

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

στην

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΌΡΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

ΣΤΑΜΑΤΙΑ ΤΣΙΓΚΑ

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των
απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού
Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Σεπτέμβριος 2017

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ/ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με όλο το κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Σαμιώτης Γεώργιος- Επιβλέπων- Επίκουρος Καθηγητής
- Βλάχος Γιώργος - Καθηγητής
- Τσελέντης Βασίλειος – Καθηγητής-Διευθυντής του Π.Μ.Σ.
-

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

Περιεχόμενα

1	ΚΕΦΑΛΑΙΟ - ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ.....	10
1.1	<u>Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.....</u>	10
1.1.1	ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ & ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.....	10
1.1.2	ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΟΥ.....	11
1.2	<u>Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ.....</u>	11
2	ΚΕΦΑΛΑΙΟ- ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ ΚΑΙ Η ΚΡΑΤΙΚΗ ΚΥΡΙΑΡΧΙΑ.....	13
2.1	<u>Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΥΔΑΤΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ.....</u>	14
2.1.1	ΦΥΣΙΚΑ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ.....	15
2.1.2	ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΗΣ ΕΙΣΟΔΟΥ ΤΩΝ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΕΝΟΣ ΚΡΑΤΟΥΣ.....	15
2.1.3	ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΗΣ ΕΙΣΟΔΟΥ ΤΩΝ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΕΝΟΣ ΚΡΑΤΟΥΣ.....	16
2.2	<u>Ο ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑΣ ΖΩΝΗΣ-ΧΩΡΙΚΑ ΥΔΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ.....</u>	17
2.2.1	Η ΑΣΚΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ ΤΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑ ΖΩΝΗ ΕΝΟΣ ΚΡΑΤΟΥΣ.....	19
2.2.2	Ο ΟΡΟΣ ΝΗΣΟΙ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ.....	19
2.3	<u>Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΣΥΝΟΡΕΥΟΥΣΑΣ ΖΩΝΗΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ.....</u>	20
2.4	<u>Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΥΦΑΛΟΚΡΗΠΙΔΑΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ.....</u>	22
2.5	<u>Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΖΩΝΗΣ (ΑΟΖ) ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ.....</u>	23
2.6	<u>Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ.....</u>	24
2.6.1	Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΤΗΣ ΝΗΟΨΙΑΣ ΑΠΟ ΤΑ ΠΟΛΕΜΙΚΑ ΠΛΟΙΑ.....	27
3	ΚΕΦΑΛΑΙΟ - Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΑΒΛΑΒΟΥΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ.....	30
3.1	<u>ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΑΒΛΑΒΟΥΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ.....</u>	30
3.1.1	ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΑΒΛΑΒΟΥΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ.....	33
3.2	<u>ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ ΑΝΑΣΤΟΛΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΑΒΛΑΒΟΥΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ.....</u>	34
3.3	<u>ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ.....</u>	34
3.3.1	ΑΣΚΗΣΗ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΚΗΣΗ ΤΗΣ ΑΒΛΑΒΟΥΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΑΠΟ ΤΑ ΧΩΡΙΚΑ ΥΔΑΤΑ.....	35

4	ΚΕΦΑΛΑΙΟ -ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΤΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΤΗΣ ΑΒΛΑΒΟΥΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ	38
4.1	<u>ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΕΠΙΒΟΛΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΣΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΔΙΑΠΡΑΤΤΟΥΝ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΤΗΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ.....</u>	38
4.1.1	ΑΣΚΗΣΗ ΠΟΙΝΙΚΗΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	38
4.2	<u>ΑΣΚΗΣΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΤΗΣ ΑΒΛΑΒΟΥΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.....</u>	40
4.3	<u>Η ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΤΗΣ ΑΒΛΑΒΟΥΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΑΠΟ ΤΑ ΠΟΛΕΜΙΚΑ ΠΛΟΙΑ....</u>	41
5	ΚΕΦΑΛΑΙΟ -ΠΛΟΥΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΣΕ ΔΙΕΘΝΗ ΣΤΕΝΑ	43
5.1	<u>Ο ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΦΥΣΙΚΑ ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΕΝΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΤΕΝΩΝ.....</u>	43
5.2	<u>Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΩΝ ΣΤΕΝΩΝ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ.....</u>	43
5.3	<u>Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΥ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΣΤΕΝΑ</u>	44
5.4	<u>ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ,ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΟΥΝ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΑΣΚΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΥ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ</u>	44
5.5	<u>ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΤΕΝΩΝ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΣΤΟ ΟΠΟΙΟ ΥΠΑΓΟΝΤΑΙ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ.....</u>	46
5.6	<u>ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΟΥ ΠΛΟΥ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΑ ΠΟΛΕΜΙΚΑ ΠΛΟΙΑ</u>	47
5.6.1	ΤΟ ΕΙΔΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ TRANSIT ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΑ ΠΟΛΕΜΙΚΑ ΠΛΟΙΑ	49
5.7	<u>ΟΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΤΟΥ ΣΤΕΝΟΥ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΠΛΟΥ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ.....</u>	49
6	ΚΕΦΑΛΑΙΟ - ΔΙΕΘΝΗ ΣΤΕΝΑ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ.....	51
6.1	<u>ΤΑ ΣΤΕΝΑ ΤΩΝ ΔΑΡΔΑΝΕΛΙΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΒΟΣΠΟΡΟΥ – Η ΣΥΝΘΗΚΗ ΜΟΝΤΡΕ</u>	51
6.2	<u>ΤΟ ΣΤΕΝΟ ΤΟΥ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ</u>	55
6.3	<u>ΤΑ ΣΤΕΝΑ ΤΗΣ ΔΑΝΙΑΣ.....</u>	56
6.4	<u>ΑΛΛΑ ΣΤΕΝΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ ΜΕ ΕΙΔΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ</u>	56
6.5	<u>Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΑ ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΙΚΑ ΚΡΑΤΗ.....</u>	57
6.6	<u>Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΩΣ ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΙΚΟ ΚΡΑΤΟΣ.....</u>	58
7	ΚΕΦΑΛΑΙΟ -ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΗΣ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ & ΚΑΙ ΟΙ ΠΙΘΑΝΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ.....	62
7.1	ΤΟ ΛΙΩΣΙΜΟ ΤΩΝ ΠΑΓΩΝ ΣΤΟ ΒΟΡΕΙΟ ΠΕΡΑΣΜΑ & ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΡΧΙΑΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ.....	63
	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	65
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	68

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το σύγχρονο δίκαιο της θάλασσας υπογραμμίζει τις νέες τάσεις και τα ενδιαφέροντα των κρατών για την ελευθερία της ναυσιπλοΐας, η οποία αποτελεί την πρωτεύουσα και πλέον παραδοσιακή χρήση των θαλασσών από όλα τα κράτη, είτε είναι περικλειστα είτε παράκτια. Ο όρος της ανοιχτής θάλασσας περιλαμβάνει το θαλάσσιο εκείνο χώρο πλην των εσωτερικών υδάτων και της αιγιαλίτιδας ζώνης και της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης (ΑΟΖ). Τα πλοία ωστόσο, διέπονται από το θεσμό της αβλαβούς διέλευσης όταν για την εξυπηρέτηση της ναυσιπλοΐας τους απαιτεί να διασχίσουν τα χωρικά ύδατα ενός κράτους καθώς και διαμέσου των διεθνών στενών που εγγυόνται τη διεθνή ναυσιπλοΐα και την κατοχύρωση των δικαιωμάτων στο θαλάσσιο χώρο των ζωνών εθνικής δικαιοδοσίας. Η έννοια του πλου διέλευσης που εισήγαγε η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας το 1982, στην ουσία σημαίνει ελευθερία διέλευσης, τηρουμένων των κανονισμών που έχουν θεσπιστεί για την ασφάλεια και την προστασία του παράκτιου κράτους. Υπό το πρίσμα του παρόντος νομοθετικού πλαισίου έχουν ήδη καλυφθεί πολλαπλές πτυχές της θαλάσσιας κυριαρχίας και κρατικής δικαιοδοσίας, εντούτοις, οι νέες περιβαλλοντολογικές και τεχνολογικές προκλήσεις χρήζουν περαιτέρω διερεύνησης τονίζοντας καίρια νομικά κενά.

Λέξεις-κλειδιά: Αιγιαλίτιδα ζώνη, πλους διέλευσης, αβλαβής διέλευση, διεθνή στενά, ελευθερία ναυσιπλοΐας

ABSTRACT

The modern law of the sea underscores new trends and interests of freedom of navigation, which is the dominant and traditional use of the seas by the States, whether coastal or land-locked. The term high seas includes those marine areas, other than the inland waters, the territorial waters and the Exclusive Economic Zone (EEZ). The ships, however, are governed by the fundamental right of the term innocent passage while sailing through the territorial waters of a State and the so-called international straits which is set as a guarantee of international navigation and ensures the rights of national jurisdiction zones. The concept of transit passage introduced by the Convention of the Law of the Sea in 1982, essentially means freedom of transit, subject to the regulations laid down for safety and protection of the coastal State. In light of this legislative framework there have already been covered multiple aspects of maritime sovereignty and state jurisdiction, however, new environmental and technological challenges require further investigation highlighting key gaps.

Key words: territorial waters, transit passage, innocent passage, international straits, freedom of navigation

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα έρευνα εκπονήθηκε στα πλαίσια της διπλωματικής εργασίας για το τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς με σκοπό της εξέταση των όρων και προϋποθέσεων της ελεύθερης ναυσιπλοΐας. Σκοπός είναι η εξέταση υπό του νομικού καθεστώτος που ισχύει σήμερα ύστερα από την πρωτοβουλία των κρατών μέσω μιας κοινής προσπάθειας για τη διατήρηση της τάξης στα πελάγη και τη σωστή διαχείριση των θαλάσσιων πόρων και τη θέσπιση της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας το 1982.

Η εξέταση του θέματος ξεκινάει με τη θεωρητική προσέγγιση του όρου πλοίου, εθνικότητα πλοίου και της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας παρουσιάζοντας την ορολογία που ισχύει στη σύγχρονη κοινωνία. Στο δεύτερο κεφάλαιο αναλύονται οι ζώνες θαλάσσιων οδών. Συγκεκριμένα τα εσωτερικά ύδατα των κρατών που περικλείουν τα λιμάνια ενός κράτους, στα οποία η κυριαρχία ανήκει αποκλειστικά στο παράκτιο κράτος. Στη συνέχεια εξετάζεται ο όρος της αιγιαλίτιδας ζώνης ή χωρικών υδάτων κατά τον οποίο τα κράτη έχουν κυριαρχία αλλά οφείλουν για χάρη της εξυπηρέτησης της διεθνούς ναυσιπλοΐας να επιτρέπουν στα ξένα πλοία να διέρχονται των υδάτων του, η οποία αποτελεί τη βάση κατά την οποία η Σύμβαση Διεθνούς Θαλάσσης θέσπισε τους κανονισμούς για τη χρήση της θαλάσσιας αυτής οδού. Επιπροσθέτως, στη συνέχεια του ίδιου κεφαλαίου δίνεται το θεωρητικό υπόβαθρο των όρων της συνορεύουσας ζώνης, της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης (ΑΟΖ) καθώς και της υφαλοκρηπίδας. Τέλος, η θεωρητική προσέγγιση των κανονισμών της Σύμβασης ολοκληρώνεται με την έννοια της ανοιχτής θάλασσας όπου η ναυσιπλοΐα ασκείται ελεύθερα από όλα τα κράτη, παράκτια ή άνευ ακτών.

Στο τρίτο κεφάλαιο, αναλύεται ο θεσμός της αβλαβούς διέλευσης των πλοίων από τα χωρικά ύδατα ενός κράτους και στο τέταρτο κεφάλαιο της παρούσας μελέτης διατυπώνονται οι προϋποθέσεις και περιορισμοί που ισχύουν στο σύγχρονο νομικό πλαίσιο μετά και από την υπογραφή της Σύμβασης του 1982.

Στο πέμπτο κεφάλαιο αναλύεται η σημασία των διεθνών στενών της ναυσιπλοΐας τα οποία αποτελούν χρήσιμες οδούς για τη διεθνή θαλάσσια κυκλοφορία, εξυπηρετούν τη διέλευση και την επικοινωνία και εξασφαλίζουν τη μετάβαση από τη μια θάλασσα σε μια άλλη, σε καθεστώς ελευθερίας και στο έκτο κεφαλαίο της

παρούσας μελέτης παρουσιάζονται περιπτώσεις διεθνών στενών και η νομολογία που ισχύει για τα πλοία, τόσο εμπορικά όσο και πολεμικά κατά τη διέλευσή τους.

Τέλος, παρουσιάζονται μελλοντικά ζητήματα που θα απασχολήσουν τη διεθνή έννομη τάξη για την υπεράσπιση των εθνικών δικαιοδοσιών των παράκτιων καρτών στις θαλάσσιες ζώνες κυριαρχίας ως αποτέλεσμα των κλιματικών αλλαγών που πλήττουν ολόκληρο τον πλανήτη και κατά συνέπειά και τη θάλασσα.

1 ΚΕΦΑΛΑΙΟ - ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

1.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Πλοίο είναι μια ειδική κατασκευή σχεδιασμένη για να κινείται με ασφάλεια στο νερό. Τα πλοία διέπονται από τη νομοθεσία του Ναυτικού Δικαίου, το οποίο διακρίνεται στο Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο και στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο. Κατά τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου Ν. 3816/1958 άρθρο 1 παρ.1, πλοίο είναι κάθε σκάφος (κοίλο σώμα) καθαρής χωρητικότητας τουλάχιστον 10 κόρων, προορισμένο να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα. Επομένως δεν αποτελούν πλοία όσα κινούνται στις λίμνες, στα ποτάμια, τα ιπτάμενα πλοία ή εκείνα που κινούνται κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας. Επίσης σύμφωνα με τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, άρθρο 3 παρ. 1, πλοίο είναι κάθε σκάφος προορισμένο να μετακινείται στο νερό για μεταφορά προσώπων, πραγμάτων για εμπορικό σκοπό, για ρυμούλκηση, αλιεία, αναψυχή, επιστημονική έρευνα. Επομένως, σύμφωνα με τον παραπάνω ορισμό, μοναδική προϋπόθεση είναι να είναι σκάφος προορισμένο να μετακινείται στο νερό, ανεξάρτητα χωρητικότητας και αυτοδύναμης κίνησης.

1.1.1 ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ & ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Ως δημόσιο πλοίο, νοείται ένα πλοίο δημοσίου συμφέροντος όπως σκάφη και πλοία λιμενικού σώματος, πυροσβεστικά και πολεμικά πλοία. Σύμφωνα με το άρθρο 29 της Σύμβασης του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θαλάσσης 1982, πολεμικό πλοίο ονομάζεται το δημόσιο πλοίο το οποίο ανήκει στις ένοπλες δυνάμεις ενός κυρίαρχου κράτους υπό την διοίκηση αξιωματικού τοποθετούμενου από την κυβέρνηση του κράτους του οποίου φέρει τη σημαία και επανδρωμένο με πλήρωμα υπό στρατιωτικό καθεστώς. Τα πολεμικά πλοία παντός τύπου εξομοιώνονται με το έδαφος του κράτους της σημαίας που φέρουν.

Ως ιδιωτικό πλοίο θεωρείται το πλοίο ιδιωτικού συμφέροντος, το οποίο χρησιμοποιείται είτε για εμπορική χρήση μεταφέροντας πάσης φύσεως εμπορεύματα (ξηρά, χύμα, υγρά), επιβάτες, οχήματα, ζώα επί ωφέλεια οικονομικού κέρδους είτε για προσωπική χρήση όπως είναι τα σκάφη αναψυχής.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να τονιστεί ότι διαφορετικές συμβάσεις και κανονισμοί θέτουν ειδικούς ορισμούς σε υποκατηγορίες πλοίων και σκαφών ανά περίπτωση. Χαρακτηριστικά αναφέρεται η Σύμβαση SOLAS (Safety Of Life At Sea) όπου διατυπώνει τους πρωταρχικούς ορισμούς των επιμέρους συμβάσεων, διαχωρίζοντας τα πλοία σε επιβατηγά άνω των 12 επιβατών, σε αλιευτικά με σκοπό την εμπορική χρήση

των θαλάσσιων πόρων, φορτηγά, δεξαμενόπλοια κ.α. Στην παρούσα εργασία ο αρχικός διαχωρισμός μεταξύ ιδιωτικών και δημοσίων κρίνεται επαρκής για την κατανόηση των υπό εξέταση αντικειμένων μελέτης.

1.1.2 ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΟΥ

Το πλοίο πρέπει να φέρει τη σημαία ενός κράτους. Το πλοίο θεωρείται ως πλωτό τμήμα του εδάφους της χώρας που φέρει τη σημαία του. Όταν το πλοίο κινείται σε ξένα χωρικά ύδατα υποχρεούται να φέρει στον κύριο ιστό την εθνική σημαία της χώρας, τα ύδατα της οποίας πλέουν. Η σημαία εθνικότητας την οποία φέρει ένα πλοίο, στο νηολόγιο της οποίας είναι εγγεγραμμένο καθορίζει το νομικό καθεστώς που διέπει το πλοίο και το πλήρωμα του. Κάθε κράτος ρυθμίζει, με βάση την εσωτερική του νομοθεσία, τις προϋποθέσεις για τη χορήγηση εθνικότητας στα πλοία και το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία του. Επίσης κάθε κράτος ρυθμίζει τις προϋποθέσεις για τη νηολόγηση των πλοίων στην επικράτειά του και εκδίδει στα πλοία, στα οποία έχει χορηγήσει το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία του, τα σχετικά έγγραφα. Η νηολόγηση είναι εθνική διοικητική πράξη εγγραφής σε ειδικά μητρώα- τα νηολόγια του κράτους- από την οποία προκύπτει η εθνικότητα- η σημαία- ενός πλοίου. Έτσι τα πλοία έχουν τη σημαία του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένα, έχουν δηλαδή την εθνικότητα του κράτους, τη σημαία του οποίου δικαιούνται να φέρουν.

Η Διακήρυξη για τη Σημαία του 1921, έχει αναγνωρίσει ότι όλα τα κράτη μπορούν να είναι κράτη σημαίας. Κανένα τρίτο κράτος δεν επεμβαίνει στον καθορισμό των όρων απονομής της εθνικότητας σε ένα πλοίο. Η πράξη αυτή ανήκει στην αποκλειστική δικαιοδοσία κάθε κράτους. Για την απονομή της εθνικότητας ορισμένα κράτη απαιτούν πλήρη «εθνική κυριότητα- ιδιοκτησία», το πλοίο δηλαδή να ανήκει πλήρως στην κυριότητα πολιτών τους ή σε εταιρίες που ελέγχονται από πολίτες τους, πχ Μ. Βρετανία, Η.Π.Α., Γερμανία, Ισπανία, Τουρκία κ.α. Άλλα κράτη απαιτούν μερική «εθνική κυριότητα- ιδιοκτησία», το πλοίο δηλαδή να ανήκει μόνο κατά ένα ποσοστό σε πολίτες τους, πχ. Βέλγιο, Δανία, Ιταλία, Σουηδία, Ελλάδα.

1.2 Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ

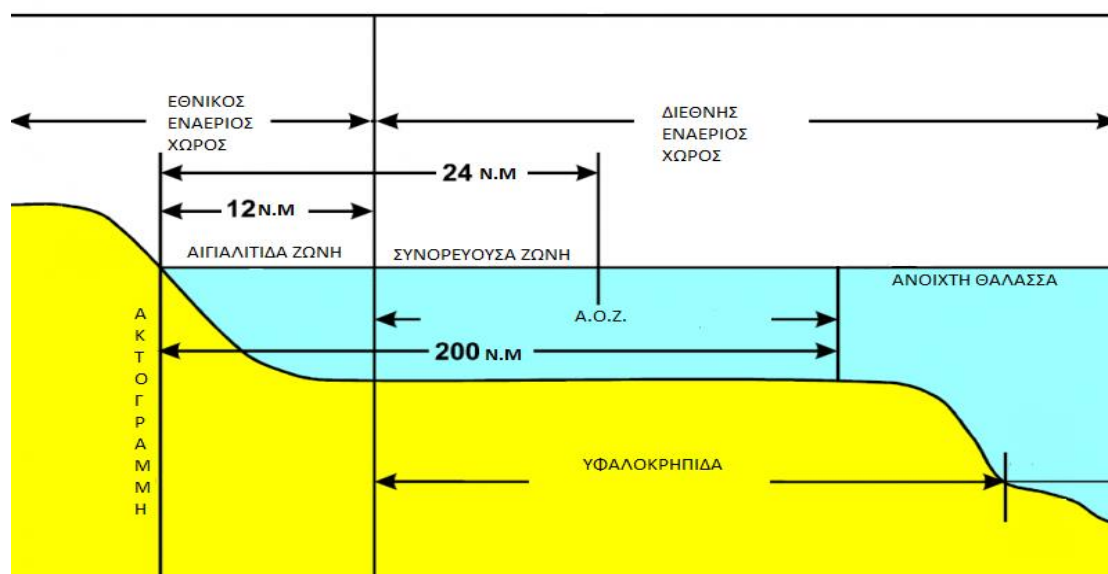
Τόσο το εθιμικό όσο και το συμβατικό δίκαιο εξασφαλίζει το δικαίωμα της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας στις ανοιχτές θάλασσες για όλα τα κράτη είτε περικλειστα είτε

παράκτια. Όλα τα πλοία έχουν τη δυνατότητα να πλέουν ελεύθερα στην ανοιχτή θάλασσα, κάτω από την εθνικότητα του κράτους σημαίας τους.

Η αρχέγονη αντίληψη της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας καθιστούσε το θαλάσσιο περιβάλλον ελεύθερο για αλιεία, ναυσιπλοΐα και εκμετάλλευση των θαλασσίων πόρων. Με το πέρασμα των αιώνων τα κράτη άρχισαν να αντιλαμβάνονται το ρόλο της θάλασσας στην εθνική τους ασφάλεια και για αυτό το λόγο ξεκίνησαν να υιοθετούν κανόνες για την προστασία του εμπορίου που διεξαγόταν δια θαλάσσης. Τον 17^ο αιώνα ο πατέρας του Διεθνούς Δικαίου, Hugo Grotius αναγνώρισε την ύπαρξη της εθνικής δικαιοδοσίας επί των παρακτίων υδάτων, τα οποία θα ελέγχονταν από την ξηρά. Με το έργο του *Mare Liberum*, το 1606, υποστήριξε ότι τα πλοία έχουν το δικαίωμα να πλέουν στην ανοιχτή θάλασσα. Ωστόσο, υπήρξε σύγκρουση απόψεων για την άσκηση δικαιοδοσίας στην ανοιχτή θάλασσα και ο βαθμός κτήσης της και παρέμεινε αδιευκρίνιστο το ζήτημα του εύρους των χωρικών υδάτων. Βαθμιαία, η έννοια της χωρικής θάλασσας ως ζώνη ασφαλείας, παρά ως ζώνη κατοχής του παράκτιου κράτους, οδήγησε στην καθιέρωση της απόστασης των τριών (3) μιλίων ως αποδεκτού εύρους, χωρίς να σημαίνει ότι η δικαιοδοσία του κράτους σταματάει εκεί.

2 ΚΕΦΑΛΑΙΟ- ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ ΚΑΙ Η ΚΡΑΤΙΚΗ ΚΥΡΙΑΡΧΙΑ

Από τα μέσα της δεκαετίας του 1960, οι τεχνολογικές εξελίξεις που προέκυψαν στη ναυσιπλοΐα σε συνδυασμό με την πληθυσμιακή ανάπτυξη, προκάλεσαν σημαντικές αλλαγές στη χρήση του θαλάσσιου χώρου. Πολλές εντάσεις προέκυψαν ανάμεσα στα κράτη επί των συγκρουόμενων απαιτήσεων για τη χρήση της θάλασσας και των πόρων της. Έγινε σαφές ότι χρειαζόταν να γίνει μια κοινή προσπάθεια από όλα τα κράτη για τη διατήρηση της τάξης στα πελάγη και τη σωστή διαχείριση των θαλάσσιων πόρων. Τα προβλήματα του Δικαίου της Θάλασσας τέθηκαν στη Πρώτη Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών το 1958 στη Γενεύη με τη συμμετοχή 86 κρατών. Η Συνδιάσκεψη κατέληξε στην υπογραφή συνθηκών για την ανοιχτή θάλασσα, την αιγιαλίτιδα ζώνη, την υφαλοκρηπίδα, την αλιεία και την προστασία των βιολογικών πόρων στην ανοιχτή θάλασσα. Ωστόσο, παρέμεινε ανοιχτό το ζήτημα του νόμιμου πλάτους της αιγιαλίτιδας ζώνης και παράκτιων κρατών και για αυτό το λόγο συνήλθε η Δεύτερη Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών το 1960 με τη συμμετοχή 87 κρατών, χωρίς όμως να μπορέσει να ρυθμιστεί το θέμα για μία ψήφο. Έτσι το 1974 στη Βενεζουέλα ξεκίνησαν οι εργασίες της Τρίτης Συνδιάσκεψης με τη συμμετοχή 157 κρατών, οι οποίες συνεχίστηκαν στη Ν. Υόρκη και τη Γενεύη το 1981 όπου ρυθμίστηκαν τα περισσότερα θέματα που αφορούσαν το δίκαιο της θάλασσας. Το κείμενο πήρε την επίσημη μορφή της διεθνούς συνθήκης στο Montego Bay της Τζαμάικα το Δεκέμβρη του 1982 και απέκτησε δεσμευτική ισχύ στις 16 Νοεμβρίου 1996.



Εικόνα 1 Ζώνες Εθνικής Δικαιοδοσίας

2.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΥΔΑΤΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Ο όρος εσωτερικά ύδατα, από γεωγραφική άποψη, περιλαμβάνει όλα τα ύδατα ενός κράτους που βρίσκονται αποκλειστικά στο έδαφος του και περικλείονται από χερσαίο έδαφος, όπως οι λίμνες, οι ποταμοί, τα λιμάνια αλλά και όλα τα ύδατα που παρεμβάλλονται ανάμεσα στο χερσαίο έδαφος και τα χωρικά ύδατα ενός παράκτιου κράτους δηλαδή ανάμεσα στην ακτογραμμή και το σημείο από όπου αρχίζει να εκτείνεται η παράκτια ζώνη των χωρικών υδάτων ενός κράτους. Σύμφωνα με τη Σύμβαση Διεθνούς Θαλάσσης, 1982, άρθρο 8 παρ. 1, «είναι η θαλάσσια έκταση που βρίσκεται προς το εσωτερικό της «γραμμής βάσης», της γραμμής που αποτελεί την αφετηρία για τη μέτρηση του εύρους της αιγιαλίτιδας ζώνης καθώς και των λοιπών θαλάσσιων ζωνών εθνικής δικαιοδοσίας». Σε αυτόν τον γενικό ορισμό, δε συμπεριλαμβάνονται τα εσωτερικά ύδατα των αρχιπελαγικών κρατών.

Τα εσωτερικά ύδατα, σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο, υπάγονται στην πλήρη κυριαρχία του παράκτιου κράτους. Με την απόφαση της 18^{ης} Δεκεμβρίου 1957, το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης, στην υπόθεση Αλιείας μεταξύ Μ. Βρετανίας και Νορβηγίας (Anglo- Norwegian Fisheries Case, Order, 1951 I.C.J.), υπογραμμίζει «... η ξηρά είναι που απονέμει στο παράκτιο κράτος δικαιώματα επί των υδάτων κοντά στις ακτές του». Η κυριαρχία πάνω στα εσωτερικά ύδατα του παράκτιου κράτους πηγάζει από την κυριαρχία που έχει το κράτος πάνω στο χερσαίο έδαφος και έτσι τα εσωτερικά ύδατα αποτελούν κυριαρχικό έδαφος και το νομικό τους καθεστώς διέπεται από το εσωτερικό δίκαιο του παράκτιου κράτους, με τους περιορισμούς που προβλέπονται μόνο από το Διεθνές Δίκαιο.

Η είσοδος των αλλοδαπών πλοίων στα εσωτερικά ύδατα ανήκει στην αποκλειστική αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους, το οποίο διατηρεί το δικαίωμα να επιτρέπει ή να απαγορεύει, κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις, το δικαίωμα εισόδου των αλλοδαπών πλοίων. Τα αλλοδαπά πλοία δεν απολαύουν του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης όταν διέρχονται από τη θαλάσσια περιοχή των εσωτερικών υδάτων. Συνεπώς η διέλευση αλλοδαπών πλοίων μέσα από τα εσωτερικά ύδατα επιβάλλει, σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο, καθεστώς προηγούμενης ειδοποίησης του αλλοδαπού πλοίου και ρητής συγκατάθεσης του παράκτιου κράτους. Η μόνη εξαίρεση που φαίνεται να ισχύει σε αυτόν τον κανόνα είναι στις θαλάσσιες περιοχές που περικλείονται από ευθείες γραμμές βάσης και αποτελούν εσωτερικά ύδατα, όπου το Διεθνές Δίκαιο επιτρέπει στα

αλλοδαπά πλοία τη διέλευση δίχως τη ρητή συναίνεση και συγκατάθεση του παράκτιου κράτους. Σε αυτά τα θαλάσσια τμήματα των εσωτερικών υδάτων που, πριν τη χάραξη των ευθειών γραμμών, θεωρούνταν «γνήσια» αιγιαλίτιδα ζώνη, ή ακόμη και ανοιχτή θάλασσα, το παράκτιο κράτος είναι υποχρεωμένο να παραχωρεί και να αναγνωρίζει στα αλλοδαπά πλοία, κατ' εξαίρεση, καθεστώς αβλαβούς διέλευσης. Τέλος εκτός από τη διέλευση, οιαδήποτε δραστηριότητα μέσα στα εσωτερικά ύδατα, όπως η αλιεία ή η θαλάσσια έρευνα, διέπεται από τη νομοθετική αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους, άρθρο 2 παρ. 1 της Σύμβασης Διεθνούς Θαλάσσης του 1982.

2.1.1 ΦΥΣΙΚΑ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

Φυσικό λιμάνι είναι ένας όρμος που παρέχει προστασία από ανέμους και τρικυμίες της θάλασσας. Έχει βάθη και το απαραίτητο πλάτος της θαλάσσιας επιφάνειας για τους ελιγμούς των πλοίων και την αγκυροβολία τους. Με τα κατάλληλα έργα υποδομής το λιμάνι δύναται να εξελιχθεί σε τεχνητό για την στάθμευση των πλοίων και για τη διενέργεια, με ασφαλή τρόπο, δραστηριοτήτων και ενεργειών σχετικών με τη ναυσιπλοΐα, τις θαλάσσιες μεταφορές και το εμπόριο.

Τα λιμάνια με τη γεωγραφική έννοια, ανάλογα με τον σκοπό που εξυπηρετούν, διακρίνονται σε εμπορικά λιμάνια, που χρησιμοποιούνται για την επιβίβαση ή την αποβίβαση επιβατών και τη φόρτωση και εκφόρτωση εμπορευμάτων, σε πολεμικά λιμάνια όπου ελλιμενίζονται μόνο πολεμικά λιμάνια και καταφυγής όπου καταφεύγουν τα πλοία σε ώρα ανάγκης.

2.1.2 ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΗΣ ΕΙΣΟΔΟΥ ΤΩΝ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΕΝΟΣ ΚΡΑΤΟΥΣ

Το ζήτημα της εισόδου των αλλοδαπών εμπορικών πλοίων αποτέλεσε ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που απασχόλησε τη θεωρία και την πρακτική σε σχέση με τα λιμάνια. Από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα άρχισε στη θεωρία να γίνεται δεκτός ο κανόνας του ανοίγματος των λιμανιών. Έτσι άρχισε να διαμορφώνεται η άποψη ότι το κράτος δεν έχει μεν το δικαίωμα να κλείνει τα λιμάνια του και να παρεμποδίζει τις θαλάσσιες εμπορικές σχέσεις με τα άλλα κράτη, έχει όμως το δικαίωμα, σε ορισμένες περιπτώσεις να κάνει χρήση του δικαιώματος αυτού, όχι βέβαια κατάχρηση του. Η άποψη αυτή καταγράφηκε και στη νομολογία, με τη διαιτητική απόφαση της 23^{ης} Αυγούστου 1958, στην υπόθεση Σαουδικής Αραβίας κατά Αραβοαμερικανικής Εταιρίας Πετρελαίου (Amamco), όπου διατυπώθηκε ότι, σύμφωνα με τη γενική αρχή του Διεθνούς Δικαίου, τα κράτη είναι υποχρεωμένα να ανοίγουν τα λιμάνια τους στα

αλλοδαπά πλοία και να τα κλείνουν μόνο σε περιπτώσεις που τίθενται σε κίνδυνο τα ζωτικά τους συμφέροντα.

Η Σύμβαση και το Καταστατικό της Γενεύης του 1923, περί του διεθνούς καθεστώτος των θαλάσσιων λιμένων, καθιέρωσαν με βάση την αμοιβαιότητα, την αρχή του ανοίγματος των λιμανιών στις σχέσεις μεταξύ των συμβαλλομένων κρατών, άρθρο 2 του Καταστατικού, προσδίδοντας στην αρχή αυτή χαρακτήρα νομικής υποχρέωσης. Σύμφωνα με το Καταστατικό (1923), επιβάλλεται ίση μεταχείριση μεταξύ των πλοίων που φέρουν τη σημαία του παράκτιου κράτους και εκείνων που φέρουν τη σημαία των λοιπών συμβαλλόμενων κρατών ως προς την προσέγγιση και τη χρήση των θαλάσσιων λιμανιών τους. Όμως, σχετικά με ζητήματα ασφαλείας και ζωτικών συμφερόντων του παράκτιου κράτους προβλέπεται, κατ' εξαίρεση, απαγόρευση της προσόρμισης και του ελλιμενισμού των αλλοδαπών πλοίων (άρθρο 16 του Καταστατικού). Το κλείσιμο των λιμανιών ενός κράτους για εξωτερικό εμπόριο εφαρμόζεται όχι μόνο στα αλλοδαπά αλλά και στα ημεδαπά πλοία. Επίσης, το κλείσιμο συγκεκριμένων λιμανιών, που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για στρατιωτικούς σκοπούς ή για την εξυπηρέτηση λιμενικών εγκαταστάσεων, κατασκευής ή εξοπλισμού ναυτικών δυνάμεων, αφορά όχι μόνο στα αλλοδαπά πλοία αλλά και στα πλοία με την εθνική σημαία του κράτους του λιμανιού.

Για την εξυπηρέτηση της διεθνούς ναυσιπλοΐας τα διεθνή λιμάνια είναι ανοιχτά από τα κράτη, τα οποία ρυθμίζουν τους κανόνες εισόδου. Ωστόσο αποτελεί κανόνα εθιμικού δικαίου, ότι κανένα κράτος δεν έχει το δικαίωμα να απαγορεύσει την είσοδο πλοίου που κινδυνεύει (είτε λόγω καιρικών συνθηκών, είτε λόγω ατυχήματος, ή βλάβης του πλοίου) σε λιμάνι του, έστω και αν το κράτος έχει καθορίσει ότι το συγκεκριμένο λιμάνι είναι κλειστό στη διεθνή ναυσιπλοΐα.

2.1.3 ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΗΣ ΕΙΣΟΔΟΥ ΤΩΝ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΕΝΟΣ ΚΡΑΤΟΥΣ

Η είσοδος των πολεμικών πλοίων στα αλλοδαπά λιμάνια αναζητείται στην έννοια της αμοιβαιότητας. Τα κράτη ωστόσο πρέπει να γνωστοποιούν ότι απαγορεύουν ή επιτρέπουν την είσοδο των πολεμικών πλοίων και επιπροσθέτως, να κάνουν γνωστούς τους όρους εισόδου, όπως για παράδειγμα το χρόνο παραμονής των πλοίων, τον αριθμό των πολεμικών πλοίων που μπορούν να εισέρχονται ταυτόχρονα, την εθιμοτυπία και τις τεχνικές διαδικασίες. Σε περίπτωση απαγόρευσης της εισόδου, κανένα δικαίωμα και καμία αξίωση δε δημιουργείται για το κράτος της σημαίας των πολεμικών πλοίων.

Ωστόσο οι όροι εισόδου δεν εφαρμόζονται στα πολεμικά πλοία που καταφεύγουν λόγω κακοκαιρίας ή βλάβης, όταν μεταφέρουν αρχηγούς κρατών ή διπλωματικούς αντιπροσώπους που είναι διαπιστευμένοι στο παράκτιο κράτος και τέλος στα πολεμικά πλοία που επιτηρούν την αλιεία.

2.2 Ο ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑΣ ΖΩΝΗΣ-ΧΩΡΙΚΑ ΥΔΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ

Η ύπαρξη θαλάσσιας περιοχής δεν αποτελεί προϋπόθεση για την ύπαρξη ενός κράτους. Από τη στιγμή όμως που ένα κράτος δεν είναι περικλειστο, διαθέτει δηλαδή ακτές, τότε το έδαφος του κράτους εκτείνεται, σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο, σε μια παράκτια ζώνη που αποκαλείται αιγιαλίτιδα ζώνη ή χωρική θάλασσα ή περιοχή χωρικών υδάτων. Είναι η θαλάσσια ζώνη η οποία ορίζεται ανάμεσα στα εσωτερικά ύδατα και την ανοιχτή θάλασσα και περιλαμβάνει την επιφάνεια των υδάτων, τη θαλάσσια κολώνα, το βυθό και το υπέδαφος του καθώς και τον υπερκείμενο εναέριο χώρο. Το Διεθνές Δίκαιο αναγνωρίζει αιγιαλίτιδα ζώνη σε κάθε παράκτιο κράτος, ανεξάρτητα αν αυτό είναι ηπειρωτικό ή νησιωτικό ή και τα δύο μαζί.

Η εν λόγω θαλάσσια ζώνη υπάγεται αυτόματα στην εδαφική κυριαρχία του κράτους. Η έκταση ωστόσο της ζώνης αυτής καθορίζεται από δυο διαφορετικές έννομες τάξεις. Έτσι, ως προς τα ακραία της όρια καθορίζεται από τη διεθνή έννομη τάξη και ως προς το ακριβές της πλάτος πρέπει να καθοριστεί με πράξη της έννομης τάξης του παράκτιου κράτους. Η αυτόματη σύνδεση του χερσαίου εδάφους ενός παράκτιου κράτους με μια θαλάσσια λωρίδα που συνέχεται με τις ακτές του προέρχεται από μια αρχική πρόνοια των κρατών να επιτύχουν προστασία των ακτών τους από προσεγγίσεις μη φιλικών πλοίων. Για το λόγο αυτό η έκταση των χωρικών υδάτων είχε καθοριστεί με βάση το «κριτήριο βολής του πυροβόλου», στα τρία (3) ναυτικά μίλια (1 ναυτικό μίλι ισούται με 1.852 μέτρα) όση δηλαδή ήταν η εμβέλεια των πυροβόλων κατά τη διάρκεια του 17^{ου} αιώνα (Mare Liberum, 1609). Κατά τον 19^ο αιώνα, η απόσταση αυτή των τριών (3) ναυτικών μιλίων έπαψε να αντιστοιχεί στην εμβέλεια των πυροβόλων αλλά παρέμεινε ως η ελάχιστη έκταση χωρικών υδάτων, κάτω από την οποία κανένα κράτος δεν δεχόταν τη μείωση της. Σήμερα, «ως ανώτατο δυνατό πλάτος της χωρικής θάλασσας ορίζεται η έκταση των δώδεκα (12) ναυτικών μιλίων από την ακτή», όπου ο εν λόγω κανόνας έχει ενσωματωθεί στο άρθρο 3 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας 1982. Επέκταση μέχρι τα δώδεκα (12) ναυτικά μίλια είναι θεμιτή και επιτρέπεται από το Διεθνές Δίκαιο. Επέκταση, αντίθετα, πέρα από τα δώδεκα (12) μίλια

δεν είναι μέσα στο πλαίσιο που ο διεθνής νόμος ορίζει, και απαγορεύεται. Κανένα κράτος έστω και αν δε δεσμεύεται από τη Σύμβαση Διεθνούς Θαλάσσης 1982, δεν έχει δικαίωμα να υπερβεί τον κανόνα των δώδεκα (12) μιλίων. Επίσης, κανένα κράτος με αιγιαλίτιδα ζώνη μικρότερη από δώδεκα (12) μίλια δε χάνει το δικαίωμα, έστω και αν δε δεσμεύεται από τη Σύμβαση Διεθνούς Θαλάσσης να διεκδικήσει το όριο αυτό. Μια τέτοια ενέργεια θα ήταν απόλυτα σύμφωνη με το Διεθνές Δίκαιο.

Το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης υπολογίζεται με βάση τη φυσική ακτογραμμή, το σημείο δηλαδή όπου η ξηρά εφάπτεται με τη θάλασσα. Ωστόσο σε ορισμένες περιπτώσεις το σημείο αυτό δεν είναι σταθερό επειδή υπάρχει το φυσικό φαινόμενο της παλίρροιας (άμπωτη και πλημμυρίδα). Το άρθρο 3 της Σύμβασης Διεθνούς Θαλάσσης 1982, ορίζει ότι «η φυσική γραμμή βάσης για τη μέτρηση του πλάτους της αιγιαλίτιδας ζώνης είναι το ίχνος της κατώτατης άμπωτης (το σημείο δηλαδή που οριοθετεί το μεγαλύτερο τράβηγμα της θάλασσας από την ξηρά), όπως αυτό σημειώνεται στους χάρτες μεγάλης κλίμακας, που αναγνωρίζονται από το παράκτιο κράτος». Στην περίπτωση όπου η ακτογραμμή παρουσιάζει βαθιές εσοχές ή υπάρχουν νησίδες πολύ κοντά στην ακτή, η Σύμβαση προβλέπει την εφαρμογή της μεθόδου των ευθειών γραμμών βάσης, δηλαδή της χάραξης στο χάρτη μιας γραμμής που ενώνει τα προεξέχοντα σημεία των ακτών και η οποία αποτελεί την αφετηρία για τη μέτρηση του πλάτους των χωρικών υδάτων. Ειδικά προβλήματα χάραξης των ευθειών γραμμών βάσης παρουσιάζονται σε σχέση με τους κόλπους, δεδομένου ότι αν δεν υπήρχε κάποιος περιορισμός από το Διεθνές Δίκαιο θα ήταν δυνατόν το παράκτιο κράτος να κλείνει, μετατρέποντας σε εσωτερικά ύδατα, μεγάλες θαλάσσιες εκτάσεις. Το σύγχρονο Διεθνές Δίκαιο επιτρέπει τη χάραξη ευθειών γραμμών βάσης σε κόλπους που το μέγιστο άνοιγμα τους (το μήκος της ευθείας που νοητά κλείνει το στόμιο του κόλπου) δεν υπερβαίνει τα είκοσι τέσσερα (24) ναυτικά μίλια.

Το πρόβλημα καθορισμού των ορίων των θαλασσιών περιοχών τίθεται με ιδιαίτερη έμφαση στις περιπτώσεις κρατών που οι ακτές τους αντίκεινται ή γειτνιάζουν. Το Διεθνές Δίκαιο επιβάλλει στις περιπτώσεις αυτές, η οριοθέτηση να γίνεται με συμφωνία μεταξύ των ενδιαφερομένων κρατών. Σε καμία περίπτωση ένα κράτος δεν μπορεί να επεκτείνει την αιγιαλίτιδα ζώνη του πέρα από τη μέση απόσταση που το χωρίζει με τις απέναντι ή παρακείμενες ακτές άλλου κράτους, εκτός αν λόγοι ιστορικοί ή ειδικές περιστάσεις (γεωγραφικά δεδομένα) δικαιολογούν παρέκκλιση από τον κανόνα αυτό.

Η αιγιαλίτιδα ζώνη αποτελεί κυρίαρχο έδαφος όπου το παράκτιο κράτος έχει αποκλειστική αρμοδιότητα για το σύνολο της χρήσης του θαλάσσιου χώρου, ανάλογης με αυτή που έχει στα εσωτερικά ύδατα με σκοπό την ασφάλεια του κράτους και της διατήρησης των πόρων, αλιευτικών και βιολογικών, της θάλασσας που περιβρέχει τις ακτές του βυθού και του υπεδάφους της, την προστασία από βλαβερές ενέργειες ή παραλείψεις τρίτων, την προστασία από τη ρύπανση της θάλασσας και της ξηράς καθώς και την προστασία από υγειονομικές, τελωνειακές ή άλλες παραβιάσεις, όπως το λαθρεμπόριο.

2.2.1 Η ΑΣΚΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ ΤΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑ ΖΩΝΗ ΕΝΟΣ ΚΡΑΤΟΥΣ

Όταν ένα πολεμικό πλοίο βρίσκεται μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη ενός παράκτιου κράτους υπάγεται στην απόλυτη δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας του, σε αντίθεση με το αλλοδαπό εμπορικό πλοίο που υπάγεται στη δικαιοδοσία του κράτους του εδάφους. Το παράκτιο κράτος δεν μπορεί να επέμβει σε πολεμικά πλοία που παραβιάζουν την αιγιαλίτιδα ζώνη του. Τα πολεμικά πλοία απολαμβάνουν των προνομίων και ασυλιών που αναγνωρίζονται από το Διεθνές Δίκαιο στους επίσημους εκπροσώπους της κρατικής εξουσίας κάθε αλλοδαπής χώρας. Ωστόσο, το παράκτιο κράτος μπορεί να προβεί σε διπλωματικές ενέργειες και διαβήματα προς το κράτος σημαίας και να ζητήσει διεθνή ευθύνη. Απαγορεύεται όμως στο παράκτιο κράτος να προβαίνει σε πράξεις εξουσίας, δεν διαθέτει το δικαίωμα να διακόψει τον πλοίο, να συλλάβει το πλοίο και να ασκήσει δίωξη είτε αστική είτε ποινική. «Το απαραβίαστο των ξένων πολεμικών πλοίων όμως δεν αποκλείει το δικαίωμα του παράκτιου κράτους να ζητά από το πολεμικό που παραβλέπει τους κανόνες διάπλου και δε συμμορφώνεται με την εσωτερική νομοθεσία να εγκαταλείπει αμέσως την αιγιαλίτιδα ζώνη», άρθρο 30 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας. Οποιαδήποτε ζημία προκληθεί από τη μη συμμόρφωση του πολεμικού πλοίου ακέραια ευθύνη φέρει το κράτος της σημαίας του και η απαίτηση γίνεται ενάντια του κράτους σημαίας και όχι ενάντια του πλοίου, κατά το άρθρο 31 της Σύμβασης Διεθνούς Θαλάσσης.

2.2.2 Ο ΟΡΟΣ ΝΗΣΟΙ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ

Σύμφωνα με το άρθρο 121 της Συμβάσεως Διεθνούς Θαλάσσης, 1982, «ως νήσος θεωρείται η φυσικά σχηματισμένη περιοχή ξηράς που περιβρέχεται από νερό και

βρίσκεται πάνω από την επιφάνεια του νερού κατά τη μεγίστη πρύμνη». Τα νησιά έχουν αιγιαλίτιδα ζώνη και υφαλοκρηπίδα. Όταν το νησί βρίσκεται μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του κράτους, το εσωτερικό όριο της ζώνης μετριέται από την ακτή του νησιού που βρίσκεται προς την ανοιχτή θάλασσα. Κατά το Διεθνές Δίκαιο, τα τεχνητά νησιά είναι εγκαταστάσεις που δεν υπάγονται στο καθεστώς των νησιών.

2.3 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΣΥΝΟΡΕΥΟΥΣΑΣ ΖΩΝΗΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Συνορεύουσα ζώνη είναι η θαλάσσια περιοχή η οποία βρίσκεται πέρα από την αιγιαλίτιδα ζώνη αλλά είναι συνεχόμενη με αυτήν. «Η συνορεύουσα ζώνη αρχίζει εκεί όπου τελειώνει η κυριαρχία του κράτους μέσα στη θάλασσα», άρθρο 33 παρ. 1 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας. Η προέλευση του θεσμού της Συνορεύουσας Ζώνης αποδίδεται στη Βρετανική νομοθεσία του 18^{ου} αιώνα (“ Hovering Acts”) για την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου και την πρόληψη των παραβιάσεων της τελωνειακής νομοθεσίας. Βάσει αυτής τα βρετανικά πλοία είχαν δικαίωμα ελέγχου επί των αλλοδαπών πλοίων έξω από την αιγιαλίτιδα ζώνη και σε απόσταση τριακοσίων (300) μιλίων από την ακτή. Οι εν λόγω διατάξεις καταργήθηκαν τον 19^ο αιώνα, ωστόσο παρέμειναν σημαντικές, καθώς θεσπίστηκαν σε μία περίοδο κατά την οποία δεν είχε υιοθετηθεί από πολλά παράκτια κράτη η αιγιαλίτιδα ζώνη ούτε είχαν προβλεφθεί διατάξεις για τα καθεστώτα ελέγχου από αρχές του παράκτιου κράτους στις διάφορες θαλάσσιες περιοχές. Έχει υποστηριχθεί ότι οι γραμμές βάσης για την οριοθέτηση της αιγιαλίτιδας ζώνης και της συνορεύουσας ζώνης ταυτίζονται.

Με τη Σύμβαση Διεθνούς Θαλάσσης 1982, άρθρο 33 παρ. 2, «το εύρος της ζώνης φτάνει μέχρι τα είκοσι τέσσερα (24) ναυτικά μίλια από τις γραμμές βάσης της αιγιαλίτιδας ζώνης». Η συνορεύουσα ζώνη αποτελεί τμήμα της ανοιχτής θάλασσας, όπως διαφαίνεται από τη διατύπωση του κειμένου της Σύμβασης, καθώς το άρθρο 33 αναφέρει ότι ορίζεται «ως μια ζώνη συνεχόμενη προς την αιγιαλίτιδα ζώνη» ενώ τα ύδατα της συνορεύουσας ζώνης αποτελούν τμήμα της ανοιχτής θάλασσας. Η εν λόγω διαφοροποίηση οφείλεται στο μετέπειτα ορισθέντα θεσμό της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης (ΑΟΖ), η οποία αν διακηρυχθεί από ένα κράτος περιλαμβάνει και τη συνορεύουσα ζώνη. Εν τούτοις, αν το κράτος δεν έχει υιοθετήσει Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ) τότε η συνορεύουσα ζώνη αποτελεί τμήμα της ανοιχτής θάλασσας και διέπεται από το νομικό καθεστώς της τελευταίας.

Συνορεύουσα ζώνη μπορεί να έχει κάθε παράκτιο κράτος, τόσο ηπειρωτικό όσο και νησιωτικό, αρκεί το κράτος να αποφασίσει να τη θεσπίσει διότι η συνορεύουσα ζώνη δε συνδέεται αυτόματα με το έδαφος. Για τη θέσπισή της απαιτείται ειδική διακήρυξη του κράτους, το οποίο πρέπει με εσωτερική πράξη να καθορίσει τη ζώνη αυτή. Έτσι η καθιέρωση της συνορεύουσας ζώνης έχει χαρακτήρα προαιρετικό και το κράτος δεν έχει την υποχρέωση, όπως συμβαίνει με την αιγιαλίτιδα ζώνη, την Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ) ή την υφαλοκρηπίδα, να απεικονίσει σε ναυτικούς χάρτες τη ζώνη αυτή και να δώσει τη δέουσα δημοσιότητα για τη θέσπισή της.

Το παράκτιο κράτος έχει αρμοδιότητες ελέγχου υπό συγκεκριμένες, όμως, συνθήκες. Οι εν λόγω αρμοδιότητες περιλαμβάνουν τον έλεγχο για την παρεμπόδιση των τελωνειακών, δημοσιονομικών, μεταναστευτικών ή υγειονομικών νόμων και κανονισμών στο έδαφος ή τη χωρική θάλασσα του παράκτιου κράτους καθώς και την επιβολή ποινής σε περιπτώσεις κατά τις οποίες παραβιάζονται οι προαναφερθέντες νόμοι και κανονισμοί στο έδαφός του ή στη χωρική του θάλασσα. Συνεπώς, το παράκτιο κράτος δεν ασκεί κυριαρχική δικαιοδοσία, ούτε έχει κυριαρχικά δικαιώματα. Οι αναφερθείσες ελεγκτικές αρμοδιότητες υφίστανται αλλά αποσκοπούν στην αποτελεσματικότερη άσκηση της δικαιοδοσίας του στα χωρικά ύδατα. Δεν επιτρέπεται επομένως, να επεκτείνονται για την επιδίωξη έτερων σκοπών από τους προαναφερθέντες, άρθρο 33 της Σύμβασης Διεθνούς Θαλάσσης, όπως για την ασφάλειά του ή την προστασία της αλιείας.

Ωστόσο, έχει υποστηριχθεί και διαφορετική άποψη αναφορικά με τις αρμοδιότητες του παράκτιου κράτους στη συνορεύουσα ζώνη. Με άλλα λόγια, στην εν λόγω περιοχή υφίστανται εκτεταμένες αρμοδιότητες πλήρους δικαιοδοσίας, όπως ακριβώς και στα χωρικά ύδατα. Θεμέλιο αποτελεί το γεγονός ότι, δυνάμει του άρθρου 111 παρ. 1, επιτρέπεται το δικαίωμα της συνεχούς καταδίωξη ενός ξένου πλοίου, η οποία δύναται να ξεκινήσει από τη συνορεύουσα ζώνη. Η εν λόγω θέση, όμως, αντικρούεται με το επιχείρημα ότι η εφαρμογή του άρθρου 111 παρ.1, δεν προσκρούει στη ρύθμιση του άρθρου 33, το οποίο ορίζει ότι «προκειμένου να ασκηθεί έλεγχος από το παράκτιο κράτος πρέπει η παράβαση να σημειωθεί εντός των χωρικών υδάτων, ενώ το πλοίο έχει εξέλθει από αυτά και βρίσκεται στη συνορεύουσα ζώνη». Δεν επιτρέπεται, ωστόσο, η καταδίωξη εισερχόμενων πλοίων που δεν έχουν διαπράξει παράβαση από αυτές που

αναφέρει το άρθρο 33 δηλαδή τελωνειακές, δημοσιονομικές, μεταναστευτικές ή υγειονομικές παραβάσεις.

2.4 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΥΦΑΛΟΚΡΗΠΙΔΑΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Σύμφωνα με τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982, άρθρο 76, «ως υφαλοκρηπίδα ορίζεται κατά βάση ο βυθός της θάλασσας εντός ακτίνας διακοσίων (200) ναυτικών μιλίων από την ακτή».

Η υφαλοκρηπίδα ενός παράκτιου κράτους, άρθρο 76, παρ.1, «αποτελείται από το θαλάσσιο βυθό και το υπέδαφος του που εκτείνεται πέραν της χωρικής του θάλασσας καθ' όλη την έκταση της φυσικής προέκτασης του χερσαίου εδάφους μέχρι του εξωτερικού ορίου του υφαλοπλαισίου ή σε μια απόσταση διακοσίων (200) ναυτικών μιλίων από τις γραμμές βάσης από τις οποίες μετράται το πλάτος της χωρικής θάλασσας όπου το εξωτερικό όριο του υφαλοπλαισίου δεν εκτείνεται μέχρι αυτήν την απόσταση». Ο ορισμός της κατά τη γεωλογία είναι το τμήμα το οποίο αποτελεί την ομαλή προέκταση της ακτής κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας ως το σημείο στο οποίο αυτή διακόπτεται απότομα. Η υφαλοκρηπίδα διακόπτεται εκεί όπου ο βυθός αποκτά απότομη κλίση 30-45°. Το τμήμα με την απότομη κλίση ονομάζεται υφαλοπρανές. Το πλάτος της υφαλοκρηπίδας ποικίλλει ανάλογα με την μορφολογία της κάθε περιοχής. Στη βάση του υφαλοπρανούς βρίσκεται το ηπειρωτικό ύψωμα και από τα 2.500μ. βάθος και πέρα αρχίζει η ωκεάνια άβυσσος. Υφαλοκρηπίδα, υφαλοπρανές και ηπειρωτικό ύψωμα συναποτελούν το υφαλοπλαίσιο.

Η οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας γίνεται ύστερα από συμφωνία των ενδιαφερόμενων χωρών καθώς έχει ιδιαίτερη οικονομική σημασία, διότι συχνά βρίσκονται σε αυτή ή κάτω από αυτή ορυκτά (πετρέλαιο, φυσικό αέριο, μέταλλα) καθώς και άβια ή έμβια ακίνητα είδη, όπως κοράλλια, σφουγγάρια, μαργαριτάρια και προκύπτει έντονο ενδιαφέρον για την εκμετάλλευσή της. Στο βαθμό που ανήκει στην αιγιαλίτιδα ζώνη του παράκτιου κράτους, η εκμετάλλευσή της ανήκει αναμφισβήτητα σε αυτό, χωρίς όμως το κράτος να είναι αρμόδιο για την άσκηση εθνικής κυριαρχίας. Τα παράκτια αυτά δικαιώματα του κράτους του ανήκουν αυτοδικαίως, ανεξάρτητα από την τήρηση οποιωνδήποτε διατυπώσεων (δήλωσης, οριοθέτησης) και ακόμα και αν δεν τα ασκήσει το παράκτιο κράτος δεν δικαιούται να τα ασκήσει κανένα άλλο κράτος, χωρίς τη ρητή συναίνεση του παράκτιου κράτους.

2.5 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΖΩΝΗΣ (ΑΟΖ) ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Ως Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ) ορίζεται η πέραν και παρακείμενη της χωρικής θάλασσας περιοχή, εύρους έως και διακοσίων (200) ναυτικών μιλίων από την ακτή, στην οποία το παράκτιο κράτος έχει δικαιώματα εκμετάλλευσης έμβιων θαλάσσιων φυσικών πόρων. Στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ), κατά το άρθρο 56, παρ. 1, «το παράκτιο κράτος έχει κυριαρχικά δικαιώματα που αποσκοπούν στην εξερεύνηση, εκμετάλλευση, διατήρηση και διαχείριση των φυσικών πόρων, ζωντανών ή μη, των υπερκείμενων του βυθού της θάλασσας υδάτων, του βυθού της θάλασσας και του υπεδάφους αυτού, όπως η παραγωγή ενέργειας από τα ύδατα, τα ρεύματα και τους ανέμους».

Επίσης το παράκτιο κράτος έχει δικαιοδοσία σχετικά με την εγκατάσταση και τη χρησιμοποίηση τεχνητών νήσων, εγκαταστάσεων και κατασκευών, τη θαλάσσια επιστημονική έρευνα και την προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Άξιο μνείας αποτελεί το γεγονός ότι αν και η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ) γεωγραφικά αποτελεί τμήμα της ανοιχτής θάλασσας, δεν διέπεται από το δικαίωμα της πλήρους ελευθερίας ναυσιπλοΐας. Στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ) ισχύει ένα *sui generis* καθεστώς ούτως ώστε σε περίπτωση αμφισβήτησης να μην καθίσταται δυνατό να συναχθεί τεκμήριο είτε υπέρ του παράκτιου κράτους είτε υπέρ της ελευθερίας των θαλασσών. Με άλλα λόγια, πρόκειται για μία θαλάσσια περιοχή με καθεστώς αμιγώς λειτουργικό, για το οποίο δύναται να λεχθεί πρακτικά ότι ισχύει η ελευθερία ναυσιπλοΐας με τον περιορισμό της άσκησης συγκεκριμένων αρμοδιοτήτων από το παράκτιο κράτος.

Τα τρίτα κράτη όταν πλέουν στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ), απολαμβάνουν τα δικαιώματα που έχουν στην ανοιχτή θάλασσα, σύμφωνα με το άρθρο 87 της Σύμβασης Διεθνούς Θαλάσσης, 1982. Συγκεκριμένα, έχουν το δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας, της ελευθερίας υπερπτήσεως, της ελευθερίας ποντίσεως υποβρυχίων αγωγών και καλωδίων και εν γένει κάθε άλλη χρήση διεθνώς νόμιμη. Κάτι τέτοιο είναι εφικτό με την προϋπόθεση ότι τα τρίτα κράτη σέβονται τα δικαιώματα του παράκτιου κράτους και τηρούν τους νόμους και τις ρυθμίσεις που έχουν υιοθετηθεί από αυτό στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ).

2.6 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Η ανοιχτή θάλασσα είναι περιοχή όπου η ναυσιπλοΐα ασκείται ελεύθερα από όλα τα κράτη, παράκτια ή άνευ ακτών. Κάθε κράτος έχει το δικαίωμα να πλέει στην ανοιχτή θάλασσα με πλοία που φέρουν τη σημαία του. Τα πλοία διέπονται πλην του δικαιώματος της ελεύθερης ναυσιπλοΐας και από το δικαίωμα της υπερπτήσης, της τοποθέτησης καλωδίων και σωληναγωγών, από την ελευθερία αλιείας και επιστημονικής έρευνας τηρουμένων των συμβάσεων του Διεθνούς Δικαίου.

Ο όρος ανοιχτή θάλασσα δεν είναι γεωγραφικός όρος. Είναι νομικός όρος και προσδιορίζει το νομικό καθεστώς μιας συγκεκριμένης θαλάσσιας ζώνης. Από την αρχαιότητα, οι ανοιχτές θάλασσες ήταν οι θάλασσες που βρίσκονταν πέρα από την αιγιαλίτιδα ζώνη. Η έννοια της ανοιχτής θάλασσας προσδιορίζονταν από όλες τις θαλάσσιες περιοχές, συμπεριλαμβανομένων των υδάτων, του βυθού, του υπεδάφους και του υπερκείμενου αέρα όπου βρίσκονταν πέρα από το εξωτερικό όριο των αιγιαλίτιδων ζωνών των κρατών. Ό,τι δηλαδή δεν θεωρούνταν ως αιγιαλίτιδα ζώνη, υπέκυπτε στον χαρακτηρισμό της ανοιχτής θάλασσας. Η Σύμβαση της Γενεύης του 1958, άρθρο 1, περιλάμβανε για την ανοιχτή θάλασσα, σαφή ορισμό: «Ο όρος ανοιχτές θάλασσες σημαίνει όλα τα τμήματα της θάλασσας στα οποία δεν συμπεριλαμβάνονται η αιγιαλίτιδα ζώνη, η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ), τα εσωτερικά ύδατα και τα αρχιπελαγικά ύδατα ενός κράτους».

Με την καθιέρωση όμως του θεσμού της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης (ΑΟΖ), του καθεστώτος των αρχιπελαγικών υδάτων, και του καθεστώτος του διεθνούς βυθού, η ανοιχτή θάλασσα άρχισε να συρρικνώνεται σημαντικά και η έννοιά της να διαφοροποιείται με τον μέχρι τότε ορισμό. Η έννοια της ανοιχτής θάλασσας με τη Σύμβαση του 1982 άρθρο 86, οροθετείται πλέον στις θαλάσσιες περιοχές που βρίσκονται πέρα από το εξωτερικό όριο των αιγιαλίτιδων ζωνών ή πέρα από το εξωτερικό όριο των Αποκλειστικών Οικονομικών Ζωνών (ΑΟΖ), στην περίπτωση που τα κράτη έχουν θεσπίσει Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ). Η ανοιχτή θάλασσα ωστόσο δεν περιλαμβάνει το βυθό και το υπέδαφος αλλά τα υπερκείμενα ύδατα και τον υπερκείμενο εναέριο χώρο.

Η νομική φύση των ανοιχτών θαλασσών δε διευκρινίζεται ρητά στα συμβατικά κείμενα. Αυτό που ορίζεται ρητά είναι ότι τα κράτη δεν μπορούν να υπάγουν κανένα

τμήμα της ανοιχτής θάλασσας στην κυριαρχία τους. Ο κανόνας αυτός είναι ρητά διατυπωμένος στη διάταξη του άρθρου 89 της Σύμβασης Διεθνούς Θαλάσσης, όπου ορίζει ότι «κανένα κράτος δεν μπορεί νομίμως να διεκδικήσει την υπαγωγή οποιουδήποτε μέρους της ανοιχτής θάλασσας στην κυριαρχία του».

Η εθνικότητα του πλοίου είναι καθοριστική της δικαιοδοσίας και της προστασίας του κράτους της σημαίας πάνω στο πλοίο, στη διάρκεια που αυτό κινείται στην ανοιχτή θάλασσα. Μόνο το κράτος της σημαίας νομιμοποιείται να ασκήσει δικαιοδοσία πάνω στο πλοίο, στην ανοιχτή θάλασσα, και μόνο το κράτος της σημαίας δικαιούται να ασκήσει διπλωματική προστασία υπέρ του πλοίου. Σύμφωνα με τη Σύμβαση Διεθνούς Θαλάσσης, άρθρο 92 παρ.1, «όλα τα πλοία πλέουν στην ανοιχτή θάλασσα με τη σημαία ενός μόνο κράτους και δεν μπορούν να αλλάξουν σημαία ούτε κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ούτε όταν προσεγγίζουν ξένο λιμάνι, εκτός από τις περιπτώσεις της πραγματικής μεταβίβασης ιδιοκτησίας ή αλλαγής νηολογίου». Κατά τη Σύμβαση Διεθνούς Θαλάσσης 1982, άρθρο 92 παρ.2 «αν ένα πλοίο πλέει στην ανοιχτή θάλασσα με τις σημαίες δύο ή περισσότερων κρατών δεν μπορεί να επικαλεστεί καμία από αυτές τις εθνικότητες έναντι οποιουδήποτε άλλου κράτος και μπορεί να εξομοιωθεί με πλοίο χωρίς εθνικότητα». Πάντως ενώ η διπλή εθνικότητα πλοίου δε συνιστά διεθνές αδίκημα, αντίθετα πλοίο χωρίς εθνικότητα-σημαία κράτους είναι παράνομο και δε δικαιούται δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης σε αιγιαλίτιδα ζώνη. Πλοία που φέρουν τη σημαία μη αναγνωρισμένων διεθνώς οντοτήτων εξομοιώνονται με πλοία χωρίς εθνικότητα πχ. πλοία της αποκαλούμενης Τουρκικής Δημοκρατίας της Βορείου Κύπρου.

Είναι γενική αρχή του Διεθνούς Δικαίου ότι στην ανοιχτή θάλασσα τα πλοία, σε καιρό ειρήνης, υπάγονται στη δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας τους. Σύμφωνα με τη Σύμβαση Διεθνούς Θαλάσσης, άρθρο 92, «όταν ένα πλοίο διαπλέει την ανοιχτή θάλασσα υπάγεται στην αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους του οποίου τη σημαία φέρει. Η αναγνώριση της αποκλειστικής, διεθνούς δικαιοδοσίας του κράτους της σημαίας συνεπάγεται ότι κανένα κράτος δεν έχει το δικαίωμα σε καιρό ειρήνης, να προβαίνει στην ανοιχτή θάλασσα, σε πράξεις εξουσίας έναντι πλοίων, τα οποία δε φέρουν τη σημαία του». Αν το πλοίο, στη διάρκεια του ταξιδιού του στην ανοιχτή θάλασσα, παραβιάζει κανόνες του διεθνούς δικαίου ή της νομοθεσίας του κράτους της σημαίας του, τότε αρμόδιο να επέμβει κατά του πλοίου είναι μόνο το κράτος της σημαίας. Στην πράξη, αυτό γίνεται από πολεμικά πλοία. Έτσι, ένα πολεμικό πλοίο του

κράτους της σημαίας έχει τη δυνατότητα να σταματήσει τον πλου ενός πλοίου που έχει την ίδια σημαία με αυτό και διέπραξε αδίκημα στην ανοιχτή θάλασσα, προκειμένου να ενεργήσει πράξεις εξουσίας εναντίον του, να το συλλάβει και να το οδηγήσει σε εθνικό λιμάνι. Επίσης αν υπήκοος του κράτους της σημαίας ή αλλοδαπός που βρίσκεται σε ένα πλοίο διαπράξει αδίκημα, το πολεμικό πλοίο του κράτους της σημαίας έχει το δικαίωμα να επέμβει κατά του εμπορικού πλοίου και να καταστείλει τις παράνομες πράξεις.

Κατά συνέπεια, σε καιρό ειρήνης, κανένα πολεμικό πλοίο δεν έχει δικαίωμα να εμποδίζει τον πλου του πλοίου, που φέρει διαφορετική σημαία από αυτό ενώ διαπλέει στην ανοιχτή θάλασσα. Οποιαδήποτε επέμβαση ή καθ' οποιονδήποτε τρόπο παρενόχληση πλοίου ξένης σημαίας, αναγνωρισμένου κράτους απαγορεύεται. Είναι μάλιστα προφανές ότι παρενόχληση πολεμικού πλοίου από πολεμικό πλοίο με ξένη σημαία είναι αδύνατον να συμβεί. Αν συμβεί, θεωρείται πολεμική ενέργεια –επίθεση – και μπορεί να οδηγήσει σε ένοπλη σύρραξη.

Σε καιρό ειρήνης μπορούν, νόμιμα να τελεστούν πράξεις εξουσίας, στην ανοιχτή θάλασσα, εναντίον αλλοδαπού εμπορικού πλοίου, ύποπτου για ορισμένα αδικήματα, κάτω από σαφώς καθορισμένες προϋποθέσεις. Σύμφωνα με τη Σύμβαση Διεθνούς Θαλάσσης, άρθρο 110 «προβλέπεται επέμβαση κατά αλλοδαπού εμπορικού πλοίου στην ανοιχτή θάλασσα όταν υπάρχει βάσιμος λόγος υποψίας ότι το πλοίο:

α) επιδίδεται σε πειρατεία, δουλεμπόριο και σε παράνομες ραδιοτηλεοπτικές εκπομπές και το κράτος της σημαίας του πολεμικού πλοίου έχει δικαιοδοσία σύμφωνα με το άρθρο 109 της Σύμβασης.

β) δεν έχει εθνικότητα

γ) αν και φέρει ξένη σημαία ή αρνείται να υψώσει τη σημαία του, έχει στην πραγματικότητα, την ίδια εθνικότητα με το πολεμικό».

Σε αυτές και μόνο τις περιπτώσεις παρέχεται το δικαίωμα σε ένα πολεμικό πλοίο (ή αεροσκάφος ή άλλο πλοίο) να σταματήσει στην ανοιχτή θάλασσα, αλλοδαπό εμπορικό πλοίο για να ασκήσει «έλεγχο». Σε αυτές δηλαδή, περιοριστικά τις περιπτώσεις, παρέχεται δικαίωμα άσκησης δικαιοδοσίας ελέγχου κατ'εξαίρεση σε εμπορικό πλοίο ξένης σημαίας. Ο έλεγχος αυτός συνιστά κατά αρχάς ενέργεια εξακρίβωσης των στοιχείων της ταυτότητας και της εθνικότητας του ύποπτου πλοίου και εξακρίβωση του

δικαιώματος του να φέρει τη σημαία του. Αν όμως οι υποψίες ως προς την εθνικότητα του πλοίου εξακολουθούν να υπάρχουν, τότε διενεργείται έλεγχος όλων των ναυτιλιακών εγγράφων πάνω στο πλοίο και λεπτομερής έρευνα-επιθεώρηση του πλοίου και του φορτίου, με τον δέοντα πάντοτε σεβασμό. Ο έλεγχος αυτός συνιστά δικαίωμα επίσκεψης, το οποίο συνηθίζεται να λέγεται και δικαίωμα ελέγχου της σημαίας. Όταν λοιπόν υπάρχει εύλογη υπόνοια ότι ένα εμπορικό πλοίο ενεργεί μια από τις παραπάνω περιπτώσεις τότε και μόνο ένα πολεμικό πλοίο με ξένη σημαία έχει δικαίωμα να ανακόψει τον πλου, στην ανοιχτή θάλασσα, για να προβεί σε έλεγχο της σημαίας και σε επίσκεψη. Στην πράξη το πολεμικό πλοίο μπορεί να ζητήσει από το ύποπτο αλλοδαπό εμπορικό πλοίο να σταματήσει ή να υψώσει τη σημαία του ή να δώσει περισσότερα στοιχεία για την ταυτότητα του. Αν το αλλοδαπό πλοίο δε συμμορφώνεται, το πολεμικό πλοίο μπορεί να ρίξει προειδοποιητικές βολές. Εφόσον, το εμπορικό πλοίο ανακόπτει τον πλου, το πολεμικό πλοίο στέλνει προς το ύποπτο πλοίο άγημα, υπό τη διοίκηση αξιωματικών. Στην περίπτωση που οι υποψίες εξακολουθούν να υπάρχουν και μετά τον έλεγχο των ναυτιλιακών εγγράφων, το πολεμικό πλοίο μπορεί να προβεί σε πιο λεπτομερή έλεγχο πάνω στο πλοίο, με τον δέοντα σεβασμό. Αν αποδειχθεί ότι οι υποψίες είναι αβάσιμες και ότι το πλοίο δε διέπραξε καμία παράνομη πράξη, το κράτος της σημαίας του πολεμικού πλοίου υποχρεούται σε αποζημίωση, για κάθε ζημία που μπορεί να υπέστη το πλοίο κατά τη διάρκεια του ελέγχου.

2.6.1 Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΤΗΣ ΝΗΟΨΙΑΣ ΑΠΟ ΤΑ ΠΟΛΕΜΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Η πρακτική έχει να καταδείξει πολλά περιστατικά άσκησης του δικαιώματος επίσκεψης στην ανοιχτή θάλασσα. Αναφέρεται, μεταξύ άλλων η υπόθεση του πλοίου «The Marianna Flora», πορτογαλικής σημαίας, το οποίο συνελήφθη τον Νοέμβριο του 1824 για πειρατική συμπεριφορά από το αμερικάνικο πολεμικό πλοίο «Aigator», όταν το πολεμικό, στην προσπάθειά του να εξακριβώσει το χαρακτήρα του πλου του εμπορικού να ασκήσει δηλαδή δικαίωμα επίσκεψης, δέχτηκε επίθεση. Ο πλοίαρχος του εμπορικού πλοίου επικαλέστηκε ότι εξέλαβε το πολεμικό ως πειρατικό. Τελικά το πλοίο αφέθηκε ελεύθερο. Το Ανώτατο Δικαστήριο των ΗΠΑ που εξέτασε την υπόθεση, δεν αμφισβήτησε το γεγονός ότι το δικαίωμα της επίσκεψης μπορεί να ασκείται από πολεμικό σε αλλοδαπό εμπορικό πλοίο στην ανοιχτή θάλασσα, διατύπωσε, όμως, τη θέση ότι το πολεμικό πλοίο ενεργεί αναλαμβάνοντας τους ανάλογους κινδύνους και

αν οι υπόνοιές του αποδειχθούν αβάσιμες, υποχρεούνται σε αποζημίωση κάθε κάθε ζημιά υλική ή άυλη που υπέστη το πλοίο από την άσκηση του δικαιώματος του ελέγχου.

Η Σύμβαση Διεθνούς Θαλάσσης αναγνωρίζει το δικαίωμα του ελέγχου της σημαίας και της επίσκεψης όχι μόνο σε πολεμικά πλοία αλλά επίσης και σε άλλα δημόσια και κατάλληλα εξουσιοδοτημένα πλοία, καθώς και σε πολεμικά και άλλα κατάλληλα αεροσκάφη με την έννοια της νηοψίας. Ως νηοψία χαρακτηρίζεται διεθνώς το δικαίωμα, πράξη εξουσίας που παρέχεται στα πολεμικά πλοία, να διακόπτουν την πορεία εμπορικού πλοίου, προκειμένου να προβούν σε ελέγχους προς εξακρίβωση τέλεσης απαγορευμένων ή αξιόποινων πράξεων, (π.χ. μεταφορά λαθρεμπορίου όπλων, παραβίαση αποκλεισμού και πολεμική αρωγή στον αντίπαλο), ενώ εν καιρώ πολέμου τον έλεγχο των ουδέτερων εμπορικών πλοίων προς εξακρίβωση υποχρεώσεων της σημαίας τους.

Η νηοψία αποτελεί και σήμερα ακόμα αδιαμφισβήτητο δικαίωμα των εμπόλεμων, αναγνωρισμένο συμβατικά από παλιά και δικαιολογείται από το γεγονός ότι σε περίοδο ένοπλης σύρραξης τα κράτη παραιτούνται του δικαιώματος της αποκλειστικής δικαιοδοσίας του κράτους της σημαίας, και τα πλοία, στην ανοιχτή θάλασσα, ενεργούν με ίδια ευθύνη, δίχως να μπορούν να επικαλεστούν την προστασία του κράτους της σημαίας.

Η νηοψία ασκείται νόμιμα μέσα στην ανοιχτή θάλασσα αλλά και στα χωρικά ύδατα των εμπόλεμων κρατών. Η νηοψία επιτρέπει στους εμπόλεμους να ασκούν έλεγχο σε όλα τα εμπορικά πλοία- εχθρικά και ουδέτερα- για να εξακριβώσουν περιπτώσεις λαθρεμπορίου όπλων ή πολεμικής αρωγής προς τον αντίπαλο. Όμως, για να αναγνωρίζεται το δικαίωμα της νηοψίας, απαραίτητη προϋπόθεση αναγγελία της ένοπλης σύρραξης προς τους τρίτους, ώστε οι τρίτοι (εχθροί ή ουδέτεροι), όταν ενεργούν, να αναλαμβάνουν τους ανάλογους κινδύνους. Για αυτό και θεωρήθηκε παράνομο το δικαίωμα νηοψίας που επανειλημμένα άσκησαν στην ανοιχτή θάλασσα, στην περίοδο του απελευθερωτικού αγώνα της Αλγερίας, γαλλικά πολεμικά σε αλλοδαπά εμπορικά πλοία για να αποτρέψουν τη μεταφορά πολεμοφοδίων στους Αλγερινούς επαναστάτες. Κατά δεύτερον επιτρέπεται η συνέχιση στα διεθνή ύδατα καταδίωξης, η οποία έχει αρχίσει εντός των χωρικών υδάτων κράτους από πολεμικά πλοία ή αεροσκάφη του κράτους αυτού, εφόσον δεν έχει στο μεταξύ διακοπεί.

Η νηοψία νομιμοποιείται σε περίοδο ένοπλης σύρραξης, εμπόλεμης κατάστασης. Το εάν το δικαίωμα της νηοψίας ασκείται νόμιμα και σε περίοδο ειρήνης, είναι αμφισβητήσιμο. Υποστηρίχθηκε, ωστόσο ότι σε καιρό ειρήνης δεν ασκείται δικαίωμα νηοψίας, παρά μόνο εξαιρετικά, αν προβλέπεται ρητά από διεθνή συνθήκη καθώς και να μπορεί να δικαιολογηθεί για λόγους νόμιμης άμυνας. Όμως, η νομιμότητα της άσκησης νηοψίας λόγω επίκλησης του δικαιώματος της νόμιμης άμυνας αμφισβητείται σοβαρά, καθόσον νόμιμη άμυνα, επιτρέπεται μόνο σε περίπτωση ένοπλης επίθεσης, οπότε δεν είναι δυνατή η άσκηση προληπτικής νηοψίας.

3 ΚΕΦΑΛΑΙΟ - Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΑΒΛΑΒΟΥΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ

Στην ανοιχτή θάλασσα, όπως αναφέρθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, όπου η κρατική κυριαρχία απουσιάζει, το δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας είναι καθολικό, για ολόκληρη τη διεθνή κοινότητα. Κανένα κράτος δεν μπορεί να εγείρει δικαίωμα κυριαρχίας στην περιοχή αυτή. Στην αιγιαλίτιδα ζώνη, όμως, όπου το παράκτιο κράτος ασκεί κυριαρχία, απαιτείται κάποιος συμβιβασμός από τη μεριά του κράτους για να εξασφαλιστεί το δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας. Έτσι, μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη, η κυριαρχία του παράκτιου κράτους συμβιβάζεται με τις ανάγκες της διεθνούς ναυσιπλοΐας και ο συμβιβασμός αυτός εκφράζεται με το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης (right of innocent passage) των ξένων πλοίων μέσα από τη θάλασσα αυτή ζώνη. Με άλλα λόγια, η αιγιαλίτιδα ζώνη, νοείται ως ο θαλάσσιος χώρος που εξυπηρετεί τα ατομικά συμφέροντα του παράκτιου κράτους και τα συλλογικά συμφέροντα της διεθνούς κοινότητας, και συνδυάζει έναν «βιώσιμο» συμβιβασμό: την αβλαβή διέλευση, η οποία, αν και αποτελεί περιορισμό της κρατικής κυριαρχίας, εναρμονίζεται πλήρως με αυτήν.

3.1 ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΑΒΛΑΒΟΥΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Η αβλαβής διέλευση θεωρείτο ως ένας θεσμός με χαρακτήρα καθαρά εθιμικό. Μετά το τέλος του 17^{ου} αιώνα, οπότε έγινε δεκτό ότι το παράκτιο κράτος ασκεί κυριαρχία στο γειτονικό κομμάτι της θάλασσας από τις ακτές του, δημιουργήθηκε η ανάγκη να εξασφαλιστεί ένα δικαίωμα διέλευσης στα πλοία τρίτων κρατών που πλέον μέσα σε αυτή τη θάλασσα. Έτσι ο θεσμός της αβλαβούς διέλευσης καθιερώθηκε παράλληλα με την παράκτια κυριαρχία και συνίσταται στη διέλευση μέσα από την παράκτια θάλασσα των τρίτων, δίχως προηγούμενη συγκατάθεση του κράτους.

Με τη Σύμβαση της Γενεύης 1958, το καθεστώς της αβλαβούς διέλευσης κατοχυρώθηκε και συμβατικά. Επιπλέον, ο θεσμός αυτός με εξαίρεση σε ό,τι αφορά στα διεθνή στενά, υιοθετήθηκε δίχως ουσιαστικές διαφοροποιήσεις και από τη Σύμβαση Διεθνούς Θαλάσσης, 1982 και σύμφωνα με το άρθρο 17, «τα πλοία όλων των κρατών, παράκτιων και άνευ ακτών, απολαμβάνουν του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης από την αιγιαλίτιδα ζώνη». Η διασφάλιση του δικαιώματος της διέλευσης ήταν σημαντική για τις ναυτικές δυνάμεις. Χωρίς αυτό, το όριο των δώδεκα (12) ναυτικών μιλίων θα είχε στην πραγματικότητα αποκλείσει 100 στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα.

Σύμφωνα με τη Σύμβαση Διεθνούς Θαλάσσης, άρθρο 18 παρ. 1, “διέλευση σημαίνει ναυσιπλοΐα (το πλοίο βρίσκεται σε κίνηση) μέσα από τη χωρική θάλασσα με σκοπό:

α) τον διάπλου της θάλασσας αυτής χωρίς είσοδο στα εσωτερικά ύδατα ή προσόρμιση σε αγκυροβόλιο ή λιμενική εγκατάσταση έξω από τα εσωτερικά ύδατα.

β) την πορεία προς ή την αναχώρηση από τα εσωτερικά ύδατα ή την προσόρμιση σε αγκυροβόλιο ή λιμενική εγκατάσταση».

Η διέλευση πρέπει να είναι συνεχής και ταχεία, χωρίς παραπλανήσεις και από τον πιο σύντομο δρόμο. Εντούτοις, η διέλευση περιλαμβάνει το δικαίωμα κράτησης μηχανών και αγκυροβολίας, αλλά μόνον εφόσον καθίστανται αναγκαίες λόγω ανωτέρας βίας ή κινδύνου ή προς τον σκοπό παροχής βοήθειας σε πρόσωπα, πλοία ή αεροσκάφη τα οποία βρίσκονται σε κίνδυνο. Το πλοίο δηλαδή α) έρχεται από την ανοιχτή θάλασσα, διασχίζει την αιγιαλίτιδα ζώνη και προσορμίζεται χωρίς να μπει στα εσωτερικά ύδατα και βγαίνει πάλι στην ανοιχτή θάλασσα, β) έρχεται από την ανοιχτή θάλασσα, διασχίζει την αιγιαλίτιδα ζώνη και μπαίνει στα εσωτερικά ύδατα, και γ) αναχωρεί από τα εσωτερικά ύδατα και διασχίζει την αιγιαλίτιδα ζώνη για να μπει στην ανοιχτή θάλασσα και συνεχίζει τον πλου. Στις παραπάνω περιπτώσεις, σε όλη του την πορεία μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη, το ξένο πλοίο βρίσκεται σε καθεστώς διέλευσης.

Σύμφωνα με τη Σύμβαση Διεθνούς Θαλάσσης, άρθρο 19, παρ.1 «αβλαβής (innocent) είναι η διέλευση όταν δεν προσβάλλει την ειρήνη, τη δημόσια τάξη και την ασφάλεια του παράκτιου κράτους. Όταν δηλαδή, το ξένο πλοίο ευρισκόμενο στη χωρική θάλασσα, προβεί σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες δραστηριότητες, η διέλευση δεν θεωρείται αβλαβής:

α) σε κάθε απειλή ή χρήση βίας κατά της κυριαρχίας, της εδαφικής ακεραιότητας ή της πολιτικής ανεξαρτησίας του παράκτιου κράτους, ή κατά οποιοδήποτε άλλο τρόπο κατά παραβίαση των αρχών του διεθνούς δικαίου που περιέχονται στον χάρτη των Ηνωμένων Εθνών. Για παράδειγμα το πλοίο παραβιάζει την ουδετερότητα του κράτους, ή ενεργεί κατασκοπεία, ή επεμβαίνει σε θέματα εσωτερικής δικαιοδοσίας του κράτους.

β) σε κάθε άσκηση ή γυμνάσια με όπλα οποιουδήποτε είδους που λαμβάνουν χώρα στην αιγιαλίτιδα ζώνη, διότι διαταράσσουν την ειρήνη του κράτους και ασκούν ψυχολογική πίεση στους παράκτιους πληθυσμούς.

γ) σε κάθε πράξη που αποσκοπεί στη συλλογή πληροφοριών προς βλάβη της άμυνας ή της ασφάλειας του παράκτιου κράτους. Για παράδειγμα το πλοίο λαμβάνει φωτογραφίες σε απαγορευμένες περιοχές χωρίς την άδεια του κράτους.

δ) σε οποιαδήποτε προπαγανδιστική ενέργεια που αποσκοπεί στην προσβολή της άμυνας και της ασφάλειας του παράκτιου κράτους.

ε) στην απογείωση, προσγείωση ή φόρτωση σε πλοίο αεροσκαφών, πολιτικών ή στρατιωτικών από και επί του πλοίου.

στ) στην εκτόξευση, εκφόρτωση ή φόρτωση οποιασδήποτε πολεμικής συσκευής, όπλων ή άλλων, από και επί του πλοίου.

ζ) στην φόρτωση ή εκφόρτωση οποιουδήποτε εμπορεύματος, χρημάτων ή προσώπων κατά παράβαση των τελωνειακών, δημοσιονομικών, μεταναστευτικών ή υγειονομικών νόμων και κανονισμών του παράκτιου κράτους. Το πλοίο δηλαδή κατά την αβλαβή διέλευση υποχρεώνεται να μην παραλαμβάνει και να μην αποβιβάζει επιβάτες και πράγματα.

η) σε οποιαδήποτε εκ προθέσεως σοβαρή ρύπανση κατά παράβαση της Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας. Έτσι το πλοίο, κατά τον πλου του, πρέπει να μην προκαλεί σκόπιμα επικίνδυνη ρύπανση. Επιπλέον όμως το παράκτιο κράτος που έχει δικαίωμα να παίρνει μέτρα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση των ξένων πλοίων μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του, δεν πρέπει υιοθετώντας τέτοια μέτρα να παρακωλύει την αβλαβή διέλευση.

ι) σε οποιεσδήποτε αλιευτικές δραστηριότητες. Για αυτό το λόγο ένα αλιευτικό πλοίο, κατά τον πλου του, πρέπει να έχει σχετική άδεια του κράτους.

κ) σε διεξαγωγή έρευνας ή υδρογραφικών εργασιών.

λ) σε κάθε πράξη που αποσκοπεί στην παρεμβολή σε οποιοδήποτε σύστημα επικοινωνίας ή οποιοσδήποτε διευκολύνσεις ή εγκαταστάσεις του παράκτιου κράτους.

μ) σε οποιαδήποτε άλλη ενέργεια που δεν έχει άμεση σχέση με τη διέλευση. Η διάταξη αυτή αναφέρεται σε παράνομες συμπεριφορές που δεν έχουν σχέση με τη διέλευση, είναι δυνατόν, όμως, να επηρεάσουν το στοιχείο του αβλαβούς».

Το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα επίσκεψης, επιθεώρησης, αίτησης πληροφοριών και ελέγχου απέναντι στο πλοίο που διέρχεται των χωρικών του υδάτων. Για να

διενεργηθεί έλεγχος είναι απαραίτητη η συναίνεση του πλοίου. Σε αντίθετη περίπτωση είναι αποδεκτός ο θεσμός της συνεχούς καταδίωξης. Η καταδίωξη μπορεί να συνεχιστεί και στην ανοιχτή θάλασσα. Παύει όμως όταν το πλοίο εισέρχεται στην αιγιαλίτιδα ζώνη του κράτους σημαίας του ή τρίτου κράτους όποτε αρχίζουν διπλωματικές ενέργειες. Αυτό σημαίνει ότι τα δικαιώματα του παράκτιου κράτους κατά τη συνεχή καταδίωξη δεν είναι απεριόριστα.

Αξίζει να σημειωθεί, ότι το κατά πόσο η διέλευση εξυπηρετεί και άλλες σκοπιμότητες εκτός από αυτές που εξυπηρετούνται σε μια αβλαβή διέλευση είναι αποκλειστικά αρμόδιο να το κρίνει το παράκτιο κράτος, στο οποίο με αυτό τον τρόπο, παρέχονται μεγάλα περιθώρια «υποκειμενικής» κρίσης της παράνομης διέλευσης.

Σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις παραβίασης των κανόνων της διέλευσης, το παράκτιο κράτος πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα εξής:

α) η παραβίαση πρέπει να προέρχεται από το ίδιο το πλοίο, κατά τον πλου του, και όχι από το κράτος της σημαίας, να οφείλεται δηλαδή στα μέλη του πληρώματος ή σε άλλα πρόσωπα που βρίσκονται πάνω στο πλοίο (επιβάτες, συζύγους μελών του πληρώματος)

β) η παραβίαση πρέπει να στρέφεται εναντίον του παράκτιου κράτους. Δηλαδή να θέτει σε κίνδυνο το ίδιο το κράτος (π.χ. περιπτώσεις κατασκοπείας), ή πρόσωπα που βρίσκονται στο έδαφος του (π.χ. περιπτώσεις προσβολής της υγείας προσώπων από ρύπανση της θάλασσας που προήλθε από το πλοίο), ή περιουσιακά στοιχεία που βρίσκονται στο έδαφος και ανήκουν στο κράτος (π.χ. μόνιμες εγκαταστάσεις στην αιγιαλίτιδα ζώνη) ή σε πρόσωπα.

3.1.1 ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΑΒΛΑΒΟΥΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Εθιμικά και συμβατικά αναγνωρίζεται ότι το περιεχόμενο του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης αφορά στα εμπορικά πλοία. Αμφισβητείται όμως, και παρουσιάζει έλλειψη ομοφωνίας στη θεωρία και την πρακτική εάν αυτό αποτελεί και δικαίωμα των πολεμικών πλοίων. Υπάρχουν κράτη που αποδέχονται δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης πολεμικών πλοίων, χωρίς περιορισμούς απαιτούν απλή γνωστοποίηση, ενώ υπάρχουν και κράτη τα οποία επιπλέον απαιτούν σχετική συγκατάθεση για τη διέλευση.

Η Σύμβαση του 1958 δεν περιλαμβάνει ρητή διάταξη ότι υφίσταται δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης των πολεμικών πλοίων μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη. Έτσι, υπάρχει ένα κενό για τη διέλευση των πολεμικών πλοίων από την αιγιαλίτιδα ζώνη. Παρόλα αυτά,

η λύση του προβλήματος μπορεί να αναζητηθεί στην έννοια της αμοιβαιότητας (reciprocity). Η διέλευση των πολεμικών πλοίων μέσα από τις αιγιαλίτιδες ζώνες των παράκτιων κρατών είναι δυνατόν να εξομοιωθεί με εκείνη των εμπορικών πλοίων, υπό τον όρο η διέλευση να εδράζεται σε σχέσεις αμοιβαιότητας ανάμεσα στο παράκτιο κράτος και το κράτος της σημαίας του πλοίου.

Η αβλαβής διέλευση είναι θεσμός που ισχύει στη χωρική θάλασσα και αφορά αποκλειστικά στα πλοία. Δεν ισχύει στον αέρα πάνω από τη χωρική θάλασσα και δεν αφορά στα αεροσκάφη. Ο αέρας που υπέρκειται της αιγιαλίτιδας ζώνης ταυτίζεται από πλευράς πληρότητας αρμοδιοτήτων, με το έδαφος της ξηράς του κράτους. Δε νοείται αβλαβής διέλευση των ξένων αεροσκαφών- πολιτικών ή στρατιωτικών- πάνω από την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός παράκτιου κράτους. Προκειμένου, ένα αεροσκάφος να εισέλθει στον εναέριο χώρο που προβάλλεται πάνω από μια αιγιαλίτιδα ζώνη, είναι υποχρεωμένο να ειδοποιήσει ή να ζητήσει άδεια από το παράκτιο κράτος. Κάθε πτήση πάνω από το εθνικό έδαφος- κατά συνέπεια και πάνω από την αιγιαλίτιδα ζώνη- βρίσκεται υπό τον έλεγχο του κράτους εδάφους και απαιτεί τη συναίνεση του. Και το κράτος έχει τη δυνατότητα να επιτρέψει ή να αρνηθεί μια υπερπτήση. Για τα αεροσκάφη ισχύει συμβατικό δικαίωμα διέλευσης- τεχνικές ελευθερίες του αέρα- αλλά μόνο για τα πολιτικά και ύστερα από κατάθεση σχεδίου πτήσης, ενώ για τα στρατιωτικά- και τα κρατικά- απαιτείται προηγούμενη παροχή διπλωματικής (ειδικής) άδειας διέλευσης.

3.2 ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ ΑΝΑΣΤΟΛΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΑΒΛΑΒΟΥΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ

Η προσωρινή αναστολή του δικαιώματος του «αβλαβούς» της διέλευσης επιτρέπεται μέσα σε ορισμένα τμήματα της χωρικής θάλασσας, δηλαδή μέσα σε προκαθορισμένες περιοχές, τις οποίες το κράτος έχει υποδείξει, για περιορισμένο χρονικό διάστημα, για λόγους ασφαλείας του κράτους και εφόσον η προσωρινή αναστολή βασίζεται στην αρχή της μη διάκρισης μεταξύ των ξένων πλοίων. Σύμφωνα με το άρθρο 25 παρ. 3, η προσωρινή απαγόρευση έχει γενικό χαρακτήρα και εφαρμόζεται για όλα τα πλοία.

3.3 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Εθιμικά και συμβατικά αναγνωρίζεται ότι η αβλαβής διέλευση ασκείται από το αλλοδαπό πλοίο, δίχως την παρέμβαση του παράκτιου κράτους. Το διεθνές δίκαιο,

δηλαδή, καθορίζει τη δυνατότητα εισόδου των τρίτων στην αιγιαλίτιδα ζώνη και όχι το ενδιαφερόμενο κράτος. Το ενδιαφερόμενο κράτος, έτσι, στερείται του δικαιώματος να επιτρέπει ή να απαγορεύει, την είσοδο τρίτων στο θαλάσσιο έδαφος του, όπως συμβαίνει με τα εσωτερικά ύδατα ή το ηπειρωτικό έδαφος. Πρόκειται για σκοπιμότητα που καθορίζεται απευθείας από τη διεθνή έννομη τάξη και επιβάλλεται στο παράκτιο κράτος ως δικαίωμα των τρίτων κρατών.

Ενώ, από τη μία πλευρά χάνεται μια σημαντική αρμοδιότητα για το κράτος που αφορά την είσοδο τρίτων στο θαλάσσιο έδαφος του, από την άλλη δημιουργείται μια νέα αρμοδιότητα, αυτή του ελέγχου της τήρησης των όρων της αβλαβούς διέλευσης. Από τη στιγμή που ένα αλλοδαπό πλοίο εισέρχεται στην αιγιαλίτιδα ζώνη ενός κράτους, το τελευταίο αποκτά σημαντικές αρμοδιότητες σχετικά με τη διέλευση. Το συμβατικό δίκαιο παρέχει στο κράτος την αποκλειστική αρμοδιότητα ελέγχου της τήρησης ή μη του «αβλαβούς» της διέλευσης.

Έτσι, το κράτος καθίσταται υπεύθυνος της τήρησης των όρων της αβλαβούς διέλευσης, σε περίπτωση που το πλοίο ασχολείται με δραστηριότητες που παραβιάζουν το αβλαβές στοιχείο της διέλευσης ή αν η διέλευση του πλοίου εξυπηρετεί άλλες σκοπιμότητες από αυτές που εξυπηρετούνται σε μια αβλαβή διέλευση ή, τέλος, αν το πλοίο συμμορφώνεται με την εσωτερική, σχετικά με τη διέλευση, νομοθεσία του παράκτιου κράτους και τους γενικούς, στο θέμα της διέλευσης, κανόνες του διεθνούς δικαίου.

3.3.1 ΑΣΚΗΣΗ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΚΗΣΗ ΤΗΣ ΑΒΛΑΒΟΥΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΑΠΟ ΤΑ ΧΩΡΙΚΑ ΥΔΑΤΑ

Το άρθρο 21 της Σύμβασης της Διεθνούς Θαλάσσης, που συμπληρώνει το άρθρο 19, υπογραμμίζει ότι «το παράκτιο κράτος δύναται να υιοθετήσει νόμους και κανονισμούς, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης και άλλων κανόνων του διεθνούς δικαίου που αναφέρονται στην αβλαβή διέλευση από τη χωρική θάλασσα, σε σχέση με όλα ή οποιοδήποτε από τα ακόλουθα:

α) Την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τη ρύθμιση της θαλάσσιας κυκλοφορίας. Στην αιγιαλίτιδα ζώνη του το κράτος μπορεί να θέτει κανόνες για την τήρηση της ασφάλειας και τη διευκόλυνση της ναυσιπλοΐας μέσα από τη θάλασσα του, σύμφωνα με τους γενικούς κανόνες του διεθνούς δικαίου για τη ναυσιπλοΐα. Για παράδειγμα, μπορεί να θεσπίζει κανόνες για:

- α) την αποφυγή των συγκρούσεων και τη διάσωση της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, την κατάσταση και την ασφάλεια των πλοίων, τη ναυτιλιακή σήμανση, τους κινδύνους της ναυσιπλοΐας και την πρόληψη ατυχημάτων.
- β) την προστασία των ναυτιλιακών βοηθημάτων ναυσιπλοΐας, συσκευών ή εγκαταστάσεων
- γ) την προστασία καλωδίων και αγωγών
- δ) τη διατήρηση του ζώντος θαλάσσιου πλούτου
- ε) την πρόληψη παραβιάσεων των νόμων και κανονισμών περί αλιείας του παράκτιου κράτους
- στ) την προστασία του περιβάλλοντος του παράκτιου κράτους και την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσής του
- ζ) τη θαλάσσια επιστημονική έρευνα και τις υδρογραφικές χαρτογραφήσεις
- η) την πρόληψη της παραβίασης των τελωνειακών, δημοσιονομικών μεταναστευτικών ή υγειονομικών νόμων και κανονισμών του παράκτιου κράτους».

Το παράκτιο κράτος δίνει την προσήκουσα δημοσιότητα σε όλους αυτούς τους νόμους και κανονισμούς, έτσι ώστε τα ξένα πλοία που ασκούν το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης από τη χωρική θάλασσα να συμμορφώνονται με όλους τους παραπάνω νόμους και κανονισμούς που αφορούν στην αποφυγή των συγκρούσεων στη θάλασσα αλλά και για οποιοδήποτε κίνδυνο για την ναυσιπλοΐα στη χωρική του θάλασσα τον οποίο γνωρίζει.

Σύμφωνα με το άρθρο 22 της Σύμβασης Διεθνούς Θαλάσσης, «το παράκτιο κράτος δύναται, όπου παρίσταται αναγκαίο, και λαμβάνοντας υπόψη την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, να ζητά από τα ξένα πλοία που ασκούν το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης από τη χωρική του θάλασσα, να χρησιμοποιούν εκείνους τους θαλάσσιους διαδρόμους και τους κανόνες διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας τους οποίους τούτο δύναται να καθορίσει ή υποδείξει για την ρύθμιση της διέλευσης των πλοίων, απεικονίζοντας τους σε χάρτης με την δέουσα δημοσιότητα. Κυρίως τα πετρελαιοφόρα, τα πλοία που μεταφέρουν ραδιενεργές ή άλλες επικίνδυνες ή επιβλαβείς ουσίες ή υλικά, μπορεί να απαιτηθεί να χρησιμοποιούν για τη διέλευσή τους μόνο αυτούς τους θαλάσσιους διαδρόμους. Κατά τον καθορισμό των θαλάσσιων διαδρόμων και τη

θέσπιση κανόνων διαχωρισμού κυκλοφορίας υπό τους όρους του παρόντος άρθρου, το παράκτιο κράτος οφείλει να λαμβάνει υπόψη τις συστάσεις του αρμόδιου διεθνούς οργανισμού για τους διαύλους οι οποίοι εΐθισται να χρησιμοποιούνται για την διεθνή ναυσιπλοΐα, τα ειδικά χαρακτηριστικά των συγκεκριμένων πλοίων και διαύλων και την πυκνότητα της κυκλοφορίας».

Οι αρμοδιότητες αυτές του κράτους, εξυπηρετούν αφενός τα συμφέροντα του κράτους, με αποδέκτη το ίδιο το κράτος, και αφετέρου την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, με αποδέκτες τη διεθνή κοινωνία και το κράτος. Η δικαιοδοτική αρμοδιότητα που έχει το κράτος να παράγει κανόνες για τη διέλευση δεν του δίνει απεριόριστες δυνατότητες. Δεν μπορεί, δηλαδή, το κράτος να προχωρά, με την εσωτερική νομοθεσία, σε βαθμό που να καταστρατηγεί το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης.

Ειδικότερα, το άρθρο 21 τονίζει ότι «το παράκτιο κράτος δεν επιβάλλει την τήρηση διατυπώσεων στα ξένα πλοία, που μπορεί να έχουν ως αποτέλεσμα την άρνηση ή τον περιορισμό του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης. Ούτε εφαρμόζει πολιτική διακρίσεων κατά των πλοίων με βάση τη σημαία του πλοίου ή με βάση τη μεταφορά φορτίων προς, από ή για λογαριασμό κάποιου κράτους. Επίσης δεν επιτρέπεται να υιοθετεί κανόνες για τη σχεδίαση, την κατασκευή, την επάνδρωση ή τον εξοπλισμό των ξένων πλοίων, εκτός εάν η νομοθεσία του υιοθετεί «γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανόνες και πρότυπα».

Επιπλέον, το παράκτιο κράτος δεν μπορεί να επιβάλλει δημοσιονομικά τέλη στα ξένα πλοία για την απλή διέλευσή τους από την αιγιαλίτιδα ζώνη ή για την παροχή γενικών υπηρεσιών (π.χ. φωτισμός για την εξασφάλιση της ναυσιπλοΐας). Μπορεί όμως να επιβάλλει τέλη ως πληρωμή, για υπηρεσίες που παρέχονται ειδικά στα πλοία (όπως ρυμούλκηση ή πλοήγηση). Με άλλα λόγια, ένα παράκτιο κράτος δεν μπορεί να επιβάλλει σε ένα ξένο πλοίο τέλη με την αιτιολογία ότι το πλοίο πέρασε μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη του, ή ότι του παρείχε γενικές υπηρεσίες για την ασφάλεια της διέλευσης. Όμως, μπορεί να επιβάλλει τέλη ως πληρωμή για ιδιαίτερες υπηρεσίες που αποδόθηκαν στο πλοίο.

4 ΚΕΦΑΛΑΙΟ -ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΤΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΤΗΣ ΑΒΛΑΒΟΥΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ

Η έννοια της αβλαβούς διέλευσης σημαίνει τη μη διακοπή του πλου. Όμως, σε κάθε περίπτωση που το πλοίο παραβιάζει τους κανόνες της αβλαβούς διέλευσης ή την αιγιαλίτιδα ζώνη, τότε το παράκτιο κράτος δικαιούται να παίρνει οποιαδήποτε μέτρα κρίνει αναγκαία για να αποκαταστήσει ή να αποτρέψει τη διέλευση. Η αρμοδιότητα του κράτους να αποτρέπει διέλευση που δεν είναι αβλαβής μέσα στην αιγιαλίτιδα

ζώνη του, να παρεμβαίνει στον πλου και να εφαρμόζει την εσωτερική του νομοθεσία, αναφέρεται στη Σύμβαση Διεθνούς Θαλάσσης, άρθρο 25 παρ. 1., «το παράκτιο κράτος δύναται να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα στη χωρική θάλασσα προκειμένου να εμποδίσει διέλευση η οποία δεν είναι αβλαβής».

4.1 ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΕΠΙΒΟΛΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΣΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΔΙΑΠΡΑΤΤΟΥΝ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΤΗΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ

Σε τέτοιες περιπτώσεις που το διερχόμενο αλλοδαπό πλοίο- ποτέ πολεμικό ή κρατικό- κυβερνητικό, προοριζόμενο για κρατικές αρμοδιότητες- θεωρείται ύποπτο παραβιάσεων των κανόνων της διέλευσης ή της εσωτερικής νομοθεσίας του παράκτιου κράτους για τη διέλευση, το παράκτιο κράτος δικαιούται να επεμβαίνει και να υπάγει το ξένο πλοίο στην αρμοδιότητά του. Αυτό συνεπάγεται με την άσκηση ουσιαστικού ελέγχου και αίτηση συμμόρφωσης με τις υποδείξεις του αλλά, επίσης, και με την άσκηση πράξεων εξουσίας και μάλιστα δυνατότητα διακοπής του πλου και επιβολής αναγκαστικών ή κατασταλτικών μέτρων και κυρώσεων κατά του πλου, όπως σύλληψη του πλοίου, κατάσχεση του φορτίου καθώς και εκδίωξη του πλοίου. Στην ακραία περίπτωση που διαπιστώνεται ότι δεν υφίσταται παραβίαση και το παράκτιο κράτος έχει προχωρήσει σε ενέργειες που θίγουν τον πλου (διακοπή ή σύλληψη), τότε το παράκτιο κράτος υπέχει διεθνή ευθύνη και οφείλει να εξηγήσει στο κράτος της σημαίας τους λόγους που το οδήγησαν να διακόψει τη διέλευση.

4.1.1 ΑΣΚΗΣΗ ΠΟΙΝΙΚΗΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Το Διεθνές Δίκαιο παρέχει στο παράκτιο κράτος την αρμοδιότητα άσκησης ποινικής δικαιοδοσίας για υποθέσεις που σχετίζονται με παραβιάσεις των κανόνων της διέλευσης ή της εσωτερικής νομοθεσίας του κράτους για τη διέλευση, ή, ακόμα, με

αξιόπρινες πράξεις που συντελούνται πάνω στο πλοίο και αφορούν στο κράτος. Ποινική δικαιοδοσία έχει ένα κράτος πάνω σε ένα πλοίο όταν βρίσκεται στα εσωτερικά χωρικά ύδατα. Όμως, το διεθνές δίκαιο διακρίνει την έκταση αυτής της αρμοδιότητας και άλλοτε παρέχει στο κράτος πλήρη ποινική δικαιοδοσία, άλλοτε μερική και άλλοτε καθόλου. Η άσκηση ή μη αυτής της αρμοδιότητας του κράτους εξαρτάται, σύμφωνα με το συμβουλευτικό δίκαιο, από τη θαλάσσια ζώνη στην οποία βρίσκεται το πλοίο όταν διαπράττει το αδίκημα.

Το παράκτιο κράτος, σύμφωνα με τη Σύμβαση Διεθνούς Θαλάσσης, άρθρο 27,» δεν έχει δικαίωμα να ασκεί ποινική δικαιοδοσία πάνω σε ξένο πλοίο διερχόμενο από τη χωρική θάλασσα για να ενεργήσει συλλήψεις προσώπων ή ανακρίσεις πάνω στο πλοίο εκτός εάν οι συνέπειες του εγκλήματος εκτείνονται στο παράκτιο κράτος, αν το έγκλημα είναι τέτοιας φύσεως που να διαταράσσει την ειρήνη της χώρας ή την τάξη στην χωρική θάλασσα, αν έχει ζητηθεί η συνδρομή των τοπικών αρχών από τον πλοίαρχο ή από διπλωματικό πράκτορα ή τον προξενικό λειτουργό του κράτους της σημαίας και εάν τέτοια μέτρα είναι αναγκαία για την καταστολή της παράνομης διακίνησης ναρκωτικών ή ψυχοτροπικών ουσιών. Οι παραπάνω διατάξεις δεν θίγουν το δικαίωμα του παράκτιου κράτους να λαμβάνει μέτρα προβλεπόμενα από την νομοθεσία του προκειμένου να προβεί σε συλλήψεις ή ανακριτικές πράξεις επί ξένου πλοίου το οποίο διέρχεται από τη χωρική θάλασσα προερχόμενο από τα εσωτερικά ύδατα».

Στην περίπτωση, δηλαδή που η εγκληματική πράξη έλαβε χώρα προτού το πλοίο μπει στην αιγιαλίτιδα ζώνη και εφόσον αυτό βρισκόταν ακόμα στα εσωτερικά ύδατα, η δικαστική αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους μέσα στα χωρικά ύδατα, ως προς την παράνομη αυτή πράξη του πλοίου, ασκείται απεριόριστα. Έτσι, όταν το πλοίο πραγματώνει διέλευση από τη χωρική θάλασσα, το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα να καταφύγει στην εσωτερική νομοθεσία και σε αυτή την περίπτωση ενεργοποιείται η ποινική δικαιοδοσία του κράτους, έστω κι αν το πλοίο διέρχεται αβλαβώς. Πρόκειται για την περίπτωση που αν και δεν πάσχει η διέλευση, ωστόσο διαταράσσεται ο πλους για λόγους δικαιοσύνης ως προς την εγκληματική πράξη που διέπραξε το πλοίο.

Το παράκτιο κράτος, σύμφωνα με το συμβατικό δίκαιο, άρθρο 27 παρ. 5., «με εξαίρεση τα προβλεπόμενα στο μέρος XII ή σχετικά με παραβιάσεις των νόμων και κανονισμών που υιοθετήθηκαν σύμφωνα με το μέρος V, δεν δύναται να λάβει κανένα μέτρο επί

ξένου πλοίου το οποίο διέρχεται από τη χωρική θάλασσα με σκοπό να προβεί σε σύλληψη ή ανακριτικές πράξεις για έγκλημα που διαπράχθηκε πριν από την είσοδο του σκάφους στη χωρική θάλασσα, αν το πλοίο προερχόμενο από ξένο λιμένα, απλώς διέρχεται από τη χωρική θάλασσα χωρίς να εισέλθει στα εσωτερικά ύδατα». Αν δηλαδή το αδίκημα διαπράχθηκε στην ανοιχτή θάλασσα, προτού το πλοίο εισέλθει στην αιγιαλίτιδα ζώνη, το παράκτιο κράτος δεν μπορεί να ασκήσει ποινική δικαιοδοσία πάνω στο πλοίο. Αν όμως, το πλοίο συνεχίζει και μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη να διαπράττει αδίκημα που εμπίπτει στις εξαιρετικές περιπτώσεις του συμβατικού δικαίου, τότε ενεργοποιείται η αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους να προβεί σε σύλληψη για τη συμμόρφωση του πλοίου από ενέργειες που θίγουν τα συμφέροντα του παράκτιου κράτους αλλά και για περιπτώσεις προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος.

4.2 ΑΣΚΗΣΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΤΗΣ ΑΒΛΑΒΟΥΣ ΔΙΕΛΥΣΗΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Σύμφωνα με το συμβατικό δίκαιο, παρέχεται, επίσης στο παράκτιο κράτος η αρμοδιότητα άσκησης αστικής δικαιοδοσίας στα αλλοδαπά πλοία- εκτός εκείνων που απολαμβάνουν ασυλίας ή ετεροδικίας όπως τα αλλοδαπά πολεμικά- τα οποία ασκούν το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης από την αιγιαλίτιδα ζώνη. Εδώ όμως, η άσκηση αυτής της αρμοδιότητας είναι ακόμα πιο περιορισμένη. Παρατηρείται δηλαδή μεγάλη διακριτικότητα από τη μεριά του κράτους στην περίπτωση που οι ενέργειες ή οι παραλήψεις του πλου, ή πάνω στο πλοίο, εμπίπτουν στην αστική δικαιοδοσία του.

Έτσι σύμφωνα με το συμβατικό δίκαιο, άρθρο 28, παρ.1, « το παράκτιο κράτος δεν θα πρέπει να ανακόψει ή εκτρέψει τον πλου ξένου πλοίου στη χωρική θάλασσα για να ασκήσει αστική δικαιοδοσία επί προσώπων που βρίσκονται στο πλοίο». Το παράκτιο κράτος δεν μπορεί σε ένα πλοίο που διασχίζει απλά την αιγιαλίτιδα ζώνη, προερχόμενο από την ανοιχτή θάλασσα, να επεμβαίνει και να ανακόπτει ή να αλλάζει τον πλου για να ασκήσει αστική δικαιοδοσία σε πρόσωπα που βρίσκονται πάνω στο πλοίο(πχ επίδοση δικογράφου σε επιβάτη ή μέλος του πληρώματος). Επίσης, σύμφωνα με το συμβατικό δίκαιο, άρθρο 28 παρ.2, «το παράκτιο κράτος δεν δύναται να προβεί σε εκτελεστικά μέτρα ή να συλλάβει το πλοίο για τους σκοπούς οποιασδήποτε αστικής διαδικασίας, παρά μόνο για υποχρεώσεις ή χρέη που αναλήφθηκαν υποχρεώσεων ή δημιουργήθηκαν από το ίδιο το πλοίο κατά τη διάρκεια ή για τους σκοπούς του πλου στα ύδατα του παράκτιου κράτους». Το παράκτιο κράτος δεν μπορεί σε ένα πλοίο που

διασχίζει απλά την αιγιαλίτιδα ζώνη του να επεμβαίνει και να ενεργεί σύλληψη ή κατάσχεση του ίδιου του πλοίου, ως περιουσιακού στοιχείου, για αστικές παραβάσεις (πχ. οφειλές) που πραγματοποιήθηκαν πριν την είσοδο του πλοίου στην αιγιαλίτιδα ζώνη, όταν δηλαδή αυτό βρισκόταν στην ανοιχτή θάλασσα ή για αστικές παραβάσεις που δεν έχουν σχέση με το συγκεκριμένο ταξίδι του πλοίου. Σε μια τέτοια περίπτωση, που η αιτία της αστικής υποχρέωσης γεννήθηκε πριν την έναρξη της αβλαβούς διέλευσης ή για σκοπό άσχετο προς αυτήν, δεν επεμβαίνει το παράκτιο κράτος αλλά οι αρχές του πλοίου. Αντίθετα, το συμβατικό δίκαιο με το άρθρο 28 παρ.2, ορίζει ότι «το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα να επεμβαίνει για να προβεί σε σύλληψη ή κατάσχεση του αλλοδαπού πλοίου που διασχίζει απλά την αιγιαλίτιδα ζώνη του, εάν οι αστικές παραβάσεις σχετίζονται με υποχρεώσεις ή ευθύνες του πλοίου που αναλήφθηκαν ή δημιουργήθηκαν από το ίδιο το πλοίο αφενός κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη (πχ. άρνηση εκπλήρωσης οφειλής για ρυμούλκηση ή πλοήγηση), αφετέρου για τους σκοπούς της διέλευσης (πχ. άρνηση εκπλήρωσης οφειλής από αποζημίωση για ρύπανση των χωρικών υδάτων).

4.3 Η ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΤΗΣ ΑΒΛΑΒΟΥΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΑΠΟ ΤΑ ΠΟΛΕΜΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Όταν ένα πολεμικό πλοίο παραβιάζει το αβλαβές της διέλευσης, η αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους για τη συμμόρφωση του, είναι αρκετά περιορισμένη. Έτσι, συμβατικά και εθιμικά αναγνωρίζεται η αδυναμία του παράκτιου κράτους να πραγματοποιεί επέμβαση σε αλλοδαπό κρατικό πλοίο-πολεμικό ή κυβερνητικό- που εκτελεί δημόσια αποστολή, το οποίο κατά τη διέλευση παραβιάζει, κατά οποιοδήποτε τρόπο, την αιγιαλίτιδα ζώνη του παράκτιου κράτους. Σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο, το παράκτιο κράτος έχει τη δυνατότητα να νομοθετεί κανόνες για τα πλοία αυτά. Δεν έχει όμως δικαίωμα να επιβάλει επιτόπου στα πλοία εσωτερική νομοθεσία. Ως στοιχεία της δημόσιας υπηρεσίας του κράτους, τα κρατικά πλοία απολαμβάνουν των προνομίων και ασυλιών που αναγνωρίζονται από το διεθνές δίκαιο στους εκπροσώπους της κρατικής εξουσίας κάθε αλλοδαπής χώρας. Ωστόσο, τα κρατικά πλοία που χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς δεν απολαμβάνουν του προνομίου της ασυλίας και εμπίπτουν στους κανόνες που ισχύουν για όλα τα εμπορικά πλοία. Έτσι σε περιπτώσεις παρανομίας των αλλοδαπών κρατικών πλοίων, η αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους περιορίζεται μόνο στο δικαίωμα του να προβαίνει σε διπλωματικές ενέργειες και διαβήματα προς το κράτος της σημαίας και να ζητά τη διεθνή ευθύνη του

τελευταίου και την πρόπουσα αποζημίωση, σύμφωνα με τους κανόνες της διεθνούς ευθύνης. Απαγορεύεται στο παράκτιο κράτος να προβαίνει σε πράξεις εξουσίας ή σε δραστικά μέτρα κατά των αλλοδαπών πλοίων (πχ. διαπλοκή πλου, σύλληψη ή κατάσχεση του πλοίου.)

Όμως το απαραβίαστο των αλλοδαπών πολεμικών πλοίων δεν αποκλείει το δικαίωμα του παράκτιου κράτους- και αυτό προβλέπεται ρητά από το συμβατικό δίκαιο- να ζητά από το πολεμικό που παραβιάζει την αιγιαλίτιδα ζώνη και το εσωτερικό δίκαιο να εγκαταλείψει αμέσως τη θάλασσα του, με τις ενδεχόμενες συνέπειες από την άποψη της διεθνούς ευθύνης του κράτους της σημαίας. Ενώ, σε κάθε περίπτωση που το παράκτιο κράτος αισθανθεί απειλούμενο, διατηρεί και το νόμιμο δικαίωμα της άμυνας, που του παρέχει σειρά δυνατοτήτων.

Σε περίοδο πολέμου, το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα να λάβει μέτρα που να απαγορεύουν εντελώς τη διέλευση αλλοδαπών πολεμικών πλοίων των εμπόλεμων κρατών. Όταν, το παράκτιο κράτος είναι ουδέτερο, έχει την υποχρέωση να περιφρουρεί την ουδετερότητα του και να εμποδίζει με κάθε τρόπο, τη διενέργεια πολεμικών πράξεων στην αιγιαλίτιδα ζώνη του από τους εμπόλεμους.

5 ΚΕΦΑΛΑΙΟ -ΠΛΟΥΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΣΕ ΔΙΕΘΝΗ ΣΤΕΝΑ

5.1 Ο ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΦΥΣΙΚΑ ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΕΝΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΤΕΝΩΝ

Ο όρος θαλάσσιο στενό από γεωγραφική άποψη, σημαίνει μια στενή θαλάσσια λωρίδα, σχηματισμένη με φυσικό και όχι τεχνητό τρόπο, που ενώνει δυο θάλασσες και χωρίζει δυο ξηρές. Οι ξηρές μπορεί να είναι δυο ηπειρωτικά τμήματα ή δυο νησιά ή ένα ηπειρωτικό τμήμα και ένα νησί.

Για να χαρακτηριστεί νομικά μια περιοχή ως στενό προϋποθέτει το γνώρισμα της γεωγραφικής φύσης και της πραγματικής χρήσης ή λειτουργικής χρησιμότητας. Σύμφωνα με τη Σύμβαση 1982, «διεθνές στενό είναι το γεωγραφικό στενό που έχει λειτουργικό χαρακτήρα». Είναι, δηλαδή, μια χρήσιμη οδός για τη διεθνή θαλάσσια κυκλοφορία, που εξυπηρετεί τη διέλευση και την επικοινωνία και εξασφαλίζει τη μετάβαση από τη μια θάλασσα σε μια άλλη, σε καθεστώς ελευθερίας. Στην έννοια του διεθνούς στενού δεν υπάγονται ούτε οι τεχνητές διώρυγες, όπως του Σουέζ, Παναμά, Κιέλου και Κορίνθου οι οποίες υπάγονται είτε σε ειδικά συμβατικά καθεστώτα ή αποτελούν εσωτερικά ύδατα του κράτους στο οποίο ανήκουν.

5.2 Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΩΝ ΣΤΕΝΩΝ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

Η Σύμβαση της Γενεύης του 1958, για τη χωρική θάλασσα και τη συνορεύουσα ζώνη, δεν παρείχε ορισμό του όρου «στενό διεθνούς ναυσιπλοΐας». Στην παράγραφο 4 του άρθρου 16, «απαγορεύει στο παράκτιο κράτος την αναστολή της αβλαβούς διέλευσης αλλοδαπών πλοίων από τα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα, μεταξύ ενός τμήματος της ανοικτής θάλασσας και έτερου τμήματος της ανοικτής θάλασσας ή τμήματος της χωρικής θάλασσας αλλοδαπού κράτους».

Η Σύμβαση του 1982 για το δίκαιο της θάλασσας εισήγαγε για πρώτη φορά το θεσμό του «πλου διέλευσης». Ο όρος «πλους διέλευσης» αναφέρεται σε ένα ιδιαίτερο καθεστώς διέλευσης από στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας. Ο αντίστοιχος όρος στα αγγλικά είναι 'transit passage' και μεταφράστηκε στον κυρωτικό νόμο της νέας Σύμβασης για το Δίκαιο της θάλασσας με τη φράση «πλους διέλευσης», ενώ στην ελληνική βιβλιογραφία έχει μεταφραστεί και ως ελεύθερη διέλευση.

Ένα διεθνές στενό για να ρυθμίζεται από το Διεθνές Δίκαιο και να απολαμβάνει του ειδικού νομικού καθεστώτος του Διεθνούς Δικαίου, πρέπει να εμφανίζει ένα επιπλέον

στοιχείο, το στοιχείο της στενότητας του πλάτους του. Η στενότητα αποτελεί καταρχήν, προϋπόθεση για την υπαγωγή του στενού στη διεθνή ρύθμιση. Αυτό συνεπάγεται ότι ένα διεθνές στενό πρέπει να αποτελείται, σε όλο το εύρος του, μόνο από τμήμα ή τμήματα αιγιαλίτιδας ζώνης. Επίσης, το πλάτος του διεθνούς στενού πρέπει να μην υπερβαίνει το διπλάσιο της αιγιαλίτιδας ζώνης, ή με άλλα λόγια να μην είναι ευρύτερο από το άθροισμα των μιλίων της αιγιαλίτιδας ζώνης του ενός ή των περισσότερων παράκτιων κρατών που βρέχονται από το στενό. Διότι στην περίπτωση που πρόκειται για ευρύτερο στενό περικλείει και διάδρομο ανοιχτής θάλασσας ή Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ) σύμφωνα με το άρθρο 35 και 36 της Σύμβασης Διεθνούς Θαλάσσης και δεν υπάγεται στους κανονισμούς της Σύμβασης για τα στενά της διεθνούς ναυσιπλοΐας.

5.3 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΥ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΣΤΕΝΑ

Πλους διέλευσης σημαίνει ελεύθερη ναυσιπλοΐα και υπερπήδηση με μοναδικό σκοπό το συνεχή και ταχύ διάπλου του στενού χωρίς να αποκλείεται πρόσβαση ή αναχώρηση ή επιστροφή από τις ακτές ενός παράκτιου στο στενό κράτους, με την επιφύλαξη βέβαια των όρων εισόδου σε αυτό το κράτος. Παρέκκλιση επιτρέπεται μόνο για λόγους ανωτέρας βίας ή κινδύνου (π.χ. μηχανική βλάβη ή ακατάλληλες καιρικές συνθήκες). Το καθεστώς αυτό δεν απαγορεύει την εν καταδύσει διέλευση των υποβρυχίων.

5.4 ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ, ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΟΥΝ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΑΣΚΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΥ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ

Παρόλο που η ενάσκηση του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης μέσα από τέτοια στενά δεν δύναται να ανασταλεί, τα πλοία και τα αεροσκάφη καθώς ασκούν το δικαίωμα πλου διέλευσης οφείλουν σύμφωνα με το άρθρο 39 τη Σύμβασης Διεθνούς Θαλάσσης «να διέρχονται από το στενό χωρίς καθυστέρηση και να απέχουν από κάθε απειλή ή χρήση βίας εναντίον της κυριαρχίας της εδαφικής ακεραιότητας ή της πολιτικής ανεξαρτησίας των παράκτιων στα στενά κρατών ή να ενεργούν κατά οποιονδήποτε άλλο τρόπο παραβαίνοντας τις αρχές του διεθνούς δικαίου που είναι ενσωματωμένες στον Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών. Επιπροσθέτως οφείλουν να απέχουν από οποιεσδήποτε δραστηριότητες που δεν έχουν σχέση με αυτές που επιβάλλονται για μια κανονική, συνεχή και ταχεία διέλευση και να μην εκτελούν θαλάσσιες επιστημονικές έρευνες και υδρογραφικές εργασίες χωρίς την προηγούμενη άδεια των παρακτίων κρατών». Η διέλευση των πλοίων δεν πρέπει να δημιουργεί

παραβιάσεις των κανονισμών των παράκτιων στα στενά κρατών που έχουν σχέση με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, τη ρύθμιση της θαλάσσιας κυκλοφορίας, την αποφυγή, τον έλεγχο και τη μείωση της ρύπανσης των υδάτων, την παρεμπόδιση της αλιείας και τη φόρτωση ή εκφόρτωση εμπορευμάτων, χρημάτων ή προσώπων κατά παράβαση των τελωνειακών, δημοσιονομικών, μεταναστευτικών ή υγειονομικών νόμων και κανονισμών των παράκτιων στα στενά κρατών.

Το Διεθνές Δικαστήριο διακήρυξε ως προς το δίκαιο των διεθνών στενών, δύο βασικές αρχές οι οποίες μάλιστα θεώρησε ότι αποτελούσαν εθνικό δίκαιο. Πιο συγκεκριμένα, ότι όλα τα εμπορικά και πολεμικά πλοία σε καιρό ειρήνης, έχουν το δικαίωμα να πλέουν σε στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα, δίχως την προηγούμενη άδεια του παράκτιου κράτους και χωρίς να διακόπτεται η διέλευση, με τον όρο ότι ο διάπλους είναι αβλαβής και τα παράκτια κράτη δεν έχουν το δικαίωμα, εκτός αν διαφορετικά προβλέπεται σε διεθνή συνθήκη, να απαγορεύουν την αβλαβή διέλευση, με την προϋπόθεση ότι το στενό συνδέει δυο τμήματα ανοιχτής θάλασσας.

Όμως η Σύμβαση της Γενεύης, η οποία σαφώς επηρεάστηκε από την απόφαση του Διεθνούς Δικαστηρίου του 1949, διατήρησε για τα διεθνή στενά την αβλαβή διέλευση, μολοντί ταυτόχρονα, υιοθετήθηκε μια ευνοϊκότερη ρύθμιση για τη δίοδο μέσα από αυτά, την αδιάκοπη αβλαβή διέλευση, όπως συμβαίνει στην αιγιαλίτιδα ζώνη για λόγους ασφαλείας, ακόμα κι όταν το στενό οδηγεί από μια ανοιχτή θάλασσα σε αιγιαλίτιδα ζώνη. Μόνη προϋπόθεση, η διέλευση να είναι αβλαβής, διότι σε κάθε περίπτωση που ο πλους δεν ανταποκρίνεται στη θεμελιώδη αυτή προϋπόθεση, το παράκτιο κράτος δύναται να διακόψει τον πλου.

Τα διεθνή στενά, σύμφωνα με τη Σύμβαση Διεθνούς Θαλάσσης, είναι δυνατόν να συνίστανται είτε αποκλειστικά από την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός κράτους, είτε από τις αιγιαλίτιδες ζώνες δυο ή περισσότερων κρατών που μοιράζονται τις ακτές ενός στενού, είτε, εάν πρόκειται για στενό πλάτους μεγαλύτερου των είκοσι τεσσάρων (24) ναυτικών μιλίων και από λωρίδα διεθνών υδάτων.

Σύμφωνα με τη Σύμβαση του 1982, άρθρο 34, «το νομικό καθεστώς των υδάτων, του βυθού και του υπεδάφους καθώς και του υπερκείμενου εναέριου χώρου σε ένα διεθνές στενό, όταν πρόκειται για στενό που καλύπτεται μόνο από αιγιαλίτιδα ζώνη, διέπεται από την κυριαρχία του ή των παράκτιων του στενού κρατών». Κατά συνέπεια, τα παράκτια των στενών κράτη ασκούν την κυριαρχία τους μέσα στο στενό, όπως και στην

αιγιαλίτιδα ζώνη. Δραστηριότητες που, κατά την άσκηση του πλου διέλευσης, καθιστούν τη διέλευση «μη αβλαβή» επιφέρουν συνέπειες, ίδιες με εκείνες που προβλέπονται στις διατάξεις για την αβλαβή διέλευση από αιγιαλίτιδα ζώνη.

Τα πλοία σε καθεστώς πλου διέλευσης οφείλουν να συμμορφώνονται με τους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς, διαδικασίες και πρακτικές για την ασφάλεια στη θάλασσα, συμπεριλαμβανομένων των διεθνών κανονισμών αποφυγής συγκρούσεων στη θάλασσα, τη διασφάλιση της ασφαλούς ναυσιπλοΐας καθώς και για την αποφυγή, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης από πλοία. «Τα αλλοδαπά πλοία οφείλουν να συμμορφώνονται και με την εσωτερική νομοθεσία, τη σχετική με τον πλου διέλευσης των παράκτιων στα στενά κρατών, καθώς και να τηρούν τους θαλάσσιους διαδρόμους και τα σχέδια διαχωρισμού κυκλοφορίας που τα κράτη αυτά προσδιορίζουν μέσα στα στενά», άρθρο 41 παρ.7 της Σύμβασης του 1982. Επίσης κατά το άρθρο 40, «τα αλλοδαπά πλοία κατά τη διάρκεια του πλου διέλευσης, οφείλουν να μην εκτελούν θαλάσσιες επιστημονικές έρευνες και υδρογραφικές εργασίες δίχως την προηγούμενη άδεια του κράτους του στενού».

5.5 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΤΕΝΩΝ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΣΤΟ ΟΠΟΙΟ ΥΠΑΓΟΝΤΑΙ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ

Σύμφωνα με τη Σύμβαση Διεθνούς Θαλάσσης του 1982, τα διεθνή στενά, ανάλογα με το νομικό καθεστώς διέλευσης στο οποίο αυτά υπάγονται, διακρίνονται σε ορισμένες κατηγορίες.

1) Διεθνή στενά τα οποία υπάγονται στο νέο καθεστώς διέλευσης (transit passage) που καθιερώνει η Σύμβαση Διεθνούς Θαλάσσης ως προς τα στενά. Πρόκειται για τα στενά τα οποία ενώνουν τμήματα ανοιχτών θαλασσών ή τμήματα Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης.

2) Διεθνή στενά που υπάγονται σε καθεστώς αβλαβούς διέλευσης, το οποίο όμως δεν υπόκειται σε διακοπή του πλου, όπως συμβαίνει με το καθεστώς αβλαβούς διέλευσης σε μια κοινή αιγιαλίτιδα ζώνη. Πρόκειται για δυο περιπτώσεις διεθνών στενών, τα στενά που ενώνουν τμήμα ανοιχτής θάλασσας ή Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης (ΑΟΖ) με την αιγιαλίτιδα ζώνη άλλου κράτους και χρησιμοποιούνται από τη διεθνή ναυσιπλοΐα και τα στενά που σχηματίζονται από ένα νησί ενός κράτους και το

ηπειρωτικό έδαφός του, και ανοιχτά του νησιού υπάρχει δυνατότητα πλου μέσα από ανοιχτή θάλασσα ή Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ).

3) Διεθνή στενά μέσα στα οποία υπάρχουν διάδρομοι ανοιχτής θάλασσας ή Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης (ΑΟΖ) ως προς τα ναυτιλιακά και υδρογραφικά χαρακτηριστικά. Πρόκειται για στενά πλάτους μικρότερου ή μεγαλύτερου των είκοσι τεσσάρων (24) ναυτικών μιλίων. Αυτό σημαίνει ότι το παράκτιο κράτος του στενού, καθιερώνοντας μικρότερη των δώδεκα (12) ναυτικών μιλίων, αιγιαλίτιδα ζώνη, αφήνει διάδρομο ανοιχτής θάλασσας πέρα από την αιγιαλίτιδα ζώνη του ή ότι υφίσταται τέτοιος διάδρομος λόγω ευρύτερου των είκοσι τεσσάρων (24) ναυτικών μιλίων πλάτους του στενού. Έτσι και στις δυο περιπτώσεις, εφαρμόζονται οι διατάξεις που αφορούν στην ανοιχτή θάλασσα και τις ελευθερίες της, όπως η ελευθερία της ναυσιπλοΐας και της υπερπτήσης.

Η έννοια της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας και της αεροπλοΐας στα διεθνή στενά δε συμβιβάζεται με αγκυροβόληση ή σκόπιμη περιπλάνηση στην περιοχή του στενού ή πάνω από τον εναέριο χώρο του. Παρέκκλιση επιτρέπεται μόνο για λόγους ανωτέρας βίας ή κινδύνου (π.χ. μηχανική βλάβη ή ακατάλληλες καιρικές συνθήκες). Πάντως η απαίτηση για συνεχή και ταχύ διάπλου δεν αποκλείει τη διέλευση πλοίου ή αεροσκάφους με σκοπό την πρόσβαση, αναχώρηση ή επιστροφή από τις ακτές ενός παράκτιου στο στενό κράτους, με την επιφύλαξη των όρων εισόδου από το κράτος.

5.6 ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΟΥ ΠΛΟΥ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΑ ΠΟΛΕΜΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Ειδικότερα, σε σχέση με τα πολεμικά πλοία, πρέπει να σημειωθεί ότι στη διεθνή πρακτική πριν τη δικαστική απόφαση για τα στενά της Κέρκυρας (1949), υπήρξε ασαφές και αμφιλεγόμενο εάν τα πολεμικά πλοία είχαν δικαίωμα διάπλου διεθνούς στενού, σε περίοδο ειρήνης, δίχως την υποχρέωση προηγούμενης ειδοποίησης στο κράτος του στενού. Το 1946, μια μοίρα του βρετανικού πολεμικού ναυτικού καθώς εκκαθάριζε την περιοχή του στενού της Κέρκυρας από νάρκες που είχαν ποντιστεί κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου πραγματοποιώντας αβλαβή διέλευση, προσέκρουσε σε νάρκες με αποτέλεσμα να πληγούν δυο αντιτορπιλικά και να σκοτωθούν ή να τραυματιστούν 86 μέλη των πληρωμάτων. Το Ηνωμένο Βασίλειο θεώρησε ως υπεύθυνη την Αλβανία διότι το ατύχημα συνέβη μέσα στα χωρικά της ύδατα. Η Αλβανία από την άλλη υποστήριξε ότι η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου

είχε παραβιάσει την αλβανική κυριαρχία στέλνοντας τα πολεμικά της πλοία χωρίς να λάβει προηγούμενη άδεια από την ίδια. Παρά την έλλειψη νομικής θεμελίωσης ενός τέτοιου δικαιώματος, πολλά κράτη επέτρεπαν τη διέλευση. Με την απόφαση του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης για τα στενά της Κέρκυρας (1949), το δικαίωμα αυτό του ανεμπόδιστου διάπλου, δίχως προηγούμενη ειδοποίηση και εξουσιοδότηση του παράκτιου κράτους, αποσαφηνίσθηκε και κατοχυρώθηκε, με τον όρο, ωστόσο, ενός αβλαβούς διάπλου σε καιρό ειρήνης.



Η Σύμβαση του 1958, άρθρο 16 παρ. 4, διατήρησε, όπως υποστηρίζεται, τον ίδιο κανόνα για την είσοδο και τη διέλευση των πολεμικών πλοίων στα διεθνή στενά, την ανεμπόδιστη αβλαβή διέλευση, που επέτρεπε την είσοδο δίχως προηγούμενη ειδοποίηση και τη δυνατότητα διάπλου, δίχως το ενδεχόμενο διακοπής της πορείας από την παρέμβαση του παράκτιου κράτους.

5.6.1 ΤΟ ΕΙΔΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ TRANSIT ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΑ ΠΟΛΕΜΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Όμως η Σύμβαση Διεθνούς Θαλάσσης 1982, επεφύλαξε για τα πολεμικά πλοία – όπως και για όλα τα πλοία- κατά το διάπλου τους από διεθνή στενά, άλλη μεταχείριση, ακόμα πιο ευνοϊκή και ευρύτερη της αβλαβούς διέλευσης: την transit διέλευση, η οποία εξασφαλίζει μεγάλα ποσοστά ελευθερίας κινήσεων στο διερχόμενο πολεμικό πλοίο, με την προϋπόθεση πάντα της εξυπηρέτησης του διάπλου των στενών, απέχοντας από κάθε πράξη, απειλή ή χρήση βίας εναντίον της κυριαρχίας, της εδαφικής ακεραιότητας ή της πολιτικής ανεξαρτησίας των παράκτιων στα στενά κρατών. Από τις διατάξεις της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας 1982, προκύπτουν κατηγορίες στενών που θέτουν και διαφορετικά κριτήρια διέλευσης. Για τα στενά που ενώνουν δυο τμήματα ανοιχτής θαλάσσης ή Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη(ΑΟΖ) με άλλα τμήματα ανοιχτής θαλάσσης ή Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης (ΑΟΖ) προβλέπεται το καθεστώς του πλου διέλευσης (transit passage), δηλαδή η ελεύθερη, συνεχής και ταχεία πλεύση πολεμικών πλοίων καθώς και η διέλευση των υποβρυχίων σε κατάδυση, που ξεκινά από ανοιχτή θάλασσα ή Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ) και καταλήγει σε ανοιχτή θάλασσα ή Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ). Το άρθρο 44 της Σύμβασης του 1982, προβλέπει εν προκειμένω ότι «παράκτια σε στενά κράτη δεν πρέπει να παρεμποδίζουν τον πλου διέλευσης και πρέπει να δίνουν την δέουσα δημοσιότητα σε οποιοδήποτε κίνδυνο για τη ναυσιπλοΐα ή την υπερπήτηση μέσα ή πάνω από το στενό. Προβλέπεται ακόμη ότι η άσκηση του δικαιώματος του πλου διέλευσης δεν δύναται να ανασταλεί».

5.7 ΟΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΤΟΥ ΣΤΕΝΟΥ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΠΛΟΥ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ

Σύμφωνα με το συμβατικό δίκαιο, παρέχεται στο κράτος του στενού συγκεκριμένη νομοπαραγωγική δυνατότητα κατά τον πλου διέλευσης. Το άρθρο 42 της Σύμβασης Διεθνούς Θαλάσσης προβλέπει ρητά ότι «τα παράκτια των στενών κράτη δύνανται να νομοθετούν σχετικά με τον πλου διέλευσης για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τη ρύθμιση της θαλάσσιας κυκλοφορίας, την αποφυγή, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τα πετρελαιοειδή, το πετρέλαιο και τις άλλες βλαβερές ουσίες και την παρεμπόδιση της αλιείας, συμπεριλαμβανομένης και της στοιβασίας αλιευτικού εξοπλισμού επί αλιευτικών σκαφών και τέλος για τη διακίνηση

(φόρτωση ή εκφόρτωση) εμπορευμάτων, συναλλάγματος ή προσώπων, κατά παράβαση της τελωνειακής, δημοσιονομικής, μεταναστευτικής ή υγειονομικής νομοθεσίας των παράκτιων στα στενά κρατών».

Όπως αναφέρεται στο άρθρο 41, παρ. 1, «τα κράτη της περιοχής του στενού έχουν επίσης το δικαίωμα να προσδιορίζουν θαλάσσιους διαδρόμους και να καθορίζουν σχέδια διαχωρισμού κυκλοφορίας για τη ναυσιπλοΐα στο στενό, όπου κρίνεται αναγκαίο για την ασφαλή διέλευση των πλοίων με τη συνεργασία όλων των ενδιαφερόμενων κρατών που μπορεί να μοιράζονται το στενό αλλά και την υιοθέτηση τους από τον αρμόδιο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό. Η αρμοδιότητα αυτή, δίνει τη δυνατότητα στα παράκτια κράτη να εντοπίζουν τον κυκλοφοριακό φόρτο μέσα σε κάποια τμήματα του στενού που είναι κατάλληλα για διέλευση και ταυτόχρονα εξυπηρετούν την ασφάλειά τους. Τα κράτη του στενού, όταν οι περιστάσεις το απαιτούν αφού δοθεί η δέουσα δημοσιότητα, έχουν το δικαίωμα και να υποκαταστήσουν με άλλους τους χαραγμένους διαδρόμους ή τα σχέδια, αρκεί αυτά να συμφωνούν με τους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς».

Η Σύμβαση δεν έχει ρυθμίσει αν στις περιπτώσεις διέλευσης από διεθνή στενά, τα παράκτια ενός στενού κράτη πρέπει να επιβάλλουν ή όχι τέλη και άλλους φόρους στα πλοία που διέρχονται από το στενό. Ωστόσο, η πρακτική των κρατών σήμερα αποδεικνύει ότι δεν επιβάλλονται τέλη κατά τη διέλευση από διεθνή στενά, όπως στο παρελθόν (περίπτωση στενών Δανίας), ενώ είναι γενικά αποδεκτό ότι επιβάλλονται τέλη για τη διέλευση από τεχνητές διώρυγες (πχ. Σουέζ, Παναμά) αλλά και σε υποχρεωτική πλοήγηση από την είσοδο μέχρι την έξοδο τους από τη διώρυγα. Η διώρυγα του Παναμά εν προκειμένω εξυπηρετεί πάνω από 144 θαλάσσιες οδούς που συνδέουν 160 χώρες και περίπου 1.700 λιμάνια ανά τον κόσμο.

6 ΚΕΦΑΛΑΙΟ - ΔΙΕΘΝΗ ΣΤΕΝΑ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ

6.1 ΤΑ ΣΤΕΝΑ ΤΩΝ ΔΑΡΔΑΝΕΛΙΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΒΟΣΠΟΡΟΥ – Η ΣΥΝΘΗΚΗ ΜΟΝΤΡΕ

Η Συνθήκη του Μοντρέ ή Συνθήκη για το καθεστώς των Στενών,(τουρκικά: Montrö Boğazlar Sözleşmesi) είναι συνθήκη η οποία αφορά στο καθεστώς των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων. Η συμφωνία, η οποία υπογράφηκε το 1936, παραχωρεί τον έλεγχο των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων στην Τουρκία και ρυθμίζει την στρατιωτική δραστηριότητα στην περιοχή. Η Σύμβαση παραχωρεί στη Τουρκία τον πλήρη έλεγχο των Στενών και εγγυάται την ελεύθερη ναυσιπλοΐα από τα μη στρατιωτικά πλοία σε καιρό ειρήνης. Οι όροι της Σύμβασης αποτέλεσαν πηγή διαμάχης για χρόνια, κυρίως όσον αφορά τη διέλευση πολεμικών σκαφών της Σοβιετικής Ένωσης από τα Στενά στη Μεσόγειο Θάλασσα. Υπογράφηκε στις 20 Ιουλίου του 1936 στην Ελβετική πόλη Μοντρέ. Τέθηκε σε ισχύ στις 9 Νοεμβρίου, 1936 και καταχωρήθηκε στην τότε Κοινωνία των Εθνών στις 11 Δεκεμβρίου 1936 και εξακολουθεί να ισχύει μέχρι σήμερα, με ορισμένες τροποποιήσεις.

Τα συμβαλλόμενα Μέρη της συνθήκης η Βουλγαρία, Ρουμανία, (πρώην) Σοβιετική Ένωση, Τουρκία, Αυστραλία, Γαλλία, Ελλάδα, Ιταλία, Αγγλία, (πρώην) Γιουγκοσλαβία, αναγνωρίζουν και επιβεβαιώνουν την αρχή της ελεύθερης διέλευσης και ναυσιπλοΐας δια θαλάσσης στα Στενά, συγκεκριμένα «εν καιρώ ειρήνης, τα εμπορικά πλοία θα απολαμβάνουν πλήρη ελευθερία διέλευσης και ναυσιπλοΐας στα Στενά, με τη μέρα και τη νύχτα, κάτω από οποιαδήποτε σημαία με οποιοδήποτε είδος φορτίου». Η Σύμβαση, επιπλέον, επιτρέπει στην Τουρκία την στρατιωτικοποίηση των Στενών. Επιτρέπει τη διέλευση πολεμικών πλοίων των παρευξείνιων χωρών με ειδοποίηση μιας εβδομάδας και υπό κάποιους όρους εκτοπίσματος, μεγέθους, οπλισμού. Περιορίζει σημαντικά το πέρασμα των πολεμικών πλοίων που δεν ανήκουν σε κράτη της Μαύρης Θάλασσας (προειδοποίηση διέλευσης, όριο εκτοπίσματος πλοίων, περιορισμός οπλισμού, μη διέλευση αεροπλανοφόρων κλπ). Επιτρέπεται η διέλευση υποβρυχίων μόνο κρατών της Μαύρης Θάλασσας και μόνο εν επιφάνεια με τον περιορισμό ότι αυτά πρέπει να επιστρέφουν ή να κατευθύνονται για επισκευή σε κάποια βάση της Μαύρης Θάλασσας.

Σε περίοδο πολέμου: α) αν η Τουρκία είναι ουδέτερη, η διέλευση των πολεμικών πλοίων των ουδετέρων είναι ελεύθερη, ενώ των εμπόλεμων επιτρέπεται μόνο στις

περιπτώσεις που εκτελούν αποστολή ύστερα από εντολή του Ο.Η.Ε., ή που παρέχουν βοήθεια σε κράτος που υπέστη επίθεση δυνάμει συνθήκης αμοιβαίας συνδρομής που δεσμεύει και την Τουρκία, και β) αν η Τουρκία είναι εμπόλεμη, η διέλευση των πολεμικών πλοίων αφήνεται εξ ολοκλήρου στην κρίση της.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΔΙΑΚΙΩΜΑΤΑ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΔΙΑ ΜΕΣΟΥ ΤΩΝ ΣΤΕΝΩΝ

ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΕΙΡΗΝΗ	ΠΟΛΕΜΟΣ (ΤΟΥΡΚΙΑ ΟΧΙ ΕΜΠΟΛΕΜΗ)	ΤΟΥΡΚΙΑ ΑΠΕΙΛΟΥΜΕΝΗ ΑΠΟ ΑΜΕΣΟ ΚΙΝΔΥΝΟ	ΠΟΛΕΜΟΣ (ΤΟΥΡΚΙΑ ΕΜΠΟΛΕΜΗ)
ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ (Πολιτικά, όσα πλοία δεν θεωρούνται πολεμικά)	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ (Εισέρχονται στα στενά ημέρα και ακολουθούν συγκεκριμένη διαδρομή)	ΝΑΙ (Αν δεν βρίσκονται σε έμπολεμη κατάσταση με την Τουρκία εισέρχονται στα στενά ημέρα και ακολουθούν συγκεκριμένη διαδρομή)
ΠΟΛΕΜΙΚΑ ΠΛΟΙΑ (100-10.000 τόνους με οπλισμό 8 ιντσών)	ΝΑΙ (Διέρχονται την ημέρα κατόπιν προειδοποίησης)	ΝΑΙ (Αν δεν είναι εμπόλεμα, εκτός αν επιστρέφουν στη βάση τους, διέρχονται την ημέρα κατόπιν προειδοποίησης)	ΟΧΙ (Στη διακριτική ευχέρεια της Τουρκίας)	ΟΧΙ (Στη διακριτική ευχέρεια της Τουρκίας)
ΜΙΚΡΑ ΠΟΛΕΜΙΚΑ ΠΛΟΙΑ (100-2.000 τόνων, χωρίς torπίλες, με δυνατότητα ταχύτητας πάνω από 20 κόμβους ή με οπλισμό πάνω από 6,1 ίντσες)	ΝΑΙ (Διέρχονται την ημέρα κατόπιν προειδοποίησης)	ΝΑΙ (Αν δεν είναι εμπόλεμα, εκτός αν επιστρέφουν στη βάση τους, διέρχονται την ημέρα κατόπιν προειδοποίησης)	ΟΧΙ (Στη διακριτική ευχέρεια της Τουρκίας)	ΟΧΙ (Στη διακριτική ευχέρεια της Τουρκίας)

ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ (Πάνω από 100 τόνους, που δεν ναυπηγήθηκε για πολεμικό αλλά χρησιμοποιείται σε στόλο, π.χ. μη οπλισμένο πάνω από 6,1 ίντσες, μη δυνάμενο να εκτοξεύει τορπίλες)	ΝΑΙ (Διέρχονται την ημέρα κατόπιν προειδοποίησης. Βοηθητικά πλοία που μεταφέρουν καύσιμα υγρά ή αέρια πρέπει να διέρχονται κατόπιν προειδοποίησης)	ΝΑΙ (Αν δεν είναι εμπόλεμα, εκτός αν επιστρέφουν στη βάση τους, διέρχονται την ημέρα κατόπιν προειδοποίησης)	ΟΧΙ (Στη διακριτική ευχέρεια της Τουρκίας)	ΟΧΙ (Στη διακριτική ευχέρεια της Τουρκίας)
ΜΕΓΑΛΑ ΠΟΛΕΜΙΚΑ ΠΛΟΙΑ (Πάνω από 10.000 τόνους ή με οπλισμό πάνω από 8 ίντσες)	ΜΟΝΟ ΚΡΑΤΗ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ (Διέλευση με συνοδεία όχι πάνω από 2 κανονιοφόρους)	ΜΟΝΟ ΚΡΑΤΗ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ (Αν δεν είναι εμπόλεμα διέλευση με συνοδεία όχι πάνω από 2 κανονιοφόρους)	ΟΧΙ (Στη διακριτική ευχέρεια της Τουρκίας)	ΟΧΙ (Στη διακριτική ευχέρεια της Τουρκίας)
ΥΠΟΒΡΥΧΙΑ (Σχεδιασμένα να επιχειρούν κάτω από τη θάλασσα)	ΜΟΝΟ ΚΡΑΤΗ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ (Αν επιστρέφουν ή πάνε για επισκευή-κατασκευή ή αγορά (Διέλευση τη μέρα και στην επιφάνεια)	ΜΟΝΟ ΚΡΑΤΗ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ (Αν επιστρέφουν ή πάνε για επισκευή-κατασκευή ή αγορά (Διέλευση τη μέρα και στην επιφάνεια)	ΟΧΙ (Στη διακριτική ευχέρεια της Τουρκίας)	ΟΧΙ (Στη διακριτική ευχέρεια της Τουρκίας)

Χαρακτηριστικά αναφέρονται οι διαδικασίες διέλευσης των στενών του Βοσπόρου, όπου διακρίνεται η εφαρμογή της ανωτέρω συνθήκης από την αρμόδια αρχή, TSVTS (Turkish Straits Vessel Traffic Service). Έτσι, απαιτείται:

1. Υποβολή της αναφοράς SP 1 και 2 SP στην TSVTS σύμφωνα με το τουρκικό σύστημα Πληροφόρησης Στενών (TUBRAP).
2. Αναφορές σημείου κλήσης πρέπει να παρέχονται από τα πλοία κατά τη διάρκεια της εισόδου και εξόδου στην περιοχή της TSVTS και κατά τη στιγμή της αλλαγής τομέα.

3. Το VHF E / T κανάλι του Τομέα TSVTS πρέπει να παρακολουθείται ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια της διέλευσης ή κατά την αγκυροβόληση μέσα στην περιοχή της TSVTS.

4. η TSVTS θα πρέπει να ενημερώνονται ανά πάσα στιγμή, όταν τα πλοία φεύγουν από την περιοχή της.

5. Τα πλοία που πλέουν εντός των τουρκικών Στενών, για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την προστασία της ζωής και του περιβάλλοντος, θα πρέπει να παρακολουθούν συνεχώς όλες τις εκπομπές της TSVTS και να ακούν με προσοχή τις πληροφορίες, συμβουλές, προειδοποιήσεις και οδηγίες που δίνονται από την TSVTS.

6. Οι πλοίαρχοι των πλοίων που πλέουν εντός των τουρκικών Στενών θα πρέπει να αναφέρουν στην TSVTS όλα όσα παρατήρησαν σχετικά με τους κινδύνους για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

7. Τα πλοία που πλέουν στο TSS, μέσω της θάλασσας του Μαρμαρά, είτε με ενδιάμεση στάση ή περνούν χωρίς στάση, σε περίπτωση τυχόν απόκλισης από το TSS, ελλιμενισμού ή πρόσδεσης με τους σημαντήρες, ρίχνοντας άγκυρα, γυρνώντας πίσω ή σε έκτακτη ανάγκη και παρόμοιες έκτακτες περιστάσεις και σε περιπτώσεις καθυστέρησης που υπερβαίνει τις δύο ώρες θα πρέπει να υποβάλουν αναφορά στο αρμόδιο VTSC.

8. Σκάφη που περνούν χωρίς ενδιάμεση στάση μέσω των τουρκικών στενών πρέπει να υψώσουν τη σημαία με σήμα "T" κατά τη διάρκεια της ημέρας και κατά τη διάρκεια της νύχτας παρουσιάζουν το πράσινο φως που μπορεί να παρατηρηθεί από όλα τα σημεία του ορίζοντα, τόσο κατά τη διάρκεια της διέλευσης ή στο αγκυροβόλιο.

9. Όλες οι επικοινωνίες με την εν λόγω υπηρεσία πλοήγησης θα πρέπει να γίνεται μέσω VHF R / T Channel 71.



6.2 ΤΟ ΣΤΕΝΟ ΤΟΥ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ

Από την πλευρά της εθνικής ασφάλειας, το ζήτημα της διέλευσης από τα διεθνή στενά είναι ένα από τα σημαντικότερα θέματα. Τα διεθνή στενά εδώ και καιρό έχουν αναγνωριστεί ως κρίσιμα σημεία για την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου και της στρατιωτικής ισχύος. Προσφάτως έχει αναδειχθεί το θέμα της προμήθειας του πετρελαίου, το οποίο κρίνεται απαραίτητο για την τροφοδότηση της σύγχρονης οικονομίας και την ανάπτυξη των εθνικών αεροπορικών και ναυτικών δυνάμεων στις περιοχές τις οποίες συνδέουν. Για παράδειγμα, ο πιο εύκολος και αδιάσπαστος τρόπος εισόδου στη Μεσόγειο θάλασσα είναι μέσα από το στενό του Γιβραλτάρ.

Η Ισπανία και το Μαρόκο τα δυο γειτονικά κράτη του στενού έχουν υπογράψει τη Σύμβαση του 1982 όπου η ναυσιπλοΐα από τα στενά υπόκειται στο καθεστώς της αβλαβούς διέλευσης για τα εμπορικά πλοία εξαιρουμένων των υποβρυχίων και των πολεμικών πλοίων όπου η είσοδος και η έξοδος τους από τη Μεσόγειο θάλασσα καθορίζεται από τη νομοθεσία των παράκτιων κρατών. Το στενό του Γιβραλτάρ, πλάτους 14,6 χλμ., επιτρέπει την επικοινωνία μεταξύ Μεσογείου Θάλασσας και Ατλαντικού Ωκεανού. Στο Στενό σύμφωνα με τη γαλλογερμανική Διακήρυξη του

1904, η οποία επιβεβαιώθηκε με τη Συνθήκη Γαλλίας-Ισπανίας του 1912 για το Μαρόκο, ισχύει η ελευθερία διέλευσης. Άλλωστε και τα ενδιαφερόμενα της περιοχής του στενού κράτη- Μ. Βρετανία, που κατέχει το ακραίο σημείο του Βράχου του Γιβραλτάρ, Ισπανία, που διεκδικεί το Γιβραλτάρ και Μαρόκο που βρίσκεται απέναντι στην αφρικανική ακτή- έχουν διακηρύξει το καθεστώς ελευθερίας διέλευσης των πλοίων μέσα από το Στενό.



6.3 ΤΑ ΣΤΕΝΑ ΤΗΣ ΔΑΝΙΑΣ

Τα στενά της Δανίας, πλάτους 3,8 χλμ., ανήκουν στη Δανία και τη Σουηδία και επιτρέπουν την επικοινωνία ανάμεσα στη Βαλτική και τη Βόρεια Θάλασσα. Κατά το παρελθόν (1429-1857) η Δανία απαιτούσε καταβολή διοδίων από τα πλοία που χρησιμοποιούσαν τα Στενά. Σήμερα το καθεστώς στα στενά της Δανίας ρυθμίζεται σύμφωνα με τη Σύμβαση Διεθνούς Θαλάσσης 1982, άρθρο 35.

6.4 ΑΛΛΑ ΣΤΕΝΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ ΜΕ ΕΙΔΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

Άλλα στενά που διέπονται, επίσης, από ειδικές ρυθμίσεις είναι τα στενά του Μαγγελάνου στη Νότια Αμερική που συνδέουν τον Ατλαντικό με τον Ειρηνικό ωκεανό και είναι ανοιχτά στη διεθνή ναυσιπλοΐα σύμφωνα με τη Συνθήκη του 1881 μεταξύ Αργεντινής και Χιλής. Επίσης, η Σύμβαση της Κοπεγχάγης του 1857 μεταξύ Δανίας, ευρωπαϊκών χωρών και των ΗΠΑ, ρύθμιζε ζητήματα σχετικά με την είσπραξη των διοδίων από τα ξένα πλοία που διέσχισαν τα Στενά της Δανίας. Τα στενά της Μάλαγα, που ανήκουν στη Μαλαισία, τη Σιγκαπούρη και την Ινδονησία και συνδέουν τον Ινδικό με τον Ειρηνικό ωκεανό είναι ανοιχτά στη διεθνή ναυσιπλοΐα, χωρίς να έχει υπάρξει

διμερής ή πολυμερής συνθήκη που να ρυθμίζει ειδικώς το θέμα της ναυσιπλοΐας στην περιοχή. Η περιοχή του περάσματος είναι η συντομότερη διαδρομή για να φτάσει το πετρέλαιο από τις χώρες του Περσικού κόλπου στην Ιαπωνία, την Κίνα και τις υπόλοιπες χώρες της Ασίας. Ωστόσο, το στενό αντιμετωπίζει ένα εξαιρετικά σημαντικό πρόβλημα, αυτό της πειρατείας, καθιστώντας το ευάλωτη περιοχή λόγω της γεωγραφικής ιδιομορφίας που παρουσιάζει. Οι περιπτώσεις όπου αρκετά πλοία δέχτηκαν πειρατικές επιθέσεις στην περιοχή, ανάγκασαν τους πλοιοκτήτες να προβούν σε περιπολίες κατά το πέρασμα του στενού, καθιστώντας δύσκολη τη ναυσιπλοΐα των πλοίων.

6.5 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΑ ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΙΚΑ ΚΡΑΤΗ

Αρχιπέλαγος σημαίνει σύμπλεγμα νήσων, περιλαμβανομένων και τμημάτων νήσων, αλληλοσυνδεδεμένα ύδατα και άλλα φυσικά χαρακτηριστικά τα οποία είναι τόσο στενά συνδεδεμένα μεταξύ τους ώστε να σχηματίζουν μία αυτοτελή γεωγραφική, οικονομική και πολιτική ενότητα.

Σε αντίθεση με το καθεστώς της διέλευσης διαμέσου των στενών, όπου τα παράκτια κράτη έχουν την ικανότητα ελέγχου της διέλευσης των πλοίων εκτός των καθορισμένων θαλάσσιων διαδρόμων, η Σύμβαση της Θαλάσσης του 1982 εισήγαγε το δικαίωμα της ναυσιπλοΐας μέσα από αρχιπελαγικά κράτη. Οι θαλάσσιοι αυτοί διάδρομοι πρέπει να συμπεριλαμβάνουν στην περίπτωση των πλοίων όλες τις κανονικές οδούς ναυσιπλοΐας. Αναγνωρίζοντας το γεγονός ότι τα ύδατα πολλών αρχιπελαγικών κρατών ήταν κατά το παρελθόν είτε μέρος της ανοιχτής θαλάσσης είτε στενά μέσα από τα οποία κυριαρχούσε το δικαίωμα της διεθνούς ναυσιπλοΐας, ο καθαρός σκοπός της Σύμβασης Θαλάσσης είναι να διατηρήσει τις μέχρι τότε οδούς ναυσιπλοΐας. Τα αρχιπελαγικά ύδατα μπορεί να συμπεριλαμβάνουν νησιά διαφορετικού μεγέθους και σε ορισμένες περιπτώσεις αυτά τα εσωτερικά νησιά μπορεί να προσκρούσουν στο θαλάσσιο διάδρομο όπου ασκείται η ναυσιπλοΐα των αρχιπελαγικών κρατών.

Ένα αρχιπελαγικό κράτος μπορεί να χαράσσει ευθείες αρχιπελαγικές γραμμές βάσης που να ενώνουν τα ακρότατα σημεία των πλέον απομακρυσμένων νήσων και σκοπέλων του αρχιπελάγους, υπό τον όρο ότι το ίχνος αυτών των γραμμών βάσης περιλαμβάνει

τις κύριες νήσους και ορίζει μια περιοχή στην οποία ο λόγος του εμβαδού των υδάτων της προς το εμβαδόν της ξηράς θα είναι μεταξύ 1 προς 1 και 9 προς 1.

Το μήκος αυτό των γραμμών βάσης υπερβαίνει τα 100 ναυτικά μίλια, με τη διαφορά ότι μέχρι 3% του ολικού αριθμού των γραμμών βάσης που περικλείουν ένα αρχιπέλαγος μπορούν να υπερβαίνουν αυτό το μήκος, μέχρι ένα μέγιστο μήκος 125 ναυτικών μιλίων.

Οι γραμμές βάσης δεν πρέπει να χαράσσονται προς και από σκοπέλους, εκτός και αν έχουν κτισθεί πάνω σε αυτούς φάροι ή παρόμοιες εγκαταστάσεις που να είναι μόνιμα πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας ή όπου ο σκοπέλος βρίσκεται, εν όλω ή εν μέρει, σε απόσταση που δεν υπερβαίνει το εύρος της χωρικής θάλασσας από την πλησιέστερη νήσο. Το σύστημα τέτοιων γραμμών βάσης δεν θα εφαρμόζεται από ένα αρχιπελαγικό κράτος, με τέτοιο τρόπο ώστε να αποκόπτει τη χωρική θάλασσα ενός άλλου κράτους από την ανοιχτή θάλασσα ή από μια αποκλειστική οικονομική ζώνη.

Αν μέρος των αρχιπελαγικών υδάτων ενός αρχιπελαγικού κράτους βρίσκεται μεταξύ δυο τμημάτων ενός γειτονικού κράτους, τα υφιστάμενα δικαιώματα και όλα τα άλλα νόμιμα συμφέροντα που ασκεί παραδοσιακά το δεύτερο κράτος σε αυτά τα ύδατα καθώς και όλα τα δικαιώματα που καθορίστηκαν δυνάμει συμφωνίας αυτών των κρατών εξακολουθούν να τηρούνται.

6.6 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΩΣ ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΙΚΟ ΚΡΑΤΟΣ

Η Ελλάδα, ως απόληξη της Βαλκανικής χερσονήσου, περιβάλλεται από τη Μεσόγειο θάλασσα και αποτελούν τμήματα της, το Αιγαίο πέλαγος, το Ιόνιο πέλαγος, το Βόρειο και Νότιο Κρητικό πέλαγος (Λιβυκό πέλαγος) και το ανατολικότερο τμήμα της Μεσογείου στο οποίο βρίσκεται το Καστελόριζο. Με το γεγονός ότι το όριο των έξι 6 ναυτικών μιλίων που ισχύει στα ελληνικά ύδατα, δημιουργείται μια πληθώρα στενών, κυρίως στην περιοχή του Αιγαίου πελάγους. Έτσι δημιουργείται το θέμα ότι η αναγνώριση του δικαιώματος πλου διέλευσης αποτελεί αρνητική ρύθμιση για την Ελλάδα. Σε περιοχές όπου υπάρχουν πολυάριθμα εξαπλωμένα νησιά τα οποία σχηματίζουν ένα μεγάλο αριθμό εναλλακτικών στενών που εξυπηρετούν μια διαδρομή 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. Ωστόσο, το καθεστώς του πλου διελεύσεως δεν μπορεί να εφαρμοστεί σε όλα τα στενά, καθώς δεν χρησιμοποιούνται όλα από τη διεθνή ναυσιπλοΐα. Σύμφωνα με τη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας 1982, το καθεστώς του πλου διελεύσεως εφαρμόζεται σε στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και συνδέουν περιοχές της ανοιχτής θάλασσας ή της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης (ΑΟΖ) με ένα άλλο τμήμα ανοιχτής θάλασσας ή Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης (ΑΟΖ).

Στην Τρίτη Συνδιάσκεψη του 1982, το θέμα της διέλευσης εξετάστηκε σε συνάρτηση με την ήδη θεσπισθείσα χωρική θάλασσα των δώδεκα (12) ναυτικών μιλίων που αύξανε σημαντικά τον αριθμό των στενών. Το νέο καθεστώς τέθηκε με τις διατάξεις του μέρους III της συνθήκης του Montego Bay «περί στενών χρησιμοποιούμενων για τη διεθνή ναυσιπλοΐα» και ειδικότερα σε περιοχές όπου είναι διεσπαρμένα πολυάριθμα νησιά τα οποία σχηματίζουν πληθώρα εναλλακτικών στενών που εξυπηρετούν ουσιαστικά τη διεθνή ναυσιπλοΐα.

Με αυτό τον τρόπο οι προϋποθέσεις που θέτει η Σύμβαση του 1982 περιορίζουν τον αριθμό των στενών που μπορούν να υπαχθούν στις ρυθμίσεις του καθεστώτος. Τουλάχιστον δυο προσεγγίσεις του Αιγαίου από το νότο, δηλαδή το στενό των Αντικυθήρων νοτιοδυτικά και το στενό της Κάσου νοτιοανατολικά υπάγονται στο καθεστώς του πλου διέλευσης. Ως προς το στενό της Καρπάθου είναι αβέβαιο εάν συνδέει τμήμα ανοιχτής θάλασσας στα νότια με ένα περιορισμένο και απομονωμένο τμήμα ανοιχτής θάλασσας στα βόρεια. Το ίδιο ισχύει και για τα στενά μεταξύ Κω και Αστυπάλαιας, Αμοργού και Καλύμνου, Νάξου και Πάτμου, Μυκόνου και Ικαρίας.

Συνεπώς μια ενδεχόμενη διεύρυνση της ελληνικής αιγιαλίτιδας ζώνης από τα έξι (6) στα δώδεκα (12) ναυτικά μίλια θα προκαλούσε μεγάλες αλλαγές στο καθεστώς των στενών και να χαθούν ορισμένα στενά που ισχύουν σήμερα και να θεωρούνται ως αιγιαλίτιδα ζώνη της χώρας. Η καινούρια κατάσταση θα δημιουργήσει νέα στενά και σε περιοχές κρίσιμης σημασίας για τη ναυσιπλοΐα όπως τις περιοχές ανάμεσα στην

Ανάφη και την Αστυπάλαια και τη Νίσυρο, τη Μύκονο και την Ικαρία, την Αμοργό και την Κάλυμνο καθώς επίσης και στην περιοχή του νοτιοανατολικού Αιγαίου.

Μία χώρα που έχει δώσει μια διαφορετική λύση σε αυτό το πρόβλημα είναι η Ιαπωνία η οποία ν και έχει διακηρύξει αιγιαλίτιδα ζώνη στα δώδεκα (12) ναυτικά μίλια, διατηρεί αιγιαλίτιδα ζώνη στα τρία (3) ναυτικά μίλια σε ορισμένα στενά για την εξυπηρέτηση της διεθνούς ναυσιπλοΐας. Με αυτό τον τρόπο οι διάδρομοι ανοιχτής θάλασσας παραμένουν διαθέσιμοι στα ύδατα της χώρας και λαμβάνοντας υπόψιν το γεγονός ότι τα ελληνικά παράλια εκτείνονται σε έκταση 16.000 χλμ. και την ύπαρξη 3.000 νησιών και βραχονησίδων με σημαντική προσφορά στη ναυτιλιακή οικονομία, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη της ποντοπόρου ναυτιλίας σε διεθνές επίπεδο.

Τα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας, ως περιοχές σπουδαίας σημασίας για τις διεθνείς μεταφορές, το εμπόριο και τις επικοινωνίες δημιουργούν την ανάγκη να εξασφαλίζεται η ελευθερία της ναυσιπλοΐας στις περιοχές αυτές για την εξυπηρέτηση της παγκόσμιας οικονομίας. Για την οικονομία της παγκόσμιας μεταφοράς πετρελαίου, τα διεθνή στενά που χρησιμοποιούνται ως παγκόσμιοι θαλάσσιοι διάδρομοι αποτελούν κρίσιμο κομμάτι της παγκόσμιας ενεργειακής ασφάλειας λόγω του μεγάλου όγκου πετρελαίου που μεταφέρουν. Το στενό του Hormuz, το οποίο συνδέει τον Κόλπο του Περσικού με την Αραβική θάλασσα και τον Κόλπο του Ομάν. Στη βόρεια ακτή βρίσκεται το Ιράν και στη νότια ακτή είναι τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα. Το Στενό περιέχει οκτώ νησιά υπό τον έλεγχο του Ιράν, το οποίο έχει διατηρήσει και στρατιωτική κυριαρχία στην νησιά από το 1970. Θεωρείται ως το σημείο από το οποίο μεταφέρονται τα περισσότερα βαρέλια πετρελαίου καθημερινώς κάτι που το μετατρέπει αυτομάτως στο σπουδαιότερο στενό για την παγκόσμια οικονομία. Σε απάντηση των κυρώσεων που έχει δεχτεί το Ιράν από τις χώρες της Δύσης για το πυρηνικό του πρόγραμμα έχει απειλήσει να προβεί στο κλείσιμο του στενού του Hormuz, το οποίο θα είχε ως αποτέλεσμα η τιμή του πετρελαίου να εκτιναχθεί και να αποτελέσει τροχοπέδη στην παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη. Είναι σαφές από τη μέχρι τώρα ανάλυση των κανόνων που προέκυψαν από το Διεθνές Δίκαιο ότι το κλείσιμο των στενών ενός κράτους θα παραβίαζε κατάφωρα τις διεθνείς υποχρεώσεις και τις οικονομικές σχέσεις που έχει αναπτύξει με τα γειτονικά κράτη.

Διευθέτηση διαφορών

Οι διαφορές μεταξύ των κρατών σε ζητήματα δικαίου της θάλασσας υποχρεώνονται σε ειρηνική επίλυση όπως προβλέπεται στο άρθρο 33 του καταστατικού Χάρτη του ΟΗΕ όπου προσδιορίζονται τα μέσα διευθέτησης που τα κράτη δύναται να επιλέξουν για την επίλυση της διαφοράς τους. Οι υποθέσεις που θέτουν ζητήματα διεθνούς δικαίου θαλάσσης αυξάνονται καθώς τις τελευταίες δεκαετίες η εξάρτηση των κρατών για τροφή, ενέργεια και ορυκτό πλούτο και τα συμφέροντα των κρατών συγκρούονται μεταξύ τους.

7 ΚΕΦΑΛΑΙΟ -ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΗΣ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ & ΚΑΙ ΟΙ ΠΙΘΑΝΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Η επίδραση της κλιματικής αλλαγής αποτελεί ένα από τα πιο σημαντικά θέματα προς εξέταση όπως τόνισε και ο Γενικός Γραμματέας των Ηνωμένων Εθνών το 2008: «Η κλιματική αλλαγή συνδέεται άρρηκτα με τη ζωή στη θάλασσα και κυρίως με τη ζωή των ανθρώπων που εξαρτώνται από τη θάλασσα. Οι μελέτες που έχουν γίνει και δείχνουν την παγκόσμια αύξηση της ατμοσφαιρικής και θαλάσσιας θερμοκρασίας, το λιώσιμο των πάγων, την άνοδο της παγκόσμιας στάθμης της θάλασσας φανερώνουν ότι ο πλανήτης θερμαίνεται και θα συνεχίζει να θερμαίνεται ως αποτέλεσμα των εκπομπών του φαινομένου του θερμοκηπίου κατά το παρελθόν». Σύμφωνα με την επιτροπή του ΟΗΕ για τη Κλιματική Αλλαγή, η άνοδος της στάθμης των θαλασσών γίνεται γρηγορότερα από τη δεκαετία του 1960. Η θαλάσσια περιοχή που καλύπτεται από τον Αρκτικό πάγο στο Βόρειο Πόλο έχει συρρικνωθεί κατά 10% κατά τις τελευταίες δεκαετίες. Ενώ, το πάχος του πάγου πάνω από το νερό έχει σημειώσει μείωση κατά 40%.

Καθώς όλες οι συνέπειες της κλιματικής αλλαγής για τους ωκεανούς δεν είναι γνωστές, μερικές όμως μπορούν να προβλεφθούν. Το λιώσιμο των πάγων θα επηρεάσει το παγκόσμιο κλίμα καθώς θα μειώσει την αντανακλαστικότητα της γης, ενισχύοντας τη θέρμανση της. Ο πάγος της Αρκτικής αντανακλά την ηλιακή ακτινοβολία πίσω στο διάστημα (αυτό που οι επιστήμονες αποκαλούν φαινόμενο ‘albedo’, ή ‘φωταύγεια’ στα ελληνικά), σταθεροποιώντας το κλίμα της Γης και διατηρώντας την ‘δροσερή’. Ο πάγος αντανακλά το 80% της ηλιακής ακτινοβολίας ενώ η θάλασσα μόλις το 10%, μία πραγματικά τεράστια διαφορά. Η μείωση της έκτασης των πάγων σημαίνει ότι όλο και περισσότερη θερμότητα συσσωρεύεται στους ωκεανούς επιταχύνοντας έτσι τη διαδικασία υπερθέρμανσης της Γης. Τα τελευταία 30 χρόνια η έκταση των πάγων έχει μειωθεί κατά το ένα τρίτο, ενώ έχει χαθεί περίπου το 75% του όγκου τους. Η αύξηση της στάθμης της θάλασσας θα δημιουργήσει προκλήσεις για το σεβασμό της κυριαρχίας των μέχρι τώρα ακτογραμμών συμπεριλαμβανομένης της αξιοπιστίας της παλίρροιας. Οι συνέπειες της πιθανής διαφοροποίησης της ακτογραμμής που θα προκύψει από την κλιματική αλλαγή αποτελεί θέμα προς συζήτηση σχετικά με τη ναυσιπλοΐα, καθώς μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα τη μεγαλύτερη πρόσβαση, απόκτηση δικαιωμάτων των ξένων πλοίων στα ύδατα των παράκτιων κρατών. Έτσι οι ακτογραμμές θα χρειαστεί να επανεκτιμηθούν ως αποτέλεσμα της άνοδου της στάθμης

των θαλασσών, η οποία θα προκαλέσει γενικευμένη αμφιβολία ως προς τα εξωτερικά όρια των ήδη διακηρυγμένων θαλάσσιων ζωνών. Η δημιουργία νέων θαλάσσιων δρόμων, συντομεύουν τις αποστάσεις για τη μεταφορά κάθε είδους εμπορεύματος. Οι κίνδυνοι στη ναυσιπλοΐα μπορεί επίσης να αυξηθούν, κυρίως όσο αφορά το γεγονός του λιώσιματος των βόρειων πάγων, με τις επιπτώσεις της αυξημένης κινητικότητας των παγόβουνων, του πολλαπλασιασμού των τυφώνων και των ανεμοστρόβιλων στα παράκτια κράτη, πλήττοντας τα δικαιώματα της έρευνας και διάσωσης αλλά και όλα τα είδη ναυτιλιακής δραστηριότητας με αντίκτυπο στο παγκόσμιο εμπόριο. Η κλιματική αλλαγή θα έχει φανερή επίδραση στο δίκαιο της θάλασσας αλλά και την ανάγκη σύναψης νέων συμβάσεων που θα ανακλούν τις νέες συνθήκες ναυσιπλοΐας για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των πλοίων που πλέουν σε αυτό.

7.1 ΤΟ ΛΙΩΣΙΜΟ ΤΩΝ ΠΑΓΩΝ ΣΤΟ ΒΟΡΕΙΟ ΠΕΡΑΣΜΑ & ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΡΧΙΑΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ

Παρατηρούμε επίσης ότι οι κλιματικές αλλαγές παρά τις αρνητικές συνέπειες που έχουν για το περιβάλλον και την οικονομία, ανοίγουν νέους διαδρόμους για τα πλοία, οι οποίοι τις περισσότερες φορές είναι και πιο σύντομοι. Για παράδειγμα, εάν η δίοδος του βορειοδυτικού περάσματος καταστεί αξιοποιήσιμη και εμπορικά εκμεταλλεύσιμη, οι εισαγωγές αργού πετρελαίου για τα διυλιστήρια της δυτικής ακτής της Αμερικής από περιοχές όπως η Βόρειος Θάλασσα, Ρωσία και η Βόρειος Ευρώπη θα καταστούν εξαιρετικά ενδιαφέρουσες. Οι χώρες που εμπλέκονται άμεσα, στην κυριαρχία των ενεργειακών πηγών της Αρκτικής είναι η Ρωσία, οι ΗΠΑ, ο Καναδάς, η Δανία, η Νορβηγία, η Σουηδία και η Φιλανδία. Επιπλέον, η θαλάσσια διαδρομή που μπορεί να ακολουθήσει ένα πλοίο από το Λονδίνο στο Τόκυο διαμέσου του Βορειοδυτικού περάσματος, παρακάμπτοντας τη διώρυγα του Παναμά είναι 8.500 μίλια, απόσταση πολύ μικρότερη από αυτή των 13.000 μιλίων αν διέλθει από τη διώρυγα του Σουέζ.

Έτσι παρατηρείται ότι στις διαδρομές μέσω του Βορείου περάσματος η διάρκεια του ταξιδιού και κατά συνέπεια τα προϊόντα του μεταφέρονται γρηγορότερα. Συνεπώς το κόστος του καυσίμου για το ταξίδι είναι μικρότερο με τη νέα αυτή διαδρομή. Η οικονομική σημασία των νέων διαδρομών έχει δημιουργήσει ανταγωνισμό για την κυριαρχία των εν' λόγω υδάτων από τα κράτη. Στο επίκεντρο των διεκδικήσεων

βρίσκεται το κράτος του Καναδά, το οποίο υποστηρίζει τα κυριαρχικά του δικαιώματα στο Καναδικό Αρκτικό Αρχιπέλαγος, από το οποίο διέρχεται το Βορειοδυτικό πέρασμα, θεωρώντας τα ως εθνικά ύδατα του κράτους του στα οποία ασκεί πλήρη έλεγχο. Από την άλλη οι ευρωπαϊκές χώρες και οι ΗΠΑ υπερασπίζονται τη θέση τους λέγοντας ότι τα ύδατα αποτελούν ανοιχτή θάλασσα, στα οποία ισχύει η αρχή της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας και το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης. Είναι πολύ δύσκολο να προσδιοριστεί η κυριαρχία θαλάσσιας περιοχής και εν συνεχεία του θαλάσσιου περάσματος που έχει δημιουργηθεί με το λιώσιμο των πάγων, όταν το παραπάνω υπερβαίνει τις μέχρι τώρα προσδιοριζόμενες ζώνες εθνικής κυριαρχίας.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Για πάρα πολλούς αιώνες, οι διεθνείς θαλάσσιες σχέσεις κυμαίνονταν στο δίπτυχο κυριαρχίας και ελευθερίας των θαλασσών με στόχο την εξυπηρέτηση των κρατικών συμφερόντων και κυρίως όταν διαφάνηκε ο πλούτος που κρύβει η θάλασσα και οι δυνατότητες που προσφέρει σε όσους έχουν την κυριαρχία της και μπορούν να πλέουν ελεύθερα σε αυτή. Η τεχνολογία με τις ραγδαίες εξελίξεις έχει επηρεάσει τις παραδοσιακές προτεραιότητες των κρατών και έχει προκαλέσει αλλαγές και σύγχυση στη θαλάσσια πολιτική τους. Παραδείγματα αλλαγών στην τεχνολογία είναι η είσοδος νέων τύπων πλοίων με μεγαλύτερο μέγεθος και υψηλότερη ταχύτητα, όμως οι ουσιαστικές παράμετροι που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη στις ήδη υπάρχουσες Συμβάσεις των προηγούμενων δεκαετιών, αφορούν, εκτός από τη δημιουργία νέων τύπων πλοίων, τις αλλαγές στην αμεσότητα της επικοινωνίας των εμπορικών πλοίων και των διαφορετικών τρόπων διατάραξης της ειρήνης από τα πολεμικά πλοία. Πιο συγκεκριμένα, η είσοδος και η απαίτηση δορυφορικών επικοινωνιών στα πλοία από τους διεθνείς κανονισμούς ασφαλείας, όπως το Αυτόματο Σύστημα Αναγνώρισης (Automatic Identification System AIS) εξαλείφει προγενέστερες διεθνείς απαιτήσεις για την ανταλλαγή πληροφοριών. Όσο αφορά τα πολεμικά πλοία, τυχόν εχθρικές πράξεις μπορούν να διενεργηθούν πλέον με μη ορατά συστήματα, θέτοντας μη αποτελεσματικές της ήδη υπάρχουσες διατάξεις όπως τη Συνθήκη του Μοντρέ 1936, όπως η διενέργεια ηλεκτρονικού πολέμου του οποίου οι όροι και περιορισμοί δεν έχουν ενσωματωθεί στις Συμβάσεις που διέπουν το Δίκαιο της Θάλασσας.

Οι γεωπολιτικές αλλαγές όπως η εύρεση κοιτασμάτων υδρογονανθράκων στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ) της Κυπριακής Δημοκρατίας, η ρήξη στις σχέσεις Τουρκίας- Ισραήλ, η εμφάνιση του Ισλαμικού Κράτους (ISIS) έχουν φέρει στο προσκήνιο το ατέρμονο αίνιγμα που καλούνται να επιλύσουν οι πολιτικές ηγεσίες των κρατών όσον αφορά το ζήτημα της κυριαρχίας για παράδειγμα στις χώρες της Μεσογείου.

Ο έλεγχος θαλασσίων και εναέριων οδών από τα κράτη συμβάλει στον έλεγχο του οργανωμένου εγκλήματος, την αποτροπή της λαθρομετανάστευσης, της παρεμπόδισης του παρανόμου εμπορίου λόγω χάρη των όπλων, την αποδυνάμωση τρομοκρατικών οργανώσεων (λόγω φραγμού των θαλασσίων και εναερίων οδών ανεφοδιασμού τους) καθώς και την ελεύθερη διακίνηση εμπορεύσιμων αγαθών όπως οι ενεργειακοί πόροι.

Επίσης, οι περιβαλλοντικές εξελίξεις και η ολοένα και δεδομένου της ολοένα αυξανόμενης κατάστασης των κλιματικών αλλαγών όπως το λιώσιμο των πάγων, άνοδος της στάθμης των υδάτων σε παγκόσμιο επίπεδο στις μέχρι στιγμής θαλάσσιες ζώνες που έχουν διαμορφωθεί θέτουν τον προβληματισμό για τις διεκδικήσεις των κρατών που θα προκύψουν εύλογα καθώς θα δημιουργηθούν νέοι θαλάσσιοι διάδρομοι ναυσιπλοΐας.

Οι κυριότεροι στόχοι της διπλωματικής εργασίας ήταν ο προσδιορισμός του διεθνούς νομικού πλαισίου-καθεστώτος που ισχύει στη σύγχρονη πραγματικότητα για την ελευθερία της ναυσιπλοΐας και τη διαχείριση των θαλασσίων πόρων. Ο ρόλος της θάλασσας στην εθνική ασφάλεια των κρατών έπαιξε σημαντικό ρόλο και για αυτό τα κράτη κατά τη διάρκεια του 20^{ου} αιώνα έκαναν μια κοινή προσπάθεια για τη διατήρηση της τάξης στα πελάγη και τη σωστή διαχείριση των θαλασσίων πόρων. Συγκεκριμένα, η διπλωματική εργασία μελετά την ανάπτυξη του νομικού καθεστώτος των θαλασσίων ζωνών 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 Διεθνούς Θαλάσσης 1982 λόγω της μεγάλης της σημασίας για το σημερινό νομικό καθεστώς για τις θαλάσσιες ζώνες (εσωτερικά ύδατα, αιγιαλίτιδα ζώνη, συνορεύουσα ζώνη, Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ), υφαλοκρηπίδα και ανοιχτή θάλασσα) και το βαθμό κυριαρχίας που έχουν τα κράτη σε αυτές αλλά και τη δικαιοδοσία της ελευθερίας ναυσιπλοΐας που έχουν τα πλοία σε αυτές.

Όπως εξετάστηκε η αιγιαλίτιδα ζώνη ή χωρικά ύδατα αποτελούν σημαντική θεμελίωση του διεθνούς δικαίου καθώς τα κράτη ασκούν κυριαρχία στα ύδατα αυτά, είτε σε καιρό ειρήνης είτε σε καιρό πολέμου. Η ελευθερία ναυσιπλοΐας των πλοίων ενισχύθηκε από το θεσμό της αβλαβούς διέλευσης που εξετάστηκε στο τρίτο κεφάλαιο με τους περιορισμούς που υπόκεινται στη Σύμβαση της Διεθνούς Θαλάσσης 1982 αλλά και από την ελευθερία ναυσιπλοΐας μέσα από τα στενά της καλούμενης διεθνούς ναυσιπλοΐας, τα οποία εξυπηρετούν το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, το οποίο αντιπροσωπεύει γενικά το μεγαλύτερο, σε σημασία όσο και σε αξία, ποσοστό του παγκόσμιου εμπορίου.

Η Σύμβαση υποχρεώνει τα συμβαλλόμενα κράτη σε ειρηνική επίλυση των διαφορών τους σύμφωνα με το άρθρο 2 και 3 του καταστατικού Χάρτη του ΟΗΕ, ο οποίος και στο άρθρο 33 προσδιορίζει τα μέσα διευθέτησης που τα κράτη μπορούν να επιλέξουν για την επίλυση της διαφοράς τους. Οι διεθνείς διαφορές που προκύπτουν είναι δυνατόν να διευθετηθούν με τις διαδικασίες που προβλέπονται, είτε πολιτικές είτε δικαστικές, ανάλογα με τη φύση της διαφοράς. Ωστόσο η έλλειψη υποχρεωτικής δικαιοδοσίας στα τμήματα των συμβατικών κειμένων που προβλέπουν τις διατάξεις περί επίλυσης των διαφορών, οδηγούν στη δικαστική προσφυγή. Το σημείο τομής είναι η Διπλωματία και συγκεκριμένα το κομμάτι εκείνο της Διπλωματίας που αξιοποιεί τα θαλάσσια μέσα, δηλαδή η Ναυτική Διπλωματία, μέσα από την οποία τίθεται ο στόχος της δημιουργίας και διατήρησης μιας ευνοϊκής κατάστασης πραγμάτων στην θάλασσα. Αυτό πρακτικά σημαίνει την εξάλειψη όλων των απειλών που θέτουν σε κίνδυνο αυτή την κατάσταση.

Σε διεθνές επίπεδο, η προστασία των χωρών που επηρεάζονται άμεσα από τις τεχνολογικές, κλιματικές, γεωπολιτικές αλλαγές και εξελίξεις, θα πρέπει να επιτευχθεί με τη συμβολή των ανεπτυγμένων και των οικονομικά ισχυρότερων χωρών, στο πλαίσιο των συμφωνιών που διαμορφώνονται υπό την ομπρέλα του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) και συγκεκριμένα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization (IMO) με απώτερο σκοπό την πρόληψη αρνητικών καταστάσεων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνόγλωσση βιβλιογραφία

Γκιζιάκης Κ., Παρδάλη, Α. & Σαμπράκος Ε. (2007) Ανταγωνιστικότητα και προοπτική ανάπτυξης των εμπορευματικών λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης, Πειραιάς, Κέντρο Ερευνών Πανεπιστημίου Πειραιώς

Ιωάννου Κ., Στρατή Α., (2000) Δίκαιο της Θάλασσας, Εκδ. Αντ. Ν.Σάκκουλα, Αθήνα

Ιωάννου Κ., (1990) Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, Οι φορείς Δικαιωμάτων και Υποχρεώσεων στη Διεθνή Έννομη Τάξη, Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή

Κλάδη-Ευσταθοπούλου Μ.,(1992) Η Αιγιαλίτιδα Ζώνη Το νομικό καθεστώς και οι θεωρίες των ορίων, Πάντειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα

Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, (1958) ΦΕΚ: Α 32 19580208

Οργανισμός Λιμένα Αλεξανδρούπολης,(2011) Έκθεση για τις Διελύσεις από τον Βόσπορο, Αλεξανδρούπολη

Ρούκουνας Ε., (2007) Σειρά Διεθνούς Δικαίου Και Εξωτερικής Πολιτικής, Λ.Α. Σισιλιάνος, Φ. Παζαρτζή, Μ. Ταβουνέλη, Διεθνές Δίκαιο, Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα –Κομοτηνή

Ρούκουνας Ε., (2011) Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, Εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη

Ροζάκης Χ., (2013) Η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη και το Διεθνές Δίκαιο, Εκδ. Παπαζήση

Ροζάκης Χ., (1996) «Το καθεστώς των διεθνών στενών στη Σύμβαση του 1982 και η εφαρμογή του στις ελληνικές θάλασσες», Το Αιγαίο πέλαγος και το Νέο Δίκαιο της Θάλασσας, Εκδ. Περάκης Σ., Σάκουλας, Αθήνα

Τσάλτας Γ., Κλάδη-Ευσταθοπούλου Μ., (2003/2009) Το Διεθνές Καθεστώς των Θαλασσών και των Ωκεανών Διεθνής Πολιτική , Διεθνές Δίκαιο, Διεθνής Οργάνωση Τόμος Πρώτος, Εκδ. Σιδέρης, Αθήνα

Ξενόγλωσση βιβλιογραφία

Corfu Channel (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Albania)
International Court of Justice, 30/09/1949

Fisheries Case (United Kingdom v. Norway Judgment of 18/12/1951, I 16 ILR 18, no.
36

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

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

Churchill R.R & Lowe A.W.,(1998) The Law of the Sea, 2nd ed. Manchester, University
Press

Law of the Sea Bulletin

Oral N., (2012) Transit Passage Rights in the Strait of Hormuz and Iran's Threats to
block the Passage of Oil Tankers, ASIL Insights, vol. 16

Third United Nations Conference on the Law of the Sea: (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. 1 (1975)

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

United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982

Διαδικτυακές πηγές

Γκορέζης Γ., «Διεθνείς Συμφωνίες, Συνθήκες και Συμβάσεις»
<http://eaas.gr/images/pdfs/diethnis%20symf.pdf> , τελευταία επίσκεψη 03/12/2016.

IMO.ORG/OURWORK/SAFETY/REGULATIONS