

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ στη ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**«Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ‘ΔΙΩΡΥΓΑΣ’ ΚΑΙ ΤΩΝ
ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΤΕΝΩΝ ΚΑΙ Ο ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ
ΤΟΥΣ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ»**

Κωνσταντίνος Μαυροσκούφης

Διπλωματική Εργασία που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του
Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του
Διπλώματος Μεταπτυχιακών Σπουδών

Πειραιάς

Φεβρουάριος 2024

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ – ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT

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

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

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

Τα μέλη της Επιτροπής:

- Δανιήλ Γεώργιος - Επίκουρος Καθηγητής (Επιβλέπων)
- Λαγούδης Ιωάννης - Αναπληρωτής Καθηγητής
- Πολέμης Διονύσιος – Επίκουρος Καθηγητής

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

ΠΡΟΛΟΓΟΣ – ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών στη Ναυτιλία, του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

Η διαδικασία εκπόνησής της αποτέλεσε αναμφίβολα ένα πολλά υποσχόμενο ταξίδι γνώσεων. Γνώσεις που σε ένα βαθμό, προϋπήρχαν και οι οποίες με την κατάλληλη καθοδήγηση και έρευνα εξελίχθηκαν και αναπτύχθηκαν τόσο, ώστε ο συγγραφέας της παρούσας εργασίας να κινητοποιηθεί περαιτέρω και να αρχίσει να αναζητά απαντήσεις σε διάφορα ερωτήματα που προέκυπταν κατά τη διαδικασία συγγραφής, πολλά εκ των οποίων ξέφευγαν από τα στενά όρια του θέματος.

Και αυτός είναι ο στόχος μιας διπλωματικής εργασίας. Να διευρύνονται οι γνωστικοί ορίζοντες, να ερευνώνται ζητήματα που ανακύπτουν συνεχώς, να απαντώνται ει δυνατόν, ερωτήματα και να γεννώνται εκ νέου άλλα. Η δια βίου μάθηση αποτελεί θεμέλιο λίθο της προσωπικότητας ενός ατόμου, κάτι που για να επιτευχθεί απαιτείται ενεργητικότητα, αφοσίωση και όρεξη για δουλειά.

Σε όλη αυτή τη διαδικασία που εκτυλίχθηκε και είχε ως στόχο τη δημιουργία μιας εργασίας που θα την απασχολούν η διεθνής ναυσιπλοΐα, οι διώρυγες, τα διεθνή στενά και μια νομική αλλά και ναυτιλιακή ματιά των γεγονότων, δε θα μπορούσα να μην ευχαριστήσω την οικογένειά μου και τους καθηγητές μου που με τη στήριξη και την καθοδήγησή τους αντίστοιχα, με έκαναν να στραφώ σε αυτό το τόσο ενδιαφέρον θέμα.

ΑΦΙΕΡΩΣΗ

Στη Σοφία, το Δημήτρη, τον Κωνσταντίνο και τους γονείς μου που με βοήθησαν με την πολύτιμη καθοδήγησή τους.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Εισαγωγικώς Αναφερόμενα.....	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Στοιχεία Δικαίου και Ορισμοί.....	3
1.1 Ναυτικό Δίκαιο.....	3
1.2 Θάλασσα.....	6
1.3 Θαλάσσιος Χώρος.....	8
1.4 Δίκαιο της Θάλασσας.....	10
1.5 Ανοιχτή Θάλασσα.....	13
1.5.1 <i>Νηοψία</i>	16
1.6 Πλοίο.....	16
1.7 Δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης.....	21
1.8 Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας και άλλα αρμόδια διεθνή όργανα.....	26
1.9 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός.....	27
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Χαρτογράφηση της έννοιας «διώρυγα».....	28
2.1 Ιστορία.....	28
2.2 Διάκριση Διωρύγων.....	29
2.3 Διεθνές Δίκαιο.....	30
2.3.1 <i>Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών</i>	31

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ.....	34
3.1 Ιστορία.....	34
3.2 Χαρακτηριστικά της διώρυγας του Σουέζ.....	36
3.3 Πολιτική διοδίων διώρυγας Σουέζ.....	38
3.4 Η νέα διώρυγα του Σουέζ.....	42
3.5 Το «Πράσινο Κανάλι» του Σουέζ.....	46
3.6 Υπόθεση Ever Given – Εισαγωγικώς Αναφερόμενα.....	49
3.7 Το περιστατικό παρακώλυσης της κυκλοφορίας της Διώρυγας του Σουέζ.....	51
3.8 Συνέπειες στη Διεθνή Σκηνή.....	54
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΠΑΝΑΜΑ.....	65
4.1 Ιστορία.....	65
4.2 Χαρακτηριστικά της διώρυγας του Παναμά.....	68
4.3 Το «Πράσινο Κανάλι» του Παναμά.....	74
4.4 Πολιτική διοδίων διώρυγας Παναμά.....	78
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Η ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗΣ... 	82
5.1 Τεχνικά χαρακτηριστικά της διώρυγας και ανησυχίες.....	83
5.2 Η Συνθήκη του Μοντρέ.....	88
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΤΑ ΣΤΕΝΑ ΤΟΥ ΒΟΣΠΟΡΟΥ.....	93
6.1 Τεχνικά χαρακτηριστικά.....	94
6.2 Γεωπολιτικό ενδιαφέρον.....	95
6.3 Το καθεστώς των Στενών του Βοσπόρου ανά τα χρόνια.....	95
6.3.1 Ο Τουρκικός Κανονισμός για τα Στενά του 1993.....	100
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΤΑ ΣΤΕΝΑ ΤΟΥ ΟΡΜΟΥΖ.....	101
7.1 Τεχνικά χαρακτηριστικά και στοιχεία που αφορούν τα Στενά...	105

7.2 Διεθνές Δίκαιο και Δίκαιο Ναυτικού Πολέμου.....	105
---	-----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΑΣΜΑ ΜΕΤΑΞΥ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΚΑΙ ΑΛΒΑΝΙΑΣ..... 108

8.1 Τεχνικά χαρακτηριστικά.....	108
8.2 Διεθνές Δίκαιο και θαλάσσιες ζώνες.....	110
8.3 Η υπόθεση του Στενού της Κέρκυρας.....	115
8.3.1 Ιστορικό Πλαίσιο.....	115
8.3.2 Απόφαση Δικαστηρίου της Χάγης.....	116
8.3.3 Νομικό Καθεστώς.....	117
8.4 Η ανεφάρμοστη συμφωνία μεταξύ Ελλάδας και Αλβανίας για οριοθέτηση ΑΟΖ.....	118

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9: ΔΙΚΑΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ..... 121

9.1 Πηγές.....	121
9.2 Αρχές Ενωσιακού Δικαίου Περιβάλλοντος.....	123
9.3 Στόχοι.....	125
9.4 Προστασία υδάτων.....	126
9.5 Ρύπανση Θάλασσας.....	126
9.6 Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός.....	128

Συμπερασματικώς Αναφερόμενα.....	129
----------------------------------	-----

Βιβλιογραφικές Παραπομπές.....	133
--------------------------------	-----

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ, ΣΧΗΜΑΤΩΝ, ΧΑΡΤΩΝ

Πίνακες που αποτυπώνουν το ύψος των απαιτούμενων καταβληθέντων τελών αναλόγως της κατηγορίας των πλοίων (Σουέζ).....	40-41
Η αρχική (μπλε) και η νέα (κόκκινη) διώρυγα του Σουέζ.....	44
Το σχέδιο κατασκευής της νέας διώρυγας του Σουέζ.....	45
Το μπλοκαρισμένο στη διώρυγα του Σουέζ «EVER GIVEN».....	63-64
Διώρυγα του Παναμά.....	71
Έργο κατασκευής υδατοφραγμάτων της διώρυγας του Παναμά.....	72
Χάρτης καταγραφής όλων των φραγμάτων και δεξαμενών που διέπουν ολόκληρο το μήκος της διώρυγας του Παναμά.....	73
Εξοικονόμηση δεικτών διοξειδίου του άνθρακα ανά είδος ναυτιλιακής αγοράς αλλά και με κριτήριο τις κύριες διαδρομές.....	76
Πίνακες που αποτυπώνουν το ύψος των απαιτούμενων καταβληθέντων τελών αναλόγως της κατηγορίας των πλοίων (Παναμάς).....	80-81

**Χάρτες που παρουσιάζουν τη νέα διώρυγα της Κωνσταντινούπολης και τη
σύνδεση της Μαύρης Θάλασσας με τη Θάλασσα του Μαρμαρά.....91-92**

Απεικόνιση χαρτών της περιοχής των Στενών του Ορμούζ..... 107

**Χάρτες που απεικονίζουν το θαλάσσιο πέρασμα μεταξύ Κέρκυρας
και Αλβανίας..... 109**

ΠΕΡΙΛΗΨΗ – ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ

Υπάρχουν γεωγραφικά σημεία στον πλανήτη, τα οποία εκ φύσεως, είναι πιο προνομιούχα από κάποια άλλα. Η γεωγραφία και η φύση έχουν παίξει τόσο καθοριστικό ρόλο σε αυτές τις περιοχές, που συχνά αποτελούν το «μήλον της έριδος» μεταξύ των διεκδικητών, οι οποίοι τις περισσότερες φορές είναι τα εθνικά κράτη. Ένα προνομιούχο σημείο, το οποίο θα μπορούσε να είναι μια διώρυγα ή στενά υψίστης σημασίας, διαμέσου των οποίων διέρχονται καθημερινά εκατοντάδες πλοία, ή ακόμα, ακτογραμμή πολλών τετραγωνικών χιλιομέτρων, προσφέρουν στο κράτος το οποίο κατέχει ένα ή και όλα αυτά τα χαρακτηριστικά, συγκριτικό πλεονέκτημα σε σχέση με τα υπόλοιπα γειτνιάζοντα κράτη. Αυτό από μόνο του δίνει ώθηση στην οικονομική μεγέθυνση και ευημερία των πολιτών, κάτι που στη συνέχεια οδηγεί σε ανάπτυξη, σε καινοτομία και φυσικά, σε αλματώδη τεχνολογική εξέλιξη. Δέκτης όλων αυτών των πλεονεκτημάτων, θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ο κλάδος της ναυτιλίας. Ένας κλάδος κατά τον οποίο, αγαθά και υπηρεσίες μεταφέρονται από μια περιοχή που διαθέτει πλεονάζοντες πόρους (εξαγωγέας) σε μια άλλη, που έχει έλλειψη (εισαγωγέας).

Κράτη με ναυτοσύνη, δηλαδή με ναυτική παράδοση και ιστορία, τα οποία έχουν αυτό το συγκριτικό πλεονέκτημα λόγω της γεωγραφίας τους, και τα οποία, συν τοις άλλοις, διαθέτουν και διαχειρίζονται διώρυγες και στενά ύψιστου ενδιαφέροντος για τη ναυσιπλοΐα, είναι ισχυρά στο παγκόσμιο «γίγνεσθαι», ασκούν γεωπολιτική επιρροή και χρήζουν ιδιαίτερης μελέτης, λόγω της στρατηγικής τους σημασίας.

Στην παρούσα εργασία, θα μελετηθούν οι βασικότερες διώρυγες παγκοσμίως με τη μεγαλύτερη ναυτιλιακή κίνηση, δηλαδή οι διώρυγες του Σουέζ και του Παναμά, και θα εξεταστούν η ιστορία τους, τα προβλήματα που αντιμετώπισαν και ακόμα αντιμετωπίζουν αλλά και τρόποι βελτίωσης των υποδομών τους.

Στη συνέχεια, θα μελετηθεί και η σχεδιαζόμενη διώρυγα της Κωνσταντινούπολης, ένα έργο και ελληνικού ενδιαφέροντος, καθώς σε περίπτωση περάτωσής του, θα αλλάξουν πολλά στη διπλωματική σκακιέρα της περιοχής. Στη συνέχεια της εργασίας, θα αναφερθούν τα πολύ σημαντικά περάσματα του Ορμούζ και του Βοσπόρου, ενώ θα διερευνηθούν και σημαντικά νομικά ζητήματα που θα καλύψουν θέματα, όπως τα στενά μεταξύ Κέρκυρας και Αλβανίας, την παρακώλυση

του θαλάσσιου διαύλου του Σουέζ από το “Ever Given” και τις επιπτώσεις που αυτή είχε στην οικονομία. Στην εργασία θα αποσαφηνιστούν διάφορα στοιχεία Δικαίου και χρήσιμοι ορισμοί με νομικό υπόβαθρο, ώστε να καταστεί στον αναγνώστη περισσότερο σαφές το νομικό πλαίσιο που διέπει τις διώρυγες και τα διεθνή στενά και θα γίνει επίσης αναφορά στο Περιβαλλοντικό Δίκαιο Θάλασσας και στις Αρχές του Ενωσιακού Δικαίου Περιβάλλοντος.

Λέξεις κλειδιά: Διώρυγα, Στενά, Σουέζ, Παναμάς, Βόσπορος, Ορμούζ, Κωνσταντινούπολη, ναυτιλία, «Ever Given», Περιβαλλοντικό Δίκαιο Θάλασσας, Ενωσιακό Δίκαιο, Στοιχεία Δικαίου.

ABSTRACT – KEY WORDS

There are geographical points on this planet, which are more privileged than others by nature. Geography and mother – nature have such a crucial role in these regions, which are constantly asserted by nation-states, the biggest rivals among the contenders. A privileged point, which could be a canal or straits of great importance, where hundreds of ships get through daily or maybe, a coastline of many square meters long, can provide the state, which could possess all of them or a part of these characteristics, with a comparative advantage beside the rest adjacent countries. This advantage may boost the economic growth and the prosperity of the citizens, and therefore, leads to development, innovation and of course, to an extended technological advancement. Recipient of all these benefits, it might be the shipping industry. A kind of industry, where goods and services are transported from a region with plenty of sources (exporter) to another one in deficiency (importer).

Countries with seamanship, namely with naval history and tradition, which possess this type of comparative advantage because of their geographical position and, into the bargain, handle canals and straits of highly importance for ship navigation, are powerful enough at the global firmament, influence the geopolitical status quo and require deep examination and research, because of their strategic importance.

At this dissertation, the most basal worldwide canals with high naval traffic will be examined, such as the canals of Suez and Panama. Also, the history, the problems that were and are still dealt with, and of course, supposed means of amelioration of the infrastructure will be delved in. Furthermore, the arranged canal of Constantinople will be mentioned, which is a project of Greek interest too. In case of completion, the diplomacy of the region will be changed. Moving deeper at the assignment, the passages of Hormuz and Bosphorus will be perused and meanwhile, case studies will be analyzed, covering issues like the passage between Corfu and Albania, the obstruction of the shipping lane of Suez Canal by the container ship “Ever Given” and the impacts in economy.

In the dissertation will be clarified various elements of Law and useful definitions with a legal background to make the legal framework governing canals and international straits clearer to the reader. Reference will also be made to the Environmental Law of the Sea and the Principles of EU Environmental Law.

Key Words: Canal, Passage, Suez, Panama, Bosphorus, Hormuz, Constantinople, shipping, “Ever Given,” Environmental Law of the Sea, European Law, Elements of Law.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στόχος της παρούσας εργασίας είναι η εξέταση της μεγάλης σημασίας που παίζουν οι διώρυγες και τα διεθνή στενά στο παγκόσμιο στερέωμα, κυρίως από ναυτιλιακής και νομικής σκοπιάς, καθώς κρίνεται πως οι συνεχιζόμενες εξελίξεις επί της γεωπολιτικής σκακιέρας επηρεάζουν σε πολύ μεγάλο βαθμό τις μετέπειτα αποφάσεις και κινήσεις του ναυτιλιακού κλάδου. Η γεωγραφία σε συνάρτηση με την ανθρώπινη παρέμβαση ως απόρροια ικανοποίησης εθνικών και προσωπικών στόχων για παγκόσμια δύναμη, έλεγχο και πρωτοκαθεδρία, οδήγησαν σε ένα ράλι διπλωματικής κούρσας στα πλαίσια του οποίου η ναυτιλία είναι ευάλωτη στις εξελίξεις και επηρεάζεται. Αν αναλογιστεί κανείς πως το μεγαλύτερο ποσοστό των παγκόσμιων μεταφορών πραγματοποιείται μέσω των θαλασσίων διαύλων, όπου προφανώς περιλαμβάνονται οι διώρυγες και τα περάσματα, και κατόπιν μέσω σιδηροδρομικού δικτύου και οδικών αξόνων, το επιχείρημα άρρηκτης σύνδεσης ναυτιλίας και γεωπολιτικής ισχυροποιείται έτι περισσότερο.

Τα πλεονασματικά κράτη αποστέλλουν αγαθά προς τα ελλειμματικά στα πλαίσια είτε διμερών συμφωνιών είτε γιατί το επιτάσσουν οι κανόνες του Διεθνούς Δικαίου, κι αυτό έχει ως αποτέλεσμα την ισχυροποίηση των εμπορικών δεσμών των κρατών. Είναι πραγματικά θαυμάσιο το γεγονός πως μεταξύ των κρατών εισαγωγών και των κρατών εξαγωγών υπάρχει παντού έντονο το υδάτινο στοιχείο, πράγμα που σημαίνει πως η χρήση πλοίων κάθε λογής είναι επιβεβλημένη. Υπάρχουν όμως και περιορισμοί αναφορικά με το είδος του πλοίου που θα χρησιμοποιηθεί κάθε φορά σε ένα ταξίδι, καθώς δεν είναι όλα τα πλοία κατάλληλα προς πλεύση μέσω περασμάτων όπως η διώρυγα του Σουέζ ή η αντίστοιχη του Παναμά. Ζητήματα λοιπόν που θα διερευνηθούν αναλυτικότερα στη συνέχεια.

Η εργασία θα καταπιαστεί αρχικώς, εντός ενός γενικού πλαισίου, με τις διώρυγες και τα είδη της, καθώς επίσης και με Στοιχεία Δικαίου και χρήσιμους νομικούς ορισμούς, αλλά και με το Διεθνές Δίκαιο, ώστε να γίνει αντιληπτό το καθεστώς που ισχύει με τα στενά, ιδίως αν αυτά έχουν χαρακτηριστεί ως διεθνή και υψίστης σημασίας για τη διεθνή ναυσιπλοΐα.

Στη συνέχεια, θα γίνει συγκεκριμενοποίηση επιμέρους περιπτώσεων, των πιο βασικών που απασχολούν το παγκόσμιο «γίνεσθαι», όπως οι διώρυγες του Σουέζ και του Παναμά, και κατόπιν, θα αναφερθεί η σχεδιαζόμενη διώρυγα της Κωνσταντινούπολης, η οποία βρίσκεται στα σκαριά, και η οποία αν υλοποιηθεί, θα επιφέρει ντόμινο εξελίξεων στη γειτονιά της Ελλάδας.

Η συνέχεια της εργασίας θα ασχοληθεί με τα ιδιάζουσας περίπτωσης στενά διεθνούς ενδιαφέροντος, όπως είναι αυτά του Ορμούζ και του Βοσπόρου, ενώ θα γίνει ειδική μνεία για τα στενά μεταξύ Ελλάδας και Αλβανίας στη θαλάσσια περιοχή της Κέρκυρας. Τα Στενά αυτά μάλιστα αποτέλεσαν θεμέλιο λίθο στην επίλυση νομικών διαφορών από το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης.

Αναφορά θα γίνει επίσης και στην παρακώλυση της διεθνούς ναυσιπλοΐας στη διώρυγα του Σουέζ από το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων “Ever Given”, τον αντίκτυπο που είχε στην παγκόσμια ναυτιλιακή κίνηση και τις αλυσιδωτές συνέπειες στην παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα αλλά και στην οικονομία.

Τέλος, σκόπιμη κρίνεται η μνεία στο Περιβαλλοντικό Δίκαιο της Θάλασσας με ειδική μνεία στο θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό, στο Δίκαιο Περιβάλλοντος σύμφωνα με τις επιταγές του Ενωσιακού Δικαίου Περιβάλλοντος, στην προστασία των υδάτων αλλά και στη ρύπανση της θάλασσας.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΚΑΙΟΥ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

1.1 ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Ναυτικό δίκαιο¹ είναι το σύνολο κανόνων δικαίου, οι οποίοι ρυθμίζουν τις σχέσεις που διέπουν το θαλάσσιο εμπόριο και τη ναυτιλία γενικότερα. Η ρύθμιση των θεμάτων της ναυτιλίας με ειδικούς κανόνες επιβάλλεται λόγω των εξαιρετικών συνθηκών που επικρατούν στη θάλασσα, στις εμπορικές συναλλαγές που πραγματοποιούνται διαμέσω αυτής και στη ναυτική εργασία. Είναι αντιληπτό πως οι συνθήκες που επικρατούν στη θάλασσα διαφέρουν κατά κόρον από τις αντίστοιχες στην ξηρά και για αυτό το λόγο, υπάρχει διάκριση αλλά και ξεχωριστό δίκαιο που καλύπτει αυτές τις διαφορετικές ανάγκες για νομική κάλυψη.

Το ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο περιλαμβάνει διατάξεις που ρυθμίζουν τις σχέσεις του θαλάσσιου εμπορίου, της συμβάσεως ναυτολογήσεως, της θαλάσσιας ασφαλίσεως και άλλα θέματα, όπως είναι η κυριότητα και η μεταβίβαση του πλοίου, η ναυτική υποθήκη και άλλα. Οι διατάξεις αυτές είναι ενδοτικού δικαίου, δηλαδή δεν αποκλείουν διαφορετική ρύθμιση, μετά από συμφωνία των αντισυμβαλλόμενων μερών.

Το δημόσιο ναυτικό δίκαιο από την άλλη, περιλαμβάνει διατάξεις δημοσίου διεθνούς ναυτικού δικαίου, διοικητικού ναυτικού δικαίου (ασφάλειας ναυσιπλοΐας, ναυτικής εκπαίδευσεως, ακτοπλοΐας, διοικητικού ελέγχου, ναυτικών ατυχημάτων), ποινικού και πειθαρχικού δικαίου και ναυτικού εργατικού δικαίου. Οι περισσότερες από αυτές τις διατάξεις είναι αναγκαστικού δικαίου, δεν μπορούν δηλαδή να τροποποιηθούν με συμφωνία των αντισυμβαλλόμενων μερών όπως συμβαίνει στο ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο, γιατί αφορούν στη δημόσια έννομη τάξη και όχι σε συμφωνίες μεταξύ ιδιωτών.²

¹ Α. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο, Τόμος Ι, Ε' έκδ., Μέρος Ι^ο, Εισαγωγή Κεφ. Ι^ο - 2^ο*

² Λυκούδης, Π. (2014) *Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου, Αθήνα: Εκδ. Ίδρυμα Ευγενίδου.*

Οι πρώτες διατάξεις που ρυθμίζουν σχέσεις ναυτικού δικαίου απαντούν στον κώδικα του βασιλιά της Βαβυλωνίας Χαμουραμί (2.285 π.Χ.). Στην αρχαία αθηναϊκή δημοκρατία ίσχυσαν πολλοί κανόνες του νεότερου ναυτικού δικαίου, όπως το ναυτικό δάνειο, η αβαρία και άλλα. Στους βυζαντινούς χρόνους ίσχυσαν διάφορες εκφάνσεις του ναυτικού δικαίου που περιλάμβαναν κυρίως αποφάσεις δικαστηρίων και ναυτικά έθιμα της τότε εποχής.

Ένας πολύ σημαντικός και ξακουστός ναυτικός κανόνας δικαίου που ίσχυε εκείνη την εποχή, ο επονομαζόμενος: «Νόμος Ροδίων ο ναυτικός» ήταν κατά πάσα πιθανότητα, ιδιωτική συλλογή ναυτικών διατάξεων που περιελάμβανε ναυτικά έθιμα και συνήθειες που βρίσκονταν σε ισχύ στην ανατολική λεκάνη της Μεσογείου. Συστηματική κωδικοποίηση του ναυτικού δικαίου άρχισε το 17^ο αιώνα μ.Χ. πρώτα στη Γαλλία, με την έκδοση της περίφημης «Ordonnance de la Marine» (1681) του Λουδοβίκου XIV. Ο νόμος αυτός περιελάμβανε διατάξεις δημοσίου και ιδιωτικού ναυτικού δικαίου κι εδιαιρείτο σε πέντε βιβλία. Αργότερα, όταν επί Ναπολέοντα κωδικοποιήθηκε το εμπορικό δίκαιο με το γαλλικό εμπορικό κώδικα «Code de Commerce», το ναυτικό δίκαιο αποτέλεσε ένα ιδιαίτερο κεφάλαιο του κώδικα αυτού.

Στην Ελλάδα ίσχυσε από το 1836 αυτούσιος ο γαλλικός εμπορικός κώδικας, ο οποίος περιελάμβανε το ναυτικό δίκαιο, σύμφωνα με τους γαλλικούς κανόνες δικαίου. Το 1910 εκδόθηκε ο νόμος «ΓΨΙΖ» που αντικατέστησε ολόκληρο τον κώδικα και ίσχυσε μέχρι το 1958. Κατά τις περιόδους αυτές θεσπίστηκαν και άλλα νομοθετήματα, εκ των οποίων, πολλές διεθνείς συμβάσεις, σχετικές με θέματα ναυτικού δικαίου, οι οποίες και κυρώθηκαν από τη χώρα μας.

Το έτος 1958 μπορεί να θεωρηθεί σταθμός στην ιστορία του ναυτικού δικαίου, αφού με το νόμο «3816» κυρώθηκε και άρχισε να ισχύει ο «Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου» (ΚΙΝΔ) που αντικατέστησε τον προηγούμενο νόμο «ΓΨΙΖ» και κάθε άλλη διάταξη νόμων ή εθίμων που ήταν αντίθετη σ' αυτόν.

Ο Κ.Ι.Ν.Δ.³ πιο συγκεκριμένα, περιλαμβάνει διατάξεις που αφορούν στα πλοία και στους πλοιοκτήτες, στη συμπλοιοκτησία, στον Πλοίαρχο και στο πλήρωμα, στην ευθύνη του πλοιοκτήτη, στις ναυλώσεις, στη ναυτική πίστη, στα ναυτικά προνόμια,

³ Νόμος 3816/1958 (ΦΕΚ Α' 32/ 8.2.1958) περί Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου.

στις κατασχέσεις των πλοίων, στις αβαρίες και στα θέματα που αφορούσαν συγκρούσεις των πλοίων, θαλάσσια αρωγή και θαλάσσια ασφάλεια.

Με το Νομοθετικό Διάταγμα «187/19732»⁴ κυρώθηκε ο Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ) που άρχισε να ισχύει από την 4η Απριλίου 1974.

Ο Κ.Δ.Ν.Δ. περιελάμβανε διατάξεις που αναφέρονταν:

- α) στα πλοία και στα βοηθητικά ναυπηγήματα, και πιο ειδικά, στην απόκτηση και αποβολή της εθνικότητας, στην καταμέτρηση, στην ασφάλεια, και στα ναυτιλιακά έγγραφα,
- β) σε θέματα προσωπικού πλοίων όπως η απογραφή, η ναυτική εκπαίδευση, τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας, οι συνθέσεις πληρωμάτων, η ναυτική εργασία, η ναυτολόγηση, η τροφοδοσία, αλλά και τα καθήκοντα πλοιάρχου και πληρώματος,
- γ) σε θέματα λιμενικής αστυνομίας,
- δ) σε ειδικά ναυτιλιακά θέματα, όπως η ακτοπλοΐα, η πλοήγηση και τα φαρικά τέλη.

Στο τελευταίο μέρος του Κ.Δ.Ν.Δ. είχαν ενταχθεί οι ποινικές και πειθαρχικές διατάξεις που αφορούσαν τους ναυτικούς και περιλαμβάνονταν στον μέχρι τότε ισχύοντα Ποινικό και Πειθαρχικό Κώδικα Εμπορικού Ναυτικού (Π.Π.Κ.Ε.Ν.).⁵

Ο κατεξοχήν φυσικός χώρος στον οποίο δραστηριοποιείται το Ναυτικό Δίκαιο και πραγματοποιείται το εμπόριο, ενώ παράλληλα αναπτύσσεται και ο ναυτιλιακός κλάδος, είναι η θάλασσα: ένας χώρος, ο οποίος για όλα τα παράκτια κράτη της υφελίου είναι τόσο ζωτικής σημασίας, καθώς αποτελεί πηγή εισοδήματος για αυτά, είτε τουριστικά, είτε λόγω ανάπτυξης λιμενικών εγκαταστάσεων και υποδομών, είτε λόγω παρουσίας ναυπηγείων για επισκευές και κατασκευές.

⁴ Νομοθετικό Διάταγμα 187/1973(ΦΕΚ Α' 261/1973) περί Κώδικος Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου.

⁵ Λυκούδης, Π. (2014) Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου, Αθήνα: Εκδ. Ίδρυμα Ευγενίδου.

1.2 ΘΑΛΑΣΣΑ

Με τον όρο «θάλασσα», όρος που βρίσκεται στην καρδιά του Διεθνούς Δικαίου, εννοείται το σύνολο των χωρών που αποτελούνται από αλμυρό νερό και βρίσκονται καταρχήν σε φυσική και ελεύθερη επικοινωνία μεταξύ τους. Ο ορισμός αυτός της θάλασσας εξαιρεί τις λεγόμενες εσωτερικές θάλασσες και τα γλυκά νερά, καθώς επίσης την Κασπία, (η οποία βρέχει τις ακτές της Ρωσίας, του Καζακστάν, του Τουρκμενιστάν, του Αζερμπαϊτζάν και του Ιράν), την Αζοφική Θάλασσα, (η οποία βρέχει τις ακτές της Ρωσίας και της Ουκρανίας), τις λίμνες και τους ποταμούς.⁶

Το δίκαιο που σχετίζεται με τη θάλασσα ενυπάρχει σε δυο μεγάλες κατηγορίες:

A) στο Ναυτικό Δίκαιο (Maritime Law – Droit Maritime), για το οποίο έγινε λόγος στο αμέσως προηγούμενο υποκεφάλαιο και

B) στο Δίκαιο της Θάλασσας (Law of the Sea – Droit de la mer).

Όσον αφορά την Κασπία, γεννήθηκαν διχογνωμίες αναφορικά με το νομικό της καθεστώς, καθώς η διάλυση της Σοβιετικής Ένωσης το 1991 επέφερε πλέον πέντε παράκτια κράτη από δύο που ήταν, με άλλα να υποστηρίζουν πως αυτή είναι θάλασσα, άλλα πως είναι λίμνη και άλλα να μην αποφαίνονται ξεκάθαρα για το τι είναι αλλά να προτάσσουν επιχειρήματα για συνδιαχείριση και συνεκμετάλλευση.

Το Δίκαιο της Θάλασσας αναφέρεται στις εξουσίες του κράτους στο θαλάσσιο χώρο και πιο συγκεκριμένα, στις υδάτινες ζώνες, στους βυθούς των θαλασσών αλλά και στον αέρα πάνω από τη θάλασσα. Το Ναυτικό Δίκαιο, όπως περιγράφηκε και προηγουμένως, διέπει ως επί το πλείστον τις ιδιωτικές σχέσεις στη θάλασσα, είναι όμως γνωστό πως πλέον έχει και δημόσιο χαρακτήρα, ιδίως σε θέματα που αφορούν το λιμενικό ή τη ναυτική εκπαίδευση των πληρωμάτων.

Γενικότερα, υπάρχει ένας συγχρωτισμός των αντικειμένων που υπάγονται στο Δίκαιο της Θάλασσας και στο Ναυτικό Δίκαιο, όμως είναι σημαντικό να θυμάται

⁶ Ρούκουνας Ε. (2011 και 2015) *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο*, Αθήνα: Εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη.

κανείς πως το μεν πρώτο, καθορίζει νομικό πλαίσιο συμπεριφοράς, ενώ το δε δεύτερο, εξειδικεύει και καθιστά λεπτομερειακούς τους γενικούς κανόνες.⁷

Ο χωρισμός της θάλασσας σε ζώνες, όπως και με την περίπτωση της Κασπίας και των παράκτιων κρατών που βρέχονται από αυτή, όσο περνά ο καιρός, τόσο ίσως πιο δυσνόητος γίνεται, καθώς από δύο θαλάσσιες ζώνες που ήταν γνωστές στο Διεθνές Δίκαιο τον 17^ο αιώνα: την αιγιαλίτιδα ζώνη και την ανοικτή θάλασσα, πλέον, γίνεται λόγος για οκτώ ή και εννέα ζώνες.

Αυτή η νέα πραγματικότητα αποτελεί απότοκο της υπέρμετρης ανάγκης των κρατών να διεκδικούν με το περάσμα των ετών όλο και μεγαλύτερο μερίδιο αρμοδιοτήτων και εποπτείας από την πίτα των θαλάσσιων ζωνών. Η δημιουργία όμως καινούριων νομικών καθεστώτων επί της θάλασσας, συνεπάγεται αυτομάτως και ευθύνες αλλά και έλεγχο, που όμως τις περισσότερες φορές εξαιτίας της νομικής περιπλοκότητας δεν είναι αποτελεσματικός. Με μια πρώτη ματιά και σύμφωνα με τις Διεθνείς Συμβάσεις του Δικαίου της Θάλασσας του 1958 και του 1982, η πρώτη θαλάσσια ζώνη είναι αυτή των εσωτερικών υδάτων (Internal Waters), που όμως δεν αποτελεί αντικείμενο τους αλλά αποκλειστικό αντίκειμενο του εσωτερικού δικαίου κάθε παράκτιου κράτους που διαθέτει εσωτερικά ύδατα και συνεπώς, και την αρμοδιότητα να τα εκμεταλλεύεται κατά το δοκούν. Έπονται: η αιγιαλίτιδα ζώνη ή χωρική θάλασσα (Territorial Sea) και η ανοικτή θάλασσα (High Seas). Μέσα σε όλα αυτά, τα κράτη έχουν δικαίωμα κήρυξης Συνορεύουσας Ζώνης (Contiguous Zone) και Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης (Exclusive Economic Zone). Μπορούν επίσης, να ασκήσουν κυριαρχικά δικαιώματα σε ορισμένη περιοχή του βυθού της ανοικτής θαλάσσης (υφαλοκρηπίδα – continental shelf), απόλυτη κυριαρχία στον αέρα πάνω από τα χωρικά τους ύδατα (National Air Space) και δικαιώματα στο διεθνή ενάεριο χώρο πάνω από την ανοικτή θάλασσα (International Air Space). Τέλος, ορισμένα παράκτια κράτη έχουν το δικαίωμα της εντάξής τους σε καθεστώς αρχιπελαγικού κράτους (Archipelagic State), εφόσον πληρούν κάποιες ειδικές προϋποθέσεις.⁸

Να σημειωθεί πως αναλυτικότερη αναφορά επί των γραφθέντων θα γίνει σε επόμενα κεφάλαια, καθώς ο χώρος της θάλασσας πέρα από γεωγραφικό, ναυτιλιακό και περιβαλλοντικό ενδιαφέρον, υπέχει και νομικού ενδιαφέροντος. Δεν είναι καθόλου

⁷ Ρούκουνας Ε. (2011 και 2015) *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο*, Αθήνα: Εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη.

⁸ B. Oxman: *The territorial temptation. A Siren Song at Sea*, A.J.I.L. 2006, 830.

λίγες φορές που ολόκληρα κράτη αντιπαρατίθενται για τους θαλάσσιους χώρους κατά το Δίκαιο της Θαλάσσης, ιδίως όταν οι θαλάσσιες ζώνες είναι αυτές που ουσιαστικά χωρίζουν τα παράκτια κράτη μεταξύ τους και αποτελούν το «μήλον της έριδος» σχετικά με την κυριαρχία τους.

1.3 ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ

Ο θαλάσσιος χώρος αποτελεί συνάμα όριο άμυνας της εδαφικής ακεραιότητας κάθε παράκτιου κράτους και ταυτόχρονα, χώρο οικονομικής χρησιμοποίησης προς ίδιον όφελος. Περίπου 159 παράκτια κράτη διαθέτουν θαλάσσιες ακτές που υπερβαίνουν τις 300.000 ναυτικά μίλια, ενώ άλλα 40 περικλειστικά (Land-locked States) έχουν δικαιώματα προσβάσεως σε αυτήν αλλά και εκμετάλλευσης του πλούτου της. Η Ελλάδα μάλιστα έχει ακτές που εκτείνονται σε 6.210 ναυτικά μίλια.

Σε αυτόν το θαλάσσιο χώρο, διεξάγονταν ανέκαθεν ταξίδια με απώτερο σκοπό είτε την εξερεύνηση, είτε το εμπόριο, είτε την κατάληψη νέων εδαφών. Ως τον 17^ο αιώνα, τα ζητήματα που αφορούν το θαλάσσιο χώρο στηρίζονταν σε εθιμικά δίκαια, διαμορφωμένα έτσι όπως τα είχαν φτιάξει οι εμπειρίες των ναυτικών και των εμπόρων όλους αυτούς τους αιώνες. Τέτοια εθιμικά δίκαια αποτελούσαν: « Ο Ρόδιος Νόμος» του 3^{ου} αιώνα π.Χ., « τα Βασιλικά» του 7^{ου} αιώνα μ.Χ., « οι Lois d' Oleron» του 12^{ου} και το « Consolato del mare» του 14^{ου} αιώνα.

Το σύγχρονο Διεθνές Δίκαιο άρχισε να κάνει την εμφάνισή του σταδιακά τον 17^ο αιώνα, χρονική περίοδο κατά την οποία τα κράτη της εποχής αναζητούσαν τρόπους καθιέρωσης κρατικής κυριαρχίας σε ξηρά και θάλασσα. Από τα πρώτα πράγματα που είχαν ανάγκη τα παράκτια κράτη να ρυθμίσουν ήταν: α) η επέκταση της κρατικής κυριαρχίας στη θάλασσα, χάρη στη δημιουργία της αιγιαλίτιδας ζώνης και β) να εξασφαλιστεί η ανάγκη και το δικαίωμα της ναυσιπλοΐας σε θαλάσσιους χώρους εκτός της δικαιοδοσίας των κρατών, χάρη στη δημιουργία μιας άλλης ζώνης, αυτήν της ανοικτής θάλασσας. Με την επινόηση αυτών των πρώτων –στην ουσία- νομικών εννοιών, εξασφαλίστηκαν η ελεύθερη ναυσιπλοΐα αλλά και η αλιεία.

Ένα χαρακτηριστικό που είναι εμφανές και κοινό σε όλα τα εθιμικά δίκαια είναι η έλλειψη κωδικοποίησης, δηλαδή η συγγραφή όλων των κανόνων που

εφάρμοζαν οι άνθρωποι από γενιά σε γενιά και εμπειρικά. Η «γέννηση» του Δικαίου της Θάλασσας που έγινε σταδιακά και εννοείται ξεκίνησε από έθιμο, έδωσε τη δυνατότητα να γίνει ένας πρώτος διαχωρισμός μεταξύ των ιδιωτικών χρηστών της θάλασσας (ναυτικοί, έμποροι) για τους οποίους μερίμνησαν οι κανόνες του Ναυτικού Δικαίου, και των κρατών των οποίων οι διακηρύξεις επί του θαλάσσιου χώρου συμπλήρωναν «τις κενές σελίδες» του Δικαίου της Θαλάσσης.

Παρατηρείται πως έστω αργά αλλά σταδιακά εκκίνησε η διαδικασία κωδικοποίησης του Δικαίου της Θάλασσας εν ειρήνη, γιατί στο περί Δικαίου της Θάλασσας εν πολέμω, αυτό πάσχει τόσο από κωδικοποίηση, όσο και από μια έστω συμβατική ρύθμιση.

Χρονικό σημείο καμπής του Δικαίου της Θάλασσας που επέφερε την τάχιστα εξέλιξη και την αναδιαμόρφωσή του, αποτέλεσε το 1945 όταν και έληξε ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος. Ο τότε πρόεδρος των ΗΠΑ, Harry Truman, εξέδωσε δύο διακηρύξεις σχετικά με τα δικαιώματα αλιείας στη θάλασσα αλλά και αυτά περί έρευνας και εκμετάλλευσης του βυθού, πέρα από την αιγιαλίτιδα ζώνη. Τότε ήταν χρονιά που «ζυμώθηκε» για πρώτη φορά η έννοια της υφαλοκρηπίδας.

1.4 ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Ως συνέχεια της κωδικοποίησης που αναπτύχθηκε στο προηγούμενο υποκεφάλαιο, αυτή αντιμετωπίστηκε ουσιαστικά κατά τη δεκαετία του 1950 από την Επιτροπή του Διεθνούς Δικαίου των Ηνωμένων Εθνών. Στη Γενεύη το 1958, συζητήθηκαν αυτές οι προτάσεις περί κωδικοποίησης κατά την Πρώτη Διακυβερνητική Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών, κάτι που είχε ως αποτέλεσμα των υιοθέτηση από όλα τα συμμετέχοντα κράτη τεσσάρων διεθνών συμβάσεων που αφορούσαν:

- την αιγιαλίτιδα και τη συνορεύουσα ζώνη
- την ανοικτή θάλασσα
- την υφαλοκρηπίδα και
- την αλιεία.

Παρόλη την επτυχία αυτής της πρώτης προσέγγισης μεταξύ των κρατών, εντούτοις παρουσιάστηκαν διαφωνίες σε ορισμένα ζητήματα, όπως το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης, (τρία ή έξι ή δώδεκα ναυτικά μίλια) κι έτσι, δύο χρόνια αργότερα, συνήλθε ακόμα μια Διακυβερνητική Συνδιάσκεψη στη Γενεύη, η οποία δεν τελεσφόρησε. Δείγμα της έλλειψης συναίνεσης και ευρείας επικύρωσεως των συμβάσεων, αποτέλεσε και το γεγονός ότι ούτε η Ελλάδα τις επικύρωσε, παρά μόνο την τρίτη, κι αυτή μάλιστα όταν οι πρώτες αμφισβητήσεις της Τουρκίας περί υφαλοκρηπίδας έκαναν την εμφάνισή τους το 1972.

Παρότι επιχειρήθηκε στις συνδιασκέψεις αυτές μια πρώτη κωδικοποίηση, η διαδικασία επικύρωσης αυτών των συμβάσεων από τα νομοθετικά όργανα κάθε κράτους, αποδείχτηκε δύσκολο έργο. Κάποια κράτη επικύρωσαν όλες τις συμβάσεις, κάποια άλλα κάποιες από αυτές ενώ και κάποια ακόμα, καμία. Η απουσία ευρείας επικύρωσης ακολούθησε τις δυο συνδιασκέψεις, όμως είναι σημαντικό να τονιστεί πως η κωδικοποίηση που προέκυψε, διατύπωνε εθιμικούς κανόνες, πράγμα που σήμαινε πως είτε επικυρώνονταν αυτές οι συμβάσεις, είτε όχι, ίσχυαν έναντι όλων. Η πρωτοτυπία της κωδικοποίησης διαφαίνεται σε όλες τις συμβάσεις, πολύ δε περισσότερο στην τρίτη, περί υφαλοκρηπίδας, καθώς εκεί παρέμενε ακόμα ρευστό και υπό πλήρη αμφισβήτηση το ζήτημα των εξωτερικών ορίων της υφαλοκρηπίδας. Αν συνυπολογίσει κανείς αυτό, σε συνδυασμό και με τη διχογνωμία αναφορικά με την

έκταση του πλάτους της αιγιαλίτιδας ζώνης, έτσι όπως περιγραφόταν στην πρώτη σύμβαση, αλλά και με το γεγονός ότι πολλά νέα κράτη ανά τον κόσμο ανεξαρτητοποιήθηκαν τη δεκαετία του 1960, όλα αυτά οδήγησαν σε νέα, επικαιροποιημένη κωδικοποίηση περί τα 1973.

Μετά από την αδιαμφισβήτητη πρόοδο που κατέγραψαν οι δύο πρώτες διακυβερνητικές συνδιασκέψεις και παρά τις δυσκολίες που ανέκυψαν στη συνέχεια, η διπλωματία οδηγείται στην ιστορική τρίτη κατά σειρά, διακυβερνητική Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, η οποία ξεκίνησε τις διεργασίες της το 1973, αρχικώς στο Καρακάς, μετέπειτα στη Νέα Υόρκη, και τέλος, στο Μοντέγκο Μπάιου, όπου και υπογράφηκε η τελική σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, το 1982.

Η κρισιμότητα και η σπουδαιότητα αυτής της διάσκεψης αποδεικνύεται από το μεγάλο αριθμό κρατών που συμμετείχαν στις εργασίες της διάσκεψης όλα αυτά τα εννέα χρόνια έως ότου διαμορφωθεί ένα τελικό κείμενο και υπογραφεί από τα κράτη που θα το δέχονταν μονάχα ως σύνολο, αλλιώς μπορούσαν να αρνηθούν την επικύρωσή τους και πάλι ως ολόκληρα. Αυτή η μορφή ονομάζεται «package deal» και η τελική του μορφή πήρε σάρκα και οστά όχι μόνο με τη συμβολή των συμμετεχόντων κρατών αλλά και εξειδικευμένων διεθνών οργανισμών, όπως επίσης και αρκετών μη κυβερνητικών οργανώσεων. Παρά την πολύ ευρεία πλειοψηφία του, τέσσερα κράτη, μεταξύ αυτών οι Ηνωμένες Πολιτείες, το Ισραήλ, η Τουρκία και η Βενεζουέλα το καταψήφισαν.

Πολύ μεγάλο αντικείμενο των διαπραγματεύσεων κατά την τρίτη συνδιάσκεψη, αποτέλεσαν οι ανησυχίες των μικρότερων κρατών για εξασφάλιση των πλουτοπαραγωγικών πόρων της θάλασσας και έλεγχο των θαλασσίων ζωνών τους, και από την άλλη, τα μεγαλύτερα και με ναυτική παράδοση κράτη, την εξασφάλιση διόδων ελεύθερης ναυσιπλοΐας μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη των κρατών. Όπως κάθε διαπραγμάτευση, έτσι και εδώ, πραγματοποιήθηκαν αμοιβαίες υποχωρήσεις και συμβιβασμοί, ώστε να εξευρεθεί η χρυσή τομή. Για πρώτη φορά έγινε λόγος για θέσπιση Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης 200 ναυτικών μιλίων, κάτι που εξευμένισε τις ανησυχίες των αναπτυσσόμενων κρατών, αλλά και για «πλου εν διελεύσει», δηλαδή εξασφάλιση ελεύθερης διέλευσης μέσω αιγιαλίτιδας ζώνης, κάτι που συνέφερε τα κράτη με ναυτοσύνη. Με λίγα λόγια, η νέα Σύμβαση περιελάμβανε

τους ήδη εθιμικούς κανόνες που υπήρχαν και στις δυο προηγούμενες συμβάσεις και ακόμα, νέους θεσμούς του Δικαίου της Θάλασσας, όπως την Α.Ο.Ζ, τα αρχιπελαγικά κράτη, μηχανισμούς επίλυσης διαφορών και τον όρο «πλου εν διελεύσει».

Αλλαγές δε θα μπορούσαν να έλειπαν ούτε από αυτή τη Σύμβαση, η οποία αποτέλεσε τομή στη διπλωματική σκακιέρα της διεθνούς πολιτικής. Οι ΗΠΑ έθεσαν θέμα αναθεώρησης του Μέρους που γίνεται λόγος για το διεθνή βυθό, καθώς υποστήριζαν πως με το ήδη υπάρχον πλαίσιο είχε δημιουργηθεί ένα συγκεντρωτικό καθεστώς εκμετάλλευσης των φυσικών πόρων του βυθού που αντίβαινε τις αρχές του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Έτσι, η Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών κατέληξε στην Απόφαση 48/263, η οποία περιείχε τη Συμφωνία της Νέας Υόρκης του 1994 περί εφαρμογής του Μέρους για το βυθό όπως προβλεπόταν στη Σύμβαση του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας. Στην πραγματικότητα όμως, επρόκειτο για ξεκάθαρη αλλαγή της αρχικής σύμβασης και μάλιστα αποτελεί ξέχωρο κομμάτι της, δείγμα τους πόσο εύκολα μπορεί να μεταβληθεί και να προσαρμοστεί ο διπλωματικός κλάδος σε περιπτώσεις εξυπηρέτησης και κατανόησης αναγκών ισχυρών κρατών.⁹

Όσον αφορά τώρα την Ελληνική πραγματικότητα, η Σύμβαση του 1982 κυρώθηκε από την Ελλάδα με το νόμο 2321/1995 (ΦΕΚ Α' 136, 23 Ιουνίου 1995). Κατά τις εργασίες της επικύρωσης, η Ελλάδα κατέθεσε ερμηνευτική δήλωση σχετικά με θέματα που αφορούν:

- την άσκηση των δικαιωμάτων που απορρέουν από τη σύμβαση,
- τον καθορισμό των στενών διεθνούς ναυσιπλοΐας,
- την επλογή του Διεθνούς Δικαστηρίου του Δικαίου της Θάλασσας ως αρμόδιου οργάνου για την επίλυση διαφορών σχετικών με την εφαρμογή της σύμβασης και
- και στην ονομασία της τότε ΠΓΔΜ.

Η Σύμβαση της Γενεύης του 1958 πάντως πέρα από την πρώτη επιχείρηση κωδικοποίησης των διεθνών συμβάσεων σχετικά με το Δίκαιο της Θάλασσας, ήταν η

⁹ *M.H Nordquist, J.N. Moore(eds.): Entry into Force of the Law of the Sea Convention, The Hague, 1995.*

πρώτη που ενδοσκόπησε στα καιρία ζητήματα των ζωνών του θαλάσσιου χώρου και έκανε λόγο όχι μόνο για χωρικά κι εσωτερικά ύδατα αλλά και για πέρα από αυτά, δηλαδή την ανοιχτή θάλασσα για την οποία γίνεται λόγος στο επόμενο υποκεφάλαιο. Ένας θαλάσσιος χώρο εξίσου σημαντικός με τους υπόλοιπους, που ναι μεν, δεν υφίσταται κυριαρχία των παρακτίων κρατών, ενυπάρχουν όμως διάφορα δικαιώματα και οικονομικές δραστηριότητες που αυτά μπορούν να ασκήσουν, που σίγουρα δεν τα αφήνουν ασυγκίνητα.

1.5 ΑΝΟΙΧΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Σύμφωνα με το άρθρο 1 της Σύμβασης της Γενεύης του 1958 ως ανοικτή θάλασσα ορίζεται κάθε τμήμα της θάλασσας που δεν περιλαμβάνεται στην αιγιαλίτιδα ζώνη και τα εσωτερικά ύδατα των κρατών. Πρόκειται για έναν ορισμό με αρνητικό σχήμα. Ως συμπλήρωμα στο άρθρο 1, το άρθρο 86 της Σύμβασης του Μοντέγκο Μπαίν του 1982, προβλέπει ότι οι διατάξεις που σχετίζονται με την ανοιχτή θάλασσα εφαρμόζονται παντού στη θάλασσα, εξαιρουμένων των θαλάσσιων περιοχών που ανήκουν στην ΑΟΖ, στην αιγιαλίτιδα ζώνη και τα εσωτερικά ύδατα ενός κράτους ή στα αρχιπελαγικά ύδατα ενός αρχιπελαγικού κράτους.

Το αρνητικό σχήμα του ορισμού, δηλαδή «κάτι είναι κάτι εκτός αν δεν είναι αυτό...», ίσως φαίνεται περίεργο με μια πρώτη ματιά, όμως δικαιολογείται απόλυτα για δυο λόγους. Αφενός, στη σύμβαση του 1982 δε διευκρινίζεται επακριβώς το ακριβές πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης και συνεπώς, δεν μπορούν να οριστούν οι περιοχές της ανοικτής θάλασσας, κι αφετέρου, η έκταση της ανοικτής θάλασσας θα εξαρτάται κάθε φορά από την ανακήρυξη ή όχι Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης κάποιου παράκτιου κράτους. Επίσης, τα νομικά καθεστώτα για υφαλοκρηπίδα και βυθό αντίστοιχα δυσχεραίνουν και αυτά με τη σειρά τους το τι εστί ανοικτή θάλασσα, καθώς οι διατάξεις περί ανοικτής θάλασσας θα πρέπει να υπέρκεινται αυτών.

Η νομική φύση της ανοιχτής θάλασσας είναι δύσκολο να διευκρινιστεί επακριβώς και πλήρως λόγω της πολυπλοκότητας που παρατηρείται στο θαλάσσιο χώρο εκ φύσεως σε αντίθεση με την ξηρά. Έτσι, η ανοιχτή θάλασσα δεν είναι *res nullius*, δηλαδή δεν έχει αδέσποτη κυριότητα, εφόσον κανείς δεν μπορεί να ασκήσει

πλήρη κυριαρχία σε αυτή. Από την άλλη όμως, δεν είναι και *res communis*, δηλαδή δεν ανήκει σε όλα τα κράτη με την έννοια της συγκυριαρχίας. Αυτό που φαίνεται να είναι πιο κοντά στη νομική της φύση είναι η έννοια της *res communis usus*, δηλαδή της κοινής χρήσης.¹⁰

Σύμφωνα με τη Σύμβαση του 1958 στο άρθρο 2, προβλέπονται τα δικαιώματα όλων των κρατών είτε παρακτίων, είτε περικλείστων, στην ανοιχτή θάλασσα. Αυτά είναι:

A) η ελευθερία της ναυσιπλοΐας,

B) η ελευθερία της αλιείας,

Γ) η ελευθερία τοποθέτησεως υποβρύχιων καλωδίων και σωληναγωγών και

Δ) η ελευθερία υπερπτήσεως.

Προβλέπονται ακόμα και μερικά ακόμα δικαιώματα, όπως η ελευθερία της επιστημονικής έρευνας και η ελευθερία για διοργάνωση ναυτικών γυμνασίων και παρακολούθησης αυτών από τρίτα πλοία.

Με τη Σύμβαση του 1982 και συγκεκριμένα στο άρθρο 87, παρατηρούνται ακολούθως ορισμένες αλλαγές και προσθήκες, όπως η ελευθερία κατασκευής τεχνητών νησιών και άλλων εγκαταστάσεων, σύμφωνα με τους περιορισμούς που προβλέπονται περί υφαλοκρηπίδας. Πλέον, η ελευθερία για επιστημονική έρευνα ορίζεται ξεκάθαρα ως δικαίωμα, ενώ από την άλλη οι ελευθερίες περί ναυτικών γυμνασίων δεν αναφέρονται ρητώς, μάλλον διότι πρόκειται περί Δικαίου Θαλάσσης εν ειρήνη.

Είναι πολύ σημαντικό να τονιστεί σε αυτό το σημείο πως όπως επισημαίνονται οι ελευθερίες και τα δικαιώματα των κρατών στα πλαίσια της ανοιχτής θάλασσας με θετική ερμηνεία, έτσι προβλέπονται και με την αντίστοιχη αρνητική, δηλαδή το τι δεν πρέπει να κάνουν τα κράτη. Αυτό θα μπορούσε να συμπεκνωθεί σε απαγορεύσεις, όπως το να μην εγείρει κανένα κράτος απαίτηση κυριαρχίας στην ανοιχτή θάλασσα ή να μην παρακωλύει επουδενί την ελευθεροπλοΐα σε αυτήν.

Μάλιστα, αυτό στην πράξη διαφαίνεται εντόνως από τους κύριους χρήστες της ανοιχτής θάλασσας, που δεν είναι άλλοι από τα πλοία. Κάθε πλοίο φέρει μια σημαία,

¹⁰ R.R. Churchill, A.V. Lowe: *The Law of the Sea*, 203.

έχει δηλαδή μια εθνικότητα, και ακολουθεί το δίκαιο του κράτους του οποίου τη σημαία φέρει. Είναι λοιπόν αντιληπτό ότι οποιεσδήποτε ενέργειες πράττουν ή δεν πράττουν τα κράτη, όσον αφορά την ανοιχτή θάλασσα, αυτές πραγματοποιούνται διαμέσω των πλοίων τους και είναι επίσης αντιληπτό ότι κανένα κράτος δεν πρέπει να προβαίνει σε πράξεις εξουσίας κατά άλλων πλοίων που δε φέρουν τη σημαία του.

Σε περίπτωση που κάποιο πλοίο παραβιάζει του κανόνες του διεθνούς δικαίου στην ανοιχτή θάλασσα ή τους νόμους του κράτους της σημαίας που φέρει, αυτό μπορεί να ανασταλλεί μόνο από αυτό το ίδιο το κράτος. Τότε μόνο πολεμικό πλοίο ενός κράτους μπορεί να προχωρήσει σε πράξεις εξουσίας ενός εμπορικού πλοίου, όπως είναι η διακοπή του πλου ή η σύλληψη των μελών του πληρώματος. Τέλος, για λόγους που παραβιάζουν το διεθνές δίκαιο αλλά και την κυριαρχία των κρατών των οποίων η σημαία είναι υψωμένη σε εμπορικά πλοία, δεν επιτρέπεται καμία παρακώλυση και εχθρική πράξη από οποιοδήποτε πολεμικό πλοίο σε καιρό ειρήνης. Σε αντίθετη περίπτωση, κάτι τέτοιο θα μπορούσε να είναι η απαρχή κάποιας ένοπλης σύρραξης ή ακόμα και πολέμου.¹¹

Αναφορικά κίολας με την περίπτωση σύγκρουσης πλοίων στην ανοιχτή θάλασσα, σύμφωνα και με το άρθρο 97 της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας του 1982, προβλέπεται αποκλειστική αρμοδιότητα του κράτους της σημαίας, η οποία είναι υψωμένη σε πλοίο που ενεπλάκη σε σύγκρουση και παράλληλα, συντρέχουσα αρμοδιότητα του κράτους, του οποίου ο υπαίτιος της σύγκρουσης είναι πολίτης του.¹²

Ένα πολεμικό δικαίωμα για το οποίο θα γίνει αναφορά ευθύς αμέσως και παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, είναι κι αυτό της διενέργειας νηοψίας, το οποίο μπορεί να υλοποιηθεί είτε στα χωρικά ύδατα ενός παράκτιου κράτους, είτε στην ανοιχτή θάλασσα. Είναι φανερό σε αυτήν την περίπτωση πως υπάρχει πιθανότητα εμπλοκής των φορέων αυτού του δικαιώματος, καθώς οι ισορροπίες είναι λεπτές. Η παραμικρή απεισκευσία κατά την άσκηση αυτού του δικαιώματος, μπορεί να θεωρηθεί “casus belli” (αιτία πολέμου). Το Διεθνές Δίκαιο όμως είναι ξεκάθαρο. Το δικαίωμα διενέργειας νηοψίας φέρουν τα κράτη κυρίως της ίδιας σημαίας με του πλοίου, όμως μπορεί να ασκηθεί κι από κράτη διαφορετικής σημαίας από του πλοίου,

¹¹ H. Κρίστινς: *Τα εμπορικά πλοία εις την την ελευθέραν θάλασσαν εν καιρώ ειρήνης*, Αθήναι, 1955.

¹² G. Gidel: *Le droit international de la mer*, 389.

και έχει απώτερο σκοπό την καταπολέμηση παράνομων πράξεων που διενεργούνται στο θαλάσσιο χώρο.

1.5.1 ΝΗΟΨΙΑ

Στα πλαίσια των δικαιωμάτων λοιπόν, που έχει ένα κράτος στους θαλάσσιους χώρους των χωρικών υδάτων ή της ανοιχτής θάλασσας, όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως σε περίπτωση σύγκρουσης αλλά και όπως απορρέουν από τις διατάξεις της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας, κρίνεται σκόπιμο να αναφερθεί αναλυτικότερα ο όρος νηοψία.

Είναι διαφορετικό πράγμα η επίσκεψη επί του υπόπτου πλοίου για τον έλεγχο των ναυτιλιακών εγγράφων του και άλλο πράγμα το δικαίωμα της νηοψίας (visit and search, droit de visite). Το μεν πρώτο, ασκείται εν καιρώ ειρήνης και μόνο από πλοίο που μοιράζεται την ίδια σημαία με το προς εξέταση πλοίο. Το δε δεύτερο νομιμοποιείται, μόνο με την προϋπόθεση να έχει αναγγελθεί προηγουμένως ένοπλη σύρραξη (άρα εν καιρώ πολέμου) και μπορεί να ασκηθεί και από κράτος με διαφορετική σημαία από αυτή που φέρει το πλοίο, κυρίως δε μάλιστα, όταν αυτό το κράτος βρίσκεται σε εμπόλεμη κατάσταση και ασκεί αυτό το δικαίωμα, ώστε να ανακόψει τον πολεμικό ανεφοδιασμό του αντιπάλου του. Συνεπώς, δικαίωμα νηοψίας σε καιρό ειρήνης επουδενί υφίσταται.

1.6 ΠΛΟΙΟ

Στο υποκεφάλαιο αυτό κρίνεται σκόπιμο να διερευνηθεί περαιτέρω ένας από τους κυριότερους χρήστες των θαλασσιών ζωνών, το πλοίο. Έγινε σε προηγούμενα υποκεφάλαια αναφορά σε αυτό, στα πλαίσια του Δικαίου της Θάλασσας και των δικαιωμάτων και ελευθεριών που έχει ένα κράτος, εκπορευόμενες από τις διεθνείς συμβάσεις που προβλέπουν στις διατάξεις τους τι οφείλει και τι δεν οφείλει να κάνει ένα κράτος είτε σε καιρό ειρήνης, είτε σε καιρό πολέμου, στην ανοιχτή θάλασσα.

Πλοίο επομένως, είναι κάθε πλωτό κατασκεύασμα που διαθέτει την απαραίτητη τεχνική και διοικητική οργάνωση και είναι ικανό να μετακινείται αυτοδύναμα προς ορισμένη κατεύθυνση στη θάλασσα.¹³

Παρακάτω θα εκτεθούν οι ορισμοί του «πλοίου» σύμφωνα τόσο με τον ΚΔΝΔ, όσο και με τον ΚΙΝΔ, και θα διασαφηνιστεί στα πλαίσια ποιου ορισμού κείται εγκύτερα η παρούσα εργασία. Σύμφωνα λοιπόν, με το άρθρο 3, παράγραφος 1 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, πλοίο θεωρείται κάθε σκάφος που προορίζεται να μετακινείται πάνω στο νερό με σκοπό τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, τη ρυμούλκηση, την επιθαλάσσια αρωγή, την αλιεία, την αναψυχή, την επιστημονική έρευνα ή άλλες δραστηριότητες. Μοναδική προϋπόθεση χαρακτηρισμού κάτι ως πλοίου με βάση αυτόν τον ορισμό είναι απλώς η ύπαρξη σκάφους χωρίς να προϋποτίθενται κι άλλα χαρακτηριστικά όπως συμβαίνει με τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου. Υπάρχει σαν έννοια και το βοηθητικό ναυπήγημα, σύμφωνα με τον Κ.Δ.Ν.Δ., που μπορεί να είναι κάθε πλωτό κατασκεύασμα, το οποίο ανεξάρτητα από τη χωρητικότητα που διαθέτει, προορίζεται να συνδράμει σε βοηθητικούς σκοπούς της ναυτιλίας, όπως είναι οι πλωτές δεξαμενές, οι βυθοκόροι και οι πλωτοί γερανοί. Από την άλλη, ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου σύμφωνα με το άρθρο 1, παράγραφος 1, θεωρεί ως πλοία μόνο αυτά που έχουν χωρητικότητα άνω των δέκα κόρων¹⁴ και συνδυαστικά να προϋποτίθεται η ύπαρξη σκάφους που κινείται αυτοδύναμα. Τα πιο μικρά (κάτω δηλαδή από 10 κόρους), θεωρούνται σύμφωνα με αυτόν, πλωτά ναυπηγήματα, πλοiάρια δηλαδή που χρησιμεύουν σε αλιευτικές δραστηριότητες ή βοηθητικές υπηρεσίες. Ο λόγος που επιλέγεται ο ορισμός του Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου είναι ότι η παρούσα εργασία δεν καταπιάνεται με τις δικαιοπρακτικές σχέσεις και τις αστικές ευθύνες που προκύπτουν από τις διαφορές μεταξύ ιδιωτών όπως υπαγορεύει ο ΚΙΝΔ, αλλά αντιθέτως, αναφέρει θέματα που σχετίζονται με τη χορήγηση, διατήρηση και απώλεια ελληνικής εθνικότητας των πλοίων αλλά και με τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα του κράτους απέναντι στη διεθνή κοινότητα αλλά και έναντι άλλων κρατών, σύμφωνα με τις επιταγές του ΚΔΝΔ. Επίσης, σύμφωνα με τον ΚΔΝΔ, το πλοίο δεν είναι απαραίτητο να κινείται σε θάλασσα για να χαρακτηριστεί πλοίο (μπορεί να κινείται σε λίμνες ή και ποτάμια), διευρύνοντας έτσι τους θαλάσσιους χώρους με τους οποίους ασχολείται, όπως

¹³ Ρούκουνας Ε. (2011 και 2015) *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο*, Αθήνα: Εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη.

¹⁴ Ο κόρος είναι μονάδα μέτρησης όγκου με την οποία γίνεται η μέτρηση της χωρητικότητας ενός πλοίου. Ένας κόρος αντιστοιχεί σε 100 κυβικά πόδια ή 2,83 κυβικά μέτρα. Στην αγγλική αποδίδεται με τον όρο «register ton.»

άλλωστε και αυτή η εργασία, καθώς οι διώρυγες και τα διεθνή στενά εμπλέκονται στις θαλάσσιες ζώνες κυριαρχίας των παρακτίων κρατών και παράλληλα, απολαύουν διεθνής προστασίας λόγω της σημαντικότητάς τους για το διεθνές εμπόριο και τη διεθνή ναυσιπλοΐα. Τέλος, δεν προκρίνεται ο ορισμός του ΚΙΝΔ, καθώς αυτός προσδίδει μια πιο εμπορική οπτική του πλοίου με συμβάσεις που περιλαμβάνουν διατάξεις από τον Αστικό Κώδικα και το Εμπορικό Δίκαιο γενικότερα, αντικείμενα που δεν εξετάζονται σε αυτήν την εργασία. Από νομικής σκοπιάς και από άποψη Διεθνούς Δικαίου, οι σημαντικότερες κατηγορίες πλοίων από αυτές που υπάρχουν, είναι οι διακρίσεις μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών πλοίων, καθώς επίσης και εμπορικών – πολεμικών.¹⁵

Σημαντικό χαρακτηριστικό που οφείλει να έχει ένα πλοίο, ώστε να είναι φορέας δικαιωμάτων και υποχρεώσεων, όπως ένα φυσικό ή ένα νομικό πρόσωπο, είναι η ιθαγένειά του, δηλαδή η σημαία την οποία φέρει. Αυτή αποκτάται σύμφωνα με το εσωτερικό δίκαιο κάθε κράτους, σε συνάρτηση κιόλας με τις επιταγές του διεθνούς δικαίου για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του περιβάλλοντος. Άπαξ και χορηγηθεί ιθαγένεια στο πλοίο, τότε αυτό σημαίνει πως αυτό έχει πλέον άρρηκτη σχέση τόσο νομική, όσο και πολιτική, με αυτό το κράτος. Η προβλεπόμενη διαδικασία έχει ως εξής:

- εγγραφή στο εκάστοτε εθνικό νηολόγιο
- ύψωση σημαίας σε αντιστοίχιση με το νηολόγιο
- αναγραφή ονόματος πλοίου και λιμένα νηολόγησης
- κατοχή ναυτιλιακών εγγράφων που πιστοποιούν αυταπόδεικτα την ενθικότητά του και ό,τι άλλο συνεπάγεται την ταυτότητά του.

Σύμφωνα με το άρθρο 94 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας και κατά την αρχή της «προσήκουσας επιμέλειας» (due diligence), το κράτος της σημαίας υποχρεούται να ασκεί διοικητικό και τεχνικό έλεγχο σε πλοίο της δικαιοδοσίας του.¹⁶

Όσον αφορά τώρα, την απόκτηση ελληνικής ιθαγένειας από ένα πλοίο, σύμφωνα και με το ελληνικό δίκαιο, κατά το άρθρο 6 της ΚΝΔΝ, ως ελληνικό θεωρείται ένα πλοίο με το που εγγραφεί σε νηολόγιο που τηρείται από τις ελληνικές, λιμενικές αρχές ή από προξενικές λιμενικές αρχές. Η απονομή ελληνικής ιθαγένειας

¹⁵ Κ. Ρόκας: *Ναυτικό Δίκαιο*, Αθήνα, 2021, 58.

¹⁶ D. Canon: “Ships, Nationality and Status”, *Encyclopedia of International Law*, vol. IV, 2000, 400.

πραγματοποιείται, σύμφωνα με το άρθρο 5, όταν το πλοίο ανήκει άνω του 50% σε Έλληνα πολίτη ή ελληνικό νομικό πρόσωπο, του οποίου τα κεφάλαια ανήκουν σε ποσοστό άνω του 50% σε Έλληνα πολίτη ή σε αλλοδαπό νομικό πρόσωπο, του οποίου τα κεφάλαια ανήκουν με βάση αυτήν την αναλογία, σε Έλληνα πολίτη. Με βάση το ΠΔ 11/2000, το άρθρο 5 του ΚΑΝΔ τροποποιήθηκε, ώστε στο δικαίωμα ελληνικής νηολογήσεως να περιλαμβάνονται φυσικά και νομικά πρόσωπα κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Με τον ίδιο τρόπο που αποκτήθηκε η Ελληνική ιθαγένεια, μπορεί και να εκλείψει. Αν η κυριότητα του πλοίου περιέλθει σε ποσοστό έως 50% σε αλλοδαπούς, μη κοινοτικούς πολίτες, αυτό συνεπάγεται την άμεση διαγραφή από το ελληνικό νηολόγιο. Επίσης, κάτι τέτοιο μπορεί να συμβεί και όταν το πλοίο απολεσθεί ή διαλυθεί ή δεν υπάρχουν νέα για αυτό για διάστημα άνω των έξι μηνών, κατά τα άρθρα 16-18 του ΚΑΝΔ.¹⁷

Ως απότοκο τώρα της απόκτησης ιθαγένειας από πλευράς πλοίου, αυτό αυτομάτως υπόκειται στην εξουσία και το δίκαιο του κράτους στο οποίο πλέον υπάγεται. Έτσι, οι διεθνείς δεσμεύσεις που αφορούν ένα κράτος, μετακυλίνουν και στο πλοίο. Τέτοιες δεσμεύσεις είναι η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, η προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Συνεπώς, οι κινήσεις και οι δραστηριότητες ενός πλοίου δεσμεύονται από αυτό το κράτος και στις θαλάσσιες ζώνες που βρίσκονται υπό την κυριαρχία τρίτων κρατών αλλά και σε αυτές, οι οποίες βρίσκονται εκτός κρατικής δικαιοδοσίας, τόσο σε ειρήνη, όσο και σε πόλεμο. Τέλος, το πλοίο απολαμβάνει διπλωματική προστασία, όπως ακριβώς συμβαίνει και με τους πολίτες που βρίσκονται σε τρίτη χώρα, και επωφελείται από τυχόν διμερείς συμβάσεις που έχει συνάψει το κράτος με άλλη κράτη.

Ένα μείζον θέμα που απασχολεί τη διεθνή νομική σκηνή είναι η ύπαρξη γνήσιου δεσμού (genuine link), τα ανοιχτά νηολόγια και οι σημαίες ευκαιρίας (ships of open registry, flags of convenience).

Υπάρχουν χώρες ανά τον κόσμο, όπως ο Παναμάς, η Ονδούρα, η Λιβερία και νησιωτικές χώρες της Καραϊβικής, οι οποίες παρέχουν φορολογικά πλεονεκτήματα και έχουν χαλαρό διοικητικό και εποπτικό έλεγχο, τόσο που δεν είναι σε θέση ή δεν

¹⁷ Α. Κιάντου-Παμπούκη: *Ναυτικό δίκαιο*, 2003, 64.

ενδιαφέρονται για την εξασφάλιση και την τήρηση των διεθνών όρων ασφαλείας της ναυσιπλοΐας, προστασίας μεταφοράς προσώπων και αγαθών και άλλων. Τα νηολόγια αυτών των κρατών είναι τα λεγόμενα «ανοιχτά» και οι σημαίες του αποκαλούνται «ευκολίας». Πάνω από το 50% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου δραστηριοποιείται σήμερα υπό το νομικό πλαίσιο τέτοιων σημαιών (UNCTAD, Review of Maritime Transport). Είναι επομένως επακόλουθο, να μην τηρείται και ο κανόνας του γνήσιου δεσμού, ο οποίος υπό φυσιολογικές συνθήκες προβλέπει την εγγραφή σε εθνικό νηολόγιο μονάχα σε περίπτωση που υπάρχει πραγματικός δεσμός μεταξύ του κράτους και του φυσικού ή νομικού προσώπου.

Στη σημερινή εποχή όμως, οι κανόνες ασφαλείας είτε του πληρώματος, είτε του θαλάσσιου οικοσυστήματος ξεπερνούν τα στενά όρια που θέτει ένα εθνικό νηολόγιο και προστατεύονται απαρειγκλίτως από τους διεθνείς κανόνες. Πλέον, οι σημαίες ευκολίας υψώνονται κατά κύριο λόγο για εκμετάλλευση φορολογικών πλεονεκτημάτων.

Σημαντικές είναι και οι διακρίσεις, όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, των πλοίων που απασχολούν τη διεθνή έννομη τάξη. Έτσι, υπάρχουν τα δημόσια πλοία, τα οποία με τη σειρά τους διακρίνονται σε πολεμικά και σε άλλου είδους κρατικά. Τα μεν πρώτα είναι επιφορτισμένα με την εθνική άμυνα, τα δε δεύτερα, με άλλες κρατικές δραστηριότητες, όπως η ακτοφυλακή και η πάταξη του λαθρεμπορίου.

Και υπάρχουν και τα ιδιωτικά, δηλαδή τα λεγόμενα εμπορικά, που απασχολούνται ως επί το πλείστον στο εσωτερικό και το διεθνές εμπόριο.

Σύμφωνα με τη Σύμβαση του 1982, τα πολεμικά πλοία απολαμβάνουν πλήρη ετεροδικία – ασυλία και υπάγονται μονάχα στο δίκαιο της σημαίας του κράτους που φέρουν. Πολεμικό πλοίο θεωρείται εκείνο που ανήκει στο πολεμικό ναυτικό ενός κράτους, φέρει τα επίσημα εμβλήματα της κρατικής εξουσίας και τόσο ο πλοίαρχος, όσο και το πλήρωμα, υπόκεινται στο στρατιωτικό πειθαρχικό δίκαιο του κράτους.

Τέτοια πλοία εν καιρώ ειρήνης, είναι μάλιστα επιφορτισμένα με δικαιώματα αστυνόμευσης όλων των άλλων πλοίων κάτω από την ίδια σημαία, όπου και αν βρίσκονται στη θάλασσα, σε οποιαδήποτε ζώνη. Όσον αφορά στα υπό ξένη σημαία πλοία, ασκούν ορισμένες εξουσίες, ιδίως στις ζώνες αυτές που το κράτος έχει κυριαρχία ή κυριαρχικά δικαιώματα. Σε καιρό πολέμου, μπορούν να ελέγχουν τη

ναυσιπλοΐα των ουδετέρων και να συλλαμβάνουν εχθρικά προς τα κράτη τους, πλοία.¹⁸ Σε αυτό το σημείο είναι που επαφίεται και το γνωστό δικαίωμα για «διενέργεια νηοψίας», για το οποίο θα γίνει αναφορά σε επόμενο υποκεφάλαιο.

1.7 ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΑΒΛΑΒΟΥΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ

Μια από τις μεγαλύτερες κατακτήσεις που επετεύχθη ποτέ σε διακρατικό, διακυβερνητικό επίπεδο, μέσω των εργασιών των συνδιασκέψεων των Ηνωμένων Εθνών, με αποκορύφωμα τη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας το 1982, είναι το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης των πλοίων κυρίως μέσα από τα χωρικά ύδατα παράκτιων κρατών.

Όπως προαναφέρθηκε, το πλοίο ως ένας από τους πιο σημαντικούς χρήστες του θαλάσσιου χώρου, για να μπορέσει να επιτελέσει απρόσκοπτα το ρόλο του, όπως τις εμπορικές του δραστηριότητες, χρειάζεται ένα καθεστώς που θα του επιτρέπει χωρίς φόβο και προσκόμματα, την ελεύθερη διόδό του στη θάλασσα, αλλιώς την ελευθεροπλοΐα του.

Στην ανοιχτή θάλασσα, τα πράγματα είναι απλούστερα, αναφορικά με την εξασφάλιση της ναυσιπλοΐας, καθώς αυτή συνδυάζεται με την πάγια τακτική πως κανένα κράτος δεν έχει δικαίωμα να εγείρει δικαίωμα κυριαρχίας σε μια τέτοια περιοχή και άρα, ούτε να προβάλλει αξιώσεις από ένα πλοίο που πλέει σε αυτά τα νερά.

Στην αιγιαλίτιδα ζώνη, χώρος που ενδιαφέρει το παρόν υποκεφάλαιο, οι κυριαρχικές αξιώσεις του παράκτιου κράτους οφείλουν να συμβιβάζονται με τις ανάγκες της διεθνούς ναυσιπλοΐας. Από αυτόν τον συμβιβασμό είναι που προκύπτει άλλωστε και το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης ενός ξένου πλοίου από τα χωρικά ύδατα ενός κράτους.

Προφανώς, σε μια τέτοια νομική κατάσταση πρέπει να υπάρχει μια αμοιβαιότητα, ώστε αυτή να τηρείται απαρέγκλιτα. Ναι μεν το παράκτιο κράτος

¹⁸ B.H. Oxfam: “Le regime juridique des navires de guerre dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer”, A.F.D.I., 1982, 811.

πρέπει να εξασφαλίζει αυτό το δικαίωμα, από την άλλη όμως, η αβλαβής διέλευση αυτή καθ' αυτή του πλοίου, ακολουθεί κάποιους κανόνες για να πραγματοποιηθεί.

Έτσι, ένα πλοίο:

- περνά μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη κάποιου κράτους με σκοπό να βγει εκ νέου στην ανοικτή θάλασσα, εκεί δηλαδή απ' όπου προήλθε,
- εισχωρεί στην αιγιαλίτιδα ζώνη του κράτους προερχόμενο από την ανοικτή θάλασσα, με απώτερο σκοπό να προσεγγίσει κάποια λιμενική εγκατάσταση αυτού του κράτους και να ελλιμενιστεί,
- ακολουθεί την αντίθετη πορεία από την αμέσως προηγούμενη, δηλαδή αναχωρεί από τη λιμενική εγκατάσταση, διαπλέει μέσω της αιγιαλίτιδας και καταλήγει στην ανοικτή θάλασσα, ώστε να συνεχίσει την πορεία του.

Οι τρεις αυτοί τρόποι, υπό την προϋπόθεση ότι τηρούνται, αυτομάτως εξασφαλίζουν αβλαβή διέλευση.

Το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης αποφάνθηκε στην Υπόθεση του Στενού της Κέρκυρας το 1949, (θα αναλυθεί σε μεταγενέστερο κεφάλαιο η Υπόθεση), πως η αβλαβής διέλευση αποτελεί καθαρό δικαίωμα του κράτους της σημαίας του πλοίου και όχι ευχέρεια ή διευκόλυνση την οποία παρέχει το παράκτιο κράτος. Το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης καταλαμβάνει τα άρθρα 14-23 της Σύμβασης της Γενεύης του 1958 αλλά και τα άρθρα 17-31 της Σύμβασης του Μοντέγκο Μπάω του 1982.

Είναι μάλιστα τόσο έντονο αυτό το δικαίωμα, που ορισμένες νομοθεσίες παράκτιων κρατών προβλέπουν πως σε περίπτωση μη συμμόρφωσης των πλοίων με τους κανόνες της αβλαβούς διέλευσης, παύει αυτοδίκαια να ισχύει η αβλαβής διέλευση.

Για να μπορέσει ο αναγνώστης να κατανοήσει πλήρως την έννοια της «αβλαβούς διέλευσης», κρίνεται σκόπιμο να αποσαφηνιστεί το περιεχόμενό της. Η διέλευση συνεπάγεται κίνηση του πλοίου και όχι στάθμευση και σίγουρα όχι αγκυροβολία (εκτός κι αν πρόκειται για ανωτέρα βία ή για ορατό και άμεσο κίνδυνο επί του πλοίου). Για να μπορέσει ένα πλοίο να διασχίσει μια αιγιαλίτιδα ζώνη, οφείλει να το κάνει ακολουθώντας τους κανόνες της διεθνούς ναυσιπλοΐας, ήτοι να ακολουθεί τον πιο σύντομο δρόμο και να τον διασχίζει γοργά, χωρίς περιπλανήσεις.

Περνώντας στη δεύτερη λέξη της νομικής αυτής έννοιας, μια διέλευση είναι αβλαβής, όταν το ξένο πλοίο δεν καταφεύγει σε εχθρικές ενέργειες έναντι του παράκτιου κράτους του οποίου διαπλέει τα νερά. Ενέργειες οι οποίες θεωρητικά μπορούν να βλάψουν ένα κράτος έχουν σχέση με την ασφάλεια, τη δημόσια τάξη, την ειρήνη και την περιουσία του κράτους. Επιπροσθέτως, ένα διερχόμενο πλοίο πρέπει να χρησιμοποιεί σήματα επικοινωνίας και ασύρματο, να αποφεύγει τις συγκρούσεις, να προστατεύει το θαλάσσιο περιβάλλον και να μη ρυπαίνει τα ύδατα. Πιο ειδικά μάλιστα, όσον αφορά τα ξένα αλιευτικά, αυτά μπορούν να αλιεύσουν στην αιγιαλίτιδα ζώνη, μόνο κατόπιν σχετικής διεθνούς συμφωνίας. Τέλος, τα πλοία αναφορικά με την αβλαβή τους διέλευση, θα πρέπει να τηρούν τους τελωνειακούς, μεταναστευτικούς και υγειονομικούς νόμους του παράκτιου κράτους.

Είναι θεμιτό να διευκρινιστεί πως αβλαβής διέλευση άνωθεν της αιγιαλίτιδας ζώνης από αεροπλάνα δεν υφίσταται. Η έννοια αφορά εξολοκλήρου τα πλοία.¹⁹

Η αβλαβής διέλευση που αναλύθηκε, αφορούσε πλοία και μάλιστα εμπορικά. Για τα πολεμικά, υπήρχε ανέκαθεν διχογνωμία, η οποία πάντοτε έκανε την εμφάνισή της επί αυτού του θέματος σε κάθε μία από τις τρεις συνδιασκέψεις.

Η διχογνωμία αυτή έκανε λόγο από τη μία, για σαφή κάλυψη και των πολεμικών πλοίων σχετικά με την αβλαβή διέλευση, η οποία ρητώς αναφερόταν τόσο στο άρθρο 14 περί αιγιαλίτιδας ζώνης της Σύμβασης του 1958, όσο και στο άρθρο 17 της Σύμβασης του 1982. Η αλήθεια είναι όμως πως στα 1958, προτάθηκε η εν λόγω πρόταση σε ψηφοφορία και απορρίφθηκε, ιδίως κατόπιν ενστάσεων που υπέβαλε η τότε Σοβιετική Ένωση. Η διχογνωμία συνεχίστηκε και στη Σύμβαση του 1982, η οποία επίσης δεν αναφέρει κάπου ρητά ένα τέτοιο δικαίωμα και για τα πολεμικά πλοία.

Οι γνώμες για το αν τελικώς πρέπει να χορηγηθεί ένα τέτοιο δικαίωμα και σε αυτού του είδους τα πλοία, δίστανται. Κατά καιρούς εκφράζεται απόψεις, όπως, πως ναι μεν τα πολεμικά πλοία πρέπει να απολαύουν αυτό το δικαίωμα, όμως με την αυστηρή προϋπόθεση κάτι τέτοιο να έχει προηγουμένως γνωστοποιηθεί στο σχετικό παράκτιο κράτος, ή να απαιτείται όχι μόνο γνωστοποίηση αλλά και σχετική άδεια.

¹⁹ M. Nordquist, T. Koh (eds): *Freedom of the Seas. Passage Rights and the 1982 Law of the Sea Convention*, Leiden, 2009.

Ο νομικός κόσμος καταλήγει κάτω από αυτές τις προϋποθέσεις, πως η αβλαβής διέλευση των ξένων πολεμικών πλοίων εναπόκειται στις σχέσεις αμοιβαιότητας και των καλών διμερών σχέσεων που επικρατούν ανάμεσα στο παράκτιο κράτος και στο κράτος της σημαίας του πλοίου.

Αβλαβής διέλευση είναι σημαντικό να τονιστεί πως δεν υφίσταται στα εσωτερικά ύδατα ενός παράκτιου κράτους. Στην περίπτωση αυτή, εναπόκειται εξολοκλήρου στις επιθυμίες του κράτους, κατόπιν γνωστοποίησής του, πώς και πόσα πολεμικά πλοία θα εισέλθουν.²⁰

Έχοντας μιλήσει για τις υποχρεώσεις του πλοίου που θα του εξασφαλίσουν την αβλαβή διέλευση, συναντά κανείς υποχρεώσεις και από την πλευρά του παράκτιου κράτους. Σύμφωνα με το άρθρο 24 της Σύμβασης του 1982, το κράτος πρέπει να υποδεικνύει με σαφήνεια τις περιοχές εκείνες στις οποίες εξασφαλίζεται η αβλαβής διέλευση των ξένων πλοίων, ενώ παράλληλα και σύμφωνα με το άρθρο 25 της ίδιας Σύμβασης, έχει δικαίωμα να ορίσει απαγορευμένες ζώνες διέλευσης για λόγους ασφαλείας και μόνο προσωρινά. Επιπροσθέτως, δεν έχει κανένα δικαίωμα παρακώλυσης της ναυσιπλοΐας σε περιοχές που θεωρούνται «διεθνή στενά» και για τα οποία θα γίνει λόγος σε επόμενο κεφάλαιο.

Στα «πρέπει» και «δεν πρέπει» συγκαταλλέγονται επίσης, η απαγόρευση τελών για απλή διέλευση αλλά απαίτησή τους σε περιπτώσεις πλοήγησης ή ρυμούλκησης.

Ένα ακόμα κεφάλαιο σχετικό με την έννοια της αβλαβούς διέλευσης, αποτελεί η νομική δικαιοδοσία, τόσο ποινική, όσο και αστική, του παράκτιου κράτους έναντι του κράτους της σημαίας του πλοίου. Κι αυτό, γιατί στις περιπτώσεις αβλαβούς διέλευσης εμπλέκονται οι σχετικές εθνικές νομοθεσίες των παράκτιων κρατών με τις αντίστοιχες νομοθεσίες των σημαίων των πλοίων.

Αναφορικά με την ποινική δικαιοδοσία²¹, το άρθρο 27 της Σύμβασης του 1982, προβλέπει ποινική δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους έναντι του ξένου εμπορικού πλοίου στις εξής περιπτώσεις:

- 1) Οι συνέπειες του αδικήματος επηρεάζουν το παράκτιο κράτος,

²⁰ D.P. O' Connell: "Innocent Passage of Warships", στο D. Constantopoulos (ed.), *The Law of the Sea*, Thessaloniki, 1977, 409.

²¹ Τσιρίδης, Π., *Ποινική δικαιοδοσία στο θαλάσσιο χώρο*, 120.

- 2) Το αδίκημα επιφέρει διατάραξη της ειρήνης και της δημόσιας τάξης και ασφάλειας,
- 3) Αίτηση για συνδρομή εκ μέρους του πλοιάρχου ή του προξένου της σημαίας του πλοίου,
- 4) Μέτρα για την καταπολέμηση των ναρκωτικών.

Είναι σημαντικό να διασαφηνιστεί πως η ποινική δικαιοδοσία του κράτους επί του πλοίου ασκείται όταν το πλοίο διέσχιζε τα εσωτερικά ύδατα και κατευθυνόταν προς την αιγιαλίτιδα ζώνη. Αντίθετα, αν η ποινικά κολάσιμη πράξη συνέβη στην ανοιχτή θάλασσα και το πλοίο ασκώντας το δικαίωμά του για αβλαβή διέλευση εισήλθε στην αιγιαλίτιδα, δεν υπάρχει καμία ποινική δικαιοδοσία, εκτός κι αν συνεργαστούν επί αυτό, οι παράκτιες με τις προξενικές αρχές. Είναι πολύ σημαντικό να εξακριβωθεί η θέση του πλοίου και ο τόπος που εκτυλίχθηκε το ποινικό αδίκημα για να ασκηθεί ποινική δικαιοδοσία.

Αναφορικά με τα ξένα πολεμικά πλοία δεν τίθεται κανένα θέμα ποινικής δικαιοδοσίας, παρά μόνο στην ακραία περίπτωση αίτησης του πλοιάρχου ή του προξένου της σημαίας για συνδρομή των παράκτιων αρχών, όπως ακριβώς και με τα εμπορικά πλοία. Σύμφωνα με το άρθρο 30 της Σύμβασης του 1982, η μη συμμόρφωση του ξένου πλοίου στις επιταγές του παράκτιου κράτους για αβλαβή διέλευση, επιφέρει την άμεση εγκατάλειψη της αιγιαλίτιδας ζώνης από το πλοίο και έχει βεβαίως συνέπεια στις διεθνείς ευθύνες του κράτους της σημαίας.²²

Πέρα από την ποινική, υπάρχει και η αστική δικαιοδοσία. Κατά το άρθρο 28 της Σύμβασης του 1982, το παράκτιο κράτος ούτε μπορεί να διακόψει τον πλου, ούτε και να συλλάβει το εμπορικό πλοίο, ώστε να διώξει άτομο που βρίσκεται σε αυτό. Υπάρχει όμως η περίπτωση σύλληψης του πλοίου συνολικά για προηγούμενες οφειλές σχετιζόμενες με τον κατάπλου σε λιμένες του παράκτιου κράτους.

Τέλος, οι νόμοι και οι διεθνείς συμβάσεις περί ρύπανσης του θαλάσσιου οικοσυστήματος, υπερκαλύπτουν κάθε πλοίο, δημόσιο ή ιδιωτικό, είτε αυτό βρίσκεται σε εσωτερικά ύδατα, είτε σε χωρικά ύδατα. Σε περίπτωση σύλληψης ενός εμπορικού πλοίου για ρύπανση, αυτό κατακρατείται σε λιμένα του παράκτιου κράτους, του

²² Τσιρίδης, Π. (1998) Ποινική δικαιοδοσία στο θαλάσσιο χώρο και εγκλήματα τελούμενα επί πλοίου, Αθήνα: Εκδ. Σάκκουλα.

απαγορεύεται ο απόπλους και του επιβάλλεται πρόστιμο. Σε περίπτωση κιάλας μη πληρωμής του προστίμου, εναπόκειται πλέον στο κράτος το τι θα πράξει με αυτό, σύμφωνα με το εσωτερικό του δίκαιο. Για τα πολεμικά πλοία τώρα, δεν τίθεται ζήτημα σύλληψης, όμως την ευθύνη της ρύπανσης αναλαμβάνει το κράτος της σημαίας και αυτό είναι που τίθεται υπόλογο.

1.8 ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΚΑΙ ΑΛΛΑ ΑΡΜΟΔΙΑ ΔΙΕΘΝΗ ΟΡΓΑΝΑ

Σύμφωνα με το άρθρο 21 της Σύμβασης του 1982, το Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας είναι επιφορτισμένο με την επίλυση όλων των διαφορών και όλων των προσφυγών που του υποβάλλονται σύμφωνα με αυτή τη Σύμβαση, καθώς και με ζητήματα για τα οποία του έχει αναγνωρισθεί αρμοδιότητα με άλλες συμφωνίες. Το Δικαστήριο αυτό εδρεύει στο Αμβούργο και αποτελείται από 21 μέλη. Το Παράρτημα VI της Σύμβασης περιλαμβάνει 41 άρθρα, τα οποία προβλέπουν τα σχετικά με τη δικαιοδοσία, την οργάνωση και τη λειτουργία του. Το Δικαστήριο επίσης είναι αρμόδιο να διατάσσει προσωρινά μέτρα ώσπου να εκδικασθεί μια υπόθεση (Interim Measures).

Στο Δικαστήριο μπορούν να προσφύγουν κράτη, ιδιώτες αλλά και οντότητες διακυβερνητικές ή υπερεθνικές για αντικείμενα που αφορούν διεθνείς διαφορές, για διαφορές μεικτού τύπου, δηλαδή μεταξύ κρατών και διακυβερνητικών οργανισμών και πιο σπάνια, για διαφορές μεταξύ ιδιωτών, κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις. Σύμφωνα με τη Σύμβαση του 1982 και αναφορικά με την ειρηνική επίλυση των διαφορών, πρέπει να τηρείται η αρχή της ελεύθερης επιλογής μέσω επιλύσεως των διαφορών, κι αυτό γιατί υπάρχουν τα εξής διεθνή όργανα, πέρα από το προαναφερόμενο: το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης, τα Διαιτητικά Δικαστήρια, η Ειδική Διαιτησία αλλά και η Συνδιαλλαγή ως εναλλακτική διαδικασία επίλυσης των διαφορών εκτός δικαστικών αιθουσών. Άλλη μια αρχή είναι αυτή της επικουρικότητας, σύμφωνα με την οποία αυτή θα τίθεται σε ισχύ όταν τα διάδικα μέρη δεν προσφεύγουν σε άλλες μεθόδους επίλυσης των διαφορών τους.

Η Ελλάδα μετέχει στην υποχρεωτική δικαιοδοσία του Διεθνούς Δικαστηρίου και παράλληλα έχει αναγνωρίσει από το 1995 με δήλωση αποδοχής τη γενική δικαιοδοσία του Δικαστηρίου της Χάγης, με εξαίρεση τα στρατιωτικά μέτρα άμυνας.²³

1.9 ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization, IMO) είναι ένας ειδικευμένος οργανισμός του συστήματος λειτουργίας του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ), πρωταρχικής σημασίας για το παγκόσμιο ναυτιλιακό γίνεσθαι, ο οποίος ιδρύθηκε το 1948 και εδρεύει στο Λονδίνο. Η αποστολή του σχετίζεται με τη διευκόλυνση των κρατών σε τομείς σχετιζόμενους με τη ναυσιπλοΐα, όπως είναι η ασφάλεια στη θάλασσα, οι όροι κατασκευής και διαχείρισης πλοίων και άλλα.

Η απαρχή των έντονων δραστηριοτήτων του όμως εκκίνησε 19 χρόνια με το ναυάγιο του Torrey Canyon το 1967, που λόγω της εκτεταμένης ρύπανσης που προκλήθηκε στο θαλάσσιο οικοσύστημα, προέταξε εντόνως την ανάγκη για την ύπαρξη ενός διεθνούς οργανισμού που θα επιλαμβάνεται της συγκρότησης κανόνων για την ασφαλή ναυσιπλοΐα και την αποφυγή ατυχημάτων στη θάλασσα. Πλέον ο Δ.Ο.Ν. είναι επιφορτισμένος με την τήρηση και εφαρμογή όλων των εν ισχεί διεθνών συμβάσεων αλλά και με τη δημιουργία νέων κανόνων. Μέχρι και η Σύμβαση του 1982 παραπέμπει στην εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων από τον αρμόδιο οργανισμό χωρίς να τον κατονομάζει. Ο ΔΟΝ έχει πλέον αναγνωριστεί ως ο πιο κοντινός φορέας των αρμοδιοτήτων που προβλέπει η Σύμβαση του 1982, με εξαίρεση κάποιες ειδικευμένες περιπτώσεις με τις οποίες ασχολούνται άλλοι διεθνείς οργανισμοί.²⁴

²³ Κ. Χατζηκωνσταντίνου: «Η επίλυση των διαφορών στο δίκαιο της θάλασσας», Αρμ 1996, 14.

²⁴ Γρ. Τσάλτας: Το διεθνές καθεστώς των θαλασσών, κλπ., τ.ΙΙ, 141.

ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΝΟΙΑΣ «ΔΙΩΡΥΓΑ»

2.1 ΙΣΤΟΡΙΑ

Η διώρυγα είναι ένα τεχνητό έργο μεγάλου μήκους και πλάτους για παροχέτευση ή αποχέτευση νερού ή σύνδεση ποταμών, λιμνών και θαλασσών. Μια πλωτή δίοδος δηλαδή, που εξυπηρετεί συγκοινωνιακούς, αρδευτικούς και αποξηραντικούς σκοπούς, και που σε περίπτωση απουσίας της, όλα τα παραπάνω θα χωρίζονταν απλώς από μια στενή λωρίδα ξηράς, καθιστώντας τη διέλευση πλοίων προφανώς αδύνατη.²⁵

Έργα κατασκευής διωρύγων αναφέρονται παντού στην Ιστορία και τη μυθολογία, και αναλόγως τη χρήση για την οποία κατασκευάστηκαν, άρχισαν με το πέραςμα των ετών να διακρίνονται σε διάφορες κατηγορίες.

Σε έναν από τους άθλους του Ηρακλή, στον καθαρισμό των σταύλων του Αυγεία, η κατασκευή διώρυγας εξυπηρετήσε την ανάγκη για καθαρισμό και άρδευση, ενώ τον 7^ο π.Χ. αιώνα, ο βασιλιάς Σενναχειρείμ της Ασσυρίας κατασκεύασε διώρυγα 80 χιλιομέτρων για να υδροδοτήσει την πρωτεύουσα της χώρας του, Νινευή. Το 510 π.Χ., ο βασιλιάς Δαρείος Α΄ της Περσίας κατασκεύασε διώρυγα που συνέδεε το Νείλο ποταμό με την Ερυθρά Θάλασσα, πρόδρομο της σημερινής διώρυγας του Σουέζ. Στην Κίνα του 3^{ου} αιώνα, άρχισε να κατασκευάζεται μια από τις μεγαλύτερες σε μήκος τεχνητές, υδάτινες αρτηρίες του κόσμου, η οποία σήμερα ενώνει τον ποταμό Γιανγκ Τσε με το Πεκίνο.²⁶

Στην Ευρώπη της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, πολλές διώρυγες άρχισαν να κατασκευάζονται, αρκετές εκ των οποίων στη Βρετανία, και των οποίων ο ρόλος ήταν κυρίως αποξηραντικός, χρησίμευε όμως και για τη μεταφορά στρατιωτικών ειδών.

²⁵ Μπαμπινιώτης, Γ. (2005) *Λεξικό της Νέας Ελληνικής Γλώσσας*, Αθήνα: Εκδ. Κέντρο Λεξικολογίας.

²⁶ *Εγκυκλοπαίδεια Πάπυρος Larousse Britannica*, (1991) Τόμος Πεντηκοστός Πρώτος, Αθήνα: Εκδ. Πάπυρος.

Το 1373 θεωρείται έτος ορόσημο για τις κατασκευές διωρύγων, καθώς οι Ολλανδοί αναπτύσσουν μια νέα καινοτομία στον τομέα των πλωτών δεξαμενών, αυτή του συστήματος των σπονδυλωτών, ανυψωτικών δεξαμενών. Τέλος, ο 18^{ος} αιώνας, ήταν περίοδος εκτόξευσης γενικότερα των κατασκευαστικών έργων, όχι μόνο των διωρύγων, καθώς η δυναμική της Βιομηχανικής Επανάστασης είχε παρασύρει ολόκληρο τον Δυτικό κόσμο σε μια φρενίτιδα έργων, μεταξύ αυτών, των διωρύγων και των σιδηροδρόμων, έργων που θα συνέβαλαν τα μέγιστα στην επίτευξη εμπορικών διαδρόμων και μεταφοράς αγαθών.²⁷

2.2 ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΔΙΩΡΥΓΩΝ

Όπως αναφέρθηκε και στον ορισμό της λέξης, οι διώρυγες διακρίνονται σε τρεις κατασκευαστικούς τύπους:

A) Παροχέτευσης (ή αλλιώς άρδευσης)

B) Αποχέτευσης

Γ) Σύνδεσης (Πλωτές)

Οι διώρυγες παροχέτευσης και αποχέτευσης νερού κατασκευάζονται με διαφορετικές κλίσεις η καθεμιά, αναλόγως την επιθυμητή ταχύτητα ροής του νερού. Οι διώρυγες σύνδεσης από την άλλη, οι οποίες είναι και αυτές που θα βρεθούν στο επίκεντρο της εργασίας, δεν έχουν κλίσεις και συνδέουν ισοϋψείς επιφάνειες ύδατος. Είναι μεγάλου μήκους και συμβάλλουν στην εξυπηρέτηση πλωτής συγκοινωνίας, για αυτό και ονομάζονται «πλωτές διώρυγες». Κύριος σκοπός τους είναι ως επί το πλείστον, η επίτευξη θαλάσσιας, εμπορικής μεταφοράς αγαθών.

Με τη σειρά τους, οι πλωτές αυτές διώρυγες διακρίνονται σε περαιτέρω κατηγορίες. Εδώ συνοπολογίζονται οι υδάτινες επιφάνειες που συνδέουν, καθώς επίσης και ο τρόπος σύνδεσης.

Έτσι έχουμε τις:

²⁷ *Εγκυκλοπαίδεια Πάπυρος Larousse Britannica, (1991) Τόμος Πεντηκοστός Πρώτος, Αθήνα: Εκδ. Πάπυρος.*

- Ποτάμιες,
- Λιμναίες,
- Θαλάσσιες,
- Μικτές (Σύνδεση δυο θαλασσών μέσω λίμνης). Τέτοιες διώρυγες είναι αυτές της Γκέτα και του Σουέζ, (η δεύτερη μάλιστα θα αναλυθεί σε επόμενο κεφάλαιο) και τις
- Κλιμακωτές, όπως του Παναμά, όπου συνδέονται ανισοϋψείς δεξαμενές.

2.3 ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ

Είναι πολύ σημαντικό να γίνει μια πρώτη διαχώριση του τι θεωρείται διώρυγα και τι διεθνές στενό (κάτι που θα αναλυθεί περαιτέρω αργότερα), ώστε να γίνει αντιληπτό και το νομικό καθεστώς που διέπει καθεμιά από αυτές τις περιπτώσεις. Αρχικά, οι διώρυγες αποτελούν τεχνητά έργα που ενώνουν δύο ανοιχτές θάλασσες και οι οποίες έχουν διανοιχθεί εντός της επικράτειας του κράτους, επομένως υπόκεινται και στην κυριαρχία του. Από την άλλη, τα διεθνή στενά αποτελούν φυσικές οδούς ναυσιπλοΐας, ιδιαίτερα σημαντικές για τη ναυτιλία.

Αν μια διώρυγα υπόκειται στην εθνική κυριαρχία του κράτους και επομένως στο εσωτερικό του δίκαιο, τότε αυτό είναι που ελέγχει τον εθνικό κανόνα της ελευθεροπλοΐας στη ναυτιλία. Συνεπώς, κράτη, οι σημαίες των οποίων υψώνονται σε πλοία, θα πρέπει να υπογράψουν διμερείς σχέσεις με το κράτος που ελέγχει τη διώρυγα, ώστε να μπορέσουν τα πλοία ελεύθερα να διέλθουν από ένα τέτοιο σημείο.

Τέτοιο παράδειγμα αποτελεί η διώρυγα της Κορίνθου, της οποίας το καθεστώς θεωρείται διεθνώς ελεύθερο, πράγμα που σημαίνει πως η διαχείρισή της είναι ζήτημα ελληνικού εσωτερικού δικαίου. Αντιθέτως, νευραλγικές θαλάσσιες οδοί, οι οποίες διαδραματίζουν σημαίνοντα ρόλο στη ναυτιλία και στη διεθνή ναυσιπλοΐα, υπόκεινται σε διεθνοποιημένο νομικό καθεστώς, το οποίο εγγυάται την ελευθεροπλοΐα από αυτά τα σημεία, τόσο σε περίοδο ειρήνης, όσο και εν καιρώ πολέμου. Τέτοια παραδείγματα αποτελούν οι διώρυγες του Σουέζ και του Παναμά.²⁸

²⁸Τσάλας, Γ. – Κλάδη Ε. (2003) *Το Διεθνές Καθεστώς των Θαλασσών και των Ωκεανών*, Αθήνα: Εκδ. Ι. Σιδέρης.

2.3.1 Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ

Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας ή αλλιώς, Σύμβαση του Μοντέγκο Μπαίου, του 1982, καθορίζει την έννομη τάξη σχετικά με τις θάλασσες και τους ωκεανούς και την κυριαρχία των κρατών σε θαλάσσιες περιοχές, καθώς επίσης και τη διατήρηση των πλουτοπαραγωγικών πόρων που βρίσκονται σε αυτές αλλά και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Λαμβάνει επίσης υπόψιν την εθνική δικαιοδοσία κάθε κράτους όσον αφορά το θαλάσσιο και το ωκεάνιο υπέδαφος και την ανάγκη παράκτιων ή μη κρατών να επωφεληθούν από τους πόρους που βρίσκονται σε αυτού του είδους τις περιοχές.

Ο απότερος στόχος της Σύμβασης είναι η οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη όλων των λαών της υφηλίου, η επίλυση διαφορών με ειρηνικά μέσα, η διατήρηση της ειρήνης και η αποφυγή διενέξεων, καθώς επίσης και η επίτευξη συνεργασίας και ασφάλειας μεταξύ των εθνών.

Πιο συγκεκριμένα τώρα, όσον αφορά τις διώρυγες και τα διεθνή στενά που αφορά η παρούσα εργασία, γίνεται λόγος σχετικά με τα συγκεκριμένα θέματα στο Μέρος III της Σύμβασης με μια σειρά από άρθρα που στόχο έχουν να ορίσουν το νομικό καθεστώς των διεθνών στενών που έχουν βαρύνουσα σημασία για τη διεθνή ναυσιπλοΐα.

Η Σύμβαση δε θίγει υδάτινες περιοχές που βρίσκονται πέρα από τη χωρική θάλασσα των στενών των κρατών ή αποτελούν μέρος Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης (ΑΟΖ) ή ανοικτής θάλασσας ή εσωτερικά ύδατα κράτους που σχηματίζονται μέσα σε στενά.

Το πεδίο που ενδιαφέρει τη Σύμβαση είναι τα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας μεταξύ ενός τμήματος ανοικτής θάλασσας ή αποκλειστικής οικονομικής ζώνης και ενός άλλου τμήματος ανοικτής θάλασσας ή αποκλειστικής οικονομικής ζώνης.

Καταρχήν, τα πλοία έχουν δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης δια μέσω ενός τέτοιου στενού, εκτός κι αν το στενό αυτό σχηματίζεται από ηπειρωτικό έδαφος κράτους και νήσου που ανήκει σε αυτό. Επομένως, τα πλοία θα πρέπει να

χρησιμοποιήσουν διάυλο ανοιχτής θάλασσας πέρα από τη νήσο αυτή, πολλώ δε μάλλον, όταν ο διάυλος αυτός είναι παρόμοιας καταλληλότητας ναυτιλιακών και υδρογραφικών χαρακτηριστικών με τη θαλάσσια περιοχή των στενών.

Όταν ένα πλοίο διασχίζει ένα στενό είναι πολύ σημαντικό να τηρούνται ορισμένοι κανόνες, οι οποίοι προβλέπουν ακριβώς τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να γίνονται οι διελεύσεις. Επειδή ακριβώς τα στενά αποτελούν εκ φύσεως ευαίσθητη και συνάμα, πολύ σημαντική περιοχή από άποψη οικονομική και εμπορική, του παράκτιου κράτους, τα πλοία οφείλουν να διασχίζουν τα στενά εν τάχει και χωρίς άσκοπες καθυστερήσεις. Δεν πρέπει να λειτουργούν προκλητικά ως προς τα παράκτια στα στενά κράτη. Προκλητική συμπεριφορά θα μπορούσε να χαρακτηριστεί οποιαδήποτε πράξη, η οποία ευκόλως θα μπορούσε να θεωρηθεί εχθρική έναντι του κράτους, όπως είναι η απειλή ή η χρήση βίας κατά της εθνικής κυριαρχίας και της εδαφικής ακεραιότητας αυτού του κράτους.

Οι γενικά αποδεκτοί διεθνείς κανονισμοί θα πρέπει να τηρούνται απαρέγκλιτα και χωρίς παραφωνίες, ώστε να διατηρείται η ασφάλεια στη θάλασσα. Κάτι τέτοιο προφανώς περιλαμβάνει και τους διεθνείς κανονισμούς αποφυγής συγκρούσεων, όπως επίσης και την αποφυγή, τη μείωση και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης που είναι δυνατό να προέλθει από τα πλοία.

Είναι σύνηθες φαινόμενο, τα παράκτια στα στενά κράτη, να χαράζουν θαλάσσιους διαδρόμους και να καθορίζουν σχέδια διαχωρισμού κυκλοφορίας για τη ναυσιπλοΐα για λόγους ασφαλείας. Αυτό πραγματοποιείται σε συνέργεια με τον ΔΟΝ (Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας), ο οποίος και υιοθετεί εντέλει αυτά τα σχέδια κυκλοφορίας.

Είναι πολύ σημαντικό να τονιστεί πως σε περίπτωση μη συμμόρφωσης του πλοίου με τους νόμους των παράκτιων επί των στενών κρατών ή σε περίπτωση πρόκλησης θαλάσσιας ρύπανσης και αν αυτό το πλοίο απολαμβάνει ετεροδικία (διέπεται δηλαδή από τους νόμους του κράτους, του οποίου τη σημαία φέρει), το κράτος αυτό καθίσταται υπόλογο και φέρει όλη την ευθύνη για οποιαδήποτε βλάβη, πράξη ή παράλειψη.

Αν όλα τηρούνται κατά γράμμα, τότε τα πλοία απολαύουν δικαίωμα ελεύθερης και αβλαβούς διέλευσης, ενώ από την πλευρά τους τα κράτη, δεν έχουν κανένα δικαίωμα παρεμπόδισης ή παρακώλυσης της ελευθεροπλοΐας.²⁹

²⁹ Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (1998) Νομοθεσία, Αριθμός: L 179.

Η ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ

3.1 ΙΣΤΟΡΙΑ

Η διώρυγα του Σουέζ είναι η μεγαλύτερη διώρυγα του κόσμου με συνολικό μήκος 162 χιλιόμετρα, μέγιστο πλάτος 160-200 χιλιόμετρα και μέγιστο βάθος τα 11,60 μέτρα. Η διώρυγα ενώνει τη Μεσόγειο με την Ερυθρά Θάλασσα από βορρά προς νότο, ξεκινώντας από το Πορτ Σάιντ της Αιγύπτου, το οποίο αποτελεί το λιμάνι εισόδου στη Μεσόγειο, και καταλήγει στο Σουέζ και στον ομώνυμο κόλπο της Ερυθράς Θάλασσας. Σημαντικό χαρακτηριστικό της διώρυγας είναι πως ενώνει δυο θάλασσες, οι οποίες δεν έχουν υψομετρική διαφορά, κάτι που συμβαίνει με την αντίστοιχη διώρυγα του Παναμά, ενώ κατά το μεγαλύτερο μέρος είναι πλεύσιμη κατά μία κατεύθυνση.

Σχέδια διάνοιξης της συγκεκριμένης διώρυγας υπήρχαν από τον 13^ο αιώνα με ένωση του δέλτα του ποταμού Νείλου με την Ερυθρά Θάλασσα, όμως πολλές φορές τα μεγαλόπνοα αυτά σχέδια ματαιώνονταν, λόγω πολεμικών συρράξεων στην περιοχή μεταξύ Αράβων και Περσών. Οι θεωρίες πάντως για το ποιος έφερε σε πέρας τη διάνοιξη της συγκεκριμένης γέφυρας είναι συγκεχυμένες και ποικίλλουν μέσα στο ρου της Ιστορίας.

Κατά τα Νεότερα χρόνια και σχετικά με την κατασκευή της διώρυγας έτσι όπως πάνω κάτω την γνωρίζουμε σήμερα, ο Γάλλος διπλωμάτης και μηχανικός Κόμης Φερδινάνδος Λεσσέψ λαμβάνει εντολή να εκκινήσει την κατασκευή του έργου το 1854. Το 1858 υπογράφεται συμβόλαιο κατά το οποίο, η νεοσυσταθείσα τότε κατασκευαστική εταιρεία με την επωνυμία: «La Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez», θα εκμεταλλευόταν για 99 χρόνια τη διώρυγα και με το πέρας αυτής της χρονικής περιόδου, αυτή θα παραχωρείτο στην Αίγυπτο. Μέτοχοι της συγκεκριμένης εταιρείας ήταν ως επί το πλείστον Γάλλοι, στη συνέχεια Αιγύπτιοι και μερικοί ακόμη διάφορων εθνικοτήτων.

Το 1869 ολοκληρώνεται η διάνοιξη και το έργο παραδίδεται προς χρήση στην παγκόσμια ναυσιπλοΐα με συνολικό κόστος κατασκευής 100 εκατομμύρια δολάρια (αποπληθωρισμένα, με βάση εκείνη την εποχή). Το 1875 μπαίνουν άμεσα στο κόλπο εκμετάλλευσης της διώρυγας οι Βρετανοί, οι οποίοι θα διαδραματίσουν τις επόμενες δεκαετίες μεγάλο ρόλο στα τεκταινόμενα της διώρυγας του Σουέζ, ενώ το 1888, υπογράφηκε από όλες τις Μεγάλες Δυνάμεις της εποχής, η Σύμβαση της Κωνσταντινούπολης, η οποία έδινε στους Βρετανούς τη δύναμη να είναι εκείνοι οι προστάτες της ελεύθερης διέλευσης από τη διώρυγα.

Αξίζει πάντως να σημειωθεί πως στο δύσκολο έργο της διάνοιξης της διώρυγας του Σουέζ εργάστηκαν και πολλοί Έλληνες, κυρίως από την Κάσο και το Καστελόριζο, δημιουργώντας μάλιστα και Ελληνικές παροικίες στις γύρω περιοχές από τη διώρυγα.³⁰

Στην αποτίμηση του έργου, πέρα από την ένωση Μεσογείου και Ερυθράς Θάλασσας και του γεγονότος πως η πρώτη έπαψε να είναι μια περικλειστη λεκάνη, μπορούμε να αναφέρουμε και την άνθιση των μεγάλων πόλεων – λιμανιών που βρέχονται από τη Μεσόγειο, όπως είναι ο Πειραιάς, η Μασσαλία, η Αλεξάνδρεια, η Γένοβα και η Νάπολη, πόλεις στις οποίες δόθηκε νέα πνοή ανάπτυξης, δίνοντας στα λιμάνια αυτά τη δυνατότητα να αναπτυχθούν περαιτέρω.

Σημαίνοντα γεωπολιτικό και οικονομικό ρόλο όσον αφορά τη διώρυγα του Σουέζ, έπαιξαν οι Βρετανοί, οι οποίοι είχαν υπό τον έλεγχό τους τη διώρυγα από το 1875 έως και το 1956, χρονιά ορόσημο για την Αίγυπτο, καθώς τότε άλλαξε το status quo της διώρυγας. Οι Βρετανοί είχαν ανέκαθεν ισχυρή επιρροή στην αιγυπτιακή μοναρχία και μπορούσαν έτσι να εκμεταλλεύονται οικονομικά τη διώρυγα και να επωφελούνται από αυτήν. Ας μην ξεχνάμε πως η Βρετανία εθεωρείτο κάποτε «η Αυτοκρατορία στους κόλπους της οποίας ο ήλιος δε δύει ποτέ», εξαιτίας των πολλών αποικιών που διατηρούσε στα πέρατα της υφηλίου. (Andrews Kenneth, 1984). Από τη λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου όμως, η Αυτοκρατορία αυτή άρχισε να φθίνει με επαναστάσεις που πυροδοτούνταν στα μέρη όπου οι λαοί ήθελαν να απαλλαγούν από τους Βρετανούς κατακτητές και φυσικά, με την απώλεια εδαφών.

³⁰ Σκουλιός, Μ. (1997) *Οι πρώτοι Κασιώτες στην Αίγυπτο*, Αθήνα: Εκδ. Σύλλογος Κασιωτών Ρόδου «Ο Χαδιότης».

Σε μια τέτοια εποχή, ο έλεγχος της διώρυγας του Σουέζ φάνταζε αυτοσκοπός, καθώς μέσω αυτής, οι Βρετανοί έλεγχαν εξολοκλήρου τους διαύλους των πλόων από και προς τη διώρυγα με το αντίστοιχο οικονομικό αντίτιμο βεβαίως. Για να το πετύχουν βέβαια αυτό και για να διατηρήσουν αυτήν τους την πρωτοκαθεδρία, έπρεπε να κρατούν παρασκηνακά και τα ηνία της αιγυπτιακής μοναρχίας.

Όλα αυτά μέχρι και το 1952, χρονιά κατά την οποία, ο Γκαμάλ Άμπντελ Νάσερ ανέτρεψε το καθεστώς μοναρχίας της χώρας του, εκδιώκοντας το Βασιλιά Φαρούκ από τη χώρα, και αναλαμβάνοντας την εξουσία επίσημα το 1956, χρονιά κατά την οποία εθνικοποίησε τη μέχρι πρότινος βρετανοκρατούμενη διώρυγα του Σουέζ. Έγινε έτσι ο δεύτερος πρωθυπουργός της Αιγύπτου.³¹

Κατά τη διάρκεια του Πολέμου των Έξι Ημερών (Τρίτος Αραβοϊσραηλινός Πόλεμος) τον Ιούνιο του 1967, η διώρυγα υπέστη εκτεταμένες ζημιές, οι οποίες εδραιώθηκαν περαιτέρω, με μια ακόμα σύγκρουση μεταξύ Αιγύπτου και Ισραήλ το 1973, με αποτέλεσμα η διώρυγα να παραμείνει κλειστή μέχρι και το 1974³². Το 1975, ο Λάτσης μαζί με άλλους Έλληνες εφοπλιστές διέθεσαν βυθοκόρους, οι οποίες συνέβαλαν στην επαναλειτουργία της διώρυγας, πράγμα που κατέστη δυνατό το 1975, έτος κατά το οποίο η διώρυγα δόθηκε και πάλι στην εξυπηρέτηση της παγκόσμιας ναυτιλίας και των θαλάσσιων μεταφορών.

3.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ

Οι αρχικές διαστάσεις της διώρυγας ήταν 22 μέτρα στο κατώτατο πλάτος, 58 μέτρα στο πλάτος επιφάνειας και βάθος στα 8 μέτρα, ενώ το μεγαλύτερο φορτίο σκαφών που μπορούσαν να περάσουν ήταν 5.000 τόνοι. Κρίθηκε συνεπώς αναγκαίο, να πραγματοποιούνται διάφορα εγγυοβελτιωτικά έργα υποδομών στη διώρυγα ανά τακτά χρονικά διαστήματα, ώστε η διώρυγα να συμβαδίζει με τον καλπάζοντα ανταγωνισμό που παρατηρείτο στις διεθνείς αγορές, αλλά και με το φαινόμενο της

³¹ *Fondbrune, M. (1969) Cent années du Canal de Suez, Editeur: Histoire Illustrée.*

³² *Herzog, C. – Gazit, S. (2008) The Arab Israeli Wars: War and Peace in the Middle East from the 1948 War of Independence to the Present, Publisher: Paperback (Vintage).*

«γιγαντοποίησης» των πλοίων, πράγμα που σχετίζεται φυσικά με τα μεγέθη κατασκευής και κατ' επέκταση, με τις δυνατότητες μεταφοράς όλο και περισσότερων τόνων φορτίου.³³

Είναι χαρακτηριστικό πως εξαιτίας του 7χρονου κλεισίματος της διώρυγας από το 1967 έως και το 1974, λόγω του Πολέμου των 6 Ημερών, ο οποίος επέφερε εκτεταμένες ζημιές στη διώρυγα αλλά και εξαιτίας του γεγονότος ότι η Αίγυπτος ήθελε να διατηρήσει αποκλεισμένο το Ισραήλ από τα οφέλη χρήσης της διώρυγας, το φαινόμενο αυτό της «γιγαντοποίησης» πήρε σάρκα και οστά εκείνη ακριβώς τη χρονική περίοδο. Οι θαλάσσιες μεταφορές, η παγκόσμια ναυσιπλοΐα και οι εξαγωγές-εισαγωγές πετρελαίου από τις Αραβικές χώρες προς τη Βόρεια Αφρική, τη Μεσόγειο και τη Βόρεια Ευρώπη πραγματοποιούνταν πλέον μέσω του περίπλου της Αφρικής και του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας. Το 1972, το 85% των εξαγωγών ακάθαρτου πετρελαίου ακολουθούσε την από του Ακρωτηρίου θαλάσσια οδό με δεξαμενόπλοια που ξεπερνούσαν μάλιστα το όριο των 200.000 dwt. Νούμερα τα οποία είναι προφανώς απαγορευτικά για τη διώρυγα του Σουέζ, ακόμα και αυτής της εποχής, πόσο μάλλον των αρχών της δεκαετίας του 1970.

Όσον αφορά πάντως τα έργα βελτίωσης των υποδομών της διώρυγας, απαιτούνταν συνεχώς, απαραίτητες εργασίες εκβάθυνσης, καθώς το Σουέζ αποτελούσε ένα κανάλι, το οποίο μεταβαλλόταν μορφολογικά συνεχώς. Συνεπώς, οι εργασίες αυτές θεωρούνταν υποχρεωτικές. Υπάρχει μάλιστα η δυνατότητα, μετά από όλα αυτά τα χρόνια επέκτασης και συντήρησης της διώρυγας, σε περίπτωση κιόλας που κάποια πλοία ξεπερνούν το επιτρεπτό όριο τόνων διέλευσης, το οποίο σήμερα φτάνει και τα 150.000 dwt (dead weight tonnage), να εκφορτώνουν ένα μέρος του φορτίου στην είσοδο της διώρυγας και να το παραλαμβάνουν ευθύς αμέσως με την έξοδό τους από αυτήν, μέσω ειδικά κατασκευασμένων διαδρόμων – σωληνώσεων.

Η αρμόδια αιγυπτιακή αρχή, η οποία είναι επιφορτισμένη με το δύσκολο, κατά γενική ομολογία, έργο της εποπτείας, συντήρησης και λειτουργίας της διώρυγας του Σουέζ, ονομάζεται: «Suez Canal Authority» (SCA) και αποτελεί μάλιστα μια από τις βασικότερες πηγές εσόδων για την αιγυπτιακή οικονομία, καθώς τα καταβληθέντα

³³ Hadfield, C. (1986) *World canals: Inland navigation past and present*, Publisher: Davied & Charles.

τέλη που πληρώνουν τα πλοία για να περάσουν από τη διώρυγα, είναι η δεύτερη πηγή συναλλάγματος στη χώρα μετά τον τουρισμό.

3.3 ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΔΙΟΔΙΩΝ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΣΟΥΕΖ

Τα πλοία τα οποία διαπερνούν τη διώρυγα καταβάλλουν στο αιγυπτιακό δημόσιο τέλη διέλευσης κατά κόρο καθαρής χωρητικότητας που υπολογίζεται με βάση τη «χωρητικότητα διώρυγας του Σουέζ» (Suez Canal Tonnage). Λόγω του τρέχοντος παγκόσμιου πληθωρισμού και του αυξημένου κόστους λειτουργίας της διώρυγας αλλά και των υπηρεσιών πλοήγησης που παρέχονται στο κανάλι, τα τέλη διέλευσης αυξήθηκαν κατά 15% για όλους τους τύπους πλοίων και 10% για τα πλοία μεταφοράς χύδην, ξηρού φορτίου αλλά και για τα κρουαζιερόπλοια από 1^η Ιανουαρίου 2023.

Η φιλοσοφία που υπάρχει πίσω από τη θέσπιση πολιτικής καταβολής τελών διέλευσης, έγκειται στα εξής συμπεράσματα:

- 1) Την κερδοφορία που είναι σε θέση να απολαύει το διερχόμενο πλοίο, είτε εκμεταλλευόμενο μια πολύ καλή αγορά στα ναύλα, είτε λόγω μιας ιδιαίτερα προνομιακής περίπτωσης που εκμεταλλεύεται το εν λόγω πλοίο μεταφέροντας και το αντίστοιχο φορτίο. Γενικά, η σκέψη σχετίζεται με το ότι και η Διώρυγα αυτή καθ' αυτή, θέλει να έχει το δικό της μερίδιο στο περιθώριο κέρδους ενός διερχόμενου πλοίου, καθώς αυτή είναι που ουσιαστικά διευκολύνει το έργο της μεταφοράς των εμπορευμάτων που φέρει το πλοίο, συμβάλλοντας έτσι μόνο και μόνο με την ύπαρξή της αλλά και με τις παρεχόμενες υπηρεσίες της, στην κερδοφορία του πλοίου.
- 2) Την τεράστια περαιτέρω οικονομική επιβάρυνση την οποία θα επωμιστεί το πλοίο αν για οποιονδήποτε λόγο, αυτό δε διέλθει από τη διώρυγα του Σουέζ αλλά κάνει τον κύκλο της Αφρικής μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας. Το κόστος σε καύσιμα, προμήθειες, ανταλλακτικά αλλά φυσικά, και το ίδιο το χάσιμο χρόνου που προκαλείται εξαιτίας αυτής της απόφασης του πλοίου να επιλέξει αυτόν το θαλάσσιο δίαυλο και όχι το Σουέζ ως προς την εκπλήρωση του ναυλοσυμφώνου το οποίο έχει υπογραφεί, δε συγκρίνεται επουδενί με το ποσό της καταβολής διοδίων, ώστε να διέλθει το πλοίο μέσω Σουέζ.

- 3) Στη συνέχεια, θα παρατεθούν αναλυτικά παραδείγματα, τα οποία θα υπολογίζουν τις αποστάσεις, ώστε να γίνει εύκολα αντιληπτό πως η ύπαρξη της Διώρυγας του Σουέζ λειτουργεί ωςάν μονοπωλιακά. Ναι μεν, υπάρχει η εναλλακτική άλλης θαλάσσιας διέλευσης, κρίνεται όμως απαγορευτική, καθώς δεν αξίζει να καταβληθούν όλα αυτά τα έξοδα, τα οποία απαιτούνται για την εκπλήρωση ενός τέτοιου ταξιδιού, μόνο και μόνο για να μην καταβληθούν τα αντίστοιχα τέλη προς την Αρχή της Διώρυγας του Σουέζ.
- 4) Τη διεύρυνση πιθανών δικαιούχων διέλευσης της Διώρυγας, με σκοπό την όσο το δυνατόν μεγιστοποίηση των εσόδων του καναλιού.
- 5) Την ευμετάβλητη κατάσταση στο παγκόσμιο οικονομικό γίνεσθαι, τον ανταγωνισμό, τις πληθωριστικές τάσεις. Ας μη λησμονείται το γεγονός πως αυτός ήταν και ο λόγος αύξησης των διοδίων για τα διερχόμενα πλοία από 1^η Ιανουαρίου 2023.
- 6) Τον τύπο και το μέγεθος του διερχόμενου πλοίου, την κατάσταση φόρτωσης (αν είναι δηλαδή πλήρως ή μερικώς έμφορτο) αλλά φυσικά, και το είδος του φορτίου που μεταφέρει το πλοίο. Ειδική μνεία θα ακολουθήσει στη συνέχεια, αναφορικά με τα μεγέθη των πλοίων που δύνανται να διασχίσουν τη Διώρυγα και ποιο είναι το ποσοστό που τους αναλογεί όσον αφορά τα καταβληθέντα τέλη (ποσοτικά μεγέθη).
- 7) Διατήρηση της εφαρμογής μέτρων και πολιτικών που δεν έχουν στόχο τη διάκριση αλλά αντιθέτως, την αξιοκρατία και την ισονομία. Είναι πάντοτε προτιμότερο να αντιμετωπίζει κανείς τις διάφορες καταστάσεις, λαμβάνοντας ίδια μέτρα για ίδιες περιστάσεις, και ανόμοια για ανόμοιες.

Παρακάτω θα παρουσιαστεί ένας εξαιρετικά αναλυτικός πίνακας, ο οποίος περιέχει πληθώρα δεδομένων που αφορούν τη διαβάθμιση των τελών που πρέπει να καταβάλλονται στη Διώρυγα του Σουέζ, ανάλογα με το είδος του πλοίου, την επονομαζόμενη «Χωρητικότητα Διώρυγας του Σουέζ» ή αγγλιστί: «Suez Canal Tonnage», η οποία είναι χωρητικότητα υπολογισμένη κατά κόρο καθαράς

χωρητικότητας αλλά και την κατάσταση φόρτωσης του πλοίου (πλήρως ή μερικώς έμφορτη).

Vessel Type	SC Net Tonnage														SDR / SCNT	
	First 5000		Next 5000		Next 10000		Next 20000		Next 30000		Next 50000		The Rest		Laden	Ballast
	Laden	Ballast	Laden	Ballast	Laden	Ballast	Laden	Ballast	Laden	Ballast	Laden	Ballast	Laden	Ballast		
Crude Oil Tankers	9.6	8.17	6.8	5.77	5.14	4.38	2.55	2.17	2.2	1.86	1.89	1.61	1.85	1.58		

Vessel Type	SC Net Tonnage														SDR / SCNT	
	First 5000		Next 5000		Next 10000		Next 20000		Next 30000		Next 50000		The Rest		Laden	Ballast
	Laden	Ballast	Laden	Ballast	Laden	Ballast	Laden	Ballast	Laden	Ballast	Laden	Ballast	Laden	Ballast		
Petroleum Products Tankers	9.6	8.17	6.8	5.77	5.14	4.38	3.42	2.17	3.34	1.86	3.01	1.61	2.9	1.58		

Vessel Type	SC Net Tonnage														SDR / SCNT	
	First 5000		Next 5000		Next 10000		Next 20000		Next 30000		Next 50000		The Rest		Laden	Ballast
	Laden	Ballast	Laden	Ballast	Laden	Ballast	Laden	Ballast	Laden	Ballast	Laden	Ballast	Laden	Ballast		
Dry Bulk Vessels	9.65	8.21	7.37	6.27	5.83	4.96	2.13	1.8	1.88	1.6	1.76	1.5	1.69	1.43		

Πηγή: <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Tolls/Pages/TollsTable.aspx>

Οι συγκεκριμένοι πίνακες καταγράφουν την πολιτική κοστολόγησης τελών που εφαρμόζει η Διώρυγα του Σουέζ αναλόγως της κατηγορίας των πλοίων που διέρχονται και το φορτίο που μεταφέρουν και αναλόγως του αν είναι έμφορτα ή άφορτα. Όπως έχει αναφερθεί και προηγουμένως, τα τέλη υπολογίζονται σύμφωνα με την καθαρά χωρητικότητα των πλοίων.

Οι τρεις πρώτοι πίνακες κοστολογούν τα τέλη για δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου, για δεξαμενόπλοια μεταφοράς αγαθών παραγώγων του πετρελαίου και για πλοία μεταφοράς χύδην, ξηρού φορτίου.

Στη συνέχεια, οι επόμενοι πίνακες υπολογίζουν τα τέλη για πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου πετρελαίου, για πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου και για δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών προϊόντων και άλλων χύδην υγρών φορτίων.

Vessel Type	SC Net Tonnage														SDR / SONT	
	First 5000		Next 5000		Next 10000		Next 20000		Next 30000		Next 50000		The Rest			
	Laden	Ballast	Laden	Ballast	Laden	Ballast	Laden	Ballast	Laden	Ballast	Laden	Ballast	Laden	Ballast		
Liquefied Petroleum Gas (LPG) Carriers	10.09	8.58	7.3	6.21	5.41	4.6	4.39	3.74	3.84	3.27	3.59	3.05	3.59	3.05		

Vessel Type	SC Net Tonnage														SDR / SONT	
	First 5000		Next 5000		Next 10000		Next 20000		Next 30000		Next 50000		The Rest			
	Laden	Ballast	Laden	Ballast	Laden	Ballast	Laden	Ballast	Laden	Ballast	Laden	Ballast	Laden	Ballast		
Liquefied Natural Gas (LNG) Carriers	9.06	7.71	7.05	5.99	6.1	5.19	4.72	4.01	4.37	3.71	4.17	3.55	4.06	3.45		

Vessel Type	SC Net Tonnage														SDR / SONT	
	First 5000		Next 5000		Next 10000		Next 20000		Next 30000		Next 50000		The Rest			
	Laden	Ballast	Laden	Ballast	Laden	Ballast	Laden	Ballast	Laden	Ballast	Laden	Ballast	Laden	Ballast		
Chemical Tankers & Other Liquid Bulk Tankers	10.04	8.53	7.76	6.59	6.19	5.27	4.51	3.84	4.03	3.43	3.78	3.22	3.71	3.16		

Πηγή: <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Tolls/Pages/TollsTable.aspx>

3.4 Η ΝΕΑ ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ

Η «νέα διώρυγα του Σουέζ» αποτέλεσε ένα έργο υψίστης σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη και τη γεωστρατηγική θέση της Αιγύπτου. Οι εργασίες υλοποίησης του έργου ξεκίνησαν το 2014, και αν και υπολογιζόταν αρχικώς ότι θα χρειαζόνταν τρία χρόνια για την περάτωσή του, εντούτοις χρειάστηκαν μόλις 12 μήνες.

Η ολοκλήρωσή του έργου επέφερε μεγαλύτερο βύθισμα και περαιτέρω εκπλάτυνση του καναλιού, με το συνολικό μήκος του έργου να φτάνει τα 72 χιλιόμετρα, το βάθος τα 24 μέτρα και το πλάτος τα 317 μέτρα, με αποτέλεσμα να μπορούν πλέον να διέλθουν από τη διώρυγα πλοία άνω των 20 μέτρων βυθίσματος.

Η ιδέα του έργου ήταν η δημιουργία μιας παράλληλης διώρυγας με την ήδη υπάρχουσα, με απώτερο σκοπό την ελαχιστοποίηση του χρόνου αναμονής των πλοίων που διέρχονται το κανάλι από 18 σε 11 ώρες είτε από τη Μεσόγειο προς την Ερυθρά Θάλασσα είτε από την αντίθετη κατεύθυνση, η καλύτερη οργάνωση της κυκλοφορίας, η αύξηση της τρέχουσας ημερήσιας δυνητικής μεταφοράς εμπορευμάτων και η μεγιστοποίηση του μήκους, του πλάτους και του βυθίσματος του παλιού καναλιού για την όσο το δυνατόν καλύτερη εξυπηρέτηση των διερχόμενων πλοίων. Η χιλιομετρική απόσταση διέλευσης της διώρυγας μειώθηκε σημαντικά, κάτι που συνέβαλε βεβαίως θετικά ως προς το παγκόσμιο εμπόριο. Φυσικά το έργο δεν ήταν μόνο καλό ως προς την παγκόσμια ναυσιπλοΐα αλλά και για την ίδια την αιγυπτιακή οικονομία, αφού δημιούργησε νέες θέσεις εργασίας.

Τα οφέλη από αυτό το μεγαλεπήβολο έργο ποικίλλουν από την επίτευξη του στόχου της διέλευσης 97 πλοίων κατά μέσο όρο ημερησίως από 49 που ήταν πριν από τις εργασίες έως την αύξηση των ετήσιων εσόδων της διώρυγας από 5,3 δισεκατομμύρια δολάρια το 2015 σε 13,2 δισεκατομμύρια δολάρια το 2023.

Είναι αδιαμφισβήτητο το γεγονός πως η Διώρυγα του Σουέζ έχει αναπτυχθεί ραγδαία, πολλά εγγυοβελτιωτικά έργα έχουν υλοποιηθεί προς όφελος της Αιγύπτου, της ναυσιπλοΐας και του εμπορίου και φυσικά, θέτει οποιαδήποτε άλλη εναλλακτική δίοδο εκτός ανταγωνισμού, αφού όλο και περισσότεροι πλοιοκτήτες, εφοπλιστές και ναυλωτές προτιμούν να διέλθουν από την πλήρως ανακαινισμένη και τεχνολογικά εξελιγμένη διώρυγα του Σουέζ.

Είναι άξιο αναφοράς το γεγονός πως σε όλο το μήκος της διώρυγας έχει δημιουργηθεί μια βιομηχανική περιοχή, γνωστή και ως «Ζώνη της Διώρυγας του Σουέζ». Πολλοί νέοι κλάδοι γνωρίζουν αλματώδη ανάπτυξη, όπως ο κατασκευαστικός κλάδος, τα logistics και η διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας αλλά και η επισκευή πλοίων.

Περισσότεροι από 1,6 δισεκατομμύρια πελάτες εξυπηρετούνται από την παροχή υπηρεσιών που προσφέρει η Διώρυγα του Σουέζ. Δεν πρόκειται απλώς για ένα κανάλι που το διασχίζουν πλοία. Είναι σημείο αναφοράς της παγκόσμιας ναυτιλίας, μια διώρυγα που ελαχιστοποιεί τις αποστάσεις και μεγιστοποιεί τα κέρδη.



Πηγή: <https://www.news247.gr/kosmos/i-nea-dioryga-toy-soyez-allazei-o-chartis-tis-pagkosmias-naysiploias.6367524.html>

3.5 ΤΟ «ΠΡΑΣΙΝΟ ΚΑΝΑΛΙ» ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ

Η αιγυπτιακή αρχή, η οποία είναι επιφορτισμένη με το δύσκολο και πολυσχιδές ζήτημα της διαχείρισης της Διώρυγας του Σουέζ και της ομαλής κίνησης και διέλευσης των πλοίων από τα νερά της, είναι συμβατή με τις παγκόσμιες ανησυχίες για το περιβάλλον, την ανάγκη για προστασία του και τις απαιτήσεις για άμεση λήψη μέτρων που θα συμβάλλουν προφανώς και στην περαιτέρω καλύτερευση του βιοτικού επιπέδου.

Έτσι, η αρμόδια αιγυπτιακή αρχή σε στενή συνεργασία με το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, εργάζονται για βιώσιμη ανάπτυξη μέσω μιας «πράσινης» οικονομίας, κάτι που αναπόφευκτα σημαίνει ραγδαία μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους κλάδους που σχετίζονται με τη ναυτιλία αλλά και κατεύθυνση προς χρησιμοποίηση και κατανάλωση ουδέτερων καυσίμων, ή τουλάχιστον μειωμένου ανθρακικού αποτυπώματος, όπως η υβριδική τεχνολογία, η αμμωνία, η ηλεκτροκίνηση, ακόμα και η αιολική ενέργεια αντί των ορυκτών καυσίμων που χρησιμοποιούνται κατά κόρον και ως επί το πλείστον στην εμπορική ναυτιλία.

Μεγάλος στόχος της Αρχής της Διώρυγας του Σουέζ είναι να ανακηρυχθεί το κανάλι «πράσινο» μέχρι το 2030. Για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος θα πρέπει η Αρχή της Διώρυγας να «αγκαλιάσει» και να στηρίξει όλο και περισσότερο τις πράσινες πολιτικές που θα δρομολογήσει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός τα επόμενα χρόνια, ιδίως όσον αφορά την πράσινη μετάβαση στην κατανάλωση καυσίμων σε όλο το φάσμα της ναυτιλίας. Οπωσδήποτε, η Αρχή θα πρέπει να διατηρήσει σε υψηλά επίπεδα απασχόλησης την εφοδιαστική αλυσίδα της Διώρυγας παρά τις παγκόσμιες προκλήσεις που ανακύπτουν καθημερινώς και έτι περαιτέρω μετά και την κατασκευή της επονομαζόμενης «Νέας Διώρυγας του Σουέζ» με την ανάπτυξη Βιομηχανικής Ζώνης που θα εξυπηρετεί όλη τη Διώρυγα σε κλάδους, όπως η επισκευή πλοίων ή τα logistics.

Η παροχή επίσης κινήτρων, όπως είναι αδιαμφισβήτητα η μείωση των τελών διέλευσης από τη Διώρυγα σε περιπτώσεις πλοίων που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα από την πεπατημένη, κρίνεται επίσης σημαντική και προς τη σωστή περιβαλλοντική κατεύθυνση.

Η ίδια μάλιστα η Διώρυγα του Σουέζ, πόσο μάλλον και κατόπιν της ανακατασκευής αυτής και της δημιουργίας ενός νέου παράλληλου καναλιού, συμβάλλει σημαντικά στη μείωση των εκπομπών ρύπων, καθώς μειώνει τις χιλιομετρικές αποστάσεις και επιφέρει κερδισμένο χρόνο στο μεταφορικό έργο των εταιρειών. Επίσης, υπολογίζεται πως η μείωση στην κατανάλωση καυσίμου επιλέγοντας τη Διώρυγα του Σουέζ σε σύγκριση με οποιαδήποτε άλλη εναλλακτική κυμαίνεται μεταξύ 20%-80%.

Η υβριδική τεχνολογία πάντως, δεν εμφανίζεται μόνο ως εναλλακτικό καύσιμο για την κίνηση των πλοίων αλλά και ως σύστημα παραγωγής ενέργειας στο σύστημα ελέγχου της ναυσιπλοΐας εντός του καναλιού που χρησιμοποιεί η Αρχή της Διώρυγας του Σουέζ για να διατηρήσει τα επίπεδα ασφάλειας ομαλά και σταθερά χωρίς προσκόμματα στο διάπλου. Έτσι, αεριοτουρμπίνες και ηλιακές πλάκες χρησιμοποιούνται όλο και περισσότερο στο σύστημα ελέγχου της ναυσιπλοΐας με αποτέλεσμα να μην σπαταλάται πια άσκοπα διοξείδιο του άνθρακα.

Πολύ σημαντικές κρίνονται επίσης οι πολιτικές και η κουλτούρα πρόληψης που διέπουν την Αρχή, όσον αφορά τις περιπτώσεις κάποιου ατυχήματος που θα είχε ως αποτέλεσμα τη διαρροή πετρελαιοκηλίδων ή την προξένηση οποιουδήποτε κινδύνου εντός της Διώρυγας που θα έθετε σε κίνδυνο ανθρώπινες ζωές, τις υποδομές της Διώρυγας αλλά και την οικονομική ευμάρεια της περιοχής, καθώς σε περίπτωση παρακώλυσης του θαλάσσιου αυτού διαύλου, οι οικονομικές ζημιές προκαλούν «πονοκέφαλο». Συνεπώς, η κατάλληλη εκπαίδευση του προσωπικού, η κάλυψη παντός είδους εξοπλισμού και φυσικά οι συνεχείς ασκήσεις ετοιμότητας μπορούν να περιορίσουν –αν όχι- να εξαλείψουν άμεσα την οποιαδήποτε ζημιά ή ρίσκο. Πάντοτε, το κίνητρο θα πρέπει να είναι η επίτευξη αυξημένων επιπέδων ασφάλειας και η προστασία του περιβάλλοντος.

Συμφωνίες πραγματοποιούνται και στον τομέα της διαχείρισης αποβλήτων και λυμάτων των πλοίων. Όπως κάθε μεγάλο λιμάνι που κατέχει υποδομές και διαθέτει τεχνολογικά εξελιγμένα συστήματα διαχείρισης λυμάτων, υγρών αποβλήτων, ακόμα και εύφλεκτων υλικών, έτσι και η Διώρυγα του Σουέζ συμμετέχει σε αυτόν τον κρίσιμο τομέα, εξυπηρετώντας κατ' αυτόν τον τρόπο τις παγκόσμιες επιταγές για ανακύκλωση και κυκλική οικονομία.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί πως η Διώρυγα του Σουέζ συνέβαλε στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα κατά 31 εκατομμύρια τόνους το 2021, εξοικονομώντας καύσιμο ως και 10,3 εκατομμύρια τόνους, ενώ η Νέα Διώρυγα συνέβαλε στην εξοικονόμηση 53 εκατομμυρίων τόνων ισοδυνάμων διοξειδίου του άνθρακα.

3.6 ΥΠΟΘΕΣΗ EVER GIVEN – ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΩΣ ΑΝΑΦΕΡΟΜΕΝΑ

Πριν από δύο χρόνια, το Μάρτιο του 2021, ο ναυτιλιακός και όχι μόνο, κόσμος συνταράχτηκε από ένα γεγονός, του οποίου η έκταση και η σοβαρότητα πήραν ταχύτατες διαστάσεις ώστε να γίνει παγκόσμια είδηση και να δείχνουν ενδιαφέρον για αυτό ακόμα και μη μνημένοι με το ναυτιλιακό γίνεσθαι. Ο λόγος για την παρακώλυση της κυκλοφορίας εντός των υδάτων της Διώρυγας του Σουέζ από το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «Ever Given» για 6 μέρες (23-29 Μαρτίου), το οποίο εξόκειλε, και στη συνέχεια όταν επανατοποθετήθηκε σε φυσιολογικό πλου, του εδόθηκε εντολή να κατευθυνθεί προς τη λίμνη Great Bitter με σκοπό να αγκυροβολήσει και εντέλει να κατασχεθεί από τις αιγυπτιακές αρχές.

Το πλοίο «Ever Given» είναι ναυλωμένο από την Ταϊβανέζικη ναυτιλιακή εταιρεία “Evergreen Marine”, η οποία ασκεί το πολυδαίδαλο έργο της διαχείρισής του. Είναι ένα από τα 13 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που ναυπηγήθηκαν και κατασκευάστηκαν από την ίδια ιαπωνική εταιρεία, ιδιοκτήτης της οποίας είναι το ίδιο πρόσωπο που κατέχει και την εταιρεία Evergreen Marine, την Imabari Shipbuilding Company. Όσον αφορά την αστική ευθύνη του πλοίου αυτή είναι αντικείμενο αρμοδιότητας του αλληλασφαλιστικού οργανισμού UK P&I Club. Τα έργα κατασκευής του πλοίου, το οποίο είναι τύπου Suezmax, εκκίνησαν για πρώτη φορά το 2015 (lay down), ενώ το πλοίο μπήκε για πρώτη φορά στο νερό το Μάιο του 2018 (launch). Τα έργα ολοκλήρωσης κράτησαν μέχρι λίγους μήνες αργότερα (τον Σεπτέμβριο).

Τα γενικά χαρακτηριστικά που διαθέτει το πλοίο, το κατατάσσουν στην κατηγορία Suezmax, καθώς το βάρος του σε τόνους είναι 220.940 gt (gross tonnage – μεικτό βάρος) ή διαφορετικά 199.629 dwt (deadweight tonnage – νεκρό βάρος). Το μήκος του εκτείνεται στα 400 μέτρα περίπου, το πλάτος του στα 59 μέτρα περίπου, ενώ το βύθισμά του φτάνει μέχρι και τα 15 μέτρα.

Το εκτόπισμα του πλοίου αγγίζει περίπου τις 266.000 τόνους, δηλαδή το βάρος του νερού που εκτοπίζει με τον όγκο του το πλοίο, το οποίο ισούται τόσο με το βάρος του όσο και με τον όγκο του νερού που εκτοπίζει.

Τέλος, η μεταφορική του χωρητικότητα υπολογίζεται στα 20.124 TEU, δηλαδή twenty-foot equivalent unit, που είναι η μονάδα μέτρησης των εμπορευματοκιβωτίων, αναλόγως το χώρο που αυτά καταλαμβάνουν. Τέλος, είναι εγγεγραμμένο στο νηολόγιο του Παναμά.³⁴

³⁴ Gambrell, J. (2021) "Massive cargo ship turns sideways, blocks Egypt's Suez Canal" *The Seattle Times*.

3.7 ΤΟ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟ ΠΑΡΑΚΩΛΥΣΗΣ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ

Το Μάρτιο του 2021, το Ever Given πλέοντας από το λιμάνι Tanjung Pelepas της Μαλαισίας με προορισμό το Ρότερνταμ της Ολλανδίας εξόκειλε εντός της διαδρομής της Διώρυγας του Σουέζ με αποτέλεσμα να μπλοκάρει το κανάλι και να διακόψει για 6 μέρες κάθε είδους κυκλοφορία είτε προς τη Μεσόγειο, είτε προς την Ερυθρά Θάλασσα. Σύμφωνα με την εποπτεύουσα Αρχή της Διώρυγας του Σουέζ, το πλοίο εξόκειλε διαγωνίως, έχοντας χάσει προηγουμένως την πλοηγική του ικανότητα εξαιτίας ισχυρών ανέμων που έπνεεαν στην περιοχή αλλά και σφοδρής αμμοθύελλας.

Κατά πάσα πιθανότητα, οι δυνατοί άνεμοι έκαναν το κύτος (ύφαλα) του πλοίου να παρεκκλίνουν από την πορεία επί της ορθής διέλευσης του καναλιού και να χτυπήσουν στον πυθμένα. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα η πλώρη του πλοίου να σφηνωθεί στην όχθη του καναλιού, και η πρύμνη να αγγίζει σχεδόν την απέναντι όχθη σε διαγώνια θέση.

Όταν συνέβη το περιστατικό, το πλοίο ήταν το πέμπτο σε σειρά που όδευε προς το βορρά, ενώ δεν συνοδευόταν από κάποιο ρυμουλκό όπως συνέβη με τα προπορευόμενα από αυτό. Πίσω του υπήρχαν άλλα 15 πλοία, ενώ υπολογίζεται πως το μπλοκάρισμα του Σουέζ επηρέασε την έγκαιρη παράδοση φορτίων σε πάνω από 200 πλοία.

Όπως είναι προφανές, η παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα αντιμετώπισε πρωτόγνωρες προκλήσεις με τις καθυστερήσεις που παρατηρούνταν λόγω του συμβάντος, ενώ παράλληλα, πολλά ακόμα πλοία σχεδίαζαν να διασχίσουν τη διώρυγα του Σουέζ με τα δρομολόγιά τους να παίρνουν αναβολή μέχρι νεοτέρας.

Στην αποκατάσταση της κυκλοφορίας της διώρυγας συνέβαλλαν οχτώ ρυμουλκά που επιχειρούσαν να επαναφέρουν το πλοίο στην αρχική, πλώιμη κατάστασή του σε συνεργασία και με εκσκαφείς που απομάκρυναν την άμμο από το σημείο που είχε εξοκείλει το πλοίο.

Βέβαια, το μερίδιο ευθύνης για αυτό το συμβάν δε θα μπορούσε να αποδοθεί μονάχα στις μετεωρολογικές συνθήκες που επικρατούσαν εκείνη τη στιγμή, οι οποίες

ήταν πράγματι δύσκολες, αλλά φυσικά τόσο στο ανθρώπινο λάθος, όσο και σε κάποιο τεχνικό πρόβλημα.

Όταν επιτέλους το πλοίο αποκολλήθηκε στις 29 Μαρτίου 2021, εκμεταλλεζόμενο φυσικά και την παλίρροια, οδήγηθηκε ευθύς αμέσως για τεχνικό έλεγχο με τη συνοδεία ρυμουλκών, ενώ ελέγχθηκε εξονυχιστικά και το σημείο όπου είχε εξοκείλει το πλοίο σε περίπτωση που είχαν προκληθεί σοβαρές ζημιές, οι οποίες θα καθιστούσαν αδύνατη για ακόμα μια φορά την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας στο κανάλι.

Τα μεθεόρτια αυτού του συμβάντος βρήκαν το πλοίο κατασχεμένο από τις αιγυπτιακές αρχές και υπό δικαστική επίβλεψη έως ότου το ιδιοκτησιακό καθεστώς του πλοίου πλήρωνε 900 εκατομμύρια δολάρια για πρόκληση ζημιών. Ύστερα από διαπραγματεύσεις 3 μηνών, στις οποίες συμμετείχαν η αιγυπτιακή κυβέρνηση, οι ιδιοκτήτες του Ever Given και ασφαλιστές, και οι οποίες περιελάμβαναν την παραχώρηση προς τις αιγυπτιακές αρχές της διώρυγας εκ μέρους της ιδιοκτησίας του πλοίου, ένα άρτια εξοπλισμένο ρυμουλκό, ικανό να φέρει σε πέρας μια αποστολή παρόμοια με αυτή που συνέβη στο κανάλι, αυτές άφησαν ελεύθερο το πλοίο να συνεχίσει το μεταφορικό του έργο προς τα ευρωπαϊκά λιμάνια. Μάλιστα, η διοικητική αρχή της διώρυγας προανήγγειλε νέο γύρο έργων αναβάθμισης και επέκτασης της διώρυγας. Το πλάνο περιλαμβάνει τη διεύρυνση του νότιου διαδρόμου της διώρυγας, στο σημείο όπου προσάραξε το πλοίο, κατά 40 μέτρα, καθώς επίσης και του βυθίσματός του κατά 2 μέτρα.

Επιπροσθέτως, στο σημείο όπου κατευθύνθηκε αργότερα το πλοίο μετά την αποκόλλησή του με σκοπό τη διενέργεια εξονυχιστικών ελέγχων και επιθεωρήσεων, το Great Bitter Lake που απέχει 30 χιλιόμετρα από το σημείο του συμβάντος, τα σχέδια περιλαμβάνουν δημιουργία δεύτερης γραμμής ναυσιπλοΐας, ώστε να υπάρχουν δύο παράλληλες και αντίθετες κατευθύνσεις, η οποία θα επεκταθεί κατά 10 χιλιόμετρα, για να μπορούν να περνούν περισσότερα πλοία.

Φυσικά, τα σχέδια επέκτασης θα είναι κοστοβόρα. Οι πηγές χρηματοδότησης θα μπορούσαν να προέρχονται σε πολύ μεγάλο βαθμό από την υπέρογκη αποζημίωση την οποία ζητούσαν επιτακτικά οι Αιγύπτιοι από το ιδιοκτησιακό καθεστώς του πλοίου. Σε θεωρητικό πάντα επίπεδο, όσο περισσότερες επενδύσεις γίνονται για επέκταση των υποδομών, τόσο μεγαλύτερα πλοία θα διασχίζουν τη διώρυγα του Σουέζ. Αυτό με τη σειρά του προοιωνίζει περισσότερα μεταφερόμενα φορτία, άρα και μεγαλύτερη

εμπορική αξία αγαθών που θα περνούν από το κανάλι του Σουέζ. Αυτό πάλι με τη σειρά του συνεπάγεται μεγαλύτερες αυξήσεις τελών διέλευσης, συνεπώς περισσότερα έσοδα για την Αρχή Εποπτείας της Διώρυγας.³⁵

³⁵ Alex, C. (2021) *“The untold story of the big boat that broke the world.”*

3.8 ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΚΗΝΗ

Οι συνέπειες του μπλοκαρίσματος της διώρυγας του Σουέζ ήταν ποικίλλες και αφορούσαν αρκετούς τομείς. Σε πρώτη φάση, το εμπόριο μεταξύ Ευρώπης – Μέσης Ανατολής και υπόλοιπης Ασίας κλυδωνίστηκε σε πολύ μεγάλο βαθμό, καθώς ένα εκτιμώμενο ποσό της τάξης των 9,6 δισεκατομμυρίων δολαρίων δε διοχετεύτηκε στην αγορά.

Από οικονομικής πλευράς, υπήρξε αύξηση των τιμών των αγαθών. Εξαιτίας της παρακώλυσης της κυκλοφορίας της διώρυγας του Σουέζ από το Ever Given, πολλά ακόμα πλοία, κυρίως πλοία χύδην φορτίων και μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και κατόπιν δεξαμενόπλοια, δεν κατόρθωσαν να φτάσουν έγκαιρα στον προορισμό τους για εκφόρτωση. Σύμφωνα με τα στοιχεία παρακολούθησης της Lloyd's List Intelligence³⁶, περίπου 165 πλοία που αντιπροσωπεύουν 13 εκατομμύρια dwt εγκλωβίστηκαν τη στιγμή του συμβάντος, είτε στο ένα άκρο της Διώρυγας, είτε στο άλλο. Αυτό σήμανε συναγερμό στην παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα, καθώς αν αναλογιστεί κανείς την τεράστια ποσότητα προϊόντων που μεταφέρονται μέσω εμπορευματοκιβωτίων προς μια χώρα ζήτησης, αντιλαμβάνεται κανείς πως οι παραγγελίες πηγαίνουν πίσω, παρατηρούνται ελλείψεις και φυσικά, οι τιμές παίρνουν την ανιούσα.

Οι αυξήσεις των τιμών παρατηρήθηκαν ως επί το πλείστον στα φαγητά, στα καύσιμα και στα ήδη κατασκευασμένα και συναρμολογημένα προϊόντα, τα οποία όλα μαζί με τη σειρά τους, δεν ήταν σε θέση να εξαχθούν αλλού. Κατά την ενημερωτική εφημερίδα Lloyd's³⁷, κάθε ώρα που το Σουέζ παρέμενε μπλοκαρισμένο, η αξία των μεταφερόμενων προϊόντων άγγιζε τα 400 εκατομμύρια δολάρια, ενώ κάθε μέρα που περνούσε κατά την οποία γίνονταν προσπάθειες αποκόλλησης του πλοίου, θα επηρεάζονταν επιπλέον αγαθά, αξίας 9 δισεκατομμυρίων δολαρίων.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις, η Αίγυπτος εκείνη την περίοδο έχασε 12-14 εκατομμύρια δολάρια κάθε ημέρα, ενώ η ίδια η αρχή που εποπτεύει τη διώρυγα γύρω στα 15 εκατομμύρια τη μέρα, μόνο σε τέλη διέλευσης.

³⁶ *Lloyd's List Intelligence (23/03/2021).*

³⁷ *Το ίδιο.*

Σύμφωνα με την Drewry, η οποία λειτουργεί συμβουλευτικά σε θέματα εφοδιαστικής αλυσίδας, μετά το συμβάν της παρακώλυσης της διώρυγας, τα ναύλα τριπλασιάστηκαν το 2021 σε σχέση με το μέσο όρο των τελευταίων 5 ετών πριν από το έτος αναφοράς. Ένα 40ποδο εμπορευματοκιβώτιο κόστιζε το 2021 για παράδειγμα, 10.522\$ από τη Σανγκάη με προορισμό το Ρότερνταμ. Οι τιμές των ναύλων επηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό από τη μορφή και το βάρος του φορτίου για το οποίο γίνεται λόγος, από τον τρόπο μεταφοράς, από τον προορισμό παράδοσης και φυσικά από κάθε αναπάντεχο περιστατικό, το οποίο δυσχεραίνει τη διαδικασία της μεταφοράς.

Παρά το μπλοκάρισμα του καναλιού, το συνολικό ειδόσημα της Αρχής για τους πρώτους έξι μήνες του 2021 αυξήθηκε πάνω από 8,8%, δηλαδή 3 δισεκατομμύρια δολάρια σε σχέση με την ίδια περίοδο το 2020.

Η έννοια της καθυστέρησης νομικά, συνιστά πλημμελή εκτέλεση της σύμβασης μεταφοράς. Η οριοθέτηση του χρόνου της καθυστέρησης έγκειται στο περιεχόμενο της συμφωνίας μεταφοράς, και εξαρτάται από τον συμφωνηθέντα χρόνο παράδοσης, τη βούληση των συμβαλλόμενων μερών όπως ισχύουν από τις γενικώς αποδεκτές συνήθειες για το μεταφερόμενο φορτίο και το είδος της μεταφοράς.³⁸

Στους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ (Κ.Χ.Β.) (οι οποίοι αποτελούν το νομικό καθεστώς για την παγκόσμια μεταφορά φορτίων), δεν υπάρχει ειδική πρόβλεψη για την καθυστέρηση, σε αντίθεση με το άρθρο 134 του Κ.Ι.Ν.Δ. και το άρθρο 21 των Κανόνων του Ρότερνταμ. Σε περίπτωση πρόκλησης καθυστέρησης λόγω φυσικής απώλειας ή βλάβης των μεταφερόμενων πραγμάτων, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η συγκεκριμένη ζημία αποκαθίσταται σύμφωνα με τους ΚΧΒ.

Η κρατούσα άποψη αναφορικά με το ελληνικό δίκαιο, υποστηρίζει ότι η οικονομική ζημία από καθυστέρηση θα αποζημιωθεί με βάση τις διατάξεις του εθνικού εφαρμοστέου δικαίου, συνεπώς με βάση το άρθρο 134 παρ. 4 του Κ.Ι.Ν.Δ.

Άλλη άποψη που υποστηρίζεται στην ημεδαπή και αλλοδαπή επιστήμη, αφορά τη ζημία που προκύπτει από καθυστέρηση, η οποία δύναται να αποζημιωθεί μόνο εφόσον έχει αποτελέσει αντικείμενο συμφωνίας, δυνάμει του άρθρου 5 παρ. 1 Κ.Χ.Β.³⁹.

³⁸ Αντάπασης - Αθανασίου, *Ναυτικό Δίκαιο*, 2020.

³⁹ Αντάπασης - Αθανασίου, *Ναυτικό Δίκαιο*, 2020.

Οι καθυστερήσεις που ελάμβαναν χώρα εκείνη την περίοδο, επηρέασαν περισσότερο αγορές, οι οποίες είχαν ήδη προβλήματα και ελλείψεις στην εφοδιαστική τους αλυσίδα, όπως οι αυτοκινητοβιομηχανίες με τους ημιαγωγούς. Το συμβάν στο Σουέζ μόνο περισσότερες δυσκολίες επέφερε. Η κρίση της διώρυγας του Σουέζ στέρησε από πολλούς πλοιοκτήτες και ναυλωτές να συνάψουν ναυλοσύμφωνα, ενώ παράλληλα οι μεσάζοντες εύρεσης φορτίων για λογαριασμό των ναυλωτών (freight forwarders) προσδοκούσαν σε εναλλακτικές διαδρομές για να εκτονωθεί άμεσα η κατάσταση που επικρατούσε στη διώρυγα.

Όλα αυτά σε συνδυασμό κιόλας από τα νωπά ακόμα σημάδια που άφησαν οι περιοριστικές πολιτικές των χωρών ως αντιστάθμισμα στην εξάπλωση της πανδημίας της Covid-19, δημιούργησαν ένα κοκτέιλ χάους και αναταραχών.

Ως γνωστόν, η εναλλακτική διαδρομή της διώρυγας του Σουέζ είναι ο διάπλους της Αφρικής μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας, κάτι άλλωστε που επιθυμούσαν διακαώς οι μεσάζοντες φορτίων για να εκτονωθεί η κατάσταση στο Σουέζ. Πολλά πλοία επιχείρησαν αυτό το μακρινό ταξίδι για να αποφύγουν το συνωστισμό που παρατηρείτο ιδίως στην Ερυθρά Θάλασσα με κατεύθυνση τη Μεσόγειο, το οποίο μπορεί να διαρκέσει ως και 14 μέρες. Παράλληλα, η Ρωσία βρήκε αφορμή να ξαναπροωθήσει την ατζέντα για χρησιμοποίηση του αρκτικού διαδρόμου ως συντομότερη διαδρομή μεταφοράς αγαθών γύρω από την Αφρική.

Έκδηλες ανησυχίες υπήρχαν και για το θέμα της πειρατείας, καθώς εξαιτίας του συνωστισμού που υπήρχε σε θαλάσσιες περιοχές, οι οποίες για πολλά χρόνια μαστίστηκαν από φαινόμενα πειρατείας αλλά και λόγω της πολύ μεγάλης συσσώρευσης πολυτιμών αγαθών στην ευρύτερη περιοχή μεταξύ Κόλπου του Άντεν και Ερυθράς Θάλασσας, ζητήθηκε από το Πολεμικό Ναυτικό των ΗΠΑ στο Μπαχρέιν να εγγυηθεί την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

Οι συνέπειες του ατυχήματος, όπως προαναφέρθηκε, οδήγησαν την αιγυπτιακή αρχή διαχείρισης της διώρυγας να ανακοινώσει ένα πλάνο επέκτασης και αναβάθμισης των ήδη υπαρχουσών υποδομών. Πολύς ντόρος γίνεται για το φαινόμενο της γιγαντοποίησης που απαντά σε κάθε πτυχή της ναυτιλίας. Από τα πλοία και τον εξοπλισμό που αυτά διαθέτουν, μέχρι τις διαστάσεις τους, και από τα εμπορευματοκιβώτια, μέχρι τις υποδομές και τον εξοπλισμό των λιμανιών.

Όλα πλέον έχουν την τάση να μεγαλώνουν υπέρμετρα. Έτσι και με τα έργα της διώρυγας. Θεωρητικά, δημιουργείται ένας κύκλος, ένας μαραθόνιος γιγάντωσης. Εφόσον το βύθισμα, το μήκος και το πλάτος της διώρυγας του Σουέζ θα αυξηθούν σε πολλά σημεία διέλευσης, αυτό δίνει τη δυνατότητα στους πλοιοκτήτες και τους εφοπλιστές να παραγγέλνουν πλοία μεγαλύτερων διαστάσεων και μεταφορικής χωρητικότητας από τα ναυπηγεία, ικανά να εκμεταλλευτούν στο έπακρο τις νέες δυνατότητες που τους δίνονται. Αυτό πιθανότατα, θα οδηγούσε σε άνοδο της αγοράς κατασκευής νεότευκτων πλοίων. Ακόμα κι έτσι όμως, πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία στην κατασκευή ενός τέτοιου πλοίου όσον αφορά τα ύψαλά του, το μήκος και το πλάτος, ώστε να επέλθει αρμονική ισορροπία. Η διαπλάτυνση ενός πλοίου απαιτεί οπωσδήποτε και την παράλληλη επιμήκυνσή του. Σε όλα αυτά μαζί, πρέπει να συνυπολογιστεί και το βάθος τόσο της διώρυγας που εκείνο θα διασχίσει, όσο και το δικό του βύθισμα, έμφορτο ή άφορτο. Ακόμα κι όμως, αν γίνουν όλα αυτά σε ένα πλοίο, θα πρέπει να ακολουθήσουν και οι αντίστοιχες υποδομές. Ήτοι σημαίνει πως θα χρειάζονται μεγαλύτερα και πιο βαθιά λιμάνια αλλά και μεγαλύτεροι γερανοί και γερανογέφυρες που θα ταιριάζουν στις διαστάσεις του πλοίου, στο οποίο είτε θα συμβάλλουν στη φόρτωση, είτε στην εκφόρτωση.⁴⁰

Αναφορικά τώρα με τις συνέπειες που σχετίζονται με το νομοθετικό πλαίσιο κατάσχεσης του πλοίου “Ever Given”, από τις αιγυπτιακές αρχές, αυτή πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια της «International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships» της Σύμβασης των Βρυξελλών του 1952, η οποία κυρώθηκε από την Αίγυπτο το 1955 και αφορά τη **συντηρητική κατάσχεση** θαλασσοπλοούντων πλοίων. Ο όρος «κατάσχεση» («arrest», «saisie conservatoire»), χρησιμοποιείται με την έννοια της κράτησης («detention») του πλοίου ή της «ακινητοποίησής» του («immobilisation»), ήτοι την υλική δέσμευση του πλοίου ύστερα από απόφαση του δικαστηρίου ή άλλης αρμόδιας δικαστικής Αρχής, προκειμένου να εξασφαλιστούν μία ή περισσότερες ναυτικές απαιτήσεις (άρθρο 1 παρ. 2). Η κατάσχεση του πλοίου συντελείται με την υλική δέσμευση του πλοίου, κατ’ εκτέλεση δικαστικής απόφασης που τη διατάσσει.

Η εφαρμογή της Διεθνούς Σύμβασης των Βρυξελλών του 1952, περί συντηρητικής κατάσχεσης, δεν ορίζει ρητά τι εννοεί χρησιμοποιώντας τον όρο «πλοίο» («navire», «ship»). Ο βασικός σκοπός της αποτελεί η διεθνής ενοποίηση των ουσιαστικών προϋποθέσεων της συντηρητικής κατάσχεσης των πλοίων. Ως εκ τούτου, ο όρος «πλοίο» δύναται να προσδιοριστεί με ευρύτητα, περιλαμβάνοντας κάθε

⁴⁰ Gambrell, J. (2021) “Massive cargo ship turns sideways, blocks Egypt’s Suez Canal” *The Seattle Times*.

κατασκευή, ανεξάρτητα από το υλικό κατασκευής και της χωρητικότητας, που μπορεί να κινείται με οποιονδήποτε τρόπο στο θαλάσσιο χώρο προς την εκπλήρωση ορισμένου σκοπού, εμπορικού ή μη. Καθίσταται σαφές ότι οι διατάξεις της Δ.Σ. 1952 δεν έχουν εφαρμογή σε ναυπηγούμενο πλοίο ή ναυπηγούμενο πλωτό ναυπήγημα, είτε αυτό έχει νηολογηθεί είτε όχι.⁴¹

Εξετάζεται επίσης, η σημαία του υπό κατάσχεση πλοίου, δηλαδή αν η εφαρμογή της Δ.Σ. περιορίζεται μόνο στα πλοία συμβαλλόμενων σε αυτή κρατών ή επεκτείνεται και σε πλοία μη συμβαλλόμενων κρατών. Κάθε πλοίο, το οποίο φέρει σημαία συμβαλλόμενου κράτους, κατάσχεται συντηρητικά στη δικαιοδοσία οποιουδήποτε συμβαλλόμενου κράτους, σύμφωνα με της διατάξεις της Δ.Σ. 1952 (άρθρο 2 και 8 παρ. 1,2,4). Από την διατύπωση των προαναφερθέντων άρθρων προκύπτουν σχέσεις με στοιχεία αλλοδαπότητας και ως εκ τούτου συνάγεται ότι δεν απαιτείται για την εφαρμογή της Σύμβασης, να φέρει το πλοίο σημαία συμβαλλόμενου κράτους άλλου από εκείνο όπου επιδιώκεται να κατασχεθεί.⁴²

Συγκεκριμένα, το πλοίο E/K «Ever Given» που φέρει σημαία Παναμά, ο οποίος δεν έχει κυρώσει την ανωτέρω Σύμβαση. Παρόλα αυτά, το εφαρμοστέο καθεστώς κατά την *lex fori* (το δίκαιο του δικάζοντος δικαστού), οδηγεί στο συμπέρασμα ότι στην συγκεκριμένη περίπτωση εφαρμόζεται η Δ.Σ. 1952, διότι σύμφωνα με το άρθρο 2 της Σύμβασης ισχύει μεταξύ άλλων, ότι δίδεται η δυνατότητα στα συμβαλλόμενα κράτη να προβούν στην κατάσχεση ενός πλοίου, ανεξαρτήτως σημαίας, το οποίο πλέει σε θαλάσσια περιοχή δικαιοδοσίας τους, με γνώμονα την εφαρμογή των ισχυουσών εθνικών Κανονισμών, υπό το πρίσμα των εκτεθέντων ναυτικών απαιτήσεων - αξιώσεων που θα προκύψουν⁴³. Αυτές είναι:

- Η επιθαλάσσια αρωγή,
- Η πλοήγηση του πλοίου,
- Η γενική αβαρία,
- Οι οικονομικές επιβαρύνσεις και τα τέλη ελλιμενισμού του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων και των απαιτήσεων της SCA, καθώς και
- Τα έξοδα Πλοιάρχου, συμπεριλαμβανομένων εξόδων που πραγματοποιούνται από φορτωτές, ναυλωτές ή πράκτορες για λογαριασμό πλοίου ή του κυρίου του πλοίου.

Εν συνεχεία, η «κατάσχεση» του πλοίου, όπως αυτή προβλέπεται στο άρθρο 2 παρ. 1 της Σύμβασης, νοείται ως η κράτηση του πλοίου στο πλαίσιο της δικαστικής διαδικασίας για την εξασφάλιση αξίωσης, αλλά δεν περιλαμβάνει την κατάσχεση πλοίου κατά την εκτέλεση ή την ικανοποίηση μιας δικαστικής απόφασης. Καθίσταται σαφές ότι η έννοια της κράτησης του πλοίου σύμφωνα με την Σύμβαση, αποτελεί ένα προσωρινό μέτρο, στο πλαίσιο ικανοποίησης ή απόκρουσης των προαναφερθέντων

⁴¹ Αντάπασης - Αθανασίου, *Ναυτικό Δίκαιο*, 2020.

⁴² Το ίδιο

⁴³ *International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships*, 1952.

αξιώσεων. Ο σκοπός της κατάσχεσης του πλοίου είναι να εξασφαλιστεί ότι θα ικανοποιηθεί η εκάστοτε προκύπτουσα ναυτική απαίτηση.

Η συντηρητική κατάσχεση του εν λόγω πλοίου είχε τις εξής συνέπειες:

Αρχικώς, την ακινητοποίηση του πλοίου και εν συνέχεια την αποδέσμευσή του. Η ακινητοποίηση του πλοίου επηρεάζει τον πλοιοκτήτη και τα συμφέροντα τρίτων, ανακλύποντας ζητήματα φύλαξης του κατασχεμένου πλοίου, εκτέλεσης των προγραμματισμένων ταξιδιών του και οδήγησής του σε ασφαλές σημείο, αποδέσμευσής του λόγω εγγυοδοσίας, άπρακτης παρέλευσης της προθεσμίας για την άσκηση της κυρίας αγωγής ή και περιορισμού της ευθύνης από τον εκμεταλλεζόμενο το πλοίο (πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή). Δεύτερον, και αναφορικά με το θέμα της αποδέσμευσης του πλοίου, αυτό δύναται να αποδεσμευθεί από την κατάσταση της κατάσχεσης, όταν παρασχεθεί η απαιτούμενη εγγύηση ή περάσει άπρακτη η προθεσμία για την άσκηση της κύριας αγωγής ή πραγματοποιηθεί περιορισμός της ευθύνης από ναυτικές απαιτήσεις.

Σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 1 της Σύμβασης, το δικαστήριο ή η αρμόδια δικαστική αρχή στην περιφέρεια της οποίας το πλοίο κατασχέθηκε υποχρεούται να διατάξει την αποδέσμευση του πλοίου όταν πραγματοποιηθεί επαρκής χρηματική κατάθεση ή παρασχεθεί άλλη επαρκής ασφάλεια. Η απελευθέρωση του πλοίου από την κατάσταση της κράτησης πραγματοποιείται όταν ο πλοιοκτήτης του ή ο Αλληλοασφαλιστικός Οργανισμός που τον εκπροσωπεί, παρέχουν επαρκείς εξασφαλίσεις για την πληρωμή της απαίτησης και των σχετικών εξόδων.

Εκτός των οικονομικών και νομικών επιπτώσεων που προκύπτουν από την αναγκαστική κατάσχεση του πλοίου Ever Given, ανακλύπουν απαιτήσεις, έτσι όπως προέκυψαν από την παρεμπόδιση της χρήσης της διώρυγας του Σουέζ.

Συγκεκριμένα, οι απαιτήσεις αυτές έχουν να κάνουν με τη ζημία στην ίδια τη Διώρυγα από την προσάραξη του πλοίου (οικονομική ζημία και ζημία της «φήμης» της SCA), απαιτήσεις από την ζημία κύτους του πλοίου καθώς και πρόστιμα. Επιπρόσθετα, ανακλύπουν απαιτήσεις και από τρίτα πλοία, τα οποία ανέμεναν την απεμπλοκή του πλοίου εντός της Διώρυγας του Σουέζ, καθώς πολλά από αυτά αποφάσισαν τελευταία στιγμή να πραγματοποιήσουν τον περίπλου της Αφρικής μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδος κι έτσι, ήγειραν απαιτήσεις αναφορικά με την καθυστέρηση κατάπλου στο λιμένα προορισμού τους, καθώς λόγω της αναγκαστικής χρήσης της εναλλακτικής διόδου της ναυσιπλοΐας από τη διώρυγα του Σουέζ, υποχρεώθηκαν σε μεγαλύτερη κατανάλωση καυσίμων. Τέλος, θα γίνει αναφορά στη συνέχεια και στη γενική αβαρία, την οποία και δήλωσε ο κύριος του πλοίου, όπου εκεί περιλαμβάνονται και οι απαιτήσεις από επιθαλάσσια αρωγή.

Για τις απαιτήσεις από ζημία που υπέστη η Διώρυγα του Σουέζ, το κόστος επισκευής ζημιών που προκλήθηκαν στη Διώρυγα του Σουέζ, όταν το πλοίο «Ever Given» προσάραξε εν μέσω της διέλευσής του σε αυτή, θα αποτελούσε αξίωση για τα P&I, ως απαίτηση «βλάβης σε σταθερά και πλωτά αντικείμενα». Η Διώρυγα του Σουέζ

υπέστη περαιτέρω ζημίες, ως αποτέλεσμα των εργασιών που πραγματοποιήθηκαν για τη διάσωση του πλοίου. Επιπλέον, η SCA διεκδικεί οικονομική ζημία (διαφυγόντα κέρδη) και ζημία «φήμης». Αυτό το ζήτημα αποτέλεσε μέρος του διακανονισμού με την SCA με τον UK P&I Club, για την απελευθέρωση του υπό κατάσχεση πλοίου.⁴⁴

Για τις απαιτήσεις από ζημία κύτους του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «Ever Given», η ζημία θα καλυφθεί από τους ασφαλιστές σκάφους (hull underwriters).

Για τις απαιτήσεις από ζημίες τρίτων που ανέμεναν την απεμπλοκή του πλοίου από τη διώρυγα του Σουέζ περιλαμβάνονται οι πλοιοκτήτες και ναυλωτές άλλων πλοίων, που αναγκάστηκαν να περιμένουν ή να παρεκκλίνουν της προγραμματισμένης πορείας τους. Στο Αγγλικό Δίκαιο πάντως, τέτοιου είδους αξιώσεις για γενικά καθαρή οικονομική ζημία δε δύναται να ανακτηθούν, επειδή οι απαιτήσεις θεωρούνται υπερβολικά «μεταβλητές». Οι πλοιοκτήτες των πλοίων, οι οποίοι είχαν προβλέψει τις ρήτρες που καλύπτουν κάλυψη απεργίας και καθυστέρησης (strike και delay) αντίστοιχα, πιθανότατα έχουν τη δυνατότητα να διεκδικήσουν τις ζημίες τους από τους ασφαλιστές, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που άλλαξαν την προγραμματισμένη πορεία τους μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας, προκειμένου να αποφύγουν την ενδεχόμενη καθυστέρησή τους εντός της Διώρυγας του Σουέζ. Οι ασφαλιστές αναφορικά με τις ρήτρες απεργίας και καθυστέρησης, προχωρούν σε πληρωμή των τυχόν απαιτήσεων και κατόπιν πραγματοποιούν υποκατάσταση των ασφαλιστών ως προς αυτές τις απαιτήσεις. Στο τέλος, θα επιδιωχθεί η αποζημίωσή τους από την πλοιοκτήτρια εταιρεία του πλοίου «Ever Given». Στο σημείο αυτό έχει ενδιαφέρον να αναφερθεί η επέμβαση της ναυτιλιακής ένωσης BIMCO (Baltic and International Maritime Council), στο πλαίσιο των καθυστερήσεων που προκλήθηκαν και ενδέχεται να συνεχίσουν να επηρεάζουν τους πλοιοκτήτες και τους εφοπλιστές για αρκετό καιρό.

Κλείνοντας αυτήν την υποενότητα, και αναφορικά με τις απαιτήσεις για ζημίες για το φορτίο από τα πλοία που ανέμεναν την απεμπλοκή της κυκλοφορίας στη διώρυγα του Σουέζ, η δυνατότητα έγερσης απαιτήσεων έναντι της πολιτικής ασφάλισης του φορτίου δεν είναι δεδομένη, καθώς οι περισσότερες ασφαλίσεις θαλάσσιου φορτίου δεν καλύπτουν ζημίες λόγω καθυστερήσεων. Οι περισσότερες ασφαλίσεις φορτίου υιοθετούν τις «Institute Cargo Clauses» που εκδίδονται από το Institute of London Underwriters Wordings. Αυτές οι ρήτρες υιοθετούν τον συλλογισμό της αγγλικής νομοθεσίας και πρακτικής. Αυτό σημαίνει ότι θα ισχύουν οι όροι του UK Marine Insurance Act 1906. Οι περισσότερες από αυτές τις πολιτικές καλύπτουν όλους τους τύπους κινδύνων και η καθυστέρηση εξαιρείται, σύμφωνα με το άρθρο 55 (2b) της Marine Insurance Act 1906, κατά την οποία δεν καλύπτεται απώλεια από ζημία ή δαπάνη που προκαλείται από καθυστέρηση, ακόμη και αν η καθυστέρηση προκληθεί από ασφαλισμένο κίνδυνο.

⁴⁴ Marsh, "Ever Given: A catastrophic incident or near miss?"

Αναφορικά με το δικαίωμα εκ μέρους του ιδιοκτησιακού καθεστώτος του πλοίου για γενική αβαρία αυτό αιτήθηκε ασφάλεια (general average security) από τα συμφέροντα του φορτίου (cargo interest). Ο λόγος που δήλωσε γενική αβαρία, ήταν επειδή τέθηκαν σε κίνδυνο συλλογικά το πλοίο μεταφοράς εμπρευματοκιβωτίων, το φορτίο του καθώς και το καύσιμό του (πετρέλαιο). Ένας επιπλέον λόγος αποτέλεσε και το σημαντικό ύψος του κόστους.

Πιο συγκεκριμένα, ο θεσμός αυτός προβλέπει ότι σε περίπτωση αποβολής φορτίου που βρίσκεται επί του πλοίου εσκεμμένα από τον πλοίαρχο για την διατήρηση της περιουσίας λόγω άμεσου κινδύνου, η εν λόγω ζημία να μοιράζεται μεταξύ όλων εκείνων που έχουν συμφέρον από την επελθούσα διάσωση.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Ι.Ν.Δ., οι οποίες αναφέρονται στην έννοια της κοινής αβαρίας, (άρθρο 219 του Κ.Ι.Ν.Δ.), νοούνται οι ζημίες ή οι δαπάνες, οι οποίες πραγματοποιούνται εκουσίως και κατά την εύλογη κρίση του πλοίαρχου για την σωτηρία του πλοίου και του φορτίου από κοινό θαλάσσιο κίνδυνο, εφόσον επήλθε το επιδιωχθέν ωφέλιμο αποτέλεσμα. Κρίνεται σημαντικό να αναφερθεί πως στην περίπτωση της έκτακτης θυσίας, θα πρέπει το αποτέλεσμα να καταλήγει σε επιτυχή έκβαση διάσωσης της περιουσίας, προκειμένου η απώλεια αυτή να καλυφθεί από τη γενική αβαρία.⁴⁵

Τα ζητήματα που προκύπτουν από μία κατάσταση γενικής αβαρίας και το διακανονισμό της είναι πολύπλοκα. Σε περίπτωση κήρυξης γενικής αβαρίας διορίζονται Διακανονιστές Αβαριών από τους πλοιοκτήτες και σε συνεννόηση με τον ασφαλιστή, εκτός και αν υπάρχουν άλλες οδηγίες από μέρους των πλοιοκτητών. Εν συνεχεία, οι πλοιοκτήτες σε συνεργασία με τους Διακανονιστές Αβαριών θα αποφασίσουν για τη μορφή της εγγύησης που θα ζητηθεί και θα στείλουν οδηγίες στους πράκτορες στα διάφορα λιμάνια εκφόρτωσης.⁴⁶

Οι ασφαλιστές έχουν ευθύνη αναφορικά με την αποζημίωση της θυσίας στη γενική αβαρία ή της συνεισφοράς της σε αυτή. Όταν υπάρχει μία θυσία γενικής αβαρίας που οφείλεται σε έναν ασφαλισμένο κίνδυνο, ο ασφαλιστής είναι άμεσα υπεύθυνος στον ιδιοκτήτη του φορτίου που θυσιάστηκε, αναφορικά με ολόκληρο το ποσό αυτής της θυσίας. Αφού ο ασφαλιστής πληρώσει για αυτή την απώλεια, εν συνεχεία έχει δικαίωμα να βρεθεί στη θέση του ασφαλισμένου του για να εξασφαλίσει την συνεισφορά από τα υπόλοιπα συμφέροντα. Οι ασφαλιστές κατά κανόνα δεν είναι δεσμευμένοι να αποζημιώσουν ολόκληρο το ποσό της θυσίας της συνεισφοράς ακόμα και όταν το αντικείμενο αυτό είναι πλήρως ασφαλισμένο, αλλά αποζημιώνουν μόνο μία αναλογία αυτής. Ο καθορισμός αυτής της αναλογίας προκύπτει από την ασφαλισμένη αξία του συμφέροντος στην αξία που εκτιμάται για τους σκοπούς της συνεισφοράς. Επιπλέον, προκειμένου να εξασφαλιστεί η υλοποίηση του θεσμού

⁴⁵ Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., «ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ», Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, 3η Έκδοση, Αθήνα 2010, σελ. 749-750.

⁴⁶ Το ίδιο

γίνεται δεκτό ότι δύναται να ζητήσει τη συντηρητική κατάσχεση του πλοίου, καθώς και του φορτίου με σκοπό να εξασφαλιστούν οι απαιτήσεις από τη συνεισφορά.

Όσον αφορά την περίπτωση του πλοίου «Ever Given», οι συνεισφορές στην γενική αβαρία (General Average - GA) θα ζητηθούν από συμφέροντα του φορτίου (cargo interest) του ίδιου του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των ιδιοκτητών των εμπορευματοκιβωτίων, γεμάτων ή άδειων. Στο σημείο αυτό κρίνεται σημαντικό να αναφερθεί ότι υπάρχει μεγάλη πιθανότητα φορτίο, το οποίο βρισκόταν εντός κάποιων από τα εμπορευματοκιβώτια να είναι ανασφάλιστο. Αυτό αποτελεί συνήθη πρακτική στη θαλάσσια μεταφορά με πλοία εμπορευματοκιβωτίων, προκειμένου να μειωθεί το κόστος για τον παραλήπτη.⁴⁷

⁴⁷ Κιάντος Β., 1996. «Η Κοινή Αβαρία στο Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Σάκκουλα.



Πηγή: <https://www.nytimes.com/2021/07/17/world/middleeast/suez-canal-stuck-ship-ever-given.html>



Πηγή: <https://www.eureporter.co/world/egypt/2021/04/01/investigation-begins-into-how-ship-got-stuck-on-suez-canal/>

Η ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΠΑΝΑΜΑ

4.1 ΙΣΤΟΡΙΑ

Η ιστορία για τη διώρυγα του Παναμά ξεκινά πίσω στον 16^ο αιώνα όταν η εξερεύνηση της Κεντρικής Αμερικής αποτελούσε τον πρωταρχικό στόχο τόσο για τους Ισπανούς όσο και για τους Πορτογάλους θαλασσοπόρους και αποικιοκράτες. Οι Ινδίες όμως βρίσκονταν στο επίκεντρο ακόμα πιο πριν από την Αμερική. Έτσι, ο Ισπανός Vasco Nunez de Balboa πεπεισμένος ότι είχε καταπλεύσει στις Ινδίες, όπως πίστευε και για τον προκάτοχό του Χριστόφορο Κολόμβο, φτάνει στην Κεντρική Αμερική το 1513 και αναζητά μια ινδική πόλη και αντ' αυτού, βρίσκεται στη δυτική ακτή της αμερικανικής ηπείρου, όπου μπροστά του απλωνόταν ο Ειρηνικός Ωκεανός, κάτι που προφανώς δεν είχε καταλάβει εκείνη τη στιγμή. Χρειάστηκε να περάσουν 10 χρόνια, ώστε να γίνει αντιληπτό από όλους, πως πλέον «είχε ανακαλυφτεί» μια καινούρια ήπειρος.⁴⁸

Η πρώτη εντολή για την κατασκευή μιας διώρυγας στο μέρος όπου βρίσκεται σήμερα ο Παναμάς, δόθηκε από τον Ισπανό βασιλιά Κάρολο Ε' το 1523, όμως ποτέ δεν υλοποιήθηκε αυτή η εντολή, λόγω έλλειψης τεχνικών μέσων αλλά και λόγω του ότι δεν υπήρχαν ακόμα μεγάλες εμπορικές κινήσεις, καθώς ήταν μια περιοχή αχαρτογράφητη ακόμα για τους περισσότερους. Η σύνδεση μεταξύ Ατλαντικού και Ειρηνικού Ωκεανού όμως ήταν προ των πυλών.⁴⁹

Το έναυσμα για την πολυπόθητη αυτή κατασκευή διώρυγας αναθερμάνθηκε 3 αιώνες μετά, γύρω στο 1840, όταν ανακαλύφθηκαν τεράστια κοιτάσματα χρυσού στην Καλιφόρνια. Και πάλι όμως η ιδέα αυτή παρέμενε άυλη, χωρίς ακόμα κάποιος να μπορέσει να αναλάβει και το κόστος αλλά και την κατασκευή του έργου.

⁴⁸ McCullough, D. (1977) *The path between the seas: The creation of the Panama Canal*, Publisher: Simon & Schuster.

⁴⁹ Parker, M. (2007) *Panama Fever: The epic story of one of the greatest human achievements of all time – The Building of the Panama Canal*, New York: Publisher Doubleday.

Έπρεπε όμως να βρεθεί λύση, καθώς ο μόνος υπαρκτός τότε τρόπος για να διασχίσεις τις ΗΠΑ από τα ανατολικά στα δυτικά και τούμπαλιν ήταν μέσω της ενδοχώρας, κάτι που συνεπαγόταν συγκρούσεις με Ινδιάνους, περιορισμένο έως και ανύπαρκτο οδικό δίκτυο και ληστείες.⁵⁰

Τα νέα για την υλοποίηση και τη λειτουργία της Διώρυγας του Σουέζ είχαν ταξιδέψει μέχρι την άλλη πλευρά του πλανήτη και θεωρήθηκε πλέον αυτοσκοπός να υπάρξει ένα αντίστοιχο έργο και στον Παναμά που θα έκανε ακριβώς την ίδια δουλειά για την οποία προοριζόταν τότε η διώρυγα του Σουέζ. Το έργο όμως της κατασκευής της διώρυγας του Παναμά δεν γινόταν κάτω από τις ίδιες συνθήκες με τις αντίστοιχες της διώρυγας του Σουέζ, καθώς έτυχε τεράστιων καθυστερήσεων και αρκετών σκανδάλων. Το νέο πως επικεφαλής του έργου θα ήταν κι ο ίδιος μηχανικός που είχε αναλάβει το έργο στο Σουέζ, ο Γάλλος Lesseps, γρήγορα επισκιάστηκε από τις διαφορετικές και πιο συγκεκριμένα, ανώμαλες και ελώδεις γεωμορφολογικές περιοχές που επικρατούσαν στον Παναμά, σε σχέση με αυτές που υπήρχαν στην Αίγυπτο.⁵¹

Είναι σημαντικό να επισημανθεί στο σημείο αυτό εν τάχει, το ιστορικό πλαίσιο, το οποίο δείχνει τον Παναμά. Το έτος 1876 όταν και ιδρύθηκε η γαλλική εταιρεία, η οποία και θα αναλάμβανε το έργο της διάνοιξης της διώρυγας, σηματοδοτούνταν 55 χρόνια (1821) από την ανεξαρτητοποίηση της χώρας από τους Ισπανούς. Η ανεξαρτητοποίηση αυτή όμως δεν κράτησε για πολύ, καθώς στο κόλπο ελέγχου της περιοχής μπόκαν έκτοτε οι Κολομβιανοί. Ο Παναμάς χρειάστηκε να ξαναπολεμήσει για την ελευθερία και την ανεξαρτησία του, αυτή τη φορά κόντρα στην Κολομβία, κάτι που τελικά κατάφερε σε συνδυασμό κιόλας με την αμέριστη υποστήριξη των Ηνωμένων Πολιτειών, το 1903.⁵²

⁵⁰ Mark, G. (1974) *The land divided: a History of the Panama Canal and other Isthmian Canal projects*, New York: Publisher Octagon Books.

⁵¹ Parker, M. (2007) *Panama Fever: The epic story of one of the greatest human achievements of all time – The Building of the Panama Canal*, New York: Publisher Doubleday

⁵² Το ίδιο με υποσημείωση 49.

Συνεχίζοντας λοιπόν με τις καθυστερήσεις που παρατηρούνταν στη διάνοιξη της διώρυγας του Παναμά, και παρά το γεγονός πως η γαλλική εταιρεία που είχε επιφορτιστεί με το έργο, είχε λάβει άδεια κατασκευής από την κυβέρνηση της Κολομβίας, με σχέδιο κατασκευής διώρυγας μήκους 73 χιλιομέτρων, εντούτοις κατόρθωσε να κατασκευάσει μόλις το ένα έκτο του συμφωνηθέντος συνολικού μήκους, δηλαδή περίπου 12,7 χιλιόμετρα, εξαιτίας των κακών συνθηκών εργασίας, της ελλιπούς χρηματοδότησης, των σκανδάλων διαφθοράς που συνεχώς ανέκυπταν αλλά και εξαιτίας της προσκόλλησης στην ιδέα μη κατασκευής υδατοφραγμάτων και δεξαμενών, όπως συνέβη στο Σουέζ, κάτι που οδήγησε σε διακοπή των εργασιών το 1890.⁵³

Δε θα πρέπει να αγνοηθεί επιπροσθέτως, το μεγάλο ενδιαφέρον που επεδείκνυαν οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής τόσο ως προς το κομμάτι της κατασκευής της διώρυγας, όσο και ως προς το κομμάτι της διαχείρισης και της λειτουργικότητάς της, καθώς οι ΗΠΑ είχαν άμεσο γεωπολιτικό και οικονομικό συμφέρον για τη διώρυγα του Παναμά. Η διώρυγα αυτή αποτελούσε για την ίδια, ό,τι βέβαια και για τον υπόλοιπο κόσμο, ένωση δηλαδή, των ανατολικών και των δυτικών λιμανιών της. Τα λιμάνια του Νιου Τζέρσεϊ και της Νέας Υόρκης θα συνδέονταν δια θαλάσσης με τα αντίστοιχα του Λος Άντζελες και του Λονγκ Μπιτς. Η θαλάσσια αυτή δίοδος θα επέτρεπε την άνθιση του αμερικανικού εμπορίου, την ανάπτυξη της ναυτιλίας των ΗΠΑ αλλά και την τεχνολογική εξέλιξη των λιμανιών και των υποδομών που θα αναπτύσσονταν σε αυτά. Συνεπώς, ένας ακόμα λόγος καθυστέρησης ολοκλήρωσης του έργου ήταν και η διπλωματική σύγκρουση ΗΠΑ – Κολομβίας σχετικά με τον Παναμά. Από τη μια, οι ΗΠΑ είχαν εξαγοράσει τη γαλλική εταιρεία κατασκευής της διώρυγας, από την άλλη η Κολομβία προσπαθούσε να κρατήσει αλώβητα τα κυριαρχικά της εδαφικά κεκτημένα ύστερα από τη φυγή των Ισπανών. Και ο Παναμάς προφανώς, βρισκόταν στη μέση.⁵⁴

⁵³ Το ίδιο.

⁵⁴ McCullough, D. (1977) *The path between the seas: The creation of the Panama Canal*, Publisher: Simon & Schuster

Επόμενο στάδιο, ήταν η μονομερής ανακήρυξη του Παναμά ως ανεξάρτητο κράτος, κατόπιν μάλιστα της ισχυρής υποστήριξης εκ μέρους των ΗΠΑ, και η σύναψη συμφωνίας μεταξύ ΗΠΑ και Παναμά, γνωστής κι ως «Hay-Bunau-Varilla» το 1903, κατά την οποία οι ΗΠΑ θα εγγυόνταν για την ανεξαρτησία του Παναμά με αντάλλαγμα τη διαρκή μίσθωση μιας λωρίδας μήκους 16 χιλιομέτρων που θα ελέγχονταν από τις ίδιες. Στη συνέχεια, οι ΗΠΑ αγόρασαν το 1914 , έτος κατά το οποίο ολοκληρώθηκαν τα έργα της διάνοιξης, τα δικαιώματα της διώρυγας που θα συνέδεε τον Ατλαντικό με τον Ειρηνικό Ωκεανό, και έτσι η διώρυγα δόθηκε στις ανάγκες της διεθνούς ναυσιπλοΐας. Είναι πάντως αξιοσημείωτο το γεγονός πως μέχρι και το 2000, οι ΗΠΑ εκμεταλλεύονταν πλήρως οικονομικά τη διώρυγα, όπου στη συνέχεια παραχωρήθηκε εξολοκλήρου στην κυβέρνηση του Παναμά.⁵⁵

4.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΤΟΥ ΠΑΝΑΜΑ

Η διώρυγα του Παναμά είναι η δεύτερη τη τάξει σπουδαιότερη διώρυγα της παγκόσμιας ναυσιπλοΐας αμέσως μετά τη διώρυγα του Σουέζ. Όπως χρησιμοποιώντας κανείς τη διώρυγα του Σουέζ, αποφεύγει τον περίπλου της αφρικανικής ηπείρου κι έτσι γλιτώνει χρόνο και χρήμα, έτσι και με τη διώρυγα του Παναμά, διασχίζοντάς την κανείς, αποφεύγει τον χρονοβόρο και περισσότερο κοστοβόρο περίπλου της αμερικανικής ηπείρου. Για να γίνει περισσότερο κατανοητή η σπουδαιότητα της διώρυγας του Παναμά, αρκεί κανείς να αναλογιστεί τη χιλιομετρική απόσταση που πρέπει να διανύσει ένα πλοίο ξεκινώντας από το Σαν Φρανσίσκο της Καλιφόρνια (Δυτική Ακτή των ΗΠΑ) ως την πόλη της Νέας Υόρκης στην Ανατολική Ακτή –ή και το αντίστροφο- διασχίζοντας τον περίπλου της Αμερικής. Αν μια ναυτιλιακή εταιρεία προτιμήσει για οποιονδήποτε λόγο αυτή τη διαδρομή θα διανύσει 13.000 μίλια ή αλλιώς 20.900 χιλιόμετρα.

⁵⁵ *Bunau-Varilla, P. (1913) Panama: The Creation, destruction, and resurrection, Publisher: London Constable.*

Η διώρυγα λοιπόν του Παναμά κατασκευάστηκε για να φέρει τον κόσμο πιο κοντά και να συντομεύσει περισσότερο από το μισό τις αποστάσεις, διευκολύνοντας έτσι το εμπόριο. Συνεπώς, μέσω της διώρυγας, το ίδιο πλοίο για ακριβώς την ίδια διαδρομή, θα διανύσει 5.200 μίλια ή αλλιώς 8.370 χιλιόμετρα. Καταλαβαίνει ο οποιοσδήποτε με αυτό το παράδειγμα το πόσο σπουδαίο ρόλο κατέχει η διώρυγα του Παναμά στο παγκόσμιο ναυτιλιακό γίγνεσθαι.⁵⁶

Η διώρυγα είναι ένας συνδυασμός εκμετάλλευσης της φυσικής γεωγραφίας (ποτάμια και λίμνες) με ένα εκτεταμένο σύστημα δεξαμενών. Η διαφορά στάθμης μεταξύ των δύο ωκεανών που συνδέει, του Ατλαντικού και του Ειρηνικού, δημιούργησαν διάφορες ιδιαιτερότητες που έπρεπε να ληφθούν υπόψη κατά την κατασκευή της. Τα πλοία που διασχίζουν τη διώρυγα περνούν με τη βοήθεια κινητών φραγμάτων, τους επονομαζόμενους υδατοφράκτες, και τεχνητών καναλιών. Τα φράγματα που συγκροτούν τη διώρυγα είναι 6: 3 φράγματα στη μία πλευρά εισόδου ή εξόδου, αναλόγως τη διέλευση, κάθε ένα εκ των οποίων διαθέτει τρεις λωρίδες, και άλλα 3 φράγματα ευρισκόμενα στην άλλη πλευρά, πάλι με 3 λωρίδες το καθένα.

Η διώρυγα έχει σήμερα μήκος στα 82 χιλιόμετρα και κύριος σκοπός της είναι να εξισορροπεί τη μικρή αλλά υπαρκτή υψομετρική διαφορά που παρατηρείται στις στάθμες των δυο θαλασσών που ενώνει. Η δυναμικότητα διέλευσης είναι τα 50 πλοία ημερησίως, ενώ τα πλοία καταβάλλουν τα αντίστοιχα τέλη, αναλόγως της χωρητικότητάς τους, η οποία στηρίζεται στο “Panama Canal Tonnage”, κάτι που θα αναφερθεί αργότερα, όπως ακριβώς συμβαίνει και με τη διώρυγα του Σουέζ. Η διέλευση της διώρυγας διαρκεί 8-10 ώρες υπό κανονικές συνθήκες, και για το λόγο αυτό, τα πλοία σύρονται από οδοντωτούς σιδηροδρόμους εκατέρωθεν του καναλιού. Αξίζει να σημειωθεί πάντως, πως η συνολική διέλευση μεταξύ των δυο ωκεανών διαρκεί 24-30 ώρες.

⁵⁶ Parker, M. (2007) *Panama Fever: The epic story of one of the greatest human achievements of all time – The Building of the Panama Canal*, New York: Publisher Doubleday

Όσον αφορά το μέγιστο επιτρεπτό βύθισμα των πλοίων που διέρχονται από τη διώρυγα, αυτό είναι τα 12 μέτρα. Εξαιτίας του φαινομένου της γιγαντοποίησης των πλοίων που πλέον παρατηρείται ολοένα και περισσότερο αλλά και λόγω του ότι η Εποπτεύουσα Αρχή που είναι επιφορτισμένη με τη διαχείριση της διώρυγας (“Panama Canal Authority”), επιθυμεί οι υποδομές της διώρυγας να συμβαδίζουν με την τεχνολογία και το ρυθμό που επικρατεί στο παγκόσμιο εμπόριο, έχουν κατασκευαστεί τα αντίστοιχα πλοία, τα γνωστά και ως “Panamax”, τα οποία χρησιμεύουν αμιγώς στην εξυπηρέτηση του εμπορίου και κυρίως, στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, μέσω της διώρυγας. Αυτά από την πλευρά των ναυτιλιακών εταιρειών, ενώ από την πλευρά της ίδιας της διώρυγας, έχουν υλοποιηθεί διάφορα έργα επέκτασης, με κυριότερα αυτά που διεκπεραιώθηκαν τη διετία 2006-2007, και για τα οποία θα γίνει αναφορά στη συνέχεια.

Η διώρυγα του Παναμά χρησιμοποιείται σε όλα τα υπερωκεάνια ταξίδια, με εξαίρεση στα ταξίδια των πολύ μεγάλων δεξαμενοπλοίων, όπως είναι τα “VLCCs” (Very Large Crude Carriers), τα οποία είναι πολύ μεγαλύτερα από αυτά που θα απαιτούνταν, ώστε να μπορέσουν να διέλθουν από τους υδατοφράκτες του καναλιού.

Όσον αφορά τα έργα επέκτασης, όπως η διώρυγα του Σουέζ, έτσι και ο Παναμάς εκσυγχρονίστηκε, ώστε να δύνανται να εξυπηρετούνται και οι νέοι τύποι πλοίων, η αυξημένη κυκλοφορία αλλά και το πρωταρχικό μέλημα, που είναι η ασφάλεια. Κατά το πρόγραμμα έργων επέκτασης του 2006, κατασκευάστηκαν δύο υδατοφράγματα, ένα στην πλευρά του Ειρηνικού κι ένα άλλο στην πλευρά του Ατλαντικού, με σκοπό να διέρχονται από τη διώρυγα και πλοία μεγαλύτερα από τα Panamax, πραγματοποιήθηκε διαπλάτυνση και εκβάθυνση των υπαρχόντων καναλιών, ενώ παράλληλα εκσυγχρονίστηκε ο εξοπλισμός και οι εγκαταστάσεις με τη δημιουργία κέντρου logistics. (logistics clusters).

Το κόστος των εργασιών ανήλθε στα 5,2 δισεκατομμύρια δολάρια και ο ορίζοντας λειτουργίας των νέων έργων έχει ήδη διαφανεί από το 2016.

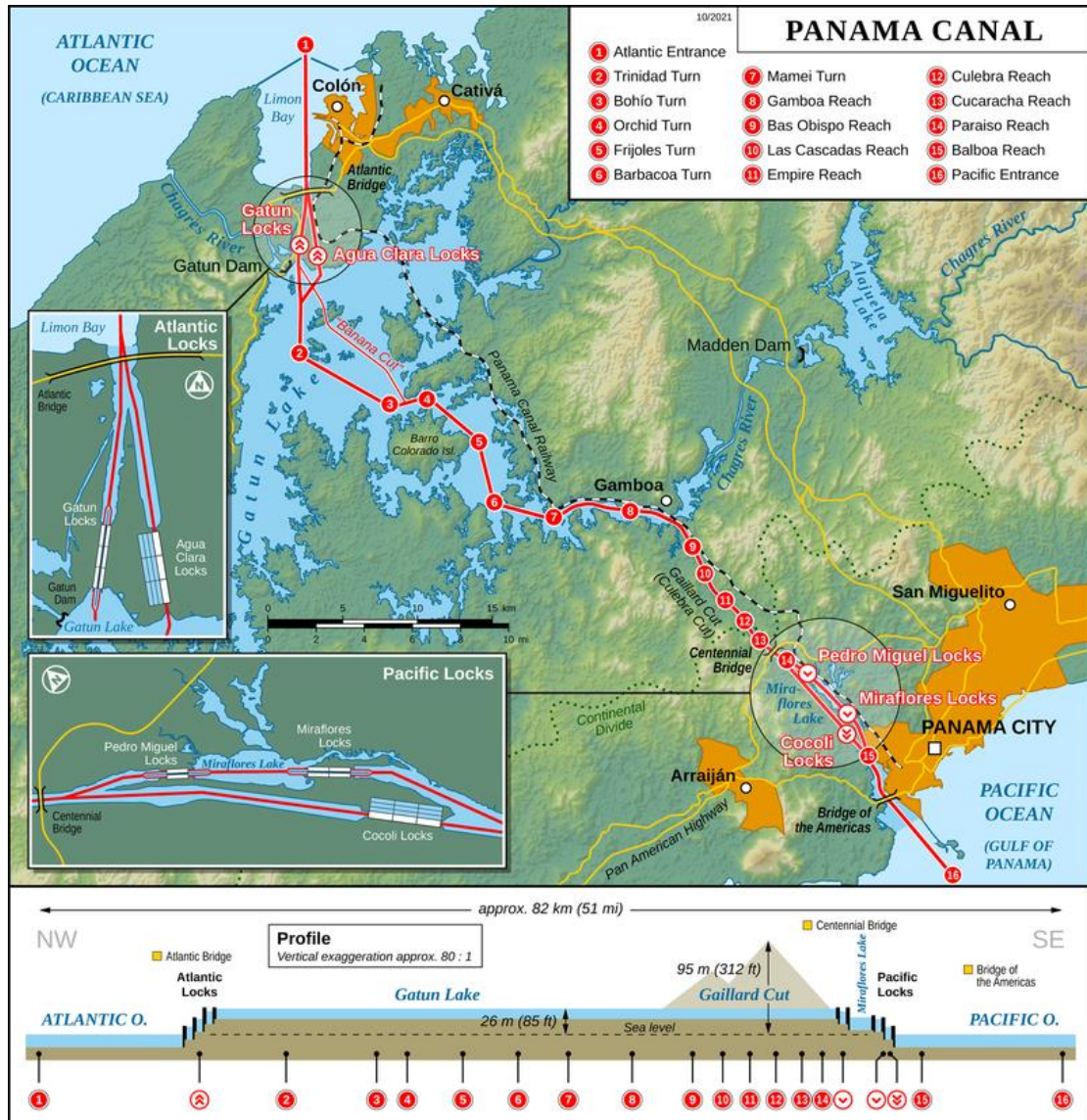
Πλέον η διώρυγα και κατόπιν των έργων συντήρησης και επέκτασης που πραγματοποιήθηκαν, διαθέτει δεξαμενές (locks-compartments) που ανυψώνουν τα πλοία στα 26 μέτρα πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας, που είναι το επίπεδο της τεχνητής λίμνης Gatún, και χαμηλώνουν πάλι στην άλλη πλευρά, στο ύψος της θάλασσας. Οι θάλαμοι – δεξαμενές έχουν πλάτος 33,53 μέτρα και μήκος 304,8 μέτρα.



Πηγή: <https://www.ot.gr/2023/05/22/naytilia/dioryga-tou-panama-i-ksirasia-ksanaxtypa-se-istorika-xamila-i-stathmi/>



Πηγή: https://e-nautilia.gr/to_kanali-tou-panama/



Πηγή: Thomas Römer/OpenStreetMap data

4.3 ΤΟ «ΠΡΑΣΙΝΟ ΚΑΝΑΛΙ» ΤΟΥ ΠΑΝΑΜΑ

Το 2020, το κανάλι του Παναμά συνέβαλε σε μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα της τάξης των 13 εκατομμυρίων τόνων, προσφέροντας ακριβώς τη συντομότερη διαδρομή για να διασχίσει ένα πλοίο την αμερικανική ήπειρο, σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη εναλλακτική διαδρομή. Τα νούμερα αυτά αντιστοιχούν στις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου 2,8 εκατομμυρίων αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης ή στα επίπεδα άνθρακα που θα απομόνωναν 217 εκατομμύρια «νεαρά» δέντρα που θα ανταπτύσσονταν για 10 χρόνια.

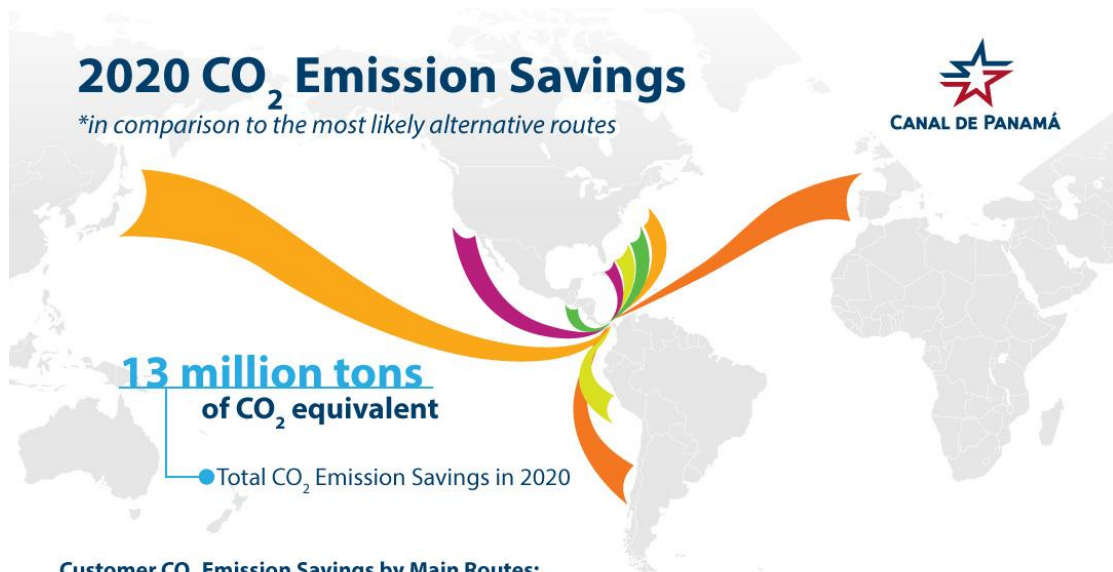
Πιο συγκεκριμένα, για την κύρια διαδρομή Ασίας - Ανατολικής ακτής των ΗΠΑ, διαμέσου της διώρυγας του Παναμά, εξοικονομήθηκαν 3 εκατομμύρια τόνοι διοξειδίου του άνθρακα. Για τη διαδρομή: Ανατολική ακτή ΗΠΑ – Δυτική Ακτή Νότιας Αμερικής: 1,5 εκατομμύρια τόνοι. Συνεχίζοντας με τη διαδρομή: Ανατολική ακτή ΗΠΑ – Δυτική Ακτή Κεντρικής Αμερικής εξοικονομήθηκαν 1,3 εκατομμύρια τόνοι, ενώ για τη διαδρομή: Δυτική ακτή ΗΠΑ – Ανατολική ακτή ΗΠΑ: 934.511 τόνοι. Τέλος, για την κύρια διαδρομή διέλευσης: Δυτική ακτή Νότιας Αμερικής – Ευρώπη: 928.460 τόνοι.

Όσον αφορά, τους τόνους διοξειδίου του άνθρακα που εξοικονομήθηκαν σε κάθε κλάδο της ναυτιλιακής αγοράς, αναλόγως της κατηγορίας των πλοίων, αυτοί αποτυπώνονται ως εξής: 4,2 εκατομμύρια τόνοι για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, 2,44 εκατομμύρια τόνοι για τα πλοία μεταφοράς χύδην, ξηρού φορτίου, 1,63 εκατομμύρια τόνοι για τα πλοία μεταφοράς χημικών και παραγώγων του πετρελαίου, 1 εκατομμύριο τόνοι για τα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου πετρελαίου, 785.700 τόνοι για τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου και 712.691 τόνοι για τα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου.

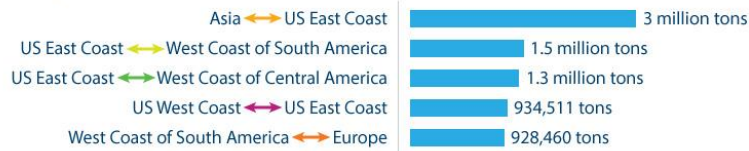
Η εποπτεύουσα μάλιστα αρχή της Διώρυγας του Παναμά σε πλήρη συνέργεια με τις επιταγές του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού για ταχεία μείωση των εκπομπών θείου, διαχειρίζεται έναν πίνακα, σαν κέντρο ελέγχου, ο οποίος καταγράφει μηνιαία δεδομένα δεικτών διοξειδίου του άνθρακα που εξοικονομούνται αν κανείς χρησιμοποιήσει τη διώρυγα του Παναμά, αντί κάποιας άλλης εναλλακτικής διαδρομής. Για να λαμβάνονται μάλιστα όσο το δυνατόν πιο ακριβή δεδομένα, υπολογίζεται σωρευτικά το μέγεθος κάθε πλοίου που διαπλέει τη διώρυγα, το είδος αλλά και η ποσότητα καυσίμου που καταναλώνει, το είδος του πλοίου και η ταχύτητά του, καθώς και η χωρητικότητά του.

2020 CO₂ Emission Savings

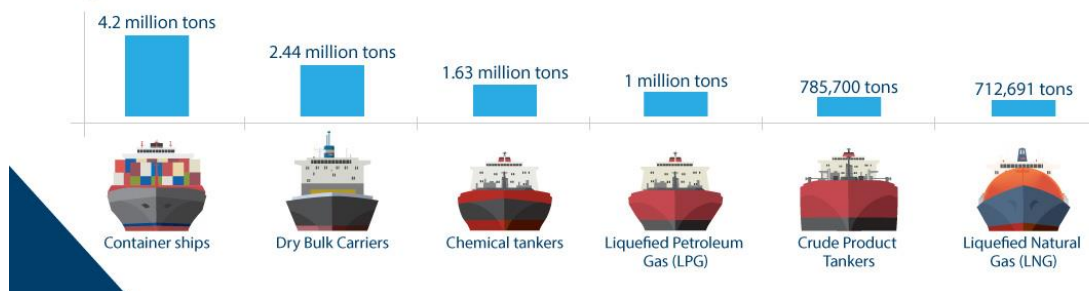
**in comparison to the most likely alternative routes*



Customer CO₂ Emission Savings by Main Routes:



CO₂ Emission Savings by the Main Market Segment:



Πηγή: <https://pancanal.com/en/panama-canal-helps-save-the-planet-more-than-13-million-tons-of-co2-in-2020/>

Από το 2021, η Διώρυγα του Παναμά, ακολουθώντας για άλλη μια φορά τις κατευθυντήριες οδηγίες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού σχετικά με τις μεθόδους ναυσιπλοΐας, οι οποίες επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό τη θαλάσσια ζωή, ιδίως σε περιόδους όπου παρατηρούνται μεταναστευτικές ροές των ζώντων οργανισμών της θάλασσας, αναλαμβάνει δράση προστατεύοντας τις φάλαινες, τα δελφίνια και κάθε άλλο είδος θαλάσσιας πανίδας.

Συνεπώς, ιδίως κατά τις περιόδους μετανάστευσης, τα πλοία που ταξιδεύουν από και προς τη Διώρυγα του Παναμά μέσω Ειρηνικού και Ατλαντικού Ωκεανού, πρέπει να παραμένουν σε καθορισμένες περιοχές πλοήγησης, γνωστές ως Traffic Separation Schemes (TSS). Τα πλοία μάλιστα που θα βρίσκονται από την πλευρά του Ειρηνικού Ωκεανού, θα πρέπει να διατηρούν ταχύτητα όχι μεγαλύτερη από 10 κόμβους, πρακτική, γνωστή ως «Μείωση Ταχύτητας Πλοίου» (Vessel Speed Reduction – VSR).

Αυτή η πολιτική που εφαρμόζεται από τη Διώρυγα του Παναμά, έχει ως άμεσο αποτέλεσμα, αν όχι την εξάλειψη, τουλάχιστον, την περιορισμένη αλληλεπίδραση μεταξύ πλοίων και θαλάσσιων ζώντων οργανισμών. Κατ' αυτόν τον τρόπο, διασφαλίζεται η ασφάλεια και ελέγχεται καλύτερα η ναυσιπλοΐα μέσα στους κόλπους της διώρυγας.

Συν τοις άλλοις, ανεξάρτητα από την προστασία της θαλάσσιας ζωής, οι «Καθορισμένες Περιοχές Πλοήγησης», συμβάλλουν σημαντικά στη μείωση των εκπομπών. Δεδομένα από τα «Αυτόματα Συστήματα Αναγνώρισης» των πλοίων, (Automatic Authentication Systems – AIS), καταδεικνύουν τη μείωση των αερίων του θερμοκηπίου (Green House Gas – GHG Emissions), κατά 75% κατά μέσο όρο.

Η προστασία της βιοποικιλότητας, η μείωση των δεικτών των ρυπογόνων αερίων, η βιώσιμη ανάπτυξη και η κατεύθυνση της εφοδιαστικής αλυσίδας προς μια πορεία που θα σέβεται το περιβάλλον και το οικοσύστημα, αποτελούν πρωταρχικούς στόχους της Διώρυγας του Παναμά.

4.4 ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΔΙΟΔΙΩΝ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΠΑΝΑΜΑ

Η πολιτική διοδίων που άρχισε να εφαρμόζει η Αρχή Εποπτείας της Διώρυγας του Παναμά από το 2022, είναι εφάμιλλη με την πολιτική που εφάρμοσε και η αντίστοιχη Αρχή που εποπτεύει τη Διώρυγα του Σουέζ, και δεν είναι άλλη από την αυξητική τάση που παρατηρούνται στα τέλη που πρέπει να καταβάλλει ένας πλοιοκτήτης, ώστε να περάσει ένα πλοίο του από τη διώρυγα του Παναμά. Κατόπιν διαβούλευσης του Υπουργικού Συμβουλίου της χώρας, -από το 2000 η διώρυγα είναι εθνικοποιημένη-, αποφασίστηκε η αύξηση της κοστολόγησης και παράλληλα, η μείωση των κατηγοριών κοστολόγησης από 430 που ήταν, σε λιγότερες από 60 σήμερα.

Η αλλαγή της τιμολογιακής πολιτικής ενθαρρύνει την ενοποίηση των φορτίων σε μεγάλα πλοία, ενώ ο κλάδος των εμπορευματοκιβωτίων είναι αυτός που επηρεάζεται περισσότερο από αυτήν την πολιτική, με μια αύξηση γύρω στο 8% περίπου κατά μέσο όρο.

Πιο συγκεκριμένα, αναφορικά και με τα νέα τιμολόγια:

A) Για την κατηγορία όλων των πλοίων που διέρχονται από τη διώρυγα άφορτα, ισχύει: κόστος διοδίων υπολογισμένο στο 85% του κόστους για τα έμφορτα. Από αυτήν την κατηγορία εξαιρούνται τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

B) Για την κατηγορία των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, η χρέωση για άδεια εμπορευματοκιβωτία είναι μειωμένη κατά 2 δολάρια ανά τευ για το έτος 2023, και θα μειωθεί περαιτέρω στα 4 δολάρια ανά τευ για το έτος 2024 και 6 δολάρια ανά τευ για το έτος 2026.

Γ) Για την κατηγορία των πλοίων μεταφοράς επιβατών, τα νέα τιμολόγια δεν ισχύουν για το τρέχον έτος του 2023, εξαιτίας και των πολλαπλών προκλήσεων και δυσκολιών που αντιμετώπισε ο κλάδος της κρουαζιέρας κατά την περίοδο των υγειονομικών περιορισμών λόγω COVID-19.

Η νέα τιμολογιακή πολιτική για αυτήν την κατηγορία θα αρχίσει να ισχύει σταδιακά από το 2024 και το 2025, επιτρέποντας έτσι στον κλάδο της κρουαζιέρας να ανακάμψει, έχοντας προβάδισμα 2 ετών σε σχέση με τις άλλες κατηγορίες.

Στόχος πάντως, των νέων τιμολογιακών πολιτικών είναι η ενίσχυση του παγκόσμιου εμπορίου, η διατήρηση της διώρυγας του Παναμά σε ανταγωνιστικά επίπεδα και η απλοποίηση τόσο της γραφειοκρατίας όσο και της ποσότητας κατηγοριών που αφορούν τα απαιτούμενα καταβληθέντα τέλη.

Στη συνέχεια, θα γίνει μια πιο αναλυτική αναφορά σχετικά με το ύψος των τελών που οι πλοιοκτήτριες εταιρείες οφείλουν να καταβάλλουν, λαμβάνοντας υπόψιν διάφορα κριτήρια, όπως την κατηγορία του πλοίου ή τις τεχνικές του προδιαγραφές, και θα παρατεθούν και οι αντίστοιχοι πίνακες που θα επιβεβαιώνουν την τιμολογιακή πολιτική των τελών της Διώρυγας του Παναμά.

Η δομή των διοδίων έτσι όπως εφαρμόζεται από την Αρχή της Διώρυγας του Παναμά, λαμβάνει υπόψιν της τουλάχιστον δύο θεμελιώδη συστατικά στοιχεία για κάθε επιμέρους περίπτωση, ώστε να χρεώσει και τα αντίστοιχα τέλη. Αυτή αφορά είτε τις κατηγορίες πλοίων που διασχίζουν τη διώρυγα και τα φράγματα/υδατοδεξαμενές που αυτά χρησιμοποιούν, είτε της χωρητικότητας των πλοίων, έτσι όπως υπολογίζεται από την Αρχή της Διώρυγας του Παναμά, είτε την ειδική κατηγορία των εμπορευματοκιβωτίων, η οποία αποτελεί μια ξεχωριστή οντότητα υπολογισμού διοδίων.

Επίσης, θα πρέπει να επισημανθεί πως άλλη χρέωση γίνεται για τα λεγόμενα «κανονικά» πλοία, αυτά δηλαδή που έχουν πλάτος μικρότερο από 27,74 μέτρα, άλλη χρέωση για τα λεγόμενα «μεγαλύτερα» πλοία, αυτά που έχουν πλάτος ίσο ή μεγαλύτερο από 27,74 μέτρα, και τέλος, άλλη χρέωση για τα γνωστά «neopanamax», ήτοι, αυτά που διαθέτουν πλάτος πάνω από 32,61 μέτρα και μήκος μεγαλύτερο από 294,44 μέτρα.

Ακολουθούν μερικοί πίνακες που καταδεικνύουν επακριβώς τα τέλη των διερχόμενων πλοίων, έτσι όπως περιγράφηκαν παραπάνω:

LPG Carriers

Item	Symbol	Effective	Description	Tariff per m ³
1010.LR01	AR	1-Jan-2023	Capacity Tonnage (m ³) – Regular Vessel	\$1.60
1010.LS01	AR	1-Jan-2023	Capacity Tonnage (m ³) – Super Vessel	\$2.75
1010.LN01	AR	1-Jan-2023	Capacity Tonnage (m ³) – Neopanamax Vessel	\$0.90

LNG Carriers

Item	Symbol	Effective	Descriptive	Tariff per m ³
1010.NR01	AR	1-Jan-2023	Capacity Tonnage (m ³) – Regular Vessel	\$1.60
1010.NS01	AR	1-Jan-2023	Capacity Tonnage (m ³) – Super Vessel	\$2.75
1010.NN01	AR	1-Jan-2023	Capacity Tonnage (m ³) – Neopanamax Vessel	\$1.35

Dry Bulk

Item	Symbol	Effective	Description	Tariff per DWT or TDWT
1010.DR01	AR	1-Jan-2023	Deadweight Tonnage (DWT) or Timber DWT (TDWT), whichever is applicable – Regular Vessel	\$1.00
1010.DS01	AR	1-Jan-2023	Deadweight Tonnage (DWT) or Timber DWT (TDWT), whichever is applicable - Super Vessel	\$1.10
1010.DN01	AR	1-Jan-2023	Deadweight Tonnage (DWT) or Timber DWT (TDWT), whichever is applicable Neopanamax Vessel	\$0.25

Vehicle Carriers / RoRo

Item	Symbol	Effective	Description	Tariff per PC/UMS
1010.VR01	AR	1-Jan-2023	Capacity Tonnage (PC/UMS) – Regular Vessel	\$2.00
1010.VS01	AR	1-Jan-2023	Capacity Tonnage (PC/UMS) – Super Vessel	\$3.40
1010.VN01	AR	1-Jan-2023	Capacity Tonnage (PC/UMS) - Neopanamax	\$2.00

General Cargo

Item	Symbol	Effective	Description	Tariff per PC/UMS
1010.GR01	AR	1-Jan-2023	Capacity Tonnage (PC/UMS) – Regular Vessel < 10,000	\$2.75
1010.GR02	AR	1-Jan-2023	Capacity Tonnage (PC/UMS) – Regular Vessel ≥ 10,000	\$1.65
1010.GS01	AR	1-Jan-2023	Capacity Tonnage (PC/UMS) – Super Vessel	\$2.00
1010.GN01	AR	1-Jan-2023	Capacity Tonnage (PC/UMS) – Neopanamax Vessel	\$0.75

Reefers

Item	Symbol	Effective	Description	Tariff per PC/UMS
1010.RR01	AR	1-Jan-2023	Tonelaje de Capacidad (CP/SUAB) - Buque Regular < 10,000	\$2.25
1010.RR02	AR	1-Jan-2023	Tonelaje de Capacidad (CP/SUAB) - Buque Regular ≥ 10,000	\$1.40
1010.RS01	AR	1-Jan-2023	Tonelaje de Capacidad (CP/SUAB) - Buque Súper	\$1.75
1010.RN01	AR	1-Jan-2023	Tonelaje de Capacidad (CP/SUAB) - Buque Neopanamax	\$0.75

Πηγή: <https://pancanal.com/en/maritime-services/maritime-tariff/>

Η ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗΣ

Τα δυο προηγούμενα κεφάλαια ήταν αφιερωμένα στις δυο μεγαλύτερες και σημαντικότερες διώρυγες που συμβάλλουν με τις υποδομές, τις επενδύσεις που πραγματοποιούνται σε αυτές αλλά και το ανθρώπινο δυναμικό που απασχολείται σε αυτές, στη συνεχή και απρόσκοπτη ροή της παγκόσμιας ναυσιπλοΐας. Ο λόγος για τις διώρυγες του Σουέζ και του Παναμά. Δυο θαλάσσιοι δίαυλοι εξαιρετικά ζωτικής σημασίας, στα νερά των οποίων διέρχεται σχεδόν όλο το παγκόσμιο εμπόριο μέσω όλων των κατηγοριών πλοίων που μπορούν να περάσουν από εκεί. Η ναυτιλία και ο εμπορικός – οικονομικός κόσμος έχουν συνεχώς στραμμένα τα μάτια τους σε αυτά τα δυο σημεία του πλανήτη, καθώς η ύπαρξη αυτών των διωρύγων εξυπηρετεί ποικίλλα, γεωπολιτικά, γεωστρατηγικά και οικονομικά συμφέροντα. Είναι λοιπόν, διώρυγες διεθνούς ενδιαφέροντος αφού οποιοδήποτε κώλυμα παρουσιαστεί, όπως η συμφόρηση που είχε προκληθεί από το πλοίο “Ever Given” στη διώρυγα του Σουέζ το 2021, και για την οποία έγινε αναφορά σε προηγούμενο κεφάλαιο, επιφέρει τεράστιες οικονομικές ζημιές, αναθεώρηση σχεδίων και προγραμματισμών, χαμένο χρόνο και χρήμα. Μια κατάσταση την οποία όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς απεύχονται.

Στο παρόν όμως κεφάλαιο, θα γίνει αναφορά σε μια διώρυγα, η οποία προς το παρόν δεν υπάρχει. Είναι όμως στα σκαριά να προχωρήσει η διαδικασία υλοποίησής της και κατά το χρονικό σημείο στο οποίο γράφονται αυτές οι γραμμές, το έργο προχωρά. Πρόκειται για την περίφημη διώρυγα της Κωνσταντινούπολης, η οποία θα λειτουργήσει ως αντιστάθμισμα στα στενά του Βοσπόρου, (θα γίνει αναφορά και για αυτό το θέμα σε επόμενο κεφάλαιο), με απώτερο σκοπό να ελαφρώσει σε πολύ μεγάλο βαθμό την αυξημένη κίνηση που παρατηρείται εκεί.

Ο νυν πρόεδρος της Τουρκίας, Ρετζέπ Ταγίπ Ερντογάν, ο οποίος κέρδισε ακόμα μια εκλογική αναμέτρηση το 2023, και ανανέωσε την προεδρική του θητεία για ακόμα μια πενταετία, είχε ανακοινώσει από το 2011 την επιθυμία του για μια νέα διώρυγα, ακριβώς δίπλα από τα Στενά του Βοσπόρου, 60 χιλιόμετρα δυτικά, αυτήν της Κωνσταντινούπολης. («Istanbul Kanal»).

Ο στόχος είναι, όπως προαναφέρθηκε, η αποσυμφόρηση των στενών, μέσω της σύνδεσης που θα έχει η νέα διώρυγα, μεταξύ της Θάλασσας του Μαρμαρά και της Μαύρης Θάλασσας.

5.1 ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΚΑΙ ΑΝΗΣΥΧΙΕΣ

Το μήκος που θα έχει η νέα διώρυγα, θα είναι 45-50 χιλιόμετρα, το βάθος 25 μέτρα, ενώ το πλάτος στα 145-150 μέτρα. Το κόστος κατασκευής αναμένεται να ξεπεράσει τα 10 δισεκατομμύρια δολάρια, ενώ έτος περάτωσης των εργασιών προβλεπόταν το 2023, λόγω και της συμπλήρωσης 100 ετών από την ίδρυση της Τουρκικής Δημοκρατίας, αλλά εντέλει τα έργα αναμένεται να ολοκληρωθούν το 2027. Μαζί με τη διώρυγα, στα σχέδια περιλαμβάνονται και η κατασκευή νέου, τρίτου αεροδρομίου, χωρητικότητας 60 εκατομμυρίων επιβατών ετησίως, αλλά και νέου λιμανιού στην περιοχή, το οποίο θα διαθέτει ένα μεγάλο, τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων στη Μαύρη Θάλασσα. Προβλέπονται επίσης, νέοι αυτοκινητόδρομοι, κέντρα υλικοτεχνικής υποστήριξης, τεχνητά νησιά που θα ενσωματωθούν στη διώρυγα, καθώς επίσης, και κατασκευή αντισεισμικών σπιτιών κατά μήκος της διώρυγας από το χώμα που θα έχει σκαφτεί για την κατασκευή της διώρυγας.

Για το ζήτημα της κατασκευής αυτής της νέας διώρυγας έχουν εκφραστεί διάφορες απόψεις, κυρίως επιφυλακτικές, για την τελική χρησιμότητα του έργου. Είναι ξεκάθαρο πως η Τουρκία επιθυμεί την ολοκλήρωση του έργου λόγω του νέου, αναβαθμισμένου ρόλου που θα έχει στην περιοχή. Ας μη λησμονείται το γεγονός πως η νέα αυτή διώρυγα έχει και ελληνικό ενδιαφέρον, λόγω και της εγγύτητάς της με το Αιγαίο Πέλαγος αλλά και για άλλους σημαντικούς παράγοντες, οι οποίοι θα αναλυθούν στη συνέχεια.

Μια πρώτη επιφύλαξη σχετικά με το έργο, έρχεται σε πλήρη αντίθεση με τις εξαγγελίες της Τουρκίας για τη διώρυγα, και δεν είναι άλλη από την ταχεία διέλευση των πλοίων που θα διέρχονται από τη διώρυγα της Κωνσταντινούπολης και όχι από τα Στενά του Βοσπόρου. Είναι γνωστό πως μέσω του Βοσπόρου παρατηρούνται μεγάλες καθυστερήσεις διέλευσης, ιδίως σε δεξαμενόπλοια, περιορισμοί πλεύσης κατά τις νυχτερινές ώρες, περίπλοκες γεωμορφολογικές μεταπτώσεις στα νερά του Βοσπόρου με αρκετές δυσκολίες σε ορισμένα, στενά σημεία και άλλα. Υπάρχει και η Συνθήκη του Μοντρέ του 1936, υπογεγραμμένη και από την Ελλάδα, (και για την οποία θα γίνει πιο αναλυτική αναφορά στη συνέχεια), η οποία ορίζει το καθεστώς των στενών, επικυρώνοντας το διεθνή τους χαρακτήρα, πράγμα που σημαίνει πως η Τουρκία οφείλει να προασπίζει την αβλαβή διέλευση των στενών σε όλα τα πλοία που επιθυμούν να διέλθουν μέσω του Βοσπόρου, εκτός κάποιων εξαιρέσεων που προβλέπονται στη συνθήκη ρητώς, όπως ο αριθμός και η ποσότητα των πολεμικών πλοίων από δυνάμεις εκτός της Μαύρης Θάλασσας.

Η Τουρκία λοιπόν, ευαγγελίζεται πως μέσω της διώρυγας της Κωνσταντινούπολης δε θα υπάρξει κανενός είδους καθυστέρηση, ούτε θα υπάρχουν δεσμεύσεις λόγω κάποιας συνθήκης. Συνεπώς, η νέα αυτή διώρυγα δε θα έχει καθεστώς διεθνούς στενού αλλά θα ανήκει στα εσωτερικά, χωρικά ύδατα της Τουρκίας, στα οποία η χώρα θα έχει τον πλήρη έλεγχο. Και σε αυτό το σημείο είναι που εκφράζονται οι επιφυλάξεις.

Αν η νέα διώρυγα δε χαρακτηριστεί διεθνές στενό, τότε θα είναι στη διακριτική ευχέρεια της Τουρκίας να ορίζει ποιος εντέλει θα διασχίσει τη διώρυγα, τι φορτίο να κουβαλά και γενικότερα, να θέσει διάφορους περιορισμούς και τροχοπέδη κατά το δοκούν, χωρίς μάλιστα να μπορεί και κάποιος να φέρει αντίρρηση στο οτιδήποτε εφαρμόσει η Τουρκία. Να σημειωθεί σε αυτό το σημείο πως η Τουρκία, ακόμα και σήμερα, δεν έχει υπογράψει τη Σύμβαση του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982, (έχει γίνει αναφορά περί του θέματος σε προηγούμενο κεφάλαιο), παρά το γεγονός ότι τα Στενά του Βοσπόρου χαρακτηρίζονται παγκοσμίως ως «διεθνή στενά».

Η υπογραφή της από την Τουρκία άλλωστε, θα σήμαινε αυτομάτως πως επιτέλους αναγνωρίζει τις αιτιάσεις της Ελλάδας για θέματα που αφορούν την υφαλοκρηπίδα, τα χωρικά ύδατα και τα ναυτικά μίλια. Και εννοείται, θα κατέρρευε και το αφήγημά της περί “Casus Belli” (αφορμή πολέμου) προς την Ελλάδα. Συνεπώς, μήπως θα υπάρχουν σε τελική ανάλυση, μεγαλύτερες καθυστερήσεις στη διέλευση αυτής της διώρυγας παρά μέσω της πεπατημένης, δηλαδή μέσω των στενών του Βοσπόρου;

Είναι επίσης σημαντικό να αναφερθεί πως με την κατασκευή της νέας διώρυγας, θα υπάρχουν αυξημένες χρεώσεις τελών, ώστε να υπάρξει η δυνατότητα απόσβεσης των υπέρογκων εξόδων που θα χρησιμοποιηθούν για την κατασκευή της διώρυγας. Αν συνυπολογίσει κανείς αυτήν την παράμετρο, σε συνδυασμό κιάλας με την προαιρετική διέλευση μέσω της διώρυγας της Κωνσταντινούπολης, η Τουρκία πρέπει να βρει ισχυρά κίνητρα, ώστε να αναδείξει τη νέα διώρυγα, ως συμφέρουσα εναλλακτική διέλευση αντί των στενών του Βοσπόρου. Ίσως θα έπρεπε όντως να μην έθετε περιορισμούς, λόγου χάρη, στην εθνικότητα ενός πλοίου, και να παρουσίαζε με επιχειρήματα στους ναυλωτές πως ναι μεν, θα υπάρξει μεγαλύτερο κόστος διέλευσης από τη διώρυγα σε σχέση με το Βόσπορο, όμως δε θα υπάρχουν καθυστερήσεις και το εμπόριο θα γίνεται πιο γρήγορα κι εύκολα. Ίσως έτσι να έπειθε τους ναυλωτές να βάλουν βαθιά το χέρι στην τσέπη, κερδίζοντας κατ’ αυτόν τρόπο χρόνο και καθιστώντας τη διώρυγα της Κωνσταντινούπολης ως κύρια διώρυγα διέλευσης μεταξύ της Μαύρης Θάλασσας και των Δαρδανελλίων.

Στην περιοχή πάντως μεταξύ Μαύρης Θάλασσας – Θάλασσας του Μαρμαρά – Αιγαίου Πελάγους και εντέλει Μεσογείου Θάλασσας, σημαίνοντα ρόλο παίζει η Ρωσία, της οποίας διακαής πόθος ήταν ανέκαθεν η εύκολη πρόσβαση στη Μεσόγειο, τόσο για τη διέλευση των στρατιωτικών της πλοίων όσο και για τις εξαγωγές της σε φυσικό αέριο και πετρέλαιο. Όλα αυτά όμως πριν από την εισβολή της στην Ουκρανία το 2022, χρονική περίοδος κατά την οποία, απαγορεύτηκε στα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης να εισάγουν ρωσικό αέριο και πετρέλαιο, τουλάχιστον άμεσα.

Ίσως ο ρόλος των Αμερικανών ενισχυθεί στην περιοχή περαιτέρω με την κατασκευή της διώρυγας και τη συνεχιζόμενη απομόνωση της Ρωσίας, όμως η Τουρκία του Ερντογάν έχει δείξει όλα αυτά τα χρόνια πως μπορεί μαεστρικά να χειριστεί τη γεωπολιτική της ισορροπία, είτε κοιτάζοντας προς Ανατολάς, είτε προς τη Δύση.

Άλλα σημεία, τα οποία εγείρουν ερωτηματικά και ενστάσεις, είναι καταρχάς, το θέμα της χρηματοδότησης αυτού του έργου. Πουθενά δεν έχει υπάρξει διαφάνεια σχετικά με την πηγή της χρηματοδότησης. Ένα όμως είναι σίγουρο: πως για την επίτευξη του έργου θα χρειαστεί μεγάλη εισροή ξένων κεφαλαίων, η οποία μπορεί να βρεθεί στην Ανατολή, και συγκεκριμένα από χώρα που βρέχεται από τον Περσικό/Αραβικό Κόλπο, όπως το Κατάρ. Είναι γνωστό πως το Κατάρ είναι μια σύμμαχος – φίλη της Τουρκίας, καθώς η συνεργασία τους ενυπάρχει σε πολλούς τομείς: στρατιωτικούς, οικονομικούς, τεχνολογίας και καινοτομίας.

Το περιβαλλοντικό είναι ένα ακόμα ζήτημα, το οποίο απασχολεί την κοινή γνώμη, σε περίπτωση κατασκευής και ολοκλήρωσης του έργου της διώρυγας. Είναι σημαντικό να σκεφτεί κανείς πως η περιοχή είναι ήδη επιβαρυνόμενη από τη διέλευση πολλών πλοίων από τα στενά του Βοσπόρου, επιβάρυνση την οποία επωμίζονται οι κάτοικοι αλλά και η χλωρίδα και πανίδα της περιοχής. Μια ακόμα διώρυγα, η οποία θα είχε ως στόχο την αποσυμφόρηση των Στενών, και σε τόσο κοντινή απόσταση από την κύρια διέλευση Μαύρης Θάλασσας – Θάλασσας του Μαρμαρά, οπωσδήποτε θα επιβάρυνε περαιτέρω το οικοσύστημα.

Άλλη μια ανησυχία σχετικά με τη νέα διώρυγα, έγκειται στην επιχωμάτωση του βυζαντινού «λιμανιού του Θεοδοσίου», το οποίο ανακαλύφτηκε με τις εκσκαφές που πραγματοποιούνταν για την κατασκευή του μετρό το 2004. Δυστυχώς, η επιχωμάτωση είναι προ των πυλών, παρόλο που αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους αρχαιολογικούς χώρους παγκοσμίως.⁵⁷

⁵⁷ Finkel, A. (2012) "Destroying Istanbul", *New York Times*.

Για την Ελλάδα, επίσης η νέα διώρυγα έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Όσο μεγαλύτερη είναι η διέλευση των πλοίων από τη νέα διώρυγα, κάτι που άλλωστε είναι στόχος της Τουρκίας, τόσο μεγαλύτερη και η πιθανότητα πρόκλησης ατυχημάτων. Οι επιπτώσεις των ατυχημάτων που λόγω χάρη, θα συνέβαιναν στα Δαρδανέλλια, μέσα σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα, θα μεταφέρονταν στο Αιγαίο Πέλαγος. Αυτό με τη σειρά του, θα οδηγούσε σε επιπτώσεις στην αλιεία, στη γεωργία και στον τουριστικό τομέα, ο οποίος αποτελεί καλώς ή κακώς, βασική πηγή εσόδων για τη χώρα.

Φόβοι εκφράζονται συν τοις άλλοις, και για τα σχέδια της Τουρκίας για αποστράγγιση των υδάτων της Μαύρης Θάλασσας στη Θάλασσα του Μαρμαρά, λόγω του εκτιμώμενου βάθους της διώρυγας, που θα μείωνε την υψομετρική τους διαφορά και θα δημιουργούσε κίνηση των ρευμάτων προς μία μόνο κατεύθυνση. Σημειωτέον ωστόσο, πως για την αύξηση του βάθους, το συνολικό κόστος κατασκευής θα ήταν πολλαπλάσιο από τα αρχικά 10 δισεκατομμύρια δολάρια τα οποία έχουν προϋπολογιστεί.⁵⁸

Είναι αδιαμφισβήτητο το γεγονός πως παρά την παρουσίαση των οφελών από την κατασκευή της διώρυγας της Κωνσταντινούπολης, και της εικόνας που θέλει να παρουσιάσει η Τουρκία τόσο στο εσωτερικό, όσο και στο εξωτερικό, περί αναβάθμισης του κράτους, δεν μπορούν να παραβλεφθούν και οι ανησυχίες σχετικά με τις πιθανές αρνητικές συνέπειες στον τοπικό πληθυσμό και το περιβάλλον.

⁵⁸ Saydam, C. (2011) "The drainage of the Sea of Marmara" *Hurriyet Daily News*

5.2 Η ΣΥΝΘΗΚΗ ΤΟΥ ΜΟΝΤΡΕ

Με την υπογραφή της Σύμβασης του Μοντρέ φαίνεται ότι έκλεισε ο κύκλος του Ζητήματος των Στενών που από το 1774 ταλάνιζε τη διεθνή πολιτική σκηνή και διπλωματία. Έκτοτε η σύμβαση δεν έχει υποβληθεί σε αναθεώρηση, παρά το γεγονός ότι το θέμα «Στενά» επανήλθε στο προσκήνιο κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου (1939-1945) και της ψυχροπολεμικής περιόδου (1945-1991) και παρά την έκδοση από την τουρκική κυβέρνηση κανονισμών για τη θαλάσσια κυκλοφορία του Βοσπόρου και της Θάλασσας του Μαρμαρά το 1994 και το 1998 αντίστοιχα, για την οποία θα γίνει αναφορά σε επόμενο κεφάλαιο που θα αφορά «Τα Στενά του Βοσπόρου».⁵⁹

Εξετάζοντας σε γενικές γραμμές τη Σύμβαση με την οποία άλλαξε η σκυτάλη όσον αφορά το καθεστώς των Στενών σύμφωνα με τη Συνθήκη της Λωζάννης, μπορεί να γίνει εύκολα αντιληπτό γιατί το έργο διάνοιξης της διώρυγας της Κωνσταντινούπολης θα ταραξεί συθέμελα, αν υλοποιηθεί ποτέ, το status quo της περιοχής.

Η περίοδος μεταξύ των ετών 1923-1936 διαιρείται σε δύο ημιπεριόδους, ανάλογες της σημασίας που παρουσίαζαν για την ανάδειξη του προβλήματος των Στενών: η πρώτη αφορά τα έτη 1923-1933 και η δεύτερη τα έτη 1933-1936. Η πρώτη ημιπερίοδος χαρακτηρίζεται σε γενικές γραμμές από κανονικότητα στη λειτουργία του καθεστώτος των Στενών. Παρά το γεγονός ότι οι Τούρκοι είχαν υπογράψει τη Σύμβαση της Λωζάννης, ουσιαστικά δεν αποδέχθηκαν ποτέ το καθεστώς που αυτή είχε ορίσει. Η αποστρατιωτικοποίηση των Δαρδανελλίων και του Βοσπόρου, και οι διεθνείς εγγυήσεις των Δυνάμεων θεωρούνταν από εκείνους ότι δεν περιόριζαν μόνο τα κυριαρχικά τους δικαιώματα στην περιοχή, αλλά επίσης, προσέβαλλαν το κύρος και την εθνική αξιοπρέπεια της χώρας. Οι τουρκικές αρχές -ήδη από το 1925- επέβαλλαν πρόσθετα υγειονομικά, φαρικά και ναυαγοσωστικά τέλη στα εμπορικά πλοία που διέπλεαν en transit τα Στενά, αγνοώντας συστηματικά τα διαβήματα περί τήρησης της Σύμβασης της Λωζάννης από το αρμόδιο όργανο επιτήρησης της Σύμβασης, την επονομαζόμενη Επιτροπή των Στενών, αναφορικά με την τήρηση των κανονισμών της διέλευσης. Η Τουρκία εκείνη την περίοδο άρχισε να γίνεται πιο εξωστρεφής

⁵⁹ Νικολάου, *Ο διάπλους*, σ. 80-92, 118-137.

διπλωματικά και να συνάπτει διμερείς συμβάσεις συνεργασίας και φιλίας με τις Μεγάλες Δυνάμεις της Ευρώπης, δίνοντας την εντύπωση πως είναι ένθερμη υποστηρίκτρια της διατήρησης της ειρήνης και της σταθερότητας στην περιοχή και ταγός της τήρησης της ναυσιπλοΐας, όπως οριζόταν από τη Συνθήκη της Λωζάννης. Έψαχνε όμως μια αφορμή για να θέσει επί τάπητος το ζήτημα των Στενών.

Και την βρήκε, όταν η χιτλερική Γερμανία κατήγγειλε μονομερώς τους όρους της Συνθήκης των Βερσαλλιών που προέβλεπαν τον αποπλισμό της Ρηνανίας και ο στρατός της εισέβαλε στην αποπλισμένη ζώνη τον Μάρτιο του 1936, χωρίς να υπάρξει ουσιαστική αντίδραση από τις κυβερνήσεις της Μεγάλης Βρετανίας και της Γαλλίας. Η δεύτερη ημιπερίοδος ως την υπογραφή της Σύμβασης του Μοντρέ, χαρακτηρίζεται από την ανοχή που επέδειξαν οι δύο Δυνάμεις μπροστά στο τετελεσμένο αυτό γεγονός και το οποίο, κατέδειξε στην Τουρκία ότι πλέον δεν χωρούσε άλλη αναβολή στο ζήτημα της αναθεώρησης των στρατιωτικών διατάξεων της Σύμβασης των Στενών. Το Παρίσι και κυρίως το Λονδίνο έπρεπε να πειστούν ότι θα ήταν αδύνατο για την Τουρκία να υπομείνει τη διατήρηση μιας ανάλογης με τη Ρηνανία, κατάστασης στα Στενά. Συνεπώς, η Άγκυρα έθεσε τους δυτικούς εταίρους ενώπιον του διλήμματος: ή θα συναινούσαν στην επίτευξη της επαναστρατιωτικοποίησης των Στενών δια της διπλωματικής οδού ή διαφορετικά η Τουρκία θα ακολουθούσε το παράδειγμα της Γερμανίας και θα καταλάμβανε τα Στενά, απαλλασσόμενη έτσι οριστικά από τους όρους της αποστρατιωτικοποίησης. Οι αντιστάσεις των Μεγάλων Δυνάμεων της περιοχής κάμφθηκαν, κυρίως λόγω και του ότι η Μεγάλη Βρετανία επιθυμούσε να έχει μια ισχυρή διπλωματική σχέση με την Τουρκία, η οποία θα λειτουργούσε παράλληλα και ως ανάχωμα στις βλέψεις των Σοβιετικών να εισέλθουν στη Μεσόγειο Θάλασσα. Με λίγα λόγια, η Συνθήκη του Μοντρέ προβλέπει την πλήρη και χωρίς περιστροφές κυριαρχία της Τουρκίας στα Στενά, την επαναστρατιωτικοποίησή τους, ενώ και όλες οι αποφάσεις σχετικά με το ποιος θα διέλθει και ποιος μέσω των Στενών, εναπόκειται στα συμφέροντα της Τουρκίας, η οποία όμως παράλληλα, οφείλει να επιτρέπει την αβλαβή διέλευση των πλοίων και να τηρεί τους διεθνείς κανόνες για την ελεύθερη ναυσιπλοΐα, καθώς τα Στενά είναι πολύ σημαντικά διεθνώς και εξυπηρετούν αυτόν ακριβώς τον σκοπό.

Με βάση συνεπώς, αυτό το σκεπτικό για το status quo των Στενών, παράλληλα και με το διεθνή τους χαρακτήρα αλλά και τα τεράστια πολιτικά οφέλη που αποκόμιζε η Τουρκία από την υπογραφή της Συνθήκης του Μοντρέ, έρχεται μετά από πολλές

δεκαετίες ένα έργο, το οποίο δε θα έχει διεθνή χαρακτήρα αλλά και ούτε θα διέπεται από κάποια Συνθήκη. Ένα έργο, όπως η διάνοιξη της διώρυγας της Κωνσταντινούπολης, η οποία θα ανήκει στα εσωτερικά ύδατα της χώρας και η οποία θα ελέγχεται όπως επιθυμεί η Τουρκία αναλόγως των συμφερόντων της, και το οποίο φιλοδοξεί σε περίπτωση περάτωσής του, να υπερκεράσει τα Στενά. Θα είναι άραγε απαραίτητη μια νέα συνθήκη εντελώς δομημένη από την αρχή για το νέο status quo που θα επικρατεί στην περιοχή, ώστε η Τουρκία να μη ρυθμίζει μονομερώς την ελευθεροπλοΐα ή είναι ακόμα ένα τέχνασμα της τουρκικής κυβέρνησης που αποσκοπεί στο να πείσει ακόμα μια φορά το Δυτικό Κόσμο και να τους φέρει για άλλη μια φορά στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων, ώστε να τροποποιηθεί η Συνθήκη του Μοντρέ; Παρόλη την ικανοποίηση των συμφερόντων της Τουρκίας το 1936, εννέα δεκατίες μετά περίπου, η Τουρκία έρχεται να υπενθυμίσει πως τα πάντα μπορούν να γίνουν ρευστά και πως τα συμφέροντα μεταβάλλονται διαρκώς.



Πηγή: https://www.freepen.gr/2021/04/blog-post_660.html



Πηγή: <https://www.alphafreepress.gr/2019/12/20/kosmos/dioryga-konstantinoupolis-tha-parakamptei-ton-vosporo-pote-tha-einai-etoimi/>

ΤΑ ΣΤΕΝΑ ΤΟΥ ΒΟΣΠΟΡΟΥ

Με το πέρας των κεφαλαίων που αναφέρονται στις διώρυγες, δηλαδή τεχνητούς, θαλάσσιους διαύλους, που ενώνουν δυο θάλασσες, και αποτελούν γεωστρατηγικά περάσματα, πολύ σημαντικά για τη διεθνή ναυσιπλοΐα, σειρά παίρνουν τα επονομαζόμενα «διεθνή στενά», ήτοι, φυσικοί πορθμοί, οι οποίοι και αυτοί ενώνουν δυο θάλασσες και έχουν σημαίνοντα γεωπολιτικό και ναυτιλιακό ορόσημο στο παγκόσμιο «γίγνεσθαι». Και αυτή είναι η διαφορά μεταξύ στενών και διωρύγων. Η φυσικότητα ή όχι της ύπαρξής τους.

Το παρόν κεφάλαιο θα καταπιαστεί με «στενά», τα οποία βρίσκονται πάρα πολύ κοντά με τον Ελλαδικό χώρο και τα ευρύτερα ενδιαφέροντα και συμφέροντα της χώρας στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου, τα γνωστά «Στενά του Βοσπόρου». Ο Βόσπορος, ο οποίος ενώνει τη Μαύρη Θάλασσα με τη Θάλασσα του Μαρμαρά σε πρώτο στάδιο και κατόπιν μέσω των Δαρδανελίων, με το Αιγαίο Πέλαγος και ευρύτερα τη Μεσόγειο Θάλασσα, αποτελεί τον στενότερο πορθμό παγκοσμίως, τα νερά του οποίου διασχίζουν ετησίως περί τα 55.000 πλοία, καθώς επίσης και ένα φυσικό σύνορο μεταξύ Ευρώπης και Ασίας. Ο Βόσπορος, ο Μαρμαράς και τα Δαρδανέλλια μαζί απαρτίζουν τα λεγόμενα «Τουρκικά Στενά», στα οποία έχει δοθεί ιδιαίτερη βαρύτητα τόσο από το τουρκικό κράτος, όσο και από τρίτες χώρες.⁶⁰

⁶⁰ Τσάλτας, Γ. – Κλάδη Ε. (2003) *Το Διεθνές Καθεστώς των Θαλασσών και των Ωκεανών*, Αθήνα: Εκδ. Ι. Σιδέρης.

6.1 ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Τα Στενά του Βοσπόρου έχουν μήκος 31 χιλιόμετρα, βάθος μεταξύ 36 έως και 124 μέτρων και πλάτος από 750 έως και 3.700 μέτρα. Η διέλευσή τους απαιτεί λεπτομερείς και δύσκολους χειρισμούς για κάθε πλοίο, λόγω της στενότητας που παρουσιάζει σε αρκετά σημεία, καθιστώντας τη ναυσιπλοΐα εκεί ιδιαίτερη. Στον αντίποδα, τα Δαρδανέλλια είναι πιο εύκολα στη διέλευσή τους, με μήκος 70 χιλιόμετρα, πλάτος έως και 2 χιλιόμετρα και τέλος, βάθος μεταξύ 55 και 81 μέτρων.

Η δυσκολία που παρατηρείται στα Στενά του Βοσπόρου έγκειται κυρίως στη μορφολογία τους. Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, αποτελούν έναν πολύ στενό πορθμό, ο οποίος περιλαμβάνει αρκετές εσοχές και εξοχές, δυσκολεύοντας τη ναυσιπλοΐα και έχοντας προκαλέσει ουκ ολίγες φορές ατυχήματα στην περιοχή. Αξίζει να αναφερθεί σε αυτό το σημείο πως αν οι χειρισμοί του καπετάνιου ενός πλοίου είναι σωστοί καθ'όσο περνά το Βόσπορο, οι προκλήσεις συνεχίζονται αμέσως μετά. Το φαινόμενο της αντίρροιας, δηλαδή των θαλάσσιων ρευμάτων που κινούνται με αντίθετη μεταξύ τους κατεύθυνση, είναι σύνηθες στη Θάλασσα του Μαρμαρά. Αυτά είναι: ένα επιφανειακό, το οποίο ξεκινά από τη Μαύρη Θάλασσα και καταλήγει στο Αιγαίο και ένα υποβρύχιο, το οποίο έχει ακριβώς την αντίθετη κατεύθυνση. Γενικότερα, τα τουρκικά στενά είναι ιδιαιτέρως απαιτητικά. Πάνω από τα Στενά, απαντούν δυο γέφυρες, οι οποίες ενώνουν την ανατολική με τη δυτική πλευρά της Κωνσταντινούπολης, ή αλλιώς την Ευρώπη με την Ασία, ενώ υπάρχει και μια σιδηροδρομική γραμμή μήκους περίπου 14 χιλιομέτρων, εκ των οποίων τα 1,5 χιλιόμετρα περίπου είναι υποθαλάσσια.⁶¹

⁶¹ Rozakis, C. – Stagos, P. (1987) *The Turkish Straits*, Publisher: Springer Netherlands.

6.2 ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΟ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ

Τα Στενά του Βοσπόρου αποτελούν το θεμέλιο λίθο της διπλωματικής και οικονομικής ισχύος όχι μόνο της Τουρκίας, η οποία τα ελέγχει, αλλά και της Ρωσίας. Είναι το μέσο ώστε τα εμπορικά αλλά και τα στρατιωτικά της πλοία να μπορούν να διασχίζουν τη Μαύρη Θάλασσα μέσω των τουρκικών στενών και να καταλήγουν στη Μεσόγειο Θάλασσα. Τουλάχιστον πριν από τον πόλεμο μεταξύ Ρωσίας και Ουκρανίας, ο οποίος ξεκίνησε το 2022 με εισβολή της πρώτης στα εδάφη της δεύτερης, η Ρωσία μπορούσε να διακινεί τα σιτηρά της αλλά φυσικά και το πετρέλαιο και το φυσικό της αέριο μέσω των Στενών, πέρα από τους αγωγούς που διέθετε στη Βαλτική και ένωσε την ίδια με τη Γερμανία. Φυσικά, εκτός της Ρωσίας, χώρες-πετρελαιοπαραγωγοί υπάρχουν στις ακτές της Κασπίας Θάλασσας, όπως το Ιράν και το Καζακστάν, οι οποίες διακινούν το «μαύρο χρυσό» τους μέσω αγωγών στο Μπακού του Αζερμπαϊτζάν, και από εκεί τα φορτία μεταφέρονται μέσω πλοίων και εννοείται μέσω των Στενών, προς τις χώρες ζήτησης. Με τον πόλεμο όμως μεταξύ Ρωσίας και Ουκρανίας και στα πλαίσια των οικονομικών κυρώσεων που έχουν αποφασίσει οι «δυτικές» κυβερνήσεις, έχει απαγορευτεί στα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης να εμπορεύονται, να διακινούν και να μεταφέρουν ρωσικό αέριο και πετρέλαιο, τουλάχιστον άμεσα.

6.3 ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΩΝ ΣΤΕΝΩΝ ΤΟΥ ΒΟΣΠΟΡΟΥ ΑΝΑ ΤΑ ΧΡΟΝΙΑ

Όπως προαναφέρθηκε, τα Στενά του Βοσπόρου και γενικότερα τα τουρκικά στενά, έχουν βρεθεί ανά τους αιώνες στο επίκεντρο ενδιαφέροντος των Μεγάλων Δυνάμεων της εποχής (Ηνωμένο Βασίλειο, Γαλλία, Ρωσία) και φυσικά της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και κατ'επέκταση, του τουρκικού κράτους.

Ο σημαίων γεωγραφικός τους χώρος έχει κινητοποιήσει ουκ ολίγες φορές το Ναυτικό αυτών των κρατών, ενώ αρκετές φορές, τα «τύμπανα του πολέμου» ηχούσαν στη γύρω περιοχή, σηματοδώντας μπαράζ εξελίξεων, είτε στο διπλωματικό πεδίο, είτε στο πεδίο της μάχης. Το νομικό καθεστώς των Στενών έχει αλλάξει πολλές φορές και έχουν υπογραφεί πολλές συνθήκες, οι οποίες όριζαν τι ακριβώς θα ισχύει στα Στενά, ποιος θα έχει την κυριότητα και τον έλεγχο τους, ποιος θα έχει το δικαίωμα της διέλευσης, τι είδους πλοία θα μπορούσαν να διέρχονται από και προς τη Μαύρη Θάλασσα.

Ως Οθωμανική Αυτοκρατορία, ο έλεγχος των στενών ήταν αποκλειστικό προνόμιο των Οθωμανών μέχρι και το 1774, όταν και ο ρωσοτουρκικός πόλεμος που ξέσπασε το 1768 –ο έκτος στη σειρά- έβαλε στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων τους Οθωμανούς ως ηττημένους. Η Συνθήκη που υπεγράφη το 1774 στη Βουλγαρία, η επονομαζόμενη «Κιουτσούκ Καϊναρτζή» από την ομώνυμη περιοχή όπου έπεσαν οι υπογραφές, έδωσε τη δυνατότητα στη Ρωσία ως νικήτρια του πολέμου να αναμιχθεί περαιτέρω στα εσωτερικά της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Ως προς τα Στενά του Βοσπόρου, η Ρωσία εξασφάλισε το δικαίωμα να διατηρεί στόλο στον Εύξεινο Πόντο, αποκτώντας το δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας όταν κάποιο πλοίο ύψωνε τη ρωσική σημαία (πολλοί Έλληνες πλοιοκτήτες της τότε εποχής έπρατταν κατ' αυτόν τον τρόπο, ώστε να μπορούν να διασχίζουν τα Στενά αβλαβώς).⁶²

Περνώντας τα χρόνια, ξέσπασε ακόμα ένας ρωσοτουρκικός πόλεμος, αυτή τη φορά μεταξύ 1828 και 1829. Η Συνθήκη της Αδριανούπολης που υπεγράφη το 1829, έδωσε τώρα το δικαίωμα της ελεύθερης και αβλαβούς διέλευσης των Στενών σε όλα τα είδη εμπορικών πλοίων, ενισχύοντας έτσι το πάσης φύσεως εμπόριο. Η διατήρηση όμως της απαγόρευσης διέλευσης των στρατιωτικών πλοίων, δημιούργησε απειλή στην Οθωμανική Αυτοκρατορία όταν η Αίγυπτος τάχθηκε κατά της. Έτσι, ο τότε Σουλτάνος ζήτησε τη συνδρομή της Ρωσίας με στρατιωτικά μέσα το 1832. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την υπογραφή ακόμα μιας συνθήκης μεταξύ Ρωσίας και Οθωμανικής

⁶² Νικολάου, Ι. (1995) *Ο διάπλους των Τουρκικών Στενών κατά τις διεθνείς συνθήκες και την πρακτική: από τη συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή στο νέο κανονισμό διέλευσης*, Εκδ. Σιδέρη.

Αυτοκρατορίας, αυτής του Ουνκιάρ-Ισκελεσί το 1833, στον απόηχο μάλιστα και των συμφωνιών που είχαν υπογραφεί μεταξύ των Δυτικών Δυνάμεων και της Αιγύπτου.⁶³

Στη συγκεκριμένη συμφωνία, η Οθωμανική Αυτοκρατορία επέτρεψε τη διέλευση στρατιωτικών πολεμικών πλοίων της Ρωσίας και παράλληλα απαγόρευσε τη διέλευση στρατιωτικών πλοίων προερχομένων από οποιαδήποτε άλλη χώρα. Πλέον, η Ρωσική Αυτοκρατορία ασκεί σημαντικότερη επιρροή στα Στενά.

Οι συνεχιζόμενες εντάσεις μεταξύ Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και Αιγύπτου (ας μη λησμονείται το γεγονός πως η Αίγυπτος αποτελούσε τμήμα της πρώτης) και οι εξεγέρσεις των Αιγυπτίων για αποτίναξη του οθωμανικού ζυγού, είχαν ως αποτέλεσμα να ξεσπάσει πόλεμος μεταξύ των δυο αντιμαχόμενων πλευρών το 1839-1841. Οι σφαίρες επιρροής της Ρωσίας και της Μεγάλης Βρετανίας στην περιοχή είχαν φτάσει επίσης στο αποκορύφωμά τους και ο ανταγωνισμός τους για ισχυρή ναυτική παρουσία, τους έφερνε σε διαρκή ένταση. Όλα αυτά και σε συνδυασμό με τον όρο της Συνθήκης του Ουνκιάρ-Ισκελεσί που απαγόρευε την παρουσία στρατιωτικών πλοίων στα Στενά εκτός της Ρωσίας, οδήγησε στην υπογραφή της Σύμβασης του Λονδίνου για τα Στενά το 1841 και είχε άμεσο στόχο τον καθολικό περιορισμό της ναυτικής παρουσίας των ρωσικών στρατιωτικών πλοίων στο Βόσπορο και στα Δαρδανέλλια, ακόμα και σε καιρό ειρήνης. Για πρώτη φορά διαφαίνεται πως η ρωσική επιρροή επί των Στενών αρχίζει και φθίρειται, ενώ αντιθέτως, αυξάνεται η επιρροή της Μεγάλης Βρετανίας.

Η ολοένα και αυξανόμενη ναυτική παρουσία της Μεγάλης Βρετανίας στα Στενά, ήταν κάτι που έφερνε σε δύσκολη θέση τους Ρώσους και φαινόταν με μαθηματική ακρίβεια πως τα πράγματα οδηγούνταν σε ακόμα μία ένοπλη σύρραξη για τα ηνία της πρωτοκαθεδρίας στην περιοχή. 1853-1856 ξεσπά τελικά ο Κριμαϊκός Πόλεμος με αντιμαχόμενες πλευρές από τη μια, τη Μεγάλη Βρετανία, τη Γαλλία, την Οθωμανική Αυτοκρατορία και από την άλλη τη Ρωσία, στο πλευρό της οποίας τάχθηκαν και 1.000 Έλληνες εθελοντές. Με τη Συνθήκη των Παρισίων του 1856, τερματίστηκε και αυτός ο πόλεμος και ο Εύξεινος Πόντος αποστρατικοποιήθηκε

⁶³ Phillipson, C. – Noel, B. (1917) *The question of the Bosphorus and Dardanelles*, Publisher: Steves & Haynes

εντελώς, καθώς ορίστηκε ως ουδέτερη ζώνη. Στόχος ήταν βεβαίως η έτι περαιτέρω ανάσχεση της ρωσικής επεκτατικής πολιτικής.⁶⁴

Για άλλη μια φορά, η Ρωσία ένιωθε εγκλωβισμένη και μη ευνοημένη από το νέο status quo που είχε τεθεί σε ισχύ, και έτσι, προχώρησε σε καταγγελία μέρους της σύμβασης των Παρισίων. Η επόμενη συνθήκη που υπεγράφη, αυτή του Λονδίνου του 1871 δεν άλλαξε και πολλά όσον αφορά την ουδετερότητα του Εύξεινου Πόντου. Η μόνη πλέον διαφορά ήταν πως η Οθωμανική Αυτοκρατορία θα μπορούσε να ανοίξει τα Στενά σε πολεμικά πλοία των Συμμαχικών της Δυνάμεων εν καιρώ ειρήνης, σε περίπτωση που θεωρούσε πως μόνο έτσι θα μπορούσαν να προστατευτούν τα κεκτημένα της Συνθήκης των Παρισίων.

Όλα αυτά μέχρι και την υπογραφή της Συνθήκης των Σεβρών το 1920, στον απόηχο μάλιστα και του Α' Παγκόσμιου Πολέμου. Μιας Συνθήκης εξαιρετικά ευεργετικής για την Ελλάδα, αφού η απόφαση του Ελευθερίου Βενιζέλου να ταχθεί στο πλευρό των Δυνάμεων την Αντάντ, απέφερε τεράστια εδαφικά κέρδη για τη χώρα, έφερε ξανά στο προσκήνιο τον Μεγαλοϊδεατισμό και έγινε η χώρα-κόμβος των δυο ηπείρων και των πέντε θαλασσών. Ως προς το καθεστώς των Στενών, θα μπορούσε να πει κανείς πως η ασθμαίνουσα και ήδη παρηκμασμένη Οθωμανική Αυτοκρατορία, έχασε κάθε έλεγχο επί των Στενών. Πλέον, κάθε είδους πλοίο, είτε σε καιρό πολέμου είτε σε καιρό ειρήνης, μπορούσε να διασχίσει χωρίς κανένα πρόβλημα τα Στενά.

Τρία χρόνια μετά, το 1923 και με τη υπογραφή της Συνθήκης της Λωζάνης, τα όνειρα της Ελλάδας κατέρρευσαν με κρότο. Τα απόνερα της Μικρασιατικής καταστροφής του 1922, οι ετοιμασίες για τη σύσταση του νέου τουρκικού κράτους, υπό τις οδηγίες του Κεμάλ, η πτώση του Βενιζέλου, δημιούργησαν την Ελλάδα χωρικά έτσι όπως υπάρχει μέχρι σήμερα (εκτός των Δωδεκανήσων). Όσον αφορά το καθεστώς των τουρκικών στενών με αυτή τη συνθήκη, αρχικώς, επιτρεπόταν η διέλευση εμπορικών πλοίων μέσω των Στενών είτε εν καιρώ ειρήνης είτε εν καιρώ πολέμου, εκτός κι αν η ίδια η Τουρκία εμπλεκόταν σε πόλεμο. Συνεπώς, θα ετίθετο στη διακριτική της ευχέρεια το τι θα έπραττε σε μια τέτοια περίπτωση και σε ποια πλοία θα έδινε άδεια αβλαβούς διέλευσης.

⁶⁴ Νικολάου, Ι. (1995) *Ο διάπλους των Τουρκικών Στενών κατά τις διεθνείς συνθήκες και την πρακτική: από τη συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή στο νέο κανονισμό διέλευσης*, Εκδ. Σιδέρη.

Δεύτερον, τα πολεμικά πλοία επίσης θα μπορούσαν να διέλθουν ελεύθερα είτε εν καιρώ ειρήνης είτε εν καιρώ πολέμου, εκτός κι αν η ίδια η Τουρκία βρισκόταν σε πόλεμο. Σε μια τέτοια περίπτωση, και ιδίως αν στρατιωτικά πλοία έβαλαν ξεκάθαρα κατά της Τουρκίας, τότε η χώρα θα μπορούσε να απαγορεύσει τη διέλευση πλήρως.

Για τα στρατιωτικά πλοία πάντως υπήρχαν περιορισμοί και προδιαγραφές για το τι είδους πλοία θα μπορούσαν να περάσουν και με τι χωρητικότητα, ενώ υπήρχε περιορισμός και στον αριθμό των στρατιωτικών πλοίων που θα ευρίσκονταν στη Μαύρη Θάλασσα. Η άδεια ή η απαγόρευση διέλευσης των Στενών σε πλοία, θα επιτηρείτο από τη Διεθνή Επιτροπή για τα Στενά υπό την Κοινωνία των Εθνών ενώ παράλληλα δόθηκαν στην Τουρκία εγγυήσεις για την εδαφική ακεραιότητα των Στενών της. Ακόμα και αυτή η συνθήκη όμως δεν εξυπηρετούσε τα συμφέροντα όλων και έτσι, 13 χρόνια μετά την υπογραφή της, αντικαταστάθηκε με ακόμη μία, η οποία ισχύει μέχρι και σήμερα με κάποιες τροποποιήσεις: ο λόγος για τη Συνθήκη του Μοντρέ του 1936.

Η συγκεκριμένη συνθήκη έχει υπογραφεί από πλήθος κρατών, μεταξύ αυτών της Ελλάδας, της Γαλλίας, της Αγγλίας, της τότε Σοβιετικής Ένωσης και φυσικά της Τουρκίας. Η Συνθήκη του Μοντρέ προβλέπει την πλήρη και χωρίς περιστροφές κυριαρχία της Τουρκίας στα Στενά και όλες οι αποφάσεις σχετικά με το ποιος διέλθει και ποιος όχι από τα Στενά, εναπόκειται στα συμφέροντα της Τουρκίας.

Η διέλευση των εμπορικών πλοίων γίνεται ανεμπόδιστα είτε σε περίοδο πολέμου είτε σε περίοδο ειρήνης, ενώ αν η Τουρκία βρίσκεται σε εμπόλεμη κατάσταση, μπορεί να περιορίσει το ποιος θα διέλθει ή όχι από τα Στενά, ιδίως μάλιστα αν αυτός είναι εχθρικός απέναντι στα συμφέροντά της. Τέλος, όσον αφορά τη διέλευση των στρατιωτικών πλοίων, υπάρχει διαχωρισμός για τα παρευξείνια κράτη και για αυτά που δεν βρέχονται από τη Μαύρη Θάλασσα.⁶⁵

⁶⁵ Rozakis, C. – Stagos, P. (1987) *The Turkish Straits*, Publisher: Springer Netherlands.

6.3.1 Ο ΤΟΥΡΚΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΑ ΣΤΕΝΑ ΤΟΥ 1993

Λόγω της όλο και πυκνότερης διέλευσης εμπορικών πλοίων που διαπερνούν καθημερινά τα Στενά, έχουν αυξηθεί εκθετικά και τα ναυτικά ατυχήματα, ενώ ένας ακόμα λόγος πρόκλησης ατυχημάτων στην περιοχή, είναι και η μεταφορά επικίνδυνων φορτίων.

Έτσι, το 1993 η Τουρκία ενέκρινε μονομερώς το νέο «Ναυτιλιακό Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας για τα Στενά», που είχε σαν στόχο να προστατέψει διεθνώς τα συμφέροντα της Τουρκίας στα Στενά αλλά και να εξασφαλίσει την ασφάλεια και την αποτροπή των ατυχημάτων στη Μαύρη Θάλασσα και στη Θάλασσα του Μαρμαρά. Αυτοί οι κανονισμοί συνεπώς, διέπουν όλα τα πλοία, τα οποία διέρχονται από τα τουρκικά στενά. Με τη σειρά της, ένα χρόνο αργότερα, η Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας του IMO προέβη σε συστάσεις σχετικές με τον τουρκικό κανονισμό, οι οποίες αμβλύνουν την απολυτότητα και την αυστηρότητα της Τουρκίας με ηπιότερα μέσα. Είναι σημαντικό να αναφερθεί πως η άρνηση της Τουρκίας να υπογράψει τη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982, ώστε να ξεκινήσουν και οι διαδικασίες επαναδιατύπωσης των όρων της Συνθήκης του Μοντρέ, ώστε να συμβαδίζουν με τη σημερινή εποχή της ναυσιπλοΐας, συνεχίζει να θέτει σε ισχύ τη Συνθήκη του Μοντρέ του 1936 απλώς με κάποιες τροποποιήσεις αλλά και τον Κανονισμό που η ίδια ενέκρινε το 1993 σε συνδυασμό με τις συστάσεις του IMO.⁶⁶

⁶⁶ Phillipson, C. – Noel, B. (1917) *The question of the Bosphorus and Dardanelles*, Publisher: Steves & Haynes

ΤΑ ΣΤΕΝΑ ΤΟΥ ΟΡΜΟΥΖ

7.1 ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΑ ΣΤΕΝΑ

Μεταξύ του Ιράν και του εξκλαβίου Μουστανάν, που ανήκει στο Ομάν, υπάρχει ένας πορθμός, ο οποίος χωρίζει τον Κόλπο του Ομάν από τον Περσικό Κόλπο. Είναι το μόνο θαλάσσιο πέρασμα που μπορεί να εξυπηρετήσει οικονομικά, εμπορικά και μεταφορικά το Μπαχρέιν, το Κουβέιτ, το Ιράκ, τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα και το Κατάρ. Φυσικά αποκομίζουν οικονομικά οφέλη και το Ομάν, το Ιράν και η Σαουδική Αραβία, τα μεν πρώτα κράτη όμως έχουν πρόσβαση στον Κόλπο του Ομάν και την Αραβική Θάλασσα, η δε δεύτερη, αξιοποιεί και τις δυνατότητες που της προσφέρει η Ερυθρά Θάλασσα στα δυτικά, καθώς είναι εγγεία με τη Διώρυγα του Σουέζ. Όλα αυτά τα κράτη (εξαιρουμένων του Μπαχρέιν, του Κατάρ και του Ομάν), μάλιστα είναι και μέλη του ΟΠΕΚ (Οργανισμός Πετρελαιοεξαγωγικών Κρατών), ενώ το Κατάρ παράγει τόσο υδροποιημένο φυσικό αέριο, καθιστώντας το το νούμερο ένα εξαγωγέα φυσικού αερίου στον κόσμο. Οπωσδήποτε όμως είναι στενά με βαθιά στρατηγική σημασία, τόσο γεωπολιτικά όσο και ναυτιλιακά, καθώς είναι η μοναδική δίοδος για να προσεγγίσει κανείς τον Περσικό Κόλπο.

Τα Στενά του Ορμούζ, ένα μέρος των οποίων αποτελεί τμήμα των χωρικών υδάτων του Ιράν, έχουν μήκος 280 χιλιόμετρα και ελάχιστο πλάτος 33 χιλιόμετρα (στο στενότερό τους σημείο). Όμως, η δίοδος ναυσιπλοΐας έχει πλάτος μόλις 3 χιλιόμετρα και στις δυο κατευθύνσεις. Μέσω αυτών, διακινείται περίπου 35% του παγκόσμιου εμπορίου πετρελαίου με πλωτά μέσα και 20% συνολικά στις παγκόσμιες μεταφορές με όλα τα μέσα. (World Oil Transit Chokepoints, 2011).

Γενικότερα, η ευρύτερη περιοχή πλησίον των Στενών, θεωρείται αρκετά επικίνδυνη για τη ναυσιπλοΐα, ιδίως μετά και τις επιθέσεις που πραγματοποιήθηκαν σε δεξαμενόπλοια στα Στενά του Ορμούζ ή τα χτυπήματα από νάρκες που καταγράφηκαν σε πλοία το 2019. Για να αναλογιστεί κανείς πόσο σημαντική είναι αυτή η περιοχή του πλανήτη για τη μεταφορά πετρελαίου, θα πρέπει να κοιτάξει την πληθώρα πετρελαϊκών εγκαταστάσεων και δυλιστηρίων που βρίσκονται στις ακτές των παράκτιων χωρών του Περσικού Κόλπου αλλά και το γεγονός πως κάθε φορά που συμβαίνει ένα αναπάντεχο γεγονός, κυρίως θλιβερό, το οποίο σχετίζεται με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, της ελεύθερης διέλευσης των πλοίων και φυσικά των πληρωμάτων, οι τιμές του πετρελαίου γνωρίζουν μεμιάς αλματώδη αύξηση που διαφαίνεται παντού, σε όλες τις αγορές διεθνώς.

Η Ασία, η Ευρώπη και η Βόρεια Αμερική ανήκουν στη σφαίρα της ζήτησης πετρελαίου, αν και για τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής ίσως να μην ισχύει πια αυτό, και στον αντίποδα, οι λεγόμενες και ως χώρες του Κόλπου (εννοείται ο Περσικός) στη σφαίρα παραγωγής πετρελαίου, πετρελαιοειδών και πετροχημικών.

Συνεπώς, η οποιαδήποτε αποσταθεροποιητική ενέργεια θα μπορούσε να επιφέρει αλυσιδωτές συνέπειες και ντόμινο εξελίξεων στο αλληπάλληλο και συνεχές ράλι ανόδου των τιμών πετρελαίου.

Τα τελευταία χρόνια, ένας μεγάλος και συνάμα σημαντικός αποσταθεροποιητικός παράγοντας στην περιοχή έχει χαρακτηριστεί το Ιράν, ιδίως μετά και την Ιρανική/Ισλαμική Επανάσταση του 1978 και την άνοδο των Χομεϊνί στα ηνία της χώρας. Η ευθεία και χρόνια αντιπαράθεση με τη Δύση, χοροστατουσών των ΗΠΑ, αλλά και η επιβολή οικονομικών κυρώσεων στο κράτος της Μέσης Ανατολής, έχει κάνει το Ιράν να συμπεριφέρεται και εκείνο εχθρικά και με ψήγματα διάθεσης για συνεργασία με τους εταίρους του. Πολλάκις, έχει απειλήσει να κλείσει τα Στενά του Ορμούζ και να μπλοκάρει τη θαλάσσια πρόσβαση στον Περσικό Κόλπο, ώστε να πλήξει τους αντιπάλους του κατακρημνίζοντας την παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα, ενώ ένα ακόμα διπλωματικό χαρτί του Ιράν, αποτελεί το πυρηνικό του πρόγραμμα και η πρόθεσή του να κατασκευάσει πυραύλους με αυτό, ανησυχώντας σφόδρα τη Δύση.

Το συνεχές πολεμικό κλίμα που υφίσταται σε αυτήν την περιοχή, δεν ενθαρρύνει τους πλοιοκτήτες ούτε και τους ναυλωτές να έχουν παρουσία εκεί, μήτε να συνάπτουν εμπορικές συμφωνίες και να μεταφέρουν φορτία, ακόμα και αν δεν ασχοληθούν με το Ιράν. Οποσδήποτε προέχει η ασφάλεια ανθρώπων και μέσων αλλά είναι επικίνδυνο και για ένα πλοίο να περάσει από τέτοιες περιοχές, ιδίως αν η πλοιοκτήτρια εταιρεία δεν το έχει ασφαλίσει για πολεμικούς κινδύνους. Όταν μάλιστα και η Lloyd's του Λονδίνου έχει χαρακτηρίσει την περιοχή υψηλού κινδύνου, αντιλαμβάνεται κανείς και προς τα πού στρέφεται ο ναυτιλιακός κόσμος. Χαμηλή κίνηση δεξαμενοπλοίων στην περιοχή, αυτομάτως σημαίνει λιγότερη προσφορά και άρα, αύξηση των τιμών.

Μιλώντας και με τη γλώσσα των αριθμών και σύμφωνα με την αμερικανική Υπηρεσία Ενεργειακής Πληροφόρησης, 18,5 εκατομμύρια βαρέλια πετρελαίου που μεταφέρονται δια θαλάσσης, πέρασαν από τα Στενά του Ορμούζ το 2016, αντιπροσωπεύοντας έτσι, το 30% του αργού και άλλων προϊόντων πετρελαίου σε υγρή μορφή εκείνο το έτος. 17,2 εκατομμύρια βαρέλια πέρασαν το 2017 και περίπου 17,4 εκατομμύρια βαρέλια μόλις το πρώτο εξάμηνο του 2018. Αν σκεφτεί κανείς πως η παγκόσμια κατανάλωση πετρελαίου είναι τα 100 εκατομμύρια βαρέλια την ημέρα, τα νούμερα πιο πάνω αποδεικνύουν πως το 1/5 από αυτά, περνά μέσα από τα Στενά του Ορμούζ. (World Oil Transit Chokepoints, 2011).

Στις απειλές του Ιράν, οι ΗΠΑ είναι έτοιμες να αναλάβουν άμεσα δράση μέσω του 5^{ου} αμερικανικού στόλου που εδρεύει στο Μπαχρέιν και να κρατήσουν τη θαλάσσια διέλευση ανοιχτή σε περίπτωση που το Ιράν πράξει αντιστρόφως, όμως για πολλούς αναλυτές, ακριβώς η τόσο εγγεία παρουσία των ΗΠΑ στην περιοχή, κάνει το Ιράν να νιώθει άβολα και να εξαπολύει μύδρους, θεωρώντας πως τα συμφέροντά του βλάπτονται σοβαρά από τις ΗΠΑ. Στις προσπάθειες περιορισμού και συνάμα, παράκαμψης του Ιράν, εργάζονται τόσο η Σαουδική Αραβία όσο και τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, βρίσκοντας εναλλακτικές διόδους ώστε να μην έχουν έγνοια τους τους χειρισμούς του Ιράν στα Στενά και κατασκευάζοντας περισσότερους αγωγούς πετρελαίου.

Πάντως, στο γαϊτανάκι εξελίξεων αναφορικά με την απρόσκοπτη ελευθεροπλοΐα των πλοίων στα Στενά και τις απειλές του Ιράν για διακοπή κάθε εξαγωγής φορτίου από τον Περσικό Κόλπο σε περίπτωση που πληγούν ανεπανόρθωτα οι εξαγωγές πετρελαίου του Ιράν, έχει μπλεχτεί και η Ελλάδα, ως φίλος των ΗΠΑ και δυτικός σύμμαχος. Η ηγεσία του Ιράν γνωρίζοντας πως η Ελλάδα έχει ταχθεί υπέρ των οικονομικών κυρώσεων εις βάρος του αλλά και πως έχει ναυτιλιακή δύναμη, επιχείρησε επιτυχώς την κατάληψη δυο δεξαμενοπλοίων ελληνικών συμφερόντων, κατάσχοντας το φορτίο που αυτά μετέφεραν. Το ένα δεξαμενόπλοιο υπό ελληνική σημαία με το όνομα: “Delta Poseidon” της εταιρείας Delta Tankers του Δημήτρη Διαμαντίδη ήταν της κατηγορίας Suezmax (157.000 τόνοι dwt) και το άλλο, επίσης υπό ελληνική σημαία με το όνομα: «Prudent Warrior» ήταν κι αυτό της κατηγορίας Suezmax (157.000 τόνοι dwt) συμφερόντων της εταιρείας Polembros Shipping της οικογένειας Πολέμη.⁶⁷ Είχε προηγηθεί μπλόκο των ελληνικών αρχών σε δεξαμενόπλοιο ιρανικών συμφερόντων στη Μεσόγειο, κατάσχεση του φορτίου που αυτό μετέφερε (108.000 τόνους πετρελαίου) και παράδοσή του στις αμερικανικές αρχές, μέσω μεταγίσεως του φορτίου σε δυο ναυλωμένα από την αμερικανική κυβέρνηση δεξαμενόπλοια, ανοιχτά της Καρύστου. Εντέλει, τα δυο δεξαμενόπλοια και τα πληρώματά τους αφέθηκαν ελεύθερα από τις ιρανικές αρχές, όχι όμως και τα φορτία τους.

⁶⁷ *Naftemporiki* (2022) “Ελεύθερα από το Ιράν τα ελληνόκτητα δεξαμενόπλοια «Prudent Warrior» και «Delta Poseidon»

7.2 ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ

Η διέλευση από τα Στενά του Ορμούζ ρυθμίζεται από το 3ο κεφάλαιο της «UNCLOS» (United Nations Convention on the Law of the Sea), σύμφωνα με την οποία, όλα τα πλοία και αεροσκάφη έχουν το δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας και της ελεύθερης διέλευσης χωρίς να επηρεάζουν τον ορθό τρόπο λειτουργίας και την ασφάλεια του παράκτιου κράτους. Το άρθρο 44 απαγορεύει στα παράκτια κράτη των Στενών του Ορμούζ να αναστείλουν την ελεύθερη διέλευση για οποιοδήποτε σκοπό, συμπεριλαμβανομένων των στρατιωτικών ασκήσεων και στο άρθρο 42 παράγραφος 2, δεν επιτρέπεται στα κράτη να υιοθετήσουν νόμους ή κανονισμούς που έχουν ως αποτέλεσμα την απαγόρευση, την παρεμπόδιση ή τον περιορισμό του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης.⁶⁸

Ο ιρανοϊρακινός πόλεμος μεταξύ 1980-1988, (Πόλεμος του Κόλπου), ο οποίος κι επηρέασε σε πολύ μεγάλο βαθμό την ελευθεροπλοΐα στον Περσικό Κόλπο, μέσω των Στενών του Ορμούζ, είχε ως αποτέλεσμα την υιοθέτηση από το Διεθνές Ινστιτούτο Ανθρωπιστικού Δικαίου (International Institute of Humanitarian Law) του εγχειριδίου του Σαν Ρέμο το 1994, (San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea), το οποίο και θα ήταν έκτοτε επιφορτισμένο με τις ένοπλες συγκρούσεις στη θάλασσα. Με λίγα λόγια, το Δίκαιο του Ναυτικού Πολέμου.

Σε αυτό γίνεται αναφορά:

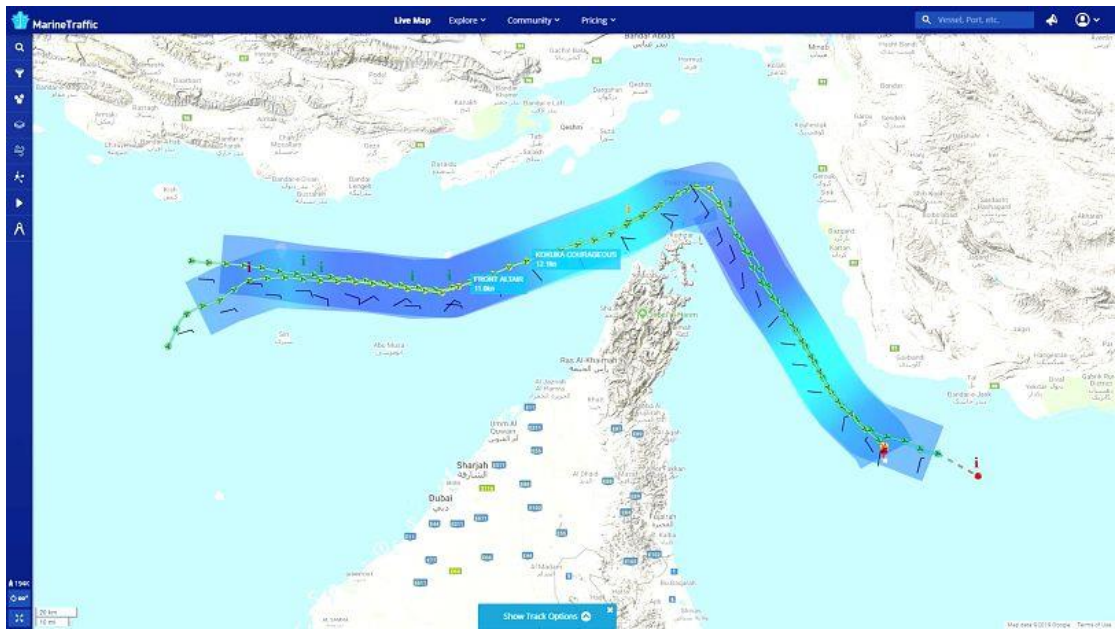
- στις νομικές πτυχές ναυτικών επιχειρήσεων που διεξάγονται στο θαλάσσιο, όπως σε διεθνή ύδατα, αιγιαλίτιδες ζώνες, ανοικτή θάλασσα, ΑΟΖ.
- Στους εν δυνάμει στόχους, σε προειδοποιήσεις, σε περιορισμό ναυτικών, στρατιωτικών επιχειρήσεων και εξαιρέσεις
- Τους τρόπους και τις μεθόδους ναυτικών, στρατιωτικών επιχειρήσεων, καθώς και τα όπλα που μπορούν να χρησιμοποιηθούν.

⁶⁸ *Kraska James και Pedrozo Raul, International Maritime Security Law, Leiden-Boston, Martinus Nijhoff (2013)*

- Και τέλος, στη χορήγηση προστασίας ανθρώπων και ιατροφαρμακευτικής περιθαλψης.⁶⁹

Είναι σημαντικό να συναχθεί ένα γενικότερο συμπέρασμα από πλευράς Διεθνούς Δικαίου σχετικά με τη στάση του Ιράν στα Στενά του Ορμούζ. Οποιαδήποτε προσπάθεια του Ιράν να κλείσει τα στενά είναι παράνομη και αντιβαίνει το Δίκαιο της Θάλασσας, καθώς κάθε πλοίο με ξένη σημαία έχει δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης στην περιοχή. Επίσης, το κλείσιμο των Στενών, θα παραβίαζε και την εθνική κυριαρχία των κρατών του Ιράκ και του Κουβέιτ, τα οποία σε περίπτωση μιας τέτοιας ενέργειας από το Ιράν, θα απομονώνονταν εξολοκλήρου και θα ήταν ανίκανα να εξαγάγουν το πετρέλαιό τους, έχοντας ως δεδομένο μάλιστα, ότι δεν υπάρχει άλλη εναλλακτική δίοδος ναυσιπλοΐας. Η χρήση του θαλάσσιου χώρου της ανοικτής θάλασσας και των ωκεανών (τα Στενά του Ορμούζ οδηγούν προς τον Ινδικό Ωκεανό), υπάγονται όχι μόνο στη δικαιοδοσία του Διεθνούς Δικαίου για τη Θάλασσα αλλά και στο ευρύτερο Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, όπως το Ναυτικό Δίκαιο Πολέμου. Με τη στάση του το Ιράν, διακινδυνεύει έτι περισσότερο την ασφαλή ναυσιπλοΐα στην περιοχή. Ακόμα και να μην κάνει πράξη τις απειλές της, μόνο και μόνο που χρησιμοποιεί αυτή τη ρητορική των απειλών, παραβιάζει τις διεθνείς συνθήκες και το δημόσιο διεθνές δίκαιο.

⁶⁹ SAN REMO MANUAL ,12 Ιουνίου 1994, Κεφάλαιο 2 παρ.46.



Πηγή: <https://gr.euronews.com/2019/06/14/poio-einai-to-steno-tou-xormouz-kai-poia-i-simasia-tou-petrelaiou>

ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΑΣΜΑ ΜΕΤΑΞΥ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΚΑΙ ΑΛΒΑΝΙΑΣ

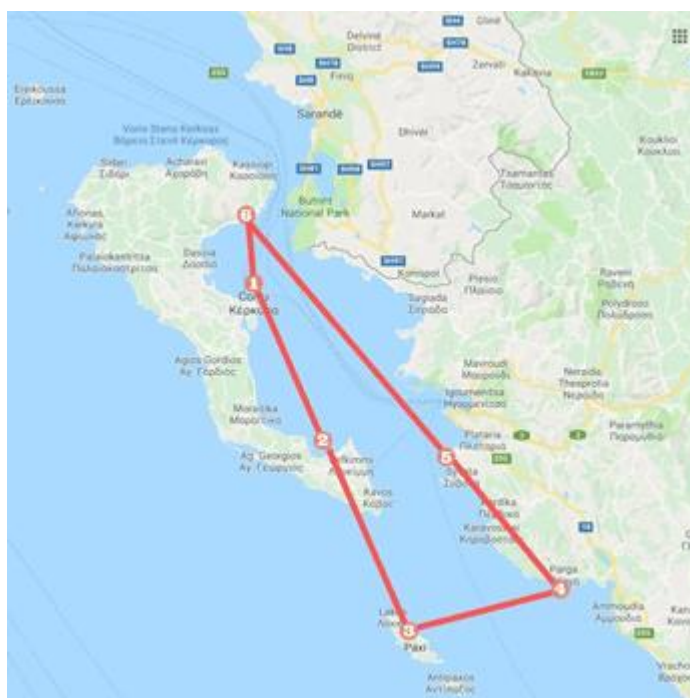
8.1 ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Το θαλάσσιο πέρασμα μεταξύ Κέρκυρας και Αλβανίας αποτελεί έναν διάυλο ιδιαίτερος σημαντικό για τη ναυσιπλοΐα. Με μήκος περίπου 55 χιλιόμετρα και πλάτος από 2,5 έως 11 χιλιόμετρα, το Στενό της Κέρκυρας είναι ένα φυσικό χάρισμα μεταξύ Ελλάδας και Αλβανίας. Το αξιοσημείωτο με αυτό το Στενό είναι πως λόγω της εγγύτητας που έχουν η Κέρκυρα και η Αλβανία, ιδίως σε αυτό το σημείο, οι αιγιαλίτιδες ζώνες της Ελλάδας και της Αλβανίας τέμνονται.

Πιο συγκεκριμένα, το Στενό διακρίνεται σε νότιο, κεντρικό και βόρειο στενό, με κάθε ένα από αυτά να έχει τη δική του σπουδαιότητα. Το νότιο στενό είναι το πιο ευρύ από τα τρία, και θα μπορούσε να πει κανείς, πως είναι η είσοδος ή εναλλακτικά η έξοδος, αναλόγως της διαδρομής, προς και από αυτά τα Στενά. Στα ημίσεια της διαδρομής απαντά μια θαλάσσια λεκάνη, ως προθάλαμος προς το κλείσιμο του στομίου που είναι το βόρειο μέρος του Στενού, ένα σημείο με ιδιαίτερο γεωστρατηγικό και ναυτιλιακό ενδιαφέρον. Στο σημείο αυτό και με βάση τη θεωρία της μεσαίας νοητής γραμμής, το δυτικό τμήμα είναι κομμάτι των ελληνικών χωρικών υδάτων (ελληνική αιγιαλίτιδα ζώνη), ενώ το ανατολικό, μέρος των αλβανικών χωρικών υδάτων (αλβανική αιγιαλίτιδα ζώνη). Όσον αφορά, το κεντρικό και το νότιο στενό, και τα δυο βρίσκονται εντός ελληνικών χωρικών υδάτων.⁷⁰

Σήμερα, διαμέσου του πορθμού της Κέρκυρας, εκτελούνται πολλά ακτοπλοϊκά δρομολόγια, τα οποία είτε αφορούν την τακτική θαλάσσια συγκοινωνία μεταξύ Ηγουμενίτσας και Κέρκυρας, είτε θαλάσσιους, διεθνείς πλόες από την Ηγουμενίτσα προς την Ιταλία και αντίστροφα, και φυσικά πολλές κρουαζιέρες.

⁷⁰ Πιτσιόρλας, Α. «Μετάφραση Απόφασης Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης (9 Απριλίου 1949) “Το Στενό της Κέρκυρας”.



Πηγή: <https://odeth.eu/%CE%B7-%CF%85%CF%80%CF%8C%CE%B8%CE%B5%CF%83%CE%B7-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CF%83%CF%84%CE%B5%CE%BD%CE%BF%CF%8D-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%BA%CE%AD%CF%81%CE%BA%CF%85%CF%81%CE%B1%CF%82-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CE%BF/>



Πηγή: Eric Gaba

8.2 ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΖΩΝΕΣ

Είναι πολύ σημαντικό να αποσαφηνιστούν σε αυτό το σημείο ορισμένοι νομικοί όροι, έτσι όπως προκύπτουν από τη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982, οι οποίοι θα καταστήσουν στον αναγνώστη πιο εύληπτη την εννοιοδοσία των διαφόρων θαλασσιών ζωνών, οι οποίες υπάρχουν για να ορίζουν τα θαλάσσια σύνορα μεταξύ των παρακτίων κρατών και να οριοθετούν την κυριαρχία ή τα κυριαρχικά δικαιώματα του κράτους. Τα θαλάσσια σύνορα ακριβώς επειδή δεν είναι ευκόλως αντιληπτά, όπως για παράδειγμα τα αντίστοιχα χερσαία, έχουν προξενήσει στο παρελθόν και ακόμα προξενούν, ποικίλλους διαξιφισμούς μεταξύ των επίδοξων διεκδικητών. Το Δίκαιο της Θάλασσας παράχθηκε από τα ενδιαφερόμενα κράτη υπό την αιγίδα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, ώστε αυτές οι εντάσεις να περιοριστούν, να γίνουν αντικείμενο σεβασμού και τήρησης από όλους όσοι εντέλει το υπέγραψαν και το επικύρωσαν και για να διατηρείται η ειρήνη και η σταθερότητα τόσο στη ναυσιπλοΐα, όσο και στη διπλωματία.

Ο λόγος αρχικώς για τα λεγόμενα «εσωτερικά ύδατα», τα οποία αποτελούν περιοχές πλήρους ή αυξημένης κρατικής δικαιοδοσίας. Αυτά βρίσκονται μεταξύ της ακτής και των σημείων από τα οποία εκκινεί η μέτρηση της αιγιαλίτιδας ζώνης, ζώνης για την οποία θα γίνει λόγος στη συνέχεια.

Σύμφωνα με τη Σύμβαση του 1982, αυτά βρίσκονται εντεύθεν της γραμμής βάσεως της αιγιαλίτιδας ζώνης (άρθρο 8, παράγραφος 1), και τέτοια παραδείγματα αποτελούν κυρίως τα λιμάνια, οι όρμοι και οι ιστορικοί κόλποι. Όπως αναφέρθηκε και πριν, είναι περιοχές υψηλής κρατικής δικαιοδοσίας, καθώς το παράκτιο κράτος ασκεί εκεί πλήρη κυριαρχία, σύμφωνα με το άρθρο 2 της Σύμβασης, με μοναδικές εξαιρέσεις τον ελλιμενισμό των ξένων πλοίων.

Μια μεγάλη διαφορά που ενυπάρχει μεταξύ αυτών των υδάτων και των αντίστοιχων της αιγιαλίτιδας ζώνης, είναι πως μόνο στα δεύτερα, τα ξένα πλοία έχουν δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης (innocent passage) ή και πλου διέλευσης (transit passage).⁷¹

⁷¹ R.R. Churchill, A. V. Lowe: *The law of the Sea*, 3rd ed., Manchester, 1999, 60.

Τρεις είναι οι περιοχές που μπορούν να χαρακτηριστούν ως περιοχές εσωτερικών υδάτων:

A) Ο αιγιαλός, ο οποίος είναι η φυσική χερσαία ζώνη που περιστοιχίζει τη θάλασσα και ορίζεται μεταξύ ακτογραμμής και μεγίστης πλύμης (εκεί όπου φτάνει το χειμέριο κύμα),

B) Η παραλία, η οποία είναι η φυσική συνέχεια του αιγαλιού προς την πλευρά της ενδοχώρας και

Γ) Ο λιμένας, ο οποίος έχει διαμορφωθεί είτε φυσικά, είτε τεχνητά και χρησιμεύει για δραστηριότητες που αφορούν τη ναυσιπλοΐα και το εμπόριο.⁷²

Η συνέχεια έχει να κάνει με τα λεγόμενα χώρικά ύδατα ή αλλιώς, αιγιαλίτιδα ζώνη. Σύμφωνα με το άρθρο 2 της Σύμβασης του 1982, σε αυτά τα ύδατα, το παράκτιο κράτος ασκεί πλήρη κυριαρχία στη γειτονική προς την ξηρά, θαλάσσια περιοχή, όπου έχει το τεκμήριο της γενικής αρμοδιότητας και της κυριαρχικής φύσεως, ακριβώς όπως συμβαίνει σε οποιαδήποτε άλλη εδαφική περιοχή η οποία του ανήκει. Παρά το γεγονός ότι το διεθνές δίκαιο σε αυτή την περιοχή έρχεται σε συνάφεια με το εσωτερικό δίκαιο του παράκτιου κράτους, ώστε τα ξένα πλοία να έχουν το δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης, η αιγιαλίτιδα ζώνη αποτελεί έδαφος αυτού του κράτους.

Αναφορικά με τη χάραξη των ορίων της αιγιαλίτιδας ζώνης από ένα παράκτιο κράτος, αυτή αποτελεί μονομερή του πράξης, καθώς μόνο αυτό μπορεί να προβεί σε μια τέτοια ενέργεια, η ισχύς όμως αυτής της πράξης σε σχέση με τρίτους, εξαρτάται από το διεθνές δίκαιο. Ανά τα χρόνια, έχουν ανακύψει προβλήματα αναφορικά με τη χάραξη των ορίων, τα οποία αφορούν το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης, τα εσωτερικά όρια της ζώνης και τέλος, τα εξωτερικά όρια όταν μάλιστα αυτά γειτνιάζουν με ένα άλλο παράκτιο κράτος.

Το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης, με βάση το άρθρο 3 της Σύμβασης του 1982, δεν μπορεί να ξεπερνά τα 12 ναυτικά μίλια. Αν το παράκτιο κράτος επιθυμεί, μπορεί να την ορίσει και σε λιγότερα, όχι όμως σε περισσότερα από 12 ναυτικά μίλια.⁷³

⁷² Μ. Στασινόπουλος: *Τα κοινόχρηστα πράγματα κατ' άρθρον 967 ΑΚ*, Αθήναι, 1940.

⁷³ C. Colombos: *The Law of the Sea*.

Τα εσωτερικά όρια της αιγιαλίτιδας ζώνης μπορούν να μετρηθούν με τη μέθοδο των ευθειών γραμμών, όταν μάλιστα και οι ακτογραμμές είναι απότομες. Πρέπει όμως να ληφθούν σοβαρά υπόψιν κάποιες συνισταμένες, όπως τα οικονομικά συμφέροντα των παρακείμενων παράκτιων κρατών και η μη παρεμπόδιση πρόσβασης στην ανοικτή θάλασσα της αιγιαλίτιδας ζώνης άλλων κρατών.

Τέλος, τα εξωτερικά όρια της αιγιαλίτιδας ζώνης δύνανται να μετρηθούν με τη μέθοδο της παράλληλης χάραξης, μιας γραμμής παράλληλης δηλαδή προς τις ακτές. Μια άλλη μέθοδος είναι η πολυγωνική, κατά την οποία, ευθείες γραμμές ενώνουν ακρωτήρια και τέλος, μια ακόμα μέθοδος, αυτή του ημικυκλίου, κατά την οποία, με τη βοήθεια διαβήτη υπό κλίμακα, σχηματίζεται η έκταση που αντιστοιχεί στο πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης. Αυτή η μέθοδος μάλιστα, είναι πιο κοντά στις επιταγές της Σύμβασης του 1982.⁷⁴

Μια ακόμα θαλάσσια ζώνη που απασχολεί το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας είναι και η Συνορεύουσα Ζώνη. Πρόκειται για μια νομική έννοια, σχετικά καινοτόμα, πιο νέα σίγουρα πάντως από τις αντίστοιχες των εσωτερικών και των χωρικών υδάτων. Σε αυτή τη θαλάσσια ζώνη, τα κράτη δεν ασκούν κυριαρχία αλλά ούτε και κυριαρχικά δικαιώματα. Τα μόνα δικαιώματα που είναι σε θέση να ασκήσουν είναι λειτουργικά, όμως η διαφορά τους τείνει να γίνεται δυσδιάκριτη.

Η Συνορεύουσα Ζώνη αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της ανοικτής θάλασσας. Είναι σε σειρά, η αμέσως επόμενη θαλάσσια ζώνη, κατόπιν της αιγιαλίτιδας. Σύμφωνα με το άρθρο 24 της Σύμβασης της Γενεύης του 1958 αλλά το άρθρο 33 της Σύμβασης του 1982, οι αρμοδιότητες του παράκτιου κράτους σχετίζονται με έλεγχο για πρόληψη και καταστολή της τελωνειακής, φορολογικής, μεταναστευτικής και υγειονομικής νομοθεσίας που λαμβάνουν χώρα στο έδαφος του ή στην αιγιαλίτιδα ζώνη. Σύμφωνα με το άρθρο 33, παράγραφος 2, της Σύμβασης του 1982, η συνορεύουσα ζώνη δεν υπερβαίνει τα 24 ναυτικά μίλια από τις γραμμές βάσης της αιγιαλίτιδας ζώνης. Συνεπώς, όσο κι αν είναι το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης, προσμετρώνται άλλα τόσα ναυτικά μίλια έως ότου φτάσει κανείς στα απαιτούμενα 24. Τέλος, για να κηρυχθεί μια

⁷⁴ Κ. Ιωάννου, Α. Στρατή: *Δίκαιο της θάλασσας*, 343.

ζώνη Συνορεύουσα, προϋποτίθεται συγκεκριμένη νομοθετική ενέργεια από το ενδιαφερόμενο κράτος.⁷⁵

Προχωρώντας στην επόμενη θαλάσσια ζώνη, συναντά κανείς την υφαλοκρηπίδα (continental shelf). Με τη νομική έννοια, υφαλοκρηπίδα είναι ο βυθός και το υπέδαφος των υποθαλασσίων περιοχών που γειτνιάζουν με την ακτή αλλά βρίσκονται πέρα από το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης ως το βάθος των 200 μέτρων ή πέρα από αυτό το όριο ως το σημείο που το βάθος των υπερκειμένων υδάτων επιτρέπει την εκμετάλλευση των φυσικών πόρων αυτών των περιοχών, σύμφωνα με τη Σύμβαση της Γενεύης του 1958.

Αντίθετα, σύμφωνα με τη Σύμβαση του 1982, η υφαλοκρηπίδα αποτελείται από το θαλάσσιο βυθό και το υπέδαφος των υποθαλασσίων περιοχών που εκτείνονται πέρα από την αιγιαλίτιδα ζώνη σε όλη την έκταση της φυσικής προεκτάσεως του χερσαίου εδάφους ως το εξωτερικό όριο του υφαλοπλαισίου ή σε απόσταση 200 μιλίων από τις γραμμές βάσεως που μετριέται το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης, στις περιπτώσεις που το εξωτερικό όριο του υφαλοπλαισίου δεν εκτείνεται μέχρι αυτήν την απόσταση. Από τα παραπάνω συνάγεται ότι η γεωλογική έννοια της υφαλοκρηπίδας απέχει πάρα πολύ από τη νομική έννοιά της.

Ο καθορισμός των ορίων της ζώνης αυτής μπορεί να γίνει από το παράκτιο κράτος με επιλογή δύο κριτηρίων, είτε της αποστάσεως είτε του γεωμορφολογικού, εφόσον συντρέχουν οι γεωλογικές προϋποθέσεις.

Το παράκτιο κράτος έχει κυριαρχικά δικαιώματα στη ζώνη αυτή. Αν για παράδειγμα το παράκτιο κράτος δεν εξερευνά την υφαλοκρηπίδα ή δεν εκμεταλλεύεται τους φυσικούς της πόρους, κανείς δεν μπορεί να αναλάβει αυτές τις δραστηριότητες χωρίς ρητή συναίνεση του παράκτιου κράτους. Ωστόσο, τα κυριαρχικά δικαιώματα επί της υφαλοκρηπίδας δεν θίγουν το νομικό καθεστώς των υπερκειμένων υδάτων ή του υπερκειμένου εναέριου χώρου (σε αντίθεση με τα εσωτερικά και χωρικά ύδατα). Άλλα συναφή δικαιώματα που ασκεί το παράκτιο κράτος στη ζώνη αυτή είναι το δικαίωμα γεωτρήσεων, τοποθέτησεως τεχνητών νησιών, εγκαταστάσεων και κατασκευών σηράγγων, αλλά υπογραμμίζεται και το

⁷⁵ G. Gidel: "La mer territoriale et la zone contigue", R.C.A.D.I, 1934, 137-278.

δικαίωμα των τρίτων κρατών για τοποθέτηση υποβρυχίων καλωδίων και αγωγών, κάτι που δεν μπορεί να εμποδίσει το παράκτιο κράτος στην υφαλοκρηπίδα του.⁷⁶

Κλείνοντας με τις θαλάσσιες ζώνες, ο λόγος πλέον δίδεται στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη, για την οποία θα γίνει και πιο εκτενής αναφορά σε επόμενα υποκεφάλαια για την ιστορική της διαδρομή ως ένα πεδίο αμέτρητων διαφιλονικούμενων εντάσεων.

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

Η ΑΟΖ δεν αποτελεί τμήμα της ανοικτής θάλασσας, όπως ίσχυε κατά την ίδρυσή της, αλλά ζώνη *sui generis* (είναι κάτι ξεχωριστό και μοναδικό). Διέπεται από ειδικό νομικό καθεστώς, το οποίο δεν ταυτίζεται με το καθεστώς κυριαρχίας της αιγιαλίτιδας ζώνης, ούτε με το καθεστώς ελευθερίας της ανοικτής θάλασσας. Το παράκτιο κράτος ασκεί κυριαρχικά δικαιώματα για την έρευνα και την εκμετάλλευση των πόρων, των υδάτων και του βυθού της θάλασσας, καθώς και την οικονομική εκμετάλλευση των ρευμάτων και των υπερκειμένων ανέμων. Σύμφωνα με τη Διεθνή Συνθήκη του ΟΗΕ περί Δικαίου της Θάλασσας του 1982, η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ) θεωρείται η θαλάσσια έκταση, εντός της οποίας ένα κράτος έχει δικαίωμα έρευνας ή άλλης εκμετάλλευσης των θαλασσίων πόρων. Εκτείνεται πέραν των χωρικών υδάτων μιας χώρας στα 200 ναυτικά μίλια από την ακτογραμμή.

Η χρήση του όρου μπορεί να περιλαμβάνει την υφαλοκρηπίδα, ονομαστικά και μόνο. Σε επίπεδο ουσίας δικαίου και συνεπαγόμενων δικαιωμάτων είναι δύο διαφορετικές ζώνες. Η ΑΟΖ δεν συμπεριλαμβάνει τα χωρικά ύδατα, ούτε και την υφαλοκρηπίδα πέραν των 200 ναυτικών μιλίων. Η διαφορά χωρικών υδάτων και ΑΟΖ είναι πως τα χωρικά ύδατα αφορούν σε πλήρη κυριαρχία, ενώ η ΑΟΖ αποτελεί απλό

⁷⁶ V. Marotta Rangel: "Le plateau continental, definition et regime", στο R. J. Dupuy, D. Vignes, *Traite du nouveau droit de la mer*, 275.

"κυριαρχικό δικαίωμα", το οποίο αναφέρεται στη δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους μέχρι και κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας. Στην έκταση της ΑΟΖ συνυπολογίζεται και η συνοριακή ζώνη. Τέλος, με την Τρίτη Συμβαση του ΟΗΕ περί Δικαίου της Θάλασσας το 1982, αναγνωρίστηκε διεθνώς ο ορισμός της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης στα 200 ναυτικά μίλια.⁷⁷

8.3 Η ΥΠΟΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΤΕΝΟΥ ΤΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Η γνωστή στο νομικό κόσμο «Υπόθεση του Στενού της Κέρκυρας» ήταν μια περίπτωση – ορόσημο του δημόσιου διεθνούς δικαίου που κρίθηκε εντέλει ενώπιον του Διεθνούς Δικαστηρίου Δικαιοσύνης που εδρεύει στη Χάγη της Ολλανδίας (ICJ: International Court of Justice) τα έτη 1947-1949. Κύριο μέλημα ενασχόλησης και τελικώς επίλυσης αυτής της υπόθεσης αποτέλεσαν: α) η κρατική ευθύνη για ζημιές στη θάλασσα και β) το ζήτημα της αβλαβούς διέλευσης ως κομμάτι της απρόσκοπτης ελευθεροπλοΐας. Η συγκεκριμένη υπόθεση θεωρείται ορόσημο, καθώς ήταν η απαρχή της εννοιοδότησης του περιεχομένου που αφορά το νομικό καθεστώς των στενών διεθνώς και φυσικά, συνεισέφερε στη σύνταξη και δομή τους Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας το 1982⁷⁸.

8.3.1 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Εν μέσω του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου αρχής γενομένης από το 1944, το Βρετανικό Πολεμικό Ναυτικό πραγματοποιούσε αποναρκοθετήσεις από νάρκες που είχαν ριχτεί σε όλο το μήκος και το πλάτος του Στενού της Κέρκυρας κατά τη διάρκεια του πολέμου. Συνεπώς, εκείνα τα χρόνια, η παρουσία στρατιωτικών πλοίων της Βρετανίας στη συγκεκριμένη περιοχή αποτελούσε σύνηθες φαινόμενο. Στα πλαίσια αβλαβούς διέλευσης δυο ανιτορπλικών και δυο καταδρομικών το 1946, τα

⁷⁷ Χρ. Ροζάκης: *Η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη και το διεθνές δίκαιο*, Αθήνα, 2013

⁷⁸ Ρούκουνας Ε. (2011 και 2015) *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο*, Αθήνα: Εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη.

στρατιωτικά αυτά πλοία συγκρούστηκαν με νάρκες που είχαν ριχτεί εσκεμμένα από την αλβανική πλευρά με στόχο να πλήξουν το Βρετανικό Πολεμικό Ναυτικό που είχε έντονη στρατιωτική παρουσία εκεί, με αποτέλεσμα να σκοτωθούν πολλά άτομα εκ των πληρωμάτων των πλοίων και φυσικά να προκύψουν μεγάλες έως και ανεπανόρθωτες ζημιές σε πολλά από τα πλοία της βρετανικής ναυτικής μοίρας. Ως απότοκο αυτού του γεγονότος, ο Άγγλος διοικητής των βρετανικών ναυτικών δυνάμεων της Μεσογείου, καθότι το περιστατικό έλαβε χώρα εντός των αλβανικών χωρικών υδάτων, έκρινε πως η Αλβανία είχε τεράστιο μερίδιο ευθύνης για το συμβάν.

Η Αλβανία, της οποίας το καθεστώς το 1946 ήταν κομμουνιστικό, αντιτάχθηκε στις αιτιάσεις του Ηνωμένου Βασιλείου και θεώρησε πως από τη στιγμή που έστειλε πολεμικά της πλοία να διαπλεύσουν τα Στενά χωρίς προηγούμενη άδεια από την ίδια, είχε παραβιάσει τα αλβανικά κυριαρχικά δικαιώματα. Η ανταπάντηση της Αλβανίας εξόργισε το Ηνωμένο Βασίλειο, με αποτέλεσμα το δεύτερο να διακόψει κάθε διπλωματική σχέση με την πρώτη, ενώ παράλληλα το Ηνωμένο Βασίλειο διαμαρτυρήθηκε εντόνως στα Ηνωμένα Έθνη, με το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης να αναλαμβάνει το ρόλο της επίλυσης του νομικού κωλύματος, του οποίου η απόφαση επιδίκασης έμελλε να κρίνει και να κατευθύνει το μέλλον του Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας⁷⁹.

8.3.2 ΑΠΟΦΑΣΗ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΧΑΓΗΣ

Το δικαστήριο εξετάζοντας την υπόθεση, κατέληξε στα εξής συμπεράσματα: α) Είναι επιτρεπτό πολεμικά πλοία εν καιρώ ειρήνης να διαπλέουν διαμέσου στενών διεθνής ναυσιπλοΐας, όπως είναι τα Στενά της Κέρκυρας, εντός των πλαισίων της αβλαβούς διέλευσης, χωρίς προηγούμενη άδεια του παράκτιου κράτους, ακριβώς γιατί είναι σημαντικά για την απρόσκοπτη και ανεμπόδιστη ελεύθερη ναυσιπλοΐα. Από την πλευρά του παράκτιου κράτους, αυτό δεν έχει κανένα δικαίωμα απαγόρευσης διάπλου στα πλαίσια της αβλαβούς διέλευσης. Μάλιστα, το Δικαστήριο για να υποστηρίξει έτι περαιτέρω τα επιχειρήματά του, επικαλέστηκε την αρχή: «Sic utere tuo ut alienum non

⁷⁹ Waibel, M. (2010) *The Corfu Channel Case*, Publisher: Oxford University Press.

laedas», δηλαδή: «να χρησιμοποιείς οτιδήποτε είναι δικό σου, χωρίς όμως να βλάπτεις τους άλλους», αρχή η οποία στηρίζεται στη διεθνή ανάγκη, τα κράτη ό,τι ενέργειες κι αν πράττουν επί των υδάτων, ποτέ να μη βλάπτουν το έδαφος κάποιου άλλου κράτους. Εξαιρούμενες περιπτώσεις υφίστανται, εφόσον προβλέπονται τέτοιες στα πλαίσια διεθνών συμβάσεων,

β) Τα Στενά της Κέρκυρας διέπονται υπό καθεστώς διεθνώς αναγνωρισμένων στενών ναυσιπλοΐας, γιατί στην περίπτωσή τους εμπίπτουν δυο βασικά χαρακτηριστικά: i) ενώνουν ένα τμήμα ανοιχτής θάλασσας με ένα άλλο τμήμα επίσης ανοιχτής θάλασσας (Ιόνιο Πέλαγος – Αδριατική Θάλασσα) – γεωγραφικό χαρακτηριστικό και ii) συμβάλλουν και εξυπηρετούν στην προώθηση της διεθνούς ναυσιπλοΐας – λειτουργικό χαρακτηριστικό.

Η ελευθερία διέλευσης εντός διεθνών στενών επισφραγίστηκε για πρώτη φορά με αυτήν την απόφαση – σταθμό του Δικαστηρίου της Χάγης. Το 1949, επιδικάστηκε αποζημιωτική απόφαση υπέρ του Ηνωμένου Βασιλείου, ύψους £843.947, αποκρούοντας όλες τις αιτιάσεις της Αλβανίας. Αξίζει να αναφερθεί πάντως πως παράλληλη τη θετική απόφαση του δικαστηρίου υπέρ του Ηνωμένου Βασιλείου, αναγνωρίστηκε παραβίαση των εθνικών κυριαρχικών δικαιωμάτων επί της αιγιαλίτιδας ζώνης της Αλβανίας εκ μέρους του Ηνωμένου Βασιλείου, καθώς οι διαδικασίες εκκαθάρισης ναρκών από το Βρετανικό Πολεμικό Ναυτικό πραγματοποιήθηκαν εντός των αλβανικών χωρικών υδάτων χωρίς προηγούμενη άδεια από το παράκτιο κράτος.⁸⁰

8.3.3 ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

Με γνώμονα την ως άνω αναφερθείσα απόφαση του Δικαστηρίου της Χάγης του 1949 και φυσικά του Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας του 1982, το νομικό καθεστώς που διέπει τα Στενά της Κέρκυρας είναι διττό. Αφενός, διέπεται από τις διατάξεις των εσωτερικών δικαίων των δυο χωρών (Ελλάδα και Αλβανίας)

⁸⁰ Πιτσιόρλας, Α. «Μετάφραση Απόφασης Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης (9 Απριλίου 1949) “Το Στενό της Κέρκυρας”»

αναφορικά με τα χωρικά τους ύδατα, αφετέρου, από το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας, καθώς τα Στενά αποτελούν συνέχεια διεθνών υδάτων και έτσι στο καθεστώς τους περιλαμβάνονται διεθνείς διατάξεις αβλαβούς διέλευσης θαλασσών και ελευθεροπλοΐας. Συνεπώς, ο πορθμός της Κέρκυρας είναι αναγνωρισμένος ως διεθνής⁸¹.

8.4 Η ΑΝΕΦΑΡΜΟΣΤΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΑΛΒΑΝΙΑΣ ΓΙΑ ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΑΟΖ

Το ζήτημα καθορισμού των θαλασσίων ζωνών μεταξύ Ελλάδας και Αλβανίας ανέκυψε για πρώτη φορά το 1992, όταν η δεύτερη πρότεινε στην πρώτη, την έναρξη διαπραγματεύσεων που σκοπό θα είχαν την οριοθέτηση σε πρώτο στάδιο της μεταξύ τους υφαλοκρηπίδας. Η υφαλοκρηπίδα είναι ένα τμήμα του παράκτιου βυθού της θάλασσας, το οποίο αποτελεί την ομαλή προέκταση της ακτής κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας ως το σημείο που αυτή διακόπτεται απότομα. Μπορεί να εκτείνεται ως και τα 200 ναυτικά μίλια και υφίσταται αυτόματα, μόνο και μόνο με την ύπαρξη του παράκτιου κράτους, χωρίς κάποια επιπλέον ενέργεια. Σε γενικές γραμμές θα μπορούσε να θεωρηθεί ως υποσύνολο της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης, όμως για την εκμετάλλευση του θαλασσίου υπεδάφους και του βυθού, είναι αναγκαία η οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας, δηλαδή ως πού αυτή εκτείνεται.⁸²

Οι διαπραγματεύσεις για το θέμα της υφαλοκρηπίδας αναθερμάνθηκαν και πάλι το 2004 και ενώ οι συζητήσεις πήγαιναν καλώς, εντούτοις, οι συμφωνηθέντες όροι καταρρίφθηκαν όπως θα αναφερθεί ευθύς αμέσως.

Οι προσπάθειες της Αλβανίας να χαράξει τα θαλάσσια σύνορά της, δηλαδή την αιγιαλίτιδα ζώνη της, ξεκίνησαν από το 1970 με τη μέθοδο της «ευθείας γραμμής βάσης», κάτι που εφαρμόζεται όταν η φυσική ακτογραμμή και η ίδια η γεωγραφία

⁸¹ Ιωάννου, Κ. – Στρατή, Α. (2000) *Δίκαιο της Θάλασσας*, Αθήνα: Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα.

⁸² Ρούκουνας Ε. (2011 και 2015) *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο*, Αθήνα: Εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη.

παρουσιάζουν ορισμένες ιδιομορφίες. Κάποιες γραμμές όμως που επιχειρήσε να χαράξει η Αλβανία ιδίως στην περιοχή του Στενού της Κέρκυρας, δεν είναι σαφείς, με αποτέλεσμα να υπάρχει πρόβλημα με την αντίστοιχη οριοθέτηση των ελληνικών χωρικών υδάτων.

Το 2004, στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων μεταξύ Ελλάδας και Αλβανίας ετέθη και το ζήτημα της ΑΟΖ (Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη). Η ΑΟΖ είναι μια ευρεία θαλάσσια περιοχή, η οποία δεν είναι κομμάτι της εθνικής κυριαρχίας ενός παράκτιου κράτους. Το κράτος αυτό έχει μόνο κυριαρχικά δικαιώματα επί της ΑΟΖ, η οποία εκτείνεται ως και τα 200 ναυτικά μίλια. Κυριαρχικά δικαιώματα θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν αυτά που αφορούν την έρευνα, τη διάσωση ή και την αλιεία. Είναι σημαντικό να αναφερθεί πως η ΑΟΖ είναι ένα νομικό κατασκεύασμα και πως για την ύπαρξή της, είναι απαραίτητη η μονομερής ανακήρυξη του ενδιαφερόμενου παράκτιου κράτους. Εκεί που θα πρέπει όμως να υπάρξουν διαπραγματεύσεις με άλλα όμορα κράτη για την ΑΟΖ είναι στο θέμα της οριοθέτησής της.⁸³

Οι διαπραγματεύσεις του 2004 έδειχναν από νωρίς να βουλιάζουν εξαιτίας και της επιρροής που ασκούσε η Τουρκία στην Αλβανία, ιδίως για αυτό το λεπτό θέμα. Οι καθυστερήσεις από πλευράς Αλβανίας κατέληξαν εντέλει σε σύναψη συμφωνίας με βρετανική εταιρεία για διενέργεια γεωλογικών ερευνών, παραβιάζοντας ολοκάθαρα τα ελληνικά χωρικά ύδατα αλλά και τις θαλάσσιες ζώνες. Η Ελλάδα για να μπορέσει να λάβει κάποιο όφελος από τις διαπραγματεύσεις, διατηρούσε ως μοχλό πίεσης την επιθυμία για ένταξη της Αλβανίας εκείνη την περίοδο στο ΝΑΤΟ αλλά και τη βελτιστοποίηση των σχέσεων της χώρας με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Η κίνηση αυτή από ελληνικής πλευράς απέδωσε καρπούς και είχε σαν αποτέλεσμα την υπογραφή συμφωνίας μεταξύ Ελλάδας και Αλβανίας περί οριοθέτησης της υφαλοκρηπίδας και των υπολοίπων θαλασσιών ζωνών που ανήκουν σε κάθε χώρα, βάσει του Διεθνούς Δικαίου. Η συμφωνία αυτή θα μπορούσε να χαρακτηριστεί και καινοτόμα, καθώς περιελάμβανε όρους όπως Συνορεύουσα και Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη, πέρα από τους συνηθισμένους (χωρικά ύδατα και υφαλοκρηπίδα) και καθιέρωνε για πρώτη φορά ένα σύνορο πολλαπλών χρήσεων. Σημειωτέον, πως η Συνορεύουσα Ζώνη είναι μια λωρίδα νερού που εκτείνεται πέρα από τη χωρική θάλασσα ενός κράτους, όπου το κράτος ασκεί περιορισμένο έλεγχο. Σκοπός είναι η πρόληψη ή η καταστολή

⁸³ Ιωάννου, Κ. – Στρατή, Α. (2000) *Δίκαιο της Θάλασσας*, Αθήνα: Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα.

παραβίασης τελωνειακών, δημοσιονομικών, μεταναστευτικών ή υγειονομικών κανόνων είτε στο έδαφος, είτε στη χωρική θάλασσα αυτού του παράκτιου κράτους.⁸⁴

Παρά την επίτευξη συμφωνίας και κατά τη χρονική περίοδο λίγο πριν τα εθνικά κοινοβούλια των δυο χωρών επικυρώσουν τη διμερή αυτή συμφωνία, η τότε αντιπολίτευση της Αλβανίας (νυν κυβέρνηση) προσέφυγε στο Συνταγματικό Δικαστήριο της Αλβανίας ζητώντας την ακύρωσή της. Μολονότι παραβιάστηκε η αρχή «*pacta sunt servanda*» (οι συμφωνίες πρέπει να τηρούνται), η τότε αντιπολίτευση πέτυχε τον στόχο της.

Το συνταγματικό δικαστήριο της Αλβανίας έκρινε ομόφωνα το 2010 άκυρη τη συμφωνία αναφέροντας απλώς πως αντίκειται στο αλβανικό σύνταγμα και υιοθετώντας τις αιτιάσεις του προσφεύγοντος περί ελλιπούς πληρεξουσιότητας της αλβανικής αντιπροσωπείας, αύξησης των θαλασσιών ζωνών της Ελλάδας, περισσότερο από αυτό που θα της αναλογούσε και της ανώμαλης γεωμορφολογικής ακτογραμμής.

Το αποτέλεσμα όλων αυτών των άκαρπων -εκ του αποτελέσματος- διαπραγματεύσεων, ήταν να φτάσει το 2020 η επίλυση του ζητήματος ενώπιον του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης, που αντικείμενο επιδίκασης θα έχει την οριοθέτηση θαλάσσιων ζωνών (υφαλοκρηπίδας και ΑΟΖ) μεταξύ Ελλάδας και Αλβανίας. Στην παρούσα φάση, είναι δεδομένο πως οποιοδήποτε ψήγμα διαπραγμάτευσης μεταξύ των δυο χωρών για αυτό το θέμα ξεκινήσει, θα ναυαγήσει λίαν συντόμως. Αυτήν την περίοδο, οι διαπραγματεύσεις εστιάζουν στη συμφωνία υπογραφής συνυποσχετικού ανάμεσα στις δυο χώρες, που θα ορίζει απλώς την κοινή επιθυμία και απόφαση των δυο κρατών να επιλυθούν οι διαφορές του από έναν τρίτο, το θεσμό του Δικαστηρίου της Χάγης, που αφορούν την οριοθέτηση υφαλοκρηπίδας και Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης. Μέχρι στιγμής, ακόμα και αυτές οι διαπραγματεύσεις παρουσιάζουν πολυπλοκότητα και κωλυσιεργία.

⁸⁴ Ρούκουνας Ε. (2011 και 2015) *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο*, Αθήνα: Εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη

ΔΙΚΑΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

9.1 ΠΗΓΕΣ

Ένα πολύ σημαντικό κεφάλαιο το οποίο σχετίζεται με τη ναυσιπλοΐα, αποτελεί το Δίκαιο Περιβάλλοντος, καθώς έχουν υπογραφεί ένα σωρό διεθνείς συνθήκες, υπάρχουν τα εθνικά δίκαια των κρατών που προβλέπουν περιβαλλοντικές διατάξεις και για το υγρό στοιχείο, και φυσικά υπάρχει και το ενωσιακό δίκαιο που είτε με πρωτογενές δίκαιο, είτε με τη προσχώρηση της Ένωσης σε διεθνείς συνθήκες, καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό το πώς πρέπει να συμπεριφέρονται περιβαλλοντικά τα κράτη.

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, το ενωσιακό δίκαιο γενικώς στηρίζεται στις εξής πηγές:

1. Το πρωτογενές ενωσιακό δίκαιο, το οποίο αποτελείται από Συνθήκες, και οι οποίες είναι:
 - Η Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση,
 - Η Συνθήκη για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
 - Ο Χάρτης Θεμελιωδών Δικαιωμάτων.
2. Συνθήκες στις οποίες έχει προσχωρήσει η Ένωση, σύμφωνα με το άρθρο 216 ΣΛΕΕ, και οι οποίες δεσμεύουν τα θεσμικά της όργανα και τα κράτη – μέλη,
3. Το δευτερογενές Ενωσιακό Δίκαιο ή αλλιώς η παράγωγη ενωσιακή νομοθεσία, η οποία αποτελείται από τις Οδηγίες, τους Κανονισμούς και τις Αποφάσεις των Ενωσιακών Οργάνων,
4. Η νομολογία των δικαιοδοτικών οργάνων της Ένωσης (Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και Γενικό Δικαστήριο),
5. Οι γενικές αρχές του ενωσιακού δικαίου που περιλαμβάνουν τα θεμελιώδη δικαιώματα.⁸⁵

⁸⁵ Γαλάνης, Π. (2023) *Ευρωπαϊκό Δίκαιο του Περιβάλλοντος*, Αθήνα: Εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη.

Στις ιδρυτικές Συνθήκες της ΕΕ του 1957, δεν υπήρχε ρητή αναφορά για περιβαλλοντική προστασία. Μόνο με διασταλτική ερμηνεία μπορούσε να συναχθεί η αναγκαιότητα για προστασία του περιβάλλοντος, καθώς γινόταν λόγος για «βελτίωση ποιότητας ζωής».⁸⁶

Με την Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη του 1986-1987, ανατέθηκε για πρώτη φορά στα κράτη – μέλη να ρυθμίσουν διάφορα περιβαλλοντικά θέματα (άρθρο 25 ΕΕΠ). Εισήχθη για πρώτη φορά η αρχή της επικουρικότητας ενώ οι περιβαλλοντικές πολιτικές συνδέθηκαν με την ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς.

Η Συνθήκη του Μάαστριχτ (1992-1993) έθεσε ως ύψιστη κοινοτική πολιτική την περιβαλλοντική προστασία με την αρχή της ενσωμάτωσης, ώστε τα κράτη να προσεγγίσουν έτι περαιτέρω τα περιβαλλοντικά προβλήματα που είχαν.

Οι Συνθήκες του Άμστερνταμ (1997) και της Νίκαιας (2003) απεξάρτησαν την κοινοτική πολιτική για το περιβάλλον από οικονομικά θέματα και ο σχεδιασμός της έγινε αυτοτελής, ενώ εισάγεται για πρώτη φορά και ο όρος «αειφορία».

Η Συνθήκη της Λισαβόνας (2007) αναφέρεται για πρώτη φορά στην κλιματική αλλαγή. Οι αρχές της περιβαλλοντικής ολοκλήρωσης είναι οι εξής:

- Αυτές που προβλέπονται στο άρθρο 11 ΣΛΕΕ
- Αυτές που προβλέπονται στο άρθρο 13 ΣΛΕΕ και αφορούν την καλή διαβίωση των ζώων
- Αυτές που προβλέπονται στο άρθρο 194, παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.

Η ΕΕ προτιμά νομοθετικά τις Οδηγίες από τους Κανονισμούς στα ζητήματα που αφορούν το περιβάλλον, διότι:

- I. Η επίτευξη ενός συγκεκριμένου αποτελέσματος μπορεί να γίνει με όποια μορφή και μέθοδο επιθυμούν τα κράτη, αρκεί να πραγματοποιηθεί,
- II. Υπάρχει προθεσμία ενσωμάτωσης στα εθνικά δίκαια,
- III. Υποχρεώνονται τα κράτη – μέλη για πλήρη, ορθή και έγκαιρη μεταφορά στο εσωτερικό τους δίκαιο,
- IV. Προβλέπεται υποχρεωτική ανακοίνωση ληφθέντων μέτρων, αλλιώς θεωρείται παράλειψη,
- V. Προβλέπεται υποχρέωση οικολογικών προγραμμάτων και τέλος,
- VI. Προβλέπεται υποχρέωση θέσπισης κυρωτικού μηχανισμού

⁸⁶ Παπαπετρόπουλος Α., *Οι μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων στην ευρωπαϊκή και ελληνική έννομη τάξη*, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2003, 27.

Πέρα από τους Κανονισμούς και τις Οδηγίες, νομοθετικά υπάρχουν και οι Αποφάσεις, και όλα τα παραπάνω ανήκουν στον σκληρό πυρήνα νομοθετικού έργου (Hard Law). Οι Αποφάσεις θεσμοθετήθηκαν με τη Συνθήκη της Λισαβόνας, είναι δεσμευτικές και ανήκουν στο δευτερογενές ενωσιακό δίκαιο.

Τέλος, προβλέπονται από τα θεσμικά όργανα της ΕΕ και άλλα μέσα νομοθετικής παραγωγής, όπως και οι Συστάσεις και οι Γνώμες, οι οποίες όμως δεν είναι δεσμευτικές και για αυτό ανήκουν στο «Soft Law», έχουν όμως της δική τους πολιτική και ηθική σημασία.⁸⁷

9.2 ΑΡΧΕΣ ΕΝΩΣΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Οι Αρχές αυτές τελούν σε αλληλεπίδραση και αλληλεξάρτηση και είναι νομικώς δεσμευτικοί κανόνες δικαίου. Αυτές είναι⁸⁸:

- Η Αρχή της Βιώσιμης Ανάπτυξης, έτσι όπως προβλέπονται από τη Διακήρυξη του Ρίο του 1992 και την AGENDA 2030, στην οποία ετέθησαν και οι επονομαζόμενοι ΣΒΑ (Στόχοι Βιώσιμης Ανάπτυξης). Πιο συγκεκριμένα, με βάση αυτήν την αρχή, προβλέπεται η διαχείριση και η εκμετάλλευση φυσικών πόρων με σκοπό τη μακροπρόθεσμη διατήρησή τους.
- Η Αρχή της Επανόρθωσης των Καταστροφών του Περιβάλλοντος κατά προτεραιότητα στην πηγή, κατά την ΕΕΠ. Με βάση αυτήν την αρχή, η περιβαλλοντική προσβολή πρέπει να αντιμετωπίζεται στην πηγή, με σκοπό τη μη διάχυση της βλάβης. Η αντιμετώπιση πρέπει να είναι έγκαιρη και άμεση, η οποία θα συνεπικουρείται με τη δημιουργία φιλοπεριβαλλοντικών τεχνολογιών, όπου θα καθορίζονται οι τόποι διάθεσης των παραγόμενων απολήτων.
- Η Αρχή της υψηλού επιπέδου προστασίας του περιβάλλοντος, η οποία βέβαια, έτσι όπως αναθεωρήθηκε στο Άμστερνταμ, είναι νομικά δυσχερής και ασαφής, καθώς δεν προσδιορίζονται τα μέσα που θα χρησιμοποιηθούν για αυτόν τον σκοπό.

⁸⁷ Γαλάνης, Π. (2023) *Ευρωπαϊκό Δίκαιο του Περιβάλλοντος*, Αθήνα: Εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη

⁸⁸ R. Macrory et al., *Principles of European Environmental Law*, Europa Law Publishing, 2004.

- Η Αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», έτσι όπως ετέθη στις Διασκέψεις του Ρίου του 1992, του Βερολίνου του 1995 και της Γενεύης του 1996. Κατά την παρούσα αρχή, ο ρυπαίνων βαρύνεται με τα έξοδα για την υλοποίηση των μέτρων που αποφασίζουν οι δημόσιες αρχές, ώστε να διασφαλιστεί η διατήρηση του περιβάλλοντος σε αποδεκτή κατάσταση. Αποτελεί μάλιστα, θεμελιώδη αρχή της ευρωπαϊκής πολιτικής για το περιβάλλον, η οποία κι ενσωματώθηκε στο άρθρο 191 της ΣΛΕΕ.

- Υπάρχουν και άλλες αρχές ή ρήτρες ευελιξίας, όπως:
 - Η Αρχή της στάθμισης κόστους – οφέλους, η οποία απορρέει από την αρχή της αναλογικότητας και διατρέχει όλο το Δίκαιο Περιβάλλοντος. Ως κριτήρια στάθμισης λογίζονται ο κίνδυνος για το περιβάλλον, το δημόσιο συμφέρον αλλά και η ένταση της βλάβης.
 - Η Αρχή της διαβάθμισης της περιβαλλοντικής προστασίας, κατά την οποία προβλέπεται η «ζωonoποίηση» περιοχών προς λήψη προστατευτικών μέτρων αλλά και γνώση ορίων εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.
 - Η Αρχή της αντιστάθμισης, η οποία προβλέπει τον συγκερασμό της περιβαλλοντικής προστασίας και τα ιδιωτικά συμφέροντα, όπως διατυπώνεται στην Οδηγία 96/61/EK περί ολοκληρωμένης πρόληψης και ελέγχου ρύπανσης.
 - Η Αρχή της αναζήτησης της προσφορότερης για το περιβάλλον λύσης, η οποία απορρέει από την αρχή της αναλογικότητας και της στάθμισης κόστους – οφέλους. Η Αρχή αυτή εστιάζει σε μια πιο ανθρωποκεντρική διάσταση δικαίου περιβάλλοντος.
 - Τέλος, υπάρχει και η Αρχή της συνεργασίας ή της συμμετοχής των πολιτών, με την οποία και ο πολίτης αποκτά ευθύνες όσον αφορά την περιβαλλοντική προστασία.

Ιδιαίτερη μνεία είναι θεμιτό να γίνει για τις αρχές της προφύλαξης και της πρόληψης, καθώς υπάρχει δυσχερής διαχωρισμός των δυο εννοιών με διαφορές όμως στην έκταση και τις προϋποθέσεις τους.

Η Αρχή της πρόληψης έχει να κάνει με την καταπολέμηση ενός κινδύνου αλλά και με τη λήψη προληπτικών μέτρων της ΕΕ με βάση γενικώς παραδεδεδυμένων επιστημονικών δεδομένων. Αυτή προβλέπεται στο άρθρο 191 της ΣΛΕΕ.

Η Αρχή της προφύλαξης έχει να κάνει με την αποτροπή διακινδύνευσης του περιβαλλοντικού χώρου, καθώς συνδέεται με την ανάλυση κινδύνου και τη διαγνώσιμη πιθανότητα επέλευσης βλάβης που μπορεί να προκαλέσει δυσμενείς επιδράσεις στην ανθρώπινη υγεία. Προβλέπεται και αυτή στο άρθρο 191 της ΣΛΕΕ.

Και οι δυο αρχές, έχουν ως κοινό επιστέγασμα την αρχή της επιστημονικής αξιολόγησης και την αρχή καθορισμού επιθυμητού επιπέδου προστασίας.⁸⁹

9.3 ΣΤΟΧΟΙ

Οι στόχοι του Περιβαλλοντικού Δικαίου αλλά και των περιβαλλοντικών πολιτικών των κρατών, έτσι όπως προβλέπονται στο άρθρο 191 της ΣΛΕΕ, αφορούν τη διατήρηση και βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος, την προστασία της υγείας του ανθρώπου, τη συνετή χρήση φυσικών πόρων και την προώθηση σε διεθνές επίπεδο μέτρων για την αντιμετώπιση περιβαλλοντικών προβλημάτων.

Για να επιτευχθούν όλοι αυτοί οι στόχοι, είναι πολύ σημαντική η αρχή της ενσωμάτωσης⁹⁰, δηλαδή η περίοδος που απαιτείται και κατά την οποία, τα κράτη – μέλη οφείλουν να ποσαρμόσουν στη δική του δικαιική τάξη τις ενωσιακές πολιτικές. Τα κράτη – μέλη διαχειρίζονται τις εθνικές τους περιοχές με βιώσιμο τρόπο και παράλληλα, θέτουν τα όρια της ανάπτυξης δραστηριοτήτων σε αυτές τις περιοχές. Η στενή αντίληψη περί ενσωμάτωσης προβλέπει την ενσωμάτωση όλων των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που διενεργούνται κατά την εξέταση υλοποίησης ενός νέου έργου, μιας νέας δραστηριότητας, μέσα στα όρια ενός περιβαλλοντικού χώρου, ενώ με την ευρεία αντίληψη, η ενσωμάτωση λαμβάνει χώρα κατά την αναπτυξιακή διαδικασία.

Σε θέματα περιβαλλοντικής πολιτικής, οι αρμοδιότητες της ΕΕ είναι συντρέχουσες, συνεπικουρούν δηλαδή τα κράτη – μέλη στην εφαρμογή περιβαλλοντικών πολιτικών, ενώ δρουν μόνο μέσα στα πλαίσια των αρχών της δοτής αρμοδιότητας, αρμοδιότητες δηλαδή που έχουν χορηγηθεί από τα ίδια τα κράτη – μέλη στα θεσμικά όργανα της Ένωσης, σύμφωνα με το εδάφιο 1 του άρθρου 1 της ΣΕΕ. Είναι σημαντικό να αναφερθεί πως το περιεχόμενο και η μορφή δράσης της Ένωσης δεν υπερβαίνουν τα απαιτούμενα επίπεδα για την επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί.

⁸⁹ Γαλάνης, Π. (2023) *Ευρωπαϊκό Δίκαιο του Περιβάλλοντος*, Αθήνα: Εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη

⁹⁰ K Kulovesi, E. Mongera, M Munoz, “Environmental Integration and the multi-faceted International Dimensions of EU Law: Unpacking the EU’s 2009 Climate and Energy Package”, *Common Market Law Review* 48 (2011), 829-891.

9.4 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΥΔΑΤΩΝ

Οι στόχοι που ετέθησαν προηγουμένως αποσκοπούν στην προστασία του περιβάλλοντος ως πρωταρχικό και κύριο μέλημα. Αναφορικά με τη ναυσιπλοΐα όμως, απαιτείται συντονισμένη δράση για την προστασία του θαλάσσιου χώρου, ήτοι των υδάτων, τα οποία, ως μη λησμονείται, αναλόγως και τους πλάτους της ζώνης που καταλαμβάνουν, ίσως αποτελούν χωρικό έδαφος του παράκτιου κράτους.

Οι κοινές συνισταμένες που έχουν σαν αποτέλεσμα την προστασία των υδάτων, συνοψίζονται συντόμως στη νοοτροπία πως το νερό αποτελεί κοινό και συνάμα ευαίσθητο και εξαντλούμενο αγαθό, ενώ απαραίτητη κρίνεται η βιώσιμη διαχείρισή του και η προώθηση περισσότερο ενός οικοκεντρικού μοντέλου ανάπτυξης παρά ενός ανθρωποκεντρικού.

Κατά το ενωσιακό δίκαιο, ο Κανονισμός 2099/2002 προβλέπει τη συγκρότηση Επιτροπής Ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από πλοία, με αρμοδιότητες που σχετίζονται με την ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα, την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία και την προστασία των όρων διαβίωσης κι εργασίας σε αυτά. Επιπροσθέτως, και η Οδηγία 2005/35 κάνει λόγο για ρύπανση προερχόμενη από πλοία ενώ αναφέρεται και στην πρόληψη ατυχημάτων στο θαλάσσιο χώρο και προβλέπει τη λιμενική συνεργασία μεταξύ των κρατών – μέλων για την αντιμετώπιση τέτοιων ζητημάτων.

9.5 ΡΥΠΑΝΣΗ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Η ρύπανση της θάλασσας προέρχεται είτε άμεσα είτε έμμεσα από τον άνθρωπο, και έχει ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση του υδάτινου περιβάλλοντος. Στο θαλάσσιο χώρο, η προέλευση της ρύπανσης μπορεί να είναι πελαγική, παράκτια ή εναέρια.

Η πελαγική ρύπανση προέρχεται από τα πλοία αλλά και από την έρευνα και εκμετάλλευση του εδάφους και του υπεδάφους του βυθού. Η παράκτια ρύπανση προέρχεται από τους αγωγούς που χύνουν τοξικά υλικά στη θάλασσα, ενώ η εναέρια ρύπανση προέρχεται από την απόρριψη κηροζίνης των αεροπλάνων.

Η πρώτη μεγάλη Διεθνής Σύμβαση για την πρόληψη της ρυπάνσης από πετρέλαιο στη θάλασσα είναι αυτή του Λονδίνου του 1954 με αρκετές τροποποιήσεις μέχρι σήμερα. Πιστώνεται στις διεργασίες του IMO που στόχο έχει την ασφαλή ναυσιπλοΐα.

Κατόπιν, η Σύμβαση των Βρυξελλών του 1969 προβλέπει την απόδοση αστικής ευθύνης σε περίπτωση οικολογικής καταστροφής από πετρέλαιο και υιοθετεί τόσο αντικειμενική ευθύνη (ευθύνη του ναυλωτή – μεταφορά φορτίου), όσο και ευθύνη εκ μέρους του πλοιοκτήτη, η οποία μάλιστα αποτελεί και πρόσφορο νομικό έρεισμα για ενδεχόμενη κατάσχεση του πλοίου.

Όσον αφορά τώρα, τις εσωτερικές νομοθεσίες των παρακτίων κρατών, αυτά έχουν αποφασιστική και κυρίαρχη αρμοδιότητα να προστατεύουν τα ύδατα της αιγιαλίτιδας ζώνης τους, ενώ σε περίπτωση δραστηριοτήτων στην υφαλοκρηπίδα, το κράτος επεκτείνει τις διατάξεις της εσωτερικής του νομοθεσίας, με σκοπό την προστασία και αυτού του θαλάσσιου χώρου.

Επιπροσθέτως, και η Σύμβαση του 1982 ρυθμίζει το πρόβλημα της ρύπανσης στη θάλασσα στα άρθρα 192-265 και φέρνει προ των πυλών των ευθυνών τους, τόσο τα κράτη όσο και τους ιδιώτες. Η ρυθμιστική αρμοδιότητα της Σύμβασης περιλαμβάνει τα εσωτερικά ύδατα του κράτους, τα χωρικά του ύδατα αλλά και σε περίπτωση κήρυξης, την ΑΟΖ. Τέλος, υποχρεώνει τα κράτη να ελέγχουν τη συμπεριφορά των πλοίων που φέρουν τη σημαία του και πλέουν στην ανοικτή θάλασσα.

Η ρύπανση στην αιγιαλίτιδα ζώνη συνεπάγεται απώλεια του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης, καθώς διαταράσσονται η ασφάλεια και η τάξη του παράκτιου κράτους (άρθρο 19, παράγραφος 2). Στην ΑΟΖ, το κράτος έχει δικαίωμα να ρυθμίζει τον τρόπο απόρριψης των καταλοίπων από τα διερχόμενα πλοία, ενώ αν υπάρχει ύποπτο πλοίο για ρύπανση που πλέει στην ΑΟΖ κάποιου κράτους, το κράτος αυτό έχει δικαίωμα επιθεώρησης, ακόμα και άσκησης ποινικής δίωξης.

Σημαντική, τέλος, θεωρείται και η καθιέρωση ειδικά προστατευόμενων περιοχών (SSPAs), σε περιοχές εκτός της εθνικής δικαιοδοσίας που έχουν όμως απώτερο σκοπό την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της βιοποικιλότητας στη θάλασσα.⁹¹

⁹¹ Π. Γρηγορίου: *Το νομικό σύστημα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Μεσογείου κατά της ρύπανσης*, Αθήνα, 2002.

9.6 ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Στα πλαίσια του ενωσιακού δικαίου, σημαντική θεωρείται και η καθιέρωση θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού, δηλαδή χωρισμός ζωνών στο θαλάσσιο χώρο που θα συνεισφέρουν στη βιώσιμη ανάπτυξη, την προστασία του περιβάλλοντος αλλά και στις δράσεις πρόληψης και καταστολής ρυπάνσεως των υδάτων, όπως προαναφέρθηκε. Η εφαρμογή αυτής της πολιτικής τέθηκε σε ισχύ με την Οδηγία 2014/89/ΕΕ, η οποία ενεκρίθη τόσο από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όσο και από το Συμβούλιο. Συνεπώς, τα κράτη – μέλη οφείλουν να σχεδιάσουν Θαλάσσια Χωροταξικά Σχέδια με σκοπό την ασφαλή ναυσιπλοΐα, την αποφυγή ρυπάνσεων αλλά και τις αλληλεπιδράσεις των δραστηριοτήτων σε ξηρά και θάλασσα.⁹²

Το ζήτημα του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού υπό το πρίσμα της παρούσας διπλωματικής μπορεί να περιγραφεί με τις εξής σκέψεις:

Η προβληματική των εννοιών «διώρυγα» και «στενό» εμπεριέχει και στοιχεία συνύπαρξης περισσότερων κρατών, τα οποία πολλές φορές διέπονται από διαφορετικά νομικά καθεστάτα και πολιτικές θέσεις. Η διαπίστωση αυτή από κοινού με την διαφοροποιημένη διπλωματική καθοδήγηση που ακολουθούν τα κράτη, τα οποία συχνά παρουσιάζουν διαφορετικά συμφέροντα, αναδεικνύει τον προβληματισμό σχετικά με το πως θα μπορούσε να γίνει αντικείμενο ολιστικής προσέγγισης ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός. Οι δράσεις για την πρόληψη και την καταστολή της ρύπανσης των υδάτων και ο χωρισμός ζωνών στο θαλάσσιο χώρο ενδεχομένως αποτελέσει αντικείμενο διαφωνίας μεταξύ πολλών κρατών διότι συνεπάγεται την κοστολογική επιβάρυνσή τους. Αυτό το οποίο, ωστόσο, πρέπει να γίνει εξαρχής αντιληπτό είναι πως το σχέδιο αυτό της χωροταξικής διαίρεσης των υδάτων διευκολύνει και αναδεικνύει τη διαχρονικότητα του θαλάσσιου στοιχείου και την όσο το δυνατόν πληρέστερη προστασία του με στοιχεία διαγενεακότητας.

⁹² Γαλάνης, Π. (2023) *Ευρωπαϊκό Δίκαιο του Περιβάλλοντος*, Αθήνα: Εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Σε έναν σύγχρονο κόσμο στον οποίο οι προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ανθρωπότητα είναι περίπλοκες και λαβυρινθώδεις, το Διεθνές Δίκαιο γενικότερα, μπορεί να αποτελέσει σταθεροποιητικό παράγοντα ειρήνης κι ευημερίας στο παγκόσμιο στερέωμα και να χαρακτηριστεί ως «σωτήρας», καθώς τα νομικά κείμενα έχουν ρυθμιστικό κυρίως χαρακτήρα, τέτοιας κλίμακας που είναι ικανά να καθοδηγήσουν τα κράτη, τους πλοιοκτήτες, τους διεθνείς οργανισμούς και τους πολίτες σε έναν κόσμο, ο οποίος θα έχει ύψιστη προτεραιότητα την εφαρμογή των κανόνων της έννομης τάξης, για τους οποίους χρειάστηκε πολύς χρόνος και κόπος, ούτως ώστε πλευρές με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και διαφωνίες να μπορέσουν να έρθουν σε συμφωνία και να επικυρώσουν το Δίκαιο με σκοπό την αναζήτηση συμβιβαστικών λύσεων. Χρειάζονται ψύχραιμες και νηφάλιες φωνές, είτε αυτές προέρχονται από κυβερνητικά στόματα, είτε από παράγοντες και ομάδες επιρροής των βιομηχανιών και των κλάδων που δίνουν ώθηση και ανάπτυξη στην οικονομία των κρατών, είτε βεβαίως από την κοινωνία των πολιτών, οι οποίες χρειάζεται να ανασυνταχθούν και να διατηρήσουν τις ισορροπίες στο παγκόσμιο γεωπολιτικό και διπλωματικό παιχνίδι.

Η πρόβλεψη των ενδεχομένων και των εξελίξεων είναι δύσκολη, καθώς κάθε περίπτωση πρέπει να κρίνεται *ad hoc*. Ναι μεν, θα υπάρχει μια κοινή συνισταμένη, μια βάση από την οποία θα ξεκινούν οι συζητήσεις και οι διαπραγματεύσεις επίλυσης διαφωνιών, όμως κάθε περίπτωση είναι μοναδική και διαθέτει τα δικά της χαρακτηριστικά. Συνεπώς, απαιτείται να ενσκήψει κανείς στα προβλήματα με συγκεκριμένες λύσεις και όχι γενικού σκοπού. Το Διεθνές Δίκαιο ενισχύει ένα νομικό καθεστώς στέρεας βάσης, που οι όποιες αλλαγές δύνανται να πραγματοποιηθούν, δε θα δημιουργούνται μονομερώς αλλά με βάση την έννομη τάξη. Θα υπάρχει δηλαδή ένα νομικό έρεισμα.

Ο κλάδος της ναυτιλίας είναι μία από τις βιομηχανίες που έχουν ισχυρό λόγο στα παγκόσμια τεκταινόμενα και είναι πρωτοπόρος σε ρηξικέλευθες αλλαγές που άλλοι κλάδοι ίσως να αγνοούσαν ή και να απέρριπταν. Η ναυτιλία αποτέλεσε ένα από τα πρώτα πεδία ριζικών μεταβολών στη διαλειτουργικότητά της όσον αφορά την προστασία του περιβάλλοντος. Νέες τεχνολογίες αναπτύχθηκαν στα ναυπηγεία αναφορικά με την κατασκευή πλοίων που θα συμβάδιζαν με τις νέες περιβαλλοντικές επιταγές του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και φυσικά των απαιτήσεων των κρατών, τα οποία σύμφωνα με τα εσωτερικά τους δίκαια και τους περιβαλλοντικούς τους νόμους, έθεταν συγκεκριμένες προϋποθέσεις για το καύσιμο που θα καίει ένα πλοίο που θα προσεγγίζει τις ακτές μιας χώρας, περιόριζαν τους ρύπους που εκπέμπει ένα πλοίο, απαιτούσαν συγκεκριμένη τεχνολογία στα πλοία και φυσικά, είχαν ως κύριο μέλημα όλα αυτά να τηρούνται από εξειδικευμένο προσωπικό, άρτια εκπαιδευμένο στα νέα δεδομένα. Με τη σειρά τους, τα κράτη και δη, οι αντίστοιχες εποπτεύουσες αρχές των δυο μεγαλύτερων διωρύγων στον κόσμο, του Σουέζ και του Παναμά, ακολούθησαν τη νέα τάση και παίρνοντας τη σκυτάλη από τους πλοιοκτήτες και τις εφοπλιστρικές εταιρείες, ακολούθησαν κι αυτές αντίστοιχη περιβαλλοντική πολιτική, αφουγκραζόμενες κιόλας τις επιθυμίες ναυλωτών και πελατών.

Ήδη, η διώρυγα του Σουέζ έχει ως στόχο την ανακήρυξη του καναλιού ως πράσινο ως το 2030, κάτι που για να συμβεί, θα χρειαστούν επενδύσεις εγγυοβελτιωτικών έργων και αναβάθμισης με σκοπό τη μείωση ακόμα περισσότερο των χιλιομετρικών αποστάσεων και άρα, την κατανάλωση καυσίμου και τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Τόσο στο Σουέζ, όσο και στον Παναμά, οι πολιτικές διοδίων που εφαρμόζονται έχουν και περιβαλλοντικό πρόσημο. Η τιμολόγηση διέλευσης λαμβάνει πολύ σοβαρά υπόψη της εκτός των άλλων, και το είδος καυσίμου που χρησιμοποιεί ένα πλοίο αλλά και αν διαθέτει συγκεκριμένη τεχνολογία, όπως τα scrubbers (συστήματα πλυντρίδας), τα οποία ελέγχουν την ατμοσφαιρική ρύπανση με σκοπό την αφαίρεση σωματιδίων από τα βιομηχανικά ρεύματα καυσαερίων.

Στον αντίποδα, υπάρχουν στα σκαριά διώρυγες, οι οποίες είναι προγραμματισμένο να πάρουν σάρκα και οστά, χωρίς όμως να έχουν ληφθεί υπόψη συγκεκριμένες παράμετροι τόσο γεωπολιτικές, όσο και περιβαλλοντικές αλλά και οικονομικές. Ο λόγος για τη σχεδιαζόμενη διώρυγα της Κωνσταντινούπολης, ένα μεγαλόπνοο σχέδιο, το οποία έχει ξεσηκώσει θύελλα αντιδράσεων για τις ελλειπείς περιβαλλοντικές μελέτες που αφορούν το θαλάσσιο οικοσύστημα αλλά και τους παραπλήσιους αστικούς ιστούς, καθώς πέρα από τη διώρυγα αυτή καθ' αυτή, θα υλοποιηθούν ένα σωρό ακόμα έργα, όπως νέα λιμάνια και αεροδρόμια.

Πολύ σημαντικές κρίνονται και οι γεωπολιτικές ανατροπές που θα προκύψουν σε περίπτωση ολοκλήρωσης αυτών των έργων. Η ναυτιλία ίσως κινδυνέψει, πολλώ δε μάλλον, η ελεύθερη ναυσιπλοΐα, από τα συμφέροντα των κρατών, τα οποία ίσως νιώσουν απειλή αν αισθανθούν πως χάνουν τον έλεγχο σε περιοχές που παραδοσιακά είχαν χτίσει ένα δίκτυο οικονομικής εκμετάλλευσης.

Οι όποιες διαφορές προκύψουν στο μέλλον και θα αφορούν περιπτώσεις εντός των χωρικών υδάτων μιας διώρυγας που θα ανήκει σε ένα κράτος ή σε στενά διεθνούς ενδιαφέροντος και καθεστώτος, όπως αυτά του Βοσπόρου και του Ορμούζ, πάντα θα μπορούν να έχουν ως παράδειγμα τη δικαστική επίλυση εκ μέρους του Δικαστηρίου της Χάγης της υπόθεσης των Στενών της Κέρκυρας μεταξύ Ηνωμένου Βασιλείου και Αλβανίας.

Βεβαίως, κάθε συμβάν που ίσως προκύψει θα είναι διαφορετικό από ένα προηγούμενο, ενώ πολλές φορές για την επίλυση ενός τέτοιου ευαίσθητου θέματος που θα περιλαμβάνει και την έννοια της εθνικής κυριαρχίας, δύσκολα θα υπάρχουν συγκλίσεις και κλίμα συνεργασίας μεταξύ των διαφιλονικούμενων κρατών για ειρηνική, δικαστική επίλυση. Αλλιώς, το επόμενο βήμα είναι η κήρυξη πολέμου, κάτι που θα έχει ανεπανόρθωτες συνέπειες σε ανθρώπινες ζωές, βιοτικό επίπεδο αλλά και στο μεταφορικό έργο που εκπονεί η παγκόσμια ναυτιλία.

Κλείνοντας, με την παρούσα εργασία έγινε αντιληπτό το πόσο ρευστός είναι τελικά ο κόσμος και το πόσο ολοκληρωτικά μπορεί να επηρεαστεί από μια πράξη ή παράλειψη. Το συμβάν της παρακώλυσης της διώρυγας του Σουέζ από το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων Ever Given ταρακούνησε συθέμελα την παγκόσμια ναυτιλία και εφοδιαστική αλυσίδα, καθώς σημειώθηκαν σημαντικές καθυστερήσεις στην αποστολή και παραλαβή φορτίων, στην αποθήκευσή τους, στην εκ νέου αποστολή τους στους προορισμούς από τους οποίους αυτά παραγγέλθηκαν και φυσικά στα σημεία λιανικής πώλησης. Να σημειωθεί πως η εφοδιαστική αλυσίδα είχε ήδη επηρεαστεί κι από τους κατά τόπους υγειονομικούς περιορισμούς λόγω της Covid-19, συνεπώς το συμβάν στο Σουέζ ήταν σα να αποτελείωσε το εμπόριο.

Είναι γνωστό πως ο κόσμος είναι μεταβαλλόμενος, αναλόγως και τις διάφορες κοινωνικές και πολιτικές απαιτήσεις. Το Δίκαιο όμως πρέπει να συμπεριφέρεται ως ένας παλλόμενος, ζώντας οργανισμός, ο οποίος θα μπορεί να φέρνει σε πέρας δύσκολες καταστάσεις. Πάντοτε όμως θα γεννιούνται προβληματισμοί, οι οποίοι θα προέρχονται από την ιστορία, την πολιτική, τα οικονομικά και τις διεθνείς σχέσεις, ενώ θα πρέπει να τίθεται παράλληλα κι ένας μηχανισμός αντιμετώπισης και επίλυσης διαφορών, ο οποίος θα μετριάξει τις αμφισβητήσεις και τη δυσπιστία. Ο κόσμος εξελίσσεται, το ίδιο και η έννομη τάξη. Είναι σίγουρο μάλιστα πως στο μέλλον, θα βρεθούν κι άλλα ζητήματα που θα προκαλούν απορίες και διαφωνίες. Σε αυτό το σημείο όμως είναι που το Δίκαιο πρέπει να λειτουργήσει ως σημαντικός διαμεσολαβητικός παράγοντας, στο οποίο ο οποιοσδήποτε θα μπορεί να στηριχτεί, με σκοπό την άμβλυνση των εντάσεων και τη δημιουργία καλού κλίματος συνεργασίας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ

- Αθανασίου, Λ. – Αντάπασης, Α. (2020) *Ναυτικό Δίκαιο*, Αθήνα: Εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη.
- Γαλάνης, Π. (2023) *Ευρωπαϊκό Δίκαιο του Περιβάλλοντος*, Αθήνα: Εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη.
- Γκιζιάκης, Κ. – Παπαδόπουλος, Α. – Πλωμαρίτου, Ε. (2010) *Ναυλώσεις*, Αθήνα: Εκδ. Αθ. Σταμούλης.
- Γρηγορίου, Π. (2002) *Το νομικό σύστημα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Μεσογείου κατά της ρύπανσης*, Αθήνα: Εκδ. Παπαζήση.
- Εγκυκλοπαίδεια Πάπυρος Larousse Britannica, (2007) *Τόμος Εικοστός Πρώτος*, Αθήνα: Εκδ. Πάπυρος.
- Εγκυκλοπαίδεια Πάπυρος Larousse Britannica, (1991) *Τόμος Πεντηκοστός Πρώτος*, Αθήνα: Εκδ. Πάπυρος.
- Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (1998) *Νομοθεσία*, Αριθμός: L 179.
- Ιωάννου, Κ. – Στρατή, Α. (2000) *Δίκαιο της Θάλασσας*, Αθήνα: Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα.
- Κιάντος, Β. (1996) *Η Κοινή Αβαρία στο Ναυτικό Δίκαιο*, Αθήνα: Εκδ. Σάκκουλα.
- Κιάντου-Παμπούση, Α. (2003) *Ναυτικό Δίκαιο*, Αθήνα: Εκδ. Σάκκουλα.
- Κρίσπης, Η. (1955) *Τα εμπορικά πλοία εις την την ελευθέραν θάλασσαν εν καιρώ ειρήνης*, Αθήνα.
- Λυκούδης, Π. (2014) *Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου*, Αθήνα: Εκδ. Ίδρυμα Ευγενίδου.
- Μπαμπινιώτης, Γ. (2005) *Λεξικό της Νέας Ελληνικής Γλώσσας*, Αθήνα: Εκδ. Κέντρο Λεξικολογίας.
- Νικολάου, Ι. (1995) *Ο διάπλους των Τουρκικών Στενών κατά τις διεθνείς συνθήκες και την πρακτική: από τη συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή στο νέο κανονισμό διέλευσης*, Εκδ. Σιδέρη.

Παπαπετρόπουλος, Α. (2003) *Οι μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων στην ευρωπαϊκή και ελληνική έννομη τάξη*, Αθήνα: Εκδ. Σάκκουλα.

Περάκης, Στ. (2005) *Η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας. Εφαρμογές και εξελίξεις 20 χρόνια από την υπογραφή της*, Αθήνα – Κομοτηνή: Εκδ. Α. Σάκκουλα.

Ρόκας, Ι. – Θεοχαρίδης, Γ. (2021) *Ναυτικό Δίκαιο*, Αθήνα: Εκδ. Σάκκουλα.

Ροζάκης, Χ. (2013) *Η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη και το διεθνές δίκαιο*, Αθήνα: Εκδ. Παπαζήση.

Ρούκουνας Ε. (2011 και 2015) *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο*, Αθήνα: Εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη.

Σκουλιός, Μ. (1997) *Οι πρώτοι Κασιώτες στην Αίγυπτο*, Αθήνα: Εκδ. Σύλλογος Κασιωτών Ρόδου «Ο Χαδιώτης».

Στασινόπουλος, Μ (1940) *Τα κοινόχρηστα πράγματα κατ' άρθρον 967 ΑΚ*, Αθήνα.

Τσάλτας, Γ. – Κλάδη Ε. (2003) *Το Διεθνές Καθεστώς των Θαλασσών και των Ωκεανών*, Αθήνα: Εκδ. Ι. Σιδέρης.

Τσιρίδης, Π. (1998) *Ποινική δικαιοδοσία στο θαλάσσιο χώρο και εγκλήματα τελούμενα επί πλοίου*, Αθήνα: Εκδ. Σάκκουλα.

Χαριτίνη, Δ. (1991) *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο: Το Δίκαιο της Θάλασσας*, Αθήνα: Εκδ. Παπαζήση.

Χατζικωνσταντίνου, Κ. (1996) *Η Επίλυση των Διαφορών στο Δίκαιο της Θάλασσας, Θεσσαλονίκη*.

Marshall, T. (2020) *Αιχμάλωτοι της Γεωγραφίας*, Αθήνα: Εκδ. Διόπτρα

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

Barnard, F. – Guyot, A. (1883) *Johnson's New Universal Cyclopaedia*, Virginia: Publisher A.J. Johnson.

Bunau-Varilla, P. (1913) *Panama: The Creation, destruction, and resurrection*, Publisher: London Constable.

- Canon, D. (2000) “*Ships, Nationality and Status*”, Publisher: Encyclopedia of International Law
- Churchill, R. - Lowe, V. – Sander, A. (2022) *The law of the sea*, Manchester, Publisher: Manchester University Press.
- Colombos, J. (1959) *The International Law of the Sea*, London, Publisher: Longmans, Green & Co.
- Davies, J. – Marsh, C. (1963) *Canals and Inland Waterways*.
- Farnie, D. (1969) *East and West of Suez: The Suez Canal in History, 1854-1956*, Publisher: Clarendon P.
- Finkel, A. (2012) “Destroying Istanbul”, *New York Times*.
- Fondbrune, M. (1969) *Cent années du Canal de Suez*, Editeur: Histoire Illustrée.
- Gidel, G. (1932) *Le Droit international public de la mer*, Paris, Publisher: Mellottée.
- Gambrell, J. (2021) “Massive cargo ship turns sideways, blocks Egypt’s Suez Canal” *The Seattle Times*.
- Hadfield, C. (1986) *World canals: Inland navigation past and present*, Publisher: Davied & Charles.
- Herzog, C. – Gazit, S. (2008) *The Arab Israeli Wars: War and Peace in the Middle East from the 1948 War of Independence to the Present*, Publisher: Paperback (Vintage).
- Kraska, J. – Pedrozo, R. (2013) *International Maritime Security Law*, Leiden-Boston, Publisher: Martinus Njihuf.
- Kenneth, A. (1984) *Trade, Plunder and Settlement: Maritime Enterprise and the Genesis of the British Empire, 1480-1630*, Publisher: Cambridge Paperback Library.
- Kulovesi, K. - Mongera, E. – Munoz, M. (2011) “*Environmental Integration and the multi-faceted International Dimensions of EU Law: Unpacking the EU’s 2009 Climate and Energy Package*”, *Common Market Law Review* 48.
- Mark, G. (1974) *The land divided: a History of the Panama Canal and other Isthmian Canal projects*, New York: Publisher Octogon Books.
- Macrory, R. (2004) *Principles of European Environmental Law*, Publisher: Europa Law.

Marotta R. “*Le plateau continental, definition et regime,*” στο R. J. Dupuy, D. Vignes.

McCullough, D. (1977) *The path between the seas: The creation of the Panama Canal*, Publisher: Simon & Schuster.

Nordquist, H. – Moore, J. (1995) *Entry into Force of the Law of the Sea Convention*, The Hague.

O’ Connell, D. (1977) “*Innocent Passage of Warships*”, The Law of the Sea, Thessaloniki.

Oxman, B. (2006) *The territorial temptation. A Siren Song at Sea*.

Parker, M. (2007) *Panama Fever: The epic story of one of the greatest human achievements of all time – The Building of the Panama Canal*, New York: Publisher Doubleday.

Phillipson, C. – Noel, B. (1917) *The question of the Bosphorus and Dardanelles*, Publisher: Steves & Haynes.

Rolt, L. (1969) *Navigable Waterways*, Publisher: London Longmans.

Rozakis, C. – Stagos, P. (1987) *The Turkish Straits*, Publisher: Springer Netherlands.

Saydam, C. (2011) “The drainage of the Sea of Marmara” *Hurriyet Daily News*

Waibel, M. (2010) *The Corfu Channel Case*, Publisher: Oxford University Press.

ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

Alex, C. (2021) “The untold story of the big boat that broke the world”, <https://www.wired.co.uk/article/ever-given-global-supply-chain>, τελευταία επίσκεψη: 22/06/23.

Canal de Panama, <https://pancanal.com/en/>, τελευταία επίσκεψη: 05/06/23.

- Kathimerini (2021) “Κωνσταντινούπολη: Προβληματική η διώρυγα”, <https://www.kathimerini.gr/world/561332692/konstantinoypoli-provlimatiki-i-dioryga/>, τελευταία επίσκεψη: 10/06/23.
- Naftemporiki (2022) “Ελεύθερα από το Ιράν τα ελληνόκτητα δεξαμενόπλοια «Prudent Warrior» και «Delta Poseidon»”, <https://www.naftemporiki.gr/afieromata/naftilia-afieromata/1402989/eleythera-apo-to-iran-ta-ellinoktita-dexamenoploia-prudent-warrior-kai-delta-poseidon/>, τελευταία επίσκεψη: 18/06/23.
- Newsroom Iefimerida.gr (2021) “Διώρυγα της Κωνσταντινούπολης: Το «τρελό έργο» του Ερντογάν που μπορεί να φέρει την καταστροφή της Τουρκίας”, <https://www.iefimerida.gr/kosmos/ergo-poy-isos-ferai-oikonomiki-katastrofi-stin-toyrkia>, τελευταία επίσκεψη: 10/06/23.
- Ordoñez, S. (2015) “Who’s behind the ‘Nicaragua Grand Canal’—and why?”, <https://www.cnbc.com/2015/02/25/nicaragua-grand-canal-chinese-built-waterway-generates-lots-of-questions.html> τελευταία επίσκεψη: 26/06/23.
- OT.gr Newsroom (2022) “Διώρυγα του Σουέζ: Νέα αύξηση στα διόδια”, <https://www.ot.gr/2022/09/20/naytilia/pontoporos/dioryga-tou-souez-nea-ayksisi-sta-diodia/> τελευταία επίσκεψη: 26/06/23.
- OT.gr Newsroom (2022) “Διώρυγα του Παναμά: Αυξάνονται τα διόδια για τη διέλευση πλοίων”, <https://www.ot.gr/2022/07/14/naytilia/dioryga-tou-panama-ayksanontai-ta-diodia-gia-ti-dieleysi-ploion/>, τελευταία επίσκεψη: 26/06/23.
- Suez Canal Authority, <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Pages/default.aspx>, τελευταία επίσκεψη: 02/07/23.
- Αναστασοπούλου, Μ. (2017) «Η Υπόθεση του Στενού της Κέρκυρας: Ένα διπλωματικό επεισόδιο που σημάδεψε την πορεία του Δικαίου της Θάλασσας», <https://powerpolitics.eu/%CE%B7-%CF%85%CF%80%CF%8C%CE%B8%CE%B5%CF%83%CE%B7-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CF%83%CF%84%CE%B5%CE%BD%CE%BF%CF%8D-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%BA%CE%AD%CF%81%CE%BA%CF%85%CF%81%CE%B1%CF%82-%CE%AD%CE%BD%CE%B1-%CE%B4/>, τελευταία επίσκεψη: 19/06/23.
- Κιτσικόπουλος, Π. – Parrock, J. (2019) «Ανεβαίνει η ένταση στο Στενό του Ορμούζ», <https://gr.euronews.com/2019/07/19/iran-eu-usa-entaseis-hormuz>, τελευταία επίσκεψη: 17/06/23.
- Πιτσιόρλας, Α. «Μετάφραση Απόφασης Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης (9 Απριλίου 1949) “Το Στενό της Κέρκυρας”», <https://www.scribd.com/document/337063022/Athanasios-Pitsiorlas-Corfu-Channel-Steno-Kerkiras-Diethnes-Dikastirio-Xagis-Metafrasi-Rendering-Translation>, τελευταία επίσκεψη: 01/07/23.

Πρίφτη, Κ. (2015) «Το «θαύμα» της Διώρυγας του Σουέζ. Η κατασκευή, ο πόλεμος για τον έλεγχό της και η «δίδυμη» αδερφή της», https://www.huffingtonpost.gr/2015/08/06/diethnes-diwryga-soyez-istoria_n_7946642.html τελευταία επίσκεψη: 02/07/23.

Στούκας, Μ. (2020) «Η Συμφωνία Ελλάδας-Αλβανίας για την ΑΟΖ (2009) που δεν εφαρμόστηκε ποτέ», <https://www.protothema.gr/stories/article/1058441/i-sumfonia-elladas-alvanias-gia-tin-aoz-2009-pou-den-efarmostike-pote/>, τελευταία επίσκεψη: 19/06/23.