Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Α' 261). Η παροχή των υπηρεσιών αυτών συνδέεται με την έκδοση άδειας από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, αφού σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία (ν. 3922/2011) η αντιμετώπιση περιστατικών πειρατείας εντάσσεται στην αποστολή του Σώματος αυτού. Τέλος, στο ίδιο άρθρο σαφώς και εμπράκτως αναγνωρίζεται η σημασία και η σπουδαιότητα εφαρμογής των συνιστώμενων Πρακτικών Βέλτιστης Διαχείρισης, χωρίς να ανατρέπεται η μη υποχρεωτική φύση του περιεχομένου αυτών.

Με το άρθρο 2 καθορίζονται τα περί έκδοσης, χρόνου ισχύος, ανανέωσης, ανάκλησης, αναστολής της άδειας που αφορά στην παροχή των υπηρεσιών που ρυθμίζει ο νόμος. Προβλέπεται η καταβολή τέλους υπέρ του ειδικού

φορέα της Ελληνικής Υπηρεσίας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων, για την υποστήριξη του έργου του φορέα αυτού που σχετίζεται άμεσα με την εξασφάλιση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και με τον τρόπο αυτό, ουσιαστικά το κόστος του τέλους λειτουργεί συνολικά προς όφελος της εμπορικής ναυτιλίας και όλων των εμπλεκομένων με τη δραστηριοποίησή της και ιδιαιτέρως των πλοιοκτητών και των ναυτικών. Η έκδοση της άδειας συνδέεται πέραν από την αίτηση του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου και με ανάλυση του εκτιμώμενου κινδύνου, που διαμορφώνεται αφού ληφθούν υπόψη οι απόψεις του πλοίαρχου του πλοίου, προκειμένου να σταθμίζονται παράγοντες όπως κατασκευαστικά στοιχεία του πλοίου, κατηγορία του μεταφερόμενου φορτίου σε σχέση με την πιθανότητα χρήσης πυροβόλων όπλων κτλ. Η πρόβλεψη για έκδοση της άδειας και στην αγγλική γλώσσα συνδέεται με την ομοίως προβλεπόμενη ανάγκη επίδειξης της και σε αλλοδαπές αρχές. Η παροχή της δυνατότητας ανάκλησης ή αναστολής της ισχύος άδειας που έχει εκδοθεί με Απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη και Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας (παρ. 4), αντανάκλα τη δυναμική του φαινομένου της πειρατείας και τη σκοπιμότητα έγκαιρης και αποτελεσματικής προσαρμογής προς συναφείς εξελίξεις. Καθορίζονται γενικές προϋποθέσεις που αφορούν τους ένοπλους ιδιώτες φρουρούς προς εξασφάλιση του αποδεκτού επιπέδου για την παροχή των υπόψη ιδιαίτερων και σημαντικών, εξ' απόψεως ανταπόκρισης σε νομικές υποχρεώσεις, υπηρεσιών στον εξειδικευμένο χώρο που αποτελεί το εμπορικό πλοίο. Η πρόβλεψη για σύναψη σύμβασης μεταξύ πλοιοκτήτη ή διαχειριστή πλοίου με εταιρεία η οποία είναι εγκαταστημένη και λειτουργεί νομίμως σε κράτος και διαθέτει αναγνωρισμένη πιστοποίηση ποιότητας (ISO) για την παροχή των υπηρεσιών αυτών παραπέμπει στην ανάληψη εκ μέρους του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου του κόστους παροχής των υπηρεσιών αυτών και παρέχει τη δυνατότητα όπως, μέσω της σύμβασης αυτής, καθορισθούν θέματα αστικής ευθύνης ενώ ταυτόχρονα εξασφαλίζει υψηλά πρότυπα υπηρεσιών και διαδικασιών. Παράλληλα και προς εξασφάλιση εθνικού ενδιαφέροντος συμφερόντων, εφόσον απαιτηθεί, προβλέπεται η δυνατότητα με κοινή Απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη, Εξωτερικών και Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, να αποκλείεται η έκδοση άδειας για εταιρείες που είναι εγκαταστημένες και λειτουργούν σε συγκεκριμένα κράτη, που θα ορίζονται στην Απόφαση αυτή.

Ομοίως και για τους ίδιους λόγους που αφορούν τη δυναμική του θέματος, αναγκαίες τεχνικές λεπτομέρειες που αφορούν την παροχή των υπηρεσιών που ρυθμίζει ο νόμος και την έκδοση της άδειας προβλέπεται να ρυθμίζονται με την Απόφαση της παραγράφου 6, στην οποία αναφέρονται, όχι εξαντλητικά, σημεία και στοιχεία που θα αφορά η Απόφαση αυτή. Διευκρινίζεται ότι ο αριθμός των ιδιωτών ενόπλων φρουρών σε κάθε πλοίο θα προσδιορίζεται στη βάση της ανάλυσης του εκτιμώμενου κινδύνου σε συνδυασμό με τα χαρακτηριστικά και τις δυνατότητες του πλοίου σε χώρους ενδιαίτησης και, κυρίως, διαθεσιμότητας σωστικών μέσων. Η πρόβλεψη να λαμβάνονται υπόψη οι εκάστοτε ισχύουσες σχετικές οδηγίες και εκθέσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού κατά την έκδοση της Απόφασης αυτής, αντανάκλα εμπράκτως, πλέον της δυναμικής του θέματος και το σεβασμό στα διεθνή δρώμενα σε σχέση με το φαινόμενο της πειρατείας. Η παροχή της εξουσιοδότησης για την έκδοση των Αποφάσεων των παραγράφων 7 και 8

σχετίζεται με την ανάγκη ρύθμισης τεχνικών λεπτομερειών ασφάλειας καθώς και όρων και διαδικασιών για την άσκηση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών ασφάλειας από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς επί εμπορικών πλοίων, με έμφαση στη δυνατότητα άσκησης της δραστηριότητας αυτής από εταιρείες που λειτουργούν στην Ελλάδα.

Με το άρθρο 3 ορίζεται ότι οι ένοπλοι ιδιώτες φρουροί δεν αποτελούν μέλη του πληρώματος του πλοίου, δηλαδή δεν έχουν σε αυτούς τους εργαζόμενους εφαρμογή οι διατάξεις περί ναυτικής εργασίας που διέπουν τους ναυτικούς - πληρώματα των πλοίων. Επίσης και χωρίς να παραβλέπεται ότι σκοπός του νόμου είναι η προστασία πρωτίστως των πληρωμάτων των ελληνικών εμπορικών πλοίων, με το άρθρο 3 παρέχεται δικαίωμα παλιννόστησης με δαπάνες του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου σε όσους ναυτικούς του πλοίου η διαμορφούμενη κατάσταση εμπνεύσει ανησυχίες. Συναφώς καθορίζεται και διαδικασία ενημέρωσης των ναυτικών αυτών προς άσκηση του δικαιώματός τους. Είναι αυτονόητο ότι οι υπό σύναψη σύμβασης ναυτολόγησης στο πλοίο ναυτικοί, θα ενημερώνονται περί της έκδοσης άδειας για παροχή υπηρεσιών και επιβίβασης στο πλοίο ενόπλων ιδιωτών φρουρών, πριν τη συνομολόγηση της σύμβασης και την αποστολή τους προς εργασία στο πλοίο.

Το άρθρο 4 καθορίζει σαφές και συγκεκριμένο πλαίσιο για την παροχή των ουσιαστών υπηρεσιών εκ μέρους των ιδιωτών ενόπλων φρουρών επί του πλοίου, με αναγνώριση στις εξουσίες του πλοιάρχου ως διοικητού του πλοίου, σύμφωνα με την αντίστοιχη εσωτερική νομοθεσία. Το σύνολο των οριζομένων στο άρθρο αυτό και ιδιαίτερος η σύνδεση της παροχής των υπηρεσιών αυτών με κίνδυνο που απειλείται για τους επιβαίνοντες, το πλοίο ή το φοτίο, εφόσον αυτός είναι άμεσα επικείμενος και δεν μπορεί αλλιώς να αποτραπεί, σύμφωνα με διαδικασία που καθορίζεται στο Σχέδιο Ασφαλείας του πλοίου, καταδεικνύει την αναγκαία οργάνωση και επισημαίνει το σκοπό του νόμου για προστασία και άμυνα. Ιδιαίτερα η πρόβλεψη για απαγόρευση της χρήσης των όπλων και των πυρομαχικών αν δοθεί εντολή από το Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής ή από άλλη ελληνική στρατιωτική αρχή ή αλλοδαπή στρατιωτική αρχή που δρα για την καταπολέμηση της πειρατείας ή αν ο πλοίαρχος δώσει προς τούτο εντολή, αντανακλά όπως και προηγούμενες ρυθμίσεις, τη δυναμική του θέματος χωρίς να εξαρτά την παροχή των προβλεπόμενων από το νόμο υπηρεσιών από την προηγούμενη ύπαρξη τέτοιων εντολών, πλην βέβαια της εντολής του πλοιάρχου. Επισημαίνεται ότι η προβλεπόμενη από το άρθρο αυτό εντολή του πλοιάρχου αποτελεί αναγκαίο μεν στοιχείο και δεν μπορεί να εκληφθεί ως δικαιολογία σε περίπτωση δράσης των ιδιωτών ενόπλων φρουρών κατά παράβαση του ισχύοντος σχετικού νομικού πλαισίου ακόμα και όταν υφίσταται η εντολή αυτή.

Τα άρθρα 5 και 6 ρυθμίζουν υποχρεώσεις πλοιάρχου ελληνικού πλοίου και πλοίου υπό ξένη σημαία εντός της ελληνικής επικράτειας, στα οποία επιβαίνουν ένοπλοι ιδιώτες φρουροί προς παροχή των υπηρεσιών που

ρυθμίζει ο νόμος, ενώ ανάλογες και οι αναγκαίες είναι οι ρυθμίσεις του άρθρου 7 για λόγους που σχετίζονται με την έννοια της αβλαβούς διέλευσης πλοίων, την τάξη και την εθνική ασφάλεια.

Το άρθρο 8 εισάγει τις αναγκαίες ποινικές κυρώσεις σε περίπτωση παράβασης από υπόχρεους των επί μέρους διατάξεων του νόμου, επιφυλασσομένης βέβαια της επιβολής αυστηρότερων κυρώσεων σε περίπτωση παράβασης άλλων ουσιαστικών διατάξεων του ποινικού δικαίου, που σχετίζονται με τη χρήση όπλων και τα αποτελέσματά αυτής. Δεδομένου ότι πλοιοκτήτης, διαχειριστής πλοίου όπως και εταιρεία παροχής υπηρεσιών που προβλέπονται στο νόμο μπορεί να είναι νομικά πρόσωπα, το υποκείμενο για την επιβολή των ποινικών κυρώσεων φυσικό ή φυσικά πρόσωπα, θα ορίζονται στο πλαίσιο έκδοσης της Απόφασης της παραγράφου 6 του άρθρου 2.

Το άρθρο 9 σκοπεύει στη διευκρίνιση της εξειδίκευσης των διατάξεων του υπόψη νόμου σε σχέση με τις ισχύουσες διατάξεις για τη ρύθμιση θεμάτων που αφορούν όπλα, πυρομαχικά, εκρηκτικές ύλες, εκρηκτικούς μηχανισμούς, ιδιωτικές επιχειρήσεις παροχής ασφάλειας και γραφεία ιδιωτικών ερευνών

Στο πλαίσιο των παραπάνω και κατόπιν αυτών, εισηγούμεθα την αποδοχή και ψήφιση του υποβαλλόμενου σχεδίου νόμου.

·
·

Αθήνα, 2012

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ

ΣΤΑΥΡΟΣ ΔΗΜΑΣ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ,

ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΒΡΑΜΟΠΟΥΛΟΣ

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ