

---

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ  
ΤΜΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ



---

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΖΩΝΩΝ ΚΑΙ  
ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΕΩΝ

ΓΚΟΥΡΛΙΑΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:

ΛΙΑΚΟΥΡΑΣ ΠΕΤΡΟΣ

ΜΑΪΟΣ 2021

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΖΩΝΩΝ ΚΑΙ  
ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΕΩΝ

ΓΚΟΥΡΛΙΑΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:

ΛΙΑΚΟΥΡΑΣ ΠΕΤΡΟΣ

ΙΟΥΝΙΟΣ 2020

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

Ο Γκούρλιας Αντώνιος βεβαιώνω ότι το έργο που εκπονήθηκε και παρουσιάζεται στην υποβαλλόμενη διπλωματική εργασία είναι αποκλειστικά ατομικό δικό μου. Όποιες πληροφορίες και υλικό που περιέχονται έχουν αντληθεί από άλλες πηγές, έχουν καταλλήλως αναφερθεί στην παρούσα διπλωματική εργασία. Επιπλέον τελώ εν γνώσει ότι σε περίπτωση διαπίστωσης ότι δεν συντρέχουν όσα βεβαιώνονται από μέρους μου, μου αφαιρείται ανά πάσα στιγμή αμέσως ο τίτλος.

Ο υπογράφων

Γκούρλιας Αντώνιος

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Πρόλογος.....	7
---------------	---

### Κεφάλαιο Πρώτο: Θαλάσσιες Ζώνες

I. Ιστορική αναδρομή του Δικαίου της Θάλασσας.....	9
II. Διαχωρισμός θαλασσίων ζωνών.....	15
III. Γραμμές Βάσης.....	16
IV. Φυσικές γραμμές βάσης.....	17
V. Ευθείες γραμμές βάσης.....	18
VI. Αιγιαλίτιδα Ζώνη-Χωρικά Ύδατα.....	19
VII. Συνορεύουσα Ζώνη.....	20
VIII. Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη.....	21
IX. Υφαλοκρηπίδα.....	22
X. Ανοικτή Θάλασσα-Διεθνή Ύδατα.....	23

### Κεφάλαιο Δεύτερο: Οριοθέτηση Θαλασσίων Ζωνών

I. Θαλάσσια οριοθέτηση.....	25
II. Οριοθέτηση Θαλασσίων συνόρων κατά την διεθνή νομολογία.....	26
III. Το κενό της διεθνούς νομολογίας στη διαδικασία οριοθέτησης ΑΟΖ.....	29

### Κεφάλαιο Τρίτο: Επίλυση Θαλάσσιων Διαφορών

I. Διαφωνίες στο Δίκαιο της Θάλασσας.....	32
II. Πολιτικά και Διπλωματικά μέσα.....	34
III. Νομικά μέσα.....	36

### **Κεφάλαιο Τέταρτο: Σύγχρονες προκλήσεις στο Δίκαιο της Θάλασσας**

I. Η άνοδος της στάθμης της Θάλασσας.....	38
II. Η πιθανή αλλαγή των γραμμών βάσης εξαιτίας της ανόδου της μέσης στάθμης της θάλασσας.....	40
III. Η επέκταση της Υφαλοκρηπίδας.....	43
IV. Στρατιωτικές επιχειρήσεις επί της ΑΟΖ.....	45

Συμπεράσματα.....	48
-------------------	----

<b>Βιβλιογραφία.....</b>	<b>49</b>
--------------------------	-----------

<b>Παραρτήματα.....</b>	<b>47</b>
-------------------------	-----------

Κατάλογος Διεθνών Συνθηκών.....	50
---------------------------------	----

Αποφάσεις Διεθνών Δικαστηρίων.....	51
------------------------------------	----

Διεθνείς Διακρατικές Συμφωνίες Θαλάσσιας Οριοθέτησης.....	52
---	----

## **Ευχαριστίες**

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή κύριο Πέτρο Λιάκουρα , για την εξαιρετική επιστημονική καθοδήγηση και την άριστη συνεργασία, καθώς και όλους τους Καθηγητές του Τμήματος Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς που με βοήθησαν στην ανάπτυξη της επιστημονικής μου κατάρτισης.

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Στη προσπάθεια να κατανοήσει κανείς τα ζητήματα που εμπίπτουν στο Δίκαιο της Θάλασσας προσκρούει στο γεγονός ότι αυτά περιβάλλονται από νομικά επιχειρήματα και διαμάχες μεταξύ διακεκριμένων νομικών, αλλά και στο ότι αποτελούν πολιτικές αποφάσεις. Η κατάσταση αυτή προεκτείνει την ετερόκλητη σχέση πολιτικής και νομικής επιστήμης. Μιλώντας όμως για τον όρο επιστήμη, θα πρέπει κανείς να αντιληφθεί και το βαθύτερο σκοπό της. Εν προκειμένω, οι επιστήμες που εμπλέκονται στα θαλάσσια ζητήματα δεν αποτελούν μια απλή καταγραφή της αλήθειας, παρά υποθέσεις που διαμορφώνονται υπό την πίεση κοινωνικών επιταγών. Παραδοσιακά, τα κράτη ανησυχούν για τα όρια της γης. Βέβαια, το ενδιαφέρον τους για τα θαλάσσια σύνορα, ήρθε σχετικά αργά όταν, στις αρχές του 20ού αιώνα ανακάλυψαν την οικονομική δυναμική της θάλασσας, και συγκεκριμένα όσον αφορά τους έμβιους θαλάσσιους πόρους και, ιδίως, τους υδρογονάνθρακες. Μετά από αυτό, τα παράκτια κράτη τείνουν να ασκούν όλο και περισσότερο την κυριαρχία τους πάνω στις θάλασσες και τους ωκεανούς, ξεκινώντας μια μη αναστρέψιμη τάση δημιουργίας ολοένα και μεγαλύτερων θαλάσσιων ζωνών. Αυτό το πλαίσιο, ενός παραδοσιακού πολιτικού χαρακτήρα των θαλασσίων συνόρων συμπληρώθηκε από οικονομικούς αλλά και περιβαλλοντικούς παράγοντες ως μέρος της εξέλιξης του φαινομένου του πολλαπλασιασμού των θαλάσσιων συνόρων.

Από την άλλη πλευρά, η περιβαλλοντική ανησυχία, αν και δεν έχει καθολικά γίνει αποδεκτή ως ένα φαινόμενο πραγματιστικής θεώρησης, όπως παρατηρούμε να συμβαίνει σε πολλές χώρες του κόσμου, είναι μια αντιμαχόμενη αξία της οικονομικής εκμετάλλευσης στο Δίκαιο της Θάλασσας, ειδικότερα όταν αυτή προκύπτει από το καπιταλιστικό σύστημα που κυριαρχεί στα περισσότερα κράτη του κόσμου. Ως εκ τούτου συναντούμε πολλές φορές δυσεπίλυτες εξισώσεις

σε πολλές υποθέσεις που αφορούν το Δίκαιο της Θάλασσας. Η εναρμόνιση όλων των στοιχείων που εμπεριέχονται σε αυτό είναι σε κάθε περίπτωση θετική αλλά παράλληλα και πολύ δύσκολη.

Στην παρούσα εργασία, επιχειρούνται να εξηγηθούν και να αναλυθούν οι τάσεις και οι προοπτικές στο Δίκαιο της Θάλασσας στον 21<sup>ο</sup> αιώνα. Βασικό χαρακτηριστικό αυτής της ανάλυσης είναι η προσέγγιση της ήδη υφιστάμενης κατάστασης με γνώμονα τη προοπτική της σε μια εξέλιξη που επηρεάζεται από την κλιματική αλλαγή αλλά και την δραστηριότητα των κρατών. Στο πρώτο κεφάλαιο θα επιχειρηθεί μία σύντομη αναφορά του νομικού πλαισίου που διέπει το θαλάσσιο χώρο και τις θαλάσσιες ζώνες ενώ στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στη διαδικασία οριοθέτησης των θαλάσσιων συνόρων. Στο τρίτο κεφάλαιο περιλαμβάνονται οι διαδικασίες που προβλέπονται για την επίλυση των διαφορών ενώ τέλος το τέταρτο κεφάλαιο αναλύεται η προβληματική της κλιματικής αλλαγής σε σχέση με το καθεστώς του Δικαίου της Θάλασσας.



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΖΩΝΕΣ**

### **I. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ**

Μπορεί κανείς να διακρίνει ως αφετηρία για το Δίκαιο της Θάλασσας, την από αρχαιοτάτων χρόνων διευθετήσει εμπορικών σκοπών, μεταφορών και ανακαλύψεων νέων γαιών μέσω νομικών κωδίκων και κειμένων. Μεταξύ των πρώτων παραδειγμάτων νομικών κωδίκων σχετικά με τις θαλάσσιες υποθέσεις είναι το Βυζαντινό Lex Rhodia,<sup>1</sup> όπου εκδόθηκε μεταξύ 600 και 800 μ.Χ. για να διέπει το εμπόριο και τη ναυσιπλοΐα στη Μεσόγειο. Ναυτικοί κώδικες δημιουργήθηκαν επίσης και κατά τη διάρκεια του Ευρωπαϊκού Μεσαίωνα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι «Rolls of Oleron»<sup>2</sup> η πρώτη δηλαδή επίσημη δήλωση ναυτικών νόμων στη βόρεια και δυτική

---

<sup>1</sup> Britannica, T. Editors of Encyclopaedia (2012, July 29). Rhodian Sea Law. Encyclopedia Britannica.

<https://www.britannica.com/event/Rhodian-Sea-Law>

<sup>2</sup> Runyan, T. (1975). The Rolls of Oleron and the Admiralty Court in Fourteenth Century England. *The American Journal of Legal History*, 19(2), 95-111. doi:10.2307/844801

Ευρώπη όπως επίσης και οι νόμοι του «Wisby»<sup>3</sup> που θεσπίστηκαν μεταξύ των εμπορικών πόλεων-κρατών της Χανσεατικής Ένωσης.

Ενώ και την εποχή των μεγάλων ανακαλύψεων η Πορτογαλία και η Ισπανία ηγήθηκαν σε μια προσπάθεια να υποστηρίξουν τόσο τις χερσαίες όσο και τις θαλάσσιες διαδρομές που ανακάλυψαν. Η Ισπανία θεωρούσε τον Ειρηνικό Ωκεανό ως κυριολεκτικά μια «κλειστή θάλασσα» μακριά από άλλες ναυτικές δυνάμεις, προσπαθώντας έτσι να διατηρήσει τα κεκτημένα της στην Ασία.<sup>4</sup> Για το σκοπό αυτό, προστάτευε τη μόνη τότε γνωστή είσοδο στον Ειρηνικό από τον Ατλαντικό, το Στενό του Μαγγελάνου. Ενώ η παπική βούλα «Romanus Pontifex» (1455) αναγνώρισε το αποκλειστικό δικαίωμα της Πορτογαλίας στη ναυσιπλοΐα, το εμπόριο και την αλιεία στις θάλασσες κοντά στην Νέα Γη. Σε αυτή τη βάση οι Πορτογάλοι διεκδίκησαν το μονοπώλιο στο εμπόριο της Ανατολικής Ινδίας, προκαλώντας έτσι την αντίθεση και τη σύγκρουση με άλλες ευρωπαϊκές ναυτικές δυνάμεις. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να εμφανιστούν τάσεις που αργότερα θα εφαρμόσουν τις έννοιες της ελευθερίας του εμπορίου και της ελευθερίας των θαλασσών.

Περαιτέρω, η ιδέα της ελευθερίας των θαλασσών διαδόθηκε από τον Hugo Grotius, ο οποίος στο περίφημο έργο του «Mare Liberum» (Ελευθερία των Θαλασσών), που δημοσιεύθηκε το 1609, καθιερώνει την αρχή ότι η θάλασσα είναι διεθνές έδαφος και ότι όλα τα έθνη κατά αυτό το τρόπο είναι ελεύθερα να τη χρησιμοποιούν για το εμπόριο, *«κάθε έθνος είναι ελεύθερο να ταξιδεύει και να συναλλάσσεται με οποιοδήποτε άλλο έθνος»*<sup>5</sup>

---

<sup>3</sup> Frankot, E. B. I. (2007). Medieval Maritime Law from Oléron to Wisby: jurisdictions in the law of the sea. In J. Pan-Montojo, & F. Pedersen (Eds.), *Communities in European History: Representations, Jurisdictions, Conflicts* p.152-153

<sup>4</sup> Schurz, W. (1922). The Spanish Lake. *The Hispanic American Historical Review*, 5(2), 181-194. doi:10.2307/2506024

<sup>5</sup> Grotius, Hugo. *The Freedom of the Seas*. Translated by Ralph Van Deman Magoffin. New York: Oxford University Press, American Branch, 1916, p. 7.

Ο Grotius παρατήρησε ότι, σε αντίθεση με το χερσαίο έδαφος, στο οποίο οι κυρίαρχες εξουσίες μπορούσαν να οριοθετήσουν τη δικαιοδοσία τους, η θάλασσα ήταν παρόμοια με τον αέρα, μια κοινή δηλαδή ιδιοκτησία όλων.

Σε απάντηση των λεγομένων του Grotius, ο Άγγλος νομικός John Selden υποστήριξε στο «Mare Clausum» ότι η θάλασσα δύναται να μετριέται από τις κυρίαρχες δυνάμεις όπως και το χερσαίο έδαφος. Απορρίπτοντας την υπόθεση του Grotius, ο Selden δήλωνε ότι δεν υπήρχε ιστορική βάση για διαφορετική μεταχείριση της θάλασσας από τη στεριά, ούτε υπήρχε κάτι εγγενές στη φύση της θάλασσας που να εμποδίζει τα κράτη να ασκούν κυριαρχία σε τμήματα της.  
6

Καθώς όμως ένας αυξανόμενος αριθμός εθνών άρχισε να επεκτείνει τη ναυτική του παρουσία σε όλο τον κόσμο, οι αντικρουόμενες θέσεις για την ανοικτή θάλασσα αυξήθηκαν. Αυτό οδήγησε τα θαλάσσια κράτη να μετριάσουν τη στάση τους και να περιορίσουν την εμβέλεια της δικαιοδοσίας τους. Στη διαμάχη αυτή, τη λύση έδωσε ο Ολλανδός νομικός Cornelius van Bynkershoek, στο έργο του «De dominio maris» (1702) όπου πρότεινε η θαλάσσια κυριαρχία να περιορίζεται στην απόσταση εντός της οποίας τα κανόνια μπορούσαν να προστατεύσουν αποτελεσματικά τα χερσαία εδάφη. Έτσι, η έννοια της «ελευθερίας των θαλασσών» έγινε σχεδόν καθολική και τα εθνικά δικαιώματα και η δικαιοδοσία στις θάλασσες περιορίζονταν σε μια συγκεκριμένη ζώνη όπου εκτεινόταν από τις ακτές έως συνήθως τρία ναυτικά μίλια (5,6 χιλιόμετρα)<sup>7</sup>, ενώ όλα τα ύδατα πέρα από τη ζώνη αυτή θεωρούνταν διεθνή ύδατα, ελεύθερα για όλα τα έθνη, και χωρίς να ανήκουν σε κανένα από αυτά.<sup>8</sup>

Ένα ακόμη στοιχείο που θα πρέπει να λάβουμε υπόψιν μας είναι το γεγονός ότι το δίκαιο της θάλασσας επηρεάστηκε από την πολεμική δραστηριότητα. Εν παραδείγματι, κατά τη διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου, οι ιδιαιτερότητες της διεξαγωγής των εχθροπραξιών στη

---

<sup>6</sup> Selden, J., & Nedham, M. (1652). Of the dominion, or, ownership of the sea two books. London: Printed by William Du-Gard p. 3-5, 8-11, 168-179.

<sup>7</sup> Akashi, Kinji (2 de octubre de 1998). Cornelius Van Bynkershoek: His Role in the History of International Law. Martinus Nijhoff Publishers. p. 150

<sup>8</sup> Grotius, Hugo. The Freedom of the Seas. Translated by Ralph Van Deman Magoffin. New York: Oxford University Press, American Branch, 1916, p. 10

θάλασσα προκάλεσαν πολλά νομικά ζητήματα, όπως στη δίκη «Peleus»,<sup>9</sup> όταν ένας Γερμανός καπετάνιος υπερασπίστηκε την εντολή του να καταστρέψει όλα τα πλωτά συντρίμια για να αποτρέψει τα συμμαχικά αεροπλάνα από το να το χρησιμοποιήσουν – παρόλο που ήξερε ότι αυτό σήμαινε ότι ένας αριθμός από τους ναυαγούς δεν θα είχε καμία πιθανότητα επιβίωσης.

Σήμερα, το πεδίο εξέλιξης έχει μετατοπίσει τόσο τη θεωρία όσο και πράξη σε ένα ευρύτερο ανταγωνιστικό πλαίσιο μεταξύ των κρατών, με κύριο αντικείμενο την έρευνα και εκμετάλλευση ενεργειακού πλούτου. Ξεκινώντας από την αποστολή Challenger στη δεκαετία του 1870,<sup>10</sup> η οποία θεωρείται ως η έλευση της σύγχρονης ωκεανογραφίας, η θαλάσσια επιστημονική έρευνα έχει εξελιχθεί σημαντικά. Νέες μέθοδοι έρευνας που καλύπτουν ένα ευρύ επιστημονικό ενδιαφέρον, όπως η βιολογία, η χημεία, η γεωλογία και η γεωφυσική, καθώς και η προηγμένη τεχνολογία που απορρέει από απλές τεχνικές (ρυμούλκηση πλατφορμών που μεταφέρουν συσκευές εγγραφής βίντεο κλπ.), έως και πολύ εξελιγμένα και εξαιρετικά ακριβά μηχανήματα (όπως τα τηλεχειριζόμενα οχήματα, γνωστά ως ROVs, ικανά να καταδύσουν σε μεγάλα βάθη για να διεξάγουν έρευνα και να ανακτήσουν δείγματα από τη βαθιά θάλασσα) έχουν χρησιμοποιηθεί προκειμένου να ενισχυθούν οι γνώσεις μας για το θαλάσσιο περιβάλλον. Η εξέλιξη αυτή, έχει αυξήσει αναπόφευκτα το ενδιαφέρον των παράκτιων κρατών για την πιθανή οικονομική εκμετάλλευση των θαλάσσιων πόρων τους και κατά συνέπεια, έχει αυξήσει την διάθεση τους για περαιτέρω επέκταση της δικαιοδοσίας τους στους ωκεανούς και τις θάλασσες.

Βέβαια, αν και η επιστημονική έρευνα στο πεδίο των θαλασσών και ωκεανών έχει προχωρήσει σημαντικά από τον δέκατο ένατο αιώνα έως σήμερα, είναι γεγονός ότι γνωρίζουμε ακόμα πολύ λίγα από αυτόν το τεράστιο και αχανές χώρο. Οι ωκεανοί αντιπροσωπεύουν ένα πολύ ουσιαστικό μέρος του πλανήτη μας αφού καλύπτουν το 70% της επιφάνειάς του. Παρόλα αυτά παραμένουν λιγότερο γνωστοί ενώ δεν έχουν γίνει πλήρως κατανοητές οι γεωγραφικές και γεωμορφολογικές περιοχές τους. Αυτό ισχύει στην πραγματικότητα όχι μόνο για τα βαθιά νερά, αλλά και για μικρότερες και πιο πολυσύχναστες θαλάσσιες περιοχές όπως η Μεσόγειος. Για παράδειγμα,

---

<sup>9</sup> O. C. Giles, The 'Peleus' Trial, International Affairs, Volume 25, Issue 2, April 1949, p. 211

<sup>10</sup> The Editors of Encyclopaedia Britannica. (2019, December 02). Challenger Expedition. Retrieved June 09, 2020, <https://www.britannica.com/event/Challenger-Expedition>

εξακολουθούν να λείπουν γενικές πληροφορίες σχετικά με τους πόρους βαθέων υδάτων αλλά και για τα ζητήματα της βιο-ασφάλειας σε αυτήν τη θαλάσσια περιοχή.<sup>11</sup>

Σε νομικό επίπεδο, το 1949 σηματοδοτεί την μετάβαση σε μια νέα διεθνή έννομη τάξη στις θάλασσες, αφού έχουμε τη δημιουργία της επιτροπής διεθνούς δικαίου που έχει ως αποστολή τη δημιουργία ενός νομικού καθεστώτος που θα ρυθμίζει τα θαλάσσια ζητήματα. Με αυτό το τρόπο επίσης καθιερώνεται η συζήτηση μεταξύ των κρατών σε διεθνές επίπεδο. Έτσι στη συνέχεια τα κράτη μέσω των Ηνωμένων Εθνών πραγματοποίησαν το πρώτο τους Συνέδριο για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS I) στη Γενεύη της Ελβετίας. Η Συνδιάσκεψη της Γενεύης του 1958 αποτέλεσε μία βασική προσπάθεια των κρατών να επιλύσουν θεμελιώδη προβλήματα που συνδέονται με το δίκαιο της θάλασσας.<sup>12</sup>

Ειδικότερα η Συνδιάσκεψη αυτή είχε ως αποτέλεσμα τέσσερις επιμέρους συμβάσεις που συνήφθησαν το 1958, ειδικότερα, τη Σύμβαση για τα Χωρικά ύδατα και τη Συνορεύουσα ζώνη, τη Σύμβαση για την Υφαλοκρηπίδα, τη Σύμβαση για την Ανοικτή θάλασσα και τη Σύμβαση για την Αλιεία και τη Διατήρηση των έμβιων πόρων της ανοικτής θάλασσας.

Παρόλο που η Σύμβαση αυτή θεωρήθηκε ως επιτυχία, άφησε ανοιχτό το σημαντικό ζήτημα του εύρους των χωρικών υδάτων. Κατά τη διάρκεια των συζητήσεων υπήρξαν σοβαρές διαφωνίες αναφορικά με το μήκος της αιγιαλίτιδας, τις γραμμές βάσης, τον ξεκάθαρο ορισμό της υφαλοκρηπίδας και τέλος το μήκος της ΑΟΖ. Τελικώς, ουσιαστικές αποφάσεις για τα θέματα του εύρους των χωρικών θαλάσσιων και αλιευτικών ορίων μεταφέρθηκαν σε μεταγενέστερο στάδιο.

Μετά την έγκριση των Συμβάσεων του 1958 για το Δίκαιο της Θάλασσας, στην πρώτη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, η Γενική Συνέλευση ζήτησε από τον Γενικό Γραμματέα να συγκαλέσει, τη Δεύτερη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, ώστε να εξετάσει τα θέματα του εύρους των χωρικών υδάτων, τα οποία δεν είχαν

---

<sup>11</sup> <https://www.worldwideboat.com/news/miscellaneous/ocean-vs-space>

<sup>12</sup> Μιχαήλ Κουλούρη, Το Διεθνές Δίκαιον της υφαλοκρηπίδας και οι Τάσεις του Δικαίου της Θαλάσσης, εκδ. Αντ, Σάκκουλα, Αθήνα 1976, σελ. 41-54

συμφωνηθεί στις εν λόγω συμβάσεις.<sup>13</sup> Το Συνέδριο πραγματοποιήθηκε από τις 17 Μαρτίου έως τις 26 Απριλίου 1960 και ενέκρινε δύο ψηφίσματα στην Τελική του Πράξη.<sup>14</sup>

Οριστικές λύσεις στις διαφωνίες που είχαν διαμορφωθεί δόθηκαν τελικώς το 1982, όταν και η ισχύουσα έως σήμερα σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας γνωστή και ως σύμβαση του Μοντεγκο Μπέι διαμόρφωσε το μέχρι σήμερα νομικό πλαίσιο των θαλασσών.

Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (UNCLOS), που θεωρείται το «Σύνταγμα για τους Ωκεανούς»<sup>15</sup> αντιπροσωπεύει μία προσπάθεια ολοκληρωμένης μεταρρύθμισης του καθεστώτος επί των θαλασσών, απολαμβάνοντας έτσι μια άνευ προηγουμένου επιτυχία σε αυτόν τον τομέα. Συνολικά, αντιπροσωπεύει μια ισορροπία μεταξύ διαφορετικών ανταγωνιστικών συμφερόντων σε σχέση με τις χρήσεις της θάλασσας,<sup>16</sup> επιλύοντας επίσης ένα ευρύ φάσμα σχετικών ζητημάτων, συμπεριλαμβανομένου του πλάτους της αιγιαλίτιδας ζώνης και της διέλευσης από τα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα, καθώς και το πρόβλημα των κυριαρχικών δικαιωμάτων επί των φυσικών πόρων και την πρόληψη της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Στις μέρες μας καθώς οι παγκόσμια αύξηση του πληθυσμού έχει αυξήσει την ανθρώπινη δραστηριότητα στη θάλασσα, αυτό έχει ως αποτέλεσμα να εντείνει την ανησυχία για την προστασία της και τη βιώσιμη χρήση της. Η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 παραμένει μια πολύ σημαντική συμφωνία για τη ρύθμιση των θαλασσίων διαφορών παρά ταύτα, το κείμενο της δεν αναφέρεται στα τρέχοντα περιβαλλοντικά ζητήματα, όπως η διατήρηση της βιοποικιλότητας, η υπερθέρμανση του πλανήτη, η δέσμευση και απομόνωση του διοξειδίου του άνθρακα (CO<sub>2</sub>) και η χρήση των θαλάσσιων γενετικών πόρων.<sup>17</sup> Την ανάγκη για περαιτέρω

---

<sup>13</sup> Ψήφισμα 1307 (XIII) της 10ης Δεκεμβρίου 1958, [https://undocs.org/en/A/RES/1307\(XIII\)](https://undocs.org/en/A/RES/1307(XIII))

<sup>14</sup> A / CONF.19 / L.15.

<sup>15</sup> Koh, T. (1983). A Constitution for the Oceans, United Nations, The Law of the Sea – Official Text of the United Nations Convention on the Law of the Sea with Annexes and Index. New York: UN, p 23

<sup>16</sup> Keohane, R., & Nye, J. (1987). Power and Interdependence revisited. International Organization, 41(4), 725-753. doi:10.1017/S0020818300027661

<sup>17</sup> <https://www.iddri.org/en/publications-and-events/blog-post/un-discussions-marine-genetic-resources-shape-future-marine> , <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0308597X08000985?via%3Dihub>

ρυθμίσεων που αφορούν το Δίκαιο της Θάλασσας επιβεβαιώνει και η Γενική Συνέλευση του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών με το Ψήφισμα της στις 24 Δεκεμβρίου του 2017,<sup>18</sup> όπου αποφάσισε να συγκαλέσει μια διακυβερνητική διάσκεψη με στόχο την επεξεργασία ενός διεθνούς συμφώνου στο πλαίσιο της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας με σκοπό τη διατήρηση και την αειφόρο ανάπτυξη της θαλάσσιας βιολογικής ποικιλομορφίας σε περιοχές πέραν της εθνικής δικαιοδοσίας.<sup>19</sup>

## II. ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΖΩΝΩΝ

Σύμφωνα με τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών της 10ης Δεκεμβρίου 1982 για τη θάλασσα (UNCLOS), οι θαλάσσιες ζώνες μπορούν να χωριστούν κυρίως σε έξι περιοχές, οι οποίες διακρίνονται σε κυριαρχικών δικαιωμάτων και εθνικής δικαιοδοσίας.

Αρχικά διακρίνουμε τα εσωτερικά ύδατα που βρίσκονται στην πλευρά της ξηράς από τις γραμμές βάσης, και τα θαλάσσια ύδατα στη συνέχεια του χερσαίου εδάφους του παράκτιου κράτους προς τη θάλασσα (άρθρο 8 §1 UNCLOS). Ύστερα τα χωρικά ύδατα-αιγιαλίτιδα ζώνη που γειτνιάζουν με τα εσωτερικά ύδατα και εκτείνονται έως και τα 12 ναυτικά μίλια από τη γραμμή βάσης (άρθρα 2 § 1 και 3 UNCLOS). Σε συνέχεια η συνορεύουσα ζώνη που εκτείνεται έως και τα 24 ναυτικά μίλια από τη γραμμή βάσης όπου το παράκτιο κράτος έχει, ιδίως εξουσίες

---

<sup>18</sup> A/RES/248, 24 December 2017

<sup>19</sup> Cataldi G. (2020) Introduction. In: Ribeiro M., Loureiro Bastos F., Henriksen T. (eds) Global Challenges and the Law of the Sea. Springer, Cham. p. 6, [https://doi.org/10.1007/978-3-030-42671-2\\_1](https://doi.org/10.1007/978-3-030-42671-2_1)

αστυνόμησης σε σχέση με τους τελωνειακούς, φορολογικούς, υγειονομικούς και μεταναστευτικούς νόμους (άρθρο 33 της UNCLOS).

Έπειτα η αποκλειστική οικονομική ζώνη που εκτείνεται έως και 200 ναυτικά μίλια (άρθρο 57 της UNCLOS) όπου το παράκτιο κράτος έχει κυριαρχικά δικαιώματα περιβαλλοντικής προστασίας, επιστημονικής έρευνας, εξερεύνησης και εκμετάλλευσης των φυσικών πόρων (άρθρο 56 της UNCLOS). Και τέλος η υφαλοκρηπίδα, το τμήμα δηλαδή του παράκτιου βυθού, το οποίο αποτελεί την ομαλή προέκταση της ακτής κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας ως το σημείο στο οποίο αυτή διακόπτεται και εκτείνεται έως και τα 200 ναυτικά μίλια από τις γραμμές βάσεων (άρθρο 76 της UNCLOS). Πέραν βέβαια των ανωτέρω ζωνών διακρίνεται και μια ακόμη, μικρότερης σημασίας ζώνη, που όπως έχει ήδη αναφερθεί βλέπουμε να εξελίσσεται δυναμικά, αυτή δηλαδή της Ανοικτής Θάλασσας, ένα σημείο ελεύθερο για όλα τα κράτη (*res communis omnium*).

Η Σύμβαση για το ΔΘ 1982 επίσης θεσπίζει το νομικό πλαίσιο των γραμμών βάσης, το σημείο δηλαδή που ξεκινούν να μετριοούνται οι ανωτέρω θαλάσσιες ζώνες. Ακόμη, σε ορισμένες περιπτώσεις, φαίνεται ότι μπορεί να γίνει διάκριση μεταξύ των γραμμών βάσης που χρησιμεύουν για τη μέτρηση των ορίων των θαλάσσιων ζωνών και της γραμμής βάσης που χρησιμεύει για τον καθορισμό των θαλάσσιων συνόρων. Η δημιουργία γραμμών βάσης αποτελεί θεμελιώδη πράξη για ένα παράκτιο κράτος που επιθυμεί να έχει δικαιοδοσία επί των θαλάσσιων ζωνών που γειτνιάζουν με τις ηπειρωτικές ακτές. Οι γραμμές αυτές αποτελούν τη βάση πιστώσεων των θαλάσσιων ζωνών από το παράκτιο κράτος, υπό την έννοια ότι αποτελούν τις γραμμές από τις οποίες μετρούνται οι θαλάσσιες ζώνες. Κατά συνέπεια, οι γραμμές βάσης αποτελούν την αφετηρία των εξωτερικών ορίων των θαλάσσιων ζωνών.

Μια σημαντική αλλαγή σε αυτές τις γραμμές θα επηρεάσει συνεπώς τη δικαιοδοσία των εξωτερικών ορίων των θαλάσσιων ζωνών. Υπάρχουν διαφορετικοί τύποι γραμμών βάσης (φυσικές γραμμές βάσης, ευθείες γραμμές βάσης και άλλες γραμμές κλεισίματος κόλπων, ευθεία γραμμή κατά μήκος της εκβολής του ποταμού κλπ.) που εξαρτώνται κυρίως από τη γενική διαμόρφωση της ακτής. Επίσης ένα κράτος καθορίζει μονομερώς τα βασικά σημεία που



σχετίζονται με την Σύμβασης του ΔΘ 1982. Ως εκ τούτου αυτή η εθνική λειτουργία του μονομερούς προσδιορισμού των γραμμών βάσης έχει διεθνείς πτυχές.<sup>20</sup>

### **III. ΓΡΑΜΜΕΣ ΒΑΣΗΣ**

Οι γραμμές βάσης αποτελούν την αφετηρία μέτρησης των θαλασσίων ζωνών, ως εκ τούτου αποτελούν και μια εξαιρετικά σημαντική πράξη για τον καθορισμό τους. Διακρίνονται σε δύο κύριες μεθόδους μέτρησης, δηλαδή τη φυσική και την ευθεία ενώ συναντώνται και οι ειδικές περιπτώσεις χάραξης γραμμών βάσεων στους κόλπους, τα νησιά και αρχιπελάγη.

Κατά αυτό το τρόπο οι γραμμές βάσεις πρέπει να μελετιούνται αυστηρά από τα παράκτια κράτη έτσι ώστε να επιτρέπουν τη συμπερίληψη όσο των δυνατών περισσότερων κυριαρχικών δικαιωμάτων αλλά και δικαιωμάτων δικαιοδοσίας. Αποτελούν σημείο εκκίνησης αλλά και καθοριστικός παράγοντας τερματισμού των θαλασσίων ζωνών. Ως εκ τούτου μια διττή μελέτη και των δυο μεθόδων επιτρέπει την ασφαλή επιλογή χάραξης των γραμμών και μετέπειτα των θαλασσίων ζωνών και συνόρων.<sup>21</sup>

### **IV. ΦΥΣΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΒΑΣΗΣ**

---

<sup>20</sup> Yoshifumi Tanaka - The International Law of the Sea (2019, Cambridge University Press) p.53

<sup>21</sup> Yoshifumi Tanaka - The International Law of the Sea (2019, Cambridge University Press) p.54

Ο σχετικός κανονισμός για τις γραμμές βάσης περιλήφθηκε στη Σύμβαση της Γενεύης του 1958 και βρίσκεται επί του παρόντος στην Σύμβαση για το Δ.Θ του 1982. Οι φυσικές γραμμές βάσης ορίζονται από το άρθρο 5 της UNCLOS ως εξής:

*«Εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά στην παρούσα σύμβαση, η φυσική γραμμή βάσης για τη μέτρηση του εύρους των χωρικών υδάτων είναι η γραμμή της κατώτατης ρηχείας (low water line) κατά μήκος της ακτής, όπως σημειώνεται σε χάρτες μεγάλης κλίμακας που αναγνωρίζονται επίσημα από το παράκτιο κράτος.»*

Έτσι, η φυσική γραμμή βάσης είναι η γραμμή κατωτάτης ρηχείας που σχεδιάζεται, λαμβάνοντας υπόψιν την Σύμβαση για το ΔΘ 1982, συμπεριλαμβανομένου του άρθρου 6 (ύφαλοι), του άρθρου 8 (εσωτερικά ύδατα), του άρθρου 9 (εκβολές-στόμια ποταμών), άρθρο 13 (σκόπελοι). Πρέπει να σημειωθεί σε αυτό το σημείο, ότι η πλειοψηφία των κρατών έχει καθιερώσει φυσικές γραμμές βάσης για τη μέτρηση των θαλασσιών ζωνών, αφού νοούνται και ως ένα προκαθορισμένο φυσικό σημείο μέτρησης. Ωστόσο, και οι ευθείες γραμμές βάσης έχουν ένα συγκεκριμένο καθεστώς.<sup>22</sup>

## **V. ΕΥΘΕΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΒΑΣΗΣ**

Η μέθοδος αυτή χρησιμοποιείται κυρίως σε ακτογραμμές που παρουσιάζουν κοιλώσεις και ανομοιομορφία εν γένει. Συγκεκριμένα η μέθοδος αυτή εφαρμόζει τη μέτρηση από τα ακρότερα σημεία του χερσαίου εδάφους συνδέοντας τα μεταξύ τους με ευθείες γραμμές. Οι ευθείες γραμμές βάσης έχουν ως στόχο να εξομαλύνουν τις καμπύλες της ακτής. Εάν αυτές οι γραμμές βάσης σχεδιάζονται μπροστά στην ακτή, ο σκοπός τους δεν είναι, ωστόσο, να επεκταθεί αδικαιολόγητα η αιγιαλίτιδα ζώνη. Να σημειωθεί ότι Διεθνές Δικαστήριο για την υπόθεση Κατάρ-Μπαχρέιν

---

<sup>22</sup> Yoshifumi Tanaka - The International Law of the Sea (2019, Cambridge University Press) p.54

υπογράμμισε γενικά ότι «η μέθοδος των ευθειών βάσεων, που είναι υπό εξαίρεση από τους γενικούς κανόνες για τον καθορισμό των γραμμών βάσης [...] πρέπει να εφαρμόζεται περιοριστικά.»<sup>23</sup>

Η Σύμβαση καθορίζει ορισμένους κανόνες για τον καθορισμό στις ευθείες γραμμές βάσης, δηλαδή στο ότι σχεδιάζονται σε ορισμένες καταστάσεις, συμπεριλαμβανομένης της παρουσίας δέλτα και άλλων φυσικών συνθηκών ή όταν η ακτογραμμή είναι εξαιρετικά ασταθής (άρθρο 7). Επίσης, οι ευθείες γραμμές βάσης δεν πρέπει να αποκλίνουν από οποιοδήποτε υπολογίσιμη έκταση από τη γενική κατεύθυνση της ακτής, ενώ οι θαλάσσιες περιοχές που βρίσκονται εντός των γραμμών πρέπει να συνδέονται με το χερσαίο έδαφος και να υπόκεινται στο καθεστώς των εσωτερικών υδάτων (άρθρο 7 παράγραφος 3).

Το άρθρο 7 παράγραφος 4 ορίζει επίσης ότι οι ευθείες γραμμές βάσης «δεν πρέπει να χαράσσονται προς ή από σκοπέλους εκτός εάν φάροι ή παρόμοιες εγκαταστάσεις που βρίσκονται μόνιμα πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας έχουν κτισθεί επ' αυτών ή πλην των περιπτώσεων όπου η χάραξη των ευθειών γραμμών βάσεως προς και από αυτούς τους σκοπέλους έχει αναγνωρισθεί διεθνώς».

Οι διατάξεις του άρθρου 7 της Σύμβασης για το ΔΘ 1982, δημιουργούν πολλά ερωτήματα σχετικά με την ακριβή έννοια των όρων που χρησιμοποιούνται. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον εδώ έχει όρος «άκρως ασταθής» καθώς δεν είναι ξεκάθαρος. Η Σύμβαση δεν παρέχει κανέναν κανόνα που σχετίζεται με την αλλαγή της γεωγραφίας και φαίνεται να δίνει μια «σταθερή» λύση στις ευθείες γραμμές βάσεις για να αποφευχθεί η διακύμανση σε περίπτωση χρήσης κανονικών γραμμών.<sup>24</sup>

## **VI. ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑ ΖΩΝΗ-ΧΩΡΙΚΑ ΥΔΑΤΑ**

---

<sup>23</sup> 16 ICJ, Judgment (2001) - Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain (Qatar v. Bahrain)

<sup>24</sup> Yoshifumi Tanaka - The International Law of the Sea (2019, Cambridge University Press) p.56-63

Τα χωρικά ύδατα εκτείνονται σε όριο έως και 12 ναυτικών μιλίων από τη γραμμή βάσης ενός παράκτιου κράτους.<sup>25</sup> Εντός αυτής της ζώνης, το παράκτιο κράτος ασκεί πλήρη κυριαρχία στον εναέριο χώρο πάνω από τη θάλασσα, στην επιφάνεια της, στο βυθό και το υπέδαφος. Ένα παράκτιο κράτος μπορεί να νομοθετεί επί της αιγιαλίτιδας ζώνης για θέματα που αφορούν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, τη διατήρηση του περιβάλλοντος, την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της ρύπανσης χωρίς όμως καμία υποχρέωση να καταστήσει τους κανόνες αυτούς συμβατούς με τα διεθνή πρότυπα. Η χρήση των πόρων εντός των χωρικών υδάτων είναι αυστηρά αποκλειστική για το παράκτιο κράτος. Όλα τα κράτη έχουν το δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης από τα χωρικά ύδατα άλλου κράτους, αν και δεν υπάρχει δικαίωμα αβλαβούς διελύσεως των εναέριων χώρων. Η αβλαβής διέλευση θεωρείται ότι διέρχεται από τα χωρικά ύδατα με τρόπο που δεν θίγει την ασφάλεια του παράκτιου κράτους, συμπεριλαμβανομένης τυχόν στάσης και αγκυροβόλησης που είναι απαραίτητες για τη συνήθη ναυσιπλοΐα. Η αβλαβής διέλευση συνεπάγεται δύο σημαντικά όρια στην εξουσία της δικαιοδοσίας των παράκτιων κρατών στα χωρικά ύδατα: 1) την υποχρέωση να μην παρεμποδίζουν, να αρνούνται ή να θίγουν το δικαίωμα αβλαβών διελύσεων· και 2) την αναγνώριση της αβλαβής διέλευσης ακόμη και στην περίπτωση ρύπανσης από σκάφη, εφόσον η ρύπανση δεν είναι εκούσια και σοβαρή. Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι η αβλαβής διέλευση μπορεί να ανασταλεί σε συγκεκριμένες περιοχές των χωρικών υδάτων για λόγους ασφαλείας.

Επίσης, και τα πολεμικά πλοία υποχρεούνται σε αβλαβή διέλευση όταν εισέρχονται σε χωρικά ύδατα (τα υποβρύχια πρέπει να παραμείνουν στην επιφάνεια κατά την διέλευση τους). Ωστόσο, στην πράξη, πολλά κράτη απαιτούν προηγούμενη άδεια για πολεμικά πλοία που εισέρχονται στα χωρικά τους ύδατα. Μετά την απόφαση του Διεθνούς Δικαστηρίου σε μια διαβόητη υπόθεση στην οποία η Αλβανία δεν ενημέρωσε τη Μεγάλη Βρετανία για την παρουσία υποθαλάσσιων ναρκών στα στενά της Κέρκυρας, το παράκτιο κράτος πρέπει να κοινοποιεί σε άλλα κράτη τις γνώσεις του σχετικά με τους κινδύνους ναυσιπλοΐας.<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup> UNCLOS Article 8(1).

<sup>26</sup> Yoshifumi Tanaka - The International Law of the Sea (2019, Cambridge University Press) p.95-131

## VII. ΣΥΝΟΡΕΥΟΥΣΑ ΖΩΝΗ

Τα κράτη μέλη της Σύμβασης για το ΔΘ του 1982, μπορούν επίσης να δημιουργήσουν τη Συνορεύουσα ζώνη από το εξωτερικό άκρο των χωρικών υδάτων έως το πολύ 24 ναυτικά μίλια από τη γραμμή βάσης.<sup>27</sup>

Αυτή η ζώνη υπάρχει για να ενισχύει την ικανότητα επιβολής του νόμου ενός κράτους και να αποτρέψει οποιαδήποτε παράνομη ενέργεια. Εντός της συνορεύουσας ζώνης, ένα κράτος έχει το δικαίωμα να προλαμβάνει και να τιμωρεί την παραβίαση της φορολογικής, μεταναστευτικής, υγειονομικής και τελωνειακής νομοθεσίας εντός της επικράτειάς του. Σε αντίθεση με τα χωρικά ύδατα, η συνορεύουσα ζώνη παρέχει δικαιοδοσία σε ένα κράτος μόνο στην επιφάνεια και τον πυθμένα του ωκεανού. Δεν παρέχει δικαιώματα στον αέρα και το διάστημα.<sup>28</sup>

## VIII. ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΖΩΝΗ

Τα παράκτια κράτη μπορούν να διεκδικήσουν Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ) που εκτείνεται 200 ναυτικά μίλια από τη γραμμή βάσης όπως προβλέπεται στο άρθρο 57 της Σύμβασης για το ΔΘ του 1982. Ως ΑΟΖ, νοείται, κατά το άρθρο 55 «...η πέραν και παρακείμενη της χωρικής θάλασσας περιοχή, η υπαγόμενη στο ειδικό νομικό καθεστώς που καθιερώνεται στο παρόν μέρος, δυνάμει του οποίου τα δικαιώματα και οι δικαιοδοσίες του παράκτιου κράτους και τα δικαιώματα και οι ελευθερίες των άλλων κρατών διέπονται από τις σχετικές διατάξεις της παρούσας σύμβασης».

Στη ζώνη αυτή, το παράκτιο κράτος έχει το αποκλειστικό δικαίωμα να εκμεταλλεύεται, να συντηρεί ή να διαχειρίζεται τους πόρους που βρίσκονται εντός της αυτής θαλάσσιας περιοχής, στον πυθμένα της ή κάτω από το υπέδαφος του πυθμένα. Οι πόροι αυτοί περιλαμβάνουν τόσο

---

<sup>27</sup> Hugo Caminos, Contiguous Zone, in Rudiger Wolfrum (ed.), Max Planck Encyclopedia of Public International Law (MPEPIL), vol. II (3rd edn. 2012), 714–719;

<sup>28</sup> Yoshifumi Tanaka - The International Law of the Sea (2019, Cambridge University Press) p.146

τους έμβιους, όπως τα ψάρια, όσο και τους μη έμβιους πόρους, όπως το πετρέλαιο και το φυσικό αέριο. Τα κράτη έχουν επίσης αποκλειστικά δικαιώματα συμμετοχής στην παραγωγή ενέργειας από τα κύματα, τα ρεύματα και τον άνεμο εντός της ΑΟΖ τους. Το άρθρο 56 επιτρέπει επίσης στα κράτη να δημιουργούν και να χρησιμοποιούν τεχνητά νησιά, εγκαταστάσεις και δομές, να διεξάγουν θαλάσσια επιστημονική έρευνα και να προστατεύουν και να διαφυλάσσουν το θαλάσσιο περιβάλλον μέσω θαλάσσιων προστατευόμενων περιοχών.<sup>29</sup>

Περαιτέρω, η ΑΟΖ χαρακτηρίζεται ως ζώνη «*sui generis*», ένας όρος που ενσωματώνει τον συμβιβασμό μιας πολυετής συζήτησης μεταξύ των κρατών κατά τη διάρκεια της διάσκεψης για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982. Το γεγονός δηλαδή ότι διέπετε από ένα «ειδικό νομικό καθεστώς» το οποίο δεν ταυτίζεται ούτε με το καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης αλλά ούτε και με εκείνο της ανοικτής θάλασσας.<sup>30</sup>

Υπό αυτό το πρίσμα η ΑΟΖ, δεν παρέχει στο παράκτιο κράτος το δικαίωμα να απαγορεύει ή να περιορίζει την ελευθερία της ναυσιπλοΐας ή των υπέρ-πτήσεων, με την επιφύλαξη πολύ περιορισμένων εξαιρέσεων. Θα πρέπει επίσης να τονιστεί ότι η έννοια της ΑΟΖ έχει εξελιχθεί μέσω πρακτικών των παράκτιων κρατών από τις αρχές της δεκαετίας του 1950, και άρχισε να αποκτά ευρύτερη αποδοχή και να αναπτύσσει έναν νομικό ορισμό κατά τη διάρκεια τη τρίτης διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών όπου έγιναν οι διαπραγματεύσεις για το δίκαιο της θάλασσας (UNCLOS III). Νέες τεχνολογικές εξελίξεις κατά τα μέσα της δεκαετίας του 1960 οδήγησαν σε μια σειρά μονομερών αξιώσεων που επέκτειναν τη δικαιοδοσία έως τα 200 ναυτικά μίλια, αλλά και με μια σειρά διμερών και περιφερειακών συμφωνιών που αναγνώρισαν τέτοιες αξιώσεις δικαιοδοσίας.<sup>31</sup>

---

<sup>29</sup> The IMLI Manual on International Maritime Law: Volume I: The Law of the Sea Edited By: David Attard, Malgosia Fitzmaurice, Norman A Martínez Gutiérrez p.177

<sup>30</sup> E.D. Brown, The International Law of the Sea, Vol. I (Aldershot: Dartmouth Publishing, 1994), p. 218; R.R. Churchill and A.V. Lowe, The Law of the Sea (Manchester: Manchester University Press, 1999), p. 166

<sup>31</sup> The Oxford Handbook of the Law of the Sea Edited by Donald Rothwell, Alex Oude Elferink, Karen Scott, and Tim Stephens, Oxford, New York, Oxford University Press, 2015 p.162-165

## ΙΧ. ΥΦΑΛΟΚΡΗΠΙΔΑ

Η υφαλοκρηπίδα είναι χωρίς αμφιβολία μια από τις σημαντικότερες θαλάσσιες ζώνες στο Δίκαιο της Θάλασσας και χρήζει σε κάθε περίπτωση βαθύτερης επιστημονικής ανάλυσης. Είναι μια ζώνη που διαμορφώνεται τόσο σαν φυσικό φαινόμενο, όσο και σε θεωρητικό επίπεδο από νομολογίες και διατάξεις του Διεθνούς Δικαίου.<sup>32</sup>

Η ανάπτυξη του νομικού καθεστώτος της συνδέθηκε άμεσα με τις δυνατότητες εξόρυξης πετρελαίου και φυσικού αερίου στην περιοχή του βυθού που συνορεύει με τα κράτη. Το πρώτο διεθνές κείμενο που αφορούσε την υφαλοκρηπίδα, αν και χρησιμοποιούσε τη φράση «υποθαλάσσιες περιοχές» και «θαλάσσιος βυθός και υπο-έδαφος» εκτός χωρικών υδάτων, ήταν η Συνθήκη του 1942 μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και της Βενεζουέλας.

Αξιοσημείωτο επίσης είναι και το γεγονός ότι η υφαλοκρηπίδα, έχει δημιουργήσει μερικές από τις πιο έντονες διαμάχες μεταξύ των κρατών για θέματα κυριαρχίας αφού μπορεί να προσφέρει στα παράκτια κράτη οικονομική ανάπτυξη και πλούτο. Γενικώς, ως υφαλοκρηπίδα ορίζεται η φυσική προέκταση του χερσαίου εδάφους κάτω από τη θάλασσα.<sup>33</sup>

Αυτή η επέκταση προς τη θάλασσα σχηματίζεται γεωλογικά ως πλαγιές του βυθού, συνήθως αποτελείται από μια σταδιακή πλαγιά (ηπειρωτική υφαλοκρηπίδα), ακολουθούμενη από μια απότομη πλαγιά (υφαλοπρανές), και στη συνέχεια μια πιο σταδιακή πλαγιά (ηπειρωτικό ανύψωμα) που οδηγεί στην ωκεάνια άβυσσο. Αυτές οι τρεις περιοχές, είναι συλλογικά γνωστές ως υφαλοπλαίσιο, είναι πλούσιες σε φυσικούς πόρους, συμπεριλαμβανομένου του πετρελαίου, του φυσικού αερίου και ορισμένων ορυκτών. Η σύμβαση για το ΔΘ επιτρέπει σε ένα κράτος να ασκεί οικονομικές δραστηριότητες στην υφαλοκρηπίδα έως την απόσταση 200 ναυτικών μιλίων από τη γραμμή βάσης. Συγκεκριμένα, κατά το άρθρο 76 της Σύμβασης ΔΘ, *«η υφαλοκρηπίδα ενός παράκτιου κράτους αποτελείται από το θαλάσσιο βυθό και το υπέδαφός του που εκτείνεται πέραν*

---

<sup>32</sup> In Attard, D. J., In Fitzmaurice, M., In Martínez, G. N. A., & IMO International Maritime Law Institute, (2014). IMLI manual on international maritime law: Volume I. p.137

<sup>33</sup> 1942 Treaty between the United Kingdom and Venezuela relating to the Submarine Areas of the Gulf of Paria. See generally DP O'Connell, The International Law of the Sea (ed IA Shearer) (Clarendon Press Oxford 1982) Vol I, 470

της χωρικής του θάλασσας καθ' όλη την έκταση της φυσικής προέκτασης του χερσαίου του εδάφους μέχρι του εξωτερικού ορίου του υφαλοπλαισίου ή σε μια απόσταση 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 αυτή την απόσταση». <sup>34</sup>

## **X. ΑΝΟΙΚΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ-ΔΙΕΘΝΗ ΥΔΑΤΑ**

Τέλος, η επιφάνεια της θάλασσας και ο βυθός, πέρα από την ΑΟΖ και την Υφαλοκρηπίδα αναφέρονται ως, «ανοικτή θάλασσα» στο έβδομο τμήμα της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982. Η Σύμβαση αναφέρει ότι η περιοχή θεωρείται ως «κοινή κληρονομιά όλης της ανθρωπότητας» και είναι πέρα από κάθε εθνική δικαιοδοσία. Σύμφωνα με το άρθρο 87 της Σύμβασης για το ΔΘ του 1982 «η ανοικτή θάλασσα είναι ελεύθερη για όλα τα κράτη, παράκτια ή άνευ ακτών». Η ελευθερία αυτή εξειδικεύεται σε έξι σημεία, δηλαδή την ελευθερία ναυσιπλοΐας, την ελευθερία υπέρπτησης, την ελευθερία τοποθέτησης υποβρυχίων καλωδίων και σωληναγωγών, την ελευθερία κατασκευής τεχνητών νήσων και άλλων εγκαταστάσεων που επιτρέπονται κατά το διεθνές δίκαιο, την ελευθερία αλιείας και την ελευθερία επιστημονικής έρευνας.

Ειδικότερα, ως προς την ελευθερία της ναυσιπλοΐας και σύμφωνα με το άρθρο 90 της σύμβασης «κάθε κράτος, ανεξάρτητα αν είναι παράκτιο ή άνευ ακτών, έχει το δικαίωμα να διαπλέει την ανοικτή θάλασσα με πλοία που φέρουν τη σημαία του». Για να εφαρμοστεί και να μην χρησιμοποιηθεί αυθαίρετα αυτή η αρχή, η σύμβαση έπρεπε να αναφέρεται στους πραγματικούς χρήστες της θάλασσας, που είναι τα πλοία, ενώ σύνδεση μεταξύ του πλοίου και του κράτους, εξωτερικεύεται μέσω της σημαίας. Τα πλοία υπόκεινται στην αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους που φέρουν τη σημαία τους. Κατά αυτό το τρόπο το πλοίο δεν δύναται σε οποιασδήποτε αλλαγής σημαίας κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού ή σε ενδιάμεση στάση (εκτός τη περιπτώσεως

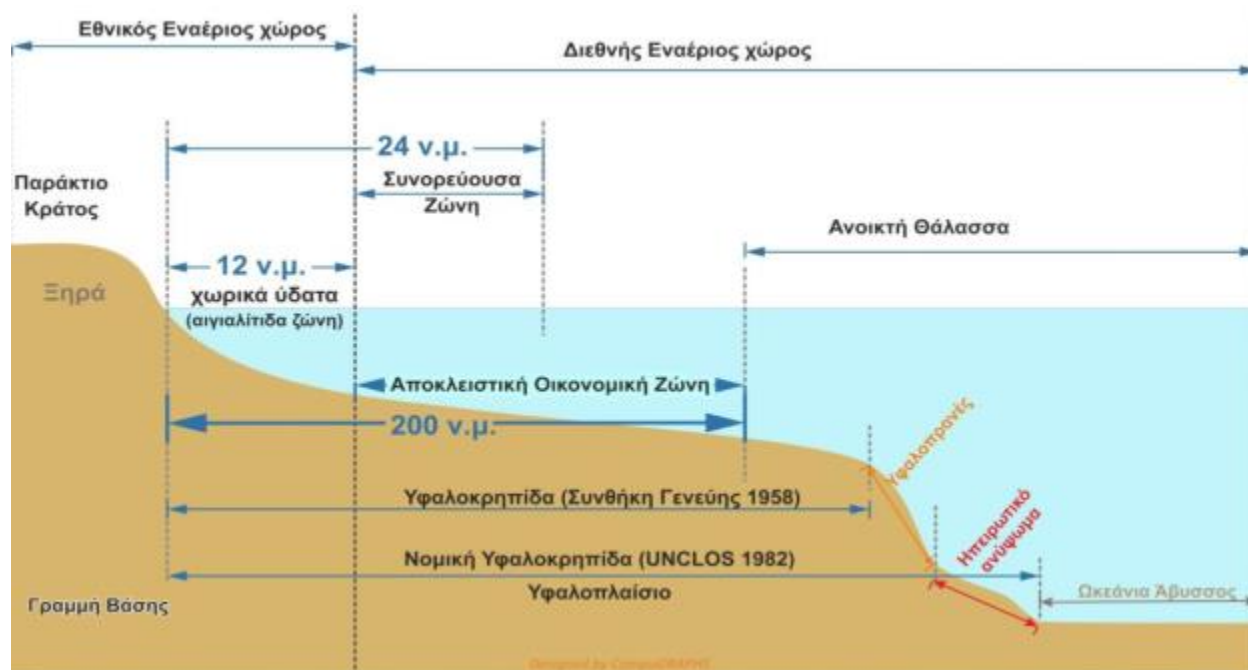
---

<sup>34</sup> Rothwell, D. (2015). The Oxford handbook of the law of the sea. Oxford: Oxford University Press. p.182



μεταβίβασης της ιδιοκτησίας του ή αλλαγής νηολογίου). Το πλοίο που πλέει δύο η περισσότερες σημαίες κρατών, μπορεί να θεωρηθεί σκάφος χωρίς εθνικότητα.

Ένα ακόμη σημαντικό ζήτημα για την ανοικτή θάλασσα αφορά την εκμετάλλευση των πόρων. Σύμφωνα με το άρθρο 116 της σύμβασης για το ΔΘ του 1982 οι έμβιοι πόροι, όπως τα ψάρια, διατίθενται για εκμετάλλευση από οποιοδήποτε σκάφος από οποιοδήποτε κράτος. Παρόλο που η Σύμβαση για ΔΘ 1982 δεν επιβάλλει περιορισμούς στην αλιεία στην ανοικτή θάλασσα, ενθαρρύνει την περιφερειακή συνεργασία για τη διατήρηση αυτών των πόρων και τη διασφάλιση της βιωσιμότητάς τους για τις μελλοντικές γενιές. Οι ΗΠΑ για παράδειγμα είναι συμβαλλόμενο μέρος σε ξεχωριστές συμβάσεις και περιφερειακούς οργανισμούς διαχείρισης της αλιείας που διέπουν τη διεθνή αλιευτική δραστηριότητα.<sup>35</sup>



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ: ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΖΩΝΩΝ

<sup>35</sup> Yoshifumi Tanaka -The International Law of the Sea (2019, Cambridge University Press),p.186

## I. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ

Η θαλάσσια οριοθέτηση είναι ένα από τα πιο συζητημένα ζητήματα στο διεθνές δίκαιο, και το οποίο διακρίνεται από ασυνήθιστη τεχνική πολυπλοκότητα και πολιτική σημασία. Ένας συνδυασμός νομικών, πολιτικών, ιστορικών, περιβαλλοντικών και οικονομικών στοιχείων έχει μετατρέψει αυτό το θέμα σε ένα από τα πιο μελετημένα, όχι μόνο από νομικούς, αλλά και από υδρογράφους, γεωγράφους, χαρτογράφους και άλλους ειδικούς. Ταυτόχρονα, σε έναν κόσμο όπου το 60% περίπου των θαλάσσιων ορίων δεν έχει ακόμη καθοριστεί, η θαλάσσια οριοθέτηση και ο νόμος της υπόκεινται σε μια διαδικασία προοδευτικού ορισμού με διάφορους τρόπους, κυρίως μέσω της δραστηριότητας των διεθνών δικαστηρίων. Πράγματι, από το 1940, περισσότερες από είκοσι διαφορές σχετικά με τα διεθνή θαλάσσια σύνορα έχουν υποβληθεί σε διεθνείς δικαστικούς θεσμούς.

Η Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας δεν προσφέρει οριστική απάντηση ως προς τις μεθόδους που πρέπει να εφαρμόζονται. Ειδικότερα στην ανάλυση της Σύμβασης του ΔΘ 1982, ως «γραμμή οριοθέτησης» νοείται μια γραμμή σε έναν επίσημο χάρτη ή ένα διάγραμμα που απεικονίζει το διαχωρισμό οποιουδήποτε τύπου θαλάσσιας δικαιοδοσίας. Μια γραμμή οριοθέτησης μπορεί να προκύψει είτε από μονομερή δράση είτε από συμφωνία κρατών. Τα κράτη πρέπει να διαπραγματεύονται και να συμφωνούν για ένα θαλάσσιο όριο ή να επιτυγχάνουν οριοθέτηση μέσω προσφυγής σε ένα δικαστικό σώμα, δηλαδή το Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας (ITLOS), το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης (ICJ), Διαιτητικά Δικαστήρια ή και ειδικά Διαιτητικά Δικαστήρια.

Γενικά έχει επικρατήσει ότι ένα διεθνές θαλάσσιο όριο καθορίζεται με συμφωνία μεταξύ των μερών. Ελλείπει τέτοιας συμφωνίας, τα μέρη υποβάλουν τη διαφορά σε διεθνή δικαστική απόφαση, αλλά και σε διαιτητικά δικαστήρια ή ακόμη και στο Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας (ITLOS). Λόγω αυτού του γεγονότος και λόγω του απροσδιόριστου χαρακτήρα των διατάξεων της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 σχετικά με τη θαλάσσια οριοθέτηση, η διεθνής νομολογία αποκτά μια τεράστια αξία, η οποία τονίζεται από το δόγμα της ομόφωνης συναίνεσης. Ως εκ τούτου η οριοθέτηση των θαλάσσιων ζωνών αποτελεί σημαντική προϋπόθεση για τις ειρηνικές σχέσεις μεταξύ γειτονικών κρατών. Σε

πολλές περιπτώσεις αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση όχι μόνο για την εξερεύνηση και εκμετάλλευση των φυσικών πόρων της υφαλοκρηπίδας και της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης, αλλά και για την προστασία και τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.<sup>36</sup>

Αξίζει να σημειωθεί ότι η Σύμβαση για το Δίκαιο του ΔΘ του 1982 αναφέρεται στις γραμμές οριοθέτησης σε πολλά σημεία της όπως για τα χωρικά ύδατα, άρθρα 15, 16 παράγραφος 1, 60 παράγραφος 8, 147 παράγραφος 2 (ε), 259, στα εσωτερικά ύδατα αρχιπελαγικών κρατών, άρθρο 50, στην ΑΟΖ, άρθρο 74, 75 παράγραφος 1, 147 παράγραφος 2 (ε), 259, στην υφαλοκρηπίδα, άρθρο 76 παράγραφος 10, 83, 134 παράγραφος 4, 147 παράγραφος 2 (ε), στα χωρικά ύδατα, ΑΟΖ και υφαλοκρηπίδα όταν βρίσκονται σε απέναντι ή παρακείμενες ακτές, άρθρα 15, 74 παράγραφος 1, 76 παράγραφος 10, 83 παράγραφος 1, 134 παράγραφος 4, σε ειδικές περιστάσεις άρθρο 15, και στις διαφορές σχετικά με τις οριοθετήσεις, άρθρο 298 παράγραφος 1 (α) σημείο i), και άρθρο 298 (α) σημείο iii).

## II. ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΣΥΝΟΡΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Η πρώτη προσπάθεια της διεθνούς κοινότητας να κωδικοποιήσει κανόνες οριοθέτησης και μεθόδων ήταν η Διάσκεψη Κωδικοποίησης της Χάγης του 1930.<sup>37</sup> Αυτή η προσπάθεια κωδικοποίησης επικεντρώθηκε στα χωρικά ύδατα και στην οριοθέτηση μεταξύ παρακείμενων κρατών. Παρά βέβαια τη θέληση, οι συμμετέχοντες στη Διάσκεψη δεν μπόρεσαν να συμφωνήσουν στη σύνταξη ενός άρθρου οριοθέτησης.<sup>38</sup>

Η πρώτη ευκαιρία για συνέχιση και ολοκλήρωση του έργου της Κωδικοποίησης ήρθε με το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και την ίδρυση των Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) το 1945. Στο

---

<sup>36</sup> Lagoni, R., & Vignes, D. (2006). *Maritime delimitation*. Leiden: Martinus Nijhoff, p79-88

<sup>37</sup> Hague Codification Conference, 1930

<sup>38</sup> Prescott, J. R. V., & Schofield, C. H. (2004). *The maritime political boundaries of the world*. Leiden, Netherlands: Nijhoff. p. 216.

πλαίσιο της Γενικής Συνέλευσης των Ηνωμένων Εθνών, όπως έχει αναφερθεί ανωτέρω, η Διεθνής Επιτροπή Δικαίου (ILC) αναγνώρισε τη σημασία μιας προσπάθειας κωδικοποίησης του διεθνές δικαίου της θάλασσας. Στην πρώτη συνεδρία της συνέταξε έναν προσωρινό κατάλογο το οποίο περιελάμβανε το καθεστώς της ανοικτής θάλασσας και το καθεστώς των χωρικών υδάτων που προστέθηκε αργότερα. Ενώ συγκρότησε επιτροπή εμπειρογνομόνων για τεχνικά ζητήματα, σχετικά με τη θαλάσσια οριοθέτηση των χωρικών υδάτων.

Η επιτροπή συνεδρίασε στη Χάγη, το 1953, και ενέκρινε ορισμένες κατευθυντήριες γραμμές. Είχε καταστήσει σαφές στην έκθεσή της, τη χρήση μιας μέσης γραμμής, αλλά επίσης ανέφερε ότι ειδικοί λόγοι όπως τα θέματα πλοήγησης και τα αλιευτικά δικαιώματα ενδέχεται να απαιτούν τη χρήση διαφορετικής μεθόδου.

Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας σύνταξης, η Διεθνής Επιτροπή Δικαίου, κάλεσε τη Γενική Συνέλευση να συγκαλέσει διπλωματική διάσκεψη για το διεθνές δίκαιο της θάλασσας (πρώτη διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας). Η διάσκεψη συγκλήθηκε σύμφωνα με το ψήφισμα N1009 (XI) της Γενικής Συνέλευσης της 21ης Φεβρουαρίου 1957.

Η Διάσκεψη ενέκρινε τις αντίστοιχες συμβάσεις με ελάχιστες τροποποιήσεις στα σχέδια άρθρων της Επιτροπής. Κατά τη διάρκεια της διάσκεψης, το κυρίαρχο αίσθημα των αντιπροσωπειών ήταν ότι μια αναφορά σε ειδικές περιστάσεις ήταν νομικά αναγκαία, διότι θεωρήθηκε εγγενές στοιχείο του κανόνα οριοθέτησης που έπρεπε να εγκριθεί.

Ως εκ τούτου έχει επικρατήσει η πρακτική όπου τα παράκτια κράτη καθορίζουν με εσωτερική νομοθεσία τα όρια των θαλασσιών ζωνών τους, λαμβάνοντας υπόψιν τους κανόνες που διατυπώνονται στη σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας. Βέβαια, στις περισσότερες περιπτώσεις, και εάν κανείς μελετήσει τις γεωγραφικές λεπτομέρειες, θα παρατηρήσει ότι τα κράτη υποχρεούνται να μοιράζονται θαλάσσιες περιοχές, με απέναντι η παρακείμενα κράτη, όπως επίσης και σε περιπτώσεις επικάλυψης των θαλασσιών ζωνών.

Συνεπώς, αυτό δημιουργεί μια υποχρεωτική συνεργασία των μερών, οι οποία σε πολλές περιπτώσεις έχει καταλήξει σε δυσεπίλυτους προβληματισμούς. Παρόλα αυτά, όπως έχει αναφερθεί ο βασικός τρόπος που χρησιμοποιείται για την εφαρμογή μιας θαλάσσιας οριοθέτησης

μεταξύ δύο γειτονικών παράκτιων κρατών, είναι αυτός μιας συμφωνίας, λαμβάνοντας υπόψιν την Σύμβαση της Γενεύης για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1958 και του Montego Bay της 10ης Δεκεμβρίου 1982. Κατά Ε. Παπασταυρίδη η διαδικασία λαμβάνει χώρα ως εξής, σε πρώτο στάδιο «*χαράσσεται μια προσωρινή γραμμή ίσης απόστασης βασιζόμενη σε μεθόδους που είναι γεωμετρικά αντικειμενικοί, ύστερα εξετάζεται αν υπάρχουν παράγοντες που επιτάσσουν την προσαρμογή της προσωρινής γραμμής ίσης απόστασης, έτσι ώστε να επιτευχθεί ένα δίκαιο αποτέλεσμα και τέλος διαπιστώνεται ex post facto εάν η ανωτέρω γραμμή, ύστερα και από την προσαρμογή, δεν οδηγεί σε ένα δυσανάλογο αποτέλεσμα βάσει της διαφοράς μήκους ακτών και θαλάσσιας περιοχής (disproportionality test)*»<sup>39</sup>

Εάν κάτι τέτοιο δεν επιτευχθεί και το θέμα αναχθεί σε βαθύτερη προβληματική, η διαφορά τίθεται σε δικαστική διαμάχη. Επίσης, ένας ακόμη τρόπος που έχει διαμορφώσει ένα συναινετικό πλαίσιο μεταξύ των κρατών είναι οι κοινές αναπτυξιακές συμφωνίες-συμμαχίες, που αποτελούν εναλλακτική λύση για την οριοθέτηση των θαλάσσιων συνόρων, επιτρέποντας στα κράτη να συμμετέχουν σε μια κοινή προσπάθεια με σκοπό την εξερεύνηση και εκμετάλλευση των αποθεμάτων υδρογονανθράκων, μοιράζοντας τους πόρους που βρίσκονται σε ένα συγκεκριμένο θαλάσσιο χώρο. Είναι ουσιαστικές, λειτουργικές και ρεαλιστικές διευθετήσεις που δεν εμποδίζουν τέτοιες αξιώσεις. Οι κοινές αναπτυξιακές συμφωνίες υπογράφονται πριν από την οριοθέτηση των θαλάσσιων συνόρων και δεν αποτελούν παραίτηση ή επίτευξη οποιουδήποτε δικαιώματος ή αξίωση επί μέρους ή του συνόλου μιας αμφισβητούμενης θαλάσσιας περιοχής ή της αναστολής οποιουδήποτε δικαιώματος.<sup>40</sup>

### **III. ΤΟ ΚΕΝΟ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑΣ ΣΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΟΖ**

---

<sup>39</sup> Ε.Παπασταυρίδης, Το Δίκαιο της Διεθνούς Κοινωνίας, Εκδόσεις: Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα (2017), σελ.776-779

<sup>40</sup> Mensah, T. A. (2006). " Joint Development Zones As An Alternative Dispute Settlement Approach In Maritime Boundary Delimitation". In Maritime Delimitation. Leiden, The Netherlands: Brill | Nijhoff., p.143-149, doi: <https://doi.org/10.1163/ej.9789004150331.1-254.59>

Ένα ακόμη στοιχείο που πρέπει να μελετηθεί αναφορικά με τη διαδικασία της οριοθέτησης αφορά τη νομιμότητα του δικαιώματος των παράκτιων κρατών στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη. Όπως έχει αναφερθεί, η εν λόγω περιοχή αποτελεί ιδιαίτερης σημασίας για τα παράκτια κράτη αφού επιτρέπει κατά κύριο λόγο, την αξιοποιήσει πόρων που βρίσκονται σε αυτή. Παρόλα αυτά, η σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας δεν έχει διευκρινίσει με σαφήνεια το δικαίωμα των παράκτιων κρατών στην ΑΟΖ, αφού δεν προβλέπει τη διαδικασία κατοχύρωσης της. Ένα τέτοιο γεγονός, μπορεί να επηρεάσει και δικαστικές αποφάσεις, ειδικά όταν πρόκειται για αποφάσεις οριοθέτησεων αλληλεπικαλυπτόμενων ζωνών. Σε σχέση με την Υφαλοκρηπίδα, αυτή αποτελεί φυσικό δικαίωμα των κρατών (*ipso facto* και *ab initio*),<sup>41</sup> ενώ η ΑΟΖ δεν αποτελεί φυσικό δικαίωμα των παράκτιων κρατών και εξαρτάται από τις προσπάθειες τους να την ανακηρύξουν.<sup>42</sup>

Σύμφωνα με τη διεθνή νομολογία για τις αποφάσεις που αφορούν την ΑΟΖ συμπεραίνεται το γεγονός ότι το δικαίωμα σε αυτή τη ζώνη προκύπτει από τη διαδικασία «ανακήρυξης», η οποία αποτελεί τη νομιμοποιητική βάση της, και έχει αναπτυχθεί με την πάροδο των ετών κατά κύριο λόγο με πρωτοβουλία των παράκτιων κρατών και στα πλαίσια της διεθνούς νομιμότητας.

Συνακόλουθα έχει διαμορφωθεί η διαδικασία όπου τα κράτη ανακηρύσσουν ΑΟΖ, με επίσημη δήλωση τους είτε μονομερώς είτε ερχόμενα σε συμφωνία με άλλα κράτη, εφαρμόζοντας την στο εσωτερικό δίκαιο. Στη συνέχεια τα παράκτια κράτη δημοσιεύουν επίσημους χάρτες και συντεταγμένες, που καταθέτουν στον Γενικό Γραμματέα του ΟΗΕ. Κράτη που έχουν ακολουθήσει

---

<sup>41</sup> North Sea Continental Shelf Cases, Judgment of 20 February 1969

<sup>42</sup> The Concept of Entitlement to an Exclusive Economic Zone as Reflected in International Judicial Decisions Shani Friedman - Israel Law Review – 2020, p.101-102, doi:10.1017/S0021223719000190.

την ανωτέρω διαδικασία είναι η Αργεντινή,<sup>43</sup> Αυστραλία,<sup>44</sup> Βραζιλία,<sup>45</sup> Καναδάς,<sup>46</sup> Χιλή,<sup>47</sup> Κίνα,<sup>48</sup> Κολομβία,<sup>49</sup> Κροατία,<sup>50</sup> Κύπρος,<sup>51</sup> Δανία,<sup>52</sup> Φινλανδία,<sup>53</sup> Ισλανδία,<sup>54</sup> Λίβανος,<sup>55</sup> Κάτω Χώρες,<sup>56</sup> Νέα Ζηλανδία,<sup>57</sup> Νορβηγία,<sup>58</sup> Ρωσία,<sup>59</sup> Σουηδία<sup>60</sup> και η Τουρκία.<sup>61</sup>

---

<sup>43</sup>[http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ARG\\_1991\\_23968.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ARG_1991_23968.pdf).

<sup>44</sup> [http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/aus\\_1994\\_sea\\_act.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/aus_1994_sea_act.pdf).

<sup>45</sup> [http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/BRA\\_1993\\_8617.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/BRA_1993_8617.pdf).

<sup>46</sup> [http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/BRA\\_1993\\_8617.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/BRA_1993_8617.pdf).

<sup>47</sup> [http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/CHL\\_1986\\_18565.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/CHL_1986_18565.pdf)

<sup>48</sup> [http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/chn\\_1998\\_eez\\_act.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/chn_1998_eez_act.pdf).

<sup>49</sup> [http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/COL\\_1978\\_Act.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/COL_1978_Act.pdf)

<sup>50</sup> [http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/HRV\\_1994\\_Code.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/HRV_1994_Code.pdf).

<sup>51</sup> [http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/cyp\\_2004\\_eez\\_proclamation.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/cyp_2004_eez_proclamation.pdf); , [http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/CYP\\_EEZ-CS\\_Law\\_2014.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/CYP_EEZ-CS_Law_2014.pdf), και <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/EGY-CYP2003EZ.pdf>

<sup>52</sup> <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/DNK.htm>.

<sup>53</sup> [https://www.un.org/Depts/los/doalos\\_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletin57e.pdf](https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletin57e.pdf), και [https://www.un.org/Depts/los/doalos\\_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletin57e.pdf](https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletin57e.pdf).

<sup>54</sup> [https://www.un.org/Depts/los/doalos\\_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletin57e.pdf](https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletin57e.pdf).

<sup>55</sup> [http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/lbn\\_2011decree6433.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/lbn_2011decree6433.pdf)

<sup>56</sup> <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/NLD.htm>.

<sup>57</sup> [http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/NZL\\_1980\\_Act.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/NZL_1980_Act.pdf); και [http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/NZL\\_1977\\_Act.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/NZL_1977_Act.pdf).

<sup>58</sup> [http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/NOR\\_1976\\_Act.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/NOR_1976_Act.pdf).

<sup>59</sup> [http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/RUS\\_1984\\_Decree.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/RUS_1984_Decree.pdf); και [http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/RUS\\_1998\\_Act\\_EZ.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/RUS_1998_Act_EZ.pdf)

<sup>60</sup> [http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/SWE\\_1992\\_Act.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/SWE_1992_Act.pdf).

<sup>61</sup> [http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TUR\\_1986\\_Decree.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TUR_1986_Decree.pdf).

Περαιτέρω το γεγονός αυτό έχει δημιουργήσει δυσκολίες στην εφαρμογή δικαιωμάτων των παράκτιων κρατών επί της ΑΟΖ, όπως επίσης και αμφιβολίες σε δικαστικές υποθέσεις και αποφάσεις, αφού η διαδικασία δεν προέρχεται μέσα από τη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982. Έτσι η άσκηση νομιμοποιημένης δικαιοδοσίας των παράκτιων κρατών στην ΑΟΖ, μπορεί να αμφισβητηθεί και να δημιουργήσει περαιτέρω διαφωνίες.

Συμπερασματικά, τόσο η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 όσο και η πρακτική των κρατών υποδεικνύουν ότι το δικαίωμα στην ΑΟΖ εξαρτάται από την διαδικασία ανακήρυξης της.<sup>62</sup>

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ: ΕΠΙΛΥΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ**

### **I. ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΣΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ**

Ένα πολύ σημαντικό κεφάλαιο στο χώρο του δικαίου της θάλασσας αφορά τα ζητήματα διευθέτησης των διαφορών που προκύπτουν κατά την διαδικασία εφαρμογής του. Οι διαφορές αυτές, σε πολλές περιπτώσεις έχουν αναχθεί σε έντονες διαμάχες μεταξύ των κρατών με

---

<sup>62</sup> The Concept of Entitlement to an Exclusive Economic Zone as Reflected in International Judicial Decisions Shani Friedman - Israel Law Review - 2020pp 130.



πολύχρονη διάρκεια. Κατά αυτό το τρόπο η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 προέβλεψε στο έκτο κεφάλαιο με το άρθρο 279 ότι «*Τα κράτη μέρη θα επιλύουν οποιαδήποτε μεταξύ τους διαφορά σχετικά με την ερμηνεία ή εφαρμογή της παρούσας σύμβασης με ειρηνικά μέσα σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 3 του χάρτη των Ηνωμένων Εθνών και, για το σκοπό αυτό, θα επιδιώκουν λύση με τα μέσα που αναφέρονται στο άρθρο 33 παράγραφος 1 του χάρτη*».

Παρά ταύτα απόηχο της έναρξης ισχύος, το 1994, της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 οι διαφορές μεταξύ των κρατών άνησαν και εξακολουθούν να αυξάνονται ακόμη και σήμερα. Τα κράτη παραμένουν ως επί το πλείστον οι πρωταγωνιστές σε αυτές τις μορφές διαφορών, ενώ παρατηρούμε και την συμμετοχή των ιδιωτικών φορέων, καθώς τα συμφέροντά τους βρίσκονται σχεδόν πάντα πίσω από τα συμφέροντα των κρατών.

Έτσι μια διαφωνία στο δίκαιο της θάλασσας ορίζεται ως ένα νομικό θέμα ή η αντίθεση νομικών θεμάτων ή συμφερόντων μεταξύ δύο κρατών. Ο όρος διαμάχη είναι συνώνυμος με την τη διαφορά και τις συγκρούσεις, όταν δύο ή περισσότερα κράτη αντιτίθενται διεθνώς σε θέματα διεθνούς δικαίου. Για να αποδειχθεί η ύπαρξη μιας διαμάχης, πρέπει όχι μόνο να αποδειχθεί ότι υπάρχει διάσταση απόψεων μεταξύ δύο μερών αλλά και μίας νομικής διάστασης διαφορά θέσεων.

63

Ωστόσο, είναι επίσης αναγκαίο να αποδειχθεί ότι ο ισχυρισμός ενός από τα μέρη έχει σαφή αντίθεση από την άλλη πλευρά βάση του Διεθνούς Δικαίου και του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών. Έτσι τα κράτη επιβάλλονται στην επίλυση των διεθνών διαφορών τους, χωρίς την καταφυγή στην απειλή ή τη χρήση βίας, αν και δεν τους επιβάλλονται και ορισμένα σαφή μέσα επίλυσης.

Η επιλογή ενός μέσου επίλυσης εξαρτάται της συμφωνίας των επίμαχων κρατών. Η διεθνής πρακτική έχει αποδείξει ότι τα μέσα ειρηνικής επίλυσης σε διεθνείς διαφορές είναι δύο ειδών: πολιτικά-διπλωματικά και δικαστικά. Αυτά τα μέσα τείνουν να διευκολύνουν μια διαφορά με τα εξής εργαλεία: μέσω άμεσων διαπραγματεύσεων, ασκώντας καλές υπηρεσίες, με διαμεσολάβηση, με την έρευνα και συνδιαλλαγή. Ενώ η έννομη επίλυση συνίσταται στην υποβολή της διαφοράς

---

<sup>63</sup> Karaman, I. V. (17 Feb. 2012). Dispute Resolution in the Law of the Sea. Leiden, The Netherlands: Brill, p.39-54

σε Διεθνές Δικαστήριο, δηλαδή μια διαιτητική επιλογή για την επίλυσή της διαφοράς μέσω δικαστικής απόφασης (δικαστικός συμβιβασμός).<sup>64</sup>

## II. ΠΟΛΙΤΙΚΑ ΚΑΙ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΑ ΜΕΣΑ

Οι διαπραγματεύσεις, είναι το σύνηθες μέσο επίλυσης διεθνών διαφορών, διεξάγονται συνήθως διπλωματικά και, κατά γενικό κανόνα, μεταξύ πληρεξούσιων που διορίζονται από τα επίμαχα κράτη, μπορούν ακόμη και να φθάσουν σε επίπεδο υπουργών Εξωτερικών, ακόμη και αρχηγών κρατών. Αυτό είναι φυσιολογικό στις ειρηνικές συνθήκες επίλυσης διαφορών που προβλέπουν ρητά την προσφυγή σε άμεσες διαπραγματεύσεις, ορισμένες από τις οποίες μάλιστα έρχονται να αποδείξουν ότι τα μέρη θα πρέπει να επιδιώξουν την επίλυση μεταξύ τους μέσω άμεσων διαπραγματεύσεων πριν από την επίκληση άλλων μέσων ειρηνικής επίλυσης διαφορών. υπάρχουν ορισμένα πραγματικά μειονεκτήματα στην επιδίωξη υποχρεωτικών μηχανισμών διαφορών και σημαντικά πλεονεκτήματα στις διαπραγματεύσεις. Κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων, τα μέρη διατηρούν τον έλεγχο μιας σειράς πολύ σημαντικών ζητημάτων, συμπεριλαμβανομένου του ακριβούς αποτελέσματος των οριοθετημένων ορίων, του τρόπου καθορισμού της γραμμής, των όρων και του χρονοδιαγράμματος της συμφωνίας και του τρόπου παρουσίασης της συμφωνίας δημοσίως. Γενικά, πιστεύεται ότι οι δικαστικές διαφορές ενέχουν πάντοτε κινδύνους για τα μέρη και ότι το φάσμα των νομικών πορισμάτων που έχει στη διάθεσή του το δικαστήριο είναι πιο περιορισμένο από το φάσμα των επιλογών που έχουν στη διάθεσή τους οι διαπραγματευτές. Επίσης, όταν εμφανίζονται ενώπιον δικαστηρίου που εφαρμόζει το διεθνές δίκαιο, τα μέρη λειτουργούν μέσα σε ένα συγκεκριμένο πλαίσιο που στερείται ευελιξίας και δεν αφήνει πολλά περιθώρια δημιουργικότητας και τείνει να ευνοεί πάντα τη μία πλευρά, ενώ δεν εξετάζει τα συμφέροντα όλων των παραγόντων. Θα πρέπει να σημειωθεί ωστόσο ότι οι διαπραγματεύσεις προχωρούν δύσκολα, καθώς τα κράτη συχνά τις κρατούν μυστικές. Μελέτες έχουν αναφέρει 16 διαπραγματεύσεις από το 1994 έως το 2012, ορισμένες από τις οποίες στέφθηκαν με επιτυχία, όπως οι διαπραγματεύσεις του 2003 μεταξύ Αζερμπαϊτζάν, Καζακστάν

---

<sup>64</sup> Boyle, A. E. (January 01, 1997). Dispute settlement and the Law of the Sea Convention: Problems of fragmentation and jurisdiction. *International and Comparative Law Quarterly*. 46(1) Jan. 1997 : 37-54.

και Ρωσικής Ομοσπονδίας, οι διαπραγματεύσεις του 2004 μεταξύ Αυστραλίας και Νέας Ζηλανδίας, η Συνθήκη Οριοθέτησης ΑΟΖ Μαυρίκιος-Σεϋχέλλες του 2008 κ.λπ. Επίσης, κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων, τα μέρη διατηρούν τον έλεγχο μιας σειράς πολύ σημαντικών ζητημάτων, συμπεριλαμβανομένου του ακριβούς αποτελέσματος των οριοθετημένων ορίων, του τρόπου καθορισμού της γραμμής βάσης, των όρων και του χρονοδιαγράμματος της συμφωνίας και του τρόπου παρουσίασης της συμφωνίας δημοσίως.

Η συνδιαλλαγή, είναι ένα ακόμη μέσω ειρηνικής επίλυσης των διαφορών, προβαίνει μέσω μιας πενταμελούς επιτροπής, στην αμερόληπτη επανεξέταση μιας διαφοράς και προσπαθεί να καθορίσει τους όρους διευθέτησης που ενδέχεται να γίνουν αποδεκτοί από τα μέρη. Οι όροι διακανονισμού που προτείνει η Επιτροπή δεν είναι δεσμευτικοί για τα μέρη. Κατά γενικό κανόνα, αποτελείται από μέλη που διορίζονται από κάθε πλευρά και από ένα ή περισσότερα ξένα μέλη που διορίζονται με κοινή συμφωνία από τα δύο μέρη. Μπορεί να καθιερωθεί σε μόνιμη βάση ή μπορεί να συσταθεί "ad hoc" για την κατανόηση μιας συγκεκριμένης διαφοράς.

Επίσης στη διαδικασία μπορούν να προστεθούν οι καλές υπηρεσίες, όπου ένα κράτος, μια εξέχουσα προσωπικότητα ή ένας διεθνής οργανισμός δανείζει τις καλές τους υπηρεσίες ώστε να έλθουν τα μέρη πιο κοντά και να τα ενθαρρύνουν να διαπραγματευτούν.

Ακόμη ένα εργαλείο που προστίθεται στη διαδικασία είναι η, διαμεσολάβηση, όπου ένα τρίτο μέρος που μπορεί να είναι κράτος ή εξέχουσα προσωπικότητα (ο διαμεσολαβητής) συμμετέχει στις διαπραγματεύσεις και βοηθά τα μέρη να συμφωνήσουν σε προτάσεις που αποσκοπούν στην επίλυση της διαφοράς. Ο μεσολαβητής δεν είναι ένας δικαστής που κάνει τις κρίσεις, αλλά ένας μεσάζων που επιδιώκει τον συμβιβασμό, ο ρόλος του είναι να συστήσει και να προτείνει λύσεις, προκειμένου να επιτευχθεί μια δίκαιη και έντιμη απόφαση για τα μέρη.

Τέλος προστίθεται και η διαδικασία της έρευνας όπου τα μέρη της διαφοράς μπορούν να ορίσουν διεθνή εξεταστική επιτροπή για να αποσαφηνίσουν τα πραγματικά περιστατικά επί των οποίων υπάρχει διάσταση εκτίμησης μεταξύ τους, ανοίγοντας έτσι το δρόμο για μια λύση κατόπιν διαπραγματεύσεων. Τα μέρη δεν υποχρεούνται να αποδεχθούν τα συμπεράσματα της εξεταστικής

επιτροπής, εκτός εάν έχουν συμφωνήσει ρητά. Να σημειωθεί ότι οι επιτροπές αυτές συστάθηκαν στις Ειρηνευτικές Διασκέψεις της Χάγης του 1899 και του 1907.<sup>65</sup>

### III. ΝΟΜΙΚΑ ΜΕΣΑ

Μερικές φορές, τα μέρη μπορεί καταλήξουν σε αδιέξοδο κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων, αλλά παρόλα αυτά πρέπει να επιλύσουν τη διαφορά, καθώς διαφορετικά ενδέχεται να μην είναι σε θέση να εκμεταλλευτούν πόρους. Στη συνέχεια, θα στραφούν στην υποχρεωτική επίλυση διαφορών, δηλαδή τα νομικά μέσα. Τα νομικά μέσα ειρηνικής επίλυσης των διεθνών διαφορών είναι η διαιτησία και η δικαστική διευθέτηση (διεθνής δικαιοσύνη). Σε αυτή τη περίπτωση τα μέρη καταλήγουν με την υποχρεωτική απόφαση ενός Δικαστηρίου, αλλά με τη διαφορά ότι στη διαιτησία τα μέρη αποτελούν το Δικαστήριο, επιλέγουν τους διαιτητές και συμφωνούν τη διαδικασία σύμφωνα με το άρθρο 37 της Σύμβασης της Χάγης του 1907 για την ειρηνική διευθέτηση των διεθνών συγκρούσεων, ενώ ο δικαστικός συμβιβασμός προϋποθέτει την ύπαρξη προ συσταθέντος Δικαστηρίου ή Μόνιμου Δικαστηρίου που έχει τους δικούς του δικαστές και δικονομικούς κανόνες. Περαιτέρω η δέσμευση στη διαιτησία είναι μια ειδική συμφωνία μεταξύ των κρατών μέσω του Διαιτητικού Δικαστηρίου, στην οποία ορίζουν τη σύνθεση του Δικαστηρίου, τον εσωτερικό κανονισμό και το εφαρμοστέο δίκαιο. Η προσφυγή στη διαιτησία συνεπάγεται υποχρέωση καλής πίστης στην απόφαση. Ως εκ τούτου, η διαιτησία βασίζεται στη συγκατάθεση των επίμαχων κρατών. Από την άλλη πλευρά ο δικαστικός συμβιβασμός συνίσταται στην επίλυση διαφορών μέσω υποχρεωτικής απόφασης που εκδίδεται από Μόνιμο Δικαστήριο με οργανική νομική δομή, δηλαδή σε προκαθορισμένο μόνιμο δικαστήριο το οποίο λειτουργεί σύμφωνα με το δικό του καταστατικό ή συνθήκη.

Ειδικότερα για τον δικαστικό συμβιβασμό διακρίνονται δύο δικαστήρια, δηλαδή το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης και το Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας.

---

<sup>65</sup> Δ. Μυλωνόπουλος, *Δίκαιο της Θάλασσας*, Εκδόσεις: Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα (2012) σελ. 187-191

Το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης ήταν ο διάδοχος του Μόνιμου Διαιτητικού Δικαστηρίου Διεθνούς Δικαιοσύνης που θεσπίστηκε με τη Συνθήκη των Βερσαλλιών και η οποία τερμάτισε τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο και δημιούργησε την Κοινωνία των Εθνών. Το 1945, κατά την ίδρυση των Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) συζητήθηκε κατά πόσον ήταν σκόπιμο να διατηρηθεί το Μόνιμο Δικαστήριο Διεθνούς Δικαιοσύνης με τροποποιήσεις του καθεστώτος του ή τη σύσταση νέου Δικαστηρίου. Τελικώς, αποφασίστηκε και δημιουργήθηκε το Διεθνές Δικαστήριο, με το άρθρο 92 του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών: *«Το Διεθνές Δικαστήριο αποτελεί το κύριο δικαστικό όργανο των Ηνωμένων Εθνών. Θα λειτουργεί σύμφωνα με το προσαρτημένο εδώ Καταστατικό, που βασίζεται στο Καταστατικό του Μόνιμου Διεθνούς Δικαστηρίου και αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα αυτού του Χάρτη».*

Ο Χάρτης ορίζει ότι όλα τα μέλη των Ηνωμένων Εθνών είναι «*ipso facto*» συμβαλλόμενα μέρη του Οργανισμού του Δικαστηρίου. Το Δικαστήριο είναι ένα σώμα ανεξάρτητων δικαστών, που εκλέγεται ανεξάρτητα από την ιθαγένειά τους, μεταξύ προσώπων που τυγχάνουν μεγάλη ηθική εκτίμηση και πληρούν τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για την άσκηση των ανώτατων δικαστικών καθηκόντων στις αντίστοιχες χώρες τους ή που είναι νομικοί αναγνωρισμένου κύρους σε θέματα διεθνούς δικαίου. Αποτελείται από 15 δικαστές, εκ των οποίων δεν μπορούν να είναι δύο υπήκοοι του ίδιου κράτους, κατέχουν τις θέσεις τους για εννέα χρόνια και μπορούν να επανεκλεγούν. Το Δικαστήριο έχει την έδρα του στη Χάγη των Κάτω Χωρών.

Οι δικαστές του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης είναι ανεξάρτητοι από τις κυβερνήσεις τους και δεν μπορούν να ασκήσουν οποιαδήποτε πολιτική ή διοικητική λειτουργία. Οι επίσημες γλώσσες των δικαστηρίων είναι: αγγλικά και γαλλικά, αλλά το Δικαστήριο μπορεί να επιτρέψει τη χρήση άλλης γλώσσας. Μπορούν επίσης να διορίζονται *ad hoc* δικαστές.<sup>66</sup>

Κανονικά, το Δικαστήριο λειτουργεί πλήρως (15 δικαστές). Η απαρτία συστήνεται με 9 δικαστές, αλλά το Καταστατικό επιτρέπει στο Δικαστήριο να λειτουργεί σε επιμελητήρια με λιγότερα μέλη. Επίσης λειτουργεί και η «Αίθουσα Ειδικών Υποθέσεων», η οποία μπορεί να δημιουργηθεί για συγκεκριμένες κατηγορίες δικαστικών διαφορών. Επίσης υπάρχουν και τα «Δωμάτια *Ad Hoc*», όπου συστήνονται κατόπιν αιτήματος των μερών μια διαφοράς σε ένα συγκεκριμένο θέμα. Η απόφαση που εκδίδεται από οποιοδήποτε από αυτά τα τμήματα θεωρείται

---

<sup>66</sup> Δ. Μυλωνόπουλος, Δίκαιο της Θάλασσας, Εκδόσεις: Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα (2012), σελ.192-199

ότι υπαγορεύεται από το Δικαστήριο. Σύμφωνα με το άρθρο 34 του Οργανισμού του, μόνο τα κράτη μπορούν να είναι μέρη των υποθέσεων ενώπιον του Δικαστηρίου.<sup>67</sup>

Παράλληλα, υφίσταται και το Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας (ITLOS) στο Αμβούργο, το οποίο έχει δημιουργηθεί στα πλαίσια της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982. Αποτελείται από 21 δικαστές που εκλέγονται επί 9 χρόνια από τα συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982. Κάθε κράτος μέλος μπορεί να προτείνει έως και δύο υποψηφίους.

Παρά τη διαθεσιμότητα αυτού του πολύ ισχυρού δικαστηρίου στο Αμβούργο ικανού να εκδικάσει επίμαχες υποθέσεις που αφορούν συγκεκριμένα το Δίκαιο της Θάλασσας, οι δικαστικές διαμάχες ενώπιον του, ήταν πολύ μετριοπαθείς ενώ τα κράτη προτιμούν ως επί το πλείστον να προσφύγουν ενώπιον του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης. Βέβαια όλο και περισσότερες υποθέσεις καταγράφονται ενώπιον του (όπως η υπόθεση ITLOS αριθ. 16 «Διαφορά σχετικά με την οριοθέτηση των θαλάσσιων συνόρων μεταξύ Μπανγκλαντές και Μιανμάρ στον κόλπο της Βεγγάλης» και η υπόθεση ITLOS αριθ. 23 «Διαφορά σχετικά με την οριοθέτηση των θαλάσσιων συνόρων μεταξύ Γκάνας και Ακτής ελεφαντοστού στον Ατλαντικό Ωκεανό»).

Συμπερασματικά, παρατηρείτε μια αυξανόμενη τάση στην επίλυση διαφορών βάσει του δικαίου της θάλασσας που οδηγείται από το το αυξανόμενο ενδιαφέρον για τους πόρους στη θάλασσα και τη διατήρηση αυτών των πόρων. Ακόμη εμφανίζονται νέες μορφές διαφωνίας. Η παγκόσμια κλιματική αλλαγή, όπως έχει τονιστεί, προκαλεί σημαντικές διαφωνίες καθώς οι θάλασσες αυξάνονται από το λιώσιμο των παγετώνων και την άνοδο της στάθμης τους, οι γραμμές βάσης αλλάζουν και μερικά έθνη κυρίως νησιωτικά κράτη, μπορεί μια μέρα να εξαφανιστούν.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ: ΣΥΧΡΟΝΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ**

---

<sup>67</sup> acovides, A. (2011). " International Tribunals: Do They Really Work For Small States?". In International Law and Diplomacy. Leiden, The Netherlands: Brill, p.123-131 | Nijhoff. doi: <https://doi.org/10.1163/ej.9789004201675.i-390.37>

## I. Η ΑΝΟΔΟΣ ΤΗΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Η άνοδος της στάθμης της θάλασσας απειλεί να μεταβάλει την τρέχουσα οριοθέτηση των θαλάσσιων ζωνών. Μια ματιά στις αναφορές για την παγκόσμια μέση στάθμη της θάλασσας μας τονίζει ότι έχει αυξηθεί από το 1880 κατά 8-9 ίντσες (21-24 εκατοστά), με το ένα τρίτο περίπου να αυξάνεται μόλις τις τελευταίες δυόμισι δεκαετίες. Η αύξηση αυτή οφείλεται κυρίως στο συνδυασμό μείγματος ύδατος από το φαινόμενο του λιώσιμου των παγετώνων αλλά και της θερμικής διαστολής του θαλασσινού νερού. Το 2018 μάλιστα, η παγκόσμια μέση στάθμη της θάλασσας ήταν 3,2 ίντσες (8,1 εκατοστά) πάνω από το μέσο όρο σε σχέση με το 1993. Ο υψηλότερος δηλαδή ετήσιος μέσος όρος που έχει σημειωθεί ποτέ.<sup>68</sup> Έτσι, πολλά γεωγραφικά χαρακτηριστικά των παράκτιων περιοχών και νησιωτικές χώρες χαμηλού υψομέτρου φαίνεται ότι κινδυνεύουν να διαγραφούν από το χάρτη τις επόμενες δεκαετίες λόγω της αύξησης της στάθμης της θάλασσας.

Η κλιματική αλλαγή πέραν τις γεωγραφικής επιρροής της στη θάλασσα με την αύξηση της στάθμης της, έχει ως αποτέλεσμα να δημιουργεί και νομικές διαφορές, αφού κατά αυτό τον τρόπο επηρεάζονται και οι γραμμές βάσεις, που φαίνεται να αλλάζουν, ενώ αυτό επακόλουθα έχει επιπτώσεις και στα όρια των λοιπών θαλασσιών ζωνών. Έτσι είναι πιθανό, οι γραμμές βάσεις να υποβαθμιστούν και κατά συνέπεια αυτό να οδηγήσει τα παράκτια κράτη σε απώλεια θαλάσσιων δικαιωμάτων τους και πολύτιμων πόρων που βρίσκονται στις θαλάσσιες ζώνες τους.

Θα πρέπει να τονισθεί, ότι οι θαλάσσιες διεκδικήσεις ενός παράκτιου κράτους αναφορικά με τις ζώνες της αιγιαλίτιδας, της συνορεύουσας ζώνης, της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης και την υφαλοκρηπίδα σύμφωνα με τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) καθορίζονται από τις γραμμές βάσης. Επιπλέον, οι γραμμές βάσης είναι αρκετά σημαντικές για την οριοθέτηση των ζωνών. Στη διμερή οριοθέτηση των θαλάσσιων συνόρων, οι

---

<sup>68</sup> <https://www.climate.gov/news-features/understanding-climate/climate-change-global-sea-level>

γραμμές βάσης αποτελούν το σημείο εκκίνησης των οριοθετήσεων μεταξύ των παράκτιων κρατών. Αν και το ανωτέρω ζήτημα αποτελεί μια κρίσιμη αλλαγή για τα επόμενα χρόνια, η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 δεν έχει προβλέψει τη ρύθμιση του, ενώ ούτε η διεθνής νομολογία έχει ασχοληθεί εκτενώς.

Συμπερασματικά, η κλιματική αλλαγή και η άνοδος της στάθμης της θάλασσας δημιουργούν σημαντικές προκλήσεις για τη διεθνή κοινότητα εν γένει και για τα παράκτια κράτη ειδικότερα. Κατά αυτό το τρόπο επηρεάζει κάθε κράτος του κόσμου ανεξάρτητα από το επίπεδο του πλούτου του, το μέγεθος της επικράτειας ή την ισχύ του. Παράλληλα δημιουργεί επίσης προκλήσεις για το διεθνές δίκαιο. Οι διαφορετικές συνέπειες της αύξησης της στάθμης της θάλασσας δείχνουν ότι η διεθνής νομοθεσία πρέπει να λάβει υπόψη της αυτό το ζήτημα και να προσαρμοστεί ανάλογα. Υπό αυτό το πρίσμα τα κράτη θα πρέπει να συνειδητοποιήσουν τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής και της αύξησης της στάθμης της θάλασσας, να ερευνήσουν νέες λύσεις και προοπτικές και να καθορίσουν τα θαλάσσια όρια τους σε ένα πιο σταθερό πλαίσιο.<sup>69</sup>

### **ΙΙΙ. Η ΠΙΘΑΝΗ ΑΛΛΑΓΗ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΒΑΣΗΣ ΕΞΑΙΤΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΟΔΟΥ ΤΗΣ ΜΕΣΗΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ**

Οι επιπτώσεις που μπορεί να επιφέρει η αύξηση της στάθμης της θάλασσας σε νομικό επίπεδο είναι δύσκολο κανείς να τις προβλέψει, ενώ αυτό μπορεί να συμβεί με μια σειρά από διαφορετικά γεγονότα. Παρόλα αυτά θα μπορούσε κανείς να κάνει μια πιθανή πρόβλεψη με βάση τα τρέχοντα δεδομένα. Κατά αυτό το τρόπο διακρίνονται δύο διαφορετικές προοπτικές, η μια αφορά την

---

<sup>69</sup> Chang, Y. (2019). The Future of the Law of the Sea—Bridging Gaps between National, Individual and Common Interests, edited by Gemma Andreone, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 34(4), p.3, doi: <https://doi.org/10.1163/15718085-23441113>



υποχώρηση των υδάτων προς το χερσαίο έδαφος ενώ η δεύτερη αφορά την εξαφάνιση των γραμμών βάσεων σε νήσους ή βράχους που είναι πιθανόν να καλυφθούν από τη θάλασσα.

Όταν οι γραμμές των παράκτιων κρατών υποχωρούν προς τη στεριά, το παράκτιο κράτος θα χάσει μέρος της επικράτειάς του και το σημείο όπου γίνεται η μέτρηση των θαλάσσιων ζωνών θα μετατοπίζεται προς τα μέσα. Όσον αφορά τα όρια μιας θαλάσσιας ζώνης που έχουν καθοριστεί μονομερώς, θα υποχωρήσουν επίσης με τον ίδιο τρόπο όπως η γραμμή βάσης. Ως εκ τούτου, το νομικό καθεστώς των θαλάσσιων ζωνών θα αλλάξει: μέρος της χωρικής θάλασσας θα μεταφερόταν προς τη ξηρά, ενώ μέρος της ΑΟΖ γίνεται ανοικτή θάλασσα. Αυτό έχει επιπτώσεις στα κυριαρχικά δικαιώματα ενός παράκτιου κράτους: ελευθερία πλοήγησης, δικαιώματα αλίευσης κ.λπ.

Σε περίπτωση που το παράκτιο κράτος έχει συνάψει συμφωνία θαλάσσιας οριοθέτησης με γειτονικό κράτος, αυτό θα έχει δύο επιπτώσεις. Πρώτον, εάν η συμφωνία διαιρεί τις αποκλειστικές οικονομικές ζώνες τους, στις περισσότερες περιπτώσεις της υποχώρησης ακτογραμμής θα αυξήσει μόνο τις αποκλειστικές οικονομικές ζώνες των δύο κρατών. Ως εκ τούτου, η μετατόπιση των γραμμών βάσης δεν θα επηρεάσει τις οριοθετημένες ζώνες όταν η συνολική έκταση των δύο ΑΟΖ δεν υπερβαίνει τα 400 ναυτικά μίλια. Δεύτερον εάν η συνολική έκταση υπερβαίνει τα 400 ναυτικά μίλια μετά την υποχώρηση των υδάτων, μια νέα περιοχή θα δημιουργηθεί ως ανοικτή θάλασσα. Επιπλέον, η μετατόπιση της γραμμής βάσης προς στην ξηρά μπορεί να αλλάξει την αρχική κατεύθυνση της ακτής. Στην περίπτωση αυτή, εάν η υποχώρηση είναι σημαντική και η απόσταση από το σημείο βάσης και το νέο σημείο βάσης είναι μεγάλη, το πρωτότερο σημείο δεν θα αντικατασταθεί από ένα νέο, διότι το τελευταίο θα αντλούσε μια γραμμή βάσης, η οποία θα παρέκκλινε σε σημαντικό βαθμό από τη γενική κατεύθυνση της ακτής και ενάντια στο πνεύμα της διάταξης της Σύμβασης για το ΔΘ που προβλέπει ότι «η χάραξη γραμμών βάσεως δεν θα πρέπει να αφήνεται κατά τρόπο σημαντικό από τη γενική κατεύθυνση της ακτής» (άρθρο 7 παράγραφος 3).

Ωστόσο, όπως αναφέρθηκε η άνοδος της στάθμης της θάλασσας δεν δημιουργεί μόνο μια μετατόπιση της γραμμής βάσης προς την ξηρά, μπορεί επίσης να βυθίσει νησιά και σημεία με κατώτατη ρηχεία όπου καθορίζονται σημεία βάσης.

Χαρακτηριστικό είναι ότι πέντε μικρά νησιά του Ειρηνικού έχουν εξαφανιστεί λόγω της αύξησης της στάθμης της θάλασσας και της διάβρωσης των ακτών, σύμφωνα με έρευνα που

δημοσιεύθηκε στο περιοδικό Environmental Research Letters.<sup>70</sup> Τα βυθισμένα νησιά βρίσκονται βόρεια του αρχιπελάγους των Νήσων Σολομώντος, όπου έχουν καταγραφεί ετήσιες αυξήσεις της στάθμης της θάλασσας κατά 7 χιλιοστά, υπερδιπλάσιες από τον παγκόσμιο μέσο όρο. Τα νησιά που κατάπνευσε η θάλασσα είχαν έκταση μεταξύ 1 και 5 εκταρίων και κανένα από αυτά δεν κατοικήθηκε.

Επιπλέον, έξι άλλα μικρά νησιά σε κοντινή απόσταση έχουν χάσει περισσότερο από το 20% του εδάφους τους μεταξύ 1947 και 2014, και σε δύο από αυτά, τα οποία κατοικήθηκαν, χωριά έχουν καταστραφεί.

Η διάβρωση των ακτών (και η εξαφάνιση των νησιών) δεν οφείλεται μόνο στην άνοδο της στάθμης της θάλασσας, αλλά επηρεάζεται επίσης και από την δυναμική των κυμάτων στις περιοχές αυτές, καθώς και τη δύναμη των ανέμων και άλλων παραγόντων της θάλασσας, όπως η ταλάντωση του Ειρηνικού. Η σοβαρότητα και η συχνότητα της αύξησης των υδάτων έχει αναγκάσει τη μετεγκατάσταση πληθυσμών σε διάφορα κέντρα, πιο ασφαλή.

Αυτά είναι τα πρώτα επιστημονικά στοιχεία που επιβεβαιώνουν τις πολυάριθμες επιπτώσεις σχετικά με τη της κλιματική αλλαγή και την επιρροή της στις ακτές και τον ανθρώπινο πληθυσμό. Για αυτόν τον αιώνα αναμένονται ετήσιες θαλάσσιες αυξήσεις 7 mm και άνω. Επιπλέον, οι συνολικές μέσες αυξήσεις της στάθμης των ωκεανών θα αλληλεπικαλύπτονται με τη φυσική μεταβλητότητα και τις τεκτονικές κινήσεις, αν και αυτές θεωρούνται ότι δεν αποτελούν καθοριστικό πρωταρχικό παράγοντα για τη διάβρωση των ακτών.

Συμπερασματικά, διαπιστώνεται ότι η αλλαγή του κλίματος και η άνοδος της στάθμης της θάλασσας δημιουργούν σημαντικές προκλήσεις για τη διεθνή κοινότητα γενικά και για τα παράκτια κράτη ειδικότερα. Οι συνέπειες της αλλαγής επηρεάζουν κάθε κράτος στον κόσμο, ανεξάρτητα από το επίπεδο του πλούτου, το μέγεθος της επικράτειας, η την ισχύς του. Είναι σαφές ότι η άνοδος της στάθμης της θάλασσας θα επηρεάσει τα παράκτια κράτη, κατά πρώτο λόγο αλλά και τα υπόλοιπα σε επόμενο στάδιο. Το γεγονός αυτό βέβαια δημιουργεί επίσης προκλήσεις για το διεθνές δίκαιο. Οι διάφορες συνέπειες της ανόδου της στάθμης της θάλασσας δείχνουν ότι το

---

<sup>70</sup> Albert, S., Leon, J. X., Grinham, A. R., Church, J. A., Gibbes, B. R., & Woodroffe, C. D. (May 01, 2016). Interactions between sea-level rise and wave exposure on reef island dynamics in the Solomon Islands, p.1-7 Environmental Research Letters, 11, 5, 54011.

τρέχον νομικό καθεστώς πρέπει να λάβει υπόψη αυτό το ζήτημα έτσι ώστε να βρει μια νομική λύση που θα προσαρμόζεται στα νέα δεδομένα. Υπό την έννοια αυτή, για να βρεθούν αυτές οι λύσεις τα κράτη πρέπει να συνειδητοποιήσουν τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής και της ανόδου της στάθμης της θάλασσας. Επομένως, η άνοδος της στάθμης της θάλασσας αποτελεί απειλή για τις γραμμές βάσης και τα βασικά σημεία από τα οποία καθορίζονται τα θαλάσσια σύνορα και οι θαλάσσιες ζώνες, ενώ θα πρέπει να σημειωθεί η απουσία σχετικών διατάξεων από τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας. Βέβαια είναι αδύνατο κανείς να προβλέψει όλες τις διαφορετικές καταστάσεις και συνθήκες που δημιουργούνται στο πέρασμα του χρόνου. Έτσι μπορεί να δοθεί φως σε περίπλοκες νομικές συνέπειες και ερωτήματα σχετικά με το αν θα αλλάξουν οι συντεταγμένες των γραμμών βάσης και, ως εκ τούτου, τα όρια και οι ζώνες. Είναι πιθανόν δηλαδή να προσαρμοστούν σε πιθανές νέες χαράξεις ή να σταθεροποιηθούν τις ήδη υπάρχοντες.<sup>71</sup>

#### **IV. ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΥΦΑΛΟΚΡΥΠΙΔΑΣ (EXTENDED CONTINENTAL SHELF)**

Μια ακόμη πολύ σημαντική εξέλιξη στο Δίκαιο της Θάλασσας αποτελεί η διαδικασία επέκτασης της υφαλοκρηπίδας. Όπως έχει ήδη τονισθεί, με τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 η υφαλοκρηπίδα είναι εκείνο το τμήμα του βυθού πάνω στο οποίο ένα παράκτιο κράτος ασκεί κυριαρχικά δικαιώματα όσον αφορά την εξερεύνηση και εκμετάλλευση φυσικών πόρων, συμπεριλαμβανομένων των κοιτασμάτων πετρελαίου και φυσικού αερίου, καθώς και άλλων ορυκτών και βιολογικών πόρων του βυθού. Η υφαλοκρηπίδα εκτείνεται σε απόσταση 200 ναυτικών μιλίων από τις ακτές της, ή περαιτέρω, η υφαλοκρηπίδα μπορεί και να εκτείνεται φυσικά πέρα από αυτό το όριο. Η υφαλοκρηπίδα πέραν των 200 ν.μ. είναι γνωστή ως «επεκτεινόμενη» υφαλοκρηπίδα (extended Continental shelf).

---

<sup>71</sup> Chang, Y. (2019). The Future of the Law of the Sea—Bridging Gaps between National, Individual and Common Interests, edited by Gemma Andreone, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 34(4), p.4-20, doi: <https://doi.org/10.1163/15718085-23441113>

Όταν η φυσική υφαλοκρηπίδα εκτείνεται πέραν των 200 ναυτικών μιλίων, ένα κράτος κατά το άρθρο 76 παράγραφος 8 της Σύμβασης για το Δίκαιο της θάλασσας μπορεί να υποβάλει αίτηση εξέτασης για τα όρια της υφαλοκρηπίδας του. Η υποβολή αυτή καθορίζει τις συντεταγμένες των εξωτερικών ορίων και συνοδεύεται από τεχνικά και επιστημονικά δεδομένα για την υποστήριξη του ισχυρισμού. Η αξιολόγηση λαμβάνει υπόψιν τα όρια και τα δεδομένα που υποβάλλει το παράκτιο κράτος και διατυπώνει συστάσεις.

Τα τελευταία χρόνια, τα παράκτια κράτη δείχνουν μεγάλο ενδιαφέρον για να αποκτήσουν υφαλοκρηπίδα πέραν των 200 νμ. Αυτό αποδεικνύεται από το γεγονός ότι έχουν υποβληθεί περί τις 75 αιτήσεις εξέτασης αιτημάτων για επέκταση της υφαλοκρηπίδας, ενώ μόνο 18 έχουν απαντηθεί από την αρμόδια επιτροπή.<sup>72</sup>

Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν οι περιπτώσεις του Καναδά<sup>73</sup> και των Η.Π.Α<sup>74</sup> όπου ως μέρος της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας, έχουν υποβάλει πρόταση αναγνώρισης της επέκτασης της θαλάσσιας ζώνης της υφαλοκρηπίδας, στην επιτροπή για τον καθορισμό των εξωτερικών ορίων της υφαλοκρηπίδας. Σκοπός τους είναι να χαρτογραφήσουν την έκταση της υφαλοκρηπίδας τους πέρα από 200 ναυτικά μίλια.<sup>75</sup>

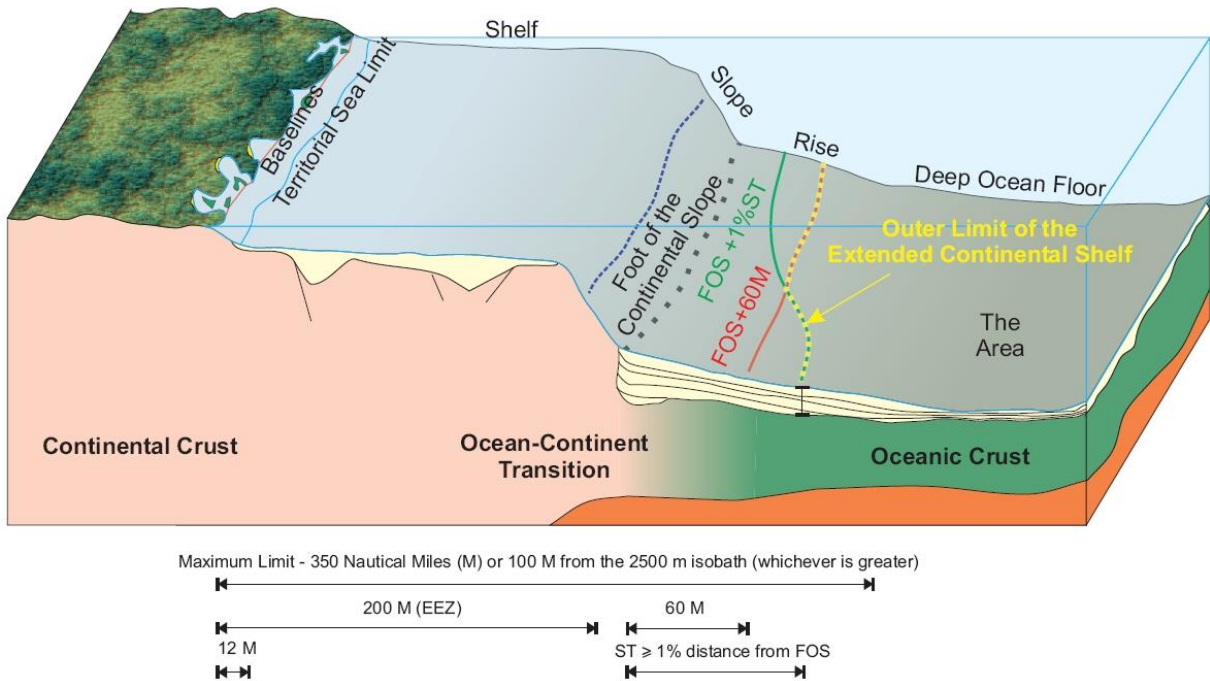
---

<sup>72</sup> Commission on the Limits of the Continental Shelf, “Submissions through the Secretary-General of the United Nations, to the Commission on the Limits of the Continental Shelf- [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new?commission\\_submissions.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new?commission_submissions.htm)

<sup>73</sup> Global Affairs Canada. (2019, August 08). Evaluation of Canada's Extended Continental Shelf Program. Retrieved June 09, 2020

<sup>74</sup> <https://www.state.gov/about-the-u-s-extended-continental-shelf-project/>

<sup>75</sup> Juan L. Suárez-de Vivero, The extended continental shelf: A geographical perspective of the implementation of article 76 of UNCLOS, *Ocean & Coastal Management*, Volume 73, 2013, Pages 113-126,



## V. ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΑΟΖ

Οι στρατιωτικές δραστηριότητες που διεξάγονται από τα κράτη είναι επί του παρόντος ένα πολύπλοκο ζήτημα που δεν έχει διευθετηθεί πλήρως. Τα περισσότερα κράτη που συμμετείχαν στις διαπραγματεύσεις για την Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας υποστήριζαν την άποψη ότι οι στρατιωτικές επιχειρήσεις, ασκήσεις και δραστηριότητες θεωρούνταν πάντοτε ως διεθνώς νόμιμες χρήσεις της θάλασσας και ότι το δικαίωμα διεξαγωγής τέτοιων δραστηριοτήτων θα συνεχιζόταν για όλα τα κράτη εντός των ΑΟΖ άλλων κρατών.<sup>76</sup>

<sup>76</sup> Kaye, S. (January 01, 2005). Freedom of navigation, surveillance and security: Legal issues surrounding the collection of intelligence from beyond the littoral. Australian Year Book of International Law, 24, 93-105.

Το άρθρο 87 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982, προβλέπει ότι η ανοικτή θάλασσα είναι ελεύθερη για όλα τα κράτη, συμπεριλαμβάνοντας την ελευθερία της ναυσιπλοΐας και των υπερπτήσεων, ενώ στην δεύτερη παράγραφο του ίδιου άρθρου προβλέπεται ότι *«Οι εν λόγω ελευθερίες ενασκούνται από όλα τα κράτη λαμβάνοντας προσηκόντως υπόψη τα συμφέροντα των άλλων κρατών κατά την άσκηση της ελευθερίας της ανοικτής θάλασσας, ως επίσης και τα δικαιώματα που παρέχονται από τη σύμβαση σχετικά με τις δραστηριότητες εντός της περιοχής»*. Παράλληλα το άρθρο 58 αναγνωρίζει ότι όλα τα κράτη απολαύουν εντός της ΑΟΖ «των ελευθεριών που αναφέρονται στο άρθρο 87 της ναυσιπλοΐας και των υπερπτήσεων και της τοποθέτησης υποβρυχίων καλωδίων και αγωγών, καθώς και άλλες διεθνώς νόμιμες χρήσεις της θάλασσας που συνδέονται με τις ελευθερίες αυτές, όπως αυτές που συνδέονται με τη λειτουργία πλοίων, αεροσκαφών και υποβρυχίων καλωδίων και αγωγών, και συμβατές με τις άλλες διατάξεις της παρούσας σύμβασης». Το άρθρο 86 της Σύμβασης επιβεβαιώνει αυτή την ευρεία ερμηνεία του άρθρου 58. Ως εκ τούτου, τόσο η ΑΟΖ όσο και η ανοικτή θάλασσα πέρα από την ΑΟΖ αναφέρονται συχνά ως «διεθνή ύδατα» ή «ανοικτή θάλασσα» για τέτοιου είδους δικαιώματα ναυσιπλοΐας και υπερπτήσεων.<sup>77</sup> Πρέπει να τονιστεί επίσης ακόμη ότι το άρθρο 301 απαιτεί από τα κράτη να *«απέχουν από οποιαδήποτε απειλή ή χρήση βίας κατά της εδαφικής ακεραιότητας ή της πολιτικής ανεξαρτησίας οποιουδήποτε κράτους, ή με οποιονδήποτε άλλο τρόπο ασυμβίβαστο με τις αρχές του διεθνούς δικαίου που ενσωματώνονται στον Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών»*.

Υπό αυτό το πρίσμα, όλα τα έθνη έχουν το δικαίωμα να διεξάγουν στρατιωτικές δραστηριότητες πέρα από τα χωρικά ύδατα ενός άλλου έθνους. Οι διεθνώς νόμιμες χρήσεις αυτών των περιοχών μπορούν να πραγματοποιηθούν χωρίς προειδοποίηση ή συγκατάθεση του παράκτιου κράτους και περιλαμβάνουν ευρύ φάσμα στρατιωτικών δραστηριοτήτων όπως: επιχειρήσεις πληροφοριών, επιτήρησης και αναγνώρισης, συλλογή στρατιωτικών θαλάσσιων δεδομένων και ναυτικές ωκεανογραφικές έρευνες, στρατιωτικές ασκήσεις, ανεφοδιασμούς, δοκιμές και χρήση όπλων, πτητικές λειτουργίες αεροπλανοφόρων και υποβρυχίων, ακουστικές και σόναρ λειτουργίες, ναυτικό έλεγχο και προστασία της ναυσιπλοΐας, εγκατάσταση και συντήρηση τεχνητών εγκαταστάσεων που σχετίζονται με το στρατό, επιχειρήσεις άμυνας βαλλιστικών πυραύλων και υποστήριξη δοκιμών βαλλιστικών πυραύλων, θαλάσσιες επιχειρήσεις

---

<sup>77</sup> Pedrozo, R. (2009). Military activities in and over the exclusive economic zone. Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, p.539

διαμεσολάβησης (π.χ. έρευνα και κατάσχεση), επιχειρήσεις θαλάσσιας ασφάλειας (π.χ. καταπολέμηση της τρομοκρατίας και καταπολέμηση της διάδοσης της), κλπ.

Είναι επίσης σημαντικό να τονισθεί ότι η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 θέτει ορισμένους περιορισμούς στις στρατιωτικές δραστηριότητες στη θάλασσα. Ωστόσο, κανένας από αυτούς τους περιορισμούς δεν ισχύει στην ΑΟΖ. Το άρθρο 19 της σύμβασης περιορίζει ορισμένες στρατιωτικές δραστηριότητες σε ξένα χωρικά ύδατα για πλοία που εμπλέκονται σε μη αβλαβή διέλευση, όπως απειλή ή χρήση βίας, χρήση όπλων, συλλογή πληροφοριών, πράξεις προπαγάνδας, εκτόξευση και προσγείωση αεροσκαφών και άλλων στρατιωτικών συσκευών, στρατιωτικές έρευνες και σκόπιμη παρέμβαση σε συστήματα επικοινωνίας.

Από την άλλη πλευρά υπάρχουν περί τα δεκαοκτώ κράτη που φιλοδοξούν να ρυθμίσουν ή να απαγορεύσουν ξένες στρατιωτικές δραστηριότητες στην ΑΟΖ. Τα κράτη αυτά είναι το Μπαγκλαντές, Βραζιλία, Βιρμανία (Μιανμάρ), Πράσινο Ακρωτήριο, Κίνα, Ινδία, Ινδονησία, Ιράν, Κένυα, Μαλαισία, Μαλδίβες, Μαυρίκιος, Βόρεια Κορέα, Πακιστάν, Φιλιππίνες, Πορτογαλία, Ταϊλάνδη και Ουρουγουάη. Οι περιορισμοί και απαγορεύσεις εκτείνονται σε ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων. Αυτές είναι ο περιορισμός στις «μη ειρηνικές χρήσεις» της ΑΟΖ χωρίς συγκατάθεση, όπως ασκήσεις όπλων, ο περιορισμός στη συλλογή στρατιωτικών θαλάσσιων δεδομένων (στρατιωτικές έρευνες) και υδρογραφικές έρευνες χωρίς προηγούμενη ειδοποίηση και συγκατάθεση, αιτήματα για προηγούμενη ειδοποίηση και συγκατάθεση σε διελεύσεις από πυρηνοκίνητα σκάφη ή πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα, όπως πετρέλαιο, χημικές ουσίες, επιβλαβή υγρά και ραδιενεργά υλικά, ο περιορισμός της διέλευσης πολεμικών πλοίων σε αβλαβή διέλευση, απαγορεύσεις λειτουργίας ISR (συλλογή πληροφοριών) και φωτογραφίας, ο περιορισμός στη ναυσιπλοΐα και τις υπερπτήσεις μέσω της ΑΟΖ και απαιτήσεις ότι στρατιωτικά και άλλα κρατικά αεροσκάφη να υποβάλλουν σχέδια πτήσης πριν από τη διέλευση του στην ΑΟΖ. Σημειώνεται ότι αυτές οι υπερβολικές αξιώσεις δεν έχουν καμία βάση στο εθνικό διεθνές δίκαιο, την κρατική πρακτική, τη Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας του 1982. Έχουν διαμαρτυρηθεί

διπλωματικά και έχουν αμφισβητηθεί επιχειρησιακά από τις Ηνωμένες Πολιτείες στο πλαίσιο του Προγράμματος Ελευθερίας της ναυσιπλοΐας των ΗΠΑ.<sup>78</sup>

Συνεπώς, εάν μια χούφτα εθνών γίνει το διεθνές πρότυπο, σχεδόν το 38 τοις εκατό των παγκόσμιων ωκεανών που κάποτε θεωρούνταν ανοικτή θάλασσα και ήταν ανοιχτοί σε απεριόριστη στρατιωτική χρήση θα εμπίπτουν στον κανονισμό και τον έλεγχο των παράκτιων κρατών. Όπως είναι φανερό ένα τέτοιο αποτέλεσμα δεν συνάδει με την έως τώρα διαμόρφωση του δικαίου της θάλασσας ούτε αποτέλεσε μέρος των διαπραγματεύσεων κατά την τρίτη διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο μόνος τρόπος για την επίτευξη του στόχου της βέλτιστης χρήσης των θαλασσών αλλά και των θαλάσσιων πόρων της προς το συμφέρον της Διεθνούς Κοινότητας, είναι αυτός της αλληλεγγύης και της συνεργασίας. Αρχές που στο Διεθνές Δίκαιο και το Δίκαιο της Θάλασσας έχουν αναδειχθεί ως θεμελιώδεις βάσεις της διεθνούς ρύθμισης για την εκμετάλλευση και τη διατήρηση των θαλάσσιων πόρων των οποίων η ανθρωπότητα έχει ανάγκη για την επιβίωση της.

Καθώς οι νέες τάσεις στο δίκαιο της θάλασσας συνοψίζονται σε δύο βασικές ιδέες, δηλαδή την εδαφικοποίηση των θαλάσσιων χώρων, που συνεπάγεται μεγαλύτερο έλεγχο από τα παράκτια κράτη σε περιοχές όλο και πιο μακριά από τις ακτές τους, με τη μείωση των ελεύθερων θαλασσών και, δεύτερον, τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής στη θάλασσα θα πρέπει να γίνει σαφές ότι οι προκλήσεις αυτές αποτελούν μείζον θέμα στο διάλογο για το Δίκαιο της Θάλασσας. Τόσο το

---

<sup>78</sup> Melchiorre, T. & Plèta, T. (2018). Military activities in the Exclusive Economic Zone: A contentious issue of the international law of the sea. *Journal of Security and Sustainability Issues*, 8(2), p.127-142



πολιτικό πλαίσιο όσο και το νομικό, θα πρέπει να συντονισθεί ώστε να ρυθμίσει εκ νέου τα υφιστάμενα δεδομένα του Δικαίου της Θάλασσας, ώστε να αντιμετωπιστούν οι προβληματικές που αναδεικνύονται. Η περαιτέρω θεσμοθέτηση της διεθνούς έννομης τάξης της θάλασσας, μέσω της δημιουργίας διεθνών οργανισμών και της δημιουργίας κωδίκων δεοντολογίας, οι οποίοι να επιδιώκουν τη διαμόρφωση ενός πιο σεβαστού διεθνούς καθεστώτος του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των διαφορών που αναπτύσσονται μεταξύ των χωρών αποτελεί ένα βέβαιο εργαλείο για το σκοπό αυτό.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

- Αντωνόπουλος Κ. & Κ. Μαγκλιβέρας (επιμ.), Το Δίκαιο της Διεθνούς Κοινωνίας (3η έκδοση, Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη, 2017)
- Εμμανουήλ Ρούκουνα, Διεθνές Δίκαιο, τεύχος δεύτερο, δεύτερη έκδοση, εκδ. Αντώνη Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή 2006

- Χ. Δίπλα, Το Διεθνές Δικαστήριο των Ηνωμένων Εθνών. τόμος Α', εκδ. Σάκκουλα 2003
- Κ. Ιωάννου - Α. Στρατή, Δίκαιο της Θάλασσας, Β' έκδοση, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα- Κομοτηνή 2000
- Κ. Ιωάννου-Σ. Περράκη, Εισαγωγή στη Διεθνή Δικαιοσύνη, τεύχος Ι: γενική θεωρία και θεσμικές εφαρμογές, τεύχος ΙΙ: διεθνής νομολογία και πρακτική, πίνακες, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή 1984
- Μιχαήλ Κουλούρη, Το Διεθνές Δίκαιον της Υφαλοκρηπίδος και αι Τάσεις του Δικαίου της Θαλάσσης, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα 1976
- Δ. Μυλωνόπουλος, (2012), Δίκαιο της Θάλασσας, Εκδόσεις: Νομική Βιβλιοθήκη
- Χάρη Γ. Τζήμητρα, Η υφαλοκρηπίδα των νησιών στη διεθνή νομολογία, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή 1997
- Ελληνική Εταιρεία Διεθνούς Δικαίου και Διεθνών Σχέσεων, Η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας-Εφαρμογές και Εξελίξεις είκοσι χρόνια από την υπογραφή της, επιμέλεια:
- Στέλιος Περράκης, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή 2005

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ**

- Andreone, G. (2017). *The Future of the Law of the Sea: Bridging Gaps Between National, Individual and Common Interests*. Cham: Springer International Publishing.
- Dominic Roughton, Colin Trehearne, (2014), *The IMLI Manual on International Maritime Law: Volume I: The Law of the Sea, The Continental Shelf*, Oxford Scholarly Authorities on International Law [OSAIL].

- Rothwell, D., Oude Elferink, A., Scott, K., & Stephens, T. (Eds.), *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*. : Oxford University Press. Retrieved 9 Jun. 2020
- Myron Nordquist - *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, Volume VII*- Brill (2011)
- Nordquist, M. H. (2012). *The law of the sea convention: US accession and globalization*. Leiden: M. Nijhoff
- Lagoni, R., & Vignes, D. (2006). *Maritime delimitation*. Leiden: Nijhoff
- Tanaka, Y. (2015). *The international law of the sea*

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

### Κατάλογος Διεθνών Συνθηκών

1945: Διακήρυξη Truman

1958: Σύμβαση της Γενεύης για την Αιγιαλίτιδα Ζώνη και τη Συνορεύουσα Ζώνη

    Σύμβαση της Γενεύης για την Ανοικτή Θάλασσα

    Σύμβαση της Γενεύης για την Υφαλοκρηπίδα

    Σύμβαση της Γενεύης για την Αλιεία και την προστασία των βιολογικών πόρων της Ανοιχτής Θάλασσας

1964: Σύμβαση Αλιείας του Λονδίνου της 9ης Μαρτίου 1964

1982: Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας του Μοντέγκο Μπέυ

## Αποφάσεις Διεθνών Δικαστηρίων για το Δίκαιο της Θάλασσας

### Αποφάσεις Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης

- Fisheries Case (United Kingdom v. Norway) Judgment of 18/12/1951, 116 ILR 18, no. 36
- Minquiers et Ecrehos Case (France v. United Kingdom), Judgment of 17/11/1953, [www.icj-cij.org](http://www.icj-cij.org)
- North Sea Continental Shelf Case (The Netherlands/Denmark-FR Germany) (1969) , ICJ Rep. 1969, 3
- Fisheries Jurisdiction (Federal Republic of Germany v. Iceland) (2/2/1973)  
Fisheries Jurisdiction (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Iceland) (25/7/1974), [www.icj-cij.org](http://www.icj-cij.org)
- Aegean Sea Continental Shelf Case(Greece v. Turkey)(19/12/1978), [www.icj-cij.org](http://www.icj-cij.org)
- Continental Shelf (Tunisia/Libyan Arab Jamahiriya), Judgment, ICJ Rep. 1982, 18
- Delimitation of the Maritime Boundary in the Gulf of Maine Area (USA-Canada), ICJ Rep. 1984, 246
- Libya-Malta Continental Shelf Case, ICJ Rep. 1985, 13  
Land, Island and Maritime Frontier Dispute (El Salvador/Honduras: Nicaragua intervening) (11/9/1992), [www.icj-cij.org](http://www.icj-cij.org)
- Maritime Delimitation in the Area between Greenland and Jan Mayen (Denmark v. Norway), ICJ Rep. 1993, 38
- Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain (Qatar v. Bahrain) (2001), Merits, Judgment, [www.icj-cij.org](http://www.icj-cij.org)
- Land and Maritime Boundary between Cameroon and Nigeria (Cameroon v. Nigeria: Equatorial Guinea intervening) (Merits), ICJ Rep. 2002, 303

- Case concerning Territorial and Maritime Dispute between Nicaragua and Honduras in the Caribbean Sea (Nicaragua v. Honduras) (2007), [www.icj-cij.org](http://www.icj-cij.org)

### **Αποφάσεις Διεθνών Διαιτητικών Οργάνων**

- Anglo-French Continental Shelf Arbitration,(United Kingdom v.France) (1977), 54 ILR 6
- Report and Recommendations to the Governments of Iceland and Norway of the Conciliation Commission on the Continental Shelf Area between Iceland and Jan Mayen (1981), 62 ILR 108
- Delimitation of the Maritime Boundary between Guinea and Guinea-Bissau (1985), 77 ILR 635
- Maritime Delimitation between Guinea-Bissau and Senegal (Guinea-Bissau v. Senegal) (1991), 83 ILR 1  
8
- Case concerning the Delimitation of Maritime Areas between Canada and the French Republic- St. Pierre et Miquelon Arbitration (France-Canada) (1992), 31 ILM 1145
- Yemen-Eritrea Arbitration (Phase II, Maritime Delimitation) (1999), [www.pca-cpa.or](http://www.pca-cpa.or)

### **Διεθνής Διακρατικές Συμφωνίες Θαλάσσιας Οριοθέτησης**

Να τα μικρύνω

Αριθμ. Έκθεσης (Report Number)	Διεθνείς Συμφωνίες (International Maritime Boundaries)
-----------------------------------	---

Βόρεια Αμερική:

No. 1-1	Καναδάς-Δανία (Γροιλανδία) (1973)
No. 1-5	Μεξικό-Ηνωμένες Πολιτείες (1970, 1976 και 1978)

Κεντρική Αμερική/Καραϊβική:

- No. 2-1 Κολομβία-Κόστα Ρίκα (1984)  
No. 2-2 Κολομβία-Δημοκρατία της Δομνίκης (1978)  
No. 2-4 Κολομβία-Ονδούρα (1986)  
No. 2-5 Κολομβία-Παναμάς (1976)  
No. 2-6 Κόστα Ρίκα-Παναμάς (1980)  
No. 2-7 Κούβα-Αιτή (1977)  
No. 2-8 Κούβα-Μεξικό (1976)  
No. 2-13(1) Trinidad και Tobago/Βενεζουέλας (Κόλπος της Παρία) (1942)

Νότια Αμερική:

- No. 3-1 Αργεντινή-Χιλή (1984)  
No. 3-2 Αργεντινή-Ουρουγουάη (1973)  
No. 3-4 Βραζιλία-Ουρουγουάη (1972)  
No. 3-5 Χιλή-Περού (1952)  
No. 3-7 Κολομβία-Εκουαδόρ (1975)  
No. 3-8 Κόστα Ρίκα-Εκουαδόρ (1985)  
No. 3-9 Περού-Εκουαδόρ (1952)

Αφρική:

- No. 4-2 Γκάμπια-Σενεγάλη (1975)  
No. 4-4 Σενεγάλη-Γουινέα Μπισσάου (1960)  
No. 4-5 Κένυα-Τανζανία (1976)

Κεντρικός Ειρηνικός/Ανατολική Ασία

- No. 5-3            Αυστραλία-Νέα Γουινέα (1978)  
No. 5-9            Μαλαισία-Ινδονησία (1969)  
No. 5-12          Ιαπωνία-Νότια Κορέα (1974)  
No. 5-13(1)       Μαλαισία-Ταϊλάνδη (1971)

Ινδικός Ωκεανός/Νοτιοανατολική Ασία:

- No. 6-2(5)        Αυστραλία-Ινδονησία (1989)  
No. 6-6(2)        Ινδία-Ινδονησία (1977)  
No.6-8            Ινδία-Μαλβίδες (1976)  
No. 6-11          Ινδία-Ταϊλάνδη (1978)

Περσικός Κόλπος:

- No. 7-2            Μπαχρέιν-Ιράν (1971)  
No. 7-6            Ιράν-Κατάρ (1969)

Μεσόγειος/Μαύρη Θάλασσα:

- No. 8-1            Κύπρος-Ηνωμένο Βασίλειο (1960)  
No. 8-2            Γαλλία-Ιταλία (1986)  
No. 8-4            Ελλάδα-Ιταλία (1977)  
No. 8-5            Ιταλία-Ισπανία (1974)

Βόρεια και Δυτική Ευρώπη:

No. 9-2	Γαλλία-Ισπανία (1974)
No. 9-3	Γαλλία-Ηνωμένο Βασίλειο (1988)
No. 9-5	Ιρλανδία-Ηνωμένο Βασίλειο (1988)
No. 9-6	Νορβηγία-Σοβιετική Ένωση (1957)
No. 9-7	Πορτογαλία-Ισπανία (1976)
No. 9-9	Δανία-Νορβηγία (Βόρεια Θάλασσα) (1965)
No. 9-11	Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας-Ολλανδία (1971)
No. 9-13	Ολλανδία-Ηνωμένο Βασίλειο (1965)
No. 9-15	Νορβηγία-Ηνωμένο Βασίλειο (1965)

Βαλτική Θάλασσα:

No. 10-3	Φιλανδία-Σουηδία (1972)
No. 10-4 (1)	Φιλανδία-Σοβιετική Ένωση (Κόλπος της Φιλανδίας) (1965)
No. 10-8	Πολωνία-Σοβιετική Ένωση (1969)
No. 10-10	Σουηδία-Πολωνία (1989)