

# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



## ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

### ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ στη ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**"Το Διεθνές Καθεστώς Δικαιοδοσίας και Αρμοδιοτήτων  
του Παράκτιου Κράτους και του Κράτους της Σημαίας  
του Πλοίου στις υφιστάμενες Θαλάσσιες Ζώνες".**

**Χρήστος Ι. Λάμπρου**

7<sup>ος</sup> Κύκλος / Part Time

Αρ. Μητρώου: MN 07041

**Διπλωματική εργασία**

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς  
για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στη Ναυτιλία

**Πειραιάς**

**Νοέμβριος 2009**

## ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

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

Ο συγγραφέας

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:

- Λέκτορας Σαμιώτης Γεώργιος (Επιβλέπων),
- Καθηγητής Γεώργιος Βλάχος,
- Αναπληρωτής Καθηγητής Μιχαήλ Παζαρζής.

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

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

|                |   |
|----------------|---|
| ΕΙΣΑΓΩΓΗ ..... | 1 |
|----------------|---|

### **ΜΕΡΟΣ Α΄: ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ και ΠΛΟΙΟ**

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ**

|  |   |
|--|---|
| 2.1. Προσδιορισμός & Πηγές του Δικαίου της Θάλασσας .....    | 4 |
| 2.2. Κωδικοποίηση των Κανόνων του Δικαίου της Θάλασσας ..... | 7 |

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Ο ΒΑΣΙΚΟΣ ΧΡΗΣΤΗΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ: ΤΟ ΠΛΟΙΟ**

|   |    |
|---|----|
| 3.1. Εισαγωγικά .....                     | 10 |
| 3.2. Εθνικότητα / Σημαία του Πλοίου ..... | 10 |
| 3.3. Νομικές Διακρίσεις των Πλοίων .....  | 12 |

### **ΜΕΡΟΣ Β΄: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΖΩΝΕΣ, ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ & ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ**

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΠΕΡΙ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΖΩΝΩΝ**

|   |    |
|---|----|
| 4.1. Γενικά .....                           | 15 |
| 4.2. Περί Οριοθέτησης / Γραμμές Βάσης ..... | 16 |

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Η ΠΡΩΤΗ ΖΩΝΗ: ΤΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΑ ΥΔΑΤΑ**

|   |    |
|---|----|
| 5.1. Έννοια – Περιγραφή .....                               | 18 |
| 5.2. Νομικό Καθεστώς / Δικαιοδοσία & Αρμοδιότητες           |    |
| 5.2.1. Δικαιοδοσία και Αρμοδιότητες Παράκτιου Κράτους ..... | 19 |
| 5.2.2. Δικαιοδοσία και Αρμοδιότητες Κράτους Σημαίας .....   | 21 |
| 5.2.3. Ειδικότερα για τα πολεμικά πλοία .....               | 22 |

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΤΑ ΧΩΡΙΚΑ ΥΔΑΤΑ ή ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑ ΖΩΝΗ**

|   |    |
|---|----|
| 6.1. Έννοια .....   | 23 |
| 6.2. Περιγραφή, Νομική Πορεία & Οριοθέτηση .....              | 23 |
| 6.3. <b>Νομικό Καθεστώς / Δικαιοδοσία &amp; Αρμοδιότητες</b>  |    |
| 6.3.1. Δικαιοδοσία και Αρμοδιότητες του Παράκτιου Κράτους     |    |
| 6.3.1.1. Ο γενικός κανόνας δικαιοδοσίας .....                 | 27 |
| 6.3.1.2. Η Εξαίρεση: Το δικαίωμα της Αβλαβούς Διέλευσης ..... | 28 |
| 6.3.1.3. Αβλαβής Διέλευση και για τα Πολεμικά Πλοία; .....    | 30 |
| 6.3.1.4. Αρμοδιότητες του Παράκτιου Κράτους .....             | 31 |
| 6.3.2. Δικαιοδοσία του Κράτους Σημείας .....                  | 34 |

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΣΥΝΟΡΕΥΟΥΣΑ & ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΗ ΖΩΝΗ**

### **7Α. Η ΣΥΝΟΡΕΥΟΥΣΑ ΖΩΝΗ**

|  |    |
|--|----|
| 7Α.1. Έννοια, Περιγραφή & Νομική Πορεία .....                    | 36 |
| 7Α.2. <b>Νομικό Καθεστώς / Δικαιοδοσία &amp; Αρμοδιότητες</b>    |    |
| 7Α.2.1. Δικαιοδοσία και Αρμοδιότητες του Παράκτιου Κράτους ..... | 37 |
| 7Α.2.2. Δικαιοδοσία του Κράτους Σημείας .....                    | 39 |

### **7Β. Η ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΗ ΖΩΝΗ**

|  |    |
|--|----|
| 7Β.1. Έννοια – Περιγραφή .....                   | 40 |
| 7Β.2. <b>Νομικό Καθεστώς / Δικαιοδοσία</b> ..... | 41 |

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΣΤΕΝΑ**

|  |    |
|--|----|
| 8.1. Έννοια, Περιγραφή & Νομική Πορεία .....                                 | 43 |
| 8.2. <b>Νομικό Καθεστώς / Δικαιοδοσία</b>                                    |    |
| 8.2.1. Οι αντικρουόμενες θέσεις .....  | 45 |
| 8.2.2. Η εφαρμοζόμενη ρύθμιση για τη δικαιοδοσία του Παράκτιου Κράτους ..... | 46 |
| 8.2.3. Το δικαίωμα της Ελεύθερης Διέλευσης .....                             | 46 |

|  |    |
|--|----|
| 8.2.4. Ειδικότερα οι Αρμοδιότητες του Παράκτιου Κράτους                      |    |
| 8.2.4.1. Νομοθετική Αρμοδιότητα .....  | 47 |
| 8.2.4.2. Αρμοδιότητες Ποινικής και Αστικής φύσης .....                       | 48 |
| 8.2.4.3. Η ειδική αρμοδιότητα προσδιορισμού θαλασσιών διαδρόμων.....         | 48 |
| 8.2.5. Τρόπος Άσκησης Δικαιοδοσίας (Υποχρεώσεις) του Παράκτιου Κράτους ..... | 49 |
| 8.2.6. Δικαιοδοσία και ευθύνη του Κράτους της Σημαίας .....                  | 49 |

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9: Η ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΖΩΝΗ**

|   |    |
|---|----|
| 9.1. Έννοια & Οριοθέτηση .....  | 50 |
| 9.2. Νομική Πορεία .....  | 51 |
| <b>9.3. Νομικό Καθεστώς / Δικαιοδοσία &amp; Αρμοδιότητες</b>                                |    |
| 9.3.1. Δικαιώματα, Δικαιοδοσία και Αρμοδιότητες του Παράκτιου Κράτους .....                 | 53 |
| 9.3.2. Ειδικά για την Ποινική Δικαιοδοσία .....   | 57 |
| 9.3.3. Τρόπος Άσκησης Δικαιοδοσίας (Υποχρεώσεις) του Παράκτιου Κράτους .....                | 58 |
| 9.3.4. Περίκλειστα Κράτη .....  | 58 |
| 9.3.5. Δικαιοδοσία, Αρμοδιότητες και Τρόπος Άσκησης (Υποχρεώσεις) του Κράτους Σημαίας ..... | 60 |

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10: Η ΑΝΟΙΧΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ**

|   |    |
|---|----|
| 10.1. Έννοια – Περιγραφή .....  | 63 |
| 10.2. Νομική Πορεία .....   | 64 |
| <b>10.3. Νομικό Καθεστώς / Δικαιοδοσία &amp; Αρμοδιότητες</b>                         |    |
| 10.3.1. Οι γενικοί κανόνες δικαιοδοσίας / Νομική Φύση .....                           | 65 |
| 10.3.2. Δικαιοδοσία του Κράτους της Σημαίας του Πλοίου                                |    |
| 10.3.2.1. Τομείς – Εκδηλώσεις της Δικαιοδοσίας .....                                  | 66 |
| 10.3.2.2. Τρόπος άσκησης της Δικαιοδοσίας (Υποχρεώσεις) του Κράτους της Σημαίας ..... | 72 |
| 10.3.3. Δικαιοδοσία του Παράκτιου Κράτους   |    |
| 10.3.3.1. Τομείς – Εκδηλώσεις της Δικαιοδοσίας .....                                  | 74 |
| 10.3.3.2. Ειδικά για τη Συνεχή Καταδίωξη .....  | 75 |

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ και ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ**

|  |    |
|--|----|
| 11.1. Γενικά .....   | 78 |
| 11.2. Συγκριτική Επισκόπηση Δικαιοδοσίας και Αρμοδιοτήτων Παράκτιου<br>Κράτους και Κράτους Σημαίας ..... | 80 |
| 11.3. Ελλάδα και Διεθνές Καθεστώς Δικαιοδοσίας στις Θαλάσσιες Ζώνες .....                                | 83 |
| 11.4. Διεθνές Καθεστώς Δικαιοδοσίας και Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος .....                      | 86 |
| <br>   |    |
| <b>ΕΠΙΛΟΓΟΣ</b> .....  | 90 |
| <br>   |    |
| <b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b> .....  | 93 |

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ / SYNOPSIS

Το σύγγραμμα αυτό αφορά στη διερεύνηση του πλέγματος των αρμοδιοτήτων, καθώς και την ομαδοποίηση αυτών σε τομείς δικαιοδοσίας, που αναγνωρίζονται στα κράτη ως βασικά υποκείμενα του Διεθνούς Δικαίου, επί του κινούμενου στη θάλασσα πλοίου. Η δικαιοδοσία αυτή εξετάζεται υπό τη σκοπιά του Παράκτιου σε κάθε θαλάσσια περιοχή Κράτους και του Κράτους εκείνου, του οποίου τη Σημαία φέρει το πλοίο, η δε προσέγγισή της πραγματοποιείται κατά θαλάσσια ζώνη.

Αφού περιγραφεί ο τρόπος οριοθέτησης των ζωνών από το Δίκαιο της Θάλασσας, ερευνάται η ως άνω δικαιοδοσία (α) στα Εσωτερικά Ύδατα, (β) στην Αιγιαλίτιδα Ζώνη, (γ) στη Συνορεύουσα (και την Αρχαιολογική) Ζώνη, (δ) στα Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας, (ε) στη Ζώνη Αποκλειστικής Οικονομικής Εκμετάλλευσης και, τέλος, (στ) στην Ανοιχτή Θάλασσα. Στην ενότητα – κατακλείδα παρατίθενται τα συμπεράσματα της ανωτέρω έρευνας.

*Λέξεις Κλειδιά:*

*Δίκαιο Θάλασσας, Ζώνες Δικαιοδοσίας, Παράκτιο Κράτος, Κράτος Σημαίας*

---

This work concerns the study of jurisdiction and sovereignty factors, which the States as basic subjects of International Law have over the sea moving vessels. This jurisdiction is being examined from the Coastal State's side, as well as the one of the Flag State. The analysis takes place as far as specific sea areas are concerned; these are the Maritime Zones in the way that the Law of the Sea regulates the sea.

Subsequent to the way of Maritime Zones delimitation having been illustrated, the aforementioned Jurisdiction and Sovereignty is analyzed, in terms of (a) the Internal Waters, (b) the Territorial sea, (c) the Contiguous (and Archaeological) Zone, (d) the Straits used for International Navigation, (e) the Exclusive Economic Zone (E.E.Z.) and, finally, (f) the High Seas. In the closing chapter, conclusions, evaluation features and comparative and critical review are stated.

*Key Words:*

*Law of the Sea, Maritime Zones, Coastal State, Flag State, Jurisdiction, Sovereignty.*



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η θάλασσα, πέραν της μαγείας και των κινδύνων που επιφυλάσσει για τους ταξιδευτές της, έχει τη μοναδική ιδιότητα να ενώνει λαούς αλλά και χρόνους. Από τα πρώτα βήματα που έκανε ο άνθρωπος στη γη, αφού είχε εξερευνήσει ή αξιοποιήσει το έδαφος που πρώτα γνώριζε, στρεφόταν στο άγνωστο γαλάζιο για να κατακτήσει – πολιτικά, οικονομικά αλλά και πολιτισμικά – νέες γαίες. Πρωτοπορία στην εξελικτική αυτή πορεία, με ταυτόχρονη ανάπτυξη της ναυτικής τέχνης, παρουσίασαν οι λαοί γύρω από τη λεκάνη της Μεσογείου, ενώ φύλα όπως οι Έλληνες και οι Ρωμαίοι, παράλληλα με την τεχνική πρόοδο που επετύγχαναν συν τω χρόνω, άρχισαν να δημιουργούν και να αναπαράγουν γνώση σε πεδία που σχετιζόνταν με τη ναυτιλία, όπως η φυσική, η γεωγραφία και η αστρονομία. Η δικαιική ενασχόληση με τη θάλασσα άργησε αρκετά να προκύψει, ωστόσο από νωρίς άρχισαν να διατυπώνονται αρχές, όπως η ελευθερία της χρήσης της ανοικτής θάλασσας, αλλά και να εμφανίζονται πρακτικές, όπως η εξουσιαστική σύνδεση του εδάφους με τα κοντινά σε αυτό ύδατα και η επικράτηση στον έλεγχο της ναυσιπλοΐας σε απώτερες ζώνες από τους ισχυρούς ναυτικούς λαούς.

Μέσα από μία μακραιώνη πορεία, που σκιαγραφείται στο οικείο κεφάλαιο του παρόντος, η ανθρωπότητα κατόρθωσε να θέσει κανόνες στη χρήση του κοινού της αγαθού της θάλασσας. Στον αιώνα που πέρασε, οι κανόνες αυτοί συστηματοποιήθηκαν διαμέσου μακρόχρονων διεργασιών, σε αυτό που πλέον καλείται Δίκαιο της Θάλασσας, το οποίο, από τους ανθρώπους που το θεραπεύουν, με υπερηφάνεια χαρακτηρίζεται ως παγκόσμιο κερτημένο, αλλά και παρακαταθήκη για τις επόμενες γενιές. Είναι ένας δικαιικός κλάδος, ο οποίος από τη φύση του έχει διεθνή εφαρμογή και απήχηση, λόγω του ότι ρυθμίζει τη σχέση των λαών με τη θάλασσα, που από όλα τα πανανθρώπινα αγαθά είναι το πιο εύληπτα «παγκόσμια κοινό», και τελικά τις σχέσεις και των ίδιων των λαών, καθώς διέπει ευρύ φάσμα δικαιωμάτων και υποχρεώσεων που φέρουν οι κρατικές οντότητες, τις οποίες οι λαοί συνιστούν. Έτσι, και από επιστημονικής πλευράς το Δίκαιο της Θάλασσας

υπάγεται στο *Διεθνές Δίκαιο*, δεδομένου δε ότι ρυθμίζει σχέσεις κρατών μεταξύ τους αλλά και με διεθνείς οργανισμούς και πολίτες, χαρακτηρίζεται *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο*.

Ένα από τα σημαντικότερα, κατά την άποψη του γράφοντος, ζητήματα που ανήκουν στο ρυθμιστικό πεδίο του Δικαίου της Θάλασσας είναι το πλέγμα των αρμοδιοτήτων που έχουν οι κρατικές οντότητες επί του κινούμενου στη θάλασσα πλοίου, άλλως η *δικαιοδοσία* του Παράκτιου κάθε φορά Κράτους και του Κράτους εκείνου, του οποίου τη Σημαία φέρει το πλοίο. Και η δικαιοδοσία αυτή, με τις συμφυείς επί μέρους αρμοδιότητες, εξετάζεται κατά θαλάσσια ζώνη, όπως επιμερίζει τη θάλασσα το Δίκαιο αυτής. Παρουσιάζει, δε, ιδιαίτερο ενδιαφέρον το θέμα, λόγω του ότι συνδέει κράτη – φορείς, δηλαδή, δημόσιας εξουσίας – και πλοίο, που αποτελεί κατά κύριο λόγο ένα ιδιωτικό μέσο μεταφοράς προσώπων και αγαθών. Συνεπώς, ενώ το αντικείμενο εμπίπτει συστηματικά στο (Δημόσιο Διεθνές) Δίκαιο της Θάλασσας, βρίσκεται τρόπον τινά στο μεταίχμιο προς το Ναυτικό Δίκαιο, το οποίο σε όλες τις έννομες τάξεις αντιμετωπίζεται ως κλάδος Ιδιωτικού Δικαίου.

Στη βάση αυτή τοποθετούνται οι κύριοι λόγοι για τους οποίους επελέγη το συγκεκριμένο, ως θέμα για το παρόν πόνημα, το οποίο συνιστά διπλωματική εργασία Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία: μία από τις σημαντικότερες, εξάλλου, παραμέτρους αυτής ήταν και είναι το θεσμικό πλαίσιο.

**ΜΕΡΟΣ Α΄**

**ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ και ΠΛΟΙΟ**

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

#### 2.1. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ & ΠΗΓΕΣ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

##### 2.1.1. Ορισμός

Δίκαιο της Θάλασσας είναι ο κλάδος εκείνος του Δημοσίου Διεθνούς Δικαίου που συνίσταται από το σύνολο των αρχών και των συμβατικών και εθιμικών κανόνων που διέπουν τις σχέσεις των κρατών σχετικά με τις χρήσεις της Θάλασσας, συμπεριλαμβανομένου του θαλασσίου υπεδάφους, καθώς και την εκμετάλλευση των θαλασσίων πόρων (G. Jaenicke).

##### 2.1.2. Πηγές

Το Δίκαιο της Θάλασσας, ως κλάδος Δημοσίου Διεθνούς Δικαίου, αντλεί τις πηγές του ανάμεσα σε εκείνες που προβλέπονται από το Καταστατικό του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης (άρθρο 38). Εξάλλου, νομιμοποιητικές καταγραφές όσον αφορά στο Διεθνές Δίκαιο περιλαμβάνονται στη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας (για την οποία σαφώς θα γίνουν εκτενείς αναφορές στη συνέχεια). Συγκεκριμένα, αυτές εντοπίζονται στα άρθρα 74 § 1, 83 § 1 (όπου και τίθεται ρητή παραπομπή στο άρθρο 38 ΚατΔΔ) και 138.

Οι πηγές, συγκεκριμένα, του Διεθνούς Δικαίου είναι στα βασικά τους σημεία οι ακόλουθες.

##### 2.1.2.1. (α) Διεθνείς Συνθήκες

Το κυρίαρχο ρυθμιστικό κείμενο στο δίκαιο της Θάλασσας είναι η Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας / United Nations Convention on the Law of the Sea (Σύμβαση ΔΘ ή Σύμβαση Montego Bay ή U.N.C.L.O.S.). Παράλληλα, έχουν συναφθεί και άλλες διεθνείς συνθήκες που ρυθμίζουν ειδικότερα ζητήματα όσον αφορά στη χρήση της θάλασσας και τις μεταφορές δι' αυτής, όπως π.χ. η Σύμβαση S.O.L.A.S. ("Safety of Life at Sea = Περί

Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα", Λονδίνο, 1974). Σε ιδιαίτερα επομένως θέματα, όπως το ανωτέρω, ενεργοποιούνται διμερείς ή πολυμερείς συνθήκες, που λειτουργούν επικουρικά προς τη Σύμβαση ΔΘ. Η παρούσα μελέτη δεν χρήζει περαιτέρω αναφοράς σε τέτοιες συνθήκες, καθώς τα κύρια ζητήματα που πραγματεύεται καλύπτονται, σε επίπεδο συνθηκών, από τη Σύμβαση ΔΘ.

#### 2.1.2.2. (β) Διεθνές Έθιμο

Το Διεθνές Έθιμο είναι η γενικά παραδεδεγμένη πρακτική μεταξύ των φορέων δικαιωμάτων και υποχρεώσεων της διεθνούς εννόμου τάξεως. Σε αυτό, ως πηγή του Διεθνούς Δικαίου, παραπέμπει ρητά το άρθρο 38 ΚατΔΔ. Το έθιμο ως τέτοια πρακτική δεν έχει ορισμένη χρονικότητα, ούτε συγκεκριμένη στιγμή κατά την οποία αποκτά νομική ισχύ, αντίθετα με τα νομοθετήματα ή τις συμβάσεις. Η προσαρμογή του, ωστόσο, στην ιστορική πραγματικότητα μπορεί να θεωρηθεί δεδομένη, και αφότου αποκρυσταλλωθεί ως γενικά παραδεδεγμένη πρακτική, δε μεταβάλλεται εύκολα. Από τότε – στην πραγματικότητα ήδη από νωρίτερα – το έθιμο συμμετέχει ως αποφασιστικής σημασίας παράγοντας στη διεθνή δικαιοσύνη και δικαιοπαραγωγική διεργασία. Ως προς τις συνιστώσες του εθίμου με την ως άνω έννοια και σημασία, αυτές είναι αφενός (α) η διαπιστωμένη πρακτική των κρατών και αφετέρου (β) η πεποίθηση δικαίου. Όσον αφορά στην τελευταία δε, το Διεθνές Δικαστήριο έχει αποφανθεί <sup>1</sup> ότι «[οι κρατικές ενέργειες] θα πρέπει ... να γίνονται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να αποτελούν ένδειξη για το ... ότι τα κράτη αισθάνονται ότι συμμορφώνονται σε κάτι που ανάγεται σε νομική υποχρέωση».

#### 2.1.2.3. (γ) Γενικές Αρχές του Δικαίου

Στο άρθρο 38 ΚατΔΔ αναφέρεται ότι το Διεθνές Δικαστήριο εφαρμόζει, μεταξύ των άλλων κανόνων δικαίου, και τις «γενικές αρχές του δικαίου που αναγνωρίζονται από τα πολιτισμένα έθνη». Παράλληλα, στο ειδικότερο – ως προς τη θεματολογία του παρόντος – κείμενο της Σύμβασης ΔΘ, και συγκεκριμένα στο προοίμιο αυτής, έχει τεθεί η εξής

---

<sup>1</sup> Υπόθεση Υφαλοκρηπίδας Βόρειας Θάλασσας (1969), I.C.J. Reports 1969.

διάταξη: «Τα θέματα που δεν ρυθμίζονται από την παρούσα Σύμβαση θα συνεχίσουν να διέπονται από τους κανόνες και τις αρχές του γενικού διεθνούς δικαίου».

Ωστόσο, η καταφυγή στις γενικές αρχές δεν παρουσιάζεται ιδιαίτερα χρήσιμη και γι' αυτό ούτε συχνή. Από αυτές, αξίζει να αναφερθούν μόνο οι εξής δύο: (i) η αρχή της καλής πίστης και (ii) η απαγόρευση της κατάχρησης δικαιώματος. Αυτές, ωστόσο, δεν απαιτείται να ενεργοποιηθούν σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, καθώς διαπνέουν ούτως ή άλλως την ίδια τη Σύμβαση ΔΘ, αναδυόμενες σε διάφορα σημεία αυτής.

#### 2.1.2.4. (δ) Νομολογία των Διεθνών Δικαστηρίων

Οι αποφάσεις των διεθνών δικαστηρίων συνιστούν επικουρική πηγή του διεθνούς δικαίου. Και τούτο, κυρίως διότι αυτές μνημονεύουν συχνότατα τις γενικές αρχές του δικαίου, που εξετάστηκαν προηγουμένως, και τις εφαρμόζουν σε συγκεκριμένες πραγματικές περιπτώσεις που άγονται ενώπιον των δικαστηρίων αυτών. Έτσι, και οι ίδιες οι αποφάσεις, δηλαδή η νομολογία εν τω συνόλω της, περιεκδύονται το μανδύα της "πηγής" του διεθνούς δικαίου. Εκτός από τις δικαστικές, εν στενή εννοία, αποφάσεις, υπάρχουν και αρκετές σχετικές με το θέμα αποφάσεις διαιτητικών δικαστηρίων. Συνήθεις υποθέσεις που εκδικάζονται από τα δικαιοδοτικά αυτά όργανα και αφορούν στη θάλασσα, ρυθμίζουν την οριοθέτηση της Αιγιαλίτιδας Ζώνης κρατών, τον καθορισμό και την εκμετάλλευση της υφαλοκρηπίδας, τη δικαιοδοσία αλιείας κ.α.

#### 2.1.2.5. (ε) Αποφάσεις Διεθνών Οργανισμών

Η νομιμοποίηση της κατηγορίας αυτής των κειμένων ως πηγής του διεθνούς δικαίου περιλαμβάνεται επίσης στο άρθρο 38 του ΚατΔΔ. Οι αποφάσεις αυτές αποτελούν διεθνείς θεσμικές πράξεις, όμως η εφαρμογή τους δεν είναι υποχρεωτική για άλλα κράτη, παρά μόνο για εκείνα που έχουν συμβληθεί με τον οργανισμό. Ωστόσο, επειδή όλοι σχεδόν οι διεθνείς οργανισμοί έχουν την ιδιότητα του υποκειμένου του διεθνούς δικαίου, οι αποφάσεις τους πέρα από τη δεσμευτικότητα που αναπτύσσουν για τα κράτη αυτά, επηρεάζουν τη διαμόρφωση του Διεθνούς Δικαίου συνολικά.

Όσον αφορά στο Δίκαιο της Θάλασσας συγκεκριμένα, πηγή αυτού θεωρούνται οι αποφάσεις της Διεθνούς Αρχής Θαλασσίου Βυθού, του *Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (I.M.O.)* και – ειδικότερα για θέματα αλιείας – του Οργανισμού Επισιτισμού και Γεωργίας (F.A.O.)

## 2.2. ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

### 2.2.1. Ιστορικά

Από τους αρχαίους χρόνους μέχρι και τον 16<sup>ο</sup> αιώνα, η ναυσιπλοΐα ήταν γενικά ελεύθερη για όλους. Ωστόσο, ήδη από την ύστερη αρχαιότητα διασώζονται κείμενα που περιέχουν ρυθμίσεις για τη χρήση της θάλασσας, οι οποίες απηχούσαν την πρακτική των ναυτικών λαών. Ενδεικτικά αναφέρονται ο Ρόδιος Νόμος (“*Lex Rhodia de jactu*”) του 3<sup>ου</sup> αιώνα π.Χ., τα “Βασιλικά” του 7<sup>ου</sup> αιώνα μ.Χ., οι “*Lois d’ Oleron*” του 12<sup>ου</sup>, καθώς και το “*Consolato del Mare*” του 14<sup>ου</sup> αιώνα.

Με την Αναγέννηση του πνεύματος και των κοινωνιών, άρχισε να οικοδομείται και το διεθνές δίκαιο. Τον 17<sup>ο</sup> αιώνα αρχίζει η ενασχόληση σε δικαιικό επίπεδο με τη θάλασσα, δίχως όμως ακόμη να θεσπίζεται κάποιο ενιαίο και δεσμευτικό νομικό κείμενο. Επιχειρείται ωστόσο η επέκταση της κρατικής κυριαρχίας και στη θάλασσα με την εμφάνιση της έννοιας της *αιγιαλίτιδας ζώνης* (territorial sea, mer territoriale), καθώς και η εξασφάλιση του δικαιώματος της ελευθεροπλοΐας στις θαλάσσιες περιοχές που δεν ανήκουν στην προηγούμενη· έτσι, για πρώτη φορά αναδεικνύεται η έννοια της *ανοικτής θάλασσας* (high seas, haute mer). Συγγραφικές προσπάθειες της εποχής, σχετικές με τα ζητήματα αυτά, που αξίζει να αναφερθούν, είναι το “*Mare Liberum*” (: ελεύθερη θάλασσα) του Hugo Grotius (1606), το “*Mare Clausum seu de dominio maris*” (: θάλασσα κλειστή για εκείνους που τη διαφεντεύουν) (1635).

Το δίκαιο της θάλασσας συνέχισε να διαμορφώνεται με την πάροδο του χρόνου, σε εθιμική βάση πάντα. Στην πορεία αποσυνδέθηκε από τους ιδιωτικούς χρήστες της θάλασσας, για τους οποίους από το 18<sup>ο</sup> αιώνα κι έπειτα άρχισε να ισχύει το Ναυτικό Δίκαιο των μεγάλων ναυτικών δυνάμεων της εποχής.

Η πρώτη ιστορικά προσπάθεια κωδικοποίησης του Δικαίου της Θάλασσας είναι η Δήλωση του Παρισιού (το 1856). Κατόπιν, η προκάτοχος του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών, η Κοινωνία των Εθνών ασχολήθηκε ιδιαίτερα με την κωδικοποίηση τέτοιων κανόνων. Συγκεκριμένα, πραγματοποιήθηκαν οι εξής συνδιασκέψεις: (α) της Βαρκελώνης (1921), όπου υπεγράφησαν δύο συμβάσεις σχετικά με την ελευθερία της διαμετακίνησης και το καθεστώς των ναυτικών διόδων διεθνούς ενδιαφέροντος, (β) της Γενεύης (1923), που καταπιάστηκε με το καθεστώς των λιμανιών, και (γ) της Χάγης (1930), όπου αντικείμενο διαπραγμάτευσης ήταν το νομικό καθεστώς και το εύρος της Αιγιαλίτιδας Ζώνης.

Μετά την ίδρυση του Ο.Η.Ε., υπήρξε ένα σχέδιο για μία τέτοια κωδικοποίηση από την Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου (1956), αλλά οι πιο σοβαρές προσπάθειες προς την κατεύθυνση αυτή έπονταν.

Το 1958 συνήλθε στη Γενεύη η *Πρώτη Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας*. Προϊόν αυτής ήταν τέσσερις συμβάσεις, που αφορούσαν αντίστοιχα, (α) στην Αιγιαλίτιδα Ζώνη και τη Συνορεύουσα Ζώνη, (β) στην Ανοικτή Θάλασσα, (γ) στην Υφαλοκρηπίδα, και (δ) στην Αλιεία και την Προστασία των Ζώντων Πόρων της Ανοικτής Θάλασσας. Οι συμβάσεις αυτές δεν έτυχαν ευρείας επικυρώσεως από τα κράτη, ενώ η *Δεύτερη Συνδιάσκεψη* των Η.Ε. το 1960 δεν απέφερε ουσιαστικό αποτέλεσμα.

### 2.2.2. Η Σύμβαση του Montego Bay

Το σημαντικότερο forum στην ιστορία του Δικαίου της Θάλασσας ήταν η *Τρίτη Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας*, που διήρκεσε από το 1973 έως το 1982 και στην οποία συμμετείχαν 157 κράτη. Η Συνδιάσκεψη κατέληξε στην κατάρτιση της *Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας* (άλλως στο παρόν Σύμβαση ΔΘ), η οποία υπεγράφη την 10η Δεκεμβρίου 1982 στο Montego Bay της Τζαμάικα. Αναφορές και παραπομπές για τη Σύμβαση, που συνιστά το κορυφαίο ρυθμιστικό κείμενο του Δικαίου της Θάλασσας, γίνονται συχνά στο παρόν.



### 2.2.3. Μετά τη Σύμβαση ΔΘ

Στα χρόνια που ακολούθησαν, τέθηκε ζήτημα αναθεώρησης του Μέρους XI της Σύμβασης ΔΘ, που αφορούσε στο διεθνή βυθό. Το αποτέλεσμα των ανεπίσημων διαπραγματεύσεων κατά τα έτη 1990 – 1994 ήταν η υπογραφή της Συμφωνίας της Νέας Υόρκης (1994), με μία διαδικασία, η νομιμότητα της οποίας αμφισβητείται. Ωστόσο, η Συμφωνία αντικατέστησε de facto το Μέρος XI της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### Ο ΒΑΣΙΚΟΣ ΧΡΗΣΤΗΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ: ΤΟ ΠΛΟΙΟ

#### 3.1. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ

Δεδομένου ότι στο παρόν ενδιαφέρει πρωτίστως η σύνδεση των κανόνων του δημοσίου διεθνούς δικαίου της θάλασσας με το Πλοίο, στο κεφάλαιο τούτο διαλαμβάνεται μία εκτενής αναφορά στο πλοίο με την υπόστασή του ως οργάνου πλεύσης στο διεθνές αγαθό της θάλασσας. Από την αρχέγονη αυτή διαδικασία, εξάλλου, εκπορεύονται όλες οι έννομες σχέσεις και οι νομικές κατασκευές του Δικαίου της Θάλασσας (από τη σκοπιά του δημοσίου δικαίου) και του Ναυτικού Δικαίου (από αυτή του ιδιωτικού). Μία από αυτές, ίσως η πλέον ενδιαφέρουσα, είναι και εκείνη που συνιστά το θέμα το οποίο πραγματεύεται το παρόν· η δικαιοδοσία που αναγνωρίζεται στο Παράκτιο Κράτος και εκείνο της Σημαίας.

#### 3.2. ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ / ΣΗΜΑΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Το πλοίο, όποια φυσική ή νομική μορφή κι αν έχει, είναι ο βασικός χρήστης όλων των θαλασσιών περιοχών. Το πλοίο καθαυτό δεν έχει νομική προσωπικότητα (αυτή τη φέρει ο πλοιοκτήτης ή η πλοιοκτήτρια εταιρεία), ωστόσο έχει *εθνικότητα* ή *ιθαγένεια*. Η ιθαγένεια συνιστά το *μόνιμο νομικό και πολιτικό δεσμό με συγκεκριμένο κράτος*.

##### 3.2.1. Κτήση Εθνικότητας και Εκδήλωση αυτής

Στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών (1982) και στο άρθρο 91<sup>2</sup> ορίζεται ότι «... κάθε Κράτος καθορίζει τους όρους για τη χορήγηση της εθνικότητάς του σε πλοία, για τη νηολόγηση πλοίων στην επικράτειά του και για το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία του. Τα πλοία έχουν την εθνικότητα του Κράτους, τη σημαία του οποίου δικαιούνται να φέρουν ...»

---

<sup>2</sup> Βλ. και άρθρο 5, παρ. Ι της Σύμβασης της Γενεύης για την Ανοιχτή Θάλασσα (1958).

Το Δίκαιο της Θάλασσας απαιτεί να υφίσταται πραγματική σχέση μεταξύ του Κράτους της Σημαίας και του Πλοίου. Αυτή είναι γνωστή ως "*Γνήσιος Δεσμός*" ("*Genuine Link*") και σημαίνει την ύπαρξη και την άσκηση πραγματικής (όχι εικονικής) δικαιοδοσίας και ελέγχου στο πλοίο, όσον αφορά σε ζητήματα νομικά, τεχνικά και κοινωνικά.

Η Ιθαγένεια ενός πλοίου αποκτάται, είτε ως νεότευκτου (με το κτίσιμό του ή και πριν από αυτό) είτε μετά την πώλησή του σε επόμενο πλοιοκτήτη, δια της εγγραφής στα Μηολόγια ενός κράτους, τα οποία τηρούνται από τις λιμενικές αρχές. Όταν πραγματοποιηθεί η εγγραφή, το πλοίο εφοδιάζεται με το *Εγγραφο Εθνικότητας*. Παράλληλα, η απονομή της ιθαγένειας εκδηλώνεται πανηγυρικά προς τα έξω με τη *Σημαία* του πλοίου, με την οποία εννοούμε αφενός – κατά κυριολεξία – τη σημαία που αναρτάται σε αυτό (και φέρει τα χρώματα του κράτους), αλλά κατ' επέκταση και συνηθέστερα εννοούμε την ίδια την ιθαγένεια ως σύνδεσμο με το κράτος.

### 3.2.2. Αποτελέσματα της κτήσης Εθνικότητας / Ιθαγένειας

Συνεπεία της κτήσης αυτής, το πλοίο: (α) Υπόκειται σε ό,τι απαιτεί ο Γνήσιος Δεσμός, δηλαδή στην εξουσία και τον έλεγχο του Κράτους της Σημαίας, και στο δικαίωκό του πλέγμα. Από το συνδυασμό διατάξεων του εσωτερικού δικαίου του κράτους και του Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας προκύπτει το φάσμα των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων που φέρει το πλοίο στις διάφορες θαλάσσιες ζώνες – όπως θα αναλυθεί περαιτέρω – με έμφαση στο πρώτο, όταν πρόκειται για τα εσωτερικά και τα χωρικά ύδατα, και στο δεύτερο για τις επόμενες θαλάσσιες ζώνες.

(β) Έχει το προνόμιο της πολιτικής και διπλωματικής προστασίας του κράτους, του οποίου τη Σημαία φέρει, όπως συμβαίνει και με τους άλλους φορείς που έχουν την ιθαγένεια αυτού, τους πολίτες. Τούτο σημαίνει ότι (i) έχει τα δικαιώματα (αλλά και τις υποχρεώσεις) που αναγνωρίζονται σε πλοία από τις Συνθήκες / Συμβάσεις τις οποίες υπογράφει το Κράτος της Σημαίας, καθώς επίσης και ότι (ii) προστατεύεται από αυτό

σε πολιτικό / διπλωματικό επίπεδο ακόμα και με στρατιωτική κάλυψη, αν απαιτείται και είναι νόμιμη.

### 3.3. ΝΟΜΙΚΕΣ ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

#### 3.3.1. Ιδιωτικά Πλοία

Ασφαλώς τα περισσότερα πλοία που διαπλέουν τις θάλασσες είναι ιδιωτικά, ανήκουν δηλαδή σε ιδιώτες, φυσικά ή νομικά πρόσωπα. Αυτά εκτελούν σκοπούς μεταφοράς αγαθών ή προσώπων, αλιείας, έρευνας, κ.α. Πρέπει να σημειωθεί ότι, αν και τα ιδιωτικά πλοία δεν είναι πάντα εν στενή εννοία εμπορικά, ωστόσο συνηθίζεται να χαρακτηρίζονται ως τέτοια· γίνεται δηλαδή μία ταύτιση ιδιωτικών και εμπορικών πλοίων.

Λόγω της σαφούς εικόνας που δημιουργείται από την κατηγοριοποίηση των πλοίων σε ιδιωτικά, αλλά και της μη ύπαρξης περαιτέρω νομικών διακρίσεων, η αναφορά σε αυτά περιορίζεται στο παρόν σημείο.

#### 3.3.2. Κρατικά ή Δημόσια

Τα κρατικά ή δημόσια πλοία διακρίνονται περαιτέρω σε:

(α) Πολεμικά. Αυτά είναι τα πλοία, τα οποία ανήκουν στις ένοπλες δυνάμεις ενός Κράτους και φέρουν τα εξωτερικά χαρακτηριστικά που διακρίνουν τέτοια πλοία της εθνικότητάς τους, υπό τη διοίκηση αξιωματικού δεόντως τοποθετημένου από την Κυβέρνηση του Κράτους [...] και είναι επανδρωμένα με πλήρωμα υπό κανονική στρατιωτική πειθαρχία <sup>3</sup>.

(β) Λοιπά Κρατικά Πλοία. Τέτοια είναι τα πλοία ακτοφυλακής, καθώς και εκείνα που ανήκουν σε δημόσιους φορείς, όπως μετεωρολογικά, σειсмоγραφικά, ωκεανογραφικά, κ.α.

Να διασαφηνιστεί ότι υπάρχουν πλοία που ανήκουν σε δημόσιους φορείς αλλά επιτελούν εμπορικούς σκοπούς. Σε αυτή την περίπτωση, αντιμετωπίζονται όπως τα λοιπά

---

<sup>3</sup> Σύμβαση Η.Ε., άρθρο 29.

εμπορικά πλοία, δηλαδή λογίζονται από τη σκοπιά του Δικαίου της Θάλασσας ως ιδιωτικά, διότι κριτήριο του εμπορικού πλοίου δεν είναι το ιδιοκτησιακό, αλλά το λειτουργικό<sup>4</sup>.

Περαιτέρω για τα δικαιώματα και τις αρμοδιότητες των κρατικών πλοίων θα αναπτυχθούν στις ενότητες περί θαλασσιών ζωνών καθ'εκάστη, καθώς αυτά είναι εκφραστές και όργανα της κρατικής οντότητας.

---

<sup>4</sup> Εμμ. Ρούκουνας, σελ. 104.

**ΜΕΡΟΣ Β΄**

**ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΖΩΝΕΣ,  
ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ & ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ**

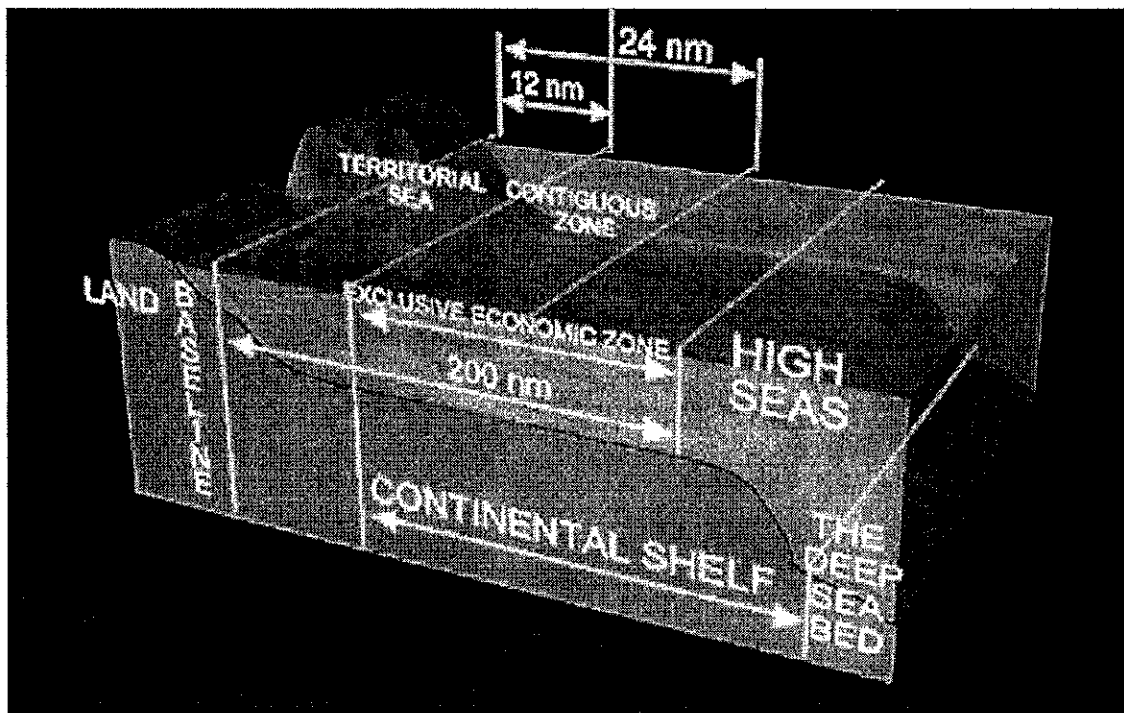
## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### ΠΕΡΙ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΖΩΝΩΝ

#### 4.1. ΓΕΝΙΚΑ

Οι ζώνες, στις οποίες το Δίκαιο της Θάλασσας κατατέμνει αυτήν, είναι: τα Εσωτερικά Ύδατα, τα Χωρικά Ύδατα (ή Αιγιαλίτιδα Ζώνη), η Συνορεύουσα Ζώνη, η Ζώνη Αποκλειστικής Οικονομικής Εκμετάλλευσης, και ακολουθεί βεβαίως η Ανοικτή Θάλασσα. Η σειρά αφορά σε πρακτικούς λόγους, υπό την έννοια της πορείας από την ξηρά προς την Ανοικτή Θάλασσα· ωστόσο, αυτό δεν σημαίνει ότι είναι όλες διαδοχικές μεταξύ τους. Η περιγραφή της ακριβούς οριοθέτησής τους έπεται, όμως ακριβώς κατωτέρω τίθεται σχεδιάγραμμα που δίνει εποπτικά την αλληλουχία και την αλληλοεπικάλυψη αυτών.

Εικόνα 1. Οι θαλάσσιες ζώνες



Πηγή: J. Ashley Roach – UNCLOS Overview

#### 4.2. ΠΕΡΙ ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗΣ / ΓΡΑΜΜΕΣ ΒΑΣΗΣ

Η οριοθέτηση των θαλασσιών ζωνών προϋποθέτει τον ορισμό μίας γραμμής κατά μήκος της ξηράς, από την οποία θα άρχεται η πρώτη από αυτές, δηλαδή η Αιγιαλίτιδα Ζώνη. Απαιτείται, δηλαδή, ο καθορισμός σημείων επί της φυσικής ακτογραμμής, η αλληλουχία των οποίων θα αποτελεί το εσωτερικό όριο της Αιγιαλίτιδας Ζώνης. (Στο εξής, και αφού αυτή η γραμμή βρεθεί, θα συνιστά το εσωτερικό όριο και των υπολοίπων ζωνών).

Η γραμμή αυτή ονομάζεται "*Γραμμή Βάσης*" ("*Baseline*")<sup>5</sup>. Ο τρόπος χάραξής της διακρίνεται σε δύο κύριες περιπτώσεις.

##### 4.2.1. Η Κανονική Γραμμή Βάσης.

Ο γενικός κανόνας, που τίθεται από το άρθρο 5 της Σύμβασης ΔΘ, είναι ότι η γραμμή βάσης συμπίπτει κατ'αρχήν με τη *φυσική ακτογραμμή*. Ως φυσική ακτογραμμή ορίζεται η γραμμή της κατώτατης ρηχιάς (low waterline) – όπως αποκαλείται το σημείο της ακτής όπου σταματά η παλίρροια στην τελευταία της φάση – κατά μήκος της ακτής, με τον τρόπο που αυτή σημειώνεται στους ναυτικούς χάρτες μεγάλης κλίμακας που αναγνωρίζονται επίσημα από το Παράκτιο Κράτος.

##### 4.2.2. Οι Ευθείες Γραμμές Βάσης.

Το άρθρο 7 της Σύμβασης ΔΘ προβλέπει ότι η μέθοδος των ευθειών γραμμών χρησιμοποιείται για να μετρηθεί η έναρξη της Αιγιαλίτιδας Ζώνης σε περιοχές, όπου η ακτογραμμή κόβεται απότομα ή εισχωρεί βαθειά στο έδαφος ή υπάρχει κατά μήκος της πλήθος νησιών. Η χάραξη αυτών των γραμμών δεν πρέπει να απέχει από τη γεωλογική διαμόρφωση της ακτής, ούτε να χαράζονται προς ή από αβαθή, εκτός αν υπάρχουν εκεί φάροι ή παρόμοιες εγκαταστάσεις, που βρίσκονται νόμιμα πάνω από την επιφάνεια της

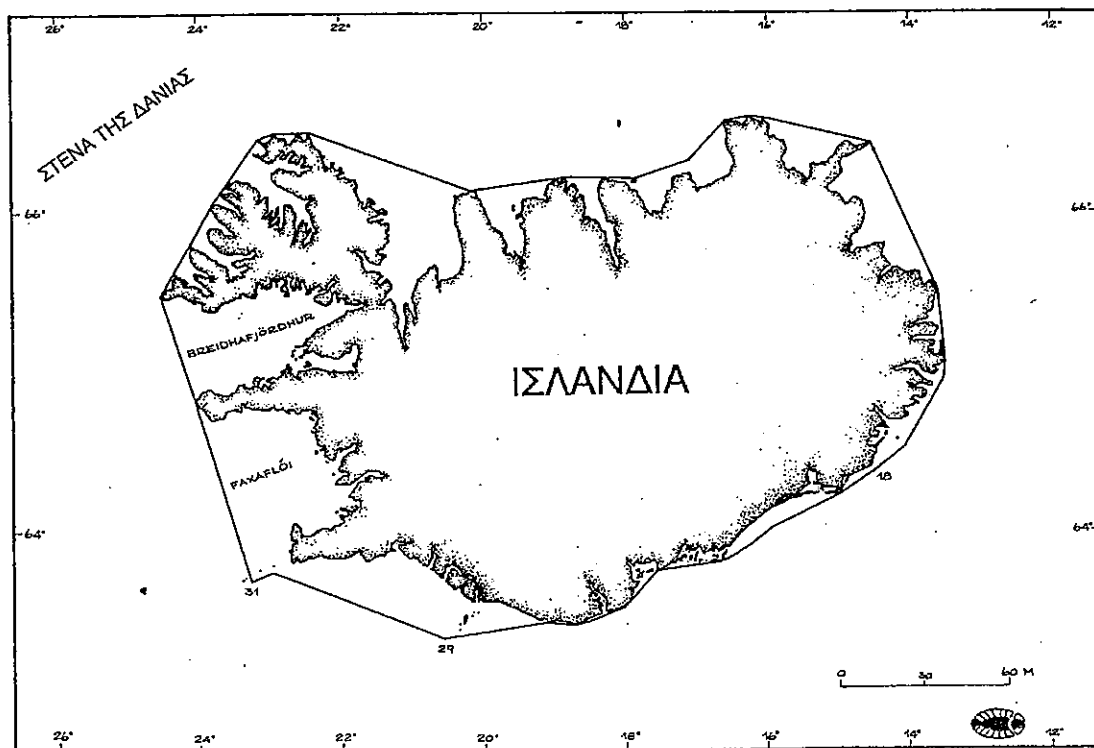
---

<sup>5</sup> Ο όρος επινοήθηκε από μέλος της Επιτροπής Διεθνούς Δικαίου, τον J.Francois, ο οποίος έγραψε ότι ο όρος "ακτή" δεν είναι νομικός.



θάλασσας. Όταν χρησιμοποιούνται οι ευθείες γραμμές, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και τα οικονομικά συμφέροντα των παρακτίων πληθυσμών, ενώ απαγορεύεται η χάραξη τους με τρόπο τέτοιο που αποκόπτει την Αιγιαλίτιδα Ζώνη άλλων κρατών από την Ανοικτή Θάλασσα.

Εικόνα 2. Παράδειγμα χάραξης Ευθειών Γραμμών Βάσης: Η Ισλανδία



Πηγή: *Francalanci-Scovazzi, Lines in the Sea, Martinus Nijhoff, 1994*

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### Η ΠΡΩΤΗ ΖΩΝΗ: ΤΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΑ ΥΔΑΤΑ

#### 5.1. ΕΝΝΟΙΑ – ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Τα Εσωτερικά Ύδατα σαφώς δεν είναι εν στενή εννοία ζώνη, όπως άλλωστε και η Ανοικτή Θάλασσα· ωστόσο για λόγους συστηματικούς πρέπει να περιληφθεί στο επιστημονικό πεδίο αυτών, καθώς αφενός μεν είναι θαλάσσια περιοχή, αφετέρου δε ενδιαφέρει και εδώ το νομικό καθεστώς.

Από τη συνθετική μελέτη των άρθρων 8 της Σύμβασης ΔΘ και 5 της Σύμβασης της Γενεύης για την Αιγιαλίτιδα και τη Συνορεύουσα Ζώνη, προκύπτει ότι τα Εσωτερικά Ύδατα μπορούν να οριστούν ως τα ύδατα από τη γραμμή μέτρησης της αιγιαλίτιδας ζώνης – συνεπώς και των άλλων ζωνών – προς την πλευρά της ξηράς. Είναι, δηλαδή, τα νερά εσωτερικώς <sup>6</sup> της Γραμμής Βάσης, και συγκεκριμένα οι κόλποι, οι όρμοι και οι λιμένες.

Ιδιαίτερη σημασία έχει η νομική έννοια του **λιμένα**, ο οποίος είναι μία ασφαλής περιοχή, όπου τα πλοία μπορούν να διακινούν εμπορεύματα και επιβάτες, καθώς και να προστατεύονται από τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες <sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> "Εντεύθεν" είναι ο όρος που έχει επιλεγεί κατά τη μετάφραση του κειμένου της Σύμβασης ΔΘ. "On the landward" ο αγγλικός.

<sup>7</sup> Κρ. Ιωάννου – Αν. Στρατή, «Δίκαιο της Θάλασσας».

Ο λιμνή συνήθως περιλαμβάνει θαλάσσια περιοχή και τμήμα εδάφους<sup>8</sup>.

Οι διεθνείς συμβάσεις δεν ασχολούνται κατά κανόνα με τα Εσωτερικά Ύδατα, καθώς αυτά εξομοιούνται σχεδόν πλήρως με τη χερσαία περιοχή.

## 5.2. ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ / ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ & ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ

### 5.2.1. Δικαιοδοσία και Αρμοδιότητες του Παράκτιου Κράτους

Στα Εσωτερικά Ύδατα το Παράκτιο Κράτος έχει *πλήρη κυριαρχία*. (άρθρο 8 Σύμβασης ΔΘ). Αν και υφίστανται ορισμένοι περιορισμοί, γενικά γίνεται λόγος για απόλυτη δικαιοδοσία, όμοια με την ασκούμενη επί του *εδάφους* του κράτους.

Είναι, συνεπώς, προφανές ότι το νομικό καθεστώς της θαλάσσιας αυτής περιοχής διέπεται από το εσωτερικό δίκαιο του κράτους. Ο μοναδικός σαφής περιορισμός που τίθεται στην κυριαρχία αυτή, αφορά στην προσόρμιση και τον *ελλιμενισμό ξένων πλοίων*.

Πρέπει εδώ να τονιστεί ότι, εν αντιθέσει με ό,τι ισχύει στα *χωρικά ύδατα*, στα Εσωτερικά Ύδατα δεν υφίσταται το δικαίωμα της "αβλαβούς διελεύσεως" (βλ. στο σχετικό κεφάλαιο). Απαραίτητη προϋπόθεση, προκειμένου να εισέλθουν τα ξένα πλοία στα νερά αυτά, είναι η γνωστοποίηση της πρόθεσής τους αυτής και η λήψη της ρητής συναίνεσης του Παράκτιου Κράτους. Τούτο συνιστά και τη μοναδική ουσιαστική διαφορά μεταξύ των δύο περιοχών. Αλλά, ακόμα και αν το πλοίο εισέλθει νομότυπα στα Εσωτερικά Ύδατα, το Παράκτιο Κράτος διατηρεί τον απόλυτο έλεγχο. Συγκεκριμένα, στο άρθρο 25 της Σύμβασης ΔΘ προβλέπεται ότι «στην περίπτωση πλοίων που εισέρχονται στα εσωτερικά ύδατα ... το Παράκτιο Κράτος έχει το δικαίωμα να λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα για την πρόληψη οποιασδήποτε παραβίασης των όρων στους οποίους υπόκειται η είσοδος ... ή η προσέγγιση σε λιμενική εγκατάσταση».

Η πρόσβαση αλλοδαπών πλοίων με ειρηνικούς σκοπούς σε λιμένες είναι γενικώς ελεύθερη, ήδη από την εποχή που το δίκαιο της θάλασσας ήταν μόνο εθιμικό. Ωστόσο, οι προϋποθέσεις για αυτή ήταν και είναι αντικείμενο ρύθμισης της εννόμου τάξεως του Παράκτιου Κράτους. Το Διεθνές Δικαστήριο σχετικά έχει νομολογήσει ότι «το Παράκτιο

<sup>8</sup> Τη «χερσαία ζώνη», σύμφωνα με τον ελληνικό Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

Κράτος δύναται να ρυθμίζει δυνάμει της κυριαρχίας του την πρόσβαση στους λιμένες του»<sup>9</sup>. Ωστόσο, υφίστανται (συγκεκριμένες) εξαιρέσεις από τον κανόνα αυτό. Εν προκειμένω, (α) επιτρέπεται άνευ όρων ο ελλιμενισμός πλοίου που βρίσκεται σε κατάσταση ανάγκης, είτε λόγω μηχανικής βλάβης είτε λόγω θεομηνίας (Act of God). (β) Τα κράτη έχουν την υποχρέωση να διευκολύνουν την πρόσβαση πλοίων που διεξάγουν επιστημονικές θαλάσσιες έρευνες. (γ) Τέλος, τα περικλειστα κράτη έχουν δικαίωμα για διακίνηση εμπορευμάτων από τα εσωτερικά ύδατα παράκτιου κράτους προς την ανοικτή θάλασσα. Ωστόσο η εξαίρεση αυτή δεν ισχύει αυτοδικαίως, αλλά απαιτείται η σύναψη ειδικής σύμβασης μεταξύ των μερών.

Επιστρέφοντας στις συνιστώσες του νομικού καθεστώτος, πρέπει να αναφέρουμε ότι μία από τις σημαντικότερες εκδηλώσεις του κανόνα ότι το Παράκτιο Κράτος έχει πλήρη κυριαρχία ως προς τη ρύθμιση της διακίνησης πλοίων από και προς τους λιμένες του, είναι το *προνόμιο της ακτοπλοΐας (cabotage)*<sup>10</sup>. Το προνόμιο αυτό λοιπόν συνίσταται στο δικαίωμα του κράτους να επιτρέπει μόνο στα πλοία που φέρουν τη δική του σημαία να εκτελούν τέτοιους πλόες. Ωστόσο, ειδικότερα ως προς τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το εθνικό αυτό προνόμιο σταδιακά αίρεται, καθώς η Ένωση έχει επιβάλει με Κανονισμούς την ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών στις ενδο-κοινοτικές μεταφορές.

Όσον αφορά στους επιμέρους τομείς, ισχύουν τα εξής. Η **αστική** δικαιοδοσία είναι αυτή που γενικά προβλέπεται από το εσωτερικό ιδιωτικό δίκαιο του Παράκτιου Κράτους, αλλά και το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο. Επιμέρους περιορισμοί θεσπίζονται από ειδικές διεθνείς συνθήκες, όπως η Σύμβαση των Βρυξελλών του 1952 (για «την ενοποίηση κανόνων για τη συντηρητική κατάσχεση επί πλοίων»), και η Διεθνής Σύμβαση για τη Σύλληψη Πλοίων του 1999, η οποία τη συμπληρώνει. Παράδειγμα τέτοιου περιορισμού είναι η απαγόρευση της κατάσχεσης αλλοδαπού πλοίου για αξιώσεις που αφορούν αποκλειστικά σε "θαλάσσιες" απαιτήσεις.

---

<sup>9</sup> Υπόθεση Στρατιωτικών και Παραστρατιωτικών Ενεργειών κατά της Νικαράγουα (1986).

<sup>10</sup> Cabotage < cabo (= ακρωτήριο). Κατά κυριολεξία σημαίνει «ναυσιπλοΐα από ακρωτήριο σε ακρωτήριο».

Περνώντας, τέλος, στην **ποινική** δικαιοδοσία, αυτή είναι επίσης απόλυτη. Δεν εφαρμόζεται μόνο στην περίπτωση που περιγράφεται στην επόμενη ενότητα, ωστόσο αυτή η εξαίρεση δεν αποτελεί περιορισμό της δικαιοδοσίας (βλ. στο οικείο τμήμα).

#### 5.2.2. Δικαιοδοσία και Αρμοδιότητες Κράτους Σημαίας

Στα Εσωτερικά Ύδατα ενός κράτους, πλοίο αλλοδαπής εννόμου τάξεως έχει μόνο το δικαίωμα προσόρμισης ή ελλιμενισμού, με την προϋπόθεση να είναι αυτή νόμιμη, όπως προαναφέρθηκε.

Σε κρατικό επίπεδο, η Σημαία του Πλοίου δεν έχει δικαιοδοσία **αστικής** φύσεως. Ως προς την **ποινική** δικαιοδοσία, αυτή μπορεί να αναγνωριστεί μόνο σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, οπότε και γίνεται λόγος για εξαίρεση από την αρχή της απολύτου κυριαρχίας του Παράκτιου Κράτους, για την οποία έγινε νύξη παραπάνω. Η αναγνώριση αυτή πραγματοποιείται μόνο όταν τελεσθούν παράνομες πράξεις επί του πλοίου, οι οποίες δεν αφορούν ούτε έχουν επίδραση στη δημόσια έννομη τάξη του Παράκτιου Κράτους και στις οποίες ενέργειες δεν εμπλέκονται πολίτες του τελευταίου. Ως προς τη νομική φύση της εξαίρεσης αυτής, η θεωρία <sup>11</sup> την αποδίδει σε εκούσια παραχώρηση αρμοδιοτήτων από το Παράκτιο Κράτος προς αυτό της Σημαίας. Τα αίτια μπορούν να αναζητηθούν σε δύο κατευθύνσεις. Η μία θεώρηση την αντιμετωπίζει ως ενέργεια αβροφροσύνης προς τη Σημαία, ενώ η δεύτερη ως μία πράξη εκ των προτέρων αποξένωσης (παραχώρησης) της δικαιοδοσίας για τις συγκεκριμένες περιπτώσεις, προκειμένου για τη διευκόλυνση της διεθνούς επικοινωνίας και του εμπορίου.

Πάντως, πρέπει να αναφερθεί εν κατακλείδι και η παράλληλη ισχύς της Διεθνούς Συμβάσεως των Βρυξελλών (1952), που προαναφέρθηκε, η οποία αφενός μεν καθιερώνει δικαιοδοσία του Κράτους της Σημαίας στις περιπτώσεις συγκρούσεως πλοίων, αφετέρου δε προβλέπει εξαίρεση στις περιπτώσεις που η σύγκρουση λάβει χώρα εντός λιμένος ή εσωτερικών υδάτων.

---

<sup>11</sup> Κρ. Ιωάννου – Αν. Στρατή, «Δίκαιο της Θάλασσας», θέση του Εμμ. Ρούκουνα.

### 5.2.3. Ειδικότερα για τα πολεμικά πλοία

Ειδική ρύθμιση για τα πολεμικά πλοία αλλοδαπής πολιτείας εισάγεται με διάταξη της Σύμβασης ΔΘ. Συγκεκριμένα, στο άρθρο 32 προβλέπεται ότι για τα πολεμικά πλοία (που προφανώς βρίσκονται νόμιμα ελλιμενισμένα ή σε κάθε περίπτωση εντός των εσωτερικών υδάτων, και δεν ασκούν ή απειλούν επιθετικές ενέργειες) κατισχύει το δίκαιο του Κράτους της Σημαίας, καθώς αυτά εξομοιώνονται πλήρως με το έδαφος της αλλοδαπής πολιτείας. Καλύπτονται από *ασυλία*, όπως και το πλήρωμά τους (εφόσον δεν απειλούν την παράκτια έννομη τάξη κλπ), η οποία κάμπτεται μόνο εφόσον παρέμβουν οι προξενικές αρχές.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

### ΤΑ ΧΩΡΙΚΑ ΥΔΑΤΑ ή ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑ ΖΩΝΗ

#### 6.1. ΕΝΝΟΙΑ

Ανέκαθεν, μία από τις σπουδαίες επιδιώξεις των λαών που κατοικούσαν σε παράκτιες περιοχές ήταν η εξασφάλιση της κυριαρχίας τουλάχιστο στη θαλάσσια περιοχή που άρχιζε από τις ακτές της γης τους. Οι λόγοι αναζητούνται σε δύο κατευθύνσεις· αφενός ήταν (προφανώς) πολιτικοί / στρατηγικοί, και αφετέρου σχετίζονταν με την επιδίωξη της αλιευτικής αποκλειστικότητας στις περιοχές αυτές. Η αρχέγονη αυτή τακτική αποτυπώθηκε ως νομική θέση για πρώτη φορά το 17ο αιώνα στο έργο του Hugo Grotius, ο οποίος αναφέρθηκε στην αρχή της κυριαρχίας του Παράκτιου Κράτους στη γειτνιάζουσα θαλάσσια ζώνη, χωρίς φυσικά να οριοθετεί το πλάτος αυτής. Σήμερα, το ζήτημα της Αιγιαλίτιδας Ζώνης (*territorial sea*) ρυθμίζεται από το κεφάλαιο 2 (άρθρα 3 έως 16) της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας.

Ως Αιγιαλίτιδα Ζώνη ορίζεται η θαλάσσια περιοχή που περιβάλλει τις ακτές ενός παράκτιου κράτους και φθάνει μέχρι εκεί που το κράτος ασκεί απόλυτη κυριαρχία<sup>12</sup>. Η Αιγιαλίτιδα Ζώνη ονομάζεται άλλως και «Χωρικά Ύδατα» ή «Χωρική Θάλασσα». Ο ορισμός δεν περιλαμβάνει συγκεκριμένο πλάτος, για λόγους που θα δούμε αμέσως κατωτέρω. Ως προς την κρατική κυριαρχία, οι προβληματισμοί παρατίθενται στην ενότητα 6.3.

#### 6.2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ, ΝΟΜΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ & ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ

Το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης επί αιώνες δεν ήταν ομοιόμορφα αποδεκτό. Σε πολλές περιπτώσεις κατά το απώτερο παρελθόν τα παράκτια κράτη όριζαν στις μεταξύ τους σχέσεις, έκταση τόση όση καλύπτει η ορατότητα, από όπου και ο κανόνας «ορατότητας γυμνού οφθαλμού». Αργότερα, περί τον 18ο αιώνα, υιοθετήθηκε σε αρκετά

---

<sup>12</sup> Γρ. Τσάλτας.

εκτεταμένο βαθμό, το πλάτος των 3 ναυτικών μιλίων <sup>13</sup>. Το 1930 στη Συνδιάσκεψη της ΚτΕ, όπως και το 1958 στην Πρώτη Συνδιάσκεψη των Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας, ενώ υπήρχε η τάση καθιέρωσης ενιαίου πλάτους, δεν κατέστη εφικτό να συμφωνηθεί αυτό. Ήταν η εποχή που τα κράτη της Νότιας Αμερικής διεκδικούσαν σθεναρά μεγάλη διεύρυνση της παράκτιας κυριαρχίας. Στη Δεύτερη Συνδιάσκεψη το 1960 προτάθηκε (από ΗΠΑ και Καναδά) πλάτος 6 ν.μ. συν 6 ν.μ. αλιευτική ζώνη, η οποία απορρίφθηκε, όπως επίσης και η σοβιετική πρόταση για 12 ν.μ. Τελικά, η Τρίτη Συνδιάσκεψη κατέληξε στο καθεστώς που ισχύει σήμερα, το οποίο προβλέπει, σύμφωνα με το άρθρο 3 της Σύμβασης ΔΘ, *ότι κάθε κράτος καθορίζει ελεύθερα το πλάτος των χωρικών του υδάτων μέχρι και του ορίου των 12 ναυτικών μιλίων από τις γραμμές βάσης*. Σήμερα, η συντριπτική πλειονότητα των κρατών έχει αιγιαλίτιδα ζώνη 12 ν.μ.

Όσον αφορά στη **χάραξη των ορίων της**, αυτή τίθεται: για τα **εσωτερικά**, επί των γραμμών βάσης, όπως αυτές περιγράφηκαν στην οικεία ενότητα. Για τα **εξωτερικά**, διακρίνονται οι κάτωθι περιπτώσεις.

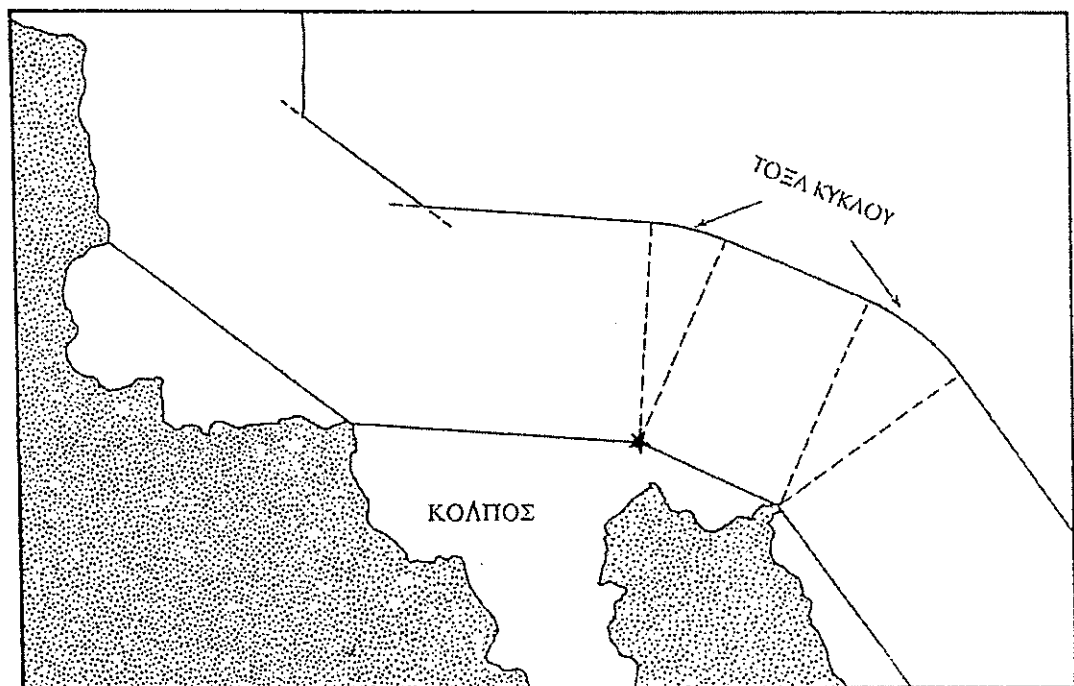
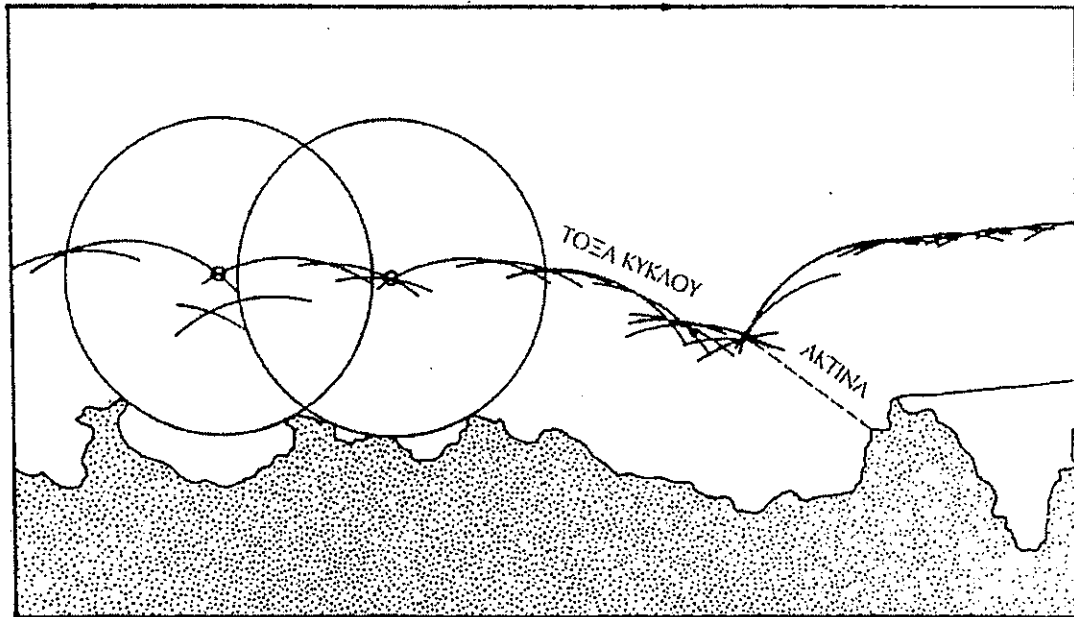
(α) Όταν δεν υπάρχουν γειτονικά κράτη, με την έννοια ότι τα χωρικά ύδατα των δύο κρατών να συμπίπτουν ή να αλληλοτέμνονται, τότε τα εξωτερικά όρια καθορίζονται με τρεις μεθόδους. (i) Η πρώτη είναι η μέθοδος της *παράλληλης χάραξης*, η οποία συνίσταται στη χάραξη μίας γραμμής παράλληλης προς τις ακτές σε απόσταση π.χ. 12 μιλίων. Είναι η απλούστερη μέθοδος, αλλά προϋποθέτει την ύπαρξη ευθύγραμμης ακτής. (ii) Η δεύτερη είναι η *πολυγωνική*, κατά την οποία χαράσσονται ευθείες γραμμές που ενώνουν ακρωτήρια. Η μέθοδος αυτή, όμως, ευνοεί την αυθαιρεσία και την περικλείση μεγάλων θαλασσιών περιοχών. (iii) Τέλος, εφαρμόζεται η μέθοδος *του ημικυκλίου*, σύμφωνα με την οποία χαράσσεται μία γραμμή, κάθε σημείο της οποίας απέχει από το πλησιέστερο σημείο της ακτής απόσταση ίση με το θεσμοθετημένο πλάτος της Αιγιαλίτιδας Ζώνης. Η μέθοδος αυτή υιοθετήθηκε από τη Σύμβαση της Γενεύης του 1958.

---

<sup>13</sup> Η δικαιολόγηση της ρύθμισης αποδίδεται στον Ολλανδό νομομαθή Bynkershoek, που συνέδεε την έκταση με την ισχύ βολής πυροβόλου, αν και το πραγματικό βεληνεκές των όπλων της εποχής δεν υπερέβαινε το 1,5 μίλι.



Εικόνες 3α και 3β. Η μέθοδος του Ημικυκλίου για τη χάραξη του εξωτερικού ορίου της Αιγιαλίτιδας Ζώνης.

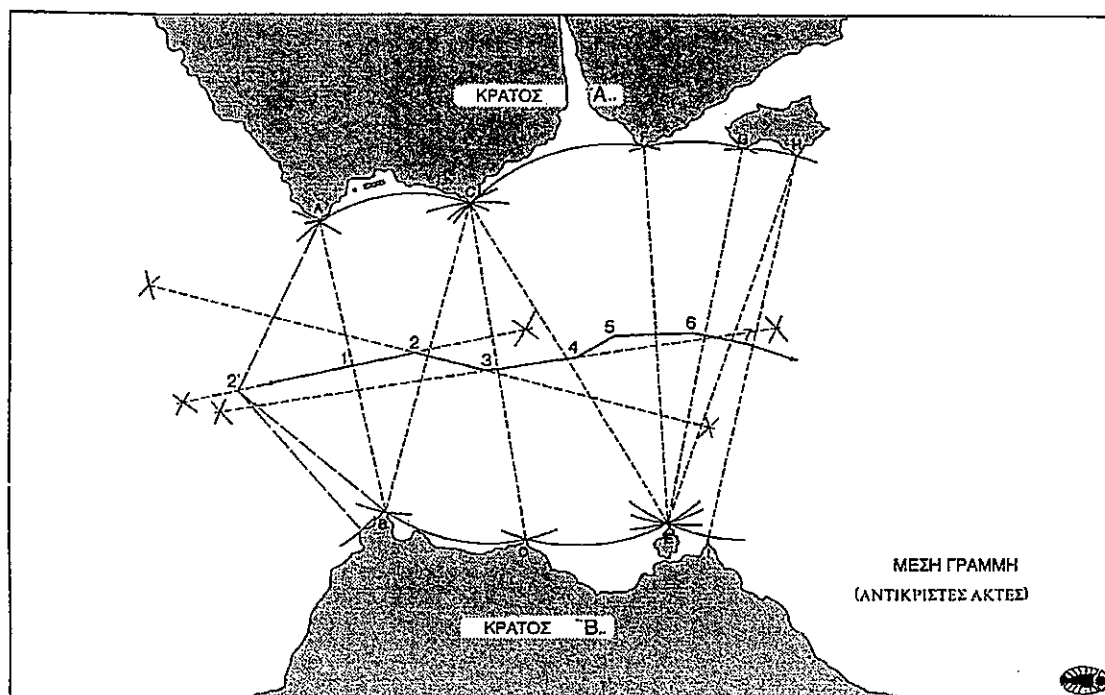


Πηγή: *Francalanci-Scovazzi, Lines in the Sea, Martinus Nijhoff, 1994*

(β) Όταν υπάρχουν γειτονικά κράτη, εφαρμόζεται, σύμφωνα με τη Σύμβαση του 1958 και τη Σύμβαση ΔΘ (άρθρο 15) η Αρχή της Ίσης Απόστασης. Αυτή υλοποιείται είτε δια της "μέσης γραμμής" είτε δια της "πλάγιας γραμμής".

(β1) Στην περίπτωση κατά την οποία τα δύο κράτη κείνται το ένα απέναντι από το άλλο, το μέγιστο όριο που μπορεί να θέσει το καθένα στα χωρικά του ύδατα, είναι η μέση γραμμή, που είναι μία γραμμή παράλληλη με τις γραμμές βάσης των κρατών και απέχει ίση απόσταση από το καθένα. (Βλ. σχεδιάγραμμα 4α).

Εικόνα 4α. Η Μέση Γραμμή ως έκφραση της Αρχής της Ίσης Απόστασης

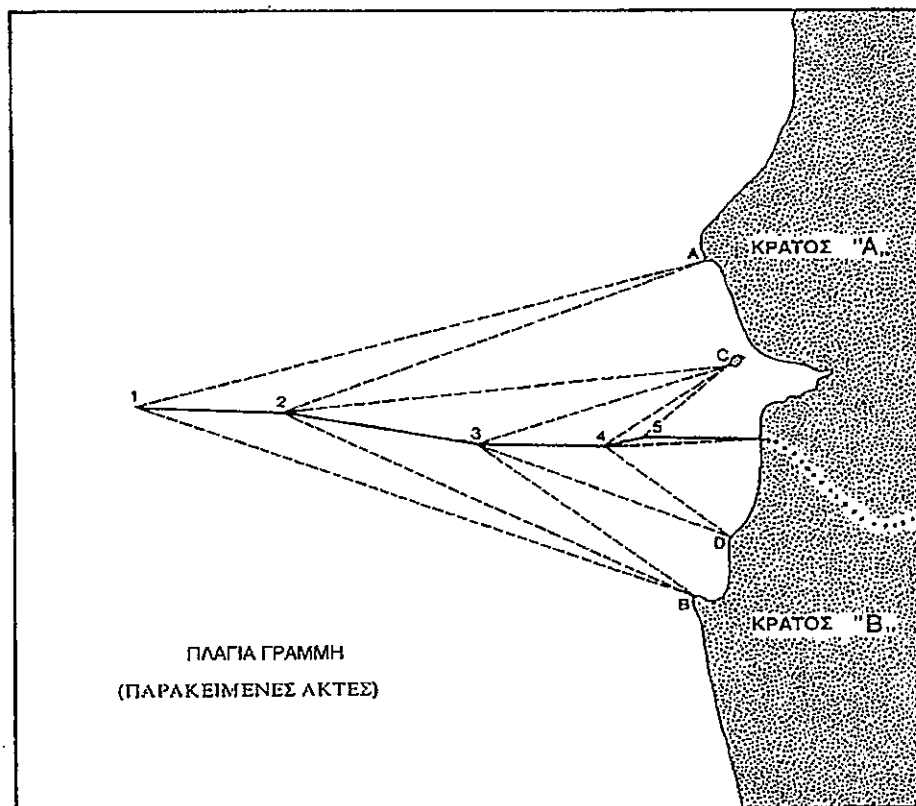


Πηγή: Francalanci-Scovazzi, *Lines in the Sea*, Martinus Nijhoff, 1994

(β2) Όταν τα κράτη συνορεύουν σε χερσαίο τους τμήμα, ο χωρισμός των χωρικών τους υδάτων γίνεται με την πλάγια γραμμή, η οποία είναι μία γραμμή κάθετη στις ακτές

τους, με κάθε σημείο της να απέχει ίση απόσταση από τα πιο κοντινά σημεία των γραμμών βάσης του καθενός. (Βλ. σχεδιάγραμμα 4β).

Εικόνα 4β. Η Πλάγια Γραμμή ως έκφραση της Αρχής της Ίσης Απόστασης



Πηγή: Francalanci-Scovazzi, *Lines in the Sea*, Martinus Nijhoff, 1994

## 6.3. ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ / ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ & ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ

### 6.3.1. Δικαιοδοσία και Αρμοδιότητες του Παράκτιου Κράτους

#### 6.3.1.1. Ο γενικός κανόνας δικαιοδοσίας

Στα χωρικά ύδατα υφίσταται κατ'αρχήν το τεκμήριο της γενικής αρμοδιότητας κυριαρχικής φύσεως, όπως στις εδαφικές περιοχές. Το άρθρο 2 της Σύμβασης ΔΘ προβλέπει ότι η κυριαρχία του Παράκτιου Κράτους επεκτείνεται πέραν του εδάφους και των

εσωτερικών του υδάτων και στη ζώνη που ονομάζεται "Αιγιαλίτιδα Ζώνη", και μάλιστα καλύπτει και το βυθό, το υπέδαφος του και τον υπερκείμενο της θαλάσσης αέρα. Παρατηρούμε, λοιπόν, ότι και αυτή η θαλάσσια ζώνη, όπως και τα εσωτερικά ύδατα, εξομοιώνεται τρόπον τινά με το έδαφος του Παράκτιου Κράτους. Συνεπώς, εντός των ορίων της Αιγιαλίτιδας Ζώνης, το κράτος ασκεί **πλήρη διοικητική, αστική και ποινική δικαιοδοσία** σε όλα τα πλοία.

Η ύπαρξη του νομικού καθεστώτος αυτού αποδίδεται στους εξής λόγους: (α) η ασφάλεια και η δυνατότητα άμυνας του Παράκτιου Κράτους υπαγορεύει τη δυνατότητα ελέγχου οποιασδήποτε προσέγγισης πλοίου. (β) Παράλληλα, η διασφάλιση των πολιτικών και οικονομικών / εμπορικών συμφερόντων του προϋποθέτει την δυνατότητα επίβλεψης όλων των εισερχομένων πλοίων. (γ) Τέλος, η κυριαρχία αποδίδεται και στην αποκλειστικότητα που έχει το Παράκτιο Κράτος στην έρευνα, εκμετάλλευση και προστασία του θαλάσσιου και ορυκτού πλούτου της θαλάσσιας αυτής περιοχής.

Ωστόσο, ενώ το έδαφος ενός κράτους ρυθμίζεται απόλυτα από το εσωτερικό του δίκαιο, εντούτοις το καθεστώς των χωρικών του υδάτων διέπεται όχι μόνο από την πολιτειακή κυριαρχία, αλλά και από το διεθνές δίκαιο. Συγκεκριμένα, προβλέπεται περαιτέρω στο ίδιο ως άνω άρθρο (2 § 3 Σύμβασης ΔΘ) ότι *η κυριαρχία επί της χωρικής θάλασσας ασκείται σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση και τους άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου*. Αυτή η επέμβαση συνίσταται ουσιαστικά στη θέσπιση του δικαιώματος *αβλαβούς διέλευσης*, το οποίο αποτελεί ρητή εξαίρεση από τα πλήρη, κατά τα λοιπά, κυριαρχικά δικαιώματα του Παράκτιου Κράτους.

#### 6.3.1.2. Η Εξαίρεση: Το δικαίωμα της Αβλαβούς Διέλευσης

Η Αβλαβής Διέλευση<sup>14</sup> είναι ένα δικαίωμα που ασκείται από τα ξένα πλοία *χωρίς τη συγκατάθεση του Παράκτιου Κράτους*, εφόσον βέβαια πληρούνται οι προϋποθέσεις ώστε να είναι τέτοια. Συνιστά έναν από τους πλέον αναγνωρισμένους εθιμικούς διεθνείς κανόνες, και αποτελεί προϊόν συμβιβασμού μεταξύ δύο αντίρροπων θέσεων· της ελευθερίας στη ναυσιπλοΐα και της κρατικής κυριαρχίας στην παρακείμενη του εδάφους

<sup>14</sup> Innocent Passage, Passage Inoffensif, Friedliche Durchfahrt.

θαλάσσια περιοχή. Αναγνωρίστηκε επισήμως για πρώτη φορά από το Διεθνές Δικαστήριο στην υπόθεση του "Στενού της Κέρκυρας" (1949), ενώ συγκεκριμένες νομικές ρυθμίσεις για αυτό πέρασαν στη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας, όπου προβλέφθηκε το κεφάλαιο 3 (άρθρα 17 έως 32).

Η διέλευση μπορεί να πραγματοποιείται με τους εξής τρόπους: (α) ένα πλοίο ερχόμενο από την Ανοικτή Θάλασσα διασχίζει μέρος των Χωρικών Υδάτων του Παράκτιου Κράτους και συνεχίζει προς την Ανοικτή Θάλασσα. (β) Ερχόμενο από την Ανοικτή Θάλασσα διαπλέει τα Χωρικά Ύδατα προκειμένου να εισέλθει στα Εσωτερικά ύδατα και να ελλιμενιστεί. (γ) Αντιστρόφως, αναχωρεί από λιμένα και, κατευθυνόμενο προς την Ανοικτή Θάλασσα, περνά από την Αιγιαλίτιδα Ζώνη.

Νομική σημασία έχουν αμφότερες οι λέξεις που απαρτίζουν τον όρο. Κάνοντας λόγο, λοιπόν, για "διέλευση", εννοείται η ναυσιπλοΐα μέσα από την Αιγιαλίτιδα Ζώνη, με τρόπο τέτοιο ώστε να χαρακτηρίζεται συνεχής και ταχεία. *Η στάση<sup>15</sup> και η αγκυροβολία επιτρέπεται μόνον όταν αυτές οι ενέργειες αποτελούν συνήθη περιστατικά της ναυσιπλοΐας ή επιβάλλονται από λόγους ανωτέρας βίας ή κινδύνου ή προκειμένου να παρασχεθεί βοήθεια σε πρόσωπα, πλοία ή αεροσκάφη που βρίσκονται σε κίνδυνο* (άρθρο 18 § 2).

Η διέλευση θα πρέπει να είναι και **αβλαβής**, το οποίο σημαίνει ότι *το αλλοδαπό πλοίο δεν επιχειρεί ενέργειες, οι οποίες θα στρέφονταν κατά της ειρήνης, της ασφάλειας και της δημόσιας τάξης του Παράκτιου Κράτους* (άρθρο 19 § 1). Προσεγγίζοντας νομικά τη σχετική διάταξη, διαπιστώνουμε ότι οι έννοιες της ειρήνης, της ασφάλειας και της δημόσιας τάξης δεν προσδιορίζονται στη Σύμβαση ΔΘ, το οποίο συνεπάγεται ότι ο καθορισμός τους επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια του Παράκτιου Κράτους. Ωστόσο, η Σύμβαση, παρακάμπτοντας αυτό το στάδιο της θεωρητικής προσέγγισης των εννόμων αγαθών που θέλει να προστατεύσει, προχωρά σε καταγραφή συγκεκριμένων ενεργειών που θεωρεί ότι αποτελούν προσβολές προς αυτά.

Συγκεκριμένα, στο άρθρο 19 § 2, προβλέπεται ότι η διέλευση ξένου πλοίου θεωρείται ότι διαταράσσει την ειρήνη, την τάξη ή την ασφάλεια του Παράκτιου Κράτους,

---

<sup>15</sup> Το "κράτει" των μηχανών, όπως προβλέπει το μεταφρασμένο κείμενο.

εάν, ευρισκόμενο στη χωρική θάλασσα, προβεί σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες ενέργειες:

(α) σε κάθε χρήση ή απειλή χρήσης βίας κατά της κυριαρχίας, της εδαφικής ακεραιότητας ή της πολιτικής ανεξαρτησίας του Παράκτιου Κράτους, ή κατά οποιοδήποτε άλλο τρόπο παραβίαση των αρχών του διεθνούς δικαίου που περιέχονται στον χάρτη των Ηνωμένων Εθνών,

(β) σε κάθε διενέργεια πολεμικών ασκήσεων ή γυμνασίων,

(γ) σε κάθε πράξη που αποσκοπεί στη συλλογή πληροφοριών προς βλάβη της άμυνας ή της ασφάλειας του Παράκτιου Κράτους,

(δ) σε οποιαδήποτε προπαγανδιστική ενέργεια που αποσκοπεί στην προσβολή της άμυνας και της ασφάλειας του Παράκτιου Κράτους,

(ε) στην απονήωση, προσνήωση ή φόρτωση σε πλοίο αεροσκαφών,

(στ) στην εκτόξευση, εκφόρτωση ή φόρτωση οποιασδήποτε πολεμικής συσκευής,

(ζ) στην φόρτωση ή εκφόρτωση οποιουδήποτε εμπορεύματος, χρημάτων ή προσώπων κατά παράβαση των τελωνειακών, δημοσιονομικών, μεταναστευτικών ή υγειονομικών νόμων και κανονισμών του Παράκτιου Κράτους,

(η) σε οποιαδήποτε εκ προθέσεως πρόκληση σοβαρής ρύπανσης,

(θ) σε οποιοδήποτε αλιευτικές δραστηριότητες,

(ι) σε διεξαγωγή έρευνας ή υδρογραφικών εργασιών,

(ια) σε κάθε πράξη που αποσκοπεί στην παρεμβολή σε οποιοδήποτε σύστημα επικοινωνίας του Παράκτιου Κράτους,

(ιβ) σε οποιαδήποτε άλλη ενέργεια που δεν έχει άμεση σχέση με τη διέλευση.

#### 6.3.1.3. Αβλαβής Διέλευση και για τα Πολεμικά Πλοία;

Ως προς το σημαντικότερο αυτό δικαίωμα, που φέρει και εθιμική ιστορία και νομοθετική αναγνώριση, έχει υπάρξει σοβαρή διχογνωμία για το αν πρέπει να αναγνωρίζεται σε πολεμικά πλοία αλλοδαπής έννομης τάξης. Όσον αφορά στο πώς το Δίκαιο της Θάλασσας προσδιορίζει τα πολεμικά πλοία, βλ. ανωτέρω, υπό 3.2.2.α.

Έχει υποστηριχθεί από ομάδα κρατών, κυρίως δυτικών, ότι το δικαίωμα καλύπτει όλα τα πλοία. Βασικό επιχείρημα της πλευράς είναι ότι στο άρθρο 17 της Σύμβασης ΔΘ προβλέπεται ότι «τα πλοία όλων των κρατών ... απολαμβάνουν του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης μέσω της χωρικής θάλασσας». Πρέπει, ωστόσο, να επισημανθεί εδώ, ότι κατά τη διάρκεια της Τρίτης Συνδιάσκεψης πάνω από 30 αντιπροσωπείες αμφισβήτησαν τη ρύθμιση αυτή.

Μία άλλη θέση που έλαβαν αρκετά κράτη είναι ότι η αβλαβής διέλευση επιτρέπεται και στα πολεμικά πλοία, μόνον όμως εφόσον γνωστοποιείται προηγουμένως στο Παράκτιο Κράτος. Στην κατεύθυνση αυτή, αλλά σε μία πιο ακραία προσέγγιση, βρίσκεται και η διεκδίκηση από ορισμένα κράτη της αδειοδότησης πριν τη διέλευση.

Ενόψει της διατύπωσης αυτών των αντίρροπων τάσεων και δεδομένου ότι η Σύμβαση για το ειδικό αυτό ζήτημα ουσιαστικά σιωπά, είναι ασφαλέστερο να θεωρήσουμε ότι η αβλαβής διέλευση ξένων πολεμικών πλοίων εντάσσεται στις σχέσεις αμοιβαιότητας μεταξύ του Παράκτιου Κράτους και του Κράτους Σημαίας του πλοίου<sup>16</sup>.

#### 6.3.1.4. Αρμοδιότητες του Παράκτιου Κράτους

Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, το Παράκτιο Κράτος στα χωρικά του ύδατα ασκεί πλήρη δικαιοδοσία σε όλα τα πλοία, με τον περιορισμό του δικαιώματος Αβλαβούς Διέλευσης.

Έτσι, όσον αφορά στη διοικητική δικαιοδοσία, το κράτος έχει τη γενική αρμοδιότητα να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα στη χωρική του θάλασσα προκειμένου να εμποδίσει διέλευση που δεν είναι αβλαβής (άρθρο 25 § 1 Σύμβασης ΔΘ). Στην περίπτωση πλοίων που εισέρχονται στα εσωτερικά ύδατα ή προσεγγίζουν σε λιμενική εγκατάσταση που κείται έξω από τα εσωτερικά ύδατα, το Παράκτιο Κράτος έχει επίσης αρμοδιότητα να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για την πρόληψη οποιασδήποτε παραβίασης των όρων στους οποίους υπόκειται η είσοδος αυτών των πλοίων στα εσωτερικά ύδατα ή την προσέγγισή τους σε λιμενική εγκατάσταση (άρθρο 25 § 2).

---

<sup>16</sup> Έτσι και ο Εμμ. Ρούκουνας.

Παράλληλα όμως, το Παράκτιο Κράτος υποχρεούται να υποδεικνύει τις περιοχές εκείνες, στις οποίες εξασφαλίζεται η αβλαβής διέλευση (άρθρο 24 Σύμβασης ΔΘ). Έχει, βέβαια, τη ρητή αρμοδιότητα να αναστέλλει προσωρινά εντός καθορισμένων περιοχών της χωρικής θάλασσας, την αβλαβή διέλευση των ξένων πλοίων, εάν η αναστολή αυτή είναι απαραίτητη για την προστασία της ασφάλειάς του, συμπεριλαμβανομένων των ασκήσεων όπλων· αρκεί, να μην προβαίνει σε οποιαδήποτε τυπική ή ουσιαστική διάκριση μεταξύ των ξένων πλοίων και να δημοσιεύει κάθε τέτοια πράξη αναστολής (άρθρο 25 § 3 της Σύμβασης ΔΘ).

Τέλος, έχει αρμοδιότητα να υιοθετεί ελεύθερα νόμους και κανονισμούς, σε σχέση με τα ακόλουθα ζητήματα (άρθρο 21 της Σύμβασης ΔΘ):

- (α) την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τη ρύθμιση της θαλάσσιας κυκλοφορίας,
- (β) την προστασία των ναυτιλιακών βοηθημάτων ναυσιπλοΐας ως και άλλων συσκευών ή εγκαταστάσεων,
- (γ) την προστασία καλωδίων και αγωγών,
- (δ) την διατήρηση του ζώντος θαλάσσιου πλούτου,
- (ε) την πρόληψη παραβιάσεων νόμων και κανονισμών του περί αλιείας,
- (στ) την προστασία του περιβάλλοντος και την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης,
- (ζ) την θαλάσσια επιστημονική έρευνα και τις υδρογραφικές χαρτογραφήσεις,
- (η) την πρόληψη της παραβίασης των τελωνειακών, δημοσιονομικών, μεταναστευτικών ή υγειονομικών νόμων και κανονισμών του.

Σε κάθε περίπτωση, βέβαια, που νομοθετεί για τα ανωτέρω, οφείλει να δίδει την προσήκουσα δημοσιότητα στις διατάξεις αυτές.

Επίσης, πρέπει να αναφερθεί ότι το Παράκτιο Κράτος δεν έχει αρμοδιότητα να επιβάλλει τέλη σε ξένα πλοία για μόνο το λόγο της απλής διέλευσής τους από την χωρική θάλασσα. Μπορεί να το πράξει μόνον όταν το ζητούμενο ποσό αποτελεί πληρωμή για ειδικά παρασχεθείσες στο πλοίο υπηρεσίες, ενώ τα τέλη αυτά πρέπει να επιβάλλονται χωρίς διάκριση (άρθρο 26 της Σύμβασης ΔΘ).

Τέλος, αξιοσημείωτη είναι και η ειδική ρύθμιση που έχει προβλεφθεί για την άσκηση αρμοδιοτήτων του Παράκτιου Κράτους στις περιπτώσεις μη συμμόρφωσης



αλλοδαπών πολεμικών πλοίων με τους νόμους και κανονισμούς του. Αν, λοιπόν, κάποιο πολεμικό πλοίο δεν τηρεί τους νόμους και κανονισμούς (του Παράκτιου Κράτους) που αφορούν στη διέλευση από τη χωρική θάλασσα και αγνοεί οποιοδήποτε αίτημα προς αυτό για συμμόρφωση, το Παράκτιο Κράτος μπορεί να απαιτήσει απ' αυτό να εγκαταλείψει αμέσως τη χωρική θάλασσα, με ό,τι αυτό συνεπάγεται σε πολιτικό και στρατιωτικό επίπεδο. Στην πράξη, και εδώ ισχύουν όσα αναφέρθηκαν ανωτέρω (υπό 6.3.1.3., τελευταία παράγραφος).

Όσον αφορά στην **αστική δικαιοδοσία** επί των αλλοδαπών πλοίων (άρθρο 28), το Παράκτιο Κράτος έχει αρμοδιότητα να λάβει εκτελεστικά μέτρα ή να συλλάβει ξένο πλοίο το οποίο σταθμεύει στη χωρική του θάλασσα ή διέρχεται απ' αυτήν προερχόμενο από τα εσωτερικά ύδατα, εφόσον (α) τέτοιες ενέργειες κινούνται προς τον σκοπό άσκησης αστικής δικαιοδοσίας, (β) συντρέχουν οι σχετικές προϋποθέσεις, που το αστικό (ιδιωτικό) δίκαιο της εσωτερικής εννόμου τάξεως τάσσει, και υπάρχει ενεργητική και παθητική νομιμοποίηση, (γ) το Παράκτιο Κράτος δεν ανακόπτει ούτε εκτρέπει τον πλου ξένου πλοίου στη χωρική θάλασσα για να ασκήσει αστική δικαιοδοσία επί προσώπων που βρίσκονται στο πλοίο, (δ) δεν προβαίνει σε εκτελεστικά μέτρα ούτε συλλαμβάνει το πλοίο για σκοπούς ανεξάρτητους από χρέη που αναλήφθηκαν ή δημιουργήθηκαν από το ίδιο το πλοίο κατά τη διάρκεια ή για τους σκοπούς του πλου στα ύδατα του Παράκτιου Κράτους.

Η **ποινική δικαιοδοσία** ρυθμίζεται από το άρθρο 27 της Σύμβασης. Το Παράκτιο Κράτος έχει αρμοδιότητες ποινικής δικαιοδοσίας επί αλλοδαπού πλοίου, το οποίο διέρχεται από την Αιγιαλίτιδα Ζώνη, προκειμένου για τη σύλληψη προσώπου ή τη διενέργεια ανάκρισης σχετικής με έγκλημα που διαπράχθηκε πάνω στο πλοίο κατά τη διάρκεια της διέλευσής του.

Αυτές οι αρμοδιότητες όμως προσδιορίζονται ρητά. Ρύθμιση που γενικά συνάδει με το πνεύμα των απανταχού ποινικών διατάξεων, οι οποίες – ακριβώς επειδή ισχύει η γενική αρχή «ό,τι δεν απαγορεύεται επιτρέπεται» – επιδιώκεται πάντα να είναι ρητές και εκ των προτέρων (όχι αναδρομικά) ισχυρές. Εξάλλου, και στο ελληνικό ποινικό δίκαιο, η θεμελιωδέστερη αρχή είναι η διάταξη του άρθρου 14 του Ποινικού Κώδικα, που θεσπίζει

το αξίωμα «κανένα έγκλημα, καμία ποινή άνευ νόμου» («Nullum crimen, nulla poena sine lege»), η οποία ερμηνευτικά συμπληρώνεται με το «...άνευ προηγούμενου γραπτού νόμου» («... sine lege praevia scripta»).

Έτσι, αναγνωρίζεται για το Παράκτιο Κράτος το δικαίωμα άσκησης *ποινικών αρμοδιοτήτων (συλλήψεως, τιμώρησης αδικημάτων, διενέργειας ανακριτικών πράξεων)* στις περιπτώσεις κατά τις οποίες:

- (α) οι συνέπειες του εγκλήματος επεκτείνονται σε αυτό (το Παράκτιο Κράτος),
- (β) το έγκλημα είναι τέτοιας φύσεως που να διαταράσσει την ειρήνη της χώρας ή την τάξη στη χωρική θάλασσα,
- (γ) έχει ζητηθεί η συνδρομή των τοπικών αρχών από τον πλοίαρχο ή από διπλωματικό πράκτορα ή τον προξενικό λειτουργό του Κράτους της Σημαίας, ή
- (δ) αν τέτοια μέτρα είναι αναγκαία για την καταστολή της παράνομης διακίνησης ναρκωτικών ή ψυχοτροπικών ουσιών.

Σε κάθε περίπτωση, το Παράκτιο Κράτος έχει την υποχρέωση ενημέρωσης της Σημαίας, όπως εκτίθεται αμέσως κατωτέρω. Επίσης, απαιτείται κατά την εξέταση του εάν και κατά ποιο τρόπο θα πρέπει να γίνει μία σύλληψη, οι τοπικές αρχές να λαμβάνουν δεόντως υπόψη τα συμφέροντα της ναυσιπλοΐας. Τέλος, προβλέπεται ότι το Παράκτιο Κράτος δεν έχει καμία ποινική αρμοδιότητα επί ξένου πλοίου, το οποίο διέρχεται από τα χωρικά του ύδατα για έγκλημα που διαπράχθηκε πριν από την είσοδο του σκάφους σε αυτά, αν το πλοίο προερχόμενο από ξένο λιμένα, απλώς διέρχεται από αυτά χωρίς να εισέλθει στα εσωτερικά ύδατα.

### 6.3.2. Δικαιοδοσία του Κράτους Σημαίας

Ως προς τη Δικαιοδοσία του Κράτους της Σημαίας του πλοίου, όσο αυτό βρίσκεται στα χωρικά ύδατα άλλου κράτους, ισχύουν γενικά όσα εκτέθηκαν στην αντίστοιχη ενότητα για τα Εσωτερικά Ύδατα (βλ. ανωτέρω, υπό 5.2.2.).

Επιπλέον, διάταξη που αναγνωρίζει αρμοδιότητα στο κράτος της Σημαίας στην Αιγιαλίτιδα Ζώνη είναι η § 3 του άρθρου 27 της Σύμβασης, σύμφωνα με την οποία, σε κάθε περίπτωση άσκησης ποινικών αρμοδιοτήτων από το Παράκτιο Κράτος, το Κράτος της

Σημαίας δικαιούται, εφόσον εκφραστεί από τον πλοίαρχο, να ειδοποιηθεί (διαμέσου των διπλωματικών ή προξενικών αρχών) από το Παράκτιο, πριν από την λήψη οποιωνδήποτε μέτρων, και να διευκολυνθεί η επαφή του με το πλήρωμα του πλοίου. Μόνο σε περιπτώσεις επείγουσας ανάγκης η ειδοποίηση αυτή μπορεί να γνωστοποιηθεί κατά τη διάρκεια λήψεως των μέτρων.

Η σημαντικότερη, ωστόσο, πρόνοια της Σύμβασης υπέρ του Κράτους της Σημαίας στα πλαίσια της Αιγιαλίτιδας Ζώνης άλλου κράτους είναι αυτή του άρθρου 32, βάσει του οποίου αναγνωρίζεται, με την επιφύλαξη των εξαιρέσεων των άρθρων 30 και 31, *ασυλία* των πολεμικών και των άλλων κρατικών πλοίων που χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς.

Τέλος, πρέπει στο σημείο αυτό να αναφερθεί και η ευθύνη, την οποία από την άλλη πλευρά υπέχει το Κράτος της Σημαίας έναντι του Παράκτιου. Αυτή καταγράφεται στο άρθρο 31 και αφορά ζημία προκληθείσα από πολεμικό ή άλλο κρατικό πλοίο, το οποίο δεν συμμορφώθηκε (α) με τους νόμους και κανονισμούς του Παράκτιου Κράτους που ρυθμίζουν τη διέλευση από τη χωρική θάλασσα, (β) τις διατάξεις της Σύμβασης ΔΘ και (γ) άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

### ΣΥΝΟΡΕΥΟΥΣΑ & ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΗ ΖΩΝΗ

#### 7Α. Η ΣΥΝΟΡΕΥΟΥΣΑ ΖΩΝΗ

##### 7Α.1. ΕΝΝΟΙΑ, ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ & ΝΟΜΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ

Συνορεύουσα Ζώνη (Contiguous Zone) ονομάζεται η θαλάσσια περιοχή η παρακείμενη στην Αιγιαλίτιδα Ζώνη, στην οποία ισχύει ένα ιδιόμορφο καθεστώς, που θα αναπτυχθεί παρακάτω. Αποτελεί τμήμα της ανοικτής θάλασσας, όπως φαίνεται από τη διατύπωση του κειμένου της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας, καθώς το άρθρο 33 αναφέρει ότι *«ως Συνορεύουσα Ζώνη ορίζεται η ζώνη που συνορεύει με τη Χωρική Θάλασσα Παράκτιου Κράτους»*. Βέβαια, κατά τις διαπραγματεύσεις της Τρίτης Συνδιάσκεψης υποστηρίχθηκε και η αντίθετη άποψη, να μην υπαχθεί δηλαδή η εν λόγω περιοχή στην Ανοικτή Θάλασσα, αλλά να αποτελέσει χωριστή ζώνη, λόγω του ειδικού καθεστώτος της· ωστόσο, η θέση δεν επικράτησε.

Η προέλευση του θεσμού της Συνορεύουσας Ζώνης αποδίδεται στη βρετανική νομοθεσία του 18<sup>ου</sup> αιώνα (“Hovering Acts”) για την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου και την πρόληψη των παραβιάσεων της τελωνειακής νομοθεσίας. Σύμφωνα με αυτή, τα βρετανικά πλοία είχαν δικαίωμα ελέγχου επί των αλλοδαπών πλοίων έξω από την Αιγιαλίτιδα Ζώνη και σε απόσταση 300 μιλίων από την ακτή. Οι διατάξεις αυτές καταργήθηκαν τον επόμενο αιώνα, ωστόσο παραμένουν σημαντικές, καθώς θεσπίστηκαν σε μία εποχή που δεν είχε ακόμα υιοθετηθεί από πολλά παράκτια κράτη αιγιαλίτιδα ζώνη, ούτε είχαν εναρμονιστεί διατάξεις για τα καθεστώτα ελέγχου από αρχές του Παράκτιου Κράτους στις διάφορες θαλάσσιες περιοχές. Η σύγχρονη έννοια της Συνορεύουσας Ζώνης προέρχεται από μία πρακτική των ΗΠΑ το 19<sup>ο</sup> αιώνα, κατά την οποία, την περίοδο της ποτο-απαγόρευσης, όλα τα πλοία που βρίσκονταν σε απόσταση 12 μιλίων από την ακτή υπόκεινταν για προφανείς λόγους στην αμερικανική απαγορευτική νομοθεσία.

Όσον αφορά στο πλάτος της, η Σύμβαση προβλέπει ότι η Ζώνη εκτείνεται *μέχρι και 24 ναυτικά μίλια* από τις γραμμές βάσης, από τις οποίες μετράται το πλάτος της

χωρικής θάλασσας. Έτσι, αν ένα κράτος έχει Αιγιαλίτιδα Ζώνη 12 ν.μ., τότε η μέγιστη Συνορεύουσα θα είναι και αυτή πλάτους 12 ν.μ., ενώ αν έχει 6 ν.μ. η Συνορεύουσα μπορεί να είναι 18 ναυτικά μίλια κ.ο.κ.<sup>17</sup> Η χάραξη των ορίων της, εσωτερικών και εξωτερικών, πραγματοποιείται με τον τρόπο που εφαρμόζεται για τη χάραξη των ορίων της Αιγιαλίτιδας Ζώνης.

Σχετικά με το πλάτος της, τίθεται ένα ζήτημα, που αφορά στο τι συμβαίνει όταν το Παράκτιο Κράτος υιοθετήσει Συνορεύουσα Ζώνη και Ζώνη Αποκλειστικής Οικονομικής Εκμετάλλευσης, καθώς υπάρχει περιοχή όπου οι δύο συμπέτουν. Ωστόσο, σε αυτή την περίπτωση δε δημιουργείται ουσιαστικό πρόβλημα, καθώς, όπως θα αναπτυχθεί στο αντίστοιχο κεφάλαιο, η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη δεν αναφέρεται σε τομείς και δραστηριότητες που καλύπτονται από τη Συνορεύουσα Ζώνη.

## 7Α.2. ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ / ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ & ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ

### 7Α.2.1. Δικαιοδοσία και Αρμοδιότητες του Παράκτιου Κράτους

Η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας δεν αναφέρεται καθαρά στο νομικό καθεστώς των υδάτων που περιλαμβάνονται στη Συνορεύουσα Ζώνη, σε αντίθεση με τη Σύμβαση της Γενεύης για την Αιγιαλίτιδα Ζώνη και τη Συνορεύουσα Ζώνη (1958), η οποία όριζε ότι η Συνορεύουσα αποτελεί τμήμα της Ανοικτής Θάλασσας. Η διαφοροποίηση αυτή οφείλεται στο νεώτερο (που θεσπίστηκε με τη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας) θεσμό της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης, η οποία, αν υιοθετηθεί από ένα κράτος, περιλαμβάνει και τη Συνορεύουσα. Αλλά αν το κράτος δεν έχει Α.Ο.Ζ., τότε η Συνορεύουσα αποτελεί τμήμα της Ανοικτής Θάλασσας και διέπεται, ως προς όλες τις παραμέτρους, από το νομικό καθεστώς της τελευταίας.

Η Συνορεύουσα Ζώνη, ως γεωγραφικά ευρισκόμενη μεταξύ της Αιγιαλίτιδας Ζώνης και της Ανοικτής Θάλασσας, διέπεται από ένα νομικό καθεστώς, που θα μπορούσε

---

<sup>17</sup> Μέχρι σήμερα, λιγότερα από τα μισά κράτη έχουν υιοθετήσει συνορεύουσες ζώνες, ενώ όσα το έχουν πράξει εφαρμόζουν το maximum πλάτος των 24 ν.μ.

να χαρακτηριστεί ως μία ενδιάμεση κατάσταση μεταξύ αυτών των δύο τελείως διαφοροποιημένων καθεστώτων<sup>18</sup>.

Η δικαιοδοσία που έχει το Παράκτιο Κράτος στα ύδατα αυτά ρυθμίζεται από το άρθρο 24 της Σύμβασης της Γενεύης του 1958, σε συνδυασμό με το άρθρο 33 της Σύμβασης ΔΘ. Έτσι, το Παράκτιο Κράτος έχει σημαντικές αρμοδιότητες *ελέγχου*, όμως υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις. Οι αρμοδιότητες αυτές, λοιπόν, για να είναι επιτρεπτές, *πρέπει ο έλεγχος να είναι απαραίτητος προκειμένου για:* (α) την παρεμπόδιση παραβιάσεων των τελωνειακών, δημοσιονομικών, μεταναστευτικών ή υγειονομικών νόμων και κανονισμών στο έδαφος ή τη χωρική θάλασσα του Παράκτιου Κράτους, (β) την τιμώρηση παραβιάσεων των παραπάνω νόμων και κανονισμών που διαπράχθηκαν στο έδαφος του ή τη χωρική του θάλασσα.

Συνεπώς, το Παράκτιο Κράτος *δεν έχει ελεγκτική αρμοδιότητα για παραβάσεις που έλαβαν χώρα εντός της Συνορεύουσας Ζώνης.*

Περαιτέρω, η ορθή νομική προσέγγιση υπαγορεύει πως το Παράκτιο Κράτος δεν ασκεί κυριαρχική δικαιοδοσία, ούτε έχει κυριαρχικά δικαιώματα. Οι αναφερθείσες ελεγκτικές αρμοδιότητες υφίστανται μεν, *αποσκοπούν όμως μόνο στην αποτελεσματικότερη άσκηση της δικαιοδοσίας του στην Αιγιαλίτιδα Ζώνη.* Δεδομένου ότι το καθεστώς στη Συνορεύουσα Ζώνη ουσιαστικά είναι αυτό της ελευθερίας της Ανοικτής Θάλασσας, οι αρμοδιότητες του Παράκτιου Κράτους έχουν εξαιρετικό χαρακτήρα και πρέπει να ερμηνεύονται με περιοριστικό τρόπο. Δεν επιτρέπεται, συνεπώς, αυτές να επεκτείνονται για την επιδίωξη άλλων σκοπών από τους παραπάνω (του άρθρου 33 της Σύμβασης ΔΘ), όπως επί παραδείγματι για την ασφάλειά του (εντός της Συνορεύουσας Ζώνης), ή την προστασία της αλιείας.

Πρέπει να σημειωθεί ότι υποστηρίχθηκε και διαφορετική άποψη όσον αφορά στις αρμοδιότητες του Παράκτιου Κράτους στη Συνορεύουσα Ζώνη· ότι, δηλαδή, στην περιοχή αυτή υφίστανται εκτεταμένες αρμοδιότητες πλήρους δικαιοδοσίας, όπως ακριβώς και στα Χωρικά Ύδατα. Θεμέλιο της ερμηνευτικής αυτής είναι ότι, δυνάμει του άρθρου 111 § 1, επιτρέπεται το δικαίωμα Συνεχούς Καταδίωξης (βλ. κατωτέρω, υπό 10.3.3.2), η οποία είναι

---

<sup>18</sup> Εμμ. Ρούκουνας.

δυνατό να ξεκινήσει από τη Συνορεύουσα Ζώνη. Ωστόσο, η θέση αυτή αντικρούεται<sup>19</sup> με το επιχείρημα ότι η εφαρμογή του 111 § 1 δεν προσκρούει στη ρύθμιση του 33, το οποίο ορίζει, ότι, προκειμένου να ασκηθεί έλεγχος από το Παράκτιο Κράτος, πρέπει η παράβαση να σημειωθεί εντός των χωρικών υδάτων, ενώ το πλοίο έχει εξέλθει από αυτά και βρίσκεται στη Συνορεύουσα. Όμως, δεν επιτρέπεται η καταδίωξη εισερχομένων πλοίων που δεν έχουν διαπράξει παράβαση από αυτές που τυποποιεί το άρθρο 33· ωστόσο, το άρθρο 111 § 1 απαιτεί διάπραξη παράβασης.

Τέλος, προκύπτει και ο προβληματισμός για τη συντρέχουσα άσκηση αρμοδιοτήτων εντός της Συνορεύουσας Ζώνης. Με δεδομένο ότι οι αρμοδιότητες του Παράκτιου Κράτους στην περιοχή αυτή δεν είναι αποκλειστικής δικαιοδοσίας, θα ήταν δυνατή η εξαγωγή του συμπεράσματος, ότι είναι δυνατό δύο κράτη να συνασκούν έλεγχο σε αυτή, εφόσον γεωγραφικά οι Συνορεύουσες Ζώνες τους αλληλοεπικαλύπτονται· εξυπακούεται ότι το καθένα από αυτά θα ασκούσε τις πιο πάνω ορισμένες αρμοδιότητες μόνο επί παραβάσεων της δικής του εσωτερικής νομοθεσίας. Ωστόσο, υποστηρίζεται και η αντίθετη άποψη, αφενός μεν ότι η συνάσκηση αρμοδιοτήτων δεν είναι εν τοις πράγμασι εφικτή, αφετέρου δε ότι στην περίπτωση αυτή θα έπρεπε να οριοθετηθούν οι ζώνες των δύο κρατών με τους κανόνες οριοθέτησης των Χωρικών Υδάτων που συμπίπτουν (του Ημικυκλίου και της Ίσης Απόστασης). Συμπέρασμα: η θεωρία δεν έχει επιλύσει ερμηνευτικά το ζήτημα.

#### 7Α.2.2. Δικαιοδοσία του Κράτους Σημαίας

Το *sui generis* νομικό καθεστώς που υφίσταται στη Συνορεύουσα Ζώνη και επιτρέπει στο Παράκτιο Κράτος την άσκηση των συγκεκριμένων αρμοδιοτήτων που αναλύθηκαν, προφανώς αφήνει το πεδίο της δικαιοδοσίας κατά τα λοιπά ελεύθερο για το Κράτος της Σημαίας.

---

<sup>19</sup> Κρ. Ιωάννου – Αν. Στρατή, Δίκαιο της Θάλασσας.

Συνεπώς, η δικαιοδοσία και οι τριμερώς διακρινόμενες αρμοδιότητες (σε διοικητικές, αστικές και ποινικές) είναι *πλήρεις* για το Κράτος της Σημαίας, με *μοναδικό περιορισμό* τα δικαιώματα ελέγχου του Παράκτιου Κράτους που αναγνωρίζονται από το άρθρο 33 της Σύμβασης ΔΘ.

## 7B. Η ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΗ ΖΩΝΗ

### 7B.1. ΕΝΝΟΙΑ – ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Τα περισσότερα συγγράμματα για το Δίκαιο της Θάλασσας δεν περιέχουν ιδιαίτερη ενότητα για την Αρχαιολογική Ζώνη. Αυτό οφείλεται εν πολλοίς στο γεγονός ότι η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας δεν περιλαμβάνει ειδική διάταξη, στην οποία να ονοματοδοτεί κάποια θαλάσσια περιοχή με αυτό τον τίτλο. Ωστόσο, η Σύμβαση ουσιαστικά *θεσπίζει* μία τέτοια ζώνη, καθώς το άρθρο 303 στην παράγραφο 2 προβλέπει τη δυνατότητα ελέγχου για «αρχαιολογικά αντικείμενα» (βλ. αναλυτικότερα στην επόμενη ενότητα). Η ύπαρξη ιδιαίτερης πρόνοιας για τον έλεγχο των αρχαιοτήτων σε ορισμένη θαλάσσια ζώνη είναι, για λόγους προφανείς, ζωτικής σημασίας για την Ελλάδα, γι' αυτό και γίνεται η οικεία αναφορά στο παρόν. Όσον αφορά στο πλάτος της «Αρχαιολογικής Ζώνης», εφόσον δεν τυποποιείται διάταξη στη Σύμβαση ΔΘ, δεν μπορεί να γίνει λόγος για συγκεκριμένη οριοθέτηση. Εξάλλου, αυτό που ενδιαφέρει σχετικά με την προσέγγιση από το Δίκαιο της Θάλασσας των αρχαιοτήτων, δεν είναι το πλάτος μίας ζώνης που θα τις περιείχε, αλλά το καθεστώς διαχείρισης αυτών, που καταγράφεται στην επόμενη ενότητα.

Το πώς ακριβώς ορίζονται τα «αντικείμενα αρχαιολογικού και ιστορικού χαρακτήρα», επίσης δεν τυποποιείται σε κανένα σημείο της Σύμβασης ΔΘ, είναι όμως όροι που χρησιμοποιούνται στα άρθρα 149 (περί της ύπαρξής τους στην "Περιοχή" ή άλλως Διεθνή Βυθό) και 303. Κατά τη συνήθη έννοια των όρων, ως *αντικείμενα* νοούνται υλικά στοιχεία, όπως ναυάγια, φορτία ή τμήματά τους. Ως *αρχαιολογικά αντικείμενα*, θεωρούνται τα ίχνη ανθρώπινης ύπαρξης από περιόδους, για τις οποίες οι κυριότερες



πηγές επιστημονικών πληροφοριών είναι οι ανασκαφές και οι ανακαλύψεις, ενώ ως ιστορικά, τα αντικείμενα που προέρχονται και από άλλες χρονικές περιόδους, μέχρι και τη νεώτερη ιστορία <sup>20</sup>.

## 7B.2. ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ / ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ

Κατ' αρχήν, σε επίπεδο δεοντολογικό, όλα τα κράτη έχουν την υποχρέωση, δυνάμει του άρθρου 303 § 1, να προστατεύουν τα αντικείμενα αρχαιολογικού και ιστορικού χαρακτήρα που βρίσκονται στη θάλασσα και να συνεργάζονται για το σκοπό αυτό. Συνεπώς, μπορεί να θεωρηθεί ότι έχουν και αντίστοιχες αρμοδιότητες που εκπορεύονται από την υποχρέωση (αλλά και το δικαίωμα) της προστασίας.

Περαιτέρω, αν εξεταστεί το θέμα των αρχαιοτήτων ανάλογα με τη θάλασσα περιοχή στην οποία βρίσκονται, ισχύουν τα ακόλουθα.

(α) Όταν κείται εντός των Εσωτερικών ή / και των Χωρικών Υδάτων, υπάγονται στην αποκλειστική δικαιοδοσία του Παράκτιου Κράτους. Συνεπώς όλο το φάσμα της διοικητικής, αστικής και ποινικής νομοθεσίας αυτού βρίσκει εφαρμογή.

(β) Όταν τα αντικείμενα βρίσκονται πέραν του εξωτερικού ορίου των Χωρικών Υδάτων και εντός 24 ναυτικών μιλίων από τις γραμμές βάσης, εφαρμόζεται η διάταξη του άρθρου 303 § 2, σύμφωνα με την οποία το Παράκτιο Κράτος δύναται, για το σκοπό ελέγχου της εμπορίας αντικειμένων αρχαιολογικού και ιστορικού χαρακτήρα κειμένων στη θάλασσα, να θεωρήσει, εφαρμόζοντας το άρθρο 33, ότι η ανέλκυσή τους χωρίς την έγκριση του αποτελεί παραβίαση εντός του εδάφους του ή της χωρικής του θάλασσας. Θεσπίζεται, λοιπόν, ένα τεκμήριο (κατά *fictionis juris* / πλάσμα δικαίου) υπέρ της δικαιοδοσίας του Παράκτιου Κράτους, με την έννοια ότι η ύπαρξη ιστορικών και αρχαιολογικών αντικειμένων διέπεται από την παράκτια νομοθεσία που αφορά σε τέτοια αντικείμενα. Προϋποθέσεις για τη λειτουργία του τεκμηρίου αυτού είναι ότι (i) ο σκοπός της άσκησης αρμοδιότητας είναι ο έλεγχος της διακίνησης αυτών των αντικειμένων, και (ii) η παράκτια νομοθεσία θα εφαρμοστεί μόνο αναφορικά με την ανέλκυση.

---

<sup>20</sup> Κρατερός Ιωάννου.

(γ) Επί αρχαιοτήτων κειμένων πέραν των 24 ν.μ. καθώς και στο διεθνή βυθό ("Περιοχή"), δεν μπορεί να συναχθεί ότι συγκεκριμένο κράτος έχει αρμοδιότητα, και πάντως όχι το Παράκτιο. Το καθεστώς της δικαιοδοσίας σε αυτές τις περιπτώσεις ρυθμίζεται από το γενικό Διεθνές Δίκαιο ή / και ειδικές διεθνείς συνθήκες. Παράλληλα, ισχύει και το άρθρο 149 της Σύμβασης ΔΘ, σύμφωνα με το οποίο όλα τα αρχαιολογικά και ιστορικά αντικείμενα που ανευρίσκονται στην Περιοχή, διαφυλάσσονται ή διατίθενται για το συμφέρον ολόκληρης της ανθρωπότητας, λαμβανομένων ειδικότερα υπόψη των προτιμησιακών δικαιωμάτων του κράτους ή της χώρας καταγωγής, ή του κράτους της πολιτιστικής καταγωγής ή του κράτους της ιστορικής και αρχαιολογικής καταγωγής των αντικειμένων.

Οι «δικαιοδοτικοί» κανόνες των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 303 της Σύμβασης ΔΘ εφαρμόζονται με περιορισμούς. Δυνάμει της § 3, παρά τις ρυθμίσεις αυτές διατηρείται η δικαιοδοσία των εξακριβωμένων ιδιοκτητών, καθώς και τα δικαιώματα εκείνου που πραγματοποιεί τη ναυαγιαίρεση. Επίσης, διατηρείται η ισχύς άλλων διεθνών συμφωνιών σχετικά με την προστασία αντικειμένων αρχαιολογικού και ιστορικού χαρακτήρα.

Τέλος, σημειώνεται ότι το ζήτημα των *ερευνών* αρχαιολογικού ενδιαφέροντος δε ρυθμίζεται από τη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας. Συνεπώς, και δεδομένων όσων αναφερθήκαν, το Παράκτιο Κράτος *δεν έχει δικαιοδοσία* ρύθμισης ή παρεμπόδισης της αρχαιολογικής θαλάσσιας έρευνας εντός της «Αρχαιολογικής Ζώνης», θέση που παρουσιάζεται και ως κρατούσα στη θεωρία. Υποστηρίζεται και η άποψη ότι το Παράκτιο Κράτος έχει τέτοια δικαιοδοσία, η οποία εκπορεύεται από τη γενική αρχή που αναπτύχθηκε στην αρχή του κεφαλαίου τούτου, ότι δηλαδή όλα τα κράτη έχουν την υποχρέωση (δυνάμει του άρθρου 303 § 1), να προστατεύουν τα αρχαιολογικά και ιστορικά αντικείμενα· η θέση, ωστόσο, δεν έχει τύχει ευρείας απήχησης.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

### ΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΣΤΕΝΑ

#### 8.1. ΕΝΝΟΙΑ, ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ & ΝΟΜΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ

Τα θαλάσσια στενά σε πολλές περιοχές της Γης ήταν ανέκαθεν ιδιαίτερης, νευραλγικής πολλές φορές, σημασίας για την ελευθερία της ναυσιπλοΐας και της διακίνησης ανθρώπων και αγαθών. Ως εκ τούτου, από νωρίς δημιουργήθηκε η ανάγκη να υπαχθούν σε ένα ιδιαίτερο νομικό καθεστώς. Ένα καθεστώς, ωστόσο, που δεν καλύπτει όλα τα στενά θαλάσσια περάσματα, αλλά μόνο ορισμένα που ικανοποιούν κάποιες προϋποθέσεις, οι οποίες θα εκτεθούν στη συνέχεια.

Εξετάζοντας τα Διεθνή Στενά ή Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας, πρέπει κατ'αρχάς να τα ορίσουμε. Θαλάσσιο στενό, υπό τη γεωγραφική έννοια, είναι μία (φυσική) στενή λωρίδα θάλασσας που χωρίζει δύο τμήματα ξηράς και ενώνει δύο θαλάσσια τμήματα. Ωστόσο, το Διεθνές Δίκαιο και δη το Δίκαιο της Θάλασσας, καθώς ενδιαφέρεται για την εξασφάλιση της ελευθεροπλοΐας, αντιλαμβάνεται τα Στενά υπό την ειδικότερη – νομική – έννοιά τους. Έτσι, δεν υπάγονται στις ρυθμίσεις περί Στενών οι τεχνητές θαλάσσιες λωρίδες, όπως οι – κατά τα λοιπά ιδιαίτερα σημαντικές – διώρυγες του Σουέζ ή του Παναμά. Η νομική προσέγγιση του Στενού από το Διεθνές Δίκαιο θέλει, εκτός από τα γεωγραφικά κριτήρια, να πληρούνται και ορισμένες άλλες προϋποθέσεις που αφορούν στη λειτουργικότητα της περιοχής. Ήτοι, "Διεθνές Στενό", ("Strait used for International Navigation") σύμφωνα με τη Σύμβαση της Γενεύης του 1958 είναι «το στενό, το οποίο (α) ενώνει δύο κομμάτια Ανοικτής Θάλασσας με την Αιγιαλίτιδα Ζώνη ενός παράκτιου κράτους και (β) εξυπηρετεί τη διεθνή ναυσιπλοΐα». Άλλως, κατά τη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (άρθρα 37 και 45), Διεθνές είναι το στενό, «το οποίο (α) ενώνει ένα τμήμα Ανοικτής Θάλασσας ή Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης με ένα άλλο τμήμα Ανοικτής Θάλασσας ή Α.Ο.Ζ., ή ένα τμήμα Ανοικτής

Θάλασσας ή Α.Ο.Ζ. με την Αιγιαλίτιδα Ζώνη ενός τρίτου κράτους (γεωγραφικό κριτήριο), και (β) εξυπηρετεί τη διεθνή ναυσιπλοΐα» (λειτουργικό κριτήριο).

Ο προσδιορισμός της έννοιας αυτής για τα Στενά συνδέεται με τη συνεκτίμηση του πλάτους των θαλασσίων αυτών περιοχών. Συγκεκριμένα, κάποιο στενό, για να τίθεται προβληματισμός αν υπάγεται στο ειδικό καθεστώς που θα περιγραφεί κατωτέρω, πρέπει να εμπίπτει, τμηματικά ή ολόκληρο, σε αιγιαλίτιδες ζώνες κάποιων παράκτιων κρατών· ειδάλλως, η ελευθερία της διέλευσης από αυτά εξασφαλίζεται από τις διατάξεις που αφορούν στην Ανοικτή Θάλασσα. Συνεπώς, ένα τέτοιο Στενό πρέπει, πρακτικά, να έχει πλάτος που να μην υπερβαίνει το διπλάσιο της Αιγιαλίτιδας Ζώνης.

Η προέλευση του θεσμού αναζητείται στο εθιμικό δίκαιο. Μέχρι και την Τρίτη Συνδιάσκεψη, η διεθνής κοινότητα δεν είχε θεσμοθετήσει μία ενιαία ρύθμιση. Ωστόσο, το 1949 η εθιμική αντιμετώπιση του ζητήματος των διεθνών στενών είχε ήδη καταγραφεί νομολογιακά. Το Διεθνές Δικαστήριο τότε δίκασε την *Υπόθεση του Στενού της Κέρκυρας*, όπου η Μεγάλη Βρετανία στράφηκε κατά της Αλβανίας θεωρώντας την υπεύθυνη για την ύπαρξη ναρκών στο Βόρειο Στενό της Κέρκυρας (σε αλβανικά χωρικά ύδατα), στις οποίες προσέκρουσαν το 1946 βρετανικά πολεμικά πλοία που εκκαθάριζαν την περιοχή. Το Δικαστήριο στην απόφασή του έκρινε ότι «είναι γενικώς αναγνωρισμένο και σύμφωνο με το διεθνές δίκαιο, ότι τα κράτη εν καιρώ ειρήνης έχουν το δικαίωμα να στέλνουν τα πολεμικά τους πλοία για να διαπλέουν στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα μεταξύ δύο τμημάτων της Ανοικτής Θάλασσας, χωρίς την προηγούμενη εξουσιοδότηση του Παράκτιου Κράτους, υπό την προϋπόθεση ότι ο διάπλους είναι αβλαβής». Η Τρίτη Συνδιάσκεψη, με την κατάρτιση της Σύμβασης ΔΘ, θέσπισε την ελευθεροπλοΐα στα Στενά στο μέρος III (άρθρα 34 έως 45). Οι σημαντικότερες καινοτομίες είναι η εισαγωγή διαφορετικών ρυθμίσεων από αυτές της Αιγιαλίτιδας Ζώνης και η καθιέρωση του "πλου διέλευσης" αντί για την "αβλαβή" διέλευση.

## 8.2. ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ / ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ

### 8.2.1. Οι αντικρουόμενες θέσεις

Η πρώτη θέση, η «φιλελεύθερη», βλέπει τα Στενά ως μία θαλάσσια περιοχή στην οποία ισχύει η απόλυτη ελευθερία ναυσιπλοΐας (αλλά και υπερπτήσεως). Η άποψη αυτή εκφράστηκε από τις Ηνωμένες Πολιτείες και την (τότε) Σοβιετική Ένωση· είναι ένα από τα ελάχιστα ζητήματα στα οποία οι απόψεις των δύο μεγάλων δυνάμεων ταυτίζονταν, καθώς ένα τέτοιο καθεστώς ευνοούσε την ελεύθερη διακίνηση των πολεμικών τους πλοίων σε ιδιαίτερης στρατηγικής σημασίας περιοχές. Τη θέση υποστήριζαν και άλλες ναυτικές δυνάμεις, όπως η Μεγάλη Βρετανία, η Γαλλία, η Γερμανία και η Ιαπωνία. Τα κράτη αυτά τοποθετήθηκαν έναντι του καθεστώτος της Ελεύθερης Διέλευσης περιοριστικά, με την έννοια ότι διεκδικούσαν την εφαρμογή του μόνο για εκείνα τα στενά που συνδέουν δύο τμήματα Ανοικτής Θάλασσας ή Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης, ενώ για τα στενά που ενώνουν Ανοικτή Θάλασσα ή Α.Ο.Ζ. με Αιγιαλίτιδα Ζώνη υποστηρίζουν την ύπαρξη του θεσμού της «Αβλαβούς διέλευσης».

Η δεύτερη θέση, αυτή του «προστατευτισμού», διατυπώθηκε από ορισμένα κράτη ναυτικά μεν, λιγότερο ισχυρά δε, όπως η Ισπανία, η Ελλάδα, η Κύπρος, οι Φιλιππίνες κ.α. Η οπτική αυτή θέλει όλα τα διεθνή στενά, που με την επέκταση της Αιγιαλίτιδας Ζώνης των παρακτίων κρατών στα 12 ναυτικά μίλια συμπίπτουν με χωρικά ύδατα, να βρίσκονται υπό τον πλήρη έλεγχο του κράτους, δηλαδή να ισχύει το καθεστώς της Αβλαβούς Διέλευσης. Τα κράτη της πλευράς αυτής διαθέτουν ή μπορούν να ελέγξουν σημαντικά διεθνή στενά, και παρόλο που διαθέτουν και σπουδαίους στόλους, ενδιαφέρονται περισσότερο για τον έλεγχο των στενών παρά για την ελεύθερη κίνηση των πλοίων τους<sup>21</sup>.

---

<sup>21</sup> Τα σημαντικότερα στενά που διαθέτει η Ελλάδα είναι αυτά των Αντικυθήρων, της Καρπάθου, εκείνο μεταξύ Αμοργού – Καλύμνου και εκείνο μεταξύ Αμοργού – Αστυπάλαιας – Κω.

### 8.2.2. Η εφαρμοζόμενη ρύθμιση για τη δικαιοδοσία του Παράκτιου Κράτους

Το καθεστώς που ισχύει είναι η κατ' αρχήν γενική δικαιοδοσία, με τις σχετικές αρμοδιότητες, που έχει το Παράκτιο Κράτος, όταν πρόκειται για Αιγιαλίτιδα Ζώνη, και όσα σχετικά προβλέπονται για την Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη. Όπως προβλέπει και η Σύμβαση ΔΘ στα άρθρα 34 και 35, «το καθεστώς διέλευσης μέσα από Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας, δεν επηρεάζει κατά τα λοιπά το νομικό καθεστώς των υδάτων που σχηματίζουν τέτοια στενά, ούτε την άσκηση από τα Παράκτια των Στενών Κράτη της κυριαρχίας ή δικαιοδοσίας τους πάνω σ' αυτά τα ύδατα (καθώς και τον εναέριο χώρο, το βυθό και το υπέδαφός του). Τα Παράκτια Κράτη ασκούν την κυριαρχία ή δικαιοδοσία τους σύμφωνα και με τους άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου». Επίσης, «οι ρυθμίσεις [για τα Διεθνή Στενά] δεν θίγουν: (α) οποιεσδήποτε περιοχές Εσωτερικών Υδάτων μέσα σ' ένα Στενό, εκτός εάν ο καθορισμός μιας ευθείας γραμμής βάσης έχει ως αποτέλεσμα να περιλάβει στα Εσωτερικά Ύδατα περιοχές οι οποίες δεν θεωρούντο προηγουμένως ως τέτοια ύδατα, (β) το νομικό καθεστώς των υδάτων που βρίσκονται πέρα από την Χωρική Θάλασσα των Παρακτίων Κρατών, και που αποτελούν μέρος Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης ή Ανοικτής Θάλασσας, και (γ) το νομικό καθεστώς των Στενών όπου η διέλευση ρυθμίζεται εν όλω ή εν μέρει από διεθνείς συμβάσεις που ισχύουν από μακρού και που ειδικά αφορούν τέτοια Στενά».

Η δικαιοδοσία, ωστόσο, του Παράκτιου Κράτους υπόκειται σε έναν εξαιρετικά σημαντικό περιορισμό: το δικαίωμα του πλοίου (και την αντίστοιχη δικαιοδοσία της Σημαίας να προστατεύσει το δικαίωμα αυτό) για «Ελεύθερη Διέλευση», η οποία αναλύεται στη συνέχεια.

### 8.2.3. Το δικαίωμα της Ελεύθερης Διέλευσης

Ως *Ελεύθερη Διέλευση*<sup>22</sup> νοείται, σύμφωνα με το άρθρο 38 της Σύμβασης ΔΘ, η άσκηση της ελευθερίας για ναυσιπλοΐα (και υπέρπτηση), εφόσον πραγματοποιείται για το

<sup>22</sup> Ο αγγλικός όρος είναι "Transit Passage". Η ελληνική νομοθετική μετάφραση είναι "Πλους Διέλευσης" ενώ ο Κύπριος νομοθέτης υιοθέτησε τον όρο "Ελεύθερη Διέλευση". Ωστόσο, ορθότερη φαίνεται η απόδοση του δικαιώματος με την ακριβή του μετάφραση, ως "Διαμετακομιστική Διέλευση" – όρο που χρησιμοποιεί και ο Γρ. Τσάλτας.

σκοπό του συνεχούς και ταχέως διάπλου του Στενού μεταξύ ενός τμήματος Ανοικτής Θάλασσας ή μίας Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης και ενός άλλου τμήματος Ανοικτής Θάλασσας ή Α.Ο.Ζ.. Εντούτοις, η απαίτηση για συνεχή και ταχύ διάπλου δεν αποκλείει διέλευση μέσα από το Στενό με σκοπό την πρόσβαση, αναχώρηση ή επιστροφή από τις ακτές ενός κράτους παράκτιου στο Στενό, με την επιφύλαξη των όρων εισόδου στο κράτος αυτό. Οποιαδήποτε δραστηριότητα που δεν αποτελεί άσκηση του δικαιώματος Πλου Διέλευσης μέσα από ένα Στενό, εξακολουθεί να υπόκειται στη δικαιοδοσία του Παράκτιου Κράτους.

Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 39, τα πλοία που ασκούν το δικαίωμα του Πλου Διέλευσης και για όσο χρόνο αυτή διαρκεί, οφείλουν: (α) να διασχίζουν τα Στενά χωρίς καθυστέρηση, (β) να απέχουν από κάθε απειλή ή χρήση βίας εναντίον της κυριαρχίας, της εδαφικής ακεραιότητας ή της πολιτικής ανεξαρτησίας των Παράκτιων στα Στενά Κρατών ή οποιαδήποτε άλλη παράβαση των αρχών του διεθνούς δικαίου, (γ) να απέχουν από οποιοσδήποτε δραστηριότητες που δεν είναι επιβεβλημένες από τον κανονικό τρόπο συνεχούς και γρήγορης διέλευσης, εκτός αν καθίστανται απαραίτητες λόγω ανωτέρας βίας ή κινδύνου, (δ) να συμμορφώνονται με τους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς, διαδικασίες και πρακτική για την ασφάλεια στη θάλασσα, συμπεριλαμβανομένων και των Διεθνών Κανονισμών Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα, καθώς και για την αποφυγή, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης από πλοία.

#### 8.2.4. Ειδικότερα οι Αρμοδιότητες του Παράκτιου Κράτος

##### 8.2.4.1. Νομοθετική Αρμοδιότητα

Η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας αναγνωρίζει ρητά νομοθετικές αρμοδιότητες στο Παράκτιο Κράτος. Το άρθρο 42 προβλέπει ότι αυτές μπορούν να ληφθούν αναφορικά με τα εξής ζητήματα: (α) την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τη ρύθμιση της θαλάσσιας κυκλοφορίας, (β) την αποφυγή, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης, εφαρμόζοντας τους σχετικούς διεθνείς κανονισμούς που αφορούν στην απόρριψη πετρελαίου, καταλοίπων πετρελαιοειδών και άλλων βλαβερών ουσιών στα στενά, (γ) την

παρεμπόδιση της αλιείας, συμπεριλαμβανομένης και της στοίβασης αλιευτικού εξοπλισμού, επί αλιευτικών σκαφών, (δ) τη φόρτωση ή εκφόρτωση οποιουδήποτε εμπορεύματος, χρημάτων ή προσώπων κατά παράβαση των τελωνειακών, δημοσιονομικών, μεταναστευτικών ή υγειονομικών νόμων και κανονισμών των Παράκτιων Κρατών. Η θέσπιση αλλά και η εφαρμογή αυτών των νόμων και κανονισμών δεν πρέπει να επιβάλλουν, τύποις ή ουσία, διακρίσεις μεταξύ ξένων πλοίων, ούτε επιτρέπεται να προκαλούν την παρακάλυψη ή τον περιορισμό του δικαιώματος του Πλου Διέλευσης. Επίσης, απαιτείται να περιβάλλονται της δέουσας δημοσιότητας.

#### 8.2.4.2. Αρμοδιότητες Ποινικής και Αστικής φύσης

Στη Σύμβαση ΔΘ δεν απαντά διάταξη που να ρυθμίζει την άσκηση από το Παράκτιο Κράτος τέτοιων αρμοδιοτήτων. Ως εκ τούτου, ισχύουν οι σχετικές ρυθμίσεις που αναφέρθηκαν ανωτέρω, για την Αιγιαλίτιδα Ζώνη.

#### 8.2.4.3. Η ειδική αρμοδιότητα προσδιορισμού θαλάσσιων διαδρόμων

Τα Παράκτια σε Στενά Κράτη έχουν την αποκλειστική αρμοδιότητα να προσδιορίζουν θαλάσσιους διαδρόμους και να καθορίζουν σχέδια διαχωρισμού κυκλοφορίας για τη ναυσιπλοΐα στα Στενά, όπου τούτο είναι αναγκαίο για την ασφαλή διέλευση των πλοίων (άρθρο 41 Σύμβασης ΔΘ). Οι θαλάσσιοι αυτοί διάδρομοι και τα σχέδια πρέπει να συμφωνούν με τους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς, και να αποτυπώνονται σε διεθνείς χάρτες. Επίσης τα κράτη έχουν τη δυνατότητα, όταν το απαιτούν οι περιστάσεις και αφού δώσουν τη δέουσα δημοσιότητα στα μέτρα αυτά, να υποκαταστήσουν υφιστάμενους θαλάσσιους διαδρόμους ή σχέδια με άλλους / άλλα. Πριν από τον προσδιορισμό ή την υποκατάσταση των θαλάσσιων διαδρόμων και των σχεδίων διαχωρισμού κυκλοφορίας, τα Παράκτια Κράτη πρέπει να υποβάλουν τη σχετική πρόταση στον αρμόδιο διεθνή οργανισμό.



#### 8.2.5. Τρόπος Άσκησης Δικαιοδοσίας (Υποχρεώσεις) του Παράκτιου Κράτους

Όλες οι ως άνω αρμοδιότητες πρέπει να ασκούνται με τρόπο που προβλέπεται από την ίδια τη Σύμβαση ΔΘ. Στη συνέχεια, λοιπόν, καταγράφονται οι υποχρεώσεις του Παράκτιου Κράτους, οι οποίες συνιστούν και τα ίδια τα όρια άσκησης των αρμοδιοτήτων αυτού.

Σύμφωνα με το άρθρο 44 της Σύμβασης ΔΘ, τα Παράκτια Κράτη δεν πρέπει να παρεμποδίζουν ούτε να αναστέλλουν τον Πλου Διέλευσης. Επίσης, οφείλουν να δίνουν τη δέουσα δημοσιότητα σε οποιοδήποτε γνωστό σε αυτά κίνδυνο για τη ναυσιπλοΐα μέσα στο Στενό. Περαιτέρω, βάσει του άρθρου 45, υποχρεούνται να μεριμνούν για την εγκατάσταση και συντήρηση στο Στενό των απαιτητών εγκαταστάσεων ασφαλείας και ναυτιλιακών βοηθημάτων ως και άλλων συσκευών για την υποβοήθηση της διεθνούς ναυσιπλοΐας.

#### 8.2.6. Δικαιοδοσία και ευθύνη του Κράτους της Σημαίας

Ως προς τη δικαιοδοσία και τις επί μέρους αρμοδιότητες του Κράτους της Σημαίας, δεν έχει ληφθεί ιδιαίτερη μέριμνα. Συνεπώς, και εφόσον πρόκειται για Αιγιαλίτιδα Ζώνη ή για Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη, ισχύουν, εντός των Στενών, όσα περί αρμοδιοτήτων αναφέρονται στις σχετικές ενότητες.

Αναφορικά με την ευθύνη του Κράτους της Σημαίας, έχει τεθεί στο άρθρο 42 η παράγραφος 5. Εκεί προβλέπεται, ότι, σε περίπτωση παραβάσεως από το πλοίο των νόμων και κανονισμών που έχει θεσπίσει το Παράκτιο Κράτος για τη διέλευση από τα Διεθνή Στενά της αρμοδιότητάς του, το Κράτος της Σημαίας του πλοίου φέρει διεθνή ευθύνη για οποιαδήποτε απώλεια ή βλάβη που έχει προκληθεί σε βάρος του Παράκτιου Κράτους.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9

### Η ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΖΩΝΗ

#### 9.1. ΕΝΝΟΙΑ & ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ

Σύμφωνα με το άρθρο 55 της Σύμβασης ΔΘ, ως Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη / Α.Ο.Ζ. ή Ζώνη Αποκλειστικής Οικονομικής Εκμετάλλευσης (Exclusive Economic Zone / Ε.Ε.Ζ.), ορίζεται η πέραν και παρακείμενη της χωρικής θάλασσας περιοχή, η οποία υπάγεται σε ειδικό νομικό καθεστώς. Η διεξοδική προσέγγιση του καθεστώτος αυτού θα επιχειρηθεί στη σχετική ενότητα.

Ως προς το πλάτος της Α.Ο.Ζ., το άρθρο 57 προβλέπει ότι μπορεί να εκτείνεται μέχρι και τα 200 ναυτικά μίλια από τις γραμμές βάσης, από τις οποίες μετράται το εύρος της χωρικής θάλασσας. Αν ληφθεί υπόψη ότι το μέγιστο πλάτος της Αιγιαλίτιδας Ζώνης είναι τα 12 ν.μ., τότε η maximum καθαυτή Α.Ο.Ζ. μπορεί να είναι 188 ν.μ. Η θέσπιση των 200 μιλίων ως πλάτους, αποδίδεται στην εθιμική πρακτική της αλιείας, για την οποία ουσιαστικά έχει ούτως ή άλλως δημιουργηθεί η Ζώνη. Η απόσταση αυτή από τις ακτές είναι το «όριο», εντός του οποίου πραγματοποιείται το εκτιμώμενο 99% της παγκόσμιας αλιείας.<sup>23</sup>

Αυτά βεβαίως ισχύουν όταν σε απόσταση 200 μιλίων από το Παράκτιο Κράτος εκτείνεται (μετά τα χωρικά ύδατα) ανοικτή θάλασσα. Σε διαφορετική περίπτωση τι γίνεται; Τότε εφαρμόζεται το άρθρο 74 της Σύμβασης ΔΘ, σύμφωνα με το οποίο η οριοθέτηση της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης μεταξύ κρατών με αντικριστές ή προσκείμενες ακτές πραγματοποιείται κατόπιν συμφωνίας με βάση το διεθνές δίκαιο, όπως ορίζεται στο άρθρο 38 του Καταστατικού του Διεθνούς Δικαστηρίου, με σκοπό την επίτευξη δίκαιης λύσης. Αν δεν επιτευχθεί συμφωνία μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα, τα ενδιαφερόμενα κράτη προσφεύγουν σε ειδικά προβλεπόμενες από τη Σύμβαση ΔΘ διαδικασίες (διαδικασία ειρηνικής επίλυσης διαφορών, συνδιαλλαγή, κ.ά.). Καθ' όσο χρόνο εκκρεμεί η συμφωνία,

---

<sup>23</sup> Εμμ. Ρούκουνας.

τα ενδιαφερόμενα κράτη σε πνεύμα κατανόησης και συνεργασίας πρέπει να καταβάλλουν κάθε προσπάθεια για την επίτευξη προσωρινών διευθετήσεων πρακτικού χαρακτήρα και τη μη παρεμπόδιση της επίτευξης οριστικής συμφωνίας.

## 9.2. ΝΟΜΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ

Η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη συνιστά τη νεώτερη θεσπισθείσα θαλάσσια ζώνη. Έως και τα μέσα περίπου του 20ού αιώνα, ό,τι δεν αποτελούσε εσωτερικά ύδατα ή αιγιαλίτιδα ζώνη κάποιου κράτους, θεωρείτο ανοικτή θάλασσα. Ωστόσο, ήδη από το 1930 είχε αρχίσει να επιδιώκεται η δημιουργία ενός τέτοιου θεσμού, καθώς στη Συνδιάσκεψη της Χάγης διατυπώθηκε η άποψη, ότι πρέπει να ληφθεί μέριμνα, ούτως ώστε τα παράκτια κράτη να προστατεύουν αλλά και να εκμεταλλεύονται τους θαλάσσιους πόρους και εκτός των χωρικών τους υδάτων για ορισμένα ακόμα ναυτικά μίλια. Πολλά κράτη, δε, άρχισαν να επιδιώκουν σθεναρά την καθιέρωση μίας τέτοιας ζώνης, κράτη τα οποία είχαν καθόλου ή ελάχιστη υφαλοκρηπίδα, καθώς ο βυθός αποκτούσε σε μικρή απόσταση από τις ακτές τους μεγάλο βάθος.

Το 1945 οι Η.Π.Α. δημοσίευσαν την «Πολιτική των Ηνωμένων Πολιτειών για την Παράκτια Αλιεία σε ορισμένες περιοχές της Ανοικτής Θάλασσας», η οποία έμεινε γνωστή ως Διακήρυξη Τρούμαν. Με τη διακήρυξη αυτή όριζαν, ότι σε ορισμένες περιοχές που εθιμικά αλιεύαν αμερικανοί πολίτες, η κυβέρνηση του κράτους θα θεσπίσει (μονομερώς) δικαιώματα ελέγχου της αλιευτικής δραστηριότητας, χωρίς ωστόσο να θίγει κατά τα λοιπά τα δικαιώματα των πλοίων και των Κρατών της Σημαίας αυτών, που υφίστανται για την Ανοικτή Θάλασσα. Μολονότι η Διακήρυξη Τρούμαν δεν διεκδικούσε αποκλειστική αλιευτική ζώνη, αποτέλεσε τον καταλύτη για την εξέλιξη, πυροδοτώντας μία έντονη αλληλουχία διατύπωσης παρόμοιων διεκδικήσεων. Τα επόμενα χρόνια, πολλά κράτη της Νότιας Αμερικής, εκμεταλλευόμενα το γεγονός ότι έχουν ωκεάνιες ακτές, άρχισαν να εξαγγέλλουν την «αποκλειστική κυριαρχία» τους σε ιδιαίτερα εκτεταμένες θαλάσσιες περιοχές, προκειμένου, όπως ισχυρίζονταν, να προστατεύσουν το φυσικό θαλάσσιο και ορυκτό πλούτο. Αξιοσημείωτα κείμενα ενδεικτικά της τάσης αυτής ήταν η Διακήρυξη του Ελ Σαλβαδόρ (1950) και η Κοινή Διακήρυξη για τις Θαλάσσιες Ζώνες από τη Χιλή,

το Περού και το Εκουαδόρ (1952). Στις διακηρύξεις αυτές, αλλά και γενικά στις διεκδικήσεις όλων των λατινοαμερικανικών κρατών, η επιδιωκόμενη κυριαρχία εκτεινόταν σε απόσταση 200 ναυτικών μιλίων από τις ακτές. Τα κράτη αυτά στις διεκδικητικές ανακοινώσεις τους έκαναν λόγο για «πατρογονική θάλασσα» (patrimonial sea), ενώ από την άλλη, αφρικανικά κράτη σε παρόμοιες μεθοδεύσεις μιλούσαν για «οικονομική ζώνη». Κατόπιν, κράτη που αποτελούσαν και αποτελούν παραδοσιακές ναυτικές δυνάμεις άρχισαν να στρέφονται υπέρ της θέσπισης *Δικαιωμάτων Προτίμησης υπέρ του Παράκτιου Κράτους* για την αλιεία στην παρακείμενη της Αιγιαλίτιδας ζώνη.

Σήμερα, πολλά είναι τα κράτη που έχουν διακηρύξει και διατηρούν Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη 200 ναυτικών μιλίων, ενώ και η Ευρωπαϊκή Ένωση ως ενιαίος σχηματισμός έχει κατοχυρώσει το προνόμιο αυτό στις βόρειες ακτές της και σε αυτές προς την πλευρά του Ατλαντικού Ωκεανού.

Η πρώτη επίσημη αναγνώριση του θεσμού με τη συγκεκριμένη αυτή ονομασία απαντά σε απόφαση του Διεθνούς Δικαστηρίου· στην Υπόθεση Υφαλοκρηπίδας Τυνησίας – Λιβύης (1982), το κορυφαίο δικαιοδοτικό όργανο διατύπωσε την αρχή, ότι η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη αποτελεί *εθνικά καθιερωμένο διεθνή θεσμό*.

Σε νομοθετικό επίπεδο, η Α.Ο.Ζ. θεσπίστηκε στην Τρίτη Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, και στη νέα Σύμβαση ΔΘ προβλέφθηκε για αυτή το Μέρος V (άρθρα 55 έως 75).

### 9.3. ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ / ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ & ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ

Η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη, ενώ γεωγραφικά αποτελεί τμήμα της Ανοικτής Θάλασσας, δε διέπεται από την πλήρη ελευθεροπλοΐα που χαρακτηρίζει εκείνη. Από την άλλη όμως, ούτε ομοιάζει με το καθεστώς κυριαρχίας του Παράκτιου Κράτους που συναντούμε στην Αιγιαλίτιδα Ζώνη. Στην Α.Ο.Ζ. ισχύει ένα *sui generis* νομικό καθεστώς, ούτως ώστε σε περίπτωση αμφισβήτησης δεν είναι δυνατό να συναχθεί τεκμήριο είτε υπέρ του Παράκτιου Κράτους είτε υπέρ της ελευθερίας των

θαλασσών. Πρόκειται για μία θάλασσα με καθεστώς αμιγώς λειτουργικό, για το οποίο θα μπορούσε να λεχθεί πρακτικά ότι ισχύει η ελευθεροπλοΐα με τον περιορισμό της άσκησης συγκεκριμένων αρμοδιοτήτων από το Παράκτιο Κράτος.

#### 9.3.1. Δικαιώματα, Δικαιοδοσία και Αρμοδιότητες του Παράκτιου Κράτους

Η ίδια η Σύμβαση ΔΘ προσδιορίζει σε μεγάλο βαθμό το πλέγμα των αρμοδιοτήτων του Παράκτιου Κράτους. Διακρίνει, στο άρθρο 56 § 1, μεταξύ *κυριαρχικών δικαιωμάτων* και *δικαιοδοσίας*.

Συγκεκριμένα, στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη το Παράκτιο Κράτος έχει **κυριαρχικά δικαιώματα** που αποσκοπούν στην εξερεύνηση, εκμετάλλευση, διατήρηση και διαχείριση των φυσικών πόρων, ζωντανών ή μη, των υπερκειμένων του βυθού της θάλασσας υδάτων, του βυθού της θάλασσας και του υπεδάφους αυτού.

Ως *μη ζωντανοί πόροι* νοούνται μεταλλεύματα ή άλλα υλικά στοιχεία που κατά κανόνα βρίσκονται στο βυθό και στο έδαφος κάτω από αυτόν. Γι' αυτό και το περιεχόμενο των δικαιωμάτων στο συγκεκριμένο τομέα ταυτίζονται με αυτά που το Παράκτιο Κράτος ασκεί στην Υφαλοκρηπίδα – οι ρυθμίσεις για την οποία εκφεύγουν του γνωστικού αντικείμενου του παρόντος – χωρίς, βέβαια, τούτο να σημαίνει ότι οι δύο «ζώνες» ταυτίζονται.

Ως ζωντανός φυσικός πόρος ενόητα θεωρείται κάθε μορφή θαλασσίου ή υποθαλασσίου οργανισμού, φυτικού ή ζωικού. Επί αυτών, το Παράκτιο Κράτος έχει μία σειρά από δικαιώματα, τα οποία νομιμοποιούν και την ανάληψη των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων για τη θεμελίωση και την άσκησή τους. Ειδικότερα:

(α) Η πρώτη ομάδα δικαιωμάτων και αρμοδιοτήτων αφορά στη *διατήρηση* αυτών. Σύμφωνα με το άρθρο 61 της Σύμβασης ΔΘ, το Παράκτιο Κράτος έχει την αρμοδιότητα να καθορίζει το επιτρεπτό όριο αλίευσης των ζωντανών πόρων στην Αποκλειστική Οικονομική του Ζώνη. Λαμβάνοντας υπόψη τα πλέον αξιόπιστα επιστημονικά δεδομένα που έχει στη διάθεσή του, διασφαλίζει με κατάλληλα μέτρα προστασίας και διαχείρισης, ότι η διατήρηση των ζωντανών πόρων μέσα στην Α.Ο.Ζ. δεν κινδυνεύει από την

υπερεκμετάλλευση. Το Παράκτιο Κράτος και οι αρμόδιοι διεθνείς οργανισμοί, υποπεριφερειακοί, περιφερειακοί ή παγκόσμιοι, συνεργάζονται προς αυτό το σκοπό, κατά τον πλέον αρμόζοντα τρόπο. Τα μέτρα που λαμβάνονται πρέπει να αποσκοπούν στη διατήρηση και αποκατάσταση των πληθυσμών των αλιευμάτων σε επίπεδα που να καθιστούν δυνατή την μέγιστη διαρκή απόδοση, λαμβανομένων υπόψη (α) των σχετικών περιβαλλοντικών και οικονομικών παραγόντων, (β) των οικονομικών αναγκών των παράκτιων αλιευτικών κοινοτήτων όπως και των ειδικών αναγκών των αναπτυσσομένων κρατών, και (γ) των αλιευτικών μεθόδων, της αλληλεξάρτησης των αποθεμάτων και των τυχόν γενικώς προτεινομένων διεθνών ελάχιστων προδιαγραφών, υποπεριφερειακού, περιφερειακού ή παγκόσμιου χαρακτήρα. Κατά τη λήψη των μέτρων, το Παράκτιο Κράτος πρέπει επίσης να λαμβάνει υπόψη τις επιπτώσεις σε θαλάσσιους πληθυσμούς που συνδέονται ή εξαρτώνται από τα αλιεύματα είδη, με σκοπό τη διατήρηση ή αποκατάσταση των πληθυσμών αυτών σε επίπεδα που να μην κινδυνεύει σοβαρά η αναπαραγωγή τους. Διαθέσιμες επιστημονικές πληροφορίες, στατιστικά στοιχεία αφορώντα στον όγκο των αλιευμάτων και την αλιευτική δραστηριότητα, καθώς και άλλα στοιχεία σχετικά με τη διατήρηση των αποθεμάτων ιχθύων, πρέπει να παρέχονται και να ανταλλάσσονται σε τακτική βάση μέσω των αρμοδίων διεθνών οργανισμών, υποπεριφερειακών, περιφερειακών ή παγκοσμίων, και με τη συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων κρατών, συμπεριλαμβανομένων των κρατών των οποίων οι υπήκοοι δικαιούνται να αλιεύουν στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη.

(β) Το Παράκτιο Κράτος, παράλληλα, δικαιούται να «χρησιμοποιεί» τους ζώντες οργανισμούς. Το άρθρο 62 της Σύμβασης ΔΘ προβλέπει ότι είναι επιτρεπτή η ανάληψη των σχετικών αρμοδιοτήτων για το σκοπό της καλύτερης δυνατής εκμετάλλευσης των ζώντων πόρων στην Αποκλειστική Οικονομική του Ζώνη, υπό την επιφύλαξη των ανωτέρω περί διατήρησης. Πρέπει να προσδιορίζει τις δυνατότητές του για την εκμετάλλευση των ζώντων πόρων της Α.Ο.Ζ. και, στις περιπτώσεις που δεν έχει την δυνατότητα να αλιεύει τον συνολικό επιτρεπόμενο όγκο αλιεύματος κατόπιν συμφωνιών και άλλων διακανονισμών, να παρέχει σε άλλα κράτη πρόσβαση στο πλεόνασμα του επιτρεπόμενου αλιεύματος, λαμβάνοντας ειδικά υπόψη τα προβλεπόμενα για τα

Περίκλειστα κράτη. Σε περίπτωση παραχώρησης πρόσβασης σε άλλα κράτη, το Παράκτιο Κράτος πρέπει να λαμβάνει υπόψη του όλους τους σχετικούς παράγοντες, συμπεριλαμβανομένης και της σπουδαιότητας των ζώντων πόρων της περιοχής για την οικονομία του και τα άλλα εθνικά του συμφέροντα, καθώς και την ανάγκη να ελαχιστοποιηθούν οι οικονομικές επιπτώσεις επί κρατών των οποίων οι υπήκοοι συνήθως αλιεύουν στη ζώνη, ή τα οποία έχουν καταβάλει ουσιαστικές προσπάθειες για την έρευνα και τον εντοπισμό αποθεμάτων. Σε κάθε περίπτωση, δε, θέσπισης νόμων και κανονισμών συντήρησης και διαχείρισης, το Παράκτιο Κράτος έχει την υποχρέωση της προσήκουσας γνωστοποίησης αυτών.

(γ) Όλες οι παραπάνω αρμοδιότητες ασκούνται υπό την προϋπόθεση ότι αναλαμβάνονται με τη σύγχρονη λήψη μέριμνας για την *προστασία των θαλάσσιων οργανισμών*. Η προστασία αυτή αποτελεί συγχρόνως δικαίωμα και υποχρέωση του Παράκτιου Κράτους – και σαφώς όχι μόνο αυτού – που δημιουργεί, εφόσον ασκείται κατά το δέοντα τρόπο, νέες αρμοδιότητες για την εξασφάλισή του.

Εκτός από τις αρμοδιότητες που αφορούν στη διατήρηση, χρησιμοποίηση και προστασία των θαλάσσιων φυσικών πόρων, το Παράκτιο Κράτος μπορεί να ασκεί και άλλες, που εκπορεύονται από το *κυριαρχικό δικαίωμα της οικονομικής εκμετάλλευσης και εξερεύνησης της ζώνης*. Τέτοιες αρμοδιότητες σχετίζονται με την παραγωγή ενέργειας από τα ύδατα, τα ρεύματα και τους ανέμους (άρθρο 56 § 1 στοιχείο α΄ Σύμβασης ΔΘ). Επισημαίνεται, βέβαια, ότι η παραγωγή ενέργειας συνήθως απαιτεί την κατασκευή ειδικών εγκαταστάσεων, όπως είναι οι εξέδρες και οι κυματοθραύστες. Γι' αυτό και οι αρμοδιότητες αυτές εξετάζονται ακριβώς κατωτέρω, καθώς υπάγονται από την ίδια τη Σύμβαση στη *δικαιοδοσία εν στενή εννοία*, και όχι στα κυριαρχικά δικαιώματα.

Η Σύμβαση του Montego Bay, λοιπόν, πέραν των κυριαρχικών δικαιωμάτων, αναγνωρίζει στο Παράκτιο Κράτος και αρμοδιότητες που εκπορεύονται από καθορισμένη *δικαιοδοσία* (άρθρο 56 § 1 στοιχείο β΄). Αυτή εκτείνεται στους ακόλουθους τομείς.

(α) Το κράτος έχει την αποκλειστική αρμοδιότητα (άρθρο 56 § 1 στοιχείο β΄ (i), σε συνδυασμό με το άρθρο 60) να *κατασκευάζει, να επιτρέπει και να ρυθμίζει την κατασκευή,*

τη λειτουργία και τη χρησιμοποίηση τεχνητών νήσων, εγκαταστάσεων και κτισμάτων που εξυπηρετούν τους ως άνω σκοπούς. Έχει δε αποκλειστική δικαιοδοσία να επιβάλλει τελωνειακούς, δημοσιονομικούς και υγειονομικούς κανονισμούς σχετικούς με τις εγκαταστάσεις αυτές, με την κατάλληλη προς το σκοπό τούτο δημοσιότητα. Βεβαίως, έχει και την αποκλειστική αρμοδιότητα συντήρησης των μόνιμων μέσων σηματοδότησής τους. Παράλληλα όμως, υποχρεούται να απομακρύνει οποιεσδήποτε εγκαταστάσεις ή κτίσματα που εγκαταλείπονται ή περιπίπτουν σε αχρηστία, προκειμένου να περιφρουρείται η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, λαμβανομένων υπόψη οποιωνδήποτε γενικώς αποδεκτών διεθνών προτύπων που έχουν καθιερωθεί για το σκοπό αυτό από τους αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς. Κατά την απομάκρυνση των εγκαταστάσεων τούτων, λαμβάνεται επίσης υπόψη η αλιεία, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τα δικαιώματα και υποχρεώσεις των άλλων κρατών. Η δέουσα δημοσιότητα δίδεται σχετικά με το βάθος, τη θέση και τις διαστάσεις εκείνων των εγκαταστάσεων και κατασκευών που δεν έχουν τελείως απομακρυνθεί. Επίσης, το Παράκτιο Κράτος έχει την αρμοδιότητα, όπου είναι αναγκαίο, να καθιερώνει λογικές ζώνες ασφάλειας γύρω από αυτές τις τεχνητές νήσους, τις εγκαταστάσεις και τα κτίσματα, εντός των οποίων μπορεί να λαμβάνει κατάλληλα μέτρα για τη διασφάλιση της προστασίας τόσο της ναυσιπλοΐας όσο και των τεχνητών νήσων, εγκαταστάσεων και κτισμάτων. Το πλάτος των ζωνών ασφαλείας καθορίζεται από αυτό, λαμβανομένων υπόψη των εφαρμοστέων διεθνών προτύπων. Οι ζώνες αυτές πρέπει να σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε να προσιδιάζουν με τη φύση και τη λειτουργία των τεχνητών νήσων, εγκαταστάσεων και κτισμάτων, και δεν επιτρέπεται να εκτείνονται σε απόσταση μεγαλύτερη των 500 μέτρων γύρω από αυτά. Η απόσταση αυτή μετράται από κάθε σημείο των εξωτερικών τους ορίων, εκτός αν άλλως επιτρέπεται από γενικώς αποδεκτά διεθνή πρότυπα ή αν συνιστάται από τον αρμόδιο διεθνή οργανισμό.

Πάντως, τίθεται εκ παραλλήλου και ο περιορισμός της απαγόρευσης τοποθέτησης τεχνητών νήσων, εγκαταστάσεων και κτισμάτων, αν παρεμβάλλουν εμπόδια στη χρησιμοποίηση αναγνωρισμένων θαλασσίων διαδρόμων που είναι αναγκαίοι στη διεθνή ναυσιπλοΐα. Τέλος, σημειώνεται ότι *οι τεχνητές νήσοι, οι εγκαταστάσεις και τα κτίσματα δεν απολαύουν του καθεστώτος του εδάφους, όπως οι φυσικές νήσοι. Δεν έχουν δική τους*



χωρική θάλασσα και η παρουσία τους δεν επιδρά στην οριοθέτηση των Χωρικών Υδάτων ή της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης.

(β) Το Παράκτιο Κράτος έχει αποκλειστική δικαιοδοσία επί της *θαλάσσιας επιστημονικής έρευνας* (Σύμβαση ΔΘ, άρθρο 56 § 1 στοιχείο β' (ii), σε συνδυασμό με το άρθρο 246). Συγκεκριμένα, έχει αρμοδιότητες ρύθμισης, διεξαγωγής, αλλά και εξουσιοδότηση ή αδειοδότηση για διεξαγωγή θαλασσιών επιστημονικών ερευνών στην Αποκλειστική Οικονομική του Ζώνη. Υπό κανονικές συνθήκες, μπορεί να παρέχει την συναίνεσή του σε σχέδια θαλάσσιας επιστημονικής έρευνας από άλλα κράτη ή αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς που εκτελούνται αποκλειστικά για ειρηνικούς σκοπούς και με σκοπό την αύξηση των επιστημονικών γνώσεων του θαλάσσιου περιβάλλοντος προς όφελος όλης της ανθρωπότητας. Προς τούτο, το Παράκτιο Κράτος οφείλει να καθιερώνει κανόνες και διαδικασίες που να διασφαλίζουν ότι η συναίνεση αυτή δεν θα καθυστερεί ή αποκρούεται αδικαιολόγητα. Κανονικές δε συνθήκες μπορεί να υπάρχουν και παρά την απουσία διπλωματικών σχέσεων μεταξύ αυτού και του διεξάγοντος τις έρευνες κράτους.

Το Παράκτιο Κράτος δικαιούται, κατά την κρίση του, να αρνηθεί να συναινέσει στη διεξαγωγή σχεδίων θαλάσσιας επιστημονικής έρευνας στην Α.Ο.Ζ. του από άλλο κράτος ή αρμόδιο διεθνή οργανισμό, εφόσον τα σχέδια: (i) έχουν άμεση σημασία για την εξερεύνηση και εκμετάλλευση των φυσικών πόρων, ζωντανών ή μη, (ii) συνεπάγονται γεώτρηση στο βυθό, χρήση εκρηκτικών ή έκλυση επιβλαβών ουσιών στο θαλάσσιο περιβάλλον, (iii) συνδέονται με την κατασκευή, λειτουργία ή χρήση τεχνητών νήσων, εγκαταστάσεων και κατασκευών. Σε κάθε άλλη περίπτωση, το Παράκτιο οφείλει να συναινέσει· εξάλλου, ας μη λησμονείται ότι πρόκειται για τμήμα – ιδιόμορφο, αλλά όχι ανεξάρτητο – της Ανοικτής Θάλασσας.

### 9.3.2. Ειδικά για την Ποινική Δικαιοδοσία

Το Μέρος για την Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη είναι ένα από τα λίγα, στα οποία η Σύμβαση ΔΘ προβλέπει τόσο συγκεκριμένα, πανηγυρικά θα έλεγε κανείς, τη δυνατότητα άσκησης ποινικών αρμοδιοτήτων από κράτος. Συγκεκριμένα, το άρθρο 73 επιτρέπει στο Παράκτιο Κράτος να λαμβάνει τα ακόλουθα μέτρα κατά την άσκηση των

κυριαρχικών του δικαιωμάτων έρευνας, εκμετάλλευσης, διατήρησης και διαχείρισης των ζώντων πόρων. Έχει την αρμοδιότητα *ελέγχου των εγγράφων* του πλοίου και επιθεώρησης αυτού. Επίσης αυτή της *σύλληψης και κίνησης της ποινικής δικαστικής διαδικασίας*, όταν αυτό κρίνεται αναγκαίο, για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης προς τους νόμους και τους κανονισμούς που έχουν υιοθετηθεί από, αυτό σύμφωνα με όλα τα ανωτέρω. Βέβαια, η ποινή που μπορεί να επιβάλει για παραβίαση των νόμων και κανονισμών περί αλιείας στην Α.Ο.Ζ. μπορεί να συνίσταται σε φυλάκιση, μόνον όταν υπάρχουν ειδικές περί αυτού διεθνείς συμφωνίες. Κατά επιτρεπόμενη αναλογική ερμηνεία, δε, συμπεραίνουμε ότι ποινές στερητικές της ελευθερίας δεν μπορούν να επιβληθούν ούτε στους πολίτες του ίδιου του Παράκτιου Κράτους για παραβιάσεις στην Α.Ο.Ζ., αφού η ποινική δικαιοδοσία σε αυτήν προσδιορίζεται και περιορίζεται από τη Σύμβαση ΔΘ<sup>24</sup>.

#### 9.3.3. Τρόπος Άσκησης Δικαιοδοσίας (Υποχρεώσεις) του Παράκτιου Κράτους

Κατά την άσκηση όλων των πτυχών της δικαιοδοσίας στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη, που ρητά του αναγνωρίζεται, το Παράκτιο Κράτος έχει μία αλλά θεμελιώδη και σοβαρή υποχρέωση. Αυτή καθιερώνεται από την παράγραφο 3 του άρθρου 56. Εκεί προβλέπεται ότι κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων του στην Α.Ο.Ζ., το Παράκτιο Κράτος *οφείλει να λαμβάνει υπόψη του τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των άλλων κρατών και να ενεργεί κατά τρόπο συνάδοντα με το πνεύμα και τις διατάξεις* της όλης Σύμβασης του Montego Bay.

#### 9.3.4. Περίκλειστα Κράτη

Παράλληλα με τα Παράκτια Κράτη εξετάζονται και εκείνα που στερούνται ακτών<sup>25</sup>. Τούτα, σύμφωνα με το άρθρο 69, έχουν το δικαίωμα να συμμετέχουν σε ισότιμη βάση στην εκμετάλλευση προσήκοντος μέρους του πλεονάσματος των ζώντων πόρων στις Αποκλειστικές Οικονομικές Ζώνες των Παράκτιων Κρατών της ίδιας υποπεριοχής ή

---

<sup>24</sup> Κρ. Ιωάννου.

<sup>25</sup> Land-locked States, που μεταφράζονται ως «περίκλειστα».

περιοχής, λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές οικονομικές και γεωγραφικές συνθήκες όλων των ενδιαφερομένων κρατών. Οι όροι και οι τρόποι της συμμετοχής αυτής καθορίζονται από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέσω διμερών, υποπεριφερειακών ή περιφερειακών συμφωνιών. Όταν η αλιευτική ικανότητα του Παράκτιου Κράτους φθάσει σε σημείο που να του επιτρέπει να αλιεύει ολόκληρο τον επιτρεπτό όγκο αλιεύματος των ζωντανών πόρων στην Αποκλειστική Οικονομική του Ζώνη, αυτό και τα άλλα ενδιαφερόμενα κράτη οφείλουν να συνεργάζονται για τη διαμόρφωση δίκαιων διευθετήσεων σε διμερή, υποπεριφερειακή ή περιφερειακή βάση, προκειμένου να επιτρέψουν τη συμμετοχή αναπτυσσομένων κρατών άνευ ακτών της ίδιας υποπεριοχής ή περιοχής στην εκμετάλλευση των ζώντων πόρων της υποπεριοχής ή περιοχής.

Τα ανεπτυγμένα Περίκλειστα Κράτη έχουν δικαίωμα συμμετοχής στην εκμετάλλευση των ζώντων πόρων μόνον στις Α.Ο.Ζ. των ανεπτυγμένων παράκτιων κρατών της ίδιας υποπεριοχής ή περιοχής, λαμβάνοντας υπόψη την έκταση κατά την οποία εκείνα, όταν παραχωρούν σε άλλα κράτη πρόσβαση στους φυσικούς πόρους, έχουν λάβει υπόψη τους την ανάγκη περιορισμού στο ελάχιστο των επιζήμιων συνεπειών.

Στο σημείο αυτό, πρέπει να αναφερθεί και η πρόβλεψη της Σύμβασης ΔΘ για τα Γεωγραφικώς Μειονεκτούντα Κράτη, που είναι κράτη με ακτές σε κλειστές ή ημί-κλειστες θάλασσες, η γεωγραφική μορφολογία των οποίων τα καθιστά εξαρτώμενα από την εκμετάλλευση των ζωντανών πόρων των Αποκλειστικών Οικονομικών Ζωνών άλλων κρατών στην υποπεριοχή ή περιοχή, προκειμένου να έχουν την επαρκή τροφοδότησή τους σε ψάρια για τις ανάγκες διατροφής των πληθυσμών τους ή μερών αυτών, καθώς και Παράκτια Κράτη τα οποία δεν μπορούν να διεκδικήσουν δικές τους Α.Ο.Ζ. Αυτά, σύμφωνα με το άρθρο 70, έχουν το δικαίωμα συμμετοχής σε ισότιμη βάση στην εκμετάλλευση ανάλογου μέρους του πλεονάσματος των ζώντων πόρων των Α.Ο.Ζ. των παρακτίων κρατών της ίδιας υποπεριοχής ή περιοχής, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών οικονομικών και γεωγραφικών συνθηκών όλων των ενδιαφερομένων κρατών.

Ωστόσο, βάσει του άρθρου 71, τα Περίκλειστα και τα Γεωγραφικώς Μειονεκτούντα Κράτη δεν μπορούν να ασκήσουν την περιγραφείσα δικαιοδοσία όταν

πρόκειται αυτή να αντιταχθεί κατά Παράκτιου Κράτους, του οποίου η οικονομία είναι σε μεγάλο βαθμό εξαρτημένη από την εκμετάλλευση των ζώντων πόρων της Αποκλειστικής Οικονομικής του Ζώνης<sup>26</sup>.

#### 9.3.5. Δικαιοδοσία, Αρμοδιότητες και τρόπος άσκησης (Υποχρεώσεις) του Κράτους Σημαίας

Δεδομένου ότι η Ζώνη Αποκλειστικής Οικονομικής Εκμετάλλευσης παραμένει ως προς τα λοιπά νομικά ζητήματα τμήμα της Ανοικτής Θάλασσας, σε αυτή ισχύει η ελευθεροπλοΐα (άρθρο 90 της Σύμβασης ΔΘ), και τα λοιπά δικαιώματα που γεννούν τις αντίστοιχες αρμοδιότητες, όπως θα αναπτυχθούν διεξοδικότερα στο κεφάλαιο για την Ανοικτή Θάλασσα. Συγκεκριμένα, δε, για την ελευθερία ναυσιπλοΐας το Διεθνές Δικαστήριο στην αναφερθείσα Υπόθεση Στρατιωτικών και Παραστρατιωτικών Ενεργειών κατά της Νικαράγουα (1986) αποφάσισε μεταξύ άλλων, ότι το Πλοίο έχει απόλυτη ελευθερία πλεύσης στην Α.Ο.Ζ. και το Κράτος της Σημαίας έχει τη δικαιοδοσία να την προστατεύει, η δε τοποθέτηση ναρκών εντός αυτής από το Παράκτιο Κράτος συνιστά παραβίαση τούτων των δικαιωμάτων.

Η ελευθερία ναυσιπλοΐας ειδικά για την Α.Ο.Ζ. κηρύσσεται και από το άρθρο 58 της Σύμβασης ΔΘ, σύμφωνα με το οποίο το Κράτος της Σημαίας έχει και δικαιοδοσία τοποθέτησης υποβρυχίων καλωδίων και αγωγών, ως επίσης και το δικαίωμα χρήσης των θαλασσών για άλλους διεθνώς νόμιμους σκοπούς<sup>27</sup>. Κατά την άσκηση αυτής της δικαιοδοσίας, το Κράτος Σημαίας λαμβάνει δεόντως υπόψη τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του Παράκτιου Κράτους και συμμορφώνεται προς τους νόμους και κανονισμούς που υιοθετούνται από αυτό.

<sup>26</sup> Περίκλειστα είναι τα εξής κράτη. Αναπτυσσόμενα: Βολιβία, Παραγουάη, Ζουαζηλάνδη, Μογγολία, Ζάμπια, Ζιμπάμπουε. Λιγότερο Αναπτυγμένα: Αφγανιστάν, Μπουτάν, Μποτσουάνα, Μπουρούντι, Άνω Βόλτα, Λεζόθο, Μαλάουι, Μάλι, Νεπάλ, Νιγηρία, Ουγκάντα, Δημοκρατία Κεντρικής Αφρικής, Λαϊκή Δημοκρατία Λάος, Ρουάντα, Τσαντ. Ευρωπαϊκά Περίκλειστα Κράτη: Ανδόρα, Αυστρία, Ελβετία, Λουξεμβούργο, Ουγγαρία, Τσεχία, Σλοβακία.

<sup>27</sup> Περισσότερα για αυτές τις αρμοδιότητες, κατωτέρω στην Ενότητα 10.3.2.1.

Ανάλογη υποχρέωση τυποποιείται και από το άρθρο 60 § 6, σύμφωνα με το οποίο όλα τα πλοία ανεξαρτήτου Σημαίας οφείλουν να συμμορφώνονται με τις ζώνες γύρω από τεχνητές νήσους, εγκαταστάσεις και κτίσματα που έχουν οριστεί από Παράκτια Κράτη και να τηρούν τους γενικώς παραδεκτούς διεθνείς κανονισμούς που αφορούν στη ναυσιπλοΐα στις περιοχές αυτές.

Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 62 § 4, η επιτρεπόμενη δικαιοδοσία του Κράτους της Σημαίας περιορίζεται από το ότι οι υπήκοοί του που αλιεύουν στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη ενός παράκτιου κράτους οφείλουν να συμμορφώνονται προς τα μέτρα διατήρησης των ζώντων οργανισμών, και προς τους άλλους όρους και προϋποθέσεις που καθορίζονται από τους νόμους και κανονισμούς του Παράκτιου Κράτους. Οι νόμοι αυτοί μπορούν ειδικότερα να αναφέρονται στα παρακάτω αντικείμενα:

(α) παροχή αδειών προς τους αλιείς, τα αλιευτικά και τον εξοπλισμό τους, συμπεριλαμβανομένης και της καταβολής τελών και άλλων μορφών αμοιβής, οι οποίες, στην περίπτωση αναπτυσσόμενων παράκτιων κρατών, μπορεί να συνίστανται σε επαρκή συνεισφορά στον τομέα της χρηματοδότησης, του εξοπλισμού και της τεχνολογίας που αφορούν στην αλιευτική βιομηχανία.

(β) Προσδιορισμό των αλιευμάτων που επιτρέπεται να αλιεύονται και καθορισμό ποσοστώσεων αλιεύματος.

(γ) Ρύθμιση των εποχών και περιοχών αλιείας, των τύπων, μεγεθών και ποσοτήτων των αλιευτικών εξοπλισμών, ως και των τύπων, μεγεθών και αριθμού των αλιευτικών σκαφών που μπορούν να χρησιμοποιηθούν.

(δ) Καθορισμό της ηλικίας και μεγέθους των ιχθύων ή άλλων αλιευμάτων που μπορούν να αλιευθούν.

(ε) Καθορισμό πληροφοριών που απαιτούνται από τα αλιευτικά σκάφη, συμπεριλαμβανομένων στατιστικών στοιχείων των αλιευμάτων και των προσπαθειών αλιείας αυτών ως και αναφορών περί του στίγματος των σκαφών.

(στ) Διεξαγωγή προγραμμάτων έρευνας αλιείας, καθώς και δειγματοληψία συναφών επιστημονικών δεδομένων.

(ζ) Τοποθέτηση παρατηρητών ή μαθητευομένων πάνω σε τέτοια σκάφη από το Παράκτιο Κράτος.

(η) Εκφόρτωση του συνόλου ή μέρους του αλιεύματος αυτών των σκαφών στους λιμένες του Παράκτιου Κράτους.

(θ) Ενέργειες που σχετίζονται με την εκπαίδευση προσωπικού και τη μεταφορά τεχνολογίας αλιείας, συμπεριλαμβανομένης και της ενίσχυσης της ικανότητας του Παράκτιου Κράτους για αλιευτική έρευνα.

Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι υπάρχει δικαιοδοσία του Κράτους της Σημαίας σε περιπτώσεις σύλληψης ή κατακράτησης ξένων πλοίων από το Παράκτιο Κράτος. Στις περιπτώσεις αυτές, το Παράκτιο οφείλει, σύμφωνα με το άρθρο 73 § 4, να ειδοποιήσει αμέσως το Κράτος της Σημαίας μέσω της κατάλληλης οδού, για τα μέτρα που ελήφθησαν και για τις ποινές που επιβλήθηκαν, ώστε εκείνο να αναλάβει τις δέουσες αρμοδιότητες.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10

### Η ΑΝΟΙΧΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

#### 10.1. ΕΝΝΟΙΑ – ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Στα διεθνή ρυθμιστικά κείμενα του Δικαίου της Θάλασσας δεν περιέχεται θετικός ορισμός της Ανοικτής Θάλασσας· χρησιμοποιείται τρόπος τινά η αντίστροφη πορεία, προσδιορίζεται δηλαδή η Ανοικτή Θάλασσα αρνητικά. Στο άρθρο 1 της Σύμβασης της Γενεύης του 1958 ορίζεται ότι «Ανοικτή Θάλασσα είναι όλα τα τμήματα της θάλασσας στα οποία δεν περιλαμβάνονται η Αιγιαλίτιδα Ζώνη και τα Εσωτερικά / Εθνικά Ύδατα των κρατών». Από την άλλη, η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας, σε μία ακόμη πιο έμμεση διατύπωση, προβλέπει στο άρθρο 86, ότι «οι διατάξεις περί της Ανοικτής Θάλασσας εφαρμόζονται σε όλες τις θαλάσσιες περιοχές που δεν περιλαμβάνονται στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη, στη Χωρική Θάλασσα ή στα Εσωτερικά Ύδατα ενός κράτους».

Η έμμεση ή αρνητική αυτή τυποποίηση αποδίδεται σε δύο λόγους. Αφενός, η Σύμβαση του ΔΘ δεν καθορίζει το ακριβές πλάτος της Αιγιαλίτιδας Ζώνης, παρά μόνο το αφήνει ανοιχτό για τα παράκτια κράτη μεταξύ 0 και 12 ναυτικών μιλίων, συνεπώς δεν μπορούν να ορισθούν εκ προοιμίου οι περιοχές της Ανοικτής Θάλασσας. Και αφετέρου, η έκταση της Ανοικτής Θάλασσας εξαρτάται ad hoc όπου υπάρχει παράκτιο κράτος, από το αν αυτό έχει θεσπίσει Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη<sup>28</sup>.

Αξιοσημείωτη είναι και η πρόταση ομάδας ακαδημαϊκών του Πανεπιστημίου του Χάρβαρντ, για καθιέρωση (απλούστερου αλλά και) θετικού ορισμού, η οποία διατυπώθηκε το 1929. Η εισήγηση, λοιπόν, αφορούσε την πρόβλεψη ότι «Ανοικτή Θάλασσα είναι η θάλασσα που βρίσκεται πέρα από την Αιγιαλίτιδα Ζώνη». Η πρόταση, μολονότι δε βρήκε νομοθετική ανταπόκριση, εκφράζει ουσιωδέστερα το γεωγραφικό καθορισμό της Ανοικτής Θάλασσας (βλ. και σχήμα 1, υπό Ενότητα 4.1.).

---

<sup>28</sup> Εμμ. Ρούκουνας.

Συγκρίνοντας τους δύο επίσημους ορισμούς, της Σύμβασης του 1958 και της Σύμβασης του ΔΘ (1982) διαπιστώνουμε μία σημαντική διαφορά. Η πρώτη «αφήνει» στο γεωγραφικό αλλά και ρυθμιστικό πεδίο της Ανοικτής Θάλασσας, όσες θαλάσσιες περιοχές δεν ανήκουν σε Εσωτερικά και Χωρικά Ύδατα· ενώ η δεύτερη θεωρεί Ανοικτή Θάλασσα ό,τι δεν αποτελεί Εσωτερικά Ύδατα, Χωρικά Ύδατα αλλά και Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη. Και αυτό με την έννοια, ότι η Α.Ο.Ζ. εντάσσεται ως προς τις λοιπές – πέραν της οικονομικής εκμετάλλευσης – ρυθμίσεις στην Ανοικτή Θάλασσα, αλλά η καθαυτή Α.Θ. εκτείνεται πέραν αυτής. Το συμπέρασμα, λοιπόν, είναι ότι με το δίκαιο από το 1982 και έπειτα, η Ανοικτή Θάλασσα περιορίστηκε σημαντικά.

## 10.2. ΝΟΜΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ

Ανέκαθεν, στις θαλάσσιες περιοχές που βρίσκονταν μακριά από τις ακτές των κρατών υπήρχε ελευθερία πλεύσης των πλοίων όλων των χωρών. Ήδη από τον 2ο π.Χ. αιώνα ο νομοδιδάσκαλος Μαρκιανός έγραφε ότι η ελευθερία της θάλασσας για τη ναυσιπλοΐα συνιστούσε καθιερωμένο δικαίωμα όλων των λαών. Αργότερα, μετά την κατάρρευση της ρωμαϊκής αυτοκρατορίας, η ελευθερία των θαλασσών περιορίστηκε σταδιακά με την ανάδειξη σε κυρίαρχες ναυτικές δυνάμεις των πόλεων – κρατών της Βενετίας και της Γένοβας. Η πρώτη, συγκεκριμένα, διεκδικούσε κατά τον 13ο αιώνα τον πλήρη έλεγχο της Αδριατικής και μεγάλων εκτάσεων στη Μεσόγειο. Παρόμοιες πρακτικές συνεχίστηκαν συν τω χρόνω, με την ανάληψη των ηνίων στη θαλάσσια ηγεμονία από τα νέα κράτη. Έτσι, τους επόμενους αιώνες η Αγγλία ήλεγχε τη Μάγχι και το Βόρειο Ατλαντικό, οι σκανδιναβικές χώρες τη Βόρεια Θάλασσα, ενώ η Ισπανία και την Πορτογαλία τις θαλάσσιες οδούς του Ατλαντικού μέχρι και τις αμερικανικές ακτές.

Σταδιακά, ωστόσο, η ίδια η αντιπαράθεση των ιμπεριαλισμών δημιούργησε την ανάγκη να επανέλθει η καθιέρωση της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας στην ανοικτή θάλασσα. Χαρακτηριστική της τάσης της εποχής είναι η έκδοση του έργου “Mare Liberum” από τον Hugo Grotius τον 17ο αιώνα, στο οποίο υποστήριξε ότι η ελευθερία της ανοικτής θάλασσας συναρτάται με την ελευθερία του διεθνούς εμπορίου, η θάλασσα δε που δεν αποτελεί χωρικά ύδατα παράκτιου κράτους είναι *res communis usus*. Στους χρόνους που



έπονταν, ιδίως δεδομένης της συχνότατης πλέον θαλάσσιας επικοινωνίας με τις προ δύο αιώνων ανακαλυφθείσες Νέες Χώρες της Αμερικής, θριάμβευσαν οι φιλελεύθερες θέσεις ότι η θάλασσα δεν είναι ιδιοκτησία κανενός και όλοι μπορούν να τις χρησιμοποιούν. Το καθεστώς αυτό της ελευθερίας διατηρήθηκε ανέπαφο μέχρι και τον 20ό αιώνα.

Κατόπιν, σημειώθηκαν οι κωδικοποιήσεις των Ηνωμένων Εθνών με τις τρεις Συνδιασκέψεις. Έτσι – και μετά το πέρασμα από τον προσδιορισμό της Ανοικτής Θάλασσας στις θαλάσσιες περιοχές που δεν αποτελούν Εσωτερικά και Χωρικά Ύδατα (1958) – φτάσαμε, όπως προαναφέρθηκε, στο καθεστώς της Σύμβασης ΔΘ, η οποία αφιερώνει στις ρυθμίσεις για την Ανοικτή Θάλασσα το Μέρος VII (άρθρα 86 έως 120).

### 10.3. ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ / ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ & ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ

Λόγω της διαφορετικότητας, της σημασίας, αλλά και του γεγονότος ότι η Ανοικτή Θάλασσα δεν είναι – εν στενή γεωγραφική εννοία – ζώνη, η πορεία που θα ακολουθηθεί στο κεφάλαιο αυτό για την καταγραφή της δικαιοδοσίας και των αρμοδιοτήτων δε θα είναι ανάλογη των προηγούμενων. Έτσι, δεν προηγείται, συστηματικά αλλά και από πλευράς σπουδαιότητας, η δικαιοδοσία του Παράκτιου Κράτους με αυτή του Κράτους της Σημείας του Πλοίου να έπεται, αλλά τηρείται η αντίστροφη σειρά.

#### 10.3.1. Οι γενικοί κανόνες δικαιοδοσίας / Νομική Φύση

Η Ανοικτή Θάλασσα όπως από αιώνων έχει διατυπωθεί δεν ανήκει – σίγουρα όχι ιδιοκτησιακά, αλλά ούτε και δικαιοδοτικά – σε κανέναν· έτσι προέκυψε και η θέση ότι είναι *res nullius*. Ωστόσο, η άποψη δεν είναι νομικά απολύτως σωστή, καθώς αυστηρή εφαρμογή της θα οδηγούσε στο να θεωρηθεί πράγμα αδέσποτο. Αν ίσχυε κάτι τέτοιο, όμως, θα μπορούσαν να εγερθούν δικαιώματα κυριότητας επί αυτής, ενδεχόμενο που αποκλείει η ίδια η Σύμβαση ΔΘ στο άρθρο 89, όπου ορίζεται ότι «κανένα κράτος δεν μπορεί νομίμως να διεκδικήσει την υπαγωγή οποιουδήποτε μέρους της ανοικτής θάλασσας υπό την κυριαρχία του». Από την άλλη, και η θέση ότι είναι *res communis* είναι εσφαλμένη, γιατί δεν ανήκει και δεν μπορεί να ανήκει σε όλα τα κράτη με την έννοια της

συγκυριότητας. Η πιο δόκιμη αντιμετώπιση της νομικής της φύσης μέσα από ρωμαϊκά αποφθέγματα είναι εκείνη που χαρακτηρίζει την Ανοικτή Θάλασσα ως *res communis usus* (πράγμα κοινής χρήσεως)<sup>29</sup>.

Παρόμοια διάταξη με το άρθρο 89 της Σύμβασης ΔΘ περιέχει και η Σύμβαση της Γενεύης του 1958 (άρθρο 2). Ακόμα, προσδιορίζει τις διάφορες εκδηλώσεις της ελευθερίας στην Ανοικτή Θάλασσα υπέρ όλων των κρατών, οι οποίες θα αναπτυχθούν στη συνέχεια. Οι ελευθερίες αυτές, συνεχίζει η Σύμβαση, ασκούνται από όλα τα κράτη, με την προϋπόθεση ότι λαμβάνεται υπόψη το συμφέρον που η ελευθερία της Α.Θ. αντιπροσωπεύει για τα άλλα κράτη. Η Σύμβαση ΔΘ, αντίστοιχα, στο άρθρο 87 ορίζει ως θεμελιώδη αρχή ότι *«η Ανοικτή Θάλασσα είναι ελεύθερη για όλα τα κράτη, παράκτια ή άνευ ακτών. Η ελευθερία της Ανοικτής Θάλασσας ασκείται σύμφωνα με τους όρους της Σύμβασης, καθώς επίσης και τους λοιπούς κανόνες του διεθνούς δικαίου»*.

Από το γενικό αυτό κανόνα, ωστόσο, θεσπίζονται εκτεταμένες εξαιρέσεις και περιορισμοί, που ουσιαστικά αποτελούν συγχρόνως τις συνιστώσες της *δικαιοδοσίας του Κράτους της Σημαίας*.

### 10.3.2. Δικαιοδοσία του Κράτους της Σημαίας του Πλοίου

#### 10.3.2.1. Τομείς – Εκδηλώσεις της Δικαιοδοσίας

Η Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας στην παράγραφο 2 του άρθρου 87 ορίζει ότι οι επί μέρους ελευθερίες στην Ανοικτή Θάλασσα ασκούνται από όλα τα κράτη λαμβάνοντας προσηκόντως υπόψη τα συμφέροντα των άλλων κρατών κατά την άσκηση της ελευθερίας της Ανοικτής Θάλασσας, ως επίσης και τα δικαιώματα που υφίστανται σχετικά με τις δραστηριότητες εντός αυτής. Δεδομένου, λοιπόν, ότι όλες οι δραστηριότητες στη θάλασσα ασκούνται προφανώς από πλοία, η εν λόγω διάταξη θέτει το θεμέλιο λίθο για την άσκηση δικαιοδοσίας από το Κράτος της Σημαίας αυτών.

Ειδικότερα, η σημαντικότερη *εκδήλωση της δικαιοδοσίας* του Κράτους της Σημαίας, είναι το *δικαίωμα της ναυσιπλοΐας*. Στο άρθρο 90 ορίζεται ότι κάθε κράτος,

---

<sup>29</sup> Εμμ. Ρούκουνας.

ανεξάρτητα αν είναι παράκτιο ή άνευ ακτών, έχει το δικαίωμα να διαπλέει την Ανοικτή Θάλασσα με πλοία που φέρουν τη Σημαία του. Η Ελευθερία της Ναυσιπλοΐας, λοιπόν, συνίσταται στην ελεύθερη κυκλοφορία πλοίων που φέρουν τη Σημαία ενός ορισμένου κράτους. Η σύνδεση, συνεπώς, ενός πλοίου προς ορισμένο κράτος αποτελεί πρωταρχική προϋπόθεση ώστε αυτό να διαπλέει ελεύθερα την Ανοικτή Θάλασσα. Ο σύνδεσμος αυτός ρυθμίζεται από τη Σύμβαση ΔΘ σε συνδυασμό με την εσωτερική νομοθεσία των κρατών και καθιερώνεται με το θεσμό της Εθνικότητας των Πλοίων<sup>30</sup>. Στα άρθρα 91 και 92 προβλέπεται συγκεκριμένα, ότι κάθε κράτος καθορίζει τους όρους για τη χορήγηση της Εθνικότητάς του σε πλοία, για τη νηολόγηση πλοίων στην επικράτειά του και για το δικαίωμα να φέρουν τη Σημαία του. Τα πλοία έχουν την Εθνικότητα του Κράτους, τη Σημαία του οποίου δικαιούνται να φέρουν, πρέπει δε να υπάρχει Πραγματικός Δεσμός ανάμεσα στο Κράτος και στο Πλοίο. Τα πλοία πλέουν με τη Σημαία ενός μόνο κράτους και, πλην εξαιρετικών περιπτώσεων που προβλέπονται ρητά σε διεθνείς συνθήκες ή στη Σύμβαση ΔΘ, υπόκεινται στην αποκλειστική του δικαιοδοσία στην Ανοικτή Θάλασσα. Το πλοίο δεν μπορεί να αλλάξει τη Σημαία του κατά τη διάρκεια ταξιδιού ή όταν έχει προσεγγίσει σε λιμάνι, εκτός από την περίπτωση πραγματικής μεταβίβασης της ιδιοκτησίας ή αλλαγής νηολογίου. Πλοίο που πλέει με τις Σημαίες δύο ή περισσότερων κρατών, χρησιμοποιώντας αυτές για διευκόλυνσή του, δεν μπορεί να επικαλεσθεί καμιά από αυτές τις εθνικότητες έναντι οποιουδήποτε άλλου κράτους και μπορεί να εξομοιωθεί με πλοίο χωρίς εθνικότητα.

Η δεύτερη συνιστώσα της Δικαιοδοσίας που έχει το Κράτος της Σημαίας στην Ανοικτή Θάλασσα είναι το δικαίωμα ελεύθερης άσκησης αλιευτικών δραστηριοτήτων (άρθρο 87 § 1 στοιχείο ε' της Σύμβασης ΔΘ). Η άσκηση αυτή, ωστόσο, υπόκειται σε περιορισμούς. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 116, όλα τα κράτη έχουν δικαιοδοσία να διασφαλίζουν το δικαίωμα των υπηκόων τους να αλιεύουν στην Ανοικτή Θάλασσα με την επιφύλαξη (α) των συμβατικών υποχρεώσεών τους (β) των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων καθώς και των συμφερόντων των παράκτιων κρατών που πηγάζουν από τη θέσπιση Αποκλειστικής Ζώνης, και (γ) της υποχρέωσης για τη διατήρηση των ζώντων

---

<sup>30</sup> Περισσότεροι γενικοί ορισμοί για την Εθνικότητα ενός Πλοίου στην Ενότητα 3.2.

πόρων. Κατά τα λοιπά, το Κράτος της Σημαίας έχει τη δικαιοδοσία στην Ανοικτή Θάλασσα να ασκεί κάθε είδους αρμοδιότητα, διοικητική και ποινική, στον τομέα των αλιευτικών δραστηριοτήτων.

Ο τρίτος τομέας δικαιοδοσίας αφορά στην πόντιση υποβρυχίων καλωδίων και αγωγών (άρθρο 87 § 1 στοιχείο γ' της Σύμβασης ΔΘ). Οι ενέργειες αυτές βέβαια, καθώς αποσκοπούν στην τοποθέτηση των αγωγών και καλωδίων στο βυθό, δεν συνιστούν θαλάσσιες – εν στενή εννοία – δραστηριότητες· γι' αυτό και η διεξοδική προσέγγιση τους εκφεύγει των σκοπών του παρόντος. Ωστόσο γίνεται αναφορά σε αυτές, καθώς και τούτες διεξάγονται σε θαλάσσιες περιοχές από πλοία. Σύμφωνα, λοιπόν, με το άρθρο 112, όλα τα κράτη δικαιούνται να τοποθετούν υποβρύχια καλώδια και αγωγούς στον πυθμένα της Ανοικτής Θάλασσας. Σε συνδυασμό με την πρόβλεψη του άρθρου 79 § 5, κατά τη διεξαγωγή των δραστηριοτήτων αυτών, τα κράτη οφείλουν να λαμβάνουν δεόντως υπόψη τα καλώδια ή τους αγωγούς που είναι ήδη τοποθετημένοι, ιδιαίτερα δε να μη θίγουν τις δυνατότητες επισκευής των υφισταμένων καλωδίων ή αγωγών. Περαιτέρω, σύμφωνα με τα άρθρα 113 – 115, κάθε κράτος πρέπει να λάβει τα απαραίτητα νομοθετικά μέτρα για να ασκήσει ποινική δικαιοδοσία επί της εκ προθέσεως ή εξ αμελείας καταστροφής ή βλάβης οποιουδήποτε υποβρυχίου καλωδίου ποντισμένου στην Ανοικτή Θάλασσα που γίνεται από πλοίο που φέρει τη Σημαία του ή από πρόσωπο που υπόκειται στη δικαιοδοσία του, κατά τρόπο ώστε να προκαλέσει διακοπή ή παρεμπόδιση των τηλεγραφικών ή τηλεφωνικών επικοινωνιών. Μοναδική εξαίρεση από τον κανόνα αυτό είναι η περίπτωση κατά την οποία η προξενθείσα καταστροφή ή βλάβη διαπράχθηκε από πρόσωπα που ενήργησαν με αντικειμενικό σκοπό να σώσουν τη ζωή τους ή τα πλοία τους και εφόσον έλαβαν όλες τις αναγκαίες προφυλάξεις για να αποφύγουν τέτοια καταστροφή ή βλάβη. Επίσης, κάθε κράτος πρέπει να λάβει τα αναγκαία νομοθετικά μέτρα για να καθορίσει ότι αν πρόσωπα που υπάγονται στη δικαιοδοσία του και που είναι ιδιοκτήτες υποβρυχίων καλωδίων ή αγωγών στην Ανοικτή Θάλασσα προκαλέσουν κατά την τοποθέτηση ή την επισκευή αυτών των καλωδίων ή αγωγών καταστροφή ή βλάβη σε άλλο καλώδιο ή αγωγό, αυτά οφείλουν να πληρώσουν τα έξοδα της επισκευής. Τέλος, κάθε κράτος πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι ιδιοκτήτες πλοίων που μπορούν να αποδείξουν ότι θυσίασαν άγκυρα, δίκτυα ή άλλα

εργαλεία αλιείας για να αποφύγουν βλάβη υποβρυχίου καλωδίου ή αγωγού θα αποζημιώνονται από τον ιδιοκτήτη του καλωδίου ή αγωγού υπό την προϋπόθεση ότι οι ιδιοκτήτες των πλοίων έλαβαν προηγουμένως όλα τα απαραίτητα προληπτικά μέτρα.

Μία ακόμα παράμετρος της δικαιοδοσίας του Κράτους της Σημαίας του Πλοίου, η τέταρτη κατά σειρά, συνίσταται στη διασφάλιση των προϋποθέσεων εκείνων που απαιτούνται για τη διεξαγωγή, από τα πλοία που φέρουν τη Σημαία του, επιστημονικών ερευνών στις διάφορες περιοχές της Ανοικτής Θάλασσας (άρθρο 87 § 1 στοιχείο στ' της Σύμβασης ΔΘ). Στο άρθρο 257 επαναδιατυπώνεται ο κανόνας ότι όλα τα κράτη, ανεξάρτητα από τη γεωγραφική τους θέση, έχουν δικαιοδοσία να διεξάγουν θαλάσσια επιστημονική έρευνα στα ύδατα πέρα από τα όρια της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης των παρακτίων κρατών. Κατά τα λοιπά, ισχύουν τα οριζόμενα από το άρθρο 246, οι προβλέψεις του οποίου αναφέρονται στην ενότητα 9.3.1.

Τέλος, το Κράτος της Σημαίας έχει δικαιοδοσία να προστατεύει το δικαίωμα των υπηκόων του να κατασκευάζουν τεχνητές νήσους και άλλες εγκαταστάσεις που επιτρέπονται από το διεθνές δίκαιο (άρθρο 87 § 1 στ. δ' της Σύμβασης ΔΘ). Η ρύθμιση ωστόσο αυτή, που πρωτοτέθηκε με τη Σύμβαση του ΔΘ το 1982, θεωρείται μάλλον ασαφής, δεδομένου ότι δεν είναι γενικώς παραδεδομένο ποιες ακριβώς εγκαταστάσεις «επιτρέπονται από το διεθνές δίκαιο». Σε αυτό συνηγορεί και το γεγονός ότι η Σύμβαση σιωπά ως προς τη χρήση τέτοιων εγκαταστάσεων και συνεπώς θα πρέπει να εφαρμοσθεί η γενική διάταξη του άρθρου 88, ότι η χρήση πρέπει να είναι για ειρηνικούς σκοπούς<sup>31</sup>.

Το ειδικό ζήτημα της άσκησης *ποινικής δικαιοδοσίας* από το Κράτος της Σημαίας ρυθμίζεται από το άρθρο 97 της Σύμβασης ΔΘ, το οποίο ενεργοποιείται σε περίπτωση *σύγκρουσης ή άλλου θαλάσσιου επεισοδίου* αναφορικά με πλοίο στα διεθνή ύδατα που επισείει την ποινική ή πειθαρχική ευθύνη του πλοιάρχου ή άλλου μέλους του πληρώματος. Σε τέτοια περίπτωση είναι δυνατή η άσκηση αρμοδιοτήτων ποινικής δικαιοδοσίας εναντίον των προσώπων αυτών ενώπιον των Δικαστικών ή Διοικητικών Αρχών του Κράτους της Σημαίας, όπως επίσης και του κράτους του οποίου τα άτομα αυτό έχουν την υπηκοότητα.

---

<sup>31</sup> Κρ. Ιωάννου.

Παράλληλα, υπάρχει και η δυνατότητα άσκησης της σχετικής *πειθαρχικής δικαιοδοσίας*, καθώς το κράτος το οποίο χορήγησε το δίπλωμα του πλοίαρχου ή το πιστοποιητικό ναυτικής ικανότητας ή την άδεια ασκήσεως έχει αρμοδιότητα, τηρώντας την πρέπουσα νομική διαδικασία, να αφαιρέσει τα πιστοποιητικά αυτά, ακόμη και αν ο κάτοχος δεν είναι υπήκοός του. Τέλος, αξιοσημείωτη είναι και η ρητή διατύπωση της *αποκλειστικότητας προς άσκηση ποινικής δικαιοδοσίας από τη Σημαία και μόνο*, που περιέχεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 97. Σύμφωνα με αυτή, λοιπόν, «σύλληψη ή κράτηση πλοίου, ακόμη και εις εκτέλεση ανακριτικού έργου, δεν μπορεί να διαταχθεί από αρχή άλλη, εκτός από εκείνη του Κράτους της Σημαίας του πλοίου».

Μία άλλη παράμετρος που γεννά αρμοδιότητες είναι το δικαίωμα (και συνάμα η υποχρέωση) που έχει το Κράτος της Σημαίας να παρέχει βοήθεια κινδύνου. Βάσει του άρθρου 98, η Σημαία μπορεί και πρέπει να απαιτεί από τον πλοίαρχο οποιουδήποτε πλοίου της, εφόσον εκείνος μπορεί να το πράξει χωρίς να εκθέσει σε σοβαρό κίνδυνο το πλοίο, το πλήρωμα ή τους επιβάτες: (α) να παρέχει βοήθεια σε οποιοδήποτε πρόσωπο που είναι στη θάλασσα και κινδυνεύει να πνιγεί, (β) να πλέει με όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ταχύτητα για τη διάσωση ατόμων που βρίσκονται σε κίνδυνο, εφόσον ήθελε πληροφορηθεί ότι αυτοί χρειάζονται βοήθεια και εφόσον η παροχή τέτοιας βοήθειας μπορεί λογικά να αναμένεται απ' αυτόν, (γ) σε περίπτωση σύγκρουσης, να παρέχει βοήθεια στο άλλο πλοίο, στο πλήρωμα του και στους επιβάτες του και, αν είναι δυνατό, να πληροφορεί το άλλο πλοίο για το όνομα του δικού του πλοίου, το λιμάνι νηολόγησής του καθώς και το πλησιέστερο λιμάνι στο οποίο θα προσεγγίσει αυτό. Παράλληλα, και το Παράκτιο Κράτος μεριμνά για την ίδρυση, λειτουργία και συντήρηση επαρκούς και αποτελεσματικής υπηρεσίας έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα και, όπου το απαιτούν οι περιστάσεις, συνεργάζεται με τα γειτονικά κράτη για τον σκοπό αυτό στο πλαίσιο περιφερειακών διευθετήσεων.

Ένας ακόμη τομέας που το Κράτος Σημαίας των Πλοίων μπορεί (και πρέπει) να αναλαμβάνει αρμοδιότητες στην Ανοικτή Θάλασσα είναι το *δουλεμπόριο*. Η σχετική διάταξη είναι το άρθρο 99 της Σύμβασης ΔΘ, σύμφωνα με το οποίο υπάρχει δικαιοδοσία της Σημαίας, προκειμένου για τη λήψη αποτελεσματικών μέτρων για την πρόληψη και

τιμωρία της μεταφοράς δούλων από τα πλοία της, καθώς και την παρεμπόδιση της παράνομης χρήσης της Σημαίας για το σκοπό αυτό.

Εξαιρετικά σημαντική είναι η λήψη πρόνοιας από τη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας και για την *πειρατεία*. Η σπουδαιότητα αυτή αναδεικνύεται ιδιαίτερα την περίοδο που διάγουμε, εν όψει της έξαρσης του φαινομένου στις ανατολικές ακτές της Αφρικής, και συγκεκριμένα στον Κόλπο του Άντεν, από Σομαλούς πειρατές. Η εντυπωσιακή αύξηση των κρουσμάτων έχει προκαλέσει σοβαρότατα προβλήματα στην ομαλή λειτουργία της διεθνούς ναυτιλίας και έχει φτάσει μέχρι του σημείου, οι ασφαλιστικές εταιρείες να αρνούνται να ασφαλίσουν πλοία που πρόκειται να διαπλεύσουν την περιοχή ή να επιβάλλουν υπέρογκα επασφάλιστρα.

Σε επίπεδο Δικαίου της Θάλασσας, το Κράτος της Σημαίας πλοίου που διαπλέει την Ανοικτή Θάλασσα έχει δικαιοδοσία, και επιπλέον υποχρέωση συνεργασίας με άλλα κράτη, για την καταστολή της πειρατείας στην Α.Θ., ή σε οποιοδήποτε άλλο μέρος που βρίσκεται έξω από την δικαιοδοσία κάποιου κράτους (άρθρο 100). Ως Πειρατεία, δε, *ορίζεται* (α) κάθε παράνομη πράξη βίας, κράτησης ή διαρπαγής που διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου και κατευθύνεται εναντίον άλλου πλοίου (ή προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων επί πλοίου), στην Ανοικτή Θάλασσα ή σε τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους, (β) κάθε πράξη εκούσιας συμμετοχής στη λειτουργία ενός πλοίου εν γνώσει των γεγονότων που το καθιστούν πειρατικό, και (γ) κάθε πράξη υποκίνησης ή σκόπιμης διευκόλυνσης κάποιας από τις ανωτέρω πράξεις.

Όταν έχουν διαπραχθεί τέτοιες πράξεις ή επίκεινται άμεσα, το Κράτος της Σημαίας έχει δικαιοδοσία σύλληψης και κατάσχεσης του πειρατικού πλοίου (άρθρο 105). Τα δικαστήρια του κράτους που ενήργησε την κατάσχεση μπορούν να αποφασίσουν για τις ποινές και τα μέτρα που θα επιβληθούν. Κατά τα λοιπά, ισχύουν τα ανωτέρω εκτεθέντα για την ποινική δικαιοδοσία. Σημειώνεται ότι η κατάσχεση μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο από πολεμικά πλοία ή στρατιωτικά αεροσκάφη, ή από άλλα πλοία ή αεροσκάφη με εμφανή διακριτικά στοιχεία ότι ανήκουν σε κρατική υπηρεσία και είναι εξουσιοδοτημένα για το σκοπό αυτό (άρθρο 107).

Τέλος, από τη Σύμβαση ΔΘ αναγνωρίζεται δικαιοδοσία του Κράτους Σημαίας στις περιπτώσεις παράνομου εμπορίου ναρκωτικών – ψυχοτρόπων ουσιών και παράνομων εκπομπών. Συγκεκριμένα, ως προς το πρώτο, το άρθρο 108 προβλέπει ότι υπάρχει δικαιοδοσία (και μάλιστα σε συνεργασία με όποιο άλλο κράτος απαιτείται) για την καταστολή της διακίνησης τέτοιων ουσιών, που διεξάγεται από πλοία στην Ανοικτή Θάλασσα κατά παράβαση των διεθνών συμβάσεων. Όταν το κράτος έχει βάσιμους λόγους να πιστεύει ότι ένα πλοίο που φέρει τη Σημαία του εκτελεί παράνομη μεταφορά ναρκωτικών ή ψυχοτρόπων ουσιών μπορεί να ζητήσει τη συνεργασία άλλων κρατών για την καταστολή της παράνομης αυτής μεταφοράς. Όσον αφορά στις παράνομες εκπομπές, αναγνωρίζεται δικαιοδοσία από το άρθρο 109, σύμφωνα με το οποίο «παράνομη εκπομπή» σημαίνει μετάδοση ραδιοφωνικών ή τηλεοπτικών εκπομπών από ένα πλοίο ή από εγκαταστάσεις στην Ανοικτή Θάλασσα που απευθύνονται στο ευρύ κοινό, κατά παράβαση των διεθνών κανονισμών, με εξαίρεση τη μετάδοση σημάτων κινδύνου. Όταν πραγματοποιούνται τέτοιες εκπομπές, το Κράτος της Σημαίας έχει δικαιοδοσία (α) να συλλάβει τα πλοία που χρησιμοποιούνται για αυτές, (β) να συλλάβει τα πρόσωπα που ευθύνονται, (γ) να κατάσχει τις συσκευές που χρησιμοποιήθηκαν και (δ) να προχωρήσει σε ποινικές διώξεις εναντίον των προσώπων αυτών ενώπιον των δικαστηρίων του.

#### 10.3.2.2. Τρόπος άσκησης της Δικαιοδοσίας (Υποχρεώσεις) του Κράτους της Σημαίας

Περνώντας στη διερεύνηση του *τρόπου άσκησης της δικαιοδοσίας*, συναντούμε το άρθρο 94, σύμφωνα με το οποίο το Κράτος της Σημαίας *πρέπει να ασκεί αποτελεσματικά τη δικαιοδοσία και τον έλεγχό του σε διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα πάνω στα πλοία που φέρουν τη σημαία του*. Ειδικότερα, κάθε κράτος θα πρέπει (α) να τηρεί νηολόγιο πλοίων που θα περιέχει τα ονόματα και τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα των πλοίων που φέρουν τη Σημαία του, εκτός εκείνων που εξαιρούνται από τους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς λόγω του μικρού τους μεγέθους, και (β) να ενασκει την δικαιοδοσία του δυνάμει του εσωτερικού του δικαίου επί κάθε πλοίου που φέρει τη Σημαία του καθώς επίσης και του πλοιάρχου, των αξιωματικών και του πληρώματος αυτού, αναφορικά με τα διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα που αφορούν το πλοίο. Ακόμα, το κράτος πρέπει



να παίρνει τα απαραίτητα μέτρα ώστε τα πλοία της Σημαίας του να τηρούν την ασφάλεια στην Ανοικτή Θάλασσα, ιδιαίτερα στους τομείς (α) της κατασκευής, του εξοπλισμού και της πλοϊμότητας των πλοίων, (β) της επάνδρωσης των πλοίων και των συνθηκών εργασίας και εκπαίδευσης των πληρωμάτων, και (γ) τη χρήση σημάτων, την συντήρηση των μέσων επικοινωνίας και την αποφυγή των συγκρούσεων. Στα μέτρα αυτά πρέπει να συμπεριλαμβάνονται και εκείνα που είναι απαραίτητα για να εξασφαλιστούν τα εξής: (α) ότι κάθε πλοίο, πριν από τη νηολόγησή του και στη συνέχεια σε εύλογα χρονικά διαστήματα, επιθεωρείται από διαθέτοντες τα κατάλληλα προσόντα επιθεωρητές πλοίων και φέρει χάρτες, ναυτικές εκδόσεις, ναυτιλιακό εξοπλισμό και όργανα κατάλληλα για την ασφαλή ναυσιπλοΐα του· (β) ότι κάθε πλοίο τελεί υπό την ευθύνη πλοιάρχου και αξιωματικών οι οποίοι διαθέτουν τα ανάλογα προσόντα, ιδιαίτερα στη ναυτική τέχνη, τη ναυσιπλοΐα, τις τηλεπικοινωνίες και το χειρισμό των μηχανών, όπως επίσης, και ότι το πλήρωμα διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα και είναι επαρκές σε αριθμό για τον τύπο, το μέγεθος, τις μηχανές και τον εξοπλισμό του πλοίου· (γ) τέλος, ότι ο πλοίαρχος, οι αξιωματικοί και το πλήρωμα είναι πλήρως ενημερωμένοι και τηρούν τους διεθνείς κανονισμούς που ισχύουν και αφορούν στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, την αποφυγή των συγκρούσεων, την πρόληψη, περιορισμό και έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης και τη συντήρηση των μέσων ραδιοεπικοινωνίας.

Επίσης, το Κράτος της Σημαίας υποχρεούται να διεξάγει έρευνα δια προσώπου ή προσώπων που διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα, για κάθε ναυτικό ατύχημα ή θαλάσσιο περιστατικό στην Ανοικτή Θάλασσα που αφορά πλοίο που φέρει τη Σημαία του και το οποίο έχει προξενήσει *απώλεια ζωής ή σοβαρά τραύματα σε υπηκόους άλλου κράτους ή σοβαρή ζημιά σε πλοίο ή εγκαταστάσεις άλλου κράτους ή στο θαλάσσιο περιβάλλον*. Το Κράτος της Σημαίας και το Παράκτιο οφείλουν να συνεργάζονται κατά τη διεξαγωγή οποιασδήποτε έρευνας σχετικά με το ναυτικό ατύχημα ή το θαλάσσιο περιστατικό.

Τέλος, αξιοσημείωτη είναι η ρητή πρόβλεψη της νηοψίας ως έκφρασης της δικαιοδοσίας της Σημαίας, η οποία μπορεί να ασκηθεί από τα Πολεμικά Πλοία αυτής ή εξουσιοδοτημένα πλοία που έχουν εμφανή διακριτικά στοιχεία ότι ανήκουν σε κρατική υπηρεσία. Σύμφωνα με το άρθρο 110, Πολεμικό ή Κρατικό πλοίο έχει δικαιοδοσία να

σταματήσει για έλεγχο στη Ανοικτή Θάλασσα ξένο πλοίο, εφόσον υπάρχει βάσιμος λόγος υποψίας ότι αυτό επιδίδεται στις παράνομες ενέργειες που τυποποιούνται από τα άρθρα 99 έως 109 και αναφέρθηκαν ανωτέρω, δηλαδή σε: (α) πειρατεία, (β) δουλεμπόριο, (γ) λαθρεμπόριο, (δ) παράνομες εκπομπές. Επίσης και στις εξής περιπτώσεις: (δ) όταν το πλοίο δεν έχει εθνικότητα, ή (ε) αρνείται να υψώσει τη σημαία του. Η δικαιοδοσία ασκείται δια της αποστολής λέμβου υπό τη διοίκηση αξιωματικού στο ύποπτο πλοίο. Αν μετά τον έλεγχο των εγγράφων η υπόνοια εξακολουθεί να υπάρχει, οι αξιωματικοί του Πολεμικού Πλοίου μπορούν να προβούν σε περαιτέρω έρευνα πάνω στο ξένο πλοίο, η οποία ωστόσο πρέπει να γίνει με κάθε δυνατή διάκριση. Αν, τελικά, κατόπιν έρευνας οι υπόνοιες αποδειχθούν αβάσιμες, η Σημαία οφείλει να καταβάλει αποζημίωση για κάθε απώλεια ή ζημιά που μπορεί να υπέστη το ξένο Πλοίο από τη νηοψία.

### 10.3.3. Δικαιοδοσία του Παράκτιου Κράτους

#### 10.3.3.1. Τομείς – Εκδηλώσεις της Δικαιοδοσίας

Στην Ανοικτή Θάλασσα, όπως έχει ήδη καταστεί σαφές, η δικαιοδοσία του «Παράκτιου Κράτους» είναι εξασθενημένη. Και, λέγοντας «παράκτιο» στην ενότητα αυτή, εννοούμε προφανώς το κράτος του οποίου οι ακτές κείνται πλησιέστερα του σημείου εκείνου της Ανοικτής Θάλασσας, στο οποίο πρόκειται να εφαρμοστεί η τυχόν δικαιοδοσία.

Υπάρχουν αρκετοί τομείς δικαιοδοσίας όπου το Παράκτιο Κράτος νομιμοποιείται να ασκήσει αρμοδιότητες, οι οποίοι (τομείς) συμπίπτουν με αυτούς του Κράτους Σημαίας, όπως εκτέθηκαν ανωτέρω· για το λόγο αυτό εδώ θα αναφερθούν περιληπτικά, καθώς οι αρμοδιότητες αυτές είναι όμοιες με αυτές που έχουν ήδη καταγραφεί.

Έτσι, το Παράκτιο Κράτος έχει δικαιοδοσία στους εξής τομείς / περιπτώσεις ή για τους ακόλουθους σκοπούς.

- (α) Αλιεία (άρθρα 87 § 1 στοιχείο ε' σε συνδυασμό με τα 116 – 120, Σύμβαση ΔΘ).
- (β) Τοποθέτηση υποβρυχίων καλωδίων και σωληναγωγών (άρθρα 87 § 1 στοιχείο γ' σε συνδ. με 112 – 115).
- (γ) Επιστημονική έρευνα (άρθρα 87 § 1 στοιχείο στ' σε συνδ. με 257 και 246).

(δ) Κατασκευή τεχνητών νήσων και άλλων εγκαταστάσεων που επιτρέπονται από το διεθνές δίκαιο (άρθρα 87 § 1 στοιχείο δ' σε συνδ. με 88).

(ε) Συνδρομή προς πλοίο σε κίνδυνο (άρθρο 98).

(στ) Λήψη μέτρων για την πρόληψη και καταστολή του δουλεμπορίου (άρθρο 99).

(ζ) Λήψη μέτρων για την καταστολή της πειρατείας (άρθρα 100 – 107).

(η) Λήψη μέτρων για την καταστολή του εμπορίου ναρκωτικών (άρθρο 108).

(θ) Λήψη μέτρων για την καταστολή των παράνομων εκπομπών (άρθρο 109).

Επίσης, και για το Παράκτιο Κράτος προβλέπεται, προκειμένου για την εξασφάλιση όλων των ανωτέρω, *αρμοδιότητα Νηοψίας* (άρθρο 110).

#### 10.3.3.2. Ειδικά για τη Συνεχή Καταδίωξη

Η Συνεχής Καταδίωξη (Hot Pursuit) συνιστά έναν ιδιαίτερα σημαντικό θεσμό, που εθμικά αναδείχθηκε το 19ο αιώνα και καθιερώθηκε στις αρχές του 20ού από τις Ηνωμένες Πολιτείες την περίοδο της ποτο-απαγόρευσης, κατά παρόμοιο τρόπο με τη Συνορεύουσα Ζώνη. Ενσωματώθηκε ως αρχή στη Σύμβαση της Γενεύης για την Ανοικτή Θάλασσα του 1958, και κατόπιν στη Σύμβαση του Montego Bay (άρθρο 111).

Συνεχής καταδίωξη, γενικά, προσώπου ή κινούμενου αντικειμένου είναι η εξακολούθηση της καταδίωξης, που πραγματοποιείται από ένα κράτος σε περιοχή εκτός της δικαιοδοσίας του, λόγω προηγούμενης τέλεσης παράνομης πράξης εντός της δικαιοδοσίας του. Υπό την έννοια αυτή, συνεχής καταδίωξη μπορεί να πραγματοποιηθεί στο χερσαίο έδαφος, στη θάλασσα και στον αέρα. Ιδίως ως προς τη θάλασσα, που ενδιαφέρει στο παρόν, η συνεχής καταδίωξη συνίσταται στη νόμιμη καταδίωξη ενός αλλοδαπού πλοίου στην Ανοικτή Θάλασσα λόγω παραβίασης της νομοθεσίας του παράκτιου κράτους, που διαπράχθηκε στις θαλάσσιες ζώνες της δικαιοδοσίας του<sup>32</sup>. Η καταδίωξη, εφόσον αποβεί αποτελεσματική, μπορεί να οδηγήσει σε σύλληψη του αλλοδαπού πλοίου στην Ανοικτή Θάλασσα, και ως εκ τούτου αποτελεί εξαιρετική δικαιοδοσία του Παράκτιου Κράτους.

---

<sup>32</sup> Κρ. Ιωάννου – Αν. Στρατή, Δίκαιο της Θάλασσας.

Η συνεχής καταδίωξη ξένου πλοίου μπορεί να αρχίσει όταν οι αρμόδιες αρχές του Παράκτιου Κράτους έχουν σοβαρούς λόγους να πιστεύουν ότι το πλοίο παραβίασε τους νόμους και τους κανονισμούς αυτού. Πρέπει να ξεκινήσει όταν το ξένο πλοίο ή μία από τις λέμβους του βρίσκεται στα Εσωτερικά Ύδατα, την Αιγιαλίτιδα Ζώνη ή τη Συνορεύουσα Ζώνη του καταδιώκοντος κράτους, και μπορεί να συνεχισθεί και έξω από τα ύδατα αυτά μόνο αν δεν έχει διακοπεί. Δεν είναι απαραίτητο, κατά τη διάρκεια που το ξένο πλοίο βρίσκεται μέσα στα Χωρικά Ύδατα ή τη Συνορεύουσα Ζώνη και διατάσσεται να σταματήσει, το πλοίο που δίνει τη διαταγή να βρίσκεται επίσης μέσα στα ύδατα αυτά. Αν το ξένο πλοίο βρίσκεται μέσα σε Συνορεύουσα Ζώνη, η δίωξη μπορεί να επιχειρηθεί μόνο για παραβιάσεις των δικαιωμάτων που προστατεύονται σε αυτή. Η εξαιρετική αυτή δικαιοδοσία του Παράκτιου Κράτους εφαρμόζεται, *mutatis mutandis*, για παραβάσεις στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη, συμπεριλαμβανομένων και των ζωνών ασφαλείας γύρω από τις εγκαταστάσεις που κείνται σε αυτή, των νόμων και των κανονισμών του Παράκτιου Κράτους.

*Η άσκηση της δικαιοδοσίας για συνεχή καταδίωξη πάυει μόλις το καταδιωκόμενο πλοίο εισέλθει στα χωρικά ύδατα της χώρας του ή τρίτου κράτους.*

Σημαντικό είναι να τονιστεί ότι η καταδίωξη δεν θεωρείται ότι έχει αρχίσει παρά μόνο όταν το πλοίο που καταδιώκει έχει βεβαιωθεί με τα πρακτικά μέσα που διαθέτει, ότι το πλοίο που καταδιώκεται ή μία από τις λέμβους του ή άλλα σκάφη που ενεργούν ομαδικά και χρησιμοποιούν το καταδιωκόμενο πλοίο ως βάση, βρίσκεται μέσα στα όρια της Αιγιαλίτιδας Ζώνης ή, ανάλογα με την περίπτωση, στη Συνορεύουσα Ζώνη ή την Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη. Επίσης, η έναρξή της μπορεί να γίνει μόνο μετά από εκπομπή οπτικού ή ηχητικού σήματος για την ανακοπή του πλου, το οποίο πρέπει να εκπέμπεται από απόσταση που να μπορεί να ακουσθεί ή να γίνει ορατό από το ξένο πλοίο.

Η δικαιοδοσία αυτή του Παράκτιου Κράτους μπορεί να ασκηθεί μόνο από τα πολεμικά του πλοία ή στρατιωτικά αεροσκάφη ή άλλα πλοία ή αεροσκάφη με εμφανή διακριτικά στοιχεία ότι ανήκουν σε κρατική υπηρεσία και είναι εξουσιοδοτημένα για το σκοπό αυτό. Όταν η καταδίωξη γίνεται από αεροσκάφος, αυτό πρέπει να δώσει διαταγή ανακοπής πλου και να καταδιώκει το ίδιο ενεργά το πλοίο, μέχρις ότου πλοίο ή άλλο

αεροσκάφος του Παράκτιου Κράτους, που έχει κληθεί από το αεροσκάφος, καταφθάσει για να αναλάβει την καταδίωξη, εκτός βέβαια αν το πρώτο αεροσκάφος μπορεί μόνο του να συλλάβει το πλοίο. Από την ίδια τη Σύμβαση ΔΘ ορίζεται ότι δεν είναι ικανοποιητική η δικαιολογία για σύλληψη έξω από την Αιγιαλίτιδα Ζώνη, ότι το πλοίο απλώς επισημάνθηκε από το αεροσκάφος ως ένοχο ή ύποπτο παράβασης, αν παράλληλα δεν διατάχθηκε να ανακόψει τον πλου του και δεν καταδιώχθηκε από το ίδιο το αεροσκάφος ή άλλο αεροσκάφος ή πλοία τα οποία συνεχίζουν την καταδίωξη χωρίς διακοπή.

Τέλος, προβλέπεται ρητά ότι αν ένα πλοίο κρατηθεί ή συλληφθεί έξω από τη Χωρική Θάλασσα υπό συνθήκες που δεν δικαιολογούν την άσκηση της δικαιοδοσίας προς συνεχή καταδίωξη, η πλοιοκτησία θα πρέπει να αποζημιωθεί για κάθε απώλεια ή ζημιά που μπορεί να υπέστη ως αποτέλεσμα αυτής της κράτησης ή σύλληψης.

Στο σημείο τούτο, με την περαιώση της αναφοράς στο καθεστώς δικαιοδοσίας στην Ανοικτή Θάλασσα, ολοκληρώνεται η παρουσίαση των παραμέτρων του Διεθνούς Καθεστώτος Δικαιοδοσίας και Αρμοδιοτήτων του Παράκτιου Κράτους και του Κράτους της Σημαίας του Πλοίου στις επιμέρους θαλάσσιες ζώνες.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11

### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ και ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ

#### 11.1. ΓΕΝΙΚΑ

Η θάλασσα αποτελεί αφενός το μεγαλύτερο μέρος του πλανήτη και αφετέρου ένα πανανθρώπινο αγαθό που οι λαοί από την αρχαιότητα μοιράζονται άλλοτε ειρηνικά και άλλοτε με διενέξεις, πολλές από τις οποίες έμειναν στην ιστορία. Τον ιδανικό τρόπο με τον οποίο η κοινή – όπου βεβαίως απαιτείται να είναι τέτοια – χρήση των θαλασσών πρέπει να πραγματοποιείται, αλλά και τα σχετικά δικαιώματα και υποχρεώσεις όλων των υποκειμένων του διεθνούς δικαίου (κρατών παράκτιων και μη, καθώς και διεθνών οργανισμών) ρυθμίζει το Δίκαιο της Θάλασσας. Όμως, ποιος είναι ο ιδανικός τρόπος ρύθμισης μίας κατάστασης, και γιατί πρέπει αυτή να γίνεται από ένα «Δίκαιο»;

Με τον όρο «Δίκαιο» εννοούμε δύο πράγματα: το ισχύον δίκαιο και το ιδανικό θεμέλιο αυτού. *Ισχύον* δίκαιο είναι το σύνολο κανόνων που ρυθμίζουν τις ανθρώπινες ενέργειες και είναι υποχρεωτικοί μέσα σε μια ανθρώπινη ομάδα, εφόσον αυτή έχει την ευχέρεια να εξαναγκάζει τα μέλη της προς συμμόρφωση σε αυτούς (Ι. Π. Αραβαντινός). Άλλως, είναι ρύθμιση εξωτερικής συμπεριφοράς, επιτακτική, ετερόνομη, γενική και αφηρημένη (Κ. Δ. Παναγόπουλος). Παράλληλα, όμως, η έννοια του δικαίου περιλαμβάνει και το *ιδανικό* (= προτυπικό, όχι ιδεώδες = το τέλειο) *θεμέλιο*, στο οποίο στηρίζεται το ισχύον. Ο προβληματισμός περί της έννοιας του ιδανικού θεμελίου του δικαίου αφορά παράλληλα και στο ζήτημα που τέθηκε ανωτέρω, δηλαδή το ποιο είναι το ιδανικό θεμέλιο της ρύθμισης που επιφέρει στη παγκόσμια χρήση του κοινού αγαθού της θάλασσας ο οικείος κλάδος του δικαίου. Η αναζήτηση του ιδανικού θεμελίου ανατρέχει στην απαρχή της κοινωνικής θεωρίας και στη γέννηση των κανόνων δικαίου, δηλαδή στις διάφορες απόψεις των αρχαίων Ελλήνων φιλοσόφων. Έτσι, ενώ για τον Πλάτωνα το θεμέλιο του δικαίου είναι η δικαιοσύνη με την έννοια της εσωτερικής ανθρώπινης αρετής, και για τον Αριστοτέλη η δικαιοσύνη με την έννοια της κοινωνικής αρετής, για τους Στωικούς Φιλοσόφους είναι το φυσικό δίκαιο, το οποίο ταυτίζεται με τον ορθό λόγο. Ωστόσο, κατά την άποψη του γράφοντος, πιο κοντά στη *ρεαλιστική και λειτουργική ερμηνεία του δικαίου*

βρίσκεται η θέση των Σοφιστών, που αποδίδει το θεμέλιο του δικαίου στην κανονιστική επιβολή της καθεστηκυίας τάξης, η οποία νομοθετεί για να εξασφαλίσει τα συμφέροντά της. Στη σύγχρονη εποχή έχει διατυπωθεί μία αναλυτικότερη θεωρία, την οποία ο Αραβαντινός (1983) εκφράζει συνθέτοντας τις αρχές του κρατικού θετικισμού, του κοινωνικού θετικισμού, του έλλογου ιδεαλισμού και του υπαρκτικού ιδεαλισμού, ως εξής: το ιδανικό θεμέλιο του ισχύοντος δικαίου έγκειται στο ότι επιβάλλεται τούτο από τις κρατικές οντότητες για την εξασφάλιση της κοινωνικής συμβίωσης με τρόπο δημοκρατικό, ενώ σε αυτό συμβάλλει ο έλεγχος από τον δικαστή, η διαμεσολάβηση του οποίου είναι μόνη ικανή να επιφέρει την εξισορρόπηση των αντίρροπων τάσεων. Καταλήγοντας, ως προς τον προβληματισμό τούτο, και έχοντας μελετήσει τις *διαπραγματευτικές διεργασίες* που έχουν προηγηθεί της θέσπισης των κανόνων του Δικαίου της Θάλασσας, θα λέγαμε ότι το θεμέλιο της παραγωγής αυτών βρίσκεται κάπου ανάμεσα στη θεωρία των αρχαίων Ελλήνων Σοφιστών και στη σύγχρονη άποψη που καταγράφηκε.

Το Δίκαιο της Θάλασσας, όπως αναφέρθηκε στο δεύτερο κεφάλαιο, ήταν επί αιώνες εθιμικό. Ο σημαντικότερος σταθμός στην παραγωγή των κανόνων του ήταν η Τρίτη Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας, που εκ του αποτελέσματος θα μπορούσε να χαρακτηριστεί *συντακτική συνέλευση*. Το προϊόν αυτής, η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας, διαμορφώθηκε κατόπιν σκληρών διαπραγματεύσεων μέσα από δύο διαμετρικά αντίθετες κρατικές τάσεις. Η πρώτη, που εμπνέεται από τη θεωρία της Κοινής Κληρονομιάς της Ανθρωπότητας, έχει αναπτυχθεί παράλληλα με τις απόψεις περί διεθνοποίησης της θάλασσας με σκοπό τον περιορισμό των τάσεων «καταπάτησης» των θαλασσιών ζωνών. Η δεύτερη, έχοντας συμβάλει κατά πολύ στην ανάπτυξη του προκωδικοποιημένου στη Γενεύη το 1958 κλασικού Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας, κατάφερε να το μετατρέψει σε ένα καθαρά εδαφικό στοιχείο, στηριζόμενο σε αμιγώς οικονομικούς στόχους: ωστόσο, πέτυχε μέσα από την ανισότητα που προοιωνίζε, να θεσπίσει καλύτερους όρους για μία ισότητα, με τη νέα όμως έννοια αυτής, όπως απορρέει από τη θέση της *διεθνούς ανάπτυξης*<sup>33</sup>. Οι περισσότερες από τις διατάξεις της Σύμβασης έχουν ήδη αρχίσει να αποκτούν επαναστατικό – εθιμικό χαρακτήρα, αφού

---

<sup>33</sup> Γρ. Τσάλτας.

τα περισσότερα κράτη της σημερινής διεθνούς κοινότητας τις έχουν ήδη αποδεχθεί και τις εφαρμόζουν κατά περίπτωση.

#### 11.2. ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΩΝ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΚΑΙ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Δεδομένου ότι το κύριο αντικείμενο του παρόντος είναι η κρατική δικαιοδοσία στις επιμέρους θαλάσσιες ζώνες, θα επιχειρηθεί μία σύντομη, συμπερασματική σύγκριση αυτών στα σημεία που ήδη καταγράφηκαν.

Έτσι, ξεκινώντας από το *Παράκτιο Κράτος*, παρατηρούμε ότι η δικαιοδοσία αυτού είναι ισχυρή στα παρακείμενα του εδάφους του ύδατα και αποδυναμώνεται ευθέως ανάλογα της απόστασης από τις ακτές μέχρι και την Ανοικτή Θάλασσα. Τα **Εσωτερικά Ύδατα** ουσιαστικά εξομοιώνονται προς το έδαφος και εντός αυτών το κράτος αναπτύσσει πλήρη δικαιοδοσία επί των ευρισκομένων σε αυτά πλοίων. Ο μόνος περιορισμός που αναγνωρίζεται στη δικαιοδοσία αυτή, αφορά στην προσόρμιση και τον ελλιμενισμό ξένων πλοίων, εφόσον πραγματοποιείται με ειρηνικούς σκοπούς και με πλήρη συμμόρφωση με τους νόμους και κανονισμούς του κράτους.

Στα ύδατα που ξεκινούν από τις γραμμές βάσης και εκτείνονται σε πλάτος μέχρι και 12 ναυτικά μίλια από αυτές, δηλαδή στην **Αιγιαλίτιδα Ζώνη**, το Παράκτιο Κράτος ασκεί κυριαρχική δικαιοδοσία, δηλαδή πλήρεις διοικητικές, αστικές και ποινικές αρμοδιότητες. Η δικαιοδοσία αυτή περιορίζεται μόνο από το δικαίωμα της Αβλαβούς Διέλευσης των αλλοδαπών πλοίων, η οποία δύναται να πραγματοποιείται και χωρίς τη συγκατάθεση αυτού, εφόσον τα ξένα πλοία δεν απειλούν την ειρήνη, την ασφάλεια και τη δημόσια τάξη της παράκτιας έννομης τάξης.

Στην επόμενη θαλάσσια ζώνη, τη **Συνορεύουσα Ζώνη**, η οποία εκτείνεται σε πλάτος μέχρι και 24 ναυτικά μίλια από τις γραμμές βάσης, ισχύει ένα ιδιόμορφο νομικό καθεστώς, που θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως μία ενδιάμεση κατάσταση μεταξύ των τελείως διαφοροποιημένων καθεστώτων της Αιγιαλίτιδας Ζώνης και της Ανοικτής Θάλασσας. Στη ζώνη αυτή το Παράκτιο Κράτος ασκεί περιορισμένη



δικαιοδοσία· έχει σημαντικές αρμοδιότητες ελέγχου, όμως υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις. Ο έλεγχος που νομιμοποιείται να ασκεί αφορά (α) στην παρεμπόδιση παραβιάσεων των τελωνειακών, δημοσιονομικών, μεταναστευτικών ή υγειονομικών νόμων και κανονισμών στο έδαφος ή τη χωρική του θάλασσα από αλλοδαπά πλοία, και (β) την τιμώρηση παραβιάσεων των παραπάνω νόμων και κανονισμών που διαπράχθηκαν στο έδαφος του ή στη χωρική του θάλασσα. Επομένως, δεν μπορεί να ασκήσει τις ως άνω αρμοδιότητες για παραβάσεις που τελέστηκαν εντός της αυτής ζώνης, δηλαδή της Συνορεύουσας, καθώς οι ελεγκτικές αρμοδιότητες υφίστανται μόνο προκειμένου για την αποτελεσματικότερη άσκηση της δικαιοδοσίας του στην Αιγιαλίτιδα Ζώνη.

Στην **Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη**, που εκτείνεται σε πλάτος έως 200 ναυτικών μιλίων από τις γραμμές βάσης, το Παράκτιο Κράτος – εφόσον έχει διακηρύξει και κατοχυρώσει την εφαρμογή της – αναπτύσσει δικαιοδοσία σε αυστηρά καθορισμένους από τη Σύμβαση τομείς. Συγκεκριμένα, έχει (α) κυριαρχικά δικαιώματα που μπορεί να ασκήσει όσον αφορά στην εξερεύνηση, εκμετάλλευση, διατήρηση και διαχείριση των φυσικών θαλάσσιων πόρων, καθώς επίσης και σε άλλες δραστηριότητες για την οικονομική εκμετάλλευση και εξερεύνηση της ζώνης, όπως η παραγωγή ενέργειας από τα ύδατα, τα ρεύματα και τους ανέμους. (β) Νομιμοποιείται να ασκεί δικαιοδοσία, σχετικά με την εγκατάσταση και χρησιμοποίηση τεχνητών νήσων, εγκαταστάσεων και κατασκευών, τη θαλάσσια επιστημονική έρευνα, καθώς και την προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Τέλος, στην **Ανοικτή Θάλασσα**, η δικαιοδοσία του Παράκτιου Κράτους είναι σχεδόν ανύπαρκτη. Γενικά, μπορεί να αναπτύσσει κάποιες αρμοδιότητες, με την ιδιότητά του όμως ως ενός οιαδήποτε κράτους της διεθνούς εννόμου τάξης, και όχι λόγω της γεινιάσής του με το υπό κρίση τμήμα της Ανοικτής Θάλασσας. Αυτές μπορούν να αφορούν στην άσκηση αλιευτικών δραστηριοτήτων, την τοποθέτηση υποβρυχίων καλωδίων και σωληναγωγών, την επιστημονική έρευνα, την κατασκευή τεχνητών νήσων και άλλων εγκαταστάσεων που επιτρέπονται από το διεθνές δίκαιο, τη συνδρομή προς πλοίο σε κίνδυνο, καθώς και τη λήψη μέτρων κατά του δουλεμπορίου, της πειρατείας, του εμπορίου ναρκωτικών και των παράνομων εκπομπών. Προκειμένου για την εξασφάλιση

αυτών, το Παράκτιο Κράτος έχει και αρμοδιότητα Νηοψίας επί αλλοδαπών πλοίων. Το ειδικό ζήτημα, όμως, επί του οποίου το Παράκτιο Κράτος έχει ρητά προβλεπόμενη δικαιοδοσία είναι η περίπτωση παραβίασης της νομοθεσίας του από αλλοδαπό πλοίο, η οποία διαπράχθηκε στις θαλάσσιες ζώνες της δικαιοδοσίας του· για τη σύλληψη και τιμώρηση τέτοιων ενεργειών, το κράτος μπορεί να προβεί σε Συνεχή Καταδίωξη.

Στον αντίποδα του Παράκτιου Κράτους τίθεται το *Κράτος της Σημαίας του Πλοίου*, του οποίου η δικαιοδοσία καλύπτει, τρόπον τινά, τους αντίθετους τομείς της δικαιοδοσίας του Παράκτιου (εκτός από την Ανοικτή Θάλασσα). Έτσι, στα **Εσωτερικά Ύδατα** ενός κράτους, πλοίο αλλοδαπής εννόμου τάξεως έχει μόνο το δικαίωμα (νόμιμης) προσόρμισης ή ελλιμενισμού. Η Σημαία του Πλοίου δεν έχει δικαιοδοσία αστικής φύσεως. Μπορεί να αναπτύξει ποινική δικαιοδοσία, σε συγκεκριμένες μόνο περιπτώσεις, όταν τελεσθούν παράνομες πράξεις επί του πλοίου, οι οποίες δεν αφορούν ούτε έχουν επίδραση στη δημόσια έννομη τάξη του Παράκτιου Κράτους και στις οποίες ενέργειες δεν εμπλέκονται πολίτες του τελευταίου. Η δικαιοδοσία αυτή μπορεί να ασκηθεί μόνο όταν αυτό επιτραπεί από το Παράκτιο Κράτος. Τα αντίστοιχα ισχύουν και εντός των **Χωρικών Υδάτων** άλλου κράτους, με την επιπλέον πρόβλεψη ότι τα *πολεμικά* και *άλλα κρατικά πλοία που χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς έχουν ασυλία*. Ωστόσο, στις μέρες μας παρατηρείται σταδιακά περιορισμός της ασυλίας αυτής, κυρίως για λόγους που αφορούν στην περιβαλλοντική ρύπανση<sup>34</sup>.

Όσον αφορά στη **Συνορεύουσα Ζώνη**, ούσα απομακρυσμένη από τις ζώνες κυριαρχίας του Παράκτιου Κράτους, το Κράτος της Σημαίας του Πλοίου αναπτύσσει σε αυτή όλες τις αρμοδιότητες που του αναγνωρίζονται και στην Ανοικτή Θάλασσα, με περιορισμό την άσκηση των ρητά προβλεπόμενων δικαιωμάτων του Παράκτιου. Το *sui generis* καθεστώς της Συνορεύουσας θα μπορούσε να νοηθεί ως ένα πεδίο συντρεχουσών αρμοδιοτήτων των δύο κρατών. Περαιτέρω, αναλογίες με τη Συνορεύουσα παρουσιάζονται και στην **Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη**, καθώς και σε αυτή το Κράτος της

---

<sup>34</sup> Γ. Σαμώτης.

Σημαίας, αναπτύσσει – αφαιρουμένων των ρητά περιοριζομένων δικαιωμάτων του Παράκτιου Κράτους – πλήρεις αρμοδιότητες Ανοικτής Θάλασσας.

Η **Ανοικτή Θάλασσα**, τέλος, είναι το πεδίο της ελεύθερης ναυσιπλοΐας και άσκησης διαφόρων δραστηριοτήτων για τα πλοία όλων των κρατών. Έτσι, το Κράτος της Σημαίας κάθε πλοίου που τη διαπλέει, έχει (α) αρμοδιότητες ρύθμισης των αλιευτικών δραστηριοτήτων, πόντισης καλωδίων και αγωγών, επιστημονικής έρευνας και κατασκευής εγκαταστάσεων, (β) δικαίωμα και υποχρέωση συνδρομής προς πλοίο σε κίνδυνο, καθώς και (γ) δικαιοδοσία λήψης μέτρων κατά του δουλεμπορίου, της πειρατείας, του εμπορίου ναρκωτικών και των παράνομων εκπομπών. Προκειμένου για την άσκηση των αρμοδιοτήτων αυτών, κάθε πολεμικό πλοίο έχει στην Ανοικτή Θάλασσα δικαιοδοσία να πραγματοποιεί νηοψία επί αλλοδαπών πλοίων, πλην όσων απολαμβάνουν το προνόμιο της ετεροδικίας – δηλαδή άλλων πολεμικών ή κρατικών επιφορτισμένων με μη εμπορική υπηρεσία. Συνεπώς, και αυτή η δικαιοδοσία αποδίδεται στο Κράτος της Σημαίας των πλοίων που πραγματοποιούν τη νηοψία. Καταλήγοντας, παρατηρούμε ότι η Σημαία έχει και ποινική δικαιοδοσία στην Ανοικτή Θάλασσα. Αυτή ενεργοποιείται σε περίπτωση σύγκρουσης ή άλλου θαλάσσιου επεισοδίου στα διεθνή ύδατα που επισείει την ποινική ή πειθαρχική ευθύνη του πλοιάρχου ή άλλου μέλους του πληρώματος, και είναι αποκλειστική για το Κράτος της Σημαίας.

### 11.3. ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΖΩΝΕΣ

Στην ενότητα αυτή συγκεντρώνονται παρατηρήσεις που σχετίζονται με την εφαρμογή των κανόνων του Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας από την Ελλάδα και την άσκηση της δικαιοδοσίας της χώρας μας στις επί μέρους θαλάσσιες περιοχές.

Στα ελληνικά **Εσωτερικά Ύδατα** εφαρμόζεται γενικά ό,τι προβλέπεται από το Διεθνές Δίκαιο. Αναφερόμαστε περαιτέρω σε δύο ειδικά ζητήματα. Το πρώτο αφορά στην άσκηση του εθνικού προνομίου της *ακτοπλοΐας* (cabotage). Στην ελληνική έννομη τάξη, το προνόμιο της ακτοπλοΐας υπέρ των πλοίων που φέρουν την Ελληνική Σημαία θεσπίζεται

στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, στα άρθρα 165-166, και ειδικότερα ζητήματα αυτού ρυθμίζονται από μία σειρά διαταγμάτων<sup>35</sup>. Το δεύτερο ζήτημα είναι η άσκηση της *ποινικής δικαιοδοσίας* από την ελληνική πολιτεία. Η Ελλάδα, όπως και πολλά άλλα κράτη, παραχωρεί τη δικαιοδοσία αυτή στο Κράτος της Σημαίας του πλοίου επί του οποίου τελούνται αξιόποινες πράξεις που δεν ενδιαφέρουν την εγχώρια έννομη τάξη. Στα πλαίσια της διπλωματικής αβροφροσύνης και των διμερών διακρατικών σχέσεων, λοιπόν, η χώρα μας «αυτοπεριορίζεται» ως προς την άσκηση ποινικής δικαιοδοσίας και απέχει από παρεμβατικές ενέργειες. Κατ' εξαίρεση προβλέπεται παρέμβαση των αρχών, όταν (α) η παρέμβαση αυτή δεν αντιβαίνει σε διεθνείς συμβάσεις, (β) απειλείται ή διαταράσσεται η εγχώρια δημόσια τάξη, (γ) ζητηθεί η παρέμβαση από το ίδιο το πλοίο (άρθρο 161 Κ.Δ.Ν.Δ.).

Η **Αιγιαλίτιδα Ζώνη** είναι μία περιοχή ζωτικής σημασίας για την Ελλάδα, λόγω του πλήθους και της θέσης των νησιών της. Κατά το παρελθόν, η χώρα μας ούσα ένα κράτος με ισχυρή ποντοπόρα ναυτιλία τασσόταν πάντα υπέρ της μικρότερης δυνατής αιγιαλίτιδας ζώνης σε διεθνές επίπεδο. Μέχρι και τη δεκαετία του 1930, πάντως, νομοθετική ρύθμιση του πλάτους της εθνικής μας Αιγιαλίτιδας Ζώνης δεν υπήρξε, η δε νομολογιακή αντιμετώπιση του ζητήματος συνίστατο στην εφαρμογή της θεωρίας της «εμβέλειας του πυροβόλου όπλου», δηλαδή 3 – 4 ναυτικά μίλια. Αξίζει όμως να αναφερθεί και ο νόμος ΔΡΜΑ' (1414) / 1913, ο οποίος προέβλεπε ότι σε περίοδο πολέμου η ελληνική θάλασσα εκτείνεται μέχρι και τα 10 μίλια από την ακτή. Με τον Α.Ν. 230 / 1936 το πλάτος ορίζεται κατ'άρχην στα 6 μίλια, με τη δυνατότητα διαφορετικής ρύθμισης δια Προεδρικών Διαταγμάτων, τα οποία όμως μέχρι σήμερα ουδέποτε έχουν εκδοθεί. Γενικά, λοιπόν, μέχρι και σήμερα στην ελλαδική επικράτεια ισχύει Αιγιαλίτιδα Ζώνη 6 ν.μ., με την εξαίρεση νησιών που απέχουν από ακτές γειτονικού κράτους λιγότερο από το διπλάσιο της απόστασης αυτής, δηλαδή τα 12 μίλια. Συγκεκριμένα, πρόκειται για το ανατολικό στενό

---

<sup>35</sup> Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν το Π.Δ. 215 / 1994 «Μερική εφαρμογή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των Κρατών – Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης» και το Π.Δ. 113 / 1997 «Προσαρμογή της νομοθεσίας προς τις διατάξεις του Κανονισμού 3577/92 του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας – μεταφοράς στο εσωτερικό των Κρατών – Μελών».

της Κέρκυρας προς την Αλβανία και τις ανατολικές ακτές αρκετών νησιών του Αιγαίου προς την Τουρκία. Στην πρώτη περίπτωση, δεδομένου ότι δεν έχει συναφθεί καμία συμφωνία με την Αλβανία, ισχύει ο εθνικός κανόνας της *μέσης γραμμής*. Αλλά και στις θαλάσσιες περιοχές όπου γειτνιάζουν εγγύτατα τα ελληνικά νησιά με τις τουρκικές ακτές ισχύει η μέση γραμμή, παρά τις προσπάθειες που κατέβαλε η τουρκική πλευρά κατά την Τρίτη Συνδιάσκεψη να αρθεί ο κανόνας. Ωστόσο, σε όλες τις άλλες ακτές πλην εκείνων που βρίσκονται τόσο κοντά στις ακτές της γείτονος, η Ελλάδα σαφώς και έχει το δικαίωμα βάσει του Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας να διαθέτει Αιγιαλίτιδα Ζώνη 12 ν.μ. Σε μία τέτοια περίπτωση όμως, το 64% περίπου του Αιγαίου θα περιέλθει στην ελληνική κυριαρχία, εκδοχή που αποκρούει η Τουρκία, κατά ωμή παράβαση των αρχών του Διεθνούς Δικαίου. Οι τουρκικές κυβερνήσεις δε, από το 1974 και έπειτα έχουν φτάσει στο σημείο να απειλούν ότι τέτοια επέκταση θα αποτελούσε *casus belli*. Η γειτονική χώρα έχει επίσης 6 ν.μ. στις ακτές της στο Αιγαίο, ενώ στη Μαύρη Θάλασσα έχει 12 ν.μ.

Προχωρώντας στη **Συνορεύουσα Ζώνη** υπό το πρίσμα της ελληνικής αντιμετώπισης, σημειώνουμε απλά ότι η Ελλάδα δεν έχει προχωρήσει στη θέσπιση τέτοιας περιοχής. Παράλληλα, ως προς την "**Αρχαιολογική**" Ζώνη, αξίζει να καταγραφεί ότι η χώρα μας κατά τις συνόδους της Τρίτης Συνδιάσκεψης πρωταγωνίστησε υπέρ της θέσπισης διατάξεων σχετικών με τους ενάλιους αρχαιολογικούς θησαυρούς, μάλιστα πρότεινε τη δημιουργία πολιτιστικής ζώνης έκτασης 200 μιλίων. Αυτό προφανώς δεν υιοθετήθηκε, όμως μετά από διαπραγματεύσεις κυρίως μεταξύ Ελλάδας και Η.Π.Α. πέρασαν οι διατάξεις που αναφέρθηκαν στην οικεία ενότητα και που άπτονται της ύπαρξης αρχαιολογικών αντικειμένων στο βυθό. Ωστόσο, η Ελλάδα δεν ασκεί στην πράξη καμία δικαιοδοσία από αυτές που η Σύμβαση του 1982 αναγνωρίζει για την προστασία των αρχαιοτήτων εντός των ορίων της Συνορεύουσας Ζώνης – για την οποία, όπως ήδη επισημάνθηκε, δεν απαιτείται η κήρυξη. Προκαλεί, λοιπόν, εντύπωση η αντίφαση αυτή, δεδομένου ότι η χώρα πρωτοστάτησε κατά την Τρίτη Συνδιάσκεψη στην πρωτοβουλία για την καθιέρωση του θεσμού της Συνορεύουσας Ζώνης, μίας ζώνης πολύ σημαντικής για την προστασία της ελληνικής ενάλιας ιστορικής και αρχαιολογικής πολιτιστικής κληρονομιάς.

Τέλος, η Ελλάδα δεν έχει προχωρήσει ούτε και στη θέσπιση **Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης**, γεγονός που για τον αναγνώστη θα ήταν αναμενόμενο, καθώς αφού δεν έχει πράξει το μείζον, πολλώ μάλλον – κατά την άποψη του γράφοντος – δε θα είχε ενεργήσει το έλασσον. Βέβαια, για τη μη υιοθέτηση Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης εντοπίζεται μία λογική, μέχρις ενός σημείου, εξήγηση. Το Αιγαίο έχει κάθετο άξονα 400 ναυτικών μιλίων και οριζόντιο 200 και δεδομένης της γεωμορφολογίας της περιοχής είναι προφανώς αδύνατο πρακτικά να θεσπίσει η Ελλάδα Α.Ο.Ζ. μεγίστου πλάτους. Ωστόσο, τίποτε δεν εμποδίζει ένα παράκτιο κράτος να υιοθετήσει τέτοια ζώνη μικρότερου πλάτους (ακόμα και 1 μιλίου)<sup>36</sup>. Επίσης, θα μπορούσε να υπάρξει Α.Ο.Ζ. στις δυτικές ακτές των Ιονίων Νήσων και στις νότιες της Κρήτης. Είναι σίγουρο, ότι πιθανή απόφαση της Ελλάδας να διακηρύξει Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη θα προσκόψει στις αντιδράσεις ή, τουλάχιστο, στις διαδικασίες οριοθέτησης με έξι κράτη, την Ιταλία, την Αλβανία, την Κύπρο, την Αίγυπτο, την Τουρκία και τη Λιβύη. Μένει να φανεί αν θα υπάρξει κάποτε η πολιτική βούληση εκ μέρους των ελληνικών κυβερνήσεων για τη σθεναρότερη διεκδίκηση των *ρητά κατοχυρωμένων δικαιωμάτων* της χώρας μας στη διεθνή σκακιέρα.

#### 11.4. ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Το τόσο σοβαρό, «ιερό» θα έλεγε κανείς στις μέρες μας πλέον, ζήτημα της προστασίας του περιβάλλοντος είναι μία από τις παραμέτρους που σε διεθνές θεσμικό επίπεδο ελήφθη υπόψη κατά τη θέσπιση των κανόνων που σήμερα διέπουν τη χρήση της θάλασσας. Σήμερα έχει παγιωθεί πια η αντίληψη ότι η διατήρηση του φυσικού περιβάλλοντος όχι μόνο δεν αντιστρατεύεται την οικονομική ανάπτυξη, αλλά αντιθέτως αποτελεί αναγκαία προϋπόθεσή της, καθώς μόνο τότε επιτυγχάνεται η αειφορία. Στο πλαίσιο αυτό, η αποτροπή της θαλάσσιας ρύπανσης και της υποβάθμισης των έμβιων στοιχείων του νερού, ήταν μία από τις κύριες επιδιώξεις των συντακτών της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας κατά την Τρίτη Συνδιάσκεψη του Ο.Η.Ε. Γι' αυτό και *πολλές από*

---

<sup>36</sup> Κρ. Ιωάννου.

τις διατάξεις που ρυθμίζουν τη δικαιοδοσία του Παράκτιου Κράτους και του Κράτους της Σημείας του Πλοίου, διέπονται από το πνεύμα αυτό της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος ή αποσκοπούν ευθέως σε αυτή.

Εν αντιθέσει προς την «προκάτοχό» της (τη Σύμβαση της Γενεύης του 1958), η Σύμβαση U.C.L.O.S. 1982, υιοθετεί ρητό ορισμό του τι είναι «ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος». Στο άρθρο 1 § 1 στ. (4) καθιερώνεται ως τέτοια η «απόθεση από τον άνθρωπο, αμέσως ή εμμέσως, ουσιών ή ενέργειας στο θαλάσσιο περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένων και των εκβολών ποταμών, η οποία έχει ως αποτέλεσμα ή ενδέχεται να έχει ως αποτέλεσμα την επέλευση βλαβερών συνεπειών ή βλάβης στους βιολογικούς πόρους και την θαλάσσια ζωή, κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία, παρακώλυση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών και άλλων νόμιμων χρήσεων της θάλασσας, πτώση της ποιότητας χρησιμοποίησης του θαλάσσιου ύδατος και υποβάθμιση της αναψυχής». Ο ορισμός χαρακτηρίζεται πλήρης και ουσιαστικός, στις μέρες μας πλέον «κλασικός», χρησιμοποιείται δε και για γενικότερα ζητήματα ρύπανσης, όχι μόνο θαλάσσιας<sup>37</sup>. Σημειώνεται ότι ο αυθεντικός όρος “pollution” καλύπτει ουσιαστικά στην ελληνική περιβαλλοντική βιβλιογραφία και τη ρύπανση και τη μόλυνση<sup>38</sup>. Επιπρόσθετα, στην επόμενη διάταξη του ίδιου άρθρου ορίζεται η «απόρριψη» (“dumping”). Τέτοια είναι οποιαδήποτε ηθελημένη ρίψη στη θάλασσα (α) καταλοίπων ή άλλων υλών από πλοία, αεροσκάφη, εξέδρες ή άλλες τεχνητές θαλάσσιες κατασκευές, καθώς και (β) των ίδιων των πλοίων, αεροσκαφών, εξεδρών ή άλλων τεχνητών θαλάσσιων κατασκευών. Δεν συνιστά, ωστόσο, απόρριψη η ρίψη υλικών που είναι απαραίτητα για την κανονική λειτουργία των πλοίων, αεροσκαφών, κλπ.

Η Σύμβαση αφιερώνει ξεχωριστό τμήμα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, το Μέρος XII (άρθρα 192 – 237). Ωστόσο, επικουρικά τον ίδιο σκοπό υπηρετούν και τα Μέρη XIII (άρθρα 238 – 265) για τη Θαλάσσια Επιστημονική Έρευνα και XIV (άρθρα 266 – 278) περί της Ανάπτυξης και Μεταβίβασης της Θαλάσσιας Τεχνολογίας, ενώ, όπως αναφέρθηκε, σε διάσπαρτες διατάξεις και των υπολοίπων

<sup>37</sup> Γ. Βλάχος – Γ. Σαμιώτης.

<sup>38</sup> Χρ. Ροζάκης.

τμημάτων αυτής αναφέρεται το πνεύμα της περιβαλλοντικής προστασίας. Η Σύμβαση υιοθετεί μία σφαιρική αντιμετώπιση του ζητήματος της θαλάσσιας ρύπανσης, διακρίνοντας μεταξύ εκείνης που προέρχεται από χερσαίες πηγές, εκείνης που παράγεται από πλοία, αυτής που σχετίζεται με δραστηριότητες στο θαλάσσιο βυθό ο οποίος υπάγεται σε εθνική δικαιοδοσία (Α.Ο.Ζ. / Υφαλοκρηπίδα), και εκείνης που λαμβάνει χώρα δια της ατμόσφαιρας. Τέλος, σε αρκετά σημεία γίνεται σαφής διάκριση μεταξύ της νομοθετικής και της εκτελεστικής αρμοδιότητας των κρατών σε θέματα ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Ως προς το ειδικό ζήτημα της εφαρμογής των διατάξεων για την προστασία αυτού, η Σύμβαση τυποποιεί το Τμήμα 6 του Μέρους XII. Σε αυτό θεσπίζεται ρητά η υποχρέωση των Κρατών να θέτουν συγκεκριμένους νόμους και κανονισμούς για την υλοποίηση των αρχών που έχουν διακηρυχθεί σε άλλα μέρη της U.N.C.L.O.S., οι οποίοι ομαδοποιούνται για να αντιμετωπίζουν τις διάφορες κατηγορίες ρύπανσης, ανάλογα με το είδος της προστασίας που η Σύμβαση θέλει να εξασφαλίσει. Ιδιαίτερα για το θέμα του dumping προβλέπεται ξεκάθαρη κατανομή αρμοδιοτήτων. Έχουν, λοιπόν, αρμοδιότητα (α) το Παράκτιο Κράτος όσον αφορά στα Χωρικά του Ύδατα και την Αποκλειστική του Οικονομική Ζώνη, (β) το Κράτος της Σημείας επί των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια του, και (γ) οποιοδήποτε κράτος όταν πρόκειται για φόρτωση στο έδαφός του ή σε τερματικό σταθμό του (άρθρο 216).

Τέλος, η Σύμβαση ΔΘ θεσπίζει και συγκεκριμένες εγγυήσεις ορθής υλοποίησης των μέτρων προστασίας. Επιγραμματικά αυτές έχουν ως εξής. Προβλέπονται (α) η αρμοδιότητα αλλά και υποχρέωση λήψης μέτρων για τη διευκόλυνση των διαδικασιών (ακρόαση μαρτύρων, προσαγωγή αποδείξεων, κλπ) (άρθρο 223), (β) η άσκηση αρμοδιότητας αστυνόμευσης σε ξένα πλοία από τα αρμόδια πρόσωπα και όργανα (αξιωματικούς, κλπ) (άρθρο 224) με τρόπο που να μη θέτουν σε κίνδυνο τη ναυσιπλοΐα και το περιβάλλον (άρθρο 225), (γ) η υποχρέωση αποφυγής διακρίσεων κατά ξένων πλοίων (άρθρο 227), (δ) η πρωταρχικότητα του ρόλου του Κράτους της Σημείας στις διαδικασίες δίωξης (άρθρο 228), (ε) η εξασφάλιση της νομιμοποίησης όλων του υποκειμένων του Διεθνούς Δικαίου για κίνηση αστικών διαδικασιών σχετικών με οποιαδήποτε απαίτηση για



απώλεια ή ζημιά που προκύπτει από τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος (άρθρο 229), (στ) η υποχρέωση των κρατών προς γνωστοποίηση στη Σημαία κάθε μέτρου επί των πλοίων της που επιβλήθηκε σε εφαρμογή της αντιρρυπαντικής πολιτικής (άρθρο 231), (ζ) η ευθύνη των κρατών για απώλειες ή ζημιές από την εφαρμογή των μέτρων προστασίας (άρθρο 232), καθώς και (η) η εξασφάλιση του «πλου διέλευσης» στα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας, αλλά και η παράλληλη αστυνόμευση αυτών για την προστασία της θαλάσσιας περιοχής (άρθρο 233).

Το ζήτημα της προστασίας του περιβάλλοντος και, δη, των θαλασσιών οικοσυστημάτων είναι διαχρονικό, αλλά πλέον στις μέρες μας και στο άμεσο μέλλον καθίσταται ζωτικής σημασίας για την ίδια την επιβίωση του πλανήτη. Στην κατεύθυνση αυτή κινείται το κυρίαρχο ρυθμιστικό κείμενο του Δικαίου της Θάλασσας, η Σύμβαση των Η.Ε. για το Δ.Θ., στις διατάξεις που ακροθιγώς αναφέρθηκαν, με συγκεκριμένες προβλέψεις για τη δικαιοδοσία και τις επί μέρους αρμοδιότητες που αναγνωρίζονται στα κράτη, παράκτια και μη. Η εφαρμογή αυτών έχει ήδη αρχίσει ως ένα βαθμό από πολλές εννόμους τάξεις της διεθνούς κοινότητας· ωστόσο η πλήρης υλοποίησή τους επαφίεται στη συνειδητοποίηση από κράτη, συνασπισμούς κρατών και πολυεθνικές εταιρείες της ανάγκης να υπαχθούν τα οικονομικά συμφέροντα στο σκοπό της αειφορίας και όχι το αντίστροφο, καθώς και η εξυπηρέτηση των ίδιων των συμφερόντων μόνο υπό την προϋπόθεση της διατήρησης του θαλάσσιου περιβάλλοντος νοείται.

## ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η παρούσα μελέτη εκπονήθηκε προκειμένου να διαφωτίσει τον αναγνώστη σχετικά με τη φύση και τις συνιστώσες της δικαιοδοσίας που αναγνωρίζει το Δίκαιο της Θάλασσας προς τα υποκείμενα αυτού, καθώς και τη διαμόρφωση των οικείων κανόνων διαμέσου των διεκδικήσεων των κρατών, παράκτιων και μη. Η απόλυτη πηγή άντλησης των κανόνων αυτών είναι η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, οι σημαντικότερες από τις διατάξεις της οποίας αναλύθηκαν και παρουσιάστηκαν συνδυαστικά όπου κρίθηκε απαραίτητο, ενώ επιχειρήθηκε και η συσχέτισή τους με την εσωτερική έννομη τάξη της χώρας μας.

Η Σύμβαση παρήχθη από μία Συνδιάσκεψη, κατά την οποία το σύνολο των κρατών μετείχε άμεσα σε όλες τις φάσεις της νομοπαρασκευαστικής διαδικασίας, ενώ συγχρόνως ο χαρακτήρας πολλών από τις διασκέψεις της ήταν ανεπίσημος αλλά αποτελεσματικός. Το φαινόμενο αυτό, όπου τα κράτη μέσα από αλληπάλληλες διαβουλεύσεις και ζυμώσεις έφτασαν στο γενικά αποδεκτό σχήμα, δημιούργησε τις προϋποθέσεις για την κατάρτιση ενός δικαικού κειμένου που μπορεί να έχει διάρκεια και να χαίρει σεβασμού και εφαρμογής από όλους. Η δε νομοτεχνική μορφή της Σύμβασης είναι άρτια, καθώς καλύπτει όλα τα ζητήματα που από αιώνες έχουν ανακύψει ως προς τη χρήση των θαλασσών, και δη με τρόπο αντικειμενικό, απόλυτα λογικό και ακριβή.

Αξιοσημείωτη είναι η διέλευση των διεργασιών από την αναπόφευκτη σύγκρουση των συμφερόντων βορείου και νοτίου ημισφαιρίου και, τελικά, ο βέλτιστος συγκερασμός των αντίρροπων τάσεων, καθώς τις τελευταίες δεκαετίες ολόκληρη σχεδόν η υφήλιος έχει πια συνταχθεί με τις βασικές θέσεις των αναπτυσσόμενων λαών, ως αποτέλεσμα της τελικής υπεροχής των συλλογικών προσπαθειών διαφόρων κέντρων αποφάσεων, ακόμη κι εχθρικών συχνά, τα οποία συνασπίστηκαν – έστω κι ευκαιριακά – για την κατάρτιση της Σύμβασης. Οι συμμαχίες αυτές, που καταργούν τα σύνορα και την ορθόδοξη αντίληψη της «εθνικής πολιτικής» αποτελούν ένα ακόμα

φαινόμενο του πολυσήμαντου κόσμου που αναδύεται σήμερα για να δημιουργήσει ένα ολότελα νέο πλέγμα διεθνών σχέσεων.

Βέβαια, το κείμενο της Σύμβασης υπολείπεται ακόμη από το να έχει επικυρωθεί από όλα τα κράτη. Ωστόσο, υπάρχει η αισιοδοξία της τελικής καθολικής επικύρωσής του, ώστε να αξιοποιηθεί η ευκαιρία που δόθηκε με την υπογραφή του – που είναι μία από τις λίγες ελπίδες που έχουν γεννηθεί τις τελευταίες δεκαετίες – για την εδραίωση της διεθνούς δικαιοσύνης, η οποία κατατείνει στη παγκόσμια ειρήνη.



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Α. ΕΛΛΗΝΙΚΗ

#### Α1. Βιβλία

1. **Αραβαντινός Ιωάννης**, *"Εισαγωγή στην Επιστήμη του Δικαίου"*, Εκδόσεις Αντ. Σάκκουλας, Αθήνα, 1983.
2. **Βλάχος Γεώργιος**, *"Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον"*, Εκδόσεις Σταμούλη, Πειραιάς, 1999.
3. **Βλάχος Γεώργιος – Σαμιώτης Γεώργιος**, *"Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική και η Νέα Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας"*, Εκδόσεις Αντ. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή, 1983.
4. **Γεωργαντόπουλος Ελευθέριος (†) – Βλάχος Γεώργιος**, *"Ναυτιλιακή Οικονομική"*, Εκδόσεις Τζέι και Τζέι Ελλάς, Πειραιάς, 2003.
5. **Δήμου Δημήτριος**, *"Το Δίκαιο της Θάλασσας"*, Εκδόσεις Γενικού Επιτελείου Στρατού, Αθήνα, 1994.
6. **Ιωάννου Κρατερός (†) – Οικονομίδης Κων/νος – Ροζάκης Χρήστος – Φατούρος Αργύριος**, *"Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο – Θεωρία των Πηγών"*, Εκδόσεις Αντ. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή, 1988.
7. **Ιωάννου Κρατερός (†) – Οικονομίδης Κων/νος – Ροζάκης Χρήστος – Φατούρος Αργύριος**, *"Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο – Οι Φορείς Δικαιωμάτων και Υποχρεώσεων στη Διεθνή Έννομη Τάξη"*, Εκδόσεις Αντ. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή, 1990.
8. **Ιωάννου Κρατερός (†) – Στρατή Αναστασία**, *"Δίκαιο της Θάλασσας"*, Εκδόσεις Αντ. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή, 2000.

9. **Πουλαντζιάς Νικόλαος**, *"Το Δίκαιο της Θάλασσας"*, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα, 1998.
10. **Ροζάκης Χρήστος**, *"Το Δίκαιο της Θάλασσας και η Διαμόρφωσή του από τις Διεκδικήσεις των Παράκτιων Κρατών"*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 1976.
11. **Ρούκουνας Εμμανουήλ**, *"Διεθνές Δίκαιο – Το Κράτος και το Έδαφος / Το Δίκαιο της Θάλασσας"*, Εκδόσεις Αντ. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή, 2006.
12. **Τσιρίδης Πολυχρόνης**, *"Ποινική Δικαιοδοσία στον Θαλάσσιο Χώρο και Εγκλήματα τελούμενα επί Πλοίου"*, Εκδόσεις Π. Ν. Σάκκουλας, Πειραιάς, 1998.

#### **Α2. Μονογραφίες / Λοιπά Συγγράμματα**

1. **Σιούσιουρας Πέτρος**, *"Η Προστασία της Ενάλιας Αρχαιολογικής Κληρονομιάς: Η Συμβολή της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας"*, σε: Περιοδικό «Νόμος και Φύση», Τεύχος Ιουλίου 2004.
2. **Τσάλτας Γρηγόριος**, *"Ορολογία Νέου Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας : Έρευνα"* (Πανεπιστημιακές Παραδόσεις), Πάντειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα, 1984.
3. **Τσάλτας Γρηγόριος και Κλάδη-Ευσταθοπούλου Μαριάνθη**, *"Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας – Ζώνες Εθνικής Δικαιοδοσίας"* (Πανεπιστημιακές Παραδόσεις), Πάντειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα, 1986.

## **B. ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ**

### **B1. Βιβλία**

1. **Churchill R. R. – Lowe A.V.**, *“The Law of the Sea”*, Manchester University Press, Manchester, 1999.
2. **Churchill R. R. – Nordquist Myron**, *“New Directions in the Law of the Sea”*, Oceana Publications, The British Institute of International and Comparative Law – London, 1975.
3. **Francalanci G. – Scovazzi T.**, *“Lines in the Sea”*, Martinus Nijhoff, Dordrecht, 1994.
4. **Kariotis Theodore**, *“Greece and the Law of the Sea”*, Aegean Institute of the Law of the Sea and Maritime Law, Rhodes, 1997.
5. **Poulatzas N.**, *“The Right of Hot Pursuit in International Law”*, “Nova et Vetera Iuris Gentium” Series, Sijthaff-Leyden Publications, University of Utrecht, 1969.

### **B2. Μονογραφίες / Λοιπά Συγγράμματα**

1. **Lake Michael**, *“Report on the Third Session of the U.N. Conference on the Law of the Sea”* in: Lloyd’s (editor), *Maritime and Commercial Law Quarterly*, Lloyd’s of London Press Ltd, London, 1975.
2. **Moore John Norton**, *“The Regime of Straits and the Third United Nations Conference on the Law of the Sea”* (1980) in: University of Virginia (editor), *The Rhodes Academy of Oceans Law and Policy Reader*, Center for Oceans Law and Policy of the University of Virginia, Virginia, 2008.

3. **Nandan S.N. – Anderson D.H.**, “*Straits used for International Navigation: A Commentary on Part III of the U.N.C.L.O.S.*” (1990) in: University of Virginia (editor), *The Rhodes Academy of Oceans Law and Policy Reader*, Center for Oceans Law and Policy of the University of Virginia, Virginia, 2008.
4. **O’Connell D.P.**, “*Innocent Passage of Warships*”, in Constantopoulos D. (editor), *The Law of the Sea*, Institute of International Public Law and International Relations Publications, Thessaloniki, 1977.
5. **Roach J. Ashley & Smith**, “*Maintaining Freedom of the Seas*” (1996) in: University of Virginia (editor), *The Rhodes Academy of Oceans Law and Policy Reader*, Center for Oceans Law and Policy of the University of Virginia, Virginia, 2008.

## Γ. ΠΡΩΤΟΓΕΝΕΙΣ ΠΗΓΕΣ

### Γ1. Διεθνείς Συμβάσεις

1. The International Convention relating to the Arrest of Sea-Going Ships (Brussels, 1952).
2. The United Nations Convention on the High Seas (Geneva, 1958).
3. The United Nations Convention on the Continental Shelf (Geneva, 1958).
4. The United Nations Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone (Geneva, 1958).
5. The United Nations Convention on the Law of the Sea (Montego Bay, 1982).
6. The Agreement Relating to the Implementation of Part XI of the United Nations Convention on the Law of the Sea (New York, 1994).



## Γ2. Δικαστικές Αποφάσεις Διεθνούς Δικαστηρίου

1. Υπόθεση Του Στενού της Κέρκυρας (1949).
2. Υπόθεση Υφαλοκρηπίδας Βόρειας Θάλασσας (1969).
3. Υπόθεση Υφαλοκρηπίδας Τυνησίας – Λιβύης (1982).
4. Υπόθεση Στρατιωτικών και Παραστρατιωτικών Ενεργειών κατά της Νικαράγουα (1986).