ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ GIUSEPPE TESAURO της 31ης Μαρτίου 1992 *

Κύριε Πρόεδρε,
Κύριοι δικαστές,

1. Ο κανονισμός (ΕΟΚ) 3094/86 του Συμβουλίου, της 7ης Οκτωβρίου 1986, για τη θέσπιση ορισμένων τεχνικών μέτρων διατηρήσεως των αλιευτικών πόρων [1] (στο εξής: κανονισμός για τη διατήρηση), αφορά, όπως προβλέπει το άρθρο 1, παράγραφος 1, την «αλίευση και εκφόρτωση των αλιευτικών πόρων που απαντούν στο σύνολο των θαλασσίων υδάτων τα οποία υπάγονται στην κυριαρχία ή δικαιοδοσία των κρατών μελών». Η μοναδική παρέκκλιση από την ανωτέρω αρχή είναι η προβλεπόμενη στον τίτλο ΙΙΙ, περί «απαγορεύσεως αλιείας», και συγκεκριμένα στο άρθρο 6, παράγραφος 1, στοιχείο β', βάσει του οποίου ακόμη και οι σολομοί και οι θαλάσσιες πέστροφες που απαντούν σε ορισμένες περιοχές της ανοικτής θάλασσας, ήτοι εντός υδάτων μη υπαγομένων στην κυριαρχία ή δικαιοδοσία των κρατών μελών ως παρακτίων κρατών, «*δεν μπορούν να παραμένουν επί του σκάφους, εκφορτώνονται, μεταφέρονται, αποθηκεύονται, πωλούνται, εκτίθενται ή διατίθενται προς πώληση, αλλά πρέπει να ξαναρίχνονται αμέσως στη θάλασσα όταν αλιεύονται*» [2]. Ο κανόνας αυτός θεσπίστηκε σε εκτέλεση της συμβάσεως για τη διατήρηση του σολομού στον Βόρειο Ατλαντικό (στο εξής: σύμβαση για τον σολομό), που υπογράφηκε στις 22 Ιανουαρίου 1982 [3] στο Reykjavik, βάσει της οποίας η Κοινότητα ανέλαβε τη δέσμευση να απαγορεύει την αλιεία σολομού σε ορισμένες περιοχές της ανοικτής θάλασσας.

Τα προδικαστικά ερωτήματα που υπέβαλε το Kriminal-og Skifteret i Hjørring (Δανία), τα οποία ανέκυψαν στο πλαίσιο ποινικής δίκης κατά του P. M. Poulsen, Δανού υπηκόου, πλοιάρχου παναμαϊκού αλιευτικού, άπτονται συγκεκριμένα της ερμηνείας του άρθρου 6, παράγραφος 1, του κανονισμού για τη διατήρηση.

Κατ' ουσίαν, το Δικαστήριο καλείται να αποφανθεί αν, δυνάμει του κοινοτικού δικαίου, συγκεκριμένο κράτος μέλος οφείλει να ασκήσει ποινική δίωξη κατά υπηκόου του, κυβερνήτη πλοίου φέροντος σημαία τρίτης χώρας, με το αιτιολογικό ότι το εν λόγω πλοίο αλίευσε σολομό εντός ζώνης της ανοικτής θάλασσας όπου ισχύει η κατά το άρθρο 6, παράγραφος 1, του κανονισμού για τη διατήρηση απαγόρευση. Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως, ερωτάται αν στοιχειοθετεί παράβαση του εν λόγω κανόνα το γεγονός απλώς και μόνον ότι το πλοίο στο οποίο έχει φορτωθεί ο αλιευθείς σολομός διασχίζει στη συνέχεια την αιγιαλίτιδα ζώνη του εν λόγω κράτους μέλους και/ή καταπλέει σε λιμένα του κράτους αυτού όπου και προσορμίζεται επικαλούμενο «κατάσταση ανάγκης», παράβαση θεμελιώνουσα επομένως την κατάσχεση του φορτίου εκ μέρους των δανικών αρχών και την επιβολή ποινικών κυρώσεων.

2. Τα πραγματικά περιστατικά είναι απλά και δεν αμφισβητούνται. Ο P. M. Poulsen, Δανός υπήκοος διαμένων στη Δανία, πώλησε το 1989 το αλιευτικό *Onkel Sam,* που του ανήκε και έλαβε με την ευκαιρία αυτή πρμοδότηση λόγω οριστικής παύσεως, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 4028/86 του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 1986, σχετικά με κοινοτικές δράσεις για τη βελτίωση

* Γλώσσα του πρωτοτύπου: η ιταλική.
1 — ΕΕ 1986, L 288, σ. 1.
2 — Η υπογράμμιση δική μας.
3 — ΕΕ 1982, L 378, σ. 25.

και προσαρμογή των διαρθρώσεων στον τομέα της αλιείας και υδατοκαλλιεργείας [4].

Το πλοίο αγοράστηκε από την παναμαϊκή εταιρία Diva Navigation Corp., το σύνολο των μετοχών της οποίας κατέχει ο J. U. Poulsen, αδελφός του πωλητή. Ο τελευταίος προσέλαβε τον αδελφό του ως πλοίαρχο του αλιευτικού, καθώς και τέσσερις άλλους Δανούς υπηκόους ως μέλη πληρώματος. Πρέπει να διευκρινιστεί στο σημείο αυτό ότι όλα τα μέλη του πληρώματος αμείβονται στη Δανία, ότι το πλοίο εκκινεί τις δραστηριότητές του από δανικό λιμένα (Hirtshals), ενώ για τα αλιεύματα, μολονότι αυτά εκφορτώνονται στην Πολωνία, το αντίτιμό τους καταβάλλεται στον πωλητή μέσω δανικής εταιρίας.

Κατά τη διάρκεια της αλιευτικής περιόδου περί τις αρχές του 1990, το *Onkel Sam* αλίευσε σολομό στον Βόρειο Ατλαντικό (και συγκεκριμένα στην περιοχή 1), εντός ζώνης της ανοικτής θάλασσας όπου ισχύουν οι απαγορεύσεις αλιείας, όπως προβλέπει η σύμβαση για τον σολομό και, συνακόλουθα, ο κανονισμός για τη διατήρηση. Το εν λόγω αλιευτικό, φέρον τον αλιευθέντα σολομό, απέπλευσε στη συνέχεια για την Πολωνία, ακολουθώντας κατά τον πλου του πορεία που ενδέχεται να περιλαμβάνει θαλάσσιες εκτάσεις υπαγόμενες στη δικαιοδοσία της Δανίας. Προβλήματα τροφοδοσίας του κινητήρα που ανέκυψαν κατά τον διάπλου καθώς και δυσμενείς καιρικές συνθήκες υποχρέωσαν τον κυβερνήτη να οδηγήσει το πλοίο στον δανικό λιμένα του Hirtshals προκειμένου να προβεί στις αναγκαίες επιδιορθώσεις. Στον λιμένα αυτό συγκεκριμένα οι δανικές αρχές ελέγχου της αλιείας διενήργησαν νηοψία στο *Onkel Sam*.

4 — ΕΕ 1986, L 376, σ. 7.

Μετά το πέρας της νηοψίας, η Εισαγγελική Αρχή κίνησε ποινική δίκη κατά του P. M. Poulsen με βάση το άρθρο 6, παράγραφος 3, του δανικού νόμου 661, της 25ης Σεπτεμβρίου 1986, σύμφωνα με το οποίο «τιμωρείται με πρόστιμο οποιοσδήποτε παραβιάζει ή αποπειράται να παραβιάσει τους κοινοτικούς κανονισμούς σχετικά με τη ρύθμιση της αλιείας». Πρέπει να διευκρινιστεί συναφώς ότι η Εισαγγελική Αρχή κατέσχε τα αλιεύματα, τα οποία στη συνέχεια πωλήθηκαν στη δανική αγορά.

3. Η Εισαγγελική Αρχή υποστηρίζει ότι η απαγόρευση του άρθρου 6, παράγραφος 1, του κανονισμού για τη διατήρηση εφαρμόζεται και στην περίπτωση του Poulsen, επειδή το *Onkel Sam* δεν συνδέεται με κανέναν πραγματικό δεσμό με τη χώρα νηολογήσεως: συγκεκριμένα, όλα τα περί συνδέσμου κριτήρια συγκλίνουν υπέρ της Δανίας. Εν πάση περιπτώσει, η Εισαγγελική Αρχή εκτιμά ότι ούτως ή άλλως παραβιάστηκε ο οικείος κανόνας στον βαθμό που το αλιευτικό έφερε, μετέφερε και διατηρούσε φορτίο σολομού αλιευθέντος εντός της απαγορευμένης ζώνης των δανικών υδάτων. Αντίθετα, ο Poulsen εκτιμά ότι το άρθρο 6, παράγραφος 1, του κανονισμού για τη διατήρηση δεν εφαρμόζεται όταν πρόκειται για αλιευτικό φέρον σημαία τρίτης χώρας: τόσο το αλιευτικό όσο και το φορτίο ανήκουν σε παναμαϊκή εταιρία και υπάγονται στη νομοθεσία της χώρας αυτής· επιπλέον, το αλιευτικό κατέπλευσε σε δανικό λιμένα όπου και προσορμίστηκε αποκλειστικά και μόνον επειδή βρισκόταν σε κατάσταση ανάγκης.

Προς επίλυση της διαφοράς, το εθνικό δικαστήριο υπέβαλε στο Δικαστήριο πέντε προδικαστικά ερωτήματα με τα οποία επιδιώκεται κατ' ουσία να προσδιοριστεί:

— αν η σχετική απαγόρευση ισχύει για το σύνολο των κοινοτικών υπηκόων, ανεξάρτητα από τη χώρα νηολογήσεως του αλιευτικού επί του οποίου εργάζονται και ανεξάρτητα από το σημείο στο οποίο βρίσκεται το πλοίο αυτό·

— αν η ανωτέρω απαγόρευση ισχύει και επί παναμαϊκής εταιρίας, ιδιοκτητρίας του αλιευτικού του οποίου τα αλιεύματα εισήχθησαν μόνο προσωρινά στο κοινοτικό έδαφος.

Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως επί του πρώτου ερωτήματος, το εθνικό δικαστήριο ερωτά:

— αν πρέπει να μη θίγεται η νηολόγηση σε τρίτη χώρα, έστω και αν πρόκειται για αλιευτικό που εμφανίζει τα χαρακτηριστικά αυτού για το οποίο πρόκειται στην προκειμένη περίπτωση·

— σε ποιους θαλάσσιους χώρους αλιευτικό φέρον σημαία τρίτης χώρας υπόκειται στην απαγόρευση μεταφοράς και τηρήσεως επί του πλοίου φορτίου σολομού: στην αποκλειστική οικονομική ζώνη, την αιγιαλίτιδα ζώνη ή στα εσωτερικά ύδατα·

— τέλος, ποιες είναι κατά το κοινοτικό δίκαιο οι συνέπειες που απορρέουν στην προκειμένη περίπτωση από το γεγονός ότι το επίδικο αλιευτικό κατέπλευσε σε κοινοτικό λιμένα όπου προσορμίστηκε λόγω του ότι βρισκόταν σε «κατάσταση ανάγκης».

4. Όπως προκύπτει σαφώς έστω και από μια επιπόλαιη ανάγνωση των ερωτημάτων, αλλά και από τα πραγματικά περιστατικά της υποθέσεως, διακυβεύονται ή εν πάση περιπτώσει εμπλέκονται ευθέως ορισμένες θεμελιώδεις αρχές του δημοσίου διεθνούς δικαίου: η ελευθερία της αλιείας στην ανοικτή θάλασσα, η ναυσιπλοΐα στην αιγιαλίτιδα ζώνη άλλου κράτους και το αντίστοιχο δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως, η άσκηση εκ μέρους παρακτίου κράτους της ποινικής δικαιοδοσίας του επί των πλοίων άλλων κρατών, το «απαραβίαστο» πλοίου καταπλέοντος σε αλλοδαπό λιμένα όπου προσορμίζεται επικαλούμενο κατάσταση ανάγκης, ακόμη δε και το ζήτημα της σημαίας ευκαιρίας.

Με άλλους λόγους, τα υποβληθέντα στο πλαίσιο της παρούσας δίκης ερωτήματα αφορούν κατ' ανάγκη τον προσδιορισμό σειράς κανόνων του διεθνούς δικαίου της θάλασσας, κανόνων η τήρηση των οποίων δεν μπορεί να αγνοείται κατά την ερμηνεία του άρθρου 6, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού για τη διατήρηση. Πράγματι, δεν χωρεί αμφιβολία ότι η επίδικη διάταξη μπορεί να ερμηνευθεί μόνο σε αρμονία και σύμφωνα με τους κανόνες του διεθνούς δικαίου που διέπουν το ζήτημα.

Τούτου δοθέντος, προτίθεμαι να εξετάσω τα υποβληθέντα από το εθνικό δικαστήριο ερωτήματα, διευκρινίζοντας, πάντως, ότι για λόγους συστηματικούς το δεύτερο ερώτημα θα εξεταστεί τελευταίο.

Επί του πρώτου ερωτήματος

5. Με το πρώτο ερώτημα του εθνικού δικαστηρίου ερωτάται αν το άρθρο 6, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού για τη διατήρηση ισχύει έναντι όλων των κοινοτι-

κών υπηκόων, ανεξάρτητα από το κράτος σημαίας του αλιευτικού όπου αυτοί εργάζονται, και, συνακόλουθα, επί του κυβερνήτη του *Onkel Sam* υπό την ιδιότητά του ως Δανού υπηκόου.

Υπενθυμίζω καταρχάς ότι το άρθρο 6, παράγραφος 1, του κανονισμού για τη διατήρηση περιέχει σειρά απαγορεύσεων αφορωσών την προστασία του σολομού και της θαλάσσιας πέστροφας, αρχίζοντας από την απαγόρευση αλιείας εντός υδάτων υπαγομένων στη δικαιοδοσία των κρατών μελών ή ακόμη και εντός διεθνών υδάτων υπαγομένων σε συμβατικό καθεστώς (άρθρο 6, παράγραφος 1, στοιχείο β') και καταλήγοντας στην απαγόρευση εκφορτώσεως και διαθέσεως προς πώληση των αλιευμάτων. Μερικές από τις απαγορεύσεις αφορούν δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στη θάλασσα: στην κατηγορία αυτή εμπίπτει η απαγόρευση αλιείας και η απαγόρευση «διατηρήσεως επί του πλοίου» των αλιευμάτων και, συνακόλουθα, η απορρέουσα υποχρέωση για ρίψη στη θάλασσα των τυχόν αλιευθέντων ιχθύων· άλλες συνδέονται με δραστηριότητα (...) επί της ξηράς: όπως είναι η απαγόρευση εκφορτώσεως, μεταφοράς, αποθηκεύσεως ή διαθέσεως προς πώληση.

Πλην όμως, έστω και αν όλες οι απαγορεύσεις συνδέονται προς τον στόχο του κανονισμού και την απαγόρευση αλιείας, νομίζω ότι είναι προφανές ότι το ζήτημα που τίθεται με το πρώτο ερώτημα του εθνικού δικαστηρίου είναι θεωρητικό όσον αφορά τις απαγορεύσεις εκφορτώσεως, «εκθέσεως προς πώληση», μεταφοράς (στην ξηρά) και πωλήσεως του σολομού, δραστηριοτήτων που προϋποθέτουν ακριβώς εκφόρτωση στην ξηρά. Στην πραγματικότητα, το ζήτημα δεν τίθεται στη συγκεκριμένη περίπτωση, δεδομένου ότι τα αλιεύματα εκφορτώθηκαν μόνο για να κατασχεθούν, αλλ' ούτε σε θεωρητικό επίπεδο, δεδομένου ότι δεν αμφισβητείται ότι επί του κοινοτικού εδάφους οποιαδήποτε κοινοτική απαγόρευση πλήττει ασφαλώς τα φυσικά πρόσωπα, αλλοδαπά ή κοινοτικά, ανεξαρτήτως της ιθαγενείας του πλοίου από το οποίο εκφορτώθηκαν. Το ζήτημα τέθηκε αποκλειστικώς και μόνον επειδή το φορτίο παρέμεινε επί του πλοίου χωρίς να εκφορτωθεί ή πωληθεί.

6. Με τα δεδομένα αυτά, το πρώτο ερώτημα περιορίζεται στην απαγόρευση αλιεύσεως και διατηρήσεως επί του πλοίου των αλιευμάτων, οπότε άγομαι στην αρχική παρατήρηση ότι εντός των θαλασσίων ζωνών που δεν υπάγονται στη δικαιοδοσία του παρακτίου κράτους ισχύει πάντοτε στο ακέραιο η περίφημη αρχή της ελευθερίας των θαλασσών, αρχή, δυνάμει της οποίας, δεδομένου ότι συντρέχουν οι εξουσίες όλων των κρατών, η άσκησή τους εξαρτάται από την ιθαγένεια του πλοίου: με άλλους λόγους, απαγορεύεται στα κράτη να ασκούν τη δικαιοδοσία τους επί των αλλοδαπών πλοίων. Τούτο σημαίνει ότι η απαγόρευση αλιεύσεως και διατηρήσεως επί του πλοίου των αλιευμάτων σε ζώνη ανοικτής θάλασσας ενδέχεται να είναι απόρροια αποκλειστικώς της νομοθεσίας του κράτους της σημαίας, το οποίο με τη σειρά του ενδέχεται να έχει αναλάβει την υποχρέωση τηρήσεως διεθνούς συμβάσεως [5]. Επίσης, το κράτος της σημαίας δικαιούται να απαιτεί από τα άλλα κράτη να απέχουν από οποιαδήποτε παρέμβαση στη ζωή και τις δραστηριότητες του πλοίου, υπό την επιφύλαξη ορισμένων παρεκκλίσεων που δεν αφορούν την παρούσα περίπτωση.

Αντίθετα, εντός των ζωνών που δεν ανήκουν στην ανοικτή θάλασσα, η δραστηριότητα του πλοίου ρυθμίζεται μερικώς από τη νομοθεσία του παρακτίου κράτους, ενδεχομένως δε και από κοινοτικό κανονισμό.

Εκείνο που αποκλείεται εντελώς είναι το να ασκεί επιρροή συναφώς η νομοθεσία του

5 — Βλ. Σύμβαση της Γενεύης του 1958 περί ανοικτής θάλασσας, ειδικότερα τα άρθρα 2 και 6 αυτής.

κράτους προελεύσεως του α ή β μέλους του πληρώματος. Στον βαθμό που υφίσταται απαγόρευση, αυτή πλήττει, ως ισχύουσα νομοθεσία, το πλοίο στο σύνολό του, ήτοι την αποτελούμενη από ανθρώπους και μηχανές πλεούμενη κοινότητα, ανεξάρτητα από τη ζώνη στην οποία βρίσκεται το πλοίο, είτε πρόκειται για την ανοικτή θάλασσα είτε για ζώνη δικαιοδοσίας του παρακτίου κράτους.

Πρόκειται για θεμελιώδη και αναμφισβήτητη αρχή και είναι απορίας άξιο πώς κατά τη διάρκεια της διαδικασίας διατυπώθηκαν — έστω και συγκρατημένες — αμφιβολίες. Μετά βίας μπορεί να προστεθεί ότι η ιδιάζουσα φύση του κοινοτικού κανονισμού δεν αλλοιώνει τους όρους υπό τους οποίους τίθεται το ζήτημα.

Εξάλλου, αν δεν συνέβαινε αυτό, θα μπορούσε να υποτεθεί ότι πρόκειται για κατάσταση όπου τα μέλη του πληρώματος που έχουν συγκεκριμένη ιθαγένεια δεν υπόκεινται στην απαγόρευση και μπορούν για παράδειγμα να αλιεύουν απρόσκοπτα, ενώ άλλοι ναυτικοί ή επιβάτες του ιδίου πλοίου, αλλά διαφορετικής ιθαγενείας, εμπίπτουν στην απαγόρευση και κατά συνέπεια στερούνται τη δυνατότητα αλιεύσεως. Θα επρόκειτο προφανώς για απολύτως παράδοξη κατάσταση, εντελώς άγνωστη στο μέχρι σήμερα ισχύον δίκαιο της θάλασσας.

Η Σύμβαση της Γενεύης του 1958 περί αλιείας στην ανοικτή θάλασσα διευκρίνιζε, κατά πλεονασμό, ότι οι διατάξεις της αναφέρονταν στα πλοία και όχι στα μέλη του πληρώματος (άρθρο 14)· ομοίως, ήταν ήδη παραδεκτό ότι η ιθαγένεια των «αλιέων» δεν είχε καμιά απολύτως σημασία για εκείνη του πλοίου [6].

7. Εξετάζοντας προσεκτικότερα την υπό κρίση υπόθεση, διαπιστώνω καταρχάς ότι η επίδικη αλιεία σολομού έλαβε χώρα στην ανοικτή θάλασσα από παναμαϊκό πλοίο. Η απαγόρευση αλιεύσεως στην εν λόγω ζώνη θα μπορούσε, συνακόλουθα, να θεμελιώνεται στην παναμαϊκή νομοθεσία, ενδεχομένως σύμφωνα με διεθνή σύμβαση, συμβαλλόμενο μέρος στην οποία είναι ο Παναμάς. Είναι προφανές ότι δεν συντρέχει παρόμοια περίπτωση, δεδομένου ότι ο Παναμάς δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος στη σύμβαση για τον σολομό.

Ενώπιον της καταστάσεως αυτής, είναι σαφές ότι η απαγόρευση αλιεύσεως κατά τη σύμβαση και κατά το άρθρο 6, παράγραφος 1, του κανονισμού για τη διατήρηση δεν ετύγχαναν εφαρμογής στην περίπτωση του *Onkel Sam*. Το ότι ο κυβερνήτης ή οι ναυτόπαιδες ή το σύνολο του πληρώματος του *Onkel Sam* είναι Δανοί, Περουβιανοί ή Φιλιππινέζοι δεν ασκεί συναφώς επιρροή.

Εξάλλου, τα ίδια τα συμβαλλόμενα στη σύμβαση για τον σολομό κράτη αντιμετώπισαν το ενδεχόμενο να ανακύψει περίπτωση όπως η προκειμένη και η συνακόλουθη ανάγκη (άρθρο 2, παράγραφος 3, της συμβάσεως) «επιστήσεως της προσοχής» των τρίτων κρατών, όταν οι δραστηριότητες των πλοίων τους «αποτελούν πρόσκομμα» στην πραγματοποίηση των επιδιωκομένων στόχων διατηρήσεως. Δεν είναι τυχαίο ότι αυτό ακριβώς συνέβη με τα παναμαϊκά πλοία, το κράτος σημαίας των οποίων, μετά από διαμαρτυρίες των συμβαλλομένων στη σύμβαση χωρών, κατέληξε να απαγορεύσει

6 — Βλ. απόφαση της 7ης Σεπτεμβρίου 1910 στην αγγλοαμερικανική υπόθεση των αλιευμάτων του Βορειοδυτικού Ατλαντικού: NU, RSA, τόμος XI, σ. 167 επ.

την αλιεία σολομού στη ζώνη του Βορείου Ατλαντικού που ενδιαφέρει στην προκειμένη περίπτωση.

Αυτός ήταν ο μόνος τρόπος για να εμποδιστεί παναμαϊκό πλοίο και τα μέλη του πληρώματός του να αλιεύουν στην ανοικτή θάλασσα: έπρεπε το κράτος της σημαίας, η νομοθεσία του οποίου — αποκλειστικά και μόνον — εφαρμόζεται στις δραστηριότητες του πλοίου στην ανοικτή θάλασσα, να του επιβάλει τη σχετική απαγόρευση.

Κατόπιν αυτού, νομίζω ότι στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί σαφώς αρνητική απάντηση, εφόσον δεν μπορεί να υποτεθεί κατά λογική ακολουθία ότι διάταξη του κοινοτικού δικαίου, και ιδίως η απαγόρευση αλιείας του σολομού και διατηρήσεως επί του σκάφους των αλιευμάτων, ισχύει για ένα ή περισσότερα μέλη του πληρώματος του *Onkel Sam,* ενώ δεν ισχύει για το ίδιο το σκάφος, και τούτο ανεξαρτήτως της θαλάσσιας ζώνης στην οποία αυτό βρίσκεται.

8. Εξάλλου, όπως συνάγεται από τον φάκελο, η ίδια η Δανική Κυβέρνηση, η οποία σε χρόνο προγενέστερο εκείνου κατά τον οποίον έλαβαν χώρα τα πραγματικά περιστατικά της υποθέσεως είχε κληθεί επανειλημμένα να αποφανθεί επί της νομιμότητας των αλιευτικών δραστηριοτήτων εντός της ανωτέρω θαλασσίας ζώνης από πλοίο φέρον σημαία τρίτης χώρας, αλλά με δανικό πλήρωμα, είχε πολλάκις — και δικαίως — κατά το παρελθόν απαντήσει καταφατικά, η στάση δε αυτή είχε τύχει της υποστηρίξεως της ιδίας της Επιτροπής.

Πράγματι, η τελευταία, σαφώς ενοχλημένη, προβάλλει αντίθετα επιχειρήματα, προφανώς αβάσιμα.

Στερείται βάσεως το επιχείρημα, σύμφωνα με το οποίο το άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΟΚ) 2241/87 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1987, για τη θέσπιση ορισμένων μέτρων ελέγχου των αλιευτικών δραστηριοτήτων [7], παρέχει στα κράτη μέλη την ευχέρεια να επιβάλλουν κυρώσεις στους υπηκόους τους που βρίσκονται επί μη υπαγομένων στην απαγόρευση αλιείας πλοίων στον βαθμό που η νομοθεσία των εν λόγω κρατών περιέχει εθνικές διατάξεις ελέγχου αυστηρότερες από τις κοινοτικές. Πρόκειται για προφανή αντίφαση, δεδομένου ότι ο επιβαίνων σε πλοίο για το οποίο δεν ισχύει η απαγόρευση αλιείας έχει κάθε δικαίωμα να αλιεύει και, συνακόλουθα, δεν υπόκειται σε *καμιά* κύρωση, εφόσον δεν στοιχειοθετείται παράβαση νομοθεσίας.

Ομοίως, είναι αβάσιμο το επιχείρημα ότι το άρθρο 14, παράγραφος 1, της συμβάσεως για τον σολομό αποτελεί επαρκή βάση για την επιβολή κυρώσεων σε κοινοτικούς υπηκόους επιβαίνοντες σε πλοία φέροντα σημαία χώρας, η οποία δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της συμβάσεως, εφόσον η εν λόγω διάταξη, μακράν του να παρεκκλίνει από το ισχύον διεθνές δίκαιο, περιορίζεται στο να προβλέπει την περίπτωση επιβολής κυρώσεων για την ορθή εφαρμογή της συμβάσεως: κυρώσεων, κατ' ακολουθίαν, για τη μη τήρηση της απαγορεύσεως αλιείας σε βάρος εκείνου που την παρέβη, γεγονός που προϋποθέτει και πάλι ότι πρόκειται για πλοίο που εμπίπτει στην απαγόρευση. Αντίθετα, όσον αφορά τα πλοία τρίτων χωρών, προβλέπεται η προαναφερθείσα διάταξη του άρθρου 2, παράγραφος 3. Δεν μπορεί να λησμονείται επίσης η αρχή pacta tertiis neque iuvant neque nocent.

7 — ΕΕ 1987, L 207, σ. 1.

Επίσης, η απόφαση του Διεθνούς Δικαστηρίου Διαρκούς Δικαιοσύνης στην υπόθεση Lotus [8], αναφορά στην οποία έγινε κατά τη διάρκεια της δίκης, δεν νομίζω ότι μπορεί να θεωρηθεί ως συναφής. Συγκεκριμένα, στην εν λόγω υπόθεση, το ζήτημα αναγόταν στην αρμοδιότητα των δικαστηρίων της χώρας, οι υπήκοοι της οποίας υπέστησαν ζημία λόγω τυχαίας συγκρούσεως στην ανοικτή θάλασσα μεταξύ ενός γαλλικού και ενός τουρκικού πλοίου και όχι στο αν στοιχειοθετούνταν παράβαση, η οποία, αντιθέτως, τεκμαιρόταν· περαιτέρω, το ζήτημα δεν αφορούσε το εφαρμοστέο δίκαιο επί των δύο ενεχομένων πλοίων, ήτοι τη γαλλική και την τουρκική νομοθεσία αντίστοιχα [9].

Εξάλλου, η αρχή της αρμοδιότητας των δικαστηρίων της χώρας που υπήρξε θύμα, η οποία αμφισβητούνταν ήδη σφοδρά κατά τον χρόνον εκείνο, ανατράπηκε στη συνέχεια ειδικά με τη Σύμβαση της Γενεύης περί ανοικτής θάλασσας (άρθρο 11).

Όσον αφορά το σχολικού επιπέδου παράδειγμα πυροβολισμού ο οποίος προέρχεται από κράτος και φονεύει κάποιον πέραν των συνόρων, πρόκειται για τόσον ατυχές παράδειγμα ώστε δεν αξίζει τον κόπο να τύχει οποιουδήποτε σχολιασμού.

Επί του τρίτου ερωτήματος

9. Κατόπιν αυτού, δεδομένου ότι αποκλείστηκε η εφαρμογή του κανονισμού επί των κοινοτικών υπηκόων που επιβαίνουν μη κοινοτικού πλοίου, πρέπει να ελεγχθεί αν μπορεί να υποτεθεί η (...) «κοινοτικοποίηση» του πλοίου. Συγκεκριμένα, με το τρίτο ερώτημα, το εθνικό δικαστήριο ερωτά κατ' ουσίαν αν το *Onkel Sam* πρέπει να λογίζεται ως παναμαϊκό πλοίο ή, αντιθέτως, ως δανικό, δεδομένου ότι η πλοιοκτήτρια εταιρία, τύποις του παναμαϊκού δικαίου, εξυπηρετεί αποκλειστικώς δανικά συμφέροντα, το πλήρωμα είναι δανικό και το κράτος όπου ελλιμενίζεται είναι κατά κανόνα η Δανία. Κοντολογίς, το τιθέμενο ερώτημα άπτεται των σημαιών ευκαιρίας.

Πολλά γράφηκαν και λέχθηκαν σχετικά με τις σημαίες ευκαιρίας, φαινόμενο που εμφανίστηκε κατά τα χρόνια του μεσοπολέμου όπου ίσχυαν οι απαγορεύσεις και έλαβε διαστάσεις κυρίως με την έναρξη του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, όταν για λόγους ουδετερότητας περιορίστηκε η εμπορική δραστηριότητα των πλοίων που έφεραν σημαία των ΗΠΑ, ενώ παρέμεναν ελεύθερα τα πλοία με σημαία της Ονδούρας, της Κόστα Ρίκα ή του Παναμά, έστω και αν εκπροσωπούσαν συμφέροντα των ΗΠΑ. Αφού παγιώθηκε και σε καλύτερους καιρούς και έγιναν γνωστά τα οικονομικά πλεονεκτήματά του, το φαινόμενο αποτέλεσε συχνά αντικείμενο επικρίσεων, ενίοτε υπό το κράτος συγκινήσεως λόγω διαφόρων σοβαροτάτων γεγονότων. Επινοήθηκε μάλιστα κατά κραυγαλέο τρόπο το νομικό αντίδοτο που συνίσταται στην εντυπωσιακή έκφραση *genuine link*, η οποία ερμηνεύθηκε ως περιορισμός της ελευθερίας των κρατών να παραχωρούν τη σημαία τους.

Πάντως, στην πράξη, τόσο σε επίπεδο διαιτητικών αποφάσεων όσο και σε συμβατικό επίπεδο, οι απόψεις αυτές δεν είχαν την απαιτούμενη και συγκεκριμένη απήχηση. Στην πραγματικότητα, η αποδοχή του

8 — Απόφαση της 7ης Νοεμβρίου 1927 του ΔΔΔ, σειρά Α, αριθ. 10, σ. 25 επ.

9 — Παρατηρώ συναφώς ότι η απόφαση επί της υποθέσεως Lotus το ΔΔΔ επικύρωσε εν πάση περιπτώσει για μια ακόμη φορά την αρχή ότι «εκτός ειδικών περιπτώσεων καθοριζομένων από το διεθνές δίκαιο, τα πλοία στην ανοικτή θάλασσα δεν υπόκεινται σε καμιά άλλη αρχή πλην εκείνης του κράτους του οποίου φέρουν τη σημαία. Δυνάμει της αρχής της ελευθερίας των θαλασσών, κανένα κράτος δεν μπορεί να ασκεί οποιασδήποτε μορφής δικαιοδοσία επί αλλοδαπών πλοίων».

κανόνα ότι «εναπόκειται σε κάθε κυρίαρχο κράτος να αποφασίζει σε ποιον χορηγεί το δικαίωμα να φέρει τη σημαία του» [10] δεν διαψεύστηκε μέχρι σήμερα επί της ουσίας. Στην υπόθεση *I'am Alone,* όπου πλοίο το οποίο εκπροσωπούσε αμερικανικά συμφέροντα αλλά ήταν νηολογημένο στον Καναδά ασκούσε λαθρεμπόριο οινοπνευματωδών ποτών στις ΗΠΑ, με αποτέλεσμα να «κατασχεθεί» από τις αμερικανικές ακταιωρούς, αναγνωρίστηκε ο παράνομος χαρακτήρας της κατασχέσεως [11].

Σε γνωμοδότησή του σχετικά με τη σύνθεση της Επιτροπής Ασφαλείας των Θαλασσών του IMCO (Συμβουλευτικός Διακυβερνητικός Οργανισμός Θαλασσίας Ναυσιπλοΐας), το Διεθνές Δικαστήριο Δικαιοσύνης δεν διατύπωσε διαφορετική άποψη. Συγκεκριμένα, στα πλαίσια της υποθέσεως εκείνης, η συνέλευση του IMCO θεώρησε ότι ο Παναμάς και η Λιβερία δεν μπορούν να συγκαταλεγούν μεταξύ των χωρών που διαθέτουν τους πλέον σημαντικούς εμπορικούς στόλους και να θεωρηθούν συνακόλουθα υπό την ιδιότητά τους αυτή ως μέλη της επιτροπής, επειδή δεν υφίστατο πραγματικός δεσμός μεταξύ της πλειονότητας των πλοίων και των χωρών αυτών που είχαν χορηγήσει συγκεκριμένα σημαία ευκαιρίας. Το Διεθνές Δικαστήριο Δικαιοσύνης απέρριψε ρητά και κατηγορηματικά την άποψη αυτή, αποφαινόμενο ότι η εν λόγω μέθοδος κατατάξεως ενός έθνους που διαθέτει εμπορικό στόλο δεν είναι ούτε ασφαλής ούτε πρακτική και δεν βρίσκει έρεισμα στη διεθνή νομολογία και θεωρία, ούτε περαιτέρω στη θαλάσσια ορολογία και τις διεθνείς συμβάσεις σε θέματα θαλάσσιας ασφαλείας [12].

10 — Απόφαση της 8ης Σεπτεμβρίου 1905 του Διαρκούς Διαιτητικού Δικαστηρίου στην υπόθεση Μεγάλη Βρετανία κατά Γαλλίας, Dhows of Mascate, NU, RSA, τόμος XI, σ. 92 επ.

11 — Απόφαση του Διαρκούς Διαιτητικού Δικαστηρίου της 5ης Ιανουαρίου 1935, NU, RSA, τόμος III, σ. 1617 επ.

12 — ΔΔΔ, γνωμοδότηση της 8ης Ιουνίου 1960, Rec. 1960, σ. 169· *CIJ Mémoires,* υπόθεση της συνθέσεως της Επιτροπής Ασφαλείας των Θαλασσών του ΣΔΟΘΝ (IMCO), σ. 23.

Στα πλαίσια των εργασιών για την κωδικοποίηση του δικαίου της θάλασσας, η Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου των Ηνωμένων Εθνών κατέβαλε προσπάθειες ώστε να ενταχθεί στη Σύμβαση της Γενεύης του 1958 περί ανοικτής θάλασσας η αρχή ότι τα κράτη αναγνωρίζουν την ιθαγένεια της σημαίας του πλοίου μόνον εφόσον η αναγνώριση αυτή αποτελεί έκφραση του *genuine link* με το ανωτέρω κράτος, ιδίως από την έποψη της υπερισχύουσας κυριότητας και της συνθέσεως του πληρώματος. Αποτέλεσμα αυτού υπήρξε το άρθρο 5 της Συμβάσεως, το οποίο, ως γνωστόν, αναστρέφει το ζήτημα του *genuine link* και υποχρεώνει το κράτος της σημαίας να ασκεί στην πράξη τη δικαιοδοσία και τον έλεγχό του επί των πλοίων στα οποία χορηγεί την ιθαγένειά του. Ούτε η απόπειρα ερμηνείας του άρθρου 5 προς την αντίθετη κατεύθυνση στέφθηκε από επιτυχία: υπαινίσσομαι την προαναφερθείσα γνωμοδότηση του Διεθνούς Δικαστηρίου Δικαιοσύνης.

Τέλος, η Σύμβαση του Montego Bay για το δίκαιο της θάλασσας, της 10ης Δεκεμβρίου 1982, μολονότι δεν άρχισε ακόμα να ισχύει, επιβεβαιώνει τις παρατηρήσεις που προηγήθηκαν, στον βαθμό που προβλέπει ότι, αφής στιγμής ένα κράτος θεωρεί ότι ο ασκούμενος επί πλοίου έλεγχος δεν είναι ο ενδεδειγμένος, μπορεί «να καταγγείλει τα γεγονότα» στο κράτος της σημαίας· το τελευταίο «διενεργεί έρευνα και λαμβάνει, κατά περίπτωση, τα αναγκαία μέτρα προς θεραπεία της καταστάσεως» (άρθρο 94, παράγραφος 6).

Επομένως, η ιθαγένεια του πλοίου είναι εκείνη της σημαίας, ήτοι στη συγκεκριμένη περίπτωση η παναμαϊκή. Προφανώς, η ιθαγένεια αυτή πρέπει να γίνει σεβαστή στο μέτρο που συνάδει προς την παναμαϊκή νομοθεσία σχετικά με τις προϋποθέσεις εγγραφής των πλοίων στο νηολόγιο, έστω και αν το κεφάλαιο της πλοιοκτήτριας εταιρίας, παναμαϊκού δικαίου, εκπροσωπεί αποκλειστικώς δανικά συμφέροντα. Τούτο

σημαίνει ότι η εξουσία ελέγχου εναπόκειται καταρχήν στο κράτος της σημαίας, υπό την επιφύλαξη των περιορισμών που απορρέουν από διεθνείς συνθήκες και από την άσκηση της δικαιοδοσίας του παρακτίου κράτους εντός ζωνών μη ανοικτής θάλασσας.

Επί του τετάρτου ερωτήματος

10. Με το τέταρτο ερώτημα το εθνικό δικαστήριο ερωτά σε ποιες θαλάσσιες εκτάσεις πλήττεται ενδεχομένως αλιευτικό τρίτης χώρας από την κατά το άρθρο 6, παράγραφος 1, του κανονισμού για τη διατήρηση απαγόρευση να *μεταφέρει και διατηρεί επί του σκάφους* φορτίο σολομού που έχει αλιευθεί στη θαλάσσια ζώνη για την οποία γίνεται λόγος στη σύμβαση για τον σολομό.

Καταρχάς, η απαγόρευση διατηρήσεως των αλιευμάτων επί του σκάφους δεν νομίζω ότι μπορεί να διακριθεί από την απαγόρευση αλιείας. Πράγματι, το μη υποκείμενο στην απαγόρευση αλιείας πλοίο δεν είναι υποχρεωμένο να επαναρρίπτει τους αλιευμένους ιχθύς στη θάλασσα — η υποχρέωση αυτή άλλωστε προβλέπεται και από την επίδικη κανονιστική διάταξη — και δικαιούται, συνεπώς, να τους διατηρεί επί του σκάφους: tertium non datur. Τούτο σημαίνει ότι φορτίο ιχθύων που έχει αλιευθεί νομότυπα αποτελεί εντελώς νόμιμο φορτίο.

Αν η αδιαμφισβήτητη αυτή, όπως πιστεύω, ανάλυση είναι βάσιμη, δυσχερώς μπορεί να υποστηριχθεί ότι το παράκτιο κράτος έχει τη δυνατότητα να προβάλει αξιώσεις όταν το πλοίο πλέει κατ' ανάγκη στην ανοικτή θάλασσα, όπου αλίευσε νομότυπα και διατήρησε επίσης νομότυπα τα αλιεύματα επί του σκάφους, για να εισέλθει σε θαλάσσιες ζώνες που υπάγονται υπό ευρύτερη έννοια στη δικαιοδοσία του κράτους αυτού.

Καταρχάς, το αποκλείω όσον αφορά την αποκλειστική οικονομική ζώνη, όπου οι θεμιτές αξιώσεις του παρακτίου κράτους μπορούν να ανάγονται όχι στη ναυσιπλοΐα αυτή καθαυτή των αλλοδαπών πλοίων (ας σημειωθεί ότι πρόκειται καταρχήν για την ανοικτή θάλασσα), αλλ' αποκλειστικώς στις υπαγόμενες σε ειδικό καθεστώς δραστηριότητες (ήτοι την αλιεία, επιστημονική έρευνα, τις τεχνητές εγκαταστάσεις) που *ασκούνται στη θαλάσσια αυτή ζώνη* [13]. Επειδή η αλίευση έγινε εκτός της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης, συμπεραίνω ότι εν προκειμένω δεν συντρέχει παρόμοια περίπτωση.

11. Αποκλείω περαιτέρω την περίπτωση, επίσης ευθαρσώς, ότι το παράκτιο κράτος μπορεί να αξιώνει την εφαρμογή, σε βάρος πλοίου, της απαγορεύσεως να διατηρεί επ' αυτού το φορτίο ιχθύων που αλιεύθηκαν νομότυπα στην ανοικτή θάλασσα, όταν το πλοίο περιορίζεται απλώς να διασχίσει την αιγιαλίτιδα ζώνη, και τούτο ανεξάρτητα από τις συνθήκες που επικρατούν στη θάλασσα και από τη «διάσωση» του πλοίου.

Πράγματι, οι εξουσίες που διαθέτει το παράκτιο κράτος καταρχήν εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης ισοδυναμούν με εκείνες που προσιδιάζουν στο έδαφος, ανέκαθεν όμως ετίθετο ένα όριο προς τήρηση αυτού που συμφωνήθηκε να αποκαλείται αβλαβής διέλευση των πλοίων που φέρουν σημαία άλλου κράτους. Υπό την επιφύλαξη της υποχρεώσεως συμμορφώσεως προς τους κανόνες ναυσιπλοΐας, το αλλοδαπό πλοίο απολαύει του δικαιώματος (αβλαβούς) διελεύσεως στην αιγιαλίτιδα ζώνη του παρακτίου κράτους, τόσο για να τη διασχίσει προκειμένου να εισέλθει στα εσωτερικά ύδατα όσο και για να πλεύσει στην ανοικτή θάλασσα (άρθρα 14 και 17 της Συμβάσεως της Γενεύης περί αιγιαλίτιδας και συνορεύουσας ζώνης).

13 — Βλ. ιδίως τα άρθρα 58 και 73 της Συμβάσεως του Montego Bay που μπορεί να θεωρηθεί ότι συνάδουν προς το εθιμικό διεθνές δίκαιο.

Η διέλευση είναι αβλαβής όταν το υπό καθεστώς διαμετακομίσεως τελούν πλοίο δεν χρησιμοποιεί την αιγιαλίτιδα ζώνη κράτους μέλους προκειμένου να προβεί σε πράξη η οποία «θίγει την ειρήνη, την ευταξία ή την ασφάλεια του παρακτίου κράτους» (άρθρο 14, παράγραφος 4). Σε περίπτωση κατά την οποία η διέλευση δεν είναι αβλαβής, το παράκτιο κράτος μπορεί να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα για να την εμποδίσει (άρθρο 16). Περαιτέρω, η υποχρέωση του παρακτίου κράτους να ανέχεται και να μην προβάλλει προσκόμματα στην αβλαβή διέλευση αφήνει ανέπαφη την ελευθερία του κράτους αυτού όσον αφορά τη ρύθμιση της ναυσιπλοΐας, τον έλεγχο του κατά πόσον είναι αβλαβής η διέλευση και της χρήσεως γενικότερα των εν λόγω υδάτων και των πόρων τους [14].

Στα πλαίσια πάντοτε της Συμβάσεως της Γενεύης και στο κεφάλαιο αυτής σχετικά με την αβλαβή διέλευση, διευκρινίζεται επίσης ότι η άσκηση της ποινικής δικαιοδοσίας του παρακτίου κράτους είναι θεμιτή εφόσον οι συνέπειες της παραβάσεως «επεκτείνονται» στο παράκτιο κράτος ή διαταράσσουν τη δημόσια ειρήνη της χώρας αυτής ή την «ευταξία» στην αιγιαλίτιδα ζώνη (άρθρο 19): οι περιπτώσεις αυτές πόρρω απέχουν από την απλή κατοχή επί του σκάφους φορτίου ιχθύων που έχουν αλιευθεί νομότυπα στην ανοικτή θάλασσα.

Κατ' ουσίαν, η άσκηση της δικαιοδοσίας του παρακτίου κράτους αφορά τη ρύθμιση της ναυσιπλοΐας και των λοιπών θαλασσίων δραστηριοτήτων, ρύθμιση η οποία προφανώς ισχύει για όλα τα πλοία, των αλλοδαπών συμπεριλαμβανομένων· επιπλέον, αφορά τα περιστατικά, τα οποία, μολονότι λαμβάνουν χώρα επί του σκάφους, δεν υπερβαίνουν (...) το όριο, σε τέτοιο σημείο ώστε να διαταράσσουν τη ζωή και τα συμφέροντα της εγκατεστημένης στο έδαφος κοινότητας. Για τον λόγο αυτό, το πλοίο που περιορίζεται στη διέλευσή του διά της αιγιαλίτιδας ζώνης του παρακτίου κράτους τηρώντας τους κανόνες ναυσιπλοΐας του κράτους αυτού και μην ασκώντας καμιά απαγορευόμενη δραστηριότητα (επί παραδείγματι αλιεύοντας), εν πάση περιπτώσει δραστηριότητα φύσεως ικανής να ενοχλήσει ή να διαταράξει τον συνήθη ρυθμό ζωής της διαβιούσας στο έδαφος κοινότητας, απολαύει του δικαιώματος διελεύσεως. Σε τελευταία ανάλυση, δεν νομίζω ότι υφίστανται λόγοι για να αμφισβητείται ο αβλαβής χαρακτήρας (ενόψει των προαναφερθέντων διεθνών κανόνων) της διελεύσεως ενός παναμαϊκού πλοίου που περιορίζεται να διασχίσει τη δανική αιγιαλίτιδα ζώνη με φορτίο σολομού που αλιεύθηκε νομότυπα στην ανοικτή θάλασσα. Πράγματι, το γεγονός ότι διατηρείται επί του σκάφους φορτίο του είδους δεν νομίζω ότι είναι ικανό να θίξει την ειρήνη, την ευταξία ή την ασφάλεια του παρακτίου κράτους.

Τούτο σημαίνει ότι η κοινοτική απαγόρευση να «διατηρείται επί του σκάφους» ο σολομός δεν μπορεί να περιλαμβάνει παναμαϊκό πλοίο, το οποίο αλίευσε νομότυπα αλιεύματα ιχθύων στην ανοικτή θάλασσα, εφόσον το πλοίο αυτό περιορίζεται στη διέλευσή του διά των δανικών υδάτων.

12. Κατά την άποψή μου, παρόμοια λύση πρέπει να ισχύσει και στην περίπτωση της εισόδου του *Onkel Sam* σε δανικό λιμένα, υπό την έννοια ότι εξακολουθεί να μην ισχύει η κοινοτική απαγόρευση «διατηρήσεως επί του σκάφους» του σολομού ο οποίος αλιεύθηκε νομότυπα στην ανοικτή θάλασσα, υπό τον όρο — και τούτο είναι αυτονόητο — ότι είναι αποδεδειγμένο ότι το φορτίο παρέμεινε επί του σκάφους και κανένα μέλος του πληρώματος δεν αποπειράθηκε να το εκφορτώσει, να το εκθέσει ή να το διαθέσει προς πώληση στην ξηρά, όπως φαίνεται να συνέβη στην πραγματικότητα εν προκειμένω.

14 — Συναφώς, θα ήταν χρήσιμο να υπογραμμιστεί ότι η πρόταση της Πορτογαλίας, στα πλαίσια της Συνδιασκέψεως του 1958, με την οποία επιχειρήθηκε να συνδεθεί ο αβλαβής χαρακτήρας της διελεύσεως γενικώς προς την τήρηση της νομοθεσίας του παρακτίου κράτους, δεν έγινε δεκτή (Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας, *Documents officiels*, τόμος III, Doc. C 1/L 26, σ. 236).

Πράγματι, είναι γνωστό γενικότερα ότι η απόλυτη και ανεπιφύλακτη υπαγωγή του αλλοδαπού πλοίου στη δικαιοδοσία του κράτους του λιμένα έρχεται σε αντίθεση με παλαιά και πάγια πρακτική, χαρακτηριστικότερο δείγμα της οποίας αποτελεί η απόφαση του γαλλικού Συμβουλίου της Επικρατείας, της 28ης Οκτωβρίου 1806, στις υποθέσεις *Sally* και *Newton* [15]. Στο πλαίσιο αυτό, επιβεβαιώθηκε ότι έγκλημα που αφορά το πλοίο και το πλήρωμά του δεν παρέχει στις τοπικές αρχές τη δυνατότητα να παρέμβουν, εκτός αν η παρέμβαση αυτή έχει ζητηθεί ή αν έχει διακυβευθεί η ειρήνη στον λιμένα. Κοντολογίς, πρόκειται για κριτήριο εσωτερικών και ξένων προς το πλοίο περιστατικών, κριτήριο το οποίο διέπει ήδη την άσκηση της δικαιοδοσίας επί των αλλοδαπών πλοίων στην αιγιαλίτιδα ζώνη, όπως ήδη προεξέθεσα.

Το κριτήριο αυτό εφαρμόστηκε σε σημαντικές περιπτώσεις στην πράξη. Για παράδειγμα, το ανώτατο δικαστήριο των Ηνωμένων Πολιτειών, επικυρώνοντας προηγούμενη νομολογία (Wildendness και US/Flores), έκρινε, στην υπόθεση Lauritzen/Larsen [16] ότι «all matters of discipline and all things done on board» [όλα τα πειθαρχικής φύσεως ζητήματα και τα επισυμβάντα επί του πλοίου] που δεν διαταράσσουν την ειρήνη ή τη γαλήνη του λιμένα πρέπει να εξακολουθούν να ανήκουν στην αρμοδιότητα του κράτους της σημαίας. Στο ψήφισμα του Ινστιτούτου Διεθνούς Δικαίου (Άμστερνταμ 1957) αναφέρεται: «The coastal State may exercise its judicial competence over delictual acts committed on board a vessel during its sojourn in the internal waters of that State (...) However, according to widely accepted practice, judicial competence is not exercised in penal matters with respect to acts committed on the vessel which are not of a kind to disturb public order. Nor, in general, is judicial competence exercised in matters of civil juridiction which relate to the internal order of the vessel» [17].

Εξάλλου, όταν οι Ηνωμένες Πολιτείες απορρίφθηκαν να εφαρμόσουν τη νομοθεσία περί απαγορεύσεως και στα αλλοδαπά πλοία που ευρίσκοντο εντός των λιμένων, τούτο προκάλεσε έντονες διαμαρτυρίες εκ μέρους όλων σχεδόν των κρατών, της Δανίας συμπεριλαμβανομένης, που προέβαλαν το ασυμβίβαστο της αμερικανικής αξιώσεως προς το διεθνές δίκαιο και την πρακτική [18].

Οι *Liquor Treaties* που έθεσαν τέρμα στη διαμάχη αναγνώρισαν το δικαίωμα των αλλοδαπών πλοίων να κατέχουν οινοπνευματώδη ποτά *προορισμένα για άλλες χώρες* [19].

Η τελευταία υποθετική περίπτωση, ήτοι η περίπτωση της κατοχής επί του σκάφους εμπορευμάτων που απαγορεύονται βάσει της νομοθεσίας του κράτους του λιμένα, αποτελεί γλαφυρή έκφραση του γεγονότος ότι, ελλείψει ενδείξεων επιτρεπουσών στο εν λόγω κράτος να διακρίνει την πρόθεση εκφορτώσεως και εισαγωγής στο έδαφός του του οικείου προϊόντος, ήτοι στον βαθμό που το πλοίο δεν συνδέεται καθ' οιονδήποτε τρόπο προς την κοινότητα που διαβιοί

15 — *Bulletin de Lois*, 1806, αριθ. 126, σ. 602 επ. Η μεταγενέστερη εθνική νομολογία επί του θέματος αποδεικνύει ότι η αρχή που επινόησε το γαλλικό Συμβούλιο Επικρατείας έγινε ευρύτατα δεκτή και έτυχε εφαρμογής. Βλ. επί παραδείγματι τις αποφάσεις των εθνικών δικαστηρίων που παρατίθενται στην επιθεώρηση *American Journal of International Law*, 1929, Suppl. αριθ. 23, σ. 323 επ.· περισσότερο πρόσφατα, την απόφαση της 7ης Φεβρουαρίου 1974 του Tribunale di Napoli (*Giurisprudenza italiana*, 1974, II, σ. 513 επ.).

16 — 1953, U. S., σ. 345, συγκεκριμένα σ. 571.

17 — *Annuaire de l'IDI*, 1957, σ. 487.

18 — Συγκεκριμένα, οι διακοινώσεις διαμαρτυρίας που απηύθυναν στην Κυβέρνηση των Ηνωμένων Πολιτειών όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη έχουν ιδιαίτερη σημασία εν προκειμένω (βλ. *American Journal of International Law*, 1929, Suppl., loc. cit., σ. 309 επ.)· οι διακοινώσεις αυτές υπογραμμίζουν ιδίως το γεγονός ότι η δικαιοδοσία του κράτους του λιμένα «should not extend beyond restricting acts which might disturb public order» [δεν πρέπει να βαίνει πέραν περιορισμένων πράξεων που ενδέχεται να διαταράσσουν τη δημόσια τάξη] (Βέλγιο) και ότι δεν είναι θεμιτό να απαγορεύεται η μεταφορά οινοπνευματωδών ποτών «not intended for importation into the United States» [για τα οποία δεν υπάρχει πρόθεση εισαγωγής στις Ηνωμένες Πολιτείες] (Δανία).

19 — Επί του θέματος αυτού, βλ. Quadri: *Diritto internazionale pubblico*, Νάπολη, 1968, σ. 744, αλλ' ήδη και *Le navi private nel diritto internazionale*, Μιλάνο, 1935, σ. 95· Jessup: *The law of territorial waters and maritime jurisdiction*, Νέα Υόρκη, 1927, σ. 77 επ.

στην ξηρά, πρέπει να αποκλείεται η υπαγωγή του πλοίου στην εθνική νομοθεσία καθώς και στη δικαιοδοσία του κράτους του λιμένα.

Δεν πιστεύω περαιτέρω ότι η προτεινόμενη λύση στερεί από οποιαδήποτε πρακτική αποτελεσματικότητα τη διάταξη του επιδίκου κανονισμού, όπως υποστηρίχθηκε κατά τη διάρκεια της δίκης.

Καταρχάς, η τήρηση των θεμελιωδών αρχών του διεθνούς δικαίου δεν συνιστά αξία δευτερεύουσας σημασίας. Επιπλέον, η πρακτική αποτελεσματικότητα, όσον αφορά τον σολομό που αλιεύουν μη κοινοτικά και μη πληττόμενα, έστω βάσει οποιασδήποτε άλλης διατάξεως, από την απαγόρευση αλιεύσεως πλοία, είναι απόρροια της απαγορεύσεως εκφορτώσεως των αλιευμάτων στην ξηρά. Εξάλλου, η ίδια η Δανική Κυβέρνηση είχε προβλέψει, όπως προανέφερα, σε ανύποπτο χρόνο τη συγκεκριμένη περίπτωση, τη νομιμότητα της οποίας είχε αναγνωρίσει ρητώς: η διάκριση μεταξύ παραβιάσεως της απαγορεύσεως αλιείας και της παραβιάσεως της απαγορεύσεως διατηρήσεως επί του πλοίου των αλιευμάτων δεν είναι, όπως προανέφερα, υποστηρίξιμη.

Οι προηγηθείσες παρατηρήσεις υπαγορεύουν το ακόλουθο συμπέρασμα: δεν μπορεί να εμπίπτει στην κοινοτική απαγόρευση διατηρήσεως επί του σκάφους φορτίου σολομού αλιευθέντος σε ζώνη ανοικτής θάλασσας από πλοίο που φέρει σημαία τρίτης χώρας και που έχει αλιεύσει νομότυπα τον σολομό όχι στην αποκλειστική οικονομική ζώνη, ούτε στην αιγιαλίτιδα ζώνη, ούτε, καταρχήν, σε λιμένα, τουλάχιστον στο μέτρο που το εν λόγω αλιευτικό δεν διατηρεί καθ' οιονδήποτε τρόπο δεσμούς με τη διαβιούσα στην ξηρά κοινότητα, ήτοι στο μέτρο που η επί του σκάφους διατήρηση του φορτίου σολομού παραμένει αμιγώς εσωτερικό θέμα για το συγκεκριμένο πλοίο. Εναπόκειται στο εθνικό δικαστήριο να εκτιμήσει το περιστατικό αυτό.

Επί του πέμπτου ερωτήματος

13. Απολαύει του απαραβιάστου αλιευτικό τρίτης χώρας που κατέφυγε σε κοινοτικό λιμένα επικαλούμενο κατάσταση ανάγκης; Είναι δηλαδή δυνατό να διατηρεί φορτίο σολομού που αλίευσε σε απαγορευμένη με τον κανονισμό για τη διατήρηση ζώνη, χωρίς να διατρέχει παρ' όλα αυτά τον κίνδυνο της επιβολής κυρώσεως εκ μέρους του κράτους του λιμένα;

Το ερώτημα αυτό έχει ως αφετηρία την αρχή ότι το παράκτιο κράτος είναι προφανώς αρμόδιο να διενεργεί νηοψία επί αλιευτικού τρίτης χώρας που προσέδεσε στον λιμένα του και — κυρίως — ότι μπορεί να διώξει ποινικώς τον κυβερνήτη του εν λόγω αλιευτικού επειδή διατήρησε επί του σκάφους το συγκεκριμένο φορτίο σολομού, έστω και αν ουδόλως αποδείχθηκε ότι υπήρχε πρόθεση εκφορτώσεως και θέσεως προς πώληση του σολομού στο εν λόγω κράτος μέλος. Όπως προανέφερα, νομίζω ότι το κράτος μέλος αυτό οφείλει να απόσχει, εκτός και αν υφίστανται προς την κατεύθυνση αυτή στοιχεία που μπορούν να αποδειχθούν (πρόθεση πωλήσεως ή εν πάση περιπτώσει εκφορτώσεως του σολομού), από την άσκηση ποινικής διώξεως κατά του κυβερνήτη του εν λόγω αλιευτικού.

Εν πάση περιπτώσει, είναι αδιαμφισβήτητο ότι, δυνάμει του διεθνούς δικαίου, πλοίο ευρισκόμενο σε κατάσταση ανάγκης μπορεί να καταφύγει σε λιμένα, έστω και αν η εί-

σοδος στον λιμένα αυτόν απαγορεύεται κατά κανόνα, περίπτωση που πρέπει ασφαλώς να αποκλείεται εν προκειμένω, δεδομένου ότι ο λιμένας του Hirtshals, όπου κατέφυγε το *Onkel Sam,* είναι συνήθως αυτός όπου το ανωτέρω αλιευτικό ελλιμενίζεται συνήθως.

Επίσης, το διεθνές δίκαιο αναγνωρίζει την κατάσταση ανάγκης ως λόγο εξαιρέσεως συγκεκριμένης συμπεριφοράς απάδουσας προς διεθνή υποχρέωση [20] από τον χαρακτηρισμό της ως παράνομης· σύνηθες παράδειγμα είναι ακριβώς αυτό της διατάξεως που παρέχει στα πλοία τη δυνατότητα να καταφεύγουν στην αιγιαλίτιδα ζώνη και/ή στους λιμένες αλλοδαπού κράτους σε περίπτωση βλάβης ή άλλου κινδύνου. Το άρθρο 14, παράγραφος 3, της Συμβάσεως της Γενεύης περί αιγιαλίτιδας και συνορεύουσας ζώνης (που επαναλαμβάνεται, στο μέτρο που μας ενδιαφέρει, με το άρθρο 18, παράγραφος 2, της Συμβάσεως του Montego Bay) προβλέπει ρητώς την περίπτωση αυτή όπου γίνεται δεκτό ότι, στα πλαίσια της αβλαβούς διελεύσεως, τα αλλοδαπά πλοία απολαύουν του δικαιώματος σταθμεύσεως και αγκυροβολίας μόνο στο μέτρο κατά το οποίο αυτό εμπίπτει στο πλαίσιο της ομαλής διεξαγωγής της ναυσιπλοΐας ή καθίσταται αναγκαίο για τα πλοία «που βρίσκονται σε κατάσταση αναγκαστικού ελλιμενισμού ή κινδύνου».

Στην περίπτωση αυτή, επικρατεί σχεδόν ομόφωνα στη θεωρία η άποψη να θεωρείται ότι το συγκεκριμένο πλοίο δεν μπορεί να υπαχθεί στους νόμους του κράτους του λιμένα λόγω του απλού γεγονότος ότι εισπλέει σ' αυτόν, εκτός και αν είναι προφανές ότι οι επίδικες δραστηριότητες έλαβαν χώρα στο έδαφος όπου ασκεί την κυριαρχία του το ενδιαφερόμενο κράτος [21].

Σε τελευταία ανάλυση, εναπόκειται στο εθνικό δικαστήριο να διαπιστώσει αν στην προκειμένη περίπτωση στοιχειοθετείται κατάσταση ανάγκης, ήτοι αν το *Onkel Sam* υποχρεώθηκε ή όχι να εισπλεύσει στον δανικό λιμένα λόγω της καταστάσεως των κινητήρων του και/ή των καιρικών συνθηκών. Δεδομένου ότι το κοινοτικό δίκαιο δεν διευκρινίζει το περιεχόμενο της εννοίας κατάσταση ανάγκης, η οποία έχει εν προκειμένω σημασία, θα πρέπει ο εθνικός δικαστής να ανατρέξει στη διεθνή πρακτική που ασφαλώς δεν είναι αμελλητέα [22].

Επί του δευτέρου ερωτήματος

14. Ενόψει των παρατηρήσεων που προανέπτυξα, νομίζω ότι η απάντηση στο δεύτερο ερώτημα εμπεριέχεται στις προηγούμενες απαντήσεις, υπό την έννοια ότι η άσκηση της εξουσίας κατασχέσεως εκ μέρους του παρακτίου κράτους μέλους όσον αφορά το φορτίο ιχθύων που αλιεύθηκαν νομότυπα και εισήχθησαν μόνο προσωρινά από πανα-μαϊκό πλοίο στην αιγιαλίτιδα ζώνη ή στα εσωτερικά ύδατα αποκλείεται και τούτο κατά μείζονα λόγον όταν ο ελλιμενισμός οφείλεται σε κατάσταση ανάγκης.

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) 2241/87 επί των ελέγχων που πραγματοποιούν τα κράτη μέλη, τον οποίον ανέφερε η Επιτροπή, στε-

20 — Βλ. άρθρο 32 του σχεδίου της Επιτροπής Διεθνούς Δικαίου για τη διεθνή ευθύνη των κρατών, όπου ορίζεται ως κατάσταση ανάγκης εκείνη της εξαιρετικά δυσχερούς θέσεως στην οποία βρίσκεται ο διατράξας την αντικειμένη προς τη διεθνή υποχρέωση πράξη «εφόσον δεν υφίστανται άλλα μέσα (...) διασώσεως της δικής του ή της ζωής των προσώπων των οποίων ανέλαβε τη φύλαξη» (βλ. NU, *Annuaire de la Commission du droit international,* 1979, II, δεύτερο μέρος, σ. 149).

21 — Βλ. επί παραδείγματι O'Connell: *The international Law of the Sea,* Οξφόρδη, 1984, τόμος II, σ. 853 επ.

22 — Βλ. επί παραδείγματι την πρακτική που αναφέρεται από τους De Lapradelle, Politis: *Recueil des arbitrages internationaux,* Παρίσι, 1905, I, σ. 686 επ.· καθώς και Gidel: *Le droit international public de la mer,* επανεκτύπωση 1981, τόμος II, σ. 89 επ.· τέλος, προσφάτως, τις αποφάσεις της 22ας Απριλίου 1990 και της 9ης Μαΐου 1990 του Tribunal Supremo espagnol (Contencioso-Administrativo, sala 3a, *Repertorio de jurisprudencia Aranzadi,* αριθ. 3328 και 3807 αντίστοιχα).

ρείται σημασίας στην προκειμένη περίπτωση. Οι έλεγχοι αυτοί, όπως προεκτέθηκε, αφορούν τις παραβιάσεις της κοινοτικής ρυθμίσεως σε θέματα αλιείας. Επομένως, δεν μπορούν να πλήττουν πλοίο τρίτης χώρας παρά μόνο στον βαθμό όπου η αλιεία έλαβε χώρα σε ύδατα όπου ισχύει η κοινοτική ρύθμιση. Αυτό δεν συμβαίνει στην προκειμένη περίπτωση, δεδομένου ότι το *Onkel Sam* αλίευσε στην ανοικτή θάλασσα και σε καμία περίπτωση δεν παραβίασε την ισχύουσα κοινοτική απαγόρευση αλιείας.

15. Ενόψει των προηγηθεισών παρατηρήσεων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει ως εξής στα υποβληθέντα από το εθνικό δικαστήριο ερωτήματα:

«1) Το άρθρο 6, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3094/86 έχει την έννοια ότι δεν εφαρμόζεται στα μέλη του πληρώματος αφής στιγμής δεν εφαρμόζεται ούτε επί του πλοίου στο οποίο επιβαίνουν, και τούτο ανεξάρτητα από τη θαλάσσια έκταση στην οποία αυτό βρίσκεται·

2) η ιθαγένεια του πλοίου είναι εκείνη της χώρας στην οποία είναι νόμιμα νηολογημένο, έστω και αν η πλοιοκτήτρια εταιρία εκπροσωπεί αλλοδαπά συμφέροντα, το πλήρωμα είναι εξ ολοκλήρου αλλοδαπό, ο δε συνήθης λιμένας αγκυροβολίας του είναι αλλοδαπός·

3) το άρθρο 6, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3096/86 έχει την έννοια ότι η απαγόρευση διατηρήσεως επί του σκάφους φορτίου σολομού, ο οποίος έχει αλιευθεί νόμιμα, δεν μπορεί να περιλαμβάνει πλοίο το οποίο περιορίζεται στο να διασχίσει την αποκλειστική οικονομική ζώνη και την αιγιαλίτιδα ζώνη κράτους μέλους, εισέρχεται προσωρινά μόνο σε λιμένα, ιδίως αν υφίσταται κατάσταση ανάγκης· εναπόκειται στο εθνικό δικαστήριο να ελέγξει αν συντρέχουν οι ανωτέρω περιστάσεις.»