

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ**

**ΣΠΟΥΔΩΝ**

**στην**

**ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**«ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ  
ΖΩΝΩΝ , ΚΟΙΤΑΣΜΑΤΩΝ  
ΥΔΡΟΓΟΝΑΝΘΡΑΚΩΝ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΑΟΖ  
ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ»**

**Άννα Καρρά**

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

**Πειραιάς, Ιούλιος 2020**

## **Σελίδα δήλωσης αυθεντικότητας /ζητήματα copyright**

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

**Η Δηλούσα**

**Άννα Καρρά**

## Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν :

- Ο Καθηγητής Γεώργιος Σαμιώτης (Επιβλέπων)
- Ο Καθηγητής Γεώργιος Βλάχος
- Ο Επίκουρος Καθηγητής Γεώργιος Δανιήλ

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

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Η εργασία αυτή επισφραγίζει την φοιτητική μου πορεία στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς ως φοιτήτρια του Μεταπτυχιακού Προγράμματος στη Ναυτιλία. Σε αυτό το σημείο επιθυμώ να εκφράσω τις θερμές ευχαριστίες μου στον επιβλέποντα καθηγητή Κο Γεώργιο Σαμιώτη για την αμέριστη καθοδήγηση και επιστημονική βοήθεια κατά την υλοποίηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας αλλά και την οικογένεια και φίλους μου για την κατανόηση και πολύτιμη ψυχολογική στήριξη να φτάνω τους στόχους μου και να μην σταματάω να θέτω νέους.

Μετά τιμής

Άννα Καρρά

## Περίληψη

Η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη της Κυπριακής Δημοκρατίας περιέχει σημαντικά αποθέματα ενέργειας κυρίως σε υδρογονάνθρακες, όπως επιβεβαιώνεται από πολλές μετρήσεις που έλαβαν χώρα τα τελευταία χρόνια σε αυτήν την θαλάσσια περιοχή. Η εξόρυξη, η εξαγωγή και η εκμετάλλευσή τους αποτελεί ένα πρόβλημα κόστους, εκτός των άλλων προβλημάτων, το οποίο θα πρέπει να επιλυθεί. Ωστόσο, εκτός αυτού του προβλήματος, η αστάθεια που προξενεί στην περιοχή η δράση και η στάση της Τουρκίας, καθιστά το θέμα της ασφάλειας ιδιαίτερα σημαντικό. Η συμμετοχή της Κυπριακής δημοκρατίας στις δράσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η τήρηση όλων των διεθνών κανόνων ναυσιπλοΐας από την πλευρά της, αποτελεί μια σημαντική παρακαταθήκη προς αυτήν την κατεύθυνση.

## **Abstract**

Exclusive Economic Zone of the Republic of Cyprus contains significant energy reserves mainly on hydrocarbons, as confirmed by many measurements that have taken place in this maritime area in recent years. Mining, exporting and exploiting them is a cost problem, among other problems, which needs to be resolved. However, apart from this problem, the instability caused by Turkey's action and attitude in the region makes the issue of security particularly important. The participation of the Republic of Cyprus in the actions of the European Union and its observance of all international maritime rules is an important step in that direction.

# Περιεχόμενα

Περίληψη .....	5
Abstract.....	6
Εισαγωγή .....	9
<b>Κεφάλαιο 1. Το Δίκαιο της Θάλασσας.....</b>	<b>11</b>
1.1. Εισαγωγή σε γενικές έννοιες του Δικαίου της θάλασσας.....	11
1.2. Ιστορική αναδρομή στην χάραξη των θαλάσσιων ζωνών .....	12
1.3. Οι ρυθμίσεις τη Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας .....	14
1.3.1. Όρια και Δικαιώματα.....	14
1.3.2. Άλλα τεχνικά θέματα.....	17
1.3.3. Βασικοί ορισμοί.....	19
<b>Κεφάλαιο 2. Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη.....</b>	<b>21</b>
2.1. Δικαιώματα και καθήκοντα του παράκτιου κράτους στην ΑΟΖ .....	21
2.2. Το δικαίωμα των περικόλειστων κρατών.....	25
2.3. Δικαίωμα των γεωγραφικά μειονεκτουσών κρατών .....	26
2.4. Η περίπτωση της ελληνικής ΑΟΖ. Σημαντικά Σημεία .....	29
2.5. Η περίπτωση της κυπριακής ΑΟΖ. Σημαντικά Σημεία .....	32
<b>Κεφάλαιο 3. Ο ορυκτός πλούτος της Κυπριακής ΑΟΖ.....</b>	<b>36</b>
3.1. Ο ορυκτός πλούτος της Ανατολικής μεσογείου.....	36
3.2. Ο ορυκτός πλούτος της Κύπρου .....	38
3.3. Τρόποι εκμετάλλευσης του ορυκτού πλούτου της Κύπρου.....	42
3.3.1. Η περίπτωση του υδροποιημένου φυσικού αέριου.....	44
3.3.2. Η περίπτωση του πεπιεσμένου φυσικού αέριου.....	45
3.4. Οι ενέργειες της Τουρκίας στην κυπριακή ΑΟΖ και η γεωπολιτική τους σημασία.....	48

3.4.1. Η πρόσφατη τουρκική δραστηριότητα στην κυπριακή ΑΟΖ.....	50
<b>Κεφάλαιο 4. Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας και στρατηγικές επίτευξής της .....</b>	<b>53</b>
4.1 Εισαγωγικά στοιχεία για την έννοια της ασφάλειας.....	53
4.2. Ορισμοί της θαλάσσιας ασφάλειας .....	54
4.3. Η διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS).....	56
4.3.1. Κανόνες σύγκρουσης.....	62
4.4. Ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης Ασφάλειας και ο Διεθνής κώδικας ασφάλειας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων.....	64
4.4.1. Ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης Ασφάλειας .....	64
4.4.2. Ο Διεθνής Κώδικας ασφάλειας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων ....	67
4.5.Ευρωπαϊκές δράσεις για την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών.....	69
4.5.2. Ο ρόλος του EMSA .....	71
4.6. Ο Χωροταξικός Σχεδιασμός.....	72
4.6.1. MSP στην Κύπρο.....	75
4.7. Ολοκληρωμένη θαλάσσια επιτήρηση .....	76
<b>Συμπεράσματα.....</b>	<b>79</b>
<b>Βιβλιογραφία .....</b>	<b>81</b>



## Εισαγωγή

Το θέμα της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης αποτελεί ένα σχετικά σύγχρονο θέμα, το οποίο είδε το φως της δημοσιότητας τα τελευταία χρόνια, κυρίως μέσα από την διαμάχη της Κυπριακής Δημοκρατίας και της Τουρκίας, για την εκμετάλλευση των αποθεμάτων υδρογονάνθρακα στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή πέριξ της νήσου.

Το γεγονός αυτό στάθηκε αφορμή για την ολοκλήρωση της παρούσας διπλωματικής εργασίας, η οποία αποτελεί μια από τις ελάχιστες εργασίες σχετικά με το θέμα, καθώς, όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, το θέμα της ΑΟΖ έχει αρχίσει να απασχολεί τα κράτη τα τελευταία χρόνια. Με την αφορμή αυτή, έλαβε χώρα μια διεξοδικότερη έρευνα σε στοιχεία, διεθνείς συμφωνίες και οικονομικές και επιστημονικές μελέτες, σχετικά με το θέμα της Κυπριακής ΑΟΖ.

Η διάρθρωση της παρούσας διπλωματικής εργασίας αποτελείται από τρία κεφάλαια- θεματικές ενότητες, εκ των οποίων η κάθε μια, ασχολείται με ένα θέμα.

Η 1η θεματική περίοδος αναφέρεται αρχικά στις γενικές έννοιες του Δικαίου της θάλασσας και παρέχει στον αναγνώστη χρήσιμες πληροφορίες σχετικά με τους ορισμούς των θαλάσσιων ζωνών και την ιστορική εξέλιξη της πορείας των οριοθετήσεων των θαλάσσιων ζωνών. Στο δεύτερο τμήμα της, η θεματική ενότητα ασχολείται αποκλειστικά με την ΑΟΖ και παρέχει πληροφορίες σχετικά με το θέμα αυτό.

Η 2η θεματική περίοδος αναφέρεται αρχικά στον ορυκτό πλούτο της Μεσογείου και μάλιστα, της Ανατολικής Μεσογείου, όπου ανήκει η Κύπρος και αναλύει αφενός τα κοιτάσματα φυσικού αερίου στην Κύπρο και αφετέρου, τους πιθανούς τρόπους εκμετάλλευσής τους. Επίσης, στην θεματική αυτή δίνονται στοιχεία και για την κυπριακή διαμάχη με την Τουρκία και σημειώνονται οι δράσεις της τελευταίας στην θαλάσσια περιοχή.

Στην τρίτη και τελευταία θεματική περίοδο, η έμφαση δίνεται στην έννοια της ασφάλειας στην θάλασσα και παρέχονται στοιχεία σχετικά με τις δράσεις τόσο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσο και της ίδιας της Κύπρου, σχετικά με το θέμα αυτό.

Η εργασία κλείνει με την εξαγωγή των σημαντικότερων συμπερασμάτων και την παράθεση της σχετικής βιβλιογραφίας.

# **Κεφάλαιο 1. Το Δίκαιο της Θάλασσας**

## **1.1. Εισαγωγή σε γενικές έννοιες του Δικαίου της Θάλασσας**

Το διεθνές δίκαιο της θάλασσας είναι εκείνο το μέρος του διεθνούς δικαίου το οποίο ρυθμίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κρατών και άλλων υποκειμένων οντοτήτων του διεθνούς δικαίου όσον αφορά τη χρήση και την αξιοποίηση των θαλασσών σε χρόνο ειρήνης (Brown, 1994). Είναι ξεκάθαρα διαφορετικό από το ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο που ρυθμίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των ιδιωτών όσον αφορά τα ναυτικά θέματα, π.χ. τη μεταφορά εμπορευμάτων και την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών (Churchill & Lowe, 1999). Το δίκαιο της θάλασσας αναπτύχθηκε ως μέρος του νόμου των εθνών τον 17ο αιώνα με την εμφάνιση του σύγχρονου συστήματος του έθνους κράτους (O'Connell, 1982).

Οι θάλασσες του κόσμου έχουν ιστορικά διαδραματίσει δύο βασικούς ρόλους: πρώτον, ως μέσο επικοινωνίας και, δεύτερον, ως μια τεράστια δεξαμενή τόσο των ζωντανών όσο και των μη ζωντανών φυσικών πόρων. Και οι δύο αυτοί ρόλοι ενθάρρυναν την ανάπτυξη νομικών κανόνων (Shaw, 1997). Κανένας κλάδος του διεθνούς δικαίου δεν έχει υποστεί πιο ριζικές αλλαγές κατά τη διάρκεια των τεσσάρων τελευταίων δεκαετιών από ό, τι το δίκαιο των θαλάσσιων και θαλάσσιων οδών. Ο νόμος της θάλασσας αφορά τη δημόσια τάξη στη θάλασσα και μεγάλο μέρος αυτού του νόμου κωδικοποιείται στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) (Churchill, 2013).

Στις διεθνείς δικαιοδοσίες μπορεί συχνά να ανακύπτουν διαφορές μεταξύ των γειτονικών κρατών όσον αφορά την οριοθέτηση των θαλασσίων ορίων, την εκμετάλλευση ορυκτών ή φυσικών πόρων, την εκδίκαση οποιουδήποτε εγκλήματος στα εδαφικά σύνορα άλλου κράτους κλπ. Οι διαφορές αυτές είναι γενικά θέματα τα οποία έχουν επιλυθεί από τα διεθνή δικαστήρια βάσει καταγγελιών που υποβάλλονται

από τα ενδιαφερόμενα μέρη σύμφωνα με τους κανόνες του διεθνούς δικαίου της θάλασσας ή ακολουθώντας τα δεδικασμένα, ως βασική πηγή διεθνούς δικαίου.

Ωστόσο, στο κεφάλαιο αυτό γίνεται αναφορά στους κανόνες του διεθνούς δικαίου που συνήθως αναφέρονται ως «δίκαιο της θάλασσας» και προορίζεται ως σημείο εκκίνησης για την έρευνα σχετικά με το δίκαιο της θάλασσας. Στο πλαίσιο, εξάλλου, της παρούσας διπλωματικής εργασίας γίνεται αναφορά ιδιαίτερα στον ευρύτερο τομέα του θαλάσσιου δικαίου, ο οποίος προφανώς περιλαμβάνει την εξέταση θεμάτων κυρίως της βασικής γραμμής, των εσωτερικών υδάτων, της θαλάσσιας περιοχής, της συνεχούς ζώνης, της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης (ΑΟΖ), της θάλασσας και της ηπειρωτικής υφαλοκρηπίδας.

Δεν πρέπει να υποθέσει κανείς ότι ο νόμος της θάλασσας βρίσκεται μόνο σε ένα γεωγραφικό μέρος, αλλά μάλλον ο παρών νόμος είναι ένα μείγμα του εθιμικού διεθνούς δικαίου και του δικαίου των συνθηκών, τόσο διμερών όσο και πολυμερών. Οι σύγχρονες ιστορικές βάσεις του δικαίου της θάλασσας συναντώνται αρχικά στις τέσσερις συμβάσεις της Γενεύης για τα εδαφικά ύδατα και τις Συνορεύουσες ζώνες, το 1958.

## **1.2. Ιστορική αναδρομή στην χάραξη των θαλάσσιων ζωνών**

Η United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) αντιπροσωπεύει τη διαρκή προσπάθεια των παράκτιων κρατών να κωδικοποιούν τα δικαιώματα και τα καθήκοντα τους στην υδάτινη περιοχή, τόσο των γειτονικών περιοχών, όσο και πιο απομακρυσμένων από την επικράτειά τους, και είναι αποτέλεσμα μακρόχρονης διαδικασίας που αρχίζει στην αρχαιότητα (Brown, 1994).

Περί τα τέλη του 18ου αιώνα και μετά από τον λεγόμενο «πόλεμο των βιβλίων» μεταξύ των υποστηρικτών των δογμάτων *Mare Liberum* και *Mare Clausum*, ήταν διεθνώς αποδεκτό ότι η θάλασσα είναι κοινή για όλη την ανθρωπότητα και κανένα κράτος δεν έχει το δικαίωμα να διεκδικεί την κυριαρχία της, εκτός από μια στενή ζώνη θαλάσσης κατά μήκος των ακτών των κρατών, κυρίως για σκοπούς

προστασίας από την πειρατεία και άλλες εχθρικές ενέργειες. Η άσκηση αποτελεσματικού ελέγχου στη θαλάσσια ζώνη (προκάτοχος της θαλάσσιας ζώνης) περιορίστηκε από το εύρος των κανονιών στις ακτές (κανόνας πυροβόλων όπλων), ο οποίος τότε αναγνωριζόταν ότι ήταν 3 ναυτικά μίλια (NM) και επομένως αυτό ήταν το εύρος της ζώνης που θα μπορούσαν να διεκδικήσουν τα παράκτια κράτη. Αργότερα, στις αρχές του 20ού αιώνα, πολλά έθνη απαίτησαν ευρύτερα όρια για τα χωρικά τους ύδατα και επίσης, δικαιοδοσία σε εκτεταμένες περιοχές για την προστασία των αποθεμάτων αλιείας, μια περιοχή γνωστή ως αλιευτική ζώνη (Brown, 1994).

Η πρώτη προσπάθεια της διεθνούς κοινότητας να κωδικοποιήσει τις θαλάσσιες ζώνες και τις μεθόδους οριοθέτησης τον 20ό αιώνα στη Διάσκεψη της Χάγης, το 1930 δεν έφερε σημαντικά αποτελέσματα. Αντίθετα, η επόμενη απόπειρα της πρώτης διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών στη Γενεύη (1958) κατέληξε σε τέσσερις ξεχωριστές συνθήκες, οι οποίες αναφέρθηκαν στην προηγούμενη παράγραφο. Κατά τη 2η διάσκεψη του ΟΗΕ που πραγματοποιήθηκε στη Γενεύη (1960), τα κράτη προσπάθησαν να επιλύσουν τα ζητήματα των χωρικών υδάτων και της αλιευτικής ζώνης, σεβόμενοι το μέγιστο εύρος των ζωνών, αλλά η προσπάθεια αυτή ήταν ανεπιτυχής και δεν κατέληξαν σε συμφωνία. Αντίθετα, μετά από δέκα συνεδρίες (1973 - 1982), το 3ο Συνέδριο της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών οδήγησε στο δημόσιο διεθνές δίκαιο της θάλασσας όπως υπάρχει σήμερα.<sup>(1)</sup>(K.Ioannou ,A.Strati ,Law of the Sea)

Η πρώτη διάσκεψη του ΟΗΕ για το δίκαιο της θάλασσας πραγματοποιήθηκε το 1958 στη Γενεύη. Σε αυτή τη διάσκεψη υιοθετήθηκαν τέσσερις πολυμερείς συμβάσεις που καλύπτουν διάφορες πτυχές του δικαίου της θάλασσας: 1) Η Σύμβαση για την εδαφική θάλασσα και τις Συνορεύουσες ζώνες, 2) Η Σύμβαση για την ανοικτή θάλασσα. 3) Η Σύμβαση για την αλιεία και τη διατήρηση των φυσικών πόρων. και 4) Η Σύμβαση για την υφαλοκρηπίδα. <sup>(2)</sup>D. Mylwnopoulos , Dikaio tis Thalassas)

Όλες αυτές οι συμβάσεις ισχύουν, αν και σε πολλές απόψεις έχουν αντικατασταθεί από τη Σύμβαση του ΟΗΕ του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας, η οποία είναι γενικής εφαρμογής, δηλαδή δεν περιορίζεται σε μία συγκεκριμένη πτυχή

---

<sup>1</sup> .K.Ioannou ,A.Strati ,Law of the Sea ,Nomiki Vivliothiki 2013, 2:43-55

<sup>2</sup> D.Mylwnopoulos , Dikaio tis Thalassas , Nomiki Vivliothiki 2012 2:1.4 53-54

του δικαίου της θάλασσα. Για τα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης του 1982 και για τα θέματα για τα οποία η σύμβαση του 1982 δεν είναι σιωπηρή, οι συμβάσεις του 1958 θα εξακολουθήσουν να διέπουν τις σχέσεις των κρατών που τα έχουν επικυρώσει. Για τα κράτη που δεν είναι μέρη ούτε στη Σύμβαση του 1982 ούτε στις Συμβάσεις του 1958, ο νόμος στηρίζεται στα δεδικασμένα περιστατικά (Dixon, 2005).

### **1.3. Οι ρυθμίσεις τη Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας**

Μετά τις 10 συνεδριάσεις της 3ης Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS 1982) τέθηκε προς υπογραφή στο Montego Bay της Τζαμάικα στις 10 Δεκεμβρίου 1982 και άρχισε να ισχύει στις 16 Νοεμβρίου 1994, δώδεκα μήνες μετά την εξηκοστή κύρωση της. Η σύμβαση του 1982 αναθεώρησε τις προηγούμενες συμβάσεις της Γενεύης του 1958 για την κωδικοποίηση του εθιμικού δικαίου και των πρακτικών της εποχής και εισήγαγε νέες διατάξεις σχετικά με τον θαλάσσιο χώρο. (<sup>3</sup>D.Mylwnopoulos, *Dikaio tis Thalassas*)

#### **1.3.1. Όρια και Δικαιώματα**

Η Σύμβαση διαμοιράζει τις θαλάσσιες περιοχές σε μια ποικιλία θαλάσσιων ζωνών που μπορεί να απαιτήσει ένα παράκτιο κράτος. Κάθε ζώνη παρέχει ορισμένα δικαιώματα στο παράκτιο κράτος και φέρει ορισμένες υποχρεώσεις προς τα ξένα κράτη και τα ξένα πλοία. Με την επιφύλαξη της UNCLOS, κάθε κράτος και πλοίο απολαμβάνει έξι ελευθερίες στην ανοικτή θάλασσα, δηλαδή την ελευθερία ναυσιπλοΐας, την ελευθερία της διέλευσης, την τοποθέτηση υποθαλάσσιων καλωδίων και αγωγών, την ελευθερία της θαλάσσιας επιστημονικής έρευνας, την κατασκευή τεχνητών νησιών και εγκαταστάσεων και την ελευθερία της αλιείας. Η γενική αρχή

---

<sup>3</sup> D.Mylwnopoulos, *Dikaio tis Thalassas*, Nomiki Vivliothiki 2012, 2:1.6 54-59

είναι ότι όσο πιο κοντά στην ακτή είναι ένα κράτος, τόσο μεγαλύτερος είναι ο βαθμός των δικαιωμάτων για το παράκτιο κράτος, ο οποίος συνεπώς περιορίζει ορισμένες ή και τις έξι ελευθερίες για τα ξένα κράτη και τα ξένα πλοία (Kastrisios, 2014). Αναλυτικά οι θαλάσσιες ζώνες που προβλέπει η Σύμβαση είναι:

- Εσωτερικά ύδατα, τα οποία καλύπτουν όλο το νερό στην πλευρά του εδάφους της γραμμής βάσης. Τα εσωτερικά ύδατα θεωρούνται μέρος της επικράτειας του κράτους και, επομένως, δεν αποτελούν θαλάσσια ζώνη. Το παράκτιο κράτος ασκεί πλήρη κυριαρχία στα εσωτερικά ύδατα, κυριαρχία που εφαρμόζεται πάνω στον πυθμένα της θάλασσας, στη στάθμη του νερού και στον εναέριο χώρο, και δηλώνει ότι τα ξένα πλοία και τα κράτη στερούνται όλων των ελευθεριών της ανοικτής θάλασσας.

- Εδαφική Θάλασσα (Territorial Sea), μετρούμενη από τη γραμμή βάσης προς τη θάλασσα, το πλάτος της οποίας δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 12 Ναυτικά Μίλια. Η κυριαρχία του παράκτιου κράτους επεκτείνεται πέρα από την χερσαία επικράτεια και τα εσωτερικά ύδατα της εδαφικής θάλασσας, αλλά εντός αυτής της ζώνης διατηρείται η ελευθερία της αβλαβούς διέλευσης των ξένων πλοίων.

- Η συνορεύουσα ζώνη (Contiguous Zone) που είναι γειτονική με τα χωρικά ύδατα και δεν μπορεί να εκτείνεται πέραν των 24 Ναυτικών Μιλίων από τη γραμμή βάσης. Τυπικά, αυτό αναφέρεται σε 12 Ναυτικά Μίλια πλάτος, αλλά μπορεί να είναι περισσότερο αν ένα κράτος απαιτεί χωρικά ύδατα κάτω από 12 Ναυτικά Μίλια. Στην συνορεύουσα ζώνη, το παράκτιο κράτος έχει τη δικαιοδοσία να ρυθμίζει και να θέτει σε ισχύ νόμους προκειμένου να προλαμβάνει και να τιμωρεί παραβάσεις των τελωνειακών, φορολογικών, μεταναστευτικών ή υγειονομικών νόμων που διαπράττονται στο έδαφός του ή στα χωρικά ύδατά του. Μέσα σε συνορεύουσα ζώνη, το παράκτιο κράτος δεν έχει άλλα δικαιώματα και οι ελευθερίες στην ανοικτή θάλασσα παραμένουν ανεπηρέαστες.

- Αποκλειστική οικονομική ζώνη (AOZ), (Exclusive Economic Zone, EEZ) η οποία είναι γειτονική με τα χωρικά ύδατα και δεν μπορεί να εκτείνεται πέραν των 200 Ναυτικών Μιλίων από τη γραμμή βάσης. Στην AOZ, το παράκτιο κράτος διαθέτει κυριαρχικά δικαιώματα για τη διερεύνηση και εκμετάλλευση, τη διατήρηση και τη διαχείριση των φυσικών πόρων, τόσο ζωντανών όσο και μη, καθώς και τη δικαιοδοσία για την εγκατάσταση τεχνητών νήσων ή εγκαταστάσεων και για τη

διεξαγωγή επιστημονικής έρευνας. Το παράκτιο κράτος είναι υπεύθυνο για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Τα ξένα πλοία απολαμβάνουν τρεις από τις έξι ελευθερίες στην ανοικτή θάλασσα, δηλαδή τις ελευθερίες της ναυσιπλοΐας, την ελευθερία διέλευσης και την τοποθέτηση υποβρυχίων καλωδίων και αγωγών.

- Η υφαλοκρηπίδα που βρίσκεται και πάλι δίπλα στην χωρική θάλασσα αλλά, σε αντίθεση με τις άλλες θαλάσσιες ζώνες, δεν εξαρτάται μόνο από την απόσταση. Το εξωτερικό όριο της υφαλοκρηπίδας είναι κατασκευασμένο από την εξωτερική άκρη του ηπειρωτικού περιθωρίου ή σε απόσταση 200 Ναυτικών Μιλίων από τις γραμμές βάσης όπου η εξωτερική άκρη του ηπειρωτικού περιθωρίου δεν εκτείνεται μέχρι την απόσταση αυτή και η συνδυασμένη γραμμή περιορισμού. Πιο συγκεκριμένα, το εξωτερικό όριο οριοθετείται ως ο συνδυασμός των ακόλουθων γραμμών (Wright & Bartlett, 2000):

- 1) Η γραμμή Gardiner, η οποία ορίζεται ως η γραμμή όπου το πάχος των ιζηματογενών πετρωμάτων είναι τουλάχιστον 1% της απόστασης από το πόδι της ηπειρωτικής κλίσης,

- 2) Η γραμμή Hedberg, η οποία είναι η γραμμή 60 Ναυτικών Μιλίων από τους πρόποδες της ηπειρωτικής πλαγιάς,

- 3) Γραμμή περιορισμού βάθους, η οποία είναι 100 Ναυτικών Μιλίων από τα ισοβαθή των 2500m, και

- 4) Γραμμή περιορισμού απόστασης, η οποία είναι γραμμή 350 Ναυτικών Μιλίων από τις βασικές γραμμές της χωρικής θάλασσας

Το καθεστώς υφαλοκρηπίδας είναι παρόμοιο με αυτό της ΑΟΖ, αλλά τα δικαιώματα που χορηγεί περιορίζονται στον πυθμένα και το υπέδαφος, εξαιρουμένης της στάθμης της θάλασσας και του εναέριου χώρου. Σε αντίθεση με την ΑΟΖ, η οποία πρέπει να διακηρυχθεί, τα κυριαρχικά δικαιώματα του παράκτιου κράτους στην υφαλοκρηπίδα υφίστανται *ipso facto* και *ab initio*. Με άλλα λόγια, τα δικαιώματα του παράκτιου κράτους στην υφαλοκρηπίδα «δεν εξαρτώνται από την κατοχή, την αποτελεσματική ή τη θεωρητική, ούτε από οποιαδήποτε διακήρυξη εκ του Τύπου και



επομένως μπορούν να ασκηθούν ανά πάσα στιγμή».<sup>4</sup>(D.Mylwnopoulos, Dikaio tis Thalassas)

Τέλος, οι ανοικτές θάλασσες είναι όλα μέρη της θάλασσας που δεν περιλαμβάνονται σε καμία από τις παραπάνω θαλάσσιες ζώνες. Στην ανοικτή θάλασσα, διατηρούνται όλες οι ελευθερίες για κάθε κράτος και τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους. Θα πρέπει να γίνει αναφορά και στην έννοια της «Περιοχής» (The Area), η οποία περιλαμβάνει το θαλάσσιο βυθό, το ωκεάνιο δάπεδο και το υπέδαφος κάτω από την ανοικτή θάλασσα, με εξαίρεση εκείνο που υποστηρίζεται ως εκτεταμένη υφαλοκρηπίδα του κράτους (το τμήμα της ηπειρωτικής υφαλοκρηπίδας που εκτείνεται πέραν των 200 Ναυτικών Μιλίων). Η περιοχή με τους πόρους της είναι κοινή κληρονομιά της ανθρωπότητας και πρέπει να χρησιμοποιηθεί προς όφελος όλων των κρατών (Wright & Bartlett, 2000).

### **1.3.2. Άλλα τεχνικά θέματα**

Η UNCLOS παρέχει το πλαίσιο για την οριοθέτηση των θαλάσσιων ορίων και την κρατική δικαιοδοσία στο θαλάσσιο χώρο. Ωστόσο, δεν παρέχει επαρκείς πληροφορίες όσον αφορά τις τεχνικές πτυχές της οριοθέτησης σε ορισμένες διατάξεις της. Αυτό το κενό έχει εκπληρωθεί, σε κάποιο βαθμό, από τα ακολουθούμενα έγγραφα, δηλαδή τον TALOS (Manual on Technical Aspects of the United Nations Convention on the Law of the Sea -1982), τις πρακτικές και τη νομολογία των κρατών. Παράλληλα οι χαρτογράφοι ανέπτυξαν μεθόδους για την εφαρμογή των τεχνικών πτυχών. Παλαιότερα, η οριοθέτηση του θαλάσσιου χώρου διεξήχθη μόνο με παραδοσιακές γραφικές μεθόδους που χρησιμοποιούνται άμεσα σε κατάλληλα γραφήματα.

Με την έλευση των υπολογιστών, εξειδικευμένες εφαρμογές λογισμικού παρείχαν στον τεχνικό εμπειρογνώμονα τη δυνατότητα αντιμετώπισης προβλημάτων που ήταν δύσκολο πριν να αντιμετωπιστούν. Οι εργασίες, όπως οι γεωδαιτικοί υπολογισμοί σε μια επιφάνεια με διαφορετική καμπυλότητα και το ελλειψοειδές

---

<sup>4</sup> D.Mylwnopoulos, Dikaio tis Thalassas, Nomiki Vivliothiki 2012, 12.4 133

μοντέλο της επιφάνειας της γης, έχουν επιλυθεί αποτελεσματικά. Παρ' όλα αυτά, οι ίδιες οι μέθοδοι δεν έχουν αλλάξει. Αντίθετα, οι εφαρμογές Γεωγραφικών Πληροφοριακών Συστημάτων (Geographic Information System-GIS) ενσωμάτωσαν τέτοιες μεθόδους

Σύμφωνα με τις διατάξεις της UNCLOS, τα σημεία αναφοράς από τα οποία μετρώνται οι θαλάσσιες ζώνες είναι οι γραμμές βάσης που οριοθετούν το έδαφος της γης και τα εσωτερικά ύδατα από τη θάλασσα, όπως απεικονίζονται σε χάρτες μεγάλης κλίμακας επίσημα αναγνωρισμένους από τα εμπλεκόμενα παράκτια κράτη. Η απαίτηση αυτή καθαυτή θέτει μια σειρά ερωτήσεων ως προς τον τρόπο με τον οποίο ορίζεται μια γραμμή βάσης σε σχέση με το επιλεγμένο κατακόρυφο δεδομένο, τη διαμόρφωση της ακτογραμμής και τη θέση της ίδιας της ακτογραμμής και για το εάν υπάρχουν ειδικοί τύποι γραμμών βάσης όπως οι γραμμές κλεισίματος κόλπων και ο τρόπος οριοθέτησής τους (Evans, 1989).

Μετά την ολοκλήρωση του ορισμού των γραμμών αναφοράς, θα πρέπει να εφαρμοστεί η οριοθέτηση των θαλάσσιων ζωνών και ορίων. Η ποικιλία των ζωνών που προβλέπει η UNCLOS και οι αντίστοιχες αποστάσεις από τις γραμμές αναφοράς, αλλά κυρίως η πληθώρα των γεωγραφικών διαμορφώσεων των παρακείμενων κρατών, εγείρουν ορισμένα προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν. Αυτά τα προβλήματα σχετίζονται με την οριζόντια επιφάνεια αναφοράς που πρέπει να χρησιμοποιηθεί για την οριοθέτηση, τη μεθοδολογία που πρέπει να ακολουθηθεί και τις απαιτήσεις ακρίβειάς της και τέλος τα χαρτογραφικά χαρακτηριστικά του χάρτη (π.χ. προβολή, κλίμακα) όπου οι προκύπτουσες γραμμές / ζώνες / όρια θα απεικονιστούν (Weil, 1989).

Μέχρι πρόσφατα η οριοθέτηση πραγματοποιούνταν χειροκίνητα ή ημι-χειροκίνητα στο χαρτί. Δεδομένου ότι η ψηφιακή τεχνολογία και οι γεωγραφικές της εφαρμογές επιτρέπουν στους εμπλεκόμενους να χρησιμοποιούν τη λειτουργικότητά τους, είναι προφανές ότι οι λύσεις στα προαναφερθέντα προβλήματα πρέπει να διεξάγονται σε ψηφιακό περιβάλλον. Αυτό γενικά επιταχύνει τη διαδικασία, δίνει ακριβή αποτελέσματα και οδηγεί στη δημιουργία μιας παγκόσμιας βάσης δεδομένων κάλυψης θαλάσσιων ζωνών και ορίων, η οποία αποτελεί πρόσθετη απαίτηση σε επίπεδο Ηνωμένων Εθνών.

Η αξιολόγηση των υφιστάμενων εμπορικών λύσεων λογισμικού δείχνει ότι η οριοθέτηση των γραμμών κλεισίματος κόλπων και η οριοθέτηση των θαλάσσιων ζωνών και ορίων αποτελούν πολύπλοκα και χρονοβόρα καθήκοντα που απαιτούν συνεχή παρέμβαση του χρήστη σε διάφορα στάδια. Στην συνέχεια, γίνεται ειδική αναφορά σε κάποια σημαντικά στοιχεία, όπως είναι οι βασικές γραμμές, οι κόλποι οι οποίοι συμμετέχουν στους υπολογισμούς και ονομάζονται «δικανικοί» (Juridical) και τα μονομερή και διμερή όρια των κρατών.

### **1.3.3. Βασικοί ορισμοί**

#### *Βασικές γραμμές*

Είναι προφανές ότι η βασική γραμμή είναι μία από τις θεμελιώδεις έννοιες του Νόμου της Σύμβασης της Θάλασσας (Law Of the Sea Convention – LOSC), διότι διαιρεί τα εσωτερικά νερά από τη θάλασσα και χρησιμεύει ως αναφορά από όπου μετρώνται οι θαλάσσιες ζώνες. Οι γραμμές βάσης συμπίπτουν κανονικά με τη γραμμή των χαμηλών υδάτων (κανονική γραμμή βάσης) όπως σημειώνεται σε μεγάλους χάρτες που αναγνωρίζονται επίσημα από το παράκτιο κράτος (κανόνας του tidemark). Η σήμανση του χαμηλού υδάτινου σημείου επικράτησε πάνω από τη σήμανση των υδάτων, δεδομένου ότι δίνει στο παράκτιο κράτος το δικαίωμα να μετρά τις θαλάσσιες ζώνες από την εξώτατη γη πάνω από το νερό κατά την άμπωτη (Shalowitz, 1962). Εναλλακτικά, σε τοποθεσίες όπου η ακτογραμμή είναι βαθιά χαραγμένη ή τεμαχισμένη, ή αν υπάρχει περιθώριο νησιών κατά μήκος της ακτής σε άμεση γειτνίαση, μπορούν να χρησιμοποιηθούν και ίσες γραμμές βάσης (Reisman & Westerman, 2017).

Η έννοια των ευθύγραμμων γραμμών εισήχθη στο διεθνές δίκαιο με την αγγλο-νορβηγική περίπτωση κατά την οποία η Νορβηγία επέστησε ευθείες γραμμές κατά μήκος της νορβηγικής ακτής (Fisheries Case 1951). Ένα μεγάλο μέρος της νορβηγικής ακτής κυριαρχείται από το λεγόμενο skjaergaard, σχηματισμούς φιορδ που πλαισιώνουν πολλά νησιά, βράχους και υφάλους. Η Νορβηγία χρησιμοποιεί

ευθείες γραμμές από τα μέσα του 19ου αιώνα, μια πρακτική που υποστηρίζεται από το Ηνωμένο Βασίλειο. Η διαφορά τελικά μεταφέρθηκε στο Διεθνές Δικαστήριο (International Court of Justice - ICJ) το 1949 και τελικά το ICJ, στην απόφασή του, του 1951, υποστήριξε την πρακτική της Νορβηγίας και βρήκε το σύστημα ίσων γραμμών βάσης σύμφωνο με το διεθνές δίκαιο (Reisman & Westerman, 2017).

Από τεχνική άποψη, οι ευθείες γραμμές βάσης εμποδίζουν την κατασκευή άκρως ακανόνιστων εξωτερικών ορίων που δεν είναι πρακτικά για το παράκτιο κράτος ή τα άλλα ενδιαφερόμενα μέρη, αλλά επιτρέπονται μόνο όταν η τοπική γεωγραφία δικαιολογεί την απόκλιση από την κανονική γραμμή αναφοράς. Δεδομένου ότι κωδικοποιούνται στη σύμβαση, οι ίσες γραμμές βάσης δεν είναι δυνατό να αντληθούν από τις χαμηλές ανυψώσεις εκτός εάν κατασκευαστεί κάποια εγκατάσταση, μόνιμα πάνω από τη στάθμη της θάλασσας. Δεν μπορούν επίσης να αντληθούν "με τέτοιο τρόπο ώστε να αποκόψουν τα χωρικά ύδατα άλλου κράτους από την ανοικτή θάλασσα ή από μια αποκλειστική οικονομική ζώνη" (Reisman & Westerman, 2017).

### *Ο νομικός ορισμός του Κόλπου*

Σύμφωνα με τη σύμβαση του 1982, ένας κόλπος είναι "μια καλά σημειωμένη εσοχή του οποίου η διείσδυση είναι σε τέτοια αναλογία με το πλάτος του στόματός της, που περιέχει υφάλους και δεν αποτελεί παρά μια απλή καμπυλότητα της ακτής". Με εξαίρεση τους ιστορικούς κόλπους, για τους οποίους δεν υπάρχουν τέτοιες απαιτήσεις, μια εσοχή χαρακτηρίζεται ως νομικός χώρος όταν πληρούνται δύο αντικειμενικά κριτήρια. Πρώτον, το μήκος της γραμμής κλεισίματος του κόλπου δεν υπερβαίνει τα 24 NM και δεύτερον, η κλειστή περιοχή είναι τουλάχιστον τόσο μεγάλη όσο και μεγαλύτερη από εκείνη του ημικυκλίου, του οποίου η διάμετρος ισούται με το μήκος της γραμμής κλεισίματος. Τα ύδατα στην ξηρά της γραμμής κλεισίματος αποτελούν εσωτερικά ύδατα και η ίδια η γραμμή κλεισίματος γίνεται μέρος της γραμμής βάσης από την οποία μετρώνται οι θαλάσσιες ζώνες. Αντίθετα,

εάν δεν πληρούται κανένα από τα κριτήρια, ο κόλπος δεν θεωρείται νόμιμος.<sup>(5)</sup>(K.Ioannou ,A.Strati ,Law of the Sea)).

### *Μονομερή και διμερή όρια*

Η οριοθέτηση των θαλάσσιων εξωτερικών ορίων αρχίζει με την επιλογή των κατάλληλων ναυτικών χαρτών που αναγνωρίζονται επίσημα από τα παράκτια κράτη, οι οποίοι απεικονίζουν τις ακτογραμμές στη μεγαλύτερη δυνατή κλίμακα. Τα διαγράμματα χρησιμοποιούνται είτε για τη γραφική κατασκευή θαλάσσιων ζωνών απευθείας επάνω τους, είτε ως πηγή σημείων βάσης για χρήση με το λογισμικό GIS. Είναι δυνατόν να διακριθούν δύο μεγάλες κατηγορίες ορίων. Τα μονομερή και τα διμερή όρια. Το πρώτο ισχύει όταν, ελλείψει επικαλύψεων μεταξύ των θαλάσσιων ζωνών των γειτονικών κρατών, το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα να διεκδικεί τα μέγιστα όρια. Αντιθέτως, τα διμερή είναι τα όρια όταν αλληλοεπικαλύπτονται οι θαλάσσιες ζώνες δύο γειτονικών παράκτιων κρατών (είτε παρακείμενων, είτε αντίθετων). Μονομερή ή διμερή, εξωτερικά όρια μπορούν να κατασκευαστούν γραφικά ή αυτόματα χρησιμοποιώντας ένα από τα υπάρχοντα λογισμικά GIS (Reisman & Westerman, 2017).

## **Κεφάλαιο 2. Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη**

### **2.1. Δικαιώματα και καθήκοντα του παράκτιου κράτους στην ΑΟΖ**

Σύμφωνα με το άρθρο 56, το παράκτιο κράτος διαθέτει κυριαρχικά δικαιώματα στην αποκλειστική οικονομική ζώνη με σκοπό την εξερεύνηση και εκμετάλλευση, τη διατήρηση και τη διαχείριση των φυσικών πόρων, ζωντανών ή μη, των υδάτων που βρίσκονται παραπλεύρως του θαλάσσιου βυθού και του θαλάσσιου πυθμένα και το υπέδαφος και σε σχέση με άλλες δραστηριότητες για την οικονομική

---

<sup>5</sup> .K.Ioannou ,A.Strati ,Law of the Sea , Nomiki Vivliothiki 2013 3:3.1 49-53

εκμετάλλευση και εξερεύνηση της ζώνης, όπως η παραγωγή ενέργειας από το νερό, τα ρεύματα και τους ανέμους. Η δικαιοδοσία που προβλέπεται στις σχετικές διατάξεις της σύμβασης αφορά τις εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούν τεχνητά νησιά, λοιπές εγκαταστάσεις και δομές, τη θαλάσσια επιστημονική έρευνα και την προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος (<sup>6</sup>Juda, 1986).

Υπάρχουν επίσης άλλα δικαιώματα και υποχρεώσεις που προβλέπονται για το Παράκτιο Κράτος στην Σύμβαση. Κατά την άσκηση των δικαιωμάτων και την εκπλήρωση των καθηκόντων του δυνάμει της σύμβασης στην αποκλειστική οικονομική ζώνη, το παράκτιο κράτος λαμβάνει δεόντως υπόψη τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις άλλων κρατών και ενεργεί κατά τρόπο συμβατό με τις διατάξεις της σύμβασης. Η αποκλειστική οικονομική ζώνη δεν υπερβαίνει τα 200 ναυτικά μίλια από τις γραμμές βάσης από τις οποίες μετράται το πλάτος της χωρικής θάλασσας (Klein, 2005).

Τα 200 ναυτικά μίλια αξίζει να αναφερθεί ότι ενώ καλύπτουν σχεδόν το 36% της θαλάσσιας έκτασης, δηλαδή ένα ποσοστό σχετικά χαμηλό, μέσα σε αυτό εμπεριέχεται το 90% των συνολικά εμπορικά αξιοποιήσιμων αλιευτικών αποθεμάτων, το 87% των αποθεμάτων πετρελαίου και το 10% του αποθέματος κονδύλου μαγνησίου. Επιπλέον το μεγαλύτερο τμήμα της θαλάσσιας επιστημονικής έρευνας διεξάγεται στα 200 ναυτικά μίλια όπως και μέσα σε αυτά πραγματοποιούνται σε παγκόσμιο επίπεδο, οι περισσότερες θαλάσσιες διαδρομές. (<sup>7</sup>Churchill, R.R.& Lowe)

Στην αποκλειστική οικονομική ζώνη, όλα τα κράτη, είτε πρόκειται για παράκτια είτε για μη παράκτια, υπόκεινται στις σχετικές διατάξεις της Σύμβασης, στις ελευθερίες ναυσιπλοΐας και υπερπτήσεων και στην τοποθέτηση υποβρυχίων καλωδίων και αγωγών και σε άλλες διεθνώς νόμιμες χρήσεις της θάλασσας που σχετίζονται με αυτές τις ελευθερίες, όπως αυτές που συνδέονται με τη λειτουργία πλοίων, αεροσκαφών και υποβρυχίων καλωδίων και αγωγών, συμβατές με τις άλλες διατάξεις της Σύμβασης. Κατά την άσκηση των δικαιωμάτων και την άσκηση των καθηκόντων τους, σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση στην αποκλειστική οικονομική ζώνη, τα κράτη λαμβάνουν δεόντως υπόψη τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του

---

<sup>6</sup> Juda, L. (1986). The exclusive Economic Zone: Compatibility of National Claims and the UN Convention of the Law of the Sea. *Ocean Development and International Law Journal*. 16:1- 58.

<sup>7</sup> Churchill, R.R.& Lowe, A.V.(1988).*The Law of the Sea*, Manchester University Press, p.134

παράκτιου κράτους και τηρούν τις νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις που θεσπίζονται από το παράκτιο κράτος σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας σύμβασης και άλλους κανόνες διεθνούς δικαίου (Juda, 1986).

Βάση για την επίλυση συγκρούσεων όσον αφορά την κατανομή των δικαιωμάτων και τη δικαιοδοσία στην αποκλειστική οικονομική ζώνη, στις περιπτώσεις που η σύμβαση αυτή δεν απονέμει δικαιώματα ή δικαιοδοσία στο παράκτιο κράτος ή σε άλλα κράτη εντός της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης και δημιουργείται σύγκρουση μεταξύ των συμφερόντων του παράκτιου κράτους και οποιουδήποτε άλλου κράτους ή των κρατών, η σύγκρουση θα πρέπει να επιλυθεί με βάση την ισότητα και υπό το πρίσμα όλων των σχετικών συνθηκών, λαμβανομένης υπόψη της αντίστοιχης σημασίας των εμπλεκόμενων συμφερόντων στα μέρη καθώς και στη διεθνή κοινότητα ως σύνολο.<sup>(8)</sup>K.Ioannou ,A.Strati ,Law of the Sea)

Στην αποκλειστική οικονομική ζώνη, το παράκτιο κράτος έχει το αποκλειστικό δικαίωμα να κατασκευάζει, να εγκρίνει και να ρυθμίζει την κατασκευή, τη λειτουργία και τη χρήση των επόμενων:

- α) τεχνητά νησιά ·
- β) εγκαταστάσεις και δομές για τους σκοπούς που προβλέπονται στο άρθρο 56 και άλλους οικονομικούς σκοπούς ·
- γ) εγκαταστάσεις και δομές που ενδέχεται να παρεμποδίσουν την άσκηση των δικαιωμάτων του παράκτιου κράτους στη ζώνη.

Το παράκτιο κράτος έχει αποκλειστική δικαιοδοσία για τέτοιου είδους τεχνητά νησιά, εγκαταστάσεις και δομές, συμπεριλαμβανομένης της δικαιοδοσίας σε θέματα τελωνείων, φορολογίας, υγείας, ασφάλειας και μετανάστευσης. Πρέπει να δοθεί η δέουσα προσοχή στην κατασκευή τέτοιων τεχνητών νησιών, εγκαταστάσεων ή κατασκευών και να υπάρχουν μόνιμα μέσα που προειδοποιούν την παρουσία τους (<sup>9</sup>Buzan, 1981).

---

<sup>8</sup> K.Ioannou , A.Strati , Law of the Sea , Nomiki Vivliothiki , 9: 168-173

<sup>1</sup> Buzan, B. (1981). Negotiating by Consensus: Developments in Technique at the Third United Nations Conference on the Law of the Sea. American Journal of International Law. 75:324-348.

Όλες οι εγκαταστάσεις ή οι δομές που εγκαταλείπονται ή δεν χρησιμοποιούνται, πρέπει να απομακρύνονται για να εξασφαλίζεται η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, λαμβανομένων υπόψη των γενικών αποδεκτών διεθνών προτύπων που καθορίζονται σχετικά από τον αρμόδιο διεθνή οργανισμό. Η απομάκρυνση αυτή πρέπει επίσης να λαμβάνει δεόντως υπόψη την αλιεία, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις άλλων κρατών. Πρέπει να δίνεται η δέουσα δημοσιότητα στο βάθος, τη θέση και τις διαστάσεις οποιωνδήποτε εγκαταστάσεων ή δομών που δεν έχουν απομακρυνθεί πλήρως.

Το παράκτιο κράτος μπορεί, εφόσον είναι αναγκαίο, να δημιουργήσει εύλογες ζώνες ασφαλείας γύρω από τέτοιου είδους τεχνητά νησιά, εγκαταστάσεις και δομές, στις οποίες μπορεί να λάβει τα κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλίσει την ασφάλεια τόσο της ναυσιπλοΐας όσο και των τεχνητών νησιών, των εγκαταστάσεων και των δομών. Το πλάτος των ζωνών ασφαλείας καθορίζεται από το παράκτιο κράτος, λαμβάνοντας υπόψη τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα. Οι ζώνες αυτές πρέπει να σχεδιάζονται έτσι ώστε να εξασφαλίζουν ότι συνδέονται λογικά με τη φύση και τη λειτουργία των τεχνητών νησιών, των εγκαταστάσεων ή των δομών και δεν πρέπει να υπερβαίνουν απόσταση 500 μέτρων γύρω από αυτά, μετρούμενη από κάθε σημείο της εξωτερικής τους ακμής, με γενικώς αποδεκτά διεθνή πρότυπα ή όπως συνιστά ο αρμόδιος διεθνής οργανισμός. Πρέπει να δίδεται η δέουσα προσοχή στην έκταση των ζωνών ασφαλείας (Juda, 1986).

Όλα τα πλοία πρέπει να σέβονται αυτές τις ζώνες ασφαλείας και να συμμορφώνονται με τα γενικά αποδεκτά διεθνή πρότυπα όσον αφορά την ναυσιπλοΐα κοντά σε εγκαταστάσεις τεχνητών νησιών, δομές και ζώνες ασφαλείας. Τα τεχνητά νησιά, οι εγκαταστάσεις, οι δομές και οι ζώνες ασφαλείας γύρω τους δεν είναι δυνατόν να καθοριστούν, όταν μπορεί να προκληθεί παρεμβολή στη χρήση αναγνωρισμένων θαλάσσιων λωρίδων που είναι απαραίτητες για τη διεθνή ναυσιπλοΐα. Τα τεχνητά νησιά, οι εγκαταστάσεις και οι δομές δεν έχουν το καθεστώς νησιών. Δεν έχουν δικά τους χωρικά ύδατα και η παρουσία τους δεν επηρεάζει την οριοθέτηση της χωρικής θάλασσας, της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης ή της ηπειρωτικής υφαλοκρηπίδας (UNCLOS).



## 2.2. Το δικαίωμα των περικόλειστων κρατών

Τα νησιωτικά κράτη που εκφράζονται στο άρθρο 69 έχουν το δικαίωμα να συμμετέχουν σε δίκαιη βάση στην εκμετάλλευση κατάλληλου τμήματος του πλεονάσματος των έμβιων πόρων των αποκλειστικών οικονομικών ζωνών των παράκτιων κρατών της ίδιας υποπεριοχής ή λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές οικονομικές και γεωγραφικές συνθήκες όλων των ενδιαφερομένων κρατών και σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου. Οι όροι και οι λεπτομέρειες αυτής της συμμετοχής καθορίζονται από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέσω διμερών, υπο περιφερειακών ή περιφερειακών συμφωνιών, λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη αποφυγής επιπτώσεων επιζήμιων για τις αλιευτικές κοινότητες ή τις αλιευτικές βιομηχανίες του παράκτιου κράτους, το βαθμό στον οποίο το εδαφικό κράτος, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, συμμετέχει ή δικαιούται να συμμετάσχει στο πλαίσιο υφιστάμενων διμερών, υπο περιφερειακών ή περιφερειακών συμφωνιών για την εκμετάλλευση των φυσικών πόρων των αποκλειστικών οικονομικών ζωνών άλλων παράκτιων (Lupinacci, 1983).

Επίσης, οι συμφωνίες αυτές πρέπει να λαμβάνουν υπόψη το βαθμό στον οποίο άλλα κράτη και γεωγραφικά μειονεκτούντα κράτη συμμετέχουν στην εκμετάλλευση των φυσικών πόρων της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης του παράκτιου κράτους και την επακόλουθη ανάγκη να αποφευχθεί μια ιδιαίτερη επιβάρυνση για κάθε ενιαίο παράκτιο κράτος ή μέρος αυτού. Πρέπει επίσης να λαμβάνονται υπόψη οι διατροφικές ανάγκες των πληθυσμών των αντίστοιχων κρατών. (<sup>10</sup>Κ.Ιοαννου ,Α.Στρατι ,Law of the Sea)

Όταν η αλιευτική ικανότητα ενός παράκτιου κράτους προσεγγίζει ένα σημείο το οποίο θα του επέτρεπε να συγκεντρώνει το σύνολο των επιτρεπομένων αλιευμάτων των φυσικών πόρων στην αποκλειστική οικονομική ζώνη του, το παράκτιο κράτος και τα άλλα ενδιαφερόμενα κράτη συνεργάζονται για τη δημιουργία δίκαιου καθεστώτος σε διμερή, σε υποπεριφερειακή ή περιφερειακή βάση, ώστε να καταστεί δυνατή η συμμετοχή αναπτυσσόμενων στενά συνδεδεμένων κρατών της ίδιας υποπεριοχής ή περιοχής στην εκμετάλλευση των φυσικών πόρων των

---

<sup>10</sup> Κ.Ιοαννου ,Α.Στρατι ,Law of the Sea , Nomiki Vivliothiki 2013 , 14:3 340

αποκλειστικών οικονομικών ζωνών των παράκτιων κρατών της υποπεριοχής ή της περιοχής, όπως αρμόζει, με όρους ικανοποιητικούς για όλους τους διαδίκους (Juda, 1986).

Για την εφαρμογή της διάταξης αυτής, τα ανεπτυγμένα περικόλιστα κράτη έχουν δικαίωμα συμμετοχής στην εκμετάλλευση των φυσικών πόρων μόνο στις αποκλειστικές οικονομικές ζώνες ανεπτυγμένων παράκτιων κρατών της ίδιας υποπεριοχής ή περιοχής, λαμβάνοντας υπόψη το βαθμό στον οποίο το παράκτιο κράτος, παρέχοντας πρόσβαση σε άλλα κράτη στους φυσικούς πόρους της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης του, έλαβε υπόψη την ανάγκη ελαχιστοποίησης των επιζήμιων επιπτώσεων στις αλιευτικές κοινότητες και της οικονομικής διάρθρωσης στα κράτη των οποίων οι υπήκοοι αλιεύουν συνήθως στη ζώνη αυτή. Οι ανωτέρω διατάξεις ισχύουν με την επιφύλαξη συμφωνιών που έχουν συμφωνηθεί σε υποπεριφέρειες ή περιφέρειες στις οποίες τα παράκτια κράτη μπορούν να χορηγούν σε περικόλιστα κράτη της ίδιας υποπεριοχής ή περιφέρειας ίσα ή προτιμησιακά δικαιώματα για την εκμετάλλευση των φυσικών πόρων στις αποκλειστικές οικονομικές ζώνες. <sup>(11</sup>K.Ioannou ,A.Strati ,Law of the Sea)

### **2.3. Δικαίωμα των γεωγραφικά μειονεκτούντων κρατών**

Ως «γεωγραφικά μειονεκτούντα κράτη» νοούνται τα παράκτια κράτη, συμπεριλαμβανομένων των κρατών που συνορεύουν με κλειστές ή ημί-κλειστές θάλασσες, η γεωγραφική τους κατάσταση εξαρτάται από την εκμετάλλευση των φυσικών πόρων των αποκλειστικών οικονομικών ζωνών άλλων κρατών της υποπεριοχής ή της περιοχής, η αλιεία για τους θρεπτικούς σκοπούς του πληθυσμού τους ή τμήματα αυτών και τα παράκτια κράτη που δεν μπορούν να διεκδικήσουν δικές τους αποκλειστικές οικονομικές ζώνες. <sup>(12</sup>Dikaio tis Thalassas , Mylwnopoulos)

Τα γεωγραφικώς μειονεκτούντα κράτη (άρθρο 70) έχουν το δικαίωμα να συμμετέχουν, σε δίκαιη βάση, στην εκμετάλλευση κατάλληλου τμήματος του

---

<sup>11</sup> .K.Ioannou ,A.Strati ,Law of the Sea , Nomiki Vivliothiki 2013 , 9:3 170-176

<sup>12</sup> Mylwnopoulos , Dikaio tis Thalassas , Nomiki Vivliothiki 2012 , 8: 99-100

πλεονάσματος των φυσικών πόρων των αποκλειστικών οικονομικών ζωνών των παράκτιων κρατών της ίδιας υποπεριοχής ή περιφέρειας, λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές οικονομικές και γεωγραφικές συνθήκες όλων των ενδιαφερομένων κρατών και σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου και των άρθρων της Σύμβασης. Οι όροι και οι λεπτομέρειες της συμμετοχής αυτής καθορίζονται από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέσω διμερών, υποπεριφερειακών ή περιφερειακών συμφωνιών, λαμβάνοντας υπόψη:

α) την ανάγκη να αποφευχθούν επιζήμιες συνέπειες για τις αλιευτικές κοινότητες ή τον αλιευτικό κλάδο του παράκτιου κράτους ·

β) τον βαθμό στον οποίο το γεωγραφικά μειονεκτικό κράτος, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου, συμμετέχει ή δικαιούται να συμμετάσχει δυνάμει υφιστάμενων διμερών, υποπεριφερειακών ή περιφερειακών συμφωνιών για την εκμετάλλευση των φυσικών πόρων των αποκλειστικών οικονομικών ζωνών άλλων παράκτιων κρατών ·

γ) το βαθμό στον οποίο άλλα γεωγραφικά μειονεκτούντα κράτη και περικλειστά κράτη συμμετέχουν στην εκμετάλλευση των φυσικών πόρων της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης του παράκτιου κράτους και την επακόλουθη ανάγκη να αποφευχθεί ιδιαίτερη επιβάρυνση για κάθε παράκτιο κράτος ή μέρος του

δ) τις διατροφικές ανάγκες των πληθυσμών των αντίστοιχων κρατών.

Όταν η αλιευτική ικανότητα ενός παράκτιου κράτους προσεγγίζει ένα σημείο το οποίο θα του επέτρεπε να συγκεντρώνει το σύνολο των επιτρεπομένων αλιευμάτων των φυσικών πόρων στην αποκλειστική οικονομική ζώνη του, το παράκτιο κράτος και τα άλλα ενδιαφερόμενα κράτη συνεργάζονται για τη δημιουργία δίκαιου καθεστώτος σε διμερή, σε υποπεριφερειακή ή περιφερειακή βάση, ώστε να καταστεί δυνατή η συμμετοχή των αναπτυσσόμενων γεωγραφικά μειονεκτούντων κρατών της ίδιας υποπεριοχής ή περιφέρειας στην εκμετάλλευση των φυσικών πόρων των αποκλειστικών οικονομικών ζωνών των παράκτιων κρατών της υποπεριοχής ή της περιοχής, ανάλογα με τις περιστάσεις και υπό όρους ικανοποιητικούς για όλα τα μέρη (νόμος περί διατήρησης και διαχείρισης των αλιευμάτων των Ηνωμένων Πολιτειών, 1976).

Τα ανεπτυγμένα γεωγραφικά μειονεκτούντα κράτη δικαιούνται, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, να συμμετέχουν στην εκμετάλλευση των φυσικών πόρων μόνο στις αποκλειστικές οικονομικές ζώνες ανεπτυγμένων παράκτιων κρατών της ίδιας υποπεριοχής ή περιφέρειας, λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη ελαχιστοποίησης των επιζήμιων επιπτώσεων στις αλιευτικές κοινότητες και της οικονομικής διάρθρωσης στα κράτη των οποίων οι υπήκοοι αλιεύουν συνήθως στη ζώνη (<sup>13</sup>Jayakumar, 1977) .

Οι ανωτέρω διατάξεις ισχύουν με την επιφύλαξη συμφωνιών που έχουν συμφωνηθεί σε υποπεριφέρειες ή περιφέρειες στις οποίες τα παράκτια κράτη μπορούν να χορηγούν σε γεωγραφικά μειονεκτούντα κράτη της ίδιας υποπεριοχής ή περιοχής ίσα ή προτιμησιακά δικαιώματα για την εκμετάλλευση των φυσικών πόρων στις αποκλειστικές οικονομικές ζώνες.

Τα δικαιώματα που παρέχονται δυνάμει των άρθρων 69 και 70 για την εκμετάλλευση των φυσικών πόρων δεν μεταβιβάζονται άμεσα ή έμμεσα σε τρίτα κράτη ή στους υπηκόους τους με μίσθωση ή άδεια, με την ίδρυση κοινοπραξιών ή με οποιοδήποτε άλλο τρόπο που έχει ως αποτέλεσμα τη μεταφορά αυτή, σε ενδιαφερόμενα κράτη. Η προαναφερόμενη διάταξη δεν εμποδίζει τα ενδιαφερόμενα κράτη να λάβουν τεχνική ή οικονομική βοήθεια από τρίτα κράτη ή διεθνείς οργανισμούς για να διευκολύνουν την άσκηση αυτών των δικαιωμάτων .

Το παράκτιο κράτος μπορεί, κατά την άσκηση των κυριαρχικών του δικαιωμάτων να διερευνήσει, να εκμεταλλευτεί, να διαφυλάξει και να διαχειριστεί τους φυσικούς πόρους στην αποκλειστική οικονομική ζώνη, να λάβει τέτοια μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της επιβίβασης ειδικών ελεγκτών στις πλατφόρμες και τις τεχνητές κατασκευές μέσα στην ΑΟΖ, της επιθεώρησης, της σύλληψης και της εφαρμογής όλων των προβλεπόμενων δικαστικών διαδικασιών, με τους νόμους και τους κανονισμούς που έχουν θεσπίσει σύμφωνα με την Σύμβαση.

Τα συλληφθέντα πλοία και τα πληρώματά τους απελευθερώνονται αμέσως μετά την απόσπαση εύλογης κατάθεσης ή αλλού σχετικού πρωτοκόλλου ασφαλείας. Οι κυρώσεις του παράκτιου κράτους για παραβιάσεις των αλιευτικών νόμων και

---

<sup>13</sup> Jayakumar S. (1977). The Issue of the Rights of Landlocked and Geographically Disadvantaged States in the Living Resources of the Economic Zone. Virginia Journal of International Law. 18:69- 119.

κανονισμών στην αποκλειστική οικονομική ζώνη δεν μπορούν να περιλαμβάνουν φυλάκιση, ελλείψει αντιθέτων συμφωνιών από τα ενδιαφερόμενα κράτη ή οποιαδήποτε άλλη μορφή σωματικής τιμωρίας. Σε περίπτωση σύλληψης ή κράτησης αλλοδαπών σκαφών, το παράκτιο κράτος ενημερώνει αμέσως το κράτος σημαίας, μέσω των κατάλληλων διαύλων επικοινωνίας, για τις ενέργειες που έχουν αναληφθεί και για τυχόν επιβληθείσες κυρώσεις (<sup>14</sup>Carroz & Savini, 1983).

Η οριοθέτηση της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης μεταξύ κρατών με αντίθετες ή παρακείμενες ακτές πραγματοποιείται με συμφωνία βάσει του διεθνούς δικαίου, όπως αναφέρεται στο άρθρο 38 του καταστατικού του Διεθνούς Δικαστηρίου, προκειμένου να επιτευχθεί μια δίκαιη λύση. Εάν δεν επιτευχθεί συμφωνία εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, με πνεύμα κατανόησης και συνεργασίας, καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια για τη σύναψη προσωρινών ρυθμίσεων πρακτικού χαρακτήρα και, κατά τη διάρκεια αυτής της μεταβατικής περιόδου, να μην τίθεται σε κίνδυνο ή να παρεμποδίζεται η επίτευξη της τελικής συμφωνίας. Οι ρυθμίσεις αυτές δεν θίγουν την τελική οριοθέτηση.

Τέλος, όταν υπάρχει συμφωνία μεταξύ των ενδιαφερομένων κρατών, τα ζητήματα σχετικά με την οριοθέτηση της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης καθορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις της εν λόγω συμφωνίας (<sup>15</sup>K.Ioannou ,A.Strati ,Law of the Sea )

## **2.4. Η περίπτωση της ελληνικής ΑΟΖ -Σημαντικά Σημεία**

Το Καστελλόριζο, η νήσος Ρο και η νήσος Στρογγύλη είναι τα ελληνικά νησιά που έχουν αποφασιστική θέση στη διακήρυξη της ΑΟΖ της Ελλάδας στο Αιγαίο. Η θέση των νησιών αυτών έχει τοπογραφική σημασία. Η ύπαρξη αυτών των τριών νησιών είναι πολύ σημαντική για δύο λόγους. Ο πρώτος λόγος είναι ότι η ύπαρξη αυτών των τριών νησιών σε αυτή τη θέση επεκτείνει την Ελληνική Αποκλειστική

---

<sup>14</sup> Carroz, E., Savini, M. (1983). The Practice of Coastal States Regarding Foreign Access to Fishery Resources, Report of the Expert Consultation on the Conditions of Access to the Fish Resources of the Exclusive Economic Zone. FAO Fisheries Report. 293:49-51.

<sup>15</sup> K.Ioannou ,A.Strati ,Law of the Sea , Nomiki Vivliothiki 2013 ,

Οικονομική Ζώνη. Χάρη στα νησιά αυτά, η Ελληνική Οικονομική Αποκλειστική Ζώνη αποκτά σύνορα με την Κύπρο και την Αίγυπτο. Ο δεύτερος λόγος είναι ότι αυτή η θέση είναι κρίσιμη για τη σύνδεση των ελληνικών και κυπριακών FIR (Flight Information Region) (Karvounopoulos, 2019).

Και είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι η οριοθέτηση της Κυπριακής Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης (με το Ισραήλ, το Λίβανο και την Αίγυπτο) δημιουργεί συνοχή που έχει μεγάλη σημασία για την τυπολογία και την οριοθέτηση της Ελληνικής Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης. Αυτό σημαίνει ότι η Κύπρος έχει σταθεροποιήσει το νότιο τμήμα της και έχει θέσει τα εξωτερικά σύνορα της ΕΕ σε αυτόν τον τομέα. Έτσι, ο ευρωπαϊκός χώρος έχει επεκταθεί σε αυτόν τον τομέα. Επομένως, τα τρία αυτά νησιά είναι πολύ σημαντικά για να συνεισφέρουν στην ύπαρξη μιας ευρωπαϊκής αποκλειστικής οικονομικής ζώνης, καθώς η συνοχή αυτή αποτελεί μια αναγκαιότητα. Με άλλα λόγια, η Ελλάδα σε ένα τέτοιο πλαίσιο μπορεί να συνάψει συμφωνία με την Κύπρο και την Ιταλία για να οριοθετήσει την Αποκλειστική της Οικονομική Ζώνη .<sup>16</sup>K.Ioannou ,A.Strati ,Law of the Sea)

Εξάλλου, η θέση αυτών των τριών νησιών είναι πολύ σημαντική όχι μόνο για την οριοθέτηση μιας Ελληνικής Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης, αλλά είναι επίσης πολύ σημαντική για την οριοθέτηση μιας Ευρωπαϊκής Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης, η οποία είναι πολύ σημαντική για την υλοποίηση κάποιων πολύ κρίσιμων για τα ευρωπαϊκά Προγράμματα Projects of Common Interest (PCI). (π.χ. ο αγωγός μεταξύ της Κύπρου, της Ελλάδας και της Ιταλίας)

Από την άλλη πλευρά, η Τουρκία ισχυρίζεται ότι αυτά τα νησιά δεν έχουν υφαλοκρηπίδα. Απορρίπτοντας την υφαλοκρηπίδα των νησιών αυτών, η τουρκική κυβέρνηση επιδιώκει να καθιερώσει θαλάσσια σύνορα με την Αίγυπτο. Αλλά μετά την κρίση στα Ίμια, το πρόβλημα δεν είναι ότι η Τουρκία δεν αναγνωρίζει υφαλοκρηπίδα σε αυτά τα νησιά, αλλά ότι η Τουρκία θέλει να εγείρει αμφιβολίες για το σε ποιον ανήκουν αυτά τα νησιά. Η Τουρκία ισχυρίζεται ότι αυτά τα νησιά είναι η φυσική παράταση του τουρκικού κράτους. Ωστόσο, σύμφωνα με τη Συνθήκη της Λωζάννης, όλα τα νησιά, που απέχουν 3 ναυτικά μίλια από τις κύριες γραμμές της

---

<sup>16</sup> K.Ioannou ,A.Strati ,Law of the Sea ,Nomiki Vivliothiki 2013 , 13:6:1079 314

Τουρκίας, ανήκουν στην Ελλάδα. Ο ίδιος κανονισμός εγγράφεται στην απόφαση των έξι εξουσιών (<sup>17</sup>Kentas, 2019 , <sup>18</sup>K.Ioannou –A.Strati)

Δυστυχώς, η Ελλάδα έχει αποδυναμώσει τη θέση του Καστελόριζο, της Ρο και της Στρογγύλης. Η απόσταση θεωρείται το βασικό στοιχείο αυτής της αποδυναμωσης, αλλά η αλήθεια είναι ότι αυτή η αδυναμία είναι ζήτημα πολιτικής βούλησης. Πρέπει να παραδεχτεί κανείς ότι σε μια στρατηγική κατάσταση ο χώρος δεν είναι το πρόβλημα, αλλά ο χρόνος και η διαχείριση είναι το πραγματικό ζήτημα. Αυτό το σύμπλεγμα νησιών έχει σχεδόν αποκοπεί από την ελληνική επικράτεια και αποτελεί μια πρόσθετη άγονη γραμμή για αυτήν. Αυτή η πολιτική αμέλεια οδηγεί επίσης την Τουρκία σε αυτές τις συμπεριφορές (Karvounopoulos, 2019).

Όπως έχουμε δει πριν, η Τουρκία ισχυρίζεται ότι τα ελληνικά νησιά είναι μια συγκεκριμένη περίπτωση, επειδή βρίσκονται σε μια ημι-ανοικτή θάλασσα. Στην περίπτωση του Αιγαίου, η Τουρκία ερμηνεύει τη Σύμβαση της UNCLOS με πρωτότυπο τρόπο. Ωστόσο, η Τουρκία ήταν μία από τις τέσσερις χώρες που ψήφισαν κατά της Σύμβασης και δεν τηρεί το άρθρο 121 για το καθεστώς των νησιών και βασίζεται στο άρθρο 3 της Σύμβασης, σύμφωνα με το οποίο "Κάθε κράτος έχει το δικαίωμα να καθορίσει το εύρος των χωρικών ορίων που δεν υπερβαίνει τα 12 ναυτικά μίλια, μετρούμενο από τις βασικές γραμμές που καθορίζονται σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση »και το ερμηνεύει ως εξής:« Κάθε κράτος μέλος εκτελεί τα καθήκοντά του με καλή πίστη, τα οποία έχει αναλάβει δυνάμει της παρούσας σύμβασης και ασκεί τα δικαιώματα, και τις ελευθερίες που αναγνωρίζονται από τη Σύμβαση αυτή κατά τρόπο που δεν χαρακτηρίζεται ως κατάχρηση δικαιώματος. Ως εκ τούτου, μια παραθαλάσσια νήσος σε απόσταση μεγαλύτερη των 6 ναυτικών μιλίων αντιβαίνει στο εθιμικό δίκαιο και στην πραγματικότητα καταχράται τα τουρκικά δικαιώματα επειδή παραβιάζει την αρχή της ισότητας

Συμπερασματικά, από τη μία πλευρά, υπάρχει η τουρκική πλευρά, η οποία προσπαθεί να βρει έναν τρόπο για να αφοπλίσει τα ελληνικά νησιά από τη γεωστρατηγική τους θέση, ειδικά το σύμπλεγμα των νησιών του Καστελόριζο. Από την άλλη πλευρά, υπάρχει η ελληνική πλευρά που έχει μια παθητική θέση, χωρίς να προσπαθεί να

---

<sup>17</sup> Kentas, G. (2019). Realpolitik in Europe and eastern Mediterranean. Bimonthly Electronic Newsletter. 16(5):7-14.

<sup>18</sup> K.Ioannou-A.Strati, Law of the Sea, Nomiki Vivliothiki 2013 1(3) : 441-445

εκμεταλλευτεί τα γεωστρατηγικά της πλεονεκτήματα.<sup>19</sup>(K.Ioannou ,A.Strati ,Law of the Sea)

## 2.5. Η περίπτωση της κυπριακής ΑΟΖ - Σημαντικά Σημεία

Η ελληνοκυπριακή θέση σχετικά με την επίλυση της διαφοράς για την ΑΟΖ βασίζεται βασικά στον ισχυρισμό ότι η θαλάσσια οριοθέτηση μεταξύ της ηπειρωτικής Τουρκίας και της Κύπρου πρέπει να γίνεται αποκλειστικά με την υιοθέτηση της «αρχής της ισοδυναμίας», ανεξάρτητα από τυχόν «ειδικές περιστάσεις» που μπορεί να υπάρχουν (Republic of Cyprus, 2014). Σύμφωνα με αυτή την άποψη, η Κυπριακή Δημοκρατία έχει κυριαρχικό δικαίωμα να ασκεί δικαιοδοσία στην ΑΟΖ των 200 μιλίων γύρω από το νησί σύμφωνα με το άρθρο 121: της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS). Η κυβέρνηση της Ελληνοκυπριακής κυβέρνησης ψήφισε το 2004 ένα νόμο που ορίζει και ρυθμίζει την ΑΟΖ της, στην οποία υπάρχουν δεκατρείς υπο-ζώνες που μπορούν να δημοπρατηθούν για συμβάσεις παραχώρησης σε διεθνείς ενεργειακές εταιρείες.

Το 2011, η κυβέρνηση ξεκίνησε τη διαδικασία για δραστηριότητες εξερεύνησης φυσικού αερίου με τη βοήθεια της αμερικανικής εταιρείας Noble Energy και χορήγησε περαιτέρω άδειες για εξερεύνηση στη ιταλικό-νοτιοκορεατική εταιρία ENI-KOGAS το 2013 με ένα σχέδιο για έναρξη γεώτρησης το 2014 και παραγωγή το 2017 .Η ΑΟΖ της Κύπρου επικαλύπτει την περιοχή που η Τουρκία ισχυρίζεται ως ΑΟΖ της σε πέντε από τα δεκατρία υπεράκτια ερευνητικά μπλοκ.

Οι Ελληνοκύπριοι καλλιέργησαν μια θαλάσσια συνείδηση μεταξύ των πολιτών τους και έδωσαν ιδιαίτερη έμφαση στον εμπορικό ναυτικό στόλο τους ως προωθητικό της οικονομικής τους κυριαρχίας. Ωστόσο, η κυβέρνηση βρέθηκε αντιμέτωπη με την προοπτική μιας ανεξέλεγκτης αθέτησης υποχρέωσης και την έξοδο της Ευρωζώνης το 2013 και διαφυλάχθηκε από το πακέτο διάσωσης της ΕΕ-ΔΝΤ ύψους 10 δισ. Ευρώ, αφήνοντας σημαντικό ενδιαφέρον στην Κύπρο για τον

---

<sup>19</sup> K.Ioannou, A.Strati, Law of the Sea ,Nomiki Vivliothiki 2013 , 13:8 323-332



ρόλο που μπορούν να διαδραματίσουν οι υδρογονάνθρακες στην αναζωογόνηση της οικονομίας της χώρας (Giamouridis, 2013).

Δεδομένου ότι ο κυπριακός πληθυσμός είναι ανθεκτικός στα σκληρά μέτρα λιτότητας που επιβλήθηκαν στην Κύπρο και θεωρεί ότι τα μελλοντικά απρόβλεπτα έσοδα από το φυσικό αέριο ως ευκαιρία να αναπτυχθεί η οικονομία τους, η ελληνοκυπριακή κυβέρνηση απολαμβάνει υποστήριξη για την αξιοποίηση αυτού του δυναμικού και την μετατροπή της Κύπρου σε κέντρο παροχής και διακίνησης ενέργειας. Τόσο το ΑΚΕΛ όσο και το ΔΗΣΥ, τα δύο μεγαλύτερα κόμματα στη βουλή των αντιπροσώπων, δίνουν ιδιαίτερη έμφαση στην προσέγγιση με τους Τουρκοκύπριους και στηρίζουν μια λύση στο κυπριακό πρόβλημα με βάση μια διζωνική, δικοινοτική ομοσπονδία. Η ελληνοκυπριακή κυβέρνηση κατηγορεί το τουρκικό ναυτικό για υποτιθέμενη παρενόχληση των σκαφών σεισμικής έρευνας που διεξάγουν δραστηριότητες εξόρυξης πετρελαίου και φυσικού αερίου για λογαριασμό τους στην ΑΟΖ της Κύπρου (CyprusNet, 2014).

Από την άλλη πλευρά, η Τουρκία δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της UNCLOS και δεν αναγνωρίζει τις συμφωνίες οριοθέτησης των ΑΟΖ με την Αίγυπτο, τον Λίβανο και το Ισραήλ. Ισχυρίζεται ότι ως «ντε φάκτο διαιρεμένο νησί», η «Κυπριακή Δημοκρατία» δεν μπορεί να εκπροσωπήσει τα συμφέροντα της βόρειας Κύπρου εκτός αν το νησί επανενωθεί με μια μοναδική ΑΟΖ. Λόγω των αντιφατικών αιτημάτων των ελληνικών και τουρκοκυπριακών κοινοτήτων σχετικά με τη θαλάσσια οριοθέτηση στο ευρύτερο πλαίσιο των δικοινοτικών συνομιλιών και συμφιλίωσης στο νησί, η Τουρκία θεωρεί ότι η εκμετάλλευση των φυσικών πόρων θα πρέπει να αναβληθεί μέχρι να επιτευχθεί μια συνολική λύση στο Κυπριακό πρόβλημα. Η θέση της Τουρκίας στην οριοθέτηση της ΑΟΖ βασίζεται στην αρχή της "ισότητας" που απαιτεί την εξέταση ειδικών συνθηκών για την τήρηση των κανόνων αναλογικότητας και μη επέμβασης. Δεδομένης της διαφοράς μεταξύ των ακτών της Κύπρου και της Τουρκίας, η ΑΟΖ της Κύπρου θα πρέπει να επεκταθεί με τα εδαφικά της ύδατα σε απόσταση 12 μιλίων, σύμφωνα με την τουρκική άποψη (Baseren, 2014).

Η ασφαλής πρόσβαση στην ανοικτή θάλασσα και οι υποκείμενοι οικονομικοί πόροι του θαλάσσιου βυθού έχουν καθοριστική σημασία για τη διατήρηση του υψηλού ρυθμού οικονομικής ανάπτυξης της Τουρκίας. Ως περιφερειακός σταθμός ηλεκτροπαραγωγής, η Τουρκία προσπαθεί να αποκομίσει το μερίδιο του λέοντος στο

εμπόριο φυσικού αερίου, προκειμένου να γίνει προμηθευτής και διαμετακομιστής ενέργειας. Το AKP και το CHP, τα δύο μεγαλύτερα κόμματα του κοινοβουλίου, υπερασπίζονται αυτή τη θέση και το εδαφικό status quo. Η υποστήριξή τους για τη μακροχρόνια, επίσημη κρατική πολιτική έναντι της Κύπρου έχει ισχυρή υποστήριξη από τον πληθυσμό και τα ΜΜΕ.

Η κυβέρνηση της Τουρκοκυπριακής πλευράς καταδίκασε τη μονομερή διακήρυξη της ΑΟΖ της Ελληνοκυπριακής Δημοκρατίας για λογαριασμό ολόκληρου του νησιού και τις επιπτώσεις της στα δικαιώματα εκμετάλλευσης των υπεράκτιων ενεργειακών αποθεμάτων, θεωρώντας ότι οι διμερείς συμφωνίες Ελληνοκυπρίων με τρίτους είναι άκυρες. Η κυβέρνηση της κατεχόμενης Κύπρου ζητά ισότιμα εγγενή δικαιώματα στα υπεράκτια αποθέματα και πιστεύει ότι η οριοθέτηση της ΑΟΖ συνδέεται άμεσα με το θέμα της κυριαρχίας, το οποίο αποτελεί μέρος των συνεχιζόμενων συνολικών διαπραγματεύσεων διευθέτησης, και θα πρέπει να αφηθεί στη διακριτική ευχέρεια της νέας κυβέρνησης εταιρικής σχέσης (Turkish Ministry of Foreign Affairs, 2014).

Σε απάντηση της μονομερούς επιδίωξης των ελληνοκυπριακών αρχών, η κυβέρνηση της Τουρκοκυπριακής πλευράς έχει υπογράψει συμφωνία οριοθέτησης ΑΟΖ με την Τουρκία και έχει εξουσιοδοτήσει την Τουρκική πετρελαϊκή εταιρία (ΤΡΑΟ) να διεξάγει σεισμικές έρευνες και δραστηριότητες εξερεύνησης υδρογονανθράκων σε επτά οικόπεδα της ΑΟΖ που επικαλύπτονται με εκείνες που οριοθετούνται από την ελληνοκυπριακή κυβέρνηση. Η Βόρεια Κύπρος βασίζεται στη στρατιωτική και διπλωματική υποστήριξη της Τουρκίας για να διεκδικήσει τα δικαιώματά της και τη δικαιοδοσία της στις θαλάσσιες περιοχές της Κύπρου. Ωστόσο, στο τουρκοκυπριακό κοινό εξακολουθούν να υπάρχουν διαφορές ως προς το αν η τελική διευθέτηση θα πρέπει να διατυπωθεί σε μια διζωνική, δικοινοτική ομοσπονδία ή μια συνομοσπονδία δύο κρατών με χαλαρά συζευγμένα δικαιώματα.

Η Ελλάδα διαδραματίζει βασικό ρόλο στη θαλάσσια διαμάχη ως εγγυητής των εταιρικών σχέσεων του 1960, ως μέλος της ΕΕ και του ΝΑΤΟ και ως σύμμαχος της κυβέρνησης της Ελληνοκυπριακής Δημοκρατίας, δεδομένου του ισχυρού πολιτιστικού, ιστορικού και οικονομικού δεσμού της. Υποστηρίζει ότι οι ΑΟΖ της Ελλάδας και της Κύπρου θα έχουν ένα κοινό θαλάσσιο όριο που θα διέπει την ΑΟΖ των 200 μιλίων για όλα τα νησιά της ανατολικής Μεσογείου και όπως η Κύπρος,

υποστηρίζει ότι η θαλάσσια οριοθέτηση μεταξύ της ηπειρωτικής Τουρκίας και των ελληνικών νησιών πρέπει να γίνεται αποκλειστικά με την υιοθέτηση της Αρχής της ισοδυναμίας. Τα ελληνικά μέσα μαζικής ενημέρωσης προωθούσαν την αποκήρυξη των τουρκικών και τουρκοκυπριακών θαλάσσιων αξιώσεων και δημιούργησαν μια συμμαχία στήριξης εντός της ΕΕ και του ΟΗΕ για να διεκδικήσουν τον έλεγχο της ΑΟΖ των 200 μιλίων γύρω από την ακτή της. Κατά συνέπεια, οποιαδήποτε λογική διαδικασία διαπραγμάτευσης πρέπει να αντιμετωπίσει την τετραμερή φύση της διαφοράς.

Τέλος, η εξαγωγή της παραγωγής και η ασφαλής μεταφορά του φυσικού αερίου του Ισραήλ από τη λεκάνη του Λεβάντ στις καταναλωτικές αγορές απαιτούν εταιρική σχέση με γειτονικές χώρες της περιοχής. Ως εκ τούτου, η ισραηλινή κυβέρνηση καλεί την Κύπρο και την Τουρκία να διευθετήσουν τις διαφορές τους και να συμφωνήσουν σε ένα χάρτη πορείας για να επιλέξει την εμπορικά βιώσιμη επιλογή να παραδώσει το φυσικό αέριο της Ανατολικής Μεσογείου σε κέντρα ζήτησης της Ευρώπης και της Ανατολικής Ασίας.

## Κεφάλαιο 3. Ο ορυκτός πλούτος της Κυπριακής ΑΟΖ

### 3.1. Ο ορυκτός πλούτος της Ανατολικής μεσογείου

Η περιοχή της ανατολικής Μεσογείου, η οποία ορίζεται στο παρόν κεφάλαιο από τις χώρες Κύπρος, Ισραήλ, Ιορδανία, Λίβανο, Συρία και Παλαιστινιακά Εδάφη, υφίσταται επί του παρόντος αλλαγές στο ενεργειακό της περιβάλλον. Με την αναμενόμενη οικονομική ανάπτυξη και τον πληθυσμό της περιοχής που προβλέπεται να αυξηθεί από 45,3 εκατομμύρια το 2010 σε 58 έως 62 εκατομμύρια το 2030, η ζήτηση ενέργειας θα πρέπει να αυξηθεί αισθητά κατά την επόμενη δεκαετία. (<sup>20</sup>K.Ioannou ,A.Strati ,Law of the Sea).

Τα σημερινά επίπεδα κατανάλωσης, τα περιφερειακά αποθέματα πετρελαίου και φυσικού αερίου είναι απίθανο να διαρκέσουν περισσότερο από μερικές δεκαετίες. Ευτυχώς, οι πρόσφατες ανακαλύψεις μεγάλων πόρων υδρογονανθράκων, κυρίως φυσικού αερίου, στην υπεράκτια λεκάνη του Levant, αλλάζουν σημαντικά τις προβλέψεις της προσφοράς για την περιοχή. Αυτές οι ανακαλύψεις έχουν τη δυνατότητα να παράσχουν τον απαραίτητο ενεργειακό εφοδιασμό για να ανταποκριθούν στην αυξανόμενη περιφερειακή ζήτηση και πιθανόν να προκαλέσουν ακόμη και εξαγωγές (US Energy Information Administration, 2013).

Υπάρχουν αρκετά προβλήματα που αντιμετωπίζει η περιοχή, τα οποία θα μπορούσαν να επηρεάσουν σημαντικά το πόσο γρήγορα και με ποιο τρόπο επιτυγχάνονται τέτοιες αλλαγές. Μεταξύ των σημαντικότερων ζητημάτων στην περιοχή, είναι η φυσική και οικονομική ασφάλεια καθώς και η ανάπτυξη υπεράκτιων υδρογονανθράκων που αναμένεται να έχουν την μεγαλύτερη επιρροή στον ενεργειακό τομέα της περιοχής.

Οι αναταραχές στη Συρία και την Αίγυπτο και οι εδαφικές διαμάχες μεταξύ αρκετών από τις χώρες της ανατολικής Μεσογείου θα επηρεάσουν την περιφερειακή παραγωγή ενέργειας, την κατανάλωση και το εμπόριο. Επιπλέον, οι αρνητικές

---

<sup>20</sup> K.Ioannou-A.Strati Law of the Sea , Nomiki Vivliothiki 2013 6.1 184-188

οικονομικές εξελίξεις στην περιοχή - επηρεαζόμενες από ζητήματα όπως η κρίση χρέους της Κύπρου και ο πόλεμος στη Συρία - θα μπορούσαν να υπονομεύσουν τη ζήτηση, να διακόψουν την παραγωγή και το εμπόριο και να απειλήσουν τη βιωσιμότητα πολλών ενεργειακών έργων υποδομής. Η υπέρβαση αυτών των προκλήσεων είναι κρίσιμη για την επιτυχία του ενεργειακού μέλλοντος της περιοχής.

Ο τομέας των υδρογονανθράκων άρχισε να αναπτύσσεται στην ανατολική Μεσόγειο πριν από περίπου 80 χρόνια όταν άρχισε η εξερεύνηση πετρελαίου στη Συρία μετά από τις επιτυχίες σε γειτονικές χώρες όπως η Σαουδική Αραβία. Η εμπορική παραγωγή πετρελαίου στη Συρία δεν ξεκίνησε σοβαρά μέχρι τη δεκαετία του 1960, ενώ οι δραστηριότητες εξερεύνησης πετρελαίου στο Ισραήλ και την Ιορδανία αυξήθηκαν στη δεκαετία του 1960 και του 1970, αν και με πολύ μικρότερη επιτυχία απ' ό, τι στη Συρία. Παρ' όλα αυτά, η παραγωγή σε πολύ χαμηλά επίπεδα συνεχίζεται τόσο στο Ισραήλ όσο και στην Ιορδανία.

Τόσο η Συρία, όσο και το Ισραήλ είναι επίσης παραγωγοί φυσικού αερίου, παρόλο που οι τομείς αυτοί δεν αναπτύσσονταν εμπορικά μέχρι τη δεκαετία του 1980 στη Συρία και στα μέσα του 2000 στο Ισραήλ. Η Ιορδανία είχε πολύ χαμηλά επίπεδα παραγωγής τόσο πετρελαίου όσο και φυσικού αερίου από τη δεκαετία του 1980 και η χώρα βασίζεται κυρίως στις εισαγωγές για να καλύψει την εσωτερική ζήτηση. Στην Κύπρο, στο Λίβανο και στα Παλαιστινιακά Εδάφη, η εξερεύνηση και ανάπτυξη πετρελαίου είναι ακόμα στα αρχικά στάδια, όμως κάθε χώρα από αυτές ελπίζει να εκμεταλλευτεί την επιτυχημένη υπεράκτια εξερεύνηση στη λεκάνη Levant για την ανάπτυξη εγχώριων πόρων φυσικού αερίου (US Energy Information Administration, 2013).

Οι προσπάθειες μεταφοράς των ενεργειακών πόρων μέσω της περιοχής της ανατολικής Μεσογείου, που βρίσκονται μεταξύ των κυριότερων χωρών εφοδιασμού της Μέσης Ανατολής και των μεγάλων κέντρων ζήτησης στην Ευρώπη, συνεχίζονται εδώ και δεκαετίες. Ακόμη και πριν ξεκινήσουν οι ίδιες οι επιχειρήσεις πετρελαίου και φυσικού αερίου στη δεκαετία του 1960 και του 1970, οι χώρες της Ανατολικής Μεσογείου - κυρίως η Συρία - συχνά επωφελήθηκαν από τα τέλη διέλευσης που τους καταβάλλονται από τους κοντινούς εξαγωγείς όπως το Ιράκ και η Σαουδική Αραβία. Σήμερα, υπάρχει μεγάλη έμφαση στην εξερεύνηση και στα νέα έργα, αλλά η διεθνής διέλευση εξακολουθεί να αποτελεί βασική πολιτική σκέψη πολλών ανατολικών

μεσογειακών χωρών. Καθώς η περιοχή συνεχίζει να ανακαλύπτει και να αναπτύσσει υδρογονανθρακικούς πόρους, τυχόν πιέσεις σχετικά με ενδεχόμενη αύξηση του ρόλου της ως σημαντικού ενεργειακού κόμβου είναι πιθανό να οξυνθούν.

Η περιοχή της ανατολικής Μεσογείου περιλαμβάνει οκτώ σημαντικές λεκάνες (λεκάνη της Κύπρου, το Eratosthenes High, η λεκάνη Λετάν, η λεκάνη της Ιουδαίας, η λεκάνη του Δέλτα του Νείλου, η επαρχία Δυτικής Αραβίας και η επαρχία Ζάγκρος), με την πλειονότητα της ιστορικής παραγωγής υδρογονανθράκων να παρατηρείται στη λεκάνη του Δέλτα του Νείλου, την επαρχία της Δυτικής Αραβίας και την επαρχία Ζάγκρο. Το μεγαλύτερο μέρος της λεκάνης του Δέλτα του Νείλου βρίσκεται στα χωρικά ύδατα της Αιγύπτου, αν και υπάρχει μια μικρή περιοχή υπό κυπριακό έλεγχο. Μέχρι σήμερα, δεν έχουν υπάρξει σημαντικές ανακαλύψεις στην κυπριακή επικράτεια, αν και μεγάλο μέρος της υπεράκτιας παραγωγής πετρελαίου και φυσικού αερίου της Αιγύπτου προέρχεται από την περιοχή. Η λεκάνη της επαρχίας Δυτικής Αραβίας καλύπτει μεγάλα τμήματα της Ιορδανίας και της Συρίας και επεκτείνεται στο Ιράκ, τη Σαουδική Αραβία και την Τουρκία.

Τα περισσότερα από τα εδάφη της Ιορδανίας και πολλά από αυτά της Συρίας βρίσκονται στην επαρχία της Δυτικής Αραβίας. Η επαρχία Ζάγκρος εκτείνεται από την Τουρκία στα βόρεια, μέσω του Ιράκ και του Ιράν, καταλήγοντας στον κόλπο του Ομάν στο νότο. Πολλά από τα μεγαλύτερα χωριά της Συρίας είναι μέρος της επαρχίας Ζάγκρο, αλλά η μεγάλη πλειοψηφία των πεδίων στην επαρχία Ζάγκρο βρίσκονται σε άλλες χώρες, συμπεριλαμβανομένου του Ιράκ, του Ιράν και της Σαουδικής Αραβίας. Ενώ οι επαρχίες της Δυτικής Αραβίας και του Ζάγκρο αντιπροσωπεύουν το μεγαλύτερο μέρος της ιστορικής παραγωγής υδρογονανθράκων στην περιοχή, το μεγαλύτερο μέρος της επικέντρωσης σήμερα βρίσκεται στη περιοχή Levant (US Energy Information Administration, 2013).

### **3.2. Ο ορυκτός πλούτος της Κύπρου**

Σήμερα, στην Κύπρο, η ανάπτυξη του τομέα πετρελαίου και φυσικού αερίου συνεχίζεται. Οι πρόσφατες ανακαλύψεις υδρογονανθράκων στην ΑΟΖ της Κύπρου

και η μαζική ανακάλυψη του φυσικού αερίου Zohr στα αιγυπτιακά ύδατα, πολύ κοντά στις κυπριακές εκτάσεις, έχουν προσελκύσει πολλή προσοχή διεθνώς και έχουν δημιουργήσει αισθητή αισιοδοξία για το μέλλον. Προς το παρόν έχουν χορηγηθεί 8 διερευνητικές άδειες εκμετάλλευσης με αντίστοιχες συμβάσεις που έχουν συναφθεί. Η πρώτη άδεια ήταν για το Οικόπεδο 12, που ονομάστηκε «Αφροδίτη», που χορηγήθηκε στην Noble Energy τον Οκτώβριο του 2008. Τον Ιανουάριο του 2012 η Noble Energy ανακοίνωσε ανακάλυψη πεδίου φυσικού αερίου με εκτιμώμενη περιοχή πόρων 5 έως 8 τρισεκατομμύρια κυβικά πόδια (Tcf) που αναθεωρήθηκε σε 3,6 έως 6 Tcf τον Οκτώβριο του 2013. Τον Νοέμβριο του 2014, οι εκτιμώμενοι πόροι αναθεωρήθηκαν περαιτέρω προς τα πάνω κατά 12% (Deloitte, 2018).

Τον Ιούνιο του 2015 ήταν το πεδίο φυσικού αερίου της «Αφροδίτης» δηλώθηκε ως εμπορικά εκμεταλλεύσιμο . Κατά τη διάρκεια της ίδιας χρονικής περιόδου, η Noble Energy έχει εκμεταλλευτεί το μεγαλύτερο μέρος της συμμετοχής της στον τομέα του φυσικού αερίου, διατηρώντας το μερίδιο του 35%. Οι συνεργάτες της Noble στο Block 12 περιλαμβάνουν τώρα την Royal Dutch Shell και τις ισραηλινές εταιρείες Delek και Avner.

Η Κυπριακή Κυβέρνηση έκλεισε ένα δεύτερο γύρο υποβολής προσφορών στις 11 Μαΐου 2012 για άδειες για επιπλέον 12 υπεράκτιες μονάδες. Υποβλήθηκαν 33 υποψηφιότητες για 9 από τις 12 μονάδες από 15 εταιρείες ή κοινοπραξίες (που αντιπροσωπεύουν συνολικά 29 εταιρείες). Τον Ιανουάριο του 2013, η κοινοπραξία ENI-KOGAS έλαβε διερευνητικές άδειες για τα οικόπεδα 2, 3 και 9 και τον Φεβρουάριο του 2013 χορηγήθηκαν άδειες για τα οικόπεδα 10 και 11. Ωστόσο, τον Φεβρουάριο του 2015 το οικόπεδο 10 εγκαταλείφτηκε.

Η ENI ξεκίνησε διερευνητικές γεωτρήσεις το Σεπτέμβριο του 2014 και τον Ιανουάριο του 2015 στο Block 9, ωστόσο ανακοινώθηκε ότι δεν βρέθηκε επαρκές εκμεταλλεύσιμο φυσικό αέριο. Τον Φεβρουάριο του 2016, η κυπριακή κυβέρνηση ανακοίνωσε τον τρίτο γύρο αδειοδότησης υπεράκτιων αδειών, τοποθετώντας για τους πλειστηριασμούς τα Blocks 6, 8 και 10. Το 2017 χορηγήθηκαν άδειες εξερεύνησης και για τα τρία μπλοκ και η κυβέρνηση συμμετείχε σε PSC με την ENI & Total consortium για το Block 6 , την ENI για το μπλοκ 8 και την κοινοπραξία ExxonMobil & Qatar Petroleum για το μπλοκ 10.

Τον Φεβρουάριο του 2018, η ENI & Total consortium ανακοίνωσε μια προκαταρκτική ανακάλυψη φυσικού αερίου στο μπλοκ 6. Το εύρος του κοιτάσματος εκτιμάται ότι κυμαίνεται μεταξύ 4.8 και 8.1 Tcf, αν και αναμένεται να διενεργηθούν πρόσθετες μελέτες για να εκτιμηθεί το φάσμα των υπαρχόντων αερίων. Η κυβέρνηση συνεχίζει τις συζητήσεις και τις διαπραγματεύσεις σχετικά με την υποδομή που απαιτείται για την εξαγωγή του φυσικού αερίου στην Κύπρο και για την υγροποίηση του προς εξαγωγή, ενώ διερευνά όλες τις εναλλακτικές λύσεις για τις εξαγωγές φυσικού αερίου στην Κύπρο μέσω συνεργασίας με άλλες χώρες στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου (Deloitte, 2018).

Το νομικό πλαίσιο ισχύει για τα χωρικά ύδατα, την υφαλοκρηπίδα και την Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη της Κυπριακής Δημοκρατίας. Οι δραστηριότητες υδρογονανθράκων υπόκεινται σε γενικούς κυπριακούς νόμους και κανονισμούς για την προστασία του περιβάλλοντος, την υγεία και την ασφάλεια. Η οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τους όρους χορήγησης και χρήσης των αδειών αναζήτησης, εξερεύνησης και παραγωγής υδρογονανθράκων (οδηγία 94/22 / ΕΚ) και άλλες σχετικές νομοθετικές διατάξεις της ΕΕ ισχύουν για τις δραστηριότητες πετρελαίου και φυσικού αερίου στην Κύπρο. Επιπλέον, η Κυπριακή Δημοκρατία επικύρωσε το 1988 τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS82).

Έχουν υπογραφεί πολλές συμφωνίες μεταξύ της Κυπριακής Δημοκρατίας και των γειτονικών της χωρών. Ο ορισμός της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης της Κύπρου έχει συμφωνηθεί και υπογραφεί με την Αίγυπτο βάσει της αρχής της διάμεσης γραμμής και σύμφωνα με τις διατάξεις της UNCLOS82. Επίσης, έχουν υπογραφεί συμφωνίες οριοθέτησης με τον Λίβανο και το Ισραήλ. Η Κύπρος και η Αίγυπτος έχουν επίσης υπογράψει μια συμφωνία-πλαίσιο σχετικά με την ανάπτυξη των δια-μεσογειακών πόρων υδρογονανθράκων.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφερθεί ότι δεν υπάρχει ειδικό καθεστώς στο Κυπριακό Νόμο περί Φορολογίας Εισοδήματος όσον αφορά τον τομέα πετρελαίου και φυσικού αερίου. Τα φορολογητέα κέρδη από εμπορικές συναλλαγές φορολογούνται με τον κανονικό συντελεστή φόρου εισοδήματος εταιρειών και καθορίζονται στο πλαίσιο των εκπτώσεων για δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν εξ ολοκλήρου για την παραγωγή εισοδημάτων και κεφαλαιουχικών δικαιωμάτων για



περιουσιακά στοιχεία που χρησιμοποιούνται στο εμπόριο. Αναμένεται ότι οι φορολογικές αρχές θα εκδώσουν κάποια καθοδήγηση εν ευθέτω χρόνο. Τον Δεκέμβριο του 2015 ο ορισμός του όρου "Δημοκρατία" στον Κυπριακό Νόμο για τον Φόρο Εισοδήματος τροποποιήθηκε προκειμένου να καθοριστεί πιο ρητά. Ο αναθεωρημένος ορισμός περιλαμβάνει σαφώς τα χωρικά ύδατα, την αποκλειστική οικονομική ζώνη και την υφαλοκρηπίδα της Κύπρου.

Επιπλέον, ο ορισμός του όρου "μόνιμη εγκατάσταση" στην Κύπρο διευρύνθηκε προκειμένου να καταγραφούν οι δραστηριότητες εξερεύνησης και εκμετάλλευσης πετρελαίου και φυσικού αερίου. Οι υπηρεσίες που πραγματοποιούνται στην Κύπρο, οι οποίες δεν αποτελούν μόνιμη εγκατάσταση, υπόκεινται σε παρακράτηση φόρου 5%, υπό την επιφύλαξη απαλλαγής από τη συνθήκη. Επί του παρόντος, υπάρχουν συζητήσεις που διεξάγονται με το υπουργείο Οικονομικών της Κύπρου για την κατάργηση της παρακράτησης φόρου στην πηγή (Deloitte, 2018).

Ο νόμος περί ΦΠΑ στην Κύπρο λειτουργεί στο πλαίσιο της οδηγίας ΦΠΑ της ΕΕ. Ο κανονικός συντελεστής ΦΠΑ, από τον Ιανουάριο του 2014 είναι 19%. Η σημερινή θέση των αρχών ΦΠΑ είναι ότι η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη της Κύπρου βρίσκεται στο έδαφος της Κύπρου για σκοπούς ΦΠΑ. Όσον αφορά τους τελωνειακούς δασμούς, η Κύπρος εφαρμόζει τον κοινοτικό τελωνειακό κώδικα, πράγμα που σημαίνει ότι δεν εφαρμόζονται δασμοί στα εμπορεύματα που εμπορεύονται στην ΑΟΖ της Κύπρου πέρα από τα χωρικά της ύδατα.

Ο δυνητικός αντίκτυπος των ανακαλύψεων υδρογονανθράκων στο μέλλον της Κύπρου μπορεί να είναι εξαιρετικά σημαντικός τόσο στο κοινωνικοοικονομικό όσο και στο γεωπολιτικό μέτωπο. Εκτός από το ρεύμα των εσόδων από τις μελλοντικές εξαγωγές του νησιού η εμφάνιση αυτής της νέας βιομηχανίας και οι πιθανές άμεσες ξένες επενδύσεις σε σημαντικά έργα υποδομής, όπως η μονάδα υδροποίησης και οι εγκαταστάσεις αγωγών, θα δημιουργήσουν την ανάγκη για μεγάλο αριθμό υπηρεσιών υποστήριξης. Όλα αυτά αναμένεται να οδηγήσουν στη δημιουργία χιλιάδων θέσεων εργασίας, στην τόνωση της κατασκευαστικής βιομηχανίας και στην αγορά ακινήτων καθώς και στην ευνοϊκή έμμεση επίδραση σε πολλούς άλλους τομείς της οικονομίας, όπως οι διάφορες οικονομικές και επαγγελματικές υπηρεσίες. Επιπλέον, θα μετριάσει την υπερβολική εξάρτηση της οικονομίας από τις χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες και

τον τουρισμό και θα διαφοροποιήσει τον κίνδυνο της οικονομίας στα μάτια των ξένων επενδυτών (Deloitte, 2018).

Υπάρχουν αποδεδειγμένα επιτυχημένα μοντέλα διαχείρισης των οικονομικών πτυχών των αποθεμάτων φυσικού αερίου, όπως το σκανδιναβικό μοντέλο, το οποίο θα μπορούσε να προσφέρει χρήσιμες συμβουλές με ανεξάρτητους και αξιόπιστους επαγγελματίες συμβούλους που θα καθοδηγούν τη δημιουργία και τη διαχείριση ενός τέτοιου μοντέλου.

Η ανακάλυψη υδρογονανθράκων στα ύδατα της Κύπρου καθώς και στην ευρύτερη Ανατολική περιοχή της Μεσογείου γενικά έχει προσθέσει μια νέα διάσταση στη γεωπολιτική της περιοχής. Αφενός, δημιουργεί νέα δυναμική που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως καταλύτης για την προώθηση της επίλυσης του κυπριακού προβλήματος, αλλά από την άλλη, θα μπορούσε να δημιουργήσει σημαντικές απειλές. Ως εκ τούτου, η ιστορική πρόκληση που αντιμετωπίζουν οι πολιτικοί ηγέτες της Κύπρου είναι η διαμόρφωση μιας κοινής στρατηγικής για το πετρέλαιο και το φυσικό αέριο, η οποία θα λαμβάνει υπόψη τόσο τους κοινωνικοοικονομικούς όσο και τους γεωπολιτικούς παράγοντες που αλληλοσυνδέονται και που θα πρέπει να αποτελέσει το όραμα όλων των μελλοντικών κυβερνήσεων ανεξάρτητα από την πολιτική τους θέση. Στο θέμα αυτό, θα γίνει αναφορά και στην συνέχεια του παρόντος κεφαλαίου.

Τέλος, οι δραστηριότητες εξερεύνησης και εκμετάλλευσης υδρογονανθράκων στην Κυπριακή Δημοκρατία διέπονται από τον περί υδρογονανθράκων Νόμο του 2007 (αριθ. 4 (I) / 2007) και τους Κανονισμούς υδρογονανθράκων (Προοπτικές, Εξερεύνηση και Εκμετάλλευση) του 2007 και 2009 (αριθ. 51/2007 και αριθ. 113/2009).

### **3.3. Τρόποι εκμετάλλευσης του ορυκτού πλούτου της Κύπρου**

Όπως σημειώθηκε και προηγουμένως, από γεωπολιτική άποψη, το νησί της Κύπρου βρίσκεται σε ευνοϊκή θέση καθώς βρίσκεται σε πολύ κοντινή απόσταση με

την Ευρώπη, τη Μέση Ανατολή και την Αφρική. Για την Κυπριακή Δημοκρατία - ή εάν επιτευχθεί λύση μεταξύ των δύο πλευρών Ελληνοκυπρίων και Τουρκοκυπρίων, για ολόκληρο το νησί - αυτή η ανακάλυψη είναι σημαντική δεδομένου ότι το νησί εξαρτάται καταρχήν από τις εισαγωγές καυσίμων και δεύτερον, σε μια μελλοντική χρηματοπιστωτική κρίση, η δημιουργία εσόδων και η αύξηση του εθνικού ΑΕΠ θα εξασφάλιζε τη σταθερότητα της χώρας από οικονομική άποψη. Μια ενδιάμεση έκθεση του Ινστιτούτου Τεχνολογίας της Μασαχουσέτης (MIT) δείχνει ότι ακόμα και αν η Κύπρος μετατρέψει το μεγαλύτερο μέρος της βιομηχανίας του σε φυσικό αέριο, θα έχει ακόμα αρκετούς πόρους για εξαγωγή (Paltsev et al., 2013).

Αυτό μπορεί να είναι επικερδές αν οι επιλογές εξαγωγής γίνονται με σύνεση. Η Κύπρος εισήγαγε περίπου 67.000 ισοδύναμα βαρελιών πετρελαίου και φυσικού αερίου, ημερησίως το 2012 (EIA, 2013) Με συντελεστή μετατροπής 5.8 σε όρους BTU αυτό θα ισοδυναμούσε με σχεδόν 140 Bcf φυσικού αερίου ετησίως. Σύμφωνα με δήλωση της κυβέρνησης της Κύπρου, υποδεικνύει την ανάγκη για περίπου 31 Bcf (~ 0,88 bcm) ετησίως φυσικού αερίου από το 2016 έως το 2022 (Cyprus-Mail, 2013). Ωστόσο, πρέπει να ληφθούν υπόψη δύο σημαντικοί παράγοντες. Ο πρώτος είναι ότι θα ήταν σχεδόν αδύνατο να μετατρέψουμε ολόκληρη την οικονομία σε φυσικό αέριο και δεύτερον, είναι η δυνατότητα ενοποίησης και των δύο πλευρών (Βορρά και Νότου) που θα αυξήσουν τελικά την κατανάλωση / ζήτηση.

Η αξιολόγηση των επιλογών εξαγωγής για την Κύπρο υπήρξε ένα σημαντικό θέμα δεδομένου ότι οι ανακαλύψεις και οι διαφορετικές προτάσεις προέκυψαν από διαφορετικές αναφορές, ωστόσο, δεδομένου ότι αυτό είναι ένα δεδομένο ζήτημα, τα αποτελέσματα συνεχίζουν να αλλάζουν από κάθε νέο στοιχείο της ανακάλυψης. Μια ομάδα ερευνητών από κοινού από το Ινστιτούτο Τεχνολογίας της Μασαχουσέτης (MIT) και το Ινστιτούτο της Κύπρου διεξάγουν εκτεταμένη έρευνα για το θέμα αυτό. Το αρχικό τους αποτέλεσμα έδειξε ότι η ευνοϊκή επιλογή εξαγωγής ήταν το LNG με εκτιμώμενο μέσο αποθεματικό 7 Tcf, αλλά οι τελικές παρατηρήσεις περιορίστηκαν στο μισό (Paltsev et al., 2013). Μια δεύτερη έκθεση από το Γερμανικό Ταμείο Μάρσαλ των Ηνωμένων Πολιτειών αξιολόγησε τις επιλογές, όπου η επιλογή του LNG θεωρήθηκε ως ένας αισιόδοξος τρόπος εξέτασης των επιλογών εξαγωγής, κυρίως λόγω του υψηλού κόστους και των χαμηλών αποθεμάτων (Henderson, 2013).

### 3.3.1. Η περίπτωση του υγροποιημένου φυσικού αερίου

Το υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) είναι το φυσικό αέριο ποιότητας αγωγού το οποίο συμπυκνώνεται σε υγρό με τη μείωση της θερμοκρασίας του σε -161 βαθμούς Κελσίου (-256 F) στην ατμοσφαιρική πίεση. Μέσω αυτής της διαδικασίας ο όγκος του αερίου μειώνεται στο 1/600 του αρχικού του όγκου και γίνεται ένα άχρωμο άοσμο υγρό που ζυγίζει το ήμισυ του βάρους του νερού, καθιστώντας τη μεταφορά φυσικού αερίου οικονομικά βιώσιμη σε μεγάλες αποστάσεις χρησιμοποιώντας ειδικά σχεδιασμένα δοχεία (Foss, 2012). Οι ιδιότητες του LNG ουσιαστικά δεν διαφέρουν από το φυσικό αέριο που χρησιμοποιείται για βιομηχανικές και οικιακές χρήσεις (Marks, 2003).

Μια αλυσίδα αξίας LNG είναι μια επένδυση με ένταση κεφαλαίου. Σε μια έκθεση του τμήματος Ernest & Young, της EYGM, θεωρείται ότι παρόλο που οι ιστορικές τιμές για έργα LNG υπολογίζονται κατά μέσο όρο στα 1.200 δολάρια ανά εκατομμύριο τόνους ετησίως (mtpa), ωστόσο για ένα πρόσφατα εγκριθέν έργο LNG θα ήταν όχι λιγότερο από \$ 2.600 ανά mtpa χωρητικότητας. Επιπλέον, στην ίδια έκθεση, η Credit Suisse και η Deutsche Bank υποστηρίζουν ότι η τιμή των έργων LNG της Βόρειας Αμερικής και της Ανατολικής Αφρικής είναι κάτω από 2.000 δολάρια ανά mtpa (Ernst & Young, 2013). Αυτά απαιτούν μεγάλα ποσά επένδυσης και αναγκάζουν τους προμηθευτές να εξετάσουν το ενδεχόμενο να συνάψουν μακροπρόθεσμες συμβάσεις με τους αγοραστές για να μετριάσουν τους κινδύνους και τα οικονομικά μειονεκτήματα.

Οι νέες αναδυόμενες μεταβολές στις αγορές, ωστόσο, αλλάζουν αυτή την τάση, μεταβάλλοντας όλο και περισσότερο τις άμεσες και τις βραχυπρόθεσμες συμβάσεις. Επιπλέον, καθώς η χωρητικότητα, το μέγεθος και η παραγωγή της εγκατάστασης αυξάνουν, το συνολικό κόστος μειώνεται (Paltsev et al., 2013). Ως γενικός κανόνας, το ελάχιστο μέγεθος της μονάδας υγροποίησης για ένα οικονομικό εργοστάσιο υγροποιημένου φυσικού αερίου είναι περίπου 4 έως 4,5 mtpa. Αυτό

ισοδυναμεί με τουλάχιστον 195 Bcf φυσικού αερίου ετησίως ή 534 MMcfd (εκατομμύρια κυβικά πόδια ανά ημέρα) που απαιτούν αποθεματικό περίπου 4,5 Tcf για μια περίοδο 20 ετών (Durr et al., 2005).

Τελικά, η αφαίρεση του όξινου αερίου, η κλασματοποίηση, η αφαίρεση του υδραργύρου και η αφυδάτωση πραγματοποιούνται στο εργοστάσιο επεξεργασίας ακατέργαστου αερίου και η ποιότητα του αγωγού αποστέλλεται στη μονάδα LNG. Κατά την εξέταση του τμήματος της αλυσίδας αξίας LNG, από το φυσικό αέριο πριν από την υγροποίηση στην πηγή μέχρι την αεριοποίηση στον προορισμό, το τμήμα κόστους της υγροποίησης είναι το 50% του συνόλου. Ωστόσο, ορισμένα πρόσφατα στοιχεία δείχνουν ότι αυτό θα είναι ακόμα υψηλότερο και θα προσεγγίζει το 80%, καθώς το κόστος για τα εργοστάσια LNG αυξήθηκε από 600 δολάρια ανά mtpa το 2008 σε πάνω από 2.000 δολάρια το 2013 (<sup>21</sup>Economides & Wood, 2009).

### 3.3.2. Η περίπτωση του πεπιεσμένου φυσικού αερίου

Το πεπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG) είναι το φυσικό αέριο ποιότητας αγωγού, συμπιεσμένο σε πίεση 2.000-3.600 psi (150 έως 250 bar) στην οποία ο αρχικός όγκος του αερίου μειώνεται στο 1/200. Ορισμένες νέες τεχνολογίες, σε συνδυασμό με τη συμπίεση, επίσης ψύχουν το αέριο στους -40 βαθμούς Κελσίου, με αποτέλεσμα τόσο χαμηλότερη πίεση όσο και υψηλότερες μειώσεις όγκου (Wang & Porcu, 2008). Παρόλο που δεν υπάρχει επί του παρόντος κανένα εμπορικό έργο θαλάσσιας μεταφοράς, η χρήση του CNG σε μικρές μεταφορές χρονολογείται από τη δεκαετία του 1930 μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, όταν η Ιταλία χρησιμοποίησε φυσικό αέριο ως καύσιμο μεταφοράς. Σήμερα υπάρχουν περίπου 14,8 εκατομμύρια οχήματα που χρησιμοποιούν φυσικό αέριο ως καύσιμο στον κόσμο με μέσο ρυθμό ανάπτυξης 30% από το 2000 (CleanNG, 2012).

Το 1969 έγινε η πρώτη προσπάθεια κατασκευής της πρώτης μεταφοράς CNG με χωρητικότητα 1,3 mmcf, λόγω των εξαιρετικά χαμηλών τιμών του φυσικού αερίου

---

<sup>21</sup> Economides, M., Wood, D. (2009). The state of natural gas. Journal of Natural Gas Science and Engineering. 1:1-13.

και του ποσού των απαιτούμενων επενδύσεων για την περάτωση του έργου (Economides et al., 2008). Επιπλέον, με τις τιμές του φυσικού αερίου σε τρέχον επίπεδο και πάνω από 2.200 Tcf αποθεμάτων φυσικού αερίου, η προτεινόμενη λύση για τη νομισματική αποδέσμευση των πόρων, που διαθέτει κινητή υλική επένδυση, είναι η τεχνολογία των θαλάσσιων μεταφορών CNG (Economides & Mokhatab, 2007).

Σε αντίθεση με τα οφέλη της, δεδομένου ότι δεν έχει ανατεθεί κανένα πραγματικό επιχειρησιακό έργο, υπάρχουν πολλές αμφιβολίες και ερωτήσεις σχετικά με την τεχνολογία. Μια μεγάλη πρόκληση είναι το βάρος του CNG. Ένας τυπικός μεταφορέας LNG μήκους 140.000 m<sup>3</sup> έχει ελαφρύ βάρος πλοίου περίπου 35.000 τόνων ενώ για την ίδια ποσότητα φυσικού αερίου ένα πλοίο CNG θα έχει ένα βάρος που υπερβαίνει τους 200.000 τόνους. Παρόλο που αυτό δεν συμβαδίζει με την έννοια του CNG καθώς αποσκοπεί στη μεταφορά μικρότερων όγκων, ωστόσο έχουν προταθεί λύσεις για τη χρήση σημαντήρων σε απόσταση από την ακτή. Η τεχνολογία των σημαντήρων και η συμβατότητά της έχουν ήδη εγκριθεί από την αμερικανική κυβέρνηση, όπως αναφέρθηκε στην παγκόσμια διάσκεψη προοπτικών LNG το 2006 (Blikom & Danielsen, 2010).

Το κύριο συστατικό της θαλάσσιας μεταφοράς CNG είναι η ναυτιλία, καθώς η υπόλοιπη τεχνολογία απλώς αποτελείται από συμπιεστή, αποσυμπιεστή και εγκατάσταση αποθήκευσης. Τα πλοία αντιπροσωπεύουν λιγότερο από το 20% του συνολικού κόστους μιας πλήρους αλυσίδας αξίας για το LNG, ενώ η ναυτιλία αντιπροσωπεύει πάνω από το 80% της αλυσίδας αξίας CNG (<sup>22</sup>Nikolaou, 2010). Αυτός είναι ο κύριος λόγος για τον οποίο οι επικριτές γύρω από τις τεχνολογίες CNG πρέπει να επικεντρωθούν στις τεχνολογίες ναυτιλίας / πλοίων, καθώς αυτές αφορούν την κύρια επένδυση.

Η τυπική κατανομή κόστους για την αλυσίδα αξίας LNG ως μέρος του συνολικού κόστους μπορεί να βρεθεί σε πολλές βιβλιογραφίες, ωστόσο η ένδειξη της κατανομής κόστους για την αλυσίδα αξίας CNG με τον ίδιο τρόπο έχει περιοριστεί μόνο σε πολύ λίγες διαθέσιμες βιβλιογραφίες. Αυτό οφείλεται κυρίως στην απουσία λειτουργικής εγκατάστασης (White, 2012). Εκτός από την προαναφερθείσα ανάλυση

---

<sup>22</sup> Nikolaou, M. (2010). Optimizing the logistics of compressed natural /gas transportation by marine vessels. *Journal of Natural Gas Science and Engineering*. 2: 1-20.

των δαπανών, το Κέντρο Θαλάσσιων Αερομεταφορών CNG Inc. πρότεινε το ενδεχόμενο κόστος για μια αλυσίδα εφοδιασμού του CNG όπως φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί.

#### Κόστος CNG

Offshore CapEx	MM\$40-60*
Transportation CapEx:	MM\$205/Ship (4X\$ 205)
Unloading CapEx:	MM\$20-60
Total Investment	\$ 1-1.5 billion
O&M	MM\$25/yr. (est.)

Τα ζητήματα κινδύνου του έργου CNG θα ήταν αναμφισβήτητα συγκεντρωμένα γύρω από τις αβεβαιότητες σχετικά με τις τεχνολογίες ναυτιλίας καθώς και τη φόρτωση και εκφόρτωση. Εκτός αυτού, η επένδυση από μόνη της μπορεί να χωριστεί σε δύο τμήματα. την εγκατάσταση επί της ξηράς και τα πλοία. Το μερίδιο της επένδυσης της μονάδας παραγωγής φυσικού αερίου σε φυσικό αέριο CNG θεωρείται ότι είναι μικρότερο από το 15% του συνόλου, ενώ η υπόλοιπη επένδυση αφορά τα πλοία, τα οποία αποτελούν κινητή επένδυση, καθώς αυτά μπορούν να αναδιαμορφωθούν και να μεταφερθούν εκ νέου όταν τα αποθέματα είτε εξαντληθούν, είτε έχουν πάψει να είναι οικονομικά συμφέροντα, αντίθετα με το LNG όπου η πλειοψηφία των επενδύσεων συνδέεται με την ξηρά και είναι δύσκολο να μετακομιστεί (με εξαίρεση το πλωτό εργοστάσιο LNG "Prelude"). Με αυτόν τον τρόπο, οι λανθάνοντες πόροι φυσικού αερίου μπορούν επίσης να συλλεχθούν εύκολα χωρίς μεγάλες επενδύσεις κεφαλαίου και μεγαλύτερη ευκολία εφαρμογής (Blikom & Danielsen, 2010).

### **3.4. Οι ενέργειες της Τουρκίας στην κυπριακή ΑΟΖ και η γεωπολιτική τους σημασία**

Πριν την ολοκλήρωση του παρόντος κεφαλαίου, κρίνεται σκόπιμο να γίνει αναφορά και στις ενέργειες της Τουρκίας στην κυπριακή ΑΟΖ που έχουν λάβει χώρα το τελευταίο διάστημα.

Στις 9 Αυγούστου 2019, ο Πρόεδρος Αναστασιάδης και ο Τουρκοκύπριος ηγέτης Μουσταφά Ακίνκι συναντήθηκαν με την παρουσία της Ειδικής Αντιπροσωπείας του Γενικού Γραμματέα του ΟΗΕ Ελισάβετ Sreber και συζήτησαν τις προοπτικές έναρξης ενός νέου γύρου διαπραγματεύσεων με στόχο να επιτύχει επιτέλους μια βιώσιμη και λειτουργική λύση του κυπριακού προβλήματος. Παρά το γεγονός ότι ο Πρόεδρος Αναστασιάδης και ο Τουρκοκύπριος ηγέτης Akinci έχουν διαφορετικές απόψεις για διάφορα ζητήματα, συμφώνησαν σε συνάντηση με τον Γενικό Γραμματέα του ΟΗΕ στη Νέα Υόρκη στα τέλη Σεπτεμβρίου του 2019. Αναμένεται ότι στη συνέχεια θα διοργανωθεί άτυπη διάσκεψη υπό την αιγίδα του ΟΗΕ με τη συμμετοχή των δύο κοινοτικών ηγετών και των τριών εγγυητικών δυνάμεων. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι μέχρι στιγμής δεν έχει επιτευχθεί συμφωνία για τους όρους του διαπραγματευτικού πλαισίου, παρά την επίσκεψη και το εντατικό έργο του Ειδικού Απεσταλμένου της Γενικής Γραμματέως των Ηνωμένων Εθνών κ. Jane Holl Lute (<sup>23</sup>Theophanous, 2019).

Η ελληνοκυπριακή πλευρά δέχθηκε να διερευνήσει τη δυνατότητα ενός νέου γύρου δικοινοτικών διαπραγματεύσεων παρά το γεγονός ότι η Τουρκία παραβιάζει συστηματικά την ΑΟΖ της Κυπριακής Δημοκρατίας. Η Άγκυρα έχει τονίσει ότι καμία

---

<sup>23</sup> Theophanous, A. (2019). What can we expect from a possible resumption of the bicomunal negotiations? Bimonthly Electronic Newsletter. 16(5):2-4.



σημαντική εξέλιξη σε σχέση με την ενέργεια δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί στην Ανατολική Μεσόγειο χωρίς τη συμμετοχή και τη συγκατάθεσή της. Είναι επίσης χρήσιμο να σημειωθεί ότι η τουρκοκυπριακή ηγεσία υποστηρίζει τις θέσεις της Άγκυρας τόσο σε σχέση με την ενέργεια όσο και με την ουσία του Κυπριακού προβλήματος. (Κ.Ιοαννου ,Α.Strati ,Law of the Sea)

Όπως σημειώθηκε και προηγουμένως, το θέμα της Κύπρου και της ΑΟΖ της δεν είναι δυνατόν να ειπωθεί αποκλειστικά στο πλαίσιο της δικαιοδικής του διάστασης. Το κυπριακό πρόβλημα περιέχει πρόσθετες διαστάσεις, όπως οι εξής (Theophanous, 2019):

(α) Ελληνοτουρκική: η Ελλάδα και η Τουρκία είναι δύο από τις τρεις εγγυητικές δυνάμεις της Κυπριακής Δημοκρατίας.

β) Ευρωπαϊκή: Η Κύπρος είναι μέλος της ΕΕ, ενώ η Ελλάδα και η Βρετανία (τουλάχιστον μέχρι πολύ πρόσφατα) είναι επίσης μέλη. Η Τουρκία έχει τις δικές της ειδικές σχέσεις και ρυθμίσεις με την ΕΕ ενώ είναι υποψήφια από το 1999.

(γ) Διεθνές: αναπόφευκτα το κυπριακό ζήτημα είναι διεθνές πρόβλημα, καθώς περιλαμβάνει την εισβολή και την κατοχή περίπου 38% της επικράτειας μιας μικρής χώρας από τον ισχυρότερο γείτονά της.

(δ) Περιφερειακό / Γεωστρατηγικό: το Κυπριακό πρόβλημα συνδέεται αναπόφευκτα με τους αγώνες εξουσίας για υπεροχή στην Ανατολική Μεσόγειο.

Πράγματι, η δικαιοδική διάσταση δεν είναι η πιο σημαντική. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι η Τουρκία χρησιμοποιεί την τουρκοκυπριακή κοινότητα ως στρατηγική μειονότητα για να προωθήσει τους στόχους της στην Κύπρο, δηλαδή να επιτύχει, να διατηρήσει και να νομιμοποιήσει τον έλεγχό της σε αυτό το κράτος. Αν εκτιμήσει κανείς τις θέσεις της τουρκοκυπριακής ηγεσίας, είναι εύκολο να παρατηρήσει με ότι αυτές ικανοποιούν πλήρως τους στόχους της Άγκυρας. Ειδικότερα, η απαίτηση για μια νέα εταιρική σχέση στο πλαίσιο μιας διζωνικής δικαιοδικής ομοσπονδίας ή μιας χαλαρής συνομοσπονδίας ισοδυναμεί με την παύση της Κυπριακής Δημοκρατίας και την αντικατάστασή της με μια νέα κρατική οντότητα. Η απαίτηση για πολιτική ισότητα όπως ορίζεται από την τουρκική πλευρά, εάν εφαρμοστεί, θα σημαίνει ότι δεν θα ληφθεί σημαντική απόφαση χωρίς τη

συγκατάθεση της τουρκοκυπριακής πλευράς. Η ζήτηση για εκ περιτροπής προεδρία είναι επίσης ενδεικτική.

### **3.4.1. Η πρόσφατη τουρκική δραστηριότητα στην κυπριακή ΑΟΖ**

Μετά την συμφωνία οριοθέτησης της ΑΟΖ της Αιγύπτου-Κύπρου και τις επακόλουθες θαλάσσιες δραστηριότητες της Κυπριακής Δημοκρατίας στο πλαίσιο του ενεργειακού της προγράμματος, η Τουρκία έχει επανειλημμένα εκφράσει τις αντιρρήσεις της για οποιεσδήποτε εξελίξεις που υποτίθεται ότι αγνοούν τα δικά της θαλάσσια δικαιώματα, καθώς και δικαιώματα των Τουρκοκυπρίων για τους φυσικούς πόρους της ηπειρωτικής υφαλοκρηπίδας / ΑΟΖ της Κυπριακής Δημοκρατίας.

Συνεπώς, υπό το πρίσμα των ανακαλύψεων υδρογονανθράκων στην Κύπρο, η Τουρκία προσπάθησε να «σκοτώσει δύο πουλιά με μια πέτρα», δηλαδή να αποτρέψει το ενεργειακό πρόγραμμα της Κύπρου από τη μία πλευρά και να επιδιώξει τους δικούς της ενεργειακούς στόχους από την άλλη. Η ενδιάμεση ανάπτυξη του σκάφους «BARBAROS» από το 2013 και οι συνεχιζόμενες δραστηριότητες των γεωτρήσεων «FATIH» και «YAVUZ» στην υφαλοκρηπίδα / ΑΟΖ της Κύπρου και στα χωρικά ύδατα αποτελούν μέρος αυτής της στρατηγικής. Εντούτοις, οι προαναφερθείσες δραστηριότητες παραβιάζουν το διεθνές δίκαιο, καθώς και την κυριαρχία, κυριαρχικά δικαιώματα και δικαιοδοσία της Κύπρου στις θαλάσσιες ζώνες (Kentas, 2019).

Στις 4 Μαΐου 2019, σε μια άνευ προηγουμένου κίνηση, το γεωτρύπανο «FATIH» δημιουργήθηκε σε απόσταση 36,6 ναυτικών μιλίων από τη δυτική ακτή της Κύπρου και άρχισε να λειτουργεί λίγες μέρες αργότερα. Εκτός αυτού, η Τουρκία απέστειλε ένα δεύτερο γεωτρύπανο με τον τίτλο «YAVUZ» στα νότια της χερσονήσου της Καρπασίας στις 8 Ιουλίου 2019, σε απόσταση 10 περίπου ναυτικών μιλίων από την ακτή. Ταυτόχρονα, το σκάφος «BARBAROS» επέστρεψε στα θαλάσσια ύδατα στα νότια της Κύπρου για να πραγματοποιήσει επιπρόσθετες

σεισμικές έρευνες. Αξίζει να σημειωθεί ότι τόσο τα γεωτρήσιμα όσο και το «BARBAROS» συνοδεύτηκαν από τα τουρκικά πολεμικά πλοία.

Όπως αναμενόταν, αυτό προκάλεσε έντονη αντίδραση από την Κύπρο, η οποία διαμαρτυρήθηκε εναντίον αυτών των δραστηριοτήτων στο ΟΗΕ και ζήτησε υποστήριξη από τους εταίρους της στην ΕΕ. Επιπλέον, ως απάντηση στην ανάπτυξη του «FATİH», η Κύπρος κατέθεσε στον ΟΗΕ έναν κατάλογο γεωγραφικών συντεταγμένων που αφορούν το βόρειο και βορειοδυτικό εξωτερικό όριο της ηπειρωτικής υφαλοκρηπίδας / ΑΟΖ. Σύμφωνα με τον <sup>24</sup>Ioannides (2019), αυτή η μονομερής οριοθέτηση του εξωτερικού ορίου της θαλάσσιας ζώνης δεν έρχεται σε αντίθεση με κανένα κράτος. Παρ' όλα αυτά, φαίνεται ότι στόχος της Κύπρου ήταν να απεικονίσει οπτικά τους ισχυρισμούς της με βάση τη διάμεση γραμμή για να ενισχύσει το επιχειρήματός της ότι το FATİH λειτουργεί στην κυπριακή υφαλοκρηπίδα / ΑΟΖ.

Από την πλευρά της, η ΕΕ ασχολήθηκε με το ζήτημα κατά τη σύνοδο του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Ιουνίου 2019 και εκτός από την καταδίκη των δραστηριοτήτων της Τουρκίας, εξέτασε επίσης για πρώτη φορά τη δυνατότητα λήψης μέτρων κατά της Τουρκίας. Επιπλέον, σε συνεδρίαση στις 15 Ιουλίου του 2019, το Συμβούλιο Εξωτερικών Υποθέσεων της ΕΕ αποφάσισε να επιβάλει μέτρα στην Τουρκία λόγω της μη συμμόρφωσής της με την έκκληση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου να σταματήσει τις παράνομες δραστηριότητές της. Ως απάντηση, η τουρκική κυβέρνηση δήλωσε ότι η ΕΕ είναι προκατειλημμένη έναντι της Τουρκίας αλλά αυτό δεν θα εμποδίσει την τελευταία να επιδιώξει το ενεργειακό της πρόγραμμα στην Ανατολική Μεσόγειο. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι η Τουρκία απέρριψε ρητά την πρόσκληση της Κύπρου για την έναρξη διαπραγματεύσεων με στόχο την οριοθέτηση των θαλάσσιων ζωνών τους επαναλαμβάνοντας ότι δεν αναγνωρίζει την κυβέρνηση της Κυπριακής Δημοκρατίας.

Όσον αφορά το «FATİH», δεδομένου ότι βρίσκεται στην υφαλοκρηπίδα / ΑΟΖ της Κύπρου, η Τουρκία παραβιάζει τα άρθρα 56 (1) (β) (i), 60 και 80 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας («LOSC» ή «σύμβαση») που προβλέπει ότι μόνο το παράκτιο κράτος έχει κυριαρχικά δικαιώματα

---

<sup>24</sup> Ioannides, N. (2019). A legal appraisal of the Turkish drilling activities in the continental shelf/ EEZ of Cyprus. Bimonthly Electronic Newsletter. 16(5):15-18.

και δικαιοδοσία όσον αφορά την εγκατάσταση και τη λειτουργία εγκαταστάσεων και δομών στην υφαλοκρηπίδα του και στην ΑΟΖ. Επιπλέον, η εκτέλεση των εργασιών γεώτρησης από το «FATIH» παραβιάζει τα άρθρα 56 παράγραφος 1 στοιχείο α), 77 και 81 του LOSC. Αξίζει να σημειωθεί ότι όλες οι προηγούμενες διατάξεις του LOSC δεσμεύουν την Τουρκία μέσω του εθιμικού διεθνούς δικαίου, δεδομένου ότι η τελευταία δεν είναι μέρος της Σύμβασης.

Όσον αφορά το «YAVUZ», πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι οι δραστηριότητες γεώτρησης αποτελούν σοβαρότερη παραβίαση. Καθώς το «YAVUZ» λειτουργεί εντός της εδαφικής θάλασσας της Κύπρου, η πραγματοποιούμενη διάτρηση αντιβαίνει στην κυριαρχία της τελευταίας. Επιπλέον, πρέπει να επισημανθεί ότι η Τουρκία, ως κατοχική δύναμη, δεν έχει δικαίωμα να εκμεταλλευτεί τους φυσικούς πόρους των κατεχόμενων περιοχών της Κύπρου, δυνάμει των κανόνων για την πολεμική κατοχή. Τέλος, η παράνομη συμπεριφορά της Τουρκίας προκάλεσε τη διεθνή της ευθύνη και ως εκ τούτου η τελευταία έχει την υποχρέωση να παύσει τις παράνομες δραστηριότητές της και να προβεί σε αποζημιώσεις στην Κύπρο (Ioannides, 2019).

Υπό το πρίσμα των παραπάνω, είναι αυτονόητο ότι η Τουρκία προσπαθεί να επιταχύνει την ένταση στην Ανατολική Μεσόγειο Θάλασσα, προκειμένου να αποκτήσει πολιτικά και ενεργειακά πλεονεκτήματα. Ωστόσο, οι δραστηριότητες γεωτρήσεων της Τουρκίας στην ανοικτή θάλασσα της Κύπρου διακυβεύονται από μια σειρά από συμβατικούς και συνήθεις κανόνες του νόμου της θάλασσας. Επιπλέον, σύμφωνα με τους κανόνες για την κρατική ευθύνη, η Τουρκία βρίσκεται κάτω από την υποχρέωση να παραιτηθεί από την παράνομη συμπεριφορά της και να καταβάλει αποζημίωση στην Κυπριακή Δημοκρατία. Αν και η πιθανότητα δικαστικής επίλυσης των παραπάνω διαφορών είναι ουσιαστικά ανύπαρκτη, είναι σημαντικό να τονιστεί ότι το διεθνές δίκαιο υποστηρίζει τα συμφέροντα και διασφαλίζει την κυριαρχία, τα κυριαρχικά δικαιώματα και τη δικαιοδοσία της Κυπριακής Δημοκρατίας στις θαλάσσιες ζώνες της.

## Κεφάλαιο 4. Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας και στρατηγικές επίτευξής της

### 4.1 Εισαγωγικά στοιχεία για την έννοια της ασφάλειας

Ο γενικός ορισμός του όρου «ασφάλεια» νοείται συνήθως ως η κατάσταση κατά την οποία κάποιος ή κάτι προστατεύεται και περιορίζει ό, τι είναι σε θέση να προκαλέσει κίνδυνο ή τραυματισμό. Με άλλα λόγια, η ασφάλεια είναι μια κατάσταση στην οποία οι κίνδυνοι και οι συνθήκες που οδηγούν σε σωματικές, ψυχολογικές ή υλικές βλάβες ελέγχονται, για να διατηρηθεί η υγεία και η ευημερία των ατόμων και της κοινότητας. Είναι ένας ουσιαστικός πόρος για την καθημερινή ζωή, που χρειάζονται τα άτομα και οι κοινότητες για να πραγματοποιήσουν τις προσδοκίες τους.

Λόγω του πλαισίου, της περιοχής που καλύπτει και του πεδίου στο οποίο εμφανίζεται, υπάρχουν πολλοί διαφορετικοί ορισμοί ασφάλειας. Η έννοια της ασφάλειας εξελίχθηκε κατά τη διάρκεια των αιώνων, και στις τελευταίες δεκαετίες του εικοστού αιώνα, η σημασία έχει αλλάξει σημαντικά. Λόγω των αλλαγών στη θαλάσσια ναυτιλία και το διεθνές περιβάλλον στα μέσα του εικοστού αιώνα, δόθηκε ιδιαίτερη προσοχή στην αντίληψη της ναυτικής και της θαλάσσιας ασφάλειας (<sup>25</sup>Torskiy et al., 2016).

Η ασφάλεια στη θάλασσα είναι σίγουρα το πρώτο πράγμα που πρέπει να θυμάται ο ναυτικός πριν ξεκινήσει την πλεύση του. Είναι γνωστό ότι η θάλασσα μπορεί να είναι ελκυστική σε μια στιγμή, και ήδη σε άλλη μπορεί να αλλάξει την παραπλανητική της φύση και να μετατραπεί στον μεγαλύτερο εφιάλτη που έχει βιώσει κανείς ποτέ. Επομένως, η ασφάλεια είναι ζωτικής σημασίας και η γνώση, η εμπειρία, οι δεξιότητες και ο εξοπλισμός ασφαλείας αποτελούν υποχρεωτικό μέρος κάθε θαλάσσιου ταξιδιού.

---

<sup>25</sup> Torskiy, V., Topalov, P., Chesnokova, V. (2016). Conceptual Grounds of Navigation Safety. International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation. 10(1):79-82

Η ασφάλεια αποτελεί το κεντρικό σύνθημα σε όλες τις πλευρές σε όλο τον κόσμο. Με αυτό το σύνθημα, η αποστολή κάθε ναυτικού πανεπιστημίου, ακαδημίας και εκπαιδευτικού κέντρου είναι να προωθήσει μόνιμα την ασφάλεια στη θάλασσα.

## 4.2. Ορισμοί της θαλάσσιας ασφάλειας

Η ναυτιλία είναι ίσως η πιο διεθνής από όλες τις μεγάλες βιομηχανίες στον κόσμο και μία από τις πιο επικίνδυνες. Αποτελεί αναντίρρητο γεγονός ότι ο καλύτερος τρόπος βελτίωσης της ασφάλειας στη θάλασσα είναι η ανάπτυξη διεθνών κανονισμών που ακολουθούνται από όλα τα ναυτιλιακά έθνη.

Το πρώτο καθήκον του IMO όταν τέθηκε σε ισχύ το 1959 ήταν η υιοθέτηση μιας νέας έκδοσης της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS), η οποία είναι η σημαντικότερη από όλες τις συνθήκες που ασχολούνται με τη θαλάσσια ασφάλεια. Ο IMO έχει επίσης αναπτύξει και υιοθετήσει διεθνείς κανονισμούς σύγκρουσης και παγκόσμια πρότυπα για τους ναυτικούς, καθώς και διεθνείς συμβάσεις και κώδικες σχετικά με την έρευνα και τη διάσωση, τη διευκόλυνση της διεθνούς θαλάσσιας κυκλοφορίας, τις γραμμές φορτίου, τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων και τη μέτρηση της χωρητικότητας. Οι κανονισμοί πλοήγησης, όπως οι επίσημοι κανονισμοί του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization, IMO), αποτελούν βασικό μέσο για την ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα [19].

Η Επιτροπή για την Ασφάλεια στη Θάλασσα είναι ο ανώτερος τεχνικός φορέας του IMO για θέματα ασφάλειας. Βοηθάει στο έργο του με την οργάνωση διάφορων υπο-επιτροπών, όπως είναι οι παρακάτω:

- ✓ Μεταφορά φορτίων και εμπορευματοκιβωτίων (Carriage of Cargoes and Containers, CCC),
- ✓ Ανθρώπινο στοιχείο, κατάρτιση και Παρατήρηση (Human Element, Training and Watchkeeping, HTW),

- ✓ Εφαρμογή των μέτρων που ισχύουν από τον IMO (Implementation of IMO Instruments, III),
- ✓ Πλοήγηση, Ραδιοεπικοινωνία, έρευνα και διάσωση (Navigation, Radio-communication and Search & Rescue, NCSR),
- ✓ Πρόληψη και αντιμετώπιση της ρύπανσης (Pollution Prevention and Response, PPR)
- ✓ Σχεδιασμός και Κατασκευή Πλοίων (Ship Design and Construction, SDC),
- ✓ Συστήματα και εξοπλισμός πλοίων (Ship Systems & Equipment, SSE).

Η βασική κυπριακή νομοθεσία που ρυθμίζει την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας θεωρεί ότι η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας παρέχεται σε πολλά επίπεδα με:

- ✓ Την επιθεώρηση της τεχνικής κατάστασης και της διαχείρισης της ασφάλειας σε πλοία κυπριακής καταγωγής,
- ✓ Την ασφαλή επάνδρωση πλοίων,
- ✓ Τον έλεγχο των ξένων πλοίων που καταπλέουν στους κυπριακούς λιμένες,
- ✓ Την πιστοποίηση και τον έλεγχο του εξοπλισμού πλοίων,
- ✓ Την παρακολούθηση της κυκλοφορίας των πλοίων,
- ✓ Την παροχή σήμανσης πλοήγησης, υδρομετεωρολογική προστασία και
- ✓ Τις επικοινωνίες στη θάλασσα.

Η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας ορίζεται ως η ασφάλεια της ζωής, της υγείας και των περιουσιακών στοιχείων από τους περιβαλλοντικούς και λειτουργικούς κινδύνους που συνδέονται με την ναυσιπλοΐα. Επειδή πρόκειται για μια ευρεία έννοια και η διαμόρφωσή της εξαρτάται από το πλαίσιο και την ατομική προσέγγιση, οι καθολικοί ορισμοί της θαλάσσιας ασφάλειας μπορούν να περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

- ✓ ελευθερία από τον κίνδυνο,
- ✓ δεν υπάρχει ρίσκο, το επίπεδο του οποίου δεν μπορεί να γίνει δεκτό ή υπάρχει έλλειψη βλάβης για την ανθρώπινη υγεία (απαλλαγή από απαράδεκτο κίνδυνο ή προσωπική βλάβη),
- ✓ δεν υπάρχει οικονομική ζημία.

Η ασφάλεια μπορεί να οριστεί ως εκείνη η κατάσταση του θαλάσσιου συστήματος (που περιλαμβάνει το πλοίο, τα πρόσωπα και το περιβάλλον), όπου κανένα από τα στοιχεία του για οποιοδήποτε λόγο δεν απειλεί οποιοδήποτε άλλο

στοιχείο του συστήματος. Στην πλοήγηση, η κατάσταση κινδύνου προκαλείται από ναυτικό ατύχημα, που θεωρείται ως ανεπιθύμητο γεγονός που προκαλεί σημαντική ζημιά και απώλεια (υλική και προσωπική) ως αποτέλεσμα σύγκρουσης ή εσωτερικά αντιφατικών αλληλεπιδράσεων στο σύστημα «άνθρωπος-αντικείμενο-περιβάλλον». Πρέπει να αναφερθεί ότι από τα στοιχεία που συνιστούν ασφάλεια στη ναυτιλία, η πλέον μεταβλητή είναι η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Για το λόγο αυτό, η αξιολόγηση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας σε ένα μεμονωμένο πλοίο συνήθως μειώνεται στην αξιολόγηση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας (<sup>26</sup>Kopacz & Morgas, 2015).

Η θαλάσσια ασφάλεια ορίζεται μερικές φορές και ως εκείνες οι επιθυμητές συνθήκες ανθρώπινης δραστηριότητας στη θάλασσα που δεν θέτουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή και την ιδιοκτησία και δεν είναι επιβλαβείς για το θαλάσσιο περιβάλλον. Αποτελείται από τέσσερις συνιστώσες: την τεχνολογική και επιχειρησιακή ασφάλεια των πλοίων, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την ασφάλεια του ατόμου που κινδυνεύει και την πρόληψη της ρύπανσης του περιβάλλοντος από τα πλοία.

### **4.3. Η διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS)**

Η σύμβαση SOLAS (Safety of Life at Sea) είναι το σημαντικότερο από όλα τα μέσα θαλάσσιας ασφάλειας. Η πρώτη έκδοση υιοθετήθηκε το 1914 (μετά την καταστροφή του Τιτανικού) και άλλες εκδοχές καταρτίστηκαν το 1929 και το 1948. Το 1960, η διάσκεψη του IMO για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα υιοθέτησε την τέταρτη έκδοση. Προοριζόταν να ενημερωθεί με τακτική τροποποίηση, αλλά η διαδικασία που ενσωματώθηκε στη σύμβαση αποδείχθηκε τόσο δυσκίνητη ώστε ήταν αδύνατο να εισαχθούν αλλαγές και να τεθούν σε ισχύ εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος.

---

<sup>26</sup> Kopacz Z., Morgas W. (2015). Criteria for estimating navigational safety at sea. Scientific Journal of Polish Naval Academy. 5:45-63.



Τελικά αποφασίστηκε να υιοθετηθεί μια εντελώς νέα έκδοση που θα ενσωματώνει όλες τις τροπολογίες στη Σύμβαση του 1960 που είχαν ήδη εγκριθεί, αλλά δεν είχαν τεθεί σε ισχύ. Επιπλέον, ενσωματώθηκε μια νέα διαδικασία "σιωπηρής αποδοχής", η οποία θα επέτρεπε την έναρξη ισχύος των τροποποιήσεων εντός δύο ή τριών ετών από την έγκρισή τους. Εντούτοις, δεν πραγματοποιήθηκε εκτεταμένη αναθεώρηση της Σύμβασης.

Η ισχύουσα σύμβαση, γνωστή ως SOLAS 1974, καλύπτει διάφορες πτυχές της ασφάλειας των πλοίων, συμπεριλαμβανομένης της κατασκευής, της πυροπροστασίας, των σωστικών μέσων, των ραδιοεπικοινωνιών, της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, της μεταφοράς φορτίων και των μέτρων ασφαλείας για ταχύπλοα σκάφη. Στην συνέχεια, παρατίθενται συγκεκριμένα μέτρα, όπως αυτά εμφανίζονται στην Σύμβαση

*Κανονισμός 1:* Αυτό δηλώνει ότι ό, τι αναφέρεται στην σύμβαση, εκτός αν προβλέπεται ρητά διαφορετικά, ισχύει για όλα τα πλοία που ασχολούνται με όλα τα ταξίδια εκτός από τα πολεμικά πλοία και τα πλοία που ταξιδεύουν μόνο στις Μεγάλες Λίμνες της Βόρειας Αμερικής. Οι μόνοι κανονισμοί που παρέχουν ρητά την εφαρμογή σε συγκεκριμένα πλοία είναι οι κανονισμοί 11 και 12. Η εφαρμογή του κεφαλαίου της σύμβασης που αναφέρεται στην ασφάλεια είναι επομένως πολύ ευρύτερη από άλλα κεφάλαια της σύμβασης SOLAS, τα οποία γενικά ισχύουν μόνο για τα πλοία που εκτελούν διεθνή δρομολόγια και αποκλείουν φορτηγά πλοία ολικής χωρητικότητας μικρότερης των 500 τόνων (300 τόνους ολικής χωρητικότητας για το κεφάλαιο IV) , γιοτ, αλιευτικά σκάφη, πλοία μη προωθούμενα με μηχανικά μέσα και ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής.

*Κανονισμός 2:* Μηνύματα επικινδυνότητας: Οι πλοίαρχοι όλων των πλοίων υποχρεούνται να κοινοποιούν πληροφορίες σχετικά με τους κινδύνους που αντιμετωπίζουν (όπως ο πάγος, οι εγκαταλειμμένοι χώροι ή οι καταγίδες) σε άλλα πλοία της περιοχής και στις πλησιέστερες παράκτιες αρχές. Τα συμβαλλόμενα κράτη οφείλουν να διασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες αυτές γνωστοποιούνται στους ενδιαφερομένους.

*Κανονισμός 3:* Περιγράφονται οι πληροφορίες που απαιτούνται στα μηνύματα κινδύνου και δίνονται παραδείγματα.

*Κανονισμός 4: Μετεωρολογικές υπηρεσίες:* Τα συμβαλλόμενα κράτη δεσμεύονται να ενθαρρύνουν τη συλλογή, διάδοση και ανταλλαγή μετεωρολογικών δεδομένων.

*Κανονισμός 5: Υπηρεσία Πυροσβεστικής:* Τα συμβαλλόμενα κράτη αναλαμβάνουν την υποχρέωση να διατηρούν περιπολία για τη μελέτη και παρατήρηση συνθηκών πάγου στο Βόρειο Ατλαντικό. (Η Διεθνής περιπολία παγόβουνων δημιουργήθηκε αρχικά ως άμεση συνέπεια της καταστροφής του Τιτανικού το 1912).

*Κανονισμός 6: Περιπολία παγόβουνων, διαχείριση και κόστος:* Οι Ηνωμένες Πολιτείες συμφώνησαν να συνεχίσουν τη διαχείριση της υπηρεσίας. Τα Συμβαλλόμενα Κράτη που ενδιαφέρονται ιδιαίτερα για την υπηρεσία συμφωνούν να συμβάλλουν στο σχετικό κόστος, ενώ οι συνεισφορές βασίζονται στη συνολική χωρητικότητα των σκαφών που διέρχονται από την περιοχή που καλύπτεται από την Περιπολία.

*Κανονισμός 7: Ταχύτητα πλησίον πάγου:* Τη νύχτα, οι πλοίαρχοι αναγκάζονται να προχωρήσουν με μέτρια ταχύτητα ή να αλλάξουν την πορεία τους προς τον πάγο όταν αναφερθεί η παρουσία του.

*Κανονισμός 8: Διαδρομή των πλοίων:* Η αρχή της διαδρομής των πλοίων αναγνωρίζεται και ο IMO αναγνωρίζεται ως ο μοναδικός διεθνής φορέας για την εγκατάσταση τέτοιων συστημάτων. Οι διατάξεις αυτές συμπληρώνονται από τους διεθνείς κανονισμούς για την πρόληψη των συγκρούσεων στη θάλασσα όσον αφορά τα συστήματα διαχωρισμού κυκλοφορίας και τα διάφορα ψηφίσματα της Συνέλευσης του IMO. Ο κανονισμός αναθεωρήθηκε τον Μάιο του 1995 με την ισχύουσα έκδοση να τίθεται σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1997.

*Κανονισμός 8-1: Συστήματα αναφοράς των πλοίων.* Αυτός ο κανονισμός εγκρίθηκε το 1994 και τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1996. Το κράτος αυτό μπορεί να θεσπίσει υποχρεωτικά συστήματα αναφοράς πλοίων, με την επιφύλαξη της έγκρισής τους από τον IMO.

*Κανονισμός 8-2: Υπηρεσίες κυκλοφορίας σκαφών (Vessel Traffic Services, VTS).* Ο κανονισμός, που εγκρίθηκε από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας το 1997, καθορίζει πότε μπορεί να εφαρμοστεί το VTS. Αναφέρει ότι συμβάλλουν στην ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα, στην ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα της

ναυσιπλοΐας και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, των παρακείμενων παραθαλάσσιων περιοχών, των εργοταξίων και των υπεράκτιων εγκαταστάσεων από πιθανές δυσμενείς επιπτώσεις της θαλάσσιας κυκλοφορίας.

*Κανονισμός 9: Κατάχρηση σημάτων κινδύνου:* Απαγορεύεται η χρήση ενός διεθνούς σήματος κινδύνου για οποιονδήποτε άλλο σκοπό εκτός από την ένδειξη ότι ένα πλοίο ή ένα αεροσκάφος βρίσκεται σε κίνδυνο. Τα σήματα που πρέπει να χρησιμοποιούνται για την ένδειξη κινδύνου καθορίζονται στους διεθνείς κανονισμούς για την πρόληψη των συγκρούσεων στη θάλασσα του 1972.

*Κανονισμός 10: Μηνύματα κινδύνου, υποχρεώσεις και διαδικασίες:* Ένας πλοίαρχος που λαμβάνει ένα μήνυμα κινδύνου είναι υποχρεωμένος να ανταποκριθεί με όλα τα μέσα και να βοηθήσει τα άτομα που διατρέχουν κίνδυνο και να τα ενημερώσει, αν είναι δυνατόν, ότι το πράττει. Ο πλοίαρχος ενός πλοίου σε κίνδυνο έχει το δικαίωμα να ζητήσει από τα πλοία να ανταποκριθούν στην κλήση του, επιλέγοντας εκείνα που θεωρεί ότι είναι σε θέση να παράσχουν την απαιτούμενη βοήθεια. Ο κανονισμός αναθεωρήθηκε αναλυτικά το 1995 και η ισχύουσα έκδοση τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1997.

*Κανονισμός 10-1: Διακριτική ευχέρεια του πλοίαρχου για ασφαλή πλοήγηση.* Ο κανονισμός, ο οποίος εγκρίθηκε το 1995 και τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1997, ορίζει ότι ο πλοίαρχος του πλοίου δεν υποχρεούται από τον εφοπλιστή, τον ναυλωτή ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο να λάβει οποιαδήποτε απόφαση απαραίτητη για την ασφαλή ναυσιπλοΐα.

*Κανονισμός 11: Φανοί σηματοδότησης:* Όλα τα πλοία άνω των 150 τόνων που εκτελούν διεθνή δρομολόγια πρέπει να διαθέτουν φανό σηματοδότησης.

*Κανονισμός 12: Εξοπλισμός ναυσιπλοΐας:* Ο κανονισμός αυτός, ο οποίος καλύπτει τις απαιτήσεις μεταφοράς για εξοπλισμό πλοήγησης, τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του 1978 και στη συνέχεια αναθεωρήθηκε πλήρως με τις τροποποιήσεις του 1981 που άρχισαν να ισχύουν την 1η Σεπτεμβρίου 1984. Οι απαιτήσεις ποικίλλουν ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου και το έτος κατασκευής και περιλαμβάνουν πυξίδες, ραντάρ, αυτόματα βοηθήματα σχεδίασης ραντάρ, ανιχνευτές ήχων, συσκευές που υποδεικνύουν την ταχύτητα και την απόσταση, συσκευές που υποδεικνύουν τη γωνία πηδαλίου, τις στροφές του έλικα, τους δείκτες στροφής και συσκευές εύρεσης

κατεύθυνσης. Αυτός ο εξοπλισμός πρέπει να συμμορφώνεται με τα πρότυπα επιδόσεων που ορίζονται σε διάφορες αποφάσεις της Συνέλευσης του IMO.

*Κανονισμός 13: Εκπαίδευση:* Τα συμβαλλόμενα κράτη αναλαμβάνουν την υποχρέωση να διασφαλίζουν ότι «από την άποψη της ασφάλειας της ζωής στη θάλασσα όλα τα πλοία πρέπει να είναι επαρκώς και αποτελεσματικά επανδρωμένα». Οι διατάξεις αυτές συμπληρώνονται από τη διεθνή σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και παρατήρησης των ναυτικών του 1978 και το ψήφισμα A.481 (XII) της Συνέλευσης του IMO σχετικά με τις αρχές της ασφαλούς επάνδρωσης. Μια νέα παράγραφος που εγκρίθηκε το 1995, η οποία τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1997, απαιτεί την καθιέρωση, σε επιβατηγά πλοία που εκτελούν διεθνή δρομολόγια, γλώσσας εργασίας προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματική εκτέλεση του πληρώματος σε θέματα ασφάλειας.

*Κανονισμός 14: Ενισχύσεις στη ναυσιπλοΐα:* Τα συμβαλλόμενα κράτη δεσμεύονται να δημιουργήσουν και να διατηρήσουν ενισχύσεις στη ναυσιπλοΐα, όπως φάρους, σημαδούρες και ραδιοηλεκτρικά βοηθήματα.

*Κανονισμός 15: Αναζήτηση και διάσωση:* Τα συμβαλλόμενα κράτη δεσμεύονται να διασφαλίσουν ότι γίνονται αναγκαίες ρυθμίσεις για τη διάσωση ατόμων που διατρέχουν κίνδυνο από τις ακτές. Η απαίτηση αυτή συμπληρώνεται από τη διεθνή σύμβαση για τη θαλάσσια αναζήτηση και διάσωση του 1979.

*Κανονισμός 16: Σήματα για διάσωση ζωής:* Τα σήματα αυτά πρέπει να χρησιμοποιούνται από τους σταθμούς διάσωσης ζωής, τις μονάδες θαλάσσιας διάσωσης, από τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται σε επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης και τα αντίστοιχα πλοία. Ένας πίνακας με σήματα διάσωσης πρέπει να είναι άμεσα διαθέσιμος στον υπεύθυνο αξιωματικό σε κάθε πλοίο στο οποίο εφαρμόζεται ο εν λόγω κανονισμός. Αναφέρεται στο εγχειρίδιο έρευνας και διάσωσης του IMO (IMOSAR) και στο εγχειρίδιο έρευνας και διάσωσης πλοίων (MERSAR).

*Κανονισμός 17: Πιλοτικές ρυθμίσεις μεταφοράς:* Ο κανονισμός απαιτεί την παροχή πιλοτικών μεταφορικών διευθετήσεων και αναφέρει ότι ο εξοπλισμός και οι ρυθμίσεις για πιλοτική μεταφορά πρέπει να συμμορφώνονται με τα πρότυπα του IMO. Ο κανονισμός περιλαμβάνει απαιτήσεις σχετικά με τις ρυθμίσεις μεταφοράς,

την πρόσβαση στο κατάστρωμα του πλοίου, τις πόρτες του πλοίου, τις μηχανικές ανυψωτικές πόρτες, τον σχετικό εξοπλισμό και τον φωτισμό.

*Κανονισμός 18:* Ραδιοτηλέφωνα VHF: Οι διατάξεις περιλαμβάνονται στο κεφάλαιο IV της SOLAS.

*Κανονισμός 19:* Χρήση αυτόματου χειριστή: Σε περιοχές με συνθήκες περιορισμένης ορατότητας και άλλες επικίνδυνες καταστάσεις, πρέπει να είναι δυνατή η άμεση χειροκίνητη ρύθμιση του πηδαλίου.

*Κανονισμός 19-1:* Λειτουργία του συστήματος διεύθυνσης και κανονισμός 19-2: Δοκιμές και εργαλεία διεύθυνσης: Το πρωτόκολλο του 1978 και οι τροποποιήσεις του 1981 εισήγαγαν νέες απαιτήσεις σχετικά με τη χρήση του αυτόματου πιλότου, τη λειτουργία του μηχανισμού πηδαλιουχίας και των δοκιμών του πηδαλίου και των ασκήσεων.

*Κανονισμός 20:* Ναυτικές εκδόσεις: Όλα τα πλοία πρέπει να φέρουν κατάλληλα και ενημερωμένα διαγράμματα ιστιοπλοΐας, κατάλογο φώτων, ειδοποιήσεις προς τους ναυτικούς, πίνακες παλίρροιας και άλλες ναυτικές εκδόσεις που είναι απαραίτητες για το ταξίδι που πραγματοποιούν.

*Κανονισμός 21:* Διεθνής κώδικας σημάτων: Πρέπει να μεταφέρεται από όλα τα πλοία που απαιτούνται για τη μεταφορά ραδιοεξοπλισμού και κάθε άλλο πλοίο που έχει ανάγκη να το χρησιμοποιήσει.

*Κανονισμός 22:* Ορατότητα της γέφυρας πλοήγησης: Ο κανονισμός, που τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1998, θέτει απαιτήσεις για την καλή ορατότητα από τη γέφυρα του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων προδιαγραφών για το οπτικό πεδίο από διάφορες θέσεις. Εγκρίθηκε το 1994 και εφαρμόζεται στα πλοία που κατασκευάστηκαν μετά την 1η Ιουλίου 1998.

*Κανονισμός 23:* Περιορισμοί λειτουργίας: Τα επιβατηγά πλοία πρέπει να φέρουν κατάλογο όλων των περιορισμών στη λειτουργία του σκάφους, συμπεριλαμβανομένων των εξαιρέσεων από τους κανονισμούς, περιορισμούς στις ζώνες λειτουργίας, περιορισμούς καιρού, περιορισμούς που σχετίζονται με την θαλάσσια κατάσταση και περιορισμούς στην άδεια.

### 4.3.1. Κανόνες σύγκρουσης

Κανόνες για την πρόληψη συγκρούσεων στη θάλασσα υπήρχαν για αρκετές εκατοντάδες χρόνια, αλλά δεν είχαν νόμιμη ισχύ μέχρι το 1840, όταν το Trinity House του Λονδίνου συνέταξε κανονισμούς που θεσπίστηκαν από το βρετανικό κοινοβούλιο το 1846. Μια ρύθμιση απαιτούσε ένα ατμόπλοιο να διέρχεται από την δεξιά πλευρά από ένα άλλο σκάφος σε στενό διάυλο. Υπήρχαν επίσης κανονισμοί για τα πλοία με πανιά, συμπεριλαμβανομένου ενός κανόνα, που καθιερώθηκε τον 18ο αιώνα, απαιτώντας ένα ιστιοπλοϊκό σκάφος να απομακρύνεται από ένα ιστιοπλοϊκό σκάφος στην δεξιά πορεία.

Οι δύο κανόνες του Trinity House για τα ατμόπλοια συνδυάστηκαν σε έναν ενιαίο κανόνα και ενσωματώθηκαν στον νόμο Steam Navigation Act του 1846. Οι κανονισμοί περί ναυτικών που αφορούσαν τα φώτα συμπεριλήφθηκαν σε αυτό το καταστατικό δύο χρόνια μετά. Τα πλοία ατμού έπρεπε να φέρουν πράσινα και κόκκινα πλευρικά φώτα καθώς και ένα λευκό φως. Το 1858 έγιναν χρωματιστά πλευρικά φώτα για τα ιστιοφόρα πλοία και έπρεπε να δοθούν σήματα ομίχλης, για τα σκάφη ατμού από σφυρίχτρα και για τα ιστιοπλοϊκά σκάφη από ένα κέρασ ή ένα κουδούνι (Paz Galan, 2015).

Ένα νέο σύνολο κανόνων που εκπόνησε το Βρετανικό Συμβούλιο Εμπορίου σε συνεννόηση με τη γαλλική κυβέρνηση τέθηκε σε λειτουργία το 1863. Μέχρι το τέλος του 1864, οι κανονισμοί αυτοί, γνωστοί ως «Άρθρα», υιοθετήθηκαν από περισσότερες από 30 θαλάσσιες χώρες συμπεριλαμβανομένων των Ηνωμένων Πολιτειών και της Γερμανίας.

Αρκετοί σημαντικοί κανονισμοί, οι οποίοι εξακολουθούν να ισχύουν σήμερα, εισήχθησαν εκείνη τη στιγμή. Όταν τα σκάφη ατμού διέσχισαν ένα θαλάσσιο πέρασμα, έτσι ώστε να αποφεύγουν τον κίνδυνο σύγκρουσης, το σκάφος στο άλλο στο πλευρό της δεξιάς του πλευράς έπρεπε να απομακρύνεται. Τα σκάφη ατμού που συναντιόνταν, έπρεπε να αλλάξουν πορεία προς τα δεξιά. Σε περίπτωση που, με

οποιοδήποτε από τους κανόνες, ένα σκάφος έπρεπε να παραμείνει εκτός πορείας, το άλλο έπρεπε να κρατήσει την πορεία του.

Το 1867, ο Thomas Grey, βοηθός γραμματέας του θαλάσσιου τμήματος του εμπορίου, έγραψε ένα φυλλάδιο με τίτλο «Οι κανόνες της πλοήγησε στη θάλασσα», το οποίο περιλάμβανε έναν αριθμό στίχων ως βοήθημα στη μνήμη - οι στίχοι έγιναν δημοφιλείς, στα αγγλικά και σε άλλα γλώσσες και εξακολουθούν να αναφέρονται σε ορισμένα βιβλία σήμερα.

Ορισμένες αλλαγές στον κανόνα του 1863 άρχισαν να ισχύουν το 1880, περιλαμβανομένων και νέων κανόνων που επιτρέπουν να δίδονται σήματα σφυρίγματος για να υποδεικνύονται οι ενέργειες των ατμοπλοίων για την αποφυγή συγκρούσεων. Το 1884 τέθηκε σε ισχύ ένα νέο σύνολο κανονισμών, αλλά δεν ήταν ουσιαστικά διαφορετικό από τα προηγούμενα (Paz Galan, 2015).

Η πρώτη Διεθνής Ναυτιλιακή Διάσκεψη πραγματοποιήθηκε στην Ουάσιγκτον το 1889, με στόχο να εξετάσει τους κανονισμούς για την πρόληψη των συγκρούσεων στη θάλασσα. Μεταξύ των νέων διατάξεων που συμφωνήθηκαν στη Διάσκεψη ήταν απαιτήσεις ότι ένα σκάφος θα πρέπει να κρατήσει την ταχύτητά του καθώς και την πορεία του, ενώ θα πρέπει να αποφεύγεται η διέλευση από το άλλο σκάφος. Οι κανονισμοί τέθηκαν σε ισχύ από αρκετές χώρες το 1897. Σε μια ναυτιλιακή διάσκεψη που πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες το 1910, επετεύχθη διεθνής συμφωνία για μια σειρά κανονισμών παρόμοιων με εκείνους που συντάχθηκαν στην Ουάσιγκτον και αυτοί παρέμειναν σε ισχύ μέχρι το 1954.

Η διάσκεψη του 1929 που ενέκρινε τη σύμβαση SOLAS του 1929 πρότεινε μερικές ήσσονος σημασίας αλλαγές στους κανόνες σύγκρουσης που ίσχυαν τότε, αλλά δεν επικυρώθηκαν ποτέ. Εντούτοις, μια σύσταση να δίδονται κατευθυντήριες γραμμές με την άμεση έννοια, έτσι ώστε το "σωστό πηδάλιο" ή "δεξιό πηδάλιο" να σημαίνει "τοποθετήστε το πηδάλιο του πλοίου στο δεξιό τμήμα", έγινε δεκτή και τέθηκε σε ισχύ το 1933.

Οι κανονισμοί αναθεωρήθηκαν στη Διάσκεψη της SOLAS το 1948 και αυτοί οι αναθεωρημένοι κανόνες άρχισαν να ισχύουν το 1954. Σύμφωνα με τους αναθεωρημένους κανόνες, το δεύτερο φως πυρακτώσεως καθίσταται υποχρεωτικό για ταχύπλοα πλοία μήκους 150 ποδών και άνω. Από τότε, ο αριθμός των πλοίων με

ραντάρ αυξήθηκε σημαντικά και το 1960, κατά την πρώτη διάσκεψη της SOLAS που συγκλήθηκε από τον IMO, οι κανόνες αναθεωρήθηκαν περαιτέρω και συστάσεις σχετικά με τη χρήση του ραντάρ έγιναν σε παράρτημα του κανονισμού (Paz Galan, 2015).

Οι μεταβολές στη ναυτιλία που έλαβαν χώρα στη δεκαετία του 1960, όπως η ανάπτυξη πλοίων με σχέδιο πολύ μεγαλύτερο από ό, τι είναι γνωστό πριν. καθιστούν σαφές ότι οι κανονισμοί θα πρέπει να τροποποιηθούν περαιτέρω. Δυστυχώς δεν υπήρχαν τρόποι τροποποίησης των κανονισμών εκτός από τη σύγκληση διεθνούς διάσκεψης. Κατά συνέπεια, διεξήχθη διεθνές συνέδριο για την τροποποίηση των Διεθνών Κανονισμών για την Πρόληψη της Συνεργασίας. Ο κανονισμός αυτός εγκρίθηκε το 1995 και τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1997, όπως σημειώθηκε στην αρχή του παρόντος κεφαλαίου.

#### **4.4. Ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης Ασφάλειας και ο Διεθνής κώδικας ασφάλειας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων**

##### **4.4.1. Ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης Ασφάλειας (International Safety Management – ISM )**

Ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης Ασφάλειας (International Safety Management, ISM), ο οποίος ξεκίνησε με την περαιτέρω αναγνώριση της ανάγκης για ασφαλή λειτουργία του πλοίου και πρόληψης της ρύπανσης και αναπτύχθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), στην πραγματικότητα για την πρόληψη των θαλάσσιων ατυχημάτων, αποτελεί στην ουσία το κεφάλαιο IX της SOLAS, το οποίο ισχύει για τα πλοία, ανεξάρτητα από την ημερομηνία κατασκευής, δηλαδή τα επιβατηγά πλοία, συμπεριλαμβανομένων των επιβατηγών ταχύπλοων σκαφών, των πετρελαιοφόρων, των δεξαμενόπλοιων χημικών, των αερομεταφορέων, των



φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην και των λοιπών φορτίων, και άνω. (27Mukherjee, 2007).

Τέθηκε σε ισχύ σε δύο φάσεις:

- Την 1η Ιουλίου του 1998 για όλα τα επιβατηγά πλοία, τα δεξαμενόπλοια, τα πλοία μεταφοράς χημικών και φυσικού αερίου και τα φορτηγά πλοία καθαρής χωρητικότητας άνω των 500 GRT και
- Την 1η Ιουλίου του 2002 για τα πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου και τις κινητές μονάδες εξορύξεων καθαρής χωρητικότητας άνω των 500 GRT(Θεοτοκάς, 2011)

Βασικότερος σκοπός του ISM CODE, είναι η υιοθέτηση ενός κοινού προτύπου σε διεθνή βάση, για την λειτουργία και την ασφαλή διαχείριση των πλοίων, προκειμένου να αποφευχθεί τυχόν ρύπανση, ανθρώπινοι τραυματισμοί, απώλεια ανθρώπινης ζωής και βλάβες στο περιβάλλον.

Επίσης επικεντρώνεται στον περιορισμό του ανθρώπινου λάθους, αλλά και στον έλεγχο κατά την λήψη αποφάσεων, που ενδέχεται να δημιουργήσουν άμεσα ή έμμεσα βλάβες ή ακόμα και απώλειες.

Αξίζει να αναφερθεί ότι μία σειρά μεγάλων ναυτικών ατυχημάτων οδήγησαν στην δημιουργία του ενιαίου πλαισίου νομοθετικών ρυθμίσεων στις οποίες εντάσσεται ο ISM Code (όπως : Τιτανικός, Herald of Free Enterprise) .

Ο Κώδικας ISM απαιτεί από την εταιρεία διαχείρισης να υιοθετήσει τις παρακάτω πολιτικές .

1.Υιοθέτηση συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης

2. Υιοθέτηση πολιτικών ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος, στις οποίες θα πρέπει να καθορίζονται οι στόχοι του ISM CODE αλλά και να διευκρινίζονται οι τρόποι με τους οποίους, αυτοί οι στόχοι θα υλοποιηθούν.

---

<sup>27</sup> Mukherjee, P. (2007). The ISM Code and the ISPS Code: A critical legal analysis of two SOLAS regimes. WMU Journal of Maritime Affairs. 6:147–166

3. Καθορισμός των αρμοδιοτήτων καθώς και ευθυνών του προσωπικού, το οποίο έχει ως βασική αρμοδιότητα την ενασχόληση με ζητήματα ασφάλειας όπως και την εξασφάλιση των απαραίτητων μέσων που μπορούν να οδηγήσουν στην εκτέλεση των αρμοδιοτήτων του προσωπικού.

Προκειμένου να μπορέσουν αυτές οι εταιρίες να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους, είναι υποχρεωμένες να παρέχουν επαρκή προγραμματισμένη ρουτίνα συντήρησης επί του σκάφους, σωστός σχεδιασμό αλλά και σύστημα ασφαλούς διαχείρισης των πλοίων τα οποία διαθέτει. Οι διαμορφωμένες πολιτικές πρέπει να έχουν σχεδιαστεί με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να το προσωπικό της εταιρείας να μπορεί να υλοποιεί αποτελεσματικά κάθε πολιτική σχετική με την ασφάλεια των πλοίων αυτής όπως και της προστασίας του περιβάλλοντος.

Για να συμβεί αυτό, σημειώνεται η ανάγκη όλο το προσωπικό επί του σκάφους να είναι κατάλληλα εξειδικευμένο. Παράλληλα, θα πρέπει να καταγράφονται όλες οι διαδικασίες συντήρησης, ώστε να διασφαλιστεί ότι τα διάφορα πιστοποιητικά παραμένουν σε ενημερωμένη ημερομηνία για να ταξινομηθούν οι επιθεωρήσεις ελέγχου από τους υπεύθυνους φορείς του κράτους στο οποίο ανήκει ο λιμένας, όπου πραγματοποιείται ο έλεγχος (Mukherjee, 2007).

Επιπλέον, οι διαδικασίες Πιστοποίησης & Συντήρησης Έρευνας είναι απαραίτητες για να καταγράφεται η συντήρηση όλων των ερευνών που πραγματοποιήθηκαν και οι ημερομηνίες λήξης για τις επόμενες έρευνες. Εξάλλου, μια απαίτηση του κώδικα ISM είναι ότι η εταιρεία διενεργεί ελέγχους στα διαχειριζόμενα σκάφη. Η ομάδα ελέγχου για το σκάφος αποτελείται από την DPA (Designated Person Ashore) και έναν τεχνικό επιθεωρητή. Οι έλεγχοι είναι μια ωφέλιμη άσκηση, παρέχοντας την ευκαιρία να αυξηθεί το επίπεδο ευαισθητοποίησης και ενδιαφέροντος για τη διαχείριση της ασφάλειας για όλους τους ενδιαφερόμενους.

Ο ISM code αποτέλεσε αναμφίβολα ένα σημείο τομής στην ιστορία της ναυτιλίας σε διεθνές επίπεδο, σε σχέση με το ζήτημα της πρόκλησης ρύπανσης από τα πλοία, όρισε το κεντρικό πλαίσιο σχετικά με την απονομή ευθυνών σε περιπτώσεις ρύπανσης και η εφαρμογή του καθίσταται υποχρεωτική για όλα τα πλοία.

#### **4.4.2. Ο Διεθνής Κώδικας ασφάλειας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων (International Ship and Port Facility Security Code – ISPS )**

Ο διεθνής κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων τέθηκε σε εφαρμογή από τον IMO τον Ιούλιο του 2004 και αποτελείται από το μέρος Α (οι διατάξεις του οποίου θεωρούνται υποχρεωτικές) και το μέρος Β (οι διατάξεις του οποίου θεωρούνται συστατικές και αντιμετωπίζονται όπως εγκρίθηκε στις 12 Δεκεμβρίου του 2002 με το ψήφισμα 2 της Διάσκεψης των Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων στη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα του 1974 ). Ο κώδικας ενσωματώθηκε στην SOLAS 74 και πιο συγκεκριμένα σαν συμπληρωματικός στο κεφάλαιο XI – 2. Στην πορεία τα συμβαλλόμενα κράτη τον ενέταξαν στα εθνικά τους δίκαια , ενώ στην Ελλάδα ο κανονισμός κυρώθηκε με το Π.Δ 56/2004 (ΦΕΚ Α' 47) .Η δημιουργία του έρχεται ως απάντηση σε ζητήματα τρομοκρατίας, πειρατείας και ευρύτερης ασφάλειας πλοίων και λιμενικών υποδομών και ο κύριος σκοπός του είναι η θέσπιση και εφαρμογή μέτρων για την βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία του διεθνούς εμπορίου και στην εθνική θαλάσσια κυκλοφορία αλλά και στις λιμενικές εγκαταστάσεις , από διαπράξεις και απειλές παράνομων ενεργειών.

Προκειμένου να συμμορφωθεί με τον Κώδικα ISPS, κάθε πλοίο πρέπει να διαθέτει σχέδιο ασφαλείας που να περιλαμβάνει μέτρα που μπορούν να εφαρμοστούν για διάφορα επίπεδα ασφαλείας που ορίζουν οι κυβερνήσεις. Συμβουλευόμενος σχετικά με το επίπεδο των απειλών που ενδέχεται να αντιμετωπίσει το πλοίο, χρησιμοποιώντας κατάλληλες αξιολογήσεις ασφαλείας και άλλες σχετικές πληροφορίες, διασφαλίζοντας ότι το σχέδιο ασφαλείας του πλοίου τροποποιείται για να διορθωθούν οι ελλείψεις και να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις ασφαλείας του συγκεκριμένου πλοίου, ο κώδικας ενισχύει την ασφάλεια στο πλοίο. Το κάθε πλοίο πρέπει να ενεργεί σύμφωνα με τα επίπεδα ασφαλείας που ορίζουν τα συμβαλλόμενα κράτη , διεξάγοντας δραστηριότητες προκειμένου να λαμβάνονται προληπτικά μέτρα για την αποφυγή συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια. Τέτοιες δραστηριότητες είναι οι έλεγχοι κατά την πρόσβαση στο πλοίο, η επιτέλεση όλων των καθηκόντων που σχετίζονται με την ασφάλεια , ο έλεγχος επιβίβασης , η επιθεώρηση της φορτοεκφόρτωσης του φορτίου . Αξίζει να αναφερθεί ότι σε κάθε ένα από τα 3

επίπεδα ασφάλειας ,εξειδικεύεται όλο και πιο πολύ στους τρόπους πρόληψης που χρησιμοποιεί .

Μια απαίτηση του κώδικα ISPS είναι ότι η εταιρεία διενεργεί ελέγχους στα διαχειριζόμενα σκάφη. Αυτό πρέπει να γίνεται σε ετήσια βάση και κανονικά να διαρκεί μια ολόκληρη ημέρα, σε συνδυασμό με τον έλεγχο ISM. Οι εταιρίες επίσης, μπορούν να επωφελούνται από τέτοιους ελέγχους για να επανεξετάσουν τις δραστηριότητες ασφαλείας, διασφαλίζοντας ότι οι ελλείψεις και οι μη συμμορφώσεις που διαπιστώνονται κατά τη διάρκεια αυτών των επιθεωρήσεων ασφαλείας και οι επαληθεύσεις συμμόρφωσης αντιμετωπίζονται άμεσα. Η αξιολόγησή της ασφαλείας του πλοίου αποτελεί και αυτή με την σειρά της ακρογωνιαίο λίθο για την ομαλή διενέργεια ελέγχου σε αυτό. Πραγματοποιείται από τα κατάλληλα πρόσωπα για να εκτιμηθεί σε αρχική φάση το επίπεδο ασφαλείας , γίνεται επιτόπια επιθεώρηση και περιλαμβάνει :

- ✓ Εκτίμηση βασικών λειτουργιών του πλοίου
- ✓ Προσδιορισμό των μέτρων, διαδικασιών και λειτουργιών ασφαλείας.
- ✓ Προσδιορισμό πιθανών απειλών σχετικά με τις βασικές λειτουργίες του πλοίου
- ✓ Προσδιορισμό των αδυναμιών

Προκειμένου, τέλος, να ενισχυθεί η ευαισθητοποίηση και η επαγρύπνηση σχετικά με την ασφάλεια, το πλήρωμα πρέπει να διαθέτει επαρκή κατάρτιση για το προσωπικό που είναι υπεύθυνο για την ασφάλεια του πλοίου. Συμβουλεύει επίσης για την αποτελεσματική επικοινωνία και συνεργασία μεταξύ του αξιωματικού ασφαλείας του πλοίου και των αρμόδιων υπαλλήλων ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης και εξασφαλίζει τη συνοχή μεταξύ των απαιτήσεων ασφαλείας. (Mukherjee, 2007).

## 4.5. Ευρωπαϊκές δράσεις για την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν το κυριότερο μέσο για τις εισαγωγές και τις εξαγωγές της ΕΕ προς τον υπόλοιπο κόσμο. Στην πραγματικότητα, το 90% του εξωτερικού εμπορίου της ΕΕ και το 40% του εσωτερικού εμπορίου της μεταφέρονται δια θαλάσσης. Οι ασφαλείς θάλασσες και οι ωκεανοί έχουν θεμελιώδη σημασία για το ελεύθερο εμπόριο, την οικονομία της ΕΕ και το βιοτικό επίπεδο των πολιτών της.

Οι παράκτιες περιοχές της ΕΕ συνορεύουν με τη Βαλτική Θάλασσα, τη Βόρεια Θάλασσα, τον Βορειοανατολικό Ατλαντικό Ωκεανό, τη Μεσόγειο Θάλασσα, τον Εύξεινο Πόντο και τις εξόχως απόκεντρες περιοχές της Ευρώπης. Από τα 28 κράτη μέλη, 23 είναι παράκτια κράτη και 26 κράτη σημαίας.

Μερικά σχετικά στοιχεία που υποδηλώνουν τα συμφέροντα της ΕΕ στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα είναι τα παρακάτω (European Union, 2019):

- Τα κράτη μέλη διαθέτουν από κοινού περισσότερους από 1.200 εμπορικούς λιμένες και περισσότερα από 8.100 πλοία με σημαία (άνω των 500 GT), 4.300 εγγεγραμμένες ναυτιλιακές εταιρείες. Υπάρχουν 764 μεγάλα λιμάνια και περισσότερες από 3800 λιμενικές εγκαταστάσεις. Υπάρχουν 80 εγγεγραμμένοι φορείς ασφαλείας που δραστηριοποιούνται στα κράτη μέλη.
- Οι ευρωπαίοι πλοιοκτήτες διαχειρίζονται το 30% των πλοίων του πλανήτη και το 35% της παγκόσμιας ναυτιλιακής χωρητικότητας, που αντιπροσωπεύουν το 42% της αξίας του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου
- Περισσότεροι από 400 εκατομμύρια επιβάτες περνούν κάθε χρόνο μέσω λιμένων της ΕΕ.
- Περισσότερο από το 20% της παγκόσμιας χωρητικότητας καταγράφεται σε πλοία με σημαίες των κρατών μελών της ΕΕ και πάνω από το 40% του παγκόσμιου στόλου ελέγχεται από εταιρείες της ΕΕ.

- Ο αλιευτικός στόλος της ΕΕ (σε όλο τον κόσμο) το 2011 αποτελούνταν από 83.014 σκάφη με μικτή χωρητικότητα 1.696.175.

Η ΕΕ όχι μόνο έχει συμφέροντα, αλλά έχει και αρμοδιότητες στον τομέα της παγκόσμιας θαλάσσιας ασφάλειας. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο η ΕΕ συμβάλλει ενεργά στην ασφάλεια και την μείωση του κινδύνου των θαλασσών και των ωκεανών σε διάφορα μέρη του πλανήτη, χρησιμοποιώντας τα υφιστάμενα μέσα της ΕΕ, όπως το Μέσο που συμβάλλει στην Ειρήνη και τη Σταθερότητα ή στο Ευρωπαϊκό Ταμείο Ανάπτυξης (ΕΤΑ) ως κοινή πολιτική ασφάλειας και άμυνας (ΚΠΑΑ).

Σκοπός της στρατηγικής της ΕΕ για τη θαλάσσια ασφάλεια είναι η διαφύλαξη των συμφερόντων ασφάλειας της ναυτιλίας της ΕΕ και η προστασία των κρατών μελών και των πολιτών της από μια σειρά κινδύνων και απειλών στον παγκόσμιο ναυτιλιακό τομέα, συμπεριλαμβανομένου του διασυνοριακού και οργανωμένου εγκλήματος, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, τις απειλές κατά της βιοποικιλότητας, την παράνομη, λαθραία και άναρχη αλιεία, την περιβαλλοντική υποβάθμιση λόγω παράνομης ή τυχαίας απόρριψης και πολλών άλλων. Οι απειλές για την ασφάλεια στη θάλασσα έχουν πολλές εκφάνσεις και επιπτώσεις σε ένα ευρύ φάσμα συμφερόντων, συμπεριλαμβανομένων των εμπορικών μεταφορών, της οικονομικής και πολιτικής σταθερότητας, της εσωτερικής και εξωτερικής ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος.

Η στρατηγική προσδιορίζει τέσσερις κατευθυντήριες αρχές (European Union, 2019): (1) μια διατομεακή προσέγγιση (δηλαδή μια ολοκληρωμένη προσέγγιση). (2) Την λειτουργική ακεραιότητα (όλες οι δραστηριότητες βασίζονται σε υπάρχουσες εντολές ή ικανότητες). (3) Την πολυμερή θαλάσσια πολιτική (αποτελεσματική συνεργασία με χώρες και οργανισμούς-εταίρους). (4) Τον σεβασμό των κανόνων και των αρχών (η ΕΕ είναι μια κοινότητα αξιών, η στρατηγική υπογραμμίζει ή εκδηλώνει αυτές τις αξίες στον τομέα της ναυτιλίας, π.χ. ανθρώπινα δικαιώματα, χρηστή διακυβέρνηση βασισμένη σε κανόνες

#### 4.5.2. Ο ρόλος του EMSA(European Maritime Safety Agency)

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (European Maritime Safety Agency, EMSA) είναι ένας οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης που είναι επιφορτισμένος με τη μείωση του κινδύνου θαλάσσιων ατυχημάτων, θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία και απώλειας ανθρώπινων ζωών στη θάλασσα, συμβάλλοντας στην επιβολή της σχετικής νομοθεσίας της ΕΕ. Έχει έδρα τη Λισαβόνα.

Ο EMSA έχει την ακόλουθη αποστολή (EMSA, 2011):

- ✓ επικουρεί την Επιτροπή στην προετοιμασία της νομοθεσίας της ΕΕ στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα και της πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία
- ✓ επικουρεί την Επιτροπή στην αποτελεσματική εφαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ για την ασφάλεια στη θάλασσα, ιδίως παρακολουθώντας τη γενική λειτουργία του καθεστώτος ελέγχου του κράτους λιμένα της ΕΕ,
- ✓ οργανώνει δραστηριότητες κατάρτισης, αναπτύσσει τεχνικές λύσεις και να παρέχει τεχνική βοήθεια σχετικά με την εφαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ
- ✓ συμβάλλει στην ανάπτυξη κοινής μεθοδολογίας για τη διερεύνηση θαλάσσιων ατυχημάτων
- ✓ παρέχει στοιχεία για την ασφάλεια στη θάλασσα και τη ρύπανση από τα πλοία και συμβάλλει στη βελτίωση του εντοπισμού και της επιδίωξης των πλοίων που πραγματοποιούν παράνομες απορρίψεις

Στο πλαίσιο αυτό, ο EMSA συνεργάζεται στενά με τις θαλάσσιες υπηρεσίες των κρατών μελών. Ο EMSA ιδρύθηκε το 2002, αφού η ΕΕ ενέκρινε σημαντικά νομοθετικά κείμενα σχετικά με τη ναυτική ασφάλεια μετά από μεγάλες θαλάσσιες καταστροφές στα ευρωπαϊκά ύδατα, όπως αυτές που αφορούν το πορθμείο της Εσθονίας όπως και τα πετρελαιοφόρα Erika και Prestige. Θεωρήθηκε ότι μια εξειδικευμένη τεχνική υπηρεσία ήταν απαραίτητη για την επισκόπηση της εφαρμογής αυτής της νομοθεσίας και για την εφαρμογή της.

Ο EMSA εδρεύει στη Λισαβόνα της Πορτογαλίας και μεταφέρθηκε τον Ιούνιο του 2009 σε νέες εγκαταστάσεις, στο κέντρο της Λισαβόνας. Έχει προσωπικό κάτω των 200 ατόμων και λειτουργεί ένα μικρό δίκτυο (στο τέλος του 2009, 16 πλοία) πλοίων που προέρχονται από τον εμπορικό τομέα, τα οποία έχουν σχεδιαστεί για να παρέχουν συμπληρωματική ικανότητα στους πόρους απόκρισης των κρατών μελών. Ο εκτελεστικός διευθυντής του, από το 2012, είναι ο Markku Mylly από τη Φινλανδία. Ο προϋπολογισμός του 2008 για τον EMSA ήταν λίγο πάνω από 50.000.000 ευρώ, εκ των οποίων άνω του ενός τρίτου, 18.000.000 ευρώ χρησιμοποιούνται ειδικά για αποστολές αντιμετώπισης της ρύπανσης από τη θάλασσα (EMSA, 2011).

#### **4.6. Ο Χωροταξικός Σχεδιασμός**

Ο Χωροταξικός Σχεδιασμός είναι ένα κρίσιμο εργαλείο για τη διαχείριση της γης και χρησιμοποιείται ευρέως σε όλες τις ανεπτυγμένες χώρες. Με αυτόν τον τρόπο, λύνονται πολλά κοινωνικά και οικονομικά ζητήματα που συνέβησαν κατά την εξέλιξη των πολιτισμών. Για παράδειγμα, κατά τη διάρκεια της βιομηχανικής επανάστασης του 19ου αιώνα, πολλές δυσκολίες εμφανίστηκαν εξαιτίας της συσσώρευσης πληθυσμών σε περιοχές όπου δεν υπήρχε η κατάλληλη υποδομή για τη διευκόλυνση μεγάλου αριθμού ανθρώπων και δομών. Ως αποτέλεσμα, η έλλειψη πρώτων υλών, οι μολύνσεις των πηγών ύδατος κ.λπ. έδειξαν τον απαιτούμενο τρόπο για το σωστό σχεδιασμό (<sup>28</sup>Ehler, 2008).

Ωστόσο, πριν από λίγα χρόνια, ένας μικρός αριθμός χωρών είχε σαφές όραμα για τη μελλοντική χρήση θαλάσσιων περιοχών. Αυτό δεν σημαίνει απαραίτητα ότι όλες οι χρήσεις της θάλασσας είναι ανεξέλεγκτες ή ότι οι θαλάσσιες περιοχές δεν χρησιμοποιούνται καταλλήλως. Οι περιοχές στη θάλασσα ρυθμίζονται ή διανέμονται με διαφορετικούς τρόπους, αλλά εξυπηρετούν κυρίως οικονομικά συμφέροντα, καθώς αυτές οι δραστηριότητες είναι αυτές που είναι πιο κερδοφόρες. Παρατηρούνται διάφορα παραδείγματα των υφιστάμενων θαλάσσιων ζωνών

---

<sup>28</sup> Ehler, C. (2008). Conclusions: Benefits, lessons learned, and future challenges of marine spatial planning. *Marine Policy*. 32(5):840–843.



προγραμματισμού για τη διαδρομή των πλοίων (ναυτιλία), την απόρριψη αποβλήτων, τη στρατιωτική ασφάλεια και την άντληση φυσικών πόρων (<sup>29</sup>Young et al., 2007).

Επιπλέον, οι θαλάσσιες δραστηριότητες αυξάνονται διαρκώς, οδηγώντας έτσι σε υψηλό ανταγωνισμό μεταξύ των συμφερόντων των διαφόρων θαλάσσιων χρήσεων, όπως η ναυτιλία και οι θαλάσσιες μεταφορές, η υπεράκτια ενέργεια, η ανάπτυξη λιμένων, η αλιεία, η υδατοκαλλιέργεια και η προστασία του περιβάλλοντος. Όταν αυτές οι δραστηριότητες συνδυάζονται με την κλιματική αλλαγή, η αύξηση της στάθμης της θάλασσας, η όξινη βροχή, η αύξηση της θερμοκρασίας των υδάτων και η συχνότητα των ακραίων φαινομένων που παρατηρούνται τα τελευταία χρόνια, είναι πιθανό να μετατοπιστούν οι οικονομικές δραστηριότητες στις θαλάσσιες περιοχές και να προκληθεί αλλοίωση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων. Ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός (Maritime Spatial Planning, MSP) μπορεί να ελαχιστοποιήσει όλα τα παραπάνω προβλήματα προωθώντας την αποτελεσματική χρήση του θαλάσσιου χώρου και των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας μέσω της χρήσης αποτελεσματικών μέτρων προσαρμογής χαμηλού κόστους (European Union, 2007).

Τα Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών (Geographical Information Systems, GIS) μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να βοηθήσουν τους ενδιαφερόμενους φορείς να εφαρμόσουν μια διαδικασία MSP σε μια περιοχή.

Στην Ευρώπη, η πρωτοβουλία MSP αποτελεί μέρος της μακροπρόθεσμης στρατηγικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη στήριξη της βιώσιμης ανάπτυξης στους θαλάσσιους τομείς συνολικά, που ονομάζεται "μπλε ανάπτυξη". Όπως ορίζεται στην EE 18, η «γαλάζια» οικονομία αντιπροσωπεύει περίπου 5,4 εκατομμύρια θέσεις εργασίας και παράγει ακαθάριστη προστιθέμενη αξία ύψους σχεδόν 500 δισεκατομμυρίων ευρώ ετησίως. Στην πραγματικότητα, οι θάλασσες και οι ωκεανοί θεωρούνται οι οδηγοί της ευρωπαϊκής οικονομίας και έχουν μεγάλες δυνατότητες καινοτομίας και ανάπτυξης. Η στρατηγική της γαλάζιας ανάπτυξης είναι ως εκ τούτου η "θαλάσσια συμβολή" στην επίτευξη των στόχων της στρατηγικής «Ευρώπη

---

<sup>29</sup> Young, R., Osherenko, G., Ekstrom, J., Crowder, B., Ogden, J., Wilson, A., Peach, R. (2007). Solving the Crisis in Ocean Governance: Place-Based Management of Marine Ecosystems. *Environment: Science and Policy for Sustainable Development*. 49(4): 20–32

2020» για έξυπνη, διατηρήσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη (Hadjimitsis et al., 2015).

Η μπλε ανάπτυξη αποτελείται από τρία στοιχεία: i) Ανάπτυξη τομέων που έχουν υψηλό δυναμικό για βιώσιμες θέσεις εργασίας και ανάπτυξη. ii) Ανάπτυξη βασικών συνιστωσών για την παροχή γνώσεων, ασφάλειας δικαίου και ασφάλειας στη γαλάζια οικονομία. iii) Καθορισμός στρατηγικών για τις θαλάσσιες λεκάνες ώστε να εξασφαλιστούν ειδικά μέτρα και να ενισχυθεί η συνεργασία μεταξύ χωρών που εξετάζουν την Αδριατική και το Ιόνιο Πέλαγος, τον Αρκτικό Ωκεανό, τον Ατλαντικό Ωκεανό, τη Βαλτική Θάλασσα, τον Εύξεινο Πόντο, τη Μεσόγειο Θάλασσα και τη Βόρεια Θάλασσα. Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός (MSP) εμπίπτει στη δεύτερη συνιστώσα και έχει πεδίο εφαρμογής για την εξασφάλιση αποτελεσματικής και βιώσιμης διαχείρισης των δραστηριοτήτων στη θάλασσα (Hadjimitsis et al., 2015).

Στο παρόν τμήμα παρουσιάζονται γενικές αρχές σχετικά με την εφαρμογή του MSP στην Ευρώπη. Η πλειοψηφία των χωρών της ΕΕ εργάστηκε ή ασχολείται επί του παρόντος με τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό παρέχοντας νομοθεσία και εφαρμόζοντας διάφορα πιλοτικά σχέδια ή τελικά ολοκληρωμένα έργα.

Επί του παρόντος, υπάρχουν πολλά έργα στην Ευρώπη, τα οποία αφορούν το Σχέδιο Βαλτικής Θάλασσας, το Adriplan, το MASPNOSE, το Σχέδιο Βοθνίας και το TPEA είναι μερικά από τα προγράμματα MSP που λαμβάνουν χώρα στην Ευρώπη. 22 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Βέλγιο, Δανία, Γερμανία, Σουηδία, Πολωνία, Λιθουανία, Λετονία, Εσθονία, Ιταλία, Ελλάδα, και τη Ρουμανία) και η Ουκρανία ως γειτονική χώρα συμμετέχουν σε αυτά τα έργα. Το Βέλγιο, η Γερμανία, το Ηνωμένο Βασίλειο και οι Κάτω Χώρες συγκαταλέγονται μεταξύ των ηγετικών χωρών όσον αφορά την ανάπτυξη και την εφαρμογή του χωροταξικού σχεδιασμού στο θαλάσσιο περιβάλλον

#### 4.6.1. Marine Spatial Planning (MSA) στην Κύπρο

Όπως περιγράφηκε προηγουμένως, η απουσία MSP συνεπάγεται την ύπαρξη πολλών δυσκολιών που αναπόφευκτα προκαλούν προβλήματα στο περιβάλλον, την κοινωνία και την οικονομία. Στην Κύπρο, η γεωγραφική θέση και η τεράστια έκταση της ΑΟΖ της (σε σύγκριση με το μέγεθος της γης) αποτελούν δύο πολύ σημαντικούς λόγους για τη διαμόρφωση ενός ακριβούς και ολοκληρωμένου MSP.

Η Κύπρος είναι ένα νησί που βρίσκεται ανάμεσα σε τρεις ηπείρους: Ευρώπη, Αφρική και Ασία. Επιπλέον, καμία από τις γειτονικές χώρες δεν εργάστηκε για τη δημιουργία ενός εθνικού MSP. Έτσι, η Κύπρος μπορεί να μάθει από το έργο που επιτελούν οι επιτυχώς υλοποιούμενοι MSP και να γίνει ένα διακρατικό παράδειγμα για τις χώρες της Μεσογείου. Αυτό θα προσφέρει οικονομικά οφέλη και θα ενισχύσει τα θαλάσσια οικοσυστήματα (<sup>30</sup>Gilliland & Laffoley, 2008).

Η χερσαία περιοχή του νησιού είναι περίπου 9.251 χλμ<sup>2</sup> ενώ η ζώνη που αφορά την ΑΟΖ είναι 98.240 χλμ<sup>2</sup>. Συγκρίνοντας τους δύο τομείς, φαίνεται σαφώς ότι η ΑΟΖ είναι περισσότερο από δέκα φορές μεγαλύτερη από την έκταση. Έτσι, εάν η κυπριακή υδάτινη περιοχή διοικείται σωστά, τα οφέλη θα είναι τεράστια.

Επιπλέον, οι κάτοικοι και οι επενδυτές συνειδητοποιούν ότι η ΑΟΖ της Κύπρου είναι απεριόριστη και πολλοί τη θεωρούν ως έδαφος αποθέματος ή ως περιοχή για τις δραστηριότητες που δεν επιτρέπονται πλέον στην ξηρά. Επίσης, οι θαλάσσιες δραστηριότητες αυξάνονται, με αποτέλεσμα τη μεγαλύτερη ζήτηση θαλάσσιου χώρου και χρόνου. Οι συγκρούσεις μεταξύ αυτών των δραστηριοτήτων είναι αναπόφευκτες και πρέπει να αντιμετωπίζονται. Όλα τα παραπάνω μπορούν να διαχειριστούν με επιτυχία χρησιμοποιώντας ένα ενοποιημένο MSP.

Έτσι, το 2013 δημιουργήθηκε στην Κύπρο ένα έργο Interreg IV μεταξύ Κυπρίων και Ελλήνων εταιρών για ολοκληρωμένη διαχείριση των ακτών και των θαλάσσιων δραστηριοτήτων και στις δύο περιοχές. Η επιτροπή διαχείρισης του έργου περιλαμβάνει το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας (Υπουργείο Επικοινωνιών και Έργων

---

<sup>30</sup> Gilliland, P., Laffoley, D. (2008). Key elements and steps in the process of developing ecosystem-based marine spatial planning. *Marine Policy*. 32(5):787–796.

Κύπρου), το Τμήμα Κτηματολογίου και Χωρομετρίας, η Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης Ευρωπαϊκών Ταμείων (Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου Πελάγους), το Πανεπιστήμιο Αιγαίου, το Τεχνολογικό Πανεπιστήμιο Κύπρου και το Κέντρο Ωκεανογραφίας του Πανεπιστημίου Κύπρου.

#### **4.7. Ολοκληρωμένη θαλάσσια επιτήρηση**

Η ολοκληρωμένη θαλάσσια επιτήρηση παρέχει στις αρμόδιες δημόσιες αρχές σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ), αλλά και σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο, μέσα ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ τομέων και συνόρων, προκειμένου να κατανοήσουν αποτελεσματικά τις δραστηριότητες και τα γεγονότα στη θάλασσα.

Ο τομέας της ναυτιλίας της ΕΕ αντιμετωπίζει ποικίλες αυξανόμενες προκλήσεις και απειλές σε όλες τις περιφερειακές θαλάσσιες λεκάνες. Αυτά μπορούν να αφορούν από τη θαλάσσια ρύπανση μέχρι την εξάντληση των αποθεμάτων ιχθύων, την εμπορία ανθρώπων ή ναρκωτικών και ακόμη και την πειρατεία. Ο στόχος της περαιτέρω ενοποίησης των αρχών θαλάσσιας επιτήρησης είναι συνεπώς η ανίχνευση των τρωτών σημείων, η καταπολέμηση των παράνομων δραστηριοτήτων και η αύξηση της γνώσης.

Η ολοκλήρωση της θαλάσσιας επιτήρησης αρχίζει με την ανταλλαγή σχετικών πληροφοριών μεταξύ τομέων και συνόρων. Αυτή η ανταλλαγή πληροφοριών θα ενισχύσει την «ευαισθητοποίηση σε θέματα θαλάσσιας κατάστασης» των αρμόδιων δημόσιων αρχών και θα διευκολύνει τη λήψη ορθών αποφάσεων. Με τον τρόπο αυτό, θα ενισχυθεί η αποτελεσματικότητα και η αποδοτικότητα των δραστηριοτήτων θαλάσσιας επιτήρησης, ενώ παράλληλα θα αξιοποιηθούν καλύτερα τα χρήματα των φορολογουμένων (European Commission, 2012).

Ωστόσο, επί του παρόντος, οι δημόσιες αρχές της ΕΕ και των εθνικών αρχών που είναι αρμόδιες για διάφορες πτυχές της θαλάσσιας επιτήρησης - π.χ. ο έλεγχος της αλιείας, τα τελωνεία, το περιβάλλον, η γενική επιβολή του νόμου ή η άμυνα - συλλέγουν πληροφορίες και δεδομένα κατά κύριο λόγο ανεξάρτητα και δεν τα

μοιράζονται συστηματικά. Η διασυνοριακή ανταλλαγή δεδομένων εντός ενός τομέα έχει προχωρήσει τα τελευταία χρόνια, συχνά με τη βοήθεια ευρωπαϊκών οργανισμών, αλλά η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ τομέων εξακολουθεί να είναι μόνο στο αρχικό στάδιο. Η ενσωμάτωση της θαλάσσιας επιτήρησης αποτελεί αναγκαιότητα για την εξασφάλιση ασφαλέστερων και καθαρότερων θαλασσών. Αυτές είναι θεμελιώδεις προϋποθέσεις για την προώθηση της βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης σε έναν κόσμο παγκοσμιοποίησης.

Τον Οκτώβριο του 2009, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καθόρισε κατευθυντήριες αρχές για τον τρόπο ολοκλήρωσης της θαλάσσιας επιτήρησης. Με βάση αυτές τις αρχές, αναπτύσσεται ένα κοινό περιβάλλον ανταλλαγής πληροφοριών (Common Information Sharing Environment, CISE) από κοινού από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα κράτη μέλη της ΕΕ, στο οποίο συμμετέχουν πολιτικές και στρατιωτικές αρχές, για την εποπτεία οργανισμών που δραστηριοποιούνται στον τομέα της ναυτιλίας (European Commission, 2012).

Το CISE αποσκοπεί στη δημιουργία ενός πολιτικού, πολιτιστικού, νομικού και τεχνικού περιβάλλοντος που θα επιτρέπει την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ υφιστάμενων και μελλοντικών συστημάτων και δικτύων επιτήρησης. Η διαλειτουργικότητα μεταξύ των συστημάτων θα πρέπει να συμβαίνει με αποκεντρωμένο τρόπο, χρησιμοποιώντας σύγχρονες τεχνολογίες. Παράσχει σε όλες τις ενδιαφερόμενες αρχές πρόσβαση στις πληροφορίες που χρειάζονται για τις αποστολές τους στη θάλασσα με βάση τις αρχές της «ανάγκης να γνωρίζουν» και της «ευθύνης να μοιράζονται».

Ένας οδικός χάρτης με μια προσέγγιση βήμα προς βήμα εγκρίθηκε τον Οκτώβριο του 2010. Σημαντική πρόοδος σημειώθηκε σε στενή συνεργασία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, της Υποεπιτροπής εμπειρογνομόνων των κρατών μελών (Member States Expert sub-Group, MSEsG) για την ολοκληρωμένη θαλάσσια επιτήρηση και της Τεχνικής Συμβουλευτικής Ομάδας «CISE» (Technical Advisory Group, TAG) συμπεριλαμβανομένων των εκπροσώπων όλων των κοινοτήτων και των ευρωπαϊκών οργανισμών)

Οι βασικοί στόχοι, μεταξύ άλλων, ήταν οι εξής (European Commission, 2009):

- Προσδιορισμός 7 κοινοτήτων χρηστών (έλεγχος των συνόρων, ασφάλεια στη θάλασσα, έλεγχος της αλιείας, τελωνεία, θαλάσσιο περιβάλλον, γενική επιβολή του νόμου και άμυνα) και περίπου 400 εθνικές δημόσιες αρχές που θα επωφεληθούν από το CISE.
- Χαρτογράφηση πάνω από 500 υπάρχοντων στοιχείων δεδομένων θαλάσσιας επιτήρησης και εντοπισμός σημερινής «διαφοράς» πληροφόρησης που φθάνει μέχρι και μεταξύ 40% και 90% των σχετικών δεδομένων.
- Καθορισμός δικαιωμάτων πρόσβασης στην ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των τομεακών αρχών: Η TAG διερευνά επί του παρόντος τη συνάφεια της διαμόρφωσης στοιχείων δεδομένων σε «πακέτα υπηρεσιών πληροφοριών προσανατολισμένων προς το σκοπό» με αντίστοιχα προκαθορισμένα «δικαιώματα πρόσβασης» βάσει προκαθορισμένων θαλάσσιων αποστολών των 7 κοινοτήτων χρηστών.

Η Κυπριακή CISE στοχεύει στην ανάπτυξη του κυπριακού περιβάλλοντος ανταλλαγής πληροφοριών προς την κατεύθυνση μιας ολοκληρωμένης εθνικής επίβλεψης θαλάσσιας επιτήρησης, που να συμμορφώνεται με το γενικό όραμα του CISE. Βασίζεται στην τεχνογνωσία που αναπτύχθηκε στο πλαίσιο του ελληνικού προγράμματος CISE (European Commission, 2018).

Το έργο αναμένεται να είναι συνεπές με τα υπάρχοντα περιφερειακά συστήματα ανταλλαγής πληροφοριών που χρησιμοποιούνται από τις εμπλεκόμενες ναυτιλιακές αρχές και να συμπληρώνει τις καινοτομίες που αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο του έργου FP7 / EUCISE2020, στο οποίο συμμετέχουν οι Υπεύθυνοι Πακέτων Εργασίας και η ενίσχυση των εθνικών κυπριακών δυνατοτήτων που απαιτούνται προκειμένου να συμπληρωθούν και να επαναχρησιμοποιηθούν οι συνολικές εξελίξεις της CISE της ΕΕ (European Commission, 2018).

## Συμπεράσματα

Το διεθνές δίκαιο της θάλασσας είναι εκείνο το μέρος του διεθνούς δικαίου το οποίο ρυθμίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κρατών και άλλων υποκειμένων οντοτήτων του διεθνούς δικαίου όσον αφορά τη χρήση και την αξιοποίηση των θαλασσών σε χρόνο ειρήνης. Τα Εσωτερικά ύδατα, η Εδαφική Θάλασσα, η συνορεύουσα ζώνη, η Αποκλειστική οικονομική ζώνη και η υφαλοκρηπίδα είναι έννοιες που ισχύουν στο διεθνές δίκαιο της θάλασσας από το 1982.

Ωστόσο, η ειδική αναφορά στην Αποκλειστική οικονομική ζώνη και την υφαλοκρηπίδα έγκειται στο γεγονός ότι προκειμένου ένα κράτος να τις ρυθμίσει, θα πρέπει να έρθει σε συμφωνία με τα γειτονικά του κράτη. Σύμφωνα με το άρθρο 56, το παράκτιο κράτος διαθέτει κυριαρχικά δικαιώματα στην αποκλειστική οικονομική ζώνη με σκοπό την εξερεύνηση και εκμετάλλευση, τη διατήρηση και τη διαχείριση των φυσικών πόρων, ζωντανών ή μη, των υδάτων που βρίσκονται παραπλεύρως του θαλάσσιου βυθού και του θαλάσσιου πυθμένα και το υπέδαφος και σε σχέση με άλλες δραστηριότητες για την οικονομική εκμετάλλευση και εξερεύνηση της ζώνης, όπως η παραγωγή ενέργειας από το νερό, τα ρεύματα και τους ανέμους.

Η ελληνοκυπριακή θέση σχετικά με την επίλυση της διαφοράς για την ΑΟΖ βασίζεται ουσιαστικά στον ισχυρισμό ότι η θαλάσσια οριοθέτηση μεταξύ της ηπειρωτικής Τουρκίας και της Κύπρου πρέπει να γίνεται αποκλειστικά με την υιοθέτηση της «αρχής της ισοδυναμίας», ανεξάρτητα από τυχόν «ειδικές περιστάσεις» που μπορεί να υπάρχουν, ενώ από την άλλη πλευρά, η θέση της Τουρκίας στην οριοθέτηση της ΑΟΖ βασίζεται στην αρχή της "ισότητας" που απαιτεί την εξέταση ειδικών συνθηκών για την τήρηση των κανόνων αναλογικότητας και μη επέμβασης.

Το διεθνές δίκαιο της θάλασσας δεν έχει μια σταθερή μεθοδολογία που να ισχύει για όλες τις διαφορές που αφορούν θαλάσσια σύνορα, παρόλο που η νομολογία έχει αναπτύξει ορισμένα κριτήρια, συνεπώς κάθε φορά υπάρχει μεμονωμένη εξέταση της κάθε υποπερίπτωσης.

Η Τουρκία δεν δεσμεύεται νομικά από τη σύμβαση αυτή καθ' αυτή, καθώς δεν αποτελεί συμβαλλόμενο μέρος. Μόνο τα κράτη που επικυρώνουν ή προσχωρούν σε μια συνθήκη είναι νομικά υποχρεωμένα να την εφαρμόζουν. Συνεπώς, δεν έχει πρόσβαση στο Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας και ούτε στην Επιτροπή του ΟΗΕ για τα Όρια της Υφαλοκρηπίδας. Ωστόσο, πολλοί από τους κανονισμούς της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας, όπως οι θαλάσσιες ζώνες και η αρχή της ευθυδικίας κατά την οριοθέτηση της ΑΟΖ και της υφαλοκρηπίδας, έχουν στο μεταξύ εθιμική ισχύ. Δηλαδή, οι κανονισμοί ισχύουν ανεξάρτητα από τη σύμβαση και δεσμεύουν και μη συμβαλλόμενα μέρη.

Σήμερα, η ανάπτυξη του τομέα πετρελαίου και φυσικού αερίου στην Κύπρο συνεχίζεται. Οι πρόσφατες ανακαλύψεις υδρογονανθράκων στην ΑΟΖ της Κύπρου έχουν προσελκύσει την προσοχή διεθνώς και έχουν δημιουργήσει αισθητή αισιοδοξία για το μέλλον. Προς το παρόν έχουν χορηγηθεί 8 διερευνητικές άδειες εκμετάλλευσης με αντίστοιχες συμβάσεις που έχουν συναφθεί. Η πρώτη άδεια ήταν για το Οικόπεδο 12, που ονομάστηκε «Αφροδίτη» και χορηγήθηκε στην Noble Energy τον Οκτώβριο του 2008. Τον Ιανουάριο του 2012 η Noble Energy ανακοίνωσε ανακάλυψη πεδίου φυσικού αερίου με εκτιμώμενη περιοχή πόρων 5 έως 8 τρισεκατομμύρια κυβικά πόδια (Tcf) όπου αναθεωρήθηκε σε 3,6 έως 6 Tcf τον Οκτώβριο του 2013. Τον Νοέμβριο του 2014, οι εκτιμώμενοι πόροι αναθεωρήθηκαν περαιτέρω προς τα πάνω κατά 12%. Ωστόσο κρίνεται σκόπιμο να αναφερθεί ότι οι μέθοδοι εξαγωγής αυτών των κοιτασμάτων δεν επέρχονται δίχως κόστος.

Προκειμένου να συνεχιστούν και να αποδώσουν οι επενδύσεις στην περιοχή, αποτελεί αναγκαία συνθήκη η εξεύρεση κάποιου είδους λύσης στην διαμάχη με την τουρκική πλευρά. Για τον λόγο αυτό, η συμμετοχή της Κυπριακής Δημοκρατίας στις θεσμικές διεργασίες που πραγματοποιούνται κυρίως από την πλευρά της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως είναι για παράδειγμα, οι δράσεις του EMSA, αλλά και δράσεις Χωροταξικού Σχεδιασμού, είναι απαραίτητες να γίνονται διότι με αυτό τον τρόπο ωθούνται τα πράγματα προς την συγκεκριμένη κατάσταση.

Σε κάθε περίπτωση, η εκμετάλλευση της κυπριακής ΑΟΖ αποτελεί ένα πολυσύνθετο ενεργειακό, οικολογικό και γεωπολιτικό πρόβλημα, του οποίου η επίλυση είναι σίγουρο ότι θα αργήσει αρκετά .



## Βιβλιογραφία

Baseren, S. (2010). Disputes over Eastern Mediterranean Maritime Jurisdiction Areas, [http://vizyon21yy.com/documan/genel\\_konular/Milli%20Guvenlik/Kibris\\_Ege/Dogu\\_Akdeniz\\_Deniz\\_Yetki\\_Alanl\\_ari\\_Uyusmazligi.pdf](http://vizyon21yy.com/documan/genel_konular/Milli%20Guvenlik/Kibris_Ege/Dogu_Akdeniz_Deniz_Yetki_Alanl_ari_Uyusmazligi.pdf). [26/1/2020].

Blikom, L., Danielsen, K. (2010). Project risk perspective on using LNG, CNG, and GTL concepts to monetise offshore stranded gas. Available at: <http://www.worldenergy.org/documents/congresspapers/300.pdf> [3/2/2020].

Brown, ED. (1994). *The International Law of the Sea*. Oxford: Oxford University Press.

Buzan, B. (1981). Negotiating by Consensus: Developments in Technique at the Third United Nations Conference on the Law of the Sea. *American Journal of International Law*. 75:324-348.

Carroz, E., Savini, M. (1983). The Practice of Coastal States Regarding Foreign Access to Fishery Resources, Report of the Expert Consultation on the Conditions of Access to the Fish Resources of the Exclusive Economic Zone. *FAO Fisheries Report*. 293:49-51.

Churchill, R. (2013). *Law of the Sea*. Cambridge: Cambridge University Press.

Churchill, R., Lowe, V. (1999). *The Law of the Sea*. Huntington, USA: Juris Publishing, Inc.

CleanNG. (2012). History of CNG. Available at: <http://www.gocleanng.com/learn/cng-history>. [22/1/2020].

Cyprus-Mail. (2013). Emergency meeting' called on interim gas Available at: <http://cyprus-mail.com/2013/12/24/emergency-meeting-called-on-interim-gas/>. [21/1/2020].

CyprusNet (2014). Parliamentary Political Parties in Cyprus. Available at: [http://www.cyprusnet.com/article\\_parliamentary-political-parties-in-cyprus](http://www.cyprusnet.com/article_parliamentary-political-parties-in-cyprus). [19/1/2020].

Deloitte. (2018). Oil & Gas in Cyprus. Available at: <https://www2.deloitte.com/cy/en/pages/energy-and-resources/articles/deloitte-guide-to-oil-and-gas.html>. [2/2/2020].

Dixon, M. (2005). *Textbook on International Law*. New York, USA: Oxford University Press.

Durr, C., Coyle, D., Hill, D., Smith, S. (2005). LNG Technology for the commercially minded. Available at: <https://www.yumpu.com/en/document/view/5399935/lng-technology-for-the-commercially-minded-kbr>. [23/1/2020].

Economides, M., Mokhatab, S. (2007). Compressed Natural Gas: Monetizing Stranded Gas. Available at: <http://www.energytribune.com/941/compressed-natural-gas-monetizing-stranded-gas#sthash.rmZuwAn0.dnmjrzln.dpbs> [1/2/2020].

Economides, M., Wood, D. (2009). The state of natural gas. *Journal of Natural Gas Science and Engineering*. 1:1-13.

Ehler, C. (2008). Conclusions: Benefits, lessons learned, and future challenges of marine spatial planning. *Marine Policy*. 32(5):840–843.

EIA (2013). *Country Analysis Note: Cyprus. 2013*. Washington: U.S. Energy Information Administration.

Ernst & Young, (2013). Global LNG, Will new demand and new supply mean new pricing? Available at: <http://www.lngbunkering.org/lng/sites/default/files/2013%20EY%20impact%20of%20global%20supply%20patterens%20on%20LNG%20price.pdf>. [19/1/2020].

European Commission (2018). Cypriot information sharing environment towards an integrated national maritime surveillance awareness and enhancement of cross-sector and cross-border exchange of information. Available at:

<https://ec.europa.eu/easme/en/cypriot-information-sharing-environment-towards-integrated-national-maritime-surveillance-awareness>. [18/2/2020].

European Commission. (2009). Towards the integration of maritime surveillance. Available at: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO\\_09\\_454](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_09_454). [22/2/2020].

European Commission. (2012). Integrated Maritime Surveillance. Available at: [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/integrated\\_maritime\\_surveillance\\_en](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/integrated_maritime_surveillance_en). [11/2/2020].

European Maritime Safety Agency (2011). Annual Report 2010. Available at: <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=4&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiL2eWY443oAhXxRxUIHYV9D1gQFjADegQIBBAB&url=http%3A%2F%2Femsa.europa.eu%2Fpublications%2Fcorporate-publications%2Fdownload%2F1421%2F143%2F23.html&usg=AOvVaw19xtnSrixXljjellV9IwU9>. [15/2/2020].

European Union. (2007). Directive 2007/2/EC of the European Parliament and of the council of 14 March 2007 establishing an Infrastructure for Spatial Information in the European Community. Available at: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:108:0001:0014:EN:PDF>. [15/1/2020].

European Union. (2019). The EU Maritime Security Strategy and Action Plan. Available at: [https://eeas.europa.eu/topics/maritime-security\\_en](https://eeas.europa.eu/topics/maritime-security_en). [11/2/2020].

Evans, M.(1989). *Relevant Circumstances and Maritime Delimitation*. Oxford, UK: Clarendon Press.

Giamouridis, A. (2013). *Natural Gas in Cyprus: Choosing the Right Option*. Washington DC: The German Marshall Fund of the United States.

Gilliland, P., Laffoley, D. (2008). Key elements and steps in the process of developing ecosystem-based marine spatial planning. *Marine Policy*. 32(5):787–796.

Gucma S. (1986.) *Maritime Ferry Terminals - Design and Operation in Terms of Marine Traffic Engineering*. Budapest: Science Editions.

Hadjimitsis, D., Agapiou, A., Themistocleous, K., Mettas, C. (2015). Marine Spatial Planning in Cyprus. Third International Conference on Remote Sensing and Geoinformation of the Environment.

Henderson, S. (2013). *Natural Gas Export Options for Israel and Cyprus. Mediterranean Paper Series*. Washington, USA: The German Marshall Fund of the United States.

Ioannides, N. (2019). A legal appraisal of the Turkish drilling activities in the continental shelf/ EEZ of Cyprus. *Bimonthly Electronic Newsletter*. 16(5):15-18.

Ioannou K.-Strati A. (2013) *Dikaio tis Thalassas, Nomiki Vivliothiki*

Jayakumar S. (1977). The Issue of the Rights of Landlocked and Geographically Disadvantaged States in the Living Resources of the Economic Zone. *Virginia Journal of International Law*. 18:69- 119.

Juda, L. (1986). The exclusive Economic Zone: Compatibility of National Claims and the UN Convention of the Law of the Sea. *Ocean Development and International Law Journal*. 16:1- 58.

Karvounopoulos, P. (2019). Turkey will seek to buy Russian fighters if excluded from the F-35. Available at: <https://time.com/5662553/russia-turkey-fighter-jet/>. [2/1/2020].

Kastrisios, C. (2014). Methods of Maritime Outer Limits Delimitation. Available at: <http://nausivios.snd.edu.gr/docs/2014E1.pdf>. [3/2/2020].

Kentas, G. (2019), Turkey's "invasion" on the Cyprus EEZ. Available at: <https://www.onisilos.gr/?cat=680>. [19/1/2020].

Kentas, G. (2019). Realpolitik in Europe and eastern Mediterranean. *Bimonthly Electronic Newsletter*. 16(5):7-14.

Klein, N. (2005). *Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea*. Cambridge: Cambridge University Press.

Kopacz Z., Morgas W. (2015). Criteria for estimating navigational safety at sea. *Scientific Journal of Polish Naval Academy*. 5:45-63.

Kreutzmann A., Wolter D., Dylla F., Lee H. (2013). Towards Safe Navigation by Formalizing Navigation Rules. *International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*. 7(2):161-168.

Lupinacci, C. (1983). The legal Status of the Exclusive Economic Zone in the 1982 Convention on the Law of the Sea. Available at: <http://www.fao.org/3/s5280T/s5280t0p.htm>. [18/2/2020].

Marks, M. (2003). Liquefied natural gas in California: history, risks, and siting. Available at: [http://www.energy.ca.gov/reports/2003-07-17\\_700-03-005.PDF](http://www.energy.ca.gov/reports/2003-07-17_700-03-005.PDF) 2013]. [22/1/2020].

Mytrwpoulos D. (2012) To Dikaio tis Thalassas , Nomiki Vivliothiki

Mukherjee, P. (2007). The ISM Code and the ISPS Code: A critical legal analysis of two SOLAS regimes. *WMU Journal of Maritime Affairs*. 6:147–166.

Nikolaou, M. (2010). Optimizing the logistics of compressed natural /gas transportation by marine vessels. *Journal of Natural Gas Science and Engineering*. 2: 1-20.

O’Connell, P. (1982). *The International Law of the Sea*. Oxford: Oxford University Press.

Paltsev, S., O’Sullivan, F., Lee, N., Agarwal, A., Li, M., Li, X., Fylaktos, N. (2013). *Natural Gas Monetization Pathways for Cyprus: Interim Report – Economics of Project Development Options*. Cambridge, USA: MIT Energy Initiative, Massachusetts Institute of Technology.

Paz Galan, G. (2015). *History\_of\_the\_Collision\_Regulations*. Available at: [https://www.academia.edu/14931412/History\\_of\\_the\\_Collision\\_Regulations](https://www.academia.edu/14931412/History_of_the_Collision_Regulations). [2/2/2020].

Reisman, F., Westerman, S. (2017). *Straight Baselines in International Maritime Boundary Delimitation*. New York: Palgrave Macmillan.

Republic of Cyprus. (2014). Exclusive Economic Zone. Available at <http://www.cyprus.gov.cy/MOI/pio/pio.nsf/0/FE475A6A54F2F7B2C225757100257AD4?opendocument/> [19/1/2020].

Sarantaki, A. (2019). Frontex & NATO: A New Partnership in the Making. Available at: [http://www.eliamep.gr/wp-content/uploads/2019/02/100\\_2018\\_-WORKING-PAPER-\\_Antonia-Maria-Sarantaki.pdf](http://www.eliamep.gr/wp-content/uploads/2019/02/100_2018_-WORKING-PAPER-_Antonia-Maria-Sarantaki.pdf). [12/2/2020].

Shalowitz, L. (1962). *Shore and Sea Boundaries*. Washington: U.S. Dept. of Commerce.

Shaw, N. (1997). *International Law*. Cambridge: Cambridge University Press.

Theophanous, A. (2019). What can we expect from a possible resumption of the bicomunal negotiations? *Bimonthly Electronic Newsletter*. 16(5):2-4.

Torskiy, V., Topalov, P., Chesnokova, V. (2016). Conceptual Grounds of Navigation Safety. *International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*. 10(1):79-82.

Turkish Ministry of Foreign Affairs. (2010). No: 288, 21 December 2010, Press Release. Available at: [http://www.mfa.gov.tr/no\\_-288\\_-21-december-2010\\_-press-release-regarding-the-exclusive-economic-zone-\\_eez\\_-delimitation-agreement--signed-between-greek-cypriot-administration-and-israel.en.mfa](http://www.mfa.gov.tr/no_-288_-21-december-2010_-press-release-regarding-the-exclusive-economic-zone-_eez_-delimitation-agreement--signed-between-greek-cypriot-administration-and-israel.en.mfa). [24/1/2020].

UN Convention on the Law of the Sea. (1982). Convention on the Law of the Sea. Available at: [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf). [2/2/2020].

US Energy Information Administration. (2013). Overview of oil and natural gas in the Eastern Mediterranean region. Available at: [https://www.eia.gov/international/content/analysis/regions\\_of\\_interest/Eastern\\_Mediterranean/eastern-mediterranean.pdf](https://www.eia.gov/international/content/analysis/regions_of_interest/Eastern_Mediterranean/eastern-mediterranean.pdf). [1/2/2020].

Wang, X., Porcu, M. (2008). The potential of compressed natural gas transport in Asia. Available at: <https://www.earthdoc.org/content/papers/10.3997/2214-4609-pdb.148.iptc12078>. [27/1/2020].

Weil, P. (1989). *The Law of Maritime Delimitation— Reflections*. Cambridge: Cambridge University Press.

White, N. (2012). Rules of Thumb For LNG Developments. Available at: [http://www.engineersaustralia.org.au/sites/default/files/shado/Divisions/Western%20Australia%20Division/Groups/Oil\\_Gas/lng\\_technical\\_presentation\\_ieaustralia\\_oil\\_and\\_gas\\_division\\_perth\\_october\\_2012.pdf](http://www.engineersaustralia.org.au/sites/default/files/shado/Divisions/Western%20Australia%20Division/Groups/Oil_Gas/lng_technical_presentation_ieaustralia_oil_and_gas_division_perth_october_2012.pdf) [4/2/2020].

Wright, G., Bartlett, D. (2000). *Marine and Coastal Geographical Information Systems*. New York, USA: Oxford University Press.

Young, R., Osherenko, G., Ekstrom, J., Crowder, B., Ogden, J., Wilson, A., Peach, R. (2007). Solving the Crisis in Ocean Governance: Place-Based Management of Marine Ecosystems. *Environment: Science and Policy for Sustainable Development*. 49(4): 20–32.