

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ  
ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**Η ΣΗΜΑΣΙΑ - ΣΠΟΥΔΑΙΟΤΗΤΑ ΤΩΝ  
ΥΠΕΡΑΚΤΙΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ**

**ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ - ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ**

**&**

**ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ  
ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ**

**ΤΩΝ ΦΥΣΙΚΩΝ ΤΟΥΣ ΠΟΡΩΝ**

**Αικατερίνη Μιχ. Μαυρή**

**A.M. MN 10055**

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

Πειραιάς

Σεπτέμβριος 2017

## ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

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

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Αναστάσιος Τσελεπίδης (Επιβλέπων)
- Βασίλειος Τσελέντης
- Γεώργιος Σαμιώτης

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

## **ΠΡΟΛΟΓΟΣ - ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Πρωτίστως για την παρούσα διπλωματική εργασία θα ήθελα να ευχαριστήσω για την βοήθεια και κατανόησή του τον Επιβλέποντα Καθηγητή μου κ. Αναστάσιο Τσελεπίδη, τον οποίο ευχαριστώ βαθύτατα για όλα όσα έχει προσφέρει με το ακαδημαϊκό και ερευνητικό του έργο, αλλά κυρίως, διότι μέσω της διδασκαλίας στο μάθημά του, μου ενέπνευσε την επιθυμία συγγραφής μιας εργασίας, η οποία θα μπορεί να συνδυάζει την αγάπη μου για την νομική επιστήμη με την αγάπη μου για την θάλασσα και την προστασία του φυσικού περιβάλλοντός της! Και κάπως έτσι, δημιουργήθηκε η μελέτη που έπεται. Ακόμη, ευχαριστώ τον σύζυγό μου για την συνεχή συμπαράστασή του και εύχομαι πάντα να έχει στα ταξίδια του γαλήνιες θάλασσες. Άλλωστε, το ζητούμενο της παρούσης εργασίας είναι να διατηρήσουμε βιώσιμο το φυσικό περιβάλλον της θάλασσας, ώστε και εκείνη να εξακολουθήσει να ανταποκρίνεται με νηνεμία στις ανθρώπινες ανάγκες επιβίωσής μας. Η εργασία όμως αυτή, δεν θα μπορούσε να εκπονηθεί, εάν ως επιστήμονας και μάχιμη δικηγόρος τα τελευταία 11 χρόνια αλλά και ως μητέρα δύο μικρών παιδιών και σύζυγος μέσα σε μία ναυτική οικογένεια, με τις δυσκολίες που αυτή συνεπάγεται, δεν είχα πάντοτε στο πλάι μου την ανιδιοτελή και αμέριστη υποστήριξη των γονέων μου. Όλα τα χρωστάω σε εκείνους και ως ελάχιστο δείγμα ευγνωμοσύνης την εργασία μου αυτή επιθυμώ να την αφιερώσω στην μητέρα μου και στον πατέρα μου.

Με εκτίμηση,

Αικατερίνη Μιχ. Μαυρή

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη.....σελ. 9
Λέξεις κλειδιά.....σελ.10
Abstract.....σελ. 11
Keywords.....σελ. 12
1. Εισαγωγή.....σελ. 13
1.1 Η Θάλασσα από την άποψη του Διεθνούς Δικαίου.....σελ.13-14
1.2. Η Ανοιχτή Θάλασσα με μια πρώτη ματιά.....σελ.14-15
1.3. Ιστορική εξέλιξη και πορεία των νομικών ρυθμίσεων για τη θάλασσα.....σελ.15-76
1.3.1. Περίοδος εθιμικού δικαίου.....σελ.15-16
1.3.2. Τα χρόνια μέχρι και το 1958.....σελ.16-17
1.3.3. 1η και 2η Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών.....σελ. 17-18
1.3.4. 3η Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών.....σελ. 18-19
1.3.4.1. UNCLOS 1982 – Σύμβαση του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας.....σελ. 19-42
1. Εσωτερικά Ύδατα.....σελ. 20-21
2. Αιγιαλίτιδα Ζώνη.....σελ. 22-25
3. Συνορεύουσα Ζώνη.....σελ. 25-26
4. ΑΟΖ.....σελ. 26-30
5. Ανοιχτή Θάλασσα.....σελ. 30-42
1.Υφαλοκρηπίδα.....σελ. 35-41
2. Διεθνής βυθός.....σελ. 35-41

1.3.4.2. Η αρχή της ελευθερίας της Ανοιχτής Θάλασσας .....	σελ. 42-71
1.3.4.2.1. Επιμέρους ελευθερίες της Ανοιχτής Θάλασσας.....	σελ. 43-47
α) ελευθερία της ναυσιπλοΐας.....	σελ. 44
β) ελευθερία της αλιείας.....	σελ. 44
γ) ελευθερία της τοποθέτησης υποβρυχίων καλωδίων και αγωγών.....	σελ. 44-45
δ) ελευθερία υπερπήσεως.....	σελ. 45-46
ε) ελευθερία εγκατάστασης τεχνητών νησιών.....	σελ. 46
στ) ελευθερία επιστημονικής έρευνας.....	σελ. 46-47
1.3.4.2.2. Ειδικά η ελευθερία της ναυσιπλοΐας και η νομική σχέση πλοίου-κράτους σημαίας.....	σελ. 47-51
α. Εθνικότητα πλοίου.....	σελ.47-49
1. Ο γνήσιος δεσμός πλοίου με το κράτος της σημαίας.....	σελ. 49
2. Η αρχή της μίας και μόνο εθνικότητα.....	σελ. 50
β. Σημαίες ευκαιρίας.....	σελ. 51
1.3.4.2.3. Περιορισμοί στην άσκηση των ελευθεριών της ανοιχτής θάλασσας.....	σελ. 51-55
α. Πυρηνικές δοκιμές.....	σελ. 53-54
β. Ναυτικά γυμνάσια.....	σελ. 54-55
1.3.4.2.4. Η δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας στην ανοιχτή θάλασσα.....	σελ. 55-57
1.3.4.2.5. Εξαιρέσεις από την αποκλειστική αρμοδιότητα του κράτους της σημαίας στην ανοιχτή θάλασσα.....	σελ. 57-71
α. Πειρατεία.....	σελ. 57-65
1. Ιστορική αναδρομή-ορισμός.....	σελ. 57-59

2. Ιστορική πορεία των νομοθετικών κειμένων για την πειρατεία και συμβατική ρύθμιση σήμερα .....	σελ. 59-64
3. Πότε ένα πλοίο χαρακτηρίζεται πειρατικό και ποιες έννομες συνέπειες επέρχονται εξαιτίας αυτού του χαρακτηρισμού.....	σελ. 64-65
β. Δουλεμπόριο.....	σελ. 65-66
γ. Παράνομες εκπομπές ραδιοφωνίας και τηλεόρασης από την ανοιχτή θάλασσα.....	σελ. 66-67
1.3.4.2.6. Δικαίωμα νηοψίας.....	σελ. 68-69
1.3.4.2.7. Συνεχής καταδίωξη.....	σελ. 69-71
1.3.4.3. Εγκλήματα τελούμενα επί του πλοίου στην Ανοιχτή Θάλασσα.....	σελ. 71-76
1.3.4.3.1. Σύγκρουση πλοίων.....	σελ. 71-75
1.3.4.3.2. Διακίνηση ναρκωτικών ουσιών.....	σελ. 76
2. Προστασία του Περιβάλλοντος.....	σελ.77-101
2.1. Ανθρώπινες Δραστηριότητες στην Ανοιχτή Θάλασσα.....	σελ.77-84
2.2. Η ρύπανση της θάλασσας.....	σελ.84-101
2.1.1. Το πρόβλημα της ρύπανσης γενικά.....	σελ.84-86
2.1.1.1. Ρύπανση των υδάτων.....	σελ.86-87
2.1.1.2. Θαλάσσια ρύπανση.....	σελ.87-88
2.1.1.3. Πως εξελίχτηκε η ρύπανση μέσα στον 20 <sup>ο</sup> αιώνα.....	σελ. 88-89
2.1.1.4. Ανθρώπινες δραστηριότητες που αποτελούν τις κύριες πηγές ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.....	σελ.89-101
1. Απορρίψεις.....	σελ. 89-91
2. Χερσαίες πηγές.....	σελ. 91-92
3. Εξόρυξη και εκμετάλλευση υφαλοκρηπίδας και βυθού.....	σελ. 92-93

4. Ατμόσφαιρα.....σελ.	93
5. Εξόρυξη και εκμετάλλευση διεθνούς βυθού.....σελ.	93
6. Εμπορικά πλοία.....σελ.	94-101
3. Η περιοχή και ο πλούτος των φυσικών και γενετικών της πόρων.....σελ.	102-104
4. Το θεσμικό πλαίσιο για την βιοαναζήτηση της θαλάσσιας βιοποικιλότητας.....σελ.	105-109
4.1. Η βιοαναζήτηση της θαλάσσιας βιοποικιλότητας μέσα στο δίκαιο της θάλασσας.....σελ.	105-106
4.2. Η βιοαναζήτηση της θαλάσσιας βιοποικιλότητας μέσα στη Σύμβαση για την Βιολογική Ποικιλότητα.....σελ.	107
4.3. Η βιοαναζήτηση της θαλάσσιας βιοποικιλότητας μέσα στο δίκαιο της διανοητικής ιδιοκτησίας.....σελ.	107-108
4.4. Η βιοαναζήτηση της θαλάσσιας βιοποικιλότητας μέσα στα σύμφωνα περιφερειακού τύπου.....σελ.	108-109
5. Συμπεράσματα.....σελ.	110-112
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α΄ - Ελληνική νομοθεσία για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.....σελ.	113-119
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β΄ - Ευρωπαϊκή νομοθεσία για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.....σελ.	120-124
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ΄ - Διεθνής Σύμβαση για τη ρύπανση της θάλασσας από τα πλοία.....σελ.	125-126
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ΄ -Σύμβαση STCW.....σελ.	127
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε΄- Κώδικας ασφαλούς διαχείρισης του IMO.....σελ.	128
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤ΄ - OPA.....σελ.	129-130
Ξένη Βιβλιογραφία – Ελληνική Βιβλιογραφία.....σελ.	131
Πηγές από το Διαδίκτυο.....σελ.	132



## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ένα μεγάλο ποσοστό των γνώσεων, που έχουμε για τις ανοιχτές θάλασσες και βαθιές θαλάσσιες λεκάνες έχει προέλθει από εξερευνητικές αποστολές, που έχουν πραγματοποιηθεί τα τελευταία 15 – 20 χρόνια. Οι Κυβερνήσεις και η Κοινωνία μας αντιμετωπίζουν μία κύρια πρόκληση που έχει να κάνει με την εκμετάλλευση και διαχείριση των υπεράκτιων θαλασσών. Οι Ωκεανοί είναι πολύ σημαντικοί για τον άνθρωπο για πολλούς λόγους επιβίωσης: ρυθμίζουν το κλίμα, παρέχουν τροφή, αποτελούν την πιο σημαντική οδό μεταφοράς ανθρώπων και εμπορευμάτων σε ολόκληρη την υφήλιο. Τα τελευταία χρόνια δε και λόγω της τεράστιας ανάπτυξης της τεχνολογίας είναι πηγή εξόρυξης ορυκτών, παραγωγής ενέργειας και άντλησης φαρμακευτικών ουσιών. Η συνεχής αύξηση του παγκόσμιου πληθυσμού, η ανταγωνιστικότητα για ενέργεια, νερό και άλλες πρώτες ύλες, οι κίνδυνοι των κλιματικών αλλαγών και της θαλάσσιας ρύπανσης οδηγούν τα τελευταία χρόνια τον άνθρωπο να αναζητήσει νέες λύσεις από τους φυσικούς πόρους των θαλασσών προκαλώντας ανησυχία στην διεθνή κοινότητα για το μέλλον τους.

Όλη αυτή η σπουδαιότητα από τη μία πλευρά και η άνευ προηγουμένου εκμετάλλευση της θάλασσας και των πόρων της από την άλλη, δημιούργησαν την ανάγκη να ληφθούν μέτρα μέσω εθνικών και διεθνών κανόνων δικαίου για την επιβολή ενός ορίου στην ανωτέρω εκμετάλλευση και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και των αποθεμάτων του.

Λέξεις κλειδιά:

*Ανοιχτές Θάλασσες*

*Φυσικοί Πόροι*

*Διεθνές Δίκαιο*

*Βιοαναζήτηση*

*Βιοποικιλότητα*

## **ABSTRACT**

A great deal of our knowledge regarding the High Seas and Deep Ocean basins is the result of research missions that have taken place over the last 15 to 20 years. Our governments and societies face a major challenge of exploiting and managing offshore seas. Oceans are very important to the survival of the human race for many reasons: they regulate the climate, provide food and are the most important way of transporting people and goods around the world. In recent years and due to the enormous development of technology the sea is an important source of minerals, energy and pharmaceutical substances. Sustainable management of the sea's natural resources is high on the agenda of the international community since continued global population growth; climate change; marine pollution and increased competitiveness for extraction of natural resources pose a threat to the sea's vital resources.

The natural resources' importance coupled with the broader concern of their unprecedented exploitation creates the need for the implementation of measures at a national and international level.

Keywords

*High Seas*

*Natural Resources*

*International Law*

*Bio-search*

*Biodiversity*

## **1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Οι Ανοιχτές Θάλασσες και οι Ωκεανοί καλύπτουν πάνω από το 70% του πλανήτη μας και μάλιστα το 60% αυτών βρίσκεται εκτός εθνικής δικαιοδοσίας γεγονός, που θεωρητικά τουλάχιστον σημαίνει, ότι ανήκουν σε όλους ακόμη και όπου εμπλέκονται οι δικαιοδοσίες και αρμοδιότητες συγκεκριμένων χωρών.

Το Δίκαιο της Θάλασσας είναι πάντα επίκαιρο, με το ενδιαφέρον γύρω από αυτό να είναι παγκόσμιο. Αποτελεί ένα από τα πιο σημαντικά τμήματα του Διεθνούς Δικαίου, τόσο γενικά, όσο και ειδικά για την Ελλάδα, μία χώρα, που περιβάλλεται από θάλασσα, με την μακρόχρονη πορεία της να συσχετίζεται σε απόλυτο βαθμό μαζί της.

Μέσα στον 20<sup>ο</sup> αιώνα υπογράφηκαν μία σειρά από Διεθνείς Συμβάσεις που οριοθέτησαν τις θαλάσσιες ζώνες, τα όρια δικαιοδοσίας και κυριαρχίας κάθε κράτους, τόσο στην παράκτια, όσο και στην ανοιχτή θάλασσα και τέθηκαν περιορισμοί παγκοσμίως και ως προς τον τρόπο και την ποσότητα των αποθεμάτων, που μπορούν να χρησιμοποιηθούν.

Στην παρούσα εργασία, προκειμένου να μπορέσει να γίνει αντιληπτή όλη αυτή η σπουδαιότητα που κρύβεται πίσω από τις Ανοιχτές Θάλασσες, αρχικά θα γίνει μία αναλυτική παρουσίαση του νομικού και θεσμικού πλαισίου, που επικρατεί σήμερα στο θέμα των θαλάσσιων ζωνών και θα ακολουθήσει μία εκτεταμένη ανάλυση της ζώνης της ανοιχτής θάλασσας και όλων των θεμάτων, που την αφορούν, ήτοι νομικών, θεσμικών, οικονομικών και περιβαλλοντικών. Στην συνέχεια γίνεται μία ανάλυση των φυσικών πόρων της Ανοιχτής Θάλασσας και της Περιοχής.

Μέσα από τις αναφορές στο ισχύον διεθνές πλαίσιο διακυβέρνησης των ωκεανών βασική επιδίωξη είναι να τοποθετηθούν επί τάπητος όλα τα φλέγοντα ζητήματα, που αντιμετωπίζουν οι Ωκεανοί και να βγουν τα τελικά συμπεράσματα του τελευταίου τμήματος της παρούσης μελέτης.

### **1.1 Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΠΟΨΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΚΑΙΟΥ**

«Η θάλασσα από την άποψη του Διεθνούς Δικαίου είναι το σύνολο των χωρών που αποτελούνται από αλμυρό νερό και βρίσκονται καταρχήν σε φυσική και ελεύθερη επικοινωνία μεταξύ τους»<sup>1</sup>. Ο ορισμός αυτός εξαιρεί από την έννοια της θάλασσας τις εσωτερικές θάλασσες και τα γλυκά νερά.

Το δίκαιο που αφορά στις θαλάσσιες περιοχές χωρίζεται σε 2 μεγάλες κατηγορίες: α) το *Ναυτικό Δίκαιο*, το οποίο ασχολείται κυρίως με τις ιδιωτικές σχέσεις των ανθρώπων που δραστηριοποιούνται στη θάλασσα π.χ. των πλοιοκτητών, των πληρωμάτων, των ασφαλιστών και β) το *Δίκαιο της Θάλασσας*, το οποίο είναι κατεξοχήν διεθνές και αναφέρεται στις εξουσίες των κρατών στην θάλασσα και συγκεκριμένα στις διάφορες θαλάσσιες ζώνες, οι οποίες περιλαμβάνουν το νερό, το έδαφος και το υπέδαφος.

## 1.2. Η ΑΝΟΙΧΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΜΕ ΜΙΑ ΠΡΩΤΗ ΜΑΤΙΑ

Η θάλασσα αποτελούσε πάντα για τους ανθρώπους ένα μέρος που εξέπεμπε μαγεία, αλλά ταυτόχρονα έκρυβε και πολλούς κινδύνους. Επίσης, αποτέλεσε από την αρχαιότητα τον πιο σημαντικό τρόπο επικοινωνίας των λαών, μέσω του οποίου ήρθαν πιο κοντά και αντάλλαξαν στοιχεία πολιτισμού.

Η ανθρωπότητα, μέσα από την μακραίωνη πορεία της, κατόρθωσε να θέσει κανόνες για τη χρήση της θάλασσας. Ένα από τα πιο σημαντικά ζητήματα που απαιτούσαν ρύθμιση ήταν το πλέγμα των αρμοδιοτήτων που θα είχαν οι κρατικές οντότητες. Η ρύθμιση αυτή επετεύχθη μετά από πολλές κρίσεις και διαμάχες των ναυτικών δυνάμεων και κατέληξε στην συμβατική καταγραφή του Δικαίου της Θάλασσας, το οποίο αποτελεί σήμερα κλάδο του *Δημοσίου Διεθνούς Δικαίου*. Εκεί έχουν καταγραφεί όλες οι αρχές και οι κανόνες που διέπουν τις σχέσεις των κρατών για την χρήση της θάλασσας, του εδάφους και του υπεδάφους της.

Η θάλασσα έχει χωριστεί πλέον νομικά σε ζώνες, οι οποίες, ξεκινώντας από την ακτή είναι οι ακόλουθες: *εσωτερικά ύδατα, χωρικά ύδατα, συνορεύουσα ζώνη, ΑΟΖ, ανοιχτή θάλασσα*. Ο βυθός διακρίνεται σε *υφαλοκρηπίδα και διεθνή βυθό*.

---

<sup>1</sup>*Droit International Public, 1963*

Η ανοιχτή θάλασσα, με την οποία θα ασχοληθούμε εκτενώς και ενδελεχώς στην συνέχεια αυτής της καταγραφής, δεν έχει οριστεί θετικά στα συμβατικά κείμενα, παρά σημειώνεται μόνο ότι αποτελεί εκείνο το τμήμα της θάλασσας που απομένει αν αφαιρέσουμε όλες τις υπόλοιπες ζώνες.

Αποτελεί μία ζώνη, η οποία ενώ και μέχρι και τον 20<sup>ο</sup> αιώνα διατελούσε υπό καθεστώς απόλυτης ελευθερίας, τώρα πια έχει συρρικνωθεί τοπογραφικά π.χ. με την δημιουργία της ΑΟΖ και επιπλέον έχουν επιβληθεί κάποιοι περιορισμοί στη χρήση της.

### 1.3. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΙ ΠΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΝΟΜΙΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

#### *1.3.1. ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΕΘΙΜΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ*

Για πάρα πολλά χρόνια, περίπου 4 αιώνες το καθεστώς που επικρατούσε στη θάλασσα και στις δραστηριότητες που σχετίζονται με αυτή ήταν προϊόν αποκλειστικά εθιμικών κανόνων και πρακτικής που ακολουθούσαν οι άνθρωποι που ενασχολούνταν με αυτή. Με άλλα λόγια, οι μεγάλες ναυτικές και αποικιακές δυνάμεις εκείνης της εποχής διαμόρφωναν τους κανόνες της θάλασσας και όπως είναι αναμενόμενο, σύμφωνα με τα δικά τους στρατηγικά και εμπορικά συμφέροντα.

Οι ναυτιλιακοί εθιμικοί κανόνες διαμορφώθηκαν και αναπτύχθηκαν κυρίως στην περίοδο της Αναγέννησης και γι' αυτό τον λόγο είχαν αρκετά φιλελεύθερο χαρακτήρα. Έτσι, μετά τα σκοτεινά χρόνια του Μεσαίωνα, τα αποικιακά κράτη απαιτούσαν αποκλειστική δικαιοδοσία σε κάποια τμήματα της θάλασσας, επικαλούμενα είτε την γειννίαση, όπως π.χ. η Αγγλία, είτε τον αποτελεσματικό έλεγχο, που μόνο εκείνα θα μπορούσαν να ασκήσουν, όπως π.χ. η Βενετία για την περιοχή της Αδριατικής, είτε εν ονόματι κάποιου παπικού τίτλου, όπως π.χ. η Ισπανία<sup>2</sup> και η Πορτογαλία με την παπική βούλα<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup>Μέσω μιας νοητής ουσιαστικά γραμμής που σχεδιάστηκε στις Αζόρες από τον Πάπα Αλέξανδρο ΣΤ', περιέρχονταν στην Ισπανία οι χώρες που ήταν δυτικά από εκείνη και στην Πορτογαλία οι ακτές της Αφρικής και των Ανατολικών Ινδιών. Οι Πορτογάλοι θεώρησαν πως

Οι κανόνες αυτοί αποτελούσαν ένα άγραφο, ακωδικοποίητο δίκαιο, γεγονός που δημιουργούσε πληθώρα προβλημάτων. Η πρώτη καταγεγραμμένη έγγραφη αναφορά στο *Δίκαιο της Θάλασσας* έγινε στο βιβλίο του Ολλανδού νομικού *Hugo Grotius* “*De jure preadae commentarium*” που εκδόθηκε το 1605<sup>4</sup>.

### 1.3.2. ΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΜΕΧΡΙ ΚΑΙ ΤΟ 1958

Το δίκαιο που είχε διαμορφωθεί μέσω των εθίμων και των πρακτικών των αποικιακών κρατών, έχρηζε συμπλήρωσης. Η διαδικασία αυτή ξεκίνησε από τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, με μονομερείς και πολυμερείς διακηρύξεις εκ μέρους των ενδιαφερομένων κρατών, όπως π.χ. αυτή που έλαβε χώρα στο Παρίσι το 1856 και που αφορούσε στον *ναυτικό αποκλεισμό και το λαθρεμπόριο πολέμου στη θάλασσα*<sup>5</sup> και αποτέλεσε την απαρχή της δόμησης του σύγχρονου δικαίου της θάλασσας, ενός δικαίου, το οποίο αν και είχε αρχίσει να λαμβάνει την μορφή κώδικα, δεν απολάμβανε καμίας διεθνούς αναγνώρισης ακόμα.

Σε αυτή την διαδικασία της διαμόρφωσης και καταγραφής των κανόνων για τη θάλασσα, διαδραμάτισαν εξαιρετικά σημαντικό ρόλο ορισμένες μη κυβερνητικές οργανώσεις της εποχής, παρόλο που εξυπηρετούσαν κατά κύριο λόγο ιδιωτικά συμφέροντα, όπως π.χ. η *Διεθνής Ναυτιλιακή Επιτροπή*<sup>6</sup>, η οποία ξεκινώντας το 1897 συνέταξε συνολικά 20 συμβάσεις για την *ασφάλεια στη θάλασσα*. Η Επιτροπή αυτή, αποτελούμενη από επαγγελματίες του χώρου των θαλασσιών μεταφορών και καθηγητές του ναυτικού δικαίου συνέβαλε μέσω των εργασιών της στον σταδιακό υποβιβασμό των κανόνων του εθιμικού δικαίου, που ίσχυαν σε απόλυτο βαθμό έως

---

ο συγκεκριμένος διαχωρισμός ήταν άδικος και ακολούθησε νέα διευθέτηση εκ μέρους του Πάπα, βάσει της οποίας η νοητή γραμμή έτεμνε την Νότια Αμερική και παραχωρήθηκε στους Πορτογάλους το ανατολικό τμήμα της ηπείρου, ήτοι το ανατολικό τμήμα της Βραζιλίας από τον Ισημερινό μέχρι και το σημερινό Σάο Πάολο, ενώ όλα τα υπόλοιπα δόθηκαν στους Ισπανούς. Η νέα αυτή γραμμή ονομάστηκε Αλεξανδρινή και εγκρίθηκε από τον ίδιο Πάπα Αλέξανδρο τον Στ' το 1493 με την βούλα *Inter Caetera*.

<sup>3</sup>N. QuocDinh, P. Dailier, A. Pellet, 1980

<sup>4</sup>Βλ. το κεφάλαιο με τίτλο “*mare liberum*”

<sup>5</sup>Εμμ. Ρούκουνας, 1982

<sup>6</sup>Η Επιτροπή αυτή δημιουργήθηκε το 1897 και αποτελεί την παλαιότερη Επιτροπή στον ναυτιλιακό χώρο. Πρόκειται για την πρώτη διεθνή οργάνωση που ασχολήθηκε αποκλειστικά με θέματα ναυτικού δικαίου και σχετικών εμπορικών πρακτικών



τότε και έκανε ορατή σε όλους την ανάγκη για δημιουργία συμβατικού δικαίου για τη θάλασσα.

Η πρώτη απόπειρα κωδικοποίησης του δικαίου για τη θάλασσα πραγματοποιήθηκε το 1930 από την Κοινωνία των Εθνών, μία προσπάθεια που επικεντρώθηκε στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κρατών στην αιγιαλίτιδα ζώνη τους και τα ζητήματα που ανακύπτουν γύρω από αυτά. Αν και όλοι οι συμμετέχοντες συμφώνησαν ότι υπάρχει η ανάγκη ύπαρξης ενός διεθνώς αναγνωρισμένου νομικού κειμένου για τα ανωτέρω ζητήματα, εντούτοις δεν υπήρξε ομοφωνία ως προς την έκταση της συγκεκριμένης ζώνης και οι συζητήσεις κατέληξαν σε αδιέξοδο<sup>7</sup>.

Μετά το τέλος του καταστροφικού για την ανθρωπότητα Β' Παγκοσμίου Πολέμου, η συνειδητοποίηση της ανάγκης για αξιοποίηση των ενεργειακών πόρων που προσέφερε η θάλασσα και του ανεκτίμητου ορυκτού πλούτου του εδάφους και του υπεδάφους της, έκανε ακόμα πιο έκδηλη και εμφανή την ανάγκη για την δημιουργία ενός κοινώς αποδεκτού θαλάσσιου κώδικα. Η προσπάθεια για την επίτευξη αυτού του στόχου πραγματοποιήθηκε δια στόματος του Προέδρου των ΗΠΑ Harry Truman, ο οποίος εξέδωσε στις 2 Σεπτεμβρίου του 1945 2 Διακηρύξεις «για τα δικαιώματα της αλιείας στη θάλασσα και για τα δικαιώματα έρευνας, ελέγχου και εκμετάλλευσης του βυθού της θάλασσας, μετά τα όρια της αιγιαλίτιδας ζώνης». Οι Διακηρύξεις αυτές αποτέλεσαν την βάση και τον πυρήνα πάνω στον οποίο στηρίχτηκε η μετέπειτα εξέλιξη του δικαίου της θάλασσας.

### *1.3.3. 1η ΚΑΙ 2η ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΗ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ*

Ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (εφεξής ΟΗΕ) πραγματοποίησε το 1958 και το 1960 στην Γενεύη της Ελβετίας 2 Συνδιασκέψεις, όπου και αποτύπωσε θέματα που αφορούν στο «*Δίκαιο της Θάλασσας*» στις ακόλουθες 4 Συμβάσεις:

#### *1. Σύμβαση για τις Ανοιχτές Θάλασσες (1962)*

---

<sup>7</sup>N. *Quoi Dinh, P. Dailier, A. Pellet, 1980*

2. Σύμβαση για την ηπειρωτική Υφαλοκρηπίδα (1964)
3. Σύμβαση για την Αιγιαλίτιδα Ζώνη και τη Συνορεύουσα Ζώνη (1964)
4. Σύμβαση για την Αλιεία και τη Διατήρηση των Ζωντανών Οργανισμών στην Ανοιχτή Θάλασσα (1966)

Ήταν η πρώτη φορά τότε στην ιστορία της ανθρωπότητας που τα ζητήματα της θάλασσας απέκτησαν μορφή κωδικοποιημένου κειμένου. Το κείμενο αυτό περιελάμβανε από την μία πλευρά τους εθιμικούς κανόνες που προϋπήρχαν και από την άλλη δημιούργησε νέους κανόνες, τόσο εθιμικού<sup>8</sup>, όσο και συμβατικού δικαίου.

Από αυτές τις 4 Συμβάσεις, η Ελλάδα επικύρωσε μόνο εκείνη του 1964 για την Ηπειρωτική Υφαλοκρηπίδα με το Ν.Δ. 1182/1972<sup>9</sup>.

#### 1.3.4. 3<sup>η</sup> ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΗ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ

Η αμφισβήτηση του περιεχομένου των 4 αυτών συμβάσεων δεν άργησε να επέλθει: από την μία πλευρά οι τεχνολογικές εξελίξεις αποκάλυψαν το τεράστιο πλουτοπαραγωγικό πεδίο του βυθού και έδωσαν την δυνατότητα στους ανθρώπους να προβούν στην μέγιστη εκμετάλλευσή του, κατασκευάζοντας εγκαταστάσεις και υποδομές για την επίτευξη του καλύτερου δυνατού αποτελέσματος και από την άλλη όλα τα νεοσύστατα, μετά τις γεωγραφικές αναδιανομές και ανακατατάξεις, κράτη, απαιτούσαν την αναπροσαρμογή του δικαίου της θάλασσας προς την κατεύθυνση της οικονομικής ανάπτυξης<sup>10</sup>.

Όλο αυτό το κλίμα αμφισβήτησης και η έκδηλη ανάγκη για διαρθρωτικές αλλαγές του δικαίου για τη θάλασσα είχε ως συνέπεια την 3<sup>η</sup> Συνδιάσκεψη του ΟΗΕ, η οποία ξεκίνησε το 1973 στο Καράκας της Βενεζουέλας, με την συμμετοχή 142 κρατών. Οι εργασίες έληξαν και η «Σύμβαση του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας» υπογράφηκε τελικά τον Δεκέμβριο του 1982 στο Montego Bay (Jamaica), αρχικά από

---

<sup>8</sup>Βλ. διαπίστωση του Διεθνούς Δικαστηρίου στην υπόθεση της υφαλοκρηπίδας της Βόρειας Θάλασσας για τα άρθρα 1-3 της «σύμβασης περί υφαλοκρηπίδας» του

<sup>9</sup>ΦεκΑ', 111, 8-7-1972

<sup>10</sup>Βλ. *Ocean Development and International Law*, 1979

117 κράτη, επιλύοντας όλα τα εκκρεμή ως τότε ζητήματα. Πρόκειται για ένα κωδικοποιημένο κείμενο, το οποίο έχουν πλέον αποδεχτεί τα 166 από τα 192 κράτη-μέλη του ΟΗΕ (π.χ. ΗΠΑ, Τουρκία, Β.Κορέα, Ιράν, Συρία δεν έχουν υπογράψει), το οποίο τέθηκε σε ισχύ στις 16 Νοεμβρίου του 1994<sup>11</sup>. Η Ελλάδα επικύρωσε την Σύμβαση αυτή με τον Ν. 2321/1995<sup>12</sup>, καταθέτοντας ταυτόχρονα και ερμηνευτική δήλωση, που καθορίζει τα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας, την άσκηση των δικαιωμάτων βάσει της Σύμβασης, καθώς και την επιλογή ως οργάνου επίλυσης των διαφορών που μπορεί να προκύψουν το Διεθνές Δικαστήριο του Δικαίου της Θάλασσας.

#### 1.3.4.1. UNCLOS 1982- ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΟΗΕ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

*HUNCLOS 1982 (United Nations Convention on the Law of the Seas)* είναι μία Διεθνής Σύμβαση, που προήλθε από τις εργασίες της 3<sup>ης</sup> Συνδιάσκεψης του ΟΗΕ, που έληξαν τον Δεκέμβριο του 1982 και η οποία καθορίζει τα δικαιώματα, αλλά και τις υποχρεώσεις των κρατών ως προς την χρήση των θαλασσών παγκοσμίως.

Η Συνθήκη του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας, όπως είναι ο ορισμός της στα ελληνικά, τέθηκε σε ισχύ στις 16/11/1994 και παρέχει το νομικό πλαίσιο για την χρήση των θαλασσών και ωκεανών του πλανήτη μας. Σκοπός των οδηγιών και κανόνων που περιέχει είναι η διασφάλιση της ισότιμης χρήσης των φυσικών πόρων και του θαλάσσιου περιβάλλοντος, με ταυτόχρονη προστασία και διατήρησή τους, αλλά και η προστασία των ζωντανών και μη οργανισμών της θάλασσας.

Επιπλέον, η Συνθήκη του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας, ασχολούμενη με θέματα όπως η κυριαρχία, το δικαίωμα χρήσης από το παράκτιο - δικαιούχο κράτος σε καθεμία από τις θαλάσσιες ζώνες, που εκείνη καθόρισε, και το δικαίωμα ναυσιπλοΐας αποτελεί, κατ' ουσίαν, το Σύνταγμα για τις θάλασσες σε ολόκληρη την υφήλιο. Εγκαθίδρυσε τις βασικές ζώνες δικαιοδοσίας κάθε κράτους στη θάλασσα και στον βυθό και καθόρισε τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους σε κάθε μία από αυτές. Ανάλογα με την ζώνη, το παράκτιο κράτος είναι είτε κυρίαρχο, είτε έχει κυριαρχικά ή άλλης μορφής δικαιώματα.

---

<sup>11</sup>Εμμ. Ρούκουνας, 2010

<sup>12</sup>Φεκ Α', 23/6/1995

Πιο συγκεκριμένα, οι ζώνες της θάλασσας, που καθορίστηκαν από την ανωτέρω σύμβαση είναι οι ακόλουθες:

- *Εσωτερικά Ύδατα*
- *Αιγιαλίτιδα Ζώνη*
- *Συνορεύουσα Ζώνη*
- *ΑΟΖ*
- *Ανοιχτή Θάλασσα*

Οι ζώνες του βυθού που καθορίστηκαν είναι:

- *Υφαλοκρηπίδα και*
- *Διεθνής Βυθός*

### *1. Εσωτερικά Ύδατα*

Ο όρος αυτός καθορίζει την περιοχή, η οποία βρίσκεται ανάμεσα στο έδαφος της ξηράς του παράκτιου κράτους και το σημείο από το οποίο ξεκινάει η *Αιγιαλίτιδα Ζώνη* και συμπεριλαμβάνει και το έδαφος και το υπέδαφος αυτής.

Πιο συγκεκριμένα, η «*Συνθήκη του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας*», ορίζει ως *εσωτερικά ύδατα* «*εκείνα που βρίσκονται προς το εσωτερικό των ευθειών γραμμών βάσης της χωρικής θάλασσας*»<sup>13</sup>. Σε αυτή την περιοχή συμπεριλαμβάνονται οι *αιγιαλοί, οι παραλίες, τα λιμάνια, οι όρμοι, τα αγκυροβόλια, τα φιόρδ και οι ιστορικοί κόλποι*<sup>14</sup>. Οι ανωτέρω ορισμοί<sup>15</sup> καθορίζουν τις ακόλουθες περιοχές των *εσωτερικών υδάτων* του κράτους:

α) *Παραλία*: είναι η φυσική συνέχεια του αιγιαλού προς την πλευρά της ενδοχώρας και είναι ένας κοινόχρηστος χώρος που καθορίζεται με Προεδρικό Διάταγμα.

β) *Αιγιαλός*: είναι η φυσική χερσαία ζώνη ανάμεσα στην ακτογραμμή και το σημείο που φτάνει το μέγιστο χειμερινό κύμα. Είναι και αυτός ένας κοινόχρηστος χώρος, με

---

<sup>13</sup>Βλ. άρθρο 8

<sup>14</sup>Βλ. N. QuocDinh, P. Dailier, A. Pellet, 1980

<sup>15</sup>Βλ. Εμμ. Ρούκουνας, 1982

την διαφορά ότι ανήκει στο δημόσιο *ipso jure*, ήτοι χωρίς να απαιτείται η έκδοση οποιασδήποτε διοικητικής πράξης<sup>16</sup>.

γ) *Λιμάνι*: Ο λιμένας τοπογραφικά είναι τμήμα του αιγιαλού, αλλά απαιτείται η έκδοση πράξης της δημόσιας διοίκησης, για να αποκτήσει τον εμπορικό χαρακτηρισμό του. Ο λιμένας περιλαμβάνει τόσο τη θαλάσσια, όσο και τη χερσαία περιοχή του.

δ) *Όρμος*: είναι ένας μικρός κόλπος, ο οποίος υπό συνθήκες θα μπορούσε να αποτελέσει μέρος για αγκυροβόλι.

ε) *Αγκυροβόλι*: χώρος που χρησιμοποιείται για την φόρτωση, εκφόρτωση και αγκυροβολία των πλοίων.

στ) *Φιορδ*: είναι αποτέλεσμα της διάβρωσης των ακτών, που έχουν δημιουργήσει πολύπλοκους δαντελωτούς κόλπους και τα συναντούμε στις δυτικές ακτές της Νορβηγίας και στις ακτές της Χιλής.

ζ) *Ιστορικοί κόλποι*: πρόκειται για έναν ιστορικό τίτλο, που αποδίδεται κατ' εξαίρεση σε ορισμένες περιπτώσεις κόλπων από το διεθνές δίκαιο<sup>17</sup>.

Τα εσωτερικά ύδατα είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με την έννοια της εδαφικής κυριαρχίας ενός κράτους και το παράκτιο κράτος είναι απόλυτα κυρίαρχο εκεί, ασκώντας ελεύθερα κάθε δραστηριότητα π.χ. αλιεία ή έρευνα. Στην ζώνη αυτή ισχύουν οι εσωτερικοί του νόμοι και μόνο<sup>18</sup>.

Ο μοναδικός περιορισμός που επιβάλλεται στο παράκτιο κράτος ως προς αυτή την θαλάσσια ζώνη είναι η υποχρέωσή του, βάσει του διεθνούς δικαίου, να δέχεται την προσόρμιση και τον ελλιμενισμό εκεί ξένων πλοίων<sup>19</sup>.

## 2. Αιγιαλίτιδα Ζώνη

### α. Ορισμός-ιστορική πορεία

---

<sup>16</sup>Βλ. Ιωάννη Σχοινά, 1976

<sup>17</sup>Βλ. π.χ. κόλπος *Granville* στη Γαλλία και κόλπος *Bristol* στο ΗΒ.

<sup>18</sup> Βλ. άρθρο 2 Σύμβασης του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας

<sup>19</sup>Βλ. Ν. *QuocDinh*, P. *Dailier*, A. *Pellet*, 1980

Η αιγιαλίτιδα ζώνη ή χωρικά ύδατα είναι η θαλάσσια ζώνη, που εκτείνεται από το τέλος των εσωτερικών υδάτων του παράκτιου κράτους και μέχρι το όριο των 12 ναυτικών μιλίων, ήτοι τα 1852 μέτρα. Πρόκειται, δηλαδή, για τη θαλάσσια ζώνη που περιβάλλει τις ακτές ενός κράτους και των νήσων της, νησίδων και βραχονησίδων και συμπεριλαμβάνει το επιφανειακό νερό, τον βυθό και το υπέδαφος του.

Οι ηγεμόνες και αρχηγοί κρατών όλων των εποχών, πάντα επεδίωκαν την απόκτηση τίτλων στη θάλασσα και την διαρκή επέκταση των ορίων της κυριαρχίας τους εκεί, τόσο για λόγους άμυνας και ασφάλειας, όσο και για λόγους βιοποριστικούς, ήτοι το αποκλειστικό δικαίωμα αλιείας. Το θέμα των χωρικών υδάτων προκαλούσε πάντα έριδες και συγκρούσεις μεταξύ των κρατών, με τους κανόνες που το διέπαν να είναι εθιμικού δικαίου και μόνο.

Η πρώτη φορά που έγινε γραπτή αναφορά στην αιγιαλίτιδα ζώνη ήταν στο βιβλίο του *Hugo Grotius* “*De jure belli ac pacis*”, ο οποίος μίλησε εκεί «για την κυριαρχία του παράκτιου κράτους στην γειτνιάζουσα σε αυτό θαλάσσια ζώνη που αποκτάται όπως και η κυριαρχία στην ξηρά αλλά αποδυναμώνεται όσο απομακρύνεσαι από αυτή»<sup>20</sup>

Μέχρι και τον 18<sup>ο</sup> αιώνα, η γενικότερη τάση των κρατών ήταν ο επεκτατισμός στη θάλασσα – από το τέλος του αιώνα εκείνου και έκτοτε, άρχισε να καλλιεργείται η ιδέα μιας θαλάσσιας ζώνης περιορισμένης στα κοντινά προς το παράκτιο κράτος ύδατα.

Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, ο *Albert de la pradelle*<sup>21</sup> πρόωθησε την άποψη ότι «η θάλασσα είναι οπωσδήποτε και οπουδήποτε *res communis omnium* και το παράκτιο κράτος ασκεί στην αιγιαλίτιδα ζώνη μία δέσμη από δουλειές»<sup>22</sup>.

## β. Νομικό πλαίσιο

---

<sup>20</sup>Βλ. *Hugo Grotius*, 1625, ΣΕΛ. 35

<sup>21</sup>Βλ. καθηγητής νομικής στο Πανεπιστήμιο του Παρισιού

<sup>22</sup>Βλ. *Albert de la pradelle*, 1898, ΣΕΛ. 264

Το ζήτημα της έκτασης της αιγιαλίτιδας ζώνης υπήρξε αντικείμενο σφοδρών συγκρούσεων μεταξύ των κρατών από την εποχή της Αναγέννησης μέχρι και την υπογραφή το 1982 της «Σύμβασης του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας», η οποία καθόρισε ότι «κάθε κράτος έχει το δικαίωμα να καθορίσει το εύρος της χωρικής του θάλασσας. Το εύρος αυτό δεν υπερβαίνει τα 12 ναυτικά μίλια....»<sup>23</sup>.

Η οριοθέτηση της ζώνης αυτής μεταξύ γειτόνων, όταν η απόσταση που τους χωρίζει δεν είναι επαρκής, δεν επιβάλλεται μονομερώς, αλλά επιτυγχάνεται με συμφωνία μεταξύ τους. Αν μία τέτοια συμφωνία είναι αδύνατον να επιτευχθεί, τότε εφαρμόζεται η αρχή της ίσης απόστασης<sup>24</sup>.

Στην ζώνη αυτή το παράκτιο κράτος ασκεί πλήρη κυριαρχία: έχει δικαίωμα πρόσβασης και ελευθερία εκμετάλλευσης των θαλάσσιων πόρων, αλλά και υποχρέωση να προστατεύει το θαλάσσιο περιβάλλον.

Ο μόνος περιορισμός που έχει επιβληθεί στο κυρίαρχο κράτος είναι το δικαίωμα της *αβλαβούς διέλευσης* των ξένων πλοίων, εμπορικών και πολεμικών<sup>25</sup>. Τα πλοία πλέουν εκεί, όπως στην ανοιχτή θάλασσα, με την υποχρέωση η πλεύση τους να είναι γρήγορη και αδιάκοπη. Οφείλουν, δηλαδή, να μην εισέρχονται στα εσωτερικά ύδατα του παράκτιου κράτους, ούτε φυσικά να προσορμίζονται ή να αγκυροβολούν σε αυτό. Αν παρατηρηθεί οποιαδήποτε μη ειρηνική πράξη ή συμπεριφορά εκ μέρους τους, το παράκτιο κράτος απαιτεί την άμεση απομάκρυνσή τους<sup>26</sup>. Τέλος, τα ξένα υποβρύχια οφείλουν να πλέουν στην επιφάνεια του νερού, με την σημαία τους εμφανώς επηρμένη.

### γ. Ελλάδα

Η Ελλάδα το 1936 καθόρισε με τον Ν. 230/1936<sup>27</sup> αιγιαλίτιδα ζώνη εύρους 6 ναυτικών μιλίων (όπως και το Ισραήλ και η Δομινικανή Δημοκρατία). Αυτό το νομοθετικό διάταγμα δεν έθιξε παλαιότερες διατάξεις που αφορούσαν σε ειδικές

<sup>23</sup> Βλ. άρθρο 3 «Σύμβασης του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας»

<sup>24</sup> Βλ. άρθρο 15 «Σύμβασης του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας»

<sup>25</sup> Βλ. άρθρο 17 «Σύμβασης του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας»

<sup>26</sup> Βλ. άρθρο 30 «Σύμβασης του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας»

<sup>27</sup> Φεκ Α', 450

περιπτώσεις και προέβλεπαν εύρος χωρικών υδάτων είτε μικρότερο, είτε μεγαλύτερο των 6 ναυτικών μιλίων, ανάλογα με τις εκάστοτε συνθήκες. Η επιφύλαξη αυτή παρέπεμπε στο *ΠΔ του 1931*<sup>28</sup>, που καθόριζε αιγιαλίτιδα ζώνη εύρους 10 ναυτικών μιλίων για τους σκοπούς της αεροπορίας και της αστυνόμευσής της.

Το 1973 με το *ΝΔ 187/73*<sup>29</sup>, κυρώθηκε ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου και προβλέφθηκε αιγιαλίτιδα ζώνη για την Ελλάδα έκτασης 6 ναυτικών μιλίων, με δικαίωμα επέκτασής της. Το ίδιο δικαίωμα απέκτησε η χώρα και βάσει του άρθρου 3 της *«Σύμβασης του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας»* που επικύρωσε το 1995 με τον Ν. 2321/1995<sup>30</sup>, ο οποίος στο άρθρο 2 ορίζει ότι *«η Ελλάδα έχει το αναφαίρετο δικαίωμα κατ' εφαρμογή του αρ. 3 της κυρουμένης Συμβάσεως να επεκτείνει σε οποιονδήποτε χρόνο το εύρος της χωρικής της θάλασσας μέχρις αποστάσεως 12 ναυτικών μιλίων»*.

Το ανωτέρω δικαίωμα η Ελλάδα δεν το έχει ασκήσει ποτέ. Ειδικά κατά την επικύρωση της *«Σύμβασης του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας»*, η χώρα μας προέβη σε δήλωση ότι *«ο χρόνος και ο τρόπος άσκησης του δικαιώματος επέκτασης της ελληνικής Αιγιαλίτιδας Ζώνης είναι ζήτημα που απορρέει από την εθνική της στρατηγική, χωρίς αυτό να σημαίνει ούτε κατ' ελάχιστον απεμπόληση εκ μέρους της του δικαιώματος αυτού...»*.

Άλλωστε, η Ελλάδα έχοντας τόσο κοντινά σύνορα με την γειτονική Τουρκία, αδυνατεί πολλές φορές να διατηρήσει ακόμα και το όριο των 6 ναυτικών μιλίων, μιας και η απόσταση που χωρίζει τις ακτές των δύο χωρών είναι πολύ μικρότερη. Συνεπώς, ακολουθείται συχνά η αρχή της *«μέσης γραμμής»*. Με αυτό τον τρόπο, η Ελλάδα τελικά ασκεί κυριαρχία στο 35% των υδάτων του Αιγαίου και η Τουρκία στο 8,8%, με τα υπόλοιπα 56% να είναι διεθνή ύδατα.

### 3. Συνορεύουσα Ζώνη

---

<sup>28</sup> 6/18 Σεπτεμβρίου 1931

<sup>29</sup> Φεκ Α', 261

<sup>30</sup> Φεκ Α', 136



Η θαλάσσια περιοχή μετά την *αιγιαλίτιδα ζώνη* και πριν την *ανοιχτή θάλασσα* ονομάζεται *συνορεύουσα ζώνη*, με πλάτος που δεν μπορεί να ξεπεράσει τα 24 ναυτικά μίλια. Η μέτρησή της ξεκινάει από την γραμμή βάσης, όπως ορίζει το άρθρο 33 της «*Σύμβασης του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας*»

Πρόκειται για μία ζώνη που αποτελεί ουσιαστικά τμήμα της ανοιχτής θάλασσας και γέφυρα μεταξύ των νομικών καθεστώτων των 2 ζωνών με τις οποίες συνορεύει, ήτοι της *αιγιαλίτιδας ζώνης* και της *ανοιχτής θάλασσας*. Το παράκτιο κράτος δεν έχει εδώ καμία εδαφική κυριαρχία, ούτε και δικαιοδοσία και το μόνο που μπορεί και κάνει είναι η άσκηση ελέγχου, έτσι ώστε να αποφεύγονται συγκεκριμένες παραβάσεις που προβλέπονται από την εθνική του νομοθεσία και αφορούν σε θέματα υγειονομικά, τελωνειακά, μεταναστευτικά και δημοσιονομικά εντός του *εδάφους* του και των *χωρικών του υδάτων*. Η ύπαρξή της, επομένως, εξυπηρετεί έναν συγκεκριμένο στόχο.

Η ζώνη αυτή έγινε δεκτή πρώτη φορά από την ΚτΕ το 1930 και επικυρώθηκε το 1958 από την Συνδιάσκεψη του ΟΗΕ στην Γενεύη. Έκτοτε, περιλαμβάνεται χωρίς καμία αλλαγή στο ισχύον *Δίκαιο της Θάλασσας*<sup>31</sup>.

Ιστορικά η πρακτική αυτή εμφανίστηκε τον 18<sup>ο</sup> αιώνα, όταν η Αγγλία ήθελε τα κρατικά της πλοία να ασκούν τελωνειακό έλεγχο σε ξένα πλοία που έπλεαν κοντά στις ακτές της και υπήρχε υποψία ότι διακινούσαν λαθραία εμπορεύματα. Χρόνια αργότερα και συγκεκριμένα το 1924, την ίδια πρακτική ακολούθησαν και οι ΗΠΑ, υπογράφοντας διμερείς συμφωνίες με 16 κράτη, με σκοπό την διευκόλυνση της ποτοαπαγόρευσης<sup>32</sup>.

Η καθιέρωση της *Συνορεύουσας Ζώνης* δεν αποτελεί κωδικοποίηση του εθνικού δικαίου που υπήρχε μέχρι τότε, αλλά εξέλιξη του Διεθνούς Δικαίου.

#### 4. ΑΟΖ

<sup>31</sup> Βλ. άρθρο 3 της «*Σύμβασης του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας*», 1982

<sup>32</sup> N. QuocDinh, P. Dailier, A. Pellet, 1980

### *α. Γέννηση και ιστορική εξέλιξη*

Ήδη, από το 1930 και την συνδιάσκεψη της Χάγης είχε αναγνωριστεί ότι «η προστασία των διαφόρων πόρων της θάλασσας απαιτεί φροντίδες τόσο μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη, όσο και στα ύδατα που γενικότερα παράκεινται στις ακτές»<sup>33</sup>.

Η πρώτη θεσμοθετημένη ενέργεια για την αποκλειστική διεκδίκηση και διαχείριση των θαλάσσιων πόρων έγινε με την διακήρυξη του Προέδρου των ΗΠΑ Harry Truman στις 28 Σεπτεμβρίου 1945, η οποία είναι γνωστή ως «*Πολιτική των Ηνωμένων Πολιτειών σχετικά με την Παράκτια Αλιεία σε Ορισμένες Περιοχές της Ανοιχτής Θάλασσας*»<sup>34</sup>. Σύμφωνα με αυτή, σε κάποιες περιοχές της ανοιχτής θάλασσας είχαν αποκλειστικό δικαίωμα αλίευσης μόνο Αμερικανοί πολίτες, χωρίς να θίγεται επ' ουδενί το δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας των πλοίων όλων των κρατών. Η διακήρυξη αυτή, χωρίς να διεκδικεί ζώνη αποκλειστικής αλιείας, έθεσε ουσιαστικά τα θεμέλια για τις εξελίξεις που ακολούθησαν και πυροδότησε σε 1<sup>η</sup> φάση αντίστοιχες απαιτήσεις και από άλλα παράκτια κράτη π.χ. την διακήρυξη του Ελ Σαλβαδόρ το 1950 και την κοινή διακήρυξη για τις θαλάσσιες ζώνες της Χιλής-Περου-Εκουαδόρ το 1952, με την επιδιώκομενη κυριαρχία τους να εκτείνεται στα 200 ναυτικά μίλια από τις ακτές τους. Την επέκταση αυτή την δικαιολόγησαν μιλώντας για «*πατρογονική θάλασσα*». Για τον ίδιο λόγο οι Αφρικανικές χώρες μίλούσαν για «*οικονομική ζώνη*», ενώ οι μεγάλες δυνάμεις πρότειναν την λύση της αναγνώρισης *προτίμησης υπέρ του παράκτιου κράτους στην αλιεία μετά την αιγιαλίτιδα ζώνη τους*<sup>35</sup>.

Τα κράτη που επιθυμούσαν περισσότερο την δημιουργία της συγκεκριμένης ζώνης και προώθησαν τις προσπάθειες επίτευξης αυτού του στόχου ήταν κυρίως εκείνα που δεν έχουν υφαλοκρηπίδα από άποψη γεωλογική, ήτοι έχουν βυθό με πολύ έντονη κλίση σε πολύ μικρή απόσταση. Ειδικά μετά την *Σύμβαση της Γενεύης του 1958 για την υφαλοκρηπίδα*, κάποια κράτη βρέθηκαν σε πολύ δυσμενή θέση.

Οι τεχνολογικές εξελίξεις που πραγματοποιήθηκαν τα επόμενα χρόνια και η δυνατότητα που προσέφεραν για τεράστια εκμετάλλευση των φυσικών πόρων της

---

<sup>33</sup> Εμμ. Ρούκουνας, 1982

<sup>34</sup> Ιων. Στρατής, 2000

<sup>35</sup> Εμμ. Ρούκουνας, 1982

θάλασσας, θορύβησαν ακόμα περισσότερα παράκτια κράτη, τα οποία προσπάθησαν να διαφυλάξουν περαιτέρω τα συμφέροντά τους.

Τελικά το ανωτέρω ζήτημα ρυθμίστηκε το 1982, στην 3<sup>η</sup> συνδιάσκεψη του ΟΗΕ στο Μοντέγκο Μπέι και την υπογραφή «*Σύμβασης του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας*». Οι κανόνες που αφορούν στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (εφεξής ΑΟΖ) βρίσκονται κυρίως στα άρθρα 55-75 της ανωτέρω σύμβασης. Σύμφωνα με αυτούς τους κανόνες, το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα εντός των ορίων της ΑΟΖ της να εξερευνήσει, αλλά και να εκμεταλλευτεί, όλους τους φυσικούς πόρους (ζωντανούς και μη) που βρίσκονται είτε στο νερό, είτε στο έδαφος και στο υπέδαφος, να χρησιμοποιήσει τους πόρους αυτούς για την παραγωγή ενέργειας, να κατασκευάσει τεχνητά νησιά, να κάνει επιστημονικές έρευνες, να νομοθετήσει για την διατήρηση και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την αλιεία.

#### *β. Έννοια ΑΟΖ*

Η ΑΟΖ εκτείνεται 200 ναυτικά μίλια από τις γραμμές βάσης της οριοθέτησης των χωρικών υδάτων<sup>36</sup> και αποτελεί ουσιαστικά μία ενδιάμεση ζώνη, ανάμεσα στα χωρικά ύδατα και την ανοιχτή θάλασσα και είναι ιδιαίτερα περιεκτική σε δικαιώματα για το παράκτιο κράτος. Στη ζώνη αυτή παρέχονται στο παράκτιο κράτος συγκεκριμένες εξουσίες, κυρίως οικονομικής φύσης. Αν η ΑΟΖ θεσπιστεί τελικά από όλα τα κράτη, η ανοιχτή θάλασσα θα συρρικνωθεί κατά 36% και θα περιέλθει υπό τον αποκλειστικό έλεγχο των παράκτιων κρατών το 95% της παγκόσμιας αλιείας, το 80% των γνωστών υποθαλάσσιων αποθεμάτων πετρελαίου και το 80% της θαλάσσιας επιστημονικής έρευνας.

Ένας από τους λόγους που δημιουργήθηκε η ΑΟΖ, ο πιο σημαντικός ίσως, ήταν η διευθέτηση των δικαιωμάτων των κρατών στην αλιεία. Άλλωστε, η επιλογή του ορίου των 200 ναυτικών μιλίων δεν ήταν τυχαία, μιας και σε αυτό το μήκος και πλάτος από την ακτή βρίσκονται οι πιο πλούσιες περιοχές σε φυτοπλαγκτόν και κατά συνέπεια οι πιο πλούσιες σε ψάρια. Συγκεκριμένα, το 99% της παγκόσμιας αλιείας πραγματοποιείται στην περιοχή αυτή.

---

<sup>36</sup>Βλ. άρθρο 58 *Σύμβασης του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας*

### γ. Νομική φύση

Η ΑΟΖ περιλαμβάνει ένα πλέγμα δικαιωμάτων και υποχρεώσεων, για όλα τα κράτη είτε είναι παράκτια είτε όχι, προσπαθώντας να πετύχει μία εξισορρόπηση όλων αυτών. Η καθιέρωσή της αποτέλεσε μία επαναστατική εξέλιξη στον χώρο του δικαίου της θάλασσας, ανατρέποντας ριζικά το διπολικό σχήμα «κυριαρχία-απόλυτη ελευθερία» που για αιώνες επικράτησε στον θαλάσσιο χώρο και δημιουργώντας ένα *suigeneris* νομικό καθεστώς.

Η ΑΟΖ αποτελεί γεωγραφικά τμήμα της ανοιχτής θάλασσας, αλλά δεν διέπεται από την πλήρη ελευθερία ναυσιπλοΐας που χαρακτηρίζει εκείνη. Από την άλλη πλευρά, στην ΑΟΖ δεν ισχύουν τα κυριαρχικά δικαιώματα, τα οποία έχει το παράκτιο κράτος στην αιγιαλίτιδα ζώνη.

Πιο αναλυτικά, η ΑΟΖ, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, καθορίστηκε για πρώτη φορά το 1982 στη «*Σύμβαση του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας*» και συγκεκριμένα συμπεριλαμβάνεται στο V Μέρος της. Σύμφωνα με αυτή, η ΑΟΖ είναι η περιοχή, που βρίσκεται πέρα από τα χωρικά ύδατα του παράκτιου κράτους και εκτείνεται μέχρι και τα 200 ναυτικά μίλια από τις γραμμές βάσης της. Σε περίπτωση κρατών που έχουν αντικριστές ακτές σε μικρότερη απόσταση από αυτή της ΑΟΖ, τότε το άρθρο 74 της ανωτέρω σύμβασης ορίζει ότι η οριοθέτηση πραγματοποιείται με συμφωνία των ενδιαφερομένων κρατών, στο πλαίσιο της επίτευξης «*δίκαιης λύσης*». Αν μία τέτοια συμφωνία δεν επιτευχθεί για κάποιο λόγο, τότε τα κράτη καταφεύγουν στις ειδικά οριζόμενες από την σύμβαση διαδικασίες π.χ. διαδικασία ειρηνικής επίλυσης διαφορών ή συνδιαλλαγή.

Το δικαίωμα του παράκτιου κράτους για την θέσπιση ΑΟΖ δεν σημαίνει πως εκείνο θα την θεσπίσει υποχρεωτικά, αλλά απαιτείται εκ μέρους του η διακήρυξή της, η ενημέρωση των υπολοίπων κρατών για τη νέα κατάσταση, η δημοσίευση χαρτών με τις νέες συντεταγμένες της ζώνης και η κατάθεση αντιγράφου του χάρτη στον ΟΗΕ<sup>37</sup>. Δεν πρόκειται δηλαδή για ένα δικαίωμα που υπάρχει *ipso jure*, όπως π.χ. αυτό της υφαλοκρηπίδας. Εδώ να σημειώσουμε πως ΑΟΖ έχουν δυνητικά τόσο τα ηπειρωτικά κράτη, όσο και τα νησιά.

---

<sup>37</sup> Βλ. άρθρο 75 *Σύμβασης ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας, 1982*

Το παράκτιο κράτος έχει δύο κατηγορίες δικαιωμάτων στην ΑΟΖ: α) *κυριαρχικά* και β) *δικαιοδοτικά*. Πιο αναλυτικά:

α) Τα *κυριαρχικά* δικαιώματα<sup>38</sup> είναι της ίδιας μορφής και ποιότητας με εκείνα της υφαλοκρηπίδας ως προς την έρευνα, εκμετάλλευση και διατήρηση των φυσικών πόρων της θάλασσας<sup>39</sup> ζωντανών και μη<sup>40</sup>. ως ζωντανούς πόρους εκλαμβάνουμε κάθε μορφή θαλάσσιου ή υποθαλάσσιου οργανισμού, φυτικού ή ζωικού. Ως προς αυτούς τους οργανισμούς το παράκτιο κράτος έχει υποχρέωση διατήρησής τους, ήτοι προσδιορισμού εκ μέρους του του επιτρεπτού ορίου αλίευσης τους και λήψης μέτρων, τόσο για την διατήρηση, όσο και για την αποκατάστασή τους<sup>41</sup>. Επιπλέον, έχει υποχρέωση να παραχωρεί το τυχόν πλεονάζον αλιεύμα στα υπόλοιπα κράτη<sup>42</sup>. Τέλος, το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα να παράγει ενέργεια από τα νερά, τα ρεύματα, τα κύματα και τους ανέμους.

β) Η *δικαιοδοσία*<sup>43</sup>, από την άλλη πλευρά, αφορά στην αποκλειστική αρμοδιότητα του κράτους να εγκαθιστά και να χρησιμοποιεί τεχνητά νησιά, τόσο για την προαγωγή της επιστημονικής έρευνας εκεί, όσο και για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση ή την υπερεκμετάλλευσή του<sup>44</sup>.

Όταν το παράκτιο κράτος δεν εκμεταλλεύεται στο μέτρο που μπορεί τους φυσικούς πόρους της ΑΟΖ, τότε τρίτα κράτη μπορούν να επωφεληθούν από αυτό το γεγονός. Το άρθρο 69 της «*Σύμβασης του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας*» 1982 ορίζει ότι τα περικλειστα γειτονικά του παράκτιου κράτους κράτη, συμμετέχουν σε ό,τι απομένει από την αλίευση εκ μέρους του παράκτιου κράτους. Τα υπόλοιπα κράτη μπορούν να συμμετάσχουν μόνο αν υπάρξει πλεονάζον αλιεύμα<sup>45</sup>.

Υπάρχουν και ορισμένες *ειδικές κατηγορίες αλιευμάτων* για τις οποίες έχουν καθοριστεί και ειδικές ρυθμίσεις:

<sup>38</sup> Βλ. άρθρο 56§1α *Σύμβασης ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας, 1982*

<sup>39</sup> Δημιουργείται, με αυτό τον τρόπο, ένα ενιαίο καθεστώς που περιλαμβάνει τα επιφανειακά νερά και τον βυθό, έδαφος και υπέδαφος

<sup>40</sup> Μη ζωντανοί πόροι θεωρούνται τα μεταλλεύματα και άλλα υλικά που βρίσκονται κυρίως στο υπέδαφος του βυθού

<sup>41</sup> Βλ. άρθρο 61 *Σύμβασης ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας, 1982*

<sup>42</sup> Βλ. άρθρο 62 *Σύμβασης ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας, 1982*

<sup>43</sup> Βλ. άρθρο 56§1β *Σύμβασης ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας, 1982*

<sup>44</sup> Εμμ. Ρούκουνας, 1982

<sup>45</sup> Την ικανότητα και ποσότητα της αλίευσης σε μία περιοχή την καθορίζει αποκλειστικά το παράκτιο κράτος-αν η ποσότητα του αλιεύματος υπερβαίνει την πραγματική δυνατότητα αλίευσης που έχει το παράκτιο κράτος, τότε μιλάμε για «πλεονάζον αλιεύμα»

- α) Τα *ανάδρομα*, όπου ο επιτρεπόμενος όγκος αλίευσης ανήκει στη δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους
- β) Τα *κατάδρομα*, όπου η δικαιοδοσία ανήκει στο κράτος, όπου εκείνα περνούν το μεγαλύτερο κομμάτι της ζωής τους
- γ) Τα *μεταναστευτικά είδη*, με τον προγραμματισμό της αλίευσής τους να πραγματοποιείται από το παράκτιο κράτος, σε συνδυασμό με περιφερειακούς ή άλλους διεθνείς οργανισμούς

## 5. Ανοιχτή Θάλασσα

### α. Ιστορική εξέλιξη

Η ανοιχτή θάλασσα σαν όρος καθώς και η ελευθερία πλεύσης σε αυτή εμφανίστηκαν πρώτη φορά τον 2<sup>ο</sup> αιώνα π.Χ., όταν ο νομοδιδάσκαλος Μαρκιανός διακήρυττε ότι «*η ελευθερία της θάλασσας είναι ένα δικαίωμα καθιερωμένο όλων των λαών, έτσι ώστε να μπορούν να πλέουν και να αλιεύουν*»<sup>46</sup>. Την ίδια ακριβώς ελευθερία αναγνώριζε στους λαούς και ο «*Ρόδιος Νόμος*»<sup>47</sup>. Στα χρόνια της ρωμαϊκής αυτοκρατορίας ο παράκτιος ηγεμόνας είχε *κυριαρχία (dominium)*, αλλά όχι *κυριότητα (imperium)* πάνω στην θάλασσα.

Μετά την κατάρρευση του ρωμαϊκού αυτοκρατορικού κράτους και την σταδιακή δημιουργία μεγάλων ναυτιλιακών κέντρων, είτε αυτά ήταν μεμονωμένες πόλεις, είτε ολόκληρα κράτη, η ελευθερία στην θάλασσα άρχισε σταδιακά να περιορίζεται. Αυτά τα νέα εμπορικά κέντρα ήθελαν και επεδίωκαν να αποκτήσουν κυριαρχικά δικαιώματα στη θάλασσα, έτσι ώστε να εξυπηρετούνται καλύτερα και αποτελεσματικότερα τα συμφέροντά τους.

Η Βενετία, μία από τις πιο σημαντικές ναυτικές δυνάμεις τότε, διεκδίκησε στην διάρκεια του 13<sup>ου</sup> αιώνα τον πλήρη έλεγχο της Αδριατικής και μεγάλων εκτάσεων στη Μεσόγειο – αντίστοιχα, η Μεγάλη Βρετανία τον επόμενο αιώνα διεκδίκησε τον πλήρη έλεγχο της Βόρειας Θάλασσας και της Μάγχης.

---

<sup>46</sup> Εμμ. Ρούκουνας, 1982

<sup>47</sup> 3<sup>ος</sup> αιώνας μ.Χ

Από τα μέσα, λοιπόν, του Μεσαίωνα και ως τις αρχές της Αναγέννησης παρατηρήθηκε μία μεγάλη κάμψη αρχικά και η πλήρης κατάργηση τελικά της ελευθερίας των θαλασσών<sup>48</sup>.

Μία από τις πιο γνωστές διαμάχες στα πλαίσια του θαλάσσιου ιμπεριαλισμού που επικρατούσε τότε, είναι αυτή των Ολλανδών με τους Άγγλους. Η διαμάχη αυτή ξεκίνησε τον 17ο αιώνα και συγκεκριμένα, όταν οι Ολλανδοί αναζήτησαν τη νομική θεμελίωση του δικαιώματος της ελεύθερης ναυσιπλοΐας, στην προσπάθειά τους να εξασφαλίσουν τις πηγές ανεφοδιασμού και τη διακίνηση των προϊόντων της εταιρείας των Ανατολικών Ινδιών<sup>49</sup>.

Από την άλλη πλευρά οι Άγγλοι, θέλοντας να εμποδίσουν την εξάπλωση των Ολλανδών διακήρυτταν θεωρίες περί κυριότητας των παράκτιων κρατών πάνω στις «στενές θάλασσες». Συγκεκριμένα, ο John Shelden<sup>50</sup> το 1635 με το βιβλίο του με τίτλο «*Mare clausum*» σχεδόν απαιτούσε το κλείσιμο των στενών της Μάγχης για τους Ολλανδούς, μιας και υποστήριζε, ότι η θάλασσα ανήκει κυριαρχικά στο παράκτιο κράτος, ακριβώς με τον ίδιο τρόπο που του ανήκουν και τα εδάφη του.

Το 1609 ο Ολλανδός θεωρητικός του διεθνούς δικαίου και φιλόσοφος *Hugo Grotius* είχε αναφέρει σε ένα από τα βιβλία του<sup>51</sup> ότι δεν υπάρχει κυριότητα στη θάλασσα, μιας και η κυριότητα προϋποθέτει κατάληψη. Η θάλασσα, κατ' εκείνον, αποτελεί πράγμα κοινής χρήσης (*res communis usus*).

---

<sup>48</sup> Εμμ. Ρούκουνας, 1982

<sup>49</sup> Η εταιρεία αυτή ιδρύθηκε το 1602 και το Κοινοβούλιο των Κάτω Χωρών της έδωσε το μονοπώλιο για 21 χρόνια της διεξαγωγής του εμπορίου στις Ινδίες-ήταν η πρώτη πολυεθνική εταιρεία στον κόσμο και διατηρήθηκε για 2 αιώνες

<sup>50</sup> Άγγλος δικηγόρος και συγγραφέας, 1584-1654

<sup>51</sup> «*Mare Liberum*»



Ο *Hugo Grotius* έγραψε επίσης και το βιβλίο *De jure praede* το 1609<sup>52</sup> ως απάντηση στο διάταγμα του Άγγλου βασιλιά Ιακώβου του Α'<sup>53</sup>, με το οποίο απαγόρευε στους ξένους, την αλιεία και την ναυσιπλοΐα στις επονομαζόμενες «αγγλικές θάλασσες». Ο συγγραφέας προασπίστηκε το δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας για όλους στην ανοιχτή θάλασσα, μιας και για εκείνον πρόκειται για ένα δικαίωμα άρρηκτα συνδεδεμένο με την ελευθερία του διεθνούς εμπορίου και επομένως αποτελεί θεμελιώδες φυσικό δικαίωμα όλων των κρατών.

<sup>52</sup> Στο οποίο συμπεριλαμβάνεται και το *Mare Liberum*

<sup>53</sup> 6 Μαΐου 1609



Στα χρόνια που ακολούθησαν και έχοντας ήδη πραγματοποιηθεί η ανακάλυψη της Αμερικής και η διεύρυνση των συνόρων παγκοσμίως, η ανάγκη για καθιέρωση κανόνων που θα κατοχύρωναν την ανεμπόδιστη μετακίνηση όλων στη θάλασσα ήταν εμφανής. Η αντίληψη ότι η θάλασσα ανήκει σε όλους αποκτούσε ολοένα και περισσότερους οπαδούς και οι φιλελεύθερες αυτές απόψεις διατηρήθηκαν ανέπαφες μέχρι και τον 20<sup>ο</sup> αιώνα, ήτοι για περίπου 400 χρόνια.

Από το 1945 και μετά, πρώτα με την διακήρυξη του Αμερικανού Πρόεδρου *Harry Truman* για την αιγιαλίτιδα ζώνη και εν συνεχεία με τις 3 Συνδιασκέψεις του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας, όπου και αναγνωρίστηκαν και κατοχυρώθηκαν νομικά τα κυριαρχικά ή αποκλειστικής χρήσης δικαιώματα των παράκτιων κρατών στην αιγιαλίτιδα ζώνη, την υφαλοκρηπίδα και την ΑΟΖ, πόσο άραγε έχουν αλλάξει τα πράγματα στην ανοιχτή θάλασσα και πόσο έχει περιοριστεί η ελεύθερη ναυσιπλοία σε αυτή?

### *β. Έννοια και Νομική φύση*

Αν εξετάσει κάποιος προσεκτικά τους ορισμούς που έχουν δοθεί από τα συμβατικά κείμενα του 1958 και του 1982<sup>54</sup>, θα παρατηρήσει ότι κανένας από αυτούς δεν είναι θετικός, παρά αναφέρουν μόνο **τι δεν** είναι ανοιχτή θάλασσα.

Συγκεκριμένα, στο άρθρο 1 της Σύμβασης της Γενεύης του 1958<sup>55</sup> ορίζεται ότι «*ανοιχτή θάλασσα είναι όλα τα τμήματα της θάλασσας, στα οποία δεν περιλαμβάνονται η αιγιαλίτιδα ζώνη και τα εσωτερικά ή εθνικά ύδατα των κρατών*», ενώ στο άρθρο 86 της Σύμβασης του Μοντέγκο Μπέι του 1982 ορίζεται ότι «*..ανοιχτή θάλασσα είναι όλα τα τμήματα της θάλασσας που δεν ανήκουν στην ΑΟΖ, στην αιγιαλίτιδα ζώνη ή στα εσωτερικά ύδατα ενός κράτους....*»<sup>56</sup>.

Βάσει των ανωτέρω ορισμών είναι προφανές ότι η έκταση της ανοιχτής θάλασσας έχει σαφώς περιοριστεί σε σχέση με το παρελθόν. Δίνοντας έναν θετικό

<sup>54</sup> Σύμβαση Γενεύης και Σύμβαση Μοντέγκο Μπέι για το Δίκαιο της Θάλασσας

<sup>55</sup> <http://www.un.org/en/index.html>

<sup>56</sup> [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)

ορισμό ανοιχτή θάλασσα είναι η πέραν της αιγιαλίτιδας ζώνης θαλάσσια έκταση, στην οποία δεν υφίσταται καμία κυριαρχική εξουσία οποιασδήποτε πολιτείας και η χρήση της είναι ελεύθερη σε όλους σύμφωνα με την αρχή της ελευθερίας των θαλασσών<sup>57</sup>.

Ως προς τη νομική φύση της ανοιχτής θάλασσας έχουν διατυπωθεί 3 θεωρίες. Σύμφωνα με την 1<sup>η</sup>, η ανοιχτή θάλασσα δεν είναι *res nullius*, δηλαδή *αδέσποτο πράγμα*<sup>58</sup>. Η 2<sup>η</sup> θεωρία ορίζει ότι, η ανοιχτή θάλασσα δεν είναι *res communis*, ήτοι κοινό πράγμα, μιας και δεν υφίσταται συγκυριαρχία των κρατών σε αυτή σε κανένα επίπεδο. Η 3<sup>η</sup> θεωρία, η οποία έχει επηρεαστεί από το βιβλίο του Hugo Grotius<sup>59</sup>, που αφορά στο δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας στη θάλασσα, την ορίζει ως *res communis usus*, δηλαδή ένα πράγμα κοινής χρήσης και είναι η πιο δόκιμη αντιμετώπιση της νομικής φύσης της ανοιχτής θάλασσας.

### γ. Ελευθερίες- νομικό καθεστώς

Οι Συμβάσεις του ΟΗΕ της Γενεύης και του Μοντέγκο Μπέι κωδικοποίησαν τις διατάξεις για τη θάλασσα που μέχρι τότε υπήρχαν διάσπαρτες στα εθιμικά δίκαια διαφόρων κρατών. Ένας από τους λόγους που ο ΟΗΕ προχώρησε αυτή τη διαδικασία ήταν για να πετύχει την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη εξασφάλιση των ελευθεριών στην ανοιχτή θάλασσα για όλα τα κράτη της υφελίου.

Η Σύμβαση της Γενεύης του 1958 όριζε στο άρθρο 2 ότι «κανένα κράτος δεν μπορεί να διεκδικήσει κυριαρχία σε οποιοδήποτε τμήμα της θάλασσας αυτής που είναι ανοιχτή σε όλα τα έθνη». Στο ίδιο άρθρο απαριθμούνται στη συνέχεια οι διάφορες εκδηλώσεις της ελευθερίας στην ανοιχτή θάλασσα υπέρ όλων των κρατών, παράκτιων και μη. Αυτές οι εκδηλώσεις είναι οι ακόλουθες: α) ελευθερία της ναυσιπλοΐας, β) ελευθερία της αλιείας, γ) ελευθερία τοποθέτησης υποβρυχίων καλωδίων και σωληναγωγών και δ) ελευθερία υπερπτήσεως.

---

<sup>57</sup> <https://el.wikipedia.org>

<sup>58</sup> Το άρθρο 89 Σύμβασης του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας ορίζει ότι «κανένα κράτος δεν μπορεί να διεκδικήσει νομίμως της υπαγωγή οποιοδήποτε μέρους της ανοιχτής θάλασσας υπό την κυριαρχία του»

<sup>59</sup> Βλ. παραπάνω παραπομπή (5)

Το συγκεκριμένο άρθρο αναφέρει παρακάτω ότι «αυτές οι ελευθερίες καθώς και οι άλλες που αναγνωρίζονται από τις γενικές αρχές του διεθνούς δικαίου, ασκούνται από όλα τα κράτη με την προϋπόθεση ότι λαμβάνεται υπόψη το συμφέρον που η ελευθερία της ανοιχτής θάλασσας αντιπροσωπεύει για τα άλλα κράτη». Οι άλλες ελευθερίες που υπονοεί το άρθρο 2 αφορούν στην επιστημονική έρευνα και στην ελευθερία χρήσης της ανοιχτής θάλασσας για ναυτικά γυμνάσια, τα οποία έχουν δικαίωμα να τα παρακολουθούν και πλοία τρίτων κρατών<sup>60</sup>.

Η Σύμβαση του Μοντέγκο Μπέι του 1982<sup>61</sup> προβλέπει στο άρθρο 87 ότι «η ανοικτή θάλασσα είναι ελεύθερη για όλα τα κράτη, παράκτια ή άνευ ακτών». Η ίδια διάταξη προβλέπει ότι η ελευθερία θα πρέπει να ασκείται σύμφωνα με τη Σύμβαση, καθώς επίσης και σύμφωνα με «λοιπούς κανόνες του Διεθνούς Δικαίου».

## *1. Υφαλοκρηπίδα*

### *α. Γενικά*

Τα τελευταία χρόνια, η ραγδαία τεχνολογική εξέλιξη οδήγησε σε μία πολύ μεγάλη εξερεύνηση και εν συνεχεία εκμετάλλευση του βυθού της θάλασσας. Με τον όρο βυθό εννοούμε το έδαφος και το υπέδαφος του πυθμένα της θάλασσας, ο οποίος διακρίνεται επιστημονικά σε 4 περιοχές:

#### *α. υφαλοκρηπίδα*

#### *β. υφαλοπρανές*

#### *γ. ηπειρωτικό ανάψωμα*

#### *δ. ωκεάνια πεδιάδα/άβυσσος*

Πιο αναλυτικά:

A. Η υφαλοκρηπίδα, από άποψη γεωλογική, αποτελεί την συνέχεια της ξηράς κάτω από τη θάλασσα, ξεκινώντας από την ακτή και τελειώνοντας εκεί που το

---

<sup>60</sup>Εμμ. Ρούκουνας, 2010

<sup>61</sup>Βλ. άρθρο 89

επικλινές του βυθού γίνεται έντονο. Η κλίση αυτή άλλες φορές εμφανίζεται πολύ γρήγορα, όπως π.χ. στις ακτές της Νορβηγίας και άλλες φορές αργά πολύ, όπως π.χ. στις ανατολικές ακτές της Ασίας. Το συνηθέστερο είναι να παρατηρείται γύρω στα 130-200 μέτρα από την ακτή και από εκεί και κάτω ξεκινάει το υφαλοπλανές. Η υφαλοκρηπίδα αποτελεί, δηλαδή, την ομαλή προέκταση της ακτής κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας μέχρι το σημείο που αυτή διακόπτεται απότομα και καλύπτει το 7% του συνόλου του βυθού στον πλανήτη.

Το πλάτος της υφαλοκρηπίδας ποικίλλει ανάλογα με την μορφολογία κάθε περιοχής. Διακρίνεται σε *ηπειρωτική υφαλοκρηπίδα (continental shelf)*, όταν ξεκινάει από το τέλος μιας ηπειρωτικής ακτής και *νησιωτική υφαλοκρηπίδα (insular shelf)*, όταν η αρχή της εντοπίζεται στο τέλος μιας νησιωτικής ακτής.



Β. *Υφαλοπρανές* ονομάζεται εκείνο το τμήμα του βυθού, που κατεβαίνει σε βάθος μεγαλύτερο από τα 200 μέτρα από την επιφάνεια της θάλασσας και εκτείνεται μέχρι και τα 2.500 μέτρα. Η συνολική του έκταση καλύπτει το 11% του βυθού του πλανήτη.

Γ. Το *Ηπειρωτικό ανάψωμα* σχηματίζεται από κατακρημνίσεις και άλλα γεωλογικά φαινόμενα, στην βάση του υφαλοπρανούς.

Δ. Οι *Ωκεάνιες πεδιάδες/άβυσσοι* διακρίνονται σε *πεδιάδες* (μέχρι 5.700 μέτρα) και *λάκκους* (από 5.700 μέτρα και πέρα) και καλύπτουν το 82% του βυθού<sup>62</sup>.

β. *Ιστορική πορεία νομικού ορισμού της Υφαλοκρηπίδας*

---

<sup>62</sup>Εμμ. Ρούκουνας, 1982

Η Υφαλοκρηπίδα έχει μεγάλη οικονομική σημασία για το παράκτιο κράτος που κατέχει τα αποκλειστικά δικαιώματα επάνω της, μιας και πολύ συχνά ο πλούτος σε εκείνη ή κάτω από εκείνη είναι τεράστιος π.χ. κοιτάσματα πετρελαίου και φυσικού αερίου, μέταλλα και άλλα ορυκτά, έμβια και άβια όντα π.χ. κοράλλια, σφουγγάρια, μαργαριτάρια. Αυτός είναι άλλωστε και ο λόγος που υπήρξαν συγκρούσεις και διαφωνίες σε παγκόσμιο επίπεδο γύρω από την οριοθέτησή της.

Στην διάρκεια του 19<sup>ου</sup> αιώνα και στην προσπάθεια όλων να αποκτήσουν τον έλεγχο και επομένως την εκμετάλλευση, π.χ. αλιεύοντας, των υποθαλάσσιων εκτάσεων, έγιναν οι πρώτες, χωρίς αποτέλεσμα τελικά, προσπάθειες προσέγγισης του όρου υφαλοκρηπίδα.

Η ανωτέρω έννοια υιοθετήθηκε πρώτη φορά το 1942 στο «*Σύμφωνο για τον κόλπο Παρία*»<sup>63</sup> που συντάχθηκε μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και της Βενεζουέλας και είχε ως αντικείμενο την ρύθμιση της εκμετάλλευσης κάποιων κοιτασμάτων πετρελαίου.

Στην διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου η κατανάλωση πετρελαίου ήταν τόσο μεγάλη, που κατέστησε προφανή στα κράτη την ανάγκη για ανεύρεση και εκμετάλλευση κοιτασμάτων πετρελαίου κοντά στις ακτές τους, για να μπορούν να ανταπεξέρχονται οικονομικά στις ανάγκες τους. Στις 28 Σεπτεμβρίου του 1945, ο Πρόεδρος των ΗΠΑ *Harry Truman* διακήρυξε ότι «*διεκδικούνται οι υποθαλάσσιοι πόροι της αμερικανικής αιγιαλίτιδας ζώνης ως ανήκοντες στη χώρα με σαφή διάθεση να τεθούν υπό τον απόλυτο έλεγχό της και την δικαιοδοσία της*»<sup>64</sup>. Η διακήρυξη αυτή, αφορούσε μόνο σε θέματα δικαιοδοσίας και ελέγχου για τους φυσικούς πόρους της Υφαλοκρηπίδας και όχι κυριαρχίας σε αυτή, μη θίγοντας στο παραμικρό τις παραδοσιακές ελευθερίες της ανοιχτής θάλασσας,

Η διακήρυξη αυτή, προερχόμενη από τον Πρόεδρο των ΗΠΑ, ήτοι ενός από τα πιο σημαντικά παράκτια κράτη παγκοσμίως, αποτέλεσε κρίσιμο και αποφασιστικό

---

<sup>63</sup>26/2/1942

<sup>64</sup>Εμμ. Ρούκουνας, 1982

σημείο για την έναρξη της διαμόρφωσης του ορισμού της *Υφαλοκρηπίδας*<sup>65</sup>, θέτοντας ουσιαστικά το περίγραμμα για την μετέπειτα θεωρία και πρακτική σχετικά με την εκμετάλλευση των πηγών της. Εκείνη την περίοδο, πολλά παράκτια κράτη προχώρησαν σε μονομερείς διακηρύξεις της κυριαρχίας τους στους φυσικούς πόρους του βυθού κοντά στις ακτές τους.

Το 1950 ήταν η πρώτη φορά, που ένας Διεθνής Οργανισμός βρέθηκε μπροστά στην ανάγκη να δώσει ένα ορισμό της Υφαλοκρηπίδας διαφορετικό από τον γεωλογικό, που ίσχυε κατ' αποκλειστικότητα μέχρι τότε. Επρόκειτο, για την *Διεθνή Επιτροπή Δικαίου*<sup>66</sup>, η οποία στην προσπάθειά της να επιτευχθεί ίση μεταχείριση μεταξύ των παράκτιων κρατών, εκ των οποίων άλλα είχαν γεωλογικά μεγάλη υφαλοκρηπίδα και άλλα μικρή, παρέβλεψε το κριτήριο της κλίσης για την οριοθέτησή της και εισήγαγε το κριτήριο της *εκμετάλλευσης*, λέγοντας πως η υφαλοκρηπίδα θα εκτείνεται πέρα από την αιγιαλίτιδα ζώνη και μέχρι το σημείο που ο βυθός θα επέτρεπε την εκμετάλλευση των φυσικών του πόρων.

Μετά από πολλές αντιδράσεις κρατών και πολλές συζητήσεις που προκλήθηκαν ως επακόλουθο της ανωτέρω οριοθέτησης της Υφαλοκρηπίδας, η Συνδιάσκεψη της Γενεύης το 1958<sup>67</sup> κατέληξε στον ακόλουθο ορισμό: «η υφαλοκρηπίδα εκτείνεται ως το σημείο που το βάθος του νερού φτάνει τα 200 μέτρα. Αν, όμως, η εκμετάλλευση του βυθού γίνεται σε βάθος μεγαλύτερο των 200 μέτρων, τότε η υφαλοκρηπίδα εκτείνεται μέχρι το σημείο αυτό»<sup>68</sup>. Ο ορισμός αυτός, που αποτελούσε συγκερασμό των δύο απόψεων, που είχαν εκφραστεί μέχρι τότε, προκάλεσε σωρεία προβλημάτων στην έρευνα και εκμετάλλευση των βυθών των θαλασσών.

Το 1969 μία απόφαση του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης έμελε να παίζει πολύ σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη του θεσμού της Υφαλοκρηπίδας. Συγκεκριμένα, η διαφορά αφορούσε στην μέθοδο χάραξης των ορίων της υφαλοκρηπίδας στη Βόρεια Θάλασσα, με αντίδικους την Δυτική Γερμανία από την μία πλευρά και την Δανία-Ολλανδία από την άλλη. Το Δικαστήριο με την απόφασή του επί της συγκεκριμένης

---

<sup>65</sup> Αρκετά χρόνια αργότερα, στην υπόθεση για την οριοθέτηση της Υφαλοκρηπίδας στην Βόρεια Θάλασσα, το Διεθνές Δικαστήριο το 1969 σημείωσε ότι η Διακήρυξη του Truman αποτέλεσε αφετηρία για την διαμόρφωση του συγκεκριμένου δικαίου

<sup>66</sup> *International Law Commission, 1950*

<sup>67</sup> *Σύμβαση για την ηπειρωτική Υφαλοκρηπίδα (1964)*

<sup>68</sup> *Documents officiels, Conference des Nations Unies sur le droit de la mer, Vol.I*

υπόθεσης προχώρησε σε ανασκευή των αρχών οριοθέτησης, που ίσχυαν μέχρι τότε και σε διευκρίνηση όρων και εννοιών, που στην Σύμβαση της Γενεύης του 1958 ήταν ασαφείς.

Καταρχάς, το Δικαστήριο<sup>69</sup> διευκρίνισε, ότι τα άρθρα 1-3 της ανωτέρω Σύμβασης της Γενεύης έχουν εθιμικό χαρακτήρα. Τα άρθρα αυτά περιείχαν τον ορισμό της υφαλοκρηπίδας, την φύση και το περιεχόμενο των δικαιωμάτων του παράκτιου κράτους, καθώς και την αρχή της ελευθερίας της υπερκείμενης θάλασσας.

Σύμφωνα με το Δικαστήριο, η υφαλοκρηπίδα ανήκει αυτοδίκαια και εξ αρχής στο παράκτιο κράτος, το οποίο δεν είναι υποχρεωμένο να προβεί σε οποιαδήποτε ενέργεια για να νομιμοποιήσει αυτό το δικαίωμά του. Συνεπώς, η οριοθέτηση δεν αποτελεί *διανομή πράγματος*, όπου κάποιος αποκτά κάτι, αλλά *άρση της αμφισβήτησης* κτήσης ενός πράγματος, που του ανήκει ήδη.

Ως προς το άρθρο 6<sup>70</sup> που αφορά στον τρόπο οριοθέτησης της υφαλοκρηπίδας, το Δικαστήριο έκρινε ότι το σχήμα «μέση γραμμή-ίση απόσταση» και οι «ειδικές περιστάσεις» δεν είναι υποχρεωτικού χαρακτήρα. Επομένως, η οριοθέτηση θα πρέπει να γίνεται με συμφωνία των ενδιαφερομένων, αλλά με τρόπο που το αποτέλεσμα να είναι δίκαιο και να στηρίζεται στις «αρχές της ευθυδικίας»<sup>71</sup>. Τις συνθήκες που η Σύμβαση της Γενεύης του 1958 αναφέρει ως «ειδικές περιστάσεις», η απόφαση τις αναφέρει ως «ισχύουσες περιστάσεις», οι οποίες βασίζονται στην γενική μορφολογία των ακτών, την γεωλογική διαμόρφωση της περιοχής, το ενιαίο των αποθεμάτων και το μήκος των ακτών. Τέλος, αναγόρευσε ως βασικό για την οριοθέτηση το στοιχείο της φυσικής προέκτασης<sup>72</sup>.

Ακολούθησε η «*Σύμβαση του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας*», που υπογράφηκε το 1982 στο Montego Bay της Τζαμάικα και ορίζει ότι «η υφαλοκρηπίδα αποτελείται από το θαλάσσιο βυθό και το υπέδαφος των υποθαλάσσιων περιοχών που εκτείνονται πέρα από την αιγιαλίτιδα ζώνη σε όλη την έκταση της φυσικής προέκτασης του χερσαίου εδάφους ως το εξωτερικό όριο του υφαλοπλαισίου ή

<sup>69</sup> <https://www.unric.org/el/index>

<sup>70</sup> «η οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας, η οποία παρακείται είτε στα εδάφη 2 ή περισσότερων κρατών με ακτές έναντι αλλήλων, είτε στα εδάφη 2 όμορων κρατών, γίνεται κατόπιν συμφωνίας μεταξύ των ενδιαφερομένων. Ο κανόνας της μέσης γραμμής εφαρμόζεται σε περίπτωση μη συμφωνίας και αν δεν υπάρχουν ειδικές περιστάσεις που να δικαιολογούν διαφορετικό τρόπο καθορισμού των ορίων της υφαλοκρηπίδας»

<sup>71</sup> *Equitable solution*

<sup>72</sup> <http://www.icj-cij.org/docket/index.php?p1=3&p2=2>

σε απόσταση 200 μιλίων από τις γραμμές βάσης από τις οποίες μετράται το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης, στις περιπτώσεις όπου το εξωτερικό όριο του υφαλοπλαισίου δεν εκτείνεται μέχρι αυτή την απόσταση».

Σε περίπτωση που το υφαλοπλάισιο, ήτοι η υφαλοκρηπίδα, το υφαλοπρανές και το ηπειρωτικό ανύψωμα, εκτείνεται πέρα από τα 200 ναυτικά μίλια από την ακτή, τότε, το Διεθνές Δίκαιο ορίζει ότι, η υφαλοκρηπίδα εκτείνεται περαιτέρω μέχρι και τα 350 ναυτικά μίλια ή σε απόσταση μέχρι και 100 ναυτικά μίλια από το ισοβαθές των 2.500 μέτρων.

Η Σύμβαση του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας έχει κυρωθεί μέχρι στιγμής από **166 κράτη** και εφαρμόζεται, όπως όλες οι Διεθνείς Συμβάσεις, μόνο σε αυτά. Παρ' όλα αυτά, στην υπόθεση της υφαλοκρηπίδας της Βόρειας Θάλασσας, η οποία έφτασε μέχρι και το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης, κρίθηκε ότι ο ορισμός της υφαλοκρηπίδας, που δόθηκε αρχικά από την Συνθήκη του 1958, αποτελεί Διεθνές Δίκαιο και εξ' αυτού δεσμεύει και τα κράτη που δεν την έχουν κυρώσει.

#### γ. Νομικό καθεστώς

Το παράκτιο κράτος έχει, σύμφωνα με την ισχύουσα Συνθήκη του 1982 κυριαρχικά-αποκλειστικά δικαιώματα επί της υφαλοκρηπίδας του, τα οποία δεν μπορεί να τα αμφισβητήσει ή να τα διεκδικήσει κανένα άλλο κράτος, ακόμα κι αν το κράτος-δικαιούχος δεν τα ασκεί. Τα δικαιώματα αυτά, σύμφωνα με το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης<sup>73</sup> υφίστανται *ipso jure*, δηλαδή υπάρχουν χωρίς να απαιτείται οποιαδήποτε νομική ενέργεια εκ μέρους του κράτους π.χ. δήλωση οριοθέτησης.

Τα δικαιώματα του παράκτιου κράτους αφορούν στα ορυκτά του εδάφους και του υπεδάφους του βυθού και στους οργανισμούς που υπάρχουν εκεί, ζώντες και μη. Τα δικαιώματα αυτά δεν σχετίζονται και δεν επηρεάζουν το καθεστώς των υπερκείμενων υδάτων, τα οποία μέχρι και τα 200 ναυτικά μίλια ανήκουν στην ΑΟΖ του παράκτιου κράτους και πέρα από τα 200ναυτικά μίλια στην ανοιχτή θάλασσα.

---

<sup>73</sup>Βλ. Υπόθεση Υφαλοκρηπίδας Βόρειας Θάλασσας του ΔΔΧ, 1969



Υφαλοκρηπίδα έχουν και τα νησιά, οι νησίδες και οι βραχονησίδες, εκτός αν δεν μπορούν να διατηρήσουν ανθρώπινο πληθυσμό ή αυτόνομη οικονομική ζωή, ήτοι καλλιέργεια ή κτηνοτροφία<sup>74</sup>, οπότε και εξαιρούνται, έχοντας μόνο αιγιαλίτιδα ζώνη.

Η τυχόν επέκταση της κυριαρχίας στην υφαλοκρηπίδα πέρα από τα 200 ναυτικά μίλια έχει ένα τίμημα. Ένα κράτος, που εκμεταλλεύεται φυσικούς πόρους σε αυτή την έκταση, μπορεί να το κάνει ελεύθερα, ήτοι χωρίς χρέωση για 5 χρόνια. Μετά από αυτό το χρονικό διάστημα, το κράτος έχει την υποχρέωση να πληρώνει το 1% της αξίας του πλούτου που παράγει, το οποίο αυξάνεται κάθε χρόνο και για 12 χρόνια κατά 1%. Τα αναπτυσσόμενα κράτη εξαιρούνται αυτής της ρύθμισης. Τα έσοδα που προκύπτουν από αυτή την διαδικασία κατατίθενται στο *International Seabed Authority*<sup>75</sup> και διανέμονται ισότιμα στα μέλη του.

## 2. Διεθνής Βυθός

Η Σύμβαση της Γενεύης του 1958, χαρακτηρίζοντας το εξωτερικό όριο της υφαλοκρηπίδας ως κινητό και ουσιαστικά εξαρτώμενο από την δυνατότητα ή όχι του παράκτιου κράτους να εκμεταλλευτεί τους φυσικούς πόρους του βυθού, άφησε αυτό το εξαιρετικά σοβαρό ζήτημα άλυτο, δημιουργώντας στην πορεία σωρεία συγκρούσεων, εντάσεων και συζητήσεων στους Διεθνείς Οργανισμούς. Αυτή η διατύπωση έδωσε εμμέσως ένα σαφές προβάδισμα στις τεχνολογικά αναπτυγμένες χώρες, έναντι των υπολοίπων υποανάπτυκτων ή αναπτυσσόμενων, μιας και τα πρώτα είχαν την δυνατότητα να εκμεταλλευτούν τον βυθό σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό και να οριοθετήσουν συνακολούθως μεγαλύτερη υφαλοκρηπίδα.

Όλη αυτή η τεταμένη κατάσταση είχε σαν αποτέλεσμα την διακήρυξη το 1970 εκ μέρους του ΟΗΕ, ότι υπάρχει βυθός, που βρίσκεται πέρα από κάθε κρατική δικαιοδοσία. Ο βυθός είναι κοινό κτήμα της ανθρωπότητας. Η διακήρυξη αυτή συντελέστηκε μετά από πρόταση της Μάλτας το 1967.

---

<sup>74</sup> Βλ. άρθρο 121 της Συνθήκης του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας

<sup>75</sup> Βλ. Παρακάτω κεφάλαιο 4

Η Σύμβαση του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 ορίζει ότι, στον βυθό συμπεριλαμβάνεται το έδαφος και το υπέδαφος πέρα από τα όρια δικαιοδοσίας κάποιου κράτους. Για την έρευνα και εκμετάλλευση της διεθνούς περιοχής προβλέφθηκε η δημιουργία μιας *Διεθνούς Αρχής Θαλάσσιων Βυθών*<sup>76</sup>, η οποία θα ενεργεί για λογαριασμό της ανθρωπότητας και βάσει του κοινού καλού. Πρόκειται για μία ανεξάρτητη και αυτόνομη οργάνωση, με κύρια όργανα την Συνέλευση, το Συμβούλιο και η Γραμματεία. Η Συνέλευση ως ανώτατο όργανο είναι αρμόδιο για την κατάσταση της γενικής πολιτικής που θα ακολουθηθεί. Το Συμβούλιο, ως εκτελεστικό όργανο εφαρμόζει τα προγράμματα της Αρχής<sup>77</sup>.

#### 1.3.4.2. Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΟΙΧΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει, η ανοιχτή θάλασσα τελεί υπό καθεστώς ελευθερίας. Αυτό σημαίνει πρακτικά πως κανένα κράτος δεν μπορεί να ασκήσει κυριαρχικά δικαιώματα εκεί. Ήδη, από τον 17<sup>ο</sup> αιώνα, ο Ολλανδός νομομαθής και φιλόσοφος *Hugo Grotius* υποστήριξε ότι τα ναυτικά κράτη δεν έχουν κανένα απολύτως δικαίωμα να απαιτήσουν την επέκταση της κυριαρχίας τους σε οποιοδήποτε τμήμα της ανοιχτής θάλασσας.

Η αρχή αυτή καθιερώθηκε συμβατικά το 1958 με το άρθρο 2 της Σύμβασης της Γενεύης για την ανοιχτή θάλασσα και εν συνεχεία το 1982 με το άρθρο 89 της Σύμβασης του ΟΗΕ για το δίκαιο της θάλασσας, το οποίο ορίζει ότι «*Κανένα Κράτος δεν μπορεί νομίμως να διεκδικήσει την υπαγωγή οποιουδήποτε μέρους της ανοικτής θάλασσας υπό την κυριαρχία του*».

Ο ανωτέρω ορισμός υποδηλώνει για την ανοιχτή θάλασσα 2 βασικές αρχές:

- α) όλα τα κράτη έχουν το δικαίωμα να χρησιμοποιούν την ανοιχτή θάλασσα ισότιμα
- β) η ανοιχτή θάλασσα υπόκειται αποκλειστικά στους κανόνες του διεθνούς δικαίου και σε όσους εθνικούς κανόνες παραπέμπει ρητά το διεθνές δίκαιο

<sup>76</sup><http://www.unric.org/el/>

<sup>77</sup> Εμμ. Ρούκουνας, 2010

#### 1.3.4.2.1. Επιμέρους ελευθερίες της ανοιχτής θάλασσας

Η ανοιχτή θάλασσα είναι *rescommunisusus*, το οποίο χωρίς να έχει προσδιοριστεί ρητά σε κανένα συμβατικό κείμενο, είναι εντούτοις η πιο ορθή προσέγγιση της νομικής φύσης της.

Το άρθρο 87 § 1 της Σύμβασης του ΟΗΕ για το δίκαιο της θάλασσας προβλέπει ότι «η ανοικτή θάλασσα είναι ελεύθερη για όλα τα κράτη, παράκτια ή άνευ ακτών». Η ελευθερία αυτή θα πρέπει να ασκείται σύμφωνα με τις διατάξεις της ανωτέρω Σύμβασης, αλλά και σύμφωνα με τις λοιπές διατάξεις του Διεθνούς Δικαίου. Οι εκδηλώσεις της ελευθερίας στην ανοιχτή θάλασσα για όλα τα κράτη, παράκτια και μη, είναι οι ακόλουθες έξι (6):

α. ελευθερία της ναυσιπλοΐας

β. ελευθερία της αλιείας

γ. ελευθερία της τοποθέτησης υποβρυχίων καλωδίων και αγωγών

δ. ελευθερία υπερπήσεως

ε. ελευθερία εγκατάστασης τεχνητών νησιών

στ. ελευθερία επιστημονικής έρευνας

Οι τέσσερις (4) πρώτες ελευθερίες περιλαμβανόταν και στη Σύμβαση της Γενεύης του 1958. Η καινούργια Σύμβαση του 1982 ήρθε να προσθέσει τις δύο (2) τελευταίες ελευθερίες.

Πιο αναλυτικά, οι ανωτέρω ελευθερίες κατοχυρώνουν για τα κράτη τα ακόλουθα δικαιώματα:

A. Ελευθερία της ναυσιπλοΐας

Το άρθρο 90 της σύμβασης του 1982, κατοχυρώνοντας και νομοθετικά μία παγιωμένη εθιμικά αρχή ορίζει ότι, κάθε κράτος, παράκτιο ή μη, έχει το δικαίωμα να διαπλέει την ανοικτή θάλασσα με πλοία, που φέρουν τη σημαία του. Από τον ορισμό αυτό προκύπτει ότι, η ελευθερία της ναυσιπλοΐας προϋποθέτει την εκ των προτέρων νομική σύνδεση του πλοίου με κάποιο κράτος. Με αυτόν τον τρόπο, το πλοίο αποκτά εθνικότητα και το δικαίωμα να κυκλοφορεί ελεύθερα σε όλες τις θάλασσες του κόσμου (*Αρχή Ελευθερίας των Θαλασσών*).

### *B. Ελευθερία της αλιείας*

Το άρθρο 116 της ανωτέρω σύμβασης ορίζει ότι «*όλα τα κράτη έχουν το δικαίωμα όπως οι υπήκοοί τους αλιεύουν στην ανοικτή θάλασσα...*». Ταυτόχρονα, βέβαια, έχουν και την υποχρέωση να λαμβάνουν μέτρα και να συνεργάζονται με άλλα κράτη για να διατηρούν τους φυσικούς πόρους της θάλασσας και εν προκειμένω τους ζωντανούς εξ αυτών π.χ. πρέπει να προσδιορίζεται με επιστημονικά δεδομένα ο ανώτατος επιτρεπτός όγκος αλιεύματος και να λαμβάνονται μέτρα, ώστε να διατηρούνται και αποκαθίστανται οι πλυθυσμοί των αλιευομένων ειδών σε τέτοια επίπεδα που η εκμετάλλευσή τους θα είναι η μέγιστη δυνατή.

### *Γ. Ελευθερία της τοποθέτησης υποβρυχίων καλωδίων και αγωγών*

Το δικαίωμα των κρατών, παράκτιων και μη, να τοποθετούν υποβρύχια καλώδια και αγωγούς είναι ένα ζήτημα, που είχε ρυθμιστεί ήδη από το 1884 και τη σύμβαση των Παρισίων.

Η σύμβαση της Γενεύης του 1958 κατοχύρωσε περαιτέρω αυτό το δικαίωμα των κρατών. Η σύμβαση του 1982 όρισε ότι, η ελευθερία της τοποθέτησης υποβρυχίων καλωδίων και αγωγών εξαρτάται πλέον σε μεγάλο βαθμό από τη συναίνεση του πλησιέστερου παράκτιου κράτους. Συγκεκριμένα, ορίζει ότι, «*όλα τα κράτη δικαιούνται να τοποθετούν υποβρύχια καλώδια και αγωγούς στον πυθμένα της ανοικτής θάλασσας πέρα από την υφαλοκρηπίδα*»<sup>78</sup>. Στα άρθρα που ακολουθούν (113-115) καθορίζονται λεπτομέρειες σχετικά με την ευθύνη για τυχόν καταστροφή ή

---

<sup>78</sup> Βλ. άρθρο 112

βλάβη των καλωδίων και των αγωγών και το δικαίωμα αποζημίωσης για αυτές τις ζημιές.

#### *Δ.Ελευθερία υπερπτήσεως*

Ο εναέριος χώρος που υπερκείται της ανοιχτής θάλασσας ονομάζεται διεθνής. Το νομικό καθεστώς του χώρου αυτού διέπεται από την αρχή της ελεύθερης υπερπτήσης κάθε αεροσκάφους, με την επιφύλαξη της τήρησης των κανονισμών<sup>79</sup> της εναέριας κυκλοφορίας.

Το άρθρο 12 της Σύμβασης του Σικάγου 1944 ορίζει ότι, στον εναέριο χώρο πάνω από την ανοιχτή θάλασσα υπάρχει ελευθερία υπερπτήσης και εφαρμόζονται εκεί οι κανονισμοί εναέριας κυκλοφορίας, που εκδίδονται από το Συμβούλιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας. Συγκεκριμένα, ορίζει ότι, πάνω από την ανοιχτή θάλασσα πρέπει να τηρούνται οι οδηγίες των Κέντρων Εναερίου Κυκλοφορίας κάθε Περιοχής Πληροφόρησης Πτήσεων<sup>80</sup>.

Ο εναέριος χώρος της γης, διεθνής και εθνικός, έχει καταταμηθεί σε εννιά (9) «Περιοχές Αεροναυτιλίας». Κάθε μία από αυτές περιλαμβάνει Περιοχές Πληροφόρησης Πτήσεων, η διαχείριση των οποίων έχει ανατεθεί στα διάφορα κράτη, όπου αυτές βρίσκονται.

#### *Ε.Ελευθερία εγκατάστασης τεχνητών νησιών*

Για την κατασκευή αυτών των νήσων θα πρέπει το παράκτιο κράτος που έχει αποκλειστική δικαιοδοσία, να προχωράει στη δέουσα γνωστοποίηση και δημοσιοποίηση του βάθους, της θέσης τους και των διαστάσεών τους και φυσικά να εξασφαλίζει τη συντήρησή τους. Σε περίπτωση που για οποιονδήποτε λόγο δεν χρησιμοποιούνται πια θα πρέπει να απομακρύνονται, έτσι ώστε να μην δημιουργούν προβλήματα στην ναυσιπλοΐα.

---

<sup>79</sup> Οι κανονισμοί αυτοί θεσπίστηκαν με την Σύμβαση του Σικάγου του 1944, με την οποία ιδρύθηκε και ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας και συνεχώς ανανεώνονται και αναπροσαρμόζονται στα σύγχρονα δεδομένα.

<sup>80</sup> FIR-Flight Information Region

Επιπλέον, το παράκτιο κράτος είναι υποχρεωμένο να δημιουργεί γύρω από αυτές τις εγκαταστάσεις ζώνες ασφαλείας, οι οποίες εκτείνονται το πολύ μέχρι 500 μέτρα και στοχεύουν στην προστασία της ναυσιπλοΐας.

#### *Στ.Ελευθερία επιστημονικής έρευνας*

Όλα τα κράτη, ανεξάρτητα από τη γεωγραφική τους θέση, και οι αρμόδιοι διεθνείς οργανισμοί έχουν το δικαίωμα να διεξάγουν θαλάσσια επιστημονική έρευνα χωρίς να θίγονται τα δικαιώματα και καθήκοντα άλλων κρατών<sup>81</sup>.

Στη διεξαγωγή της θαλάσσιας επιστημονικής έρευνας εφαρμόζονται οι παρακάτω αρχές:

- α. Η έρευνα πρέπει να διεξάγεται μόνο για ειρηνικούς σκοπούς
- β. Η έρευνα πρέπει να διεξάγεται σύμφωνα με τις κατάλληλες επιστημονικές μεθόδους
- γ. Η έρευνα οφείλει να μην εμποδίζει χωρίς λόγο άλλες νόμιμες χρήσεις της θάλασσας
- δ. Η έρευνα πρέπει να διεξάγεται σύμφωνα με όλους τους σχετικούς κανονισμούς που υιοθετούνται από την Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας του 1982, αλλά και σύμφωνα με εκείνους που αφορούν στην προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος

Τέλος, το άρθρο 241 της Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας του 1982 δεν συνιστούν σε κανένα επίπεδο τη νομική βάση για οποιαδήποτε αξίωση σε κάποιο μέρος του θαλάσσιου περιβάλλοντος ή σε κάποιο πόρο του.

#### *1.3.4.2.2. Ειδικά η ελευθερία της ναυσιπλοΐας και η νομική σχέση πλοίου-κράτους σημαίας*

Η πιο σημαντική ελευθερία που κατοχυρώνεται στη «Σύμβαση του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας» είναι αυτή της ναυσιπλοΐας. Συγκεκριμένα, το άρθρο 90 της

---

<sup>81</sup>Βλ. άρθρο 238 Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας, 1982

ανωτέρω Σύμβασης ορίζει ότι, κάθε κράτος, παράκτιο ή μη, έχει το δικαίωμα να διαπλέει την ανοικτή θάλασσα με πλοία που φέρουν τη σημαία του.

Από τον ορισμό αυτό προκύπτει ότι, η *ελευθερία της ναυσιπλοΐας* προϋποθέτει την εκ των προτέρων νομική σύνδεση του πλοίου με κάποιο κράτος. Με αυτόν τον τρόπο το πλοίο αποκτά εθνικότητα και το δικαίωμα να κυκλοφορεί ελεύθερα σε όλες τις θάλασσες του κόσμου.

Κάθε πλοίο συνδέεται μόνο με μία εσωτερική έννομη τάξη μέσω της εθνικότητάς του. Η εθνικότητα είναι ο νομικός και πολιτικός δεσμός του πλοίου με ορισμένο κράτος και αποκτάται σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις που ορίζει η εσωτερική νομοθεσία του. Η εγγραφή ενός πλοίου στο νηολόγιο σημαίνει αυτόματα, ότι δεσμεύεται από το δίκαιο και την εξουσία του κράτους της σημαίας. Ωστόσο, δεσμεύεται και από ορισμένους διεθνείς κανόνες, που αναφέρονται π.χ. στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας ή στην προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Στην Ελλάδα, σύμφωνα με τον ΚΔΝΔ<sup>82</sup>, η αναγνώριση ενός πλοίου ως ελληνικού συντελείται με την εγγραφή του στο νηολόγιο, που τηρείται από τις κατά τόπους Λιμενικές Αρχές.

#### *α. Εθνικότητα πλοίου*

Η σχέση ενός πλοίου με το κράτος, που φέρει τη σημαία του, διαμορφώνεται κατ'αναλογία της σχέσης ενός φυσικού προσώπου με το κράτος του οποίου είναι υπήκοος. Η εθνικότητα είναι μία σχέση δημοσίου δικαίου, η οποία δημιουργεί μία δέσμη δικαιωμάτων και υποχρεώσεων και στα δύο συμβαλλόμενα μέρη. Ο καθορισμός των όρων απονομής και διατήρησης της εθνικότητας γίνεται βάσει της εσωτερικής νομοθεσίας του κάθε κράτους και υλοποιείται μέσω της νηολόγησης του πλοίου.

Για την απονομή της εθνικότητας κάθε κράτος μπορεί να θέσει ό,τι όρους εκείνο επιθυμεί π.χ. απαιτεί την ολική ή μερική εθνική κυριότητα του πλοίου. Οι *συνέπειες* που επέρχονται από την παροχή της εθνικότητας σε ένα πλοίο είναι οι ακόλουθες:

---

<sup>82</sup>Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, Φεκ Α', (261), 3/4/1974

α. το πλοίο, όταν βρίσκεται στην ανοιχτή θάλασσα, υπόκειται στην *αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας*

β. το πλοίο *δεν έχει την δυνατότητα να αλλάζει τη σημαία του*, ούτε εν πλώ, ούτε κατά την προσέγγισή του σε κάποιο λιμένα. Αλλαγή σημαίας μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο αν ολοκληρωθούν οι διαδικασίες μεταβίβασης του πλοίου και η εγγραφή του στο καινούργιο νηολόγιο

γ. το πλοίο επωφελείται από τους όρους και τις διευκολύνσεις, που περιλαμβάνονται σε διμερείς διεθνείς συνθήκες εμπορίας και ναυτιλίας, που συνάπτει το κράτος της σημαίας με τρίτα κράτη π.χ. είσοδος του πλοίου στα λιμάνια των δύο συμβαλλομένων χωρών

δ. το κράτος της σημαίας *ασκεί κατ'αποκλειστικότητα διπλωματική προστασία* του πλοίου, όπως ακριβώς την ασκεί και στους υπηκόους του. Η προστασία αυτή περιλαμβάνει την τεχνική και ιατρική αρωγή προς το πλοίο και το πλήρωμα που βρίσκεται πάνω σε αυτό, ανεξάρτητα φυσικά από την εθνικότητα του καθενός εξ αυτών.

ε. το κράτος της σημαίας έχει όλες τις *διοικητικές υποχρεώσεις*, που αναγράφονται στο άρθρο 94 της Σύμβασης του ΟΗΕ για το δίκαιο της θάλασσας, δηλαδή:

1. ασκεί αποτελεσματικά τη *δικαιοδοσία και τον έλεγχο του σε διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα* πάνω στα πλοία, που φέρουν τη σημαία του και
2. παίρνει τα *απαραίτητα μέτρα* για τα πλοία, που φέρουν τη σημαία του, ώστε με αυτά να εξασφαλίζεται η *ασφάλεια στη θάλασσα*, ιδιαίτερα ως προς την κατασκευή, τον εξοπλισμό, την πλευσιμότητά και την επάνδρωσή τους.

Η κυριαρχική εξουσία του κράτους να απονέμει την εθνικότητα του σε πλοία, με όρους και προϋποθέσεις που το ίδιο θέτει, υπόκειται σε ορισμένους *περιορισμούς*.

Οι περιορισμοί αυτοί είναι οι ακόλουθοι:

1. *Ο γνήσιος δεσμός πλοίου με το κράτος της σημαίας*



Το άρθρο 91§1 της Σύμβασης του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας αναφέρει ότι «Πρέπει να υπάρχει γνήσιος δεσμός ανάμεσα στο Κράτος και το Πλοίο». Σκοπός αυτής της διάταξης, η οποία υπήρχε και στην Σύμβαση της Γενεύης για την ανοιχτή θάλασσα, είναι να περιοριστεί στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό το φαινόμενο των σημαίων ευκολίας. Το αναγκαίο στοιχείο, που έθεσε ως προϋπόθεση για την απονομή ιθαγένειας σε ένα φυσικό πρόσωπο το Διεθνές Δικαστήριο στην απόφασή του για την υπόθεση *Liechtenstain vs Guatemala*<sup>83</sup> του 1955, αποτέλεσε πηγή έμπνευσης της προϋπόθεσης του γνήσιου δεσμού του πλοίου με το κράτος της σημαίας του.

## 2. Η αρχή της μίας και μόνο εθνικότητας

Το άρθρο 92§1 της ανωτέρω Σύμβασης προβλέπει ότι όλα τα πλοία πλέουν με τη σημαία ενός μόνο κράτους, την οποία δεν μπορούν να αλλάξουν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ή του ελλιμενισμού τους, εκτός και αν υπάρχει πραγματική μεταβίβαση της ιδιοκτησίας του ή αλλαγή του νηολογίου στο οποίο είναι εγγεγραμμένο. Από την εν λόγω αρχή, προκύπτει ότι, ένα κράτος δεν μπορεί να προσδώσει την εθνικότητά του σε πλοίο, που ήδη έχει την εθνικότητα ενός άλλου κράτους. Σε περίπτωση που κάτι τέτοιο συμβεί, υποστηρίζεται, ότι το δεύτερο κράτος έχει διεθνή υποχρέωση έναντι του πρώτου να ακυρώσει τη νηολόγηση.

Στην §2 της διατάξης του άρθρου 92 ορίζεται επιπλέον, ότι σε περίπτωση που ένα πλοίο πλέει με τις σημαίες δύο ή περισσότερων κρατών, δεν μπορεί να

---

<sup>83</sup> Ο Friedrich Nottebohm γεννήθηκε στις 16 Σεπτεμβρίου του 1881 στο Αμβούργο της Γερμανίας και ήταν γερμανός υπήκοος. Έζησε στην Γουατεμάλα από 1905 έως και το 1943, αλλά ποτέ δεν απέκτησε την υπηκοότητα αυτής της χώρας. Τον Οκτώβριο του 1939 αιτήθηκε να γίνει πολίτης του Λιχτενστάιν και η αίτησή τους εγκρίθηκε. Επέστρεψε στην Γουατεμάλα και ενημέρωσε τις τοπικές αρχές για την αλλαγή της υπηκοότητάς του. Όταν, όμως, προσπάθησε να επιστρέψει ξανά στη χώρα το 1943, του απαγορεύτηκε η είσοδος ως εχθρού, μιας και τον αναγνώριζαν μόνο ως γερμανό υπήκοο. Απελάθηκε από τη χώρα και τον έστειλαν στις ΗΠΑ, όπου και τον κράτησαν σε ένα στρατόπεδο, μέχρι και το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Όλη η περιουσία του στην Γουατεμάλα κατασχέθηκε και όταν απελευθερώθηκε επέστρεψε και έζησε στο Λιχτενστάιν. Το Λιχτενστάιν αιτήθηκε στο Διεθνές Δικαστήριο δικαίωση για την άδικη μεταχείριση που υπέστη από την Γουατεμάλα, η οποία αντέκρουσε ότι ο ενάγων δεν είχε αποκτήσει σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο την υπηκοότητα, μιας και δεν υπήρχε νομικός δεσμός του κράτους με τον ενάγοντα, έτσι ώστε να του χορηγηθεί η υπηκοότητα. Το δικαστήριο έκανε δεκτό το επιχείρημα της εναγομένης και η υπόθεση έληξε.

επικαλεσθεί καμία από αυτές τις εθνικότητες και συνεπώς, εξομοιώνεται με πλοίο χωρίς εθνικότητα, παρόλο που οι έννομες συνέπειες δεν είναι οι ίδιες.

Ένα πλοίο χωρίς εθνικότητα δεν υπάγεται στην αποκλειστική δικαιοδοσία συγκεκριμένου κράτους και συνεπώς όλα τα κράτη έχουν συντρέχουσα δικαιοδοσία επάνω του. Επιπλέον, δεν έχει δικαίωμα ελεύθερης πλεύσης, δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης και δυνατότητα προσεγγίσεως σε κάποιο λιμάνι. Με πλοίο χωρίς εθνικότητα εξομοιώνεται και ένα πλοίο που φέρει τη σημαία μιας μη αναγνωρισμένης οντότητας π.χ. ένα πλοίο, που φέρει τη σημαία της Τουρκικής Δημοκρατίας της Βόρειας Κύπρου. Τα κράτη μπορούν να ασκήσουν δικαιοδοσία σε πλοία χωρίς εθνικότητα, παρά μόνον, εάν υπάρχει κάποια άλλη βάση δικαιοδοσίας από το διεθνές δίκαιο, όπως π.χ. η εθνικότητα των μελών του πληρώματος ή άλλων επιβαινόντων του πλοίου.

Τα πλοία, που χρησιμοποιούνται από την επίσημη Υπηρεσία του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών και των εξειδικευμένων οργανώσεών του, που φέρουν τη σημαία του, εξαιρούνται από τις ανωτέρω ρυθμίσεις, που αφορούν τη διπλή σημαία<sup>84</sup> και φέρουν τη σημαία του οργανισμού, μαζί με τη σημαία κάποιου κράτους. Με αυτό τον τρόπο εγγράφονται σε κάποιο νηολόγιο και τίθενται υπό την δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας.

### *β. Σημαίες ευκαιρίας*

Ανάμεσα στο πλοίο και στο κράτος του οποίου φέρει τη σημαία πρέπει να υπάρχει ένας πραγματικός δεσμός. Αυτό σημαίνει ότι ανεξάρτητα από τον τόπο που έχει την έδρα της ή ασκεί τις δραστηριότητες η εταιρεία, που έχει στην κυριότητά της το πλοίο, η πραγματική σύνδεση της εταιρείας με ορισμένη έννομη τάξη αναφορικά με το πλοίο εκδηλώνεται με την υποβολή της στους νόμους και τους κανονισμούς περί ναυτιλίας και φορολογίας της συγκεκριμένης πολιτείας. Αυτός είναι ο σύνδεσμος, που απαιτείται από τα περισσότερα κράτη για τη χορήγηση της εθνικότητας σε ένα πλοίο.

---

<sup>84</sup>Βλ. άρθρο 93

Σήμερα, πάνω από το ½ του παγκόσμιου εμπορικού στόλου είναι πλοία που φέρουν σημαία ευκαιρίας. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την απώλεια τεράστιων φορολογικών εσόδων για τα κράτη. Επιπλέον, από τις σημαίες ευκαιρίας γεννώνται ζητήματα σχετικά με την ναυσιπλοΐα, την ασφάλεια στη θάλασσα και τις συνθήκες της ναυτικής εργασίας. Το 1978<sup>85</sup> πλοίο με σημαία Παναμά έπεσε πάνω στον λιμενοβραχίονα στην περιοχή της Βρέστης – ο πλοίαρχος δεν διέθετε πυξίδα και ναυτικούς χάρτες και επιπλέον δεν μπορούσε να συνεννοηθεί με το πλήρωμα που αποτελούνταν από 18 άτομα με 18 διαφορετικές εθνικότητες.

Στη διεθνή ναυτιλιακή αγορά υπάρχουν κάποια κράτη π.χ. Λιβερία, Παναμάς, Μάλτα, που χορηγούν χωρίς περιορισμούς την εθνικότητά τους στα πλοία. Πρόκειται για τις γνωστές σημαίες διευκόλυνσης ή ευκαιρίας, που παρέχουν ταυτόχρονα στους ιδιοκτήτες μία σειρά από φορολογικές απαλλαγές.

#### *1.3.4.2.3. Περιορισμοί στην άσκηση των ελευθεριών της ανοιχτής θάλασσας*

Το άρθρο 87§2 της Σύμβασης του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας προβλέπει ότι οι ελευθερίες της §1 του ως άνω άρθρου «ενασκοούνται από όλα τα κράτη λαμβάνοντας προσηκόντως υπόψη τα συμφέροντα των άλλων κρατών κατά την άσκηση της ελευθερίας της ανοιχτής θάλασσας, ως επίσης και τα δικαιώματα που παρέχονται από τη σύμβαση σχετικά με τις δραστηριότητες εντός της περιοχής». Αυτός ο περιορισμός έχει σαν στόχο την επίτευξη μιας ισορροπίας μεταξύ των κρατών, παράκτιων και μη, και των δραστηριοτήτων τους.

Η υποχρεωτική συνεκτίμηση των συμφερόντων των άλλων κρατών σημαίνει, ότι κατά την άσκηση των σχετικών ελευθεριών θα πρέπει να τηρείται η απαραίτητη ισορροπία, ώστε η άσκηση μιας ελευθερίας από ένα κράτος να μην προκαλεί την αδυναμία άσκησης της ίδιας ελευθερίας από άλλο κράτος. Επιπλέον, η ελευθερία που κατοχυρώνει ρητά το άρθρο 87 πρέπει να ασκείται σύμφωνα με τις διατάξεις της ανωτέρω σύμβασης, αλλά και σύμφωνα με τις λοιπές διατάξεις του Διεθνούς Δικαίου.

---

<sup>85</sup>Εμμ. Ρούκουνας, 2006

Στην ανωτέρω σύμβαση δεν θεσπίζεται καμία αξιολόγηση για την στάθμιση των διαφόρων ελευθεριών. Ωστόσο, η ελευθερία της ναυσιπλοΐας μπορεί να θεωρηθεί ως αξιολογικά η πρωτεύουσα χρήση της θάλασσας, π.χ. σε ένα διεθνές στενό το δικαίωμα για την εκμετάλλευση του θαλάσσιου βυθού σίγουρα θα υποχωρήσει μπροστά στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας.

Στο άρθρο 88 της ανωτέρω Σύμβασης προβλέπεται και ένας επιπλέον περιορισμός που ορίζει ότι, «η ανοικτή θάλασσα προορίζεται για ειρηνικούς σκοπούς». Από τη στιγμή, όμως, που η ίδια η σύμβαση δεν καθορίζει σε κανένα σημείο της, ποιος σκοπός χαρακτηρίζεται ειρηνικός και ποιος όχι, θα πρέπει να ανατρέξουμε στο Χάρτη<sup>86</sup> των Ηνωμένων Εθνών<sup>87</sup> και συγκεκριμένα στην διάταξη του άρθρου 2§4, η οποία ορίζει ότι απαγορεύεται η απειλή και η χρήση βίας κατά της εδαφικής ακεραιότητας και της πολιτικής ανεξαρτησίας οποιουδήποτε κράτους<sup>88</sup>.

Ορισμένα κράτη διεκδίκησαν σε διάφορες χρονικές περιόδους «αποκλειστική χρήση» κάποιου τμήματος της ανοικτής θάλασσας, ενόψει του γενικού κανόνα ότι, επιτρέπεται οποιαδήποτε χρήση των θαλασσών δεν απαγορεύεται από το διεθνές δίκαιο και ασκείται με τρόπο, ώστε να μην παραβλέπει τα συμφέροντα των υπολοίπων κρατών. Συγκεκριμένα, ορισμένα κράτη διεκδίκησαν «αποκλειστικές χρήσεις» μεγάλων θαλάσσιων εκτάσεων, που συνεπάγονται την δημιουργία απαγορευμένων ζωνών για την ναυσιπλοΐα, εν όψει είτε πυρηνικών δοκιμών είτε στρατιωτικών γυμνασίων στην ανοικτή θάλασσα. Προκαταβολικά, πρέπει να σημειωθεί ότι προκειμένου να κριθεί η νομιμοποίηση των εν λόγω χρήσεων ως ελευθεριών της ανοικτής θάλασσας είναι απαραίτητο από τη μια μεριά να μην αναιρούν ή να παρακωλύουν τις άλλες ελευθερίες και από την άλλη να μην προκαλούν βλάβη σε τρίτα κράτη, όπως συμβαίνει στην περίπτωση των πυρηνικών δοκιμών.

#### α. Πυρηνικές δοκιμές

---

<sup>86</sup> Ο Χάρτης του ΟΗΕ υπογράφηκε το 1945

<sup>87</sup> <http://eclass.uoa.gr/modules/document/file>.

<sup>88</sup> Και το άρθρο 301 της Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας του 1982 παραπέμπει σε αυτή την διάταξη του Χάρτη του ΟΗΕ

Η ανοιχτή θάλασσα αποτέλεσε για πολλά χρόνια πεδίο εκτέλεσης πυρηνικών δοκιμών, με άμεση συνέπεια να έχουν απελευθερωθεί σε κάποια τμήματά της τεράστιες ποσότητες ραδιενέργειας. Επιπλέον, η ανοιχτή θάλασσα χρησιμοποιήθηκε ως τόπος απόρριψης πυρηνικών αποβλήτων και καταλοίπων, όπως και βιομηχανικών ουσιών υψηλής τοξικότητας. Όλα αυτά συντέλεσαν στην καταστροφή σε κάποιο βαθμό των τοπικών οικοσυστημάτων, ευτυχώς όχι σε μεγάλη έκταση.

Μία από τις υποθέσεις που απασχόλησαν το Διεθνές Δικαστήριο ήταν αυτή των πυρηνικών δοκιμών που πραγματοποίησε η Γαλλία την δεκαετία του '70 στην ανοιχτή θάλασσα και συγκεκριμένα στην ευρύτερη περιοχή της Γαλλικής Πολυνησίας. Το γεγονός αυτό προκάλεσε πολλές αντιδράσεις εκ μέρους της Αυστραλίας και της Νέας Ζηλανδίας και των νησιών Φίτζι, οι οποίες προσέφυγαν στο Διεθνές Δικαστήριο, με αίτημα αφενός την απαγόρευση των δοκιμών και αφετέρου την κήρυξη παράνομης κάθε πυρηνικής δοκιμής στην ανοιχτή θάλασσα.

Το Δικαστήριο σε πρώτη φάση έκανε δεκτή την αίτηση ασφαλιστικών μέτρων εναντίον της Γαλλίας, αλλά τελικά δεν προχώρησε στη φάση της εξέτασης της αρμοδιότητάς του<sup>89</sup>, καθώς η Γαλλία, με δημόσια δήλωση του Προέδρου της, δεσμεύτηκε, ότι θα διέκοπτε τις δοκιμές και επομένως η υπόθεση ήταν άνευ αντικειμένου.

Το 1995 η Γαλλία προχώρησε σε αναγγελία της πρόθεσής της να πραγματοποιήσει υπόγειες πυρηνικές δοκιμές και πάλι στην περιοχή της Γαλλικής Πολυνησίας και η Νέα Ζηλανδία απευθύνθηκε και πάλι στο Διεθνές Δικαστήριο, όπου και ισχυρίστηκε μεταξύ άλλων ότι η Γαλλία όφειλε να εκπονήσει μελέτη για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις, που θα είχαν οι πυρηνικές δοκιμές στην περιοχή, υποχρέωση, που απορρέει τόσο από το συμβατικό, όσο και από το εθιμικό δίκαιο. Η Νέα Ζηλανδία επικαλέστηκε επίσης την αρχή της προφύλαξης, την οποία χαρακτήρισε ως ευρέως αποδεκτή αρχή του σύγχρονου διεθνούς δικαίου, και βάσει της οποίας η Γαλλία όφειλε να αποδείξει, ότι οι υπόγειες πυρηνικές δοκιμές δεν θα προκαλούσαν έκλυση ραδιενεργών υλικών στο περιβάλλον.

Η υπόθεση, όμως, και αυτή τη φορά, δεν κρίθηκε επί της ουσίας, διότι το δικαστήριο απέρριψε το αίτημα για επανεξέταση, μιας και τώρα οι δοκιμές δεν θα

---

<sup>89</sup> Επειδή η προσφυγή των 3 χωρών βασίστηκε στη Γενική Πράξη για την ειρηνική επίλυση των διεθνών διαφορών του 1928, υπήρχαν αμφισβητήσεις ως προς την αρμοδιότητα του Διεθνούς Δικαστηρίου.

ήταν ατμοσφαιρικές, αλλά υπόγειες. Το Δικαστήριο αρκέστηκε απλώς να υπενθυμίσει «τις υποχρεώσεις των Κρατών να σέβονται και να προστατεύουν το φυσικό περιβάλλον, υποχρεώσεις στις οποίες, τόσο η Νέα Ζηλανδία όσο και η Γαλλία έχουν επιβεβαιώσει στην παρούσα υπόθεση την προσηλωσή τους». Το Δικαστήριο δεν αναφέρθηκε, ωστόσο, στη νομική βάση αυτών των υποχρεώσεων ούτε διευκρίνισε το ακριβές περιεχόμενό τους.

Το θέμα των πυρηνικών δοκιμών περιορίστηκε σε μεγάλο βαθμό με τη υπογραφή της συνθήκης της Μόσχας στις 5 Μαΐου του 1963. Επίσης, οι ΗΠΑ έχουν κάνει κάποιες συμφωνίες με το Ηνωμένο Βασίλειο για την περιοχή των Νήσων Μπαχάμας και με την Δομινικανή Δημοκρατία για την περιοχή κοντά στην Νήσο Ταϊτή, ώστε να μπορούν να πραγματοποιούν εκεί πυρηνικές δοκιμές.

Η νομιμότητα της πραγματοποίησης πυρηνικών δοκιμών επέρχεται, επειδή αφορούν στην προσπάθεια των κρατών να εξασφαλίσουν την εδαφική τους ακεραιότητα και ανεξαρτησία. Το μόνο σημείο που μπορεί να εξεταστεί, είναι η ενδεχόμενη παρακώλυση των ελευθεριών άλλων κρατών.

#### *β. Ναυτικά γυμνάσια*

Τα ναυτικά γυμνάσια εντάσσονται στα πλαίσια της ελευθερίας στην ανοιχτή θάλασσα και ειδικά από την δεκαετία του '70 και μετά πραγματοποιούνταν με αρκετή συχνότητα. Αυτό είχε σαν άμεση συνέπεια τον περιορισμό της ελευθερίας ναυσιπλοΐας για τα υπόλοιπα κράτη, μιας και πέρα από τα πλοία, που λαμβάνουν μέρος στα γυμνάσια, μπορεί στην περιοχή να βρίσκονται και πλοία, που απλά επιθυμούν να παρακολουθήσουν τα γυμνάσια.

Στην σύμβαση της Γενεύης του 1958 η ελευθερία αυτή κατοχυρωνόταν ρητά, κάτι που δεν συνέβη και στην σύμβαση του 1982.

#### *1.3.4.2.4. Η δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας στην ανοιχτή θάλασσα*

Το άρθρο 92§1 της Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας του 1982 ορίζει ότι, τα πλοία στην ανοιχτή θάλασσα εξαρτώνται από την δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας<sup>90</sup> που φέρουν. Η δικαιοδοσία αυτή συνεπάγεται για το ανωτέρω κράτος μία σειρά υποχρεώσεων:

- ασκεί έλεγχο σε διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα<sup>91</sup> πάνω στα πλοία, που φέρουν τη σημαία του και συγκεκριμένα:

α. τηρεί νηολόγιο, με κάθε πλοίο της σημαίας του (ονομασία και χαρακτηριστικά), εκτός εκείνων, που εξαιρούνται από τους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς λόγω του μικρού τους μεγέθους και

β. ασκεί δικαιοδοσία επί κάθε πλοίου, που φέρει τη σημαία του, καθώς επίσης και του πληρώματος αυτού

- παίρνει τα απαραίτητα μέτρα για τα πλοία που φέρουν τη σημαία του, ώστε με αυτά να εξασφαλίζεται η ασφάλεια στη θάλασσα<sup>92</sup>, ιδιαίτερα ως προς την κατασκευή, τον εξοπλισμό, την πλευσιμότητά και την επάνδρωσή τους, τις συνθήκες εργασίας και την εκπαίδευση των πληρωμάτων, τη χρήση σημάτων και την αποφυγή συγκρούσεων. Κατά τη λήψη των μέτρων αυτών, το κράτος οφείλει, να συμμορφώνεται προς τους γενικώς αποδεκτούς κανονισμούς και διαδικασίες.
- φροντίζει για τη διεξαγωγή έρευνας για ναυτικά ατυχήματα<sup>93</sup> που αφορούν πλοία, που φέρουν τη σημαία του και τα οποία έχουν προξενήσει απώλεια ζωής ή σοβαρά τραύματα σε υπηκόους άλλου κράτους ή σοβαρή ζημιά σε πλοίο ή σε εγκαταστάσεις άλλου κράτους στο θαλάσσιο περιβάλλον.
- απαιτεί από τον πλοίαρχο πλοίου, που φέρει τη σημαία του, εφόσον μπορεί να το πράξει χωρίς να εκθέσει σε σοβαρό κίνδυνο το πλοίο, το πλήρωμα ή τους επιβάτες, να παρέχει βοήθεια<sup>94</sup> σε οποιοδήποτε πρόσωπο, που είναι στη θάλασσα και κινδυνεύει.

---

<sup>90</sup> Χρ. Ροζάκη, 1976

<sup>91</sup> Βλ. άρθρο 94 Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας, 1982

<sup>92</sup> Βλ. άρθρο 94§3 Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας, 1982

<sup>93</sup> Βλ. άρθρο 94§7 Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας, 1982

<sup>94</sup> Βλ. άρθρο 98§1 Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας, 1982

- ασκεί την πειθαρχική ή ποινική δίωξη σε περίπτωση σύγκρουσης πλοίων<sup>95</sup> στα διεθνή ύδατα, που επισείει την ποινική ή πειθαρχική ευθύνη του πλοίαρχου ή τυχόν άλλου μέλους του πληρώματος.
- τηρεί την δέουσα νομική διαδικασία για την αφαίρεση του διπλώματος από τον πλοίαρχο ή του πιστοποιητικού της ναυτικής του ικανότητας ή την άδεια ασκήσεως του επαγγέλματος, όταν προκύψουν θέματα πειθαρχίας, ακόμα κι αν ο συγκεκριμένος δεν είναι υπήκοος του.

Όταν ένα εμπορικό πλοίο βρίσκεται επομένως στην ανοιχτή θάλασσα, υπάγεται στην αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας του και κανένα άλλο κράτος δεν έχει δικαίωμα να προβαίνει σε πράξεις εξουσίας εναντίον του.

Αν ένα εμπορικό πλοίο, που βρίσκεται στην ανοιχτή θάλασσα, παραβιάζει την νομοθεσία του κράτους της σημαίας του ή το διεθνές δίκαιο, τότε τα πολεμικά πλοία του κράτους της σημαίας μπορούν να δράσουν εναντίον του π.χ. μπορούν να ανακόψουν την πορεία του και να το αναγκάσουν να επιστρέψει σε λιμάνι της χώρας του. Επιπλέον, μπορούν να κινηθούν εναντίον του για να καταστείλουν παράνομες πράξεις ατόμων, που βρίσκονται επάνω σε αυτό, είτε υπηκόων του, είτε αλλοδαπών.

Σε καμία περίπτωση, όμως, τα πολεμικά πλοία μιας χώρας δεν έχουν το δικαίωμα να ανακόψουν την πορεία ενός ξένου εμπορικού πλοίου στην ανοιχτή θάλασσα. Υπάρχουν κατ' εξαίρεση κάποιες περιπτώσεις, που ένα πολεμικό πλοίο μπορεί να προβεί σε έλεγχο ενός αλλοδαπού πλοίου και να ζητήσει εξακρίβωση των στοιχείων της εθνικότητάς του, ζητώντας του αρχικά με ασύρματο ή τηλεβόα να υψώσει τη σημαία του και να παράσχει στοιχεία της ταυτότητάς του. Αν το εμπορικό πλοίο δεν συμμορφωθεί και συνεχίσει τον πλου του, τότε έχει το δικαίωμα να ρίξει προειδοποιητικές βολές και να αποστείλει έναν αξιωματικό για περαιτέρω έλεγχο. Αν ο έλεγχος αποδειχτεί ατελέσφορος, τότε το κράτος της σημαίας είναι υποχρεωμένο να αποζημιώσει το πλοίο π.χ. το 1975 η αμερικανική ακτοφυλακή πραγματοποίησε επιτόπιο έλεγχο στο πλοίο «Sea Crust», το οποίο είχε σημαία από τις Μπαχάμες και βρισκόταν 40 ναυτικά μίλια από τις ακτές των ΗΠΑ. Η ενέργεια αποσκοπούσε σε καταστολή διακίνησης παράνομων ναρκωτικών ουσιών στη θάλασσα και την ενέκρινε και η κυβέρνηση των νησιών Μπαχάμες. Ο πλοιοκτήτης, όμως, επικαλέστηκε ότι το πλοίο είχε αλλάξει εν πλω σημαία και έφερε πλέον την σημαία

<sup>95</sup> Βλ. άρθρο 97§1 Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας, 1982



του Ηνωμένου Βασιλείου, επομένως χρειαζόταν η έγκριση από εκείνο το κράτος. Το αρμόδιο Αμερικανικό δικαστήριο έκρινε ότι τυχόν αλλαγή σημαίας στην ανοιχτή θάλασσα, εξομοιώνει το πλοίο με πλοίο χωρίς εθνικότητα<sup>96</sup>.

#### *1.3.4.2.5. Εξαιρέσεις από την αποκλειστική αρμοδιότητα του κράτους της σημαίας στην ανοιχτή θάλασσα*

Υπάρχουν κάποιες περιπτώσεις που, όπως αναφέραμε, η δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας υποχωρεί υπέρ της αρμοδιότητας όλων των κρατών από κοινού, βάσει των κανόνων του διεθνούς δικαίου. Οι περιπτώσεις αυτές είναι κυρίως ποινικού χαρακτήρα και αφορούν σε εγκλήματα «διεθνή» και πράξεις, που στρέφονται εναντίον της κοινωνίας ως σύνολο και κατ' επέκταση της ανθρωπότητας.

Οι εξαιρέσεις που προβλέπονται στην Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας<sup>97</sup> του 1982 είναι οι ακόλουθες:

*α. Πειρατεία*

*β. Δουλεμπόριο*

*γ. Παράνομες εκπομπές*

Αναλυτικά:

*α. Πειρατεία*

*1. Ιστορική αναδρομή-ορισμός*

Η πειρατεία είναι ένα φαινόμενο των θαλασσών με μακράιωνη ιστορία. Από την πρώτη στιγμή που οι άνθρωποι άρχισαν να χρησιμοποιούν τις θάλασσες και τους ωκεανούς για τις μετακινήσεις τους και κυρίως για τις εμπορικές τους συναλλαγές,

---

<sup>96</sup>Βλ. υπόθεση *United States vs Dominguez/1975*

<sup>97</sup>Βλ. άρθρο 110

εμφανίστηκαν και οι πρώτοι πειρατές. Οι πρώτες ιστορικές καταγραφές μας πηγαίνουν 2.000 χρόνια πίσω, όπου οι Έλληνες και οι Ρωμαίοι αντιμετώπιζαν συχνά πειρατές μέσα στο γεωγραφικά όρια της Μεσογείου. Εκείνη την εποχή, οι πειρατές έκαναν επιθέσεις σε πλοία, για να κλέψουν όλα τα αγαθά, που μετέφεραν ή για να το καταλάβουν και να το χρησιμοποιήσουν.

Η πειρατεία ποτέ δεν σταμάτησε να υφίσταται. Ειδικά τα χρόνια από το 1620 μέχρι και το 1720μ.Χ. είναι γνωστά ως «*τα χρυσά χρόνια της πειρατείας*». Μάλιστα, αυτή την περίοδο υπήρξε και ένας νέος εννοιολογικός διαχωρισμός του περιεχομένου του όρου πειρατεία. *Πειρατής* ήταν ο παράνομος, που λήστευε πλοία σε καιρό ειρήνης, αλλά και σε καιρό πολέμου, ενώ *κουρσάρος* ήταν ο εξουσιοδοτημένος από το κράτος ιδιώτης να πράττει πειρατικές ενέργειες εναντίον εχθρικών προς το συγκεκριμένο κράτος πλοίων και πόλεων, αλλά μόνο σε καιρό πολέμου.

Το 1698 νομοθετήθηκε η πρώτη διάταξη κατά της πειρατείας από το αγγλικό κράτος και το 1878 εκδόθηκε ο νόμος για τη δικαιοδοσία των χωρικών υδάτων, ο οποίος έκανε αναφορά στο ποινικό αδίκημα της πειρατείας. Ο νόμος αυτός ισχύει μέχρι και σήμερα, χαρακτηρίζοντάς την *jure gentium*<sup>98</sup>,

Ως *jure gentium* λοιπόν, η πειρατεία δικαιολογεί την επέμβαση οποιουδήποτε κράτους. Ο πειρατής θεωρείται εχθρός της διεθνούς κοινωνίας και το πειρατικό πλοίο στερείται της διπλωματικής προστασίας του κράτους της σημαίας του. Ο πειρατής είναι *hostis humanis generis* και το πειρατικό πλοίο μπορεί να συλληφθεί από πλοίο οποιουδήποτε κράτους.

Η πειρατεία ως διεθνές έγκλημα στη θάλασσα διακρίνεται από εκείνο που τυχόν καθιερώνει μία εσωτερική έννομη τάξη, όπου η παράνομη πράξη διαπράττεται αποκλειστικά μέχρι και την αιγιαλίτιδα ζώνη.

Στο ελληνικό δίκαιο ορίζεται ότι «*πειρατείαν τελεί πας επιβαίνων πλοίου όστις δια σωματικής βίας ή απειλής τοιαύτης κατά προσώπων, ενεργεί πράξεις διαρπαγής επί ετέρου πλοίου εν ανοικτή θάλασσα με σκοπό ιδιοποιήσεως των ούτω διαρπαζομένων πραγμάτων*»<sup>99</sup>. Ο πλοίαρχος και οι αξιωματικοί ενός πειρατικού πλοίου τιμωρούνται με την ποινή της κάθειρξης.

---

<sup>98</sup> Διδ διεθνές αδίκημα

<sup>99</sup> Βλ. 215§1 ΚΑΝΑ

## 2. Ιστορική πορεία των νομοθετικών κειμένων για την πειρατεία και συμβατική ρύθμιση σήμερα

Το πρώτο συμβατικό κείμενο που ασχολήθηκε με το θέμα της πειρατείας ήταν η Σύμβαση της Γενεύης του 1958 για την ανοιχτή θάλασσα<sup>100</sup>, η οποία μίλησε για παράνομες πράξεις βίας εναντίον πλοίου στην ανοιχτή θάλασσα για ιδιωτικό σκόπο. Σε μία τέτοια περίπτωση, όλα τα πολεμικά πλοία είχαν δικαίωμα καταστολής και η ποινική δικαιοδοσία θα περιέρχονταν στο κράτος της σημαίας του πλοίου που θα αναλάμβανε την τυχόν καταστολή του γεγονότος. Όλα τα κράτη όφειλαν να συνεργάζονται για την καταστολή της πειρατείας.

Οι διατάξεις για την πειρατεία της ανωτέρω Σύμβασης επαναλήφθηκαν σχεδόν αυτολεξί και στην Σύμβαση του 1982 του Μοντέγκο Μπέι<sup>101</sup>, η οποία ορίζει ότι τα κράτη οφείλουν να συνεργάζονται στον μέγιστο δυνατό βαθμό για την καταστολή της πειρατείας στην ανοιχτή θάλασσα ή γενικά σε τόπο που βρίσκεται εκτός εθνικής δικαιοδοσίας.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 101, *πειρατεία* συνιστά<sup>102</sup>:

α. Κάθε παράνομη πράξη βίας ή κράτησης ή αρπαγής, που διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους την ανοιχτή θάλασσα και που κατευθύνεται i) εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους ή εναντίον προσώπου ή περιουσιακών στοιχείων πάνω στο πλοίο ή το αεροσκάφος αυτό, ii) εναντίον πλοίου, αεροσκάφους, προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων σε τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους.

β. Κάθε πράξη εκούσιας συμμετοχής στη λειτουργία ενός πλοίου ή αεροσκάφους εν γνώσει των γεγονότων, που καθιστούν το πλοίο ή το αεροσκάφος αυτό ως πειρατικό.

---

<sup>100</sup> Βλ άρθρα 14-21

<sup>101</sup> Βλ. άρθρα 100-107

<sup>102</sup> [www.unric.org/el/index](http://www.unric.org/el/index)

γ. Κάθε πράξη υποκίνησης ή σκόπιμης διευκόλυνσης πράξης που αναφέρεται στην παράγραφο (α) ή (β) παραπάνω. Βέβαια, είναι λίγο δύσκολο να αποδείξει κάποιος την ύπαρξη μιας τέτοιας πράξης π.χ. αν μία ένοπλη ομάδα καταλάβει ένα πλοίο και αρχίζει να ενεργεί πράξεις πειρατείας, πως ακριβώς μπορεί να αποδειχτεί αν ένα μέλος του πληρώματος ενήργησε εκούσια ή απλά προσπάθησε να σώσει τη ζωή του?

Η παραπάνω διάταξη αναφέρεται σε πειρατεία πλοίου αλλά και σε πειρατεία αεροσκάφους. Στην παρούσα εργασία ωστόσο θα ασχοληθούμε μόνο με τα ζητήματα που αφορούν στα πλοία.

Με βάση τον ανωτέρω ορισμό του άρθρου 101 τα στοιχεία της νομοτυπικής μορφής του εγκλήματος της πειρατείας είναι:

1. *παράνομη πράξη βίας*, η οποία διαπράττεται από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους στην ανοικτή θάλασσα
2. η πράξη αυτή πρέπει να διαπράττεται *για ιδιωτικούς σκοπούς* και
3. να κατευθύνεται *εναντίον άλλου πλοίου* ή αεροσκάφους<sup>103</sup>.

Πιο αναλυτικά:

1. Το πρώτο στοιχείο της νομοτυπικής μορφής του εγκλήματος της πειρατείας περιλαμβάνει *τρεις προϋποθέσεις*:

α. Να πρόκειται για *παράνομη πράξη βίας ή κράτησης ή διαρπαγής*.

β. Να διαπράττεται από *ιδιωτικό πλοίο*. Ένα πολεμικό ή δημόσιο πλοίο μόνο εφόσον δεν έχει εθνικότητα ή αν το πλήρωμά του στασιάζει και προβαίνει σε πράξεις πειρατείας, μπορεί να λογισθεί ως ιδιωτικό και άρα διαπράττει πειρατεία, καθώς και ένα δημόσιο πλοίο μίας μη αναγνωρισμένης διεθνώς οντότητας π.χ. τον Μάιο του 1975, ένα εμπορικό πλοίο με σημαία των Η.Π.Α. συνελήφθη από ένα Καμποτζιανό πολεμικό πλοίο στον Κόλπο του Σιάμ. Το αμερικανικό πλοίο εμπορευματοκιβωτίων είχε την ονομασία *SS Mayaguez* και ήταν ιδιοκτησίας της *Sea-Land Service Inc.* Εκείνη την ημέρα ταξιδεύοντας προς την Ταϊλάνδη, πέρασε δίπλα από το νησί Ρουλο

---

<sup>103</sup>Ως πειρατεία θεωρείται τόσο η εκούσια συμμετοχή σε πράξεις πειρατείας όσο και η υποκίνηση ή σκόπιμη διευκόλυνση των εν λόγω πράξεων

Wai, μία περιοχή που η Καμπότζη διεκδικούσε ως χωρικά της ύδατα. Οι ΗΠΑ δεν αναγνώριζαν χωρικά ύδατα 12 ναυτικών μιλίων, όπως ήθελε η Καμπότζη. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να θεωρούν τα συγκεκριμένα νερά ως ανοιχτή θάλασσα και να πλέουν υπό εν δυνάμει καθεστώς απόλυτης ελευθερίας.

Η σύλληψη του αμερικανικού πλοίου πραγματοποιήθηκε τελικά 60 μίλια από τις ακτές της Καμπότζης, δηλαδή σε διεθνή ύδατα, από δυνάμεις των Ερυθρών Χμερ που εκείνη την εποχή κατείχαν την εξουσία, αλλά τα περισσότερα κράτη, ανάμεσά τους και οι ΗΠΑ, δεν τους αναγνώριζαν.

Ο Πρόεδρος των ΗΠΑ *Gerald Ford* ενημερώθηκε για την κατάληψη του πλοίου και την χαρακτήρισε πράξη «πειρατείας». Ο Υπουργός Άμυνας, *James Schlesinger*, ζήτησε από τον στρατό να εντοπίσει το πλοίο και να αποτρέψει την μεταφορά του στην ενδοχώρα της Καμπότζης. Ο Υπουργός Εξωτερικών *Kissinger* έστειλε μήνυμα στο κινεζικό γραφείο Διαμεσολάβησης στην Ουάσινγκτον, απαιτώντας την άμεση απελευθέρωση του πλοίου και του πληρώματος, αλλά ο Κινέζος υπεύθυνος αρνήθηκε να παραλάβει το μήνυμα.

Αυτή η αρνητική στάση είχε σαν συνέπεια να σπεύσουν στην περιοχή Αμερικανοί πεζοναύτες, οι οποίοι επιβιβάστηκαν στο πλοίο και το επανακατέλαβαν, ενώ ήταν αγκυροβολημένο στα χωρικά ύδατα ενός νησιού της Καμπότζης. Εν τω μεταξύ το πλήρωμα είχε αφεθεί ελεύθερο, οπότε ο αμερικανικός στρατός το βρήκε άδαιο.

γ. Η πράξη να διαπράττεται αποκλειστικά και μόνο στην ανοιχτή θάλασσα και σε κάθε περίπτωση εκτός εθνικής δικαιοδοσίας.

2. Αφορά αποκλειστικά και μόνο ιδιωτικούς σκοπούς τέλεσης του αδικήματος, χωρίς ιδιαίτερη σημασία διαφοροποίησης αναλόγως του σκοπού π.χ. η διαρπαγή, η απληστία, η εκδίκηση κατά του πληρώματος ή των επιβατών.

Στην διάρκεια της δεκαετίας του '80, η εξάπλωση της διεθνούς τρομοκρατίας για πολιτικούς λόγους, επέτεινε την ανάγκη δραστικής αντιμετώπισής της π.χ. στις 7 Οκτωβρίου του 1985, μία ένοπλη ομάδα Παλαιστινίων κατέλαβε το ιταλικό κρουαζιερόπλοιο *Achille Lauro* στα διεθνή ύδατα, 30 ναυτικά μίλια από το λιμάνι

Πορτ-Σαιντ στην Αίγυπτο. Τα μέλη της ομάδας επιβιβάστηκαν στο λιμάνι της Γένοας ως τουρίστες και κρατώντας τους συνεπιβάτες τους ως ομήρους ζητούσαν την απελευθέρωση 50 συντρόφων τους από το Ισραήλ. Η απαίτησή τους δεν έγινε δεκτή και οι τρομοκράτες δολοφόνησαν έναν όμηρο, τον αμερικανό πολίτη Klinghoffer. Οι Αιγυπτιακές αρχές ξεκίνησαν διαπραγματεύσεις με τους πειρατές και την παροχή σε αυτούς πολιτικού ασύλου, οι οποίες ήταν ατελέσφορες. Οι δράστες παραδόθηκαν τελικά στις Ιταλικές αρχές. Το γεγονός αυτό λόγω του μη ιδιωτικού σκοπού για τον οποίο τελέστηκε, δεν αποτελεί πράξη πειρατείας, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο.

Στις 10 Μαρτίου του 1988 καταρτίστηκε η Σύμβαση της Ρώμης με θέμα την Καταστολή Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Θαλάσσιας Ναυσιπλοΐας. Η πρωτοβουλία για την σύνταξη αυτής της Σύμβασης ήταν του ΙΜΟ, με στόχο την περιγραφή των κολαστέων πράξεων με τέτοιο τρόπο, ώστε να εμπίπτουν σε αυτές οι τρομοκρατικές ενέργειες. Η διαφορά με την Σύμβαση του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 ήταν ότι δεν καθιέρωνε οικουμενική δικαιοδοσία όλων των κρατών, αλλά ανέθετε στα συμβαλλόμενα μέρη να υπάγουν στην ποινική τους δικαιοδοσία τις εν λόγω πράξεις.

3. Το τρίτο στοιχείο της νομοτυπικής μορφής της πειρατείας ορίζει ότι οι πράξεις πρέπει να κατευθύνονται εναντίον άλλου πλοίου. Αυτό σημαίνει πως στο πειρατικό γεγονός λαμβάνουν χώρα *τουλάχιστον 2 πλοία*. Οι τρομοκρατικές ενέργειες, που εκδηλώνονται σε ένα μόνο πλοίο, δεν αντιμετωπίζονται ως πειρατεία, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο. Πιο αναλυτικά:

α. Καμία περίπτωση στάσης σε πολεμικό πλοίο δεν αποτελεί πειρατεία. Η πιο γνωστή και χαρακτηριστική περίπτωση στάσης σε πολεμικό πλοίο είναι αυτή που συνέβη στο Ρωσικό θωρηκτό Ποτέμκιν το 1905, το οποίο κατελήφθη από το πλήρωμά του έξω από το λιμάνι της Οδησού. Το κίνημα εν τέλει απέτυχε και οι στασιαστές κατέφυγαν στο λιμάνι της Κωσταντζας, όπου η Ρουμανία, αφού τους παρείχε πολιτικό άσυλο, πήρε το πλοίο υπό τον έλεγχό της και το παρέδωσε στις αρχές της Ρωσίας. Εκεί οι δράστες του κινήματος δεν αντιμετωπίστηκαν ως πειρατές, αλλά ως λιποτάκτες.

Στην διάρκεια της δεκαετίας του '30, τα ευρωπαϊκά κράτη σύνηψαν σύμβαση στην Νyon της Ελβετίας με την οποία εξομοίωσαν τα πλοία και υποβρύχια που κυκλοφορούσαν στη Μεσόγειο χωρίς ενδείξεις εθνικότητας με πειρατικά και τα

βύθιζαν. Αυτή η ρύθμιση ήταν σύμφωνη με το διεθνές δίκαιο. Η Μεσόγειος χωρίστηκε σε 3 ζώνες, τις οποίες αστυνόμευαν η Γαλλία, η Αγγλία και η Ιταλία.

β. Ως προς τα ιδιωτικά πλοία, η αρμοδιότητα καταστολής μίας στάσης που θα λάβει χώρα εκεί, ανήκει στα πολεμικά πλοία του κράτους της σημαίας π.χ. στις 22 Ιανουαρίου του 1961, ένα κρουαζιερόπλοιο με πορτογαλική σημαία, το *Santa Maria*<sup>104</sup>, έπλεε με 600 επιβάτες στην ανοιχτή θάλασσα της Καραϊβικής. Εκεί ανέβηκαν κάποιοι παριστάνοντας τους επιβάτες και με όπλα σκότωσαν μέλη του πληρώματος και έλεγαν ότι ενεργούσαν για λογαριασμό μιας αντιστασιακής οργάνωσης για την απελευθέρωση της Πορτογαλίας.

Η κυβέρνηση της Πορτογαλίας ζήτησε αμέσως την συνδρομή αμερικανικών και βρετανικών πλοίων για την σύλληψη του πλοίου και των πειρατών. Το πλοίο εντοπίστηκε και οδηγήθηκε σε κάποιο λιμάνι της Βραζιλίας, όπου οι επιβάτες αποβιβάστηκαν και στους πειρατές δόθηκε πολιτικό άσυλο. Επειδή οι πράξεις βίας συνέβησαν σε ανθρώπους που ήταν πάνω στο πλοίο και όχι από άλλο πλοίο, δεν συνέτρεχε η τυπική προϋπόθεση για να χαρακτηριστεί ως πειρατεία.

Παραδείγματα τέτοιας επιχείρησης αποτελούν επίσης η παρέμβαση Βρετανικού αντιτορπιλικού για να καταστείλει στάση επί του πλοίου «*Κύπρος*» το 1968 στη Μεσόγειο, μετά από αίτηση του πλοιάρχου του, όπως και η παρέμβαση δύο βρετανικών ναρκαλιευτικών, για να καταστείλουν στάση, που εκδηλώθηκε στο βρετανικό αλιευτικό *Mary*, 25 μίλια έξω από τις Βρετανικές ακτές το 1970.

Στην περίπτωση της στάσης σε ιδιωτικό πλοίο η παρέμβαση του πολεμικού πλοίου είναι προαιρετική και πραγματοποιείται μόνο μετά από αίτηση του πλοιάρχου ή της κυβέρνησης του κράτους της σημαίας.

γ. Η άσκηση πράξεων βίας πάνω σε πλοίο με πολιτικό σκοπό, δεν εμπίπτει σε καμία περίπτωση στην έννοια της πειρατείας. Άλλωστε, το άρθρο 101 της Σύμβασης του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας αναφέρει ρητά ότι, η πράξη πρέπει να γίνεται για «ιδιοτελή σκοπό».

Το 1929 το γερμανικό πλοίο *Falke* μετέφερε όπλα και πυρομαχικά, όταν σε ένα πολωνικό λιμάνι επιβιβάστηκαν σε αυτό 20 άτομα-επαναστάτες από την

---

<sup>104</sup>[www.solantamity.com/Solant/SantaMaria.htm](http://www.solantamity.com/Solant/SantaMaria.htm)

Βενεζουέλα, το κατέλαβαν και το οδήγησαν στη Βενεζουέλα. Η επανάσταση, όμως, απέτυχε και το πλοίο αναγκάστηκε να ζητήσει καταφύγιο στο *Port of Spain*, το οποίο τότε τελούσε ακόμα υπό Αγγλική κατοχή. Η κυβέρνηση της Βενεζουέλας χαρακτήρισε το περιστατικό πειρατεία και ζήτησε να της δοθεί το πλοίο - δεν επρόκειτο, όμως, για πειρατεία αλλά για πράξη που υπαγόταν στη δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας.

Τον Απρίλιο του 1960, 2 αμερικανοί πολίτες ναυάγησαν στα ανοιχτά των νήσων Μπαχάμες, κολύπησαν μέχρι κάποια ακτή και εκεί κατέλαβαν το πλοίο *Muriel III* και σκότωσαν τον καπετάνιο του *Boatwright*. Με το κλεμένο πλοίο έφτασαν στις ακτές της Κούβας. Η βρετανική κυβέρνηση ζήτησε την έκδοση των 2 αμερικανών, ενώ η Κούβα υποστήριξε ότι επειδή πρόκειται για περιστατικό πειρατείας, θα κρατήσει το πλοίο και θα δικάσει τους 2 άντρες. Η βρετανική κυβέρνηση δήλωσε πως το περιστατικό δεν αποτελεί πειρατεία, αφού έλειπαν από τις προϋποθέσεις που συγκροτούν τη νομοτυπική μορφή του εγκλήματος της πειρατείας και η ύπαρξη των 2 πλοίων και η τέλεση της παράνομης πράξης σε διεθνή ύδατα.

Οι υπαίτιοι εν τέλει εκδόθηκαν στις Μπαχάμες και εκτελέστηκαν με απαγχονισμό.

*3. Πότε ένα πλοίο χαρακτηρίζεται πειρατικό και ποιες έννομες συνέπειες επέρχονται εξαιτίας αυτού του χαρακτηρισμού*

Ένα πλοίο για να χαρακτηριστεί πειρατικό πρέπει:

- α. να είναι εξ αρχής σχεδιασμένο να χρησιμοποιηθεί για πράξεις πειρατείας ή
- β. το πλοίο να έχει ήδη χρησιμοποιηθεί για μία τέτοια πράξη

Αν συντρέχει μία από αυτές τις δύο προϋποθέσεις, τότε το πλοίο χαρακτηρίζεται πειρατικό και οι συνέπειες είναι οι ακόλουθες:

- Τα πειρατικά πλοία, αν και δεν φέρουν σημαία συγκεκριμένου κράτους, παρόλα αυτά μπορούν να διατηρήσουν την εθνικότητά τους, ανάλογα με το τι ορίζει το εθνικό τους δίκαιο.
- Με βάση την καθιερωμένη στο ποινικό δίκαιο αρχή, η μεταβίβαση ενός πειρατικού πλοίου για όσο διάστημα βαρύνεται με αυτόν τον χαρακτηρισμό, είναι



άκυρη. Αποφασίζει για τα διάφορα ζητήματα των ποινών ή των ενεργειών που πρέπει να γίνουν μόνο το κράτος που επέσπευσε την κατάσχεσή του.

- Σε περίπτωση που η κατάσχεση ενός πλοίου ως πειρατικού έχει γίνει χωρίς επαρκή στοιχεία, το κράτος το οποίο προέβη σε αυτήν ευθύνεται απέναντι του κράτους της σημαίας, για κάθε απώλεια, ζημιά που προκλήθηκε από την κατάσχεση του.
- Στην κατάσχεση μπορούν να προβούν μόνον πλοία ή αεροσκάφη πολεμικά ή άλλα πλοία ή αεροσκάφη που φαίνεται ότι ανήκουν σε κάποια κρατική αρχή και ενεργούν δυνάμει σχετικής εξουσιοδοτήσεως για τον συγκεκριμένο σκοπό.

### *β. Δουλεμπόριο*

Το άρθρο 99 της Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας ορίζει ότι «κάθε κράτος πρέπει να λάβει αποτελεσματικά μέτρα για την πρόληψη και τιμωρία της μεταφοράς δούλων με πλοία που φέρουν τη σημαία του και να παρεμποδίζει την παράνομη χρήση της σημαίας του για το σκοπό αυτό. Δούλος που καταφεύγει σε οποιοδήποτε πλοίο οποιασδήποτε σημαίας καθίσταται αυτοδικαίως ελεύθερος».

Ως δουλεία, χαρακτηρίζεται «η κατάσταση του ατύχου υποκειμένου εις τας περί δικαίου της ιδιοκτησίας αρχάς ή τίνας εξ αυτών»<sup>105</sup>. Η εμπορία δούλων, όπως αναφέρεται στο πρωτόκολλο της Ν. Υόρκης<sup>106</sup> περιλαμβάνει κάθε πράξη σύλληψης, απόκτησης ή διάθεσης ατόμου, που αποσκοπεί την υπαγωγή του σε δουλεία, κάθε πράξη πρόσκτησης δούλου με σκοπό την μεταπώληση ή ανταλλαγή του, κάθε πράξη παραχώρησης κεκτημένου δούλου, διάπραξης πώλησης ή ανταλλαγής και κάθε πράξη εμπορίας ή μεταφοράς δούλων.

Στο συνέδριο της Βιέννης του 1815 υπογράφηκε η πρώτη Σύμβαση για την καταστολή του εμπορίου της δουλείας, όπου ορίστηκε ότι η δουλεμπορία είναι «αντικείμενη στις αρχές του ανθρωπισμού και στους γενικούς κανόνες της ηθικής».

Η δουλεία και η εμπορία δούλων είναι ζήτημα διεθνές και όλα τα κράτη έχουν δικαίωμα και υποχρέωση ταυτόχρονα να λαμβάνουν αποτελεσματικά μέτρα για την πρόληψη και τιμωρία του εμπορίου δούλων. Το δουλεμπόριο έχει αναχθεί σε ένα

<sup>105</sup> Βλ. άρθρο 1 της Σύμβασης της Γενεύης του 1926 περί δουλείας, που επικυρώθηκε με τον ν. 4473/1930

<sup>106</sup>

έγκλημα διεθνές, με την έννοια ότι υπάρχει διεθνής πρόβλεψη της εγκληματικής πράξης και ρητή επιταγή προς όλα τα κράτη για την καταστολή του. Όλα τα κράτη οφείλουν να τιμωρούν τυχόν μεταφορά δούλων που πραγματοποιείται με πλοία της σημαίας του, χωρίς να χρειάζεται ειδική εθνική νομοθετική ρύθμιση.

Το διεθνές δίκαιο δεν θεμελιώνει παγκόσμια δικαιοδοσία των κρατών προς την εκδίκαση του εγκλήματος της μεταφοράς δούλων, όπως κάνει για την πειρατεία και συνεπώς αρμόδια να συλλάβουν, δικάσουν και καταδικάσουν τους δουλεμπόρους, εκτός εάν υπάρχει ειδική περίπτωση συμβατικής ρύθμισης, είναι τα κράτη που έχουν την αρμοδιότητα, με βάση το κοινό ποινικό δίκαιο και με βάση την ποινική δικονομία<sup>107</sup>.

Ως προς την Ελλάδα και το ελληνικό δίκαιο, το έγκλημα της εμπορίας δούλων θεωρείται έγκλημα στρεφόμενο κατά της παγκόσμιας δικαιοσύνης, δικάζεται και τιμωρείται σύμφωνα με τους ελληνικούς ποινικούς νόμους, οπουδήποτε και αν τελέστηκε.

### *γ. Παράνομες εκπομπές ραδιοφωνίας και τηλεόρασης από την ανοιχτή θάλασσα*

Στην διάρκεια της δεκαετίας του '60 δημιουργήθηκαν, αρχικά από ερασιτέχνες και στη συνέχεια από επαγγελματίες, πολλοί «πειρατικοί» σταθμοί. Αυτοί ήταν εγκατεστημένοι ακριβώς έξω από τα χωρικά ύδατα κάποιων χωρών π.χ. Αγγλία, Βέλγιο, Ολλανδία πάνω σε πλοία ή πλωτές κατασκευές, τα οποία μη έχοντας την εθνικότητα των κρατών-δεκτών των εκπομπών τους, διέφευγαν της δικαιοδοσίας τους.

Όλοι αυτοί οι σταθμοί παραβιάζαν κατάφωρα τις διεθνείς συμφωνίες για τον αθέμιτο ανταγωνισμό και κερδοσκοπούσαν εκπέμποντας διαφημίσεις χωρίς να πληρώνουν φόρους.

Τα βλαπτόμενα κράτη σε πρώτη φάση άσκησαν παρεμβάσεις πάνω σε αυτά τα πλοία και τις πλωτές κατασκευές, οι οποίες ήταν παράνομες, μιας και το διεθνές δίκαιο ορίζει ότι, απαγορεύεται η επέμβαση σε ξένα πλοία, που βρίσκονται στην

---

<sup>107</sup> Βλ. άρθρο 99 Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας, 1982

ανοιχτή θάλασσα. Σε δεύτερη φάση προσπάθησαν να λάβουν μέτρα καταστολής της ραδιοπειρατείας. Έτσι, το 1965 το Συμβούλιο της Ευρώπης υιοθέτησε την «Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την καταπολέμηση των Ραδιοεκπομπών που πραγματοποιούνται έξω από το εθνικό έδαφος»<sup>108</sup>, η οποία προέβλεπε ποινικές κυρώσεις κατά των προσώπων και των εταιρειών που διαφημίζονταν μέσω αυτών.

Σήμερα και σύμφωνα με το άρθρο 109§2 της Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας του 1982 ορίζεται ότι «παράνομη εκπομπή σημαίνει μετάδοση ραδιοφωνικών ή τηλεοπτικών εκπομπών από ένα πλοίο ή από εγκαταστάσεις στην ανοιχτή θάλασσα που απευθύνονται στο ευρύ κοινό, κατά παράβαση των διεθνών κανονισμών, με εξαίρεση τη μετάδοση σημάτων κινδύνου». Αρμόδιο για την καταστολή ενεργειών τέτοιας φύσης είναι το κράτος της σημαίας του πλοίου από το οποίο πραγματοποιείται η εκπομπή, αλλά και οποιοδήποτε άλλο κράτος είναι δέκτης μιας τέτοιας εκπομπής. Επιπλέον, ορίζεται ότι όλα τα κράτη οφείλουν να συνεργάζονται για την καταστολή των παράνομων ραδιοεκπομπών από την ανοιχτή θάλασσα<sup>109</sup>.

Η §3 του άρθρου 109 της ανωτέρω Σύμβασης καθορίζει τα κράτη που έχουν το δικαίωμα να προβούν σε διώξεις εναντίον των προσώπων που προβαίνουν σε παράνομες εκπομπές. Τα ίδια κράτη έχουν δικαιοδοσία να συλλάβουν είτε το πλοίο, είτε τα άτομα που επιβαίνουν σε αυτό και εκπέμπουν παράνομα από την ανοιχτή θάλασσα<sup>110</sup>.

#### δ. Δικαίωμα νηοψίας

Όταν ένα εμπορικό πλοίο βρίσκεται στην ανοιχτή θάλασσα υπάγεται στην αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας του και κανένα άλλο κράτος δεν μπορεί να ασκήσει οποιαδήποτε εξουσία επάνω του και εναντίον του. Επομένως, κάθε κράτος έχει δικαίωμα να προβαίνει σε πράξεις κυριαρχίας μόνο σε σκάφη που

---

<sup>108</sup>22/1/1965

<sup>109</sup>Βλ. άρθρο 109§1 Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας, 1982

<sup>110</sup>Βλ. άρθρο 109§4 Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας, 1982

φέρουν τη σημαία του και συνεπώς βρίσκονται κάτω από την αποκλειστική του κυριαρχία.

Σε περίπτωση παραβίασης εκ μέρους ενός εμπορικού πλοίου κάποιου εθνικού νόμου του κράτους της σημαίας του ή διατάξεων του διεθνούς δικαίου, ενώ βρίσκεται στην ανοιχτή θάλασσα, τότε τελεί αυτομάτως υπό την εξουσία των πολεμικών πλοίων του κράτους της σημαίας του, τα οποία έχουν το δικαίωμα να δράσουν εναντίον του π.χ. να ανακόψουν την πορεία του και να το αναγκάσουν να επιστρέψει σε λιμάνι της χώρας του. Επιπλέον, μπορούν να κινηθούν εναντίον του για να καταστείλουν παράνομες πράξεις ατόμων που βρίσκονται επάνω σε αυτό, είτε υπηκόων του, είτε αλλοδαπών.

Ένα πολεμικό πλοίο δεν έχει σε καμία περίπτωση το δικαίωμα να επεμβαίνει ή να παρακωλύει τον πλου ενός ξένου εμπορικού πλοίου στην ανοιχτή θάλασσα σε καιρό ειρήνης. Η μοναδική πράξη στην οποία μπορεί να προβεί ένα πολεμικό πλοίο είναι ο επονομαζόμενος «έλεγχος της σημαίας» και αν υπάρχει περαιτέρω λόγος η «επίσκεψη» ενός αξιωματικού του πάνω στο πλοίο. Η επέμβαση ενός πολεμικού πλοίου σε ένα ξένο εμπορικό πλοίο είναι νόμιμη μόνο εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης. Αν π.χ. ένα περιπολικό σκάφος του Λιμενικού Σώματος προχωρήσει σε μία παρόμοια ενέργεια, εκείνη χαρακτηρίζεται έλεγχος εν πλώ και αφορά διαπίστωση θαλάσσιας ρύπανσης ή παράνομη μεταφόρτωση φορτίου π.χ. πετρέλαιο από πλοίο εξωτερικού σε πλοίο εσωτερικού.

Οι περιπτώσεις όπου δικαιολογείται από το διεθνές δίκαιο η επέμβαση ενός πολεμικού πλοίου για έλεγχο σε ένα ξένο εμπορικό πλοίο στην ανοιχτή θάλασσα, απαριθμούνται περιοριστικά στο άρθρο 110 της Σύμβασης του ΟΗΕ για το δίκαιο της θάλασσας και είναι οι ακόλουθες:

- α. πειρατεία
- β. δουλεμπόριο
- γ. άρνηση ανύψωσης σημαίας εκ μέρους του ξένου πλοίου
- δ. παράνομη ραδιοτηλεοπτική εκπομπή
- ε. πλοίο χωρίς ιθαγένεια

Αν ο ανωτέρω έλεγχος αποδειχτεί ατελέσφορος και οι υποψίες παραβίασης του δικαίου αβάσιμες, τότε το κράτος της σημαίας είναι υποχρεωμένο να αποζημιώσει το ανωτέρω εμπορικό πλοίο π.χ. το 1975 η αμερικανική ακτοφυλακή

πραγματοποίησε επιτόπιο έλεγχο στο πλοίο «Sea Crust», το οποίο είχε σημαία από τις Μπαχάμες και βρισκόταν 40 ναυτικά μίλια από τις ακτές των ΗΠΑ. Η ενέργεια αποσκοπούσε σε καταστολή διακίνησης παράνομων ναρκωτικών ουσιών στη θάλασσα και είχε ληφθεί έγκριση για αυτή και από την κυβέρνηση των νησιών Μπαχάμες. Ο πλοιοκτήτης του, όμως, επικαλέστηκε ότι το πλοίο είχε αλλάξει εν πλω σημαία και έφερε πλέον την σημαία του Ηνωμένου Βασιλείου, επομένως χρειαζόταν η έγκριση και από αυτό το κράτος. Το αρμόδιο αμερικανικό δικαστήριο έκρινε ότι τυχόν αλλαγή σημαίας στην ανοιχτή θάλασσα, εξομοιώνει το πλοίο με πλοίο χωρίς εθνικότητα<sup>111</sup>.

Το δικαίωμα νηοψίας δεν έχει καμία σχέση με την περίπτωση που ένας αξιωματικός επιβιβάζεται σε πλοίο για έλεγχο των ναυτιλιακών του εγγράφων.

Η νηοψία<sup>112</sup> είναι μία πράξη που νομιμοποιείται μόνο σε περίπτωση ένοπλης σύρραξης. Τότε, τα πλοία εκείνα που δημιουργούν υποψίες ότι μετέχουν στον πολεμικό ανεφοδιασμό του αντιπάλου, διενεργώντας λαθρεμπόριο πολέμου, είναι δυνατόν να ελέγχονται στην ανοιχτή θάλασσα από το εμπόλεμο κράτος. Για να «ενεργοποιηθεί» το δικαίωμα της νηοψίας για ένα κράτος, θα πρέπει πρώτα να γίνει αναγγελία της ένοπλης σύρραξης προς τους τρίτους<sup>113</sup>.

Επειδή η νηοψία σε ένα εμπορικό πλοίο πραγματοποιείται σε εμπόλεμη περιοχή, θεωρείται κίνδυνος πολέμου και ως εκ τούτου δεν μπορεί να εγερθεί καμία αξίωση για τυχόν βλάβη του ίδιου του πλοίου ή του φορτίου του.

#### ε. Συνεχής καταδίωξη (*hot pursuit*)

Όταν ένα ξένο εμπορικό πλοίο παραβιάσει τους νόμους και τους κανονισμούς κάποιου παράκτιου κράτους, ενώ πλέει στα εσωτερικά ή στα χωρικά του ύδατα,

---

<sup>111</sup> Βλ. υπόθεση *United States vs Dominguez/1975*

<sup>112</sup> Εμμ. Ρούκουνας, 1982

<sup>113</sup> Π.χ. οι επεμβάσεις γαλλικών πολεμικών σε ξένα πλοία στην διάρκεια του απελευθερωτικού αγώνα στην Αλγερία χαρακτηρίστηκαν παράνομες

καταδιώκεται νόμιμα. Αυτή η καταδίωξη είναι δυνατόν να συνεχιστεί και στην ανοιχτή θάλασσα.

Επομένως, ο όρος «συνεχής καταδίωξη»<sup>114</sup> στο δίκαιο της θάλασσας χαρακτηρίζει τη νόμιμη καταδίωξη ενός αλλοδαπού εμπορικού πλοίου στην ανοικτή θάλασσα, λόγω παραβίασης των νόμων του παράκτιου κράτους, ενώ βρισκόταν μέσα σε θαλάσσιες ζώνες της δικαιοδοσίας του. Η καταδίωξη αυτή, όταν είναι αποτελεσματική, καταλήγει σε σύλληψη του ξένου πλοίου στην ανοιχτή θάλασσα. Ειδικά για την συνορεύουσα ζώνη, η καταδίωξη επιτρέπεται μόνο αν η παραβίαση είναι κανονισμών και νόμων που προστατεύουν αρμοδιότητες του παράκτιου κράτους στη συγκεκριμένη ζώνη.

Η αρχή της συνεχούς καταδίωξης καθιερώθηκε πρώτη φορά από τα τέλη του δεκάτου ενάτου αιώνα και τελικά στις αρχές του εικοστού χρησιμοποιήθηκε αποτελεσματικά για την καταστολή της ποτοαπαγόρευσης στις ΗΠΑ.

Πιο συγκεκριμένα, την δεκαετία του '30, ήταν συχνό φαινόμενο η παραβίαση από ξένα πλοία των νόμων περί ποτοαπαγόρευσης στην περιοχή έξω τα χωρικά ύδατα<sup>115</sup> των ΗΠΑ. Εκείνη την εποχή οι ΗΠΑ και το Ηνωμένο Βασίλειο προχώρησαν σε διμερείς συμφωνίες που κατοχύρωναν το δικαίωμα της συνεχούς καταδίωξης.

Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση του καναδικού πλοίου «*I'm alone*», το οποίο, ενώ βρισκόταν 10 ναυτικά μίλια από τις ακτές της Λουιζιάνα, του ζητήθηκε να ανακόψει τον πλού του. Εκείνο δεν συμμορφώθηκε στην ανωτέρω διαταγή και καταδιώχθηκε από την αμερικανική ακτοφυλακή. Τελικά, ο πλους του ανακόπηκε 200 ναυτικά μίλια από τις ακτές των ΗΠΑ μετά από καταδίωξη 2 ημερών, οπότε και βυθίστηκε επειδή ο πλοίαρχος του αρνήθηκε να ακολουθήσει το αμερικανικό πολεμικό πλοίο. Κοινή αμερικανο-βρετανική διαιτητική επιτροπή που συστήθηκε για να κρίνει την εν λόγω πράξη εκ μέρους των Αμερικανών απεφάνθη ότι η βύθιση αποτελεί υπέρβαση των δικαιωμάτων του παράκτιου κράτους στο πλαίσιο του δικαιώματός του για συνεχή καταδίωξη.

---

<sup>114</sup>*Hot pursuit*

<sup>115</sup>Τα χωρικά ύδατα των ΗΠΑ τότε είχαν έκταση 3 ναυτικά μίλια

Το δικαίωμα της συνεχούς καταδίωξης ρυθμίστηκε από το άρθρο 23 της Σύμβασης της Γενεύης του 1958 για την ανοιχτή θάλασσα και από το άρθρο 111 της Σύμβασης του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982. Σύμφωνα με τις ρυθμίσεις αυτές, η καταδίωξη ενός αλλοδαπού πλοίου στην ανοιχτή θάλασσα πραγματοποιείται, όταν οι αρμόδιες αρχές του παράκτιου κράτους υποψιάζονται βεβαίως ότι, ένα αλλοδαπό πλοίο παραβιάζει τους νόμους και τους κανονισμούς του σε περιοχή εντός της δικαιοδοσίας του. Η συνεχής καταδίωξη ξεκινάει, όταν το αλλοδαπό πλοίο ή έστω και μία λέμβος αυτού βρίσκεται στα εσωτερικά ύδατα, στην αιγιαλίτιδα ζώνη, στην συνορεύουσα ζώνη ή στην ΑΟΖ ενός κράτους και πραγματοποιεί κάποια παράβαση, σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο του συγκεκριμένου κράτους. Το δικαίωμα της συνεχούς καταδίωξης εφαρμόζεται *mutatis mutandis*<sup>116</sup> για παραβάσεις στην ΑΟΖ και στην υφαλοκρηπίδα, συμπεριλαμβανομένων των ζωνών ασφάλειας γύρω από τις εγκαταστάσεις της υφαλοκρηπίδας.

Για να ξεκινήσει νόμιμα η καταδίωξη θα πρέπει πρώτα να ενημερωθεί το πλοίο που παρανομεί για την υποχρέωσή του να ανακόψει τον πλου του, μέσω ενός ηχητικού ή οπτικού σήματος.

Το δικαίωμα της συνεχούς καταδίωξης ασκείται μόνο από πολεμικά πλοία ή άλλα δημόσια πλοία. Σε περίπτωση που το πλοίο κρατηθεί ή συλληφθεί έξω από την αιγιαλίτιδα ζώνη χωρίς να υφίσταται τελικά λόγος συνεχούς καταδίωξης, το παράκτιο κράτος οφείλει να το αποζημιώσει για κάθε απώλεια ή ζημιά που υπέστη ως αποτέλεσμα αυτής της κράτησης ή σύλληψης. Από την στιγμή που το καταδιωκόμενο πλοίο εισέλθει στην αιγιαλίτιδα ζώνη της χώρας του ή ενός τρίτου κράτους δεν υφίσταται πια δικαίωμα συνεχούς καταδίωξης.

#### **1.3.4.3. ΑΔΙΚΗΜΑΤΑ ΤΕΛΟΥΜΕΝΑ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΣΤΗΝ ΑΝΟΙΧΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ**

##### *1.3.4.3.1. Σύγκρουση πλοίων*

---

<sup>116</sup> Δλδ αναλογικά

Η Σύμβαση του ΟΗΕ για το δίκαιο της θάλασσας του 1982 ορίζει ότι: «Σε περίπτωση σύγκρουσης ή άλλου θαλάσσιου επεισοδίου αναφορικά με πλοίο στα διεθνή ύδατα που επισείει την ποινική ή πειθαρχική ευθύνη του πλοιάρχου ή άλλου μέλους του πληρώματος, καμία πειθαρχική ή ποινική δίωξη δεν μπορεί να ασκηθεί εναντίον αυτού παρά μόνον ενώπιον των δικαστικών αρχών ή διοικητικών ή του Κράτους της σημαίας, είτε του Κράτους του οποίου το άτομο έχει την υπηκοότητα»<sup>117</sup>. Επιπλέον, τονίζεται ότι «σύλληψη ή κράτηση πλοίου ακόμη και εις εκτέλεση ανακριτικού έργου, δεν μπορεί να διαταχθεί από αρχή άλλη εκτός από εκείνη του κράτους της σημαίας του πλοίου»<sup>118</sup>.

Βάσει της ανωτέρω διάταξης του διεθνούς δικαίου, το κράτος της σημαίας του πλοίου έχει την αποκλειστική αρμοδιότητα για την άσκηση ποινικής δικαιοδοσίας σε περιπτώσεις σύγκρουσης του πλοίου με κάποιο άλλο στην ανοιχτή θάλασσα και όταν η ευθύνη για το συμβάν ανήκει στον Πλοίαρχό του ή σε κάποιο άλλο μέλος του πληρώματός του. Σε αυτή την περίπτωση, η δίωξη ασκείται ενώπιον των δικαστικών ή διοικητικών αρχών του κράτους της σημαίας του πλοίου ή του κράτους της υπηκοότητας του υπαίτιου προσώπου.

Στην §2 του ανωτέρω άρθρου ορίζεται ότι «Σε θέματα πειθαρχίας, το κράτος το οποίο χορήγησε το δίπλωμα του πλοιάρχου ή το πιστοποιητικό ναυτικής ικανότητας ή την άδεια ασκήσεως είναι το μόνο αρμόδιο, τηρώντας την πρόεπουσα νομική διαδικασία, για την αφαίρεση των πιστοποιητικών αυτών, ακόμη και αν ο κάτοχος δεν είναι υπήκοος του κράτους που τα χορήγησε».

Χαρακτηριστική είναι η υπόθεση *Lotus*<sup>119</sup>, η οποία έλαβε χώρα στις 2 Αυγούστου του 1926 στην ανοιχτή θάλασσα του βορείου Αιγαίου. Εκεί, το εμπορικό πλοίο *SSLotus*, γαλλικής σημαίας, συγκρούστηκε με το τουρκικό εμπορικό πλοίο *Bozkourt*. Το τουρκικό πλοίο εξαιτίας της σφοδρής σύγκρουσης κόπηκε στα δύο και βυθίστηκε, παρασύροντας στον θάνατο οχτώ (8) μέλη του πληρώματός του.

Το *Lotus*, αφού προσέφερε στους Τούρκους κάθε δυνατή βοήθεια, συνέχισε τον πλου του και έφτασε στις 3 Αυγούστου στην Κωνσταντινούπολη, όπου ο γάλλος Πλοίαρχος Demons ανακρίθηκε από τις αρμόδιες αρχές για το συμβάν, κρίθηκε προφυλακιστέος για αμέλεια κατά τη ναυσιπλοΐα, που είχε σαν αποτέλεσμα την

---

<sup>117</sup> Βλ. άρθρο 97§1

<sup>118</sup> Βλ. άρθρο 97§3

<sup>119</sup> S.S. *Lotus vs Turkey*, P.C.I.J (Ser.A), No 10, 1927



σύγκρουση και καταδικάστηκε για τον θάνατο των οχτώ (8) ναυτικών σε 80 ημέρες φυλάκισης.

Η Γαλλία ζήτησε και πέτυχε την παραπομπή της υπόθεσης στο Διαρκές Δικαστήριο Διεθνούς Δικαιοσύνης<sup>120</sup> με το ερώτημα, αν η άσκηση ποινικής δικαιοδοσίας εκ μέρους του τουρκικού δικαστηρίου για ένα ατύχημα που συνέβη στην ανοιχτή θάλασσα παραβίαζε ή όχι το διεθνές δίκαιο. Οι Τούρκοι ισχυρίστηκαν ότι από την στιγμή που σκοτώθηκαν Τούρκοι πολίτες είχαν δικαιοδοσία να δικάσουν όσους είχαν ευθύνη για αυτούς τους θανάτους. Η Γαλλία απάντησε ότι το κράτος της σημαίας του πλοίου έχει αποκλειστική δικαιοδοσία σε αυτές τις περιπτώσεις.

Το Δικαστήριο έκρινε καταρχάς ότι, δεν υπάρχει νόμος του διεθνούς δικαίου που να απαγορεύει σε ένα κράτος να ασκήσει ποινική δικαιοδοσία σε έναν ξένο υπήκοο που αδικοπρακτεί εκτός της επικράτειάς του. Επομένως, από τη στιγμή που ό,τι δεν απαγορεύεται, επιτρέπεται, τα κράτη μπορούν να ενεργούν όπως επιθυμούν, αρκεί να μην υπάρχει ρητή απαγόρευση για την πράξη τους<sup>121</sup>.

Εν προκειμένω, υπήρξε ένα συμβάν στην ανοιχτή θάλασσα με εμπλεκόμενους δύο πλοία με διαφορετική σημαία μεταξύ τους. Το Δικαστήριο έκρινε ότι τόσο η Γαλλία, όσο και η Τουρκία είχαν ποινική δικαιοδοσία άσκησης διώξεων των υπευθύνων, δικαιώνοντας ουσιαστικά την Τουρκία.

Η συγκεκριμένη απόφαση αποτέλεσε αντικείμενο έντονης κριτικής και συζητήσεων στους ναυτιλιακούς κύκλους για πολλά χρόνια. Με αφορμή την υπόθεση Lotus η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα όρισε ως επικίνδυνη την άποψη ότι η εσωτερική νομοθεσία του κράτους μπορεί να προβλέπει και να τιμωρεί αδικήματα, που πραγματοποιούνται στην ανοιχτή θάλασσα από ξένα εμπορικά πλοία, γιατί με αυτό τον τρόπο κάμπτεται η θεωρία της Αρχής της Ενότητας, η οποία ισχύει τόσο στην Ελλάδα<sup>122</sup>, όσο και στις περισσότερες χώρες της ηπειρωτικής Ευρώπης. Σύμφωνα με αυτή την θεωρία, τόπος τέλεσης ενός εγκλήματος είναι εκείνος όπου εκδηλώνεται η εγκληματική συμπεριφορά, όσο και ο τόπος που πραγματοποιήθηκε το αξιόποινο αποτέλεσμα.

---

<sup>120</sup> Το Διαρκές Δικαστήριο Διεθνούς Δικαιοσύνης συστήθηκε το 1922 στη Χάγη και διατηρήθηκε μέχρι το 1946, οπότε και μετονομάστηκε σε Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης

<sup>121</sup> Αυτή η κρίση του ΔΔΔΔ έμεινε γνωστή ως «Κανόνας Lotus» και ήταν σε ισχύ μέχρι το 1958

<sup>122</sup> Βλ. άρθρο 16ΠΚ

Τελικά, το 1952 με την Σύμβαση των Βρυξελλών κατοχυρώθηκε η αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας, καθώς και η συντρέχουσα δικαιοδοσία του κράτους της ιθαγένειας του υπαίτιου της τυχόν σύγκρουσης στην ανοιχτή θάλασσα. Συγκεκριμένα, το άρθρο 1 της ανωτέρω Σύμβασης<sup>123</sup> αναγνωρίζει ποινική και διοικητική δικαιοδοσία στο κράτος της σημαίας του πλοίου του οποίου ο Πλοίαρχος/μέλος του πληρώματος πρόκειται να διωχτεί ποινικά ή διοικητικά. Επίσης, υπάρχει δικαιοδοσία του κράτους, του οποίου ο τυχόν υπαίτιος για τη σύγκρουση είναι υπήκοός του.

Η Σύμβαση που υπογράφηκε στη Γενεύη το 1958 για την ανοιχτή θάλασσα επανέλαβε ότι σε περίπτωση σύγκρουσης πλοίων στην ανοιχτή θάλασσα, το κράτος της σημαίας του πλοίου, του οποίου ο Πλοίαρχος/μέλος του πληρώματος ευθύνεται ποινικά ή πειθαρχικά, έχει και τη δικαιοδοσία<sup>124</sup>. Επομένως, η Σύμβαση δεν καθιερώνει αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτος της σημαίας, αλλά συντρέχουσα με εκείνη του κράτους της υπηκοότητας του υπαίτιου.

Το 1972 υπογράφηκε στο Λονδίνο η Σύμβαση *«περί Διεθνών Κανονισμών προς Αποφυγή Συγκρούσεων εν Θαλάσση»*, η οποία κυρώθηκε από την Ελλάδα με το ΝΔ 93/74<sup>125</sup>. Η Σύμβαση αυτή περιλαμβάνει κανόνες:

α. για τον χειρισμό και την πλεύση του πλοίου για αποφυγή σύγκρουσης σε κατάσταση ορατότητας και σε κατάσταση μη ορατότητας

β. για την διαγωγή πλοίων, όταν βρίσκονται το ένα απέναντι στο άλλο ή οι πορείες τους διασταυρώνονται

γ. για τους φανούς και τα σχήματα που πρέπει να επιδεικνύονται, ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου

δ. για τα ηχητικά και φωτεινά σήματα, καθώς και για τα σήματα κινδύνου

Ο κανονισμός αυτός αποσκοπεί στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Η διάταξη του άρθρου 225§1 του ΚΔΝΔ ορίζει ότι *«πλοίαρχος ή αξιωματικός φυλακής, όστις εξ αμελείας παρέχει συμβουλές αντιθέτους*

---

<sup>123</sup> Σύμβαση 10/5/1952 *«περί ενοποίησης ορισμένων κανόνων σχετικών με την ποινική δικαιοδοσία επί συγκρούσεως πλοίων ή άλλων συμφωνιών εν τη ναυσιπλοΐα»*

<sup>124</sup> Βλ. άρθρο 11§1

<sup>125</sup> Φεκ 293

*προς τας ανωτέρω διατάξεις τας αφορούσας την τηρητέαν πλεύσιν, τιμωρούνται δια φυλακίσεως μέχρις 6 μηνών και χρηματικής ποινής». Στην §2 ορίζεται ότι «αν κατά συνέπεια της ανωτέρου διατάξεως ή εξ αμελείας μέλους του πληρώματος κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας του επέλθει σύγκρουση ή προσάραξη του πλοίου επί προφανούς εμποδίου ή σοβαρή βλάβη του πλοίου ή του φορτίου, οι υπαίτιοι τιμωρούνται με ποινή φυλακίσεως έως και 3 χρόνια και χρηματική ποινή». Τέλος, η §3 του ανωτέρου άρθρου ορίζει ότι «εάν εκ των παραβάσεων επέλθει απώλεια του πλοίου ή ανικανότητα αυτού ή ολική απώλεια του φορτίου ή θάνατος προσώπου ή τραύματα βαρέα, ο υπαίτιος τιμωρείται με ποινή φυλάκισης τουλάχιστον 3 μηνών και χρηματική ποινή».*

Στην περίπτωση που από πρόθεση παραβιάζεται διάταξη του κανονισμού, χωρίς να επέλθει κάποιο από τα παραπάνω αποτελέσματα τίθεται ζήτημα, ως προς την ποινική αντιμετώπιση των παραβατών. Δεδομένη είναι μόνο η δυνατότητα επιβολής διοικητικού προστίμου.

Σύμφωνα με το άρθρο 2 του κυρωτικού ν.δ. 93/74, ο Κανονισμός πρέπει να τηρείται υποχρεωτικά από τα πλοία με ελληνική σημαία «οπουδήποτε της υδρογείου πλεύσεως», άρα και στην ανοικτή θάλασσα. Όσον αφορά τα πλοία με ξένη σημαία, καταλαμβάνει μόνον εκείνα, με σημαία χωρών που μετέχουν της Σύμβασης αυτής, όταν πλέουν εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων. Επομένως, δεν μπορεί να ασκηθεί ποινική δίωξη για παραβίαση σε πλοία που φέρουν σημαία κράτους και δεν έχουν προσχωρήσει στη Σύμβαση ακόμη και αν πλέουν στα ελληνικά χωρικά ύδατα. Η ρύθμιση αυτή είναι στενότερη από την αντίστοιχη του ΚΑΝΔ, η οποία καταλαμβάνει όλα τα πλοία με ξένη σημαία, των οποίων ο Έλληνας πλοίαρχος ή ο αξιωματικός φυλακής παραβιάζει τον Κανονισμό προς αποφυγή σύγκρουσης εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων.

Κατά κανόνα, το ειδικό ναυτικό αδίκημα της παραβίασης του Διεθνούς κανονισμού προς αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, συρρέει πραγματικά με τα εγκλήματα της πρόκλησης ναυαγίου από αμέλεια (αν προκλήθηκε, συνεπεία της παραβίασης, βύθιση προσάραξη του πλοίου κατ' άρθρο 278 ΠΚ), ανθρωποκτονίας από αμέλεια (αν από τη σύγκρουση επήλθε θάνατος και συντρέχουν και οι λοιπές προϋποθέσεις της διάταξης του άρθρου 302 ΠΚ), ή της σωματικής βλάβης από αμέλεια (αν από τη σύγκρουση προξενήθηκε σωματική βλάβη).

#### 1.3.4.3.2. Διακίνηση ναρκωτικών ουσιών

Το άρθρο 108§1 της Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας του 1982 ορίζει ότι *«όλα τα κράτη πρέπει να συνεργάζονται για την καταστολή του παράνομου εμπορίου ναρκωτικών και ψυχοτρόπων ουσιών, που διεξάγεται από πλοία στην ανοικτή θάλασσα κατά παράβαση των διεθνών συμβάσεων»*.

Παράνομο εμπόριο ναρκωτικών φαρμάκων και ψυχοτροπικών ουσιών αποτελεί, σύμφωνα με την ελληνική νομολογία, κάθε πράξη με την οποία συντελείται ή διευκολύνεται η πραγματοποίηση της κυκλοφορίας απαγορευμένων ναρκωτικών ουσιών από άτομο σε άτομο<sup>126</sup>.

Η §2 της διάταξης ορίζει ότι *«κάθε κράτος το οποίο έχει βάσιμους λόγους να πιστεύει ότι ένα πλοίο που φέρει τη σημαία του εκτελεί παράνομη μεταφορά ναρκωτικών ή ψυχοτρόπων ουσιών μπορεί να ζητήσει τη συνεργασία άλλων κρατών για την καταστολή της παράνομης αυτής μεταφοράς»*.

Συνεπώς, η Σύμβαση δεν κατοχυρώνει παγκόσμια δικαιοδοσία για την σύλληψη, δίκη και καταδίκη των εμπόρων ναρκωτικών, αλλά εθνική. Το αρμόδιο προς εκδίκαση του εγκλήματος κράτος μπορεί απλά να ζητήσει την αρωγή άλλων κρατών για την καταστολή της παράνομης συμπεριφοράς.

---

<sup>126</sup> Συμεωνίδου –Καστανίδου Ε. Παρατηρήσεις επί της ΑΠ 1577/1995 και ΟΛΑΠ (Ολομέλεια Αρείου Πάγου) 1200/76, Ποινchr ΚΖ/447

## 2. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

### 2.1. ΑΝΘΡΩΠΙΝΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΤΗΝ ΑΝΟΙΧΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Οι θάλασσες και οι ωκεανοί του πλανήτη αποτελούν την πηγή της ζωής πάνω στη γη, παράγοντας από τη μία πλευρά σχεδόν το ½ του οξυγόνου της ατμόσφαιρας και απορροφώντας από την άλλη τεράστιες ποσότητες διοξειδίου του άνθρακα. Οι ωκεανοί είναι αυτοί που καθορίζουν το κλίμα, τον καιρό και την θερμοκρασία του πλανήτη, αποτελώντας ταυτόχρονα τον χώρο με την μεγαλύτερη βιοποικιλότητα πάνω στη γη.

Η αξία των αγαθών που προσφέρει το θαλάσσιο οικοσύστημα, σε συνδυασμό με όλες τις υπόλοιπες δραστηριότητες που ασκούν οι άνθρωποι στους ωκεανούς, όπως μεταφορές, εξορύξεις και απορρίψεις, αγγίζει το ποσό των \$20.900.000.000.000 κάθε χρόνο, ήτοι περίπου το 63% της συνολικής αξίας όλων των συστημάτων πάνω στη γη.

Οι ανθρώπινες δραστηριότητες στην ανοιχτή θάλασσα, που προσφέρουν οικονομικά οφέλη, άμεσα ή έμμεσα, είναι οι ακόλουθες:

- *Αλιεία*
- *Υπερπόντια ναυτιλία*
- *Βιοαναζήτηση*
- *Εξορύξεις*
- *Απορρίψεις*

Πιο αναλυτικά:

- *Αλιεία*

Η αλιεία αποτελεί μία πολύ σημαντική πηγή τροφής, αλλά και εισοδήματος ταυτόχρονα για πολλούς ανθρώπους. Το καθεστώς της αλιείας διέπεται από την

ακόλουθη αρχή: *οι φυσικοί πόροι που βρίσκονται τόσο στα εσωτερικά, όσο και στα χωρικά ύδατα του παράκτιου κράτους ανήκουν σε αυτό αποκλειστικά. Αντιθέτως, οι φυσικοί πόροι που βρίσκονται στην ανοιχτή θάλασσα μπορεί να αποτελέσουν αντικείμενο προς εκμετάλλευση από όλους.*

Η αρχή αυτή είχε στηριχτεί στη λογική ότι οι φυσικοί πόροι της ανοιχτής θάλασσας είναι αναρίθμητοι και η δυνατότητα εκμετάλλευσής τους μικρή. Τα πράγματα, όμως, εξελίχθηκαν διαφορετικά. Η τεχνολογική πρόοδος αύξησε κατά πολύ τη δυνατότητα εκμετάλλευσης της ανοιχτής θάλασσας, με αποτέλεσμα να γίνει επιτακτική η ανάγκη για την δημιουργία κανόνων που θα ρυθμίζουν τα ζητήματα γύρω από την αλιευτική δραστηριότητα σε αυτή. Έτσι, φτάσαμε στο πρώτο νομοθέτημα, που αφορούσε στον έλεγχο της ανωτέρω δραστηριότητας, ήτοι στη Σύμβαση της Γενεύης του 1958 για την προστασία των βιολογικών πόρων της θάλασσας. Αυτή η Σύμβαση δεν επικυρώθηκε από αρκετά κράτη και η θέση της σε εφαρμογή άργησε πολύ.

Τα βασικά χαρακτηριστικά της ανωτέρω Σύμβασης ως προς την αλιεία ήταν τα ακόλουθα:

- α. όλα τα κράτη έχουν δικαίωμα να αλιεύουν στην ανοιχτή θάλασσα, αλλά πρέπει να λαμβάνουν μέτρα συντήρησης των βιολογικών πόρων
- β. τα ανωτέρω αναφερόμενα μέτρα λαμβάνονται από το κράτος του οποίου οι υπήκοοι αλιεύουν στην περιοχή
- γ. κάθε παράκτιο κράτος έχει ειδικό συμφέρον να διατηρήσει τους βιολογικούς πόρους στην ανοιχτή θάλασσα που συνέχεια με τις ακτές του

Οι περιορισμοί που έθεσε η Σύμβαση δεν ήταν ιδιαίτερα αποτελεσματικοί, με συνέπεια να παρουσιαστεί το φαινόμενο της *υπεραλίευσης*.

Η τεράστια εξέλιξη της τεχνολογίας είναι βέβαιο πως θα οδηγήσει όλα τα αλιευτικά πεδία του κόσμου στην πλήρη καταστροφή τους. Για παράδειγμα, η χρήση του συστήματος sonar, που επισημαίνει τα κοπάδια των αλιευμάτων, όταν κινούνται μέσα στη θάλασσα, όπως επίσης και οι συντονισμένες μέθοδοι αλιείας, οι οποίες επιτρέπουν την δημιουργία αλιευτικών στόλων με πάνω από 70 πλοία που εγκαθίστανται στην ανοιχτή θάλασσα για κάποιο διάστημα και εκτός από την αλιεία

πραγματοποιούν και επεξεργασία των αλιευμάτων, αποτελούν κάποιους από τους παράγοντες, που μπορούν να οδηγήσουν τον ζωικό πλούτο των ωκεανών σε αφανισμό.

Την Σύμβαση της Γενεύης του 1958 διαδέχτηκε η Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας του 1982, η οποία καθόρισε για πρώτη φορά την αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους για προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος μέσα στην ΑΟΖ του, δηλαδή σε απόσταση μέχρι και 200 ναυτικά μίλια από την ακτή.

Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία λοιπόν, τα κράτη έχουν δικαίωμα αποκλειστικής αλιείας μέσα στα εσωτερικά και χωρικά τους ύδατα. Για αυτές τις περιοχές μπορούν να συνάψουν και συμφωνίες με άλλα κράτη και να τους παραχωρήσουν το δικαίωμα να αλιεύουν και εκείνα. Παρόλα αυτά, η ύπαρξη τέτοιων συμφωνιών δεν απέτρεψε σε πολλές περιπτώσεις τις διαμάχες μεταξύ των ενδιαφερομένων κρατών που έφτασαν μέχρι και τα διαιτητικά δικαστήρια. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της διαιτησίας για την αλιεία στον Βόρειο Ατλαντικό<sup>127</sup> μεταξύ ΗΠΑ και Αγγλίας. Η διαμάχη αφορούσε στο βάθος των κόλπων και στη δυνατότητα αλίευσης σε όλη την περιοχή ενός κόλπου.

Σε περίπτωση που το παράκτιο κράτος υιοθετήσει ΑΟΖ, η αρμοδιότητά του εκτείνεται αυτομάτως μέχρι και τα 200 ναυτικά μίλια από την ακτή. Στη ζώνη αυτή τα τρίτα κράτη μπορούν να αλιεύουν μόνο κατόπιν διαπραγματεύσεων και με την συναίνεση του παράκτιου κράτους. Αν το παράκτιο κράτος δεν κηρύξει ΑΟΖ, τότε η ανοιχτή θάλασσα είναι ελεύθερα εκμεταλλεύσιμη από όλους. Τέλος, το παράκτιο κράτος μπορεί να μην κηρύξει ΑΟΖ, αλλά να καθορίσει ζώνες αλιείας, οι οποίες είναι αποκλειστικής χρήσης για τους υπηκόους του<sup>128</sup>.

Οι περιοχές όπου πραγματοποιείται η αλιευτική δραστηριότητα ονομάζονται *αλιευτικά πεδία ή αλιευτικές ζώνες* και εντοπίζονται κυρίως στις περιοχές όπου το ψυχρό νερό βγαίνει στην επιφάνεια και φέρνει μαζί του θρεπτικά άλατα. Αυτός είναι ο λόγος που παρατηρείται μεγάλη συγκέντρωση αλιευτικών πεδίων στις ακτές που υπάρχουν ανανεωτικά ρεύματα. Επίσης, πολλά αλιευτικά πεδία υπάρχουν στις υποτροπικές και εύκρατες περιοχές και εκεί που η υφαλοκρηπίδα, με τα ρηγά νερά

---

<sup>127</sup> *Great Britain vs USA, the North Atlantic coast fisheries case, 1910*

<sup>128</sup> *Εμμ. Ρούκουνας, 1982*

πάνω από αυτή να περιέχουν πλούσιους βιολογικούς πόρους<sup>129</sup>, είναι μεγάλης έκτασης.

### Παγκόσμιος Χάρτης Αλιευτικών Ζωνών της Διεθνούς Οργάνωσης Τροφίμων και Γεωργίας (FAO) του ΟΗΕ<sup>130</sup>



Τα αλιεύματα, που αλιεύονται διακρίνονται στις ακόλουθες κατηγορίες:

α. Μεγάλα μεταναστευτικά είδη π.χ. τόνος

β. Θηλαστικά

γ. Ανάδρομα είδη π.χ. σολωμός

δ. Κατάδρομα είδη π.χ. χάνος

- Υπερπόντια ναυτιλία

Οι θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων αποτελούν την ασφαλέστερη και αποτελεσματικότερη μέθοδο διακίνησης αγαθών παγκοσμίως. Η μεταφορά τους πραγματοποιείται είτε χύδην, είτε με εμπορευματοκιβώτια και συνεισφέρει τα μέγιστα στο παγκόσμιο εμπόριο, βοηθώντας την εύρυθμη λειτουργία του, αλλά και την ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας.

<sup>129</sup> Εμμ. Ρούκουνας, 1982

<sup>130</sup> <https://el.wikipedia.org/>



Σύμφωνα με τον ΟΟΣΑ<sup>131</sup>, η αξία του παγκοσμίου εμπορίου έχει γίνει σήμερα 20 φορές μεγαλύτερη σε σχέση με εκείνη που είχε την δεκαετία του '50, ενώ σύμφωνα με την UNCTAD<sup>132</sup> το 80% του παγκοσμίου όγκου<sup>133</sup> του διεθνούς εμπορίου πραγματοποιείται διά θαλάσσης.

Το Rochdale report<sup>134</sup> ορίζει την ναυτιλιακή βιομηχανία ως εξής: «*Η ναυτιλία είναι μία περίπλοκη βιομηχανία, μέσα στην οποία οι συνθήκες που καθορίζουν τις διαδικασίες σε έναν τομέα της δεν εφαρμόζονται απαραίτητα και σε έναν άλλο. Σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να θεωρηθεί ως ένα σύνολο από αλληλοσχετιζόμενες βιομηχανίες. Τα θεμελιώδη στοιχεία της, τα πλοία, ποικίλουν σε μέγεθος και τύπο, παρέχοντας μία πλήρη γκάμα υπηρεσιών μεταφοράς για μία μεγάλη ποικιλία φορτίων που πρέπει να μεταφερθούν, είτε σε κοντινές, είτε σε μακρινές αποστάσεις. Ωστόσο, παρόλο που κάποιος μπορεί να διαχωρίσει τομείς και αγορές μέσα στον χώρο της ναυτιλιακής, δεν μπορεί να παραγνωρίσει τη σημασία αλληλεπίδραση και αλληλεξάρτησή τους. Πρόσθετα, μπορεί να τονισθεί πως το μεγαλύτερο μέρος της ναυτιλιακής βιομηχανίας απασχολείται με την εκτέλεση του διεθνούς εμπορίου και επομένως λειτουργεί μέσα σε ένα περίπλοκο παγκόσμιο πλαίσιο από συμφωνίες οικονομικής, πολιτικής και κοινωνικής σημασίας μέσα σε ναυτιλιακές εταιρείες, φορτωτές, κυβερνητικές οργανώσεις και άλλα εμπλεκόμενα μέρη»*

- Βιοαναζήτηση

Ως βιοαναζήτηση ορίζεται η αναζήτηση και συλλογή πολύτιμων βιολογικών και γενετικών πόρων από μικροοργανισμούς που βρίσκονται στο έδαφος και το υπέδαφος του βυθού. Η αναζήτηση αυτή πραγματοποιείται για λόγους επιστημονικούς και εν συνεχεία εμπορικούς, κυρίως στον τομέα της φαρμακολογίας, τόσο μέσα στα όρια της εθνικής δικαιοδοσίας, όσο και πέρα από αυτή.

Οι τεχνολογικές εξελίξεις έδωσαν την δυνατότητα στους ερευνητές να εξερευνήσουν τον βυθό της ανοιχτής θάλασσας, όπου ανακάλυψαν, πως τελικά

---

<sup>131</sup> Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης

<sup>132</sup> *Developments in International Seaborne Trade, 2008*

<sup>133</sup> *Review on Maritime Transport, 2008*

<sup>134</sup> *1970 Rochdale Report on shipping industry*

υπάρχει ζωή. Οι οργανισμοί που διαβιούν στα βαθιά νερά έχουν αναπτύξει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά για να μπορούν να επιβιώνουν σε τόσο αφιλόξενες συνθήκες, όπως π.χ. η υψηλή πίεση, οι υψηλές θερμοκρασίες, η αυξημένη τοξικότητα και αλμυρότητα, οι υψηλές τιμές pH και φυσικά το διαρκές απόλυτο σκοτάδι.

Όλα αυτά τα χαρακτηριστικά του πελάγιου βυθού, καθώς και των οργανισμών που ζουν και επιβιώνουν εκεί κίνησαν το ενδιαφέρον των επιστημόνων/ερευνητών, οι οποίοι ξεκίνησαν ενδεδειγμένες έρευνες, με σκοπό την ανεύρεση εμπορικά εκμεταλλεύσιμων στοιχείων.

Η Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας του 1982 δεν περιέχει διατάξεις που να ρυθμίζουν ευθέως το ανωτέρω ζήτημα της επιστημονικής έρευνας πέρα από τα όρια δικαιοδοσίας των παράκτιων κρατών. Περιλαμβάνει κάποιες προβλέψεις που αφορούν στον βυθό και στην ανοιχτή θάλασσα και κάποιες για την επιστημονική έρευνα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, οι οποίες όμως δεν αποτελούν μία ολοκληρωμένη νομοθεσία. Ορίζεται μόνο<sup>135</sup> ότι *οι φυσικοί πόροι του πυθμένα στην ανοιχτή θάλασσα αποτελούν «κοινή κληρονομιά» και συνεπώς δεν ανήκουν σε κανένα φυσικό πρόσωπο ή κράτος*. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα όλα τα δικαιώματα στην ανωτέρω περιοχή να ανήκουν στην ανθρωπότητα και ό,τι προκύπτει από την εκμετάλλευσή της να διαμοιράζεται αδιακρίτως για το καλό ολόκληρου του πλανήτη.

Συγκεκριμένα, το XI τμήμα της Σύμβασης ασχολείται με ζητήματα που αφορούν στον βυθό, έδαφος και υπέδαφος, πέρα από τα όρια των εθνικών δικαιοδοσιών, καθιερώνοντας ένα κανονιστικό ρυθμιστικό πλαίσιο κανόνων για αυτή την περιοχή, ορίζοντας ότι « ... με τον όρο «πόροι» νοούνται όλοι οι υπό στερεά, υγρή ή αεριώδη κατάσταση ορυκτοί πόροι *in situ* στην περιοχή, επί, ή στο υπέδαφος των θαλασσιών βυθών, περιλαμβανομένων και των πολυμεταλλικών κονδύλων ..»<sup>136</sup>. Επομένως, οι ζωντανοί θαλάσσιοι πόροι δεν καλύπτονται από αυτό το νομοθέτημα.

Τέλος, έχει συσταθεί ένας διεθνής οργανισμός<sup>137</sup> από τα μέλη που συνέπραξαν στην δημιουργία της Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας του 1982,

---

<sup>135</sup> Άρθρο 133 Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας του 1982

<sup>136</sup> Άρθρο 133 Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας του 1982

<sup>137</sup> International Seabed Authority

στον οποίο γίνεται αναφορά και παρακάτω και έχει σαν στόχο τον έλεγχο και τον συντονισμό των δραστηριοτήτων στον διεθνή βυθό.

- *Εξορύξεις*

Η εξόρυξη ορυκτών είναι μία δραστηριότητα άμεσα συνδεδεμένη με τον σύγχρονο τρόπο ζωής και την οργάνωση της κοινωνίας μας. Ο σύγχρονος πολιτισμός είναι δομημένος με τέτοιο τρόπο, ώστε οι εξορύξεις ορυκτών είτε για την παραγωγή ενέργειας, είτε για την προμήθεια πρώτων υλών είναι άκρως απαραίτητη.

Οι τεχνολογικές εξελίξεις και η γενικότερη πρόοδος, της επιστήμης αρχικά, και της βιομηχανίας ακολούθως, έδωσαν τεράστιες δυνατότητες εκμετάλλευσης του ορυκτού πλούτου που υπάρχει στη γη, στο έδαφος και στο υπέδαφός της, αλλά και στο έδαφος και υπέδαφος της θάλασσας.

Η εξόρυξη π.χ. πετρελαίου και φυσικού αερίου φτάνει πλέον στα 3.000 μέτρα βάθος<sup>138</sup> π.χ. στον Κόλπο του Μεξικού. Για την ώρα η εκμετάλλευση γίνεται εντός των χωρικών υδάτων, αλλά είναι πιθανό να επεκταθεί στην υφαλοκρηπίδα των παράκτιων κρατών και στο υπέδαφος πέρα από αυτή.

- *Απορρίψεις*

Η δραστηριότητα αυτή τελείται από πλοία και αεροπλάνα με σκόπιμη απόρριψη υλικών και ουσιών στην θάλασσα, χωρίς να περιλαμβάνεται σε αυτήν η απόρριψη που διενεργείται στα πλαίσια της συνήθους λειτουργίας των πλοίων και αεροπλάνων ή η απόρριψη που πραγματοποιείται για σκοπό που δεν απαγορεύεται από τη διεθνή νομοθεσία.

Παλαιότερα δεν υπήρχε κανένα νομοθετικό πλαίσιο για τις απορρίψεις άχρηστων υλικών στην ανοιχτή θάλασσα. Επρόκειτο για μία διαδικασία, η οποία λόγω της ευκολίας και του χαμηλού της κόστους, ήταν άκρως διαδεδομένη. Την περίοδο 1980-1990 χρησιμοποιήθηκε και μία άλλη μορφή της απόρριψης, ήτοι η

---

<sup>138</sup> Βλ. *Κόλπο του Μεξικού*

προηγούμενη καύση των καταλοίπων με τη χρήση ειδικών πλοίων λίγο πριν την οριστική απόρριψή τους στη θάλασσα.

Τα χημικά και ραδιενεργά απόβλητα που απορρίπτονται και θάβονται στη θάλασσα αποτελούν μία τεράστια περιβαλλοντική απειλή. Πλέον, η εσκεμμένη απόρριψη αποβλήτων στη θάλασσα έχει ρυθμιστεί με διεθνείς συνθήκες, οι οποίες απαγορεύουν ρητά την απόρριψη κάποιων στοιχείων και υλικών και επιτρέπουν, υπό όρους, την απόρριψη κάποιων άλλων. Σίγουρα σε κάποιες περιοχές συνεχίζεται ακόμα και σήμερα η παράνομη απόρριψη απαγορευμένων υλικών, στοιχειοθετώντας ένα τεράστιο πρόβλημα με βραχυπρόθεσμες και κυρίως μακροπρόθεσμες συνέπειες.

## 2.2. Η ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

### 2.2.1. *ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΓΕΝΙΚΑ*

Το άρθρο 24§1 του Ελληνικού Συντάγματος ορίζει ότι η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του κράτους, το οποίο οφείλει να λαμβάνει ιδιαίτερα μέτρα, τόσο προληπτικά, όσο και κατασταλτικά για αυτόν τον σκοπό.

Ο Ν.1650/1986 για την προστασία του περιβάλλοντος δίνει τους κατωτέρω ορισμούς:

- *Ρύπανση* είναι η παρουσία στο περιβάλλον ρύπων, δηλαδή κάθε είδους ουσιών, θορύβων, ακτινοβολίας ή άλλων μορφών ενέργειας, σε ποσότητα, συγκέντρωση ή διάρκεια που μπορούν να προκαλέσουν αρνητικές επιπτώσεις στην υγεία, στους ζωντανούς οργανισμούς και στα οικοσυστήματα ή υλικές ζημιές και γενικά να καταστήσουν το περιβάλλον ακατάλληλο για τις επιθυμητές χρήσεις του.

- *Μόλυνση* του περιβάλλοντος είναι ειδικός τύπος ρύπανσης που χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη υψηλών συγκεντρώσεων παθογόνων μικροοργανισμών ή ιζημάτων στο περιβάλλον.
- *Υποβάθμιση* του περιβάλλοντος, που σημαίνει την πρόκληση από ανθρώπινες δραστηριότητες ρύπανσης ή όποιας άλλης μεταβολής στο περιβάλλον, που πιθανόν να έχει αρνητικές επιπτώσεις στην οικολογική ισορροπία, στην ποιότητα ζωής και στην υγεία των κατοίκων, στην ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά και στις αισθητικές αξίες.
- *Καταστροφή* του περιβάλλοντος είναι εκείνη που αφορά στη συνολική απώλεια του περιβαλλοντικού αγαθού.

Οι μορφές ρύπανσης του περιβάλλοντος:

*α. Ατμοσφαιρική*, η οποία προέρχεται από βιομηχανικές ή αστικές δραστηριότητες, γεωργικές καλλιέργειες και διεθνείς μεταφορές

*β. Ρύπανση των υδάτων* που αφορά στις θάλασσες, τα ποτάμια και τις λίμνες

*γ. Θερμική*, η οποία συνδέεται άμεσα με την ρύπανση των υδάτων π.χ. το 1986 έγινε μία έκρηξη σε αποθήκη στην Ελβετία και στην προσπάθεια αντιμετώπισής της χύθηκε το υγρό κατάσβεσης στον ποταμό Ρήνο, με αποτέλεσμα μεγάλες ποσότητες τοξικών χημικών ουσιών να διοχετευτούν εκεί

*δ. Ηχητική*, η οποία συνδέεται με τις μεταφορές π.χ. με την προσγείωση και απογείωση αεροπλάνων ή με την λειτουργία μεγάλων βιομηχανικών μονάδων

*ε. Ρύπανση από στερεά απόβλητα* που διακρίνονται σε υποκατηγορίες π.χ. άχρηστο πολεμικό υλικό, τοξικά υλικά, βιομηχανικά απόβλητα. Το βασικό πρόβλημα σε αυτή την περίπτωση είναι το μέρος που θα βρεθεί για να γίνει η απόρριψή τους

*στ. Πυρηνική* που διαιρείται σε αυτή που εκλύεται από ατυχήματα σε καιρό ειρήνης π.χ. ατύχημα στο πυρηνικό εργοστάσιο Τσέρνομπιλ και σε εκείνη που προκαλείται εξαιτίας στρατιωτικών δραστηριοτήτων

ζ. *Οπτική* η οποία οφείλεται πχ σε κακοφτιαγμένες οικοδομικές κατασκευές, άσχημες διαφημίσεις.

Η ρύπανση του περιβάλλοντος, αν και σε καμία περίπτωση δεν είναι σύγχρονο φαινόμενο, σίγουρα έχει πάρει τις τελευταίες δεκαετίες δραματικές διαστάσεις. Το φαινόμενο του θερμοκηπίου, η καταστροφή του όζοντος, η όξινη βροχή και η κατάσταση των θαλασσών οδηγούν το περιβάλλον σε υποβάθμιση και συνακολούθως τη ζωή όλων μας σε κίνδυνο.

#### *2.1.1.1. Ρύπανση των υδάτων*

Ως ρύπανση των υδάτων χαρακτηρίζεται η επιβάρυνση με ρύπους των υδάτων του πλανήτη, ήτοι των θαλασσών, ποταμών και λιμνών. Οι ρύποι αυτοί προέρχονται από πολλές αιτίες:

- *Αστικά απόβλητα*, τα οποία επιβαρύνονται με μεγάλες ποσότητες απορρυπαντικών
- *Γεωργικά και κτηνοτροφικά απόβλητα*, τα οποία περιέχουν αζωτούχες ενώσεις, δηλαδή νιτρικά και νιτρώδη άλατα και αμμωνία, φωσφορικά άλατα, εντομοκτόνα, ζιζανιοκτόνα, βαριά μέταλλα
- *Βιομηχανικά απόβλητα*, τα οποία περιέχουν σημαντικές ποσότητες από τις πρώτες ύλες που έχουν χρησιμοποιηθεί, καθώς και από τα προϊόντα που προκύπτουν από την παραγωγική διαδικασία. Περιέχουν νιτρικά και φωσφορικά άλατα, οξέα, διαλυμένα μέταλλα, άλατα και οργανικούς διαλύτες.

Τα αστικά και τα βιομηχανικά λύματα καταλήγουν συνήθως σε λίμνες και ποτάμια και οι συνέπειες είναι καταστρεπτικές για την χλωρίδα και την πανίδα τους. Επιπλέον, υποβαθμίζεται σημαντικά η ποιότητα του νερού τους, το οποίο σε πολλές περιπτώσεις χρησιμοποιείται για την ύδρευση και άρδευση των κοντινών περιοχών.

Αποδέκτης τελικώς όλων αυτών των νερών και συνακολούθως της μόλυνσης είναι φυσικά η θάλασσα, η οποία ρυπαίνεται επιπροσθέτως και από άλλους παράγοντες όπως το πετρέλαιο από τυχόν ατύχημα σε πλοίο ή από υποθαλάσσια

γεώτρηση, καθώς και την ρίψη τοξικών αποβλήτων από πλοία στην ανοιχτή θάλασσα.

Στα σημεία όπου τα λύματα πέφτουν στη θάλασσα η οικολογική καταστροφή είναι ιδιαίτερα εμφανής π.χ. υπάρχει τεράστια μείωση έως και πλήρης εξαφάνιση ζώων και φυτών. Επίσης, σε κλειστές θάλασσες, όπως η Μεσόγειος, η μόλυνση των υδάτων προκαλεί το φαινόμενο του ευτροφισμού, όπου τα υδρόβια φυτά και το φυτοπλαγκτόν αναπτύσσονται υπερβολικά και τα ψάρια πεθαίνουν από ασφυξία.

Ο υδροφόρος ορίζοντας, δηλαδή τα υπόγεια ρεύματα, απειλείται συχνά από ρύπους που δέχεται μέσω της ατμόσφαιρας, των υδάτων και του εδάφους. Τα υπόγεια ρεύματα ρυπαίνονται από μη ελεγχόμενους χώρους απόθεσης απορριμάτων. Τα υγρά ρυπαίνουν και μολύνουν τον υδροφόρο ορίζοντα.

Τα απόβλητα από τις γεωργικές και τις κτηνοτροφικές δραστηριότητες καταλήγουν στον υδροφόρο ορίζοντα λόγω του κακού σχεδιασμού του δικτύου αποχέτευσης και ρυπαίνουν το νερό με νιτρικά και φωσφορικά άλατα, βαριά μέταλλα και τοξικές οργανικές ενώσεις που περιέχονται σε εντομοκτόνα και ζιζανιοκτόνα. Επίσης, μέσω της βροχής καταλήγουν εκεί και οι ατμοσφαιρικοί ρύποι.

Από την στιγμή που ο υδροφόρος ορίζοντας ρυπαίνεται φυσικό επακόλουθο είναι από την συγκέντρωση νιτρικών αλάτων να ζημιώνεται η ποιότητα του πόσιμου νερού.

#### 2.2.1.2. Θαλάσσια ρύπανση

Θαλάσσια ρύπανση είναι «η εισαγωγή από τον άνθρωπο, άμεσα ή έμμεσα, επιβλαβών ουσιών ή ενέργειας στο θαλάσσιο περιβάλλον, περιλαμβάνοντας και τις εκβολές των ποταμών, που έχει ως αποτέλεσμα τη διαταραχή του θαλάσσιου οικοσυστήματος (διατήρηση φυσικών πόρων), κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία, ανυπέρβλητα εμπόδια στις θαλάσσιες δραστηριότητες (αλιεία) καθώς και ελάττωση των ανέσεων (θαλάσσιος τουρισμός)»<sup>139</sup>.

---

<sup>139</sup>M. Hardy, 1974

Η θάλασσα ρύπανση συνδέεται άμεσα με τις ανθρώπινες δραστηριότητες που πραγματοποιούνται εκεί λαμβάνοντας κάποια από τις κάτωθι μορφές:

- *Πελαγική*, η οποία προέρχεται από τα πλοία<sup>140</sup>, τις πλατφόρμες εξόρυξης μετάλλων, καθώς και την έρευνα και εκμετάλλευση του βυθού
- *Παράκτια*, η οποία προέρχεται από αγωγούς/υπονόμους που καταλήγουν στη θάλασσα και από την χρήση των υδάτων από τα εργοστάσια
- *Εναέρια*, η οποία προέρχεται από απορρίψεις π.χ. κηροζίνης από τα αεροπλάνα

Η ρύπανση που προέρχεται από υπονόμους, από βιομηχανικά απόβλητα και απορρίματα έχει βραχυχρόνιες συνέπειες στο φυσικό περιβάλλον, με τους φυσικούς πόρους να αχρηστεύονται και τη θάλασσα να μην μπορεί να χρησιμοποιηθεί για λόγους αναψυχής. Τα χημικά απόβλητα από την άλλη πλευρά έχουν μακροχρόνιες συνέπειες, αφού επικάθονται στο έδαφος του βυθού και οι συνέπειές τους διαρκούν για μεγάλο χρονικό διάστημα.

Η ρύπανση στη θάλασσα προκαλείται είτε από πρόθεση, είτε από ατύχημα. Η ρύπανση από πρόθεση είναι η πιο συνηθισμένη μορφή π.χ. πετρελαιοφόρα καθαρίζουν τις μηχανές τους στην ανοιχτή θάλασσα, χύνοντας τόνους πετρελαίου εκεί ή απόρριψη εκρηκτικών υλών και χημικών προϊόντων από τις βιομηχανίες π.χ. κατάλοιπα αλουμίνας, εντομοκτόνα, ραδιενεργά κατάλοιπα. Τέλος, ρύπανση από ατύχημα προκαλείται όταν εξορύσσεται φυσικό αέριο στην υφαλοκρηπίδα και γίνει έκρηξη στην πλατφόρμα εξόρυξης ή όταν μεταφέρεται πετρέλαιο με ένα δεξαμενόπλοιο και αυτό ναυαγήσει.

### 2.2.1.3. Πως εξελίχτηκε η ρύπανση μέσα στον 20<sup>ο</sup> αιώνα

---

<sup>140</sup>Κυρίως τα πετρελαιοφόρα



Μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου η ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος άρχισε να αποτελεί ξεχωριστό πρόβλημα και πεδίο ειδικής έρευνας<sup>141</sup>. Η ρύπανση αυτή προήλθε κυρίως από εμπορικά πλοία που μετέφεραν καύσιμα βυθίστηκαν από τα γερμανικά υποβρύχια, με αποτέλεσμα χιλιάδες τόνοι καυσίμου να χυθούν στη θάλασσα<sup>142</sup>.

Με την θαλάσσια ρύπανση, συνεχώς να παρουσιάζει αύξηση, μετά από πολλά ατυχήματα σε δεξαμενόπλοια, η ανάγκη για λήψη μέτρων ήταν κάτι περισσότερο από επιτακτική. Την ρύπανση αυτή προκαλεί η μαζική σόρευση στα αστικά κέντρα με ιδιαίτερη προτίμηση την πληθυσμιακή συγκέντρωση στις αναπτυσσόμενες χώρες, στην συγκέντρωση σε βιομηχανικές περιοχές, η αυξανόμενη χρήση του πετρελαίου ως πηγή ενέργειας αλλά και στις θαλάσσιες μεταφορές μαζί με άλλα χημικά φορτία, η πρόοδος των τεχνολογιών αλλά και η χρήση φυτοφαρμάκων και λιπασμάτων που επιβαρύνουν το περιβάλλον.

Η θαλάσσια ρύπανση που προκαλείται από το πετρέλαιο ή από χημικά τοξικά φορτία, τα βαριά μέταλλα, το πετρέλαιο και τα προϊόντα του, τα φυτοφάρμακα, τα απορρυπαντικά, τα απορρίμματα π.χ. πλαστικά, ελαστικά, μεταλλικά, τα αστικά λύματα, τα απόβλητα και τα ραδιενεργά υλικά, προξενεί μεγάλη διαταραχή στο θαλάσσιο οικοσύστημα.

Η ρύπανση και η μελέτη της αποτελούν σήμερα ένα πολύ σημαντικό κομμάτι της επιστημονικής έρευνας και γι' αυτό τον λόγο γύρω από το ζήτημα της προστασίας του περιβάλλοντος απλώνεται πλέον ένα μεγάλο πλέγμα νομοθετημάτων και διακρατικών συμφωνιών.

#### *2.2.1.4. Ανθρώπινες δραστηριότητες που αποτελούν τις κύριες πηγές ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος*

##### *1. Απορρίψεις*

---

<sup>141</sup> Σ. Καρβούνης, 1992 όπου ορίζεται ως βιόσφαιρα το μέρος της γης που υπάρχει ζωή και εκτείνεται από το μέγιστο βάθος των ωκεανών έως τουλάχιστο 10.000 μέτρα πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας, ενώ ως υδρόσφαιρα ονομάζεται το σύνολο των υδάτινων στοιχείων

<sup>142</sup> Υπολογίζεται πως συνολικά χύθηκαν στη θάλασσα 4.000.000 τόνοι πετρελαίου

Αυτή η πηγή ρύπανσης διεθνώς αποδίδεται με τον όρο «*dumping*» και δεν πρέπει να συγχέεται με την ρύπανση από απορρίματα. Ο ΙΜΟ έχει ορίσει ως ρύπανση από απορρίψεις την εσκεμμένη ρίψη ουσιών και υλικών απευθείας στη θάλασσα, είτε από πλοία, είτε από αεροπλάνα. Εξαιρούνται οι απορρίψεις που πραγματοποιούνται στα πλαίσια των λειτουργικών διαδικασιών που ακολουθούνται από τα δύο αυτά μέσα μεταφοράς, καθώς και αν η απόρριψη γίνεται για κάποιο λόγο που η διεθνής νομοθεσία δεν απαγορεύει.

Περίπου το 10% της συνολικής θαλάσσιας ρύπανσης προκαλείται από τις ανωτέρω απορρίψεις, δηλαδή όταν πλοία και αεροπλάνα μεταφέρουν βιομηχανικά απόβλητα και τα θάβουν στην ανοιχτή θάλασσα. Οι ρυπογόνες ουσίες έχουν κατηγοριοποιηθεί σε τρεις (3) ομάδες α:

1. *Blacklist*, που περιλαμβάνει οργανο-αλογόνες ενώσεις, υδράργυρο, κάδμιο, ραδιενεργά υλικά υψηλής τοξικότητας, απορρίματα βιολογικού ή χημικού πολέμου, πλαστικά και πετρελαιοειδή. Όλες αυτές οι ουσίες δεν επιτρέπεται να απορριφθούν στην θάλασσα, εκτός αν υπάρχει κάποιος άμεσος κίνδυνος.

2. *Greylist*, που περιλαμβάνει στοιχεία όπως αρσενικό, μόλυβδο, χαλκό, ψευδάργυρο, οργανο-σιλικόνες, κυανιούχα άλατα, φθοριούχες ενώσεις, φυροφάρμακα, χρώμιο, νικέλιο, παλαιοσίδηρο, ραδιενεργά κατάλοιπα. Προκειμένου κάτι απ' αυτά να μπορέσει να απορριφθεί πρέπει να εκδοθεί ειδική άδεια από τις εκάστοτε αρμόδιες αρχές.

3. *Whitelist*, με όλες τις υπόλοιπες ουσίες, οι οποίες μπορούν να απορριφθούν στη θάλασσα με έκδοση απλής γενικής άδειας από τις λιμενικές αρχές, αν πρώτα εξεταστούν κάποιες παράμετροι π.χ. σύνθεση και περιεκτικότητα ουσιών, χαρακτηριστικά της περιοχής όπου θα γίνει η απόρριψη και μέθοδος που θα χρησιμοποιηθεί.

Στο παρόν αυτή η διαδικασία δεν ρυθμίζονταν ή εμποδίζονταν νομοθετικά. Όντας, λοιπόν, η φτηνότερη και αποτελεσματικότερη μέθοδος απαλλαγής απ' ό, τι άχρηστο, ήταν ευρέως διαδεδομένη.

Την δεκαετία του '80, μία άλλη μορφή απόρριψης έκανε την εμφάνισή της. Πρόκειται για την απόρριψη όλων των ανωτέρω στοιχείων, αφού προηγουμένως

είχαν περάσει τη διαδικασία της καύσης<sup>143</sup>. Η πρακτική αυτή απαγορεύτηκε το 1991<sup>144</sup>.

Σήμερα η απόρριψη αποβλήτων στη θάλασσα αντιμετωπίζεται πάντα ως εσκεμμένη ενέργεια.

## 2. Χερσαίες πηγές

Πρόκειται για την πιο σημαντική πηγή θαλάσσιας ρύπανσης, που μάλιστα αποτελεί τα  $\frac{3}{4}$  της συνολικής της ρύπανσης.

Καμία διεθνής Σύμβαση δεν ασχολείται με αυτή την μορφή ρύπανσης, μιας και η Σύμβαση της Γενεύης του 1958 περιέχει μόνο γενικούς κανονισμούς.

Απευθείας στη θάλασσα ή πρώτα σε κάποιο ποτάμι/λίμνη πέφτουν διάφορα λύματα ή απορρίματα από βιομηχανίες και καταλήγουν στη θάλασσα. Επίσης, στην θάλασσα καταλήγουν τα λιπάσματα αλλά και τα διάφορα χημικά που χρησιμοποιούνται πλέον στις αγροτικές καλλιέργειες αλλά και το ζεστό νερό από υδροηλεκτρικούς σταθμούς, που βρίσκονται κοντά σε ποτάμια και ακτές. Έτσι εξηγείται και η αυξημένη ρύπανση σε παράκτιες περιοχές.

Η Σύμβαση των Παρισίων κατατάσσει τα ρυπογόνα στοιχεία που προέρχονται από την ξηρά και καταλήγουν στη θάλασσα σε τέσσερις (4) κατηγορίες:

1. *Blacklist*, με πέντε (5) ομάδες ρυπογόνων στοιχείων, ήτοι οργανο-αλογόνες ενώσεις, ενώσεις υδραργύρου, ενώσεις καδμίου, εμμέμοντα συνθετικά πλαστικά και πετρελαιοειδή, υδρογονάνθρακες. Όλα αυτά τα στοιχεία απαγορεύεται ρητά να εκχύνονται στη θάλασσα.

2. *Greylist*, που περιέχει ενώσεις φωσφόρου, σιλικόνη, κασσίτερο, μη εμμέμοντα πετρελαιοειδή και βαριά μέταλλα. Όλα αυτά ελέγχονται από τις αρμόδιες αρχές προτού απορριφθούν στη θάλασσα.

---

<sup>143</sup> *incineration*

<sup>144</sup> Βλ. Σύμβαση του Όσλο, 1972. Είναι μία περιφερειακή Σύμβαση που εφαρμόζεται μόνο στις περιοχές του βορειο-ανατολικού Ατλαντικού και στην Βόρεια Θάλασσα.

3. *Ραδιενεργές ουσίες*. Η Σύμβαση προβλέπει την αποφυγή κατασκευής νέων πυρηνικών μονάδων ή την βελτίωση των ήδη υπαρχόντων.

4. *Whitelist*, που περιλαμβάνει όλες τις υπόλοιπες ρυπογόνες ουσίες, οι οποίες μη όντας σοβαρή απειλή για το περιβάλλον, υπάρχει η δυνατότητα απόρριψής τους με μία απλή άδεια στη θάλασσα.

### 3. *Εξόρυξη και εκμετάλλευση υφαλοκρηπίδας και βυθού*

Όταν πραγματοποιούνται υποθαλάσσιες εργασίες εξόρυξης ορυκτού πλούτου, υπάρχει πιθανότητα να προκληθεί ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος λόγω:

- Διαρροών πετρελαίου ή φυσικού αερίου από πλωτές εγκαταστάσεις
- Ατυχημάτων λόγω εκρήξεων
- Συγκρούσεων πλοίων με μία τέτοια εγκατάσταση
- Ζημιών στους υποθαλάσσιους πετρελαιοαγωγούς
- Εγκατάστασης και χρήσης τεχνητών νησιών στη ζώνη της υφαλοκρηπίδας

Όλες οι ανωτέρω δραστηριότητες προκαλούν διάφορα φαινόμενα, όπως π.χ. συσσώρευση αλμυρών υδάτων και λιπαντικών ουσιών, δημιουργία λάσπης και καταστροφή των φυσικών πόρων.

Η εξόρυξη πετρελαίου προκαλεί ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος λόγω τυχόν ατυχημάτων ή και κάποιων τακτικών λειτουργικών διαδικασιών. Κάποια χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι τα ακόλουθα:

α. Το 1977 μία έκρηξη σε πλωτή εγκατάσταση στην περιοχή «Ekofiskfield» στη Βόρεια Θάλασσα, είχε σαν συνέπεια την έκχυση 30.000 τόνων αργού πετρελαίου στη θάλασσα, καθώς και 1.7Nm<sup>3</sup> φυσικού αερίου. Οι υπεύθυνοι χρειάστηκαν οχτώ (8) ημέρες για να σβήσουν τις φωτιές και να περιορίσουν την έκταση της πετρελαιοκηλίδας στην περιοχή.

β. Το 1979 στον κόλπο του Μεξικού και συγκεκριμένα στην πετρελαιοπηγή «IXTOCI» συνέβη μία τεράστια έκρηξη, με αποτέλεσμα 400.000 τόνοι πετρελαίου να

χυθούν στη θάλασσα και εννιά μήνες για να περιοριστεί η ρύπανση που προκλήθηκε στην περιοχή.

γ. Το 1983 υπήρξε έκρηξη σε πετρελαιοπηγή στον Περσικό κόλπο και 100.000.000 γαλόνια αργού πετρελαίου χύθηκαν στη θάλασσα.

δ. Τον Απρίλιο του 1991 στον Περσικό κόλπο και πάλι και στη διάρκεια του πολέμου που έλαβε χώρα εκεί, βομβαρδίστηκαν από τον Ιρακινό στρατό πολλές πετρελαιοπηγές του Ιράν και 1.470.000 τόνοι πετρελαίου βρέθηκαν στη θάλασσα.

Η ρύπανση που προκαλείται από αυτή την αιτία δεν ξεπερνά το 1.5% της συνολικής θαλάσσιας ρύπανσης. Η Σύμβαση Αστικής Ευθύνης του IMO<sup>145</sup> προβλέπει αποζημιώσεις για περιστατικά ρύπανσης που προέρχονται από συμβάν κοντά σε ακτές και βρίσκεται υπό την δικαιοδοσία ενός κράτους<sup>146</sup>.

#### *4. Ατμόσφαιρα*

Πρόκειται για διαρροές αερίων από τα μεταφορικά μέσα, καθώς και από τις καμινάδες των εργοστασίων. Η διαρροή αερίων από τα αεροπλάνα επηρεάζει σίγουρα το θαλάσσιο περιβάλλον.

Δεν υπάρχει διεθνής νομοθεσία που να ασχολείται με αυτή τη μορφή ρύπανσης, αλλά μόνο γενικοί κανονισμοί στη Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας του 1982 που μιλούν για την πρόληψη και μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

#### *5. Εξόρυξη και εκμετάλλευση διεθνούς βυθού*

Η δραστηριότητα αυτή είναι υπό συνεχή ανάπτυξη και εξέλιξη και οι διατάξεις που την αφορούν εμπεριέχονται στη Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας του 1982.

---

<sup>145</sup> 1976

<sup>146</sup> *Ιδιωτική συμφωνία OPOL για την αποζημίωση θυμάτων θαλάσσιας ρύπανσης, που οφείλεται στην εκμετάλλευση του υποθαλάσσιου ορυκτού πλούτου, Η συμφωνία αυτή αποτελεί σύμπραξη 16 εταιριών πετρελαιοειδών και ως πεδίο δράσης είναι μόνο η Βόρεια Θάλασσα*

## 6. Εμπορικά πλοία

Τα πλοία που κινούνται στις θάλασσες παγκοσμίως μεταφέροντας αγαθά προκαλούν ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος σε δύο επίπεδα:

### A. Λειτουργική ρύπανση

Πρόκειται για την ρύπανση που οφείλεται στη συνήθη λειτουργία ενός πλοίου, δηλαδή κατά την εκτέλεση ταξιδιών και οφείλεται σε μία από τις ακόλουθες αιτίες:

#### *α. διαρροές κατά την φόρτωση και εκφόρτωση των εμπορευμάτων*

Πολλές φορές δεν αποκλείεται να υπάρξει συμβάν θαλάσσιας ρύπανσης κατά την διάρκεια της δραστηριότητας φορτοεκφόρτωσης ενός πλοίου. Η φορτοεκφόρτωση χύδην υγρού φορτίου είναι αυτή, που συνήθως προκαλεί την πιο μεγάλη και σοβαρή ρύπανση.

Παλαιότερα, τα δεξαμενόπλοια χρησιμοποιούσαν το σύστημα *load-on-top*, το οποίο συνέβαλε πολύ στην καταπολέμηση της λειτουργικής ρύπανσης στην διαδικασία φορτοεκφόρτωσης. Σύμφωνα με αυτό, τα πετρελαϊκά κατάλοιπα των δεξαμενών, οδηγούνταν κατά τον ερματισμό με κατάλληλες σωληνώσεις σε ειδική δεξαμενή καταλοίπων. Με αυτόν τον τρόπο όταν γινόταν ο αφερματισμός δεν απορρίπτονταν μαζί με το θαλασσινό νερό. Εν συνεχεία, ένας ειδικός σωλήνας ξεχώριζε ό, τι είχε μείνει από κατάλοιπα, σαν φίλτρο, από το θαλασσινό νερό, το οποίο αποδίδονταν πλέον καθαρό στη θάλασσα.

Η συμβολή του ανωτέρω συστήματος στην μείωση των ατυχημάτων ήταν σημαντική, αλλά στην συνέχεια και εξαιτίας έντονων επικρίσεων που δέχτηκε, σταμάτησε να χρησιμοποιείται.

#### *β. διαρροές κατά τον ερματισμό και αφερματισμό*

Ένα πετρελαιοφόρο, λόγω της διάρθρωσης της αγοράς π.χ. μεταφέρει πετρέλαιο από την Σαουδική Αραβία στην Κίνα, είναι υποχρεωμένο να εκτελέσει το ταξίδι της επιστροφής χωρίς φορτίο. Για λόγους ευστάθειας και ασφάλειας, όμως, οι δεξαμενές φορτίου δεν μπορεί να είναι κενές και αναγκάζεται να τις γεμίσει με έρμα.

Όταν το πλοίο, έχοντας πλέον επιστρέψει στο αρχικό λιμάνι φόρτωσης θέλει να ετοιμαστεί για να παραλάβει εκ νέου φορτίο, προχωράει σε αφερματισμό των δεξαμενών του. Με αυτόν τον τρόπο, όλα τα κατάλοιπα του προηγούμενου φορτίου που βρίσκονταν στις δεξαμενές μαζί με το έρμα καταλήγουν στη θάλασσα, προκαλώντας τεράστια ρύπανση.

Ο IMO προχώρησε το 1983 στην θεσμοθέτηση του συστήματος των ξεχωριστών δεξαμενών έρματος<sup>147</sup>, οι οποίες τοποθετούνται στις πλευρές του πλοίου ή στους διπλούς πυθμένες.

Η χρήση του ανωτέρω συστήματος έχει δύο μεγάλα μειονεκτήματα οικονομικής φύσης και για αυτόν τον λόγο δεν χρησιμοποιείται ευρέως:

1. Προϋποθέτει τεράστιο οικονομικό κόστος για να μετατραπούν όπως πρέπει τα υπάρχοντα δεξαμενόπλοια.
2. Μειώνει τον ωφέλιμη χωρητικότητα των δεξαμενών.

*γ. Απώλεια αποβλήτων όταν γίνεται το πλύσιμο των δεξαμενών.*

*δ. Διάφορα πετρελαιοειδή κατάλοιπα στις δεξαμενές φόρτωσης που ενίοτε πρέπει να αδειάζουν και να καθαρίζονται.*

*ε. Λύματα του πλοίου<sup>148</sup>. Πρόκειται για τα απόβλητα που δημιουργούνται εν πλω, τα οποία συσσωρεύονται και πρέπει κάπου να απορριφθούν.*

Η Σύμβαση MARPOL73/78 προβλέπει:

1. τα λύματα πρέπει να απορρίπτονται σε απόσταση μεγαλύτερη των 12 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή
2. μπορεί να απορριφθούν σε απόσταση μεγαλύτερη των 4 ναυτικών μιλίων εφόσον πρώτα έχουν πολτοποιηθεί και απολυμανθεί με εγκεκριμένα από τις αρχές συστήματα
3. μπορεί να απορρίπτονται οπουδήποτε υπό την προϋπόθεση ότι το πλοίο έχει σύστημα επεξεργασίας λυμάτων, τα απορρίπτει σιγά σιγά και η ταχύτητα του πλοίου είναι πάνω από 4 κόμβους/ώρα

*στ. απορρίματα του πλοίου<sup>149</sup>*

---

<sup>147</sup> Segregated ballast tanks

<sup>148</sup> Τέταρτο παράρτημα της σύμβασης MARPOL του IMO

<sup>149</sup> Πέμπτο παράρτημα της σύμβασης MARPOL

Πρόκειται για υπολείμματα τροφών, κουτιά, χαρτιά, πλαστικά, σακούλες.

Η MARPOL ορίζει ότι:

1. απαγορεύεται αυστηρά η απόρριψη πλαστικών σε οποιαδήποτε θαλάσσια περιοχή
2. τα υπολείμματα τροφών μπορούν να απορρίπτονται σε απόσταση περισσότερο από 12 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ακτή
3. επιτρέπεται η απόρριψη υλικών στοιβασίας, επενδύσεων, συσκευασίας που επιπλέουν με την προϋπόθεση ότι το πλοίο βρίσκεται σε απόσταση μεγαλύτερη των 25 ναυτικών μιλίων από την ακτή και εκτός θαλάσσιων περιοχών όπως η Μεσόγειος, η Βαλτική, ο Περσικός κόλπος και
4. ύπαρξη σχετικών σταθμών ευκολιών υποδοχής στα λιμάνια εντός των ειδικών θαλάσσιων περιοχών που αναφέραμε αμέσως παραπάνω.

#### ζ. χημικές ουσίες

Το συγκεκριμένο ζήτημα αντιμετωπίζει ο ΙΜΟ με τη σύμβαση για την ασφάλεια στη θάλασσα<sup>150</sup> και τις τροποποιήσεις του έτους 1983 με τις οποίες δημιουργήθηκαν οι διεθνείς κώδικες που ρυθμίζουν την μεταφορά επικίνδυνων χύδην χύδην χημικών φορτίων και με τη σύμβαση για τη θαλάσσια ρύπανση<sup>151</sup> και μάλιστα από την 6/4/1987 με το δεύτερο παράρτημά της, σχετικά με τις επιζήμιες υγρές χύδην ουσίες και από 1/6/1992 με το τρίτο παράρτημά της, σχετικά με τις επιβλαβείς ουσίες, που μεταφέρονται συσκευασμένες σε κοντέινερς ή δεξαμενές ή ψυγεία εμπορευματοκιβώτια.

#### η. πετρελαιοειδή κατάλοιπα παραγωγής του χώρου μηχανοστασίου

Ως τέτοια κατάλοιπα ορίζονται τα καύσιμα που διαρρέουν από καμένες φλάντζες ή φθαρμένους σωλήνες, λιπαντικά, ξυσίματα χρωμάτων μηχανών, σκουριές, λιπαντικές ύλες κάθε είδους, θαλασσινό νερό που διαρρέει από το σύστημα ψύξης, τα οποία συγκεντρώνονται σε ένα χώρο του πλοίου που καλείται «σεντίνα». Όταν ο χώρος αυτός γεμίσει, υπάρχει το ζήτημα του αδειασματός του.

---

<sup>150</sup>SOLAS 1974

<sup>151</sup>MARPOL 1973



## **B. Λόγω ατυχήματος**

Τα πλοία που πλέουν στις θάλασσες κατά την επιχειρησιακή τους λειτουργία βρίσκονται συνεχώς αντιμέτωπα με τους κινδύνους της θάλασσας, δηλαδή τους σφοδρούς ανέμους, τα κύματα, τα παλιρροιακά ρεύματα, την ομίχλη, τους υφάλους. Είναι πολύ εύκολο ένα πλοίο να βρεθεί έρμαιο των καιρικών συνθηκών, ειδικά στην ανοιχτή θάλασσα, με αποτέλεσμα να χαθούν φορτία και ανθρώπινες ζωές. Η απώλεια φορτίου ενός δεξαμενόπλοιου εκτός από την τεράστια οικονομική συνέπεια που έχει για τον ιδιοκτήτη του, προκαλεί και μεγάλες οικολογικές καταστροφές.

Τα ατυχήματα των δεξαμενοπλοίων που μπορούν να καταλήξουν σε έκχυση πετρελαίου στη θάλασσα είναι δύο ειδών:

- α. στην διάρκεια φόρτωσης/εκφόρτωσης σε έναν τερματικό σταθμό
- β. ατυχήματα στην ανοιχτή θάλασσα

Τα ατυχήματα των δεξαμενόπλοιων που οδηγούν σε ολική απώλεια<sup>152</sup> του πλοίου διακρίνονται σε επτά (7) κατηγορίες:

1. *Βύθιση* του πλοίου στην ανοιχτή θάλασσα<sup>153</sup> εξαιτίας κακοκαιρίας ή από κακή φόρτωση και μετατόπιση φορτίου με συνέπεια να κόβεται ουσιαστικά το πλοίο σε δύο τμήματα. Ολική απώλεια ή βύθιση υπάρχει, εάν το πλοίο δεν μπορεί να ανελκυστεί, είτε λόγω της κατάστασής του, είτε λόγω του χώρου όπου συνέβη το ατύχημα.

2. *Προσάραξη* πλοίου, η οποία συμβαίνει λόγω κακοκαιρίας, λανθασμένης πλοήγησης ή μηχανικής βλάβης σε περιοχές κοντά σε ακτές. Τα VLCC<sup>154</sup> εξαιτίας των διαστάσεών τους και της ύπαρξης ελάχιστου χώρου για ελιγμούς είναι εκείνα που παθαίνουν συνήθως τέτοια ζημιά π.χ. το 1974 το πλοίο Metula με φορτίο 190.000

---

<sup>152</sup> Σύμφωνα με τη *Marine Insurance Act* του 1906 ως ολική απώλεια ορίζεται η καταστροφή του πλοίου σε τέτοιο βαθμό ώστε να μην θεωρείται πλέον το αρχικό αγαθό

<sup>153</sup> H. Bennett, 1996

<sup>154</sup> *Very Large Crude Carriers*

τόνους πετρέλαιο έπλεε προς την Χιλή. Λόγω σφοδρής κακοκαιρίας επέλεξε πορεία διαμέσω των στενών του Μαγγελάνου και ένας λάθος χειρισμός το οδήγησε στα βράχια, όπου και προσάραξε, με συνέπεια 50.000 τόνοι πετρέλαιο να χυθούν στη θάλασσα.

Ο IMO σε μία προσπάθεια να μειωθούν τέτοιου είδους ατυχήματα έχει κάνει εκτιμήσεις για τις θαλάσσιες περιοχές με μεταβαλλόμενο βάθος και έχει καταγράψει ποια πλοία μπορούν να περνούν από εκεί.<sup>155</sup>

3. *Σύγκρουση με άλλο πλοίο* π.χ. το 1985 το πλοίο Patmos συγκρούστηκε με άλλο πλοίο στα στενά της Μεσσίνας στην Ιταλία, με συνέπεια χιλιάδες τόνοι πετρελαίου να χυθούν στη θάλασσα, προκαλώντας τεράστια οικολογική καταστροφή ή *επαφή* του πλοίου με μία μόνιμη εγκατάσταση π.χ. προβλήτα λιμένα ή πλατφόρμα εξόρυξης πετρελαίου.

Ο IMO έχει συμβάλλει τα μέγιστα στην αποφυγή τέτοιου είδους ατυχημάτων με την Σύμβαση που εξέδωσε «*Διεθνείς κανονισμοί για την αποφυγή των συγκρούσεων στη θάλασσα*»<sup>156</sup>, η οποία καθιέρωσε τις υποχρεωτικές πορείες των πλοίων, ειδικά σε περιοχές με έντονη κυκλοφορία, καθώς και βελτιωμένα συστήματα ραντάρ<sup>157</sup>.

4. *Έκρηξη/πυρκαγιά*, η οποία είναι εξαιρετικά επικίνδυνη και για απώλεια ανθρώπινων ζωών, ειδικά όταν μεταφέρεται επικίνδυνο φορτίο π.χ. το 1983 το πλοίο Castillo de Bellver έπλεε κοντά στις ακτές του Κέιπ Τάουν της Ν. Αφρικής με φορτίο 250.000 τόνους πετρέλαιο, όταν τυλίχτηκε στις φλόγες. Στο πλοίο συνέβησαν απανωτές εκρήξεις και τελικά κόπηκε στα δύο.

5. *Προβλήματα στην ίδια τη δομή του πλοίου*, τα οποία παρουσιάζονται συνήθως στο εξωτερικό περίβλημα ή στα τοιχώματα των δεξαμενών, είτε λόγω κακών καιρικών συνθηκών, είτε λόγω μετατόπισης φορτίου ή μηχανικής βλάβης π.χ. το 1972 το πλοίο WAFRA, ενώ βρισκόταν κοντά στις ακτές της Νότιας Αφρικής και είχε φορτίο 40000 τόνους πετρέλαιο σταμάτησε διότι είχε μηχανική βλάβη και πλημμύρισε το μηχανοστάσιό του. Η επιχείρηση διάσωσης απέτυχε και η πετρελαιοκηλίδα κατέστρεψε την χλωρίδα και πανίδα της περιοχής.

---

<sup>155</sup> A. Cooper, 1983

<sup>156</sup> 1972

<sup>157</sup> ARPA (Automatic Radar Plotting Aid)

6. Πολεμικές εχθροπραξίες και απώλεια ενός δεξαμενόπλοιου, το οποίο είτε βοηθάει στην μεταφορά καυσίμων της μίας εμπόλεμης πλευράς, είτε πλέει μέσω μιας εμπόλεμης ζώνης.

Η θαλάσσια ρύπανση που προκαλείται από το αργό πετρέλαιο και τα παράγωγα προϊόντα του ή από κάποια χημικά φορτία μεγάλης τοξικότητας, προκαλεί διαταραχή στο θαλάσσιο περιβάλλον τέτοιου βαθμού, που το οικοσύστημα αδυνατεί για χρόνια να επανέλθει στη φυσιολογική του ισορροπία. Μεγαλύτερο φορτίο συνεπάγεται και μεγαλύτερη καταστροφή στο οικοσύστημα.

Σύμφωνα με την μελέτη “*Oil Tankers and Environment: Planning for the future*” του Lloyd’ Register of Shipping<sup>158</sup>, όπου πραγματοποιήθηκε ανάλυση τριάντα οχτώ (38) περιπτώσεων θαλάσσιας ρύπανσης από δεξαμενόπλοια:

- α. ποσοστό 28,9%, που αντιστοιχεί σε 11 περιπτώσεις έχουν προκληθεί από προσάραξη πλοίου στο βυθό ή σε ύφαλο
- β. 11 περιπτώσεις οφείλονται σε συγκρούσεις, ήτοι 28,9%
- γ. 8 περιπτώσεις οφείλονται σε πυρκαγιά/έκρηξη, ήτοι 21%
- δ. ποσοστό 21%, που αντιστοιχεί σε 8 περιπτώσεις έχουν προκληθεί από κακή δόμηση του πλοίου

Οι παράγοντες που συμβάλλουν στην προξένηση ενός ατυχήματος στη θάλασσα είναι:

- α. το ανθρώπινο λάθος

ΣΥΝΗΘΕΙΣ ΑΙΤΙΕΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΛΑΘΟΥΣ <sup>159</sup>		
ΑΙΤΙΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ (%)
ακατάλληλη εποπτεία	38	6,2
ακατάλληλη μέθοδος	92	15,0
Απροσεξία	118	19,2
έλλειψη επικοινωνίας	22	3,6

<sup>158</sup> 1990

<sup>159</sup> ΠΗΓΗ: J. Wardley Smith, (1973), “*Oil Spills from Tankers*”, ITOPF

χωρίς αιτία	96	15,7
άγνωστη αιτία <sup>160</sup>	246	40,1
άλλα αίτια	1	0,2
Σύνολο	613	100

*β. το πλοίο, ηλικία και κατάσταση στην οποία βρίσκεται*

*γ. καιρικές συνθήκες/περιβάλλον*

*δ. μεταφερόμενο φορτίο, το οποίο θα αναλύσουμε εκτενώς*

Ο Νόμος 1650/1986 για την προστασία του περιβάλλοντος ορίζει<sup>161</sup> ότι: «επικίνδυνες ουσίες ή παρασκευάσματα θεωρούνται οι τοξικές, διαβρωτικές, ερεθιστικές, εκρηκτικές, εύφλεκτες, καρκινογόνες, μεταλλαξογόνες, ραδιενεργές ή άλλες ουσίες που έχουν την ιδιότητα να επιταχύνουν την καύση, να αλλοιώνουν τη φυσική κατάσταση του νερού, του εδάφους ή του αέρα και να προσβάλλουν δυσμενώς τον άνθρωπο και όλα τα έμβια όντα, καθώς και το περιβάλλον».

Τα επικίνδυνα φορτία κατατάσσονται σε τρεις (3) κατηγορίες:

*1. Χύδην επικίνδυνα υγρά φορτία είναι:*

*α. το αργό πετρέλαιο και τα προϊόντα του, δηλαδή μαζούτ, γκαζολίνη, κηροζίνη, βενζίνη*

*β. χημικά προϊόντα π.χ. βενζυλική αλκοόλη, τετραχλωράνθρακας*

*γ. υγραέρια που μεταφέρονται σε υγρή μορφή π.χ. μεθάνιο, βουτάνιο, προπάνιο, αμμωνίες, ευγενή αέρια, αρωματικά έλαια*

*2. Χύδην επικίνδυνα ξηρά φορτία είναι:*

*α. ξηρά φορτία που είναι επικίνδυνα, διότι μπορεί να ρευστοποιηθούν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και να προκληθεί ανατροπή του πλοίου π.χ. θειικός ψευδάργυρος, μαλαχίτης*

<sup>160</sup> Το αίτιο "άγνωστη αιτία" ανήκει επίσης στην κατηγορία ανθρώπινο λάθος, εάν λάβουμε υπόψη πόσο ικανοί είναι ορισμένοι ναυτικοί να αποκρύψουν τα λάθη τους.

<sup>161</sup> Άρθρο 2

β. ξηρά φορτία τα οποία είναι επικίνδυνα γιατί περικλείουν χημικούς κινδύνους π.χ. νιτρικό αργίλιο, μαγγάνιο, νιτρικό βάριο

3. *Συσκευασμένα επικίνδυνα φορτία* που μεταφέρονται με συμβατική μορφή συσκευασίας π.χ. δέμα, σάκος ή με παλέτες/εμπορευματοκιβώτια. Τα επικίνδυνα φορτία αυτής της κατηγορίας είναι τα ακόλουθα:

α. χύδην στερεά που αναφλέγονται, ρευστοποιούνται ή εμπεριέχουν χημικούς κινδύνους, τα οποία μεταφέρονται συσκευασμένα λόγω του ότι το μέγεθός τους είναι ανεπαρκές για να ικανοποιήσει την προσφορά χωρητικότητας ενός έστω και μικρού μεγέθους πλοίου τύπου φορτηγού χύδην ξηρού φορτίου

β. άνθρακας σε εμπορευματοκιβώτια

γ. ραδιενεργές ουσίες κάθε είδους

δ. εκρηκτικά κάθε είδους που θέλουν προσοχή στη στοιβασία και στη φορτοεκφόρτωση τους

ε. άχυρο, βαμβάκι, λινό, καπός, γιούτα

στ. υφάσματα, ρακή, στουπιά,

ζ. υγραέρια σε φιάλες ή εμπορευματοκιβώτια

η. χημικά προϊόντα συσκευασμένα

θ. προϊόντα πετρελαίου σε εμπορευματοκιβώτια

ι. χημικά υγρά φορτία σε εμπορευματοκιβώτια

### **3. Η «ΠΕΡΙΟΧΗ» ΚΑΙ Ο ΠΛΟΥΤΟΣ ΤΩΝ ΦΥΣΙΚΩΝ - ΓΕΝΕΤΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ ΤΗΣ**

Η γη μας διαθέτει φυσικούς πόρους, οτιδήποτε δηλαδή υπάρχει πάνω σ' αυτήν και μπορούμε να το χρησιμοποιήσουμε προς όφελός μας.

Στην Σύμβαση του ΔΘ του 1982 ορίζεται ως Περιοχή *«ο θαλάσσιος και ωκεάνιος βυθός και το υπέδαφος τους, πέρα από τα όρια της εθνικής δικαιοδοσίας»* (άρθρο 1 § 1 εδ.1) και ως Δραστηριότητες στην Περιοχή ορίζονται *«όλες τις δραστηριότητες εξερεύνησης και εκμετάλλευσης των πόρων της Περιοχής»* (άρθρο 1 § 1 εδ.3).

Στο άρθρο 133 της ίδιας Σύμβασης *«με τον όρο "πόροι" νοούνται όλοι οι υπό στερεά, υγρή ή αεριώδη κατάσταση ορυκτοί πόροι στην Περιοχή, επί, ή στο υπέδαφος των θαλασσίων βυθών, περιλαμβανομένων και των πολυμεταλλικών κονδύλων»* και *«οι πόροι μετά την εξόρυξη τους από την Περιοχή καλούνται ορυκτά»*.

Το πρωτογενές υλικό του θαλάσσιου περιβάλλοντος που υπάρχει στις ωκεάνιες λεκάνες, κοντά στα θαλάσσια όρη, πλησίον των υδροθερμικών πηγών ή θερμοπιδάκων, που πηγάζει το μεθάνιο, αλλά και στους κοραλλιογενείς υφάλους, αποτελεί τα τελευταία χρόνια ένα τομέα ανάπτυξης του ανθρώπινου ερευνητικού ενδιαφέροντος σε παγκόσμιο επίπεδο με επιστημονικές, περιβαλλοντικές, οικονομικές και εμπορικές προεκτάσεις.

Σήμερα, τόσο η φαρμακολογία όσο και η γεωργία και η κοσμετολογία ενδιαφέρονται να αξιοποιήσουν το υποθαλάσσιο γενετικό υλικό που βρίσκεται στο έδαφος και στο υπέδαφος του βυθού.

Έχουμε φτάσει πλέον στο σημείο να γίνεται λόγος για Γαλάζια Ανάπτυξη, Γαλάζια Οικονομία, Γαλάζια Ενέργεια, Γαλάζια Βιοτεχνολογία.

Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι τα κέρδη χημικής ένωσης προερχόμενης από το θαλάσσιο σφουγγάρι που χρησιμοποιείται σε φαρμακευτική αγωγή για την θεραπεία του έρπητα και η οποία αξίζει 50 εκ. Δολάρια από πωλήσεις 100 εκ. Δολ. ετησίως. Επίσης, τα φάρμακα Zovirax και Acyclovir έχουν κατασκευαστεί από νουκλεοτίδια που προέρχονται από σφουγγάρια της Καραϊβικής. Αντικαρκινικοί παράγοντες από θαλάσσιους μικροοργανισμούς φτάνουν την αξία και ενός δις

δολαρίων ετησίως. Το Yondelis, που είναι από τα πρώτα φάρμακα για την καταπολέμηση του καρκίνου προέρχεται από μικρά, ασπόνδυλα θαλάσσια είδη. Η βιοαναζήτηση της βιοποικιλότητας της θάλασσας συνδράμει έτσι ώστε να αντιληφθούμε πια, πως γίνεται, οργανισμοί, που μπορούν να αντέξουν ακραίες συνθήκες θερμοκρασίας και πίεσης και αναπτύσσονται χωρίς φως, να χρησιμοποιηθούν για την ανάπτυξη νέων βιομηχανικών ενζύμων ή φαρμακευτικών ουσιών. Επιπλέον, οι μεγάλες ανάγκες για βιοκαύσιμα για κάλυψη των τεράστιων χερσαίων καλλιεργειών οδηγούν σε αναζήτηση της δυνατότητας χρήσης των φυκιών ως πηγής βιοκαυσίμων.

Τεράστιο ενδιαφέρον όμως παρουσιάζουν και οι θαλάσσιοι ορυκτοί πόροι. Οι εταιρείες εξόρυξης αναζητώντας νέες πηγές ωθήθηκαν στο να ερευνήσουν νέους ορυκτούς πόρους από την θάλασσα. Σήμερα γίνεται εξόρυξη άμμου και αμμόχαλκου από την θάλασσα και υπολογίζεται ότι σε διεθνές επίπεδο σύμφωνα με ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπή μέχρι το 2020 το 5% των ορυκτών, συμπεριλαμβανομένου του κοβάλτιου, του χαλκού και του ψευδάργυρου υπάρχει δυνατότητα να προέρχεται από τον βυθό του ωκεανού. Το ποσοστό αυτό μέχρι το 2030 μπορεί να αγγίξει και το 10% με οικονομική αντιστοίχιση ετησίως σε 5 δισεκατομμύρια Ευρώ έως το 2020 και έως 10 δισεκατομμύρια Ευρώ έως το 2030.

Επιδιώκεται να γίνει εκμετάλλευση από το θαλασσινό νερό διαλελυμένων ορυκτών, όπως για παράδειγμα το βόριο ή το λίθιο. Τα ιδανικότερα σημεία για την ανεύρεση αυτών των σουλφιδίων μετάλλων που πηγάζουν από υδροθερμικά μεταλλεύματα είναι κοντά σε ενεργά ηφαίστεια. Σε αυτά τα σημεία θαλάσσιας βιοποικιλότητας συναντώνται πολύ μεγάλες θερμοκρασίες και πιέσεις που πρέπει να προστατεύονται και κυρίως υπάρχουν σε περιοχές εντός εθνικής δικαιοδοσίας (αποκλειστικές οικονομικές ζώνες και υφαλοκρηπίδα), διότι είναι πιο εύκολο να γίνει η εξόρυξη των μεταλλευμάτων και να προωθηθούν στην ξηρά αλλά παρόλα αυτά μπορεί να γίνουν και εκτός εθνικής δικαιοδοσίας, όπου η Διεθνής Αρχή Θαλάσσιου Βυθού (ISA), όπως θα δούμε και παρακάτω, είναι αρμόδια για τη διαχείριση και έλεγχο όλων των επιχειρήσεων που λαμβάνουν χώρα εκεί. Οι τεχνικές εξόρυξης θαλάσσιων ορυκτών μπορούν να εμπλουτιστούν και να γίνουν ακόμη πιο εκμεταλλεύσιμες και ανταγωνιστικές, εάν λάβουν τεχνογνωσία από την εξόρυξη πετρελαίου και φυσικού αερίου στις ανοιχτές θάλασσες, πάντα όμως στα πλαίσια υγιούς έρευνας και ωφέλιμων μεθόδων ανάπτυξης πάντα με την έκδοση απαραίτητων

αδειών για τα διεθνή ύδατα με πρωταρχική πάντα μέριμνα την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και οικοσυστήματος των ωκεάνιων βυθών.

Ακριβώς όμως λόγω και του τεράστιου οικονομικού κόστους που απαιτεί η δυνατότητα έρευνας των ωκεάνιων βυθών και της εκμετάλλευσης των φυσικών τους πόρων, το πλεονέκτημα αυτό είναι στα χέρια των λίγων και οικονομικά ισχυρών χωρών ή βιομηχανιών (π.χ. φαρμακοβιομηχανίες), που σχεδόν πάντα έχουν το προτέρημα της οικονομική ισχύος, άρα, και τα τεχνολογικά μέσα για να προβούν σε έρευνες στο θαλάσσιο βυθό αρχικά πάντα για επιστημονικούς λόγους, που όμως δεν αργούν να αποκτήσουν εμπορικό ενδιαφέρον.

Ποιος όμως είναι θεσμικά αρμόδιος να ρυθμίζει την δυνατότητα για βιοαναζήτηση και την δυνατότητα πρόσβασης και εκμετάλλευσης της θαλάσσιας βιοποικιλότητας της Περιοχής;



#### **4. ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΒΙΟΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΒΙΟΠΟΙΚΙΛΟΤΗΤΑΣ**

Συνδυαστικά το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982, η Σύμβαση για την Βιολογική Ποικιλότητα (ΣΒΠ), οι ποικίλες διεθνείς συμφωνίες για τα δικαιώματα της Διανοητικής Ιδιοκτησίας και τα διεθνή σύμφωνα περιφερειακού τύπου, συνθέτουν το νομικό – θεσμικό πλαίσιο, που εφαρμόζεται για τον έλεγχο της εκμετάλλευσης των θαλάσσιων φυσικών πόρων, διαπιστώνοντας όμως, όπως θα αναλυθεί στην συνέχεια, ότι τελικά, νομικά και θεσμικά υπάρχει ακόμη και σήμερα ένα κενό στις ρυθμίσεις εκμετάλλευσης των αγαθών του θαλάσσιου βένθους, που αρχικώς πάντα ορίζονται ως «κοινή παγκόσμια κληρονομιά».

##### **4.1. Η ΒΙΟΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΒΙΟΠΟΙΚΙΛΟΤΗΤΑΣ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ 1982**

Το Δίκαιο της Θάλασσας δεν περιλαμβάνει σαφή διαχωρισμό της στήλης ύδατος, του θαλάσσιου και του ωκεάνιου πυθμένα, διότι όταν δημιουργήθηκε η Σύμβαση αυτή δεν υπήρχαν αρκετές πληροφορίες για τον φυσικό πλούτο του βυθού σε αντίθεση με σήμερα. Επομένως, υπάρχει κενό για τις ρυθμίσεις εκμετάλλευσης σημαντικών μικροοργανισμών που απασχολούν σήμερα την επιστημονική κοινότητα με ερευνητικές και οικονομικές εξελίξεις. Ομοίως δεν διακρίνονται τα καθιστικά είδη όσον αφορά τους μικροοργανισμούς που μπορούν είτε να υπάρχουν στο θαλάσσιο βυθό είτε να είναι στην υδάτινη στήλη ή ελεύθεροι ή μαζί με άλλους πολυκύτταρους οργανισμούς.

Στο Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας και ειδικότερα στο μέρος XI της Σύμβασης, ενώ γίνεται εκτενής περιγραφή για την αναζήτηση και εξόρυξη των ορυκτών της Περιοχής, εντούτοις, δεν αναφέρονται οι ζωντανοί θαλάσσιου φυσικοί πόροι ούτε οι θαλάσσιοι γενετικοί πόροι. Ειδικότερα, περιγράφεται πως γίνεται η διαχείριση του ορυκτού πλούτου του πυθμένα και του υπεδάφους των θαλάσσιων λεκανών εκτός της εθνικής δικαιοδοσίας ως εξής:

1. Αγαθά κοινής παγκόσμιας κληρονομιάς είναι οι φυσικοί πόροι, που βρίσκονται στο βυθό της Ανοικτής Θάλασσας και επομένως κανένα κράτος ή χώρα δεν έχει αποκλειστικότητα σ' αυτά.
2. Η Περιοχή και τα δικαιώματά της ανήκει σε ολόκληρη την ανθρωπότητα και επομένως, ό,τι αποκερδαίνεται από την διαχείριση και εκμετάλλευσή της πρέπει να μοιράζεται και να παρέχεται σε όλους αδιακρίτως.
3. Τα συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας συνέστησαν έναν παγκόσμιο οργανισμό, την International Seabed Authority (ISA), προκειμένου να ασκεί ελεγκτικό και συντονιστικό ρόλο στις διάφορες επιχειρήσεις έρευνας και εκμετάλλευσης στην Περιοχή σύμφωνα με τους όρους του μέρους XI της Σύμβασης. Επιπλέον, ο οργανισμός αυτός εκτός από τον έλεγχο στην εξόρυξη και εκμετάλλευση των θαλάσσιων ορυκτών με τον Θαλάσσιο Μεταλλευτικό Κώδικα, ασκεί την εποπτεία της έρευνας στην Ανοικτή Θάλασσα με σκοπό πάντα την διαχείριση των πόρων της. Ουσιαστικά, γίνονται μεταξύ της ΑρχήςISA για λογαριασμό των συμβαλλομένων μερών της Σύμβασης και των ενδιαφερομένων για έρευνα (χώρες, εταιρείες, βιομηχανίες κλπ.) συμβόλαια με συγκεκριμένους όρους, που ελέγχει η ISA και εν συνεχεία ξεκινάει η έρευνα στην Περιοχή. Αναλόγως των αποτελεσμάτων της έρευνας μπορεί να καταβληθεί κάποιο χρηματικό ποσό στην ISA, που με την σειρά της θα το καταβάλει σε μερίδια στα συμβαλλόμενα κράτη αναλόγως των αναγκών τους.

Όπως όμως προαναφέρθηκε στο Δίκαιο της Θάλασσας, οι ζώντες φυσικοί και γενετικοί πόροι δεν αναφέρονται στην Σύμβαση και έτσι μένουν εκτός από οποιοδήποτε ρυθμιστικό θεσμικό πλαίσιο αφορά τις περιοχές εκτός εθνικής δικαιοδοσίας. Άρα, αφού από τη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας δεν είναι σαφής ο χειρισμός της θαλάσσιας βιοποικιλότητας και των θαλάσσιων γενετικών πόρων, θέματα, όπως η διατήρηση και βιώσιμη χρήση των θαλάσσιων γενετικών πόρων, η ισότιμη πρόσβαση στους θαλάσσιους γενετικούς πόρους, ο διαμοιρασμός των ωφελημάτων από την χρήση ή την εφαρμογή τους και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος κατά τη διάρκεια της θαλάσσιας επιστημονικής έρευνας, πρέπει να συμπληρώνονται με κάποια εφαρμοστική συμφωνία τύπου UNCLOS.

#### 4.2. Η ΒΙΟΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΒΙΟΠΟΙΚΙΛΟΤΗΤΑΣ ΜΕΣΑ ΣΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΟΙΚΙΛΟΤΗΤΑ

Η Σύμβαση για την Βιολογική Ποικιλότητα κάνει διαχωρισμό και αναγνωρίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των συμβαλλομένων και στις αποκλειστικές οικονομικές ζώνες και την υφαλοκρηπίδα, διαφοροποιούμενη έτσι ως προς τις εντός και εκτός εθνικής δικαιοδοσίας περιοχές. Συγκεκριμένα, ενώ η Σύμβαση για την Βιολογική Ποικιλότητα για τις περιοχές εντός εθνικής δικαιοδοσίας αναγνωρίζει το δικαίωμα των χωρών να διαχειρίζονται και εκμεταλλεύονται τους φυσικούς γενετικούς πόρους τους, η Σύμβαση για την Βιολογική Ποικιλότητα περιορίζεται μόνο στην εφαρμογή των διαδικασιών και δραστηριοτήτων με γνώμονα την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος ενώ δεν κάνει καμία αναφορά για τους ζώντες φυσικούς και γενετικούς πόρους αφήνοντας και πάλι ακάλυπτο το κενό που έχει το Δίκαιο της Θάλασσας για την Ανοικτή Θάλασσα και την Περιοχή.

Πάντως, η Σύμβαση για την Βιολογική Ποικιλότητα προτείνει την συνεργασία του ιδιωτικού τομέα με τους κρατικούς φορείς προκειμένου να μπορέσει να γίνει καλύτερη και μη κερδοσκοπική διαχείριση των ερευνών των φυσικών πόρων.

Σε κάθε περίπτωση δεν ξεκαθαρίζεται η ασάφεια της θεώρησης ή μη των ζώντων πόρων ως κοινή παγκόσμια κληρονομιά, αν και κάτι τέτοιο θα ήταν σημαντικό να διευκρινισθεί, εφόσον θα σήμαινε ταυτόχρονα ότι δεν μπορούν να κατοχυρωθούν.

#### 4.3. Η ΒΙΟΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΒΙΟΠΟΙΚΙΛΟΤΗΤΑΣ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΔΙΑΝΟΗΤΙΚΗΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ

Επόμενο είναι, αφού γίνονται έρευνες στα διάφορα φυσικά αγαθά της θάλασσας μέσω της θαλάσσιας βιοαναζήτησης, όσα ανακαλύπτονται, να κατοχυρώνονται με διπλώματα ευρεσιτεχνίας στους διάφορους βιολόγους και χημικούς ή επιστημονικές ερευνητικές ομάδες, που αφορούν αποτελέσματα, που σχετίζονται με την φαρμακολογία ή την γεωργία ή και την κοσμετολογία.

Με αρμόδιο φορέα του τον Παγκόσμιο Οργανισμό Διανοητικής Ιδιοκτησίας το δίκαιο της διανοητικής ιδιοκτησίας αποκτά ενεργό ρόλο στην διευθέτηση των κατοχυρώσεων δικαιωμάτων εκ των αποτελεσμάτων των διαφόρων ερευνών. Η κατοχύρωση αυτή γίνεται σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία κάθε κράτους

ανεξαρτήτως του σημείου προέλευσης του γενετικού υλικού εντός ή εκτός εθνικής δικαιοδοσίας.

Η εμπορική βιοαναζήτηση συνήθως και κατά κύριο λόγο έπεται της επιστημονικής βιοαναζήτησης, αν και πολλές φορές, λόγω της συνεργασίας των επιστημονικών ερευνητικών οργανισμών με τις εμποροβιομηχανίες, τείνουν να συγχέονται και να μην μπορούν να διαχωρισθούν ο ένας τομέας από τον άλλο. Έτσι, μπορεί να υπάρχει σύγχυση για το εάν το αποτέλεσμα μιας έρευνας είναι προϊόν επιστημονικής βιοαναζήτησης ή εμπορικής, αφού μάλιστα, το πρώτο πρέπει να δημοσιευθεί, ενώ το δεύτερο είναι εμπιστευτικό.

Επιπλέον, υποστηρίζεται από πολλές χώρες, ότι εφόσον το γενετικό υλικό της Ανοικτής Θάλασσας ή την Περιοχής, είναι κοινή παγκόσμια κληρονομιά, ως εκ τούτου, δεν πρέπει να αποδίδονται για τα δεδομένα αγαθά δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας, ενώ άλλες χώρες, αντιθέτως, επιδιώκουν την δυνατότητα εισχώρησης πέρα από την εθνική τους δικαιοδοσία και μάλιστα με την κατοχύρωση σχετικών δικαιωμάτων, που θα τις εξασφαλίζουν.

Στον τομέα όμως που αφορά το γενετικό υλικό της Ανοικτής Θάλασσας ή της Περιοχής, με το σκεπτικό ότι στο ερευνητικό εργαστήριο ένα μικρό δείγμα του οργανισμού αρκεί για την ανάπτυξη προϊόντος, τμήμα μόνο του οποίου συνήθως αποτελεί, και ο μελετητής δεν χρειάζεται να επανέλθει στο σημείο έρευνας και περισυλλογής του υλικού, τότε μικρή σημασία προκύπτει να έχει, το εάν κάποιος άλλος θα έχει το ίδιο υλικό αργότερα, αφού, μόνο ο πρώτος, που το κατοχύρωσε, μπορεί νομικά να το εκμεταλλευθεί και κανένας άλλος, που θα το αποκτήσει στο μέλλον. Επομένως, μικρή σημασία ίσως τελικά έχει, το εάν οι ζώντες φυσικοί πόροι στα διεθνή ύδατα της Ανοικτής Θάλασσας και στην Περιοχή θα θεωρούνται κοινή παγκόσμια κληρονομιά, ενώ μάλλον πρέπει να διευθετηθεί το εάν επιτρέπεται ή όχι να κατοχυρωθούν ή να τεθούν ανασταλτικοί παράγοντες στην εκμετάλλευσή τους.

#### 4.4.Η ΒΙΟΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΒΙΟΠΟΙΚΙΛΟΤΗΤΑΣ ΜΕΣΑ ΣΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΦΩΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΤΥΠΟΥ

Τα περιφερειακά διεθνή σύμφωνα προσπαθούν ενίοτε να καλύψουν διάφορες αδυναμίες και κενά στο πιο στενό περιβάλλον εφαρμογής τους πάντα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την εκμετάλλευση των φυσικών πόρων

για ρυθμίσεις εντός και εκτός εθνικής δικαιοδοσίας αποτελώντας ένα ρυθμιστικό κανονιστικό πλαίσιο, που ενδυναμώνει το ήδη υπάρχον θεσμικό πλαίσιο. Διαπιστώνεται η εφαρμογή ενός μεγάλου αριθμού συμφώνων περιφερειακών, που λειτουργούν καταλυτικά στα συμβαλλόμενα μέρη τους, ως μέθοδος στρατηγικής. Αρκετά από τα σύμφωνα αυτά προτείνουν την δημιουργία Θαλάσσιων Πάρκων Προστασίας.

## 5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η θάλασσα είναι απόλυτα συνυφασμένη με την ανθρώπινη ιστορία, αποτελώντας αναπόσπαστο κομμάτι της. Από τα αρχαία χρόνια, οι παράκτιες περιοχές αποτελούσαν πόλο έλξης για τον άνθρωπο, κυρίως λόγω των φυσικών πόρων που του παρείχαν. Στην πορεία των χρόνων, οι παράκτιες περιοχές εξελίχθηκαν σε σημαντικό προορισμό αναψυχής και χαλάρωσης.

Οι αντιξοότητες του θαλάσσιου περιβάλλοντος και η αέναη πάλη του ανθρώπου με τη θάλασσα αποτέλεσαν και αποτελούν πηγή έμπνευσης για τους ανθρώπους. Ο Andrew Singler είπε κάποια στιγμή χαρακτηριστικά ότι «..τα ομηρική έπη είναι ζυμωμένα με τις πολυπλοκότητες της θάλασσας..»<sup>162</sup>. Πολύ χαρακτηριστική της σπουδαιότητας των θαλασσών είναι η μυθολογία των Σκανδιναβικών χωρών, όπου π.χ. ο Νιόρντ, ο θεός της θάλασσας, δεν μπορεί να αντέξει το ουρλιαχτό των λύκων του βουνού και η γυναίκα του δεν αντέχει τις κραυγές που βγάζουν τα θαλασσοπούλια. Αυτή η κατάσταση οδηγεί σε διάλυση και χωρισμό του ζευγαριού και ουσιαστικά αντικατοπτρίζει την εσωτερική σύγκρουση μιας κοινωνίας που από την μία πλευρά φοβάται την θάλασσα και τους κινδύνους που περικλείει και από την άλλη πλευρά σαγηνεύεται από το άγνωστο και το μεγαλειώδες που εκείνη προσφέρει<sup>163</sup>.

Ο χώρος της θάλασσας αποτέλεσε πεδίο διαμάχων σε όλη την πορεία της ανθρώπινης ιστορίας με το βασικό μέλημα να είναι πάντα, το ποιος θα κυριαρχήσει εκεί. Τελικά, τον 17<sup>ο</sup> αιώνα επικράτησε το δόγμα της απόλυτης ελευθερίας των θαλασσών, με αποτέλεσμα τα παράκτια κράτη να περιορίσουν τα κυριαρχικά τους δικαιώματα στην αιγιαλίτιδα ζώνη και η ανοιχτή θάλασσα να είναι απόλυτα ελεύθερη για όλους.

Μέχρι και το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου το ως άνω δόγμα αποτέλεσε βασικό θεσμό του διεθνούς δικαίου της θάλασσας. Το 1945 ο Πρόεδρος των ΗΠΑ Harry Truman, αναγνώρισε μονομερώς το αποκλειστικό δικαίωμα της χώρας του να

---

<sup>162</sup>Κ. Καταγάς, 2005, *Ναυτική Επιθεώρηση*, τ. 552, τομ. 163, σ. 57.

<sup>163</sup>Mollat Du Jourdan, 1998

εκμεταλλεύεται τον ορυκτό πλούτο της ηπειρωτικής της υφαλοκρηπίδας, έξω από τα όρια των χωρικών της υδάτων.

Τότε ξεκίνησε και η εκμετάλλευση της θάλασσας, η οποία συνεχώς αυξάνεται π.χ. εξόρυξη μετάλλων, πετρελαίου, αλιεία είναι κάποιες από τις δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στην ανοιχτή θάλασσα και που η πρόοδος της τεχνολογίας τις βοηθά να γίνονται ολοένα και εντατικότερες.

Όλη αυτή η κατάσταση είχε σαν επακόλουθο αποτέλεσμα την έγερση διενέξεων και διεκδικήσεων κυριαρχικών δικαιωμάτων στους ωκεανούς που κατέληξαν στην θεσμοθέτηση, μέσω διεθνών συμβάσεων, του νομικού πλαισίου που θα διέπει την δράση των κρατών.

Από την άλλη πλευρά ο άνθρωπος μέσω των ποικίλων δραστηριοτήτων που ανέπτυξε στη θάλασσα και γύρω από αυτή, προκάλεσε και προκαλεί ακόμα μεγάλη αναστάτωση και διαταραχή στο θαλάσσιο οικοσύστημα. Η ανθρωπότητα στο σύνολό της οφείλει να αντιμετωπίσει άμεσα και αποτελεσματικά το φαινόμενο της ρύπανσης του περιβάλλοντος. Πολλοί είναι οι διεθνείς οργανισμοί, οι φορείς και οι οργανώσεις που σε συνεργασία με τις κυβερνήσεις των κρατών παγκοσμίως προσπαθούν να αντιμετωπίσουν αυτή την δυσάρεστη και άκρως επικίνδυνη για το μέλλον του πλανήτη μας κατάσταση.

Προς την κατεύθυνση της επίτευξης αυτού του στόχου έχουν υπογραφεί διεθνείς συμβάσεις, τις οποίες έχουν επικυρώσει τα κράτη, με τις οποίες απαιτείται η εγκατάσταση επεξεργασίας των αστικών και βιομηχανικών αποβλήτων, η τοποθέτηση καταλυτών για τα καυσαέρια, η ανακύκλωση των απορριμάτων, η σωστή αξιοποίηση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

Πλέον εφόσον μας ενδιαφέρει να μιλάμε για γαλάζια ανάπτυξη και γαλάζια οικονομία πρέπει όλοι να κινούμαστε προς αυτό το πνεύμα για την εξασφάλιση της βιωσιμότητας των ωκεανών και των βυθών αλλά και των ζώντων και μη οργανισμών τους. Άλλωστε, τα οικονομικά οφέλη από την προστασία των ωκεανών με την δημιουργία προστατευόμενων περιοχών θα μπορούσαν να είναι τεράστια, όπως επανειλημμένα έχει διακηρύξει το Παγκόσμιο Ταμείο της Φύσης (WWF), αντιστοιχώντας σε πολλά δις μέχρι το 2050!

Φέτος το τέταρτο Διεθνές Συνέδριο «Ο Ωκεανός μας – Ένας Ωκεανός για τη Ζωή» οργανώνεται υπό την αιγίδα της ΕΕ στην Μάλτα την 5-6/10/2017. Εκεί όλοι οι διεθνείς φορείς και ηγέτες κρατών θα συγκεντρωθούν προκειμένου να θέσουν όλα τα φλέγοντα ζητήματα της θαλάσσιας βιωσιμότητας και να λάβουν αποφάσεις για τις νέες δράσεις τους ως το 2030. Οι δράσεις αυτές θα κινούνται, όπως ανακοίνωσε η Αντιπρόεδρος της ΕΕ σε 3 κύριες κατευθύνσεις, 1) την βελτίωση της διεθνούς διακυβέρνησης των ωκεανών, 2) την μείωση της ανθρώπινης παρέμβασης και την ανάπτυξη όρων για μια βιώσιμη γαλάζια οικονομία και 3) την διεθνή διεύρυνση και επένδυση στις ερευνητικές δράσεις των ωκεανών.

Χαρακτηριστική είναι η πρόσφατη κίνηση του Άγγλου εκατομμυριούχου επιχειρηματία Ρίτσαρντ Μπράνσον, στα πλαίσια της τελευταίας Διάσκεψης του ΟΗΕ για τους Ωκεανούς τον Ιούνιο 2017, να συγκεντρώσει και παραδώσει στον ΟΗΕ, ένα εκατομμύριο υπογραφές για την προστασία των ωκεανών. Όπως μάλιστα, ο ίδιος ανέφερε, «*Ενώ οι Ωκεανοί καλύπτουν τα 2/3 του πλανήτη, σήμερα λιγότερο από 3% προστατεύεται σθεναρά, ενώ η επιστήμη υποστηρίζει ότι χρειάζεται να προστατέψουμε τουλάχιστον 30%*».

Ήδη, από τον Σεπτέμβριο του 2016 στο Παγκόσμιο Συνέδριο της Διεθνούς Ένωσης για την Προστασία της Φύσης (IUCN) αποφασίστηκε από 180 κυβερνήσεις αλλά και 600 μη κυβερνητικούς οργανισμούς ότι θα προστατευθεί σθεναρά το 1/3 των Ωκεανών του πλανήτη έως το 2030.

Ας ελπίσουμε πως θα γίνει ό, τι καλύτερο και από την μεριά των κρατών, αλλά και από την μεριά των ανθρώπων ξεχωριστά. Θα πρέπει ο καθένας μας στο μέτρο που μπορεί και ανάλογα με την δραστηριότητα που ασκεί, να προστατεύσει το περιβάλλον, που αποτελεί την πηγή της ζωής μας, αφού πρώτα συνειδητοποιήσει ότι αν εκείνο σταματήσει να λειτουργεί κανονικά, θα σταματήσουμε και εμείς να ζούμε φυσιολογικά.



## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α΄**

### ***Ελληνική νομοθεσία για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος***

Οι πιο βασικές αιτίες ρύπανσης στην Ελλάδα είναι η απόρριψη λυμάτων και αποβλήτων από τα μεγάλα αστικά κέντρα, αλλά και τα χημικά και βιομηχανικά απόβλητα κοντά στις ακτές π.χ. ναυπηγεία, διυλιστήρια, τσιμεντοβιομηχανίες. Αρμόδιο για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι το Υπουργείο Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού.

Οι κυριότεροι ελληνικοί νόμοι, που αφορούν στην προστασία του ελληνικού περιβάλλοντος είναι οι ακόλουθοι:

1. *Νόμος 4529/66*<sup>164</sup>, με τον οποίο κυρώθηκε η διεθνής σύμβαση OILPOL 1954 «για τη ρύπανση της θάλασσας από πετρέλαιο» η οποία δεν ισχύει πλέον διότι έχει αντικατασταθεί από τη νέα σύμβαση του IMO την MARPOL 73/78.
2. *Νόμος 314/76*<sup>165</sup>, με τον οποίο κυρώθηκε η διεθνής σύμβαση των Βρυξελών CLC 1969 «περί αστικής ευθύνης συνεπεία ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή». Η διαδικασία της ίδρυσης, διαχείρισης και κατανομής κεφαλαίου περιορισμού της αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη καθορίζεται από το Π.Δ. 666/82 όπως αυτό τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε από το Π.Δ. 494/89. Επίσης, με το Π.Δ. 98/90 καθορίζεται η αρμοδιότητα των δικαστηρίων και η διαδικασία εκδίκασης υποθέσεων στις οποίες είναι διάδικος το διεθνές κεφάλαιο αποζημίωσης ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο.
3. *Νόμος 468/76*<sup>166</sup> «περί αναζήτησεως ερεύνης και εκμεταλλεύσεως υδρογονανθράκων και ρύθμισης συναφών θεμάτων», ο οποίος προβλέπει τα αναγκαία μέτρα για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από μόνιμες ή επιπλέουσες εγκαταστάσεις εξόρυξης πετρελαίου.
4. *Νόμος 768/1978*, με τον οποίο επικυρώθηκε η διμερής συμφωνία Ελλάδας - Ιταλίας για την οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας ανάμεσα στα δύο κράτη. Ο Νόμος αυτός προβλέπει ότι η εξόρυξη υδρογονανθράκων και άλλων φυσικών στοιχείων δεν

---

<sup>164</sup> ΦεκΑ (154) 27.7.66

<sup>165</sup> Φεκ Α (106) 5.5.76

<sup>166</sup> Φεκ Α (302)

θα μεταβάλλει την οικολογική ισορροπία ή να εμποδίσει άλλες δραστηριότητες στη θάλασσα.

4. *Νόμος 743/77*<sup>167</sup>, ο οποίος δεν επικυρώνει κάποια σύμβαση αλλά εκδόθηκε βάσει του άρθρου 24 του Συντάγματος και του άρθρου XI της σύμβασης OILPOL 1954. Με τον νόμο αυτό που συνεπικουρείται από ένα αριθμό Υπουργικών αποφάσεων γίνεται προσπάθεια για την προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στην υφιστάμενη διεθνή νομοθεσία ενώ παράλληλα διευκολύνθηκε η κύρωση από την Ελλάδα της σύμβασης MARPOL 73/78.

Τα άρθρα 1 και 2 του ανωτέρω νόμου καθορίζουν την έκταση εφαρμογής του νόμου, δίνοντας ορισμούς για τη ρύπανση, τις εγκαταστάσεις και τους σταθμούς ευκολιών υποδοχής καταλοίπων, για το πετρέλαιο και τα μίγματά του, για τα λύματα και τα απορρίματα. <sup>168</sup>

Στα άρθρα 11-14 ορίζονται οι κυρώσεις σε περίπτωση ρύπανσης, αλλά και ο τρόπος αποκατάστασης των ζημιών που προκάλεσε η ρύπανση. Το άρθρο 18 ρυθμίζει τον τρόπο είσπραξης και διάθεσης των επιβαλλόμενων προστίμων.

5. *Νόμος 855/78*<sup>169</sup>, με τον οποίο κυρώθηκε η διεθνής σύμβαση της Βαρκελώνης για την προστασία της Μεσογείου θάλασσας από τη ρύπανση μαζί με τα πρωτόκολλα «περί πρόληψης ρυπάνσεως της Μεσογείου εκ της απορρίψεως ουσιών εκ των πλοίων και αεροσκαφών» και «περί συνεργασίας δια την καταπολέμησιν ρυπάνσεως της Μεσογείου εκ πετρελαίου και άλλων επιβλαβών ουσιών σε περιπτώσεις εκτάκτου ανάγκης».

6. *Νόμος 1147/81*<sup>170</sup>, με τον οποίο κυρώθηκε η διεθνής σύμβαση του Λονδίνου «περί πρόληψης ρυπάνσεως της θάλασσας εξ απορρίψεως καταλοίπων και άλλων

---

<sup>167</sup> Φεκ Α (319) 17.10.77

<sup>168</sup> Συμπληρωματικά υπάρχουν οι Υπουργικές Αποφάσεις 181051/ 2079/14.12.78 «περί πινάκων ουσιών των οποίων απαγορεύεται η απόρριψη στην θάλασσα» και 181051/536/2.3.80 «περί των όρων και προϋποθέσεων ιδρύσεως και λειτουργίας χερσαίων ευκολιών υποδοχής και κατεργασίας πετρελαιοειδών καταλοίπων». Επίσης γίνεται αναφορά στις προδιαγραφές που πρέπει να πληρούν τα δεξαμενόπλοια και άλλων τύπων πλοία όταν καταπλέουν στους λιμένες, τις ακτές και τα χωρικά ύδατα. Οι διατάξεις του εφαρμόζονται και στις εγκαταστάσεις ξηράς που βρίσκονται κοντά στις ακτές για την αποφυγή ρύπανσης της θάλασσας. Ακόμη προβλέπονται μέτρα για τη δημιουργία σχεδίου άμεσης επέμβασης με την απαραίτητη τεχνική υποστήριξη σε περίπτωση ατυχήματος για την πρόληψη και καταστολή της ρύπανσης, δηλαδή οι Υπουργικές Αποφάσεις 181051/559/31.3.80 «κανονισμός οργάνωσης και λειτουργίας περιφερειακών σταθμών καταπολέμησης της ρύπανσης» και 181051/1985/10.10.80 «περί καθορισμού προδιαγραφών χημικών και διασκορπιστικών ουσιών».

<sup>169</sup> Φεκ Α (235) 23.12.78

<sup>170</sup> Φεκ Α(110) 18.4.81

υλών από πλοία και αεροσκάφη». Ο νόμος συμπληρώνεται από την Υπουργική Απόφαση 3221.2/2/91-12/3/91 «για την αναπροσαρμογή τελών».

7. Νόμος 1267/82<sup>171</sup> με τον οποίο κυρώθηκε η συμφωνία συνεργασίας μεταξύ Ελληνικής και Ιταλικής δημοκρατίας που υπογράφηκε στην Ρώμη το 1979 για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος του Ιονίου Πελάγους και των παράκτιων ζωνών του.

8. Νόμος 1269/82<sup>172</sup> με τον οποίο κυρώθηκε η διεθνής σύμβαση MARPOL 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από τα πλοία και του πρωτοκόλλου 1978. Οι μεταγενέστερες τροποποιήσεις έγιναν αποδεκτές με τα ΠΔ404/ 7.11.86 «διατάξεις αναφορών περιστατικών ρύπανσης με επιβλαβείς ουσίες», 254/89 και του 46/92 «σχετικά με την προσθήκη των κανονισμών 13ΣΤ και 13Ζ του παραρτήματος Ι της ΔΣ MARPOL». <sup>173</sup>

9. Νόμος 1634/86<sup>174</sup> με τον οποίο κυρώθηκαν τα πρωτόκολλα της σύμβασης της Βαρκελώνης για την προστασία της Μεσογείου θάλασσας από τη ρύπανση από χερσαίες πηγές του 1980 και περί των ειδικά προστατευόμενων περιοχών της Μεσογείου του 1982.

10. Νόμος 1638/86<sup>175</sup> με τον οποίο κυρώθηκε η διεθνής σύμβαση των Βρυξελλών<sup>176</sup> για την ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή. Η διαδικασία καταβολής συνεισφορών στο διεθνές κεφάλαιο αποζημίωσης καθορίζεται με την Υπουργική Απόφαση 747/Φ 183507/87.

11. Νόμος 1650/86<sup>177</sup> «για την προστασία του περιβάλλοντος». Σκοπός του νόμου είναι η θέσπιση θεμελιωδών κανόνων και η καθιέρωση κριτηρίων και μηχανισμών για την προστασία του περιβάλλοντος. Ειδικότερα για το θαλάσσιο περιβάλλον αναφέρεται ως σκοπός η προστασία των ακτών των θαλασσών, των νησίδων και του

---

<sup>171</sup> Φεκ Α (85) 5.7.82

<sup>172</sup> Φεκ Α(89) 21.7.82

<sup>173</sup> Σχετικές με τον παραπάνω νόμο και οι Υπουργικές Αποφάσεις 181053 900/83/19.4.83 «τεχνικές προδιαγραφές διαχωρισμού πετρελαίου/νερού και μετρητών περιεκτικότητας πετρελαίου», 181053/201/84 «τεχνικές προδιαγραφές συστήματος καθαρών δεξαμενών έρματος (CBT) πετρελαιοφόρων πλοίων», 181053/96/84 «λειτουργία και έλεγχος του συστήματος πλύσης των δεξαμενών φορτίου με αργό πετρέλαιο (COW)», 205/183571/87 και 195/183570/87 «καθιέρωση βιβλίου φορτίου και τύπου διεθνούς πιστοποιητικού πρόληψης της ρύπανσης από μεταφορά επιβλαβών υγρών ουσιών χύμα», 3231.2/17/92 με την οποία καθορίστηκε ο τύπος του σχεδίου έκτακτης ανάγκης αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο και οδηγίες για την εφαρμογή του στα πλοία".

<sup>174</sup> ΦεκΑ (104) 86

<sup>175</sup> ΦεκΑ (108) 86

<sup>176</sup> FUND convention 1971

<sup>177</sup> ΦεκΑ (160) 16.10.86

βυθού αυτών ως φυσικών πόρων, ως στοιχείων οικοσυστημάτων και ως στοιχείων τοπίου.

12. Υπουργική Απόφαση 25.10.90<sup>178</sup> με τίτλο «Κατάταξη έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες. Περιεχόμενο Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ), καθορισμός περιεχομένου Ειδικών Περιβαλλοντικών Μελετών (Ε.Π.Μ.) και λοιπές συναφείς διατάξεις, σύμφωνα με το Ν.1650/86», με την οποία δημιουργήθηκε ένα σύνολο κανόνων που προσδιορίζουν τις διαδικασίες έγκρισης για οποιοδήποτε νέο έργο είτε του δημοσίου είτε του ιδιωτικού τομέα που μπορεί να έχει επιπτώσεις στο περιβάλλον και συγκεκριμένα:

α. επιβάλλεται η σύναψη ειδικής περιβαλλοντικής μελέτης, τόσο για τα έργα που πρόκειται να εκτελεστούν όσο και για αυτά που έχουν ήδη εκτελεστεί

β. γίνεται προσαρμογή της Ελληνικής νομοθεσίας στις αντίστοιχες απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

γ. όλες οι δραστηριότητες του πρωτογενούς και δευτερογενούς τομέα χωρίζονται σε δύο κατηγορίες:

1<sup>η</sup> κατηγορία με 90 περίπου δραστηριότητες που έχουν σοβαρές επιπτώσεις στο περιβάλλον

2<sup>η</sup> κατηγορία με όλες οι υπόλοιπες δραστηριότητες που έχουν ελάχιστες ή καθόλου περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

### **Ομάδα 1<sup>η</sup>**

Οι δραστηριότητες αυτής της κατηγορίας ρυπαίνουν και την ξηρά και την θάλασσα και είναι οι ακόλουθες:

α. Διυλιστήρια αργού πετρελαίου με εξαίρεση τις επιχειρήσεις που παράγουν μόνο λιπαντικά από αργό πετρέλαιο καθώς και εγκαταστάσεις για την αεριοποίηση και υγροποίηση 500 τουλάχιστον τόνων άνθρακα και ασφαλτούχων σχιστολίθων την ημέρα.

β. Θερμοηλεκτρικοί σταθμοί και άλλες εγκαταστάσεις καύσης με ελάχιστη θερμική ισχύ 300 MW καθώς και πυρηνικοί σταθμοί και άλλοι πυρηνικοί αντιδραστήρες

---

<sup>178</sup>69269/5387/25.10.90

- γ. Εγκαταστάσεις με αποκλειστικό σκοπό τη μόνιμη αποθήκευση ή οριστική διάθεση ραδιενεργών καταλοίπων
- δ. Ολοκληρωμένες χημικές εγκαταστάσεις
- ε. Λιμένες θαλασσίου εμπορίου καθώς και πλωτές οδοί και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας για τα πλοία με εκτόπισμα μεγαλύτερο των 1.350 τόνων
- στ. Εγκαταστάσεις διάθεσης αποβλήτων, τοξικών και επικίνδυνων ουσιών με αποτέφρωση, χημική κατεργασία ή εναπόθεση στη γη

## **Ομάδα 2<sup>η</sup>**

### **1. Γεωργία:**

- α. σχέδια χρησιμοποίησης χέρσων γαιών ή ημιφυσικών εκτάσεων για την εντατική γεωργική εκμετάλλευση
- β. σχέδια γεωργικής υδραυλικής,
- γ. δεντροφυτεύσεις για δημιουργία δασών που μπορούν να οδηγήσουν σε αρνητικές από οικολογική άποψη μεταβολές και εκχερσώσεις με σκοπό μία άλλη μορφή εκμετάλλευσης του εδάφους,
- δ. επιχειρήσεις με εγκαταστάσεις για πουλερικά άνω των 5.000 κεφαλών,
- ε. επιχειρήσεις με εγκαταστάσεις για χοίρους άνω των 20 χοιρομητέρων με τα παράγωγά τους,
- στ. εκτροφή σολομού, ιχθυοτροφεία και ιχθυογεννητικοί σταθμοί,
- ζ. ανάκτηση εδαφών στη θάλασσα

### **2. Εξορυκτικές βιομηχανίες - βιομηχανίες των μη μεταλλικών ορυκτών προϊόντων:**

- α. γεωτρήσεις βάθους εκτός από τις γεωτρήσεις για τη μελέτη της σταθερότητας των εδαφών,
- β. άντληση πετρελαίου και φυσικού αερίου,
- γ. εξόρυξη μεταλλευμάτων,
- δ. εγκαταστάσεις επιφανείας της βιομηχανίας εξόρυξης λιθάνθρακα, πετρελαίου, φυσικού αερίου και μεταλλευμάτων

### **3. Ενεργειακή βιομηχανία:**

α. βιομηχανικές εγκαταστάσεις για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας, ατμού και θερμού ύδατος,

β. επίγεια αποθήκευση ορυκτών καυσίμων

4. Μεταλλουργία: εγκαταστάσεις παραγωγής, τήξης, καθαρισμού, εφελκυσμού και έλασης των μη σιδηρούχων μετάλλων, εξαιρούμενων των πολύτιμων μετάλλων

5. Ναυπηγεία:

6. Χημική βιομηχανία: εγκαταστάσεις αποθήκευσης πετρελαίου, πετροχημικών και χημικών προϊόντων

7. Βιομηχανία τροφίμων:

α. βιομηχανία φυτικών και ζωϊκών λιπαρών ουσιών,

β. κονσερβοποιία ζωικών και φυτικών προϊόντων,

γ. παρασκευή γαλακτοκομικών προϊόντων,

δ. ζυθοποιία και παραγωγή βύνης,

ε. σφαγεία,

στ. Ζαχαρουργεία

8. Κλωστοϋφαντουργία, βιομηχανία δέρματος, ξύλου και χαρτιού:

α. εγκαταστάσεις για το πλύσιμο, την απολίπανση και τη λεύκανση του μαλλιού,

β. κατασκευή ξυλοπολτού, χαρτιού και χαρτονιού,

γ. εργοστάσια παραγωγής και κατεργασίας κυτταρίνης,

δ. βυρσοδεψία και λευκαντήρια δέρματος

9. Σχέδια έργων υποδομής:

α. κατασκευή δρόμων, λιμανιών στα οποία συμπεριλαμβάνονται και αλιευτικά λιμάνια,

β. έργα διευθέτησης και ρύθμισης της ροής των υδάτων,

γ. φράγματα και λοιπές εγκαταστάσεις προς συγκράτηση ή μονιμότερη αποθήκευση των υδάτων που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά ή κυρίως για τη μεταφορά επιβατών

δ. εγκαταστάσεις πετρελαιοαγωγών και αγωγών αερίου,

ε. μαρίνες σκαφών αναψυχής

10. Άλλα σχέδια:

- α. τοποθεσίες διακοπών και ξενοδοχειακά διαμερίσματα,
- β. εγκαταστάσεις για τη διάθεση των βιομηχανικών αποβλήτων και των οικιακών απορριμμάτων
- γ. διαλυτήρια πλοίων.

12. Νόμος 2252/94<sup>179</sup>, ο οποίος επικύρωσε την διεθνή σύμβαση του ΙΜΟ για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο<sup>180</sup>

13. Νόμος 2289/95 (181) για την αναζήτηση, έρευνα και εκμετάλλευση υδρογονανθράκων<sup>182</sup>

---

<sup>179</sup> ΦεκΑ (192) 18.11.94

<sup>180</sup> OPRC 1990

<sup>181</sup> Φεκ Α (27)08.02.95

<sup>182</sup> Υπολογίζεται ότι 3.320.000 τόνοι πετρελαίου απορρίπτονται κάθε χρόνο στη θάλασσα. Στη Μεσόγειο θάλασσα οι εκτιμήσεις κυμαίνονται από 500.000 - 1.700.000 τόνους τον χρόνο με πιο πιθανή τιμή τους 650.000 τόνους. Από αυτούς 300.000 τόνοι προέρχονται από τα εμπορικά πλοία. Αντίστοιχα στα Ελληνικά ύδατα οι εκχύσεις πετρελαίου ξεπερνούν τους 100.000 τόνους από τους οποίους το 80% προκαλείται από τα δεξαμενόπλοια. Συγκεκριμένα στις ελληνικές θάλασσες έχουμε τις εξής ποσότητες:

(α) Αιγαίο: 25.000 - 60.000 τόνοι/χρόνο

(β) Ιόνιο : 10.000 - 30.000 τόνοι/χρόνο

(γ) Λιβυκό: 35.000 τόνοι/χρόνο

Σύνολο: 70.000 - 125.000 τόνοι/χρόνο

δηλαδή 10% με 20% του συνολικού πετρελαίου που εκτιμάται ότι απορρίπτεται στην Μεσόγειο. Το πρόβλημα παρουσιάζεται διογκωμένο στους κλειστούς και επιβαρυσμένους κόλπους π.χ. Σαρωνικός, Θερμαϊκός όπου έχουν διαταραχθεί αισθητά τα θαλάσσια οικοσυστήματα και παρατηρούνται αζωϊκές ζώνες.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β΄

### Ευρωπαϊκή νομοθεσία για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος

Το Κοινοτικό δίκαιο για το περιβάλλον έχει αποτυπωθεί σε πολλές κοινοτικές πράξεις και στην Συνθήκη του Μάαστριχτ<sup>183</sup>, με τις αρχές του να δίνουν σαφές προβάδισμα στην προστασία του περιβάλλοντος σε σχέση με την οικονομική ανάπτυξη. Οι πράξεις της ΕΕ που αφορούν στη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι οι ακόλουθες:<sup>184</sup>

- Οδηγία 76/464/ΕΟΚ<sup>185</sup> της «περί ρυπάνσεως που προκαλείται από ορισμένες επικίνδυνες ουσίες που εκχέονται στο υδάτινο περιβάλλον της Κοινότητας»
- Οδηγία 86/280/ΕΟΚ<sup>186</sup> «σχετικά με τις οριακές τιμές και τους ποιοτικούς στόχους για τις απορρίψεις ορισμένων επικίνδυνων ουσιών που υπάγονται στο κατάλογο I του παραρτήματος της οδηγίας 76/464»
- Οδηγία 79/116/ΕΟΚ «περί των ελάχιστων προδιαγραφών ορισμένων δεξαμενοπλοίων που καταπλέουν ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες», η οποία συμπληρώθηκε και τροποποιήθηκε από την Οδηγία 79/1034/ΕΟΚ<sup>187</sup> για ορισμένα δεξαμενόπλοια που εισέρχονται ή εξέρχονται από κοινοτικούς λιμένες. Στο άρθρο 1 ορίζεται ότι: «όταν μεταφέρονται χημικά προϊόντα χύμα ή/και υγροποιημένα αέρια χύμα, ενδείξεις δια το εάν το πλοίο κατέχει πιστοποιητικό καταλληλότητας ή μη βάσει

<sup>183</sup> Φεβρουάριος 1992

<sup>184</sup> Η Ευρωπαϊκή Ένωση προσχώρησε βαθμιαία στην επικύρωση ορισμένων διεθνών συμβάσεων: (α) Σύμβαση της Βέρνης (29/4/63) που αφορά στη διεθνή επιτροπή για την προστασία του Ρήνου από την ρύπανση (β) Σύμβαση της Βόννης (3/12/76) σχετικά με την προστασία του Ρήνου από τη χημική ρύπανση (γ) Σύμβαση της Βαρκελώνης (16/2/76) για την προστασία της Μεσογείου από τη ρύπανση και το πρωτόκολλο για τη ρύπανση από χερσαίες πηγές (δ) Σύμβαση του Παρισιού (4/6/74) για την προστασία των θαλασσών από ρύπανση από χερσαίες πηγές (ε) Σύμβαση της Καμπέρα (20/5/80) σχετικά με τη διατήρηση της θαλάσσιας πανίδας και χλωρίδας της Ανταρκτικής (στ) Σύμβαση της Βόννης (13/9/83) που αφορά στη συνεργασία για την καταπολέμηση της ρύπανσης της Βορείου Θάλασσας από τους υδρογονάνθρακες και άλλες επικίνδυνες ουσίες (ζ) Σύμβαση της Καρθαγένης (24/3/83) για την προστασία και την αξιοποίηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Καραϊβικής (η) Σύμβαση της Βαρσοβίας (26/8/83) για την αλιεία και τη διατήρηση των ζώντων πόρων στη Βαλτική Θάλασσα και στους «Belts» (θ) Σύμβαση (8/10/90) και πρωτόκολλο μεταξύ Γερμανίας, Τσεχίας, Σλοβακίας και Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη διεθνή επιτροπή προστασίας του Ελβα (23.2.93)

<sup>185</sup> 4.5.1976

<sup>186</sup> 12.6.1986

<sup>187</sup> 6.12.1979



των όρων του κώδικος IMO σχετικά με την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα χημικά προϊόντα χύμα ή υγροποιημένα αέρια χύμα».

- Γνωμοδότηση 82/452/ΕΟΚ<sup>188</sup> της Επιτροπής της, η οποία απευθύνοντας στην Ελληνική κυβέρνηση, σχετικά με την εφαρμογή της Οδηγίας του Συμβουλίου της «περί των ελαχίστων απαιτούμενων προδιαγραφών για ορισμένα δεξαμενόπλοια που καταπλέουν ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες».
- Διάταγμα της Γαλλικής κυβέρνησης<sup>189</sup>, το οποίο ήταν φυσικό αποτέλεσμα της εκτεταμένης ρύπανσης που προκάλεσε το ναυάγιο του AMOCO CADIZ στις ακτές της Βρετανίας. Σύμφωνα με αυτό απαιτείται ο πλοίαρχος ενός δεξαμενόπλοιου που εισέρχεται στα γαλλικά χωρικά ύδατα ή όταν το δεξαμενόπλοιο έχει εμπλακεί σε ένα ατύχημα σε απόσταση 50 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή και που πιθανόν να προκαλέσει σοβαρή ρύπανση να ειδοποιήσει όσο το δυνατό συντομότερα τις γαλλικές αρχές. Επίσης απαιτείται για τα διερχόμενα δεξαμενόπλοια μέσα από την γαλλική αιγιαλίτιδα ζώνη να διατηρούν μία απόσταση μεγαλύτερη των 7 ναυτικών μιλίων από την ακτή, εκτός εάν χρησιμοποιούν τις υποχρεωτικές πορείες πλοίων.
- Απόφαση 80/686/ΕΟΚ<sup>190</sup> της Επιτροπής της «περί συστάσεως συμβουλευτικής επιτροπής στον τομέα του ελέγχου και της μειώσεως της ρυπάνσεως που προξενείται από την έκχυση υδρογονανθράκων στην θάλασσα». Η απόφαση αυτή προέκυψε ως αποτέλεσμα του ατυχήματος του δεξαμενοπλοίου AMOCO CADIZ το 1978, το οποίο προκάλεσε τεράστια οικολογική καταστροφή στις ακτές της Γαλλίας και της Κορνουάλης.
- Απόφαση 85/208/ΕΟΚ<sup>191</sup>, με την οποία επεκτάθηκαν οι αρμοδιότητες της ανωτέρω συμβουλευτικής επιτροπής και στις υπόλοιπες επικίνδυνες ουσίες πέραν των υδρογονανθράκων
- Απόφαση 87/144/ΕΟΚ, με την οποία μειώθηκε ο αριθμός των εθνικών αντιπροσώπων από τρεις σε δύο και δόθηκε η δυνατότητα συμμετοχής προσώπων με ειδικές γνώσεις πάνω στον συγκεκριμένο τομέα στην ανωτέρω συμβουλευτική επιτροπή
- Απόφαση 81/420/ΕΟΚ για την «ρύπανση της Μεσογείου θάλασσας από τους υδρογονάνθρακες και άλλες επιβλαβείς ουσίες»

---

<sup>188</sup>1.7.1982

<sup>189</sup>24.3.78

<sup>190</sup>25.6.1980

<sup>191</sup>25.3.1985

- Απόφαση 81/971/ΕΟΚ για τα «συστήματα πληροφόρησης για την έκχυση υδρογονανθράκων στη θάλασσα».
- Οδηγία 86/85/ΕΟΚ «για την καθιέρωση κοινοτικού συστήματος πληροφόρησης για τον έλεγχο και την μείωση της ρύπανσης που προξενεί η απόρριψη υδρογονανθράκων και άλλων επικίνδυνων ουσιών στην θάλασσα».
- Απόφαση 88/346/ΕΟΚ<sup>192</sup>, η οποία τροποποίησε την ανωτέρω οδηγία, με το κείμενό της να αντικαθίσταται ως εξής: «καθιερώνεται σύστημα πληροφόρησης προκειμένου οι αρμόδιες αρχές των κρατών - μελών να έχουν στην διάθεσή τους τα στοιχεία που είναι αναγκαία για τον έλεγχο και την μείωση της ρύπανσης που προκαλείται από την απόρριψη σημαντικών ποσοτήτων υδρογονανθράκων και άλλων επικίνδυνων ουσιών στη θάλασσα ή στα κύρια εσωτερικά ύδατα και ειδικότερα μεταξύ αυτών στις διεθνείς υδάτινες οδούς».

Η ΕΕ, μετά τα ατυχήματα/ ναυάγια τόσο του *AegeanSea* το 1992 στις ακτές της Ισπανίας, όσο του *Braer* το 1993 στα νησιά Σέτλαντ της Σκωτίας, με 70.000 και 85.000 τόνους πετρελαίου αντίστοιχα να χύνονται στη θάλασσα, αναγκάστηκε να προχωρήσει στη λήψη αυστηρών μέτρων, έτσι ώστε να προστατεύσει στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό το θαλάσσιο περιβάλλον.

Κάποια κράτη προχώρησαν και σε συμφωνίες που στοχεύουν στην προστασία των θαλασσών τους π.χ. η Κορσική, η Ιταλία και η Γαλλία αποφάσισαν τον αποκλεισμό της διέλευσης πετρελαιοφόρων, καθώς και πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία από τα στενά του Μπονιφάτσιο<sup>193</sup>.

Το 1993 συζητήθηκε στο μικτό Συμβούλιο Μεταφορών και Περιβάλλοντος της ΕΕ η περίπτωση σταδιακής αντικατάστασης του υπάρχοντος στόλου των πετρελαιοφόρων με νέα που θα έχουν διπλούς πυθμένες, σύμφωνα με τα αμερικάνικα πρότυπα.

Συγκεκριμένα η Γερμανία πρότεινε τα ακόλουθα:

- α. απόσυρση ή εκσυγχρονισμό δεξαμενοπλοίων ηλικίας άνω των 10 ετών
- β. κατάρτιση μαύρου καταλόγου που θα περιλαμβάνει πλοία χαμηλών προδιαγραφών<sup>194</sup>
- γ. καθιέρωση απεριόριστης ευθύνης του πλοίου σε περιπτώσεις οικολογικών καταστροφών

<sup>192</sup> 16.6.1988

<sup>193</sup> Τα στενά αυτά βρίσκονται ανάμεσα στην Κορσική και στη Σαρδηνία

<sup>194</sup> Ο κατάλογος αυτός είναι γνωστός ως *listofsub-standardvessels*

δ. καθορισμός ευαίσθητων περιοχών και πορειών πλοίων που παρουσιάζουν αυξημένους κινδύνους ρύπανσης.

Η Ελληνική αντιπροσωπεία υποστήριξε ένα εναλλακτικό σχέδιο, που μιλούσε για δεξαμενόπλοια με ενδιάμεσο κατάστρωμα<sup>195</sup>, επισημαίνοντας πως και επισήμανε πολλά από τα πλοία ηλικίας 10 ετών εξακολουθούν να θεωρούνται ικανότατα για προσφορά υπηρεσιών.

Τελικά το Σύμβούλιο κατέληξε στην υιοθέτηση των ακόλουθων μέτρων, για την πραγματοποίηση των οποίων απαιτείται η συνεργασία του ΙΜΟ:

α. ναυπήγηση δεξαμενοπλοίων με διπλό κέλυφος ή διπλό πυθμένα, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η προστασία των θαλασσών από ρύπανση πετρελαιοειδών

β. σχέδιο σταδιακής απόσυρσης των υφιστάμενων δεξαμενόπλοιων

γ. καθορισμός ορισμένων περιοχών που πρέπει να αποφεύγονται από τα εμπορικά πλοία

δ. συνεχείς ενέργειες στο πλαίσιο των 4 περιφερειακών συμφωνιών συνεργασίας για την καταπολέμηση της ρύπανσης στη Βόρειο Θάλασσα (Συμφωνία της Βόννης), στη Μεσόγειο (Σύμβαση της Βαρκελώνης), στον Βορειοανατολικό Ατλαντικό (Συμφωνία της Λισσαβώνας) και στη Βαλτική Θάλασσα (Σύμβαση του Ελσίνκι),

ε. αναγνώριση τεράστιας σημασίας του ανθρώπινου παράγοντα για την ασφαλή διακίνηση των πλοίων και

στ. ρυμούλκηση υπό οποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες των πλοίων που έχουν υποστεί ζημιές ή έχουν εγκαταληφθεί.

Τέλος, σημαντικό είναι το θέμα της επιβολής ποινικών κυρώσεων στους υπεύθυνους θαλάσσιας ρύπανσης. Η απόφαση<sup>196</sup> του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου με αφορμή την υποβολή προδικαστικών ερωτημάτων από τον δικαστή της Ραβέννας στην Ιταλία διεύρυνε το πεδίο των κυρώσεων αλλά και των ορίων ευθύνης, που μπορεί να επιβάλλει ένα κράτος-μέλος κατά του τυχόν υπευθύνου.

Στην συγκεκριμένη υπόθεση, ένας Ιταλός πλοίαρχος παραπέμφθηκε σε δίκη, όταν το υπό Ιταλική σημαία πλοίο του απέρριψε στη θάλασσα ακάθαρτο νερό που είχε χρησιμοποιηθεί για τον καθαρισμό των δεξαμενών, οι οποίες μετέφεραν καυστική ποτάσα. Το Ιταλικό δικαστήριο επέβαλε στον πλοίαρχο ποινή φυλάκισης

---

<sup>195</sup> Mid-deck tanker

<sup>196</sup> 14/7/92

δύο (2) ετών και του αφαίρεσε την άδεια εξασκήσεως του επαγγέλματος για ένα εύλογο χρονικό διάστημα.

Ο πλοίαρχος επικαλέστηκε την Συνθήκη της ΕΕ και τον κανονισμό του Συμβουλίου για την ελευθερία των μεταφορών και την ανεμπόδιστη διεξαγωγή του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, με συνέπεια το Ιταλικό δικαστήριο να καταθέσει προδικαστικά ερωτήματα στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο ως προς τη νομιμότητα των δύο (2) κυρώσεων που του επιβλήθηκαν.

Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο αποφάνθηκε ως εξής: *«δεν αντίκειται στη Συνθήκη της ΕΟΚ η νομοθεσία κράτους - μέλους η οποία απαγορεύει, χωρίς καμία διάκριση λόγω της σημαίας που φέρουν, την απόρριψη βλαβερών χημικών ουσιών στα χωρικά ύδατα του κράτους και επιβάλλει την ίδια απαγόρευση για την ανοιχτή θάλασσα στα πλοία που φέρουν την εθνική σημαία. Σε περίπτωση παραβίασης τιμωρεί, με αναστολή της επαγγελματικής τους ιδιότητας, τους πλοίαρχους οι οποίοι είναι υπήκοοι αυτού του κράτους – μέλους και απαγορεύει τη δυνατότητα ελλιμενισμού σε όλα τα λιμάνια της χώρας για συγκεκριμένη χρονική περίοδο».*

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ΄

### *Διεθνής Σύμβαση για τη ρύπανση της θάλασσας από τα πλοία*

Η Σύμβαση για τη ρύπανση στη θάλασσα, γνωστή ως MARPOL<sup>197</sup> τέθηκε σε ισχύ το 1983 και αποτελείται από πέντε (5) παραρτήματα και δύο (2) πρωτόκολλα<sup>198</sup>:

α. ρύπανση από πετρέλαιο

β. ρύπανση από υγρές επιβλαβείς ουσίες χύμα

γ. ρύπανση από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται δια θαλάσσης σε συσκευασίες, εμπορευματοκιβώτια, φορητές δεξαμενές ή βυτιοφόρα οχήματα

δ. ρύπανση από λύματα

ε. ρύπανση από απορρίμματα

Η MARPOL θεωρείται η κύρια σύμβαση για τη ρύπανση από τα εμπορικά πλοία. Τα άρθρα 1-6 αφορούν στη δικαιοδοσία άσκησης ελέγχου, στον ορισμό του πλοίου και του συμβάντος, την εξαίρεση των πολεμικών πλοίων, την υποχρέωση όλων των πλοίων να κατέχουν πιστοποιητικό συμμόρφωσης στη διάταξη, καθώς και την υποχρέωση συνεργασίας ανάμεσα στα κράτη για τον εντοπισμό τυχόν παραβάσεων<sup>199</sup>.

Σύμφωνα με τον Κανονισμό<sup>200</sup>, όλα τα δεξαμενόπλοια πάνω από 150 Grt πρέπει να διαθέτουν δεξαμενές καταλοίπων και συσκευές παρακολούθησης ελέγχου του πετρελαίου που πρόκειται να απορριφθεί. Τα πλοία πάνω από 400 Grt πρέπει να εφοδιαστούν με διαχωριστήρα πετρελαίου/νερού<sup>201</sup>.

---

<sup>197</sup> *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*

<sup>198</sup> Εκτός από τα πέντε παραρτήματα υπάρχουν και δύο πρωτόκολλα: (α) Υποχρεωτικές Αναφορές Περιστατικών Ρύπανσης από Επιβλαβείς Ουσίες (άρθρο 8 της σύμβασης), (β) Διαδικασία Διαιτησίας για Διακανονισμό Διαφωνιών (άρθρο 10 της σύμβασης).

<sup>199</sup> Σύμφωνα με τη σύμβαση τα δεξαμενόπλοια από 150 grt και πάνω καθώς και όλα τα άλλα πλοία πάνω από 400 grt υπόκεινται σε επιθεωρήσεις (αρχικές, ενδιάμεσες, υποχρεωτικές, περιοδικές) με σκοπό να τους χορηγηθεί το πιστοποιητικό *International Oil Pollution Prevention (IOPP)*

<sup>200</sup> J. Curtis, 1985

<sup>201</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 20 πρέπει να τηρείται βιβλίο πετρελαίου για τα παραπάνω πλοία ενώ η σύμβαση εξομοιώνει τις εξέδρες άντλησης πετρελαίου με πλοία που δεν είναι δεξαμενόπλοια πάνω από 400 grt. Υποχρεώνει τα παράκτια κράτη και ιδιαίτερα αυτά που βρίσκονται μέσα σε ειδικές περιοχές να εγκαταστήσουν στα λιμάνια τους ευκολίες υποδοχής επεξεργασίας πετρελαιοειδών καταλοίπων. Ένας

Τα βασικά χαρακτηριστικά της Σύμβασης MARPOL είναι τα ακόλουθα:

- α. κάλυψε όλες τις μορφές ρύπανσης της θάλασσας από πλοία και δεν περιορίζεται μόνο στο πετρέλαιο
- β. επανακαθιέρωσε ειδικές περιοχές όπως η Μεσόγειος, η Βαλτική, η Μαύρη Θάλασσα, η Ερυθρά Θάλασσα και ο Περσικός Κόλπος, όπου απαγορεύεται οποιαδήποτε απόρριψη πετρελαίου, ακόμα και αν τα δεξαμενόπλοια διαθέτουν το σύστημα load-on-top.
- γ. προέβλεψε μέτρα για την αποφυγή/περιορισμό της ρύπανσης που προκαλείται από ένα ατύχημα πλοίου
- δ. τα πλοία διαχωρίστηκαν σε υπάρχοντα και νέα

---

*συγγραφέας σημειώνει ότι το πιστοποιητικό αποτελεί το πιο σημαντικό στοιχείο για τον εντοπισμό των παραβάσεων διότι το βιβλίο πετρελαίου και τα συστήματα ελέγχου πάνω στα πλοία έχουν πολλά ψεγάδια.*

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ΄**

### **Σύμβαση STCW**

Το 1978 υιοθετήθηκε από το IMO η Σύμβαση STCW<sup>202</sup> με διατάξεις για τα πετρελαιοφόρα π.χ. στην περίπτωση του Amoco Cadiz (1978), παρόλο που αρχικά το ατύχημα προκλήθηκε από μία τεχνικής φύσης δυσλειτουργία, η ανθρώπινη παρέμβαση συνέβαλε τα μέγιστα. Αυτό ακριβώς αφορά η ανωτέρω Σύμβαση, ήτοι ατυχήματα που προκλήθηκαν από ανθρώπινα λάθη.

Ο σκοπός της ίδρυσης της Σύμβασης αυτής ήταν η καθιέρωση διεθνώς ελάχιστων υποχρεωτικών απαιτήσεων για την χορήγηση πιστοποιητικών σε πλοιάρχους, αξιωματικούς και πληρώματα. Το κράτος της σημαίας του πλοίου έχει τη δικαιοδοσία να ασκήσει την ανωτέρω δραστηριότητα, αλλά το παράκτιο κράτος μπορεί να ασκήσει έλεγχο στο αλλοδαπό πλοίο για αυτά τα πιστοποιητικά.<sup>203</sup>

Η σύμβαση συγκροτείται από 17 κανονισμούς, ενώ οι τεχνικές απαιτήσεις περιέχονται σε σχετικό παράρτημα. Προβλέπει ότι, οι αξιωματικοί οφείλουν να γνωρίζουν για τις επιδράσεις της ρύπανσης στο θαλάσσιο περιβάλλον και φυσικά να λαμβάνουν τα απαραίτητα προληπτικά μέτρα.

Η Σύμβαση τροποποιήθηκε το 1995 και τα μέτρα έγιναν αυστηρότερα.

---

<sup>202</sup> *International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers 1978*

<sup>203</sup> Οι πρώτες τροποποιήσεις του έτους 1991 αναφέρονται στην εκπαίδευση και τις ικανότητες των ασυρματιστών για την εξοικείωση με το σύστημα *Global Maritime Distress Safety*

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε΄

### Κώδικας ασφαλούς διαχείρισης του IMO

Το 1993 ο IMO προετοίμασε την καθιέρωση ενός διεθνούς προτύπου για την ασφαλή λειτουργία ενός πλοίου και το 1994 ενσωμάτωσε τον νέο κώδικα ISM<sup>204</sup> στο 9<sup>ο</sup> κεφάλαιο της Σύμβασης SOLAS, ο οποίος κατέστη υποχρεωτικός για όλες τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις από την 1<sup>η</sup> Ιουλίου του 1998<sup>205</sup>.

Σύμφωνα με τον Κώδικα ISM, η ναυτιλιακή εταιρεία έχει τις ακόλουθες υποχρεώσεις:

- α. εφαρμόζει ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης, εναρμονισμένο με τις απαιτήσεις του κώδικα
- β. θεσπίζει μία πολιτική ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος
- γ. καταγράφει τις ευθύνες και τις αρμοδιότητες του προσωπικού, που ασχολείται με θέματα ασφάλειας και τους εξασφαλίζει τα απαραίτητα μέσα για την εκτέλεση των καθηκόντων τους

Ο IMO οδηγήθηκε στην υιοθέτηση του ανωτέρω κώδικα εξαιτίας κάποιων ατυχημάτων, όπως η απώλεια του *Herald of free Enterprise* το 1987<sup>206</sup>, του *Scandinavian Star*<sup>207</sup> το 1991 και του *AegeanSea* το 1992.

---

<sup>204</sup> "International Safety Management Code"

<sup>205</sup> Τα διεθνή πρότυπα ποιότητας καθιερώνονται από τον οργανισμό τυποποίησης, τον ISO (International Standardization Organization) με τη σειρά 9000 που αποτελεί ένα σύστημα ποιοτικής διαχείρισης που εφαρμόζεται τόσο στη βιομηχανία παραγωγής αγαθών όσο και σ' αυτήν της παροχής υπηρεσιών. Από τη σειρά αυτή το ISO 9002 είναι το πρότυπο που εφαρμόζεται συχνά στη διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων και στη λειτουργία του πλοίου

<sup>206</sup> Το Ro-Ro motor ferry (ΕΓ/ΟΓ) HERALD OF FREE ENTERPRISE (7,951 grt) έφυγε από το βελγικό λιμάνι του Zeebrugge με πορεία προς Dover. Σε απόσταση ενός μιλίου από το λιμάνι με καλές καιρικές συνθήκες το πλοίο άρχισε σταδιακά να παίρνει κλίση και τελικά να ανατραπεί μέσα σε 90 δευτερόλεπτα. Πλημμύρισαν τα περισσότερα μέρη του πλοίου και κατά τα 2/3 άρχισε να βυθίζεται. Το αίτιο ήταν ανθρώπινη αμέλεια αφού υπήρχε πρόβλημα με την ευστάθεια και στεγανότητα του διότι είχαν ξεχαστεί ανοικτές οι εξωτερικές πόρτες (boom doors) και χάθηκαν 193 ανθρώπινες ζωές

<sup>207</sup> Με την απώλεια του SCANDINAVIAN STAR, ο IMO τροποποίησε τη σύμβαση SOLAS με νέα μέτρα ασφάλειας για προστασία από την πυρκαγιά, τρόπους διαφυγής και μεθόδους γρήγορης κατάσβεσης της φωτιάς με σκοπό την πρόληψη από νέα τέτοιου είδους ατυχήματα.



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤ'

### ΟΡΑ

Το ναυάγιο του δεξαμενόπλοιου *Exxon Valdez*<sup>208</sup>, το οποίο προσάραξε τον Μάρτιο του 1989 στις ακτές της Αλάσκας, προκάλεσε τη μεγαλύτερη ρύπανση στα Αμερικάνικα ύδατα τόσο από πλευράς ποσότητας, με 257.000 βαρέλια να έχουν χυθεί στην θάλασσα και το θαλάσσιο περιβάλλον να έχει μολυνθεί σε έκταση 1500 μιλίων ακτογραμμής.

Αυτό το περιστατικό ταρακούνησε τις ΗΠΑ και ο Πρόεδρος Bush υπέγραψε το 1990 τον νόμο Oil Pollution Act, ο οποίος άλλαξε για πάντα την πορεία της ναυτιλίας δεξαμενοπλοίων. Ο νόμος αυτός προβλέπει τα ακόλουθα:

α. όλα τα εμπορικά πλοία με παράδοση μετά την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1994 και χωρητικότητα κάτω των 5.000 grt απαιτείται να εφοδιάζονται με διπλά περιβλήματα ή/και διπλούς πυθμένες. Τα ήδη υπάρχοντα αυτού του μεγέθους απαιτείται να συμμορφώνονται με τη νέα κατασκευή μετά την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2015

β. όλα τα εμπορικά πλοία με παράδοση μετά την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1994 και άνω των 5.000 grt απαιτείται να έχουν double hull και double bottom. Εξαιρούνται μέχρι την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2015 τα πλοία που φορτώνουν ή εκφορτώνουν στο LOOP<sup>209</sup> ή μεταφορτώνουν σε μικρότερα πλοία πέραν των 60 ναυτικών μιλίων από τις ακτές των ΗΠΑ

γ. όλα τα υπάρχοντα πλοία άνω των 5.000 grt θα πρέπει να προσαρμοστούν στις νέες διατάξεις για τα DH/DB ή να αποσυρθούν σταδιακά αρχίζοντας από το έτος 1995 σύμφωνα με την ηλικία και τη χωρητικότητα τους. Η εφαρμογή του σχεδίου μη αποδοχής των υπάρχοντων πλοίων αρχίζει από το 1995 για πλοία ηλικίας 28 ετών και τελειώνει το 2010 για όσα είναι ηλικίας 23 ετών. Τα πλοία που ήδη διαθέτουν DB/DH έχουν μία πρόσθετη περίοδο χάρις 5 ετών.

Η τεχνολογία του διπλού του DH/DB προσφέρει προστασία από ατυχήματα συγκρούσεων και προσαράξεων, αλλά όχι από τις εκρήξεις και τις ζημιές στη δομή του πλοίου. Το σημαντικότερο χρηματικό όφελος που απορρέει από τη χρήση των

<sup>208</sup>Το τριών χρόνων (VLCC) EXXON VALDEZ (214, 861 dwt) προσάραξε τον Μάρτιο του 1989 στον ύφαλο Bligh πλησίον των ακτών της Αλάσκας και προκάλεσε τη μεγαλύτερη ρύπανση στα αμερικάνικα ύδατα τόσο από πλευράς ποσότητας (257,000 βαρέλια) όσο και από οικολογικής καταστροφής (1500 μίλια ακτογραμμής μολύνθηκαν με πετρέλαιο).

<sup>209</sup>*Louisiana Offshore Oil Port*

DH/DB στα δεξαμενόπλοια έγκειται στη μείωση της ποσότητας πετρελαίου που θα διαρρέυσει από ζημιές στο εξωτερικό περίβλημα λόγω προσάραξης ή σύγκρουσης.

## ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- *N. QuocDinh, P. Dailier, A. Pellet, Droit international public, 1980*
- *Hugo Grotius “De jure preadaecommentarium”, 1625*
- *H. Ivamy, «Marine Insurance», 1985*
- *M. Hardy, International Control of Marine Pollution, 1974*
- *Mollat Du Jourdan, 1998. Η Ευρώπη και η θάλασσα, εκδ. Ελληνικά Γράμματα*
- *J. Curtis, (1985), "Vessel-Source Oil Pollution and MARPOL 73/78*
- *H. Bennett, (1996), “The Law of the Marine Insurance”*
- *A. Cooper, (1983), “Times Atlas of the Oceans”, University of Wales.*

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- *Εμμ. Ρούκουνας, Διεθνές Δίκαιο II, 1982*
- *Εμμ. Ρούκουνα, Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, Νομική Βιβλιοθήκη, 2010*
- *Ιωάννη Σχοινά, Έννοια και καθορισμός των ορίων του αιγιαλού κατά το παρ’ημίν ισχύον δίκαιο, Επιθεώρηση Δημοσίου και Διοικητικού Δικαίου, 1976*
- *Ιωάννη Στρατή, Δίκαιο Θάλασσας, Αντ. Σάκκουλας, Αθήνα-Κομοτηνή, 2000*
- *Μαργαρίτη Α. – Παρασκευοπούλου Ν., Ερμηνεία του Ποινικού Κώδικα, έκδοση β΄, Θεσ/νίκη 1989*
- *Χρ. Ροζάκης, Το δίκαιο της θάλασσας και η διαμόρφωση του από τις διεκδικήσεις των παράκτιων κρατών, Εκδόσεις Παπαζήσης, 1976*
- *Σ. Καρβούνης, Διαχείριση του Περιβάλλοντος, εκδ. Σταμούλη, 1992*
- *Α.Β. Αλεξόπουλος «Οι Περιφερειακές Συμβάσεις και Διακρατικές Συμφωνίες που διέπουν την Προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος», 1997*
- *Πανεπιστημιακές Σημειώσεις Διεθνές Θαλάσσιο Περιβαλλοντικό Δίκαιο - Πανεπιστημίου Αιγαίου Δρ. Αριστοτέλη Αλεξόπουλου*
- *Κ. Καταγάς, 2005. «Οι ρίζες της ελληνικής ναυτικής παράδοσης στα Ομηρικά Έπη και στα Αργοναυτικά», Ναυτική Επιθεώρηση, τ. 552, τομ. 163, σ. 57.*

## ΠΗΓΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

### *Important used Links:*

- [www.eur-lex.europa.eu/legal](http://www.eur-lex.europa.eu/legal)
- [www.unep.org](http://www.unep.org)
- [www.iucn.org](http://www.iucn.org)
- <https://www.isa.org.jm/authority>
- <https://justiceforgreece.wordpress.com>
- <http://www.icj-cij.org/>
- [www.unric.org/el/index](http://www.unric.org/el/index).
- <http://museum.yen.gr/History.htm>
- [www.solantamity.com/Solant/SantaMaria.htm](http://www.solantamity.com/Solant/SantaMaria.htm)
- [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)
- [www.greenpeace.org](http://www.greenpeace.org)
- [www.iefimerida.gr](http://www.iefimerida.gr)
- [www.helmepa.gr](http://www.helmepa.gr)
- [www.nomophysis.org.gr](http://www.nomophysis.org.gr)