

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**στην**

**ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ, ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ ΚΑΙ  
ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΕΙΣ ΚΡΑΤΩΝ ΣΤΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ  
ΑΡΚΤΙΚΗΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΣΥΓΧΡΟΝΟ  
ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ**

**Αικατερίνη Μ. Μπούσουλα**

**Διπλωματική Εργασία**

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

**Πειραιάς**

**Νοέμβριος 2016**

## Δήλωση Αυθεντικότητας

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

## Σελίδα Τριμελούς Επιτροπής

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Σαμιώτης Γεώργιος, Επίκουρος Καθηγητής (Επιβλέπων)
- Βλάχος Γεώργιος, Καθηγητής
- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος, Καθηγητής

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

## Ευχαριστίες

Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερος τον επιβλέποντα καθηγητή μου κύριο Γεώργιο Σαμιώτη για τη στήριξη και τις συμβουλές του, τους καθηγητές της επιτροπής καθώς επίσης και όλους τους καθηγητές του μεταπτυχιακού προγράμματος για τις γνώσεις που μου προσέφεραν τα δύο αυτά χρόνια.

Επίσης, θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου στη διοίκηση της εταιρείας Marsh LLC Insurance Brokers, στην οποία εργάζομαι, για τη κατανόηση και τη πολύτιμη στήριξη τους κατά τη διάρκεια των σπουδών μου και στους γονείς μου Ελευθερία και Μάνθο που είναι δίπλα μου σε κάθε βήμα και προσπάθεια μου. Τέλος, ένα μεγάλο ευχαριστώ στον άνθρωπο της ζωής μου Στέφανο για την αμέριστη ηθική στήριξη και υπομονή του μέχρι την ολοκλήρωση των σπουδών μου.

## Πίνακας περιεχομένων

Δήλωση Αυθεντικότητας .....	ii
Σελίδα Τριμελούς Επιτροπής .....	iii
Ευχαριστίες .....	iv
Πίνακας Περιεχομένων .....	v
Κατάλογος Πινάκων και Χαρτών .....	vii
Περίληψη .....	viii
Abstract .....	ix

<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....	1
-----------------------	---

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο ΔΙΕΥΡΥΝΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΒΑΣΙΚΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΣΤΟΝ ΕΥΡΥΤΕΡΟ ΧΩΡΟ ΤΟΥ ΒΟΡΕΙΟΥ ΠΟΛΟΥ**

1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	4
1.2 ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ .....	4
1.3 ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΓΙΑ ΤΗ ΡΥΘΜΙΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ .....	6
1.4 ΝΟΜΟΙ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΤΩΝ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΤΗΣ ΑΡΚΤΙΚΗΣ .....	8
1.4.1 ΚΑΝΑΔΑΣ .....	8
1.4.2 ΓΡΟΙΛΑΝΔΙΑ (ΔΑΝΙΑ) .....	10
1.4.3 ΙΣΛΑΝΔΙΑ .....	10
1.4.4 ΝΟΡΒΗΓΙΑ .....	11
1.4.5 ΡΩΣΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ .....	12
1.4.6 ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ .....	13

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΛΟΓΩ ΤΗΣ ΕΞΕΛΙΣΣΟΜΕΝΗΣ ΜΕΙΩΣΗΣ ΤΩΝ ΠΑΓΩΝ**

2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	15
2.2 ΔΙΕΛΕΥΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΟ ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΟ ΠΕΡΑΣΜΑ .....	15
2.3 ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ .....	18
2.4 ΑΠΡΟΒΛΕΠΤΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΠΑΓΟΥ .....	21

2.5 ΒΑΣΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ .....	23
2.6 Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΣΤΗΝ ΑΡΚΤΙΚΗ.....	24
2.7 Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΑΡΚΤΙΚΗ .....	28

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο** *ΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΑΡΚΤΙΚΗ ΚΑΙ ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ*

3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	30
3.2 Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΣΤΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΡΚΤΙΚΗΣ.....	32
3.3 ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΣΤΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΡΚΤΙΚΗΣ .....	34
3.3.1 Η ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΘΕΥΤΗΤΑΣ ΣΤΗΝ ΑΡΚΤΙΚΗ .....	34
3.3.2 ΕΠΙΜΟΝΟΙ ΟΡΓΑΝΙΚΟΙ ΡΥΠΟΙ ΣΤΗΝ ΑΡΚΤΙΚΗ .....	36
3.3.3 ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΣΤΗΝ ΑΡΚΤΙΚΗ .....	38
3.3.4 Η ΡΑΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑ ΣΤΗΝ ΑΡΚΤΙΚΗ.....	41
3.3.5 ΒΑΡΕΑ ΜΕΤΑΛΛΑ ΣΤΗΝ ΑΡΚΤΙΚΗ .....	42

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο** *ΟΙ ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΣΤΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΡΚΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΙΡΗΝΙΚΗ ΕΠΙΛΥΣΗ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ*

4.1 Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ (UNCLOS).....	44
4.2 ΑΞΙΩΣΕΙΣ, ΔΡΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΕΔΙΑ ΠΙΘΑΝΗΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ.....	47
4.2.1 ΡΩΣΙΑ.....	47
4.2.2 ΚΑΝΑΔΑΣ .....	50
4.2.3 ΔΑΝΙΑ .....	52
4.2.4 ΝΟΡΒΗΓΙΑ .....	54
4.2.5 ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ.....	58
4.3 Ο ΙΜΟ ΚΑΙ Η ΕΠΙΛΥΣΗ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ .....	60

<i>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΕΠΙΛΟΓΟΣ</i> .....	63
--------------------------------------	----

Βιβλιογραφία .....	69
--------------------	----

## **Κατάλογος Πινάκων και Χαρτών**

### **Πίνακες**

**Πίνακας 1:** Συμβάσεις που έχουν συναφθεί μεταξύ των ετών 1971 και 2004 ..... 7

### **Χάρτες**

**Χάρτης 1:** Χάρτης της Αρκτικής περιοχής που δείχνει το Βορειοανατολικό πέρασμα, τη Βόρεια Θαλάσσια Διαδρομή και το Βορειοδυτικό πέρασμα..... 20

**Χάρτης 2:** Το Βορειοανατολικό πέρασμα και μια εναλλακτική διαδρομή μέσω της διώρυγας του Σουέζ ..... 25

**Χάρτης 3:** Χάρτης των Αρκτικών Κρατών..... 25

## Περίληψη

Όταν κάποιος κάνει λόγο για το διεθνές εμπόριο στη πραγματικότητα αναφέρεται στη ναυτιλία. Η ναυτιλιακή δραστηριότητα αποτελεί ένα μέσο σφυγμομέτρησης και πρόβλεψης της παγκόσμιας οικονομικής κατάστασης και είναι άρρηκτα συνδεδεμένη τόσο με τις περιβαλλοντικές όσο και με τις γεωπολιτικές και πολιτικές εξελίξεις. Η διπλωματική εργασία που ακολουθεί δίνει μία εικόνα αυτής της σύνδεσης παρουσιάζοντας τις περιβαλλοντικές εξελίξεις και πως αυτές επιδρούν στο τομέα της εμπορικής ναυτιλίας.

Έχοντας ως βάση το Δίκαιο της Θάλασσας, θα αναλυθεί το βασικό διεθνές καθεστώς που ισχύει στον ευρύτερο χώρο του Βόρειου Πόλου σε συνάρτηση με τη ναυσιπλοΐα και τις προοπτικές της στον ίδιο χώρο. Ειδικότερα θα αναλυθεί η παρούσα κατάσταση ως προς τις δυνατότητες ναυσιπλοΐας και κυρίως η, όπως διαφαίνεται, διευρυμένη προοπτική ναυσιπλοΐας και θαλάσσιου εμπορίου στο χώρο αυτό λόγω της εξελισσόμενης μείωσης των πάγων στην ίδια περιοχή.

Το γεγονός αυτό εφόσον συνεχιστεί είναι προφανές ότι ανοίγει τεράστιες προοπτικές για τη ναυσιπλοΐα και το θαλάσσιο εμπόριο, δημιουργεί όμως και δυσεπίλυτα προβλήματα που αφορούν τη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην ίδια περιοχή αλλά και αντιπαραθέσεις και ανταγωνισμό μεταξύ των Αρκτικών κρατών για τον έλεγχο και την επιρροή στη περιοχή.

Βασικό νομικό καθεστώς για το χώρο αυτό και την ειρηνική επίλυση των διαφορών αποτελεί το δίκαιο της θάλασσας αλλά και κάποιοι νέοι κανόνες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ).

**Λέξεις Κλειδιά (Keywords):** διεκδικήσεις στην Αρκτική, νομικό καθεστώς στην Αρκτική, Βόρειος Πόλος, περιβαλλοντικές αλλαγές.



## **Abstract**

When someone refers to international trade in fact refers to shipping. The shipping activity is a means survey and forecasting of the global economic situation and is inextricably linked with both environmental and geopolitical and political developments. The thesis below gives a picture of this association presenting the environmental developments and how these affect the commercial shipping industry.

Based on the Law of the Sea, will be analyzed the main international regime in the wider area of the North Pole in connection with navigation and perspectives of the same area. In particular will be analyzed the present situation regarding the navigation possibilities and particularly, as shown, enlarged perspective navigation and maritime trade in this area due to the ongoing reduction of the ice in the same area.

If this situation is continuous, it is obvious that creates perspectives for navigation and maritime trade, intractable problems concerning the protection of the marine environment in the same area but also confrontations and competition between the arctic states for control and influence in the region.

Basic legal regime for this area and the peaceful settlement of disputes is the law of the sea and some new rules of the International Maritime Organization (IMO).

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Αρκτική είναι η περιοχή γύρω από τον Βόρειο Πόλο η οποία περιλαμβάνει τα βόρεια τμήματα των ΗΠΑ (Αλάσκα), του Καναδά, της Ρωσίας, της Νορβηγίας, της Σουηδίας, της Φινλανδίας, την Ισλανδία, την Γροιλανδία, το αρχιπέλαγος Svalbard καθώς και όλο τον θαλάσσιο χώρο τον λεγόμενο Αρκτικό Ωκεανό (ή Βόρειο Παγωμένο Ωκεανό). Όλες οι παραπάνω περιοχές καλούνται και Αρκτικές Χώρες.

Η περιοχή της Αρκτικής ορίζεται είτε από τον αρκτικό κύκλο είτε από την αρκτική ισόθερμη γραμμή. Το συνηθέστερο όριο, βόρεια του οποίου εκτείνεται η Αρκτική, είναι ο Αρκτικός Κύκλος (66° 33' Β), που αποτελεί το όριο για τον ήλιο του μεσονυκτίου και την πολική νύχτα. Το άλλο όριο είναι, με βάση το κλίμα, η αρκτική ισόθερμη γραμμή των 10 °C τον Ιούλιο, η οποία και αποτελεί την τελευταία (από Ισημερινού) δενδρογραμμή (πέρα από την οποία δεν φυτρώνουν πια δέντρα).

Το μεγαλύτερο μέρος της Αρκτικής είναι θάλασσα καλυμμένη από πάγους που περιβάλλεται από παγωμένο έδαφος χωρίς δέντρα. Είναι γεμάτη ζωή, από οργανισμούς που ζουν στον πάγο και στη θάλασσα ως τους ανθρώπους που ζουν στις αρκτικές περιοχές. Οι ιθαγενείς λαοί έχουν προσαρμοστεί στις ακραίες κλιματολογικές συνθήκες. Η Αρκτική είναι πολύ ευαίσθητη στις αλλαγές κλίματος, γι' αυτό και θεωρείται από τους επιστήμονες ένα σύστημα έγκαιρης προειδοποίησης.<sup>1</sup>

Σε ένα περιβάλλον λοιπόν όπου μέρα με τη μέρα αλλάζει λόγω της ανθρώπινης δραστηριότητας η οποία επιδρά αρνητικά σε αυτό, οι ευκαιρίες είτε οικονομικού είτε γεωπολιτικού ενδιαφέροντος έρχονται στο προσκήνιο. Η ναυτιλία αρπάζει την ευκαιρία ανάπτυξης του εμπορίου μέσα από νέους και πολλά υποσχόμενους δρόμους που όμως είναι ζητούμενο αν αποτελούν βιώσιμες, προσοδοφόρες και διαχρονικές επιλογές.

Το αντικείμενο της διπλωματικής εργασίας είναι η ανάλυση του νομικού καθεστώτος που ισχύει στη περιοχή της Αρκτικής και σε κάθε ένα παράκτιο κράτος ξεχωριστά βάσει του οποίου τα κράτη αυτά δραστηριοποιούνται εμπορικά στη

---

<sup>1</sup> el.wikipedia.org/wiki/Αρκτική

περιοχή, λαμβάνουν αποφάσεις μέσω οργάνων και διεκδικούν περιοχές με σκοπό την εκμετάλλευσή τους. Εύλογα είναι τα προβλήματα που δημιουργούνται λόγω της ναυτιλιακής δραστηριότητας τόσο από περιβαλλοντικής πλευράς όσο και από γεωπολιτικής πλευράς τα οποία θα αναλυθούν εκτενώς.

Στόχος της διπλωματικής εργασίας είναι μέσα από την ανάλυση των παραπάνω, η διατύπωση συμπερασμάτων και προτάσεων με σκοπό τον προβληματισμό του αναγνώστη όσον αφορά τις περιβαλλοντικές εξελίξεις και τις επιπτώσεις τους στο εύθραυστο περιβάλλον της Αρκτικής, την παρουσίαση των θετικών και των αρνητικών σημείων σε περίπτωση επιλογής των νέων οδών από εδώ και στο εξής για εμπόριο και την ανάδειξη ελλείψεων του νομικού καθεστώτος σε καίρια θέματα.

Η μεθοδολογία η οποία ακολουθήθηκε αφορά έρευνα μέσω ξένης βιβλιογραφίας, άρθρων, αναφορών και έγκυρων συνδέσμων του διαδικτύου. Η ελληνική βιβλιογραφία αναφέρεται περιορισμένα στο θέμα αυτό καθώς είναι ένα ζήτημα το οποίο αφενός δε την αφορά άμεσα αφού δε συνδέεται γεωγραφικά με την Αρκτική, αφετέρου οι εξελίξεις στην Αρκτική έχουν έρθει στο προσκήνιο κυρίως τα τελευταία έτη, τρέχουν με ταχείς ρυθμούς και δεν έχουν ίσως απασχολήσει τόσο έντονα την ελληνική επιστημονική κοινότητα.

Στο 1<sup>ο</sup> Κεφάλαιο της διπλωματικής εργασίας διερευνάται και αναλύεται το βασικό διεθνές καθεστώς που ισχύει στον ευρύτερο χώρο του Βόρειου Πόλου και συγκεκριμένα στις Αρκτικές περιοχές το οποίο βασίζεται στο Δίκαιο της Θάλασσας. Επίσης παρουσιάζεται το καθεστώς για τη ρύθμιση των θαλάσσιων μεταφορών σύμφωνα με ότι ισχύει τα τελευταία έτη.

Το 2<sup>ο</sup> Κεφάλαιο έχει ως αντικείμενο την ανάλυση της δυνατότητας και της προοπτικής της ναυσιπλοΐας και του εμπορίου παρουσιάζοντας την παρούσα περιβαλλοντική κατάσταση στην Αρκτική καθώς επίσης και τις νέες διαδρομές που δημιουργούνται και εγείρουν το εμπορικό ενδιαφέρον. Επίσης γίνεται αναφορά στα προβλήματα τα οποία δημιουργούνται λόγω συγκεκριμένων συνθηκών του πάγου και τα οποία αποτελούν εμπόδια στη πραγματοποίηση διάφορων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων καθώς και προβλήματα που αφορούν τις υποδομές στη περιοχή.

Στο 3<sup>ο</sup> Κεφάλαιο γίνεται αναφορά στο καθεστώς προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην Αρκτική ανατρέχοντας πίσω στις αρχές του 1970 έως και πολύ πρόσφατα παρουσιάζονται παράλληλα τα περιβαλλοντικά θέματα στην Αρκτική και το νομικό καθεστώς το οποίο προσπαθεί να τα επιλύσει.

Στο 4<sup>ο</sup> Κεφάλαιο αναλύεται η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας καθώς επίσης και οι διεκδικήσεις των Αρκτικών κρατών στη περιοχή οι οποίες εντείνουν τις αντιπαραθέσεις και τον ανταγωνισμό τους για τον έλεγχο και την επιρροή στη περιοχή. Σημαντικό ρόλο στο θέμα της επίλυσης των διαφορών φαίνεται ότι διαδραματίζει ο ΙΜΟ όπως θα αναφερθεί στο κεφάλαιο αυτό.

Στο 5<sup>ο</sup> Κεφάλαιο η ανωτέρω εργασία ολοκληρώνεται με κριτική ανάλυση των ανωτέρω ζητημάτων και διατύπωση σχετικών συμπερασμάτων.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>

## ΔΙΕΥΡΥΝΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΒΑΣΙΚΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΣΤΟΝ ΕΥΡΥΤΕΡΟ ΧΩΡΟ ΤΟΥ ΒΟΡΕΙΟΥ ΠΟΛΟΥ

### 1.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τα τελευταία χρόνια πολλές είναι οι μελέτες που έχουν πραγματοποιηθεί έχοντας ως αντικείμενο τις δραματικές επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής στη περιοχή της Αρκτικής. Το λιώσιμο των πάγων, πέρα από περιβαλλοντικής πλευράς, εγείρει το ενδιαφέρον να μελετηθεί και από οικονομικής πλευράς κυρίως λόγω των ευκαιριών που δημιουργούνται καθώς ανοίγονται νέοι δρόμοι για τη ναυσιπλοΐα, τη δυνατότητα χρήσης διαδρομών για κρουαζιέρες και πλέον υπάρχει καλύτερη πρόσβαση στους φυσικούς πόρους της Αρκτικής και συγκεκριμένα στον υδρογονάνθρακα. Με τη δημιουργία νέων θαλάσσιων δρόμων τα ταξίδια γίνονται οικονομικότερα για αυτούς που δραστηριοποιούνται στη περιοχή καθώς οι αποστάσεις μειώνονται δραματικά. Μετά την επιτυχημένη διέλευση δύο Γερμανικής ιδιοκτησίας φορτηγών πλοίων, του mν “BELUGA FRATERNITY” και του mν “BELUGA FORESIGHT”, από τη Βόρεια Θαλάσσια Διαδρομή (North Sea Route) το Σεπτέμβριο του 2009 το ενδιαφέρον της εμπορικής ναυτιλίας αυξήθηκε κατά πολύ για τη χρήση αυτής της διαδρομής.

Για πολλούς λόγους λοιπόν, συμπεριλαμβανομένου και του γεγονότος ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει μεγάλα συμφέροντα καθώς κατέχει το 80% του εμπορικού στόλου παγκοσμίως, τα κράτη μέλη της έδειξαν ένα αξιοσημείωτο ενδιαφέρον για να ερευνήσουν και να καλυτερεύσουν τους όρους και τις προϋποθέσεις για την ναυσιπλοΐα στην Αρκτική προωθώντας αυστηρά μέτρα για την ασφάλεια και τη περιβαλλοντική προστασία.<sup>2</sup>

### 1.2. ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Το Διεθνές Δίκαιο είναι το σώμα της νομοθεσίας που ρυθμίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των μελών και άλλων φορέων, όπως οι διεθνείς οργανισμοί που αναγνωρίζονται από το Διεθνές Δίκαιο. Το Δίκαιο της Θάλασσας είναι το κομμάτι

---

<sup>2</sup> European Union, 2010

εκείνο του Διεθνούς Δικαίου που ασχολείται αποκλειστικά με τη ναυσιπλοΐα και την εκμετάλλευση των θαλάσσιων πόρων. Προκύπτει από το Εθιμικό Διεθνές Δίκαιο, καθώς επίσης και από μία σειρά συμβάσεων, συνθηκών και συμφωνιών η σημαντικότερη των οποίων είναι η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας (Law Of the Sea Convention).

Η Σύμβαση αυτή υπογράφηκε από τα συμβαλλόμενα κράτη και σκοπό έχει να διευθετηθούν όλα τα θέματα που αφορούν το Δίκαιο της Θάλασσας συνεισφέροντας παράλληλα στη διατήρηση της ειρήνης, της δικαιοσύνης και της προόδου όλων των εθνών. Πρόκειται για μία σύμβαση κοινώς αποδεκτή με στόχο τη συνολική επίλυση των προβλημάτων, σεβόμενη την κυριαρχία των Κρατών, ενισχύοντας τις διεθνείς επικοινωνίες, προάγοντας την ειρήνη και την ορθή χρήση των θαλασσών και των πόρων τους αλλά παράλληλα διατηρώντας αυτούς τους πόρους και προφυλάσσοντας το περιβάλλον.

Τα συμβαλλόμενα κράτη είναι αυτά της Αρκτικής εκτός των Ηνωμένων Πολιτειών στις οποίες επικρατεί η άποψη ότι η Σύμβαση, εκτός από το κομμάτι XI, είναι ήδη μέρος του Διεθνούς Εθιμικού Δικαίου. Η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι επίσης συμβαλλόμενο μέρος της Σύμβασης και δε θα μπορούσε να μην είναι αφού η Δανία, η Ισλανδία, η Σουηδία και η Νορβηγία που είναι κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι επίσης συμβαλλόμενα μέρη στη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (EOX). Ωστόσο, κανένα από τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν είναι παράκτιο κράτος της Αρκτικής και αυτό έχει ως αποτέλεσμα να μην μπορεί να ενεργεί μεν ως τέτοιο αλλά να έχει τη δυνατότητα να ενεργεί με την ιδιότητα του Κράτους Σημαίας (Flag State), Κράτους Λιμένα (Port State), Κράτους Αγοράς (Market State) ή σε σχέση με τα φυσικά και νομικά πρόσωπα των κρατών μελών της. Τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν τη δυνατότητα επίσης να εξερευνούν και να εκμεταλλεύονται τα υπεράκτια κοιτάσματα υδρογονανθράκων και να μεριμνούν για τη διαφύλαξη και τη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της βιοποικιλότητας στη περιοχή της Αρκτικής.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> European Union, 2010

### 1.3. ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΓΙΑ ΤΗ ΡΥΘΜΙΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Λόγω της φύσης της ναυτιλίας η οποία χαρακτηρίζεται από το γεγονός ότι έχει παγκόσμια δράση και διεθνή χαρακτήρα, είναι προφανές ότι η ρύθμιση των θαλάσσιων μεταφορών γίνεται από διεθνή όργανα και φορείς. Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας διασφαλίζει το διεθνή χαρακτήρα των ρυθμίσεων επιτρέποντας μονομερή δράση ενός παράκτιου κράτους σε εξαιρετικές περιπτώσεις και μόνο αν αυτό δρα ως Κράτος Σημείας ή ως Κράτος Λιμένα.

Το διεθνές νομικό καθεστώς για τη ρύθμιση των θαλάσσιων μεταφορών έρχεται ως ρυθμιστής και εξισορροπηστής των συμφερόντων της διεθνούς κοινότητας, των δικαιωμάτων, των υποχρεώσεων και της δικαιοδοσίας αυτών είτε ως Κράτη Σημείας, είτε ως Κράτη Λιμένα ή όσον αφορά τα φυσικά και νομικά πρόσωπα τους. Αποτελείται από μία σειρά πράξεων που έχουν εκδοθεί στα πλαίσια του ΙΜΟ και διαφόρων περιφερειακών οργανώσεων συμπεριλαμβανομένου του Αρκτικού Συμβουλίου και της επιτροπής OSPAR (Oslo and Paris Convention). Αυτές οι πράξεις περιλαμβάνουν μία σειρά συμβάσεων που έχουν συναφθεί, όπως αναφέρονται στο Πίνακα 1, καθώς και μία σειρά από μη νομικώς δεσμευτικά μέσα όπως οι Γενικές Διατάξεις για τα Δρομολόγια των Πλοίων, Κατευθυντήριες Γραμμές για Ιδιαίτερα Ευαίσθητες Θαλάσσιες Περιοχές, Κατευθυντήριες Γραμμές για τη Ναυτιλία στην Αρκτική και Κατευθυντήριες Γραμμές του ΙΜΟ για τη Ναυτιλία στους Πόλους. Εκτός από τις δύο τελευταίες συμβάσεις, όλες οι νομικά και μη νομικά δεσμευτικές πράξεις έχουν παγκόσμιο πεδίο εφαρμογής και ως εκ τούτου εφαρμόζονται κατ' αρχήν σε όλη την Αρκτική περιοχή.

Το διεθνές καθεστώς για τη θαλάσσια μεταφορά περιλαμβάνει κάποιες ουσιώδεις προδιαγραφές οι οποίες κατηγοριοποιούνται ως ακολούθως:

- Πρότυπα για την απόρριψη και τις εκπομπές, συμπεριλαμβανομένης της ανταλλαγής έρματος νερού.
- Πρότυπα για τη κατασκευή, το σχεδιασμό, τον εξοπλισμό και την επάνδρωση, συμπεριλαμβανομένων των προδιαγραφών που αφορούν τα καύσιμα και την επεξεργασία του έρματος νερού.

- Πρότυπα πλοήγησης με τη μορφή μέτρων για τη δρομολόγηση των πλοίων, συστήματα αναφοράς των πλοίων (SSRS)<sup>4</sup> και υπηρεσίες εξυπηρέτησης πλοίων (VTSs)<sup>5</sup>.
- Πλάνο ετοιμότητας σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.
- Πρότυπα ευθύνης, αποζημίωσης και ασφαλιστικής κάλυψης.<sup>6</sup>

### **Πίνακας 1: Συμβάσεις που έχουν συναφθεί μεταξύ των ετών 1971 και 2004**

→ Convention of the International Regulations for Preventing Collisions at sea, 20 October 1972 (COLREG 72).
→ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, London, 2 November 1973, as amended (MARPOL 73/78).
→ International Convention for the Safety of Life at Sea, London, 1 November 1974, as amended (SOLAS 74).
→ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, London, 1 December 1978 as amended (SCTW 78).
→ International Convention on the Control of Harmful Ant-fouling Systems on Ships, London, 5 October 2001 (Anti-Fouling Convention).
→ International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, London, 13 February 2004. Not in force (BWM Convention).
→ International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, London, 30 November 1990 (OPRC) and the 2000 HNS Protocol.
→ International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, Brussels, 29 November 1969 (Civil Liability Convention).
→ International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, Brussels, 18 December 1971 (Fund Convention).
→ International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, London, 3 May 1996. Not in force (HNS Convention).
→ International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, London, 23 March 2001 (Bunker Oil Convention).

Πηγή: European Commission, Legal Aspects of Arctic Shipping, Summary Report (2010)

<sup>4</sup> Ship Security Reporting System.

<sup>5</sup> Vessel Traffic Services.

<sup>6</sup> European Union, 2010



#### 1.4. ΝΟΜΟΙ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΤΩΝ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΤΗΣ ΑΡΚΤΙΚΗΣ<sup>7</sup>

Μετά την ολοκλήρωση της εξέτασης του Διεθνούς Νομικού καθεστώτος για τις θαλάσσιες μεταφορές που έχουν εφαρμογή παγκοσμίως αλλά και συγκεκριμένα στην Αρκτική, εύλογο είναι να εξετασθούν οι νόμοι και οι κανονισμοί που ισχύουν στα παράκτια κράτη της Αρκτικής και συγκεκριμένα στο Καναδά, τη Γροιλανδία (Δανία), την Ισλανδία, τη Νορβηγία, τη Ρωσική Ομοσπονδία και τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής. Παρατίθενται τα θεσμικά όργανα που εμπλέκονται στη ρύθμιση της εμπορικής ναυτιλίας στη περιοχή και τα κύρια στοιχεία της νομοθεσίας.

##### *1.4.1. ΚΑΝΑΔΑΣ*

Οι θαλάσσιες μεταφορές στη περιοχή της Αρκτικής αποτελούν για το Καναδά το βασικό στοιχείο μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής η οποία δίνει προτεραιότητα τόσο στην οικονομική όσο και τη κοινωνική ανάπτυξη της χώρας, στη προστασία του περιβάλλοντος αλλά και στην εθνική της κυριαρχία. Η Καναδική κυβέρνηση άλλωστε έχει δεσμευθεί για την προώθηση κανόνων ασφαλείας στη περιοχή.

Σύμφωνα με τη νομοθεσία περί των Ωκεανών που επικυρώθηκε ο 1997 (1997 Oceans Act) καθορίζονται τρεις θαλάσσιες ζώνες για τον Καναδά και πιο συγκεκριμένα:

A. Τα Χωρικά Ύδατα (Territorial Sea) τα οποία αποτελούνται από μία θαλάσσια ζώνη που έχει ως εσωτερικό όριο την ακτογραμμή η οποία ξεκινά από το σημείο κατά μήκος της ακτής όπου έχουμε τη χαμηλότερη στάθμη νερού ή της σκοπέλου που βρίσκεται ολόκληρη ή μερικώς σε απόσταση που δεν υπερβαίνει το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης του Καναδά από την Ηπειρωτική χώρα ή ένα νησί, και ως εξωτερικό όριο κάθε σημείο της γραμμής το οποίο βρίσκεται σε απόσταση 12 ναυτικών μιλίων από το πλησιέστερο σημείο της ακτογραμμής.

B. Η Συνορεύουσα Ζώνη (Contiguous Zone) η οποία αποτελείται από μία περιοχή της θάλασσας που έχει σαν εσωτερικό όριο της το εξωτερικό όριο των Χωρικών Υδάτων του Καναδά και εξωτερικό όριο κάθε σημείο της γραμμής που

---

<sup>7</sup> European Union, 2010

βρίσκεται σε απόσταση 24 ναυτικών μιλίων από το πλησιέστερο σημείο των βασικών γραμμών των Χωρικών Υδάτων.

Γ. Η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (Exclusive Economic Zone) η οποία αποτελείται από μία περιοχή της θάλασσας πέραν και παρακείμενη της περιοχής των Χωρικών Υδάτων που έχει εσωτερικό όριο το εξωτερικό όριο των Χωρικών Υδάτων και εξωτερικό όριο κάθε σημείο της γραμμής που βρίσκεται σε απόσταση 200 ναυτικών μιλίων από το πλησιέστερο σημείο των βασικών γραμμών των Χωρικών Υδάτων του Καναδά.

Αναγνωρίζοντας τα δικαιώματα ναυσιπλοΐας και της ελευθερίας των ξένων πλοίων σε κάθε ζώνη, ο νόμος περί των Ωκεανών (1997 Oceans Act) δεν περιλαμβάνει ορισμένες διατάξεις που αποσκοπούν στη προστασία των δικαιωμάτων και των ελευθεριών στο πλαίσιο της αρμοδιότητας επιβολής του Καναδά. Όσον αφορά το θέμα της ναυσιπλοΐας στα νερά του Καναδά, συμπεριλαμβανομένου και του Βορειοδυτικού Περάσματος, ξένα πλοία – συμπεριλαμβανομένων και αυτών που φέρουν σημαία κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης – αντιμετωπίζουν δύο πιθανά νομικά εμπόδια.

Πρώτον, ο Καναδάς χρησιμοποιεί βασικές ευθείες και αυτό έχει ως αποτέλεσμα μεγάλες περιοχές της διαδρομής να περνούν από τα εσωτερικά ύδατα του Καναδά. Δεύτερον, βάσει του νόμου περί Πρόληψης της Ρύπανσης των Υδάτων της Αρκτικής (Arctic Waters Pollution Prevention Act, AWPPA) που είναι ένας βασικός παράγοντας για την ένταξη του άρθρου 234 της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας, ο Καναδάς εφαρμόζει Πρότυπα Εκφόρτωσης, Κατασκευής, Σχεδιασμού, Εξοπλισμού και Επάνδρωσης (Construction, Design, Equipment and Manning Standards, CDEM) και πρότυπα ναυσιπλοΐας που είναι πιο αυστηρά από τους Γενικά Αποδεκτούς Διεθνείς Κανόνες και Πρότυπα (Generally Accepted International Rules and Standards, GAIRAS), του νόμου περί Πρόληψης της Ρύπανσης των Υδάτων της Αρκτικής (Arctic Waters Pollution Prevention Act, AWPPA). Τέτοιες ρυθμίσεις ισχύουν επίσης και για τα πολεμικά και κυβερνητικά πλοία.

#### *1.4.2. ΓΡΟΙΛΑΝΔΙΑ (ΔΑΝΙΑ)*

Η Γροιλανδία αποτελεί ένα αυτοδιοικούμενο κράτος εντός της Δανίας της οποίας το σύνταγμα ισχύει και στη Γροιλανδία (το πολίτευμα της Δανίας είναι βασιλευόμενη δημοκρατία). Ωστόσο, μετά τη πρόσφατη έγκριση του νόμου 473 της 21<sup>ης</sup> Ιουνίου, 2009 σχετικά με την αυτοδιοίκηση της Γροιλανδίας (Self-Government Act) η σχέση της με τη Δανία βρίσκεται σε μεταβατικό στάδιο. Όσον αφορά νομικά θέματα που σχετίζονται με τη ναυτιλία, ο νόμος περί της Αυτοδιοίκησης της Γροιλανδίας ορίζει ότι η ευθύνη για διάφορους τομείς όπως η ασφάλεια στη θάλασσα, η νηολόγηση των πλοίων, η χαρτογράφηση, το θαλάσσιο περιβάλλον κ.α. μπορεί να μεταφερθεί στην αυτοδιοικούμενη Γροιλανδία συμπεριλαμβανομένων και στοιχείων εξωτερικής πολιτικής. Ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό του μεγαλύτερου μέρους της νομοθεσίας αυτής είναι ότι εφαρμόζεται με βασιλικό διάταγμα.

Η Γροιλανδία έχει οριοθετήσει τα Χωρικά της Ύδατα τα οποία εκτείνονται σε 3 μόλις ναυτικά μίλια από τις ακτογραμμές και την Αποκλειστική Οικονομική της Ζώνη σε έκταση 200 ναυτικών μιλίων από τις ακτογραμμές.

Η νομοθεσία της Γροιλανδίας ουσιαστικά εφαρμόζει τους Γενικά Αποδεκτούς Διεθνείς Κανόνες και Πρότυπα (GAIRAS) όσον αφορά τη ναυτιλία. Δύο κανονισμοί αφορούν στη πλοήγηση στο πάγο εντός των χωρικών υδάτων της Γροιλανδίας. Ο ένας καθορίζει μία σειρά από κανόνες ναυσιπλοΐας και ο δεύτερος απαιτεί την τοποθέτηση και χρήση προβολέων πάγου (ice searchlight).

Πιθανώς μελλοντικά η Γροιλανδία να αποκτήσει το δικό της νομοθετικό πλαίσιο για την ασφάλεια στη θάλασσα. Αυτό είναι ένα ζήτημα το οποίο τέθηκε εντός του κοινοβουλίου της το 2009 και για το οποίο δεν έχουν παρθεί ακόμα αποφάσεις.

#### *1.4.3. ΙΣΛΑΝΔΙΑ*

Το 2007 ο Υπουργός Εξωτερικών της Ισλανδίας στην ετήσια ομιλία του στο Κοινοβούλιο δήλωσε πως η Αρκτική είναι ένα καινούριο και σημαντικό κεφάλαιο για την εξωτερική πολιτική της χώρας. Ο νόμος του 1979 ο οποίος αφορά στα Χωρικά Ύδατα, την Οικονομική Ζώνη και την Υφαλοκρηπίδα που οριοθετεί τις θαλάσσιες ζώνες, ορίζει ότι όλες οι βασικές γραμμές των θαλάσσιων ζωνών έχουν συνταχθεί σύμφωνα με τη μέθοδο της ευθείας γραμμής βάσης (straight baseline method).

Παρά το γεγονός ότι η Ισλανδία έχει καθοριστεί από το Συμβούλιο της Αρκτικής ότι ανήκει εξ ολοκλήρου στη περιοχή της Αρκτικής, οι θαλάσσιες ζώνες της δεν αποτελούν μέρος των υδάτων της Αρκτικής όπως ορίζεται στις Οδηγίες για τη Ναυτιλία στους Πόλους (Polar Shipping Guidelines) του IMO.

Ο νόμος του 2004 για τη παράκτια καταπολέμηση της ρύπανσης, όπως τροποποιήθηκε, αποτελεί το κύριο αντικείμενο για τη νομοθεσία περί της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία. Τα εφαρμοστέα πρότυπα για τη ναυτιλία δεν υπερβαίνουν τους Γενικά Αποδεκτούς Διεθνείς Κανόνες και Πρότυπα (GAIRAS) και τα σχετικά πρότυπα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Ισλανδία είναι συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (EOX) καθώς και του IMO. Δεν επεδίωξε να επικαλεσθεί το άρθρο 234 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας για την εφαρμογή ειδικών ρυθμίσεων για τα θαλάσσια ύδατα που καλύπτονται με πάγο.

#### *1.4.4. ΝΟΡΒΗΓΙΑ*

Η λογική της Νορβηγίας για την Υψηλή Στρατηγική για τον Βορά του 2006 (High North Strategy 2006) ήταν να επιτευχθεί η αναγνώριση της περιοχής της Νορβηγίας ως σύνολο. Η στρατηγική αυτή αφορά το βόρειο τμήμα της Νορβηγίας και τις γειτονικές θαλάσσιες περιοχές βόρεια μέχρι τη θαλάσσια περιοχή της Γροιλανδίας στα δυτικά συμπεριλαμβανομένου του νησιού Jan Mayen και της Θάλασσας Barents στα ανατολικά συμπεριλαμβανομένου του Αρχιπελάγους Svalbard. Η στρατηγική αυτή περιλαμβάνει επίσης αναφορές σε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο διαχείρισης το οποίο εγκρίθηκε για τη Θάλασσα Barents και τις θαλάσσιες περιοχές ανοικτά των νησιών Lofoten.

Οι θαλάσσιες ζώνες της Νορβηγίας έχουν θεσπιστεί βάσει του νόμου περί Χωρικών Υδάτων, Συνορεύουσας Ζώνης και του νόμου για τη Νορβηγική Οικονομική Ζώνη. Παράλληλα, ενώ η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη της εκτείνεται από τα ανοιχτά των ακτών της ηπειρωτικής Νορβηγίας, γύρω από το νησί Jan Mayen και το Αρχιπέλαγος Svalbard έχει οριστεί περιοχή 200 ναυτικών μιλίων με σκοπό την αλίευση. Αυτό έχει ως συνέπεια, το κύριο στοιχείο της νομοθεσίας για την ασφάλεια στη θάλασσα (2007 Ship Safety and Security Act) να μην είναι εφαρμοστέο πέρα από τα ύδατα του Jan Mayen και του Αρχιπελάγους Svalbard.

Πρέπει να σημειωθεί ότι επί του παρόντος δεν υπάρχει καμία νομική βάση στη Νορβηγική νομοθεσία για την εφαρμογή του άρθρου 234 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας εντός των αντίστοιχων ζωνών αλιείας. Η Νορβηγία δεν έχει κάποιο συγκεκριμένο νόμο για τη ναυτιλία στην Αρκτική. Ως συμβαλλόμενο μέρος της Συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (EOX), αν και το Αρχιπέλαγος Svalbard δε περιλαμβάνεται, εκείνη εφαρμόζει τα Πρότυπα Ναυτικής Ασφάλειας που έχουν οριστεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση και τα οποία δεν υπερβαίνουν τους Γενικά Αποδεκτούς Διεθνείς Κανόνες και Πρότυπα (GAIRAS).

#### *1.4.5. ΡΩΣΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ*

Η Αρκτική αποτελεί εδώ και πολύ καιρό ένα ξεχωριστό και σημαντικό αντικείμενο όσον αφορά τη κρατική πολιτική της Ρωσίας. Όσον αφορά λοιπόν τη ναυτιλία οι κανονισμοί επικεντρώνονται στη διαδρομή του Βόρειου Περάσματος (North Sea Route, NSR). Αν και το πέρασμα αυτό άνοιξε το 1991 για τη ξένη ναυτιλία το μεταφερόμενο φορτίο μειώθηκε στη πραγματικότητα κατά πέντε φορές από το 1980.

Παρά το γεγονός ότι το όνομα “Βόρειο Πέρασμα” παραπέμπει σε μία μονή διαδρομή, αυτή ποικίλει λόγω των πάγων και των δυσμενών καιρικών συνθηκών οι οποίες αναγκάζουν τα πλοία να προσαρμόζουν τη διαδρομή τους στη πιο ασφαλή κατά περίπτωση. Αντιθέτως, αποτελεί ένα πλήρη διάδρομο που περιλαμβάνει τη θαλάσσια περιοχή βόρεια της Ρωσικής Ομοσπονδίας, ανεξάρτητα από την απόσταση από την ακτή συμπεριλαμβανομένων των Χωρικών της Υδάτων, της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης και των Εσωτερικών Υδάτων.

Η νομοθεσία σχετικά με τις θαλάσσιες ζώνες της Ρωσίας περιέχεται στον Ομοσπονδιακό Νόμο περί της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης (Federal Law on the Exclusive Economic Zone) και τον Ομοσπονδιακό Νόμο για τα Εσωτερικά και Χωρικά Θαλάσσια Ύδατα, τα Χωρικά Ύδατα και την Παρακείμενη Ζώνη οι οποίοι χρονολογούνται από το 1998. Ο τελευταίος νόμος κάνει ρητή αναφορά στη διαδρομή του Βόρειου Περάσματος και προβλέπει την έγκριση των κανονισμών από τη κυβέρνηση σχετικά με τη χρήση του. Η Ρωσία, όπως και ο Καναδάς, έκανε χρήση ευθειών γραμμών βάσης για τον ορισμό των θαλάσσιων ζωνών και αυτό έχει ως

αποτέλεσμα η Ρωσία να ισχυρίζεται ότι τμήμα του Βόρειου Περάσματος βρίσκεται στα εσωτερικά της ύδατα.

Η πλοήγηση στο Βόρειο Πέρασμα διέπεται σήμερα από μία σειρά κανονισμών που εγκρίθηκαν τη δεκαετία του '90, σύμφωνα με το άρθρο 234 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας, οι οποίοι υπερβαίνουν τους Γενικά Αποδεκτούς Διεθνείς Κανόνες και Πρότυπα (GAIRAS) σε όλο το μήκος της διαδρομής. Οι κανονισμοί αυτοί περιλαμβάνουν Πρότυπα Κατασκευής, Σχεδιασμού, Εξοπλισμού και Επάνδρωσης (CDEM) για τα διαπλέοντα σκάφη, κανόνες ναυσιπλοΐας οι οποίοι περιλαμβάνουν μια τυπική διαδικασία έγκρισης, την πιθανή απαίτηση να είναι ένα πλοίο ικανό να δεχθεί προσγείωση στο κατάστρωμα κρατικού πιλότου σε περίπτωση ανάγκης και υποχρεωτική πλοήγηση με τη συμβολή παγοθραυστικού σε ορισμένα σημεία, υπηρεσία για την οποία η καταβολή τελών είναι υποχρεωτική. Όλα τα παραπάνω αφορούν όλα ανεξαιρέτως τα πλοία, συμπεριλαμβανομένων των πολεμικών και των κυβερνητικών.

#### *1.4.6. ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΤΕΙΕΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ*

Η Αλάσκα καταλαμβάνει την ανατολική πλευρά του Βερίγγειου Πορθμού ο οποίος πρέπει να χρησιμοποιείται για κάθε διέλευση του Βόρειου Περάσματος ή Βορειοδυτικού Περάσματος. Στις 9 Ιανουαρίου του 2009 ο Λευκός Οίκος κυκλοφόρησε την Προεδρική Οδηγία Εθνικής Ασφάλειας – 66, Πολιτική για τη περιοχή της Αρκτικής, η οποία αποτελεί τη πιο σύγχρονη έκφραση των εθνικών συμφερόντων των Η.Π.Α στην Αρκτική.

Παρά το γεγονός ότι οι Η.Π.Α. δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας, το παράκτιο καθεστώς και το καθεστώς πλοήγησης που προβλέπει αναγνωρίζεται από τις Η.Π.Α. και αντικατοπτρίζεται στη νομοθεσία της Ομοσπονδίας των Η.Π.Α. και της κρατικής νομοθεσίας. Λόγω της ασάφειας στον καθορισμό των Ωκεάνιων περιοχών των Η.Π.Α. και το γεγονός ότι μία περιοχή τριών ναυτικών μιλίων έχει ζητηθεί από ο 1973, υπάρχει μία σειρά από κανονισμούς οι οποίοι μπορούν να ισχύουν για πλοία με ξένη σημαία ωστόσο η επέκταση της δικαιοδοσίας των Η.Π.Α. στη θάλασσα δεν είναι ξεκάθαρη.

Το νομοθετικό πλαίσιο σχετικά με τα Πρότυπα Απόρριψης και Εκπομπών περιλαμβάνεται στον Ομοσπονδιακό νόμο περί Καθαρής Θάλασσας (Federal Clean Water Act), αν και η Αλάσκα έχει θεσπίσει επιπλέον κανόνες όσον αφορά τις απορρίψεις έρματος νερού στα ύδατα του κράτους. Τα Πρότυπα Κατασκευής, Σχεδιασμού, Εξοπλισμού και Επάνδρωσης (CDEM) έχουν καθοριστεί και τα οποία οι Η.Π.Α. πρέπει να τηρούν στο πλαίσιο του Διεθνούς Δικαίου, συμπεριλαμβανομένης της Σύμβασης MARPOL73/78. Ενώ οι Η.Π.Α. έχουν καταστατικό το οποίο τους δίνει τη δυνατότητα να επιβάλλουν ποινικές και αστικές κυρώσεις σε πλοία υπό ξένη σημαία για τη ρύπανση των υδάτων τους αυτές πρέπει να επιβάλλονται με τέτοιο τρόπο κατά τον οποίο να συνδέονται με τη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας.

Δεδομένης της σημασίας που αποδίδεται στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας και το γεγονός ότι ο Αρκτικός Ωκεανός διαχειρίζεται με διαφορετικό τρόπο από οποιοδήποτε άλλο Ωκεανό, οι Η.Π.Α. έχουν θεσπίσει ειδική νομοθεσία για την Αρκτική που εφαρμόζει πρότυπα που υπερβαίνουν τους Γενικά Αποδεκτούς Διεθνείς Κανόνες και Πρότυπα (GAIRAS).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2°

### ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΛΟΓΩ ΤΗ ΕΞΕΛΙΣΣΟΜΕΝΗΣ ΜΕΙΩΣΗΣ ΤΩΝ ΠΑΓΩΝ

#### 2.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο πάγος στον Αρκτικό Ωκεανό λιώνει σε ταχύς ρυθμούς τα τελευταία χρόνια σύμφωνα με έρευνες οι οποίες έχουν διενεργηθεί από επιστήμονες ανά τον κόσμο με όχι τόσο ελπιδοφόρα μηνύματα στα αποτελέσματά τους. Η Αρκτική έχει βιώσει αρκετές φορές τη ψύξη και τη θέρμανση αλλά η παρούσα κατάσταση δε μπορεί να συγκριθεί ιστορικά με παρόμοια γεγονότα. Είναι δραματική και απότομη και σχετίζεται άμεσα με τις βιομηχανικές εκπομπές του θερμοκηπίου. Τα αποτελέσματα της υπερθέρμανσης του πλανήτη είναι τόσο δραματικά στη περιοχή αυτή περισσότερο από οπουδήποτε αλλού λόγω της έντονης γωνίας στην οποία οι ακτίνες του ήλιου χτυπούν την πολική περιοχή κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού και επειδή η υποχώρηση του θαλάσσιου πάγου γίνεται σε ανοικτά νερά τα οποία απορροφούν πολύ περισσότερη ηλιακή ακτινοβολία.

Από περιβαλλοντικής πλευράς η Αρκτική βιώνει την κατάρρευση, είναι γεγονός όμως ότι από οικονομικής πλευράς δημιουργείται ένα προσοδοφόρο έδαφος για εμπόριο, τουρισμό και έρευνα το οποίο εκμεταλλεύονται τα παράκτια κράτη και όχι μόνο. Οι διελεύσεις από το Βορειοδυτικό Πέρασμα αυξάνονται τις τελευταίες δεκαετίες και τα οφέλη είναι πολλά για όσους δραστηριοποιούνται στη περιοχή.

#### 2.2. ΔΙΕΛΕΥΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΟ ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΟ ΠΕΡΑΣΜΑ

Ο αριθμός ρεκόρ της τάξεως των 30 πλοίων που διήλθαν από το Βορειοδυτικό Πέρασμα το 2012, η διέλευση ενός μεγάλου πλοίου μεταφοράς χύδην φορτίου το 2013 για πρώτη φορά και μόνο 17 πλοία που διήλθαν λόγω ενός σύντομου και κρύου καλοκαιριού το 2014 είναι μία εικόνα της χρήσης του Βορειοδυτικού Πέρασματος τα τελευταία χρόνια.

Από τη πρώτη διέλευση του περάσματος το 1906, λίγα πλοία (λιγότερα από 1 κάθε 10 χρόνια κατά μέσο όρο) είχαν ολοκληρώσει επιτυχώς το πλήρες πέρασμα



μέχρι το 1969 όταν προστέθηκε στο μπροστινό μέρος του πετρελαιοφόρο “MANHATTAN” ένα παγοθραυστικό και έτσι διέσχισε το πέρασμα από τα ανατολικά προς τα δυτικά και στη συνέχεια επέστρεψε ανατολικά. Μετά από αυτό το ταξίδι καταγράφηκα δέκα διελεύσεις εκείνο το καλοκαίρι καθώς τέσσερα παγοθραυστικά συνόδευαν το πλοίο. Ο αριθμός των ολοκληρωμένων ταξιδιών μέσα από τον Αρκτικό Ωκεανό αυξήθηκε στα τέλη της δεκαετίας του 1970, κυρίως λόγω της διαθεσιμότητας των παγοθραυστικών και άλλων πλοίων ικανών να πλέουν στα δύσβατα βόρεια ύδατα. Από το 1980 και ύστερα τα ταξίδια μέσα από το πέρασμα έγιναν ένα ετήσιο γεγονός. Ο αριθμός των διελεύσεων αυξήθηκε από τέσσερα ετησίως τη δεκαετία του 1980 σε είκοσι με τριάντα ετησίως τη περίοδο 2009-2013.

Αυτές οι διελεύσεις πραγματοποιήθηκαν ως επί το πλείστον από παγοθραυστικά που χρησιμοποιούνταν από την ακτοφυλακή ή βοηθούσαν σε έρευνες, μικρά πλοία, επιβατηγά πλοία που χρησιμοποιούνταν για τουριστικούς σκοπούς στην Αρκτική καθώς και πλοία ανεφοδιασμού και ρυμουλκά. Άλλοι τύποι πλοίων που ολοκλήρωσαν τη διέλευση του περάσματος περιελάμβαναν πετρελαιοφόρα, πλοία τρυπάνια, σεισμικά πλοία κ.α.

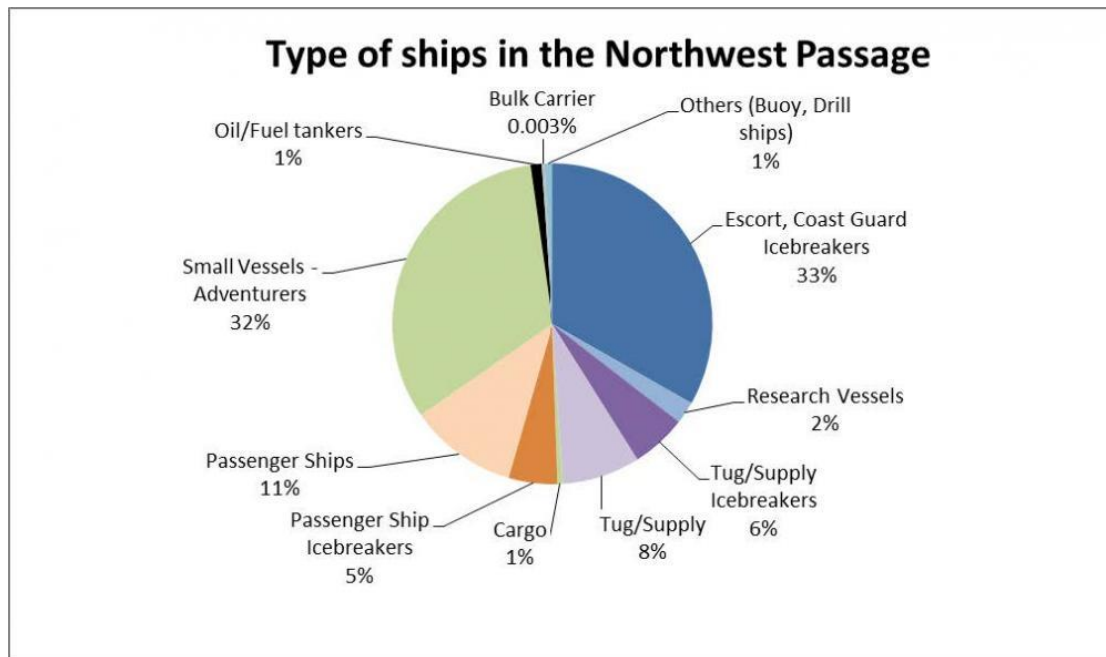
Ένα μεγάλο μέρος της αύξησης των διελεύσεων από τα τέλη του 1980 οφείλεται στην αύξηση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων από ρυμουλκά πλοία και πλοία ανεφοδιασμού πολλά από αυτά με δυνατότητες παγοθραυστικού που εμπλέκονται στη βιομηχανία του πετρελαίου και του φυσικού αερίου στη Θάλασσα Beaufort.

Η συντριπτική πλειοψηφία πλοίων που κάνει το ταξίδι μέσα από το βορειοδυτικό πέρασμα χρησιμοποιεί μία από τις νότιες γραμμές κοντά στην ηπειρωτική χώρα της Αρκτικής. Μόνο το 8% των διελεύσεων από τη θάλασσα Beaufort χρησιμοποιούν τις βόρειες γραμμές γύρω από τα νησιά Bank.

Δύο από τα τέσσερα μεγάλα κρουαζιερόπλοια που δραστηριοποιούνται στο τομέα του τουρισμού στη Αρκτική σήμερα είναι παγοθραυστικά και έχουν τη

δυνατότητα να πλεύσουν σε μια εύκολη εναλλακτική βόρεια διαδρομή γύρω από τα νησιά Bank.<sup>8</sup>

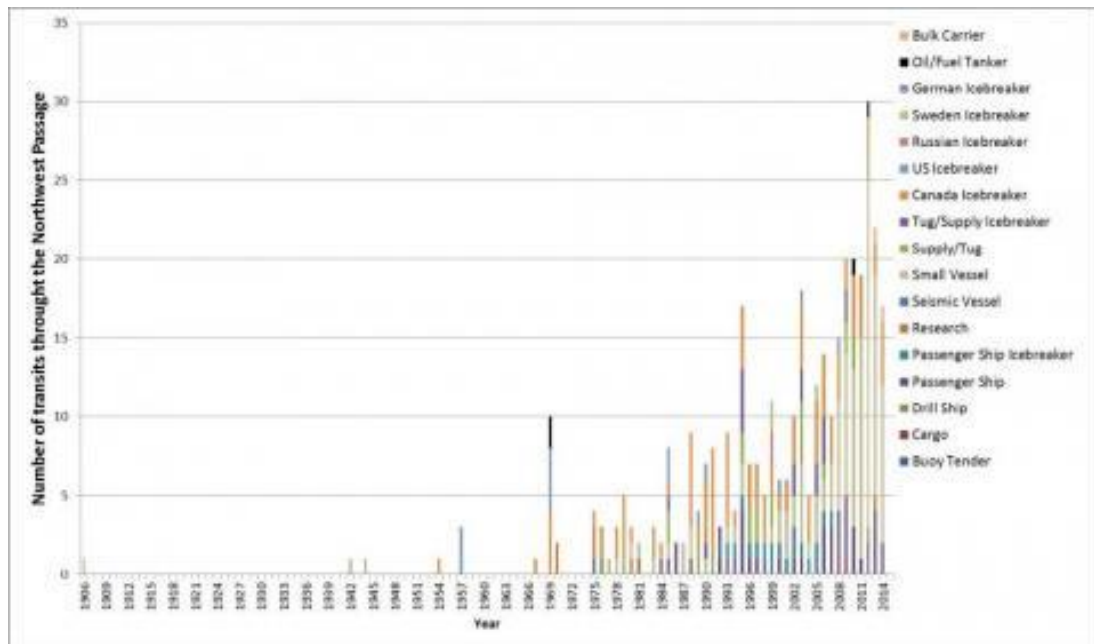
**Σχήμα 1:** Ποσοστά χρήσης του Βορειοδυτικού περάσματος από διάφορους τύπους πλοίων



Πηγή: <http://www.enr.gov.nt.ca/state-environment/73-trends-shipping-northwest-passage-and-beaufort-sea>

<sup>8</sup> <http://www.enr.gov.nt.ca/>

**Σχήμα 2:** Διελεύσεις μέσα από το Βορειοδυτικό πέρασμα ανά τύπο πλοίου μέχρι το 2014



Πηγή: <http://www.nordicenergyregulators.org/>

### 2.3. ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

Η συντομότερη διαδρομή από τον Ατλαντικό ως την Ασία αποτέλεσε την αναζήτηση των ναυτικών δυνάμεων από τον Μεσαίωνα. Το λιώσιμο των πάγων στην Αρκτική αυξάνει τη πιθανότητα της εξοικονόμησης αρκετών χιλιάδων μιλίων και αρκετών ημερών πλεύσης μεταξύ των μεγάλων εμπορικών συνασπισμών. Στο ενδεχόμενο λοιπόν που τα ύδατα της Αρκτικής αποτελούσαν μία βιώσιμη και εκμεταλλεύσιμη πορεία πλεύσης για τη ναυτιλία, οι επιπτώσεις θα εκτεινόταν πολύ πιο πέρα από τα όριά της. Για παράδειγμα, το χαμηλό κόστος αποστολής ενός εμπορεύματος χρησιμοποιώντας αυτό το σύντομο δρόμο θα μπορούσε να είναι επωφελές για την Κίνα, την Ιαπωνία και τη Νότια Κορέα, τουλάχιστον όσον αφορά τη βορειοανατολική πλευρά της Αρκτικής, επειδή τα προϊόντα που κατασκευάζουν τα εξαγουν στην Ευρώπη ή τη Βόρεια Αμερική.

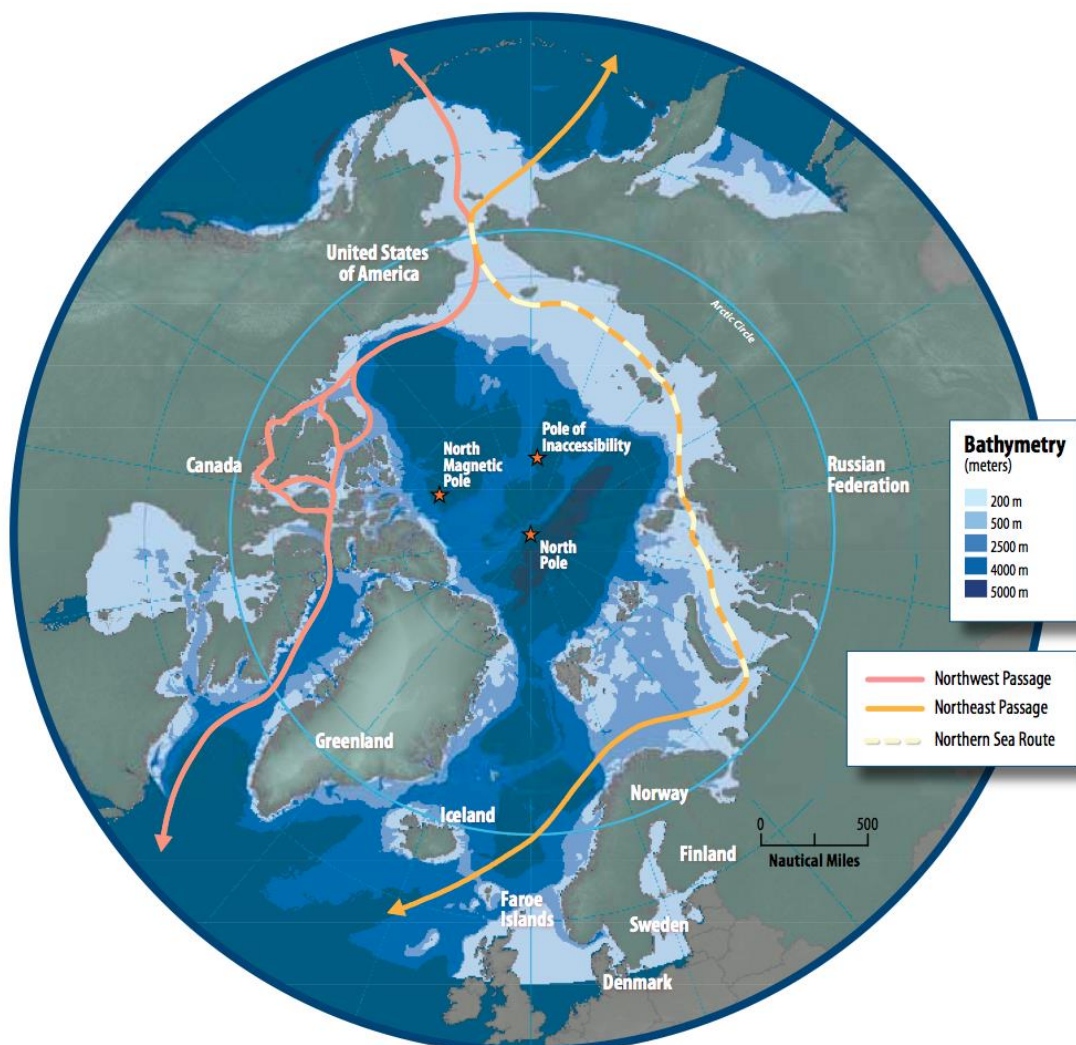
Το λιώσιμο των πάγων θα μπορούσε δυνητικά να ανοίξει δύο εμπορικές οδούς:

1. *Τη Βόρεια Θαλάσσια Διαδρομή*, γνωστή και ως «Βορειοανατολικό Πέρασμα», κατά μήκος των βόρειων συνόρων της Ρωσίας από το Μούρμανσκ στο Προβιντενίγια που είναι περίπου 2.600 ναυτικά μίλια σε μήκος. Η διαδρομή

αυτή εγκαινιάστηκε από τη Σοβιετική Ένωση το 1931 στην εγχώρια ναυτιλία και από ξένα πλοία το 1991. Θα ίσχυε για το εμπόριο μεταξύ βορειοανατολικής Ασίας και βόρειας Ευρώπης. Το καλοκαίρι του 2013 περίπου 50 φορτηγά πλοία διήλθαν από το πέρασμα.

2. *Το Βορειοδυτικό Πέρασμα*, που περνά μέσα από τα Καναδικά Αρκτικά νησιά. Η διαδρομή αυτή αποτελείται στη πραγματικότητα από διάφορες πιθανές διαδρομές. Η νότια διαδρομή είναι στην ανατολική πλευρά του νησιού Πρέσκοτ και ονομάζεται Peel Sound, η οποία έχει ανοίξει τα τελευταία καλοκαίρια και αποτελείται ως επί το πλείστον από πάγο. Ωστόσο, η διαδρομή αυτή περνά από μερικά στενά κανάλια και είναι αρκετά ρηχά τα νερά. Όσο πιο βόρεια είναι η διαδρομή τόσο πιο άμεση είναι και ως εκ τούτου πιο ελκυστική για τους μεταφορείς αλλά με περισσότερες πιθανότητες να μπλοκαριστεί κάποιο πλοίο από πάγους. Το Βορειοδυτικό Πέρασμα δυνητικά χρησιμοποιείται για συναλλαγές μεταξύ βορειοανατολικής Ασίας και βόρειας Αμερικής αλλά μπορεί να είναι λιγότερο εμπορικά βιώσιμο από το Βορειοανατολικό Πέρασμα. Ένα πλοίο που μετέφερε άνθρακα από τον Καναδά στη Φινλανδία έγινε το πρώτο πλοίο μεταφορά χύδην φορτίου που διήλθε από το Βορειοδυτικό Πέρασμα το καλοκαίρι του 2013.

**Χάρτης 1:** Χάρτης της Αρκτικής περιοχής που δείχνει το Βορειοανατολικό πέρασμα, τη Βόρεια Θαλάσσια Διαδρομή και το Βορειοδυτικό πέρασμα



Πηγή:

[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/bc/Map\\_of\\_the\\_Arctic\\_region\\_showing\\_the\\_Northeast\\_Passage%2C\\_the\\_Northern\\_Sea\\_Route\\_and\\_Northwest\\_Passage%2C\\_and\\_bathymetry.png](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/bc/Map_of_the_Arctic_region_showing_the_Northeast_Passage%2C_the_Northern_Sea_Route_and_Northwest_Passage%2C_and_bathymetry.png)

Η μεγαλύτερη εμπορική δραστηριότητα που λαμβάνει χώρα στην Αρκτική αφορά τη μεταφορά φυσικών πόρων ή γενικών φορτίων και προμηθειών στις κοινότητες καθώς επίσης και τις εγκαταστάσεις εξόρυξης φυσικών πόρων. Έτσι η δραστηριότητα των πλοίων στην Αρκτική είναι σε επίπεδο κυρίως περιφερειακό. Αν και υπήρξε μια πρόσφατη άνοδος στη ναυτιλιακή δραστηριότητα της Αρκτικής, η δραστηριότητα αυτή είχε να κάνει περισσότερο με μία απότομη αύξηση των τιμών

των βασικών εμπορευμάτων από ότι με το λιώσιμο των πάγων, αλλά ακόμα κι έτσι η δραστηριότητα είναι μικρότερη από ότι στο παρελθόν.

Ένας άλλος ναυτιλιακός τομέας που δραστηριοποιείται έντονα στα ύδατα της Αρκτικής είναι ο τομέας της κρουαζιέρας. Το καλοκαίρι του 2007, αναφέρθηκε η πλεύση τριών κρουαζιερόπλοιων από το Βορειοδυτικό Πέρασμα. Τον Αύγουστο του 2010, ένα κρουαζιερόπλοιο με πάνω από 150 επιβάτες προσάραξε στο Βορειοδυτικό Πέρασμα. Οι εγγενείς κίνδυνοι για τα επιβατηγά πλοία στην Αρκτική απαιτούν διεθνείς κανονισμούς με σκοπό τη προώθηση της ασφάλειας των κρουαζιερόπλοιων στη περιοχή. Έχει προταθεί η πλεύση των πλοίων αυτών σε ζεύγη με σκοπό τη παροχή βοήθειας σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, δεδομένης της δυσκολίας παροχής βοήθειας από ξηράς λόγω αδυναμίας προσέγγισης ενός πλοίου. Η πάγο-προστασία των κυτών και ο εφοδιασμός των πλοίων με κλειστές σωσίβιες λέμβους θα μπορούσε να είναι μια εύλογη απαίτηση από τα κρουαζιερόπλοια για λόγους ασφαλείας. Το 2003, κάποιοι φορείς οι οποίοι ασχολούνται με τη κρουαζιέρα και το τουρισμό, δημιούργησαν έναν οργανισμό με το όνομα της Αρκτική Εκστρατεία Φορέων Κρουαζιέρας (Arctic Expedition Cruise Operators (AECO)) ώστε να συμφωνηθούν συλλογικά κατευθυντήριες γραμμές για την ασφάλεια και τη προστασία, ωστόσο ο οργανισμός αυτός καλύπτει μόνο το τμήμα της Αρκτικής γύρω από τη Γροιλανδία, το Αρχιπέλαγος Svalbard και τα νησιά Jan Mayen.<sup>9</sup>

#### 2.4. ΑΠΡΟΒΛΕΠΤΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΠΑΓΟΥ

Τα ύδατα στην Αρκτική δεν είναι απαραίτητο να μην έχουν πάγο για να είναι ανοικτά για τη ναυτιλία. Ο πολυετής πάγος μπορεί να έχει πάχος πάνω από 10 πόδια και να είναι μία προβληματική κατάσταση για τα παγοθραυστικά αλλά ο πάγος ενός έτους είναι συνήθως 3 πόδια και πολύ λιγότερος. Αυτό το λεπτότερο πάγο μπορεί πιο εύκολα να το σπάσει το παγοθραυστικό ή πλοία ice-classed (φορητά πλοία με ενισχυμένη γάστρα και άλλα πρόσθετα χαρακτηριστικά για πλεύση σε θάλασσες με πάγο ή μολυσμένα νερά ). Ωστόσο, τα πιο ανοικτά νερά στην Αρκτική έχουν οδηγήσει σε ένα άλλο πιθανό εμπόδιο για τη ναυτιλία, αυτό της ροής των πάγων. Στο Βορειοδυτικό Πέρασμα, το λιώσιμο των πάγων και το άνοιγμα των υδάτων που καλύπτονταν με πάγο ενός έτους επέτρεψαν σε μεγάλα κομμάτια πάγου, ακόμα και σε παγόβουνα από τη Γροιλανδία, να κυλήσουν σε πιθανές θαλάσσιες διαδρομές. Η

---

<sup>9</sup> O'Rourke Ronald, 2015.

ροή αυτή των πάγων δύσκολα μπορεί να προβλεφθεί διότι δεν ακολουθείται μία συγκεκριμένη πορεία και έτσι οι πάγοι έχουν κυλίσει σε πιθανές διαδρομές που μπορούν τα πλοία να πλεύσουν.

Η μη προβλεψιμότητα των πάγων είναι ένα σημαντικό εμπόδιο για την ναυτιλία που δραστηριοποιείται στην Αρκτική σε γενικές γραμμές, αλλά μπορεί να προκαλέσει ανησυχία ειδικά σε ορισμένα είδη πλοίων από ότι για άλλα. Για παράδειγμα, η ανησυχία θα ήταν μικρότερη για κρουαζιερόπλοια τα οποία μπορεί να έχουν σαν στόχο απλά να επισκεφθούν την Αρκτική και όχι να τη διασχίσουν και θα ήταν εφικτό για αυτά να αλλάξουν πορεία ανάλογα με την κατάσταση στην οποία βρίσκονται οι πάγοι. Από την άλλη, η έλλειψη προβλεψιμότητας εγείρει μεγαλύτερες ανησυχίες για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που μεταφέρουν χιλιάδες εμπορευματοκιβώτια εκατοντάδων διαφορετικών πελατών που περιμένουν να φορτώσουν ή να ξεφορτώσουν τα φορτία τους κατά την άφιξη των πλοίων σε διάφορα λιμάνια, όπως είναι προγραμματισμένο. Η παρουσία ακόμα και μικρών κομματιών πάγου ή παγόβουνων από την τήξη των παγετώνων της Γροιλανδίας απαιτεί, εύλογα, πλεύση σε μικρότερες ταχύτητες γεγονός το οποίο μπορεί να είναι όλεθρος για τα χρονοδιαγράμματα και τα προγραμματισμένα ταξίδια των πλοίων.

Ο πάγος δεν είναι το μοναδικό εμπόδιο στην Αρκτική ναυτιλία. Η περιοχή βιώνει συχνά αντίξοες καιρικές συνθήκες, συμπεριλαμβανομένων όχι μόνο των σφοδρών καταιγίδων, αλλά και του έντονου κρύου το οποίο μπορεί να βλάψει τις μηχανές του καταστρώματος ενός πλοίου. Επίσης, κατά τους καλοκαιρινούς μήνες ένα πολύ συχνό φαινόμενο που αντιμετωπίζουν τα πλοία είναι η βαριά ομίχλη.

Παράλληλα, τα εμπορικά πλοία θα αντιμετωπίσουν υψηλότερο κόστος λειτουργίας στην Αρκτική από οπουδήποτε αλλού και το μέγεθος ενός πλοίου είναι ένας σημαντικός παράγοντας ο οποίος επηρεάζει την αύξηση ή τη μείωση του κόστους. Πολλά πλοία που χρησιμοποιούνται σήμερα στα ύδατα αυτά θα απαιτούσαν δύο παγοθραυστικά για να σπάσουν τον πάγο σε μεγάλο πλάτος ώστε να διευκολύνουν τη διέλευση, οι πλοιοκτήτες θα μπορούσαν να μειώσουν το κόστος αυτό χρησιμοποιώντας μικρότερα σε μέγεθος πλοία αλλά αυτό θα αύξανε το κόστος ανά εμπορευματοκιβώτιο ή ανά τόνο φορτίου. Επίσης, τα παγοθραυστικά ή τα πλοία που είναι ice-classed καίνε περισσότερα καύσιμα από τα πλοία που έχουν σχεδιαστεί

για πιο εύκρατα νερά. Η εποχή της μεγάλης ναυτιλιακής δραστηριότητας στην Αρκτική διαρκεί μόνο για λίγες εβδομάδες, οπότε τα παγοθραυστικά και ο υπόλοιπος απαιτούμενος εξοπλισμός μένουν ανεκμετάλλευτα το υπόλοιπο χρονικό διάστημα. Παρ' όλα αυτά όμως, κανένα από τα παραπάνω προβλήματα από μόνα τους δεν είναι αρκετά ώστε να αποθαρρύνουν το πέρασμα από την Αρκτική όμως αυξάνουν τα κόστη τόσο ώστε να εξουδετερωθούν τα κέρδη από μία συντομότερη διαδρομή όπως αυτή. Έτσι από τη σκοπιά του πλοιοκτήτη ή του φορτωτή, μια μικρότερη διαδρομή μέσω της Αρκτικής δε συνεπάγεται απαραίτητα φθηνότερη και γρηγορότερη.<sup>10</sup>

## 2.5. ΒΑΣΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ

Είναι γεγονός ότι για να γίνει η πλοήγηση στην Αρκτική μία εύκολη υπόθεση για την ναυτιλία θα πρέπει να γίνουν σημαντικές επενδύσεις σε υποδομές πλοήγησης. Για παράδειγμα, οι σηματοδότες και άλλα πλωτά οπτικά βοηθήματα δεν είναι εύκολο να υπάρχουν στα αρκτικά ύδατα διότι οι κινούμενοι πάγοι θα αλλάζουν συνεχώς τη θέση τους. Ως εκ τούτου, οι καπετάνιοι θα πρέπει να βασίζονται σε θαλάσσιες έρευνες όσον αφορά τα διαγράμματα των πάγων. Ωστόσο, για ορισμένες περιοχές αυτές οι έρευνες και τα διαγράμματα είναι ξεπερασμένες λύσεις καθώς υπάρχει έλλειψη ακρίβειας. Για να αντιμετωπιστεί αυτό το πρόβλημα, η αναγνώριση των συνθηκών πάγου και οι δορυφορικές εικόνες θα πρέπει να είναι άμεσα διαθέσιμα εργαλεία στους φορείς εκμετάλλευσης του πλοίου. Πλοία ξηράς θα πρέπει να εγκατασταθούν όπου είναι δυνατό για τη διευκόλυνση της επικοινωνίας, καθώς επίσης και σταθμοί ανεφοδιασμού και ίσως θα υπήρχε μεγάλη διευκόλυνση αν υπήρχαν λιμάνια μεταφόρτωσης όπου το φορτίο θα μπορούσε μεταφερθεί να από και προς πλοία με δυνατότητα πλοήγησης στον πάγο στα δύο άκρα της Αρκτικής διαδρομής. Παράλληλα, οι ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να αναπτύξουν μια μεγάλη «δεξαμενή» ναυτικών άρθρα εκπαιδευμένων, ικανών και έμπειρων στη πλοήγηση στον πάγο. Οι ναυτσοφασιστές θα πρέπει να υπολογίσουν το κατάλληλο επίπεδο ασφαλιστρών σύμφωνα με τους κινδύνους στις πολικές διαδρομές και για αυτό το σκοπό θα είναι απαραίτητη η λεπτομερής πληροφόρηση τους σχετικά με τα ατυχήματα στην Αρκτική και τα συμβάντα στο παρελθόν. Η πολιτεία της Αλάσκα σε συνεργασία με τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής μελετούν τη δημιουργία ενός

---

<sup>10</sup> O'Rourke Ronald, 2015.



λιμανιού με μεγάλο βάθος για την υποδοχή πλοίων με βύθισμα έως 35 πόδια. Οι βόρειες και οι βορειοανατολικές ακτές της Αλάσκα είναι πολύ ρηχές περιορίζοντας τη κυκλοφορία στο λιμάνι αλλά και γενικότερα κοντά στην ακτή. Οι λέμβοι της ακτοφυλακής και τα παγοθραυστικά έχουν βύθισμα 35 με 40 πόδια ενώ τα ερευνητικά σκάφη 16 με 28 πόδια, οπότε τα σκάφη αυτά έχουν τις βάσεις τους έξω από την Αρκτική και θα πρέπει να πλεύσουν πολλά μίλια για να φτάσουν στα σημεία όπου έχουν καθήκον να πάνε. Τα πλοία εφοδιασμού που υποστηρίζουν τις πλωτές εξέδρες άντλησης πετρελαίου (Rigs) έχουν συνήθως βύθισμα πάνω από 20 πόδια. Ένα λιμάνι μεγάλου βάθους θα μπορούσε να διευκολύνει την εμπορική θαλάσσια κυκλοφορία στη περιοχή της Αρκτικής. Μελέτες κατέληξαν στον συμπέρασμα ότι τα υπάρχοντα λιμάνια στη δυτική ακτή της Αλάσκα μπορεί να είναι πιο κατάλληλα για να γίνουν εργασίες εμβάθυνσης λόγω του ότι βρίσκονται πιο κοντά στο Βερίγγειο Πορθμό. Στο κοντινό μέλλον θα ιεραρχηθούν οι βελτιώσεις στην υποδομή πληροφοριών, όπως η χαρτογράφηση, η πρόβλεψη του καιρού και η παρακολούθηση των πλοίων, και στην αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης για τα πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο.<sup>11</sup>

## 2.6. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΣΤΗΝ ΑΡΚΤΙΚΗ

Ο κλάδος της ναυτιλίας τακτικών γραμμών μεταφέρει κυρίως γενικό φορτίο μεταξύ των λιμένων που βρίσκονται κοντά στα αστικά κέντρα του κόσμου. Οι ευκαιρίες και οι προκλήσεις όσον αφορά την Αρκτική για τη ναυτιλία τακτικών γραμμών αφορούν κυρίως τη χρήση των διαδρομών που περνούν από την Αρκτική δηλαδή η Βόρεια Θαλάσσια Διαδρομή και το Βορειοδυτικό Πέρασμα. Και τα δύο περάσματα θεωρούνται πιθανές εναλλακτικές λύσεις για τη μείωση της απόστασης των ταξιδιών μεταξύ της Βορειοδυτικής Ευρώπης και της Ανατολικής Ασίας έως και 40 τοις εκατό και 30 τοις εκατό αντίστοιχα. Γενικά η Βόρεια Θαλάσσια Διαδρομή θεωρείται μία βιώσιμη εναλλακτική λύση συγκριτικά με τη διαδρομή η οποία χρησιμοποιείται και περνάει από το Σουέζ, μία διαδρομή με τεράστια χρήση από πλοία τα οποία μεταφέρουν αγαθά σε εμπορευματοκιβώτια.

---

<sup>11</sup> O'Rourke Ronald, 2015.

**Χάρτης 2:** Το Βορειοανατολικό πέρασμα (μπλε) και μια εναλλακτική διαδρομή μέσω της διώρυγας του Σουέζ (κόκκινο)



Πηγή: [en.wikipedia.org/wiki/Northeast\\_Passage](https://en.wikipedia.org/wiki/Northeast_Passage)

Εκτός από τη Βόρεια Θαλάσσια Διαδρομή, καταλληλότητα στη χρήση παρουσιάζει και το Βορειοδυτικό Πέρασμα εποχιακά όμως. Συγκρίνοντας και πάλι με τη διαδρομή περνώντας από το Σουέζ με τη διαδρομή χρησιμοποιώντας το Βορειοδυτικό Πέρασμα παρατηρούμε εξοικονόμηση απόστασης μεταξύ της Βορειοδυτικής Ευρώπης και της Ανατολικής Ασίας με την επιλογή αυτή να έχει μεγαλύτερη δυναμική για τα λιμάνια τα οποία βρίσκονται στην Ιαπωνία, τη Νότια Κορέα και το βόρειο τμήμα της Κίνας. Για το μεγαλύτερο λιμάνι του κόσμου, αυτό της Σαγκάης, επιτυγχάνεται εξοικονόμηση απόστασης πάνω από 18 τοις εκατό. Το ταξίδι κατά μήκος του Βορειοδυτικού περάσματος δεν αποτελεί τη μόνη εναλλακτική λύση για την Ευρώπη για το εμπόριο με την Ανατολική Ασία. Μπορεί επίσης να μειώσει την απόσταση από τις ανατολικές ακτές των Ηνωμένων Πολιτειών στην Ανατολική Ασία.

Είναι σαφές λοιπόν, ότι η αξιοποίηση των Αρκτικών διαδρομών μεταξύ των παράκτιων κρατών του Βόρειου Ατλαντικού και της Ανατολικής Ασίας επιτρέπει τη δραματική εξοικονόμηση αποστάσεων σε σύγκριση με τις καθιερωμένες διεθνείς θαλάσσιες οδούς. Η δραματική μείωση της απόστασης μεταξύ της Δυτικής Ευρώπης

και της Ανατολικής Ασίας δε δίνει μόνο τη δυνατότητα για εξοικονόμηση καυσίμων στα πλοία αλλά μπορεί επιπλέον τα πλοία αυτά να τυγχάνουν καλύτερης διαχείρισης ως περιουσιακά στοιχεία. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με την αύξηση του αριθμού των ταξιδιών για ένα πλοίο ετησίως οδηγώντας έτσι σε αύξηση των εσόδων σε περιόδους υψηλής ζήτησης στην αγορά.

Η σκοπιμότητα της αξιοποίησης των Αρκτικών θαλάσσιων οδών δε καθορίζεται μόνο από τις αποστάσεις των ταξιδιών αλλά επίσης από το χρονικό προγραμματισμό και τη προσβασιμότητα των οδών, παράγοντες πολύ σημαντικοί για τη ναυτιλία τακτικών γραμμών. Επομένως, θα λέγαμε ότι οι ευκαιρίες όσον αφορά τη ναυτιλία τακτικών γραμμών εξαρτώνται ως επί το πλείστον από το μελλοντικό επίπεδο των πάγων στον Αρκτικό Ωκεανό.

Ο θαλάσσιος πάγος θα εξακολουθεί να αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του Αρκτικού Ωκεανού τις επόμενες δεκαετίες και οι θαλάσσιοι δρόμοι θα καλύπτονται με αυτόν κατά το μεγαλύτερο μέρος του έτους. Επί του παρόντος, το ετήσιο ποσό των ημερών πλοήγησης της Βόρειας Θαλάσσιας Διαδρομής περιορίζεται σε λίγους μήνες και ο ευμετάβλητος χαρακτήρας των παρασυρόμενων πάγων στη Καναδική ακτή έχει ως αποτέλεσμα την ακόμα μικρότερη σεζόν. Τέτοιες αστάθειες κατά την περίοδο της πλοήγησης είναι εμφανείς κατά μήκος του Βορειοδυτικού Περάσματος, όπου οι συνθήκες πάγου διαφέρουν δραματικά, με τη πιθανότητα μελλοντικά τα πλοία να μη μπορούν να διασχίσουν το πέρασμα ακόμα και τη περίοδο πλοήγησης.

Οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών λειτουργούν σύμφωνα με ένα αυστηρό προγραμματισμό χρόνου, με το ενδεχόμενο να πρέπει να καταβληθούν μεγάλες αποζημιώσεις στους φορτωτές σε περίπτωση καθυστερημένης παράδοσης φορτίου. Ο προγραμματισμός χρόνου σε ελεύθερες θαλάσσιες διαδρομές είναι πολύ πιο εύκολος λόγω έλλειψης φυσικών εμποδίων. Οι εχθρικές φυσικές συνθήκες στη περιοχή της Αρκτικής καθιστούν αδύνατη τη ακολουθία ενός προκαθορισμένου χρονοδιαγράμματος. Λόγω του εξαιρετικά ευμετάβλητου πάγου και των καιρικών συνθηκών μπορούν να προκληθούν μία σειρά καθυστερήσεων για τη διέλευση των πλοίων. Αυτό μπορεί να κυμαίνεται από το να κολλήσει το πλοίο προσωρινά στον πάγο ή να χρειάζεται βοήθεια ενός παγοθραυστικού για να διασχίσει ένα ιδιαίτερα δύσκολο τμήμα της διαδρομής. Παρά το γεγονός ότι υπάρχει

δυνατότητα εύρεσης παγοθραυστικού, μπορεί ένα πλοίο να περιμένει και μέρες μέχρι αυτή η βοήθεια να έρθει. Έτσι είναι φανερό ότι όχι μόνο οι περιβαλλοντικές συνθήκες αλλά και οι διάφορες εργασίες δημιουργούν θέματα όσον αφορά τη ναυσιπλοΐα σε ένα γενικότερο πλαίσιο. Επίσης, οι αλλαγές στη περίοδο πλεύσης στην Αρκτική περιπλέκουν τη σταθερότητα του χρόνου όσον αφορά το προγραμματισμό των δρομολογίων πλοίων που μεταφέρουν αγαθά.<sup>12</sup>

Συμπερασματικά, καταλήγουμε στο ότι η πιθανότητα η Βόρεια Θαλάσσια Διαδρομή να αντικαταστήσει τη Διώρυγα του Σουέζ στη μεταφορά αγαθών είναι μακριά, τουλάχιστον για τις επόμενες δύο δεκαετίες. Η χρήση των Αρκτικών διαδρομών από τη ναυτιλία τακτικών γραμμών μπορεί να γίνει οικονομικά εφικτή γύρω στο 2040, όταν η κάλυψη της Αρκτικής από πάγο θα έχει μειωθεί περαιτέρω σύμφωνα με τους σημερινούς ρυθμούς. Η πιθανότητα μίας σημαντικής επέκτασης των θαλάσσιων δραστηριοτήτων των ναυτιλιακών τακτικών γραμμών πριν την ολοκλήρωση μίας πεντηκονταετίας στηρίζεται σε υποθέσεις ζωτικής σημασίας που υπόκεινται όμως σε σημαντικές αβεβαιότητες. Μελέτες δείχνουν ότι αυτές οι αβεβαιότητες περιλαμβάνουν επικίνδυνες περιβαλλοντικές συνθήκες, διαθεσιμότητα σε υποδομές και λιμάνια και υψηλά κόστη λειτουργίας συγκριτικά με της νότιες θαλάσσιες οδούς. Επιπλέον, ο Αρκτικός Ωκεανός δε διαθέτει διεθνές κυβερνητικό και ρυθμιστικό πλαίσιο που σε συνδυασμό με τα υψηλά κόστη δημιουργεί αβεβαιότητα στη ναυτιλιακή βιομηχανία που επιδιώκει να λειτουργήσει μέσα και γύρω από τον Αρκτικό Ωκεανό.

Επιπροσθέτως, προκειμένου οι τακτικές θαλάσσιες μεταφορές μέσω της Αρκτικής να γίνουν κάτι περισσότερο από μία εξειδικευμένη αγορά, πρέπει να επιτραπεί στα πλοία να λειτουργούν κατά μήκος της Βόρειας Θαλάσσιας Διαδρομής. Προς το παρόν οι επενδύσεις σε πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ικανά να πλέουν σε θάλασσες καλυπτόμενες με πάγο συγκριτικά με συνηθισμένα πλοία δε θα είναι πιο συμφέρουσες τις επόμενες δεκαετίες. Τέλος, όσον αφορά την επιλογή του slow steaming, μελέτες δείχνουν ότι η πρόσφατη πτώση των τιμών του πετρελαίου

---

<sup>12</sup> Ørts Hansen Carsten, Grøsedt Peter, Lindstrøm Gravensen Christian, Hendriksen Christian, 2016.

έχει μειώσει το κίνητρο χρήσης των Αρκτικών διαδρομών, παρά τις μειωμένες αποστάσεις.<sup>13</sup>

## 2.7. Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΑΡΚΤΙΚΗ

Ενώ το φαινόμενο της υπερθέρμανσης του πλανήτη έχει επηρεάσει σε τεράστιο βαθμό τον πολικό πάγο, έχει προκληθεί μεγάλο ενδιαφέρον τόσο στο κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας σχετικά με τη προοπτική αξιοποίησης των Αρκτικών λωρίδων ως δρόμους διεθνών μεταφορών όσο και στο κλάδο της κρουαζιέρας. Καθώς οι πάγοι λιώνουν με ταχύς ρυθμούς, σημαντικός και ανάλογος είναι ο ρυθμός αύξησης των επιβατών στα Αρκτικά κρουαζιερόπλοια. Αυτό ήταν ιδιαίτερα εμφανές μεταξύ των ετών 2003 και 2007 όπου ο ετήσιος αριθμός των επιβατών που ταξίδευαν προς την Αρκτική υπερδιπλασιάστηκε, ενώ τα τελευταία έτη ο αριθμός αυτός έχει σχετικά σταθεροποιηθεί.

Τα κρουαζιερόπλοια στην Αρκτική είναι μικρά σε σύγκριση με τα υπερπολυτελή κρουαζιερόπλοια που λειτουργούν σε χαμηλότερα γεωγραφικά πλάτη. Η πλειοψηφία των κρουαζιερόπλοιων της Αρκτικής περιηγούνται σε λιγότερο απομακρυσμένες και χωρίς πάγο περιοχές και ειδικότερα στα νερά του Svalbard, κατά μήκος της βόρειας ακτής της Νορβηγίας και της δυτικής ακτής της Γροιλανδίας. Ωστόσο, ορισμένα μικρότερα κρουαζιερόπλοια έχουν πλεύσει επίσης στο Βορειοδυτικό Πέρασμα. Επιπλέον, αρκετά κρουαζιερόπλοια δεν ακολουθούν τις απευθείας διαδρομές, αλλά συχνά αναζητούν πιο απομακρυσμένες περιοχές με σκοπό τη προβολή της άγριας ζωής και φύσης πλέοντας σε ανεξερεύνητα νερά.

Τα ελεύθερα από πάγο νερά του Svalbard και η Γροιλανδία, όπως αναφέρθηκε πιο πάνω, είναι ο κύριος προορισμός για την πλειοψηφία των κρουαζιερόπλοιων. Ο τουρισμός της κρουαζιέρας στα νερά του Svalbard είδε μία σταθερή ανοδική τάση τα τελευταία 20 χρόνια η οποία κορυφώθηκε το 2012, φτάνοντας πάνω από 40.000 άτομα μετά από μία μικρή μείωση τα προηγούμενα χρόνια. Ενώ ο αριθμός των επιβατών έχει αυξηθεί, ο συνολικός αριθμός κρουαζιερών έχει μειωθεί με πάνω από 50 κρουαζιέρες μέσα στο 2007 και 38 κρουαζιέρες μέσα στο 2013. Αυτό φανερώνει

---

<sup>13</sup> <http://worldmaritimenews.com>

μία αύξηση στο μέγεθος των πλοίων που κάνουν κρουαζιέρες, με συνολικά 11 κρουαζιέρες στην Αρκτική το 2012 που φιλοξένησαν πάνω από 1.000 επιβάτες.

Η μεταφορά εμπορευμάτων κατά μήκος του Βορειοδυτικού Περάσματος για τον ανεφοδιασμό των κοινοτήτων της Αρκτικής έχει περιοριστεί με μερικές διελεύσεις, ωστόσο η βιομηχανία της κρουαζιέρας έχει διατηρήσει σημαντικά τη παρουσία της στη περιοχή. Συγκεκριμένα, 23 κρουαζιερόπλοια έχουν πλοηγηθεί στα Καναδικά νερά μεταξύ των ετών 1984 και 2004. Κατά την έναρξη της χιλιετίας ο αριθμός των πλοίων αυτών είδε μία δραστική αύξηση, με 22 προγραμματισμένα δρομολόγια μόνο μέσα στο 2006. Από το 2006 ο ετήσιος αριθμός ταξιδιών από κρουαζιερόπλοια είχε σταθεροποιηθεί μεταξύ 23 με 26 ετήσια ταξίδια πριν από τη πτώση στα 16 ταξίδια το 2011 και 2012.<sup>14</sup>

Γενικότερα, σε μια πιο μακροπρόθεσμη προοπτική, οι κρουαζιέρες στην Αρκτική φαίνεται να είναι μια αναπτυσσόμενη βιομηχανία με μεγάλες δυνατότητες. Σε μια πιο βραχυπρόθεσμη προοπτική, οι ειδικοί φορείς εκμετάλλευσης θα συνεχίσουν να προσφέρουν κρουαζιέρες σε όλα τα περάσματα και τις διαδρομές. Με ισχυρά παγοθραυστικά ένα κρουαζιερόπλοιο μπορεί να φτάσει στο Βόρειο Πόλο ακόμα και να κάνει τον περίπλου ολόκληρου του Αρκτικού Ωκεανού. Χαρακτηριστικό γνώρισμα των πλοίων κρουαζιέρας που χρησιμοποιούνται στην Αρκτική είναι ότι είναι αυτόνομες μονάδες και αυτό έχει ως αποτέλεσμα να μην εξαρτώνται από χερσαίες υποδομές. Με αυτό τον τρόπο επιτυγχάνεται η ομαλή λειτουργία του πλοίου το οποίο όμως σε περίπτωση ατυχήματος χωρίς τη συμβολή χερσαίων δυνάμεων μένει αβοήθητο. Αυτό είναι ένα θέμα το οποίο απασχολεί πολύ τις Αρχές των παράκτιων κρατών οι οποίες πιθανών αντιμετωπίσουν μελλοντικά μια μεγάλη πρόκληση σχετικά με το θέμα αν οι δραστηριότητες τις κρουαζιέρας στη περιοχή αυξηθούν τα επόμενα χρόνια.<sup>15</sup>

---

<sup>14</sup> Ørts Hansen Carsten, Grøsedt Peter, Lindstrøm Gravensen Christian, Hendriksen Christian, 2016.

<sup>15</sup> [www.arctic-search.com](http://www.arctic-search.com)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>

### ΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΑΡΚΤΙΚΗ ΚΑΙ ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

#### 3.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Αρκτική είναι μία τεράστια αραιοκατοικημένη περιοχή, σπίτι περίπου τρεισήμισι εκατομμυρίων ατόμων εκ των οποίων το ένα πέμπτο περίπου είναι ιθαγενείς. Η Αρκτική είναι η μεγαλύτερη περιοχή άγριας φύσης του βόρειου ημισφαιρίου που έχει απομείνει.

Με μάζα γης που υπερβαίνει τα 25 εκατομμύρια τετραγωνικά χιλιόμετρα, η Αρκτική είναι μία από τις μεγαλύτερες γεωγραφικές περιοχές του κόσμου. Η Ρωσία κατέχει το μεγαλύτερο μέρος της γης της Αρκτικής και ο Καναδάς είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πολιτεία της Αρκτικής.

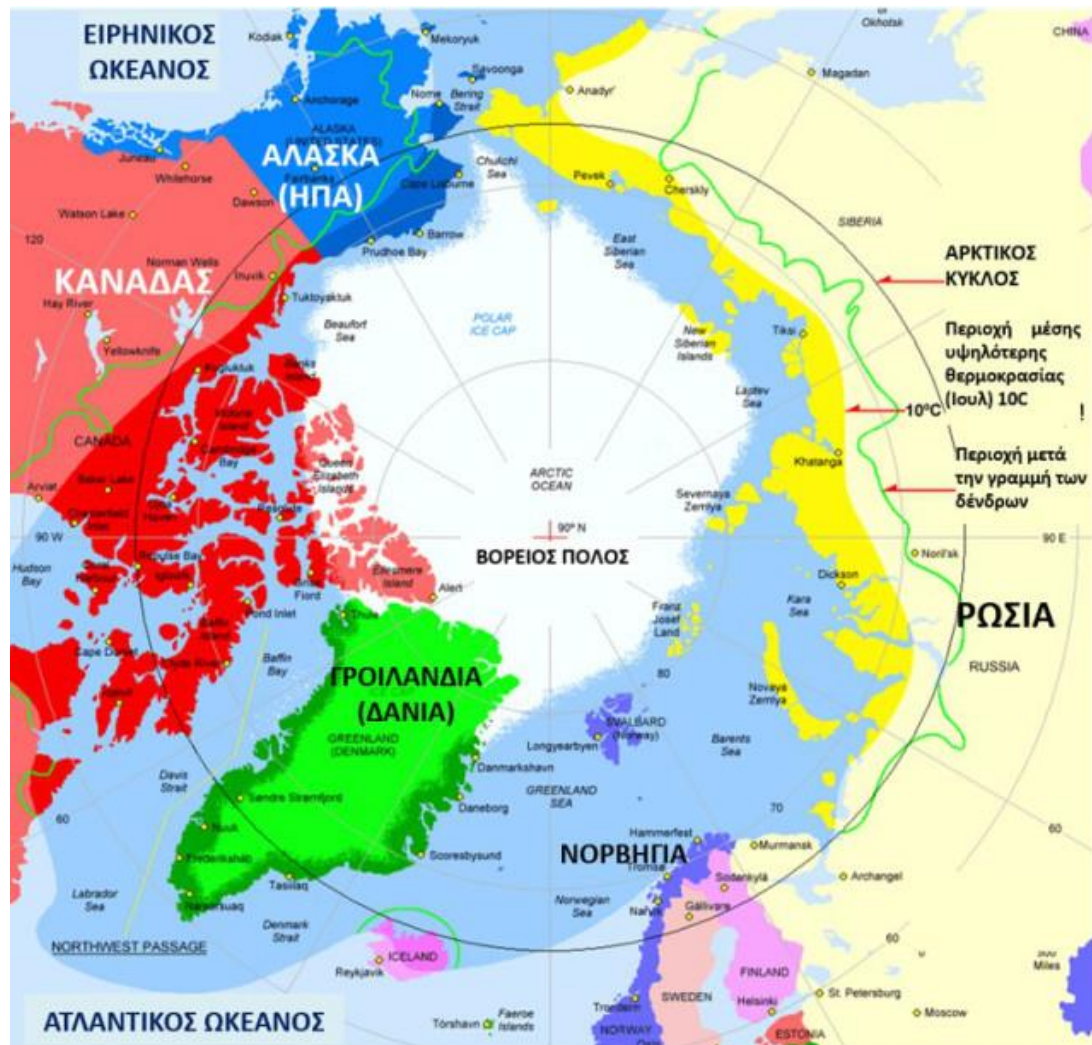
Η περιοχή του Αρκτικού Ωκεανού η οποία καλύπτεται από πάγο είναι τελείως κλειστή με μόνο τέσσερα ανοίγματα και μόνο το 10% του Αρκτικού Ωκεανού είναι χωρίς πάγο ακόμα και το καλοκαίρι. Η Αρκτική κυριαρχείται από ακραία καιρικά φαινόμενα και διαδραματίζει βασικό ρόλο στη ρύθμιση του κλίματος γενικότερα του πλανήτη και των ωκεανών.

Η Αρκτική υποστηρίζει πολλά μοναδικά θαλάσσια και χερσαία είδη όπως οι πολικές αρκούδες, οι τάρανδοι και αποτελεί πρόσφορο έδαφος για αποδημητικά πουλιά και θαλάσσια θηλαστικά. Τα είδη της Αρκτικής συναθροίζονται σε μεγάλους αριθμούς. Η μεγαλύτερη αποικία πτηνών στο κόσμο έχει περισσότερες από ένα εκατομμύριο φωλιές στο νησί Talan. Τρία από τα μεγαλύτερα κοπάδια καριμπού (τάρανδος που ζει σε αρκτικές περιοχές) του κόσμου φτάνουν τα 500,000 ζώα και μπορεί και περισσότερα. Αυτά βρίσκονται στη βορειοδυτική Αλάσκα, στο βόρειο Κεμπέκ και το τρίτο στη χερσόνησο Taimyr στη Σιβηρία.

Η Αρκτική αποτελεί ένα σημαντικό τομέα για επιστημονική και περιβαλλοντική έρευνα, καθώς εξακολουθεί να είναι σχετικά παρθένα. Ωστόσο, η

ρύπανση από τοπικές ή και πιο μακρινές πηγές επηρεάζουν τη περιοχή όπως καταγράφηκε στην Έκθεση για το Περιβάλλον της Αρκτικής το 1997. Για παράδειγμα, οι κίνδυνοι για την υγεία από την κατανάλωση θαλάσσιων αρπακτικών και χερσαίων θηλαστικών με υψηλούς βαθμούς ρυπαντών είναι σημαντικά ψηλότεροι στην Αρκτική από τις μη Αρκτικές περιοχές.<sup>16</sup>

**Χάρτης 3:** Χάρτης των Αρκτικών Κρατών



Πηγή: [parisis.wordpress.com/2014/09/30/αρκτική-ψυχρός-πόλεμος-στην-ψυχρή/](http://parisis.wordpress.com/2014/09/30/αρκτική-ψυχρός-πόλεμος-στην-ψυχρή/)

<sup>16</sup> Nowlan Linda, 2001.



### 3.2. Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΣΤΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΡΚΤΙΚΗΣ

Η ανησυχία σχετικά με τη μόλυνση στην Αρκτική χρονολογείται τουλάχιστον 50 χρόνια, με την αύξηση και τη διεύρυνση της ευαισθητοποίησης στις αρχές του 1970. Την άνοιξη του 1989, η Φινλανδία πρότεινε μία διάσκεψη σχετικά με τη προστασία του περιβάλλοντος της Αρκτικής και η ιδέα έγινε ευνοϊκά δεκτή από τις κυβερνήσεις των γειτονικών χωρών όπως τον Καναδά, τη Δανία / Γροιλανδία, τη Νορβηγία, την Ισλανδία, τη Σουηδία, τη Σοβιετική Ένωση και τις Ηνωμένες Πολιτείες. Οι πρώτες προπαρασκευαστικές συναντήσεις πραγματοποιήθηκαν στο Ροβανιέμι στη Φινλανδία τον Σεπτέμβριο του 1989 όπου και ξεκίνησε η «Διαδικασία Ροβανιέμι».

Μία ιδέα που βρήκε όλα τα μέρη σύμφωνα ήταν να συσταθεί μία σειρά εκθέσεων σχετικά με τους πιθανούς ρύπους σε διάφορα σημεία του περιβάλλοντος χώρου της Αρκτικής και των οικοσυστημάτων του περιβάλλοντος αυτού. Αυτές οι αρχικές «Εκθέσεις για το περιβάλλον της Αρκτικής» παρουσιάστηκαν στην Πρώτη Αρκτική Υπουργική Διάσκεψη στο Ροβανιέμι στη Φινλανδία το 1991. Η υπουργική διάσκεψη ήταν μία σημαντική ανακάλυψη στην ανάπτυξη της διεθνούς συνεργασίας για τη προστασία της Αρκτικής και οδήγησε στη υιοθέτηση της «Στρατηγικής για τη Περιβαλλοντική Προστασία της Αρκτικής» γνωστή ως Arctic Environmental Protection Strategy (AEPS).

Οι στόχοι της στρατηγικής αυτής, όπως εγκρίθηκαν στο Ροβανιέμι, έχουν ως εξής:

- Τη προστασία των οικοσυστημάτων της Αρκτικής συμπεριλαμβανομένου και του ανθρώπου,
- Τη παροχή προστασίας, αναβάθμισης και αποκατάστασης της ποιότητας του περιβάλλοντος και της αειφόρου χρήσης των φυσικών πόρων, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης από τους τοπικούς πληθυσμούς και τους αυτόχθονες πληθυσμούς της Αρκτικής,
- Να αναγνωρίζεται, στο μέτρο του δυνατού, και να επιδιώκεται η φιλοξενία των παραδοσιακών και πολιτιστικών αναγκών, των αξιών και των πρακτικών των αυτοχθόνων πληθυσμών όπως το καθορίζουν αυτοί που σχετίζονται με τη προστασία του περιβάλλοντος της Αρκτικής,

- Να επανεξετάζεται τακτικά η κατάσταση του περιβάλλοντος της Αρκτικής για τον εντοπισμό, τη μείωση και, ως τελικό στόχο, την εξάλειψη της ρύπανσης.

Επιπλέον με την έκδοση της «Στρατηγικής για τη Περιβαλλοντική Προστασία της Αρκτικής» (AEPS) οι κυβερνήσεις των οκτώ χωρών αναγνώρισαν επίσημα τη σημασία της συμμετοχής των εκπροσώπων των αυτοχθόνων πληθυσμών του Βορρά ως ενεργούς συμμετέχοντες στη διαδικασία

Για την εφαρμογή της «Στρατηγικής για τη Περιβαλλοντική Προστασία της Αρκτικής» (AEPS) συστάθηκαν πέντε ομάδες εργασίας ως ακολούθως:

1. Παρακολούθησης και αξιολόγησης του προγράμματος της Αρκτικής, με αρμοδιότητες για τη παρακολούθηση σε όλα τα επίπεδα και την αξιολόγηση των επιπτώσεων των ανθρωπογενών ρύπων σε όλη την Αρκτική.
2. Διατήρησης της Χλωρίδας και της Πανίδας στην Αρκτική, με ευθύνες για τη διευκόλυνση στην ανταλλαγή πληροφοριών και το συντονισμό της έρευνας σχετικά με τα είδη και τους οικοτόπους της Αρκτικής χλωρίδας και πανίδας.
3. Πρόληψης έκτακτης ανάγκης, ετοιμότητας και αντίδρασης, με ευθύνες για τη παροχή ενός πλαισίου για τη μελλοντική συνεργασία στην αντιμετώπιση της απειλής περιβαλλοντικών καταστάσεων έκτακτης ανάγκης στην Αρκτική.
4. Προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Αρκτικής, με αρμοδιότητες τη λήψη προληπτικών και άλλων μέτρων, απευθείας ή μέσω αρμόδιων διεθνών οργανισμών σχετικά με τη θαλάσσια ρύπανση στην Αρκτική, ανεξάρτητα από την καταγωγή.
5. Βιώσιμης ανάπτυξης και αξιοποίησης, με αρμοδιότητες την πρόταση μέτρων που πρέπει να ληφθούν από τις κυβερνήσεις για να ανταποκρίνονται στις δεσμεύσεις τους για τη βιώσιμη ανάπτυξη της Αρκτικής, συμπεριλαμβανομένης της βιώσιμης χρήσης των ανανεώσιμων πηγών από τους αυτόχθονες πληθυσμούς.

Από τη πρώτη υπουργική διάσκεψη της Αρκτικής το 1991, πραγματοποιήθηκαν δύο ακόμη συνέδρια, στη Γροιλανδία το 1993 και στο Καναδά το 1996. Μία τέταρτη υπουργική διάσκεψη «Στρατηγικής για τη Περιβαλλοντική Προστασία της Αρκτικής» (AEPS), στη Νορβηγία το 1997, πραγματοποιήθηκε με σκοπό την εξέταση της έκθεσης και των συστάσεών της. Μετά τη διάσκεψη, η «Στρατηγική για τη Περιβαλλοντική Προστασία της Αρκτικής» (AEPS) και τα προγράμματά της ενσωματώθηκαν στο πλαίσιο ενός νεοσύστατου Συμβουλίου της Αρκτικής.<sup>17</sup>

### 3.3. ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΣΤΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΡΚΤΙΚΗΣ

#### *3.3.1 Η ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΟΞΕΥΤΗΤΑΣ ΣΤΗΝ ΑΡΚΤΙΚΗ*

Η Αρκτική, όπως και οποιοδήποτε άλλο μέρος του πλανήτη, είναι εκτεθειμένη σε μεγάλου βεληνεκούς αεροπορικές μεταφορές ρύπων που προκαλούν όξυνση. Αυτοί οι ρύποι προέρχονται από άλλες περιοχές και ως εκ τούτου το ενδιαφέρον των συμμετεχόντων στο συνέδριο του Ροβανιέμι επικέντρωσε τις εργασίες του στη διασυννοριακή ρύπανση της ατμόσφαιρας για τη σύσταση της Σύμβασης του 1979 για την Ευρώπη υπό την Οικονομική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών όπου συμβαλλόμενα μέρη ήταν και τα οκτώ παράκτια κράτη. Τα δύο ουσιαστικά πρωτόκολλα της σύμβασης αυτής, το Πρωτόκολλο του 1985 στο Ελσίνκι για τις Εκπομπές Θείου και το Πρωτόκολλο του 1988 σχετικά με τις Εκπομπές Οξειδίων του Αζώτου, είναι ιδιαίτερα σημαντικά στο καθεστώς αυτό αλλά δεν είναι όλα τα παράκτια κράτη συμβαλλόμενα τους. Ένα ιδιαίτερο σημείο συζήτησης ήταν κατά πόσο η διάσκεψη θα υποστήριζε την πλήρη υιοθέτηση των κρίσιμων ορίων που καθορίζονται από τα δύο Πρωτόκολλα σύμφωνα με τη Σύμβαση του 1979 ή θα πρέπει να αναπτυχθούν περιφερειακά όρια λαμβάνοντας υπόψη τα ευαίσθητα οικολογικά θέματα της Αρκτικής.

Το συνέδριο σημείωσε επίσης πως οι πολυμερείς προσπάθειες συμπληρώνονται από μία σειρά διμερών συμφωνιών και προσπαθειών μεταξύ των

---

<sup>17</sup> [www.amap.no/documents/download/67](http://www.amap.no/documents/download/67)

κρατών της Αρκτικής. Από τις οποίες οι πιο αξιοσημείωτες προσπάθειες αφορούν τη «Διακήρυξη της Σόφιας», σύμφωνα με την οποία η Δανία, η Φινλανδία, η Νορβηγία και η Σουηδία συμφώνησαν μείωση κατά 30 τοις εκατό των εκπομπών οξειδίου του αζώτου από τα επίπεδα της περιόδου 1980-1986 μέχρι το 1998, τις διαπραγματεύσεις μεταξύ Ηνωμένων Πολιτειών και Καναδά σχετικά με την όξινη βροχή και τις προσπάθειες μεταξύ Φινλανδίας και Σοβιετικής Ένωσης για τη μείωση των διασυνοριακών ροών υπό τη Συμφωνία του για Περιβαλλοντική Συνεργασία το 1985, και ιδιαιτέρως της προσπάθεια στα τέλη του 1989 σύμφωνα με την οποία η Σοβιετική Ένωση, με την οικονομική στήριξη της Φινλανδίας, συμφώνησε να εκσυγχρονίσει το εργοστάσιο νικελίου της στη χερσόνησο Κόλα με σκοπό τη μείωση της εκπομπής θείου. Δυστυχώς τα άλλοτε Σοβιετικά και τώρα Ρωσικά σχέδια τροποποίησης των χυτηρίων νικελίου τίθενται υπό αμφισβήτηση λόγω οικονομικών δυσκολιών. Ένα από τα μεγαλύτερα στο κόσμο μεταλλουργεία νικελίου, δυστυχώς, συνεχίζει να εκπέμπει σταθερά διοξείδιο του θείου.<sup>18</sup>

Η Στρατηγική του Ροβανιέμι σημείωσε επίσης την ύπαρξη ενός αριθμού μέτρων που αφορούν στον έλεγχο των εκπομπών των ρύπων που μεταφέρονται στην Αρκτική αλλά προσδιορίζουν ειδικότερα την ανάγκη για τη πραγματοποίηση μίας μελέτης που θα αφορά τα επικίνδυνα φορτία έτσι ώστε να αναπτυχθούν κοινά πρότυπα. Για αυτό το σκοπό η Στρατηγική πρότεινε περιφερειακά ερευνητικά προγράμματα στην Αρκτική ώστε να αξιολογηθούν τα τρέχοντα φορτία ρύπων και οι πιθανές επιπτώσεις τους. Επιπλέον, η Στρατηγική συνέστησε την επέκταση των παρόντων διεθνών συστημάτων παρακολούθησης όξυνσης που προκαλείται από τους ρύπους, ώστε να συμπεριληφθεί σε αυτά και η Αρκτική και τόνισε την ανάγκη, σε περίπτωση που υπάρχει υπέρβαση των επικίνδυνων φορτίων, να ζητούνται οι έλεγχοι εκπομπών.

Ερχόμενοι αντιμέτωποι με τις συνθήκες που επικρατούν στη περιοχή της Αρκτικής τα τελευταία χρόνια, το διεθνές νομικό καθεστώς κοιτά με ενδιαφέρον το πρόβλημα της όξυνσης των ωκεανών μέσω του καθεστώτος για την αλλαγή του κλίματος το οποίο είναι το κύριο μέσο με το οποίο η διεθνής κοινότητα επιδιώκει τον έλεγχο της εκπομπής αερίων του θερμοκηπίου. Ωστόσο, όπως είναι δομημένο το

---

<sup>18</sup> Caron David D., 1993

καθεστώς για το κλίμα φαίνεται ότι αφορά αποκλειστικά τη ρύθμιση για την υπερθέρμανση του πλανήτη και ως εκ τούτου αγνοεί την όξυνση των ωκεανών και στον αντίποδα ενθαρρύνει τη χρήση των ωκεανών ως δεξαμενές άνθρακα για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, ακόμη κι αν αυτό θα επιδεινώσει την όξυνση των ωκεανών. Αυτό δεν αποτελεί έκπληξη αφού τη περίοδο που η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τη Κλιματική Αλλαγή και το Πρωτόκολλο του Κιότο ήταν υπό διαπραγματεύσεις τη δεκαετία του 90', η όξυνση των ωκεανών δεν είχε εξετασθεί σε βάθος στην επιστημονική βιβλιογραφία και έτσι οι φορείς δεν είχαν τη δυνατότητα χάραξης πολιτικής σχετικά με αυτή.<sup>19</sup>

### 3.3.2 ΕΠΙΜΟΝΟΙ ΟΡΓΑΝΙΚΟΙ ΡΥΠΟΙ ΣΤΗΝ ΑΡΚΤΙΚΗ

Ένα από τα πιο σοβαρά περιβαλλοντικά θέματα στην Αρκτική είναι η εναπόθεση ρύπων στις βιογεωγραφικές περιοχές της Αρκτικής μέσω της μεταφοράς τους από αέρος ή από θαλάσσης. Τα πιο σημαντικά θέματα της περιοχής αφορούν στο τουρισμό, τα ορυχεία και τη στρατιωτική δραστηριότητα. Το οικοσύστημα της Αρκτικής έχει μολυνθεί από οργανικές χημικές ουσίες που περιέχουν χλώριο ή βρώμιο και διοξίνη. Δεδομένου ότι στη περιοχή δεν υπάρχουν πηγές αυτών των ρύπων, πιστεύεται ότι μεταφέρονται στη περιοχή κυρίως μέσω της ατμόσφαιρας από περιοχές έντονης γεωργικής και βιομηχανικής δραστηριότητας στην Ευρώπη, την Ασία και τη Βόρεια Αμερική.

Οι ανησυχίες στο συνέδριο του Ροβανιέμι επικεντρώθηκαν κυρίως στους κινδύνους για την υγεία από την έκθεση σε υψηλά επίπεδα αυτών των χημικών ουσιών. Πολλά είδη τοξινών έχουν ανιχνευθεί στους βόρειους λαούς και τα τρόφιμα που καταναλώνουν. Πολλές τοξικές ουσίες επίσης έχουν ανακαλυφθεί σε σημαντικά επίπεδα σε ιστούς φαλαινών και σε φώκιες που κατοικούν στα παγωμένα ύδατα της Αρκτικής. Αυτοί οι ρύποι όχι μόνο επηρεάζουν την ικανότητα των θηλαστικών για αναπαραγωγή αλλά μειώνουν και την αντίστασή τους σε μολύνσεις από ιούς, αποδεκατίζοντας τον πληθυσμό τους και κάνοντάς τα πιο επιρρεπή σε προβλήματα σχηματισμού όγκων και άλλων προβλημάτων υγείας, ιδιαίτερα στις έντονα βιομηχανοποιημένες περιοχές της ανατολικής Ευρώπης και της Ρωσίας. Η έκκληση του Παγκόσμιου Ταμείου Άγριας Ζωής (The World Wildlife Fund) για την ανάληψη

---

<sup>19</sup> Stephens Tim, 2013

δράσης με σκοπό τη προστασία του απειλούμενου πληθυσμού των φαλαινών Beluga περιελάμβανε την ανάπτυξη ενός σχεδίου παρέμβασης έκτακτης ανάγκης και τη πραγματοποίηση επιπλέον ερευνών στους τομείς της τοξικολογίας, της παθολογίας, τις δυναμικής του πληθυσμού και της συμπεριφοράς του. Ειδικότερα, Καναδικές μελέτες έχουν βρει αποδεικτικά στοιχεία υψηλής συγκέντρωσης τοξικών ουσιών στο λίπος των θαλάσσιων θηλαστικών που χρησιμεύουν στους γηγενείς πληθυσμούς για αλίευση και κατανάλωση. Οι συμμετέχοντες στο συνέδριο πίστευαν ότι το Πρωτόκολλο του Ελσίνκι του 1985 για τις εκπομπές του διοξειδίου του θείου θα μπορούσε να αποτελέσει πρότυπο για τους ελέγχους των οργανικών ρυπαντών παράλληλα με την έναρξη ελέγχων στην παραγωγή και τη κατανάλωση φαρμάκων.

Μέσω της Στρατηγικής για τη Περιβαλλοντική Προστασία της Αρκτικής αναγνωρίστηκαν οι απειλές για την υγεία των ιθαγενών λόγω της εισαγωγής από τον αέρα και το νερό χλωριωμένων οργανισμών μεταφερόμενων από μακρινές αποστάσεις από βιομηχανικές περιοχές του Νότου. Αναγνωρίζοντας ότι τα υφιστάμενα νομικά μέσα για τον έλεγχο της ρύπανσης του αέρα δεν απευθύνονταν ειδικά στον περιορισμό των εκπομπών των επίμονων οργανικών ρύπων και των σχετικών ρυπαντών, καλέστηκαν μέσω της Στρατηγικής οι οκτώ Αρκτικές χώρες να υποστηρίξουν τις διεθνείς προσπάθειες που είχαν ήδη δρομολογηθεί για την αντιμετώπιση του προβλήματος, να εφαρμόσουν μέτρα για τον περιορισμό της χρήση χλωρντάν και να συνεργαστούν για τη παρακολούθηση των ρύπων μέσω του «Προγράμματος Αξιολόγησης και Παρακολούθησης της Αρκτικής» ("Arctic Monitoring Assessment Program" (AMAP)). Το πρόγραμμα αυτό θα μετρούσε τα επίπεδα των ρύπων και θα αξιολογούσε τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον της Αρκτικής για να παρέχονται τα στοιχεία που απαιτούνται για την ανάπτυξη ενός σχεδίου δράσης για τη μείωση της ρύπανσης. Ένα προσχέδιο συμφωνίας AMAP κυκλοφόρησε μεταξύ των οκτώ Αρκτικών χωρών το Δεκέμβριο του 1992.

Στην αρχή του 21<sup>ου</sup> αιώνα, για να εγείρουν το παγκόσμιο ενδιαφέρον σχετικά με το πρόβλημα, οι Ηνωμένες Πολιτείες ένωσαν τις δυνάμεις τους με άλλες 90 χώρες αλλά και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα για να υπογράψουν μία πρωτοποριακή συνθήκη στη Στοκχόλμη της Σουηδίας το Μάιο του 2001 («Σύμβαση της Στοκχόλμης»). Η Σύμβαση της Στοκχόλμης για τους επίμονους οργανικούς ρύπους, η οποία εγκρίθηκε το 2001, τέθηκε σε ισχύ το 2004. Είναι μια παγκόσμια συνθήκη, σκοπός της οποίας

είναι η διασφάλιση της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος από εξαιρετικά επιβλαβείς χημικές ουσίες που παραμένουν στο περιβάλλον και επηρεάζουν την ευημερία των ανθρώπων όπως επίσης και την άγρια ζωή. Σύμφωνα με τη Συνθήκη, οι χώρες συμφώνησαν να μειώσουν ή ακόμα και να εξαλείψουν τη παραγωγή, τη χρήση ή/και την απελευθέρωση των 12 βασικών επίμονων οργανικών ρύπων που προσδιορίστηκαν σύμφωνα με τη Σύμβαση και έτσι ξεκίνησε η επιστημονική επανεξέταση του θέματος που οδήγησε στη προσθήκη επιπλέον οργανικών ρύπων στο παγκόσμιο ενδιαφέρον. Αν και οι περισσότερες ανεπτυγμένες χώρες έχουν λάβει ισχυρή δράση για τον έλεγχο των οργανικών ρύπων, ένας μεγάλος αριθμός αναπτυσσόμενων χωρών έχουν μόλις πρόσφατα αρχίσει να περιορίζουν τη παραγωγή τους, τη χρήση και την απελευθέρωση.<sup>20</sup>

### *3.3.3 ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΣΤΗΝ ΑΡΚΤΙΚΗ*

Τα νερά της Αρκτικής αποτελούν αντικείμενο της πετρελαϊκής ρύπανσης από τα πλοία, τις υπεράκτιες μονάδες παραγωγής, τις φυσικές διαρροές και τις χερσαίες πηγές. Η ανησυχία για τη συγκεκριμένη ρύπανση στην Αρκτική μεγάλωσε λόγω της επιμονής του πετρελαίου σε περιοχές της Αρκτικής που καλύπτονται με πάγο.

Αν και υπάρχει ένας σχετικά μεγάλος αριθμός πολυμερών συμφωνιών που αφορούν στη ρύπανση του πετρελαίου, η Διάσκεψη σκέφτηκε ότι υπήρχε η ανάγκη για ειδικού κανόνες, κυρίως όσον αφορά τη μεταφορά πετρελαίου πάνω στο πάγο ο οποίος κάλυπτε περιοχές της Αρκτικής. Επισημάνθηκε ότι παρ' όλο που θα μπορούσαν να προσδιοριστούν οι διάφορες πηγές ρύπανσης από πετρέλαιο, ο τύπος της πηγής και η δυναμική του θα παρέμενε ασαφής.

Λόγω των μεγάλων αποθεμάτων πετρελαίου και φυσικού αερίου και των συνεχών πιέσεων για την ανάπτυξη αυτών των πόρων, μία ιδιαίτερα σημαντική δυνητική πηγή ρύπανσης από πετρέλαιο ήταν η υπεράκτια παραγωγή. Το Νοέμβριο του 1989, η κυβέρνηση το Καναδά έδειξε ενδιαφέρον ξανά στην επέκταση των συνόρων άντλησης πετρελαίου, ενθαρρύνοντας τις έρευνες σε υπεράκτιες περιοχές στη Θάλασσα Beaufort. Οι Ηνωμένες Πολιτείες κατά τη διάρκεια της εκτελεστικής τους εξουσίας το 1990 και 1991 ανανέωσαν την υποστηρικτική τους θέση για το

---

<sup>20</sup> Caron David D., 1993

άνοιγμα 19 εκατομμυρίων στρεμμάτων ως Εθνικό Αρκτικό Καταφύγιο Άγριας Ζωής με σκοπό εκτός των άλλων την αποθήκευση 600 εκατομμυρίων έως 9.200 δισεκατομμυρίων βαρελιών ανακτήσιμου πετρελαίου. Ωστόσο, η κυβέρνηση Κλίντον είχε υποσχεθεί να διατηρήσει ένα μεγάλο μέρος της πλούσιας σε πετρέλαιο Αρκτικής ως έρημο, συμπληρώνοντας την παρούσα προστασία που παρείχε ο Καναδάς κατά το ήμισυ αυτού του εύθραυστου εδάφους.

Το συνέδριο είχε την πεποίθηση ότι χρειαζόταν να γίνει ένα συγκεκριμένο βήμα όσον αφορά την πρόληψη από τη ρύπανση του πετρελαίου και αυτό ήταν η ανάπτυξη ενός Σχεδίου Πρόληψης, Έκτακτης Ανάγκης, Ετοιμότητας και Αντίδρασης.

Η Στρατηγική αναγνώρισε τη μεγάλη ευαισθησία της Αρκτικής στη ρύπανση από το πετρέλαιο ως αποτέλεσμα των φυσικών περιβαλλοντικών συνθηκών στη περιοχή οι οποίες επιβραδύνουν τη διαδικασία αποσύνθεσης του πετρελαίου καθώς επίσης και την ευαισθησία των άγριων ζώων στη ρύπανση από το πετρέλαιο. Διαπιστώθηκε ότι τα υπάρχοντα διεθνή μέσα κάλυπταν ανεπαρκώς τα προβλήματα που παρουσιάζονταν από τη ρύπανση του πετρελαίου στην Αρκτική και προσδιορίστηκε η ανάγκη για ανάπτυξη αυστηρών προτύπων για τη μεταφορά πετρελαίου στα πλαίσια του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO). Εκτός από την παροχή για την παρακολούθηση των υδρογονανθράκων μέσω του Προγράμματος Αξιολόγησης και Παρακολούθησης της Αρκτικής και των υποσχέσεων των χωρών για την τήρηση των πιο αυστηρών προδιαγραφών για την απόρριψη πετρελαίου, η Στρατηγική τόνισε τη εξαιρετική σημασία της λήψης μέτρων για τη προστασία του θαλάσσιου Αρκτικού περιβάλλοντος και την ανάγκη ανάπτυξης μηχανισμών για την αντιμετώπιση περιβαλλοντικών καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.

Γεγονός είναι ότι δεδομένων των τότε συνθηκών και μετά από εκτιμήσεις της κατάστασης στην Αρκτική, δόθηκε έμφαση στην ετοιμότητα, για πρώτη φορά, ως προληπτικό μέτρο για την αντιμετώπιση πετρελαιοκηλίδων στα ύδατα της Αρκτικής. Η Νορβηγία, η Ρωσία, οι Ηνωμένες Πολιτείες και ο Καναδάς συμφώνησαν σχετικά με τα σχέδια για από κοινού ετοιμότητα σε περιπτώσεις πετρελαιϊκής ρύπανσης. Σχετικά με αυτό, ένα ολοκληρωμένο σχέδιο συζητήθηκε στη Σουηδία τον Οκτώβριο του 1992.



Λαμβάνοντας υπόψη τόσο τη πρόσφατη αύξηση της ανθρώπινης δραστηριότητας στην Αρκτική όσο και τις προκλήσεις όσον αφορά την ανταπόκριση και ανάκαμψη από μία πετρελαιοκηλίδα, πολλοί θα υπερασπιστούν την άποψη ότι χρειάζεται να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση σε θέματα διακυβέρνησης στη περιοχή. Ωστόσο, το υφιστάμενο πλαίσιο για τη διεθνή διακυβέρνηση των θαλάσσιων επιχειρήσεων στη περιοχή δε διαθέτει νομικά δεσμευτικές απαιτήσεις. Ενώ η «Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα» (SOLAS) και άλλες συμβάσεις του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) περιλαμβάνουν διατάξεις σχετικά με τα πλοία που πλέουν στα παγωμένα νερά, οι συμβάσεις αυτές δεν είναι ειδικές για τις πολικές περιοχές. Παρά το γεγονός ότι ο IMO έχει «Κατευθυντήριες Γραμμές για Πλοία που Δραστηριοποιούνται στην Αρκτική» αυτές χαρακτηρίστηκαν ως μη δεσμευτικές διατάξεις, ασυμβίβαστες με τους πραγματικούς κινδύνους της ναυσιπλοΐας στην Αρκτική.

Το 2013, τα κράτη μέλη του Αρκτικού Συμβουλίου υπέγραψαν μια συμφωνία συνεργασίας για τη Ετοιμότητα και την Ανταπόκριση στη Θαλάσσια Ρύπανση από το Πετρέλαιο. Ο στόχος της συμφωνίας ήταν να ενισχύσει τη συνεργασία, το συντονισμό και την αμοιβαία συνδρομή σχετικά με την ετοιμότητα και την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πετρέλαιο στην Αρκτική.<sup>21</sup>

Επιπλέον, οι Ηνωμένες Πολιτείες έχουν ξεχωριστές διμερείς συμφωνίες με τον Καναδά και τη Ρωσία σχετικά με τις από κοινού επιχειρήσεις αντιμετώπισης διαρροών πετρελαίου. Η συμφωνία με τον Καναδά καθιερώθηκε το 1974 και τροποποιήθηκε αρκετές φορές για να προστεθούν γεωγραφικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένων και των υδάτων της Αρκτικής. Διαπιστώθηκε ότι οι ασκήσεις ετοιμότητας έκτακτης ανάγκης μεταξύ Ηνωμένων Πολιτειών και Καναδά έδωσαν τη δυνατότητα και στα δύο μέρη να βελτιώσουν τις διαδικασίες και τις νομικές απαιτήσεις για τη διασυνοριακή μετακίνηση των τεχνικών εμπειρογνομόνων και του κατάλληλου εξοπλισμού σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Η δεύτερη συμφωνία, αυτή μεταξύ Ηνωμένων Πολιτειών και Ρωσίας καθιερώθηκε το 1989 και ισχύει για

---

<sup>21</sup> Caron David D., 1993

πετρελαιοκηλίδες στα ύδατα της Αρκτικής. Χαρακτηριστικό είναι όμως το γεγονός ότι η συγκεκριμένη συμφωνία δεν έχει δοκιμαστεί στον ίδιο βαθμό όσο η πρώτη.<sup>22</sup>

#### *3.3.4 Η ΡΑΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑ ΣΤΗΝ ΑΡΚΤΙΚΗ*

Τα τελευταία χρόνια έντονη είναι η ανησυχία σχετικά με τους κινδύνους της ακτινοβολίας στην Αρκτική. Οι ανησυχίες αυτές τροφοδοτούνται από τον Απρίλιο του 1989 λόγω μίας πυρκαγιάς που ξέσπασε σε πυρηνοκίνητο υποβρύχιο η οποία τελικά το βύθισε στα νερά της Νορβηγίας και τον Ιούνιο της ίδιας χρονιάς ακόμα μία πυρκαγιά ξέσπασε σε Σοβιετικό πυρηνοκίνητο υποβρύχιο στα νερά της Αρκτικής. Αποκαλύφθηκε το Σεπτέμβριο του 1991 ότι μεταξύ των ετών 1964 και 1984 τα πυρηνικά απόβλητα συνηθιζόταν να απορρίπτονται στον Αρκτικό Ωκεανό. Οι ανησυχίες σχετικά με τέτοια περιστατικά εντείνονται μετά από μελέτες που δείχνουν ότι το αποτέλεσμα των δοκιμών πυρηνικών όπλων που πραγματοποίησε η Σοβιετική Ένωση τη δεκαετία 1950-1960 στη χερσόνησο Chukotka ήταν ότι ο τοπικός πληθυσμός των 130.000 κατοίκων έχει από τα υψηλότερα ποσοστά καρκίνου στο κόσμο και ένα μέσο προσδόκιμο ζωής τα 45 χρόνια. Εύλογο είναι ότι οι δοκιμές τέτοιων όπλων θα επηρέαζαν επίσης τη περιβαλλοντική ακεραιότητα στην Αρκτική.

Η Ρωσική κυβέρνηση δεσμεύθηκε εκ νέου για την παρακολούθηση του περιβάλλοντος διαθέτοντας 5 δις ρούβλια στο προϋπολογισμό του 1992 για την καταπολέμηση της μόλυνσης από τη ραδιενέργεια. Η προσέγγιση αυτή όμως δεν περιελάμβανε την επιχείρηση μετεγκατάστασης μεγάλου αριθμού ανθρώπων αλλά αντί αυτού προέβλεπε την απολύμανση των πληγείσων περιοχών και την υποβολή εξετάσεων στο σύνολο του πληθυσμού των περιοχών αυτών. Ιδρύθηκε μία Κυβερνητική Επιτροπή για την Απόρριψη Αποβλήτων στη Θάλασσα με εκπροσώπους από περισσότερα από εννέα υπουργεία και οργανισμούς που δεσμεύθηκαν να παρέχουν στην επιτροπή όλα τα διαθέσιμα έγγραφα και υλικά, ακόμα και αυτά που είχαν μυστικό χαρακτήρα. Οι δράσεις δείχνουν να αποδεικνύουν τη προσήλωση της Ρωσίας σε θέματα που αφορούν τη προστασία του περιβάλλοντος παρ' όλα αυτά αναμενόμενη είναι και η δημιουργία εντάσεων σε μια τέτοια προσπάθεια.

---

<sup>22</sup> O'Rourke Ronald, 2015.

Παράλληλα, οι Ηνωμένες Πολιτείες προσεγγίζουν για πρώτη φορά, επίσημα, το πρόβλημα της ραδιενεργού μόλυνσης και άλλων περιβαλλοντικών απειλών προς τις Ηνωμένες Πολιτείες και την Αρκτική που προέρχονται από τη προγενέστερη δραστηριότητα της Σοβιετικής Ένωσης. Εκτός από την ανακάλυψη της πυρηνικής ρύπανσης τις προηγούμενες τέσσερις δεκαετίες στην Ρωσική Αρκτική, θεωρήθηκε ότι σκόπιμα διέρρευσαν πυρηνικά απόβλητα πολύ κοντά στις Ηνωμένες Πολιτείες. Καθώς οι Ηνωμένες Πολιτείες και η Ρωσία βαδίζουν σε ένα δρόμο συνεργασίας με σκοπό την ανακάλυψη, την παρακολούθηση και τη διατήρηση της ραδιενέργειας συγκεντρωμένης σε σημεία όπου δεν κινδυνεύει το περιβάλλον και οι άνθρωποι, αρχίζουν να κατανοούν τη σημασία του να αποκαλύπτουν τι διοχετεύουν σε αυτά τα μέρη.

Η Διάσκεψη επανεξετάζοντας τις εκθέσεις στο συγκεκριμένο τομέα, τόνισε ότι σε σύγκριση με άλλους ρύπους, τα στοιχεία του ραδιενεργού νέφους και η διασπορά τα τελευταία τριάντα χρόνια ήταν αρκετά εκτεταμένη. Θεωρήθηκε ιδιαίτερος σημαντική η διεξαγωγή περεταίρω μελετών των επιπτώσεων της συσσωρευμένης ραδιενέργειας στα οικοσυστήματα της Αρκτικής και υπήρξε συμφωνία σχετικά με τους μηχανισμούς όσον αφορά το πρακτικό κομμάτι της συνεργασίας μεταξύ των εθνικών αρχών που είναι αρμόδιες για το συντονισμό και των μέτρων έκτακτης ανάγκης σε περίπτωση πυρηνικού ατυχήματος.<sup>23</sup>

### *3.3.5 ΒΑΡΕΑ ΜΕΤΑΛΛΑ ΣΤΗΝ ΑΡΚΤΙΚΗ*

Τα βαρέα μέταλλα μεταφέρονται στην Αρκτική κυρίως μέσω της ατμοσφαιρικής μεταφοράς καθώς επίσης και μέσω της ανάπτυξης τοπικών μεταλλευτικών δραστηριοτήτων. Όταν το νερό εγκλείεται σε μεγάλες περιοχές όπου προγενέστερα υπήρχε βλάστηση, τα επίπεδα υδραργύρου στη περιοχή αυξάνονται λόγω της μεθυλίωσης του ανόργανου υδραργύρου. Επιπλέον, λόγω της φύσης της τροφικής αλυσίδας της Αρκτικής, τα βαρέα μέταλλα έχουν υψηλό βαθμό συγκέντρωσης σε είδη στη κορυφή της τροφικής αλυσίδας. Αυτό καθιστά τους αυτόχθονες πληθυσμούς ιδιαίτερος ευάλωτους επειδή τα είδη αυτά αποτελούν σημαντική πηγή τροφής τους. Ως αποτέλεσμα της ανάπτυξης επιχειρήσεων, της ρίψης ανεπεξέργαστων υγρών ψύξης και καθαρισμού και τόνων βιομηχανικών

---

<sup>23</sup> Caron David D., 1993

αποβλήτων, οι φάλαινες, οι φώκιες και άλλα θαλάσσια είδη είναι θύματα τοξικών βαρέων μετάλλων σύμφωνα με την Εθνική Υπηρεσία Ωκεανών και Ατμόσφαιρας (National Oceanic and Atmospheric Administration).

Η έκθεση επί του θέματος παρουσίασε στο συνέδριο μία σειρά πληροφοριών σχετικά με τη συγκέντρωση και τη διανομή βαρέων μετάλλων στην ατμόσφαιρα της Αρκτικής, τα χιόνια, τους παγετώνες, τους ζώντες οργανισμούς στη γη και τη θάλασσα. Η συλλογή των δεδομένων σχετικά με τις επιπτώσεις των ρύπων αυτών στη πάροδο του χρόνου διαπιστώθηκε ότι ήταν μία περίπλοκη υπόθεση λόγω των μεγάλων διακυμάνσεων των μηχανισμών μεταφοράς και διανομής, των διαφορών της τοξικότητας των ουσιών και του ευρύ φάσματος τεχνικών δειγματοληψίας που χρησιμοποιήθηκαν. Ολοκληρώθηκε συμπεραίνοντας ότι η σοβαρότητα του θέματος δικαιολογούσε τη διεθνή συνεργασία με σκοπό την ανάπτυξη ενός συντονισμένου προγράμματος παρακολούθησης και μελέτης των επιπτώσεων των βαρέων μετάλλων στα οικοσυστήματα της Αρκτικής. Εκτός από τις συμβάσεις που απαγορεύουν την απόρριψη ορισμένων βαρέων μετάλλων, το διεθνές νομικό πλαίσιο δεν αντιμετώπιζε αυτή τη περιοχή επαρκώς.

Η στρατηγική σημείωσε ότι λίγες συμβάσεις και συμφωνίες έχουν ασχοληθεί με την απόρριψη των βαρέων μετάλλων στο περιβάλλον. Προέβλεπε για την παρακολούθηση των βαρέων μετάλλων τη δεσμευτική εφαρμογή μέτρων για τον έλεγχο των εκπομπών βαρέων μετάλλων από τις οκτώ Αρκτικές χώρες.<sup>24</sup>

---

<sup>24</sup> Caron David D., 1993

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4°

### ΟΙ ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΣΤΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΡΚΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΙΡΗΝΙΚΗ ΕΠΙΛΥΣΗ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

#### 4.1. Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ (UNCLOS)

Η UNCLOS αποτελεί μια ριζική αλλαγή του αποκλειστικού χαρακτήρα της εδαφικής κυριαρχίας διότι καθορίζει τα εδαφικά δικαιώματα των κρατών, τις ευθύνες και την πολιτική εξουσία. Συγκεκριμένα, η Σύμβαση ορίζει τη θαλάσσια γραμμή που καθορίζει τις εκάστοτε πρόσθετες περιοχές. Τα χωρικά ύδατα ενός κράτους είναι αυτά όπου το κράτος έχει πλήρη εξουσία να θέσει νόμους, να ρυθμίσει τη χρήση, να αξιοποιήσει τους πόρους καθώς και να επιβάλλει περιορισμούς σε ξένα πλοία. Τα χωρικά ύδατα επεκτάθηκαν στα 12 ναυτικά μίλια από την ακτογραμμή και πέρα, από αυτά υπάρχουν επιπλέον 12 ναυτικά μίλια, η συνορεύουσα ζώνη, εντός της οποίας το παράκτιο κράτος έχει πρόσθετα δικαιώματα για να επιβάλλει νόμους σχετικά με τη ρύπανση, τη φορολογία, τα τελωνεία και τη μετανάστευση. Σε απόσταση 200 ναυτικών μιλίων από την ακτογραμμή, τα παράκτια κράτη ελέγχουν μία αποκλειστική οικονομική ζώνη (ΑΟΖ) εντός της οποίας διατηρούν το αποκλειστικό δικαίωμα επί όλων των φυσικών πόρων όπως για παράδειγμα αλιευτικά δικαιώματα, μεταλλευτικά δικαιώματα κ.α. Τα ξένα έθνη διατηρούν τα δικαιώματα της ναυσιπλοΐας, πτήσεων πάνω από τη ζώνη αυτή και την ικανότητα να εγκαταστήσουν υποβρύχιους αγωγούς καλωδίων. Τέλος, ο ορισμός της υφαλοκρηπίδας παρουσιάζει μια ευκαιρία στο να τεθούν αξιώσεις πέρα από τα όρια των 200 ναυτικών μιλίων, αλλά ποτέ περισσότερο από 350 ναυτικά μίλια από την ακτογραμμή. Στην υφαλοκρηπίδα, τα παράκτια κράτη έχουν αποκλειστικά δικαιώματα της συλλογής ορυκτών και ανόργανων υλικών από το υπέδαφος. Έτσι, τα επίπεδα κυριαρχίας υπάρχουν πέρα από τις ακτές των κρατών που έχουν υπογράψει τη Σύμβαση, ισορροπημένα βάσει των αναγκών της διεθνούς κοινότητας.

Αυτά τα επίπεδα κυριαρχίας όμως δημιουργούν ένα περιβάλλον έρπουσας κυριαρχίας η οποία πυκνώνει σε περιοχές όπου υπάρχουν κενά στη δικαιοδοσία. Ωστόσο, αυτή η κατάσταση της δικαιοδοσίας καταπατά τις αξιώσεις άλλων κρατών ή

τις κυβερνητικές ή μη κυβερνητικές οργανώσεις που ενδιαφέρονται για τη μείωση των κρατικών αξιώσεων, ενώ νομιμοποιούν τις δικές τους αξιώσεις. Εφόσον η κρατική κυριαρχία είναι πιο αραιή πάνω από την εκτεταμένη υφαλοκρηπίδα, αφού τα κράτη έχουν αποκλειστικά δικαιώματα μόνο στο βυθό και το υπέδαφος και οι περιοχές αυτές είναι από τις τελευταίες που εγείρουν το ενδιαφέρον για εξερεύνηση πετρελαίου, είναι πιθανό ότι οι διαφορές που δημιουργούνται μεταξύ των κρατών, οι συγκρούσεις σχετικά με το υδρόβιο έδαφος και οι αντιφατικές αξιώσεις των συνόρων, θα απαιτούν μια μεγαλύτερη συμμετοχή των διεθνών οργανισμών για την επίλυση αυτών των διαφορών οι οποίες αναδύονται ήδη στην Αρκτική, την Ανατολική Ασία και οπουδήποτε η υπεράκτια εξερεύνηση πετρελαίου βρίσκεται σε εξέλιξη.

Ουσιαστικά, τα παράκτια κράτη, δυνητικά, έχουν επιπλέον 200 ναυτικά μίλια από την ακτή τους, τα οποία δημιουργούν ένα κίνητρο για περαιτέρω διεκδίκηση των παράκτιων νησιών ή των νησίδων στο πεδίο αυτό. Ακόμα και τα ακατοίκητα βράχια είναι διαθέσιμα προς διεκδίκηση από παράκτια κράτη που έχουν αξιώσεις. Η UNCLOS έλυσε το θέμα την εκμετάλλευσης της ηπειρωτικής υφαλοκρηπίδας θέτοντας ως κανόνα ότι η εκμετάλλευση του θαλάσσιου βυθού και του υπεδάφους του μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο μέχρι το σημείο που εκτείνεται η ΑΟΖ. Οι χώρες των οποίων η υφαλοκρηπίδα είναι πάνω από 200 ναυτικά μίλια έχουν τη δυνατότητα να υποβάλλουν αναφορά στην αρμόδια «Επιτροπή για τα Όρια της Υφαλοκρηπίδας» (Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS)) για να αποκτήσουν τα δικαιώματα εκμετάλλευσης της υφαλοκρηπίδας τους πέρα από τα όρια της ΑΟΖ τους, συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών δικαιωμάτων για τη διαχείριση όλων των έμβιων ή μη έμβιων πόρων. Πιο συγκεκριμένα, για τις διαφορές που αφορούν την Αρκτική, αυτό περιλαμβάνει τους πετρελαϊκούς πόρους, δευτερεύουσας σημασίας είναι η διαχείριση της αλιείας και τριτεύουσας σημασίας είναι οι κανονισμοί που αφορούν το περιβάλλον και τον έλεγχο της ελεύθερης ή περιορισμένης διέλευσης στη περιοχή. Ως εκ τούτου, αυτό είναι και το μεγάλο θέμα το οποίο γεννά τις διαφορές όσον αφορά τις διεκδικήσεις στην Αρκτική και αφορά την αναγνώριση και οριστικοποίηση των ορίων στις διεκδικήσεις της υφαλοκρηπίδας.

Εκτός από τις εδαφικές οριοθετήσεις, η UNCLOS δημιουργεί ένα πλαίσιο για το χειρισμό και άλλων θεμάτων στις περιοχές. Για παράδειγμα, η περιβαλλοντική διαχείριση που αναφέρεται στη Σύμβαση, απευθύνεται σε όλους τους υπογράφοντες

της Σύμβασης γεγονός το οποίο δημιουργεί θεμελιώδεις υποχρεώσεις για τη προστασία και τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Το κράτος λιμένα έχει τη δυνατότητα να επιβάλλει οποιοδήποτε είδος διεθνούς περιβαλλοντικού κανόνα ή εθνικής ρύθμισης του περιβάλλοντος, με την προϋπόθεση αυτοί να είναι σύμφωνοι με τη ρύθμιση, ως προϋπόθεση για την είσοδο ξένων πλοίων στους λιμένες, στα εσωτερικά ύδατα ή τους σταθμούς ανοικτής θάλασσας. Έτσι τα κράτη λιμένα έχουν τεράστια ρυθμιστική δύναμη εντός των χωρικών υδάτων, έτσι ώστε αυτές οι θάλασσες να θεωρούνται ως οι καλύτερες επεκτάσεις εδαφικής κυριαρχίας.

Τυπικά, οι μηχανισμοί για την επίλυση των διαφορών που προκύπτουν από τη διεθνή Συνθήκη περιέχονται σε ένα ξεχωριστό πρωτόκολλο. Το μοναδικό που συμβαίνει με την UNCLOS είναι ότι ο μηχανισμός επίλυσης των διαφορών έχει ενσωματωθεί στη Συνθήκη, πράγμα που την καθιστά υποχρεωτική για τα μέρη ώστε να περάσουν από τη διαδικασία διακανονισμού σε περίπτωση διαφοράς με τρίτους. Κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων στη Συνέλευση, πολλές χώρες αντιτάχθηκαν με την ιδέα της λήψης αποφάσεων από μη οικείους δικαστές και επέμειναν ότι τα ζητήματα μπορούν να επιλυθούν μέσω άμεσων διαπραγματεύσεων μεταξύ των εναγόντων. Άλλοι επισήμαναν ότι οι αποτυχημένες διαπραγματεύσεις και οι μακροχρόνιες διαφωνίες οδηγούν σε ένοπλες συγκρούσεις και υποστήριξαν ότι ο μόνος τρόπος για να υπάρχει ειρηνική επίλυση είναι να γίνεται απαιτητό από τα κράτη να αποδέχονται εκ των προτέρων τις αποφάσεις των δικαστικών οργάνων. Τέλος, επιτεύχθηκε ένα συμβιβασμός μεταξύ των μερών. Αν οι απευθείας διαπραγματεύσεις αποτυγχάνουν, μια επιλογή από τις διαθέσιμες είναι η υποβολή του θέματος της διαφοράς μεταξύ των μερών στο Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας, εκδίκαση από το Διεθνές Δικαστήριο Δικαιοσύνης, υποβολή δεσμευτικών διαδικασιών διαιτησίας ή υποβολή των διαφορών στα ειδικά Διαιτητικά Δικαστήρια τα οποία κατέχουν εμπειρία σε συγκεκριμένους τύπους διαφορών. Σε γενικές γραμμές, η UNCLOS από τη φύση της, αποτελεί ένα πλαίσιο κανόνων που σχεδιάστηκε για να αντιμετωπίζει διάφορα είδη διαφορών που προκύπτουν στην Αρκτική.<sup>25</sup>

---

<sup>25</sup> Carlson Jon D., Hubach Christopher, Long Joseph, Minter Kelen, Young Shane, 2013.

## 4.2. ΑΞΙΩΣΕΙΣ, ΔΡΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΕΔΙΑ ΠΙΘΑΝΗΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ<sup>26</sup>

### 4.2.1. ΡΩΣΙΑ

Στις 12 Μαρτίου 1997, η Ρωσική Ομοσπονδία υπέγραψε τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS), η οποία τέθηκε σε ισχύ στη Ρωσία στις 11 Απριλίου 1997. Η σύμβαση έδινε τη δυνατότητα στη Ρωσία αξίωσης 200 ναυτικών μιλίων Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης, καθώς η ακτή της εφαπτόταν στον Αρκτικό Ωκεανό, παρέχοντας στη Ρωσία το μεγαλύτερο μέρος Αρκτικού Ωκεανού από οποιαδήποτε άλλη χώρα. Επιπλέον, σύμφωνα με την UNCLOS, η Ρωσία είχε τη δυνατότητα να καταθέσει επιπρόσθετες αξιώσεις επέκτασης της ΑΟΖ της βορειότερα, γεγονός το οποίο προκάλεσε την αύξηση στην έρευνα του Αρκτικού βυθού.

Η Ρωσία ξεκίνησε συμπληρωματική μελέτη και επανεξέταση του Αρκτικού βυθού. Στις 20 Δεκεμβρίου 2001 έγινε η πρώτη Αρκτική χώρα που υπέβαλε αίτηση επέκτασης της ΑΟΖ της ζητώντας 1,2 εκατομμύρια τετραγωνικά χιλιόμετρα θαλάσσιου οικονομικού ελέγχου. Ωστόσο, δεδομένου ότι αυτή η αίτηση είχε πάρει ήδη το δρόμο της, η Ρωσία δεν βρίσκεται πλέον εντός των επίσημων χρονικών ορίων για την επανυποβολή, συν του ότι βρίσκεται υπό την πίεση του ανταγωνισμού από άλλα παράκτια κράτη της Αρκτικής.

Κάθε χώρα με πιθανές αξιώσεις στην Αρκτική πιθανώς να συμπίπτουν ή και συμπίπτουν ήδη με τις Ρωσικές αξιώσεις. Ενώ οι Ηνωμένες Πολιτείες ξεκίνησαν κάποιες συζητήσεις σχετικά με τα σύνορα με τη Σοβιετική Ένωση τον Ιούνιο του 1990, άλλες Αρκτικές χώρες ήταν επίσης στο στάδιο συζητήσεων όσον αφορά τις εδαφικές τους διεκδικήσεις. Η Νορβηγία έχει το πιο εκτεταμένο πεδίο εφαρμογής, αφού μεταξύ αυτής και της Ρωσίας υπάρχουν επικαλυπτόμενες αποκλειστικές οικονομικές ζώνες και παράλληλα το θεωρητικό μέγιστο του Καναδά και της Γροιλανδίας επίσης συμπίπτουν με τις Ρωσικές αξιώσεις του 2001.

Η Ρωσία και η Νορβηγία εκτός από αλληλεπικαλυπτόμενες ΑΟΖ έχουν και κοινές εδαφικές διεκδικήσεις εντός της ΑΟΖ της κάθε μίας. Παρά το γεγονός ότι η συμφωνία του Varangerfjord το 1957 καθόρισε κάποια θαλάσσια σύνορα εντός

---

<sup>26</sup> Carlson Jon D., Hubach Christopher, Long Joseph, Minteer Kelen, Young Shane, 2013.



αυτού, δεν αναφερόταν πουθενά για τον καθορισμό συνόρων εντός της Θάλασσα Barents όπου η Ρωσία και η Νορβηγία έχουν αλληλεπικαλυπτόμενες ΑΟΖ και κοινές διεκδικήσεις όσον αφορά την υφαλοκρηπίδα. Επί του παρόντος, αυτή η περιοχή των 38.950 τετραγωνικών ναυτικών μιλίων χαρακτηρίζεται ως “Γκρι Ζώνη” εντός της οποίας και οι δύο χώρες έχουν πρόσβαση στην αλιεία αλλά όχι στα μέταλλα και τον υδρογονάνθρακα. Στη πρώτη υποβολή αξιώσεων, η Ρωσική Ομοσπονδία περιέλαβε ποσοστά της Νορβηγικής ΑΟΖ ως μέρος της διεκδικούμενης υφαλοκρηπίδας. Επιπροσθέτως, και οι δύο χώρες έχουν πιθανές συμπίπτουσες διεκδικήσεις στην υφαλοκρηπίδα μεγαλύτερες από 200 ναυτικά μίλια από τις ακτές τους. Η Δανία και ο Καναδάς βρίσκονται σε παρόμοια κατάσταση όσον αφορά στη σύμπτωση των Ρωσικών αξιώσεων. Οι δύο χώρες διεξάγουν έρευνες σχετικά με τη Κορυφογραμμή Lomonosov που θα μπορούσε να επεκτείνει το μέγιστο των διεκδικήσεων ελάχιστα πέρα από τα όρια των Ρωσικών αξιώσεων. Εάν η Κορυφογραμμή Lomonosov καλύπτει το σύνολο του Αρκτικού Ωκεανού, η Ρωσία είναι πιθανό να παραχωρήσει τα πιο μακρινά σημεία των αξιώσεών της του 2001 στον Καναδά και τη Δανία.

Τον Αύγουστο του 2007, Ρώσοι επιστήμονες κατέβηκαν 4.261 μέτρα κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας στο Βόρειο Πόλο χρησιμοποιώντας δύο υποβρύχια, το MIR-1 και το MIR-2. Η αποστολή αυτή είχε δύο σκοπούς, ο πρώτος αφορούσε τη συλλογή δειγμάτων εδάφους από το πυθμένα της θάλασσας ακριβώς κάτω από το Βόρειο Πόλο, το οποίο εμπεριέχετε εντός των αξιώσεων τις οποίες η Ρωσία κατέθεσε στην Επιτροπή και ο δεύτερος αφορούσε την τοποθέτηση της σημαίας της Ρωσικής Ομοσπονδίας ύψους ενός μέτρου ως εθνικιστικό συμβολισμό πίσω από τις Ρωσικές αξιώσεις και με στόχο να ενισχύσει τη θέση της ως μεγάλη δύναμη, τόσο επιστημονικά όσο και οικονομικά εντός της περιοχής της Αρκτικής.

Λόγω της αιφνίδιας αξίωσης της Ρωσίας, άλλες τέσσερις χώρες που έχουν πιθανό μερίδιο (η Δανία, η Νορβηγία, οι Ηνωμένες Πολιτείες και ο Καναδάς) και άλλη μία χωρίς πιθανό μερίδιο (η Ιαπωνία) κατέθεσαν γραπτώς τον “αντίλογό” τους στην Επιτροπή. Η Δανία και ο Καναδάς αρνήθηκαν να καταθέσουν τη γνώμη τους αμέσως μετά την υποβολή αξιώσεων της Ρωσίας επικαλούμενοι την ανάγκη πρόσθετων και πιο συγκεκριμένων στοιχείων. Οι υπόλοιπες χώρες, οι Ηνωμένες Πολιτείες, η Νορβηγία και η Ιαπωνία είχαν αρνητική αντίδραση. Η Νορβηγία έχοντας καταθέσει τη δική της αξίωση το Νοέμβριο του 2006, πέρα από τα 200 ναυτικά μίλια

της ΑΟΖ της, που δεν συνέπιπτε με τις Ρωσικές αξιώσεις, ανησυχούσε περισσότερο για την σύμπτωση κατά μήκος των κοινών συνόρων, γεγονός το οποίο θα είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία διαφορών και προβλημάτων μεταξύ των δύο χωρών. Οι Ηνωμένες Πολιτείες κατέθεσαν μια λεπτομερή απάντηση χρησιμοποιώντας συγκεκριμένες πληροφορίες για να υποστηρίξουν τη θέση τους ότι ούτε το Alpha-Mendeleev, ούτε η Κορυφογραμμή Lomonosov αποτελούν την υφαλοκρηπίδα οποιουδήποτε κράτους αλλά είναι περισσότερο ανεξάρτητα γεωγραφικά χαρακτηριστικά αποτελούμενα από μάγμα.

Υπάρχουν πολλοί λόγοι για τους οποίους η Ρωσική Ομοσπονδία θέλει να μεγιστοποιήσει τις αξιώσεις της, όπως ισχύει και για κάθε χώρα με πιθανότητες επέκτασης. Αυτό που κάνει τις αξιώσεις της Ρωσίας μοναδικές, είναι οι βλέψεις της για ενδεχόμενους πόρους. Αν τα αποδεδειγμένα αποθέματα συνδυάζονται με το ποσοστό του υδρογονάνθρακα που έχει εκτιμηθεί στην Αρκτική, η Ρωσία έχει τη πιθανότητα να κυριαρχήσει στην αγορά πετρελαίου και φυσικού αερίου στο κοντινό μέλλον.

Σύμφωνα με τις πιο πρόσφατες προβλέψεις σχετικά με τη τήξη των πολικών πάγων, οι Αρκτικές ναυτιλιακές διαδρομές είναι πολύ πιθανό να παραμείνουν ανοιχτές για πολύ περισσότερο χρονικό διάστημα ετησίως από ότι στο παρελθόν. Επί του παρόντος, οι πιο βιώσιμες Αρκτικές διαδρομές είναι αυτές που περνούν από το Βορειοδυτικό Πέρασμα του Καναδά και σε μικρότερο βαθμό μέσω της Βόρειας Θαλάσσιας Διαδρομής της Ρωσίας. Εάν η Ρωσία μπορεί να παρέχει υπηρεσίες ανάλογες με αυτές του Καναδά και τέλη διέλευσης σε κοντινά επίπεδα τιμών ή και οικονομικότερα για πλοία που περνούν μέσω των Ρωσικών εσωτερικών θαλάσσιων υδάτων και οι δύο χώρες θα μπορέσουν να καταστήσουν τη ναυτιλία οικονομικότερη ενώ τα κέρδη από τα τέλη που σχετίζονται με τη διεθνή ναυτιλία όπως και οι μειώσεις του κόστους θα γίνονται πραγματικότητα μέσω συντομότερων διαδρομών. Η Ρωσική Ομοσπονδία ήδη κατέχει το μεγαλύτερο, αν και γηραιότερο, στόλο παγοθραυστικών και έχει δημιουργήσει Αρκτική ναυτιλιακή υποδομή. Δεδομένου ότι η παρούσα διαδρομή μέσω του Βορειοδυτικού Περάσματος διαφέρει ανάλογα με τη ροή του πάγου, η εξοικονόμηση της απόστασης ανά ταξίδι μεταξύ της Ευρώπης και της Ανατολικής Ασίας θα μπορούσε να φτάσει το 50% τη στιγμή που η τήξη των πάγων

και η λέπτυνση τους επιτρέπουν στα πλοία να πλεύσουν κατά μήκος μιας καθορισμένης πιο ευθυγραμμισμένης διαδρομής.

#### 4.2.2. ΚΑΝΑΔΑΣ

Παρά το γεγονός ότι η Καναδική κυβέρνηση μόλις πρόσφατα έντεινε τις προσπάθειές της και ενίσχυσε τις αξιώσεις της για τη κυριαρχία της στην Αρκτική, ο Καναδάς σαν χώρα έχει ιστορικό τέτοιου είδους αξιώσεων. Ο Καναδάς κατέθεσε επισήμως τις αξιώσεις του στη περιοχή το 1969, μετά τη διέλευση από τα παγωμένα νερά του Βορειοδυτικού Περάσματος του “SS MANHATTAN”, ενός Αμερικανικού πετρελαιοφόρου. Η είσοδος ενός ξένου πλοίου σε “εσωτερικά” ύδατα δημιούργησε διαμάχες και προκάλεσε ανησυχίες στον Καναδά. Πολλά στελέχη της Καναδικής κυβέρνησης αλλά και το ευρύ κοινό ένιωσαν ότι είχε φτάσει η ώρα για τον Καναδά να απαιτήσει επίσημα πλέον τον έλεγχο της περιοχής. Η κίνηση αυτή θεωρήθηκε όχι μόνο απαραίτητη για τα πιθανά μελλοντικά οικονομικά οφέλη αλλά και υποχρεωτική για τη ρύθμιση του εμπορίου στα ύδατα του Καναδά που θεωρούνταν εσωτερικά.

Η πρώτη εδαφική διεκδίκηση του Καναδά στα ύδατα της Αρκτικής αφορά τη Θάλασσα Beaufort η οποία όμως έρχεται σε σύγκρουση με τις αξιώσεις των Ηνωμένων Πολιτειών. Η Θάλασσα Beaufort βρίσκεται δυτικά του Καναδικού Αρκτικού αρχιπελάγους και πάνω στα σύνορα Καναδά-Αλάσκας. Η διαφωνία στη περιοχή προέρχεται από αποκλίνουσες ερμηνείες της συνθήκης του 1825 μεταξύ της Μεγάλης Βρετανίας και της Ρωσίας. Οι Ηνωμένες Πολιτείες διαφωνούν στο ότι η συνθήκη του 1825 αφορά μόνο τη διακυβέρνηση των συνόρων της ξηράς και ότι αυτή δεν μπορεί να εφαρμόζεται τα σύνορα των υδάτων. Αντί αυτού, οι Ηνωμένες Πολιτείες χρησιμοποιούν την αρχή των ίσων αποστάσεων για να στηρίξουν τα αιτήματά τους. Αυτές οι αντικρουόμενες θέσεις έχουν ως αποτέλεσμα την εδαφική επικάλυψη 7,000 τετραγωνικών ναυτικών μιλίων.

Για να ενισχύσει τη θέση της, η Καναδική κυβέρνηση ξεκίνησε τη χαρτογράφηση της υφαλοκρηπίδας. Επιστήμονες που συμμετείχαν στο έργο αυτό, ισχυρίζονται ότι ολόκληρη η Θάλασσα Beaufort καλύπτεται από μεγάλες ποσότητες ιζημάτων που την καθιστούν πολύ ελκυστική και ελπιδοφόρα. Σύμφωνα με τους κανόνες της UNCLOS η αποδεδειγμένη ύπαρξη ιζημάτων θα μπορούσε να

αποτελέσει επαρκές στοιχείο για τη νομική υποστήριξη της εδαφικής επέκτασης του Καναδά στη Θάλασσα Beaufort.

Η δεύτερη εδαφική διεκδίκηση του Καναδά στην Αρκτική περιλαμβάνει την επέκταση της υφαλοκρηπίδας του και αφορά την Κορυφογραμμή Lomonosov, μία υποβρύχια οροσειρά που μπορεί να καλύπτει τον Αρκτικό Ωκεανό. Σε αυτό το σημείο ο Καναδάς έρχεται σε σύγκρουση με τη Ρωσία και τη Δανία, οι οποίοι αξιώνουν επίσης ένα τμήμα της υποβρύχιας οροσειράς. Αρχικά οι αξιώσεις του Καναδά σε σχέση με την Κορυφογραμμή Lomonosov μοιάζει πιο πολύ σαν επέκταση αλλά οι Καναδοί επιστήμονες παρουσίασαν κάποια στοιχεία σε συνέδριο που πραγματοποιήθηκε στη Νορβηγία προβάλλοντας τις σαφείς γεωλογικές σχέσεις μεταξύ των νησιών Ellesmere και της Κορυφογραμμής Lomonosov. Σε περίπτωση που τα στοιχεία αυτά γίνουν αποδεκτά, αυτό θα είναι μία νίκη του Καναδά στις εδαφικές διεκδικήσεις του στην Αρκτική καθώς η Κορυφογραμμή Lomonosov θα επεκτείνει την επικράτειά του στο Βόρειο Πόλο.

Ο Καναδάς έχει έρθει επίσης σε σύγκρουση με τη Δανία για τα δικαιώματα εθνικής κυριαρχίας όσον αφορά το νησί Hans. Αυτό το νησί, του οποίου η έκταση είναι περίπου μισό μίλι, βρίσκεται στο στενό Nares μεταξύ του Καναδικού νησιού Ellesmere και της Δανίας. Το βραχύδες νησί ήταν υπό διεκδίκηση και διαμάχες στις αρχές της δεκαετίας του 1970, αλλά το θέμα αυτό δε φαίνεται να λύθηκε διότι το νησί βρίσκεται ακριβώς πάνω στα όρια της ηπειρωτικής υφαλοκρηπίδας που χωρίζουν την Γροιλανδία από τα Αρκτικά νησιά του Καναδά. Αλλά τα γεγονότα στην Αρκτική οδήγησαν τις αντίστοιχες κυβερνήσεις του Καναδά και της Δανίας να αναθερμανθούν και να εντείνουν τις συζητήσεις τους για αυτή την ακατοίκητη ξηρά.

Χρησιμοποιώντας ως υπόδειγμα την έκταση στην οποία οι Αρκτικές χώρες θα φτάσουν για να υπερασπιστούν τα συμφέροντά τους, το καλοκαίρι του 2005, ο Καναδικός στρατός διεξήγαγε μία άσκηση κατά την οποία η Αρκτική χωροφυλακή προσεδαφίστηκε στο νησί Hans και αντικατέστησε τη σημαία της Δανίας, η οποία είχε ανεγερθεί το 1984 από τον Υπουργό της Δανίας Tom Hoeyem, με αυτή του Καναδά. Επιπλέον, οι χωροφυλακή τοποθέτησε μία πλάκα που διακήρυξε το νησί Hans Καναδικό και κατασκεύασε ένα πέτρινο σημάδι Inuit γνωστό ως Inukshuk. Μία εβδομάδα αργότερα ο Καναδός Υπουργός Εθνικής Άμυνας Bill Graham συνόδευσε

το στρατό στο νησί Hans όπου τους ξενάγησε στις Καναδικές εγκαταστάσεις του Άπω Βορρά. Κατά την επίσκεψη προωθήθηκε η σημασία της Καναδικής κυριαρχίας επί του νησιού. Η επίσκεψη αυτή προκάλεσε σημαντικές αναταραχές στη Δανία, η οποία επανειλημμένα είχε απορρίψει τους ισχυρισμούς του Καναδά για το νησί. Αλλά εκτός από τις επίσημες αντιρρήσεις και τις επισκέψεις από τις δύο χώρες, δεν επήλθαν σημαντικές αλλαγές. Ο Καναδάς και η Δανία συνεχίζουν να συμφωνούν ότι διαφωνούν.

#### 4.2.3. ΔΑΝΙΑ

Η Δανία διατηρεί τη κυριαρχία της επί της ηπειρωτικής Δανίας, της Γροιλανδίας και των Νήσων Feroe. Σε σχέση με τις Αρκτικές περιοχές, η υφαλοκρηπίδα της Γροιλανδίας και των Νήσων Feroe είναι περιοχές μεγάλης σημασίας. Η Γροιλανδία βρίσκεται μεταξύ Καναδά, Νορβηγίας και Ισλανδίας. Η Δανία συμφώνησε σχετικά με τα σύνορα μεταξύ αυτών των χωρών την πλειοψηφία των γειτονικών Αποκλειστικών Οικονομικών Ζωνών (ΑΟΖ).

Ακόμα και αν υπήρξε μία ώθηση για την ανεξαρτησία της Γροιλανδίας, την ευθύνη υπεράσπισης της ΑΟΖ της Γροιλανδίας την κατέχει η Δανία. Ενώ υπάρχει η δυνατότητα εξόρυξης χρυσού, διαμαντιών και νερού από τα παγόβουνα αυτό που αξίζει περισσότερο βρίσκεται στην υφαλοκρηπίδα της Γροιλανδίας όπου υπάρχουν μεγάλα αποθέματα πετρελαίου και φυσικού αερίου. Δεδομένου ότι η Γροιλανδία κύρωσε την UNCLOS το 2004, υπήρχε περιθώριο μέχρι το 2014 για να υποβάλουν στην Επιτροπή για τα Όρια της Υφαλοκρηπίδας τις αξιώσεις τους για την επέκταση των ορίων της υφαλοκρηπίδας πέραν των 200 ναυτικών μιλίων. Η Δανία είχε τη δυνατότητα αξίωσης πέντε πιθανών τομέων ανοικτά της Γροιλανδίας και των Νήσων Feroe. Αυτές οι πέντε περιοχές είναι νότια, βορειοανατολικά και βόρεια της Γροιλανδίας, καθώς και βορειοανατολικά και νοτιοδυτικά των Νήσων Feroe.

Οι τρεις πιθανές περιοχές ανοικτά της Γροιλανδίας περιλαμβάνουν τη Κορυφογραμμή του Erik, τη Κορυφογραμμή του Losmonon και την Κορυφογραμμή της Ανατολικής Γροιλανδίας. Η Κορυφογραμμή του Erik είναι στο νότιο τμήμα της Γροιλανδίας κοντά στο Καναδά και τη Θάλασσα Labrador και υποτίθεται ότι είναι μια φυσική προέκταση και η οποία αποτελεί ένα σημείο κλειδί στις αξιώσεις. Παράλληλα, με την ύπαρξη της κληρονομικής ιζηματογενούς διαδοχής μεταξύ

Γροιλανδίας και Καναδά, υπάρχει μία βάση για αξιώσεις πέρα από τη Θάλασσα Labrador. Η ανατολική Κορυφογραμμή της Γροιλανδίας υποτίθεται ότι είναι μία φυσική προέκταση της βορειοανατολικής Γροιλανδίας. Και πάλι η ιζηματογενής διαδοχή βόρεια και νότια της Κορυφογραμμής είναι πιθανό να συμβάλει στις αξιώσεις στη περιοχή.

Η αξίωση στα βόρεια της Γροιλανδίας εξαπλώνεται σε όλη τη διαδρομή προς το Βόρειο Πόλο. Αυτό συνεπάγεται ότι αξιώνεται η Κορυφογραμμή Lomonosov που είναι υποτίθεται φυσική προέκταση της Γροιλανδίας. Όπως οι Ρωσικές αξιώσεις επικεντρώνονται σε αυτή τη περιοχή, η Κορυφογραμμή Lomonosov είναι πιθανό να αποτελεί μια περιοχή υπό αμφισβήτηση αφού η Δανία και η Ρωσία διεκδικούν τη περιοχή αυτή ως αποκλειστικό έδαφός τους.

Δύο πιθανές αξιώσεις γύρω από τα νησιά Feroe βρίσκονται βορειοανατολικά και νοτιοδυτικά τους. Η ενδεχόμενη αξίωση για τη βορειοανατολική περιοχή βασίζεται στο γεγονός ότι τα Βασαλτικά πετρώματα φτάνουν πέρα από την υφαλοκρηπίδα και την ενδεχόμενη αξίωση για τη νοτιοδυτική περιοχή ανοικτά των νησιών Feroe η οποία βασίζεται στην υπόθεση ότι το οροπέδιο Feroe αποτελεί μια μικρή ηπειρωτική περιοχή. Η Μεγάλη Βρετανία, η Ιρλανδία και η Ισλανδία έχουν δικές τους ονομασίες για τη περιοχή. Αυτό σημαίνει ότι οι πιθανές αξιώσεις στα ανοικτά των νησιών Feroe θα αμφισβητηθούν από πολλές χώρες και κατά πάσα πιθανότητα θα είναι πιο δύσκολο να διατηρηθούν συγκριτικά με τις αξιώσεις στα ανοικτά της Γροιλανδίας.

Υπάρχουν δύο περιοχές πιθανής σύγκρουσης σχετικά με την Αρκτική για τη Δανία. Η πρώτη είναι με τον Καναδά για τη νήσο Hans και η δεύτερη βρίσκεται βόρεια της Γροιλανδίας. Η νήσος Hans είναι ένα ακατοίκητο νησί μεταξύ του Καναδικού νησιού Ellesmere και της Γροιλανδίας. Η Δανία έχει αμφισβητήσει τις Καναδικές αξιώσεις στηριζόμενη στο γεγονός ότι η νήσος Hans ανακαλύφθηκε από τον Hans Hendrik, έναν Ινουίτ από την Γροιλανδία, το νησί περιέχει γεωλογικές ομοιότητες με τη Γροιλανδία και ότι οι γηγενείς Ινουίτ της Γροιλανδίας πιθανολογείται ότι είχαν χρησιμοποιήσει το νησί στο παρελθόν. Η Συνθήκη Οριοθέτησης του 1973 μεταξύ της Δανίας και του Καναδά καθόρισαν την οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας μεταξύ της Γροιλανδίας και του Καναδά. Με τις δύο πλευρές να

βρίσκονται σε αδιέξοδο όσον αφορά τη νήσο Hans, η Συνθήκη Οριοθέτησης απέτυχε να αντιμετωπίσει το ζήτημα. Σε μία προσπάθεια να σταθεροποιήσει τις αξιώσεις του στο νησί, ο Καναδάς διεξήγαγε ερευνητικά ταξίδια το 1981 και 1983. Όταν αυτά πραγματοποιήθηκαν, οι Δανοί “απάντησαν” τοποθετώντας τη Δανική σημαία στο νησί και αφήνοντας πίσω συμβολικά ένα μπουκάλι <sup>27</sup>Aquanit. Ο στρατός της Δανίας επέστρεψε στο νησί τέσσερις φορές μεταξύ των ετών 1988 και 2003 τοποθετώντας μια καινούρια Δανική τη σημαία κάθε φορά που πήγαινε. Αυτού του είδους οι εθνικιστικές ενέργειες τόσο του Καναδά όσο και της Δανίας ήταν αιτίες ανησυχίας.

Η Δανία είχε επίσης τη δυνατότητα να διεκδικήσει τη περιοχή βόρεια της Γροιλανδίας που εκτείνεται στο Βόρειο Πόλο. Η αξίωση αυτή συμπίπτει με τη Ρωσική αξίωση που κατατέθηκε στην Επιτροπή για τα Όρια της Υφαλοκρηπίδας το 2001. Η περιοχή θα μπορούσε επίσης να αμφισβητηθεί από το Καναδά αφού υπάρχουν πιθανές αξιώσεις στην Κορυφογραμμή Lomonosov. Η διαμάχη αυτή στη Κορυφογραμμή Lomonosov θα υπάρχει στη συνέχεια σε δύο μέτωπα, μεταξύ Γροιλανδίας και Ρωσίας και μεταξύ Καναδά και Ρωσίας. Καμία από τις διαφορές αυτές όμως δε προβλέπεται να διευθετηθεί αν δεν προχωρήσουν σε επίσημη κατάθεση των αξιώσεών τους στην Επιτροπή για τα Όρια της Υφαλοκρηπίδας ο Καναδάς και η Δανία.

#### 4.2.4. ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Η Νορβηγία κατέχει τη κυριαρχία της ηπειρωτικής Νορβηγίας το νησιού Jan Mayen και του Svalbard. Εκτός από αυτές τις περιοχές, η Νορβηγία υπέβαλε τις αξιώσεις της για το “Loop Hole”, το “Banana Hole” και το δυτικό κόλπο του Nansen στην Επιτροπή για τα Όρια της Υφαλοκρηπίδας το 2006. Το λεγόμενο “ Loop Hole ”

---

<sup>27</sup> Το Aquanit ή Akvanit είναι ένα παραδοσιακό ποτό που παράγεται κυρίως στη Σκανδιναβία και η ύπαρξη του χρονολογείται από τον 15ο αιώνα. Η παλαιότερη γνωστή γραπτή αναφορά στο aquanit είναι από το 1531. Έχει χαρακτηριστική γεύση από μπαχαρικά και βότανα και το κύριο συστατικό πρέπει να είναι κύμινο ή άνηθος. Η κατ’ όγκον περιεκτικότητα του σε αλκοόλ είναι 40%. Η λέξη aquanit προέρχεται από τη Λατινική φράση aqua vitae, που σημαίνει «νερό της ζωής». Αποσταζεται είτε από σιτάρι (στη Σουηδία, στη Δανία και στη Γερμανία) ή από πατάτες ( στη Νορβηγία). Μετά την απόσταξη αρωματίζεται με βότανα, μπαχαρικά και φρούτα. Γεύσεις που επικρατούν προέρχονται από κύμινο, κάρδαμο, γλυκάνισο, μάραθο και φλούδα λεμονιού ή πορτοκαλιού. Χρησιμοποιείται ως συστατικό διάφορων κοκτέιλ. Μερικά παραδείγματα είναι τα Mountain Stream, Fjord και Alliance. Πηγή: [http://potohori.gr/category/drinks\\_a/](http://potohori.gr/category/drinks_a/)

αναφέρεται σε ένα μεγάλο σώμα νερού στη Θάλασσα Barents, η οποία περιβάλλεται από τη Νορβηγική οικονομική ζώνη, τη ζώνη προστασίας της αλιείας γύρω από το Svalbard και τη Ρωσική οικονομική ζώνη. Η περιοχή θεωρείται ότι είναι διεθνή ύδατα. Το ίδιο ισχύει και για τη λεγόμενη “Banana Hole”, η οποία είναι μια περιοχή του Αρκτικού ωκεανού που περιβάλλεται από τη Νορβηγία, την Ισλανδία, τις Νήσους Feroe και της οικονομικής ζώνης της Γροιλανδίας, στην αλιευτική ζώνη γύρω από το Jan Mayen και τη ζώνη προστασίας της αλιείας γύρω από το Svalbard. Αυτή η περιοχή είναι επίσης διεθνή ύδατα. Ο κόλπος του Nansen είναι μια αβυσσαλέα πεδιάδα με νερό βάθους περίπου 3 χιλιομέτρων στον Αρκτικό Ωκεανό και μέρος του Κόλπου της Ευρασίας. Οι αποκλειστικές οικονομικές ζώνες και οι υφαλοκρηπίδες σε αυτές τις περιοχές αντιπροσωπεύουν μια περιοχή έξι φορές μεγαλύτερη από την ηπειρωτική Νορβηγία. Το πραγματικό μέγεθος της επικράτειας που θα είναι σε θέση να κερδίσει η Νορβηγία είναι λιγότερο ξεκάθαρο λόγω των ανταγωνιστικών αξιώσεων στο Svalbard, το “Loop Hole” και το “Banana Hole”.

Μία από τις περιοχές που αξιώνει η Νορβηγία είναι ο δυτικός κόλπος του Nansen. Αυτή είναι μία περιοχή στον Αρκτικό Ωκεανό βόρεια του Svalbard, δυτικά της Γροιλανδίας. Είναι η μικρότερη περιοχή από τις τρεις που αξιώνει η Νορβηγία, όμως το ανατολικό τμήμα διασχίζει τη μεσαία γραμμή μεταξύ Νορβηγίας και Ρωσίας. Παρ’ όλα αυτά η αξίωση αυτή της Νορβηγίας δε συμπίπτει με αυτές τις Ρωσίας όσον αφορά την υφαλοκρηπίδα. Ακριβείς γραμμές δεν έχουν καταρτιστεί ακόμα καθώς και οι δύο χώρες έχουν συμφωνήσει να περιμένουν τις συστάσεις της Επιτροπής για τα Όρια της Υφαλοκρηπίδας.

Η πραγματική έκταση την οποία η Νορβηγία θα είναι σε θέση να αποκτήσει μέσω της υποβολής των αξιώσεών της στην Επιτροπή για τα Όρια της Υφαλοκρηπίδας δεν είναι σαφής λόγω της διαμάχης για το Svalbard και τις ανταγωνιστικές αξιώσεις για το “Loop Hole”, τη νότια περιοχή του “Banana Hole” και το δυτικό κόλπο του Nansen. Σημειώνεται ότι χορηγήθηκε στη Νορβηγία η κυριαρχία στο Svalbard με τη Συνθήκη του Svalbard το 1920. Ενώ η συνθήκη αυτή έδωσε στη Νορβηγία κυριαρχία επί του νησιού, προβλέπει επίσης σε μέρη της ίσα δικαιώματα εκμετάλλευσης των πόρων του νησιού. Αυτή η πτυχή της συνθήκης είναι που δημιούργησε τη διαμάχη για το ποιος ελέγχει την ΑΟΖ και την υφαλοκρηπίδα στο νησί.



Η ερμηνεία της Συνθήκης του Svalbard το 1920 είναι το σημείο όπου οι δύο πλευρές διαφωνούν. Η Νορβηγία πιστεύει ότι δεδομένου του ότι η συνθήκη ασχολείται ρητά με τα ίσα δικαιώματα εκμετάλλευσης των χωρικών υδάτων, δεν έχει καμία αρμοδιότητα πέρα από αυτά. Προκειμένου να ενισχυθεί αυτός ο ισχυρισμός, η Νορβηγία, καθιέρωσε μία περιοχή τεσσάρων μιλίων χωρικών υδάτων για το Svalbard. Με τη καθιέρωση αυτών των χωριών υδάτων η Νορβηγία προσπάθησε να περιορίσει τη γεωγραφική περιοχή στην οποία εφαρμόζεται η Συνθήκη του 1920. Δεδομένου ότι η Συνθήκη αυτή έδωσε ίσες δυνατότητες εκμετάλλευσης, η προσπάθεια της Νορβηγίας να οριστεί αυτή η περιοχή θα της επέτρεπε να αποκτήσει τον πλήρη έλεγχο της ΑΟΖ και της υφαλοκρηπίδας του Svalbard. Ένα άλλο σημείο το οποίο είναι υπό συζήτηση για την Νορβηγία είναι ότι της έχει ανατεθεί πλήρης και απόλυτη κυριαρχία που σημαίνει ότι δέχεται το προνόμιο των αποκλειστικών δικαιωμάτων σε αυτές τις περιοχές των ωκεανών.

Ενώ η Νορβηγία βλέπει τη Συνθήκη του Svalbard του 1920 από τη κυριολεκτική της πλευρά, άλλοι βλέπουν τη συνθήκη πιο ερμηνευτικά. Η Ισλανδία και η Ρωσία οι οποίες αντιτίθενται στη στάση της Νορβηγίας σχετικά με τη Συνθήκη του 1920, ισχυρίζονται ότι το Svalbard έχει τη δική του υφαλοκρηπίδα και ότι οι αρχές της μη διάκρισης ισχύουν και παρακειμένως. Η επικρατούσα διεθνής κοινή γνώμη είναι ότι η Νορβηγία διατηρεί τη πλήρη κυριαρχία πάνω από το Svalbard και τη δικαιοδοσία στις θάλασσες γύρω από αυτό καθώς και ότι οι διατάξεις της Συνθήκης του Svalbard πρέπει να εφαρμόζονται στις περιοχές αυτές. Η στάση αυτή δείχνει ότι η Νορβηγία κατέχει τη κυριαρχία της ΑΟΖ και της υφαλοκρηπίδας στη περιοχή αυτή καθώς και την αξιοποίηση όπως έχει υπογραφεί από τα κράτη στη Συνθήκη του 1920. Αυτή η συνθήκη κατά κάποιο τρόπο δεν επιτρέπει τυχόν περιορισμούς στη κυριαρχία της Νορβηγίας στο Svalbard που δεν αναφέρονται εντός αυτής αλλά αντιθέτως αναγνωρίζει τη πλήρη κυριαρχία της. Η Νορβηγία ισχυρίζεται ότι ο προσδιορισμός της πρόσβασης στην υφαλοκρηπίδα μπορεί να γίνει αφού η Επιτροπή προσδιορίσει το περίγραμμα της υφαλοκρηπίδας.

Αλλού, η Νορβηγία αξιώνει το “Loop Hole” της Θάλασσας Barents που συμπίπτει με τις αξιώσεις της Ρωσίας. Το “Loop Hole” είναι μία περιοχή στη Θάλασσα Barents εκτός της ΑΟΖ της Νορβηγίας και της Ρωσίας. Είναι περίπου 115.000 τετραγωνικά μέτρα και φέρεται να είναι ιδιαίτερα πλούσια σε φυσικούς

πόρους. Όπως και με πολλές θαλάσσιες εδαφικές διαφορές, οι αξιώσεις που συμπίπτουν σε αυτή τη περιοχή υπάρχουν λόγω της αδυναμίας οριοθέτησης των γραμμών. Η Νορβηγία είναι υπέρμαχος μίας μέσης γραμμής ενώ η Ρωσία τάσσεται υπέρ της γραμμής τομέα. Το επιχείρημα της Νορβηγίας για μία μέση γραμμή στηρίζεται στο άρθρο 6 της Σύμβασης όπου αναφέρει ότι «ελλείψει συμφωνίας ή αν δεν υπάρχουν ειδικές περιστάσεις, το όριο είναι η μέση γραμμή». Η άποψη της Νορβηγίας ενισχύεται ακόμα περισσότερο από το άρθρο 75 της Σύμβασης όπου αναφέρει ότι «η οριοθέτηση της ΑΟΖ μεταξύ των κρατών με έναντι ή προσκείμενες ακτές πραγματοποιείται κατόπιν συμφωνίας». Αυτό το άρθρο δημιουργήθηκε για να επιτευχθεί μία δίκαιη λύση μεταξύ των γειτονικών χωρών.

Ενώ η Νορβηγία χρησιμοποιεί τη μέση γραμμή, η Ρωσία υποστηρίζει ότι υπάρχουν ειδικές περιστάσεις που καλούν μία εναλλακτική γραμμή ορίου. Οι Ρωσία ισχυρίζεται ότι η «αρχή τομέα» είναι εφαρμόσιμη στο “Loop Hole”. Η αρχή αυτή θα όριζε μία ευθεία γραμμή από το δυτικότερο σημείο της Ρωσικής επικράτειας μέχρι το Βόρειο Πόλο. Η Ρωσία ισχυρίζεται ότι η στρατιωτική-στρατηγική σημασία της περιοχής και ένα Σοβιετικό διάταγμα του 1926 το οποίο πρώτο υποστήριζε την αρχή τομέα αποτελεί ειδική περίπτωση όσον αφορά τη συγκεκριμένη αξίωση. Μια γραμμή τομέα θα μπορούσε να παραχωρήσει στη Ρωσία ολόκληρο το “Loop Hole” καθώς και μερικές από τις ΑΟΖ της Νορβηγίας που επί του παρόντος δεν συμπίπτουν με τις ΑΟΖ της Ρωσίας.

Τέλος, η νότια περιοχή του “Loop Hole” είναι η περιοχή του κόλπου της Νορβηγίας μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας της Νορβηγίας, του Svalbard, της Ισλανδίας και των νησιών Feroe. Η περιοχή αυτή είναι η ηπειρωτική χώρα της Νορβηγίας, του Jan Mayen, των νησιών Feroe και της Ισλανδίας και όλα έχουν ανταγωνιστικές αξιώσεις για την υφαλοκρηπίδα. Το 2006, επιτεύχθηκε μια διαδικαστική συμφωνία για την οριοθέτηση της περιοχής. Η διαδικασία είναι να υπάρξει αναμονή για τη λήψη συστάσεων από την Επιτροπή για τα Όρια της Υφαλοκρηπίδας με στόχο την τελική οριοθέτηση βάσει των συστάσεων αυτών. Αντικατοπτρίζοντας τις δυνατότητες της UNCLOS και την ικανότητα της Επιτροπής για τα Όρια της Υφαλοκρηπίδας για να μεσολαβήσουν στις εδαφικές συγκρούσεις, η Νορβηγία, η Ισλανδία και η Δανία έχουν συμφωνήσει να υποβάλουν τις διαφορές τους στην Επιτροπή για τα Όρια της Υφαλοκρηπίδας για τις συστάσεις τους.

#### 4.2.5. ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Με πολλούς τρόπους, οι Ηνωμένες Πολιτείες ενσαρκώνουν την ιστορική συζήτηση για τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) που περιλαμβάνει επίσης το μέλλον αυτού του καθεστώτος ως μηχανισμό επίλυσης των διαφορών. Ενώ το θερμό κλίμα του πλανήτη έχει τη δυνατότητα να ανοίξει νέους πόρους στην Αρκτική και οι νέοι δρόμοι για τη ναυτιλία προσφέρουν σημαντικές οικονομικές υποσχέσεις, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι η Αρκτική δεν είναι απλά ένα ελεύθερο έδαφος για να αξιωθεί από τον πρώτο ο οποίος θα τοποθετήσει μία σημαία εκεί. Η Σύμβαση αποτελεί ένα ολοκληρωμένο πολυμερές καθεστώς που ισχύει στην Αρκτική. Παρ' όλα αυτά, νέες ανακαλύψεις έχουν πυροδοτήσει μια υποβρύχια αρπαγή γης με τις Αρκτικές χώρες να αιτούνται από την Επιτροπή για τα Όρια της Υφαλοκρηπίδας το δικαίωμα να προσαρτήσουν αυτές τις περιοχές στις αντίστοιχες ΑΟΖ τους.

Οι Ηνωμένες Πολιτείες είναι μεταξύ των χωρών που πιστεύουν ότι έχουν ένα μερίδιο στην Αρκτική, παρ' όλο που είναι μία χώρα η οποία δεν έχει υπογράψει την UNCLOS. Το 2008 η κυβέρνηση των Η.Π.Α. ξόδεψε περίπου 5,6 εκατομμύρια δολάρια για να αποδείξει ότι η υφαλοκρηπίδα τους στα ανοιχτά της Αλάσκα εκτείνεται πέρα από το όριο των 200 ναυτικών μιλίων. Αυτή η έρευνα που διεξήχθη από τις Η.Π.Α. είναι σε εξέλιξη από το 2001, εν αναμονή κύρωσης της σύμβασης. Εκτός της αποστολής σκαφών για τη χαρτογράφηση του πυθμένα της Αρκτικής, οι Η.Π.Α. διεξάγουν επίσης έρευνα για τη χαρτογράφηση του βυθού του Ατλαντικού στον Κόλπο του Μεξικού, στον Κόλπο της Αλάσκα, στη Βερίγγειο Θάλασσα, στο Kingman Reef και στα νησιά Marianas.

Ωστόσο, δεδομένου ότι οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής δεν έχουν υπογράψει την UNCLOS, δεν έχουν πρόσβαση στο φόρουμ στο οποίο θα μπορούσαν να προστατεύονται πιθανές αξιώσεις. Παρά το γεγονός ότι συμμετείχε ενεργά στις αρχικές ενέργειες που οδήγησαν στη δημιουργία της UNCLOS, οι Ηνωμένες Πολιτείες δεν έχουν επικυρώσει ακόμα τη συνθήκη. Είναι γεγονός ότι υπάρχουν εσωτερικές διαμάχες στην πολιτική ηγεσία των Η.Π.Α. με αντικρουόμενες απόψεις όσον αφορά τη Συνθήκη και αυτά που πρεσβεύει. Ωστόσο, υπάρχει μία σημαντική περιοχή βορείως της περιοχής που ήδη εκμεταλλεύεται ανοιχτά της Αλάσκα και βόρεια από τις πλαγιές της που θα μπορούσε να παγιωθεί και να διεκδικηθεί αφού

βρίσκεται εντός των χωρικών υδάτων της Αμερικής. Αυτό φαίνεται να είναι το επίκεντρο της αλλαγής πέρα από τις θεωρούμενες από τους Αμερικανούς σκληροπυρηνικές δημοκρατικές θέσεις της Συνθήκης όπου όλες οι υπογράφουσες χώρες διεκδικούν όλο και περισσότερες περιοχές και όλο και λιγότερες από αυτές μένουν ως κοινή κληρονομιά.

Η διοίκηση του Προέδρου George W. Bush αναβίωσε τις διαπραγματεύσεις με σκοπό να φέρει τη συνθήκη πιο κοντά στη ψήφισή της. Ο Πρόεδρος Clinton υπέγραψε τη Συνθήκη και την έστειλε στο Κογκρέσο όπου δεν κρίθηκε κατάλληλη για προσχώρηση από τους Ρεπουμπλικάνους του Κογκρέσου. Ο Πρόεδρος George W. Bush προσπάθησε επίσης να προωθήσει τη σύμβαση μέσω του Κογκρέσου και ήταν υπέρμαχος της Συνθήκης. Τη τελευταία ημέρα της θητείας του, θέσπισε Προεδρική Οδηγία Εθνικής Ασφάλειας επαναλαμβάνοντας την επιθυμία του για προσχώρηση στη σύμβαση τονίζοντας παράλληλα το επείγον του χαρακτήρα της κίνησης αυτής. Η οδηγία αναγνώρισε επίσης το γεγονός ότι τα περισσότερο γνωστά κοιτάσματα πετρελαίου βρίσκονται εκτός της δικαιοδοσίας των Ηνωμένων Πολιτειών και τόνισε την ανάγκη της πρόσβασης σε αυτά. Πολλοί συντηρητικοί ωστόσο εξακολούθησαν να υποστηρίζουν την άποψη του Ρίγκαν ότι η σύμβαση έχει πάρα πολλή δύναμη για μια ασύδοτη διεθνή γραφειοκρατία και ότι αντιπροσωπεύει ένα δραματικό βήμα έναντι της παγκόσμιας διακυβέρνησης. Ίσως ο σημαντικότερος λόγος που εξηγεί γιατί η κυβέρνηση των Ηνωμένων Πολιτειών δεν αποδέχεται την UNCLOS είναι το γεγονός ότι οι Ρεπουμπλικάνοι, ως επί το πλείστον, είναι σθεναρά αντίθετοι στη σύμβαση καθώς επίσης και στη παγκόσμια διακυβέρνηση και διατηρούν τη δυνατότητα να μπλοκάρουν την επικύρωση της συνθήκης από τη Γερουσία.

Ενώ οι Ηνωμένες Πολιτείες βρίσκονται σε συζητήσεις για το αν ή όχι η σύμβαση θα υπονομεύσει τη κυριαρχία των Ηνωμένων Πολιτειών, η Ρωσία, ο Καναδάς και τα άλλα Αρκτικά κράτη κάνουν ότι μπορούν για να αποδείξουν ότι τα νέα διαθέσιμα εδάφη ανήκουν σε αυτούς. Περιμένοντας την επικύρωση της σύμβασης οι Ηνωμένες Πολιτείες κινδυνεύουν να χάσουν το έδαφος σε χώρες που ήδη λειτουργούν στο πλαίσιο της συνθήκης και ειδικότερα στον Καναδά. Για παράδειγμα, η Θάλασσα του Beaufort περιλαμβάνει μία περιοχή όπου η ΑΟΖ των Ηνωμένων Πολιτειών συμπίπτει με αυτή του Καναδά. Όπως ήταν αναμενόμενο, οι δύο χώρες έχουν διαφορετικές απόψεις για το πώς η περιοχή η οποία καλύπτει

περισσότερα από 7.000 τετραγωνικά ναυτικά μίλια θα πρέπει να οριοθετηθεί. Ο Καναδάς υποστηρίζει ότι η συνθήκη που υπογράφηκε μεταξύ της Ρωσίας και του Ηνωμένου Βασιλείου για το προσδιορισμό των συνόρων 141 μοίρες δυτικά του μεσημβρινού όσον αφορά τον παγωμένο ωκεανό θα πρέπει να παραμείνει ως έχει. Η θέση των Ηνωμένων Πολιτειών είναι ότι αφού κανένα θαλάσσιο σύνορο δεν έχει τεθεί υπό διαπραγμάτευση μεταξύ Καναδά και Ηνωμένων Πολιτειών το σύνορο θα πρέπει να βρίσκεται κατά μήκος της μέσης γραμμής μεταξύ των δύο ακτών. Αυτό είναι το είδος της εδαφικής διαφοράς που οι Ηνωμένες Πολιτείες αναμένεται να χάσουν λόγω μη επικύρωσης της σύμβασης.

Για να έχουν νόμιμο λόγο στο διαχωρισμό των νέων διαθέσιμων πόρων στην Αρκτική, μία προσέγγιση είναι ότι οι Ηνωμένες Πολιτείες θα πρέπει να επικυρώσουν την UNCLOS το συντομότερο δυνατό. Σχεδόν όλη η αντίθεση με τη σύμβαση από τη πλευρά των Ηνωμένων Πολιτειών μπορεί να αποδοθεί στο παλαιό πολιτικό κατεστημένο και στη παράλογη δυσπιστία των διεθνών οργανισμών όπως τα Ηνωμένα Έθνη. Με την επικύρωση της συνθήκης, οι Ηνωμένες Πολιτείες όχι μόνο θα είναι σε θέση να προάγουν τους στόχους τους σε σχέση με τις διαμάχες στην Αρκτική, αλλά θα αναλάβουν ηγετικό ρόλο στις διεθνείς διαπραγματεύσεις. Η αποτυχία τους να το κάνουν αυτό θα οδηγήσει σε απώλεια του διεκδικούμενου Αρκτικού εδάφους και των στρατηγικών πόρων.

#### 4.3. Ο IMO ΚΑΙ Η ΕΠΙΛΥΣΗ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

Το μέρος XV της UNCLOS παρέχει επιλύσεις στις διαφορές μεταξύ των κρατών μερών σχετικά με την ερμηνεία ή την εφαρμογή της σύμβασης. Για το σκοπό αυτό το άρθρο 279 απαιτεί από τα συμβαλλόμενα κράτη για την επίλυση τυχόν διαφορών σχετικά με την ερμηνεία ή την εφαρμογή της σύμβασης ειρηνικά μέσα. Το Τμήμα 2 του μέρους XV της UNCLOS παρέχει επίσης μία υποχρεωτική διαδικασία που συνεπάγεται δεσμευτικές αποφάσεις για την επίλυση των διαφορών, όταν δεν έχει επιτευχθεί λύση από τα μέρη. Οι διαφορές που προκύπτουν βάσει της UNCLOS μπορούν να υποβληθούν στο Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας που ιδρύθηκε βάσει της σύμβασης, το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης ή σε διαιτησία, σύμφωνα με το άρθρο 287 της UNCLOS. Ο συμβιβασμός είναι επίσης μία διαθέσιμη επιλογή και σε ορισμένες περιπτώσεις η υποβολή σε αυτή είναι υποχρεωτική.

Σύμφωνα με το άρθρο 1 του παραρτήματος VII της UNLCOS, διαφορές σχετικά με την ερμηνεία ή την εφαρμογή των άρθρων όσον αφορά την πλοήγηση, περιλαμβανομένης της ρύπανσης από πλοία και από απόρριψη μπορεί να υποβληθεί σε ειδική διαιτητική διαδικασία που προβλέπεται από το εν λόγω παράρτημα. Σύμφωνα με το άρθρο 2 του ιδίου παραρτήματος, κατάλογος εμπειρογνομόνων στο τομέα της ναυσιπλοΐας, περιλαμβανομένης της ρύπανσης από πλοία και από απόρριψη πρέπει να καταρτίζεται και να διατηρείται από τον IMO, ο οποίος και θα αποτελείται από εμπειρογνώμονες που ορίζονται από τα κράτη μέρη.

Σε συμμόρφωση με το άρθρο 2 του παραρτήματος VII της UNLCOS, ο IMO κάλεσε όλα τα κράτη μέρη της σύμβασης κατά τη στιγμή της έναρξης ισχύος του και κάθε κράτος που καθίσταται συμβαλλόμενο μέρος να διορίσουν δύο εμπειρογνώμονες. Σε απάντηση της πρόσκλησης αυτής, πολλά κράτη έχουν ορίσει τους εμπειρογνώμονές τους.

Σύμφωνα με το άρθρο 289 της UNCLOS, σε κάθε διαφορά στην οποία εμπλέκονται επιστημονικά ή τεχνικά ζητήματα, οι εμπειρογνώμονες της κατηρτισμένης λίστας όσον αφορά στη σχέση με τις ειδικές διαδικασίες διαιτησίας μπορούν να επιλεγούν ώστε να βοηθήσουν στη διαδικασία που ακολουθείται από τα δικαστήρια τα οποία ασκούν δικαιοδοσία υπό το παράρτημα XV της UNCLOS.

Η δικαιοδοσία του δικαστηρίου που αναφέρεται στο άρθρο 287 για τις διαφορές που αφορούν την ερμηνεία ή την εφαρμογή της σύμβασης επεκτείνεται επίσης στην ερμηνεία ή την εφαρμογή μίας διεθνούς συμφωνίας που σχετίζεται με τους σκοπούς της σύμβασης, η οποία υποβάλλεται σε ένα δικαστήριο βάσει της συμφωνίας σύμφωνα με το άρθρο 288. Στο πλαίσιο αυτό, το άρθρο 16 του πρωτοκόλλου LC του 1996 προβλέπει τη δυνατότητα επίλυσης διαφορών των εμπλεκόμενων μερών εφαρμόζοντας τις διαδικασίες επίλυσης διαφορών της UNCLOS. Παρόμοια διάταξη περιέχεται στη Διεθνή Σύμβαση του Ναϊρόμπι για τη καθέλκυση ναυαγίων.

Σύμφωνα με το παράρτημα VI, άρθρο 22 της UNCLOS, το Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας μπορεί επίσης να ασκήσει δικαιοδοσία επί των διαφορών που αφορούν την ερμηνεία ή την εφαρμογή μιας συνθήκης που ισχύει

ήδη και έχει να κάνει με θέματα που καλύπτονται ήδη από την UNLCOS, αν όλα τα μέρη της συνθήκης συμφωνούν. Οι συμφωνίες στο τομέα αυτό μπορεί να συναφθούν από τα μέρη σε συνθήκες του IMO σε σχέση με οποιαδήποτε διαφορά σχετικά με την ερμηνεία ή την εφαρμογή τους.

Σύμφωνα με το άρθρο 223 της UNCLOS, ένα κράτος το οποίο ενεργεί ενάντια ενός ξένου πλοίου όσον αφορά τις παραβιάσεις των διεθνών ή εθνικών νόμων και κανονισμών για τη πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος απαιτείται να λάβει μέτρα για να διευκολύνει την ακρόαση των μαρτύρων και την αποδοχή των αποδεικτικών στοιχείων που προσκόμισε μεταξύ άλλων στον IMO. Ένα τέτοιο κράτος απαιτείται επίσης να διευκολύνει τη συμμετοχή σε μία τέτοια διαδικασία των επίσημων εκπροσώπων του οργανισμού (IMO), οι οποίοι έχουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που μπορεί να προβλέπονται από την εθνική νομοθεσία και τους κανονισμούς καθώς και από το διεθνές δίκαιο.

Τα αρμόδια όργανα του IMO μπορεί να χρειαστεί να εξετάσουν τις διαδικασίες και τις ρυθμίσεις που απαιτούνται για να μπορέσει ο IMO να παρέμβει σε μία τέτοια διαδικασία, συμπεριλαμβανομένων των κριτηρίων για να προσδιοριστεί πότε μία τέτοια παρέμβαση θα ήταν σκόπιμη και η διαδικασία για τον ορισμό των επίσημων εκπροσώπων του οργανισμού.

Το άρθρο 297 της UNCLOS ορίζει τις καταστάσεις όταν οι υποχρεωτικές διαδικασίες επίλυσης διαφορών που συνεπάγεται δεσμευτικές αποφάσεις, όπως ορίζεται στο τμήμα 2 του μέρους XV, ισχύουν επίσης και για διαφορές που αφορούν την ερμηνεία ή την εφαρμογή της σύμβασης σε σχέση με την άσκηση από το παράκτιο κράτος των κυριαρχικών δικαιωμάτων ή της δικαιοδοσίας του. Στο πλαίσιο αυτό, το άρθρο 297 προβλέπει ότι οι διαδικασίες αυτές θα ισχύουν όταν προβάλλεται ένας ισχυρισμός ότι ένα παράκτιο κράτος έχει ενεργήσει κατά παράβαση συγκεκριμένων διεθνών κανόνων και προτύπων για τη προστασία και τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος που ισχύουν για το παράκτιο κράτος και τα οποία είτε έχουν καθιερωθεί με τη Σύμβαση είτε μέσω ενός αρμόδιου διεθνούς οργανισμού ή διπλωματικής διάσκεψης σύμφωνα με την UNCLOS.<sup>28</sup>

---

<sup>28</sup> Secretariat of the International Maritime Organization, 2014.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Στις σελίδες που προηγήθηκαν πραγματοποιήθηκε η ανάλυση του νομικού καθεστώτος που ισχύει στα παράκτια κράτη της Αρκτικής και το οποίο βασίζεται στο Δίκαιο της Θάλασσας που αποτελεί κομμάτι του Διεθνούς Δικαίου. Συγκεκριμένα, παρουσιάστηκαν οι θαλάσσιες ζώνες των παράκτιων κρατών καθώς και οι νόμοι και οι κανονισμοί που εφαρμόζει το κάθε κράτος στις ζώνες αυτές. Εδώ διαπιστώνουμε ότι βάσει των κριτηρίων τα οποία έχει εφαρμόσει κάθε κράτος για την οριοθέτηση των θαλάσσιων ζωνών του αναμένεται να προκύψουν συγκρούσεις οι οποίες βέβαια αναλύονται στη συνέχεια της εργασίας.

Δεδομένων των περιβαλλοντικών εξελίξεων, λόγω της υπερθέρμανσης του πλανήτη, που αφορούν το λιώσιμο των πάγων στην Αρκτική, δημιουργούνται ευκαιρίες ανάπτυξης της ναυτιλιακής δραστηριότητας στους τομείς του εμπορίου, του τουρισμού (κρουαζιέρες), της έρευνας και της εκμετάλλευσης φυσικών πόρων. Αν και η πρώτη διέλευση του Βορειοδυτικού περάσματος χρονολογείται το 1906, μέχρι και σήμερα διαπιστώνουμε σημαντικές ελλείψεις όσον αφορά την ασφάλεια των πλοίων. Οι δρόμοι που ανοίγονται – το Βορειοδυτικό και το Βορειοανατολικό πέρασμα - αποτελούν διαδρομές οι οποίες λόγω της μετακίνησης των πάγων δεν δύναται να είναι προκαθορισμένες και έτσι κρύβονται κίνδυνοι για τα πλοία. Είναι δύσκολο για τα πλοία να χρησιμοποιούν όργανα χάραξης πορείας ώστε να εξασφαλίζεται μία ασφαλής διέλευση. Αυτό βάζει σε κίνδυνο τόσο ένα πλοίο, στο ενδεχόμενο σύγκρουσης του με ένα μεγάλο κομμάτι πάγου, όσο και το εμπόρευμα το οποίο μεταφέρει. Επιπλέον, ένα βασικό κριτήριο επιλογής μίας διαδρομής είναι και το βάθος της θάλασσας, οπότε εδώ δύναται να υπάρξει κίνδυνος προσάραξης. Η μη προβλεψιμότητα της ροής των πάγων είναι πιθανό να κοστίζει ακριβά σε μία εταιρεία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων διότι οποιοδήποτε εμπόδιο επηρεάζει το χρονοδιάγραμμα που πρέπει να ακολουθήσει το πλοίο οπότε διαπιστώνουμε ότι εδώ ενέχεται σημαντικός οικονομικός κίνδυνος. Σε περίπτωση χρήσης ενός παγοθραυστικού μία ναυτιλιακή επιβαρύνεται με επιπλέον κόστος οπότε πάλι διαπιστώνουμε ότι ενέχεται οικονομικός κίνδυνος. Όσον αφορά τα μέτρα έκτακτης ανάγκης και τη παροχή βοήθειας σε ένα πλοίο από ξηράς, συμπεραίνουμε ότι δεν έχουν ληφθεί τα απαραίτητα μέτρα και ως εκ τούτου τα πλοία αντιμετωπίζουν δυσκολίες στη επικοινωνία, τον ανεφοδιασμό και την άμεση παροχή βοήθειας.



Επίσης, υπάρχουν ελλείψεις στις υποδομές πλοήγησης, για παράδειγμα οι σηματοδότες θα μπορούσαν να επισημαίνουν κινδύνους σε ένα πλοίο κάτι που αποτελεί ακόμα ένα θέμα προς επίλυση καθώς η θέση τους δε θα μπορούσε να είναι σταθερή λόγω της μετακίνησης των πάγων.

Μετά από την ανάλυση της δραστηριότητας της ναυτιλίας τακτικών γραμμών στην Αρκτική συμπεραίνουμε ότι η Βόρεια Θαλάσσια Διαδρομή είναι πιθανό να μπορεί να αντικαταστήσει τη διαδρομή μέσω της Διώρυγας του Σουέζ στο μακρύ μέλλον και σύμφωνα με προβλέψεις γύρω στο 2040 όταν οι πάγοι θα είναι μικρότερης έκτασης και οι πιθανότητες παρεμπόδισης στη πλεύση ενός πλοίου θα είναι λιγότερες. Το παραπάνω συμπέρασμα υπόκειται σε σημαντικές αβεβαιότητες που αφορούν τις περιβαλλοντικές συνθήκες, τη διαθεσιμότητα σε υποδομές και λιμάνια και τα υψηλά κόστη λειτουργίας συγκριτικά με τις νότιες διαδρομές.

Όσον αφορά το κλάδο της κρουαζιέρας, αυτός αποτελεί ένα κομμάτι της ναυτιλιακής δραστηριότητας το οποίο έχει αναπτυχθεί ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια. Μακροπρόθεσμα φαίνεται να αναπτύσσεται σε ικανοποιητικό βαθμό αποτελώντας έναν προσοδοφόρο κλάδο γεγονός που οφείλεται τόσο στην ανάγκη των ανθρώπων να εξερευνήσουν παρθένες περιοχές του πλανήτη όσο και στο ότι ένα κρουαζιερόπλοιο αποτελεί μία αυτόνομη μονάδα και αυτό έχει ως αποτέλεσμα να μην εξαρτάται από χερσαίες δυνάμεις κυρίως όσον αφορά την ομαλή λειτουργία του. Όσον αφορά όμως το ενδεχόμενο ενός ατυχήματος και αυτό όπως και τα εμπορικά πλοία παραμένει αβοήθητο.

Σύμφωνα με την ανάλυση που προηγήθηκε στα περιβαλλοντικά θέματα που προκύπτουν στην Αρκτική καταρχάς διαπιστώνουμε το πλήθος τόσο των ατόμων όσο και τον ζώων αλλά και της χλωρίδας που είναι δέκτες των επιπτώσεων των αλλαγών στο ζωτικό τους περιβάλλον. Κάνοντας μία ανασκόπηση, που ξεκινά το 1989, στα περιβαλλοντικά θέματα αναλύουμε τις αποφάσεις που πάρθηκαν από τα Αρκτικά κράτη σχετικά με τα θέματα αυτά και τις στρατηγικές για τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που έχουν ως στόχο τόσο τη παρακολούθηση των επιπτώσεων αυτών όσο και τη πρόληψη και τα μέτρα έκτακτης ανάγκης, τη προστασία και τη βιώσιμη ανάπτυξη και αξιοποίηση της Αρκτικής. Μέσα από την ανάδειξη των πιο σημαντικών περιβαλλοντικών θεμάτων που αφορούν την αύξηση

της οξύτητας στην Αρκτική, τους επίμονους οργανικούς ρύπους, τη ρύπανση από το πετρέλαιο, τη ραδιενέργεια και τα βαρέα μέταλλα, καταλήγουμε για μία ακόμη φορά δυστυχώς, στο συμπέρασμα ότι ακόμη και σήμερα υπάρχουν σημαντικές ελλείψεις στα θέματα προστασίας του περιβάλλοντος. Συγκεκριμένα, ακόμη και συμφωνίες οι οποίες έχουν καθιερωθεί, όπως για παράδειγμα η συμφωνία μεταξύ Ηνωμένων Πολιτειών και Ρωσίας για τις πετρελαιοκηλίδες που καθιερώθηκε το 1989, δεν έχουν δοκιμαστεί και εφαρμοστεί. Επίσης, είναι γεγονός ότι για τον έλεγχο των οργανικών ρύπων ένας μεγάλος αριθμός αναπτυσσόμενων χωρών δεν έχει λάβει δράση ακόμα. Παράλληλα, η όξυνση των ωκεανών αγνοείται ακόμα από το καθεστώς για το κλίμα το οποίο περιορίζεται σε ρυθμίσεις για την υπερθέρμανση του πλανήτη. Η όξυνση των ωκεανών δεν έχει εξετασθεί σε βάθος άρα είναι δύσκολη η χάραξη μίας συγκεκριμένης πολιτικής σχετικά με αυτή. Όσον αφορά τα θέματα της ραδιενέργειας και των βαρέων μετάλλων, αντιμετωπίζονται κάπως περιορισμένα μέσω συντονισμένων προγραμμάτων, σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, η οποία φαίνεται ανεπαρκής σε ότι αφορά τις ενέργειες και στρατηγικές αντιμετώπισης των δυο συγκεκριμένων θεμάτων στις μέρες μας γεγονός που δημιουργήσε προβληματισμό σχετικά με το πώς και αν τα Αρκτικά κράτη λαμβάνουν δράσει ενάντια σε σημαντικά περιβαλλοντικά προβλήματα.

Αφού λοιπόν αναλύθηκε εκτενώς το νομικό πλαίσιο πάνω στο οποίο βασίζεται η ναυτιλιακή δραστηριότητα καθώς και το νομικό πλαίσιο σύμφωνα με το οποίο λαμβάνουν δράση τα κράτη για τη περιβαλλοντική προστασία, η εργασία ολοκληρώνεται αναλύοντας τις διεκδικήσεις των Αρκτικών κρατών στο Βόρειο Πόλο και οι διαμάχες τους όσον αφορά τις επεκτάσεις των υδάτινων ορίων που αξιώνουν. Αξίζει να σημειωθεί ότι μεταξύ της Ρωσίας, του Καναδά, της Δανίας, της Νορβηγίας και των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής, το κράτος το οποίο έχει ουσιαστικά και σημαντικά οφέλη από τις αξιώσεις του είναι η Ρωσία.

Μετά την της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας το 1997 παρέχεται στη Ρωσία το μεγαλύτερο μέρος του Αρκτικού Ωκεανού σε σχέση με οποιοδήποτε άλλο κράτος. Η Ρωσία διεκδικεί 1,2 εκατομμύρια τετραγωνικά χιλιόμετρα για την επέκταση της ΑΟΖ της. Γίνεται λοιπόν κατανοητό ότι οποιαδήποτε αξίωση άλλου κράτους στον Αρκτικό Ωκεανό δύναται να συμπίπτει με αυτές της Ρωσίας. Η Νορβηγία είναι ένα τέτοιο κράτος όπου μεταξύ αυτής και της

Ρωσίας έχουμε συμπίπτουσες ΑΟΖ αφού οι διεκδικήσεις τους στην υφαλοκρηπίδα είναι μεγαλύτερες των 200 ναυτικών μιλίων. Σύμπτωση επίσης με τις Ρωσικές αξιώσεις έχουν επίσης και η Δανία με τον Καναδά που αφορούν την Κορυφογραμμή Lomonosov. Το συμπέρασμα λοιπόν σύμφωνα με τα παραπάνω είναι ο στόχος της Ρωσίας για μεγιστοποίηση των αξιώσεών της με σκοπό την κυριαρχία στην αγορά πετρελαίου και φυσικού αερίου, την εκμετάλλευση των θαλάσσιων διαδρομών η οποία θα φέρει οικονομικά οφέλη σε περίπτωση που αποδειχθεί η Βόρεια Θαλάσσια Διαδρομή είναι συντομότερη αλλά και οικονομικότερη από πλευράς τελών.

Για τον Καναδά έχουμε τρεις εδαφικές διεκδικήσεις. Η πρώτη αφορά τη Θάλασσα Beaufort λόγω της οποία έρχεται σε σύγκρουση με τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, η δεύτερη περιλαμβάνει την επέκταση της υφαλοκρηπίδας του και αφορά την Κορυφογραμμή Lomonosov λόγω της οποίας έρχεται σε σύγκρουση με τη Ρωσία και τη Δανία και η τρίτη αφορά το νησί Hans όπου πάλι συγκρούεται με τη Δανία. Η διαμάχη Δανίας και Καναδά κρατάει πολλά χρόνια και αν και τα δύο κράτη διεκδικούν εμφανώς τα εδάφη στα οποία θέλουν να επεκταθούν, λύση δεν έχει βρεθεί κι έτσι αναμένονται αποφάσεις.

Όσον αφορά τη Δανία, αυτή αξιώνει πέντε τομείς στα ανοιχτά της Γροιλανδίας. Αυτοί είναι νότια, βόρεια και βορειοανατολικά της Γροιλανδίας και βορειοανατολικά και νοτιοδυτικά των νησιών Feroe. Οι τρεις πιθανές περιοχές αφορούν τη Κορυφογραμμή του Erik, του Lomonosov και της ανατολικής Γροιλανδίας. Οι περιοχές σύγκρουσης με τον Καναδά που είναι πιο πιθανές αφορούν το νησί Hans και βόρεια της Γροιλανδίας. Παράλληλα όμως, στις συγκεκριμένες περιοχές πιθανή είναι και η σύγκρουση με τη Ρωσία.

Περνώντας στη Νορβηγία βλέπουμε ότι οι αξιώσεις της περιλαμβάνουν το “Loop Hole”, το “Banana Hole” και τα δυτικό κόλπο του Nansen. Ειδικά για το τελευταίο έρχεται σε σύγκρουση με τη Ρωσία αφού το ανατολικό τμήμα του κόλπου διασχίζει τη μεσαία γραμμή μεταξύ Νορβηγίας και Ρωσίας. Στη πραγματικότητα, η πραγματική έκταση την οποία η Νορβηγία θα είναι σε θέση να διεκδικήσει δεν είναι σαφής λόγω της διαμάχης σε κάθε μία από τις τρεις περιοχές και της αδυναμίας οριοθέτησης των γραμμών και αυτή ίσως γίνει σαφέστερη αφού υποβάλει τις αξιώσεις της στην Επιτροπή για τα Όρια της Υφαλοκρηπίδας.

Τέλος, οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής λόγω του ότι δεν έχουν επικυρώσει τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας κινδυνεύουν να χάσουν έδαφος σε περιοχές που ήδη λειτουργούν όπως για παράδειγμα τη Θάλασσα του Beaufort, μία περιοχή που η ΑΟΖ της συμπίπτει με αυτή του Καναδά. Η αδυναμία επικύρωσης της Σύμβασης οφείλεται κύριος σε εσωτερικά πολιτικά θέματα παρά το γεγονός ότι οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής συμμετείχαν ενεργά στις αρχικές ενέργειες που οδήγησαν τη δημιουργία της UNCLOS. Τώρα το ζητούμενο είναι αν τελικά θα ξεπεραστούν τα εσωτερικά τους θέματα ούτως ώστε η Σύμβαση να επικυρωθεί κι έτσι να προστατευθούν οι αξιώσεις τους καθώς στο κακό σενάριο της μη επικύρωσης οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής θα πληγούν και οικονομικά και κυριαρχικά στις περιοχές τις οποίες θα χάσουν.

Με αφορμή όλα τα παραπάνω που αφορούν τις αξιώσεις των Αρκτικών κρατών τίθεται το ερώτημα αν υπάρχει εκείνο το πλαίσιο βάσει του οποίου οι διαφορές των κρατών για τις διεκδικήσεις μπορούν να λυθούν με ειρηνικό τρόπο. Σε αυτό απαντά η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας η οποία καθορίζει τα εδαφικά δικαιώματα των κρατών και διαθέτει όλους εκείνους τους μηχανισμούς και τις διαδικασίες ειρηνικής επίλυσης των διαφορών. Είναι ένα αρκετά επαρκές πλαίσιο, υποχρεωτικό για τα κράτη τα οποία έχουν υπογράψει τη Σύμβαση, του οποίου οι διαδικασίες καλύπτουν οποιαδήποτε διαφορά μεταξύ ενός κράτους με κάποιο άλλο για την επίλυση των διαφορών είτε μέσω απευθείας διαπραγματεύσεων, είτε μέσω διαιτησίας, είτε μέσω του Διεθνούς Δικαστηρίου Δικαιοσύνης, είτε μέσω Διαιτητικών Δικαστηρίων τα οποία κατέχουν εμπειρία σε διάφορους τύπους διαφορών. Αξίζει να αναφερθεί ότι στο θέμα αυτό σημαντικό ρόλο διαδραματίζει ο ΙΜΟ όπου βοηθά στις διαδικασίες εφαρμογής της Σύμβασης και μπορεί να παρέμβει οποιαδήποτε στιγμή σε αυτές.

Ολοκληρώνοντας, είμαστε σε θέση να κατανοήσουμε ότι η Αρκτική είναι μία περιοχή η οποία απασχολούσε, απασχολεί και θα συνεχίσει να απασχολεί ειδικά τα επόμενα χρόνια τη ναυτιλιακή, πολιτική και επιστημονική κοινότητα είτε αυτό έχει να κάνει με το περιβάλλον, τους κινδύνους για τη περιοχή και τη προστασία του, είτε έχει να κάνει με τις κυριαρχικές διαφορές, είτε με τις ευκαιρίες ανάπτυξης του εμπορίου μέσω των Αρκτικών διαδρομών. Το θέμα προς εξέταση από τα αρμόδια

όργανα, φορείς και κράτη είναι πως θα προστατευθεί το περιβάλλον για ένα πιο ελπιδοφόρο μέλλον του πλανήτη μέσω νομικών πλαισίων και ουσιαστικών δράσεων από όλα τα κράτη είτε είναι Αρκτικά είτε όχι και πως οι νέοι δρόμοι θα βοηθήσουν την παγκόσμια οικονομία και την ανάπτυξη του εμπορίου πάντα με γνώμονα την αειφόρο ανάπτυξη.

## Βιβλιογραφία

### Ξενόγλωσση

AMAP (2015) *Arctic Pollution Issues 2015: Persistent Organic Pollutants, Radioactivity in the Arctic, Human Health in the Arctic*, Εκδ. AMAP..

Blunden Margaret (2012) *Geopolitics and the Northern Sea Route*, Εκδ. Blackwell Publishing Ltd.

Carlson Jon D., Hubach Christopher, Long Joseph, Minter Kellen, Young Shane (2013) *Scramble for the Arctic: Layered Sovereignty, UNCLOS, and Competing Maritime Territorial Claims*, Εκδ. The Johns Hopkins University Press.

Caron David D. (1993), *Toward an Arctic Environmental Regime*, Εκδ. Taylor & Francis.

Chung Chul E., Räisänen Petri (2011) *Origin of the Arctic warming in climate models*, Εκδ. American Geophysical Union.

European Union (2010) *Legal Aspects of Arctic Shipping*, Luxembourg, Εκδ. Publications Office of the European Union.

Gallagher Kevin P. (2008) *Handbook on Trade and the Environment*, Εκδ. Edward Elgar Publishing Limited.

Gerhardt Hannes, Steinberg Philip E., Tasch Jeremy, Fabiano Sandra J., Shielc Rob (2010) *Contested Sovereignty in a Changing Arctic*, Εκδ. Taylor & Francis.

Gregory J. M., Stott P. A., Cresswell D. J., Rayner N.A., Gordon C., Sexton D. M. H. (2002) *Recent and future change in Arctic sea ice simulated by the HadCM3 AOGCM*, Εκδ. American Geophysical Union.

Holland M. Marika, Stroeve Julianne (2011) *Changing seasonal sea ice predictor relationship*, Εκδ. American Geophysical Union.

Hong Nong (2011) *The melting Arctic and its impact on China's maritime transport*, Εκδ. Elseiner Ltd..

International Chamber of Shipping (2014) *Arctic Shipping Position Paper*, Εκδ. International Chamber of Shipping.

Johansson Tafsir, Donner Patrick (2015) *The Shipping Industry, Ocean Governance and Environmental Law in the Paradigm Shift*, Εκδ. Springer International Publishing AG Switzerland.

Kohn V. C., Mokhov I. I., Latif M., Semenov V. A., Park W. (2009) *Perspectives of Northern Sea Route and Northwest Passage in the twenty-first century*, Εκδ. Springer Science + Business Media B.V..

Nowlan Linda (2001) *Arctic Legal Regime for Environmental Protection*, Εκδ. IUCN, Gland, Switzerland and Cambridge, UK in collaboration with IUCN Environmental Law Centre, Bonn, Germany, International Council of Environmental Law (ICEL), Bonn, Germany.

O' Rourke Ronald (2015) *Changes in the Arctic: Background and Issues for Congress*, Εκδ. Congressional Research Service.

Ørts Hansen Carsten, Grøsedt Peter, Lindstrøm Gravensen Christian, Hendriksen Christian (2016) *Arctic Shipping – Commercial Opportunities and Challenges*, Εκδ. CBS Maritime.

Secretariat of the International Maritime Organization (2014) *Implication of the United Nations Convention on the law of the Sea for the International Maritime Organization*, Study.

Semenov Vladimir A., Bengtsson Lennart (2003) *Modes of the wintertime Arctic temperature variability*, Εκδ. American Geophysical Union.

Sewall Jacob O., Sloan Cirbus Lisa (2004) *Disappearing Arctic sea ice reduces available water in the American west*, Εκδ. American Geophysical Union.

Stephens Tim (2013) *Ocean Acidification*, Legal Studies Research Paper No.13/72, Sydney Law School.

Tietsche S., Notz D., Jungclaus J. H., Marotzke J. (2011) *Recovery mechanisms of Arctic summer sea ice*, Εκδ. American Geophysical Union.



## Ιστοσελίδες

[www.amap.no/documents/download/67](http://www.amap.no/documents/download/67)

(τελευταία επίσκεψη Ιούλιος 2016)

[www.arctic-search.com/Cruise+Shipping+in+the+Arctic](http://www.arctic-search.com/Cruise+Shipping+in+the+Arctic)

(τελευταία επίσκεψη Ιούλιος 2016)

[el.wikipedia.org/wiki/Αρκτική](http://el.wikipedia.org/wiki/Αρκτική)

(τελευταία επίσκεψη Οκτώβριος 2016)

[en.wikipedia.org/wiki/Northeast\\_Passage](http://en.wikipedia.org/wiki/Northeast_Passage)

(τελευταία επίσκεψη Οκτώβριος 2016)

[www.enr.gov.nt.ca/state-environment/73-trends-shipping-northwest-passage-and-beaufort-sea](http://www.enr.gov.nt.ca/state-environment/73-trends-shipping-northwest-passage-and-beaufort-sea)

(τελευταία επίσκεψη Απρίλιος 2016)

[www.epa.gov/international-cooperation/persistent-organic-pollutions-global-issue-global-response](http://www.epa.gov/international-cooperation/persistent-organic-pollutions-global-issue-global-response)

(τελευταία επίσκεψη Ιούνιος 2016)

[www.nordicenergyregulations.org](http://www.nordicenergyregulations.org)

(τελευταία επίσκεψη Οκτώβριος 2016)

[parisis.wordpress.com/2014/09/30/αρκτική-ψυχρός-πόλεμος-στην-ψυχρή/](http://parisis.wordpress.com/2014/09/30/αρκτική-ψυχρός-πόλεμος-στην-ψυχρή/)

(τελευταία επίσκεψη Ιούλιος 2016)

[Potohori.gr/category/drinks\\_a/](http://Potohori.gr/category/drinks_a/)

(τελευταία επίσκεψη Σεπτέμβριος 2016)

[upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/bc/Map\\_of\\_the\\_Arctic\\_region\\_showing\\_the\\_Northeast\\_Passage%2C\\_the\\_Northern\\_Sea\\_Route\\_and\\_Northwest\\_Passage%2C\\_and\\_bathymetry.png](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/bc/Map_of_the_Arctic_region_showing_the_Northeast_Passage%2C_the_Northern_Sea_Route_and_Northwest_Passage%2C_and_bathymetry.png)

(τελευταία επίσκεψη Οκτώβριος 2016)

[worldmaritimenews.com/achives/182353/arctic-linear-shipping-to-become-viable-around-2040-suez-set-for-two-more-deades/](http://worldmaritimenews.com/achives/182353/arctic-linear-shipping-to-become-viable-around-2040-suez-set-for-two-more-deades/)

(τελευταία επίσκεψη Αύγουστος 2016)