

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΙ
ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΣΠΟΥΔΕΣ



ΣΤΕΝΑ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ
ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΣΠΛΟΙΑ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΥ ΓΑΒΡΙΕΛΑ του ΙΓΝΑΤΙΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2014

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	σελ.3
1ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ	σελ.4
Η σημασία των στενών που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και οι πρώτες κωδικοποιητικές προσπάθειες	
2ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ	σελ.13
Οι προπαρασκευαστικές εργασίες της Τρίτης Συνδιάσκεψης για τα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα	
3ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ	σελ.23
Η Τρίτη Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας και οι διατάξεις του Μέρους ΙΙΙ για τα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα	
4ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ	σελ.36
Στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα: η ελληνική περίπτωση	
5ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ	σελ.42
Σχέση μεταξύ παράκτιων και μη κρατών ως προς τα διεθνή στενά και διεθνές εθιμικό δίκαιο και καθεστώς πλου διέλευσης	
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	σελ.50

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η σημασία των στενών που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα είναι τεράστια τόσο για την παγκόσμια ναυτιλία όσο και για το διεθνές εμπόριο. Υπάρχουν ανά τον κόσμο πολλά τέτοια στενά που ο ρόλος τους είναι τόσο αυξημένος ώστε εάν αυτά τα στενά «έκλειναν» για τη ναυσιπλοΐα αυτό θα επηρέαζε το παγκόσμιο εμπόριο σε τέτοιο βαθμό που αδιαμφισβήτητα θα είχαμε ένα πλήγμα για την παγκόσμια οικονομία. Για τους παραπάνω λόγους αλλά και λόγω του ότι το ζήτημα της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας στα στενά αποτελούσε πάντα θέμα συζήτησης ή και σύγκρουσης μεταξύ των κρατών, η διεθνής κοινότητα έχει προσπαθήσει να διαμορφώσει ένα κοινώς αποδεκτό νομικό καθεστώς στα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα.

Η εργασία εξετάζει το νομικό καθεστώς των στενών που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα υπό το διεθνές δίκαιο. Συγκεκριμένα μελετά την ανάπτυξη του νομικού καθεστώτος των στενών που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και την εξέλιξη αυτού τόσο μέσα από τις τρεις Συνδιασκέψεις του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας όσο και από διμερείς και πολυμερείς συνθήκες και διακρατικές συμφωνίες.

Έμφαση δίνεται στην Τρίτη Συνδιάσκεψη του Δικαίου της Θάλασσας και στη Σύμβαση ΔΘ 1982 λόγω της μεγάλης της σημασίας για το σημερινό νομικό καθεστώς των στενών που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα αλλά και λόγω του νεοπαγούς θεσμού του πλου διελεύσεως που αυτή εισήγαγε.

Αυτό που ενδιαφέρει την παρούσα εργασία είναι οι δηλώσεις, οι πρωτοβουλίες, οι πιέσεις και οι αντιδράσεις των κρατών μέχρι την τελική διαμόρφωση του κειμένου της Σύμβασης αλλά και οι μεγάλες σε διάρκεια και έντονες διαπραγματεύσεις μεταξύ των κρατών που συμμετείχαν στην Τρίτη Συνδιάσκεψη των Η.Ε.

Γι' αυτό το λόγο κρίθηκε απαραίτητη η ενδελεχής μελέτη των προπαρασκευαστικών εργασιών της Σύμβασης και των δηλώσεων των αντιπροσωπειών των κρατών κατά τη διάρκεια των διασκέψεων.

Επιπλέον, η εργασία μελετά την εφαρμογή των διατάξεων της Σύμβασης για τα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα στο ελληνικό κράτος και τις ιδιαιτερότητες της ελληνικής θαλάσσιας περιοχής. Ακόμα, μελετάται η σύγκρουση απόψεων και κυρίως συμφερόντων ανάμεσα στα παράκτια και τα μη παράκτια κράτη. Ολόκληρη η εργασία απαντά στο ερώτημα του γιατί κρίνεται απαραίτητο ένα ιδιαίτερο καθεστώς για τα διεθνή στενά.

Τέλος, στην εργασία μελετάται εάν και κατά πόσο το νέο καθεστώς του πλου διελεύσεως θεωρείται ως διεθνές εθιμικό δίκαιο.

1^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Η σημασία των στενών που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και οι πρώτες κωδικοποιητικές προσπάθειες

Τα στενά, ο νομικός ορισμός τους και το νομικό καθεστώς αυτών αποτέλεσαν ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα που συζητήθηκαν και αναπτύχθηκαν στο σύγχρονο δίκαιο της θάλασσας. Έχουν υπάρξει αρκετές προσπάθειες από τη μεριά της διεθνούς κοινότητας να διαμορφώσει ένα κοινώς αποδεκτό νομικό καθεστώς στα στενά.

Το κεφάλαιο μελετά την ανάπτυξη του νομικού καθεστώτος των στενών κατά τις δύο πρώτες Συνδιασκέψεις του ΟΗΕ για το δίκαιο της θάλασσας αλλά και κατά την περίοδο πριν από αυτές, με έμφαση στην Πρώτη Συνδιάσκεψη του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1958.

Στην αρχαιότητα και μέχρι περίπου την Αναγέννηση, η ναυσιπλοΐα στην ανοικτή θάλασσα ήταν ελεύθερη για όλους. Οι ρωμαίοι νομικοί (όπως ο Κέλσος και ο Ουλπιανός) θεωρούσαν μάλιστα την ελευθερία των θαλασσών δοσμένη από τη φύση. Με το έργο του Hugo Grotius «Mare Liberum» το 1606, προσφέρθηκε νομική θεμελίωση για τις ολλανδικές αντιλήψεις σχετικά με την ελευθερία των θαλασσών. Ο Grotius υποστήριξε ότι τα πλοία όλων των κρατών έχουν δικαίωμα να πλέουν στην ανοικτή θάλασσα, ότι στη χωρική θάλασσα το παράκτιο κράτος ασκεί απλώς δικαιοδοσία και ότι το εύρος της χωρικής θάλασσας προσδιορίζεται από τη δυνατότητα της αποτελεσματικής κατοχής. Λόγω του ότι η θεμελίωση της επιχειρηματολογίας για την ελευθερία ή μη των θαλασσών βασιζόταν σε στοιχεία του ρωμαϊκού δικαίου και λόγω της ανάμειξης των ρωμαϊκών εννοιών για το imperium και το dominium (το imperium εκτείνεται μόνο στο μέτρο που υπάρχει dominium), οι διστάμενες απόψεις ήταν ασυμβίβαστες καθώς είτε υπήρχε mare liberum, είτε mare clausum. Η ενδιάμεση άποψη ότι το παράκτιο κράτος μπορεί να ασκεί ορισμένη δικαιοδοσία σε τμήματα της ανοικτής θάλασσας, χωρίς να θεωρείται από το λόγο ότι το εν λόγω τμήμα αποτελεί κτήση της, ήταν αδιανόητη. Παράλληλα προς τη σύγκρουση μεταξύ των οπαδών της ελευθερίας των θαλασσών και εκείνων που υποστήριζαν την άσκηση κρατικής κυριαρχίας στην ανοικτή θάλασσα, από το 17^ο αιώνα έμενε αδιευκρίνιστο το ζήτημα του εύρους της χωρικής θάλασσας. Βαθμιαία, η έννοια της χωρικής θάλασσας, ως ζώνης ασφαλείας περισσότερο παρά ζώνης κατοχής του παράκτιου κράτους, οδήγησε στην καθιέρωση της απόστασης των 3 μιλίων ως παραδεκτού εύρους, χωρίς πάντως να υπάρχει γενική παραδοχή ότι πέρα από το εν λόγω όριο το παράκτιο κράτος δεν είχε οποιαδήποτε δικαιοδοσία. Σε κάθε περίπτωση, ήδη από το πρώτο τέταρτο του 19^{ου} αιώνα η αρχή της ελευθερίας της ανοικτής θάλασσας είχε καθιερωθεί στην πρακτική των κρατών αλλά και στη θεωρία. Η ίδια η έννοια της χωρικής θάλασσας και των σχετικών αρμοδιοτήτων του παράκτιο κράτους, μολοντί είχε ήδη εμφανιστεί στη διεθνή πρακτική, άρχισε να διαμορφώνεται μόλις από τον 19^ο αιώνα. Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, η ελευθερία της ανοικτής θάλασσας αποτελούσε πλέον γενικώς αναγνωρισμένο εθιμικό κανόνα. Ωστόσο, παρέμενε κύριο αντικείμενο διχογνωμίας και αντιπαράθεσης το ζήτημα του εύρους των χωρικών υδάτων, μαζί με αυτό της φύσης των αρμοδιοτήτων του

παράκτιου κράτους στην εν λόγω θαλάσσια περιοχή. Έτσι, τόσο στην επιστήμη όσο και στη διπλωματία άρχισε να ωριμάζει η ιδέα μιας διεθνούς συνδιάσκεψης για την κωδικοποίηση των σχετικών εθιμικών κανόνων.¹

Η αναγνώριση από τη διεθνή κοινότητα της σημασίας των στενών, ειδικά για τις θαλάσσιες επικοινωνίες και το εμπόριο, είχε σαν αποτέλεσμα την ανάπτυξη πολυμερών και διμερών συνθηκών για θέματα σχετικά με τα στενά. Όπως για παράδειγμα τη Σύμβαση του Montreux² του 1936 για το καθεστώς των τουρκικών στενών αλλά και μια πολυμερή συνθήκη που ρύθμιζε ζητήματα σχετικά με τη ναυσιπλοΐα στη θάλασσα του Μαρμαρά και τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων.

Άλλη τέτοια σύμβαση ήταν αυτή της Κοπεγχάγης (on the Sound and the Belts) του 1857 μεταξύ της Δανίας, άλλων ευρωπαϊκών χωρών και των ΗΠΑ, η οποία ρύθμιζε ζητήματα σχετικά με την είσπραξη διοδίων από τα ξένα σκάφη που διέσχιζαν τα Στενά της Δανίας.³

Σε γενικές γραμμές υπήρχαν πολύ λίγες συνθήκες για τη ρύθμιση των στενών, ενώ δεν έχουν υπάρξει ποτέ διμερείς ή πολυμερείς συνθήκες που να ρυθμίζουν ειδικώς τη ναυσιπλοΐα στα Στενά της Μάλαγα και της Σιγκαπούρης, στα Στενά του Hormuz, στα Στενά του Τιράν και στα Στενά Torres.⁴

Δεδομένου ότι το ζήτημα της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας στα στενά αποτελούσε πάντα θέμα συζήτησης και αντιπαράθεσης, το Ινστιτούτο Διεθνούς Δικαίου (Institut de Droit International) προσπάθησε το 1894 να διαμορφώσει ένα αυτόνομο νομικό καθεστώς για τη διέλευση από τα στενά. Αναγνώρισε ότι τα στενά θα μπορούσαν να αποτελούν μέρος των χωρικών υδάτων των παράκτιων κρατών. Ωστόσο, τα παράκτια κράτη δεν θα είχαν απαραίτητα και τη δικαιοδοσία να απαγορεύσουν ή να εμποδίσουν τη διέλευση στα στενά. Σύμφωνα με το Ινστιτούτο, θα έπρεπε να εξασφαλίζεται πάντα το δικαίωμα και η ελευθερία διέλευσης από τα στενά.⁵

¹ Κ.Ιωάννου-Α.Στρατή, Δίκαιο της Θάλασσας, Αντ.Ν.Σάκκουλα, 2000, 2-5

² Η Συνθήκη του Montreux συνήλθε στην Ελβετία μεταξύ ναυτιλιακών κρατών όπως η Αυστραλία, η Βουλγαρία, η Γαλλία, η Γερμανία, η Ιαπωνία, η Σοβιετική Ένωση, η Τουρκία, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Γιουγκοσλαβία. Υπεγράφη στις 20 Ιουλίου 1936, τέθηκε σε ισχύ στις 9 Νοεμβρίου 1936 και μετέπειτα υπεγράφη και από τα Ηνωμένα Έθνη.

³ The Regime of Passage Through the Danish Straits, International Journal of Marine and Coastal Law, Vol. 15, Issue 4 (November 2000), pp.555-566, Alex G. Oude, 15 Int'l J. Marine & Coastal L. 555(2000)

⁴ Mohd Hazmi Bin Mohd Rusli, 'Balancing shipping and the Protection of the marine environment of straits used for international navigation: a study of the straits of Malaga and Singapore, 56

⁵ UN, The Law of the Sea: Straits used for international Navigation: Legislative History of Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea Volume I (United Nations,1992)

Η διάσκεψη της Χάγης (1930)

Η πρώτη προσπάθεια γενικής πολυμερούς συνθήκης για το διεθνές δίκαιο της θάλασσας έγινε στο πλαίσιο της Κοινωνίας των Εθνών. Η Συνέλευση της Κοινωνίας των Εθνών αποφάσισε στις 27 Σεπτεμβρίου 1927 τη σύγκλιση Συνδιάσκεψης στη Χάγη για την κωδικοποίηση του διεθνούς δικαίου, οι εργασίες της οποίας διήρκεσαν από 13 Μαρτίου μέχρι 13 Απριλίου 1930, με τη συμμετοχή 40 κρατών. Στα αντικείμενα της εν λόγω Συνδιάσκεψης περιλαμβάνονταν και το ζήτημα του εύρους των χωρικών υδάτων. Η Συνδιάσκεψη δεν πέτυχε να καταλήξει σε θετικό αποτέλεσμα, υιοθέτησε όμως σύσταση προς την Κοινωνία των Εθνών για τη σύγκλιση νέας συνδιάσκεψης ειδικά για τη χωρική θάλασσα.⁶

Κατά τη διάσκεψη της Χάγης συζητήθηκαν αναλυτικά το νομικό καθεστώς της διέλευσης από τα στενά καθώς και η ερμηνεία της «αβλαβούς διελεύσεως». Πριν τη διάσκεψη της Χάγης ο όρος «αβλαβής» δεν είχε κατάλληλη ερμηνεία καθώς αναφερόταν απλώς ως 'ακίνδυνη'. Η Βρετανία κάλυψε αυτό το κενό υποστηρίζοντας ότι «η διέλευση δεν είναι αβλαβής όταν ένα σκάφος κάνει χρήση της αιγιαλίτιδας ζώνης ενός παράκτιου κράτους για το σκοπό τέλεσης πράξης επιζήμιας για την ασφάλεια, τη δημόσια πολιτική ή τα δημοσιονομικά συμφέροντα του κράτους.»⁷

Η υπόθεση των Στενών της Κέρκυρας(1949)

Το νομικό πλαίσιο των στενών ξεκαθαρίστηκε από το Διεθνές Δικαστήριο (ICJ) στην υπόθεση των Στενών της Κέρκυρας το 1949.⁸ Η απόφαση του Διεθνούς Δικαστηρίου για τη υπόθεση των Στενών της Κέρκυρας αδιαμφισβήτητα αποτέλεσε ορόσημο ως προς το καθεστώς που διέπει τα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας.

Το 1944 το βρετανικό πολεμικό ναυτικό εκκαθάριζε τα στενά της Κέρκυρας από νάρκες που είχαν ποντισθεί εκεί κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου.

Στις 22 Οκτωβρίου 1946 μία βρετανική μοίρα που πραγματοποιούσε αβλαβή διέλευση του Βορείου Στενού της Κέρκυρας προσέκρουσε σε νάρκες, με αποτέλεσμα να πληγούν δύο αντιτορπλικά και να σκοτωθούν ή να τραυματιστούν 86 μέλη των πληρωμάτων. Το Ηνωμένο Βασίλειο θεώρησε την Αλβανία, μέσα στα χωρικά ύδατα της οποίας συνέβη το ατύχημα, ως υπεύθυνη.⁹ Η Αλβανία υποστήριξε ότι η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, με το να στείλει τα πολεμικά της πλοία να διαπλεύσουν στα στενά χωρίς προηγούμενη άδεια από την ίδια, είχε παραβιάσει την αλβανική κυριαρχία. Η σχετική διεθνής διαφορά κρίθηκε από το Διεθνές Δικαστήριο. Το Δικαστήριο έκρινε ότι:

«είναι γενικώς αναγνωρισμένο και σε συμφωνία με το διεθνές έθιμο ότι σε περίοδο ειρήνης τα κράτη έχουν δικαίωμα να στέλνουν τα πολεμικά τους πλοία να διαπλεύουν από στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα μεταξύ δύο τμημάτων

⁶ Κ.Ιωάννου-Α.Στρατή, Δίκαιο της Θάλασσας, Αντ.Ν.Σάκκουλα, 2000, 5

⁷ Ibid

⁸ Intern.C.J 'The Corfu Channel Case (Merits) Judgment of April 19th

⁹ Κ.Ιωάννου-Α.Στρατή, Δίκαιο της Θάλασσας, Αντ.Ν.Σάκκουλα, 2000, 124

ανοικτής θάλασσας χωρίς την προηγούμενη εξουσιοδότηση του παράκτιου κράτους, με την προϋπόθεση ότι η διέλευση είναι αβλαβής. Το παράκτιο κράτος δεν έχει κανένα δικαίωμα να απαγορεύσει τη διέλευση αυτή μέσω των στενών σε καιρό ειρήνης, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά σε μια διεθνή συνθήκη.»¹⁰

Ως προς τον ισχυρισμό της Αλβανίας ότι τα Στενά της Κέρκυρας είχαν δευτερεύουσα σημασία και ότι χρησιμοποιούνταν μόνο για τις τοπικές συγκοινωνίες, το Δικαστήριο έκρινε ότι τα διεθνή στενά είναι αυτά που «χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα ανάμεσα σε δύο τμήματα των ανοικτών θαλασσών». Ακόμα, διευκρινίζοντας την έννοια της «χρήσης» προσδιόρισε ότι «το αποφασιστικό κριτήριο είναι μάλλον η γεωγραφική κατάστασή τους να συνδέουν δύο τμήματα των ανοικτών θαλασσών και το γεγονός ότι χρησιμοποιούνται από τη διεθνή ναυσιπλοΐα.»

Συνοψίζοντας, το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης με την απόφασή του:

Α) διακήρυξε το δικαίωμα της αβλαβούς διελύσεως των πολεμικών πλοίων από στενά που αποτελούν τη συνήθη οδό για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και την υποχρέωση των παράκτιων κρατών να μην εμποδίζουν την αβλαβή διέλευση, β) θεώρησε ότι το Στενό της Κέρκυρας πληροί τους όρους στενού διεθνούς ναυσιπλοΐας και δεν χρειάζεται άδεια για τη διέλευση από αυτό, και γ) έκρινε ότι η επιχείρηση εκκαθάρισεως των ναρκών από τρίτο κράτος, έστω και για την εξασφάλιση της αβλαβούς διελύσεως, αποτελεί παραβίαση της εδαφικής ακεραιότητας του παράκτιου κράτους.¹¹

Με την απόφασή του, το Διεθνές Δικαστήριο καθιέρωσε δύο βασικά κριτήρια για την υπαγωγή ενός στενού σε διεθνές καθεστώς. Το ένα κριτήριο είναι το γεωγραφικό, ότι δηλαδή τα συγκεκριμένα στενά συνδέουν ένα τμήμα ανοικτής θάλασσας με ένα άλλο τμήμα ανοικτής θάλασσας. Το άλλο κριτήριο είναι το λειτουργικό, ότι δηλαδή πρόκειται για στενά χρήσιμα για τη διεθνή ναυσιπλοΐα. Τα δύο αυτά κριτήρια υιοθετήθηκαν με ανάλογες προσαρμογές και από τη Σύμβαση ΔΘ.¹²

Με την απόφαση του Διεθνούς Δικαστηρίου ξεκινά να δημιουργείται η έννοια του στενού όπως το ορίζουμε σήμερα αλλά και η υπαγωγή αυτού σε ιδιαίτερο νομικό καθεστώς.

¹⁰ Intern.C.J 'The Corfu Channel Case (Merits) Judgment of April 19th

¹¹ Εμμανουήλ Ρούκουνας, Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, Νομική Βιβλιοθήκη, 2011, 270

¹² Κ.Ιωάννου-Α.Στρατή, Δίκαιο της Θάλασσας, Αντ.Ν.Σάκκουλα, 2000

Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου

Μετά την ίδρυση του ΟΗΕ, το 1947 συστήθηκε η Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου έχοντας στόχο να προωθήσει την ανάπτυξη και την κωδικοποίηση του διεθνούς δικαίου λόγω του ότι η διάσκεψη της Χάγης απέτυχε να διατυπώσει το καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης και των στενών εξαιτίας των διαφωνιών ως προς το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης.¹³

Η Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου ξεκίνησε μια προσπάθεια κατάρτισης ενός σχεδίου άρθρων για το δίκαιο της θάλασσας.

Το 1954 η Επιτροπή ξεκίνησε τη συζήτηση για τα άρθρα(14 και 26) που αφορούσαν στα στενά. Το άρθρο 14 αναφερόταν στην οριοθέτηση της αιγιαλίτιδας ζώνης ενώ το άρθρο 26παρ.4 στη διέλευση των πολεμικών πλοίων από στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας. Το 1956, κατά την 8^η συνεδρίαση, η Επιτροπή παρουσίασε στη Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ το 'Draft Articles Concerning the Law of the Sea' μαζί με σχόλια. Στο ζήτημα της διέλευσης σκαφών από τα στενά, η Επιτροπή επανέλαβε την απόφαση του Διεθνούς Δικαστηρίου της υπόθεσης των Στενών της Κέρκυρας. Στο σχέδιο άρθρων για την αιγιαλίτιδα ζώνη, η Επιτροπή πρότεινε ως άρθρο 14 παράγραφος 4 το παρακάτω:

«Δεν πρέπει να διακόπτεται η αβλαβής διέλευση ενός ξένου πλοίου από στενά που κανονικά χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα μεταξύ δύο τμημάτων ανοικτής θάλασσας»¹⁴

Σύμφωνα με τα άρθρα 24,17 και 18 ένα παράκτιο κράτος έχει την επιλογή να απαιτήσει προηγούμενη ειδοποίηση εάν πρόκειται για διέλευση πολεμικών πλοίων από την αιγιαλίτιδα ζώνη του.¹⁵

Λόγω όμως των απαιτήσεων του αντικειμένου αλλά και των διαρκών εξελίξεων στο χώρο του δικαίου της θάλασσας, το 1957 αποφασίστηκε από τη Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών να συγκληθεί συνδιάσκεψη για την εξέταση του σχεδίου της Επιτροπής Διεθνούς Δικαίου.¹⁶

¹³ UN, The Law of the Sea: Straits used for international Navigation: Legislative History of Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea Volume I (United Nations,1992),4

¹⁴ UN, "Articles concerning the Law of the Sea" (Yearbook of the International Law Commission Vol.II,UN,1956), 256-264

¹⁵ Mohd Hazmi Bin Mohd Rusli, 'Balancing shipping and the Protection of the marine environment of straits used for international navigation: a study of the straits of Malaga and Singapore, 63-65

¹⁶ Κ.Ιωάννου-Α.Στρατή, Δίκαιο της Θάλασσας, Αντ.Ν.Σάκκουλα, 2000, 6

Το νομικό καθεστώς των στενών υπό την Πρώτη Συνδιάσκεψη

Ένα από τα άρθρα που συζητήθηκαν κριτικά ήταν το άρθρο 17(4) που αφορά στο δικαίωμα των ξένων πλοίων να πλέουν από τα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα.

Κατατέθηκαν πέντε τροποποιήσεις για την αναθεώρηση του κειμένου αυτού του άρθρου το οποίο δημιουργήθηκε από την Επιτροπή. Οι τροποποιήσεις της Χιλής¹⁷ και των ΗΠΑ¹⁸ στη συνέχεια αποσύρθηκαν. Ενώ, οι τροποποιήσεις που κατατέθηκαν από το Ηνωμένο Βασίλειο, την Πορτογαλία και την Ολλανδία οι οποίες τελικά συνδυάστηκαν και έλαβαν και την υποστήριξη των ΗΠΑ, πρότειναν την τροποποίηση του άρθρου 17(4) ως εξής:

«Δεν θα υπάρξει καμία διακοπή της αβλαβούς διελεύσεως ενός ξένου πλοίου Από τα στενά ή άλλους θαλάσσιους διαδρόμους που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα μεταξύ ενός τμήματος ανοικτής θάλασσας και ενός άλλου τμήματος ανοικτής θάλασσας ή αιγιαλίτιδας ζώνης ξένου κράτους»¹⁹

Αυτή η τροποποίηση προκάλεσε ποικίλες αντιδράσεις από τα συμμετέχοντα κράτη.

Οι αντιπροσωπεΐες της Σαουδικής Αραβίας και της Σοβιετικής Ένωσης εξέφρασαν ανησυχίες για τη χρήση του όρου 'θαλάσσιοι διάδρομοι-sea lanes'.

Ο αντιπρόσωπος της Ολλανδίας σχολίασε ότι υπήρχε ανάγκη να συμπεριληφθεί αυτή η φράση, καθώς ο όρος στενά αφήνει στενή ερμηνεία, η οποία μπορεί να μην συμπεριλαμβάνει θαλάσσιους διαδρόμους εκτός στενών που όμως χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα.²⁰

Η εισαγωγή της λέξης 'κανονικά-normally' μετά τη λέξη στενά στο άρθρο 17(4) απορρίφθηκε από το Ηνωμένο Βασίλειο, την Πορτογαλία και την Ολλανδία λόγω ασαφούς ερμηνείας που θα μπορούσε να οδηγήσει σε μελλοντικές διενέξεις.

Αυτή η πρόταση, που τελικά έγινε δεκτή με μικρές αλλαγές από τη διάσκεψη, περιείχε την αναφορά όχι μόνο στα στενά που συνδέουν δύο τμήματα ανοικτής θάλασσας αλλά επίσης και αυτά που συνδέουν ένα τμήμα ανοικτής θάλασσας και την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός ξένου κράτους. Αυτή η τροποποίηση εθεάθη τόσο από τους υποστηρικτές όσο και από τους αντιπάλους της ως απευθυνόμενη ειδικά στον Κόλπο της Άκαμπα και τα Στενά του Τιράν.

Ο αντιπρόσωπος της Σαουδικής Αραβίας δήλωσε ότι «ήταν γενικώς αναγνωρισμένο ότι τα κράτη σε περίοδο ειρήνης είχαν δικαίωμα να στέλνουν τα πολεμικά τους πλοία από στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα μεταξύ δύο τμημάτων ανοικτής θάλασσας. Επομένως, το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης θα μπορούσε να εφαρμοστεί σε στενά που συνδέουν δύο τμήματα ανοικτής θάλασσας, αλλά όχι σε στενά που συνδέουν ένα τμήμα ανοικτής θάλασσας με την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός κράτους.»

¹⁷ Η Χιλή πρότεινε ότι οι λέξεις «και διάδρομοι» να μπουν μετά τη λέξη «στενά»

¹⁸ "Το παράκτιο κράτος δεν πρέπει να απαγορεύει την αβλαβή διέλευση από στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα μεταξύ δύο τμημάτων ανοικτής θάλασσας", Ibid

¹⁹ Ibid

²⁰ Ibid

Οι αντιπρόσωποι της Ινδονησίας και της Σαουδικής Αραβίας προσέβαλλαν την εισαγωγή των λέξεων « or territorial waters of a foreign state» όπως είχαν προτείνει το Ηνωμένο Βασίλειο, η Ολλανδία και η Πορτογαλία. Υποστήριξαν ότι το διεθνές δίκαιο προβλέπει την εφαρμογή της αβλαβούς διέλευσης μόνο στα στενά που συνδέουν δύο τμήματα ανοικτής θάλασσας και όχι σε στενά που συνδέουν την ανοικτή θάλασσα και τα κυριαρχικά ύδατα ενός παράκτιου κράτους.²¹

Τελικά, η κοινή πρόταση τροποποίησης του 17(4) έγινε δεκτή με την εξής τροποποίηση: διαγράφηκε ο όρος ‘other sea lanes’ και η φράση ‘territorial waters’ αντικαταστάθηκε με την ‘territorial sea’.

Επίσης, κατά την πρώτη Συνδιάσκεψη συζητήθηκε το άρθρο 24. Το Ηνωμένο Βασίλειο πρότεινε την προσθήκη μιας νέας παραγράφου που θα όριζε τα παρακάτω:

«Το δικαίωμα των πολεμικών πλοίων στην αβλαβή διέλευση στα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα μεταξύ δύο τμημάτων ανοικτής θάλασσας δεν είναι απαραίτητο να ασκείται μετά από σχετική προηγούμενη ειδοποίηση»²²

Αυτή η πρόταση ήταν καλοδεχούμενη από πολλά συμμετέχοντα κράτη αλλά τελικά απορρίφθηκε.

Η Σύμβαση του 1958, δεν περιέχει καμία διάταξη σχετικά με την εναέρια κυκλοφορία στα στενά εκτός του ότι η κυριαρχία του παράκτιου κράτους εκτείνεται και στον υπερκείμενο της αιγιαλίτιδας ζώνης του εναέριου χώρου. Κατά τη διάρκεια της πρώτης Συνδιάσκεψης του 1958, το Ηνωμένο Βασίλειο πρότεινε την συμπερίληψη στη Σύμβαση για την Ανοικτή θάλασσα ενός άρθρου, σύμφωνα με το οποίο κάθε κράτος θα είχε το δικαίωμα να στέλνει αεροσκάφη πάνω από όλες τις θαλάσσιες περιοχές μεγαλύτερες των 3 μιλίων από τις ακτές, κατά μήκος των στενών που χρησιμοποιούνται για την διεθνή ναυσιπλοΐα μεταξύ δύο τμημάτων ανοικτής θάλασσας και πάνω από ύδατα που αποτελούν το μόνο μέσο πρόσβασης σε αεροδρόμιο του κράτους.

Αυτή η πρόταση δεν συζητήθηκε καν στη Δεύτερη Συνδιάσκεψη.²³

Τέλος, κατά τη διάσκεψη του Σικάγο του 1944, ο αντιπρόσωπος των ΗΠΑ δήλωσε ότι η χώρα του «πιστεύει ότι κάθε κράτος έχει δικαίωμα να διατηρήσει την κυριαρχία του στον εναέριο χώρο που υπέρκειται του χερσαίου εδάφους και των χωρικών υδάτων του. Δεν υπάρχει κανένα ζήτημα αποξένωσης του κράτους από αυτή του την κυριαρχία.»²⁴

²¹ Ibid

²² Ibid

²³ Doc.A/CONF.13/C.2/L.83,1 April 1958, UNCLOS I, 1958,vol.IV at 137

²⁴ Statement by Ambassador Bearle in Proceedings of the International Civil Aviation Conference, Chicago, 1944, vol.I, at 54

Η Πρώτη Συνδιάσκεψη των Η.Ε για το Δίκαιο της Θάλασσας συνήλθε στη Γενεύη μεταξύ Φεβρουαρίου και Απριλίου 1958. Το τελικό της προϊόν ήταν τέσσερις συμβάσεις, ένα πρωτόκολλο και εννέα αποφάσεις. Οι συμβάσεις που υιοθετήθηκαν ήταν οι ακόλουθες: 1) Σύμβαση για την Αιγιαλίτιδα Ζώνη και τη Συνορεύουσα Ζώνη, 2) Σύμβαση για την Ανοικτή Θάλασσα, 3) Σύμβαση για την Αλιεία και τη Διατήρηση των Ζώντων Πόρων της Ανοικτής Θάλασσας, 4) Σύμβαση για την Υφαλοκρηπίδα²⁵

Στην Πρώτη Συνδιάσκεψη των Η.Ε για το Δίκαιο της θάλασσας το ζήτημα των στενών αποτέλεσε αντικείμενο εξέτασης σε συνδυασμό με το μέγιστο εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης και το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης.

Αναφορά στα στενά γίνεται στη Σύμβαση για την Αιγιαλίτιδα Ζώνη και τη Συνορεύουσα Ζώνη του 1958 στο Μέρος ΙΙΙ, το οποίο αναφέρεται στο δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως και συγκεκριμένα στο Άρθρο 16 παράγραφος 4 σύμφωνα με το οποίο:

«Το παράκτιο κράτος δεν μπορεί να διακόπτει την αβλαβή διέλευση των ξένων πλοίων στα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα μεταξύ ενός τμήματος ανοικτής θάλασσας και ενός άλλου τμήματος ανοικτής θάλασσας ή αιγιαλίτιδας ζώνης ενός ξένου κράτους.»²⁶

Οι τέσσερις Συμβάσεις της Γενεύης του 1958 δεν έτυχαν ευρείας επικυρώσεως από τα κράτη. Επίσης, καθότι μερικά ζητήματα, όπως το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης, δεν κατορθώθηκε να ρυθμιστούν κατά την πρώτη Συνδιάσκεψη, συνήλθε στη Γενεύη τον Μάρτιο-Απρίλιο 1960 Δεύτερη Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών. Όμως, αυτή η Συνδιάσκεψη δεν κατόρθωσε να επιτύχει ενιαία ρύθμιση ως προς το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης (3,6, ή 12 ν.μ) και έληξε χωρίς αποτελέσματα.²⁷

²⁵ Κ.Ιωάννου-Α.Στρατή, Δίκαιο της Θάλασσας, Αντ.Ν.Σάκκουλα, 2000, 6

²⁶ Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone 1958, United Nations, Treaty Series, vol.516, p.205, 6

²⁷Εμμανουήλ Ρούκουνας, Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, Νομική Βιβλιοθήκη, 2011, 228

ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ 1^{ου} ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Η σημασία του καθεστώτος που θα ρύθμιζε τη ναυσιπλοΐα στα στενά είχε γίνει αισθητή ήδη πριν από την Πρώτη Συνδιάσκεψη των Η.Ε για το Δίκαιο της Θάλασσας όσο και κατά τη διάρκεια αυτής. Τα παράκτια κράτη ήδη από τον 19^ο αιώνα συνήψαν συνθήκες σχετικές με τη ρύθμιση του καθεστώτος της ναυσιπλοΐας στα στενά τους. Οι προσπάθειες δε της διεθνούς κοινότητας να ξεκαθαρίσει το νομικό πλαίσιο των στενών είναι εμφανείς από τη διάσκεψη της Χάγης μέχρι την απόφαση του Διεθνούς Δικαστηρίου στην υπόθεση των Στενών της Κέρκυρας (1949) και την Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου. Η Πρώτη Συνδιάσκεψη των Η.Ε για το Δίκαιο της Θάλασσας, παρά το ότι δεν παράγαγε μεγάλο αριθμό διατάξεων με εκτενή αναφορά στα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα, επιβεβαιώνει, μέσα από τις προπαρασκευαστικές εργασίες της και τις διασκέψεις των αντιπροσωπειών των συμμετεχόντων κρατών, το μεγάλο ενδιαφέρον των κρατών, παράκτιων και μη, για τη φύση, τη διατύπωση και το περιεχόμενο του νομικού καθεστώτος των στενών.

2° ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Οι προπαρασκευαστικές εργασίες της Τρίτης Συνδιάσκεψης για τα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα

Το ζήτημα της διέλευσης από στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα έγινε πιο εμφανές κατά την Τρίτη Συνδιάσκεψη του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας, πρωτίστως λόγω της ευρείας αποδοχής του ορίου των 12 ν.μ για την αιγιαλίτιδα ζώνη. Αυτό το νέο όριο αιγιαλίτιδας ζώνης θα σήμαινε ότι πολλοί διάδρομοι ανοικτής θάλασσας εντός παγκοσμίως σημαντικών ναυτιλιακών σημείων ελέγχου θα υπάγοντο στις αιγιαλίτιδες ζώνες των παράκτιων κρατών. Κάτι τέτοιο θα είχε ως αποτέλεσμα η διέλευση από τέτοια στενά να εξαρτάται από τη διακριτικότητα των κρατών αυτών. Η προσδοκία της διεθνούς κοινότητας ήταν ότι η Τρίτη Συνδιάσκεψη θα μπορούσε να επιλύσει τις ελλείψεις των δύο πρώτων Συνδιασκέψεων του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας.

Όπως τόνισε ο Moore:

«μία από τις μεγαλύτερες ελλείψεις της Συνδιάσκεψης της Γενεύης του 1958 για την Αιγιαλίτιδα και τη Συνορεύουσα ζώνη είναι ότι με την εξαίρεση της μοναδικής ρήτρας που προβλέπει τη ‘μη διακοπή’ της αβλαβούς διέλευσης στα στενά, αποτυγχάνει να διαφοροποιήσει επαρκώς ανάμεσα στη διέλευση από την αιγιαλίτιδα ζώνη γενικά και στη διέλευση από τα στενά.²⁸»

Με το νέο όριο για αιγιαλίτιδα ζώνη, τα κράτη που φέρουν στενά θα επωφελούντο καθώς θα εφαρμοζόταν η αβλαβής διέλευση σε αυτά τα ύδατα συμπεριλαμβανομένων και των στενών που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα. Τα κράτη, όμως, που επωφελούντο της ελευθερίας ναυσιπλοΐας στα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα, κυρίως οι μεγάλες ναυτιλιακές δυνάμεις, θα συμφωνούσαν στο όριο των 12 ν.μ αιγιαλίτιδας ζώνης μόνο εάν υπήρχε ένα αποδεκτό καθεστώς το οποίο θα διατηρούσε πρώτον, το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης από την αιγιαλίτιδα ζώνη γενικά και δεύτερον, την ανεμπόδιστη διέλευση μέσα από τα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα. Το όριο των 12 ν.μ για την αιγιαλίτιδα ζώνη δεν θα γινόταν ποτέ δεκτό εάν δεν ήταν δυνατή η εξασφάλιση ενός επιτυχημένου για τη ναυσιπλοΐα καθεστώτος στην αιγιαλίτιδα ζώνη και κυρίως στα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα.²⁹

Ως προς το όριο των 12 ν.μ για την αιγιαλίτιδα ζώνη, οι ΗΠΑ επανέλαβαν το 1970 ότι:

²⁸ John Norton Moore ‘The Regime of Straits and the Third UN Conference on the Law of the Sea’ (1980), 74(1) American Journal of International Law, 90

²⁹ Provisions on Straits Used for International Navigation in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, The notes, Singapore Journal of International and Comparative Law, Vol.2, Issue 2(1998), pp.393-399 Nandan Satya N.2 Sing.J. Int’l & Comp. L. 393 (1998)

«Οι ΗΠΑ υποστηρίζουν το όριο των 12 ν.μ μόνο εάν μπορεί να διαπραγματευθεί μία τέτοια συνθήκη που να προβλέπει την ελευθερία της ναυσιπλοΐας μέσω των διεθνών στενών και πάνω από αυτά.»³⁰

Καθ' όλη τη διάρκεια των διασκέψεων οι ΗΠΑ έκαναν δηλώσεις, επαναλαμβάνοντας τη σημασία της ανεμπόδιστης διέλευσης όσο αφορά στα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα. Επίσης, ξεκαθάρισαν την άποψή τους, ότι δηλαδή δεν θα έπρεπε να γίνονται διακρίσεις μεταξύ εμπορικών και πολεμικών πλοίων.³¹ Μάλιστα, οι ΗΠΑ πρότειναν ως προς τα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα, τα σκάφη και τα αεροσκάφη να απολαμβάνουν του ίδιου δικαιώματος ελευθερίας διέλευσης που απολαμβάνουν και στην ανοικτή θάλασσα, αλλά το παράκτιο κράτος να έχει την εξουσία να καθορίσει κατάλληλους διαδρόμους στους οποίους να περιορίζεται η ελεύθερη διέλευση.³²

Κατά τις διασκέψεις, παρά το ότι οι προτάσεις που ετέθησαν σχετικά με την αιγιαλίτιδα ζώνη και την αβλαβή διέλευση έδιναν αρκετά μεγάλη δικαιοδοσία στο παράκτιο κράτος να υιοθετεί νόμους και κανονισμούς, ο ίδιος βαθμός διακριτικότητας δεν μπορούσε να δοθεί στην περίπτωση των στενών που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα. Ο λόγος για αυτό είναι ότι ενώ τα σκάφη θα μπορούσαν να ακολουθούν εναλλακτικούς διαδρόμους αντί να περνούν από την αιγιαλίτιδα ζώνη, αυτό δεν θα μπορούσε να καταστεί δυνατό στα στενά ζωτικής σημασίας που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα δίχως να επηρεαστεί αρνητικά το διεθνές εμπόριο και οι διεθνείς επικοινωνίες.³³

³⁰ Preparations for the Law of the Sea Conference, The article, American Journal of International Law, Vol. 68, Issue 1 (January 1974), pp. 1-32, Stevenson, John, R.; Oxman Bernard H. 68 Am. J. Int'l L. 1 (1974)

³¹ Third United Nations Conference on the Law of the Sea: The 1974 Caracas Session, The article, American Journal of International Law, Vol. 69, Issue 1 (January 1975), pp. 1-30, Stevenson, John, R.; Oxman Bernard H.. 69 Am. J. Int'l L. 1 (1975)

³² Preparations for the Law of the Sea Conference, The article, American Journal of International Law, Vol. 68, Issue 1 (January 1974), pp. 1-32, Stevenson, John, R.; Oxman Bernard H. 68 Am. J. Int'l L. 1 (1974)

³³ Provisions on Straits Used for International Navigation in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, The notes, Singapore Journal of International and Comparative Law, Vol.2, Issue 2(1998), pp.393-399 Nandan Satya N.2 Sing.J. Int'l & Comp. L. 393 (1998)

Κατά τις διαπραγματεύσεις ήταν ξεκάθαρες οι προσπάθειες των παράκτιων κρατών να έχουν αβλαβή διέλευση στην αιγιαλίτιδα ζώνη και να ισχύει το ίδιο ακριβώς καθεστώς στα στενά.³⁴

Τα κράτη εκείνα που αντιτέθηκαν στην ελεύθερη διέλευση υποστήριξαν ότι η αβλαβής διέλευση θα έπρεπε να εφαρμόζεται σε όλα τα τμήματα της αιγιαλίτιδας ζώνης, συμπεριλαμβανομένων και των τμημάτων αυτής στα στενά. Αυτές οι περιπτώσεις είναι η πρόταση της Κίνας με την πρόταση της Κύπρου, της Ελλάδας, της Ινδονησίας, της Μαλαισίας, του Μαρόκου, των Φιλιππίνων, της Ισπανίας και της Υεμένης.³⁵

Έτσι, το μπλοκ των οκτώ κρατών δήλωσε στις 27/3/1973 ότι «η ναυσιπλοΐα στην αιγιαλίτιδα ζώνη και στα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα θα έπρεπε να αντιμετωπίζεται ως μία καθώς τα εν λόγω στενά αποτελούν μέρος της αιγιαλίτιδας ζώνης». Μάλιστα, ο αντιπρόσωπος της Ισπανίας δήλωσε ότι «τα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα αποτελούν ένα εσωτερικό τμήμα της αιγιαλίτιδας ζώνης. Κάθε προσπάθεια καθορισμού ξεχωριστών καθεστώτων για την αιγιαλίτιδα ζώνη και τα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα θα παραβίαζε τη βασική αρχή της κυριαρχίας του παράκτιου κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη του.» Απαντώντας, ο αντιπρόσωπος των ΗΠΑ δήλωσε μεταξύ άλλων ότι «είναι πλήρως λανθασμένο το να προσεγγίζουμε το ζήτημα διέλευσης από τα στενά σαν να ήταν ένα απλό θέμα διέλευσης από την αιγιαλίτιδα ζώνη το οποίο θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί με το καθεστώς της αβλαβούς διέλευσης».³⁶

Κατά το σχεδιασμό των διατάξεων που σχετίζονται με τη διεθνή ναυσιπλοΐα και συγκεκριμένα με το καθεστώς των στενών που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και αυτό των αρχιπελαγικών κρατών, η UNCLOSIII επηρεάστηκε πολύ από τους προβληματισμούς και τις ανησυχίες που προέβαλλαν τα κράτη της νοτιοανατολικής Ασίας και κυρίως η Ινδονησία, η Μαλαισία και η Σιγκαπούρη. Συγκεκριμένες ανησυχίες κάποιων κρατών αντιμετωπίστηκαν ειδικώς στη Σύμβαση. Για παράδειγμα, η Σύμβαση περιλαμβάνει ειδική διάταξη ώστε να διασφαλίζεται ότι τα σκάφη που πλέουν από και προς τη Σιγκαπούρη μέσω της αιγιαλίτιδας ζώνης και των ΑΟΖ των γειτόνων κρατών δεν θα παρεμποδίζονται. Επίσης, η Μαλαισία κατόρθωσε να συμπεριληφθεί στο καθεστώς των στενών που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα μία διάταξη η οποία διασφαλίζει ότι το καθεστώς της διέλευσης από τέτοια στενά δεν θα επηρεάζει με κανένα τρόπο το νομικό στάτους των υδάτων

³⁴ Regime of Straits and the Third United Nations Conference on the Law of Sea, The article, American Journal of International Law, Vol.74, Issue 1, (January 1980), pp. 77-121, Moore, John Norton, 74 Am. J. Int'l L. 77 (1980)

³⁵ Preparations for the Law of the Sea Conference, The article, American Journal of International Law, Vol. 68, Issue 1 (January 1974), pp. 1-32, Stevenson, John, R.; Oxman Bernard H. 68 Am. J. Int'l L. 1 (1974)

³⁶ Regime of Straits and the Third United Nations Conference on the Law of Sea, The article, American Journal of International Law, Vol.74, Issue 1, (January 1980), pp. 77-121, Moore, John Norton, 74 Am. J. Int'l L. 77 (1980)

στο στενό. Ακόμα, κατόρθωσε να διασφαλίσει ότι η πρόσβαση της στην Sabah διατηρούταν στο πλαίσιο του καθεστώτος των αρχιπελαγικών υδάτων.³⁷ Ακόμα, το άρθρο 35(c) συντάχθηκε προσεκτικά, μετά από μεγάλες διαπραγματεύσεις με τα ενδιαφερόμενα κράτη ώστε να διατηρούνται τα ειδικά νομικά καθεστάτα στα Στενά της Δανίας, στα τουρκικά Στενά και στα Στενά του Μαγγελάνου.³⁸

Κατά τη διάρκεια των διασκέψεων πολλά κράτη έκαναν δηλώσεις και κατέθεσαν σχέδια άρθρων αλλά και τροποποιήσεις.

Η Ιταλία παρουσίασε ένα σύντομο σχέδιο άρθρου για τα στενά το οποίο προέβλεπε ένα διττό καθεστώς. Αυτό προέβλεπε ελευθερία ναυσιπλοΐας και υπέρπτησης, όπως υπάρχει στην ανοικτή θάλασσα, σε στενά που συνδέουν δύο τμήματα ανοικτής θάλασσας ή ένα τμήμα ανοικτής θάλασσας με την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός κράτους ενώ προέβλεπε αβλαβή διέλευση σε στενά τα οποία δεν υπερβαίνουν τα 6 μίλια πλάτος, βρίσκονται μεταξύ ακτών του ίδιου κράτους και είναι κοντά σε άλλους διαδρόμους επικοινωνίας μεταξύ των τμημάτων που συνδέονται από τα στενά.

Αυτή η πρόταση εμπεριείχε κάποιο κυνισμό αφού ήταν φτιαγμένη ώστε να ταιριάζει στα χαρακτηριστικά των ιταλικών στενών, τα οποία θα ενέπιπταν στο καθεστώς της αβλαβούς διέλευσης, ενώ τα στενά άλλων κρατών θα ενέπιπταν στο καθεστώς της ελευθερίας διέλευσης. Γι' αυτό το λόγο η πρόταση ης Ιταλίας επικρίθηκε έντονα από τον ισπανό αντιπρόσωπο.³⁹

Ο αντιπρόσωπος του Ιράν είπε ότι η διέλευση από στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα δεν πρέπει να επηρεάζει το νομικό καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης όταν αυτά βρίσκονται εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης ενός ή περισσότερων κρατών.

Ο αντιπρόσωπος της Σρι Λάνκα παρατήρησε ότι το πρόβλημα των στενών που αποτελούν μέρος της αιγιαλίτιδας ζώνης είχε να κάνει με την εύρεση μιας δίκαιης ισορροπίας μεταξύ της ασφάλειας και των οικονομικών συμφερόντων του παράκτιου κράτους και του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης των πλοίων, πράγμα το οποίο αποτελεί ζήτημα ζωτικής σημασίας για την παγκόσμια οικονομία και τη διεθνή ειρήνη και ασφάλεια. Σύμφωνα με τη δήλωσή του έπρεπε να γίνει διάκριση ανάμεσα στη διέλευση εμπορικών πλοίων και στη διέλευση πολεμικών πλοίων.

Για τον αντιπρόσωπο της Τανζανίας, ως προς τα στενά που χρησιμοποιούνται για την διεθνή ναυσιπλοΐα, θα έπρεπε να γίνει διάκριση ανάμεσα στα πλοία που εκτελούν εθνικά καθήκοντα και σε αυτά που εκτελούν διεθνή καθήκοντα. Σύμφωνα με την δήλωσή του, στα εμπορικά πλοία που εκτελούν ένα διεθνές καθήκον δεν θα έπρεπε

³⁷ Provisions on Straits Used for International Navigation in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, The notes, Singapore Journal of International and Comparative Law, Vol.2, Issue 2(1998), pp.393-399 Nandan Satya N.2 Sing.J. Int'l & Comp. L. 393 (1998)

³⁸ Regime of Straits and the Third United Nations Conference on the Law of Sea, The article, American Journal of International Law, Vol.74, Issue 1, (January 1980), pp. 77-121, Moore, John Norton, 74 Am. Το Άρθρο 35(c) προβλέπει ότι η Σύμβαση δεν θα επηρεάζει το νομικό καθεστώς αυτών των στενών για τα οποία υπάρχει διεθνής συνθήκη σε ισχύ.

³⁹ Jose A. de Yturriaga, Straits used for international navigation: A Spanish Perspective

να διακόπτεται με κανένα τρόπο η διέλευσή τους από τα στενά. Ενώ τα πολεμικά πλοία θα έπρεπε να ειδοποιούν για τη διέλευσή τους και να μην διαπλέουν κρυφά από τα στενά, λόγω των κινδύνων που θα αντιμετώπιζε το παράκτιο κράτος. Επισημάνε, επίσης, ότι η εμπορική ναυσιπλοΐα είναι το μόνο πραγματικό είδος διεθνούς τύπου ναυσιπλοΐας και θα έπρεπε να διαφυλάσσεται πάντα. Αλλά τα πολεμικά πλοία θα πρέπει να ακολουθούν κανόνες που θα διασφαλίζουν την ειρηνική διέλευση κάθε φορά που θα χρησιμοποιούν διεθνή στενά.

Ο αντιπρόσωπος του Περού δήλωσε ότι η διέλευση εμπορικών πλοίων από στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα αποτελεί ειρηνική χρήση των θαλασσών, θεωρείται αβλαβής και ωφελεί όλες τις χώρες. Επομένως, θα έπρεπε να διαφυλάσσεται χωρίς διακρίσεις. Επίσης, τα κράτη που φέρουν στενά πρέπει να διευκολύνουν την ταχεία και ασφαλή διέλευση αυτών των σκαφών, τα οποία από τη μεριά τους θα πρέπει να συμμορφώνονται με τους καθορισμένους κανονισμούς των παράκτιων κρατών έτσι ώστε να αποφεύγονται οι ζημιές στο θαλάσσιο περιβάλλον και οι κίνδυνοι στη ναυτιλία. Από την άλλη μεριά, η διέλευση των πολεμικών πλοίων δεν είναι γενικού συμφέροντος, ούτε αποτελεί ειρηνική και αβλαβή χρήση των θαλασσών. Έτσι, ο μόνος κατάλληλος τρόπος να υπάρξει ικανοποιητική συμφωνία μεταξύ των κρατών που φέρουν στενά και των κρατών-χρηστών των στενών είναι «ο καθορισμός ενός πλαισίου αβλαβούς διελύσεως από την αιγιαλίτιδα ζώνη, που να συγκεκριμενοποιεί τι μπορούν και τι δεν μπορούν να κάνουν τα σκάφη που διαπλέουν.»

Για τον αντιπρόσωπο της Κίνας «ένα στενό που βρίσκεται εντός των ορίων της αιγιαλίτιδας ζώνης δύσκολα θα μπορούσε να αλλάξει το στάτους του και να γίνει μέρος της ανοικτής θάλασσας επειδή κανονικά χρησιμοποιούταν για τη διεθνή ναυσιπλοΐα.»⁴⁰

Σύμφωνα με τη δήλωση της Οργάνωσης των κρατών της Αφρικανικής Ένωσης: «Τα αφρικανικά κράτη όσο αφορά στα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα, επιδοκιμάζουν το καθεστώς της αβλαβούς διέλευσης αλλά αναγνωρίζουν την ανάγκη περαιτέρω συγκεκριμενοποίησης του καθεστώτος.»⁴¹

⁴⁰ Jose A. de Yturriaga, Straits used for international navigation: A Spanish Perspective

⁴¹ Preparations for the Law of the Sea Conference, The article, American Journal of International Law, Vol. 68, Issue 1 (January 1974), pp. 1-32, Stevenson, John, R.; Oxman Bernard H. 68 Am. J. Int'l L. 1 (1974)

Ως προς το καθεστώς στον εναέριο χώρο που υπέρκειται των θαλάσσιων στενών, οι ΗΠΑ από την έναρξη των διαπραγματεύσεων επέμειναν να υπάρξουν πλήρη δικαιώματα υπέρπτησης από τα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα. Υπήρξαν συνεχείς προσπάθειες από τη μεριά της Ισπανίας και της Ελλάδας να αφαιρέσουν αυτά τα δικαιώματα υπέρπτησης από το κείμενο. Όμως, οι τροποποιήσεις που εισήγαγαν ως προς αυτό δεν υιοθετήθηκαν από τη διάσκεψη. Επίσης, όσο αφορά στην ελεύθερη διέλευση των υποβρυχίων, αρκετά κράτη εξέφρασαν τις αντιρρήσεις τους. Μεταξύ αυτών, η Ελλάδα είχε προτείνει η διέλευση των υποβρυχίων να περιληφθεί στο Άρθρο 39 «Ευθύνες των πλοίων και των αεροσκαφών κατά τη διέλευσή τους». Οι προτάσεις τέτοιου είδους δεν ελήφθησαν υπ' όψιν από τη συνδιάσκεψη. Συγκεκριμένα, συνοψίζοντας το έργο της διάσκεψης του 1977, ο Bernard Oxman έγραψε για τις τροποποιήσεις που επιχειρήθηκαν ότι «προσπάθειες να τεθεί προϋπόθεση για τα υποβρύχια να πλέουν στην επιφάνεια απέτυχαν».⁴²

⁴² Regime of Straits and the Third United Nations Conference on the Law of Sea, The article, American Journal of International Law, Vol.74, Issue 1, (January 1980), pp. 77-121, Moore, John Norton, 74 Am.

Στις προπαρασκευαστικές εργασίες της Τρίτης Συνδιάσκεψης παρουσιάστηκαν τρεις αντίπαλες προτάσεις. Η πρώτη, η οποία προωθήθηκε από ένα μπλοκ ναυτιλιακών κρατών κυρίως τις ΗΠΑ και τη Σοβιετική Ένωση, δεν ήθελα τίποτα άλλο από την ελευθερία της ναυσιπλοΐας και της υπέρπτησης στα στενά.⁴³

Το δεύτερο γκρουπ αντιπροσωπειών, του οποίου ηγείτο η Μαλαισία και υποστηρίχθηκε από την Ινδονησία, την Κύπρο, την Ελλάδα, το Μαρόκο, τις Φιλιππίνες, την Ισπανία και την Υεμένη, πρότεινε ότι τα στενά θα έπρεπε να αντιμετωπιστούν ως μία οντότητα μαζί με την αιγιαλίτιδα ζώνη. Αυτό το γκρουπ κρατών αντιτάχθηκε σε όποια προσπάθεια «διεθνοποίησης» των στενών.

Η Τρίτη πρόταση, η οποία κατατέθηκε από το Ηνωμένο Βασίλειο, αποτελούσε μια συμβιβαστική φόρμουλα μεταξύ των προηγούμενων δύο, η οποία αντιμετώπιζε τα στενά χωριστά από την αιγιαλίτιδα ζώνη.⁴⁴

Το καθεστώς του πλου διελεύσεως προωθήθηκε από την πρόταση του Ηνωμένου Βασιλείου, όμως δεν ήταν το ίδιο με την ελευθερία ναυσιπλοΐας και υπέρπτησης στην ανοικτή θάλασσα όπως αυτή αναπτύχθηκε και υποστηρίχθηκε από το μπλοκ των ναυτιλιακών κρατών.⁴⁵

Η πρόταση των Φίτζι ήταν σχεδόν παρόμοια με αυτή του Ηνωμένου Βασιλείου, εκτός των σημείων που αφορούσαν στο δικαίωμα των υποβρυχίων να περνούν εν καταδύσει από τα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και αυτών για τις νομοθετικές εξουσίες των κρατών με στενά.⁴⁶

Λόγω της ομοιότητας των προτάσεων Φίτζι και Ηνωμένου Βασιλείου αποφασίστηκε το 1975 να καθιερωθεί το 'Γκρουπ' ή αλλιώς 'Private Working Group on Straits Used for International Navigation'. Στο Γκρουπ συμπροέδρευαν οι αντιπρόσωποι των Φίτζι και του Ηνωμένου Βασιλείου, στοχεύοντας στη δημιουργία συμβιβασμού μεταξύ των ακραίων θέσεων των αντικρουόμενων μπλοκ. Συζητώντας για τα καθεστάτα ναυσιπλοΐας στα στενά που χρησιμοποιούνται για την διεθνή ναυσιπλοΐα, το Γκρουπ έκανε κοντινές επαφές με την Ινδονησία, τη Μαλαισία και τις μεγάλες ναυτιλιακές δυνάμεις.⁴⁷

Το γκρουπ των κρατών που έχουν στενά, κυρίως η Μαλαισία, η Ινδονησία και η Ισπανία δεν ήταν ευχαριστημένο και κριτικάρε τη θέση του Ηνωμένου Βασιλείου στο Γκρουπ, προσάπτοντάς του ότι προσπαθούσε να ικανοποιήσει τις επιθυμίες των δύο μεγάλων ναυτιλιακών κρατών, των ΗΠΑ και της Σοβιετικής Ένωσης.⁴⁸

Το Γκρουπ πρότεινε ένα σχέδιο που βασιζόταν σε μεγάλο βαθμό σε αυτό που είχε προηγουμένως προετοιμαστεί από το Ηνωμένο Βασίλειο. Ονομάστηκε 'Σχέδιο Άρθρων για την Αιγιαλίτιδα Ζώνη και τα Στενά' και συνδύαζε όλα τα αντικρουόμενα στοιχεία της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας και της υπέρπτησης σε στενά που

⁴³ Kim Young Koo, 'Transit Passage Regime Controversy Revisited: An Appraisal and Analysis on the Legal Ambiguities and Recent Trends', 1992

⁴⁴ UN, The Law of the Sea: Straits used for International Navigation: Legislative History of Part III of the UN Convention on the Law of the Sea vol.II, 1992, 79-97

⁴⁵ S.N.Nandan and D.H.Anderson, 'Straits used for International Navigation: A commentary on Part III of the UN Convention on the Law of the Sea 1982' in Hugo Caminos

⁴⁶ Ibid

⁴⁷ Ibid

⁴⁸ Ibid

χρησιμοποιούνται για την διεθνή ναυσιπλοΐα, όπως επίσης και κατάλληλα μέτρα για τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος και διασφάλισης των συμφερόντων του παράκτιου κράτους. Η πρόταση Φίτζι και Ηνωμένου Βασιλείου επιχείρησε να «διεθνοποιήσει» τα στενά χωρίς να χρειάζεται να τα «διεθνοποιήσει» στην πραγματικότητα.⁴⁹

Η θέση της Μαλαισίας και της Ινδονησίας σταδιακά άλλαξε μετά την κατάθεση του Σχεδίου από το Γκρουπ Φίτζι/Ηνωμένου Βασιλείου.⁵⁰

Το Σχέδιο αυτό τελικά εισήχθη ως Μέρος III στη Σύμβαση.⁵¹

Παρόλα αυτά, η Μαλαισία και η Ινδονησία παρέμειναν σκεπτικές, φοβούμενες ότι η υιοθέτηση του πλου διελεύσεως θα χειροτέρευε τα ήδη πολύπλοκα περιβαλλοντικά προβλήματα λόγω της ρύπανσης από τα σκάφη στα Στενά της Μάλαγα και της Σιγκαπούρης.⁵²

Οι ανησυχίες της Μαλαισίας, της Ινδονησίας και της Σιγκαπούρης σχετικά με τα στενά της Σιγκαπούρης και της Μάλαγα ήταν δικαιολογημένες, δεδομένων των φυσικών και γεωγραφικών ιδιοτεροτήτων αυτών των στενών. Γεωγραφικά, κάποια τμήματα του Στενού της Μάλαγα είναι πολύ στενά και κάποια πολύ ρηχά.⁵³

Σε απάντηση στις ανησυχίες που εκφράστηκαν από τα προαναφερθέντα και άλλα παράκτια κράτη σχετικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τη ρύπανση, οι ΗΠΑ πρότειναν την υιοθέτηση διεθνών προτύπων ελέγχου της ρύπανσης, υποχρεωτική εφαρμογή των διεθνών σχεδίων διαχωρισμού της κυκλοφορίας και αυστηρή ευθύνη για ατυχήματα που προκαλούνται λόγω μη υιοθέτησης αυτών των σχεδίων και των κανονισμών για την εναέρια κυκλοφορία του ICAO.⁵⁴

Τελικά, η Μαλαισία κατάφερε να πείσει τις άλλες αντιπροσωπείες στο να συμφωνήσουν σε μία συγκεκριμένη διάταξη, και το άρθρο 233 στο Μέρος XII της Σύμβασης σχεδιάστηκε για αυτό το σκοπό. Με την εισαγωγή του Άρθρου 233 στο Μέρος XII της Σύμβασης, η Ινδονησία, η Μαλαισία και η Σιγκαπούρη ψήφισαν για την υιοθέτηση της Σύμβασης. Το Άρθρο 233 έχει να κάνει με περιβαλλοντικές διασφαλίσεις στα Στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα.

⁴⁹ UN, *The Law of the Sea: Straits used for International Navigation: Legislative History of Part III of the UN Convention on the Law of the Sea vol.II*, 1992, 79-80

⁵⁰ UN, *The Law of the Sea: Straits used for International Navigation: Legislative History of Part III of the UN Convention on the Law of the Sea vol.II*, 1992, 117-119

⁵¹ Ibid

⁵² Sijthoff, Noordhoff, 'International Straits of the World', 1978, 3-5

⁵³ Provisions on Straits Used for International Navigation in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, The notes, Singapore Journal of International and Comparative Law, Vol.2, Issue 2(1998), pp.393-399 Nandan Satya N.2 Sing.J. Int'l & Comp. L. 393 (1998)

⁵⁴ Preparations for the Law of the Sea Conference, The article, American Journal of International Law, Vol. 68, Issue 1 (January 1974), pp. 1-32, Stevenson, John, R.; Oxman Bernard H. 68 Am. J. Int'l L. 1 (1974)

Θα μπορούσαμε να πούμε ότι το ζήτημα του καθεστώτος των στενών που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα ήταν το πιο σημαντικό ζήτημα στη Συνδιάσκεψη. Δεδομένου του παρελθόντος των διστάμενων απόψεων για το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης και των δικαιωμάτων ναυσιπλοΐας σε αυτήν, κατά την UNCLOSIII το θέμα των στενών που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα αδιαμφισβήτητα αποτέλεσε το πιο αμφιλεγόμενο ζήτημα.⁵⁵

Αυτό που προέβλεπε η Σύμβαση της Γενεύης του 1958 για την Αιγιαλίτιδα και τη Συνορεύουσα Ζώνη, δηλαδή τη «μη διακοπή» της αβλαβούς διέλευσης στα στενά, δεν διαφοροποιούσε επαρκώς τη διέλευση από την αιγιαλίτιδα ζώνη γενικά από τη διέλευση από στενά. Ενώ με την UNCLOSIII επιτυγχάνεται και αναγνωρίζεται για πρώτη φορά αυτή η διάκριση. Έτσι, η «αβλαβής διέλευση στην αιγιαλίτιδα ζώνη» και «τα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα» αποτελούν διαφορετικά μέρη του κειμένου, το κάθε ένα με το δικό του καθεστώς. Η Σύμβαση αφιερώνει το Μέρος II στην «αβλαβή διέλευση στην αιγιαλίτιδα ζώνη» και το Μέρος III στα «στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα».⁵⁶

Η εγγύηση του δικαιώματος της ελεύθερης διέλευσης των πλοίων όλων των κρατών από τα στενά αποτελεί μεγάλη νίκη για τα ναυτιλιακά κράτη.

⁵⁵ Provisions on Straits Used for International Navigation in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, The notes, Singapore Journal of International and Comparative Law, Vol.2, Issue 2(1998), pp.393-399 Nandan Satya N.2 Sing.J. Int'l & Comp. L. 393 (1998)

⁵⁶ Regime of Straits and the Third United Nations Conference on the Law of Sea, The article, American Journal of International Law, Vol.74, Issue 1, (January 1980), pp. 77-121, Moore, John Norton, 74 Am. J. Int'l L. 77 (1980)

ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ 2^{ου} ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Ως προς τα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα, η Τρίτη Συνδιάσκεψη των Η.Ε για το Δίκαιο της Θάλασσας ήρθε για να συμπληρώσει και να επιλύσει τις ελλείψεις των δύο πρώτων Συνδιασκέψεων, δημιουργώντας ένα καθεστώς που ρυθμίζει πλήρως τη ναυσιπλοΐα. Τα νέα δεδομένα και οι αλλαγές που η Σύμβαση προβλέπει για άλλες θαλάσσιες ζώνες, κατέστησαν αναγκαία και επιτακτική της εξασφάλιση ενός επιτυχημένου για την ελευθερία της ναυσιπλοΐας καθεστώτος. Οι προτάσεις, οι αντιπροτάσεις και οι αντιδράσεις των συμμετεχόντων κρατών στις προπαρασκευαστικές εργασίες της Σύμβασης είχαν ως αποτέλεσμα από το αμφιλεγόμενο ζήτημα αυτό των στενών να οδηγηθούμε σε ένα προϊόν διαπραγμάτευσης σαφές, αναλυτικό, με νεοπαγείς θεσμούς και που αδιαμφισβήτητα αποτελεί νίκη των ναυτιλιακών κρατών.

3^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Η Τρίτη Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας και οι διατάξεις του Μέρους ΙΙΙ για τα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα

Η Τρίτη Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας διήρκεσε από τον Δεκέμβριο του 1973 ως τον Απρίλιο του 1982. Κατά το πέρας της Συνδιάσκεψης καταγράφηκε η συμμετοχή 157 κρατών. Οι εργασίες της Συνδιάσκεψης ολοκληρώθηκαν στις 30 Απριλίου 1982. Η Τελική Πράξη της Τρίτης Συνδιάσκεψης που περιλάμβανε σχέδιο Σύμβασης που ετοίμασε η Συνδιάσκεψη, καθώς και τέσσερις Αποφάσεις (Resolutions) τέθηκε σε ψηφοφορία την ίδια μέρα, έπειτα από αίτημα των ΗΠΑ. Η Σύμβαση του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας υιοθετήθηκε από την ολομέλεια της τρίτης Συνδιάσκεψης. Ψήφισαν 130 κράτη υπέρ, 4 κατά (ΗΠΑ, Τουρκία, Ισραήλ, Βενεζουέλα) και καταγράφηκαν 17 αποχές. Η νέα Σύμβαση υπογράφηκε στην πόλη Montego Bay της Τζαμάικα την 10^η Δεκεμβρίου 1984. Συνολικά, τη Σύμβαση υπέγραψαν 157 κράτη και η Ευρωπαϊκή Κοινότητα. Η Σύμβαση τέθηκε σε ισχύ την 16^η Νοεμβρίου 1994.⁵⁷

Υπό γεωγραφική έννοια στενό είναι μία φυσική (όχι τεχνητή) θαλάσσια δίοδος, μικρού σχετικά πλάτους που χωρίζει δύο ξηρές και επομένως ενώνει δύο τμήματα θάλασσας.⁵⁸

Το διεθνές δίκαιο της θάλασσας δεν ενδιαφέρεται για όλα τα στενά που πληρούν τα παραπάνω χαρακτηριστικά, αλλά για αυτά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα.

Η ρύθμιση που συμφωνήθηκε στη ΔΘ έχει δύο χαρακτηριστικά. Πρώτον, αποσυνδέει το καθεστώς διέλευσης από τα στενά από το θεσμό της αβλαβούς διέλευσης από τη χωρική θάλασσα, καθιερώνοντας ένα νέο αυτοτελή θεσμό, τον πλου διέλευσης. Δεύτερον, αποσυνδέει τις ρυθμίσεις για τα στενά από τις ρυθμίσεις για την αιγιαλίτιδα ζώνη. Η έννοια των διεθνών στενών περιλαμβάνει τα εξής στοιχεία: α) τη γεωγραφική μορφολογία ενός στενού, β) τη χρήση του από τη διεθνή ναυσιπλοΐα, γ) τη σύνδεση τμημάτων της ανοικτής θάλασσας ή ΑΟΖ ή αιγιαλίτιδας ζώνης, δ) το γεγονός ότι αποτελείται κατ' αρχήν από τμήμα ή τμήματα αιγιαλίτιδας ζώνης του παράκτιου κράτους ή των παράκτιων κρατών.⁵⁹

Στην έννοια του θαλάσσιου στενού άρα και στο νομικό καθεστώς διεθνούς ναυσιπλοΐας δεν υπάγονται οι τεχνητές διώρυγες όπως αυτές του Σουέζ, του Παναμά, Κιέλου και Κορίνθου. Επίσης, υπάρχει και η κατηγορία των στενών εκείνων που ρυθμίζονται από διεθνείς συνθήκες λόγω της μεγάλης στρατηγικής και οικονομικής

⁵⁷ Κ.Ιωάννου-Α.Στρατή, Δίκαιο της Θάλασσας, Αντ.Ν.Σάκκουλα, 2000, 9

⁵⁸ Εμμανουήλ Ρούκουνας, Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, Νομική Βιβλιοθήκη, 2011, 267

⁵⁹ Κ.Ιωάννου-Α.Στρατή, Δίκαιο της Θάλασσας, Αντ.Ν.Σάκκουλα, 2000, 126

τους σημασίας όπως τα Στενά Βοσπόρου και Δαρδανελίων, τα Στενά του Γιβραλτάρ, τα στενά της Ινδονησίας, τα Στενά του Μαγγελάνου.⁶⁰

Η Σύμβαση αφιερώνει το Μέρος III στα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα. Το Μέρος III χωρίζεται σε τρία τμήματα. Το Τμήμα 1 περιλαμβάνει τα Άρθρα 34 έως 36 που αφορούν στις γενικές διατάξεις της Σύμβασης για τα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα, το Τμήμα 2 περιλαμβάνει τα Άρθρα 37 έως 44 που αφορούν το νεοπαγές καθεστώς του πλου διελεύσεως και το Τμήμα 3 περιλαμβάνει το Άρθρο 45 που αναφέρεται στην αβλαβή διέλευση.

Ως προς το νομικό καθεστώς των υδάτων στα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα, η Σύμβαση ορίζει ότι το ειδικό καθεστώς διέλευσης από τα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα δεν επηρεάζει κατά τα άλλα το νομικό καθεστώς των υδάτων και την κυριαρχία των παράκτιων κρατών επί των στενών, του υπερκείμενου εναέριου χώρου, του εδάφους και του υπεδάφους. Προβλέπεται ότι η κυριαρχία και η δικαιοδοσία των παράκτιων κρατών θα ασκείται υποκείμενη στις διατάξεις του Μέρους III της Σύμβασης και στους άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου.⁶¹

Οι ρυθμίσεις για τα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας δεν θίγουν το νομικό καθεστώς των εσωτερικών υδάτων, με εξαίρεση τα τμήματα των εσωτερικών υδάτων που ήταν προηγουμένως αιγιαλίτιδα ζώνη αλλά με την εφαρμογή ευθειών γραμμών βάσης έγιναν εσωτερικά ύδατα. Επίσης, δεν θίγουν το νομικό καθεστώς των υδάτων που βρίσκονται πέρα από την αιγιαλίτιδα ζώνη των παράκτιων κρατών και που αποτελούν μέρος ΑΟΖ ή ανοικτής θάλασσας. Ακόμα, οι ρυθμίσεις δεν θίγουν το νομικό καθεστώς των στενών στα οποία η διέλευση υπόκειται σε ειδικό καθεστώς είτε πλήρως είτε μερικώς βάσει διεθνών συνθηκών σε ισχύ.⁶²

Επίσης, οι διατάξεις του Μέρους III της Σύμβασης δεν εφαρμόζονται εάν στο στενό υπάρχουν διάδρομοι ανοικτής θάλασσας ή ΑΟΖ οι οποίοι είναι εξίσου κατάλληλοι για τη ναυσιπλοΐα. Ωστόσο, στις εν λόγω περιοχές οι υπόλοιπες διατάξεις της Σύμβασης είναι εφαρμοστέες συμπεριλαμβανομένων και αυτών που αφορούν στις ελευθερίες ναυσιπλοΐας και υπέρπτησης.⁶³

⁶⁰ Εμμανουήλ Ρούκουνας, Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, Νομική Βιβλιοθήκη, 2011, 268

⁶¹ United Nations Convention on the Law of the Sea, Article 34

⁶² United Nations Convention on the Law of the Sea, Article 35

⁶³ United Nations Convention on the Law of the Sea, Article 36

Το καθεστώς του πλου διέλευσης

Σύμφωνα με τη Σύμβαση ΔΘ, το Τμήμα 2 του Μέρους ΙΙΙ, δηλαδή το καθεστώς του πλου διέλευσεως εφαρμόζεται σε στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και συνδέουν περιοχές της ανοικτής θάλασσας ή της ΑΟΖ με ένα άλλο τμήμα ανοικτής θάλασσας ή ΑΟΖ.⁶⁴

Η Σύμβαση ορίζει ότι:

1. Στα εν λόγω στενά, όλα τα πλοία και τα αεροσκάφη μπορούν να ασκούν το δικαίωμα του πλου διέλευσης, ο οποίος δεν θα παρεμποδίζεται. Εκτός αυτού, εάν το στενό σχηματίζεται από ένα νησί του παράκτιου κράτους και την ηπειρωτική του χώρα, το καθεστώς δεν θα εφαρμόζεται εάν ανοικτά της νήσου υπάρχει διάδρομος ο οποίος μέσω ανοικτής θάλασσας ή ΑΟΖ είναι εξίσου κατάλληλος για τη ναυσιπλοΐα.
2. Πλους διέλευσης σημαίνει η σύμφωνα με το Μέρος ΙΙΙ της ΔΘ άσκηση της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας και της υπέρπτησης για το σκοπό του συνεχούς και ταχέως διάπλου των στενών που συνδέουν περιοχές της ανοικτής θάλασσας ή της ΑΟΖ με ένα άλλο τμήμα ανοικτής θάλασσας ή ΑΟΖ.
3. Κάθε δραστηριότητα η οποία δεν αποτελεί άσκηση του δικαιώματος του πλου διέλευσης θα υπόκειται στις άλλες διατάξεις της Σύμβασης.⁶⁵

Υποχρεώσεις των πλοίων και των αεροσκαφών κατά την άσκηση του πλου διέλευσης

1. Τα πλοία και τα αεροσκάφη, κατά την άσκηση του δικαιώματος του πλου διέλευσης θα πρέπει να:
 - α) περνούν από τα στενά χωρίς καθυστέρηση
 - β) απέχουν από κάθε είδους απειλή ή χρήση βίας κατά της κυριαρχίας, της εδαφικής ακεραιότητας ή της πολιτικής ανεξαρτησίας των παράκτιων κρατών ή από οποιαδήποτε άλλη δραστηριότητα η οποία παραβιάζει τις αρχές του διεθνούς δικαίου του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών.
 - γ) απέχουν από οποιοδήποτε δραστηριότητες άλλες από εκείνες που επιβάλλει ο κανονικός τρόπος συνεχούς και ταχείας διέλευσης εκτός εάν κάτι τέτοιο κρίνεται απαραίτητο λόγω ανωτέρας βίας ή κινδύνου.
 - δ) συμμορφώνονται με τις άλλες σχετικές διατάξεις του Μέρους ΙΙΙ.
2. Ειδικότερα, τα πλοία ασκώντας το δικαίωμα του πλου διέλευσης θα πρέπει να :
 - α) συμμορφώνονται με τους γενικούς αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς, διαδικασίες και πρακτικές για την ασφάλεια στη θάλασσα, συμπεριλαμβανομένων των Διεθνών Κανονισμών για την Αποφυγή των Συγκρούσεων στη Θάλασσα.
 - β) συμμορφώνονται με τους γενικούς αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς, διαδικασίες και πρακτικές για την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της ρύπανσης από τα πλοία.

⁶⁴ United Nations Convention on the Law of the Sea, Article 37

⁶⁵ United Nations Convention on the Law of the Sea, Article 38

3. Τα αεροσκάφη ασκώντας το δικαίωμα του πλου διέλευσης θα πρέπει να:
- α) τηρούν τους κανόνες εναέριας κυκλοφορίας του ICAO, όπως αυτοί εφαρμόζονται στα πολιτικά αεροσκάφη. Όσον αφορά τα κρατικά αεροσκάφη, αυτά θα πρέπει να συμμορφώνονται με τα μέτρα ασφαλείας που προβλέπονται από τους εν λόγω κανονισμούς και να κινούνται πάντα με τη δέουσα προσοχή για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.
 - β) είναι συνεχώς συντονισμένα στη ραδιοσυχνότητα που έχει καθορίσει η διεθνώς ορισμένη αρμόδια αρχή ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ή στη διεθνή ραδιοσυχνότητα κινδύνου.⁶⁶

Ως προς τις δραστηριότητες θαλάσσιας έρευνας η Σύμβαση ορίζει ότι κατά την άσκηση του δικαιώματος του πλου διέλευσης, τα ξένα πλοία, συμπεριλαμβανομένων αυτών που εκτελούν θαλάσσια επιστημονική έρευνα και υδρογραφικές εργασίες, δεν μπορούν να διενεργήσουν ερευνητικές δραστηριότητες δίχως την προηγούμενη εξουσιοδότηση του παράκτιου κράτους.⁶⁷

Το δικαίωμα των παράκτιων κρατών να προσδιορίζουν θαλάσσιους διαδρόμους και σχέδια διαχωρισμού της κυκλοφορίας στα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα.

Σύμφωνα με τη Σύμβαση ΔΘ και το Μέρος III αυτής, τα παράκτια κράτη μπορούν να καθορίζουν θαλάσσιους διαδρόμους και σχέδια διαχωρισμού της κυκλοφορίας για τη ναυσιπλοΐα σε στενά, όπου αυτό είναι αναγκαίο για την ασφαλή διέλευση των πλοίων. Ακόμα, τα παράκτια κράτη μπορούν, εάν το απαιτούν οι περιστάσεις, να υποκαθιστούν τους καθορισμένους θαλάσσιους διαδρόμους. Το ίδιο ισχύει και για τα σχέδια διαχωρισμού της κυκλοφορίας. Και στις δύο περιπτώσεις ωστόσο θα πρέπει να έχει δοθεί η δέουσα δημοσιότητα.

Πριν όμως, από τον προσδιορισμό ή την υποκατάσταση των θαλάσσιων διαδρόμων και των σχεδίων καθορισμού της κυκλοφορίας, τα παράκτια κράτη οφείλουν να υποβάλλουν προτάσεις στον αρμόδιο διεθνή οργανισμό. Ο εν λόγω οργανισμός δεν μπορεί να υιοθετήσει παρά μόνον τους θαλάσσιους διαδρόμους και τα σχέδια κυκλοφορίας που συμφωνήθηκαν από τα παράκτια κράτη.

Οι εν λόγω θαλάσσιοι διάδρομοι καθώς και τα σχέδια διαχωρισμού της κυκλοφορίας θα πρέπει να συμφωνούν με τους γενικώς αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς.

Όσο αφορά στον προσδιορισμό θαλάσσιων διαδρόμων ή σχεδίων διαχωρισμού της κυκλοφορίας μέσα από ύδατα δύο ή περισσότερων κρατών, τα ενδιαφερόμενα κράτη θα πρέπει να συνεργάζονται για τη διατήρηση σχετικών προτάσεων σε συνεννόηση με τον αρμόδιο διεθνή οργανισμό.

Τα πλοία, κατά την εφαρμογή του καθεστώτος του πλου διέλευσης θα πρέπει να σέβονται τους καθορισμένους θαλάσσιους διαδρόμους και τα σχέδια ελέγχου της κυκλοφορίας.⁶⁸

⁶⁶ United Nations Convention on the Law of the Sea, Article 39

⁶⁷ United Nations Convention on the Law of the Sea, Article 40

⁶⁸ United Nations Convention on the Law of the Sea, Article 41

Νομοθετική αρμοδιότητα των παράκτιων κρατών σε σχέση με το δικαίωμα του πλου διέλευσης

Σύμφωνα με το Άρθρο 42 της Σύμβασης, τα παράκτια κράτη μπορούν να υιοθετούν νόμους και κανονισμούς σχετικά με την άσκηση του δικαιώματος του πλου διέλευσης για τα εξής ζητήματα:

- α) την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τη ρύθμιση της θαλάσσιας κυκλοφορίας
- β) την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης, σύμφωνα με τους σχετικούς διεθνείς κανονισμούς σχετικά με την απόρριψη πετρελαίου, τα κατάλοιπα πετρελαιοειδών και άλλες βλαβερές ουσίες στα στενά.
- γ) ως προς τα αλιευτικά σκάφη, την παρεμπόδιση της αλιείας συμπεριλαμβανομένης της στοίβασης αλιευτικού εξοπλισμού σε αυτά.
- δ) τη φόρτωση ή εκφόρτωση οποιουδήποτε εμπορεύματος, προσώπου ή χρηματικού ποσού, κατά παράβαση της φορολογικής, τελωνειακής, μεταναστευτικής ή υγειονομικής νομοθεσίας του παράκτιου κράτους.

Οι εν λόγω νόμοι και κανονισμοί δεν θα πρέπει να επιτρέπουν διακρίσεις μεταξύ των ξένων πλοίων αλλά και ούτε να παρακωλύουν, να καθυστερούν ή να παρεμποδίζουν το δικαίωμα του πλου διέλευσης. Τα ξένα πλοία, κατά την άσκηση του δικαιώματος του πλου διέλευσης θα πρέπει να συμμορφώνονται με την παράκτια νομοθεσία.

Ενώ, το κράτος της σημαίας πλοίου ή αεροσκάφους που απολαμβάνει ασυλίας, σε περίπτωση που παραβιάσει την εν λόγω νομοθεσία ή τις άλλες διατάξεις του Μέρους ΙΙΙ, θα φέρει διεθνή ευθύνη για οποιαδήποτε απώλεια ή βλάβη που τυχόν προκληθεί στα παράκτια κράτη.⁶⁹

Τα κράτη που χρησιμοποιούν το στενό και τα παράκτια κράτη θα πρέπει να συνεργάζονται μεταξύ τους για τη σύναψη συμφωνιών σχετικών με την τοποθέτηση στο στενό των απαραίτητων βοηθημάτων ασφάλειας για τη διεθνή ναυσιπλοΐα αλλά και για τη συντήρηση και βελτίωση αυτών. Επίσης, θα πρέπει να συνεργάζονται για την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της ρύπανσης από πλοία.⁷⁰

Ακόμα, σύμφωνα με τη Σύμβαση, τα παράκτια κράτη θα πρέπει να δίνουν τη δέουσα δημοσιότητα για οποιονδήποτε εν γνώσει τους κίνδυνο για τη ναυσιπλοΐα ή την υπέρπτηση μέσα ή πάνω από το στενό.⁷¹

Τέλος, για τα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα, η Σύμβαση ορίζει ότι το καθεστώς της αβλαβούς διέλευσης, σε συμφωνία με το Μέρος ΙΙ Τμήμα 3, θα εφαρμόζεται σε στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα όταν:

- α) αυτά αποκλείονται από την εφαρμογή του καθεστώτος του πλου διέλευσης (Άρθρο 38(1))
- β) αυτά ενώνουν ένα τμήμα ανοικτής θάλασσας ή ΑΟΖ με την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός άλλου κράτους.

⁶⁹ United Nations Convention on the Law of the Sea, Article 42

⁷⁰ United Nations Convention on the Law of the Sea, Article 43

⁷¹ United Nations Convention on the Law of the Sea, Article 44

Το καθεστώς της αβλαβούς διέλευσης δεν επιτρέπεται να ανασταλεί.⁷²

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

⁷² United Nations Convention on the Law of the Sea, Article 45

Κατά την υπογραφή ή την επικύρωση της Σύμβασης, αρκετά κράτη έκαναν δηλώσεις σχετικά με τα στενά, σε συμφωνία με τις διατάξεις του άρθρου 310:

Ελλάδα

«Η παρούσα δήλωση αφορά τις διατάξεις του Μέρους III 'ως προς τα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα' και πιο συγκεκριμένα την εφαρμογή στην πράξη των άρθρων 36, 38, 41 και 42 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας. Σε περιοχές όπου υπάρχουν πολυάριθμα εξαπλωμένα νησιά τα οποία σχηματίζουν ένα μεγάλο αριθμό εναλλακτικών στενών που εξυπηρετούν πράγματι μια και την ίδια διαδρομή (route) για τη διεθνή ναυσιπλοΐα, η Ελλάδα επισημαίνει ότι το παράκτιο κράτος έχει την ευθύνη να ορίσει τον διάδρομο ή τους διαδρόμους σε αυτά τα εναλλακτικά στενά, μέσα από τους οποίους τα πλοία και τα αεροσκάφη των τρίτων κρατών θα μπορούσαν να περάσουν υπό το καθεστώς του πλου διέλευσης, με τέτοιο τρόπο ώστε από τη μια πλευρά να ικανοποιούνται οι απαιτήσεις της διεθνούς ναυσιπλοΐας και υπέρπτησης και από την άλλη μεριά να πληρούνται οι ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας τόσο των πλοίων και των αεροσκαφών σε transit όσο και του παράκτιου κράτους.»⁷³

Ιράν

«Παρά τον προοριζόμενο χαρακτήρα της Σύμβασης (γενικής εφαρμογής και νομοθετικής φύσης), κάποιες από τις διατάξεις της είναι μόνο προϊόν quid-pro-quo, κάτι που δεν στοχεύει απαραίτητα στο να κωδικοποιήσει το ισχύον έθιμο ή την καθιερωμένη πρακτική. Επομένως, μοιάζει φυσικό και σε αρμονία με το άρθρο 34 της Σύμβασης της Βιέννης για το Δίκαιο των Συνθηκών (1969), ότι μόνο τα κράτη μέλη της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας θα δικαιούνται να επωφελούνται των συμβατικών δικαιωμάτων που δημιουργούνται. Τα παραπάνω αφορούν ειδικά (αλλά όχι αποκλειστικά) το εξής:

Το δικαίωμα το πλου διελεύσεως στα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα. (Part III, section 2, art. 38)»⁷⁴

Ιράκ

«Το Ιράκ ερμηνεύει ότι οι διατάξεις που εφαρμόζονται σε όλους τους τύπους των στενών που ορίζονται στο 3^ο μέρος της Σύμβασης είναι εφαρμοστέες επίσης στη ναυσιπλοΐα μεταξύ νησιών που βρίσκονται κοντά σε αυτά τα στενά, εάν οι ναυτιλιακές λωρίδες βρίσκονται κοντά σε αυτά τα στενά.»⁷⁵

⁷³ Law of the Sea bulletin, 1(1983), 18-20

⁷⁴ Law of the Sea bulletin, 1(1983), 18-20

⁷⁵ Law of the Sea bulletin, 1(1983), 18-20

Ομάν

«Η κυβέρνηση του σουλτανάτου του Ομάν ερμηνεύει ότι η εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 19, 25, 34, 38 και 45 της Σύμβασης δεν αποκλείει ένα παράκτιο κράτος από το λαμβάνει τα απαραίτητα, αναγκαία και κατάλληλα μέτρα ώστε να προστατέψει τα συμφέροντά του για την ειρήνη και την ασφάλεια.»⁷⁶

Υεμένη

«Η αραβική δημοκρατία της Υεμένης εμμένει στους κανόνες του γενικού διεθνούς δικαίου όσο αφορά στα δικαιώματα εθνικής κυριαρχίας στα παράκτια χωρικά ύδατα, ακόμα και στην περίπτωση υδάτων ενός στενού που συνδέει δύο τμήματα ανοικτής θάλασσας.

Επίσης, εμμένει στο πλαίσιο του γενικού διεθνούς δικαίου, ότι δηλαδή η ελεύθερη διέλευση ισχύει αποκλειστικά και μόνο για τα εμπορικά σκάφη και αεροσκάφη. Τα πυρηνοκίνητα σκάφη όπως επίσης και τα πολεμικά σκάφη και αεροσκάφη γενικότερα πρέπει να λαμβάνουν προηγούμενη άδεια από την αραβική δημοκρατία της Υεμένης προτού περάσουν από τα χωρικά της ύδατα, σε συμφωνία με τους καθιερωμένους κανόνες του γενικού διεθνούς δικαίου σχετικά με την εθνική κυριαρχία»⁷⁷

Αίγυπτος

Δήλωση σχετικά με τη διέλευση από τα Στενά του Τιράν και τον Κόλπο της Άκαμπα: «Οι διατάξεις της Συνθήκης ειρήνης(1979) μεταξύ Αιγύπτου και Ισραήλ σχετικά με τη διέλευση από τα Στενά του Τιράν και τον Κόλπο της Άκαμπα εμπίπτουν με το πλαίσιο του γενικού καθεστώτος των υδάτων που σχηματίζουν στενά όπως αναφέρεται στο Μέρος III της Σύμβασης, όπου ορίζεται ότι το γενικό καθεστώς δεν θα επηρεάζει το νομικό status των υδάτων που σχηματίζουν στενά και θα περιλαμβάνει συγκεκριμένες υποχρεώσεις σχετικά με την ασφάλεια και τη διατήρηση της τάξης του κράτους.»⁷⁸

Ισραήλ

Κυβέρνηση του Ισραήλ σχετικά με τη δήλωση της **Αιγύπτου**:

Το ενδιαφέρον της κυβέρνησης του Ισραήλ σχετικά με το δίκαιο της θάλασσας, σχετίζεται κυρίως με τη διασφάλιση της μέγιστης ελευθερίας ναυσιπλοΐας και υπέρπτησης παντού και συγκεκριμένα στα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα. Εν προκειμένω, η κυβέρνηση του Ισραήλ δηλώνει ότι το καθεστώς της ναυσιπλοΐας και της υπέρπτησης που επιβεβαιώθηκε με τη Συνθήκη Ειρήνης (1979) μεταξύ Ισραήλ και Αιγύπτου, στο οποίο τα στενά του Τιράν και ο Κόλπος της Άκαμπα θεωρούνται από τα μέλη ως διεθνείς οδοί ανοικτές σε όλα τα κράτη για απρόσκοπτη και μη αναστελλόμενη ελευθερία ναυσιπλοΐας και υπέρπτησης, είναι εφαρμοστέο στις εν λόγω περιοχές.

⁷⁶ Law of the Sea bulletin, 1(1983), 18-20

⁷⁷ Law of the Sea bulletin, 1(1983), 18-20

⁷⁸ Law of the Sea bulletin, 3(1984), 14

Η κυβέρνηση του Ισραήλ θεωρεί ότι η δήλωση της Αιγύπτου, μετά την επικύρωση της Σύμβασης, είναι σύμφωνη με την παραπάνω δήλωση.⁷⁹

Φιλιππίνες

«Οι διατάξεις της Σύμβασης για την αρχιπελαγική διέλευση από θαλάσσιους διαδρόμους δεν ακυρώνουν ούτε βλάπτουν την κυριαρχία των Φιλιππίνων ως αρχιπελαγικό κράτος και δεν τους στερούν από την εξουσία τους να θεσπίζουν νομοθεσία για την προστασία της κυριαρχίας, της ανεξαρτησίας και της ασφάλειάς τους.

Επίσης, η έννοια των αρχιπελαγικών υδάτων είναι όμοια με αυτή των εσωτερικών υδάτων που υπόκεινται στο Σύνταγμα των Φιλιππίνων και αφαιρεί τα στενά που συνδέουν αυτά τα ύδατα με την ΑΟΖ ή την ανοικτή θάλασσα από τα δικαιώματα πλου διέλευσης για την διεθνή ναυσιπλοΐα των ξένων σκαφών.»⁸⁰

Ισπανία

1. «Η ισπανική κυβέρνηση, κατά της υπογραφή αυτής της Σύμβασης, δηλώνει ότι αυτή η πράξη δεν μπορεί να ερμηνευτεί ως αναγνώριση οποιωνδήποτε δικαιωμάτων ή καταστάσεων σχετικά με τις θαλάσσιες περιοχές του Γιβραλτάρ που δεν περιλαμβάνονται στο άρθρο 10 της Συνθήκης της Ουτρέχτης της 13^{ης} Ιουλίου 1713 ανάμεσα στην Ισπανία και τη Βρετανία. Επίσης, η ισπανική κυβέρνηση θεωρεί ότι το ψήφισμα III της τρίτης Συνδιάσκεψης του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας δεν είναι εφαρμοστέο στην περίπτωση της Αποικίας του Γιβραλτάρ, η οποία βρίσκεται στο στάδιο μιας αποαποικιακής διαδικασίας στην οποία ισχύουν μόνο τα σχετικά ψηφίσματα που έχουν υιοθετηθεί από τη Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ.»

2. «Σύμφωνα με την ερμηνεία που δίνει η ισπανική κυβέρνηση, το καθεστώς που καθιερώνεται στο Μέρος III της Σύμβασης είναι συμβατό με το δικαίωμα του παράκτιου κράτους να εκδίδει και να εφαρμόζει του δικούς του κανονισμούς για τον αέρα, στο τμήμα των στενών που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα, τόσο ώστε να μην παρεμποδίζει την ελεύθερη διέλευση των αεροσκαφών.»

3. «Ως προς το άρθρο 39 παρ.3 θεωρεί τη λέξη ‘normally’ ως ‘εκτός των περιπτώσεων ανωτέρας βίας ή κινδύνου’.»

4. «Ως προς το άρθρο 42, θεωρεί ότι οι διατάξεις της παραγράφου 1β, δεν την εμποδίζουν από το να εκδίδει, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, νόμους και κανονισμούς που να υλοποιούν τους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς.»

6. «Ερμηνεύει ότι οι διατάξεις του άρθρου 221 δεν στερούν από το παράκτιο κράτος του στενού που χρησιμοποιείται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα, τις εξουσίες του να παρεμβαίνει στις περιπτώσεις των απωλειών που αναφέρονται στο άρθρο, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο.»

⁷⁹ Law of the Sea bulletin, 25(1994), 46

⁸⁰ Law of the Sea bulletin, 4(1985), 21

7. «Θεωρεί ότι το άρθρο 233 πρέπει να ερμηνευτεί οπωσδήποτε σε συνδυασμό με τις διατάξεις του άρθρου 34.»⁸¹

Επίσης, η Ισπανία δήλωσε ότι:

«Η Ισπανία ερμηνεύει ότι το καθεστώς που καθορίζεται στο Μέρος III της Σύμβασης είναι συμβατό με το δικαίωμα του παράκτιου κράτους να θεσπίζει και να επιβάλλει τους δικούς του κανονισμούς στα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα, αρκεί αυτοί οι κανονισμοί να μην παρεμβαίνουν στο δικαίωμα του πλου διελεύσεως.»⁸²

Γιουγκοσλαβία

«Η κυβέρνηση της Ομοσπονδιακής σοσιαλιστικής δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας θεωρεί ότι μπορεί, επί τη βάση του άρθρου 38 παρ.1 και του άρθρου 45 παρ.1(α) της Σύμβασης, να καθορίσει με τους δικούς της νόμους και κανονισμούς ποια από τα στενά, που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και βρίσκονται στην αιγιαλίτιδα ζώνη της, θα διατηρήσουν το καθεστώς της αβλαβούς διέλευσης, όπου συνίσταται.»

Το Πράσινο Ακρωτήριο, η δημοκρατία της Υεμένης, η Αίγυπτος, η Φινλανδία, το Ιράν, η Ρουμανία, το Σάο Τόμε και Πρίνσιπε, το Σουδάν, η Σουηδία, η Υεμένη και η Γιουγκοσλαβία επίσης κάνανε δηλώσεις για το πέρασμα ξένων πολεμικών πλοίων από την αιγιαλίτιδα ζώνη τους, στις οποίες έδωσαν την ερμηνεία τους η οποία προβλέπει την αβλαβή διέλευση ως προς αυτά τα πλοία.

Αντιδρώντας σε τέτοιες δηλώσεις, η Ιταλία δήλωσε τα παρακάτω:

«Καμία από τις διατάξεις της Σύμβασης, που αντιστοιχούν σε αυτό το θέμα το διεθνές εθνικό δίκαιο, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι δικαιοδοτεί το παράκτιο κράτος να εφαρμόσει την αβλαβή διέλευση σε συγκεκριμένες κατηγορίες ξένων πλοίων εξαρτώμενων από προηγούμενη ειδοποίηση ή συγκατάθεση.»

Φινλανδία

Η κυβέρνηση της Φινλανδίας ερμηνεύει ότι η εξαίρεση από το καθεστώς του πλου διελεύσεως στα στενά που προβλέπεται στο άρθρο 35 της Σύμβασης είναι εφαρμοστέα στα στενά μεταξύ της Φινλανδίας(νησιά Άλαντ) και της Σουηδίας. Εφόσον, σε αυτά τα στενά, η διέλευση ρυθμίζεται μερικώς από μια μακροχρόνια διεθνή σύμβαση σε ισχύ, το παρόν νομικό καθεστώς στα στενά θα παραμείνει αμετάβλητο μετά την έναρξη ισχύος της Σύμβασης.⁸³

⁸¹ Law of the Sea bulletin, 5(1985),41-43

⁸² Law of the Sea bulletin, 33(1997), 10

⁸³ Law of the Sea bulletin, 1(1983), 18-20

Βιετνάμ

Η Λαϊκή δημοκρατία της **Κίνας** σχεδίασε με τέτοιο τρόπο τις γραμμές βάσης της ώστε μετέτρεψε μια σημαντικά μεγάλη θαλάσσια περιοχή σε εσωτερικά της ύδατα, κάτι το οποίο παρεμποδίζει τα δικαιώματα και την ελευθερία διεθνούς ναυσιπλοΐας του Βιετνάμ στο Στενό Qiongzhou. Αυτό είναι πλήρως απαράδεκτο για τη σοσιαλιστική δημοκρατία του Βιετνάμ.⁸⁴

Σαουδική Αραβία

Η κυβέρνηση του βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας θεωρεί ότι οι διατάξεις της Σύμβασης που σχετίζονται με την εφαρμογή του καθεστώτος του πλου διέλευσης από στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και συνδέουν ένα τμήμα ανοικτής θάλασσας με ένα άλλο ή ένα τμήμα ανοικτής θάλασσας με μια ΑΟΖ ή μια ΑΟΖ με μια άλλη ΑΟΖ, μπορούν επίσης να εφαρμοστούν στη ναυσιπλοΐα μεταξύ νησιών παρακείμενων ή που συνορεύουν με τέτοια στενά, συγκεκριμένα εκεί όπου οι θαλάσσιες λωρίδες που χρησιμοποιούνται για είσοδο ή έξοδο από ένα στενό είναι κοντά σε τέτοια νησιά.⁸⁵

Σουηδία

Η κυβέρνηση της Σουηδίας ερμηνεύει ότι η εξαίρεση από το καθεστώς του πλου διέλευσης στα στενά, που προβλέπεται στο άρθρο 35 της Σύμβασης, είναι εφαρμοστέα στα στενά μεταξύ Σουηδίας και Δανίας(Oresund) καθώς και στα στενά μεταξύ Σουηδίας και Φινλανδίας(νησιά Άλαντ). Εφόσον και στα δύο αυτά στενά η διέλευση ρυθμίζεται πλήρως ή μερικώς από μακροχρόνια διεθνή συνθήκη σε ισχύ, το παρόν νομικό καθεστώς στα δύο αυτά στενά θα παραμείνει αμετάβλητο μετά την έναρξη ισχύος της Σύμβασης.⁸⁶

Ολλανδία

Ενστάσεις

Οι διάδρομοι(routes) και οι θαλάσσιες λωρίδες θα καθορίζονται σε συμφωνία με τους κανόνες που προβλέπονται από τη Σύμβαση. Θέματα που σχετίζονται με την εσωτερική ασφάλεια και τη δημόσια τάξη δεν θα πρέπει να επηρεάζουν τη ναυσιπλοΐα στα διεθνή στενά. Η εφαρμογή άλλων διεθνών οργάνων στα στενά είναι ζήτημα των σχετικών άρθρων της Σύμβασης.⁸⁷

⁸⁴ Law of the Sea bulletin, 32(1996), 91

⁸⁵ Law of the Sea bulletin, 31(1996), 10

⁸⁶ Law of the Sea bulletin, 1(1983), 18-20

⁸⁷ Law of the Sea bulletin, 32(1996),9

Όταν η Σύμβαση επέκτεινε το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης από τα 3 στα 12 ν.μ, μερικά κράτη ήταν απρόθυμα να το πράξουν σε συγκεκριμένα στενά εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης τους.⁸⁸

Η Ιαπωνία και η Νότια Κορέα είναι ανάμεσα στα κράτη που δεν επέκτειναν το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης τους στα 12 ν.μ στις περιοχές των στενών της Κορέας.

Η Ιαπωνία διεκδικεί αιγιαλίτιδα ζώνη 12 ν.μ γενικά, αλλά διατηρεί όριο μόνο 3 ν.μ σε ορισμένα στενά. Σύμφωνα με το Δίκαιο για την Αιγιαλίτιδα Ζώνη Νο30 (3/5/1977), η αιγιαλίτιδα ζώνη της Ιαπωνίας σε κάποιες καθορισμένες περιοχές (τα στενά Soya, Tsugaru, Tsushima, Osumi) δεν θα υπερβαίνει την απόσταση των 3 ν.μ από τις γραμμές βάσης.⁸⁹

⁸⁸ Luke T. Lee, 'Book Reviews and Notes: The Korean Straits', 1990, 84(1), The American Journal of International Law, 328-340

⁸⁹ George P. Politakis, 'The Aegean Agenda: Greek National Interests and the New Law of the Sea Convention', University of Geneva Law School, Switzerland, 504

ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ 3^{ου} ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Στα Άρθρα 34 έως 45 του Μέρους ΙΙΙ της Σύμβασης τα οποία αφορούν στα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα γίνεται σαφής διάκριση μεταξύ της αβλαβούς διελεύσεως από τα στενά (Άρθρο 45) και αυτής από την αιγιαλίτιδα ζώνη (Μέρος ΙΙ της Σύμβασης). Αυτή η σαφής διαφοροποίηση μεταξύ των δύο καθεστώτων αποτελεί τη μεγαλύτερη επιτυχία της Σύμβασης ως προς τα διεθνή στενά. Ειδικό βάρος δίνεται δε στο Τμήμα 2 του Μέρους ΙΙΙ που αφορά στον νεοπαγή θεσμό του πλου διελεύσεως.

Από τις δηλώσεις των κρατών μπορούμε να εντοπίσουμε τις αντικρουόμενες πολλές φορές επιδιώξεις μεταξύ των παράκτιων και των μη παράκτιων κρατών. Ακόμα, μπορούμε ερμηνεύοντας τις δηλώσεις των κρατών, να καταλάβουμε την αντίληψη που έχουν σχετικά με τα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας αλλά και το πώς εκλαμβάνουν το καθεστώς αυτών όπως διαμορφώνεται από τη Σύμβαση. Τέλος, μέσω των δηλώσεων των κρατών τονίζεται για άλλη μια φορά η σημασία των στενών που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και επιβεβαιώνεται η ανάγκη ύπαρξης ιδιαίτερου καθεστώτος για αυτά.

4^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα: η ελληνική περίπτωση

Η Ελλάδα, ως απόληξη της Βαλκανικής Χερσονήσου, περιβάλλεται από τη Μεσόγειο Θάλασσα, η οποία έχει καταταμηθεί με τη χρήση ονομασιών που χαρακτηρίζουν ορισμένα τμήματά της: το Αιγαίο Πέλαγος, το Ιόνιο Πέλαγος, το Βόρειο Κρητικό Πέλαγος και το Νότιο Κρητικό Πέλαγος (Λιβυκό Πέλαγος) και το ανατολικότερο τμήμα της Ανατολικής Μεσογείου, στο οποίο βρίσκεται το Καστελόριζο.⁹⁰

Με το όριο των 6 ν.μ αιγιαλίτιδας ζώνης που ισχύει για τις ελληνικές θάλασσες, δημιουργείται ένας μεγάλος αριθμός στενών, ιδιαίτερα στο Αιγαίο Πέλαγος.

Ουσιαστικά ολόκληρη η θαλάσσια περιοχή από το σημείο που καταλήγει η Στερεά Ελλάδα και η Εύβοια ως τα νησιά της Δωδεκανήσου συνιστά μια αλυσίδα νησιών τα οποία δημιουργούν ανάμεσά του στενά.⁹¹

Πολλοί υποστηρίζουν ότι η αναγνώριση του δικαιώματος πλου διέλευσης αποτελεί τη μοναδική ίσως ρύθμιση της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας που είναι αρνητική για την Ελλάδα.⁹²

Αυτό προκύπτει από το γεγονός ότι η Σύμβαση, στις διατάξεις που αφορούν τον πλου διέλευσης, αναγνωρίζει δικαιώματα υπέρπτησης από τα στενά, επιτρέπει τη διέλευση υποβρυχίων εν καταδύσει, επιτρέπει τη διέλευση πολεμικών πλοίων ενώ η διέλευση μπορεί να γίνεται χωρίς προηγούμενη άδεια.

Βέβαια, το καθεστώς του πλου διελεύσεως δεν μπορεί να εφαρμοστεί σε όλα αυτά τα στενά, καθώς δεν αποτελούν όλα τους στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα.

Σύμφωνα με τη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας, το καθεστώς του πλου διελεύσεως εφαρμόζεται σε στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και συνδέουν περιοχές της ανοικτής θάλασσας ή της ΑΟΖ με ένα άλλο τμήμα ανοικτής θάλασσας ή ΑΟΖ. Πιο συγκεκριμένα, η Σύμβαση ορίζει ότι αν το στενό σχηματίζεται από ένα νησί του παράκτιου κράτους και την ηπειρωτική του χώρα, το καθεστώς δεν θα εφαρμόζεται εάν στα ανοικτά της νήσου υπάρχει διάδρομος ο οποίος μέσω ανοικτής θάλασσας ή ΑΟΖ είναι εξίσου κατάλληλος για τη ναυσιπλοΐα.⁹³

Οι προϋποθέσεις, λοιπόν, τις οποίες θέτει η Σύμβαση πρώτον για την υπαγωγή ενός στενού στο καθεστώς των στενών που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και δεύτερον για την εφαρμογή του καθεστώτος του πλου διέλευσης, περιορίζουν τον αριθμό των στενών που μπορούν να υπαχθούν στις ρυθμίσεις του καθεστώτος.

Ωστόσο, ένας μεγάλος αριθμός στενών, ιδιαίτερα στο Αιγαίο Πέλαγος, παραμένει ανοικτός για την εφαρμογή του καθεστώτος του πλου διέλευσης. Τουλάχιστον δύο

⁹⁰ Χρήστος Λ. Ροζάκης, «Η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη και το Διεθνές Δίκαιο», εκδ. Παπαζήση, 2013, 35

⁹¹ Το Αιγαίο Πέλαγος και το Νέο Δίκαιο της Θάλασσας, εκδ. ΑΝΤ.Ν.ΣΑΚΚΟΥΛΑ, 115

⁹² Ιωάννου-Α.Στρατή, Δίκαιο της Θάλασσας, Αντ.Ν.Σάκκουλα, 2000, 138

⁹³ United Nations Convention on the Law of the Sea, Article 37, Article 38

προσεγγίσεις του Αιγαίου από το νότο, δηλαδή το στενό των Αντικυθήρων νοτιοδυτικά και το στενό της Κάσου νοτιοανατολικά υπάγονται στο καθεστώς του πλου διέλευσης.

Όσο αφορά τα στενά αυτά ο πλου διέλευσης εφαρμόζεται χωρίς προφανείς δυσκολίες αφού μοιάζουν να εμπίπτουν σαφώς εντός του ορισμού του Άρθρου 37 δηλαδή «στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα μεταξύ ενός τμήματος ανοικτής θάλασσας ή μιας ΑΟΖ και ενός άλλου τμήματος ανοικτής θάλασσας ή ΑΟΖ». Ως προς τα στενά της Καρπάθου, πάντως, η απάντηση είναι αβέβαιη ως προς τον βαθμό που συνδέει ένα τμήμα ανοικτής θάλασσας στα νότια με ένα περιορισμένο και απομονωμένο τμήμα ανοικτής θάλασσας στα βόρεια. Η ίδια γεωγραφική πραγματικότητα υπάρχει και στα στενά μεταξύ Κω και Αστυπάλαιας, Αμοργού και Καλύμνου, Νάξου και Πάτμου, Μυκόνου και Ικαρίας, Εύβοιας και Άνδρου και Κέας με το Ακρωτήριο του Σουνίου. Επομένως, θα ήταν λογικό να υποθέσουμε ότι αυτές οι οριακές περιπτώσεις υπολείπονται του ορισμού των στενών που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα, άρα θα υπόκεινται στο πιο περιοριστικό καθεστώς, αυτό της αβλαβούς διέλευσης.⁹⁴

Σε αυτό το πλαίσιο, και με όριο αιγιαλίτιδας ζώνης στα 6 ν.μ, η Ελλάδα θα μπορούσε να δηλώσει ότι το καθεστώς του πλου διέλευσης θα επιτρέπεται και θα αναγνωρίζεται ως εφαρμοστέο στις δύο κύριες θαλάσσιες λωρίδες δηλαδή αυτές που οδηγούν μέσω των στενών των Αντικυθήρων και της Κάσου. Με αυτόν τον τρόπο η Ελλάδα θα μπορούσε να ορίσει τους διαδρόμους(routes) μέσα από τους οποίους θα επιτρέπεται η άσκηση του δικαιώματος του πλου διέλευσης, όπως άλλωστε κατέθεσε η χώρα στην ερμηνευτική της δήλωση.

Με την ενδεχόμενη διεύρυνση της ελληνικής αιγιαλίτιδας ζώνης από τα 6 ν.μ στα δώδεκα, θα είχαμε διαφοροποίηση του καθεστώτος των στενών. Σε μια τέτοια εξέλιξη ένα μεγάλο τμήμα των ανοικτών θαλασσών του Ιονίου και πόσο μάλλον του Αιγαίου, που αποτελεί περίπτωση ημίκλειστης θάλασσας, θα αποτελέσει αιγιαλίτιδα ζώνη της Ελλάδας. Η νέα κατάσταση θα δημιουργήσει νέα στενά, ιδιαίτερα σε κρίσιμες περιοχές για την κίνηση πλοίων και αεροπλάνων, όπως οι περιοχές ανάμεσα στην Ανάφη και την Αστυπάλαια, την Αστυπάλαια και τη Νίσυρο, την Μύκονο και την Ικαρία, την Αμοργό-και τα νησίδα ανατολικότερα-και την Κάλυμνο. Νέες συνθήκες θα δημιουργηθούν επίσης στο Κρητικό Πέλαγος και στο νότιο άκρο του νοτιοανατολικού Αιγαίου. Επίσης, η ανάπτυξη της αιγιαλίτιδας θα έχει ως αποτέλεσμα, ορισμένα στενά που σήμερα είναι στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας να χάσουν αυτόν τον χαρακτήρα και να αποτελούν μόνο αιγιαλίτιδες.⁹⁵

Εφόσον οι προαναφερθείσες περιοχές είναι κρίσιμες για την ναυσιπλοΐα, τότε θα υπάγονται και στο καθεστώς του πλου διέλευσης.

Σε αυτήν την εναλλακτική περίπτωση, και με το ενδεχόμενο επέκτασης του ορίου της αιγιαλίτιδας ζώνης στα 12 ν.μ., η Ελλάδα θα μπορούσε να ακολουθήσει το παράδειγμα της Ιαπωνίας η οποία γενικά διεκδικεί αιγιαλίτιδα 12 ν.μ αλλά διατηρεί

⁹⁴ The Aegean Agenda: Greek National Interests and the New Law of the Sea Convention, George P. Politakis

⁹⁵ Το Αιγαίο Πέλαγος και το Νέο Δίκαιο της Θάλασσας, εκδ. ANT.N.ΣΑΚΚΟΥΛΑ, 119

όριο μόνο 3 ν.μ σε ορισμένα στενά. Με αυτόν τον τρόπο, η Ελλάδα θα μπορούσε να διατηρήσει το σημερινό όριο αιγιαλίτιδας μόνο εντός των κρίσιμων στενών των Αντικυθήρων και της Κάσου έτσι ώστε οι διάδρομοι ανοικτής θάλασσας να παραμένουν διαθέσιμοι σε όλο το Αιγαίο όπως ισχύει σήμερα.⁹⁶

Δεδομένης της φύσης του καθεστώτος αυτού, το οποίο περιορίζει τον έλεγχο που μπορεί να ασκήσει το παράκτιο κράτος, η Ελλάδα κατά την υιοθέτηση της Σύμβασης κατέθεσε ερμηνευτική δήλωση:

«Η παρούσα δήλωση αφορά τις διατάξεις του Μέρους III 'ως προς τα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα' και πιο συγκεκριμένα την εφαρμογή στην πράξη των άρθρων 36, 38, 41 και 42 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας. Σε περιοχές όπου υπάρχουν πολυάριθμα εξαπλωμένα νησιά τα οποία σχηματίζουν ένα μεγάλο αριθμό εναλλακτικών στενών που εξυπηρετούν πράγματι μια και την ίδια διαδρομή (route) για τη διεθνή ναυσιπλοΐα, η Ελλάδα επισημαίνει ότι το παράκτιο κράτος έχει την ευθύνη να ορίσει τον διάδρομο ή τους διαδρόμους σε αυτά τα εναλλακτικά στενά, μέσα από τους οποίους τα πλοία και τα αεροσκάφη των τρίτων κρατών θα μπορούσαν να περάσουν υπό το καθεστώς του πλου διέλευσης, με τέτοιο τρόπο ώστε από τη μια πλευρά να ικανοποιούνται οι απαιτήσεις της διεθνούς ναυσιπλοΐας και υπέρπτησης και από την άλλη μεριά να πληρούνται οι ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας τόσο των πλοίων και των αεροσκαφών σε transit όσο και του παράκτιου κράτους.»⁹⁷

Από την ελληνική ερμηνευτική δήλωση (όπως άλλωστε και από αντίστοιχες δηλώσεις άλλων παράκτιων κρατών), μπορούμε να αντιληφθούμε ότι η χώρα επιθυμεί να αποφύγει μια ανεξέλεγκτη χρήση των στενών της τόσο από πλοία όσο και από αεροσκάφη που θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλειά της. Βέβαια, η ελληνική ερμηνευτική δήλωση, σε καμία περίπτωση δεν παραβιάζει τη Σύμβαση, ούτε ενέχει επιφύλαξη, κάτι που άλλωστε δεν επιτρέπεται. Εξάλλου, η ίδια η Σύμβαση στο Άρθρο 41 προβλέπει το δικαίωμα των παράκτιων κρατών να προσδιορίζουν θαλάσσιους διαδρόμους (routes) και σχέδια διαχωρισμού της κυκλοφορίας στα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα.⁹⁸ Γι' αυτό το λόγο μπορούμε να πούμε ότι η νομική βάση της ελληνικής ερμηνευτικής δήλωσης είναι το Άρθρο 41 της Σύμβασης.

Το ερώτημα, όμως, που ανακύπτει από την εξέλιξη του Δικαίου της Θάλασσας και ειδικότερα σε σχέση με το καθεστώς των στενών στις ελληνικές θάλασσες είναι κατά πόσο οι νομικές ρυθμίσεις της Σύμβασης του 1982 για τα διεθνή στενά δεσμεύουν την Ελλάδα τόσο στις σχέσεις της με τα μέρη της συνθήκης όσο και στις σχέσεις της με τρίτα κράτη. Το ερώτημα αποκτά ιδιαίτερο ενδιαφέρον, αν λάβει κανείς υπόψη ότι ορισμένα κράτη που θα μπορούσαν να αντλήσουν δικαιώματα από τις ρυθμίσεις

⁹⁶ George P. Politakis, 'The Aegean Agenda: Greek National Interests and the New Law of the Sea Convention', University of Geneva Law School, Switzerland, 504

⁹⁷ Law of the Sea bulletin, 1(1983), 18-20

⁹⁸ United Nations Convention on the Law of the Sea, Article 41

αυτές στην περιοχή των ελληνικών θαλάσσιων στενών δεν είναι ακόμα μέρη της Σύμβασης, όπως πχ. οι ΗΠΑ και η Τουρκία.⁹⁹

Εφόσον, όμως, οι κανόνες της Σύμβασης αποτελούν σήμερα γενικό εθιμικό δίκαιο, αυτό συνεπάγεται ότι δεσμεύεται το σύνολο των κρατών, ανεξαρτήτως συμμετοχής σε αυτήν. Φυσικά το συμπέρασμα αυτό ισχύει και για την Ελλάδα, η οποία στη διαδικασία επίλυσης των εκκρεμοτήτων με τη γείτονα χώρα δεσμεύεται από το εθιμικό Δίκαιο της Θάλασσας, αφού παρά την επικύρωση από αυτήν της Σύμβασης, το εφαρμοστέο δίκαιο στις διμερείς του σχέσεις είναι το εθιμικό.¹⁰⁰

Μπορεί οι διατάξεις της Σύμβασης για τα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα, ιδιαίτερα αυτές που αφορούν στο καθεστώς του πλου διέλευσης, να αποτελούν νίκη των ναυτιλιακών κρατών αφού διασφαλίζουν την ελευθερία της ναυσιπλοΐας στα στενά. Ωστόσο, η Σύμβαση περιέχει προβλέψεις οι οποίες προστατεύουν τα παράκτια κράτη. Στο πλαίσιο αυτό, η Ελλάδα μπορεί να εκμεταλλευθεί όλες εκείνες τις διατάξεις οι οποίες αποσκοπούν στην ενίσχυση της ασφάλειας του παράκτιου κράτους.

Συγκεκριμένα, τα παράκτια κράτη μπορούν να νομοθετούν σχετικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τη ρύθμιση της θαλάσσιας κυκλοφορίας, την πρόληψη και τον έλεγχο της ρύπανσης στα στενά, την παρεμπόδιση της αλιείας καθώς και την φόρτωση ή εκφόρτωση οποιουδήποτε εμπορεύματος, προσώπου ή χρηματικού ποσού κατά παράβαση της φορολογικής, τελωνειακής, μεταναστευτικής ή υγειονομικής νομοθεσίας του παράκτιου κράτους.¹⁰¹

Η Ελλάδα, όμως, δεν θα πρέπει να μελετάται μόνο από την σκοπιά των παράκτιων κρατών, αλλά και από αυτήν των ναυτιλιακών δυνάμεων.

Το έμφυτο και αναλλοίωτο στο πέρασμα των αιώνων ταλέντο της Ελληνικής φυλής στις θαλάσσιες ασχολίες, δικαιολογείται, από τη γεωγραφική θέση της χώρας στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων, από το γεγονός ότι τα ελληνικά παράλια εκτείνονται σε έκταση 16.000 χλμ. και την ύπαρξη 3.000 νησιών και βραχονησίδων, σε ένα πολυνησιακό σύμπλεγμα με θαλασσινού κατοίκους.

Η Ελλάδα είναι μία παραδοσιακά ναυτιλιακή χώρα και η εμπορική της ναυτιλία έχει διαδραματίσει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας, στην αύξηση του κύρους της σε διεθνές επίπεδο, στην κοινωνική περιφερειακή συνοχή. Η Ελληνική Πολιτεία, αναγνωρίζοντας το ρόλο αυτό, έχει συμβάλλει στα πλαίσια των εκάστοτε διαμορφούμενων κοινωνικοοικονομικών συνθηκών, στην ανάπτυξη της Ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας και στην απρόσκοπτη δραστηριοποίησή της διεθνώς.

Ο ναυτιλιακός κλάδος υπήρξε μάλιστα ο πρόδρομος της διεθνοποίησης των υπολοίπων οικονομικών κλάδων της χώρας, ο οποίος παρά τον διεθνή χαρακτήρα του, διατηρεί στενούς δεσμούς με την υπόλοιπη ελληνική οικονομία.

Αναπόφευκτη συνέπεια της δραστηριοποίησης του μεγαλύτερου μέρους ελληνικού στόλου στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές είναι ο επηρεασμός του από πλήθος παραγόντων, αναλόγως με τις επικρατούσες οικονομικές και πολιτικές συνθήκες σε

⁹⁹ Το Αιγαίο Πέλαγος και το Νέο Δίκαιο της Θάλασσας, εκδ. ANT.N.ΣΑΚΚΟΥΛΑ, 113

¹⁰⁰ Χρήστος Λ. Ροζάκης, «Η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη και το Διεθνές Δίκαιο», εκδ. Παπαζήση, 2013, 73-74

¹⁰¹ United Nations Convention on the Law of the Sea, Article 42

διάφορες περιοχές του κόσμου. Στο πλαίσιο αυτό, η Ελληνική Πολιτεία, στήριξε και στηρίζει με αυξημένης τυπικής ισχύος θεσμικό πλαίσιο τη ναυτιλιακή επιχειρηματική δραστηριότητα και το Εθνικό νηολόγιο, καθώς και με ιδιαίτερες δέσμες μέτρων ώστε να εξασφαλίζεται η ανταγωνιστική θέση του ναυτιλιακού τομέα σε παγκόσμια κλίμακα.

Η χώρα μας είναι ένα από τα ισχυρότερα και πιο σημαντικά ναυτικά κράτη του κόσμου και η εμπορική της ναυτιλία είναι ο δυναμικότερος κλάδος της εθνικής μας οικονομίας. Σύμφωνα με πρόσφατα στατιστικά στοιχεία (Lloyd's 31-12-2006 για πλοία άνω των 100 gt) η Ελλάδα καταλαμβάνει την έβδομη θέση στον κόσμο, με βάση τη χωρητικότητα του υπό Ελληνική σημαία στόλου ο οποίος αριθμεί 1455 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 32.048.052 gt.

Επιπρόσθετα ο υπό Ελληνικής σημαία στόλος σε κοινοτικό επίπεδο καταλαμβάνει την πρώτη θέση και απαρτίζει σε όρους χωρητικότητας το 24 % του αντίστοιχου κοινοτικού. Επίσης, με βάση τους Lloyd's (Φεβρουάριος 2007, για πλοία άνω των 1000 gt), ο Ελληνόκτητος εμπορικός στόλος διατηρεί υπό τον έλεγχό του 3.699 πλοία χωρητικότητας 129.765.470 gt., μεταφορικής ικανότητας 218.229.552 dwt και κατατάσσεται ως η σημαντικότερη πλοιοκτητική κοινότητα του κόσμου η οποία ελέγχει το 14,0% της παγκόσμιας χωρητικότητας (gt) και το 16,5% της μεταφορικής ικανότητας (dwt) του παγκόσμιου στόλου.

Η Ελληνική ποντοπόρος φορτηγός ναυτιλία δραστηριοποιείται στο διεθνές θαλάσσιο μεταφορικό δίκτυο με αποτέλεσμα να εξυπηρετεί σε ποσοστό άνω του 95% της χωρητικότητας του στόλου της τις μεταφορικές ανάγκες τρίτων χωρών (cross-trade) . Επίσης, στα πλοία αυτά απασχολείται μεγάλος αριθμός εργαζομένων ο οποίος σήμερα ξεπερνά τους 25.000 ναυτικούς.¹⁰²

Επομένως, η σημασία της ναυτιλίας για την Ελλάδα συνεπάγεται τη σημασία της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας στις θαλάσσιες περιοχές, και δη στις κρίσιμες για τις διεθνείς μεταφορές όπως αυτές των στενών που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα. Άρα, η χώρα αντλεί οφέλη από όλες αυτές τις διατάξεις της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας οι οποίες προάγουν την ελευθερία της ναυσιπλοΐας, όπως είναι και οι διατάξεις που αφορούν το καθεστώς του πλου διέλευσης.

¹⁰² YEN/ Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης (YEN/ΔΝΠΑ)

ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ 4^{ου} ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Το νέο καθεστώς για τα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας που προβλέπει η Σύμβαση του 1982, αφορούν και επηρεάζουν άμεσα την Ελλάδα λόγω της ύπαρξης μεγάλου αριθμού στενών ιδιαίτερα στο Αιγαίο Πέλαγος. Παρόλα αυτά, σχετικά με τα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας, η Ελλάδα πρέπει να αντιμετωπίζεται όχι μόνο ως παράκτιο κράτος, αλλά και ως ναυτιλιακό κράτος. Με το καθεστώς της προστασίας της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας, τόσο της εμπορικής όσο και της στρατιωτικής, η ελληνική ναυτιλία σαφώς έχει οφέλη να αντλήσει. Όμως, από τη μεριά της Ελλάδας ως παράκτιο κράτος, καταλαβαίνουμε ότι με το νέο καθεστώς περιορίζεται ο έλεγχος που μπορεί ασκήσει, περιορίζεται η κυριαρχία της και επηρεάζεται η ασφάλειά της τόσο στη θάλασσα όσο και από αέρος. Ωστόσο, η Ελλάδα, και κάθε άλλο παράκτιο κράτος, μπορεί εκμεταλλεζόμενη τις διατάξεις που προσβλέπουν στην ασφάλεια των παράκτιων κρατών (με τον ορισμό θαλάσσιων διαδρόμων, σχεδίων κυκλοφορίας και δικαιώματα νομοθεσίας) να επιτύχει την ισορροπία ανάμεσα στην ασφάλειά του από τη μια μεριά, και την ελευθερία της ναυσιπλοΐας από την άλλη.

5° ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Σχέση μεταξύ παράκτιων και μη κρατών ως προς τα στενά & διεθνές εθιμικό δίκαιο και καθεστώς πλου διέλευσης

Το κεφάλαιο αυτό θα προσπαθήσει να απαντήσει στο ερώτημα γιατί να υπάρχει ιδιαίτερο καθεστώς για τα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα αλλά και να αποτιμήσει τη σχέση μεταξύ παράκτιων και μη παράκτιων κρατών. Τέλος, το κεφάλαιο θα προσπαθήσει να απαντήσει στο σημαντικό και αμφιλεγόμενο ερώτημα του αν το καθεστώς του πλου διελύσεως αποτελεί τελικά μέρος του εθιμικού δικαίου.

Τα θαλάσσια στενά και δη αυτά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα, αποτελούν θαλάσσιες περιοχές ύψιστης σημασίας για τις διεθνείς μεταφορές, το διεθνές εμπόριο, την παγκόσμια ναυτιλία και τις παγκόσμιες επικοινωνίες. Επομένως, η ανάγκη εξασφάλισης της ελευθερίας των θαλασσών στις εν λόγω κρίσιμες περιοχές και της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας, ελλείπει διαμορφούμενου καθεστώτος ανάλογου μεγέθους και βάρους από τη διεθνή κοινότητα στις δύο πρώτες συνδιασκέψεις για το Δίκαιο της Θάλασσας, δημιούργησε την ανάγκη υπαγωγής των στενών σε ειδικό νομικό καθεστώς. Η παγκόσμια γεωγραφία διαθέτει στενά τέτοιας σημασίας για την διεθνή επικοινωνία και ναυτιλία, στα οποία αν τυχόν παρεμποδίζετο η ελευθερία της ναυσιπλοΐας, οι συνέπειες θα αφορούσαν την παγκόσμια οικονομία.

Το παράδειγμα του Ιράν

Υπάρχουν αρκετά στενά στον κόσμο που είναι κρίσιμα για την παγκόσμια μεταφορά πετρελαίου. Σύμφωνα με την Energy Information Administration (EIA) των ΗΠΑ, “τα «chokepoints» είναι στενά κανάλια τα οποία χρησιμοποιούνται ευρέως ως παγκόσμιοι θαλάσσιοι διάδρομοι οι οποίοι αποτελούν κρίσιμο κομμάτι της παγκόσμιας ενεργειακής ασφάλειας λόγω του μεγάλου όγκου πετρελαίου που μεταφέρεται.” Σε όρους όγκου μεταφερόμενου πετρελαίου, η EIA αναγνώρισε το Στενό του Hormuz¹⁰³ ως το πιο σημαντικό «chokepoint» πετρελαίου. Το 2011, περίπου 17 εκατ. Βαρέλια πετρελαίου μεταφέρονταν καθημερινά από το Στενό. Ο όγκος του μεταφερόμενου πετρελαίου από το Στενό του Hormuz το 2011 ανήλθε περίπου στο 35% του δια θαλάσσης εμπορευόμενου πετρελαίου και σχεδόν στο 30% του παγκοσμίως εμπορευόμενου πετρελαίου.

Σε απάντηση στις απαγορεύσεις εισαγωγών ιρανικού πετρελαίου και τις προειδοποιήσεις επιπλέον ποινών από τις δυτικές δυνάμεις λόγω του πυρηνικού του προγράμματος, το Ιράν έχει απειλήσει να κλείσει το πέρασμα των πετρελαιοφόρων από το Στενό του Hormuz. Δεδομένου ότι από το Στενό μεταφέρεται το 1/5 του παγκόσμιο πετρελαίου και το 90% του πετρελαίου του Περσικού Κόλπου, το κλείσιμο του Στενού του Hormuz θα εκτόξευε τις τιμές του πετρελαίου στα ύψη και, εν μέσω της οικονομικά δύσκολης περιόδου που υπάρχει σε Ευρώπη και ΗΠΑ, θα

¹⁰³ Τα παράκτια στο στενό του Hormuz κράτη είναι το Ιράν και το Ομάν. Το στενό του Hormuz συνδέει τον Περσικό Κόλπο με τον Κόλπο του Ομάν και την Αραβική Θάλασσα.

μπορούσε να έχει σοβαρή μακροχρόνια επιρροή στην οικονομική τους ανάκαμψη. Φυσικά κάτι τέτοιο θα μπορούσε να προκαλέσει και εχθροπραξίες στην περιοχή. Οι ΗΠΑ, από την άλλη, έχουν αυξήσει τη ναυτική του παρουσία στο Στενό, φαινομενικά σε άσκηση των δικαιωμάτων πλου διέλευσης που έχουν σύμφωνα με το Δίκαιο της Θάλασσας. Ωστόσο, κατά την υπογραφή της UNCLOS, το Ιράν δήλωσε ότι θα εφαρμόζε το καθεστώς του πλου διέλευσης μόνο σε αυτά τα κράτη που είχαν επικυρώσει τη Σύμβαση.¹⁰⁴ Ως προς τα άλλα κράτη όπως οι ΗΠΑ, θα εφαρμόζε τις διατάξεις της Σύμβασης του 1958. Ανεξάρτητα όμως από τις διαφορές ανάμεσα σε αυτούς τους δύο κανόνες διέλευσης και τα δύο αυτά όργανα απαγορεύουν τον αδικαιολόγητο αποκλεισμό διέλευσης όλων των σκαφών. Άλλωστε, σύμφωνα με δική του δήλωση το Ιράν είναι υποχρεωμένο να σέβεται τα δικαιώματα πλου διέλευσης όλων των σκαφών που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους της Σύμβασης, τόσο εμπορικών όσο και πολεμικών.

Αν το Ιράν έκανε χρήση βίας, τοποθετώντας νάρκες στο Στενό, ώστε να αποκλείσει τη διέλευση εμπορικών και πολεμικών πλοίων, ελλείψει δικαιολόγησης, αυτό θα συνεπάγετο παράνομη χρήση βίας κάτι που παραβιάζει το εθιμικό διεθνές δίκαιο και τον Χάρτη των Η.Ε.

Τέλος, αν το Ιράν επρόκειτο να πραγματοποιήσει την απειλή του, να αποκλείσει δηλαδή τη διέλευση των πετρελαιοφόρων από το Στενό του Hormuz σε απάντηση στις δυτικές οικονομικές ποινές, αυτό θα συνεπάγετο παραβίαση του διεθνούς δικαίου καθώς θα παρέμβαινε στα δικαιώματα πλου διέλευσης που προβλέπονται από την Σύμβαση καθώς και στα δικαιώματα της μη διακοπτόμενης αβλαβούς διέλευσης που προβλέπονται από την Σύμβαση του 1958. Η επιβολή οικονομικών κυρώσεων δεν έχει καμία σχέση με τη φυσική πράξη της διέλευσης των σκαφών από το Στενό. Το νομικό δικαίωμα ενός παράκτιου κράτους να προβλέψει ελεύθερη ή μη διακοπτόμενη αβλαβή διέλευση των πλοίων περιορίζεται σε πράξεις που λαμβάνουν χώρα ενώ το πλοίο ασκεί διέλευση από το στενό που αποτελεί απειλή ή πραγματική χρήση βίας κατά της κυριαρχίας, της εδαφικής ακεραιότητας ή της πολιτικής ανεξαρτησίας του κράτους, ή που με οποιονδήποτε άλλο τρόπο παραβιάζει τις αρχές του διεθνούς δικαίου που είναι ενσωματωμένο στον Χάρτη των Η.Ε.¹⁰⁵

Ο φόβος για την πιθανότητα «κλεισίματος» των στενών του Hormuz φαίνεται και από τις δηλώσεις της Σαουδικής Αραβίας και των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων, οι οποίες σχετικά με την Πράξη για τις θαλάσσιες περιοχές του Ιράν είχαν δηλώσει:

Σαουδική Αραβία

Η Σαουδική Αραβία δηλώνει ότι δεν δέχεται ούτε αναγνωρίζει καμία δικαιοδοσία, εξουσίες ή πρακτικές είτε υποτιθέμενες είτε ασκούμενες από την Πράξη για τις θαλάσσιες περιοχές του Ιράν με τέτοιο τρόπο ώστε να παραβιάζουν τις διατάξεις του διεθνούς δικαίου και της διεθνούς πρακτικής. Επίσης, δεν αναγνωρίζει κανένα περιορισμό ή εμπόδιο που θα μπορούσε να τεθεί για τη διεθνή ναυσιπλοΐα στον

¹⁰⁴ Ερμηνευτική δήλωση Ιράν, Law of the Sea bulletin, 1(1983),18-20

¹⁰⁵ Transit Passage Rights in the Strait of Hormuz and Iran's Threats to Block the Passage of Oil Tankers, Nilufer Oral, ASIL Insights, May 3 2012, vol.16,issue 16

Κόλπο και στη θάλασσα του Ομάν, συμπεριλαμβανομένης της διέλευσης από τα στενά του Hormuz, σύμφωνα με τον εν λόγω ιρανικό νόμο.¹⁰⁶

Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα

Τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα επιθυμούν να καταθέσουν τις ενστάσεις τους απέναντι σε συγκεκριμένες διατάξεις της Πράξης θαλασσίων περιοχών (Act on the Marine Areas of the Islamic Republic of Iran in the Persian Gulf and Sea of Oman 1993) του **Ιράν**, καθώς οι εν λόγω διατάξεις είναι ασυνεπείς ως προς το διεθνές δίκαιο και θα παρεμπόδιζαν τη ναυσιπλοΐα στον Κόλπο, συμπεριλαμβανομένης της διέλευσης από τα στενά του Hormuz.

Τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα αρνούνται να αναγνωρίσουν κάθε διάταξη της παραπάνω Πράξης η οποία αμφισβητεί την κυριαρχία τους στα τρία νησιά Greater Tunb, Lesser Tunb, Abu Musa και στα χωρικά τους ύδατα.¹⁰⁷

Με τη Σύμβαση του 1982, για πρώτη φορά στην ιστορία του Δικαίου της Θάλασσας, η διεθνής κοινότητα αποδίδει τόση σημασία στα δικαιώματα τρίτων κρατών, αλλά και στα δικαιώματα της ίδιας της κοινότητας απέναντι στα δικαιώματα των παράκτιων κρατών.¹⁰⁸ Οι διατάξεις της Σύμβασης για τα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα αποτελούν χαρακτηριστικό παράδειγμα συμβιβασμού ανάμεσα στα συμφέροντα των παράκτιων και των μη παράκτιων κρατών. Το διακύβευμα για τα πρώτα είναι η ασφάλεια και η κρατική τους κυριαρχία, ενώ για τα δεύτερα η ελευθερία της ναυσιπλοΐας και τα οικονομικά τους συμφέροντα. Οι διατάξεις της Σύμβασης εγγυώνται την ελευθερία της ναυσιπλοΐας στις εν λόγω θαλάσσιες περιοχές, προάγοντας έτσι τα συμφέροντα της διεθνούς κοινότητας, ενώ παράλληλα προβλέπουν τρόπους προστασίας της ασφάλειας και της εθνικής κυριαρχίας των παράκτιων κρατών (Άρθρα 41-44).

Από τις προπαρασκευαστικές εργασίες της Σύμβασης, αλλά και από τις δηλώσεις των κρατών είναι εμφανής η σύγκρουση συμφερόντων μεταξύ παράκτιων και μη παράκτιων κρατών. Τα παράκτια κράτη, σε προσπάθεια να διατηρήσουν τα στενά τους εντός της δικαιοδοσίας τους, υποστήριξαν την υιοθέτηση ενός περιορισμένου ορισμού. Αντίθετα, τα ναυτικά κράτη επιδίωξαν έναν ευρύ ορισμό, ώστε περισσότερα στενά να εμπίπτουν στο νέο καθεστώς της Σύμβασης. Έτσι, πολλά κράτη υποστηρίζουν ότι τα στενά δεν είναι τίποτε άλλο παρά τμήμα της αιγιαλίτιδας ζώνης τους. Αποσκοπούν έτσι, στον περιορισμό του καθεστώτος του πλου διέλευσης από τα στενά τους. Στον αντίποδα, πολλά ναυτικά κράτη συνδέουν περισσότερο το καθεστώς των στενών με αυτό της ανοικτής θάλασσας και υποστηρίζουν ότι τα συμφέροντα της διεθνούς ναυτιλίας και επικοινωνίας προηγούνται αυτών των παράκτιων κρατών.

¹⁰⁶ Law of the Sea bulletin, 32(1996), 90

¹⁰⁷ Law of the Sea bulletin, 32(1996), 91

¹⁰⁸ Χρήστος Λ. Ροζάκης, «Η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη και το Διεθνές Δίκαιο», εκδ. Παπαζήση, 2013, 17

Ακόμα, όμως, και μετά την υπογραφή της Σύμβασης, βλέπουμε μέσω των δηλώσεων των κρατών την τάση να ερμηνεύουν τις διατάξεις των στενών ανάλογα με τη δική τους σκοπιά. Τα παράκτια κράτη, μέσω των δηλώσεών τους τονίζουν τα δικαιώματά τους να νομοθετούν, να υπερασπίζονται την ασφάλειά τους, και να ελέγχουν στο ποσοστό που τους επιτρέπει η Σύμβαση, τη διέλευση από τα στενά τους. Η Ελλάδα τονίζει το δικαίωμα του παράκτιου κράτους να καθορίζει τους θαλάσσιους διαδρόμους μέσα από τους οποίους θα μπορεί να εφαρμόζεται το καθεστώς του πλου διέλευσης.¹⁰⁹ Το Ομάν, η Αίγυπτος, η Ισπανία τονίζουν τα δικαιώματα του παράκτιου κράτους να λαμβάνει μέτρα για την ασφάλειά του.¹¹⁰ Άλλα παράκτια κράτη, όπως η Υεμένη, δηλώνουν ότι θεωρούν απαραίτητη την προηγούμενη άδεια για τη διέλευση πολεμικών σκαφών από τα στενά τους ενώ άλλα παράκτια κράτη όπως η Ρουμανία, η Αίγυπτος, η Φινλανδία, το Σουδάν, η Σουηδία δήλωσαν ότι για τα πολεμικά πλοία θα εφαρμόζεται η αβλαβής διέλευση.¹¹¹ Η Γιουγκοσλαβία τόνισε το δικαίωμά της να διατηρήσει το καθεστώς της αβλαβούς διέλευσης σε όσες περιοχές προβλέπει η Σύμβαση. Ενώ από την πλευρά των ναυτικών κρατών, το Ισραήλ θέλησε να επιβεβαιώσει με τη δήλωσή του την ελευθερία της ναυσιπλοΐας στα στενά του Τυράν και τον Κόλπο της Ακαμπα.¹¹² Η υιοθέτηση της Σύμβασης του 1982, και συγκεκριμένα των διατάξεων που αφορούν στα στενά, παρά τις προσπάθειες εξισορρόπησης των συμφερόντων μεταξύ παράκτιων και μη κρατών, αποτελεί την νίκη των θέσεων των ναυτικών κρατών, αφού υπερτερεί το δικαίωμα της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας. Η Σύμβαση διαφυλάττει την ελευθερία της ναυσιπλοΐας παντού καθώς σε τελική ανάλυση η ελευθερία της ναυσιπλοΐας διατηρείται και στην αιγιαλίτιδα ζώνη με την αβλαβή διέλευση και στα διεθνή στενά μέσω του πλου διέλευσης (transit passage).

¹⁰⁹ Law of the Sea bulletin, 1(1983),18-20

¹¹⁰ Law of the Sea bulletin, 1(1983),18-20, Law of the Sea bulletin, 3(1984),14, Law of the Sea bulletin, 5(1985),41-43

¹¹¹ Law of the Sea bulletin, 1(1983),18-20

¹¹² Law of the Sea bulletin, 25(1994), 46

Καθεστώς του πλου διέλευσης και έθιμο.

Πολλοί ακαδημαϊκοί θεωρούν ότι το καθεστώς του πλου διέλευσης αποτελεί διεθνές εθιμικό δίκαιο ενώ άλλοι όχι. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι το καθεστώς αυτό αποτέλεσε «δημιουργία» της UNCLOS III. Ωστόσο, λόγω των 19 ετών που έχουν περάσει από όταν η Σύμβαση ΔΘ 1982 τέθηκε σε ισχύ, θα μπορούσε να είναι δυνατόν να θεωρείται το καθεστώς του πλου διελεύσεως ως μέρος του διεθνούς εθιμικού δικαίου.

Κατά το άρθρο 38 παράγραφος 1 του Καταστατικού του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης το διεθνές έθιμο είναι : « η γενική πρακτική που γίνεται δεκτή ως κανόνας δικαίου». Για να υπάρξει έθιμο είναι απαραίτητα δύο στοιχεία: α) ένα πραγματικό, εξωτερικό, που είναι η «σταθερή και ομοιόμορφη» (κατά την παλαιότερη έκφραση του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης) πρακτική, ή « όντως πρακτική» (effective, actual) όπως όρισε το Δικαστήριο στην υπόθεση της υφαλοκρηπίδας Λιβύης/Μάλτας(1985) και β) ένα στοιχείο ψυχολογικό, η πεποίθηση πως η πρακτική αυτή ανταποκρίνεται σε ορισμένη νομική υποχρέωση ή δικαίωμα (opinio juris seve necessitatis). Η νομική πεποίθηση αποτελεί το προέχον στοιχείο στη δημιουργία του διεθνούς εθίμου. Όταν λοιπόν τα κράτη στις μεταξύ τους σχέσεις ακολουθούν ορισμένη πρακτική με την πεποίθηση πως αυτή η πρακτική αποτελεί νόμιμη ενέργεια κατά το διεθνές δίκαιο, τότε δημιουργούν έθιμο.¹¹³

Στην ακαδημαϊκή κοινότητα οι γνώμες, σχετικά με το αν αποτελεί το καθεστώς του πλου διέλευσης μέρος του εθιμικού δικαίου, δίστανται.

Σύμφωνα με τον Oxman η Σύμβαση είναι «ευρέως επικυρωμένη και ευρέως θεωρούμενη ως διασαφήνιση του διεθνούς εθιμικού δικαίου της θάλασσας»¹¹⁴

Στην βάση αυτή, αποτελεί αδιαμφισβήτητα θεμέλιο η απόφαση του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης για την υπόθεση των Στενών της Κέρκυρας το 1949 στην οποία το Δικαστήριο διακήρυξε το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως των πολεμικών πλοίων από στενά που αποτελούν τη συνήθη οδό για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και την υποχρέωση των παράκτιων κρατών να μην εμποδίζουν την αβλαβή διέλευση, καθώς και το δικαίωμα διέλευσης χωρίς άδεια από τέτοια στενά.¹¹⁵

Στον αντίποδα, ακόμα και αν γίνει δεκτό ότι η έννοια του πλου διέλευσης αποτελεί τμήμα του εθιμικού δικαίου, δεν πρόκειται για έναν αποκρυσταλλωμένο κανόνα με συγκεκριμένο περιεχόμενο και υποχρεώσεις. Σύμφωνα με τους υποστηρικτές αυτής της άποψης, η απαραίτητη opinio juris δεν έχει διαμορφωθεί μέχρι σήμερα δεδομένου ότι το καθεστώς του πλου διέλευσης, όπως ορίζεται από τη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας, περιλαμβάνει νέες ρυθμίσεις, η αποδοχή των οποίων στο

¹¹³ Εμμανουήλ Ρούκουνας, Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, Νομική Βιβλιοθήκη, 2011, 50

¹¹⁴ Bernard H. Oxman, 'Transit of Straits and Archipelagic Waters by Military Aircraft', 2000, Singapore Journal of International & Comparative Law, 391-392

¹¹⁵ Intern.C.J 'The Corfu Channel Case (Merits) Judgment of April 19th', Εμμανουήλ Ρούκουνας, Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, Νομική Βιβλιοθήκη, 2011, 270

εθιμικό δίκαιο προϋποθέτει ομοιόμορφη πρακτική από μεγάλο αριθμό κρατών της διεθνούς κοινότητας.¹¹⁶

Τα περισσότερα ναυτιλιακά κράτη όπως το Ηνωμένο Βασίλειο και οι ΗΠΑ θεωρούν τον πλου διέλευσης ως διεθνές εθιμικό δίκαιο.

Το 1988, πριν τεθεί σε ισχύ η Σύμβαση ΔΘ, η Γαλλία και η Βρετανία εξέδωσαν μια Κοινή Δήλωση για την εφαρμογή του καθεστώτος του πλου διέλευσης στα στενά του Dover, η οποία επιβεβαιώνει τη βρετανική θέση ότι δηλαδή το καθεστώς του πλου διέλευσης αντικατοπτρίζει υπάρχον διεθνές δίκαιο.¹¹⁷

Επίσης, οι ΗΠΑ, παρότι δεν αποτελούν μέλος της Σύμβασης ΔΘ, διεκδικούν δικαιώματα και υποχρεώσεις της Σύμβασης που είναι της φύσης του διεθνούς εθιμικού δικαίου.

Σχετικά με την έκταση της «εθιμοκοποίησης» της Σύμβασης ως σύνολο διατάξεων, είναι αλήθεια ότι κάποιες από τις διατάξεις εισήγαγαν πρωτογενές δίκαιο, το οποίο στο παρελθόν ήταν εντελώς άγνωστο στη διεθνή κοινότητα. Σαφώς, οι ρυθμίσεις για τον πλου διέλευσης αποτέλεσαν έναν νεοπαγή θεσμό και έναν νεωτερισμό οποίος είχε προκαλέσει πολλές συζητήσεις τόσο κατά τη διάρκεια των διασκέψεων όσο και μετά την υπογραφή της Σύμβασης. Δεδομένου μάλιστα ότι η Σύμβαση δεν επιτρέπει επιφυλάξεις, μπορούμε να πούμε ότι ενισχύεται ο εθιμικός χαρακτήρας του δικαίου της Σύμβασης. Ωστόσο, η απόδειξη του εθιμικού χαρακτήρα όλων των διατάξεων της Σύμβασης μπορεί εύκολα να συναχθεί από το γεγονός της ευρύτατης συμμετοχής σε αυτήν και της επιγενόμενης εφαρμογής της, που καθιερώνει την *opinion juris* της διεθνούς κοινότητας και αίρει τις πιθανές αμφισβητήσεις γύρω από τον ακριβή χαρακτήρα της.¹¹⁸

Επομένως, ως προς τα μη-συμμετέχοντα στη Σύμβαση κράτη, η μη συμμετοχή δεν τους εξασφαλίζει απαλλαγή από τις δεσμεύσεις της, καθώς η νομική υποχρέωση δεν προκύπτει απλώς από τις ρυθμίσεις της, αλλά από τους εθιμικούς κανόνες που προκαλεί η βούληση των συμμετεχόντων κρατών και η έκφραση της *opinion juris*.¹¹⁹

Τέλος, η μεταγωγή του καθεστώτος του πλου διέλευσης στο εθιμικό δίκαιο μπορεί να διαπιστωθεί : πρώτον, από το γεγονός ότι η Σύμβαση είναι καρπός μιας εννεαετούς διεθνούς νομοπαρασκευής και επομένως υπήρξε η ευκαιρία αποτύπωσης στις διαπραγματεύσεις η *opinion juris* της διεθνούς κοινότητας, δεύτερον, η Σύμβαση αντανάκλα την *opinion juris* όλων των κρατών τη στιγμή της υιοθεσίας της, τρίτον, η

¹¹⁶ Κ.Ιωάννου-Α.Στρατή, Δίκαιο της Θάλασσας, Αντ.Ν.Σάκκουλα, 2000, 134

¹¹⁷ United Kingdom/France, Straits of Dover Agreement, International Journal of Estuarine and Coastal Law, Vol.4, Issue 2, May 1989, pp.155-158
Law of the Sea bulletin, 10(1987), 11

¹¹⁸ Χρήστος Λ. Ροζάκης, «Η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη και το Διεθνές Δίκαιο», εκδ. Παπαζήση, 2013, 67-68

¹¹⁹ Χρήστος Λ. Ροζάκης, «Η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη και το Διεθνές Δίκαιο», εκδ. Παπαζήση, 2013, 63

ευρύτατη αποδοχή της Σύμβασης από τη μεγάλη πλειοψηφία των κρατών της διεθνούς κοινότητας, που όχι μόνο την υιοθέτησαν, αλλά και την επικύρωσαν.¹²⁰

¹²⁰ Χρήστος Λ. Ροζάκης, «Η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη και το Διεθνές Δίκαιο», εκδ. Παπαζήση, 2013, 66-67

ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ 5^{ου} ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Στην παγκόσμια γεωγραφία υπάρχουν στενά τα οποία αποτελούν θαλάσσιες περιοχές μείζονος στρατηγικής σημασίας τόσο για τις θαλάσσιες μεταφορές και τη διεθνή επικοινωνία, όσο και για την ενεργειακή ασφάλεια. Γι' αυτό το λόγο, η Σύμβαση του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας αφιερώνει στα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα το Μέρος III το οποίο προβλέπει ένα ιδιαίτερο καθεστώς, αντικατοπτρίζοντας έτσι την ανάγκη υπαγωγής τους σε ξεχωριστό καθεστώς.

Η Σύμβαση με στόχο πάντα τη διασφάλιση του δικαιώματος της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας στα διεθνή στενά, προσπαθεί να εξισορροπήσει τα συμφέροντα των ναυτικών κρατών με αυτά των παράκτιων για την ασφάλεια και την εθνική τους κυριαρχία.

Τέλος, θα μπορούσαμε να απαντήσουμε θετικά στο αμφιλεγόμενο ερώτημα του αν το καθεστώς του πλου διέλευσης αποτελεί τμήμα του εθιμικού δικαίου δεδομένης της ευρύτατης συμμετοχής των κρατών στη Σύμβαση, της πολυετούς διεθνούς πρακτικής αλλά και δεδομένου ότι οι ρυθμίσεις της είναι παγκοσμίως αποδεκτές.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνόγλωσση βιβλιογραφία

Κ.Ιωάννου-Α.Στρατή, Δίκαιο της Θάλασσας, Αντ.Ν.Σάκκουλα

Εμμανουήλ Ρούκουνας, Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, Νομική Βιβλιοθήκη, 2011

Χρήστος Λ. Ροζάκης, «Η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη και το Διεθνές Δίκαιο», εκδ. Παπαζήση, 2013

Το Αιγαίο Πέλαγος και το Νέο Δίκαιο της Θάλασσας, εκδ. ΑΝΤ.Ν.ΣΑΚΚΟΥΛΑ

ΥΕΝ/ Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης (ΥΕΝ/ΔΝΠΑ)

Ξενόγλωσση βιβλιογραφία

The Regime of Passage Through the Danish Straits, International Journal of Marine and Coastal Law, Vol. 15, Issue 4 (November 2000), Alex G. Oude, 15 Int’l J. Marine & Coastal L. (2000)

Mohd Hazmi Bin Mohd Rusli, ‘Balancing shipping and the Protection of the marine environment of straits used for international navigation: a study of the straits of Malaga and Singapore

UN, The Law of the Sea: Straits used for international Navigation: Legislative History of Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea Volume I (United Nations, 1992)

Intern.C.J ‘The Corfu Channel Case (Merits) Judgment of April 19th

UN, The Law of the Sea: Straits used for international Navigation: Legislative History of Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea Volume I (United Nations, 1992)

UN, ”Articles concerning the Law of the Sea” (Yearbook of the International Law Commission Vol.II, UN, 1956)

Mohd Hazmi Bin Mohd Rusli, 'Balancing shipping and the Protection of the marine environment of straits used for international navigation: a study of the straits of Malaga and Singapore

Doc.A/CONF.13/C.2/L.83,1 April 1958, UNCLOS I, 1958,vol.IV

Statement by Ambassador Bearle in Proceedings of the International Civil Aviation Conference, Chicago, 1944, vol.I

Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone 1958, United Nations, Treaty Series, vol.516

John Norton Moore 'The Regime of Straits and the Third UN Conference on the Law of the Sea' (1980), 74(1) American Journal of International Law

Provisions on Straits Used for International Navigation in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, The notes, Singapore Journal of International and Comparative Law, Vol.2, Issue 2(1998), Nandan Satya N.2 Sing.J. Int'I & Comp. L. (1998)

Preparations for the Law of the Sea Conference, The article, American Journal of International Law, Vol. 68, Issue 1 (January 1974), Stevenson, John, R.; Oxman Bernard H. Am. J. Int'l L. 1 (1974)

Third United Nations Conference on the Law of the Sea: The 1974 Caracas Session, The article, American Journal of International Law, Vol. 69, Issue 1 (January 1975), Stevenson, John, R.; Oxman Bernard H. Am. J. Int'l L. 1 (1975)

Jose A. de Yturriaga, Straits used for international navigation: A Spanish Perspective Preparations for the Law of the Sea Conference

Kim Young Koo, 'Transit Passage Regime Controversy Revisited: An Appraisal and Analysis on the Legal Ambiguities and Recent Trends', 1992

UN, The Law of the Sea: Straits used for International Navigation: Legislative History of Part III of the UN Convention on the Law of the Sea vol.II, 1992

S.N.Nandan and D.H.Anderson, 'Straits used for International Navigation: A commentary on Part III of the UN Convention on the Law of the Sea 1982' in Hugo Caminos

Sijthoff, Noordhoff, 'International Straits of the World', 1978

United Nations Convention on the Law of the Sea

Law of the Sea bulletin

Luke T. Lee, 'Book Reviews and Notes: The Korean Straits', 1990

The American Journal of International Law

George P. Politakis, 'The Aegean Agenda: Greek National Interests and the New Law of the Sea Convention', University of Geneva Law School, Switzerland

Transit Passage Rights in the Strait of Hormuz and Iran's Threats to Block the Passage of Oil Tankers, Nilufer Oral, ASIL Insights, May 3 2012, vol.16,issue 16

Bernard H. Oxman, 'Transit of Straits and Archipelagic Waters by Military Aircraft', 2000, Singapore Journal of International & Comparative Law

United Kingdom/France, Straits of Dover Agreement, International Journal of Estuarine and Coastal Law, Vol.4, Issue 2, May 1989

Πανεπιστήμιο Πειραιώς