



ΣΧΟΛΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ  
ΤΜΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ, ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ  
«ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΣΠΟΥΔΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ»

Η τήξη των πάγων στον αρκτικό ωκεανό και η νέα διαμόρφωση των εμπορευματικών ναυτικών οδών απο πλευράς Ρωσίας σε σύγκριση με τις δυτικές εμπορευματικές ροές. Γεωπολιτικές και γεωστρατηγικές μεταβολές και επιπτώσεις στην προβολή ισχύος των κρατών μελών του ΝΑΤΟ και της Ρωσικής Ομοσπονδίας, στη Μεσόγειο και την Μέση Ανατολή

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

Χρήστος Καραγκούνης

Αθήνα, 2018

### **Τριμελής Επιτροπή:**

Χαράλαμπος Παπασωτηρίου, Καθηγητής Παντείου Πανεπιστημίου (Επιβλέπων)

Κωνσταντίνος Υφαντής, Αναπληρωτής Καθηγητής Παντείου Πανεπιστημίου

Κωνσταντίνος Κολιόπουλος, Αναπληρωτής Καθηγητής Παντείου Πανεπιστημίου



Copyright © Χρήστος Καραγκούνης, 2018

All rights reserved. Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας διπλωματικής εργασίας εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα. Ερωτήματα που αφορούν τη χρήση της διπλωματικής εργασίας για κερδοσκοπικό σκοπό πρέπει να απευθύνονται προς τον συγγραφέα.

Η έγκριση της διπλωματικής εργασίας από το Πάντειον Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών δεν δηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

## *Αφιέρωση*

Χωρίς την παρουσία, τη συνεχή και ανιδιοτελή υποστήριξη κάποιων ανθρώπων, δε θα ήταν δυνατή η εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

Ευχαριστώ τη σύντροφο της ζωής μου, Αθηνά Παπαδοπούλου, η οποία με παρακίνησε και επέμενε να ξεκινήσω το μεταπτυχιακό πρόγραμμα σπουδών και μου παρείχε συνεχή, ανιδιοτελή και ανεκτίμητη υποστήριξη, κατά τη διάρκεια της δύσκολης αυτής προσπάθειας στην Αθήνα και Θεσσαλονίκη, η οποία απαιτούσε ατελείωτες ώρες απομόνωσης και απουσίας από την κοινή μας ζωή.

Την ευχαριστώ για την αγόγγυστη προσπάθεια που κατέβαλε για να στηρίξει εμένα αλλά και τα τρία παιδιά μας στη δύσκολη προσπάθειά τους, συγκεκριμένα τις 2 φοιτήτριες κόρες μας, οι οποίες φοιτούν στη Νομική Σχολή και στο Τμήμα Ψυχολογίας, του Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης καθώς και τον γιο μας, μαθητή Ε΄ Δημοτικού.

Η παρούσα διπλωματική εργασία, αφιερώνεται επίσης στη Νικολέτα, στην Ηλιάνα και στον Ραφαήλ-Νικόλαο, που μου ομορφαίνουν τη ζωή.

Χρήστος Καραγκούνης

**ΣΕΛΙΔΑ ΣΚΟΠΙΜΑ ΚΕΝΗ**

## Συντομογραφίες

- AAC: Arctic Atabaskan Council
- ACAP: Arctic Contaminants Action Programme
  - ACIA: Arctic Climate Impact Assessment
- AEPS: Arctic Environmental Protection Strategy
- AMAP: Arctic Monitoring and Assessment Programme
  - BEAC: Barents Euro-Arctic Council
  - CARA: Circum-Arctic Resource Appraisal
- CLCS: Commission on the Limits of the Continental Shelf
  - CSS: Center for Security Studies
  - D.E.W. Line: Distant Early Warning Line
- EBRD: European Bank for Reconstruction and Development
- EPPR: Emergency Prevention, Preparedness and Response
  - ICC: Inuit Circumpolar Conference
  - IMO: International Maritime Organization
- IPCC: Intergovernmental Panel on Climate Change
  - ISA: International Seabed Authority
- ITLOS: International Tribunal for the Law of the Sea
  - NEP: Northeast Passage
  - NERC: Natural Environment Research Council
    - NSR: Northern Sea Route
    - NWP: Northwest Passage
- OPEC: Organization of the Petroleum Exporting Countries
  - PAME: Protection of the Arctic Marine Environment
- RAIPON: Russian Association of Indigenous Peoples of the North
  - RREC: Russian Regional Environmental Center
  - SAR Agreement: Search and Rescue Agreement
- SIPRI: Stockholm International Peace and Research Institute
  - SWIPA: Snow, Water, Ice, Permafrost in the Arctic
- UNCLOS: United Nations Convention on the Law of the Sea
  - UNDP: United Nations Development Programme
- UNFCCC: United Nations Framework Convention on Climate Change
  - USGS: United States Geological Survey

**ΣΕΛΙΔΑ ΣΚΟΠΙΜΑ ΚΕΝΗ**

## Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω από καρδιάς, τον επιβλέποντα καθηγητή Διεθνών Σχέσεων και Στρατηγικών Σπουδών κ. Παπασωτηρίου Χαράλαμπο, του οποίου οι καθοριστικές επισημάνσεις και σχόλια υπήρξαν πολύτιμα για τη λογική ροή και βέλτιστη δομή της διπλωματικής εργασίας.

Οι ευχαριστίες μου οφείλουν να απευθυνθούν και στους αναπληρωτές καθηγητές του Παντείου Πανεπιστημίου, κ. Κολιόπουλο Κων/νο καθώς και τον κ. Υφαντή Κων/νο, για την επιστημονική, πνευματική και ηθική υποστήριξη που μου παρείχαν, καθ' όλη τη διάρκεια της φοίτησής μου στο μεταπτυχιακό πρόγραμμα σπουδών του Πανεπιστημίου.

Επισημαίνεται, ότι τα στοιχεία για την συγγραφή της εργασίας, αποκτήθηκαν και επεξεργάστηκαν με σεβασμό προς τους ακαδημαϊκούς κανόνες δεοντολογίας και τους νόμους περί πνευματικής ιδιοκτησίας. Για οποιαδήποτε στοιχεία που δεν έχουν προκύψει από προσωπική δημιουργία, υφίστανται υποσημειώσεις που δηλώνουν τις πηγές τους, καθώς και συνολική καταγραφή των πηγών αυτών στο τέλος της εργασίας. Τυχόν παραλείψεις οφείλονται ολοκληρωτικά σε ανθρώπινο λάθος και όχι σε σκόπιμη ενέργεια.

**ΣΕΛΙΔΑ ΣΚΟΠΙΜΑ ΚΕΝΗ**



## Περιεχόμενα

Περίληψη	11
Abstract	13
Εισαγωγή	15
Μεθοδολογία	18
Σκοπός	19
Προϋποθέσεις	19
<b>Κεφάλαιο πρώτο</b>	21
<b>Ιστορικά δεδομένα και γεωγραφικά στοιχεία</b>	21
1.1 Προσδιορισμός ορίων γεωπολιτικού συστήματος	21
1.2 Ιστορικά δεδομένα	23
1.3 Το αρκτικό φυσικό περιβάλλον - Γεωγραφικά στοιχεία Αρκτικής - Ανθρωπογεωγραφία	25
1.4 Οι επιδράσεις της κλιματικής αλλαγής στην Αρκτική	28
<b>Κεφάλαιο δεύτερο</b>	35
<b>Ναυσιπλοΐα– Ενέργεια</b>	35
2.1 Οι αρκτικές θαλάσσιες διαδρομές και μεταφορές	35
2.2 Ναυτιλιακά δεδομένα	38
2.3 Τα θετικά της αξιοποίησης των αρκτικών θαλάσσιων οδών	45
2.4 Τα αρνητικά της αξιοποίησης των αρκτικών θαλάσσιων οδών	47
2.5 Τα ενεργειακά αποθέματα Αρκτικής	49
<b>Κεφάλαιο τρίτο</b>	53
<b>Διεθνές δίκαιο</b>	53
3.1 Θεσμική διάσταση	53
3.1.1 Το ισχύον θεσμικό πλαίσιο της Αρκτικής	53
3.1.2 Αρκτικό συμβούλιο	54
3.1.3 Η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS III)	57
3.1.4 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION - IMO)	58
3.1.5 Η διακήρυξη του ILULISSAT	59
<b>Κεφάλαιο τέταρτο</b>	61
<b>Στρατικοποίηση Αρκτικής - Κυρίαρχες πολιτικές κρατών</b>	61
4.1 Στρατιωτική δραστηριότητα έως το 1990	61
4.2 Η στρατιωτική κλιμάκωση και παρουσία στην περιοχή	62
4.3 Κυρίαρχες πολιτικές κρατών	64
4.3.1 Ρωσική Ομοσπονδία	64
4.3.2 Καναδάς	71
4.3.3 ΗΠΑ	73
4.3.4 Δανία	74

4.3.5	Νορβηγία	76
4.3.6	Φιλανδία	79
4.3.7	Σουηδία	80
4.3.8	Ισλανδία	81
4.3.9	Ευρωπαϊκή Ένωση	83
	<b>Κεφάλαιο πέμπτο</b>	87
	<b>Οι διεκδικήσεις των κρατών στον Αρκτικό ωκεανό</b>	87
5.1	Ρωσική Ομοσπονδία	87
5.2	Καναδάς	90
5.3	ΗΠΑ	93
5.4	Δανία	94
5.5	Νορβηγία	94
	<b>Κεφάλαιο έκτο</b>	97
	<b>Γεωπολιτικά συμφέροντα</b>	97
6.1	Περιγραφή και μελέτη των στοιχείων του διεθνούς γεωπολιτικού δικτύου	97
6.2	Αρκτική – Μεσόγειος - Αλληλεπιδράσεις	99
6.3	Εξέταση υπό το πρίσμα του NATO	102
6.4	Κίνα - Ιαπωνία - Νότιος Κορέα και Ινδία	106
6.5	Προβλήματα ασφαλείας - Πιθανές αμφισβητήσεις και διενέξεις	111
	<b>Κεφάλαιο έβδομο</b>	115
	<b>Διαπιστώσεις – Συμπεράσματα – Προτάσεις</b>	115
7.1	Διαπιστώσεις – Συμπεράσματα	115
7.2	Προτάσεις	122
	Πηγές - Βιβλιογραφία	125

## **Παραρτήματα**

- Παράρτημα «Α»: Συμβάσεις - Συνθήκες - Οργανισμοί της Αρκτικής A1 - A4
- Παράρτημα «Β»: Διελεύσεις Βορείου Περάσματος - Πολικός Κώδικας B1 - B10
- Παράρτημα «Γ»: Χάρτες – Σχεδιαγράμματα - Εικόνες Γ1 - Γ24

## Περίληψη

Η παρούσα διπλωματική εργασία αποσκοπεί στην ανάδειξη, περιγραφή και ανάλυση της τήξης των πάγων, λόγω της κλιματικής αλλαγής και της εκ τούτου μείωσης της παγοκάλυψης του Αρκτικού Ωκεανού. Επιπλέον αποβλέπει στη μελέτη της διαμόρφωσης των νέων εμπορευματικών ναυτικών οδών από πλευράς Ρωσίας, σε σύγκριση με τις Δυτικές εμπορευματικές ροές, καθώς και στις γεωπολιτικές - γεωστρατηγικές μεταβολές και επιπτώσεις, στην προβολή ισχύος των κρατών μελών του NATO και της Ρωσικής Ομοσπονδίας, στην Μεσόγειο και την Μέση Ανατολή.

Οι κλιματικές αλλαγές μπορεί να έχουν, είτε θετικές είτε αρνητικές επιπτώσεις. Οι νέες θαλάσσιοι οδοί και η αύξηση της στάθμης της θάλασσας, είναι μερικές από τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής που έχουν αντίκτυπο στη ναυτιλία. Στην περιοχή της Αρκτικής υπάρχει τεράστιο ενδιαφέρον όχι μόνο από περιβαλλοντικής άποψης αλλά και από πολιτικοοικονομικής, καθόσον διαμορφώνονται εξωτερικές πολιτικές και συμμαχίες λόγω των διαγραφόμενων νέων ενεργειακών προοπτικών, οι οποίες σε συνδυασμό με την οικονομικότερη εκμετάλλευση των μεταφορών από Ατλαντικό προς Ειρηνικό, έχουν δραστηριοποιήσει τις κυβερνήσεις της περιοχής στον ανταγωνισμό δικαιωμάτων ή και καθορισμό διεκδικήσεων με γνώμονα το οικονομικό τους συμφέρον. Παρόλο που οι κλιματικές αλλαγές έχουν καταστροφικές συνέπειες για το περιβάλλον του πλανήτη μας, από οικονομικής άποψης παρουσιάζονται ευκαιρίες ανάπτυξης επιχειρηματικότητας αφού εκτός των άλλων ανοίγουν νέους, συντομότερους δρόμους για τα εμπορικά πλοία.

Το προς σπουδή θέμα της διπλωματικής εργασίας, δημιουργεί τη μεθοδολογική απαίτηση συστημικής γεωπολιτικής ανάλυσης και τον προσδιορισμό του προς εξέταση γεωπολιτικού συστήματος (Γεωγραφικό Σύμπλοκο), που είναι ο Αρκτικός Κύκλος. Το Υπερσύστημα ταυτίζεται με το Σύστημα, το οποίο μπορεί να χωριστεί σε Υποσυστήματα, με βάση τα χαρακτηριστικά των Χωρών που περιλαμβάνει, και συγκεκριμένα στο Ρωσικό Υποσύστημα και το Αρκτικό Υποσύστημα (το οποίο περιλαμβάνει τα υπόλοιπα μέλη του Αρκτικού Κύκλου). Επισημαίνεται ότι, ο γεωπολιτικός παράγοντας, είναι οι διανοιγόμενες νέες θαλάσσιες διαδρομές, οι οποίες ανήκουν στον οικονομικό πυλώνα.

Η εργασία έχει διαρθρωθεί σε επτά κεφάλαια, ως εξής: Στο πρώτο κεφάλαιο, γίνεται ο προσδιορισμός των γεωγραφικών χαρακτηριστικών της περιοχής της Αρκτικής και των λεγόμενων «αρκτικών κρατών», παρουσιάζονται τα ιστορικά

δεδομένα της περιοχής και τα στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος και εκτίθενται τα στοιχεία που αποδεικνύουν το μέγεθος της συντελούμενης κλιματικής αλλαγής. Στο δεύτερο κεφάλαιο, παρουσιάζονται, οι μεταβολές που εκτιμάται ότι θα επέλθουν παγκοσμίως στις διεθνείς ναυτιλιακές μεταφορές, λόγω των νέων ναυτιλιακών οδύσεων που διανοίγονται στον Αρκτικό Ωκεανό. Στο τρίτο κεφάλαιο, γίνεται η περιγραφή του νομικού καθεστώτος που χαρακτηρίζει την Αρκτική καθώς και των επιπτώσεων που έχει στη διαμόρφωση των διακρατικών συνόρων. Στο τέταρτο κεφάλαιο, περιγράφεται η στρατικοποίηση της Αρκτικής καθώς και οι κυρίαρχες πολιτικές των ενδιαφερομένων κρατών. Στο πέμπτο κεφάλαιο περιγράφονται οι διεκδικήσεις των ενδιαφερομένων κρατών στον αρκτικό ωκεανό. Στο έκτο κεφάλαιο γίνεται περιγραφή και μελέτη των στοιχείων του διεθνούς γεωπολιτικού δικτύου, εξετάζονται οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ της Αρκτικής και της Μεσογείου, γίνεται εξέταση - αναφορά υπό το πρίσμα του ΝΑΤΟ, επισημαίνεται ο ρόλος της Κίνας - Ιαπωνίας - Νοτίου Κορέας και Ινδίας και τέλος περιγράφονται τα προβλήματα ασφαλείας καθώς και οι πιθανές αμφισβητήσεις και διενέξεις. Στο έβδομο κεφάλαιο αναφέρονται τα συμπεράσματα που προκύπτουν από τις αναλύσεις των προηγούμενων κεφαλαίων και επί τη βάση αυτών επιχειρείται να εκτιμηθεί αν η Αρκτική θα συνεχίσει να αποτελεί πεδίο ανταγωνισμού ισχύος ανάμεσα στα παράκτια αρκτικά κράτη και τις συμμαχίες τους σε Ευρώπη και Ασία ή θα μπορούσε να εξελιχθεί σε ένα πεδίο εμπορικής και οικονομικής διακρατικής συνεργασίας σε διεθνές επίπεδο.

*Λέξεις Κλειδιά :* Κλιματική αλλαγή, Επιπτώσεις στη ναυσιπλοΐα, Διεθνές Δίκαιο, Κυρίαρχες πολιτικές Κρατών, Διεκδικήσεις στην Αρκτική, Γεωπολιτικά Συμφέροντα.

**The melting of the ice in the Arctic ocean and the new configuration of freight naval routes by Russia compared to western freight flows. Geopolitical and geostrategic changes and implications for the prominence of the NATO and Russian Federation member states, in the Mediterranean and the Middle East.**

**Christos Karagkounis**

**Abstract**

This diploma thesis aims at highlighting, describing and analyzing the melting of ice because of climate change and hence the reduction of the Arctic Ocean ice sheet. In addition, it aims to study the formation of new freight waterways by Russia as compared to Western Commodity flows, geopolitical - geostrategic changes and impacts, the prominence of the NATO and Russian Federation states, the Mediterranean and the Middle East.

Climate change can have either positive or negative effects. New waterways and rising sea levels are some of the impacts of climate change that have an impact on shipping. In the Arctic region, there is enormous interest not only from an environmental point of view but also from a political and economic point of view, as external policies and alliances are shaped by the emerging new energy prospects which, combined with the more economical exploitation of Atlantic-Pacific transport, competition rights and / or the definition of claims in their economic interest. Although climate change has devastating effects on our planet's environment, there are economic opportunities for developing entrepreneurship since, among other things, new, shorter roads for merchant ships are opening up.

The topic of diplomacy, which is to be studied, creates the methodological requirement of systemic geopolitical analysis and the identification of the geopolitical system (Geographical Complex) to be examined, which is the Arctic Circle. The Hypersystem is identified with the System, which can be divided into Subsystems, based on the characteristics of the Countries it includes, namely the Russian Subsystem and the Arctic Subsystem (which includes the rest of the Arctic Circle members). It should be noted that the geopolitical factor is the newly opened maritime routes, which are part of the economic pillar.

The work has been structured into seven chapters, as follows: In the first chapter, the geographic characteristics of the Arctic region and the so-called Arctic

states are presented, the historical data of the area and elements of the natural environment are presented and the evidence of the magnitude of climate change. In the second chapter, the changes that are expected to occur globally in international shipping due to the new shipping lines opened in the Arctic Ocean are presented. The third chapter describes the legal status that characterizes the Arctic and its impact on the formation of transnational borders. The fourth chapter describes the Arctic militarization as well as the sovereign policies of the states concerned. The fifth chapter describes the claims of the states concerned in the Arctic Ocean. The sixth chapter describes and analyzes the elements of the international geopolitical network, examines the interactions between the Arctic and the Mediterranean, examines NATO reference, highlights the role of China, Japan, South Korea and India and describes the security issues as well as potential disputes and disputes. The seventh chapter outlines the conclusions of the analyzes of the previous chapters and, on the basis of these, attempts to assess whether the Arctic will continue to be a field of competitive power between the Arctic Arctic States and their alliances in Europe and Asia; or could become a field of commercial and economic transnational cooperation at international level.

*Keywords:* Climate Change, Impact on Navigation, International Law, Senior States Policies, Arctic Claims, Geopolitical Interests.

*«Φανταστείτε έναν κόσμο όπου η διεθνής ναυσιπλοΐα μπορεί να πραγματοποιηθεί απευθείας μέσω μιας βόρειας θαλάσσιας οδού που να συνδέει τις Ασιατικές, ΒορειοΑμερικανικές και Ευρωπαϊκές αγορές... Ενώ θρηνούμε το τέλος μιας εποχής και την απώλεια ενός μοναδικού οικοσυστήματος, μπορούμε να γιορτάσουμε την επερχόμενη αλλαγή και την έλευση κάτι εντελώς εκπληκτικά καινούργιου»*  
(Barry S. Zellen-αμερικανός αρθρογράφος και στρατηγικός αναλυτής)

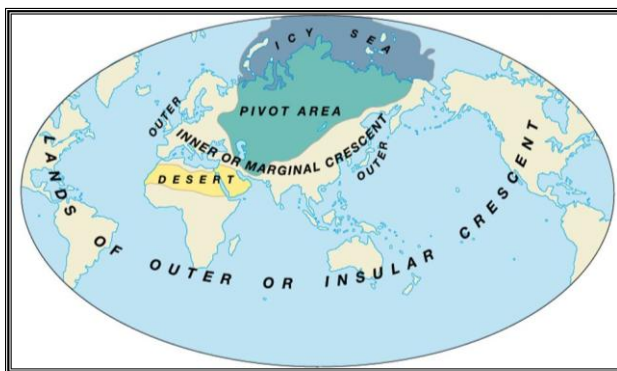
## **Εισαγωγή**

Το «**σπάσιμο του πάγου**», μια έκφραση που συνηθίζεται και χρησιμοποιείται διεθνώς, συνήθως εννοεί, ότι μειώνεται η ψυχρότητα στις σχέσεις και αυτές γίνονται πιο θερμές. Στην περίπτωση της τήξης των πάγων στην Αρκτική, κυρίως λόγω του φαινομένου του θερμοκηπίου, η ανωτέρω έκφραση ίσως να μην είναι η πιο δόκιμη, καθόσον το λιώσιμο των πάγων μπορεί να προκαλέσει αντίθετα αποτελέσματα και να φέρει πιο κοντά τις μεγάλες δυνάμεις αλλά κι επιπλέον να επαυξήσει τον ανταγωνισμό στο υποσύστημα αυτό, που βρίσκεται στην «κορυφή του κόσμου».

Την περίοδο του ψυχρού πολέμου η περιοχή της Αρκτικής είχε μια περίοπτη και ιδιαίζουσα στρατηγική θέση, καθόσον η δυνατότητα που παρείχε στα κράτη να εκτελούν πιο σύντομες διαδρομές καθώς και η έγκαιρη προειδοποίηση μεταξύ ΗΠΑ και Ρωσίας, ενίσχυε τη στρατηγική της σημασία. Αυτός ακριβώς ήταν ο λόγος που οι δύο υπερδυνάμεις, μαζί με τους εταίρους τους, σπατάλησαν εκείνη την περίοδο, μεγάλα χρηματικά ποσά για τη στρατιωτική ενίσχυση της περιοχής. Παράλληλα τα αρκτικά κράτη ασχολούνταν με την ανάπτυξη της εκμετάλλευσης των πόρων της αρκτικής, όπως τα αποθέματα πετρελαίου και τα αλιεύματα. Από την άλλη πλευρά, είχε αρχίσει μια συζήτηση για τη δυνατότητα ύπαρξης εδαφικών αξιώσεων στην Αρκτική και για τον τρόπο που θα ήταν εφικτό κάτι τέτοιο.

Σύμφωνα με τις παρατηρήσεις και μελέτες των επιστημόνων, εκτιμάται ότι η μείωση του θαλάσσιου πάγου της Αρκτικής θα οδηγήσει σε αύξηση των δραστηριοτήτων στην περιοχή στις επόμενες δεκαετίες, καθόσον θα υπάρχει η δυνατότητα για πιο εύκολη πρόσβαση σε πηγές πετρελαίου, ορυκτών και φυσικού αερίου, που είναι ανεκμετάλλευτες, ενώ οι νέες θαλάσσιες διαδρομές θα μειώσουν τόσο το χρόνο που θα απαιτείται για τη μεταφορά των διαφόρων αγαθών, όσο και το κόστος.

Όλες οι «δυτικές» μέθοδοι γεωπολιτικής ανάλυσης έχουν επηρεασθεί από τις βασικές σκέψεις του Βρετανού **Sir Halford Mackinder**<sup>1</sup> (1861 - 1947), σχετικά με τις χερσαίες μάζες που συγκροτούν το «παγκόσμιο νησί»



το οποίο περικλείεται από υδάτινες μάζες (θάλασσες). Ο τρόπος με τον οποίο οι χερσαίες μάζες είναι κατανομημένες, είναι τέτοιες, ώστε η καρδιά τους, η κεντρική περιοχή τους, η «**HEARTLAND**», να είναι η περιοχή μεταξύ των πεδιάδων της Κεντρικής Ευρώπης και του Ανατολικού άκρου της Σιβηρίας. Αυτή ακριβώς η περιοχή - η καρδιά της γης - έχει πρόσβαση σε όλους τους σημαντικούς οικονομικούς πόρους της. Ταυτόχρονα και παρ' ότι το βόρειο και το δυτικό τμήμα της βρέχεται από θάλασσα, παρ' όλα αυτά, η έξοδος της προς τις θαλάσσιες επικοινωνιακές οδούς είναι ιδιαίτερα δύσκολη, γιατί η υδάτινη μάζα που συνορεύει με αυτή, είναι προσβάσιμη ή εκμεταλλεύσιμη εμπορικά για τις διεθνείς μεταφορές, λόγω των εκτεταμένων παγωμένων θαλασσιών εκτάσεων, που σχηματίζουν το «**βόρειο ανάχωμα**».

Ο Βρετανός γεωπολιτικός,<sup>2</sup> έχοντας στη σκέψη του τις στρατηγικές επιλογές της χώρας του, διαχώρισε τις δυνάμεις του πλανήτη σε ναυτικές (SEAPOWERS) και χερσαίες (LANDPOWERS) και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι: «Όποια δύναμη έχει στην κατοχή της τη θεμελιώδη περιοχή και ταυτόχρονα διαθέτει πρόσβαση στις θερμές θάλασσες του Νότου, μπορεί με μαθηματική ακρίβεια να καταστεί ο πραγματικός κυρίαρχος του πλανήτη. Αναπόφευκτα λοιπόν, λόγω θέσεως, μια δύναμη που περιορίζεται μόνον στην κατοχή του γεωγραφικού χώρου της **HEARTLAND**, δεν είναι άλλο παρά μια χερσαία δύναμη, που σκοπός της είναι η έξοδος προς τις νότιες θερμές θάλασσες. Αυτή την έξοδο θα πρέπει να προσπαθήσουν να την ασφαλίζουν οι διάφορες ναυτικές δυνάμεις, ώστε ο κάτοχος της **HEARTLAND** να μην καταστεί Πλανητάρχης». Ο συνεχιστής της γεωπολιτικής σκέψης του Mackinder, ο Αμερικανός καθηγητής του Πανεπιστημίου του Γέηλ, **Nickolas Spykman** (1893 - 1943), επέκτεινε τις διδαχές του δασκάλου του και διατύπωσε τη θεωρία ότι, στην πραγματικότητα η «καρδιά της γης» περιβάλλεται από ένα δακτυλίδι (INNER RING

<sup>1</sup> Geoffrey Parker, *Γεωπολιτική, Παρελθόν, Παρόν και Μέλλον*, Αθήνα, Ροές, 2002, σελ. 221-270.

<sup>2</sup> Καλπακίδου Μαρία (2014), *Κριτική Προσέγγιση στην Αρκτική Γεωπολιτική* (Μεταπτ. Διπλωματική Εργασία), ΑΠΘ, Θεσ/νίκη, σελίδες 12-23.



ή RIMLAND), και συμπέρανε ότι αυτός που θα κατορθώσει να κυριαρχήσει στη RIMLAND, στην ουσία θα κρατά εγκλωβισμένη την «ηπειρωτική δύναμη» της HEARTLAND και τελικά θα επικρατήσει στον πλανήτη.

Οι παραπάνω γεωπολιτικές θεωρήσεις της γήινης σφαίρας επηρέασαν σε μεγάλο βαθμό τη δυτική γεωπολιτική σκέψη, αποτελώντας σημείο αναφοράς κάθε γεωπολιτικής ανάλυσης μέχρι

σήμερα. Επιπλέον, θεμελίωσαν και θεωρητικά τις γεωστρατηγικές επιλογές τόσο της Μεγάλης Βρετανίας κατά τη διάρκεια που αυτή κατείχε τη θέση της παγκόσμιας υπερδύναμης, όσο και της σημερινής υπερδύναμης των



ΗΠΑ. Τα παραπάνω γεωπολιτικά υποδείγματα του Mackinder και Spykman, συνεπικουρούμενα από τις διδαχές περί ναυτικής ισχύος του αμερικάνου Ναυάρχου Alfred Mahan,<sup>3</sup> επέβαλλαν ως μέγιστη στρατηγική προτεραιότητα των δυτικών ναυτικών δυνάμεων την αποτροπή συσσώρευσης ναυτικής ισχύος, της κατεξοχήν χερσαίας δύναμης που κατέχει τη HEARTLAND, της πρώην ΕΣΣΔ, νυν Ρωσικής Ομοσπονδίας, διά της απαγορεύσεως της ελεύθερης προσβάσεώς της στις θερμές θαλάσσιες εκτάσεις της Μεσογείου.<sup>4</sup>

Η εφαρμογή της ανωτέρω γεωστρατηγικής θεώρησης, **προϋποθέτει θεμελιωδώς** ότι, η ελεύθερη πρόσβαση της Ρωσίας στις παγκόσμιες θαλάσσιες επικοινωνιακές οδούς απαγορεύεται πλήρως - ή τουλάχιστον κατά το μεγαλύτερο χρονικό διάστημα του έτους - από τις παγωμένες θαλάσσιες εκτάσεις του Αρκτικού Ωκεανού, το λεγόμενο «**βόρειο ανάχωμα**». Κατά συνέπεια, η **άρση της εν λόγω θεμελιώδους προϋπόθεσης**, μας οδηγεί αναγκαστικά στην ανάγκη επαναπροσδιορισμού του γεωπολιτικού υποδείγματος σε πλανητικό επίπεδο, με αναμενόμενη συνέπεια, τον επανασχεδιασμό των γεωστρατηγικών επιλογών και

<sup>3</sup> Κολιόπουλος, Κων/νος, *Η Στρατηγική Σκέψη από την Αρχαιότητα έως σήμερα*, Αθήνα, Ποιότητα, 2008, σελ.183-199.

<sup>4</sup> Ηλιόπουλος, Ηλίας, *Ιστορία, Γεωγραφία και Στρατηγική της Ναυτικής Ισχύος*, Αθήνα, Λιβάνη, 2010, σελ.17 (Οι εικόνες των σελ. 16 και 17 έχουν ληφθεί από το ελεύθερο διαδίκτυο).

προτεραιοτήτων, τόσο των ΗΠΑ, όσο και των λοιπών περιφερειακών και μη δυνάμεων.

Η εξέλιξη αυτή, εκτιμάται ότι θα λάβει χώρα στο μεσο-βραχυπρόθεσμο μέλλον, καθόσον η αύξηση της μέσης θερμοκρασίας της γης, επιδρά καταλυτικά στην ευαίσθητη περιοχή της Αρκτικής, με αποτέλεσμα το σταδιακό λιώσιμο των αιωνόβιων πάγων του Αρκτικού Ωκεανού και κατά συνέπεια, της «αποκάλυψης» τεράστιων οικονομικά θαλάσσιων εκτάσεων, οι οποίες θα είναι πλέον προσβάσιμες και εκμεταλλεύσιμες.

### **Μεθολογία**

Ως προς τη δομή, η παρούσα διπλωματική εργασία έχει διαρθρωθεί σε επτά κεφάλαια, ως εξής:

α. Στο πρώτο κεφάλαιο προσδιορίζονται τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά της περιοχής της Αρκτικής και των λεγόμενων «αρκτικών κρατών», αναφέρονται τα ιστορικά δεδομένα της περιοχής και τα στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος και εκτίθενται τα στοιχεία που πιστοποιούν το μέγεθος της συντελούμενης κλιματικής αλλαγής.

β. Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται παρουσίαση των μεταβολών που εκτιμάται ότι θα επέλθουν παγκοσμίως στις διεθνείς ναυτιλιακές μεταφορές, λόγω των νέων ναυτιλιακών οδύσεων που διανοίγονται στον Αρκτικό Ωκεανό, με συγκεκριμένη μνεία στα θετικά και αρνητικά σημεία της αξιοποίησης των αρκτικών θαλασσίων οδών, καθώς και των ενεργειακών αποθεμάτων της Αρκτικής, σύμφωνα με τις μελέτες και εκτιμήσεις της διεθνούς επιστημονικής κοινότητας.

γ. Στο τρίτο κεφάλαιο περιγράφεται το νομικό καθεστώς που χαρακτηρίζει την Αρκτική και τις επιπτώσεις που έχει στη διαμόρφωση των διακρατικών συνόρων.

δ. Στο τέταρτο κεφάλαιο περιγράφεται η στρατικοποίηση της Αρκτικής (η στρατιωτική δραστηριότητα έως το 1990 και η συντελούμενη στρατιωτική κλιμάκωση στην περιοχή), καθώς και οι κυρίαρχες πολιτικές των ενδιαφερομένων κρατών.

ε. Στο πέμπτο κεφάλαιο περιγράφονται οι διεκδικήσεις των κρατών στον αρκτικό ωκεανό και συγκεκριμένα της Ρωσικής Ομοσπονδίας, του Καναδά, των ΗΠΑ, της Δανίας και της Νορβηγίας.

στ. Στο έκτο κεφάλαιο γίνεται περιγραφή και μελέτη των στοιχείων του διεθνούς γεωπολιτικού δικτύου, εξετάζονται οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ της

Αρκτικής και της Μεσογείου, γίνεται εξέταση - αναφορά υπό το πρίσμα του ΝΑΤΟ, επισημαίνεται ο ρόλος της Κίνας – Ιαπωνίας, Νοτίου Κορέας και Ινδίας, και τέλος περιγράφονται τα προβλήματα ασφαλείας καθώς και οι πιθανές αμφισβητήσεις και διενέξεις.

ζ. Στο έβδομο κεφάλαιο αναφέρονται τα συμπεράσματα που προκύπτουν από τις αναλύσεις των προηγούμενων κεφαλαίων και επί τη βάση αυτών επιχειρείται να εκτιμηθεί αν η Αρκτική θα συνεχίσει να αποτελεί πεδίο ανταγωνισμού ισχύος ανάμεσα στα παράκτια αρκτικά κράτη και τις συμμαχίες τους σε Ευρώπη και Ασία ή θα μπορούσε να εξελιχθεί σε ένα πεδίο εμπορικής και οικονομικής διακρατικής συνεργασίας σε διεθνές επίπεδο. Επιπλέον, αναφέρονται οι εκτιμήσεις (γεωστρατηγικές – γεωπολιτικές), στην προβολή ισχύος των κρατών μελών του ΝΑΤΟ και της Ρωσικής Ομοσπονδίας, στη Μεσόγειο και Μ. Ανατολή.

### **Σκοπός**

Η παρούσα διπλωματική εργασία αποσκοπεί στην ανάδειξη, περιγραφή και ανάλυση του φαινομένου της τήξης των πάγων στην Αρκτική ζώνη και επιπλέον στη μελέτη της νέας διαμόρφωσης των εμπορευματικών ναυτικών οδών, από πλευράς Ρωσίας, σε σύγκριση με τις Δυτικές εμπορευματικές ροές καθώς και οι γεωπολιτικές - γεωστρατηγικές μεταβολές και επιπτώσεις στην προβολή ισχύος των κρατών μελών του ΝΑΤΟ και της Ρωσικής Ομοσπονδίας στη Μεσόγειο και τη Μέση Ανατολή.

### **Προϋποθέσεις**

Για τη μελέτη του θέματος, έχουν ληφθεί υπόψη οι παρακάτω προϋποθέσεις:

α. Η επιστημονικά αποδεδειγμένη άνοδος της μέσης θερμοκρασίας της Γης, αφενός επηρεάζει το φαινόμενο του θερμοκηπίου και έχει καταλυτική επίδραση στην κλιματική αλλαγή που παρατηρείται στον πλανήτη και στην τήξη των πάγων της Αρκτικής, αφετέρου δεν αποτελεί φανταστικό προϊόν μελετών που υποκινούνται από υστερόβουλες επιδιώξεις διεθνών δρώντων ή άλλων κέντρων αποφάσεων.

β. Η προκαλούμενη τήξη και οι απελευθερούμενες επιφάνειες είναι αρκετές και ικανές, για να προκαλέσουν το ενδιαφέρον των χωρών του πλανήτη και ιδιαίτερα των Μεγάλων Δυνάμεων, ως εξυπηρετούσες τα συμφέροντά τους.

γ. Δε θα υπάρξει ανακατανομή ισχύος των Μεγάλων Δυνάμεων και οι Διεθνείς Οργανισμοί και τα κράτη θα έχουν την υφιστάμενη μορφή.

δ. Ισχύουν οι χρονικές λεπτομέρειες σχετικά με τις Συμβάσεις - Συνθήκες και Οργανισμούς της Αρκτικής, που αναφέρονται στο Παράρτημα «Α» και επιπλέον

τα στοιχεία για τις ιστορικές διελεύσεις του Βορείου Περάσματος, που περιγράφονται στο Παράρτημα «Β».

## Κεφάλαιο πρώτο

### Ιστορικά δεδομένα και γεωγραφικά στοιχεία

#### 1.1 Προσδιορισμός ορίων γεωπολιτικού συστήματος<sup>5</sup>

Το προς σπουδή θέμα της διπλωματικής εργασίας, δημιουργεί τη μεθοδολογική απαίτηση συστημικής γεωπολιτικής ανάλυσης και τον προσδιορισμό του γεωπολιτικού συστήματος. Το προς εξέταση γεωπολιτικό σύστημα (Γεωγραφικό Σύμπλοκο) είναι ο **Αρκτικός Κύκλος**. Το Υπερσύστημα ταυτίζεται με το Σύστημα, διότι οι «παίχτες» του συστήματος είναι και μέλη του.

Το υπόψη Σύστημα, μπορεί να χωριστεί σε Υποσυστήματα, με βάση τα χαρακτηριστικά των Χωρών που περιλαμβάνει, όπως παρακάτω:

- α. Ρωσικό Υποσύστημα.
- β. Αρκτικό Υποσύστημα (το οποίο περιλαμβάνει τα υπόλοιπα μέλη του Αρκτικού Κύκλου).

Ο προς εξέταση γεωπολιτικός παράγοντας είναι οι διανοιγόμενες νέες **θαλάσσιες διαδρομές**, οι οποίες ανήκουν στον **οικονομικό πυλώνα**.

Οι εθνοκρατικοί δρώντες<sup>6</sup> στο υποσύστημα της Αρκτικής είναι τα **οκτώ παρακείμενα κράτη** δηλαδή, ο Καναδάς, η Δανία, η Φινλανδία, η Ισλανδία, η Νορβηγία, η Ρωσία, η Σουηδία και οι ΗΠΑ. Αλλά οι νέες δυνατότητες ενδιαφέρουν επίσης και μη Αρκτικές χώρες, όπως η **Κίνα, η**



**Ιαπωνία και η Νότια Κορέα**, που εισήλθαν μάλιστα και ως παρατηρητές στο Αρκτικό Συμβούλιο το 2013<sup>7</sup> και οι οποίες μπορεί να μην έχουν άμεσες διεκδικήσεις επί του εδάφους ή των πόρων, αλλά οι πιθανές νέες διανοιγόμενες ναυτιλιακές γραμμές αποκτούν μεγάλο ενδιαφέρον ιδιαίτερα για την οικονομία της Κίνας που εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το διεθνές εμπόριο που συνδέεται μέσω

<sup>5</sup>Μάζης, Ιωάννης Θ., *Μεταθεωρητική Κριτική Διεθνών Σχέσεων και Γεωπολιτικής. Το νεοθετικιστικό πλαίσιο*, Σειρά GeoCultures, Αθήνα, Παπαζήση, 2012, σ. 368-372.

<sup>6</sup> Μάζης, Ιωάννης Θ., *Γεωπολιτική, η θεωρία και η πράξη*, ΕΛΙΑΜΕΠ, Αθήνα, Παπαζήση, 2002, σ.370

<sup>7</sup> Διακήρυξη του Αρκτικού Συμβουλίου στις 15 Μαΐ 2013 στην Κιρούνα Σουηδίας, <http://www.arctic-council.org/index.php/en/document-archives/category/425-main-documents-from-kiruna-ministerial-meeting>, πρόσβαση 12 Σεπ 17 (λήψη εικόνας παρούσης σελίδος, από το ελεύθερο διαδίκτυο. Επιπλέον χάρτες, σχεδιαγράμματα και εικόνες, παρουσιάζονται στις σελίδες Γ1 - Γ24).

θαλάσσης με τις αγορές σε όλο τον κόσμο. Αυτή η αύξηση του ενδιαφέροντος και της δραστηριότητας στην περιοχή της Αρκτικής, μπορεί να επηρεάσει την ασφάλεια και την ισορροπία δυνάμεων, αφού οι διεθνείς σχέσεις εξακολουθούν να κυριαρχούνται από ρεαλιστικές εκτιμήσεις (καθόσον ο ρεαλισμός<sup>8</sup> αποτελεί την καλύτερη βάση για την ανάλυση της διεθνούς πολιτικής) και κάθε κράτος κατά κύριο λόγο, ασχολείται με τα συμφέροντά του προσπαθώντας να αντλήσει όσο περισσότερα οφέλη είναι δυνατόν.

Οι **Πρωτογενείς Γεωγραφικοί Χώροι**,<sup>9</sup> δηλαδή ο Φυσικός (υποδομικός) Χώρος<sup>10</sup> του Βορείου Πόλου, του Αρκτικού Ωκεανού και της Αρκτικής Ζώνης εκτεινόμενη ως τα όρια του Αρκτικού Κύκλου και ο **Στοιχειώδης (υποδομικός) Ανθρωποχώρος**<sup>11</sup> που συνιστούν οι ανθρώπινες τοπικές κοινωνίες εντός του ιστορικού χρόνου, μεταβάλλονται ραγδαίως, επιφέροντας καιρικές ποιοτικές και ποσοτικές αλλαγές στο γεωπολιτικό περιφερειακό υποσύστημα, το οποίο επικεντρώνεται γεωγραφικώς γύρω από τον Αρκτικό Ωκεανό, εκτεινόμενο έως και τις γεωγραφικές συντεταγμένες του Αρκτικού Κύκλου.<sup>12</sup> Όλες οι επιστημονικές παρατηρήσεις για τις γεωφυσικές, γεωλογικές και γεωγραφικές ραγδαίες μεταβολές που υφίσταται το σύνολο των φυσικών στοιχείων, με προεξέχον αυτό της αναγλύφου μορφολογίας και εδαφικής εκτάσεως του παγωμένου τμήματος του Αρκτικού Ωκεανού, συνηγορούν ότι το εν λόγω φαινόμενο εξελίσσεται με εκρηκτική δυναμική. Έχοντας υπ' όψιν, ότι **η περιοχή βορείως του Αρκτικού Κύκλου αποτελεί το 8% της συνολικής έκτασης της υδρογείου και το 15% του εδάφους της**,<sup>13</sup> γίνεται αντιληπτό πως η οποιαδήποτε εξέλιξη σε αυτό το γεωγραφικό τμήμα, λαμβάνει διαστάσεις πλανητικής κλίμακας, διότι μεταβάλλει *inter alia*, την συνισταμένη του

<sup>8</sup> Παπασωτηρίου, Χαράλαμπος, *Η Διεθνής Πολιτική στον 21<sup>ο</sup> αιώνα*, Αθήνα, Ποιότητα, 2008, σελ. 22.

<sup>9</sup> Για την αναλυτική μεθοδολογική θεμελίωση των επιστημονικών κλάδων της Γεωγραφίας, επιστημολογικό προσδιορισμό και καθιέρωση των εννοιών της Γεωπολιτικής Αναλύσεως και Γεωστρατηγικής Συνθέσεως, Βλέπε Μάζης, Ιωάννης Θ., *Γεωπολιτική. Η Θεωρία και η Πράξη*, Αθήνα, Παπαζήση, 2002, σελ. 9-42. Επίσης, Μάζης, Ιωάννης, Θ., *Μεταθεωρητική Κριτική Διεθνών Σχέσεων και Γεωπολιτικής. Το Νεοθετικιστικό Πλαίσιο*, Μέρος Τέταρτον, Αθήνα, Παπαζήση, 2013, σελ. 379-423 και Mazis, Ioannis T., "Methodology for Systemic Geopolitical Analysis according to the Lakatosian model", Seminar Avrasya Enstitusu İstanbul Universitesi, 5 March, 2014, Instabul, Turkey.

<sup>10</sup> Μάζης, Ιωάννης Θ., *Γεωπολιτική. Η Θεωρία και η Πράξη*, Αθήνα, Παπαζήση, 2002, σελ. 30-31.

<sup>11</sup> Στο ίδιο, σελ. 30-31 και Mazis, Ioannis T., *Methodology for Systemic Geopolitical Analysis according to the Lakatosian model*, Seminar Avrasya Enstitusu İstanbul Universitesi, 5 March, 2014, Instabul, Turkey.

<sup>12</sup> Είναι ένας από τους πέντε παράλληλους κύκλους γεωγραφικού πλάτους που σηματοδοτούν τους χάρτες της Γης. Είναι ο παράλληλος γεωγραφικού πλάτους 66° 33' 38'' βόρεια του Ισημερινού. Ο Αρκτικός κύκλος χωρίζει την Αρκτική ζώνη από την Βόρεια Ήπια Ζώνη της κυρίας Εύκρατης ζώνης. Ονομάζεται Αρκτικός γιατί αντιστοιχεί στο νοτιότερο άκρο του αστερισμού της Μεγάλης Άρκτου.

<sup>13</sup> Borgerson, Scot, *The Coming Arctic Boom. As the Ice Melts, the Region Heats Up*, Foreign Affairs, vol. 92, no 4, July/August 2013, pp. 76-89, p. 80.

υπάρχοντος πλανητικού γεωπολιτικού πλαισίου αλλά και αυτή των διεθνών σχέσεων.<sup>14</sup>

## 1.2 Ιστορικά δεδομένα<sup>15</sup>

Οι πρώτες εξερευνήσεις στην περιοχή της Αρκτικής ξεκίνησαν κατά τη διάρκεια του 16ου και 17ου αιώνα, όπου οι ευρωπαίοι εξερευνητές έκαναν την προσπάθεια να ξεπεράσουν το εμπόδιο των μεγάλων ηπειρωτικών όγκων για τη ναυσιπλοΐα, αναζητώντας τον πιο σύντομο δρόμο για την Άπω Ανατολή. Η διαδρομή καλυπτόταν από πάγο και επιπλέον το ταξίδι ήταν ακόμη πολύ ρισκοκίνδυνο. Το 19ο αιώνα, ξεκίνησαν να γίνονται και επιστημονικές εξερευνήσεις, παράλληλα με τις εμπορικές, οι οποίες συνεχίστηκαν και τον 20ο αιώνα, καθόσον ήταν πολλοί αυτοί που ήθελαν να φτάσουν στον Βόρειο Πόλο.

Χαρακτηριστικές ημερομηνίες στην εξερεύνηση της Αρκτικής, είναι οι παρακάτω:<sup>16</sup>

Γύρω στο 330 π.Χ., ο Πυθέας της Μασσαλίας, ο οποίος ήταν έλληνας έμπορος, γεωγράφος και εξερευνητής, κατόρθωσε να διαπλεύσει τη Βρετανία και τη θάλασσα η οποία βρίσκεται βορείως της Σκωτίας και επιπλέον ήταν ο πρώτος, ο οποίος έκανε την περιγραφή του ηλίου του μεσονυκτίου, του βορείου σέλας καθώς και των πολικών πάγων.

Ο FLOKI VILGERDARSON (Νορβηγός Βίκινγκ), περίπου το 870 μ.Χ., ανακάλυψε την Ισλανδία και το 938 μ.Χ. Ο ERICK THORVALDSSON, γνωστός ως ERIK «The Red», ανακάλυψε την Γροιλανδία.

Μεταξύ της χρονικής περιόδου 1594 και 1597, ο Ολλανδός εξερευνητής WILLEM BARENTS, στον οποίο οφείλει το όνομά της η θάλασσα του Μπάρεντς, πραγματοποίησε 3 ταξίδια κάνοντας την προσπάθεια να βρει το Βορειοανατολικό πέρασμα και ανακάλυψε τελικώς την νήσο SPITSBERGEN.<sup>17</sup>

Ο MIKHAIL LOMONOSOV, Ρώσος φυσικός και φιλόσοφος, συμμετείχε κατά το χρονικό διάστημα 1725 – 1742, στις μεγάλες βόρειες εξερευνήσεις. Ταξινόμησε τα είδη των θαλάσσιων πάγων, επεξήγησε την επίδραση

---

<sup>14</sup> Σωτηρόπουλος, Ιωάννης, *Κλιματική αλλαγή και Αρχές Γεωπολιτικής. Από την Στρατηγική της Ανάσχεσης στην Στρατηγική του Ανασχετικού Ανταγωνισμού*, σελ. 83-88, διαθέσιμο στο <https://cg.turkmas.uoa.gr/index.php/cg/article/download/63/80>, πρόσβαση 25 Ιουλ 17.

<sup>15</sup> Μελάς, Ματθαίος (2012), *Κλιματική Αλλαγή και γεωπολιτική προσέγγιση στον Αρκτικό Ωκεανό, Προσεγγίσεις Νορβηγίας και ΗΠΑ*, (Πτυχιακή Εργασία), Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα, σελ. 11-19.

<sup>16</sup> <http://polardiscovery.whoi.edu/arectic/330.html>, πρόσβαση 7 Σεπ 17.

<sup>17</sup> Το μεγαλύτερο νησί από το σύμπλεγμα των νησιών Svalbard, Νορβηγία.

του ήλιου στην περιοχή της Αρκτικής και δημιούργησε έναν χάρτη του Αρκτικού ωκεανού.

Το 1741 ο VITUS BERING, εξερευνητής, θαλασσοπόρος αξιωματικός του ρωσικού ναυτικού, ο οποίος καταγόταν από τη Δανία, ηγήθηκε μίας αποστολής του ρωσικού ναυτικού με το πλοίο «ΑΓΙΟΣ ΠΕΤΡΟΣ» και έφτασε στις δυτικές ακτές της Αλάσκα. Το χρονικό διάστημα 1776 – 1779, ο JAMES COOK, καπετάνιος και εξερευνητής του αγγλικού ναυτικού, κατέπλευσε με τα πλοία DISCOVERY και RESOLUTION, κατά μήκος της δυτικής ακτής της Αμερικής, με την ελπίδα και αισιοδοξία να βρει το Βορειοδυτικό πέρασμα.

Το 1867 η Ρωσία πούλησε την Αλάσκα στις Ηνωμένες πολιτείες έναντι 7.200.000 δολαρίων. Σημειώνεται ότι, η υπόψη αγορά πραγματοποιήθηκε αποκλειστικά μετά από τις αποτελεσματικές προσπάθειες του υπουργού του αμερικανικού κράτους, WILLIAM H. SEWARD.

Μεταξύ των ετών 1903 και 1905, ο ROALD AMUNDSEN, Νορβηγός εξερευνητής, ολοκλήρωσε την πρώτη επιτυχημένη πλοήγηση του Βορειοδυτικού περάσματος για την οποία, χρειάστηκαν 34 χρόνια για να επιτευχθεί ξανά.

Κατά τη διάρκεια του Β΄ ΠΠ πραγματοποιήθηκε στην Αρκτική, ένας σημαντικός αριθμός συμμαχικών ναυτικών αποστολών και εξαιρετικών θαλασσιών μαχών, μεταξύ του Συμμαχικού ναυτικού και του ναυτικού του Άξονα. Το 1958 το NAUTILUS, το αμερικάνικο πυρηνικό υποβρύχιο, πέρασε κάτω από τον Βόρειο πόλο, αλλά δεν κατάφερε να βγει στην επιφάνεια και επιπλέον, το πυρηνικό υποβρύχιο SKATE ήταν το πρώτο που αναδύθηκε στον Βόρειο πόλο.

Κατά το χρονικό διάστημα 1970 – 1990, πολλές σύγχρονες επιστημονικές αποστολές ξεκίνησαν να μελετήσουν τον Αρκτικό Ωκεανό και υλοποιήθηκαν μελέτες για τη γεωλογία - βιολογία - χημεία και τη φυσική ωκεανογραφία με τη χρήση σταθμών, παγοθραυστικών καθώς και με αυτόνομα υποβρύχια οχήματα.

Κατά το αποκορύφωμα<sup>18</sup> του Ψυχρού Πολέμου, η Αρκτική θεωρούνταν γεωστρατηγικό πεδίο ανταγωνισμού μεταξύ των ΗΠΑ και ΕΣΣΔ, οπότε αεροσκάφη στρατηγικού βομβαρδισμού τη διέσχιζαν στα πλαίσια περιπολιών τους και πυρηνικά υποβρύχια των δύο αντιπάλων κρύβονταν κάτω από τους αρκτικούς πάγους. Μετά τη διάλυση της Σοβιετικής Ένωσης υποβαθμίστηκε το ενδιαφέρον των ΗΠΑ για τη

---

<sup>18</sup> Σιούσουρας Π., Δαλακλής Δ., Μπαξεβάνη Π. (2013), *Αρκτική: Ένα Νέο Πεδίο Γεωπολιτικών Ζυμώσεων*, Περιοδικό Ναυτική Επιθεώρηση, τεύχος 585, τόμος 173, σελ. 74, διαθέσιμο στο [www.hellenicnavy.gr/el/enimerosi/entypa.../arxeio-proiigoymenon-ekdoseon.html](http://www.hellenicnavy.gr/el/enimerosi/entypa.../arxeio-proiigoymenon-ekdoseon.html), πρόσβαση 20 Δεκ 17.



συγκεκριμένη περιφέρεια, αλλά περίπου μετά από είκοσι χρόνια, η Αρκτική επανέρχεται δυναμικά στο προσκήνιο.

### 1.3 Το αρκτικό φυσικό περιβάλλον – Γεωγραφικά στοιχεία Αρκτικής – Ανθρωπογεωγραφία<sup>19</sup>

Το πιο μεγάλο μέρος της Αρκτικής καταλαμβάνει ο Αρκτικός Ωκεανός, μια έκταση η οποία είναι αχανής και που περικλείεται από έδαφος το οποίο είναι παγωμένο και τμήματα 8 συνολικά χωρών, τα λεγόμενα «**Αρκτικά Κράτη**»,<sup>20</sup> τα οποία ασκούν κυριαρχικά δικαιώματα σε εδάφη που περιβάλλουν τον Αρκτικό Ωκεανό. Τα εν λόγω κράτη είναι, η **Δανία** (Γροιλανδία και τα νησιά Φερόε), οι **ΗΠΑ** (Αλάσκα), η **Ισλανδία**, ο **Καναδάς**, η **Νορβηγία**, η **Ρωσική Ομοσπονδία**, η **Σουηδία** και η **Φιλανδία**.

Ο Αρκτικός Κύκλος με ακτίνα 2.606 km, περιλαμβάνει το 8% της επιφάνειας του πλανήτη και επιπλέον, η περιοχή βόρεια του Αρκτικού Κύκλου, είναι περίπου 40.000.000 τ. χλμ. Η περιοχή της Αρκτικής ορίζεται συγκεκριμένα, ως η περιοχή που βρίσκεται βόρεια του Αρκτικού Κύκλου, της οποίας η έκταση φτάνει περίπου 66°34'03 βόρεια του ισημερινού.<sup>21</sup> Η περιοχή της Αρκτικής μπορεί επίσης να οριστεί από την ισοθερμική καμπύλη των 10 °C, η οποία κατευθύνεται νοτιότερα στις θαλάσσιες περιοχές (τον Βόρειο Ατλαντικό, τη Βερίγγειο Θάλασσα και τον κόλπο HUDSON) και περιλαμβάνει επίσης τη Γροιλανδία και το μεγαλύτερο μέρος της Ισλανδίας. Άλλα όρια που χρησιμοποιούνται ευρέως για να ορίσουν την Αρκτική, περιλαμβάνουν τα κλιματικά όρια, τη βλάστηση, την έκταση του μόνιμα παγωμένου εδάφους στην στεριά και την έκταση των θαλάσσιων πάγων στον ωκεανό. Σημειώνεται ότι από γεωγραφικής πλευράς τα όρια θα έπρεπε να είχαν οριστεί σύμφωνα με τον Αρκτικό Κύκλο σε αντίθεση με την πολιτική πλευρά, όπου τα όρια κατεβαίνουν πολύ πιο νότια, καθόσον εκεί βρίσκονται τόσο τα λεγόμενα «Αρκτικά Κράτη», που ασκούν κυριαρχικά δικαιώματα σε περιοχές της Αρκτικής, όσο και εκείνα,<sup>22</sup> που δείχνουν να έχουν βλέψεις στον Αρκτικό ωκεανό, παρ' ότι δε συνορεύουν με αυτόν.

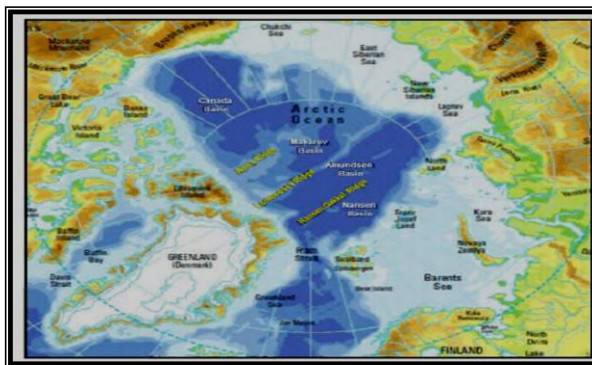
<sup>19</sup> Μελάς, Ματθαίος, *Κλιματική Αλλαγή και γεωπολιτική προσέγγιση στον Αρκτικό Ωκεανό, Προσεγγίσεις Νορβηγίας και ΗΠΑ*, σελ. 12-18.

<sup>20</sup> <http://www.arctic-council.org/index.php/en/about-us/member-states>, πρόσβαση 6 Αυγ 17.

<sup>21</sup> [http://www.lib.utexas.edu/maps/islands\\_oceans\\_poles/arctic\\_region\\_pol\\_2007.jpg](http://www.lib.utexas.edu/maps/islands_oceans_poles/arctic_region_pol_2007.jpg), πρόσβαση 6 Αυγ 17.

<sup>22</sup> Η Κίνα, η Γαλλία, το Ηνωμένο Βασίλειο, είναι μερικές από τις χώρες που έχουν εκδηλώσει το ενδιαφέρον τους για τα τεκταινόμενα στην Αρκτική.

Ο θαλάσσιος πυθμένας του Αρκτικού Ωκεανού υποδιαιρείται σε 3 μεγάλες παράλληλες οροσειρές ή κορυφογραμμές, οι οποίες εκτείνονται στην κατεύθυνση από τις βόρειες ακτές της Γροιλανδίας έως τα νησιά των βόρειων ακτών της Ρωσικής Σιβηρίας. Αυτές είναι: η



**οροσειρά NANSEN - GAKKEL** (ή οροσειρά ARCTIC MID - OCEAN), η **οροσειρά LOMONOSOV** και η **οροσειρά ΑΛΦΑ (ALPHA RIDGES)**. Μεταξύ των παραπάνω υποβρυχίων οροσειρών και των ακτών του Καναδά - Αλάσκα και της Ρωσίας, σχηματίζονται μεγάλες πεδινές υποβρύχιες κοιλάδες (λεκάνες): η Καναδική (CANADA BASIN), που εκτείνεται από τις βόρειες ακτές του Καναδά έως την οροσειρά ΑΛΦΑ, η κοιλάδα ΜΑΚΑΡΟΦ μεταξύ των οροσειρών Άλφα και LOMONOSOV και η κοιλάδα NANSEN, μεταξύ των οροσειρών LOMONOSOV και NANSEN - GAKKEL. Το μέσο βάθος των εν λόγω κοιλάδων είναι 3.658 μέτρα και η έκτασή τους καταλαμβάνει το μεγαλύτερο μέρος του Αρκτικού Ωκεανού.<sup>23</sup>

Το ισχυρό ψύχος που επικρατεί, δεν επιτρέπει σε μεγάλους πληθυσμούς να κατοικούν στην περιοχή, η οποία είναι αραιοκατοικημένη. Εκτός από κάποιες ομάδες Ευρωπαίων που έχουν εγκατασταθεί, στην ευρύτερη



περιοχή διαμένουν κατά κύριο λόγο, αυτόχθονες πληθυσμοί, όπως Λάπωνες, Σαμογέτες, Εσκιμώοι και άλλοι, οι οποίοι είναι συχνά νομαδικοί και μογγολικής καταγωγής.<sup>24</sup> Σημειώνεται ότι, 2 έως 4 εκατομμύρια άνθρωποι ζουν στην Αρκτική σήμερα. Οι άνθρωποι έχουν καταλάβει μεγάλα τμήματα της Αρκτικής, τουλάχιστον από την τελευταία εποχή των παγετώνων. Αρχαιολογικά ευρήματα έχουν βρεθεί στη βόρεια Σκανδιναβία, τη Ρωσία, την Αλάσκα και χρονολογούνται πάνω από 12.000 χρόνια. Στην Ευρασία και σε όλο τον Βόρειο Ατλαντικό, ομάδες ανθρώπων έχουν

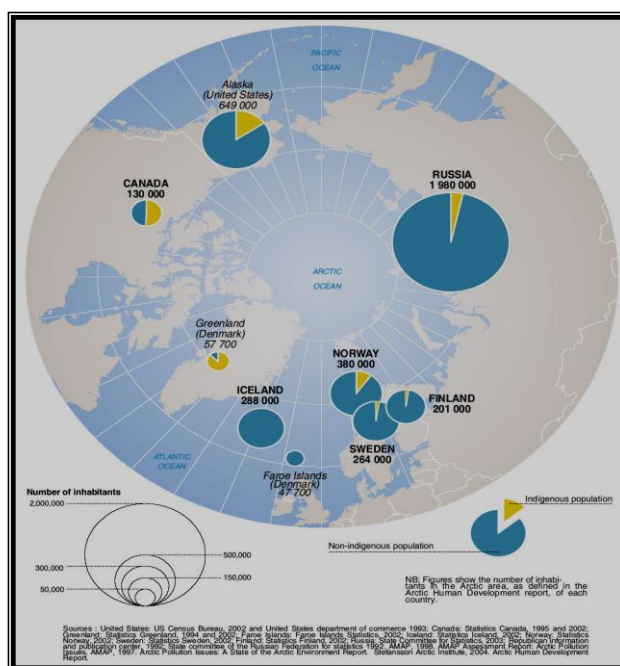
<sup>23</sup> <http://polardiscovery.whoi.edu/arctic/geography.html> (οι εικόνες της σελίδος έχουν ληφθεί από την υπόψη ιστοσελίδα), πρόσβαση 5 Σεπ 17.

<sup>24</sup> Εγκυκλοπαίδεια «Νέα Δομή» Τόμος 5, Αθήνα, Δομή, 1997, σελ. 122.

μετακινηθεί προς το βορρά κατά τη διάρκεια των τελευταίων αιώνων, αποικίζοντας νέα εδάφη, όπως οι Νήσοι Φερόε και η Ισλανδία.

Στην Αλάσκα, την Ισλανδία και τις Νήσους Φερόε, ο συνολικός πληθυσμός έχει αυξηθεί ταχύτατα κατά την τελευταία δεκαετία. Στο μεγαλύτερο μέρος της βόρειας Ρωσίας έχει παρατηρηθεί ραγδαία μείωση του πληθυσμού και πιο μικρή πτώση σε άλλα μέρη του Βορρά. Οι αυτόχθονες πληθυσμοί της περιοχής διακρίνονται για την πολιτιστική τους ταυτότητα ενώ μιλούν ποικίλες διαλέκτους, οι οποίες είναι διαφορετικές τόσο μεταξύ τους όσο και αναφορικά με τη γλώσσα της χώρας στην οποία κατοικούν. Επιπλέον έχουν ιδιαίτερο τρόπο ζωής, ο οποίος βασίζεται σε παραδοσιακές πρακτικές, ενώ η παραδοσιακή γνώση κατέχει μεγάλη σημασία στον πολιτισμό τους. Επισημαίνεται, ότι οι λαοί αυτοί, ασχολούνται κατά κύριο λόγο με το παραδοσιακό κνήγι, την αλιεία, την κτηνοτροφία και το εμπόριο.<sup>25</sup>

Ο γηγενής πληθυσμός αποτελεί σήμερα το 10% του συνολικού αρκτικού πληθυσμού, αν και στον Καναδά, αντιπροσωπεύουν περίπου το μισό του αρκτικού πληθυσμού του έθνους και στην Γροιλανδία είναι η πλειονότητα. Στους μη γηγενείς κατοίκους, συμπεριλαμβάνονται πολλοί λαοί με διαφορετικές ταυτότητες και τρόπους ζωής.<sup>26</sup> Η ανθρώπινη δραστηριότητα συναντάται σε μέρη της Αρκτικής



περίπου 20.000 χρόνια πριν και οι πρόσφατες μελέτες μιλούν για ανθρώπινη ύπαρξη πριν 30.000 χρόνια. Στον 20ο αιώνα, η μετανάστευση στην Αρκτική αυξήθηκε δραματικά, έτσι ώστε ο μη γηγενής πληθυσμός να ξεπερνά σήμερα τους γηγενείς σε πολλές περιοχές.<sup>27</sup> Σύμφωνα με στοιχεία του Αρκτικού Συμβουλίου, το 50% περίπου των αρκτικών πληθυσμών, κατοικούν στη Ρωσική Ομοσπονδία (περίπου 1.980.000), ενώ σημαντικοί πληθυσμοί καταγράφονται στην Αλάσκα (ΗΠΑ) (649.000 περίπου),

<sup>25</sup> International Arctic Science Committee, *The Arctic: geography, climate, ecology and people*, 2012, διαθέσιμο στο <http://www.eoearth.org/view/article/156501>, πρόσβαση 10 Σεπ 17.

<sup>26</sup> <http://arctic.ru/geography-population/population>, πρόσβαση 10 Σεπ 17.

<sup>27</sup> <http://www.arida.no/publications/va/arctic/paae/2664.aspx>, πρόσβαση 6 Σεπ 17.

στη Νορβηγία (380.000 περίπου), στην Ισλανδία (288.000 περίπου), στη Σουηδία (264.000 περίπου) και στη Φιλανδία (201.000 περίπου). Τα τελευταία χρόνια έχουν παρατηρηθεί σημαντικές διαμάχες μεταξύ των γηγενών και μη κατοίκων, οι οποίες έχουν σχέση κατά κύριο λόγο, με την πρόσβαση στη γη και την ιδιοκτησία.

#### 1.4 Οι επιδράσεις της κλιματικής αλλαγής στην Αρκτική<sup>28,29</sup>

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών, η Αρκτική και το περιβάλλον της είναι πάρα πολύ ευαίσθητα στην κλιματική αλλαγή, η οποία συντελείται σε ολόκληρο τον πλανήτη. Οι συνέπειες της κλιματικής αλλαγής προβάλλουν απειλητικά, τόσο για το φυσικό περιβάλλον όσο και για τους ανθρώπους που κατοικούν και διαβιούν εκεί. Οι πιο πρόσφατες επιστημονικές ανακαλύψεις και εκτιμήσεις έχουν παρουσιαστεί από το AMAP (ARCTIC MONITORING AND ASSESSMENT PROGRAMME) του Αρκτικού Συμβουλίου, στα πλαίσια ενός προγράμματος σχετικά με τις αλλαγές που υφίσταται γενικότερα το αρκτικό περιβάλλον.<sup>30</sup> Πιο ειδικότερα, γίνεται αναφορά στην αρκτική «κρυσφαίρα» (όπως ορίζεται το τμήμα εκείνο της επιφάνειας της γης που είναι εποχικά ή παντοτινά παγωμένο) και στις αλλαγές της. Σχετικά με την Αρκτική, η κρυσφαίρα δομεί το φυσικό περιβάλλον της, εξυπηρετώντας τις ανάγκες του ανθρώπινου πληθυσμού της περιοχής, όπως είναι η παροχή φρέσκου νερού και τα θαλάσσια περάσματα.

Η υπερθέρμανση του πλανήτη είχε γίνει ιδιαίτερως αντιληπτή στην περιοχή κατά το χρονικό διάστημα 2005-2010, όπου είχαν παρατηρηθεί οι μεγαλύτερες θερμοκρασίες στη διάρκεια της ιστορίας της Αρκτικής. Οι πιο πολλοί επιστήμονες συμφωνούν μεταξύ τους, πως η κλιματική αλλαγή στην περιοχή οφείλεται κατά κύριο λόγο, στην ανθρώπινη δραστηριότητα. Κατά το πρώτο εξάμηνο του 2010, σημειώθηκε αύξηση της θερμοκρασίας κατά 4°C σε σχέση με την παρατηρούμενη θερμοκρασία των τελευταίων 30 χρόνων. Η πιο μεγάλη αύξηση παρατηρείται το φθινόπωρο, στις περιοχές όπου έχει λιώσει ο πάγος με το πέρας του καλοκαιριού. Αυτό στην ουσία σημαίνει ότι, η απώλεια του πάγου οδηγεί σε πιο μεγάλη απορρόφηση της ακτινοβολίας του ηλίου από τη θάλασσα, η οποία ακολούθως

<sup>28</sup> Μηλαΐος, Γεώργιος (2016), *Η στρατηγική και πολιτική σημασία της αρκτικής στην παγκόσμια σκακιέρα. Ο ανταγωνισμός για την εκμετάλλευση του χώρου και του ενεργειακού περιβάλλοντος υπό το πρίσμα της διεθνούς ασφάλειας* (Μεταπτ. Διπλωματική Εργασία), ΠΑΜΑΚ, Θεσ/νίκη, σελ.13-16.

<sup>29</sup> Καλπακίδου, Μ., *Κριτική Προσέγγιση στην Αρκτική Γεωπολιτική*, σελ. 33-42.

<sup>30</sup> Arctic Climate Issues 2011: *Changes in Arctic Snow, Water, Ice and Permafrost. SWIPA 2011 Overview Report*. AMAP, 2012. Ο ορισμός της «κρυσφαίρας» αναφέρεται ως εξής: « 'Cryosphere' is the scientific term for that part of the Earth's surface that is seasonally or perennially frozen. It includes snow, frozen ground, ice on rivers and lakes, glaciers, ice caps, ice sheets and sea ice».

απελευθερώνεται ως ζέστη κατά το φθινόπωρο. Το φαινόμενο αυτό, έχει ως επακόλουθη συνέπεια, ακόμη και την εποχή της άνοιξης, να παρατηρείται λιώσιμο του πάγου στη χερσαία επιφάνεια, λόγω της αύξησης της θερμοκρασίας.<sup>31</sup>

Το λιώσιμο του πάγου αποτελεί την πιο σημαντική και ιδιαίτερη φυσική αλλαγή που έχει συμβεί σε ωκεανό, με την επισήμανση ότι το φαινόμενο είναι διαχρονικό και συνέβαινε ανέκαθεν. Ωστόσο, αυτό που παρατηρείται σήμερα είναι ότι, ο βαθμός με τον οποίο λιώνει ο πάγος είναι πολύ μεγαλύτερος από το βαθμό με τον οποίο «ξαναπαγώνει». Κατόπιν τούτου, γίνεται στην ουσία συζήτηση για την εποχική «απουσία πάγου - ICE FREE» της Αρκτικής στα επόμενα 20 χρόνια.<sup>32</sup> Η μείωση του πάγου δεν μπορεί να ερμηνευτεί λαμβάνοντας υπόψη τις φυσικές μεταβλητές, αφού ξεκίνησε να παρατηρείται το 19ο αιώνα και επιταχύνθηκε τις τελευταίες δεκαετίες. Το πιο μεγάλο μέγεθος έκτασης πάγου παρατηρείται το Μάρτιο και το ελάχιστο το Σεπτέμβριο κάθε έτους. Η αύξηση της θερμοκρασίας μπορεί να επηρεάσει και τα συστήματα του καιρού πέρα από την Αρκτική και επιπλέον συντελεί στη διάβρωση των ακτών, λόγω της κίνησης των κυμάτων.<sup>33</sup>

Εκτός από την αύξηση της θερμοκρασίας που υλοποιείται με το λιώσιμο των πάγων και την απορρόφηση της ηλιακής ακτινοβολίας, πραγματοποιείται απελευθέρωση μεθανίου και διοξειδίου του άνθρακα εξαιτίας της θέρμανσης των εδαφών, των υδάτων και το λιώσιμο «μεγάλης ηλικίας» παγετώνων στον πυθμένα της θάλασσας. Αυτές οι διαδικασίες περιγράφονται με τον όρο «ανατροφοδοτήσεις-FEEDBACKS» και αναφορικά με την Αρκτική, πολλοί μηχανισμοί ανατροφοδότησης έχουν παρατηρηθεί, χωρίς πραγματικά να είναι εφικτή η διενέργεια προβλέψεων. Γενικότερα, αν και θεωρείται πως όλοι οι μηχανισμοί οδηγούν στην επιτάχυνση της υπερθέρμανσης, παρ' όλα ταύτα, μόνο ένας μπορεί να οδηγήσει σε διαδικασία ψύξης.<sup>34</sup>

Μια εξαιρετικά σημαντική εκτίμηση, προβλέπει καλοκαίρια άνευ πάγου (ICE-FREE SUMMERS) μέσα στον αιώνα που ήδη διανύουμε. Εύκολα εξάγεται το

<sup>31</sup> <https://nsidc.org/arcticseaicenews>, National Snow and Ice Data Center-NSIDC., AMAP 2017, πρόσβαση 17 Σεπ 17.

<sup>32</sup> Lieutenant Colonel Sharp, L. T., Canadian Forces, *The Implications of Ice Melt on Arctic Security, Defence Studies*, 11:2, 2011, 297-322, σ. 3-5. Numminen, L., *Breaking the ice: Can environmental and scientific cooperation be the way forward in the Arctic?*, *Political Geography*, 29: (2010), 85-87, σ. 1.

<sup>33</sup> Polyak et al., *History of Sea Ice in the Arctic*, *Quaternary Science Reviews*, σελ. 1757-1778.

<sup>34</sup> Οι πρώτες καταγραφές θερμοκρασίας ξεκίνησαν το 1880, ενώ από το 1980 η αύξηση της μέσης ετήσιας θερμοκρασίας στην περιοχή είναι διπλάσια σε σχέση με άλλες περιοχές του πλανήτη. Μια θετική πρόβλεψη σε σχέση με αυτές τις διαδικασίες, εκτιμά πως η ανάπτυξη και επιβίωση περισσότερων φυτών θα μπορούσε να οδηγήσει στην απορρόφηση από αυτά μεγαλύτερων ποσοτήτων διοξειδίου του άνθρακα από την ατμόσφαιρα.

συμπέρασμα ότι οι εξελίξεις αυτές θα προκαλέσουν αλλαγές στα οικοσυστήματα της Αρκτικής, στις κοινωνίες των ανθρώπων που διαβιούν και κατοικούν εκεί και που φυσικά επωφελούνται από αυτά, όπως επίσης και στον παραδοσιακό τρόπο ζωής τους, χωρίς παρ' όλα αυτά να αποκλείονται οφέλη και νέες ευκαιρίες – δυνατότητες από τις συντελούμενες αλλαγές.<sup>35</sup>

Οι προαναφερόμενες συνέπειες δεν περιορίζονται μόνο στην περιοχή, αλλά επηρεάζουν και όλον τον πλανήτη. Η αύξηση του επιπέδου της θάλασσας κατά τρία χιλιοστά, όπως αυτή παρατηρήθηκε και καταγράφηκε στο χρονικό διάστημα 2003-2008, οφείλεται στο λιώσιμο μεγάλων εκτάσεων πάγου και σύμφωνα με τις προβλέψεις αναμένεται μεγαλύτερη αύξηση τα επόμενα χρόνια, με τον κίνδυνο, να πλημμυρίσουν οι παράκτιες πόλεις, να είναι αυξημένος. Επιπλέον, υπάρχει σοβαρός κίνδυνος να καταστραφούν οι υπάρχουσες υποδομές και τα κτίρια, πολλά από τα οποία βρίσκονται σε περιοχές που μέχρι πρότινος υπήρχε μόνιμη παρουσία πάγου-«PERMAFROST».<sup>36</sup> Εάν πραγματικά συμβούν όλες αυτές οι προβλέψεις που αφορούν στο λιώσιμο των πάγων και τις αρνητικές επιπτώσεις σε όλα τα διαφορετικά επίπεδα που προαναφέρθηκαν, οι κάτοικοι θα πρέπει είτε να προσαρμοστούν, εάν αυτό είναι εφικτό, είτε να αποτελέσουν μια **νέα γενιά περιβαλλοντικών προσφύγων** σε ορισμένα τουλάχιστον, σημεία της Αρκτικής.<sup>37</sup> Ωστόσο, οι γενικότερες επιπτώσεις, δεν προβλέπεται να έχουν μόνο αρνητικές συνέπειες, καθώς η δυνατότητα μείωσης των αποστάσεων που διανύουν τα εμπορικά κυρίως πλοία σε ποσοστό μέχρι και 40% σε σύγκριση με τις υφιστάμενες οδούς ναυσιπλοΐας, θα μπορούσε να συντελέσει στη μείωση των εκπομπών αερίων και των χρησιμοποιούμενων καυσίμων.

Τα αρκτικά κράτη, έχουν την ευθύνη για το 40% των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, που αποτελεί και έναν από τους λόγους της κλιματικής αλλαγής που βιώνει το αρκτικό περιβάλλον. Κατά συνέπεια, εάν υπήρχε η πολιτική βούληση από τα ίδια τα κράτη, αυτά θα μπορούσαν να συντελέσουν στην επιβράδυνση του ρυθμού της κλιματικής αλλαγής, μέσω της υποστήριξης των απαιτούμενων προληπτικών και κατασταλτικών μέτρων. Τα αρκτικά κράτη έχουν δείξει πως έχουν τη διάθεση να

---

<sup>35</sup> Ορισμένες από τις ευκαιρίες που παρουσιάζονται, σχετίζονται με την πρόσβαση και δυνατότητα εκμετάλλευσης των φυσικών πόρων καθώς και την εμπορική δραστηριότητα με τη διάνοιξη νέων διόδων θαλάσσιας επικοινωνίας, εξαιτίας του λιώσιματος του πάγου.

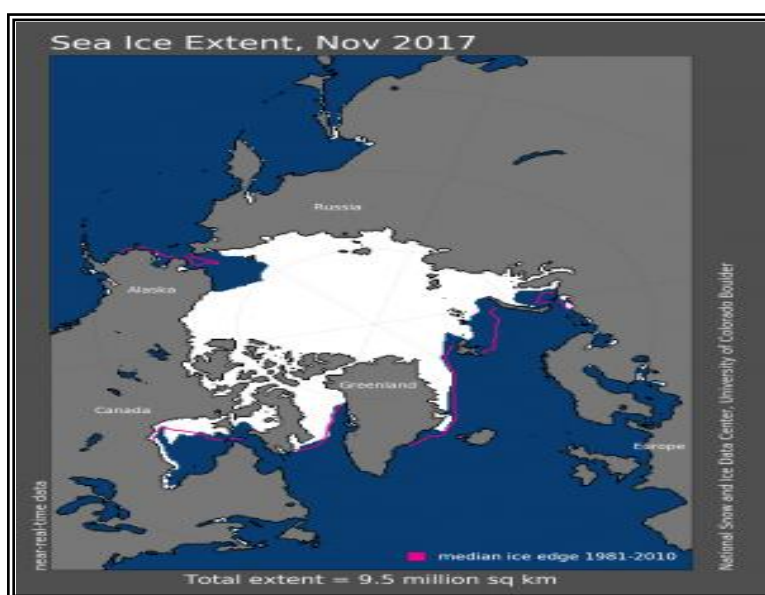
<sup>36</sup> AMAP, 2012. Holland, G., *The Arctic Ocean-The Management of Change in the Northern Seas, Ocean and Coastal Management*, 45: (2002), 841-851, σ. 5.

<sup>37</sup> Dodds, K., *A Polar Mediterranean Accessibility Resources and Sovereignty in the Arctic Ocean*, *Global Policy*, Heininen, L., *Geopolitics of a Changing North*. 1:3, 2010, σ. 2.

συνεργαστούν μεταξύ τους, προκειμένου να μετριάσουν οι συνέπειες της κλιματικής αλλαγής. Ο τομέας του περιβάλλοντος κατεξοχήν φανερώνει την αλλαγή στην αρκτική γεωπολιτική, μετά το τέλος του Ψυχρού Πολέμου. Το περιβάλλον, αποτελεί την αφετηρία για την εμβάθυνση των σχέσεων των αρκτικών κρατών και ίσως έναν από τους πρώτους συνδεδεικμένους κρίκους στη διαμόρφωση της αρκτικής γεωπολιτικής.

Οι πάγοι είναι πλέον 25% λιγότεροι συγκριτικά με το 1978, με τους θερινούς πάγους του Αρκτικού Ωκεανού να μειώνονται με ρυθμό 8% ανά δεκαετία. Η πυκνότητα του πάγου μειώθηκε κατά 40% τις τελευταίες δεκαετίες. Μελέτες της

NASA αναφέρουν ότι ο παλαιότερος πάγος καλύπτει πλέον μόνο το 2% του Αρκτικού Ωκεανού, σε αντίθεση με το 20% που ίσχυε κατά τη δεκαετία του 1980.<sup>38</sup> Ο φαύλος κύκλος της τήξης και ο γρήγορος ρυθμός με τον οποίο υλοποιείται, προκαλεί φόβους για το



μη αναστρέψιμο της απώλειας του θαλάσσιου πάγου. Η έκταση<sup>39</sup> των πάγων της Αρκτικής Θάλασσας για τον μήνα Νοέμβριο 2017, ήταν περίπου 9.46 εκατομμύρια τετραγωνικά χιλιόμετρα, η τρίτη χαμηλότερη καταγραφή μηνός Νοεμβρίου, στην δορυφορική παρατήρηση 38 ετών. (Η κόκκινη γραμμή στην εικόνα, δείχνει τη μέση έκταση των πάγων την ίδια μέρα, για τα έτη 1981 έως 2010 για τον συγκεκριμένο μήνα).

Το παρακάτω γράφημα,<sup>40</sup> δείχνει την καθημερινή έκταση του πάγου στην Αρκτική Θάλασσα στις 3 Δεκεμβρίου 2017, μαζί με τα ημερήσια δεδομένα βαθμού πάγου, για τα τέσσερα προηγούμενα χρόνια (Το 2017 εμφανίζεται με μπλε χρώμα, το 2016 σε πράσινο, το 2015 σε πορτοκαλί, το 2014 σε καφέ, το 2013 σε μωβ και το 2012

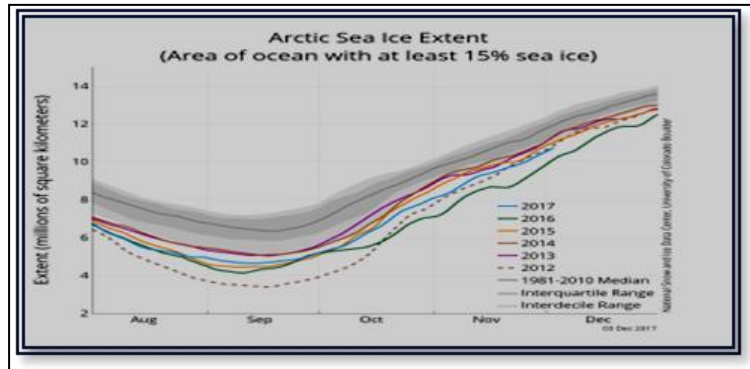
<sup>38</sup> Σιούσουρας Π., Δαλακλής Δ., Μπαξεβάνη Π. (2013), *Αρκτική: Ένα Νέο Πεδίο Γεωπολιτικών Ζυμώσεων*, Περιοδικό Ναυτική Επιθεώρηση, τεύχος 585, τόμος 173.

<sup>39</sup> <http://nsidc.org/arcticseaicenews/> National Snow and Ice Data Center High-resolution image, (λήψη εικόνας από την υπόψη ιστοσελίδα), πρόσβαση 20 Δεκ 17.

<sup>40</sup> Στο ίδιο, πρόσβαση 20 Δεκ 17.

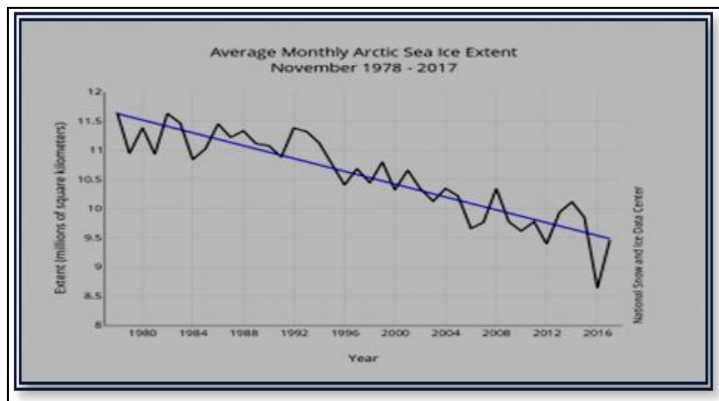


σε κόκκινο εστιγμένο. Ο μέσος όρος 1981 έως το 2010, είναι σε σκούρο γκρι. Οι γκρι περιοχές γύρω από την διάμεσο γραμμή, απεικονίζουν το εύρος της τυπικής απόκλισης των δεδομένων).



Οι χαμηλότερες εκτάσεις πάγων παρατηρήθηκαν κατά την πενταετία (2007-2011), σύμφωνα με τις συνεχείς καταγραφές από το 1979. Η πιο χαμηλή έκταση πάγων, η οποία παρατηρήθηκε το 2007, συνοδεύτηκε από έναν συνδυασμό καιρικών συνθηκών, οι οποίες είχαν ευνοήσει την απώλεια πάγων. Το 2011 ο καιρός ήταν χαρακτηριστικός της περιοχής, αλλά επικρατούσαν υψηλές θερμοκρασίες πάνω από την Αρκτική. Η άποψη ότι

το κάλυμμα πάγου του Αρκτικού ωκεανού συνεχίζει να γίνεται λεπτό, ευσταθεί και αποδεικνύεται με συγκεκριμένα μοντέλα τηλεπισκόπησης. (Στο γράφημα, παρουσιάζεται η μέση



μηνιαία έκταση<sup>41</sup> του αρκτικού θαλάσσιου πάγου, κατά την χρονική περίοδο Νοεμβρίου 1978-2017, όπου παρατηρείται μείωση κατά 5,14% ανά δεκαετία). Η Αρκτική Θάλασσα είναι πιθανόν ότι θα είναι χωρίς πάγους το καλοκαίρι του 2080, σύμφωνα με ορισμένες προβολές, ενώ κάποιιοι άλλοι, το βλέπουν να συμβαίνει ακόμα και νωρίτερα.<sup>42</sup>

Ο πρόεδρος της Γαλλίας Εμανουέλ Μακρόν<sup>43</sup> προειδοποίησε στις 12 Δεκ 2017, ότι ο κόσμος «χάνει τη μάχη» κατά της κλιματικής αλλαγής,<sup>44</sup> απευθυνόμενος σε

<sup>41</sup> <http://nsidc.org/arcticseaicenews/> National Snow and Ice Data Center High-resolution image, (λήψη εικόνων της σελίδας από την υπόψη ιστοσελίδα), πρόσβαση 20 Δεκ 17.

<sup>42</sup> Lemke Peter, Arctic Processes and the Global Climate, στο: Wasum-Rainer S., Winkelmann I. & Tiroch K. Arctic Science, International Law and Climate Change: *Legal Aspects of Marine Science in the Arctic Ocean*, Springer, Heidelberg 2012, σελ. 4.

<sup>43</sup> <http://energy.reporter.com.cy/environment/article/81239/makron-chanoyme-ti-machi-ga>, πρόσβαση 13 Δεκ 17.

<sup>44</sup> Τον **Ιούλιο του 2017** όλες οι κυβερνήσεις του G20, **με εξαίρεση τις ΗΠΑ**, υπέγραψαν δήλωση που τονίζει τη σημασία και την μη αναστρεψιμότητα της Συμφωνίας του Παρισιού (η Συμφωνία των



δεκάδες ηγέτες και διευθυντές εταιρειών, στη Διεθνή Διάσκεψη για το κλίμα «ONE PLANET SUMMIT» που φιλοξενήθηκε στο Παρίσι.<sup>45</sup> *«Δεν προχωρούμε αρκετά γρήγορα. Και αυτό είναι η τραγωδία. Πρέπει όλοι μας να δράσουμε γιατί όλοι θα κληθούμε να λογοδοτήσουμε»*, ανέφερε ο Γάλλος πρόεδρος, στην ομιλία του ενώπιον εκπροσώπων 127 χωρών και διεθνών οργανισμών. *«Δεν θα μπορούμε να πούμε ότι δεν γνωρίζαμε»*, επέμεινε ο Μακρόν. Από την πλευρά του, ο γενικός γραμματέας των Ηνωμένων Εθνών Αντόνιο Γκουτέρες, επισήμανε ότι *«το να στηρίζει κανείς την ενέργεια που προέρχεται από ορυκτά καύσιμα –τα οποία ενοχοποιούνται σε μεγάλο βαθμό για την υπερθέρμανση του πλανήτη– ισοδυναμεί με το να επενδύει στο χαμό μας. Ο πόλεμος κατά της κλιματικής αλλαγής δεν έχει κερδηθεί»*.

---

Παρισιών, είναι μια παγκόσμια συμφωνία για την κλιματική αλλαγή που επιτεύχθηκε στις 12 Δεκεμβρίου 2015 στο Παρίσι. Αποτελεί ένα σχέδιο δράσης για τη συγκράτηση της αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη «αρκετά κάτω» από τους 2°C και καλύπτει την περίοδο από το 2020 και μετά). Στο 19ο Εθνικό Συνέδριο του ΚΚ Κίνας τον Οκτώβριο 2017, ο πρόεδρος Σι Τζινπίνγκ της Κίνας, που παράγει την περισσότερη ρύπανση με αέρια του θερμοκηπίου στον κόσμο, επανέλαβε τη δέσμευση της χώρας του προς τη Συμφωνία του Παρισιού και ενθάρρυνε τους υπόλοιπους υπογράφοντες να τον μιμηθούν. Επιπλέον, η Ινδία και η ΕΕ ενίσχυσαν τη συνεργασία για την ανάπτυξη πηγών καθαρής ενέργειας προς εκπλήρωση των στόχων της Συμφωνίας του Παρισιού. Η Νικαράγουα και η Συρία ανακοίνωσαν ότι προσχωρούν στη Συμφωνία, αφήνοντας τις ΗΠΑ ως τη μοναδική χώρα που την απορρίπτει. Αφότου εξελέγη ο Ν. Τραμπ, 66 χώρες επικύρωσαν τη Συμφωνία - μεταξύ των οποίων η Αυστραλία, η Ιταλία, η Ισπανία και η Βρετανία. Προσβάσιμο την 28 Δεκ 17 στο <http://www.tovima.gr/world/article/?aid=927483> (από την Λορένς Τουμπιάνια, πρώην πρεσβευτή της Γαλλίας στη συμφωνία - πλαίσιο του ΟΗΕ για την κλιματική αλλαγή, διευθύνουσα σύμβουλο του Ευρωπαϊκού Ιδρύματος για το κλίμα και καθηγήτρια στο πανεπιστήμιο SCIENCES PO στο Παρίσι).

<sup>45</sup> Ο πρόεδρος της Γαλλίας Εμανουέλ Μακρόν συγκάλεσε τη σύνοδο, ακριβώς μετά την απόφαση των ΗΠΑ να αποσυρθούν από τη Συμφωνία του Παρισιού για το κλίμα, προσβάσιμο στο <http://www.consilium.europa.eu/el/policies/climate-change/timeline>, πρόσβαση 28 Δεκ 17

**ΣΕΛΙΔΑ ΣΚΟΠΙΜΑ ΚΕΝΗ**

## Κεφάλαιο δεύτερο

### Ναυσιπλοΐα - Ενέργεια

#### 2.1 Οι αρκτικές θαλάσσιες διαδρομές και μεταφορές

Σε αντιδιαστολή με τη γνωστή ρήση ότι «ο συντομότερος δρόμος μεταξύ δύο σημείων είναι μια ευθεία γραμμή», η μορφή της γήινης σφαίρας επιβάλλει σαν συντομότερη διαδρομή μεταξύ δύο γεωγραφικών τόπων, το τόξο μεγίστου κύκλου. Συνεπώς, η Αρκτική προσφέρει την πιο σύντομη διαδρομή ανάμεσα στις ηπείρους και από την πλευρά της γεωστρατηγικής, συνιστά μία καίριας σημασίας περιοχή για τα δεδομένα της σύγχρονης διεθνούς πολιτικής. Επιπρόσθετα, την τρέχουσα χρονική περίοδο, τα τέσσερα πέμπτα του διεθνούς εμπορίου διεξάγονται από τη θάλασσα και το βασικό αξίωμα στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών είναι ότι με την εξαίρεση των περιοχών των δύο γεωγραφικών πόλων, είναι δυνατή η θαλάσσια μεταφορά επιβατών και αγαθών σε οποιοδήποτε σημείο της υδρογείου.<sup>46</sup>

Στον τομέα των ναυσιπλοϊκών μεταφορών, ως δευτερογενής (υπερδομικός) χώρος,<sup>47</sup> πολλώ δε μάλλον με τη σύνθεση της δυναμικής και την νομοτελειακή αλληλεξάρτηση και με τον τριτογενή (υπερδομικό) χώρο, τον Εθνο-κρατικό/Εθνοτικο-κρατικό, πολιτικό-πολιτισμικό χώρο των κυριάρχων κρατών ως διεθνών δρώντων στην Αρκτική περιοχή, το γεωπολιτικό υποσύστημα της Αρκτικής Ζώνης καθίσταται πεδίο όπου λαμβάνουν χώρα κοσμογονικές αλλαγές, οι οποίες πρόκειται να επηρεάσουν σε μεγάλο βαθμό τη συνολική λειτουργία του πλανητικού γεωπολιτικού συστήματος, και πιθανόν να επιδράσουν καθοριστικά στη μελλοντική κατανομή ισχύος των διεθνών δρώντων, τουλάχιστον μεσοπρόθεσμα.

Σημειώνεται επιπλέον ότι, το 80% της παγκόσμιας βιομηχανικής παραγωγής πραγματοποιείται βόρεια των 30<sup>0</sup> γεωγραφικού πλάτους και όλες οι βιομηχανικές περιοχές της Ευρασίας, της Βόρειας Αμερικής και της Ιαπωνίας οριοθετούνται σε λιγότερο από 3.680 ναυτικά μίλια (ν.μ.) από το Βόρειο Πόλο. Οι ναυτιλιακές διαδρομές μεγάλων αποστάσεων πραγματοποιούνται μέσω των «παραδοσιακών» οδών, οι κυριότερες από τις οποίες διέρχονται από τη **Διώρυγα του Παναμά**, τη

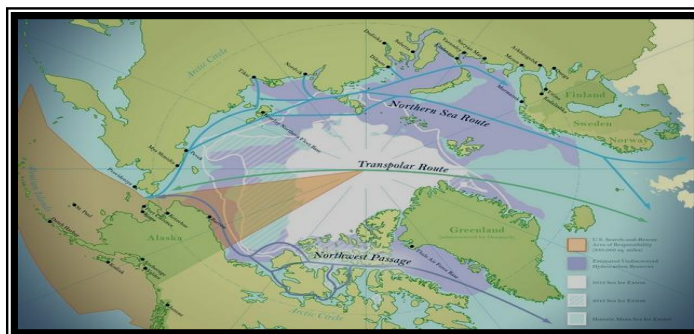
<sup>46</sup> Σιούσουρας Π, Δαλακλής Δ, Μπαξεβάνη Π., *Αρκτική: Ένα Νέο Πεδίο Γεωπολιτικών Ζυμώσεων*, Περιοδικό Ναυτική Επιθεώρηση, 2013, τεύχος 585, τόμος 173, με στοιχεία από το άρθρο του Δαλακλή Δ., *Αρκτική: Οι πάγοι λειώνουν, οι σχέσεις ΗΠΑ-Ρωσίας ψυχραίνονται*, υποσ.15, σελ. 4 και 6.

<sup>47</sup> Μάζης, Ιωάννης Θ., *Γεωπολιτική. Η Θεωρία και η Πράξη*, Αθήνα, Παπαζήση, 2002, σελ 35-36 και Σωτηρόπουλος, Ιωάννης, *Κλιματική Αλλαγή και Αρχές Γεωπολιτικής. Από της Αρχή της Ανασχέσεως στη Στρατηγική του Ανασχαιτικού Ανταγωνισμού*, National and Kapodistrian University of Athens, 2016, σελ. 88.

**Διώρυγα του Σουέζ και τα Στενά της Μάλακκα (MALACCA STRAITS)**, στα οποία παρατηρείται σημαντική συμφόρηση<sup>48</sup> και οι χρόνοι που απαιτούνται είναι μεγάλοι,<sup>49</sup> αυξάνοντας αντίστοιχα και το κόστος. Λεπτομέρειες περιγραφής των Διεθνών Στενών, αναφέρονται στο Παράρτημα «Γ».<sup>50</sup>

Μια σημαντικότερη<sup>51</sup> επίπτωση της κλιματικής αλλαγής στην Αρκτική, είναι η διάνοιξη νέων διαδρομών για τη ναυσιπλοΐα. Στην αρκτική ναυσιπλοΐα, δύο είναι τα αξιοσημείωτα περάσματα, το **Βορειοδυτικό Πέρασμα (NORTHWEST PASSAGE)**, το οποίο περνά μέσα από το Καναδικό Αρχιπέλαγος και συνδέει τον Ατλαντικό με τον Ειρηνικό Ωκεανό και το **Βορειοανατολικό Πέρασμα (NORTHEAST PASSAGE)**, το οποίο επίσης συνδέει τον Ατλαντικό και Ειρηνικό ωκεανό, και διασχίζει τις Θάλασσες Μπαρεντς, ΚΑΡΑ, ΛΑΠΤΕΒ, Ανατολική Σιβηρική και ΤΣΟΥΚΤΣΙ. Υφίσταται επίσης και η **Βόρεια Θαλάσσια Οδός (NORTHERN SEA ROUTE)**, η οποία αποτελεί τμήμα του Βορειοανατολικού Περάσματος, χωρίς όμως να εμπερικλείει τη Θάλασσα Μπάρεντς και δίχως να φτάνει έως τον Ατλαντικό Ωκεανό.<sup>52</sup>

Η σημασία των Περασμάτων<sup>53</sup> από πλευράς στρατηγικής, θεωρείται μεγάλη για την εμπορική ναυτιλία και ο χαρακτηρισμός «**Πολική Μεσόγειος - POLAR**



**MEDITERRANEAN**» για τον Αρκτικό Ωκεανό, απεικονίζει ολοφάνερα τη σημασία που αναμένεται να έχει η διάνοιξη των θαλάσσιων διαδρομών για την παγκόσμια ναυσιπλοΐα. Ως ένας ηπειρωτικός «σύνδεσμος», υπόσχεται την

<sup>48</sup> Mychajlyszyn N., *The Arctic: Geopolitical Issues, International Affairs, Trade and Finance Division*, InfoSeries, διαθέσιμο στο <http://www.parl.gc.ca/Content/LOP/researchpublications/prb0806-e.pdf>, πρόσβαση 22 Σεπ '17.

<sup>49</sup> Το ταξίδι από το Murmansk προς το Ulsan της Κορέας μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας διαρκεί 102 μέρες, μέσω Σουέζ η διαδρομή θα διαρκούσε 80 μέρες, ενώ μέσω του ΒΔ Περάσματος μόλις 55 (*Λήψη εικόνων παρόντος κεφαλαίου από το ελεύθερο διαδίκτυο*).

<sup>50</sup> Για μια πιο αναλυτική περιγραφή βλ. σελίδες Γ14 – Γ17.

<sup>51</sup> Καλπακίδου, Μ., *Κριτική Προσέγγιση στην Αρκτική Γεωπολιτική*, σελ. 42-44.

<sup>52</sup> Επίσης έχει γίνει αναφορά στην μελλοντική ύπαρξη δύο περασμάτων, του “**Transpolar Sea Route**”, που θα αποτελεί την πιο άμεση δίοδο από τον Αρκτικό Ωκεανό και που θα βρίσκεται ανάμεσα στα δύο περάσματα και της “**Arctic Bridge**” μιας θαλάσσιας οδού που θα συνδέει τα λιμάνια του Μουρμάνσκ στη Ρωσία και Τσόρτσιλ στον Καναδά. Humpert M., Raspotnik, A., *The Future of Arctic Shipping Along The Transpolar Sea Route*, Arctic Yearbook, 2012, πρόσβαση 23 Σεπ '17.

<sup>53</sup> <http://www.foreignaffairs.gr/articles/70112/milosz-reterski/spazontas-ton-pago>, πρόσβαση 4 Σεπ '17.

ανεμπόδιστη διέλευση των πλοίων, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τα ενδιαφερόμενα κράτη. Η διάνοιξη του **Βορειοδυτικού Πέρασματος** θα επιφέρει μείωση της απόστασης, μεταξύ Ευρώπης – Ασίας, η οποία θα υπερβεί τα 4000 χλμ, αλλάζοντας τον τρόπο λειτουργίας της εμπορικής ναυτιλίας, ο οποίος λειτουργεί μέχρι σήμερα, μειώνοντας τα σχετικά ναυτιλιακά κόστη κατά δισεκατομμύρια δολάρια.

### **2.1.1 Η καναδική αρκτική περιοχή και το Βορειοδυτικό πέρασμα (NORTHWEST PASSAGE - NWP)**

Η καναδική θαλάσσια Αρκτική εκτείνεται πέρα από το βόρειο τμήμα του Καναδά και ειδικότερα από τη θάλασσα BEAUFORT, δυτικά μέχρι τον κόλπο BAFFIN, ανατολικά, και προς νότο μέχρι 60° βόρειο γεωγραφικό πλάτος. Το καναδικό αρκτικό αρχιπέλαγος εκτείνεται σε μήκος περίπου 1.900 χιλιομέτρων από την ηπειρωτική χώρα μέχρι τη βόρεια άκρη του νησιού ELLESMERE. Από τη δύση μέχρι την ανατολή, καλύπτει μια απόσταση περίπου 2.400 χιλιομέτρων από το νησί BANKS (δυτική πλευρά) στο νησί BAFFIN (ανατολική πλευρά).

Το μέγεθος αυτής της κατά προσέγγιση τριγωνικής περιοχής, συμπεριλαμβανομένου του εδάφους και του ωκεανού, είναι περίπου 2,1 εκατομμύρια km<sup>2</sup>, όσο περίπου το μέγεθος της Γροιλανδίας. Περιλαμβάνει περίπου 36.000 νησιά, κάνοντάς το ένα από τα πιο σύνθετα γεωγραφικά ανάγλυφα στη γη. Η περιοχή είναι αραιά εποίκημένη κατά μήκος της ακτής και ο μεγαλύτερος εποίκισμός είναι οι IQALUIT, στο νησί BAFFIN, με 6.100 ανθρώπους. Ο βορειότερος εποίκισμός είναι στο φιόρδ GRISE στο νησί ELLESMERE, ενώ το νησί CORNWALLIS και οι ακτές του στενού BARROW, αποτελούν κόμβο ελέγχου της θαλάσσιας και εναέριας κυκλοφορίας.

Το αρχιπέλαγος αποτελεί ένα σημαντικό εμπόδιο για τις ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες επιδιώκουν τη σύνδεση, είτε μεταξύ του ατλαντικού και ειρηνικού ωκεανού, είτε το εσωτερικό διακομιστικό εμπόριο μεταξύ των κοινοτήτων. Υπάρχουν πέντε κύρια περάσματα με τις παραλλαγές τους, μέσω του αρχιπελάγους. Οι δαιδαλώδεις αυτές διαδρομές απασχόλησαν στο παρελθόν, τους ευρωπαϊκούς τυχодиώκτες για περισσότερο από 400 έτη. Το NWP είναι το όνομα που δίνεται στις διάφορες θαλάσσιες διαδρομές μεταξύ των ατλαντικών και ειρηνικών ωκεανών κατά μήκος της βόρειας ακτής της Βόρειας Αμερικής που εκτείνονται στο καναδικό αρκτικό αρχιπέλαγος.

### **2.1.2 Η ρωσική αρκτική περιοχή, το Βορειοανατολικό πέρασμα (NORTHEAST PASSAGE - NEP) και η Βόρεια θαλάσσια οδός (NORTHERN SEA ROUTE - NSR)**

Το φυσικό περιβάλλον της βορειότερης ακτής της Ευρασίας - η ρωσική Αρκτική θάλασσα, εμφανίζει μοναδικές προκλήσεις στη ναυτιλία, στη σύγχρονη τεχνολογία και στα συστήματα των πλοίων. Τα ρηχά νερά της θαλάσσιας περιοχής, χαρακτηρίζουν γενικότερα το μήκος της ακτής από τα ρωσο-νορβηγικά σύνορα δυτικά (στη θάλασσα BARENTS) μέχρι το στενό BERING ανατολικά. Τα μέσα βάθη της ανατολικής Σιβηρικής θάλασσας και της θάλασσας CHUKCHI είναι 58 και 88 μέτρα αντίστοιχα, τα οποία καθιστούν ολόκληρη την παράκτια περιοχή στην ανατολή, αρκετά ρηχή για όλες τις θαλάσσιες επιχειρήσεις. Το μέσο βάθος της θάλασσας LAPTEV είναι 578 μέτρα (το βόρειο όριο της επεκτείνεται στην αρκτική ωκεάνια λεκάνη), παρ' όλα αυτά, το 66% της περιοχής κατά μήκος της ακτής, είναι σε βάθη 100 μέτρων ή και λιγότερα.

Η βόρεια θαλάσσια διαδρομή καθορίζεται στο ρωσικό νόμο, ως το σύνολο των αρκτικών θαλασσιών διαδρομών, μεταξύ της πύλης KARA στη δύση και του στενού BERING στην ανατολή. Μια σειρά από στενά θαλάσσια περάσματα επιβάλλουν συγκεκριμένους περιορισμούς στη ναυσιπλοΐα κατά μήκος του NSR. Από ναυτιλιακής άποψης, τα χαμηλά ύψους σιβηρικά νησιά που περιβάλλουν την περιοχή, καθιστούν τις οπτικές παρατηρήσεις αλλά και τις μετρήσεις μέσω ραντάρ δυσχερείς, ειδικά κατά τη διάρκεια των μεγάλων περιόδων μειωμένης ορατότητας. Το βόρειο πέρασμα (NSR) αναπτύχθηκε με υψηλούς ρυθμούς κατά τη διάρκεια της εποχής της Σοβιετικής Ένωσης, ως σημαντική εθνική υδάτινη οδός που διευκολύνει την αρκτική θαλάσσια μεταφορά. Ειδικότερα, η καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου ναυσιπλοΐα στο δυτικό τμήμα του NSR (δηλαδή, από το λιμένα DUDINKA στον ποταμό YENISEI έως την πύλη KARA), έχει διατηρηθεί από τη χειμερινή εποχή του 1978-79. Λεπτομέρειες για τη διέλευση του Βορείου Περάσματος, όπως στο Παράρτημα «B».<sup>54</sup>

## **2.2 Ναυτιλιακά δεδομένα**

Μετρήσεις δεδομένων στην περιοχή μπορούν να συμβάλλουν δραστικά στη διαμόρφωση κατασκευής των σκαφών, ούτως ώστε να μειώσουν τους κινδύνους

---

<sup>54</sup> Για μια πιο αναλυτική περιγραφή βλ. σελίδες B2-B6.

ναυσιπλοΐας των θαλάσσιων μεταφορών στην Αρκτική καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου. Η υπάρχουσα τεχνολογία των παγοθραυστικών πλοίων (ICEBREAKING) είναι βασικότερη στην περαιτέρω ανάπτυξη των αρκτικών θαλάσσιων μεταφορών σε όλες τις περιοχές του αρκτικού ωκεανού.

Οι πιο σύντομοι<sup>55</sup> ναυτιλιακοί δρόμοι του βόρειου και του βορειοδυτικού περάσματος, θα μειώσουν σε μεγάλο βαθμό τους υφιστάμενους ωκεάνιους χρόνους διέλευσης κατά αρκετές ημέρες, σώζοντας έτσι τις ναυτιλιακές εταιρίες από την πραγματοποίηση χιλιάδων μιλίων θαλασσίου ταξιδιού. Η διέλευση μέσω του **NSR** θα μείωνε την ναυτιλιακή απόσταση μεταξύ του ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ και της YOKOHAMA από 11.200 ναυτικά μίλια - μέσω της τρέχουσας διαδρομής, δηλαδή μέσω του καναλιού του ΣΟΥΕΖ - σε μόνο 6.500 ναυτικά μίλια, που πρακτικά σημαίνει μείωση κατά 40%.

Κατά παρόμοιο τρόπο, η διέλευση των πλοίων μέσω του **NWP** για την διαδρομή από το ΣΗΑΤΛ στο ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ, θα επέφερε μείωση της απόστασης κατά 2.000 ναυτικά μίλια, δηλαδή 25% πιο μικρή διαδρομή από την υφιστάμενη διαδρομή, μέσω του καναλιού του Παναμά. Εάν ληφθούν υπόψη οι αμοιβές που απαιτούνται για τη διέλευση των καναλιών, οι δαπάνες των καυσίμων καθώς και πολλές άλλες μεταβλητές που καθορίζουν τα ποσοστά φορτίου, αυτοί οι πιο σύντομοι δρόμοι θα μπορούσαν στην ουσία να οδηγήσουν στην ελάττωση του κόστους ενός ταξιδιού με ένα μεγάλο σκάφος εμπορευματοκιβωτίων κατά τουλάχιστον 20%, με εκτιμώμενη διαφορά, από περίπου 17,5 εκατομμύρια σε 14 εκατομμύρια δολάρια, συντελώντας στην εξοικονόμηση δισεκατομμυρίων δολαρίων ετησίως, για τη ναυπηγική βιομηχανία. Παρά τις συνεχείς προσπάθειες να καταστεί το βορειοδυτικό πέρασμα (NWP) μια βιώσιμη διαδρομή μεταξύ της ανατολής και της δύσης, το NWP δεν αποτέλεσε τον παγκόσμιο εμπορικό δρόμο που οι σχεδιαστές του είχαν αρχικά οραματισθεί.

Η εξοικονόμηση θα είναι ακόμα μεγαλύτερη για τα υπερ-πλοία (SUPERTANKERS) τα οποία αδυνατούν λόγω του μεγάλου μεγέθους να πλεύσουν μέσω της διώρυγας του Παναμά ή του Σουέζ και στην παρούσα χρονική στιγμή περιπλέουν το ακρωτήριο του Καλής Ελπίδας και του ακρωτηρίου HORN. Επιπλέον, αυτές οι αρκτικές διαδρομές θα επέτρεπαν στα εμπορικά αλλά και στρατιωτικά πλοία να αποφύγουν τον διάπλου μέσω των πολιτικά ασταθών Μέσο-Ανατολικών υδάτων

<sup>55</sup> <http://maps.grida.no/go/graphic/northern-sea-route-and-the-northwest-passage-compared-with-currently-used-shipping-routes>, πρόσβαση 4 Σεπ 17.

και της θάλασσας της νότιας Κίνας ή του κόλπου του Άντεν, όπου η πειρατεία<sup>56</sup> γνωρίζει άνθηση.

Οι αποστάσεις μεταξύ πολύ σημαντικών λιμανιών στον Ειρηνικό και τον Ατλαντικό Ωκεανό μέσω των υφιστάμενων ναυτιλιακών γραμμών, μας παρέχει μια ένδειξη του πόσο σημαντικό είναι και πόσο ανταγωνιστικό θα μπορούσε να γίνει, σε σχέση με τα υφιστάμενα δρομολόγια, το NSP, όταν θα είναι τελείως ελεύθερο από πάγο. Στον πίνακα που ακολουθεί, αποτυπώνονται οι υπόψη αποστάσεις (αποστάσεις για POTENTAM και ΧΑΛΙΦΑΞ), καθώς και ο απαιτούμενος χρόνος πλεύσης, μέσω τριών ναυτιλιακών γραμμών.

ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ <u>POTENTAM</u> ΜΕΣΩ ΤΡΙΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ								
	Shanghai		Bussan		Hong Kong		Yokohama	
	Distance	Time	Distance	Time	Distance	Time	Distance	Time
	<i>Nautical miles</i>	<i>Days</i>	<i>Nautical miles</i>	<i>Days</i>	<i>Nautical miles</i>	<i>Days</i>	<i>Nautical miles</i>	<i>Days</i>
<b>Rotterdam - Cape of Good Hope</b>	13,889	27.6	14,209	28.2	13,161	26.1	14,506	28.8
<b>Rotterdam - Suez Canal</b>	9,612	19.1	9,907	19.7	8,859	17.6	11,212	22.2
<b>Rotterdam - Northern Sea Route</b>	8,865	17.6	8,490	16.8	9,410	18.7	7,825	15.5
ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ <u>ΧΑΛΙΦΑΞ</u> ΜΕΣΩ ΤΡΙΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ								
	Shanghai		Bussan		Hong Kong		Yokohama	
	Distance	Time	Distance	Time	Distance	Time	Distance	Time
	<i>Nautical miles</i>	<i>Days</i>	<i>Nautical miles</i>	<i>Days</i>	<i>Nautical miles</i>	<i>Days</i>	<i>Nautical miles</i>	<i>Days</i>
<b>Halifax- Panama Canal</b>	10,904	21.6	10,441	20.7	11,533	22.9	10,020	19.9
<b>Halifax- Suez Canal</b>	11,818	23.4	12,239	24.3	11,191	22.2	12,517	24.8
<b>Halifax- Cape of Good Hope</b>	15,998	31.7	16,318	32.4	15,270	30.3	16,028	31.8
<b>Halifax- Northern Sea Route</b>	10,091	20.0	9,716	19.3	10,636	21.1	9,051	18.0

<sup>56</sup> Σιούσιουρας Π., Δαλακλής Δ., *Σύγχρονες Μεταφορές και το Φαινόμενο της Πειρατείας*, Αθήνα, Σιδέρης, 2011, Σελ.188-197.



Η πραγματοποίηση της αρκτικής ναυτιλίας θα έχει εντυπωσιακές επιπτώσεις στα ναυτιλιακά - εμπορικά δεδομένα, σε παγκόσμια κλίμακα. Επιπλέον, οι αρκτικές διαδρομές θα οδηγήσουν στον περαιτέρω ανταγωνισμό μεταξύ των καναλιών του PANAMA και του ΣΟΥΕΖ, με αποτέλεσμα την περαιτέρω μείωση των τελών διέλευσης από αυτά. Επιπρόσθετα τα σημεία παγκόσμιου ελέγχου της ναυτιλίας (MARITIME CHOKPOINTS),<sup>57</sup> δε θα αποτελούν πλέον καθοριστικά σημεία τα οποία θα ελέγχουν και θα διαμορφώνουν τον παγκόσμιο ναυτιλιακό σχεδιασμό.

Όταν ο πάγος υποχωρήσει αρκετά, μια νέα ναυτιλιακή λεωφόρος πάνω από το Βόρειο Πόλο θα αρχίσει να τίθεται σε λειτουργία, η οποία, θα συνδέει τους μεγάλους λιμένες στο Βόρειο Ατλαντικό με εκείνους στο Βόρειο Ειρηνικό και θα επιφέρει την αλματώδη ανάπτυξη περιοχών που μέχρι σήμερα βρίσκονται σε υποδεέστερη θέση από τους γνωστούς σημερινούς λιμένες. Μια τέτοια λεωφόρος, είναι υπό ανάπτυξη, μεταξύ του αρκτικού λιμένα του MURMANSK στη Ρωσία και του λιμένα CHURCHILL στον κόλπο HUDSON, στον Καναδά, ο οποίος θα συνδέεται με το βόρειο αμερικανικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Για να καταστούν προσπελάσιμα αυτά τα θαλάσσια ανοίγματα και να μεταφερθεί το φυσικό αέριο και το πετρέλαιο της Αρκτικής, τα παγκόσμια ναυπηγεία ναυπηγούν ήδη σκάφη, τα οποία θα είναι ικανά να πλεύσουν σε συνθήκες πάγου, επενδύοντας δισεκατομμύρια δολάρια σε έναν στόλο αρκτικών δεξαμενοπλοίων.

Οι αγορές πετρελαίου και αερίου οδηγούν στην ανάπτυξη της τεχνολογίας ακμής και στην κατασκευή των νέων τύπων σκαφών, όπως τα διπλής ενέργειας δεξαμενόπλοια (DAT), τα οποία μπορούν να λιώνουν τον πάγο μέσω ατμού και να προχωρούν με την πρύμνη πρώτα που συνθλίβει τον πάγο. Αυτά τα νέα σκάφη μπορούν να πλεύσουν ανεμπόδιστα στα Αρκτικά ενεργειακά πεδία πετρελαίου και φυσικού αερίου χωρίς την βοήθεια των παγοθραυστικών, προκαλώντας έκρηξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.

Είναι πολύ δύσκολο να εκτιμηθεί εάν και όταν οι βόρειες θαλάσσιες περιοχές θα καταστούν διεθνείς γραμμές διέλευσης. Σύμφωνα με τον STEPHEN M. CARMEL, ανώτερο αντιπρόεδρο της MAERSK LINE, υπάρχουν ακόμα πολλές αβεβαιότητες για το πώς μπορούν να χρησιμοποιηθούν αυτά τα δρομολόγια.

---

<sup>57</sup> Θαλάσσιες περιοχές, φυσικά στενά, τα οποία είναι πολύ σημαντικά διότι διευκολύνουν την διέλευση των φορτίων κατά τον δυνατότερο ομαλό τρόπο. Αυτά είναι: Η Διώρυγα του Σουέζ, το Στενό του Βοσπόρου, το Στενό του Ορμούζ, το Στενό Bab el-Mandeb, το Στενό Malaccan, τα Στενά της Δανίας και η διώρυγα του Παναμά. Είναι από τις πιο πολυσύχναστες θαλάσσιες διαδρομές στον ναυτιλιακό κλάδο, <http://www.e-nautilia.gr/oi-7-shmantikoterai-thalassioi-diadromoi-sto-kosmo/>, πρόσβαση 15 Ιουν 17.

Ειδικά για τις εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, η Αρκτική ως οδός διέλευσης μπορεί να μην είναι τόσο ελκυστική, καθόσον τα πρότυπα κατασκευής πλοίων, ο εξοπλισμός και η ειδική εκπαίδευση πληρωμάτων απαιτούν ακριβότερα πλοία. Για την έγκαιρη παράδοση, απαιτείται να είναι γνωστός ο πραγματικός χρόνος φόρτωσης και διαδρομής, ο οποίος όμως ακόμη είναι δύσκολο να εκτιμηθεί, χρησιμοποιώντας τις δύσκολες αρκτικές διαδρομές έστω και για την μικρή χρονική περίοδο του έτους.

Μελλοντικά, θα μπορούσε υπό ορισμένες προϋποθέσεις να χρησιμοποιηθεί η κεντρική ακτοπλοϊκή γραμμή της Αρκτικής. Για την Ευρώπη και τις σκανδιναβικές χώρες, η NSR είναι πιο σημαντική, προσφέροντας μια ουσιαστική συντόμευση του δρομολογίου μεταξύ Ασίας και της Ευρώπης, η οποία θα μπορούσε να μειώσει 35-60% την απόσταση (10-20 ημέρες) μεταξύ της Βόρειας Ευρώπης και της Άπω Ανατολής σε σύγκριση με τη διαδρομή μέσω Σουέζ ή της διώρυγας του Παναμά. Η πρόσβαση θα αυξηθεί σταδιακά από λίγες εβδομάδες το χρόνο τη σημερινή εποχή, σε λίγους μήνες το χρόνο, με επίκεντρο στα μέσα Σεπτεμβρίου, όταν ο πάγος της Αρκτικής θάλασσας είναι ελάχιστος. Αυτό που διαφαίνεται είναι, ότι πολύ πριν από το 2040, η NSR είναι πιθανό να είναι μια προσβάσιμη οδός θαλάσσιων μεταφορών ακόμη και για πλοία χωρίς ενισχυμένη κατασκευή, όπως των παγοθραυστικών, για τουλάχιστον έξι μήνες το χρόνο. Αν και οι ΗΠΑ δε δείχνουν να ενδιαφέρονται άμεσα για τα ενεργειακά αποθέματα, λόγω των ήδη υπάρχοντων στο έδαφός τους αποθεμάτων (σχιστολιθικό αέριο/πετρέλαιο-SHALE GAS/OIL), άλλες χώρες, όπως η Κίνα, η Ινδία, η Ιαπωνία, η Ν. Κορέα, δύνανται να εκμεταλλευτούν τη υπόψη διαδρομή για την κάλυψη των ενεργειακών τους αναγκών.

Το NSR, καθιερώθηκε για πρώτη φορά στη δεκαετία του 1930 αλλά, άνοιξε επίσημα στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές τον Ιούλιο του 1991, σχεδόν τρία χρόνια μετά το 1987, όταν ο Μιχαήλ Γκορμπατσόφ ανέλαβε την πρωτοβουλία του MURMANSK σχετικά με την αποστρατιωτικοποίηση της Αρκτικής και την απελευθέρωση της ναυσιπλοΐας. Σχετικά με την απόσταση, το NSR προσφέρει σημαντική εξοικονόμηση σε σύγκριση με εναλλακτικές διαδρομές μεταξύ λιμένων της βόρειας Ευρώπης (όπως το Αμβούργο) και τα λιμάνια στη Βορειοανατολική Ασία / Βορειοδυτική Αμερική (όπως η Yokohama, το Χονγκ Κονγκ, τη Σιγκαπούρη και το Βανκούβερ). Για τις διεθνείς ναυτιλιακές εταιρείες, οι μειωμένες αποστάσεις μεταφράζονται σε εξοικονόμηση χρόνου και χρήματος. Μερικοί αναλυτές εκτιμούν ότι η υπόψη εξοικονόμηση θα μπορούσε να είναι

περισσότερη από \$800.000 ανά ταξίδι, για ένα μεγάλο φορτηγό πλοίο (καύσιμα και κόστος εργασίας).

Η κυκλοφορία των πλοίων κατά μήκος των αρκτικών ακτών εξακολουθεί να είναι αρκετά μικρή και η κίνηση είναι ως επί το πλείστον για την ανατροφοδότηση των τοπικών κοινοτήτων, παρά τις σημαντικές μειώσεις του θαλάσσιου πάγου τα τελευταία χρόνια. Σημειώνεται ότι, με την επιτάχυνση της μείωσης των θαλάσσιων πάγων, η αρκτική ναυτιλία θα γίνει όλο και πιο ελκυστική για τα επόμενα χρόνια, ειδικά αν το κόστος του πετρελαίου παραμένει υψηλό. Επιπλέον, η ανάγκη για εξοικονόμηση χρημάτων θα παραμείνει εξαιρετικής σημασίας αν συνεχιστεί η παγκόσμια οικονομική ύφεση. Λόγω αυτών των ισχυρών παραγόντων, το NSR θα μπορούσε να γίνει μία από τις πιο σημαντικές οδούς θαλασσιών μεταφορών μεταξύ της Ευρώπης και της Ασίας μετά το 2030. Ο αριθμός των σκαφών που χρησιμοποιούν το NSR αυξήθηκε από 4 το 2010, σε 34 το 2011 και 46 το 2012 και αυτή η τάση συνεχίστηκε και κατά το χρονικό διάστημα 2013 - 2015. Το συνολικό φορτίο που μεταφέρθηκε για το 2012 ήταν 1.261.545 τόνοι, σημειώνοντας αύξηση της τάξης του 53% από το 2011. Τα πετρελαϊκά προϊόντα αποτελούσαν την πιο μεγάλη ομάδα του φορτίου ενώ η δεύτερη μεγαλύτερη ομάδα ήταν ο άνθρακας και το σιδηρομετάλλευμα.

Τα Αρκτικά κράτη (κατά κύριο λόγο η Ρωσία) αλλά επιπλέον και τα μη - κράτη της Αρκτικής (ιδιαίτερος η Κίνα), ετοιμάζονται ήδη να επωφεληθούν από τις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στην Αρκτική. Αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει σε προσπάθειες των κρατών για τη βελτίωση των στρατιωτικών δυνατοτήτων που απαιτούνται για να λειτουργούν σε αρκτικό περιβάλλον, να αναπτύξουν καλύτερες δυνατότητες έρευνας και διάσωσης (SEARCH AND RESCUE - SAR) και να δημιουργήσουν τα μέσα για να υπερασπιστούν τα εθνικά τους συμφέροντα στην περιοχή. Υπάρχουν επίσης πολλές νέες μεταβλητές που πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά την πρόβλεψη των πιθανών αλλαγών στην περιοχή της Αρκτικής. Ένα από τα πιο αμφιλεγόμενα είναι το πώς και πότε μπορούν να χρησιμοποιηθεί το NSR για τη ναυτιλία. Σχετικά με την πολιτική ασφάλειας και τη συμπεριφορά των μεγάλων δυνάμεων, τα πιο σημαντικά στοιχεία στην περιοχή της Αρκτικής είναι το πετρέλαιο, το φυσικό αέριο, τα ορυκτά και τα νέα δρομολόγια των πλοίων. Όλοι αυτοί είναι αξιοσημείωτοι παράγοντες που μπορούν να κάνουν τα κράτη να ενεργούν επιθετικά, προκειμένου να είναι σε θέση

αξιοποιήσουν τις νέες δυνατότητες που αναμένεται να προκύψουν από το λιώσιμο των πάγων τις επόμενες δεκαετίες.

Στο σημείο αυτό αξίζει να κάνουμε μια παραδειγματική αναφορά<sup>58</sup> στο κόστος κατανάλωσης καυσίμου, που έχει ένα φορτηγό πλοίο (BULK CARRIER) για τις διαδρομές που προαναφέρθηκαν. Τα χαρακτηριστικά του πλοίου, είναι τα παρακάτω:<sup>59</sup>

❖ (Ολικό μήκος σκάφους)	<b>LOA (m)</b>	190
❖ (Μέγιστο ολικό πλάτος σκάφους)	<b>B (m)</b>	32
❖ (Βύθισμα κάτω από την ίσαλο)	<b>D (m)</b>	13
❖ (Μεταφορική ικανότητα σκάφους )	<b>DWT (ton)</b>	54200
❖ (Ταχύτητα)	<b>V (knots)</b>	19

Στον πίνακα που ακολουθεί, παρουσιάζονται οι θαλάσσιες διαδρομές, οι χιλιομετρικές αποστάσεις τους καθώς και το κόστος κατανάλωσης καυσίμου. Σημειώνεται ότι, η ημερήσια κατανάλωση καυσίμου του συγκεκριμένου φορτηγού πλοίου είναι 40 τόνοι ναυτιλιακό καύσιμο ανά ημέρα και το κόστος ενός τόνου καυσίμου, είναι περίπου στα 280 δολάρια. Η ταχύτητα του συγκεκριμένου πλοίου είναι 9,77 m/sec. Συνεπώς για την κατανάλωση καυσίμου για την πρώτη διαδρομή εργαζόμαστε ως εξής:<sup>60</sup> Οι μέρες ταξιδιού υπολογίζονται με τον παρακάτω τρόπο:  $12.800.000/9,77 = 1.310.133$  δευτερόλεπτα, δηλαδή 15,1 ημέρες. Η ολική κατανάλωση καυσίμου υπολογίζεται ως εξής :  $15,1 \times 40 = 604$  τόνοι. Ενώ το κόστος κατανάλωσης καυσίμου είναι  $604 \text{ τόνοι} \times 280 = 169.120$  δολάρια. Συνεχίζοντας την εργασία με τον ίδιο τρόπο, υπολογίζονται και για τις υπόλοιπες διαδρομές, η κατανάλωση και το κόστος κατανάλωσης καυσίμου.

Αξιοσημείωτο είναι ότι, από τις διαδρομές μέσω του Βορειοδυτικού Περάσματος και της Αρκτικής Γέφυρας, ο χρόνος ταξιδιού μειώνεται κατά πολύ, ακόμα και στο μισό σε κάποιες περιπτώσεις, με αποτέλεσμα την ταχύτερη μεταφορά των προϊόντων με πολλαπλά οφέλη. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, το κόστος του

<sup>58</sup> Χατζόπουλος, Ελευθέριος (2012), *Κλιματική Αλλαγή, Επιπτώσεις στη Ναυσιπλοΐα και Διεκδικήσεις Κρατών στο Βόρειο Πόλο Σύμφωνα με το Δίκαιο της Θάλασσας* (Μεταπτ. Διπλωματική εργασία), Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Πειραιάς, σελ. 59-62.

<sup>59</sup> Atlantic Bulk Carriers, LOA (ολικό μήκος σκάφους), B (μέγιστο ολικό πλάτος σκάφους), D (Βύθισμα κάτω από την ίσαλο), DWT (μεταφορική ικανότητα σκάφους), V (ταχύτητα), προσβάσιμο στο <http://www.eng.ucy.ac.cy/toumazis/Common-web/Terminology-ships.htm>, πρόσβαση 15 Σεπ 17.

<sup>60</sup> Stopford M. (1999), *Maritime Economics*, New York. Routledge Publishers.

ταξιδιού να μειώνεται σε μεγάλο ποσοστό, αφού το κόστος καυσίμου που απαιτείται για τις νέες θαλάσσιες οδούς είναι αισθητά πιο χαμηλό. Επιπλέον αξίζει να αναφερθεί ότι, η ποσότητα του διοξειδίου του άνθρακα (CO<sub>2</sub>) που παράγεται από τις μηχανές των πλοίων είναι ανάλογη της κατανάλωσης καυσίμου και της περιεκτικότητάς τους σε άνθρακα. Ο Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας [INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO)] τον Οκτώβριο του 2008, δημοσίευσε μια μελέτη στην οποία υπολογίζονται οι εκπομπές των αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία. Η μελέτη αυτή αναφέρει ότι, ένας τόνος MARINE DIESEL OIL παράγει με την καύση του 3,09 κιλά CO<sub>2</sub>, ενώ ένας τόνος HEAVY FUEL OIL, 3,02 κιλά CO<sub>2</sub>. Συνεπώς παρατηρούνται και περιβαλλοντικά οφέλη από την χρήση του Βορειοδυτικού Περάσματος και της Αρκτικής Γέφυρας, αφού οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO<sub>2</sub>) μειώνονται αισθητά.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗ	ΑΠΟΣΤΑΣΗ (ΚΜ)	ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΚΑΥΣΙΜΟΥ (ΤΟΝ)	ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ (\$)	ΕΚΠΟΜΠΗ CO <sub>2</sub> (KG/TON FUEL)
<u>Μούρμανσκ–Λος Άντζελες</u> (μέσω Βορειοδυτικού Περάσματος)	12.800	604	169.120	1824,08
Μούρμανσκ–Λος Άντζελες (μέσω Δυτικής Αφρικής)	17.700	852,5	238.700	2573,04
<u>Μούρμανσκ–Τσώρτσιλ</u> (μέσω Αρκτικής Γέφυρας)	6.800	326	91.280	984,52
Μούρμανσκ–Τσώρτσιλ (μέσω νοτιότερης διαδρομής)	8.600	412,3	115.444	1245,146
<u>Μούρμανσκ–Ουλσάν</u> (μέσω Βορειοδυτικού Περάσματος)	10.800	513	143.640	1549,26

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗ	ΑΠΟΣΤΑΣΗ (ΚΜ)	ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΚΑΥΣΙΜΟΥ (ΤΟΝ)	ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ (\$)	ΕΚΠΟΜΠΗ CO2 (ΚΓ/ΤΟΝ FUEL)
Μούρμανσκ– Ουλσάν (μέσω Ακρωτηρίου Καλής Ελπίδος)	29.500	1470	411.600	4439,4
<b><u>Λονδίνο–Τόκυο</u></b> (μέσω Βορειοδυτικού Περάσματος)	13.600	642,5	179.900	1940,35
Λονδίνο– Τόκυο (μέσω διώρυγας Σουέζ)	20.900	980	274.400	2956,6
<b><u>Αλγερία–Πουσάν</u></b> (μέσω Βορειοδυτικού Περάσματος)	16.300	766,5	214.620	2314,83
Αλγερία–Πουσάν (μέσω Ακρωτηρίου Καλής Ελπίδος)	26.700	1345,2	376.656	4062,504

### 2.3 Τα θετικά της αξιοποίησης των αρκτικών θαλάσσιων οδών<sup>61</sup>

Η «Βόρεια Θαλάσσια Διαδρομή» θα οδηγούσε σε μείωση της απόστασης ναυσιπλοΐας μεταξύ των λιμανιών ROTTERDAM (Ολλανδία) και YOKOHAMA (Ιαπωνία) από 11.200 ναυτικά μίλια που είναι σήμερα διαμέσου της υφιστάμενης θαλάσσιας οδού από τη διώρυγα του Σουέζ, σε μόνο 6.500 ναυτικά μίλια, δηλαδή εξοικονόμηση της θαλάσσιας διαδρομής κατά 40%.<sup>62</sup>

Το «Βορειο-Δυτικό Πέρασμα» θα συντόμευε τη θαλάσσια διαδρομή μεταξύ των λιμανιών SAN FRANCISCO (Η.Π.Α) και ROTTERDAM (Ολλανδία) κατά 2.000 ναυτικά μίλια, δηλαδή κατά 25% από τη σημερινή απόσταση ναυσιπλοΐας, μέσω της διώρυγας του Παναμά. Ειδικότερα, η θαλάσσια διαδρομή μέσω του

<sup>61</sup> Ράπτη, Αικ. (2011), *Η γεωπολιτική αξία της Αρκτικής: Συνεργασία στο Κέντρο της Γης ή Σύγκρουση στη Μήτρα των Ηπείρων;* (Μεταπτ. Διπλωματική Εργασία), Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Πειραιάς, σελ. 27-29.

<sup>62</sup> [http://scitizen.com/climate-change/arctic-in-the-balance\\_a-13-802.html](http://scitizen.com/climate-change/arctic-in-the-balance_a-13-802.html), πρόσβαση 25 Σεπ 17.

ΒορειοΔυτικού Περάσματος θα περιοριζόταν στα 7.000 ναυτικά μίλια από τα 9.000 ναυτικά μίλια που είναι σήμερα.

Εάν συνυπολογίσουμε τους φόρους διέλευσης από τις διώρυγες του Σουέζ και του Παναμά, τα χρηματικά ποσά που απαιτούνται για τα καύσιμα καθώς και τις άλλες παραμέτρους που καθορίζουν επιπλέον ναύλα, οι ανωτέρω θαλάσσιες συντομεύσεις στις εμπορευματικές μεταφορές, θα μπορούσαν να οδηγήσουν στην ελάττωση των δαπανών, ακόμη και για ένα μονό ταξίδι ενός μεγάλου κοντέινερ έως και 20%.<sup>63</sup> Η εξοικονόμηση των χρηματικών ποσών και δαπανών, θα είναι ακόμη μεγαλύτερη για τα δεξαμενόπλοια μεγάλων διαστάσεων, τα οποία δεν είναι εφικτό να διέλθουν εύκολα, δια μέσου των διωρύγων Παναμά και Σουέζ και για αυτό το λόγο τη σημερινή εποχή, διέρχονται από τα ακρωτήρια «Καλής Ελπίδας» και «Κέρας της Αφρικής», από τη διέλευση των οποίων έχουν υπάρξει σε αρκετές περιπτώσεις, στόχος πειρατών ιδιαίτερα από τη Σομαλία. Το υπόψη επιχειρηματικό ρίσκο κρίνεται ακόμη πιο μεγάλο για τα εμπορικά και στρατιωτικά πλοία, αφού ληφθεί υπόψη και η γενικότερη αστάθεια που επικρατεί στην περιοχή της Μέσης Ανατολής.

Στη σημερινή εποχή, στην οποία η άμεση μεταφορά και η παράδοση των εμπορικών αγαθών, κρίνεται πιο επιτακτική εξαιτίας του φαινομένου της παγκοσμιοποίησης, η μείωση των αποστάσεων των θαλάσσιων εμπορικών δρόμων έως και 40%, θα μπορούσε να σηματοδοτήσει μία νέα αρχή στις παγκόσμιες συναλλαγές και να επηρεάσει αποφασιστικά τα πρότυπα του εμπορίου παγκοσμίως.

#### **2.4 Τα αρνητικά της αξιοποίησης των αρκτικών θαλάσσιων οδών<sup>64</sup>**

Η επικινδυνότητα του πολικού καιρού ο οποίος είναι απρόβλεπτος, σε συνδυασμό με την εξαιρετική δυσκολία πλοήγησης σε σπασμένο πάγο και η έλλειψη εμπειρίας για τον κατάλληλο χειρισμό, μετατρέπει την Αρκτική σ' ένα «ύπουλο και επικίνδυνο εγχείρημα ακόμη και στις καλύτερες συνθήκες»,<sup>65</sup> με τον κίνδυνο μόλυνσης του ευαίσθητου αρκτικού οικοσυστήματος. Ακόμη και κατά τη διάρκεια της καλοκαιρινής περιόδου, θα εγκυμονεί και ο κίνδυνος πρόκλησης ατυχημάτων και επιπλέον καθυστέρησης στην πορεία των πλοίων, από τα μεμονωμένα κομμάτια πάγου τα οποία θα προκαλούν δυσχέρεια στην ομαλή ναυσιπλοΐα, με βάση τις μελέτες των επιστημόνων. Εξαιρετικά ανησυχητικό κρίθηκε το περιστατικό της

<sup>63</sup> Borgerson, Scott G. (2008), *Arctic Meltdown: The Economic and Security Implications of Global Warming*, Foreign Affairs 87, σελ. 70.

<sup>64</sup> Ράπτη, Αικ, *Η γεωπολιτική αξία της Αρκτικής*, σελ. 30-31.

<sup>65</sup> Ebinger, Charles K. and Zambetakis, Evie (2009), *The geopolitics of Arctic melt*, London, The Royal Institute of International Affaires, Vol. 85, page 1222.

σύγκρουσης μεταξύ δύο πετρελαιοφόρων της ρωσικής βιομηχανίας «MURMANSK SHIPPING COMPANY» τον Ιούλιο του 2010 στο ΒορειοΔυτικό Πέρασμα, εξαιτίας της απότομης βραδυπορίας του προπορευόμενου εκ των δύο, λόγω της ανίχνευσης απρόσμενων τεράστιων κομματιών πάγου που είχαν αποκολληθεί, μολονότι καμία διαρροή του πετρελαίου δεν ανιχνεύθηκε στο σημείο της σύγκρουσης από την πλοιοκτήτρια εταιρεία.

Ακόμη και στην περίπτωση που, η αύξηση της θερμοκρασίας συνεχιστεί, θα απαιτηθούν πολλές δεκαετίες για να παρατηρήσουμε έναν αρκτικό ωκεανό, ο οποίος θα επιτρέπει τη διέλευση των πλοίων και θα είναι πλήρως απελευθερωμένος από πάγους.<sup>66</sup> Η ναυσιπλοΐα στην Αρκτική θα είναι εφικτή μόνο κατά τη διάρκεια των ζεστών και φωτεινών μηνών του καλοκαιριού και δε θα αντισταθμίζεται οικονομικώς, από την καθυστέρηση στην πορεία των πετρελαιοφόρων και των φορτηγών πλοίων, λόγω της απαραίτητης συνοδείας τους από παγοθραυστικά πλοία στις μεγάλες διαδρομές.

Το κόστος το οποίο απαιτείται για την κατασκευή και συντήρηση του αρκτικού στόλου στα παγωμένα αρκτικά νερά, είναι υπερβολικά μεγάλο, καθώς κρίνεται αναγκαία η τεχνολογική αναβάθμιση των αρκτικών πλοίων μεταφοράς με επιπλέον χρηματικά ποσά.<sup>67</sup>

Η βραδεία κίνηση του στόλου των πλοίων και η καθυστέρηση της μεταφοράς εμπορευμάτων, είναι ένας σημαντικός ανασταλτικός παράγοντας που δε μπορεί να αποφευχθεί εξαιτίας των πολικών συνθηκών.<sup>68</sup> Σύμφωνα με έρευνα την οποία πραγματοποίησε ο καναδός μελετητής FREDERIC LASSERRE, μόνο 130 ναυτιλιακές εταιρείες έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον για την κατασκευή κατάλληλων πετρελαιοφόρων και φορτηγών πλοίων, τα οποία θα πραγματοποιούν αρκτικές διελεύσεις, καθόσον οι διαδρομές χαρακτηρίζονται ως «πολύπλοκες», γεγονός που αφενός εγκυμονεί μεγάλο επιχειρηματικό ρίσκο για πρόκληση καθυστερήσεων στη μεταφορά των προϊόντων στις αγορές εξαιτίας των πιθανών εμποδίων στη ναυσιπλοΐα

---

<sup>66</sup> Christensen, Svend Aage (2009). *Are the northern sea routes really the shortest? Maybe a too rosecoloured picture of the blue Arctic Ocean*, Denmark, Danish Institute for International Studies, προσβάσιμο στο [pure.diiis.dk/ws/files/57805/sac\\_northern\\_searoutes.pdf](http://pure.diiis.dk/ws/files/57805/sac_northern_searoutes.pdf), σελ. 5.

<sup>67</sup> Όπως για παράδειγμα: τα ενισχυμένα σκαριά, ο πρόσθετος εξοπλισμός για την προστασία της προπέλας από την πιθανή καταστροφή από τα κομμάτια πάγου, αλλά και η κατασκευή και συντήρηση θερμών εγκαταστάσεων για το προσωπικό και τους μηχανικούς του караβιού και των χώρων του φορτίου.

<sup>68</sup> Morozov, Yuri (2009), *The Arctic: The Next Hot Spot of International Relations or a Region of Cooperation?*, New York, Carnegie Council for Ethics in International Affairs, a set of papers on U.S Russia relations, προσβάσιμο στο [https://www.carnegiecouncil.org/publications/articles\\_papers\\_reports/0039](https://www.carnegiecouncil.org/publications/articles_papers_reports/0039), πρόσβαση 20 Δεκ '17.



και αφετέρου<sup>69</sup> της μη ύπαρξης κατάλληλης λιμενικής υποδομής. Εάν σε αυτά συνυπολογίσουμε και τη συσσώρευση πάγου στο πλοίο, αυτό έχει ως αποτέλεσμα την αδυναμία μεταφοράς της μέγιστης ποσότητας φορτίου για την οποία είναι κατασκευασμένο, εξαιτίας του κινδύνου να μετατοπισθεί, αλλά ακόμη και την πιθανότητα να βυθισθεί το φορτίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

Άλλη δυσκολία της αρκτικής ναυσιπλοΐας που προκύπτει, είναι η πραγματοποίηση υψηλής ασφάλισης του στόλου από τις ναυτιλιακές εταιρείες από την πρόκληση πιθανών ατυχημάτων. Επιπλέον, κρίνεται σκόπιμο να αναφερθεί, ο κίνδυνος εκδήλωσης «ασύμμετρων απειλών» στα αρκτικά ύδατα, όπως τρομοκρατικές επιθέσεις και εκδήλωση περιστατικών πειρατείας στις θαλάσσιες μεταφορές και επικοινωνίες, καθώς και στους μελλοντικούς τερματικούς σταθμούς υδρογονανθράκων.

## **2.5 Τα ενεργειακά αποθέματα της Αρκτικής**

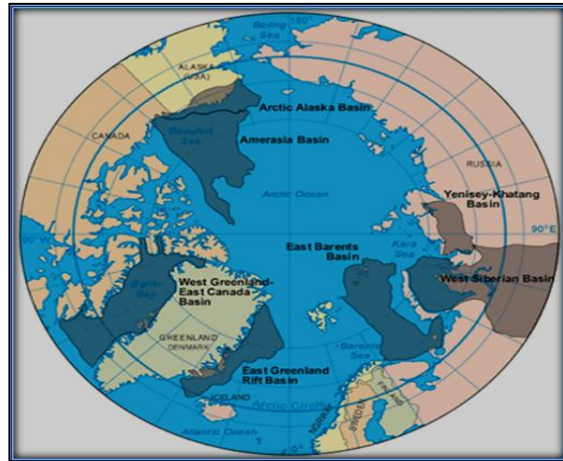
Το Γεωλογικό Ινστιτούτο των ΗΠΑ εκτιμά<sup>70</sup> ότι, η Αρκτική περιέχει αποθέματα τα οποία δεν έχουν ακόμα ανακαλυφθεί και συγκεκριμένα υπολογίζει ότι εκεί βρίσκονται, περίπου το 13% των αποθεμάτων πετρελαίου στον κόσμο και περίπου το 30% των αποθεμάτων φυσικού αερίου, με τις υπόψη ποσότητες, να ανέρχονται σε 412 δις βαρέλια ισοδύναμου πετρελαίου. Η αξιοποίηση αυτών των ενεργειακών πόρων δείχνει ιδιαίτερος ενδιαφέρονσα, λαμβανομένου υπόψη ότι τοποθετούνται σε μία γεωπολιτική ζώνη η οποία είναι περισσότερο σταθερή από τη Μέση Ανατολή. Συμπερασματικά, η Αρκτική προσφέρεται ως ένα ισχυρό μέσο, μέσω του οποίου, μπορεί να παρακαμφθεί ο Οργανισμός Πετρελαιοπαραγωγών Χωρών (OPEC), ενώ παράλληλα εγγυάται στις γειτονικές της χώρες, ενεργειακή ανεξαρτησία και κάλυψη των ανερχόμενων μεγάλων χωρών, όπως είναι η Κίνα και η Ινδία. Επιπλέον, δεν μπορεί να αμφισβητηθεί, ότι η εξόρυξη των επίμαχων κοιτασμάτων από τις παράκτιες περιοχές του αρκτικού κύκλου, θα αποτελούσε μία δραστηριότητα η οποία θα επέφερε σημαντικά κέρδη.

Οι μέχρι σήμερα σχετικές έρευνες έχουν πραγματοποιηθεί κυρίως στις χερσαίες περιοχές της Αρκτικής, οι οποίες αποτελούν περίπου το ένα τρίτο της έκτασής της και εκτιμάται ότι περιέχουν το 16% των παραπάνω ποσοτήτων. Περίπου το ένα τρίτο της έκτασης της Αρκτικής, είναι θαλάσσιες ηπειρωτικές υφαλοκρηπίδες οι οποίες έχουν

<sup>69</sup> Christensen, Svend Aage (2009), όπ.παρ., σελ. 3.

<sup>70</sup> <http://pubs.usas.gov/fs/2008/3049/fs2008-3049.pdf>, πρόσβαση 11 Σεπ '17.

εξερευνηθεί ελάχιστα. Το υπόλοιπο ένα τρίτο της έκτασης της Αρκτικής, είναι βαθιές εκτάσεις στον ωκεανό, με βάθος μεγαλύτερο των 500 μέτρων, το οποίο σε μεγάλο ποσοστό παραμένει επίσης ανεξερευνητό. Οι υπόψη εκτιμήσεις υποστηρίζουν ότι 87% (360 δισεκατομμύρια βαρέλια ισοδύναμου πετρελαίου) των παραπάνω αποθεμάτων είναι συγκεντρωμένα<sup>71</sup> σε 7 υποβρύχιες κοιλάδες του Αρκτικού Ωκεανού, οι οποίες είναι οι: AMERASIAN BASIN, ARCTIC ALASKA BASIN, EAST BARENTS BASIN, EAST GREENLAND BASIN, WEST GREENLAND EAST CANADA BASIN, EAST GREENLAND RIFT BASIN, WEST SIBERIAN BASIN AND THE YENISEY-KHATANG BASIN.



Στις περιοχές της θάλασσας οι οποίες είναι ελεύθερες από τον πάγο, μπορεί να γίνει εξόρυξη του πετρελαίου, το οποίο μπορεί να μεταφερθεί με αγωγούς ή να φορτωθεί σε τάνκερ και να μεταφερθεί στα διυλιστήρια. Παρ' όλα αυτά, οι κατασκευές πετρελαιαγωγών είναι έργα τα οποία εμφανίζουν μεγάλη δυσκολία και κοστίζουν υπερβολικά, ιδιαίτερα στις απαιτητικές συνθήκες της Αρκτικής. Το φυσικό αέριο είναι περισσότερο δύσκολο να μεταφερθεί στην αγορά, καθώς ο δείκτης ενεργειακής πυκνότητάς του είναι πιο χαμηλός και πρέπει να υπερψυχθεί, ώστε στη συνέχεια να υγροποιηθεί και να μεταφερθεί με ειδικά διαμορφωμένα πλοία στις παγκόσμιες αγορές. Αυτή η διαδικασία υγροποίησης απαιτεί μια μεγάλη, σύνθετη και ακριβή βιομηχανική υποδομή, η οποία με τη σειρά της απαιτεί αρκετά χρόνια για να σχεδιαστεί, να αδειοδοτηθεί και να κατασκευαστεί. Η κατασκευή αγωγών φυσικού αερίου αντιμετωπίζει τα ίδια προβλήματα, αναφορικά με το κόστος που απαιτείται και τη δυσκολία του εγχειρήματος, με εκείνα που απαιτούνται για τη μεταφορά του πετρελαίου. Η σχετική εύκολη διαδικασία μεταφοράς του πετρελαίου είναι αυτό που ωθεί τις επιχειρήσεις, να οδηγούνται στην έρευνα πετρελαϊκών κοιτασμάτων. Οι ανωτέρω απόψεις και συλλογισμοί απεικονίζουν τον **σκεπτικισμό** που υπάρχει, σε διεθνές επίπεδο, σχετικά με την επιχειρηματική βιωσιμότητα των προσπαθειών εκμετάλλευσης των ενεργειακών αποθεμάτων της Αρκτικής.

<sup>71</sup> <http://geology.com/articles/arctic-oil-and-gas>, πρόσβαση 11 Σεπ '17.

Στον παρακάτω πίνακα, παρουσιάζονται οι εκτιμώμενες<sup>72</sup> ανά κοιλάδα ποσότητες πετρελαίου και φυσικού αερίου, από τις οποίες προκύπτει το συμπέρασμα ότι, το φυσικό αέριο αποτελεί το μεγαλύτερο μέρος των ενεργειακών πόρων της Αρκτικής και ότι αυτό βρίσκεται στην **ασιατική πλευρά** της περιοχής της Αρκτικής. Αν και τα υπόψη στοιχεία, καταδεικνύουν σαφώς το δυναμικό της Αρκτικής στην παραγωγή πετρελαίου και φυσικού αερίου, αυτή δεν θα πρέπει να υπερεκτιμάται, καθόσον η ουσιαστική εκμετάλλευσή τους, εμπεριέχει πολλές δυσκολίες. Η εκμετάλλευση των ενεργειακών πόρων της Αρκτικής διεκδικείται πρωτίστως από τα πέντε παράκτια αρκτικά κράτη, δηλαδή τη Ρωσία, τη Δανία, τον Καναδά, τις ΗΠΑ, τη Νορβηγία, αλλά και τα υπόλοιπα αρκτικά κράτη, τη Σουηδία, τη Φινλανδία και την Ισλανδία.

Petroleum Province	Crude Oil (billion barrels)	Natural Gas (trillion cubic feet)	Natural Gas Liquids (billion barrels)	Total (oil equivalent - billions barrels)	Percentage (%)
West Siberian Basin	3,66	651,5	20,33	132,57	36,8
Arctic Alaska	29,96	221,4	5,9	72,77	20,2
East Barents Basin	7,41	317,56	1,42	61,76	17,1
East Greenland Rift Basin	8,9	86,8	8,12	31,39	8,7
Yenisey-Khatanga Basin	5,58	99,96	2,68	24,92	6,9
Amerasia Basin	9,72	56,89	0,54	19,75	5,5
West Greenland- East Canada	7,27	51,82	1,15	17,06	4,7
<b>TOTAL</b>	<b>72,5</b>	<b>1485,93</b>	<b>40,14</b>	<b>360,22</b>	<b>100,0</b>

Τα αποτελέσματα μελετών διαφόρων υπηρεσιών, όπως της Στατιστικής Υπηρεσίας της Νορβηγίας,<sup>73</sup> προβλέπουν σημαντική μείωση του «αρκτικού» ποσοστού, αναφορικά με την παγκόσμια παραγωγή πετρελαίου και φυσικού αερίου μέχρι το 2050, ακόμη και στην περίπτωση που θα πραγματοποιηθεί πλήρης πρόσβαση στους ενεργειακούς πόρους, οι οποίοι εκτιμώνται ότι δεν έχουν ανακαλυφθεί ακόμα, λόγω της εκμετάλλευσης νέων φθηνών και άφθονων αποθεμάτων σε άλλες περιοχές, όπως στο Κατάρ και το Ιράν. Άλλες μελέτες αποδεικνύουν ότι το κόστος των έργων εξόρυξης και μεταφοράς πετρελαίου και φυσικού αερίου στην Αλάσκα, μπορεί να υπερβαίνει κατά 50% έως 100 % το κόστος

<sup>72</sup> Στο ίδιο, (τα στοιχεία του πίνακα έχουν ληφθεί από την υπόψη ιστοσελίδα), πρόσβαση 11 Ιουλ '17.

<sup>73</sup> <http://www.ssb.no/a/publikasjoner/pdf/DP/dp645.pdf>, πρόσβαση 11 Ιουλ '17.

παρόμοιων έργων που υλοποιούνται στο Τέξας (ΗΠΑ). Συμπερασματικά, η σημασία της Αρκτικής ως παγκόσμιας πετρελαιοπαραγωγικής περιοχής, θα μπορούσε μεσοπρόθεσμα να είναι εξαιρετικά σημαντική, εάν η τιμή του πετρελαίου παραμείνει σε σχετικά υψηλά επίπεδα και οι παραγωγοί θα έχουν ευχερή πρόσβαση σε ένα μεγάλο μέρος από τα αρκτικά κοιτάσματα πετρελαίου τα οποία παραμένουν ανεξερεύνητα.

## Κεφάλαιο τρίτο

### Διεθνές Δίκαιο<sup>74</sup>

#### 3.1. Θεσμική διάσταση

##### 3.1.1 Το ισχύον θεσμικό πλαίσιο της Αρκτικής

Ξεκινώντας τη διερεύνηση των ζητημάτων κυριαρχίας στην Αρκτική και θέτοντας το ερώτημα «σε ποιον ανήκει ο Βόρειος Πόλος;» θα παίρναμε την απάντηση «σε κανέναν». Η απάντηση αυτή πιθανώς να είναι αναμενόμενη, καθόσον η Αρκτική δεν ανήκει σε κάποιο διεθνές κανονιστικό πλαίσιο το οποίο να της διασφαλίζει συγκεκριμένο καθεστώς και πλήρη προστασία. Το νομικό καθεστώς το οποίο διέπει την Αρκτική, δεν είναι ένα καθεστώς κλασσικής εδαφικής κυριαρχίας, αλλά μπορεί να περιγραφεί ως ένα καθεστώς εδραίωσης δικαιωμάτων, οικονομικού κυρίως χαρακτήρα, μέσω της επέκτασης των ΑΟΖ των παράκτιων κρατών.

Αυτό που χαρακτηρίζει το θεσμικό πλαίσιο της Αρκτικής, είναι ένα δίκτυο θεσμών διαφορετικής φύσεως, οι οποίοι είναι κατά περίπτωση ήπιοι ή αυστηροί. Ως **1<sup>η</sup> κατηγορία** μπορεί να θεωρηθεί το περιφερειακό σώμα, το **Αρκτικό Συμβούλιο**, που έχει ειδικά σχεδιασθεί για την οργάνωση και τον συντονισμό των παράκτιων και μη αρκτικών κρατών, σχετικά με τα ζητήματα τα οποία αφορούν την Αρκτική. Η **2<sup>η</sup> κατηγορία** αναφέρεται στο διεθνές θεσμικό πλαίσιο, τη **Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS)** και το **Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ)**, τα οποία έχουν αναγνωριστεί από τους περισσότερους δρώντες ως τα νομικά πλαίσια τα οποία είναι περισσότερο πρακτικά, για τον καθορισμό προτύπων και τη διευθέτηση διακρατικών διαφορών. Η **3<sup>η</sup> θεσμική κατηγορία**, μπορεί να θεωρηθεί ο σχεδιασμός του **Ευρω-Αρκτικού Συμβουλίου του Μπάρεντς (ΒΕΑC)**, το οποίο έχει μεν περιορισμένη γεωγραφική κάλυψη στον ευρωπαϊκό βορρά, αλλά έχει συμβάλει θετικά στη διαμόρφωση ενός πλαισίου συνεργασίας μεταξύ Νορβηγίας και Ρωσίας, ενώ επιπλέον θεωρείται ο θεσμός της **Βόρειας Διάστασης**. Ως μία **4<sup>η</sup> κατηγορία** διαμόρφωσης του αρκτικού θεσμικού πλαισίου μπορούν να εξεταστούν, η **Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε)** ως ένα ενιαίο σύνολο και το **ΝΑΤΟ**, οι οποίοι περιγράφονται και ως οι «καθυστερημένοι παράγοντες» στο σύστημα διακυβέρνησης της Αρκτικής. Το ΝΑΤΟ πραγματοποίησε το 1<sup>ο</sup> επίσημο

---

<sup>74</sup> Ράπτη Αικ, *Η γεωπολιτική αξία της Αρκτικής*, σελ. 36, Μηλαίος Γ., *Η στρατηγική και πολιτική σημασία της Αρκτικής στην παγκόσμια σκακιέρα*, σελ. 32-36, Καλπακίδου, Μ., *Κριτική Προσέγγιση στην Αρκτική Γεωπολιτική*, σελ. 53-60.

σεμινάριο με μεγάλη παγκόσμια εμβέλεια, για την περιοχή της Αρκτικής, μόλις το 2009 στο Ρέικιαβικ της Ισλανδίας και έδωσε στη δημοσιότητα προτάσεις για την ασφάλεια της Αρκτικής, οι οποίες δε δέσμευαν κάποιο από τα ενδιαφερόμενα κράτη. Συμπερασματικά, οι κυριότεροι θεσμοί και φορείς οι οποίοι έχουν πρωτεύοντα ρόλο στη διαμόρφωση του θεσμικού πλαισίου για την Αρκτική, είναι το **Αρκτικό Συμβούλιο (ARCTIC COUNCIL)**, η **Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS)**, ο **Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO)** και η **Διακήρυξη του ILLULISSAT**. Συνοπτική περιγραφή, όπως στις επόμενες υποπαραγράφους και επιπλέον στοιχεία των κυριότερων Συμβάσεων, Συνθηκών και Οργανισμών, όπως στο Παράρτημα «Α».<sup>75</sup>

### 3.1.2 Αρκτικό Συμβούλιο

Η βασική θεσμική διάσταση η οποία αφορά στην Αρκτική καθώς και η πολιτική που ακολουθούν τα κράτη της περιοχής για τη διακυβέρνησή της, υλοποιείται μέσω του Αρκτικού Συμβουλίου, το οποίο ιδρύθηκε το 1996 με τη Διακήρυξη της Οττάβα. Ο Σκοπός του Αρκτικού Συμβουλίου ήταν να αποτελέσει ένα διακυβερνητικό FORUM πλήρως αναβαθμισμένο, προκειμένου να είναι σε θέση να παράσχει τα μέσα για τη συνεργασία, τον συντονισμό και τη διάδραση μεταξύ των αρκτικών κρατών, με τη συμμετοχή των κοινοτήτων των αυτοχθόνων πληθυσμών της περιοχής, αναφορικά με τα αρκτικά ζητήματα, δίνοντας πιο μεγάλη έμφαση στα ζητήματα περιβαλλοντικής προστασίας<sup>76</sup> και βιώσιμης ανάπτυξης.

Η **Στρατηγική** για την Αρκτική Περιβαλλοντική Προστασία (ARCTIC ENVIRONMENTAL PROTECTION STRATEGY - AEPS), υπήρξε προπομπός του Αρκτικού Συμβουλίου. Τον Σεπτέμβριο του 1989, εκπρόσωποι των οκτώ κρατών [(Δανία/Γροιλανδία, Νήσοι Φερόες), Η.Π.Α., Ισλανδία, Καναδάς, Νορβηγία, Ρωσία, Σουηδία, Φινλανδία], με πρωτοβουλία της Φιλανδίας, συναντήθηκαν στο Ροβανιέμι της Φινλανδίας προκειμένου να συζητήσουν σχετικά με το ποια μέτρα συνεργασίας έπρεπε να ληφθούν ανάμεσα στα κράτη, αναφορικά με την προστασία του αρκτικού περιβάλλοντος. Τελικώς συμφώνησαν να πραγματοποιηθούν προπαρασκευαστικές συναντήσεις των αρμοδίων υπουργών των οκτώ αρκτικών κρατών και συγκεκριμένα, στο Γέλοουναϊφ του Καναδά τον Απρίλιο 1990, στην πόλη Κιρούνα της Σουηδίας τον Ιανουάριο 1991 και στο Ροβανιέμι τον Ιούνιο 1991. Εν κατακλείδι, σταδιακά

<sup>75</sup> Για μια πιο αναλυτική περιγραφή βλ. σελίδες A1 – A4.

<sup>76</sup> <http://www.arctic-council.org/index.php/en/about-us/arctic-council/about-arctic-council>, πρόσβαση 20 Σεπ '17.

αναπτύχθηκε η Στρατηγική, με τη δημιουργία των εκάστοτε τεχνικών και επιστημονικών εκθέσεων.

Το έργο που ξεκίνησε η AEPS, ανέλαβε να το συνεχίσει και να το εμπλουτίσει το **Αρκτικό Συμβούλιο**. Το σημαντικό και ουσιώδες έργο του Συμβουλίου, το έχουν αναλάβει **6 Ομάδες Εργασίας (WORKING GROUPS)**, οι οποίες αντικατοπτρίζουν τα ζητήματα που ενδιαφέρουν και απασχολούν το Συμβούλιο. Ενδεικτικά, οι ομάδες αυτές είναι οι ακόλουθες: ACAP (ARCTIC CONTAMINANTS ACTION PROGRAMME), AMAP (ARCTIC MONITORING AND ASSESSMENT PROGRAMME), CAFF (CONSERVATION OF ARCTIC FLORA AND FAUNA), EPPR (EMERGENCY PREVENTION, PREPAREDNESS AND RESPONSE), PAME (PROTECTION OF THE ARCTIC MARINE ENVIRONMENT), SUSTAINABLE DEVELOPMENT WORKING 54 GROUP (SDWG).<sup>77</sup>

Για τις υπόψη ομάδες εργασίας, το πεδίο δράσης και ενδιαφέροντος, εκτείνεται από την προστασία του περιβάλλοντος μέχρι την αντιμετώπιση καταστάσεων εκτάκτου ανάγκης. Η λειτουργία κάθε ομάδος υλοποιείται κατ' ορισμένη εντολή, με ερευνητές, με ειδικούς συνεργάτες και με εκπροσώπους από τα υπουργεία, ενώ υπάρχει ξεχωριστή Προεδρία, Διοικητικό Συμβούλιο και Γραμματειακή υποστήριξη. Οι ομάδες εργασίας ευθύνονται για την εκτέλεση των προγραμμάτων τα οποία τους ανατίθενται από το Συμβούλιο, μετά από την έκδοση σχετικής Υπουργικής Διακήρυξης, ενώ διέπονται από την Αρχή της Συναίνεσης, η οποία αφορά στην σύμφωνη αλλά και προαπαιτούμενη γνώμη και των οκτώ κρατών μελών, σχετικά με τις αποφάσεις που λαμβάνει το Αρκτικό Συμβούλιο και τα επικουρικά του σώματα.<sup>78</sup>

Τα οκτώ αρκτικά κράτη, δηλαδή η Δανία (Γροιλανδία, Νήσοι Φερόες), Η.Π.Α., Ισλανδία, Καναδάς, Νορβηγία, Ρωσία, Σουηδία, Φινλανδία, αποτελούν τα κράτη μέλη τα οποία εναλλάσσονται εκ περιτροπής στην προεδρία του Συμβουλίου κάθε δύο χρόνια. Σημειώνεται ότι, το καθεστώς των μονίμων συμμετεχόντων, έχει αποδοθεί σε 6 οργανώσεις αυτοχθόνων (ARCTIC ATABASKAN COUNCIL-AAC, ALEUT INTERNATIONAL ASSOCIATION-AIA, GWICH'IN COUNCIL INTERNATIONAL-GCI, INUIT CIRCUMPOLAR COUNCIL-ICC, RUSSIAN ASSOCIATION OF INDIGENOUS PEOPLES OF THE NORTH-RAIPON, SAAMI

<sup>77</sup> Αυτές οι ομάδες εργασίας δε δημιουργήθηκαν όλες ταυτόχρονα με τη σύσταση του Συμβουλίου, αλλά ορισμένες αποτέλεσαν το αποτέλεσμα των διαμορφούμενων αναγκών, όπως για παράδειγμα η ACAP στην οποία δόθηκε καθεστώς ομάδας εργασίας το 2006, με σκοπό τη μείωση των εκπομπών ρυπαντών στο περιβάλλον και παράλληλα την προώθηση της διεθνούς συνεργασίας. Βλ. σχετικά: <http://www.arctic-council.org/index.php/en/about-us/working-groups>, πρόσβαση 20 Αυγ '17.

<sup>78</sup> <http://www.arctic-council.org/index.php/en/about-us/working-groups>, πρόσβαση 20 Αυγ '17.

COUNCIL), οι οποίες δέχονται την υποστήριξη από τη Γραμματεία των Αυτοχθόνων Λαών (INDIGENOUS PEOPLES SECRETARIAT).<sup>79</sup>

Επιπλέον, το Αρκτικό Συμβούλιο έχει σχεδιάσει την πρόβλεψη εισδοχής παρατηρητών στις συνεδριάσεις του, μετά την απονομή του σχετικού καθεστώτος - OBSERVER STATUS. Από την ευρωπαϊκή και την ασιατική ήπειρο, **12** κράτη έχουν γίνει αποδεκτά ως παρατηρητές. Σημειώνεται ότι, σε **9** διακυβερνητικούς και διακοινοβουλευτικούς οργανισμούς (όπως η Διάσκεψη των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων της Αρκτικής - **CONFERENCE OF PARLIAMENTARIANS OF THE ARCTIC REGION**) έχει αποδοθεί το καθεστώς του παρατηρητή, ανάμεσά τους το **UNEP (UNITED NATIONS ENVIRONMENT PROGRAMME)** και το **UNDP (UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME)**, όπως και σε **11** μη κυβερνητικούς οργανισμούς. Η ισχύς του καθεστώτος των παρατηρητών, εξαρτάται από την απόφαση και τη συναίνεση των υπουργών των **8** κρατών μελών και αναφέρεται ρητώς πως η δράση από μέρους των παρατηρητών, η οποία αντιτίθεται με τη Διακήρυξη της Οττάβα ή τον εσωτερικό κανονισμό, συνεπάγεται ότι αναστέλλεται το καθεστώς του παρατηρητή.<sup>80</sup>

Το Αρκτικό Συμβούλιο θεωρείται ότι έχει πετύχει στο λειτουργικό του έργο, καθόσον, αφενός κατάφερε να προωθήσει τη συνεργασία σε επιστημονικό επίπεδο και αφετέρου διαμόρφωσε την εκπροσώπηση των αυτοχθόνων και τη δυνατότητα πρόσβασή τους στις διαδικασίες υψηλού επιπέδου λήψης αποφάσεων. Επιπλέον το καθιστά μοναδικό, το γεγονός ότι αποτελεί ένα διευρυμένο FORUM, όπου συμμετέχουν, πέραν των κρατών της περιοχής, κάτοικοι, οργανώσεις αυτοχθόνων και παρατηρητές, με ενδιαφέρον στην Αρκτική. Η αποτελεσματικότητα του Αρκτικού Συμβουλίου θα εξαρτηθεί από την αναγνώριση της μοναδικότητας της Αρκτικής σε γεωφυσικό και κοινωνικοπολιτικό επίπεδο. Το Αρκτικό Συμβούλιο αντιλαμβανόμενο

---

<sup>79</sup> Το καθεστώς των οργανώσεων των αυτοχθόνων ως μόνιμων συμμετεχόντων, τους παρέχει το δικαίωμα να διαβουλεύονται σε όλες τις διαπραγματεύσεις και συζητήσεις που λαμβάνουν χώρα στο Αρκτικό Συμβούλιο.

<sup>80</sup> Στη Διάσκεψη των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων της Αρκτικής Περιοχής, συμμετέχουν εκπρόσωποι των οκτώ αρκτικών κρατών και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, και οι αυτόχθονες λαοί έχουν καθεστώς μόνιμων συμμετεχόντων. Η πρώτη Διάσκεψη έλαβε χώρα στο Ρέικιαβικ της Ισλανδίας το 1993 και η επομένη έλαβε χώρα στη Ρωσία, το 2016. Υπάρχει Μόνιμη Επιτροπή η οποία έχει την ευθύνη των εργασιών ανάμεσα στις δύο Διασκέψεις. Πρωταρχικός σκοπός της Επιτροπής είναι η υποστήριξη της ίδρυσης του Αρκτικού Συμβουλίου, ενώ μέχρι σήμερα έχει λάβει ενεργό δράση για την προώθηση διαφόρων αρκτικών ζητημάτων. Για περισσότερες πληροφορίες: <http://www.arcticparl.org/>. Επίσης, περισσότερα σχετικά με το καθεστώς των παρατηρητών στο Αρκτικό Συμβούλιο διατίθενται στο Arctic Council Observer Manual, διαθέσιμο στο <http://www.arctic-council.org/index.php/en/document-archive/category/4-founding-documents?download=1895:arctic-council-observer-manual>, πρόσβαση 20 Αυγ '17.



τις συνεχείς αλλαγές, καθώς και την ανάγκη να προσαρμοστεί εγκαίρως σε αυτές, ισχυροποιεί συνεχώς την παρουσία του, διατηρώντας μια ξεχωριστή και υπερέχουσα θέση στην αρκτική γεωπολιτική.

### **3.1.3 Η σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας (UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA - UNCLOS III)<sup>81</sup>**

Η δεύτερη διάσταση της αρκτικής πολιτικής σε θεσμικό επίπεδο, αποτελεί η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (ΣΔΘ). Τα 5 παράκτια αρκτικά κράτη με τη διακήρυξη στο ILULISSAT το Μάιο του 2008 (στοιχεία της οποίας θα αναλυθούν στην επόμενη υποπαράγραφο), κατέληξαν σε συμφωνία ότι η ΣΔΘ, θα είναι το μόνο νομικό κείμενο που θα επεμβαίνει για τα ζητήματα, τα οποία θα προκύπτουν στον Αρκτικό Ωκεανό. Ένα πλήρες σε επάρκεια νομικό κείμενο, το οποίο απορρίπτει την ανάγκη να δημιουργηθεί ένα ειδικό καθεστώς που θα διέπει την Αρκτική, ανάλογο με τη Συνθήκη για την Ανταρκτική. **Οι Η.Π.Α. είναι το μοναδικό κράτος το οποίο δεν έχει επικυρώσει τη ΣΔΘ ακόμη**, αν και στην πραγματικότητα συναινούν στη χρήση της από τα αρκτικά κράτη. Συνεπώς εξαρτώνται από το διεθνές εθνικό δίκαιο για τα θέματα της Αρκτικής, το οποίο όμως, αποτελεί το πιο μεγάλο μέρος της ΣΔΘ. Για ορισμένη μερίδα μελετητών, η αποτυχημένη πολιτική των Η.Π.Α. να επικυρώσουν τη Σύμβαση, ισοδυναμεί με την άρνηση της ηγεμονίας τους. Μπορούν να διακριθούν **2 σημαντικές χρήσεις** της ΣΔΘ οι οποίες ενδιαφέρουν την Αρκτική. Η πρώτη χρήση, αφορά στον ορισμό της χωρικής θάλασσας και της ΑΟΖ στα **12** και **200** ν.μ αντίστοιχα. Η προαναφερόμενη διάσταση αναφέρεται στον τρόπο που τα κράτη χειρίζονται την ΣΔΘ για να μπορέσουν να υποστηρίξουν τις διεκδικήσεις τους σε υπεράκτια ύδατα, το υπέδαφος, τον πυθμένα και ιδιαίτερα στους πόρους που έχουν. Αυτό υλοποιείται, με τη βοήθεια των προβλέψεων, των άρθρων 76 και 77 της ΣΔΘ, για τα μέσα επέκτασης της υφαλοκρηπίδας πέρα των 200ν.μ., καθόσον, η επέκταση της υφαλοκρηπίδας μπορεί να φτάσει τα 350 ν.μ., εάν υφίστανται οι απαιτούμενες επιστημονικές γεωλογικές αποδείξεις.

Οι χώρες που περικλείουν την Αρκτική (Η.Π.Α, Καναδάς, Ρωσία, Νορβηγία, Δανία), σύμφωνα με τη Συνθήκη των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, δύνανται να ασκούν αποκλειστικά δικαιώματα εξερεύνησης, εκμετάλλευσης, διαχείρισης και συντήρησης όλων των φυσικών πόρων που βρίσκονται στα ύδατα και στον πυθμένα των ωκεανών, μέχρι τα 200 ναυτικά μίλια από τις ακτές τους.

<sup>81</sup> Καλπακίδου, Μ., *Κριτική Προσέγγιση στην Αρκτική Γεωπολιτική*, σελ. 60.

Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 76 της προαναφερόμενης Συνθήκης, τα κράτη μπορούν να επεκτείνουν τα σύνορά τους πέραν των 200 ναυτικών μιλίων, μόνο στην περίπτωση που επιτύχουν να αποδείξουν ότι η ηπειρωτική τους υφαλοκρηπίδα εκτείνεται και κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας, αφού το τεκμηριώσουν επιστημονικώς στην αρμόδια Επιτροπή για την Οριοθέτηση της Υφαλοκρηπίδας των Ηνωμένων Εθνών (Η.Ε.). Η συγκεκριμένη Συνθήκη έχει επικυρωθεί από τη Δανία (2004), την Ισλανδία (1985), τον Καναδά (2003), τη Νορβηγία (1996), τη Ρωσία (1997), τη Σουηδία (1982) και τη Φιλανδία (1982).

### **3.1.4 Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION-IMO)**

Είναι εξειδικευμένος<sup>82</sup> οργανισμός του ΟΗΕ και συνιστά την αρχή που καθορίζει τα παγκόσμια πρότυπα σχετικά τη διεθνή ναυτιλία. Ιδρύθηκε στη Γενεύη το 1948, ως Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλιακής Συνεργασίας (IMCO - INTERNATIONAL MARITIME COOPERATION ORGANIZATION) και μετονομάστηκε σε IMO το 1982. Η Σύμβαση του IMO τέθηκε σε ισχύ το 1958 και ο νέος Οργανισμός συνεδρίασε για πρώτη φορά το 1959. Σημειώνεται ότι, η Ελλάδα είναι μέλος του Οργανισμού από της συστάσεώς του, δηλαδή από το 1958.

Ο Οργανισμός αποτελεί έναν πολυμερή, διακυβερνητικό, διεθνή ναυτιλιακό οργανισμό που εδρεύει στο Λονδίνο και έχει 170 κράτη – μέλη (K-M) και 3 συνδεδεμένα μέλη. Επιπλέον, 64 Διακυβερνητικοί Οργανισμοί έχουν συνάψει συμφωνίες συνεργασίας με τον IMO και μετέχουν στον Οργανισμό ως παρατηρητές, ενώ σε 78 ΜΚΟ έχει παραχωρηθεί συμβουλευτικό καθεστώς. Ο κύριος ρόλος του υπόψη Οργανισμού είναι η δημιουργία ενός δίκαιου και αποτελεσματικού κανονιστικού πλαισίου για τη ναυτιλιακή βιομηχανία που θα μπορεί να υιοθετείται και να τίθεται σε εφαρμογή, από όλες τις χώρες του κόσμου. Ο IMO ασχολείται με θέματα που αφορούν στη ναυτική ασφάλεια, την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τη λήψη μέτρων έναντι έκνομων ενεργειών στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Για την υλοποίηση των παραπάνω στόχων, ο IMO προβαίνει στην υιοθέτηση Διεθνών Συμβάσεων και Κωδίκων και στη συνέχεια παρακινεί και ενθαρρύνει τα Κ-Μ αυτού, να προβούν στην επικύρωση - ενσωμάτωσή τους στην έννομη τάξη τους

---

<sup>82</sup> <http://www.mfa.gr/exoteriki-politiki/i-ellada-stous-diethneis-organismous/imo.html>, πρόσβαση 25 Σεπ '17.

και στη συνακόλουθη εφαρμογή τους. Οι κανόνες αυτοί αναβαθμίζονται σε τακτά χρονικά διαστήματα, ανάλογα με την ανάπτυξη της ναυπηγικής και λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις και τις υποδείξεις των νηογνομόνων. Ταυτόχρονα, ο ΙΜΟ λαμβάνει υπόψη του και διάφορους τομείς ναυτιλιακής υποδομής, όπως το ικανοποιητικό επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτών, αλλά και τη σωστή διαχείριση όλων των τύπων φορτίων, από το πετρέλαιο μέχρι τα πλέον επικίνδυνα φορτία.

### 3.1.5 Η διακήρυξη του ILULISSAT (THE ILULISSAT DECLARATION)<sup>83</sup>

Τα πέντε παράκτια αρκτικά κράτη, τον Μάιο του 2008, υπέγραψαν μια Διακήρυξη στο ILULISSAT<sup>84</sup> της Γροιλανδίας, μετά από πρόσκληση του Υπουργού εξωτερικών της Δανίας και του προέδρου (PREMIER) της Γροιλανδίας. Συγκεκριμένα η Δανία, ο Καναδάς, οι Η.Π.Α., η Νορβηγία και η Ρωσία, συναντήθηκαν σε πολιτικό επίπεδο προκειμένου να συζητήσουν ζητήματα που αφορούσαν στις αλλαγές που υφίσταται η αρκτική περιοχή και κυρίως ο Αρκτικός Ωκεανός. Η Διακήρυξη αναφέρονταν στην αναγνώριση των αλλαγών που συνεπάγεται η κλιματική αλλαγή και το λιώσιμο των πάγων, τόσο για το εύθραυστο οικοσύστημα της περιοχής όσο και για τις ζωές των κατοίκων και των κοινοτήτων των αυτοχθόνων και τη δυνατότητα εκμετάλλευσης των φυσικών πόρων.

Τα υπόψη παράκτια κράτη, δήλωσαν πως είναι σε θέση να αντιμετωπίσουν τις αλλαγές και τις προκλήσεις που προκύπτουν, με πρωταρχικό μέλημα τα κυριαρχικά τους δικαιώματα και τα ζητήματα δικαιοδοσίας στον Αρκτικό Ωκεανό. Αναγνωρίστηκε η ανάγκη ενός νομικού πλαισίου που να εφαρμόζεται στον Αρκτικό

<sup>83</sup> Καλπακίδου, Μαρία, *Κριτική Προσέγγιση στην Αρκτική Γεωπολιτική*, σελ. 57.

<sup>84</sup> Σωτηρόπουλος, Ιωάννης (2016), *Κλιματική αλλαγή και Αρχές Γεωπολιτικής. Από την Στρατηγική της Ανάσχεσης στην «Στρατηγική του Ανασχετικού Ανταγωνισμού»*, σελ. 97-98, προσβάσιμο στις 10 Δεκ '17, στο <https://cg.turkmas.uoa.gr/index.php/cg/article/view/63/80%20...> Οι ΗΠΑ παρόλο που επωφελήθηκαν και αυτές από την εφαρμογή του Δικαίου της Θαλάσσης, φαίνεται να επιφυλάσσουν για τον εαυτό τους την κωδικοποίηση μίας Αρκτικής πολιτικής σε μελλοντικό χρόνο, και εντός ευρύτερας πολιτικής λογικής, η οποία πρόκειται να λειτουργήσει με συνδυαστικές συμφωνίες και λύσεις σε συνολικότερες προβληματικές των διεθνών σχέσεων, με σκοπό την εκμετάλλευση της μερίδας του λέοντος, τουλάχιστον αναφορικά με τις οικονομικές ευκαιρίες που αναδύονται στην περιοχή. Σε αυτή την γραμμή, κινήθηκε ο **Πρόεδρος Barack Obama**, εγκαινιάζοντας το επίσημο MODUS OPERANDI της Αμερικανικής πολιτικής για την Αρκτική επί της Προεδρίας του, δηλώνοντας στις 10 Μαΐου 2013, με την ευκαιρία της ενάρξεως των εργασιών της διπλωματικής συνάντησής του Αρκτικού Συμβουλίου στην KIRUNA της Σουηδίας, ότι **«παρόλο που οι ΗΠΑ δεν είναι μέρος της Συνθήκης (του Δικαίου της Θαλάσσης), θα συνεχίσουμε να υποστηρίζουμε και να τηρούμε τις αρχές του καθιερωμένου διεθνούς εθιμικού δικαίου που αντανακλώνται στην Συνθήκη»** (σύμφωνα με τον Voronkov, Lev, *The Arctic for Eight. Evolution of NATO's Role in the Arctic*, RUSSIAN IN GLOBAL AFFAIRS, no 2, April/June 2013, προσβάσιμο στο <http://eng.globalaffairs.ru/number/The-Arctic-for-Eight-16058>, πρόσβαση 10 Δεκ '17).

Ωκεανό, και επιπλέον ότι το δίκαιο της θάλασσας είναι αυτό που αφορά στα δικαιώματα και στις υποχρεώσεις των κρατών και στη χάραξη των εξωτερικών ορίων της υφαλοκρηπίδας τους, στην προστασία του περιβάλλοντος, στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας, στη θαλάσσια επιστημονική έρευνα καθώς και σε άλλες πιθανές χρήσεις της θάλασσας. Επιπρόσθετα στη Διακήρυξη, έγινε αναφορά στο περιβάλλον της Αρκτικής και στον κίνδυνο ρύπανσης από τις διάφορες δραστηριότητες, επισημαίνοντας **το ρόλο του IMO**, για την έκδοση οδηγιών και μέτρων όσον αφορά την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

Με την Διακήρυξη του ILULISSAT, οι ΗΠΑ, ο Καναδάς, η Δανία (Γροιλανδία - Νήσοι Φερόε), η Νορβηγία και η Ρωσία, επισημοποίησαν την έως τότε καθιερωμένη πρακτική τους, ανακοινώνοντας ότι το διεθνώς ισχύον Δίκαιο της Θαλάσσης, *«παρέχει ένα στέρεο πλαίσιο για μία υπεύθυνη διαχείριση του Αρκτικού Ωκεανού από τα Παράκτια Αρκτικά κράτη και τους υπόλοιπους δρώντες, μέσω της εθνικής υλοποίησης και εφαρμογής των σχετικών διατάξεων»*. Με άλλα λόγια, ως νομικό καθεστώς του Αρκτικού Ωκεανού θεσπίστηκε επισήμως και ομοφώνως από τα Παράκτια Αρκτικά κράτη, το διεθνώς ισχύον νομικό καθεστώς της UNCLOS, όπως αυτό παρουσιάστηκε και ψηφίστηκε το 1982 στο MONTEGO BAY της Τζαμάικα, αποτελώντας έκτοτε Διεθνή Νομοθεσία.

Η υπόψη διακήρυξη φέρνει τις ΗΠΑ στην περίεργη, αν όχι «έκθετη» θέση, να συμφωνούν και να συνυπογράφουν την τήρηση των διατάξεων της UNCLOS, ως νομικό καθεστώς για τον Αρκτικό Ωκεανό, χωρίς να έχουν υπογράψει το 1982, την καθ' αυτή νομοθεσία εν τη γενέσει της. Με την εφαρμογή του Δικαίου της Θαλάσσης, ο Καναδάς, η Δανία (Γροιλανδία-Νήσοι Φερόε), η Νορβηγία και η Ρωσία, διεύρυναν την εθνική τους δικαιοδοσία στα 200 (350 υπό συγκεκριμένες συνθήκες) ναυτικά μίλια πέραν της αρκτικής τους υφαλοκρηπίδας, η οποία αποτελεί κυρίαρχο τμήμα του εθνικού τους χώρου, ασκώντας πλέον αποκλειστικά δικαιώματα εκμετάλλευσης σε βυθό, θάλασσα και αέρα, εντός του εύρους της υπόψη θαλασσίας ζώνης, για την οποία η Διεθνής Νομοθεσία καθιέρωσε την ονομασία, Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ).

## Κεφάλαιο τέταρτο

### Στρατικοποίηση Αρκτικής - Κυρίαρχες πολιτικές κρατών

#### 4.1 Στρατιωτική δραστηριότητα έως το 1990

Η στρατηγική αξία της ευρύτερης περιοχής της Αρκτικής, αποτέλεσε σημείο κλειδί για τους συμμάχους κατά τη διάρκεια του Δεύτερου Παγκοσμίου Πολέμου (Β΄ ΠΠ), αφού μπορούσαν να μεταφέρουν και να έχουν σημεία ελέγχου και ανεφοδιασμού προκειμένου να επιτύχουν τον στόχο τους. Σημειώνεται ότι πριν από το Β΄ ΠΠ, δεν υπήρχε στρατιωτική δραστηριότητα στην ευρύτερη περιοχή της Αρκτικής, ενώ αντιθέτως κατά τη διάρκεια του Β΄ ΠΠ, υλοποιήθηκαν στην Αρκτική, ναυτικές αποστολές των συμμάχων και σημαντικές μάχες στη θάλασσα, μεταξύ του ναυτικού των συμμάχων και του Άξονα. Πρέπει να σημειωθεί ότι δίκαια, ο W. CHURCHILL χαρακτήρισε τις Αρκτικές αποστολές των συμμάχων, ως «το χειρότερο ταξίδι στον κόσμο», καθόσον από τον Αύγουστο του 1941 μέχρι τον Μάιο του 1945, κατέπλευσαν από το Ηνωμένο Βασίλειο προς την Ρωσία και αντίστροφα 78 αποστολές, με 1.400 πλοία, από τα οποία έφτασαν στον προορισμό τους τα 1295 (ένα ποσοστό επιτυχίας 92%). Οι αποστολές στην Αρκτική, δεν αντιμετώπιζαν μόνο τα γερμανικά υποβρύχια, αλλά και το υπερβολικό κρύο, τις καταιγίδες, την ομίχλη και τα παγόβουνα, τα οποία μπορούσαν να διαλύσουν τη θωράκιση του πλοίου. Περισσότεροι από 4.000.000 τόνοι φορτίων ζωτικής σημασίας, χιλιάδες άρματα μάχης και αεροσκάφη αναγκάστηκαν να παραδοθούν στη Ρωσία, με τις απώλειες σε ανθρώπινο δυναμικό να είναι εξαιρετικά μεγάλες. Συγκεκριμένα, 16 πολεμικά πλοία, 105 εμπορικά και χιλιάδες ναυτικοί, έχασαν τη ζωή τους στα συχνά ταραγμένα νερά της Αρκτικής. Επισημαίνεται ότι οι Γερμανοί έχασαν μια ναυαρχίδα, τρία μεγάλα αντιτορπιλικά και 30 U-BOATS.<sup>85</sup>

Η διεκδίκηση της Αρκτικής άρχισε με τη λήξη του Β΄ ΠΠ, καθόσον μερικά χρόνια αργότερα, οι δύο υπερδυνάμεις της εποχής (ΗΠΑ και ΕΣΣΔ) εξουσίαζαν και κυριαρχούσαν στην παγκόσμια σκακιέρα. Και τα δύο κράτη επεδίωκαν να επικρατήσουν επί της Αρκτικής, εξαιτίας της γεωγραφικής και γεωπολιτικής θέσης της, προκειμένου να πετύχουν την ενίσχυση της κυριαρχία τους, με αποτέλεσμα τη δημιουργία αρκετών στρατιωτικών βάσεων. Επιδίωξή τους ήταν να πλήξουν άμεσα με βαλλιστικούς πυραύλους τον αντίπαλο και να κυριαρχήσουν ταχέως σε περίπτωση

<sup>85</sup> U-boat, στα γερμανικά U-boot και συντομογραφία Unterseeboot («υποβρύχιο σκάφος»).

πρόκλησης. Υποβρύχια των ΗΠΑ, τα οποία έφεραν πυραύλους μεσαίου βεληνεκούς, από το 1958, έκαναν κατάδυση στα παγωμένα νερά του Αρκτικού Ωκεανού δίχως να γίνονται αντιληπτά. Το 1960 τέθηκε σε λειτουργία ο πυρηνικός σταθμός CAMP CENTURY κάτω από το παγωμένο έδαφος της Γροιλανδίας. Από τη πλευρά της ΕΣΣΔ, το ΜΟΥΡΜΑΝΣΚ (ρωσική Αρκτική), αποτελούσε την πιο μεγάλη στρατιωτική βάση με εξαιρετικά μεγάλη στρατηγική σημασία για τη χώρα.

Μετά τη δεκαετία του 1950, η προσπάθεια των δύο υπερδυνάμεων, να εκμεταλλευτούν τα νέα όπλα που είχαν κατασκευασθεί (βαλλιστικά – πυρηνικά), είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθούν αεροδρόμια και αεροπορικές βάσεις, στις αχανείς και τεράστιες εκτάσεις της Αρκτικής. Επισημαίνεται ότι εκείνη την περίοδο η Αρκτική κατείχε μια εξαιρετική στρατηγική θέση, καθόσον παρείχε γεωγραφικώς στα δύο κράτη, τη δυνατότητα βολής από πιο μικρές αποστάσεις, αλλά και τη δυνατότητα της έγκαιρης προειδοποίησης, σε περίπτωση επιθετικής ενέργειας μεταξύ τους. Αυτό οδήγησε στην οικονομική ενίσχυση και την επαύξηση της στρατιωτικής παρουσίας και των δύο αντιπάλων, με βάσεις και πολεμικό υλικό, ενώ μετά τη λήξη του ψυχρού πολέμου τα περισσότερα αρκτικά κράτη, μετακινήθηκαν από την Αρκτική. Αντιθέτως τα τελευταία χρόνια η Αρκτική μεταμορφώνεται και πάλι, σε μία σημαντική στρατηγική και οικονομική περιοχή στο γεωπολιτικό γίγνεσθαι.

#### **4.2 Η στρατιωτική κλιμάκωση και παρουσία στην περιοχή**

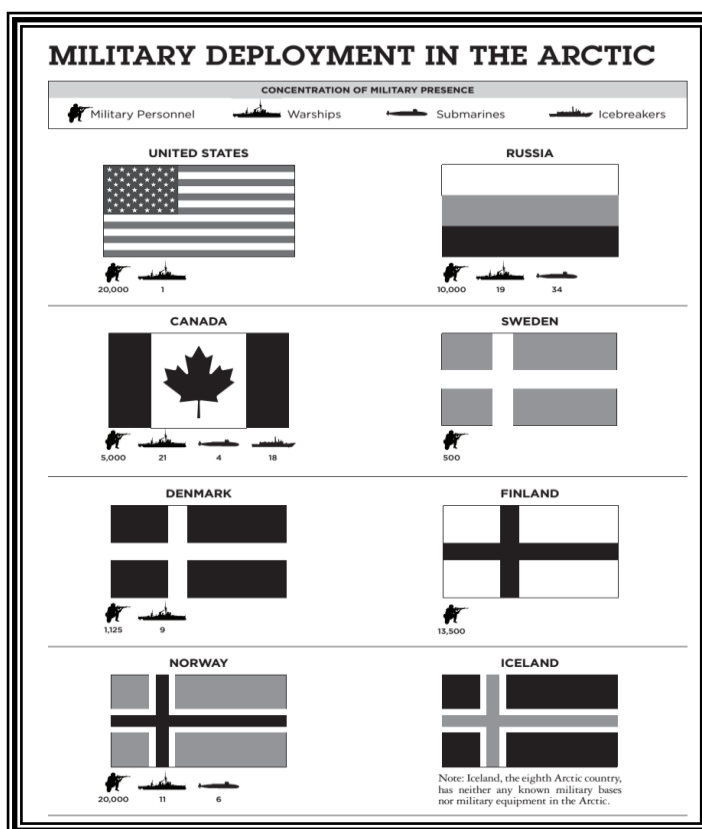
Ενώ μετά το τέλος του Ψυχρού Πολέμου, μειώθηκε με γρήγορους ρυθμούς η στρατιωτική παρουσία στην Αρκτική, η άνοδος της Ρωσικής Ομοσπονδίας, κατά τη διάρκεια των δύο τελευταίων δεκαετιών, έχει στρατιωτικοποιήσει και πάλι την ευρύτερη περιοχή, δεδομένου ότι τα κράτη της Αρκτικής βλέπουν τη Ρωσία ως έναν πολύ ενεργό και επιθετικό παίκτη. Αυτό που έδωσε το έναυσμα για τη στρατικοποίηση της Αρκτικής, ήταν η πολιτική αποστολή της Ρωσίας το 2007, κατά τη διάρκεια της οποίας οι Ρώσοι τοποθέτησαν τη σημαία τους στο βυθό της Αρκτικής, προκαλώντας μεγάλη ανησυχία στα υπόλοιπα κράτη της Αρκτικής, ιδίως σε αυτά που ήταν και μέλη του ΝΑΤΟ, το οποίο και αποφάσισε να ενισχύσει τη στρατιωτική αεροπορική βάση στο THULE στη Γροιλανδία. Επιπλέον οι ΗΠΑ μαζί με τον Καναδά αποφάσισαν να ενισχύσουν και τη Βορειοαμερικανική Αεροδιαστημική Διοίκηση (NORAD).

Η **Ρωσία**, σε λίγο χρονικό διάστημα μετά τις επιστημονικές – ερευνητικές αποστολές, άρχισε και πάλι τις τακτικές αεροπορικές περιπολίες πάνω από τον

Αρκτικό Ωκεανό, μια δράση που τελευταία φορά είχε πραγματοποιηθεί κατά τη διάρκεια του Ψυχρού Πολέμου. Το 2009 το Ρωσικό Συμβούλιο Ασφαλείας επισήμανε την πιθανότητα ενός πολέμου στην Αρκτική, μέχρι το 2020, λόγω των κλιματικών αλλαγών που επέρχονται, οι οποίες θα οδηγήσουν στην περαιτέρω έρευνα, στην εκμετάλλευση των φυσικών πόρων και στη δημιουργία πιθανώς, νέων αμφισβητήσεων, μεταξύ των κρατών της Αρκτικής, για συγκεκριμένες περιοχές. Από το 2007 η Ρωσία χρησιμοποίησε στρατηγικά βομβαρδιστικά και αντιυποβρυχιακά αεροσκάφη επιτήρησης μεγάλου βεληνεκούς, ενώ οι ΗΠΑ ισχυρίστηκαν ότι από το 2007 ρωσικά βομβαρδιστικά διείσδυσαν αρκετές φορές στις περιοχές της NORAD. Σημειώνεται ότι η Ρωσική Ομοσπονδία έχει το μεγαλύτερο στόλο παγοθραυστικών στον κόσμο, ο οποίος περιλαμβάνει, 6 πυρηνοκίνητα<sup>86</sup> (ένα από αυτά είναι το μεγαλύτερο στον κόσμο) και 20 ηλεκτρικά-diesel, ενώ ο συνολικός αριθμός της κατηγορίας των πλοίων που μπορούν να πλεύσουν στους πάγους φτάνει τα 40.

Λόγω της αυξημένης ρωσικής δραστηριότητας, τα άλλα τέσσερα κράτη του ARCTIC FIVE (του ομίλου των πέντε κρατών της Αρκτικής - A5), έχουν αυξήσει και αυτά με τη σειρά τους, τη στρατιωτική<sup>87</sup> παρουσία στην περιοχή, στην προσπάθειά τους να προστατεύσουν τα εθνικά συμφέροντα και τα δικαιώματα εθνικής κυριαρχίας των κρατών τους. Ο Καναδάς έχει προβεί σε σημαντικές

επενδύσεις στον τομέα της άμυνας. Συγκεκριμένα διαθέτει 13 παγοθραυστικά και σχεδιάζει να ναυπηγήσει 6-8 υπεράκτια περιπολικά, ειδικά για την αρκτική περιοχή



<sup>86</sup> <https://powerpolitics.eu/αρκτική-πόλος-έλξης, πρόσβαση 17 Σεπ 17.>

<sup>87</sup> Αναπτυγμένες Στρατιωτικές Δυνάμεις, International Institute for Strategic Studies, The Arctic Institute, Canadian Army, (η εικόνα έχει ληφθεί από την υπόψη ιστοσελίδα), διαθέσιμο στο <https://www.iiss.org>, πρόσβαση 17 Σεπ 17.

με δυνατότητα πλεύσης σε παγωμένες θάλασσες. Επιπλέον, διεξάγει 3 διακλαδικές στρατιωτικές ασκήσεις σε ετήσια βάση μαζί με τη Δανία και τις ΗΠΑ. **Η Δανία και η Νορβηγία** έχουν επίσης εμφανίσει αυξημένη στρατιωτική δραστηριότητα. Συγκεκριμένα η **Δανία** έχει αποκτήσει νέα πλοία περιπολίας στην Αρκτική και επιπλέον υλοποίησε την ένωση των στρατιωτικών διοικήσεων της Γροιλανδίας και των Νήσων ΦΕΡΟΕ, σε μια κοινή διακλαδική διοίκηση, την οποία και ονόμασε «Αρκτική Διοίκηση». **Η Νορβηγία** έχει επενδύσει πολλά εκατομμύρια σε στρατιωτικό εξοπλισμό, προχωρώντας στην απόκτηση ελικοπτέρων πολλαπλού ρόλου και στρατιωτικών φρεγατών και κορβετών για παράκτια περιπολία.

Επισημαίνεται ότι, υπάρχουν πολλά στρατιωτικά περιστατικά για να επιβεβαιώσουν την πιθανότητα μιας ένοπλης σύγκρουσης στην περιοχή της Αρκτικής, παρά το γεγονός ότι η **διεθνής συνεργασία** φαίνεται να είναι ο στόχος, βάσει του οποίου ενεργούν όλα τα κράτη της Αρκτικής. Επιπλέον, δε θα πρέπει να υποτιμηθεί ο πυρηνικός παράγοντας και η απειλή της καταστροφής που είναι δυνατόν να επιφέρει στην περιοχή. Ο Καναδάς το 2007, κυρίως λόγω της παρουσίας της Ρωσίας, απεύθυνε πρόσκληση προς τα κράτη της Αρκτικής, να υπογράψουν μια συμφωνία, η οποία θα όριζε μια αρκτική ζώνη ελεύθερη από πυρηνικά όπλα. Ωστόσο η επίτευξη μιας τέτοιας συμφωνίας είναι ένα δύσκολο επιχείρημα, καθόσον θα πρέπει να υπογραφεί από όλα τα κράτη της Αρκτικής. Η Ρωσία δεν φαίνεται να συμφωνεί σε μια τέτοια ενέργεια, ενώ οι ΗΠΑ, ακόμα και αν δεν έχουν αναπτύξει κάποιο πυρηνικό πρόγραμμα στο αρκτικό τους έδαφος την Αλάσκα, παραμένουν μια πυρηνική δύναμη και για αυτό το λόγο, η δημιουργία μιας περιοχής ελεύθερης από πυρηνικά όπλα, είναι μια πράξη που δύσκολα θα συμφωνήσουν.

### **4.3 Κυρίαρχες πολιτικές κρατών<sup>88</sup>**

#### **4.3.1 Ρωσική Ομοσπονδία**

Η Ρωσία το 2008, ολοκλήρωσε τη διαμόρφωση της πολιτικής για την Αρκτική με χρονικό ορίζοντα το 2020. Γίνεται αντιληπτό ότι για τη Ρωσική Ομοσπονδία η περιοχή της Αρκτικής αξιολογείται ως ζωτικός χώρος, για τα στρατηγικά και οικονομικά συμφέροντά της. Η Ρωσία κατέχει την 1η θέση στον κόσμο σε αποθέματα φυσικού αερίου και την 7η σε αποθέματα πετρελαίου, ενώ η Αρκτική παρέχει στη Ρωσική Ομοσπονδία το 80% των δυνατοτήτων του φυσικού αερίου και παράγει το 11% του ΑΕΠ της χώρας, αποτελώντας για τη χώρα, την περιοχή όπου έχουν

<sup>88</sup> Ράπτη, Αικ., *Η γεωπολιτική αξία της Αρκτικής: Συνεργασία στο Κέντρο της Γης*, σελ. 99-249.



αναπτυχθεί σημαντικές στρατιωτικές βάσεις οι οποίες είναι απαραίτητες για την εξασφάλιση της εδαφικής ακεραιότητας της Ρωσίας, ενώ ταυτόχρονα της εξασφαλίζει τη δυνατότητα να έχει πρόσβαση σε 3 ωκεανούς. Επισημαίνεται ότι η Ρωσία είναι ένα από τα 5 παράκτια αρκτικά κράτη, διαθέτει τη μεγαλύτερη ακτογραμμή από όλα τα κράτη στον Αρκτικό Ωκεανό, ενώ ταυτόχρονα είναι μόνιμο μέλος του Αρκτικού Συμβουλίου. Στην ρωσική Αρκτική διαμένει το 1,5% του πληθυσμού της χώρας, το οποίο αντιστοιχεί στο 50% κατά προσέγγιση των 4 εκατομμυρίων κατοίκων του συνόλου της Αρκτικής. Κυβερνητικό έγγραφο του Συμβουλίου Ασφαλείας (δημοσίευση τον Μάιο 2009) με τίτλο «Οι θεμελιώδεις αρχές της ρωσικής αρκτικής πολιτικής στην Αρκτική έως το 2020 και πέρα»,<sup>89</sup> αποδεικνύει ότι κατέχει σημαντικό ρόλο στην εσωτερική και εξωτερική πολιτική της Ρωσίας, ο πιθανός εντοπισμός πλούσιων κοιτασμάτων στον Αρκτικό Ωκεανό.

Στο προαναφερόμενο έγγραφο, επισημαίνεται από τη ρωσική αρκτική πολιτική, η ζωτική σημασία της περιοχής για τη μελλοντική κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη καθώς και την ανταγωνιστικότητα της χώρας στις παγκόσμιες αγορές. Η παραγωγή ενεργειακών πόρων συντελεί στο να αποτελεί η περιοχή μια σημαντική πηγή εσόδων, αλλά επιπλέον να θεωρείται υψίστης στρατηγικής σημασίας για τις ρωσικές θαλάσσιες μεταφορές. Ένας «στρατηγικός στόχος» που τίθεται, είναι η ανάπτυξη των υποδομών των μεταφορών και των επικοινωνιών στην περιοχή, ο οποίος συνδέεται κυρίως με τη Διαδρομή της Βόρειας Θάλασσας (NORTH SEA ROUTE), η οποία οδηγεί σε μια εθνική ολοκληρωμένη διαδρομή μεταφορών και ως ένα κεντρικό στοιχείο στις θαλάσσιες διασυνδέσεις μεταξύ της Ευρώπης και της Ασίας, καθώς μειώνει τη διαδρομή τουλάχιστον κατά ένα τρίτο, ενώ υπολογίζεται ότι το 2020 η ικανότητα μεταφοράς φορτίου μέσω αυτής, θα ξεπεράσει τους 40 εκατομμύρια τόνους το χρόνο. Να σημειωθεί ότι στο υπόψη έγγραφο, υπογραμμίζεται η θέληση της Ρωσίας να δημιουργήσει και να αναπτύξει ειδικούς «αρκτικούς» στρατιωτικούς σχηματισμούς και αεροναυτικές δυνάμεις έως το 2020, για την προστασία των οικονομικών και πολιτικών συμφερόντων της στην Αρκτική.

Παρά την επίδειξη δυναμισμού από τη Ρωσία για την προάσπιση των συμφερόντων της στην Αρκτική, η οποία εξαγγέλλει την ενίσχυση των στρατιωτικών της δυνατοτήτων στην περιοχή, παράλληλα διαμηνύει ότι κύριος αντικειμενικός της

---

<sup>89</sup> [http://www.geopoliticsnorth.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=84&limitstart=2](http://www.geopoliticsnorth.org/index.php?option=com_content&view=article&id=84&limitstart=2), πρόσβαση 13 Σεπ 17.

στόχος είναι, η επίλυση δια της ειρηνικής οδού, των οποιωνδήποτε διαφορών επί της ρωσικής υφαλοκρηπίδας με τα υπόλοιπα αρκτικά κράτη.<sup>90</sup> Στο πλαίσιο αυτό πραγματοποιήθηκε τον Σεπτέμβριο του 2013, το 3<sup>ο</sup> συνέδριο του Διεθνούς Φόρουμ της Αρκτικής (INTERNATIONAL ARCTIC FORUM), στο SALEKHARD της Σιβηρίας, το οποίο **διοργανώνεται σε ετήσια βάση** υπό τη διεύθυνση της Ρωσικής Γεωγραφικής Κοινότητας (RUSSIAN GEOGRAPHIC SOCIETY). Ο Ρώσος Πρόεδρος, στο λόγο που εκφώνησε, απεύθυνε πρόσκληση προς όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, να επιδείξουν πνεύμα συνεργασίας για την ορθολογική αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών ζητημάτων που προκύπτουν από την αυξανόμενη ανθρώπινη παρουσία και δραστηριότητα στην Αρκτική.

Οι προοπτικές, της συνεργασίας των χωρών του Αρκτικού κύκλου, αλλά και οι δυνατότητες αξιοποίησης της Αρκτικής, ήταν τα κύρια θέματα και του 4ου Διεθνούς Φόρουμ<sup>91</sup> με τίτλο «Αρκτική - περιοχή διαλόγου» που πραγματοποιήθηκε στην πόλη ΑΡΧΑΓΓΕΛΣΚ, από 29 έως 31 Μαρ '17. Στο φόρουμ, ο Ρώσος πρόεδρος **Βλαντιμίρ Πούτιν**, εκφώνησε ομιλία στις 30 Μαρ '17, όπως και οι ομόλογοί του από την Φιλανδία και την Ισλανδία, με θέμα «Ο άνθρωπος στην Αρκτική». Στο υπόψη φόρουμ, εκτός από τον Ρώσο υπουργό Οικονομικής Ανάπτυξης **Αλεξάντρ Νόβακ**, μίλησε και ο Αμερικανός πρέσβης στην Ρωσία **Τζον Τεφτ**. Αξίζει να σημειωθεί, ότι όπως δήλωσε ο Ρώσος υπουργός, «στην Αρκτική οι προοπτικές είναι μεγάλες, όπως τεράστιες είναι και οι επενδύσεις που θα γίνουν τα προσεχή 20 χρόνια, καθώς θα ανέλθουν στα 400-600 δισεκατομμύρια δολάρια. Πρόκειται για κεφάλαια που θα διατεθούν για την κατασκευή έργων», σημειώνοντας ότι υπάρχει μεγάλο ενδιαφέρον από εγχώριους αλλά και ξένους επενδυτές. Αναφερόμενος στους ξένους επενδυτές, τόνισε ότι, «Κινέζοι επενδυτές, αλλά και επενδυτές από άλλες χώρες που παρευρίσκονται στο φόρουμ, δείχνουν μεγάλο ενδιαφέρον ως προς την συμμετοχή τους σε διάφορα έργα», ενώ είπε ότι «συζητείται η συμμετοχή ρωσικών εταιρειών σε έργα χωρών που εκπροσωπούνται στο Φόρουμ, όπως η Κίνα, το Βιετνάμ, η Ιαπωνία και η Νότια Κορέα».

---

<sup>90</sup> Druginyn Aleksey, «Putin defends Russia's Arctic rights, calls pro dialogue», Ria Novosti 15-3-2010, <http://en.rian.ru/Russia /20100315/158203547.html>, πρόσβαση 10 Μαρ 2014 και BarentsObserver (2011), *Russia consolidates positions in the Arctic*, προσβάσιμο στο <http://www.barentsobserver.com/russiaconsolidates-positions-in-the-arctic4777288-16174.html>, πρόσβαση 10 Σεπ '17.

<sup>91</sup> [http://www.protothema.gr/world/article/666803/enas-neos-kosmos\\_gennietai-i-rosia-ependuei-600-dis-dolaria-stin-arktiki/](http://www.protothema.gr/world/article/666803/enas-neos-kosmos_gennietai-i-rosia-ependuei-600-dis-dolaria-stin-arktiki/), πρόσβαση 02 Ιουν '17.

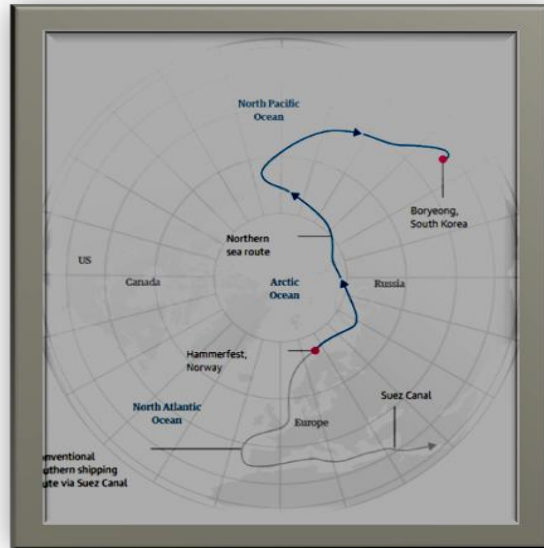
Ο Αμερικανός πρέσβης στην ομιλία του, επισήμανε ότι «η *Αρκτική παραμένει μια ειρηνική και σταθερή από πολιτικής απόψεως περιοχή, στην οποία η συνεργασία των χωρών του Αρκτικού κύκλου, μειώνει τις πιθανότητες διενέξεων και συμβάλλει στο να αντιμετωπισθούν προκλήσεις, όπως είναι η στρατιωτικοποίηση της περιοχής και οι συνέπειες από τις κλιματικές αλλαγές*». Ο Αμερικανός πρέσβης μάλιστα εξέφρασε την άποψη ότι «*όλες οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην περιοχή πρέπει να λάβουν όλα τα αναγκαία μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος, κάτι που είναι*», όπως είπε, «*κρίσιμης σημασίας για την κοινότητα της Αρκτικής*».

Η έναρξη του Διεθνούς αυτού Φόρουμ, αμαυρώθηκε από την απαγόρευση που επιβλήθηκε στην εκπρόσωπο της GREENPEACE Λόρε Μέλλερ, η οποία είχε προσκληθεί για να συμμετάσχει στην διοργάνωση. Η ιστοσελίδα της GREENPEACE χαρακτήρισε την απαγόρευση απρόσμενη, ωστόσο, κατά την διάρκεια της προετοιμασίας και διεξαγωγής του φόρουμ, οι διοργανωτές της συζήτησης με θέμα «*Οικολογική ευθύνη στην Αρκτική: προδιαγραφές συμπεριφοράς και της επιχειρηματικής δραστηριότητας*», είχαν ζητήσει από την GREENPEACE Ρωσίας, να τους υποδείξει έναν ξένο εμπειρογνώμονα για να συμμετάσχει στην διοργάνωση. Δύο μέρες όμως πριν την έναρξη του φόρουμ η GREENPEACE Ρωσίας, επέκρινε τον Πούτιν επειδή δεν υλοποίησε την υπόσχεσή του, ότι θα διευρύνει το δίκτυο των προστατευόμενων περιοχών της Αρκτικής. Το 2017 η έκτασή τους μειώθηκε κατά 12,5% και αυτό συνέβη γιατί ένα τμήμα της περιοχής «Γη του Φραγκίσκου Ιωσήφ», έχασε το στάτους της προστατευόμενης περιοχής.

Ένα ιστορικό αλλά και εξαιρετικά ανησυχητικό επίτευγμα πέτυχε **ένα ρωσικό τάνκερ**,<sup>92</sup> το οποίο τον Αύγουστο 2017, έγινε το πρώτο πλοίο που διέσχισε τον Αρκτικό Ωκεανό χωρίς τη βοήθεια **παγοθραυστικού**. Από τη μία πλευρά, είναι οι οικονομικές επιπτώσεις του επιτεύγματος, γιατί το ταξίδι από τα μεγάλα λιμάνια της Ευρώπης ως τα μεγάλα λιμάνια της Ασίας συντομεύει σημαντικά, ρίχνοντας το κόστος του ταξιδιού (*Η διαδρομή του χάρτη, όπως φαίνεται σε χάρτη του GUARDIAN*). Το τάνκερ μετέφερε φυσικό αέριο από τερματικό σταθμό στη Νορβηγία προς τη Νότια Κορέα και έφτασε εκεί (*από τη διαδρομή με μπλε χρώμα*) χωρίς να περάσει το Σουέζ (*διαδρομή με γκρι χρώμα*). Το τάνκερ **CHRISTOPHE DE MARGERIE** μετέφερε υγροποιημένο φυσικό αέριο από τη Νορβηγία στη Νότια

<sup>92</sup> <http://www.pronews.gr/kosmos/diethnis-politiki/558605-ependyseis-600-dis-dolarion-stin-arktiki-aro-tin-rosia-anakoinose-o-routin>, (η εικόνα έχει ληφθεί από την υπόψη ιστοσελίδα), πρόσβαση 10 Σεπ 17.

Κορέα μέσα σε **19 ημέρες**. Είναι ένας χρόνος 30% χαμηλότερος από την συμβατική διαδρομή που διέρχεται από τη διώρυγα **του Σουέζ**. Το υπόψη τάνκερ φτιάχτηκε ειδικά για να εκμεταλλευτεί την νέα κατάσταση στην Αρκτική και τον λιγότερο πάγο που έχει να συναντήσει. Το δεξαμενόπλοιο είχε και το ίδιο δυνατότητα θραύσης του πάγου και, κατά διαστήματα στη

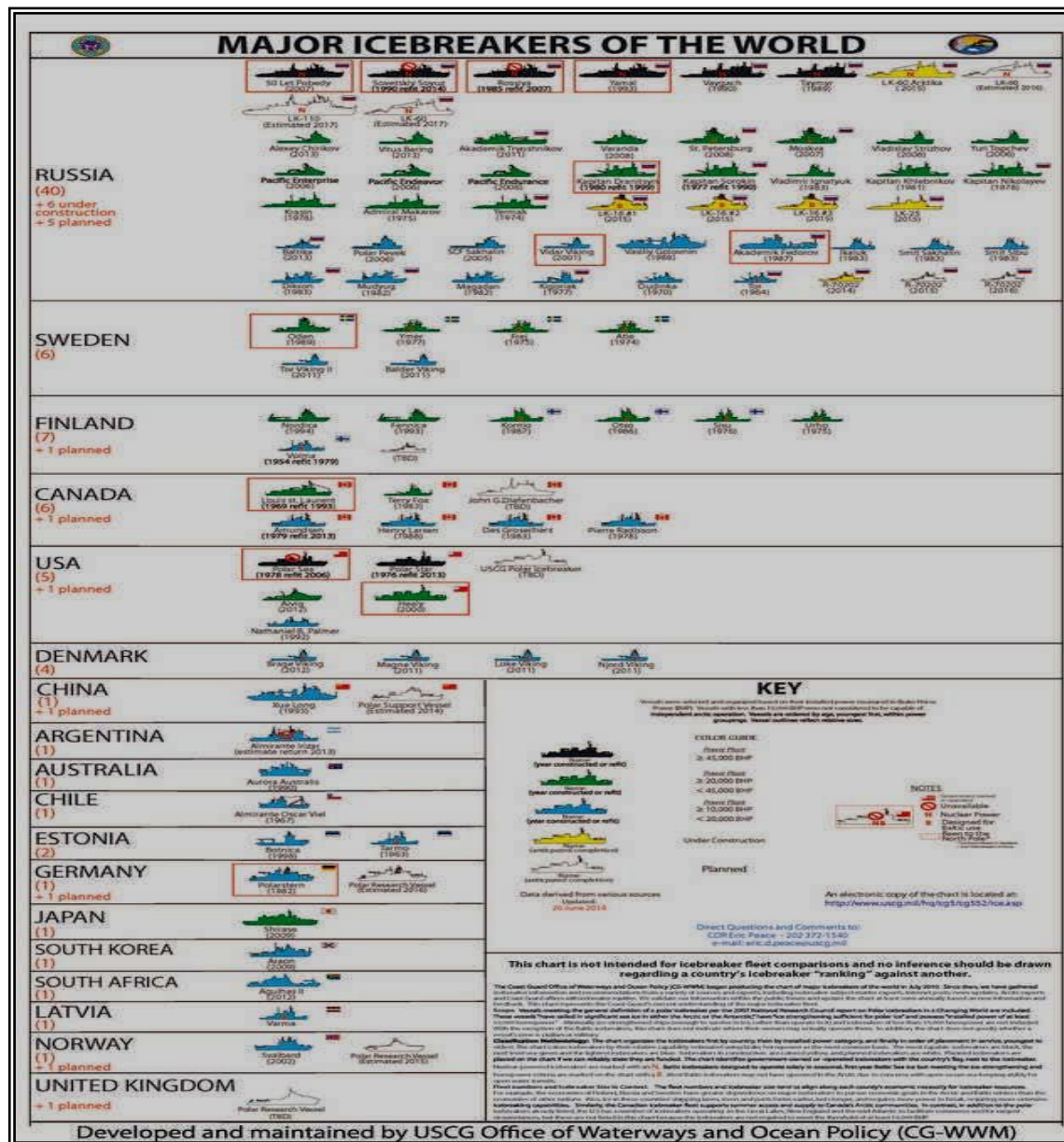


διαδρομή του, διέσχισε σημεία όπου ο πάγος έφτανε τα 1,2 μέτρα. Ακόμη περισσότερο, το τάνκερ μπορεί να χρησιμοποιήσει για καύσιμο το φυσικό αέριο που μεταφέρει, αντί μόνο ντίζελ, όπως γίνεται συνήθως, γεγονός που του δίνει μεγαλύτερη αυτονομία. Οι εκπομπές αερίων από το τάνκερ όταν καίει φυσικό αέριο είναι σημαντικά μικρότερες από τα συμβατικά πλοία: το διοξείδιο του θείου είναι κατά 90% λιγότερο και τα οξείδια του αζώτου κατά 80%.

**Περιβαλλοντικές επιπτώσεις :** Το τάνκερ είναι το πρώτο από 15 τα οποία αναμένεται να κατασκευαστούν. Από την ιδιοκτήτρια εταιρεία πιστεύουν ότι θα μπορούν να συνεχίζουν τα ταξίδια όλο τον χρόνο από τη διαδρομή του Αρκτικού Κύκλου χωρίς παγοθραυστικά και επιπλέον η ρωσική κυβέρνηση είναι και αυτή αισιόδοξη ότι τα επόμενα χρόνια το πέρασμα θα αναβαθμιστεί σε σημασία και η κυκλοφορία του θα αυξηθεί. Τα 15 πέρασματα πλοίων που **καταγράφηκαν το 2013 θα δεκαπλασιαστούν ως το 2020**. Ωστόσο οι περιβαλλοντολόγοι είναι λιγότερο ενθουσιασμένοι από τις οικονομικές προοπτικές, ακόμα ίσως και από το **θετικό «πράσινο»** αποτύπωμα του πλοίου. Οι εποχές της σπάνιας κυκλοφορίας μεγάλων πλοίων σε ένα ευαίσθητο και σε μεγάλο βαθμό ανέγγιχτο περιβάλλον φαίνεται ότι τελειώνουν. Η τακτική θαλάσσια κυκλοφορία μεγάλων πλοίων ενέχει κινδύνους, όπως την ενδεχόμενη διαρροή πετρελαίου ή τη βύθιση. Πέρα όμως από την επιφάνεια, τα τελευταία χρόνια ο ανταγωνισμός για όσα κρύβει ο **πυθόμενος** της, έχει ενταθεί.

## Συμπεράσματα για τη ρωσική αρκτική πολιτική

Η Μόσχα, διαπιστώνεται ότι έχει τον καλύτερο εξοπλισμό στο Βόρειο Πόλο, με ένα σημαντικό στόλο πυρηνικών παγοθραυστικών<sup>93</sup> συμπεριλαμβανομένου του μεγαλύτερου στον κόσμο. Ωστόσο, η ρωσική πολιτική υποδομή χρειάζεται εκσυγχρονισμό και προς τούτο πολιτική ηγεσία της χώρας, προσανατολίζεται στην επίτευξη ειρηνικών λύσεων στα προβλήματα και στις προκλήσεις που προκύπτουν σε σχέση με τις γειτονικές χώρες στην Αρκτική, προβαίνοντας σε ενέργειες που δεν αντίκεινται στο Διεθνές Δίκαιο, στην προσπάθειά της να καλλιεργήσει σχέσεις



<sup>93</sup> <http://infoanomonopolitics.bloaspot.gr/2014/02/bloa-post-2545.html#.UzU016h-vSs>, (η εικόνα έχει ληφθεί από το <http://www.foreignaffairs.gr/articles/70112/milosz-reterski/spazontas-ton-pago?page=show>), πρόσβαση 10 Σεπ '17.

εμπιστοσύνης με τα υπόλοιπα αρκτικά κράτη. Παρά τις επίσημες ανακοινώσεις της Ρωσίας για επιμονή στο Διεθνές Δίκαιο και την επιδίωξη του διεθνούς διαλόγου ως κύριου μέσου επίλυσης των διακρατικών διαφορών, υλοποιεί τις αποφάσεις της για ισχυροποίηση των στρατιωτικών της δυνατοτήτων στην Αρκτική και επιδεικνύει στα μέσα ενημέρωσης στρατιωτικές ασκήσεις και άλλες δραστηριότητες στο βορρά, ενδεχομένως ως απάντηση των ανάλογου βεληνεκούς στρατιωτικών δραστηριοτήτων γειτονικών παράκτιων αρκτικών κρατών, όπως είναι οι ΗΠΑ.

Στις 19 Ιανουαρίου 2010, πραγματοποιήθηκε σκανδιναβική σύνοδος κορυφής στο Λονδίνο, με τη συμμετοχή, εκτός του Ηνωμένου Βασιλείου, των ηγετών της Δανίας, Ισλανδίας, Νορβηγίας, Φινλανδίας, Σουηδίας, καθώς και όλων των χωρών της Βαλτικής Θάλασσας υπό την προεδρία του Ηνωμένου Βασιλείου. Αντικείμενο των συζητήσεων, ήταν το σενάριο δημιουργίας στρατιωτικής και πολιτικής οργάνωσης με τη μορφή ενός «μικρού Αρκτικού ΝΑΤΟ».<sup>94</sup> Αν και ο επίσημος στόχος των διαπραγματεύσεων ήταν «η ενίσχυση των οικονομικών και κοινωνικών σχέσεων των συμμετεχουσών χωρών», είναι φανερό ότι τα πραγματικά σχέδια της Συνόδου ήταν η συζήτηση σχετικά με τη δημιουργία ενός νέου «στρατιωτικού σχηματισμού στο Βορρά», κατόπιν σχετικής πρότασης της Μ. Βρετανίας, προφανώς ως αντισταθμιστική στρατιωτική δύναμη σε αυτή της Ρωσίας, που είχε αναπτυχθεί στα βόρεια σύνορά της το τελευταίο χρονικό διάστημα. Από τα παραπάνω προκύπτει ότι η αρκτική πολιτική της Ρωσίας και οι γεωπολιτικές της επιλογές, τίθενται περισσότερο με οικονομικούς παρά στρατιωτικούς όρους, καθόσον η Ρωσία, ακολουθώντας σαφώς τη ρεαλιστική θεώρηση των διεθνών σχέσεων σε συνδυασμό με τις στρατηγικές του «μαστιγίου και του καρότου», είναι αποφασισμένη να προστατεύσει τα εθνικά της συμφέροντα στην Αρκτική, συνεργαζόμενη με όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη και οργανισμούς, αλλά ταυτόχρονα και να προετοιμάζεται διπλωματικά και στρατιωτικά, για είναι σε θέση να αντιμετωπίσει κάθε πρόκληση.

---

<sup>94</sup> Η «**Βόρεια Διάσταση**» αποτελεί φινλανδικής έμπνευσης ευρωπαϊκή πρωτοβουλία και εμφανίστηκε για πρώτη φορά στη Σύνοδο του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Λουξεμβούργου στις 12-13 Δεκεμβρίου 1997. Την ιδέα υιοθέτησαν προς συζήτηση, για τις επόμενες Συνόδους του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, 11 χώρες της Βόρειας Ευρώπης: η Φινλανδία, η Σουηδία, η Δανία, η Γερμανία, η Εσθονία, η Λετονία, η Λιθουανία, η Πολωνία, η Νορβηγία, η Ισλανδία και η Ρωσία.

### 4.3.2 Καναδάς

Επειδή το 40% του εδάφους του Καναδά βρίσκεται στην Αρκτική, καθιστά τη χώρα αυτή, ως έναν από τους πιο σημαντικούς παράγοντες στην περιοχή. Ο Καναδάς κατά κύριο λόγο, προωθεί την εξωτερική του πολιτική, μέσω του Συμβουλίου της Αρκτικής, του οποίου κατείχε την προεδρία το 1996 και το 2013. Ο Καναδάς ασκεί στρατηγική η οποία στηρίζεται κατά κύριο λόγο σε μια κατεύθυνση τεσσάρων προτεραιοτήτων, που περιλαμβάνει την άσκηση της αρκτικής κυριαρχίας, την προώθηση της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης, την προστασία της περιβαλλοντικής κληρονομιάς του Καναδά και τη βελτίωση και ανάπτυξη της διακυβέρνησης στο Βορρά. Για τον Καναδά, η Αρκτική αποτελεί ένα ζήτημα κυριαρχίας, το οποίο κυρίως συνδέεται με το Βορειο-Δυτικό Πέρασμα και το διακανονισμό της διαφωνίας του με τις Η.Π.Α, αλλά και των άλλων κρατών, όπως η Ρωσία και η Δανία. Αν και το ζήτημα πολιτικής κυριαρχίας στο Βορρά απασχολεί εξίσου και τα υπόλοιπα κράτη τα οποία είναι προσκείμενα στην Αρκτική, η θέση του Καναδά στο «παιχνίδι της Αρκτικής» χαρακτηρίζεται από μία αξία, η οποία είναι σε μεγάλο βαθμό, συναισθηματική και συμβολική.

Αντιπροσωπευτικό παράδειγμα αποτελεί το γεγονός της αλλαγής ονομασίας του «Βορειο-Δυτικού Περάσματος» σε «Καναδικό Βορειο-Δυτικό Πέρασμα», από το σύνολο των μελών της Βουλής του Καναδά το 2004, καθώς και η δημοσκόπηση που διεξήχθη στη χώρα και προέβαλε τη σύμφωνη γνώμη της πλειοψηφίας του πληθυσμού για τη στρατιωτική παρουσία του Καναδά στην Αρκτική και την ενίσχυση της κυριαρχίας του, τον Μάρτιο του 2010, βάσει της οποίας μόνο το 10% του πληθυσμού συμφωνούσε να καμφθεί η στρατιωτική ισχύς (μόνο με μία μικρή συμβολική παρουσία των στρατιωτικών καναδικών δυνάμεων), στα βόρεια σύνορα της χώρας.

Εν κατακλείδι, η Αρκτική αποτελεί για τον Καναδά ένα αναπόσπαστο κομμάτι της διεθνούς εικόνας του, κάτι το οποίο απεικονίζεται σε καναδικές επιστημονικές αναλύσεις. Η καναδική κυβέρνηση, από τον Ιούλιο 2009, έχει αναπτύξει την αποκαλούμενη «**Βόρεια Στρατηγική**», η οποία καθορίζει ότι οι καναδικές δυνάμεις ευθύνονται για την άμυνα της χώρας, συμπεριλαμβανομένου του Βορρά και ο Καναδάς ορίζεται ως η χώρα που εγγυάται την ασφάλεια, τη σταθερότητα και την ειρήνη των αρκτικών περιοχών. Ο Καναδάς προωθεί τη διακρατική συνεργασία στην Αρκτική παράλληλα με την προώθηση των διεκδικήσεών του για την επέκταση της

υφαλοκρηπίδας, καθώς και την επιβολή μέτρων για το περιβάλλον στα εγχώρια αρκτικά του ύδατα, τηρώντας το θεσμικό πλαίσιο της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας και επιδεικνύοντας ενεργή παρουσία στο Αρκτικό Συμβούλιο. Από την υπόψη στρατηγική δεν απουσιάζει η Διακήρυξη του ILULISSAT (2008), για το νομικό πλαίσιο που θα εφαρμόζεται στην ευρύτερη περιοχή.

### **Συμπεράσματα για την αρκτική πολιτική του Καναδά**

Η Αρκτική αντιπροσωπεύει για τον Καναδά, ό,τι το Αιγαίο Πέλαγος για την Ελλάδα, καθόσον οι Καναδοί έχοντας μακρά παράδοση στο να διαβιούν στις υπο-αρκτικές περιοχές, έχουν συνδέσει το μέλλον της χώρας, με το μέλλον των αρκτικών περιοχών της επικράτειάς τους. Εκτός όμως από την συναισθηματική και συμβολική αξία της Αρκτικής, οι αρχές του Καναδά έχουν επίγνωση ότι, η εκμετάλλευση των φυσικών πόρων και οι στρατηγικές ευκαιρίες που διανοίγονται στην Αρκτική, θα διασφαλίσουν τη μελλοντική οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Συνεπώς, διαμορφώνεται η κοινή πεποίθηση ότι οι παραδοσιακές περιβαλλοντικές ευαισθησίες του καναδικού λαού για το αρκτικό περιβάλλον, θα πρέπει να συμβαδίσουν με τα στρατηγικά συμφέροντα της χώρας στον Αρκτικό Ωκεανό και προς τούτο, η καναδική κυβέρνηση, σχεδιάζει την ανάπτυξη στρατιωτικών δυνατοτήτων στην υπόψη περιοχή, σε συνδυασμό με τη δραστήρια διπλωματία σε όλους τους διεθνείς οργανισμούς.

Πολλοί μελετητές διατείνονται ότι κάποιες από τις καναδικές διεκδικήσεις στην Αρκτική, ενδεχομένως να μη στηρίζονται επακριβώς σε επιστημονικά δεδομένα και αποδείξεις, όπως για παράδειγμα η διεκδίκηση της οροσειράς LOMONOSOV. Επιπλέον υποστηρίζουν ότι δεν είναι δυνατόν να υιοθετούνται για μεγάλο χρονικό διάστημα ερμαφρόδιτες λύσεις, όπως ο χαρακτηρισμός πολεμικών πλοίων του Αμερικανικού Ναυτικού ως ερευνητικά,<sup>95</sup> προκειμένου να τους δίδεται η άδεια για να διαπλέουν το Βορειο-δυτικό Πέρασμα. Γι' αυτό και εκφράζουν αμφιβολίες για την αποτελεσματικότητα των πολιτικών επιλογών της κυβέρνησης και την αξιοπιστία της αποτροπής που επιδιώκεται με την ισχυροποίηση των στρατιωτικών δυνατοτήτων της χώρας.

---

<sup>95</sup> Ebinger Charles, Zambetakis Evie, *The geopolitics of Arctic melt*, *International Affairs* 85: 6 (2009), σελ. 1221, <http://www.brookings.edu/~media /research/files/papers /2009/11 /arctic% 20melt% 20 ebinger%20zambetakis/11 arctic melt ebinger zambetakis.pdf>, πρόσβαση 12 Σεπ '17.



### 4.3.3 ΗΠΑ

Οι ΗΠΑ αντιμετώπιζαν, μέχρι προσφάτως την Αρκτική, αποκλειστικά και μόνο ως παράγοντα οικονομίας και εθνικής κυριαρχίας. Το 1971 εξέδωσαν οδηγία, η οποία αναθεωρήθηκε μερικώς το 1983, με βάση τον αμυντικό ρόλο της Αλάσκα, αλλά με μικρή αναφορά στην ήπια ανάπτυξη για την περιοχή και με σεβασμό στο περιβάλλον. Η ένταξη του Βορρά στη γεωπολιτική πολιτική των Η.Π.Α., υλοποιήθηκε την περίοδο του Ψυχρού Πολέμου, κατά την οποία διαφοροποιήθηκε η γεωστρατηγική σημασία της Αρκτικής καθώς και ο ρόλος της στη μάχη ενάντια στην αντίπαλη δύναμη. Με το τέλος του ψυχρού πολέμου οι προτεραιότητες για τις ΗΠΑ άλλαξαν, καθόσον ως πρώτη προτεραιότητα τέθηκε η προστασία του περιβάλλοντος και της πανίδας της περιοχής και ακολούθησε, η οικονομική εκμετάλλευση των φυσικών πόρων, η ήπια ανάπτυξη και ο αμυντικός ρόλος των αρκτικών εδαφών της χώρας.

Η τελευταία εθνική στρατηγική ασφάλειας για την Αρκτική εκδόθηκε το 2013, ενώ η προηγούμενη είχε συνταχθεί το 2009 επί προεδρίας G. W. BUSH, λίγες μέρες πριν παραδώσει την ηγεσία της χώρας στον Μπαράκ Ομπάμα (B. OBAMA). Αποτελεί την πρώτη επίσημη ανακοίνωση των ΗΠΑ για μία αρκτική πολιτική, μετά το 1994, που η κυβέρνηση Κλίντον είχε θεμελιώσει την αμερικανική αρκτική πολιτική. Ειδικότερα, όπως αναφέρεται στην «Προεδρική Οδηγία 66 για την Εθνική Ασφάλεια» (NATIONAL SECURITY PRESIDENTIAL DIRECTIVE 66) τον Ιανουάριο του 2009, «η ανάγκη για τη διαμόρφωση μιας αναθεωρημένης πολιτικής για την Αρκτική, κρίνεται αναγκαία με βάση τις σύγχρονες απαιτήσεις για την αμερικανική εσωτερική ασφάλεια και άμυνα μετά τα γεγονότα της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2001, τα αποτελέσματα της κλιματικής αλλαγής, την αυξανόμενη τουριστική και εμπορική κινητικότητα στο Βορρά και της συνειδητοποίησης της ανάγκης περιβαλλοντικής προστασίας, μιας περιοχής πλούσιας σε φυσικούς πόρους». Και στις 2 στρατηγικές δηλώνεται ξεκάθαρα, ότι οι Η.Π.Α. αποτελούν ένα αρκτικό έθνος με θεμελιώδη συμφέροντα στην περιοχή της Αρκτικής, δίνουν έμφαση στη γεωστρατηγική σημασία της περιοχής και βασίζονται κυρίως στα αμυντικά πυραυλικά της συστήματα. Η στρατηγική του 2009 παραμένει το θεμελιώδες και ουσιαστικό έγγραφο της πολιτικής των Η.Π.Α. για την περιοχή, παρότι στη στρατηγική του 2013 εκφράζονται πιο ολοκληρωμένα τα αμερικανικά συμφέροντα. Οι ΗΠΑ παραμένουν το μόνο αρκτικό κράτος που δεν υπέγραψε ακόμα και δεν έχει

επικυρώσει την UNCLOS, ωστόσο συνήθως ενεργούν σύμφωνα με τις διατάξεις της, ερμηνεύοντάς την ως Εθιμικό Διεθνές Δίκαιο.

### **Συμπεράσματα για την αρκτική πολιτική των Η.Π.Α**

Η διαμόρφωση της αρκτικής πολιτικής των Η.Π.Α χαρακτηρίζεται από καθυστέρηση υλοποίησης καθώς και από έλλειψη συγκεκριμένης κατεύθυνσης. Ενδεικτική είναι η περιγραφή του Αμερικανού αναλυτή SCOTT G. BORGERSON, ο οποίος αναφέρει ότι «οι ΗΠΑ, μία παντοδύναμη χώρα παγκοσμίως με 1000 μίλια αρκτικής ακτογραμμής, εξαιτίας δική της αμέλειας, έχει αφεθεί εκτός αρκτικού παιχνιδιού, κυρίως με τη μη επικύρωση της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας». Παράλληλα, οι Η.Π.Α δεν πέτυχαν να επενδύσουν ικανοποιητικά στο στόλο τους σε παγοθραυστικά, παρόλο που εξακολουθούν να διατηρούν ένα μεγάλο εμπορικό ναυτικό, το 17<sup>ο</sup> στον κόσμο. Επιπλέον, η επικρατούσα οικονομική συγκυρία καθιστά δύσκολη έως απαγορευτική την απορρόφηση κρατικών κονδυλίων για τον απαιτούμενο εκσυγχρονισμό του στόλου των παγοθραυστικών, ενώ το αμερικανικό Πολεμικό Ναυτικό αναζητά ακόμη συγκεκριμένη ταυτότητα δράσης στα αρκτικά ύδατα εκ μέρους της αμερικανικής κυβέρνησης. Οι Η.Π.Α, βάσει της νέας αρκτικής πολιτικής που εγκαθιδρύθηκε με την Προεδρική Οδηγία 66, η οποία βρίσκεται σε ισχύ, επιζητούν να συμμετάσχουν πλέον ενεργά στο αρκτικό ζήτημα και να αποκτήσουν πρωταγωνιστικό ρόλο, ως «ρυθμιστές» στη διακυβέρνηση της Αρκτικής και στην ενεργειακή και εμπορική της αξιοποίηση. Συγκεκριμένα, σε **θεσμικό επίπεδο**, μέσα από τη συμμετοχή τους στο Αρκτικό Συμβούλιο, σε **διπλωματικό επίπεδο**, μέσα από τις διμερείς σχέσεις που καλλιεργούν για την επίλυση των διαφωνιών με τα γειτονικά παράκτια κράτη, σε **επιστημονικό/περιβαλλοντικό επίπεδο**, μέσα από την πραγματοποίηση διακρατικών επιστημονικών συνεργασιών και επιστημονικών φόρουμ, όσο και σε **στρατιωτικό επίπεδο**, μέσα από τη διεύρυνση του NATO στο Βορρά, το οποίο θα λειτουργεί αντισταθμιστικά και προληπτικά απέναντι στην αύξηση της ρωσικής στρατιωτικής ισχύος.

#### **4.3.4 Δανία (Γροιλανδία)**

Το Βασίλειο της Δανίας (το οποίο αποτελείται από τη Δανία, τις Νήσους Φερόε και τη Γροιλανδία), δημοσίευσε το 2011 τη στρατηγική πολιτική του για την Αρκτική. Από αυτή την πολιτική, διαφαίνεται η προσπάθεια να ξεκαθαριστεί ότι, υπάρχει μια ενοποιημένη και ενιαία αντιμετώπιση των αρκτικών ζητημάτων, χωρίς την πρόθεση να τροποποιηθεί η αναλογία ισχύος των τριών κρατών του Βασιλείου. Η Δανία, η

οποία έγινε μέλος της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας το 2004, αποτελεί ένα από τα πέντε αρκτικά παράκτια κράτη, κατέχει μία από τις πιο σημαντικές αρκτικές ακτογραμμές, χάρη στο νησί της Γροιλανδίας και είναι ένα από τα Μόνιμα Μέλη του Αρκτικού Συμβουλίου. Οι δανέζικες εξερευνησεις στην Αρκτική ανάγονται από τον 17ο αιώνα, ενώ η Γροιλανδία αποτελεί αποικία της Δανίας από το 1814. Παρά τη σχετική αυτονομία, η οποία της παραχωρήθηκε από την κυβέρνηση της Κοπεγχάγης το 1979<sup>96</sup> και την πραγματοποίηση δημοψηφίσματος από το λαό της Γροιλανδίας για μεταβίβαση περαιτέρω αρμοδιοτήτων στην τοπική κυβέρνηση της Γροιλανδίας, η Δανία εξακολουθεί να κρατά τα ηνία της εξωτερικής πολιτικής, της ασφάλειας και άμυνας και της οικονομικής πολιτικής της Γροιλανδίας.

Η Δανία μαζί με τη Γροιλανδία και τα νησιά FAROES δημοσίευσε την αρκτική στρατηγική της, στις 23 Αυγούστου 2011, με την ονομασία «Η Αρκτική Στρατηγική του Βασιλείου της Δανίας για το 2020».<sup>97</sup> Όπως αναφέρεται στην υπόψη στρατηγική, η Δανία έχει ως στόχο «μια ειρηνική, ασφαλή, απαλλαγμένη από κινδύνους Αρκτική, με αυτοτροφοδοτούμενη ανάπτυξη, με σεβασμό προς το εύθραυστο περιβάλλον της Αρκτικής, σε στενή συνεργασία με τους εσωτερικούς της συνεργάτες». Γενικώς, η προσέγγιση του Δανικού Βασιλείου (Δανία) για την αρκτική πολιτική, στοχεύει στην αποφυγή των συγκρούσεων με στόχο αμοιβαία επωφελείς συνεργασίες, καθώς και προσπάθεια εγκαθίδρυσης της θέσης της ως αρκτική δύναμη. Σημείο κλειδί της στρατηγικής είναι η ασφαλής και σταθερή Αρκτική μέσω της εφαρμογής των κανόνων του διεθνούς δικαίου, της συνεργασίας για τη θαλάσσια ασφάλεια με προληπτικά μέτρα και εκπαίδευση, όπως επίσης και η άσκηση κυριαρχίας από τις ένοπλες δυνάμεις της Δανίας, ενώ δίνει παράλληλα ιδιαίτερη έμφαση στην ανάπτυξη της εμπιστοσύνης και της συνεργασίας με τα υπόλοιπα αρκτικά κράτη.

Λόγω της προαναφερθείσας αρκτικής στρατηγικής, προβλέπεται για τις στρατιωτικές δυνάμεις της Δανίας, να αναβαθμίσουν τις χερσαίες και αεροναυτικές δυνατότητές τους, ώστε να αναλάβουν σημαντικά καθήκοντα για τη διατήρηση της ειρήνης και της σταθερότητας στην Αρκτική και στη Γροιλανδία. Οι περιοχές πέριξ

---

<sup>96</sup> Η Γροιλανδία ανήκει μεν πολιτικά στη Δανία και αποτελεί μέρος της Ευρώπης, αλλά έχει καθεστώς αυτοδιάθεσης. Συγκεκριμένα, το 1979 η Δανία παραχώρησε μερική αυτονομία στη Γροιλανδία, το λεγόμενο καθεστώς «HOME RULE», ενώ το 2008 διεξήχθη δημοψήφισμα από το γροιλανδικό λαό, όπου αποφασίστηκε η μεταβίβαση από το καθεστώς «αυτοδιακυβέρνησης» (HOME RULE) σε καθεστώς «αυτονομίας» (SELF RULE), για το οποίο έδωσε τη συγκατάθεσή της η κυβέρνηση της Δανίας το 2009.

<sup>97</sup> [http://um.dk/en/~media/UM/English-site/Documents/Politics-and-diplomacy/Arktis Rapport UK 210x270 Final Web.ashx](http://um.dk/en/~media/UM/English-site/Documents/Politics-and-diplomacy/Arktis_Rapport_UK_210x270_Final_Web.ashx), πρόσβαση 15 Σεπ 2017.

της Γροιλανδίας, οι οποίες διεκδικούνται από τη Δανία, εκτιμάται ότι είναι ιδιαίτερα «πλούσιες» σε φυσικούς πόρους, καθόσον υπολογίζεται ότι, περίπου 17 δισεκατομμύρια βαρέλια βρίσκονται στο βυθό της θάλασσας μεταξύ της Γροιλανδίας και του Καναδά. Επιπλέον, το καλοκαίρι του 2006 ανακαλύφθηκαν 236 διαμάντια στη δυτική πλευρά του νησιού, το μεγαλύτερο εκ των οποίων είχε βάρος 2,4 καράτια, ενώ μία εταιρεία της Αυστραλίας, εξέφρασε την προθυμία να ανοίξει μεταλλωρυχείο ουρανίου στη Νότια Γροιλανδία, με χρονικό ορίζοντα 40 χρόνων. Με βάση το Ινστιτούτο Γεωλογικής Έρευνας των Η.Π.Α, εκτιμάται η ύπαρξη 31 δισεκατομμυρίων βαρελιών πετρελαίου και μεγάλες ποσότητες φυσικού αερίου στην ανατολική πλευρά του νησιού, ενώ στον υποθαλάσσιο βυθό των δυτικών ακτών του νησιού, εκτιμάται ότι υπάρχουν πάνω από 110 δισεκατομμύρια βαρέλια πετρέλαιο.

#### **Συμπεράσματα για την αρκτική πολιτική της Δανίας**

Η Δανία εφαρμόζει με συνέπεια, μεθόδους ήπιας ισχύος, τόσο αναφορικά με το ζήτημα της κυριαρχίας της στη Γροιλανδία, όσο και απέναντι στα ζητήματα των διεκδικήσεων και διαφορών της στην Αρκτική. Επιδιώκει την επίτευξη των στόχων της και τη διασφάλιση των συμφερόντων της, μέσα από συλλογικούς - συνεργατικούς θεσμούς, όπως το Αρκτικό Συμβούλιο και το ΝΑΤΟ. Παράλληλα έχει τη δυνατότητα, λόγω της ισχυρής της οικονομίας αλλά και της ύπαρξης ισχυρής βούλησης, όπως εξήγγειλε στην αρκτική της στρατηγική, να ενισχύσει ανάλογα τις στρατιωτικές της δυνατότητες.

#### **4.3.5 Νορβηγία**

Η Αρκτική αποτελεί για τη Νορβηγία, την υπ' αριθμόν ένα προτεραιότητά της στον τομέα της εξωτερικής πολιτικής, καθόσον το 2003 το Υπουργείο Εξωτερικών της Νορβηγίας δημοσίευσε την «Λευκή Βίβλο στο Βορρά», όπου αναφέρονταν στα εθνικά συμφέροντα και στο ρόλο της χώρας στην Αρκτική. Η «Λευκή Βίβλος» έχει συμπεριληφθεί ήδη από το Δεκέμβριο του 2006 σε ένα μακροσκελές κείμενο με τίτλο «THE NORWEGIAN GOVERNMENT'S HIGH NORTH STRATEGY»<sup>98</sup> στο οποίο συμπεριλαμβάνονται θέματα ενέργειας, περιβάλλοντος, συγκρούσεων, στρατηγικής και στρατιωτικής πολιτικής, έρευνας, παράδοσης, μεταφορών και επιχειρηματικής ανάπτυξης, καθώς επίσης και ειδική αναφορά για τη συνεργασία με τη Ρωσία. Χαρακτηριστική κυβερνητική κίνηση που αποδεικνύει τη στρατηγική σημασία του Βορρά για τη Νορβηγία, είναι η απόφαση μεταφοράς του αρχηγείου των

<sup>98</sup> <http://www.regjeringen.no/upload/Ud/Vedlegg/strategien.pdf>, πρόσβαση 13 Σεπ 2017.

στρατιωτικών δυνάμεων της χώρας από το OSLO στην πόλη BARDUFOSΣ βορειότερα. Επιπλέον, η Νορβηγία προωθεί συστηματικά τις στρατιωτικές της δυνατότητες, με την απόκτηση καινούργιων σύγχρονων φρεγατών και νέου στόλου των μαχητικών αεροσκαφών.

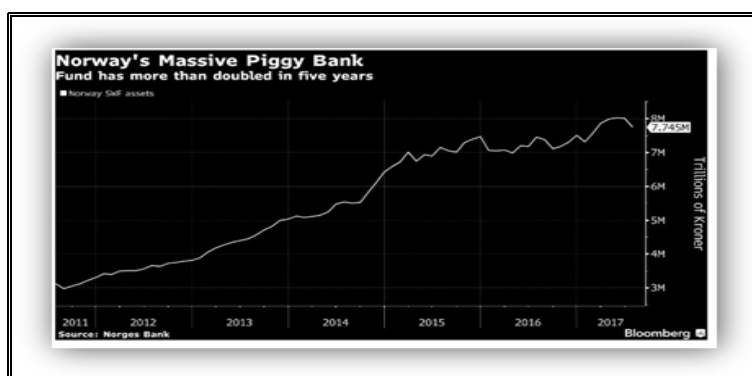


Η Νορβηγία αποδίδει ιδιαίτερο βάρος, στην εξόρυξη πετρελαίου στη Θάλασσα Μπάρεντς με απώτερο σκοπό τη μελλοντική ανάπτυξη των δραστηριοτήτων, σε συνδυασμό με την υποστήριξη των τοπικών επιχειρήσεων. Επειδή η νορβηγική εξωτερική πολιτική αναγνωρίζει τη Ρωσία ως τον κύριο δρώντα στην Αρκτική, προς τούτο αποσκοπεί στη διατήρηση καλών σχέσεων με τη Ρωσική Ομοσπονδία ως τον κύριο σύμμαχό της στην περιοχή. Σημειώνεται ότι το 2017, η Νορβηγία διπλασίασε την εκτίμησή της για τους ανεξερεύνητους πόρους πετρελαίου και φυσικού αερίου στην περιοχή της Αρκτικής Θάλασσας του Μπάρεντς, καθώς συμπεριλήφθηκε για πρώτη φορά, πρώην αμφισβητούμενη περιοχή που συνορεύει με τη Ρωσία. Η νέα πρόβλεψη της Νορβηγικής Διεύθυνσης Πετρελαίου (NORWEGIAN PETROLEUM DIRECTORATE - NPD) εκτιμά ότι περίπου 2,8 δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα πετρελαίου (17,6 δισεκατομμύρια βαρέλια), θα μπορούσαν ακόμα να βρεθούν στο Μπάρεντς, από 1,4 δισεκατομμύρια που είχαν εκτιμηθεί νωρίτερα. «Ο αριθμός αυτός, θα μπορούσε να αποδειχθεί χαμηλότερος ή θα μπορούσε να είναι πολύ υψηλότερος», δήλωσε η Γενική Διευθύντρια της NPD, BENTE NYLAND.<sup>99</sup>

Η πετρελαϊκή βιομηχανία στη Νορβηγία έχει σημειώσει μεγάλη ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια, ενώ το επίπεδο παραγωγής έχει αυξηθεί εξαιρετικά τα τελευταία χρόνια, καθώς ανακαλύπτονται συνεχώς νέα κοιτάσματα. Κρίνεται σκόπιμο να αναφερθεί ότι οι συνολικές επενδύσεις της χώρας σε πετρέλαιο, ανήλθαν στα 25 δισεκατομμύρια δολάρια το 2010, ενώ τα πετρελαϊκά αποθέματα της νορβηγικής υφαλοκρηπίδας υπολογίζονταν σε 13,4 δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα ισοδύναμων πετρελαίου. Σημειώνεται ότι το 2017, το αποθεματικό που έχει σωρευτεί το κρατικό

<sup>99</sup><http://www.worldenergynews.gr/index.php//item/7230-h-norbhgia-diplasiazei-tis-ektimhseis-gia-to-petrelaio-kai-to-fysiko-aer- ioy-sth-thalassa-toy-mparent>, πρόσβαση 10 Δεκ 17. Η BENTE NYLAND, είναι νορβηγίδα γεωλόγος, γεννημένη στις 12 Αυγούστου 1958. Είναι Γενική Διευθύντρια της Νορβηγικής Διεύθυνσης Πετρελαίου (NPD) από την 1η Ιανουαρίου 2008, στην οποία διορίστηκε από την Κυβέρνηση της Νορβηγίας, σε συνεδρίαση του υπουργικού συμβουλίου στις 21 Δεκεμβρίου 2007. Είναι συναργάτης της Νορβηγικής Ακαδημίας Τεχνολογικών Επιστημών.

επενδυτικό ταμείο της Νορβηγίας, προσεγγίζει το ένα τρισ. δολάρια και στόχος του είναι, να διασφαλίσει την ευημερία της χώρας και στις επόμενες γενιές, εκμεταλλεύόμενο τα έσοδα από τις πωλήσεις πετρελαίου. Μετά την απόδοση (διαμορφώθηκε στο 2,6%) που εμφάνισαν οι επενδύσεις που έχει πραγματοποιήσει σε όλο τον κόσμο κατά το 2<sup>ο</sup> τρίμηνο 2017, η αξία του ταμείου στις 30 Ιουνίου 2017, ανερχόταν πλέον επισήμως στα 957,13 δισ. δολάρια (8,02 τρισ. κορώνες).<sup>100</sup>



Η διευθέτηση των διαφορών με τη Ρωσία για το θαλάσσιο σύνορό τους, κρινόταν ως απαραίτητη προϋπόθεση, καθόσον τόσο η Νορβηγία όσο και η Ρωσία είναι άμεσα εξαρτημένες από την παραγωγή υδρογονανθράκων. Μόνο με την αποκατάσταση των σχέσεων, θα ήταν δυνατή η άμεση εκμετάλλευση των σημαντικών κοιτασμάτων πετρελαίου και φυσικού αερίου στην περιοχή, με τη συνδρομή και ξένων επενδυτικών κεφαλαίων μέσα από εταιρικές συμφωνίες. Η Νορβηγία επιδιώκει παράλληλα και μία ισχυρή παρουσία του NATO στο Βορρά και είναι η μόνη η οποία υποστηρίζει ένθερμα και χωρίς σκεπτικισμό αυτή την προοπτική. Η υπουργός Άμυνας της χώρας (από το 2013 έως το 2017) INE ERIKSEN SOREIDE,<sup>101</sup> είχε διατυπώσει σε παλαιότερες δηλώσεις της, τη συνδρομή της χώρας για μεγαλύτερη εμπλοκή του NATO στο ζήτημα της ασφάλειας του Βορρά και τον κομβικό ρόλο που θα έχει η νατοϊκή συμμαχία στο εξής, για τη διατήρηση της ειρήνης στην περιοχή της Αρκτικής.

### **Συμπεράσματα για την αρκτική πολιτική της Νορβηγίας**

Η πολιτική της Νορβηγίας για την Αρκτική, υλοποιείται με τη βοήθεια της πολιτικής και στρατιωτικής ηγεσίας και χαρακτηρίζεται από διακρατική συνεργασία, με παράλληλη ενδυνάμωση της ασφάλειάς της στο Βορρά και στις διασυνοριακές της

<sup>100</sup> <http://www.liberal.gr/arthro/160588/agores/2017/plisiaziei-to-ena-tris-dolaria-to-kratiko-ependutiko-tameio-tis-norbigias.html>, (η εικόνα έχει ληφθεί από την υπόψη ιστοσελίδα), πρόσβαση 7 Δεκ 17.

<sup>101</sup> Η Ine Marie Eriksen Søreide (γεννήθηκε στις 2 Μαΐου 1976) είναι Υπουργός Εξωτερικών από το 2017 και η πρώτη γυναίκα που κατέχει τη θέση αυτή.

θαλάσσιες ζώνες. Το πιο μεγάλο κυβερνητικό βάρος, εστιάζει στην κατεξοχήν ειρηνική διευθέτηση των διαφορών προς κοινό οικονομικό όφελος της χώρας αλλά και όλων των γειτονικών κρατών. Η «ήπια ισχύς» και η επίτευξη της ειρηνικής σταθερότητας στην αρκτική περιοχή μέσα από την «ισορροπία δυνάμεων», θεωρείται ως η καταλληλότερη στρατηγική στο Βορρά για τη Νορβηγία, η οποία μετέχει στο Αρκτικό Συμβούλιο. Κύρια μέριμνα της χώρας είναι η διευθέτηση των διαφορών με τα παράκτια αρκτικά κράτη και η εξασφάλιση της ασφάλειας στην περιοχή, για την ανάπτυξη επενδυτικών και οικονομικών δραστηριοτήτων.

#### **4.3.6 Φινλανδία**

Η Φινλανδία αυτοπροβάλλεται ως ένας αρκτικός παίκτης, αν και δεν αποτελεί παράκτιο αρκτικό κράτος, καθόσον αποτελεί μέρος της αρκτικής ιστορίας και το ένα τρίτο της επικράτειάς της βρίσκεται βόρεια του αρκτικού κύκλου. Η ιστορία και η γεωγραφία είναι δύο παράγοντες που δικαιολογούν το πρωταρχικό ενδιαφέρον απέναντι στα αρκτικά ζητήματα, συμπεριλαμβανομένων σημαντικών οικονομικών, πολιτικών και ζητημάτων ασφαλείας στην περιοχή.

Η Φινλανδία, ως έβδομο από τα 8 κράτη-μέλη του Αρκτικού Συμβουλίου, δημοσίευσε το επίσημο έγγραφο της κυβέρνησης για την «Αρκτική Στρατηγική» τον Ιούνιο του 2010. Το υπόψη έγγραφο, εστιάζει σε θέματα εξωτερικών σχέσεων καθώς και σε ζητήματα ασφαλείας, περιβάλλοντος, οικονομίας, υποδομών και ανάπτυξης φινλανδικών μεταφορών, σε θέματα για τους αυτόχθονες πληθυσμούς της Αρκτικής, καθώς επιπλέον και σε ζητήματα θεσμών, όπως την ενίσχυση του ρόλου του Αρκτικού Συμβουλίου και την ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής αρκτικής πολιτικής.

Στις 23 Αυγούστου 2013, το πρωθυπουργικό γραφείο, δημοσίευσε μια νέα πολιτική για την Αρκτική, η οποία εστίαζε στην προώθηση της θέσης της Φινλανδίας στην Αρκτική και τόνιζε τους 4 πυλώνες: «την Φινλανδία ως αρκτική χώρα, την ανάπτυξη τεχνολογίας για την Αρκτική, την έμφαση στη βιώσιμη ανάπτυξη και τα περιβαλλοντικά ζητήματα, καθώς και τη διεθνή συνεργασία». Επιπλέον η Φινλανδία, αν και αποτελεί μία από τις μικρότερες αρκτικές χώρες, υποστήριζε μια ειρηνική λύση των διαφορών στην Αρκτική καθώς και την ανάγκη για συλλογική συνεργασία πάνω στα αρκτικά ζητήματα. Σημειώνεται ότι, επειδή η Φινλανδία συνορεύει με τη Ρωσία, οι επιπτώσεις και συνέπειες μιας ένοπλης σύγκρουσης στην ευρύτερη περιοχή θα ήταν καταστροφικές.

Η Φινλανδία, καθώς αποτελεί μία από τις μικρότερες αρκτικές χώρες, υποστηρίζει τη συλλογική συνεργασία σχετικά με τα ζητήματα της Αρκτικής. Αναφορικά με την ενεργειακή πολιτική της, η Φινλανδία έχει προσανατολίσει το επενδυτικό αρκτικό της ενδιαφέρον, στη Θάλασσα του BARENTS και στη Χερσόνησο YAMAL. Σημειώνεται ότι η Φινλανδία έχει ένα ικανό αριθμό εταιρειών με μεγάλη τεχνογνωσία στον τομέα της ενέργειας καθώς και μία ναυπηγική πρωτοπόρα ναυπηγική βιομηχανία.

#### **Συμπεράσματα για την αρκτική πολιτική της Φινλανδίας**

Η πολιτική<sup>102</sup> της Φινλανδίας για την Αρκτική, υλοποιείται προς την κατεύθυνση τριών γενικών στόχων. Πρώτον, «η συνεργασία βάσει διεθνών συνθηκών θέτει τα θεμέλια για τις δραστηριότητες της Φινλανδίας στην περιοχή της Αρκτικής» δεύτερον, «η Φινλανδία επιδιώκει να αυξήσει τη διεθνή συνεργασία σε θέματα της Αρκτικής σε παγκόσμιο και περιφερειακό επίπεδο και στις διμερείς σχέσεις» και τρίτον, «η Φινλανδία θεωρεί σημαντικό να αναπτύξει η ΕΕ την πολιτική της Αρκτικής» και προτείνει τη δημιουργία ενός κέντρου πληροφόρησης της Αρκτικής της ΕΕ στη Φινλανδία.

#### **4.3.7 Σουηδία**

Η Σουηδία μαζί με τη Φινλανδία, τη Νορβηγία και τη Ρωσία, συνεργάζονται στο πλαίσιο της Ευρω-Αρκτικής Συνεργασίας στην περιοχή του BARENTS. Η Σουηδία ως μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά όχι του NATO,<sup>103</sup> έχει μία λιγότερο ενεργή προσέγγιση σχετικά με τα αρκτικά ζητήματα συγκριτικά με τα υπόλοιπα προαναφερόμενα κράτη. Σημειώνεται ότι, η Σουηδία έχει εκφράσει παράπονα για την εξαίρεσή της από τη Διάσκεψη του Αρκτικού Συμβουλίου στο ILLULISSAT το 2008 και τη Συνάντηση των Υπουργών Εξωτερικών των πέντε αρκτικών κρατών στην πόλη CHELSEA του Καναδά το 2010, δηλώνοντας με τον τρόπο αυτό, ότι επιθυμεί να συμμετάσχει σε όλα τα σοβαρά προβλήματα που αφορούν την περιοχή.

Για τη Σουηδία, της οποίας το ένα τέταρτο της επικράτειάς της βρίσκεται βορείως του Αρκτικού Κύκλου, η Αρκτική δεν αποτέλεσε ποτέ πεδίο ξεχωριστής

<sup>102</sup> [http://www.geopoliticsnorth.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=151:june-2010-finland-recently-presented-its-first-arctic-strategy-&catid=38:finland&Itemid=106](http://www.geopoliticsnorth.org/index.php?option=com_content&view=article&id=151:june-2010-finland-recently-presented-its-first-arctic-strategy-&catid=38:finland&Itemid=106), πρόσβαση 10 Δεκ 17.

<sup>103</sup> Κατά την επίσκεψη του Σουηδού υπουργού Άμυνας Πέτερ Χούλτβιστ, στο Πεντάγωνο στα μέσα Μαΐου 2017, ο υπουργός άμυνας των ΗΠΑ, JIM MATTIS δήλωσε τα εξής: «Η Αμερική δεν θα εγκαταλείψει τους δημοκρατικούς συμμάχους και τους εταίρους μας και θα συμπαρασταθούμε στη Σουηδία (...). Δεν είναι σύμμαχος του NATO, αλλά εξακολουθεί να είναι, από τη δική μας άποψη, φίλος και σύμμαχος», προσβάσιμο στο <https://www.icds.ee/blog/article/more-allied-than-a-nato-ally-the-almost-fundamental-shift-in-swedish-security-policy>, πρόσβαση 20 Δεκ 17.



πολιτικής, καθώς οι όποιες δράσεις της, αφορούσαν μόνο το φάσμα της εσωτερικής πολιτικής, και ειδικότερα της οικονομικής και περιφερειακής. Την τελευταία δεκαετία, η λέξη «Αρκτική», άρχισε να αναγράφεται σε επίσημα σουηδικά έγγραφα της κυβέρνησης, ενώ ξεκίνησε να εκδηλώνεται επαύξηση του ενδιαφέροντος για την ευρύτερη περιοχή, εξαιτίας των νέων εξελίξεων. Σημειώνεται ότι, η Σουηδία ήταν το τελευταίο αρκτικό κράτος που δημοσίευσε μια Αρκτική Στρατηγική Πολιτική το 2011, η οποία έδινε έμφαση σε 3 τομείς: το κλίμα και την προστασία του περιβάλλοντος, την οικονομική ανάπτυξη και τη δυνατότητα διαβίωσης των κατοίκων της περιοχής. Η Σουηδία είναι ένθερμος υποστηρικτής της αποστρατικοποίησης της περιοχής,<sup>104</sup> δίνει βαρύτητα στην ανάγκη σεβασμού του Δικαίου κατά τη διάρκεια της εξερεύνησης των πόρων της περιοχής και συντελεί στην προώθηση ειρηνικών λύσεων για τις αρκτικές διαφορές που δημιουργούνται.

Σημειώνεται ότι, η Νορβηγία, η Σουηδία και η Φινλανδία επιδιώκουν τη δημιουργία του φορέα «Συνεργασία των Βόρειων Χωρών στο ζήτημα της Ασφάλειας» (A NORDIC SECURITY PARTNERSHIP), ο οποίος, σύμφωνα με τους Αμερικανούς μελετητές Alexander Moens και Alan W. Dowd, πρόκειται να λειτουργήσει προληπτικά ως «ανάχωμα» απέναντι «στη ρωσική επέκταση στον ενεργειακό πλούσιο βορρά».<sup>105</sup>

#### 4.3.8 Ισλανδία

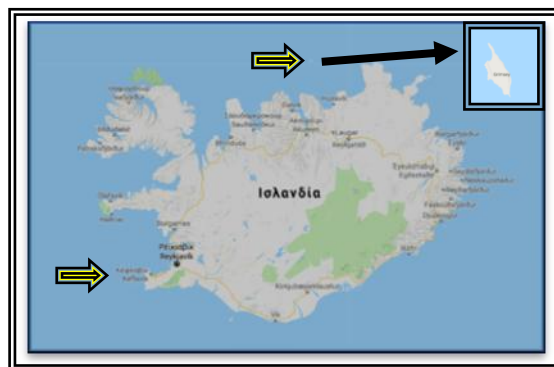
Η Ισλανδία είναι ένα «υποαρκτικό κράτος», καθώς ένα μικρό τμήμα της επικράτειάς της εντοπίζεται γεωγραφικά εντός του Αρκτικού Κύκλου, τα όρια του οποίου διέρχονται μέσα από το νησί GRIMSEY (μικρό νησί βορείως της Ισλανδίας).<sup>106</sup> Κατά συνέπεια, μαζί με τη Σουηδία και τη Φινλανδία, ανήκει στην ομάδα των «μη αρκτικών παράκτιων κρατών».

<sup>104</sup> Από 11 έως 29 Σεπτεμβρίου 2017, διεξήχθη στην περιοχή, η άσκηση AURORA 2017, η οποία ήταν μια στρατιωτική άσκηση που διεξήχθη στη Σουηδία, η μεγαλύτερη σε 24 χρόνια, με περίπου 20.000 στρατιώτες (εκ των οποίων περίπου 1.000 στρατιώτες από τις Ηνωμένες Πολιτείες) και ορισμένες άλλες χώρες του NATO. Ο υπουργός Άμυνας της χώρας, Peter Hultqvist και ο στρατηγός Micael Bydén δημοσίευσαν ένα άρθρο, στο οποίο επισήμαναν ότι η υπόψη άσκηση «θα στείλει ένα ισχυρό μήνυμα σχετικά με το κόστος της επίθεσης στη Σουηδία και συνεπώς θα συμβάλει στη σταθερότητα της κατάστασης ασφαλείας στην περιοχή», διαθέσιμο στο <https://www.icds.ee/blog/article/more-allied-than-a-nato-ally-the-almost-fundamental-shift-in-swedish-security-policy/> πρόσβαση 20 Δεκ 2017.

<sup>105</sup> Moens, Alexander & Dowd, Alan W. (2009), *Taking action in the Arctic- The USA and Canada must work together*, Fraser Forum 04/09, Fraser Institute, διαθέσιμο στο <http://alanwdowd.com/Articles.aspx?ArticleId=444>, πρόσβαση 10 Σεπ 2017.

<sup>106</sup> Keil, Kathrin (2010), *The EU in the Arctic 'Game'- The Concert of Arctic Actors and the EU's Newcomer Role*, Berlin, Berlin Graduate School for Transnational Studies, διαθέσιμο στο [http://edocs.fu-berlin.de/docs/servlets/MCRFileNodeServlet/FUDOC\\_Servlet/000000001805/The\\_EU\\_in\\_the\\_Arctic\\_Game\\_Kathrin\\_Keil\\_con\\_f.-1.pdf?hosts=](http://edocs.fu-berlin.de/docs/servlets/MCRFileNodeServlet/FUDOC_Servlet/000000001805/The_EU_in_the_Arctic_Game_Kathrin_Keil_con_f.-1.pdf?hosts=), πρόσβαση 11 Σεπ 2017.

Η Ισλανδία απέδιδε στρατηγική ερμηνεία στα αρκτικά ζητήματα, κυρίως λόγω της σημαντικής αμερικανικής βάσης αεροπορίας και ραντάρ στο KEFLAVIK κατά τη διάρκεια του Ψυχρού Πολέμου. Μετά τη μονομερή απομάκρυνση των αμερικανικών



δυνάμεων από την Ισλανδία μετά από 55 χρόνια και την εξάλειψη κάθε στρατηγικού αμερικανικού στρατιωτικού ενδιαφέροντος, δημιουργήθηκε μία «νέα γεωπολιτική πραγματικότητα» για την Ισλανδία.

Στην έκθεση εξωτερικής πολιτικής του υπουργείου εξωτερικών, η οποία δημοσιεύτηκε το 2009, διαφαίνεται η σημασία που αποδίδει η Ισλανδία για την περιοχή της Αρκτικής και ειδικότερα αναφέρεται σε θέματα πολυδιάστατης συνεργασίας, ασφάλειας και άμυνας στο Βορρά, μεταφορών, πολιτισμού και επιστημονικού ελέγχου, φυσικών πόρων και περιβάλλοντος. Στην προαναφερόμενη έκθεση, το Υπουργείο Εξωτερικών χαρακτηρίζει το Βορρά «ως μια περιοχή - κλειδί για την εξωτερική πολιτική της χώρας»<sup>107</sup> και επισημαίνει την ανάγκη ενίσχυσης του ρόλου της Ισλανδίας, στη λήψη αποφάσεων για την περιοχή σε διεθνές επίπεδο, ακόμη και της αποδοχής της χώρας ως ένα αρκτικό παράκτιο κράτος στο τραπέζι των αρκτικών διαπραγματεύσεων των «Α5».

Τα βασικά ενδιαφέροντα της Ισλανδίας που διατυπώνονται στην Αρκτική, εξαρτώνται κατά κύριο λόγο, από τη γεωγραφική και γεωστρατηγική θέση της, καθώς και τις μελλοντικές βλέψεις της αναφορικά με την αναγνώριση των συνόρων της επί της Αρκτικής, από τη διεθνή κοινότητα και ιδιαίτερα τα κυρίαρχα πέντε αρκτικά κράτη. Επιπλέον, η Ισλανδία δεν προβάλλει επισήμως καμία εδαφική διεκδίκηση για τους φυσικούς πόρους της αρκτικής περιοχής, λόγω του διεθνούς προσδιορισμού της ως «υποαρκτικό κράτος». Ο στρατηγικός στόχος της χώρας, εκτιμώντας τη θέση που κατέχει γεωγραφικά, είναι η καθιέρωσή της ως τον κατεξοχήν τροφοδότη ενεργείας των Η.Π.Α, με τη μεταφορά πετρελαίου και φυσικού αερίου από τους ενεργειακούς αγωγούς της Ρωσίας και της Νορβηγίας.

<sup>107</sup> Keil, Kathrin (2010), *The EU in the Arctic 'Game'- The Concert of Arctic Actors and the EU's Newcomer Role*, Berlin, Berlin Graduate School for Transnational Studies, διαθέσιμο στο [http://edocs.fu-berlin.de/docs/servlets/MCRFileNodeServlet/FUDOC\\_Servlet/000000001805/The EU in the Arctic Game Kathrin Keil con f.-1 .pdf? hosts](http://edocs.fu-berlin.de/docs/servlets/MCRFileNodeServlet/FUDOC_Servlet/000000001805/The%20EU%20in%20the%20Arctic%20Game%20Kathrin%20Keil%20con%20f.-1.pdf?hosts), πρόσβαση 11 Σεπ 2017.

#### 4.3.9 Ευρωπαϊκή Ένωση

Η Ευρωπαϊκή Ένωση<sup>108</sup> συνδέεται με την περιοχή της Αρκτικής, στηριζόμενη σε ένα μοναδικό συνδυασμό ιστορίας, γεωγραφίας, οικονομίας και επιστημονικών κατακτήσεων, καθώς και τρία κράτη μέλη – η Δανία (Γροιλανδία), η Φινλανδία και η Σουηδία – έχουν εδάφη στην Αρκτική, ενώ δύο άλλα κράτη της Αρκτικής – η Ισλανδία και η Νορβηγία – είναι μέλη του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου. Επιπλέον ο Καναδάς, η Ρωσία και οι Ηνωμένες Πολιτείες είναι στρατηγικοί εταίροι της ΕΕ. Οι ευρωπαϊκές περιοχές της Αρκτικής αποτελούν προτεραιότητα της πολιτικής για τη Βόρεια Διάσταση.<sup>109</sup> Σημειώνεται ότι, εκτός των περιοχών που υπάρχουν σε εθνικές δικαιοδοσίες στον Αρκτικό Ωκεανό, υπάρχουν μέρη που ανήκουν στην ανοιχτή θάλασσα, των οποίων το βυθό διαχειρίζεται η Διεθνής Αρχή των Θαλάσσιων Βυθών (INTERNATIONAL SEABED AUTHORITY – ISA).

Η ΕΕ θεωρεί τον εαυτό της ως ένα σημαντικό παίκτη στην Αρκτική και δίνει έμφαση στην περιβαλλοντική ασφάλεια και την έρευνα για την ενέργεια και την ασφάλεια στη θάλασσα. Η πολιτική<sup>110</sup> της ΕΕ για την Αρκτική, έχει ως κύριους στόχους, την «προστασία και διατήρηση της Αρκτικής σε συνεργασία με τους ανθρώπους που ζουν εκεί, την προώθηση της βιώσιμης χρήσης των πόρων και την επιδίωξη της διεθνούς συνεργασίας». Επιπλέον επικεντρώνεται στους ακόλουθους βασικούς τομείς: Πρώτον, «στήριξη της έρευνας και διοχέτευση της γνώσης στην κατεύθυνση του περιβάλλοντος και της κλιματικής αλλαγής στην Αρκτική», δεύτερον «δράση με υπευθυνότητα, ώστε να διασφαλιστεί ότι η οικονομική ανάπτυξη στην Αρκτική στηρίζεται στην αειφόρο χρήση των πόρων» και τρίτον «την περιβαλλοντική τεχνολογία και δέσμευση για την επιτάχυνση ενός εποικοδομητικού διαλόγου με τα κράτη της Αρκτικής, τους αυτόχθονες πληθυσμούς και άλλους εταίρους».

Η αποφασιστική παρουσία της **Γερμανίας** στον Αρκτικό Ωκεανό, σηματοδοτήθηκε από την παρουσία 2 γερμανικών εμπορικών πλοίων του ναυτιλιακού ομίλου BELUGA GROUP, τα οποία ήταν τα πρώτα που έπλευσαν στη «Βόρεια Θαλάσσια Διαδρομή» από την Ασία, κατά μήκος των ακτών της Σιβηρίας

---

<sup>108</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A52008DC0763>, Document 52008 DC0763, πρόσβαση 10 Δεκ 17.

<sup>109</sup> Η Βόρεια Διάσταση είναι μια ενιαία πολιτική μεταξύ 4 εταίρων: της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Ισλανδίας, της Νορβηγίας και της Ρωσίας, η οποία προωθεί τη σταθερότητα, την ευημερία και την αειφόρο ανάπτυξη.

<sup>110</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A52012JC0019> Document 52012 JC0019, πρόσβαση 11 Δεκ 17.

μέχρι την έξοδο του ποταμού «OB» χωρίς τη συνοδεία παγοθραυστικών το φθινόπωρο του 2010, αποδεικνύοντας ότι η συγκεκριμένη αρκτική θαλάσσια οδός είναι προσπελάσιμη για εμπορικούς λόγους, τους καλοκαιρινούς μήνες. Τα ενδιαφέροντα της Γερμανίας προσανατολίζονται στην ανάπτυξη της εμπορικής δραστηριότητας στη Βόρεια Θάλασσα Διαδρομή και στην εκμετάλλευση των ενεργειακών κοιτασμάτων στο Βορρά. Συγκεκριμένα, η γερμανική εταιρεία «WINTERSHALL» που δραστηριοποιείται στον τομέα της ενέργειας, υπέγραψε τη συμφωνία συνδρομής με τη ρωσική εταιρεία GAZPROM για την εκμετάλλευση του κοιτάσματος URENGOY στη Σιβηρία, παρέχοντας μερίδιο αντίστοιχα στη GAZPROM για τη συμμετοχή στα κοιτάσματα της «WINTERSHALL» στη Βόρεια Θάλασσα. Η υπόψη εταιρεία, έχει εκδηλώσει το ενεργειακό ενδιαφέρον στην υφαλοκρηπίδα της Βόρειας Θάλασσας από τη δεκαετία του 1960 και σήμερα έχει θέσει σε λειτουργία 25 εξέδρες πετρελαίου και φυσικού αερίου στην πλευρά της Δανίας και μία πλατφόρμα στα γερμανικά ύδατα. Η εταιρεία δραστηριοποιείται επίσης στη Νορβηγία και έχει ήδη αποκτήσει 10 άδειες έρευνας και εκμετάλλευσης από τη νορβηγική κυβέρνηση, εκ των οποίων η μία αφορά ενεργειακό κοιτάσμα στη Θάλασσα του BARENTS.

Η Γαλλία έχει υπογράψει κοινή συμφωνία με τη Ρωσία, για τη δημιουργία κοινής στρατιωτικής ναυτικής βάσης στο λιμάνι SEVEROMORSK. Επιπλέον τα επιχειρηματικά συμφέροντα της Γαλλίας, κατευθύνονται στην έρευνα και εκμετάλλευση ενεργειακών κοιτασμάτων στη Θάλασσα του BARENTS. Ειδικότερα, η γαλλική εταιρεία TOTAL (η οποία αποτελεί μέχρι στιγμής τον μεγαλύτερο ξένο επενδυτή στη ρωσική αρκτική περιοχή), απέκτησε 40% μερίδιο της άδειας για εξόρυξη στη νορβηγική πλευρά της Θάλασσας του BARENTS και εξασφάλισε 20% μερίδιο στο έργο μεταφοράς υδροποιημένου φυσικού αερίου στη χερσόνησο YAMAL της ρωσικής εταιρείας ενέργειας NOVATEK. Η συμφωνία μεταξύ των δύο εταιρειών υπεγράφη στη Μόσχα στις 2 Μαρτίου 2011. Επιπλέον, η TOTAL είναι εταίρος με τη ρωσική GAZPROM και τη νορβηγική STATOIL στο έργο SHTOKMAN<sup>111</sup> στη χερσόνησο «KOLA».

---

<sup>111</sup> Ο τομέας Shtokman είναι ένα από τα μεγαλύτερα πεδία φυσικού αερίου στον κόσμο και βρίσκεται στο βορειοδυτικό τμήμα της λεκάνης του νότιου Μπάρεντς στον ρωσικό τομέα της θάλασσας του Μπάρεντς, βόρεια της χερσονήσου Kola. Τα αποθέματα, υπολογίζονται σε 3,8 τρισεκατομμύρια κυβικά μέτρα φυσικού αερίου και πάνω από 37 εκατομμύρια τόνους συμπυκνωμένου αερίου, στοιχεία από το <http://www.gazprom.com/about/production/projects/deposits/shp/>, πρόσβαση 11 Δεκ '17.

Η γαλλική TOTAL<sup>112</sup> έχει τεράστια συμφέροντα επενδεδυμένα στον Αρκτικό Κύκλο.<sup>113</sup> Πρόκειται «...για εξαγωγή και υδροποίηση φυσικού αερίου της τάξεως των 16,5 εκατομμυρίων τόνων κατ' έτος, σε μια από τις πλέον δύσκολες περιοχές του πλανήτη». Ένα φαραωνικό εργοτάξιο τεραστίας τεχνικής πολυπλοκότητας κόστους 25,2 δισ. EURO ή 27 δισ. δολαρίων ΗΠΑ, χρηματοδοτούμενο στα εξής ποσοστά ανά μέτοχο-συμβαλλόμενο: Από την ρωσική NOVATEK (50,1 %),<sup>114</sup> από την TOTAL (20 %), από την CHINA NATIONAL PETROLEUM COMPANY (20 %) και από το Ταμείο SILK ROAD FUND (9,9 %). Μέχρι το έτος 2021 θα χρειασθούν 15 παγοθραυστικά LNG μήκους 299 μέτρων και πλάτους 50 μ. για την προώθηση της παραγωγής. Πρόκειται για τερατώδεις κατασκευές κόστους 300 εκατ. δολαρίων ΗΠΑ (έκαστο πλοίο), οι οποίες θα είναι ικανές να διέρχονται από στρώμα πάγου πάχους 1,5 μέτρων σε θερμοκρασίες -50° C για να μεταφέρουν 170.000 m3 υδροποιημένου φυσικού αερίου στους -160° C». <sup>115</sup>

Η **Μεγάλη Βρετανία**<sup>116</sup> έχει εκφράσει, ισχυρό ενδιαφέρον για τους ενεργειακούς πόρους της Γροιλανδίας. Το Σεπτέμβριο του 2010, η CAIRN ENERGY<sup>117</sup> ανακοίνωσε τα πρώτα υπεράκτια κοιτάσματα πετρελαίου και φυσικού αερίου στην Γροιλανδία, καθώς και τις νέες άδειες εξόρυξης που θα της χορηγούνταν από την κυβέρνηση της Γροιλανδίας. Το 2013 το υπουργείο εξωτερικών της Μεγάλης Βρετανίας, εξέδωσε το κείμενο πολιτικής της χώρας για την Αρκτική. Στο υπόψη κείμενο αναφέρεται ότι, παρότι η Μ. Βρετανία δεν είναι αρκτικό κράτος, εντούτοις βρίσκεται πολύ κοντά στην Αρκτική και έχει άμεσο ενδιαφέρον για τις εξελίξεις που λαμβάνουν χώρα εκεί. Σκοπός της Μ. Βρετανίας είναι η απάντηση στις προκλήσεις που παρουσιάζονται εξαιτίας της κλιματικής αλλαγής σε συνδυασμό με τις ευκαιρίες που αναδύονται παράλληλα, καθώς και η προστασία του αρκτικού περιβάλλοντος. Πρόσθετα έχει ιδρυθεί το γραφείο<sup>118</sup> για την Αρκτική στο πλαίσιο του NERC

<sup>112</sup> <http://www.lemonde.fr/economie/article/2017/01/23/le-projet-gazier-geant...> πρόσβαση 3 Ιαν '18.

<sup>113</sup> <http://www.foreignaffairs.gr/articles/71562/ioannis-th-mazis/i-geopolitiki-ton-roso-amerikanikon-energeiakon-antagonismon?page=show>, πρόσβαση 3 Ιαν '18.

<sup>114</sup> Η TOTAL κατέχει το 19% του κεφαλαίου της ρωσικής NOVATEK.

<sup>115</sup> <http://www.lemonde.fr/economie/article/2017/01/23/le-projet-gazier-geant..> όπ.παρ. πρόσβαση 3 Ιαν 18.

<sup>116</sup> Καλακίδου, Μ., *Κριτική Προσέγγιση στην Αρκτική Γεωπολιτική*, σελ.90.

<sup>117</sup> Η βρετανική εταιρεία CAIRN ENERGY είναι μία από τις μεγαλύτερες εταιρείες πετρελαίου και φυσικού αερίου της Ευρώπης, η οποία δραστηριοποιείται στην εξερεύνηση και εξόρυξη ενεργειακών κοιτασμάτων στη Γροιλανδία.

<sup>118</sup> Σκοπός του γραφείου για την Αρκτική, είναι η υποστήριξη της επιστημονικής έρευνας που λαμβάνει χώρα στο πλαίσιο του προγράμματος για έρευνα στην Αρκτική (ARCTIC RESEARCH PROGRAMME), όπως επίσης και η διοίκηση του ερευνητικού σταθμού που έχει τοποθετηθεί στο Αρχιπέλαγος ΣΒΑΛΜΠΙΑΡΝΤ.

(NATURAL ENVIRONMENT RESEARCH COUNCIL) και φιλοξενείται στο  
ερευνητικό κέντρο για την Ανταρκτική BAS (BRITISH ANTARCTIC SURVEY).

## Κεφάλαιο πέμπτο

### Οι διεκδικήσεις των κρατών στον Αρκτικό ωκεανό<sup>119</sup>

#### 5.1 Ρωσική Ομοσπονδία

##### 5.1.1 Διαφωνία με τον Καναδά για την υποθαλάσσια οροσειρά LOMONOSOV

Οι διεκδικήσεις της Ρωσίας και του Καναδά, από την επέκταση των υφαλοκρηπίδων τους σε ένα διεκδικούμενο τμήμα, το οποίο είναι πλούσιο σε ενεργειακούς πόρους στην υποθαλάσσια οροσειρά LOMONOSOV, καθιστά τις δύο χώρες αντιμέτωπες. Επί του παρόντος, κοινή βάση συνεννόησης αποτέλεσε η μεταξύ τους συλλογή επιστημονικών στοιχείων για τη διεκδίκηση της υπόψη περιοχής και την υποβολή τους, στην συγκροτηθείσα «Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για την Οριοθέτηση της Υφαλοκρηπίδας». Επισημαίνεται ότι η Ρωσία, είχε υποβάλει το 2001,



πρόταση για την επέκταση της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης (ΑΟΖ) της, στη Διεθνή Επιτροπή για την Οριοθέτηση της Υφαλοκρηπίδας (COMMISSION ON THE LIMITS OF THE CONTINENTAL SHELF), η οποία απορρίφθηκε από την παραπάνω επιτροπή, εξαιτίας της ανεπάρκειας των επιστημονικών στοιχείων που προσκομίστηκαν.

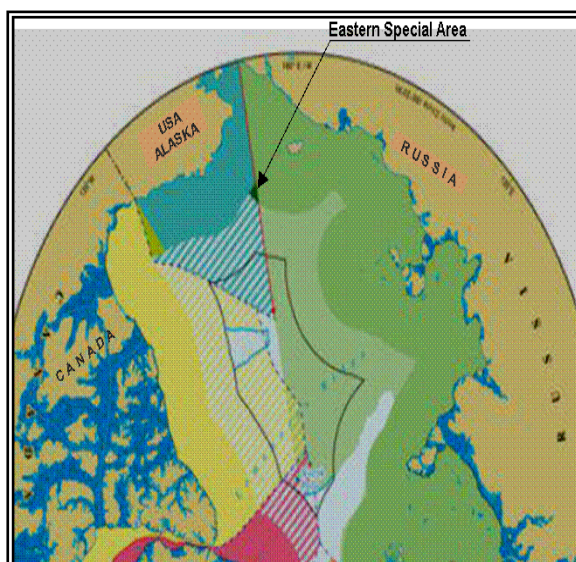
Η Ρωσική ομοσπονδία, θέλοντας να εκφράσει την αντίδρασή της στο γεγονός αυτό, υλοποίησε 2 ερευνητικές αποστολές, για τη συλλογή των απαιτούμενων επιστημονικών στοιχείων που θα δικαιολογούσαν - υποστήριζαν την αξίωσή της, για επέκταση της ΑΟΖ της πέραν των 200 ν.μ., τα οποία στη συνέχεια υπέβαλε στην προβλεπόμενη Επιτροπή για τα Όρια της Υφαλοκρηπίδας. Η πρώτη αποστολή πραγματοποιήθηκε το 2005 στην υποθαλάσσια οροσειρά MENDELEYEV και η δεύτερη το καλοκαίρι του 2007 στην υποθαλάσσια οροσειρά LOMONOSOV. Η Ρωσία διεκδικεί τμήμα της οροσειράς LOMONOSOV (LOMONOSOV RIDGE) με

<sup>119</sup> Ράπη, Α., *Η γεωπολιτική αξία της Αρκτικής: Συνεργασία στο Κέντρο της Γης*, σελ. 99-190. (Οι εικόνες του παρόντος κεφαλαίου, έχουν ληφθεί από το <https://www.dur.ac.uk/ibru/resources/arctic> καθώς και το ελεύθερο διαδίκτυο, πρόσβαση 30 Δεκ '17).

τον ισχυρισμό ότι αποτελεί συνέχεια της ρωσικής υφαλοκρηπίδας «NOVAYA ZEMLYA».<sup>120</sup>

### 5.1.2 Διαφωνία με τις ΗΠΑ για την οριοθέτηση συνόρου στη Βερίγγειο Θάλασσα

Η υπόψη διαφορά, αναφέρεται στη διεκδίκηση της θαλάσσιας περιοχής, της ονομαζόμενης «Ανατολικής Ειδικής Περιοχής» (EASTERN SPECIAL AREA), που προκύπτει από την αλληλοκάλυψη των θαλάσσιων συνόρων, η οποία θα προέλθει από την αίτηση επέκτασης της ρωσικής υφαλοκρηπίδας στον Αρκτικό Ωκεανό, πέραν των 200 ναυτικών μιλίων, μεταξύ Ρωσίας και Η.Π.Α στη Βερίγγειο Θάλασσα (BERING SEA).



Η «Ανατολική Ειδική Περιοχή», ξεπερνά τα 200 ν.μ. από τη γραμμή βάσης των ΗΠΑ, αλλά εκτείνεται λιγότερο από 200 ν.μ. από την αντίστοιχη γραμμή της Ρωσίας. Με βάση τη Συμφωνία για το Θαλάσσιο Σύνορο μεταξύ των δύο χωρών (US-USSR MARITIME BOUNDARY TREATY) στη Βερίγγειο Θάλασσα τον Ιούνιο του 1990, η Σοβιετική Ένωση είχε συμφωνήσει ότι οι Η.Π.Α θα έπρεπε να εφαρμόσουν την ΑΟΖ τους στην περιοχή, χωρίς όμως η Ρωσική Ομοσπονδία να την έχει επικυρώσει μέχρι σήμερα. Συμπερασματικά, η διαφωνία για το θαλάσσιο σύνορο στη Βερίγγειο Θάλασσα, εξακολουθεί να υφίσταται και να μην έχει διευθετηθεί μέχρι σήμερα, λαμβανομένης υπόψη και της διεκδίκησης επέκτασης της υφαλοκρηπίδας από τις Η.Π.Α.

### 5.1.3 Συμφωνία με τη Νορβηγία για την οριοθέτηση της θάλασσας του BARENTS<sup>121</sup>

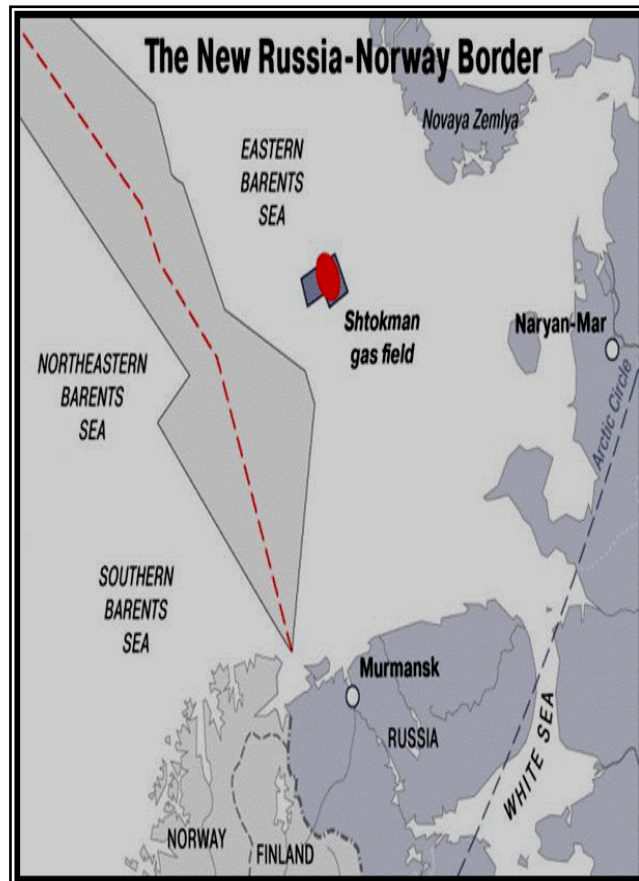
Η συμφωνία που πραγματοποιήθηκε, στις 28 Απριλίου 2010, μεταξύ Ρωσίας και Νορβηγίας για τα θαλάσσια σύνορα στη θάλασσα του Μπάρεντς, θέτοντας τον

<sup>120</sup> Αρχιπέλαγος στη βορειοδυτική Ρωσία, το οποίο βρίσκεται στον Αρκτικό Ωκεανό και διαχωρίζει τις θάλασσες Μπάρεντς και Κάρα. Αποτελείται από δύο μεγάλα νησιά, το SEVERNY (βόρεια) και το YUZHNY (νότια).

<sup>121</sup> <http://barentsobserver.com/en/sections/film/russia-and-norway-solve-40-year-long-maritime-border-dispute>, πρόσβαση 12 Σεπ 17. Στοιχεία των συμφωνιών, περιγράφονται στο Παράρτημα «Α» (σελ.Α1-Α4).



τερματισμό σε μια διαμάχη η οποία είχε διάρκεια 40 ετών, επικυρώθηκε από το Κοινοβούλιο της Νορβηγίας, στις 8 Φεβρουαρίου 2011 και από τη Ρωσική Ομοσπονδία στις 25 Μαρτίου του ίδιου έτους. Η Νορβηγία και η Ρωσία από το 1970, διεξήγαγαν διαπραγματεύσεις για την επίτευξη συμφωνίας, προκειμένου να διευθετηθεί μια λωρίδα 176.000 τετρ. χιλιομέτρων, η οποία διατρέχει τις αντίστοιχες οικονομικές τους ζώνες στην Αρκτική. Οι ρώσοι ψαράδες εναντιώθηκαν με την οριοθέτηση της Θάλασσας του Μπάρεντς και υποστήριξαν ότι η Νορβηγία αποβλέπει σε μία σταδιακή επέκταση των οικονομικών της δραστηριοτήτων στην υπόψη περιοχή. Από την άλλη πλευρά, η ρωσική Ομοσπονδία, ως αντίμετρο, έφερε σε ισχύ τη Συνθήκη του SPITSBERGEN (SPITSBERGEN TREATY), με την οποία εξασφαλίζονται τα δικαιώματα αλιείας για τη Ρωσία στη Θάλασσα του Μπάρεντς, η οποία βρίσκεται μεταξύ του αρχιπελάγους «SVALBARD» και «NOVAYA ZEMILYA» και τον



Αρκτικό Ωκεανό. Αξίζει να σημειωθεί, ότι μεγάλο μέρος της θαλάσσιας περιοχής η οποία μέχρι πρότινος ήταν επίδικη, βρίσκεται μεταξύ ενός κοιτάσματος φυσικού αερίου, τα δικαιώματα του οποίου, ανήκουν στη ρωσική εταιρεία GAZPROM και είναι αρκετά πλούσιο, ώστε να είναι σε θέση να καλύψει τις ανάγκες ολόκληρου του πλανήτη επί έναν τουλάχιστον χρόνο και δύο κοιτασμάτων πετρελαίου και φυσικού αερίου που ανήκουν στη νορβηγική εταιρεία STATOIL. Η προαναφερόμενη έκταση των 176.000 τετραγωνικών χιλιομέτρων που καλύπτει η Θάλασσα του BARENTS, σύμφωνα με τον διακανονισμό που επιτεύχθηκε, οριοθετήθηκε περίπου στη μέση, μεταξύ Ρωσίας και Νορβηγίας.

## 5.2 Καναδάς

### 5.2.1 Διαφωνία με τις Η.Π.Α στη Θάλασσα Μποφόρ<sup>122</sup>

Η κυριότερη διαφωνία μεταξύ των δύο χωρών,<sup>123</sup> βασίζεται στο ακριβές σημείο οριοθέτησης του θαλάσσιου συνόρου μεταξύ Καναδά και Η.Π.Α, στη Θάλασσα Μποφόρ. Ειδικότερα, ο Καναδάς θέτει ως όριο για το θαλάσσιο σύνορό του στη Θάλασσα Μποφόρ, την προέκταση του 141<sup>ου</sup> μεσημβρινού, η οποία ορίζει το σύνορο μεταξύ της YUKON (καναδικής περιφέρειας) και της Αλάσκα (Η.Π.Α), βασιζόμενη στην αγγλορωσική συνθήκη του 1815. Αντίθετα οι Η.Π.Α υποστηρίζουν ότι, δεν έχει ακόμη οριοθετηθεί το θαλάσσιο σύνορο μεταξύ των δύο χωρών και εισηγούνται ότι θα πρέπει να επεκταθεί το σύνορο αυτό,

σε μία γωνία 90 μοιρών, με βάση τον υπολογισμό των ευθείων γραμμών βάσεων, μεταξύ της ακτογραμμής Αμερικής και Καναδά. Καθώς η γραμμή οριοθέτησης του θαλάσσιου συνόρου, που προτείνεται από την καναδική πλευρά, τοποθετείται δυτικά της αντίστοιχης γραμμής που προτείνεται από τις Η.Π.Α, διαμορφώθηκε ένα



αμφισβητούμενο τριγωνικό σημείο στη Θάλασσα Μποφόρ, έκτασης 21.500 τετραγωνικών χιλιομέτρων, η οποία έχει δημιουργήσει ένα καθεστώς, το οποίο χρήζει διευκρίνησης, σχετικά με τα δικαιώματα εξόρυξης στις υφαλοκρηπίδες των 2 χωρών. Επιπλέον, το καθεστώς αυτό, δυσχεραίνει την επιβολή αποτελεσματικών κανονισμών για την προστασία των αρκτικών υδάτων, του αρκτικού περιβάλλοντος και την αλιεία, οδηγώντας το κάθε ένα από τα δύο κράτη στη μονομερή επιβολή μέτρων, δίχως την επίσημη νομιμοποίηση οποιασδήποτε προηγούμενης διμερούς συμφωνίας.

Η υπόψη σύγκρουση μεταξύ Καναδά και Η.Π.Α, είχε παρουσιαστεί για πρώτη φορά τη δεκαετία του 1970, όταν η παράκτια εξόρυξη πετρελαίου στην περιοχή είχε κριθεί άμεση, λόγω της πετρελαϊκής κρίσης του 1973. Η προαναφερόμενη διαφωνία παρέμενε χωρίς λύση, μέχρι τη στιγμή που οι νέες κλιματολογικές συνθήκες, έφεραν

<sup>122</sup> Η **Θάλασσα Μποφόρ** (*BEAUFORT SEA*), αποτελεί τμήμα του Αρκτικού ωκεανού. Βρίσκεται βόρεια των βορειοδυτικών εδαφών, του Γιούκον και της Αλάσκας και δυτικά του καναδικού αρκτικού Αρχιπελάγους. Το βορειοδυτικό όριό της, καθορίζεται από μία γραμμή που συνδέει το Μπάροου και το Λαντς Εντ. Καταλαμβάνει έκταση 450.000 τετραγωνικών χιλιομέτρων. Πήρε την ονομασία της από τον Ιρλανδό υδρογράφο Φράνσις Μποφόρ.

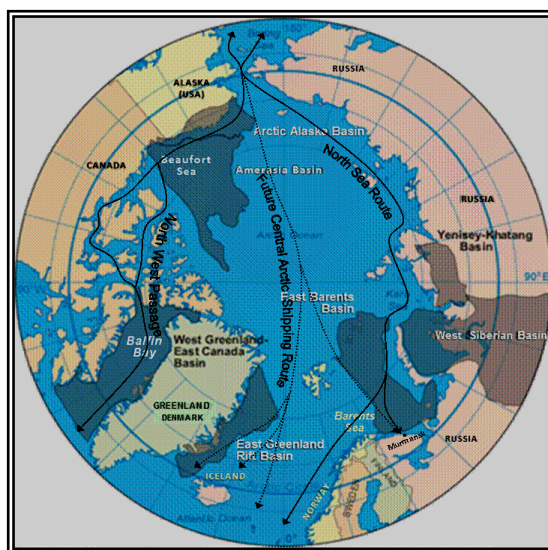
<sup>123</sup> <https://arcticecon.wordpress.com/2011/01/10/beaufort-sea-dispute>, πρόσβαση 12 Σεπ '17.

ξανά στο προσκήνιο, τα σχέδια εξόρυξης πετρελαίου και φυσικού αερίου των δύο χωρών. Ειδικότερα, το καλοκαίρι του 2008 και του 2009, Καναδοί και Αμερικανοί επιστήμονες, ηγήθηκαν μιας επιστημονικής αποστολής βόρεια της Θάλασσας Μποφόρ, προκειμένου να πραγματοποιήσουν χαρτογράφηση του βυθού και να ορίσουν την υποθαλάσσια προέκταση των εκατέρωθεν υφαλοκρηπίδων τους, χρησιμοποιώντας για την υπόψη αποστολή, το канаδικό παγοθραυστικό «ST. LAURENT» και το αμερικανικό παγοθραυστικό «HEALY». Παρόλα αυτά μέχρι σήμερα, δεν έχει επιτευχθεί ουσιαστική πρόοδος για την επίλυση της διαφωνίας.

### 5.2.2 Διαφωνία με τις Η.Π.Α για το Βορειοδυτικό Πέρασμα

Η επίσημη πάγια θέση του Καναδά είναι ότι, τα ύδατα του αρκτικού του Αρχιπελάγους, αποτελούν τμήμα των χωρικών του υδάτων και επικαλείται προς τούτο ιστορικούς λόγους. Κατά συνέπεια υποστηρίζει ότι, θα πρέπει να υπάγονται στο νομοθετικό πλαίσιο της χώρας, το οποίο επιτρέπει τη λήψη απαιτούμενων μέτρων, για τη διέλευση ξένων πλοίων.

Από την άλλη αντιμαχόμενη πλευρά, οι Η.Π.Α και τα υπόλοιπα μέλη του Αρκτικού Συμβουλίου (Μόνιμοι και Προσωρινοί Παρατηρητές), εκτός από τη Ρωσία, επικαλούνται τη σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας και χαρακτηρίζουν το Βορειοδυτικό Πέρασμα ως «διεθνές στενό αβλαβούς διέλευσης». Η υπόψη αντιπαράθεση μεταξύ των δύο χωρών φαίνεται να έχει



αμβλυνθεί το τελευταίο χρονικό διάστημα. Αξίζει να σημειωθεί ότι ανέκαθεν ο Καναδάς προέβαλλε έμπρακτα τις κυριαρχικές διεκδικήσεις επί του Βορειοδυτικού Πέρασματος, με κυριότερη ενέργεια όλων, την «Πράξη κατά της Ρύπανσης των Υδάτων της Αρκτικής» (ARCTIC WATERS POLLUTION PREVENTION ACT/AWWPA) το 1970 (όταν ακόμα δεν ίσχυε η UNCLOS), με την οποία εισήγαγε μέτρα αυστηρής περιβαλλοντικής προστασίας και ασφάλειας σε όλα τα πλοία που έπλεαν εντός 100 ναυτικών μιλίων από τις канаδικές ακτές. Η канаδική διπλωματία είχε ήδη επιτύχει τη νομιμοποίηση της «AWWPA», στο Άρθρο 234 της Σύμβασης.

### 5.2.3 Διαφωνία με τη Δανία (Γροιλανδία) για το νησί HANS

Ο Καναδάς και η Δανία διαφωνούν για την κυριαρχία επί του νησιού HANS, ενός μικροσκοπικού νησιού μεταξύ του καναδικού νησιού ELLESMERE και της Γροιλανδίας στο στενό «NARES». Η υπόψη διαφορά χρονολογείται από το 1973, όταν ο Καναδάς και η Δανία συμφώνησαν στην οριοθέτηση του θαλάσσιου συνόρου τους καθώς και των οικονομικών ζωνών. Παρ' όλο το μικρό μέγεθος, το νησί αποκτά μεγάλη γεωστρατηγική σημασία για τα εν λόγω διεκδικούμενα κράτη του Βορρά, από όπου διέρχεται το Βορειο-Δυτικό Πέρασμα. Η σύρραξη μεταξύ των δυο κρατών αποφεύχθηκε την τελευταία στιγμή και τελικώς κατέληξε σε συμβιβασμό, μετά τη μη εξουσιοδοτημένη κίνηση τοποθέτησης της καναδικής σημαίας στο νησί, από τον Καναδό υπουργό Άμυνας το 2005. Ειδικότερα, το 2007 η καναδική πλευρά υποχώρησε, διεκδικώντας μόνο το θαλάσσιο σύνορο γύρω από το νησί, ενώ η Δανία παρέμεινε σταθερή στις θέσεις της, όσον αφορά στη διεκδίκηση της κυριαρχίας ολόκληρου του νησιού. Έκτοτε οι δύο χώρες συνεργάζονται<sup>124</sup> από κοινού, για την εύρεση επιστημονικών στοιχείων, σχετικά με την οριοθέτηση της επέκτασης της υφαλοκρηπίδας τους.



### 5.2.4 Διαφωνία με τη Ρωσία για την οροσειρά LOMONOSOV

Τον Αύγουστο του 2007, οι σχέσεις μεταξύ Καναδά και Ρωσίας οδηγήθηκαν σε κρίσιμο διπλωματικό σημείο μετά την **τοποθέτηση της ρωσικής σημαίας στον Αρκτικό βυθό**,<sup>125</sup> κίνηση η οποία οδήγησε σε μία σειρά αυστηρών δηλώσεων και από τις δυο χώρες. Ο καναδός καθηγητής MICHAEL BYERS, στο βιβλίο του «*Who owns the Arctic?*», παραλληλίζει την υπόψη ενέργεια της Ρωσίας, που αφορά στην τοποθέτηση της ρωσικής σημαίας στον μέχρι πρότινος απροσπέλαστο βυθό του Βόρειου Πόλου το καλοκαίρι του 2007, ως ίσης στρατηγικής κίνησης με εκείνη της τοποθέτησης της αμερικανικής σημαίας στη σελήνη το καλοκαίρι του 1969. «*Πράγματι η κατάβαση 4.000 μέτρων κάτω από το παχύ μετακινούμενο στρώμα πάγου*

<sup>124</sup> <http://www.theglobeandmail.com/news/national/canada-denmark-closer-to-settlingorderdispute/article5831571/?page=all>, πρόσβαση 12 Σεπ '17.

<sup>125</sup> <http://edition.cnn.com/2007/WORLD/europe/08/02/arctic.sub.reut/>, πρόσβαση 10 Σεπ '17.

του Αρκτικού Ωκεανού, αποτελεί ένα τεχνολογικό κατόρθωμα το οποίο έως τώρα καμία άλλη χώρα δεν το έχει τολμήσει. Και όπως οι αμερικανοί αστροναύτες δεν παραχωρούσαν επί της ουσίας, κανένα δικαίωμα κυριαρχίας επί σεληνιακού εδάφους, το ίδιο υπονοούσαν και οι Ρώσοι με τη συγκεκριμένη ενέργεια», αναφέρει ο Byers.

### **5.2.5 Διαφωνία με την Ευρωπαϊκή Ένωση για την ενεργό εμπλοκή της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο αρκτικό ζήτημα και στο καθεστώς του Βορειοδυτικού Περάσματος**

Ο Καναδάς το 2008, εξέφρασε την ενόχλησή του και αντιμετώπισε με καχυποψία, μία μελλοντική ευρωπαϊκή εμπλοκή στα αρκτικά ζητήματα, μετά τη σύσταση της «Ευρωπαϊκής Αρκτικής Πολιτικής» (EUROPEAN ARCTIC POLICY) από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ενδεικτικό του κλίματος το οποίο δημιουργήθηκε, ήταν οι χαρακτηρισμοί ορισμένων καναδών ειδικών, οι οποίοι αναφέρθηκαν στην ευρωπαϊκή έκθεση και την χαρακτήρισαν ως «αρκετά λεπτομερή» και «απόλυτη». Από την πλευρά της η Ευρωπαϊκή Ένωση, φάνηκε να μην επιθυμεί να δώσει οποιαδήποτε συνέχεια για όξυνση του ζητήματος, αλλά αντιθέτως κράτησε χαμηλούς τόνους και εστίασε κυρίως στο ενδιαφέρον της Ένωσης για το αρκτικό περιβάλλον και την πολυμερή διακυβέρνηση, εμμένοντας ωστόσο στη θέση της, που αφορούσε τη μη κυριαρχική δικαιοδοσία του Καναδά επί του Βορειοδυτικού Περάσματος και της μη στρατιωτικοποίησής του, χρησιμοποιώντας ως βάση τον προσδιορισμό του ως «Στενού διεθνούς ναυσιπλοΐας», στηριζόμενη στη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας. Σημειώνεται ότι, η υπόψη διαφωνία μεταφέρθηκε και σε επίπεδο θεσμών, όταν ο Καναδάς, τον Απρίλιο του 2009, ανέβαλε την εξέταση της αίτησης της Ε.Ε για την ένταξή της στο καθεστώς του «Μόνιμου Παρατηρητή» στο Αρκτικό Συμβούλιο, και η Ε.Ε στη συνέχεια απαγόρευσε την εισαγωγή προϊόντων φώκιας από τον Καναδά.

### **5.3 Η.Π.Α**

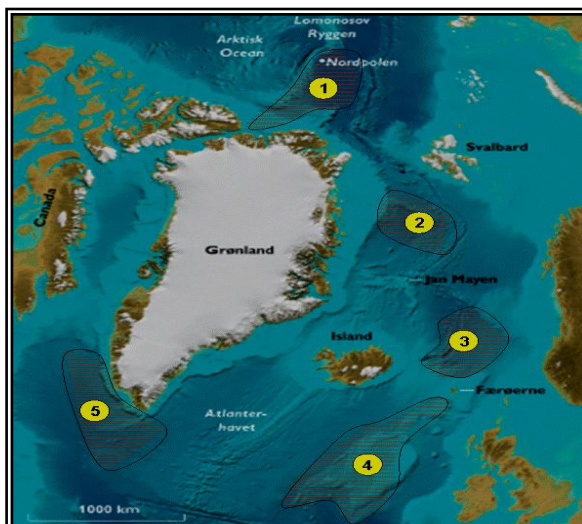
Οι ΗΠΑ προβαίνουν σε διεκδικήσεις στην Αρκτική, οι οποίες περιλαμβάνουν τις διαφωνίες, με:

- α. Τον Καναδά, για την οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας στη Θάλασσα Μποφόρ και επιπλέον για την αβλαβή διέλευση από το Βορειοδυτικό Πέρασμα.
- β. Τη Ρωσία, για τη θέσπιση ορίου Συνόρου, στη Βερίγγειο Θάλασσα.



## 5.4 Δανία

Οι Διεκδικήσεις της Δανίας στην Αρκτική αφορούν στη διαφωνία με τον Καναδά για τη μικρόνησο HANS, η οποία χρήζει εξαιρετικής στρατηγικής σημασίας και με τη Ρωσία για την υποθαλάσσια οροσειρά LOMONOSOV. Στο πλαίσιο διακανονισμών της ΑΟΖ της Γροιλανδίας, παρουσιάζονται στον διπλανό χάρτη, οι πέντε



διεκδικούμενες περιοχές, της υφαλοκρηπίδας της Δανίας, οι οποίες εκτιμάται ότι είναι ιδιαίτερα «πλούσιες» σε φυσικούς πόρους.

## 5.5 Νορβηγία

### Διαφωνία με τη Ρωσία για το Αρχιπέλαγος SVALBARD

Το «Αρχιπέλαγος SVALBARD» είναι ένα σύμπλεγμα νησιών, 600 μίλια βορειοδυτικά της νορβηγικής ακτής και καλύπτει 62.000 τετρ.χλμ. Το θεσμικό καθεστώς των νησιών, διαμορφώθηκε το 1920, με την υπογραφή της «Συνθήκης SPITSBERGEN», η οποία ορίζει την πλήρη και απόλυτη κυριαρχία της Νορβηγίας επί των νησιών, η οποία όμως περιορίζεται ως ένα βαθμό, καθώς δεσμεύει τη χώρα, όσον αφορά την παραχώρηση από μέρους της, των δικαιωμάτων εκμετάλλευσης της αλιείας και των φυσικών πηγών των SVALBARD, αδιακρίτως και από τις 40 χώρες, οι οποίες υπογράφουν τη Συνθήκη. Βάσει της «Συνθήκης SPITSBERGEN» το 1920, από νομικής πλευράς, το «Αρχιπέλαγος των SVALBARD» αποτελεί τμήμα της νορβηγικής κυριαρχίας, υπό τον όρο όμως ότι η κυβέρνηση της Νορβηγίας, δε θα



προβαίνει στον αποκλεισμό των υπολοίπων συμβαλλόμενων κρατών, από τη χρησιμοποίηση των πηγών στην περιοχή, της αλιείας, του ορυκτού πλούτου και της ανάπτυξης της εμπορικής δραστηριότητας και επιπλέον έχει αποδεχθεί τη διεθνή της υποχρέωση να εποπτεύει, για τη μη χρήση του Αρχιπελάγους για πολεμικούς σκοπούς. Παρ' όλα αυτά, η «Συνθήκη SPITSBERGEN», παρουσιάζει αρκετά ασαφή σημεία στην εφαρμογή της και το νομικό ζήτημα που προκύπτει είναι, σε ποιο βαθμό η Νορβηγία δικαιούται να διεκδικεί κυριαρχικά δικαιώματα στα νησιά SVALBARD.

Η Νορβηγία εφαρμόζει DE FACTO τα κυριαρχικά της δικαιώματα πέραν των χωρικών υδάτων των νησιών, καθιερώνοντας μία «Θαλάσσια Ζώνη Προστασίας της Αλιείας», όπου εφαρμόζονται οι νορβηγικοί κανόνες. Η επίσημη θέση της χώρας είναι ότι η Συνθήκη SPITSBERGEN δεν εφαρμόζεται ούτε στην υφαλοκρηπίδα των SVALBARD, ούτε στα γειτονικά ύδατα με τα παρακείμενα κράτη. Αντιθέτως, **η Ρωσία διαφωνεί απόλυτα με τη Νορβηγία**, ενώ χαρακτηρίζει την υφαλοκρηπίδα και τα ύδατα γύρω από τα SVALBARD ως «ανοιχτή θάλασσα», στην οποία το δικαίωμα εκμετάλλευσης (αλιεία, εμπόριο, ενεργειακή ανάπτυξη) ασκείται από τα κράτη της σημαίας. Επιπλέον η Ρωσία χαρακτηρίζει «μεμονωμένο παράκτιο κράτος» τα SVALBARD, το οποίο υποδηλώνει, ότι δεν θα πρέπει να συμπεριλαμβάνεται στις θαλάσσιες ζώνες της Νορβηγίας. Σημειώνεται ότι, το Αρχιπέλαγος των SVALBARD έχει αποτελέσει χώρο διακρατικών κρίσεων μεταξύ των δύο χωρών το 1994 και το 2001. Το τελευταίο επεισόδιο έλαβε χώρα το φθινόπωρο του 2005, με την απαγωγή 2 Αξιωματικών της νορβηγικής ακτοφυλακής από τον πλοίαρχο του ρωσικού αλιευτικού «ELEKTRON», με την αιτιολογία της παραβίασης των κανονισμών αλιείας από τις αρχές της Νορβηγίας. Το περιστατικό έληξε ειρηνικά, αλλά το ζήτημα πολιτικής ασφάλειας των νησιών SVALBARD επέστρεψε στο προσκήνιο των διακρατικών σχέσεων στον Αρκτικό Ωκεανό.

**ΣΕΛΙΔΑ ΣΚΟΠΙΜΑ ΚΕΝΗ**



## Κεφάλαιο έκτο

### Γεωπολιτικά συμφέροντα

#### 6.1 Περιγραφή και μελέτη των στοιχείων του διεθνούς γεωπολιτικού δικτύου

Είναι απαραίτητη η γεωπολιτική προσέγγιση των εστιών αστάθειας και σταθερότητας στην Ανατολική Μεσόγειο, υπό το πρίσμα των γενικότερων ανακατατάξεων που δημιουργεί η τήξη των πάγων στην Αρκτική,<sup>126</sup> καθόσον:

α. Το φαινόμενο της τήξης των πάγων στην Αρκτική Ζώνη, ανατρέπει δυναμικά το σύνολο των μέχρι σήμερα γνωστών γεωπολιτικών και γεωστρατηγικών αποφθεγμάτων των θεωριών των Μακίντερ και Σπάικμαν.

β. Αναιρεί σταδιακά την εκ του «αναχωματικού δακτυλίου» προσφερόμενη ισχύ στην αγγλοσαξονική, ήτοι αμερικανική ηγεμονία και απομειώνει σημαντικά τη γεωστρατηγική σημασία της Τουρκίας για το NATO.

γ. Ανατρέπει τα μέγιστα, τη διαπραγματευτική επιρροή της Τουρκίας και στην υπόθεση της διαδικασίας επίλυσης του «Κυπριακού Ζητήματος».

Τα ραγδαία και σημαντικά κλιματολογικά δεδομένα, συνδυαζόμενα με τις γεωπολιτικές ανακατανομές ισχύος στη Μέση Ανατολή μας οδηγούν στη διαπίστωση ότι, η Ζώνη του Αρκτικού κύκλου, λόγω της γεωκλιματικής αλλαγής και της σταδιακής και περισσότερο επιταχυνόμενης τήξης των πάγων, αρχίζει πλέον να δημιουργεί ένα νέο δίαυλο διεξόδου για την εμπορευματική κυκλοφορία των ρωσικών αγαθών και μάλιστα δια της συντομότερης γεωγραφικά και χρονικά τροχιάς. Το γεγονός αυτό απελευθερώνει τη Ρωσία από τη νότια διαδρομή μέσω Βοσπόρου – Δαρδανελίων, δηλαδή από τον «αναχωματικό δακτύλιο» του Σπάικμαν, ο οποίος την εμπόδιζε να εξέλθει για τη διεξαγωγή του εμπορίου της στα «θερμά ύδατα» της Μεσογείου. Αυτό συμπερασματικά, επηρεάζει δυσμενώς τη θέση της Τουρκίας στο NATO, καθότι αποτελεί μέρος του «αναχωματικού δακτυλίου» εναντίον της καθόδου και των επιδιώξεων της Ρωσίας στη Μεσόγειο.

Οι αριθμοί είναι πολύ σημαντικοί και απλώς υπογραμμίζουν τη σημασία που έχει αυτή η περιοχή για τη μελλοντική οικονομική και πολιτική ανάπτυξη της Ρωσίας. Σύμφωνα με Ρώσους ειδικούς, η ζώνη περιέχει:

α. Το 80% των γνωστών αποθεμάτων βιομηχανικού αερίου και το 90% του φυσικού αερίου της χώρας.

<sup>126</sup> Μάζης, Ιωάννης, *Γεωπολιτική Πραγματικότητα στο Δίπολο Ελλάδας Κύπρου*, Αθήνα, Παπαζήσης, 2014, σελ. 15-32.

β. Το 90% των ανακτήσιμων πηγών υδρογονανθράκων της συνολικής υφαλοκρηπίδας της Ρωσίας.

γ. Υπολογίζεται ότι 15-20 εκατομμύρια τόνοι υδρογονανθράκων, υπάρχουν στα βάθη του Αρκτικού Ωκεανού. Ο πρωθυπουργός της Ρωσίας Medvedev,<sup>127</sup> σκιαγράφησε τα μακροπρόθεσμα σχέδια του Κρεμλίνου για την Αρκτική: «Το Βορειανατολικό Πέρασμα θα μπορούσε να ενοποιήσει τα ευρωπαϊκά και απω-ασιατικά συστήματα μεταφοράς προϊόντων και νερού και επίσης να μειώσει το κόστος μεταφοράς, τονώνοντας τους εμπορικούς δεσμούς μεταξύ Ρώσων και ξένων επιχειρηματιών». Η Ρωσία φιλοδοξεί λοιπόν το «**Βορειοανατολικό Πέρασμα**», με το κατάλληλο αναγκαίο επίπεδο επενδύσεων στις υποδομές, να μπορέσει να αποτελέσει **έναν εναλλακτικό βιώσιμο μεταφορικό διάδρομο μεταξύ Ανατολής και Δύσης, ανταγωνιζόμενο επί ίσοις όροις τις διώρυγες του Σουέζ και του Παναμά**, για το θαλάσσιο εμπόριο.<sup>128</sup>

Επομένως τα κύρια εθνικά συμφέροντα της Ρωσίας στην Αρκτική, είναι:

α. Η χρήση της Αρκτικής Ζώνης της Ρωσικής Ομοσπονδίας ως στρατηγικής βάσης πόρων για την ίδια, ώστε να εγγυάται την κοινωνικο-οικονομική ανάπτυξη της χώρας.

β. Η διατήρηση της Αρκτικής ως μίας ζώνης ειρήνης και ασφάλειας.

γ. Η προστασία των μοναδικών οικοσυστημάτων της Αρκτικής.

δ. Η χρησιμοποίηση του «Βορειοανατολικού Περάσματος» ως εποχικής και ενιαίας μεταφορικής οδού.

Η ανωτέρω περιγραφή και τεκμηρίωση, μας παρουσιάζει τη νέα γεωπολιτική κατάσταση στο διεθνές σύστημα και γίνεται εύκολα αντιληπτό:

α. Ότι εάν η Ρωσία κυριαρχήσει επί του Βορειο-Ανατολικού Περάσματος από πλευράς θαλάσσιων οδών, ο στρατηγικός ρόλος της Τουρκίας εκμηδενίζεται ως κεντρική δύναμη ρωσικής ανάσχεσης του Αναχωματικού Δακτυλίου (Rimland), όπως και ο ρόλος της στη Νοτιο-Ανατολική πτέρυγα του ΝΑΤΟ. Αυτό αλλάζει και τα δεδομένα στη διαπραγματευτική της βαρύτητα στη Νοτιο-ανατολική λεκάνη της Μεσογείου.

---

<sup>127</sup> Ο Medvedev, έξι μήνες αφότου ανέλαβε την Προεδρία, προήδρευσε στην πρώτη του συνεδρίαση του Εθνικού Συμβουλίου Ασφαλείας, με κύρια θεματολογία την «υπεράσπιση των εθνικών συμφερόντων της Ρωσίας στην Αρκτική»...Στοιχεία από το βιβλίο του Ιωάννη Μάζη, *Γεωπολιτική Πραγματικότητα στο Δίπολο Ελλάδος Κύπρου*, Αθήνα, Παπαζήσης, 2014, σελ. 26-28.

<sup>128</sup> Σωτηρόπουλος, Ι.Π., *Πώς η τήξη των πάγων ενισχύει τη Ρωσία*, Foreign Affairs-The Hellenic edition, Οκτώβριος 2013, σελ. 142, 155.

β. Αργά ή γρήγορα, η Ρωσία θα ελέγξει μεγάλο μέρος των ενεργειακών αποθεμάτων της Αρκτικής και θα έχει λίαν δελεαστικές προσφορές να κάνει στις δυτικές πετρελαϊκές εταιρείες, οι οποίες δε θα τις αγνοήσουν.

γ. Οι ενεργειακές προσφορές της προς την Κίνα, θα γίνουν ακόμη περισσότερο θελκτικές, από απόψεως τιμών, αναδεικνύοντας έναν ακόμη διεθνή πόλο ισχύος, ο οποίος θα μπορέσει να συνεχίσει να κινείται με ρυθμούς ανάπτυξης, ως άνω του 80% ετησίως και θα στηρίζεται γι' αυτό στη Μόσχα.

δ. Οι προβολές ισχύος προς την Κεντρική Ασία, την Ανατολική Ασία και τη Μέση Ανατολή των δύο αυτών αναδυόμενων δυνάμεων, θα ενταθούν και θα σταθεροποιηθούν, μη συναντούσες ισχυρές αντιστάσεις από τις ΗΠΑ και την πολυδιασπαθείσα Ε.Ε.

## **6.2 Αρκτική – Μεσόγειος – Αλληλεπιδράσεις**

Τα δύο αυτά υποσυστήματα (Αρκτικής και Μεσογείου), αν και γεωγραφικά δεν έχουν κοινά όρια, παρ' όλα αυτά αποτελούν τις εφαιπτόμενες περιοχές στο Βορρά και στη ΝΑ πλευρά ενός υπερεθνικού δρώντα, του ΝΑΤΟ, και έχει ενδιαφέρον η μελέτη τους, υπό το πρίσμα των ελληνικών συμφερόντων και ανταγωνισμού δυνάμεων.

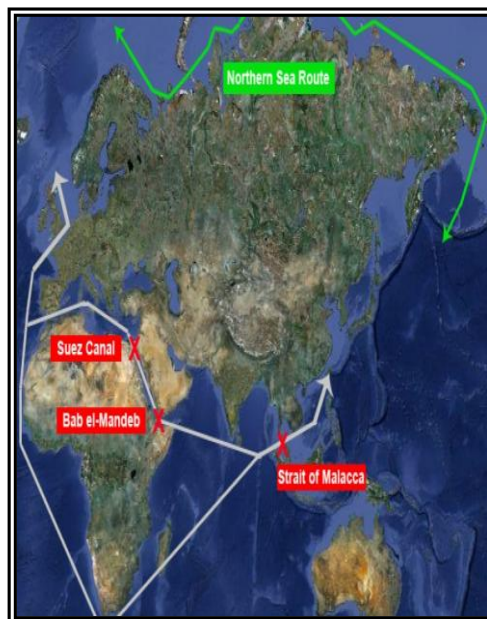
Αρκετοί παραλληλίζουν τον αρκτικό ωκεανό με τη Μεσόγειο, ως κλειστού τύπου θάλασσα, με κοινά τους χαρακτηριστικά, τα λίγα περάσματα που τις καθιστούν προσβάσιμες αλλά και που μέσω αυτών, διέρχεται το μεγαλύτερο μέρος της οικονομικής δραστηριότητας στον πλανήτη.

Με την προοπτική διάνοιξης νέων θαλασσίων διαδρομών<sup>129</sup> στην αρκτική περιοχή, το ενδιαφέρον των μεγάλων εθνοκρατικών δρώντων, όπως οι ΗΠΑ, η Ρωσία και η Κίνα, αλλά και υπερεθνικών, όπως η ΕΕ και το ΝΑΤΟ που παραδοσιακά στρέφονταν στη Μεσόγειο και στα περάσματά της για τον έλεγχο και τη χρήση των μεταφορικών οδών, αρχίζει να στρέφεται και στην μέχρι πρότινος δυσπρόσιτη περιοχή του απώτατου βορρά. Εκτός όμως από τα νέα δρομολόγια, οι πολλά υποσχόμενοι προς εκμετάλλευση βόρειοι φυσικοί πόροι, αποτελούν νέο πόλο έλξης συμφερόντων, παρόμοιο με τη Μέση Ανατολή στον 20<sup>ο</sup> αιώνα.

---

<sup>129</sup> Λήψη εικόνων της σελίδος 100 και 104, από το ελεύθερο διαδίκτυο (πρόσβαση 30 Δεκ '17).

Τα κοιτάσματα πετρελαίου και φυσικού αερίου, τα στρατηγικά μέταλλα και οι διαδρομές που ανοίγονται βόρεια, μπορούν να μειώσουν τη γεωστρατηγική αξία της Μεσογείου ιδιαίτερα στην ανατολική λεκάνη της, όχι βέβαια σε πολύ μεγάλο βαθμό, αλλά μερικώς, επηρεάζοντας τη γεωπολιτική θέση της Τουρκίας, η οποία μπορεί να χάσει εν μέρει το ρόλο της ως το «ανάχωμα» της Νοτιοανατολικής πτέρυγας του NATO και ως ο «οπλίτης» των ΗΠΑ στην περιοχή.



Δεν πρέπει να διαφεύγει της προσοχής μας ότι το NATO μπορεί μεν να θεωρείται υπερεθνικός δρών, αλλά δεν παύει να συνίσταται από εθνοκρατικούς δρώντες με ιδιαίτερα συμφέροντα και ανάλογα την ισχύ του καθενός, να μπορεί να επιβάλλει και πολιτικές οι οποίες θα είναι προς το συμφέρον πρώτιστα ενός ισχυρού κράτους και κοινά αποδεκτό βέβαια και από τη συμμαχία, πολλές φορές με παροχή άλλων ανταλλαγμάτων. Επίσης, τα περισσότερα από τα μέλη του NATO ανήκουν και στην ΕΕ, η οποία έχει συμφέρον να προσβλέπει στην ενεργειακή ανεξαρτητοποίησή της από την παραδοσιακή πηγή ενέργειας, την μονίμως προβληματική και ταραγμένη Μέση Ανατολή, ιδιαίτερα όταν στη βόρεια αυλή της διανοίγονται τεράστιες ενεργειακές προοπτικές. Το ίδιο ισχύει και για τις ΗΠΑ και τον Καναδά, που με την εκμετάλλευση τόσο των δικών τους αλλά και των βορείων κοιτασμάτων, σταδιακά θα αρχίσουν την απεξάρτηση από τα αραβικά πετρέλαια, που θα είναι περισσότερο διαθέσιμα στις αγορές της Ανατολής.

Η στροφή του ενδιαφέροντος προς την Αρκτική, θα σημαίνει αναγκαστικά τον αναπροσανατολισμό των δυνάμεων για εξισορρόπηση αυτών σε όλο το εύρος του «θαλάσσιου δακτυλίου» (κατά Spykeman), ώστε οι ΗΠΑ και το NATO αφ' ενός να μπορούν να απεμπλακούν από τη μεγάλη επικέντρωση στη Μέση Ανατολή, αφ' ετέρου δε, να μπορούν να ελέγχουν αποτελεσματικότερα τις αναδυόμενες μεγάλες δυνάμεις, όπως η Ρωσία και η Κίνα, με το να διατηρούν περισσότερες δυνάμεις σε ετοιμότητα, παρά κάπου διαρκώς εμπλεγμένες. Ήδη το ενδιαφέρον των ΗΠΑ στρέφεται ανατολικότερα και ο ρόλος του NATO σε αυτήν την

περίπτωση μπορεί σταδιακά να αρχίσει να επικεντρώνεται σε αυτό που λέει και το όνομά του, στο «Βόρειο Ατλαντικό».

Σε μια τέτοια περίπτωση η γεωπολιτική θέση της Τουρκίας είναι πιθανόν να υποβαθμιστεί, ως προς τη σημασία της για τον έλεγχο της Μέσης Ανατολής, η οποία δεν θα είναι πλέον η κυρίαρχη προτεραιότητα. Σημειώνεται ότι, ο έλεγχος της κυρίας εισόδου προς τη Μεσόγειο (Σουέζ) θα συνεχίσει να διατηρεί την αξία της ως μία από τις βασικές πύλες της θαλάσσιας μεταφορικής οδού, πλην όμως, λαμβάνοντας υπόψη ότι τα διερχόμενα προϊόντα αφορούν στο μεγαλύτερο βαθμό τις αγορές της Ευρώπης, η ΕΕ ήδη σε ανακοίνωση<sup>130</sup> του 2008, εκφράζει τη θέλησή της για απεξάρτηση, ιδίως όταν νέες διαδρομές, συντομότερες και οικονομικότερες διανοίγονται από βορρά. Επίσης είναι ξεκάθαρη η επιθυμία για ενεργειακή αυτάρκεια, που μπορεί να καλυφθεί τόσο από βόρεια κοιτάσματα όσο και από τα ήδη εξερευνούμενα στη Μεσόγειο (Ελληνική και Κυπριακή ΑΟΖ) και ίσως σε αυτό το σημείο η Ελλάδα με την Κύπρο, να μπορεί να παίξει καταλυτικό ρόλο, ως μέλος της ΕΕ, ώστε να αναβαθμισθεί η γεωπολιτική και γεωστρατηγική θέση της σε σχέση με την Τουρκία.

Εφόσον η τήξη των πάγων συνεχιστεί με γρήγορους ρυθμούς, το παραπάνω σενάριο μπορεί να υλοποιηθεί σε μερικά χρόνια και η απεξάρτηση από το πετρέλαιο της Μέσης Ανατολής να γίνει πραγματικότητα. Σ' αυτή την περίπτωση και δεδομένης της σταδιακής αυτάρκειας των ΗΠΑ, θα μπορεί η Ευρώπη να είναι ενεργειακά αυτόνομη, ενώ οι μεγάλοι καταναλωτές, όπως η Κίνα και η Ινδία, θα μπορούν να ικανοποιούν τις ανάγκες τους από τη Μέση Ανατολή. Ταυτόχρονα η Κίνα θα μπορεί να διοχετεύει το παγκόσμιο εμπόριο μέσω των νέων θαλάσσιων μεταφορικών οδών, ταχύτερα και οικονομικότερα.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει επίσης και η μη κύρωση από τις ΗΠΑ και η μη υπογραφή από την Τουρκία της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (1982). Οι μεν ΗΠΑ δεν την κυρώνουν διότι θεωρούν ότι θα απεμπολήσουν τα δικαιώματά τους και θα δώσουν την ευκαιρία στη Ρωσία να επεκτείνει την υφαλοκρηπίδα και τα δικαιώματά της μέχρι την οροσειρά ΛΟΜΟΝΟΣΩΦ, δηλαδή το μεγαλύτερο μέρος της αρκτικής θάλασσας με τους φυσικούς πόρους. Η Τουρκία από την άλλη γνωρίζει ότι, αν εφαρμοσθεί το δίκαιο,

---

<sup>130</sup> *Communication from the Commission to the European Parliament and the Council – the European Union and the Arctic Region*, 20 Nov 2008, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0763:EN:NOT>, πρόσβαση 24 Σεπ '17.

δε θα έχει εκμεταλλεύσιμη υφαλοκρηπίδα. Σε περίπτωση που οι ΗΠΑ θελήσουν να επιλύσουν νομικά τις διαφορές στην Αρκτική, θα πρέπει να επικυρώσουν τη σύμβαση, κάτι που θα δικαιώνει τις Ρωσικές αξιώσεις στην Αρκτική, αλλά θα αποτελέσει και δικαίωση για τις Ελληνικές θέσεις, απομονώνοντας έμμεσα την Τουρκία και απαξιώνοντας το «CASUS BELI».

### 6.3 Εξέταση υπό το πρίσμα του NATO

Σε ότι αφορά την ασφάλεια στην περιοχή της Αρκτικής, το NATO έχει δικαιολογημένη παρουσία κι αυτό διότι τα τέσσερα από τα πέντε παράκτια κράτη της Αρκτικής είναι μέλη του και το 50% της περιοχής πέριξ του πόλου, ανήκει στην επικράτεια κρατών-μελών. Επιπλέον σύμφωνα με τη συνθήκη, όλα τα μέλη πρέπει να ενώνουν τις προσπάθειές τους για τη συλλογική άμυνα και για τη διατήρηση της ειρήνης και της ασφάλειας και λαμβάνοντας υπόψη ότι η Συνθήκη του NATO<sup>131</sup> ορίζει μόνο νότιο όριο (στον Τροπικό του Καρκίνου), αυτό δεν περιορίζει το βόρειο όριο της περιοχής ευθύνης. Για τον Καναδά, τη Δανία, τη Νορβηγία και σε πολύ μικρότερο βαθμό τις ΗΠΑ, η Αρκτική είναι ένας ισχυρός παράγοντας στις εθνικές τους προτεραιότητες για την ασφάλεια, και το NATO είναι σημαντικό για τις γενικές στρατηγικές άμυνας και της ασφάλειάς τους. Στο **άρθρο 5** της συνθήκης, υπάρχει επίσης η δέσμευση ότι μια επίθεση εναντίον κράτους-μέλους, είναι επίθεση εναντίον όλων και εφόσον η Αρκτική περιλαμβάνει εδάφη από κράτη-μέλη, το NATO θα εξακολουθήσει να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην περιοχή.

Ενεργοί υποστηρικτές της εμπλοκής του NATO στην Αρκτική υποστηρίζουν ότι, η συμμαχία πρέπει να στρέψει ξανά την προσοχή της στην «εσωτερική περιοχή» και να μην αναλώνεται σε επιχειρήσεις «εκτός περιοχής». Επιπλέον να προσανατολιστεί, όχι μόνο ανατολικά και νότια αλλά και προς βορρά, όπως εννοιολογικά σηματοδοτεί και το πρώτο γράμμα<sup>132</sup> (N=North). Ωστόσο, ο αποκλεισμός της Ρωσίας από το NATO, με την εξαίρεση του Συμβουλίου NATO-Ρωσίας, παρουσιάζει ένα θεμελιώδες δίλημμα για το ρόλο του NATO στην Αρκτική. Σήμερα δεν υπάρχει συναίνεση στους κόλπους της συμμαχίας για το ποιον ρόλο θα κληθεί το NATO να παίξει στην Αρκτική, όπως για παράδειγμα ο Καναδάς που αντιτίθεται σθεναρά σε οποιαδήποτε εμπλοκή του NATO, για λόγους κυριαρχίας, ενώ

<sup>131</sup> The North Atlantic Treaty, 04 Απρ 1949, προσβάσιμο στο [http://www.nato.int/cps/en/SID-98D258E5-F17DA9D0/nato\\_live/official\\_texts\\_17120.htm](http://www.nato.int/cps/en/SID-98D258E5-F17DA9D0/nato_live/official_texts_17120.htm), πρόσβαση 12 Σεπ '17.

<sup>132</sup> Brooke A. Smith-Windsor, *Putting the "N" back to NATO: A High North policy for the Atlantic Alliance?*, NATO Defence College, July 2013, προσβάσιμο στο <http://www.ndc.nato.int/download/downloads.php?icode=381>, πρόσβαση 12 Αυγ '17.

άλλα μέλη του NATO ανησυχούν για μια αρνητική αντίδραση της Ρωσίας. Προς το παρόν, το NATO παρακολουθεί τη στρατιωτική δραστηριότητα στην Αρκτική και συντονίζει κοινές εκπαιδευτικές ασκήσεις για τους σκοπούς της οικοδόμησης εμπιστοσύνης και συνεργασίας, καθώς και τη βελτίωση της διαλειτουργικότητας.

Σε συνέντευξη Τύπου στη Νορβηγία το Μάιο 2013,<sup>133</sup> ο Γενικός Γραμματέας του NATO Άντερς Φογκ Ράσμουσεν ανακοίνωσε ότι, «κατά την παρούσα στιγμή, το NATO δεν έχει καμία πρόθεση να αυξήσει την παρουσία και τις δραστηριότητές του στον απόστατο Βορρά (*Far North*)». Δεδομένου του αυξανόμενου ενδιαφέροντος για τους πόρους της περιοχής, τόσο από τα κράτη-μέλη και οργανισμούς που ανήκουν αυτά, αλλά και από άλλα κράτη μη μέλη, η δήλωση αυτή μπορεί να προκαλεί εντύπωση, αλλά σηματοδοτεί τον τρόπο χειρισμού θεμάτων μακρόπνοης προοπτικής. Η Αρκτική έχει προσελκύσει την παγκόσμια προσοχή τα τελευταία χρόνια και ήδη ο ΟΗΕ στο ετήσιο βιβλίο του 2013<sup>134</sup> του Προγράμματος για το Περιβάλλον [United Nations Environmental Programme (UNEP)] ανέφερε ότι, «το ιστορικό χαμηλό παγοκάλυψης του Αρκτικού καλοκαιριού του 2012 ήταν 50% κάτω από το μέσο όρο στη δεκαετία του 1980 και του 1990 και ανησυχεί για τις πιθανές επιπτώσεις των περισσότερων ανθρώπινων δραστηριοτήτων στην περιοχή της Αρκτικής όπου τα οικοσυστήματα είναι ήδη εύθραυστα». Η **Ευρωπαϊκή Ένωση** επίσης έχει στρέψει την προσοχή της στην Αρκτική, προσδιορίζοντας σε ανακοίνωση του 2008,<sup>135</sup> ειδικά συμφέροντα της ΕΕ στην Αρκτική και προτείνοντας σειρά δράσεων για τη στήριξή τους. Επίσης και άλλα κράτη στρέφουν το βλέμμα τους προς τα βόρεια. Η είσοδος της Κίνας, της Ινδίας, της Ιαπωνίας, της Νότιας Κορέας και της Σιγκαπούρης ως μόνιμων παρατηρητών του Αρκτικού Συμβουλίου το 2013, **δείχνει πόσο αυξάνεται το ενδιαφέρον τους για τις εμπορικές δυνατότητες της περιοχής καθώς και μιας συντομότερης και φθηνότερης οδού διέλευσης για τα ασιατικά προϊόντα που προορίζονται για την Ευρώπη**, αλλά και ευκαιρίες για πρόσβαση σε ανεκμετάλλευτους φυσικούς πόρους. Επίσης η Ρωσία, η οποία είναι ιστορικά

<sup>133</sup> Page Wilson, *Between a Rock and a cold place? NATO and the Arctic*, 28 Nov 2013, προσβάσιμο στο <http://www.e-ir.info/2013/11/28/between-a-rock-and-a-cold-place-nato-and-the-arctic>, πρόσβαση 12 Αυγ '17.

<sup>134</sup> UNEP 2013 Yearbook, p 15, προσβάσιμο στο [http://www.unep.org/pdf/uyb\\_2013.pdf](http://www.unep.org/pdf/uyb_2013.pdf), πρόσβαση 12 Αυγ '17.

<sup>135</sup> *Communication from the Commission to the European Parliament and the Council – the European Union and the Arctic Region*, 20 November 2008, προσβάσιμο στο <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0763:EN:NOT>, πρόσβαση 12 Σεπ '17.

κυρίαρχη στην περιοχή, επαναβεβαιώνει τα αρκτικά συμφέροντά της, με την έκδοση αντίστοιχης πολιτικής της Αρκτικής το 2008.<sup>136</sup>

Από το 2006 όλα τα κράτη μέλη του NATO της Αρκτικής - οι Ηνωμένες Πολιτείες, ο Καναδάς, η Δανία, η Νορβηγία και η Ισλανδία - έχουν εκδώσει «αρκτικές» πολιτικές, αναγνωρίζοντας τις προκλήσεις και τις ευκαιρίες που αντιμετωπίζει η περιοχή καθώς επέρχεται η μεταμόρφωση λόγω κλιματικής αλλαγής και περιγράφουν τον τρόπο με τον οποίο προτίθενται να ανταποκριθούν. Ενώ ο πρωταρχικός στόχος των πολιτικών αυτών, αναφέρονταν σε μη στρατιωτικά μέτρα για την αντιμετώπιση του μεγάλου φάσματος των επιπτώσεων που προκαλούνται από την τήξη των πάγων, κάποια κράτη έχουν επίσης αναγνωρίσει το ρόλο του στρατού και έχουν ήδη λάβει μέτρα για την ενίσχυση των δυνατοτήτων υπεράσπισης της Αρκτικής. Έτσι, για παράδειγμα, η

Νορβηγία μετέφερε το 2009 το Επιχειρησιακό της Στρατηγείο προς Μπόντο, βόρεια του Αρκτικού Κύκλου, και προσανατολίζεται για αποστολές στο βορρά.<sup>137</sup> Ο Καναδάς



αναμένει ένα νέο πολιτικό παγοθραυστικό για να αντικαταστήσει τον Louis St Laurent το 2017, καθώς και για την αναβάθμιση εγκαταστάσεων ανεφοδιασμού στο NANISIVIK<sup>138</sup> ενώ η Δανία έχει δημιουργήσει Αρκτική Διοίκηση στο NUUK<sup>139</sup> (Γροιλανδία).

Αν και το NATO φαίνεται κάπως απρόθυμο να εστιάσει περισσότερο την προσοχή του στα ζητήματα της Αρκτικής, στην πραγματικότητα η παρουσία και οι δραστηριότητές του δεν είναι αμελητέες. Μέσω της κοινής εκπαίδευσης, όπως η άσκηση LOYAL ARROW στη σουηδική Λαπωνία το 2009, συγκέντρωσε κράτη μέλη και μη του NATO για να δοκιμάσουν τις δυνάμεις τους σε ένα από τα πιο κρύα

<sup>136</sup> *Basics of the State Policy of the Russian Federation in the Arctic for the Period til 2020 and for a Further Perspective*, 18 September 2008, προσβάσιμο στο <http://www.arctis-search.com/Russian+Federation+Policy+for+the+Arctic+to+2020>, πρόσβαση 12 Ιουν '17.

<sup>137</sup> Norwegian Ministry of Foreign Affairs, *The High North: Visions and Strategies*, 2011, p. 19, προσβάσιμο στο [http://www.regjeringen.no/upload/UD/Vedlegg/Nordomr%C3%A5dene/UD\\_nordomrodene\\_innmat\\_EN\\_web.pdf](http://www.regjeringen.no/upload/UD/Vedlegg/Nordomr%C3%A5dene/UD_nordomrodene_innmat_EN_web.pdf).

<sup>138</sup> Department of Foreign Affairs, Trade and Development Canada. *Canada's Arctic Foreign Policy*, προσβάσιμο στο [http://www.international.gc.ca/arctic-arctique/arctic\\_policy-canada-politiquearctique.aspx.lang=eng](http://www.international.gc.ca/arctic-arctique/arctic_policy-canada-politiquearctique.aspx.lang=eng), πρόσβαση 12 Ιουλ '17.

<sup>139</sup> Danish Ministry of Defence, *Danish Defence Agreement 2013-2017*, <http://www.fmn.dk/eng/allabout/Documents/TheDanishDefenceAgreement2013-2017english-version.pdf>, πρόσβαση 12 Ιουλ '17.



και πιο αντίξοα περιβάλλοντα στον κόσμο. Επιπλέον, η άσκηση COLD RESPONSE, πραγματοποιείται ανά 2 έτη στη Νορβηγία από το 2006 και είναι μία από τις μεγαλύτερες εκπαιδευτικές δραστηριότητες, ενώ σημειώνεται ότι το 2014 διεξήχθη από 7 έως 22 Μαρτίου, με τη συμμετοχή 16 χωρών, με 16.000 στρατιώτες,<sup>140</sup> το μεγαλύτερο αριθμό μέχρι σήμερα, ενώ το 2016 διεξήχθη με τη συμμετοχή 14 κρατών και 15.000 στρατιωτών.<sup>141</sup> Εκτός από την εκπαίδευση, το NATO συντονίζει επίσης την αποστολή κρατών-μελών στην εναέρια επιτήρηση πάνω από την Ισλανδία. Επίσης η άμυνα του NATO έναντι βαλλιστικών πυραύλων (ALTBMD),<sup>142</sup> βασίζεται σε ραντάρ και σταθμούς παρακολούθησης στην Αλάσκα, στον Βόρειο Καναδά και τη Γροιλανδία. Αυτά είναι μερικά από τα παραδείγματα που επιβεβαιώνουν τη συνεχή ανησυχία του NATO για την περιοχή και την ένταξή της στο πλαίσιο σχεδιασμού, καθώς και ότι οι δυνατότητες στην Αρκτική παραμένουν σημαντικές για την εύρυθμη λειτουργία της ίδιας της συμμαχίας. Χαρακτηριστική είναι η φράση του LORD ISMAY, του πρώτου Γενικού Γραμματέα του NATO, που όρισε με απόλυτη ευστοχία το NATO ως έναν οργανισμό του οποίου στρατηγικός στόχος ήταν (είναι και παραμένει) «*to keep the Americans in (Europe), the Germans down and the Russians out (of Europe)*».

Ένας άλλος λόγος για τη διατήρηση χαμηλών τόνων από το NATO, είναι ότι δεν υπάρχει ομοφωνία σχετικά με το ρόλο των διεθνών οργανισμών και εν γένει πολυμερών σχημάτων στην Αρκτική. Καθώς εξαιτίας της κλιματικής αλλαγής, τα «φώτα της δημοσιότητας» στρέφονται ολοένα και περισσότερο στην Αρκτική, το έργο του φόρουμ, όπως το Αρκτικό Συμβούλιο, το Ευρωαρκτικό Συμβούλιο, η ομάδα «Α5» των παράκτιων κρατών στον Αρκτικό Ωκεανό,<sup>143</sup> το Σκανδιναβικό Συμβούλιο Υπουργών και ο «Αρκτικός Κύκλος»,<sup>144</sup> έχουν έρθει στο προσκήνιο. Ενώ όλοι αυτοί οι οργανισμοί στοχεύουν στην προώθηση της συνεργασίας για τα κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά ζητήματα στο πλαίσιο της Αρκτικής, είναι ανομοιογενείς ως προς τη σύνθεση των μελών και επιπλέον διαφέρουν ως προς την πολιτική και την περιοχή που δραστηριοποιούνται. Αυτό το γεγονός έχει ως αποτέλεσμα, να επικαλύπτονται ως προς τις δράσεις και να εμφανίζεται έλλειψη

<sup>140</sup> NORWEGIAN ARMED FORCES, COLD RESPONSE, προσβάσιμο στο <http://mil.no/exercises/coldresponse/Pages/about.aspx>, πρόσβαση 12 Σεπ '17.

<sup>141</sup> <https://shape.nato.int/2016/exercise-cold-response-2016-wraps-up-in-norway> και <https://forsvaret.no/en/exercise-and-operations/exercises/cold-response>, πρόσβαση 12 Σεπ '17.

<sup>142</sup> Active Layered Theatre Ballistic Missile Defence System (ALTBMD)

<sup>143</sup> Δανία, Καναδάς, Νορβηγία, Ρωσία και ΗΠΑ.

<sup>144</sup> <http://www.arcticcircle.org/>, πρόσβαση 21 Ιουλ '17.

συντονισμού, που αντανακλούν τις διαφορές μεταξύ των Αρκτικών και μη κρατών, ως προς το ποιος οργανισμός θα πρέπει να είναι επικεφαλής στην περιοχή. Το NATO δεν επιθυμεί άμεσα εμπλοκή, τουλάχιστον μέχρι να υπάρχει μεγαλύτερη σαφήνεια και ευρύτερη συμφωνία σχετικά με την «κοινή πολιτική» που πρέπει να εφαρμόζεται στην περιοχή της Αρκτικής.

Σημειώνεται ότι, επί του παρόντος, εξακολουθούν να υπάρχουν αρκετοί «άγνωστοι παράμετροι» σε σχέση με την Αρκτική που εφόσον αποσαφηνιστούν, πιθανόν να ωθήσουν σε πολιτικές αποφάσεις για περισσότερο ενισχυμένη παρουσία του NATO στην περιοχή. Για παράδειγμα, ενώ η επιστήμη κάνει προβλέψεις για μια πτωτική τροχιά στην παγοκάλυψη, εν τούτοις δεν μπορεί με βεβαιότητα να δώσει ατράνταχτα στοιχεία, σε ποιο βαθμό και με ποιο χρονοδιάγραμμα, το στρώμα πάγου θα συνεχίσει να λιώνει, ενώ απαιτείται να πραγματοποιηθεί και ακριβής χαρτογράφηση. Επισημαίνεται ότι, μέχρι στιγμής, τα κράτη έχουν συνεπή πολιτική ως προς την υπεράσπιση των εθνικών τους συνόρων και της θαλάσσιας δικαιοδοσίας. Ωστόσο με τη μεγαλύτερη προσβασιμότητα και ανθρώπινη δραστηριότητα στην Αρκτική, πιθανόν να εγερθούν αξιώσεις, τόσο στη διαχείριση των υδάτων όσο και στην οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας κι έτσι τα ενδιαφέροντα, οι αντιλήψεις και οι προθέσεις μπορούν να μεταβληθούν γρήγορα. Εξαιτίας αυτής της αβεβαιότητας, το NATO σαν πολιτικοστρατιωτικός οργανισμός, έχει επιλέξει να μην επεκταθεί, ώστε να γεμίσει κενά ασφάλειας και διακυβέρνησης στην Αρκτική, αλλά ούτε και να αδιαφορήσει στις νέες προκλήσεις.

#### **6.4 Κίνα - Ιαπωνία - Νότιος Κορέα και Ινδία<sup>145</sup>**

Οι επιπτώσεις της αλλαγής του περιβάλλοντος στην Αρκτική δεν αποτελούν αποκλειστικό αντικείμενο παρατήρησης του Βορρά και δεν παραμένουν μόνο στο Βορρά, αλλά πρόκειται να έχουν επίδραση και αντίκτυπο σε παγκόσμια κλίμακα. Επιπλέον τα ζητήματα της Αρκτικής, δεν αφορούν μόνο την ευρύτερη περιοχή ή τα πέντε παράκτια κράτη που συνορεύουν με τον Αρκτικό Ωκεανό, αλλά επηρεάζουν ολόκληρο τον πλανήτη. Οι επιστημονικές ενδείξεις για ελεύθερες από πάγο αρκτικές θαλάσσιες διαδρομές και η ταχεία τήξη των πάγων, οδηγούν στην ανάδειξη του γεωπολιτικού ενδιαφέροντος στην περιοχή από τις αναδυόμενες περιφερειακές δυνάμεις της Ασίας. Και αυτό είναι προφανές από το γεγονός ότι, η τεχνολογία

---

<sup>145</sup> Καλπακίδου Μ., *Κριτική Προσέγγιση στην Αρκτική Γεωπολιτική*, σελ. 91-94 και Ράπτη Α., *Η γεωπολιτική αξία της Αρκτικής: Συνεργασία στο Κέντρο της Γης*, σελ. 241-246.

ναυπήγησης καινούργιων παγοθραυστικών πλοίων που χρησιμοποιείται πρόσφατα στην Αρκτική, προέρχεται από χώρες, όπως η Κίνα και η Νότιος Κορέα.

**Η Κίνα, η Ιαπωνία και η Νότιος Κορέα**, θα επιδιώξουν ως τα πιο ισχυρά παγκοσμίως μη αρκτικά κράτη, να εμπλακούν στο αρκτικό παιχνίδι διεκδικώντας μερίδιο από τις επικείμενες εμπορικές επενδύσεις στην περιοχή, και συγκεκριμένα από τη μελλοντική χρήση των νέων εμπορικών δρόμων. Η Νότιος Κορέα, αποτελεί ήδη έναν από τους μεγαλύτερους κατασκευαστές ειδικευμένων πλοίων στη διέλευση μέσω πάγου.<sup>146</sup> Επιπλέον χαρακτηριστικό του ενδιαφέροντος για την Αρκτική, αποτελεί ο μεγάλος αριθμός επιστημόνων και τουριστών από τις χώρες της Κίνας, της Ταϊλάνδης, της Ινδίας και της Ν. Κορέας.

Η **Ιαπωνία** θα επιδιώξει να εκμεταλλευτεί **το πλεονέκτημα της συντόμευσης των ναυτιλιακών διαδρομών** και θα προσπαθήσει να επωφεληθεί από τη διαφοροποίηση που προκύπτει, όσον αφορά τις κύριες αρτηρίες, μέσω των οποίων διεξάγεται το διεθνές εμπόριο με τη χρήση των αρκτικών θαλάσσιων διαδρομών. **Εξαρτώμενη έως τώρα από το Στενό της MALACCA και τη Νότια Κινεζική Θάλασσα** (με τους συνεπαγόμενους κινδύνους που ισοδυναμεί η εξάρτηση αυτή, όπως η πειρατεία και οι πιθανές τοπικές κρίσεις, που επικρατούν στην ευρύτερη περιοχή), θα είχε κάθε συμφέρον να εκμεταλλευτεί τις νέες προοπτικές που ήδη προσφέρει η Διαδρομή της Βόρειας Θάλασσας και διανοίγονται στο μεσοπρόθεσμο μέλλον με τη χρήση του Βορειο - Δυτικού Περάσματος.

Από το Μάιο του 2013 με τη Διακήρυξη της Κιρούνα, η Ιαπωνία είναι παρατηρητής στο Αρκτικό Συμβούλιο. Πλέον των υπολοίπων θα πρέπει να επισημανθεί και ο παράγοντας της ενεργειακής ασφάλειας της Ιαπωνίας, με τις ευκαιρίες που παρουσιάζονται από την συμμετοχή στην εκμετάλλευση των ενεργειακών πόρων της Αρκτικής. Η κυβέρνηση της Ιαπωνίας διατηρεί χαμηλό προφίλ όσον αφορά το ενδιαφέρον της για την Αρκτική, εστιάζοντας σε ζητήματα περιβάλλοντος και επιστημονικής έρευνας, αποφεύγοντας ζητήματα φυσικών πόρων και άλλων οικονομικών θεμάτων ώστε να αποφύγει, όπως και η Κίνα, την καχυποψία των αρκτικών κρατών. Ωστόσο η Ιαπωνία ανησυχεί αναφορικά με τη στρατιωτική παρουσία και την πιθανότητα ναυτικών επιχειρήσεων, που συνεπάγεται η αύξηση της δραστηριότητας στην αρκτική περιοχή. Το ενδιαφέρον των υπολοίπων ασιατικών

---

<sup>146</sup> Ebinger Charles, Zambetakis Evie, *The geopolitics of Arctic melt*, International Affairs 85: 6 (2009), σελ. 1221, προσβάσιμο στο [http://www.brookings.edu/~media/research/files/papers/2009/11/arctic%20melt%20ebinger%20zambetakis/11\\_arctic\\_melt\\_ebinger\\_zambetakis.pdf](http://www.brookings.edu/~media/research/files/papers/2009/11/arctic%20melt%20ebinger%20zambetakis/11_arctic_melt_ebinger_zambetakis.pdf), πρόσβαση 12 Σεπ '17.

χωρών, με την επένδυση πόρων σε ερευνητικά προγράμματα και η παρουσία της Ρωσίας με την ηγετική της παρουσία στην περιοχή, μπορεί να σημάνει για την Ιαπωνία, αλλαγή του στρατηγικού περιβάλλοντος.

Η **Κίνα**, ως η δεύτερη οικονομική δύναμη παγκοσμίως, στρέφεται κυρίως στις περιβαλλοντικές, οικονομικές, πολιτικές και στρατιωτικές επιπτώσεις που ενδέχεται να προκύψουν, από την ταχεία τήξη των αρκτικών πάγων την τελευταία δεκαετία. **Η προοπτική μιας διελύσιμης Αρκτικής τη θερινή περίοδο, μέσω σύντομων θαλάσσιων οδών, που θα μειώσουν τη χρονική διάρκεια μεταφοράς εμπορικών προϊόντων, αλλά και θα διευκολύνουν την πρόσβαση στα ορυκτά καύσιμα του αρκτικού βυθού, έχουν ωθήσει<sup>147</sup> την κινεζική κυβέρνηση, στη διάθεση οικονομικών κονδυλίων για την αρκτική επιστημονική έρευνα και στην κατασκευή καινούργιων παγοθραυστικών.**

Η **Κίνα** διαθέτει τέσσερα κύρια ερευνητικά ιδρύματα για την επιστημονική έρευνα στα αρκτικά ζητήματα:

α. **Το Ινστιτούτο Πολικής Έρευνας της Κίνας (THE POLAR RESEARCH INSTITUTE OF CHINA/PRIC)**, στη Σαγκάη.

β. **Το Κινεζικό Ινστιτούτο Θαλάσσιων Υποθέσεων (THE CHINA INSTITUTE FOR MARINE AFFAIRS)**, που αποτελεί τμήμα της Ωκεάνιας Κρατικής Διοίκησης στο Πεκίνο και προσανατολίζεται στην έρευνα και μελέτη του διεθνούς ναυτικού δικαίου, για τη διαμόρφωση της κινεζικής ωκεάνιας στρατηγικής.

γ. **Το Ινστιτούτο Ωκεανολογίας (THE INSTITUTE OF OCEANOLOGY)**, που προάγει τη διεπιστημονική θαλάσσια έρευνα, υπό την αιγίδα της Κινεζικής Ακαδημίας Επιστημών.

δ. **Το Ερευνητικό Κέντρο για τη Θαλάσσια Ανάπτυξη της Κίνας (THE RESEARCH CENTRE FOR MARINE DEVELOPMENTS OF CHINA)**, που διεξάγει στρατηγική και μακροσκοπική έρευνα, αναφορικά με τα θαλάσσια προβλήματα της χώρας.

Συμπερασματικά, η επιστημονική έρευνα της **Κίνας** εστιάζεται αρχικά στις περιβαλλοντικές επιπτώσεις που θα έχει στο ηπειρωτικό και ωκεάνιο περιβάλλον της χώρας, η τήξη των αρκτικών πάγων. Εντούτοις, είναι φανερό ότι το κινεζικό επιστημονικό ενδιαφέρον καταδεικνύει τη στρατηγική σημασία που αποδίδει η Κίνα στα τεκταινόμενα στην Αρκτικής, αλλά και το ενδιαφέρον της για την ευρύτερη

<sup>147</sup> Jakobson, Linda (2010). *China prepares for an ice-free Arctic*, Stockholm, SIPRI, No.2010/2, March 2010, <http://books.sipri.org/files/insight/SIPRIInsight1002.pdf>, πρόσβαση 10 Σεπ '17.

γεωπολιτική διάσταση αυτών. Επισημαίνεται ότι, η Κίνα έχει παρουσιάσει τις πιο αξιόλογες ερευνητικές αποστολές στην Αρκτική.<sup>148</sup> Ειδικότερα, το ερευνητικό ενδιαφέρον της χώρας στράφηκε για πρώτη φορά στο Βορρά το 1995, όταν μία ομάδα Κινέζων επιστημόνων και δημοσιογράφων ταξίδεψαν πεζοί στο Β. Πόλο και διεξήγαγαν έρευνα αναφορικά με τον πάγο, το κλίμα και το αρκτικό περιβάλλον. Η επίσημη πρώτη κινεζική ερευνητική αποστολή στη θάλασσα, πραγματοποιήθηκε το 1999, και από τότε έχουν ακολουθήσει τρεις ακόμη ερευνητικές αποστολές το 2003, το 2008 και το 2010. Εδώ αξίζει να αναφερθεί και ο πρώτος κινεζικός ερευνητικός σταθμός που τοποθετήθηκε στον οικισμό NY ALESUND, στο νησί SPITSBERGEN στο νορβηγικό Αρχιπέλαγος SVALBARD τον Ιούλιο του 2004, υπογραμμίζοντας με αυτόν τον τρόπο τις επιστημονικές σχέσεις της χώρας με τη Νορβηγία.

Η Κίνα, εκτός από την προώθηση της περιβαλλοντικής προστασίας της περιοχής, στρέφει το ενδιαφέρον της στα οικονομικά οφέλη που θα προκύψουν για τη χώρα, από τη **διάνοιξη των νέων θαλάσσιων αρκτικών διαδρομών**, συγκεκριμένα της Βόρειας Θαλάσσιας Διαδρομής, καθώς και από την πιο εύκολη πρόσβαση στους φυσικούς πόρους του αρκτικού υπεδάφους. Εφόσον το 50% του κινεζικού ΑΕΠ βασίζεται στο εξωτερικό εμπόριο μέσω της ναυτιλίας, η **διάνοιξη της Βόρειας Θαλάσσιας Διαδρομής αρχικά τη θερινή περίοδο**, θα προσφέρει στη χώρα μεγάλα οικονομικά οφέλη από την εξοικονόμηση χρόνου και κόστους, μέσω της μεταφοράς των κινεζικών προϊόντων από τη Σανγκάη στα λιμάνια της Ευρώπης και της Βόρειας Αμερικής, αποδίδοντας αμεσότερα κέρδη, μέσα από ασφαλέστερες διαδρομές συγκριτικά με τη σημερινή ακριβή και επικίνδυνη διέλευση των κινεζικών εμπορικών πλοίων από το Κανάλι του Σουέζ και τον Κόλπο του Άντεν. Ενδεικτικά, υπολογίζεται

---

<sup>148</sup> <http://arcticnorthwestpassage.blogspot.gr/2017/09/chinese-icebreaker-completes-first.html>, προσβάσιμο στις 24 Δεκ 17....Το **XUELONG** είναι το πρώτο κινεζικό παγοθραυστικό σκάφος που ολοκλήρωσε ένα ταξίδι μέσω της Βορειοδυτικής Διαδρομής (NORTHWEST PASSAGE) της Αρκτικής στις 30 Αυγούστου 2017. Το XUELONG ή SNOW DRAGON, ξεκίνησε το ταξίδι του εισερχόμενο στο Στενό του Ντέιβις και μετά από οκτώ ημέρες και 2293 ναυτικά μίλια (4246,6 χιλιόμετρα), έφτασε στη Θάλασσα του ΜΠΟΦΟΡ. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του, Κινέζοι επιστήμονες κατόρθωσαν να ολοκληρώσουν πολλές αποστολές, συμπεριλαμβανομένων των ερευνών τοπογραφικού θαλάσσιου βυθού, την καταγραφή δεδομένων μετεωρολογικού και θαλάσσιου πάγου και μια συλλογή δειγμάτων βιοποικιλότητας κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας. Το πλοίο πραγματοποίησε επίσης το πρώτο ταξίδι του μέσω της διαδρομής (TRANSPOLAR SEA) στις 16 Αυγούστου 2017, παρομοίως όπως και το βορειοανατολικό πέρασμα (NORTHEAST PASSAGE) το 2012, προκειμένου να προωθήσει την εμπορική χρήση των αρκτικών θαλάσσιων διαδρομών. **Το 2017, συνολικά 6 κινεζικά εμπορικά πλοία** θα ταξιδεύουν μέσω του Βορειοανατολικού Πέρασματος, σύμφωνα με έγκυρες πηγές. Το XUELONG, στην όγδοη αρκτική εκστρατεία του, είναι το μοναδικό κινεζικό πολικό ερευνητικό πλοίο που παγιδεύει σήμερα και έχει πραγματοποιήσει 32 αποστολές στην Ανταρκτική. Η κατασκευή του πρώτου εγχώριου πολικού παγοθραυστικού στην Κίνα ξεκίνησε τον Δεκέμβριο του 2016 και αναμένεται να παραδοθεί το 2019.

ότι η σημερινή διαδρομή από τη Σανγκάη στο Αμβούργο της Γερμανίας, θα ελαττωθεί κατά 6.400 χιλιόμετρα.<sup>149</sup>

Η Κίνα προσπαθούσε σταδιακά και με ασφαλείς διπλωματικές κινήσεις να εξασφαλίσει μελλοντικά έναν πιο ενεργό ρόλο στην **Αρκτική πολιτικά και οικονομικά, καθόσον συμμετείχε σε δύο υπουργικές** διασκέψεις του Αρκτικού Συμβουλίου το 2007 και το 2009, σαν ένας «Οιονεί Παρατηρητής» (AD HOC OBSERVER). Μια πολύ σημαντική κίνηση υπήρξε η επιζήτηση της **θέσης του μονίμου παρατηρητή στο Αρκτικό Συμβούλιο, κάτι που πέτυχε μαζί με άλλα ενδιαφερόμενα κράτη το Μάιο 2013**, όπως αποφασίστηκε με τη Διακήρυξη της Κιρούνα.

Η Κίνα, αναφορικά με τη Ρωσία, χωρίς δημόσιες δηλώσεις, αναγνωρίζει τη ρωσική ισχύ και την προώθηση των ρωσικών κυριαρχικών δικαιωμάτων στον Αρκτικό Ωκεανό, εμμένοντας όμως σταθερά στη θέση της, για προώθηση της πολυμερούς συνεργασίας προς επίλυση των αρκτικών συνοριακών διαφορών. Ταυτόχρονα, διαφαίνεται να μην προωθεί έμμεσα η ίδια, τη διαμόρφωση ενός συστήματος ισορροπίας ισχύος των ασιατικών περιφερειακών αρκτικών δυνάμεων με την Ιαπωνία, τη Βόρεια Κορέα και τη Νότιο Κορέα, καθόσον και οι τρεις αυτές χώρες μαζί την Κίνα, θα έχουν κοινά οικονομικά οφέλη από τη διάνοιξη των νέων αρκτικών εμπορικών διαδρομών. Συνεπώς, **μία κοινή ασιατική στρατηγική, ιδίως μεταξύ και του παραδοσιακά ιαπωνικού ανταγωνιστή της**, όπως διαβλέπει η Κίνα, θα αποβεί οικονομικά συμφέρουσα για όλες τις πλευρές.

Η **Ινδία** έχει δηλώσει ξεκάθαρα, πως τα ενδιαφέροντά της στην Αρκτική είναι επιστημονικά, περιβαλλοντικά, εμπορικά και στρατηγικά, καθόσον από το Μάιο του 2013 είναι και αυτή παρατηρητής στο Αρκτικό Συμβούλιο παρακολουθώντας τις εξελίξεις στην Αρκτική. Το 2007 ξεκίνησε ένα ερευνητικό πρόγραμμα με σκοπό τη συλλογή δεδομένων, σχετικών με την κλιματική αλλαγή και συγκεκριμένα τις επιπτώσεις που μπορεί να έχει στους μουςώνες της Ινδίας. Επιπλέον, ασχολείται με την εκτίμηση των επιπτώσεων της υπερθέρμανσης του πλανήτη στην αρκτική περιοχή, την επίδραση των παγόβουνων στο επίπεδο της θαλάσσιας στάθμης, αλλά και τη μελέτη αναφορικά με τη χλωρίδα και την πανίδα της περιοχής. Το υπόψη πρόγραμμα, έχει χρηματοδοτηθεί με 12 εκ. δολάρια και εξασφάλισε τη συμμετοχή διακεκριμένων επιστημόνων από όλον τον κόσμο. Η Ινδία, το 2008 υλοποίησε την

---

<sup>149</sup> Jakobson, Linda (2010). *China prepares for an ice-free Arctic*, Stockholm, SIPRI, No.2010/2, March 2010, <http://books.sipri.org/files/insight/SIPRIInsight1002.pdf>, πρόσβαση 10 Σεπ '17.

πρώτη αποστολή στον Αρκτικό Ωκεανό και δημιούργησε μια ερευνητική βάση στη Νορβηγία, συνεργαζόμενη παράλληλα και με ερευνητικά ινστιτούτα της Νορβηγίας. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η δήλωση της ινδικής κυβέρνησης, ότι «οι αλλαγές που υφίσταται το αρκτικό περιβάλλον έχουν αντίκτυπο πέραν των παράκτιων κρατών και θα πρέπει όλοι όσοι έχουν ενδιαφέρον στη διακυβέρνηση των πάνδημων χώρων, να συμμετέχουν ενεργά στην αντιμετώπιση των προκλήσεων». Επίσης δηλώνει πως «η εμπειρία της από την Ανταρκτική μπορεί να συμβάλλει στη διασφάλιση μιας σταθερής και ασφαλούς Αρκτικής».

Για τη **Νότια Κορέα**, η Αρκτική συμπεριλήφθηκε στα εθνικά ζητήματα και η απόκτηση της θέσης του παρατηρητή στο Αρκτικό Συμβούλιο ήταν εθνική προτεραιότητα. Από το Μάιο του 2013, είναι πλέον παρατηρητής στο Αρκτικό Συμβούλιο, όπως η Κίνα και η Ιαπωνία, ελπίζοντας πως με αυτόν τον τρόπο ότι θα έχει τη δυνατότητα να ασκεί μεγαλύτερη επιρροή στα αρκτικά ζητήματα και προσβλέποντας στη δυνατότητα απόκτησης πρόσβασης στους πόρους της Αρκτικής, ως χώρα με έλλειψη φυσικών πόρων. Επιπλέον, επειδή κατέχει ισχυρή θέση στην παγκόσμια βιομηχανία κατασκευής πλοίων, διαβλέπει το όφελος από τη διάνοιξη των θαλάσσιων οδών στον Αρκτικό Ωκεανό, έχοντας δικά της παγοθραυστικά, ενώ ήδη έχει αρχίσει την εξαγωγή παγοθραυστικών πλοίων στη Ρωσία.

### **6.5 Προβλήματα ασφαλείας – Πιθανές αμφισβητήσεις και διενέξεις**

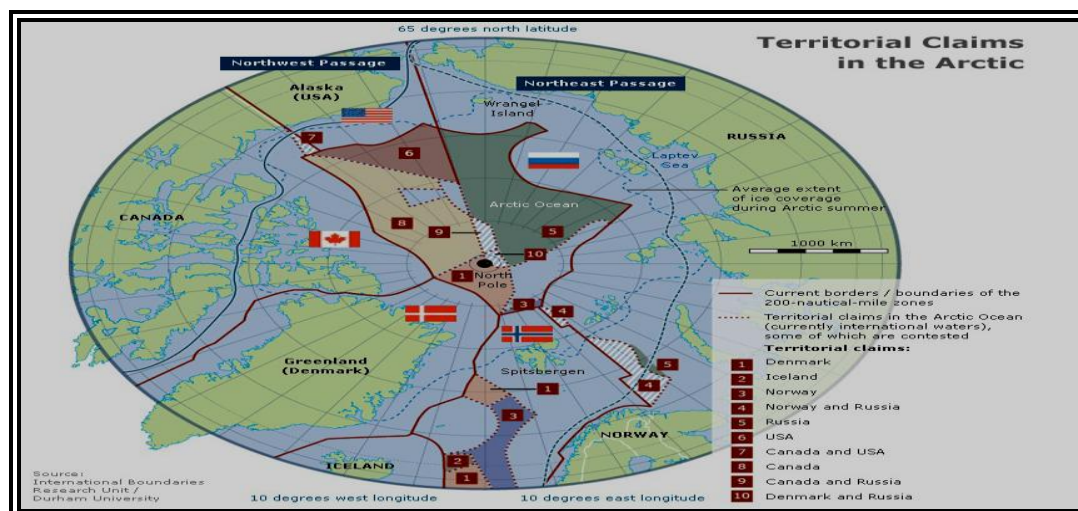
Από τη μελέτη της τήξης των πάγων στο υποσύστημα της Αρκτικής, δημιουργούνται νέες συνιστώσες μεταβλητές που άπτονται των συμφερόντων των Μεγάλων Δυνάμεων στην Αρκτική, όπως είναι **τα νέα δρομολόγια πλοίων** και τα μεγάλα αποθέματα φυσικών πόρων, όπως το πετρέλαιο, το φυσικό αέριο και τα μέταλλα, τα οποία γίνονται όλο και πιο προσιτά. Η αύξηση των γεωτρήσεων, της ναυτιλίας και των διαφόρων ανθρωπίνων δραστηριοτήτων, δημιουργούν προκλήσεις κυρίως για τα κράτη της Αρκτικής, αλλά και για άλλους παράγοντες του υπερσυστήματος των Μεγάλων Δυνάμεων.

Οι πιθανές περιοχές των διαφορών,<sup>150</sup> μπορούν να συνοψιστούν, όπως παρακάτω:

α. Η οριοθέτηση μεταξύ της Νορβηγίας και της Ρωσίας των οικονομικών ζωνών και της υφαλοκρηπίδας στη Θάλασσα του Μπάρεντς, η οποία διαφορά αν και

<sup>150</sup> Η εικόνα της σελίδος 112, έχει ληφθεί από το <https://www.dur.ac.uk/ibru/resources/arctic>, με πρόσβαση 30 Δεκ '17.

τυπικά επιλύθηκε μετά από 40 χρόνια στα τέλη του 2010, ορισμένοι εξακολουθούν να πιστεύουν αυτή η περιοχή μπορεί να προκαλέσει προβλήματα.<sup>151</sup>



β. Το νομικό καθεστώς για τη Ζώνη Προστασίας της αλιείας και της αιγιαλίτιδας ζώνης γύρω από το SVALBARD (αφορά Νορβηγία και Ρωσία).

γ. Η Βερίγγειος Θάλασσα (ΗΠΑ και Ρωσία ).

δ. Η θάλασσα BEAUFORT (ΗΠΑ και Καναδάς).

ε. Τα στενά NARES και το νησί HANS (Καναδάς-Δανία).

στ. Το Βορειοδυτικό Πέρασμα-NWP (Καναδάς και ΗΠΑ).

ζ. Η Βόρειος Θαλάσσια Διαδρομή-NSR (Ρωσία και ΗΠΑ).

η. Η οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας στην Αρκτική, πέραν του ορίου των 200 ναυτικών μιλίων (Ρωσία-Καναδάς-Δανία).

Από τη μελέτη των εξωτερικών δρώντων στο υποσύστημα της Αρκτικής, δε διαπιστώνεται ότι η τήξη των πάγων θα έχει δραματικές συνέπειες για την ασφάλεια των χωρών της Αρκτικής κατά τα επόμενα χρόνια. Οι αρκτικές χώρες (εκτός από τη Ρωσία), διάκεινται φιλικά προς το NATO. Η αντιπαλότητα θα προέκυπτε προφανώς, εάν χώρες του υπερσυστήματος των Μεγάλων Δυνάμεων, όπως είναι οι ΗΠΑ, η Ρωσία και η Κίνα, στραφούν ο ένας εναντίον του άλλου, για την αναζήτηση νέων πηγών ενέργειας. Μια τέτοια επιδιωκόμενη αντιπαλότητα όμως θα πρέπει θεωρητικά και μακροπρόθεσμα, να οδηγήσει σε αλλαγές στην παρουσία των ΗΠΑ στον Ειρηνικό και το Πολεμικό Ναυτικό των ΗΠΑ να δώσει μεγαλύτερη έμφαση στην Αρκτική.

<sup>151</sup> Ronald O' Rourke, *Changes in the Arctic: Background and Issues for Congress*, Congressional research Service, προσβάσιμο στο <http://www.fas.org/sgp/crs/misc/R41153.pdf>, πρόσβαση 27 Αυγ '17.



Η **Ρωσία** και η **Κίνα**, δε φαίνονται διατιθέμενες, στην παρούσα φάση, να αμφισβητήσουν τις **ΗΠΑ** σε θέματα της Αρκτικής. Η Ρωσία, η Κίνα, η Ιαπωνία και η Ινδία, αποτελούν ένα υποσύστημα ισορροπίας ισχύος, όπως της Ευρώπης του 19<sup>ου</sup> αιώνα και βλέπουν με καχυποψία η μία την άλλη. Όχι μόνο δεν είναι σε θέση να συσπειρωθούν ενάντια στις ΗΠΑ, αλλά εν αντιθέσει, κάποιες απ' αυτές επιζητούν την υποστήριξη των ΗΠΑ ενάντια σε άλλες, όπως η βελτίωση των σχέσεων ΗΠΑ με την Ιαπωνία και Ινδία, λόγω της ανόδου της Κίνας.<sup>152</sup>

Πιθανές συνοριακές διαφορές είναι πολύ πιθανό να επιλυθούν ειρηνικά, καθώς η οικονομική πίεση για αξιοποίηση νέων πηγών ενέργειας γίνεται μεγαλύτερη. Η διεθνής κοινότητα φαίνεται ότι δεν είναι ακόμη πολύ καλά προετοιμασμένη για να αντιμετωπίσει την αυξανόμενη οικονομική δυναμική της Αρκτικής και τις επιπτώσεις για την πολιτική ασφαλείας. Προκειμένου να αποφευχθούν τυχόν σημαντικά προβλήματα καθώς και ζητήματα ανθρωπιστικών ή περιβαλλοντικών καταστροφών, η διεθνής κοινότητα θα πρέπει να λάβει από τώρα περισσότερο ενεργό ρόλο στη συζήτηση και διευθέτηση πιθανών διαφορών, παρά να ασχολείται όταν αυτές θα προκύψουν.

---

<sup>152</sup> Παπασωτηρίου, Χαράλαμπος, *Η Διεθνής Πολιτική στον 21<sup>ο</sup> αιώνα*, σελ.103.

**ΣΕΛΙΔΑ ΣΚΟΠΙΜΑ ΚΕΝΗ**

## Κεφάλαιο έβδομο

### Διαπιστώσεις - Συμπεράσματα - Προτάσεις

#### 7.1 Διαπιστώσεις – Συμπεράσματα<sup>153</sup>

Από τη μελέτη του θέματος προέκυψαν οι παρακάτω διαπιστώσεις και συμπεράσματα:

Η κλιματική αλλαγή και οι τιμές του πετρελαίου οι οποίες συνεχώς αυξάνονται,<sup>154</sup> έχουν ωθήσει την Αρκτική στην κορυφή του ενδιαφέροντος της εξωτερικής πολιτικής τόσο των αρκτικών κρατών, όσο και άλλων χωρών και οργανισμών θέτοντας τα πολύπλοκα ζητήματα της κυριαρχίας, της ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος. Η βελτιωμένη πρόσβαση για τη ναυτιλία και την ανάπτυξη των πόρων, οδηγεί σε νέους διεθνείς κανόνες για την ασφάλεια, την πρόληψη της ρύπανσης και την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις, η υποχώρηση του θαλάσσιου πάγου της Αρκτικής, πιθανότατα θα επιταχυνθεί τα επόμενα χρόνια και θα οδηγήσει στη δημιουργία νέων δυνατοτήτων για την εξόρυξη πετρελαίου, φυσικού αερίου και μεταλλευμάτων σε περιοχές που προηγουμένως ήταν απρόσιτες. **Τα νέα δρομολόγια των πλοίων θα αυξήσουν τις ανθρώπινες δραστηριότητες σε νέα πεδία δράσης, ενώ η αλιεία θα κινηθεί βορειότερα.** Επιπλέον, η κατάσταση της πολιτικής ασφαλείας θα είναι πιο απαιτητική στο μέλλον σε σχέση με τη σημερινή εποχή, ώστε να αντιμετωπιστούν μεγαλύτερες προκλήσεις σε δύσκολο περιβάλλον, που σχετίζονται με θέματα ασφαλείας ναυσιπλοΐας, έρευνας και διάσωσης (SAR), τη ρύπανση, τα περιβαλλοντικά ζητήματα, καθώς και άλλα προβλήματα τα οποία προκύπτουν, όσο αυξάνεται η κυκλοφορία των πλοίων που μετακινούνται σε μια τεράστια περιοχή.

Η Βόρεια Θαλάσσια Διαδρομή (NSR), καθίσταται εξαιρετικά σημαντική, εφόσον θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για αρκετούς μήνες το χρόνο πολύ πριν από τη δεκαετία του 2020, αλλά στην περίπτωση που υπάρχει ανοικτή πρόσβαση και πέραν του ορίου των 200 ναυτικών μιλίων, η Ρωσία δεν πρόκειται να ωφεληθεί τόσο πολύ από τα τέλη χρήσης που σχεδιάζει να συλλέξει, εκτός αν επεκτείνει τα κυριαρχικά της δικαιώματα.

<sup>153</sup> Καλπακίδου, Μ., *Κριτική Προσέγγιση στην Αρκτική Γεωπολιτική*, σελ. 44 και σελ. 95-99.

<sup>154</sup> <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1300665/sunexizetai-i-anodos-ton-diethnon-timon-tou-pe-trelaiou>, πρόσβαση 21 Δεκ 17.

Το NSR έχει μεγάλη σημασία και για την Κίνα, στη διακίνηση των αγαθών μέσω θαλάσσιων μεταφορικών οδών προς την Ευρώπη, ενώ το NWP προς την ανατολική ακτή κυρίως των ΗΠΑ, ενώ το πιο πιθανό σενάριο, είναι ότι στο εγγύς μέλλον, θα υπάρξουν περισσότερα κινεζικά πλοία στην Αρκτική. Επίσης τα δύο αυτά περάσματα, μπορούν υπό προϋποθέσεις, να χρησιμοποιηθούν σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, εάν παρουσιαστεί μακροχρόνιο πρόβλημα στο Σουέζ ή στη διώρυγα του Παναμά, ιδιαίτερα τους μήνες με την ελάχιστη παγοκάλυψη.

Δεν είναι δύσκολο να καταλάβουμε, γιατί τόσο οι Μεγάλες Δυνάμεις, όσο και οι (υπο)περιφερειακές, δείχνουν τόσο μεγάλο ενδιαφέρον για την Αρκτική. Αν αναλογιστούμε, τη Γη, όχι ως επίπεδο χάρτη όπως συνηθίζεται, αλλά όπως πραγματικά είναι μια γήινη σφαίρα, τότε θα διαπιστώσουμε ότι η Ουάσιγκτον, η Μόσχα, το Τόκιο ή το Πεκίνο απέχουν ίσες περίπου αποστάσεις από τον Βόρειο Πόλο. Επιπλέον, η συντομότερη διαδρομή από την Ουάσιγκτον προς την Μόσχα περνά από τον Βόρειο Πόλο. Συμπερασματικά, **η απόδοση των ναυτιλιακών οδύσεων του Βορειοδυτικού Περάσματος και της Βόρειας Θαλάσσιας Διαδρομής για χρήση στην διεθνή ποντοπόρα ναυτιλία έχει σαφή πλεονεκτήματα, όχι μόνο λόγω της προφανούς συντόμευσης των διαδρομών σε πλανητικό επίπεδο, αλλά και λόγω της διαφοροποίησης αυτών από τις ισχύουσες παραδοσιακές. Εάν δε οι δύο εν λόγω διαδρομές συνδυαστούν, τότε διανοίγεται ένας νέος δίαυλος συγκοινωνίας μεταξύ Ατλαντικού και Ειρηνικού Ωκεανού, με ανυπολόγιστη θετική επίδραση στο διεθνές διαμετακομιστικό εμπόριο. Ο έλεγχος της Αρκτικής και των διαδρομών της, δίνει σοβαρά στρατηγικά πλεονεκτήματα σε όποιον ασκεί κυριαρχία επ' αυτής, ώστε να διεκδικήσει την περιφερειακή και ενδεχομένως ακόμα και την παγκόσμια ηγεμονία.**

«Πολική Μεσόγειο» («POLAR MEDITERRANEAN»), έχουν χαρακτηρίσει κατά καιρούς, και όχι λανθασμένα, τον Αρκτικό Ωκεανό, αποδεικνύοντας ξεκάθαρα, την εξαιρετική σημασία που πρόκειται να έχει, η διάνοιξη των θαλάσσιων οδών για την παγκόσμια ναυσιπλοΐα. Λειτουργώντας ως ένας **ηπειρωτικός «σύνδεσμος»**, υπόσχεται μελλοντικά, τη χωρίς εμπόδια διέλευση των πλοίων, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τα κράτη που ενδιαφέρονται. Η διάνοιξη του Βορειοδυτικού Περάσματος, θα επιφέρει τη μείωση της απόστασης μεταξύ Ευρώπης - Ασίας πάνω από 4000 χλμ, οδηγώντας στην αλλαγή του μέχρι σήμερα τρόπου διεξαγωγής της εμπορικής ναυτιλίας και μειώνοντας τα σχετικά κόστη ναυτιλίας κατά δισεκατομμύρια δολάρια.

Η αξιολόγηση των αρκτικών περασμάτων όμως, δεν περιορίζεται μόνο στην οικονομική διάσταση, καθόσον η σημασία της διάνοιξης των περασμάτων μπορεί να σημάνει την αλλαγή στην ναυτική παγκόσμια στρατηγική. Σημεία μεγάλης ναυτιλιακής κίνησης, όπως τα **Στενά της Μαλάκκας και η Διώρυγα του Σουέζ**, μπορεί να απωλέσουν μέρος της σημασίας τους, και ταυτόχρονα, να αυξηθεί η ευελιξία των ευρωπαϊκών και ασιατικών ναυτικών στόλων. Επισημαίνεται ότι, τα κανάλια που χρησιμοποιούνται σήμερα, βρίσκονται στο μέγιστο των δυνατοτήτων εξυπηρέτησής τους και μια αύξηση στην παγκόσμια κυκλοφορία εμπορευμάτων, θα ήταν αδύνατο να εξυπηρετηθεί από αυτά.<sup>155</sup>

Η μείωση των πάγων στην Αρκτική, η οποία μελλοντικά θα οδηγήσει σε σημαντική μείωση της απόστασης που πρέπει να διανύσουν τα πλοία, δε σημαίνει την εξαφάνισή τους σε μια νύχτα. **Μελλοντικά, τα περάσματα θα είναι ανοιγτά - και όχι συνεχώς - για ορισμένη περίοδο του χρόνου, ενώ η ύπαρξη τμημάτων πάγου και παγόβουνων θα τα καθιστά επικίνδυνα.** Σε συνδυασμό με άλλους περιορισμούς, όπως η πολιτική αβεβαιότητα, το κόστος που απαιτείται για την ασφάλιση των πλοίων και η δαπανηρότητα της συντήρησης και χρήσης των παγοθραυστικών, οι δίοδοι αυτές, καθίστανται από την άλλη μεριά, λιγότερο ελκυστικές για την εμπορική ναυτιλία.

Συνεπώς για να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα, θα πρέπει, αναλόγως των περιστάσεων, **να υπάρξει μία σύγκριση κόστους – οφέλους.** Επιπλέον, η έλλειψη ναυτιλιακής βοήθειας, οι παράκτιες υποδομές οι οποίες είναι ανεπαρκείς και η χαμηλή προβλεψιμότητα των πάγων που παρασύρονται καθώς και των καταιγίδων, αποτελούν σημαντικούς και υπολογίσιμους περιορισμούς. Εάν ληφθεί υπόψη και ο τρόπος που λειτουργεί η παγκόσμια εμπορική ναυτιλία, θα ήταν σχεδόν αδύνατο να υπάρξουν συνεπή χρονοδιαγράμματα. Συμπερασματικά, η υπέρβαση αυτών των εμποδίων, απαιτεί προσεκτικό και ταυτόχρονα χρονοβόρο σχεδιασμό, ενώ απαιτείται η ύπαρξη ισορροπίας, μεταξύ εθνικής και διεθνούς δικαιοδοσίας, όπως επίσης, σταθερά νομοθετικά πλαίσια από την πλευρά των κρατών. Το πιο πιθανό σενάριο, είναι η συγκέντρωση του όγκου των μεταφορών και της κίνησης, να υλοποιηθεί στη

---

<sup>155</sup> Gratz, J., *The Arctic: Thaw with Conflict Potential*, CSS Analysis in Security Policy, No 118, July 2012, προσβάσιμο στο <http://www.css.ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/gess/cis/center-for-securities-studies/pdfs/CSS-Analysis-118-EN.pdf>, πρόσβαση 12 Αυγ '17.

**Βόρεια Θαλάσσια Οδό**, η οποία θα αφορά ενδοπεριφερειακή κυκλοφορία και όχι παγκόσμια.<sup>156</sup>

Επισημαίνεται ότι, το λιώσιμο των πάγων, πραγματοποιείται με πιο ταχείς ρυθμούς στην περιοχή της Σιβηρίας, ενώ ο πάγος των σιβηρικών ακτών είναι αρκετά λεπτότερος σε σχέση με τον πάγο του καναδικού αρχιπελάγους. Ως εκ τούτου, το πιθανότερο είναι πως **η Βόρεια Θαλάσσια Οδός θα είναι ανοιχτή για τα πλοία για πιο μεγάλο χρονικό διάστημα μέσα στο χρόνο, σε σχέση με το Βορειοδυτικό Πέρασμα**. Αυτό το γεγονός, οδήγησε τη Ρωσία, στο σχεδιασμό και την κατασκευή των απαραίτητων υποδομών κατά μήκος των αρκτικών ακτών της, προσδοκώντας τεράστιες οικονομικές ευκαιρίες από αυτό. Ωστόσο και σε αυτήν την περίπτωση, οι Η.Π.Α. αλλά και η Ε.Ε. ισχυρίζονται ότι περνά μέσα από διεθνή στενά, αμφισβητώντας με αυτόν τον τρόπο την κυριαρχική υπεροχή της Ρωσίας. Άλλωστε, η ονομασία «**Βόρεια Θαλάσσια Οδός**» αποτελεί μετάφραση της ρωσικής ονομασίας, έναντι του «Βορειοανατολικού Πέρασματος» που χρησιμοποιούνταν στην Ευρώπη.

Υπάρχουν πολλές χώρες, ανάμεσά τους η Κίνα και η Γερμανία, που εκδηλώνουν εντόνως το ενδιαφέρον τους για την περιοχή και που θα ήθελαν να συμμετάσχουν σε μια τόσο μεγάλη και σημαντική αλλαγή, που μπορεί να επέλθει στην παγκόσμια ναυτιλία. Ωστόσο, ο Καναδάς και η Ρωσία, με την κυριαρχία και την πολιτική που ασκούν στο Βορειοδυτικό Πέρασμα και τη Βόρεια Θαλάσσια Οδό αντίστοιχα, έρχονται σε αντίθεση με τα συμφέροντα άλλων ενδιαφερομένων κρατών, τα οποία προτιμούν να χαρακτηρίζουν τα υπόψη περάσματα, ως υποκείμενα σε καθεστώς διεθνών στενών.<sup>157</sup>

Επισημαίνεται ότι ιστορικά, οι μεγάλες θαλάσσιες δίοδοι ισοδυναμούσαν με την παρουσία των μεγάλων ναυτικών δυνάμεων, συνεπώς μία αλλαγή στο ισχύον καθεστώς, θα σήμαινε ταυτόχρονα αλλαγή στην ισορροπία και στην κατανομή ισχύος των κρατών. Ο Mahan είχε πει κάποτε ότι, «**εκεί που πάνε τα εμπορικά πλοία, σίγουρα θα ακολουθήσουν πόλεμοι**». Η χάραξη στρατηγικής και πολιτικής λογικής στην Αρκτική, έχει διαφορετική λειτουργία σε σχέση με τις παραδοσιακές γνώσεις και πρακτικές σχετικά με την ισχύ και την ισορροπία δυνάμεων. Είναι πολλοί και αστάθμητοι οι παράγοντες, όπως η κλιματική αλλαγή, η τεχνολογική εξέλιξη και η διάθεση των εμπλεκομένων, οι οποίοι θα παίζουν κάθε χρονική στιγμή ένα νέο ρόλο

<sup>156</sup> Young, O., *The Future of the Arctic: Cauldron of Conflict or Zone of Peace?*, *International Affairs*, 87:1, (2011), προσβάσιμο στο <http://www.jstor.org/stable/20869618.pdf>, πρόσβαση 12 Αυγ '17.

<sup>157</sup> Στο ίδιο.

για το είδος των εξελίξεων στην περιοχή και θα επηρεάζουν την πολιτική των αρκτικών κρατών. Εάν στο τέλος υπερισχύσει η διπλωματική οδός, θα είναι έκπληξη, και θα έχει περισσότερο προσωρινό χαρακτήρα, μέχρις ότου οι εμπλεκόμενοι να κατανοήσουν πλήρως την αξία της Αρκτικής Ζώνης.

Ο Αρκτικός ωκεανός, η «Καρδιά της Γης» για τον 21ο αιώνα, όπως έχει αποκαλεστεί από πολλούς ερευνητές, θα αποτελέσει ζήτημα σοβαρής αντιπαράθεσης, η οποία όμως θα κατευθυνθεί από τις χώρες, στο εύρος του διεθνούς δικαίου και της πολιτικής και σε καμία περίπτωση δε θα μετατοπιστεί η ένοπλη διαμάχη, από το νοτιοδυτικό προς το βόρειο τμήμα της Ευρασίας. Αυτό αποδεικνύουν, άλλωστε, και οι αλληπάλληλες συμφωνίες μεταξύ των χωρών για τη διευθέτηση των διαφορών στα σύνορά τους στην Αρκτική, καθώς και οι διαφορές που έχουν δημιουργηθεί μεταξύ των αντιμαχομένων κρατών, τείνουν πλέον προς επίλυση, προκειμένου να υπάρξει αμοιβαία και επωφελής συνεργασία ανάμεσα στις χώρες, αφού καμία χώρα δε θα έβγαινε κερδισμένη από μία ένοπλη σύγκρουση με την αντίπαλό της.

Αν και ο αγγλοσαξονικός τρόπος σκέψης,<sup>158</sup> τόσο των ακαδημαϊκών όσο και των αναλυτών, προσεγγίζει το ενεργειακό πεδίο ως το παιχνίδι μηδενικού αθροίσματος (ZEROSUMGAME) στη βάση του οποίου για να κερδίσει κάποιος πρέπει κάποιος άλλος<sup>159</sup> να χάσει, τα νέα παγκόσμια ενεργειακά δεδομένα, καθιστούν αναγκαία μία διαφορετική αντιμετώπιση του ζητήματος. Σε αυτή τη λογική, εντάσσεται και η στροφή των ΗΠΑ υπέρ της προσχώρησης στη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας, κάτι που αποτελεί το νέο δεδομένο στην εξίσωση της επίλυσης των διαφορών, ώστε να αποτελέσει τη βάση για περαιτέρω διαπραγμάτευση μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων. Μεσοπρόθεσμα θα καταστεί σαφές πως όποιος ελέγχει τους θαλάσσιους διαδρόμους της Αρκτικής, θα ελέγχει την παγκόσμια οικονομία, πέρα από ένα διεθνώς στρατηγικό διάδρομο<sup>160</sup> και η έντονη δραστηριοποίηση για πρόσβαση στην Αρκτική, θα είναι αναπόδραστη.

---

<sup>158</sup> Τσάλτας Γ, Σιούσουρας Π., *Γεωπολιτική και Γεωοικονομική Προσέγγιση της Περιοχής της Αρκτικής Ζώνης, Η γεωπολιτική αναβάθμιση της Αρκτικής κατά τον 21<sup>ο</sup> αιώνα, Καταληκτική προσέγγιση*, Κεφάλαιο XIV, Παραγρ. 4, σελ. 111.

<sup>159</sup> HUNTINGTON S.P., *The Clash of Civilizations and the Remaking of World Order*, Simon-Schuster, New York, 1996, σελ. 237.

<sup>160</sup> ZHENFU L., *The Panda Bear Readies To Meet The Polar Bear: China And Canada's Arctic Sovereignty Challenge*, προσβάσιμο στο <http://tvernedra.ru/ArktpolkitaiaKanada.pdf>, Canadian Defence & Foreign Affairs Institute, March 2011, πρόσβαση 5 Αυγ '17.

Την παρούσα περίοδο, η Ρωσία<sup>161</sup> φαίνεται να έχει προετοιμαστεί πιο καλά, για να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις του μέλλοντος στην Αρκτική. Επισημαίνεται ότι, η χώρα διεκδικεί σύμφωνα με τα συμφέροντά της περίπου το 50% της έκτασης της Αρκτικής, επειδή διαθέτει ικανά νομικά ερείσματα, με βάση την UNCLOS και σοβαρά πλεονεκτήματα, λόγω της γεωγραφικής της διαμόρφωσης. Επιπλέον, ενισχύει αποτελεσματικά την αποτρεπτική της δύναμη, ώστε να μπορεί να παρέχει προστασία στις αρκτικές περιοχές της, αντιμετωπίζοντας οποιονδήποτε κίνδυνο. Σημειώνεται ότι, με βάση τη «δυτική» γεωπολιτική θεώρηση της γήινης σφαίρας, η τήξη των πάγων στον Αρκτικό Ωκεανό σηματοδοτεί και τη **σταδιακή μερική υποχώρηση του «βορείου αναχώματος»** και την κατά συνέπεια απελευθέρωση της κεντρικής ηπειρωτικής δύναμης από το βορρά. Αντιθέτως **οι Η.Π.Α, έχουν υστερήσει στον αγώνα δρόμου της Αρκτικής, καθώς άργησαν να εμπλακούν στις σχετικές εξελίξεις.** Αξίζει να επισημανθεί ότι, το ισχυρότερο Πολεμικό Ναυτικό της Γης και το 17ο από πλευράς εκτοπίσματος εμπορικό ναυτικό, έχει στη διάθεσή του μόνο ένα σχετικά παλιό παγοθραυστικό πλοίο. Επιπλέον η Αμερικανική κυβέρνηση δέχεται ισχυρή κριτική από Αμερικανούς μελετητές, επειδή δεν πραγματοποιεί την κύρωση της UNCLOS, αφήνοντας έτσι τη χώρα «εκτός παιχνιδιού».

Το ενδιαφέρον για την Αρκτική θα ενταθεί και αυτή θα καταστεί βασική περιοχή για τις διεθνείς σχέσεις, όταν συγκλίνουν οι παρακάτω παράγοντες:<sup>162</sup>

α. Συνέχιση της κλιματικής αλλαγής που θα επιτείνει το φαινόμενο της τήξης και θα έχει ως αποτέλεσμα μεγαλύτερες χρονικές περιόδους χωρίς πάγους.

β. Υψηλές τιμές υδρογονανθράκων και ανησυχία για την ενεργειακή ασφάλεια, για τόσο διάστημα, ώστε να αυξηθεί η ανάγκη αναζήτησης και εκμετάλλευσης νέων ενεργειακών πηγών, δικαιολογώντας παράλληλα τα δαπανηρά και χρονοβόρα έργα και υποδομές που χρειάζονται στην Αρκτική.

γ. Τεχνολογία κατάλληλη για συνθήκες πάγου, ώστε να προφυλάσσεται η πρόσβαση από τις καιρικές διακυμάνσεις.

δ. Μέριμνα για το περιβάλλον ώστε να διασφαλιστεί πως η εμπορική ανάπτυξη της περιοχής δε θα είναι καταστροφική για το αρκτικό περιβάλλον. Οι επιπτώσεις της εξερεύνησης και εκμετάλλευσης του φυσικών πόρων στην Αρκτική

<sup>161</sup> Κουτσούκου, Β. (2010), *Η αναδύομενη γεωπολιτική αξία του Αρκτικού Ωκεανού* (Μεταπτ. Διπλωματική Εργασία), Πάντειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα, σελ. 90-91.

<sup>162</sup> Σιούσουρας Π., Δαλακλής Δ., Μπαξεβάνη Π., *Αρκτική: Ένα Νέο Πεδίο Γεωπολιτικών Ζυμώσεων*, Περιοδικό Ναυτική Επιθεώρηση, τεύχος 585, τόμος 173, 2013, σελ. 84.



θα είναι εμφανείς στο περιβάλλον, την άγρια ζωή και τους ανθρώπους που κατοικούν εκεί.

ε. Το ήδη υψηλό ενδιαφέρον για τις νέες θαλάσσιες διαδρομές, θα συνεχιστεί αναλογικά με τις γεωπολιτικές εντάσεις, σε συμφορισμένα σημεία και διώρυγες στην παραδοσιακή ναυτιλία (όπου ενίοτε υποβόσκουν στρατιωτικές συγκρούσεις). Περισσότερα στοιχεία περιγράφονται, στο Παράρτημα «Γ».

στ. Σαφής οριοθέτηση των θαλάσσιων συνόρων και κοινώς αποδεκτά νομικά και θεσμικά πλαίσια διαχείρισης της ναυσιπλοΐας, ώστε να υπάρχει ευνοϊκό περιβάλλον για επενδύσεις.

Το εντονότερο ενδιαφέρον για την Αρκτική<sup>163</sup> σηματοδοτεί τη διεύρυνση προς τον Βορρά του γεωπολιτικού ανταγωνισμού μεταξύ των κρατών και ιδιαίτερα των μεγάλων δυνάμεων. Υπό αυτό το πρίσμα οδηγούμαστε στην προέκταση της ευρασιατικής μάζας προς το Βορρά και τη σταδιακή ενσωμάτωση της Αρκτικής στο γεωπολιτικό γίνεσθαι. Στόχευση των δυτικών κρατών είναι να περιοριστεί η δικαιοδοσία και κατά συνέπεια και ο ρόλος της Ρωσίας και δευτερευόντως να καθορίσουν τις μεταξύ τους αρμοδιότητες. Οι Ηνωμένες Πολιτείες, θα πρωταγωνιστήσουν στη συγκεκριμένη πολιτική. Η ρωσική εμπλοκή και η αμερικανική παρουσία δημιουργούν μεταξύ των δυτικών κρατών μια κοινότητα συμφερόντων, γεγονός που θα οδηγήσει σε μία, κοινή στάση έναντι της Μόσχας. Ο τελικός διακανονισμός, όταν πραγματοποιηθεί, θα αφορά και το ζήτημα της κατανομής των φυσικών πόρων. Εκ των πραγμάτων, θα επηρεάσει τον περιφερειακό και διεθνή καταμερισμό ισχύος, ως μια πτυχή του ευρύτερου αμερικανορωσικού ανταγωνισμού.

Η πιθανή επικύρωση από τις ΗΠΑ, της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, θα μπορούσε με κατάλληλους διπλωματικούς χειρισμούς από την Ελλάδα, να βοηθήσει στην αποδοχή και από τις ΗΠΑ των ελληνικών θέσεων σχετικά με τα κυριαρχικά δικαιώματα στο Αιγαίο τόσο στην υφαλοκρηπίδα όσο και στην εκμετάλλευση ενεργειακών κοιτασμάτων εντός της Ελληνικής ΑΟΖ.

Η Ελλάδα ως η χώρα με έναν από τους πρώτους εμπορικούς στόλους στον κόσμο, από πλευράς ιδιοκτησίας, όπως και οι Έλληνες ναυτικοί, που επανδρώνουν υψηλές διοικητικές θέσεις, τόσο σε πλοία όσο και σε ναυτιλιακές εταιρίες θα πρέπει

---

<sup>163</sup> Ζιώγας Χρ., φάκελος Αρκτική, *Η συσσωμάτωση της Αρκτικής στο γεωπολιτικό γίνεσθαι*, Περιοδικό «Η Νέα Πολιτική», Β΄ Περίοδος, Τεύχος 18, Αθήνα, Παπαζήση, 2016, σελ. 46.

να λάβουν σοβαρά υπόψη τις δημιουργούμενες ευκαιρίες και απαιτήσεις από πλευράς εκμεταλλεύσεως νέων γραμμών ναυσιπλοΐας, καθώς και την ανάγκη ναυπηγήσεως νέου τύπου σκαφών ικανών να πλέουν στον Αρκτικό Ωκεανό. Η ελληνική εμπορική ναυτιλία, λόγω του σημαντικού παγκοσμίου μεγέθους της, αποτελεί μοναδικό εθνικό πλεονέκτημα με βαρύνουσα σημασία στην Εθνική Άμυνα της χώρας και ως εκ τούτου θα πρέπει να παρακολουθεί έγκαιρα κάθε νέα εξέλιξη του πλανήτη.

Η Ελλάδα, παρόλο που γεωγραφικά απέχει σημαντικά από τη γεωγραφική αυτή τοποθεσία, **επηρεάζεται σε τρία διαφορετικά πεδία**. Η ομαλή και γρήγορη περάτωση των διεκδικήσεων, θα επιτρέψει τη ροή περισσότερων ενεργειακών πόρων, στη διψασμένη ενεργειακή αγορά. Επίσης, καθώς η Αρκτική ήδη αποτελεί πεδίο εμπλοκής υψηλών κλιμακίων του ΝΑΤΟ, η Ελλάδα ως χώρα – μέλος της συμμαχίας, οφείλει να παρακολουθεί στενά τις εξελίξεις στη συγκεκριμένη περιοχή και να είναι έτοιμη να δράξει τυχόν ευκαιρίες για προώθηση των εθνικών στόχων. Υπό την έννοια αυτή, περνάμε και στο επίπεδο των διμερών σχέσεων με την Τουρκία, στο πλαίσιο του οποίου θα πρέπει σαφώς να προσδιοριστούν σε βάθος και με ευκρίνεια οι επιδράσεις της προσχώρησης των ΗΠΑ στη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας, στην επιχειρηματολογία που χρησιμοποιείται και από τα δύο μέρη στη διευθέτηση των ελληνοτουρκικών διαφορών.<sup>164</sup>

## 7.2 Προτάσεις

Με βάση τα παραπάνω συμπεράσματα, αναφορικά με την πολιτική που θα πρέπει να ακολουθήσει η χώρα μας στο θέμα, το οποίο αφορά μια εντελώς απομακρυσμένη και αφιλόξενη περιοχή, πλην όμως οι δρώντες στο υποσύστημα της Αρκτικής, είναι οι ίδιοι που δρουν και στην περιοχή μας, προτείνονται τα ακόλουθα:

α. Να παρακολουθεί εκ του σύνεγγυς τις στρατιωτικές και πολιτικές εξελίξεις στην περιοχή της Αρκτικής κυρίως μέσω του ΝΑΤΟ και της ΕΕ, αλλά και με την ανάπτυξη διμερών σχέσεων.

β. Να χρησιμοποιεί τη θέση της στους παραπάνω οργανισμούς ώστε να επηρεάσει ή να εμποδίσει αποφάσεις που άπτονται της εφαρμογής και ερμηνείας της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, προς το συμφέρον της χώρας μας.

<sup>164</sup> Σιούσουρας Π., Δαλακλής Δ., Μπαξεβάνη Π., Ναυτική Επιθεώρηση, 2013, Τεύχος 585, *Αρκτική: Ένα Νέο Πεδίο Γεωπολιτικών Ζυμώσεων*, όπ.παρ. σελ. 85, προσβάσιμο στο [www.hellenicnavy.gr/el/enimerosi/entypa.../arχειο-proigoymenon-ekdoseon.html](http://www.hellenicnavy.gr/el/enimerosi/entypa.../arχειο-proigoymenon-ekdoseon.html), πρόσβαση 13 Δεκ 17.

γ. Να παρακολουθεί τις εξελίξεις στην παγκόσμια ναυτιλία σε ότι αφορά τις διανοιγόμενες θαλάσσιες διαδρομές στην Αρκτική, εφόσον τα ελληνόκτητα πλοία κατέχουν την πρώτη θέση παγκοσμίως σε χωρητικότητα, προκειμένου να είναι σε θέση να εκμεταλλευτεί και να χρησιμοποιήσει το ναυτιλιακό λόμπυ για άσκηση πίεσης, προς υποβοήθηση των εθνικών στόχων.

-Ο-

Συντάξας

Χρήστος Καραγκούνης

#### **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ**

- «Α» Συμβάσεις - Συνθήκες - Οργανισμοί της Αρκτικής
- «Β» Διελεύσεις Βορείου Περάσματος και Πολικός Κώδικας
- «Γ» Χάρτες – Σχεδιαγράμματα – Εικόνες

**ΣΕΛΙΔΑ ΣΚΟΠΙΜΑ ΚΕΝΗ**

## Πηγές - Βιβλιογραφία

### Ελληνόγλωσση

- Brzezinski, Zbigniew, *Η Μεγάλη Σκακιέρα*, Αθήνα, Λιβάνη, 1998.
- Εγκυκλοπαίδεια «Νέα Δομή» Τόμος 5, Αθήνα, Δομή, 1997.
- Ηλιόπουλος, Ηλίας, *Ιστορία, Γεωγραφία και Στρατηγική της Ναυτικής Ισχύος*, Αθήνα, Λιβάνη, 2010.
- Κολιόπουλος, Κων/νος, *Η Στρατηγική σκέψη από την αρχαιότητα έως σήμερα*, Αθήνα, Ποιότητα, 2008.
- Κονδύλης, Παναγιώτης, *Πλανητική Πολιτική μετά τον Ψυχρό Πόλεμο*, Αθήνα, Θεμέλιο, Β' έκδοση, 2011.
- Μάζης, Ιωάννης, Θ., *Μεταθεωρητική Κριτική Διεθνών Σχέσεων και Γεωπολιτικής. Το Νεοθετικιστικό πλαίσιο*, Σειρά GeoCultures, Αθήνα, Παπαζήση, 2012.
- Μάζης, Ιωάννης, Θ., *Γεωπολιτική, η θεωρία και η πράξη*, ΕΛΙΑΜΕΠ, Αθήνα, Παπαζήση, 2002.
- Μάζης, Ιωάννης, Θ., *Γεωπολιτική Πραγματικότητα στο Δίπολο Ελλάδος Κύπρου*, Αθήνα, Παπαζήση, 2014.
- Mearsheimer, John J., *Η Τραγωδία της Πολιτικής των Μεγάλων Δυνάμεων*, Κολιόπουλος Κωνσταντίνος (μτφ), Αθήνα, Ποιότητα, 6η Έκδοση, 2011.
- Παπασωτηρίου Χαράλαμπος, *Η Διεθνής Πολιτική στον 21<sup>ο</sup> αιώνα*, Αθήνα, Ποιότητα, 2008.
- Σιούσιουρας Π., Δαλακλής Δ., *Σύγχρονες Μεταφορές και το Φαινόμενο της Πειρατείας*, Αθήνα, Σιδέρης, 2011.
- Spykman, Nikolas, *Η Γεωγραφία της Ειρήνης*, Αθήνα, Παπαζήση, 2004.
- Geoffrey Parker, *Γεωπολιτική, Παρελθόν παρόν και Μέλλον*, Αθήνα, Ροές, 2002.

### Ξενόγλωσση

- Alyson JK Bailes & Lassi Heininen, *Strategy Papers on the Arctic or High North: A comparative study and analysis*, Centre for Small State Studies, Institute of International Affairs, 2012.
- Borgerson, Scott G., *Arctic Meltdown: The Economic and Security Implications of Global Warming*, Foreign Affairs 87, 2008.

- Christensen, Svend Aage, *Are the northern sea routes really the shortest? Maybe a too rosecoloured picture of the blue Arctic Ocean*, Denmark, Danish Institute for International Studies, 2009.
- Christian Le Miere and Jeffrey Mazo, *Arctic Opening, Insecurity and Opportunity*, IISS, 2013.
- Ebinger Charles K. and Zambetakis, Evie, *The geopolitics of Arctic melt*, London, The Royal Institute of International Affaires, 2009, Vol. 85.
- Huntington S.P., *The Clash of Civilizations and the Remaking of World Order*, Simon-Schuster, New York, 1996.
- Mazis, Ioannis T., *Methodology for Systemic Geopolitical Analysis according to the Lakatosian model*, Seminar Avrasya Enstitusu İstanbul Universitesi, March, Instabul, Turkey, 2014.
- Morozov, Yuri, *The Arctic: The Next “Hot Spot” of International Relations or a Region of Cooperation?*, New York, Carnegie Council for Ethics in International Affairs, a set of papers on U.S - Russia relations, 2009.
- Ronald O'Rourke, *Changes in the Arctic: Background and Issues for Congress*, Congressional Research Service, Φεβ 2007.
- Stephen J. Blank, *RUSSIA IN THE ARCTIC*, Strategic Studies Institute, U.S. Army War College, Ιουλ 2011.
- Stopford M., *Maritime Economics*, New York. Routledge Publishers, 1999.
- Voronkov, Lev, *The Arctic for Eight. Evolution of NATO's Role in the Arctic*, Russian in Global Affairs, no 2, April/June 2013.

### **Ιστοσελίδες**

- <http://www.arctic-council.org>.
- <http://www.barentsobserver.com>.
- <http://www.energia.gr>.
- <http://www.geopoliticsnorth.org>.
- <http://www.grida.no>.
- <http://www.independent.co.uk>.
- <http://www.naval-history.net>.
- <http://polardiscovery.who.edu/arctic>.
- <http://www.theguardian.com>.
- <http://www.mfa.gr/exoteriki-politiki/i-ellada-stous-diethneis-organismo-us/imo.html>.

[http://www.uscg.mil/hq/cg5/cg552/docs/20130718%20Major%20Icebreaker%20 Chart .pdf.](http://www.uscg.mil/hq/cg5/cg552/docs/20130718%20Major%20Icebreaker%20Chart.pdf)

[http://www.hsdl.org/?abstract&did=232474&advanced=advanced.](http://www.hsdl.org/?abstract&did=232474&advanced=advanced)

[http://www.navy.mil/maritime/maritimestrategy.pdf.](http://www.navy.mil/maritime/maritimestrategy.pdf)

[http://www.amap.no/documents/doc/arctic-climate-issues-2011-changes-in-arctic-snow-water-iceand-permafrost.](http://www.amap.no/documents/doc/arctic-climate-issues-2011-changes-in-arctic-snow-water-iceand-permafrost)

[http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/trade-statistics.](http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/trade-statistics)

[http://www.natowatch.org/sites/default/files/briefing\\_paper\\_no\\_27\\_-nato\\_and\\_the arctic.pdf.](http://www.natowatch.org/sites/default/files/briefing_paper_no_27_-nato_and_the_arctic.pdf)

[http://www.defense.gouv.fr/content/download/164606/1766615/file/ The Role of Greenland in 20<sup>th</sup> Arctic.pdf.](http://www.defense.gouv.fr/content/download/164606/1766615/file/The_Role_of_Greenland_in_20th_Arctic.pdf)

[http://www.canadiangeographic.ca/hansiland/maps.asp.](http://www.canadiangeographic.ca/hansiland/maps.asp)

[http://www.cbc.ca/news/canada/north/mining-proponents-win-greenland election.](http://www.cbc.ca/news/canada/north/mining-proponents-win-greenland-election)

[http://www.oceanlaw.org/downloads/arctic/Ilulissat\\_Declaration.pdf.](http://www.oceanlaw.org/downloads/arctic/Ilulissat_Declaration.pdf)

[https://unfccc.int/essential\\_background/convention/items/6036.php.](https://unfccc.int/essential_background/convention/items/6036.php)

[http://rt.com/business/tanker-arctic-sea-route-complete-337.](http://rt.com/business/tanker-arctic-sea-route-complete-337)

[http://www.dynagas.com/Dynagas\\_profile\\_21 OCT13.pdf.](http://www.dynagas.com/Dynagas_profile_21_OCT13.pdf)

[http://www.lib.utexas.edu/maps/islands\\_oceans\\_poles/arctic\\_region\\_ pol\\_2007.jpg.](http://www.lib.utexas.edu/maps/islands_oceans_poles/arctic_region_pol_2007.jpg)

[http://polardiscovery.who.edu/arctic/geography.html.](http://polardiscovery.who.edu/arctic/geography.html)

[http://www.arida.no/publications/va/arctic/paae/2664.aspx.](http://www.arida.no/publications/va/arctic/paae/2664.aspx)

[http://www.foreignaffairs.gr/articles/70112/milosz-reterski/spazontas-ton-pago.](http://www.foreignaffairs.gr/articles/70112/milosz-reterski/spazontas-ton-pago)

[http://maps.grida.no/go/graphic/northern-sea-route-and-the-northwest-passage - compared-with-currently-used-shipping-routes.](http://maps.grida.no/go/graphic/northern-sea-route-and-the-northwest-passage-compared-with-currently-used-shipping-routes)

[http://www.geopoliticsnorth.org/index.php?option=com content & view = arti cle&id=84&limitstart=2.](http://www.geopoliticsnorth.org/index.php?option=com_content&view=article&id=84&limitstart=2)

[http://www.protothema.gr/world/article/666803/enas-neos-kosmos gennietai -i- rosia- enduei-600-dis-dolaria-stin-arktiki.](http://www.protothema.gr/world/article/666803/enas-neos-kosmos-gennietai-i-rosia-ependuei-600-dis-dolaria-stin-arktiki)

[http://newpost.gr/kosmos/625469/to-prwto-rwsiko-tanker-poy-diesxise-thn-arktikh- xwris-th-bohtheia-pagothraystikoy.](http://newpost.gr/kosmos/625469/to-prwto-rwsiko-tanker-poy-diesxise-thn-arktikh-xwris-th-bohtheia-pagothraystikoy)

[http://infoanomonpolitics.bloaspot.gr/2014/02/bloa-post 545.html#.UzU016h vSs.](http://infoanomonpolitics.bloaspot.gr/2014/02/bloa-post-545.html#.UzU016h-vSs)

[http://um.dk/en/~media/UM/English-site/Documents/Politics-and-diplomacy/ Arktis Rapport UK 210x270 Final Web.ashx.](http://um.dk/en/~media/UM/English-site/Documents/Politics-and-diplomacy/Arktis-Rapport-UK-210x270-Final-Web.ashx)

[http://www.regjeringen.no/upload/Ud/Vedlegg/strategien.pdf.](http://www.regjeringen.no/upload/Ud/Vedlegg/strategien.pdf)

[http://www.geopoliticsnorth.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=151:june-2010-finland-recently-presented-its-first-arctic-strategy-&catid=38:finland&Itemid=106](http://www.geopoliticsnorth.org/index.php?option=com_content&view=article&id=151:june-2010-finland-recently-presented-its-first-arctic-strategy-&catid=38:finland&Itemid=106)

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A52008DC0763>, Document 52008DC0763.

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A52012JC0019> Document 52012JC0019.

<http://www.consilium.europa.eu/el/policies/climate-change/timeline>.

<http://www.lemonde.fr/economie/article/2017/01/23/le-projet-gazier-geant>.

<http://www.foreignaffairs.gr/articles/71562/ioannis-th-mazis/i-geopolitiki-ton-roso-a-merikanikon-energeiakon-antagonismon?page=show>.

### **Άρθρα – Δημοσιεύσεις**

AMAP, 2012. Holland, G., *The Arctic Ocean-The Management of Change in the Northern Seas*, Ocean and Coastal Management, 2002.

Arctic Climate Issues 2011: *Changes in Arctic Snow, Water, Ice and Permafrost*. SWIPA 2011 Overview Report”. AMAP, 2012.

Atlantic Bulk Carriers, διαθέσιμο στο <http://www.eng.ucy.ac.cy/toumazis/Commonweb/Terminology-ships.htm>.

*Basics of the State Policy of the Russian Federation in the Arctic for the Period til 2020 and for a Further Perspective*, 18 September 2008, διαθέσιμο στο <http://www.arctis-earch.com/Russian Federation Policy for the Arctic to 2020>.

Borgerson, Scot, *The Coming Arctic Boom. As the Ice Melts, the Region Heats Up*, Foreign Affairs, vol. 92, no 4, July/August 2013.

Borgerson S.G., *Arctic Meltdown, The Economic and Security Implications of Global Warming*, διαθέσιμο στο <http://www.rhumb-line.com/pdf/Borgerson Foreign Affairsarticle.pdf>.

Brooke A. Smith-Windsor, *Putting the “N” back to NATO: A High North policy for the Atlantic Alliance?*, NATO Defence College, July 2013, διαθέσιμο στο <http://www.ndc.nato.int/download/downloads.php?icode=381>.

*Communication from the Commission to the European Parliament and the Council – the European Union and the Arctic Region*, 20 November 2008.



- Danish Ministry of Defence, *Danish Defence Agreement 2013-2017*, διαθέσιμο στο [http://www.fmn.dk/eng/all/about/Documents/The Danish Defence Agreement 2013-2017english-version.pdf](http://www.fmn.dk/eng/all/about/Documents/The%20Danish%20Defence%20Agreement%202013-2017english-version.pdf).
- Department of Foreign Affairs, Trade and Development Canada. *Canada's Arctic Foreign Policy*, διαθέσιμο στο [http://www.international.gc.ca/arctic-arctique/arctic\\_policy-canada-politique\\_arctique.aspx?lang=eng](http://www.international.gc.ca/arctic-arctique/arctic_policy-canada-politique_arctique.aspx?lang=eng).
- Druginyn Aleksey: «Putin defends Russia's Arctic rights, calls pro dialogue», Ria Novosti 15-3-2010, διαθέσιμο στο <http://en.rian.ru/russia/20100315/158203547.html>, και BarentsObserver (2011).
- Διακήρυξη του Αρκτικού Συμβουλίου στις 15 Μαΐ 2013 στην Κιρούνα Σουηδίας. Διαθέσιμο στο <http://www.arctic-council.org/index.php/en/document-archive/category/425-main-documents-from-kiruna-inisterialmeeting>.
- Διατριβές στη ΣΕΘΑ από τους: Σχη (ΜΧ) Αρσένο Ηλία, Μάρτιος 2014, Σχη (ΔΒ) Καραβέλη Βασίλειο, Μάρτιος 2014, Σχη (ΤΘ) Μπογδάνο Γεώργιο, Απρίλιος 2016.
- Dodds, K., *A Polar Mediterranean? Accessibility Resources and Sovereignty in the Arctic Ocean*, *Global Policy*, 1:3, Heininen, L., *Geopolitics of a Changing North*, 2010.
- Δραγουμάνος, Μιχαήλ, (2014), *Βόρειο Πέρασμα: Προοπτικές, Εξελίξεις και ο ρόλος των λιμένων* (Διπλωματική Εργασία), Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Πειραιάς.
- Δωματιώτη, Ξανθίππη (2017), *Αρκτικός Ωκεανός: Το Ζήτημα της Υφαλοκρηπίδας και οι Γεωπολιτικές του Προεκτάσεις* (Διπλωματική Εργασία), ΕΚΠΑ, Σχολή Οικονομικών και Πολιτικών Επιστημών, Αθήνα.
- Emmerson Charles, *The Future History of the Arctic*, London, 2011, εκδ.Vintage, διαθέσιμο στο <http://rhwidget.randomhouse.co.uk/flash-widget/widgetlg.do?mode=1&menu>.
- Gratz, J., *The Arctic: Thaw with Conflict Potential*, CSS Analysis in Security Policy, No 118, July 2012, διαθέσιμο στο <http://www.css.ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/gess/cis/center-for-securities-studies/pdfs/CSS-Analysis-118-EN.pdf>.
- Humpert M., Raspotnik, A., *The Future of Arctic Shipping Along The Transpolar Sea Route*, Arctic Yearbook, 2012, διαθέσιμο στο [http://www.arcticyearbook.com/images/Articles\\_2012/Humpert\\_and\\_Raspotnik.pdf](http://www.arcticyearbook.com/images/Articles_2012/Humpert_and_Raspotnik.pdf).

- International Arctic Science Committee, *The Arctic: geography, climate, ecology, and people*, 2012, διαθέσιμο στο <http://www.eoearth.org/view/article/156501>.
- Jakobson, Linda (2010), *China prepares for an ice-free Arctic*, Stockholm, SIPRI, No.2010/2, March 2010, διαθέσιμο στο <http://books.sipri.org/files/insight/SIPRIInsight1002.pdf>.
- Καλπακίδου Μαρία (2014), *Κριτική Προσέγγιση στην Αρκτική Γεωπολιτική* (Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία), ΑΠΘ, Θεσ/νίκη.
- Κατσιλάκης Μιχαήλ, (2016), Τχης (ΔΒ), Διατριβή ΑΔΙΣΠΟ, Θεσ/νίκη.
- Κουτσούκου Β. (2010), *Η αναδύομενη γεωπολιτική αξία του Αρκτικού Ωκεανού* (Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία), Πάντειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα.
- Keil, Kathrin (2010), *The EU in the Arctic 'Game' - The Concert of Arctic Actors and the EU's Newcomer Role*, Berlin, Berlin Graduate School for Transnational Studies, διαθέσιμο στο [http://edocs.fu-berlin.de/docs/servlets/MCRFileNodeServlet/FUDOCServlet/000000001805/The EU in the Arctic Game Kathrin Keil conf.-1.pdf?hosts](http://edocs.fu-berlin.de/docs/servlets/MCRFileNodeServlet/FUDOCServlet/000000001805/The%20EU%20in%20the%20Arctic%20Game%20Kathrin%20Keil%20conf.-1.pdf?hosts).
- Lieutenant Colonel Sharp, L. T., Canadian Forces, *The Implications of Ice Melt on Arctic Security*, *Defence Studies*, 11:2, 2011, Numminen, L., *Breaking the ice: Can environmental and scientific cooperation be the way forward in the Arctic?*, *Political Geography*, 2010.
- Lemke Peter, Arctic Processes and the Global Climate, στο Wasum-Rainer S., Winkelmann I. & Tiroch K. *Arctic Science, International Law and Climate Change: Legal Aspects of Marine Science in the Arctic Ocean*, Springer, Heidelberg, 2012.
- Moens, Alexander & Dowd, Alan W. (2009), *Taking action in the Arctic- The USA and Canada must work together*, Fraser Forum 04/09, Fraser Institute, διαθέσιμο στο <http://alanwdowd.com/Articles.aspx?ArticleId=444>.
- Μάζης, Ιωάννης, *Ο γεωστρατηγικός άξονας Ισραήλ-Κύπρου-Ελλάδος-Οι τουρκικοί σχεδιασμοί για την περιοχή*, Foreign Affairs, Hellenic Edition, 6/4/2012, διαθέσιμο στο <http://foreignaffairs.gr/articles/68736/ioannis-th-mazis/o-geostratigi-kos-aksonas-israil-kyproy-ellados?page=show>.
- Μελάς Ματθαίος (2012), *Κλιματική Αλλαγή και Γεωπολιτική Προσέγγιση στον Αρκτικό Ωκεανό, Προσεγγίσεις Νορβηγίας και ΗΠΑ* (Πτυχιακή Εργασία), Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα.

- Μηλαΐος Γιώργος (2016), *Η στρατηγική και πολιτική σημασία της αρκτικής στην παγκόσμια σκακιέρα. Ο ανταγωνισμός για την εκμετάλλευση του χώρου και του ενεργειακού περιβάλλοντος υπό το πρίσμα της διεθνούς ασφάλειας (Διπλωματική Εργασία)*, ΠΑΜΑΚ, Θεσ/νίκη.
- Mychajlyszyn N., *The Arctic: Geopolitical Issues, International Affairs, Trade and Finance Division*, InfoSeries, διαθέσιμο στο [http://www.parl.gc.ca/Content/LOP/research\\_publications/prb0806-e.pdf](http://www.parl.gc.ca/Content/LOP/research_publications/prb0806-e.pdf).
- Norwegian Ministry of Foreign Affairs, *The High North: Visions and Strategies*, 2011, διαθέσιμο στο <http://www.regjeringen.no/upload/UD/Vedlegg/Nordomr>.
- Page Wilson, *Between a Rock and a cold place? NATO and the Arctic*, 28 Nov 2013, διαθέσιμο στο <http://www.e-ir.info/2013/11/28/between-a-rock-and-a-cold-place-nato-and-the-arctic>.
- Parliamentary resolution on Iceland's Arctic Policy*, 2011, διαθέσιμο στο <http://www.mfa.is/media/nordurlandaskrifstofa/A-Parliamentary-Resolution-on-ICE-Arctic-Policy-approved-by-Althingi.pdf>.
- Polyak et al., *History of Sea Ice in the Arctic*, *Quaternary Science Reviews*, 1757-1778.
- Proelss Alexander, Muller Till, *The Legal Regime of the Arctic Ocean*, διαθέσιμο στο <http://www.hjil.de/682008/6820083a651688.pdf>.
- Ronald O'Rourke, *Changes in the Arctic: Background and Issues for Congress*, Congressional research Service, διαθέσιμο στο <http://www.fas.org/sgp/crs/misc/R41153.pdf>.
- Russia consolidates positions in the Arctic*, διαθέσιμο στο <http://www.Barentsobserver.com/russiaconsolidates-positions-in-the-arctic-4777288-16174.html>.
- Περιοδικό Η Νέα Πολιτική, Β' Περίοδος, Τεύχος 18, Άνοιξη 2016, Φάκελος Αρκτική: Ιπποκράτους Δασκαλάκη, *Η τήξη των πάγων ανατρέπει τις διεθνείς ισορροπίες*, Σελ. 36, Γιάννη Χατζόπουλου, *Η στρατηγική της Δανίας στην Αρκτική*, Σελ. 42, Μάριου Νοβακόπουλου, *Κλιματική αλλαγή και αρκτική ναυσιπλοΐα*, Σελ. 44, Χρήστου Ζιόγα, *Η συσσωμάτωση της Αρκτικής στο γεωπολιτικό γίγνεσθαι*, Εκδόσεις Παπαζήση, Σελ. 46.
- Ράπτη, Αικ. (2011), *Η γεωπολιτική αξία της Αρκτικής: Συνεργασία στο Κέντρο της Γης ή Σύγκρουση στη Μήτρα των Ηπείρων;* (Μεταπτ. Διπλωματική Εργασία), Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Πειραιάς.

- Σιούσουρας Π., Δαλακλής Δ., Μπαξεβάνη Π. (2013), *Αρκτική: Ένα Νέο Πεδίο Γεωπολιτικών Ζυμώσεων*, Περιοδικό Ναυτική Επιθεώρηση, τεύχος 585, τόμος 173, διαθέσιμο στο [www.hellenicnavy.gr/el/enimerosi/entypa../arxeio-proigoymenon-ekdoseon.html](http://www.hellenicnavy.gr/el/enimerosi/entypa../arxeio-proigoymenon-ekdoseon.html).
- Σωτηρόπουλος, Ιωάννης (2016), *Κλιματική αλλαγή και Αρχές Γεωπολιτικής. Από την Στρατηγική της Ανάσχεσης στην Στρατηγική του Ανασχετικού Ανταγωνισμού*, διαθέσιμο στο <https://cg.turkmas.uoa.gr/index.php/cg/article/download/63/80>.
- Σωτηρόπουλος, Ιωάννης, *Πώς η τήξη των πάγων ενισχύει τη Ρωσία*, Foreign Affairs-The Hellenic edition, Οκτώβριος 2013.
- Τσάλας Γ, Σιούσουρας Π., *Γεωπολιτική και Γεωοικονομική Προσέγγιση της Περιοχής της Αρκτικής Ζώνης, Η γεωπολιτική αναβάθμιση της Αρκτικής κατά τον 21<sup>ο</sup> αιώνα, Καταληκτική προσέγγιση*, Κεφάλαιο XIV, Παραγρ. 4, σελ. 111.
- The North Atlantic Treaty, 04 Απρ 1949, διαθέσιμο στο [http://www.nato.int/cps/en/SID-98D258E5-F17DA9D0/nato\\_live/official\\_texts\\_17120.htm](http://www.nato.int/cps/en/SID-98D258E5-F17DA9D0/nato_live/official_texts_17120.htm).
- UNEP 2013 Yearbook, διαθέσιμο στο [http://www.unep.org/pdf/uyb\\_2013.pdf](http://www.unep.org/pdf/uyb_2013.pdf).
- Walsh J.E., Overland J. E., Groisman P. Y., Rudolf B., *On going Climate Change in the Arctic*, διαθέσιμο στο <http://link.springer.com/article/10.1007/s13280-011-0211-z/fulltext.html>.
- Young, Oran R. (2000). *The Internationalization of the Circumpolar North: Charting a Course for the 21st Century*, The Stefansson Arctic Institute and individual authors, διαθέσιμο στο <http://www.thearctic.is/articles/topics/internationalization/enska/index.htm>.
- Young, O., *The Future of the Arctic: Cauldron of Conflict or Zone of Peace?*, *International Affairs*, 87:1, (2011), διαθέσιμο στο <http://www.jstor.org/stable/20869618.pdf>.
- ZHENFU L., *The Panda Bear Readies To Meet The Polar Bear: China And Canada's Arctic Sovereignty Challenge*, διαθέσιμο στο <http://tvernedra.ru/ArktopolkitaiaKanada.pdf> Canadian Defence & Foreign Affairs Institute, March 2011.
- Ζιώγας Χρ., Φάκελος Αρκτική, *Η συσσωμάτωση της Αρκτικής στο γεωπολιτικό γίγνεσθαι*, Περιοδικό «Η Νέα Πολιτική», Β' Περίοδος, Τεύχος 18, Άνοιξη 2016, Εκδόσεις Παπαζήση, Σελ. 46.

Χατζόπουλος, Ελευθέριος (2012), *Κλιματική Αλλαγή, Επιπτώσεις στη Ναυσιπλοΐα και Διεκδικήσεις Κρατών στο Βόρειο Πόλο σύμφωνα με το Δίκαιο της θάλασσας* (Διπλωματική Εργασία), Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Πειραιάς.

**ΣΕΛΙΔΑ ΣΚΟΠΙΜΑ ΚΕΝΗ**

## Παράρτημα «Α»

### Συμβάσεις – Συνθήκες – Οργανισμοί της Αρκτικής

ΌΝΟΜΑ ΣΥΜΒΑΣΗΣ/ΣΥΝΘΗΚΗΣ/ ΘΕΣΜΟΥ	ΟΙ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΕΣ ΧΩΡΕΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ/ ΈΤΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ
Η Σύμβαση για την Προστασία της Φώκιας.	Μ. Βρετανία εν ονόματι Καναδά, Ιαπωνία, Ρωσία και Η.Π.Α	1911
Η Συνθήκη Spitsbergen (Spitsbergen Treaty) για το καθεστώς του Αρχιπελάγους Svalbard (ισχύς έως σήμερα).	Νορβηγία, Αυστραλία, Καναδάς, Δανία, Γαλλία, Ιταλία, Ιαπωνία, Ολλανδία, Σουηδία, Ηνωμένο Βασίλειο, Η.Π.Α, ΕΣΣΔ, Γερμανία. Έως σήμερα την έχουν υπογράψει 40 κράτη.	1920
Η Συμφωνία Προστασίας της Πολικής Αρκούδας (Agreement on the Conservation of Polar Bears).	ΕΣΣΔ και Η.Π.Α	1973
Το Συμβούλιο των Εσκιμών περίξ του Βόρειου Πόλου (Inuit Circumpolar Council/ICC. Ο πρώτος ΜΚΟ για την προώθηση των δικαιωμάτων και του πολιτισμού των Εσκιμών.	Αυτόχθονες πληθυσμοί της Αλάσκας, του Καναδά, της Ρωσίας και της Γροιλανδίας.	1977
Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS). Το κυρίως νομικό πλαίσιο για διευθέτηση θαλάσσιων συνοριακών διαφορών.	161 έθνη-κράτη (ορισμένα την έχουν μεν υπογράψει αλλά δεν την έχουν ακόμη επικυρώσει στο εσωτερικό τους (ενδεικτικό παράδειγμα οι Η.Π.Α).	1982

<b>ΌΝΟΜΑ ΣΥΜΒΑΣΗΣ/ΣΥΝΘΗΚΗΣ/ ΘΕΣΜΟΥ</b>	<b>ΟΙ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΕΣ ΧΩΡΕΣ</b>	<b>ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ/ ΈΤΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ</b>
Η Συμφωνία Συνεργασίας για την Αρκτική (Cooperation Agreement /Canada - USA).	Καναδάς- Η.ΠΑ	1988
Η Συμφωνία Οριοθέτησης θαλάσσιων Συνόρων μεταξύ Η.Π.Α και ΕΣΣΔ: Δεν έχει επικυρωθεί επίσημα έως σήμερα από τη Ρωσική Δούμα.	Η.Π.Α και ΕΣΣΔ	1990
«Η Στρατηγική για την Προστασία του Περιβάλλοντος στην Αρκτική» (Arctic Environmental Protection Strategy - AEPS) ή «Η Φινλανδική Πρωτοβουλία». Εγκαινίασε το «Πρόγραμμα Παρακολούθησης και Αξιολόγησης της Αρκτικής» (Arctic Monitoring and Assessment Programme).	Τα 8 αρκτικά κράτη: Καναδάς, Δανία/ Γροιλανδία, Φινλανδία, Ισλανδία, Νορβηγία, Σουηδία, ΕΣΣΔ και Η.Π.Α	1991
Διεθνής Επιτροπή για την Επιστημονική Συνεργασία στην Αρκτική (The International Arctic Science Committee). Αποτελεί Μη Κυβερνητική Οργάνωση.		1991
Η Συμφωνία Συνεργασίας για την Αρκτική μεταξύ Καναδά και Ρωσίας (Arctic Cooperation Agreement/ Canada - Russia).	Καναδάς - Ρωσία	1992



<b>ΌΝΟΜΑ ΣΥΜΒΑΣΗΣ/ΣΥΝΘΗΚΗΣ/ ΘΕΣΜΟΥ</b>	<b>ΟΙ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΕΣ ΧΩΡΕΣ</b>	<b>ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ/ ΈΤΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ</b>
Επιτροπή Προστασίας των Θαλάσσιων Θηλαστικών στο Βόρειο Ατλαντικό (The North Atlantic Marine Mammal Commission/ The NAMMCO Agreement).	Νορβηγία, Ισλανδία, Γροιλανδία και νησιά Faroe.	1992
Περιφέρεια στην Ευρω-Αρκτική περιοχή του Μπάρεντς (The Barents Euro-Arctic Region). Θέσπιση του «Ευρω-Αρκτικού Συμβουλίου του Μπάρεντς (Barents Euro- Arctic Council /BEAC) σε διακυβερνητικό επίπεδο και θέσπιση του «Περιφερειακού Συμβουλίου του Μπάρεντς (Barents Regional Council/ BRC)».	Νορβηγία, Σουηδία, Φιλανδία, Ρωσία και εκπρόσωποι αυτόχθονων πληθυσμών που διαβιούν στις εν λόγω χώρες.	1993
Η ίδρυση του θεσμού του Αρκτικού Συμβουλίου: Ένα υψηλού επιπέδου διακυβερνητικό φόρουμ.	Καναδάς, Δανία/ Γροιλανδία, Φινλανδία, Ισλανδία, Νορβηγία, Ρωσία, Σουηδία, Η.Π.Α. και οργανώσεις αυτόχθονων πληθυσμών όπως: ICC, Saami Council, RAIPON και AIA.	1996
Η πρωτοβουλία της «Βόρειας Διάστασης». Εστιάζει για πρώτη φορά στη διασυνοριακή συνεργασία των σκανδιναβικών χωρών, των χωρών της Βαλτικής και της Ρωσίας κυρίως σε	Τα κράτη - μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.	2001

<b>ΌΝΟΜΑ ΣΥΜΒΑΣΗΣ/ΣΥΝΘΗΚΗΣ/ ΘΕΣΜΟΥ</b>	<b>ΟΙ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΕΣ ΧΩΡΕΣ</b>	<b>ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ/ ΈΤΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ</b>
<p>θέματα που αφορούν τις εταιρικές ενεργειακές σχέσεις των χωρών του Βορρά.</p>		
<p>Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International maritime Organization - IMO). Έθεσε για πρώτη φορά τις κατευθυντήριες γραμμές για τα πλοία που πλέουν στα καλυμμένα από πάγο αρκτικά ύδατα.</p>	<p>Διεθνής Οργανισμός</p>	<p>2002</p>
<p>Συνθήκη / Συμφωνία μεταξύ Νορβηγίας και Ρωσίας για τη Συνεργασία στη Θάλασσα του Μπάρεντς (Norway-Russia Barents Sea Boundary Treaty).</p>	<p>Νορβηγία- Ρωσία</p>	<p>2010</p>
<p>Η «Συμφωνία/Συνεργασία για την Έρευνα και τη Διάσωση στην Αρκτική» (The Arctic Search and Rescue Agreement - SAR). Η πρώτη δεσμευτική συμφωνία μεταξύ των μελών του Αρκτικού Συμβουλίου.</p>	<p>Οι χώρες - μέλη του Αρκτικού Συμβουλίου και οι φορείς των αυτόχθονων πληθυσμών της Αρκτικής.</p>	<p>2011</p>

## Παράρτημα «B»

### Διελεύσεις Βορείου Περάσματος<sup>165</sup> - Πολικός κώδικας

#### Βόρειο Πέρασμα

Η ιστορία του Βορείου Περάσματος ουσιαστικά πάει πίσω στο 1991 όταν άνοιξε για πρώτη φορά στα εμπορικά πλοία. Η κυκλοφορία κορυφώθηκε, όταν πάνω από διακόσιες χιλιάδες τόνοι φορτίου, μεταφέρθηκαν με ρωσικά πλοία μεταξύ Ασίας και Ευρώπης. Μέχρι το 1997, το φορτίο το οποίο μεταφερόταν μέσω του Βόρειου Περάσματος είχε πέσει στο μηδέν και παρέμεινε μέχρι τον 21ο αιώνα. Το 2009 καταγράφεται η πρώτη δυτική ναυτιλιακή εταιρεία που χρησιμοποιεί το Βόρειο Πέρασμα. Περίπου το ίδιο χρονικό διάστημα, ρωσικά δεξαμενόπλοια ξεκινούσαν να εξυπηρετούν τα OFFSHORE τερματικά της θάλασσας του BARENTS και του MURMANSK, μεταφέροντας πετρέλαιο σε πλοία αποθήκευσης – «μάνες», για περαιτέρω διαμετακόμιση μέσω του Βορρά της Νορβηγίας, με τελικό προορισμό τη Νιγηρία. Παρόλο που δεν προβλέπεται ότι το Βόρειο Πέρασμα, θα ξεπεράσει τις περισσότερες παραδοσιακές διαδρομές μεταξύ Ανατολής και Δύσης μέσω του Καναλιού του Σουέζ και του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας, έχει αναπτυχθεί έντονο ενδιαφέρον μετά την πρώτη επιτυχή εμπορική διέλευση το 2009.

Από την πλευρά της συνολικής διανυόμενης απόστασης, η διαδρομή υπερτερεί κατά πολύ από τις παραδοσιακές διαδρομές. Ένα ταξίδι από το Murmansk στο Ningbo, μέσω του Βόρειου Περάσματος, είναι πάνω από 40% συντομότερο, από την εναλλακτική διαδρομή μέσω του Καναλιού του Σουέζ. Αυτό εμφανώς εξοικονομεί χρόνο και χρήμα, μέσω της σημαντικά χαμηλότερης κατανάλωσης καυσίμων, συν όλα τα υπόλοιπα περιβαλλοντικά οφέλη τα οποία συνοδεύονται. Όμως αν το πλοίο ταξιδέψει μακρύτερα, τότε η εξοικονόμηση γίνεται μικρότερη, όπως απεικονίστηκε από ένα PANAMAX<sup>166</sup> δεξαμενόπλοιο, το οποίο ξεκίνησε από το MURMANSK, για

<sup>165</sup> Δραγουμάνος Μιχαήλ (2014), *Βόρειο πέρασμα: προοπτικές, εξελίξεις και ο ρόλος των λιμένων* (Διπλωματική εργασία), Πανεπιστήμιο Πειραιά, Πειραιάς.

<sup>166</sup> Για την κατηγοριοποίηση των δεξαμενόπλοιων κατά μέγεθος, η εταιρεία πετρελαιοειδών SHELL ανέπτυξε το 1954 το **σύστημα AFRA** (AVERAGE FREIGHT RATE ASSESSMENT), με στοιχεία από <https://el.wikipedia.org/wiki>, πρόσβαση 26 Μαρ '17:

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	ΤΟΝΟΙ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ
GENERAL PURPOSE (GP)	10.000-24.999 dwt
MEDIUM RANGE (MR)	25.000-44.999 dwt
LARGE RANGE 1 (LR-1)	45.000-79.999 dwt

να καταλήξει στο MAP TA PHUT της Ταϊλάνδης. Αυτό το ταξίδι αποδείχθηκε να είναι μόνο κατά 17% συντομότερο από το αντίστοιχο μέσω Σουέζ. Αξίζει να σημειωθούν και τα μειονεκτήματα της έλλειψης ευελιξίας, από τη στιγμή που το Βόρειο Πέρασμα είναι διαθέσιμο μόνο για περίπου τρεις με τέσσερις μήνες το χρόνο, συνήθως μεταξύ Ιουνίου και Οκτωβρίου, ενώ σημαντικός είναι και ο χρόνος που απαιτείται για να εκδοθούν όλες οι απαραίτητες βεβαιώσεις για κάθε πλοίο ξεχωριστά, μετά από επιθεώρησή τους, ώστε να πιστοποιηθεί η δυνατότητα ασφαλούς πλοήγησής τους σε συνθήκες πάγου, καθώς και η χρήση των παγοθραυστικών.

### Ιστορικές διελύσεις του Βορείου Περάσματος

ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ	ΌΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	DWT	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ/ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ	ΦΟΡΤΙΟ	ΣΧΟΛΙΑ
<b>Beluga Shipping Group</b>	MV Foresight	12,000	Vladivostok (21.08.09)	Heavy Lift Modules	1 <sup>ο</sup> πλοίο ξένης σημαίας στον διάπλου του Βόρειου Περάσματος
	MV Fraternity		Novy Port (07.09.09) - Murmansk		
<b>Beluga Shipping Group</b>	MV Houston	12,000	Norrkoping – Novy Port (26.07.10)	Heavy Lift Modules	Μερική διέλευση, χρήση ορισμένων σημείων του
	MV Fortitude	20,000			

LARGE RANGE 2 (LR-2)	80.000-159.999 dwt
VERY LARGE CRUDE CARRIER (VLCC), «Πολύ Μεγάλο Δεξαμενόπλοιο Αργού», γνωστά και ως «Βέλσι Τάνκερς», εκ των αρχικών του τύπου.	160.000-319.999 dwt
ULTRA LARGE CRUDE CARRIER (ULCC), «Ιδιαίτερα Μεγάλο Δεξαμενόπλοιο Αργού», γνωστά και ως "Ούλσι Τάνκερς", εκ των αρχικών του τύπου.	320.000-549.999 dwt

Η υπόψη κλίμακα, παρότι η μοναδική που καθορίζει αυστηρά τα όρια των κατηγοριών, δεν χρησιμοποιείται πάντα, καθώς οι αλλαγές στις συνθήκες του χώρου την καθιστούν ξεπερασμένη. Μια άτυπη κατάταξη που χρησιμοποιείται, χωρίς τα όρια της κάθε κατηγορίας να είναι αυστηρά καθορισμένα, είναι η ακόλουθη:

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	ΤΟΝΟΙ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ
PRODUCT TANKER	10.000-60.000 dwt
PANAMAX	60.000-80.000 dwt
AFRAMAX	80.000-120.000 dwt
SUEZMAX	120.000-200.000 dwt
VLCC	200.000-315.000 dwt
ULCC	315.000-550.000 dwt

ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ	ΌΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	DWT	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ/ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ	ΦΟΡΤΙΟ	ΣΧΟΛΙΑ
					Βόρειου Περάσματος
<b>Murmansk Shipping Company</b>	Indiga	16,000	Murmansk (14.07.10)- Pevek (22.07.10)	Diesel Fuel	1η διέλευση για το 2010
	Varzuga	16,000			
<b>Sovcomflot</b>	Baltica	100,000	Murmansk (14.08.10)- Pevek (25.08.10) – Ningbo (China) (30.09.10)	LNG	Μεγαλύτερο πλοίο που έχει διασχίσει το Βόρειο Πέρασμα
<b>Nordic Bulk Carriers</b>	MV Nordic Barents	41,000	Kirkenes (04.09.10) - - China (30.09.10)	Iron ore	1ο πλοίο ξηρού χύδην φορτίου που έχει διασχίσει το Βόρειο Πέρασμα
<b>Norilsk Nikkel</b>	Monchegorsk	18,000	Murmansk (15.09.10) - Dudinka - Shanghai (17.10.10)	Iron ore	1ο πλοίο που διέσχισε το Βόρειο Πέρασμα χωρίς τη βοήθεια παγοθραυστικού
<b>Russian state owned</b>	Georg Ots	12,600	Murmansk (09.09.10) - Ana-dyr (26.09.10) - Petropavlovsk - Vladivostok (10.10.10)	Επιβατηγό	1ο επιβατηγό πλοίο που διέσχισε το Βόρειο Πέρασμα
<b>Belgian Owned</b>	Perseverance	70,000	Murmansk (27.06.11)- China (15.07.11)	Oil condensate	Η μοναδική μεταφορά πετρελαίου μέχρι το 2011
<b>STI Heritage Shipping Co.</b>	STI Heritage	73,000	Murmansk (19.07.11) – Map Ta Put in Thailand (16.08.11)	Gas condensate	Ταχύτερη διέλευση πλοίου από το Βόρειο Πέρασμα, με 14κόρους σε 8 ημέρες

ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ	ΌΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	DWT	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ/ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ	ΦΟΡΤΙΟ	ΣΧΟΛΙΑ
Sovcomflot	Vladimir Tikhonov	162,000	Murmansk (20.08.11) -	Gas condensate	1ο Suezmax που διέσχισε το Βόρειο Πέρασμα

Σύμφωνα με υπολογισμούς, προκειμένου να είναι αποδοτική η διέλευση του Βόρειου Περάσματος για ένα φορτίο 120.000 τόνων, ανάλογα με το ίδιο ταξίδι μέσω Σουέζ, τα κόστη των παγοθραυστικών πρέπει να μείνουν κάτω από \$7 ανά τόνο για το ταξίδι Murmansk – Ningbo και κάτω από \$4 ανά τόνο για το ταξίδι Murmansk – Map Ta Phut. Η ρωσική ομοσπονδιακή υπηρεσία δασμών, έθεσε το 2011, το ανώτερο όριο για τέλη παγοθραυστικών (περίπου \$19 ανά τόνο), αν και η αγορά θεωρούσε ότι τα πραγματικά κόστη ήταν αξιοσημείωτα πιο ανταγωνιστικά, ειδικά εάν τα εμπλεκόμενα μέρη, ναυλωτής, ιδιοκτήτης του φορτίου και εφοπλιστής, είναι και οι δύο ρωσικής εθνικότητας. **Μακροχρόνια και παρόλα τα επιπλέον κόστη παγοθραυστικών, το Βόρειο Πέρασμα έχει μία τεράστια δυναμική, ως γραμμή εξαγωγών για ενδιαφερόμενους, τόσο σε Δύση όσο και στην Ανατολή, λόγω των μεγάλων αποθεμάτων πετρελαίου και αερίου στην περιοχή.** Όμως θα χρειαστούν ίσως δεκαετίες για να αναπτυχθούν και να εκμεταλλευτούν οι πόροι αυτοί και επομένως θα πάρει αρκετό χρόνο μέχρι το αρκτικό πέρασμα να αναπτυχθεί για την διέλευση δεξαμενοπλοίων.

Το **Βόρειο πέρασμα** θα πρέπει εξάλλου να εξεταστεί και από την πλευρά των λιμένων τα οποία περιλαμβάνονται στην περιοχή. Η ύπαρξη και ο ρόλος τους στην ανάπτυξη του περάσματος θεωρούνται καθοριστικά και επομένως τα εγχειρήματα προς την κατεύθυνση αυτή ενισχύονται. **Η προσβασιμότητα στα λιμάνια, διαφέρει μεταξύ του βορειοανατολικού (NEP) και του βορειοδυτικού περάσματος (NWP),** το οποίο και εντοπίζεται κυρίως σε θέματα υποδομών, μικρού επιτρεπτού βυθίσματος, έλλειψη σύνδεσης με άλλα λιμάνια, ανεπαρκείς λιμενικές εγκαταστάσεις, καθώς και περιορισμένης δυναμικής ενίσχυσης παγοθραυστικών υπηρεσιών υπό το πρίσμα της βοήθειας για διάπλου. Στο Βορειοανατολικό Πέρασμα βρίσκονται περίπου 50 ρωσικά λιμάνια, τα οποία επιτρέπουν τη διέλευση και τη λειτουργία πλοίων διαφορετικής σημαίας από τη ρωσική. Βάσει του άρθρου 234 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θαλάσσης των Ηνωμένων Εθνών του 1982, αλλά και της

Εθνικής νομοθεσίας, η Ρωσία είναι εκείνη που θέτει τους κανόνες για το πέρασμα αυτό. Κανόνες που υιοθετήθηκαν κατά τα έτη 1990 και 1996, επιτρέπουν τη διέλευση πλοίων από το Βόρειο Πέρασμα, τα οποία όμως εναρμονίζονται με τις οδηγίες του 1996, για πλοήγηση στο Βόρειο Πέρασμα (Guide for Navigation through the NSR, 1996). Το περιεχόμενο των οδηγιών αυτών, είναι κυρίως βασισμένο σε κανόνες του Ρωσικού Νηογνώμονα, όμως ισοδύναμοι σχετικοί κανόνες της Βαλτικής και του Πόλου είναι επίσης αποδεκτοί. Προκειμένου για τη διέλευση, καταβάλλεται χρηματικό ποσό στους πάροχους βοήθειας για την παγοθραυστική υποστήριξη και την όλη διαχείριση της διαδικασίας διέλευσης, το οποίο και καθορίζεται από τη διοίκηση του Βόρειου Περάσματος.

Στο **Βορειοδυτικό πέρασμα**, τα θέματα προς εξέταση είναι περιπλοκότερα καθώς η περιοχή αυτή εκτείνεται μεταξύ Αμερικής, Καναδά και Δανίας. Ο Καναδάς έχει καταστήσει την περιοχή της Αρκτικής σε 16 ζώνες ασφάλειας ελέγχου, βάσει των συνθηκών πάγου που επικρατούν στην εκάστοτε ζώνη. Η δικαιοδοσία του Καναδά διαχωρίζεται σε περιοχές Αρκτικής και μη, και η ναυτιλία στο εν λόγω πέρασμα κανονίζεται από το νόμο περί πρόληψης της μόλυνσης, στην περιοχή της Αρκτικής του 1970 (Arctic Waters Pollution Prevention Act, AWPPA 1970) και άλλων παρόμοιων κανονισμών, όπως οι κανόνες πρόληψης της μόλυνσης για τη ναυτιλία του 1978 (Shipping pollution prevention regulations ASPPR 1978). Οι κανόνες αυτοί, περιγράφουν αναλυτικά τις προϋποθέσεις αναφορικά με το σχεδιασμό, την κατασκευή και την επικείμενη λειτουργία πλοίων στις ζώνες αυτές. Η υποστήριξη που παρέχεται από το κράτος του Καναδά για τον διάπλου των πλοίων, είναι περιορισμένη, καθώς κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου τα παγοθραυστικά δε βρίσκονται σε λειτουργία, το οποίο συνεπάγεται ότι, η όποια διέλευση πλοίου κατά την περίοδο αυτή, γίνεται χωρίς βοήθεια.

Στο **Βορειοανατολικό πέρασμα**, αριθμούνται περισσότερα από 50 λιμάνια, τα οποία επιτρέπουν τη διέλευση ξένων πλοίων. Μολονότι ο αριθμός είναι μεγάλος, στην πραγματικότητα ορισμένα μονάχα συνάδουν με τις τεχνικές απαιτήσεις, όπως αυτές προβλέπονται από τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα και αυτά λειτουργούν σε ετήσια βάση με τη βοήθεια παγοθραυστικών. Στην πλειονότητα, τα λιμάνια της περιοχής αυτής, έχουν βύθισμα μέσου όρου 9-10 μέτρα, ενώ το Μουρμάνσκ επιτρέπει την υποδοχή των περισσότερο μεγεθών πλοίου. Τα περισσότερα λιμάνια και τερματικά βρίσκονται στην περιοχή της θάλασσας του Μπάρεντς. Στην ανατολική πλευρά, όπου βρίσκεται η Θάλασσα του Λάπτεφ, η Ανατολική Σιβηρική, η

Τσούκτσι και η Βερίγγειος Θάλασσα, τα λιμάνια λειτουργούν περιορισμένα. Τα τελευταία 10-15 έτη, η δυτική πλευρά του Βορειοανατολικού Περάσματος, φαίνεται να έχει προσελκύσει το ενδιαφέρον για επενδύσεις σε εγκαταστάσεις, για την εξαγωγή πετρελαίου. Το δίκτυο των λιμανιών που βρίσκονται στο βόρειο πέρασμα, καλύπτει μόνο τις βασικές ανάγκες της περιοχής για τον διάπλου των πλοίων.

Στο **Βορειοδυτικό Πέρασμα**, δεν υπάρχουν λιμάνια με μεγάλο βύθισμα, το οποίο σημαίνει, αδυναμία στον διάπλου των πλοίων, καθώς επίσης τα περισσότερα λιμάνια δεν τηρούν τις προδιαγραφές, όπως αυτές ορίζονται από τη διεθνή ναυτιλία. Τα κύρια εμπόδια πηγάζουν από φυσικές αιτίες, όπως το μικρό βύθισμα, τα στενά περάσματα, τις περίπλοκες συνθήκες πάγου στην περιοχή και τις περιορισμένες εγκαταστάσεις. Μόνο το λιμάνι του Τσώρτσιλ μπορεί να θεωρηθεί ως «Καναδικό Λιμάνι της Αρκτικής». Το λιμάνι αυτό δε βρίσκεται στο Βορειοδυτικό Πέρασμα και ο συσχετισμός του με αυτό, έγκειται στη δυνατότητά του ως διαμετακομιστικός σταθμός, για τις περιοχές του Νουναβούτ και του Κιβαλλίκ. Τα τελευταία χρόνια, πλάνα για την κατασκευή δύο βαθέων λιμένων, έχουν κατατεθεί για το Ικαλούιτ και το Νανισιβίκ (πόλεις του Καναδά). Τα λιμάνια αυτά πρόκειται να εξυπηρετούν τις υπηρεσίες τουρισμού, αλλά και τη λειτουργία των Καναδικών Λιμενικών Αρχών. Επιπλέον τα εν λόγω λιμάνια, θα διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο για τη ναυτιλία στην περιοχή του Νουναβούτ (πόλη του Καναδά).

### **Πολικός κώδικας**

**Ο διεθνής κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων σε πολικές περιοχές (Polar Code)**, τέθηκε σε ισχύ την **1η Ιανουαρίου 2017**. Δεν αποτελεί μια ολοκληρωτικά νέα διεθνή σύμβαση για την προστασία του περιβάλλοντος και την ασφάλεια των ταξιδιωτών σε πολικά ύδατα, αλλά θα είναι ένα σύνολο διατάξεων που έχουν ήδη ενσωματωθεί στις διεθνείς συμβάσεις SOLAS και MARPOL.<sup>167</sup>

---

<sup>167</sup> Ο Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION) (IMO), τελεί υπό την αιγίδα του ΟΗΕ με ανεπτυγμένες και ιδιαίτερα αυστηρές προδιαγραφές και δεσμευτικές δυνάμεις τουλάχιστον για τις Χώρες-μέλη. Οι εκδόσεις του, **SOLAS (Safety Of Life At Sea) και MARPOL**, που αφορούν, η πρώτη την ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα και η δεύτερη στην προστασία από τη ρύπανση στη Θάλασσα, παρέχουν δεσμευτικούς κανόνες για όλες τις νέες κατασκευές πλοίων που ισχύουν παγκοσμίως. Οι κανόνες αυτοί αναβαθμίζονται τακτικά ανάλογα με την ανάπτυξη της ναυπηγικής και λαμβάνοντας υπ' όψιν τις παρατηρήσεις και υποδείξεις των υπογνομόνων. Όλοι οι ναυπηγοί και τα ναυπηγικά γραφεία, υποχρεούνται να ναυπηγούν τα πλοία σύμφωνα με τις προδιαγραφές αυτές, προσβάσιμο στο [https://el.wikipedia.org/wiki/Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας](https://el.wikipedia.org/wiki/Διεθνής_Οργανισμός_Ναυτιλίας), πρόσβαση 26 Αυγ 17.



## Η ιστορία του πολικού κώδικα<sup>168</sup>

Όταν αναφερόμαστε σε πολικές περιοχές, αναφερόμαστε στα ύδατα της Αρκτικής (Βόρειος Πόλος) και της Ανταρκτικής (Νότιος Πόλος), τα οποία μέχρι πρότινος δεν είχαν υποστεί τις συνέπειες της ανθρώπινης δραστηριότητας. Τα τελευταία χρόνια όμως έχει αυξηθεί η ανθρώπινη δραστηριότητα και συγκεκριμένα ο αριθμός των πλοίων που δραστηριοποιούνται στις παραπάνω περιοχές, με αποτέλεσμα να γεννηθεί η αναγκαιότητα για την προστασία αυτού του ευαίσθητου και παρθένου οικοσυστήματος. Η ουσιαστική αρχή έγινε το 2009, με το “Guidelines for ships operating in polar waters” [Resolution A.1024(26)], με την οποία εισήχθησαν κάποιες κατευθυντήριες γραμμές στην ναυτιλιακή κοινότητα ως προς τη ναυσιπλοΐα στους πόλους, οι οποίες όμως δεν ήταν υποχρεωτικές. Από το 2007 οι εταιρείες κρουαζιέρας που είχαν αρχίσει να δραστηριοποιούνται στους νέους δημοφιλείς προορισμούς της Αρκτικής και Ανταρκτικής, είχαν αρχίσει να λαμβάνουν υπόψη τους, κατά τον σχεδιασμό των πλάνων ταξιδιού, διάφορους παράγοντες που αφορούν το πολικό περιβάλλον (παγόβουνα, πυκνός πάγος, συχνή ομίχλη, μεγάλη απόσταση από κέντρα SAR κλπ.).



Όλα τα πλοία που έχουν χωρητικότητα μεγαλύτερη από **500 κ.ο.γ.** (κόβοι ολικής χωρητικότητας), πρέπει να ακολουθήσουν τις διατάξεις του Polar Code όταν ναυσιπλοούν σε πολικά ύδατα. Ειδικά για τα πλοία που κατασκευάστηκαν μετά την 1η Ιανουαρίου 2017, θα πρέπει να τηρηθούν όλες οι διατάξεις του κώδικα κατά την

<sup>168</sup> <http://www.e-nautilia.gr/oi-prokliseis-tis-polikis-nautilias-symfona-me-tin-ecsa/> και στο <http://www.isalos.net/2016/05/ti-einai-o-polikos-kodikas-kai-pos-epireazei-tous-naftikous/>, (οι εικόνες των σελίδων B7 και B9, έχουν ληφθεί από τις υπόψη ιστοσελίδες), πρόσβαση 22 Αυγ 17.

κατασκευή τους. Σε ό,τι αφορά τα πλοία που έχουν κατασκευαστεί παλαιότερα, αυτά έχουν περιθώριο μέχρι το πρώτο intermediate ή renewal survey (όποιο έρθει πρώτο μέσα σε ένα χρόνο μετά την εφαρμογή του κώδικα) για την τήρηση των κατασκευαστικών διατάξεων. Οι διατάξεις του Πολικού Κώδικα δεν είναι υποχρεωτικές σε πλοία με “*SOVEREIGN IMMUNITY*”, δηλαδή πλοία όπως πολεμικά, κυβερνητικά και γενικότερα πλοία που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς και νηολογούνται για αμυντικούς σκοπούς από εθνικές κυβερνήσεις και κρατικές δυνάμεις ασφαλείας και άμυνας.

Σχετικά με την **κλάση του πλοίου**: Όλα τα πλοία που θα ναυσιπλοούν στα καθορισμένα ύδατα που καλύπτει ο Πολικός Κώδικας θα πρέπει να διαθέτουν το Polar Ship Certificate, ένα πιστοποιητικό που θα κατατάσσει το πλοίο σε 3 κατηγορίες, ανάλογα με τις συνθήκες στις οποίες θα μπορεί να πλέει με ασφάλεια. Αυτές είναι οι ακόλουθες:

α. **Category A**: πλοία τα οποία μπορούν να πλέουν σε πολικά ύδατα σε πάχους με πάχος 70-120 εκ. (medium-first year ice).

β. **Category B**: πλοία τα οποία μπορούν να πλέουν σε πολικά ύδατα σε πάχους με πάχος 30-70 εκ. (thin first-year ice).

γ. **Category C**: πλοία που πλέουν σε ανοιχτή θάλασσα ή συνθήκες πάγου σαφώς ηπιότερες από αυτές που περιλαμβάνονται στις παραπάνω κατηγορίες (το πάχος των πάγων εξαρτάται από τον πόλο στον οποίο βρίσκεται ο παρατηρητής αλλά και την εποχή της παρατήρησης).

Για να λάβουν την παραπάνω πιστοποίηση, θα πρέπει να διεξαχθεί μια ενδελεχής επιθεώρηση από το νηογνώμονα του πλοίου για τις δυνατότητες αυτού, ενώ παράλληλα το πλοίο θα πρέπει να διαθέτει και ένα Polar Water Operational Manual (PWOM), πάνω στο οποίο θα βασίζονται οι διαδικασίες που λαμβάνουν χώρα σε πολικά ύδατα.

**Τα συνθετικά στοιχεία του Πολικού Κώδικα**: Ο Polar Code αποτελείται από δύο μέρη – όπως και ο κώδικας ISPS. Το πρώτο (Part I) αφορά τις διατάξεις που σχετίζονται με την ασφάλεια και το δεύτερο (Part II) τις διατάξεις για την προστασία του περιβάλλοντος. Και τα δύο μέρη διαθέτουν μια επιμέρους διάκριση, το Part A και το Part B, όπου στην πρώτη κατηγορία αναφέρονται οι διατάξεις που είναι υποχρεωτικές ενώ στην δεύτερη αυτές που δεν είναι αλλά συνιστώνται ως ενδεδειγμένες αλλά προαιρετικές. Για την εφαρμογή του, ο Πολικός Κώδικας θα απαιτήσει συνδυαζόμενες προσπάθειες από τους πλοιοκτήτες και το πλήρωμα. Από

την μια πλευρά, οι κατασκευαστικές και μηχανικές διατάξεις μπορεί να απαιτήσουν την επένδυση σημαντικών ποσών και χρόνου από την πλευρά του πλοιοκτήτη, ενώ από την άλλη πλευρά τα πληρώματα θα πρέπει να εκπαιδευθούν περαιτέρω για τους πλόες σε πολικές περιοχές. Παράλληλα θα πρέπει να δημιουργηθούν νέες διαδικασίες και κατευθυντήριες γραμμές στην επιχειρησιακή πολιτική της εκάστοτε εταιρείας.

**HOW THE POLAR CODE PROTECTS THE ENVIRONMENT**

**OIL**

- DISCHARGES**  
Discharge into the sea of oil or oily mixtures from any ship is prohibited.
- STRUCTURE**  
Double hull and double bottom required for all oil tankers, including those less than 5,000dwt (A/B ships constructed on or after 1 January 2017).
- HEAVY FUEL OIL**  
Heavy fuel oil is banned in the Antarctic under MARPOL. Ships are encouraged not to use or carry heavy fuel oil in the Arctic.
- LUBRICANTS**  
Consider using non-toxic biodegradable lubricants or water-based systems in lubricated components outside the underwater hull with direct seawater interfaces.

**INVASIVE SPECIES**

- INVASIVE AQUATIC SPECIES**  
Measures to be taken to minimize the risk of invasive aquatic species through "ship" ballast water and biofouling.

**SEWAGE**

- DISCHARGES I**  
No discharge of sewage in polar waters allowed (except under specific circumstances).
- TREATMENT PLANTS**  
Discharge is permitted if ship has an approved sewage treatment plant, and discharges treated sewage as far as practicable from the nearest land, any fast ice, ice shelf, or areas of specified ice concentration.
- DISCHARGES II**  
Sewage not comminuted or disinfectant can be discharged at a distance of more than 12nm from any ice shelf or fast ice. Comminuted and disinfectant sewage can be discharged more than 3nm from any ice shelf or fast ice.

**GARBAGE**

- PLASTICS**  
All disposal of plastics prohibited under MARPOL.
- FOOD WASTES I**  
Discharge of food wastes onto the ice is prohibited.
- FOOD WASTES II**  
Food wastes which have been comminuted or ground (no greater than 25mm) can be discharged, only when ship is not less than 12nm from the nearest land, nearest ice shelf, or nearest fast ice.
- ANIMAL CARCASSES**  
Discharge of animal carcasses is prohibited.
- CARGO RESIDUES**  
Cargo residues, cleaning agents or residues in food washing water may only be discharged if they are not harmful to the marine environment, both departure and destination ports are within Arctic waters, and there are no adequate reception facilities at those ports. The same requirements apply to Antarctic area under MARPOL.

**CHEMICALS**

- DISCHARGES**  
Discharge of flammable liquid substances (NLS) or mixtures containing NLS is prohibited in polar waters.

**BACKGROUND INFO**

- THE INTERNATIONAL CODE FOR SHIPS OPERATING IN POLAR WATERS WILL ENTER INTO FORCE ON 1 JANUARY 2017.
- IT APPLIES TO SHIPS OPERATING IN ARCTIC AND ANTARCTIC WATERS, ADDITIONAL TO EXISTING MARPOL REQUIREMENTS.
- IT PROVIDES FOR SAFE SHIP OPERATION AND PROTECTS THE ENVIRONMENT BY ADDRESSING THE UNIQUE RISKS PRESENT IN POLAR WATERS BUT NOT COVERED BY OTHER INSTRUMENTS.

**DEFINITIONS**

- SHIP CATEGORIES**  
These categories of ship designed to operate in polar waters are:  
A) at least medium first-year ice  
B) at least thin first-year ice  
C) open water/ice conditions less severe than A and B.
- FAST ICE**: Sea ice which forms and remains fast along the coast, where it is attached to the shore, to an ice wall, to an ice front, between shoals or grounded icebergs.
- ICE SHELF**: A floating ice shelf of considerable thickness showing 2 to 5m or more above sea-level, attached to the coast.

**IMO**

Στο ερώτημα, εάν ο Πολικός Κώδικας είναι αρκετός για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας σε πολικές περιοχές, διαπιστώνονται τα παρακάτω:

α. Η εφαρμογή του κώδικα, θα οδηγήσει σε ένα καθορισμένο πλαίσιο λειτουργίας που θα αφορά τις πλεύσεις σε Αρκτική και Ανταρκτική, ενισχύοντας έτσι την ασφάλεια των πληρωμάτων και την προστασία του περιβάλλοντος σε αυτές τις εξαιρετικά επικίνδυνες και ευαίσθητες περιοχές.

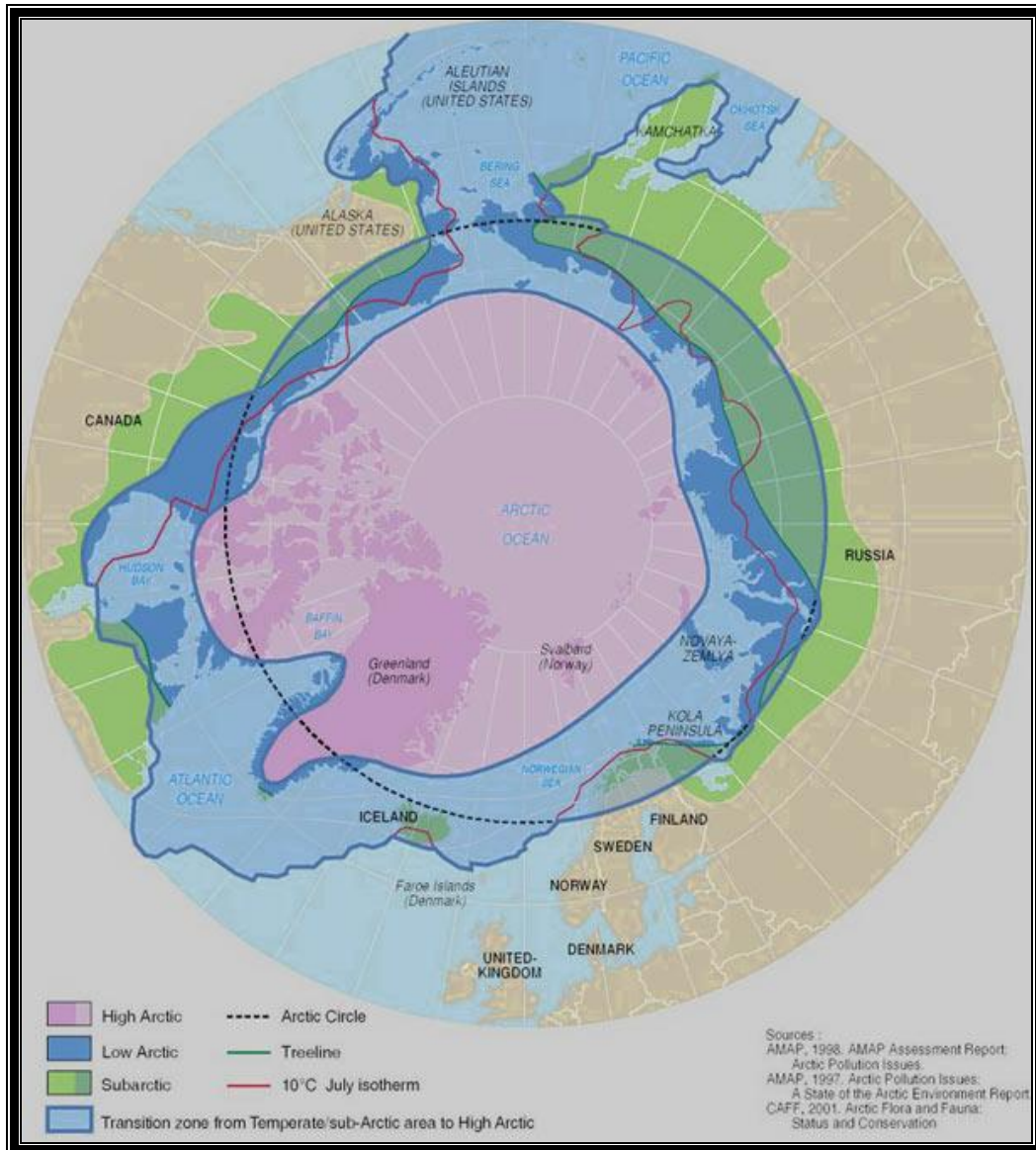
β. Υπάρχει ξεκάθαρα πεδίο για περαιτέρω επανεξέταση ή βελτίωση στην σημερινή μορφή του κώδικα – τα αλιευτικά καθώς και τα πλοία κάτω από 500 κ.ο.χ. πιθανώς να συμπεριληφθούν στο μέλλον ενώ στον κώδικα δεν γίνεται καμία αναφορά για τον περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στις συγκεκριμένες περιοχές. Επίσης θέματα όπως η απαγόρευση απόρριψης θαλάσσιου έρματος και η απαγόρευση χρησιμοποίησης πετρελαίου μαζούτ ως καύσιμη ύλη για τα πλοία, βρίσκονται μόνο στο Part B του κώδικα σαν «συστάσεις», και όχι ως υποχρεωτικές- δεσμευτικές υποχρεώσεις. Επομένως τα ανωτέρω, θα μπορούσαν να αποτελέσουν ένα έναυσμα

για επανεξέταση του Πολικού Κώδικα – ο οποίος είναι άμεσα συνυφασμένος και με το μέλλον της εκμετάλλευσης των πολικών περιοχών.

## Παράρτημα «Γ»

### Χάρτες – Σχεδιαγράμματα – Εικόνες

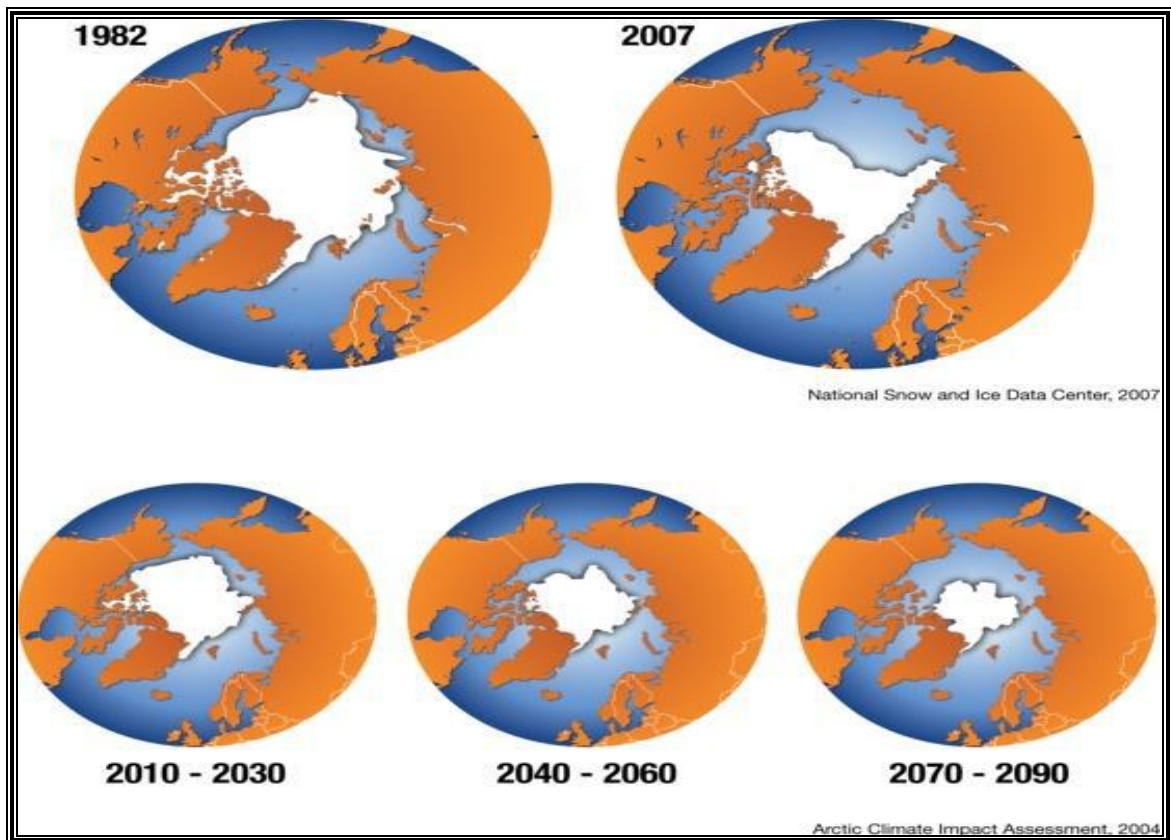
α. Η περιοχή της Αρκτικής από διάφορες οπτικές γωνίες



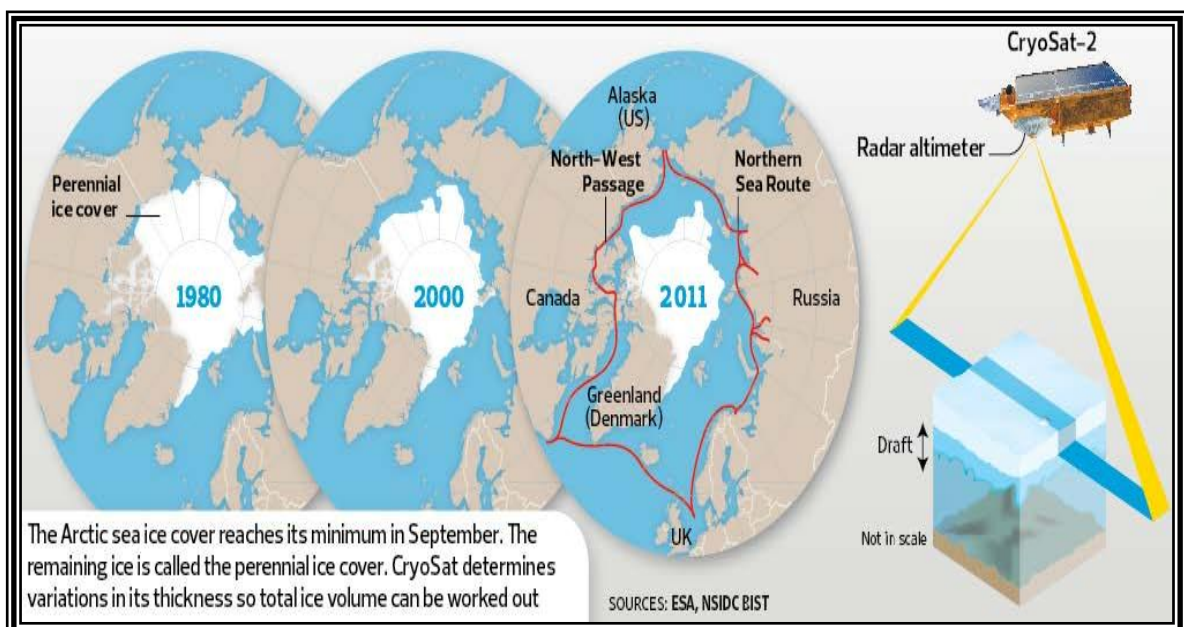
Πηγές: AMAP,1998,AMAP Assessment Report Arctic Pollution Issues.  
AMAP, 1997, Arctic Pollution Issues: A State of the Arctic Environment Report  
CAFF, 2001, Arctic Flora and Fauna: Status and Conservation



β. Η επίδραση του φαινομένου του θερμοκηπίου στην παγοκάλυψη της Αρκτικής:

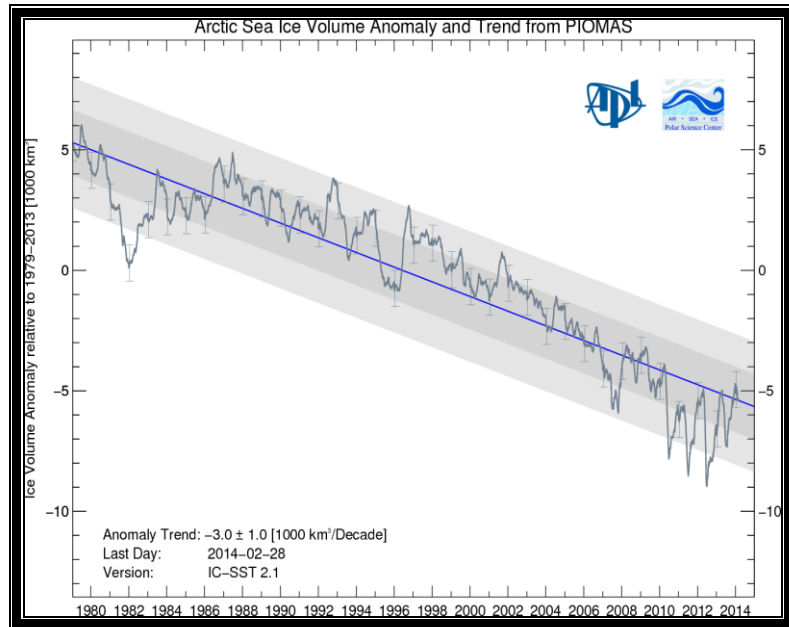


Πηγή: Arctic Climate Impact Assessment, 2004  
προσβάσιμο στο <https://www.amap.no/arctic-climate-impact-assessment>



Πηγή: <http://neven1.typepad.com/.a/6a0133f03a1e37970b0176172bdb2c970c-pi>

γ. Διαγράμματα που δείχνουν την προοπτική του φαινομένου της τήξης των πάγων



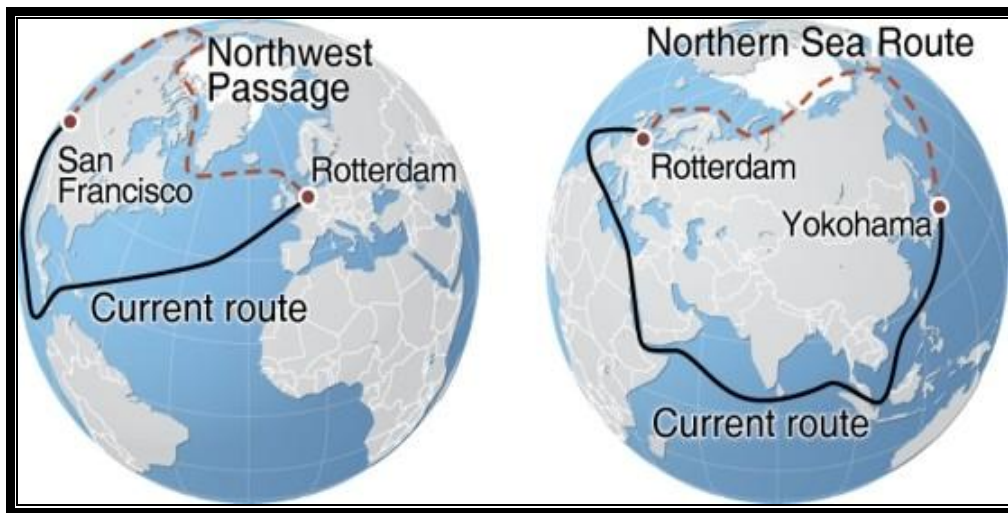
Πηγή: Pan-Arctic Ice Ocean Modeling and Assimilation System (PIOMAS, Zhang and Rothrock, 2003) <http://psc.apl.washington.edu/wordpress/research/projects/arctic-sea-ice-volume-anomaly/>



δ. Διανοιγόμενα δρομολόγια<sup>169</sup>



Πηγή: [http://cdn.static-economist.com/sites/default/files/imagecache/full-width/images/print-edition/20120616\\_SRM980.png](http://cdn.static-economist.com/sites/default/files/imagecache/full-width/images/print-edition/20120616_SRM980.png)



Πηγή: [http://gcaptain.com/wp-content/uploads/2013/03/northern-sea-route-and-the-northwest-passage-compared-with-currently-used-shipping-routes\\_1336.jpeg](http://gcaptain.com/wp-content/uploads/2013/03/northern-sea-route-and-the-northwest-passage-compared-with-currently-used-shipping-routes_1336.jpeg)

<sup>169</sup> Οι εικόνες των σελίδων Γ4 έως Γ7, έχουν ληφθεί από το ελεύθερο διαδίκτυο.



## Warming Up

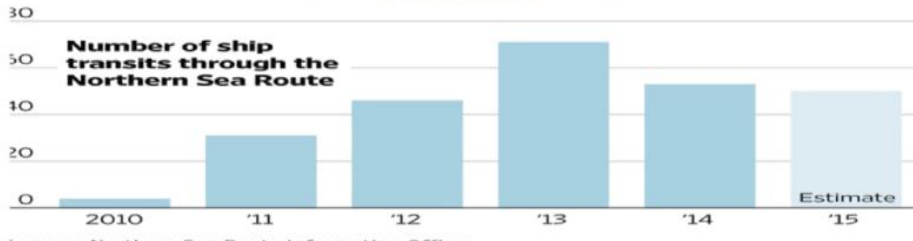
Warmer summer-to-fall conditions in the Arctic have boosted ship transits there, though they have fluctuated recently. China's Cosco is the first shipping company to plan regularly scheduled use of the Northern Sea Route.

### NORTHERN SEA ROUTE

Travel time in days  
**35**  
 Travel window  
**July to November**

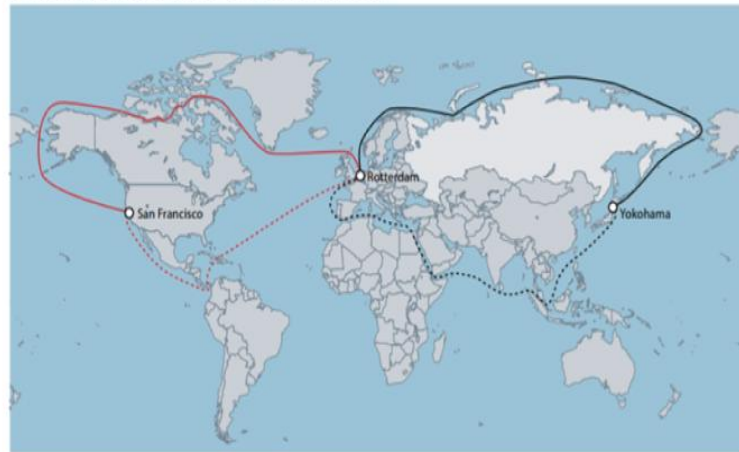
### SUEZ CANAL ROUTE

Travel time in days  
**48**  
 Travel window  
**Year-round**



Sources: Northern Sea Route Information Office; ...

## THE NORTHWEST PASSAGE AND NORTHERN SEA ROUTE



— The Northwest Passage  
 ... Current route  
 — Northern Sea Route  
 ... Current route

Source: [www.grida.no/graphic/sib/detail/northern-sea-route-and-the-northwest-passage-compared-with-currently-used-shipping-routes\\_7763](http://www.grida.no/graphic/sib/detail/northern-sea-route-and-the-northwest-passage-compared-with-currently-used-shipping-routes_7763)

VARIANTS OF THE NORTHERN SEA ROUTE



Source: [www.globalsecurity.org/military/world/russia/images/north-sea-route-map1.gif](http://www.globalsecurity.org/military/world/russia/images/north-sea-route-map1.gif)

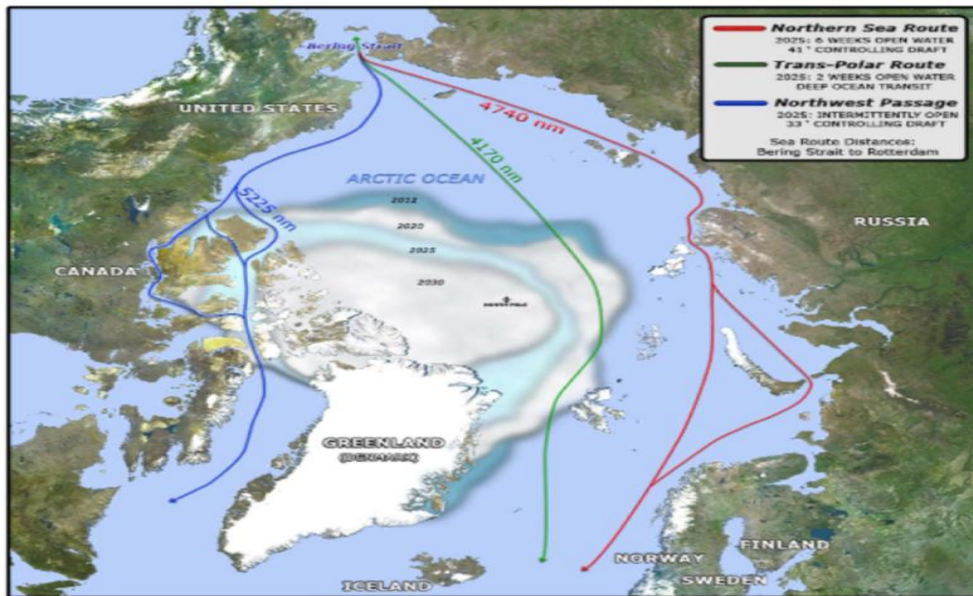
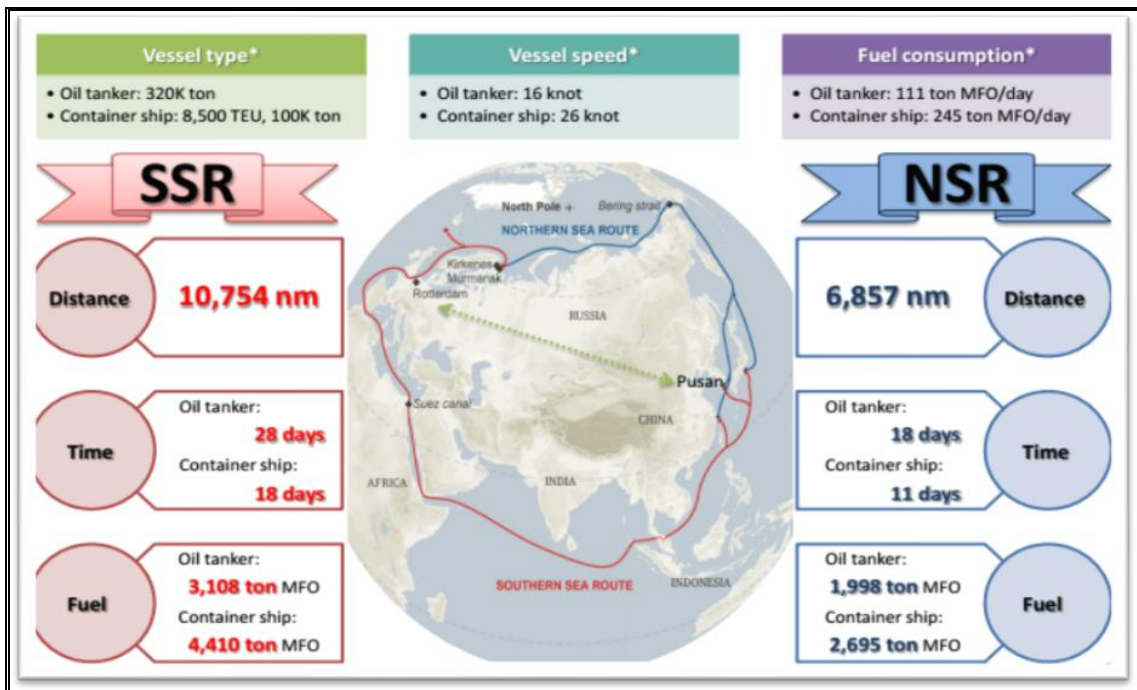
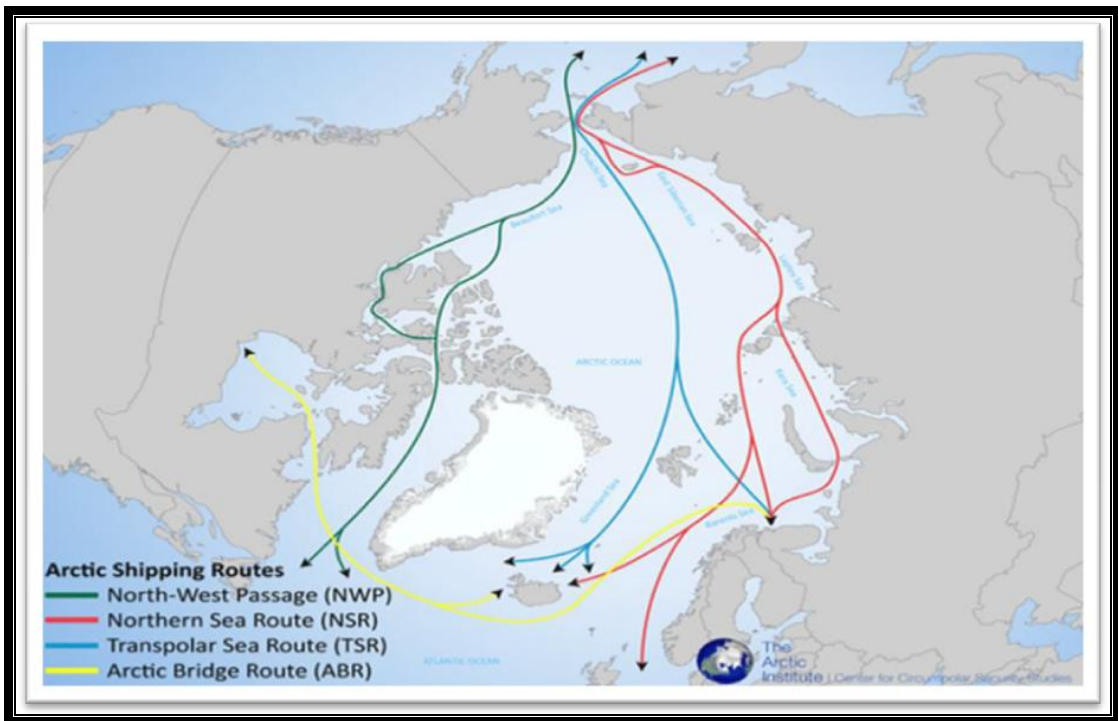
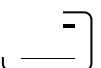


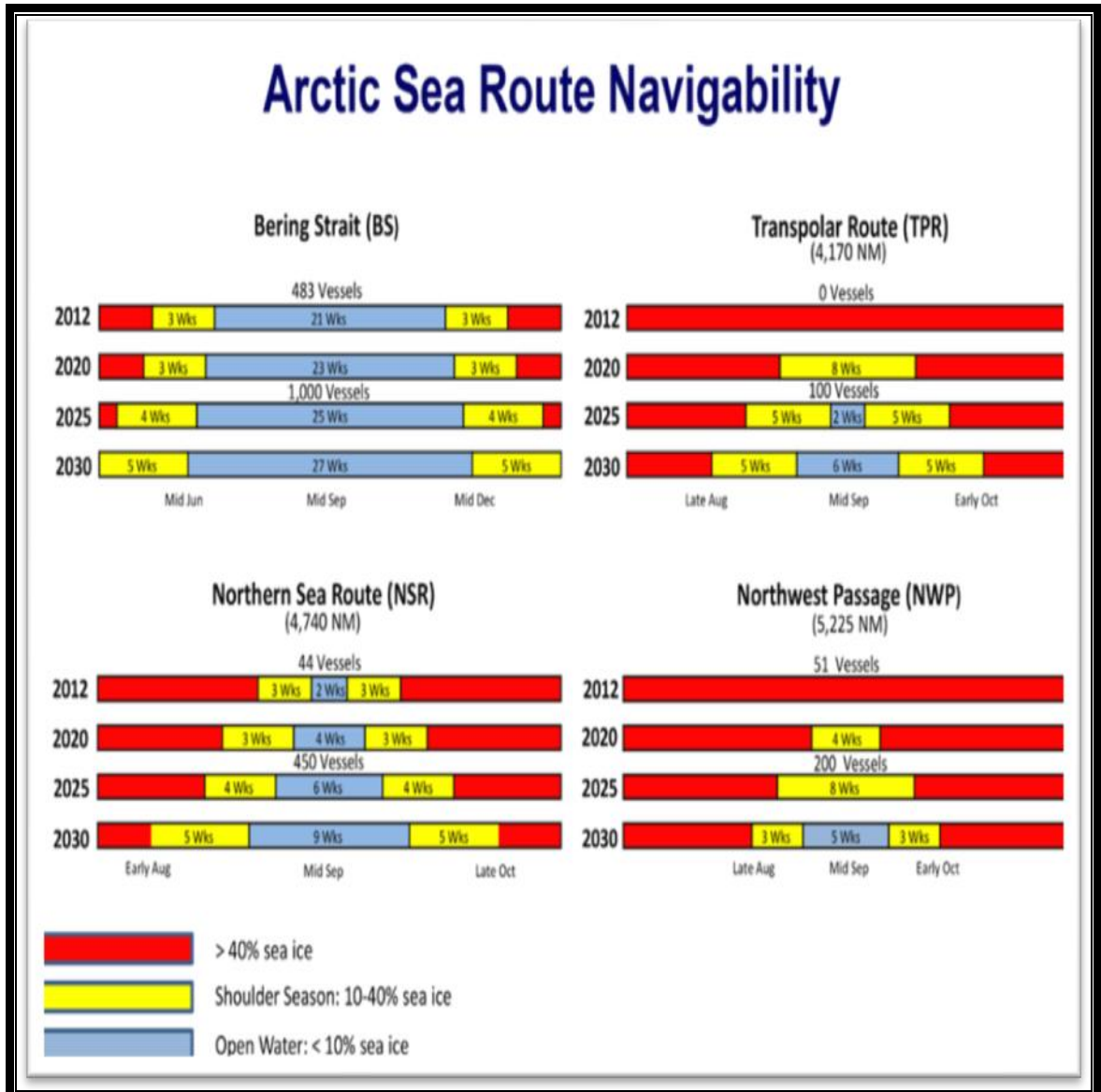
Figure 5: Anticipated future Arctic transit routes superimposed over Navy consensus assessment of sea ice extent minima. (United States Navy graphic)



Πηγή : world-of-aliance.com



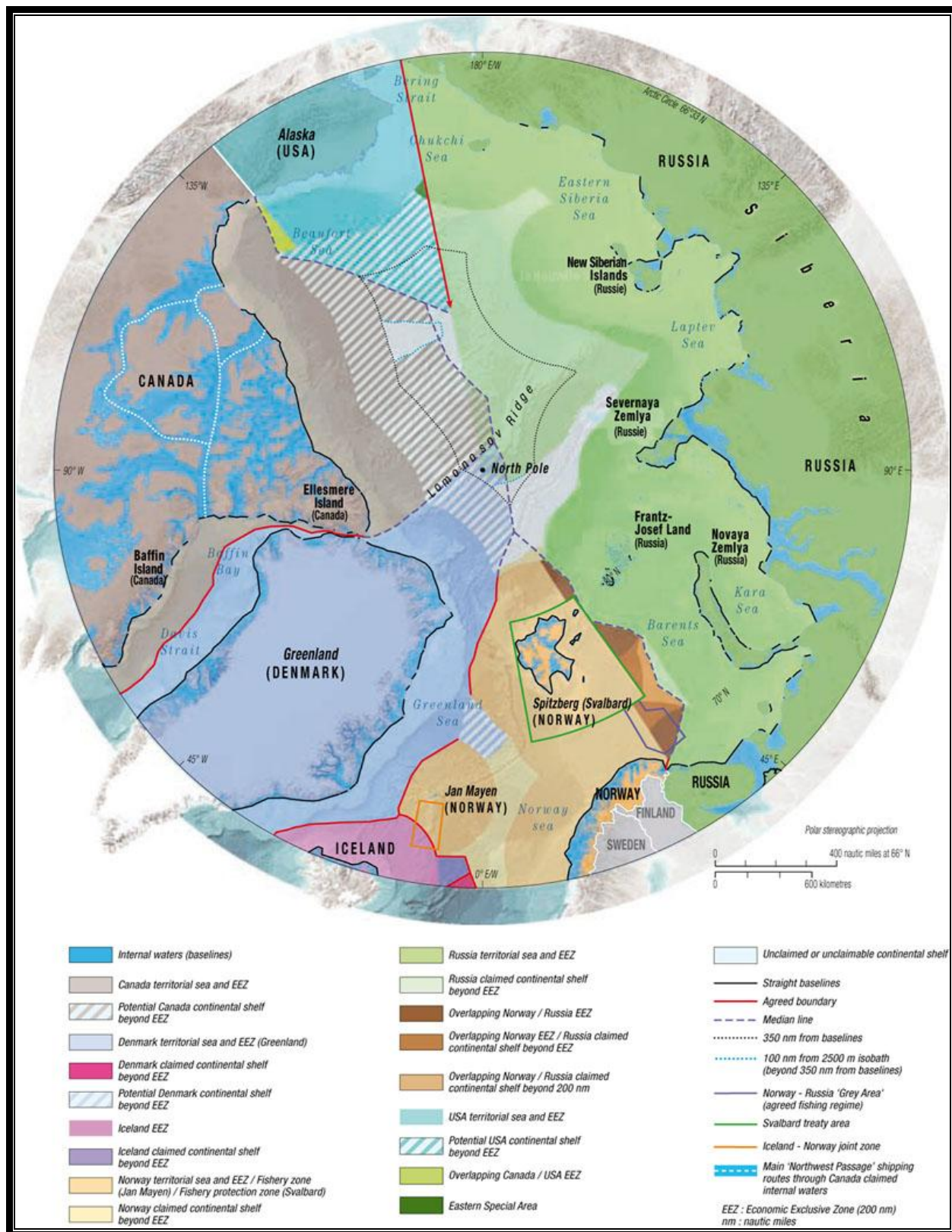
ε. Διαθεσιμότητα διαδρομών διαμετακόμισης στην Αρκτική



Πηγή: [http://www.arctic-lia.com/nsr\\_transits](http://www.arctic-lia.com/nsr_transits) Arctic transit routes availability.  
 Vessel projections courtesy of the Office of Naval Intelligence.  
 (United States Navy graphic)



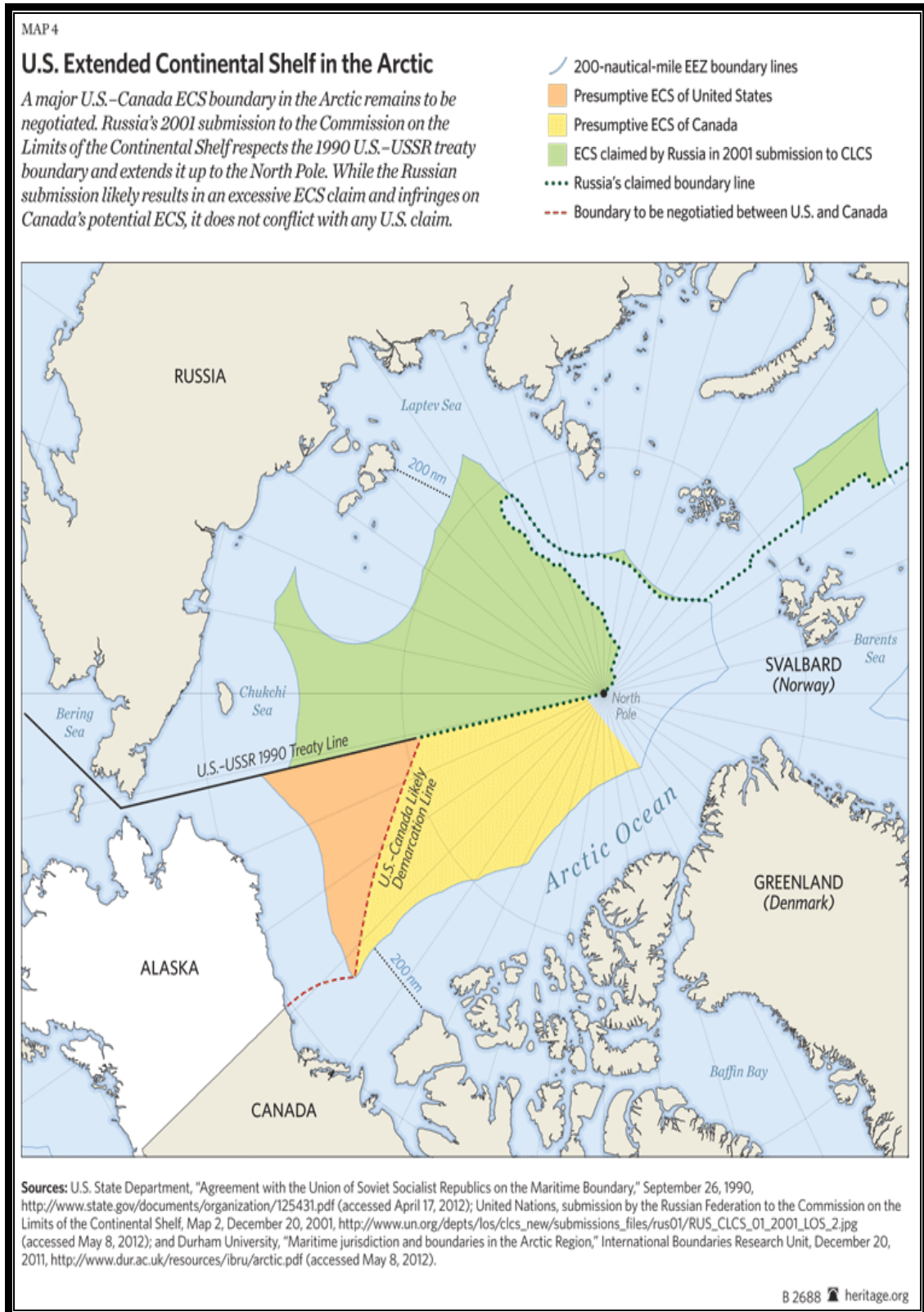
στ. Χάρτης<sup>170</sup> αμφισβητούμενων περιοχών



Πηγή: [http://2.bp.blogspot.com/-ieada3fxzAQ/T0TM3leSFdI/AAAAAAAAAANK/8Qnn3YRBF7k/s1600/ArcticPratt\\_En-800.jpg](http://2.bp.blogspot.com/-ieada3fxzAQ/T0TM3leSFdI/AAAAAAAAAANK/8Qnn3YRBF7k/s1600/ArcticPratt_En-800.jpg)

<sup>170</sup> Στοιχεία από τη διατριβή της υπ. Δρ Δωματιώτη, Ξανθίππης (2017), *Αρκτικός Ωκεανός: Το Ζήτημα της Υφαλοκρηπίδας και οι Γεωπολιτικές του Προεκτάσεις* (Διπλωματική Εργασία), ΕΚΠΑ, Σχολή Οικονομικών και Πολιτικών Επιστημών, Αθήνα.

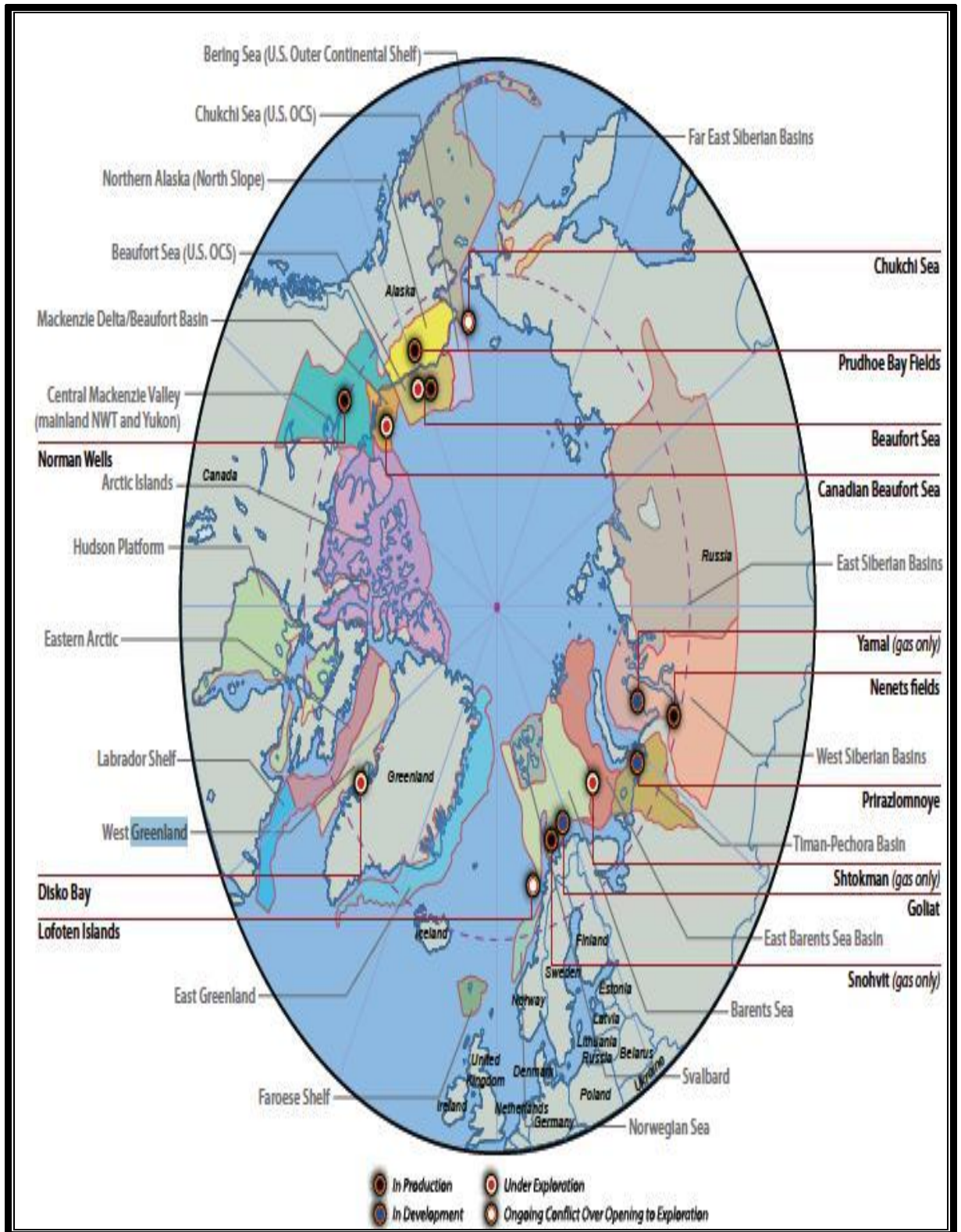
ζ. Συμφωνία ΗΠΑ – Ρωσίας 1990



Πηγή: <http://www.heritage.org/research/reports/2012/05/us-accession-to-un-convention-on-the-law-of-the-sea-unnecessary-to-develop-oil-and-gas-resources>

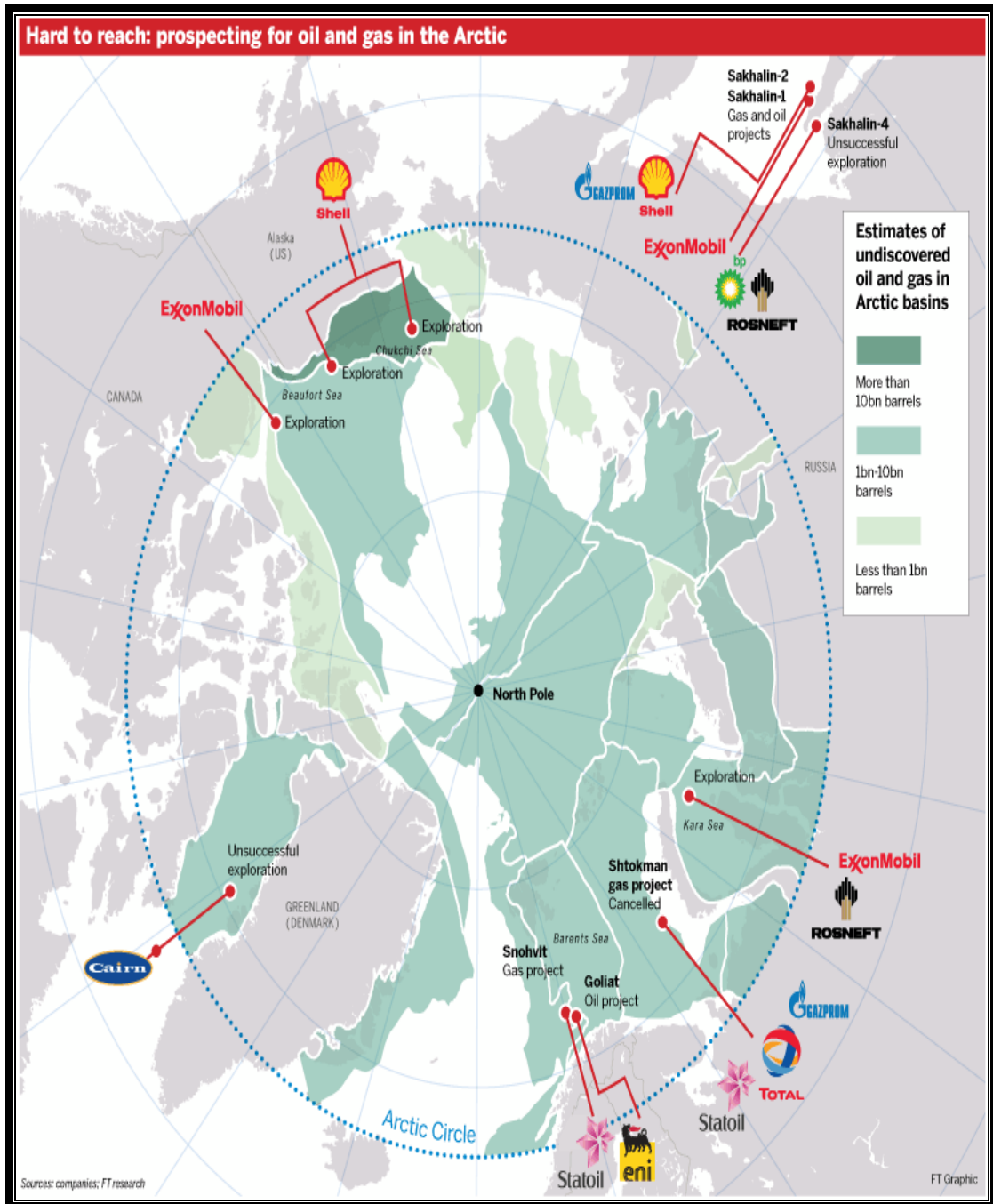


η. Ενεργά Κοιτάσματα στην Αρκτική



Πηγή: <http://foreignpolicyblogs.com/wp-content/uploads/drillingmap.jpg>

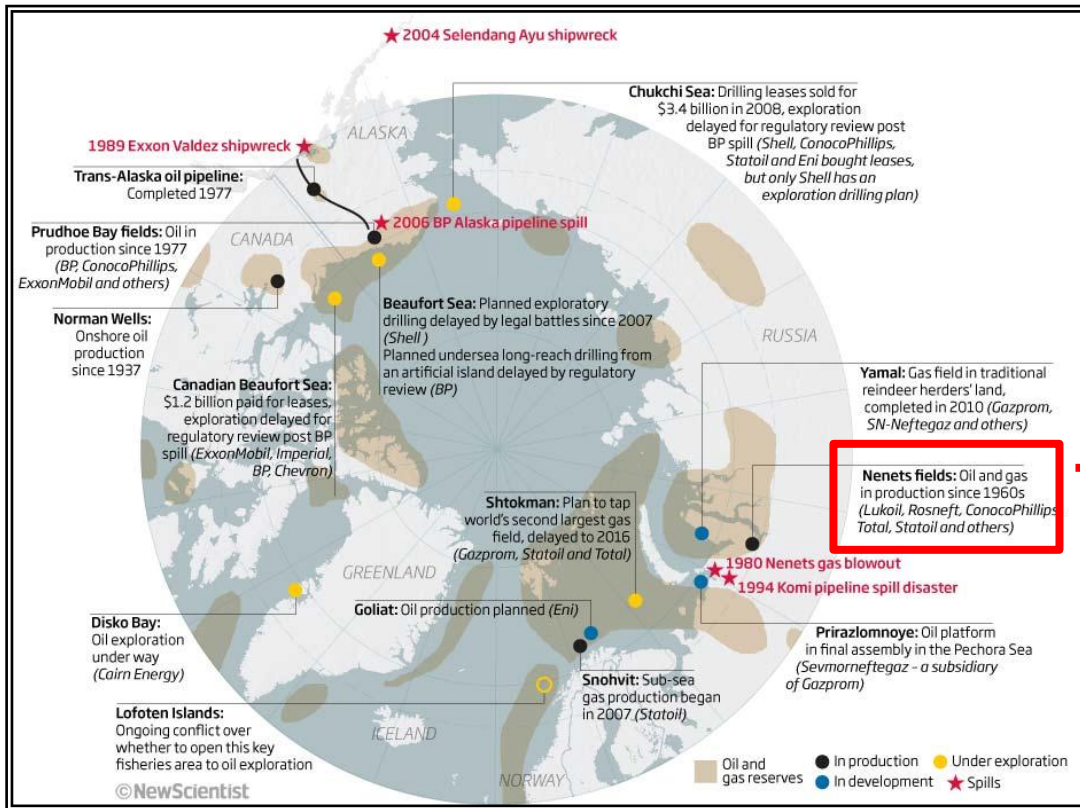
θ. Εξερεύνηση κοιτασμάτων από εταιρείες εξόρυξης δρογονανθράκων



Πηγή: <http://im.ft-static.com/content/images/68413922-f6b7-11e1-827f-00144feabdc0.img?width=850&height=782&title=&desc=Arctic-oil-graphic>

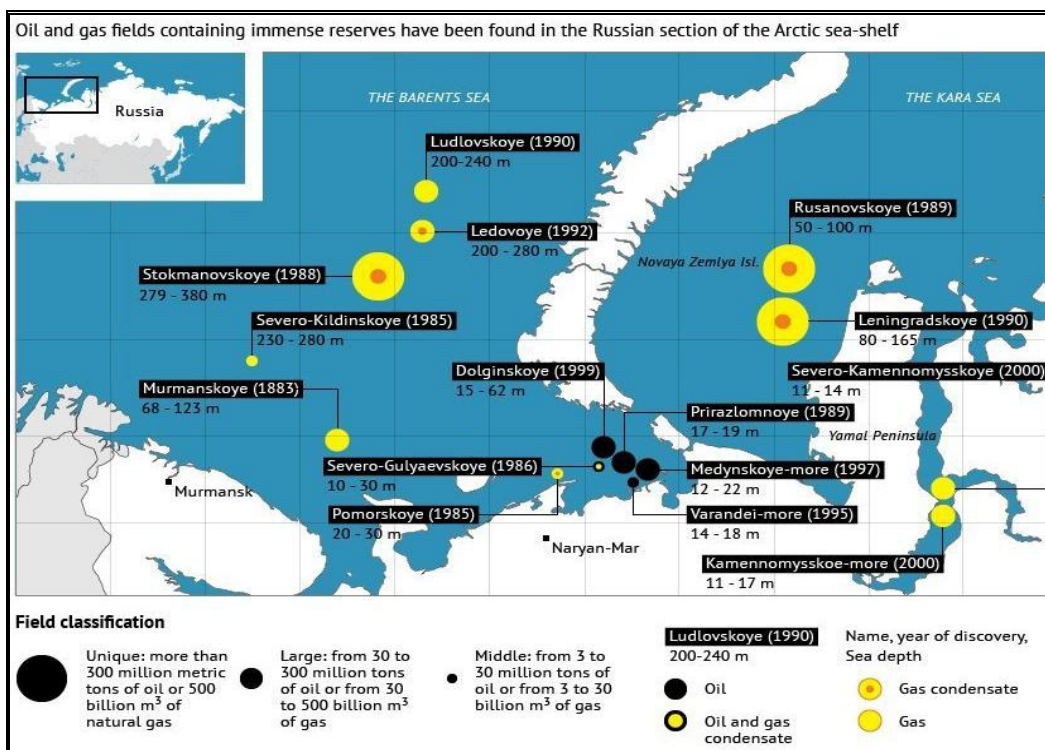


ι. Κοιτάσματα εν χρήσει και υπό εξερεύνηση. Στην περίοδο του Ψυχρού Πολέμου υπήρχε συνεργασία της Γαλλικής TOTAL με τις σοβιετικές εταιρείες



Πηγή: [http://www.newscientist.com/data/images/ns/cms/mg20727764.300/mg20727764.300-2\\_935.jpg](http://www.newscientist.com/data/images/ns/cms/mg20727764.300/mg20727764.300-2_935.jpg)

ια. Ρωσικά κοιτάσματα



Πηγή: <http://en.ria.ru/infographics/20111007/167371478.html>

ιβ. Η διώρυγα του Σουέζ<sup>171</sup>

Η διαμόρφωση ενός βιώσιμου δικτύου θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ της Μεσογείου και της Ερυθράς Θάλασσας. Η διώρυγα του Σουέζ είναι μια πολύ σημαντική θαλάσσια διαδρομή για πάρα πολλά χρόνια. Τα τελευταία χρόνια, η παρουσία ορισμένων ομάδων πειρατείας και τρομοκρατίας έχουν αυξήσει την απειλή για τις ναυτιλιακές δραστηριότητες κατά μήκος αυτής της διαδρομής.



ιγ. Το Στενό του Βοσπόρου

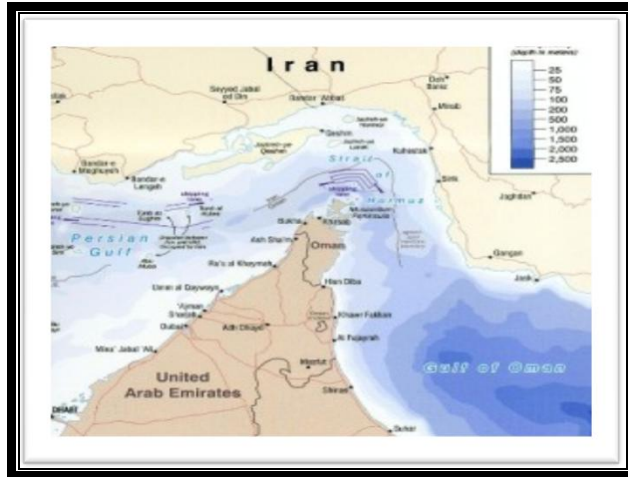
Το Στενό του Βοσπόρου είναι ένα από τα δύο τουρκικά Στενά, που συνδέει τη Μαύρη Θάλασσα με τη Μεσόγειο Θάλασσα μέσω της θάλασσας του Μαρμαρά. Πρόκειται για μια σημαντική θαλάσσια διαδρομή που συνδέει το Ευρωπαϊκό δίκτυο θαλάσσιων με την Ασία και ως εκ τούτου έχει πολύ μεγάλη σημασία στον παγκόσμιο ναυτιλιακό τομέα.



<sup>171</sup> Πηγή: <http://www.e-nautilia.gr/oi-7-shmantikoterai-thalassioi-diadromoi-sto-kosmo/> (τα στοιχεία των σελίδων Γ14- Γ17, έχουν ληφθεί από την υπόψη ιστοσελίδα).

ιδ. Το Στενό του Ορμούζ

Τοποθετημένο αρκετά στρατηγικά, το Στενό Ορμούζ συνδέει τον Κόλπο του Ομάν με τον Περσικό κόλπο στην Μέση Ανατολή. Είναι μια ευρέως χρησιμοποιούμενη θαλάσσια οδός, τόσο για τα εισερχόμενα πλοία από τις δυτικές χώρες, όσο και για τα φορτηγά πλοία εξερχόμενα για τη Δύση.



ιε. Το Στενό Bab el-Mandeb

Το Στενό του Bab el-Mandeb επιτρέπει τη διέλευση πλοίων κατά μήκος της Αφρικής. Για τα πλοία που θέλουν να περάσουν στην διάρυνγα του Σουέζ, το στενό είναι ένα απαραίτητο διαδρομή και ως εκ τούτου αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα «chekeroipt» παγκοσμίως. Η τοποθεσία του στο βόρειο-ανατολικό τμήμα της Αφρικής καθιστά ιδιαίτερα ευπαθή σε επιθέσεις από πειρατές της Αφρικής, στα ύδατα της Σομαλίας κοντά χερσόνησο (Κέρας της Αφρικής).



ιστ. Το Στενό Malaccan

Το Στενό Malaccan είναι πολύ σημαντικό γιατί συνδέει τον Ειρηνικό και τον Ινδικό Ωκεανό, μέσω της Θάλασσα της Νότιας Κίνας. Το Στενό Malaccan είναι ένα πολύ σημαντικό chekerpoint στον ανατολικό παγκόσμιο ναυτιλιακό τομέα. Είναι τοποθετημένο σε στρατηγικό σημείο μεταξύ των χωρών της Σιγκαπούρης, της Μαλαισίας και της Ινδονησίας. Τα τελευταία χρόνια αντιμετωπίζει σοβαρά περιστατικά πειρατεία.



ιη. Τα Στενά της Δανίας

Εξαιρετικής σημασίας θαλάσσιος διάδρομος στο Βόρειο ευρωπαϊκό δίκτυο θαλάσσιων διαδρομών. Τα στενά της Δανίας βοηθούν στην διασύνδεση της Βόρειας Θάλασσας με τη Βαλτική Θάλασσα, ιδίως όσον αφορά τα δεξαμενόπλοια που έρχονται από την Ανατολική Ευρώπη – κυρίως Ρωσία – προς τη Δύση.



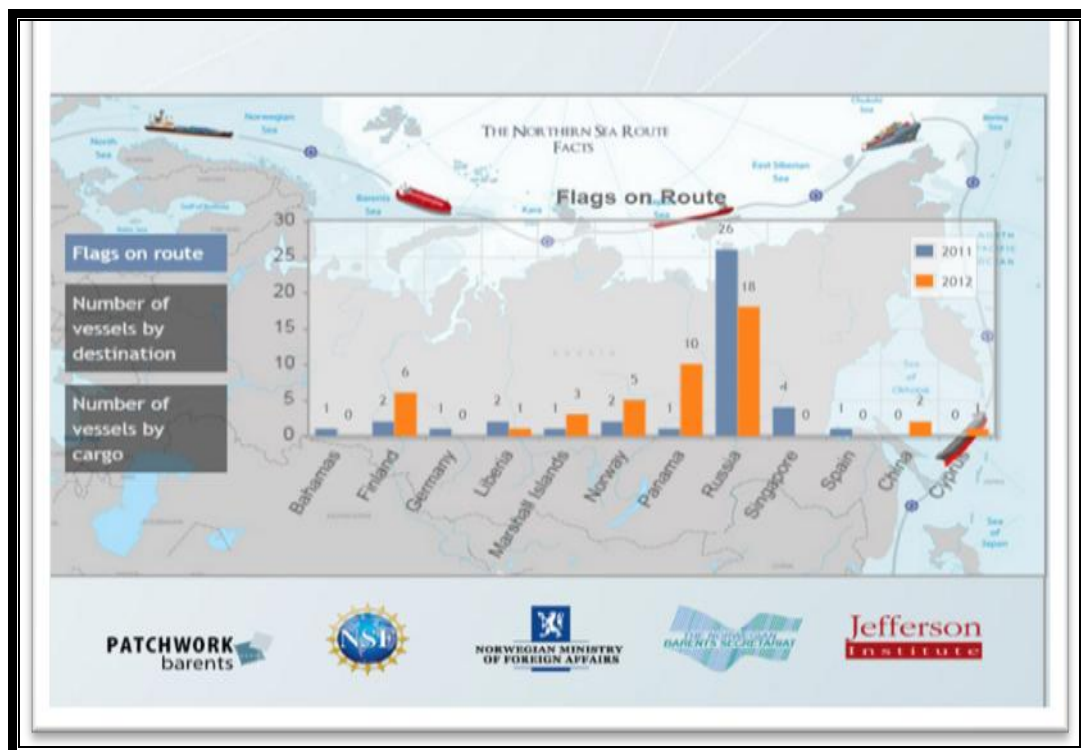
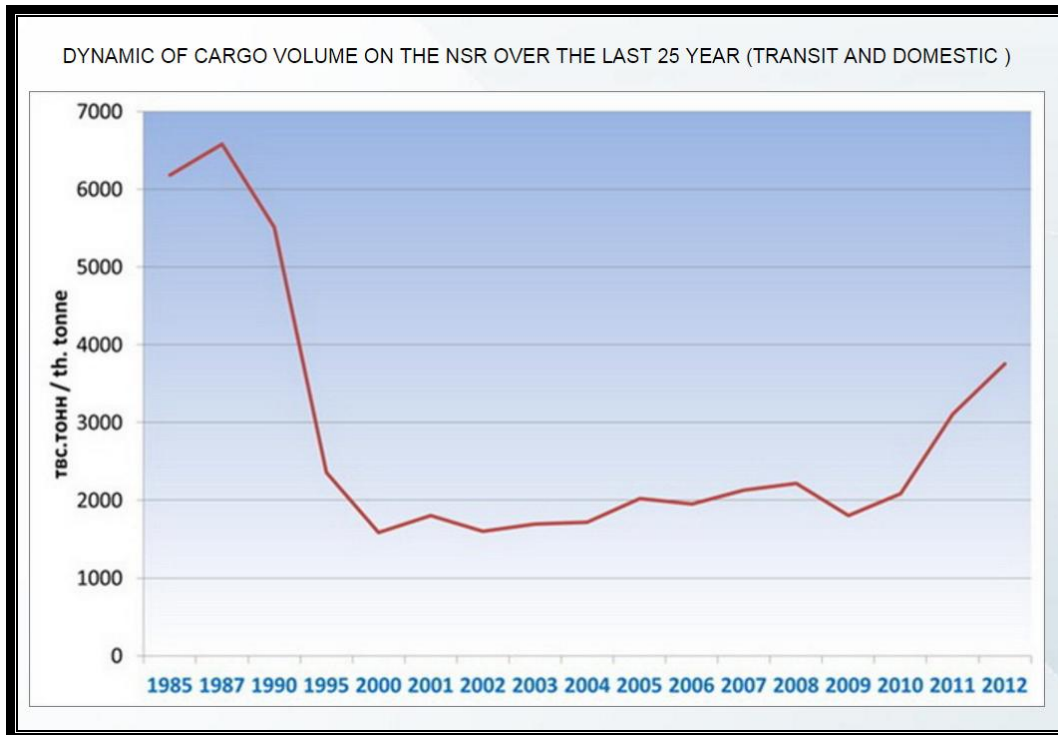


ιθ. Η διώρυγα του Παναμά

Η διώρυγα του Παναμά συνδέει τον Ατλαντικό Ωκεανό με τον Ειρηνικό, μέσω της θάλασσας της Καραϊβικής. Είναι ένα από τα σημαντικότερα σημεία θαλάσσιας διαδρομής για την διευκόλυνση των διεθνών δραστηριοτήτων των θαλασσίων μεταφορών.



κ. Δυναμική του όγκου φορτίου στον NSR κατά τα τελευταία 25 χρόνια

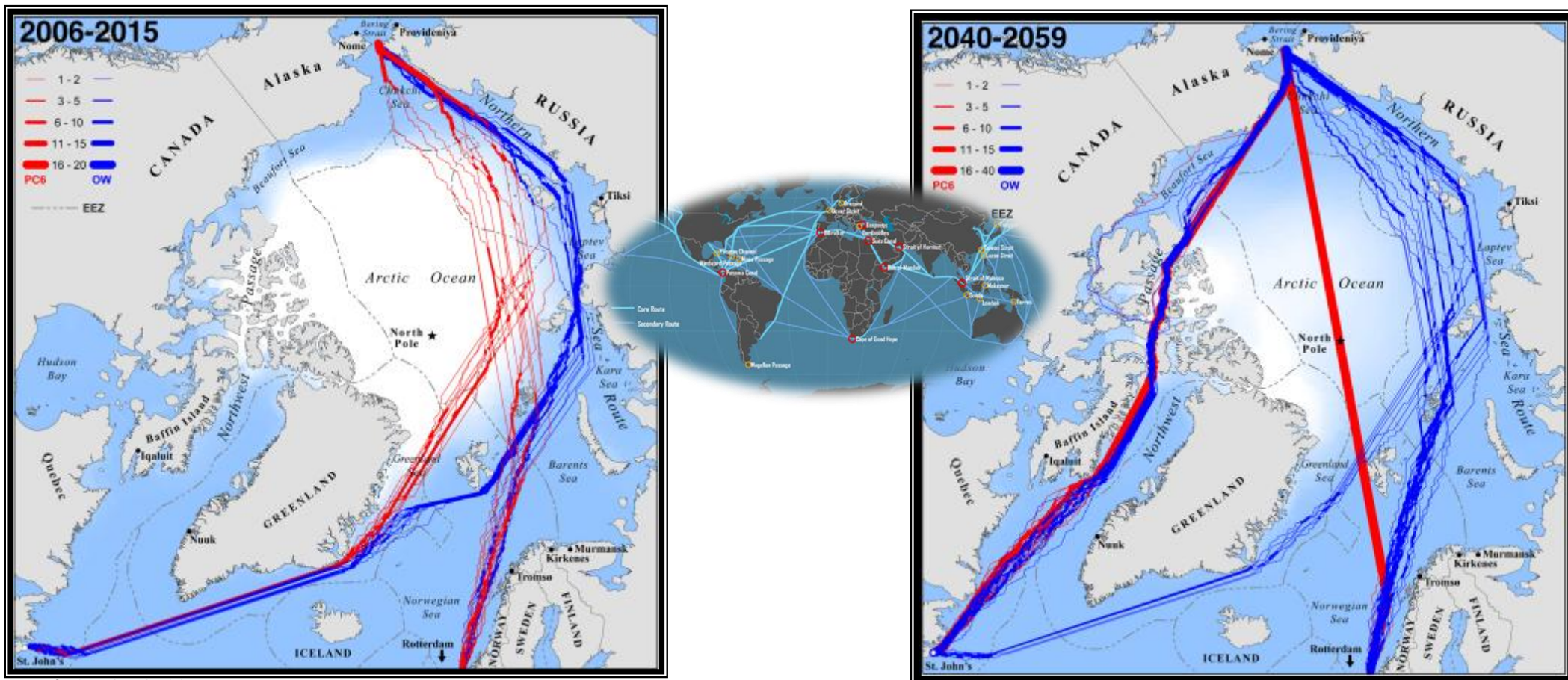


Πηγή: [http://www.arctic-lio.com/nsr\\_transits](http://www.arctic-lio.com/nsr_transits)

κα. Σκάφη που διέσχισαν τον NSR το 2016

No	Vessel name	Flag	Shipowner	Ice class	Type	Cargo	Qty (mt) / passengers	DWT (tons)	Max draught (m)	Port of departure	Port of destination	I/b assistance	WBNSR (Kara Gate)	WBNSR (Yugorskiy Shar)	WBNSR (Cape Zhelanliya)	EBNSR (Cape Dezhnev)	NSR passage time (days)		
1	Kapitan Khlebnikov	Russia	PISC "Far Eastern Shipping Company"	Icebreaker 7	Icebreaker	Passangers	120	4 418	8,5	Anadyr	Murmansk	No			27.07.16 21:35	16.07.16 2:30	11,8		
2	Braze Viking	Russia	LLC "Viking Supply"	Arc 5	Tug	n/a	0	4 352	7,4	Kholmok	Aberdeen (Scotland)	Valgach (Atomflot)			06.08.16 7:00	21.07.16 18:30	15,5		
3	Yong Sheng	Hong Kong	Cosco Shipping Ltd	Arc 4	General cargo carrier	Ore in bulk/steel	13 514	19 150	8,3	Shanghai (China)	Glasgow (Scotland)	Valgach (Atomflot)			06.08.16 13:26	28.07.16 7:00	9,3		
4	Spasatel Karev	Russia	FBI "Marine Rescue Service of Rosmorvchflot"	Arc 5	Rescue	n/a	0	1 109		Saint-Petersbourg	Vladivostok	No		30.07.16 6:30		20.08.16 9:50	21,1		
6	Grekko Oldendorff	Portugal	Oldendorff Carriers GmbH & Co KG	Ice 2	General cargo carrier	Coal	76 175	80 444	14,3	Vancouver (Canada)	Raah (Finland)	Yamal (Atomflot)			28.08.2016 23:30	03.08.16 6:00	25,7		
7	Winter Bay	St. Kitts & Nevis	Darliada Ltd	Ice 1	Refeer	Frozen meat	1 625	2 050	5,4	Tromse (Norway)	Osaka (Japan)	No			10.08.16 14:28	26.08.16 11:20	15,0		
8	Tian Xi	Hong Kong	Cosco Shipping Ltd	Ice 1	General cargo carrier	Paper pulp	30 042	36 000	10,5	Kotka (Finland)	Qingdao (China)	Yamal (Atomflot)			16.08.16 12:40	29.08.16 14:15	13,1		
9	Vidar Viking	Russia	LLC "Viking Supply"	Arc 7	Tug	n/a	0	2 600	6,75	Kholmok	Landskrona (Sweden)	No			30.08.16 0:20	19.08.16 23:00	10,1		
10	50 let Pobedy	Russia	FSUE "Atomflot"	Icebreaker 9	Icebraker	n/a	0	3 505	11,0	Murmansk	Anadyr	n/a	20.08.16 4:20			26.08.16 13:50	6,4		
11	Hanseatic	Bahamas	Hapag-Lloyd Kreuzfahrten GmbH	Arc 5	Passanger	Passangers	126	1 177	4,9	Murmansk	Provideniya	No			24.08.16 4:00	06.09.16 21:30	13,7		
12	Georg Oldendorff	Portugal	Oldendorff Carriers GmbH & Co KG	Ice 2	General cargo carrier	Coal	78 347	81 400	14,5	Vancouver (Canada)	Raah (Finland)	No			08.09.16 19:00	30.08.16 13:45	9,2		
13	Yaroslav Mudriy	Russia	Valkur Ltd	Arc 4	General cargo carrier	Oil products	8 470	10 463	8	Arhangelsk	Petropavlovsk-Kamchatskiy	No	02.09.16 18:00			12.09.16 11:41	9,7		
14	BBC Lima	Germany	BBC Chartering Carriers GmbH and Co.KG	Arc 5	General cargo carrier	General cargo	369	7 819	5,8	Shanghai (China)	Bremerhaven (Germany)	No			16.09.16 8:33	07.09.16 6:45	9,1		
15	Winter Bay	St. Kitts & Nevis	Darliada Ltd	Ice 1	Refeer	Frozen fish	1 874	2 050	5,8	Petropavlovsk-Kamchatskiy	Saint-Petersbourg	No			11.10.16 11:45	03.10.16 1:25	8,4		
16	Inzhener Trubin	Russia	Northern Shipping Company	Arc 5	General cargo carrier	Ballast	0	7 075	5,8	Arhangelsk	Qingdao (China)	50 let Pobedy (Atomflot)	31.10.16 16:50			12.11.16 8:55	11,7		
17	Normann	Liberia	LLC "Femko management"	Arc 7	Supply vessel	n/a	0	2 600	7,6	Bergen (Norway)	Kholmok				02.11.16 12:00	17.11.16 17:45	15,2		
18	HHL Valparaiso	Liberia	Hansa Heavy Lift	Arc 4	General cargo carrier	Port cranes; sand in big-bags; invertors	4 097	19 413	8,8	Saint-Petersbourg	Vostochniy	50 let Pobedy (Atomflot)			03.11.16 20:30	11.11.16 19:06	7,9		
19	Pomor	Liberia	LLC "Femko management"	Arc 7	Supply vessel	n/a	0	2 600	6,1	Bergen (Norway)	Kholmok				08.11.16 8:10	17.11.16 18:20	9,4		
Total										Average								14,3	
Cargo							234 513												
Passangers							246												

κβ. Η διάνοιξη των νέων ναυτιλιακών οδών στην Αρκτική από το 2006 μέχρι το 2015 και η πρόβλεψη για τις επόμενες δεκαετίες



Πηγή : bussinesinsider.com

——— Εμπορικά παγοθραυστικά πλοία (Polar Class 6)  
——— Πλοία ανοιχτής Θαλάσσης



κγ. Γεωπολιτική της Αρκτικής και ο αγώνας για εξερεύνηση πόρων.



Πηγή<sup>172</sup>: <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/typespace/frontier/FrontDoc5.htm>

<sup>172</sup> Οι εικόνες των σελίδων Γ21 και Γ23 έχουν ληφθεί από την υπόψη ιστοσελίδα.

**Η ΘΗΣΣ ΤΟΥ ΠΑΓΩΜΕΝΟΥ ΑΡΚΤΙΚΟΥ  
ΜΕΤΩΠΟΥ ΕΜΦΑΝΙΖΕΙ ΝΕΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ**

Παγωμένη επιφάνεια κατά τις αρχές της δεκαετίας του 2000

Προηγούμενες μειώσεις

..... 2010 έως 2030

..... 2040 έως 2060

Νέα θαλάσσια δίοδοι χρησιμοποιησιμότητα  
δυναμώς για 10 έως 15 χρόνια από σήμερα (2013)

**ΑΣΙΟΠΟΙΗΣΙΜΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΑ  
ΚΟΙΤΑΣΜΑΤΑ**

• Εξαγωγή πετρελαίων και φυσικού αερίου

■ Πιστοποιημένα αποθέματα πετρελαίων

▲ Γεώτρηση

**ΤΑ ΑΝΩΤΕΡΩ ΠΡΟΚΑΛΟΥΝ  
ΔΥΣΗΤΙΚΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΕΣ  
ΓΕΩΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΕΣΤΑΣΕΙΣ**

Θαλάσσιος χώρος διεκδικούμενος από...

■ την Ρωσία

■ την Δανία

■ τον Καναδά

■ τις ΗΠΑ

■ την Νορβηγία

Τέσσερις ζώνες ανταγωνισμών και διεκδικήσεων

✳️ Ρωσία/Νορβηγία στην θάλασσα του Βarents

✳️ Δανία/Καναδάς (για το νησί Hans)

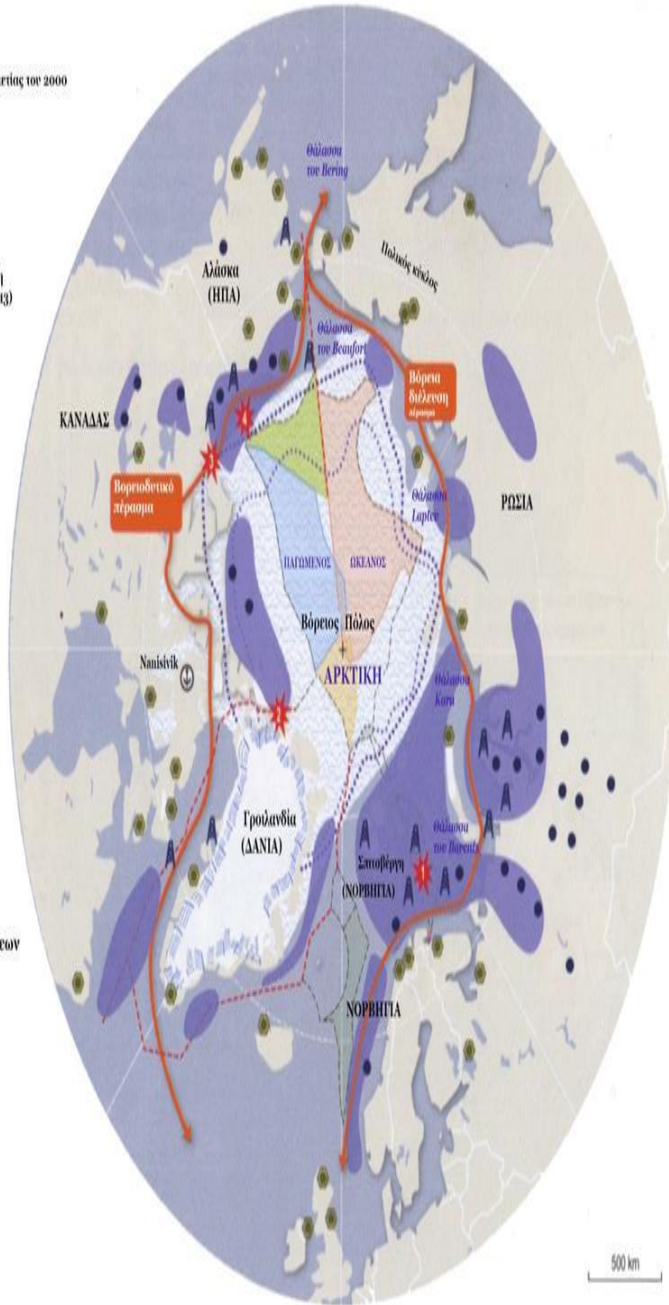
✳️ ΗΠΑ/Καναδάς για την διαχείριση του  
βόρειοδυτικού περάσιματος (passage du  
Nord-Ouest)

✳️ ΗΠΑ/Καναδάς στην θάλασσα του Beaufort  
(mer de Beaufort)

● Στρατιωτική παρουσία

+ Ρωσική σημεία τοποθέτησης  
των λέγονται του 2007 σε 4000μ βάθος

⊕ Σχεδιασμένης Καναδικούς  
λιμένες βαθύων υδάτων

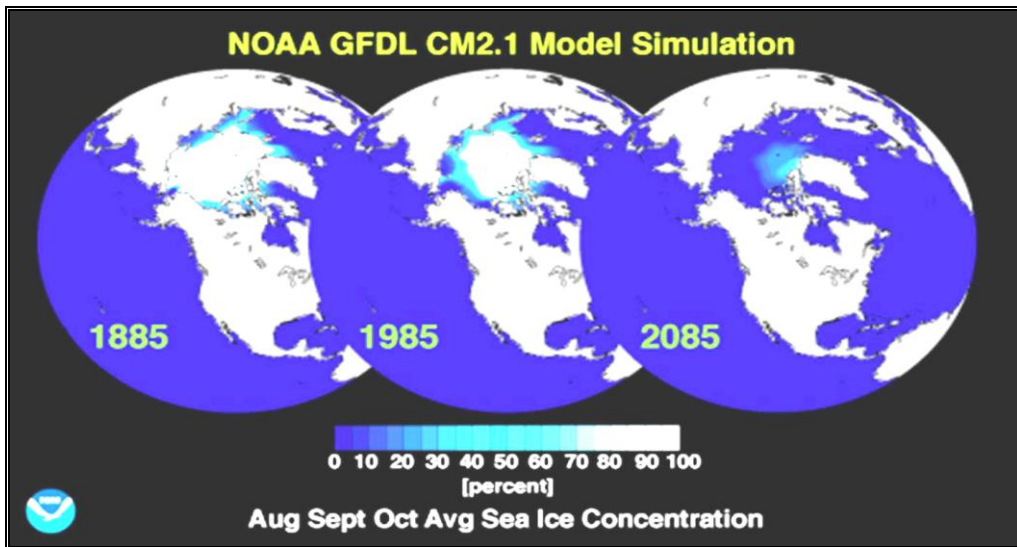
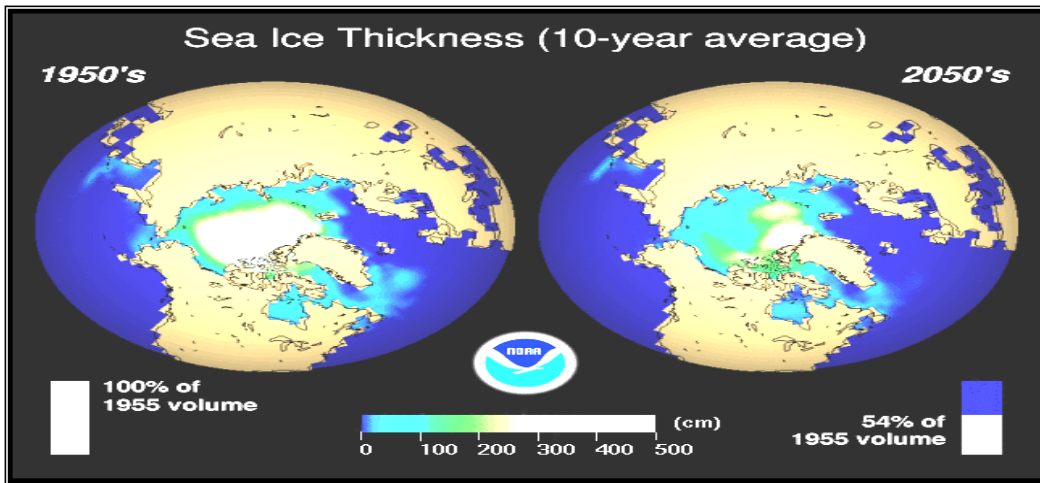


ΠΗΓΕΣ: ATLAS DU MONDE DIPLOMATIQUE, ATLAS DES RELATIONS INTERNATIONALES, HATIER, DURHAM UNIVERSITY.

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΕΞΕΛΑΜΙΝΣΜΟΥ: Ι. Θ. ΜΑΖΗΣ, ΞΑΝΘΟΠΗΛΗ ΔΩΜΑΤΙΟΤΗ

## Accessibilité technique des zones maritimes arctiques à potentialités en hydrocarbures





Πηγή : world-of-alianze.com