

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**«Οι δικαιοδοσίες και αρμοδιότητες του παράκτιου
κράτους και του κράτους σημαίας του πλοίου στις
υφιστάμενες θαλάσσιες ζώνες»**

**ΣΙΩΧΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
Α.Γ.Μ: 3226**

Ν.ΜΗΧΑΝΙΩΝΑ

ΙΟΥΝΙΟΣ 2016

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ:

«Οι δικαιοδοσίες και αρμοδιότητες του παράκτιου κράτους και του κράτους σημαίας του πλοίου στις υφιστάμενες θαλάσσιες ζώνες»

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: Capt. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΣΙΩΧΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ
Α.Γ.Μ:3226**

**Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:
Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:**

A/A	Όνοματεπώνυμο	Ειδικότης	Αξιολόγηση	Υπογραφή
1				
2				
3				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ :

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός της παρούσας μελέτης είναι να διερευνηθούν οι αρμοδιότητες που υπάρχουν και να ομαδοποιηθούν σε συγκεκριμένους τομείς δικαιοδοσίας, ως βασικά υποκείμενα του Διεθνούς Δικαίου για τα πλοία που κινούνται στη θάλασσα. Διακρίνονται δυο περιπτώσεις δικαιοδοσιών, εκείνων που αφορούν το παράκτιο κράτος σε κάθε θαλάσσια περιοχή και του κράτους του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο και η προσέγγιση έχει να κάνει με τη θαλάσσια ζώνη στην οποία βρίσκονται.

Αρχικά περιγράφεται ο τρόπος με τον οποίο οριοθετούνται οι ζώνες στο Δίκαιο της Θάλασσας και αναλύεται η δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους και του κράτους σημαίας στα Εσωτερικά Ύδατα, την Αιγιαλίτιδα Ζώνη, τη Συνορεύουσα και την Αρχαιολογική ζώνη, τα Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας, τη Ζώνη Αποκλειστικής Οικονομικής Εκμετάλλευσης και την Ανοικτή Θάλασσα.

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ

Θαλάσσιες ζώνες, εθνικότητα και σημαία πλοίου, δίκαιο της θάλασσας, δικαιοδοσίες και αρμοδιότητες του παράκτιου κράτους.

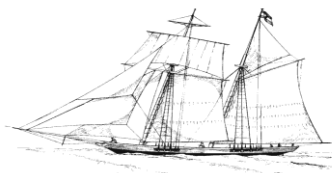
ABSTRACT

The purpose of this study is to explore the responsibilities that exist and grouped in specific areas of jurisdiction as key subjects of international law for vessels operating at sea. Distinguished two cases jurisdictions, those relating to the coastal State in each marine region and of the State whose flag the ship and the approach have to do with the sea area in which they are located.

Originally described how delineating zones in the Law of the Sea and analyzes the jurisdictional reach of the coastal State and the flag State in the internal waters, the territorial sea, the archaeological zone, the Straits of International Navigation, the Exclusive Economic zone and the Open Sea.

KEY WORDS

Maritime zones, nationality and flag ship, maritime law, jurisdictions and responsibilities of the coastal State.



ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αξιοσημείωτες στην εξέλιξη του δικαίου της θάλασσας είναι μια σειρά από διεθνείς συμβάσεις που έχουν υπογραφεί στο δεύτερο μισό του 20ου αιώνα. Τα *Ηνωμένα Έθνη (ΟΗΕ)* πραγματοποίησαν την πρώτη διάσκεψη για το Δίκαιο της Θάλασσας (*UNCLOS I*) το 1956, που οδήγησε σε μια σύμβαση του 1958. Η Σύμβαση του 1982 των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (*United Nations Convention on the Law Of Sea - UNCLOS*), είναι η πιο ολοκληρωμένη προσπάθεια δημιουργίας ενός ενιαίου καθεστώτος για τη διακυβέρνηση των δικαιωμάτων των λαών σε σχέση με τους ωκεανούς του κόσμου. Η Συνθήκη αντιμετωπίζει μια σειρά θεμάτων, συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων πλοήγησης, των οικονομικών δικαιωμάτων, τη ρύπανση των θαλασσών, τη διατήρηση της θαλάσσιας ζωής, την επιστημονική έρευνα, την πειρατεία και πολλά άλλα. Η Συνθήκη, μία από τις μεγαλύτερες στην ιστορία, αποτελείται από 320 άρθρα και 9 παραρτήματα, εκπροσωπώντας την κωδικοποίηση του εθμικού διεθνούς δικαίου και την προοδευτική ανάπτυξή του.

Παρόλο που η *UNCLOS* υπογράφηκε για πρώτη φορά το Δεκέμβριο του 1982, η συμφωνία δεν τέθηκε σε ισχύ μέχρι το Νοέμβριο του 1994, μια περίοδο σχεδόν 12 ετών, καθώς απαιτούνταν 60 υπογραφές για επικύρωση και θα μπορούσε να τεθεί σε ισχύ ένα έτος μετά την οριστική επικύρωση ή προσχώρηση στη Συνθήκη ενός έθνους. Ο κύριος λόγος που πήρε τόσο καιρό για διάφορα κράτη να υπογράψουν τη Συνθήκη είναι, διότι το άρθρο 309, το οποίο απαγορεύει τα έθνη από τη λήψη κρατήσεων σε οποιοδήποτε μέρος μιας συνθήκης. Η κράτηση είναι μια δήλωση που έγινε από ένα έθνος με την αποδοχή της Συνθήκης, το οποίο αποκλείει ή τροποποιεί τη νομική ισχύ ορισμένων διατάξεων της συνθήκης, καθώς οι όροι αυτοί ισχύουν για τη χώρα μετά την αποδοχή της Συνθήκης.

«Σκοπός της παρούσας πτυχιακής εργασίας είναι να μελετήσει τις δικαιοδοσίες και αρμοδιότητες του παράκτιου κράτους και του κράτους σημαίας του πλοίου στις υφιστάμενες θαλάσσιες ζώνες».

ΜΕΡΟΣ Α' ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΚΑΙ ΠΛΟΙΟ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

1.1. Προσδιορισμός και πηγές του Δικαίου της θάλασσας

1.1.1. Ορισμός του δικαίου της θάλασσας

Ο όρος δίκαιο της θάλασσας φαίνεται παρόμοιος με τον όρο ναυτικό δίκαιο, αλλά έχει μια σημαντικά διαφορετική έννοια. Το Ναυτικό δίκαιο ασχολείται με τη νομολογία που διέπει τα πλοία και τη ναυτιλία και με τις συμβάσεις, αδικοπραξίες και άλλα θέματα που αφορούν την ιδιωτική ναυτιλία, ενώ το δίκαιο της θάλασσας αναφέρεται σε θέματα του δημοσίου διεθνούς δικαίου. Πολλά θέματα περιέχονται στα πλαίσια του δικαίου της θάλασσας. Αυτά περιλαμβάνουν τον καθορισμό των χωρικών υδάτων ενός κράτους, το δικαίωμα των κρατών να αλιεύουν τους ωκεανούς και να εξορύξουν κάτω από τους

ωκεανούς, καθώς και τα δικαιώματα των κρατών να ελέγχουν την πλοήγηση. (Δήμου, 1994: 24).

1.1.2. Πηγές του δικαίου της θάλασσας

Το Δίκαιο της θάλασσας έχει τις πηγές του στο *Καταστατικό του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης* (άρ.38) και στη *Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας* (άρθρο 74 παρ. 1, άρθρο 83 παρ. 1). Πιο συγκεκριμένα οι πηγές του είναι:

1. **Διεθνείς Συνθήκες.** Η Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας αποτελεί το βασικό κείμενο για το δίκαιο της θάλασσας. Στη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας τα βασικά χαρακτηριστικά της είναι τα δικαιώματα πλοήγησης, τα εδαφικά όρια της θάλασσας, η οικονομική δικαιοδοσία, το νομικό καθεστώς των πόρων στο βυθό πέρα από τα όρια της εθνικής δικαιοδοσίας, η διέλευση των πλοίων από τα στενά, η διατήρηση και διαχείριση των έμβιων θαλάσσιων πόρων, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, το καθεστώς μιας θαλάσσιας έρευνας και ένα πιο μοναδικό χαρακτηριστικό, είναι μια δεσμευτική διαδικασία επίλυσης των διαφορών μεταξύ των κρατών. Με λίγα λόγια, η Σύμβαση είναι μια πρωτοφανής προσπάθεια από τη διεθνή κοινότητα για τη ρύθμιση όλων των πτυχών των πόρων της θάλασσας και των χρήσεων των ωκεανών.
Επίσης, υπάρχουν άλλες διεθνείς συνθήκες, όπως η *Σύμβαση S.O.L.A.S.* που ρυθμίζει πιο ειδικά θέματα για τη χρήση της θάλασσας και των μεταφορών σε αυτή. Παράλληλα, γίνονται διάφορες διμερείς συνθήκες. (Δήμου, 1994: 26).
2. **Διεθνές Έθιμο.** Αυτό που συνιστά ένα έθιμο είναι ότι διαπιστώνεται η πρακτική των κρατών και υπάρχει πεποίθηση δικαίου και οι ενέργειες των κρατών θα πρέπει να γίνονται με τρόπο που να δείχνουν ότι συμμορφώνονται με τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από τους νόμους. Το έθιμο δεν έχει συγκεκριμένη χρονική διάρκεια ή νομική ισχύ, όπως γίνεται με μια σύμβαση ή ένα νόμο.
3. **Γενικές Αρχές του Δικαίου.** Πρόκειται για αρχές που αναγνωρίζονται από τα πολιτισμένα κράτη και είναι η αρχή της καλής πίστης και η απαγόρευση της κατάχρησης του δικαιώματος.
4. **Νομολογία των Διεθνών Δικαστηρίων.** Οι αποφάσεις που λαμβάνονται από τα Διεθνή Δικαστήρια αποτελούν μια πηγή δικαίου που είναι επικουρική μιας και χρησιμοποιούν τις γενικές αρχές του δικαίου. Αποφάσεις σχετικά με τη θάλασσα, είναι διαιτητικές αποφάσεις, δικαστικές αποφάσεις, εκδίκηση δικαιοδοτικών οργάνων που αφορούν τη θάλασσα, καθορισμός μιας υφαλοκρηπίδας, οριοθέτηση της Αιγιαλίτιδας Ζώνης ανάμεσα στα κράτη κ.ά.
5. **Αποφάσεις Διεθνών οργανισμών.** Είναι οι διεθνείς θεσμικές πράξεις που έχουν υποχρεωτική εφαρμογή για όσα κράτη επηρεάζουν το πώς διαμορφώνεται γενικότερα το Διεθνές Δίκαιο.

1.2.Κωδικοποίηση των Κανόνων του Δικαίου της θάλασσας

Ο νόμος της Συνθήκης της Θάλασσας, επισήμως γνωστή ως *Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών* για την Τρίτη για το Δίκαιο της Θάλασσας, ή *UNCLOS III*, εκδόθηκε το 1982. Σκοπός του είναι να δημιουργήσει ένα ολοκληρωμένο σύνολο των κανόνων που

διέπουν τους ωκεανούς και να αντικαταστήσει τις προηγούμενες συμβάσεις του *OHE* για το Δίκαιο της Θάλασσας, η μία το 1958 (*UNCLOS I*) και ένα άλλο το 1960 (*UNCLOS II*), που πιστεύεται ότι είναι ανεπαρκείς.

Η συνθήκη επηρεάστηκε σε μεγάλο βαθμό από τη «*Νέα Διεθνή Οικονομική Τάξη*», ένα σύνολο οικονομικών αρχών το οποίο διαμορφώθηκε επίσημα στη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (**United Nations Conference on Trade and Development - UNCTAD**). Αυτή η ατζέντα έκανε έκκληση για «δικαιότερους» όρους του εμπορίου και χρηματοδότησης της ανάπτυξης για τις λεγόμενες υπανάπτυκτες και αναπτυσσόμενες χώρες. (*Ρούκουνας, 2006: 36*).

Ο νόμος της Συνθήκης της Θάλασσας καλεί για τη μεταφορά τεχνολογίας και τις μεταφορές πλούτου από τις ανεπτυγμένες προς υπανάπτυκτες χώρες. Απαιτεί επίσης τα συμβαλλόμενα μέρη της Συνθήκης να εκδίδουν κανονισμούς και νόμους για τον έλεγχο της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. (*Δήμου, 1994: 32*).

Σε επιπλέον με τις οικονομικές διατάξεις, η Συνθήκη προβλέπει επίσης συγκεκριμένα δικαιοδοτικά όρια για την περιοχή του ωκεανού ότι τις χώρες που μπορούν να διεκδικήσουν, συμπεριλαμβανομένου ενός 12 μιλίων εδαφικού περιορισμού στη θάλασσα και ένα όριο 200 μιλίων στην αποκλειστική οικονομική ζώνη. Μερικοί υποστηρικτές της συνθήκης πιστεύουν ότι η συνθήκη θα καθιέρωσε ένα σύστημα δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας για την εξόρυξη, καθιστώντας την επένδυση σε τέτοια εγχειρήματα πιο ελκυστική.

Μερικές από τις πιο σημαντικές συνεισφορές της σύμβασης για την ενίσχυση του κράτους δικαίου στις διεθνείς υποθέσεις αφορούν την επεξεργασία και όχι την ουσία των ιδιαίτερων κανόνων. Η βασική ιδέα της Σύμβασης είναι μια θεμελιώδης αλλαγή στην πολυμέρεια από μονομέρεια στην ανάπτυξη του δικαίου της θάλασσας. Η Σύμβαση δίνει εντολές διαιτησίας ή δικαστική απόφαση από τις πιο ανεπίλυτες διαφορές. Τόσο για νομικούς όσο και πρακτικούς λόγους, η υλοποίηση όλων αυτών των συνεισφορών εξαρτάται από την επικύρωση. (*Ρούκουνας, 2006: 47*).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Ο ΒΑΣΙΚΟΣ ΧΡΗΣΤΗΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ: ΤΟ ΠΛΟΙΟ

2.1. Εθνικότητα/ σημαία του πλοίου

Η νηολόγηση πλοίων είναι η διαδικασία της καταγραφής της δεδομένης εθνικότητα του πλοίου. Η εθνικότητα ενός πλοίου του επιτρέπει να ταξιδέψει διεθνώς, όπου οι πολίτες αυτού του έθνους είναι εξουσιοδοτημένοι να ταξιδέψουν. Η εγγραφή είναι σχεδόν όπως το διαβατήριο για το πλοίο, το ίδιο. Για τις διεθνείς συμφωνίες, κάθε εμπορικό πλοίο πρέπει να εγγραφεί σε μια συγκεκριμένη χώρα. Η χώρα στην οποία είναι νηολογημένο το πλοίο ονομάζεται «*κράτος σημαίας*» της. Ένα πλοίο δεσμεύεται από τους νόμους του κράτους της σημαία του και λέει συνήθως το πλοίο νηολογείται «κάτω από τη σημαία» της χώρας εγγραφής του. (*Ρούκουνας, 2006: 35*).

Το κράτος της σημαίας του πλοίου ασκεί τον ρυθμιστικό έλεγχο επί του πλοίου και απαιτείται από διεθνείς συμφωνίες να επιθεωρεί το σκάφος τακτικά, πιστοποιούν τον εξοπλισμό και το πλήρωμα του πλοίου, και να εκδώσει τα έγγραφα της ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος. Ο οργανισμός που καταγράφει στην πραγματικότητα το

πλοίο και πιστοποιεί για τη συμμόρφωση είναι γνωστός ως το «μητρώο». (Ρούκουνας, 2006: 54).

Μερικά έθνη επιτρέπουν μόνο τα πλοία που ανήκουν σε εταιρείες ή πρόσωπα που είναι κάτοικοι της χώρας αυτής. Τα μητρώα είναι γνωστά ως «παραδοσιακά» ή «εθνικά» μητρώα. Άλλα έθνη, από την άλλη πλευρά, επιτρέπουν στις εταιρείες και τα πρόσωπα από πολλές άλλες χώρες να εγγραφούν τα πλοία τους υπό τη σημαία του συγκεκριμένου έθνους. Αυτά είναι γνωστά ως «ανοικτά» μητρώα. Πλοία που είναι νηολογημένα υπό ανοικτά μητρώα μερικές φορές λέγεται ότι είναι υπό «σημαίες ευκαιρίας».

Στο ναυτικό δίκαιο, υπάρχουν ορισμένες περιπτώσεις που συμβαίνουν για τη σύγκρουση των πλοίων. Η αιτιολόγηση βασίζεται στη σημαία του πλοίου. Η σημαία του πλοίου είναι ένας σημαντικός παράγοντας, όταν το δικαστήριο λαμβάνει την απόφαση σχετικά με την κριτική επιτροπή. Η σημαία του πλοίου είναι μια αναπαράσταση της ιθαγένειας του πλοίου, το οποίο σημαίνει ότι το πλοίο είναι υπό έλεγχο από την εγγεγραμμένη χώρα. Το πλοίο θα πρέπει να ακολουθήσει τη ρύθμιση της χώρας και λαμβάνει τις διάφορες προστασίες όπως φορολογικές, πιστοποίηση και ασφάλεια κλπ. Η επίσημη σημαία του πλοίου ονομάζεται σημαία εθνικότητας (National Flag). Η λειτουργία της σημαίας του πλοίου είναι να δείξει στις άλλες χώρες ή τα πλοία την εθνικότητα του πλοίου στην ανοικτή θάλασσα για να τους κάνει να αναγνωρίσουν πού ανήκει το πλοίο. Με βάση την σημαία του πλοίου, το πλοίο θα πρέπει να υπακούσει το διεθνές δίκαιο της θάλασσας και το καταστατικό της χώρας στην ανοικτή θάλασσα. Η σημαία του πλοίου είναι ένα σημάδι της εθνικότητας του πλοίου. Ως εκ τούτου, η εθνικότητα του πλοίου είναι η άλλη σημασία της σημαίας. Η σημαία έχει σχέση με την εθνικότητα. Η εθνικότητα του πλοίου διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στο ναυτικό δίκαιο και μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τα διάφορα είδη των θαλάσσιων συγκρούσεων. (Δήμου, 1994: 45-47).

Στη ναυτιλιακή επιχείρηση, η επιλογή της σημαίας του πλοίου αποφασίζεται από την εξέταση του πλοιοκτήτη για το φορολογικό, της επιθεώρησης και το ναυτικό δίκαιο. Η διαφορετική σημαία των πλοίων σημαίνει ότι τα πλοία ακολουθούν τις διαφορετικές διατάξεις των χωρών που είναι η σημαία τους. Επιπλέον, η σημαία του πλοίου εκφράζει επίσης την ιθαγένεια που έχει το πλοίο. Ως εκ τούτου, η σημαία του πλοίου διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στον τομέα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Στο μεγαλύτερο μέρος του χρόνου, η σημαία του πλοίου θα πρέπει να θεωρείται ως εθνικότητα του πλοίου. Η εθνικότητα του πλοίου είναι μια πιστοποίηση του πλοιοκτήτη, δηλαδή, εγγράφει το πλοίο με βάση τον κανονισμό της χώρας και κερδίζει φόρο ή την ασφάλεια της προστασίας της χώρας, όταν το πλοίο πλέει στην ανοικτή θάλασσα. Η λειτουργία της εθνικότητας του πλοίου είναι για την αιτιολόγηση, όταν το πλοίο έρθει σε σύγκρουση με το άλλο πλοίο, το δικαστήριο θα κάνει την κρίση με βάση το εθνικό δίκαιο του πλοίου. (Ρούκουνας, 2006: 59).

Υπό άλλο τρόπο, η εθνικότητα του πλοίου είναι η αντιπροσωπεία της σημαίας του πλοίου, το οποίο είναι ένα από τα θεμέλια των ναυτιλιακών αρχών στο διεθνές και εθνικό δίκαιο.

Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, η αναγνώριση ενός πλοίου ως ελληνικού γίνεται με την εγγραφή του στο νηολόγιο που τηρείται από τη Λιμενική Αρχή στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό. Η πράξη της νηολόγησης είναι άκυρη εάν δεν προκύπτει από αυτή η ταυτότητα του πλοίου. Αναγνωρίζονται ως ελληνικά τα πλοία που ανήκουν σε ποσοστό άνω του 50% σε Έλληνες πολίτες ή σε ελληνικά νομικά πρόσωπα των οποίων τα κεφάλαια

ανήκουν κατά 50% σε Έλληνες πολίτες. Σύμφωνα όμως με το Ευρωπαϊκό Δίκαιο, θα πρέπει να εγγράφονται στο ελληνικό νηολόγιο και πλοία που ανήκουν σε πολίτες της ΕΕ. (Δήμου, 1994: 67).

2.2. Νομικές διακρίσεις των πλοίων

2.2.1. Ιδιωτικά πλοία

Η κατηγορία αυτών των πλοίων είναι και η μεγαλύτερη και ανήκουν σε ιδιώτες, φυσικά ή νομικά πρόσωπα. Αν και αυτά τα πλοία δεν είναι πάντα εμπορικά υπό τη στενή έννοια πολλές φορές χαρακτηρίζονται ως τέτοια και ταυτίζονται τα ιδιωτικά και τα εμπορικά πλοία. (Πουλαντζάς, 2005: 42).

2.2.2. Κρατικά πλοία

Τα κρατικά πλοία διακρίνονται σε:

- Πολεμικά που ανήκουν στις Ένοπλες Δυνάμεις του κράτους. (Σύμβαση Η.Ε., άρθρο 29).
- Λοιπά κρατικά πλοία, όπως τα πλοία της ακτοφυλακής και όσα ανήκουν σε φορείς του δημοσίου, όπως μετεωρολογικά, σειсмоγραφικά, ωκεανογραφικά κ.ά.

Ωστόσο, υφίστανται πλοία που ανήκουν σε δημόσιους φορείς αλλά επιτελούν εμπορικούς σκοπούς και αντιμετωπίζονται ως εμπορικά πλοία, δηλαδή από την πλευρά του Δικαίου της θάλασσας θεωρούνται ιδιωτικά, μιας και το κριτήριο του πλοίου δεν είναι το ιδιοκτησιακό αλλά το λειτουργικό. (Ρούκουνας, 2006: 67).

ΜΕΡΟΣ Β' ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΖΩΝΕΣ, ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΠΕΡΙ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΖΩΝΩΝ

3.1. Γενικά

Οι θαλάσσιες ζώνες που έχουν αναγνωρισθεί βάσει του διεθνούς δικαίου περιλαμβάνουν εσωτερικά ύδατα, τη χωρική θάλασσα, η συνορεύουσα ζώνη, η αποκλειστική οικονομική ζώνη, η υφαλοκρηπίδα, οι υψηλές θάλασσες και την περιοχή. Με την εξαίρεση της ανοικτής θάλασσας και του χώρου, κάθε μία από αυτές τις θαλάσσιες ζώνες μετριέται από τη γραμμή βάσης που καθορίζεται σύμφωνα με το εθιμικό διεθνές δίκαιο, όπως αποτυπώνεται στη *Διακήρυξη της Νομοθεσίας της Θάλασσας του 1982*.

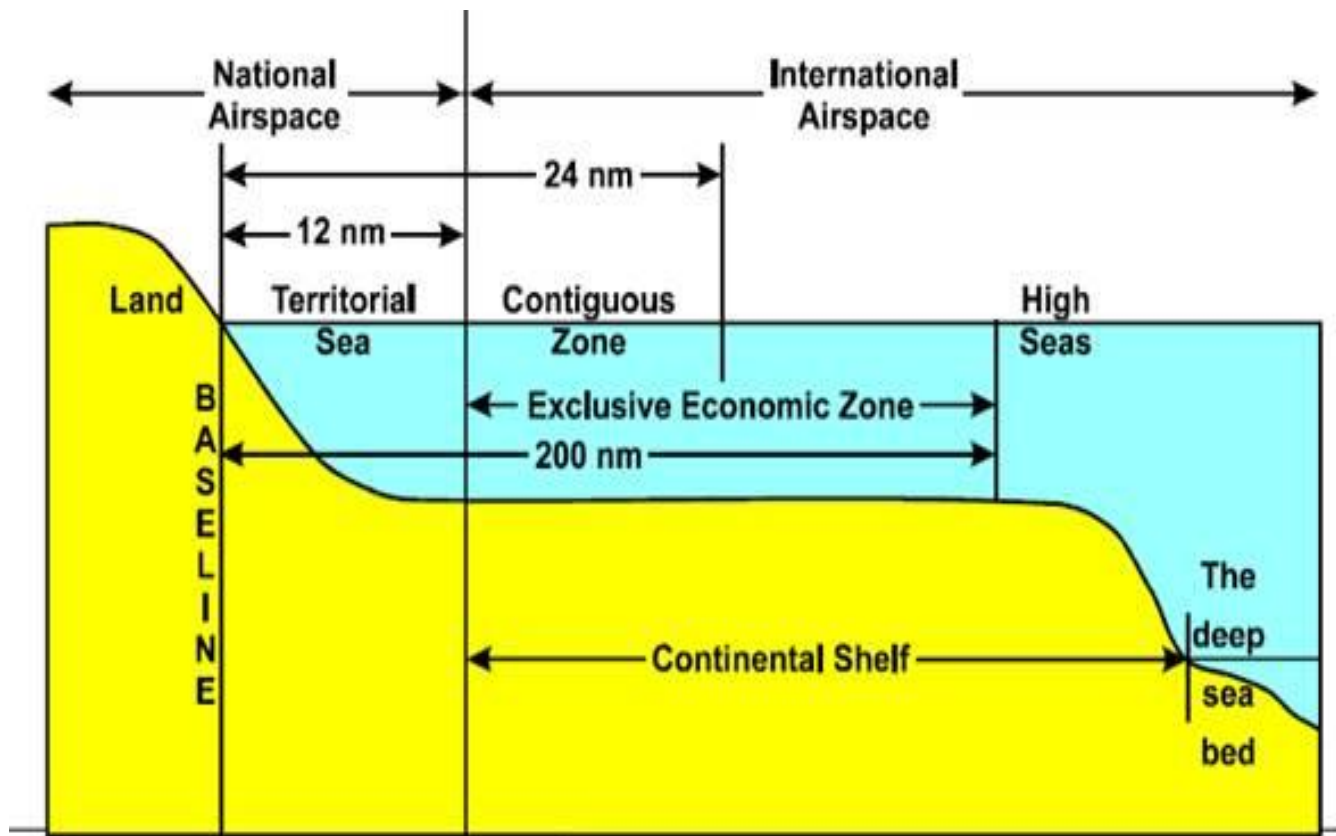
Ένα ναυτικό μίλι (Μ) είναι μια μονάδα απόστασης ίση με 1.852 μέτρα. Η τιμή αυτή εγκρίθηκε από τη Διεθνή Υδρογραφική Διάσκεψη το 1929 και στη συνέχεια υιοθετήθηκε από το Διεθνές Γραφείο Μέτρων και Σταθμών. (Πουλαντζάς, 2005: 49).

3.2. Περί οριοθέτησης/ γραμμές βάσης

Κάθε παράκτιο κράτος μπορεί να διεκδικήσει μια *χωρική θάλασσα* που εκτείνεται προς τη θάλασσα μέχρι 12 ναυτικά μίλια (ν.μ) από τις γραμμές βάσης της. Το παράκτιο κράτος ασκεί κυριαρχία (**εικόνα 1**) επί των χωρικών του υδάτων, του εναέριου χώρου πάνω από αυτό, και το βυθό της θάλασσας και του υπεδάφους κάτω από αυτό. Τα πλοία με ξένη σημαία έχουν το δικαίωμα της *αβλαβούς διέλευσης*, ενώ διέρχονται από τα χωρικά ύδατα που υπόκεινται σε νόμους και κανονισμούς που υιοθετήθηκαν από το παράκτιο κράτος που είναι σύμφωνες με το Νόμο της Θάλασσας και τους άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου σχετικά με την εν λόγω διέλευση. (Δήμου, 1994: 89).

Κάθε παράκτιο κράτος μπορεί να διεκδικήσει μια *συνορεύουσα ζώνη* πλησίον και πέραν των χωρικών του υδάτων που εκτείνεται προς τη θάλασσα μέχρι 24 ναυτικά μίλια από τις γραμμές βάσης τους. Στην συνορεύουσα ζώνη του, ένα παράκτιο κράτος μπορεί να ασκεί τον έλεγχο αναγκαία για την πρόληψη της παραβίασης των τελωνειακών, δημοσιονομικών, μεταναστευτικών ή υγειονομικών νόμων και κανονισμών στο έδαφος του ή στη χωρική θάλασσα έλεγχο και να τιμωρήσει την παράβαση αυτών των νόμων και κανονισμών που διαπράχθηκαν στο έδαφος ή τα χωρικά ύδατα της θάλασσας. Επιπλέον, με σκοπό τον έλεγχο της εμπορίας αρχαιολογικών και ιστορικών αντικειμένων που βρίσκονται στη θάλασσα, ένα παράκτιο κράτος μπορεί να θεωρήσει ότι η ανέγκυσή τους από το βυθό της συνορεύουσας ζώνης, χωρίς τη συγκατάθεσή της είναι παράνομη. (Πουλαντζάς, 2005: 55).

Κάθε παράκτιο κράτος μπορεί να διεκδικήσει την *Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ)* πέραν και παρακείμενη των χωρικών του υδάτων που εκτείνεται προς τη θάλασσα μέχρι 200 ναυτικά μίλια από τις γραμμές βάσης τους (ή έξω σε μια θαλάσσια σύνορα με άλλο παράκτιο κράτος). Εντός της *ΑΟΖ* της, ένα παράκτιο κράτος έχει: (α) κυριαρχικά δικαιώματα με σκοπό την εξερεύνηση, εκμετάλλευση, διατήρηση και διαχείριση των φυσικών πόρων, ζωντανών ή άψυχα, του θαλάσσιου βυθού και του υπεδάφους και των υπερκείμενων υδάτων και σε σχέση με άλλες δραστηριότητες για την οικονομική εκμετάλλευση και εξερεύνηση της ζώνης, όπως η παραγωγή ενέργειας από τα ύδατα, τα ρεύματα και τους ανέμους, (β) δικαιοδοσία, όπως προβλέπεται από το διεθνές δίκαιο όσον αφορά την εγκατάσταση και χρησιμοποίηση τεχνητών νήσων, εγκαταστάσεων και κατασκευών, θαλάσσια επιστημονική έρευνα, καθώς και την προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος και (γ) άλλα δικαιώματα και υποχρεώσεις που προβλέπονται βάσει του διεθνούς δικαίου. (Δήμου, 1994: 102).



Εικόνα 1. Η κυριαρχία που ασκεί το παράκτιο κράτος στις θαλάσσιες ζώνες. Χωρικά ύδατα - Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ) – Συνορεύουσα ζώνη – Γραμμές βάσης κτλ.

3.3. Η κανονική γραμμή βάσης

Σε γενικές γραμμές, η κανονική βασική γραμμή είναι η γραμμή χαμηλής στάθμης νερού κατά μήκος της ακτής όπως αυτή εμφανίζεται στους ναυτικούς χάρτες μεγάλης κλίμακας που αναγνωρίζονται επίσημα από το παράκτιο κράτος. Ειδικοί κανόνες για τον προσδιορισμό της βάσης εφαρμόζονται σε μια ποικιλία περιστάσεων, όπως όρμους, λιμάνια, εκβολές των ποταμών, βαθιά δαντελωτά ακρογιάλια, υφάλους και αγκυροβόλια.

Στην περίπτωση νησιών που βρίσκονται πάνω σε κοραλλιογενείς ατόλες ή νησιών που περιβάλλονται από υφάλους, η βάση για την μέτρηση του εύρους της χωρικής θάλασσας είναι η θαλάσσια γραμμή χαμηλού νερού του υφάλου, όπως φαίνεται από το κατάλληλο σύμβολο των ναυτικών χαρτών που αναγνωρίζονται επίσημα από το παράκτιο κράτος. (Δήμου, 1994: 136).

3.4. Οι ευθείες γραμμές βάσης

Σε περιοχές όπου η ακτογραμμή έχει βαθιά εσοχή και είναι κομμένη, ή εάν υπάρχει μια συστάδα νησιών κατά μήκος της ακτής στην άμεση γειτονία της, η μέθοδος των ευθειών γραμμών που συνδέουν κατάλληλα σημεία μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την **χάραξη της γραμμής βάσης** από την οποία το εύρος της χωρικής θάλασσα μετριέται. (Σύμβαση Διεθνών Θαλασσών, άρθρο 7, παρ. 1).

Σε περίπτωση που, εξαιτίας της παρουσίας ενός δέλτα και άλλων φυσικών συνθηκών, η ακτογραμμή είναι εξαιρετικά ασταθής, τα κατάλληλα σημεία μπορούν να επιλεγούν κατά μήκος της απώτατης προς τα ανοικτά έκτασης της γραμμής χαμηλής στάθμης νερού και, παρά την περίπτωση μεταγενέστερης αναστροφής της γραμμής χαμηλής στάθμης νερού, οι ευθείες γραμμές βάσεως παραμένουν σε ισχύ μέχρι την τροποποίησή τους από το παράκτιο κράτος σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση. (Σύμβαση Δικαίου της Θάλασσας, άρθρο 7, παρ.2).

Η χάραξη ευθειών γραμμών βάσεως δεν πρέπει να παρεκκλίνει αισθητά από τη γενική κατεύθυνση της ακτής, καθώς και οι θαλάσσιες περιοχές που κείνται εντός των γραμμών πρέπει να είναι επαρκώς συνδεδεμένες με την χερσαία περιοχή να υπόκεινται στο καθεστώς των εσωτερικών υδάτων. (Σύμβαση Δικαίου της Θάλασσας, άρθρο 7, παρ.3).

Οι ευθείες γραμμές βάσεως δεν συντάσσονται από και προς υψόμετρα με χαμηλή παλίρροια, εκτός αν έχουν φάροι ή παρόμοιες εγκαταστάσεις οι οποίες είναι μόνιμα πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας, έχουν χτιστεί πάνω τους ή εκτός σε περιπτώσεις όπου η κατάρτιση από τις γραμμές βάσης από και προς τέτοιες αυξήσεις έχει λάβει γενική διεθνή αναγνώριση. (Σύμβαση Δικαίου της Θάλασσας, άρθρο 7, παρ.4).

Σε περίπτωση που η μέθοδος των ευθειών γραμμών εφαρμόζεται σύμφωνα με την παράγραφο 1, μπορούν να ληφθούν υπόψη, για τον καθορισμό ορισμένων γραμμών βάσεως, των οικονομικών συμφερόντων που προσιδιάζουν στην οικεία περιφέρεια, την πραγματικότητα και τη σημασία της οποίας αποδεικνύεται σαφώς από μακροχρόνια χρήση. (Σύμβαση Δικαίου της Θάλασσας, άρθρο 7, παρ. 5).

Το σύστημα των ευθειών γραμμών βάσεως δεν δύναται να εφαρμόζεται από ένα κράτος, με τέτοιο τρόπο ώστε να αποκόπτει τη χωρική θάλασσα άλλου κράτους από την ανοικτή θάλασσα ή αποκλειστική οικονομική ζώνη. (Σύμβαση Δικαίου της Θάλασσας, άρθρο 7, παρ. 6).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Η ΠΡΩΤΗ ΖΩΝΗ: ΤΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΑ ΥΔΑΤΑ

4.1. Έννοια- περιγραφή

Εσωτερικά ύδατα είναι τα ύδατα ένθεν της γραμμής βάσης από τις οποίες μετράται το πλάτος της χωρικής θάλασσας. Κάθε παράκτιο κράτος έχει την πλήρη κυριαρχία επί των **εσωτερικών υδάτων** του σαν να ήταν μέρος του εδάφους του. Το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης δεν εφαρμόζεται στα εσωτερικά ύδατα. Παραδείγματα εσωτερικών υδάτων περιλαμβάνουν όρμους, τα ποτάμια και ακόμη και λίμνες που συνδέονται με τη θάλασσα, π.χ., την περιοχή των Μεγάλων Λιμνών. (Κιάντου- Παμπούκη, 2003: 124).

4.2. Νομικό καθεστώς/ δικαιοδοσία και αρμοδιότητες

Τα εσωτερικά ύδατα ορίζονται ως ύδατα ένθεν της γραμμής βάσης, η οποία χρησιμοποιείται για τη μέτρηση του πλάτους των χωρικών υδάτων. Σύμφωνα με τον Ναυτικό Δίκαιο τα παρακάτω περιλαμβάνονται στα εσωτερικά ύδατα: (Πουλαντζάς, 2005:67):

1. Λιμάνια
2. Ύδατα μεταξύ ακτής και ευθείες γραμμές βάσεως, χρησιμοποιούνται για να μετρήσει το εύρος των χωρικών υδάτων.
3. Εσωτερικές θάλασσες, δηλαδή οι θάλασσες που περιβάλλονται από το έδαφος της γης ενός ή περισσότερων κρατών.
4. Παραλίες με εισόδους όχι περισσότερο από 24 ναυτικά μίλια πλάτος.
5. Ιστορικά ύδατα, συμπεριλαμβανομένων των ιστορικών κόλπων, ανεξάρτητα από το πλάτος της εισόδου.

Έτσι, η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 αντιμετωπίζει ένα κόλπο ως μια καλή σηματοδοτημένη εσοχή του οποίου η διείσδυση είναι σε τέτοια αναλογία με το πλάτος του στομίου της ως προς το να περιέχει περικλειστα ύδατα και να αποτελούν περισσότερο από μια απλή καμπυλότητα της ακτής. Μια εσοχή δεν πρέπει, όμως, να θεωρηθεί ως ένας κόλπος εκτός αν η επιφάνειά της είναι τόσο μεγάλη όσο, ή μεγαλύτερο από, εκείνη του ημικυκλίου του οποίου η διάμετρος είναι μια γραμμή που χαράσσεται κατά μήκος του στομίου της εσοχής. Όταν η είσοδος σε έναν κόλπο υπερβαίνει τα 24 ναυτικά μίλια, μια ευθεία γραμμή αναφοράς χαράσσεται στο εσωτερικό του κόλπου κατά τέτοιο τρόπο ώστε να περικλείει την μέγιστη υδάτινη έκταση η οποία είναι δυνατόν με μια γραμμή τέτοιου μήκους. (Δήμου, 1994: 159).

4.2.1. Δικαιοδοσία και αρμοδιότητες παράκτιου κράτους

Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) έχει ορίσει δικαιώματα και τις ευθύνες για όλα τα κράτη μέρη της Σύμβασης στις διάφορες θαλάσσιες ζώνες που μπορεί να απαιτηθεί από ένα τέτοιο κράτος. Τα εξωτερικά όρια όλων των θαλασσίων ζωνών καθορίζονται από τις γραμμές βάσης από το παράκτιο κράτος, με την εξαίρεση της αξίωσης της ηπειρωτικής γραμμής, ακόμη και ένα από τα κριτήρια για το σκοπό αυτό έχει σχέση με τις γραμμές βάσης. Ο προσδιορισμός αυτών είναι, επομένως, η πρώτη προτεραιότητα του παράκτιου κράτους. (Κιάντου- Παμπούκη, 2003: 129).

Τα παράκτια και τα κράτη σημαίας δύνανται να απολαμβάνουν ορισμένα δικαιώματα σύμφωνα με τις προηγούμενες συμβάσεις, αλλά για να είναι σε θέση να ασκήσουν κάποιο από τα δικαιώματα που περιέχονται στη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας θα πρέπει πρώτα να καθορίσουν τις θαλάσσιες ζώνες. Αν το αίτημα είναι, σύμφωνα με τη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας και δεν αμφισβητείται από άλλα μέλη, μπορεί να υποτεθεί ότι τα δικαιώματα και οι ευθύνες που σχετίζονται με τις διάφορες ζώνες είναι σχετικά. (Δήμου, 1994: 142).

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η ευθύνη για την υδρογραφική αποτύπωση και χαρτογράφηση στα εσωτερικά ύδατα και τα χωρικά ύδατα είναι του παράκτιου κράτους. Μόνο οι πλάγιες αναφορές που γίνονται στη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας, ωστόσο, με τις αρμοδιότητες του παράκτιου κράτους για την παροχή κατάλληλων γραφημάτων στη συνορεύουσα ζώνη και ΑΟΖ. Παρά το γεγονός ότι υπάρχει κάποια διαφωνία ως προς το αν υδρογραφική αποτύπωση μπορεί να χαρακτηριστεί ως «θαλάσσια επιστημονική έρευνα», η δικαιοδοσία επί «θαλάσσια επιστημονική έρευνα» δηλώνεται σαφώς ως εκείνο του παράκτιου κράτους, το οποίο έχει επίσης την ευθύνη για την «προστασία των θαλάσσιων

πόρων» . Το παράκτιο κράτος συνήθως ερευνά μέχρι το περίγραμμα που βρίσκεται περίπου 200 μέτρα κάτω. Ένα μεγάλο μέρος αυτής της παραδοσιακά χαρτογραφημένης περιοχής θα εμπίπτει με την ΑΟΖ. Είναι πιο πιθανό ένα άλλο κράτος να επιδιώξει ή να του χορηγηθεί άδεια για τη διεξαγωγή υδρογραφικών ερευνών εντός της ΑΟΖ ενός παράκτιου κράτους, εκτός από την περίπτωση μιας αναπτυσσόμενης χώρας. (Κιάντου- Παμπούκη, 2003: 132).

Όλα τα κράτη που μετέχουν στη Σύμβαση του *Montego Bay* είναι υποχρεωμένα να προστατεύσουν το θαλάσσιο περιβάλλον και τους πόρους σε μια ΑΟΖ και υπάρχει υποχρέωση για το παράκτιο κράτος να παρέχει πλοία που διέρχονται μέσω της ΑΟΖ του με επαρκή χαρτογράφηση και πληροφορίες για την ασφάλεια στη θάλασσα. (Δήμου, 1994: 167).

Η Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας, επίσης, απαιτεί ένα παράκτιο κράτος να δώσει τη δέουσα δημοσιότητα σε κινδύνους στα χωρικά του ύδατα και υπάρχει επίσης συνήθως ένα «καθήκον μέριμνας» στις περισσότερες εθνικές νομοθεσίες, η οποία απαιτεί τη δημοσίευση όλων των διαθέσιμων πληροφοριών για την ασφάλεια στη θάλασσα. Οι πληροφορίες για τη θαλάσσια ασφάλεια περιλαμβάνουν τη δημοσιότητα των κινδύνων για τη ναυσιπλοΐα από παράκτιες προειδοποιήσεις πλοήγησης, προειδοποιήσεις NAVAREA και πολυάριθμες δημοσιεύσεις και πληροφορίες που σχετίζονται με την πλοήγηση. Ένα παράκτιο κράτος πρέπει επομένως να αποκτήσει τα δεδομένα άμεσα ή να συμβληθεί με αυτό έξω σε ένα τρίτο μέρος, η υποχρέωση και η ευθύνη απομένει με το παράκτιο κράτος. Ο *IMO* για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (*SOLAS*) ορίζει ότι το «συμβαλλόμενο κράτος αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεριμνήσει για τη συλλογή και την κατάρτιση των υδρογραφικών δεδομένων και τη δημοσίευση, διάδοση και την ενημέρωση όλων των ναυτικών πληροφοριών που είναι απαραίτητες για την ασφαλή ναυσιπλοΐα». (Πουλιαντζάς, 2005: 94).

4.2.2. Δικαιοδοσία και αρμοδιότητες κράτους σημαίας

Όπως αναφέρεται ανωτέρω, βάσει της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας, το κράτος σημαίας (η χώρα στην οποία είναι νηολογημένο το πλοίο) έχει την πρωταρχική ευθύνη πάνω από το πλοίο της, συμπεριλαμβανομένης της ποινικής δικαιοδοσίας, ακόμα και όταν το πλοίο βρίσκεται εκτός των χωρικών υδάτων του κράτους της σημαίας του. Ωστόσο, δεδομένου ότι τα πλοία έχουν γενικά σημαία σε μακρινές πολιτείες, η ικανότητα των κρατών σημαίας να διαδραματίσουν ενεργό ρόλο στις έρευνες και οι ποινικές διώξεις μπορεί να είναι εξαιρετικά περιορισμένες. (Κιάντου- Παμπούκη, 2003: 148).

Μια γενική αρχή είναι ότι η εσωτερική λειτουργία του πλοίου, το οποίο διέπεται από τους νόμους του ξένου κράτους σε συνεχή βάση, καθώς τα πλοία κινούνται σε όλο τον κόσμο και ο γενικός νόμος ότι το κράτος σημαίας έχει την πρωτοκαθεδρία της δικαιοδοσίας στην «ανοικτή θάλασσα». (Κιάντου- Παμπούκη, 2003: 159).

Η Σύμβαση των Βρυξελλών καθιερώνει δικαιοδοσία του Κράτους Σημαίας σε περίπτωση σύγκρουσης πλοίων και εξαίρεση σε περίπτωση που η σύγκρουση γίνει εντός του λιμένα ή των εσωτερικών υδάτων.

4.2.3. Ειδικότερα για τα πολεμικά πλοία

Σύμφωνα με το άρθρο 32 της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας, για τα πολεμικά πλοία ισχύει το δίκαιο του Κράτους της Σημαίας και εξομοιώνεται πλήρως με το έδαφος της

αλλοδαπής πολιτείας. Τα πολεμικά πλοία καλύπτονται από ασυλία και το πλήρωμά τους κάτι που κάμπτεται μόνο αν παρέμβουν οι προξενικές αρχές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΤΑ ΧΩΡΙΚΑ ΥΔΑΤΑ Ή ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑ ΖΩΝΗ

5.1. Έννοια

Χωρικά ύδατα, στο διεθνές δίκαιο, η περιοχή της θάλασσας που γειτνιάζει άμεσα με τις ακτές ενός κράτους και υπόκειται σε εδαφική δικαιοδοσία του εν λόγω κράτους. Τα χωρικά ύδατα έτσι πρέπει να διακρίνονται από τη μία πλευρά από την ανοικτή θάλασσα, τα οποία είναι κοινά για όλες τις χώρες και από την άλλη από εσωτερικά ύδατα, όπως οι λίμνες που περιβάλλονται εντελώς από την εθνική επικράτεια ή ορισμένους κόλπους ή σε εκβολές ποταμών. (Κιάντου- Παμπούκη, 2003: 196).

Τα χωρικά ύδατα είναι τα ύδατα που σχηματίζουν μια ζώνη γύρω από τη γη που είναι μέχρι 12 ναυτικά μίλια πλάτος. Γιατί εφάπτονται με τις εσωτερικές γραμμές θαλάσσιων υδάτων, απευθείας στην ακτή (όπου δεν υπάρχουν εσωτερικά ύδατα) ή τα αρχιπελαγικά ύδατα, ανάλογα με τις περιστάσεις. Το εύρος της χωρικής θάλασσας μετριέται από τις γραμμές βάσης και είναι τμήμα της επικράτειας ενός κράτους που είναι υπό την κυριαρχία του. Τα αγκυροβόλια που χρησιμοποιούνται συνήθως για τη φόρτωση, εκφόρτωση και τα πλοία που αγκυροβολούν και τα οποία θα μπορούσαν αλλιώς να βρίσκονται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει έξω από το εξωτερικό όριο των χωρικών υδάτων, περιλαμβάνονται στα χωρικά ύδατα. (άρθρο 12 της Σύμβασης του 1982).

5.2. Περιγραφή, νομική πορεία και οριοθέτηση

Ιστορικά, η έννοια των χωρικών υδάτων προέρχεται από τη διαμάχη για την κατάσταση της θάλασσας στη διαμορφωτική περίοδο του σύγχρονου διεθνούς δικαίου κατά τον 17ο αιώνα. Παρά το γεγονός ότι το δόγμα ότι η θάλασσα από τη φύση της, πρέπει να είναι δωρεάν για όλους, οι περισσότεροι αναγνώρισαν ότι, ως ένα πρακτικό θέμα, ένα παράκτιο κράτος απαιτείται να ασκήσει κάποια δικαιοδοσία σε ύδατα που συνορεύουν με τις ακτές του. Αναπτύχθηκαν δύο διαφορετικές έννοιες, ότι η περιοχή δικαιοδοσίας πρέπει να περιορίζεται στο φάσμα της ακτής και ότι η περιοχή θα πρέπει να είναι πολύ μεγαλύτερη ζώνη ομοιόμορφου πλάτους δίπλα στην ακτή και στα τέλη του 18ου αιώνα, αυτές οι έννοιες συγχωνεύτηκαν σε μια συμβιβαστική άποψη που πρότεινε ένα σταθερό όριο των 3 ναυτικών μιλίων. (Δήμου, 1994: 174).

Κατά τη διάρκεια αυτής της ιστορικής εξέλιξης, διευθετήθηκε ότι η ζώνη των χωρικών υδάτων, σε συνδυασμό με το βυθό της θάλασσας και του υπεδάφους κάτω από αυτό και το παραπάνω εναέριο χώρο, είναι υπό την κυριαρχία του παράκτιου κράτους. Η κυριαρχία αυτή είναι ειδική μόνο από το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης που είναι, ότι η ειρηνική διέλευση δεν είναι επιζήμια για την τάξη ή την ασφάλεια του παράκτιου κράτους για εμπορικά πλοία άλλων εθνών. Το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης δεν ισχύει για τα βυθισμένα υποβρύχια ή αεροσκάφη και δεν περιλαμβάνει το δικαίωμα να αλιεύουν. (Πουλιαντζάς, 2005: 127).

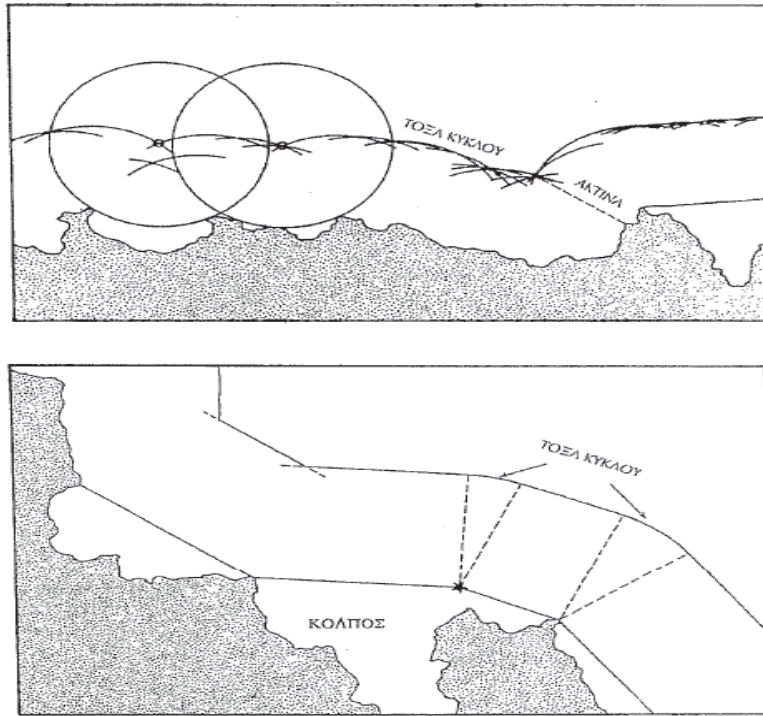
5.3. Νομικό καθεστώς/ δικαιοδοσία και αρμοδιότητες

Για το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης να έχει εκεί αναπτυχθεί καθολική συμφωνία με τη διαφορά ότι κάθε κράτος έχει δικαίωμα σε ένα ελάχιστο τριών ναυτικών μιλίων. Απαιτήσεις άνω των 12 ναυτικών μιλίων (22 χιλιόμετρα) ανταποκρίνονται συνήθως σε γενικευμένη αντίδραση από άλλα κράτη, αν και στη δεκαετία του 1960 και του '70 μια τάση στο όριο των 12 ναυτικών μιλίων ήταν εμφανής, μεταξύ περίπου 40 κρατών, λαμβάνοντας αυτή την άποψη ήταν η Κίνα, η Ινδία, το Μεξικό, το Πακιστάν, η Αίγυπτος και η Σοβιετική Ένωση. (Δήμου, 1994: 182).

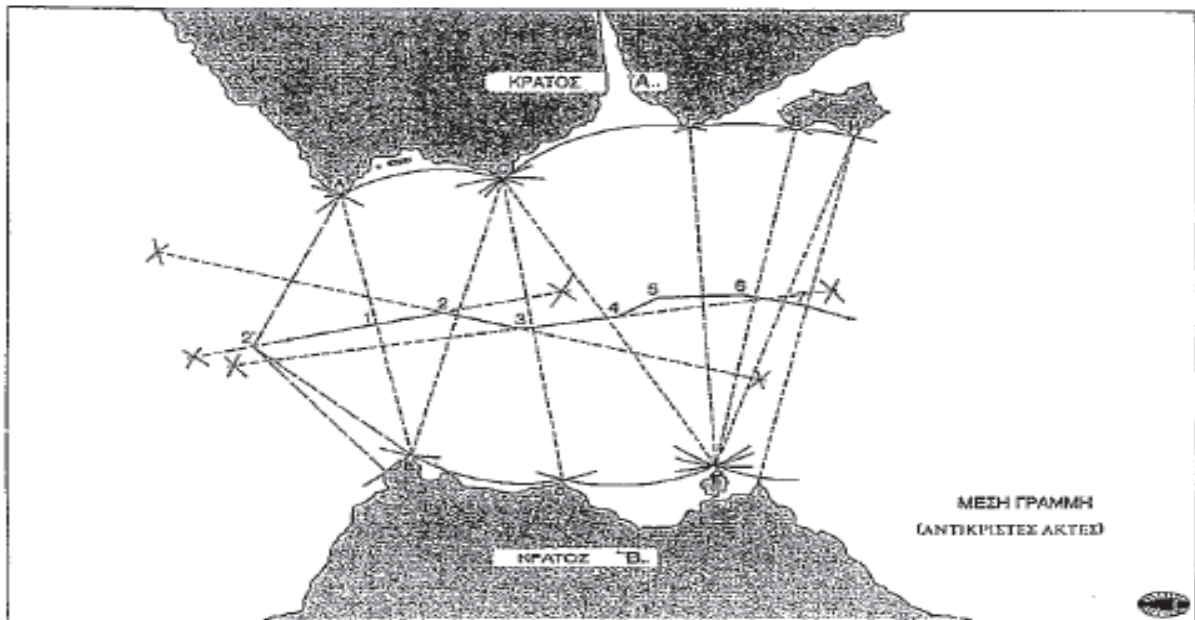
Διακριτό από τις ζώνες των χωρικών υδάτων είναι οι ζώνες σε παρακείμενη ανοικτή θάλασσα στην οποία τα παράκτια κράτη δεν υποστηρίζουν κανένα εδαφικό δικαίωμα, αλλά διεκδικούν περιορισμένη δικαιοδοσία για έναν ή περισσότερους ειδικούς σκοπούς. Αυτές οι συνεχόμενες ζώνες 6 έως 12 ναυτικά μίλια (11-22 km) πέραν των χωρικών υδάτων συνηθέστερα ζητούνται για την εκτέλεση των τελωνειακών και υγειονομικών κανονισμών, αλλά σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να συσταθεί για την προστασία της αλιείας ή για την ασφάλεια. Επίσης, πέρα από τα χωρικά ύδατα είναι οι ισχυρισμοί μετά το 1945 ότι από πολλά κράτη υπάρχουν στην υφαλοκρηπίδα ανοιχτά των ακτών τους ή μέσα στα οποία ενδέχεται να υπάρχουν δυνητικά πολύτιμοι πόροι. Αυτοί οι ισχυρισμοί υφίστανται με μικρή ένσταση από άλλα κράτη, όταν περιορίζονται στην ίδια ζώνη, χωρίς να επηρεάζει την ιδιότητα ανοικτής θάλασσας από τα παραπάνω νερά, αλλά υπάρχουν πράξεις από ορισμένα κράτη, όπως η Χιλή, το Εκουαδόρ και το Περού, που υποστήριξαν δικαιοδοσία επί των υδάτων, καθώς και ως όριο τα 200 ναυτικά μίλια (370 χιλιόμετρα) κάτι που προκάλεσε μεγάλες αντιδράσεις σχετικά με τις απαράδεκτες επεκτάσεις των χωρικών υδάτων. (Πουλιαντζάς, 2005: 146).

Για τα εξωτερικά ύδατα υπάρχουν οι κάτωθι περιπτώσεις:

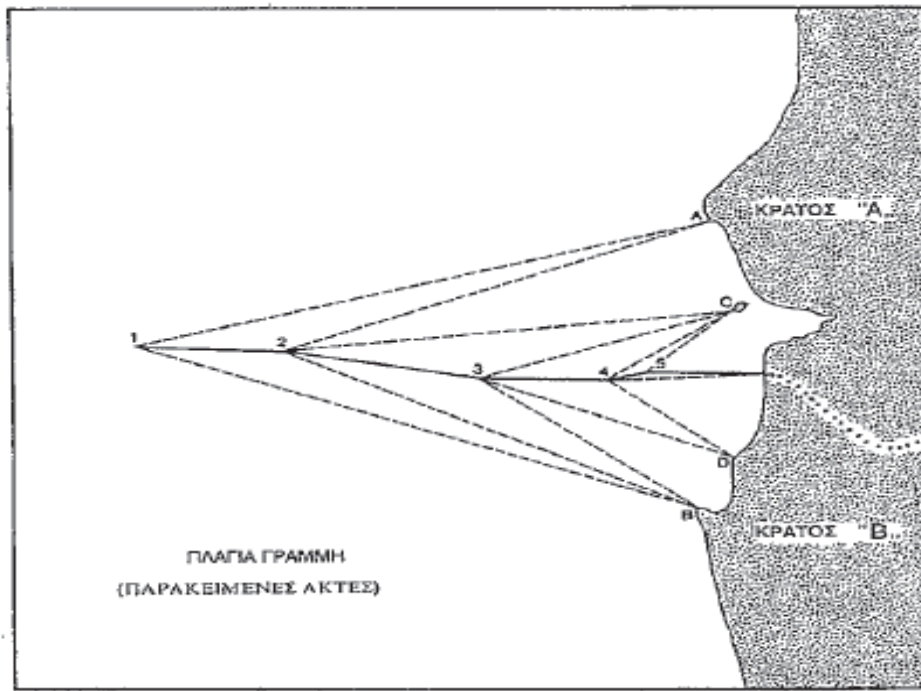
1. Όταν δεν υπάρχουν γειτονικά κράτη τότε τα εξωτερικά όρια καθορίζονται με τρεις μεθόδους: α) με την παράλληλη χάραξη, δηλαδή μια γραμμή παράλληλη προς τις ακτές σε απόσταση π.χ. 12 μιλίων και είναι η πιο εύκολη μέθοδος., β) με την πολυγωνική μέθοδο, βάσει της οποίας χαράσσονται ευθείες γραμμές που ενώνουν τα ακρωτήρια αλλά αυτή η μέθοδος βοηθά ώστε να υπάρχει αυθαιρεσία και να περικλείονται μεγάλες θαλάσσιες περιοχές και γ) με τη μέθοδο του ημικυκλίου βάσει της οποίας χαράσσεται μια γραμμή και κάθε σημείο αυτής απέχει από το πλησιέστερο σημείο της ακτής κατά ίση απόσταση με το θεσμοθετημένο πλάτος της Αιγιαλίτιδας Ζώνης (**Σχήμα 1**). Αυτή υιοθετήθηκε από τη Σύμβαση της Γενεύης το 1958.
2. Όταν υπάρχουν γειτονικά κράτη εφαρμόζεται η Σύμβαση του 1958 και η Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας (άρθρο 15) σχετικά με την Αρχή της Ίσης Απόστασης μέσω της «μέσης γραμμής» ή της «πλάγιας γραμμής». Αν τα κράτη είναι το ένα απέναντι στο άλλο όπως φαίνεται στο σχήμα 2, τότε η μέση γραμμή είναι μια γραμμή που είναι παράλληλη με τις γραμμές βάσης των κρατών και απέχει ίση απόσταση από το καθένα. Αν τα κράτη συνορεύουν στο χερσαίο τμήμα, τότε τα χωρικά τους ύδατα γίνονται με την πλάγια γραμμή (**Σχήμα 3**), που είναι μια κάθετη γραμμή προς τις ακτές τους και κάθε σημείο της απέχει ίση απόσταση από τα πιο κοντινά σημεία των γραμμών βάσης του καθενός (**Σχήμα 2**). (Κιάντου- Παμπούκη, 2003: 228).



Σχήμα 1: Η μέθοδος του ημικυκλίου για τη χάραξη του εξωτερικού ορίου της Αιγαλιτίδας Ζώνης



Σχήμα 2: Η μέση γραμμή ως έκφραση της Αρχής της ίσης Απόστασης



Σχήμα 3: Η πλάγια γραμμή ως έκφραση της Αρχής της ίσης Απόστασης

5.3.1. Δικαιοδοσία και αρμοδιότητες παράκτιου κράτους

Η χωρική θάλασσα είναι τώρα, αλλά ένα συστατικό ενός μεγαλύτερου διεθνούς νομικού καθεστώτος που διέπει τα συμφέροντα των παράκτιων κρατών στα παρακείμενα ύδατα τους. Το παράκτιο κράτος δύναται να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα στη χωρική θάλασσα προκειμένου να εμποδίσει διέλευση η οποία δεν είναι αβλαβής. Στην περίπτωση των πλοίων που εισέρχονται στα εσωτερικά ύδατα, το παράκτιο κράτος πρέπει να έχει, επίσης, το δικαίωμα να λάβει τα αναγκαία μέτρα για την πρόληψη οποιασδήποτε παραβίασης των προϋποθέσεων από τις οποίες η είσοδος αυτών των πλοίων στα ύδατα αυτά είναι θέμα. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 4, το παράκτιο κράτος μπορεί, χωρίς να υπάρχει διάκριση μεταξύ ξένων πλοίων, να αναστείλει προσωρινά σε καθορισμένες περιοχές της χωρικής θάλασσας, την αβλαβή διέλευση των ξένων πλοίων, εάν το εναιώρημα είναι απαραίτητο για την προστασία της ασφάλειάς του. Η εν λόγω αναστολή τίθεται σε ισχύ μόνο μετά την προσήκουσα δημοσίευση. (Δήμου, 1994: 196).

Δεν πρέπει να υπάρχει αναστολή της αβλαβούς διέλευσης των ξένων πλοίων μέσα σε στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα μεταξύ ενός μέρους της ανοικτής θάλασσας και ένα άλλο μέρος της ανοικτής θάλασσας ή της εδαφικής θάλασσας ενός ξένου κράτους. Σε μια ζώνη ανοικτής θάλασσας συνεχόμενη με τα χωρικά ύδατα, το παράκτιο κράτος μπορεί να ασκεί τον απαραίτητο έλεγχο για:

- Πρόληψη των τελωνειακών, δημοσιονομικών, μεταναστευτικών ή υγειονομικών του κανονισμών στο έδαφός του ή στα χωρικά ύδατα,
- Τιμωρεί παραβιάσεις των παραπάνω κανονισμών που διαπράχθηκαν στο πλαίσιο της επικράτειας ή των χωρικών υδάτων.

Η συνορεύουσα ζώνη δεν μπορεί να εκτείνεται πέραν των δώδεκα μιλίων από τη γραμμή βάσης από την οποία μετρίεται το πλάτος των χωρικών υδάτων. Σε περίπτωση που οι ακτές των δύο κρατών είναι απέναντι ή δίπλα στο άλλο, κανένα από τα δύο κράτη δεν δικαιούται, ελλείψει συμφωνίας μεταξύ τους για το αντίθετο, να επεκτείνει συνορεύουσα ζώνη πέραν της μέσης γραμμής, κάθε σημείο της οποίας βρίσκεται σε ίση απόσταση από τα εγγύτερα σημεία των γραμμών βάσης από την οποία μετράται το εύρος των χωρικών υδάτων των δύο. (Πουλαντζάς, 2005: 162).

5.3.1.1. Η εξαίρεση: το δικαίωμα της Αβλαβούς Διέλευσης

Το δικαίωμα διέλευσης από χωρικά ύδατα προσδιορίζεται και ορίζεται στο διεθνές δίκαιο της θάλασσας, όπως η πλοήγηση μέσα από τη χωρική θάλασσα με σκοπό: τον διάπλου της θάλασσας αυτής χωρίς είσοδο στα εσωτερικά ύδατα, προχωρώντας προς ή από τα εσωτερικά ύδατα. Σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης για χωρικά ύδατα και τη συνορεύουσα ζώνη του 1958 (άρθρο 14), το πέρασμα, που πραγματοποιείται σύμφωνα με τα άρθρα της Σύμβασης και με άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου, είναι αβλαβές εφόσον δεν είναι επιζήμιο για την ειρήνη, την τάξη ή την ασφάλεια του παράκτιου κράτους. Για να αποφευχθεί οποιαδήποτε σύγκυση η έννοια της αβλαβούς διέλευσης έγινε σαφής στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982. Πιο συγκεκριμένα το άρθρο 14 της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας αναφέρει:

«Με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων αυτών, τα πλοία όλων των κρατών, παράκτια ή όχι, έχουν το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης μέσω τα χωρικά ύδατα. Διέλευση σημαίνει ναυσιπλοΐα μέσα από τη χωρική θάλασσα με σκοπό είτε από τον διάπλου της θάλασσας αυτής χωρίς είσοδο στα εσωτερικά ύδατα, ή στα εσωτερικά ύδατα ή των αποφάσεων για την ανοικτή θάλασσα από τα εσωτερικά νερά. Το πέρασμα περιλαμβάνει τη στάση και την αγκυροβόληση, αλλά μόνο στο βαθμό που το ίδιο είναι σύνηθες συμβάν της ναυσιπλοΐας ή καθίστανται αναγκαίο λόγω της ανωτέρας βίας ή αγωνίας. Η διέλευση είναι αβλαβής εφόσον δε διαταράσσει την ειρήνη, την καλή τάξη ή την ασφάλεια του παράκτιου κράτους. Η διέλευση θα λαμβάνει χώρα σύμφωνα με τα άρθρα αυτά και με άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου. Το πέρασμα των ξένων αλιευτικών σκαφών δεν πρέπει να θεωρείται αβλαβές, αν δεν τηρούν αυτούς τους νόμους και τους κανονισμούς, που το παράκτιο κράτος δημιουργεί και δημοσιεύει, προκειμένου να αποτρέψει αυτά τα σκάφη που αλιεύουν στα χωρικά ύδατα. Υποβρύχια υποχρεούνται να ταξιδεύουν στην επιφάνεια και να δείχνουν τη σημαία τους»

(Μυλωνόπουλος, 2004: 238).

5.3.2. Δικαιοδοσία του κράτους σημαίας

Τα πλοία κράτους σημαίας μπορούν να ασκήσουν νομοθετική δικαιοδοσία επί των πλοίων τους, όπου και αν βρίσκονται. Συνήθως αυτό συνεπάγεται ρύθμιση των κοινωνικών, την απασχόληση, την ασφάλεια και τα τεχνικά ζητήματα που βρίσκονται στο πλοίο. Σχετικά με τη δικαιοδοσία του κράτους σημαίας ισχύουν όσα αναφέρθηκαν για τα εσωτερικά ύδατα. Ακόμη, βάση της παραγράφου 3 του άρθρου 27 της Σύμβασης, σε κάθε περίπτωση που το Παράκτιο κράτος ασκεί ποινική αρμοδιότητα, το κράτος σημαίας δικαιούται να ειδοποιηθεί από το παράκτιο κράτος πριν λάβει οποιαδήποτε μέτρα και να διευκολύνει την επαφή του με το πλήρωμα του πλοίου. Μόνο σε αυτή την επείγουσα ανάγκη θα πρέπει αυτή η ειδοποίηση να γνωστοποιηθεί κατά τη διάρκεια της λήψης των μέτρων. (Κιάντου- Παμπούκη, 2003: 275).

Η πιο σημαντική πρόνοια της Σύμβασης υπέρ του Κράτους της Σημαίας είναι το άρθρο 32 της Σύμβασης σύμφωνα με το οποίο αναγνωρίζεται η ασυλία των πολεμικών και των άλλων κρατικών πλοίων που χρησιμοποιούνται για σκοπούς που δεν είναι εμπορικοί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΣΥΝΟΡΕΥΣΟΥΣΑ ΚΑΙ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΗ ΖΩΝΗ

6.1. Συνορεύουσα ζώνη, έννοια και περιγραφή

Τα όμορα ύδατα της ζώνης αποτελούν μια θαλάσσια ζώνη, που γειτνιάζει με τα χωρικά ύδατα ενός παράκτιου κράτους το οποίο, σύμφωνα με τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982, δεν μπορεί να παραταθεί πέραν των 24 ναυτικών μιλίων από τη γραμμή βάσης από την οποία το εύρος του μετριέται από την αιγιαλίτιδα. Στην συνορεύουσα ζώνη το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα σε ορισμένο είδος ελέγχου.

6.2. Νομικό καθεστώς/ δικαιοδοσία και αρμοδιότητες

Η χρήση και ο έλεγχος της συνορεύουσας ζώνης ορίζεται στη Σύμβαση της Γενεύης του 1958 για τα Χωρικά Ύδατα και τη Συνορεύουσα ζώνη. Το άρθρο 24 της παρούσας σύμβασης, αναφέρει ότι στη ζώνη της ανοικτής θάλασσας συνεχόμενα των χωρικών του υδάτων, το παράκτιο κράτος μπορεί να ασκεί τον απαραίτητο έλεγχο για: α) την πρόληψη της παραβίασης των τελωνειακών, δημοσιονομικών, μεταναστευτικών ή υγειονομικών κανονισμών στο έδαφός του ή στη χωρική θάλασσα και β) να τιμωρήσει την παράβαση των παραπάνω κανονισμών που διαπράχθηκαν στο έδαφός του ή στα χωρικά του ύδατα. (Δήμου, 1994:221).

Το άρθρο 33 (1) της Σύμβασης ορίζει ότι μέσα σε μια ζώνη συνεχόμενης των χωρικών υδάτων του, που περιγράφεται ως «*συνορεύουσα ζώνη*», ένα παράκτιο κράτος μπορεί να ασκεί τον αναγκαίο για τον έλεγχο: (α) την αποφυγή παραβάσεων των τελωνειακών, δημοσιονομικών, μεταναστευτικών ή υγειονομικών του νόμων και κανονισμών στο έδαφός του ή στα χωρικά ύδατα και (β) να τιμωρήσει παραβιάσεις των νόμων και κανονισμών που διαπράχθηκαν εντός των χωρικών υδάτων και των περιοχών. Το μέγιστο εξωτερικό όριο της συνορεύουσας ζώνης δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 24 ναυτικά μίλια από τις γραμμές βάσης. Η δικαιοδοσία της συνορεύουσας ζώνης σχετίζεται ειδικά με την προς τα έξω και προς τα μέσα δεσμευμένη κίνηση των πλοίων.

6.2.1. Δικαιοδοσία και αρμοδιότητες του παράκτιου κράτους

Η συνορεύουσα ζώνη έχει ανεξάρτητη νομική υπόσταση μόνο για όσο διάστημα το παράκτιο κράτος δεν έχει ανακηρύξει μια αποκλειστική οικονομική ζώνη που υπερβαίνουν τα εξωτερικά όρια της συνορεύουσας ζώνης. Εάν είναι εγκατεστημένη μια αποκλειστική οικονομική ζώνη, αρχίζει πέραν και παρακείμενα των χωρικών υδάτων, με το προκύπτον αποτέλεσμα η συνορεύουσα ζώνη να γίνεται μέρος της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης, καθώς και όλες οι διατάξεις που ισχύουν για τα καθεστώτα αυτά εφαρμόζονται επίσης εντελώς και πλήρως (όπως δεν υπάρχουν εξαιρέσεις) στη συνορεύουσα ζώνη. Η αρχή της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας ισχύει σε αυτή τη ζώνη, καθώς και σε άλλα σημεία εκτός των χωρικών υδάτων, αλλά και άλλα κράτη λαμβάνουν δεόντως υπόψη τα δικαιώματα του παράκτιου κράτους στην αποκλειστική οικονομική ζώνη της και συμμορφώνονται με τους νόμους και τους κανονισμούς του. (Δήμου, 1994: 227).

6.2.2. Δικαιοδοσία του κράτους σημαίας

Το νομικό καθεστώς που ισχύει για τη συνορεύουσα ζώνη για το παράκτιο κράτος αφήνει πεδίο δικαιοδοσίας για το ελεύθερο κράτος της σημαίας. Η δικαιοδοσία και οι τριμερές διακρινόμενες αρμοδιότητες είναι πλήρεις για το κράτος της σημαίας με μοναδικό περιορισμό ότι το παράκτιο κράτος έχει δικαίωμα ελέγχου με βάση το άρθρο 33 της Σύμβασης του Δικαίου των Θαλασσών.

6.3. Αρχαιολογική ζώνη, έννοια και περιγραφή

Η Σύμβαση έχει θεσπίσει μια αρχαιολογική ζώνη προκειμένου να ελέγχονται τα «αρχαιολογικά αντικείμενα». Ωστόσο δεν υπάρχει συγκεκριμένη οριοθέτηση του πλάτους της «αρχαιολογικής ζώνης» στη Σύμβαση.

6.3.1. Νομικό καθεστώς/ δικαιοδοσία

Το άρθρο 303 (2) της Σύμβασης ορίζει ότι, προκειμένου για τον έλεγχο της κυκλοφορίας σε αρχαιολογικά και ιστορικά αντικείμενα που βρίσκονται στη θάλασσα, ένα παράκτιο κράτος που έχει στοιχίσει μια συνορεύουσα ζώνη μπορεί να υποθέσει ότι η μη εξουσιοδοτημένη αφαίρεση των εν λόγω αντικειμένων από συνορεύουσα ζώνη του θα οδηγήσει σε μια παραβίαση μέσα στο έδαφός του ή τα χωρικά του ύδατα με βάσει τους νόμους και τους κανονισμούς που αναφέρονται στο εν λόγω άρθρο ».

Ενώ η διατύπωση του άρθρου αυτού μπορεί να θεωρηθεί λιγότερο από βέλτιστη (δεδομένου ότι: (α) οι νόμοι και οι κανονισμοί που αναφέρονται στο άρθρο 33, κανονικά θα πρέπει να αναμένεται να σχετίζονται με τελωνειακά, δημοσιονομικά, μεταναστευτικά ή υγειονομικά θέματα σε σχέση με τη λειτουργία μιας συνορεύουσας ζώνης και όχι στην προστασία των αρχαιολογικών αντικειμένων και (β) ότι αναφέρεται μόνο στην αφαίρεση τους και όχι στην καταστροφή τους) η πρόθεση του άρθρου 303 (2) φαίνεται να είναι ότι ένα παράκτιο κράτος μπορεί να δημιουργήσει μια 24 μιλίων αρχαιολογική ζώνη στην οποία μπορεί να εφαρμόζει τη νομοθεσία του για το σκοπό της προστασίας των σχετικών αρχαιολογικών αντικειμένων. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο όρος «αρχαιολογική συνορεύουσα ζώνη» δεν εμφανίζεται στην πραγματικότητα στη Σύμβαση.

Βάσει των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 303 της Σύμβασης του Διεθνούς Δικαίου οι «δικαιοδοτικοί» κανόνες εφαρμόζονται με περιορισμούς και βάσει της παραγράφου 3,

παρά αυτές τις ρυθμίσεις, διατηρείται η δικαιοδοσία των εξακριβωμένων ιδιοκτητών και τα δικαιώματα εκείνου που πραγματοποιεί τη ναυαγιαίρεση. Ακόμη, η ισχύς όλων των άλλων διεθνών συμφωνιών όσον αφορά την προστασία των αντικειμένων αρχαιολογικού και ιστορικού χαρακτήρα συνεχίζει να υφίσταται.

Τέλος, ένα παράκτιο κράτος δεν μπορεί να παρεμποδίσει την αρχαιολογική θαλάσσια έρευνα εντός μιας «Αρχαιολογικής Ζώνης». (Δήμου, 1994: 234).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 – ΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΣΤΕΝΑ

7.1. Έννοια, περιγραφή και νομική πορεία

Στα στενά δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στο διεθνές δίκαιο της θάλασσας, επειδή καταλαμβάνουν ένα τέτοιο σημαντικό μέρος της παράκτιας ζώνης.

Είναι τα φυσικά θαλάσσια περάσματα που συνδέουν την ανοικτή θάλασσα τις θάλασσες και τους ωκεανούς. Μερικά στενά λόγω της γεωγραφικής της θέσης, της κλίμακας και της δυναμικής τους χρήσης χρησιμοποιούνται εντατικά για τη διεθνή ναυσιπλοΐα. Στο διεθνές δίκαιο της θάλασσας που ονομάζονται *Διεθνή Στενά*. (Κιάντου- Παμπούκη, 2003: 286).

Βάσει της *Σύμβασης της Γενεύης του 1958 «Διεθνές Στενό»* είναι το στενό που α) ενώνει δυο κομμάτια Ανοικτής Θάλασσας με την Αιγιαλίτιδα Ζώνη ενός παράκτιου κράτους και β) εξυπηρετεί τη διεθνή ναυσιπλοΐα. Βάσει των άρθρων 37 και 45 της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας, Διεθνές είναι το στενό που α) ενώνει ένα τμήμα Ανοικτής Θάλασσας ή Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης με ένα άλλο τμήμα Ανοικτής Θάλασσας ή Α.Ο.Ζ. ή ένα τμήμα Ανοικτής Θάλασσας, ή Α.Ο.Ζ. με την Αιγιαλίτιδα Ζώνη ενός τρίτου κράτους (γεωγραφικό κριτήριο) και β) εξυπηρετεί τη διεθνή ναυσιπλοΐα (λειτουργικό κριτήριο). (Μυλωνόπουλος, 2004: 312).

Στο *Μέρος III* της σύμβασης των *Ηνωμένων Εθνών* για το Δίκαιο της Θάλασσας, του 1982, αναφέρεται ότι πρόκειται για τα «στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα» και βελτιστοποιούν τα συμφέροντα τόσο των χωρών που χρησιμοποιούν τα διεθνή στενά όσο και τα παράκτια κράτη που βρίσκονται κατά μήκος των στενών. Ειδικότερα, το άρθρο 34 της Σύμβασης αναφέρει, ότι το καθεστώς της διέλευσης μέσω στενών διεθνούς ναυσιπλοΐας δεν επηρεάζει κατά τα άλλα το νομικό καθεστώς των υδάτων που σχηματίζουν τα στενά αυτά ή την άσκηση από τα κράτη που συνορεύουν με τα στενά της κυριαρχίας ή της δικαιοδοσίας τους πάνω από αυτά τα ύδατα και στον εναέριο χώρο, το έδαφος και το υπέδαφός τους. (Εγγραφα Διεθνούς Ναυτιλιακού Δικαίου, Μόσχα, 2000, τμήμα X, Μέρος 3:431).

Ο ορισμός του πλου διέλευσης δίνεται στο τμήμα 2, *Μέρος III*, της Σύμβασης: πλου διέλευσης είναι η ελευθερία της ναυσιπλοΐας ή πάνω από ένα στενό αποκλειστικά για το σκοπό της συνεχούς και γρήγορης διέλευσης του πορθμού.

Η σημασία του ορισμού είναι εμφανής σε στενά, όπου χωρικά ύδατα περισσότερων του ενός κράτους επικαλύπτονται, όπως συμβαίνει σε ένα σημαντικό αριθμό μεγάλων Διεθνών Στενών. Η ελεύθερη διέλευση είναι απαραίτητη για την εμπορική ναυτιλία. (Δήμου, 1994: 258).

7.2. Νομικό καθεστώς/ δικαιοδοσία

Η Σύμβαση του 1982 προβλέπει επίσης για τα συμφέροντα των κρατών που συνορεύουν με στενά όσον αφορά την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, της αλιείας, της πρόληψης της ρύπανσης, τη συμμόρφωση με τελωνειακών, δημοσιονομικών, τη μετανάστευση και υγειονομικών κανονισμών. Τα πλοία για πλου διέλευσης θα πρέπει να συμμορφώνονται με τους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς, διαδικασίες και πρακτικές για την ασφάλεια στη θάλασσα, και με τους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς, διαδικασίες και πρακτικές για την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης από τα πλοία. (Μυλωνόπουλος, 2004: 319).

Τα ξένα πλοία, κατά την άσκηση του δικαιώματος του πλου διέλευσης, θα πρέπει να απέχουν από οποιεσδήποτε δραστηριότητες που οδηγούν στην παραβίαση των αρχών του διεθνούς δικαίου που περιέχονται στον Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών και να απέχουν από οποιεσδήποτε δραστηριότητες, άλλες από εκείνες που επιβάλλει ένας κανονικός τρόπος της συνεχούς και γρήγορης διέλευσης, εκτός αν καθίστανται απαραίτητες λόγω ανωτέρας βίας. (Μυλωνόπουλος, 2004: 335).

Τα κράτη που προσδιορίζουν τα παράκτια των στενών μπορεί να ορίσουν τις θαλάσσιες διαδρομές και να καθορίζουν τα σχέδια διαχωρισμού κυκλοφορίας στα στενά για την ασφαλή διέλευση των πλοίων. Τα κράτη θα πρέπει να τηρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις. (Μυλωνόπουλος, 2004: 341):

1. Τις θαλάσσιες διαδρομές και τα σχέδια διαχωρισμού κυκλοφορίας πρέπει να πληρούν γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς.
2. Πριν τον καθορισμό ή την υποκατάσταση των θαλάσσιων διαδρόμων ή τον καθορισμό ή την υποκατάσταση των σχεδίων διαχωρισμού κυκλοφορίας, τα κράτη στα παράκτια των στενών υποβάλλουν προτάσεις στον αρμόδιο διεθνή οργανισμό με σκοπό την υιοθέτησή τους.
3. Τα κράτη των παράκτιων στενών καθορίζουν σαφώς όλους τους θαλάσσιους διαδρόμους και τα σχέδια διαχωρισμού κυκλοφορίας που καθορίζονται απ' αυτά πάνω σε χάρτες στους οποίους πρέπει να δίνεται η δέουσα δημοσιότητα.

7.2.1. Οι αντικρουόμενες θέσεις

Από τη μια πλευρά υπάρχει η «φιλελεύθερη θέση» σύμφωνα με την οποία στα Στενά υφίσταται απόλυτη ελευθερία ναυσιπλοΐας αλλά και της υπερπτήσεως. Την άποψη αυτή συμμερίζονται οι ΗΠΑ, η Ρωσία, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γαλλία, η Γερμανία και η Ιαπωνία. Αυτά τα κράτη είχαν τοποθετηθεί απέναντι στο καθεστώς της Ελεύθερης Διέλευσης περιοριστικά, με την έννοια πως διεκδικούσαν την εφαρμογή του μόνο με εκείνα τα στενά που συνδέουν δυο τμήματα της Ανοικτής Θάλασσας ή της Α.Ο.Ζ., ενώ για τα στενά που συνδέουν την Ανοικτή Θάλασσα ή την Α.Ο.Ζ. με την Αιγιαλίτιδα Ζώνη υποστηρίζουν την ύπαρξη του θεσμού της «Αβλαβούς διέλευσης». (Δήμου, 1994: 269).

Κάποια άλλα κράτη, όπως η Ισπανία, η Ελλάδα, η Κύπρος, οι Φιλιππίνες κ.ά. διατύπωσαν τη θέση του «προστατευτισμού». Βάσει αυτής τα Διεθνή Στενά, με την επέκταση της Αιγιαλίτιδας Ζώνης των παράκτιων κρατών στα 12 ναυτικά μίλια συμπίπτουν με τα χωρικά ύδατα, θα πρέπει να βρίσκονται υπό τον πλήρη έλεγχο του κράτους, δηλαδή ισχύει το καθεστώς της Αβλαβούς Διέλευσης. Τα κράτη τη πλευράς αυτής μπορούν να ελέγξουν

σημαντικά τα διεθνή στενά και αν και έχουν σημαντικούς στόλους ενδιαφέρονται πιο πολύ για τον έλεγχο των στενών και όχι τόσο για την ελεύθερη διακίνηση των πλοίων τους¹.

7.2.2. Η εφαρμοζόμενη ρύθμιση για τη δικαιοδοσία του Παράκτιου κράτους

Βάσει των άρθρων 34 και 35 της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας, το καθεστώς της διέλευσης μέσα από τα Στενά της Διεθνούς Ναυσιπλοΐας, δεν επηρεάζει κατά τα λοιπά το νομικό καθεστώς των υδάτων που σχηματίζουν τέτοια στενά ούτε την άσκηση από τα Παράκτια των Στενών Κράτη της κυριαρχίας ή της δικαιοδοσίας τους πάνω από αυτά τα ύδατα (όπως και τον εναέριο χώρο, το βυθό και το υπέδαφός του).

7.2.3. Το δικαίωμα της ελεύθερης διέλευσης

Σύμφωνα με τον πλου διέλευσης σύμβαση δεν ισχύει αν υπάρχει μια διαδρομή μέσα από ένα στενό που διατηρεί στην ανοικτή θάλασσα ή την αποκλειστική οικονομική ζώνη που είναι παρόμοιας καταλληλότητας ως προς τα ναυτιλιακά και υδρογραφικά χαρακτηριστικά. (Δήμου, 1994: 281).

Η «ελεύθερη διέλευση» βάσει του άρθρου 38 της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας από τη στιγμή που πραγματοποιείται για το σκοπό του συνεχώς και ταχέως διάπλου του Στενού μεταξύ ενός τμήματος της Ανοικτής Θάλασσας ή μιας Α.Ο.Ζ. και ενός άλλου τμήματος Ανοικτής Θάλασσας ή Α.Ο.Ζ. Ωστόσο κάτι τέτοιο δεν αποκλείει τη διέλευση μέσα από το Στενό με σκοπό την πρόσβαση, την αναχώρηση ή την επιστροφή από τις ακτές κάποιου παράκτιου κράτους στο Στενό με την επιφυλακή των όρων εισόδου σε αυτό το κράτος. Αν κάποια δραστηριότητα δεν είναι άσκηση δικαιώματος Πλου Διέλευσης μέσα από ένα Στενό, τότε εξακολουθεί να υπόκειται στη δικαιοδοσία του Παράκτιου κράτους. (Μυλωνόπουλος, 2004: 359).

Μια άλλη εξαίρεση στο καθεστώς της ελεύθερης διέλευσης περιέχεται στο άρθρο 35 (γ) της Σύμβασης, το οποίο απαλλάσσει στενά όπου η διέλευση ρυθμίζεται από μακροχρόνιες συμβάσεις σε ισχύ, ειδικότερα σχετικά με αυτά τα στενά. Η προφανής αναφορά εδώ είναι τα Τουρκικά Στενά, τα οποία ρυθμίζονται από τη Σύμβαση του 1936 του *Montreux*. Η σύμβαση αυτή εγγυάται την ελευθερία διέλευσης μέσω των Στενών για εμπορικά πλοία όλων των εθνών ανά πάσα στιγμή. Αλλά δεν υπάρχει αντίστοιχο δικαίωμα της ελεύθερης υπερπτήσης των τουρκικών στενών. Η σύμβαση περιλαμβάνει επίσης ορισμένους περιορισμούς σχετικά με τη διέλευση των πολεμικών πλοίων και των δυνάμεων της Μαύρης Θάλασσας και των αρμοδιοτήτων της Μαύρης Θάλασσας, ένας από αυτούς είναι ότι σε οποιοδήποτε φορά δεν πρέπει να υπερβαίνει τους 45.000 τόνους. (Δήμου, 1994: 296).

7.2.4. Ειδικότερα οι αρμοδιότητες του Παράκτιου Κράτους

Τα παράκτια κράτη που συνορεύουν με ένα στενό διεθνούς ναυσιπλοΐας διατηρούν πολύ περιορισμένες εξουσίες επί ξένων πλοίων, λόγω του δικαιώματός τους για πλου διέλευσης. Τα κράτη που βρίσκονται παράκτια στα στενά δεν μπορούν να αναστείλουν τη διέλευση και μπορεί να θεσπίζουν μόνο νόμους ρύπανσης από πλοία που ισχύουν για τα ξένα πλοία, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα. Οι θαλάσσιοι διάδρομοι και τα σχέδια διαχωρισμού κυκλοφορίας μπορεί να οριστούν, αλλά μόνο με την έγκριση του *Διεθνούς Ναυτιλιακού*

¹ Τα πιο σημαντικά στενά της Ελλάδας είναι των Αντικυθήρων, της Καρπάθου, της Αμοργού- Κλαύμνου και της Αμοργού- Αστυπάλαιας-Κω.

Οργανισμού (ΔΝΟ). Ένα πλοίο που ασκεί πλου διέλευσης μπορούν να το πράξει στην «κανονική λειτουργία», μια φράση που σημαίνει ότι ένα υποβρύχιο μπορεί να παραμείνει βυθισμένο, ενώ στην αβλαβή διέλευση θα πρέπει να περιηγηθεί στην επιφάνεια και να δείξει τη σημαία του. (Μυλωνόπουλος, 2000: 138).

Βάσει των άρθρων 34 και 35 το καθεστώς της διέλευσης μέσα από τα Στενά της Διεθνούς Ναυσιπλοΐας, δεν επηρεάζει κατά τα λοιπά το νομικό καθεστώς των υδάτων που σχηματίζουν τέτοια στενά, ούτε την άσκηση από τα Παράκτια των Στενών Κράτη της κυριαρχία ή δικαιοδοσίας τους πάνω σ' αυτά τα ύδατα (καθώς και τον εναέριο χώρο, το βυθό και το υπέδαφός του). Τα Παράκτια κράτη ασκούν τη δικαιοδοσία τους και με τους άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου. Οι ρυθμίσεις δε θίγουν. (Δήμου, 1994: 302):

α) οποιοσδήποτε περιοχές Εσωτερικών Υδάτων μέσα σ' ένα στενό, εκτός αν ο καθορισμός μιας ευθείας γραμμής βάσης έχει ως αποτέλεσμα να περιλάβει στα Εσωτερικά Ύδατα περιοχές που δεν θεωρούνταν προηγουμένως χωρικά ύδατα και β) το νομικό καθεστώς των υδάτων που βρίσκονται πέρα από τη Χωρική Θάλασσα των Παράκτιων Κρατών και αποτελούν μέρος της Α.Ο.Ζ. ή Ανοικτής Θάλασσας και γ) το νομικό καθεστώς των Στενών όπου η διέλευση ρυθμίζεται εν όλο ή εν μέρει από διεθνείς συμβάσεις που ισχύουν και αφορούν τέτοια Στενά. (Μυλωνόπουλος, 2000: 394).

Η δικαιοδοσία του Παράκτιου Κράτους υπόκειται σε έναν εξαιρετικά σημαντικό περιορισμό που είναι το δικαίωμα πλοίου για «**ελεύθερη διέλευση**».

Σύμφωνα με το άρθρο 41 της Σύμβασης οι θαλάσσιοι αυτοί διάδρομοι και σχέδια διαχωρισμού κυκλοφορίας πρέπει να πληρούν γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς. Σε σχέση με ένα στενό όπου οι θαλάσσιες διαδρομές ή τα σχέδια διαχωρισμού κυκλοφορίας μέσα από τα νερά των δύο ή περισσότερα μελών που συνορεύουν με το στενό προτείνεται, τα οικεία κράτη μέλη να συνεργάζονται στη διατύπωση σχετικών προτάσεων σε συνεννόηση με τον αρμόδιο διεθνή οργανισμό. Πλοία σε πλου διέλευσης πρέπει να τηρούν τους θαλάσσιους διαδρόμους και κυκλοφορίας τα σχέδια διαχωρισμού που θεσπίζονται σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

Βάσει του άρθρου 42 της Σύμβασης με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος τμήματος, τα παράκτια των στενών κράτη μπορεί να υιοθετούν νόμους και κανονισμούς σχετικούς με τον πλου διέλευσης από τα στενά, σε σχέση με όλα ή οποιονδήποτε από τα ακόλουθα. (Μυλωνόπουλος, 2000: 398):

- Την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τη ρύθμιση της θαλάσσιας κυκλοφορίας, όπως προβλέπεται στο άρθρο 41,
- Την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης, εφαρμόζοντας τους σχετικούς διεθνείς κανονισμούς που αφορούν την απόρριψη πετρελαίου, καταλοίπων πετρελαιοειδών και άλλων βλαβερών ουσιών στο στενό.
- Σε σχέση με τα αλιευτικά σκάφη, την παρεμπόδιση της αλιείας, συμπεριλαμβανομένης της στοιβασίας των αλιευτικών εργαλείων,
- Τη φόρτωση ή εκφόρτωση οποιουδήποτε εμπορεύματος, χρημάτων ή προσώπων κατά παράβαση των τελωνειακών, δημοσιονομικών, μεταναστευτικών ή υγειονομικών νόμων και κανονισμών των παράκτιων στα στενά κρατών.

Αυτοί οι νόμοι και κανονισμοί δεν διακρίνουν, τύπους ή ουσία, μεταξύ των ξένων πλοίων, ούτε κατά την εφαρμογή τους έχουν ως πρακτικό αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, παρακώλυση, ή περιορισμό του δικαιώματος της διέλευσης διόδου, όπως ορίζεται στο άρθρο 41 της Σύμβασης. Τα παράκτια των στενών κράτη δίνουν τη δέουσα δημοσιότητα σε όλους αυτούς τους νόμους και κανονισμούς.

7.2.5. Δικαιοδοσία και ευθύνη του κράτους της σημαίας

Όσον αφορά τη δικαιοδοσία και των επιμέρους αρμοδιοτήτων του Κράτους της Σημαίας, δεν έχει υπάρξει ιδιαίτερη μέριμνα και όταν πρόκειται για την Αιγιαλίτιδα Ζώνη ή την Α.Ο.Ζ. ισχύουν και εντός των διεθνών Στενών, όσα αναφέρονται σχετικά με τις αρμοδιότητες στις σχετικές ενότητες. (Πουλαντζάς, 2005: 278).

Όσον αφορά την ευθύνη του Κράτους της Σημαίας, το άρθρο 42 παράγραφος 5 αναφέρεται σε αυτό. Τα ξένα πλοία που ασκούν το δικαίωμα του πλου διέλευσης, συμμορφώνονται με τους νόμους και τους κανονισμούς των παράκτιων των στενών κρατών. Το κράτος σημαίας του πλοίου ή του κράτους νηολόγησης του πλοίου απολαύουν ασυλία, η οποία ενεργεί κατά τρόπο αντίθετο προς τη σχετική νομοθεσία και τις κανονιστικές ή άλλες διατάξεις του παρόντος μέρους και πρέπει να φέρει τη διεθνή ευθύνη για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημία που προκύπτει για τα κράτη που συνορεύουν. (Δήμου, 1994: 307).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

Η ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΖΩΝΗ

8.1. Έννοια και οριοθέτηση

Σύμφωνα με το άρθρο 55 της Σύμβασης, η **Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (Α.Ο.Ζ.)** είναι μια περιοχή πέραν και παρακείμενη των χωρικών υδάτων, με την επιφύλαξη του ειδικού νομικού καθεστώτος που θεσπίζεται στο μέρος της Σύμβασης για της Α.Ο.Ζ., σύμφωνα με την οποία τα δικαιώματα και οι δικαιοδοσίες του παράκτιου κράτους και τα δικαιώματα και οι ελευθερίες των άλλων κρατών διέπονται από τις σχετικές διατάξεις της παρούσας Σύμβασης.

Η **Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ)** είναι ίσως η μεγαλύτερη άμεση προκαταβολή του διεθνούς δικαίου που απορρέουν από τη Σύμβαση. Μια ΑΟΖ είναι μέχρι και 200 μιλίων ευρεία ζώνη που εκτείνεται προς τη θάλασσα από τη βασική γραμμή και μπορεί να ζητηθεί από το παρακείμενο παράκτιο κράτος. Τα περισσότερα κράτη μέλη υποστήριξαν το μέγιστο επιτρεπόμενο. (Πουλαντζάς, 2005: 294).

8.2. Νομικό καθεστώς/ δικαιοδοσία και αρμοδιότητες

Πέραν των χωρικών της υδάτων ένα παράκτιο κράτος μπορεί να διεκδικήσει μια αποκλειστική οικονομική ζώνη (ΑΟΖ) που μπορεί να επεκταθεί έως 200 ναυτικά μίλια από τη γραμμή βάσης. Σε αντίθεση με την αιγιαλίτιδα ζώνη, για την οποία ένα παράκτιο κράτος έχει την κυριαρχία, ένα πιο περιορισμένο σύνολο «κυριαρχικών δικαιωμάτων» ανατίθενται από τη Σύμβαση για τα παράκτια κράτη όσον αφορά την ΑΟΖ.

8.2.1. Δικαιώματα, δικαιοδοσία και αρμοδιότητες του παράκτιου κράτους

Πιο συγκεκριμένα, εντός της ΑΟΖ της, ένα παράκτιο κράτος έχει κυριαρχικά δικαιώματα που σχετίζονται με τη διαβίωση και μη των έμβιων πόρων και σε σχέση με άλλες δραστηριότητες για την οικονομική εκμετάλλευση και εξερεύνηση της ΑΟΖ της, όπως η παραγωγή ενέργειας. Το άρθρο 56 (1) ορίζει ότι:

Στην αποκλειστική οικονομική ζώνη, το παράκτιο κράτος έχει κυριαρχικά δικαιώματα με σκοπό την εξερεύνηση και την εκμετάλλευση, διατήρηση και διαχείριση των φυσικών πόρων, ζωντανών ή μη, των υπερκειμένων υδάτων στον πυθμένα της θάλασσας και του θαλάσσιου βυθού και του υπεδάφους του και σε σχέση με άλλες δραστηριότητες για την οικονομική εκμετάλλευση και εξερεύνηση της ζώνης, όπως η παραγωγή ενέργειας από τα ύδατα, τα ρεύματα και τους ανέμους. (Δήμου, 1994: 312).

Το παράκτιο κράτος έχει επίσης την απαραίτητη δικαιοδοσία που σχετίζεται με αυτά τα κυριαρχικά της δικαιώματα, καθώς και τη δικαιοδοσία για την εγκατάσταση και χρησιμοποίηση τεχνητών νήσων, εγκαταστάσεων και κατασκευών, θαλάσσιας επιστημονικής έρευνας και την προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Αυτά τα κυριαρχικά δικαιώματα και η δικαιοδοσία που ανατίθενται στο παράκτιο κράτος συνεπάγεται την εξουσία να ρυθμίζει τους όρους χρήσης που σχετίζονται με τις δραστηριότητες αυτές. Από την άλλη πλευρά, το παράκτιο κράτος δεν απολαμβάνει την κυριαρχία υπό την πληρέστερη έννοια.

Το άρθρο 56 (2) της UNCLOS ορίζει τα εξής:

Κατά την άσκηση των δικαιωμάτων του και την εκτέλεση των καθηκόντων του βάσει της παρούσας Σύμβασης στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη, το παράκτιο κράτος έχει δεόντως υπόψη τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των άλλων κρατών και ενεργεί κατά τρόπο συμβατό με τις διατάξεις της παρούσας σύμβασης. (Πουλιαντζάς, 2005: 314).

Με άλλα λόγια η ρυθμιστική αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους στην **ΑΟΖ** δεν είναι ολομέλεια, αλλά περιορίζεται στα ζητήματα που αναφέρονται ρητά στη Σύμβαση **UNCLOS**, όπου αναφέρονται τα κυριαρχικά δικαιώματα ή οι εξουσίες δικαιοδοσίας που χορηγούνται σε ένα παράκτιο κράτος. Επιπλέον, η Σύμβαση εξαρτά την άσκηση της αρμοδιότητας αυτής σε διάφορες συνθήκες και τις υποχρεώσεις που προβλέπονται ρητά, όπως είναι το δικαίωμα κάθε κράτους να θέσει υποβρύχιους αγωγούς και καλώδια, καθώς και την ελευθερία ναυσιπλοΐας των πλοίων άλλων κρατών μελών.

Κατά την άσκηση των δικαιωμάτων του και την εκτέλεση των καθηκόντων του δυνάμει της παρούσας Σύμβασης στην αποκλειστική οικονομική ζώνη, το παράκτιο κράτος μπορεί, όσον αφορά τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των άλλων κρατών και ενεργεί κατά τρόπο συμβατό με τις διατάξεις της παρούσας σύμβασης (Δήμου, 1994: 316).

Το άρθρο 60 της Σύμβασης **UNCLOS** πηγαίνει για να εγκρίνει το παράκτιο κράτος να λάβει προληπτικά μέτρα όσον αφορά την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Τα μέλη είναι ελεύθερα να διεκδικήσουν **ΑΟΖ** μικρότερο εύρος από 200 nm, αλλά και να διεκδικήσει λιγότερο από το πλήρες συμπλήρωμα των δικαιωμάτων που παρέχει το καθεστώς της ΑΟΖ.

Ένα πρόβλημα στη συζήτηση των παράγωγων ζωνών είναι ότι τα ονόματα που χρησιμοποιούνται δεν έχουν αναγνωριστεί επίσημα ως τέτοια στο διεθνές δίκαιο: δεν είναι «όροι της τέχνης». Έτσι, εναπόκειται σε κάθε παράκτιο κράτος να διευκρινίσει, σύμφωνα με τις δικές του διαδικασίες, επακριβώς ποια συγκεκριμένα δικαιώματα διεκδικεί από την άποψη

της δημιουργίας μιας παραγώγου ζώνης: αυτό θα είναι συνήθως το στοιχείο της εθνικής νομοθεσίας ότι προβλέπει τη θέσπιση της σχετικής ζώνης. Επιπλέον, το όνομα που χρησιμοποιείται δε χρειάζεται απαραίτητα να είναι ενδεικτικό της ακριβούς δέσμης δικαιωμάτων που υποστηρίζει. (Πουλαντζάς, 2005:339).

8.2.2. Περίκλειστα κράτη

Παράλληλα με τα παράκτια κράτη εξετάζονται και όσα στερούνται ακτών. Σύμφωνα με το άρθρο 69 της Σύμβασης τα περίκλειστα κράτη μέλη έχουν το δικαίωμα να συμμετέχουν, σε ισότιμη βάση, στην εκμετάλλευση του κατάλληλου μέρους του πλεονάσματος της ζωής των πόρων των αποκλειστικών οικονομικών ζωνών των παράκτιων κρατών της ίδιας υποπεριοχής ή περιοχής, λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές οικονομικές και γεωγραφικές συνθήκες όλων των ενδιαφερομένων κρατών και σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου και των άρθρων 61 και 62 της Σύμβασης.

Καθορίζονται οι όροι και οι τρόποι της συμμετοχής από τον ενδιαφερόμενο μέσω διμερών, υποπεριφερειακών ή περιφερειακών συμφωνιών μελών λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων. (Δήμου, 1994: 326):

- Την ανάγκη αποφυγής δυσμενών συνεπειών για τις αλιευτικές κοινότητες ή αλιευτικές βιομηχανίες του παράκτιου κράτους.
- Το βαθμό στον οποίο το κράτος άνευ ακτών, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, συμμετέχουν ή έχουν το δικαίωμα να συμμετέχουν, σύμφωνα με τις υφιστάμενες διμερείς υποπεριφερειακές ή περιφερειακές συμφωνίες στην εκμετάλλευση των ζώντων πόρων των Αποκλειστικών Οικονομικών Ζωνών των άλλων παράκτιων κρατών.
- Ο βαθμός στον οποίο άλλες άνευ ακτών κρατών και γεωγραφικά τα μειονεκτούντα κράτη που συμμετέχουν στην εκμετάλλευση των έμβιων πόρων της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης της παράκτιας κράτους και τη συνακόλουθη ανάγκη αποφυγής ιδιαίτερης επιβάρυνσης κάθε παράκτιου κράτους ή ενός μέρους από αυτό.
- Τις ανάγκες διατροφής των πληθυσμών των αντίστοιχων κρατών.

Τα ανεπτυγμένα περίκλειστα κράτη μέλη, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 69 της Σύμβασης, δικαιούται να συμμετάσχουν στην εκμετάλλευση των ζώντων πόρων μόνο στις αποκλειστικές οικονομικές ζώνες των ανεπτυγμένων παράκτιων κρατών της ίδιας υποπεριοχής ή περιοχής, λαμβάνοντας υπόψη την έκταση στην οποία το παράκτιο κράτος, παρέχει πρόσβαση σε άλλα μέλη ζώντων πόρων της αποκλειστικής οικονομικής της ζώνη, έχει λάβει υπόψη την ανάγκη να ελαχιστοποιηθούν οι αρνητικές επιπτώσεις στις αλιευτικές κοινότητες και την οικονομική αποδιάρθρωση κρατών των οποίων οι υπήκοοι συνήθως αλιεύουν στη ζώνη. (Δήμου, 1994: 346).

8.2.3. Δικαιοδοσία, αρμοδιότητες και τρόπος άσκησης (υποχρεώσεις) του κράτους σημαίας

Σύμφωνα με το άρθρο 90 της Σύμβασης κάθε κράτος, ανεξάρτητα αν είναι παράκτιο ή άνευ ακτών, έχει το δικαίωμα να πλεύσει πλοία που φέρουν τη σημαία του στην ανοικτή θάλασσα. (Πουλαντζάς, 2005: 401).

Σύμφωνα με το άρθρο 58 της Σύμβασης στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη, όλα τα κράτη, παράκτια ή περικόκιστα, απολαμβάνουν, με την επιφύλαξη των σχετικών διατάξεων της παρούσας Σύμβασης, τις ελευθερίες που αναφέρονται στο άρθρο 87 της ναυσιπλοΐας και υπέρπτησης και της τοποθέτησης υποβρυχίων καλωδίων και αγωγών, καθώς και άλλες διεθνείς νόμιμες χρήσεις της θάλασσας που σχετίζονται με αυτές τις ελευθερίες, όπως αυτές που σχετίζονται με την λειτουργία των πλοίων, καλώδια και αγωγούς αεροσκάφη και υποβρύχια και συμβατές με τις άλλες διατάξεις της παρούσας σύμβασης. Επομένως, το κράτος σημαίας έχει τη δικαιοδοσία να τοποθετεί υποβρύχια καλώδια και αγωγούς και το δικαίωμα να κάνει χρήση των θαλασσών για άλλους διεθνώς νόμιμους σκοπούς. Επομένως, κατά την άσκηση αυτής της δικαιοδοσίας το κράτος σημαίας έχει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του παράκτιου κράτους και συμμορφώνεται με τους νόμους και τους κανονισμούς που υιοθετεί. (Πουλαντζάς, 2005: 412).

Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 60 παρ. 6 της Σύμβασης όλα τα πλοία πρέπει να τηρούν αυτές τις ζώνες ασφαλείας και πρέπει να συμμορφώνονται με γενικώς αποδεκτά διεθνή πρότυπα σχετικά με τη ναυσιπλοΐα στην περιοχή των τεχνητών νήσων, εγκαταστάσεων, των δομών και ζωνών ασφαλείας.

Στο άρθρο 62 παρ. 4 της Σύμβασης αναφέρεται ότι οι υπήκοοι των άλλων κρατών που αλιεύουν στην αποκλειστική οικονομική ζώνη συμμορφώνονται με τα μέτρα διατήρησης και με τους άλλους όρους και όρους που καθορίζονται από τους νόμους και κανονισμούς του παράκτιου κράτους. Αυτοί οι νόμοι και οι κανονισμοί πρέπει να συνάδουν με την παρούσα σύμβαση και μπορούν να αφορούν, μεταξύ άλλων, τα εξής:

- Αδειοδότηση των αλιέων, των αλιευτικών σκαφών και του εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένης της καταβολής των τελών και άλλων μορφών αμοιβής, η οποία, στην περίπτωση των αναπτυσσόμενων παράκτιων κρατών, μπορεί να αποτελείται από επαρκή αποζημίωση στον τομέα της χρηματοδότησης, του εξοπλισμού και την τεχνολογία που σχετίζονται με την αλιευτική βιομηχανία.
- Τον καθορισμό του είδους που μπορεί να αλιευθεί και τον καθορισμό των ποσοστώσεων των αλιευμάτων, είτε σε σχέση με συγκεκριμένα αποθέματα ή ομάδες αποθεμάτων ή των αλιευμάτων ανά σκάφος κατά τη διάρκεια μιας χρονικής περιόδου είτε προς το αλίευμα από υπηκόους οποιουδήποτε κράτους κατά τη διάρκεια μιας καθορισμένης περιόδου. (Δήμου, 1994: 352).
- Τη ρύθμιση των εποχών και περιοχών αλιείας, των τύπων, μεγεθών και ποσό των εργαλείων και των τύπων, μεγεθών και αριθμού των αλιευτικών σκαφών που μπορούν να χρησιμοποιηθούν. (Δήμου, 1994: 353).
- Τον καθορισμό της ηλικίας και μεγέθους των ψαριών και άλλων ειδών που μπορεί να είναι αλιεύονται.
- Καθορισμό πληροφοριών που απαιτούνται από τα αλιευτικά σκάφη, συμπεριλαμβανομένων των στατιστικών αλιευμάτων και της αλιευτικής προσπάθειας και αναφορές θέσης σκάφους.
- Απαιτείται, σύμφωνα με την έγκριση και τον έλεγχο του παράκτιου Μέλους, η διεξαγωγή ερευνητικών προγραμμάτων καθορισμένων αλιείας και ρύθμιση της διεξαγωγής των ερευνών αυτών, συμπεριλαμβανομένων της δειγματοληψίας των

αλιευμάτων, της διάθεσης των δειγμάτων και την υποβολή εκθέσεων που συνδέονται με επιστημονικά δεδομένα.

- Η τοποθέτηση παρατηρητών ή μαθητευομένων πάνω σε τέτοια σκάφη από το παράκτιο κράτος.
- Εκφόρτωση του συνόλου ή μέρους των αλιευμάτων από τα εν λόγω σκάφη στους λιμένες του παράκτιου κράτους.
- Τους όρους και τις προϋποθέσεις που σχετίζονται με μεικτές επιχειρήσεις ή άλλες συμφωνίες συνεργασίας.
- Απαιτήσεις για την εκπαίδευση του προσωπικού και τη μεταφορά αλιείας της τεχνολογίας, συμπεριλαμβανομένης της ενίσχυσης της παράκτιας ικανότητας μέλους της επιχείρησης αλιευτικής έρευνας.
- Τις διαδικασίες επιβολής. (*Δήμου, 1994: 355*).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9

Η ΑΝΟΙΚΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

9.1. Έννοια- περιγραφή

Πέρα από το εξωτερικό όριο της ΑΟΖ ή την παράγωγο ζώνη (ή των χωρικών υδάτων της χωρίς ΑΟΖ ή παράγωγο ζώνη έχει κηρυχθεί) ισχύει το καθεστώς της ανοικτής θάλασσας.

Η ελευθερία της ανοικτής θάλασσας είναι μια πολύ παλιά νομική έννοια. Πρόσφατες αλλαγές στο νόμο του ποσού της θάλασσας σε ένα επαναπροσδιορισμό των ορίων της Ανοικτής Θάλασσας, χωρίς να αλλοιώνει τα δικαιώματα μέλους εντός του ΕΣ. Η Ανοικτή θάλασσα περιλαμβάνει όλες εκείνες τις περιοχές της θάλασσας όπου δεν ασκείται κάποια δικαιοδοσία από ένα παράκτιο κράτος. Συνήθως αυτό είναι όλα τα ύδατα προς τη θάλασσα του εξωτερικού περιθωρίου της ΑΟΖ του παρακείμενου παράκτιου κράτους. (*Πουλαντζάς, 2005: 418*).

Αντί να προσφέρει έναν ορισμό για τον όρο «ανοικτή θάλασσα», η Σύμβαση **UNCLOS** ορίζει το χωρικό πεδίο εφαρμογής του **Μέρους** της **VII** με τίτλο «**High Seas**» στο άρθρο 86, ως εξής:

«Οι διατάξεις του παρόντος Μέρους εφαρμόζονται σε όλα τα τμήματα της θάλασσας που δεν περιλαμβάνονται στην αποκλειστική οικονομική ζώνη, στη χωρική θάλασσα ή στα εσωτερικά ύδατα ενός κράτους, ή στα αρχιπελαγικά ύδατα ενός αρχιπελαγικού κράτους». (*Δήμου, 1994: 372*).

9.2. Νομικό καθεστώς/ δικαιοδοσία και αρμοδιότητες

9.2.1. Δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας του πλοίου

Τα όρια στην ελευθερία αυτή που προβλέπεται στο άρθρο 89 της UNCLOS, το οποίο αναφέρει ότι « το μέλος μπορεί νομίμως να διεκδικήσει την υπαγωγή οποιουδήποτε μέρους της ανοικτής θάλασσας υπό την κυριαρχία του». Με άλλα λόγια τα μέλη δεν έχουν το δικαίωμα να ασκούν την ικανότητα της δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους σε σχέση με την

ανοικτή θάλασσα, που είναι ο λόγος που αναφέρεται επίσης ως «περιοχή πέραν της εθνικής δικαιοδοσίας» ή «διεθνή κοινά». (Πουλαντζάς, 2005: 426).

Στο πλαίσιο της ανοικτής θάλασσας, όλα τα κράτη μέλη δικαιούνται να ασκούν τις ελευθερίες που υπάρχουν επίσης στην ΑΟΖ και, επιπλέον, τις ελευθερίες της αλιείας, θαλάσσιας επιστημονικής έρευνας και για την κατασκευή τεχνητών νήσων και άλλων εγκαταστάσεων. Αυτές οι ελευθερίες όλες υπόκεινται σε όρους και υποχρεώσεις. Όσον αφορά την ελευθερία της ναυσιπλοΐας, μπορεί να γίνει αναφορά των υποχρεώσεων *UNCLOS* για τα κράτη σημαίας, τα οποία συχνά συνδέονται με τους κανόνες και τα πρότυπα του *Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού ΔΝΟ*. (Δήμου, 1994: 376).

9.2.2. Δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους

Η ανοικτή θάλασσα είναι ελεύθερη για όλα τα κράτη, παράκτια ή άνευ ακτών. Η ελευθερία της ανοικτής θάλασσας ασκείται υπό τους όρους που προβλέπονται από τη Σύμβαση *UNCLOS* και από άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου. Περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τόσο για τα παράκτια όσο και τα άνευ ακτών κράτη: (Κιάντου- Παμπούκη, 2003: 322).

- Την ελευθερία της ναυσιπλοΐας
- Την ελευθερία υπέρπτησης,
- Την ελευθερία τοποθέτησης υποβρυχίων καλωδίων και αγωγών, με την επιφύλαξη Μέρους VI,
- Την ελευθερία κατασκευής τεχνητών νήσων και άλλων εγκαταστάσεων επιτρέπεται βάσει του διεθνούς δικαίου, με την επιφύλαξη του μέρους VI,
- Την ελευθερία αλιείας,
- Την ελευθερία της επιστημονικής έρευνας,

Αυτές οι ελευθερίες θα πρέπει να ασκούνται από όλα τα κράτη μέλη, τηρουμένων των συμφερόντων των άλλων κρατών κατά την άσκηση της ελευθερίας της ανοικτής θάλασσας, αλλά και με σεβασμό για τα δικαιώματα βάσει της παρούσας Σύμβασης σε σχέση με δραστηριότητες στην περιοχή. (Κιάντου- Παμπούκη, 2003: 325).

Έτσι, η ελευθερία της ανοικτής θάλασσας δεν είναι απόλυτη. Τα μέλη δύνανται να ασκούν τις ελευθερίες που αναφέρονται παραπάνω, υπό την προϋπόθεση ότι θα ληφθούν υπόψη τα συμφέροντα των άλλων χωρών. Το σύγχρονο διεθνές δίκαιο διατηρεί την αρχή της ελευθερίας της ανοικτής θάλασσας και αυτό είναι το θεμέλιο της νομοθεσίας που διέπει την πλοήγηση στη θάλασσα. Όλα τα κράτη, παράκτια ή όχι, έχουν το δικαίωμα να επιτρέπουν στα πλοία να πλέουν υπό τη σημαία τους. Τα πλοία μπορούν να πλέουν μόνο υπό τη σημαία ενός κράτους και υπόκεινται αποκλειστικά στη δικαιοδοσία του εν λόγω κράτους, ενώ στη θάλασσα. Ωστόσο, τα πολεμικά πλοία και άλλα πλοία και αεροσκάφη σε κρατική υπηρεσία έχουν το δικαίωμα παρέμβασης στην ανοικτή θάλασσα, εάν το διεθνές ναυτικό δίκαιο παραβιάζεται. Σε άλλο θαλάσσιο δίκαιο η επιβολή είναι στα χέρια του κυρίαρχου κράτους. (Κιάντου- Παμπούκη, 2003: 342).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

10.1. Γενικά

Η *Σύμβαση UNCLOS* θεωρείται συχνά ως μια σύμβαση-πλαίσιο: εξισορροπεί τα δικαιώματα και τα συμφέροντα των κρατών με τα συμφέροντα της διεθνούς κοινότητας. Η *Σύμβαση UNCLOS* παρέχει ειδικά καθεστώτα, τα οποία είναι θεμελιώδους σημασίας για την ασφάλεια στη θάλασσα, δηλαδή το καθεστώς των διαδοχικών θαλάσσιων ζωνών και της δικαιοδοσίας του κράτους σημαίας, των παράκτιων κρατών και του ελέγχου των κρατών των λιμένων. Στην πραγματικότητα, η *Σύμβαση UNCLOS* είναι η μόνη διεθνής σύμβαση η οποία προβλέπει ένα πλαίσιο για την κρατική δικαιοδοσία σε θαλάσσιες περιοχές.

Τρεις βασικοί τύποι δικαιοδοσίας δραστηριότητας υπάρχουν, σε συνδυασμό με τρεις κατηγορίες των θαλάσσιων κρατών που μπορούν να έχουν δικαιοδοσία:

- Δεσμευτικός για τη διεθνή δικαιοδοσία και την εξουσία να θεσπίζει κανόνες.
- Επιβολή δικαιοδοσίας ή η εξουσία να εφαρμόζει τους κανόνες, την παρακολούθηση της συμμόρφωσης, τη διενέργεια ελέγχων και να γίνονται συλλήψεις.
- Η εξουσία να προβεί σε δικαστικές διαδικασίες μετά την εκτέλεση.

Αυτοί οι τρεις τύποι δικαιοδοσίας ισχύουν για τα κράτη και μπορεί να υπάρχουν τόσο σε χωρική όσο και έξω-εδαφική αρμοδιότητα.

10.2. Διαφορές στο κράτος σημαίας και το παράκτιο κράτος

Το κράτος σημαίας αναφέρεται στη χώρα στην οποία είναι νηολογημένο το πλοίο. Αυτή η χώρα έχει εξωεδαφική δικαιοδοσία επί των πλοίων της που πλέουν οπουδήποτε στον κόσμο, δυνάμει της αρχής της εθνικότητας. Κάθε κράτος έχει το δικαίωμα να πλέει τα πλοία που φέρουν τη σημαία του και έτσι να συμμετέχει σε διεθνή ναυσιπλοΐα. Ωστόσο, το δικαίωμα αυτό έρχεται με ορισμένες ευθύνες. Τα κράτη της σημαίας είναι υπεύθυνα για την εφαρμογή των διεθνών υποχρεώσεων παντού και αποκλειστικά στην ανοικτή θάλασσα επί των πλοίων τους. Αυτό προκύπτει από το άρθρο 94 της *Σύμβασης UNCLOS*, το οποίο ορίζει ότι «*κάθε κράτος ασκεί αποτελεσματικά τη δικαιοδοσία και τον έλεγχο του σε διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα πάνω στα πλοία που φέρουν τη σημαία του*».

Όπως αναλύθηκε στην παρούσα μελέτη η δικαιοδοσία του κράτους σημαίας συνήθως περιλαμβάνει τη διαχείριση νηολόγησης, την αποτελεσματική δικαιοδοσία και έλεγχο επί των πλοίων συμπεριλαμβανομένης της επιθεώρησης, της κράτησης και της σύλληψης ως απαραίτητες, και τη διασφάλιση της συμμόρφωσης του πλοίου στους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανόνες και πρότυπα.

Δεν υπάρχει καμία απαγόρευση της συντρέχουσας αρμοδιότητας βάσει της *Σύμβασης UNCLOS*, και τα πλοία, επομένως, μπορεί να υπόκεινται στη δικαιοδοσία των κρατών εκτός του κράτους σημαίας, σε ορισμένες περιπτώσεις, όπως η εισαγωγή σε θαλάσσιες ζώνες και τα λιμάνια τους.

Η καθοδηγητική δύναμη των παράκτιων κρατών μπορεί να θεωρηθεί ως ένας τρόπος για να ελέγχεται η κατάσταση των πλοίων που κινούνται νόμιμα στα χωρικά τους ύδατα. Η

Σύμβαση UNCLOS ορίζει κανόνες για τις εξουσίες επιβολής από παράκτια κράτη προς τα πλοία στις θαλάσσιες ζώνες τους, ειδικά στα χωρικά ύδατά τους και καθορίζει τα μέτρα που ένα παράκτιο κράτος μπορεί να λάβει για να εξασφαλίσει την ειρήνη και την καλή κατάσταση στην αιγιαλίτιδα ζώνη.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- i. Αναστασόπουλος Γ., (2005). Επιτομή Εμπορικού Δικαίου, Αθήνα: εκδ. του ιδίου.
- ii. Δήμου, Δ. (1994). Το Δίκαιο της Θάλασσας, Αθήνα: Εκδόσεις Γενικού Επιτελείου Στρατού
- iii. Κιάντου-Παμπούκη, (2003). Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. Σάκκουλα Α.Ε., Αθήνα-Θεσσαλονίκη.
- iv. Μυλωνόπουλος Δ., (2004). Ναυτιλία, Αθήνα: εκδ. Αθ. Σταμούλης.
- v. Μυλωνόπουλος Δ., (2000). Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, Αθήνα: εκδ. Αθ. Σταμούλης.
- vi. Πουλαντζάς Ν., (2005). Ναυτικό Δίκαιο, Αθήνα: εκδ. Αθ. Σταμούλης.
- vii. Ρούκουνας, Ε. (2006). Διεθνές Δίκαιο- Το κράτος και το έδαφος, το δίκαιο της θάλασσας, Αθήνα- Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Σάκκουλας.
- viii. Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη(2016). <https://el.wikipedia.org/wiki>
- ix. Σημαία πλοίου (2016). <https://el.wikipedia.org/wiki>
- x. Ναυτικό Δίκαιο (2016). <https://el.wikipedia.org/wiki>
- xi. Συνθήκη του Μοντρέ (2016). <https://el.wikipedia.org/wiki>
- xii. Χρήστος Ι. Λάμπρου, Διπλωματική εργασία « Το Διεθνές Καθεστώς Δικαιοδοσίας και Αρμοδιοτήτων του Παράκτιου Κράτους και του Κράτους της Σημαίας του Πλοίου στις υφιστάμενες Θαλάσσιες Ζώνες». (Πειραιάς - Νοέμβριος 2009)

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	3
ΜΕΡΟΣ Α' ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΚΑΙ ΠΛΟΙΟ	3
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.....	3
ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ	3
1.1.Προσδιορισμός και πηγές του Δικαίου της θάλασσας	3
1.1.1.Ορισμός του δικαίου της θάλασσας.....	3
1.1.2. Πηγές του δικαίου της θάλασσας.....	4
1.2.Κωδικοποίηση των Κανόνων του Δικαίου της θάλασσας	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.....	5
Ο ΒΑΣΙΚΟΣ ΧΡΗΣΤΗΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ: ΤΟ ΠΛΟΙΟ	5
2.1. Εθνικότητα/ σημαία του πλοίου	5
2.2. Νομικές διακρίσεις των πλοίων.....	7
2.2.1. Ιδιωτικά πλοία.....	7
2.2.2. Κρατικά πλοία.....	7
ΜΕΡΟΣ Β' ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΖΩΝΕΣ, ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.....	7
ΠΕΡΙ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΖΩΝΩΝ	7
3.1. Γενικά	7
3.2. Περί οριοθέτησης/ γραμμής βάσης.....	8
3.3. Η κανονική γραμμή βάσης	9
3.4. Οι ευθείες γραμμές βάσης	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.....	10
Η ΠΡΩΤΗ ΖΩΝΗ: ΤΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΑ ΥΔΑΤΑ	10
4.1. Έννοια- περιγραφή	10
4.2. Νομικό καθεστώς/ δικαιοδοσία και αρμοδιότητες	10
4.2.1. Δικαιοδοσία και αρμοδιότητες παράκτιου κράτους	11
4.2.2. Δικαιοδοσία και αρμοδιότητες κράτους σημαίας.....	12
4.2.3. Ειδικότερα για τα πολεμικά πλοία.....	12
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.....	13
ΤΑ ΧΩΡΙΚΑ ΥΔΑΤΑ Ή ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑ ΖΩΝΗ	13
5.1.Έννοια.....	13
5.2. Περιγραφή, νομική πορεία και οριοθέτηση	13

5.3. Νομικό καθεστώς/ δικαιοδοσία και αρμοδιότητες	14
5.3.1. Δικαιοδοσία και αρμοδιότητες παράκτιου κράτους	16
5.3.1.1. Η εξαίρεση: το δικαίωμα της Αβλαβούς Διέλευσης.....	17
5.3.2. Δικαιοδοσία του κράτους σημαίας	18
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6.....	18
ΣΥΝΟΡΕΥΣΟΥΣΑ ΚΑΙ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΗ ΖΩΝΗ	18
6.1. Συνορεύουσα ζώνη, έννοια και περιγραφή	18
6.2. Νομικό καθεστώς/ δικαιοδοσία και αρμοδιότητες	18
6.2.1. Δικαιοδοσία και αρμοδιότητες του παράκτιου κράτους.....	19
6.2.2. Δικαιοδοσία του κράτους σημαίας	19
6.3. Αρχαιολογική ζώνη, έννοια και περιγραφή.....	19
6.3.1. Νομικό καθεστώς/ δικαιοδοσία	19
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 – ΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΣΤΕΝΑ	20
7.1. Έννοια, περιγραφή και νομική πορεία	20
7.2. Νομικό καθεστώς/ δικαιοδοσία	21
7.2.1. Οι αντικρουόμενες θέσεις.....	21
7.2.2. Η εφαρμοζόμενη ρύθμιση για τη δικαιοδοσία του Παράκτιου κράτους	22
7.2.3. Το δικαίωμα της ελεύθερης διέλευσης	22
7.2.4. Ειδικότερα οι αρμοδιότητες του Παράκτιου Κράτους	22
7.2.5. Δικαιοδοσία και ευθύνη του κράτους της σημαίας	24
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8.....	24
Η ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΖΩΝΗ	24
8.1. Έννοια και οριοθέτηση.....	24
8.2. Νομικό καθεστώς/ δικαιοδοσία και αρμοδιότητες	24
8.2.1. Δικαιώματα, δικαιοδοσία και αρμοδιότητες του παράκτιου κράτους	25
8.2.2. Περίκλειστα κράτη.....	25
8.2.3. Δικαιοδοσία, αρμοδιότητες και τρόπος άσκησης (υποχέωσεις) του κράτους σημαίας	26
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9.....	28
Η ΑΝΟΙΚΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ.....	28
9.1. Έννοια- περιγραφή	28
9.2. Νομικό καθεστώς/ δικαιοδοσία και αρμοδιότητες	28
9.2.1. Δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας του πλοίου.....	28

9.2.2. Δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους.....	29
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10.....	30
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	30
10.1. Γενικά.....	30
10.2. Διαφορές στο κράτος σημαίας και το παράκτιο κράτος.....	30
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	32