

Οι Διεθνείς Ναυτιλιακές Συμβάσεις

3.1 Ορισμοί και τύποι διεθνών συμβάσεων

Οι διεθνείς συμβάσεις έχουν ως αντικείμενο τη ρύθμιση των σχέσεων στο πλαίσιο της διεθνούς κοινότητας. Τυπικά παραδείγματα συνάψεως διεθνών συμβάσεων αποτελούν τα εδαφικά ζητήματα, οι διεθνείς συναλλαγές, οι συμμαχίες με σκοπό την ειρήνη, η προστασία των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, η προστασία του περιβάλλοντος.

Αρχικά το διεθνές δίκαιο που διέπει τις διεθνείς συμβάσεις ήταν εθιμικό ως το 1969. Η Επιτροπή του Διεθνούς Δικαίου των Ηνωμένων Εθνών προετοίμασε ένα σχέδιο συμβάσεως (draft convention) και παρακίνησε τον ΟΗΕ να συγκληθεί μία Συνδιάσκεψη, που κατέληξε στην υιοθέτηση της Συμβάσεως περί Δικαίου των Συνθηκών στη Βιέννη το 1969. Η Σύμβαση αυτή αποκρυσταλώνει το ισχύον εθιμικό δίκαιο, αλλά περιλαμβάνει και νέες ρυθμίσεις. Έχει δε επικυρωθεί από την Ελλάδα και κυρωθεί με το ΝΔ 402/1974 και ισχύει σε διεθνές επίπεδο από το 1980.

Με τον όρο Διεθνής Σύμβαση (ΔΣ) καλείται κάθε συμβατική σχέση που συνάπτεται ανάμεσα σε υποκείμενα του διεθνούς δικαίου (μεταξύ κρατών, μεταξύ κρατών και διεθνών οργανισμών) και στοχεύει στην παραγωγή εννόμων αποτελεσμάτων.

Πριν την επίσημη ίδρυση του ΙΜΟ (1958) αρκετές σημαντικές ΔΣ είχαν ήδη δημιουργηθεί, π.χ. η SOLAS (1948), η OILPOL (1954) και ορισμένες άλλες ΔΣ για τις γραμμές φορτώσεως και την πρόληψη των συγκρούσεων στη θάλασσα. Ο ΙΜΟ από τη στιγμή που ανέλαβε δράση, είχε ως κύριο έργο την εξέλιξη αυτών των συμβάσεων αλλά και τη δημιουργία νέων συμβάσεων όταν αυτό ήταν αναγκαίο.

3.2 Υιοθέτηση μίας συμβάσεως

Με την έγκριση της Συνελεύσεως ή του Συμβουλίου του ΙΜΟ, η σχετική Επιτροπή αναλαμβάνει τις διεργασίες με περισσότερη λεπτομέρεια και προετοιμάζει ένα αρχικό έγγραφο (draft document). Ορισμένες φορές απαιτείται η συμβολή μίας εξειδικευμένης υποεπιτροπής, ανάλογα με το αντικείμενο της νέας συμβάσεως. Στη συνέχεια, η αρμόδια επιτροπή παραδίδει την αρχική μορφή της συμβάσεως στη Συνέλευση και το Συμβούλιο, προτείνοντας τη διεξαγωγή Συνδιασκέψεως με σκοπό την προώθηση των διαδικασιών για την υιοθέτηση (adopting convention) της συμβάσεως.

Επίσημες προσκλήσεις για τη συμμετοχή τους στη Συνδιάσκεψη δέχονται όλα τα κράτη-μέλη του ΙΜΟ αλλά και όλα τα κράτη-μέλη του ΟΗΕ. Επομένως, αυτές οι Συνδιασκέψεις έχουν παγκόσμιο χαρακτήρα και είναι ανοιχτές για κάθε κυβερνητική αρχή. Παράλληλα, προσκαλούνται ειδικοί εμπειρογνώμονες, είτε από διεθνείς εξειδικευμένες οργανώσεις του ΟΗΕ, είτε από διεθνείς ιδιωτικούς οργανισμούς, ως παρατηρητές, με σκοπό να καταθέσουν την άποψή τους εφόσον κρίνεται απαραίτητο.

Πριν την έναρξη της Συνδιασκέψεως, το αρχικό έγγραφο μοιράζεται σε όλους τους συμμετέχοντες, για τη διατύπωση σχολίων. Στη συνέχεια γίνεται συζήτηση για το περιεχόμενο της συμβάσεως και εφόσον γίνει αποδεκτό, υιοθετείται η σύμβαση από τη Συνδιάσκεψη. Ακολουθεί η κατάθεση του τελικού εγγράφου στο Γενικό Γραμματέα του ΙΜΟ, ο οποίος στέλνει αντίγραφά του

σε όλα τα κράτη-μέλη. Κατά συνέπεια, η σύμβαση είναι ανοιχτή για υπογραφή από τα κράτη-μέλη συνήθως σε μία περίοδο 12 μηνών.

3.3 Διαδικασίες ενάρξεως ισχύος της συμβάσεως

Η υιοθέτηση μίας ΔΣ αντιπροσωπεύει μόνο το πρώτο στάδιο μίας μακράς χρονικής διαδικασίας. Πριν τεθεί σε ισχύ (entry into force) η σύμβαση, δηλαδή να δεσμευθούν οι κυβερνητικές αρχές, πρέπει να γίνει αποδεκτή επίσημα από τα ανεξάρτητα κράτη. Με άλλα λόγια, κάθε σύμβαση περιέχει κανονισμούς, που καθορίζουν τις συγκεκριμένες προϋποθέσεις έτσι ώστε αυτή να τεθεί σε ισχύ. Όσο περισσότερο σημαντικό και περίπλοκο είναι το έγγραφο, τόσο περισσότερο αυστηρές είναι οι προϋποθέσεις για την έναρξη ισχύος, επί παραδείγματι η SOLAS 1974 απαιτούσε την αποδοχή 25 κρατών-μελών, των οποίων οι εμπορικοί στόλοι ξεπερνούσαν το 50% της παγκόσμιας χωρητικότητας πριν τεθεί επίσημα σε ισχύ.

Η αποδοχή μίας συμβάσεως δεν σημαίνει την κατάθεση ενός επίσημου οργάνου. Από τη στιγμή που η πρόθεση ενός κράτους είναι η αποδοχή της συμβάσεως, αυτό σημαίνει απαραίτητα την υποχρέωση να πάρει τα μέτρα που απαιτεί η σύμβαση, για παράδειγμα συχνά πρέπει να ψηφισθεί νέος εθνικός νόμος ή να τροποποιηθεί κάποιος που υφίσταται, με σκοπό να επικυρωθεί η σύμβαση, για να εφαρμοσθούν οι κανονισμοί της. Στην τωρινή περίοδο οι συμβάσεις του IMO τίθενται σε ισχύ περίπου 5 χρόνια μετά την υιοθέτησή τους.

3.4 Διαδικασίες υπογραφής, επικυρώσεως, αποδοχής, εγκρίσεως και συναινέσεως

Αυτοί οι όροι αναφέρονται σε κάποιες μεθόδους, σύμφωνα με τις οποίες ένα κράτος εκφράζει την πρόθεσή του να δεσμευθεί από μία ΔΣ. Αρχικά η πρόθεση ενός κράτους για την **υπογραφή (signature)** της ΔΣ εκφράζεται ως εξής:

α) Η σύμβαση προβλέπει ότι η διαδικασία υπογραφής της έχει το σκοπό της δεσμεύσεως από τα κράτη.

β) Αποφασίσθηκε ότι τα κράτη κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων συμφώνησαν ότι η υπογραφή της συμβάσεως έχει αυτόν το σκοπό.

γ) Η πρόθεση ενός κράτους να δεσμευθεί από την υπογραφή της συμβάσεως διαφαίνεται από τη στάση της αντιπροσωπείας του ή την έκφραση γνώμης κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων στη Συνδιάσκεψη (σύμφωνα με το άρθρ. 12 παράγρ. 1 της Συμβάσεως της Βιέννης, 1969).

Ένα κράτος έχει τη δυνατότητα να υπογράψει μία ΔΣ, υπό την προϋπόθεση της επικυρώσεως, αποδοχής και εγκρίσεως. Σε αυτήν την περίπτωση η υπογραφή δεν πιστοποιεί την πρόθεση του κράτους να δεσμευθεί από τη σύμβαση αλλά υποχρεώνει το κράτος να αποφύγει ενέργειες που ζημιώνουν το αντικείμενο και το σκοπό της συμβάσεως [άρθρ. 18 παράγρ. (α) της Συμβάσεως της Βιέννης]. Οι περισσότερες πολυμερείς συμβάσεις είναι ανοιχτές προς υπογραφή για μία συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Η μέθοδος της **συναινέσεως (accession)** χρησιμοποιείται από ένα κράτος με σκοπό να γίνει μέλος της συμβάσεως την οποία δεν είχε υπογράψει, όταν αυτή ήταν ανοιχτή για υπογραφή.

3.5 Εφαρμογή μίας συμβάσεως

Η **εφαρμογή (enforcement)** μίας ΔΣ βασίζεται αποκλειστικά στην πρόθεση των κυβερνήσεων των κρατών-μελών. Ο IMO δεν έχει δύναμη επιρροής σε αυτό το χρονικό στάδιο, μολονότι υπάρχουν ορισμένες **εξαιρέσεις**, π.χ. ο **υποχρεωτικός Κώδικας ISM**. Οι κυβερνήσεις εφαρμόζουν τους κανονισμούς μιας συμβάσεως με ναυτιλιακό περιεχόμενο σύμφωνα με τις ανάγκες των εθνικών στόλων και ορίζουν τις διαδικασίες παραβιάσεων όταν αυτές επιβάλλονται.

3.6 Τροποποιήσεις μίας συμβάσεως

Η τεχνολογία και οι νέες τεχνικές που εφαρμόζονται στη ναυτιλιακή βιομηχανία αλλάζουν με μεγάλη ταχύτητα στη σημερινή εποχή. Ως αποτέλεσμα δημιουργούνται ανάγκες για την υιοθέτηση νέων συμβάσεων ή την αναβάθμιση-τροποποίηση των υπαρχουσών συμβάσεων, π.χ. η SOLAS του 1960 τροποποιήθηκε έξι φορές αφού τέθηκε σε ισχύ το 1965, δηλαδή το 1966, 1967, 1968, 1969, 1971 και 1973. Το επόμενο έτος, όπως γνωρίζουμε, δημιουργήθηκε μία νέα Σύμβαση SOLAS(1974) που περιέλαβε όλες τις προηγούμενες τροποποιήσεις και αυτή με τη σειρά της τροποποιήθηκε τα έτη 1978, 1981, 1983, 1988, 1990 και 1991.

Οι παλαιότερες ΔΣ προχωρούσαν σε **τροποποιήσεις (amendments)** μόνο όταν ένα σημαντικό ποσοστό των συμβαλλομένων μερών, συνήθως τα 2/3, αποδέχονταν αυτές. Αυτό σήμαινε ότι απαιτούνταν μεγάλος αριθμός αποδοχών ώστε να τροποποιηθεί η σύμβαση, σε σχέση με τον αρχικό αριθμό αποδοχών για να τεθεί σε ισχύ αυτή, ιδιαίτερα στην περίπτωση που ο αριθμός των κρατών-μελών ήταν μεγάλος. Κατά συνέπεια, υπήρχε εξαιρετικά μεγάλη χρονική υστέρηση, για να τεθούν σε ισχύ οι νέες τροποποιήσεις μίας ΔΣ.

Με σκοπό την επίλυση του προβλήματος, ο IMO υιοθέτησε μία **νέα μέθοδο τροποποιήσεων**, που καλείται «**tacit-acceptance**» και εφαρμόστηκε πρώτιστα στις Συμβάσεις SOLAS (1974), COLREG (1972) και MARPOL(1973). Αυτή η μέθοδος βασίζεται στο γεγονός ότι, μία τροποποίηση συμβάσεως θα τεθεί σε ισχύ μία συγκεκριμένη ημερομηνία, εκτός εάν πριν από την ημερομηνία αυτή έχουν διατυπωθεί αντιρρήσεις για το περιεχόμενο της τροποποίησης από ένα συγκεκριμένο αριθμό κρατών-μελών. Ως αποτέλεσμα, η νέα μέθοδος επιτάχυνε τις διαδικασίες των τροποποιήσεων, π.χ. οι τροποποιήσεις του 1981 της SOLAS τέθηκαν σε ισχύ την 1/9/1984.

3.7 Προβλήματα υπογραφής, επικυρώσεως και εφαρμογής μίας συμβάσεως

Έχομε ήδη σημειώσει ότι οι ΔΣ, μέχρι να τεθούν σε ισχύ, διανύουν μια χρονοβόρα διαδικασία. Αντίθετα, οι Περιφερειακές Συμβάσεις (ΠΣ) καθυστερούν λιγότερο να τεθούν σε ισχύ, επειδή ο αριθμός των συμμετεχόντων κρατών είναι μικρότερος και υπάρχει συνήθως ταύτιση οικονομικών και πολιτικών συμφερόντων, εκτός εάν υπάρχουν διαφωνίες ανάμεσα στα παράκτια κράτη που γειτνιάζουν σε μια οικολογικά ευαίσθητη θαλάσσια περιοχή.

Το στάδιο της επικυρώσεως συνήθως αντιμετωπίζει προβλήματα από τις διαθέσεις των κρατών-μελών. Ακόμη και εάν τεθεί σε ισχύ μία σύμβαση δεν έχει ευρύτητα επικυρωθεί. Ωστόσο, ο μικρός

ή ο μεγάλος αριθμός επικυρώσεων δεν επηρεάζει αναγκαία την αποτελεσματικότητα της συμβάσεως. Η MARPOL έχει επικυρωθεί από περισσότερα των 145 κρατών, αλλά αυτά αντιπροσωπεύουν πάνω από το 98% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Το γεγονός ότι έχει επικυρωθεί και τεθεί σε ισχύ μία σύμβαση δεν αποτελεί και εγγύηση ότι οι διατάξεις της θα γίνουν αποδεκτές. Επίσης, ένα κράτος μπορεί να μην έχει αποδεχθεί μία σύμβαση στο σύνολό της αλλά αυτό δεν το εμποδίζει να εφαρμόσει εκείνα τα σημεία της συμβάσεως με τα οποία ήδη συμφωνεί, αλλά δεν απαιτείται η επικύρωσή τους.

Ιδιαίτερη σημασία έχουν και οι **ήπιες υποχρεώσεις (light obligations)** που επιβάλλει μία σύμβαση. Εάν απαιτούνται απλές αλλαγές διοικητικής φύσεως, τότε η επικύρωση θα είναι ταχεία, π.χ. η Διακρατική Συμφωνία της Βόννης για τη ρύπανση από πετρέλαιο της Βόρειας Θάλασσας (1969). Όταν όμως η σύμβαση υποχρεώνει τα κράτη σε εκτεταμένες αλλαγές στην εσωτερική νομοθεσία ενός συμβαλλόμενου μέρους, για την εφαρμογή των σχετικών διατάξεων, αναπόφευκτα η επικύρωση καθυστερεί, π.χ. η ΔΣ TONNAGE (1969), όπου η απαραίτητη υψηλή προϋπόθεση που έθετε η σύμβαση, δηλαδή 25 υπογραφές κρατών που πρέπει να διαθέτουν το 65% της παγκόσμιας χωρητικότητας, είχε ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση στο στάδιο της επικυρώσεως (1982).

Πιθανώς το πιο σοβαρό εμπόδιο να παρουσιάζεται στο ενδιάμεσο χρονικό διάστημα μεταξύ υιοθετήσεως και επικυρώσεως μιας συμβάσεως. Πολλά από τα Δ/Ξ ναυπηγούνται σύμφωνα με τις νέες απαιτήσεις πριν ακόμη τεθεί σε ισχύ η σύμβαση, έτσι ώστε να αποφύγουν τις μετατροπές που κρίνονται αναγκαίες όταν τεθεί σε ισχύ, π.χ. είναι γνωστή η διαφωνία ανάμεσα στα κράτη-μέλη της MARPOL, σχετικά με τις απαιτήσεις για τα Δ/Ξ κατά τη διαδικασία εγκρίσεως του πρωτοκόλλου της. Μια ομάδα κρατών επιθυμούσε την εγκατάσταση των ξεχωριστών δεξαμενών έρματος (SBT) σε Δ/Ξ πάνω από 70.000 dwt, μια άλλη ομάδα την καθιέρωση του συστήματος πλύσεως δεξαμενών με φορτίο (COW) και του συστήματος αδρανούς αερίου (IGS), ενώ η τελευταία ομάδα προτιμούσε την τεχνική των διπλών περιβλημάτων ή πυθμένων (DH/DB).

Οι περισσότερες διατάξεις των συμβάσεων, ενώ φαίνονται θεωρητικά ικανοποιητικές, στην πράξη όμως δεν συμβαίνει το ίδιο κατά το στάδιο της εφαρμογής τους. Επισημαίνεται ότι οι ΔΣ προσανατολίζονται, όσον αφορά στους κανονισμούς προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος, σε μεγάλο βαθμό υπέρ της ναυτιλιακής βιομηχανίας, αλλά το πιθανότερο είναι ότι, εάν συνέβαινε το αντίθετο, δεν θα τις υπέγραφαν τα μεγάλα ναυτιλιακά κράτη με την απαραίτητη διαθέσιμη χωρητικότητα.

3.8 Διεθνείς συμβάσεις που αναφέρονται σε θέματα ναυτικής εργασίας

Ο ILO (Διεθνής Οργάνωση Εργασίας) από τις αρχές του προηγούμενου αιώνα, λόγω της ιδιαιτερότητας του ναυτικού επαγγέλματος και των συνθηκών της ναυτικής εργασίας και μισθοδοσίας σε διεθνές επίπεδο έχει υιοθετήσει μια σειρά συμβάσεων, τόσο για την ασφαλή εργασία του προσωπικού των πλοίων, όσο και για την προστασία και αναγνώριση των δικαιωμάτων τους.

Οι συμβάσεις αυτές αναφέρονται σε θέματα κοινωνικής ασφάλισης, συνταξιοδοτήσεως, αποζημιώσεων (από ασθένεια, ατύχημα, ναυάγιο κλπ.), άδειας μετ' αποδοχών, επαναπατριsmού, ελαχίστου ορίου ηλικίας, ιατρικών εξετάσεων, αποδεικτικών γνώσεως, ωραρίου εργασίας,

ενδαιιτήσεως, τροφοδοσίας και ψυχαγωγίας, ελαχίστου ωραρίου εργασίας, προλήψεως επαγγελματικών ατυχημάτων, συλλογικών διαπραγματεύσεων εργασίας και ελέγχου εργασίας.

3.9 Διεθνείς Συμβάσεις για το Δίκαιο της Θάλασσας

Για πάρα πολλά χρόνια το νομικό καθεστώς της θάλασσας ήταν προϊόν εθιμικών κανόνων που διαμορφώθηκαν κυρίως από τα μεγάλα ναυτιλιακά και αποικιακά κράτη. Οι θεσμοί του Δικαίου της Θάλασσας (ΔΘ) βρήκαν δικαιολογία στις ανάγκες της ναυσιπλοΐας την εποχή της Αναγεννήσεως. Η επιστήμη αυτή διαμορφώθηκε σταδιακά με την πρακτική και συμπληρώθηκε με μονομερείς ή πολυμερείς διακηρύξεις διαφόρων κρατών. Σήμερα, βασικά εργαλεία του διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας είναι οι τέσσερις (4) Συμβάσεις της Γενεύης (1958) που αποτελούν εθιμικό δίκαιο, και η νέα Σύμβαση του ΔΘ του Montego Bay (1982). **Θάλασσα, από την άποψη του διεθνούς δικαίου, είναι το σύνολο των χώρων που αποτελούνται από αλμυρό νερό και βρίσκονται καταρχήν σε φυσική και ελεύθερη επικοινωνία μεταξύ τους.** Το δίκαιο που αφορά στις θαλάσσιες περιοχές περιέχεται σε δύο μεγάλες εννοιολογικές κατηγορίες, πρώτον το **Ναυτικό Δίκαιο (Maritime Law)** που αποτελεί τμήμα του Εμπορικού Δικαίου και δεύτερον το **Δίκαιο της Θάλασσας (Law of the Sea)**. Το τελευταίο είναι κατεξοχήν Διεθνές Δίκαιο και αναφέρεται κυρίως στις εξουσίες του κράτους στο θαλάσσιο χώρο.

3.9.1 Θαλάσσιες ζώνες

Στην κλασική του μορφή το Δίκαιο της Θάλασσας προέβλεπε δύο θεμελιώδεις ζώνες για το θαλάσσιο χώρο, πρώτον την αιγιαλίτιδα ζώνη, όπου το παράκτιο κράτος ασκούσε κυριαρχία και δεύτερον την ανοικτή θάλασσα, που κανένα κράτος δεν είχε κυριαρχία και ήταν ανοιχτή για τη χρήση από όλα τα κράτη. Στη συνέχεια, οι ζώνες αυξήθηκαν όπως η ειδική ζώνη αλιείας, έξω από την αιγιαλίτιδα ζώνη.

Κάθε παράκτιο κράτος καθορίζει με την εσωτερική του νομοθεσία τα όρια των θαλασσίων ζωνών που το περιβάλλουν, μέχρι το ανώτατο όριο που επιτρέπει το διεθνές δίκαιο. Έτσι, μ' αυτήν την οριοθέτηση, γίνεται γνωστό στα άλλα κράτη ποια είναι τα γεωγραφικά όρια των σχετικών αρμοδιοτήτων του παράκτιου κράτους.

Ωστόσο, στις περισσότερες παράκτιες περιοχές υπάρχουν γειτονικά κράτη, τα οποία υποχρεούνται να μοιραστούν τις θαλάσσιες εκτάσεις, π.χ. η περίπτωση Ελλάδας-Τουρκίας στο Αιγαίο, όπου και τα δύο κράτη δικαιούνται να επεκτείνουν τις αιγιαλίτιδες ζώνες τους ως τα 12 ν.μ. αλλά αυτό δεν είναι δυνατό για τμήματα των ακτών που βρίσκονται απέναντι από τις ακτές του άλλου κράτους και η μεταξύ τους θαλάσσια απόσταση δεν επαρκεί για να εξαντλήσουν το μέγιστο εύρος των χωρικών υδάτων. Επομένως, είναι απαραίτητη η χάραξη νοητών θαλασσίων γραμμών που ορίζουν τις θαλάσσιες ζώνες των γειτονικών παρακτίων κρατών. Αρχίζοντας από την ακτή, συναντούμε μία σειρά από θαλάσσιες ζώνες, καθεμιά από τις οποίες διέπεται από διαφορετικό νομικό καθεστώς.

1) Εσωτερικά ύδατα (Internal waters)

Η πρώτη ζώνη καλείται εσωτερικά ύδατα και πρόκειται για εκείνα που βρίσκονται μεταξύ της ακτής και του σημείου από το οποίο αρχίζει η μέτρηση της αιγιαλίτιδας ζώνης. Στον όρο εσωτερικά ύδατα περιλαμβάνονται τα λιμάνια (μαζί με τα αγκυροβόλια και τα λιμενικά έργα), οι όρμοι και οι λεγόμενοι ιστορικοί κόλποι (αυτοί προϋποθέτουν μακρά και ειρηνική πρακτική και έλλειψη διαμαρτυρίας από άλλα κράτη) και οι εκβολές ποταμών. Από γεωγραφική άποψη, στα εσωτερικά ύδατα περιλαμβάνονται και τα ύδατα που περικλείονται από χερσαίο έδαφος, δηλαδή ποταμοί και λίμνες.

Σ' αυτήν τη ζώνη το παράκτιο κράτος ασκεί όλες τις εξουσίες, δηλαδή έχει πλήρη κυριαρχία με μόνο περιορισμό την προσόρμιση και τον ελλιμενισμό των ξένων πλοίων. Επίσης, στα εσωτερικά ύδατα μπορεί να περιληφθούν και οι κόλποι, όταν η απόσταση των σημείων των κατωτάτων ρηχιών στη φυσική είσοδο του κόλπου είναι έως 24 ν.μ. Στην οριοθετική γραμμή που χαράσσεται, τα ύδατα στο εσωτερικό της γραμμής θα είναι εσωτερικά ύδατα.

Το πιο σημαντικό ζήτημα σχετικά με τα εσωτερικά ύδατα είναι η πρόσβαση των αλλοδαπών πλοίων στους λιμένες. Ο γενικός κανόνας σήμερα είναι ότι τα κράτη έχουν την αρμοδιότητα να εξαρτούν την πρόσβαση στους λιμένες τους από οποιουσδήποτε όρους θεωρούν αναγκαίους. Επομένως, το δικαίωμα προσβάσεως του αλλοδαπού πλοίου μπορεί να καθιερωθεί μετά από συμφωνία μεταξύ του κράτους της σημαίας και του κράτους του λιμένα. Στην πλειοψηφία τους οι διεθνείς λιμένες είναι ανοικτοί στη διεθνή ναυσιπλοΐα, στοιχείο που βασίζεται στην εξυπηρέτηση του διεθνούς εμπορίου και των θαλασσιών μεταφορών.

Εξαιρέσεις στον κανόνα αποτελούν οι περιπτώσεις που πλοία βρίσκονται σε κίνδυνο λόγω κακοκαιρίας ή μηχανικής βλάβης και μπορούν να καταπλεύσουν στο πλησιέστερο λιμάνι ακόμη και εάν υπάρχει απαγόρευση. Επίσης, όταν πρόκειται για πλοία που διεξάγουν θαλάσσια επιστημονική έρευνα, υπάρχει υποχρέωση των κρατών για τη διευκόλυνσή τους.

2) Αιγιαλίτιδα ζώνη (ή χωρικά ύδατα) (Territorial sea, Territorial waters)

Αμέσως μετά τα εσωτερικά ύδατα υπάρχει η αιγιαλίτιδα ζώνη, που εκτείνεται πέρα από την ξηρά και από τα εσωτερικά ύδατα (ως ξηρά εννοείται τόσο το ηπειρωτικό έδαφος, όσο και οποιοσδήποτε νησιωτικός σχηματισμός). Η ζώνη περιλαμβάνει το βυθό, το υπέδαφος της σχετικής θαλάσσιας περιοχής, καθώς και τον υπερκείμενο εναέριο χώρο.

Κάθε παράκτιο κράτος έχει δικαίωμα να καθορίσει το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης, μέχρι το ανώτατο όριο που ορίζει το διεθνές δίκαιο, δηλαδή τα 12 ν.μ. μετρώντας από τις γραμμές βάσεως. Η Ελλάδα έχει 6ν.μ. χωρική θάλασσα αλλά 10 ν.μ. για αμυντικούς σκοπούς και εναέριο χώρο. Η Τουρκία αντίθετα από το 1964 έχει επεκτείνει την αιγιαλίτιδα ζώνη της στα 12 ν.μ. στη Μαύρη Θάλασσα και στη Μεσόγειο προς την πλευρά της Κύπρου με βάση την αρχή της αμοιβαιότητας, ενώ για λόγους σκοπιμότητας διατηρεί στην περιοχή του Αιγαίου αιγιαλίτιδα ζώνη 6 ν.μ.

Η κυριαρχία του παράκτιου κράτους είναι πλήρης στη ζώνη αυτή (ισχύει η άποψη ότι η αιγιαλίτιδα ζώνη εξομοιώνεται με το έδαφος) εκτός του περιορισμού από **το θεσμό της αβλαβούς διελεύσεως/ναυσιπλοΐας (innocent passage)** των αλλοδαπών πλοίων (χωρίς τη συγκατάθεση του παράκτιου κράτους), ο οποίος δεν υφίσταται προκειμένου περί εδάφους, υπεδάφους και εναέριου χώρου. Διέλευση σημαίνει ναυσιπλοΐα μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη, με σκοπό τον

διάπλου της ζώνης αυτής δίχως είσοδο στα εσωτερικά ύδατα ή προσόρμιση σε αγκυροβόλιο ή λιμενικές εγκαταστάσεις έξω από τα εσωτερικά ύδατα. Η διέλευση πρέπει να είναι συνεχής και ταχεία, ενώ η στάση και η Αγκυροβολία επιτρέπονται μόνο όταν πρόκειται για συνήθη περιστατικά της ναυσιπλοΐας ή λόγους ανωτέρας βίας.

Εξυπακούεται ότι περιστατικά όπως τα παρακάτω δεν συνιστούν αβλαβή διέλευση, δηλαδή η απειλή ή χρήση βίας κατά της εδαφικής ακεραιότητας του παράκτιου κράτους, η διεξαγωγή πολεμικών ασκήσεων, οι ενέργειες για συλλογή πληροφοριών προς απειλή της ασφάλειας του παράκτιου κράτους, η απονήωση, προσνήωση ή φόρτωση αεροσκαφών, η εκτόξευση οποιασδήποτε πολεμικής συσκευής, η φόρτωση και εκφόρτωση εμπορεύματος, χρημάτων ή προσώπων κατά παράβαση τελωνειακών ή μεταναστευτικών νόμων, η εκ προθέσεως σοβαρή ρύπανση, η όποια αλιευτική δραστηριότητα, η διεξαγωγή υδρογραφικής έρευνας και οι πράξεις παρεμποδίσεως συστημάτων επικοινωνίας.

3) Συνορεύουσα ζώνη (και αρχαιολογική ζώνη) (Contiguous zone)

Αποτελεί μέρος της ανοικτής θάλασσας, έπεται αμέσως της αιγιαλίτιδας ζώνης και χαρακτηρίζει μία ενδιάμεση κατάσταση. Το παράκτιο κράτος μπορεί να ασκήσει ορισμένες συγκεκριμένες αρμοδιότητες ελέγχου όπως για την πρόληψη και καταστολή παραβιάσεων της τελωνειακής, φορολογικής, μεταναστευτικής και υγειονομικής νομοθεσίας του που έλαβαν χώρα ή πρόκειται να συμβούν στο έδαφός του ή στην αιγιαλίτιδα ζώνη του. Η ζώνη αυτή μπορεί να εκτείνεται έως τα 24 ν.μ. από τις γραμμές βάσεως της αιγιαλίτιδας ζώνης.

Η Ελλάδα δεν διαθέτει συνορεύουσα ζώνη, ενώ ένας αριθμός κρατών, όπως η Δανία, η Νορβηγία, η Συρία έχουν υιοθετήσει τελωνειακές ζώνες, άλλα κράτη όπως το Μπαγκλαντές, η Ινδία, το Πακιστάν και η Βενεζουέλα ασκούν πλήρη δικαιοδοσία στη συνορεύουσα ζώνη και τέλος, κάποια άλλα έχουν καθιερώσει ζώνες ασφαλείας ή οικολογικές ζώνες, όπως η Σλοβενία, η Κροατία, η Γαλλία.

Στην ουσία η μοναδική αρμοδιότητα που έχει το παράκτιο κράτος εντός της συνορεύουσας ζώνης είναι να ασκεί έλεγχο, δηλαδή έχει μία περιορισμένη λειτουργική αρμοδιότητα, χωρίς οποιοδήποτε στοιχείο κυριαρχίας. Παράλληλα, ο κανόνας που ρυθμίζει τα ενάλια αρχαιολογικά και ιστορικά ευρήματα αφορά στη γενική υποχρέωση των κρατών για τη διαφύλαξή τους. Όταν αυτά τα αντικείμενα βρίσκονται στα εσωτερικά ή χωρικά ύδατα υπάγονται στη δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους, ενώ όταν βρίσκονται πέρα από το όριο των 24 ν.μ. το καθεστώς τους ρυθμίζεται από ειδικές διεθνείς συνθήκες.

4) Διεθνή στενά και κανάλια

Με τη **γεωγραφική έννοια** του όρου **στενό (strait)** καλούμε μία στενή λωρίδα θάλασσας που χωρίζει δύο χερσαία εδάφη (δύο νησιά ή δύο ηπειρωτικά τμήματα ή ένα νησί από ένα ηπειρωτικό τμήμα) και ενώνει δύο θαλάσσιες περιοχές. Η **νομική ερμηνεία της λέξεως στενό** είναι οποιοδήποτε φυσικό πέρασμα που ενώνει δύο περιοχές της **ανοικτής θάλασσας (highseas)** ή ένα τμήμα ανοικτής θάλασσας και την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός παράκτιου κράτους. Στην έννοια του

θαλάσσιου στενού δεν υπάγονται οι τεχνητές διώρυγες που είτε διέπονται από ειδικά συμβατικά καθεστώτα, είτε υπάγονται στα εσωτερικά ύδατα των παρακτίων κρατών (π.χ. διώρυγα της Κορίνθου).

Επίσης, στην έννοια του θαλάσσιου στενού δεν είναι εξακριβωμένο εάν υπάγονται τα **φυσικά θαλάσσια περάσματα (waterways, channels)**, π.χ. το northwest passage δεν είναι στενό. Τα κανάλια είναι τεχνητά φυσικά περάσματα. Ως σημεία μεταφορτώσεως διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, π.χ. Σουέζ, Παναμάς, Κίελο, Άγ. Λαυρέντιος.

-Μερικά από τα πιο σημαντικά στενά αναλύονται παρακάτω:

α) Η υπόθεση του στενού της Κέρκυρας

Το στενό αυτό έχει έκταση 30 μιλίων περίπου και πλάτος ανάμεσα σε 1,5 έως 6 ν.μ., δηλαδή ένα μέρος του βρίσκεται στην αιγιαλίτιδα ζώνη της Ελλάδας και το άλλο σ' αυτήν της Αλβανίας. Μετά το τέλος του πολέμου (1946) η Βρετανία έστειλε δύο πολεμικά πλοία σε αβλαβή διέλευση, με σκοπό να περάσουν το στενό. Η Αλβανία αντέδρασε με βομβαρδισμούς των πλοίων υποστηρίζοντας ότι χρειαζόταν προηγούμενη άδεια. Με επιμονή η Βρετανία έστειλε ξανά τέσσερα πολεμικά πλοία από την Κέρκυρα προς Αδριατική. Σε σημείο εντός της αλβανικής αιγιαλίτιδας ζώνης δύο αντιτορπιτικά προσέκρουσαν σε νάρκες με αποτέλεσμα το θάνατο 45 ατόμων.

Οι αλβανικές αρχές δήλωσαν άγνοια της υπάρξεως ναρκών, ενώ οι Βρετανοί επέμειναν στην εκκαθάριση της περιοχής, ώστε να εξασφαλισθεί η αβλαβής διέλευση από και προς την Αδριατική. Η κυβέρνηση της Αλβανίας αρνήθηκε ότι το στενό της Κέρκυρας (**Corfu Channel**) είναι στενό διεθνούς ναυσιπλοΐας και υποστήριξε ότι αυτό εξυπηρετεί μόνο τη ναυσιπλοΐα μεταξύ Κέρκυρας και Αγ. Σαράντα και ότι υπήρχε άλλη οδός για τη ναυσιπλοΐα δυτικά του νησιού. Η βρετανική πλευρά έστειλε συνοδευτικά και ναρκαλιευτικά πλοία με σκοπό να αλιεύσει 22 νάρκες. Το διεθνές δικαστήριο της Χάγης αποφάνθηκε ότι:

- Υπάρχει αβλαβής διέλευση των πολεμικών πλοίων από στενά που αποτελούν συνήθη οδό για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και τα παράκτια κράτη υποχρεούνται να μην εμποδίζουν την αβλαβή διέλευση.
- Το στενό της Κέρκυρας πληροί τους όρους στενού διεθνούς ναυσιπλοΐας και δεν απαιτείται άδεια για τη διέλευση από αυτό.
- Η επιχείρηση εκκαθάρισεως των ναρκών από τρίτο κράτος αποτελεί παραβίαση της εδαφικής ακεραιότητας του παράκτιου κράτους. Στην ουσία η πρώτη διέλευση των βρετανικών πλοίων ήταν αβλαβής αλλά η δεύτερη όχι, διότι αποτελούσε ολόκληρη επιχείρηση.

β) Τα τουρκικά στενά

Το στενό του Βοσπόρου συνδέει τη Μαύρη Θάλασσα με τη Θάλασσα του Μαρμαρά και χωρίζει την ασιατική από την ευρωπαϊκή πλευρά της Τουρκίας. Έχει μήκος 32 χλμ. και πλάτος 1-2,5 χλμ. Το στενό των Δαρδανελίων συνδέει το Αιγαίο Πέλαγος με τη Θάλασσα του Μαρμαρά και έχει μήκος 65 χλμ. και πλάτος 1,6-6,4 χλμ.

Η ειδική Συνθήκη της Λοζάνης (1923) για το καθεστώς των στενών καθιέρωσε την ελευθεροπλοΐα για τα εμπορικά και πολεμικά πλοία όλων των κρατών και ελευθερία υπερπτήσεως για τα αεροπλάνα. Υπήρχε όμως ο περιορισμός πως δεν επιτρεπόταν η είσοδος στη Μαύρη Θάλασσα πολεμικού στόλου οποιουδήποτε κράτους σε ποσοστό εκτοπίσματος μεγαλύτερο από εκείνο που διέθετε η τότε ΕΣΣΔ. Επίσης, προβλεπόταν αποστρατιωτικοποίηση τόσο των στενών, όσο και των νησιών Ίμβρου, Τενέδου, Λαγουσών, Σαμοθράκης και Λήμνου.

Η Σύμβαση του Μοντρέ (1936) αντικατέστησε τη συνθήκη της Λοζάνης και εξακολουθεί να ισχύει μέχρι και σήμερα. Σύμφωνα με αυτήν καταργήθηκε οποιαδήποτε αποστρατιωτικοποίηση και το καθεστώς που ισχύει είναι ότι: α) η Τουρκία έχει πλήρη κυριαρχία στα στενά, β) αναγνωρίζεται για τα εμπορικά πλοία το δικαίωμα ελευθεροπλοΐας κάθε στιγμή της ημέρας, ακόμα και σε καιρό πολέμου όταν η Τουρκία δεν είναι εμπόλεμη, γ) αναγνωρίζεται η ελευθεροπλοΐα για τα πολεμικά πλοία σε καιρό ειρήνης, αλλά απαιτείται προειδοποίηση, ορισμένο εκτόπισμα και τεχνητή κατασκευή και δ) η παραμονή πλοίων των κρατών που δεν έχουν ακτές στη Μαύρη Θάλασσα δεν μπορεί να υπερβεί τις 21 ημέρες.

γ) Το στενό του Γιβραλτάρ

Έχει πλάτος 14,6 χλμ., επιτρέπει την επικοινωνία μεταξύ της Μεσογείου και του Ατλαντικού και είναι ανοικτό στη διεθνή ναυσιπλοΐα, σύμφωνα με το εθιμικό διεθνές δίκαιο. Τα ενδιαφερόμενα κράτη, δηλαδή η Βρετανία, η Ισπανία και το Μαρόκο έχουν διακηρύξει την ελευθερία αυτή.

δ) Το στενό του Μαγγελάνου

Έχει πλάτος 60 χλμ., συνδέει τον Ατλαντικό με τον Ειρηνικό ωκεανό και χωρίζει τη Ν. Αμερική από το νησί Γη του Πυρός. Η ελευθερία διελεύσεώς του έχει επικυρωθεί με συνθήκη μεταξύ Αργεντινής και Χιλής. Σύμφωνα με αυτήν απαγορεύεται ο εξοπλισμός των ακτών και καθιερώνεται η ουδετεροποίηση σε καιρό ειρήνης, στοιχεία που δεν τηρήθηκαν κατά τη διάρκεια των δύο παγκοσμίων πολέμων. Κατά τη διέλευση του στενού, το οποίο επιλέχθηκε λόγω μεγάλης κακοκαιρίας, το Δ/Ξ Μετούλα (1974) προσάραξε σε βραχώδη περιοχή με αποτέλεσμα την έκχυση 50.000 τόνων πετρελαίου στη θάλασσα.

-**Διώρυγα (canal)** είναι η τεχνητή υδάτινη αρτηρία που διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην υπερωκεάνια ναυτιλία. Οι **κυριότερες διώρυγες (κανάλια)** είναι:

A) Η διώρυγα του Σουέζ (Suez Canal)

Συνδέει τη Μεσόγειο με την Ερυθρά Θάλασσα. Το έργο ολοκληρώθηκε το 1869 και εξασφάλιζε τον συντομότερο δρόμο από τα λιμάνια της Ευρώπης προς την Ινδία και τη Ν. Ασία. Το μήκος της είναι 168 χλμ., το πλάτος 45-60 μέτρα και το βάθος 12-13 μέτρα.* Ξεκινά από το λιμάνι του Πορτ-Σάιντ,

στο βόρειο σημείο της διασχίζει τις λίμνες Μεντζάλα, Τισμέ, Πικρές και καταλήγει στο λιμάνι του Σουέζ ως νοτιότερο σημείο της.

Η διέλευσή της διαρκεί περίπου 14 ώρες,* ενώ τα διερχόμενα πλοία καταβάλλουν τέλος ανάλογα με το εκτόπισμα και το φορτίο τους. Η διώρυγα έκλεισε δύο φορές κατά το παρελθόν λόγω του αραβο-ισραηλινού πολέμου (1957-61 και 1967-75). Μετά από την έναρξη της λειτουργίας της παρουσιάστηκε μειωμένη κίνηση λόγω της εναλλακτικής πορείας από το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας, της κατασκευής πετρελαιογωγών που κατέληγαν στη Μεσόγειο ξεκινώντας από τα κράτη της Μέσης Ανατολής και της εκμεταλλεύσεως νέων πετρελαιοπηγών σε άλλα κράτη, λ.χ. Αλγερία, Λιβύη, Νιγηρία, Μεξικό.

(*με νεώτερα έργα που έγιναν, οι δυνατότητες έχουν αυξηθεί, βλέπε παρακάτω:

In August 2014, construction was launched to expand and widen the Ballah Bypass for 35 km (22 mi) to speed the canal's transit time. The expansion was planned to double the capacity of the Suez Canal from 49 to 97 ships a day. At a cost of \$8.4 billion, this project was funded with interest-bearing investment certificates issued exclusively to Egyptian entities and individuals. The "New Suez Canal", as the expansion was dubbed, was opened on 6 August 2015.

On 24 February 2016, the Suez Canal Authority officially opened the new side channel. This side channel, located at the northern side of the east extension of the Suez Canal, will serve East Terminal for berthing [ελλιμενισμός, αγκυροβολία, πλεύριση] and unberthing [απόδοση] vessels from the terminal anytime of day and night.

East Container Terminal is located in the Suez Canal itself; before constructing the new side channel, as long as the Suez Canal convoy was running, there was no chance for vessels to berth or unberth at East Terminal.

The canal allows passage of ships up to 20 m (66 ft) draft or 240,000 deadweight tons and up to a height of 68 m (223 ft) above water level and a maximum beam of 77.5 m (254 ft) under certain conditions. The canal can handle more traffic and larger ships than the Panama Canal, as Suezmax dimensions are greater than both Panamax and New Panamax. Some supertankers are too large to traverse the canal. Others can offload part of their cargo onto a canal-owned boat to reduce their draft, transit, and reload at the other end of the canal.)

B) Η διώρυγα του Παναμά (Panama Canal)

Συνδέει τον Ατλαντικό με τον Ειρηνικό Ωκεανό και κατασκευάστηκε το 1914. Οι διαφορές που προέκυψαν μεταξύ ΗΠΑ και Παναμά σχετικά με τα δικαιώματά τους επί της διώρυγας, επιλύθηκαν με τη σύναψη συμφωνίας για την απόδοση του πλήρους ελέγχου αυτής στον Παναμά το έτος 2000. Έχει μήκος 81χλμ., ελάχιστο πλάτος 91 μέτρα και μικρότερο βάθος 12,5 μέτρα. Η διέλευσή της διαρκεί 24-30 ώρες.

Η διώρυγα έχει ως αφετηρία τον Ατλαντικό, στη συνέχεια τα πλοία περνούν από τον όρμο Λιμόν σε ένα εκβαθυμένο κανάλι και συνεχίζουν σε τεχνητό κανάλι στον ισθμό του Παναμά μέχρι την τεχνητή λίμνη Γκατούν. Με μία σειρά από κινητά φράγματα τα πλοία ανέρχονται σε ύψος 26

μέτρων και κινούνται νοτιοανατολικά προς τη Γκαμπόα, στη συνέχεια εισέρχονται πάλι σε τεχνητό κανάλι, όπου κατεβαίνουν στο επίπεδο της θάλασσας και εισέρχονται στον Ειρηνικό.*

(*A third, wider lane of locks [δεξαμενές ανύψωσης] was constructed between September 2007 and May 2016. The expanded canal began commercial operation on June 26, 2016. The new locks allow transit of larger, Post-Panamax ships, capable of handling more cargo.

I. General characteristics Panamax

Tonnage: 52,500 DWT

Length: 289.56 m (950 ft)

Beam: 32.31 m (106 ft)

Height: 57.91 m (190 ft)

Draft: 12.04 m (39.5 ft)

Capacity: 5,000 TEU

Notes: Opened 1914

II. General characteristics New Panamax

Tonnage: 120,000 DWT

Length: 366 m (1,201 ft)

Beam: 49 m (161 ft)

Height: 57.91 m (190 ft)

Draft: 15.2 m (50 ft)

Capacity: 13,000 TEU

Notes: Opened 2016

** Rival Nicaragua canal

On July 7, 2014, Wang Jing, chairman of the HK Nicaragua Canal Development Investment Co. Ltd. (HKND Group) advised that a route for Nicaragua's proposed canal had been approved. The construction work began in December 2014 and is projected by HKND to take 5 years.[126] The Nicaraguan parliament approved plans for the 173-mile canal through Nicaragua. According to the deal, the company will be responsible for operating and maintaining the canal for a 50-year period. The government of Nicaragua hopes this will boost the economy; the opposition is concerned with its environmental impact. Hundreds of thousands of local residents will be displaced by the canal

and nearly a million acres of delicate ecosystems will be destroyed by the time construction is completed in early 2019.)

5) Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη – ΑΟΖ (Exclusive Economic Zone - EEZ)

Αυτή η ζώνη χαρακτηρίζεται πέραν και παρακείμενη της αιγιαλίτιδας ζώνης θαλάσσια περιοχή, το πλάτος της οποίας μπορεί να φθάσει τα 200 ν.μ. από τις **γραμμές βάσεως (Baseline)** * που μετρείται το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης. Στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ) το παράκτιο κράτος ασκεί συγκεκριμένες εξουσίες, κυρίως για οικονομικούς σκοπούς. Στην ΑΟΖ τα τρίτα κράτη έχουν δικαίωμα να ασκούν μόνο τις ελευθερίες που αναγνωρίζει ρητά η Σύμβαση ΔΘ (1982) και αφορούν περιοριστικά στη ναυσιπλοΐα, στην υπέρπτηση, στην τοποθέτηση υποβρυχίων καλωδίων και αγωγών.

Η ΑΟΖ δεν αποτελεί τμήμα της ανοικτής θάλασσας, όπως ίσχυε κατά την ίδρυσή της, αλλά ζώνη *sui generis*. Διέπεται από ειδικό νομικό καθεστώς, το οποίο δεν ταυτίζεται με το καθεστώς κυριαρχίας της αιγιαλίτιδας ζώνης, ούτε με το καθεστώς ελευθερίας της ανοικτής θάλασσας. Το παράκτιο κράτος ασκεί κυριαρχικά δικαιώματα για την έρευνα και την εκμετάλλευση των πόρων (ζώντων και μη), των υδάτων και του βυθού της θάλασσας, καθώς και την οικονομική εκμετάλλευση των ρευμάτων και των υπερκειμένων ανέμων.

Σύμφωνα με τη Διεθνή Συνθήκη του ΟΗΕ περί Δικαίου της Θάλασσας (1982), η αποκλειστική οικονομική ζώνη (ΑΟΖ) θεωρείται η θαλάσσια έκταση, εντός της οποίας ένα κράτος έχει δικαίωμα έρευνας ή άλλης εκμετάλλευσης των θαλασσίων πόρων, συμπεριλαμβανομένης της παραγωγής ενέργειας από το νερό και τον άνεμο. Εκτείνεται πέραν των χωρικών υδάτων μιας χώρας (συνήθως 12 ναυτικά μίλια) στα 200 ναυτικά μίλια από την ακτογραμμή. Η χρήση του όρου μπορεί να περιλαμβάνει την υφαλοκρηπίδα, ονομαστικά και μόνο. Σε επίπεδο ουσίας δικαίου και συνεπαγόμενων δικαιωμάτων είναι δύο διαφορετικές ζώνες. Η ΑΟΖ δεν συμπεριλαμβάνει τα χωρικά ύδατα, ούτε και την υφαλοκρηπίδα πέραν των 200 ν.μ. Η διαφορά χωρικών υδάτων και ΑΟΖ είναι πως τα χωρικά ύδατα αφορούν σε πλήρη κυριαρχία, ενώ η ΑΟΖ αποτελεί απλό "κυριαρχικό δικαίωμα", το οποίο αναφέρεται στη δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους μέχρι και κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας. Η επιφάνεια είναι διεθνή ύδατα.

Γενικά, η ΑΟΖ μιας χώρας εκτείνεται στα 200 ναυτικά μίλια (370 χλμ) από την ακτογραμμή της. Εξαιρέση σ' αυτόν τον κανόνα αποτελούν οι περιπτώσεις όπου οι ΑΟΖ δύο ή περισσότερων χωρών αλληλοεφάπτονται, όταν δηλαδή οι ακτογραμμές των εν λόγω χωρών απέχουν λιγότερο από 400 ναυτικά μίλια (740 χλμ). Στην περίπτωση που οι ΑΟΖ αλληλοεφάπτονται, έγκειται στις χώρες που τις διεκδικούν να ορίσουν από κοινού θαλάσσια σύνορα. Γενικά, κάθε σημείο εντός αλληλοεφαπτόμενης περιοχής περιέρχεται στη δικαιοδοσία της εγγύτερης χώρας.

Στην έκταση της ΑΟΖ συνυπολογίζεται και η συνοριακή ζώνη, η οποία εκτείνεται για 12 ν.μ. πέραν του ορίου των εθνικών υδάτων. Οι χώρες μπορούν να αξιώνουν δικαίωμα και στην υφαλοκρηπίδα, η οποία μπορεί να εκτείνεται έως και 350 ν.μ. από την ακτογραμμή και πέραν την ΑΟΖ, ωστόσο αυτές οι περιοχές δεν λογίζονται ως μέρος της ΑΟΖ τους. Ο δια νόμου ορισμός της υφαλοκρηπίδας δεν αντιστοιχεί επακριβώς στη γεωλογική σημασία του όρου, καθώς περιλαμβάνει το υποθαλάσσιο μέρος της ξηράς, καθώς και τον πυθμένα εντός της ΑΟΖ.

Μόλις στα τέλη του 20ού αιώνα υιοθετήθηκε η ιδέα της κατάτμησης θαλασσίων περιοχών εν είδει ΑΟΖ, ώστε να υπάρχει καλύτερος έλεγχος των αλιευτικών υποθέσεων εκτός εθνικών υδάτων.

Αρχικά, τα εθνικά ύδατα μιας χώρας εκτεινόταν για 3 ν.μ. από την ακτογραμμή της -όσο περίπου είναι το βεληνεκές ενός κανονιού. Στη νεότερη εποχή, τα εθνικά ύδατα επεκτάθηκαν στα 12 ναυτικά μίλια (περ. 19 χλμ). Στις αρχές του 1970, το Εκουαδόρ διεκδίκησε την επέκταση των εθνικών του υδάτων στα 200 ν.μ.· κατέσχεσαν έτσι αμερικανικά αλιευτικά και υποχρέωσαν τις ΗΠΑ να πληρώσουν βαριά πρόστιμα για καταπάτηση περιοχής εθνικής κυριαρχίας. Εν τέλει, οι ΗΠΑ συμφώνησαν να τεθεί το θέμα στο Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης. Αυτό υπήρξε το πρώτο βήμα για την καθιέρωση των 12 ν.μ. ως νόρμα των εθνικών υδάτων μιας χώρας. Παράλληλα, με την Τρίτη Συμβαση του ΟΗΕ περί Δικαίου της Θάλασσας το 1982, αναγνωρίστηκε διεθνώς ο ορισμός της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης στα 200 ν.μ.

ΑΟΖ υπό αμφισβήτηση:

Η ακριβής έκταση της ΑΟΖ είναι συχνά θέμα διαμάχης μεταξύ δύο ή περισσότερων χωρών. Ακολουθεί ένας κατάλογος με μερικές σημαντικές έριδες κάποιων χωρών, επί των θαλασσίων υδάτων τους.

Το διπλωματικό επεισόδιο μεταξύ Ηνωμένου Βασιλείου και Ισλανδίας, γνωστό και ως Πόλεμοι του μπακαλιάρου.

Η Νορβηγία βρίσκεται σε έριδα με τη Ρωσία επί των εθνικών τους υδάτων και της ΑΟΖ, όσον αφορά στο Αρχιπέλαγος Σβάλμπαρντ.

Η Ελλάδα βρίσκεται σε διαμάχη με την Τουρκία, επί της έκτασης της υφαλοκρηπίδας και εξ αιτίας των περί ΑΟΖ δικαιωμάτων που προσφέρει στην Ελλάδα το Καστελόριζο.

Η Νότια Κινεζική Θάλασσα αποτελεί μήλο της έριδος μεταξύ πολλών όμορων χωρών.

Υπάρχει μια διαφιλονικούμενη περιοχή ανάμεσα στις ΗΠΑ και τον Καναδά, τη λεγόμενη Θάλασσα Μποφόρ. Στην περιοχή υπάρχουν αποθέματα υδρογονανθράκων, τα οποία οι δύο χώρες διεκδικούν.

Η διαμάχη επί της νησίδας Rockall (βρίσκεται μεταξύ Ιρλανδίας και Ισλανδίας). Η έριδα είναι επί θέματος ΑΟΖ, παρά για τους πόρους, ή τη γεωστρατηγική σημασία της.

Ενα μέρος της Καναδικής ΑΟΖ διεκδικεί η Γαλλία, για λογαριασμό των νήσων Σαιν Πιερ και Μικελόν, των οποίων διατηρεί την κυριαρχία από το 1763 (επίσημα από το 1985). Οι νήσοι περικλείονται ολοκληρωτικά από την ΑΟΖ του Καναδά.

Περιοχές όπου παγετώνες καλύπτουν τη θαλάσσια περιοχή μιας χώρας πέραν της ακτογραμμής της, αποτελούν επίσης πιθανές διαφιλονικούμενες εκτάσεις.

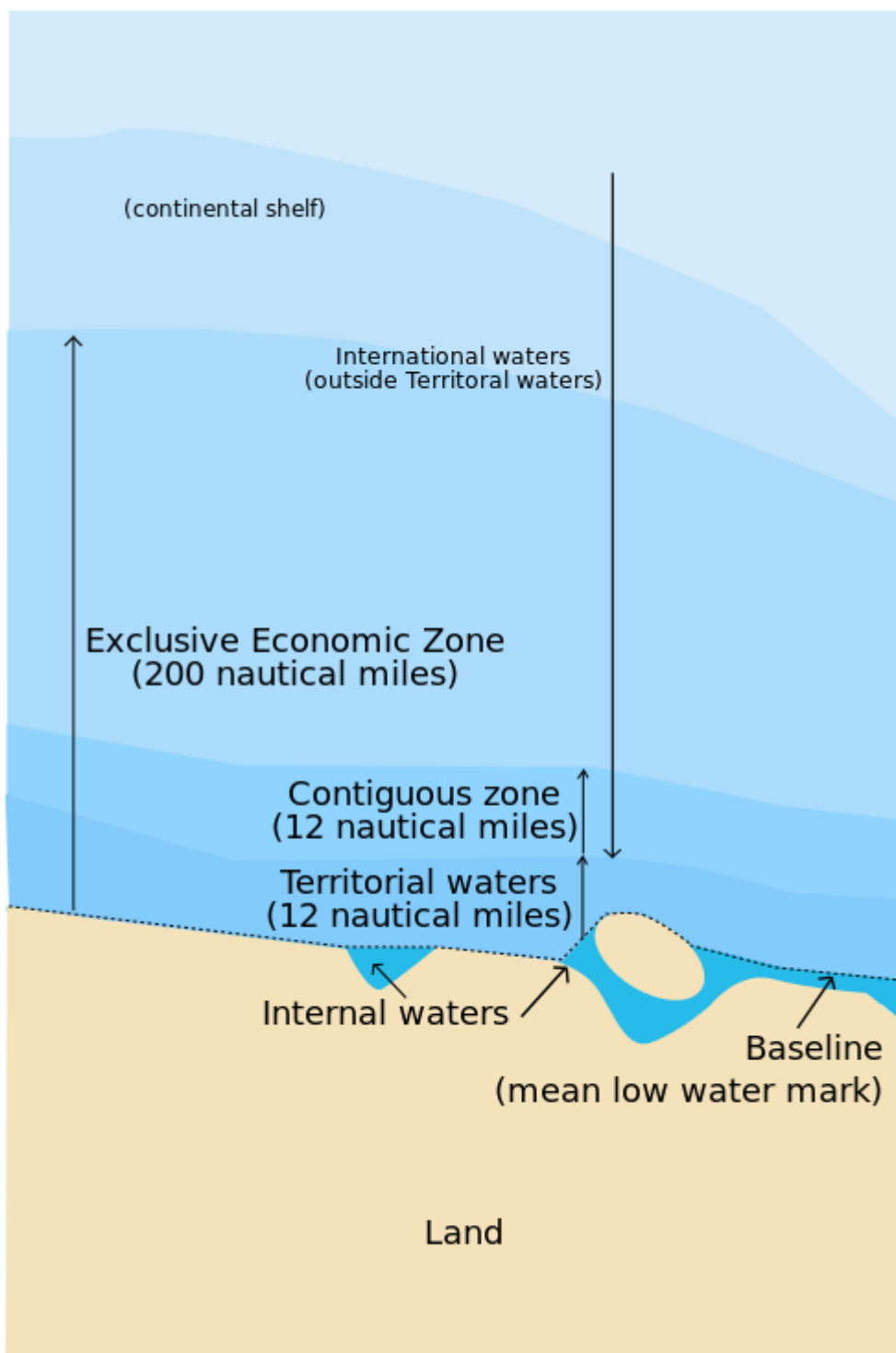
Ελλάδα και ΑΟΖ:

Η Ελλάδα δεν έχει ορίσει ΑΟΖ με καμία γείτονα χώρα, αν και έχει το δικαίωμα να το πράξει σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) και τη διεθνή νομοθεσία. Ωστόσο η ελληνική πλευρά δεν έχει προβεί μέχρι στιγμής σε κάποια τέτοιου είδους διεκδίκηση.

Η τουρκική δήλωση περί πολέμου δεν αφορά την ΑΟΖ η Τουρκία ισχυρίζεται ότι το Αιγαίο, ως ημίκλειστη θαλάσσια περιοχή, πρέπει να τεθεί υπό ειδικό καθεστώς, εν αντιθέσει με άλλες ημίκλειστες θάλασσες όπως την Αδριατική θάλασσα, ή πλήρως κλειστές όπως τη Μαύρη Θάλασσα. Η Τουρκία δεν έχει υπογράψει τη Συνθήκη του ΟΗΕ περί Δικαίου της Θάλασσας, με την οποία τα εθνικά ύδατα μιας χώρας μπορούν να επεκταθούν στα 12 ναυτικά μίλια. Αν και φέρει μόνιμη αντίρρηση στο σχετικό άρθρο της Συνθήκης, η ίδια έχει επεκτείνει τα εθνικά της ύδατα στη Μαύρη Θάλασσα στα 12 ν.μ. Το 1995, κατά την επικύρωση της Συνθήκης από το ελληνικό κοινοβούλιο, η Τουρκία δήλωσε ότι στην περίπτωση που η Ελλάδα επέκτεινε τα εθνικά της ύδατα πέραν των 6 ν.μ., αυτό θα εκλαμβάνονταν ως απόπειρα περιορισμού της καθώς και άμεση προσβολή της εθνικής της κυριαρχίας. Με αυτόν τον ισχυρισμό ισχύει ακόμη και σήμερα το λεγόμενο **casus belli**.

Την ίδια ώρα, ενώ η Αίγυπτος και η Λιβύη δείχνουν - μετά και το ξέσπασμα της Αραβικής Άνοιξης- διστακτικές στην υπογραφή σχετικής συμφωνίας, η κυβέρνηση του Ισραήλ έχει αναγνωρίσει ήδη τις ΑΟΖ τόσο της Ελλάδας, όσο και της Κύπρου. Στα σχέδιά του είναι η μεταφορά του φυσικού αερίου που θα εξορύσσεται από το κοίτασμα Λεβιάθαν, μέσω ενός υποθαλάσσιου αγωγού ο οποίος θα περιέρχεται και από την Ελληνική ΑΟΖ. Κατά το σχέδιο αυτό τεκμαίρεται η αναγνώριση της ελληνικής ΑΟΖ από το Ισραήλ, κάτι που αποτελεί ισχυρό διαπραγματευτικό «χαρτί» για τις ελληνικές διεκδικήσεις. Είναι γεγονός ότι μια τέτοια σύμπραξη θα αποτελέσει μια ισχυρή ενεργειακή συμμαχία μεταξύ της Κύπρου, της Ελλάδας και του Ισραήλ, αν και την εξόρυξη και παραγωγή έχει αναλάβει η αμερικανική εταιρεία American Noble Energy Ltd.

Χάρτης ΑΟΖ:



(*Ευθείες Γραμμές Βάσης:

Ευθείες Γραμμές Βάσης: μέθοδος χάραξης του εσωτερικού ορίου της αιγιαλίτιδας ζώνης, η οποία εφαρμόζεται όταν η φυσική ακτογραμμή παρουσιάζει ορισμένες ιδιομορφίες/ βλ. υπόθεση Αλιείας (Νορβηγία/Ηνωμένο Βασίλειο, 1951)

Προϋποθέσεις: α) να διακόπτεται η ακτογραμμή από βαθιές κολπώσεις, β) να υπάρχει συστάδα νήσων κατά μήκος της ακτής σε άμεση γεινίαση με αυτή

Κανόνες χάραξης: α) η χάραξη δεν πρέπει να αφίσταται σημαντικά από την κατεύθυνση των ακτών, β) δεν χαράσσονται από και προς σκοπέλους εκτός εάν υπάρχουν εγκατεστημένοι φάροι, γ) να μην αποκόπτεται η αιγιαλίτιδα ζώνη άλλου κράτους από την ανοιχτή θάλασσα και την ΑΟΖ, δ) ανάγκη προσήκουσας δημοσιότητας, ε) δύναται να λαμβάνονται υπόψη τα ιδιαίτερα οικονομικά συμφέροντα του παράκτιου πληθυσμού.

Περίπου 80 κράτη ευθείες γραμμές βάσης- η Ελλάδα κανονικές γραμμές βάσης (βλ. Α.Ν. 230/1936 περί καθορισμού αιγιαλίτιδας ζώνης)

Ειδικές Περιπτώσεις Χάραξης Γραμμών Βάσεων:

Κόλποι: «κόλπος είναι μια ευδιάκριτη εσοχή της ακτής, της οποίας η διείδυση στην ξηρά σε σχέση με το πλάτος του στομίου της είναι τέτοια, ώστε τα ύδατα που περικλείει να περικυκλώνονται από την ακτή, αποτελώντας κάτι περισσότερο από μια απλή καμπυλότητα της ακτής. Εντούτοις, μια εσοχή δεν είναι κόλπος, εκτός εάν η επιφάνεια της είναι ίση ή μεγαλύτερη από εκείνη του ημικυκλίου που έχει για διάμετρο την ευθεία την φερόμενη κατά πλάτος του στομίου της ακτής (άρθρο 10 (2) ΣΔΘ-εθιμικό δίκαιο κατά ΔΔΧ, Ελ-Σαλβαδόρ-Ονδούρα, 1992)

Τα ύδατα που βρίσκονται στο εσωτερικό τμήμα της γραμμής θεωρούνται ως εσωτερικά ύδατα.

Η απόσταση μεταξύ των σημείων της κατώτατης ρηχίας των άκρων της εισόδου του κόλπου δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 24 νμ.

Εξαιρέσεις: α) κόλποι που ανήκουν σε περισσότερα από ένα παράκτια κράτη {π.χ. Κόλπος Άκαμπα και Φονσέκα [κόλπος στην Κεντρική Αμερική, συνορεύοντας με το Ελ Σαλβαδόρ, την Ονδούρα και τη Νικαράγουα] όπου τα κράτη ασκούν συγκυριαρχία}.

β) ιστορικοί κόλποι: εκείνοι επί των οποίων τα παράκτια κράτη ασκούν με σαφήνεια, αποτελεσματικότητα και συνέχεια επί μακρό χρονικό διάστημα κυριαρχία [Κόλποι Τάραντα, κι όχι Σύρτης]

Στόμια ποταμών, λιμενικά έργα και αγκυροβολιά, σκόπελοι, ύφαλοι [προϋπόθεση να είναι εντός του εύρους της αιγιαλίτιδας ζώνης]

Απαραίτητη η δημοσιότητα.)

6) Υφαλοκρηπίδα (continental shelf)

Με τη νομική έννοια, υφαλοκρηπίδα είναι ο βυθός και το υπέδαφος των υποθαλασίων περιοχών που γειτνιάζουν με την ακτή αλλά βρίσκονται πέρα από το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης **ως το βάθος των 200 μέτρων** ή πέρα από αυτό το όριο ως το σημείο που το βάθος των υπερκειμένων υδάτων επιτρέπει την εκμετάλλευση των φυσικών πόρων αυτών των περιοχών (σύμφωνα με τη Σύμβαση της Γενεύης, 1958).

Αντίθετα, σύμφωνα με τη Σύμβαση ΔΘ (1982) η υφαλοκρηπίδα αποτελείται από το θαλάσσιο βυθό και το υπέδαφος των υποθαλασίων περιοχών που εκτείνονται πέρα από την αιγιαλίτιδα ζώνη σε όλη την έκταση της φυσικής προεκτάσεως του χερσαίου εδάφους ως το εξωτερικό όριο του υφαλοπλαισίου ή σε απόσταση 200 μιλίων από τις γραμμές βάσεως που μετρείται το εύρος

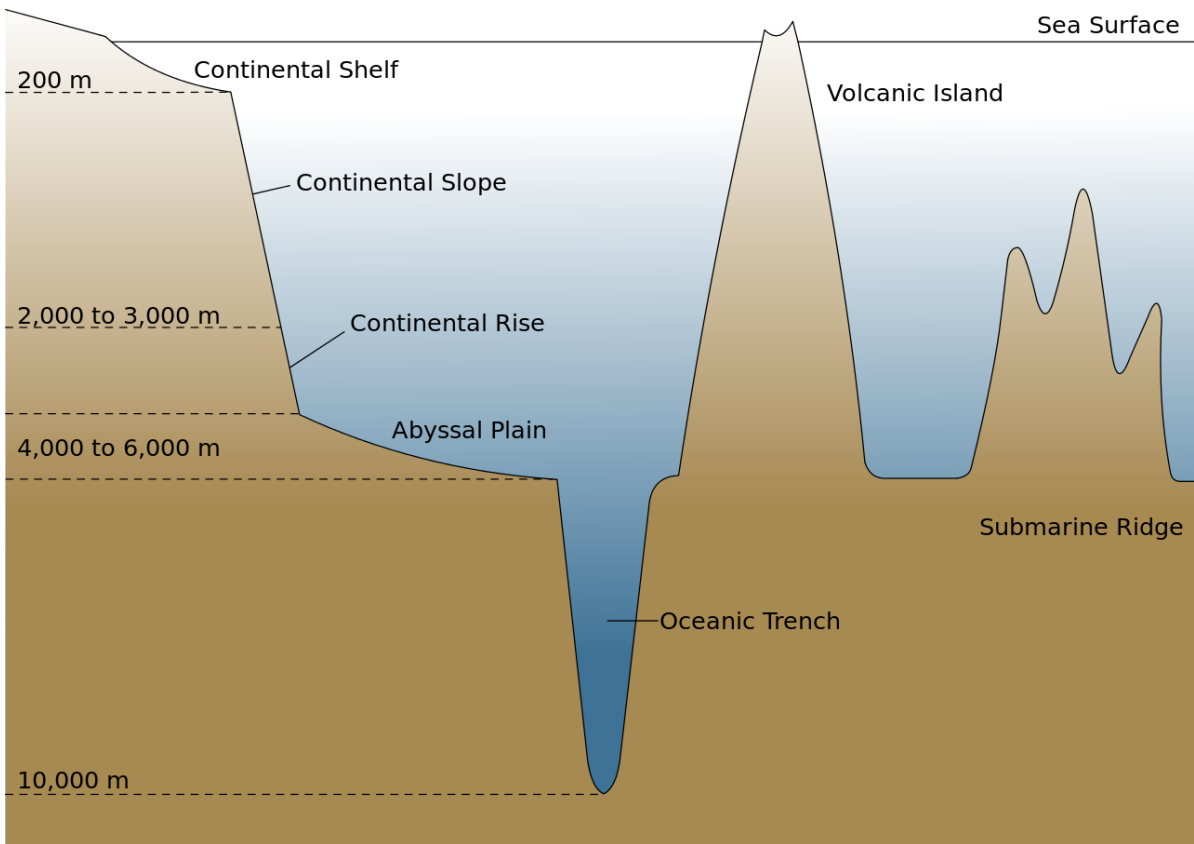
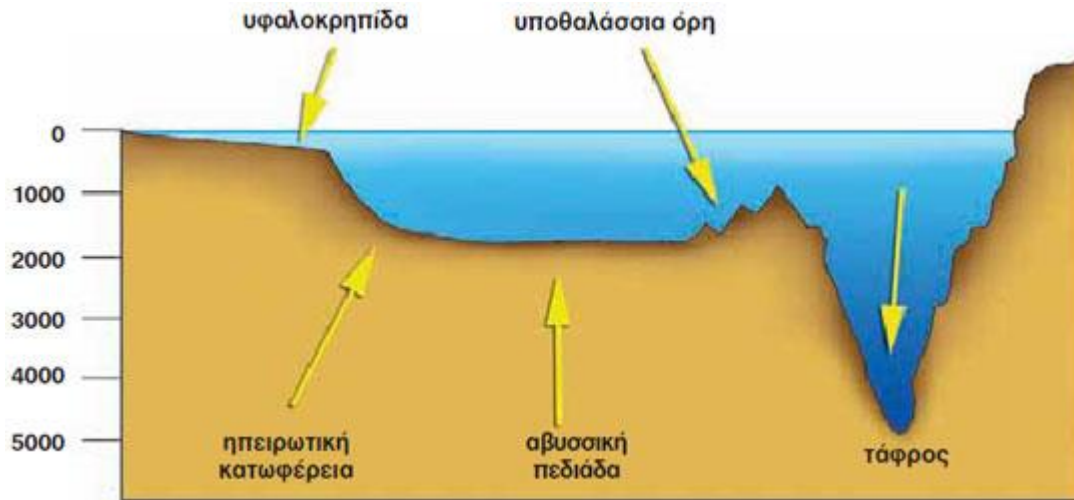
της αιγιαλίτιδας ζώνης, στις περιπτώσεις που το εξωτερικό όριο του υφαλοπλαισίου δεν εκτείνεται μέχρι αυτήν την απόσταση.

Από τα παραπάνω συνάγεται ότι η **γεωλογική έννοια της υφαλοκρηπίδας απέχει πάρα πολύ από τη νομική έννοιά της**. Πάντως ο καθορισμός των ορίων της ζώνης αυτής μπορεί να γίνει από το παράκτιο κράτος με επιλογή δύο κριτηρίων, είτε της αποστάσεως είτε του γεωμορφολογικού, εφόσον συντρέχουν οι γεωλογικές προϋποθέσεις.

Το παράκτιο κράτος έχει κυριαρχικά δικαιώματα στη ζώνη αυτή, π.χ. εάν το παράκτιο κράτος δεν εξερευνά την υφαλοκρηπίδα ή δεν εκμεταλλεύεται τους φυσικούς της πόρους, κανείς δεν μπορεί να αναλάβει αυτές τις δραστηριότητες χωρίς ρητή συναίνεση του παράκτιου κράτους. Ωστόσο, τα κυριαρχικά δικαιώματα επί της υφαλοκρηπίδας δεν θίγουν το νομικό καθεστώς των υπερκειμένων υδάτων ή του υπερκείμενου εναέριου χώρου (σε αντίθεση με τα εσωτερικά και χωρικά ύδατα).

Άλλα συναφή δικαιώματα που ασκεί το παράκτιο κράτος στη ζώνη αυτή είναι το δικαίωμα γεωτρήσεων, τοποθέτησης τεχνητών νησιών, εγκαταστάσεων και κατασκευών σηράγγων, αλλά υπογραμμίζεται και το δικαίωμα των τρίτων κρατών για τοποθέτηση υποβρυχίων καλωδίων και αγωγών, κάτι που δεν μπορεί να εμποδίσει το παράκτιο κράτος στην υφαλοκρηπίδα του.

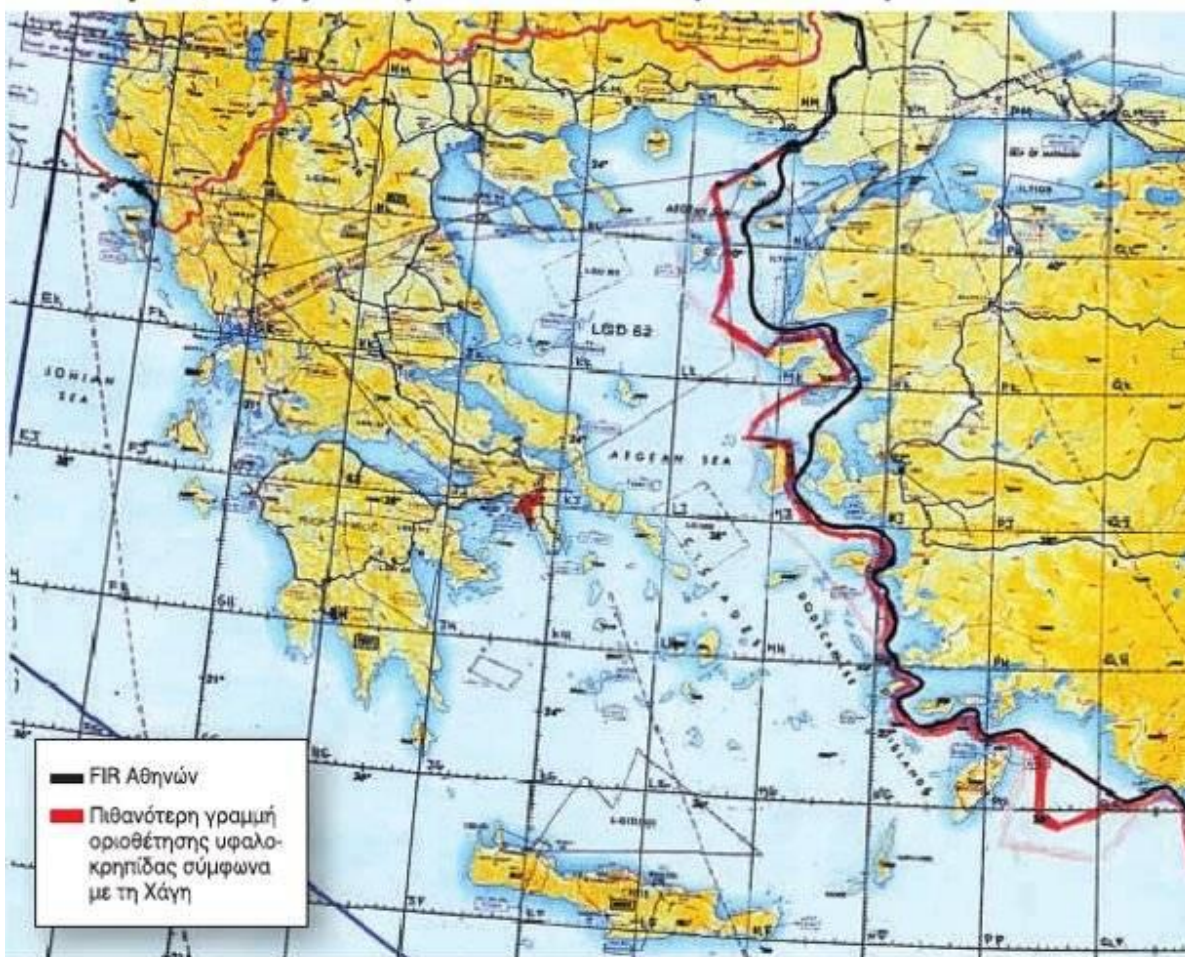




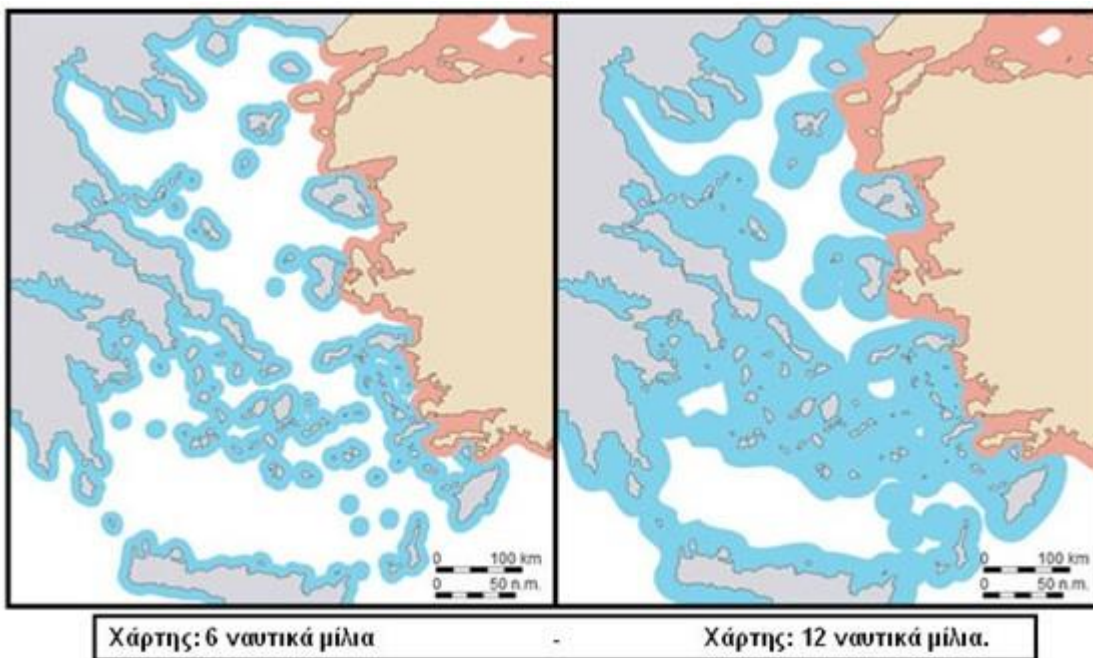


Το υποθαλάσσιο ανάγλυφο

Η οριοθέτηση των χωρικών υδάτων, ΑΟΖ και υφαλοκρηπίδας στο Αιγαίο, σύμφωνα με το Δίκαιο της θάλασσας



[FIR (Flight Information Region - Περιοχή Πληροφοριών Πτήσεων)]

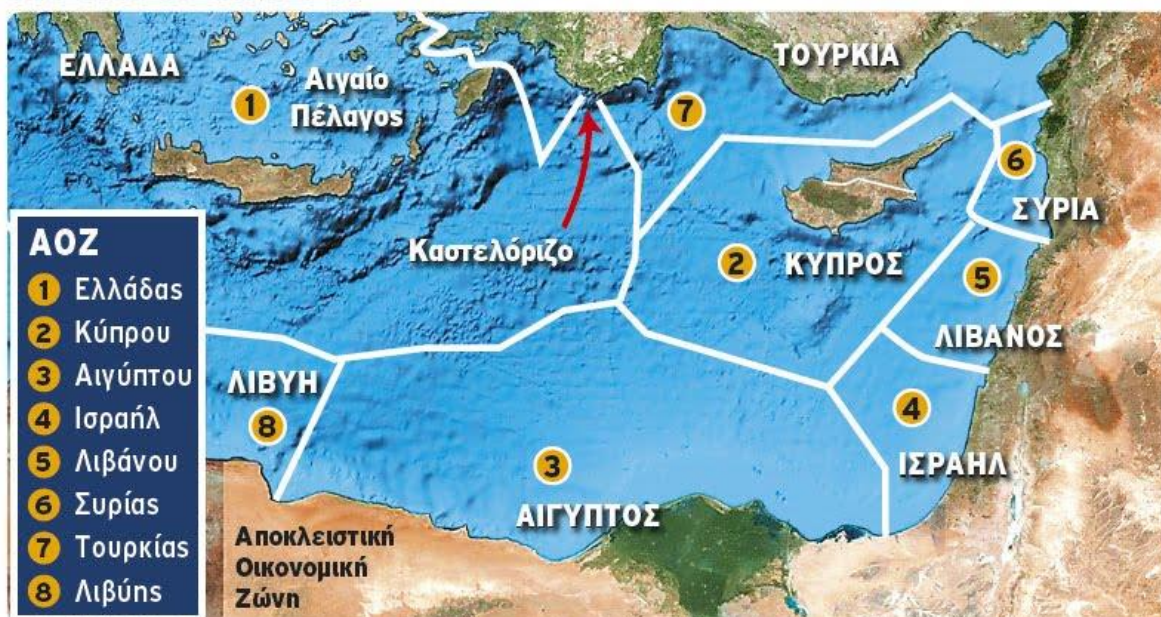


Ελληνικά Χ.Υ. στην περίπτωση των 6 και 12 ν.μ.



(Πηγή: Wikipedia - ellas2.wordpress.com)

ΤΙ ΣΧΥΕΙ ΣΗΜΕΡΑ



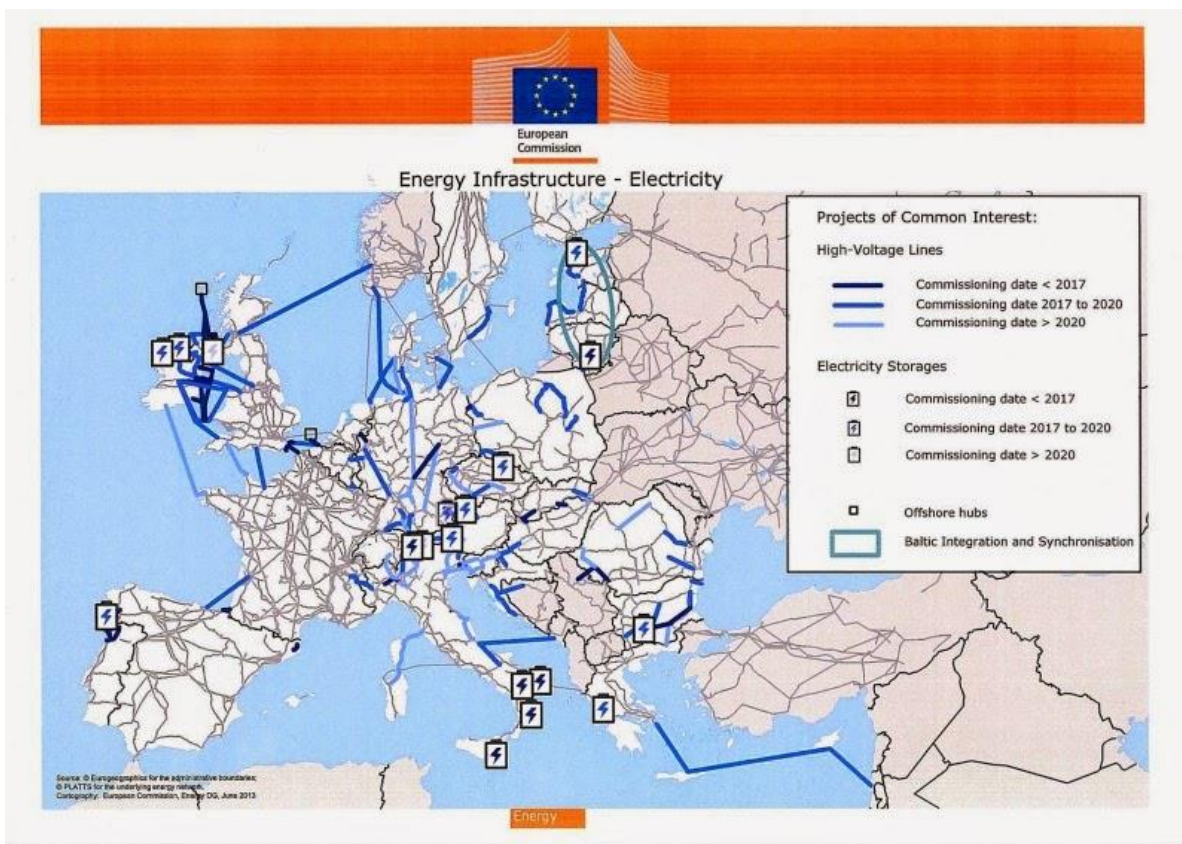
ΤΙ ΕΠΙΔΙΩΚΕΙ Η ΤΟΥΡΚΙΑ



(Πηγή: Wikipedia - <http://greeknation.blogspot.gr>)



(Πηγή: Wikipedia - <http://www.sse77.gr>)



Το σχέδιο του EuroAsia Interconnector, δηλαδή το ηλεκτρικό καλώδιο που θα συνδέσει την Ελλάδα, την Κύπρο και το Ισραήλ.



(Πηγή: Wikipedia - <http://www.kathimerini.gr/897916/article>)

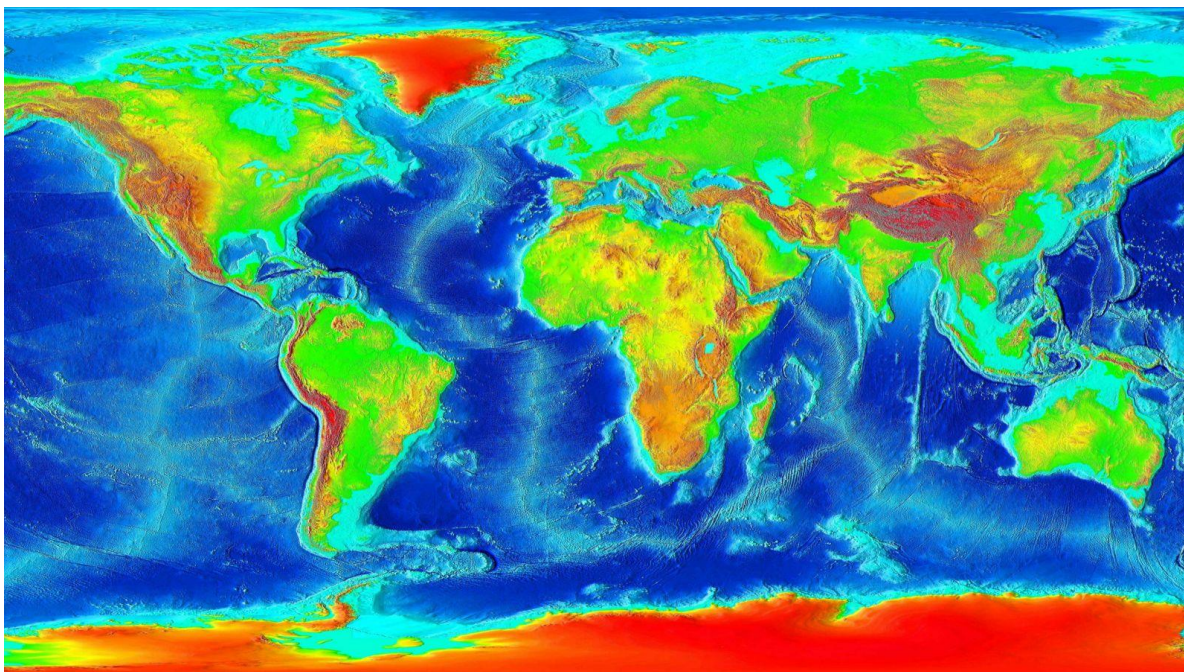


Το ελληνικό εθνικό σύστημα VTMIS.

Το Εθνικό Σύστημα VTMIS (Vessel Traffic Management and Information System) είναι ένα ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα ελέγχου και διαχείρισης θαλάσσιας κυκλοφορίας το οποίο καλύπτει την ευρύτερη θαλάσσια περιοχή των κόλπων Σαρωνικού, Ελευσίνας, Ν. Ευβοϊκού, Πατραϊκού και τμήματος Ιονίου Πελάγους και αποσκοπεί μεταξύ άλλων στη βελτίωση της ασφάλειας ναυσιπλοΐας καθώς και στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Το Εθνικό Σύστημα VTMIS δύναται να διαχωριστεί στις παρακάτω οντότητες: Κέντρα Ελέγχου και Διαχείρισης Θαλάσσιας Κυκλοφορίας (VTS: Vessel Traffic Services), • Υποκέντρο Ελέγχου και Διαχείρισης Θαλάσσιας Κυκλοφορίας (RTS: Regional Traffic Services), Σταθμός Αισθητήρων (RSS: Remote Site Sensors), • Αναμεταδοτικός Σταθμός (Relay Station) και τέλος Εθνικό Κέντρο Ελέγχου και Διαχείρισης Θαλάσσιας Κυκλοφορίας (VTMIS).

7) Διεθνής βυθός (International Seabed)

Η δεύτερη υποθαλάσσια ζώνη γεωγραφικά σημαίνει το έδαφος και το υπέδαφος που βρίσκονται κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας, ανεξάρτητα από το βάθος ή την απόσταση από την ακτή. Από νομική άποψη, ο βυθός διακρίνεται από τη μία πλευρά στα τμήματα που βρίσκονται ή που είναι δυνατόν να τεθούν υπό εθνική κυριαρχία ή οποιασδήποτε μορφής δικαιοδοσία και από την άλλη στα τμήματα που βρίσκονται πέρα από τα όρια της εθνικής δικαιοδοσίας. Αυτό το τμήμα ονομάζεται διεθνής βυθός και είναι η συνέχεια πέρα από το εξωτερικό όριο της υφαλοκρηπίδας. Η περιοχή αυτή και οι πόροι της αποτελούν κοινή κληρονομιά της ανθρωπότητας.



8) Ανοικτή θάλασσα (High Seas, international waters or trans-boundary waters)

Πρόκειται για αμιγώς νομικό όρο που σημαίνει ότι τα διεθνή ύδατα διέπονται από την αρχή της ελευθερίας των θαλασσών, δηλαδή κανένα τμήμα της ανοικτής θάλασσας δεν υπόκειται σε κρατική κυριαρχία, ούτε είναι δυνατόν να αποκτηθεί μέσω κάποιου τρόπου. Επομένως, όλα τα κράτη (και τα **περίκλειστα, δηλαδή τα κράτη που στερούνται ακτών**) μπορούν να χρησιμοποιούν ισότιμα τη ζώνη αυτή.

Αυτή η νομική κατάσταση προβλέπει ελευθερία ναυσιπλοΐας, υπερπτήσεως, τοποθετήσεως υποβρυχίων καλωδίων αλλά και σωληνο-αγωγών, τοποθετήσεως τεχνητών νησιών και άλλων εγκαταστάσεων, αλιείας και επιστημονικής έρευνας. Ωστόσο προβλέπεται ότι κατά την άσκηση της ελευθερίας της ανοικτής θάλασσας θα πρέπει να συνεκτιμώνται τα συμφέροντα των άλλων κρατών ή και τα δικαιώματα των παρακτίων κρατών.

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιας μορφής αποτελεί ένα περιστατικό θαλάσσιας ρυπάνσεως. Στο ατύχημα του Δ/Ξ Τόρρεϊ - Κάνυον (1967) υπό λιβεριανή σημαία, το οποίο προσάραξε στην ανοικτή θάλασσα ενώ διέσχιζε τη Μάγχη, η πετρελαιοκηλίδα απείλησε κατά προτεραιότητα τις βρετανικές και μετά τις γαλλικές ακτές. Ένα από τα ερωτήματα που τέθηκαν, ήταν η νομιμότητα της πράξεως των δύο παρακτίων κρατών (Αγγλίας και Γαλλίας) περί επεμβάσεως στην ανοικτή θάλασσα σε αλλοδαπό πλοίο με σκοπό την αντιμετώπιση της απειλής ρυπάνσεως. Λίγο αργότερα ιδρύθηκε και η ειδική Σύμβαση από τον IMO (1969) κατοχυρώνοντας το δικαίωμα επεμβάσεως.

Ένα παρόμοιο ακανθώδες ζήτημα είναι οι πυρηνικές δοκιμές, ιδιαίτερα της διαφοράς μεταξύ της Γαλλίας αφενός και της Αυστραλίας και της Νέας Ζηλανδίας αφετέρου. Στη δεκαετία του 1970 η πρώτη πραγματοποίησε πολλές τέτοιες δοκιμές στην περιοχή της Πολυνησίας στον Ειρηνικό και κατά συνέπεια οι δύο άλλες χώρες προσέφυγαν στο διεθνές δικαστήριο ζητώντας την απαγόρευσή τους. Ασκήθηκαν προσωρινά μέτρα εναντίον της Γαλλίας, αλλά το ζήτημα δεν προχώρησε περισσότερο, επειδή οι γαλλικές αρχές δήλωσαν ότι δεν είχαν σκοπό να συνεχίσουν τις πυρηνικές δοκιμές. Το 1995 η Γαλλία ανακοίνωσε εκ νέου μία σειρά πυρηνικών δοκιμών και η Ν. Ζηλανδία προσέφυγε πάλι στο δικαστήριο, το οποίο απέρριψε την αίτηση για έλλειψη αρμοδιότητας.

3.9.2 Νησιά (islands)

Νησί είναι μία φυσικά διαμορφωμένη περιοχή ξηράς που περιβρέχεται από τη θάλασσα και βρίσκεται πάνω από την επιφάνεια της υδάτινης μάζας κατά τη μέγιστη πλύμη. Όπως διαπιστώνουμε υπάρχει διαφορά με το γεωγραφικό ορισμό, ο οποίος ως νησί ορίζει κάθε τμήμα ξηράς μικρότερο από μία ήπειρο, το οποίο περιβάλλεται από νερό. Νησιά υπάρχουν σε θάλασσες, λίμνες και ποταμούς. Ο χαρακτηρισμός ενός τμήματος ξηράς ως νήσου είναι ανεξάρτητος από την έκτασή του ή άλλους παράγοντες, διότι νησί είναι η Γροιλανδία (6 φορές μεγαλύτερη από την Ελλάδα), νησί είναι και ο Άγ. Αχιλλεύς που βρίσκεται στη Μικρή Πρέσπα.

Η δημιουργία των νησιών οφείλεται σε γεωλογικά αίτια, λ.χ. καθίζηση εδάφους, ανύψωση βυθού, ηφαιστειακή έκρηξη, συσσώρευση ιζημάτων. Πολλά νησιά αποτελούσαν κορυφές παραλιακών βουνών, τα οποία βυθίστηκαν όταν έλιωσαν οι παγετώνες, π.χ. νησιά της Νορβηγίας και της Σκωτίας. Άλλα αποκόπηκαν από τον κύριο όγκο της ξηράς μετά από καθίζηση, π.χ. Βρετανικά νησιά, η Σικελία, η Ιαπωνία. Άλλα από ηφαιστειακή δράση, π.χ. η Χαβάη, η Ισλανδία. Επίσης, κάποια νησιά δημιουργούνται σε εκβολές μεγάλων ποταμών, ιδιαίτερα στο σημείο που σχηματίζονται τα δέλτα. Όλα τα νησιά δικαιούνται όλων των θαλασσιών ζωνών όπως και τα ηπειρωτικά τμήματα.

Πρέπει όμως να παραθέσουμε και ορισμένες εξαιρέσεις. Τα **τεχνητά-νησιά (artificial islands)** δεν είναι νησιά, είτε με τη νομική είτε με τη γεωλογική έννοια του όρου. Αποτελούν μόνιμες εγκαταστάσεις από μέταλλο, ξύλο ή τσιμέντο που έχουν τη βάση τους στο βυθό και δημιουργούνται από τον άνθρωπο για λόγους επιστημονικούς (ωκεανογραφικοί σταθμοί για την έρευνα και εκμετάλλευση της υφαλοκρηπίδας). Επίσης, λόγω της σταθερής τους ιδιότητας δεν μπορούν να εξομοιωθούν με τα πλοία. Η κατασκευή τους δεν επιτρέπεται όταν συνεπάγονται εμπόδια στη χρήση των διαύλων ναυσιπλοΐας.

Από την έννοια του νησιού εξαιρείται οποιοσδήποτε φυσικός σχηματισμός που υπερκαλύπτεται από το χειμερινό κύμα όπως τα αβαθή, οι σκόπελοι (ακόμα και εάν υπάρχουν φάροι πάνω τους), δηλαδή η φυσικά σχηματισμένη περιοχή ξηράς που περιβρέχεται από τη θάλασσα, η οποία κατά τη μέγιστη ρηχία βρίσκεται πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας, αλλά κατά τη μέγιστη πλύμη κάτω από αυτή. Οι ρυθμίσεις του διεθνούς δικαίου για τα νησιά δε να φορούν σ' αυτά που βρίσκονται στους ποταμούς και στις λίμνες. Τα νησιά αυτά υπάγονται κατά κανόνα στο καθεστώς του χερσαίου εδάφους, ενώ για τα νησιά σε διεθνείς ποταμούς ισχύουν ειδικοί κανόνες.

Επίσης, διάκριση είναι απαραίτητο να γίνει για τους **βράχους (rocks)** οι οποίοι είναι διάσπαρτοι στις ελληνικές θάλασσες και **δεν θεωρούνται νησιά όταν στερούνται οικονομικής δραστηριότητας ή μόνιμης ανθρώπινης δυνατότητας.**

Γεωγραφικά βράχος θεωρείται μία περιορισμένης εκτάσεως χερσαία μάζα που μπορεί να είναι μέσα στη θάλασσα ή να αποτελεί τμήμα της ακτής. Από τις προτάσεις που έχουν γίνει, καταλήγομε, στο ότι ένας βράχος σπάνια υπερβαίνει σε έκταση το 0,001 τετραγωνικό μίλι.

Εξάλλου, στη διεθνή πρακτική χρησιμοποιείται ο όρος **νησίδα (islet)** που αποδίδεται ως περιοχή ξηράς εκτάσεως 1-10 τ.χλμ. Με άλλα λόγια υπάρχει μεγάλη δυσχέρεια στην αποτύπωση των όρων, διότι για το νησί δεν υπάρχει κριτήριο εκτάσεως ενώ για τις νησίδες και τους βράχους είναι το πλέον ερμηνευτικό στοιχείο (οι έννοιες βραχονησίδες, ερημονησίδες, ξερνήσια είναι εντελώς αδόκιμες και μη συμβατές με το διεθνές δίκαιο).

Άξιος λόγου πιστεύομε πως είναι ο **σχολιασμός του επεισοδίου των Ιμίων**. Ως γνωστό, στις 25 Δεκεμβρίου 1995 το τουρκικό εμπορικό πλοίο Figen-Akat προσάραξε στα αβαθή της μίας από τις δύο νησίδες. Ο πλοίαρχος αρνήθηκε τη βοήθεια των ελληνικών λιμενικών αρχών, αν και το ατύχημα συνέβη εντός χωρικών υδάτων της Ελλάδας, και ζήτησε τη βοήθεια τουρκικού ρυμουλκού. Ύστερα από διαβουλεύσεις, το πλοίο ρυμουλκήθηκε από ελληνικά σωστικά μέσα προς το λιμάνι Gulluk.

Λίγες ημέρες αργότερα η τουρκική πλευρά ανακοίνωσε ότι οι νησίδες αποτελούν τουρκικό έδαφος διότι ήταν καταχωρημένες στο κτηματολόγιο της επαρχίας Mugla. Η ελληνική πλευρά αντέδρασε ισχυριζόμενη ότι πρόκειται για ελληνικό έδαφος, σύμφωνα με τη σειρά διαδοχής από τη συνθήκη της Λοζάνης. Αυτό το αρχικά μικρό επεισόδιο κλιμακώθηκε σε ελληνοτουρκική κρίση με τις αποβιβάσεις Τούρκων και Ελλήνων στα νησιά, την ύψωση των σημαίων και την παρουσία πολεμικών πλοίων από τις δύο πλευρές.

Οι δύο νησίδες –και όχι βραχονησίδες, από τη στιγμή που ενώ ήταν ακατοίκητες χρησιμοποιούνταν από Καλύμνιους βοσκούς και αυτό σημαίνει οικονομική δυνατότητα– βρίσκονται 6 μίλια ανατολικά της Καλύμνου και 1 μίλι από την οριοθετική γραμμή των χωρικών υδάτων Ελλάδας και Τουρκίας (η έκταση της πρώτης είναι 25 στρέμματα και της δεύτερης 15στρέμματα). Με την εκχώρηση των Δωδεκανήσων στην Ελλάδα (1947) περιλαμβάνονται και οι παρακείμενες νησίδες, επομένως οι νησίδες Ίμια (τότε Λιμνιά) εντάχθηκαν στην επαρχία Καλύμνου. Ανεξάρτητα από τους όρους που προσδίδομε σε αυτά τα εδάφη, νησί, νησίδα, βράχος, αυτοί δεν επιδρούν στο ζήτημα της κυριαρχίας.





3.9.3 Προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος

Σύμφωνα με τη Σύμβαση ΔΘ (1982) υπάρχει η βασική υποχρέωση των κρατών να προστατεύουν και να διαφυλάσσουν το θαλάσσιο περιβάλλον (άρθ. 192). Στην πράξη, η σύμβαση εστίασε το ενδιαφέρον της στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και δημιούργησε μία ομπρέλα νομικών κανόνων που βοήθησε σε μεγάλο βαθμό τον IMO και το **UNEP (United Nations Environment Programme)** να αναπτύξουν το δικό τους διεθνές νομικό περιβαλλοντικό σύστημα.

Αντιθέτως, λίγη σχετικά προσοχή δόθηκε στις Συμβάσεις της Γενεύης στον τομέα της ρυπάνσεως της θάλασσας. Το άρθρο 19 επιτρέπει στο παράκτιο κράτος να παίρνει τα αναγκαία μέτρα κατά ενός αλλοδαπού εμπορικού πλοίου που ρυπαίνει τα χωρικά του ύδατα, δηλαδή σύλληψη του πλοίου και επιβολή νομικών κυρώσεων.

Με τη σειρά του το άρθρο 24 αναφέρεται στην υποχρέωση κάθε κράτους να ρυθμίζει κανόνες για την πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως εξαιτίας απορρίψεων πετρελαίου από τα πλοία ή τους αγωγούς πετρελαίου ή από την εξερεύνηση και εκμετάλλευση του βυθού, λαμβάνοντας υπόψη τις υπάρχουσες συμβάσεις που διέπουν τους κανόνες για τη θαλάσσια ρύπανση, ενώ το άρθρο 25 αναφέρεται στην υποχρέωση του παράκτιου κράτους να λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα για την πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως, τόσο από τις απορρίψεις ραδιενεργών καταλοίπων, όσο και από την εναέρια ρύπανση.

Η Σύμβαση ΔΘ περιέχει σημαντικό αριθμό διατάξεων που αποβλέπουν σε ρυθμίσεις του προβλήματος της ρυπάνσεως του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Το άρθρο 217 προβλέπει και υποχρεώνει το κράτος της σημαίας να λαμβάνει μέτρα κατά των πλοίων που ρυπαίνουν τη θάλασσα. Επίσης, στην αιγιαλίτιδα ζώνη η ηθελημένη ρύπανση παραβιάζει το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως και το παράκτιο κράτος μπορεί να απαγορεύσει τη διέλευση του ξένου πλοίου (άρθ.19 και 21). Τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία οφείλουν να ακολουθούν διαύλους που καθορίζονται από το παράκτιο κράτος (άρθ.22).

Στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη το παράκτιο κράτος μπορεί να επιβάλλει κυρώσεις, εφόσον το διερχόμενο πλοίο παραβιάζει διεθνείς κανόνες που θεσπίζονται στη σύμβαση, αλλά και να εφαρμόσει την εσωτερική του νομοθεσία κατόπιν σύμφωνης γνώμης και αποδοχής του ΙΜΟ. Στην ανοικτή θάλασσα τα κράτη υποχρεώνονται να εξασφαλίζουν την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των πόρων, αλλά δικαίωμα επεμβάσεως έχει μόνο το κράτος της σημαίας του πλοίου.

Το άρθρο 228 προβλέπει ότι σε περίπτωση περιστατικού ρυπάνσεως εκτός ορίων της Αιγιαλίτιδας Ζώνης, το κράτος που υφίσταται τη ζημιά, έχει δικαίωμα να επιβάλλει κυρώσεις κατά του αλλοδαπού πλοίου, και εφόσον αποδειχτεί η ευθύνη να επιβληθούν πρόστιμα, με την απαραίτητη προϋπόθεση ότι με την πάροδο έξι μηνών από την παραβίαση των διατάξεων περί ρυπάνσεως, το κράτος της σημαίας δεν έχει προβεί στη δίωξη του πλοίου.

Το άρθρο 229 αναφέρει τις αστικές αγωγές για τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ενώ σύμφωνα με το άρθρο 236 οι παραπάνω διατάξεις δεν εφαρμόζονται σε ξένα πολεμικά πλοία, βοηθητικά πλοία ή άλλα σκάφη ή αεροπλάνα που ανήκουν ή χρησιμοποιούνται από κράτη για κυβερνητικές και όχι εμπορικές υπηρεσίες.

Η Σύμβαση ΔΘ (1982) έκανε ένα βήμα μπροστά κυρίως στο ότι η θαλάσσια ρύπανση δεν μπορεί πια να θεωρηθεί ως μία απεριόριστη ελευθερία χρήσεως της θάλασσας, αλλά ο επιμελής έλεγχος που πρόκειται να εφαρμοστεί σε όλες τις μορφές της είναι αντικείμενο διεθνούς νομικής υποχρεώσεως για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στο σύνολό του και όχι να επηρεάσει απλά τα συμφέροντα των κρατών.

Ουσιαστικά η Σύμβαση επιχειρεί για πρώτη φορά να δημιουργήσει ένα παγκόσμιο πλαίσιο για τη διατήρηση των θαλασσίων φυσικών πόρων και την προστασία του περιβάλλοντος, το οποίο μπορεί να ερμηνευθεί ως ένα **σύστημα βιώσιμης αναπτύξεως (sustainable development)** και επομένως ως μοντέλο για την εξάπλωση του διεθνούς περιβαλλοντικού δικαίου. Δέκα χρόνια αργότερα στη συνδιάσκεψη των Η.Ε. για το περιβάλλον στο Ρίο (1992) καθιερώθηκε η αρχή της βιώσιμης αναπτύξεως.

Ωστόσο, δύο σημεία πρέπει να τονιστούν. Από τη μία μεριά η πρακτική των ναυτιλιακών κρατών από την εποχή της υπογραφής της συμβάσεως επιβεβαιώνει ότι τα οικονομικά και περιβαλλοντικά συμφέροντα **των παρακτίων κρατών (coastal states)** παραμένουν σε δεύτερη μοίρα σε σχέση με τα συμφέροντα **των κρατών της σημαίας των πλοίων (flagstates)** και από την άλλη η συμπεριφορά πολλών αναπτυσσομένων κρατών τείνει προς την απαίτηση για συμμετοχή σε χρήσεις της θάλασσας που μπορεί να αποβούν ρυπογόνες μέσα από τις διαδικασίες αναπτύξεώς τους.